



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΟΣ

Βουλευτής Α΄ Πειραιώς και Νήσων-ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Πειραιάς, 11/02/2020

ΕΡΩΤΗΣΗ

**Προς: Τον Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων
Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών**

**Θέμα: Υπογειοποίηση των γραμμών του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου από
το Ν. Φάληρο στον Πειραιά**

Κύριε Υπουργέ,

Η υπογειοποίηση της γραμμής 1 των ΗΣΑΠ από το Νέο Φάληρο έως και τον Πειραιά, με κατασκευή νέου σταθμού στο ύψος του παλιού εργοστασίου του Κεράνη, αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά προβλήματα που ταλαιπωρούν εδώ και χρόνια τον Πειραιά.

Πρόκειται για ένα έργο το οποίο μετρά πάνω από δέκα χρόνια σε επίπεδο εξαγγελιών, με μια μελέτη που έχει ήδη εκπονηθεί οι περιβαλλοντικοί όροι της οποίας ωστόσο, ισχύουν έως το 2022, ενώ το μεγάλο «αγκάθι» υπήρξε τόσο η χρηματοδότησή του, όσο και η πολιτική απόφαση υλοποίησής του.

Σύμφωνα με πληροφορίες, εκτιμάται ότι το έργο θα κοστίσει περίπου 70-80 εκ. ευρώ, ενώ, με την υλοποίησή του θα μπορούσε να «απελευθερωθεί» μία μεγάλη περιοχή για αξιοποίηση στον αστικό ιστό του Πειραιά.

Η υπογειοποίηση της γραμμής και η κατασκευή του σταθμού, εκτός της αναβάθμισης του σιδηροδρομικού τμήματος και της άρσης των ζητημάτων λειτουργικότητας, εξυπηρέτησης και αξιοπιστίας στην κίνηση του επιβατικού κοινού που υπάρχουν στο συγκεκριμένο τμήμα, θα δώσει τη δυνατότητα υλοποίησης μιας μείζονος ανάπλασης του περιβάλλοντος της περιοχής διότι:

- δημιουργείται εύκολη πρόσβαση στο αρχαιολογικό πάρκο που αναπτύσσεται πλησίον της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής στην περιοχή του νέου σταθμού
- αποφορτίζεται τόσο η κυκλοφοριακή κίνηση όσο και η επιβατική κίνηση του τερματικού σταθμού «ΠΕΙΡΑΙΑΣ» λόγω της λειτουργίας νέου σταθμού στο ύψος του εργοστασίου «ΚΕΡΑΝΗΣ».

- δημιουργείται μία νέα πύλη εισόδου στο κέντρο της πόλης του Πειραιά και αποφορτίζει τον τερματικό σταθμό και
- δίνεται η δυνατότητα κατάργησης της γέφυρας Κεράνη και αντικατάστασής της με υπόγεια διάβαση εντός του σταθμού, διαχωρίζοντας έτσι την κίνηση των πεζών από τα οχήματα. Η ενέργεια αυτή σε συνδυασμό με την «απελευθέρωση» του χώρου που καταλαμβάνει σήμερα η σιδηροδρομική γραμμή (περίπου 10 στρέμματα), δίνει τη δυνατότητα εφαρμογής ενός ευρύτερου σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, πάντα σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς (Δήμος, Περιφέρεια), ώστε το τελικό αποτέλεσμα να εξυπηρετεί στο μέγιστο το δικαίωμα στην κινητικότητα με σεβασμό στο περιβάλλον, την πολιτιστική ζωή, τους κοινωνικούς-θεσμικούς και οικονομικούς παράγοντες.

Η υπογειοποίηση της γραμμής περιληπτικά, θα απελευθερώσει το υπάρχον οδικό δίκτυο, θα γίνει πιο λειτουργικό και θα δημιουργήσει, συνδυαστικά με άλλες παρεμβάσεις, τις συνθήκες για την αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής και της λειτουργίας της πόλης σε μια περίοδο που ο Πειραιάς αναπτύσσεται. Το συγκεκριμένο έργο, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, έχει κυρίως παγώσει λόγω της έλλειψης διαθέσιμων οικονομικών κονδυλίων, παρόλα αυτά, υπάρχουν διαθέσιμα χρήματα από το ΕΣΠΑ 2014- 2020, τα οποία και θα πρέπει να έχουν απορροφηθεί μέχρι το 2023 τόσο στον τομέα των μεταφορών όσο και στον τομέα του περιβάλλοντος.

Η ένταξη νέων έργων στην τρέχουσα προγραμματική περίοδο, αποτελεί αγώνα εναντίον του χρόνου, δεδομένου ότι οι επενδύσεις που χρηματοδοτούνται από το ΕΣΠΑ πρέπει να ολοκληρωθούν έως το τέλος του 2023. Με το μέσο χρόνο υλοποίησης δημοσίων έργων στην Ελλάδα – από το στάδιο της μελέτης έως την ολοκλήρωση της κατασκευής – να ανέρχεται σε 90 μήνες, οι επενδύσεις σε υποδομές έχουν εξελιχθεί σε άκρως προβληματική διαδικασία για την οποία μάλιστα θα πρέπει να κινηθούμε ταχύτατα.

Κατόπιν των ανωτέρω ερωτάσθε κ. Υπουργέ:

- Προτίθεστε, κατά την τελευταία αναθεώρηση του ΕΣΠΑ 2014 -2020, να συμπεριλάβετε σε αυτήν, την υπογειοποίηση των γραμμών του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου από το Ν. Φάληρο στον Πειραιά, δεδομένου μάλιστα ότι το έργο αυτό είναι ώριμο με εκπονημένη μελέτη, **οι περιβαλλοντικοί όροι της οποίας ωστόσο, ισχύουν έως το 2022** και για το οποίο το μόνο που απομένει είναι να βρεθούν τα χρήματα για την κατασκευή του;

Ο Ερωτών Βουλευτής,

Νικόλαος Μανωλάκος,
Βουλευτής Α΄ Πειραιώς και Νήσων Ν.Δ.