



Σχολή Κοινωνικών Επιστημών

Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών

«Διοίκηση Πολιτισμικών Μονάδων»

Διπλωματική Εργασία

**«Οι προοπτικές ανάπτυξης και ανάδειξης του εγκαταλελειμμένου
σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου ως πολιτιστική διαδρομή»**

Σταυρούλα Τζώρτζη

Επιβλέπων καθηγητής

Νικόλαος Καραχάλης

Συν - επιβλέπων καθηγητής

Αντώνιος Κάργας

Αθήνα, Ιούνιος 2026

Η παρούσα εργασία αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία της φοιτήτριας (συγγραφέας/δημιουργός) που την εκπόνησε. Στο πλαίσιο της πολιτικής ανοικτής πρόσβασης ο συγγραφέας/δημιουργός εκχωρεί στο ΕΑΠ, μη αποκλειστική άδεια χρήσης του δικαιώματος αναπαραγωγής, προσαρμογής, δημόσιου δανεισμού, παρουσίασης στο κοινό και ψηφιακής διάχυσής τους διεθνώς, σε ηλεκτρονική μορφή και σε οποιοδήποτε μέσο, για διδακτικούς και ερευνητικούς σκοπούς, άνευ ανταλλάγματος και για όλο το χρόνο διάρκειας των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας. Η ανοικτή πρόσβαση στο πλήρες κείμενο για μελέτη και ανάγνωση δεν σημαίνει καθ' οιονδήποτε τρόπο παραχώρηση δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας του συγγραφέα/δημιουργού ούτε επιτρέπει την αναπαραγωγή, αναδημοσίευση, αντιγραφή, αποθήκευση, πώληση, εμπορική χρήση, μετάδοση, διανομή, έκδοση, εκτέλεση, «μεταφόρτωση» (downloading), «ανάρτηση» (uploading), μετάφραση, τροποποίηση με οποιονδήποτε τρόπο, τμηματικά ή περιληπτικά της εργασίας, χωρίς τη ρητή προηγούμενη έγγραφη συναίνεση του συγγραφέα/δημιουργού. Ο συγγραφέας/δημιουργός διατηρεί το σύνολο των ηθικών και περιουσιακών του δικαιωμάτων.

«Αν χάσουμε τους σιδηροδρόμους δεν θα έχουμε χάσει απλώς ένα πολύτιμο πρακτικό εφόδιο...Θα έχουμε αποδεχθεί ότι λησμονήσαμε πώς να ζούμε συλλογικά»

Tony Judt, «Η δόξα των σιδηροδρόμων»

Ευχαριστίες

Ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω σε όλους όσοι συμμετείχαν στις συνεντεύξεις. Η συμβολή και η προθυμία με την οποία μοιράστηκαν τις γνώσεις τους ήταν πολύτιμη και ουσιαστική. Ξεχωριστά, θα ήθελα να ευχαριστήσω την κυρία Ειρήνη Φρεζάδου, συντονίστρια της ελληνοελβετικής πρωτοβουλίας για την επαναλειτουργία του ιστορικού σιδηροδρόμου της Πελοποννήσου. Χάρη σε αυτή είχα την εξαιρετική ευκαιρία να έρθω σε επαφή με εκπροσώπους φορέων και μελετητές, που δραστηριοποιούνται ενεργά για τη διάσωση και επαναλειτουργία του μετρικού δικτύου της Πελοποννήσου. Η επαφή με τους ανθρώπους αυτούς, για τους οποίους μοναδικό κίνητρο είναι το βαθύ ενδιαφέρον και η αγάπη τους για τη σιδηροδρομική κληρονομιά της χώρας, αποτέλεσε πηγή έμπνευσης και καθοριστικό παράγοντα για την ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Περίληψη

Στην παρούσα διπλωματική εργασία αναπτύσσεται πρόταση για την ανάδειξη του εγκαταλελειμμένου σιδηροδρομικού δικτύου στην Περιφέρεια Πελοποννήσου ως πολιτιστική διαδρομή. Τονίζεται η σημασία του σιδηρόδρομου ως πολιτιστικό κατάλοιπο βιομηχανικής κληρονομιάς και η αξιοποίησή του μέσα από την ανάπτυξη ενός βιώσιμου μοντέλου εναλλακτικού τουρισμού. Στόχος της πρότασης είναι η ανάδειξη των κινήτρων για την προστασία, διατήρηση και αξιοποίηση της σιδηροδρομικής κληρονομιάς, με απώτερο σκοπό τη βιώσιμη κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη ολόκληρης της περιοχής. Στο πλαίσιο αυτό αποσαφηνίζονται βασικές έννοιες που σχετίζονται με το αντικείμενο της έρευνας, όπως πολιτιστικός τουρισμός και πολιτιστικές διαδρομές, προκειμένου να τεθεί το θεωρητικό πλαίσιο, ενώ παράλληλα αναλύεται η έννοια της σιδηροδρομικής κληρονομιάς και παραδείγματα τουριστικής αξιοποίησής της από την Ελλάδα και το εξωτερικό. Η έρευνα εκτυλίχθηκε μέσω ποιοτικής μεθόδου με δομημένες συνεντεύξεις από επιλεγμένους φορείς, επιστημονικό προσωπικό και εμπειρογνώμονες, που έχουν εμπλακεί άμεσα σε ζητήματα που αφορούν το μετρικό σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου. Η εργασία ολοκληρώνεται με τον σχεδιασμό της πρότασης, αναδεικνύοντας τις δυνατότητες ανάπτυξης ενός ολοκληρωμένου τουριστικού προϊόντος που συνδέει τον πολιτιστικό και φυσικό πλούτο της περιοχής, με τη βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη.

Λέξεις κλειδιά: πολιτιστική διαδρομή, πολιτιστικός-εναλλακτικός τουρισμός, βιομηχανική κληρονομιά, σιδηροδρομική κληρονομιά, Περιφέρεια Πελοποννήσου

«The prospects for the development and promotion of the abandoned railway network of the Peloponnese as a cultural route»

Stavroula Tzortzi

Abstract

The present master's thesis analyzes the potential development of the abandoned railway system in Peloponnese as a cultural route. It highlights the importance of the train as an element of rural cultural heritage and surveys its potential use as a sustainable model of cultural tourism. The aim of the proposal is to highlight the reason for the protection, conservation, and exploitation of the railway heritage, with the broader goal of promoting the sustainable social and economic development of the region. In this context, the main concepts of the research are clarified, such as cultural tourism and cultural routes, in order to establish the study's theoretical framework. In parallel, the concept of railway heritage is analyzed through examples of its tourism development in Greece and abroad. The research was accomplished using a qualitative method, through structured interviews with selected stakeholders, scientific staff and experts who are directly involved in matters regarding the metric railway network of Peloponnese. The thesis concludes with the design of the proposal which highlights the potential for developing an integrated tourism product that connects the cultural and natural wealth of the region with sustainable regional development.

Keywords: cultural route, cultural tourism, industrial heritage, railway heritage, Peloponnese region

Περιεχόμενα

Περίληψη	4
Εισαγωγή	11
Κεφάλαιο 1 ^ο : Αποσαφήνιση βασικών εννοιών	13
1.1. Προσδιορισμός πολιτιστικής κληρονομιάς	13
1.2. Ο βιομηχανικός πολιτισμός ως πολιτιστική κληρονομιά	14
1.3. Πολιτιστικός τουρισμός	16
1.4. Πολιτιστικές διαδρομές	19
1.5. Βιομηχανικός τουρισμός και βιομηχανικές πολιτιστικές διαδρομές	22
Κεφάλαιο 2 ^ο : Ερμηνεία της έννοιας της σιδηροδρομικής κληρονομιάς και παραδείγματα αξιοποίησής της από την Ελλάδα και το εξωτερικό	24
2.1. Ένταξη της σιδηροδρομικής κληρονομιάς στη βιομηχανική κληρονομιά	24
2.2. Σιδηροδρομικά δίκτυα ως τόποι παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς	25
2.3. Εννοιολογικό περιεχόμενο σιδηροδρομικού τουρισμού και οι βασικές διαστάσεις του	29
2.4. Διεθνή παραδείγματα τουριστικής αξιοποίησης της σιδηροδρομικής κληρονομιάς	33
2.5. Σύντομη ιστορική αναδρομή στην πορεία των σιδηρόδρομων στην Ελλάδα	38
2.6. Παραδείγματα τουριστικής αξιοποίησης σιδηροδρομικών γραμμών στην Ελλάδα	42
Κεφάλαιο 3 ^ο : Σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου	46
3.1. Ιστορική πορεία του σιδηροδρομικού δικτύου	46
3.2. Το σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου ως μνημειακό σύνολο βιομηχανικής κληρονομιάς	52
3.2.1. Παραδείγματα τεχνικών έργων του σιδηροδρομικού δικτύου	52
3.2.2. Χαρακτηριστικά κτηριακών εγκαταστάσεων του σιδηροδρομικού δικτύου	55
3.2.3. Χαρακτηριστικά τροχαίου υλικού του σιδηροδρομικού δικτύου	59
3.3. Τρέχουσες εθνικές και ευρωπαϊκές στρατηγικές προστασίας και αξιοποίησης του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου	60

Κεφάλαιο 4 ^ο : Μεθοδολογία της έρευνας	63
4.1. Σχεδιασμός ποιοτικής έρευνας	63
4.1.1. Σκοπός της έρευνας και προσδοκώμενα αποτελέσματα	63
4.1.2. Σχεδιασμός της συνέντευξης	63
4.1.3. Δείγμα της έρευνας	65
4.2. Ανάλυση συνεντεύξεων - κριτική παρουσίαση δεδομένων	67
4.3. Ανάλυση SWOT	71
Κεφάλαιο 5 ^ο : Το εγκαταλελειμμένο σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου ως πολιτιστική διαδρομή	75
5.1. Γενική περιγραφή της προτεινόμενης σιδηροδρομικής πολιτιστικής διαδρομής	75
5.1.1. Αξιοποίηση σιδηροδρομικών σταθμών και βιομηχανικού αποθέματος ΑΣΟ	77
5.1.2. Σύστημα τιμολόγησης και μοντέλο κινητικότητας	79
5.1.3. Brand name και ταυτότητα της πολιτιστικής διαδρομής	80
5.2. Ψηφιακή διάσταση της πολιτιστικής διαδρομής	81
5.3. Διαχείριση και χρηματοδότηση της πολιτιστικής διαδρομής	83
Συμπεράσματα	86
Βιβλιογραφία	88
Παραρτήματα	104

Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 1. Επιδράσεις πολιτιστικού τουρισμού. Ιδία επεξεργασία.....	18
Εικόνα 2. Επιδράσεις πολιτιστικών διαδρομών. Ιδία Επεξεργασία.	21
Εικόνα 3. Mountain Railway. Πηγή: https://whc.unesco.org/en/documents/113651	26
Εικόνα 4. Rhaetian Railway. Πηγή: https://whc.unesco.org/en/documents/114425	27
Εικόνα 5. Semmering Railway. Πηγή: https://whc.unesco.org/en/documents/121599	28
Εικόνα 6. Talyllyn Railway. Πηγή: https://whc.unesco.org/en/documents/181360	28
Εικόνα 7. Trans-Iranian Railway. Πηγή: https://whc.unesco.org/en/documents/172364	29
Εικόνα 8. Καταγραφή επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Πηγή: https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20251031-1#:~:text=%C2%A9%20gabczi/Shutterstock.com,%20and%20Germany%20(30.0	31
Εικόνα 9. Ελκυστικότητα σιδηροδρομικού τουρισμού. Ιδία Επεξεργασία.	32
Εικόνα 10. High Line. Πηγή: https://www.thehighline.org/photos/at-a-glance/best-of/?gallery=3854&media_item=2008	34
Εικόνα 11. Otago Central Railway Trail. Πηγή: Ελεύθερη στο διαδίκτυο.	35
Εικόνα 12. Vennbahn. Πηγή: https://www.vennbahn.eu/en/	36
Εικόνα 13. Jacobite. Πηγή: Ελεύθερη στο διαδίκτυο.....	36
Εικόνα 14. Park Am Gleisdreieck. Πηγή: https://www.parkamgleisdreieck.de/en/	37
Εικόνα 15. Orient Express. Πηγή: https://www.belmond.com/trains/europe/venice-simplon-orient-express/gallery	38
Εικόνα 16. Διαχρονική εξέλιξη του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου από το 1869 έως το 1909. Πηγή: https://argolikivivliothiki.gr/tag/%CF%84%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D%CF%80%CE%B7%CF%82-%CF%87%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%BB%CE%B1%CE%BF%CF%82/ ...	40
Εικόνα 17. Χάρτης σιδηροδρομικού δικτύου Ο.Σ.Ε. Πηγή: https://ose.gr/%cf%83%ce%b9%ce%b4%ce%b7%cf%81%ce%bf%ce%b4%cf%81%ce%bf%ce%bc%ce%b9%ce%ba%cf%8c-%ce%b4%ce%af%ce%ba%cf%84%cf%85%ce%bf/%cf%87%ce%ac%cf%81%cf%84%ce%b7%cf%82/	42
Εικόνα 18. Οδοντωτός Σιδηρόδρομος. Πηγή: https://www.hellenictrain.gr/ena-axiotheato-se-rages	43
Εικόνα 19. Τρενάκι του Πηλίου. Πηγή: https://www.hellenictrain.gr/mia-mythiki-diadromi	44
Εικόνα 20. Χάρτης σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου. Πηγή: https://ticcih.gr/wp-content/uploads/2014/06/TICCIH_Psifisma_Sidirodromoi_Peloponissou_18_6_2014.pdf	46
Εικόνα 21. Εσωτερική άποψη σιδηροδρομικών σταθμών. Σταθμός «Λεύκτρον» (αριστερά) / Σταθμός «Μεγαλόπολη» (δεξιά). Πηγή: Ιδίες λήψεις.....	51
Εικόνα 22. Επίπεδα γεωγραφικής ανάλυσης της δημογραφικής εξέλιξης των περιοχών διέλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου στην Πελοπόννησο. Πηγή: https://indemography.gr/wp-content/uploads/2026/01/2026_2_Analysis_VP.pdf	51
Εικόνα 23. Γέφυρα του Μάνναρι. Πηγή: https://trenoargolida.blogspot.com/2014/01/blog-post_9409.html	53
Εικόνα 24. Γέφυρα του Αλφειού. Πηγή: https://www.visit-olympia.gr/listing/sidirodromiki-gefyra-alfeioy	54
Εικόνα 25. Γέφυρα Αχλαδόκαμπου. Πηγή: https://vidarchives.gr/reports/2021_09_1893	55
Εικόνα 26. Υδατόπυργοι σταθμού «Λεύκτρον». Πηγή: Ιδία λήψη	566

Εικόνα 27. Σιδηροδρομικός σταθμός Αθηνών-Πελοποννήσου. Πηγή: Ελεύθερη στο διαδίκτυο.....	57
Εικόνα 28. Σιδηροδρομικός σταθμός Ολυμπίας. Πηγή: Ελεύθερη στο διαδίκτυο	58
Εικόνα 29. Υπαίθριο Μουσείο Σιδηροδρόμων Καλαμάτας. Πηγή: Ιδία λήψη.....	58
Εικόνα 30. Ατμάμαξα Krauss. Πηγή: https://sfs.gr/%cf%83%cf%80%ce%b1%cf%80-%ce%b1%cf%84%ce%bc%ce%ac%ce%bc%ce%b1%ce%be%ce%b5%cf%82/	59
Εικόνα 31. Προτεινόμενη σιδηροδρομική πολιτιστική διαδρομή. Ιδία Επεξεργασία.....	76

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1. Δείγμα της έρευνας. Ιδία Επεξεργασία.	666
---	-----

Εισαγωγή

Τις τελευταίες δεκαετίες έχουν αρχίσει να παρατηρούνται αρκετές προσπάθειες διεθνώς για αναβίωση ιστορικών σιδηροδρομικών δικτύων ως πολιτιστικών και τουριστικών πόλων. Σημαντικό ρόλο στο γεγονός αυτό παίζει η στροφή προς την πράσινη μετάβαση, η οποία ως αποτέλεσμα έχει την ανάδειξη οικολογικότερων μέσων μεταφοράς και την ανάπτυξη εναλλακτικών μοντέλων τουρισμού. Ο πολιτιστικός σιδηροδρομικός τουρισμός ευθυγραμμίζεται πλήρως προς αυτή την κατεύθυνση, καθώς ο σιδηρόδρομος αποτελεί το πιο φιλικό μέσο μεταφοράς προς το περιβάλλον, ενώ ταυτόχρονα αποτελεί σημαντικό τεκμήριο αλλοτινών εποχών, ως βιομηχανικό κατάλοιπο πολιτιστικής κληρονομιάς του εκάστοτε τόπου. Έτσι, η σιδηροδρομική κληρονομιά μπορεί να λειτουργήσει ως μοχλός αειφόρου ανάπτυξης, με αμέτρητα πλεονεκτήματα για την τοπική οικονομία και κοινωνία. Στο πλαίσιο αυτό, το μοντέλο των πολιτιστικών διαδρομών αναδεικνύεται ως ένα σύγχρονο εργαλείο διαχείρισης και ανάδειξης αυτής της κληρονομιάς.

Παρόλα αυτά σε πολλές περιπτώσεις της χώρας μεγάλα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου παραμένουν εκτός λειτουργίας και αναξιοποίητα, με αποτέλεσμα την υποβάθμιση ενός δημόσιου αγαθού και ενός σημαντικού καταλοίπου της νεότερης πολιτιστικής κληρονομιάς. Για το λόγο αυτό στην παρούσα διπλωματική εργασία ερευνάται ο τρόπος με τον οποίο μπορεί να αναδειχθεί η σιδηροδρομική κληρονομιά, ως εναλλακτικό τουριστικό προϊόν, καθώς και τα κοινωνικοοικονομικά και πολιτιστικά οφέλη που θα είχε αυτό. Πιο συγκεκριμένα, ως μελέτη περίπτωσης επιλέχθηκε το εγκαταλελειμμένο σιδηροδρομικό δίκτυο της Περιφέρειας Πελοποννήσου, το οποίο χαρακτηρίζεται από σημαντικά τεχνικά έργα (τροχαίο υλικό, κτηριακές εγκαταστάσεις, έργα σιδηροδρομικής γραμμής, γεφυροποιίας και σιδηροδρομικής). Παράλληλα, η σιδηροδρομική γραμμή διατρέχει σχεδόν ολόκληρο το γεωγραφικό διαμέρισμα, συνδέοντας τον πολιτιστικό και φυσικό πλούτο της περιοχής. Διατυπώνεται επομένως πρόταση δημιουργίας πολιτιστικής διαδρομής για την αξιοποίηση και επανάχρηση του σιδηροδρομικού δικτύου. Υπό το πρίσμα αυτό, το κεντρικό ερευνητικό ερώτημα της διπλωματικής διατυπώνεται ως εξής: πώς η αξιοποίηση του εγκαταλελειμμένου σιδηροδρομικού δικτύου και των παραπλήσιων φυσικών και πολιτιστικών πόρων, μέσω του μοντέλου της πολιτιστικής διαδρομής, μπορεί να τονώσει και να ωφελήσει την κοινωνικοοικονομική δραστηριότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών της Περιφέρειας Πελοποννήσου.

Η εργασία οργανώνεται σε διακριτά κεφάλαια, με το πρώτο να εστιάζει στον προσδιορισμό βασικών εννοιών της πολιτιστικής κληρονομιάς, του πολιτιστικού τουρισμού και των πολιτιστικών διαδρομών, προκειμένου να τεθούν οι θεωρητικές βάσεις της εργασίας. Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύεται η έννοια της σιδηροδρομικής κληρονομιάς και παρουσιάζονται παραδείγματα και καλές πρακτικές τουριστικής αξιοποίησής της από την Ελλάδα και το εξωτερικό. Στη συνέχεια, στο τρίτο κεφάλαιο, πραγματοποιείται συνοπτική παρουσίαση της ιστορικής πορείας του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου από την ίδρυσή του έως σήμερα, ενώ παρουσιάζονται συνοπτικά και οι προοπτικές του δικτύου με βάση τις επίσημες ανακοινώσεις.

Τα δύο τελευταία κεφάλαια αφιερώνονται στο εμπειρικό σκέλος της εργασίας. Πιο συγκεκριμένα, στο τέταρτο παρουσιάζεται η μεθοδολογία της έρευνας, για την οποία επιλέχθηκε ποιοτική προσέγγιση, με διεξαγωγή συνεντεύξεων με εμπλεκόμενους φορείς και ειδικούς στο ζήτημα της επαναλειτουργίας του πελοποννησιακού σιδηροδρομικού δικτύου. Τα δεδομένα των συνεντεύξεων αναλύθηκαν μέσω της μεθόδου SWOT. Στο πέμπτο κεφάλαιο, μέσω της βιβλιογραφικής έρευνας και των ερευνητικών αποτελεσμάτων, διατυπώθηκε η πρόταση επανάχρησης του σιδηροδρομικού δικτύου ως θεματική πολιτιστική διαδρομή, τόσο σε φυσική όσο και σε ψηφιακή μορφή. Με την προσέγγιση αυτή επιδιώκεται η ανάδειξη ενός ολοκληρωμένου μοντέλου εναλλακτικής τουριστικής αξιοποίησης της βιομηχανικής, πολιτιστικής και περιβαλλοντικής κληρονομιάς της Πελοποννήσου, το οποίο μπορεί να λειτουργήσει ως μοχλός αειφόρου ανάπτυξης ολόκληρης της περιοχής. Τέλος, η εργασία ολοκληρώνεται με την επισήμανση των βασικών συμπερασμάτων.

Για τη συλλογή και την άντληση των δεδομένων, τη διερεύνηση και τεκμηρίωση των προαναφερθέντων ζητημάτων κρίθηκε απαραίτητη η συνδυαστική χρήση ελληνικής και ξένης βιβλιογραφίας και ηλεκτρονικών πηγών, καθώς και πρωτογενής έρευνα μέσω των συνεντεύξεων και των μεμονωμένων επισκέψεων στον τόπο της μελέτης περίπτωσης, διασφαλίζοντας έτσι μια σφαιρική προσέγγιση του αντικειμένου.

Κεφάλαιο 1^ο: Αποσαφήνιση βασικών εννοιών

1.1. Προσδιορισμός πολιτιστικής κληρονομιάς

Ο όρος πολιτιστική κληρονομιά αναφέρεται σε δημιουργήματα / έργα του ανθρώπου και της φύσης, τα οποία κρίνονται άξια διατήρησης και προστασίας. Στο πλαίσιο μιας ολιστικής θεώρησης, η πολιτιστική κληρονομιά περιλαμβάνει τόσο τα υλικά κατάλοιπα (υπέργεια, υπόγεια, ενάλια, φυσικά) όσο και τα άυλα στοιχεία (Ζερβός, 2022, σσ. 18-20; UNESCO, 2020, σσ. 18-22). Ο ευρύς αυτός όρος σχετίζεται με τη διαδικασία διαφύλαξης και διαγενεακής μεταβίβασης του συνόλου αυτού από τις παλαιότερες στις μελλοντικές γενιές (Buychik, 2019, σσ. 59-60).

Έτσι, η πολιτιστική κληρονομιά διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της πολιτιστικής ταυτότητας και την αίσθηση του ανήκειν σε συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες. Η πολιτιστική ταυτότητα νοείται ως η συλλογική επίγνωση και αυτοαντίληψη, που αναπτύσσεται στο εσωτερικό μιας ομάδας σε σχέση με το ευρύτερο περιβάλλον και κοινωνικό πλαίσιο στο οποίο αυτή ζει και δραστηριοποιείται (Buychik, 2019, σσ. 59-60). Κεντρικό στοιχείο της πολιτιστικής ταυτότητας, σε άμεση συνάρτηση με την πολιτιστική κληρονομιά, αποτελεί η μνήμη, η οποία λειτουργεί ως συνεκτικός δεσμός μεταξύ των μελών της ομάδας. Παράλληλα, η κοινωνική μνήμη συνδέεται στενά με την τοπική ιστορία, συμβάλλοντας στη συγκρότηση κοινών αναφορών και συλλογικών εμπειριών (Bogacz-Wojtanowska και σύν., 2019).

Όπως προαναφέρθηκε οι δύο μεγάλες κατηγορίες στις οποίες χωρίζεται η πολιτιστική κληρονομιά είναι η άυλη και η υλική. Στην άυλη ή ζωντανή πολιτιστική κληρονομιά περιλαμβάνονται οι παραστατικές τέχνες, τα ήθη, τα έθιμα, οι παραδόσεις, οι τεχνικές παραδοσιακής χειροτεχνίας, οι ζωντανές εκφράσεις (προφορικές ιστορίες, γλώσσα), οι τελετουργίες, οι γνώσεις και χρήσεις που αφορούν τη φύση και το σύμπαν (UNESCO, χ.χ., ζ). Οι πρακτικές αυτές αναγνωρίζονται ως αναπόσπαστο στοιχείο της πολιτιστικής κληρονομιάς ενός τόπου ή/και μίας κοινότητας, καθώς μεταδίδονται από γενιά σε γενιά προσφέροντας την αίσθηση της κοινής ταυτότητας και της συνέχειας (Buychik, 2019, σσ. 59-60).

Από την άλλη πλευρά στην υλική ή απτή πολιτιστική κληρονομιά περιλαμβάνονται τα στοιχεία της κινητής και ακίνητης περιουσίας, τα οποία παίζουν ζωτικό ρόλο στη διαμόρφωση ταυτότητας ενός λαού, καθώς καταγράφουν την ιστορική πορεία ενός τόπου και μιας κοινότητας. Πιο

συγκεκριμένα ως κινητή και ακίνητη περιουσία ορίζονται τα μνημεία (αρχιτεκτονικής, θρησκευτικής ή ιστορικής σημασίας), οι αρχαιολογικοί χώροι, οι ιστορικές πόλεις και οι παραδοσιακοί οικισμοί, τα κτήρια, τα έργα τέχνης, τα χειρόγραφα, τα βιβλία, τα μουσειακά αντικείμενα, τα παραδοσιακά σκεύη, οι ενδυμασίες, τα εργαλεία και τα φυσικά τοπία με πολιτιστικό ή επιστημονικό χαρακτήρα (UNESCO, 2020, σσ. 18-22).

Το 1946 με έδρα το Παρίσι ιδρύεται η UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization) και το 1965 το ICOMOS (International Council of Monuments and Sites), με σκοπό να διαμορφώσουν ένα θεσμικό πλαίσιο, το οποίο θα διασφαλίζει την προστασία, τη συντήρηση και την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς, ως μάρτυρα του ιστορικού παρελθόντος (UNESCO, χ.χ.,α; «Το ICOMOS», 2015). Βασικές στρατηγικές προτεραιότητές τους αποτελούν η πολιτιστική ανάπτυξη, η προώθηση του σύγχρονου πολιτισμού και η προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς. Έτσι, συνομολογούνται διάφορες Διεθνείς Συμβάσεις, με πρώτη τη «Σύμβαση για την Προστασία των Πολιτιστικών Αγαθών σε Περιπτώσεις Ένοπλης Σύρραξης»¹ που συντάχθηκε το 1954 στη Χάγη και έμεινε γνωστή ως η «Σύμβαση της Χάγης» (UNESCO, 2020, σσ. 1-5). Το θεσμικό πλαίσιο για τη διαφύλαξη της πολιτιστικής κληρονομιάς στην Ελλάδα κατοχυρώθηκε συνταγματικά το 1981 με τον Ν. 1126/10.02.1981, ΦΕΚ Α' 32 (Άυλη Πολιτιστική Κληρονομιά της Ελλάδας, χ.χ.).

Συμπερασματικά, η πολιτιστική κληρονομιά δημιουργεί ένα πλέγμα που περικλείει όλες τις φυσικές και ανθρωπογενείς μαρτυρίες αποτελώντας θεμέλιο λίθο για την περαιτέρω ανάπτυξη των κοινωνιών. Επομένως, η κατανόηση, η διαφύλαξη και ανάδειξή της κρίνονται απαραίτητες ενέργειες, ενώ το International Cultural Tourism Charter τονίζει τη σημασία της δημόσιας ευαισθητοποίησης και στήριξης της πολιτιστικής κληρονομιάς (Brooks, 2002, σ. 309).

1.2. Ο βιομηχανικός πολιτισμός ως πολιτιστική κληρονομιά

Η Βιομηχανική Επανάσταση αποτέλεσε ένα κομβικό σημείο στην ανθρώπινη ιστορία. Σηματοδότησε τη μετάβαση από τους παραδοσιακούς τρόπους παραγωγής σε αυτούς μέσω των μηχανών. Τη διαδικασία αυτή ακολούθησαν βαθιές κοινωνικοοικονομικές μεταβολές, καθώς μετατόπισε το επίκεντρο των παραγωγικών δραστηριοτήτων από τη γεωργία και την κτηνοτροφία προς τη βιομηχανία, ενώ ταυτόχρονα οδήγησε στη συγκέντρωση του πληθυσμού από την ύπαιθρο

¹ Ως αφορμή στάθηκαν οι λεηλασίες που συνέβησαν κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου (1939-1945).

στα αναπτυσσόμενα αστικά κέντρα (Szeszák και σύν., 2025). Η απαρχή της τοποθετείται κατά τα τέλη του 18^{ου} - αρχές 19^{ου} αιώνα στην Αγγλία. Απόρροια της μετάβασης αυτής ήταν η δημιουργία τεχνολογικών καινοτομιών, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την ανακάλυψη της ατμομηχανής και κατ' επέκταση του σιδηρόδρομου. Οι τεχνολογίες αυτές συνέβαλαν καθοριστικά στην ενίσχυση της μαζικής παραγωγής και στην ταχύτερη και αποτελεσματικότερη μεταφορά αγαθών και ανθρώπων, με αποτέλεσμα την ανάπτυξη της αστικοποίησης, προκαλώντας βαθιές μεταβολές σε όλους τους τομείς της ζωής (κοινωνικοοικονομικά, πολιτιστικά, περιβαλλοντικά). Επομένως νοείται ως μία περίοδος ιστορικής σημασίας, που πυροδότησε τη δόμηση ενός νέου πολιτιστικού γίνεσθαι (Δαγλίτση, 2014).

Ωστόσο, στα μέσα του 20^{ου} αιώνα, παρατηρείται η έναρξη της διαδικασίας αποβιομηχάνισης, η οποία συνοδεύτηκε από την εγκατάλειψη βιομηχανικών περιοχών, εγκαταστάσεων και υποδομών. Ως αποτέλεσμα, δημιουργήθηκε πλήθος αναξιοποίητου υλικού, με ιστορική και πολιτιστική σημασία. Υπήρξε έτσι έντονη η ανάγκη να ενταχθούν τα βιομηχανικά αυτά κατάλοιπα στην πολιτιστική κληρονομιά, καθώς αναγνωρίστηκαν ως σημαντικό μέρος της ιστορίας και της συλλογικής μνήμης, που διαφύλασσε την ταυτότητα μιας ολόκληρης κοινωνίας (Han & Zhang, 2022). Τα στοιχεία αυτά σε συνδυασμό με τα άυλα κατάλοιπα του τεχνολογικού και βιομηχανικού παρελθόντος (θρύλοι, παραδόσεις, ιστορίες, τεχνολογικές γνώσεις και δεξιότητες) αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας διαμόρφωσης του σύγχρονου τρόπου ζωής των ανθρώπων.

Δημιουργήθηκε έτσι το 1973 στη Μεγάλη Βρετανία η Διεθνής Επιτροπή για την Διατήρηση της Βιομηχανικής Κληρονομιάς - The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage (TICCIH), η οποία επικεντρώνεται στη διάσωση, προστασία, συντήρηση, μελέτη, ερμηνεία και προώθηση της βιομηχανικής κληρονομιάς, ενώ υπογραμμίζει την ιστορική, τεχνολογική, αρχιτεκτονική και κοινωνική αξία της. Επιπλέον, συνεργάζεται στενά με το ICOMOS και την UNESCO (The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage, χ.χ.). Το 2003 δημιούργησε τη «Χάρτα του Nizhny Tagil» για την βιομηχανική κληρονομιά στην οποία όρισε τα βιομηχανικά κατάλοιπα ως: «Αυτά τα κατάλοιπα αποτελούνται από κτίρια και μηχανήματα, εργαστήρια, μύλους και εργοστάσια, μεταλλεία, χώρους μεταποίησης και διύλισης, χώρους φύλαξης και αποθήκευσης, τόπους όπου παράγεται, μεταφέρεται και χρησιμοποιείται ενέργεια, μεταφορές με όλη την υποδομή τους, καθώς και χώρους που χρησιμοποιούνταν για κοινωνικές δραστηριότητες σχετικές με τη βιομηχανία, όπως η στέγαση, η

θηρσκευτική λατρεία και η εκπαίδευση» (The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage, 2003).

Τη δεκαετία του 1950 η ανάγκη προστασίας, διατήρησης και αξιοποίησης των καταλοίπων αυτών γέννησαν στους Bonals Dudey, Michael Rix και μερικές ακόμη εξέχουσες επιστημονικές προσωπικότητες την ιδέα της βιομηχανικής αρχαιολογίας (industrial archeology) ως αυτόνομου επιστημονικού τομέα. Ορίζεται ως μία διεπιστημονική μέθοδος μελέτης των υλικών και άυλων βιομηχανικών καταλοίπων και του βιομηχανικού πολιτισμού, στην προσπάθεια επανεξέτασης και αποτελεσματικότερης κατανόησης του άμεσου παρελθόντος (Μαχαίρας, 2011). Έτσι, η βιομηχανική αρχαιολογία διευρύνει τα όρια της πολιτιστικής κληρονομιάς, συμπεριλαμβάνοντας στα πολιτιστικά αγαθά και όσα επιτεύγματα έχουν προκύψει ως αποτέλεσμα της κοινωνικής αλληλεξάρτησης.

1.3. Πολιτιστικός τουρισμός

Οι απαρχές του τουρισμού ανιχνεύονται ήδη στα αρχαία και ρωμαϊκά χρόνια με περιηγητές, όπως ο Ηρόδοτος, που επισκέπτονταν τόπους με ιδιαίτερο πολιτιστικό ενδιαφέρον. Σαν όρος συναντάται από τον 19^ο αιώνα με τη διεύρυνση της έννοιας του «ελεύθερου χρόνου» και τις σαρωτικές αλλαγές που έφερε η Βιομηχανική Επανάσταση, με την ανάπτυξη των μέσων μεταφοράς, που μείωσαν αισθητά το κόστος και το χρόνο ενός ταξιδιού, με αποτέλεσμα να διαμορφωθεί το μοντέλο του μαζικού τουρισμού το διάστημα 1950-1990. Κατέληξε ως ένα τυποποιημένο προϊόν κατανάλωσης, κυρίως για σκοπούς αναψυχής, προσιτό στην ευρεία μάζα του πληθυσμού, αποτελώντας ένα πολυδιάστατο κοινωνικοοικονομικό φαινόμενο (Richards, 2005, σσ. 11-15).

Σε αντιδιαστολή όμως με το φαινόμενο του μαζικού τουρισμού αναπτύχθηκε ο πολιτιστικός (ή εναλλακτικός) τουρισμός, ο οποίος διέπεται από τις αρχές της βιωσιμότητας. Είναι δηλαδή μικρότερης κλίμακας, δεν απευθύνεται στην πλειονότητα του πληθυσμού, σέβεται το περιβάλλον, προωθεί την ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών, διασφαλίζει την πολιτιστική κληρονομιά, εξατομικεύει τις σχέσεις των επισκεπτών με την τοπική κοινότητα. Εμφανίστηκε τη δεκαετία του 1970, όταν η άνοδος του μορφωτικού και βιοτικού επιπέδου οδήγησε σε αλλαγή νοοτροπίας των ταξιδιωτικών κινήτρων, καθώς οι επισκέπτες αναζητούν πλέον μια πιο ουσιαστική και προσωπική επαφή με την πολιτιστική ταυτότητα και τις παραδόσεις ενός τόπου (Kiper, 2013).

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού ο πολιτιστικός τουρισμός περιλαμβάνει κάθε μετακίνηση / περιήγηση που έχει ως στόχο τη γνωριμία με διαφορετικούς πολιτισμούς, τις πολιτιστικές ανταλλαγές και την απόκτηση νέων γνώσεων και εμπειριών. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσονται δραστηριότητες όπως επισκέψεις σε αρχαιολογικούς χώρους, μουσεία, θρησκευτικά μνημεία, οικιστικά σύνολα, πολιτιστικές εκδηλώσεις, φεστιβάλ, αλλά και περιήγηση σε τόπους με ιστορική, αρχιτεκτονική, γαστρονομική ή τεχνολογική σημασία (World Tourism Organization, χ.χ.).

Ο πολιτιστικός τουρισμός αποτελεί μια πολυδιάστατη μορφή τουριστικής δραστηριότητας με σημαντικές κοινωνικοοικονομικές, πολιτιστικές και περιβαλλοντικές επιδράσεις στις τοπικές κοινότητες. Είναι δηλαδή μία προσοδοφόρα βιομηχανία² με αλυσιδωτές συνέπειες σε πολλαπλούς τομείς. Αρχικά, η αξιοποίηση της πολιτιστικής κληρονομιάς συμβάλλει καθοριστικά στην οικονομική αναζωογόνηση περιοχών, ειδικά όσων αντιμετωπίζουν φαινόμενα παρακμής ή ελλειπούς ανάπτυξης. Η ενίσχυση των εμπορικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, η δημιουργία αναπτυξιακών έργων, η αύξηση επενδυτικών δραστηριοτήτων, η επέκταση της τουριστικής περιόδου, η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και η εισροή εισοδήματος σε τοπικό (και εθνικό) επίπεδο αποτελούν βασικά χαρακτηριστικά της οικονομικής ενίσχυσης και τόνωσης που απολαμβάνουν οι τοπικές κοινωνίες (Πασχαλίδης & Χαμπούρη, 2002, σσ. 235-240).

Όλα τα προαναφερθέντα οικονομικά πολλαπλασιαστικά οφέλη έχουν ως απόρροια την αειφορία και βιωσιμότητα των τοπικών κοινωνιών, με τη μείωση ή εξάλειψη της ανεργίας, λόγω της αποτελεσματικής απορρόφησης του εργατικού δυναμικού. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται παύση της μετακίνησης των πληθυσμών και της επακόλουθης δημογραφικής συρρίκνωσης, καθώς οι κάτοικοι επιλέγουν να παραμείνουν στον τόπο καταγωγής τους. Η διαδικασία αυτή συχνά οδηγεί σε επαναφορά παραδοσιακών πρακτικών, σε αναβίωση πολιτιστικών εκδηλώσεων και σε ενίσχυση της διαγενεακής μετάδοσης γνώσεων, τεχνικών και εθίμων, καθώς οι ντόπιοι συνειδητοποιούν την αξία των πολιτιστικών και φυσικών πόρων που διαθέτουν, μέσω του ενδιαφέροντος που δείχνουν οι επισκέπτες (Kiper, 2013). Το οικονομικό αυτό κίνητρο παρακινεί τους ντόπιους να επαναπροσδιορίσουν τη σχέση τους με την τοπική τους κληρονομιά και το περιβάλλοντα χώρο. Με αυτόν τον τρόπο, ο πολιτιστικός τουρισμός συμβάλλει στην ενίσχυση της

² Με βάση τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού το 37% των τουριστών επιλέγουν τον τουρισμό κληρονομιάς / πολιτιστικό τουρισμό, ενώ η ζήτηση αυτή αυξάνεται κατά 15% ανά έτος, με σημαντικά οφέλη για την κοινότητα υποδοχής (Πασχαλίδης & Χαμπούρη, 2002, σ. 237).

τοπικής ταυτότητας και στην καλλιέργεια μιας συλλογικής ευαισθητοποίησης προστασίας και προβολής της πολιτιστικής κληρονομιάς (Ursache, 2015) (Εικόνα 1).



Εικόνα 1. Επιδράσεις πολιτιστικού τουρισμού. Ιδία επεξεργασία.

Ωστόσο, η κερδοσκοπική ανάπτυξη του πολιτιστικού τουρισμού, η κακοδιαχείριση και η εμπορευματοποίηση των πολιτιστικών πόρων, οδηγούν στην αλλοίωση της πολιτιστικής ταυτότητας και του πολιτιστικού αποθέματος του τόπου και στην καταστροφή του κοινωνικού και φυσικού περιβάλλοντος (Πούλιος κ.ά., 2015; Πασχαλίδης & Χαμπούρη 2002, σσ. 237-238). Έτσι, προκειμένου να εξασφαλιστεί ισορροπία μεταξύ τουρισμού και πολιτιστικής διαχείρισης θεσμοθετήθηκαν σταδιακά τα εξής: Η Χάρτα του Διεθνούς Πολιτισμικού Τουρισμού: Διαχείριση του Τουρισμού σε Τόπους Πολιτισμικής Σημασίας (ICOMOS, 1999), η Χάρτα της Μάλτας για τον Διεθνή Πολιτισμικό Τουρισμό (Europa Nostra, 2006), το Πρόγραμμα για την Παγκόσμια Πολιτιστική Κληρονομιά και τον Βιώσιμο Τουρισμό (UNESCO, χ.χ.,η), ο διεθνής οργανισμός Tourism and Leisure Education and Research (ATLAS) για την προώθηση της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης παγκοσμίως (ATLAS, χ.χ.).

Εν κατακλείδι, ο πολιτιστικός τουρισμός, ως εναλλακτική και ποιοτικότερη μορφή τουρισμού καταλαμβάνει ολοένα και σημαντικότερη θέση στις διεθνείς τουριστικές αγορές, αποτελώντας έναν από τους πιο γρήγορα αναπτυσσόμενους τομείς της παγκόσμιας τουριστικής αγοράς (Kiper, 2013). Στο πλαίσιο αυτό, οι τοπικές ιδιαιτερότητες αξιοποιούνται ως βασικό εργαλείο για τη

διαμόρφωση συγκριτικών πλεονεκτημάτων, με στόχο οι τουριστικοί προορισμοί να κατορθώσουν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις μιας ιδιαίτερα ανταγωνιστικής διεθνούς αγοράς.

1.4. Πολιτιστικές διαδρομές

Η ανάπτυξη του πολιτιστικού τουρισμού βασίζεται στην προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς, σε συνδυασμό με την ενίσχυση των τοπικών κοινωνιών μέσα από αρχές βιώσιμης ανάπτυξης (Πασχαλίδης & Χαμπούρη, 2002, σσ. 235-240). Στο πλαίσιο αυτό, οι πολιτιστικές διαδρομές αποτελούν ένα από τα βασικότερα εργαλεία για την επίτευξη του παραπάνω στόχου. Οι πολιτιστικές διαδρομές (cultural routes) αποτελούν μία πολυδιάστατη και συνεχώς εξελισσόμενη έννοια, που αναφέρεται σε ολόκληρα δίκτυα τόπων, ιδεών και πρακτικών συνδυασμένα γύρω από ένα κεντρικό πυρήνα με καθορισμένο εννοιολογικό πλαίσιο (Council of Europe, 2011, σσ. 6-15). Κατά συνέπεια η λέξη «διαδρομή» χρησιμοποιείται με μια ευρύτερη έννοια, έχοντας κυρίως τη σημασία του δικτύου, του ολοκληρωμένου τουριστικού προϊόντος και όχι του φυσικού μονοπατιού (Zouridaki και σύν., 2024). Πρόκειται δηλαδή για έναν σχεδιασμό που διαμορφώνεται βάσει μιας συγκεκριμένης θεματικής έννοιας, διατρέχει οριοθετημένες γεωγραφικές περιοχές και διαθέτει τουριστική ταυτότητα (brand name), ώστε να διακρίνεται από άλλα σχετικά τουριστικά προϊόντα (Council of Europe, 2011, σσ. 6-15).

Η ιδέα των πολιτιστικών διαδρομών γεννήθηκε το 1987 από το Συμβούλιο της Ευρώπης και ορίστηκαν ως: «προγράμματα εκπαιδευτικής, πολιτιστικής και τουριστικής σύμπραξης, που έχουν ως σκοπό την ανάδειξη μιας διαδρομής ή μιας σειράς διαδρομών, που βασίζονται σε έναν ιστορικό δρόμο, μια πολιτιστική σύλληψη, μορφή ή φαινόμενο με διεθνή σημασία για την κατανόηση και τον σεβασμό των κοινών Ευρωπαϊκών αξιών» (Council of Europe, χ.χ.). Μέσα από τον ορισμό τονίζεται ο πολυσυλλεκτικός τους χαρακτήρας. Η βασική καινοτομία των πολιτιστικών διαδρομών έγκειται στο γεγονός ότι εντάσσουν υλικά και άυλα πολιτιστικά στοιχεία σε ένα ενιαίο θεματικό πλαίσιο, τα οποία προσεγγίζονται ερμηνευτικά ως ένα σύνολο, σε άμεση συνάρτηση με το κοινωνικοοικονομικό και πολιτιστικό περιβάλλον τους. Μέσω αυτής της προσέγγισης αναδεικνύονται πολιτιστικοί πόροι και προορισμοί χαμηλότερης αναγνωρισιμότητας, των οποίων η αξία ενισχύεται. Με τον τρόπο αυτό το επίκεντρο του ενδιαφέροντος μετατοπίζεται από τα επιμέρους σημεία στη διαδρομή ως σύνολο (Durusoy, 2014).

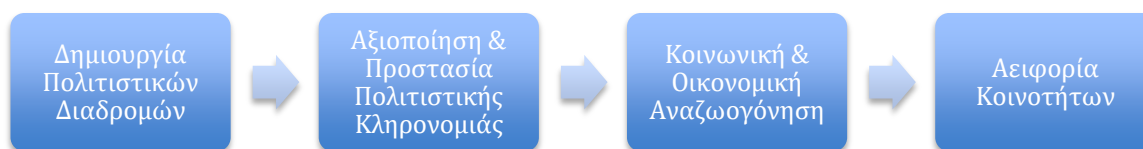
Σημαντικό ρόλο στη διαδικασία θεμελίωσης των πολιτιστικών διαδρομών διαδραμάτισε η συγκρότηση του Ευρωπαϊκού Ινστιτούτου Πολιτιστικών Διαδρομών - European Institute of Cultural Routes (EICR) το 1998, με συμμετοχές από 51 χώρες και σύμφωνο συνεργασίας με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού, το οποίο στοχεύει στη διαχείριση και επέκταση υπάρχουσών διαδρομών και στη δημιουργία νέων (Council of Europe, 1998). Επικουρικό ρόλο έπαιξε και η σύσταση της Χάρτας του ICOMOS για τις Πολιτιστικές Διαδρομές το 2008 (ICOMOS, 2008). Τέλος, το 2014 δημοσιεύτηκε η «The Baku Cultural Routes Declaration», στην οποία ορίστηκαν οι τέσσερις τομείς μιας πολιτιστικής διαδρομής: α) διαπολιτισμικός διάλογος, β) βιώσιμη κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη, γ) εκπαιδευτικό εργαλείο για την κατανόηση και ερμηνεία των συγκρούσεων του παρελθόντος και δ) θεματοφύλακας της μνήμης και της ιστορίας της Ευρώπης (Council of Europe, 2014).

Μέχρι σήμερα υπάρχουν 49 πιστοποιημένες πολιτιστικές διαδρομές του Συμβουλίου της Ευρώπης (Council of Europe, χ.χ.). Πρόκειται για πολυδιάστατα και σύνθετα έργα τα οποία απαιτούν διεπιστημονική συνεργασία και προσέγγιση για το σχεδιασμό και την ορθή λειτουργία τους. Διακρίνονται σε διάφορες κατηγορίες με βάση: α) τη θεματολογία, β) το γεωγραφικό εύρος (τοπικές, εθνικές, διακρατικές, παγκόσμιες), γ) τη χωρική διάταξη (γραμμικές, πλέγμα, κυκλικές), δ) την κατάσταση χρήσης ή μη και ε) τη δυνατότητα επέκτασης και εξέλιξης (Durusoy, 2014; Lin και σύν. 2024). Επομένως, δεν αποτελούν τυχαίες περιηγήσεις ή τυπικές ξεναγήσεις, αντιθέτως διέπονται από τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, με στόχο την προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς (Zouridaki και σύν., 2024).

Ο σχεδιασμός των πολιτιστικών διαδρομών ακολουθεί μια προκαθορισμένη μεθοδολογία, με τα παρακάτω πέντε βήματα: α) ορισμός θεματικής μέσω διεπιστημονικής προσέγγισης, β) προσδιορισμός πολιτιστικών πόρων που συνδέονται με τη θεματική και τη δημιουργία ενιαίας αφήγησης, γ) δημιουργία δικτύου με νομική υπόσταση, δ) συντονισμός και ανάπτυξη κοινών δράσεων και ε) προβολή και ορατότητα της διαδρομής μέσω της δημιουργίας ισχυρού branding (Council of Europe, χ.χ.). Τέλος, σημαντικό ρόλο στις μέρες μας στο σχεδιασμό των πολιτιστικών διαδρομών διαδραματίζει και η ενσωμάτωση της σύγχρονης τεχνολογίας, ώστε να υπάρχει η δυνατότητα ψηφιακής αναπαραγωγής της διαδρομής με χρήση εφαρμογών, καθιστώντας το προϊόν ελκυστικό σε νεότερες γενιές που είναι εξοικειωμένες με την τεχνολογία, αλλά και

προσβάσιμο σε όλους, όπως σε άτομα με αδυναμίες όρασης, ακοής, κινητικότητας και νόησης (Καραχάλης, 2006, σσ. 3-6).

Επιπρόσθετα, οι πολιτιστικές διαδρομές έχουν πολλά οφέλη στην κοινωνικοοικονομική και πολιτιστική ζωή μιας περιοχής. Αρχικά, ο οικονομικός κλάδος αναζωογονείται καθώς διευκολύνεται η σύνδεση με τις παγκόσμιες τουριστικές αγορές. Οι ευνοϊκότερες συνθήκες δημιουργούν αύξηση της τουριστικής ροής με συνέπεια την εμφάνιση νέων θέσεων εργασίας και την ανάπτυξη απαραίτητων υποδομών που θα καλύψουν τις ανάγκες που γεννιούνται συνεχώς. Ενισχύονται έτσι τα κίνητρα επιχειρηματικότητας και επενδύσεων (Lin και σύν., 2024) (Εικόνα 2). Επιπλέον, εξασφαλίζεται η πρόσβαση στο δημόσιο αγαθό της πολιτιστικής κληρονομιάς, με βάση τις αρχές του γενικού (δημοσίου) συμφέροντος, σε όσο το δυνατόν περισσότερες κατηγορίες κοινού, προκειμένου να το καταναλώσουν και να το αξιοποιήσουν ανάλογα με τις προσδοκίες τους (Γκαντζιάς, 2021, σ. 17). Καλλιεργείται επομένως η ευαισθητοποίηση του κοινού για την προστασία της πολιτιστικής του κληρονομιάς.



Εικόνα 2. Επιδράσεις πολιτιστικών διαδρομών. Ιδία Επεξεργασία.

Στην ελληνική πραγματικότητα, η ανάπτυξη των πολιτιστικών διαδρομών παραμένει περιορισμένη, γεγονός που αποδίδεται κυρίως στην απουσία αποτελεσματικού συντονισμού, στην ανεπαρκή χρηματοδότηση και στη χαλαρή συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων. Μέχρι σήμερα οι «Δρόμοι της Ελιάς» και ο «Δρόμος Ιστορικών Καφέ» συνιστούν τις μοναδικές Πολιτιστικές Διαδρομές ελληνικής πρωτοβουλίας, που έχουν λάβει πιστοποίηση από το Συμβούλιο της Ευρώπης, ενώ η χώρα μας συμμετέχει σε ακόμη δέκα (ΥΠΠΟΑ, χ.χ.,α).

Τέλος, το ΥΠΠΟΑ και μη κερδοσκοπικές εταιρείες έχουν προχωρήσει στη δημιουργία αποκλειστικά ελληνικών πολιτιστικών διαδρομών. Οι «Πράσινες Πολιτιστικές Διαδρομές» είναι μια πρωτοβουλία του ΥΠΠΟΑ από το 2012, που στοχεύει στην προαγωγή της βιώσιμης ανάπτυξης και στην προστασία και ανάδειξη του πολιτιστικού και φυσικού πλούτου, μέσω ποικίλων εκδηλώσεων (περιηγήσεις, ξεναγήσεις, πεζοπορίες, ποδηλατικές διαδρομές, εκπαιδευτικά προγράμματα) σε όλη την ελληνική επικράτεια, με τη συμμετοχή φορέων και κοινού (ΥΠΠΟΑ, χ.χ.β). Παράλληλα, σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση και υποστήριξη πολιτιστικών διαδρομών διαδραματίζουν το «ΔΙΑΖΩΜΑ» και η «Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού - ΕΛΛΕΤ», που έχουν αναπτύξει συνεργασίες με το ΥΠΠΟΑ, την τοπική αυτοδιοίκηση και πολιτιστικούς συλλόγους, με στόχο τη σύνδεση μνημείων, ιστορικών τόπων και πολιτιστικών τοπίων σε θεματικά δίκτυα και διαδρομές (Διάζωμα, χ.χ.; ΕΛΛΕΤ, χ.χ.).

1.5. Βιομηχανικός τουρισμός και βιομηχανικές πολιτιστικές διαδρομές

Η πολιτιστική κληρονομιά κάθε τόπου αποτελεί εν δυνάμει στοιχείο για την ανάπτυξη εναλλακτικής μορφής τουρισμού, καθώς έχει αναδειχθεί ως μια νέα μορφή τουριστικού προϊόντος και δραστηριότητας. Η αξιοποίηση των βιομηχανικών καταλοίπων δύναται επομένως να παίξει καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη του εναλλακτικού τουρισμού, συμβάλλοντας στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των περιοχών. Υπό αυτό το πρίσμα η βιομηχανική κληρονομιά αναδεικνύεται σε πόλο έλξης τουριστών και επενδύσεων (Kerstetter και σύν., 2001, σσ. 267-268). Σημαντική μορφή επομένως του πολιτιστικού τουρισμού είναι ο βιομηχανικός, ο οποίος αφορά βιομηχανικές περιοχές όπου έχει εγκαταλειφθεί ο αρχικός χαρακτήρας λειτουργίας τους. Πρωτοεμφανίστηκε ως είδος στο Ηνωμένο Βασίλειο τη δεκαετία του 1980 και σταδιακά απέκτησε δημοφιλία σε όλη την Ευρώπη, λόγω της μαζικής αποβιομηχάνισης των κοινωνιών και το πλήθος καταλοίπων που άφησε πίσω της η στροφή αυτή (Hospers, 2002, σσ. 398-399). Πιο συγκεκριμένα, ο βιομηχανικός τουρισμός συμβάλλει στην βελτίωση της εικόνας μιας περιοχής και στην επακόλουθη αποφυγή στιγματισμού της ως εγκαταλελειμμένη, στην ορατότητά της, στην αύξηση των επιχειρηματικών δράσεων και εσόδων αλλά και στη γενικότερη κοινωνικοοικονομική της άνθηση και στην προσέλκυση επισκεπτών που αναζητούν αυθεντικές εμπειρίες³ (Hospers, 2002,

³ Η έννοια της αυθεντικής εμπειρίας αναφέρεται στη διαχρονική σύνδεση μεταξύ της πολιτιστικής κληρονομιάς και της σύγχρονης πραγματικότητας ενός τόπου, η οποία γίνεται αντιληπτή μέσα από την αναβίωση στοιχείων του παρελθόντος, με στόχο την πρόκληση μιας νοσταλγικής αίσθησης στον επισκέπτη, με την άμεση επαφή του και αλληλεπίδραση με την τοπική κοινωνία. Ωστόσο, πρόκληση αποτελεί η απώλεια της αυθεντικότητας και του

σσ. 401-402; Δέφνερ & Καραχάλης, 2012, σσ. 17-40). Η αξιοποίηση της βιομηχανικής κληρονομιάς και η ένταξή της σε τουριστικές δραστηριότητες συνιστούν μια αποτελεσματική στρατηγική χωρικής ανανέωσης και προώθησης της βιώσιμης ανάπτυξης των περιοχών στις οποίες εντοπίζεται (Hospers, 2002, σσ. 399-401).

Από τα πιο διαδεδομένα αναπτυξιακά εργαλεία του βιομηχανικού τουρισμού, προκειμένου να επιτευχθούν τα προαναφερθέντα θετικά αποτελέσματα, είναι οι βιομηχανικές πολιτιστικές διαδρομές, οι οποίες εντάσσουν σε ένα ενιαίο εννοιολογικό πλαίσιο υλικά και άυλα κατάλοιπα της βιομηχανικής κληρονομιάς (Graf, 2013). Ολοένα και περισσότεροι διεθνείς φορείς, αντιλαμβάνονται τη δυναμική αυτής της μορφής τουρισμού και οργανώνουν επίσημες βιομηχανικές διαδρομές. Το 1999 στη Γερμανία δημιουργήθηκε η πρώτη βιομηχανική πολιτιστική διαδρομή μέσα από την οποία ξετυλίγονται τα 150 χρόνια του βιομηχανικού παρελθόντος της περιοχής (Hospers, 2002, σσ. 398-399). Το 2019 το Συμβούλιο της Ευρώπης ενέταξε στο πρόγραμμα των Πολιτιστικών Διαδρομών την «Ευρωπαϊκή Διαδρομή Βιομηχανικής Κληρονομιάς - European Route of Industrial Heritage» (ERIH), η οποία αποτελεί ένα εκτεταμένο δίκτυο με περισσότερες από 2500 τοποθεσίες βιομηχανικού ενδιαφέροντος σε όλη την Ευρώπη και 16 θεματικές διαδρομές, που αντιπροσωπεύουν κλάδους της βιομηχανίας και απεικονίζουν το ευρωπαϊκό πλαίσιο εκβιομηχάνισης (Cultural Routes, χ.χ.).

μοναδικού χαρακτήρα του τόπου, λόγω της υπερβολικής εμπορευματοποίησης των βιομηχανικών καταλοίπων στο βωμό του οικονομικού κέρδους (Καραχάλης, 2007, σ.5).

Κεφάλαιο 2^ο: Ερμηνεία της έννοιας της σιδηροδρομικής κληρονομιάς και παραδείγματα αξιοποίησής της από την Ελλάδα και το εξωτερικό

2.1. Ένταξη της σιδηροδρομικής κληρονομιάς στη βιομηχανική κληρονομιά

Για πολλές δεκαετίες η απουσία επίγνωσης της ιστορικής αξίας της σιδηροδρομικής κληρονομιάς και η έλλειψη συστηματικής έρευνας δεν επέτρεψαν τη δημιουργία των προϋποθέσεων που θα οδηγούσαν στη διατήρηση και ανάδειξη αυτού του υλικού αποθέματος. Έτσι, με την πάροδο της αποβιομηχάνισης η σημασία των σιδηρόδρομων μειώθηκε και μεγάλο μέρος των σχετικών υποδομών εγκαταλείφθηκε (Somoza-Medina & Monteserín-Abella, 2021). Όμως, είναι σαφές στις ημέρες μας ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο αποτελεί πολύτιμη μαρτυρία των κοινωνικοοικονομικών, πολιτισμικών και πολιτικών εξελίξεων αλλοτινών εποχών, ενώ συνδέεται στενά με το αντικείμενο της βιομηχανικής αρχαιολογίας. Η σιδηροδρομική κληρονομιά αποτελεί πλέον θεμελιώδες στοιχείο της βιομηχανικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, καθώς συνέβαλε καθοριστικά στην πορεία της εκβιομηχάνισης και κατ' επέκταση στη διαμόρφωση του σύγχρονου πολιτισμού (Günçe & Mısırlısoy, 2019, σσ. 120-121).

Συνεπώς, η συστηματική μελέτη, τεκμηρίωση, διατήρηση και ανάδειξη αυτής της υποκατηγορίας της πολιτιστικής κληρονομιάς καθίσταται επιτακτική, καθώς αναγνωρίζεται η πολιτιστική και τουριστική της αξία. Πιο συγκεκριμένα το σιδηροδρομικό δίκτυο περιλαμβάνει ένα εκτεταμένο σύνολο υλικών τεκμηρίων, όπως τροχάιο υλικό (γραμμές του δικτύου, μηχανές, βαγόνια), σταθμούς, υπόστεγα, τεχνικές εγκαταστάσεις, σήραγγες, γέφυρες, συναφή βιομηχανικά κτήρια, καθώς και το περιβάλλον τοπίο. Παράλληλα, περιλαμβάνει και άυλες πτυχές, όπως αφηγήσεις και προσωπικές μνήμες που σχετίζονται με τον σιδηρόδρομο, αλλά και τεχνογνωσία η οποία σε μεγάλο βαθμό έχει πλέον χαθεί (Günçe & Mısırlısoy, 2019, σσ. 120-121). Η καθημερινή επαφή που είχε μια μερίδα ατόμων με τον σιδηρόδρομο αποτελεί μέρος της συλλογικής μνήμης, δημιουργώντας συχνά ένα αίσθημα νοσταλγίας για το παρελθόν (Günçe & Mısırlısoy, 2019, σ. 121).

Στο ευρωπαϊκό πλαίσιο η σιδηροδρομική κληρονομιά εντάσσεται στο πρόγραμμα «Ευρωπαϊκή Διαδρομή Βιομηχανικής Κληρονομιάς» - The European Route of Industrial Heritage (ERIH), στο

οποίο συμμετέχουν μουσεία σιδηρόδρομων και ιστορικές γραμμές που λειτουργούν πλέον αποκλειστικά για τουριστικούς σκοπούς (ERIH, χ.χ.). Σημαντικό ρόλο στη θεσμοθέτηση της σιδηροδρομικής κληρονομιάς ως πολιτιστική παίζει και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Μουσειακών και Τουριστικών Σιδηροδρόμων - Federation of European Museum and Tourist Railways (FEDECRAIL). Ιδρύθηκε το 1994 και είναι ο ευρωπαϊκός μητρικός οργανισμός για όσους ασχολούνται με τη συντήρηση, τη διατήρηση και τη λειτουργία ιστορικών σιδηρόδρομων (FEDECRAIL, χ.χ.). Η συστηματική ένταξη επομένως των σιδηροδρομικών καταλοίπων σε τέτοιες πρωτοβουλίες ενισχύει τη σημαντικότητα και την προστασία τους.

Ο σιδηρόδρομος δεν λειτουργεί μόνο ως μέσο μεταφοράς επιβατών, αγαθών και εμπορευμάτων, αλλά συμβάλλει ουσιαστικά στη διαμόρφωση της ταυτότητας και της ελκυστικότητας ενός τουριστικού προορισμού, καθώς η διαδρομή συχνά διέρχεται από τοπία ιδιαίτερης ομορφιάς και φυσικού κάλλους. Ταυτόχρονα, το τροχαίο υλικό και οι συναφείς υποδομές διακρίνονται για την τεχνολογική ή μηχανολογική τους σημασία και την αρχιτεκτονική τους ποιότητα. Για τους λόγους αυτούς η εμπειρία του ταξιδιού θεωρείται ξεχωριστή και το σιδηροδρομικό δίκτυο αποκτά χαρακτήρα ιστορικού μνημείου (ιδιαίτερα στην περίπτωση που συνδυάζονται όλα τα παραπάνω στοιχεία) (Peira και σύν., 2022).

2.2. Σιδηροδρομικά δίκτυα ως τόποι παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς

Όπως προαναφέρθηκε το σιδηροδρομικό δίκτυο αποτελεί πλέον αναπόσπαστο κομμάτι της βιομηχανικής κληρονομιάς και της συλλογικής μνήμης. Έτσι, το 1999 το ICOMOS στο συνέδριο με τίτλο «RAILWAYS AS WORLD HERITAGE SITES», πυροδότησε τη συζήτηση για τον ορισμό των κριτηρίων ένταξης ενός ιστορικού σιδηρόδρομου στη λίστα των Μνημείων Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς της Ουνέσκο, τα οποία διαμορφώθηκαν ως εξής⁴:

- να ενσωματώνει στοιχεία δημιουργικής σύλληψης και τεχνικής ιδιοφυΐας,
- να συνδέεται με την ανάπτυξη και τη διάδοση πρωτοποριακών τεχνολογιών,
- να αναγνωρίζεται ως σημαντικό ή αντιπροσωπευτικό δείγμα της εποχής του,
- να απεικονίζει διαδικασίες οικονομικής και κοινωνικής εξέλιξης (Coulls και σύν., 1999, σσ. 8- 11).

⁴ Τα κριτήρια αυτά μπορεί να συνυπάρχουν σε διαφορετικό βαθμό ανά περίπτωση.

Στο πλαίσιο αυτό, υπογραμμίστηκε η σημαντικότητα των σιδηροδρομικών καταλοίπων για την παγκόσμια πολιτιστική κληρονομιά και η ανάγκη διατήρησή τους ως πολυδιάστατων έργων. Ο χαρακτηρισμός σιδηροδρομικών δικτύων ως τοποθεσίες παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς διασφαλίζει τη συνέχεια τους στο πέρασμα του χρόνου, όπου τα επιτεύγματα του παρελθόντος αναγνωρίζονται και εκτιμώνται ως αναπόσπαστο μέρος της συνεχούς εξέλιξης της πορείας της ανθρωπότητας (Coulls και σύν., 1999).

Η UNESCO μέχρι τώρα έχει συμπεριλάβει στις Τοποθεσίες Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς τα εξής σιδηροδρομικά δίκτυα:

- Mountain Railway: περιλαμβάνει τρεις σιδηροδρομικές γραμμές στην Ινδία (Darjeeling Himalayan Railway, Nilgiri Mountain Railway, Kalka–Shimla Railway). Συγκαταλέχθηκε στον κατάλογο το 1999 και αποτελεί εξαιρετο παράδειγμα ορεινής επιβατικής σιδηροδρομικής γραμμής. Ο σχεδιασμός του εφαρμόζει τολμηρές και ευρηματικές μηχανικές λύσεις, που αντιπροσώπευαν την πιο σύγχρονη τεχνολογία της εποχής, αντιμετωπίζοντας το πρόβλημα της απομόνωσης των ορεινών πληθυσμών των Ιμαλαΐων, μέσω του σιδηρόδρομου (Unesco, χ.χ.,β) (Εικόνα 3),



Εικόνα 3. Mountain Railway. Πηγή: <https://whc.unesco.org/en/documents/113651>

- Rhaetian Railway: συγκαταλέχθηκε το 2008 και ενώνει δύο ιστορικές σιδηροδρομικές γραμμές που διασχίζουν τις Ελβετικές Άλπεις, άροντας το θέμα της απομόνωσης των ορεινών οικισμών στις αρχές του 20^{ου} αιώνα. Προσφέρει μια ποικιλία τεχνικών λύσεων για την εγκατάσταση της σιδηροδρομικής γραμμής σε δυσμενείς ορεινές συνθήκες, ενώ ταυτόχρονα είναι άρτια κατασκευαστικά σχεδιασμένη. Επιπλέον, εντάσσεται αρμονικά στα αλπικά τοπία από τα οποία διέρχεται (UNESCO, χ.χ., γ) (Εικόνα 4),



Εικόνα 4. Rhaetian Railway. Πηγή: <https://whc.unesco.org/en/documents/114425>

- Semmering Railway: βρίσκεται στην Αυστρία και συγκαταλέχθηκε στον κατάλογο το 1998. Αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα επιτεύγματα πολιτικής μηχανικής κατά την πρωτοποριακή αυτή φάση κατασκευής του (1848-1854), καθώς είναι ο πρώτος ορεινός σιδηρόδρομος στην Ευρώπη, που αντιμετώπισε τις τεράστιες δυσκολίες της αλπικής περιοχής την οποία διασχίζει. Έδωσε σημαντικές τεχνολογικές λύσεις σε φυσικά προβλήματα, μέσω σηράγγων και αερογέφυρων, εξασφαλίζοντας τη συνεχή χρήση της γραμμής μέχρι σήμερα. Διασχίζει ένα θαυματικό ορεινό τοπίο κατά μήκος του οποίου κατασκευάστηκαν πολλά αξιόλογα κτήρια για δραστηριότητες αναψυχής ή για κατοικίες, προωθώντας την ανάπτυξη της περιοχής (Unesco, χ.χ., δ) (Εικόνα 5),



Εικόνα 5. Semmering Railway. Πηγή: <https://whc.unesco.org/en/documents/121599>

- Talyllyn Railway: βρίσκεται στη Μεγάλη Βρετανία και εντάχθηκε στον κατάλογο το 2021 ως μέρος του «Slate Landscape of Northwest Wales». Κατασκευάστηκε το 1865 για τη μεταφορά σχιστόλιθου, παίζοντας καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη της περιοχής. Αποτελεί ορόσημο βιομηχανικής τεχνολογίας και μηχανικής, καθώς πρόκειται για τον πρώτο επιβατικό σιδηρόδρομο στενού εύρους με ατμομηχανές. Επιπλέον, η αξία του έγκειται στο γεγονός ότι το 1951 η διαχείριση του σιδηρόδρομου αναφορικά με τη διατήρησή του πέρασε στην αποκλειστική ευθύνη των εθελοντών, θέτοντας τα θεμέλια και αποτελώντας πρότυπο για το διεθνές κίνημα διατήρησης της σιδηροδρομικής κληρονομιάς (Talyllyn Railway, 2021) (Εικόνα 6),



Εικόνα 6. Talyllyn Railway. Πηγή: <https://whc.unesco.org/en/documents/181360>

- Trans-Iranian Railway: αποτελεί - μαζί με το προηγούμενο σιδηροδρομικό δίκτυο - την πιο πρόσφατη προσθήκη στον κατάλογο, με χρονολογία ένταξης το 2021. Πρόκειται για μια από τις πιο εντυπωσιακές σιδηροδρομικές διαδρομές λόγω των πολλών εναλλαγών τοπίων, καθώς ενώνει την Κασπία θάλασσα με τον Περσικό κόλπο, περιλαμβάνοντας πολλά δείγματα μηχανικής στην προσπάθεια σύνδεσης περιοχών με διαφορετικό ανάγλυφο και κλίμα. Αναδεικνύεται επίσης ο κοινωνικοοικονομικός του ρόλος καθώς διευκόλυνε την επικοινωνία και τις ανταλλαγές αγαθών, εμπορευμάτων και ανθρώπων ανάμεσα σε μία τόσο διευρυμένη έκταση (Unesco, χ.χ.,ε) (Εικόνα 7).



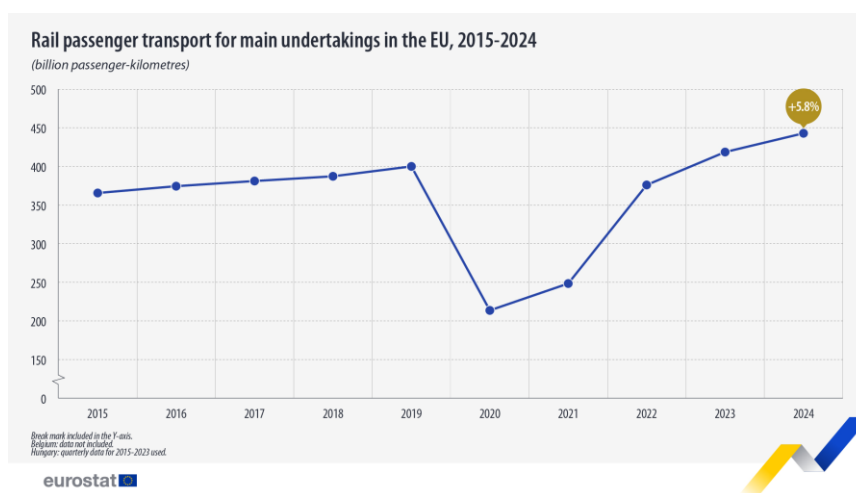
Εικόνα 7. Trans-Iranian Railway. Πηγή: <https://whc.unesco.org/en/documents/172364>

Συμπερασματικά, τα συγκεκριμένα σιδηροδρομικά δίκτυα διέρχονται από ιδιαίτερα δυσπρόσιτες ορεινές ζώνες και χαρακτηρίζονται από πλήθος σύνθετων τεχνικών παρεμβάσεων, οι οποίες για την εποχή τους θεωρήθηκαν καινοτόμες. Ως πρώιμοι δίαυλοι επικοινωνίας, οι ιστορικοί σιδηρόδρομοι άσκησαν πολύπλευρη επιρροή στις περιοχές που συνέδεσαν, καθώς η λειτουργία τους συνέβαλε καθοριστικά στη διαμόρφωση και ανάπτυξη των οικισμών κατά μήκος τους, επιφέροντας σημαντικές αλλαγές στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον. Σε όλες τις περιπτώσεις οι γραμμές παραμένουν σε λειτουργία και χρησιμοποιούνται κυρίως με τουριστικό χαρακτήρα.

2.3. Εννοιολογικό περιεχόμενο σιδηροδρομικού τουρισμού και οι βασικές διαστάσεις του

Ο σιδηροδρομικός τουρισμός αποτελεί μια μορφή ταξιδιωτικής εμπειρίας που αξιοποιεί το τρένο όχι μόνο ως μέσο μεταφοράς σε έναν προορισμό, αλλά και ως βασικό στοιχείο της ίδιας της τουριστικής δραστηριότητας, ως αυτόνομο τουριστικό πόρο. Συμβάλλει στη βελτίωση της ελκυστικότητας και της ενίσχυσης της πολιτιστικής αξίας των περιοχών που εξυπηρετούνται από αυτό. Συνιστά αναπόσπαστο μέρος της εμπειρίας, προσφέροντας στον αναβάτη / καταναλωτή τη δυνατότητα της ανακάλυψης και της εξερεύνησης, μέσω της επαφής με το ιστορικό παρελθόν του μέσου (Lee & Chen, 2016).

Η Διεθνής Ένωση Σιδηρόδρομων (UIC)⁵ έχει προχωρήσει στη συστηματική οριοθέτηση του όρου του σιδηροδρομικού τουρισμού, αναφέροντάς τον ως κάθε τουριστική δραστηριότητα που περιλαμβάνει τη χρήση του τρένου ως βασικό μέσο μετακίνησης ή ως βασικό στοιχείο ενδιαφέροντος. Την τελευταία δεκαετία ο σιδηροδρομικός τουρισμός έχει σημειώσει σημαντική άνοδο. Με βάση τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Μουσειακών και Τουριστικών Σιδηροδρόμων για το 2014, υπήρχαν περισσότερα από 5.200 χιλιόμετρα διαδρομών τουριστικών τρένων, ενώ υπολογίζεται ότι οι ετήσιοι ταξιδιώτες ανέρχονταν σε περίπου 20 εκατομμύρια (Peira και σύν., 2022). Γενικότερα οι μετακινήσεις με το τρένο έχουν σημειώσει σημαντική άνοδο. Το 2024 παρουσιάστηκε αύξηση 5,8% σε σχέση με το 2023 στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση, σύμφωνα με τα δεδομένα που παρουσιάστηκαν από τη Eurostat (Eurostat, 2025) (Εικόνα 8).



⁵ Το International Union of Railways είναι μια παγκόσμια επαγγελματική ένωση σιδηρόδρομων, που αντιπροσωπεύει τον σιδηροδρομικό τομέα και προωθεί τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Πρόκειται για ένα μακρόβιο οργανισμό, καθώς η αρχική ιδέα δημιουργίας του ανέρχεται στο 1921-1922 (UIC, χ.χ.).

Εικόνα 8. Καταγραφή επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Πηγή:
[https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20251031-1#:~:text=%C2%A9%20gabczi/Shutterstock.com,\)%20and%20Germany%20\(30.0](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20251031-1#:~:text=%C2%A9%20gabczi/Shutterstock.com,)%20and%20Germany%20(30.0)

Ο σιδηροδρομικός τουρισμός περιλαμβάνει εξειδικευμένες μορφές και είδη τρένων, που κατηγοριοποιούνται ως εξής:

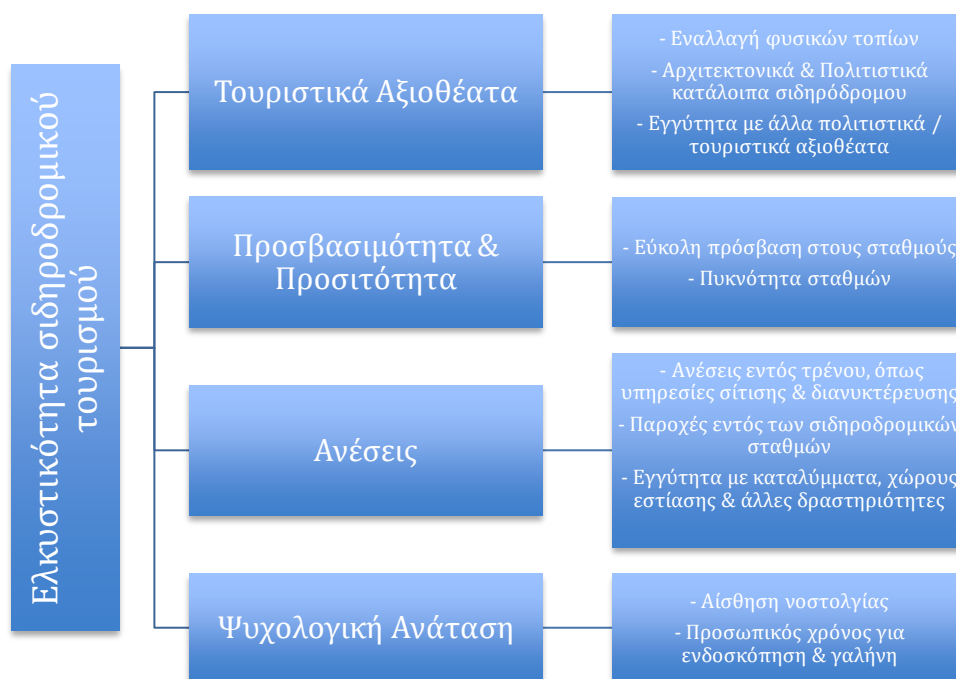
- Οι πανοραμικοί σιδηρόδρομοι ή τρένα - κρουαζιέρες αποτελούνται από τρένα που κινούνται μέσα από διαδρομές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, κυρίως σε ορεινά τοπία, δίνοντας έμφαση στη θέα και στην απολαυστική μετακίνηση. Πρόκειται για τρένα που δεν επικεντρώνονται μόνο στη μετακίνηση του επιβάτη, αλλά και στην παροχή μιας ταξιδιωτικής εμπειρίας υψηλού επιπέδου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι ελβετικές διαδρομές, που προσελκύουν ταξιδιώτες από όλο τον κόσμο (Lee & Chen, 2016, σσ. 1-3),
- Οι σιδηρόδρομοι ψυχαγωγίας είναι τρένα με περιορισμένο μέγεθος, σε στενή τροχιά, με ζωηρά χρώματα και εμφάνιση που συνήθως θυμίζει παραδοσιακά ατμοκίνητα τρένα. Οι διαδρομές τους είναι σύντομες και περιορισμένου εύρους, τα βαγόνια μπορεί να είναι μερικώς ανοιχτά και συχνά αυτές οι εγκαταστάσεις βρίσκονται εντός πάρκων αναψυχής (Coasterpedia, χ.χ.),
- Ο μουσειακός σιδηρόδρομος ή σιδηρόδρομος κληρονομιάς κινείται επί παλαιών γραμμών με ιστορική σημασία και εξοπλισμό (όπως ατμοκίνητα τρένα), για να προσφέρει μια αυθεντική εμπειρία στους επισκέπτες (Divall, 2002). Συνήθως η συντήρηση και ανάδειξή τους, ως «ζωντανά μουσεία»⁶, βασίζεται στους αφοσιωμένους εθελοντές ή λάτρεις των σιδηρόδρομων⁷, οι οποίοι υποστηρίζουν ένθερμα την ιδέα ότι η σιδηροδρομική κληρονομιά ενισχύει την ιστορία της εκάστοτε περιοχής και την τουριστική της δραστηριότητα,

⁶ Στοχεύει στην προσομοίωση παρελθοντικών σιδηροδρομικών σκηνών μέσω αισθητηριακών εμπειριών (εικόνες, ήχοι, μυρωδιές) (Divall, 2002).

⁷ Από τα μέσα του 20^{ου} αιώνα η διάσωση, αποκατάσταση και διαχείριση της σιδηροδρομικής κληρονομιάς, με σκοπό την αξιοποίησή της ως τουριστικό πόρο, οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στους εθελοντικούς συλλόγους φίλων του σιδηρόδρομου. Ο Talyllyn Railway στην Ουαλία αποτελεί τον πρώτο τουριστικό σιδηρόδρομο που προέκυψε κατ' αυτό τον τρόπο, ενώ το βρετανικό αυτό μοντέλο διαδόθηκε αργότερα και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες (Peira κα σύν., 2022; Talyllyn Railway, 2021).

- Τα τρένα πολυτελείας ή γνωστά ως luxury trains συνήθως πραγματοποιούν διαδρομές που διασχίζουν γραφικά τοπία και συνοδεύονται από υπηρεσίες υψηλής ποιότητας και κόστους. Τα βαγόνια διαθέτουν αναβαθμισμένες παροχές και ανέσεις, όπως εστιατόρια και μπαρ άριστης ποιότητας. Εστιάζουν δηλαδή στην υψηλού επιπέδου φιλοξενία των αναβατών (Lee & Chen, 2016, σσ. 1-3).

Η έλξη αυτή πηγάζει από την επαφή του επισκέπτη με το φυσικό τοπίο, την επαφή με τη «ζωντανή» σιδηροδρομική κληρονομιά, την αναζήτηση μιας νέας μορφής ταξιδιωτικής εμπειρίας, την ταυτόχρονη θέαση άλλων πολιτιστικών αξιοθέατων της περιοχής, μέσω των πολλών ανέσεων και της προσιτότητας που προσφέρει ο σιδηρόδρομος (Lee & Chen, 2016, σσ. 5-6) (Εικόνα 9). Επιπλέον, το ταξίδι με τρένο προσφέρει στους αναβάτες μία αίσθηση νοσταλγίας για το παρελθόν, αλλά και εσωτερική ηρεμία και χρόνο για προσωπικό αναστοχασμό και ενδοσκόπηση, καθώς η περιοδική εναλλαγή του τοπίου επηρεάζει τη διάθεση και την ψυχολογική τους εμπειρία (Peira και σύν., 2022). Σε αυτό το πλαίσιο, η ανάγκη για απλή μετακίνηση παύει να αποτελεί τον κύριο λόγο επιλογής του σιδηρόδρομου, ενώ η απλή έκθεση στατικών σιδηροδρομικών καταλοίπων δεν μπορεί να μεταφέρει το σύνολο της πολιτιστικής τους αξίας· αυτή γίνεται πλήρως αντιληπτή μόνο μέσω της λειτουργικής αναβίωσης και της κίνησης.



Εικόνα 9. Ελκυστικότητα σιδηροδρομικού τουρισμού. Ιδία Επεξεργασία.

Τα σιδηροδρομικά δίκτυα έχουν εξελιχθεί σε πολλές χώρες σε τουριστικούς πόρους, μέσω του εγχειρήματος TopRail⁸ του Παγκόσμιου Οργανισμού Σιδηρόδρομων, δίνοντας μια δεύτερη ευκαιρία σε πρώην βιομηχανικές περιοχές, που σε άλλη περίπτωση θα είχαν παρακμάσει. Η αναβίωση του ιστορικού παρελθόντος, ο ιδιαίτερος ρυθμός του ταξιδιού και η πολιτιστική διάσταση καθιστούν τον σιδηροδρομικό τουρισμό πιο δυναμική και βιωματική μορφή τουρισμού σε σχέση με τον μαζικό, προσελκύοντας τόσο νέους όσο και μεγαλύτερους ηλικιακά επισκέπτες, που αναζητούν καινούργιες εμπειρίες ή νιώθουν νοσταλγία για τις παλιές (Peira και σύν., 2022).

Τέλος, ο σιδηροδρομικός τουρισμός θεωρείται στενά συνδεδεμένος με τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη, καθώς ο σιδηρόδρομος αποτελεί ένα από τα πιο οικολογικά μέσα μεταφοράς, με χαμηλό ενεργειακό κόστος, μειωμένες εκπομπές ρύπων και δυνατότητα εξυπηρέτησης μεγάλου αριθμού επισκεπτών χωρίς μεγάλη περιβαλλοντική επιβάρυνση (Kiper, 2013). Κρίνεται επομένως αναγκαίο να ενισχυθεί η ευαισθητοποίηση των τουριστών και των ντόπιων πληθυσμών σχετικά με τη χρήση του, επιχειρώντας την παράλληλη μείωση χρήσης άλλων μέσων μεταφοράς, όπως του αυτοκινήτου και του αεροπλάνου (Peira και σύν., 2022). Πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας σε ορισμένες χώρες, όπως στη Σουηδία⁹, επιχειρούν να ενθαρρύνουν τη χρήση του τρένου από όλους, με αποτέλεσμα τη σύνδεση του σιδηροδρομικού τουρισμού με τα χαρακτηριστικά του υπεύθυνου / ηθικού τουρίστα.

2.4. Διεθνή παραδείγματα τουριστικής αξιοποίησης της σιδηροδρομικής κληρονομιάς

Στην ενότητα αυτή σταχυολογούνται ορισμένα παραδείγματα τουριστικής αξιοποίησης σιδηροδρομικών δικτύων από όλο τον κόσμο:

- High Line: Πρόκειται για ένα γραμμικό αστικό πάρκο περίπου 2,5 χιλιομέτρων μήκος, το οποίο ακολούθησε την πορεία της εγκαταλελειμμένης (υπερυψωμένης) σιδηροδρομικής

⁸ Σκοπός του TopRail είναι η ενίσχυση της προβολής των σιδηροδρομικών τουριστικών προϊόντων και η ενθάρρυνση των σιδηροδρομικών και τουριστικών ευκαιριών μέσω της διεθνούς συνεργασίας μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών (TopRail, χ.χ.).

⁹ Το «Flygskam» είναι ένας σουηδικός όρος που στα αγγλικά μεταφράζεται ως «flight shame», περιγράφοντας την ενοχή ή την ηθική δυσφορία που αισθάνονται τα άτομα λόγω του σημαντικού αποτυπώματος άνθρακα και της περιβαλλοντικής ζημίας που προκαλείται από τα αεροπορικά ταξίδια, οδηγώντας σε μια συνειδητή απόφαση να χρησιμοποιούν το αεροπλάνο λιγότερο ή να το αποφεύγουν εντελώς υπέρ πιο οικολογικών μεταφορικών μέσων, όπως είναι το τρένο (Quick, 2019).

γραμμής. Από το 2004 λειτουργεί ως πράσινος διάδρομος και τόπος αναψυχής μέσα στο πυκνοκατοικημένο αστικό τοπίο της Νέας Υόρκης. Ο σχεδιασμός του ενσωματώνει τμήματα των παλιών ραγών, βλάστηση η οποία βασίστηκε στα φυτά που είχαν ήδη αναπτυχθεί κατά την περίοδο εγκατάλειψης, ενώ αξιοποιεί σύγχρονο αστικό εξοπλισμό και φωτισμό, συνδέοντας οπτικά το παρελθόν με το παρόν. Η διαδρομή είναι προσβάσιμη για όλους, τηρώντας τις αρχές του γενικού δημοσίου συμφέροντος (Γκαντζιάς, 2021, σ. 17). Έχει εξελιχθεί σε ένα πολύ δημοφιλή δημόσιο χώρο, προσελκύοντας εκατομμύρια επισκέπτες ετησίως. Συμβάλλει έτσι τόσο στην κοινωνική συνοχή και στον εξευγενισμό της περιοχής, όσο και στον αστικό μετασχηματισμό και στην οικονομική αναζωογόνηση γειτονιών, μέσω της αύξησης της αξίας της ακίνητης γης. Αποτελεί πλέον πρότυπο για μετατροπή βιομηχανικών ζωνών σε δυναμικούς δημόσιους χώρους (High Line, χ.χ.) (Εικόνα 10),



Εικόνα 10. High Line. Πηγή: https://www.thehighline.org/photos/at-a-glance/best-of/?gallery=3854&media_item=2008

- Otago Central Railway Trail: Αποτελεί ένα σιδηροδρομικό μονοπάτι αναψυχής 152 χιλιομέτρων, που ακολουθεί την χάραξη της παλιάς γραμμής μεταξύ δύο πόλεων (Middlemarch και Clyde) στη Νέα Ζηλανδία. Από την έναρξή του το 2000 προσφέρει διαδρομές πεζοπορίας και ποδηλασίας (έχει ανακηρυχθεί η καλύτερη ποδηλατική εμπειρία της χώρας), μέσα σε ένα εντυπωσιακό περιβάλλον ορεινών όγκων και υδάτινων τοπίων. Η μεγάλη προσέλευση επισκεπτών, συνέβαλε σημαντικά στην προώθηση της τοπικής

οικονομίας μέσω της ανάπτυξης επιχειρήσεων φιλοξενίας, εστίασης και λοιπών υπηρεσιών, δημιουργώντας νέες θέσεις εργασίας και ενθαρρύνοντας την πολιτιστική αναζωογόνηση και τη γενικότερη αναβίωση της περιοχής (PureTrails, χ.χ.) (Εικόνα 11),



Εικόνα 11. Otago Central Railway Trail. Πηγή: Ελεύθερη στο διαδίκτυο.

- Vennbahn: Αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά ποδηλατικά μονοπάτια (διαδρομή 125 χιλιομέτρων) σε ανενεργή σιδηροδρομική γραμμή. Το σιδηροδρομικό δίκτυο μετατράπηκε σε ποδηλατική διαδρομή το 2013 και διασχίζει τρεις χώρες (Λουξεμβούργο, Βέλγιο, Γερμανία), προσφέροντας ποικιλία φυσικών τοπίων, αλλά και ιστορικού και πολιτιστικού πλούτου. Συνοδεύεται από οργανωμένες τουριστικές υπηρεσίες, όπως ενοικίαση / μεταφορά ποδηλάτων, επιστροφή στο αρχικό σημείο εκκίνησης με τρένο, κ.λπ.. Αποτελεί έναν ισχυρό τουριστικό προορισμό, ενισχύοντας την οικονομία και την ανάπτυξη υποδομών και επιχειρήσεων στις περιοχές που διατρέχει (Stoffelen, 2018) (Εικόνα 12),



Εικόνα 12. Vennbahn. Πηγή: <https://www.vennbahn.eu/en/>

- Jacobite: Αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα σιδηροδρομικού τουρισμού, αξιοποιώντας τόσο την ιστορική του αξία όσο και τη σύνδεσή του με τη σύγχρονη δημοφιλή κουλτούρα. Πρόκειται για ένα ιστορικό ατμήλατο τρένο της Σκωτίας, το οποίο έχει καταστεί παγκοσμίως γνωστό, καθώς χρησιμοποιήθηκε ως πρότυπο στη σειρά ταινιών «Harry Potter». Η συσχέτιση αυτή ενίσχυσε σημαντικά τη φήμη του, δημιουργώντας ένα ισχυρό τουριστικό brand, το οποίο προσελκύει χιλιάδες επισκέπτες ετησίως, με αποτέλεσμα την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας, την ανάδειξη της σιδηροδρομικής κληρονομιάς της Σκωτίας και τη δημιουργία ενός εμβληματικού τουριστικού προϊόντος (Jacobite Trail, χ.χ.) (Εικόνα 13),



Εικόνα 13. Jacobite. Πηγή: Ελεύθερη στο διαδίκτυο.

- Park Am Gleisdreieck: Πρόκειται για ένα παράδειγμα δημιουργικής επανάχρησης σιδηροδρομικών καταλοίπων στη Γερμανία, καθώς μετέτρεψαν μια εκτεταμένη και εγκαταλελειμμένη σιδηροδρομική διασταύρωση σε ένα πολυθεματικό αστικό πάρκο. Εκτείνεται σε μια περιοχή περίπου 26 στρεμμάτων, στα οποία διατηρούνται εμφανή τα στοιχεία της βιομηχανικής κληρονομιάς, όπως σιδηροδρομικές γραμμές, σηματοδοτικά συστήματα και βαγόνια, ενσωματωμένα αρμονικά στο τοπίο. Το πάρκο αποτελεί σήμερα δημοφιλή προορισμό τόσο για κατοίκους όσο και για επισκέπτες, χάρη στους ανοιχτούς χώρους αναψυχής, τις παιδικές χαρές και τις πολιτιστικές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα εκεί. Συμβολίζει την μετατροπή βιομηχανικών καταλοίπων σε τοπόσημα αστικής και πράσινης αναζωογόνησης (Park am Gleisdreieck, 2022) (Εικόνα 14),



Εικόνα 14. Park Am Gleisdreieck. Πηγή: <https://www.parkamgleisdreieck.de/en/>

- Orient Express: Αποτελεί ενδεχομένως το πιο εμβληματικό παράδειγμα τουριστικής αξιοποίησης ιστορικής σιδηροδρομικής κληρονομιάς, καθώς μετεξελίχθηκε από επιβατική υπηρεσία του 19^{ου} αιώνα σε σύγχρονο προϊόν σιδηροδρομικού πολιτιστικού τουρισμού υψηλού κύρους (Εικόνα 15). Μετά την παύση λειτουργίας των αρχικών δρομολογίων στα τέλη του 20^{ού} αιώνα, ανακατασκευασμένα βαγόνια Art Deco επανήλθαν στις τουριστικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες ως Venice Simplon–Orient-Express, προσφέροντας θεματικές διαδρομές που αναδεικνύουν την ιστορική και πολιτιστική σημασία του τρένου. Η σύγχρονη λειτουργία του έχει συμβάλει ουσιαστικά στην αναβίωση της σιδηροδρομικής κληρονομιάς, προσελκύοντας ταξιδιώτες από όλο τον κόσμο και λειτουργώντας ως

πρότυπο αξιοποίησης ιστορικού τροχαίου υλικού για τουριστικούς σκοπούς (Belmond,χ.χ.).



Εικόνα 15. Orient Express. Πηγή: <https://www.belmond.com/trains/europe/venice-simplon-orient-express/gallery>

Από την επισκόπηση των προαναφερθέντων διεθνών παραδειγμάτων γίνεται αντιληπτό ότι η σιδηροδρομική κληρονομιά μπορεί να αξιοποιηθεί ποικιλοτρόπως, προσαρμοσμένη στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και στις ανάγκες κάθε τόπου. Οι διαφορετικές προσεγγίσεις ανάδειξης και επαναχρησιμοποίησης των σιδηροδρομικών καταλοίπων καταδεικνύουν τη δυναμική τους ως εργαλείων τουριστικής ανάπτυξης, κοινωνικοοικονομικής ενίσχυσης, πολιτιστικής προβολής και βιώσιμης χωρικής αναζωογόνησης (Peira και σύν., 2022). Φαίνεται επομένως πως ο σιδηροδρομικός τουρισμός αναδεικνύεται ως ένας τομέας με ιδιαίτερα ελπιδοφόρες προοπτικές ανάπτυξης σε παγκόσμιο επίπεδο.

2.5. Σύντομη ιστορική αναδρομή στην πορεία των σιδηρόδρομων στην Ελλάδα

Η πορεία των ελληνικών σιδηρόδρομων διαμορφώθηκε παράλληλα με τις πολιτικές και κοινωνικές εξελίξεις που καθόρισαν το ελληνικό κράτος από τα μέσα του 19^{ου} έως και τον 20^ό αιώνα. Ήδη από τα πρώτα χρόνια της Απελευθέρωσης είχαν ξεκινήσει οι σκέψεις για την ανάγκη

ανάπτυξης σιδηροδρομικών δικτύων. Ο Α. Μαυροκορδάτος, ως Πρωθυπουργός της Ελλάδας την περίοδο 1854–1855, παρουσίασε στη Βουλή το πρώτο νομοσχέδιο για την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου στη χώρα (EPT, 2024). Ωστόσο, η δημιουργία του προχώρησε με αργούς ρυθμούς (λόγω της οικονομικής ανεπάρκειας της χώρας) και δεν γνώρισε τη ραγδαία ανάπτυξη που παρατηρήθηκε στην υπόλοιπη Ευρώπη. Παρόλα αυτά αποτέλεσε αξιόπιστη λύση για τη μεταφορά προϊόντων και επιβατών ανάμεσα στην επαρχία, τα περιφερειακά αστικά κέντρα και τα λιμάνια. Το 1869 τίθεται σε λειτουργία η πρώτη εφαρμογή μέσου σταθερής τροχιάς στην Ελλάδα, η οποία αφορούσε μια σύντομη διαδρομή περίπου εννέα χιλιομέτρων, από το Θησείο μέχρι το λιμάνι του Πειραιά (μια διαδρομή που σήμερα εκτελείται από τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο), ενώ αργότερα επεκτάθηκε από την Ομόνοια έως την Κηφισιά (ΦΕΑ, χ.χ.).

Η προσπάθεια για τη διαμόρφωση ενός ενιαίου σιδηροδρομικού δικτύου που θα διέτρεχε ολόκληρη την ελληνική επικράτεια ξεκίνησε ουσιαστικά το 1882, κατά τη διάρκεια της πρωθυπουργίας του Χ. Τρικούπη, με στόχο να ενωθούν σημαντικές πόλεις και εμπορικοί κόμβοι της χώρας (Εικόνα 16). Το κυριότερο σημείο αντιπαράθεσης μεταξύ κυβέρνησης και αντιπολίτευσης αφορούσε το εύρος των γραμμών. Εάν δηλαδή θα υλοποιούνταν η κατασκευή του δικτύου είτε με βάση το διεθνές εύρος των σιδηροτροχιών (απόσταση 1.435 χιλιοστών) είτε με βάση το μετρικό εύρος (απόσταση 1.000 χιλιοστών), υπέρ του οποίου τάχθηκε τελικά ο Τρικούπης. Ο λόγος για τον οποίο επιλέχθηκε το μετρικό εύρος ήταν διότι επέτρεπε την όσο το δυνατόν ταχύτερη κατασκευή των γραμμών, ενώ ταυτόχρονα ήταν μια λιγότερο δαπανηρή επιλογή σε επίπεδο υλοποίησης και συντήρησης, γεγονός που ανταποκρινόταν καλύτερα στις οικονομικές δυνατότητες της νεοσύστατης χώρας (Τρίχα, 2012).



Εικόνα 16. Διαχρονική εξέλιξη του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου από το 1869 έως το 1909. Πηγή:
<https://argolikivivliothiki.gr/tag/%CF%84%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D%CF%80%CE%B7%CF%82-%CF%87%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%BB%CE%B1%CE%BF%CF%82/>

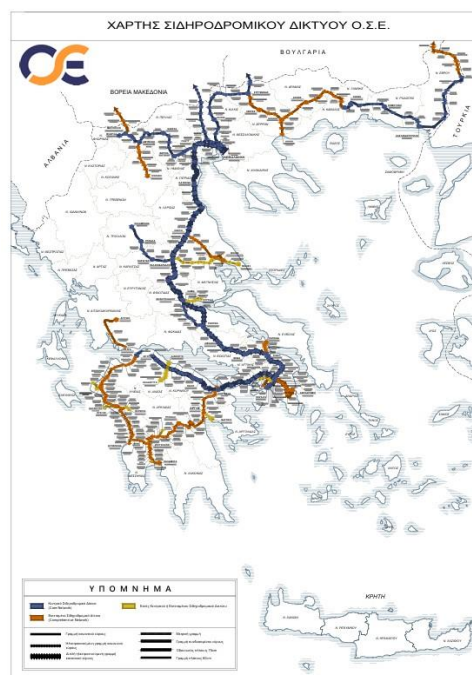
Στο τέλος του 19^{ου} αιώνα εμφανίζονται σταδιακά οι πρώτες οργανωμένες σιδηροδρομικές εταιρείες στην Ελλάδα. Το 1882 δημιουργείται στην Αθήνα η ανώνυμη εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Αθηνών – Πειραιώς – Πελοποννήσου» (ΣΠΑΠ), σηματοδοτώντας μία από τις σημαντικότερες προσπάθειες ανάπτυξης σιδηροδρομικού δικτύου στην περιοχή. Το 1884 τίθεται σε λειτουργία και ο «Θεσσαλικός Σιδηρόδρομος», με πρώτο δρομολόγιο τη σύνδεση Βόλου–Λάρισας. Το 1885 κατασκευάστηκε η εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Αττικής», που ένωσαν την Αθήνα με την Κηφισιά¹⁰ και το Λαύριο. Το 1890 ακολουθεί η ίδρυση της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος» (ΣΒΔΕ), η οποία αναλαμβάνει τη λειτουργία της γραμμής που ενώνει το Μεσολόγγι με το Αγρίνιο (ΟΣΕ, χ.χ.,α).

Ωστόσο, οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες λειτουργούσαν κατακερματισμένα, υπό την ευθύνη τοπικών φορέων και χωρίς τη συντονιστική παρουσία ενός ενιαίου κρατικού μηχανισμού. Για να αντιμετωπιστεί αυτή η αποσπασματικότητα, το 1920 ιδρύονται οι «Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους» (ΣΕΚ) ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου (ΝΠΔΔ), με βασική αποστολή την ενοποίηση και αναδιοργάνωση των υφιστάμενων περιφερειακών γραμμών, με τη διαδικασία να

¹⁰ Από το 1925 το κομμάτι Αθήνα-Κηφισιά εκτελείται από τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο. Το 1904 αποτελεί ορόσημο καθώς πραγματοποιήθηκε η ηλεκτροδότηση Πειραιά-Κηφισιά (ΕΡΤ, 2024).

ολοκληρώνεται το 1965 (ΟΣΕ, χ.χ.,α). Το 1970, μετεξελίσσεται στον «Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος» (ΟΣΕ), ως δημόσια επιχείρηση με τη μορφή Ανώνυμης Εταιρείας, αναλαμβάνοντας την ευθύνη για τη διαχείριση, λειτουργία και περαιτέρω ανάπτυξη του εθνικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΟΣΕ, χ.χ.,α). Το 2005 ιδρύεται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. ως θυγατρική του ΟΣΕ, ενώ δύο χρόνια αργότερα αποσπάται, λειτουργώντας ως πλήρως ανεξάρτητη εταιρεία, αναλαμβάνοντας αποκλειστικά το έργο λειτουργίας και εκμετάλλευσης όλων των σιδηροδρομικών μεταφορών (Hellenic Train, χ.χ.,β).

Το σημερινό σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας εκτείνεται σε 2.552 χιλιόμετρα, διατηρώντας τη χάραξη όπως είχε διαμορφωθεί μέχρι τη δεκαετία του '70 (ΟΣΕ, χ.χ.,β). Όσες επεκτάσεις πραγματοποιήθηκαν έκτοτε είναι περιορισμένες, ενώ σημαντικό μέρος του υπάρχοντος δικτύου λειτουργεί υποτυπωδώς ή έχει εγκαταλειφθεί, καθώς τα παρωχημένα και μη εκσυγχρονισμένα χαρακτηριστικά του δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις σύγχρονες απαιτήσεις. Ως αποτέλεσμα, το σιδηροδρομικό σύστημα της χώρας παραμένει μη ανταγωνιστικό, ενώ αρκετές περιφέρειες και νομοί στερούνται πλήρως σιδηροδρομικής σύνδεσης, δίχως να υπάρχει προγραμματισμός ή σχεδιασμός για μελλοντική επέκταση του υπάρχοντος δικτύου προς τις περιοχές αυτές. Όπως φαίνεται και στον παρακάτω χάρτη (Εικόνα 17) το εντονότερο πρόβλημα αντιμετωπίζει η Περιφέρεια Πελοποννήσου, στην οποία το μεγαλύτερο μέρος του δικτύου παραμένει ανενεργό, αφήνοντας σημαντικά αστικά και τουριστικά κέντρα χωρίς σιδηροδρομική κάλυψη.



Εικόνα 17. Χάρτης σιδηροδρομικού δικτύου Ο.Σ.Ε. Πηγή:

<https://ose.gr/%cf%83%ce%b9%ce%b4%ce%b7%cf%81%ce%bf%ce%b4%cf%81%ce%bf%ce%bc%ce%b9%ce%ba%cf%8c-%ce%b4%ce%af%ce%ba%cf%84%cf%85%ce%bf/%cf%87%ce%ac%cf%81%cf%84%ce%b7%cf%82/>

2.6. Παραδείγματα τουριστικής αξιοποίησης σιδηροδρομικών γραμμών στην Ελλάδα

Στην ελληνική επικράτεια λειτουργούν ειδικές εκδρομικές αμαξοστοιχίες, οι οποίες ακολουθούν διαδρομές υψηλής πολιτιστικής και περιβαλλοντικής αξίας. Από το 2012, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ενσωμάτωσε στον στρατηγικό της σχεδιασμό τη διείσδυση στην τουριστική αγορά, προκρίνοντας το σιδηροδρομικό ταξίδι ως μια αναζωογονητική εμπειρία που αναδεικνύει την αισθητική του φυσικού τοπίου. Αυτές οι σιδηροδρομικές περιηγήσεις προωθούνται ως εναλλακτικές μορφές τουρισμού. Το πλεονέκτημά τους έγκειται στη δυνατότητα συνδυασμού της μετακίνησης με δραστηριότητες αναψυχής και συμμετοχής σε τοπικές πολιτιστικές και λαογραφικές εκδηλώσεις, που θα επιλέξουν οι ταξιδιώτες / καταναλωτές με βάση τα ενδιαφέροντα και τις αναζητήσεις τους (Hellenic Train, χ.χ.,ε). Ειδικότερα οι ενεργές¹¹ τουριστικές σιδηροδρομικές διαδρομές στον ελλαδικό χώρο είναι οι εξής:

- 1) Οδοντωτός Διακοπτού - Καλαβρύτων: Εγκαινιάστηκε το 1896 επί κυβερνήσεως Τρικούπη και θεωρείται κατασκευαστικός άθλος, λόγω του δύσβατου εδάφους και του υψομέτρου (750 μέτρα). Δημιουργήθηκε από Ιταλούς και Γάλλους τεχνίτες, που διέθεταν μεγάλη εμπειρία λόγω αντίστοιχων ή / και δυσμενότερων συνθηκών στην κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών στις Άλπεις. Προκειμένου να προσαρμοστεί στις έντονες κλίσεις του εδάφους (κλίση 14,5%) - τιμή σχεδόν τετραπλάσια της επιτρεπτής σε συμβατικές γραμμές προσκόλλησης - χρησιμοποιεί οδοντώσεις (από όπου προήλθε και το όνομά του). Σύστημα δηλαδή οδοντωτής σιδηροτροχιάς που αποτρέπει την ολίσθηση. Πρόκειται για τον ορεινότερο σιδηρόδρομο της Ελλάδας με εύρος γραμμής 75 εκατοστών, ώστε να χρησιμοποιεί μικρά και ευέλικτα βαγόνια (Hellenic Train, χ.χ.,α) (Εικόνα 18).

¹¹ Κατά τη διάρκεια συγγραφής της παρούσας εργασίας ανακοινώθηκε από την Hellenic Train, στις 12 Μαρτίου 2026, αναστολή λειτουργίας της γραμμής Διακοπτό – Καλάβρυτα (Οδοντωτός Σιδηρόδρομος), λόγω της γεωμορφολογίας της περιοχής και της αυξημένης επικινδυνότητας (Hellenic Train, 2026). Παρόλα αυτά ειδησεογραφικά άρθρα αναδεικνύουν ζητήματα οργανικής υποστελέχωσης της γραμμής και ελλιπούς συντήρησής της («Οδοντωτός», 2026).

Από την έναρξη λειτουργίας του αποτέλεσε σημαντικό μέσο μεταφοράς ανθρώπων και εμπορευμάτων, ενώ πλέον λειτουργεί ως τουριστικό αξιοθέατο. Εκκινεί από την παραλιακή πόλη του Διακοπτού και διασχίζοντας το φαράγγι του Βουραϊκού ποταμού¹² καταλήγει στα Καλάβρυτα, σε μια κυκλική διαδρομή 22 χιλιομέτρων που διαρκεί περίπου 1,5 ώρα. Περνά μέσα από περιοχές με μεγάλο περιηγητικό ενδιαφέρον, μοναδική φύση και πλούσια ιστορία και μνημεία (Hellenic Train, χ.χ.,α). Διατηρεί την αρχική και μοναδικής αξίας τεχνική του υποδομή (ανοιχτές και κλειστές σήραγγες, γέφυρες, φυλάκια, σταθμοί, υδατόπυργοι, τεχνικά έργα) (Δήμος Καλαβρύτων, 2014). Έτσι, το 1996 λόγω της σπουδαιότητας και της μοναδικότητάς του κηρύσσεται ο σιδηρόδρομος και όλες οι εγκαταστάσεις του ως ιστορικό διατηρητέο τεχνικό μνημείο από το ΥΠ.ΠΟ.Α. (Βουλή των Ελλήνων, 2015). Αξίζει να σημειωθεί ότι στα εγκαίνια της γραμμής το 1896 ταξίδεψε ο Βασιλιάς Γεώργιος Α΄, προσδίδοντας στο έργο χαρακτήρα εθνικού επιτεύγματος (Hellenic Train, χ.χ.,α). Τέλος, η διαδρομή συμπεριλήφθηκε στις δέκα καλύτερες διαδρομές με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς του κόσμου, σύμφωνα με το βρετανικό περιοδικό Guardian (The Guardian, 2019),



Εικόνα 18. Οδοντωτός Σιδηρόδρομος. Πηγή: <https://www.hellenictrain.gr/ena-axiotheato-se-rages>

- 2) Τρενάκι του Πηλίου: Η σιδηροδρομική διαδρομή του Πηλίου λειτουργεί σε μία από τις στενότερες γραμμές διεθνώς, με εύρος μόλις 60 εκατοστών, ξεκινώντας από τα Άνω

¹² Αποτελεί τοπίο ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, ενώ έχει ενταχθεί στις προστατευόμενες περιοχές NATURA 2000 (Οργανισμός Φυσικού Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής, χ.χ.). Επιπρόσθετα, η περιοχή ανήκει στο Ευρωπαϊκό μονοπάτι E4, προσφέροντας μία μοναδική εμπειρία περιπατητικής και σιδηροδρομικής διάσχισης (Δήμος Καλαβρύτων, 2014).

Λεχώνια και καταλήγοντας στις Μηλιές. Η γραμμή κατασκευάστηκε σε δύο φάσεις την περίοδο μεταξύ 1892 έως 1903 και συνέβαλε καθοριστικά στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των οικισμών του Πηλίου, συνδέοντας το εμποροβιομηχανικό κέντρο του Βόλου με τα χωριά του Νοτίου Πηλίου, αποτελώντας σημείο αναφοράς για την περιοχή (Hellenic Train, χ.χ.,δ). Το 1971 ωστόσο παύει η λειτουργία του. Το 1985 το σύνολο των κτηρίων, εγκαταστάσεων, τεχνικών έργων και τροχαίου υλικού χαρακτηρίζεται από το Υπουργείο Πολιτισμού ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο. Έτσι, το 1996 επαναλειτούργησε το τμήμα Άνω Λεχωνίων - Μηλεών σαν τουριστικός σιδηρόδρομος. Το ιστορικό τρένο, γνωστό παλαιότερα ως «θεριό» ή «Μουντζούρης», λόγω της ατμοκίνητης λειτουργίας του, καλύπτει απόσταση περίπου 15 χιλιομέτρων, σε μια κυκλική διαδρομή 90 λεπτών, περνώντας από περιοχές και σημεία με ιδιαίτερο φυσικό, ιστορικό, αρχιτεκτονικό και τεχνολογικό ενδιαφέρον (Hellenic Train, χ.χ.,δ). Πλησιάζοντας στις Μηλιές, το τοπίο αποκτά μια άγρια ομορφιά, ιδιαίτερα στο πέρασμα της μεγάλης μεταλλικής γέφυρας του Ταξιάρχη ή «Γέφυρα Ντε Κίρικο»¹³, με το γραφικό καλντερίμι που οδηγεί στο κέντρο του χωριού. Πρόκειται για ένα μνημείο σιδηροδρομικής αρχιτεκτονικής που διασχίζει μια καταπράσινη διαδρομή (Εικόνα 19),



Εικόνα 19. Τρενάκι του Πηλίου. Πηγή: <https://www.hellenictrain.gr/mia-mythiki-diadromi>

- 3) Κατάκολο - Ολυμπία: Η σιδηροδρομική σύνδεση μεταξύ του Κατάκολου και της Ολυμπίας διασχίζει μια περιοχή με ιδιαίτερη ιστορική σημασία, καθώς φιλοξενεί πληθώρα

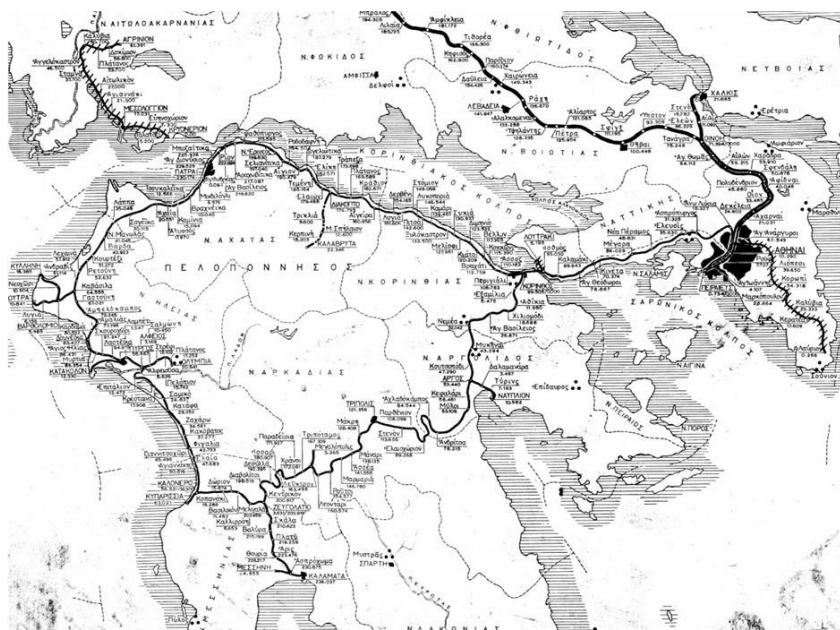
¹³ Την επίβλεψη της κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου είχε ο Εβαρίστο Ντε Κίρικο, ο πατέρας του ζωγράφου Τζόρτζιο ντε Κίρικο, ο οποίος γεννήθηκε στο Βόλο και παρακολούθησε τα έργα κατασκευής του δικτύου. Έτσι, το μέσο αυτό τον ενέπνευσε και συχνά συνόδευε τις δημιουργίες του (Hellenic Train, χ.χ.,δ).

μνημείων από την αρχαιότητα έως τους νεότερους χρόνους. Κεντρικό σημείο αναφοράς αποτελεί ο αρχαιολογικός χώρος της Αρχαίας Ολυμπίας, ο οποίος προσελκύει διαχρονικά μεγάλο αριθμό επισκεπτών (Hellenic Train, χ.χ.,γ). Η κατασκευή της γραμμής ξεκινά το διάστημα 1881-1882 και εγκαινιάζεται το 1883 υπό τη διεύθυνση της «Α.Ε. Σιδηρόδρομος Πύργου-Κατακόλου» (ΦΕΑ, χ.χ). Παρά τη σταδιακή απαξίωση του δικτύου μετά τη δεκαετία του 1970, η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 αποτέλεσε εφαλτήριο για την επαναλειτουργία της γραμμής με σύγχρονο τροχαίο υλικό. Η προσπάθεια αυτή ενισχύθηκε το 2017 με την εισαγωγή του θεματικού συρμού «Olympian Trail». Το συγκεκριμένο τρένο στοχεύει στην ποιοτική αναβάθμιση της ταξιδιωτικής εμπειρίας, συνδέοντας άμεσα τον λιμένα του Κατάκολου με την Αρχαία Ολυμπία. Απευθύνεται κυρίως στους τουρίστες που προσεγγίζουν την περιοχή μέσω κρουαζιερόπλοιων, δίνοντάς τους την ευκαιρία να φτάσουν στον αρχαιολογικό χώρο με ταχύτητα (45 λεπτά) και άνεση (Hellenic Train, χ.χ.,γ). Σημαντικό ρόλο στην τουριστική ταυτότητα της διαδρομής διαδραματίζει ο σιδηροδρομικός σταθμός του Πύργου, ένα κτήριο ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής σημασίας που πλέον αξιοποιείται ως χώρος πολιτισμού (Δήμος Πύργου, χ.χ.).

Κεφάλαιο 3^ο: Σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου

3.1. Ιστορική πορεία του σιδηροδρομικού δικτύου

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου αποτέλεσε το μεγαλύτερο μετρικό δίκτυο της Ελλάδας αλλά και της Ευρώπης, με συνολικό μήκος που άγγιζε περίπου τα 800 χιλιόμετρα γραμμής. Το δίκτυο διατρέχει περιμετρικά όλη την Πελοπόννησο συνδέοντας σημαντικές περιοχές της Περιφέρειας (εκτός από το Γύθειο και τη Σπάρτη) μεταξύ τους, αλλά και με την πρωτεύουσα. Ενδεικτικά σημαντικές πόλεις οι οποίες εξυπηρετούνταν από το σιδηροδρομικό δίκτυο ήταν: Αθήνα, Πειραιάς, Ελευσίνα, Μέγαρα, Λουτράκι, Κόρινθος, Κιάτο, Ξυλόκαστρο, Διακοπτό, Αίγιο, Πάτρα, Καβάσιλα, Κυλλήνη, Αμαλιάδα, Κατάκολο, Πύργος, Ολυμπία, Κυπαρισσία, Καλαμάτα, Μεσσήνη, Μεγαλόπολη, Τρίπολη, Άργος, Ναύπλιο, Νεμέα και άλλες πολλές, καθώς το δίκτυο στο σύνολο διέθετε 153 σταθμούς και στάσεις (Εικόνα 20). Στο ύψος της Κορίνθου η γραμμή χωρίζεται σε δύο μέρη. Το πρώτο τμήμα είναι κυρίως πεδινό, με ήπιες κλίσεις, που διατρέχει τη βορειοδυτική ακτογραμμή της Πελοποννήσου, φτάνοντας έως την Καλαμάτα. Το δεύτερο τμήμα καταλήγει επίσης στην Καλαμάτα διαγράφοντας όμως νοτιοδυτική πορεία, διασχίζοντας κυρίως ορεινές και ημιορεινές περιοχές (Παυλόπουλος, 2023α).



Εικόνα 20. Χάρτης σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου. Πηγή: https://ticcih.gr/wp-content/uploads/2014/06/TICCIH_Psifisma_Sidirodromoi_Peloponissou_18_6_2014.pdf

Το δακτυλιόσχημο σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου αποτέλεσε σημείο αναφοράς για την ανάπτυξη της περιοχής αλλά και γενικότερα της χώρας, ως μέρος του εθνικού εκσυγχρονιστικού προγράμματος, κατά τη διάρκεια του 19^{ου} και 20^{ου} αιώνα (Καλούδη, 2025). Η Πελοπόννησος αποτελούσε την πιο ανεπτυγμένη παραγωγικά περιοχή της ελληνικής επικράτειας¹⁴ (προτού πραγματοποιηθεί η προσάρτηση της Θεσσαλίας), διέθετε σημαντικές πόλεις - λιμάνια, οι οποίες εξελίσσονταν και σε βιομηχανικά κέντρα, όπως η Πάτρα, που αποτελούσε και την «πύλη» της χώρας προς τη δυτική αγορά. Έτσι, ο τότε πρωθυπουργός της χώρας, Χαρίλαος Τρικούπης, λαμβάνοντας υπόψη το σημαντικό οικονομικό ρόλο που έπαιζε η Περιφέρεια της Πελοποννήσου στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος, δίνει άμεση προτεραιότητα στην υλοποίηση σιδηροδρομικού δικτύου που θα τη συνέδεε με το λιμάνι του Πειραιά και την Αθήνα. Επομένως, στις 19 Απριλίου του 1882 υπογράφεται σύμβαση ανάμεσα στο ελληνικό Δημόσιο και το Διευθυντή της Γενικής Πιστωτικής Τράπεζας, Ιωάννη Δούμα, για την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής μετρικού εύρους και στις 17 Οκτωβρίου 1882 ιδρύεται η Ανώνυμη Εταιρεία «Σιδηρόδρομο Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου» (Σ.Π.Α.Π.) ως εκτελεστικός φορέας για την κατασκευή και εκμετάλλευση του έργου (ΒΙ.Δ.Α., 2025).

Οι εργασίες κατασκευής αρχίζουν άμεσα στοχεύοντας στην ταχεία ολοκλήρωση του πρώτου τμήματος της γραμμής, που αφορούσε τη σύνδεση του Πειραιά με την Πάτρα, μέσω της Κορίνθου και των παραλιακών περιοχών της βορειοδυτικής Πελοποννήσου. Έτσι, το 1884 ολοκληρώνεται το κομμάτι από τον Πειραιά έως την Ελευσίνα. Την ίδια εποχή κατασκευάζεται ο Σιδηροδρομικός Σταθμός Πειραιά και ο Σταθμός Αθηνών - Πελοποννήσου, ο οποίος λειτούργησε και ως έδρα των ΣΠΑΠ. Το 1885 η γραμμή είχε επεκταθεί μέχρι την Κόρινθο, ενώ έως το 1887 είχε ολοκληρωθεί η σύνδεση με την Πάτρα (ΟΣΕ, χ.χ.,α). Στο συγκεκριμένο σιδηροδρομικό τμήμα της γραμμής επιτρέπονταν ταχύτητες έως 70 χλμ. / ώρα, λόγω της ήπιας κλίσης του εδάφους των περιοχών από τις οποίες διέτρεχε. Έπειτα από μερικά χρόνια, το 1896 κατασκευάστηκε και η διακλάδωση από το Διακοπτό έως τα Καλάβρυτα γνωστή ως «Οδοντωτός» (Φασούλας, 2018; Σιδηρόδρομοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου, 2025). Το 1886 αφού ολοκληρώθηκε ο άξονας Πειραιάς - Πάτρα, κατασκευάστηκε σιδηροδρομική διακλάδωση από το σημείο της Κορίνθου προς τους

¹⁴ Η Πελοπόννησος αποτελούσε την πηγή του κυριότερου εξαγωγίμου αγροτικού προϊόντος της χώρας, της σταφίδας. Επιπλέον, οι εκτάσεις της προσφέρονταν για σιτοκαλλιέργεια, προϊόν που αποτελούσε βασικό στοιχείο της διατροφής του ελληνικού λαού. Ωστόσο, η έλλειψη σύγχρονων υποδομών καθιστούσε τις μεταφορές των αγαθών δύσκολες, χρονοβόρες και με υψηλό κόστος (Φασούλας, 2018).

Μύλους Αργολίδας, με στόχο τη διασύνδεση των περιοχών της νοτιοανατολικής Πελοποννήσου. Το ίδιο έτος δόθηκε σε κυκλοφορία και η διακλάδωση από το Άργος έως το Ναύπλιο (Κυριαζής, 2018).

Ωστόσο, μετά την ολοκλήρωση του τμήματος έως την Πάτρα, οι Σ.Π.Α.Π., λόγω οικονομικών δυσκολιών, δεν προχωρούν στην επέκταση του δικτύου έως τον Πύργο. Το 1887 αναλαμβάνουν την επέκταση αυτή δύο άλλες ιδιωτικές εταιρείες, οι οποίες όμως επίσης δεν κατορθώνουν να φέρουν σε πέρας το έργο. Έτσι, οι ΣΠΑΠ αναλαμβάνουν ξανά την ολοκλήρωση της γραμμής εκ μέρους του ελληνικού Δημοσίου. Η γραμμή παραδίδεται σε χρήση το 1890, ενώ σταδιακά ετοιμάζονται και οι διακλαδώσεις προς την Κυλλήνη και την Ολυμπία, εκ μέρους ξανά των ΣΠΑΠ (Φασούλας, 2018). Η υφιστάμενη γραμμή Πάτρα - Πύργος συνδέθηκε επιπλέον και με τη διακλάδωση Πύργου - Κατάκολου, η οποία είχε κατασκευαστεί το 1883 από τον Δήμο Πύργου, ενώ τη διαχείρισή της είχε αναλάβει η εταιρεία «Σιδηρόδρομος Πύργου - Κατάκολου» (ΣΠΚ) (Σιδηρόδρομοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου, 2025).

Το 1888 ο Τρικούπης αναθέτει για λογαριασμό του ελληνικού Δημοσίου στον Ernest Rollin, Γάλλο μηχανικό, την κατασκευή του τμήματος Μύλοι – Τρίπολη – Καλαμάτα. Το 1889 ο Rollin ιδρύει την «Εταιρεία των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος» (ΕΜΣΕ), η οποία όμως υλοποιεί μόνο τα τμήματα από τους Μύλους έως την Τρίπολη και από την Καλαμάτα έως το Διαβολίτσι (Κυριαζής, 2018). Εν τέλει, την γραμμή ολοκληρώνουν το 1899 και πάλι οι ΣΠΑΠ με τη χρηματοδότηση και για λογαριασμό του ελληνικού Δημοσίου, συνδέοντας έτσι την Καλαμάτα με την Τρίπολη και την Αθήνα. Το 1902 ολοκληρώνεται επίσης το τμήμα Πύργος - Κυπαρισσία, ενώ το 1904 επεκτείνεται μέχρι το λιμάνι της Καλαμάτας. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου (Φασούλας, 2018; ΒΙ.Δ.Α., 2025).

Συνολικά, το δίκτυο κατασκευάστηκε σε έντονο ανάγλυφο, με μέγιστη κλίση που φτάνει το 33‰ και πολύ μικρές ακτίνες καμπυλότητας (έως 90 μ.). Έτσι, η μέγιστη ταχύτητα ανερχόταν στα 90 χλμ. / ώρα. Τα στοιχεία αυτά καταδεικνύουν τον τεχνικά απαιτητικό χαρακτήρα της γραμμής, ο οποίος παρατηρείται έντονα στο τμήμα Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα και κυρίως στο νομό της Αρκαδίας, μέσω των τοίχων αντιστήριξης και των μεγάλων τεχνικών έργων γεφυροποιίας και σιραγγοποιίας (Παυλόπουλος, 2023α).

Το 1939, όταν την εξουσία είχε αναλάβει ο Ιωάννης Μεταξάς, οι ΣΠΑΠ τέθηκαν σε διαδικασία εκκαθάρισης και στον έλεγχο του Δημοσίου (ΒΙ.Δ.Α., 2025). Το 1944 τα γερμανικά στρατεύματα, κατά τη διάρκεια αποχώρησής τους, προκάλεσαν μεγάλες ζημιές στο δίκτυο, ιδίως σε γέφυρες, όπως η ανατίναξη της κοιλαδογέφυρας του Αχλαδόκαμπου, ενώ σημαντικές ήταν και οι καταστροφές στο τροχαίο υλικό (ΟΣΕ, χ.χ.,α). Το 1954 η εταιρεία των ΣΠΑΠ κρατικοποιείται και το 1962 ενσωματώνεται ολοκληρωτικά και οριστικά στους «Σιδηρόδρομους Ελληνικού Κράτους» (ΣΕΚ), με τον Νόμο 4246/1962, γεγονός που αναστέλλει όλα τα σχέδια εκσυγχρονισμού του δικτύου (ΟΣΕ, χ.χ.,α; Φασούλας, 2018).

Το 1971 οι ΣΕΚ μετατρέπονται στον «Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος» (ΟΣΕ) και έτσι το δίκτυο των ΣΠΑΠ αλλάζει ξανά διαχειριστή (ΟΣΕ, χ.χ.,α). Με την διαχειριστική και διοικητική του ενοποίηση με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, το πελοποννησιακό δίκτυο αντιμετώπισε ελλείψεις σε ζητήματα συντήρησης, επιχειρησιακού προγράμματος, χρηματοδότησης και παροχής υπηρεσιών. Επιπλέον, εκείνη την περίοδο προκλήθηκε μεγάλος ανταγωνισμός από την ανάπτυξη του οδικού δικτύου, μειώνοντας την επιβατική και εμπορευματική κίνηση της περιοχής, καθώς οι νέες οδικές αρτηρίες προσέφεραν άνετες και ταχύτερες μετακινήσεις, με το Ι.Χ. να καθίσταται ως το βασικό μέσο μετακίνησης («Πελοπόννησος», 2011). Έτσι, τη δεκαετία αυτή σημειώθηκε η κατάργηση δυσπρόσιτων τμημάτων της γραμμής, όπως το Ασπρόχωμα - Μεσσήνη και Λεύκτρο - Μεγαλόπολη.

Με την πάροδο του χρόνου, οι συνθήκες αυτές σε συνδυασμό με την οικονομική κρίση της χώρας, οδήγησαν στην οριστική παύση των δρομολογίων του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου, έπειτα από 120 χρόνια αδιάλειπτης λειτουργίας, στα τέλη του 2010, με το νόμο 3891/2010 (Νόμος 3891/2010). Παρόλο, που το διάστημα 2007 - 2009, το τμήμα Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα είχε ανακαινιστεί πλήρως μέσω του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος (ΠΕΠ) Πελοποννήσου με συνολικό κόστος 130 εκατομμυρίων ευρώ (Hellenic Parliament TV, 2025). Το έργο αφορούσε την ανακαίνιση της σιδηροτροχιάς με σύγχρονα σιδηροδρομικά υλικά και υλικά βαρέος τύπου, 65 Αυτόματα Συστήματα Ισόπεδων Διαβάσεων (ΑΣΙΔ) και αποκατάσταση των γεφυρών, ώστε η μέγιστη ταχύτητα να ανέρχεται στα 120 χλμ. / ώρα, καθώς στόχευε στην πλήρη επαναλειτουργία του δικτύου (Καράτζιου, 2025; Παππάς, 2026). Παραταύτα η γραμμή έπαυσε τη λειτουργία της και τα μοναδικά τμήματα που εξακολουθούν να λειτουργούν είναι ο προαστιακός σιδηρόδρομος της Πάτρας και το Κατάκολο - Ολυμπία, ενώ

ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι μεγάλο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου χαρακτηρίζεται από τον ΟΣΕ ως «ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας» (ΟΣΕ, 2026).

Η σημερινή εικόνα του δικτύου είναι αυτή της εγκατάλειψης και της διάλυσης. Ελάχιστοι υπάλληλοι ασχολούνται με τη φύλαξή του και έτσι είναι έρμαιο βανδαλισμών και κλοπών (Παυλόπουλος, 2023α). Οι περισσότεροι σταθμοί και λοιπές εγκαταστάσεις έχουν διαρρηχθεί με το αρχαιακό υλικό, τον εξοπλισμό και κυρίως τα ΑΣΙΔ να έχουν κλαπεί, καταστραφεί ή αφεθεί αφύλακτα (Hellenic Parliament TV, 2025). Πολλά κτήρια κάηκαν στη φονική πυρκαγιά του 2007, χωρίς να αποκατασταθούν ή πολλές φορές χρησιμοποιούνται ως καταφύγια από ευάλωτες κοινωνικά ομάδες, εντείνοντας ακόμη περισσότερο την καταστροφή τους (Dietziker, 2025; Tracer Adventure Club, 2019) (Εικόνα 21). Αυτή η εικόνα των σταθμών παρατηρείται είτε σε απλούς σταθμούς και βοηθητικά κτήρια είτε ακόμη και σε αυτούς που έχουν ανακηρυχθεί ως προστατευόμενα μνημεία πολιτιστικής κληρονομιάς από το ΥΠ.ΠΟ.Α.. Αντιστοίχως, πολλά αντικείμενα τροχαίου υλικού (π.χ. φορτηγά και επιβατηγά βαγόνια, γερανοί, ατμομηχανές) και σιδηροτροχιών έχουν κλαπεί, όπως συνέβη και με τη νεοκατασκευασθείσα γραμμή Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα, που παρέμεινε χωρίς επιτήρηση, με αποτέλεσμα ο νέος εξοπλισμός να βανδαλιστεί, όλα τα ΑΣΙΔ να καταστραφούν και τα κτήρια να λεηλατηθούν (Παππάς, 2026).

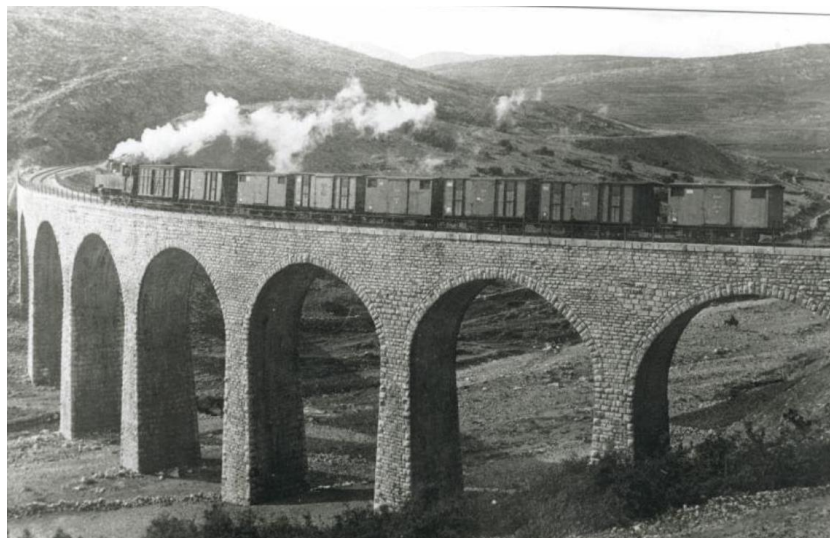


3.2. Το σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου ως μνημειακό σύνολο βιομηχανικής κληρονομιάς

Τα αρχιτεκτονικά και τεχνικά χαρακτηριστικά του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου συνιστούν ένα εκτεταμένο και πολυσύνθετο σύνολο υποδομών, το οποίο περιλαμβάνει βοηθητικές εγκαταστάσεις και κτήρια σταθμών, τεχνικά έργα μεγάλης κλίμακας, καθώς και το τροχαίο υλικό. Ένα μεγάλο μέρος των υποδομών του δικτύου διατηρεί μέχρι τις ημέρες μας σημαντικά κατάλοιπα, τα οποία χαρακτηρίζονται ως αναπόσπαστα στοιχεία της νεότερης βιομηχανικής ιστορίας και κληρονομιάς της χώρας, ως δημόσιες κατασκευές του 19^{ου} αιώνα.

3.2.1. Παραδείγματα τεχνικών έργων του σιδηροδρομικού δικτύου

Οι λιθόκτιστες και μεταλλικές τοξωτές γέφυρες του πελοποννησιακού δικτύου αποτελούν αξιόλογα τεχνολογικά επιτεύγματα της εποχής. Μεγάλο τεχνικό έργο και κομψοτέχνημα αρχιτεκτονικής είναι η λίθινη γέφυρα του Μάναρι στην Αρκαδία. Ήταν όραμα του Χαριλάου Τρικούπη, το οποίο ολοκληρώθηκε το 1896 από γαλλική εταιρεία. Βρίσκεται σε υψόμετρο 708 μέτρων και πρόκειται για την μεγαλύτερη πετρόχτιστη θολωτή κοιλαδογέφυρα στην Ελλάδα και στη Βαλκανική χερσόνησο, με συνολικό μήκος 116 μέτρων, μέγιστο ύψος 21 μέτρων και πλάτος 4,25 μέτρων (Βακαλοπούλου & Φασουράκης, 2021α). Διαθέτει οκτώ τοξωτά ανοίγματα σε οριζοντιογραφική καμπύλη - αντί της συνηθέστερης ευθύγραμμης χάραξης - καθώς ακολουθεί τη στροφή της σιδηροδρομικής γραμμής (Εικόνα 23). Το γεγονός αυτό καθιστούσε την κατασκευή της ιδιαίτερα δύσκολη για τα δεδομένα της εποχής, καθώς απαιτούσε αυξημένη στατική ακρίβεια για τη συμμετρική κατανομή των φορτίων. Εντύπωση προκαλεί επίσης το γεγονός ότι δεν χρειάστηκε ποτέ να πραγματοποιηθούν έργα επισκευής ή συντήρησης στο πέρασμα των ετών, ενώ μέχρι σήμερα παραμένει αγέρωχη (Βακαλοπούλου & Φασουράκης, 2021α).



Εικόνα 23. Γέφυρα του Μάναρι. Πηγή: https://trenoargolida.blogspot.com/2014/01/blog-post_9409.html

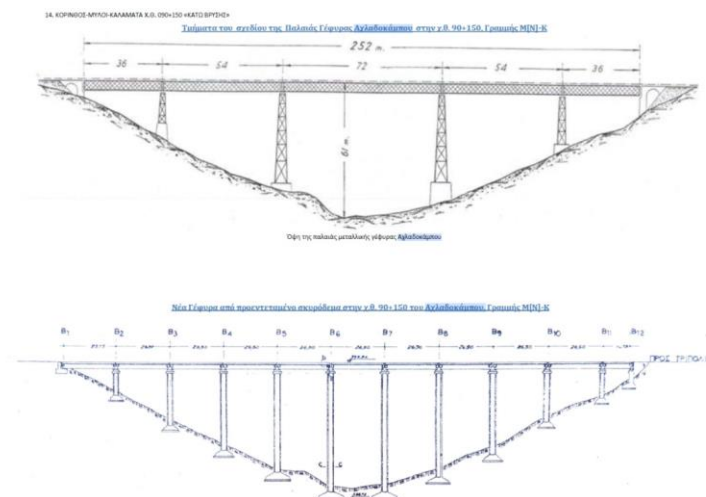
Ένα ακόμη απαιτητικό τεχνικά έργο αποτελεί η μεταλλική γέφυρα του Αλφειού, η οποία ένωσε την επαρχία της Ηλείας με αυτή της Ολυμπίας. Η υλοποίησή της συνέβαλε στην ανάπτυξη της περιοχής, που μέχρι τότε επικρατούσαν συνθήκες απομόνωσης και εγκατάλειψης. Είναι η μεγαλύτερη γέφυρα τέτοιου είδους στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου, αλλά και από τις μεγαλύτερες σε όλη την Ελλάδα. Τα σχέδια ανέλαβαν Έλληνες μηχανικοί, ενώ την κατασκευή της ελβετική ομάδα. Η γέφυρα, συνολικού μήκους 313,90 μέτρων, διαθέτει έξι τοξωτά ανοίγματα αμφιέριστης στήριξης (με δύο σημεία στήριξης), τα οποία εδράζονται σε βάθρα από σκυρόδεμα. Τα βάθρα έχουν ύψος 11,5 μέτρων, ενώ κατά το ήμισυ βρίσκονται εντός της κοίτης του ποταμού, προκειμένου να διασφαλιστεί η στατική επάρκεια του έργου. Με εμπειρικές και προσεγγιστικές μεθόδους της εποχής, υπολογίστηκε η μέγιστη πλημμυρική παροχή του ποταμού, ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα τοξωτά ανοίγματα θα επιτρέπουν την απρόσκοπτη διέλευση του νερού, δίχως να διακινδυνεύεται η ευστάθεια της κατασκευής (Φωτόπουλος, 2020) (Εικόνα 24).



Εικόνα 24. Γέφυρα του Αλφειού. Πηγή: <https://www.visit-olympia.gr/listing/sidirodromiki-gefyra-alfeiou>

Από τις υπόλοιπες γέφυρες του σιδηροδρομικού δικτύου ξεχωρίζει επίσης αυτή του Αχλαδόκαμπου, ο λεγόμενος «Σύρτης». Αποτελεί κομβικό σημείο της γραμμής Μύλων - Καλαμών, διότι χάρη στην κατασκευή της η σιδηροδρομική γραμμή αποκτούσε το απαραίτητο υψόμετρο προκειμένου να φτάσει στο οροπέδιο της Τρίπολης. Η γέφυρα κατασκευάστηκε το 1890 και ήταν μεταλλική, με 252 μέτρα μήκος. Το 1944 όμως ανατινάχτηκε κατά τη διάρκεια αποχώρησης των γερμανικών δυνάμεων. Για τις επόμενες τρεις δεκαετίες δημιουργήθηκε παραλλαγή της χάραξης (σύρτης αναστροφής)¹⁶, μήκους περίπου τριών χιλιομέτρων, η οποία οδηγούσε εντός της χαράδρας και λειτουργούσε ως γραμμή αναστροφής. Με τους κατάλληλους ελιγμούς ο συρμός επανεντασσόταν στην κύρια γραμμή από την αντίθετη όμως κατεύθυνση. Το 1974 κατασκευάστηκε στη θέση της αρχικής η πρώτη γέφυρα από προεντεταμένο σκυρόδεμα στην Ελλάδα και μία από τις πρώτες τέτοιου τύπου στην Ευρώπη. Ταυτόχρονα αποτέλεσε την δεύτερη μεγαλύτερη σε μήκος και σε ύψος γέφυρα του πελοποννησιακού σιδηροδρομικού δικτύου (275 μέτρα μήκος, 65 μέτρα ύψος). Μέχρι και σήμερα αποτελεί ορόσημο μηχανικής ακρίβειας και αντοχής (Βακαλοπούλου & Φασουράκης, 2021β) (Εικόνα 25).

¹⁶ Ο τεχνικός αυτός όρος καθιέρωσε στη συλλογική μνήμη την ονομασία «Σύρτης» για τη γέφυρα.



Εικόνα 25. Γέφυρα Αχλαδόκαμπου. Πηγή: https://vidarchives.gr/reports/2021_09_1893

Στα αξιοσημείωτα τεχνικά έργα του δικτύου εντάσσεται και ολόκληρος ο Οδοντωτός σιδηρόδρομος (βλ. Υποκεφάλαιο 2.6.).

3.2.2. Χαρακτηριστικά κτηριακών εγκαταστάσεων του σιδηροδρομικού δικτύου

Οι ΣΠΑΠ, μέσω των σιδηροδρομικών σταθμών, ήταν αυτοί που εισήγαγαν στις πόλεις την έννοια του σύγχρονου δημόσιου κτηρίου, ενώ αποτέλεσαν τα πρώτα δείγματα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής του 19^{ου} αιώνα στη χώρα. Πολλοί από αυτούς, συγκεκριμένα οι 79 από τους 153, έχουν ανακηρυχθεί ήδη από το 1985 ως διατηρητέα μνημεία, σύμφωνα με την υπουργική απόφαση ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/1010-1088/28818/13-5-85, ΦΕΚ 391/β/25-6-85, καθώς αποτελούν σπουδαία δείγματα της βιομηχανικής αρχιτεκτονικής της χώρας ως προς την αρχιτεκτονική τυπολογία, την ποιότητα και την αισθητική. Προστατεύονται έτσι από τις διατάξεις της αρχαιολογικής νομοθεσίας βάση του νόμου 1469/50 «Περί προστασίας ειδικής κατηγορίας οικοδομημάτων και έργων τέχνης μεταγενέστερων του 1830» (ΓΑΙΑΟΣΕ, 2026; ΥΠΠΟΑ, χ.χ.,γ). Τα κτήρια των σταθμών και οι υπόλοιπες βοηθητικές εγκαταστάσεις ανεγέρθηκαν με βάση συγκεκριμένα αρχιτεκτονικά σχέδια, ανάλογα με το μέγεθος του οικισμού που εξυπηρετούσαν και τον αντίστοιχο φόρτο εργασίας που είχαν, κατατάσσοντας έτσι τα κτίσματα σε διαφορετικές τάξεις (Α',Β',Γ',Δ') (Κύρκος, 2011, σσ. 4-7). Στα πιο συνηθισμένα χαρακτηριστικά των κτηρίων συμπεριλαμβάνεται η εξωτερική χτιστή διαμόρφωση του εδάφους που περιέβαλε το οικοδόμημα (μπουνιάτο), η ξύλινη πλαισίωση των θυρών και των παραθύρων, οι διακοσμητικές ταινίες που περιέτρεχαν το κτήριο και οι ψευδοροφές. Για την κατασκευή των περισσότερων κτηρίων έχουν

χρησιμοποιηθεί παραδοσιακά υλικά, κυρίως πέτρα και ξύλο, ενώ για την επικάλυψη των ξύλινων οροφών έχει γίνει χρήση κεραμιδιών. Η μορφή τους συνολικά είναι λιτή και δωρική, προσαρμοσμένη στο τραχύ και ορεινό τοπίο της πελοποννησιακής ενδοχώρας (ΥΠΠΟΑ, χ.χ.,γ). Όλα τα κτήρια τηρούσαν παράλληλη διάταξη προς τις γραμμές του τρένου. Τέλος, η γκάμα των κτηριακών τύπων ήταν ευρεία και συγκεκριμένα περιλάμβανε: α) σταθμούς, β) χώρους εστίασης και αναμονής, γ) αποθήκες για τα εμπορεύματα, δ) μηχανοστάσια, ε) βοηθητικά κτίσματα διαμονής προσωπικού, στ) λυόμενες μεταλλικές κατασκευές πολλαπλών χρήσεων, ζ) γαιανθρακαποθήκες¹⁷, η) υδατόπυργους¹⁸ (Εικόνα 26) και θ) αποχωρητήρια (Κύρκος, 2011, σσ. 4-7).



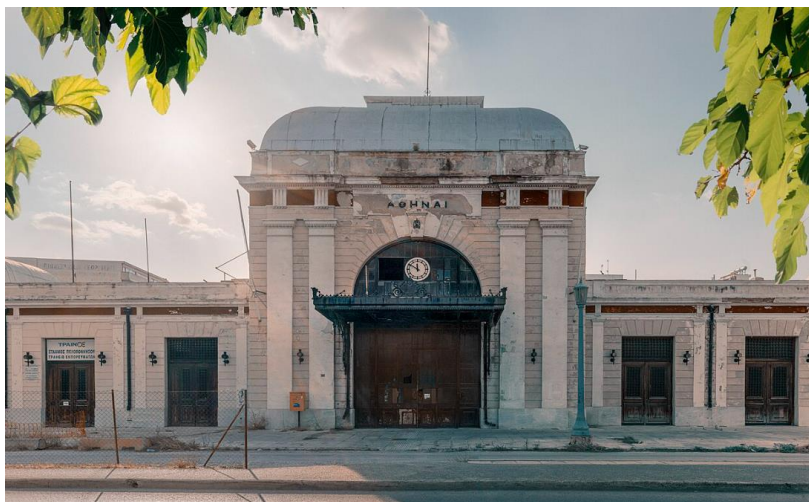
Εικόνα 26. Υδατόπυργοι σταθμού «Λεύκτρον». Πηγή: Ιδία λήψη

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο σιδηροδρομικός σταθμός Αθηνών-Πελοποννήσου, ο οποίος έχει χαρακτηριστεί ως διατηρητέο έργο τέχνης σύμφωνα με το προαναφερθέν ΦΕΚ 391/β/25-6-85 (ΓΑΙΑΟΣΕ, 2026). Σχεδιάστηκε από Γάλλους μηχανικούς, ενώ αργότερα μεταποιήθηκε από τον γνωστό αρχιτέκτονα Ερνστ Τσίλερ. Είναι ένα κτήριο υψηλής αισθητικής, δείγμα

¹⁷ Εδώ φυλασσόταν το κάρβουνο που χρησιμοποιούσαν για τη λειτουργία των ατμομηχανών.

¹⁸ Πρόκειται για σύστημα συλλογής, αποθήκευσης και παροχής νερού που εξυπηρετεί τη λειτουργία των ατμομηχανών, οι οποίες απαιτούν μεγάλη ποσότητα νερού για την παραγωγή ατμού.

εκλεκτικισμού, που συνδυάζει αρχιτεκτονικά στοιχεία νεοκλασικισμού και Art Nouveau (συμμετρία και παραστάδες / μεταλλικά στοιχεία και καμπύλες αντίστοιχα) (Εικόνα 27). Παρόμοια αρχιτεκτονικά σχέδια σιδηροδρομικών σταθμών υπάρχουν στην Κωνσταντινούπολη, στη Μόσχα και αλλού. Η λειτουργία του σταθμού εγκαινιάστηκε το 1884 και αποτελούσε τον δεύτερο μεγαλύτερο και πολυσύχναστο σταθμό στην Αθήνα, καθώς λειτουργούσε ως αφετηρία της σιδηροδρομικής γραμμής των ΣΠΑΠ, που ένωναν την Αθήνα με την Πελοπόννησο. Ωστόσο, το 2005 έπαυσε η λειτουργία του - με τη σταδιακή παρακμή των ΣΠΑΠ - και οι δραστηριότητές του μεταφέρθηκαν στο σταθμό Λαρίσης. Παρόλο που μέχρι σήμερα ο σταθμός είναι εγκαταλελειμμένος, η ΓΑΙΑΟΣΕ¹⁹ προχώρησε στις 12 Φεβρουαρίου 2026 σε πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την αποκατάσταση και επαναλειτουργία του σταθμού ως πολιτιστικό χώρο μεικτής χρήσης (ΓΑΙΑΟΣΕ, 2026).



Εικόνα 27. Σιδηροδρομικός σταθμός Αθηνών-Πελοποννήσου. Πηγή: Ελεύθερη στο διαδίκτυο.

Στα τυπικά δείγματα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής της εποχής, μεταξύ άλλων, εντάσσονται και οι σιδηροδρομικοί σταθμοί Άργους, Μυκηνών, Τρίπολης, Καλαμάτας²⁰ και Πύργου. Πρόκειται για μακρόστενα, πετρόχτιστα οικοδομήματα με νεοκλασικίζοντα χαρακτηριστικά (τοξωτές πόρτες και παράθυρα, μαρμάρيني εξώστες, περίτεχνα κιγκλιδώματα, ακροκέραμα, αετωματικές

¹⁹ Η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. είναι υπεύθυνη διαχείρισης και εκμετάλλευσης της σιδηροδρομικής ακίνητης περιουσίας.

²⁰ Ο σιδηροδρομικός σταθμός της Καλαμάτας αξιοποιείται από το 1986 ως Μουσείο Σιδηροδρόμων αποτελώντας το πρώτο θεματικό πάρκο της χώρας. Στον υπαίθριο χώρο εκτίθεται τροχάιο υλικό, το οποίο μετακινείται εντός του πάρκου, φιλοξενώντας ποικίλες πολιτιστικές εκδηλώσεις. Στο πλαίσιο συντήρησης και αξιοποίησης συμπεριλαμβάνεται το σταθμαρχείο, οι πλατφόρμες επιβίβασης, ο υδατόπυργος και η μεταλλική γέφυρα πεζών (Δήμος Καλαμάτας, χ.χ.) (Εικόνα 29).

επιστέψεις και διακοσμητικές ταινίες). Όλοι είναι σταθμοί αστικών κέντρων και χαρακτηρίζονται Α΄ τάξης, καθώς αποτελούσαν κόμβους και κεντρικούς συνδέσμους των περιοχών που εξυπηρετούσαν, λόγω της έντονης διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων (Βακαλοπούλου, 2019). Ο σιδηροδρομικός σταθμός Ολυμπίας αποτελεί μοναδικό αρχιτεκτονικό σχέδιο του δικτύου, καθώς η κατασκευή του εναρμονίστηκε με την αισθητική του αρχαιολογικού χώρου της Αρχαίας Ολυμπίας. Το 2004 ανακαινίστηκε και έκτοτε παραμένει σε χρήση, διότι εξυπηρετεί την τουριστική γραμμή Κατάκολο - Αρχαία Ολυμπία (MLP Blo-g-spot, 2025) (Εικόνα 28).



Εικόνα 128. Σιδηροδρομικός σταθμός Ολυμπίας. Πηγή: Ελεύθερη στο διαδίκτυο



Εικόνα 139. Υπαίθριο Μουσείο Σιδηροδρόμων Καλαμάτας. Πηγή: Ιδία λήψη.

3.2.3. Χαρακτηριστικά τροχαίου υλικού του σιδηροδρομικού δικτύου

Ακολουθεί μια σύντομη αναφορά σχετικά με την εξέλιξη του τροχαίου υλικού των κινητήριων μονάδων που κυκλοφόρησαν ανά τα χρόνια στη μετρική γραμμή. Το δίκτυο λειτούργησε αρχικά με ατμοκίνηση. Από το 1884 μέχρι τα μέσα του 20^{ου} αιώνα χρησιμοποιήθηκε στόλος ατμαμαζών, κυρίως γερμανικής κατασκευής (Krauss) (Εικόνα 30), ο οποίος το 1911 έφτασε στο μέγιστο αριθμό των 118 μονάδων. Τα ονόματά τους τα έλαβαν από τις πόλεις τις οποίες διέσχιζε το δίκτυο, όπως «Τίρυνς», «Ισθμία», «Μύλοι». Σημαντική τεχνολογική καινοτομία αποτέλεσαν οι αρθρωτές ατμάμαξες τύπου Mallet, οι οποίες ήταν οι μοναδικές που λειτούργησαν ποτέ στη χώρα, καθώς επέτρεπαν την ευέλικτη κίνηση σε σιδηροτροχιές με κλειστές στροφές και μικρή ακτίνα καμπυλότητας. Το έτος 1937 αποτέλεσε κομβικό σημείο στην εξέλιξη των δρομολογίων του δικτύου, καθώς εισήχθησαν οι πρώτες ντιζελοκίνητες αυτοκινητάμαξες, οι οποίες βελτίωσαν την ταχύτητα και την αξιοπιστία του ταξιδιού, χωρίς ωστόσο να καταργηθεί άμεσα η ατμοκίνηση. Οι πρώτες μονάδες αποτελούσαν γαλλικής και γερμανικής κατασκευής, ενώ από τη δεκαετία του '70 και έπειτα εντάχθηκαν στο δίκτυο οι τύποι «Intercity» και «MAN», οι οποίοι κατασκευάζονταν στα Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε.. Η γενικευμένη μετάβαση στη ντιζελοκίνηση πραγματοποιήθηκε μετά τη δεκαετία του '50, στο πλαίσιο της απορρόφησης των ΣΠΑΠ από τους ΣΕΚ, τον μετέπειτα ΟΣΕ (Φασούλας, 2018; Σιδηρόδρομοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου, 2025).



Εικόνα 30. Ατμάμαξα Krauss. Πηγή: <https://sfs.gr/%cf%83%cf%80%ce%b1%cf%80-%ce%b1%cf%84%ce%bc%ce%ac%ce%bc%ce%b1%ce%be%ce%b5%cf%82/>

3.3. Τρέχουσες εθνικές και ευρωπαϊκές στρατηγικές προστασίας και αξιοποίησης του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου

Το εγκαταλελειμμένο σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου, δεκαέξι χρόνια μετά την παύση λειτουργίας του, αποτελεί αντικείμενο έντονου προβληματισμού και διαφοροποιημένων στρατηγικών προσεγγίσεων σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Η απουσία μιας ολοκληρωμένης πολιτικής επανένταξης του δικτύου στο σύγχρονο συγκοινωνιακό σύστημα της χώρας (με επιβατικό και τουριστικό χαρακτήρα) έχει οδηγήσει στη διατύπωση πολλαπλών προτάσεων αξιοποίησής του.

Το 2022 το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν συνεδρίασης με τον ΟΣΕ και την Περιφέρεια Πελοποννήσου, ανακοίνωσε την επαναλειτουργία του τμήματος Πάτρα-Πύργος-Καλαμάτα-Τρίπολη-Ναύπλιο-Κόρινθος, δίχως όμως τη δέσμευση ανάλογης χρηματοδότησης ή μιας ώριμης μελέτης (Ξιφαράς, 2022). Έτσι, η απουσία μιας συνεκτικής και θεσμικά κατοχυρωμένης στρατηγικής οδήγησε λίγα χρόνια μετά, το 2025, στη διατύπωση εναλλακτικών προσεγγίσεων αξιοποίησης του σιδηροδρομικού δικτύου από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας και το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΤΕΕ). Συγκεκριμένα δρομολόγησαν μελέτες προκειμένου το σιδηροδρομικό δίκτυο να αξιοποιηθεί ως άξονας ποδηλατικής διαδρομής. Στόχος του εγχειρήματος αυτού είναι η προώθηση ήπιων εναλλακτικών βιώσιμης μετακίνησης και τουρισμού, χωρίς να επηρεαστεί, όπως επισημαίνουν, η σιδηροδρομική υποδομή (Καράτζιου, 2025). Η διαφοροποίηση αυτή αναδεικνύει την έλλειψη ενιαίου θεσμικού οράματος και τον κατακερματισμό των πολιτικών που αφορούν το μέλλον του σιδηροδρομικού δικτύου. Ιδίως εάν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι το σιδηροδρομικό τμήμα Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο συμπεριλήφθηκε το 2019 στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας και το 2024 - 2025 ολόκληρο το μετρικό δίκτυο Πελοποννήσου στο Δευτερεύον Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, γεγονός που συνεπάγεται την υποχρέωση της χώρας να διατηρεί το δίκτυο σε καλή / λειτουργική κατάσταση τουλάχιστον έως το 2050, όπως ορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση για τα κράτη - μέλη της (Καράτζιου, 2025; Hellenic Parliament TV, 2025).

Η απόφαση για μετατροπή του δικτύου σε ποδηλατόδρομο προκάλεσε έντονες αντιδράσεις από τους επιστημονικούς, πολιτιστικούς και κοινωνικούς φορείς που ασχολούνται με την προστασία και την προοπτική ανάδειξης και αξιοποίησής του. Ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηρόδρομου (ΣΦΣ),

ο Σύλλογος Διπλωματούχων Μηχανικών Σιδηροδρόμων και η Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού (ΕΛΛΕΤ) διαμαρτύρονται για την απουσία στρατηγικών σχεδιασμών και τεκμηριωμένων μελετών σκοπιμότητας και βιωσιμότητας, η οποία μπορεί να οδηγήσει στην υποβάθμιση ή ακόμη και στον κίνδυνο απώλειας ενός δικτύου στρατηγικής σημασίας, για το δημόσιο συμφέρον, ως μοχλός βιώσιμης ανάπτυξης ολόκληρης της Πελοποννήσου (Καράτζιου, 2025).

Οι φορείς αυτοί εκφράζουν τις έντονες ανησυχίες τους αναφορικά με τις συνέπειες που θα μπορούσε να έχει η υλοποίηση αυτής της παρέμβασης στη σιδηροδρομική γραμμή, καθώς η μετατροπή του χαρακτήρα της απαιτεί ενέργειες που ενδέχεται να καταστήσουν τεχνικά αδύνατη και οικονομικά ασύμφορη την επαναλειτουργία του δικτύου στο μέλλον. Ιδίως όταν έχει ήδη δαπανηθεί ένα αξιοσέβαστο χρηματικό ποσό δημοσίου χρήματος για την ανακαίνιση μεγάλου τμήματος της γραμμής. Έντονη ανησυχία προκαλεί επίσης το γεγονός ότι η συνολική αξία του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου έχει υπολογιστεί, από διακεκριμένους Ελβετούς εμπειρογνώμονες, περίπου στα 6 δισεκατομμύρια ευρώ. Η αλλαγή χρήσης της γραμμής θα σήμανε επομένως την οριστική παύση της και τη μη αναστρέψιμη κατάσταση, λόγω του πολυδάπανου αυτού εξόδου (Καλούδη, 2025). Αντιθέτως, τονίζουν ότι η συνέργεια των δύο μέσων, θα μπορούσε να αποβεί αποτελεσματική, καθώς το τρένο δύναται να λειτουργήσει υποστηρικτικά μεταφέροντας μεγάλο αριθμό ποδηλατών και πεζοπόρων σε διαδρομές ιδιαίτερου φυσικού και πολιτιστικού κάλλους (Καράτζιου, 2025).

Πέραν των αντιδράσεων που προκλήθηκαν και άλλοι φορείς, όπως το ελληνικό τμήμα της Διεθνούς Επιτροπής για τη Διατήρηση της Βιομηχανικής Κληρονομιάς (TICCIH) και η ομάδα των Βιομηχανικών Δελτίων Απογραφής (BI.Δ.Α.), έχουν διαχρονικά τοποθετηθεί υπέρ της προστασίας, διατήρησης, ανάδειξης και αξιοποίησης του συνόλου του σιδηροδρομικού δικτύου (TICCIH, 2014; BI.Δ.Α., 2025). Απευθύνουν επανειλημμένες εκκλήσεις προς τα αρμόδια Υπουργεία, τον ΟΣΕ και τα Γενικά Αρχεία του Κράτους για τη διάσωση τόσο της υλικής υποδομής όσο και του πολύτιμου και ποικίλου ιστορικού και σχεδιαστικού αρχείου του δικτύου.

Στο πλαίσιο αυτό, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η ελληνοελβετική επιστημονική πρωτοβουλία, που έχει διατυπωθεί τα τελευταία χρόνια, σχετικά με την επαναλειτουργία του μετρικού σιδηροδρομικού δικτύου. Η πρωτοβουλία αυτή αναπτύχθηκε μέσω της συνεργασίας της ΕΛΛΕΤ, του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, της Πρεσβείας της Ελβετίας, του ομότιμου

καθηγητή του Πολυτεχνείου της Ζυρίχης (ETH), Bernd Scholl και του Hans Peter Vetsch, διεθνώς αναγνωρισμένου εμπειρογνώμονα στον τομέα των σιδηροδρομικών υποδομών. Η εκπονηθείσα μελέτη σκοπιμότητας βασίζεται στο επιτυχημένο παράδειγμα των μετρικών γραμμών Albula και Bernina της Rhaetian Railways της Ελβετίας (ΕΛΛΕΤ, 2024; Καλούδη, 2025). Το μοντέλο αυτό συνδυάζει μικτό χαρακτήρα λειτουργίας, με επιβατική και τουριστική χρήση, αναδεικνύοντας το σιδηρόδρομο ως ισχυρό μοχλό οικονομικής ανάπτυξης και κοινωνικής ανασυγκρότησης (Καράτziu, 2024). Παρόλο που η συνεργασία αυτή δεν έχει μέχρι τώρα αποκτήσει θεσμική κατοχύρωση σε επίπεδο εθνικής πολιτικής, υποστηρίζεται θερμά από φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης, τοπικές κοινότητες και από φορείς όπως ΒΙ.Δ.Α., ΤΙC CΙΗ, ΣΦΣ, οι οποίοι τονίζουν ότι πρόκειται για ένα πολυδιάστατο επιχειρηματικό σχέδιο, που φορά τη διατήρηση της πολιτιστικής και βιομηχανικής κληρονομιάς του τόπου, με την παράλληλη προώθηση του βιώσιμου τουρισμού (ΕΛΛΕΤ, 2024).

Τέλος, τα τελευταία χρόνια σημειώνεται αυξανόμενο ενδιαφέρον για την επαναλειτουργία του δικτύου και από ιδιωτικούς φορείς. Παράδειγμα αποτελεί η συνεργασία της Εταιρείας Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος με τη γερμανική Nossen Riesaer Eisenbahn Compagnie, οι οποίες ενδιαφέρονται για την ενεργοποίηση ολόκληρης της γραμμής, με πρώτο βήμα την ανάπτυξη προαστιακού δικτύου στη Μεσσηνία. Παράλληλα, η εταιρεία Levante Trains ανέλαβε τη λειτουργία του τμήματος Κατάκολο – Ολυμπία με ημερομηνία έναρξης των δρομολογίων το καλοκαίρι του 2026 (Καλούδη, 2026). Τα δύο αυτά παραδείγματα αναδεικνύουν τις δυνατότητες αξιοποίησης του δικτύου από τη σύμπραξη φορέων ιδιωτικού και δημόσιου χαρακτήρα. Συνολικά, τα δεδομένα αυτά υπογραμμίζουν την ανάγκη συγκρότησης ενός ενιαίου στρατηγικού σχεδιασμού για το μέλλον του πελοποννησιακού σιδηροδρομικού δικτύου.

Κεφάλαιο 4^ο: Μεθοδολογία της έρευνας

4.1. Σχεδιασμός ποιοτικής έρευνας

4.1.1. Σκοπός της έρευνας και προσδοκώμενα αποτελέσματα

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να διερευνήσει τη σημασία του μετρικού σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου, τόσο ως μέσου μεταφοράς όσο και ως εν δυνάμει εργαλείου για βιώσιμη κοινωνικοοικονομική, τουριστική και πολιτιστική ανάπτυξη ολόκληρης της περιοχής. Η έρευνα αρχικά επιδιώκει να αποτυπώσει την ιστορική εξέλιξη του σιδηροδρομικού δικτύου και να αναδείξει τη σημασία του ως μνημειακό σύνολο βιομηχανικής κληρονομιάς της χώρας, μέσα από τη μελέτη χαρακτηριστικών παραδειγμάτων τεχνικών έργων και κτηριακών εγκαταστάσεων. Στη συνέχεια σταχυολογούνται οι πιο πρόσφατες εθνικές και ευρωπαϊκές πολιτικές διαχείρισης του δικτύου, αναδεικνύοντας κρίσιμα ζητήματα και προκλήσεις αναφορικά με τις στρατηγικές αξιοποίησής του. Ως απόρροια της ανάλυσης των ερευνητικών δεδομένων διατυπώνεται πρόταση επανάχρησης του συνόλου της σιδηροδρομικής κληρονομιάς ως πολιτιστική διαδρομή. Προσδοκώμενο αποτέλεσμα είναι η παραγωγή μιας τεκμηριωμένης προσέγγισης που θα συνδέει την ιστορική έρευνα με τη σύγχρονη πολιτιστική πολιτική και τη βιώσιμη ανάπτυξη, προτείνοντας πρακτικούς τρόπους για την προστασία, ανάδειξη και ενεργοποίηση ενός σημαντικού κεφαλαίου της νεότερης ελληνικής βιομηχανικής και πολιτιστικής κληρονομιάς και πώς αυτό συμβάλλει σε ολόκληρη την Περιφέρεια Πελοποννήσου. Συνεπώς ο στόχος της διπλωματικής εργασίας είναι διττός. Αφενός να καταγραφεί η σιδηροδρομική κληρονομιά της Πελοποννήσου στο σύνολό της και να αναδειχθεί η υφιστάμενη κατάστασή της και αφετέρου να διερευνηθούν οι προκλήσεις και οι δυνατότητες λειτουργικής αξιοποίησής της στο πλαίσιο της πολιτιστικής διαδρομής (Κύρκος, 2011, σ. 8).

4.1.2. Σχεδιασμός της συνέντευξης

Για το ερευνητικό μέρος της διπλωματικής εργασίας επιλέχθηκε η ποιοτική προσέγγιση, μέσω συνεντεύξεων (Hill et al., 2018, σσ.64-65, 74). Κρίθηκε αναγκαίο να πραγματοποιηθεί συλλογή ποιοτικών δεδομένων, πρωτογενής δηλαδή έρευνα, προκειμένου να διερευνηθούν οι τεκμηριωμένες αντιλήψεις από επιλεγμένους φορείς και άτομα εξειδικευμένα στον τομέα της βιομηχανικής κληρονομιάς (Αθανασοπούλου και σύν., 2003, σσ.46-48). Πρόκειται για

επιστημονικό προσωπικό και εμπειρογνώμονες που έχουν εμπλακεί άμεσα σε ζητήματα που αφορούν το μετρικό σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου, υπό το πρίσμα της προστασίας και ανάδειξής του. Επομένως, όπως γίνεται αντιληπτό, δεν υπάρχουν δεδομένα τα οποία θα μπορούσαν να ποσοτικοποιηθούν. Για το λόγο αυτό ακολουθήθηκε ο τύπος των δομημένων συνεντεύξεων με αποκλειστικά ανοικτού τύπου ερωτήσεις, οι οποίες δίνουν την ελευθερία στους συνεντευξιαζόμενους να αναπτύξουν τη σκέψη / απάντησή τους χωρίς περιορισμό (Babbie, 2018, σ. 455; Hill et al., 2018, σσ. 83). Η τεχνική συλλογής ποιοτικών στοιχείων επιτρέπει τη βαθύτερη κατανόηση και ερμηνεία της υφιστάμενης κατάστασης και των υπό διερεύνηση ζητημάτων (Babbie, 2018, σσ.519-522; Hill et al., 2018, σσ. 76-92). Για το λόγο κιόλας αυτό οι συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν διά ζώσης και τηλεφωνικώς, προκειμένου να αναπτυχθεί όσο το δυνατόν περισσότερο ένα αμοιβαίο κλίμα αμεσότητας και εμπιστευτικότητας (Babbie, 2018, σσ. 482-492; Hill et al., 2018, σ.81; Κάστορας, 2002, σσ. 137-139).

Σε όλες τις περιπτώσεις προηγήθηκε ηλεκτρονική αποστολή του κορμού των ερωτήσεων, προκειμένου οι συνεντευξιαζόμενοι να είναι προϋδρασμένοι για το ύφος και το περιεχόμενο των ερωτήσεων. Σε ορισμένους πραγματοποιήθηκε, κατόπιν δικής τους επιθυμίας, επεξηγηματικό τηλεφώνημα, ώστε να ενημερωθούν περαιτέρω για τους σκοπούς της έρευνας. Κάθε ηλεκτρονικό μήνυμα συνοδευόταν από επιστολή συγκατάθεσης, ώστε να διασφαλιστεί η προστασία των προσωπικών δεδομένων των συμμετεχόντων (Babbie, 2018, σσ. 144-154). Ενημερώνονταν για το θέμα και το σκοπό της έρευνας, τους λόγους για τους οποίους επιλέχθηκε ο εκάστοτε συνεντευξιαζόμενος, ενώ τέλος τονιζόταν ότι οι απαντήσεις θα χρησιμοποιηθούν ανώνυμα και με πλήρη εμπιστευτικότητα (Babbie, 2018, σσ.149-150). Αφού προηγήθηκαν οι ενέργειες αυτές καθορίστηκε το χρονοδιάγραμμα μέσα στο οποίο εκπονήθηκαν οι συνεντεύξεις και συγκεκριμένα από τις 6 Μαρτίου έως τις 3 Απριλίου 2026.

Όσον αφορά το περιεχόμενο της συνέντευξης χωρίστηκε σε τρεις ενότητες. Ίδιες νοηματικά ερωτήσεις συγκεντρώθηκαν σε μία ενότητα, ώστε η συνέντευξη να έχει ροή, συνάφεια και να μην προκαλείται σύγχυση (Κάστορας, 2002, σσ. 140-144). Κάθε ενότητα περιέχει από δύο έως πέντε ερωτήσεις, ενώ καμία συνέντευξη δεν υπερβαίνει συνολικά τις δέκα τέσσερις. Ο αριθμός των ερωτήσεων αυξομειώνεται, καθώς η δομή των συνεντεύξεων προσαρμόστηκε στο πεδίο δράσης και στην ειδικότητα του εκάστοτε συνεντευξιαζόμενου. Αρχικά, ζητήθηκαν πληροφορίες σχετικές

με τα προσωπικά στοιχεία του ερωτώμενου (ονοματεπώνυμο, φορέας, θέση στο φορέα και ιδιότητα), ενώ στη συνέχεια ακολούθησαν οι ενότητες.

Πιο συγκεκριμένα η ενότητα Α²¹ αφορά τη διαχείριση της σιδηροδρομικής πολιτιστικής κληρονομιάς στην Περιφέρεια Πελοποννήσου τόσο από θεσμικούς φορείς όσο και από την πλευρά του φορέα που εκπροσωπεί ο ερωτώμενος. Στη συνέχεια η Β ενότητα επικεντρώθηκε στις δυνατότητες ανάδειξης του εγκαταλελειμμένου σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου ως πολιτιστική διαδρομή. Τέλος, η ενότητα Γ σχετίζεται με γενικότερες παρατηρήσεις επί του θέματος, όπως αναφορά στα βασικά εμπόδια υλοποίησης ενός τέτοιου εγχειρήματος ή στο καταλληλότερο μοντέλο διακυβέρνησης, προκειμένου να διατυπωθούν σκέψεις και προτάσεις που ενδεχομένως ο ερωτώμενος δεν είχε την ευκαιρία να εκφράσει στο πλαίσιο των προηγούμενων ερωτήσεων.

4.1.3. Δείγμα της έρευνας

Η δειγματοληψία είναι ένα πολύ σημαντικό βήμα της έρευνας, καθώς αποτελεί τη βάση αξιοπιστίας για τα τελικά αποτελέσματα και συμπεράσματα (Babbie, 2018, σσ. 357-358). Κριτήριο για την παρούσα επιλογή δείγματος αποτέλεσε η ενεργή ενασχόληση και το ενδιαφέρον των συμμετεχόντων (ως συντονιστές, επικεφαλής, εκπρόσωποι) για θέματα προστασίας και διαχείρισης της βιομηχανικής και πολιτιστικής κληρονομιάς της χώρας, με ιδιαίτερη έμφαση στις πρωτοβουλίες που αφορούν την προστασία, διατήρηση, ανάδειξη και επαναλειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου. Έτσι, το δείγμα συγκροτήθηκε σκόπιμα (ή δειγματοληψία κατά κρίση) από ποικίλες κατηγορίες εμπλεκόμενων φορέων και ειδικών, προκειμένου να διασφαλιστεί πολυδιάστατη προσέγγιση και πιο ολοκληρωμένη κατανόηση του εξεταζόμενου αντικειμένου (Babbie, 2018, σσ. 357-358). Πιο συγκεκριμένα, εκπονήθηκαν συνεντεύξεις με: α. Δήμαρχο Τοπικής Αυτοδιοίκησης (σε Δήμο ο οποίος διαθέτει σιδηροδρομικό σταθμό), β. ειδικό επιστήμονα στην προστασία μνημείων με ειδίκευση στη σιδηροδρομική γραμμή Πελοποννήσου, γ. εκπροσώπους συλλογικών και κρατικών φορέων (Ελληνική Εταιρεία

²¹ Κατά τη διάρκεια συγγραφής της παρούσας διπλωματικής εργασίας και συγκεκριμένα στο στάδιο διεξαγωγής των συνεντεύξεων, το τμήμα Διακοπτό - Καλάβρυτα, το οποίο μέχρι πρότινος αποτελούσε ένα από τα ελάχιστα ενεργά τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου, κηρύχθηκε από τον ΟΣΕ, όπως προαναφέρθηκε στο υποκεφάλαιο 2.6 (υποσημείωση 11), σε επ' αόριστον αναστολή λειτουργίας (Hellenic Train, 2026). Επομένως, στις συνεντεύξεις που διεξήχθησαν μετά την εν λόγω ανακοίνωση, η σχετική ερώτηση της ενότητας Α αναπροσαρμόστηκε με βάση τα νέα δεδομένα.

Περιβάλλοντος και Πολιτισμού - ΕΛΛΕΤ, Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος - ΟΣΕ, Σύλλογος των Φίλων του Σιδηροδρόμου - ΣΦΣ, Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου Μεσσηνίας, Κίνημα Διάσωσης και Επαναλειτουργίας Σιδηροδρόμου Πελοποννήσου). Ο συνολικός αριθμός των συνεντευξιαζόμενων είναι επτά (Πίνακας 1).

Πίνακας 1. Δείγμα της έρευνας. Ιδία Επεξεργασία.

Συμμετέχοντας	Φορέας	Θέση στο φορέα	Ιδιότητα	Συντομογραφία
Συνεντευξιαζόμενος 1	Κίνημα Διάσωσης κι Επαναλειτουργίας Σιδηροδρόμου Πελοποννήσου	Εκπρόσωπος του Συντονιστικού Συμβουλίου	Ιστορικός ερευνητής - συγγραφέας	Σ1
Συνεντευξιαζόμενος 2	-	-	Αρχαιολόγος με μεταπτυχιακό στην προστασία μνημείων και ειδίκευση στην σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών - Πελοποννήσου	Σ2
Συνεντευξιαζόμενος 3	Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου Μεσσηνίας	Πρόεδρος	-	Σ3
Συνεντευξιαζόμενος 4	Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού (ΕΛΛΕΤ)	Μέλος Δ.Σ. ΕΛΛΕΤ & Συντονίστρια της ελληνοελβετικής πρωτοβουλίας για την επαναλειτουργία του τρένου στην Πελοπόννησο	Αρχιτέκτονας - Πολεοδόμος	Σ4
Συνεντευξιαζόμενος 5	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ)	Μηχανικός Υποδομής και Τροχαίου Υλικού ΟΣΕ	-	Σ5
Συνεντευξιαζόμενος 6	Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου Αθήνας (ΣΦΣ)	Μέλος και υπεύθυνος δημοσίων σχέσεων ΣΦΣ	Δικηγόρος & ιστορικός ερευνητής	Σ6
Συνεντευξιαζόμενος 7	Τοπική Αυτοδιοίκηση Μεγαλόπολης	Δήμαρχος	-	Σ7

4.2. Ανάλυση συνεντεύξεων - κριτική παρουσίαση δεδομένων

Παρακάτω επιχειρείται η ανάλυση και η παρουσίαση των ποιοτικών στοιχείων που συλλέχθηκαν μέσω των συνεντεύξεων, με τη μέθοδο της θεματικής ανάλυσης. Η μέθοδος αυτή επιτρέπει τον καλύτερο εντοπισμό και την καλύτερη επεξεργασία και ερμηνεία των αντιλήψεων των συνεντευξιαζόμενων, με στόχο τη συστηματική οργάνωση για την καλύτερη κατανόηση των δεδομένων (Babbie, 2018, σσ. 593-598).

Ενότητα Α:

Η πρώτη ενότητα εστιάζει στη διαχείριση της σιδηροδρομικής κληρονομιάς στην Περιφέρεια Πελοποννήσου. Μέσω της οπτικής γωνίας του εκάστοτε συνεντευξιαζόμενου (βάσει της επαγγελματικής του ιδιότητας ή / και του φορέα που εκπροσωπεί), διερευνάται το κρατικό καθεστώς προστασίας και ανάδειξης του σιδηροδρομικού δικτύου σε συνάρτηση με την αποτελεσματικότητά του. Επιχειρείται δηλαδή η ανάδειξη των προκλήσεων που διέπουν τη διαχείριση του ιστορικού αυτού αποθέματος. Παρόλο που υπήρξε θεσμική μέριμνα για την προστασία ορισμένων σιδηροδρομικών σταθμών ήδη από το 1985, η απόφαση αυτή δεν συνδέθηκε ουσιαστικά με λειτουργικές ή αναπτυξιακές προοπτικές του δικτύου. Όλοι οι συνεντευξιαζόμενοι συγκλίνουν στην άποψη πως η μαζική κήρυξη των 79 σταθμών ως μνημεία πολιτιστικής κληρονομιάς, από την τότε Υπουργό Πολιτισμού Μελίνα Μερκούρη, αποτέλεσε μια σημαντική πρωτοβουλία και ένα πρώτο βήμα για τη διάσωση της βιομηχανικής αρχαιολογίας στη χώρα. Τονίζουν ωστόσο ότι η εφαρμογή ήταν ελλιπής, δίχως να υπάρχει μέριμνα για επόμενα βήματα, αναδεικνύοντας σημαντικά κενά στη διαχείριση και αξιοποίηση του δικτύου εν γένει. Η πρωτοβουλία αυτή περιορίστηκε δηλαδή στη θέσπιση ενός νομοθετικού πλαισίου, το οποίο δεν συνοδευόταν από στρατηγικό σχέδιο συντήρησης ή επανάχρησης. Επιπλέον, χαρακτηρίστηκε από αποσπασματικότητα, καθώς ένα μόνο μέρος του κτηριακού αποθέματος και ένα τεχνικό έργο (η γέφυρα Μάναρι) συμπεριλήφθηκαν στην κήρυξη, αφήνοντας το υπόλοιπο δίκτυο εκτεθειμένο.

Έτσι, κεντρικό σημείο τριβής των ερωτώμενων αποτέλεσε η αναγκαιότητα του δικτύου να αντιμετωπιστεί ως ενιαίο σύνολο πολιτιστικής - βιομηχανικής κληρονομιάς και όχι ως μεμονωμένων στοιχείων. Μια ολιστική προσέγγιση που θα περιλαμβάνει όλα τα σιδηροδρομικά οικοδομήματα (κύρια και βοηθητικά κτίσματα), τη γραμμή, το τροχαίο υλικό, ακόμη και τον περιβάλλοντα χώρο / τοπίο. Προτείνεται μάλιστα η ένταξη της σιδηροδρομικής γραμμής στον

κατάλογο της UNESCO ως Μνημείο Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς, σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα της Albula & Bernina line της Rhaetian Railway της Ελβετίας, γεγονός που θα ενισχύσει ακόμη περισσότερο τη διάσωση, προστασία και προώθηση του δικτύου σε παγκόσμια κλίμακα.

Τέλος, η προβληματική διαχείριση αντανακλάται και στην παρούσα κατάσταση του δικτύου, καθώς το μεγαλύτερο τμήμα του παραμένει ανενεργό και ανεκμετάλλευτο. Ακόμη και τα ενεργά τμήματα — πλέον μόνο το τμήμα Κατάκολο – Ολυμπία — δεν αξιοποιούνται στο μέγιστο των δυνατοτήτων τους. Παρά τη σημαντικότητα και την ιστορικότητά τους, η εκμετάλλευση και η προώθησή τους χαρακτηρίζεται από τους ερωτώμενους ως ιδιαίτερα ανεπαρκής (στις απαντήσεις των τεσσάρων συνεντευξιαζόμενων είχε συμπεριληφθεί και το τμήμα Διακοπτό - Καλάβρυτα, το οποίο βρισκόταν ακόμη σε λειτουργία για τουριστική χρήση). Από την έλλειψη βασικών υποδομών, όπως σήμανση για την ύπαρξη τραίνου στο Κατάκολο, μέχρι και την απουσία ενός ολοκληρωμένου τουριστικού προϊόντος που θα μπορούσε να προσελκύσει το διεθνές κοινό του σιδηροδρομικού τουρισμού, καθώς οι σιδηροδρομικές μετακινήσεις και κατά συνέπεια ο σιδηροδρομικός τουρισμός βιώνει μία άνθηση σε παγκόσμιο επίπεδο. Όμως, στην ελληνική περίπτωση αυτή η εξειδικευμένη ομάδα επισκεπτών παραμένει μέχρι στιγμής ανεκμετάλλευτη.

Ενότητα Β:

Στη συνέχεια η δεύτερη ενότητα εστιάζει στις αντιλήψεις των ερωτώμενων αναφορικά με τις δυνατότητες ανάδειξης του σιδηροδρομικού δικτύου ως πολιτιστική διαδρομή. Η θεματολογία μετατοπίζεται δηλαδή από την ανάλυση της παρούσας κατάστασης προς την αναζήτηση προτάσεων ήπιων παρεμβάσεων και καλών πρακτικών. Όλοι οι ερωτώμενοι αναφέρουν μια πληθώρα διεθνών παραδειγμάτων αναφορικά με τις θεματικές σιδηροδρομικές διαδρομές. Ενδεικτικά αναφέρονται *Το μικρό κίτρινο τρένο*, *Το τρένο των Μάγια*, *Το τρένο της Κορσικής* και το *Albula & Bernina Train*. Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στα δύο τελευταία ευρωπαϊκά πρότυπα της κορσικής και ελβετικής πρακτικής αντίστοιχα, καθώς πρόκειται για γραμμές μετρικού εύρους οι οποίες διασχίζουν ένα παρόμοιο γεωγραφικό ανάγλυφο με αυτό της Πελοποννήσου. Επομένως, όπως επισημαίνουν η τεχνογνωσία και το «know-how» υπάρχουν ήδη διαθέσιμα, προκειμένου οι πρακτικές γνώσεις, οι δεξιότητες και η τεχνική εμπειρογνωμοσύνη να εφαρμοστούν επιτυχημένα και στο δίκτυο της Πελοποννήσου.

Έπειτα προτάθηκαν από τους συνεντευξιαζόμενους ήπιες και πολυλειτουργικές μορφές αξιοποίησης του σιδηροδρομικού δικτύου, οι οποίες θα σέβονται το χαρακτήρα του, δε θα αλλοιώσουν την αυθεντικότητά του και θα βασίζονται σε σύγχρονα, βιώσιμα μοντέλα ανάπτυξης. Στο πλαίσιο αυτό, εκφράζεται ο έντονος προβληματισμός και η δυσαρέσκειά τους αναφορικά με τις πρόσφατες κυβερνητικές πρωτοβουλίες για τη μετατροπή του δικτύου σε ποδηλατόδρομο, πρακτική που ενδέχεται να αναιρέσει τη δυνατότητα του σιδηρόδρομου να λειτουργήσει ξανά ως επιβατικό μέσο. Τονίζουν πως η προμελέτη είναι εξαιρετικά κοστοβόρα (3,5 εκατομμύρια ευρώ) και δίχως μελέτη σκοπιμότητας. Η μετατροπή του σιδηρόδρομου συνεπάγεται καταστροφή του φιλικότερου μέσου μετακίνησης προς το περιβάλλον, γεγονός που έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τη δέσμη πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για πράσινη μετάβαση και ανάπτυξη. Παρόλο που η ενσωμάτωση ποδηλατικών και πεζοπορικών διαδρομών παράλληλα με τις γραμμές του τρένου χαρακτηρίζεται από τους ερωτώμενους ως βιώσιμη και συμβατή λύση, τονίζεται ότι ο στόχος είναι η συνέργεια. Ως κοινή λύση προκρίνεται δηλαδή η συνδυαστική αξιοποίηση του σιδηρόδρομου για επιβατική και τουριστική χρήση, χωρίς αλλαγή χρήσης της γραμμής και εξάλειψη του χαρακτήρα της ως συγκοινωνιακού φορέα.

Υπό αυτό το πρίσμα προτείνεται η δημιουργία πολιτιστικών διαδρομών γύρω από διάφορους θεματικούς τομείς, όπως τον πολιτισμό, τη γαστρονομία, κ.ά., με το τρένο να αποτελεί το κύριο μέσο μεταφοράς. Παράλληλα, προτείνεται η αξιοποίηση των σιδηροδρομικών σταθμών ως πολυχώρων για την εξυπηρέτηση των επιβατών σε πρακτικά θέματα (π.χ. ως χώροι διαμονής των επισκεπτών, όπως λειτουργούν και τα ορεινά καταφύγια), αλλά και σύνδεσης με τοπικά προϊόντα για ανεφοδιασμό και ενίσχυση της παραγωγής και της οικονομίας του τόπου. Δημιουργείται έτσι ένα ολοκληρωμένο πλέγμα εμπειριών για τους επισκέπτες. Πρόκειται επομένως για μια ολιστική προσέγγιση που συνδυάζει τη διάσωση και λειτουργία του σιδηρόδρομου, με την ανάπτυξη σύγχρονων, πολυδιάστατων μορφών αξιοποίησής τους, οι οποίες θα εγγυώνται τη βιωσιμότητα του εγχειρήματος.

Ενότητα Γ:

Η τελευταία ενότητα εστιάζει σε γενικότερες παρατηρήσεις, που αφορούν στην διερεύνηση των βασικότερων εμποδίων και προκλήσεων για την αξιοποίηση του δικτύου ως πολιτιστική διαδρομή, στον εντοπισμό του καταλληλότερου μοντέλου διακυβέρνησης, της οικονομικής και

λειτουργικής βιωσιμότητας του έργου. Όσον αφορά τους παράγοντες που παρεμποδίζουν την υλοποίηση ενός τέτοιου εγχειρήματος, κυρίαρχο σημείο που αναδεικνύεται από τους συμμετέχοντες είναι η απουσία πολιτικής βούλησης, κοινού οράματος και άγνοιας (ακόμη και από την πλευρά πολιτικών προσώπων που ανήκουν στην Περιφέρεια Πελοποννήσου). Σε αντίθεση με την κοινή πεποίθηση περί οικονομικής δυσχέρειας, που αναμφίβολα παίζει σημαντικό ρόλο, υπάρχει ομόφωνη παραδοχή πως το βασικότερο και διαχρονικότερο εμπόδιο είναι οι πολιτικές επιλογές όλων των κυβερνήσεων υπέρ της ανάπτυξης των αυτοκινητόδρομων και εις βάρος της επαναλειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου. Απουσιάζει δηλαδή η πολιτική μεταφορών υπέρ των δημοσίων μέσων μεταφοράς και του γενικότερου δημοσίου συμφέροντος.

Στη συνέχεια υπογραμμίζεται η ανάγκη δημιουργίας ενός ειδικού φορέα, υπεύθυνου για τον κεντρικό συντονισμό αξιοποίησης του δικτύου. Δεν αποκλείεται ωστόσο η υιοθέτηση ενός ευέλικτου και πολυεπίπεδου σχήματος διακυβέρνησης. Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται η συνεργασία μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού φορέα. Μία σύμπραξη δηλαδή μεταξύ του κράτους, του ΟΣΕ, της Περιφέρειας Πελοποννήσου και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, με στόχο να διασφαλιστεί η οικονομική βιωσιμότητα και η αποτελεσματική διαχείριση του εγχειρήματος. Πρόκειται για ένα μοντέλο διακυβέρνησης που περικλείει το θεσμικό πλαίσιο του δημοσίου τομέα με την επιχειρηματική ευελιξία του ιδιωτικού, περιορίζοντας έτσι χρόνιες κρατικές παθογένειες. Μέσα επομένως από τη διασταύρωση των απόψεων των ερωτώμενων προκύπτει το συμπέρασμα, ότι δίχως ένα σαφές προσδιορισμένο επιχειρησιακό πλάνο, όλες οι αποσπασματικές προσπάθειες και προτάσεις επαναλειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου είναι δύσκολο να ευδοκιμήσουν, καθώς πρόκειται για ένα εγχείρημα, το οποίο προϋποθέτει σαφή πολιτική βούληση, αποτελεσματικό συντονισμό και στρατηγικό σχεδιασμό, ώστε να αξιοποιηθεί η σιδηροδρομική κληρονομιά της Πελοποννήσου ως μοχλός βιώσιμης ανάπτυξης για όλους τους τομείς δράσεις της Περιφέρειας.

Συμπερασματικά, η διαδικασία των συνεντεύξεων χαρακτηρίστηκε από πολύ θετική ανταπόκριση, καθώς όλοι οι συμμετέχοντες επέδειξαν ιδιαίτερη προθυμία, διάθεση για άμεση συνεργασία και ουσιαστικό ενδιαφέρον για τη διεξαγωγή της έρευνας, αφιερώνοντας χρόνο και προσφέροντας πολύτιμες πληροφορίες, όπως διάθεση οπτικοακουστικού υλικού (ταινίας μικρού μήκους / ντοκιμαντέρ) για το σιδηρόδρομο της Πελοποννήσου, οι οποίες συνέβαλαν ενεργά στη συλλογή, αλλά και στη βαθύτερη κατανόηση και ερμηνεία των δεδομένων. Ως απόρροια της

επαφής με τους συνεντευξιαζόμενους υπήρξε η ευκαιρία συνάντησης με μέλη της ελληνοελβετικής πρωτοβουλίας για την επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου στην Πελοπόννησο, καθώς και με εθελοντές και μέλη φορέων που δραστηριοποιούνται γύρω από τη σιδηροδρομική κληρονομιά, στο πλαίσιο παρακολούθησης της παρουσίασης του Ελβετού Πρέσβη²², Stefan Estermann, με θέμα: «Η Ελλάδα που Ερωτεύθηκα και η Ελλάδα που με Πλήγωσε» στο ιστορικό κτήριο της ΕΛΛΕΤ στις 19 Μαρτίου 2026. Αυτή η στάση των συνεντευξιαζόμενων αναδεικνύει την έντονη προσήλωση, ευαισθητοποίηση και το ενδιαφέρον τους για τη σιδηροδρομική κληρονομιά της Πελοποννήσου και την προσδοκία τους για την επαναλειτουργία του δικτύου. Παράλληλα, διαπιστώνεται ότι πολύ σημαντικές πρωτοβουλίες, δράσεις και κινητοποιήσεις γύρω από τα ζητήματα της προστασίας, ανάδειξης και επαναλειτουργίας της γραμμής προέρχονται κυρίως από εθελοντές, υποδηλώνοντας την έντονη απουσία ενός συνεκτικού κρατικού οράματος. Έτσι, το πελοποννησιακό σιδηροδρομικό δίκτυο παραμένει ένας ανεκμετάλλευτος πόρος, αντί για μοχλός βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης και τοπικής κινητικότητας.

4.3. Ανάλυση SWOT

Κατόπιν της κριτικής ανάλυσης των ποιοτικών δεδομένων της έρευνας και της βιβλιογραφικής μελέτης ακολουθεί η μέθοδος της SWOT Analysis ως βασικό εργαλείο για την ανάδειξη των δυνατών (strengths) και αδύναμων (weaknesses) σημείων, των ευκαιριών (opportunities) και των απειλών (threats), μέσω της μελέτης του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος, αναφορικά με την αξιοποίηση του εγκαταλελειμμένου σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου ως πολιτιστική διαδρομή (Αθανασοπούλου κ.ά., 2003, σ. 98).

²² Υπενθυμίζεται ότι η Πρεσβεία της Ελβετίας είναι ένας από τους φορείς που συμμετέχει στην ελληνοελβετική πρωτοβουλία για την επαναλειτουργία του δικτύου (βλ. 3.3.). Κατά τη διάρκεια της παρουσίασης έγινε μεταξύ άλλων αναφορά στο πελοποννησιακό δίκτυο και ο Πρέσβης επεσήμανε τη σημασία της μοναδικής τουριστικής εμπειρίας που δύναται να προσφέρει το τρένο του Τρικούπη, ζητώντας από τους φορείς να συμβάλλουν στο ξύπνημα της «Ωραίας Κοιμωμένης», όπως χαρακτηριστικά αποκαλεί το τρένο.

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ / STRENGTHS	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ / WEAKNESSES
- Εγγύτητα με άλλες υποδομές, όπως αεροδρόμια (Καλαμάτας και Αράξου) και λιμάνια (π.χ. Πάτρας, Κατάκολου, Καλαμάτας) - Αποτελεί το πιο οικολογικό μέσο μεταφοράς - Αποτελεί μέρος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρόμων - Η Πελοπόννησος αποτελεί Περιφέρεια με πληθώρα προσφερόμενων αγαθών για ανάπτυξη εναλλακτικού - βιώσιμου τουρισμού (π.χ. πολιτιστικός, γαστρονομικός, κ.ά.) - Ριζική ανακαίνιση τμήματος Κορίνθου-Καλαμάτας το 2010 με σύγχρονα υλικά υποδομής - Σιδηροδρομικοί σταθμοί και τεχνικά έργα με αρχιτεκτονικό και πολιτιστικό ενδιαφέρον - Διαδρομές σε τοπία εξαιρετικού κάλλους (μερικά αναγνωρισμένα και προστατευόμενα από τη Natura) - Ιστορικό τροχαίο υλικό - Σύλλογοι, εθελοντές και φορείς με ειδικό ενδιαφέρον την επαναξιοποίηση του σιδηρόδρομου - Όλη η Περιφέρεια διαθέτει τουριστικά καταλύματα και χώρους εστίασης που αποτελούν τον πυρήνα της φιλοξενίας	- Φθορές της υποδομής - Έλλειψη λειτουργικού τροχαίου υλικού - Μεγάλο κόστος επανατοποθέτησης αυτόματων συστημάτων στις πολλές αφύλακτες ισόπεδες διαβάσεις - Έλλειψη προσωπικού με γνώση στο σιδηροδρομικό αντικείμενο - Υποστελέχωση προσωπικού δυναμικού - Ελλιπής χρηματοδότηση - Εγκατάλειψη υποδομής, τροχαίου υλικού, κύριων και βοηθητικών οικοδομημάτων (ακόμη και κηρυγμένων μνημείων), τεχνικών έργων - Στη μεγαλύτερη έκταση της Περιφέρειας το σιδηροδρομικό δίκτυο παραμένει ανενεργό (το ζήτημα ενισχύει η πρόσφατη αναστολή λειτουργίας του Οδοντωτού)

- Βρίσκονται ακόμη σε λειτουργία ο προαστιακός Πάτρας και το τμήμα Κατάκολο - Ολυμπία	
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ / OPPORTUNITIES	ΑΠΕΙΛΕΣ / THREATS
- Επιτυχημένα παραδείγματα καλών πρακτικών από το εξωτερικό, που μπορούν να εφαρμοστούν στην περίπτωση της Πελοποννήσου - Το δίκτυο διαθέτει λειτουργικές μηχανές (από τη δεκαετία του '60) και παλαιά βαγόνια που θα μπορούσαν να προσελκύσουν εναλλακτικό / σιδηροδρομικό τουρισμό - Επέκταση της τουριστικής περιόδου καθ' όλη τη διάρκεια του έτους - Προσέλκυση τουριστών υψηλού εισοδηματικού χαρακτήρα - Μείωση χρήσης ΙΧ με αποτέλεσμα την αποσυμφόρηση των μεγάλων αστικών κέντρων που αντιμετωπίζουν κυκλοφοριακά προβλήματα, όπως η Καλαμάτα και το Ναύπλιο - Στήριξη της υπαίθρου με αποτέλεσμα την αποτροπή της περαιτέρω πληθυσμιακής παρακμής - Αύξηση ενδιαφέροντος για μετακίνηση με τρένο σε παγκόσμια κλίμακα	- Άγνοια και αδιαφορία των υψηλά ιστάμενων σχετικά με τις δυνατότητες που μπορεί να προσφέρει η επαναλειτουργία του σιδηρόδρομου - Κακή πληροφόρηση και σύγχυση σχετικά με την κατάσταση του δικτύου - Απουσία κρατικού οράματος - Χρηματοδότηση υπέρ της ανάπτυξης αυτοκινητόδρομων - Ισχυρός ανταγωνισμός σιδηροδρομικού τουρισμού σε παγκόσμιο επίπεδο - Παύση λειτουργίας του Οδοντωτού - Συνεχιζόμενη οικονομική ύφεση - Ερήμωση της υπαίθρου και γήρανση του υπάρχοντος πληθυσμού - Εργαλειοποίηση της πολιτιστικής κληρονομιάς

- Τόνωση τοπικών κοινοτήτων σε κοινωνικοοικονομικό επίπεδο - Πολιτιστικές δράσεις που απευθύνονται στην τοπική κοινωνία²³, με αποτέλεσμα την κοινωνική συνοχή - Συνεργασία με τουριστικούς φορείς για αύξηση της επισκεψιμότητας - Ανάδειξη και προβολή εναλλακτικών τουριστικών προϊόντων μέσω προγραμμάτων πολιτιστικών διαδρομών - Ώθηση του ντόπιου πληθυσμού να ασχοληθεί με τον πρωτογενή τομέα - Οικονομική άνθηση και διάχυση του εισοδήματος σε ολόκληρη την Περιφέρεια - Βιώσιμη χωρική αναζωογόνηση	
---	--

²³ Πρόσφατο παράδειγμα αποτελεί η πραγματοποίηση δρομολογίου από το Σιδηροδρομικό Σταθμό Καλαμάτας μέχρι την περιοχή Ακοβίτικα και επιστροφή ξανά στο Σταθμό, στις 31 Δεκεμβρίου 2025, σε συνδυασμό με πολλά εορταστικά δρώμενα. Μια εκδήλωση με στόχο την ευαισθητοποίηση του κόσμου, ιδιαιτέρως των νεότερων γενεών που δεν πρόλαβαν την λειτουργία του τρένου στην περιοχή, στέλνοντας έτσι το μήνυμα ότι το τρένο παραμένει «ζωντανό», αναμένοντας την επαναλειτουργία του (Δήμος Καλαμάτας, 2025).

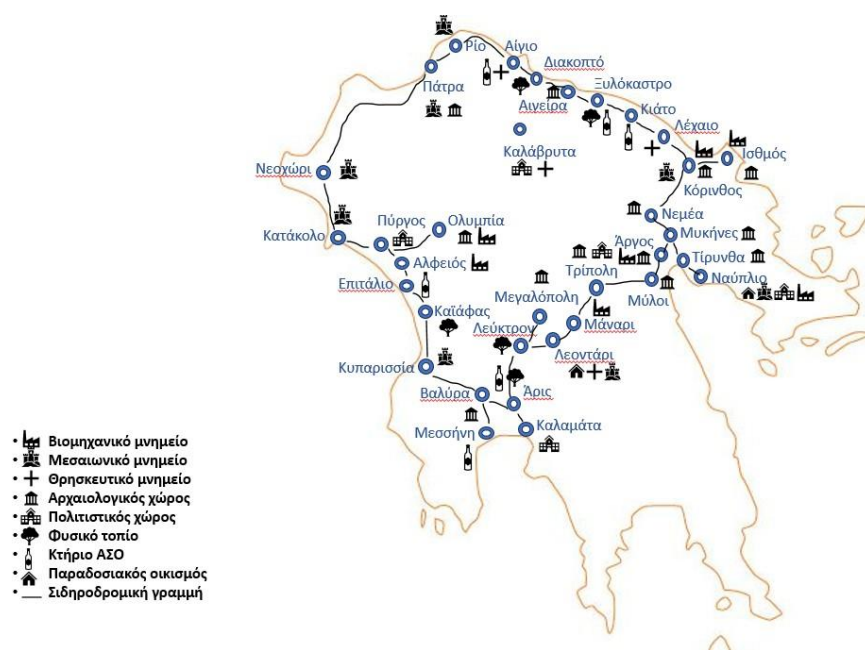
Κεφάλαιο 5^ο: Το εγκαταλελειμμένο σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου ως πολιτιστική διαδρομή

5.1. Γενική περιγραφή της προτεινόμενης σιδηροδρομικής πολιτιστικής διαδρομής

Από τη δεκαετία του 1980 και έπειτα άρχισε να αναπτύσσεται στην ευρωπαϊκή ήπειρο το πρόγραμμα των Πολιτιστικών Διαδρομών. Είναι ένα πολυδιάστατο μοντέλο πολιτιστικού σχεδιασμού που συνθέτει ένα ολοκληρωμένο τουριστικό προϊόν προς διάθεση στο κοινό, με πολιτιστικό, εκπαιδευτικό και τουριστικό χαρακτήρα (Council of Europe, χ.χ.,α). Πιο συγκεκριμένα με κεντρικό πυρήνα το υπερεκατοντάχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου προτείνεται η δημιουργία ολοκληρωμένης πολιτιστικής διαδρομής, με το όνομα «Σιδηροδρομικό μονοπάτι γνώσης και πολιτισμού». Η σιδηροδρομική γραμμή θα είναι ο κορμός της διαδρομής και σα συνδετικός κρίκος θα ενώνει τους σιδηροδρομικούς σταθμούς με τα ιστορικά, αρχαιολογικά, βιομηχανικά κατάλοιπα και τις περιοχές φυσικού κάλλους ολόκληρου του γεωγραφικού διαμερίσματος. Η πρόταση εστιάζει στην ανάδειξη της ιδιαίτερης ιστορικής και τεχνικής αξίας της υποδομής και της επιδομής, λειτουργώντας παράλληλα ως συνεκτικός ιστός για την ανάδειξη και αξιοποίηση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση από τους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Ακολουθώντας το μοντέλο του τουριστικού προϊόντος «multi-destination trips»²⁴, το πολιτιστικό μονοπάτι μετατρέπεται σε μια σπονδυλωτή και πολυδιάστατη εμπειρία (Chen, 2024, σσ. 49-68). Το σύνολο του σιδηροδρομικού δικτύου (η γραμμή, τα αρχιτεκτονικά και μηχανικά έργα, το τροχαίο υλικό) αποτελεί αξιοθέατο και ως ραχοκοκαλιά συνδέει πολιτιστικά μνημεία και αρχαιολογικούς χώρους, προστατευόμενα οικοσυστήματα, τοπία φυσικού κάλλους και ανθρώπινες δραστηριότητες της τοπικής κοινωνίας (Εικόνα 31). Η προτεινόμενη πολιτιστική διαδρομή επομένως λειτουργεί ως ένα «οικομουσείο», που εστιάζει στους κύριους άξονες δράσης (άνθρωπος, περιβάλλον, πολιτισμός, βιομηχανική εξέλιξη, κοινωνικοοικονομική ζωή) αξιοποιώντας ολόκληρη την χωρική ενότητα της Πελοποννήσου («Το Οικομουσείο», 2011). Η περιήγηση υιοθετεί ένα μοντέλο υβριδικής

²⁴ Ο όρος αναφέρεται σε ενιαίες ταξιδιωτικές εμπειρίες που συμπεριλαμβάνουν επισκέψεις σε πολλαπλούς προορισμούς ή σημεία ενδιαφέροντος. Στην παρούσα πρόταση, το μοντέλο επιτρέπει στον καταναλωτή / επισκέπτη να συνδυάζει τη σιδηροδρομική περιήγηση με ενδιάμεσες στάσεις για πολιτιστικές, εκπαιδευτικές, ψυχαγωγικές και φυσιολατρικές δραστηριότητες (Chen, 2024, σσ. 49-68).

κινητικότητας, στο οποίο ο επισκέπτης θα κινείται επί της σιδηροδρομικής γραμμής μέσω: α) πεζοπορικών - περιηγητικών μονοπατιών «on-track» και β) σιδηροδρομικών οχημάτων (ποδηλατοδρεζίνες ή velo-rail²⁵, ποδοκίνητα βαγονέτα, ιστορικοί ατμοκίνητοι συρμοί, τουριστικά τρένα). Για την ασφαλή χρήση και την αποφυγή ατυχημάτων θα υπάρχει σύστημα χρονοκατανομής (slot scheduling). Η κίνηση δηλαδή με τα σιδηροδρομικά οχήματα θα πραγματοποιείται μόνο μέσω αυστηρού ψηφιακού συστήματος κρατήσεων, στο οποίο θα ορίζονται συγκεκριμένες χρονικές θυρίδες (slots) για την κίνηση των οχημάτων. Σε όλη τη διάρκεια της διαδρομής θα υπάρχουν ενημερωτικές πινακίδες και χάρτες, στους οποίους θα καταγράφονται οι θέσεις και η απόσταση επόμενων σιδηροδρομικών σταθμών, τα πλατώματα θέασης, αλλά και οδοί μέσω των οποίων οι περιπατητές θα έχουν τη δυνατότητα να ενταχθούν σε μονοπάτια (με πλήρη σήμανση), προκειμένου να επισκεφτούν τα παρακείμενα αξιοθέατα που θα αναφέρονται στις πινακίδες.



Εικόνα 31. Προτεινόμενη σιδηροδρομική πολιτιστική διαδρομή. Ιδία Επεξεργασία.

²⁵ Πρόκειται για ειδικά οχήματα τα οποία θυμίζουν ποδήλατα με τέσσερις ρόδες, που εφαρμόζουν με όνυχα στις σιδηροδρομικές γραμμές. Έχουν χωρητικότητα από δύο έως πέντε άτομα και κινούνται είτε με τη μυϊκή δύναμη των ποδιών κάνοντας πετάλι είτε είναι εξοπλισμένα με ηλεκτρική υποβοήθηση. Είναι μια πολύ διαδεδομένη, διασκεδαστική και οικολογική τουριστική δραστηριότητα στη Γαλλία, καθώς όπως τονίζει ο Πρόεδρος της «Vélorails de France», Daniel Claret, είναι μια δραστηριότητα «μηδενικών εκπομπών άνθρακα» (Vélorails de France, χ.χ.). Τέλος, τα οχήματα αυτά διατηρούν τις σιδηροτροχιές ανέπαφες χωρίς να αλλοιώσουν την αυθεντικότητα και να παρέμβουν στην ταυτότητα της κατασκευής (Κυριαζής, 2022).

5.1.1. Αξιοποίηση σιδηροδρομικών σταθμών και βιομηχανικού αποθέματος ΑΣΟ

Για την εύρυθμη λειτουργία της πολιτιστικής διαδρομής θα χρησιμοποιηθούν κατά μήκος της γραμμής σιδηροδρομικοί σταθμοί ως πολυδύναμα κέντρα με πολιτιστικές, εκπαιδευτικές και ψυχαγωγικές λειτουργίες, αλλά και για παροχή απαραίτητων υπηρεσιών. Οι σταθμοί θα επιλεγούν με τα εξής κριτήρια: α) όσοι κηρύχθηκαν ως μνημεία πολιτιστικής κληρονομιάς το 1985, β) όσοι βρίσκονται σε εγγύτητα με σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους και ιστορικά μνημεία (από την αρχαιότητα έως το μεσαίωνα), μουσεία, παραδοσιακούς οικισμούς, θρησκευτικά μνημεία (εκκλησίες και μοναστήρια), βιομηχανικά μνημεία (τεχνικά έργα και κτήρια ΑΣΟ), φυσικά τοπία και ζώνες NATURA 2000 (βλ. Παράρτημα 1), γ) όσοι βρίσκονται ήδη σε καλή κατάσταση και επομένως δεν απαιτούν πολλά έξοδα αποκατάστασης και δ) όσοι βρίσκονται σε περιοχές με αυξημένη αναγνωρισιμότητα. Η επανάχρηση των σιδηροδρομικών οικοδομημάτων θα συμβάλει έτσι στην αποκατάσταση και προστασία τους. Θα δοθεί ώθηση στην περαιτέρω ανάδειξη της βιομηχανικής πολιτιστικής κληρονομιάς και της συλλογικής μνήμης για το μέσο, καθώς γύρω από αυτό για περισσότερο από έναν αιώνα οργανώθηκε η καθημερινή ζωή των τοπικών κοινοτήτων. Τέλος, θα προωθηθεί η εμπορική ανάπτυξη γύρω τους, καθώς ιστορικά οι σταθμοί αποτελούν ένα σταθερό σημείο αναφοράς, που ευνοεί τις επιχειρηματικές δραστηριότητες (Hellenic Parliament TV, 2025).

Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί θα διατηρήσουν τα αρχιτεκτονικά μορφολογικά χαρακτηριστικά τους, εφόσον πρόκειται για ιστορικά οικοδομήματα, τα οποία λειτουργούν ως τοπόσημα, με ιδιαίτερη ιστορική, αισθητική και αρχιτεκτονική αξία. Αναφορικά με το εσωτερικό των σταθμών θα είναι εξοπλισμένο προκειμένου να παρέχει όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες και πληροφορίες. Εδώ θα πραγματοποιείται η έκδοση εισιτηρίων και η ενοικίαση σιδηροδρομικών οχημάτων, ενώ οι επισκέπτες θα έχουν τη δυνατότητα να εξοπλίζονται με έντυπους χάρτες και ενημερωτικά φυλλάδια με τα οποία θα ενημερώνονται για τα μονοπάτια, τα αξιοθέατα και την ιστορία της εκάστοτε περιοχής. Όλοι οι σταθμοί θα διαθέτουν σύνδεση WiFi και παροχή ρεύματος για φόρτιση ηλεκτρονικών συσκευών. Αναλόγως με το μέγεθος του σταθμού θα διαθέτει είτε κυλικείο / αναψυκτήριο και διαμορφωμένο χώρο για έκθεση τοπικών προϊόντων²⁶ είτε αυτόματους πωλητές για προμήθεια ειδών κατανάλωσης, πρώτης ανάγκης και υγιεινής. Σε σταθμούς που βρίσκονται

²⁶ Οι υποστηρικτές του εναλλακτικού τουρισμού αποζητούν κατά κύριο λόγο παραδοσιακά / τοπικά προϊόντα, ωθώντας τους ντόπιους σε ενασχολήσεις από τις οποίες είχαν αποτραβηχτεί.

είτε σε πόλεις υψηλής επισκεψιμότητας, όπως του Ναυπλίου, είτε σε κομβικά σημεία της γραμμής, όπως της Τρίπολης, προτείνεται η παρουσία μόνιμου υπαλλήλου, ο οποίος θα είναι επιφορτισμένος με το καθήκον της παροχής πληροφοριών και υποστήριξης των επισκεπτών, για αμεσότερη επαφή και ταχύτερη επίλυση τυχόν ζητημάτων (βλ. Παράρτημα 2, Σ2).

Η διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου των σιδηροδρομικών σταθμών είναι επίσης πολύ σημαντική. Προτείνεται η μετατροπή σε θεματικά πάρκα - υπαίθρια μουσεία σιδηροδρόμου, με εκπαιδευτικό χαρακτήρα, με την αναβίωση της αίσθησης «πώς ήταν τον παλιό καιρό» (Αθανασοπούλου και σύν., 2002, σσ. 269-271). Προτείνεται επομένως να μεταφερθούν στο χώρο βαγόνια (επιβατικά και φορτηγά) και κινητήριες άμαξες (ατμάμαξες και ντιζελάμαξες) ως εκθέματα, τα οποία θα συνοδεύονται με επεξηγηματικές - ενημερωτικές πινακίδες για την ιστορία και τη λειτουργία τους. Σε ορισμένες περιπτώσεις θα τοποθετείται τροχαίο υλικό με τρόπο που να είναι εμφανή όλα τα εξαρτήματα, ώστε να λειτουργεί εκπαιδευτικά για τους επισκέπτες. Στο χώρο θα διαμορφωθούν επίσης ελεύθερες περιοχές πρασίνου, με σκίαση και καθιστικά, για χαλάρωση και αναψυχή. Τα φυτά που θα τοποθετηθούν θα απαρτίζονται από τη βλάστηση που ευδοκμεί στην περιοχή. Σε σιδηροδρομικούς σταθμούς που βρίσκονται εντός των αστικών ιστών, όπως της Ολυμπίας, προτείνεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών που καταφθάνουν με οδικά μέσα και θα χρησιμοποιούν το συγκεκριμένο σταθμό ως αφετηρία.

Επιπλέον, στο πλαίσιο της επαναξιοποίησης του βιομηχανικού αποθέματος για την εύρυθμη λειτουργία της πολιτιστικής διαδρομής, προτείνεται η επανάχρηση των βιομηχανικών κτηρίων ΑΣΟ (Αυτόνομων Σταφιδικών Οργανισμών), με την μετατροπή τους σε σύγχρονους πολυλειτουργικούς χώρους αγροτουρισμού και οινογνωσίας. Τα εργοστάσια αυτά χτίστηκαν πλησίον σιδηροδρομικών σταθμών, καθώς χρησιμοποιούσαν το τρένο για τη μεταφορά της σταφίδας²⁷. Προτεινόμενοι σιδηροδρομικοί σταθμοί που γειτνιάζουν με κτήρια ΑΣΟ κατά μήκος ολόκληρης της γραμμής είναι: Κιάτο, Ξυλόκαστρο, Αίγιο, Πύργος, Επιτάλιο, Μεσσήνη, Άρις. Έτσι, ο επισκέπτης θα έχει τη δυνατότητα δοκιμής και άμεσης αγοράς τοπικών πιστοποιημένων

²⁷ Η ιστορία της σταφίδας είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ανάπτυξη του σιδηρόδρομου. Τον 19^ο αιώνα η μαύρη σταφίδα, το λεγόμενο «ελληνικό μαύρο χρυσάφι», αποτελούσε το 75% των συνολικών εξαγωγών της χώρας. Έτσι, στα τέλη του ίδιου αιώνα αναπτύχθηκε ο σιδηρόδρομος στην Πελοπόννησο για τη διευκόλυνση μεταφοράς του «μαύρου χρυσού». Επομένως, το τρένο έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη και προώθηση του εμπορίου, στη στήριξη των εξαγωγών και στη γενικότερη ανασυγκρότηση του ελληνικού κράτους (Hellenic Train, χ.χ.).

προϊόντων, ενώ ταυτόχρονα θα έχει την ευκαιρία να συμμετέχει σε παραδοσιακές δραστηριότητες, όπως ο τρύγος και το πάτημα των σταφυλιών, αποκτώντας μια αυθεντική βιωματική εμπειρία.

Για τον εναλλακτικό πολιτιστικό τουρισμό η αυθεντικότητα και η τοπική πολιτιστική ταυτότητα αποτελούν βασικά χαρακτηριστικά, ενώ οι κάτοικοι παίζουν καθοριστικό ρόλο στη μετάδοσή τους, μετατρέποντας την πολιτιστική τους κληρονομιά, αλλά και τους ίδιους (έννοια θεατρικής αυθεντικότητας), σε τουριστικό προϊόν, με εκπαιδευτικές ή / και ψυχαγωγικές διαστάσεις, προς διάθεση των επισκεπτών (Peira και σύν., 2022; Καραχάλης, 2007, σ. 4). Επιπλέον, ακολουθώντας τις αρχές της βιομηχανικής αρχαιολογίας, θα επαναξιοποιηθούν και θα αναδειχθούν ιστορικά κτηριακά αποθέματα, ενώ ταυτόχρονα θα μειωθεί το περιβαλλοντικό αποτύπωμα (αποφυγή κατανάλωσης νέων πόρων και πρόκλησης ρύπων). Τέλος, θα δοθούν κίνητρα στους παραγωγούς να παραμείνουν στην περιοχή, αντιμετωπίζοντας το ζήτημα της πληθυσμιακής συρρίκνωσης και της αστυφιλίας· και στις επιχειρήσεις λόγοι για αύξηση επενδύσεων, ενισχύοντας την οικονομική βιωσιμότητα και αειφορία των τοπικών κοινοτήτων.

5.1.2. Σύστημα τιμολόγησης και μοντέλο κινητικότητας

Λόγω της μεγάλης γεωγραφικής έκτασης και του πλήθους των πολιτιστικών και φυσικών πόρων που διαθέτει η σιδηροδρομική πολιτιστική διαδρομή, απαιτούνται πολλές ημέρες περιήγησης. Επομένως, αναφορικά με το σύστημα τιμολόγησης, προτείνεται η ύπαρξη τριών διαφορετικών τύπων ενιαίου εισιτηρίου (με διαφορετικές παροχές, τιμή και χρονική ισχύ), σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα σιδηροδρομικού τουρισμού, όπως το *Swiss Travel Pass*²⁸. Όλα τα εισιτήρια θα εκδίδονται σε συνεργασία με το Υπουργείο Πολιτισμού, καθώς θα υπάρχει μειωμένη είσοδος στα αξιοθέατα και στους αρχαιολογικούς χώρους, που θα εντάσσονται στο πλαίσιο της πολιτιστικής διαδρομής. Επιπλέον, ακολουθώντας τα πρότυπα της κοινωνικής συμπερίληψης, προβλέπεται ειδική εκπτωτική πολιτική για: ΑμεΑ, άνεργους, φοιτητές, παιδιά έως 6 και ηλικιωμένους άνω των 65 ετών. Πιο αναλυτικά σχετικά με τους τύπους εισιτηρίων:

1. Day pass (απλό εισιτήριο): με ισχύ μίας ημέρας, συμπεριλαμβάνεται μία διαδρομή με σιδηροδρομικό όχημα της επιλογής και έκπτωση 10% σε ένα κοντινό αξιοθέατο (στην

²⁸ Πρόκειται για ένα ολοκληρωμένο εισιτήριο, που περιλαμβάνει δωρεάν δημόσιες συγκοινωνίες σε μεγάλο αριθμό πόλεων της ελβετικής επικράτειας, δωρεάν είσοδο σε πάνω από 500 μουσεία, 50% έκπτωση σε πολλές ορεινές εξορμήσεις και πολλές μειωμένες τιμές (ή ακόμη και τελείως δωρεάν) σε παιδιά, νέους και οικογενειακά πακέτα (*Swiss Travel Pass*, χ.χ.).

περίπτωση που απαιτεί κόμιστρο). Το εισιτήριο αυτό απευθύνεται σε άτομα που επιθυμούν μία σύντομη εξόρμηση ή μετακίνηση μεταξύ δύο κοντινών σταθμών,

2. Regional Pass (πολυθεματικό εισιτήριο νομού): με ισχύ τριών ημερών, συμπεριλαμβάνει απεριόριστες μετακινήσεις εντός των ορίων ενός συγκεκριμένου νομού της Περιφέρειας Πελοποννήσου (π.χ. Arcadia Pass). Το εισιτήριο αυτό εξασφαλίζει χαμηλότερο συνολικό κόστος για τον καταναλωτή, καθώς θα του εξασφαλίζει έκπτωση από 10 έως 20% σε: α) αγορά πιστοποιημένων τοπικών προϊόντων, όπως ελαιόλαδο, κρασί, σταφίδα, κ.ά., β) συμμετοχή σε τοπικές δραστηριότητες, όπως οινογνωσία σε σταθμό ΑΣΟ, γ) επισκέψεις σε αξιοθέατα, δ) διαμονή σε συνεργαζόμενα καταλύματα, ε) διατροφή σε συνεργαζόμενους χώρους εστίασης,
3. Peloponnese Rail Pass (πολυθεματικό εισιτήριο που αφορά το σύνολο της πολιτιστικής διαδρομής): με ισχύ από πέντε έως δέκα ημέρες. Συμπεριλαμβάνει όλες τις παροχές του Regional Pass, καλύπτοντας όμως όλη τη χωρική ενότητα της Πελοποννήσου. Απευθύνεται κυρίως στους λάτρεις των ιστορικών σιδηροδρόμων, οι οποίοι συνιστούν μια υπολογίσιμη μερίδα του τουριστικού κοινού (Hellenic Parliament TV, 2025; Βλ. Παράρτημα 2, Σ3).

Προκειμένου να αυξηθεί το κίνητρο της εξερεύνησης ολόκληρης της πολιτιστικής διαδρομής, μέσω ειδικής ψηφιακής εφαρμογής, ο επισκέπτης θα συλλέγει πόντους για κάθε σιδηροδρομικό σταθμό που επισκέπτεται. Οι λιγότερο προβεβλημένοι σταθμοί θα δίνουν περισσότερους βαθμούς. Η συλλογή των πόντων θα «ξεκλειδώνει» παροχές, όπως δωρεάν διαμονή σε παραδοσιακό ξενώνα, με απώτερο στόχο τη διάχυση του τουριστικού κύματος σε όλο το μήκος της διαδρομής. Για να ενισχυθεί το κίνητρο και το ενδιαφέρον των τουριστών προτείνεται η δημιουργία ψηφιακού avatar κατά τη χρήση της εφαρμογής, το οποίο θα διαθέτει τα βιολογικά χαρακτηριστικά του χρήστη (εξατομικευμένη digital εμπειρία) και δυνατότητα επιλογής στοιχείων ενδυμασίας. Επιπλέον, μέσω της ψηφιακής εφαρμογής ο Φορέας Διαχείρισης θα συλλέγει εύκολα, άμεσα και με αξιοπιστία στοιχεία για το ποιους σταθμούς επιλέγουν κυρίως οι επισκέπτες, γεγονός που θα συμβάλλει στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και τη στοχευμένη κατανομή πόρων (Μπούνια, 2015, σσ.149-150).

5.1.3. Brand name και ταυτότητα της πολιτιστικής διαδρομής

Αναφορικά με τη διαμόρφωση της οπτικής ταυτότητας της πολιτιστικής διαδρομής προτείνεται η ευθυγράμμιση με τις αρχές του place branding της Περιφέρειας Πελοποννήσου, όπως αυτές περιγράφονται στην επίσημη ιστοσελίδα (Πελοπόννησος, 2025). Πρόκειται για ένα σύγχρονο εγχείρημα (2025), προσανατολισμένο να αναδείξει την Περιφέρεια Πελοποννήσου ως πρότυπο πολυδιάστατου προορισμού σε Ελλάδα και εξωτερικό. Το project αυτό παροτρύνει τους φορείς που δραστηριοποιούνται στην Πελοπόννησο να το ενσωματώσουν στις δράσεις τους, ενώ παράλληλα ενθαρρύνει νέες πρωτοβουλίες που εστιάζουν στην ανάδειξη αυθεντικών εμπειριών. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο η πολιτιστική διαδρομή καλείται να υιοθετήσει βασικούς πυλώνες του brand, όπως: α) σύνδεση του παρελθόντος και της ιστορικής μνήμης με το παρόν, β) έμφαση στην αυθεντικότητα μέσω της ανάδειξης των δραστηριοτήτων των τοπικών κοινωνιών, γ) δημιουργία ενιαίας αφηγηματικής ταυτότητας, δ) ενίσχυση της εξωστρέφειας με την προσέλκυση ποιοτικού τουρισμού, ε) ανάδειξη της πληθώρας των πολιτιστικών καταλοίπων ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και στ) αύξηση της επιχειρηματικότητας και των επενδύσεων που συμβάλλουν στην επιβράδυνση της πληθυσμιακής συρρίκνωσης της Περιφέρειας.

Παράλληλα, θα αξιοποιηθεί το λογότυπο και τα υπόλοιπα στοιχεία της γλωσσικής και οπτικής ταυτότητας (γραμματοσειρά, χρωματική παλέτα, λιτή και σύγχρονη αισθητική, εύληπτα εικονίδια) σε όλα τα σημεία επαφής με το κοινό (έντυπα ενημερωτικά φυλλάδια, χάρτες και ενημερωτικές πινακίδες, αναμνηστικά αντικείμενα (merch), social media, ιστοσελίδα). Η συνέπεια στη χρήση του λογοτύπου και των υπόλοιπων στοιχείων θα ενισχύσει την επικοινωνία με το κοινό και θα συμβάλλει στη συνοχή και στην αναγνωρισιμότητα της πολιτιστικής διαδρομής. Έτσι, η χρήση αυτού του ισχυρού brand δημιουργεί εξαρχής προσδοκίες στους εν δυνάμει καταναλωτές / επισκέπτες της πολιτιστικής διαδρομής, καθώς η διαδρομή εναρμονίζεται με τις περιφερειακές αναπτυξιακές στρατηγικές.

5.2. Ψηφιακή διάσταση της πολιτιστικής διαδρομής

Στη σημερινή εποχή, λόγω της ραγδαίας χρήσης των νέων τεχνολογιών και της «καθημερινότητας της ψηφιοεπικοινωνιακής παγκοσμιοποίησης» (ΚΨΕΠ), κρίνεται απαραίτητη η παρουσία της σιδηροδρομικής πολιτιστικής διαδρομής στο διαδικτυακό κόσμο (Γκαντζιάς 2020, 21-30). Έτσι, πλην της πραγματικής - αναλογικής διαδρομής, θα υπάρχει και η ψηφιακή εκδοχή. Αρχικά, προτείνεται η δημιουργία ιστοσελίδας, η οποία θα είναι συμβατή σε κινητές και σταθερές συσκευές. Θα συμπεριλαμβάνει γενικές πληροφορίες για τα ωράρια λειτουργίας και τα εισιτήρια,

φωτογραφίες απλές και 360° και βίντεο από σημεία της διαδρομής, ψηφιακή αποτύπωση ολόκληρης της διαδρομής, στοιχεία λοιπών συνεργαζόμενων τουριστικών υπηρεσιών (καταλύματα, εστιατόρια, e-shop παραγωγών με τοπικά προϊόντα, κλ.π.), δυνατότητα ηλεκτρονικών κρατήσεων, αγορά αναμνηστικών προϊόντων (merch με ρούχα, αξεσουάρ και αντικείμενα που θα φέρουν το λογότυπο) και παραπομπή στα social media της διαδρομής (Facebook, Tik-Tok, Instagram)²⁹, διότι για την προώθηση της διαδρομής απαιτούνται ευρείες ενέργειες επικοινωνιακών δράσεων, που θα συμβάλουν στην προβολή και στη φήμη της (Καραχάλης, 2006, σσ. 3-6).

Μέσω της ιστοσελίδας η πολιτιστική διαδρομή θα μπορεί να διεξαχθεί και ψηφιακά, καθιστώντας το προϊόν ελκυστικό στις νέες γενιές που είναι εξοικειωμένες με τα τεχνολογικά μέσα, αλλά και εύκολα προσβάσιμο σε απομακρυσμένο κοινό και σε άτομα με σωματικές, κινητικές, αισθητηριακές, νοητικές και αναπτυξιακές αναπηρίες (Berding & Gather, 2018; Καραχάλης, 2006, σσ. 3-6). Η ιστοσελίδα θα πρέπει να είναι φιλική προς το χρήστη και να μεταφέρει την αίσθηση της πολυδιάστατης αυτής εμπειρίας, καθώς απώτερος στόχος είναι να παρακινήσει το κοινό της διεθνούς τουριστικής αγοράς να συμμετέχει με φυσική παρουσία (Αθανασοπούλου, 2003, σσ. 144-146).

Παράλληλα, η ψηφιακή διάσταση της πολιτιστικής διαδρομής δύναται να ενισχυθεί με την ύπαρξη εφαρμογής για έξυπνες φορητές συσκευές. Το application θα λειτουργεί με καταβολή αντιτίμου και θα αφορά τους φυσικούς επισκέπτες της πολιτιστικής διαδρομής. Εδώ θα υπάρχει ακόμη πιο εμπλουτισμένο περιεχόμενο, στο οποίο θα συμπεριλαμβάνονται διαδραστικοί χάρτες που αποτυπώνουν τόσο τη βασική διαδρομή όσο και τα παράπλευρα μονοπάτια που οδηγούν στα επιμέρους σημεία ενδιαφέροντος. Ο χρήστης θα μπορεί να περιηγηθεί εικονικά στο σύνολο της πολιτιστικής διαδρομής, μέσω της ενσωμάτωσης Geographic Information Systems (GIS), που επιτρέπουν την οπτικοποίηση χωρικών πληροφοριών και την αποτύπωση του πραγματικού κόσμου, αναπαριστώντας με ακρίβεια και ανάλυση το πολιτιστικό και φυσικό περιβάλλον («GIS», χ.χ.). Οι επισκέπτες επιλέγοντας ένα σημείο ενδιαφέροντος θα έχουν πρόσβαση σε πληροφοριακό υλικό ή ηχογραφημένες ξεναγήσεις. Στους σιδηροδρομικούς σταθμούς οι επισκέπτες θα έχουν τη δυνατότητα να προμηθευτούν την εφαρμογή μέσω QR code. Για τους επισκέπτες που επιλέγουν

²⁹ Τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης αποτελούν έναν ανέξοδο, αποτελεσματικό και σύγχρονο τρόπο προβολής, προώθησης και διαφήμισης. Επομένως, δεν πρέπει να παραλείπεται η δυνατότητα σύνδεσης με αυτά (Berding & Gather, 2018).

μετακίνηση αποκλειστικά με σιδηροδρομικά οχήματα, μέσω geofencing υπηρεσιών θα τους αποστέλλεται ειδοποίηση στο κινητό, όταν βρίσκονται σε κοντινή απόσταση από ένα αξιοθέατο, ώστε να μεταφέρονται μέσω της εφαρμογής στο αντίστοιχο ενημερωτικό περιεχόμενο («Τι είναι το Geofencing;», χ.χ.).

5.3. Διαχείριση και χρηματοδότηση της πολιτιστικής διαδρομής

Στη συνέχεια αναφορικά με την εύρυθμη λειτουργία και διαχείριση της πολιτιστικής διαδρομής απαιτείται η εκπόνηση στρατηγικού σχεδιασμού και επιχειρησιακού προγράμματος, με τα οποία θα προσδιοριστούν οι στόχοι, το όραμα, η αποστολή και οι απαραίτητες διαδικασίες για την υλοποίηση αυτών. Τις διαδικασίες αυτές προτείνεται να αναλάβει ειδικός Φορέας Λειτουργίας και Διαχείρισης, με μορφή αναπτυξιακής ανώνυμης εταιρείας, όπως ορίζει ο νόμος 3852/2010 για τις επιχειρήσεις των Περιφερειών (Νόμος 3852/2010, άρθρο 194). Ο φορέας αυτός θα λειτουργεί ως Destination Management and Marketing Organization - DMMO³⁰ (Νόμος 487 5/2021), κατέχοντας διαχειριστικό και συντονιστικό ρόλο.

Αρχικά, ο Φορέας θα αναλάβει την επισημοποίηση των συνεργειών³¹ που απαιτούνται για την ανάπτυξη ενός τέτοιου σύνθετου πολιτιστικού - τουριστικού προϊόντος (Peira και σύν., 2022). Απαραίτητη είναι η συνεργασία με τους Σιδηρόδρομους Ελλάδος (Σ.Ε.), καθώς είναι ο υπεύθυνος φορέας για την χρήση και εκμετάλλευση των παλαιών σιδηροδρομικών σταθμών και λοιπών οικοδομημάτων, του τροχαίου υλικού και της υποδομής. Αποτελεί πλέον τον ενιαίο διαχειριστή ως καθολικός διάδοχος των αρμοδιοτήτων του ΟΣΕ και της ΓΑΙΑΟΣΕ. Για όλες τις ενέργειες που σχετίζονται με πολιτιστικά, τουριστικά και περιβαλλοντικά ζητήματα απαιτείται η συνεργασία με τα αντίστοιχα Υπουργεία, καθώς και με τις δημοτικές και περιφερειακές αρχές. Μία ακόμη συνεργασία που οφείλει να ληφθεί υπόψιν είναι αυτή με τα τοπικά μέσα μεταφοράς. Ειδικά στις περιπτώσεις που τα επιμέρους μονοπάτια καταλήγουν σε αξιοθέατα που βρίσκονται στην ορεινή

³⁰ Ευθύνονται για τη στρατηγική ανάπτυξη, διαχείριση και προώθηση ενός προορισμού, με σκοπό την επίτευξη αειφόρου βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας (Ιωακείμης & Δαφνής, 2023).

³¹ Οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις όλων των τομέων οικονομικής δραστηριότητας (διαμονή, εστίαση, παραγωγή τοπικών προϊόντων, τουριστικά πρακτορεία, κ.λπ.), αλλά και πολιτιστικοί σύλλογοι, εθελοντικές ομάδες, κ.ά., αποτελούν τους άμεσα συνεργαζόμενους φορείς (stakeholders), που θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη και υποστήριξη του πολιτιστικού εγχειρήματος. Με την εμπλοκή της τοπικής κοινωνίας και τη συνεπαγόμενη ενίσχυση της οικονομίας, της κοινωνικής συνοχής και της ποιότητας ζωής των ντόπιων διασφαλίζεται η βιωσιμότητα της πολιτιστικής διαδρομής (Peira και σύν., 2022).

ενδοχώρα, σε πιο δύσβατα σημεία ή αρκετά χιλιόμετρα (πάνω από πέντε) από τους εκάστοτε σιδηροδρομικούς σταθμούς (Κύρκος, 2011, σσ. 164-165) (Παράρτημα 1).

Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται η συνεργασία με το εμβληματικό έργο «Peloponnese Trails» («Peloponnese Trails», 2025). Αποτελεί το πιο εκτεταμένο δίκτυο μονοπατιών στην Ελλάδα, με συνολικό μήκος 1.730 χιλιομέτρων. Η πρωτοβουλία αυτή απέσπασε Τιμητική Διάκριση στα European Social Economy Awards 2025, αποτελώντας πρότυπο για την πράσινη μετάβαση, την ενδυνάμωση της τοπικής κοινωνίας και οικονομίας. Η διασύνδεση επομένως των δύο πρωτοβουλιών θα ενισχύσει το μοντέλο της ήπιας ανάπτυξης, καθώς θα προβληθεί η ευρύτερη περιοχή μέσω των περιηγητικών μονοπατιών που θα οδηγούν στα ιδιαίτερα αξιοθέατα του κάθε οικισμού. Παράλληλα, θα καθιερώσει την Περιφέρεια Πελοποννήσου ως διεθνή προορισμό εναλλακτικού σιδηροδρομικού τουρισμού. Στην πράξη η οργανική σύνδεση των δύο δράσεων θα πραγματοποιηθεί μέσω των σιδηροδρομικών σταθμών, οι οποίοι θα λειτουργούν ως σημεία αφετηρίας, πληροφόρησης και διασύνδεσης με τα περιηγητικά / πεζοπορικά μονοπάτια.

Επιπλέον, στις αρμοδιότητες του Φορέα εμπίπτουν τα εξής: α) έργα αποκατάστασης και συντήρησης των οικοδομημάτων και των υποδομών, β) αποψύλωση ώστε τα μονοπάτια να διατηρούνται προσπελάσιμα, γ) αντιπυρικά και αντιπλημμυρικά έργα για προστασία και ασφάλεια των επισκεπτών, δ) ευπρεπισμός του περιβάλλοντα χώρου, ε) απομάκρυνση χαμηλής αυτοφύους βλάστησης, στ) ανάδειξη των αξιοθέατων και των σημείων ενδιαφέροντος με τοποθέτηση ευδιάκριτων ενημερωτικών πινακίδων και ενέργειες καλλωπισμού, ζ) ορισμός θεσμικού πλαισίου, καθώς και πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού, που θα διέπει τις χρήσεις γης, τους όρους δόμησης και τα όρια των οικισμών προκειμένου να αποφευχθεί το φαινόμενο της αστικής εξάπλωσης και της άναρχης δόμησης γύρω από τους σταθμούς (Παράρτημα 2, Σ4), η) εκπαίδευση και συμμετοχή τοπικής κοινότητας, γεγονός ζωτικής σημασίας για τη διατήρηση και προώθηση προορισμών πολιτιστικής κληρονομιάς (Ιωακειμίδης & Δαφνής, 2023, σ. 26) και θ) ανάπτυξη στρατηγικών προώθησης στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης και στην παγκόσμια τουριστική αγορά.

Τέλος, ο Φορέας Λειτουργίας και Διαχείρισης είναι υπεύθυνος για την εξεύρεση βασικών πηγών χρηματοδότησης. Αυτές μπορούν να προέλθουν από κρατικούς πόρους, ευρωπαϊκά προγράμματα και επενδυτικές συνεργασίες και χορηγίες με τον ιδιωτικό τομέα (Ιωακειμίδης & Δαφνής, 2023, σ. 22; Peira και σύν., 2022). Παράλληλα, η ανάπτυξη της ψηφιακής εφαρμογής και η διάθεση των αναμνηστικών προϊόντων θα αποτελέσουν πρόσθετα έσοδα για την κάλυψη λειτουργικών

δαπανών. Επιπλέον έσοδα θα προκύψουν από την ιστοσελίδα και τα social media της σιδηροδρομικής πολιτιστικής διαδρομής, μέσω της φιλοξενίας στοχευμένων διαφημίσεων και της προσέλκυσης χορηγικών προγραμμάτων Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης (ΕΚΕ), τα οποία θα συνεισφέρουν στη διασφάλιση της οικονομικής λειτουργίας του εγχειρήματος (Γκαντζιάς, 2020, σσ.117-134). Εν κατακλείδι, η αποτελεσματικότητα και η τεχνική αρτιότητα στην εκτέλεση των απαιτούμενων έργων και επεμβάσεων, αποτελούν τις βασικές παραμέτρους για την εξασφάλιση υψηλής ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του έργου.

Συμπερασματικά, η τελική πρόταση αξιοποιεί συνολικά το εγκαταλελειμμένο σιδηροδρομικό δίκτυο, με στόχο να δημιουργήσει έναν τουριστικό πόλο έλξης εναλλακτικής μορφής, ο οποίος θα συμβάλει:

- στην προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής και βιομηχανικής κληρονομιάς και του φυσικού περιβάλλοντος
- στην αντιμετώπιση της εποχικότητας του τουρισμού, επιμηκύνοντας την τουριστική περίοδο,
- στην άνθιση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων αυξάνοντας τις θέσεις εργασίας και το εισόδημα των ντόπιων,
- στην ενίσχυση της οικονομικής παραγωγής και δραστηριότητας και στην αύξηση των επιχειρηματικών επενδύσεων,
- στην βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των ντόπιων,
- στην αντιμετώπιση της πληθυσμιακής συρρίκνωσης και του φαινομένου της αστυφιλίας.

Πρόκειται επομένως για ένα πολυθεματικό σύνολο, ένα «μονοπάτι γνώσης και πολιτισμού», στο οποίο το τρένο δεν αποτελεί απλώς μέσο μεταφοράς, αλλά βασικό πυρήνα του τουριστικού προϊόντος. Περιλαμβάνει πολιτιστικά αξιοθέατα, βιομηχανικά κατάλοιπα, φυσικά τοπία, εκπαιδευτικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες προς τουριστική και πολιτιστική κατανάλωση. Είναι ένα πλήθος υπηρεσιών και εμπειριών (υλικών και άυλων πολιτιστικών καταλοίπων) σε άμεση ή έμμεση σχέση με τον κεντρικό άξονα της διαδρομής. Ωστόσο, το εύρος συνεργασίας των εμπλεκόμενων φορέων και ανθρώπων καταδεικνύει την απαιτητικότητα πραγμάτωσης.

Συμπεράσματα

Όπως έγινε αντιληπτό ο σιδηρόδρομος δεν αποτελεί απλώς ένα μεταφορικό μέσο, αλλά ένα εργαλείο για ήπια και βιώσιμη κοινωνική, οικονομική, περιβαλλοντική, πολιτιστική, δημογραφική και χωρική ανάπτυξη. Σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες, όπως στην Ελβετία, στην Αυστρία, στη Γαλλία, στην Ισπανία και στην Ιταλία, τα μετρικά σιδηροδρομικά δίκτυα καταλογίζονται ως πολιτιστική και τεχνολογική κληρονομιά και για το λόγο αυτό αξιοποιούνται και λειτουργούν με επιτυχία, έχοντας ποιοτικούς επιβάτες / καταναλωτές, των οποίων ο αριθμός αυξάνεται συστηματικά. Δυστυχώς, στην περίπτωση της Ελλάδας και συγκεκριμένα στην Περιφέρεια Πελοποννήσου, το μετρικό σιδηροδρομικό δίκτυο του Τρικούπη, παρόλο που αποτελεί μια εμβληματική κατασκευή, παραμένει (πλην των τμημάτων του προαστιακού σιδηρόδρομου της Πάτρας και του τουριστικού δρομολογίου Κατάκολο - Ολυμπία) ανενεργό, ανεκμετάλλετο και εγκαταλειμμένο. Η πρόταση της πολιτιστικής διαδρομής, με το σιδηροδρομικό δίκτυο να αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της, θα μπορούσε να λειτουργήσει ως το έναυσμα για την επανάχρηση και την επαναλειτουργία του δικτύου.

Μέσω της έρευνας που προηγήθηκε απαντάται το κεντρικό ερευνητικό ερώτημα της διπλωματικής, καθώς επιβεβαιώνεται πως η προσέγγιση του δικτύου ως εναλλακτικό τουριστικό προϊόν, με το σχεδιασμό της πολιτιστικής διαδρομής, δύναται να προσφέρει πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα στις τοπικές κοινωνίες, αλλά και στην Περιφέρεια Πελοποννήσου εν γένει. Πιο συγκεκριμένα, αναδείχθηκε ότι η κοινωνικοοικονομική ενίσχυση των τοπικών κοινοτήτων επιτυγχάνεται μέσα από τη δικτύωση και την θεματική ενοποίηση των διάσπαρτων πολιτιστικών και φυσικών πόρων της εκάστοτε περιοχής. Ο σιδηρόδρομος διατρέχει τέτοιες περιοχές φυσικού κάλλους, με εναλλαγές τοπίων από ορεινά σε πεδινά και παραθαλάσσια (και το αντίστροφο), σημαντικά ιστορικά και θρησκευτικά μνημεία, βιομηχανικά και τεχνολογικά κατάλοιπα της νεότερης ιστορίας, αξιόλογους αρχαιολογικούς χώρους, προστατευόμενα οικοσυστήματα, παραδοσιακούς οικισμούς που διαφυλάσσουν και αναδεικνύουν τοπικές δραστηριότητες και προϊόντα. Η διασύνδεση επομένως όλων αυτών των πόρων σε ένα ενιαίο αφηγηματικό σύνολο, αλλά και η προστασία και ανάδειξή τους, μπορεί να επιτευχθεί μόνο με την επαναξιοποίηση του σιδηρόδρομου, που θα λειτουργήσει ως όχημα, αλλά και ως συνδετικός κρίκος αυτών, αποτελώντας ένα ενιαίο πολιτιστικό / τουριστικό προϊόν, με πολιτική σκοπιμότητα μακράς πνοής.

Ως απόρροια θα προωθηθεί η εικόνα της περιοχής ως ένας αναδυόμενος προορισμός πολιτιστικού σιδηροδρομικού τουρισμού υψηλού επιπέδου, που έχει τη δυνατότητα να καλύψει ποικίλες προτιμήσεις και απαιτήσεις, να προσφέρει αυθεντικές εμπειρίες, αλλά και να συνδυαστεί και με άλλες μορφές εναλλακτικού τουρισμού, όπως ο αγροτουρισμός. Επίσης, απευθύνεται σε όλες τις ηλικιακές ομάδες, καθώς προσελκύει τόσο τη νέα γενιά που αναζητά νέες εμπειρίες όσο και τη μεγαλύτερη που επιζητά το αίσθημα της νοσταλγίας.

Επομένως, η αντιμετώπιση και η αξιοποίηση του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου (στο πλαίσιο της πολιτιστικής διαδρομής) ως μια υποδομή και ένα σύνολο βιώσιμου χαρακτήρα, θα είχε σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία μιας υψηλού επιπέδου τουριστικής βιομηχανίας στην Πελοπόννησο, η οποία θα μπορούσε να λειτουργήσει ως παράδειγμα καλής πρακτικής αποκεντρωμένης αναζωογόνησης ως διέξοδος από την κοινωνικοοικονομική κρίση που βιώνουν οι Περιφέρειες. Αποκτώντας ανταγωνιστική θέση και πλεονέκτημα συγκριτικά με άλλους προορισμούς εναλλακτικού σιδηροδρομικού τουρισμού, θα εξασφαλίσει την προστασία και διατήρηση των πολιτιστικών και φυσικών της πόρων προς όφελος των τοπικών κοινοτήτων, αλλά και των επόμενων γενεών.

Παρά τη δυναμική, το ενδιαφέρον και τις προσπάθειες συλλόγων, εθελοντών, εμπειρογνομόνων, ερευνητών και επιστημόνων για τη διασφάλιση, ανάδειξη και επανάχρηση του σιδηροδρομικού δικτύου, η ανάλυση SWOT ανέδειξε αρκετές απειλές και αδύνατα σημεία που εμποδίζουν τις προσπάθειες αυτές. Για το λόγο αυτό προτείνονται δύο στρατηγικές ενέργειες που θα διευκόλυναν τη διαδικασία. Αρχικά η θεσμική θωράκιση με την αναγνώριση του συνόλου του υπερεκατοντάχρονου δικτύου, αλλά και ο περιβάλλοντας χώρος, ως νεότερο μνημείο πολιτιστικής κληρονομιάς και προστατευόμενο τοπίο οικολογικής και πολιτιστικής αξίας αντίστοιχα, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα νομικό δίκτυο προστασίας. Στη συνέχεια να ενταχθεί ολόκληρη η σιδηροδρομική κληρονομιά της Πελοποννήσου ως τεχνικό έργο στον κατάλογο Μνημείων Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς της UNESCO, κατά το πρότυπο του Rhaetian Railway της Ελβετίας, προκειμένου να λάβει διεθνή αναγνώριση, εξασφαλίζοντας περαιτέρω την προστασία του δικτύου.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Αθανασοπούλου, Α., Γλύτση, Ε., Χαμπούρη-Ιωαννίδου, Αικ. (2002). *Οι διαστάσεις των πολιτιστικών φαινομένων*, Τόμος Β΄. Πάτρα: ΕΑΠ.

Αθανασοπούλου, Α. (2003). Ευαισθητοποίηση και συμμετοχή του κοινού. Στο Α. Βελοπούλου (Επιμ.), *Πολιτιστική Επικοινωνία: Μέσα επικοινωνίας* (σ. 107-160), Τόμος Β΄. Πάτρα: ΕΑΠ.

Αθανασοπούλου, Α., Δάλλας, Κ., Μακρή, Α. & Χαμπούρη-Ιωαννίδου, Αικ. (2003). *Πολιτιστική Επικοινωνία: Μέσα επικοινωνίας*, Τόμος Β΄. ΕΑΠ.

Άυλη Πολιτιστική Κληρονομιά της Ελλάδας (χ.χ.). *Άλλες Συμβάσεις της UNESCO*. <https://ayla.culture.gr/unesco/alles-symvaseis-tis-unesco/#:~:text=%CE%9F%CE%B9%20%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AD%CF%82%20%CE%B3%CE%B9%CE%B1%20%CF%84%CE%B7%20%CE%BC%CE%B5%CE%BB%CE%AD%CF%84%CE%B7,%2C%20%CE%A6%CE%95%CE%9A%20%CE%91%CE%84%20274>

Βακαλοπούλου, Μ. (2019, Δεκέμβριος 26). ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΡΙΠΟΛΗΣ _ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΚΟΡΙΝΘΟΥ-ΝΑΥΠΛΙΟΥ-ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ (Κωδικός Δελτίου: 2026_12_1421). Βιομηχανικά Δελτία Απογραφής (VIdA). https://vidarchives.gr/reports/2026_12_1421

Βακαλοπούλου, Μ., Φασουράκης, Η. (2021α, Σεπτέμβριος 26). *1 ΓΕΦΥΡΑ ΓΙΑ ΚΑΤΩ ΑΣΣΕΑ _ ΓΕΦΥΡΑ ΜΑΝΑΡΗ _ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΚΟΡΙΝΘΟΥ-ΝΑΥΠΛΙΟΥ-ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ* (Κωδικός Δελτίου: 2021_09_1911). Βιομηχανικά Δελτία Απογραφής (VIdA). https://vidarchives.gr/reports/2021_09_1911

Βακαλοπούλου, Μ., Φασουράκης, Η. (2021β, Σεπτέμβριος 26). *2 Γέφυρα για Ελαιοχώρι _ Σιδηροδρομική γραμμή Κορίνθου-Ναυπλίου-Καλαμάτας* (Κωδικός Δελτίου: 2021_09_1893). Βιομηχανικά Δελτία Απογραφής (VIdA). https://vidarchives.gr/reports/2021_09_1893

Βιομηχανικά Δελτία Απογραφής (ΒΙ.Δ.Α.). (2025, Οκτώβριος 7). Ανακτήθηκε από: Διαμαρτυρία-σιδηρόδρομος-Πελοποννήσου_Protest-railway-of-Peloponnese_071025.pdf (06/05/2026)

Βουλή των Ελλήνων. (2015). *Αίτημα για τον ατιμήλατο συρμό του Οδοντωτού σιδηροδρόμου Διακοφτού-Καλαβρύτων* (Αρ. Πρωτ. 984). <https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/c0d5184d-7550-4265-8e0b-078e1bc7375a/9290374.pdf>

ΓΑΙΑΟΣΕ. (2026, Φεβρουάριος 12). *Πρόσκληση Εκδήλωσης Μη Δεσμευτικού Ενδιαφέροντος*. Ανακτήθηκε από: https://www.gaiaose.com/wp-content/uploads/2026/02/%CE%93%CE%91%CE%99%CE%91%CE%9F%CE%A3%CE%95%CE%A3%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82-%CE%A3%CF%84%CE%B1%CE%B8%CE%BC%CF%8C%CF%82-%CE%A0%CE%B5%CE%BB%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%BD%CE%BD%CE%AE%CF%83%CE%BF%CF%85_20260212.pdf

Γκαντζιάς, Γ. (2020). *Πολιτιστική Πολιτική, Χορηγία & Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη* (2^η έκδ.). Αθήνα: Παπασωτηρίου.

Γκαντζιάς, Γ. (2021). *Πολιτιστική πολιτική, διοίκηση, διαχείριση και γενικό (δημόσιο) συμφέρον: Πολιτισμικές μονάδες και ψηφιο – επικοινωνιακός πολιτισμός*. Σημειώσεις – Συνδέσεις (ΔΠΜ51). Πάτρα: ΕΑΠ.

Δαγλίτση, Α. (2014). Βιομηχανική Κληρονομιά: Τόποι μνήμης ως τόποι πολιτισμού. Όταν το σήμερα σέβεται το χθες...*MONUMENTA*, (4). <https://www.monumenta.org/magazine/site:P3FK-23BREV1M0/%CE%A0%CE%A1%CE%9F%CE%A3%CE%95%CE%93%CE%93%CE%99%CE%A3%CE%95%CE%99%CE%A3/site:UWSQ-9DKRHHZR6>

Δέφνερ, Α., Καραχάλης, Ν., & Μεταξάς, Θ. (2012). Το Μάρκετινγκ και Branding Τόπου στην Ελλάδα: Η θεωρία, η πρακτική και η διδασκαλία ενός πολυεπιστημονικού αντικειμένου. *Marketing και Branding του Τόπου: Η Διεθνής Εμπειρία και η Ελληνική Πραγματικότητα*, 17-40.

Δήμος Καλαβρύτων (2014, Ιανουάριος 15). *Οδοντωτός σιδηρόδρομος*. <https://www.kalavrita.gr/agridi/item/787-odontotos-sidirodromos>

Δήμος Καλαμάτας. (χ.χ.). *Μουσείο Σιδηροδρόμων - Train Museum*. <https://www.kalamata.gr/el/component/gmapfp/28:mouseio-sidirodromon?view=gmapfp>

Δήμος Καλαμάτας (2025, Δεκέμβριος 30). *Όλα έτοιμα για την εκδήλωση με δρομολόγιο τρένου στην Καλαμάτα την παραμονή της Πρωτοχρονιάς*. <https://www.kalamata.gr/el/enimerosi/news/29190-ola-etoima-gia-tin-ekdilosi-me-dromologio-trenou-stin-kalamata-tin-paramoni-tis-protoxronias>

Δήμος Πύργου (χ.χ.). *Κτήριο Σιδηροδρομικού Σταθμού Πύργου*. <https://cityofpyrgos.gr/ktirio-sidirodromikoy-stathmoy-pyrgoy/>

Διάζωμα (χ.χ.). Ανακτήθηκε 10 Δεκεμβρίου 2025 από <https://diazoma.gr/>

ΕΛΛΕΤ (2024, Απρίλιος 24). Ελληνοελβετική πρωτοβουλία για την επανενεργοποίηση του ιστορικού σιδηροδρόμου της Πελοποννήσου: «Σιδηρόδρομος Τρικούπη» [Δελτίο Τύπου]. https://www.ellet.gr/wp-content/uploads/DT_ELLET_Sidirodromos_Trikoupi_24_04_2024.pdf

ΕΛΛΕΤ (χ.χ.). Ανακτήθηκε 10 Δεκεμβρίου 2025 από <https://www.ellet.gr/>

ΕΡΤ (2024, Φεβρουάριος 17). *17 Φεβρουαρίου 1869, πρώτο δρομολόγιο αστικού σιδηροδρόμου Αθήνας-Πειραιά*. <https://www.ert.gr/ert-arxeio/17-fevroyarioy-1869-proto-dromologio-astikoy-sidirodromoy-athinas-peiraia/>

Ζερβός, Σ. (2022). *Πολιτιστική κληρονομιά και διαχείριση κινδύνων* [Κεφάλαιο]. Στο Ζερβός, Σ. 2022. *Διαχείριση κινδύνων για τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς* [Μονογραφία]. Κάλλιπος, Ανοιχτές Ακαδημαϊκές Εκδόσεις. <https://repository.kallipos.gr/handle/11419/8684>

Ιωακειμίδης, Π. & Δαφνής, Α. (2023). Οργανισμοί διαχείρισης και προώθησης προορισμού (DMMO) και φορείς διαχείρισης της πολιτισμικής κληρονομιάς: Σύσταση και καλές πρακτικές. *Culture – Journal of Culture in Tourism, Art and Education*, 3(2), 20-29. Διαθέσιμο στο: https://www.researchgate.net/publication/378006723_Organismoi_Diacheirises_kai_Prootheses_Proorismou_DMMO_kai_Phoreis_Diacheirises_tes_Politismikes_Kleronomias_Systase_kai_kal_es_praktikes (02/05/2026)

Καλούδη, Μ. (2025, Απρίλιος 6). Οι Ελβετοί που θέλουν να αναστήσουν το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου. *The power game*. Ανακτήθηκε από: <https://www.powergame.gr/ikonomia/859036/oi-elvetoi-pou-theloun-na-anastisoun-to-sidirodromiko-diktyo-tis-peloponnisou/> (06/05/2026)

Καλούδη, Μ. (2026, Ιανουάριος 28). Αργεί το restart του Σιδηροδρόμου Πελοποννήσου: Ποιο είναι το βασικό "αγκάθι". *Parapolitika*. Ανακτήθηκε από: <https://www.parapolitika.gr/oikonomia/article/1672155/argei-to-restart-tou-sidirodromou-peloponnisou-poio-einai-to-vasiko-agathi/>

Καράτζιου, Ντ. (2024, Δεκέμβριος 11). Ελληνοελβετική συμμαχία για την αναβίωση του Σιδηροδρόμου στην Πελοπόννησο. *Lifo*. Ανακτήθηκε από: <https://www.lifo.gr/stiles/optiki-gonia/mporei-na-xanazontanepsei-o-anenergossidirodromos-tis-peloponnisoy>

Καράτζιου, Ντ. (2025, Οκτώβριος 17). Πελοπόννησος: Σιδηρόδρομος ή ποδηλατόδρομος; *Lifo*. Ανακτήθηκε από: <https://www.lifo.gr/stiles/optiki-gonia/peloponnisis-sidirodromos-i-podilatodromos>

Καραχάλης, Ν. (2006). *Ο ρόλος των νέων τεχνολογιών και της εικονικής πραγματικότητας στην ανάπτυξη του πολιτιστικού τουρισμού στις ελληνικές περιφέρειες: η περίπτωση της Στερεάς*. Αθήνα: Γκοβόστη.

Καραχάλης, Ν. (2007). Νέες πολιτιστικές χρήσεις σε πρώην βιομηχανικούς χώρους και περιοχές: ο ρόλος των Ο.Τ.Α. και του εθελοντικού τομέα. Στο *5η Πανελλήνια Επιστημονική Συνάντηση του TICCIIH* (σ. 1-21).

Κάστορας, Σ. (2002). Πολιτιστική Επικοινωνία: Αρχές και μέθοδοι επικοινωνίας, Τόμος Α΄. ΕΑΠ.

Κυριαζής, Δ. (2018, Αύγουστος 12). Το εγκαταλελειμμένο σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου. *Lifo*. Ανακτήθηκε από: <https://www.lifo.gr/tropos-zois/travel/egkataleleimmenosidirodromiko-diktyo-tis-peloponnisoy> (06/05/2026)

Κυριαζής, Δ. (2022). Railbiking: ποδηλασία πάνω σε ράγες του τρένου στα πιο φανταστικά μέρη της Ελλάδας. *Lifo*. Διαθέσιμο στο: <https://www.lifo.gr/tropos-zois/health-fitness/railbiking-podilasia-pano-stis-rages-toy-trenoy-sta-pio-fantastika-meri> (01/05/2026)

Κύρκος, Α. (2011). *Σιδηροδρομική Γραμμή Μύλων-Ναυπλίου-Καλαμών: τεκμηρίωση υφιστάμενης κατάστασης και πρόταση διαχείρισης και ανάδειξης*. (Μεταπτυχιακή εργασία). Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Μπούνια, Α. (2015). Έρευνα επισκεπτών και αξιολόγηση: Η «φωνή» του κοινού. Στο Γιαννούτσου, Ν., Νικονάνου, Ν., Μπούνια, Α., Φιλιππουπολίτη, Α., & Χορμουζιάδη, Α (Επιμ.), *Μουσειακή Μάθηση και Εμπειρία στον 21ο αιώνα* (σσ. 150-169). Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών.

Νόμος 3852/2010, άρθρο 194, Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης, Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας (ΦΕΚ 87/Α'07-06-2010). <http://elib.aade.gr/elib/view?d=/gr/act/2010/3852/main/part/3/chp/6/art/194/>

Νόμος 3891/2010, Αναδιάρθρωση, Συγκοινωνίες - Μεταφορές - Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα., Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας (ΦΕΚ 188/Α/4-11-2010). <https://www.e-nomothesia.gr/sygkoinonies-metafores/n-3891-2010.html>

Παππάς, Β. (2026). *Για την σιδηροδρομική γραμμή Κορίνθου -Ναυπλίου – Τριπόλεως - Καλαμάτας*. Ινστιτούτο Δημογραφικών Ερευνών και Μελετών. https://indemography.gr/wp-content/uploads/2026/01/2026_2_Analysis_VP.pdf

Παυλόπουλος, Δ. (2023α, Απρίλιος 17). Μετρικό δίκτυο Πελοποννήσου: διαδρομές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους. *Ecopress*. Ανακτήθηκε από: <https://ecopress.gr/metriko-diktyo-peloponnissou-diadrom/> (06/05/2026)

Πελοπόννησος: Εκσυγχρονισμένο δίκτυο χωρίς τρένα (2011, Απρίλιος 12). *Το Βήμα*.
<https://www.tovima.gr/2011/04/12/society/peloponnisos-eksygchronismeno-diktyo-xwris-trena/>
(16/12/2025)

Πελοπόννησος (2025). Ανακτήθηκε από: https://brand.ppel.gov.gr/brand/#elementor-toc_heading-anchor-0 (02/05/2026)

Σιδηρόδρομοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου. (2025, Δεκέμβριος 16). Στο *Βικιπαίδεια*.
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CF%8C%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CE%B9_%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CE%B9%CF%8E%CF%82_%CE%91%CE%B8%CE%B7%CE%BD%CF%8E%CE%BD_%CE%A0%CE%B5%CE%BB%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%BD%CE%BD%CE%AE%CF%83%CE%BF%CF%85

Τι είναι το Geofencing; Εφαρμογές και Πλεονεκτήματα (χ.χ.). Διαθέσιμο στο:
<https://www.netplanet.gr/el/blog/ti-einai-to-geofencing-efarmoges-kai-pleonektimata.html#:~:text=%CE%A4%CE%BF%20Geofencing%20%CE%B5%CE%AF%CE%BD%CE%B1%CE%B9%20%CE%BC%CE%B9%CE%B1%20%CF%85%CF%80%CE%B7%CF%81%CE%B5%CF%83%CE%AF%CE%B1%20%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD%20%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%AF%CE%B1,Wi%2DFi%20%CE%AE%20%CE%B4%CE%B5%CE%B4%CE%BF%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%B1%20%CE%BA%CE%B9%CE%BD%CE%B7%CF%84%CE%AE%CF%82%20%CF%84%CE%B7%CE%BB%CE%B5%CF%86%CF%89%CE%BD%CE%AF%CE%B1%CF%82%20%CE%B3%CE%B9%CE%B1%20%CE%BD%CE%B1> (02/05/2026)

Το Οικομουσείο: η συμβολή του στην πολιτιστική, κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη. Οικομουσείο στην Ελλάδα (2011, 25 Ιουνίου). *Αρχαιολογία & Τέχνες*. Διαθέσιμο στο:
<https://www.archaiologia.gr/blog/issue/%CF%84%CE%BF-%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CF%85%CF%83%CE%B5%CE%AF%CE%BF-%CE%B7-%CF%83%CF%85%CE%BC%CE%B2%CE%BF%CE%BB%CE%AE-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CF%84/> (01/05/2026)

Το ICOMOS και η προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς (2015, 15 Ιουνίου). *Αρχαιολογία & Τέχνες*.

<https://www.archaiologia.gr/blog/2015/06/10/%CF%84%CE%BF-icomos-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%B7-%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CF%84%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE%CF%82-%CE%BA/>

Μαχαίρας, Γ. (2011, Ιούνιος). ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑ: η άλλη αρχαιολογία. *Αρχαιολογία και Τέχνες*, 18(3), 15-22. <https://www.archaiologia.gr/wp-content/uploads/2011/06/18-3.pdf>

Ξιφαράς, Ι. (2022, 17 Δεκεμβρίου). Πελοποννήσος: αποφάσεις για επαναλειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου. *Ecopress*. Ανακτήθηκε από: <https://ecopress.gr/peloponnisos-apofaseis-gia-epanalei/>

Οδοντωτός: Πού αποδίδει τη διακοπή των δρομολογίων ο ΟΣΕ. (2026, Μάρτιος 13). *Documento News*. <https://www.documentonews.gr/article/odontotos-sti-geomorfologia-tis-periochis-apodidei-ti-diakopi-ton-dromologion-o-ose/>

Οργανισμός Φυσικού Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής. (χ.χ.). *Φαράγγι Βουραϊκού*. <https://necca.gov.gr/apeiloumena-eidi/farangi-vouraikou/>

ΟΣΕ (χ.χ.,α). *Ιστορική αναδρομή*. <https://ose.gr/%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CF%84%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82/%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%AE/>

ΟΣΕ (χ.χ.,β). *Σιδηροδρομικό Δίκτυο*. <https://ose.gr/organismos/%cf%84%ce%b1%cf%85%cf%84%cf%8c%cf%84%ce%b7%cf%84%ce%b1-%ce%bf%cf%83%ce%b5/#>

ΟΣΕ (2026). *Δήλωση δικτύου 2026*. https://ose.gr/wp-content/uploads/2025/10/OSE_DD2026-GR_Final.pdf

ΟΣΕ. (2026). *Οδοντωτός* *Καλαβρύτων*.

<https://ose.gr/news/%CE%BF%CE%B4%CF%89%CE%BD%CF%84%CF%89%CF%84%CF%8C%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%BB%CE%B1%CE%B2%CF%81%CF%8D%CF%84%CF%89%CE%BD/>

Πασχαλίδης, Γ., & Χαμπούρη, Α. (2002). *Οι Διαστάσεις των Πολιτιστικών Φαινομένων*: (Τόμ. Α). Πάτρα: ΕΑΠ.

Πούλιος, Ι., Αλιβιζάτου, Μ., Αραμπατζής, Γ., Γιαννακίδης, Α., Καραχάλης, Ν., Μάσχα, Ε., Μούλιου, Μ., Παπαδάκη, Μ., Προσύλης, Χ., & Τουλούπα, Σ. (2015). *Πολιτισμική Διαχείριση, Τοπική Κοινωνία και Βιώσιμη Ανάπτυξη* [Προπτυχιακό εγχειρίδιο]. Κάλλιπος, Ανοικτές Ακαδημαϊκές Εκδόσεις. κεφ 6. Διαθέσιμο στο: <https://repository.kallipos.gr/handle/11419/2394?locale=el>

Τρίχα, Λ. (2012). *Ο οργανισμός των Μεγάλων Τεχνικών Έργων επί κυβερνήσεων Τρικούπη*. Στο Μ. Ασημακόπουλος, Γ. Καλογήρου, Ν. Μπελαβίλας & Θ. Π. Τάσιος (Επιμ.), *170 χρόνια Πολυτεχνείο – Οι μηχανικοί και η τεχνολογία στην Ελλάδα: Πρακτικά Συνεδρίου* (Τόμ. Α'). Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Διαθέσιμο στο: <https://argolikivivliothiki.gr/tag/%CF%84%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D%CF%80%CE%B7%CF%82-%CF%87%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%BB%CE%B1%CE%BF%CF%82/>

ΥΠΠΟΑ. (χ.χ.,α). *Πολιτιστικές Διαδρομές του Συμβουλίου της Ευρώπης*. <https://www.culture.gov.gr/el/service/SitePages/view.aspx?iID=3225>

ΥΠΠΟΑ. (χ.χ.,β). *Πράσινες Πολιτιστικές Διαδρομές*. <https://digitalculture.gov.gr/tag/prasines-politistikes-diadromes/>

ΥΠΠΟΑ. (χ.χ.,γ). *Σιδηροδρομικός σταθμός Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου*. Οδυσσεύς. http://odysseus.culture.gr/h/2/gh251.jsp?obj_id=1813

Φασούλας, Σπ. (2018, Φεβρουάριος 16). *Η Ιστορία των "ΣΠΑΠ". Σύλλογος Φίλων του Σιδηρόδρομου*.

<https://sfs.gr/2018/02/%ce%b9%cf%83%cf%84%ce%bf%cf%81%ce%af%ce%b1-%cf%83%cf%80%ce%b1%cf%80/>

ΦΙΛΟΤΕΛΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΘΗΝΩΝ (χ.χ.). *Ταχ. Ιστορία Ελληνικών Σιδηροδρόμων*. Ανακτήθηκε 22 Δεκεμβρίου 2025 http://www.fea.gr/gr/art_007.html

Φωτόπουλος, Στ. (2020). *Η σιδηροδρομική γέφυρα του ποταμού Αλφειού*. Academia https://www.academia.edu/40796141/Η_ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ_ΓΕΦΥΡΑ_ΤΟΥ_π_ΑΛΦΕΙΟΥ

Hellenic Parliament TV (2025, Δεκέμριος 1). Διαβουλεύσεις: Σιδηρόδρομος ή ποδηλατόδρομος στις ράγες της Πελοποννήσου; (29/11/2025) [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=z5Br0-YnD5M>

Hellenic Train. (χ.χ.,α). *Ένα αξιοθέατο σε ράγες*. <https://www.hellenictrain.gr/ena-axiotheato-se-rages>

Hellenic Train (χ.χ.,β). *Εταιρεία*. <https://www.hellenictrain.gr/etaireia>

Hellenic Train (χ.χ.,γ). *Κατάκολο - Ολυμπία*. <https://www.hellenictrain.gr/katakolo-olympia>

Hellenic Train. (χ.χ.,δ). *Το τρένο του Πηλίου*. <https://www.hellenictrain.gr/blogs/treno-toy-pilioy>

Hellenic Train (χ.χ.,ε). *Τουρισμός και Πολιτισμός*. <https://www.hellenictrain.gr/toyrismos-politismos>

Hellenic Train. (χ.χ.). *Ο Δρόμος του Μαύρου Χρυσού*. Διαθέσιμο στο: <https://www.hellenictrain.gr/o-dromos-toy-mayroy-hrysoy#:~:text=%CE%A3%CF%84%CE%B1%20%CF%87%CF%81%CF%8C%CE%BD%CE%B9%CE%B1%20%CF%84%CE%B7%CF%82%20%CE%B1%CE%BA%CE%BC%CE%AE%CF%82%20%CF%84%CE%BF%CF%85%20%CE%B5%CE%BC%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%BF%CF%85%20%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%AF%CE%B4%CE%B1%CF%82%2C,%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%8E%CE%B8%CE%B7%CF%83%CE%B7%20%CF%84%CE%BF%CF%85%20%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%8A%CF%8C%CE%BD%CF%84%CE%BF%CF%82%2C%20%CF%84%CE%B7%CE%BD%20%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%80%CF%84%CF%85%CE%BE%CE%B7%20%CF%84%CE%>

BF%CF%85%20%CF%80%CE%B5%CE%BB%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%BD%CE%BD%CE%B7%CF%83%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%BF%CF%8D (02/05/2026)

Hellenic Train (2026). *Ανακοίνωση 12/03/2026 - Αναστολή λειτουργίας γραμμής Οδοντωτού σιδηροδρόμου.* <https://www.hellenictrain.gr/news/anakoinosi-12032026-anastoli-leitoyrgias-grammis-odontotoy-sidirodromoy>

MLP Blo-g-spot. (2025, Σεπτέμβριος 23). *Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΟΛΥΜΠΙΑΣ.* <https://mlp-blo-g-spot.blogspot.com/2025/11/trenolympia.html>

TICCIH. (2014, Ιούνιος 18). *Ψήφισμα για το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου.* Ανακτήθηκε από: https://ticcih.gr/wp-content/uploads/2014/06/TICCIH_Psifisma_Sidirodromoi_Peloponissou_18_6_2014.pdf

Ξενόγλωσση

ATLAS. (χ.χ.). *Tourism and Leisure Education and Research.* Ανακτήθηκε 10 Δεκεμβρίου 2025 από <https://atlas-euro.org/>

Babbie, E. (2018). *Εισαγωγή στην Κοινωνική Έρευνα* (2η έκδ.). ΚΡΙΤΙΚΗ

Belmond (χ.χ.). *Venice Simplon-Orient-Express: A belmond train Europe.* <https://www.belmond.com/trains/europe/venice-simplon-orient-express/about>

Berding, J. & Gather, M. (2018). The inclusive museum - Challenges and Solutions, State of the Art and Perspectives 1st and 2nd COME-IN!-Thematic Conferences: Νοέμβριος 27, 2018, Γερμανία. Διαθέσιμο στο: <https://programme2014-20.interreg-central.eu/Content.Node/COME-IN/COME-IN-Proceedings-Thematic-Conferences.pdf> (02/05/2026)

Bogacz-Wojtanowska, E., Góral, A., & Bugdol, M. (2019). *The role of trust in sustainable heritage management networks.* Case study of selected cultural routes in Poland. Sustainability (Switzerland), 11(10). Διαθέσιμο στο: <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/10/2844> (16/12/2025)

Brooks, G. (2002). *The ICOMOS International Cultural Tourism Charter: Linking cultural heritage conservation to the celebration of cultural diversity.* ICOMOS.

[https://www.academia.edu/76788673/The ICOMOS International Cultural Tourism Charter Linking cultural heritage conservation to the celebration of cultural diversity](https://www.academia.edu/76788673/The_ICOMOS_International_Cultural_Tourism_Charter_Linking_cultural_heritage_conservation_to_the_celebration_of_cultural_diversity)

Buychik, A. (2019). *Klironomy as a Science of Preservation of Cultural Heritage*. Lambert Academic Publishing. Διαθέσιμο στο: [https://www.academia.edu/44543743/KLIRONOMY AS A SCIENCE OF PRESERVATION OF CULTURAL HERITAGE](https://www.academia.edu/44543743/KLIRONOMY_AS_A_SCIENCE_OF_PRESERVATION_OF_CULTURAL_HERITAGE) (16/12/2025)

Chen, Y. (2024). Tourist Flows and Multi-Destination Trips: A Network Analysis. *Journal of China Tourism Research*, 21(1), 49–68. Διαθέσιμο στο: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/19388160.2024.2309505> (01/05/2026)

Coasterpedia (χ.χ.). *Miniature railway*. [https://coasterpedia.net/wiki/Miniature Railway](https://coasterpedia.net/wiki/Miniature_Railway)

Coulls, A., Divall, C., & Lee, R. (1999). Railways as World Heritage sites (Occasional Papers for the World Heritage Convention). ICOMOS. Διαθέσιμο στο: <https://publ.icomos.org/publicomos/jlbSai?html=Pag&page=Pml/Not&base=technica&ref=4AE5DE3D96153AC10042D1A13D7880AE>

Council of Europe. (χ.χ.,α). *Cultural Routes*. <https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/overview>

Council of Europe (1998). *The European Institute of Cultural Routes (Luxembourg)*. <https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/about-the-eicr>

Council of Europe. (2011). *Impact of European cultural routes on SMEs' innovation and competitiveness*. Διαθέσιμο στο: [https://olivetreeroute.gr/wp-content/uploads/Studies Publications 010.pdf](https://olivetreeroute.gr/wp-content/uploads/Studies_Publications_010.pdf)

Council of Europe (2014). *Baku Declaration on Cultural Routes of the Council of Europe*. <https://rm.coe.int/baku-declaration-en/16809ce943>

Cultural Routes (χ.χ.). *European Route of Industrial Heritage*. <https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/european-route-of-industrial-heritage>

Dietziker, M. (Σκηνοθέτης). (2025). *Leontari* [Ντοκιμαντέρ]. Hochschule Luzern – Design Film Kunst. <https://vimeo.com/1092161716>

Divall, C. (March 2002). Heritage railways as museums: Occupations and landscapes. *Japan Railway & Transport Review*, 30. Διαθέσιμο στο: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.ejrcf.or.jp/jrtr/jrtr30/pdf/f04_div.pdf

Durusoy, E. (2014). “Chapter 2: Cultural Route Concepts, Their Planning and Management Principles”. *From an Ancient Road to a Cultural Route*, Institut français d’études anatoliennes, 9-22. Διαθέσιμο στο: <https://books.openedition.org/ifeagd/738>

Europa Nostra. (2006). *Malta charter on cultural tourism*. Διαθέσιμο στο: <https://atlas.cm-guimaraes.pt/static/content/legislacao/CARTAS-CONVENCOES/turismo/2006-DECLARACAO-MALTA.pdf>

European Route of Industrial Heritage (χ.χ.). *ERIH, The European Route of Industrial Heritage*. <https://www.erih.net/>

Eurostat (2025). *Rail passenger transport increased by 5.8% in 2024*. [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20251031-1#:~:text=%C2%A9%20gabczi/Shutterstock.com,\)%20and%20Germany%20\(30.0](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20251031-1#:~:text=%C2%A9%20gabczi/Shutterstock.com,)%20and%20Germany%20(30.0)

FEDECRAIL (χ.χ.). *About FEDECRAIL*. Ανακτήθηκε 20 Δεκεμβρίου 2026 από <https://fedecrail.org/about-fedecrail/introduction/>

The Guardian. (2019, April 25). 10 of the world's best public transport rides: Readers' travel tips. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/travel/2019/apr/25/10-best-worlds-public-transport-rides-readers-travel-tips>

Graf, M. (2013) Industrial Cultural Routes, *Journal “Energy, Economy, Ecology”*, Energy Association, Belgrade, Serbia, n.2, year XV, March 2013, p. 328-335. Διαθέσιμο στο: https://www.academia.edu/38269464/Industrial_Cultural_Routes

Günçe, K. & Mısırlısoy, D. (2019). Railway Heritage as A Cultural Tourism Resource: Proposals for Cyprus Government Railways στο Vanneste, D. & Gruijthuijsen, W. (eds.) *Value of heritage for tourism: Proceedings of the 6th UNESCO UNITWIN Conference*, April 8-12, 2019. Διαθέσιμο στο: <https://ees.kuleuven.be/eng/unitwin2019/proceedings/ProceedingsUNITWIN2019-Gunce.pdf>

Han, S.H., & Zhang, H. (2022). Progress and Prospects in Industrial Heritage Reconstruction and Reuse Research during the Past Five Years: Review and Outlook. *Land*, 11(12), 2119. <https://www.mdpi.com/2073-445X/11/12/2119>

High Line (χ.χ.). Ανακτήθηκε 21 Δεκεμβρίου 2026 από <https://www.thehighline.org/>

Hill, L., O' Sullivan, C., O' Sullivan, T., & Whitehead, B. (2018). *Creative Arts Marketing* (3rd ed.). ROUTLEDGE

Hospers, G. (2002). Industrial Heritage Tourism and Regional Restructuring in the European Union. *European Planning Studies*. 10 (3), 397-404. Διαθέσιμο στο: <https://www.researchgate.net/publication/240523746> Industrial Heritage Tourism and Regional Restructuring in the European Union

ICOMOS. (1999). *International cultural tourism charter: Managing tourism at places of heritage significance*. Διαθέσιμο στο: https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/INTERNATIONAL_CULTURAL_TOURISM_CHARTER.pdf

ICOMOS. (2008). *THE ICOMOS CHARTER ON CULTURAL ROUTES*. Διαθέσιμο στο: https://admin.icomos.org/wp-content/uploads/2023/01/culturalroutes_e.pdf

Jacopite Trail (χ.χ.). *The Jacobite Steam Train*. <https://jacobitetrail.co.uk/the-jacobite-train>

Karachalis N, Deffner A (2022) City breaks. In: *Encyclopedia of Tourism Management and Marketing*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 499–501

Kerstetter, D., Confer, J., Graefe, A. (2001). An Exploration of the Specialization Concept within the Context of Heritage Tourism. *Journal of Travel Research*, 39, 267-274. Διαθέσιμο στο: <https://www.researchgate.net/publication/258160581> An Exploration of the Specialization Concept within the Context of Heritage Tourism

Kiper, T., (2013). *Role of Ecotourism in Sustainable Development*. Διαθέσιμο στο: <https://www.intechopen.com/chapters/45414>

Lee, C.-F., & Chen, K.-Y. (2016). Exploring factors determining the attractiveness of railway tourism. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 34(4), 1–14. Διαθέσιμο στο: https://www.researchgate.net/publication/304338513_Exploring_factors_determining_the_attractiveness_of_railway_tourism

Lin, X., Shen, Z., Teng, X., & Mao, Q. (2024). *Cultural routes as cultural tourism products for heritage conservation and regional development: A systematic review*. *Heritage*, 7(5), 2399–2425. Διαθέσιμο στο: <https://www.mdpi.com/2571-9408/7/5/114>

Michniak, D. (2016). Role of railway transport in tourism: Selected problems and examples in Slovakia. *Quaestiones Geographicae*, 35(4), 107–120. Διαθέσιμο στο: https://www.researchgate.net/publication/311883399_Role_of_Railway_Transport_in_Tourism_Selected_Problems_and_Examples_in_Slovakia

Nicolae, C. (2017, January 12). Sting - Shape of My Heart (Leon) [Video]. YouTube.

Park am Gleisdreieck. (2022, September 1). *Cultural Heritage In Action*. Διαθέσιμο στο: https://culturalheritageinaction.eu/park-am-gleisdreieck/#:~:text=The%20Park%20am%20Gleisdreieck%20in%20Berlin%2C%20Germany,tacks%20*%20Signaling%20systems%20*%20Buffer%20stops

Peira G., Lo Giudice A., Miraglia S. (2022). Railway and Tourism: A Systematic Literature Review. *MDPI*, 3(1), 69-79. Διαθέσιμο στο: https://www.mdpi.com/2673-5768/3/1/5?type=check_update&version=1 (02/05/2026)

"Peloponnese Trails" (2025). *Interreg Europe*. Διαθέσιμο στο: <https://www.interregeurope.eu/> (02/05/2026)

PureTrails New Zealand (χ.χ.) Ανακτήθηκε 21 Δεκεμβρίου από <https://puretrailsnewzealand.co.nz/>

Quick, M. (2019, 23 July). Flygskam. *BBC*. <https://www.bbc.com/worklife/article/20190718-flygskam>

Richards, G. (ed) (2005). *Cultural Tourism in Europe*. ATLAS (re-issued originally 1996). Διαθέσιμο στο: <https://www.researchgate.net/profile/Greg-Richards->

[2/publication/277040145 Cultural Tourism in Europe/links/55603e0908ae6f4dcc927dd1/Cultural-Tourism-in-Europe.pdf](https://www.mdpi.com/277040145/Cultural-Tourism-in-Europe/links/55603e0908ae6f4dcc927dd1/Cultural-Tourism-in-Europe.pdf)

Somoza-Medina, X., & Monteserín-Abella, O. (2021). *The sustainability of industrial heritage tourism far from the axes of economic development in Europe: Two case studies*. *Sustainability*, 13(3), 1077. Διαθέσιμο στο: <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/3/1077>

Stoffelen, A. (2018, 20 February). Tourism trails as tools for cross-border integration: A best practice case study of the Vennbahn cycling route. *Annals of Tourism Research*, 73, 91–102. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160738318300999>

Swiss Travel Pass (χ.χ.). Διαθέσιμο στο: <https://www.myswitzerland.com/en/planning/transport-accommodation/tickets-public-transport/swiss-travel-pass/> (02/05/2026)

Szeszák, B. M., Kerékjártó, I. G., Soltész, L., & Galambos, P. (2025). Industrial Revolutions and Automation: Tracing Economic and Social Transformations of Manufacturing. *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*, 15(4), 88. Διαθέσιμο στο: <https://www.mdpi.com/2075-4698/15/4/88>

Talyllyn Railway (2021, 5 Αυγούστου). *Talyllyn Railway celebrates successful World Heritage bid*. <https://www.talyllyn.co.uk/news/unesco-slate-landscape-world-heritage-site>

The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage (χ.χ.). Ανακτήθηκε 16 Δεκεμβρίου 2025 από: <https://ticcih.gr/%ce%b9%cf%83%cf%84%ce%bf%cf%81%ce%b9%ce%ba%ce%bf/>

The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage, The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), 17 July, 2003. <https://ticcih.gr/%CE%B7-x%CE%B1%CF%81%CF%84%CE%B1-%CF%84%CE%BF%CF%85-nizhny-tagil/>

TopRail (χ.χ.). Ανακτήθηκε 18 Δεκεμβρίου 2025 από <https://toprail.org/>

Tracer Adventure Club (2019, Σεπτέμβριος 26). Στο εγκαταλελειμμένο σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου (1ο) [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=VcKMp4ynOOY>

UIC (χ.χ.). *About UIC*. <https://uic.org/about/about-uic/>

UNESCO (χ.χ.,α). *Our history*. <https://www.unesco.org/en/brief/history>

UNESCO (χ.χ.,β). *Mountain Railways of India*. <https://whc.unesco.org/en/list/944/>

UNESCO (χ.χ.,γ). *Rhaetian Railway in the Albula / Bernina Landscapes*. <https://whc.unesco.org/en/list/1276/>

UNESCO (χ.χ.,δ). *Semmering Railway*. <https://whc.unesco.org/en/list/785/>

UNESCO. (χ.χ.,ε). *Trans-Iranian Railway*. Διαθέσιμο στο: <https://whc.unesco.org/en/list/1585/>

UNESCO (χ.χ.,ζ). *What is Intangible Cultural Heritage?*. Διαθέσιμο στο: <https://ich.unesco.org/en/what-is-intangible-heritage-00003>

UNESCO. (χ.χ.,η). *World heritage and sustainable tourism programme*. Διαθέσιμο στο: <https://whc.unesco.org/en/tourism/>

UNESCO (2020). *Προστασία Πολιτιστικών Αγαθών: Στρατιωτικό Εγχειρίδιο*. Διαθέσιμο στο: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000373519>

Ursache, M. (2015). *Tourism – significant driver shaping a destinations heritage*. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 188: 130-137. Διαθέσιμο στο: https://www.researchgate.net/publication/277089035_Tourism_-_Significant_Driver_Shaping_a_Destinations_Heritage

Vélorails de France (χ.χ.). <https://veloraildefrance.com/>

What is a geographic information system (GIS)? (χ.χ.). Διαθέσιμο στο: <https://www.usgs.gov/faqs/what-a-geographic-information-system-gis> (02/05/2026)

World Tourism Organization (χ.χ.). *Tourism and Culture*. <https://www.untourism.int/tourism-and-culture>

Zouridaki, M., Apostolakis, A., & Kourgiantakis, M. (2024). Cultural routes through the perspective of sustainable mobility: A critical literature review. *International Journal of Tourism Research*, 26(5). Διαθέσιμο στο: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/jtr.2756>

Παράρτημα 1: Σημεία ενδιαφέροντος ανά σιδηροδρομικό σταθμό

1. Νομός Κορινθίας

Σιδηροδρομικός Σταθμός	Σημείο Ενδιαφέροντος	Κατηγορία	Απόσταση από Σταθμό	Τρόπος Πρόσβασης	Επίπεδο Δυσκολίας
Ισθμός	Διώρυγα, Μεταλλική Γέφυρα	Βιομηχανικά μνημεία	0 χλμ	-	-
	Δίολκος	Αρχαιολογικός χώρος	~1.5 χλμ	Πεζοπορία	Πολύ εύκολο
Κόρινθος (σύγχρονος)	Παλαιός σιδηροδρομικός σταθμός (Τοπόσημο)	Βιομηχανικό - ιστορικό μνημείο	~3 χλμ	Πεζοπορία / τοπικό μέσο μεταφοράς	Πολύ εύκολο
	Αρχαία Κόρινθος	Αρχαιολογικός χώρος	~10 χλμ	Πεζοπορία / τοπικό μέσο μεταφοράς	Εύκολο
	Ακροκόρινθος	Μεσαιωνικό μνημείο	~11 χλμ	Πεζοπορία / τοπικό μέσο μεταφοράς	Δύσκολο (έντονη κλίση)

Λέχαιο	Βασιλική Λεχαίου	Θρησκευτικό μνημείο	~1.5 χλμ	Πεζοπορία	Πολύ Εύκολο
Ξυλόκαστρο	Παραθαλάσσιο Δάσος Πευκιά	Φυσικό τοπίο	< 1 χλμ	Πεζοπορία	Πολύ Εύκολο
	Βιομηχανικά κτήρια ΑΣΟ	Βιομηχανικό μνημείο / βιωματικές δραστηριότητες	0 χλμ	Πεζοπορία	Πολύ εύκολο
Κιάτο	Βιομηχανικά κτήρια ΑΣΟ	Βιομηχανικό μνημείο / βιωματικές δραστηριότητες	< 1 χλμ	Πεζοπορία	Πολύ εύκολο
Νεμέα	Αρχαίο Στάδιο, Ναός Διός	Αρχαιολογικός χώρος	~ 6 χλμ	Πεζοπορία / τοπικά μέσα μεταφοράς	Μέτριο

2. Νομός Αχαΐας

Σιδηροδρομικός Σταθμός	Σημείο Ενδιαφέροντος	Κατηγορία	Απόσταση από Σταθμό	Τρόπος Πρόσβασης	Επίπεδο Δυσκολίας
Πάτρα (Κέντρο)	Κάστρο Πάτρας Ρωμαϊκό Ωδείο	Μεσαιωνικά / αρχαιολογικά μνημεία	~ 1.5 χλμ	Πεζοπορία	Μέτριο (ήπια κλίση)
Ρίο	Κάστρο Ρίου	Μεσαιωνικό Μνημείο	< 1 χλμ	Πεζοπορία	Πολύ Εύκολο
Αίγιο	Παναγία Τρυπητή	Θρησκευτικό μνημείο	~4 χλμ	Πεζοπορία / τοπικό μέσο μεταφοράς	Εύκολο
	Βιομηχανικά κτήρια ΑΣΟ	Βιομηχανικό μνημείο / βιωματικές δραστηριότητες	0 χλμ	-	-
Διακοπτό	Φαράγγι Βουραϊκού (Μονοπάτι Ε4)	Φυσικό Τοπίο (Natura 2000)	0 χλμ (αφετηρία)	Πεζοπορία	Μέτριο / Δύσκολο

Αιγείρα	Αρχαίο Θέατρο Αιγείρας	Αρχαιολογικός Χώρος	~ 6 χλμ	Πεζοπορία / τοπικά μέσα μεταφοράς	Δύσκολο (μέτρια – αρκετή κλίση)
Καλάβρυτα	Μουσείο Ολοκαυτώματος	Πολιτιστικός χώρος	< 1 χλμ	Πεζοπορία	Εύκολο
	Μονή Αγίας Λαύρας	Θρησκευτικό μνημείο	~ 5.5 χλμ	Πεζοπορία / τοπικό μέσο μεταφοράς	Μέτριο (ήπια - μέτρια κλίση)
	Παραδοσιακός οικισμός				

3. Νομός Ηλείας

Σιδηροδρομικός Σταθμός	Σημείο Ενδιαφέροντος	Κατηγορία	Απόσταση από Σταθμό	Τρόπος Πρόσβασης	Επίπεδο Δυσκολίας

Ολυμπία	Αρχαία Ολυμπία (UNESCO)	Αρχαιολογικός χώρος	~ 1 χλμ	Πεζοπορία	Πολύ Εύκολο
	Σιδηροδρομικός σταθμός (Τοπόσημο)	Βιομηχανικό Μνημείο	0 χλμ	-	-
Αλφειός	Γέφυρα Αλφειού	Βιομηχανικό μνημείο	~ 3 χλμ	Πεζοπορία	Εύκολο
Κατάκολο	Ποντικόκαστρο	Μεσαιωνικό μνημείο	~ 2 χλμ	Πεζοπορία	Μέτριο
Καϊάφας	Ιαματικά Λουτρά	Φυσικό Τοπίο (Natura 2000)	~ 1 χλμ	Πεζοπορία	Πολύ Εύκολο
Πύργος	Αρχαιολογικό Μουσείο	Πολιτιστικός χώρος	< 1 χλμ	Πεζοπορία	Εύκολο

	Σιδηροδρομικός Σταθμός (τοπόσημο)	Βιομηχανικό μνημείο	0 χλμ		
Επιτάλιο	Βιομηχανικά κτήρια ΑΣΟ	Βιομηχανικό μνημείο / βιοματικές δραστηριότητες	< 1 χλμ	Πεζοπορία	Εύκολο
Νεοχώρι	Κάστρο Χλεμούτσι	Μεσαιωνικό Μνημείο	~ 7 χλμ	Πεζοπορία / τοπικό μέσο μεταφοράς	Μέτριο

4. Νομός Μεσσηνίας

Σιδηροδρομικός Σταθμός	Σημείο Ενδιαφέροντος	Κατηγορία	Απόσταση από Σταθμό	Τρόπος Πρόσβασης	Επίπεδο Δυσκολίας
Καλαμάτα	Δημοτικό Πάρκο Σιδηροδρόμων	Υπαίθριο μουσείο /	0 χλμ	-	-

		βιωματικές δραστηριότητες			
Βαλύρα	Αρχαία Μεσσήνη	Αρχαιολογικός Χώρος	~ 9 χλμ	Τοπικό μέσο μεταφοράς	Δύσκολο (έντονη κλίση)
Κυπαρισσία	Κάστρο των Γιγάντων Παραδοσιακός Οικισμός	Μεσαιωνικό μνημείο	~ 1.5 χλμ	Πεζοπορία / τοπικό μέσο μεταφοράς	Μέτριο (ήπια κλίση)
Άρις	Ποταμός Άρις Βιομηχανικά κτίρια ΑΣΟ	Φυσικό Τοπίο (υδροβιότοπος) Βιομηχανικό μνημείο / βιωματικές δραστηριότητες	~1 χλμ 0 χλμ	Πεζοπορία -	Πολύ Εύκολο -

Μεσσήνη	Βιομηχανικά κτήρια ΑΣΟ	Βιομηχανικό μνημείο / βιοματικές δραστηριότητες	0 χλμ	-	-
----------------	---------------------------	--	-------	---	---

5. Νομός Αρκαδίας

Σιδηροδρομικός Σταθμός	Σημείο Ενδιαφέροντος	Κατηγορία	Απόσταση από Σταθμό	Τρόπος Πρόσβασης	Επίπεδο Δυσκολίας
Τρίπολη	Αρχαιολογικό Μουσείο	Πολιτιστικό χώρος	< 1 χλμ	Πεζοπορία	Πολύ Εύκολο
	Αρχαία Μαντίνεια	Αρχαιολογικός χώρος	~ 13 χλμ	Πεζοπορία / τοπικό μέσο μεταφοράς	Μέτριο (λόγω απόστασης)
Μεγαλόπολη	Αρχαία Μεγαλόπολη	Αρχαιολογικός χώρος	~ 2 χλμ	Πεζοπορία	Πολύ εύκολο

Λεοντάρι	Βυζαντινός ναός Αγ. Αποστόλων	Θρησκευτικό μνημείο	~ 5 χλμ	Πεζοπορία / τοπικό μέσο μεταφοράς	Μέτριο (ήπια κλίση)
	Κάστρο Λεονταρίου	Μεσαιωνικό μνημείο			
		Παραδοσιακός Οικισμός			
Μάναρι	Γέφυρα Μάναρι	Βιομηχανικό μνημείο	~ 1.5 χλμ	Πεζοπορία	Πολύ Εύκολο
Λεύκτρον (Μπιλάλι)	Φαράγγι Λούσιου ποταμού	Φυσικό τοπίο	~ 9 χλμ	Πεζοπορία	Δύσκολο (έντονη κλίση)

6. Νομός Αργολίδας

Σιδηροδρομικός Σταθμός	Σημείο Ενδιαφέροντος	Κατηγορία	Απόσταση από Σταθμό	Τρόπος Πρόσβασης	Επίπεδο Δυσκολίας

Μυκήνες	Ακρόπολη Μυκηνών (UNESCO)	Αρχαιολογικός χώρος	2 χλμ	Πεζοπορία / τοπικό μέσο μεταφοράς	Εύκολο
Αργος	Αρχαίο Θέατρο	Αρχαιολογικός χώρος	~ 2 χλμ	Πεζοπορία	Εύκολο
	Σιδηροδρομικός Σταθμός (τοπόσημο)	Βιομηχανικό μνημείο	0 χλμ	-	-
Ναύπλιο	Φρούριο Παλαμηδίου	Μεσαιωνικό μνημείο	~ 4 χλμ	Πεζοπορία / τοπικό μέσο μεταφοράς	Μέτριο (έντονη κλίση)
	Παλιά Πόλη	Ιστορικός οικισμός	< 1 χλμ	Πεζοπορία	Πολύ εύκολο
	Αρχαιολογικό μουσείο	Πολιτιστικός χώρος	< 1 χλμ	Πεζοπορία	Πολύ εύκολο
	Σιδηροδρομικός Σταθμός (τοπόσημο)	Βιομηχανικό μνημείο	0 χλμ	-	-

Τίρυνθα	Κυκλώπεια Τείχη (UNESCO)	Αρχαιολογικός Χώρος	< 1 χλμ	Πεζοπορία	Πολύ Εύκολο
Μύλοι	Λέρνη	Αρχαιολογικός χώρος	~ 1 χλμ	Πεζοπορία	Πολύ Εύκολο

Παράρτημα 2: Συνεντεύξεις

Το απομαγνητοφωνημένο υλικό των συνεντεύξεων της ποιοτικής έρευνας βρίσκεται στο προσωπικό αρχείο και στη διάθεση της γράφουσας.

Υπεύθυνη Δήλωση Συγγραφέα:

Δηλώνω ρητά ότι, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν.1599/1986, η παρούσα εργασία αποτελεί αποκλειστικά προϊόν προσωπικής μου εργασίας, δεν προσβάλλει κάθε μορφής δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας, προσωπικότητας και προσωπικών δεδομένων τρίτων, δεν περιέχει έργα/εισφορές τρίτων για τα οποία απαιτείται άδεια των δημιουργών/δικαιούχων και δεν είναι προϊόν μερικής ή ολικής αντιγραφής, οι πηγές δε που χρησιμοποιήθηκαν περιορίζονται στις βιβλιογραφικές αναφορές και μόνον και πληρούν τους κανόνες της επιστημονικής παράθεσης.