



## Τέσσερις ενδιαφερόμενοι για μία αγγελία ενοικίασης

Στην πώληση κατοικιών η ζήτηση είναι κατά 60% μεγαλύτερη της διαθέσιμης προσφοράς, σύμφωνα με το Spitogatos.gr

2ος ΝΙΚΟΥ Χ. ΡΟΥΣΑΝΟΓΛΟΥ

**Μεγαλώνει το έλλειμμα** προσυμένων κατοικιών προς ενοίκιαση, ειδικά σε περιοχές μεγάλων πόλεων, με την πιο χαρακτηριστική περίπτωση να απασχολούν τα βόρεια προάστια. Σύμφωνα με στοιχεία που παρουσιάζει ο [www.spitogatos.gr](http://www.spitogatos.gr) σε εκδήλωση για τα 20 έτη παρουσίας στην αγορά, το έλλειμμα προσφοράς κατοικιών είναι πολύ μεγάλο, καθώς για κάθε διαθέσιμο ακίνητο προς ενοίκιαση σε όλη τη χώρα αντιστοιχούν κατά μέσον όρο 2,41 εκδηλώσεις ενδιαφέροντος από μοναδικούς χρήστες (leads) και 23,38 μοναδικές αναζητήσεις. Όπως εξηγεί ο κ. Μελαχροινός, διευθυντής συμβούλου του Spitogatos.gr, οι μοναδικές αναζητήσεις αποτυπώνουν το ευρύτερο ενδιαφέρον και τα μοναδικά leads, δείχνουν πιο άμεση πρόθεση, καθώς καταγράφουν την εκδήλωση ενδιαφέροντος, όπως η επικοινωνία με το μεσσιτικό γραφείο ή η εντολή υποδείξεων. Κατά τον κ. Μελαχροινό, η πραγματική αναλογία βρίσκεται κάπου ανάμεσα σε αυτούς τους δύο δείκτες μέτρησης. Ο ίδιος σημειώνει ότι «υπολογίζουμε ότι στην ενοίκιαση αντιμετωπίζουμε περίπου τέσσερις ενδιαφερόμενοι ανά διαθέσιμο ακίνητο (380% μεγαλύτερη ζήτηση από την προσφορά), ενώ στην πώληση καταγράφει η ζήτηση θεωρούμε ότι είναι περίπου 60% μεγαλύτερη της διαθεσίμης προσφοράς».

Με βάση τα στοιχεία του Spitogatos.gr, συνολικά η ζήτηση για κατοικίες (πώληση και ενοίκιαση) έχει σημειώσει σωρευτική άνοδο 75,5% από το 2020 μέχρι το 2026. Την πιο



**Το έλλειμμα** προσφοράς καθίσταται ακόμη πιο εμφανές στις κατοικίες που προσέκλυνε τη συντριπτική πλειονότητα των ενδιαφερομένων, δηλαδή με ζητούμενο ενοίκιο έως 600 ευρώ/μήνα και ζητούμενη τιμή πώλησης έως 250.000 ευρώ.

**Η ζήτηση για κατοικίες (πώληση και ενοίκιαση) έχει σημειώσει σωρευτική άνοδο 75,5% από το 2020 μέχρι το 2026.**

μεταξύ, εκτός από την εγχώρια ζήτηση, αλέηση κατά 60,3% έχει καταγράψει και η ζήτηση από το εξωτερικό την περίοδο 2020-2026. Το 2026 το μεγαλύτερο αγοραστικό ενδιαφέρον έχει

προέλθει, κατά σειρά, από τις ΗΠΑ, τη Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

Ωστόσο, το έλλειμμα προσφοράς καθίσταται ακόμη πιο εμφανές, ειδικά όταν πρόκειται για κατοικίες οι οποίες ενδιαφέρουν τη συντριπτική πλειονότητα των ενδιαφερομένων, δηλαδή με ζητούμενο ενοίκιο έως 600 ευρώ/μήνα και ζητούμενη τιμή πώλησης έως 250.000 ευρώ. Πρόκειται για τα δημοφιλέστερες επιλογές, με αποτέλεσμα η αναντιστοιχία με την προσφορά να μεγεθύνει τα δραματικά, με αποκρύφωμα τα βόρεια προάστια, όπου εντο-

πίζονται 21,1 εκδηλώσεις ενδιαφέροντος ανά ακίνητο και συνολικά 282 αναζητήσεις για το ίδιο σπίτι. Αναλόγως, στα σπίτια με ζητούμενο ενοίκιο που υπερβαίνει τα 1.500 ευρώ η γίεση από τη ζήτηση υποχωρεί έως 42 φορές.

Η περιοχή των βορείων προαστίων με τη μεγαλύτερη επιβάρυνση και έλλειψη ακινήτων σε σχέση με τη ζήτηση είναι τα Μαραύσι, όπου καταγράφονται 27 leads ανα αναζητούμενο σπίτι, με ζητούμενο ενοίκιο έως 600 ευρώ, ενώ σε επίπεδο αναζητήσεων ο αριθμός εκτοξεύεται ειδικά σε 291,5. IT συγκέντρωση μεγάλου

αριθμού επιχειρήσεων έχει αχθεί και η ζήτηση για ενοίκιαση κατοικίας, καθώς όλο και περισσότεροι εργαζόμενοι επικρατούν να μετακινηθούν πιο κοντά στην εργασία τους ώστε να μειώσουν τον χρόνο και ασφάλως και το κόστος της μετακίνησής τους. Το αίσθημα είναι να «συνωστίζονται» σε περιοχές, όπως τα Μαραύσι, που είναι ιδιαίτερη εμφάνιση ότι αδυνατούν να ανταποκριθούν έτσι και στο ελάχιστο στη ζήτηση, ειδικά προστού κόστους ακινήτων. Ιδίως, το Ηράκλειο, η Παλλήνη και το Χαλάνδρι συγκεντρώνονται στις περιοχές με

των εντονότερων πιέσεων στις φθηνές ενοικία.

Στον αντίποδα, στο σκέλος των πωλήσεων κατοικιών η ζήτηση στο σύνολο της χώρας διαμορφώνεται σε 0,79 εκδηλώσεις ενδιαφέροντος και 11,68 μοναδικές αναζητήσεις ανά ακίνητο. Η πίεση έληξε από τη ζήτηση είναι λιγότερη, αλλά αυτή διαφωροποιείται αισιόφρα όταν πρόκειται για ακίνητα μικρότερης επιφάνειας και πιο προστά.

Ουσιαστικά, δηλαδή, παρατηρείται υπερβάλλουσα ζήτηση για τα πιο προστά σπίτια (έως 250.000 ευρώ) και αντιστροφή εξισορρόπηση του ισολογισμού προσφοράς/ζήτησης όσο αυξάνεται το κόστος αγοράς, με αποκρύφωμα όσα οικίσκων πάνω από 550.000 ευρώ, όπου ουσιαστικά δεν υπάρχει κανένα ζήτημα υπερβολικής ζήτησης σε σχέση με την προσφορά.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Spitogatos.gr, όπως και στις ενοικιάσεις έτσι και στις πωλήσεις τα σπίτια των βορείων προαστίων με τιμή έως 250.000 ευρώ εμφανίζουν πολύ υψηλότερη ζήτηση έναντι της προσφοράς, συγκεντρώνοντας 1,7 εκδηλώσεις ενδιαφέροντος ανά ακίνητο και 22,6 αναζητήσεις. Στο Υψίστιο Νομού Θεσσαλονίκης οι αναζητήσεις φθάνουν στις 27,9 ανά ακίνητο, ενώ στην υπόλοιπη Ελλάδα τα Δωδεκάνησα ξεχωρίζουν σε leads (3,6) και οι Σποράδες σε αναζητήσεις (91,4) ανά ακίνητο. Σε επίπεδο γεωτομών, η Νέα Περαμένη, η Λαμία, το Παλιό Ψυχικό, η Λυκόβρυση και το Χαλάνδρι ξεχωρίζουν στην Αττική, και η Πάργα, η Ικαρία, η Κως και η Λήμνος στην περιφέρεια.

## 22 POLITICAL

ΠΕΜΠΤΗ 24 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2026  
**ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

# Οι 16 περιοχές της Αθήνας όπου... οι τιμές των ακινήτων καίνε



Γράφει η  
**Ρεγγίνα Σαβούρδου**



**Η** ελληνική κοινωνία βρίσκεται αντιμέτωπη με μια πρωτοφανή στεγαστική κρίση, η οποία έχει εξελιχθεί σε κορυφαίο οικονομικό και κοινωνικό πρόβλημα, πλήττοντας καιρια τον οικογενειακό ηρωπολογισμό και ανατέλλοντας τη δυνατότητα των νεότερων γενεών να αυτοναμηθούν. Τα επίσημα στοιχεία της Eurostat αποτυπώνουν με δραματικό τρόπο το μέγεθος της πίεσης, καθώς το 2024 το 41,8% του πληθυσμού στη χώρα ζούσε σε νοικοκυριά με ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις για στεγαστικό δανείο, ενοίκιο, λογαριασμούς κοινής ωφέλειας ή αγορές με δόσεις, όταν ο αντίστοιχος μέσος όρος στην Ευρωπαϊκή Ένωση περιοριζόταν μόλις στο 9,2%.

Η Ελλάδα καταγράφει μακράν το υψηλότερο ποσοστό στην Ευρωπαϊκή Ένωση, υπερτετραπλασιάζοντας τον ευρωπαϊκό μέσο όρο και υπερδιπλασιάζοντας ακόμη και εκείνο της Ρουμανίας που ακολουθεί στη δεύτερη θέση. Παράλληλα, το 2025, το 26,4% του συνολικού πληθυσμού δαπανούσε πάνω από το 40% του διαθέσιμου εισοδήματός του για την κάλυψη του κόστους στέγασης, έναντι μόλις 7,7% σε ευρωπαϊκό επίπεδο, γεγονός που σημαίνει ότι περισσότεροι από έναν στους τέσσερις πολίτες στερούνται τα βασικά προκειμένου να εξασφαλίσουν στέγη.

### Η αδυναμία των νέων

Με απλά λόγια, περισσότεροι από έναν στους τέσσερις πολίτες στην Ελλάδα βρίσκονται αντιμέτωποι με στεγαστικό κόστος που ξεπερνά το 40% του διαθέσιμου εισοδήματός τους. Η διαφορά είναι ενδεικτική του μεγέθους του προβλήματος, καθώς ένας νέος στην Ελλάδα εγκαταλείπει κατά μέσο όρο την οικογενειακή εστία 4,6 χρόνια αργότερα από τον μέσο νέο στην Ευρωπαϊκή Ένωση και 9,5 χρόνια αργότερα από έναν νέο στη Φινλανδία, ανέφερε στην «Ρ» ο Οικιστικός Μπάκας, πρόεδρος του Πανελλαδικού Δικτύου Κτηματομεσιτών E-Real Estates.

Η αδυναμία πρόσβασης σε προσιτή κατοικία συνδέεται άμεσα με την αδυναμία των νέων ανθρώπων να απο-

**Εκτίναξη ενοικίων  
κατά 39,59% -Ένας  
στοιχείο στους τέσσερις  
Έλληνες αντιμέτωπος  
με στεγαστικό κόστος  
που ξεπερνά το 40%  
του διαθέσιμου  
εισοδήματός του**

κτησουν οικονομική αυτονομία και να σχεδιάσουν τη δημιουργία οικογένειας, με συνέπεια μια αλυσίδα αρνητικών δημογραφικών και κοινωνικών συνεπειών.

### Η κατάσταση στην αγορά ακινήτων

Την τελευταία τετραετία, σύμφωνα με τη νέα έρευνα του Πανελλαδικού Δικτύου Κτηματομεσιτών E-Real Estates, η μέση ζητούμενη τιμή μίσθωσης για οικογενειακά διαμερίσματα από 80 έως 110 τμ, ένα του πρώτου ορόφου και κατασκευής μετά το 2000, σημείωσε εκρηκτική άνοδο της τάξης του 39,59% στις δεκαέξι εξεταζόμενες περιοχές της Αττικής, με τη μέση τιμή να διαμορφώνεται πλέον στα 13,68 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο.

Ειδικότερα, οι περιοχές που επιλέγονται κατά κύριο λόγο από οικογένειες καταγράφουν σημαντικές αποκλίσεις και ανοδικές τάσεις, οι οποίες φτάνουν ή και ξεπερνούν σε ορισμένες περιπτώσεις το 80%.

### Οι περιοχές του Λεκανοπεδίου

Η ανοδική πορεία αποτυπώνεται επιγραμματικά σε σύνολο δεκαέξι περιοχών της Αθήνας και της ευρύτερης περιφέρειας, όπου καταγράφονται οι μέσες ζητούμενες τιμές και ποσοστιαίες μεταβολές.

Στους **Αμπελόκηπους** η μέση τιμή διαμορφώνεται στα 13,70 €/τμ με αύξηση 74,52%, στο **Παγκράτι** στα 13,34 €/τμ (αύξηση 28,27%), στην **Κυψέλη** στα 10,97 €/τμ (αύξηση 45,30%), στον **Νέο Κόσμο** στα 11,52 €/τμ

(αύξηση 45,82%), στη **Γλυφάδα** στα 20,62 €/τμ (αύξηση 58,62%), στη **Βούλα** στα 20,71 €/τμ (αύξηση 80,09%), στο **Παλιό Φάληρο** στα 14,42 €/τμ (αύξηση 31,69%), στη **Νέα Σμύρνη** στα 13,49 €/τμ (αύξηση 42,75%), στην **Καλλιθέα** στα 12,03 €/τμ (αύξηση 41,53%), στο **Περιστέρι** στα 9,62 €/τμ (αύξηση 31,78%), στην **Πετρούπολη** στα 10,87 €/τμ (αύξηση 44,93%), στην **Κηφισιά** στα 15,80 €/τμ (αύξηση 43,64%), στο **Μαρούσι** στα 13,38 €/τμ (αύξηση 28,65%), στον **Χολαργό** στα 14,05 €/τμ (αύξηση 17,08%), στο **Χαλάνδρι** στα 13,63 €/τμ (αύξηση 15,51%), ενώ στον **Πειραιά**, παρά τη μικρή φετινή υποχώρηση, καταγράφεται συνολική αύξηση 10,10% από το 2022 με τη μέση τιμή να διαμορφώνεται στα 10,79 €/τμ.

Με βάση αυτά τα δεδομένα, το μέσο μηνιαίο μίσθωμα για μια τυπική οικογενειακή κατοικία 100 τμ κυμαίνεται πλέον ενδεικτικά από 1.080 έως 1.649 ευρώ, καθιστώντας την εξεύρεση στέγης μια εξαιρετικά δύσκολη οικονομική εξίσωση. Στη διαμόρφωση αυτής της κατάστασης συμβάλλουν πολλαπλοί παράγοντες, συμπεριλαμβανομένης της περιορισμένης προσφοράς νεότερων κατοικιών, της επενδυτικής ζήτησης των προηγούμενων ετών και της αυξημένης παρουσίας ακινήτων σε πλατφόρμες βραχυχρόνιας μίσθωσης.

Η αντιμετώπιση του προβλήματος απαιτεί στοχευμένες παρεμβάσεις πολιτικής που δεν θα περιορίζονται στην ενίσχυση της ζήτησης, αλλά θα εστιάζουν στην ουσιαστική αύξηση της προσφοράς προσιτών κατοικιών, στην ενεργοποίηση του κλειστού οικιστικού αποθέματος και στη διασφάλιση ότι η στέγαση δεν θα απορροφά το μεγαλύτερο μέρος του εισοδήματος των πολιτών.

ΑΝΑΛΥΣΗ Του ΝΙΚΟΥ ΦΙΛΙΠΠΙΔΗ

## Κυκλοφοριακός λογαριασμός

Πολλοί αναρωτιούνται, μα πώς είναι δυνατόν με αυτή την τιμή της βενζίνης και του πετρελαίου, οι δρόμοι της Αθήνας να είναι τόσο γεμάτοι καθημερινά. Κανείς δεν σκέφτεται να παρκάρει το όχημά του και να κινηθεί με τα μέσα μεταφοράς; Η απάντηση δεν είναι καθόλου εύκολη και σίγουρα δεν περιποιεί τιμή για το επίπεδο των δημοσίων συγκοινωνιών που έχουμε δημιουργήσει στην πόλη όπου κατοικεί ο μισός πληθυσμός της χώρας.

Σύμφωνα με έναν από τους πιο διαδεδομένους δείκτες παγκοσμίως (TomTom Index) στη μέτρηση του κυκλοφοριακού, ο μέσος οδηγός στην Αθήνα έχασε το 2025 περίπου 143 ώρες

μέσα στην κίνηση. Έξι ώρες και 23 λεπτά περισσότερο από το 2024. Πρόκειται για σχεδόν έξι ολόκληρες ημέρες εγκλωβισμού πίσω από ένα τιμόνι. Η μέση ταχύτητα κατά τις ώρες αιχμής στο κέντρο της πόλης αγγίζει μόλις τα 19 χιλιόμετρα ανά ώρα. Κατά την πρωινή αιχμή, για να καλύψει ένας οδηγός μια απόσταση 10 χιλιομέτρων χρειάζεται κατά μέσον όρο σχεδόν 40 λεπτά.

Σε αυτό το ανυπόφορο σκηνικό, με την πρωτεύουσα να χρειάζεται περισσότερα, συχνότερα και αξιόπιστα μέσα μαζικής μεταφοράς, το μετρό, ο ηλεκτρικός και το τραμ το 2025, σύμφωνα με τον επίσημο απολογισμό της ΣΤΑΣΥ, όχι μόνο δεν αύξησαν

Ο μέσος οδηγός στην Αθήνα έχασε το 2025 περίπου 143 ώρες μέσα στην κίνηση, σχεδόν έξι ολόκληρες ημέρες.

τα δρομολόγια, αλλά εκτέλεσαν λιγότερα. Μέσα σε ένα χρόνο χάθηκαν 9.280 διαδρομές, την ίδια ώρα που οι επιβιβάσεις αυξήθηκαν κατά 2 εκατομμύρια. Περισσότεροι επιβάτες «εξυπηρετήθηκαν» με λιγότερη μεταφορική δυνατότητα. Δηλαδή, επέλεξαν ένα μέσο σταθερής

τροχιάς αντί του αυτοκινήτου τους και κατέληξαν σε γεμάτες αποβάθρες, στριμωξίδι στους συρμούς, μεγαλύτερες αναμονές και ένα διαρκή φόβο ότι ακόμη και μια μικρή βλάβη θα αποδιοργανώσει ολόκληρη τη γραμμή.

Το πρόβλημα δεν αφορά μόνο την ποιότητα των υπηρεσιών του μετρό και του τραμ, τα οποία μπορεί να μείωσαν τα δρομολόγια τους λόγω προβλημάτων που ξεπερνούν τον σχεδιασμό των διοικήσεών τους. Συνδέεται ευθέως με το κυκλοφοριακό, το ελλιπές δίκτυο που υπάρχει αυτή τη στιγμή στην πρωτεύουσα, όπως επίσης και με τον ελλιπή προγραμματισμό νέων έργων.

Ειδικά το μετρό, για κάθε με-

γαλούπολη, είναι η ισχυρότερη απάντηση που διαθέτει απέναντι στη συμφόρηση. Κάθε δρομολόγιο που αφαιρείται από το πρόγραμμα μιας γραμμής του μετρό μειώνει την ελαστικότητα των δημόσιων συγκοινωνιών. Κάθε λεπτό επιπλέον αναμονής κάνει λίγο πιο πιθανή την επιλογή του αυτοκινήτου. Η συμφόρηση που δημιουργείται αυξάνει τον οικονομικό και περιβαλλοντικό λογαριασμό της πόλης και καθιστά πιο επείγουσα την ανάγκη ενίσχυσης των δημόσιων μεταφορών. Δημιουργείται έτσι ένας φαύλος κύκλος, που ενισχύει τη δυσπιστία των πολιτών και κάνει αφόρητη τη ζωή στην πόλη.



**6.500-7.000**

εκκρεμείς κληρονομιές στο μητρώο του κράτους σήμερα

**4.500**

οι καθαρά σχολάζουσες

**4-5 δισ. €**

η συνολική αξία των ανεκμετάλλετων περιουσιακών στοιχείων (ακίνητα, οχήματα, έργα τέχνης, τραπεζικοί λογαριασμοί)

**40.000-50.000**

αιτήσεις για αποποίηση κληρονομιών ετησίως στην Ελλάδα

## Κληρονομιές χωρίς παγίδες και κρυφά χρέη

Μία αίτηση στην ψηφιακή πλατφόρμα καταργεί ουρές και γραφειοκρατία - Ακίνητα, τραπεζικοί λογαριασμοί, επενδύσεις αλλά και οφειλές, όλα στο φως

**ΡΕΠΟΡΤΑΖ**  
Βάσω Παλαιού

**Μ**ια νέα εποχή στη διαχείριση των κληρονομιών επιχειρεί να ανοίξει το υπουργείο Δικαιοσύνης, με τη θεσμοθέτηση ενός σύγχρονου νομοθετικού πλαισίου που δίνει κληρονόμους τη δυνατότητα να γνωρίζουν με μεγαλύτερη ταχύτητα και σαφήνεια την πραγματική οικονομική εικόνα μιας κληρονομιάς. Στο επίκεντρο βρίσκεται η δημιουργία Κεντρικής Ψηφιακής Πλατφόρμας Κληρονομιάς, μέσω της οποίας οι πιστοποιημένοι κληρονόμοι θα μπορούν με μία αίτηση να πληροφορούνται για το ενεργητικό αλλά και το παθητικό του κληρονομούμενου.

Η αλλαγή έρχεται να αντιμετωπίσει ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα της σημερινής διαδικασίας, το οποίο αφορά την αποσπασματική αναζήτηση πληροφοριών. Μέχρι σήμερα ο κληρονόμος που επιθυμούσε να αποκτήσει πλήρη ε-

κόνα για την περιουσία και τις υποχρεώσεις του θανόντος έπρεπε να απευθυνθεί σε διαφορετικούς φορείς, υπηρεσίες και χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Η διαδικασία μπορούσε να είναι χρονοβόρα και να δημιουργεί αβεβαιότητα, ιδιαίτερα όταν υπήρχαν οφειλές που δεν ήταν εύκολο να εντοπιστούν.

Με το νέο πλαίσιο, η πληροφόρηση θα συγκεντρώνεται σε ένα ενιαίο ψηφιακό περιβάλλον. Η πλατφόρμα προβλέπεται να αντλεί στοιχεία από τη φορολογική δήλωση, τα τραπεζικά ιδρύματα, τα ασφαλιστικά ταμεία και τα υποθηκοφυλακεία ή κτηματολογικά γραφεία. Με αυτόν τον τρόπο, ο κληρονόμος θα μπορεί να αποκτήσει μια συνολική εικόνα της οικονομικής κατάστασης που κληρονομεί, χωρίς να χρειάζεται να πραγματοποιεί ξεχωριστές αναζητήσεις σε κάθε υπηρεσία.

Στο ενεργητικό της κληρονομιάς θα αποτυπώνονται στοιχεία για ακίνητη περιουσία, τραπεζικούς λογαριασμούς, επενδυτικά προϊόντα και εταιρικά μερίδια. Στην

άλλη πλευρά, στο παθητικό θα καταγράφονται οφειλές προς το Δημόσιο, μεταξύ άλλων προς την ΑΑΔΕ και τον e-ΕΦΚΑ, δάνεια και χρέη από πιστωτικές κάρτες σε χρηματοπιστωτικά ιδρύματα καθώς και λοιπές βεβαιωμένες υποχρεώσεις προς τρίτους.

Για τη διαμόρφωση του νέου πλαισίου το υπουργείο Δικαιοσύνης έχει συγκροτήσει ομάδα εργασίας, στην οποία συμμετέχουν διακεκριμένοι νομικοί, δικαστικοί λειτουργοί και υπηρεσιακά στελέχη, υπό την προεδρία του καθηγητή της Νομικής Σχολής του ΕΚΠΑ Γεωργίου Λέκκα. Αντικείμενο της ομάδας είναι η διαμόρφωση ενός αποτελεσματικού συστήματος ώστε οι πολίτες να μπορούν να πληροφορούνται εγκαίρως και με ασφάλεια το σύνολο των στοιχείων που συνδέονται με μια κληρονομιά.

Την ίδια στιγμή ωστόσο υπάρχει μέριμνα και για την προστασία των προσωπικών δεδομένων. Η πρόσβαση στα στοιχεία θα αφορά πιστοποιημένους κληρονόμους και οι σχετικές διαδικασίες θα πρέπει να ακολουθούν αυστηρές προδιαγραφές ασφαλείας και τις απαιτήσεις του ευρωπαϊκού κανονιστικού πλαισίου GDPR.

Η νέα ψηφιακή υποδομή εντάσσεται στη γενικότερη αναμόρφωση του κληρονομικού δικαίου, με τις αλλαγές να έχουν τεθεί σε ισχύ από τις 16 Σεπτεμβρίου 2026. Στο νέο πλαίσιο ιδιαίτερη σημασία αποκτά η δυνατότητα του κληρονόμου να γνωρίζει το σύνολο των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων που συνδέονται με την κληρονομιά, πριν λάβει τις κρίσιμες αποφάσεις που προβλέπει ο νόμος. Η νέα ψηφιακή υποδομή έρχεται να υποστηρίξει ακριβώς αυτή την ανάγκη, συγκεντρώνοντας στοιχεία που μέχρι σήμερα βρίσκονταν σε διαφορετικές υπηρεσίες.

### ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΗ

Παράλληλα, προωθείται η ψηφιοποίηση και απλοποίηση των διαδικασιών που αφορούν τις κληρονομικές υποθέσεις. Η αξιοποίηση ηλεκτρονικών συστημάτων και η διασύνδεση των αρμόδιων φορέων αποσκοπούν στη μείωση των διοικητικών βαρών και των καθυστερήσεων, ενώ η συγκέντρωση των στοιχείων για το ενεργητικό και το παθητικό περιορίζει την ανάγκη για πολλαπλές και χρονοβόρες αναζητήσεις. Στο επίκεντρο βρίσκεται και η ενίσχυση της προστασίας του κληρονόμου απέναντι σε άγνωστες οικονομικές υποχρεώσεις. Άλλωστε, για πρώτη φορά νομοθετήθηκε ότι τα χρέη της κληρονομιάς δεν θα βαρύνουν τον κληρονόμο.

Το νέο κληρονομικό πλαίσιο επιχειρεί να προσαρμοστεί στις σύγχρονες κοινωνικές και τεχνολογικές ανάγκες. Η κατεύθυνση είναι σαφής: λιγότερη γραφειοκρατία, ταχύτερη πρόσβαση στην πληροφορία, πληρέστερη εικόνα της κληρονομιάς και μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου για τους πολίτες.



# Οι επιβάτες αυξάνονται, αλλά τα δρομολόγια μειώνονται

«Κατέβασαν ταχύτητα» τα μέσα σταθερής τροχιάς της Αθήνας το 2025

Της ΔΕΣΠΟΙΝΑΣ ΚΟΝΤΗ

**Αυξημένη** επιβατική κίνηση, αξιοσημείωτη αύξηση εσόδων από πωλήσεις καρτών και από ανέπαφες πληρωμές, αλλά χιλιάδες χαμένα δρομολόγια κατέγραψαν οι ΣΤΑΣΥ (μετρό, ηλεκτρικός, τραμ) το 2025, γεγονός που εξηγεί το «στρίμωγμα» που ενίοτε υφίστανται οι επιβάτες κατά τη μεταφορά τους με τα μέσα σταθερής τροχιάς.

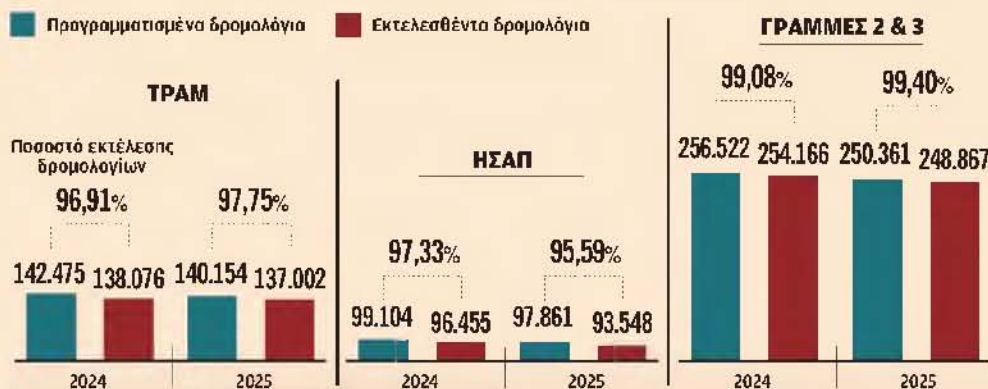
Το δίκτυο τα τελευταία χρόνια έχει επεκταθεί με την προσθήκη και ξι σταθμών προς τον Πειραιά (γραμμή 3), ωστόσο ακόμη εκκρεμούν διαδικασίες προμήθειας νέων συρμών προκειμένου να υπάρξουν τωνωτικές ενέσεις στον στόλο της εταιρείας. Πλέον και το μετρό «γερνάει», με τους συρμούς στις δημοφιλείς γραμμές 2 και 3 να έχουν διανύσει εκατομμύρια οχηματοχιλιόμετρα.

Σύμφωνα με τον απολογισμό της περυσινής χρονιάς, ενώ οι επιβιβάσεις αυξήθηκαν –χωρίς, ωστόσο, να ξεπερνούν τα επίπεδα προ πανδημίας, του 2019–, τα διανυθέντα χιλιόμετρα μειώθηκαν από 51,06 εκατ. το 2024 σε 50,13 εκατ. το 2025 (-1,83%).

Η μείωση των δρομολογίων, κυρίως στον ΗΣΑΠ (ηλεκτρικός), αποδίδεται στην παλαιότητα του τροχαίου υλικού, καθώς συχνά λόγω βλαβών συρμοί βγαίνουν «νοκ άουτ», ενώ στις γραμμές 2 και 3 υπήρξε περιορισμός των δρομολογίων εξαιτίας και του έργου που υλοποιεί η εταιρεία για την αντικατάσταση των σιδηροτροχιών. Πάντως, σύμφωνα και με πηγές της εταιρείας, προκύπτει καλύτερη ανταπόκριση στις βλάβες των συρμών, ενώ βελτιωμένοι είναι και ο δείκτης κανονικότητας των δρομολογίων (98,36%, από 98,05%). Η εικόνα, σύμφωνα με πληροφορίες, φαίνεται πως το 2026 αντιστρέφεται, ενώ η επιβατική κίνηση αναμένεται να ξεπεράσει τα επίπεδα του 2019.

Με βάση τα οικονομικά αποτελέσματα της προηγούμενης

## Συγκοινωνιακό έργο 2025 vs 2024



Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

**Χιλιάδες χαμένα δρομολόγια, την ώρα που οι επιβιβάσεις σε όλο το δίκτυο (μετρό, τραμ, ΗΣΑΠ) αυξήθηκαν κατά 2 εκατ.**

χρήσης, οι επιβιβάσεις σε όλο το δίκτυο των ΣΤΑΣΥ (μετρό, τραμ, ΗΣΑΠ) αυξήθηκαν κατά περίπου 2 εκατ. (0,77%), από 254,22 εκατ. στα 256,18 εκατ. το 2025. Η αύξηση στην επιβατική κίνηση σημειώθηκε σε όλα τα μέσα σταθερής τροχιάς.

Την ίδια ώρα, το συγκοινωνιακό έργο εμφανίζεται μειωμένο.

Στη γραμμή 1 εκτελέστηκαν πέρυσι 93.548 δρομολόγια έναντι 96.455 το 2024, ενώ στις γραμμές 2 και 3 του μετρό εκτελέστηκαν 248.867 δρομολόγια

το 2025, από 254.166 την προηγούμενη χρονιά, με το ποσοστό εκτέλεσης να παραμένει ιδιαίτερα υψηλό, στο 99,40%.

Στο τραμ εκτελέστηκαν 137.002 δρομολόγια το 2025, από 138.076, ενώ το ποσοστό εκτέλεσης βελτιώθηκε στο 97,75%, αν και το παραγόμενο έργο εμφανίζεται αυξημένο.

Την ίδια ώρα, τα έσοδα κατά την περυσινή χρονιά κατέγραψαν αύξηση 8,93% και διαμορφώθηκαν στα 197,31 εκατ. ευρώ, από 181,14 εκατ. ευρώ, ενώ το 91,51% των πραγματοποιούμενων εσόδων προέρχεται από τις πωλήσεις εισιτηρίων και καρτών, εσόδων βάσει σύμβασης του ΟΑΣΑ, από τα έσοδα εκμετάλλευσης των πάρκινγκ καθώς και των προστίμων σε όσους «πιάστηκαν» από τους ελεγκτές να μετακινούνται χωρίς επικυρωμένο εισιτήριο. Οι ζημιές κινήθηκαν περίπου στα

περυσινά επίπεδα και ανήλθαν στα 11,97 εκατ.

Οι εντατικοί έλεγχοι δεν αποκλείεται να αφύπνισαν το επιβατικό κοινό, αφού εκτοξεύτηκαν τα έσοδα από την αγορά εισιτηρίων. Σύμφωνα με τις οικονομικές καταστάσεις της εταιρείας, τα συνολικά έσοδα από εισιτήρια, χρονικά και ετήσιες κάρτες ανήλθαν σε 101,17 εκατ. ευρώ έναντι 89,7 εκατ. ευρώ.

Ειδικότερα, τα έσοδα από τα εισιτήρια σημείωσαν μικρή άνοδο 1,24%, ωστόσο τα έσοδα από τις κάρτες αυξήθηκαν κατά σχεδόν 41% και ανήλθαν στα 36,84 εκατ. ευρώ το 2025, από 26,15 εκατ. ευρώ τη χρονιά που προηγήθηκε. Πάντως, μειωμένα κατά 25,64% εμφανίζονται τα έσοδα από πρόστιμα, γεγονός που αποδίδεται στην εντατικοποίηση των ελέγχων αλλά και στη γενικότερη συμμόρφωση του επιβατικού κοινού.

## Νότιος Οδικός Άξονας Ρεθύμνου

# Σε πλήρη ωρίμανση οι μελέτες το 2028

■ Με "ορίζοντα" την ολοκλήρωση των μελετών το 2028, ξεκινάει το μεγάλο στοίχημα της ενιαίας δημοπράτησης του ΝΟΑΚ στα όρια του νομού Ρεθύμνου - Το έργο έλαβε "πρωτόκολλο εγκατάστασης" το 2004, βιώνοντας την "Οδύσσεια" της εύρεσης κονδυλίων

hcfid@proakti.gr

Ρεπορτάζ  
Μικαέλα Μαρίνα Κεφάλια

Μέχρι το 2028 αναμένεται, σύμφωνα με πληροφορίες, να έχουν ωριμάσει στο σύνολό τους οι μελέτες για τον Νότιο Οδικό Άξονα Ρεθύμνου και το υποστηρικτικό δίκτυο, με την Περιφερειακή Επιτροπή να εγκρίνει τον περασμένο Αύγουστο τον 6ο Συγκριτικό Πίνακα της Μελέτης για τα οδικά τμήματα εντός Π.Ε. Ρεθύμνου, τμήμα "Ροδάκινο-Σελιά-Λευκόγεια-Ακούμιο-Αγία Γαλήνη", ενώ στο "κάδρο" της Περιφέρειας βρίσκεται και ξεχωριστή μελέτη, η οποία αφορά τη δημιουργία σήραγγας η οποία θα συνδέει το κεντρικό μέρος του ΝΟΑΚ, στα Αγιοβασιλειώτικα, με τον πρώην Δήμο Φοίνικα.

Μάλιστα, η έγκριση του 6ου Συγκριτικού Πίνακα που αφορά "Συμπληρωματικές μελέτες Νότιου Οδικού Άξονα Ν. Κρήτης (οδικά τμήματα εντός ν. Ρεθύμνου: Τμήμα Ροδάκινο-Σελιά-Λευκόγεια-Ακούμιο-Αγία Γαλήνη)" έρχεται να προστεθεί σε έναν αρκετά μεγάλο όγκο μελετών που έχουν εκπονηθεί όλα αυτά τα χρόνια, σε αναγνωριστικό και οριστικό επίπεδο.

Ταυτόχρονα, στο επίκεντρο τοποθετείται, σύμφωνα με την αντιπεριφερειάρχη Ρεθύμνου, κ. Μαρία Λιονή, και το ζήτημα της κοινωνικής και αναπτυξιακής ανάγκης που επιζητά το νότιο Ρέθυμνο, καθώς ο δρόμος εξυπηρετεί τις καθημερινές μετακινήσεις πολιτών και κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου και των τουριστών. Όπως τονίζει η αντιπεριφερειάρχης, «είναι πάρα πολύ σημαντική, γιατί αυτός ο δρόμος συνδέει καταρχάς τον Βορρά με τον Νότο, όχι μόνο του Ρεθύμνου. Είναι από τους πιο σημαντικούς κόμβους της Κρήτης». Η ίδια, μάλιστα, συνδέει την ανάγκη ανάπτυξης του δικτύου με τους ρυθμούς ανάπτυξης που ακολουθεί ο Νότος, επισημαίνοντας: «Ο Νότος του Ρεθύμνου είναι πάρα πολύ αναπτυσσόμενος. Τώρα, έχουν αξιοδοτηθεί πολύ μεγάλες τουριστικές μονάδες πολυτελείας εκεί. Και γι' αυτό θέλουμε να τελειώσουμε και το υποστηρικτικό δίκτυο, έτσι ώστε να είναι έτοιμο τουλάχιστον το οδικό δίκτυο και για τους ντόπιους κυρίως αλλά και για τους επισκέπτες, καθώς και για τις νέες μονάδες». Συνόψιμα, πρόκειται για ένα έργο που θα διασφαλίσει «τη σύνδεση των οικισμών και παραγωγικών κέντρων του νότιου τμήματος της Π.Ε. Ρεθύμνου», θα ενισχύσει «την προβάσιμότητα προς το νέο αεροδρόμιο Καστελλίου», ενώ θα συνεισφέρει και στην πρόβλεψη των ημεριωνών οικισμών, στους οποίους παρατηρείται δεικνυτική δημογραφική αποδυνάμωση, συμβάλλοντας στη συγκράτηση και ενίσχυση του τοπικού πληθυσμού, όπως μεταφράστηκε στη "Νέα Κρήτη" από τη Διεύθυνση Τεχνικών Έργων της Περιφερειακής Ενότητας Ρεθύμνου.

### Η "Οδύσσεια" του ΝΟΑΚ από το 2003

Αξίζει να υπενθυμίσουμε ότι η "Οδύσσεια" ανάθεσης και αργότερα εύρεσης κονδυλίων για τα τμήματα του



| ΤΜΗΜΑ                                          | ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ     | ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ                                 |
|------------------------------------------------|---------------|---------------------------------------------------------|
| Παλιό-Σπήλι                                    | Κύριος ΝΟΑΚ   | Οριστικές μελέτες έχουν εκπονηθεί                       |
| Σπήλι-Ακούμιο                                  | Κύριος ΝΟΑΚ   | Οριστικές μελέτες έχουν εκπονηθεί                       |
| Ακούμιο-Αγ. Δημήτριος                          | Κύριος ΝΟΑΚ   | Οριστικές μελέτες έχουν εκπονηθεί                       |
| Τρίπετρα-Ακούμιο                               | Υποστηρικτικό | Οριστικές μελέτες έχουν εκπονηθεί                       |
| Ν. Κρύα Βρύση-Σαχτούρια-Αγ. Παύλος             | Υποστηρικτικό | Οριστικές μελέτες έχουν εκπονηθεί                       |
| Κεραμέ-Αγ. Γαλήνη                              | Υποστηρικτικό | Οριστικές μελέτες έχουν εκπονηθεί                       |
| Περιμετρική οδός Πλακιάς                       | Υποστηρικτικό | Σε οριστική μελέτη                                      |
| Παράκαμψη Σελίων                               | Υποστηρικτικό | Σε οριστική μελέτη                                      |
| Λευκόγεια-Πλακιάς                              | Υποστηρικτικό | Σε οριστική μελέτη                                      |
| Παραλιακή οδός Πλακιάς                         | Υποστηρικτικό | Σε οριστική μελέτη                                      |
| Κεραμέ-Λευκόγεια-Πλακιάς-Ροδάκινο-Ορ. Ρεθύμνης | Υποστηρικτικό | Υπολειπόμενες μελέτες → προς ολοκλήρωση/οριστική μελέτη |
| Κεραμέ-Δρίμικας-Ακτούνα-Κόμπος Κισσού          | Υποστηρικτικό | Υπολειπόμενες μελέτες → προς ολοκλήρωση/οριστική μελέτη |
| Λευκόγεια-Ασώματοι-Κοζαρέ                      | Υποστηρικτικό | Υπολειπόμενες μελέτες → προς ολοκλήρωση/οριστική μελέτη |
| Πλακιάς-Μύρθος-Κόνεβος                         | Υποστηρικτικό | Υπολειπόμενες μελέτες → προς ολοκλήρωση/οριστική μελέτη |

ΝΟΑΚ στα όρια του νομού Ρεθύμνου ξεκίνησε ήδη από το 2003, όταν με την υπ' αριθμ. 3615/29-12-2003 απόφαση του γενικού γραμματέα Περιφέρειας Κρήτης ανατέθηκε στα συμπράττοντα γραφεία μελετών η σύνταξη των σχετικών συμπληρωματικών μελετών, ενώ η σύμβαση υπογράφηκε στις 3/6/2004.

Όπως αναφέρεται στις αποφάσεις της Περιφερειακής Επιτροπής, η υπογραφή της Σύμβασης του 2004 επέλεξε θέση «πρωτοκόλλου εγκατάστασης».

Έκτοτε, οι εγκρίσεις για τη διεξαγωγή των σχετικών μελετών, παρότι είχαν προβλεφθεί σε επίθετο ορίων, ήρθαν σταδιακά, λόγω των μειωμένων διοθεσιμικών πιστώσεων.

Αναφορά στο εν λόγω ζήτημα έκανε και η κ. Λιονή, η οποία έκανε λόγο σε ένα πολυδάπανο έργο, εκεί όπου η γεωμορφολογία - λόγω των βουνών - οι καταπτώσεις και τα υπόγεια νερά καθιστούν ιδιαίτερες τις απαιτήσεις που αφορούν την ενδεκάραξη, με σημαντικό μέρος των χρηματοδοτήσεων να αφορά την επιχορήγηση

των γεωλογικών μελετών. Επομένως, όσον αφορά στην υλοποίηση του έργου, πέραν των υψηλών απαιτήσεων προς τη μελέτη και τον σχεδιασμό του, μεγάλο μέρος των καθυστερήσεων συναρτάται άμεσα με την ανεύρεση των σχετικών χρηματοδοτήσεων. Ταυτόχρονα, αφορά μια περιοχή με ιδιαίτερα επιβαρυνόμενο οδικό δίκτυο, η κίνηση του οποίου κατά τους τουριστικούς μήνες μπορεί, σύμφωνα με την αντιπεριφερειάρχη Ρεθύμνου, να συγκριθεί με την κίνηση του ΒΟΑΚ.

### Οι μελέτες

Όσον αφορά στα τεχνικά χαρακτηριστικά του ΝΟΑΚ που αφορά τα όρια του νομού Ρεθύμνου, το κεντρικό του τμήμα εκτείνεται σε ένα δίκτυο 25,8 χλμ. ταχείας κυκλοφορίας 26 χλμ. αποκατάστασης και συμπλήρωσης παράπλευρων οδών και τοπικών προσβάσεων, καθώς και 18 ισόπεδους κόμβους για την ομαλή κυκλοφοριακή λειτουργία.

Το κεντρικό του τμήμα εκτείνεται σε ένα δίκτυο 25,8 χλμ. ταχείας κυκλοφορίας, 26 χλμ. αποκατάστασης και συμπλήρωσης παράπλευρων οδών και τοπικών προσβάσεων καθώς και 18 ισόπεδους κόμβους για την ομαλή κυκλοφοριακή λειτουργία.

Σε αυτό το επίπεδο έχουν ήδη εκπονηθεί και εγκριθεί οι οριστικές τεχνικές μελέτες, οι περιβαλλοντικοί όροι και το Κτηματολόγιο, ενώ το κεντρικό μέρος χωρίζεται μέχρι στιγμής σε τρία διαχειριστικά τμήματα, τα "Πάλε-Σπήλι", "Σπήλι-Ακούμιο" και "Ακούμιο-Αγ. Δημήτριος (Αγ. Γαλήνη)". Αναλυτικότερα, σε επίπεδο υποστηρικτικού δικτύου έχουν ήδη εκπονηθεί οι οριστικές μελέτες για τα τμήματα "Τρίπετρα-Ακούμιο", "Ν. Κρύα Βρύση-Σαχτούρια-Αγ. Παύλος", "Κεραμέ-Αγ. Γαλήνη", "Περιμετρική οδός Πλακιάς", "Παράκαμψη Σελίων", "Λευκόγεια-Πλακιάς" και "Παραλιακή οδός Πλακιάς". Αναφορικά με το υποστηρικτικό δίκτυο, το οποίο συγκροτείται από πλέγμα παράλληλων και κάθετων οδών, οι ώριμες μελέτες αφορούν 55 χλμ., ενώ απομένει η εκπόνηση μελετών για 78 χλμ. στο δυτικό τμήμα, συμπεριλαμβανομένων των προσβάσεων προς τη σχεδιαζόμενη σήραγγα στην περιοχή του Κοταφού-Κουρταλιώτη. Οι υπολειπόμενες μελέτες που βρίσκονται προς ολοκλήρωση αφορούν τα τμήματα: "Κεραμέ-Λευκόγεια-Πλακιάς-Ροδάκινο-Ορ. Νομού Ρεθύμνου", "Κεραμέ-Δρίμικας-Ακτούνα-Κόμπος Κισσού", "Λευκόγεια-Ασώματοι-Κοζαρέ" και "Πλακιάς-Μύρθος-Κόνεβος".

### Η ξεχωριστή μελέτη της σήραγγας

Ξεχωριστά, η Περιφέρεια έχει ήδη προχωρήσει στη δημοπράτηση ξεχωριστής μελέτης για τη δημιουργία σήραγγας με προβλεπόμενο μήκος περίπου 2,3 χιλιάμετρα, η οποία θα αφορά τη διαδρομή Παλιό-Σελιά-Ροδάκινο-Πλακιάς. Η εν λόγω μελέτη της σήραγγας, η οποία, σύμφωνα με πληροφορίες, θα συμβολοποιήσει βέλτισμα, έρχεται να διευκολύνει σε μια δύσκολη περιοχή, όπου κατά το προηγούμενο χρονικό διάστημα σημειωνόντουσαν βραχοπτώσεις.

Η προς μελέτη σήραγγα θα αφορά παράκαμψη από το φαράγγι του Κοταφού και το Κουρταλιώτικο φαράγγι, με την αντιπεριφερειάρχη Ρεθύμνου να επεξη-

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Το μεγάλο στοίχημα

Μεορίζονται πλήρεις ωρίμανσης το 2028 η ολοκλήρωση των μελετών σε όλο το εύρος του σχεδιασμού, από το κεντρικό οδικό δίκτυο του ΝΟΔΑΚ και του υποστηρικτικού οδικού δικτύου του Πελοποννήσου, αναμένεται να μεταφέρει το έργο σε ένα ακόμη κρισιμότερο διακύβευμα: την αύρεση της απαραίτητης χρηματοδότησης.

Σύμφωνα με τα όσα μεταφέρθηκαν στη "Νέα Κρήτη" από τη Διεύθυνση Τεχνικών Έργων της Περιφέρειας Πελοποννήσου με την ελκυστικότητα οικονομικών πινάκων από την Περιφερειακή Επιτροπή, ο οποίος περιλαμβάνει τα τμήματα για τα οποία απομένουν να υλοποιηθούν οι μελέτες, όταν αυτές ολοκληρωθούν τότε θα είναι ώριμο προς δημοπράτηση το σύνολο του ΝΟΔΑΚ και των υποστηρικτικών τμημάτων.

Το έργο, λοιπόν, πλέον αφορά από το έδαφος οι τρεις προκείμενοι να περάσει το έργο από τις μελέτες και τα σχέδια στην κατασκευή.

Η αντιπεριφερειάρχης Πελοποννήσου, κ. Μαρία Λιοντή, σημείωσε ότι η προτιμότερη λύση θα είναι η άμεση έναρξη του έργου να γίνει «ενιαία» και όχι αποσπασματικά, αναγνωρίζοντας ωστόσο ότι αυτό αποτελεί ένα δύσκολο ενδεχόμενο. Θεωρώντας ότι οικονομικού κόστους του έργου λέγοντας, «Το καλύτερο θα ήταν να γίνει η δημοπρασία όλου του υπόλοιπου έργου.

Το καλύτερο και το γρηγορότερο για να τελειώσει το έργο αυτό, το οποίο έχει πολύ μεγάλη ανάγκη η περιοχή».

Ωστόσο, όπως ανέφερε, το μεγάλο κόστος προβάλλει και αντικειμενικούς περιορισμούς σε επιδεκτικότητα, με την ίδια να εξηγεί: «Επειδή είναι τώρα πολλά τα χρήματα, δηλαδή να είναι έργο το οποίο δεν το "σπώνει" σίγουρα το περιφερειακό πρόγραμμα, γι' αυτό και γίνεται τμηματικά η χρηματοδότηση (σε επίπεδο μελετών).

Θα πρέπει να είναι ένα έργο το οποίο θα μπορείς στο εθνικό πρόγραμμα, προκειμένου να χρηματοδοτηθεί ολόκληρο, ή να βοηθήσει και το κεντρικό κράτος, έτσι ώστε να δημοπρατούμε όλο το περιεχόμενο τμήματος του έργου αυτού.

Πρώτον, για να μη μείνουν οι μελέτες στο χαρτί και, δεύτερον, να να τελειώσει, όσο το δυνατόν συντομότερα».

Το ύψος της επένδυσης, η οποία ανγγίζει τα 95 εκατομμύρια ευρώ για το συνολικό κόστος του ΝΟΔΑΚ, είναι ενδεικτικό της δυσκολίας, με την κ. Λιοντή να σημειώνει πως «η Περιφέρεια από μόνη της δεν μπορεί να "σπώσει" ένα τόσο μεγάλο έργο.

Το κόστος του έργου είναι 95 εκατομμύρια, εκτός του τσέκ του τσέκ του τσέκ θα μας δείξει την καταλληλότητα του έργου».

Ταυτόχρονα, για την Περιφέρεια "στοίχημα" θα αποτελέσει η αποφυγή της τμηματικής δημοπράτησης, σύμφωνα με την δήλωσή της στην ίδια: «Διότι ταυτόχρονα, με την αντιπεριφερειάρχη να σχολιάζει: «Κανονικά θα πρέπει να ενταχθεί σαν ένα ενιαίο έργο, για να μην έχουμε άρρυθμο "δύο τακτίων". Αλλά, ως είπα, μόνο το περιφερειακό πρόγραμμα δεν μπορεί να το "σπώσει" ένα τόσο μεγάλο έργο».

Όπως εξεσήμανε η κ. Λιοντή, «εμείς ετοιμάσαμε μελετητικό, επομένως τώρα θα πρέπει και το ίδιο το κεντρικό κράτος να βοηθήσει και να εντάξει την Κρήτη σε προγράμματα τουλάχιστον σε ότι αφορά το παρθερά της δικτύου, αλλά και όχι μόνο».

για: «Αυτή η προαγωγή είναι κεντρική μελέτη της αυγής του Νότιου Οδικού Άξονα. Είναι ξεχωριστή μελέτη και αφορά τη σύνδεση του κεφαλαίου να ξεκινάει από τον Αιολοβασιλικό και να καταλήγει στον πρώην δρόμο Φοίνικα. Νε παρακάμπτει, δηλαδή, τα δύο αυτά φράγματα και το φράγμα του Κοτσιφού και τα Κοινοταλικά». Όπως πρόσθεσε, «η Περιφέρεια έχει ήδη δημοπρατήσει μία μελέτη που δε παρακάμπτει τα φράγματα, εκτός της περιόδου 3 χλμ., έτσι ώστε να καταστεί η διεύθυνση πολύ πιο ασφαλή από ό,τι είναι τώρα».

Η ίδια τόνισε ότι η παράκαμψη αυτή κρίνεται αναγκαία για λόγους ασφαλείας, κάνοντας λάγνο για «φράγματα τα οποία είναι καταπονημένα», με το καθεστώς τους ως περιοχές Natura να κάνει πιο δύσκολες τις διαδικασίες συντήρησης του υπάρχοντος δρόμου, ενώ στη συνάρτηση εισάγονται και οι καταστάσεις που σημειώνονται στην περιοχή.