

1,3 δισ. € αποζημιώσεις-μαμούθ στους εργολάβους

ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΔΗΜΟΠΡΑΤΕΙ ΑΝΕΤΟΙΜΑ ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΒΑΖΕΙ ΤΟΥΣ ΦΟΡΟΛΟΓΟΥΜΕΝΟΥΣ ΝΑ ΠΛΗΡΩΝΟΥΝ ΤΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ, ΤΙΣ ΕΛΛΙΠΕΙΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΠΑΡΑΛΕΙΨΕΙΣ ΠΟΥ ΕΓΓΕΙΡΟΥΝ ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ - Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΝΙΚΟΥ ΤΑΧΙΑΟΥ "ΠΕΤΑΕΙ ΤΗΝ ΜΠΑΛΑ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΙΔΑ" ΚΑΙ ΡΙΧΝΕΙ ΕΥΘΥΝΕΣ (ΞΑΝΑ) ΣΤΟΥΣ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟΥΣ

ΤΟΥ ΜΙΧΑΗΛ ΓΕΛΑΝΤΑΛΙ

Ντόμινο αποζημιώσεων του Δημοσίου προς κατασκευαστές μεγάλων έργων ανεβάζει δυσθεώρητα το τελικό κόστος που στην τελική καλούνται να πληρώσουν οι φορολογούμενοι. Από την Κρήτη μέχρι τη Μακεδονία η μία μετά τις άλλες οι υποθέσεις προσφυγών κατά του Δημοσίου είτε τελεσιδικούν σε βάρος τους είτε αναμένεται να επιδικαστούν υπέρ των εργολάβων και των παραχωρησιούχων. Πρακτικά το σύνολο των αποζημιώσεων που έχουν δοθεί ή πρόκειται να δοθούν φθάνουν το 1,2 με 1,3 δισ. ευρώ.

Μάλιστα η επιβάρυνση για τον φορολογούμενο είναι διπλή, καθώς χρεώνεται τόσο το κόστος των αποζημιώσεων όσο και το αυξημένο τέλος διέλευσης εξαιτίας της αύξησης των διοδίων που προβλέπονται από τις συμβάσεις παραχώρησης.

Το «φαινόμενο» συνιστά ελληνικό παράδοξο, χαρακτηρίζει σχεδόν το σύνολο των συμβάσεων που έχουν συναφθεί εδώ και δεκαετίες (με την αρχή να γίνεται επί Αττικής Οδού), αφορά το σύνολο των κυβερνήσεων, υπουργών και εμπλεκόμενων παραγόντων. Παρότι η κατασκευή οδικών αξόνων στην Ελλάδα δεν είναι πιο ακριβή απ' ό,τι στην Ευρώπη, το τελικό συνολικό κόστος επιβαρύνεται δραματικά από τις καθυστερήσεις, το ανάγλυφο της χώρας και διαχρονικές παθογένειες του κρατικού μηχανισμού. Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία του Ευρω-



παϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (European Court of Auditors), το μέσο κόστος ανά χιλιόμετρο για έναν τυπικό αυτοκινητόδρομο στην Ευρώπη κυμαίνεται στα 11 εκατ. ευρώ. Στην Ελλάδα το κόστος διαφοροποιείται δραματικά στο τελικό/συνολικό λόγω των αποζημιώσεων. Σύμφωνα με το ECA, στην ελληνική αγορά το κόστος κατασκευής κυ-

μαίνεται από 1,5 έως 3,5 εκατ. ευρώ σε πεδινή/απλή περιοχή, σε 9-12 εκατ. ευρώ σε ορεινή, ενώ μπορεί να φτάσει ακόμα και τα 32 εκατ. ευρώ ανά χιλιόμετρο όταν αφορά ειδικά τεχνικά έργα (γέφυρες, σήραγγες κ.λπ.). Εύλογο συνεπώς το ερώτημα, αφού είναι δεδομένο το ανάγλυφο της χώρας και γνωστά τα επιμέρους προβλήματα (από

απαλλοτριώσεις, δικαστικές αποφάσεις, έλλειψη ώριμων μελετών, λειτουργικών μηχανισμών ωρίμανσης), γιατί οι εννέα στους δέκα διαγωνισμούς/συμβάσεις «τιμολογούνται» με διαδικασίες που, εκ των υστέρων, θα επιβαρυνθεί επιπλέον.

Μόλις τέλη 2025 το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ενέκρινε υπερβάλλοντα κόστη για το υπό κατασκευή αεροδρόμιο του Καστελλού, που, σύμφωνα με τις επιδικασμένες αποφάσεις, έφθασαν τα 440 εκατ. ευρώ. Μάλιστα το θέμα είχε φέρει στη Βουλή ο Χάρης Μαμουλάκης (Βουλευτής ΣΥΡΙΖΑ), κάνοντας λόγο ακόμα και για ενδεχόμενο πολιτικού δόλου στην αποτυχία του Δημοσίου να διαχειριστεί αποφάσεις που υπογράφει το ίδιο.

Ήταν η περίοδος που στο ΤΠΑ Υποδομών και Μεταφορών εντάσσονταν αποζημιώσεις άνω των 160 εκατ. ευρώ για τον Ε65, ενώ είχαν εγκριθεί αποζη-

μιώσεις για το μετρό Αθηνών (γραμμή 3) 24,17 εκατ., ανεβάζοντας σε συνολικά 110,8 εκατ. το κόστος των διαιτησιών. Από την πλευρά της η κυβέρνηση (όπως όλες οι προηγούμενες) άλλοτε επικαλείται το μη τελικό/οριστικό καταλογισμό, την επιβολή ρητρών σε βάρος κατασκευαστών και άλλοτε (ως συνήθως) επιρρίπτει τις ευθύνες στους προκατόχους. Ενδεικτική η περίπτωση της λογικής που αντέτεινε ο υφυπουργός Υποδομών, Νίκος Ταχιάος, επιρρίπτοντας ευθύνες στην κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ κ.ο.κ. Το διά ταύτα είναι πως το «μάρμαρο» το πληρώνει ο φορολογούμενος, ο επαγγελματίας, ο οδηγός, καθώς διαχρονικά και... διακυβερνητικά καλούνται να επωμιστούν τις συνέπειες της αβεληνότητας του κρατικού μηχανισμού.

Κανόνες σε δημόσιο έργο, σε σύμβαση παραχώρησης, σε ΣΔΙΤ να προκύπτουν, εκ των υστέρων, απρόβλεπτες καταστάσεις (ως συνήθως χαρακτηρίζονται από τους αρμοδίους), στη συνέχεια να εγείρονται αιτήματα αποζημίωσης. Το υπουργείο αναθέτει και εγκρίνει μελέτες, γνωρίζοντας εκ των προτέρων πως το τελικό κόστος θα είναι ακόμα και διπλάσιο του αρχικού προϋπολογισμού. Προφανές πως δικαιολογία δεν μπορεί να είναι, κάθε φορά, η αναδρομή στο αριστουργηματικό «Υπάρχει και φιλότιμο» του Αλέκου Σακελλάριου και στον ρόλο του Μαυρογιαλούρου από τον Λάμπρο Κωνσταντάρη, με τον χαρακτηρισμό να έχει γίνει μέρος της πολιτικής ορολογίας στην Ελλάδα. Ολόκληρα 61 χρόνια έχουν περάσει από τότε...



**ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ: ΕΜΦΑΝΗΣ Η ΠΡΟΟΔΟΣ**

«Πετάνε» τα έργα για το FlyOver

Κυβερνητική «απόβαση» στη Θεσσαλονίκη λίγες ώρες πριν από την επίσκεψη του πρωθυπουργού, Κυριάκου Μητσοτάκη. Χθες, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστος Δήμας, πραγματοποίησε αυτοψία στο εργοτάξιο της Υπερυψωμένης Λεωφόρου Ταχείας Κυκλοφορίας (FlyOver) εκφράζοντας ικανοποίηση που η ολοκλήρωση του έργου έχει φτάσει στο 62%. Όπως ανέφερε, η πρόοδος των εργασιών είναι πλέον εμφανής σε καθημερινή βάση, καθώς το έργο αναπτύσσεται σε πολλά μέτωπα. Υπογράμμισε ότι βασική προτεραιότητα είναι να συνεχιστούν οι εργασίες απρόσκοπτα και χωρίς καθυστερήσεις, ώστε να διατηρηθεί το φιλόδοξο χρονοδιάγραμμα. Αυτή την περίοδο απασχολούνται στο εργοτάξιο περίπου 650 έως 700 εργαζόμενοι, με τον κ. Δήμα να επισημαίνει ότι κάθε τεχνικό στάδιο έχει διαφορετικές απαιτήσεις και χρόνους υλοποίησης. Παράλληλα, έκανε λόγο για ένα ιδιαίτερα καινοτόμο και πρωτοποριακό έργο για τα ελληνικά δεδομένα, από το οποίο αποκτούν σημαντική τεχνογνωσία τόσο οι υπηρεσίες του υπουργείου όσο και οι τεχνικές εταιρίες που συμμετέχουν στην κατασκευή. Ο στόχος παραμένει η παράδοση του έργου τον Μάιο του 2027. Με την ολοκλήρωση του FlyOver, η δυναμικότητα της Περιφερειακής Οδού αναμένεται να διπλασιαστεί, από περίπου 5.000 σε 10.000 οχήματα ανά ώρα. Ο κ. Δήμας ξεκαθάρισε παράλληλα ότι δεν θα υπάρχουν διόδια, καθώς η πρόσβαση θα είναι ελεύθερη. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί και η υποχρέωση του αναδόχου για τη συντήρηση του έργου. Όπως είπε, τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, σε συνδυασμό με τη βελτίωση της κυκλοφοριακής ικανότητας της Περιφερειακής Οδού, αναμένεται να έχουν σημαντική επίδραση στην καθημερινότητα των Θεσσαλονικέων. Από τους «μουσαμάδες» στα έργα.

ΚΑΤΑΠΑΤΗΜΕΝΑ ΑΚΙΝΗΤΑ

Στα αζήτητα η εξαγορά τους από το Δημόσιο

«Αφαντοι» οι καταπατητές ■ Αιτήματα για νέα παράταση αλλά και για αλλαγές στο πλαίσιο

ΤΙΣ ΜΑΡΙΑΣ ΒΟΥΡΓΑΝΑ

Γύρισαν την πλάτη στη ρύθμιση για την εξαγορά καταπατημένων εκτάσεων του Δημοσίου οι ιδιώτες που έχουν χτίσει ή κατέχουν ακίνητα πάνω σε δημόσια γη. Παρά τις εκπτώσεις που φθάνουν έως και το 80% του τιμήματος και τη δυνατότητα εξόφλησής του σε έως 60 άτοκες δόσεις, το ενδιαφέρον είναι πενιχρό.

Με την προθεσμία για την εξαγορά των καταπατημένων εκτάσεων μέσω της ψηφιακής πλατφόρμας του gov.gr να εκπνέει στις 11 Σεπτεμβρίου 2026, πληροφορίες αναφέρουν ότι περίπου το 13% των ιδιωτών με καταπατημένα ακίνητα έχει κινηθεί για να αποκτήσει τίτλους κυριότητας. Από τα τέλη Σεπτεμβρίου του 2024, όταν ξεκίνησε η διαδικασία, μέχρι σήμερα βρίσκονται στην πλατφόρμα περίπου 12.000 αιτήσεις, όταν οι εκτάσεις που θεωρούνται καταπατημένες υπολογίζονται σε περίπου 90.000. Το περιορισμένο ενδιαφέρον για υπαγωγή στη ρύθμιση αποδίδεται στις αυστηρές προϋποθέσεις, στο πλήθος των δικαιολογητικών που απαιτούνται αλλά και στο κόστος εξαγοράς, το οποίο, παρά τις προβλεπόμενες εκπτώσεις, θεωρείται υψηλό.

Στο υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών έχουν ήδη υποβληθεί αιτήματα για νέα παράταση της προθεσμίας εξαγοράς των καταπατημένων εκτάσεων, με την Ένωση Ιδιοκτητών Ακινήτων Δωδεκανήσου να ζητά παράλληλα αλλαγές στο ισχύον νομοθετικό πλαίσιο. Μεταξύ των βασικών προβλημάτων αναφέρεται η απαίτηση προηγούμενης δήλωσης του ακινήτου στο Ε9, όταν δεν υπάρχει ΚΑΕΚ, αυτοτελής κτηματολογική μερίδα ή άλλα αναγκαία στοιχεία ταυτοποίησης. Στο πλαίσιο αυτό, ζητείται νέα ουσιαστική παράταση, ειδική μεταβατική ρύθμιση για τα δωδεκάνησα και εξαίρεση από την υποχρέωση προηγούμενης δήλωσης στο Ε9.

Με την υποβολή της αίτησης στην πλατφόρμα (<https://acda.apps.gov.gr>), οι ενδιαφερόμενοι καταβάλλουν παράβολο ύψους 300 ευρώ, το οποίο συμψηφίζεται με το τίμημα εξαγοράς ή επιστρέφεται εφόσον η αίτηση απορριφθεί. Επίσης, μαζί με την αίτηση θα πρέπει να υποβάλουν μία σειρά από δικαιολογητικά όπως τοπογραφικό διάγραμμα του προς εξαγορά δημοσίου ακινήτου με σημειωμένη δόλωση μηχανικού, φύλλο

Βασική προϋπόθεση για το δικαίωμα εξαγοράς είναι η αδιάλειπτη κατοχή του ακινήτου επί 30 τουλάχιστον χρόνια με τίτλο, 40 τουλάχιστον χρόνια χωρίς τίτλο

προσδιορισμού της αντικειμενικής αξίας οικοπέδου ή γηπέδου, βεβαίωση όρων δόμησης της αρμόδιας υπηρεσίας δόμησης, οικοδομική άδεια, εφόσον υπάρχει, τίτλους από τους οποίους προκύπτει η κατοχή και συνοδευτικό σημείωμα, στο οποίο αποτυπώνεται η κατοχή, υπεύθυνη δήλωση για την έκταση των προς εξαγορά δημοσίων ακινήτων, έγγραφο για τη χρήση του δημοσίου ακινήτου και αντίγραφο του εντύπου Ε1 και Ε9.

Προϋποθέσεις

Βασική προϋπόθεση για το δικαίωμα εξαγοράς είναι η αδιάλειπτη κατοχή του ακινήτου επί 30 τουλάχιστον χρόνια με τίτλο, 40 τουλάχιστον χρόνια χωρίς τίτλο, εφόσον ο αιτών χρησιμοποιεί το ακίνητο ως την κύρια κατοικία του ή ως βοηθητικό χώρο αυτής ή για να ασκεί τουριστική, βιοτεχνική, βιομηχανική, εμπορική ή αγροτική δραστηριότητα και να δηλώνεται το ακίνητο στα έντυπα Ε9 για τα τελευταία 5 χρόνια που προηγούνται της αίτησης. Εφόσον η αίτηση εγκριθεί από την αρμόδια επιτροπή, εντός 5 ημερών εκδίδεται πιστοποιητικό αποδοχής το οποίο κοινοποιείται στον αιτούντα και περιλαμβάνει την περιγραφή του εξαγοραζόμενου ακινήτου (εμβαδόν και όρια), τα στοιχεία του αιτούντος, το τίμημα εξαγοράς, καθώς και το ποσό της εφάπαξ και τμηματικής καταβολής.

Το τίμημα για την εξαγορά ορίζεται στο 100% της αντικειμενικής αξίας του οικοπέδου ή του γηπέδου. Επί του τιμήματος προβλέπονται εκπτώσεις:

- 50% αν ο ιδιώτης έχει αναγνωριστεί πρωτόδικα ως κύριος του ακινήτου ή αν ο ιδιώτης έχει αναγραφεί ως κύριος στις πρώτες κτηματολογικές εγγραφές και έχει υιοθετήσει αγωγή από το Δημόσιο ή δεν έχει παρέλθει η προθεσμία άσκησης αγωγής.
- 70% αν έχει ασκήσει ένδικο μέσο κατά δικαστικές αποφάσεις για την αναγνώριση της κυριότητας του ακινήτου έως την 31η Δεκεμβρίου 2022.
- 80% για ακίνητο που κολύμπι τις στεγαστικές ανάγκες του αιτούντος (ή του αρχικού δικαιωματούχου) ως αποτέλεσμα μαζικής εγκατάστασης πληθυσμιακών ομάδων πριν από το 1964.

ΕΚΠΤΩΣΗ, ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ, ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ

Εως 80% έκπτωση στο τίμημα εξαγοράς, ανάλογα με την περίπτωση

Επιπλέον 10% έκπτωση για εφάπαξ πληρωμή



Εως 60 άτοκες μηνιαίες δόσεις η εξόφληση του τιμήματος με ελάχιστη δόση 100 ευρώ



30 χρόνια κατοχής με τίτλο ή 40 χρόνια χωρίς τίτλο απαιτούνται για τη θεμελίωση δικαιώματος εξαγοράς

€300 το παράβολο για την υποβολή της αίτησης, το οποίο συμψηφίζεται με το τίμημα εξαγοράς



11 Σεπτεμβρίου 2026 εκπνέει η προθεσμία



Στα Δυτικά Βαλκάνια ο Κάθετος Διάδρομος



Μνημόνιο συνεργασίας για την επέκταση του Κάθετου Διαδρόμου προς τα Δυτικά Βαλκάνια αναμένεται να υπογράψουν σήμερα στη Θεσσαλονίκη 11 διαχειριστές από 9 χώρες της περιοχής της ΝΑ Ευρώ-

πης. Στη βασική οδευση του Κάθετου Διαδρόμου που συνδέει τη Βουλγαρία, τη Ρουμανία, τη Μολδαβία και την Ουκρανία θα προστεθεί και μια νέα διακλάδωση μέσω Βόρειας Μακεδονίας και Σερβίας. Κεντρικό ρόλο αποκτά το FSRU Αλεξανδρούπολης, μέσω του οποίου θα διοχετεύονται προς τον Βορρά φορτία LNG, κυρίως αμερικανικής προέλευσης. Τις εγκαταστάσεις του FSRU Αλεξανδρούπολης επισκέφθηκε χθες ο υπουργός Ενέργειας Σταύρος Παπασταύρου, που όπως είπε αναδεικνύεται σε μία από τις σημαντικότερες ενεργειακές πύλες της ΝΑ και της Κεντρικής Ευρώπης. Η επέκταση του Κάθετου Διαδρόμου προς τη Σερβία και τη Βόρεια Μακεδονία ανοίγει τον δρόμο και προς την Ουγγαρία και τη Σλοβακία, είπε ο υπουργός και ανακοίνωσε ότι 15 εταιρείες από 7 χώρες έχουν δεσμεύσει δυναμικότητα στον Κάθετο Διάδρομο.

Διατήρηση ανάπτυξης στο 2% το β' τρίμηνο βλέπουν οι αναλυτές

Της **ΘΕΛΜΑΣ ΧΑΤΖΗΘΑΝΑΣΙΟΥ**

Ανθεκτική παρέμεινε η οικονομία το β' τρίμηνο του έτους, όπως φανερώνουν οι πρόδρομοι δείκτες, παρά το πλήγμα που κατέφερε η ακρίβεια στα ελληνικά νοικοκυριά και κατά συνέπεια στην ιδιωτική κατανάλωση. Οικονομολόγοι που μίλησαν στην «Κ» δήλωσαν αισιόδοξοι για διατήρηση της ανάπτυξης κοντά στο επίπεδο του 2% την περίοδο Απριλίου - Ιουνίου, λέγοντας ότι η οικονομία έδειξε αντοχές απέναντι στην ανάφλεξη του πολέμου στη Μέση Ανατολή και στην εκτίναξη των τιμών ενέργειας.

Ενόψει της ανακοίνωσης της ΕΛΣΤΑΤ για την ανάπτυξη της περιόδου Απριλίου - Ιουνίου την ερχόμενη Δευτέρα, οι ειδικοί μιλούν για αποσύνδεση των δεικτών της βιομηχανίας, των υπηρεσιών, του λιανικού εμπορίου και των κατασκευών από τους κινδύνους για τους οποίους προειδοποιούσαν οι εγχώριοι και ξένοι φορείς στην έναρξη του πολέμου. Χαρακτηριστικό είναι ότι ο δείκτης οικονομικού κλίματος παρέμεινε σε υψηλά επίπεδα, κλείνοντας το τρίμηνο με θετικό πρόσημο στις 108,3 μονάδες.

Θετικά ήταν τα στοιχεία των εξαγωγών, οι οποίες αυξήθηκαν με ταχύτερο ρυθμό από τις εισαγωγές το β' τρίμηνο, αν και ορισμένοι ειδικοί πιθανολογούν ότι πρόκειται για πρόσκαιρο παράγοντα.

Ενισχυτικά λειτουργεί και το κλίμα στην αγορά εργασίας, με περαιτέρω μείωση της ανεργίας και αύξηση της απασχόλησης. Οι παράγοντες αυτοί αναμένεται να στηρίξουν την ιδιωτική κατανάλωση, η οποία και αποτελεί το μεγαλύτερο σημείο προβληματισμού. Ενδεικτικό είναι ότι την περίοδο Απριλίου - Ιουνίου ο δείκτης καταναλωτικής εμπιστοσύνης παρέμεινε σε χαμηλά επίπεδα, αντανakλώντας τις πιέσεις που δέχθηκαν τα νοικοκυριά από την ενεργειακή αβεβαιότητα και την άνοδο του κόστους ζωής.

Αλλωστε, ήδη από τους πρώτους μήνες του έτους είχαν εμφανιστεί σημάδια κόπωσης των ελληνικών νοικοκυριών, τα οποία είναι ιδιαίτερα ευάλωτα στην επιτάχυνση του πληθωρισμού. Ειδικότερα, η ιδιωτική κατανάλωση, η οποία τα τελευταία χρόνια απο-

τέλεσε βασικό μοχλό των επιδόσεων της ελληνικής οικονομίας, είχε υποχωρήσει σε χαμηλό πενταετίας (0,7%) το α' τρίμηνο.

Σε ό,τι αφορά το γ' τρίμηνο, το οποίο είναι ακόμη θολό. Η νέα άνοδος των τιμών ενέργειας με την αναζωπύρωση των εντάσεων στη Μέση Ανατολή αύξησε εκ νέου τις ανησυχίες για μετάδοση των ανατιμήσεων στην εφοδιαστική αλυσίδα και επιβάρυνση της ανάπτυξης.



Ο δείκτης οικονομικού κλίματος παρέμεινε σε υψηλά επίπεδα, κλείνοντας το τρίμηνο με θετικό πρόσημο στις 108,3 μονάδες.

Η οικονομία έδειξε αντοχές απέναντι στην ανάφλεξη του πολέμου στη Μέση Ανατολή και στην εκτίναξη των τιμών ενέργειας.

Σε αυτό το σημείο, πάντως, οι οικονομολόγοι επιβεβαιώνουν τις προβλέψεις για το σύνολο του έτους κοντά στο 1,8%, με την πορεία να εξαρτάται άμεσα από τη διάρκεια και την ένταση των εξελίξεων στη Μέση Ανατολή. Αξίζει να σημειωθεί ότι εν μέσω ενός δύσκολου γεωπολιτικού σκηνικού, μεγάλοι επενδυτικοί οίκοι ετοιμάζονται για αναβάθμιση των προβλέψεων της Ευρωζώνης περίξ του 0,8% για το 2026, επικαλούμενοι τις απροσδόκητα θετικές επιδόσεις που καταγράφηκαν κατά το α' εξάμηνο του έτους.

ΚΑΤΕΘΕΣΑΝ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ

Τρεις για αξιοποίηση του Ολυμπιακού Ιππικού Κέντρου

ΤΡΕΙΣ είναι τελικά οι οικονομικές προσφορές που κατατέθηκαν στον διεθνή πλειοδοτικό διαγωνισμό για την αξιοποίηση του Ολυμπιακού Ιππικού Κέντρου Μαρκόπουλου, σύμφωνα με νεότερη ανακοίνωση του Εθνικού Αναπτυξιακού Ταμείου (Hellenic Growth Fund).

Προσφορές υπέβαλαν η Ελληνική Ομοσπονδία Ιππασίας, η Aplekton Holdings Co. Ltd. και η Elia Corporation A.E. Η αποσφράγισή τους θα πραγματοποιηθεί σε μια από τις προσεχείς συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου του Ταμείου.

Ο διαγωνισμός αφορά ακίνητο συνολικής έκτασης περίπου 996.920 τετραγωνικών μέτρων, στη θέση «Πούσι Μπάρτζη-Μερέντα» του Δήμου Μαρκοπούλου Μεσογαίας, στην Ανατολική Αττική.

Η αξιοποίηση προβλέπεται να γίνει μέσω σύστασης και μεταβίβασης δικαιώματος επιφανείας διάρκειας 99 ετών, σύμφωνα με τους όρους της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφορών της 5ης Δεκεμβρίου 2025.

Το Ολυμπιακό Ιππικό Κέντρο κατασκευάστηκε και λειτούρ-

γησε αρχικά για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Περιλαμβάνει εσωτερικές και εξωτερικές εγκαταστάσεις που συνδέονται με την αθλητική ιππασία, όπως στάβλους, αρένες και κτίριο διοικητικών υπηρεσιών.

Το ακίνητο βρίσκεται στον αρχαιολογικό χώρο του οικισμού της αρχαίας Μυρρινούτιας και συνορεύει ανατολικά με τον Ιππόδρομο.

Με βάση τον νόμο 3342/2005 για τη μεταολυμπιακή χρήση, πέραν των υφιστάμενων εγκαταστάσεων επιτρέπεται, μεταξύ άλλων, η ανάπτυξη γηπέδου γκολφ, ιππικού μουσείου, σχολών ιππασίας και αναβατών, καταστημάτων ειδών σχετικών με την αθλητική ιππασία, χώρων εκθέσεων, εστίασης και δημοπρασιών.

Στις επιτρεπόμενες χρήσεις περιλαμβάνονται ακόμη ξενοδοχείο, ελικοδρόμιο, πάρκο με δυνατότητα διεξαγωγής τριάθλου και ψυχαγωγικής ιππασίας, χώροι στάθμευσης, καθώς και φυλάκιο εισόδου με χώρους υγιεινής και εκδοτήριο εισιτηρίων. [SID: 23945589]

ΧΡΗΜΑ

Παρασκευή
04•09•2026

16

Η ακτινογραφία των ενοικίων σε όλη τη χώρα

Αναλυτικά η αύξηση των μισθωμάτων το 2026 μέσα από πίνακες - Οι 30 πιο ακριβές περιοχές

ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Δωρόθεος Λογοθέτης

Όλο και ακριβότερα βγαίνουν προς ενοικίαση τα σπίτια εντός του 2026, με την αύξηση των τιμών να υπολογίζεται πανελλαδικά στο 3,6% αλλά με σημαντικές επιμέρους μεταβολές από περιοχή σε περιοχή. Σύμφωνα με τα στοιχεία που επεξεργάστηκε η εταιρεία Remax, οι συνεχιζόμενες αυξήσεις στις τιμές των ενοικίων σε 124 περιοχές της χώρας επιβεβαιώνουν την αυξημένη ζήτηση που υπάρχει για στέγη αλλά και την περιορισμένη προσφορά ακινήτων. Συνθήκες για περαιτέρω άνοδο των τιμών δημιουργούν επίσης παράγοντες όπως η βελτίωση των υποδομών και των συνθηκών διαβίωσης σε διάφορες περιοχές της χώρας μέσω της αναβάθμισης των μεταφορών, της δημιουργίας χώρων στάθμευσης, της λειτουργίας υφιστάμενων αλλά και νέων σταθμών μετρό, χώρων πρασίνου κ.τ.λ. Η Αττική για μία ακόμα χρονιά πρωταγω-

νιστεί στην ανοδική τάση των τιμών των ενοικίων, με τη μέση άνοδο να διαμορφώνεται στο 4,3% σε σχέση με πέρυσι. Ωστόσο, η εικόνα δεν διαφοροποιείται σημαντικά από την υπόλοιπη Ελλάδα, όπου οι τιμές αυξήθηκαν κατά 4%, ενώ στη Θεσσαλονίκη η άνοδος ήταν πιο ήπια, στο 3%. Από το σύνολο των 124 περιοχών που περιλαμβάνονται στην έρευνα πάνω από 30 εμφανίζουν μέσο ενοίκιο από 10 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο και πάνω. Τον τίτλο των πιο ακριβών περιοχών μοιράζονται το Κολωνάκι, η Παλιά Παιταλία Θεσσαλονίκης και η Σαντορίνη, όπου το μέσο ενοίκιο διαμορφώνεται στα 14 ευρώ ανά τ.μ. Ακολουθούν οι Βάρη - Βάρκιζα και Λυκαβηττός με 13 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο. Από την άλλη, «πρωταθλητές» στην αύξηση των ενοικίων αναδείχθηκαν οι περιοχές Νέα Ηρακλεία Καβάλας με μέση ετήσια άνοδο τιμών 16,7%, τα Πετράλωνα με 15,6%, ενώ στην τρίτη θέση βρίσκονται η Κυψέλη και η Θέρμη Θεσσαλονίκης με 14,3%.

Πίνακες τιμών μέσων ενοικίων – 2026 (ανά τ.μ.)

ΑΤΤΙΚΗ			
Περιοχή	Τιμές ενοικίασης		
Αθήνα - Κέντρο	9,8 €	Φιλοθέη	12,0 €
Αμπελόκηποι	9,6 €	Χαλάνδρι	9,8 €
Βύρωνας	7,6 €	Χολαργός	10,3 €
Εξάρχεια	9,8 €	Νότια Προάστια	11,1 €
Ζωγράφου	9,6 €	Άλιμος	11,5 €
Ιλίσια	9,2 €	Αργυρούπολη	8,6 €
Καισαριανή	8,3 €	Βάρη - Βάρκιζα	13,0 €
Κολωνάκι	14,0 €	Βούλα	12,0 €
Κουκάκι	9,7 €	Γλυφάδα	12,4 €
Κυψέλη	8,0 €	Ελληνικό	12,0 €
Λυκαβηττός	13,0 €	Καλλιθέα	9,5 €
Νέος Κόσμος	10,6 €	Νέα Σμύρνη	10,5 €
Νεάπολη	9,5 €	Παλαιό Φάληρο	10,7 €
Πατήσια	7,5 €	Δυτικά Προάστια	7,4 €
Πετράλωνα	10,4 €	Αγία Βαρβάρα	5,8 €
Χίλτον	10,0 €	Αιγάλεω	7,3 €
Βόρεια Προάστια	10,3 €	Ηράκλειο	9,0 €
Αγία Παρασκευή	9,2 €	Νέα Ιωνία	8,0 €
Βριλήσσια	10,5 €	Χαϊδάρι	6,9 €
Γαλάτσι	9,0 €	Περιστέρι	7,2 €
Διόνυσος	8,0 €	Δήμος Πειραιά & λοιπές περιοχές	7,8 €
Εκάλη	9,0 €	Δραπετσώνα	7,2 €
Κηφισιά	11,0 €	Κερατσίνι	5,8 €
Μαρούσι	10,6 €	Καστέλα	9,5 €
Παλαιό Ψυχικό	12,0 €	Καμίνια	5,8 €
Νέο Ψυχικό	11,0 €	Παλαιμάνι	10,0 €
Παπάγου	11,6 €	Πειραιάς	9,7 €
		Πειραική	9,5 €
		Πέραμα	5,6 €
		Ρέντη	6,9 €



Καλλιπολί	
Κορυδαλλό	
Νέο Φάληρ	
Νίκαια	
Φρεατιύδα	
Χατζηκυριά	
Υπόλοιπο Α	
Αρτέμιδα	
Γέρακας	
Παλλήνη	
Πόρτο Ράφ	
Μέση τιμή	
ΘΕΣΣΑΛ	
Περιοχή	
Δήμος Θεσ	
Ιστορικό Κ	
Άνω Πόλη	
40 Εκκλησ	
Νέα Παράλ	
Παλιά Παρ	
Τούμπα	
Χαριλάου	
Τριανδρία	
Ντεπώ	
Φάληρο	
Βόρεια	
Μετέωρα	
Συκιές	

ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ

	6,7 €
ς	6,0 €
ο	10,0 €
	7,7 €
	9,5 €
ΙΚΕΙΟ	7,0 €
πτικής	9,0 €
	8,6 €
	8,0 €
	9,3 €
τη	10,0 €
Απτικής	9,2 €

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Τιμές ενοικίασης	
σαλονίκης	9,6 €
ντρο	11,4 €
	9,5 €
ές	8,4 €
ία	10,0 €
αλία	14,0 €
	8,8 €
	8,4 €
	8,2 €
	9,0 €
	8,7 €
	7,4 €
	7,2 €
	7,6 €

Δυτική	6,1 €
Αμπελόκηποι	6,5 €
Ευκαρπία	6,2 €
Εύοσμος	6,7 €
Ηλιούπολη	5,6 €
Ελευθέριο - Κορδελιό	5,1 €
Νεάπολη	6,8 €
Πολίχνη	6,4 €
Σταυρούπολη	5,6 €
Ωραιόκαστρο	6,0 €
Ανατολική	7,5 €
Βυζάντιο	7,7 €
Θέρμη	8,0 €
Καραμπουρνάκι	9,8 €
Καλαμαριά	8,8 €
Κηφισιά	7,9 €
Πανόραμα	8,5 €
Πυλαία	8,2 €
Επανομή	4,2 €
Περαία	6,8 €
Ν. Μηχανιώνα	5,0 €
Μέση τιμή Θεσσαλονίκης	7,7 €

ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΕΛΛΑΔΑ

Περιοχή	Τιμές ενοικίασης
Υπόλοιπη Ελλάδα	
Αλεξανδρούπολη	6,8 €
Άργος	5,6 €
Βόλος	10,0 €

Δράμα	6,5 €
Ηγουμενίτσα	5,7 €
Ηράκλειο	8,5 €
Θάσος	4,7 €
Ιωάννινα	6,2 €
Καβάλα	6,5 €
Καλαμάτα	7,6 €
Καρδίτσα	5,2 €
Κατερίνη	5,5 €
Κομοτηνή	7,6 €
Λάρισα	8,0 €
Λευκάδα	7,0 €
Λήμνος	6,0 €
Μύκονος	12,0 €
Ν. Ηρακλείτσα	7,0 €
Ν. Μουδανιά	7,8 €
Νάξος	12,0 €
Ναύπλιο	7,5 €
Ξάνθη	7,0 €
Παραλία Οφρυνίου	7,7 €
Πάρος	11,0 €
Πάτρα	8,0 €
Πύργος	5,1 €
Ρέθυμνο	11,0 €
Σαντορίνη	14,0 €
Σέρρες	6,2 €
Σκιάθος	7,0 €
Χανιά	10,0 €
Μέση τιμή υπόλοιπης Ελλάδας	7,8 €

Πηγή: REMAX Ελλάς





20
POLITICAL

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 4 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2026

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ



Γράφει η
Ρεγγίνα Σαβούρδου

Στην τελική ευθεία η κατασκευή του Flyover

Η κατασκευή της Υπερυψωμένης Λεωφόρου Ταχίας Κυκλοφορίας (Flyover) στη Θεσσαλονίκη μπαίνει στην τελική ευθεία, με την κατασκευαστική πρόοδο να αγγίζει ήδη το 62% στο κρσίμο εργοτάξιο της περιοχής, λίγο μετά το τούνελ στα Κωνσταντινουπόλεια. Παρά τις σύνθετες τεχνικές απαιτήσεις, το χρονοδιάγραμμα παράδοσης παραμένει σταθερά προσανατολισμένο για τον Μάιο του 2027, με την ηγεσία του υπουργείου και τα στελέχη της κοινοπραξίας να εκφράζουν την απόλυτη αισιοδοξία τους για την έγκαιρη ολοκλήρωση του έργου.

Ξενάγηση στα εργοτάξια

Η πορεία των εργασιών βρέθηκε στο επίκεντρο εκκινούσας αυτοψίας που πραγματοποίησε ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Δήμας στο εργοτάξιο. Ο κ. Δήμας, συνοδευόμενος από τον γενικό γραμματέα Υποδομών Δημήτρη Αναγνώπουλο, τον υφυπουργό Ανάπτυξης Σταύρο Καλαφάτη, τους βουλευτές Θεσσαλονίκης Θόδωρο Καραάγγελου και Δημήτρη Κούβελα, καθώς και τον αντιπεριφερειάρχη Υποδομών Πάρι Μπίλλια, ενημερώθηκε αναλυτικά από τους εκπαισώπους της αναδόχου κοινοπραξίας των εταιρειών ΑΒΑΕ και ΜΕΤΚΑ.

Ο υπουργός εξέφρασε την πλήρη ικανοποίησή του για την εξέλιξη του έργου, σημειώνοντας πως αυτή τη στιγμή στα μέτωπα των εργασιών απασχολούνται καθημερινά 650 έως 700 εργαζόμενοι. Ιδιαίτερη αναφορά έκανε στο εξειδικευμένο μπλε καλούπι σκυροδέτησης που έχει τεθεί σε λειτουργία, η χρήση του οποίου επιταχύνει θεαματικά τους ρυθμούς καισσκευής των φορέων.

Διπλάσιασμός χωρητικότητας και ελεύθερη πρόσβαση χωρίς διόδια

Ο κ. Δήμας υπογράμμισε ότι το χρονοδιάγραμμα του Μαΐου 2027 παραμένει ένας «εξαιρετικά φιλόδοξος», αλλά εφικτός στόχος, επισημαίνοντας την τεχνονγνωσία που αποκτούν οι υπηρεσίες του υπουργείου και οι ελληνικές τεχνικές εταιρείες μέσα από ένα τόσο καινωτόμο και πρωτοποριακό έργο, για το οποίο δεν υπάρχει αντίστοιχο στην Ελλάδα.

Παράλληλα, ο υπουργός υπενθύμισε τα κατασκευαστικά και λειτουργικά οφέλη της Υπερυψωμένης Λεωφόρου:

- **Διπλάσιασμός της κυκλοφοριακής ικανότητας:** Ο όγκος των εξυπηρετούμενων οχημάτων στον Περιφερειακό θα αυξηθεί από 5.000 σε 10.000 οχήματα ημερησίως.
- **Χωρίς διόδια:** Η πρόσβαση για τους οδηγούς θα είναι απολύτως ελεύθερη.
- **Μακροχρόνια συντήρηση:** Η υποχρέωση λειτουργίας και συντήρησης του άξονα για τα επόμενα 25 χρόνια βαρύνει αποκλειστικά τον ιδιώτη ανάδοχο.

«Αλλάζει πίστα η Θεσσαλονίκη» - Δηλώσεις φορέων

Ο υφυπουργός Ανάπτυξης Σταύρος Καλαφάτης χαρακτήρισε το Flyover ως αναπτυξιακό καταλύτη για τη Θεσσαλονίκη, τονίζοντας πως «η πόλη αλλάζει πίστα, γυρίζει σελίδα και μετατρέπεται σε έναν σύγχρονο περιφερειακό πόλο με διεθνές στίγμα στη Νοτιοανατολική Ευρώπη».

Από την πλευρά του, ο γενικός γραμματέας Υποδομών Δημήτρης Αναγνώπουλος επεσήμανε ότι η πρόοδος των εργασιών έχει ανατρέψει την αρχική δυσπιστία, επιβεβαιώνοντας πως το έργο θα ολοκληρωθεί εντός των ορίων. Σημείωσε επίσης πως η κοινοπραξία θα διατηρήσει την ευθύνη συντήρησης όχι μόνο του υπερυψωμένου τμήματος, αλλά και της Ανατολικής και Δυτικής Περιφερειακής Οδού.

Η δέσμευση των αναδόχων

Σε δηλώσεις των επικεφαλής της αναδόχου κοινοπραξίας, ο διευθύνων σύμβουλος της ΑΒΑΕ Κωνσταντίνος Μιτζάλης υπογράμμισε πως αποτελεί «τεράστιο επίτευγμα» το γεγονός ότι ένα τόσο σύνθετο έργο εκτελείται εντός των συμβατικών του χρόνων παρά τις όποιες δυσκολίες, δηλώνοντας συγκινημένος ως Θεσσαλονικιάς.

Στο ίδιο μήκος κύματος, ο ανιπρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της ΜΕΤΚΑ Ντίνος Μπενρουμπής εξέφρασε την απόλυτη βεβαιότητα πως το έργο θα παραδοθεί στο τέλος της επόμενης άνοιξης, σημειώνοντας χαρακτηριστικά ότι «δύο Θεσσαλονικείς είναι σίγουρο ότι θα φτιάξουν τα έργα».

Στο 62%
η πρόοδος του έργου
με παράδοση τον Μάιο
του 2027 - Αυτοψία
από Δήμα,
Αναγνώπουλο,
Καλαφάτη





ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ



Το project της ανέγερσης της ΔΕΘ περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την ανέγερση δύο νέων εκθεσιακών κτιρίων.



Ο σταθμός στην Καλαμαριά δόθηκε στην κυκλοφορία στα τέλη Αυγούστου.

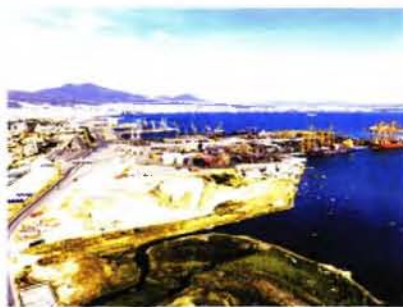
Σε πλήρη εξέλιξη βρίσκεται μια πλειάδα μεγάλων έργων και νέων υποδομών στη Θεσσαλονίκη, η οποία -έστω και μετά από πολychρόνες καθυστερήσεις σε κάποια εξ αυτών- αλλάζει πρόσωπο. Από το 2027 μέχρι το 2030 η πόλη -εκτός απροόπτου- θα μετατρέψει κρίσιμες υποδομές, που αναμένεται να δώσουν νέα πνοή στην τοπική οικονομία. Ακόμη, μεγάλα οδικά έργα σε Μακεδονία και Θράκη είναι ήδη σε εξέλιξη.

Ανάπλαση ΔΕΘ

Η ανάπλαση της ΔΕΘ αποτελεί πλέον ένα από τα μεγαλύτερα διαρκή έργα στη Θεσσαλονίκη, καθώς προέβλεπε εντάχθηκε στο Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2026-2030, με προϋπολογισμό 204,6 εκατ. ευρώ (συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ, 165 εκατ. χωρίς ΦΠΑ). Επί του παρόντος «τρέχει» από το Υπουργείο για λογαριασμό της ΔΕΘ-Πελοχρη διεθνής διαγωνισμός για την υλοποίηση του έργου με τη μέθοδο μηλέτι - κοινοτική, με προθεσμία υποβολής ενδιάμεσων την 21η Σεπτεμβρίου και, σύμφωνα με πληροφορίες, αναμένεται να συμφωνηθούν είτε απόνεμα είτε μέσω κοινοπραξιών όλοι οι μεγάλοι κατασκευαστικοί ελληνικοί όμιλοι. Το project περιλαμβάνει την ανέγερση δύο νέων εκθεσιακών κτιρίων, που θα συνοδεύονται από υπόγειους χώρους στάθμευσης, ανασκαφές και τη λειτουργική καθώς και ενεργειακή αναβάθμιση του Συνεδριακού Κέντρου «Γεώργιος Παπανδρέου», τη δημιουργία περίπου 120 στρεμμάτων ανοικτών χώρων και πρασιών, που θα λειτουργούν ως μητροπολιτικό πάρκο, τη διαμόρφωση χώρων ειδικών και συνάθροισης κοινού κ.ο.κ.

Μετρό Θεσσαλονίκης

Με την επέκταση στην Καλαμαριά να έχει ήδη δοθεί τελικά στην κυκλοφορία στα τέλη Αυγούστου αντί για τον Νοέμβριο του 2025 όπως είχε αρχικά προαναγγελθεί, το Μετρό Θεσσαλονίκης βάζει πλήρη για την ευέκτασή του στη δυτική πλευρά της πόλης. Στα μέσα Αυγούστου έγινε γνωστό ότι ενεργοποιείται η προπαρασκευαστική σύμβαση για την έναρξη των πρόδρομων εργασιών για την επέκταση μεταξύ της Ελληνικής Μετρο και της εταιρείας AKTOR, αναδόχου εταιρείας του έργου. Από το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και από την Ελληνική Μετρό σχεδιάζονται

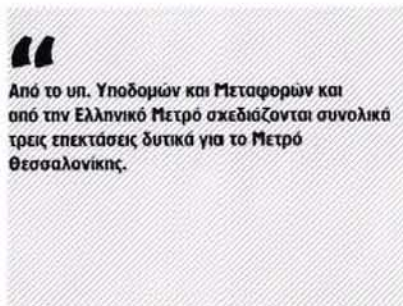


Έργο 77,1 εκατ. ευρώ προβλέπει τη σύνδεση του δού Προβλήτα του ΟΛΘ με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

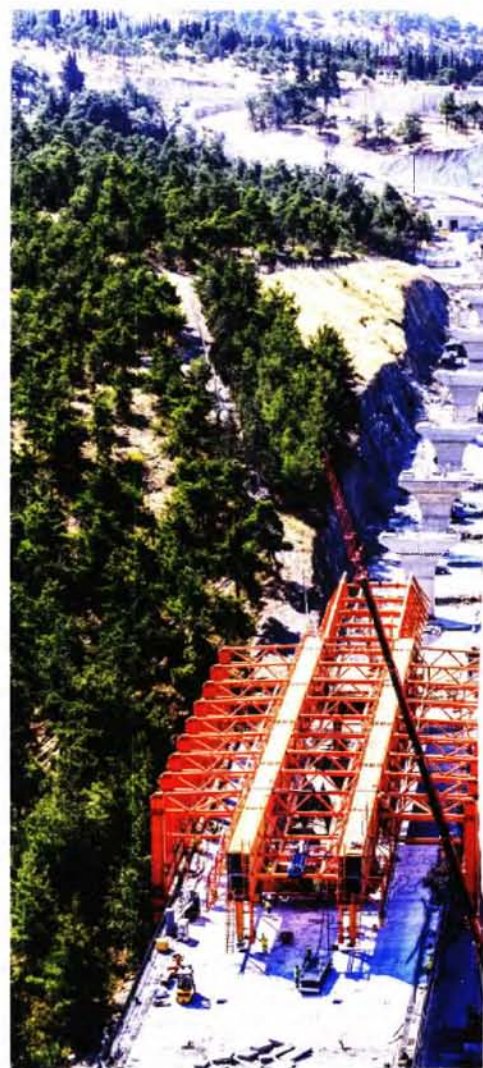
συνολικά τρεις επεκτάσεις δυτικά. Η πρώτη είναι από τον σταθμό Δημοκρατίας μέχρι το Νοσοκομείο Παπαγεωργίου και οι άλλες δύο από τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό προς Εύοσημο και Κορδελιό (η δεύτερη και τρίτη επέκταση είναι το πρώτο μίλι της νέας γραμμής, η οποία θα συνεχίζει και προς κέντρο και δυτικά). Ακόμη, προτείνεται η φάκελος για τη διεκδίκηση της χρηματοδότησης της βανικής εργολαβίας που θα οδηγήσει στη δημοπράτηση του έργου. Ουλοποιητικά στόχος είναι η χρηματοδότηση να εξασφαλιστεί μέχρι το τέλος του 2027. Η διάρκεια της σύμβασης έχει εκτιμηθεί σε 18 μήνες σε πρώτη φάση και συνολικά σε 18 μήνες και οι μετρώ θα ληφθεί απόφαση φυσικά για την προτεραιοποίηση των εν λόγω επεκτάσεων.

FlyOver

Το FlyOver - Υπερψηφωμένη Ταχεία Κυκλοφορία είναι ένα πολύ σημαντικό οδικό έργο για τη Θεσσαλονίκη, που βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη με τη μορφή ΣΔΠ.



Από το υπ. Υποδομών και Μεταφορών και από την Ελληνική Μετρό σχεδιάζονται συνολικά τρεις επεκτάσεις δυτικά για το Μετρό Θεσσαλονίκης.



Υπερψηφωμένη Ταχεία Κυκλοφορία κατασκευάζεται

Ο προϋπολογισμός του έργου πλέον είναι 529 εκατ. ευρώ, καθώς τον περσινό Ιούνιο προστέθηκαν 64,3 εκατ. ευρώ από το Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης για επιπλέον παρεμβάσεις και επίπνευσα του χρονοδιαγράμματος, ώστε το έργο να παραδοθεί τον Μάιο του 2027.

Το έργο περιλαμβάνει την αναβάθμιση (διεύρυνση και εξουγχρονισμός) της υπαρχουσας ανατολικής εσωτερικής περιφερειακής οδού σε μήκος 12 χλμ. Παράλληλα κατασκευάζεται Υπερψηφωμένη Ταχεία Κυκλοφορία μήκους περίπου 7,6 χλμ., επάνω από τη σημερινή ανατολική περιφερειακή. Στο έργο περιλαμβάνεται και γέφυρα μήκους περίπου 1 χλμ., ενώ η νέα υπερψηφωμένη αρτηρία θα εξυπηρετεί



Πηγή:

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ
ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗΣ

Σελ.:

92-96

Ημερομηνία
έκδοσης:

04-09-2026

www.sate.gr



επάνω όπο τη σημερινή ανατολική περιφερειακή.

κυρίως τη διαπερή κυκλοφορία, χωρίς ενδιάμεσους κόμβους.

Νέα νοσοκομεία

Μέσω ΣΔΙΤ, προϋπολογισμού 434,6 εκατ. ευρώ, προχωρούν οι διαδικασίες για το Νέο Ογκολογικό Νοσοκομείο, που θα αντικαταστήσει το Θεαγέντιο, προσφέροντας έναν υπερσύγχρονο χώρο νοσηλείας και έρευνας για καρκινοπαθείς από όλη τη Βόρεια Ελλάδα και όχι μόνο.

Την άνοιξη του 2027 αναμένεται να παραδοθεί το Νέο Παιδιατρικό Νοσοκομείο, το Πανεπιστημιακό Παιδιατρικό Νοσοκομείο Θεσσαλονίκης Τμήμα Σταύρος Νιάρχος (ΙΣΝ), στο Φίλοστο Θεσσαλονίκης, το οποίο



Το Νέο Ογκολογικό Νοσοκομείο, ένας υπερσύγχρονος χώρος νοσηλείας και έρευνας για καρκινοπαθείς.



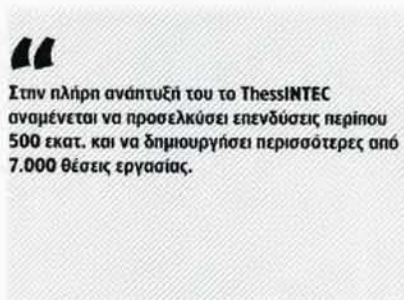
Από το Καλοχώρι δυτικά έως το Αγγελοχώρι ανατολικά, η ενσπνση του παραλιακού μετώπου.

θα είναι το μεγαλύτερο των Βαλκανίων στο είδος του. Ως το πρώτο αποκλειστικά παιδιατρικό νοσοκομείο εκτός Αθηνών, θα παρέχει δευτεροβάθμιες ιατρικές υπηρεσίες για την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης και τριτοβάθμια παιδιατρικά περιβάλλοντα για όλη τη Βόρεια Ελλάδα, αντικαθιστώντας παράλληλα το δίκτυο υπηρεσιών υγείας για παιδιά και εφήβους σε ολόκληρη τη χώρα. Τυπώχρως, θα λειτουργήσει ως κεντρικός κόμβος για την παιδιατρική εκπαίδευση και κατάρτιση, προσφέροντας την καινοτομία και την αριστεία στην ιατρική πρακτική, στην έρευνα και την εκπαίδευση.

Σημειώθον, επίσης, ότι η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας έχει επενδύσει την τελευταία χρονιά περίπου 365 εκατ. ευρώ για την πλήρη θωράκιση των εν λειτουργία νοσοκομείων (ΑΧΕΠΑ, Παιταγωγικό, Παισινικόλωση, Ιπιοκράτειο, Άγιος Παύλος κ.α.ε.).

ThessINTEC

Με απόφαση του υπουργού Ανάπτυξης Τάκης Θεο-



Στην πλήρη ανάπτυξη του το ThessINTEC αναμένεται να προσελκύσει επενδύσεις περίπου 500 εκατ. και να δημιουργήσει περισσότερες από 7.000 θέσεις εργασίας.



Το υπ. Ανάπτυξης διασφάλισε με εθνικούς πόρους την απρόσκοπτη υλοποίηση του ThessINTEC.

δωρικά και στα τέλη Ιουλίου, το Τεχνολογικό Πάρκο 4ης γενιάς ThessINTEC εντάχθηκε στο Τομεακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης του υπουργείου Ανάπτυξης 2026-2030, με συνολικά δημόσια χρηματοδότηση 30.333.282,64 ευρώ από το Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης.

Το έργο εντάχθηκε συγκεκριμένα στον άξονα προτεραιότητας «Ανάπτυξη νέων τομέων υψηλής προστιθέμενης αξίας» και με την αιτιολογία αυτή, το υπουργείο διασφαλίζει με εθνικούς πόρους τη χρηματοδοτική συνέχεια και την απρόσκοπτη υλοποίηση του ThessINTEC, κάνοντας πράξη τη δέσμευση του κ. Θεοδωρικάκου. Η εξέλιξη αυτή ακολουθεί την ανάκληση της προηγούμενης απόφασης ένταξής του στο Ταμείο Ανάκαμψης, με προϋπολογισμό 33 εκατ. ευρώ, καθώς δεν ήταν πλέον εφικτή η ολοκλήρωση του εντός των απαιτητών χρονοδιαγραμμάτων του ΤΑΑ. Και αυτό διότι ενώ το project είχε ξεκινήσει με διηθηραβικούς τόκους από πλευράς ηοληείας το 2019 με την παραχώρηση της έκτασης των 760 στρεμμάτων ανατολικά του αεροδρομίου «Μακεδονία», τελικά το αναγκασό Προεδρικό Διάταγμα για το Ειδικό Ηολεοδομικό Σχέδιο εκδόθηκε στα μέσα του Φεβρουαρίου του 2024 και η ΚΥΑ για την ίδρυση και ανάπτυξη του Επιχειρηματικού Πάρκου εγκρίθηκε στα μέσα του Αυγούστου του 2025.

Στην πλήρη ανάπτυξη του το ThessINTEC αναμένεται να προσελκύσει επενδύσεις περίπου 500 εκατ. ευρώ και να δημιουργήσει περισσότερες από 7.000 θέσεις εργασίας.

Σιδηροδρομική και οδική σύνδεση ΟΛΘ

Θετικές είναι οι εξελίξεις όσον αφορά τη σιδηροδρομική σύνδεση της ΟΛΘ, όχι όμως και για την οδική του σύνδεση με ΠΑΘΕ και Εγνατία Οδό. Όσοι αφορά τη σιδηροδρομική σύνδεση, οι έργα, συνολικού προϋπολογισμού 27,1 εκατ. ευρώ, προβλέπει η σύνδεση του του Προβλίου του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης με το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο και την ανάπτυξη προστασιακού σιδηροδρομικού δικτύου στη Δυτική Θεσσαλονίκη.

Το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έχει κηρύξει κατεπείγουσα την αναγκαστικά απαιτητική-ση άσκηση, που απαιτούνται για την εκτέλεση του έργου, σε συνέχεια της άμεσης ανακοίνωσής του ότι ▶

ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

► Θα υφεί χρηματοδοτήσει από το Τομέας Έργων Ανάπτυξης υποοργάνου Υποδομών και Μεταφορών 2026-2030. Ο προϋπολογισμός της δημόσιας δαπάνης ανέρχεται σε 11.015,600 ευρώ. Ο διαγωνισμός για την ανάδειξη του αναδόχου που θα αναλάβει τη μελέτη και την κατασκευή του έργου είχε προσελκύσει τη ενδιαφέρον μεγάλων τεχνικών εταιρειών, όπως των ΑΚΤΩΡ - Μοιλιναίος, AVAX - Alstom, ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ και ΙΝΤΡΑΚΑΤ και άνω επιρόοιο αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του έτους, με προβλεπόμενη ολοκλήρωση και παράδοση του έργου σε περίπου τέσσερα χρόνια.

Στον αντίποδα, το έργο της οδικής σύνδεσης παραμένει κομμάτι με την παραχώρηση της Εγνατίας Οδού, η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας έχει ημενην στο υπουργείο Μεταφορών των εγγραφών των χρημάτων σε συγκεκριμένο κομμάτι ώστε να εκτελεστεί το έργο πύλη, αλλά δεν υπάρχει εξέλιξη.

Ενοποίηση παραλιακού μετώπου

Στα τέλη Ιουλίου το Περιφερειακό Συμβούλιο Κεντρικής Μακεδονίας έδωσε θετική γνωμοδότηση επί της επικαιροποιημένης Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) και του Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΕΠΣ) για την ενοποίηση του παραλιακού μετώπου του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, από το Καλαχώρι δυτικά έως το Αγγιλοχώρι ανατολικά. Πρόκειται για ένα έργο μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, με έντονο αναπτυξιακό και περιβαλλοντικό αποτύπωμα, καθώς αποσκοπεί στην τουριστική και οικονομική ανάπτυξη της πόλης, αναδεικνύοντας παράλληλα τον φυσικό πλούτο της ακτογραμμής της Θεσσαλονίκης από το ανατολικό έως το δυτικό άκρο της. Το σχέδιο αφορά παρεμβάσεις κατά μήκος της ακτογραμμής σε επτά δήμους: Δέλτα, Αμπελοχώρι - Μενεμένη, Θεσσαλονίκης, Καλαμαριάς, Πυλαίας - Χορτιάτη, Θέρμης και Θερμαϊκού.

Αξιοποίηση του πρώην Στρατοπέδου Γκάνου

Μέχρι το τέλος της χρονιάς αναμένεται να έχει ανακηρυχθεί ο οριστικός ανάδοχος για την εκκίνηση της μεγάλης επένδυσης (260-300 εκατ. ευρώ) για την αξιοποίηση του πρώην Στρατοπέδου Γκάνου στη δυτική Θεσσαλονίκη και τη μετατροπή του σε Κέντρο Logistics. Δικαιούχες στο πλαίσιο του τρέχοντος διαγωνισμού του Υπηρεσίου είναι ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) και η κοινοπραξία Goldair - AKTOR - Trade Estates.

«Παλατάκι» (Κυβερνείο)

Το κτιτήριο αναμένεται να ολοκληρωθούν οι τεχνικές και λειτουργικές μελέτες για την αποκατάσταση και αξιοποίηση του Κυβερνείου («Παλατάκι») στο παραλιακό μέτωπο της Καλαμαριάς, προκειμένου να ακολουθήσει η δημοπρασία των έργων που θα κριθούν αναγκαία.

Το επίσημο πλάνο για την αξιοποίηση του Κυβερνείου προβλέπει τη μετατροπή του σε έναν σύγχρονο πολυχώρο πολιτισμού, συνεδρίων και εκδηλώσεων, ο οποίος θα είναι πλήρως προσαρμοσμένος στο κοινό, βάσει του Μητρώου Συνεργασίας που υπογράφηκε μεταξύ της Βουλής των Ελλήνων, του Υπουργείου και



Δικαιούχες είναι το έργο αξιοποίησης του πρώην Στρατοπέδου Γκάνου είναι ο ΟΛΘ και η κοινοπραξία Goldair - AKTOR - Trade Estates.



Το επίσημο πλάνο για την αξιοποίηση του Κυβερνείου προβλέπει τη μετατροπή του σε έναν σύγχρονο πολυχώρο πολιτισμού.



Το βόρειο τμήμα του Ε65, από τα Τρίκαλα έως τη σύνδεση με την Εγνατία Οδό, έχει προϋπολογισμό 442 εκατ. και μήκος 71 χλμ.

της ΕΤΑΔ Α.Ε. Σύμφωνα με τον αρχικό σχεδιασμό, το κτίριο θα λειτουργεί ως χώρος διεξαγωγής υψηλού επιπέδου συνεδρίων, συσκέψεων και φέρεται, ενισχύοντας το προφίλ της Θεσσαλονίκης ως συνεδριακού προορισμού, ενώ ο περιβάλλων χώρος και οι κήποι θα αναβαθμιστούν για τη φιλοξενία μεγάλων αστικών διοργανώσεων, σημαντικών και κοινωνικών εκδηλώσεων.

Οδικά έργα σε Μακεδονία και Θράκη

Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος

(Ε65): Έργο-κλειδί για τη Δυτική Μακεδονία. Το βόρειο τμήμα του Ε65, από τα Τρίκαλα έως τη σύνδεση με την Εγνατία Οδό, έχει προϋπολογισμό 442 εκατ. ευρώ και μήκος 71 χιλιόμετρα. Πρόκειται παραλλήλως στην κυκλοφορία το κύριο υποπλάνο Καλαμαριάς - Εγνατία, μήκους 45,5 χλμ.

Ανατολική Περιφερειακή Οδός

Αλεξανδρουπόλης: Έργο μείωσης πλημμύρας για τη Θράκη, προϋπολογισμού 36 εκατ. ευρώ. Περιλαμβάνει δύο σύνδεσεις με το λιμάνι της πόλης και κομβούς, έχει ολοκληρωθεί κατά 77%, με ορίζοντα πλήρους ολοκλήρωσης το 2027.

Καθετος Άξονας Εγνατίας Οδού (Δράμα -

Καβάλα): Στο υποπλάνο Α/Κ Κρήνιδων - ΙΚ Ζετανού, μήκους 8,26 χλμ., κατασκευάζεται το τελευταίο κομμάτι που θα συνδέσει τον άξονα με την υφιστάμενη Εθνική Οδό. Ο προϋπολογισμός ανέρχεται στα 60,8 εκατ. ευρώ, η ολοκλήρωση βρίσκεται στο 45% και η παράδοση αναμένεται εντός του 2027.

Νέος οδικός άξονας στην Κοζάνη

Νέος οδικός άξονας, μήκους 5 χλμ., κατασκευάζεται στην περιφερειακή ενότητα Κοζάνης, στο τμήμα Κήπος - Γεφύριο Ρυμνίου. Το έργο είναι προϋπολογισμού 21 εκατ. ευρώ και συμβατικού τύπου 16,2 εκατ. ευρώ και περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, δύο γεφύρες, τον ανασπαστικό κόμβο Καισαρείας - Αισνής, τον κλάδο εισόδου του ισθμίου κόμβου Αισνής, παραπλεύριο και κόμβο οδικό δικτύου.

Πολεοδομικό - Ενο Νερό:

Η Κυβερνητική Επιτροπή Συμβάσεων Στρατηγικής Σημιαίας, υπό την προεδρία του αντιπροέδρου Κωνστή Χατζηδόκη, αποφάσισε στα τέλη Ιουλίου να ενταξει το έργο «Πολεοδομικό - Ενο Νερό» στις Συμβάσεις Στρατηγικής Σημιαίας. Το έργο έχει προϋπολογισμό 113 εκατ. ευρώ, μήκος περίπου 31 χλμ., αποτελεί τμήμα του κάθετου οδικού άξονα Κοζάνη - Φλώρινα - Νίκη και αποτελεί βασική υποδομή για τη Δυτική Μακεδονία, καθώς θα αναβαθμίζει την οδική ασφάλεια και θα τονώσει την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. ■