
Καθυστερούν οι διαπραγματεύσεις για το master plan του ΟΛΠ

2018/08/10 10:30 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

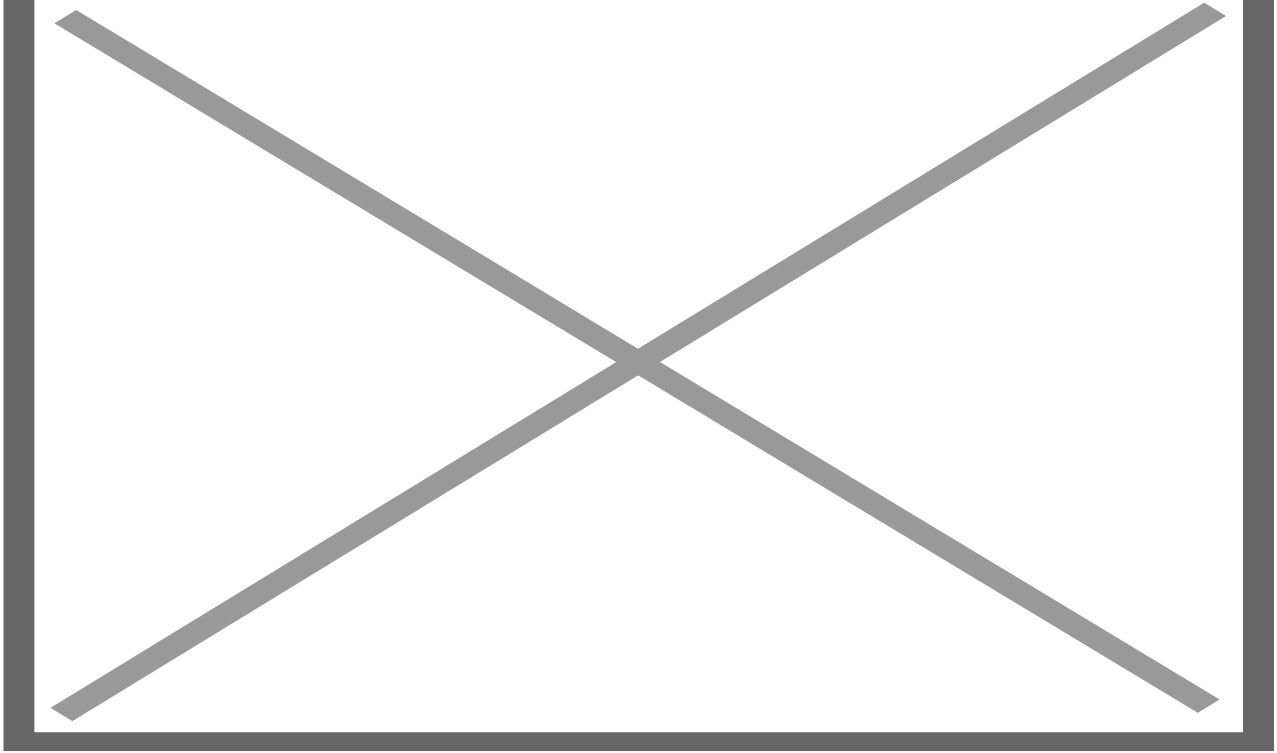
Καθυστερούν οι διαπραγματεύσεις για το master plan του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά, με τα τέσσερα κύρια σημεία που προκαλούν τριβές να είναι το logistic center που σχεδιάζει να αναπτύξει ο ΟΛΠ στη χερσαία περιοχή του λιμανιού, το εμπορικό κέντρο που σχεδιάζεται για να υποστηριχτεί η νέα βάση κρουαζιέρας που θα κατασκευαστεί, το κυκλοφοριακό πρόβλημα που θα αντιμετωπίσει η πόλη του Πειραιά από την αύξηση της κίνησης, αλλά και το ζήτημα της ναυπηγοεπισκευής.

Σύμφωνα με πληροφορίες της «N», μάλιστα, η προγραμματισμένη για την προσηχή Δευτέρα (13/08) συνάντηση όλων των αρμοδίων φορέων και στελεχών του ΟΛΠ, στην οποία θα εξετάζονταν τα θέματα που σχετίζονται και με το χαρτοφυλάκιο του υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, αναβλήθηκε για μετά τις 20 Αυγούστου.

To logistic center

Για το logistic center που σχεδιάζει να φτιάξει ο ΟΛΠ, σε μια συνολική έκταση 120 στρεμμάτων, υπάρχουν αντιρρήσεις από τον Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας, ενώ πληροφορίες της «N» αναφέρουν ότι εξετάζεται σε συνδυασμό και **με τον επερχόμενο διαγωνισμό για το Θριάσιο και το κατά πόσο μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την πορεία του.**

Πρόκειται για μια επένδυση 40 εκατ. ευρώ σε συνολική έκταση 120 στρεμμάτων. Θα κατασκευαστούν αποθήκες 48.000 τ.μ., οι οποίες θα εξυπηρετούνται από υπόγεια κλειστή οδική σύνδεση του εμπορικού λιμανιού με την περιοχή του ΟΔΔΥ, επεκτείνοντας χωροταξικά την ελεύθερη ζώνη.



Το

έργο αυτό προστίθεται στους χώρους logistics που διαθέτει ήδη ο ΟΛΠ, όπως τον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων που στεγάζει την κόκκινη αποθήκη της θυγατρικής της Cosco, Piraeus Consolidation & Distribution Center (PCDC).

Το κέντρο αναμένεται να χρησιμοποιηθεί για το τοπικό φορτίο, κυρίως για τα αυτοκίνητα, αλλά και τα containers.

Ο νέος μεγαλομέτοχος του ΟΛΠ, η κινεζική Cosco, έχει σημειώσει ότι η ανάπτυξη του logistic center δεν αναμένεται να επιβαρύνει την κίνηση φορτηγών στην περιοχή, κάτι που ανησυχεί τον δήμο, αφού τα φορτηγά θα κινούνται μεταξύ λιμένος και κέντρου από την υπόγεια κλειστή σήραγγα που θα κατασκευαστεί.

Το κυκλοφοριακό

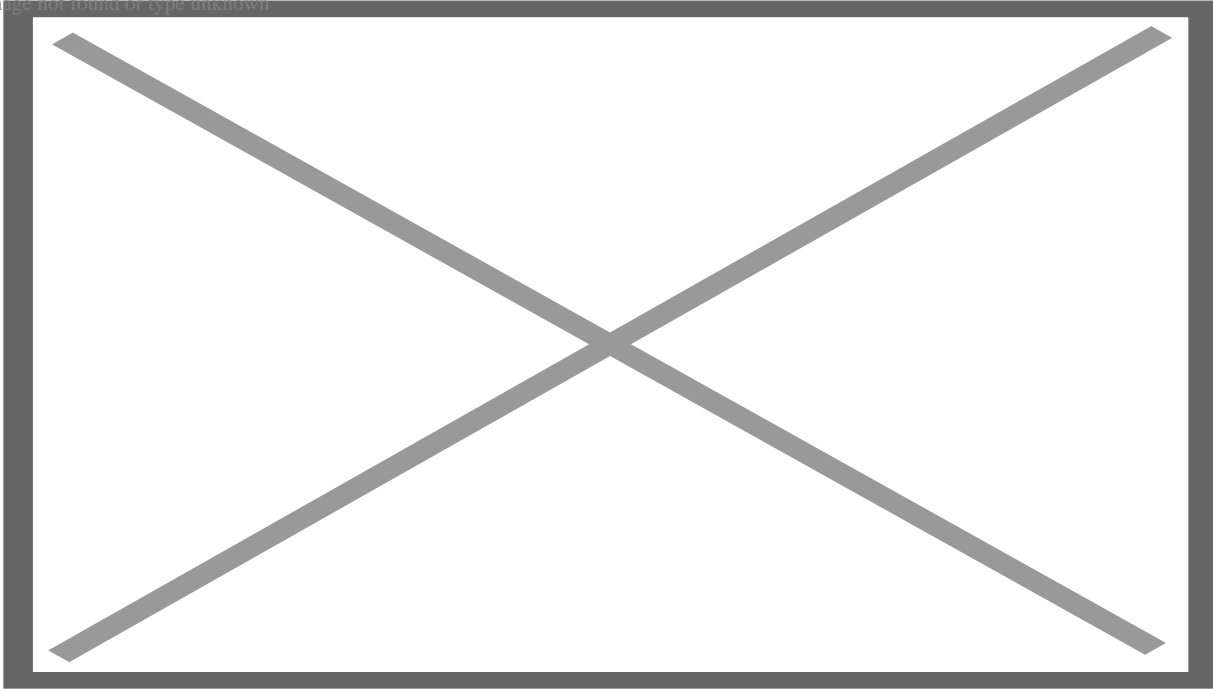
Ένα δεύτερο σημείο που προκαλεί ενστάσεις στην τοπική κοινωνία του Πειραιά είναι η κυκλοφοριακή επιβάρυνση που ενδέχεται να δημιουργήσει η νέα βάση κρουαζιέρας που θα κατασκευαστεί μετά το «Λιοντάρι» του Πειραιά. Και ενώ η προκήρυξη του έργου έχει δημοσιευτεί (περίπου 135 εκατ. ευρώ συν ΦΠΑ), έχουν κατατεθεί ενστάσεις που έχουν να κάνουν όμως με τις δυνατότητες που έχει το οδικό δίκτυο να απορροφήσει την κίνηση, δεδομένου ότι επιβαρύνεται ήδη από τη λειτουργία του λιμανιού.

Αυτό, ωστόσο, είναι ένα θέμα που δεν αφορά τον ΟΛΠ και θα πρέπει η πολιτεία, η οποία περιέλαβε τη συγκεκριμένο έργο στις υποχρεωτικές επενδύσεις, να βρει τις απαντήσεις για να αποφευχθεί ενδεχόμενο συγκοινωνιακό κομφούζιο στην πόλη.

Εμπορικές χρήσεις

Η κρουαζιέρα, όμως, απασχολεί και τους εμπόρους του Πειραιά, εξαιτίας του εμπορικού κέντρου που σχεδιάζει να κατασκευάσει ο ΟΛΠ δίπλα από τη νέα βάση.

Image not found or type unknown



Θεωρούν ότι με τον τρόπο αυτό οι επιβάτες της κρουαζιέρας δεν θα ξοδέψουν χρήματα μέσα στην πόλη. Από την άλλη πλευρά, κύκλοι του μεγάλου λιμανιού έχουν επισημάνει στη «Ν» ότι ο ΟΛΠ σχεδιάζει να φέρει στο εμπορικό κέντρο μεγάλους οίκους από το εξωτερικό, οι οποίοι δεν θα είναι ανταγωνιστικοί με τα καταστήματα της πόλης.

Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη

Το τελευταίο θέμα που προκαλεί ενστάσεις είναι η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και η πρόθεση του ΟΛΠ να λάβει άδεια ναυπηγείου.

Ένα μέρος των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται ως εργολάβοι στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη εκφράζουν την ανησυχία τους για το ενδεχόμενο ο ΟΛΠ να αναλάβει εξ ολοκλήρου τις εργασίες στη ΝΕΖ και να μην έχουν στο μέλλον αντικείμενο εργασίας.

Σημειώνεται, πάντως, ότι η αίτηση που κατέθεσε ο ΟΛΠ για να λάβει άδεια ναυπηγείου απερρίφθη από την Περιφέρεια, αλλά εκκρεμεί η ένσταση που έχει καταθέσει.

Αντώνης Τσιμπλάκης,

«Ναυτεμπορική»