



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ

Δ/ΝΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΕΩΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΤΜΗΜΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

**Έκδοση Κανονιστικής Απόφασης περί «Κυκλοφορίας και Στάθμευσης
Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο)
στο Δήμο Αθηναίων»**

ΕΙΣΗΓΗΣΗ: ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2025

Πίνακας περιεχομένων

Πίνακας περιεχομένων.....	3
1. Εισαγωγή.....	1
1.1 Γενικά.....	1
1.1.1 Αναγκαιότητα.....	1
1.1.2 Σκοπός.....	2
1.2 Θεσμικό Πλαίσιο.....	2
2. Ιστορικό.....	4
2.1 Περίοδος Α. Σεπτέμβριος 2024-Μάιος 2025.....	4
2.1.1 Προετοιμασία και Οργάνωση.....	4
2.1.2 Εξέταση Εναλλακτικών Σεναρίων	5
2.2 Περίοδος Β. Διαβούλευση Πρώτου Σχεδίου Κανονισμού Κυκλοφορίας και στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο. (Ιούνιος 2025 -Οκτώβριος 2025)	9
3. Πρόταση Υπηρεσίας για την Εισήγηση Κανονισμού Κυκλοφορίας και Στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο. Στο Δήμο Αθηναίων	14

1. Εισαγωγή

1.1 Γενικά

1.1.1 Αναγκαιότητα

Στον διαθέσιμο χώρο εντός του Δήμου Αθηναίων καλούνται να συνυπάρξουν πολλά διαφορετικά μέσα μετακίνησης, σε συνθήκες που δυσχεραίνονται λόγω της μεγάλης ζήτησης και των περιορισμών που θέτουν τα χαρακτηριστικά των υφιστάμενων υποδομών. Ειδικότερα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση και ο περιορισμένος χώρος κίνησης πεζών και ευάλωτων χρηστών εγείρουν σημαντικά ζητήματα οδικής ασφάλειας και άνεσης και δεν ευνοούν τη δημιουργία συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας. Οποιαδήποτε αύξηση ζήτησης ή εισαγωγή νέου μέσου καταλαμβάνει χώρο κίνησης και στάθμευσης από τα υφιστάμενα, ενώ δημιουργούνται νέου τύπου εμπλοκές και ανταγωνισμοί. Η παρουσία, τα τελευταία χρόνια, μεγάλου αριθμού Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) έχει αλληλεπίδραση με τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία επί οδοστρώματος, αλλά και με πεζούς και λοιπούς ευάλωτους χρήστες σε άλλες περιοχές. Παρά την καταγραφή αύξησης στην ιδιοκτησία και χρήση Ε.Π.Η.Ο. από ιδιώτες, η ραγδαία αύξηση του αριθμού τέτοιων οχημάτων και κυρίως των λεγόμενων «ηλεκτρικών πατινιών» αποδίδεται στην εκ νέου είσοδο εταιρειών διαμοιρασμού στην ελληνική αγορά (αποχώρηση προηγούμενων προσπάθειών από την Αθήνα το 2020 και επάνοδος το 2024). Έκτοτε, παρατηρείται ολοένα μεγαλύτερη παρουσία «πατινιών» σε όλες τις γειτονιές της Αθήνας και είσοδος νέων εταιρειών στην εν λόγω τοπική αγορά.

Παρά την ύπαρξη ενός γενικού κανονιστικού πλαισίου ως προς την κυκλοφορία και τη στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο. (Ν. 4784/2021, Κ.Ο.Κ. Ν. 5209/2025), διαπιστώνεται από τους πολίτες και τις αρμόδιες ελεγκτικές υπηρεσίες του Δήμου σημαντική όχληση, λόγω άναρχης και παράνομης στάθμευσης ακόμα και σε κρίσιμα σημεία, όπως διαβάσεις, ράμπες προσβασιμότητας και οδεύσεις ατόμων με δυσκολία όρασης. Επίσης, διαπιστώνονται συχνά περιπτώσεις αντικοινωνικής και επικίνδυνης συμπεριφοράς κατά την κυκλοφορία, με υψηλές ταχύτητες και ελιγμούς σε περιοχές αλληλεπίδρασης με πεζούς, αλλά και μίξη με τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία σε οδούς αντίστοιχης κατηγορίας.

Για τους παραπάνω λόγους, κρίθηκε επιτακτική η ανάγκη του καθορισμού ενός κανονιστικού πλαισίου λειτουργίας των Ε.Π.Η.Ο. για την επικράτεια του Δήμου Αθηναίων, αξιοποιώντας τις δυνατότητες που παρέχει η ισχύουσα νομοθεσία και πάντα με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον.

Η ρύθμιση του κανονιστικού πλαισίου λειτουργίας των Ε.Π.Η.Ο. αποτελεί ιδιαίτερα πολύπλοκο ζήτημα, χωρίς προηγούμενη εμπειρία διαμόρφωσης και τελικά εφαρμογής αντίστοιχης ολοκληρωμένης παρέμβασης στην Ελλάδα.

1.1.2 Σκοπός

Το προτεινόμενο Σχέδιο Κανονισμού Κυκλοφορίας και Στάθμευσης των Ε.Π.Η.Ο. στο Δήμο Αθηναίων αποτελεί το πρώτο βήμα για μια ολοκληρωμένη πολιτική διαχείρισης της λειτουργίας των Ε.Π.Η.Ο. στο Δήμο Αθηναίων και αποβλέπει στην εισαγωγή και έγκριση κανόνων που αφορούν στην κυκλοφορία και στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο. εντός της Επικράτειάς του, με τρόπο που να προσφέρει ισορροπία ανάμεσα στην ανάγκη για:

- στήριξη των μέσων ήπιας μετακίνησης για βελτίωση των συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη, και
- τον δίκαιο διαμοιρασμό του χώρου στα επιμέρους μέσα μετακίνησης, με προτεραιότητα στον πεζό και τους εύαλτους χρήστες.

Στόχος είναι η βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης ως προς την οδική ασφάλεια και τον τρόπο χρήσης του δημόσιου χώρου, ώστε η μικροκινητικότητα να ενταχθεί με σωστό τρόπο στην καθημερινότητα των μετακινήσεων.

1.2 Θεσμικό Πλαίσιο

Το ισχύον νομικό πλαίσιο περιγράφει κανόνες για την κυκλοφορία και στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο., προσφέροντας ένα γενικό οδικό χάρτη και επιτρέποντας ορισμένα πεδία παρέμβασης από τους Δήμους. Λήφθηκαν υπόψη οι διατάξεις των κάτωθι:

- Του Ν. 3463/2006 (Φ.Ε.Κ. 114/Α/08.06.2006), «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων».
 - Του Ν.3852/2010 (άρθ. 73 και 74Α Φ.Ε.Κ. 87/Α/02.06.2010) "Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης", όπως τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και ισχύει μέχρι σήμερα
 - Του Ν. 2696/1999 "Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας" (Φ.Ε.Κ. 57/Α/23-3-1999), όπως αντικαταστάθηκε και ισχύει σήμερα από το Ν. 5209/2025 (Φ.Ε.Κ. 100/Α/13-06-2025).
 - Του Ν.4784/2021, «Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, Μικροκινητικότητα, Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις»,
 - Άρθρα 13 και 66 Β.Δ. 20-10-1958/1958 (ΦΕΚ 171/Α/20.10.1958), "Περί κωδικοποίησεως εις ενιαίον κείμενον Νόμου των ισχυουσών διατάξεων περί των προσόδων των δήμων και κοινοτήτων"
 - Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561 (ΦΕΚ 6213/Β/7-12-2022) "Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2009 Υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β' 2621) .
 - Υ.Α. Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050/2013 (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας»
-

-
- Τα Ε.Π.Η.Ο. απαγορεύεται να κυκλοφορούν σε οδούς όπου το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκινήτων οχημάτων υπερβαίνει τα πενήντα (50) χιλιόμετρα την ώρα. Σύμφωνα με το υπ' αρ. 126620 Φ. 900.2 18-10-1982 έγγραφο της Διεύθυνσης Αστυνομίας Αθηνών, το υπ' αρ. 129691 Φ. 902.1 20-08-1976 έγγραφο της Διεύθυνσης Αστυνομίας Αθηνών, το υπ' αρ. 122459 Φ. 912.1 29-03-1972 έγγραφο της Διεύθυνσης Αστυνομίας Αθηνών και την υπ' αρ. 2500/2/6-ζ' 15-11-2000 Απόφαση της Διεύθυνσης Τροχαίας Αθηνών όπως κοινοποιήθηκαν με το υπ' αρ. ΑΠ 2513/6/14-ιθ' έγγραφο της Διεύθυνσης Τροχαίας Αθηνών και ισχύουν

Κατά την ανάπτυξη της πρότασης λαμβάνονται υπόψη σε ευρύτερο πλαίσιο σχετικές διατάξεις, οδηγίες και φιλοσοφία σχεδιασμού για την προσβασιμότητα και τον ελεύθερο χώρο κίνησης πεζών και εν γένει ευάλωτων χρηστών, που περιλαμβάνονται στα ακόλουθα:

- Νέος Οικοδομικός Κανονισμός, Ν. 4067/2012
- Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για Όλους», όπως θεσμοθετήθηκαν και ενσωματώθηκαν στο άρθρο 26 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (ΝΟΚ), Ν. 4067/2012.
- «Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.», Υπ.Απ. ΥΠΕΝ/ΔΕΣΕΔΠ/65826/699/2020, ΦΕΚ 2998/Β` 20.7.2020.

Επικουρικά, αναφέρονται σχετικοί νόμοι που αφορούν στους Δήμους και τη διαδικασία έκδοση σχετικών κανονιστικών αποφάσεων:

- Β.Δ. 20-10-1958/1958 (ΦΕΚ Α 171/20.10.1958), "Περί κωδικοποίησης εις ενιαίον κείμενον Νόμου των ισχυούσων διατάξεων περί των προσόδων των δήμων και κοινοτήτων."
-

2. Ιστορικό

Για τη διαμόρφωση του Ενιαίου Κανονισμού Κυκλοφορίας και στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο. απαιτήθηκε πολύμηνη προεργασία για την στοιχειοθέτηση του Νομικού Πλαισίου και των πραγματικών συνθηκών μετακίνησης και χρήσης Ε.Π.Η.Ο. στην Αθήνα, η οποία διακρίνεται σε τρεις (3) χρονικές περιόδους. Αναλυτικότερα:

2.1 Περίοδος Α. Σεπτέμβριος 2024-Μάιος 2025

- **Σεπτέμβριος 2024:** Ξεκίνησε διαδικασία εκπόνησης και διαμόρφωσης της νέας Κανονιστικής Απόφασης για τη λειτουργία και ρύθμιση των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.), κατόπιν διαπίστωσης της ανάγκης θεσμικής παρέμβασης και ρύθμισης του πλαισίου κυκλοφορίας και στάθμευσής τους στο Δήμο Αθηναίων.
- **Δεκέμβριος 2024:** Πραγματοποιήθηκε η πρώτη συνάντηση με εκπροσώπους των εταιρειών εκμίσθωσης Ε.Π.Η.Ο,
- **Ιανουάριος 2025:** Εκκίνησε η εσωτερική καταγραφή του προβλήματος και η ανάλυση των επιπέδων παρέμβασης, με στόχο τη συγκέντρωση του απαραίτητου υλικού και την οργάνωση των διαδικασιών.
- **Φεβρουάριος 2025:** Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας (συνεργασία του Τμήματος Βιώσιμης Κινητικότητας της Διεύθυνσης Σχεδίου Πόλεως και Αστικού Περιβάλλοντος του Δήμου Αθηναίων με ειδικούς επιστημονικούς συνεργάτες του Δήμου Αθηναίων) για τη σύνταξη τεχνικής έκθεσης και συνοδευτικών προτάσεων. Παράλληλα, ξεκίνησε η τεχνική ανάλυση των πρώτων δεδομένων που είχαν συγκεντρωθεί.
- **Μάρτιος-Μάιος 2025:** Πρώτο Σχέδιο Κανονισμού
Για την σύνταξη του πρώτου Σχεδίου Κανονισμού, απαιτούμενη προϋπόθεση ήταν η εκπόνηση Τεχνικής Έκθεσης. Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για τη Σύνταξη Τεχνικής Έκθεσης περιλαμβάνει συνοπτικά τα εξής στάδια:

2.1.1 Προετοιμασία και Οργάνωση

- Εξετάστηκαν οι Διεθνείς Πρακτικές Συστημάτων Κοινόχρηστης Μικροκινητικότητας (Σύγκριση Κριτηρίων Dockless & Docked Συστημάτων)
 - Συνεχής Συντονισμός και Συνεργασία Ενδιαφερόμενων Μερών
 - Αρχική Συλλογή Δεδομένων κατά την οποία η Ομάδα Εργασίας αξιοποίησε ή ζήτησε πληροφορίες και δεδομένα από τις παρακάτω πηγές:
 - Αιτήματα Πολιτών προς τον Δήμο Αθηναίων.
 - Τμήμα GIS Δήμου Αθηναίων
 - Εταιρείες εκμίσθωσης Ε.Π.Η.Ο
 - Τροχαία Αττικής
 - Αυτοψίες
 - Μετρήσεις από τις εφαρμογές των Εταιρειών εκμίσθωσης Ε.Π.Η.Ο.
-

-
- Βασικές Αναλύσεις προς αξιοποίηση κατά τη διαμόρφωση εναλλακτικών σεναρίων, ως εξής:
 - Αναγνωρίζονται περιοχές έντονης αλληλεπίδρασης με Πεζούς και ευάλωτους χρήστες. Αυτές προκύπτουν ως υποσύνολο πεζοδρόμων και γενικότερα κοινοχρήστων χώρων, που ήδη υπάρχει η αναγνώριση της προτεραιότητας της πεζής μετακίνησης. Με βάση ειδικότερα χαρακτηριστικά (εμπορική δραστηριότητα, τουρισμός, παρουσία καταστημάτων εστίασης και διαθέσιμος ελεύθερος χώρος) διαχωρίζονται σε περιοχές πλήρους απαγόρευσης κυκλοφορίας - στάθμευσης και περιοχές χαμηλών ταχυτήτων (ταχύτητα πεζού – 6 km/h).
 - Αναγνωρίζονται περιοχές ειδικού ενδιαφέροντος, όπως αρχαιολογικοί χώροι, τοπόσημα της πόλης των Αθηνών, αρχιτεκτονικά μνημεία και άλλα. Αυτές διακρίνονται σε περιοχές πλήρους απαγόρευσης κυκλοφορίας και στάθμευσης ή απαγόρευσης στάθμευσης.
 - Αναγνωρίζονται περιοχές γύρω από κρίσιμες υποδομές με αυξημένες ανάγκες προστασίας ευάλωτων χρηστών (π.χ. δομές υγείας, λέσχες φιλίας, εκπαίδευση κτλ).
 - Αναζητούνται σημεία μαζικής στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο., ανά τακτά διαστήματα και σε αποστάσεις μεταξύ τους που καλύπτονται σε εύλογο χρονικό διάστημα βαδίσματος. Τα σημεία αυτά χωροθετούνται έτσι ώστε να αξιοποιείται τυχόν ελεύθερος χώρος, χωρίς να εμποδίζεται η ελεύθερη διέλευση πεζών και ευάλωτων χρηστών ή μηχανοκίνητων οχημάτων. Επίσης, τα σημεία αυτά βρίσκονται κατά το δυνατόν σε περιοχές δημοφιλών προορισμών και πλησίον σταθμών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς ώστε να ευνοείται η πολυτροπικότητα (εναλλαγή μέσων μεταφοράς) στις μετακινήσεις.

2.1.2 Εξέταση Εναλλακτικών Σεναρίων

2.1.2.1 Συνολικά Μοντέλα Λειτουργίας

Στην τεχνική έκθεση εξετάστηκαν τρία (3) εναλλακτικά Μοντέλα Λειτουργίας:

Μοντέλο 1 – Μοντέλο Ελεύθερης Στάθμευσης –«Free Float» (Υπάρχουσα Κατάσταση)

Στο υφιστάμενο πλαίσιο (FreeFloat), τα Ε.Π.Η.Ο. κινούνται και σταθμεύουν ελεύθερα, με μόνο περιορισμό τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ). Ωστόσο, τόσο η εμπειρία στην Αθήνα, όσο και παρατηρήσεις από άλλες πόλεις διεθνώς, έχουν δείξει ότι η απουσία ειδικότερων κανόνων οδηγεί σε προβλήματα μη συμμόρφωσης των χρηστών στους κανόνες του ΚΟΚ, οδηγώντας σε άναρχη στάθμευση και κίνηση των Ε.Π.Η.Ο., επικίνδυνων καταστάσεων και υποβάθμισης της αστικής εικόνας και των συνθηκών κυκλοφορίας των πεζών. Η υπάρχουσα κατάσταση χαρακτηρίζεται

από ελάχιστους περιορισμούς, με την κυκλοφορία και τη στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο. να ρυθμίζονται αποκλειστικά από τον ΚΟΚ. Το μοντέλο αυτό παρέχει μεγάλη ευελιξία στους χρήστες, ωστόσο, όπως παρατηρείται διεθνώς, οδηγεί σε προβλήματα αστικής αταξίας, ανεξέλεγκτης στάθμευσης και δημιουργίας κινδύνων ασφαλείας για πεζούς και άλλους χρήστες του οδικού δικτύου.

Μοντέλο 2 – Υβριδικό Μοντέλο

Στο μοντέλο αυτό, ορίζονται συγκεκριμένες ζώνες απαγόρευσης κυκλοφορίας και στάθμευσης, όπως περιοχές υψηλού πολιτιστικού και ιστορικού ενδιαφέροντος, καθώς και οδοί υψηλών ταχυτήτων (άνω των 50 km/h). Επιπλέον, θεσμοθετούνται ζώνες χαμηλών ταχυτήτων (π.χ. 6 km/h) σε πλατείες, πεζοδρόμους και άλλες ευαίσθητες περιοχές για τη διασφάλιση της ασφάλειας των πεζών και του χαρακτήρα του δημόσιου χώρου, συμπληρωματικά με τις γενικές απαγορεύσεις του ΚΟΚ.

Ταυτόχρονα, για την καλύτερη οργάνωση των στόλων από εταιρείες εκμίσθωσης Ε.Π.Η.Ο, είναι απαραίτητο να υπάρξει ένα πλάνο για την οργανωμένη διαχείριση της στάθμευσης των Ε.Π.Η.Ο.. Η οργανωμένη στάθμευση στο υβριδικό μοντέλο απαιτεί τη δημιουργία ειδικών χώρων οργανωμένης στάθμευσης, με σαφώς καθορισμένες θέσεις στάθμευσης ανά εταιρεία εκμίσθωσης Ε.Π.Η.Ο. Αυτοί οι χώροι θα πρέπει να βρίσκονται σε μια εύλογη χρονοαπόσταση βαδίσματος μεταξύ τους, και να διαθέτουν επαρκή έκταση ώστε να φιλοξενούν άνω ενός συγκεκριμένου αριθμού Ε.Π.Η.Ο. έκαστος (λ.χ., άνω των 6 Ε.Π.Η.Ο.). Σε καθορισμένη περιοχή επιρροής γύρω από αυτούς τους οργανωμένους χώρους θα απαγορεύεται αυστηρά η μεμονωμένη στάθμευση Ε.Π.Η.Ο.. Επιπλέον, όταν δεν υπάρχουν κοντινοί οργανωμένοι χώροι, θα διατηρείται η δυνατότητα μεμονωμένης-ατομικής στάθμευσης, στον εναπομείναντα ελεύθερο χώρο, υπό συγκεκριμένους όρους ως προς την πυκνότητα και τη σχετική θέση μεταξύ Ε.Π.Η.Ο.. Συνεπώς, στην περίπτωση μη ύπαρξης οργανωμένου χώρου στάθμευσης, δύναται να υφίσταται περιορισμένη μεμονωμένη στάθμευση υπό συγκεκριμένους κανόνες.

Μοντέλο 3 – Full Regulation

Η πλήρης ρύθμιση (Full Regulation) συνεπάγεται και αυστηρότερη προσέγγιση από πλευράς του Δήμου Αθηναίων. Στο μοντέλο αυτό, τα Ε.Π.Η.Ο. επιτρέπεται να σταθμεύουν αποκλειστικά σε καθορισμένους χώρους, με πλήρη απαγόρευση της μεμονωμένης στάθμευσης. Το πλεονέκτημα αυτής της προσέγγισης είναι η μείωση της αυθαίρετης στάθμευσης (που ευνοείται σε περίπτωση διάσπαρτων Ε.Π.Η.Ο., οπότε και η θέση στάθμευσης επιλέγεται με πρωτοβουλία του χρήστη) και η διασφάλιση της τάξης στο δημόσιο χώρο, ωστόσο απαιτείται μεγάλος αριθμός χώρων στάθμευσης, κάτι που δημιουργεί σημαντικές προκλήσεις για τον Δήμο λόγω περιορισμένης διαθεσιμότητας χώρων.

2.1.2.2 Ειδικές ζώνες απαγορεύσεων και ταχυτήτων

Με βάση διαφορετικά επίπεδα αυστηρότητας ως προς τις περιοχές περιορισμού κυκλοφορίας και ταχυτήτων, προσεγγίστηκε το πλαίσιο κανόνων σε μια σειρά από εναλλακτικά σενάρια. Σε όλα τα σενάρια ισχύουν αυτονόητα οι περιορισμοί κίνησης της κείμενης νομοθεσίας (π.χ. οδοί με όριο ταχύτητας άνω των 50 km/h).

Σενάριο 1 – Ευρεία απαγόρευση

- Όριο ταχύτητας 6 km/h σε πεζόδρομους και πλατείες, όπως και σε γειτνιάζουσες οδούς προσέγγισης.
- Απαγορεύσεις όπου απαιτείται βάσει νόμου (σημαντικοί οδικοί άξονες με ταχύτητες άνω των 50km/h), πολιτιστικούς χώρους (ζώνη ΕΦΑΠΑ), σε πεζόδρομους υψηλού φόρτου πεζών (π.χ. Ερμού - Αιόλου), καθώς και πλησίον κρίσιμων υποδομών (σχολεία, βρεφονηπιακοί σταθμοί, παιδικές χαρές, μονάδες υγείας, λέσχες φιλίας).
- 25 km/h οπουδήποτε αλλού.
-

Σενάριο 2 – Απαγορεύσεις και ζώνες χαμηλής ταχύτητας

- Όριο ταχύτητας 6 km/h σε πεζόδρομους και πλατείες.
- Απαγορεύσεις όπου πρέπει βάσει νόμου (σημαντικοί οδικοί άξονες με ταχύτητες άνω των 50km/h), πολιτιστικούς χώρους (ζώνη ΕΦΑΠΑ), καθώς και σε πεζόδρομους υψηλού φόρτου πεζών (π.χ. Ερμού - Αιόλου) και τυχόν άλλα οδικά τμήματα υψηλών φόρτων μηχανοκίνητης κυκλοφορίας (π.χ. Λ. Αλεξάνδρας).
- 25 km/h οπουδήποτε αλλού.
-

Σενάριο 3 – Απαγορεύσεις και ζώνες διαφορετικών ταχυτήτων

- Όριο ταχύτητας 6 km/h σε πεζόδρομους και πλατείες.
- Απαγορεύσεις όπου πρέπει βάσει νόμου (σημαντικοί οδικοί άξονες με ταχύτητες άνω των 50km/h), πολιτιστικούς χώρους (ζώνη ΕΦΑΠΑ), σε πεζόδρομους υψηλού φόρτου πεζών (π.χ. Ερμού - Αιόλου)
- Ενδιάμεσο όριο ταχύτητας 15 km/h πλησίον κρίσιμων υποδομών (σχολεία, βρεφονηπιακοί σταθμοί, παιδικές χαρές, μονάδες υγείας, λέσχες φιλίας).
- 25 km/h οπουδήποτε αλλού.
-

Σενάριο 4 – Ελάχιστες απαγορεύσεις (ΕΦΑΠΑ)

- Όριο ταχύτητας 6 km/h σε πεζόδρομους και πλατείες.
 - Απαγόρευση μόνο σε ζώνη ΕΦΑΠΑ
 - 25 km/h οπουδήποτε αλλού.
-

2.1.2.3 Πρώτο Σχέδιο Κανονισμού Κυκλοφορίας και Στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο. για Διαβούλευση

Σε συνεργασία με τις συναρμόδιες υπηρεσίες, συντάχθηκε η πρώτη έκδοση του Κανονισμού Κυκλοφορίας και στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο. στο Δήμο Αθηναίων, στον οποίο προτάθηκαν:

- Κανόνες κυκλοφορίας
- Κανόνες στάθμευσης και πρόταση ενδεικτικών σημείων χωροθέτησης ζωνών μαζικής στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο.
- Υποχρεώσεις οδηγών, χρηστών και εταιρειών εκμίσθωσης Ε.Π.Η.Ο.
- Κυρώσεις

Το προτεινόμενο Πρώτο Σχέδιο Κανονισμού βασίστηκε στο Υβριδικό Μοντέλο Λειτουργίας (παράγραφος 2.1.2.1.) ενώ ως προς τις απαγορεύσεις περιοχών και τις ζώνες ταχυτήτων κυκλοφορίας βασίζεται στη λογική του Σεναρίου 2, όπως αυτό εξηγήθηκε νωρίτερα στην παράγραφο 2.1.2.2

Όσον αφορά στη στάθμευση, προτάθηκαν σημεία αρχικών χώρων μαζικής στάθμευσης (συνολικά 124), καλύπτοντας όσο το δυνατόν μεγαλύτερη έκταση εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Αθηναίων και από τους οποίους προκύπτουν συνολικά 1574 θέσεις Ε.Π.Η.Ο..

Επίσης, ορίζονταν οι περιοχές υπό το καθεστώς απαγόρευσης μεμονωμένης στάθμευσης, καθώς και οι περιοχές υπό το καθεστώς περιορισμένης μεμονωμένης στάθμευσης.

2.2 Περίοδος Β. Διαβούλευση Πρώτου Σχεδίου Κανονισμού Κυκλοφορίας και στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο. (Ιούνιος 2025 -Οκτώβριος 2025)

- **Ιούνιος 2025:** Με το με Α.Π. 160210 - 20/06/2025 έγγραφο, η Διεύθυνση Σχεδίου Πόλεως και Αστικού Περιβάλλοντος / Τμήμα Βιώσιμης Κινητικότητας απέστειλε στη Δημοτική Επιτροπή του Δήμου Αθηναίων πλήρη φάκελο για τη «Λήψη Απόφασης για την εισήγηση στο Δημοτικό Συμβούλιο έκδοσης κανονιστικής αποφάσεως περί «Κανονισμού κυκλοφορίας και στάθμευσης Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) στο Δήμο Αθηναίων» προκειμένου:
- 1α. Να τεθεί σε διαβούλευση για χρονική διάρκεια δέκα (10) ημερών η πρόταση της Διεύθυνσης Σχεδίου Πόλεως για τον «Κανονισμό κυκλοφορίας και στάθμευσης Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) στο Δήμο Αθηναίων» και να αποσταλεί σε λίστα φορέων προκειμένου να λάβουν γνώση για να εκφέρουν απόψεις.
- 1β. Να τεθεί σε διαβούλευση για χρονική διάρκεια δεκαπέντε (15) ημερών η πρόταση της Διεύθυνσης Σχεδίου Πόλεως για τον «Κανονισμό κυκλοφορίας και στάθμευσης Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) στο Δήμο Αθηναίων» και να αποσταλεί στις επτά (7) Δημοτικές Κοινότητες προκειμένου να λάβουν γνώση για να εκφέρουν απόψεις.

Με τα με Α.Π. 162209 - 24/06/2025, 163413 - 25/06/2025 και 164001 - 25/06/2025 έγγραφα, η Δημοτική Επιτροπή κατ' εφαρμογή της § 2 του άρθρου 79 του Ν.3463/2006, προέβη σε διαβούλευση και κάλεσε τους αρμόδιους φορείς, ομάδες πολιτών και τις Δημοτικές Κοινότητες να υποβάλουν τις παρατηρήσεις και τις προτάσεις τους στη Διεύθυνση Σχεδίου Πόλεως και Αστικού Περιβάλλοντος μέσω ηλεκτρονικού Ταχυδρομείου.

- **Αύγουστος – Σεπτέμβριος 2025: Καταγραφή και Αξιολόγηση αποτελεσμάτων διαβούλευσης**

Μετά τη συλλογή κι επεξεργασία των σχολίων της διαβούλευσης που διεξήχθη στο διάστημα 25-06-2025 έως 04-07-2025 για το σκέλος των Κανόνων Κίνησης και Στάθμευσης, εξετάστηκαν πιθανές τροποποιήσεις στον προτεινόμενο κανονισμό, λαμβάνοντας υπόψη την εφικτότητα, τις παρατηρήσεις της Διοίκησης, την επίπτωση στη συνολική φιλοσοφία του και τη συνέπεια μεταξύ των επιμέρους διατάξεων.

Σημαντικότερη εκ των τροποποιήσεων αναδεικνύεται η κατάργηση της δυνατότητας «υβριδικού» μοντέλου στάθμευσης των διαμοιραζόμενων Ε.Π.Η.Ο., τα οποία εφεξής πρέπει να σταθμεύουν μόνο στους προβλεπόμενους γι' αυτά χώρους ανά την επικράτεια του Δήμου Αθηναίων, εφόσον οι εταιρίες επιθυμούν τη στάθμευση σε κοινόχρηστο χώρο, δηλαδή η επικράτηση του "αποκλειστικού - κλειστού" μοντέλου, (η τρίτη η εκ των τριών προτάσεων της Τεχνικής Έκθεσης. Τα σχόλια πολιτών, φορέων και δημοτικών

παρατάξεων, δεν συνέκλιναν σε κοινή αντίληψη ως προς αυτό, όμως, διαφάνηκε το αίτημα αυστηροποίησης του μοντέλου στάθμευσης για τις εταιρίες εκμίσθωσης Ε.Π.Η.Ο., ενώ ταυτοχρόνως κρίθηκε αναγκαία η απλοποίηση των κανόνων στάθμευσης.

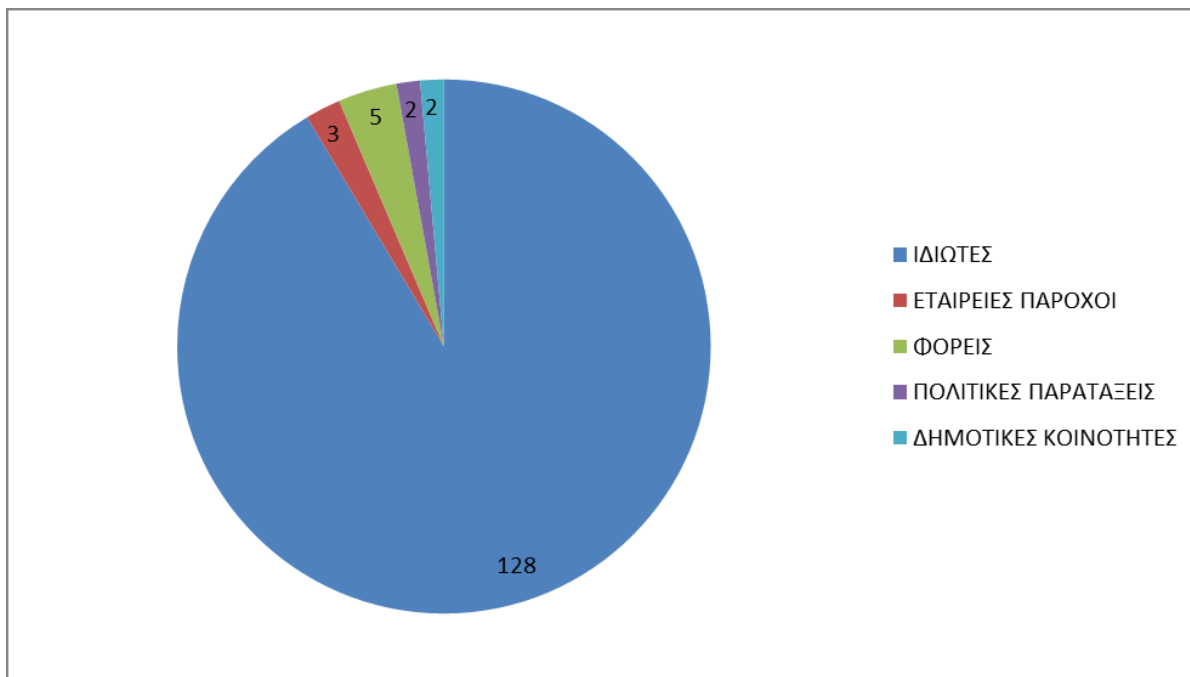
Αρκετά σχόλια αφορούσαν στη διαδικασία παραχώρησης άδειας χρήσης των εν λόγω δημόσιων χώρων, καθώς και τα πρόστιμα που αφορούν τις παραβάσεις πάσης φύσης.

Επιπλέον, σειρά σχολίων αφορούσε τις περιοχές πλήρους απαγόρευσης της κυκλοφορίας, όπου οι απόψεις διατύπωναν αντιφατικές τάσεις (πλήρη απελευθέρωση ή έστω μερική έναντι αύξησης των περιοχών απαγόρευσης). Επανεξετάστηκαν συγκεκριμένες υπο-περιοχές περιορισμού και απαγόρευσης κίνησης και πραγματοποιήθηκαν τοπικές αλλαγές, διατηρώντας όμως την γενική απαγόρευση σε άλση, αρχαιολογικού ενδιαφέροντος χώρους και υπερσυγκέντρωσης πεζής μετακίνησης. Επίσης, ως προς την κίνηση και στάθμευση ιδιωτικών Ε.Π.Η.Ο., αποσαφηνίστηκαν κανόνες που αφορούν στη χρήση τους επί χώρων κίνησης πεζών, διασφαλίζοντας επαρκή χώρο ελεύθερης διέλευσης αυτών.

Τέλος υπήρξαν μια σειρά από απαντήσεις δημοσίων φορέων στους οποίους είχε αποσταλεί το σχέδιο κανονιστικής, οι οποίοι απάντησαν είτε αναφέροντας τους κανόνες γενικής ισχύος (ΟΑΣΑ, Τροχαία) είτε παραπέμποντας στην αναγκαιότητα ελέγχου εκ μέρους τους του οριστικού σχεδίου (Αποκεντρωμένη Διοίκηση)

Λοιπές προτάσεις που αφορούσαν επιπλέον περιοριστικές πολιτικές, είτε της κίνησης είτε της στάθμευσης, είτε υποχρεώσεις των εταιριών, πέραν όσων προβλέπει η νομοθεσία μέσω του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας του 2025, δεν ενσωματώθηκαν στην πλειονότητά τους, για λόγους α) μη νομοθετικής πρόβλεψης, β) αποφυγής πλεονάζοντος διοικητικού βάρους με αμφίβολα αποτελέσματα, γ) δυσκολιών επιτήρησης, δ) αποτελεσματικότητας ως προς την προώθηση της μικροκινητικότητας αλλά υπό όρους ασφαλείας.

Οι συμμετέχοντες που κατέθεσαν σχόλια κατανέμονται ως εξής:



Όπως διακρίνεται στο παραπάνω διάγραμμα, ελήφθησαν:

1. 128 σχόλια από ιδιώτες,
2. Σχόλια από 3 Εταιρείες Παρόχους – Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού και Δημοσίου Δικαίου που προσφέρουν υπηρεσίες ενοικίασης, χρονομίσθωσης, leasing Ε.Π.Η.Ο.
3. Σχόλια από 5 Φορείς (Δημόσιοι/Κοινωνικών Ομάδων/Εμποδιζόμενων Ατόμων)
4. Σχόλια από 2 Πολιτικές Παρατάξεις του Δήμου Αθηναίων
5. Σχόλια από 2 Δημοτικές Κοινότητες

Κατόπιν της αξιολόγησης των προτάσεων της πρώτης διαβούλευσης και διαρκών συσκέψεων με τις εμπλεκόμενες υπηρεσίες του Δήμου Αθηναίων, η πρόταση για επιλογή του υβριδικού μοντέλου αναθεωρήθηκε και προτάθηκε η επιλογή του κλειστού τύπου μοντέλου (Full Regulation) σύμφωνα με το οποίο η στάθμευση Ε.Π.Η.Ο. εταιριών εκμίσθωσης σε Κοινόχρηστο Χώρο, πραγματοποιείται μόνο σε προκαθορισμένες Ζώνες/Θέσεις που ορίζονται από τον Δήμο ανά την επικράτεια του.

Επιπλέον ρυθμίστηκαν οι προϋποθέσεις και η διαδικασία απόδοσης σε χρήση του Κοινοχρήστου Χώρου για τις προκαθορισμένες Ζώνες/Θέσεις στάθμευσης με τις αντίστοιχες ρυθμίσεις τιμολόγησης.

Τέλος, συμπληρώθηκαν οι διατάξεις που αφορούν στις αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Δημοτικής Αστυνομίας, όπως κυρώσεις και πρόστιμα.

Η επιλογή του κλειστού μοντέλου (Full Regulation) τεκμηριώνεται ως ακολούθως:

α) Ευκρίνεια κανόνων και απλότητα εφαρμογής.

Το «κλειστό» σύστημα καταργεί την αμφισημία και την πολυπλοκότητα που χαρακτηρίζουν τα μεικτά μοντέλα. Ο κανόνας «σταθμεύω μόνο εντός ζώνης» είναι απλός, αντιληπτός από όλους και μεταφράζεται σε προβλεψιμότητα για χρήστες, παρόχους και ελεγκτικούς μηχανισμούς. Η απλοποίηση των κανόνων διευκολύνει την ενημέρωση, την αποδοχή και την καθημερινή συμμόρφωση.

β) Προστασία προσβασιμότητας και πεζής κίνησης.

Με την υποχρεωτική στάθμευση σε ειδικά οριοθετημένες ζώνες αποτρέπεται η διάχυτη κατάληψη πεζοδρομίων, ραμπών ΑμεΑ, οδεύσεων τυφλών και διαβάσεων. Το «κλειστό» μοντέλο μειώνει ουσιαστικά τον κίνδυνο εμποδίων στη ροή των πεζών, ενισχύει την ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών και διασφαλίζει εγγυημένο ελεύθερο πλάτος διέλευσης στους κοινόχρηστους χώρους.

γ) Αποτελεσματικότερη αστυνόμευση και έλεγχος.

Η συγκέντρωση της στάθμευσης σε προσδιορισμένα σημεία καθιστά μετρήσιμη και ελέγξιμη τη συμμόρφωση, ενώ οι ενδιαφερόμενες εταιρίες εκμίσθωσης Ε.Π.Η.Ο. που επιλέγουν να λειτουργήσουν στο Δήμο Αθηναίων υποχρεούνται να χρησιμοποιούν συστήματα γεωχωρικής επιτήρησης και αποτροπής (geofencing). Ο εντοπισμός παραβάσεων γίνεται ταχύτερα, ενώ η γεωχωρική επιτήρηση (geofencing) μπορεί να ρυθμιστεί ώστε να αποτρέπει την ολοκλήρωση μίσθωσης Ε.Π.Η.Ο. εκτός ζώνης. Αυτό μειώνει το διοικητικό βάρος τυχαιών, σημειακών ελέγχων και βελτιώνει την αποτελεσματικότητα της Δημοτικής Αστυνομίας.

δ) Ευθυγράμμιση με τα συμπεράσματα της διαβούλευσης.

Κατά την πρώτη δημόσια διαβούλευση αναδείχθηκε το αίτημα αυστηροποίησης του μοντέλου στάθμευσης για τα διαμοιραζόμενα Ε.Π.Η.Ο. και ταυτόχρονα απλοποίησης των κανόνων. Η μετάβαση σε «κλειστό» σύστημα ανταποκρίνεται ευθέως σε αυτή τη στάθμιση: αυστηρότητα όπου απαιτείται (για την τήρηση της τάξης στον δημόσιο χώρο), με απλούς και σαφείς όρους που γίνονται εύκολα κατανοητοί.

ε) Μείωση οπτικής και λειτουργικής όχλησης – καλύτερη ενσωμάτωση στον αστικό ιστό.

Η οργάνωση της στάθμευσης σε προκαθορισμένες ζώνες/θέσεις ελαχιστοποιεί το φαινόμενο της «διάσπαρτης» εγκατάλειψης οχημάτων και την οπτική ρύπανση σε ιστορικές/τουριστικές ζώνες και σε δρόμους υψηλής πεζής κυκλοφορίας. Οι Ζώνες Μαζικής Στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο. εταιριών εκμίσθωσης επιλέγονται με κριτήρια χωρικής επάρκειας και ορατότητας, ενσωματώνονται στον σχεδιασμό κοινοχρήστων χώρων και συνοδεύονται από σαφή σήμανση.

στ) Δεδομένα και αποτίμηση μετρήσιμων δεικτών.

Η στάθμευση στις Ζώνες Μαζικής Στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο. επιτρέπει συγκεντρωτική, ακριβέστερη συλλογή δεδομένων (φορτία, αιχμές ζήτησης, χρόνοι παραμονής), στοιχείο κρίσιμο για τεκμηριωμένη πολιτική. Με βάση αυτούς τους δείκτες μπορούν να γίνονται στοχευμένες προσαρμογές (προσθήκη/μετακίνηση ζωνών, ανακατανομή στόλου, χρονισμοί λειτουργίας).

ζ) Σταδιακή εφαρμογή με ρεαλισμό και δυνατότητα κλιμάκωσης.

Το «κλειστό» μοντέλο υλοποιείται με σταδιακή ανάπτυξη ζωνών ανά Δημοτική Κοινότητα, βάσει τεχνικών κριτηρίων (πλάτη πεζοδρομίων, ροές πεζών, γειτνίαση με ΜΜΜ, τουριστικοί πόλοι). Η πυκνότητα και η χωρητικότητα των Ζωνών Μαζικής Στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο. δύνανται να προσαρμόζονται δυναμικά στα δεδομένα ζήτησης, με δυνατότητα συμπλήρωσης όπου απαιτείται.

η) Τιμολόγηση ζωνών και ισότιμη πρόσβαση.

Η παραχώρηση/τιμολόγηση των Ζωνών Μαζικής Στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο., γίνεται με ζωνική τιμολόγηση που προάγει τη χωρική ισοτιμία στην εξυπηρέτηση και σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις για τις διαδικασίες παραχώρησης Κοινοχρήστου Χώρου για εμπορικές δραστηριότητες.

Συμπερασματικά, το «αποκλειστικό-κλειστό» μοντέλο παρέχει σαφήνεια, προβλεψιμότητα και ελέγξιμη εφαρμογή, θωρακίζει την προσβασιμότητα και την πεζή κίνηση, μειώνει την όχληση και ενισχύει την αποτελεσματικότητα ελέγχου και την ποιότητα δεδομένων. Η επιλογή του τεκμηριώνεται από τα πραγματικά δεδομένα της πόλης, το αποτέλεσμα της διαβούλευσης και τις αρχές της αναλογικότητας και της βιώσιμης κινητικότητας.

3. Πρόταση Υπηρεσίας για την Εισηγήση Κανονισμού Κυκλοφορίας και Στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο. Στο Δήμο Αθηναίων

Η Διεύθυνση Σχεδίου Πόλεως και Αστικού Περιβάλλοντος σε συνεργασία με τις προτάσεις των λοιπών συναρμόδιων Υπηρεσιών και Διευθύνσεων Δημοτικής Αστυνομίας, Δημοτικών Προσόδων, Οδοποιίας, Αποχέτευσης και Κοινοχρήστων Χώρων, προτείνει συνοπτικά τις κάτωθι ρυθμίσεις του προτεινόμενου Κανονισμού Κυκλοφορίας και Στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο στο Δήμο Αθηναίων:

1. **Κανόνες Κυκλοφορίας:** για λόγους ασφάλειας, ορθής διαχείρισης του οδικού χώρου και για την ασφαλή μετακίνηση εκτός του οδικού χώρου, προτείνονται και ενσωματώνονται οι ρυθμίσεις βάσει του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και εξειδικεύονται ειδικές ρυθμίσεις για την κίνηση επί των κοινοχρήστων χώρων, όπως πεζοδρόμια, πλατείες κτλ. Βάσει των εισηγήσεων της Διεύθυνσης Δημοτικής Αστυνομίας, εισάγονται επίσης τα εκ της κείμενης νομοθεσίας διοικητικά πρόστιμα.
 2. **Περιοχές Απαγόρευσης Κυκλοφορίας και Περιοχές Ειδικής Ταχύτητας:** για λόγους ασφαλείας, προστασίας του περιβάλλοντος, προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς και αποφυγής περαιτέρω όχλησης σε περιοχές με αυξημένο συγχρωτισμό πεζών, προτείνονται συγκεκριμένες περιοχές πλήρους απαγόρευσης κυκλοφορίας και στάθμευσης όλων των Ε.Π.Η.Ο., όπως η περιοχή της ΕΦΑΠΑ, όλα τα άλση και λόφοι εντός των Διοικητικών Ορίων του Δήμου Αθηναίων, ειδικότεροι δρόμοι και πεζόδρομοι με ανάγκη προστασίας από τη μαζική κίνηση. Επίσης, προσδιορίζονται οι περιοχές του Ψυρρή και του ευρύτερου Αρχαιολογικού χώρου και του πεζοδρόμου του Κεραμεικού ως περιοχές ειδικής ταχύτητας με ανώτατο όριο κίνησης τα 6χλμ/ώρα. Βάσει των εισηγήσεων της Διεύθυνσης Δημοτικής Αστυνομίας, εισάγονται επίσης τα εκ της κείμενης νομοθεσίας διοικητικά πρόστιμα.
 3. **Κανόνες Στάθμευσης:** προτείνονται κανόνες για τη στάθμευση όλων των Ε.Π.Η.Ο., με ρυθμίσεις για την ασφάλεια στάθμευσης, αποφυγής δημιουργίας εμποδίων, εξασφάλισης ελεύθερων διαδρόμων πλάτους τουλάχιστον 1,5 μέτρου για απρόσκοπτη διέλευση στα πεζοδρόμια και 3,5 μέτρων σε πεζοδρόμους και αποτροπής συμβάντων ακούσιας μετακίνησης των Ε.Π.Η.Ο. Βάσει των εισηγήσεων της Διεύθυνσης Δημοτικής Αστυνομίας, εισάγονται επίσης τα εκ της κείμενης νομοθεσίας διοικητικά πρόστιμα.
 4. **Ζώνες Μαζικής Στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο. εταιριών εκμίσθωσης:** για λόγους οργανωμένης επιτήρησης, προώθησης της οργανωμένης στάθμευσης, νομιμότητας ως προς την αξιοποίηση κοινοχρήστων χώρων για εμπορικούς σκοπούς και για την ορθή διαχείριση των ανωτέρω μέτρων, προτείνονται 124 ειδικές Ζώνες Μαζικής Στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο. εταιριών εκμίσθωσης, εφόσον επιθυμούν να σταθμεύουν στον Κοινόχρηστο Χώρο, με ειδική σήμανση και ειδικές προδιαγραφές. Η κατανομή των χώρων προήλθε από πολύμηνες αναλύσεις προσφοράς-ζήτησης και κίνησης, ενώ η κατανομή στο σύνολο του Δήμου έγινε με ποσοτικά και ποιοτικά κριτήρια με
-

γνώμονα την ελαχιστοποίηση κατά το δυνατό της όποιας όχλησης επί των Κοινοχρήστων Χώρων, και πάντα σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις σχεδιασμού και χωροθέτησης.

5. **Υποχρεώσεις Οδηγών και Χρηστών Ε.Π.Η.Ο.:** παρουσιάζονται συνοπτικά και σε απλό γλωσσικό πλαίσιο οι γενικές και εκ του νόμου υποχρεώσεις ως προς την κίνηση και στάθμευση.
 6. **Γενικές υποχρεώσεις των εταιριών εκμίσθωσης Ε.Π.Η.Ο. των οποίων τα οχήματα κινούνται εντός του Δήμου Αθηναίων:** εισάγονται και εξειδικεύονται ειδικότερες ρυθμίσεις σε συνεργασία με όλες τις εμπλεκόμενες Διευθύνσεις του Δήμου Αθηναίων. Προβλέπεται η διασύνδεση των συστημάτων των εταιριών εκμίσθωσης με μελλοντικό παρατηρητήριο του Δήμου Αθηναίων, η υποχρέωση των εταιριών εκμίσθωσης να ενημερώνουν εγκαίρως και ποικιλοτρόπως τους χρήστες για τους περιορισμούς και κανόνες του Δήμου Αθηναίων, η υποχρέωση καταγραφής των Ε.Π.Η.Ο. εταιριών εκμίσθωσης σε ειδικό μητρώο και οι ειδικότερες διατάξεις για τη διαδικασία απομάκρυνσης σε περίπτωση όχλησης και σε έκτακτες συνθήκες.
 7. **Υποχρεώσεις των εταιριών εκμίσθωσης Ε.Π.Η.Ο. με Άδεια Χρήσης Θέσεων Μαζικής Στάθμευσης:** εισάγονται σε συνεργασία με τις λοιπές συναρμόδιες Διευθύνσεις του Δήμου Αθηναίων, οι διατάξεις που ορίζουν τις υποχρεώσεις των εταιριών εκμίσθωσης στις οποίες παραχωρούνται θέσεις επί των Ζωνών Μαζικής Στάθμευσης, όπως η διαδικασία διαγράμμισης, οι όροι διατήρησης του περιβάλλοντος χώρου στη βέλτιστη κατάσταση και η διαδικασία αποκατάστασης του χώρου σε περίπτωση απώλειας των θέσεων (ακούσια ή εκούσια).
 8. **Ρυθμίσεις για την Απομάκρυνση των Ε.Π.Η.Ο. και των Διοικητικών Κυρώσεων:** για λόγους νομιμότητας, ασφάλειας δικαίου και ορθής διοικητικής διαχείρισης και επίβλεψης των κανόνων του Κανονισμού, ορίζονται από την αρμόδια Διεύθυνση Δημοτικής Αστυνομίας, οι όροι και η διαδικασία απομάκρυνσης Ε.Π.Η.Ο. από το δημόσιο / κοινόχρηστο χώρο, οι όροι και η διαδικασία φύλαξής τους, κατάθεσης αντιρρήσεων και των αντίστοιχων οικονομικών απαιτήσεων για τα έξοδα μεταφοράς και φύλαξης.
 9. **Μεταβατικές Διατάξεις:** για λόγους προσαρμογής όλων των μερών στη νέα συνθήκη, ασφάλειας δικαίου και για την απαιτούμενη τεχνική προσαρμογή όλων των συστημάτων ασφαλείας από τις εταιρίες εκμίσθωσης, προτείνονται ειδικές ρυθμίσεις μετάβασης στο νέο κανονιστικό πλαίσιο, για τις περιπτώσεις ενημέρωσης των χρηστών μέσω ψηφιακών συστημάτων και λοιπών εργαλείων, προσαρμογής των Ε.Π.Η.Ο. στις απαιτήσεις των Ειδικών Περιοχών Κυκλοφορίας και των αναγκαίων τεχνικών προσαρμογών για τη διασφάλιση της εμποδισής ακούσιας τροχήλατης κύλισης των οχημάτων.
 10. **Τους Όρους Διάθεσης Θέσεων στις Ζώνες Μαζικής Στάθμευσης:** Βάσει των εισηγήσεων της Διεύθυνσης Δημοτικών Προσόδων, εισάγονται και προτείνονται οι όροι διάθεσης των θέσεων επί των Ζωνών Μαζικής Στάθμευσης, προβλέποντας τα ειδικά χρονικά πλαίσια κατάθεσης αιτήσεων, τις ειδικότερες αναλογίες και όρους
-

κατά τη διαδικασία διάθεσης θέσεων καθώς και τις υποχρεώσεις σήμανσης και τις ειδικότερες διαστάσεις κάθε παραχωρούμενης θέσης.

11. **Τις Ρυθμίσεις καθορισμού Τελών Παραχώρησης Κοινοχρήστων Χώρων:** Βάσει των εισηγήσεων της Διεύθυνσης Δημοτικών Προσόδων, εισάγονται και προτείνονται οι Κατηγορίες Τιμολόγησης, εισάγοντες τρεις (3) Κατηγορίες τελών παραχώρησης Κοινοχρήστων Χώρων. Η Κατηγορία (Α) περιλαμβάνει τις Θέσεις επί των Ζωνών Μαζικής Στάθμευσης που βρίσκονται στις 1η και 2η Δημοτικές Κοινότητες, ύψους 120€ ανά θέση ανά έτος. Η Κατηγορία (Β) περιλαμβάνει τις Θέσεις επί των Ζωνών Μαζικής Στάθμευσης που βρίσκονται στις 3η, 6η και 7η Δημοτικές Κοινότητες, ύψους 80€ ανά θέση ανά έτος. Η Κατηγορία (Γ) περιλαμβάνει τις Θέσεις επί των Ζωνών Μαζικής Στάθμευσης που βρίσκονται στις 4η και 5η Δημοτικές Κοινότητες, ύψους 60€ ανά θέση ανά έτος.
12. **Τον Καθορισμό Τέλους Διαγράμμισης:** Βάσει των εισηγήσεων της Διεύθυνσης Δημοτικών Προσόδων, εισάγεται και προτείνεται ο καθορισμός Τέλους Διαγράμμισης, ύψους 15€ ανά παραχωρούμενη θέση στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο. εταιριών εκμίσθωσης.

Κατόπιν των ανωτέρω εισηγούμεστε:

- την έγκριση του «Κανονισμού κυκλοφορίας και στάθμευσης Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) στο Δήμο Αθηναίων» μηνός Οκτωβρίου 2025.

Η ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ
ΤΟΥ
ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΡΙΑ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ
ΤΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΕΩΣ &
ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΚΟΥΤΣΟΜΙΧΟΥ

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΥΦΟΠΟΥΛΟΥ
