

## Έριδες μεταξύ των κατασκευαστών για την Αττική Οδό και τις επεκτάσεις της

2018/07/19 09:36 στην κατηγορία ΥΠΟΓΕΙΟΣ

Πριν από την κατασκευή της αρκετοί εξέφραζαν επιφυλάξεις για τη βιωσιμότητά της. Λίγο πριν από τη λήξη της περιόδου εκμετάλλευσής της, όλοι θα ήθελαν να είναι μέτοχοί της.

Ο λόγος για την Αττική Οδό, η οποία αποτελεί το πιο επιτυχημένο αυτοκινητόδρομο.

Εγκαινιάστηκε το 2001, διανέμει μέρος στους μετόχους της από το 2012 και τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει αύξηση κυκλοφορίας.

Το **2017 παρουσίασε έσοδα 176,87 εκατ. ευρώ**, με μέση ημερήσια κυκλοφορία 216.914 οχημάτων.

Τον Σεπτέμβριο του 2024 λήγει η περίοδος εκμετάλλευσής της, με τους υφιστάμενους μετόχους, τον Άκτωρα και την J&P να επιδιώκουν την ανανέωση της.

Αυτό που έχει γίνει έως σήμερα γνωστό είναι ότι το υπουργείο Μεταφορών προσανατολίζεται στην επέκταση της **υφιστάμενης σύμβασης κατά 2 χρόνια**, με αντάλλαγμα την εκπόνηση των μελετών για τις επεκτάσεις - μεταξύ άλλων - σε Λαύριο και Ραφήνα.

Αυτό που δεν έχει αποσαφηνιστεί είναι, **εάν οι υφιστάμενοι μέτοχοι αναλάβουν, χωρίς διαγωνισμό, την πολυετή ανανέωση της σύμβασης παραχώρησης της Αττικής Οδού**, με αντάλλαγμα την κατασκευή των οδικών και σιδηροδρομικών επεκτάσεων.

Οι υφιστάμενοι μέτοχοι υποστηρίζουν ότι οι επεκτάσεις δεν είναι βιώσιμες, δίχως το υπάρχον δίκτυο, ενώ - από την άλλη πλευρά - οι ανταγωνιστές τους εμμένουν ότι θα πρέπει να προκηρυχθεί νέος διαγωνισμός, ο οποίος θα είναι "ανοιχτός" για όλους.

«Όποιος αναλάβει τις επεκτάσεις και την εκμετάλλευση της Αττικής Οδού σε Λαύριο και Ραφήνα, οι οποίες συνοδεύονται και από τις επεκτάσεις του Προαστιακού, **καθίσταται "κυρίαρχος" του συστήματος μεταφορών στην Αττική**», σχολιάζει συγκοινωνιολόγος.

«Γι' αυτό δημιουργούνται οι έριδες μεταξύ των κατασκευαστικών εταιρειών»,

συμπληρώνει.