

Γενικός δείκτης:
2.484,69 μονάδες /
+0,38%

Αξία συναλλαγών: €304,69 εκατ.

Πέμπτη 18•06•2026 | 15

Ισοτιμίες, ανά €1:
\$ = 1,16 / CHF = 0,92 /
£ = 0,86

χρήμα

Εισοδηματικά κριτήρια* για το πρόγραμμα «Ανακαινίζω»

Κατηγορία νοικοκυριού	Κλειστές κατοικίες	Ανοιχτές κατοικίες
Άγαμος (μονοπρόσωπο νοικοκυριό)	18.000 €	25.000 €
Εγγαμος / ΜΣΣ χωρίς παιδιά	25.000 €	35.000 €
Εγγαμος / ΜΣΣ με 1 παιδί	30.000 €	40.000 €
Εγγαμος / ΜΣΣ με 2 παιδιά	35.000 €	45.000 €
Μονογονεϊκή με 1 παιδί	28.000 €	39.000 €
Για κάθε επιπλέον παιδί (Εγγαμος / ΜΣΣ / Μονογονεϊκή)	+5.000 €	+5.000 €

* Ανώτατο επίσημο φορολογητέο εισόδημα 2025



Eurostat: Στο 4,9% ο πληθωρισμός τον Μάιο στην Ελλάδα

Στο 4,9% διαμορφώθηκε ο πληθωρισμός στην Ελλάδα τον Μάιο, σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat. Έτσι, για έναν ακόμη μήνα η ευρωπαϊκή στατιστική υπηρεσία κινείται χαμηλότερα από την ΕΛΣΤΑΤ που τον τοποθετεί στο 5,2%. Σε κάθε περίπτωση πρόκειται για αριθμό πολύ μεγαλύτερο από το 3,2% στην Ευρωζώνη (ενισχυμένο από 3% τον Απρίλιο και 1,9% πέρυσι). Για την Ευρωπαϊκή Ένωση, ο πληθωρισμός τον Μάιο καταγράφηκε στο 3,3% (από 3,2% τον Απρίλιο και 2,2% πέρυσι). Η μεγαλύτερη συμβολή στον πληθωρισμό της Ευρωζώνης τον Μάιο του 2026 προήλθε από τις τιμές των υπηρεσιών (+1,61%) και της ενέργειας (+0,98%). Λιγότερο συνέβαλαν τα αλκοολούχα ποτά και ο καπνός (+0,36%) καθώς και τα μη ενεργειακά βιομηχανικά αγαθά (+0,23%). Τα χαμηλότερα ετήσια ποσοστά καταγράφηκαν στη Σουηδία (1,1%), τη Δανία και την Τσεχία (και στις δύο 1,8%). Τα υψηλότερα ετήσια ποσοστά καταγράφηκαν στη Ρουμανία (9,7%), τη Βουλγαρία (6,3%) και τη Λιθουανία (5,1%).

Συμμετοχή-ρεκόρ με το καλημέρα στο «Ανακαινίζω»

Στα τρία πρώτα 24ωρα λειτουργίας της πλατφόρμας εκδόθηκαν πάνω από 6.700 βεβαιώσεις επιλεξιμότητας - Θέμα ημερών η κάλυψη των 25.000-30.000 δικαιούχων

ΡΕΠΟΡΤΑΖ Δωρόθεος Λογοθέτης

Κατά χιλιάδες σπεύδουν οι πολίτες να αξιοποιήσουν την πλατφόρμα του νέου προγράμματος «Ανακαινίση Κατοικίας» προκειμένου να διαπιστώσουν αν είναι επιλέξιμοι για τις ιδιαίτερα υψηλές επιδοτήσεις 70% έως 95% του κόστους, που προσφέρει η νέα δράση ΕΣΠΑ, προϋπολογισμού 500.000.000 €. Έως και χθες, δηλαδή σε μόλις τρεις ημέρες λειτουργίας της πλατφόρμας, είχαν ήδη εκδοθεί περισσότερες από 6.700 βεβαιώσεις επιλεξιμότητας προς ενδιαφερόμενους οι οποίοι πληρούν τα κριτήρια, ενώ οι επισκέψεις στην ιστοσελίδα ήταν πολλαπλάσιες. Με τους ρυθμούς αυτούς, είναι θέμα ημερών να καλυφθούν οι περίπου 25.000 έως 30.000 δυνητικά επιλέξιμοι ιδιοκτήτες, οι οποίοι επιθυμούν να προχωρήσουν σε έργα ανακαίνισης των κατοικιών όπου διαμένουν ή τις έχουν κλειστές και θέλουν να τις ανοικιάσουν. Ο τελικός αριθμός των

επιλέξιμων ιδιοκτητών αναμένεται να ξεπεράσει κατά πολύ αυτούς τους αριθμούς.

ΣΕ ΔΥΟ ΦΑΣΕΙΣ

Στην πρώτη αυτή φάση, που θα διαρκέσει έως και τις 31 Ιουλίου, οι ενδιαφερόμενοι διαπιστώνουν αν είναι επιλέξιμοι για τη δράση, η οποία αποτελεί την πλέον «γαλαντόμο» παρέμβαση έως σήμερα με στόχο να «εξεκλειδώσει» κλειστά σπίτια για να ξαναβγούν στην αγορά, ενώ από τις αρχές Σεπτεμβρίου μια νέα πλατφόρμα θα ανοίξει για την υποβολή αιτήσεων μέχρι εξάντλησης των διαθέσιμων κεφαλαίων. Τότε θα γίνει η διαδικασία ένταξης στο πρόγραμμα και θα καθορισθεί το ύψος της επιδότησης, το οποίο μπορεί να φτάσει έως 12.000, 24.000 ή 36.000 €, ανάλογα με την κατηγορία και τα κριτήρια. Η δράση είναι σχεδιασμένη ώστε να απευθύνεται σε νοικοκυριά χαμηλών και μεσαίων εισοδημάτων, προσφέροντας πολύ υψηλά ποσοστά επιδότησης, και χρηματοδοτεί εργασίες ανακαίνισης και

ήπιας ενεργειακής αναβάθμισης ακινήτων (αντικατάσταση κουφωμάτων, ανακαίνιση κουζίνας και μπάνιου, αλλαγές δαπέδων, ηλεκτρολογικές και υδραυλικές παρεμβάσεις, πλιακοί θερμοσίφωνες, βαψίματα κ.ά.), συνδυασμός που καθιστά την εν λόγω παρέμβαση το πρώτο ανάλογο πιλοτικό πρόγραμμα στην ΕΕ. Δικαίωμα συμμετοχής έχουν αποκλειστικά φυσικά πρόσωπα και συγκεκριμένα:

- ↓ Ιδιοκτήτες ή επικαρπωτές κλειστές κατοικίας, υπό την προϋπόθεση ότι -μετά την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων και για τουλάχιστον πέντε χρόνια- το ακίνητο θα χρησιμοποιηθεί ως κύρια κατοικία τους ή θα διατεθεί σε μακροχρόνια μίσθωση και με σταθερό μίσθωμα για τουλάχιστον τα πρώτα τρία χρόνια.
- ↓ Ιδιοκτήτες, επικαρπωτές ή ψίλοι κύριοι ανοιχτής κατοικίας, την οποία ήδη χρησιμοποιούν ως κύρια κατοικία τους, με υποχρέωση διατήρησης της χρήσης ως κύριας κατοικίας τους για τουλάχιστον πέντε χρόνια από την ολοκλήρωση της ανακαίνισης.

Η συνολική ενίσχυση μπορεί να φτάσει έως 36.000 ευρώ ανά κατοικία, με πιαφόν τα 300 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο. Για παράδειγμα, σε κατοικία 100 τ.μ. η επιδότηση μπορεί να φτάσει έως 30.000 ευρώ. Προβλέπεται επιπλέον κάλυψη έως το ποσό των 2.500 ευρώ για μελέτες, άδειες και ελέγχους. Ανάλογα με την εισοδηματική κατηγορία και την εκπλήρωση ειδικών προϋποθέσεων η δράση προσφέρει επιχορήγηση από 70% έως 95%.

Ειδικότερα, η επιχορήγηση ανέρχεται σε ποσοστό 80% για τους δικαιούχους χαμηλών εισοδημάτων και 70% για τους δικαιούχους μεσαίων εισοδημάτων, με δυνατότητα προσαύθησης σωρευτικά κατά 5 ποσοστιαίες μονάδες για: α) κατοικίες σε ορεινές ή νησιωτικές περιοχές, β) ωφελούμενους που είναι είτε μονογονεϊκές οικογένειες και ο γονέας ασκεί την αποκλειστική επιμέλεια είτε τρίτεκνοι, πολύτεκνοι, γ) ωφελούμενους που είναι άτομα με αναπηρία ή έχουν στην οικογένειά τους άτομο με αναπηρία (σύζυγο ή εξαρτώμενο μέλος). Ειδικά για την περίπτωση ατόμου με αναπηρία, η προσαύθηση εφαρμόζεται αποκλειστικά όταν η επιχορηγούμενη κατοικία προορίζεται για ιδιοκατοίκηση.

ΠΡΟΦΙΛ ΑΚΙΝΗΤΩΝ

Για να είναι επιλέξιμο ένα ακίνητο, θα πρέπει η οικοδομική άδεια του να έχει εκδοθεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 1990. Θα πρέπει επίσης να είναι κλειστή κατοικία για τα έτη 2024 και 2025 ή ιδιοκατοικούμενη. Η επιφάνεια του ακινήτου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 120 τετραγωνικά μέτρα και τα 150 τ.μ. για τρίτεκνες ή πολύτεκνες οικογένειες.

↓ Η βεβαίωση επιλεξιμότητας εκδίδεται είτε μέσω gov.gr στην κατηγορία «Περιουσία και Φορολογία» και υποκατηγορία «Επιδοτήσεις Πολιτών» είτε στο www.apakaivisi.gov.gr έως και την Παρασκευή 31 Ιουλίου 2026.

PROJECT VORIA

Παρουσιάστηκε το «πράσινο» landmark των €380 εκατ.



Γράφει η **Ρεγγίνα Σαβούρου**

Στην τελική ευθεία μπαίνει η εμβληματική επένδυση μετεγκατάστασης του καζίνο από την Πάρνηθα στα Μαρμαράδικα του κτήματος Δηλαβέρη στο Μαρούσι, καθώς παρουσιάστηκαν και επίσημα τα αρχιτεκτονικά σχέδια και η νέα εταιρική ταυτότητα του Project Voria. Πρόκειται για ένα σύνθετο τουριστικό και ψυχαγωγικό συγκρότημα, ο προϋπολογισμός του οποίου αγγίζει τα 380 εκατ. ευρώ. Η ολοκλήρωση και η έναρξη λειτουργίας του έργου τοποθετούνται σε δύο χρόνια από σήμερα, τον Μάιο του 2028, και αναμένεται να αλλάξει ριζικά ο χάρτης της φιλοξενίας και των υποδομών στα βόρεια προάστια.

Η επένδυση, η οποία υλοποιείται από τη North Star Entertainment, στην οποία η ETAD συμμετέχει στρατηγικά με ποσοστό 49%, εκτιμάται ότι θα αποφέρει τεράστια οικονομικά οφέλη. Σύμφωνα με τις σχετικές μελέτες, τα έσοδα κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας για όλο το συγκρότημα θα αγγίζουν τα 140 εκατ. ευρώ, ενώ το συνολικό όφελος για το Ελληνικό Δημόσιο θα προσεγγίσει τα 700 εκατ. ευρώ σε βάθος δεκαετίας. Παράλληλα, το έργο θα αποτελέσει ισχυρό πνεύμα απασχόλησης, καθώς θα δημιουργηθούν 2.000 άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας.

Ο διευθύνων σύμβουλος της North Star Entertainment Γιάννης Τσιρίκος υπογράμμισε τη σημασία του έργου, σημειώνοντας πως αποτελεί τη διακαίωση μιας προσπάθειας 30 ετών που ξεπέρασε αμέτρητες γραφειοκρατικές παθογένειες, όπως το γεγονός ότι ένα ακίνητο πάνω σε κεντρική λεωφόρο παρέμενε επί δεκαετίες εκτός σχεδίου πόλης.

«Βρισκόμαστε στο σημείο που ένα όραμα, το οποίο σχεδιάστηκε επί χρόνια, αρχίζει να παίρνει σάρκα και οστά. Κοιτάζοντας γύρω μας βλέπουμε ένα εργοτάξιο, εμείς όμως δεν βλέπουμε ακριβώς αυτό, αλλά έναν προορισμό που γεννιέται», δήλωσε χαρακτηριστικά ο κ. Τσιρίκος και συνέχισε: «Το Project Voria αποτελεί για εμάς ένα παράδειγμα πώς μια μεγάλη επένδυση μπορεί να δημιουργεί αξία όχι μόνο για τους επισκέπτες της, αλλά και για την ίδια την πόλη που τη φιλοξε-

νει. Αυτό το όραμα είναι που παίρνει υπόσταση και μέσα από τη νέα ταυτότητα του Voria: προσανατολισμός, στρατηγική και προσήλωση σε έναν ξεκάθαρο στόχο, πίστη ότι οι μεγάλες επενδύσεις χρειάζονται ξεκάθαρο όραμα, συνέπεια και μακροπρόθεσμη δέσμευση», κατέληξε ο κ. Τσιρίκος.

Οι υποδομές, το καζίνο και το «πράσινο» αποτύπωμα

Το συγκρότημα, το οποίο σχεδιάστηκε από ελληνικά αρχιτεκτονικά γραφεία, με επικεφαλής τον Σπύρο Τσαγκαράτο, σε συνεργασία με τη διεθνούς φήμης αμερικανική εταιρεία WATG (Wimberly Allison Tong & Goo), θα περιλαμβάνει ένα υπερσύγχρονο καζίνο, με 60 τραπεζία και 1.200 slot machines, υπό τη διαχείριση της Regency, και πολυτελές ξενοδοχείο που θα φέρει τη σφραγίδα του παγκόσμιου κολοσσού Accor. Αρχιτεκτονικά, το κτίριο ακολουθεί έναν αυστηρό κάρναβο και γεωμετρία, ενώ διακρίνεται για το χαμηλό περιβαλλοντικό του αποτύπωμα. Θα διαθέτει 3 υπόγεια επίπεδα στάθμευσης για 790 αυτοκίνητα, επιλύοντας κυκλοφοριακά ζητήματα της περιοχής.

Κομβικό στοιχείο της επένδυσης είναι οι αντισταθμιστικές παρεμβάσεις δημόσιου οφέλους με τη δημιουργία ενός χώρου πρασίνου 35 στρεμμάτων που θα παραχωρηθεί στον Δήμο Αμαρουσίου, ενώ θα επενδυθούν επιπλέον 19 εκατ. ευρώ για την αναβάθμιση

των οδικών υποδομών, την ανακατασκευή του ιστορικού Πύργου Μυλωνά και την αποκατάσταση του φυσικού τοπίου στην Πάρνηθα. Αυτά προστίθενται στα 30 εκατ. ευρώ που έχουν ήδη καταβληθεί στο Δημόσιο για τη μετεγκατάσταση.

Ο στρατηγικός ρόλος της ETAD και η επόμενη μέρα της Πάρνηθας

Από την πλευρά της, η διευθύνουσα σύμβουλος της ETAD Ηρώ Χατζηγεωργίου εξήρε το μοντέλο συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), ξεκαθαρίζοντας ότι η συμμετοχή του Δημοσίου είναι ουσιαστική, καθώς έγινε μέσω της σύστασης δικαιώματος επιφανείας και εισφοράς του ακινήτου έναντι μετοχών.

«Η συμμετοχή μας στο Project Voria δεν είναι τυπική, είναι στρατηγική και ουσιαστική. Επιλέξαμε να συμμετάσχουμε σε μια μεγάλη ανάπτυξη, στην οποία πιστεύουμε, εστιάζοντας στο αντικείμενο που γνωρίζουμε καλύτερα, τη γη και την αξία που μπορεί να δημιουργηθεί μέσα από τη σωστή αξιοποίησή της», τόνισε η κ. Χατζηγεωργίου.

Η επικεφαλής της ETAD άνοιξε το μεγάλο κεφάλαιο της αξιοποίησης του Μον Παρνές, το οποίο μετά τη μετεγκατάσταση του καζίνο επιστρέφει εξ ολοκλήρου στο Δημόσιο. Ανέφερε ότι το ξενοδοχείο του Μον Παρνές δεν λειτουργήσει ποτέ και η αξιοποίησή του από μόνη της αποτελεί ένα σύνθετο ζήτημα.

Το σύνθετο τουριστικό και ψυχαγωγικό συγκρότημα αναμένεται να ξεκινήσει τη λειτουργία του τον Μάιο του 2028 αλλάζοντας ριζικά τον χάρτη της φιλοξενίας και των υποδομών στα βόρεια προάστια



Γιάννης Τσιρίκος, διευθύνων σύμβουλος North Star Entertainment



Λύση τα οδικά έργα

Οι πρόσφατες εξαγγελίες για τον τριπλό κόμβο Σκαρμαγκά, τον νέο οδικό άξονα Ελευσίνα - Οινόφυτα και την υπόγεια σήραγγα της Ηλιοπούλης επαναφέρουν στο προσκήνιο τη συζήτηση για το μέλλον του συστήματος μεταφορών στην Αττική. Πρόκειται αναμφίβολα για σημαντικά οδικά έργα, τα οποία είναι και τα τελευταία προφανή που να μπορούν να βελτιώσουν σε κάποιον βαθμό τη λειτουργία του οδικού δικτύου και να προσφέρουν μικρές ανάσες σε σημεία που σήμερα εμφανίζουν σοβαρά προβλήματα συμφόρησης.

Ο τριπλός κόμβος Σκαρμαγκά έρχεται να αναβαθμίσει ένα από τα σημαντικότερα σημεία σύνδεσης της Δυτικής Αττικής, βελτιώνοντας τις κινήσεις μεταξύ της Λεωφόρου Σχιστού, της Εθνικής Οδού και της Αττικής Οδού. Αντίστοιχα, ο νέος άξονας Ελευσίνα - Οινόφυτα δημιουργεί για πρώτη φορά έναν εξωτερικό διάδρομο μεταφορών που επιτρέπει σε μεγάλο μέρος της διαμετρικής κυκλοφορίας και ιδιαίτερα των βαρέων οχημάτων να παρακάμπτουν το κεντρικό πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας. Βέβαια ταυτόχρονα απαιτείται η διαχείριση των logistics και η διαχείριση φορτηγών και χρόνου διαχείρισης. Η σημασία του έργου αυτού είναι ιδιαίτερα μεγάλη για τον Κηφισό, ο οποίος εδώ και χρόνια λειτουργεί στα όρια της χωρητικότητάς του.

Παράλληλα, μπορεί να μειώσει τα φορτία που σήμερα συγκεντρώνονται στη λωρίδα εξόδου της Αττικής Οδού προς Λαμία, ένα από τα πλέον επιβαρυνμένα σημεία του μητροπολιτικού οδικού δικτύου. Με το έργο του νέου κόμβου και όταν σημαντικό μέρος της διαμετρικής κυκλοφορίας αποκτήσει εναλλακτική διαδρομή, η πίεση στο υφιστάμενο δίκτυο αναμένεται να περιοριστεί.

Ανάλογη είναι και η συμβολή της υπόγειας σήραγγας της Ηλιοπούλης. Η σύνδεση της Αττικής Οδού με τις νότιες περιοχές της Αθήνας, την ανάπτυξη του νέου πόλου του Ελληνικού και το παραλιακό μέτωπο μπορεί να αναβαθμίσει σημαντικά την προσβασιμότητα, να μειώσει χρόνους μετακίνησης και να αποφορτίσει

δρόμους που σήμερα επιβαρύνονται από μετακινήσεις χωρίς εναλλακτικές διαδρομές.

Ωστόσο, είναι απαραίτητο να μην καλλιεργούνται υπερβολικές προσδοκίες. Τα αυτοκίνητα είναι πλέον τόσο πολλά που κανένα οδικό έργο από μόνο του δεν αρκεί. Τα έργα αυτά είναι βέβαια χρήσιμα, αναγκαία και μπορούν να βελτιώσουν αισθητά τη λειτουργία του οδικού συστήματος. Δεν αποτελούν, όμως, τη λύση του κυκλοφοριακού προβλήματος της Αθήνας.

Η Αττική έχει, πλέον, φτάσει σε ένα σημείο όπου τα περιθώρια κατασκευής νέων μεγάλων οδικών υποδομών είναι εξαιρετικά περιορισμένα.

Ουσιαστικά πρόκειται για τα τελευταία μεγάλα οδικά έργα που μπορούν να υλοποιηθούν σε μια τόσο πυκνοδομημένη μητροπολιτική περιοχή.

Η εμπειρία από όλες τις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις δείχνει ότι ακόμη και αν ήταν δυνατόν να κατασκευάζονται συνεχώς νέοι δρόμοι, δεν μπορεί να καλύπτεται μια ζήτηση μετακινήσεων που διαρκώς αυξάνεται.

Η πραγματική αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού απαιτεί μια διαφορετική προσέγγιση. Απαιτεί ισχυρή ενίσχυση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, ταχύτερη ανάπτυξη του μετρό, αναβάθμιση του προαστιακού, περισσότερα και πιο αξιόπιστα λεωφορεία, καλύτερες μετεπιβιώσεις και ουσιαστικά προτεραιότητα στη δημόσια συγκοινωνία.

Ταυτόχρονα, απαιτούνται δεκάδες διαχειριστικά μέτρα που παραμένουν για χρόνια ανεργά. Καλύτερη διαχείριση των φωτεινών σηματοδοτών, έλεγχος της παράνομης στάθμευσης, διαχείριση των φορτοεκφορτώσεων, οργάνωση των εμπορευματικών μεταφορών, πολιτικές τηλεργασίας και μέτρα διαχείρισης της ζήτησης μπορούν να προσφέρουν σημαντικά οφέλη χωρίς το κόστος μιας μεγάλης υποδομής.

Τα νέα οδικά έργα είναι ένα σημαντικό βήμα για τη βελτίωση της κινητικότητας στην Αττική. Δεν πρέπει όμως να αντιμετωπίζονται ούτε ως θέσφατο ούτε ως η οριστική λύση. Το κυκλοφοριακό πρόβλημα δεν μπορεί να λυθεί μόνο με περισσότερους δρόμους. Θα λυθεί μόνο μέσα από έναν συνδυασμό στοχευμένων υποδομών, ισχυρών δημόσιων συγκοινωνιών και σύγχρονης διαχείρισης της κυκλοφορίας, που μέχρι σήμερα δυστυχώς εξακολουθεί να απουσιάζει από τον δημόσιο σχεδιασμό.

ΓΝΩΜΗ



ΤΟΥ ΣΤΑΥΡΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗ



Σε άνοδο οι τιμές ενοικίων τον Μάιο

Με ρυθμό 7,7% αυξήθηκαν οι τιμές των ενοικίων πανελλαδικά τον μήνα Μάιο, σύμφωνα με τον δείκτη τιμών καταναλωτή που επιμελείται η ΕΛΣΤΑΤ. Πρόκειται για μια «επίδοση» που ασφαλώς δεν γεννά αισιοδοξία για την υποχώρηση του κόστους στέγης το επόμενο διάστημα. Το μόνο «ενθαρρυντικό» στοιχείο είναι ότι η ανοδική πορεία των τιμών μοιάζει να επιβραδύνεται, καθώς τον αντίστοιχο περυσινό μήνα το σχετικό ποσοστό της αύξησης των ενοικίων είχε αγγίξει το 10,9%. Παράλληλα, τουλάχιστον στο λεκανοπέδιο της Αττικής, οι τιμές μοιάζει να εμφανίζουν μεγαλύτερη επιβράδυνση, ειδικά στις πιο «ακριβές» περιοχές, όπου είναι συχνό φαινόμενο τα ζητούμενα ενοίκια να έχουν... τέσσερα ψηφία αντί για τρία.

FOCUS - 1

TA NEA ΠΕΜΠΤΗ 18 ΙΟΥΝΙΟΥ 2026

ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

3.399.740
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΙΧ ΚΑΙ ΤΑΞΙ
κινούνται
καθημερινά στους δρόμους της Αττικής

ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΥΝ ΣΤΟ **56,4%**
ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
ΟΛΟΚΛΗΡΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ



4,4 ΕΚΑΤ.
ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
Εάν συνυπολογιστούν
τα φορτηγά, τα λεωφορεία
και οι μοτοσικλές,
ο αριθμός ξεπερνά κάθε
προηγούμενο

Ελληνική
340.000
θέσεων στάθμευσης.
Το παράνομο παράρτημα
συρρικνώνει διπλάσι
το διαθέσιμο
οδόστρωμα

4,5 εκατ. κάτοικοι

Η αναλογία αυτή
οδηγεί τις υπάρχουσες
υποδομές σε σασυφίτι

9 εκατ. τουρίστες

Σε τροχιά υλοποίησης θέτει η κυβέρνηση ένα πλέγμα κρίσιμων οδικών παρεμβάσεων στην Αττική, με το οποίο φιλοδοξεί να αντιμετωπίσει το οξυμένο κυκλοφοριακό πρόβλημα και ιδιαίτερα τα χρόνια συμφόρηση στον Κηφισό. Σε πρώτο πλάνο τίθεται η πρόταση τεσσάρων βασικών έργων, που εκτιμάται ότι θα βελτιώσουν σημαντικά τη ροή της κυκλοφορίας των οχημάτων, θα μειώσουν τις καθυστερήσεις και θα περιορίσουν το οικονομικό κόστος που προκαλεί η καθημερινή ταλαιπωρία χιλιάδων οδηγών.

Ο Κηφισός αποτελεί σήμερα τον πιο επιβαρυνόμενο οδικό άξονα της χώρας, με τα φορτηγά να αντιστοιχούν σε περίπου 20% της κυκλοφορίας του, ποσοστό πολλαπλάσιο σε σχέση με άλλους δρόμους της Αττικής. Οι καθυστερήσεις προκαλούν σημαντικές οικονομικές απώλειες, οι οποίες, σύμφωνα με εκτιμήσεις συγκοινωνιολόγων, προσεγγίζουν τα 90 εκατ. ευρώ ετησίως.

Η κυβέρνηση επιδιώκει να αντιμετωπίσει το πρόβλημα μέσα από έναν συνδυασμό άμεσων και μακροπρόθεσμων παρεμβάσεων, αξιοποιώντας εργαλεία όπως οι Πρότυπες Προτάσεις και οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ). Στόχος είναι να δημιουργηθεί ένα πιο ανθεκτικό και λειτουργικό οδικό δίκτυο, που θα μειώσει τα μπουκαλιάρματα, θα εξυπηρετήσει καλύτερα τις μεταφορές και θα βελτιώσει την καθημερινότητα εκατομμυρίων πολιτών.

Όπως ήδη έχει επισημάνει ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Δήμας, το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αττικής δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί με μία μόνο παρέμβαση. Απαιτείται η πρόωθηση ενός συνδυασμού έργων που θα συμβάλουν στην αποσυμφόρηση των βασικών οδικών αξόνων και στη δημιουργία εναλλακτικών διαδρομών για τη βαριά κυκλοφορία.

ΤΑ ΤΕΣΣΕΡΑ «ΜΕΤΩΠΑ» ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

1 Η αναβάθμιση του κόμβου Μεταμόρφωσης στην Αττική Οδό

Το έργο στον κόμβο της Μεταμόρφωσης είναι το πρώτο που θα ξεκινήσει το αμέσως επόμενο διάστημα και θα ολοκληρωθεί εντός του 2026. Οι μελέτες και τα συμπληρωματικά έργα έχουν εκτιμώμενο κόστος 2,45 εκατ. ευρώ, το οποίο θα καλυφθεί από το Δημόσιο μέσω της σύμβασης παραχώρησης της Αττικής Οδού. Στον κόμβο της Μεταμόρφωσης σήμερα συναντώνται δύο από τα πιο επιβαρυνόμενα κυκλοφοριακά ρεύματα της πρωτεύουσας: αυτό που προέρχεται από το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» και εκείνο που έρχεται από την Ελευσίνα με κατεύθυνση προς τη Λαμία. Η σύγκλιση των δύο ρευμάτων σε μία έξοδο με τη μορφή «μπουκαλιού» προκαλεί έντονα μπουκαλιάρματα, με τις ουρές να φτάνουν ακόμη και τα έξι χιλιόμετρα στις ώρες αιχμής. Με το νέο έργο θα δημιουργηθεί μια δεύτερη ανεξάρτητη έξοδος προς την Εθνική Οδό Αθηνών - Λαμίας, ώστε οι δύο ροές να λειτουργούν

αυτόνομα. Η παρέμβαση εκτιμάται ότι θα αυξήσει σημαντικά τη χωρητικότητα του κόμβου. Συγκεκριμένα, η έξοδος από την Αττική Οδό στο σημείο της Μεταμόρφωσης θα είναι διπλή. Η έξοδος από το αεροδρόμιο προς τη Λαμία θα μεταφερθεί λίγο πιο πάνω - σε απόσταση περίπου 150 μέτρων - από το σημερινό υπάρχον σημείο εξόδου, το οποίο θα παραμείνει ως έχει, αλλά θα εξυπηρετεί μόνο το ρεύμα κυκλοφορίας από την Ελευσίνα. Με τη νέα παρέμβαση, τα δύο ρεύματα κυκλοφορίας - αυτό από το αεροδρόμιο και αυτό από την Ελευσίνα - θα κινούνται ανεξάρτητα χωρίς να συμπλέκονται στο ίδιο σημείο, εξολερώνοντας έτσι την κύρια αιτία του μπουκαλιάρματος. Όταν θα ολοκληρωθεί το έργο, ο κόμβος θα έχει υπερδιπλάσια χωρητικότητα, κάτι που σημαίνει μείωση έως και 50% των καθυστερήσεων στις ώρες αιχμής.

2 Ο τριπλός κόμβος Σκαρμαγκά και ο «αντι-Κηφισός»

Ισως το σημαντικότερο από την πρώτη δέσμη των έργων αφορά τον τριπλό κόμβο Σκαρμαγκά, που περιλαμβάνει παρεμβάσεις στους κόμβους Σχιστού, Ναυπηγείων και Σκαρμαγκά, καθώς και την ολοκλήρωση της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Αιγάλεω. Η παρέμβαση αυτή δημιουργεί ουσιαστικά έναν νέο εναλλακτικό διάδρομο κυκλοφορίας, έναν «αντι-Κηφισό», που θα επιτρέπει κυρίως στα βαρέα οχήματα να κινούνται από

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ

Τέσσερις παρεμβάσεις για να βάλουν τέλος στο χάος του Κηφισού

Μια σειρά από μεγάλα οδικά έργα έρχεται να δώσει τέλος στην καθημερινή ταλαιπωρία χιλιάδων οδηγών

ΤΟΥ ΚΩΣΤΑ ΝΤΕΛΕΖΟΥ

και προς τον Πειραιά χωρίς να επιβαρύνουν τον ήδη κορεσμένο Κηφισό. Σήμερα, από την περιοχή διέρχονται περισσότερα από 130.000 οχήματα ημερησίως, σημαντικό ποσοστό των οποίων είναι φορτηγά. Το έργο, προϋπολογισμού 70 εκατ. ευρώ, προβλέπει νέους ανισόπεδους κόμβους, κατάργηση του προβληματικού φωτεινού σηματοδότη στον Σκαρμαγκά, προσθήκη νέων λωρίδων κυκλοφορίας και αντιπλημμυρικές παρεμβάσεις. Η ολοκλήρωσή του αναμένεται μέσα στην επόμενη τριετία.

Ειδικότερα, το φυσικό αντικείμενο του έργου περιλαμβάνει:

■ Ανισόπεδος Σκαρμαγκά. Πρόκειται για έναν μίνι κόμβο που θα συνδέει απευθείας τη Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Αιγάλεω με την Εθνική Οδό Αθηνών - Κορίνθου και τη Λεωφόρο Σχιστού.

Το σημαντικότερο από την πρώτη δέσμη των έργων αφορά τον τριπλό κόμβο Σκαρμαγκά, που περιλαμβάνει παρεμβάσεις στους κόμβους Σχιστού, Ναυπηγείων και Σκαρμαγκά, καθώς και την ολοκλήρωση της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Αιγάλεω

■ Νέος ανισόπεδος κόμβος Σχιστού. Η υπάρχουσα, παλιά γέφυρα (Αθηνών - Κορίνθου και Δυτική Περιφερειακή) θα ανακατασκευαστεί, ενώ θα σκευηθεί και δεύτερη γέφυρα άνω διάβασης για την κίνηση από Αθήνα προς Σχιστό.

■ Νέος ανισόπεδος κόμβος Ναυπηγείων. Θα κατασκευαστεί από την αρχή στη θέση του σηματοδοτούμενου κόμβου στη διασταύρωση της Λεωφόρου Σχιστού με την οδό Παλάσκα. Ο υπό καταργηση κόμβος είναι από τους πλέον προβληματικούς της χώρας, με ουρές χιλιομέτρων μετά το φανάρι.

3 Ο νέος άξονας Οινόφυτων - Ελευσίνας

Στον σχεδιασμό της αμέσως επόμενης φάσης περιλαμβάνεται και η δημιουργία ενός νέου κλειστού αυτοκινητόδρομου που θα συνδέει την Ελευσίνα με τα Οινόφυτα. Πρόκειται για έναν οδικό άξονα μήκους περίπου 40 χιλιομέτρων, ο οποίος θα λειτουργεί ως πλήρης παράκαμψη του Κηφισού. Ο αυτοκινητόδρομος της Πρότυπης Πρότασης που έχει υποβάλει η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ έχει εκτιμώμενο κόστος μισό δισεκατομμύριο ευρώ και εκτιμάται ότι θα αποσυμφόρησει τον Κηφισό, που έχει υπερβεί τα όριά του. Ουσιαστικά θα πρόκειται για έναν νέο κλειστό αυτοκινητόδρομο που θα κατασκευαστεί από το μηδέν συνδέοντας Ελευσίνα και Οινόφυτα, λειτουργώντας ως πλήρης παράκαμψη του Κηφισού. Το έργο θεωρείται στρατηγικής σημασίας,

καθώς θα επιτρέψει στα φορτηγά που μετακινούνται μεταξύ Βόρειας και Νότιας Ελλάδας να αποφεύγουν το λεκανοπέδιο της Αττικής. Με αυτόν τον τρόπο αναμένεται να μειωθεί δραστικά η παρουσία βαρέων οχημάτων στον Κηφισό, όπου σήμερα καταγράφονται περισσότερες από 260.000 διελεύσεις ημερησίως. Σύμφωνα με τους συγκοινωνιολόγους, η νέα αυτή αρτηρία μπορεί να αποτελέσει τη μακροπρόθεσμη λύση για τη βιώσιμη διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών στην Αττική. Η κυβέρνηση έχει θέσει την υλοποίηση του έργου αυτού στα projects, τα οποία θα ακολουθήσουν τα έργα του τριπλού κόμβου Σκαρμαγκά και του νέου κόμβου της Μεταμόρφωσης.

4 Οι επεκτάσεις της Αττικής Οδού

Το τέταρτο μεγάλο πακέτο παρεμβάσεων μακροπρόθεσμης ολοκλήρωσης αφορά τις επεκτάσεις της Αττικής Οδού προς Ραφήνα, Λαύριο και τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης, μέσω της Σπράγγας της Ηλιούπολης.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η υπόγεια σύνδεση της Περιφερειακής Υμηττού με τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης, καθώς αναμένεται να μειώσει θεαματικά τους χρόνους μετακίνησης προς το παραλιακό μέτωπο και την περιοχή του Ελληνικού. Η νέα σήραγγα θα διαθέτει τρεις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και θα μπορεί να περιορίσει χρονικά μια διαδρομή που σήμερα απαιτεί περίπου 30 λεπτά, σε μόλις 10. Η σήραγγα θα είναι χωρίς εξόδους από το ύψος της Καισαριανής έως και τη συνδέση της με τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης, στο ύψος των συνόρων Αγίου Δημητρίου και Ηλιούπολης, ανάμεσα στους σταθμούς μετρό Αγίου Δημητρίου και Ηλιούπολης. Παράλληλα, οι επεκτάσεις προς τα λιμάνια της Ραφήνας και του Λαυρίου αναμένεται να στηρίξουν τη μελλοντικά επέκταση του οδικού ιστού προς τα λιμάνια του Λαυρίου και της Ραφήνας και την ανάπτυξη των ενδιάμεσων περιοχών, διαμορφώντας αποτελεσματικότερα τον κυκλοφοριακό φάρδο. Για τις επεκτάσεις προς Ραφήνα, Λαύριο και τη Σπράγγα Ηλιούπολης έχουν κατατεθεί Πρότυπες Προτάσεις, εκτιμώμενου συνολικού κόστους 1,5 δισ. ευρώ. Η ολοκλήρωση αυτών των έργων αναμένεται να ελαφρύνει τον κυκλοφοριακό φάρδο στα νότια προάστια, ενώ ειδικά με τη Σπράγγα της Ηλιούπολης θα διευκολυνθεί η πρόσβαση προς το Ελληνικό (όπου αναμένεται αύξηση του κυκλοφοριακού φάρδου μετά την ολοκλήρωση του εκεί έργου).