

Υπογειοποίηση ΗΣΑΠ σε Φάληρο - Πειραιά

Της **ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΚΑΣΣΙΜΗ**

Στην επιφάνεια έρχεται ύστερα από αρκετά χρόνια ένα έργο, το οποίο έχει συζητηθεί πολύ τα προηγούμενα χρόνια και θα μπορούσε να αλλάξει την εικόνα του Πειραιά. Πρόκειται για την υπογειοποίηση του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου στο τμήμα από το Φάληρο έως τον Πειραιά. Τα 100 εκατομμύρια ευρώ που απαιτούνται για τη χρηματοδότησή του αποτελεί το μεγαλύτερο «αγκάθι» από το 2007 που ξεκίνησε να συζητείται, ωστόσο, σήμερα το έργο βρίσκεται σε πολύ πιο ώριμο στάδιο (έχει ήδη εγκεκριμένους τους περιβαλλοντικούς όρους).

Νέα λεωφόρος

Σε περίπτωση υλοποίησης του έργου, η Πειραιϊκή Χερσόνησος θα ενωθεί με τα Καμίνια, ενώ θα δημιουργηθεί μία νέα αστική λεωφόρος που θα διαθέτει και τραμ και μετρό (ΗΣΑΠ), και θα φτάνει μέχρι το λιμάνι. Ο νέος σταθμός του μετρό που είχε σχεδιαστεί να κατασκευαστεί στο ύψος του παλαιού εργοστασίου του Κεράνη θα εξυπηρετεί μία μεγάλη περιοχή με σημαντικό πληθυσμό και θα αναπτύξει την κτηματαγορά, ενώ θα αναβαθμίσει στο σύνολό της τη γραμμή 1 του μετρό (ΗΣΑΠ).

Η συζήτηση περί υπογειοποίησης ξεκίνησε στις αρχές της δεκαετίας του 2000, όταν ήταν ακόμη στα χαρτιά τα σχέδια για το τραμ. Ο προγραμματισμός ήθελε το έργο να συνδέεται με την κατασκευή του τραμ, το οποίο επρόκειτο να φτάσει μέχρι το λιμάνι του Πειραιά.

Το 2009 η επέκταση του τραμ δημοπρατήθηκε μόνη της, ανεξάρτητα από την υπογειοποίηση των ΗΣΑΠ.

Στις 19 Νοεμβρίου 2009 εγκρίθηκε η προμελέτη για την υπογειοποίηση (που ξεκίνησε το 2007) κι έναν μήνα αργότερα υποβλήθηκε η οριστική μελέτη. Στις 23 Νοεμβρίου 2012 εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι (ΑΕΠΟ) για το έργο και στις 4 Μαρτίου 2013 υποβλήθηκε σχετικό αίτημα για άμεση έγκριση της οριστικής μελέτης. Λίγες ημέρες αργότερα αποφασίστηκε από την τότε διοίκηση των ΣΤΑΣΥ, η διάλυση της σύμβασης για την προμελέτη, τη μελέτη και τα τεύχη δημοπράτησης, κυρίως λόγω προβλημάτων χρηματοδότησης. Σε αυτό το σημείο το έργο θεωρήθηκε ότι έχει «παγώσει».

Περισσότερα από τρία χρόνια αργότερα, με απόφαση (24/2/17) του διοικητικού συμβουλίου των ΣΤΑΣΥ ανακλήθηκε η απόφαση διάλυσης του 2013 και αμέσως μετά διαλύθηκε και πάλι. Ωστόσο, η τελευταία αυτή πράξη αφορούσε μόνο στο κομμάτι του έργου που δεν έχει εκτελεστεί (μελέτη εφαρμογής και τεύχη δημοπράτησης).

Προς δημοπράτηση

Το έργο, ύστερα από όλες τις παραπάνω περιπέτειες, θεωρητικώς ξαναζωντανεύει, καθώς διαθέτει εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους. Πρακτικά, είναι σε θέση να δημοπρατηθεί ανά πάσα στιγμή με την ολοκλήρωση των εκκρεμοτήτων. Το μεγάλο «αγκάθι», βέβαια, παραμένει η χρηματοδότησή του.