



ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
 ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
 ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ
 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ,
 ΑΝΘΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑΣ, ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑΣ &
 ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ
 ΤΜΗΜΑ ΑΝΘΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑΣ & ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ
 Ταχ. Δ/ση : Αιόλου 47
 Ταχ. Κωδ : 10557
 Πληρ. : Β. Τρυφωνίδου
 Τηλ : 210 3249273
 E-mail : t.anthektikotitas.biosimotitas@athens.gr

ΠΡΟΣ: Τον Πρόεδρο
 του Δημοτικού Συμβουλίου

ΚΟΙΝ: 1. Αυτοτελές Τμήμα Διοικητικής Υποστήριξης Δημάρχου
 2. Αυτοτελές Τμήμα Διοικητικής Υποστήριξης Γενικού Γραμματέα
 3. Αντιδήμαρχο Αστικών και Κτιριακών Υποδομών και Σχεδίου Πόλεως
 4. Διεύθυνση Στρατηγικού Σχεδιασμού Ανθεκτικότητας Καινοτομίας και Τεκμηρίωσης
 - Τμήμα Ανθεκτικότητας και Βιωσιμότητας
 - Τμήμα Διοικητικής Υποστήριξης, Τεκμηρίωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης

ΘΕΜΑ :	Λήψη απόφασης για έγκριση ή μη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αθηναίων (ΣΒΑΚ)
---------------	--

- ΣΧΕΤ :**
1. Ο Ν. 4784/2021/ΦΕΚ 40/Α΄/16-03-2021 - ΜΕΡΟΣ Α΄, ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (Σ.Β.Α.Κ.)
 2. το άρθρο 52 του Ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα
 3. Πίνακας δικαιολογητικών του οδηγού Διαχείρισης του Χρηματοδοτικού Προγράμματος του Πράσινου Ταμείου "Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα" για την πληρωμή των δαπανών.
 4. Η υπ αριθμ. 66/2017 Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Αθηναίων (ΑΔΑ: 7ΣΖΦΩ6Μ-Ζ4Ι), με την οποία αποφασίστηκε η προσχώρηση του Δήμου Αθηναίων στους όρους και τις συμφωνίες της από 31.12.2016 Σύμβασης Δεσμευμένου Λογαριασμού (escrow account) στο πλαίσιο του Χρηματοδοτικού Προγράμματος του Πράσινου Ταμείου, "ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟ-ΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ 2016" και συγκεκριμένα για τον Άξονα Προτεραιότητας 4 "Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα".
 4. η με αρ. πρωτ. Σύμβαση 138950/16-05-2019 παροχής υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
 5. το εκπονημένο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δ. Αθηναίων

Ο Δήμος Αθηναίων, έχοντας θέσει ως στρατηγική κατεύθυνση την υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της οδικής ασφάλειας, προώθησε την υλοποίηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να προκύψει ένα πλαίσιο στρατηγικών στόχων και μέτρων, σε πλαίσιο μακροσκοπικού σχεδιασμού, που θα θέσουν τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που αφορούν στην πραγματοποίηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών εντός της πόλης της Αθήνας.

Φορέας χρηματοδότησης του έργου είναι το Πράσινο Ταμείο, στο πλαίσιο υλοποίησης του Χρηματοδοτικού Προγράμματος με τίτλο «ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ 2016» – Άξονας Προτεραιότητας (4) – Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα.

Μετά από διενέργεια ηλεκτρονικής ανοικτής διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης, με κριτήριο ανάθεσης την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, υπεγράφη Συμφωνητικό «Παροχής υπηρεσιών συμβούλων για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» ύψους 229.400,00 € (Αρ. Πρωτ...: 138950/16-05-2019).

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ είχε ως αφετηρία τόσο την εκπλήρωση των εθνικών και διεθνών επιταγών περί επίτευξης βιώσιμων συστημάτων μετακίνησης, όσο και τα πορίσματα και τις κατευθύνσεις του Επιχειρησιακού Προγράμματος του Δήμου Αθηναίων. Η μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία τα οποία προκύπτουν από τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τις κατευθύνσεις του Πράσινου Ταμείου και του Εθνικού νομικού πλαισίου και εκτελέστηκαν κατά τη διαδικασία εκπόνησης, έχουν ως ακολούθως:

Πρώτο (1^ο) Παραδοτέο με τίτλο «Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ». Περιλαμβάνει τις δραστηριότητες που εμπίπτουν στο *Στάδιο Προετοιμασίας και Ανάλυσης* της διαδικασίας εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ, δηλαδή, της εξασφάλισης όλων των προαπαιτούμενων για την εκκίνηση της διαδικασίας. Στο πλαίσιο αυτό πραγματοποιήθηκε η στελέχωση της ομάδας έργου του Δήμου από μηχανικούς και επιστήμονες των αρμόδιων υπηρεσιών και στη συνέχεια έγινε η εκπαίδευσή της από τους εμπειρογνώμονες της αναδόχου εταιρείας, σε θέματα που σχετίζονται με τις βασικές αρχές και τα μεθοδολογικά εργαλεία ενός Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας, όπως επίσης και τα βασικά βήματα εκπόνησης σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές και εθνικές οδηγίες.

Επιπρόσθετα, πραγματοποιήθηκε ειδικό διήμερο σεμινάριο σχετικά με τα εργαλεία εκπόνησης & αξιολόγησης του ΣΒΑΚ μέσα από το οποίο τα μέλη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου εξοικειώθηκαν με τα εργαλεία αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης και του υφιστάμενου σχεδιασμού, με χρήση κατάλληλα δομημένων ερωτηματολογίων, ενώ αναπτύχθηκαν και τα κριτήρια επιλογής των εμπλεκόμενων φορέων.

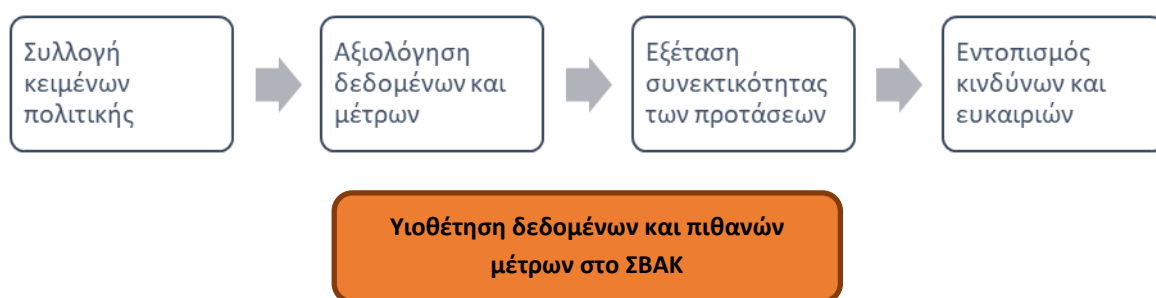
Επειδή η ενεργός συμμετοχή των εκπροσώπων της τοπικής κοινωνίας αποτελεί κρίσιμο στοιχείο επιτυχίας για ένα αποτελεσματικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, η ομάδα έργου δόμησε μια συγκεκριμένη **Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού**, ώστε να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική διαχείριση και ο συντονισμός των ενδιαφερομένων μερών κατά την εκπόνηση και υλοποίηση κάθε βήματος του Σχεδίου.

Επίσης, σημαντικό τμήμα του Σταδίου Προετοιμασίας ήταν ο καθορισμός της περιοχής παρέμβασης και ο εντοπισμός των σημαντικών πόλων έλξης και γένεσης μετακινήσεων. Ο Δήμος Αθηναίων είναι έδρα του Κεντρικού Τομέα της Αττικής, με πληθυσμό (ΕΛΣΤΑΤ, 2011) 664.046 κατοίκους και καταλαμβάνει έκταση 38,96 τ.χλμ. Ως περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ ορίστηκε η περιοχή του μικρού δακτυλίου Αθηνών με έκταση 11,11 τ.χλμ. και περίμετρο 16,12 χλμ. Το όριο του δακτυλίου επιλέχθηκε έτσι ώστε να αντιστοιχεί σε αρτηρίες που να είναι ικανές να απορροφούν τις αυξημένες ροές πάνω τους π.χ. οι Λ. Αλεξάνδρας, Μιχαλακοπούλου, Χαμοστέρας κ.λπ. Παράλληλα, ο «δακτύλιος» αποτελεί ένα από τα πρώτα μέτρα προσπάθειας περιορισμού του κυκλοφοριακού φόρτου στο κέντρο της πόλης και κατά συνέπεια επιλέχθηκε ως μία διακριτή επιφάνεια πάνω στον χάρτη της Αθήνας, η οποία στο υποσυνείδητο των Αθηναίων είναι συνδεδεμένη με την προστασία από το αυτοκίνητο.

Η ομάδα έργου του Αναδόχου σε στενή συνεργασία με την ομάδα του Δήμου προχώρησε στη συλλογή και αξιολόγηση κειμένων στρατηγικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής εμβέλειας για τη διερεύνηση του υφιστάμενου σχεδιασμού του Δήμου και την αξιολόγηση του αντικτύπου που έχουν στο υφιστάμενο και μελλοντικό σύστημα κινητικότητας.

Οι παλαιότερες μελέτες, τα τοπικά και στρατηγικά σχέδια του Δήμου αποτέλεσαν πηγές παροχής χρήσιμων πληροφοριών, ενώ ανέδειξαν και την ανάγκη ποσοτικών και ποιοτικών στοιχείων έρευνας πεδίου για την ολοκληρωμένη ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Τέλος, στο πλαίσιο του 1^{ου} παραδοτέου αναπτύχθηκε το Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού, το οποίο συνυπογράφηκε από το Δίκτυο Εμπλεκόμενων Φορέων και τον Δήμο και κοινοποιήθηκε στη συνέχεια στις αρμόδιες υπηρεσίες και υπουργεία, όπως άλλωστε οριζόταν στο Άρθρο 22 του Νόμου 4599/19, ενώ οριστικοποιήθηκε και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Δεύτερο (2^ο) Παραδοτέο με αντικείμενο την οργάνωση των διαδικασιών ανάπτυξης του ΣΒΑΚ και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Στο πλαίσιο αυτού, έγιναν οι δραστηριότητες και παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα που αφορούν στο Στάδιο «Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του σχεδίου, του χρονοδιαγράμματος & της συμμετοχή των εμπλεκόμενων μερών και πολιτών» & 2: «Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης».



Αναλυτικότερα, στο εν λόγω Στάδιο έλαβε χώρα μία πιο λεπτομερής και διεξοδική ανάλυση και εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση του σχεδιασμού εκπόνησης του ΣΒΑΚ, αλλά και για την πραγματοποίηση ερευνών και αυτοψιών στο πεδίο για τη συλλογή πρωτογενών δεδομένων κινητικότητας. Συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκαν:

- ✓ Απογραφή και ιεράρχηση του Οδικού Δικτύου
- ✓ Ανάλυση και αξιολόγηση μετρήσεων φόρτων μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε επιλεγμένους κόμβους και διατομές του οδικού δικτύου
- ✓ Καταγραφή και αξιολόγηση των υποδομών πεζή μετακίνησης και του επιπέδου προσβασιμότητας
- ✓ Καταγραφή του συστήματος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς
- ✓ Ανάλυση των χαρακτηριστικών στάθμευσης στην περιοχή παρέμβασης
- ✓ Ανάλυση των τροχαίων συμβάντων
- ✓ Έρευνα μετακινήσεων για τη διερεύνηση των βασικών χαρακτηριστικών μετακινήσεων των πολιτών

Από την ανάλυση των παραπάνω στοιχείων εξήχθησαν χρήσιμα συμπεράσματα σχετικά με τα βασικά χαρακτηριστικά των μετακινήσεων των πολιτών (ώρες μετακίνησης, επιλογή μέσου, σημεία προέλευσης και προορισμού των μετακινήσεων), τις καθημερινές ανάγκες τους, αλλά και στοιχεία για την ποιότητα και τη λειτουργία των υφιστάμενων υποδομών.

Παράλληλα, στο πλαίσιο του εν λόγω Σταδίου έλαβε χώρα και η 1η Φάση Συμμετοχικών Διαδικασιών, η οποία περιελάμβανε τη διεξαγωγή του πρώτου κύκλου Διαβούλευσης με τους εμπλεκόμενους φορείς του Σχεδίου, καθώς επίσης τη συλλογή και ανάλυση δομημένων ερωτηματολογίων που απαντήθηκαν από πολίτες και εμπλεκόμενους φορείς.

Διοργανώθηκαν δύο δημόσιες συναντήσεις με σκοπό την ενημέρωση πολιτών και φορέων αναφορικά με τον ρόλο τους στον σχεδιασμό, αλλά και την καταγραφή των αναγκών και των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν στην καθημερινότητά τους σε σχέση με τις μετακινήσεις στην πόλη.

Η πρώτη συνάντηση του πρώτου κύκλου διαβούλευσης πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 31/10/2019 και η δεύτερη συνάντηση την Παρασκευή 01/11/2019. Οι συναντήσεις έλαβαν χώρα στην Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου (Αίθουσα «Αντώνης Τρίτσης») του Πνευματικού Κέντρου του Δήμου Αθηναίων. Στους Πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται οι φορείς που συμμετείχαν στις δύο Συναντήσεις του 1ου κύκλου Διαβουλεύσεων.

Πίνακας 1: Φορείς που συμμετείχαν στην 1η Συνάντηση του 1ου Κύκλου Διαβουλεύσεων του ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων

A/A	ΦΟΡΕΑΣ	
1	Δημοτική Αστυνομία Δήμου Αθηναίων	
2	Ενδιάμεσος Φορέας Διαχείρισης, Εταιρεία Ανάπτυξης και Τουριστικής Προβολής Αθηνών	
3	Δήμος Αθηναίων	
4	Υπουργείο	Διεύθυνση Μελετών & Έργων Αστικών Αναπλάσεων (ΔΜΕΑΑ)
5	Περιβάλλοντος & Ενέργειας	Διεύθυνση Σχεδίου Μητροπολιτικών Αστικών και Περιαστικών Περιοχών
6		Επιτελική Δομή ΕΣΠΑ, Τομέας Περιβάλλοντος
7	Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών	Διεύθυνση Ανάπτυξης Μεταφορών
8	Υπηρεσία Διαχείρισης ΕΠ – ΥΜΕΠΕΡΑΑ	
9	Αττικό Μετρό Α.Ε.	
10	Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε)	
11	Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο	
12	Εθνικό Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Μονάδα Προσβασιμότητας	
13	Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού (ΕΛΛ.ΕΤ.)	
14	ΚΑΠΕ - Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας	
15	Εξωραϊστικός σύλλογος «Αρδηττός»	
16	ΕΛ.ΙΝ.Η.Ο - Ελληνικό Ινστιτούτο Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων	
17	1η Δημοτική Κοινότητα Δήμου Αθηναίων	
18	3η Δημοτική Κοινότητα Δήμου Αθηναίων	
19	5η Δημοτική Κοινότητα Δήμου Αθηναίων	
20	Συμβούλιο Αρχιτεκτονικής Κεντρικού Τομέα Αθηνών	
21	Κίνηση «Πόλεις για Ποδήλατο»	

A/A	ΦΟΡΕΑΣ
22	Κίνηση «Φίλοι Ποδηλάτου»
23	Κίνηση «ΠΕΖΗ»
24	Κίνηση Μαμάδες + στο Δρόμο
25	Women on Bicycle
26	Climathon, SGSN UN
27	Επιτροπή Πρωτοβουλίας Κατοίκων Πλάκας
28	Δημοτική Παράταξη «Ανοιχτή Πόλη»
29	Εταιρεία Edtce
30	Πολίτες

Πίνακας 2: Φορείς που συμμετείχαν στην 2η Συνάντηση του 1ου Κύκλου Διαβουλεύσεων του ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων

A/A	ΦΟΡΕΑΣ
1	Ενδιάμεσος Φορέας Διαχείρισης, Εταιρεία Ανάπτυξης και Τουριστικής Προβολής Αθηνών
2	Υπουργείο Τουρισμού
3	Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας
4	Δημοτική Αστυνομία
5	Εμπορικός Σύλλογος Αθηνών
6	CIVINET Ελλάδα- Κύπρος
7	1η Δημοτική Κοινότητα Δήμου Αθηναίων
8	5η Δημοτική Κοινότητα Δήμου Αθηναίων
9	Γενική Πανελλαδική Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού
10	Εταιρεία Sights of Athens, Open Top Bus Hellas
11	Εταιρεία City sightseeing Athens
12	Εταιρεία Automotive Solutions ΕΠΕ
13	Εταιρεία Fortisis
14	Εταιρεία Lime
15	Επαγγελματίες τουριστικών εμπορικών καταστημάτων Περιοχής Πλάκας
16	Δήμος Αθηναίων

Τα αποτελέσματα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και από τον 1^ο Κύκλο Διαβούλευσης αποτέλεσαν τη βάση για την ανίχνευση των Δυνατών Σημείων, των Αδυναμιών, των Ευκαιριών και των Απειλών του υφιστάμενου συστήματος κινητικότητας του Δήμου (ανάλυση SWOT). Με βάση τη συγκεκριμένη ανάλυση διαμορφώθηκε το προσχέδιο οράματος και οι στρατηγικοί στόχοι για την κινητικότητα στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, ενώ αναπτύχθηκαν από την ομάδα εργασίας πρωταρχικά εναλλακτικά σενάρια για την κατάσταση του συστήματος κινητικότητας.

Τρίτο (3ο) Παραδοτέο το οποίο σύμφωνα με την 386/23-03-2020 Απόφαση Οικονομικής Επιτροπής χωρίστηκε στο Μέρος Γ-Α και στο Μέρος Γ-Β.

Το Μέρος Γ-Α περιλαμβάνει δραστηριότητες που εμπίπτουν στο Στάδιο Ανάπτυξης της Στρατηγικής. Σε αυτό διατυπώθηκε η ανάπτυξη του κοινού οράματος, καθώς και ο προσδιορισμός των προτεραιοτήτων με βάση τα αποτελέσματα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και από την 1^η Φάση Συμμετοχικών Διαδικασιών. Ακόμη, πραγματοποιήθηκε η επισκόπηση και διερεύνηση καλών πρακτικών από πόλεις του εξωτερικού και της Ελλάδος που έχουν σχεδιάσει, εφαρμόσει και παρακολουθήσει αντίστοιχα Σχέδια και πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας.

Το Μέρος Γ-Β, περιλαμβάνει τις διαδικασίες της 2ης Φάσης του συμμετοχικού σχεδιασμού. Λόγω των νέων συνθηκών που δημιουργήθηκαν από την πανδημία του COVID-19, ο Β΄ Κύκλος Διαβούλευσης πραγματοποιήθηκε με τη μορφή θεματικών τηλεδιασκέψεων με τους εμπλεκόμενους φορείς, τις Δημοτικές Παρατάξεις και τους εκπροσώπους των Δημοτικών Κοινοτήτων, καθώς και μέσω διαδικτυακής διαβούλευσης με τους πολίτες στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Αθήνας.

Πίνακας 3: Φορείς που συμμετείχαν στην 1^η θεματική τηλεδιάσκεψη του 2^{ου} Κύκλου Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων

A/A	ΦΟΡΕΑΣ
1	ΟΑΣΑ Α.Ε
2	ΟΣΥ Α.Ε.
3	ΣΤΑΣΥ
4	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.
5	Γενική Γραμματεία Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος
6	Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας
7	Πανελλήνια Ένωση Επιχειρηματιών Ιδιοκτητών Στεγασμένων Σταθμών Αυτοκινήτων

Πίνακας 4: Φορείς που συμμετείχαν στην 2^η θεματική τηλεδιάσκεψη του 2^{ου} Κύκλου Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων

A/A	ΦΟΡΕΑΣ
1	Εφορία Αρχαιοτήτων Αθηνών
2	Διεύθυνση Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων Υπουργείου Πολιτισμού
3	Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού

A/A	ΦΟΡΕΑΣ
4	Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Αθηνών
5	Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Αθηνών
6	Γραφείο Περιβαλλοντικής Διαχείρισης του Γεωπονικού Πανεπιστημίου Αθηνών
7	Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
8	ΙΜΕ ΓΣΕΒΕΕ
9	Πρόεδρος της ΓΣΕΒΕΕ
10	Ένωση Εστιάτορων και Συναφών Αττικής ΕΕΕΣΑ
11	Πρόεδρος Εθνικής Ομοσπονδίας Κινητικά Αναπήρων
12	ΑΣΚΤ
13	Delatolas Express Cargo & Logistics

Πίνακας 5: Συμμετέχοντες στην 3^η θεματική τηλεδιάσκεψη του 2^{ου} Κύκλου Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων

A/A	ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ
1	Πρόεδρος 1ης Δημοτικής Κοινότητας
2	Πρόεδρος 2ης Δημοτικής Κοινότητας
3	Πρόεδρος 5ης Δημοτικής Κοινότητας
4	Ένωση Γονέων 3ης Δημοτικής Κοινότητας

Πίνακας 6: Συμμετέχοντες στην 4^η θεματική τηλεδιάσκεψη του 2^{ου} Κύκλου Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων

A/A	ΠΑΡΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
1	«ΑΘΗΝΑ ΨΗΛΑ»
2	«ΑΝΟΙΧΤΗ ΠΟΛΗ»
3	«ΑΘΗΝΑ ΕΙΣΑΙ ΕΣΥ»
4	“ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΥΓΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ”
5	«ΑΘΗΝΑ, ΤΟ ΣΠΙΤΙ ΜΑΣ»

Κατά τον Β΄ Κύκλο Διαβούλευσης οριστικοποιήθηκε και επικυρώθηκε το όραμα, ιεραρχήθηκαν οι προτεραιότητες του Σχεδίου και αποφασίστηκε το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας για τον Δήμο της Αθήνας.

*"Αθήνα, μία πόλη σύγχρονη, πράσινη και ζωντανή,
 μια πρωτεύουσα πρότυπο, με λιγότερα αυτοκίνητα και
 με περισσότερο χώρο για ποδήλατο και περπάτημα,
 που αναδεικνύει την πολιτιστική της κληρονομιά
 και θέτει στο επίκεντρο του σχεδιασμού της τον άνθρωπο και τις ανάγκες του,
 προσφέροντας άνεση και ασφάλεια,*

με ιδιαίτερη μέριμνα στις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες, προστατεύοντας και αναβαθμίζοντας το περιβάλλον στο οποίο ζει και μετακινείται ο κάτοικος εξασφαλίζοντας, ταυτόχρονα, με τη βοήθεια έξυπνων και καινοτόμων τεχνολογιών τις προϋποθέσεις για την προσέλκυση επισκεπτών, την ισόρροπη ανάπτυξη της οικονομίας, και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων"

Πίνακας 7: Τελικός Πίνακας Προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων

1. Εξασφάλιση ασφαλούς και άνετης μετακίνησης με τα πόδια, με ιδιαίτερη έμφαση στην κάλυψη των αναγκών των ευάλωτων κατηγοριών μετακινούμενων και των ατόμων με προβλήματα κινητικότητας

2. Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης από τα ΜΜΜ

3. Βελτίωση υφιστάμενων και αύξηση των ελεύθερων χώρων και των χώρων πρασίνου

4. Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και προστασία των μετακινούμενων με οποιοδήποτε μέσο

5. Αποτελεσματικότερη διαχείριση της στάθμευσης (οχημάτων Ι.Χ. και δημόσιας χρήσης, με ιδιαίτερη έμφαση στην αντιμετώπιση του ζητήματος της παράνομης στάθμευσης

6. Καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων μέσων και μείωση των ταχυτήτων στις περιοχές κατοικίας ώστε να εγκατασταθούν ασφαλέστερες συνθήκες για όλους τους χρήστες του δρόμου

7. Ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου διασφαλίζοντας υποδομές και συνθήκες ασφαλούς και άνετης μετακίνησης

8. Προστασία του κέντρου και των γειτονιών από διαμπερείς διελεύσεις μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

9. Άσκηση πολιτικών αποθάρρυνσης της άσκοπης χρήσης του αυτοκινήτου προς όφελος πιο βιώσιμων τρόπων μετακίνησης

10. Προώθηση "καθαρών" οχημάτων

Αναφορικά με τα εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας, αναπτύχθηκαν τα ακόλουθα 3 σενάρια παρεμβάσεων:

- Το Σενάριο Τάσεων (Do Nothing)
- Το ήπιο σενάριο (Do Something), το οποίο έχει ως στόχο να προαχθεί η βιώσιμη κινητικότητα σε όλη την έκταση του Δήμου χωρίς να επέλθουν ριζικές αλλαγές στην καθημερινότητα των κατοίκων.
- Το ριζοσπαστικό σενάριο (Do Anything), το οποίο προϋποθέτει μία κοινωνία έτοιμη να δεχτεί μεγάλες αλλαγές στην καθημερινότητά της προκειμένου η πόλη να αποκτήσει μία ριζικά διαφορετική εικόνα και να πάρει θέση στην πρώτη γραμμή του μετώπου μαζί με τις πιο υπεύθυνες πόλεις της Ευρώπης που δίνουν μάχη κατά της κλιματικής αλλαγής.

Τόσο το ήπιο όσο και το ριζοσπαστικό σενάριο κινητικότητας παρουσιάστηκαν αναλυτικά στους φορείς και στους πολίτες από την ομάδα εργασίας συνοδευόμενα από κατηγορίες ενδεικτικών μέτρων κινητικότητας,

ενώ πλαισιώθηκαν από ποιοτικές και ποσοτικές εκτιμήσεις του κόστους και του χρόνου υλοποίησης αυτών, όπως επίσης και των επιπτώσεών τους στην ποιότητα ζωής των πολιτών και στο περιβάλλον.

Στην πλειοψηφία τους οι εμπλεκόμενοι φορείς τάχθηκαν υπέρ του «ήπιου σεναρίου» ως πρώτο πιλοτικό – δοκιμαστικό βήμα για την υλοποίηση των στρατηγικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας, ενώ οι πολίτες που συμμετείχαν στη διαδικτυακή διαβούλευση ήταν μοιρασμένοι, με αρκετούς από αυτούς να τάσσονται υπέρ του «ριζοσπαστικού σεναρίου». Με βάση τα πορίσματα από τη Β' Φάση Συμμετοχικών Διαδικασιών αποφασίστηκε να υλοποιηθεί μία συνδυαστική εφαρμογή του «ήπιου» και του «ριζοσπαστικού» σεναρίου σε δύο χρονικούς ορίζοντες. Αναλυτικότερα, το επικρατέστερο σενάριο διαμορφώθηκε από μέτρα του ήπιου σεναρίου για βραχυπρόθεσμο ορίζοντα υλοποίησης - ορίζοντα 5ετίας, ενώ σε αυτό συμπεριλαμβάνονται και μέτρα του ριζοσπαστικού σεναρίου, τα οποία προτείνονται μακροπρόθεσμα, δηλαδή σε χρονικό ορίζοντα δεκαετίας. Για την αξιολόγηση των επιπτώσεων του τελικού σεναρίου ΣΒΑΚ στις κυκλοφοριακές συνθήκες της Αθήνας, εφαρμόστηκε **μακροσκοπικό κυκλοφοριακό μοντέλο**, σε βάθος 5 ετών και 10 ετών. Η εφαρμογή του κυκλοφοριακού μοντέλου στο τελικό σενάριο δείχνει ότι οι κυκλοφοριακές παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ, σε συνδυασμό και με τα λοιπά μέτρα εφαρμογής του, μπορούν να οδηγήσουν σε βελτίωση των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών συνθηκών στην πόλη, εφόσον επιτυγχάνεται ικανοποιητική μείωση της ζήτησης λόγω των μέτρων αυτών.

Στη συνέχεια έγινε ο αρχικός προσδιορισμός (προσχέδιο) των μέτρων αστικής κινητικότητας που ανταποκρίνονται καλύτερα στο περιεχόμενο του τελικού σεναρίου και συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων, καθώς και της αντίστοιχης ανάλυσης του κόστους και των ωφελειών που θα προκύψουν από την εφαρμογή τους.

Τέταρτο (4^ο) παραδοτέο στο οποίο περιλαμβάνονται οι δραστηριότητες που εμπίπτουν στα Στάδια:

«Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων», «Κατανομή αρμοδιοτήτων, κατάρτιση Π/Υ, εξέταση πηγών χρηματοδότησης – Καθορισμός μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης» και «Υιοθέτηση και Έγκριση ΣΒΑΚ».

Το προσχέδιο μέτρων του τελικού σεναρίου αναπτύχθηκε και εξειδικεύτηκε από την Ομάδα Εργασίας και παρουσιάστηκε στους φορείς και στους πολίτες στο πλαίσιο της 3ης Φάσης Συμμετοχικών Διαδικασιών. Λόγω των συνθηκών της πανδημίας πραγματοποιήθηκαν και πάλι θεματικές τηλεδιασκέψεις με τους φορείς, οι οποίες έλαβαν χώρα την Δευτέρα 28/07/2020 και την Τρίτη 29/07/2020, ενώ διοργανώθηκε και διαδικτυακή διαβούλευση των μέτρων μέσω της ιστοσελίδας του ΣΒΑΚ Αθήνας. Κατά τη διάρκεια των θεματικών συναντήσεων με τους φορείς η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ παρουσίασε τις προτάσεις μέτρων, καθώς και τη μεθοδολογία που εφαρμόστηκε για τον καθορισμό τους και μετά το πέρας των παρουσιάσεων, οι εκπρόσωποι των φορέων μπόρεσαν να διατυπώσουν τις απόψεις και τους προβληματισμούς τους.

Πίνακας 8: Φορείς που συμμετείχαν στην 1η τηλεδιάσκεψη του 3ου Κύκλου Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ Αθήνας

A/A	ΦΟΡΕΑΣ
1	«ΑΝΟΙΧΤΗ ΠΟΛΗ»
2	«ΑΘΗΝΑ ΕΙΣΑΙ ΕΣΥ»
3	«ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΥΓΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ»
4	ΟΑΣΑ Α.Ε.
5	Αττικό Μετρό Α.Ε.
6	Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
7	ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.
8	Διευθύνων Τεχνικής Εταιρίας
9	Εθνική Ομοσπονδία Κινητικά Αναπήρων
10	ΥΠΕΝ - Γ.Γ. Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος

Πίνακας 9: Φορείς που συμμετείχαν στη 2η τηλεδιάσκεψη του 3ου κύκλου Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ Αθήνας

A/A	ΦΟΡΕΑΣ
1	Πρόεδρος 1ης Δημοτικής Κοινότητας
2	Πρόεδρος 2ης Δημοτικής Κοινότητας
3	Πρόεδρος 5ης Δημοτικής Κοινότητας
4	Ένωση Γονέων 3ης Δημοτικής Κοινότητας

Λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις και τις τοποθετήσεις των φορέων και των πολιτών από την 3^η Φάση Συμμετοχικών Διαδικασιών αναπτύχθηκαν και περιεγράφηκαν αναλυτικά με τη μορφή τεχνικών δελτίων τα τελικά μέτρα και οι ρυθμιστικές διατάξεις που θα διαμορφώσουν το μέλλον της αστικής κινητικότητας στην πόλη της Αθήνας.

Πίνακας 1: Πρότυπο ανάλυσης των μέτρων του ΣΒΑΚ

1. Τίτλος Μέτρου
2. Περιγραφή Μέτρου
3. Τεκμηρίωση μέτρου
4. Αποτελέσματα Διαβούλευσης
5. Βήματα Υλοποίησης
6. Κόστος υλοποίησης
7. Χρονικός ορίζοντας
8. Δείκτες παρακολούθησης

Συνοπτικά, η λίστα των προτεινόμενων μέτρων του ΣΒΑΚ ανά άξονα προτεραιότητας είναι η ακόλουθη:

Πίνακας 2: Τελικός Πίνακας Μέτρων Αστικής Κινητικότητας του ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων ανά άξονα Προτεραιότητας

Προτεραιότητα 1: Εξασφάλιση ασφαλούς και άνετης μετακίνησης με τα πόδια, με ιδιαίτερη έμφαση στην κάλυψη των αναγκών των ευάλωτων κατηγοριών μετακινούμενων και των ατόμων με προβλήματα κινητικότητας	
1.1	Εξασφάλιση βαδισιμότητας και προσβασιμότητας ΑΜΕΑ στις τοπικές οδούς της πόλης
1.2	Εξασφάλιση βαδισιμότητας και προσβασιμότητας ΑΜΕΑ στους κοινόχρηστους χώρους της πόλης
1.3	Ανάπτυξη δράσεων πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης κατοίκων και επισκεπτών
Προτεραιότητα 2: Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης από τα Μέσα Συλλογικής Μεταφοράς (ΜΣΜ)	
2.1	Κίνητρα για τη χρήση συλλογικών μέσων μεταφοράς
2.2	Info Kiosks
2.3	Αύξηση συχνότητας/ Πύκνωση δρομολογίων Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ) (προαστιακός, μετρό, τραμ), Επέκταση ωραρίου
2.4	Βελτίωση αξιοπιστίας συλλογικών μέσων μεταφοράς
2.5	Επέκταση μέσων σταθερής τροχιάς (ΜΣΤ) σε συνδυασμό με αναπλάσεις
2.6	Απόδοση μέρους του κόστους στους ιδιοκτήτες ΙΧ για την ανάπτυξη και λειτουργία της δημόσιας συγκοινωνίας.
2.7	Ενίσχυση συλλογικών τρόπων μετακίνηση προς την εργασία (car pooling)
Προτεραιότητα 3: Βελτίωση υφισταμένων και αύξηση των ελεύθερων χώρων και των χώρων πρασίνου	
3.1	Ανάπλαση Πλατείας Θεάτρου
3.2	Ανάπλαση Πλατείας Αγίου Γεωργίου
3.3	Ανάπλαση Πλατείας Έλληνα Εργάτη
3.4	Σύνδεση Στρέφη - Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου
3.5	Ανάπλαση Πλατείας Αγ. Νικολάου
3.6	Ανάπλαση οδού Κωνσταντινουπόλεως και σύνδεση με Ακαδημία Πλάτωνος
3.7	Υλοποίηση έργου "Διπλή Ανάπλαση"
3.8	Ενοποίηση Πνευματικού Τριγώνου
Προτεραιότητα 4: Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και προστασία των μετακινούμενων με οποιαδήποτε μέσο	
4.1	Αναπροσαρμογή οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
4.2	Αναβάθμιση δημοτικού φωτισμού
4.3	Ανάπτυξη σχεδίου δράσης για την βελτίωση της ασφάλειας των μετακινήσεων και την ενθάρρυνση ήπιων μορφών κινητικότητας στα σχολεία
Προτεραιότητα 5: Αποτελεσματικότερη διαχείριση της στάθμευσης	
5.1	Αντιμετώπιση Παράνομης Στάθμευσης
5.2	Επέκταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
Προτεραιότητα 6: Διαχείριση της κυκλοφορίας και μείωση των ταχυτήτων στις περιοχές κατοικίας	
6.1	Κυκλοφορία των οχημάτων στο τοπικό οδικό δίκτυο σε χαμηλό όριο ταχύτητας
6.2	Τοποθέτηση σήμανσης συνύπαρξης ποδηλάτων - αυτοκινήτων σε όλες τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας

Προτεραιότητα 7: Ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου	
7.1	Δημιουργία ασφαλών διαδρομών ποδηλάτου από τις γειτονιές του Δήμου στο κέντρο της πόλης
7.2	Υλοποίηση Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλάτου, Πύκνωση Δικτύου
7.3	Ποδήλατα πόλης κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά
7.4	Είσοδος του ποδηλάτου στις λεωφορειολωρίδες
Προτεραιότητα 8: Προστασία του κέντρου και των γειτονιών από διαμπερείς διελεύσεις μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	
8.1	Ανακήρυξη Ιστορικού Κέντρου σε Περιοχή Περιορισμένης Πρόσβασης ΙΧ
8.2	Μεγάλος Περίπατος
8.3	Επέκταση Μεγάλου Περιπάτου: Σύνδεση Ακαδημίας Πλάτωνος με το Λύκειο Αριστοτέλη
8.4	Ανάπλαση του άξονα Πειραιώς - Σταδίου
8.5	Ανάπλαση της οδού Σόλωνος
8.6	Ανάπλαση της Ιεράς Οδού
8.7	ΜΙΚΡΟΙ ΠΕΡΙΠΑΤΟΙ στα κέντρα των γειτονιών
8.8	Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων στο τοπικό οδικό δίκτυο (αρμοδιότητας του Δήμου) για την προστασία των γειτονιών - Θύλακες ήπιας κυκλοφορίας
Προτεραιότητα 9: Άσκηση πολιτικών αποθάρρυνσης της άσκοπης χρήσης αυτοκινήτου	
9.1	Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης (car sharing)
9.2	Ανάπτυξη δράσεων πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης κατοίκων και επισκεπτών
Προτεραιότητα 10: Προώθηση καθαρών οχημάτων	
10.1	Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς, ιδιωτικούς και δημόσιους χώρους
10.2	Ανανέωση και Αντικατάσταση στόλου οχημάτων ΕΘΕΛ, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα (π.χ. ηλεκτρικά)

Το σύνολο των μέτρων πλαισιώθηκε με συγκεκριμένη πρόταση μεθοδολογίας συστηματικής παρακολούθησης και αξιολόγησής τους. Μέσω της συγκεκριμένης διαδικασίας υποστηρίζεται ο εντοπισμός και η πρόληψη προβλημάτων κατά την υλοποίηση του ΣΒΑΚ, και αν κριθεί απαραίτητο επαναπροσδιορίζονται τα μέτρα για την επίτευξη των στόχων πιο αποτελεσματικά και εντός του διαθέσιμου προϋπολογισμού.

Πίνακας 12: Προτεινόμενοι δείκτες παρακολούθησης για το ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων

Α/Α	Δείκτης	Ορισμός	Έτος Βάσης	Στόχος	
				5ετία	10ετία
1	Ποσοστό επέκτασης παρόδιας ελεγχόμενης στάθμευσης	Επέκταση συστήματος σε σχέση με το έτος βάσης	11.314 θέσεις	Κατά 15%	Κατά 25%
2	Παρόδια ελεύθερη στάθμευση στο ιεραρχημένο δίκτυο (εξαιρούνται ρυθμίσεις με πινακίδες)	Ποσοστό του δικτύου χωρίς ελεγχόμενη στάθμευση ή πεζόδρομο(%)	38,80%	30%	24%
3	Πεζόδρομοι στο οδικό δίκτυο του Δήμου	Εμβαδόν υφιστάμενων πεζόδρομων	493.584,73τ.μ.	561.000 τ.μ.	625.000 τ.μ.
		Ποσοστό υφιστάμενων πεζόδρομων (%)	1,31%	1,49%	1,66%
4	Περιοχές/ Θύλακες	Έκταση περιοχής ήπιας	-	13,50%	17,60%

Α/Α	Δείκτης	Ορισμός	Έτος Βάσης	Στόχος	
				5ετία	10ετία
	ήπιας κυκλοφορίας	κυκλοφορίας/Συνολική έκταση Δήμου (%)			
5	Περιοχή Περιορισμένης Πρόσβασης ΙΧ	Έκταση περιοχής περιορισμένης πρόσβασης ΙΧ /Συνολική έκταση Δήμου (%)	0%	6,50%	6,6%
6	Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου με δίκτυο ποδηλατοδρόμων	Μήκος ποδηλατοδρόμων / Συνολικό μήκος οδικού δικτύου Δήμου	0,28%	6,24%	11,90%
7	Ποσοστό λεωφορειολωρίδων με ύπαρξη ποδηλάτου	Μήκος λεωφορειολωρίδων με ύπαρξη ποδηλάτου/Συνολικό μήκος λεωφορειολωρίδων	-	30%	50%
8	Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ	Μήκος πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ / Συνολικό μήκος πεζοδρομίων	-	25%	10%
9	Διαβάσεις με κατάλληλες υποδομές υποστήριξης ΑμεΑ	Πλήθος διαβάσεων με κατάλληλες υποδομές υποστήριξης ΑμεΑ/Σύνολο διαβάσεων δικτύου	-	30%	50%
10	Ποσοστό στάσεων με κατάλληλα χαρακτηριστικά άνεσης και ασφάλειας	Πλήθος στάσεων με επαρκή χαρακτηριστικά άνεσης και ασφάλειας/Σύνολο των στάσεων	-	20%	40%
11	Εγκατάσταση συστήματος ενοικίασης ποδηλάτων	Αριθμός σημείων για τοποθέτηση κοινόχρηστων ποδηλάτων προς ενοικίαση στο Δήμο	0	70	150
12	Ποσοστό ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων στο σύστημα κοινής χρήσης	Αριθμός ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων/Συνολικός αριθμός ποδηλάτων στο σύστημα κοινής χρήσης	0	15%	30%
13	Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης (car sharing)	Σημείο ανά κάτοικο		1 σημείο/ 6600 κατοίκους	1 σημείο / 2200 κατοίκους
14	Ποσοστό ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο σύστημα κοινής χρήσης	Αριθμός ηλεκτροκίνητων οχημάτων/Συνολικός αριθμός οχημάτων στο σύστημα κοινής χρήσης	0	15%	30%
15	Πλήθος σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων	Πλήθος σταθμών φόρτισης	0	50	70
16	Επέκταση δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς (τραμ, μετρό)	Μήκος γραμμής σε χιλιόμετρα (εντός του Δήμου)	32,2 χλμ	39,2 χλμ	56,2 χλμ
17	Βελτίωση συχνότητας μέσων σταθερής τροχιάς	Μέση συχνότητα δρομολογίων /ώρα στις ώρες αιχμής	μετρό 6 λεπτά, τραμ 10 λεπτά, προαστιακός: 30 λεπτά	μετρό: 4 λεπτά, τραμ: 10 λεπτά, προαστιακός: 25 λεπτά	μετρό: 3λεπτά, τραμ: 10 λεπτά, προαστιακός: 20 λεπτά
18	Ποσοστό μετακινήσεων πεζή	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο(%)	11,34%	12,50%	14,50%
19	Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο(%)	1,09%	2,50%	4,50%
20	Ποσοστό μετακινήσεων με λεωφορείο	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο(%)	25,15%	25,77%	24%
21	Ποσοστό μετακινήσεων με μέσα σταθερής τροχιάς	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο(%)	26,88%	27%	29%
22	Ποσοστό μετακινήσεων	Ποσοστό στην κατανομή	30,42%	27,84%	22,30%

Α/Α	Δείκτης	Ορισμός	Έτος Βάσης	Στόχος	
				5ετία	10ετία
	με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης)	κατά μέσο(%)			
23	Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο(%)	5,12%	4,31%	3,20%
24	Ποσοστό μετακινήσεων με car-sharing	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο(%)	0,00%	0,08%	2,50%
Δείκτες αποτελεσμάτων					
25	Ποσοστό κοινόχρηστων χώρων και σημείων ενδιαφέροντος όπου διασφαλίζεται πρόσβαση σε ΑμεΑ (συνολικά έχουν εντοπιστεί 1768 σημεία ενδιαφέροντος εντός της πόλης βλ. παραδοτέο Β)	Πλήθος σημείων ενδιαφέροντος με τον ελάχιστο προβλεπόμενο αριθμό θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ / προς το συνολικό πλήθος των σημείων ενδιαφέροντος	0	25,00%	50,00%
26	Ποσοστό κοινόχρηστων χώρων και σημείων ενδιαφέροντος με εξοπλισμό πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης (συνολικά έχουν εντοπιστεί 1768 σημεία ενδιαφέροντος εντός της πόλης βλ. παραδοτέο Β)	Πλήθος χώρων και σημείων ενδιαφέροντος με τον κατάλληλο εξοπλισμό πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης / προς το συνολικό πλήθος των σημείων ενδιαφέροντος		25,00%	50,00%
27	Διαμόρφωση έξυπνων χώρων ενημέρωσης - Info Kiosks	Πλήθος νέων ελεύθερων χώρων ενημέρωσης	0	3	5
28	Προώθηση "καθαρών" οχημάτων ΜΣΜ (ΜΣΤ & ΕΘΕΛ)	Ποσοστό καθαρών οχημάτων επί του συνόλου	-	5,00%	10,00%
29	Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά έτος	Πλήθος θανατηφόρων και σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων	33	20	10
30	Ποσοστό μείωσης ετήσιου αριθμός τροχαίων συμβάντων	Πλήθος τροχαίων το εξεταζόμενο έτος – Πλήθος τροχαίων ατυχημάτων το έτος βάσης προς το πλήθος των τροχαίων το έτος βάσης	1192	35%	70%
31	Δράσεις πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης ανά έτος	Πλήθος δράσεων πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης ανά έτος	0	1	2
32	Βελτίωση της ασφάλειας των μετακινήσεων και την ενθάρρυνση ήπιων μορφών κινητικότητας στα σχολεία	Αριθμός σχολείων με διαμορφωμένους σχολικούς δακτυλίουσ/ Συνολικός αριθμός σχολείων	0	20%	40%
Δείκτες Εισροών					
33	Κόστος επενδύσεων για νέες /βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς (προτεραιότητα)	Κόστος (σε €) επενδύσεων ανά μέσο μεταφοράς (προτεραιότητα)	0	Προτεραιότητα 1: 25 εκ. € Προτεραιότητα 2: 16.500 € Προτεραιότητα 3: 107 εκ. € Προτεραιότητα 4: 20,2 εκ. € Προτεραιότητα 5: 50.000 € Προτεραιότητα 6:	Προτεραιότητα 1: 4,55 εκ. € Προτεραιότητα 2: - Προτεραιότητα 3: 87,8 εκ. € Προτεραιότητα 4: - Προτεραιότητα 5: - Προτεραιότητα

Α/Α	Δείκτης	Ορισμός	Έτος Βάσης	Στόχος	
				5ετία	10ετία
				1,8 εκ. € Προτεραιότητα 7: 9,9 εκ. € Προτεραιότητα 8: 114 εκ. € Προτεραιότητα 9: 6,6 εκ. € Προτεραιότητα 10: 2,25 εκ. €	6: - Προτεραιότητα 7: 4,5 εκ. € Προτεραιότητα 8: - Προτεραιότητα 9: 3,3 εκ. € Προτεραιότητα 10: 3,34 εκ. €
34	Παροχή κινήτρων για την προώθηση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς	Ύψος κινήτρων (σε €)	0		

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα στην ανάπτυξη και υλοποίηση των ΣΒΑΚ είναι η εξασφάλιση των απαιτούμενων χρηματικών πόρων για την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων. Έτσι στο πλαίσιο της ανάπτυξης του Σχεδίου Δράσης για το ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων επιχειρήθηκε η διερεύνηση καινοτόμων τρόπων και διαδικασιών χρηματοδότησης παρεμβάσεων βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Το χρονοδιάγραμμα και ο προϋπολογισμός των παρεμβάσεων παρουσιάστηκε με τη μορφή πίνακα που περιλαμβάνει:

- Τον τίτλο του εξεταζόμενου μέτρου
- Τον χρονικό ορίζοντα στον οποίο εντάσσεται το εξεταζόμενο μέτρο/ δράση
- Την εκτίμηση του κόστους υλοποίησης του μέτρου
- Τις εν δυνάμει πηγές ή τεχνικές χρηματοδότησης
- Τους φορείς που εμπλέκονται

Με την παράδοση και του Σχεδίου Δράσης από τον ανάδοχο της υπ. αριθμ. 138950/16-05-2019 σύμβασης παροχής υπηρεσιών συμβούλου για την «Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αθηναίων», η ανωτέρω σύμβαση ολοκληρώθηκε εμπρόθεσμα και τα παραδοτέα παρελήφθησαν τόσο από την ομάδα έργου όσο και από την επιτροπή παραλαβής που έχει ορισθεί με την 1075/12.07.2018 απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου.

Στη συνέχεια, σε εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 13, παρ. 2 περ. β του Ν. 4784/2021/ΦΕΚ 40/Α'/16-03-2021 και του άρθρου 52 του Ν. 2696/1999, ο Δήμος Αθηναίων κοινοποίησε το ανωτέρω Σχέδιο Δράσης στους φορείς που ορίζονται από τις προαναφερθείσες διατάξεις για την προβλεπόμενη «διατύπωσης της γνώμης τους επί του Σχεδίου Δράσης».

Πίνακας 3: Φορείς στους οποίους κοινοποιήθηκε το Σχέδιο Δράσης του Σ.Β.Α.Κ. Αθήνας

Α/Α	ΦΟΡΕΑΣ
Α. Υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοιχώς	
1	Δ/ση Τροχαίας Αττικής, Υποδ/ση Τροχαίας Αθηνών
2	Δ/ση Διαχείρισης Μητροπολιτικών Υποδομών Π.Α.(Δ.Δ.Μ.Υ.Π.Α)-Τμήμα -ΣΤ Κέντρου Διαχείρισης

	& Μελετών Κυκλοφορίας Περιφέρειας Αττικής
3	Δ/ση Διαχείρισης Μητροπολιτικών Υποδομών Περιφέρειας Αττικής
4	Δ/ση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής
5	Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής Δ/ση Περιβάλλοντος & Χωρικού Σχεδιασμού
6	Γενική Γραμματεία Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος
<i>Β. Για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας</i>	
7	Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Δ/σης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του ΥΠΟΜΕ
<i>Γ. Καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ.</i>	
8	ΟΑΣΑ Α.Ε
9	ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε

Από τους ανωτέρω φορείς δεν διατυπώθηκαν τεκμηριωμένα αντιρρήσεις για το σχέδιο δράσης, παρά μόνο κάποιες επισημάνσεις που ελήφθησαν υπόψη και τροποποιήθηκε ως προς αυτές το παραδοτέο 4. Διατυπώθηκαν επίσης γενικές κατευθύνσεις και μια σειρά από προϋποθέσεις και προδιαγραφές με τη μορφή οδηγού που θα πρέπει να τηρούνται κατά τη φάση εφαρμογής των μέτρων και το στάδιο των εγκρίσεων.

Μετά από τα παραπάνω και έχοντας υπόψη τις διατάξεις του άρθρου του άρθρου 8 & 13, παρ. 2 περ. β του Ν. 4784/2021/ΦΕΚ 40/Α'/16-03-2021 καθώς και τον πίνακα δικαιολογητικών του οδηγού Διαχείρισης του Χρηματοδοτικού Προγράμματος του Πράσινου Ταμείου "Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα», στον οποίο, πλην των λοιπών δικαιολογητικών, για την πληρωμή της δαπάνης προβλέπεται και η προσκόμιση Απόφασης έγκρισης του ΣΒΑΚ από το Δημοτικό Συμβούλιο,

παρακαλούμε κύριε Πρόεδρε

όπως εισηγηθείτε στο Σώμα τη λήψη απόφασης για **έγκριση ή μη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αθηναίων (ΣΒΑΚ):**

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ

Συν.: Τα ανωτέρω σχετικά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗΣ

----- Θέσεις Υπογραφών -----

Digitally signed by VASILEIOS FLOROS

Date: 2021.11.04 16:46:49 EET

Reason: Ακριβές Αντίγραφο



ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
ΑΘΗΝΑΙΩΝ

Ημέρα Πέμπτη 26-1-2017
ώρα 14.00
Αρ. Πρωτ.: 36723/7-2-2017

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 2^η

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΑΠΟΦΑΣΗ

της πράξης με αριθμό **66** που αφορά έγκριση **α)** της προσχώρησης του Δήμου Αθηναίων στους όρους και τις συμφωνίες της από 30-12-2016 σύμβασης δεσμευμένου λογαριασμού (escrow account) στο πλαίσιο του Χρηματοδοτικού Προγράμματος του Πράσινου Ταμείου, «ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ 2016» και συγκεκριμένα για τον Άξονα Προτεραιότητας 4 "Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα" για το έτος 2016 **β)** για την εξουσιοδότηση του Δημάρχου Αθηναίων να υπογράψει τη σύμβαση δεσμευμένου λογαριασμού (escrow account) και **γ)** τον ορισμό του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων ως χειριστού και μεσεγγυούχου του προϊόντος του ως άνω δεσμευμένου λογαριασμού και την χορήγηση σε αυτό ανέκκλητης εντολής και εξουσιοδότησης να προβαίνει στις ενέργειες που έχουν συμφωνηθεί στην από 30-12-2016 σύμβαση δεσμευμένου λογαριασμού (escrow account)»

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΜΙΝΗΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ ΛΑΜΠΡΑΚΑΚΗΣ
ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ: ΑΠΩΝ

ΣΥΝΘΕΣΗ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Λαμπρακάκης Επαμεινώνδας (Πρόεδρος), Αξελός Ρήγας (Αντιπρόεδρος), Βαφειάδης Νικόλαος (Γραμματέας), Αβραμίδης Νικόλαος, Αγγελόπουλος Βασίλειος, Αγγελοπούλου Αθηνά –Ελευθερία (ΕΛθίνα), Αλεξίου Κωνσταντίνος, Αποστολόπουλος Γεώργιος του Παναγιώτη, Αποστολόπουλος Γεώργιος του Χρήστου, Βαρελάς Ανδρέας, Βασιλείου Χριστίνα, Βελέντζα Δήμητρα, Βερέμης Αθανάσιος, Βλαχάκης Ηλίας, Γιαννοπούλου Καλλιόπη (Πόπη), Γεννηματάς Ανδρέας, Γκούμα Πηνελόπη, Γούδης Χρήστος, Δασκαλάκη Μελπομένη (Μελίνα), Διαμαντάκου Καλλιόπη (Πόπη), Δραγούμης Φίλιππος, Δρογώσης Ευστάθιος (Στάθης), Ζαφειροπούλου Αθηνά, Ζαχαροπούλου Ελένη-Σπυριδούλα, Ζέππου Αμαλία, Ηλιοπούλου Μαρία, Κακλαμάνης Νικήτας, Καπερνάρος Βασίλειος, Κασιδιάρης Ηλίας, Κατσούλη Ελένη, Κοντοσταθάκου Ευαγγελία (Εύα), Κωνσταντάρας Δημήτριος, Κωνσταντίνου Πέτρος, Λάμπρου Στυλιανός, Μιχαλολιάκου Ουρανία, Μοντιάνο Αλέξανδρος, Μπέης Παναγιώτης – Κωνσταντίνος, Μπρούλιας Γεώργιος, Μυριβήλη Ελένη (Λενιώ), Παπαγιαννάκης Ελευθέριος (Λευτέρης), Παπαχελά Νέλλη-Κανέλλα, Πλεύρης Αθανάσιος, Προβατάς Φώτιος, Πρωτονοταρίου – Ανδριοπούλου Στυλιανή (Στέλλα), Σοφιανός Νικόλαος, Σπηλιωτόπουλος Αριστόβουλος (Άρης), Σπυροπούλου Σουλτάνα (Νανά), Στρατηγάκη Μαρία, Τεντόμας Χρήστος

Οι απόντες προσκλήθηκαν νόμιμα με την υπ' αριθμ. πρωτ. **18825/20-01-2017** πρόσκληση και είναι οι κ.κ. Ν. Βαφειάδης, Ε. Αγγελοπούλου, Δ. Βελέντζα, Α. Βερέμης, Ν. Κακλαμάνης, Δ. Κωνσταντάρας, Ο. Μιχαλολιάκου.

Κατά την εκφώνηση του καταλόγου διαπιστώθηκε νόμιμη απαρτία, διότι ήταν **παρόντα 36 μέλη** και **απόντα 13** μέλη οι κ.κ. Ν. Βαφειάδης, Ε. Αγγελοπούλου, Δ. Βελέντζα, Α. Βερέμης, Α. Γεννηματάς, Χ. Γούδης, Ν. Κακλαμάνης, Β. Καπερνάρος, Δ. Κωνσταντάρας, Ο. Μιχαλολιάκου, Α. Μοντιάνο, Α. Πλεύρης, Σ. Σπυροπούλου **επί συνόλου 49 μελών**.

Προσήλθαν μετά την υπ' αριθμ. 45 ΑΔΣ στα Εκτός Ημερήσιας Διάταξης οι κ.κ. Α. Μοντιάνο, Σ. Σπυροπούλου, Χ. Γούδης, Β. Καπερνάρος, Α. Γεννηματάς, Α. Πλεύρης.

Απεχώρησαν κατά τη διάρκεια της συζήτησης των Εκτός Ημερήσιας Διάταξης Θεμάτων οι κ. κ. Η. Κασιδιάρης, Χ. Γούδης

Απεχώρησε στην υπ' αριθμ. **47 ΑΔΣ** ο κ. Χ. Τεντόμας

Απεχώρησαν στο Θέμα 1 της Ημερήσιας Διάταξης οι κ.κ. Ε. Δρογώσης, Α. Πλεύρης

Απεχώρησαν στην υπ' αριθμ. **54 ΑΔΣ** οι κ.κ. Α. Σπηλιωτόπουλος, Γ.Π. Αποστολόπουλος, Β. Καπερνάρος, Φ. Προβατάς

Απεχώρησε στο Θέμα 7 της Ημερήσιας Διάταξης ο κ. Ν. Σοφιανός

Απεχώρησε στο Θέμα 8 της Ημερήσιας Διάταξης ο κ. Ν. Αβραμίδης

Απεχώρησαν στην υπ' αριθμ. **57 ΑΔΣ** οι κ.κ. Σ. Λάμπρου, Α. Βαρελάς, Π. Κωνσταντίνου

Παρέστησαν, επίσης, ο Προϊστάμενος της Νομικής Διεύθυνσης, κ. Γεώργιος Γεωργακαράκος και η Προϊσταμένη του Τμήματος Υποστήριξης Δημοτικού Συμβουλίου, Εκτελεστικής Επιτροπής και Δημοτικής Επιτροπής Διαβούλευσης, κα Ελπίδα Ζιούβα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εισάγεται από την Ημερήσια Διάταξη το 21^ο θέμα αυτής που αφορά έγκριση α) ή μη της προσχώρησης του Δήμου Αθηναίων στους όρους και τις συμφωνίες της από 30-12-2016 σύμβασης δεσμευμένου λογαριασμού (escrow account) στο πλαίσιο του Χρηματοδοτικού Προγράμματος του Πράσινου Ταμείου, «ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ 2016» και συγκεκριμένα για τον Άξονα Προτεραιότητας 4 “Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα” για το έτος 2016 β) για την εξουσιοδότηση του Δημάρχου Αθηναίων να υπογράψει τη σύμβαση δεσμευμένου λογαριασμού (escrow account) και γ) τον ορισμό του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων ως χειριστού και μεσεγγυούχου του προϊόντος του ως άνω δεσμευμένου λογαριασμού και την χορήγηση σε αυτό ανέκκλητης εντολής και εξουσιοδότησης να προβαίνει στις ενέργειες που έχουν συμφωνηθεί στην από 30-12-2016 σύμβαση δεσμευμένου λογαριασμού (escrow account)»

Σχετικό είναι το υπ’ αριθμ. 18172/17 Δημαρχιακό έγγραφο

Εγκρίνεται η προσχώρηση, η εξουσιοδότηση και ο ορισμός;

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ : Εγκρίνεται.

ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Αφού έλαβε υπόψη

1. το πιο πάνω Δημαρχιακό έγγραφο
2. το σχέδιο της Σύμβασης με το παράρτημά της
3. την από 11.11.2016 ηλεκτρονική αίτηση του προς το Πράσινο Ταμείο (αρ. πρωτ. Π.Τ. 2016-05810/11.11.2016) του Δήμου Αθηναίων
4. την υπ’ αριθ. 3352/13-7-2016 (ΑΔΑ: 7ΥΩ646Ψ844-ΨΩ6) Απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας
5. ολόκληρο το σχετικό φάκελο

και μετά τη συζήτηση που έγινε σε σύνολο **παρευρισκομένων και ψηφισάντων 28 Δημοτικών Συμβούλων**

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΟΜΟΦΩΝΑ

Εγκρίνει α) την προσχώρηση του Δήμου Αθηναίων στους όρους και τις συμφωνίες της προσαρτώμενης από 30-12-2016 σύμβασης δεσμευμένου λογαριασμού (escrow account) στο πλαίσιο του Χρηματοδοτικού Προγράμματος του Πράσινου Ταμείου, «ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ 2016» και συγκεκριμένα για τον Άξονα Προτεραιότητας 4 «Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα» για το έτος 2016 β) την εξουσιοδότηση του Δημάρχου Αθηναίων να υπογράψει τη σύμβαση δεσμευμένου λογαριασμού (escrow account) και γ) τον ορισμό του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων ως χειριστού και μεσεγγυούχου του προϊόντος του ως άνω δεσμευμένου λογαριασμού και την χορήγηση σε αυτό ανέκκλητης εντολής και εξουσιοδότησης να προβαίνει στις ενέργειες που έχουν συμφωνηθεί στην από 30-12-2016 σύμβαση δεσμευμένου λογαριασμού (escrow account)».

Σημειώνεται ότι το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με την επωνυμία «Πράσινο Ταμείο» στο πλαίσιο του χρηματοδοτικού προγράμματος “ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ 2016” και συγκεκριμένα, για τον Άξονα Προτεραιότητας 4 “Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα” για το έτος 2016, χρηματοδοτεί δράσεις για την αποκατάσταση του περιβαλλοντικού ισοζυγίου, στις οποίες εντάσσονται η χρηματοδότηση παρεμβάσεων για την αναβάθμιση και ολοκληρωμένη ανάπτυξη των πόλεων με ταυτόχρονη επίτευξη οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών στόχων.

Το Σχέδιο Δράσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αστική κινητικότητα απαιτεί την αύξηση υιοθέτησης σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην Ευρώπη. Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) συνιστούν συστηματική

ανάλυση και αποτύπωση της παρούσας και μελλοντικής κατάστασης, σχεδιασμού και αξιολόγησης μέτρων που η ευρωπαϊκή και διεθνής πρακτική προτείνει ως βέλτιστα για κάθε περίπτωση, εφαρμογής νέων πολιτικών, εφαρμογής νέων μορφών συνεργασίας, ανάδειξης νέων πηγών χρηματοδότησης και σωστού και ακριβούς προγραμματισμού. Τα σχέδια αυτά αποσκοπούν να συμβάλλουν στην βελτίωση της κινητικότητας της πόλης με βάση την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης με τελικό στόχο την διασφάλιση της καλύτερης ποιότητας ζωής των πολιτών και την προστασία του περιβάλλοντος.

Επίσης για την υιοθέτηση και εφαρμογή Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), επισημαίνονται οι εξής τομείς παρέμβασης και επίτευξης περιβαλλοντικών στόχων :

1. Διαχείριση κινητικότητας : Ασφαλέστερη κίνηση οχημάτων με αποκατάσταση φθαρμένων οδοστρωμάτων και περιορισμός της παράνομης στάθμευσης.
2. Διαχείριση στάθμευσης : Διαμόρφωση θέσεων στάθμευσης με μετατροπή οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας και επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.
3. Πεζή μετακίνηση : Ασφαλέστερη μετακίνηση πεζών, με αποκατάσταση φθαρμένων πεζοδρομίων.
4. Μετακίνηση με ποδήλατο : Δημιουργία πράσινων διαδρομών με μείωση πλάτους οδοστρωμάτων και μείωση ορίου ταχύτητας, ώστε να χρησιμοποιούνται ασφαλέστερα και από ποδήλατα.
5. Δημόσιες συγκοινωνίες : Κάλυψη περιοχών που δεν εξυπηρετούνται από ΜΜΜ (π.χ. Άνω Κυψέλη) και περιοχών εκτός αρμοδιότητας Δήμου Αθηναίων.
6. Διαχείριση Εμπορευματικών Μεταφορών : Καθορισμός θέσεων φορτοεκφόρτωσης με επέκταση της ελεγχόμενης στάθμευσης.
7. Αστικός σχεδιασμός : Απομάκρυνση εμποδίων από πεζοδρόμια και χώρους κυκλοφορίας πεζών (π.χ. Πινακίδες, ΚΑΦΑΟ κτλ).
8. Χρήση οχημάτων και νέων τεχνολογιών : έλλειψη χρήσης νέων τεχνολογιών (π.χ. Ηλεκτροκίνηση).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ ΛΑΜΠΡΑΚΑΚΗΣ

**ΣΥΜΒΑΣΗ ΔΕΣΜΕΥΜΕΝΟΥ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ (escrow account) ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ
ΤΟΥ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ
«ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ 2016»
«Α.Π. 4: Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα»**

Στην Αθήνα σήμερα, την Δεκεμβρίου 2016, στα γραφεία της Κεντρικής Υπηρεσίας του Τ.Π. και Δανείων (Ακαδημίας 40) οι κάτωθι συμβαλλόμενοι:

1. Το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με την επωνυμία «ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ», που εδρεύει στην Αθήνα, Λ. Κηφισίας 241, και εκπροσωπείται νόμιμα από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου κ. Γεώργιο Πατρίκιο του Ιωάννη (Α.Δ.Τ Ξ127076 Α.Τ.Α. Αθηνών) δυνάμει της υπ' αριθμ. 49447/2015 απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΦΕΚ Υ.Ο.Δ.Δ. 867/27.11.2015), εφεξής καλούμενο «Καταθέτης».
2. Το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με την επωνυμία «Ταμείο Παρακαταθηκών & Δανείων», που εδρεύει στην Αθήνα, Ακαδημίας 40 και εκπροσωπείται νόμιμα για την υπογραφή της παρούσας, από την Προϊσταμένη Γενικής Δ/σης, κ. Δήμητρα Ασημάκη του Στυλιανού (ΑΔΤ. ΑΒ 512474/2006 Τ.Α. ΠΑΤΗΣΙΩΝ), δυνάμει της υπ' αριθμ. 3555/25.6.2015 απόφασης του Δ.Σ. αυτού, καλούμενο εφεξής «Μεσεγγυούχος». Και
3. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Σερίφου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Αντώνιο Αντωνάκη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
4. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Σίφνου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Ανδρέα Μπαμπούνη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
5. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Αλοννήσου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο , «ΒΑΦΙΝΗΣ ΠΕΤΡΟ» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
6. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Σκοπέλου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Χρήστο Βασιλούδη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
7. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Μήλου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Γεράσιμο Δαμουλάκη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».

8. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Σιθωνίας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Ιωάννη Τζιτζιο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
9. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Αρχαίας Ολυμπίας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο , «Ευθύμιο Κοτζά» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
10. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Σητείας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Θοδωρή Πατεράκη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
11. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Νάξου και μικρών Κυκλάδων» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Μανόλη Μαργαρίτη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
12. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Σύρου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Γιώργο Μαραγκό» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
13. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Λευκάδας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Κωνσταντίνο Δρακονταειδή» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
14. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Δυτικής Αχαΐας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Χρήστο Νικολάου» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
15. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Καισαριανής» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Ηλία Σταμέλος» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
16. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Παιανίας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Σπύρο Στάμου» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
17. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Φιλοθέης-Ψυχικού» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Παντελή Ξυριδάκη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
18. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Αγίου Νικολάου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο Ζερβό Αντώνιο, εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
19. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Τριφυλίας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Παναγιώτη Κατσίβελα» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».

20. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Κρωπίας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο « Δημήτριος Ν. Κιούσης» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
21. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Σκιάθου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Δημήτριο Πρεβεζάνο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
22. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Νεμέας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Κώστα Καλαντζή» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
23. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ικαρίας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «ΣΤΑΜΟΥΛΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
24. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Τήνου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Σίμο Ορφανό» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
25. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Άνδρου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο, «ΘΕΟΔΟΣΗΣ ΣΟΥΣΟΥΔΗΣ» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
26. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Μυκόνου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Κωνσταντίνο Κουκά» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
27. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Πάρου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Μάρκο Κωβαίο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
28. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Θάσου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Κώστα Χατζηεμμανουήλ» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
29. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Θήρας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Αναστάσιος-Νικόλαος Ζώρζος» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
30. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Καλυμνίων» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Γαλουζής Ιωάννης» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
31. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Λήμνου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Δημήτρη Μαρινάκη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».

32. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ραφήνας-Πικερμίου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Γεώργιο Χριστόπουλο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
33. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ιστιαίας-Αιδηψού» που εκπροσωπείται νόμιμα από τη Δήμαρχο «Ελένη Ευσταθίου-Σπανού» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
34. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Μονεμβασιάς» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Ηρακλή Τριχείλη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
35. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Πολυγύρου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Αστέριο Ζωγράφο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
36. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Νέστου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Ευάγγελο Τσομπανόπουλο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
37. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Βόλβης» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο , «Διαμαντή Λιάμα» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
38. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Μεσσήνης» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Γεώργιο Τσώνη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
39. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Φαιστού» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Γεώργιο Αρμουτάκη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
40. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Τυρνάβου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Παναγιώτη Σαρχώση» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
41. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Λαυρεωτικής» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Δημήτρη Λουκά» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
42. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Περάματος» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Γιάννη Λαγουδάκη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
43. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Δίου-Ολύμπου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Κωνσταντίνος Ι. Δημόπουλος» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».

44. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Γρεβενών» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο , «Γιώργος Δασταμάνης» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
45. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Αγίας Βαρβάρας», που εδρεύει στην Αγία Βαρβάρα και εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο Γιώργος Καπλάνης, εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
46. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Δελφών» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο , «ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΗΛ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
47. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Χερσονήσου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Γιάννη Μαστοράκη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
48. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Αλμωπίας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο , ΔΗΜΗΤΡΗ ΜΠΙΝΟΥ εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
49. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ιεράπετρας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Θεοδόσιο Καλαντζάκη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
50. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ναυπακτίας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Παναγιώτη Λουκόπουλο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
51. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Κύμης-Αλιβερίου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «ΑΘΑΝΑΣΙΟ Γ. ΜΠΟΥΡΑΝΤΑ» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
52. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Παιονίας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Χρήστο Γκουντενούδη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
53. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Έδεσσας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Δημήτριο Γιάννου» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
54. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Σαρωνικού» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Γεώργιο Σωφρόνη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».

55. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Μεταμόρφωσης» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Μιλτιάδη Καρπέτα» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
56. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ελευσίνας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Γεώργιο Τσουκαλά» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
57. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Βριλησσιων» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο , «Ξενοφών Μανιατογιάννη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
58. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Νάουσας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Νίκο Κουτσογιάννη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
59. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Φλώρινας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Ιωάννη Βοσκόπουλο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
60. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Σάμου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Μιχάλη Αγγελόπουλο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
61. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ιεράς πόλης Μεσολογγίου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Νίκο Καραπάνο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
62. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Φιλαδέλφιας-χαλκηδόνος» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Άρη Βασιλόπουλο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
63. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Κεφαλονιάς» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Αλέξανδρος Παρίσης» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
64. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Αλεξάνδρειας», που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο Παναγιώτη Γκυρίνη, εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
65. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Δέλτα» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο , «Ευθύμιο Φωτόπουλο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
66. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Χαϊδαρίου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Μιχάλη Σελέκο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».

67. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο , «Γρηγόρη Κωνσταντέλλο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
68. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Αμπελοκήπων-Μενεμένης» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο , «Λάζαρος Κυρίζογλου» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
69. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Αγίας Παρασκευής» που εδρεύει στην Αγία Παρασκευή και εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο Γιάννη Σταθόπουλο, εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος»
70. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Σπάρτης» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Βαγγέλη Βαλιώτη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
71. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Βέροιας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο , «Κωνσταντίνος Βοργιαζίδης» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
72. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Αλεξανδρούπολης», που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο Ευάγγελο Λαμπάκη, εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
73. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Λαμιέων» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Νίκο Σταυρογιάννη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
74. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Σερρών» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Πέτρο Αγγελίδη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
75. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Λέσβου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Σπύρο Γαληνό» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
76. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Αγρινίου», που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο Γιώργο Παπαναστασίου, εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
77. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ρόδου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Φώτη Χατζηδιάκου» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».

78. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Λυκόβρυσης» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Αναστάσιο Μαυρίδη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
79. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Παγγαίου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Φίλιππο Αναστασιάδη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
80. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ελασσόνας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Νίκο Ευαγγέλου» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
81. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ήλιδας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Χρήστο Χριστοδουλόπουλο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
82. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ναυπλιέων» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Δημήτρη Κωστούρο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
83. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Κω» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «ΚΥΡΙΤΣΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΙΩΑΝΝΟΥ» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
84. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Μαραθώνας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Ηλία Ψηνάκη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
85. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Δάφνης-Υμηττού» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο , «ΜΙΧΑΗΛ Ι. ΣΤΑΥΡΙΑΝΟΥΔΑΚΗ» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
86. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Χαλκηδόνος» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Ιωάννη Τσουκνιδά» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
87. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ωρωπού» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Θωμά Ρούσση» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
88. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Δημήτριο Μάρκου» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
89. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Πεντέλης» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Δημήτριο Στεργίου» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».

90. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Καστοριάς» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Ανέστη Αγγελή» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
91. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Θηβαίων» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Σπυρίδων Νικολάου» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
92. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Προποντίδας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Εμμανουήλ Καρρά» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
93. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ωραιοκάστρου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Αστέριο Γαβότση» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
94. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Σαλαμίνας» που εκπροσωπείται νόμιμα από τη Δήμαρχο «Νάννου - Παπαθανασίου Ισιδώρα» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
95. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Ανδρέα Ευθυμίου» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
96. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Λαγκαδά» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Γιάννης Καραγιάννης» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
97. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Αλίμου», που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο Ανδρέα Κονδύλη, εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
98. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Άργους-Μυκηνών » που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο , «Δημήτρης Καμπόσος» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
99. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Παπάγου-Χολαργού» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Ηλία Αποστολόπουλο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
100. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Εορδαίας(Πτολεμαΐδα)» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο , «Σάββα Ζαμανίδη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος»
101. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Φυλής» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Χρήστο Παππού» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».

102. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Τρίπολης» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Δημήτρη Παυλή » εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
103. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Πύργου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Γαβρίλη Λιατσή» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
104. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ηρακλείου Αττικής» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Νίκο Μπάμπαλο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
105. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Αιγιάλειας», που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο Αθανάσιος Παναγόπουλος, εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
106. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Θερμαϊκού» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Γιάννης Μαυρομάτης» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
107. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ελληνικού-Αργυρούπολης» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Γιάννη Κωνσταντάτο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
108. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Χίου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Μανώλη Βουρνού» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
109. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Παλλήνης-Αττικής» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Αθανάσιο Ζούτσο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
110. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ρεθύμνης» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Γιώργη Μαρινάκη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
111. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Καρδίτσας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Φώτη Αλεξάκο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
112. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Κορινθίων» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Αλέξανδρος Πνευματικός» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
113. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Δράμας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Χριστόδουλο Μαρσάκο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».

114. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Πετρούπολης» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Σίμο Ευάγγελο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
115. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Γαλασίου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο , «Γιώργος Μαρκόπουλος» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
116. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Βύρωνος» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο , «Κατωπόδης Γρηγόριος» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
117. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Πέλλας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Γρηγόρη Στάμκο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
118. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Κορυδαλλού» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Σταύρο Κασιμάτη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
119. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ξάνθης» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Χαράλαμπος Δημαρχόπουλο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
120. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Κομοτηνής» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Γιώργο Πετρίδη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
121. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Νέας Ιωνίας Αττικής» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Ηρακλή Γκότση» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
122. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Καλαμάτας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Παναγιώτη Νίκα» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
123. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Πυλαίας-Χορτιάτη» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Ιγνάτιο Καϊτεζίδη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
124. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Καβάλας» που εκπροσωπείται νόμιμα από τη Δήμαρχο «Δήμητρα Τσανάκα» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος»
125. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Κηφισιάς» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Γιώργο Θωμάκο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».

126. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ζωγράφου» που εκπροσωπείται νόμιμα από τη Δήμαρχο «Τίνα Καφατσάκη – Βλάχου» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
127. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Αγίου Δημητρίου», που εκπροσωπείται νόμιμα από την Δήμαρχο, Μαρία Ανδρούτσου εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
128. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Κοζάνης» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Ελευθέριο Ιωαννίδη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
129. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Αμαρουσίου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο , «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ε. ΠΑΤΟΥΛΗΣ» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
130. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Νέας Σμύρνης» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Σταύρο Τζουλάκη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
131. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Χαλανδρίου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Συμεών Ρούσσο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
132. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ηλιουπόλεως» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Βασίλη Βαλασόπουλο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
133. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Τρικκαίων» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Δημήτρη Παπαστεργίου» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
134. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Νεάπολης-Συκεών» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Σίμο Δανηλίδη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
135. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ιλίου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Νίκος Ζενέτος» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
136. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «**Δήμος** Γλυφάδας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο , «Γεώργιο Παπανικολάου» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
137. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Κερατσινίου-Δραπετσώνας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Χρήστος Βρεπτάκος» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».

138. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Καλαμαριάς» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Θεοδόση Μπακογλίδη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
139. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Παύλου Μελά» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Δημήτρη Δεμουρτζίδη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
140. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Πέτρος Σούλας» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
141. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Κέρκυρας» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Κώστα Νικολούζο» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
142. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Χαλκιδίων» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Χρήστο Παγώνη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
143. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Νίκαιας-Αγίου Ιωάννη Ρέντη» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Γιώργο Ιωακειμίδη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
144. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Αχαρνών» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο , «Ιωάννης Κασσαβός» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
145. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Χανίων» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Αναστάσιο Βάμβουκα» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
146. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Περιστερίου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Ανδρέα Παχατουρίδη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
147. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Βόλου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο , «Αχιλλέα Μπέου» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
148. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Πειραιώς» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Γιάννη Μώραλη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
149. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Ηρακλείου» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Βασίλη Λαμπρινό» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».

150. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Πατρέων» που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο «Κώστα Πελετίδη» εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».
151. Ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού με την επωνυμία «Δήμος Αθηναίων», που εκπροσωπείται νόμιμα από το Δήμαρχο Γιώργο Καμίνη, εφεξής καλούμενος «Δικαιούχος».

Συμφώνησαν και συναποδέχθηκαν τα ακόλουθα:

ΑΡΘΡΟ 1: ΠΡΟΟΙΜΙΟ

1. Στις αρμοδιότητες του Πράσινου Ταμείου δυνάμει του άρθρου 5 του Ν. 3889/2010 περιλαμβάνεται η υποστήριξη και η χρηματοδότηση προγραμμάτων, μέτρων, παρεμβάσεων και ενεργειών που αποσκοπούν στην ανάδειξη και αποκατάσταση του περιβάλλοντος, την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, τη στήριξη της περιβαλλοντικής πολιτικής και την εξυπηρέτηση του δημόσιου και κοινωνικού συμφέροντος.
2. Δυνάμει των άρθρων 39, 40 και 47 του Ν. 4178/2013 το Πράσινο Ταμείο χρηματοδοτεί δράσεις για την αποκατάσταση του περιβαλλοντικού ισοζυγίου, στις οποίες εντάσσονται η χρηματοδότηση παρεμβάσεων για την αναβάθμιση και ολοκληρωμένη ανάπτυξη των πόλεων με ταυτόχρονη επίτευξη οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών στόχων.
3. Με την υπ' αριθμ. 3352/13-7-2016 (ΑΔΑ: 7ΥΩ646Ψ844-ΨΩ6) Απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας εγκρίθηκε το Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα του Πράσινου Ταμείου με τίτλο «Έγκριση Χρηματοδοτικού Προγράμματος του Πράσινου Ταμείου «ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ 2016» με προϋπολογισμό ύψους 27.742.665,78 ευρώ για το έτος 2016 δυνάμει της υπ' αριθμ. 106.2/2016 Απόφασης του Δ.Σ. του Πράσινου Ταμείου. Ο Άξονας Προτεραιότητας 4 του Προγράμματος αναφέρεται στην Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα, με ποσό 7.000.000 €.
4. Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) δεν αποτελούν μια απλή κυκλοφοριακή μελέτη αλλά είναι αποτέλεσμα συστηματικής ανάλυσης και αποτύπωσης της παρούσας και μελλοντικής κατάστασης, σχεδιασμού και αξιολόγησης μέτρων που η ευρωπαϊκή και διεθνής πρακτική προτείνει ως βέλτιστα για κάθε περίπτωση, εφαρμογής νέων πολιτικών, εφαρμογής νέων

μορφών συνεργασίας, ανάδειξης νέων πηγών χρηματοδότησης και σωστού και ακριβούς προγραμματισμού. Τα σχέδια αυτά αποσκοπούν να συμβάλλουν στην βελτίωση της κινητικότητας της πόλης με βάση την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης με τελικό στόχο την διασφάλιση της καλύτερης ποιότητας ζωής των πολιτών και την προστασία του περιβάλλοντος.

5. Με την υπ' αρ. 100.1/2016 Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Πρασίνου Ταμείου εγκρίθηκε ο προϋπολογισμός οικονομικού έτους 2016 του Πρασίνου Ταμείου. Με την υπ' αριθμ. 56974/31.12.2015 Απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας εγκρίθηκε ο προϋπολογισμός οικονομικού έτους 2016 του Πρασίνου Ταμείου, η οποία τροποποιήθηκε με τις υπ' αριθμ. 3032/30.06.2016 «Πρώτη Τροποποίηση Τακτικού Προϋπολογισμού του Πρασίνου Ταμείου, Οικονομικού έτους 2016» και 6798/20.12.2016 «Δεύτερη Τροποποίηση Τακτικού Προϋπολογισμού του Πρασίνου Ταμείου, Οικονομικού έτους 2016» (ΑΔΑ:6ΠΣ346Ψ844-ΩΞ9) όμοιες Αποφάσεις. Με την τροποποίηση της υπ' αριθμ. 3352/13-7-2016 ΥΑ, το ποσό που θα διατεθεί στον Άξονα Προτεραιότητας 4 ανέρχεται σε 9.000.000,00 ευρώ (αρ. πρωτ 7011/28-12-2016, ΑΔΑ: ΨΛ1746Ψ844-7Θ5).
6. Με το αριθμ. πρωτ. 5377/27-10-2016 έγγραφο – πρόσκληση του Πρασίνου Ταμείου απεστάλη προς 168 Δήμους μία φόρμα ωριμότητας την οποία καλούνταν να συμπληρώσουν και να αποστείλουν, στην επεξεργασία της οποίας θα εφαρμοζόταν μία μεθοδολογία που στηρίζεται σε συγκεκριμένα κριτήρια, που θα πρέπει να πληρούνται κατά το μέγιστο δυνατόν από τις περιοχές που θα δικαιούνται χρηματοδότησης.
7. Με την υπ' αρ. 114.6/2016 (ΑΔΑ: 7Τ3546Ψ844-ΠΔΘ) Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου εγκρίθηκε η ένταξη 150 Δήμων ως δικαιούχων χρηματοδότησης συνολικού προϋπολογισμού 8.991.000 €, στον Άξονα Προτεραιότητας 4 «Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα» του Χρηματοδοτικού Προγράμματος «ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ 2016», που έχει εγκριθεί με την 3352/13-7-2016 απόφαση Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και έως του ποσού που αναγράφεται για έκαστο Δήμο, σύμφωνα με τον ΠΙΝΑΚΑ 1 της εν λόγω απόφασης Δ.Σ.
8. Με την υπ' αριθ. 114.9/23.12.2016 (ΑΔΑ: 667146Ψ844-ΗΚ0) Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Πρασίνου Ταμείου κρίθηκε απαραίτητη για την όσο το δυνατόν πιο εύρυθμη και αποτελεσματική υλοποίηση του Α.Π.4 του εν

λόγω Προγράμματος και για την προώθηση του ολοκληρωμένου κυκλοφοριακού σχεδιασμού και συνακόλουθα την βελτίωση της ποιότητας ζωής στις πόλεις προς όφελος των χρηστών του αστικού χώρου, η σύσταση ειδικού δεσμευμένου λογαριασμού στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων (escrow account) σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 325 παρ. 2 α, β του ν. 4072/2012 και της υπ' αριθμ. 2/35349/8.5.2012 απόφασης του Υπουργού Οικονομικών «Καθορισμός σκοπών, όρων και λοιπών θεμάτων λειτουργίας λογαριασμών ειδικού σκοπού (escrow account) στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων» (Β' 1547) με δικαιούχους Δήμους, των οποίων οι προτάσεις είχαν εγκριθεί με την υπ' αριθμ. 114.6/2016 Απόφαση του Δ.Σ. του Πράσινου Ταμείου.

9. Το Διοικητικό Συμβούλιο του Πράσινου Ταμείου ήδη με την υπ' αριθ. 114.9/23.12.2016 Απόφασή του έχει εγκρίνει:

- Τη σύσταση ειδικού δεσμευμένου λογαριασμού (escrow account) για την υλοποίηση του Χρηματοδοτικού Προγράμματος του Πράσινου Ταμείου «ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ 2016» και συγκεκριμένα για τον Άξονα Προτεραιότητας 4, συνολικού ποσού οκτώ εκατομμυρίων εννιακοσίων ενενήντα μία χιλιάδων ευρώ (8.991.000,00 €) με δικαιούχους τους δήμους του παραρτήματος II. Η σχετική σύμβαση θα έχει διάρκεια έως 31/10/2017.
- Να δοθεί εντολή στο Ταμείο Παρακαταθηκών να συσταθεί δεσμευμένος λογαριασμός με μεταφορά του καθορισθησόμενου ποσού οκτώ εκατομμυρίων εννιακοσίων ενενήντα μία χιλιάδων ευρώ (8.991.000,00 €) που θα μεταφερθεί από τον λογαριασμό με IBAN GR540100024000000026133793 που τηρεί το Πράσινο Ταμείο στην Τράπεζα της Ελλάδος.
- Να οριστεί το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων χειριστής και μεσεγγυούχος των παραπάνω ποσών (προϊόντων) που θα κατατεθεί στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων και να χορηγηθεί σε αυτό ανέκκλητη εντολή και εξουσιοδότηση να προβαίνει στις ενέργειες που θα συμφωνηθούν ειδικότερα στις δύο ανωτέρω σχετικές καταρτισθησόμενες συμβάσεις.
- Να εξουσιοδοτηθεί ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Πράσινου Ταμείου να οριστικοποιήσει τους ειδικότερους όρους και συμφωνίες για τη σύσταση του παραπάνω ειδικού δεσμευμένου λογαριασμού και να υπογράψει τις σχετικές συμβάσεις.

- Να εξουσιοδοτηθεί ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Πράσινου Ταμείου να προβεί σε κάθε νόμιμη απαραίτητη ενέργεια για την υλοποίηση της παρούσας απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου του Πράσινου Ταμείου.
- Να τροποποιηθεί η υπ' αριθμ. 3352/13-7-2016 (ΑΔΑ: 7ΥΩ646Ψ844-ΨΩ6) Απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας με την οποία εγκρίθηκε το Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα του Πράσινου Ταμείου με τίτλο «ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ 2016» σύμφωνα με το συνημμένο σχέδιο.

10. Κατόπιν των παραπάνω εκδόθηκε η υπ' αριθμ. 7011/28.12.2016, ΑΔΑ: ΨΛ1746Ψ844-7Θ5) απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με την οποία τροποποιήθηκε η υπ' αριθμ. 3352/13-7-2016 (ΑΔΑ: 7ΥΩ646Ψ844-ΨΩ6) Απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την παράγραφο 6 της Υπουργικής Απόφασης 3352/13-7-2016 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, για την υλοποίηση του εν λόγω Χρηματοδοτικού Προγράμματος που αφορά τον Άξονα Προτεραιότητας 4 «Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα» του εγκεκριμένου δυνάμει της υπ' αριθμ. 3352/2016 Υ.Α. Χρηματοδοτικού Προγράμματος «ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ 2016», συστήνεται ειδικός δεσμευμένος λογαριασμός (escrow account) συνολικού ποσού ύψους οκτώ εκατομμυρίων εννιακοσίων ενενήντα μία χιλιάδων ευρώ (8.991.000,00 €) και χρονικής διάρκειας μέχρι την 31η Οκτωβρίου 2017, κατόπιν σχετικής απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου του Πράσινου Ταμείου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 325 παρ. 2 α, β του ν. 4072/2012 και της υπ' αριθμ. 2/35349/8.5.2012 απόφασης του Υπουργού Οικονομικών «Καθορισμός σκοπών, όρων και λοιπών θεμάτων λειτουργίας λογαριασμών ειδικού σκοπού (escrow account) στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων» (Β' 1547). Δικαιούχοι του ποσού που θα κατατεθεί στον ειδικό δεσμευμένο λογαριασμό του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων είναι οι Δήμοι που αναφέρονται στο Παράρτημα που ακολουθεί:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

A/A	Δήμος	Πληθυσμός (κατ.)	Ποσό Χρηματοδότησης (€)
1	Σερίφου	1.420	30.000
2	Σίφνου	2.625	30.000
3	Αλοννήσου	2.750	30.000
4	Σκοπέλου	4.960	30.000
5	Μήλου	4.977	30.000
6	Σιθωνίας	12.394	30.000
7	Αρχαίας Ολυμπίας	13.409	30.000
8	Σητείας	18.318	30.000
9	Νάξου και Μικρών Κυκλάδων	18.864	30.000
10	Σύρου Ερμούπολης	21.507	30.000
11	Λευκάδας	23.693	30.000
12	Δυτικής Αχαΐας	25.916	30.000
13	Καισαριανής	26.458	30.000
14	Παιανίας	26.668	30.000
15	Φιλοθέης-Ψυχικού	26.968	30.000
16	Αγίου Νικολάου	27.074	30.000
17	Τριφυλίας	27.373	30.000
18	Κρωπίας	30.307	30.000
19	Σκιάθου	6.088	35.000
20	Νεμέας	6.483	35.000
21	Ικαρίας	8.423	35.000
22	Τήνου	8.636	35.000
23	Άνδρου	9.221	35.000
24	Μυκόνου	10.134	35.000
25	Πάρου	13.715	35.000
26	Θάσου	13.770	35.000
27	Θήρας	15.550	35.000
28	Καλυμνίων	16.179	35.000
29	Λήμνου	16.992	35.000
30	Ραφήνας-Πικερμίου	20.266	35.000
31	Ιστιαίας-Αιδηψού	21.083	35.000
32	Μονεμβασίας	21.942	35.000
33	Πολυγύρου	22.048	35.000
34	Νέστου	22.331	35.000
35	Βόλβης	23.478	35.000
36	Μεσσήνης	23.482	35.000
37	Φαιστού	24.466	35.000

38	Τυρνάβου	25.032	35.000
39	Λαυρεωτικής	25.102	35.000
40	Περάματος	25.389	35.000
41	Δίου-Ολύμπου	25.668	35.000
42	Γρεβενών	25.905	35.000
43	Αγίας Βαρβάρας	26.550	35.000
44	Δελφών	26.716	35.000
45	Χερσονήσου	26.717	35.000
46	Αλμωπίας	27.556	35.000
47	Ιεράπετρας	27.602	35.000
48	Ναυπακτίας	27.800	35.000
49	Κύμης-Αλιβερίου	28.437	35.000
50	Παιονίας	28.493	35.000
51	Έδεσσας	28.814	35.000
52	Σαρωνικού	29.002	35.000
53	Μεταμορφώσεως	29.891	35.000
54	Ελευσίνας	29.902	35.000
55	Βριλησσιών	30.741	35.000
56	Λεβαδέων	31.315	40.000
57	Νάουσας	32.494	40.000
58	Φλώρινας	32.881	40.000
59	Σάμου	32.977	40.000
60	Ιεράς πόλης Μεσολογγίου	34.416	40.000
61	Φιλαδελφείας-Χαλκηδόνος	35.556	40.000
62	Κεφαλονιάς	35.801	40.000
63	Αλεξάνδρειας	41.570	40.000
64	Δέλτα	45.839	40.000
65	Χαϊδαρίου	46.897	40.000
66	Βάρης-Βούλας- Βουλιαγμένης	48.399	40.000
67	Αμπελοκήπων-Μενεμένης	52.127	40.000
68	Αγίας Παρασκευής Αττικής	59.704	40.000
69	Σπάρτης	35.259	50.000
70	Βέροιας	66.547	60.000
71	Αλεξανδρούπολης (Αλεξανδρούπολη)	72.959	60.000
72	Λαμιέων	75.315	60.000
73	Σερρών	76.817	60.000
74	Λέσβου	86.436	60.000
75	Αγρινίου	94.181	60.000
76	Ρόδου	115.490	60.000
77	Λυκόβρυσης-Πεύκης	31.002	65.000

78	Παγγαίου	32.085	65.000
79	Ελασσόνας	32.121	65.000
80	Ηλίδας	32.219	65.000
81	Ναυπλιέων	33.356	65.000
82	Κω	33.388	65.000
83	Μαραθώνος	33.423	65.000
84	Δάφνης-Υμηττού	33.628	65.000
85	Χαλκηδόνος	33.673	65.000
86	Ωρωπού	33.769	65.000
87	Σπάτων-Αρτέμιδος	33.821	65.000
88	Πεντέλης	34.934	65.000
89	Καστοριάς	35.874	65.000
90	Θηβαίων	36.477	65.000
91	Προποντίδος	36.500	65.000
92	Ωραιοκάστρου	38.317	65.000
93	Σαλαμίνας	39.283	65.000
94	Μοσχάτου-Ταύρου	40.413	65.000
95	Λαγκαδά	41.103	65.000
96	Αλίμου	41.720	65.000
97	Αργους-Μυκηνών	42.022	65.000
98	Παπάγου-Χολαργού	44.539	65.000
99	Εορδαίας	45.592	65.000
100	Φυλής	45.965	65.000
101	Τρίπολης	47.254	65.000
102	Πύργου	47.995	65.000
103	Ηρακλείου Αττικής	49.642	65.000
104	Αιγιαλείας	49.872	65.000
105	Θερμαϊκού	50.264	65.000
106	Ελληνικού-Αργυρούπολης	51.356	65.000
107	Χίου	51.390	65.000
108	Παλλήνης-Αττικής	54.415	65.000
109	Ρεθύμνης	55.525	65.000
110	Καρδίτσας	56.747	65.000
111	Κορινθίων	58.192	65.000
112	Δράμας	58.944	65.000
113	Πετρουπόλεως	58.979	65.000
114	Γαλασίου	59.345	65.000
115	Βύρωνος	61.308	86.000
116	Πέλλας	63.122	86.000
117	Κορυδαλλού	63.445	86.000
118	Ξάνθης	65.133	86.000
119	Κομοτηνής	66.919	86.000

120	Νέας Ιωνίας Αττικής	67.134	86.000
121	Καλαμάτας	69.849	86.000
122	Πυλαίας-Χορτιάτη	70.110	86.000
123	Καβάλας	70.501	86.000
124	Κηφισίας	70.600	86.000
125	Ζωγράφου	71.026	86.000
126	Αγίου Δημητρίου	71.294	86.000
127	Κοζάνης	71.388	86.000
128	Αμαρουσίου	72.333	86.000
129	Νέας Σμύρνης	73.076	86.000
130	Χαλανδρίου	74.192	86.000
131	Ηλιουπόλεως	78.153	86.000
132	Τρικκαίων	81.355	86.000
133	Νεάπολης -Συκεών	84.741	86.000
134	Ιλίου	84.793	86.000
135	Γλυφάδας	87.305	86.000
136	Κερατσινίου- Δραπετσώνας	91.045	105.000
137	Καλαμαριάς	91.279	105.000
138	Παύλου Μελά	99.245	105.000
139	Κορδελιού-Ευόσμου	101.753	105.000
140	Κέρκυρας	102.071	105.000
141	Χαλκιδέων	102.223	105.000
142	Νίκαιας-Αγίου Ιωάννη Ρέντη	105.430	105.000
143	Αχαρνών	106.943	105.000
144	Χανίων	108.642	105.000
145	Περιστερίου	139.981	125.000
146	Βόλου	144.449	125.000
147	Πειραιώς	163.688	155.000
148	Ηρακλείου	173.993	155.000
149	Πατρέων	213.984	155.000
150	Αθηναίων	664.046	230.000
ΣΥΝΟΛΟ			8.991.000

11. Σύμφωνα με τα παραπάνω το Πράσινο Ταμείο έχει αναλάβει την υποχρέωση χρηματοδότησης των παραπάνω Δικαιούχων υπό τους ειδικότερους όρους και προϋποθέσεις του Χρηματοδοτικού Προγράμματος. Το συνολικό ύψος για τη σύσταση του Ειδικού Δεσμευμένου Λογαριασμού (escrow account) του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων για την υλοποίηση του Χρηματοδοτικού Προγράμματος του Πράσινου Ταμείου «ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ 2016» και συγκεκριμένα για τον Άξονα

Προτεραιότητας 4, το οποίο στο παρόν θα καλείται χάριν συντομίας «προϊόν», ανέρχεται σε ποσό ύψους οκτώ εκατομμυρίων εννιακοσίων ενενήντα μία χιλιάδων ευρώ (8.991.000,00 €).

ΑΡΘΡΟ 2: ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Ήδη με το παρόν ο Καταθέτης και οι Δικαιούχοι συμφωνούν και συναποδέχονται να ορισθεί το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων χειριστής και μεσεγγυούχος του προϊόντος και χορηγούν σε αυτό την ανέκκλητη εντολή και εξουσιοδότηση να προβεί στις ενέργειες που θα συμφωνηθούν ειδικότερα στην σύμβαση αυτή.

Προς εξυπηρέτηση της παραπάνω συμφωνίας ο Καταθέτης και οι Δικαιούχοι συμφωνούν ότι το προϊόν θα κατατεθεί σε ειδικό δεσμευμένο λογαριασμό (escrow account) του Μεσεγγυούχου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 325 παρ. 2 α, β του Ν. 4072/2012 και της υπ' αριθμ. 2/35349/8.5.2012 απόφασης του Υπουργού Οικονομικών «Καθορισμός σκοπών, όρων και λοιπών θεμάτων λειτουργίας λογαριασμών ειδικού σκοπού (escrow account) στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων» (Β' 1547), το οποίο δεν θα δύναται να αναληφθεί ή να μεταφερθεί μονομερώς από τον Καταθέτη, παρά μόνο θα αποδεσμεύεται και θα εκταμιεύεται προς ένα έκαστο των Δικαιούχων σύμφωνα με την διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 3 της παρούσας.

Για τον σκοπό αυτό ο Καταθέτης συστήνει τον υπ' αριθμειδικό δεσμευμένο λογαριασμό (εφεξής καλούμενο «Λογαριασμός»), τον οποίο θα πιστώσει με το ποσό ύψους οκτώ εκατομμυρίων εννιακοσίων ενενήντα μία χιλιάδων ευρώ (8.991.000,00 €).

ΑΡΘΡΟ 3: ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΔΕΣΜΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ

Ο Καταθέτης και οι Δικαιούχοι παρέχουν ήδη με την παρούσα τις ειδικές ακόλουθες εντολές και εξουσιοδοτήσεις προς τον Μεσεγγυούχο για την κίνηση του λογαριασμού σύμφωνα με τους παρακάτω ειδικούς όρους και προϋποθέσεις, οι οποίες συμφωνούνται ως ανέκκλητες λόγω της φύσεως και του σκοπού τους:

3.1 Οι Δικαιούχοι υποχρεούνται να υποβάλουν προς τον Καταθέτη λογαριασμό του έργου που έχει ενταχθεί στο Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα «Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2015» Α.Π. 4: Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα αποτελούμενους από Τιμολόγιο Επιδότησης (πρωτότυπο) για όλο το ποσό του εγκεκριμένου έργου του Δικαιούχου προς το Πράσινο Ταμείο στα στοιχεία «ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ, ΝΠΔΔ, ΑΦΜ: 099338405, ΔΟΥ: Κηφισιάς, Δ/ση: Λ. Κηφισιάς 241, ΤΚ 145 61 Αθήνα» καθώς και

πλήρη φάκελο με όλα τα δικαιολογητικά που έχουν καθορισθεί και αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του Πράσινου Ταμείου (<http://www.prasinotameio.gr/index.php/el/>).

Το Πράσινο ταμείο δύναται να ζητήσει επιπλέον δικαιολογητικά εφόσον αυτό κριθεί απαραίτητο.

3.2. Μετά από έλεγχο των προσκομισθέντων φακέλων και δικαιολογητικών από τις Υπηρεσίες του Καταθέτη και σχετική απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του δίδεται ανέκκλητη εντολή στον Μεσεγγυούχο, όπως αποδεσμεύσει/εκταμιεύσει από τον Λογαριασμό συγκεκριμένο ποσό υπέρ ενός εκάστου Δικαιούχου. Το ποσό αυτό δεν μπορεί να υπερβαίνει τα όρια για ένα έκαστο των δικαιούχων, όπως έχουν εγκριθεί με την υπ' αριθμ.7011/28-12-2016, ΑΔΑ: ΨΛ1746Ψ844-7Θ5 Απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και αναφέρονται στην παράγραφο 10 του άρθρου 1 της παρούσας σύμβασης.

ΑΡΘΡΟ 4. ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ-ΑΜΟΙΒΗ-ΠΟΙΝΙΚΗ ΡΗΤΡΑ

4.1. Το παρόν συμφωνητικό είναι ορισμένου χρόνου με διάρκεια από την ημερομηνία υπογραφής του μέχρι την 31 Οκτωβρίου 2017 (31 -10 - 2017).

4.2. Η αμοιβή του Μεσεγγυούχου για την παροχή των υπηρεσιών και την εκτέλεση των εντολών που του χορηγούνται ορίζεται στο ποσό των τριάντα ευρώ (30,00) για κάθε συναλλαγή και θα βαρύνει τον εκάστοτε Δικαιούχο Δήμο.

4.3. Ρητά συμφωνείται ότι τυχόν έξοδα ηλεκτρονικής μεταφοράς ποσών σε λογαριασμούς των Δικαιούχων Δήμων βαρύνουν τον εκάστοτε Δικαιούχο Δήμο.

4.4. Σε περίπτωση λήξης του συμβατικού χρόνου, το παρόν συμφωνητικό λύεται αυτοδικαίως και το τυχόν υπολειπόμενο δεσμευμένο προϊόν θα αποδεσμεύεται άνευ άλλου τινός και θα καταπίπτει ως ποινική ρήτρα σε βάρος των Δικαιούχων και θα αποδίδεται από τον Μεσεγγυούχο στον Καταθέτη εντός πέντε (5) εργασίμων ημερών με μεταφορά στον υπ' αριθμ GR540100024000000026133793 τραπεζικό λογαριασμό αυτού, που τηρείται στην Τράπεζα της Ελλάδος, κατόπιν ειδικής προς τούτο εντολής του Καταθέτη που θα χορηγείται προς το Μεσεγγυούχο.

ΑΡΘΡΟ 5: ΛΟΙΠΟΙ ΟΡΟΙ

5.1. Ο Μεσεγγυούχος δεν θα δύναται να εκτελέσει οποιοσδήποτε οδηγίες ή εντολές από τον Καταθέτη ή/και τους Δικαιούχους, παρά μόνο σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρούσα σύμβαση.

5.2. Ο Καταθέτης και οι Δικαιούχοι υποχρεούνται, ευθυνόμενοι εις ολόκληρον, να αποζημιώσουν τον Μεσεγγυούχο για κάθε ζημία, που ο τελευταίος τυχόν υποστεί σε σχέση με το παρόν συμφωνητικό.

5.3. Για την αποδέσμευση και εκταμίευση ποσού από τον Λογαριασμό προς τους Δικαιούχους κατόπιν σχετικής εντολής του Καταθέτη, θα πρέπει να προσκομίζονται όλα τα νομιμοποιητικά έγγραφα που απαιτούνται για την απόδειξη της νόμιμης εκπροσώπησής τους σύμφωνα με την οριζόμενη από τον μεσεγγυούχο διαδικασία.

5.4. Ο Μεσεγγυούχος δεν φέρει καμία ευθύνη, εκτός εάν αποδεικνύεται βαρεία αμέλεια ή δόλος, για πράξεις ή παραλείψεις που τυχόν συμβούν κατά την εκτέλεση της παρούσας σύμβασης ή των Οδηγιών για τον Λογαριασμό, τα δε λοιπά συμβαλλόμενα μέρη τον απαλλάσσουν και αναγνωρίζουν ότι λειτουργεί καλή τη πίστει για την εκπλήρωση του σκοπού του παρόντος.

5.5. Η παρούσα σύμβαση ολοκληρώνεται ως προς κάθε Δικαιούχο Δήμο, δια της υπογραφής της σύμβασης προσχώρηση εκάστου εξ αυτών, στους ειδικότερους όρους και συμφωνίες αυτής.

5.6. Όλοι οι όροι της παρούσας συνομολογούνται ως ουσιώδεις και κάθε τροποποίησή τους θα γίνει αποκλειστικά εγγράφως.

5.7. Η παρούσα σύμβαση διέπεται από το ελληνικό δίκαιο. Τα μέρη συμφωνούν ότι αποκλειστική αρμοδιότητα για κάθε διαφορά από το παρόν έχουν τα Δικαστήρια των Αθηνών.

Η παρούσα συντάσσεται σε πέντε (5) αντίτυπα και αφού αναγνώσθηκε και βεβαιώθηκε, υπογράφεται, όπως ακολουθεί.

ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

**ΓΙΑ ΤΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΩΝ
& ΔΑΝΕΙΩΝ**

ΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

A/A	Δήμος	Ημ. Υπογραφής	Υπογραφή
------------	--------------	----------------------	-----------------

1	Σερίφου		
2	Σίφνου		
3	Αλοννήσου		
4	Σκοπέλου		
5	Μήλου		
6	Σιθωνίας		
7	Αρχαίας Ολυμπίας		
8	Σητείας		
9	Νάξου και Μικρών Κυκλάδων		
10	Σύρου Ερμουπολης		
11	Λευκάδας		
12	Δυτικής Αχαΐας		
13	Καισαριανής		
14	Παιανίας		
15	Φιλοθέης-Ψυχικού		
16	Αγίου Νικολάου		
17	Τριφυλίας		
18	Κρωπίας		
19	Σκιάθου		
20	Νεμέας		
21	Ικαρίας		
22	Τήνου		
23	Άνδρου		
24	Μυκόνου		
25	Πάρου		
26	Θάσου		
27	Θήρας		
28	Καλυμνίων		
29	Λήμνου		
30	Ραφήνας-Πικερμίου		
31	Ιστιαίας-Αιδηψού		
32	Μονεμβασίας		
33	Πολυγύρου		
34	Νέστου		

35	Βόλβης		
36	Μεσσήνης		
37	Φαιστού		
38	Τυρνάβου		
39	Λαυρεωτικής		
40	Περάματος		
41	Δίου-Ολύμπου		
42	Γρεβενών		
43	Αγίας Βαρβάρας		
44	Δελφών		
45	Χερσονήσου		
46	Αλμωπίας		
47	Ιεράπετρας		
48	Ναυπακτίας		
49	Κύμης-Αλιβερίου		
50	Παιονίας		
51	Έδεσσας		
52	Σαρωνικού		
53	Μεταμορφώσεως		
54	Ελευσίνας		
55	Βριλησίων		
56	Λεβαδέων		
57	Νάουσας		
58	Φλώρινας		
59	Σάμου		
60	Ιεράς πόλης Μεσολογγίου		
61	Φιλαδελφείας-Χαλκηδόνος		
62	Κεφαλονιάς		
63	Αλεξάνδρειας		
64	Δέλτα		
65	Χαϊδαρίου		
66	Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης		
67	Αμπελοκήπων-Μενεμένης		
68	Αγίας Παρασκευής Αττικής		

69	Σπάρτης		
70	Βέροιας		
71	Αλεξανδρούπολης (Αλεξανδρούπολη)		
72	Λαμιέων		
73	Σερρών		
74	Λέσβου		
75	Αγρινίου		
76	Ρόδου		
77	Λυκόβρυσης-Πεύκης		
78	Παγγαίου		
79	Ελασσόνας		
80	Ήλιδας		
81	Ναυπλιέων		
82	Κω		
83	Μαραθώνος		
84	Δάφνης-Υμητού		
85	Χαλκηδόνος		
86	Ωρωπού		
87	Σπάτων-Αρτέμιδος		
88	Πεντέλης		
89	Καστοριάς		
90	Θηβαίων		
91	Προποντίδος		
92	Ωραιοκάστρου		
93	Σαλαμίνας		
94	Μοσχάτου-Ταύρου		
95	Λαγκαδά		
96	Αλίμου		
97	Άργους-Μυκηνών		
98	Παπάγου-Χολαργού		
99	Εορδαίας		
100	Φυλής		
101	Τρίπολης		
102	Πύργου		

103	Ηρακλείου Αττικής		
104	Αιγιαλείας		
105	Θερμαϊκού		
106	Ελληνικού-Αργυρούπολης		
107	Χίου		
108	Παλλήνης-Αττικής		
109	Ρεθύμνης		
110	Καρδίτσας		
111	Κορινθίων		
112	Δράμας		
113	Πετρουπόλεως		
114	Γαλασίου		
115	Βύρωνος		
116	Πέλλας		
117	Κορυδαλλού		
118	Ξάνθης		
119	Κομοτηνής		
120	Νέας Ιωνίας Αττικής		
121	Καλαμάτας		
122	Πυλαίας-Χορτιάτη		
123	Καβάλας		
124	Κηφισίας		
125	Ζωγράφου		
126	Αγίου Δημητρίου		
127	Κοζάνης		
128	Αμαρουσίου		
129	Νέας Σμύρνης		
130	Χαλανδρίου		
131	Ηλιουπόλεως		
132	Τρικκαίων		
133	Νεάπολης -Συκεών		
134	Ιλίου		
135	Γλυφάδας		
136	Κερατσινίου-Δραπετσώνας		
137	Καλαμαριάς		

138	Παύλου Μελά		
139	Κορδελιού-Ευόσμου		
140	Κέρκυρας		
141	Χαλκιδέων		
142	Νίκαιας-Αγίου Ιωάννη Ρέντη		
143	Αχαρνών		
144	Χανίων		
145	Περιστερίου		
146	Βόλου		
147	Πειραιώς		
148	Ηρακλείου		
149	Πατρέων		
150	Αθηναίων		

**ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΡΟΣΑΡΤΑΤΑΙ
ΣΤΗΝ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 66/17 ΑΔΣ**

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΕΠΑΜΕΝΩΝΔΑΣ ΛΑΜΠΡΑΚΑΚΗΣ

Άρθρο 52 Άρθρο πρώτο ΝΟΜΟΣ 2696/1999

Μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας

Σημ.:όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 46 Ν.3542/2007, άρθρο 143 Ν.4070/2012, άρθρο 101 Ν.4199/2013, ΦΕΚ Α 216, αντικαταστάθηκε πάλι με το άρθρο 48 παρ.2 Ν.4313/2014, ΦΕΚ Α 261/17.12.2014.

1. Μέτρα που αφορούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας, όπως στον καθορισμό των μονόδρομων, ποδηλατοδρόμων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, στην προτεραιότητα οδών, στην αλλαγή της διατομής του οδοστρώματος ή της οδού, στην εγκατάσταση και λειτουργία φωτεινής σηματοδότησης, στον προσδιορισμό και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους και γενικά στον καθορισμό χώρων στάθμευσης και στην επιβολή περιορισμών ή απαγορεύσεων κυκλοφορίας ή στάθμευσης, λαμβάνονται με αποφάσεις του Περιφερειακού ή Δημοτικού Συμβουλίου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους, με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από ή για λογαριασμό των αρμοδίων Τεχνικών Υπηρεσιών τους. Οι αποφάσεις αυτές εγκρίνονται από τον Γενικό Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης.

Κατ' εξαίρεση, τα μέτρα του πρώτου εδαφίου, που καθορίζονται στις μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις Υπηρεσίες κυκλοφορίας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύου ή της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, λαμβάνονται με αποφάσεις των κατά τόπους αρμοδίων Περιφερειακών Αστυνομικών Διευθύνσεων ή Διευθύνσεων Τροχαίας, όταν αυτά αφορούν:

α) Τους αυτοκινητόδρομους, τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας και το εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας, τις παρακαμπτήριες οδούς αυτών και αυτές που τα επηρεάζουν.

β) Τα εκτελούμενα ή υπάρχοντα ή προγραμματιζόμενα συγκοινωνιακά έργα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στο αστικό και υπεραστικό δίκτυο.

γ) Το βασικό οδικό δίκτυο, όπως αυτό ορίζεται με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:

- Των Δήμων της Περιφέρειας Αττικής εκτός των Δήμων της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων.

- Του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης ήτοι των Δήμων Θεσσαλονίκης, Κορδελιού- Ευόσμου, Παύλου Μελά, Αμπελοκήπων- Μενεμένης, Καλαμαριάς, Νεάπολης- Συκεών, πλην της δημοτικής ενότητας Πεύκων, Πυλαίας- Χορτιάτη, πλην της δημοτικής ενότητας Χορτιάτη, της δημοτικής ενότητας Θέρμης του Δήμου Θέρμης και της δημοτικής κοινότητας Καλοχωρίου του Δήμου Δέλτα.

- Του πολεοδομικού συγκροτήματος Βόλου, ήτοι των δημοτικών ενοτήτων Βόλου, Ν. Ιωνίας, Αισωνίας και Ιωλκού του Δήμου Βόλου.

- Του πολεοδομικού συγκροτήματος Ηρακλείου, ήτοι των δημοτικών ενοτήτων Ηρακλείου και Νέας Αλικαρνασσού του Δήμου Ηρακλείου και της δημοτικής Ενότητας Γαζίου του Δήμου Μαλεβιζίου.

- Του πολεοδομικού συγκροτήματος Πατρών, ήτοι των Δημοτικών Κοινοτήτων Ανατολικού, αρκτικού, Κεντρικού και Νότιου Τομέα Δήμου Πατρέων, της Δημοτικής Κοινότητας Ρίου (Αγίου Γεωργίου Ρίου), της Τοπικής Κοινότητας Ακταίου (Βερναδαίκων) και της Δημοτικής Κοινότητας Παραλίας.

- Του πολεοδομικού συγκροτήματος Λάρισας, ήτοι της δημοτικής Ενότητας Λαρισαίων.

δ) Τις παρακαμπτήριες οδούς του βασικού δικτύου της προηγούμενης περίπτωσης και στις οδούς που επηρεάζουν το ανωτέρω δίκτυο.

ε) Την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο επί των ορίων, μεταξύ ομόρων ΟΤΑ.

Οι παραπάνω κανονιστικές αποφάσεις γνωστοποιούνται άμεσα στις κατά τόπους Υπηρεσίες Τροχαίας ή στις Αστυνομικές Υπηρεσίες που ασκούν καθήκοντα Τροχαίας, καθώς και στις αρμόδιες υπηρεσίες κυκλοφορίας της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Αν από τη λήψη των μέτρων της παρούσας παραγράφου επηρεάζονται οι υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, απαιτείται και η σύμφωνη γνώμη του

Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.), για την περιοχή αρμοδιότητάς του ή των αρμοδίων Υπηρεσιών των Περιφερειών για λεωφορειακές διαδρομές ΚΤΕΛ ή των Δήμων για αστικές λεωφορειακές διαδρομές, για τις άλλες περιοχές της χώρας.

2. Τα μέτρα που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο μπορεί να λαμβάνονται προσωρινά εντός και εκτός κατοικημένων περιοχών, με απόφαση των κατά τόπους αρμοδίων Διευθύνσεων Αστυνομίας ή Διευθύνσεων Τροχαίας, όταν αυτό επιβάλλεται από ιδιαίτερους λόγους ασφαλείας ή σε έκτακτες περιπτώσεις για την αντιμετώπιση τελείως προσωρινών καταστάσεων.

3. Με τις αποφάσεις των αρμόδιων οργάνων, και με την αυτή διαδικασία, μπορεί να καθορίζονται σε κατοικημένες περιοχές, πεζόδρομοι ή περιοχές μόνο για την κυκλοφορία πεζών ή ατόμων με αναπηρίες ή περιοχές ήπιας κυκλοφορίας. Όπου οι αποφάσεις αυτές επηρεάζουν τις υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, εφαρμόζεται και η διάταξη του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Στις μελέτες, βάσει των οποίων εκδίδονται οι σχετικές αποφάσεις, περιλαμβάνεται αναγκαίως και ο κανονισμός λειτουργίας του πεζόδρομου.

4.α) Με βάση κυκλοφοριακές μελέτες, που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από κοινού από τις αρμόδιες Υπηρεσίες της οικείας περιφέρειας ή του οικείου δήμου και του Φορέα ή της Υπηρεσίας που είναι κατά περίπτωση αρμόδιος για τις Υπηρεσίες δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς και με απόφαση του οικείου Δημάρχου, εξαιρουμένης της περιοχής αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α., μπορούν να καθορίζονται οδοί ή λωρίδες κυκλοφορίας, στις οποίες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, συμπεριλαμβανομένων των τροχιοδρομικών οχημάτων.

β) Για την περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α., ο καθορισμός οδών ή λωρίδων κυκλοφορίας, στις οποίες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, συμπεριλαμβανομένων των τροχιοδρομικών οχημάτων, γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του Οργανισμού με βάση το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό του Ο.Α.Σ.Α. και με βάση μελέτες που εκπονούνται από τον Ο.Α.Σ.Α. για τα μέτρα προτεραιότητας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς έναντι των λοιπών οχημάτων, καθώς επίσης για την εγκατάσταση ειδικών σημάνσεων

και για κάθε μέτρο που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών. Με όμοια απόφαση που λαμβάνεται μετά από σχετική μελέτη και πρόταση των αρμόδιων υπηρεσιών εκπόνησης ή έγκρισης των κυκλοφοριακών μελετών, είναι δυνατόν να επιτρέπεται στις προαναφερόμενες οδούς ή λωρίδες η κυκλοφορία δίκυκλων μοτοσικλετών, μοτοποδηλάτων και ποδηλάτων, καθώς επίσης και η εφαρμογή των μέτρων αυτών για ορισμένες ημέρες και ώρες. Σε όλες τις περιπτώσεις καθορισμού οδών ή λωρίδων της παρούσας περίπτωσης, η επιλογή του είδους και του υλικού διαχωρισμού, η συνοδευτική οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η υλοποίηση της σήμανσης, η τοποθέτηση και συντήρηση των διαχωριστικών μέσων ανήκουν στην αρμοδιότητα των εποπτευόμενων από αυτό Οργανισμών που βαρύνονται και με τις σχετικές δαπάνες.

γ) Οι προδιαγραφές και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του υλικού και των στοιχείων διαχωρισμού καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

δ) Για την περιοχή αρμοδιότητας του Σ.Α.Σ.Θ., οι σχετικές δαπάνες που αφορούν την κατασκευή και συντήρηση των λωρίδων κυκλοφορίας δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, βαρύνουν τον αντίστοιχο δήμο, ενώ το κόστος εγκατάστασης και συντήρησης των ηλεκτρονικών μέσων ελέγχου βαρύνουν το Φορέα Λειτουργίας.

ε) Η παράβαση των αποφάσεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση της παρούσας παραγράφου τιμωρείται με το πρόστιμο που προβλέπεται στην παράγραφο 6 του άρθρου αυτού για τους παραβάτες των μέτρων περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας.

στ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται η αρμόδια Υπηρεσία Τροχαίας και οι διαδικασίες για την αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και οδήγησης στους ανωτέρω παραβάτες για ορισμένο χρονικό διάστημα, από δέκα (10) ημέρες μέχρι τρεις (3) μήνες.

5.Σε οδούς, στις οποίες για ειδικούς λόγους επιβάλλεται η αναγκαστική μείωση της ταχύτητας των οχημάτων ή ο περιορισμός της κυκλοφορίας τους, μπορεί να

ορίζεται, με απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου, η δημιουργία ειδικών διαμορφώσεων του οδοστρώματος ή η τοποθέτηση κινητών εμποδίων. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι κατηγορίες των οδών στις οποίες επιτρέπεται η δημιουργία των ως άνω διαμορφώσεων ή η τοποθέτηση κινητών εμποδίων, οι προϋποθέσεις δημιουργίας ή τοποθέτησής τους, οι προδιαγραφές και τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους και η ειδική σήμανση που πρέπει να εφαρμόζεται, κατά περίπτωση. Εκείνος που παραβαίνει την παραπάνω υπουργική απόφαση τιμωρείται με φυλάκιση από έναν (1) έως έξι (6) μήνες και χρηματική ποινή από χίλια (1.000) έως δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ. Με τις ίδιες ποινικές κυρώσεις τιμωρείται και εκείνος που δημιουργεί ειδική διαμόρφωση ή τοποθετεί κινητά εμπόδια πριν από την έκδοση της υπουργικής αποφάσεως.

6. Για την ανακούφιση, την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή της οδικής κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με την ανάγκη εξασφάλισης καλύτερων συνθηκών διεξαγωγής της οδικής κυκλοφορίας με τα μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων ή για λόγους γενικότερου δημόσιου συμφέροντος, μπορούν να λαμβάνονται μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας ή της στάθμευσης μηχανοκίνητων οχημάτων οποιασδήποτε κατηγορίας ή ορισμένων κατηγοριών, καθώς και μοτοποδηλάτων σε ορισμένη περιοχή ή περιοχές της χώρας ή πόλεων ή κωμοπόλεων ή σε ορισμένη οδό ή οδούς ή και σε τμήμα οδού ή οδών. Στις περιοχές όπου, σύμφωνα με τις διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου, έχει απαγορευθεί η στάθμευση οχημάτων και μοτοποδηλάτων, εκτός από τις προβλεπόμενες από την παράγραφο αυτή κυρώσεις, μπορεί να γίνεται και η μεταφορά του οχήματος ή του μοτοποδηλάτου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 8 του άρθρου 34 του παρόντος Κώδικα. Τα μέτρα που προβλέπονται στην παράγραφο αυτή λαμβάνονται για την περιοχή της τέως Διοικήσεως Πρωτεύουσας με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη και για τις υπόλοιπες περιοχές της χώρας με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης. Η παράβαση των διατάξεων των αποφάσεων που εκδίδονται κατά το προηγούμενο εδάφιο τιμωρείται, για μεν τη στάθμευση κατά τις διατάξεις του άρθρου 5 του παρόντος Κώδικα, για δε τα μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200) ευρώ. Επιπλέον, στους παραβάτες που δεν συμμορφώνονται με τις υποδείξεις των αστυνομικών οργάνων για στάθμευση σε συγκεκριμένο

σημείο ή άμεση έξοδο από την απαγορευμένη περιοχή επιβάλλεται φυλάκιση μέχρι ενός (1) έτους.

7. Τα μέτρα που λαμβάνονται βάσει των διατάξεων του άρθρου αυτού ισχύουν από την τοποθέτηση των οικείων πινακίδων σήμανσης, των σηματοδοτών ή των διαγραμμίσεων στο οδόστρωμα, εκτός εάν κατά το χρόνο ισχύος των μέτρων αυτών η κυκλοφορία ρυθμίζεται από τροχονόμους ή τα μέτρα έχουν ληφθεί κατ' εφαρμογή των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου και από τον Κώδικα αυτόν δεν προβλέπονται αντίστοιχες πινακίδες σήμανσης, οπότε τα μέτρα αυτά ισχύουν από τη δημοσίευση των σχετικών, κατά την προηγούμενη παράγραφο, αποφάσεων ή από τη χρονολογία που θα ορίζουν οι ίδιες αυτές αποφάσεις.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη μπορούν να επιβάλλονται περιορισμοί στην κίνηση φορτηγών αυτοκινήτων στο οδικό δίκτυο της χώρας και να καθορίζεται η προσωρινή κίνησή τους σε χώρους στάθμευσης. Με απόφαση των οικείων Περιφερειακών Συμβουλίων καθορίζεται ωράριο τροφοδοσίας των επιχειρήσεων, υπεραγορών και λοιπών καταστημάτων. Οι μεν παραβάτες των διατάξεων που θεσπίζονται βάσει των εξουσιοδοτήσεων του πρώτου εδαφίου της παραγράφου αυτής, τιμωρούνται με τις ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006 που αφορούν τα φορτηγά οχήματα, οι δε παραβάτες των διατάξεων που θεσπίζονται βάσει των εξουσιοδοτήσεων του δευτέρου εδαφίου της παραγράφου αυτής τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400) ευρώ.



ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

16 Μαρτίου 2021

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 40

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 4784

Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (Σ.Β.Α.Κ.)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ Σ.Β.Α.Κ.

Άρθρο 1 Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

Άρθρο 2 Ορισμοί

Άρθρο 3 Σκοπός και αρχές κατάρτισης των Σχεδίων

Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Άρθρο 4 Αρμοδιότητες του φορέα εκπόνησης

Άρθρο 5 Σύσταση ομάδας εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.

Άρθρο 6 Λειτουργία του δικτύου φορέων - Σύμφωνο συμμετοχής

Άρθρο 7 Κύκλος Σ.Β.Α.Κ.

Άρθρο 8 Διαδικασία εξέτασης και χαρακτηρισμού Σ.Β.Α.Κ.

Άρθρο 9 Επικαιροποίηση σχεδίου δράσης - Αναθεώρηση Σ.Β.Α.Κ.

Άρθρο 10 Εποπτεία Σ.Β.Α.Κ.

Άρθρο 11 Ηλεκτρονική πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.)

Άρθρο 12 Εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄

Άρθρο 13 Μεταβατικές διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄

Άρθρο 14 Καταργούμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΛΑΦΡΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (Ε.Π.Η.Ο.) - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ν. 2696/1999 [ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (Κ.Ο.Κ.)]

Άρθρο 15 Ορισμοί - Τροποποίηση του άρθρου 2 του Κ.Ο.Κ.

Άρθρο 16 Όρια Ταχύτητας των Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 20 του Κ.Ο.Κ.

Άρθρο 17 Στάση και Στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 34 του Κ.Ο.Κ.

Άρθρο 18 Ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 40 του Κ.Ο.Κ.

Άρθρο 19 Τροχοπέδηση Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 59 του Κ.Ο.Κ.

Άρθρο 20 Φώτα Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 76 του Κ.Ο.Κ.

Άρθρο 21 Μηχανισμοί, εξαρτήματα και συσκευές Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 81 του Κ.Ο.Κ.

Άρθρο 22 Ειδικές διατάξεις για τα Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 82 του Κ.Ο.Κ.

Άρθρο 23 Άδειες οδήγησης - Κυρώσεις - Άδειες εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών - Τροποποίηση του άρθρου 94 του Κ.Ο.Κ.

Άρθρο 24 Έγγραφα ταυτοποίησης του οδηγού - Τροποποίηση του άρθρου 100 του Κ.Ο.Κ.

Άρθρο 25 Επιβολή διοικητικών μέτρων - Τροποποίηση του άρθρου 103 του Κ.Ο.Κ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΛΑΦΡΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (Ε.Π.Η.Ο.)

Άρθρο 26 Προϋποθέσεις κυκλοφορίας των Ε.Π.Η.Ο.

Άρθρο 27 Εποπτική αρχή - Οικονομικός φορέας

Άρθρο 28 Υποχρεώσεις παρόχων και εκμισθωτών Ε.Π.Η.Ο.

Άρθρο 29 Κυκλοφορία ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση

Άρθρο 30 Εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄

Άρθρο 31 Μεταβατικές διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄

ΜΕΡΟΣ Γ΄

ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2018/645 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 18ΗΣ ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2018 ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΕΔΡΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΩΝ 74/2008 και 51/2012

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ ΟΔΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ π.δ. 74/2008

Άρθρο 32 Σκοπός - Αντικατάσταση του άρθρου 1 του π.δ. 74/2008

Άρθρο 33 Πεδίο εφαρμογής του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) - Τροποποίηση του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008 (παρ. 1 και 2 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)

Άρθρο 34 Χορήγηση Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης - τόπος περιοδικής κατάρτισης - Τροποποίηση του άρθρου 7 του π.δ. 74/2008 (παρ. 3 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)

Άρθρο 35 Χορήγηση Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης - Αντικατάσταση του άρθρου 6 του π.δ. 74/2008 (παρ. 4 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)

Άρθρο 36 Ενωσιακός κωδικός - Αντικατάσταση του άρθρου 8 του π.δ. 74/2008 (παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)

Άρθρο 37 Βάση δεδομένων εφαρμογής - Προσθήκη νέου άρθρου 8Α στο π.δ. 74/2008 (παρ. 6 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)

Άρθρο 38 Αντικατάσταση και προσθήκη Παραρτημάτων - Τροποποίηση του άρθρου 14 του π.δ. 74/2008 (παρ. 7 του άρθρου 1 και Παραρτήματα της Οδηγίας 2018/645)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 2006/126/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 20ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2006, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΜΕ ΤΙΣ ΟΔΗΓΙΕΣ 2008/65/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ 27ΗΣ ΙΟΥΝΙΟΥ 2008, 2009/113/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ 25ΗΣ ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 2009 ΚΑΙ 2011/94/ΕΕ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ 28ΗΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2011 - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ π.δ. 51/2012 (Α' 101)

Άρθρο 39 Σκοπός - Αντικατάσταση του άρθρου 1 του π.δ. 51/2012

Άρθρο 40 Χορήγηση άδειας οδήγησης - Αντικατάσταση του άρθρου 6 του π.δ. 51/2012 (παρ. 1 του άρθρου 2 της Οδηγίας 2018/645)

Άρθρο 41 Αμοιβαία συνδρομή - Αντικατάσταση του άρθρου 21Α του π.δ. 51/2012 (παρ. 3 του άρθρου 2 της Οδηγίας 2018/645)

ΜΕΡΟΣ Δ'

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ, ΤΗΝ ΑΠΛΟΥΣΤΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΨΗΦΙΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 42 Ρυθμίσεις θεμάτων κυκλοφορίας αυτοματοποιημένων οχημάτων - Τροποποίηση του άρθρου 13 του ν. 2696/1999

Άρθρο 43 Εκδηλώσεις παλαιών οχημάτων - Τροποποίηση του άρθρου 49 του ν. 2696/1999

Άρθρο 44 Ταξινόμηση οχημάτων - Αντικατάσταση του άρθρου 9 του ν. 2465/1997 (Α' 28)

Άρθρο 45 Χορήγηση αδειών Κυκλοφορίας Επιβατηγών Δημοσίας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης

Άρθρο 46 Ρύθμιση θεμάτων χορήγησης αδειών κυκλοφορίας φορτηγών ιδιωτικής χρήσης - Τροποποίηση του άρθρου 2 του β.δ. 281/1973

Άρθρο 47 Χορήγηση δυνατότητας συνέχισης εκμετάλλευσης φορτηγού ή λεωφορείου δημόσιας χρήσης μετά τη συνταξιοδότηση

Άρθρο 48 Επαναχορήγηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. - Τροποποίηση του άρθρου 95 του ν. 4070/2012

Άρθρο 49 Ρύθμιση κοινωνικών διατάξεων στις οδικές μεταφορές - Τροποποίηση εξουσιοδοτικών διατάξεων του άρθρου 14 του ν. 3534/2007

Άρθρο 50 Αυτοδίκαιη άρση παρακράτησης κυριότητας για οχήματα ιδιωτικής χρήσης

Άρθρο 51 Σύσταση Μητρώου Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων

Άρθρο 52 Αστικά Κέντρα Ενοποίησης Εμπορευμάτων (Α.Κ.Ε.Ε.) - Αντικατάσταση του άρθρου 4 του ν. 4302/2014

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΑΔΕΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ - ΣΧΟΛΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Άρθρο 53 Ρυθμίσεις θεμάτων δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς

Άρθρο 54 Κατηγορίες αδειών οδήγησης και ισοδυναμίες - Τροποποίηση των άρθρων 3 και 4 του π.δ. 51/2012

Άρθρο 55 Αίτηση συνταξιοδότησης από εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 56 Διεύρυνση ειδικοτήτων των ιατρών που δύνανται να ενταχθούν στο Μητρώο Ιατρών του άρθρου 56 του ν. 4663/2020 - Τροποποίηση του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012

Άρθρο 57 Αρμοδιότητα εποπτείας και παρακολούθησης της συμβατικής συμφωνίας Ελληνικού Δημοσίου και Διαχειριστή Υποδομής και απαλλαγή της χρηματοδότησης του τελευταίου από τον Φ.Π.Α. - Τροποποίηση του άρθρου 30 του ν. 4408/2016

Άρθρο 58 Σύναψη προγραμματικών συμβάσεων

Άρθρο 59 Κυρώσεις για εγκρίσεις τύπου οχημάτων - Τροποποίηση του άρθρου 50 του ν. 4530/2018

Άρθρο 60 Κωδικοί κοινού λεξιλογίου για τις δημόσιες συμβάσεις (CPV) - Τροποποίηση του πίνακα 1 του άρθρου 38 του ν. 4710/2020

Άρθρο 61 Μητρώο Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο.

Άρθρο 62 Ανακατασκευή οικοδομών στον Δήμο Ληξουρίου - Τροποποίηση του άρθρου 43 του ν. 4305/2014

Άρθρο 63 Εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Γ'

Άρθρο 64 Καταργούμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Γ'

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 65 Παράταση διάρκειας ισχύος σύμβασης Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) - Τροποποίηση του άρθρου 12 του ν. 3891/2010

Άρθρο 66 Έκδοση βιβλίων θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών

Άρθρο 67 Θέματα συμβάσεων προμήθειας εταιρειών Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών και Θεσσαλονίκης, λόγω κωρονοϊού COVID-19

Άρθρο 68 Ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις μισθωμάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Άρθρο 69 Καταβολή αποδοχών Προέδρου και μελών της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων

ΜΕΡΟΣ Ε'
ΛΟΙΠΕΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 70 Αναστολή ισχύος για τα νοσοκομεία και τις δομές πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας της παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 4736/2020

Άρθρο 71 Παράταση συμβάσεων καθαριότητας Πανεπιστημίου Πατρών

ΜΕΡΟΣ ΣΤ'
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ
Άρθρο 72 Έναρξη ισχύος
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΜΕΡΟΥΣ Α'
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΜΕΡΟΥΣ Γ'
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΜΕΡΟΥΣ Δ'

ΜΕΡΟΣ Α'
ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
(Σ.Β.Α.Κ.)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ Σ.Β.Α.Κ.

Άρθρο 1
Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Με τον παρόντα θεσπίζεται πλαίσιο κατάρτισης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) και καθορίζονται διαδικασίες εκπόνησης, εξέτασης, χαρακτηρισμού, παρακολούθησης και εποπτείας των Σ.Β.Α.Κ. με στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.

2. Ο παρών νόμος εφαρμόζεται από τους φορείς εκπόνησης και από τις αρμόδιες υπηρεσίες εξέτασης και αναθεώρησης των σχεδίων.

3. Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) α' βαθμού με μόνιμο πληθυσμό άνω των τριάντα χιλιάδων (30.000) κατοίκων, σύμφωνα με την πιο πρόσφατη γενική απογραφή πληθυσμού, οι ΟΤΑ α' βαθμού, ανεξαρτήτως πληθυσμού κατοίκων εφόσον εμπίπτουν στις περιοχές αρμοδιότητας του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ) και του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) και το σύνολο των ΟΤΑ β' βαθμού υποχρεούνται στην έναρξη κατάρτισης Σ.Β.Α.Κ. εντός ενός (1) έτους από τη δημοσίευση του παρόντος. Η απόφαση του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 5 συνιστά την έναρξη της κατάρτισης Σ.Β.Α.Κ.

Άρθρο 2
Ορισμοί

Για την εφαρμογή του νόμου ορίζονται ως:

1. «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)», το στρατηγικό σχέδιο κινητικότητας που καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής. Το Σ.Β.Α.Κ. στηρίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη αρχές ενσωμάτωσης επιμέρους τομεακών πολιτικών, συμμετοχικότητας και αξιολόγησης.

2. «Περιοχή παρέμβασης», η περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα μέτρα του Σ.Β.Α.Κ. εντός των ορίων της οποίας ο φορέας εκπόνησης ασκεί την κατά τρόπον αρμοδιότητά του. Η περιοχή παρέμβασης προσδιορί-

ζεται κατά την προετοιμασία του Σ.Β.Α.Κ. και μπορεί να εκτείνεται και πέραν των διοικητικών ορίων ενός ΟΤΑ α' ή β' βαθμού, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο προς εξυπηρέτηση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας. Σε αυτή την περίπτωση καταρτίζεται ενιαίο Σ.Β.Α.Κ. από τους ΟΤΑ α' βαθμού ή τους ΟΤΑ α' και β' βαθμού με χωρική αρμοδιότητα στην περιοχή παρέμβασης σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 2.

3. «Φορέας εκπόνησης», ο αρμόδιος για την περιοχή παρέμβασης ΟΤΑ α' ή β' βαθμού. Για την κατάρτιση ενιαίου Σ.Β.Α.Κ. σε περιοχή παρέμβασης εντός των διοικητικών ορίων περισσότερων του ενός ΟΤΑ, ως φορέας εκπόνησης ορίζεται κατά περίπτωση είτε ο διαδημοτικός ή ο διαβαθμιακός υφιστάμενος ή νέος σύνδεσμος που συστήνεται κατά το άρθρο 245 του ν. 3463/2006 (Α' 114) και το άρθρο 105 του ν. 3852/2010 (Α' 87), είτε μέσω σύναψης σύμβασης διαδημοτικής ή διαβαθμιακής συνεργασίας κατά το άρθρο 99 του ν. 3852/2010.

4. «Ομάδα εργασίας», η ομάδα που συγκροτείται με αντικείμενο την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.

5. «Δίκτυο φορέων», οι ΟΤΑ α' και β' βαθμού, αποκεντρωμένες διοικήσεις, φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, εκπρόσωποι υπηρεσιών τροχαίας αστυνόμευσης, επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις, εκπρόσωποι της εκπαιδευτικής κοινότητας που επηρεάζονται από την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. ή ενδιαφέρονται για αυτό και υπογράφουν το σύμφωνο συμμετοχής. Στο δίκτυο φορέων δύναται να συμμετέχουν σωματεία, αστικές εταιρείες, σύλλογοι και οργανώσεις ή άλλοι φορείς με καταστατικό σκοπό συναφή με τα διαλαμβανόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3, καθώς και φορείς με καταστατικό σκοπό την προώθηση θεμάτων ατόμων με αναπηρία.

6. «Κύκλος Σ.Β.Α.Κ.», οι φάσεις και τα στάδια που αποτυπώνουν την κατάρτιση ενός Σ.Β.Α.Κ.

7. «Σύμφωνο συμμετοχής», το σύμφωνο που καταρτίζεται από τον φορέα εκπόνησης και αποτυπώνει τη συνεργασία με το δίκτυο φορέων για την εκπόνηση του Σ.Β.Α.Κ.

8. «Σχέδιο δράσης», το κείμενο το οποίο περιλαμβάνει κατάλογο με τα επιλεγέντα μέτρα, τα σχέδια αποτύπωσης και τους χάρτες των επιλεγέντων μέτρων παρέμβασης του Σ.Β.Α.Κ., όπου κρίνει η ομάδα εργασίας ότι απαιτούνται για την καλύτερη αποτύπωση αυτών, τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους φορείς υλοποίησης και έγκρισης τη συσχέτιση των μέτρων με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια, καθώς και τη μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., με δείκτες παρακολούθησης για κάθε μέτρο.

9. «Μέτρο Σ.Β.Α.Κ.», η δράση που συμβάλλει στην επίτευξη ενός ή περισσότερων στρατηγικών στόχων και προτεραιοτήτων του Σ.Β.Α.Κ. ή στην αντιμετώπιση ενός ή περισσότερων προβλημάτων που έχουν διαπιστωθεί στην περιοχή παρέμβασης.

10. «Πακέτο μέτρων», ο συνδυασμός συμπληρωματικών μέτρων, η υλοποίηση των οποίων γίνεται συντονισμένα.

11. «Έκθεση προόδου», η έκθεση που συντάσσεται και περιλαμβάνει την πορεία εφαρμογής των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. και αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους, με βάση τους δείκτες παρακολούθησης και σύμφωνα με τη μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης.

12. «Στόχοι», οι μετρήσιμοι στόχοι, οι οποίοι συνδέονται με τους σκοπούς της παρ. 1 του άρθρου 3 και με τις προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. Οι στόχοι είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

13. «Προτεραιότητες», τα θεματικά πεδία στα οποία εστιάζει το υπό κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. Οι προτεραιότητες ιεραρχούν τις κατευθύνσεις βελτίωσης για την περιοχή παρέμβασης, ώστε να καταστεί το σύστημα μεταφορών βιώσιμο σύμφωνα με τους σκοπούς της παρ. 1 του άρθρου 3.

14. «Δείκτες παρακολούθησης», οι δείκτες για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., οι οποίοι περιλαμβάνονται στο σχέδιο δράσης που καταρτίζεται στο στάδιο 5 και στις εκθέσεις προόδου.

15. «Αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ.», η έκθεση που συντάσσεται από την ομάδα εργασίας με βάση το Παράρτημα Ι και η οποία υποβάλλεται από τον φορέα εκπόνησης προς εξέταση.

Άρθρο 3

Σκοπός και αρχές κατάρτισης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

1. Σκοπός των Σ.Β.Α.Κ. είναι η δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών με αποτελεσματική αξιοποίηση του αστικού χώρου, των υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών μέσω:

- α) της ενίσχυσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς,
- β) της προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης και ιδιαίτερα των μη μηχανοκίνητων, όπως πεζή, του ποδηλάτου και των ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.),
- γ) της εξασφάλισης της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για τους χρήστες, με μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα,
- δ) της προαγωγής της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ευάλωτων χρηστών της οδού, περιλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων,
- ε) της μείωσης της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, κυρίως ιδιωτικής χρήσης,
- στ) της προώθησης της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών,
- ζ) της καλύτερης διαχείρισης της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,
- η) της οργάνωσης της στάθμευσης,
- θ) της αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου, την υποστήριξη της συνδυασμένης χρήσης των μέσων μεταφοράς και τον σχεδιασμό των αστικών μεταφορών.

2. Το Σ.Β.Α.Κ. καταρτίζεται με ορίζοντα τουλάχιστον δεκαετίας εξισορροπώντας τις ανάγκες κοινωνικής ισό-

τητας, οικονομικής βιωσιμότητας και περιβαλλοντικής ποιότητας, στο πλαίσιο ανάπτυξης της βιωσιμότητας του αστικού χώρου.

Ειδικότερα:

α) βασίζεται στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης, της συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων θεσμικών αρχών, της συμμετοχής των πολιτών και όλων των ενδιαφερόμενων μερών,

β) εμπεριέχει αξιολόγηση των επιδόσεων, μακροπρόθεσμους στόχους και σαφές σχέδιο δράσης για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη συστήματος μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων όλων των μέσων μεταφοράς και τρόπων μετακίνησης,

γ) περιλαμβάνει μηχανισμό παρακολούθησης και αξιολόγησης, διασφαλίζοντας την ποιότητα του σχεδίου,

δ) συνεκτιμά στρατηγικά κείμενα και εθνικές πολιτικές που αφορούν στον σχεδιασμό των μεταφορών σύμφωνα και με τις κατευθύνσεις του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών (Ε.Σ.Σ.Μ.) λαμβάνοντας υπόψη τον χωρικό σχεδιασμό, την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, τη βελτίωση της προσβασιμότητας και την υλοποίηση δράσεων και έργων του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία, καθώς και την προαγωγή της οδικής ασφάλειας,

ε) συμβάλλει στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, τη μείωση των αερίων ρύπων στα αστικά κέντρα, την εξοικονόμηση ενέργειας στις μετακινήσεις, την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, την προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων και την αξιοποίηση ευφυών συστημάτων μεταφορών,

στ) εμπεριέχει αξιολόγηση της οδικής ασφάλειας στην περιοχή παρέμβασης και προτείνει μέτρα για τη βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη το ισχύον Στρατηγικό Σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια,

ζ) λαμβάνει υπόψη τον υφιστάμενο στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό των ΟΑΣΑ Α.Ε., ΟΣΕΘ Α.Ε. και της «Αττικό Μετρό Α.Ε.» κατά την κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. από τους φορείς εκπόνησης των οποίων η περιοχή παρέμβασης εμπίπτει στις περιοχές αρμοδιότητας των ανωτέρω φορέων.

Άρθρο 4

Αρμοδιότητες του φορέα εκπόνησης

Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων, των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών, ο φορέας εκπόνησης είναι αρμόδιος για την κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. και ειδικότερα για:

- α) τη συγκρότηση της ομάδας εργασίας για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.,
- β) τη δημόσια πρόσκληση, εγγράφως και μέσω της ιστοσελίδας του, των ενδιαφερόμενων για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων,
- γ) τη σύνθεση του δικτύου φορέων,
- δ) την κατάρτιση και την υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής,
- ε) τη δημιουργία ιστοσελίδας για το υπό κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ., στην οποία και υποβάλλονται οι απόψεις των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών,
- στ) την υποβολή της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. με τα απαιτούμενα ηλεκτρονικά αρχεία της στο Τμήμα Βιώσι-

μης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προς εξέτασή της,

ζ) την υλοποίηση των μέτρων αρμοδιότητάς του και την παρακολούθηση εφαρμογής του συνόλου των μέτρων που προτείνονται στο Σ.Β.Α.Κ.,

η) την περιοδική αξιολόγηση των μέτρων παρέμβασης του Σ.Β.Α.Κ., τη σύνταξη της διετούς έκθεσης προόδου και την ανάρτηση αυτής στην ιστοσελίδα του,

θ) την κατάρτιση και επικαιροποίηση του σχεδίου δράσης,

ι) την αναθεώρηση του Σ.Β.Α.Κ.,

ια) την υποβολή των σχεδίων δράσης και των εκθέσεων προόδου, στους αναφερόμενους στο στάδιο 5 του άρθρου 7 φορείς και στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών,

ιβ) τη γραμματειακή υποστήριξη της ομάδας εργασίας και την παροχή του υλικοτεχνικού εξοπλισμού σε αυτήν,

ιγ) την ανάθεση και εκτέλεση δημόσιων συμβάσεων για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.

Άρθρο 5

Σύσταση ομάδας εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.

1. Με απόφαση του φορέα εκπόνησης συστήνεται ομάδα εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. Η ομάδα εργασίας αποτελείται από υπηρεσιακά στελέχη τμημάτων και υπηρεσιών του φορέα εκπόνησης. Σε αυτήν δύναται να συμμετέχουν αιρετά στελέχη των ΟΤΑ α' ή β' βαθμού. Η ομάδα εργασίας δύναται να επικουρείται στο έργο της από στελέχη του δικτύου φορέων ή εξωτερικούς συνεργάτες, ιδίως συγκοινωνιολόγους μηχανικούς και πολεοδόμους - χωροτάκτες μηχανικούς, εάν ο φορέας εκπόνησης με την απόφασή του διαπιστώνει ότι είναι αναγκαίο. Με την ίδια απόφαση ορίζεται ο επικεφαλής της ομάδας εργασίας, ο οποίος είναι και υπεύθυνος για τον συντονισμό του έργου της.

2. Σε περιοχές παρέμβασης νησιωτικών περιοχών, ο φορέας εκπόνησης απευθύνει πρόσκληση για συμμετοχή στελεχών στην ομάδα εργασίας, προς τη Διεύθυνση Νησιωτικής Πολιτικής της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και την κατά τόπον αρμόδια λιμενική αρχή. Στις περιοχές παρέμβασης, οι οποίες περιλαμβάνουν ζώνες λιμένα ή γειτνιάζουν με αυτές, ο φορέας εκπόνησης απευθύνει πρόσκληση για συμμετοχή στελεχών στην ομάδα εργασίας προς τη Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και τον οικείο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα.

3. Στις περιπτώσεις περιοχών παρέμβασης που αφορούν στις περιοχές αρμοδιότητας των ΟΑΣΑ Α.Ε., ΟΣΕΘ Α.Ε. και της «Αττικό Μετρό Α.Ε.», ο φορέας εκπόνησης απευθύνει προς τις διοικήσεις των φορέων πρόσκληση για συμμετοχή και ορισμό εκπροσώπων τους στην ομάδα εργασίας. Η συμμετοχή εκπροσώπων των φορέων του πρώτου εδαφίου στην ομάδα εργασίας είναι υποχρεωτική.

4. Οι υπηρεσίες και οι οργανισμοί των παρ. 2 και 3, στις οποίες ο φορέας εκπόνησης απευθύνει πρόσκληση

συμμετοχής στην ομάδα εργασίας, ορίζουν την εκπροσώπησή τους εντός εύλογης προθεσμίας που προβλέπει ο φορέας εκπόνησης. Σε περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας, η ομάδα εργασίας στελεχώνεται χωρίς τη συμμετοχή εκπροσώπων, από τις υπηρεσίες και τους οργανισμούς της παρ. 2.

5. Στις περιοχές παρέμβασης της παρ. 3 του άρθρου 1, στην ομάδα εργασίας υποχρεωτικά μετέχει υπηρεσιακό στέλεχος ή στέλεχος του δικτύου φορέων ή εμπειρογνώμονας με εμπειρία σε συγκοινωνιακά θέματα και θέματα οδικής ασφάλειας.

6. Έργο της ομάδας εργασίας είναι:

α) η εισήγηση προς τον φορέα εκπόνησης για δημόσια πρόσκληση των υποψήφιων συμμετεχόντων στο δίκτυο φορέων και η διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων με αυτούς κατά τη φάση προετοιμασίας του Σ.Β.Α.Κ. και πριν την υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής,

β) η συλλογή των διαθέσιμων εγγράφων, μελετών και στοιχείων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και η εισήγηση για συμπλήρωσή τους,

γ) η συνεργασία με τα συμβαλλόμενα μέρη στην εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.,

δ) η συνεργασία με το δίκτυο φορέων στα στάδια κατάρτισης του Σ.Β.Α.Κ.,

ε) η επεξεργασία των δεδομένων των ανοιχτών διαβουλεύσεων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη,

στ) η κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. για την περιοχή παρέμβασης, με τις επιμέρους ενέργειες του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.,

ζ) η σύνταξη της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. και η υποβολή της στον φορέα εκπόνησης,

η) η επικοινωνία με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, ο συντονισμός των δράσεων και ενεργειών του συμμετοχικού σχεδιασμού και δράσεις δημοσιότητας σε κάθε φάση του Σ.Β.Α.Κ.

Άρθρο 6

Λειτουργία του δικτύου φορέων - Σύμφωνο συμμετοχής

1. Ο φορέας εκπόνησης, πλέον της δημόσιας πρόσκλησης της περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 7 απευθύνει και έγγραφη πρόσκληση για τη συμμετοχή εκπροσώπων στο δίκτυο φορέων στους παρακάτω φορείς και υπηρεσίες:

α) στους όμορους ΟΤΑ της περιοχής παρέμβασης και σε όσους έχουν χωρική αρμοδιότητα εντός αυτής και οι οποίοι δεν συμμετέχουν στον φορέα εκπόνησης για την κατάρτιση ενιαίου Σ.Β.Α.Κ.,

β) στην Υπηρεσία Τροχαίας Αστυνόμευσης της οικείας αστυνομικής διεύθυνσης της Ελληνικής Αστυνομίας, για τη συνδρομή της, κατά λόγο αρμοδιότητας.

2. Ο ρόλος του δικτύου φορέων είναι συμβουλευτικός. Ειδικότερα, το δίκτυο φορέων:

α) παρέχει στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. στην περιοχή παρέμβασης,

β) συμμετέχει στις διαβουλευτικές εργασίες της φάσης ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. του άρθρου 7 με έναν εκπρόσωπο ή τον αναπληρωτή του ανά εμπλεκόμενο μέρος,

γ) υποστηρίζει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του Σ.Β.Α.Κ., υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του Σ.Β.Α.Κ.

3. Το σύμφωνο συμμετοχής καταρτίζεται με ευθύνη του φορέα εκπόνησης σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων και συνυπογράφεται από τους εκπροσώπους των μερών, στη φάση της προετοιμασίας, εντός προθεσμίας που ορίζεται από τον φορέα εκπόνησης. Τροποποιήσεις ως προς τη σύνθεση του δικτύου φορέων λαμβάνουν χώρα έως το πέρας της ολοκλήρωσης του σταδίου 3 της φάσης Β' του άρθρου 7. Τα εμπλεκόμενα μέρη του δικτύου φορέων υποβάλλουν απόψεις για το στάδιο του κύκλου Σ.Β.Α.Κ. κατά το οποίο εγγράφονται στο δίκτυο φορέων και για τα επόμενα στάδια αυτού.

4. Στο σύμφωνο συμμετοχής προβλέπονται η δυνατότητα προσχώρησης νέων ή αποχώρησης εγγεγραμμένων εμπλεκόμενων μερών στο δίκτυο φορέων και κάθε θέμα σχετικό με τη λειτουργία του.

5. Μετά την παρέλευση της προθεσμίας της παρ. 3, εφόσον το σύμφωνο συμμετοχής δεν έχει συνυπογραφεί από κανέναν ενδιαφερόμενο, ο φορέας εκπόνησης καταρτίζει το Σ.Β.Α.Κ. χωρίς τη συγκρότηση του δικτύου φορέων. Τα εμπλεκόμενα μέρη συμμετέχουν στην κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. μέσω των διαβουλεύσεων της φάσης Β'.

Άρθρο 7 Κύκλος Σ.Β.Α.Κ.

Κατά την κατάρτιση ενός Σ.Β.Α.Κ., ακολουθούνται, ανά φάση, τα εξής:

1. Φάση προετοιμασίας Σ.Β.Α.Κ. (φάση Α'): Ο φορέας εκπόνησης και η ομάδα εργασίας προβαίνουν στις εξής ενέργειες:

α. ο φορέας εκπόνησης, με απόφασή του, συγκροτεί την ομάδα εργασίας,

β. ο φορέας εκπόνησης δημιουργεί και θέτει σε λειτουργία την ιστοσελίδα για την ανάρτηση του καταρτιζόμενου Σ.Β.Α.Κ., των απόψεων των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών και απευθύνει δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων. Η ιστοσελίδα είναι προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τον ν. 4727/2020 (Α' 184),

γ. ο φορέας εκπόνησης συνθέτει το δίκτυο φορέων. Το σύμφωνο συμμετοχής υπογράφεται από τα μέλη του δικτύου φορέων και τον φορέα εκπόνησης σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 6. Ο φορέας εκπόνησης αναρτά το υπογεγραμμένο σύμφωνο συμμετοχής στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.,

δ. η ομάδα εργασίας μετά τη συγκρότησή της, συλλέγει τα σχετικά με το Σ.Β.Α.Κ. κείμενα και μελέτες εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου που αφορούν ή επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης. Λαμβάνει υποχρεωτικά υπόψη τα Σ.Β.Α.Κ. των όμορων ΟΤΑ της περιοχής παρέμβασης και των ΟΤΑ με χωρική αρμοδιότητα εντός αυτής, τα οποία έχουν ήδη χαρακτηριστεί με την απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8. Εξετάζει την πληρότητα των στοιχείων και δεδομένων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης και εισηγείται στον φορέα εκπόνησης τη συμπλήρωσή τους.

2. Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. (φάση Β'): Στη φάση αυτή περιλαμβάνονται τα εξής στάδια:

α. Στάδιο 1: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.

Στο στάδιο αυτό, η ομάδα εργασίας καθορίζει:

αα. το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ. και των επόμενων σταδίων και εργασιών του, και
αβ. το σχέδιο συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών με δράσεις για την ενημέρωση και την ενεργοποίησή τους στην ανάπτυξη των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ.

Το χρονοδιάγραμμα και το σχέδιο συμμετοχής περιλαμβάνονται σε παραδοτέο που συντάσσεται από την ομάδα εργασίας, υποβάλλεται στον φορέα εκπόνησης και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

β. Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων.

Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων, πραγματοποιείται η πρώτη διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη. Για την ολοκλήρωση του σταδίου αυτού, η ομάδα εργασίας συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης παραδοτέο το οποίο περιλαμβάνει:

βα. τα πορίσματα της πρώτης διαβούλευσης, κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας από την ομάδα εργασίας,

ββ. την έκθεση αποτύπωσης της κατάστασης κινητικότητας εξετάζοντας κατ'ελάχιστον τα προβλήματα και τις ευκαιρίες για τα οριζόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3, και

βγ. τα σενάρια για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης σε ορίζοντα πέντε (5), δέκα (10) ή περισσότερων ετών.

Το παραδοτέο του σταδίου 2 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

γ. Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων.

Το αρχικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. αναρτώνται στην ιστοσελίδα του φορέα εκπόνησης προς διαβούλευση. Η ομάδα εργασίας με τη συνεργασία του δικτύου φορέων εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων, περιλαμβανομένων και όσων έχουν υποβληθεί κατά το στάδιο 2, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης για το επικρατέστερο σενάριο, παραδοτέο στο οποίο:

γα. ορίζονται σαφώς το τελικό κοινό όραμα, οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. και τα προβλήματα τα οποία επιδιώκει να επιλύσει, σε διάστημα, τουλάχιστον, δεκαετίας, και

γβ. προσδιορίζονται οι επιμέρους στόχοι, οι οποίοι είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

Το παραδοτέο του σταδίου 3 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

δ. Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων.

Συγκεντρώνονται και προσδιορίζονται τεκμηριωμένα τα καταλληλότερα μέτρα που εξυπηρετούν τον σκοπό του Σ.Β.Α.Κ. Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων πραγματοποιείται η διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, κατά την οποία παρουσιάζονται τα μέτρα που έχουν προσδιορισθεί, για την υποβολή των

σχολίων τους. Το δίκτυο φορέων συνεργάζεται με την ομάδα εργασίας και υποβάλλει τις απόψεις του. Για την ολοκλήρωση του σταδίου, η ομάδα εργασίας εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων για την επιλογή των πλέον πρόσφορων μέτρων. Μετά την ολοκλήρωση της ανωτέρω εξέτασης, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης παραδοτέο κείμενο που περιλαμβάνει:

δα. τα πορίσματα της δεύτερης διαβούλευσης κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας των συλλεγέντων σχολίων και,

δβ. τα επιλεγέντα μέτρα παρέμβασης, πακέτα μέτρων, τη σύνδεσή τους με το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους του Σ.Β.Α.Κ., καθώς και τους σχετικούς δείκτες παρακολούθησης.

Το παραδοτέο του σταδίου 4 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

ε. Στάδιο 5: Κατάρτιση - υποβολή σχεδίου δράσης.

Για την κατάρτιση και υποβολή του σχεδίου δράσης ακολουθούνται τα εξής:

εα. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων, καταρτίζει σχέδιο δράσης το οποίο περιλαμβάνει τα επιλεγέντα μέτρα.

Ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση:

i. στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοιχώς,

ii. στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας,

iii. στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ.

Οι υπηρεσίες των στοιχείων i, ii και iii διατυπώνουν γνώμη επί των επιλεγέντων μέτρων του σχεδίου δράσης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού.

εβ. Αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στον φορέα εκπόνησης και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες. Ο φορέας εκπόνησης λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις.

εγ. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων εξετάζει τις ως άνω αντιρρήσεις και, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τροποποιεί αναλόγως το σχέδιο δράσης. Το σχέδιο δράσης τροποποιείται υποχρεωτικά σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον ΟΑΣΑ Α.Ε., τον ΟΣΕΘ Α.Ε. ή την Αττικό Μετρό Α.Ε.

εδ. Το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τον φορέα εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

εε. Στην περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας των δύο (2) μηνών, ο φορέας εκπόνησης προβαίνει στις ενέργειες του Σταδίου 6.

εστ. Η μη αποστολή γνώμης από τις υπηρεσίες και τους φορείς των στοιχείων i, ii και iii της παρ. 2 ισοδυναμεί με σιωπηρή αποδοχή των μέτρων του σχεδίου δράσης.

στ. Στάδιο 6: Εξέταση Σ.Β.Α.Κ.: Μετά τον χαρακτηρισμό του σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ., η απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

3. Φάση υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Γ')

α. Ο φορέας εκπόνησης παρακολουθεί και αξιολογεί την υλοποίηση του Σ.Β.Α.Κ., σύμφωνα με όσα έχουν οριστεί στο τελικό σχέδιο δράσης του σταδίου 5 της φάσης Β'. Προς τούτο ο φορέας εκπόνησης:

αα. καταρτίζει ανά διετία εκθέσεις προόδου του υλοποιούμενου Σ.Β.Α.Κ., οι οποίες αναρτώνται στην ιστοσελίδα του οικείου Σ.Β.Α.Κ. προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους. Ο φορέας εκπόνησης γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση και την ανάρτηση της έκθεσης προόδου στους φορείς του σταδίου 5 και στην αρμόδια υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους,

αβ. επικαιροποιεί το σχέδιο δράσης κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9,

αγ. αναθεωρεί το Σ.Β.Α.Κ. κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9.

β. Τα προτεινόμενα μέτρα του σχεδίου δράσης ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές των ΟΤΑ και λαμβάνονται υπόψη σε τροποποιήσεις του υφιστάμενου χωρικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Σε περίπτωση που για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών και πολεοδομικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., που είναι ανεξάρτητα από αυτές, δεν παρεμποδίζεται.

Άρθρο 8

Διαδικασία εξέτασης και χαρακτηρισμού Σ.Β.Α.Κ.

1. Η αναφορά κύκλου του Σ.Β.Α.Κ. υποβάλλεται με αίτηση του φορέα εκπόνησης μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προκειμένου να εξετασθεί εντός δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της.

2. Το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών βεβαιώνει την περάτωση των επιμέρους ενεργειών της φάσης προετοιμασίας και των σταδίων της φάσης ανάπτυξης του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.

3. Το σχέδιο χαρακτηρίζεται ως Σ.Β.Α.Κ. με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών περί πλήρωσης των ανωτέρω προϋποθέσεων.

4. Η χρηματοδότηση της υλοποίησης μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. που εμπίπτουν στους τομείς αρμοδιότητας του

Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εξετάζεται κατά προτεραιότητα αρμοδίως από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κατά την έγκριση του ετήσιου προγράμματος έργων που προτείνεται για ένταξη στο ετήσιο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Στην περίπτωση υλοποίησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. που αφορούν στην οδική ασφάλεια και εφόσον αυτά είναι σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, τα μέτρα αυτά μπορούν να χρηματοδοτηθούν από το συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ή από ειδικούς για τον σκοπό αυτό εθνικούς πόρους.

5. Μετά την έκδοση της απόφασης της παρ. 3, ο ΟΑΣΑ Α.Ε., ο ΟΣΕΘ Α.Ε. και η «Αττικό Μετρό Α.Ε.» λαμβάνουν υπόψη, κατά την κατάρτιση του στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού τους, τα μέτρα των Σ.Β.Α.Κ. φορέων εκπόνησης των οποίων η περιοχή παρέμβασης εμπίπτει στις περιοχές αρμοδιότητας των ανωτέρω φορέων.

Άρθρο 9 **Επικαιροποίηση σχεδίου δράσης -** **Αναθεώρηση Σ.Β.Α.Κ.**

1. Το σχέδιο δράσης επικαιροποιείται, όποτε κρίνεται αναγκαίο από τον φορέα εκπόνησης και όταν υπαγορεύεται από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου. Για την επικαιροποίηση του σχεδίου δράσης, ο φορέας εκπόνησης:

α. αναρτά το σχέδιο δράσης για τουλάχιστον έναν (1) μήνα στην ιστοσελίδα της περ. ε' του άρθρου 4 για την υποβολή των απόψεων των πολιτών και όλων των εμπλεκόμενων μερών,

β. εφόσον τροποποιούνται τα επιλεγέντα μέτρα ή εισάγονται νέα, κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης, κατά περίπτωση, στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7 για τη διατύπωση γνώμης και ακολουθεί τα οριζόμενα στις υποπερ. εβ' και εστ' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7. Το σχέδιο δράσης τροποποιείται υποχρεωτικά σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον ΟΑΣΑ Α.Ε., τον ΟΣΕΘ Α.Ε. ή την «Αττικό Μετρό Α.Ε.»,

γ. μετά την ολοκλήρωση των περ. α' και β' της παρ. 1, ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7 και στην υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους και το αναρτά στην ιστοσελίδα Σ.Β.Α.Κ.

2. Το Σ.Β.Α.Κ. αναθεωρείται με βάση τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή κατόπιν νέων δεδομένων ή αναγκών οποτεδήποτε μετά την παρέλευση πέντε (5) ετών, και πάντως οπωσδήποτε μέχρι τη συμπλήρωση δεκαετίας από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης της παρ. 3 του άρθρου 8. Η αναθεώρηση του Σ.Β.Α.Κ. ακολουθεί τα οριζόμενα στα άρθρα 7 και 8.

Άρθρο 10 **Εποπτεία Σ.Β.Α.Κ.**

Αρμόδιο για την εποπτεία της κατάρτισης και αναθεώρησης των Σ.Β.Α.Κ., καθώς και για την παρακολούθηση της υλοποίησής τους, είναι το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής

Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 11 **Ηλεκτρονική Πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης** **Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.)**

1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται Ηλεκτρονική Πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.) για την παρακολούθηση της υλοποίησης των Σ.Β.Α.Κ., η οποία είναι προσβάσιμη μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης (gov.gr-ΕΨΠ) του άρθρου 22 του ν. 4727/2020 (Α' 184). Αρμόδια υπηρεσία για τη διαχείριση της Η.Π.Σ.Β.Α.Κ. είναι το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

2. Μετά τη θέση σε λειτουργία της Η.Π.Σ.Β.Α.Κ., οι φορείς εκπόνησης καταχωρίζουν σε αυτή την αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ., το Σ.Β.Α.Κ. που έχει καταρτιστεί, τις εκθέσεις προόδου, το επικαιροποιημένο κάθε φορά σχέδιο δράσης και κάθε είδους πληροφορία ή στοιχεία σχετικά με το Σ.Β.Α.Κ., όπως αυτά προσδιορίζονται με την απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 12. Η υποχρέωση επικαιροποίησης των αρχείων του Σ.Β.Α.Κ. βαρύνει τον φορέα εκπόνησης.

Άρθρο 12 **Εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Α'**

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να επανακαθορίζονται η δομή και το περιεχόμενο των σταδίων του κύκλου Σ.Β.Α.Κ., το περιεχόμενο της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την ανάπτυξη και υλοποίηση Σ.Β.Α.Κ.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου υπουργού δύναται να καθοριστούν οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την έγκριση, από τις αρμόδιες υπηρεσίες, μέτρων που εμπεριέχονται στο σχέδιο δράσης του Σ.Β.Α.Κ.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να καθορισθεί από το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σε συνεργασία με συναρμόδιους φορείς και υπηρεσίες, ενδεικτικός κατάλογος προτεινόμενων μέτρων για την εξυπηρέτηση των σκοπών του Σ.Β.Α.Κ. και σύστημα στόχων και δεικτών παρακολούθησης της υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων Σ.Β.Α.Κ.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης που εκδίδεται εντός ενός (1) έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται η διαδικασία δημιουργίας, ανάπτυξης, λειτουργίας και συντήρησης της ηλεκτρονικής πλατφόρμας για τα Σ.Β.Α.Κ. και κάθε άλλο σχετικό με αυτή θέμα.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων δύναται να καταρτίζονται ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα, σύμφωνα με το άρθρο 130 του ν. 4635/2019 (Α' 167), για την υλοποίηση μέτρων Σ.Β.Α.Κ. και να καθορίζονται ο τρόπος και η διαδικασία έγκρισης και χρηματοδότησής τους.

Άρθρο 13**Μεταβατικές διατάξεις του Κεφαλαίου Α'**

1. Οι φορείς εκπόνησης οι οποίοι έως την έναρξη ισχύος του άρθρου 22 του ν. 4599/2019 (Α' 40) είχαν εγκρίνει την παραλαβή του Σ.Β.Α.Κ., σύμφωνα με τον ν. 4412/2016 (Α' 147) ή άλλο εφαρμοστέο θεσμικό πλαίσιο για τη διαδικασία σύναψης σύμβασης:

α) κοινοποιούν το Σ.Β.Α.Κ. στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών εντός έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος και υποχρεούνται στην αναθεώρηση του Σ.Β.Α.Κ. εντός πέντε (5) ετών από την ημερομηνία έγκρισής του από τα αρμόδια όργανα του φορέα εκπόνησης,

β) δύνανται να υποβάλουν την αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. της παρ. 3 του παρόντος για την εξέταση και τον χαρακτηρισμό του σχεδίου, σύμφωνα με το άρθρο 8. Στην περίπτωση αυτή, πριν την υποβολή της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ., οι φορείς εκπόνησης κοινοποιούν, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης, στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7, για διατύπωση γνώμης εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού. Οι φορείς εκπόνησης λαμβάνουν υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις και αναδιατυπώνουν κατάλληλα το σχέδιο δράσης. Εφόσον αναδιατυπωθεί, το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τους φορείς εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ. Μετά την εξέταση της αναφοράς και τον χαρακτηρισμό του σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ., η απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

2. Οι φορείς εκπόνησης οι οποίοι έως την έναρξη ισχύος του παρόντος, κατ' εφαρμογή του άρθρου 22 του ν. 4599/2019:

α) έχουν κοινοποιήσει το Σ.Β.Α.Κ. τους στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τον χαρακτηρισμό του, υποβάλλουν την αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. της παρ. 3 του παρόντος, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του νόμου. Η αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. συμπληρώνεται με παραπομπή στα παραδοτέα κείμενα που έχουν ήδη υποβληθεί, εφόσον καλύπτουν τις απαιτήσεις αυτής και, όπου απαιτείται, επισυνάπτονται συμπληρωματικά στοιχεία,

β) έχουν καταρτίσει το σχέδιο δράσης και τη μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των περ. γ' και δ' της παρ. 2 του άρθρου 22 του ν. 4599/2019, κοινοποιούν, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης, στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7, για διατύπωση γνώμης εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού. Οι φορείς εκπόνησης λαμβάνουν υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις και αναδιατυπώνουν κατάλληλα το σχέδιο δράσης. Εφόσον αναδιατυπωθεί, το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τους φορείς εκπόνησης

στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ. Οι φορείς εκπόνησης υποβάλλουν την αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. της παρ. 3, γ) έχουν αναθέσει την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και δεν εμπíπτουν στις περ. α' και β', εφαρμόζουν τις διατάξεις του παρόντος.

3. Για τους φορείς εκπόνησης της περ. β' της παρ. 1 και των περ. α' και β' της παρ. 2 δεν απαιτείται η συμπλήρωση πληροφοριών στην αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. για τις εξής υποενότητες του Παραρτήματος Ι: Φάση Α': 2.2, 3.2, 4.2, 5.2 και 6.2 και Φάση Β': 1.1, 1.3, 2.1, 2.6, 3.1, 3.2, 3.5, 4.2 και 4.3.

4. Για τους φορείς εκπόνησης της παρ. 1, η υλοποίηση των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. δεν κωλύεται από την εφαρμογή του παρόντος νόμου.

Άρθρο 14**Καταργούμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Α'**

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καταργείται το άρθρο 22 του ν. 4599/2019 (Α' 40).

ΜΕΡΟΣ Β'**ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ****ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'****ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΛΑΦΡΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ****ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (Ε.Π.Η.Ο.) -****ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ν. 2696/1999****[ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (Κ.Ο.Κ.)]****Άρθρο 15****Ορισμοί - Τροποποίηση του άρθρου 2 του Κ.Ο.Κ.**

Στο άρθρο 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57): α) αναριθμούνται οι παρ. 1 και 2, σε 2 και 3 αντίστοιχα, β) προστίθεται παρ. 1, γ) στην παρ. 2, όπως αναριθμείται και μετά τον ορισμό της «Διαχωριστικής νησίδας», προστίθεται νέος ορισμός για το «Ελαφρύ προσωπικό ηλεκτρικό όχημα (Ε.Π.Η.Ο.)», δ) στην παρ. 2, όπως αναριθμείται, αντικαθίσταται ο ορισμός του μοτοποδηλάτου, ε) στον ορισμό του μηχανοκίνητου οχήματος, μετά τη φράση «πλην των μοτοποδηλάτων», προστίθεται η φράση «και των Ε.Π.Η.Ο.» και στον ορισμό του οδικού οχήματος αντικαθίσταται το αρκτικόλεξο «ΑμεΑ» με τη φράση «ατόμων με αναπηρία», στ) στην παρ. 2, στον ορισμό του ποδηλατόδρομου και μετά τη φράση «κυκλοφορίας ποδηλάτων», προστίθεται η φράση «και Ε.Π.Η.Ο.» ζ) αντικαθίσταται η παρ. 3, όπως αναριθμείται, η) προστίθεται παρ. 4, και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 2**Ορισμοί**

1. Η κυκλοφορία μεταφορικών ή άλλων χρήσεων μέσων που δεν ορίζονται στην παρ. 2, απαγορεύεται.

2. Για την εφαρμογή του παρόντος Κώδικα νοούνται ως: «Αντανεκλαστικό στοιχείο»: Αντικείμενο που χρησιμοποιείται για να δείχνει την παρουσία οχήματος με αντανάκλαση φωτός που δεν προέρχεται από αυτό το όχημα.

«Απόβαρο κενού οχήματος»: Το βάρος του οχήματος χωρίς πλήρωμα, επιβάτες ή φορτίο, αλλά με τη δεξαμενή

καυσίμου γεμάτη καύσιμα, μέχρι το 90% της χωρητικότητας, με ψυκτικό μέσο, λιπαντικά, τα συνήθως φερόμενα εργαλεία και τον εφεδρικό τροχό.

«Απόβαρο οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας»: Το απόβαρο του κενού οχήματος μαζί με το βάρος του πληρώματος.

«Αυτοκίνητο ή αυτοκίνητο όχημα»: Το μηχανοκίνητο όχημα, το οποίο χρησιμοποιείται κυρίως για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή για τη ρυμούλκηση στις οδούς οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων. Ο όρος αυτός δεν περιλαμβάνει τα οχήματα, όπως οι γεωργικοί ελκυστήρες, τα χρησιμοποιούμενα παρεμπιπτόντως μόνο για την οδική μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή για ρυμούλκηση, στις οδούς, οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων.

«Αυτοκίνητο δημόσιας χρήσης»: Το αυτοκίνητο όχημα με το οποίο εκτελούνται μεταφορές προσώπων ή πραγμάτων ή μικτές με ολική ή μερική μίσθωση ή με κόμιστρο ανά επιβάτη.

«Αυτοκίνητο επιβατηγό»: Το προοριζόμενο για τη μεταφορά κυρίως προσώπων αυτοκίνητο όχημα, 9 κατ' ανώτατο όριο θέσεων μαζί με τη θέση του οδηγού.

«Αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης»: Το αυτοκίνητο όχημα με το οποίο εκτελούνται μεταφορές προσώπων χωρίς κόμιστρο και πραγμάτων που ανήκουν στον ιδιοκτήτη ή κάτοχο αυτού.

«Αυτοκίνητο λεωφορείο»: Το αυτοκίνητο όχημα που προορίζεται κυρίως για τη μεταφορά προσώπων 10 και άνω θέσεων, συμπεριλαμβανομένης και της θέσης του οδηγού.

«Αυτοκίνητο φορτηγό»: Το αυτοκίνητο όχημα που προορίζεται κυρίως για τη μεταφορά πραγμάτων.

«Αυτοκινητοδρόμιο»: Ειδικό γήπεδο ή χώρος κατάλληλα διαμορφωμένος που προορίζεται για αγώνες ταχύτητας, δεξιότητες, επίδειξης ή αντοχής αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών, ασκήσεις οδήγησης και ψυχαγωγίας, καθώς επίσης και ως χώρος δοκιμών μηχανοκίνητων οχημάτων με σκοπό τον έλεγχο της καλής λειτουργίας τους.

«Αυτοκινητόδρομος»: οδός ειδικής μελέτης και κατασκευής για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσικλετών, η οποία δεν εξυπηρετεί τις συνορεύουσες με αυτήν ιδιοκτησίες και η οποία:

α) διαθέτει, εκτός ειδικών σημείων ή προσωρινά, χωριστά οδοστρώματα για τις δύο κατευθύνσεις της κυκλοφορίας, που διακρίνονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστικές νησίδες είτε, κατ' εξαίρεση, με άλλα μέσα,

β) δεν διασταυρώνεται ισόπεδα με άλλη οδό, μονοπάτι, σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή και

γ) έχει χαρακτηριστεί με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και έχει ειδική σήμανση με πινακίδες ως αυτοκινητόδρομος.

«Δεξιά κατεύθυνση κυκλοφορίας»: Η επί της οδού διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας κίνηση, κατά τρόπον ώστε στην αριστερή πλευρά του οδηγού να κινούνται οι αντίθετα ερχόμενοι.

«Δημόσια κυκλοφορία»: Η αόριστη και απροσδιόριστη εκ των προτέρων κυκλοφορία σε δημόσιες ή ιδιωτικές οδούς ή χώρους πεζών οχημάτων ή ζώων.

«Διάβαση πεζών»: Το τμήμα του οδοστρώματος που ορίζεται με ειδική σήμανση ή διαγράμμιση ή σηματοδότηση για τη διέλευση των πεζών.

«Διακοπή πορείας»: Η σύντομη ακινησία του οχήματος για την αποφυγή εμπλοκής με άλλο όχημα, πεζό ή ζώο που χρησιμοποιεί την οδό ή σύγκρουσης με εμπόδιο ή για συμμόρφωση με τους κανονισμούς της κυκλοφορίας.

«Διαχωριστική νησίδα»: Το υπερυψωμένο ή με άλλους τρόπους οριζόμενο τμήμα οδού, το οποίο χωρίζει λωρίδες κυκλοφορίας οχημάτων ή οδοστρώματα της αυτής ή αντίθετης κατεύθυνσης και επί του οποίου απαγορεύεται η κυκλοφορία, με εξαίρεση τη διέλευση πεζών, όπου αυτή επιτρέπεται.

«Ελαφρύ προσωπικό ηλεκτρικό όχημα (Ε.Π.Η.Ο.)»: Το όχημα που κινείται με ηλεκτροκινητήρα και δεν υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού 858/2018/ΕΕ, του Κανονισμού 168/2013/ΕΕ, της Οδηγίας 2009/48/ΕΚ και της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ. Στα οχήματα αυτά υπάγονται τα κινούμενα με ηλεκτροκινητήρα:

α) πατίνια (e-scooters),

β) τροχοπέδιλα (rollers) και τροχοσανίδες (skateboards),

γ) αυτοεξισοροπούμενα προσωπικά οχήματα δηλαδή μηχανοκίνητα μονόκυκλα οχήματα ή μηχανοκίνητα δίκυκλα οχήματα διπλής τροχιάς, που βασίζονται σε εγγενή ασταθή ισορροπία και χρειάζονται βοηθητικό σύστημα ελέγχου για να διατηρούν την ισορροπία τους,

δ) Ε.Π.Η.Ο. που δεν υπάγονται σε κάποια κατηγορία εκ των ανωτέρω, στα οποία συμπεριλαμβάνονται ηλεκτροκίνητα αμαξίδια ατόμων με αναπηρία, ενισχυμένα και απλά, scooters και handbikes ατόμων με αναπηρία.

Τα Ε.Π.Η.Ο. διακρίνονται ανάλογα με την ταχύτητα κατασκευής σε:

αα) οχήματα των οποίων η μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 6 χλμ./ώρα. Αυτά τα οχήματα θεωρούνται και κυκλοφορούν ως πεζοί,

αβ) οχήματα των οποίων η μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα υπερβαίνει τα 6 χλμ./ώρα, αλλά δεν υπερβαίνει τα 25 χλμ./ώρα. Θεωρούνται και κυκλοφορούν ως ποδηλάτα, τηρουμένων των κανόνων σήμανσης και σηματοδότησης και των απαιτήσεων των ποδηλάτων, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στα επιμέρους άρθρα.

«Ελαφρύ ρυμουλκούμενο»: Το ρυμουλκούμενο επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι και 750 χιλιογράμμων.

«Ερεισμα»: Η πέραν του οδοστρώματος ακραία λωρίδα της οδού.

«Ζώα»: Τα κατοικίδια και σταυλοδίαιτα ζώα.

«Ηλεκτροκίνητο λεωφορείο (τρόλλεϋ)»: Το με ηλεκτροκινητήρα, αλλά όχι επί σιδηροτροχιών, κινούμενο αυτοκίνητο λεωφορείο που τροφοδοτείται από ηλεκτροφόρο γραμμή.

«Ημιρυμουλκούμενα (επικαθήμενα)»: Το ρυμουλκούμενο το κατασκευασμένο για σύνδεση με ρυμουλκό όχημα κατά τρόπον ώστε τμήμα αυτού να στηρίζεται επί του ρυμουλκού, επί του οποίου επιπίπτει μεγάλο μέρος του βάρους και του φορτίου του.

«Ισόπεδος οδικός κόμβος»: Κάθε ισόπεδη συμβολή, διακλάδωση ή διασταύρωση οδών, συμπεριλαμβανομένων και των ελεύθερων χώρων που σχηματίζονται από αυτές.

«Ισόπεδη σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική διάβαση»: Κάθε ισόπεδη διασταύρωση μεταξύ οδού και σιδηροδρομικής ή τροχιοδρομικής γραμμής, η οποία έχει ίδια διαμόρφωση.

«Κατοικημένη περιοχή»: Η περιοχή που έχει σημανθεί με πινακίδες ως κατοικημένη στις εισόδους και εξόδους της.

«Λεωφορειόδρομος»: Οδός ή τμήμα οδού αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων.

«Λιμένας» είναι ζώνη ξηράς και θάλασσας μαζί με έργα και εξοπλισμό, που επιτρέπουν κυρίως την υποδοχή κάθε είδους πλωτών μέσων και σκαφών αναψυχής, τη φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση, παραλαβή και προώθηση των φορτίων τους, την εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων και την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές (παρ. 7 του άρθρου 1 του ν. 2971/2001, Α' 285).

«Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (Λ.Ε.Α.)»: Η επί αυτοκινητοδρόμου λωρίδα που βρίσκεται μεταξύ της ακραίας δεξιάς συνεχούς διαγράμμισης και του άκρου της οδού.

«Λωρίδα κυκλοφορίας»: Μία των κατά μήκος ζωνών στις οποίες χωρίζεται το οδόστρωμα με ή χωρίς διαγραμμίσεις ή άλλα κατάλληλα διαχωριστικά μέσα, πλάτους επαρκούς για την κυκλοφορία μια σειράς (στοίχου) οδικών οχημάτων.

«Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος»: Το μέγιστο βάρος φορτωμένου οχήματος, το οποίο αναγράφεται ως επιτρεπόμενο στην άδεια κυκλοφορίας του.

«Μηχάνημα αγροτικό»: Το μηχανοκίνητο όχημα που προορίζεται κυρίως για την εκτέλεση γεωργικών εργασιών (π.χ. αγρού, δάσους, κτηνοτροφικών, κηπευτικών, ανθοκομικών εκμεταλλεύσεων), τη μεταφορά προϊόντων ή προσώπων της αγροτικής εκμετάλλευσης του ιδιοκτήτη του αγροτικού μηχανήματος ή τη μεταφορά εφοδίων ή εργαλείων είτε αυτοτελώς είτε με τη λειτουργία φερόμενων ή ελκόμενων μηχανημάτων, εργαλείων, ρυμουλκών. Ο όρος αυτός περιλαμβάνει:

- α) τους γεωργικούς ελκυστήρες κάθε μορφής και,
- β) τις αυτοπροωθούμενες μηχανές εκτέλεσης γεωργικών εργασιών.

Στις άδειες κυκλοφορίας αναγράφονται υποχρεωτικά τα βάρη και οι διαστάσεις του αγροτικού μηχανήματος.

«Μηχάνημα έργου»: Το μηχανοκίνητο όχημα που προορίζεται για την κατασκευή και συντήρηση οδικών ή άλλων τεχνικών έργων. Ο όρος αυτός περιλαμβάνει και τα οχήματα που προορίζονται για την αποκατάσταση της κυκλοφορίας, τον καθαρισμό και τη σήμανση των οδών. Δεν υπάγονται στην κατηγορία των μηχανημάτων έργων, θεωρούμενα ως αυτοκίνητα, τα μηχανοκίνητα οχήματα που εκτελούν και μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων επί των οδών της Χώρας, καθώς και τα οχήματα Ειδικής Χρήσης - Ειδικού Σκοπού.

«Μικτό βάρος»: Το εκάστοτε πραγματικό βάρος του οχήματος μετά του φορτίου, του πληρώματος και των επιβατών.

«Μοτοποδήλατο»: ελαφρύ μηχανοκίνητο δίκυκλο, τρίκυκλο ή τετράκυκλο όχημα, με μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα 45 χλμ./ώρα. Αυτά τα οχήματα είναι τα εξής:

α) το δίκυκλο μοτοποδήλατο (L1e-B) με κινητήρα κυβισμού $\leq 50 \text{ cm}^3$ εάν η διάταξη πρόωσης του οχήματος περιλαμβάνει έναν κινητήρα εσωτερικής καύσης επιβαλλόμενης ανάφλεξης (positive ignition PI) ή με κινητήρα μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ή καθαρής ισχύος ≤ 4 κιλοβάτ (kW), \leq

β) το τρίκυκλο μοτοποδήλατο (L2e): τρίκυκλο με κινητήρα κυβισμού $\leq 50 \text{ cm}^3$ με κυβισμό κινητήρα $\leq 50 \text{ cm}^3$ για κινητήρα PI ή $\leq 500 \text{ cm}^3$ για κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση (compression ignition CI) ή με κινητήρα μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ή καθαρής ισχύος ≤ 4 κιλοβάτ (kW) και μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας προς κυκλοφορία $\leq 270 \text{ kg}$ και τα οποία διαθέτουν έως δύο (2) θέσεις καθίσματος, συμπεριλαμβανομένης της θέσης καθίσματος του οδηγού,

γ) το μηχανοκίνητο δίκυκλο (L1e-A), τρίκυκλο ή τετράκυκλο ποδήλατο: ποδήλατα που έχουν σχεδιαστεί για ποδηλάτηση, με βοηθητική μηχανή πρόωσης για υποβοήθηση της ποδηλάτησης με μέγιστη συνεχή ονομαστική ή καθαρή ισχύ ≤ 1 κιλοβάτ (kW) και διακοπή της ισχύος της σε ταχύτητες οχήματος ≤ 25 χλμ./ώρα,

δ) το ελαφρύ τετράκυκλο (L6e), με μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας προς κυκλοφορία $\leq 425 \text{ kg}$ με κυβισμό κινητήρα $\leq 50 \text{ cm}^3$ για κινητήρα PI ή $\leq 500 \text{ cm}^3$ για κινητήρα CI και διαθέτουν έως δύο (2) θέσεις καθίσματος, συμπεριλαμβανομένης της θέσης καθίσματος του οδηγού.

Ως «καθαρή ισχύς» λογίζεται η μέγιστη συνεχής ονομαστική ισχύς για τα ηλεκτροκίνητα οχήματα και η μέγιστη καθαρή ισχύς για τα οχήματα με κινητήρα καύσης.

«Μοτοσικλέτα»: Κάθε δίτροχο μηχανοκίνητο όχημα με ή χωρίς καλάθι, του οποίου είτε η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα είναι μεγαλύτερη των 45 χιλιομέτρων την ώρα είτε, εάν είναι εξοπλισμένο με κινητήρα εσωτερικής καύσης, ο κυλινδρισμός του κινητήρα είναι μεγαλύτερος των 50 κυβικών εκατοστών.

«Νησίδα ασφαλείας»: Το υπερυψωμένο τμήμα οδοστρώματος που προορίζεται είτε για καταφύγιο των πεζών είτε για την αποβίβαση - επιβίβαση επιβατών σε συγκοινωνιακά μέσα.

«Νύκτα»: Η χρονική περίοδος η οποία αρχίζει μισή ώρα μετά τη δύση του ηλίου και λήγει μισή ώρα πριν από την ανατολή αυτού. Οι διατάξεις του Κώδικα οι οποίες επιβάλλουν ειδικές υποχρεώσεις κατά τη νύκτα εφαρμόζονται ανάλογα και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η ορατότητα είναι ανεπαρκής, λόγω ειδικών συνθηκών (ομίχλης, χιονόπτωσης, ραγδαίας βροχής κ.λπ. ή μέσα σε σήραγγες).

«Οδηγός»: Πρόσωπο το οποίο οδηγεί κάθε είδους όχημα ή ζώα μεμονωμένα ή σε αγέλες και ποίμνια ή ζώα όταν χρησιμοποιούνται για έλξη, για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή ίππευση.

«Οδός»: ολόκληρη η επιφάνεια που προορίζεται για τη δημόσια κυκλοφορία.

«Οδός εξυπηρέτησης παροδίων»: οδός η οποία χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των παροδίων ιδιοκτησιών.

«Οδός προτεραιότητας»: οδός ειδικά χαρακτηρισμένη και σημασμένη όπου η κυκλοφορία των οδικών οχημά-

των σε αυτήν, έχει προτεραιότητα έναντι των εισερχόμενων σε αυτήν από άλλες οδούς.

«Οδός ταχείας κυκλοφορίας»: οδός ειδικής μελέτης και κατασκευής για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσικλετών, η οποία δεν εξυπηρετεί τις συνορεύουσες με αυτήν ιδιοκτησίες παρά μόνο με παράπλευρες βοηθητικές οδούς και κόμβους και η οποία:

α) συνδέεται μόνο με ειδικής διάταξης ισόπεδους ή ανισόπεδους κόμβους με το υπόλοιπο κύριο οδικό δίκτυο,

β) δεν διασταυρώνεται ισόπεδα με άλλη οδό, μονοπάτι, σιδηροδρομική ή τροchioδρομική γραμμή και

γ) έχει χαρακτηριστεί με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και έχει ειδική σήμανση με πινακίδες ως οδός ταχείας κυκλοφορίας.

«Οδόστρωμα»: Το τμήμα της οδού που προορίζεται για την κυκλοφορία των οχημάτων.

«Οριογραμμή οδοστρώματος»: Η γραμμή η οποία ορίζει το τέλος του οδοστρώματος. Επί οδοστρωμάτων στα οποία υπάρχουν μία ή περισσότερες ακραίες λωρίδες κυκλοφορίας ή ζώνες για τη χρήση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων, πεζών ή ζώων, οριογραμμή οδοστρώματος είναι, για τους λοιπούς που χρησιμοποιούν την οδό, το τέλος του οδοστρώματος που απομένει.

«Όχημα αρθρωτό»: ο συνδυασμός οχημάτων που περιλαμβάνει ένα (1) ρυμουλκό όχημα και ένα (1) ημιρυμουλκούμενο (επικαθήμενο) συνδεδεμένο με αυτό.

Όχημα Ειδικής Χρήσης - Ειδικού Σκοπού: Το αυτοκίνητο ή ρυμουλκούμενο όχημα που διαθέτει ειδικά τεχνικά χαρακτηριστικά που του επιτρέπουν την εκτέλεση λειτουργίας που απαιτεί ειδικές διαρρυθμίσεις και/ή εξοπλισμό.

«Όχημα ζωήλατο»: Το όχημα με τροχούς που σύρεται από ζώα.

«Όχημα Κάρτ»: Το μικρό τετράτροχο όχημα, με ή χωρίς αμάξωμα, με τέσσερις μη ευθυγραμμισμένους τροχούς που ακουμπούν συνέχεια στο έδαφος, οι δύο από τους οποίους εξασφαλίζουν την οδήγηση και οι άλλοι δύο την πρόωση (κίνηση). Τα κύρια μέρη του είναι: το πλαίσιο ή σασί, το αμάξωμα, τα ελαστικά και ο κινητήρας.

«Όχημα οδικό»: Το μεταφορικό ή άλλων χρήσεων μέσο που κινείται στις οδούς και στους χώρους του άρθρου 1 και οδηγείται από πρόσωπο, με εξαίρεση των μέσων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά βρεφών και ατόμων με αναπηρία.

Δεν θεωρούνται ως οδικά οχήματα αυτά που κινούνται επί σιδηροτροχιών, για τα οποία όμως εφαρμόζονται κανόνες κυκλοφορίας του Κώδικα.

«Όχημα μηχανοκίνητο»: Το αυτοπροωθούμενο οδικό όχημα, πλην των μοτοποδηλάτων και των Ε.Π.Η.Ο.

«Όχημα χειροκίνητο»: Το όχημα που ωθείται ή σύρεται με τα χέρια.

«Παραχώρηση προτεραιότητας»: Η υποχρέωση οδηγού οχήματος, να μη συνεχίσει ή επαναλάβει την κίνηση ή τους ελιγμούς του, εάν, ενεργώντας κατ' αυτόν τον τρόπο, μπορεί να υποχρεώσει τους οδηγούς άλλων οχημάτων να μεταβάλλουν απότομα την κατεύθυνση ή την ταχύτητα των οχημάτων τους.

«Πεζοδρόμιο»: Το υπερυψωμένο ή άλλως διαχωριζόμενο τμήμα της οδού που προορίζεται για πεζούς.

«Πεζόδρομος»: Οδός η οποία χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τους πεζούς και για είσοδο - έξοδο οχημάτων προς και από ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, παροδίων ιδιοκτησιών ως και για οχήματα εφοδιασμού ή έκτακτης ανάγκης.

«Περιοχή ήπιας κυκλοφορίας»: Περιοχή κατοικίας, που έχει χαρακτηριστεί και σημασθεί ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας.

«Ποδηλάτο»: Το όχημα δύο τουλάχιστον τροχών το οποίο κινείται με τη μυϊκή δύναμη εκείνων που επιβαίνουν και μπορεί να υποβοηθείται με βοηθητικό ηλεκτροκίνητο μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ισχύος 0,25 κιλοβάτ (kW) και η ισχύς του οποίου μειώνεται σταδιακά και τελικά μηδενίζεται όταν η ταχύτητα του οχήματος φθάσει τα 25 χλμ./ώρα ή νωρίτερα, εάν σταματήσει η ποδηλάτηση.

«Ποδηλατόδρομος»: Οδός ή τμήμα οδού αποκλειστικής κυκλοφορίας ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο.

«Ρυμουλκό»: Το μηχανοκίνητο όχημα που χρησιμοποιείται μόνο για την έλξη άλλων οχημάτων.

«Ρυμουλκούμενο»: Το όχημα που στερείται ίδιας κινητήριας δύναμης και είναι κατασκευασμένο κατά τρόπον ώστε να έλκεται από άλλο μηχανοκίνητο όχημα. Στην κατηγορία των οχημάτων αυτών περιλαμβάνονται και τα ημιρυμουλκούμενα. Στα ρυμουλκούμενα δεν περιλαμβάνεται τροχοφόρος εξοπλισμός για τη μεταφορά φορτίου που έλκεται ή ρυμουλκείται με τη χρήση ειδικού εξοπλισμού αποκλειστικά εντός κλειστού χώρου, και αποτελείται από άκαμπτο οριζόντιο επίπεδο αμάξωμα επί συμπαγών τροχών μικρής διαμέτρου χωρίς αεροθάλαμο.

«Στάθμευση»: Η ακινησία του οχήματος για οποιονδήποτε λόγο, πλην της ανάγκης αποφυγής εμπλοκής του με άλλο όχημα που χρησιμοποιεί την οδό ή σύγκρουσης με εμπόδιο ή για τη συμμόρφωσή του με τους κανονισμούς κυκλοφορίας, εφόσον η χρονική περίοδος ακινητοποίησης του οχήματος δεν περιορίζεται στον απαιτούμενο χρόνο για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών ή φόρτωση ή εκφόρτωση πραγμάτων.

«Στάση»: Η ακινησία του οχήματος επί χρόνο απαιτούμενο για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών ή φόρτωση ή εκφόρτωση πραγμάτων.

«Συνδυασμός οχημάτων (συρμός)»: Τα οχήματα που είναι συνδεδεμένα και κινούνται ως μία μονάδα.

«Τουριστικός λιμένας σκαφών αναψυχής (μαρίνα)» είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο, για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, είτε για αγκυροβόληση, είτε για μακροχρόνια ή παροδική χερσαία εναπόθεση, είτε για εξυπηρέτηση των διερχόμενων σκαφών (παρ. 1 του άρθρου 29 του ν. 2160/1993, Α' 118).

«Τρίτροχο όχημα»: Το μηχανοκίνητο όχημα με τρεις συμμετρικούς τροχούς, του οποίου είτε η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα είναι μεγαλύτερη των 45 χιλιομέτρων την ώρα είτε ο κυλινδρισμός του κινητήρα του είναι μεγαλύτερος των 50 κυβικών εκατοστών, εάν είναι εξοπλισμένο με κινητήρα εσωτερικής καύσης. Επίσης,

ως τρίτροχο όχημα λογίζεται και το τετράτροχο όχημα, εκτός των ελαφρών τετράτροχων οχημάτων της κατηγορίας των μοτοποδηλάτων, του οποίου το απόβαρο κενού οχήματος, μη συμπεριλαμβανομένου του βάρους του καυσίμου ή του μίγματος καυσίμου - ελαίου ή των συσσωρευτών των ηλεκτρικών οχημάτων, δεν υπερβαίνει τα 400 χιλιόγραμμα, όταν το όχημα προορίζεται για επιβατικές μεταφορές ή τα 550 χιλιόγραμμα, όταν προορίζεται για μεταφορές εμπορευμάτων και του οποίου η μέγιστη καθαρή ισχύς δεν υπερβαίνει τα 15 KW.

«Τροχιοδρομος»: Όχημα που κινείται επί σιδηροτροχιών κατά μήκος των οδών με ηλεκτροκινητήρα που τροφοδοτείται από ηλεκτροφόρο γραμμή και προορίζεται για τη μεταφορά προσώπων ή και πραγμάτων.

«Φώτα δείκτη κατεύθυνσης (φλας)»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για να προειδοποιούν τους λοιπούς χρήστες της οδού ότι ο οδηγός πρόκειται να αλλάξει κατεύθυνση προς τα δεξιά ή προς τα αριστερά.

«Φώτα διασταύρωσης (μεσαία)»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για το φωτισμό της οδού μπροστά από το όχημα και τα οποία δεν προκαλούν θάμβωση ή δυσχέρεια στους οδηγούς που έρχονται αντίθετα και στους λοιπούς χρήστες της οδού.

«Φώτα έκτακτης ανάγκης (σύστημα φωτεινού συναγερμού)»: Τα φώτα του οχήματος που αναβοσβήνουν και χρησιμοποιούνται όταν το όχημα έχει ακινητοποιηθεί και δημιουργείται κίνδυνος για τους τρίτους από την ακινησία του οχήματος.

«Φώτα θέσης μπροστά (μικρά)»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για να διακρίνεται αυτό και το πλάτος του από μπροστά.

«Φώτα θέσης πίσω (μικρά)»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για να διακρίνεται αυτό και το πλάτος του από πίσω.

«Φώτα στάθμευσης»: Τα φώτα που χρησιμοποιούνται για να δεικνύουν την παρουσία σταθμευμένου οχήματος. Αυτά μπορούν να αντικαθιστούν τα εμπρόσθια και τα οπίσθια φώτα θέσης.

«Φώτα ομίχλης»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για τη βελτίωση του φωτισμού της οδού σε περιπτώσεις ομίχλης, χιονόπτωσης, ραγδαίων βροχών, νεφών, καπνού ή κονιορτού.

«Φώτα οπισθοπορείας»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για τον φωτισμό της οδού πίσω από το όχημα και τα οποία προειδοποιούν ότι το όχημα θα κινηθεί ή κινείται προς τα πίσω.

«Φώτα τροχοπέδησης (φρένων)»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για να ειδοποιούν αυτούς που κινούνται πίσω από το όχημα ότι ο οδηγός τροχοπεδεί (φρενάρει).

«Φώτα πορείας (μεγάλα)»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για φωτισμό της οδού σε μεγάλη απόσταση μπροστά του.

«Φώτα όγκου»: Τα φώτα που τοποθετούνται σε ορισμένα οχήματα με κινητήρα και ορισμένα ρυμουλκούμενα κοντά στο ακρότατο σημείο του πλάτους και όσο πιο κοντά στο υψηλότερο σημείο του οχήματος και που χρησιμοποιούνται για να διακρίνεται με ευκρίνεια ο όγκος αυτού.

«Φώτα πλευρικά»: Τα φώτα που τοποθετούνται επί των πλευρών του οχήματος για να δεικνύουν την παρουσία του από το πλάι.

«Φώτα ειδικά»: Τα φώτα που χρησιμοποιούνται για επισήμανση είτε οχήματος που έχει προτεραιότητα είτε οχήματος ή ομάδας οχημάτων, η παρουσία των οποίων επί της οδού επιβάλλει στους λοιπούς χρήστες των οδών να λαμβάνουν ιδιαίτερες προφυλάξεις και ειδικότερα για επισήμανση φαλαγγών οχημάτων, υπερμεγεθών οχημάτων, καθώς και οχημάτων εξοπλισμού κατασκευών ή συντήρησης οδών.

«Φωτιστική διάταξη οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας»: Η διάταξη που επιτρέπει να εξασφαλίζεται ο φωτισμός του χώρου που προορίζεται για την οπίσθια πινακίδα κυκλοφορίας και που μπορεί να αποτελείται από διάφορα οπτικά στοιχεία.

«Φώτα ημέρας»: Τα φώτα που χρησιμοποιούνται κατά τη διάρκεια της ημέρας για να καθιστούν ένα όχημα περισσότερο ορατό από μπροστά, όταν το όχημα είναι εν κινήσει.

«Φωτιστική επιφάνεια»: Προκειμένου για φώτα, η ορατή επιφάνεια από την οποία προέρχεται το φως, προκειμένου δε για αντανakλαστικά στοιχεία, η ορατή επιφάνεια εκ της οποίας αντανakλάται το φως.

3. Θεωρούνται ως «πεζοί»:

α) τα πρόσωπα που σπρώχνουν ή σύρουν:

αα) βρεφικά οχήματα,

ββ) καθίσματα ασθενών ή αμαξίδια ατόμων με αναπηρία,

γγ) οποιοδήποτε μικρό όχημα χωρίς κινητήρα ή δίκυκλο ή τρίκυκλο όχημα με κινητήρα, ο οποίος δεν είναι σε λειτουργία,

δδ) ποδήλατα,

β) τα πρόσωπα που κινούνται σε:

αα) μηχανοκίνητα ή μη, αμαξίδια ασθενών ή ατόμων με αναπηρία όπου η ταχύτητα κίνησής τους δεν ξεπερνά την ταχύτητα του πεζού,

ββ) μη μηχανοκίνητα τροχήλατα καθίσματα, τροχοπέδιλα, τροχοσανίδες και πατίνια όπου η ταχύτητα κίνησής τους δεν ξεπερνά την ταχύτητα του πεζού,

γγ) Ε.Π.Η.Ο. των οποίων η μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 6 χλμ./ώρα.

4. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία και αυτός που οδηγεί το μεταφορικό ή άλλης χρήσεως μέσο κατά παράβαση της παρ. 1 τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200) ευρώ.»

Άρθρο 16

Όρια ταχύτητας των Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 20 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 20 του ν. 2696/1999 (Α' 57): α) αντικαθίσταται η παρ. 5, β) προστίθενται παρ. 5Α και 15 και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 20

Όρια ταχύτητας

1. Το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκινήτων οχημάτων, μέσα στις κατοικημένες περιοχές, ορίζεται σε 50 χιλιόμετρα την ώρα, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση.

2. Εκτός κατοικημένων περιοχών τα ανώτατα επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας, για τις διάφορες κατηγορίες αυτοκινήτων οχημάτων και των συνδυασμών αυτών, ορίζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας ανώτατων επιτρεπόμενων ορίων ταχύτητας

Κατηγορία Οχήματος	Αυτοκινητόδρομοι	Οδοί ταχείας κυκλοφορίας	Άλλο οδικό Δίκτυο
Επιβατηγά	130	110	90
Επιβατηγά με ελαφρό ρυμουλκούμενο	100	90	80
Επιβατηγά με ρυμουλκούμενο	90	80	80
Λεωφορεία	100	90	80
Λεωφορεία με ελαφρό ρυμουλκούμενο	80	80	80
Αρθρωτά λεωφορεία	70	70	70
Διώροφα λεωφορεία	80	80	70
Λεωφορεία μεταφοράς μαθητών	80	80	60
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ.	100	90	80
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ. με ελαφρό ρυμουλκούμενο	85	85	80
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ. με ρυμουλκούμενο	80	80	70
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μεγαλύτερου των 3.500 χλγ.	85	80	80
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μεγαλύτερου των 3.500 χλγ. με ελαφρό ρυμουλκούμενο ή ρυμουλκούμενο	80	70	70
Συνδυασμός φορτηγών	80	70	70
Μοτοσικλέτες πάνω από 125 κ.ε.	130	110	90
Μοτοσικλέτες μέχρι 125 κ.ε.	80	80	70
Μοτοσικλέτες με καλάθι	70	70	60

3. Για τα φορτηγά αυτοκίνητα που μεταφέρουν πρόσωπα, το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 40 χλμ./ώρα μέσα σε κατοικημένες περιοχές και σε 50 χλμ./ώρα έξω από αυτές.

4. Για τα φορτηγά αυτοκίνητα και τους συνδυασμούς αυτών, που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται ανώτατα επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας, χαμηλότερα των πιο πάνω οριζόμενων, αναλόγως της επικινδυνότητας του μεταφερομένου φορτίου και των τεχνικών προδιαγραφών του μεταφορικού μέσου.

5. Για τα μοτοποδήλατα το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 45 χλμ./ώρα. Για τα αγροτικά μηχανήματα και τα μηχανήματα έργων, το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 40 χλμ./ώρα, αν δε τα αγροτικά μηχανήματα, τα μηχανήματα έργων ή τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα στερούνται ελαστικών με αεροθάλαμο, σε 15 χλμ./ώρα.

5Α. Για τα Ε.Π.Η.Ο. το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 25 χλμ./ώρα. Τα Ε.Π.Η.Ο. απαγορεύεται να κυκλοφορούν σε οδούς όπου το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκινήτων οχημάτων υπερβαίνει τα 50 χλμ./ώρα.

6. Με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις αρμόδιες Τεχνικές Υπηρεσίες των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και με απόφαση του οικείου Περιφερειακού, Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου, δύναται να καθορίζονται και μεταβάλλονται τα ανώτατα όρια ταχύτητας στις οδούς για τις οποίες έχουν την αρμοδιότητα επίβλεψης και συντήρησης, τα οποία πρέπει να είναι κατώτερα των ανωτάτων ορίων που προβλέπονται από το άρθρο αυτό.

7. Ειδικά για τους αυτοκινητοδρόμους, τους δρόμους ταχείας κυκλοφορίας και το πρωτεύον εθνικό οδικό δίκτυο, όπως αυτό ορίζεται με τις σχετικές αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, τα όρια ταχύτητας, εκτός των ανωτάτων επιτρεπόμενων ορίων, που προβλέπονται από το άρθρο αυτό, καθορίζονται και μεταβάλλονται ύστερα από μελέτη και μόνο με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Οι κατά την προηγούμενη και την παράγραφο αυτή αποφάσεις τίθενται σε ισχύ από την τοποθέτηση των οικείων πινακίδων στις ανωτέρω οδούς.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη και Υποδομών και Μεταφορών μπορούν να μεταβάλλονται τα υπό του άρθρου αυτού οριζόμενα όρια ταχύτητας.

9. Στα φορτηγά αυτοκίνητα και στα ρυμουλκούμενα από αυτά ως και στα λεωφορεία αυτοκίνητα πρέπει να αναγράφεται στο πίσω μέρος του αμαξώματός τους, με στοιχεία ύψους 0,15 μ. μαύρου χρώματος σε άσπρη κυκλική επιφάνεια, ο αριθμός των χιλιομέτρων την ώρα του επιτρεπόμενου ανώτατου ορίου ταχύτητάς τους.

10. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να επιβάλλεται για τον έλεγχο των στοιχείων πορείας (διανυόμενα χιλιόμετρα, διακοπές πορείας και χρόνος, ταχύτητα) των φορτηγών, λεωφορείων και άλλων κατηγοριών αυτοκινήτων, ο εφοδιασμός τους με αυτόματη συσκευή καταγραφής των στοιχείων αυτών

και με μηχανισμό περιορισμού της ταχύτητας του οχήματος, ως και η υποχρέωση λειτουργίας αυτών.

Με την αυτή απόφαση καθορίζεται ο τύπος και οι τεχνικές προδιαγραφές των συσκευών, ως και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή των πιο πάνω διατάξεων.

11. Ο έλεγχος της ταχύτητας των οδικών οχημάτων μπορεί να γίνεται από τις αρμόδιες αστυνομικές αρχές και με ειδικές συσκευές. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές των ειδικών αυτών συσκευών ως και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή της διάταξης αυτής.

12. Σε αυτόν που υπερβαίνει το ανώτατο όριο ταχύτητας έως 20 χλμ./ώρα, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) ευρώ. Για υπέρβαση του ανώτατου ορίου ταχύτητας πάνω από 20 χλμ./ώρα, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο εκατό (100) ευρώ. Για υπέρβαση του ανώτατου ορίου ταχύτητας πάνω από 30 χλμ./ώρα, καθώς και για κίνηση οχημάτων στους αυτοκινητόδρομους με ταχύτητα πάνω από 150 χλμ./ώρα, στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας με ταχύτητα πάνω από 130 χλμ./ώρα και στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο με ταχύτητα πάνω από 120 χλμ./ώρα, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο τριακοσίων πενήντα (350) ευρώ και επί τόπου αφαίρεση της άδειας οδήγησης, από αυτόν που βεβαιώνει την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος. Σε αυτόν που οδηγεί με ταχύτητα κατώτερη του ελάχιστου επιτρεπόμενου ορίου ταχύτητας και σε αυτόν που παραβαίνει τη διάταξη της παρ. 9, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ.

13. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα χωρίς να είναι εφοδιασμένο με τις συσκευές που προβλέπονται από την παρ. 10 του άρθρου αυτού, καθώς και αυτός που παραλείπει να τοποθετήσει το φύλλο ή άλλο σύστημα καταγραφής ταχογράφου, τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο επτακοσίων (700) ευρώ, καθώς και με αφαίρεση επιτόπου της άδειας ικανότητας οδηγού για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα. Οι ίδιες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται και σε όποιον επενεργεί με οποιονδήποτε τρόπο στο μηχανισμό της ανωτέρω συσκευής, με σκοπό να τον καταστήσει ανενεργό ή να αλλοιώσει τις καταγραφόμενες ενδείξεις και σε περίπτωση που ο οδηγός αμφισβητεί την παράβαση, το όχημα μεταφέρεται, συνοδεία αστυνομικού, στην αρμόδια για τη διενέργεια ελέγχου υπηρεσία της οικείας Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης.

14. Αυτός που οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα με εξοπλισμό εντοπισμού συσκευών μέτρησης ταχύτητας χωρίς να διαθέτει για τον εξοπλισμό αυτόν την κατά νόμον άδεια, καθώς και όποιος οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα με εξοπλισμό παρεμπόδισης συσκευών μέτρησης ταχύτητας, τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ, με αφαίρεση επιτόπου της άδειας ικανότητας οδηγού για τριάντα (30) ημέρες και επιτόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος για εξήντα (60) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.

15. Ειδικά για τα Ε.Π.Η.Ο.:

α) όποιος οδηγεί Ε.Π.Η.Ο., κατά παράβαση της περ. α' της παρ. 5Α, και όποιος το θέτει σε κυκλοφορία τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) και εκατό (100) ευρώ, αντίστοιχα,

β) όποιος οδηγεί Ε.Π.Η.Ο. και υπερβαίνει τα 35 χλμ./ώρα και όποιος το θέτει σε κυκλοφορία τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο εκατό (100) και διακοσίων (200) ευρώ, αντίστοιχα.

γ) όποιος οδηγεί Ε.Π.Η.Ο., κατά παράβαση της περ. β' της παρ. 5Α, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ.»

Άρθρο 17

Στάση και στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο. -

Τροποποίηση του άρθρου 34 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 34 του ν. 2696/1999 (Α' 57): α) στις περ. ι', στ', ιζ' και ιη' της παρ. 2 αντικαθίσταται η φράση «Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ)» από τη φράση «ατόμων με αναπηρία», β) στην περ. ιστ' της παρ. 2, μετά τη φράση: «σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με αναπηρία», προστίθεται η φράση «ή οδηγός τυφλών και σε απόσταση μικρότερη από 0,50 μ. εκατέρωθεν αυτών», γ) στην περ. ε' της παρ. 3, μετά τη φράση «και μοτοσυκλέτες χωρίς καλάθι», προστίθεται η φράση, «καθώς και τα Ε.Π.Η.Ο.», δ) προστίθεται παρ. 3Α, ε) τροποποιείται το πέμπτο εδάφιο της παρ. 5, στ) στο πρώτο εδάφιο της παρ. 9, μετά τη φράση «και δίτροχων μοτοσυκλετών χωρίς καλάθι», προστίθεται η φράση «και των Ε.Π.Η.Ο.», ζ) προστίθεται παρ. 10Α, η) προστίθεται παρ. 11Α, θ) στο τρίτο εδάφιο της περ. α' της παρ. 13, μετά τη φράση «και την αποβίβαση επιβατών», προστίθεται η φράση «και τη διασφάλιση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων γενικότερα» και ι) προστίθεται παρ. 13Α και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 34

Στάση και στάθμευση

1. Η στάση και η στάθμευση επιτρέπονται, αν δεν δημιουργείται εξ αυτών κίνδυνος ή παρακώλυση της κυκλοφορίας και αν δεν υπάρχουν σχετικές απαγορευτικές πινακίδες ή διαγραμμίσεις.

2. Η στάση ή στάθμευση οχήματος απαγορεύεται:

α) επάνω σε διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών και σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα από αυτές,

β) σε απόσταση μικρότερη από δώδεκα (12) μέτρα από στάσεις αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων και τροχιοδρομικών οχημάτων,

γ) σε εισόδους και εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από δέκα (10) μέτρα από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος,

δ) σε σιδηροδρομικές ή τροχιοδρομικές γραμμές ή πολύ πλησίον αυτών, ώστε να παρεμποδίζεται η κίνηση των σιδηροδρομικών ή τροχιοδρομικών οχημάτων,

ε) σε πεζοδρόμια πλατείες, ειδικά ερείσματα που προρίζονται, για πεζούς ως και ποδηλατοδρόμους, εκτός αν επιτρέπεται σε αυτούς η στάθμευση με ειδική σήμανση,

στ) πάνω και κάτω από τις γέφυρες, εκτός αν υπάρχουν χώροι για στάθμευση ειδικά προορισμένοι,

ζ) πλησίον και πάνω σε κυρτές καμπύλες αλλαγής των κατά μήκος κλίσεων των οδών (ράχων) και σε στροφές ανεπαρκούς ορατότητας για προσπέρασμα,

η) σε οδοστρώματα που είναι χωρισμένα σε δύο λωρίδες κυκλοφορίας και αν το εναπομένον πλάτος της λωρίδας μεταξύ οχήματος και απαγορευτικής γραμμής υπέρβασης είναι μικρότερο από τρία (3) μέτρα,

θ) σε απόσταση μικρότερη από είκοσι (20) μέτρα από φωτεινούς σηματοδότες και δώδεκα (12) μέτρα από πινακίδες υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP), ως και σε θέση, στην οποία το όχημα κρύβει από τους χρήστες της οδού τη θέση των πινακίδων σήμανσης και σηματοδοτών,

ι) σε απόσταση πέντε (5) μέτρων από την τομή ρυμοτομικών γραμμών ή των νοητών προεκτάσεων αυτών, ια) πάνω στις νησίδες ασφαλείας ως και στις διαχωριστικές νησίδες,

ιβ) στους αυτοκινητοδρόμους και τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, εκτός των χώρων στάθμευσης, που καθορίζονται με σήμανση,

ιγ) σε λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης,

ιδ) σε σήραγγες που υποδεικνύονται από ειδικές πινακίδες, εκτός από τους χώρους που υποδεικνύονται ειδικά για αυτόν τον σκοπό,

ιε) επί σημασμένης βοηθητικής οδού, η οποία προορίζεται για οχήματα που μετακινούνται βραδέως,

ιστ) σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με αναπηρία ή/και οδηγός τυφλών και σε απόσταση μικρότερη από 0,50 μ. εκατέρωθεν αυτών,

ιζ) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία,

ιη) σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με αναπηρία.

3. Η στάθμευση οχήματος στο οδόστρωμα απαγορεύεται και:

α) σε απόσταση μικρότερη από δεκαπέντε (15) μέτρα προ και μετά τις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις,

β) μπροστά από την είσοδο και έξοδο οχημάτων παροδίου ιδιοκτησίας ως και απέναντι από αυτήν, όταν η οδός είναι στενή και παρεμποδίζεται η είσοδος έξοδος οχημάτων εξ αυτής,

γ) σε θέση από την οποία παρεμποδίζεται όχημα που σταθμεύει κανονικά να εξέλθει από τον χώρο που έχει σταθμεύσει,

δ) αν το ελεύθερο μέρος της οδού που απομένει είναι ανεπαρκές για την κυκλοφορία των οχημάτων,

ε) παράπλευρα άλλου οχήματος, σε στάση ή στάθμευση, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση. Κατ'εξαίρεση, τα δίτροχα ποδήλατα, μοτοποδήλατα και μοτοσυκλέτες χωρίς καλάθι, καθώς και τα Ε.Π.Η.Ο., μπορούν να σταθμεύουν το ένα παράπλευρα με το άλλο σε διπλή σειρά,

ζ) σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα προ και μετά από πυροσβεστικά σημεία,

η) προ της εισόδου και εξόδου της προοριζόμενης για τη διακίνηση ασθενών προς και από νοσοκομεία, κλινικές και σταθμούς πρώτων βοηθειών γενικά,

θ) αν εμποδίζει τη χρήση χώρων στάθμευσης που σημαίνεται κατάλληλα,

ι) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (TAXI),

ια) στις εισόδους και εξόδους των πεζόδρομων ως και πάνω σε αυτούς,

ιβ) επί του κεντρικού οδοστρώματος οδών τριών οδοστρωμάτων, καθώς και εκτός κατοικημένων περιοχών, επί των οδοστρωμάτων οδών σημασμένων ως οδών προτεραιότητας με κατάλληλες πινακίδες.

3Α. Ειδικά η στάση και η στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο. που κινούνται εντός κατοικημένων περιοχών, λιμένων και χερσαίων ζωνών λιμένων απαγορεύονται:

α) επάνω σε διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών και σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα από αυτές,

β) σε απόσταση μικρότερη από δώδεκα (12) μέτρα από στάσεις αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων και τροχιοδρομικών οχημάτων,

γ) σε εισόδους και εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από δέκα (10) μέτρα από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος,

δ) σε σιδηροδρομικές ή τροχιοδρομικές γραμμές ή πολύ πλησίον αυτών, ώστε να παρεμποδίζεται η κίνηση των σιδηροδρομικών ή τροχιοδρομικών οχημάτων,

ε) πάνω και κάτω από τις γέφυρες, εκτός αν υπάρχουν χώροι για στάθμευση ειδικά προορισμένοι,

στ) πάνω στις νησίδες ασφαλείας ως και στις διαχωριστικές νησίδες,

ζ) στους αυτοκινητοδρόμους και τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, εκτός των χώρων στάθμευσης που καθορίζονται με σήμανση,

η) σε λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης,

θ) σε σήραγγες που υποδεικνύονται από ειδικές πινακίδες, εκτός από τους χώρους που υποδεικνύονται ειδικά για αυτόν τον σκοπό,

ι) σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με αναπηρία ή οδηγός τυφλών και σε απόσταση μικρότερη από 0,50μ. εκατέρωθεν αυτών,

ια) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία,

ιβ) σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με αναπηρία,

ιγ) σε απόσταση μικρότερη από επτά (7) μέτρα πριν και μετά τις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις,

ιδ) σε θέση από την οποία παρεμποδίζεται όχημα που σταθμεύει κανονικά να εξέλθει από τον χώρο όπου έχει σταθμεύσει,

ιε) αν το ελεύθερο μέρος της οδού που απομένει είναι ανεπαρκές για την κυκλοφορία των οχημάτων,

ιστ) προ της εισόδου και εξόδου που προορίζεται για τη διακίνηση ασθενών προς και από νοσοκομεία, κλινικές και σταθμούς πρώτων βοηθειών γενικά,

ιζ) αν εμποδίζει τη χρήση χώρων στάθμευσης που σημαίνονται κατάλληλα,

ιη) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (TAXI),

ιθ) στις εισόδους και εξόδους των πεζόδρομων,

κ) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης και αφετηρίες υπεραστικών λεωφορείων, τουριστικών λεωφορείων και τουριστικών λεωφορείων ανοιχτού τύπου,

κα) σε χώρους λιμένων και χερσαίας ζώνης λιμένων που χρησιμοποιούνται για την επιβίβαση/αποβίβαση ατόμων και τη φορτοεκφόρτωση σε πλοία και σκάφη.

4. Εκτός κατοικημένων περιοχών, επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση μόνο στους χώρους που έχουν διατεθεί για τον σκοπό αυτόν ή στα ερείσματα των οδών, αν δεν υπάρχουν τέτοια, όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος και παράλληλα προς τον άξονά του, εκτός αν απαγορεύεται αυτό.

5. Μέσα στις κατοικημένες περιοχές, σε θέσεις όπου επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση, οι οδηγοί οχημάτων ή ζώων υποχρεούνται να θέτουν αυτά όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος.

Στους μονόδρομους επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση και στην αριστερή πλευρά. Αν δεν υπάρχει πεζοδρόμιο, οι οδηγοί υποχρεούνται να αφήνουν ελεύθερο χώρο πλάτους ενός (1) μέτρου, τουλάχιστον, για τη διέλευση των πεζών.

Στις κατοικημένες περιοχές απαγορεύεται η στάθμευση φορτηγών αυτοκινήτων μεγίστου επιτρεπόμενου βάρους πάνω από 3,5 τόνους, λεωφορείων, μηχανημάτων έργων, αγροτικών μηχανημάτων, ρυμουλκούμενων, τροχόσπιτων και σκαφών, πέρα από είκοσι τέσσερις (24) συνεχείς ώρες.

Η στάθμευση αυτών μπορεί να πραγματοποιείται σε κατάλληλους περιφραγμένους χώρους που ορίζονται από τους οικείους δήμους ή κοινότητες ή από τον Γενικό Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για τους λιμένες με φορέα διαχείρισης νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, ή από τον Γενικό Γραμματέα Τουριστικής Πολιτικής και Ανάπτυξης του Υπουργείου Τουρισμού για τους τουριστικούς λιμένες ή τον αρμόδιο φορέα διαχείρισης λιμένα, σύμφωνα με το άρθρο 52Α του παρόντος ή το άρθρο 44 του ν. 4150/2013 (Α' 102), οι οποίοι μεριμνούν και για τη φύλαξή τους, ενώ με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Προστασίας του Πολίτη, Υποδομών και Μεταφορών, και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής και ζητήματα, όπως οι δαπάνες φύλαξης και συντήρησης.

6. Τα οχήματα που βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση, επιβάλλεται να τοποθετούνται παράλληλα με την οριογραμμή του οδοστρώματος και επί της αντιστοιχούσας για αυτούς προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας πλευράς, εκτός αν ορίζεται με σήμανση διαφορετικά. Εντούτοις, η επί της άλλης πλευράς στάση ή στάθμευση επιτρέπεται, όταν η στάση ή η στάθμευση επί της αντιστοιχούσας προς κατεύθυνση της κυκλοφορίας πλευράς εμποδίζεται λόγω παρουσίας σιδηροτροχιών. Δύναται να επιτρέπεται η στάση και η στάθμευση στο μέσον του οδοστρώματος, σε ειδικά σημειούμενες θέσεις.

7. Οι οδηγοί οχημάτων ή ζώων που σταθμεύουν δεν επιτρέπεται να απομακρύνονται από αυτά, εάν δεν λάβουν προηγουμένως τα κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή δυστυχήματος και, προκειμένου για μηχανοκίνητα

οχήματα, για να εμποδιστεί η χρησιμοποίηση αυτών χωρίς την άδεια των οδηγών τους.

8. Τα αρμόδια αστυνομικά όργανα μπορούν να ακινητοποιούν τα οχήματα με ειδικούς μηχανισμούς (τροχοσφιγκτήρες, κ.λπ.), να ενεργούν τη μεταφορά οχήματος το οποίο σταθμεύει σε απαγορευμένη θέση ή την απομάκρυνση τροχόσπιτων, σκαφών ή άλλων ογκωδών αντικειμένων, αν εξαιτίας της στάθμευσης των οχημάτων ή της εγκατάλειψης των τροχόσπιτων και σκαφών ως και των αντικειμένων αυτών παρεμποδίζεται η κυκλοφορία. Η μεταφορά των οχημάτων γίνεται με κατάλληλα τεχνικά μέσα αποκλεισμένης της παραβίασης των θυρών του οχήματος σε σταθμό αυτοκινήτων ή άλλον κατάλληλο χώρο, αφού ληφθούν μέτρα για την αποτροπή υλικών ζημιών.

Για τη μεταφορά ειδοποιείται ο ιδιοκτήτης ή κάτοχος του οχήματος μέσα σε εύλογη προθεσμία. Τα έξοδα μεταφοράς, τα οποία καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, ως και τα φύλακτρα του οχήματος, βαρύνουν τον ιδιοκτήτη ή κάτοχο αυτού ή του σκάφους ή των άλλων αντικειμένων, ο οποίος μπορεί να τα παραλάβει αμέσως μετά την καταβολή των εξόδων αυτών.

Μεταφορά οχήματος, έστω και αν τούτο σταθμεύει νόμιμα, μπορεί να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τα παραπάνω, χωρίς επιβολή διοικητικών ποινών ή άλλων επιβαρύνσεων, όταν υφίσταται κατάσταση ανάγκης ή για λόγους ασφαλείας, ειδοποιημένου όμως προς τούτο, με κάθε πρόσφορο μέσο, του ιδιοκτήτη ή κατόχου, μέσα σε εύλογη προθεσμία.

9. Ο οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος, εκτός των δίτροχων μοτοποδηλάτων και δίτροχων μοτοσικλετών χωρίς καλάθι και των Ε.Π.Η.Ο., αν υποχρεωθεί να σταθμεύσει σε οδόστρωμα σε θέση που απαγορεύεται η στάθμευση, είναι υποχρεωμένος να τοποθετήσει πινακίδα ή κατάλληλη συσκευή, σύμφωνα με το άρθρο 81 του παρόντος Κώδικα, με τρόπο ώστε να ειδοποιούνται από απόσταση οι οδηγοί που πλησιάζουν. Η πινακίδα τοποθετείται στο οδόστρωμα και σε απόσταση μεγαλύτερη από είκοσι (20) μέτρα στις κατοικημένες περιοχές, πενήντα (50) δε μέτρα εκτός κατοικημένων περιοχών, με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 του άρθρου 29 του παρόντος. Η αυτή υποχρέωση υφίσταται και για τα ρυμουλκούμενα στην ως άνω περίπτωση.

10. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου αυτού, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ, πλην των περ. ιστ' έως και ιη' για την παράβαση των οποίων τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150) ευρώ και αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των λοιπών παραγράφων του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) ευρώ. Τα παραπάνω διοικητικά πρόστιμα ορίζονται στο ήμισυ, όταν οι παραβάσεις αφορούν σε μοτοποδηλάτα ή μοτοσικλέτες. Αν η παράνομη στάθμευση συνεχίζεται και πέραν των τριών (3) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση από το ίδιο ή άλλο όργανο και μετά την πάροδο του δεύτερου τρίωρου γίνεται μεταφορά του οχήματος, τροχόσπιτου, σκάφους ή των άλλων ογκωδών αντικειμένων, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 8 του άρθρου αυτού, εκτός αν παρεμποδίζεται

η κυκλοφορία, οπότε η μεταφορά γίνεται αμέσως. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών, Προστασίας του Πολίτη ορίζονται τα ειδικότερα θέματα και οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.

10Α. Όποιος παραβαίνει τις απαγορεύσεις της παρ. 3Α, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) ευρώ, πλην των περ. ι' έως και ιβ' για την παράβαση των οποίων τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εβδομήντα πέντε (75) ευρώ. Όποιος οδηγός Ε.Π.Η.Ο. παραβαίνει τις διατάξεις των λοιπών παραγράφων του παρόντος τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο είκοσι (20) ευρώ.

11. Ως παραβάτης των διατάξεων που ρυθμίζουν τη στάθμευση θεωρείται ο οδηγός του οχήματος που καταλαμβάνεται επ' αυτοφώρω και, σε περίπτωση απουσίας του οδηγού, ο κάτοχος αυτού. Εάν το όχημα ανήκει σε επιχείρηση ενοικίασεως και είναι μισθωμένο, ως παραβάτης λογίζεται ο μισθωτής που προκύπτει από το μισθωτήριο συμβόλαιο.

11Α. Για τα Ε.Π.Η.Ο.:

α) ως παραβάτης των διατάξεων που ρυθμίζουν τη στάθμευση θεωρείται μόνο ο οδηγός του οχήματος που καταλαμβάνεται επ' αυτοφώρω,

β) σε χώρους μαζικής απόθεσης Ε.Π.Η.Ο. που παραχωρούνται προς χρήση ή ενοικίαση από εταιρείες ενοικίασης ή παραχώρησης προς χρήση, αυτοί καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 34 και στις εταιρείες - παραβάτες επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο τριακοσίων (300) ευρώ. Αν η χρήση του χώρου συνεχίζεται και πέραν των πέντε (5) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση τριακοσίων (300) ευρώ από το ίδιο ή άλλο όργανο και μετά την πάροδο του δεύτερου πενταώρου γίνεται μεταφορά των οχημάτων κατά τα οριζόμενα στην παρ. 8, εκτός αν παρεμποδίζεται η κυκλοφορία, οπότε η μεταφορά γίνεται αμέσως.

12. Απαγορεύεται η κατάληψη με οποιοδήποτε μέσο και για οποιονδήποτε λόγο μέρους ή ολοκλήρου του οδοστρώματος των εθνικών, επαρχιακών, και δημοτικών ή κοινοτικών οδών δια των οποίων διεξάγεται η κυκλοφορία μηχανοκίνητων και μη οχημάτων. Αυτοί που παραβαίνουν με πρόθεση τη διάταξη του προηγούμενου εδαφίου τιμωρούνται με τις ποινές της παρ. 1 του άρθρου 292 του Ποινικού Κώδικα, όπως ισχύει. Παράλληλα, και ανεξάρτητα της κατά το προηγούμενο εδάφιο ποινής, με πράξη του οικείου Περιφερειάρχη, μετά προηγούμενη ακρόαση αυτού σε βάρος του οποίου λαμβάνεται το μέτρο, ανακαλείται για ένα (1) έτος και σε περίπτωση υποτροπής, οριστικά, αν πρόκειται για όχημα δημόσιας χρήσης, το δικαίωμα κυκλοφορίας αυτού ως δημόσιας χρήσης, διατασσόμενη συγχρόνως της αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος.

12.Α. Απαγορεύεται η κατάληψη μέρους ή ολόκληρου του οδοστρώματος και των εγκατεστημένων σε αυτό σταθμών διοδίων των αυτοκινητοδρόμων, καθώς και η παρεμπόδιση ή διακοπή (μερική ή ολική) της λειτουργίας των σταθμών διοδίων με οποιονδήποτε τρόπο. Όποιος παραβαίνει με πρόθεση την απαγόρευση του πρώτου εδαφίου τιμωρείται με τις ποινές της παρ. 1 του άρθρου 292 του Ποινικού Κώδικα.

13. Επιτρέπεται παρέκκλιση από τις διατάξεις των παρ. 2 και 3 του άρθρου αυτού:

α) Για τον καθορισμό στις κατοικημένες περιοχές των θέσεων στάσης, αφετηρίας ή στάθμευσης αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων ως και τροχιοδρομικών οχημάτων.

Στις περιπτώσεις αυτές ο καθορισμός των θέσεων στάσης, αφετηρίας και στάθμευσης γίνεται, προκειμένου μεν για τις περιοχές αρμοδιότητας των ΟΑΣΑ και ΟΣΕΘ από αυτούς, ύστερα από ειδική μελέτη αυτών, προκειμένου δε για τις λοιπές περιοχές της Χώρας με απόφαση του οικείου Δημοτικού ή Περιφερειακού Συμβουλίου ή της αρμόδιας επιτροπής ποιότητας ζωής του Δήμου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από ή για λογαριασμό των αρμοδίων Τεχνικών Υπηρεσιών των ΟΤΑ (α' και β' βαθμού) για τον καθορισμό τέτοιων θέσεων και με τις οποίες πρέπει να εξασφαλίζεται η ομαλή, ασφαλής και απρόσκοπτη διεξαγωγή της κυκλοφορίας στις θέσεις αυτές.

Στις στάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς είναι δυνατή η τοποθέτηση επί του οδοστρώματος ειδικών προεξοχών για την επιβίβαση και την αποβίβαση επιβατών και τη διασφάλιση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων γενικότερα. Επίσης, επιτρέπεται η τοποθέτηση κατακόρυφων ελαστικών εύκαμπτων επαναφερόμενων κυλίνδρων (οριοδεικτών) στις διασταυρώσεις. Οι προδιαγραφές των προεξοχών, καθώς και των οριοδεικτών και η διαδικασία της τοποθέτησης καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

β) Για τον καθορισμό στις κατοικημένες περιοχές των θέσεων αφετηρίας, στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) των επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ΤΑΞΙ). Στις περιπτώσεις αυτές:

αα) για τις περιοχές αρμοδιότητας των ΟΑΣΑ και ΟΣΕΘ, οι τελευταίοι εκπονούν ειδική μελέτη, βάσει της οποίας γίνεται από αυτούς τους φορείς ο καθορισμός των θέσεων αφετηρίας, στάσης/στάθμευσης (πιάτσες), έπειτα και από πρόταση του οικείου Δημοτικού ή Περιφερειακού Συμβουλίου ή της αρμόδιας επιτροπής ποιότητας ζωής του Δήμου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους,

ββ) για τις λοιπές περιοχές της Χώρας οι θέσεις στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) καθορίζονται με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από ή για λογαριασμό των αρμοδίων Τεχνικών Υπηρεσιών των ΟΤΑ (α' και β' βαθμού) με απόφαση του οικείου Δημοτικού ή Περιφερειακού Συμβουλίου ή της αρμόδιας επιτροπής ποιότητας ζωής του Δήμου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους.

Οι θέσεις στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) χωροθετούνται πλησίον κεντρικών σημείων σημαντικής προσέλκυσης μετακινήσεων, σε θέσεις όπου εξασφαλίζεται η ασφαλής κυκλοφοριακή ροή και τα επίπεδα κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης για όλους τους χρήστες της οδού, σε σημεία του οδικού δικτύου, όπου επιτρέπεται η στάση και στάθμευση.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα κριτήρια χωροθέτησης των θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) των επιβατικών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ΤΑΞΙ), καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης της περ. β'.

13Α. Για τον καθορισμό στις κατοικημένες περιοχές ειδικών χώρων στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο., επιτρέπεται παρέκκλιση από τις παρ. 2, 3 και 3Α. Στις περιπτώσεις αυτές ο καθορισμός των ειδικών χώρων στάθμευσης γίνεται με απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου ή της αρμόδιας επιτροπής ποιότητας ζωής του Δήμου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους.

14. Η στάθμευση οχημάτων σε χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης επιτρέπεται για το χρονικό διάστημα για το οποίο έχει καταβληθεί αποδεδειγμένα το τέλος στάθμευσης που καθορίζεται κάθε φορά από την αρμόδια αρχή.

Αν η στάθμευση, χωρίς την καταβολή του καθορισμένου τέλους στάθμευσης, συνεχίζεται και πέραν των τριών (3) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση από το ίδιο ή άλλο όργανο.

15. Οι διατάξεις της παρ. 13 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και για τον καθορισμό των θέσεων στάσης, αφετηρίας των λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς λεωφορειακές γραμμές, στις περιοχές της Περιφέρειας Αττικής και της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης.»

Άρθρο 18

Ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 40 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 40 του ν. 2696/1999 (Α' 57): α) στον τίτλο του άρθρου, διαγράφεται η λέξη «και» πριν τις λέξεις «τρίτροχων οχημάτων» και μετά από αυτές, προστίθενται οι λέξεις «και Ε.Π.Η.Ο.», β) η παρ. 6 αναριθμείται σε 12, γ) οι παρ. 1 έως 5 τροποποιούνται, δ) προστίθενται παρ. 6 έως 11 και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 40

Ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων οχημάτων και Ε.Π.Η.Ο.

1. Οι οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων οχημάτων και Ε.Π.Η.Ο. απαγορεύεται να:

α) ρυμουλκούνται από άλλο όχημα,

β) ρυμουλκούν ή ωθούν διάφορα αντικείμενα. Εξαιρούνται της απαγόρευσης οι οδηγοί ποδηλάτων,

γ) μεταφέρουν αντικείμενα, τα οποία εμποδίζουν την οδήγηση του οχήματός τους ή εκθέτουν σε κίνδυνο τους λοιπούς χρήστες της οδού,

δ) κινούνται ανά δύο ή και πλείονες παράλληλα,

ε) σύρουν μαζί τους ζώα δεμένα με λουρί,

στ) χρησιμοποιούν εν κινήσει ακουστικά που έχουν συνδεθεί με φορητά ραδιόφωνα, μαγνητόφωνα και άλλες παρεμφερείς ηχητικές συσκευές. Από τη διάταξη αυτή εξαιρούνται ακουστικά και κεφαλόφωνα ανοικτής ακρόασης φορητών συσκευών ραδιοεπικοινωνίας, που χρησιμοποιούνται για την επικοινωνία σε μικρή απόσταση μεταξύ των οδηγών ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και Ε.Π.Η.Ο. ή μεταξύ των οδηγών των οχημάτων αυτών και σταθμών βάσης ή άλλων κινητών σταθμών ραδιοδικτύων, καθώς επίσης και μεταξύ των οδηγών εκπαιδευτικών μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών και των εκπαιδευτικών αυτοκινήτων κατά τις φάσεις της εκπαίδευσης ή της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών,

ζ) Να χρησιμοποιούν εν κινήσει κινητό τηλέφωνο, το οποίο δεν είναι τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση.

2. Οι οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων οχημάτων και Ε.Π.Η.Ο. υποχρεούνται, όταν οδηγούν, να κρατούν το τιμόνι (εφόσον υπάρχει) και με τα δύο τους χέρια, εκτός αν δίνουν σήμα σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα.

3. Οι οδηγοί ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο. υποχρεούνται να κατεβαίνουν από αυτά και να τα οδηγούν βαδίζοντας, όταν δημιουργείται εμπόδιο ή κίνδυνος για την κυκλοφορία των πεζών.

4. Οι οδηγοί ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο. απαγορεύεται να μεταφέρουν επιβάτες στα οχήματά τους. Κατ'εξαιρεση, επιτρέπεται στους οδηγούς ποδηλάτων η μεταφορά ενός μόνο επιβάτη σε ποδήλατο που έχει δύο ζεύγη ποδοστροφάλων και διαθέτει, από κατασκευή, μόνιμο πρόσθετο κάθισμα, καθώς και η μεταφορά παιδιού η βρέφους με μη μόνιμο κάθισμα ειδικής προδιαγραφής. Οι οδηγοί μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων επιτρέπεται να μεταφέρουν επιβάτη σε πρόσθετο κάθισμα το οποίο είναι σταθερά προσαρμοσμένο, από κατασκευή, πίσω ή δίπλα από τη θέση του οδηγού. Ειδικότερα οι οδηγοί μοτοσικλετών επιτρέπεται να μεταφέρουν επιβάτη και μέσα στο ειδικό καλάθι, αν υπάρχει για τον σκοπό αυτόν.

5. Σε οδούς, οι οποίες έχουν λωρίδα κυκλοφορίας για την κίνηση ποδηλάτων ή μοτοποδηλάτων, απαγορεύεται στους οδηγούς αυτών και των Ε.Π.Η.Ο. της περ. β' της παρ. 2 του άρθρου 2, να χρησιμοποιούν το υπόλοιπο του οδοστρώματος.

6. Οι οδηγοί που για την εκτέλεση της εργασίας τους οδηγούν ποδήλατο, μοτοποδήλατο, μοτοσικλέτα, τρίτροχο όχημα ή Ε.Π.Η.Ο. για τη μεταφορά ή διανομή προϊόντων και αντικειμένων, υποχρεούνται κατά την εκτέλεση της εργασίας τους κατά τη νύκτα να φορούν ανακλαστικό ρουχισμό, όπως γιλέκο ή πανωφόρι, που τους καθιστά ορατούς από όλες τις κατευθύνσεις. Επίσης, οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο. κατά τη νύκτα υποχρεούνται να φορούν ανακλαστικό ρουχισμό ή άλλο ανακλαστικό εξοπλισμό που τους καθιστά ορατούς από όλες τις κατευθύνσεις.

7. Οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο. για τα οχήματα της περ. α' της παρ. 2 του άρθρου 2, πρέπει να έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δώδεκα (12) ετών και για τα οχήματα της περ. β' της παρ. 2 του άρθρου 2, την ηλικία των δεκαπέντε (15) ετών.

8. Οι οδηγοί των ποδηλάτων που δεν έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δώδεκα (12) ετών και κινούνται σε οδικό δίκτυο που προορίζεται για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων, πρέπει να συνοδεύονται από άτομα που έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δεκαέξι (16) ετών.

9. Οι οδηγοί των ποδηλάτων συστήνεται να φορούν εγκεκριμένου τύπου προστατευτικό κράνος, κανονικά δεμένο. Οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο. των περ. α' έως δ' της παρ. 2 του άρθρου 2, υποχρεούνται να φορούν εγκεκριμένου τύπου προστατευτικό κράνος, κανονικά δεμένο, εξαιρουμένων των οδηγών ηλεκτροκίνητων αμαξιδίων ατόμων με αναπηρία, ενισχυμένων και απλών, scooters και handbikes ατόμων με αναπηρία.

10. Οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο. και των ποδηλάτων, εφόσον το όχημά τους δεν διαθέτει δείκτες κατεύθυνσης,

πριν την αλλαγή κατεύθυνσης, δίνουν με το χέρι τους την κατάλληλη προειδοποίηση σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 21.

11. Σε όσες περιπτώσεις σύμφωνα με το παρόν επιτρέπεται η κυκλοφορία σε χώρους που κυκλοφορούν πεζοί, οι οδηγοί Ε.Π.Η.Ο. κινούνται με ταχύτητα ανάλογη με τους πεζούς, χωρίς να τους παρενοχλούν και τους παραχωρούν προτεραιότητα.

12. Όποιος παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ, πλην των περ. στ' και ζ' της παρ. 1, στις οποίες ο παραβάτης τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150) ευρώ και αφαίρεση επιτόπου της άδειας ικανότητας οδηγού για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103.»

Άρθρο 19 **Τροχοπέδηση Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 59 του Κ.Ο.Κ.**

Το άρθρο 59 του ν. 2696/1999 (Α' 57) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 59 **Τροχοπέδηση ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο.**

1. Τα ποδήλατα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με δύο συστήματα τροχοπέδησης, ανεξάρτητα μεταξύ τους, άμεσης και αποτελεσματικής επενέργειας, εκ των οποίων το ένα επενεργεί στον μπροστινό και το άλλο στον πίσω τροχό.

2. Τα οχήματα Ε.Π.Η.Ο. επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με σύστημα τροχοπέδησης, εύχρηστο, άμεσης και αποτελεσματικής επενέργειας.

3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί ποδήλατο ή Ε.Π.Η.Ο., που δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα τροχοπέδησης, το οποίο να λειτουργεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο αυτό, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) ευρώ.»

Άρθρο 20 **Φώτα Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 76 του Κ.Ο.Κ.**

Στο άρθρο 76 του ν. 2696/1999 (Α' 57): α) ο τίτλος τροποποιείται με την προσθήκη των λέξεων «και Ε.Π.Η.Ο.», β) η παρ. 2 τροποποιείται με την προσθήκη των λέξεων «ή Ε.Π.Η.Ο.» και αναριθμείται σε παρ. 3, γ) προστίθεται νέα παρ. 2 και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 76 **Φώτα ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο.**

1. Τα ποδήλατα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ένα (1) λευκό ή κίτρινο φως μπροστά και ένα (1) ερυθρό φως αντανακλαστικό στοιχείο πίσω, ως και με έναν (1) τουλάχιστον αντανακλαστήρα σε κάθε πλευρά. Ομοίως αντανακλαστικό στοιχείο κίτρινου χρώματος επιβάλλεται να τοποθετείται σε κάθε ποδομοχλό.

Εξαιρούνται της υποχρέωσης να φέρουν τα ως άνω φώτα, εφόσον δεν κυκλοφορούν τη νύκτα, τα ποδήλατα των οποίων η διάμετρος τροχού δεν υπερβαίνει τα 500 χιλιοστά, τα αγωνιστικά και τα ορειβατικά ποδήλατα.

2. Τα Ε.Π.Η.Ο. επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ένα (1) λευκό ή κίτρινο φως μπροστά και ένα (1) ερυθρό φως

και αντανακλαστικό στοιχείο πίσω, ως και με έναν (1) τουλάχιστον αντανακλαστήρα σε κάθε πλευρά. Εξαιρούνται της υποχρέωσης να φέρουν τα ως άνω φώτα, εφόσον δεν κυκλοφορούν τη νύκτα, ηλεκτροκίνητα αμαξίδια, scooters και handbikes ατόμων με αναπηρία.

3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί ποδήλατο ή Ε.Π.Η.Ο., το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα πιο πάνω προβλεπόμενα φώτα και αντανακλαστικά στοιχεία, που λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) ευρώ.»

Άρθρο 21

Μηχανισμοί, εξαρτήματα και συσκευές Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 81 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 81 του ν. 2696/1999 (Α' 57) μετά την παρ. 6 προστίθεται παρ. 6Α, ως εξής:

«6.Α. Τα Ε.Π.Η.Ο. επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με:

α) συσκευή ηχητικής προειδοποίησης,
β) σύστημα πρόωσης που εφαρμόζεται στον εμπρόσθιο ή στους εμπρόσθιους και στον οπίσθιο ή στους οπίσθιους τροχούς, εφόσον υφίστανται.

Σε περίπτωση οποιασδήποτε ηλεκτρικής βλάβης ή βλάβης του συστήματος πρόωσης, το Ε.Π.Η.Ο. δεν επιταχύνει ή επιβραδύνει απότομα.»

Άρθρο 22

Ειδικές διατάξεις για τα Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 82 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 82 του ν. 2696/1999 (Α' 57) η παρ. 1 τροποποιείται με την προσθήκη των λέξεων «ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο.» και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 82

Ειδικές διατάξεις

1. Η κατασκευή των μηχανοκίνητων οχημάτων, μοτοποδηλάτων, ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο. είναι τέτοια, ώστε να αποφεύγεται η πρόκληση οποιουδήποτε κινδύνου, εκπομπής υπερβολικών ρύπων, οσμών, θορύβων, πυρκαγιάς ή έκρηξης.

2. Η λειτουργία των κυκλωμάτων υψηλής τάσης των οδικών οχημάτων πρέπει να μην προκαλεί, από την υπερβολική εκπομπή ραδιοπαρασίτων, αισθητή παρενόχληση.

Τα όρια και μέθοδοι μέτρησης των χαρακτηριστικών ηλεκτρομαγνητικών διαταραχών οχημάτων με κινητήρα εσωτερικής καύσεως, ως και η διαδικασία ελέγχου καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

3. Το μηχανοκίνητο όχημα πρέπει να είναι κατασκευασμένο κατά τρόπον ώστε το πεδίο ορατότητας του οδηγού, μπροστά, δεξιά, και αριστερά αυτού, να είναι αρκετό για να είναι δυνατή η ασφαλής οδήγηση.

4. Τα μηχανοκίνητα οχήματα, τα μοτοποδήλατα και τα ρυμουλκούμενα πρέπει να είναι κατασκευασμένα και εξοπλισμένα κατά τρόπον ώστε να περιορίζεται κατά το δυνατόν, σε περίπτωση ατυχήματος, ο κίνδυνος, τόσο για τους επιβαίνοντες αυτών όσο και για τους λοιπούς που χρησιμοποιούν τις οδούς. Ιδιαίτερως τα οχήματα αυτά πρέπει να μην φέρουν στο εσωτερικό και εξωτερικό τους

μέρος διακοσμητικά ή άλλα αντικείμενα που προεξέχουν και τα οποία είναι δυνατόν να καταστούν επικίνδυνα για τους επιβάτες ή τους λοιπούς χρηστές της οδού.

5. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί όχημα, το οποίο δεν πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ.»

Άρθρο 23

Άδειες οδήγησης - Κυρώσεις - Άδειες εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών - Τροποποίηση του άρθρου 94 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 94 του ν. 2696/1999 (Α' 57): α) στην παρ. 2 προστίθεται περ. γ', β) τροποποιείται η παρ. 8, γ) προστίθεται νέα παρ. 9 και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 94

Άδειες Οδήγησης - Κυρώσεις - Άδειες εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών

1. Για την οδήγηση μοτοποδηλάτων και ελαφρών τετρακύκλων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων απαιτείται η κατοχή της κατάλληλης κατηγορίας άδειας οδήγησης. Οι κατηγορίες των αδειών οδήγησης, η κλιμάκωση και η ισοδυναμία μεταξύ των κατηγοριών, καθώς και η χορήγηση, ανανέωση και η αμοιβαία αναγνώριση και ανταλλαγή αυτών ορίζονται στο π.δ. 51/2012 (Α' 101).

2. Απαγορεύεται η οδήγηση μοτοποδηλάτων και ελαφρών τετρακύκλων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων:

α) Από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν ισχύουσα ελληνική άδεια οδήγησης της κατάλληλης κατηγορίας. Η απαγόρευση αυτή δεν ισχύει για τα πρόσωπα, τα οποία εκπαιδεύονται ή εξετάζονται προκειμένου να αποκτήσουν ή ανανεώσουν συγκεκριμένης κατηγορίας άδεια οδήγησης, εφόσον είναι εφοδιασμένα με τα κατά νόμο προβλεπόμενα έγγραφα για τον σκοπό αυτόν.

β) Από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν ισχύουσα ελληνική ειδική άδεια ή ισχύον ελληνικό πιστοποιητικό, τα οποία απαιτούνται για την οδήγηση ειδικών κατηγοριών οδικών οχημάτων, ακόμα και εάν κατέχουν την προβλεπόμενη στην προηγούμενη περ. α' της παρούσας παραγράφου άδεια οδήγησης.

γ) Ειδικά για τα μοτοποδήλατα με μέγιστη εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα έως 25 χλμ./ώρα, από πρόσωπα που δεν έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δεκαπέντε (15) ετών.

3. Δεν υπάγονται στις απαγορεύσεις της περ. α' της παρ. 2 του παρόντος και εφόσον έχουν συμπληρώσει την ελάχιστη απαιτούμενη ηλικία που προβλέπεται για τη χορήγηση ελληνικής άδειας οδήγησης:

α. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης, αντίστοιχης κατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή από τα κράτη Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν.

β. Οι κάτοχοι ισχύουσας διεθνούς άδειας οδήγησης η οποία έχει εκδοθεί από οποιοδήποτε κράτος, εκτός της Ελλάδος, και δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα.

γ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης, η οποία έχει εκδοθεί από κράτη εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τα οποία η Ελλάδα έχει συνάψει ειδική συμφωνία, η οποία έχει κυρωθεί με νόμο και οι οποίοι δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα.

δ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης κατά τα οριζόμενα σε διεθνείς συμβάσεις ή συμφωνίες που έχουν κυρωθεί με νόμο και οι οποίοι δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα.

ε. Οι οδηγοί μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων, τα οποία ανήκουν στις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις ή στα σώματα ασφαλείας, εφόσον είναι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες τους.

στ. Τα μέλη διπλωματικών αποστολών και προξενικών αρχών, καθώς και τα μέλη Διεθνών Οργανισμών και Γραφείων Διεθνών Οργανισμών στην Ελλάδα ως και τα μέλη των οικογενειών τους, υπήκοοι τρίτων χωρών, πλην των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Νορβηγίας, της Ισλανδίας ή του Λιχτενστάιν, και κάτοχοι Δελτίου Ταυτότητας εκδοθέντος από τη Διεύθυνση Εθιμοτυπίας του Υπουργείου Εξωτερικών, εφόσον κατέχουν ισχύουσα άδεια οδήγησης της χώρας τους, υπό την προϋπόθεση ότι αυτή συνοδεύεται από βεβαίωση της εκδούσας αρχής, για το δικαίωμα οδήγησης οχήματος βάσει των κατηγοριών που κατέχουν, επίσημα μεταφρασμένης.

ζ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και επιβατικών αυτοκινήτων που δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα και η οποία άδεια έχει εκδοθεί από κράτος στο οποίο δεν εκδίδεται διεθνής άδεια οδήγησης.

Για την οδήγηση των υπόψη οχημάτων από τους ανωτέρω απαιτείται η κατοχή ισχύουσας εθνικής άδειας των αντίστοιχων κατηγοριών υπό την προϋπόθεση ότι συνοδεύεται από επίσημη μετάφρασή της στην ελληνική ή αγγλική γλώσσα.

4. Αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί μοτοποδηλάτο, μοτοσικλέτα, μηχανοκίνητο τρίκυκλο, ελαφρύ τετράκυκλο, τετράκυκλο και αυτοκίνητο και στερείται ή δεν κατέχει την κατάλληλη άδεια οδήγησης, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του προεδρικού διατάγματος της παρ. 1 του παρόντος ή η άδεια οδήγησης του έχει ανακληθεί ή αφαιρεθεί για οποιονδήποτε λόγο, τιμωρείται με ποινή φυλάκισης από έναν (1) έως δώδεκα (12) μήνες, με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200) ευρώ, καθώς και με επιτόπου αφαίρεση του εντύπου της άδειας οδήγησης του, εφόσον υπάρχει, για τριάντα (30) ημέρες.

Για τη σχετική παράβαση που αφορά φορτηγά οχήματα έχουν εφαρμογή οι ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006 (Α' 49).

Για τη σχετική παράβαση που αφορά στην ειδική άδεια οδήγησης οδηγού επιβατικού δημοσίας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτου έχουν εφαρμογή οι ειδικές διατάξεις του ν. 4070/2012 (Α' 82).

5. Αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί αυτοκίνητο φορτηγό ή λεωφορείο χωρίς να κατέχει το κατάλληλο

Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) σύμφωνα με τα οριζόμενα στο π.δ. 74/2008 (Α' 112), τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400) ευρώ και με αφαίρεση του εντύπου της άδειας οδήγησης του, εφόσον υπάρχει, για τριάντα (30) ημέρες.

6. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται:

α) Οι προϋποθέσεις, η διαδικασία και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για τη λειτουργία Σχολών Οδηγών και Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.) μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων.

β) Οι όροι, οι προϋποθέσεις και τα ασυμβίβαστα της άσκησης του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων και της λειτουργίας Σχολών Οδηγών και Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.) μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων.

γ) Οι διοικητικές και ποινικές κυρώσεις για τους παραβάτες των διατάξεων του διατάγματος αυτού, καθώς και η διαδικασία επιβολής τους.

7. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ορίζονται:

α. Η διαδικασία χορήγησης, ανανέωσης, αντικατάστασης, ανταλλαγής, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια που αφορά τις άδειες οδήγησης.

β. Οι όροι και οι προϋποθέσεις εκπαίδευσης και επιμόρφωσης των εξεταστών υποψηφίων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων, καθώς και ο τρόπος συγκρότησης των εξεταστικών επιτροπών και οι υποχρεώσεις των εξεταστών.

γ. Οι όροι και οι προϋποθέσεις εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων με την καθιέρωση υποχρεωτικών μαθημάτων πριν από την εξέταση.

8. Τα Παραρτήματα του π.δ. 51/2012 (Α' 101) τροποποιούνται και συμπληρώνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων, καθώς και του Υπουργού Υγείας για το Παράρτημα ΙΙΙ.

9. Για οδήγηση οχημάτων σε χώρα όπου δεν αναγνωρίζεται η ελληνική άδεια οδήγησης απαιτείται η κατοχή της κατάλληλης κατηγορίας Διεθνούς Άδειας Οδήγησης σύμφωνα με διεθνείς συμβάσεις ή συμφωνίες που έχουν κυρωθεί με νόμο. Η Διεθνής Άδεια Οδήγησης εκδίδεται στην Ελλάδα από εθνικούς εκπροσώπους διεθνών αυτοκινητιστικών ενώσεων.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζονται οι φορείς έκδοσης, η διαδικασία χορήγησης και κάθε άλλη απαραίτητη λεπτομέρεια που αφορά στην έκδοση στην Ελλάδα της Διεθνούς Άδειας Οδήγησης.»

Άρθρο 24

Έγγραφα ταυτοποίησης του οδηγού -

Τροποποίηση του άρθρου 100 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 100 του ν. 2696/1999 (Α' 57) στο τέλος του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 προστίθεται δεύτερο εδάφιο και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 100

Έγγραφα τα οποία πρέπει να φέρει ο οδηγός

1. Ο οδηγός οδικού οχήματος υποχρεούται όταν οδηγεί να φέρει τη νόμιμη άδεια οδήγησης, την άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, το αποδεικτικό ασφάλισης, την απόδειξη πληρωμής των τελών κυκλοφορίας και κατά περίπτωση την ειδική άδεια οδήγησης οδηγού Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.), το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγού Οχημάτων Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ADR) και τα λοιπά έγγραφα που απαιτεί η Ευρωπαϊκή Συμφωνία για τη Διεθνή Οδική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ADR) του ν. 1741/1987 (Α' 225), το Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου, την Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων, τη βεβαίωση καλής λειτουργίας ταχογράφου, τη βεβαίωση περιοριστή ταχύτητας και το σχετικό αυτοκόλλητο σήμα, καθώς και οποιοδήποτε άλλο έγγραφο, βεβαίωση, ή πιστοποιητικό απαιτείται ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος από τις ειδικές διατάξεις. Οι οδηγοί των ποδηλάτων και των Ε.Π.Η.Ο. από δώδεκα (12) ετών και άνω υποχρεούνται να φέρουν, όταν οδηγούν, οποιοδήποτε νόμιμο έγγραφο ταυτοποίησης προσώπου.

2. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της πιο πάνω παραγράφου τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο είκοσι (20) ευρώ για την έλλειψη καθενός από τα παραπάνω έγγραφα.»

Άρθρο 25**Επιβολή διοικητικών μέτρων -****Τροποποίηση του άρθρου 103 του Κ.Ο.Κ.**

1. Στο άρθρο 103 του ν. 2696/1999 (Α' 57) μετά την παρ. 7 προστίθεται παρ. 7Α, ως εξής:

«7Α. Στους παραβάτες των οχημάτων για την κυκλοφορία των οποίων δεν απαιτούνται στοιχεία κυκλοφορίας ή άδεια οδήγησης ή και τα δύο, επιβάλλονται οι κυρώσεις μόνο κατά το σκέλος του διοικητικού προστίμου. Σε παραβάσεις για τις οποίες δεν προβλέπεται άλλη κύρωση, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ.»

2. Για τα διοικητικά πρόστιμα που αναφέρονται στο παρόν Κεφάλαιο Α' ισχύει η παρ. 5 του άρθρου 28 του ν. 4530/2018 (Α' 59).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'**ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΛΑΦΡΑ****ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (Ε.Π.Η.Ο.)****Άρθρο 26****Προϋποθέσεις κυκλοφορίας των Ε.Π.Η.Ο.**

Τα Ε.Π.Η.Ο. που διατέθηκαν στην ελληνική αγορά ή τεκμηριωμένα εισήχθησαν στη χώρα πριν τη δημοσίευση του παρόντος, με μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα άνω των 25 χλμ./ώρα, δύναται να κυκλοφορήσουν σε δημόσιο οδικό δίκτυο υπό την προϋπόθεση ότι η μέγιστη ταχύτητα κίνησής τους περιορίζεται στα 25 χλμ./ώρα.

Άρθρο 27**Εποπτική αρχή - Οικονομικός φορέας**

1. Ως αρμόδια αρχή για την εποπτεία της αγοράς των Ε.Π.Η.Ο., την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των οικο-

νομικών φορέων και τη σήμανση CE, ορίζεται η Διεύθυνση Τεχνικής Βιομηχανικής Νομοθεσίας της Γενικής Γραμματείας Βιομηχανίας του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, ως προς την Οδηγία 2006/42/ΕΚ σχετικά με τα μηχανήματα.

2. Στις περιπτώσεις εκμίσθωσης ή παροχής προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο. ως οικονομικός φορέας για τις ανάγκες του παρόντος λογίζεται ο πάροχος ή εκμισθωτής.

3. Στον οικονομικό φορέα που διαθέτει στην αγορά με οποιοδήποτε τρόπο Ε.Π.Η.Ο. κατά παράβαση του άρθρου 26, επιβάλλονται οι προβλεπόμενες κυρώσεις για την παραβίαση του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 2019 για την εποπτεία της αγοράς και τη συμμόρφωση των προϊόντων και για την κατάργηση της Οδηγίας 2004/42/ΕΚ και των Κανονισμών (ΕΚ) αριθμ. 765/2008 και (ΕΕ) αριθμ. 305/2011 (L 169) και της Απόφασης αριθμ. 768/2008/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 9ης Ιουλίου 2008, για κοινό πλαίσιο εμπορίας των προϊόντων και για την κατάργηση της απόφασης 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου (L 218).

Άρθρο 28**Υποχρεώσεις παρόχων και εκμισθωτών****Ε.Π.Η.Ο.**

1. Οι εταιρείες εκμίσθωσης ή παροχής προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο.:

α) παρέχουν ή εκμισθώνουν προς χρήση Ε.Π.Η.Ο. σύμφωνα με το Κεφάλαιο Β',

β) παρέχουν δεδομένα από την κίνηση των Ε.Π.Η.Ο. όταν ζητηθούν από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ή τη δημοτική αρχή όπου δραστηριοποιείται ο πάροχος ή ο εκμισθωτής,

γ) παρέχουν δεδομένα από την κίνηση των Ε.Π.Η.Ο. όταν ζητηθούν από τον ΟΑΣΑ Α.Ε. και τον ΟΣΕΘ Α.Ε. αντίστοιχα, όταν ο πάροχος ή ο εκμισθωτής δραστηριοποιείται στην περιοχή αρμοδιότητάς τους.

2. Οι εταιρείες παροχής ή προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο. χρησιμοποιούν τα κατάλληλα τεχνολογικά μέσα για τον ασύρματο εντοπισμό της θέσης του κάθε Ε.Π.Η.Ο. που διαθέτουν, δεν επιτρέπουν την υπέρβαση της ταχύτητας των 25 χλμ./ώρα ή όποιας άλλης ταχύτητας οριστεί, καθώς και την κίνηση σε οδούς και περιοχές που θα υποδείξει, σε κάθε περίπτωση, η δημοτική αρχή σύμφωνα με το άρθρο 52 του ν. 2696/1999 (Α' 57) ή ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για τους λιμένες με φορέα διαχείρισης Νομικού Προσώπου Ιδιωτικού Δικαίου, ή ο Γενικός Γραμματέας Τουριστικής Πολιτικής και Ανάπτυξης του Υπουργείου Τουρισμού για τους τουριστικούς λιμένες ή ο αρμόδιος φορέας διαχείρισης λιμένα, σύμφωνα με το άρθρο 52Α του παρόντος ή το άρθρο 44 του ν. 4150/2013 (Α' 102), κατόπιν γνωμοδότησης της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής.

3. Οι εταιρείες που εκμισθώνουν ή παρέχουν προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο. και δεν καλύπτουν τις απαιτήσεις του παρόντος τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο χιλίων (1.000) ευρώ. Τα διοικητικά πρόστιμα επιβάλλονται σύμφωνα με την κοινή απόφαση υπ' αρ. 7350/2014 (Β' 807)

των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Τουρισμού από τις Περιφερειακές Υπηρεσίες Τουρισμού (ΠΥΤ) και αποτελούν έσοδα του κρατικού προϋπολογισμού. Στην περίπτωση που η παράβαση διαπιστωθεί μετά από έλεγχο των αρμόδιων για την τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας οργάνων, τα όργανα αυτά ενημερώνουν άμεσα την αρμόδια ΠΥΤ για την επιβολή των διοικητικών προστίμων.

Άρθρο 29

Κυκλοφορία ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση

1. Τα ποδήλατα τα οποία μπορούν να υποβοηθούνται με ηλεκτροκινητήρα σύμφωνα με το άρθρο 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57):

α) δεν επιτρέπεται να διαθέτουν εγκατεστημένο μηχανισμό ή εγκατάσταση μηχανισμού που να τα θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης, δηλαδή, χωρίς τη χρήση ποδωστήριων (πεντάλ), μέσω του ηλεκτροκινητήρα, εκτός της περίπτωσης που ο μηχανισμός απενεργοποιείται όταν η ταχύτητα του οχήματος υπερβεί τα 6 χλμ./ώρα,

β) εμπίπτουν στις εξαιρέσεις του πεδίου εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΕ) αριθμ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (L 60), σύμφωνα με το πέμπτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 2 αυτού,

γ) συμμορφώνονται με τον παρόντα Κώδικα ως προς τις διατάξεις για τα ποδήλατα,

δ) πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις και προδιαγραφές του ευρωπαϊκού προτύπου ασφαλείας προϊόντος ΕΛΟΤ EN 15194 ή αντικατάστασής του,

ε) διαθέτουν δήλωση συμμόρφωσης (Declaration of Conformity) CE και τοποθετημένο σε εμφανή θέση, από τον κατασκευαστή τους ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο αυτού, αντίστοιχο σήμα CE σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθμ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 9ης Ιουλίου 2008 για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά στην εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθμ. 339/93 του Συμβουλίου (L 218), το οποίο είναι ευδιάκριτο, ευανάγνωστο και ανεξίτηλο, που δηλώνει ότι το όχημα πληροί τις εφαρμοστέες ενωσιακές απαιτήσεις και τεχνικές προδιαγραφές ως προς την ασφάλεια και την προστασία της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος. Εναλλακτικά, κάθε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση διαθέτει πιστοποιητικό συμμόρφωσης (Certification of Conformity) ως προς το πρότυπο ασφαλείας ΕΛΟΤ EN 15194, ή αντικατάστασή του, τοποθετημένο σε εμφανή θέση, από τον κατασκευαστή του ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο αυτού και αντίστοιχο σήμα, το οποίο είναι ευδιάκριτο, ευανάγνωστο και ανεξίτηλο, που δηλώνει ότι το εν λόγω ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση πληροί όλες τις απαιτήσεις και τεχνικές προδιαγραφές του ανωτέρω προτύπου.

Στο Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων δημιουργείται και τηρείται βάση δεδομένων ποδηλάτων με

υποβοηθούμενη ποδηλάτηση των προδιαγραφών και τεχνικών απαιτήσεων, στην οποία διαθέτει πρόσβαση χρήστη η Υπηρεσία Τροχαίας Αστυνόμευσης του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη. Στη βάση δεδομένων υποχρεούνται να δηλώνουν οι εισαγωγείς των εν λόγω οχημάτων στην εγχώρια αγορά εντός είκοσι (20) ημερών από τον εκτελωνισμό τους, τους μοναδικούς αριθμούς πλαισίου τους και τα συνοδευτικά αυτών πιστοποιητικά συμμόρφωσης προς τις εφαρμοστέες ενωσιακές απαιτήσεις και τεχνικές προδιαγραφές ασφαλείας και προστασίας της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος, του Κανονισμού (Ε.Ε.) 765/2008 και του προτύπου ασφαλείας προϊόντος ΕΛΟΤ EN 15194, ή αντικατάστασης αυτού. Τα κατά τόπους όργανα της τροχαίας κατά τη διάρκεια τροχονομικών ελέγχων δύνανται, κατόπιν επικοινωνίας με τη Υπηρεσία Τροχαίας Αστυνόμευσης του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, να επιβεβαιώσουν παραποίηση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης του ελεγχόμενου οχήματος, ή επίδειξη πιστοποιητικού που δεν αντιστοιχεί σε αυτό και στην περίπτωση αυτή να επιβάλλουν τις κυρώσεις και τα διοικητικά πρόστιμα που προβλέπονται.

Η ανωτέρω υποχρέωση βαρύνει και τους διανομείς στην εγχώρια αγορά ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, σύμφωνα με τις ανωτέρω προδιαγραφές και τεχνικές απαιτήσεις, οι οποίοι υποχρεούνται να δηλώσουν, εντός τριών (3) μηνών από την έναρξη λειτουργίας της ανωτέρω βάσης δεδομένων, τα προς διάθεση ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση.

2. Μέχρι τη λειτουργία της βάσης δεδομένων της παρ. 1, ο κάτοχος - χρήστης ενός εκ κατασκευής ποδήλατου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, ή ενός συμβατικού ποδήλατου το οποίο έχει μετατραπεί σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, με την εγκατάσταση ειδικού για τον σκοπό αυτόν ηλεκτροκινητήρα και λοιπού συνοδευτικού εξοπλισμού, προκειμένου να αποδείξει ότι το όχημα πληροί τις υποχρεώσεις και τεχνικές προδιαγραφές, φέρει υποχρεωτικά μαζί του, προκειμένου να την επιδεικνύει στα όργανα της τροχαίας κατά τη διάρκεια τροχονομικού ελέγχου, μία (1) εκ των κάτωθι αναφερομένων δήλωση συμμόρφωσης ή βεβαίωση των περ. α' και β', αντίστοιχως, του παρόντος, ή το πιστοποιητικό της περ. γ' αυτού:

α) δήλωση συμμόρφωσης (Declaration of Conformity) ως προς το πρότυπο ασφαλείας ΕΛΟΤ EN 15194 του κατασκευαστή του οχήματος (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδήλατου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), επισήμως μεταφρασμένη στην ελληνική, σύμφωνα με το Παράρτημα II,

β) βεβαίωση του διανομέα του οχήματος (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδήλατου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), σύμφωνα με το Παράρτημα II,

γ) σε αποδεδειγμένη αδυναμία του διανομέα του οχήματος (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδήλατου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), για την προσκόμιση της βεβαίωσης της περ. β' της

παρ. 2, είτε λόγω συνταξιοδότησής του, είτε λόγω οριστικής ανάκλησης της άδειας λειτουργίας της επιχείρησής του, είτε λόγω αλλαγής του καταστατικού σύστασης αυτής στην περίπτωση νομικού προσώπου, προσκομίζεται εναλλακτικά πιστοποιητικό από διαπιστευμένο, από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης, φορέα, ως προς το πρότυπο ασφαλείας ΕΛΟΤ EN 15194, σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙ.

3. Εφόσον ο χρήστης ποδήλατου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση δεν διαθέτει τη δήλωση συμμόρφωσης της περ. α' της παρ. 2, ή τη βεβαίωση της περ. β' της παρ. 2, ή το πιστοποιητικό της περ. γ' της παρ. 2, το όχημα λογίζεται ως μοτοποδήλατο και επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται από τον ν. 2696/1999 για την κυκλοφορία του μοτοποδηλάτου και τον εξοπλισμό του αναβάτη.

4. Ο πωλητής ή ο διανομέας ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), που διαθέτει τα τεχνικά χαρακτηριστικά και τις προδιαγραφές της περ. α', υποχρεούται να:

α) παρέχει στον αγοραστή αυτού είτε τη δήλωση συμμόρφωσης (Declaration of Conformity) ως προς το πρότυπο ασφαλείας ΕΛΟΤ EN 15194 του κατασκευαστή του οχήματος (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), της περ. α' της παρ. 2, είτε τη βεβαίωση της περ. β' της παρ. 2,

β) διατηρεί στο φυσικό αρχείο της έδρας της επιχείρησής του αντίγραφο της ανωτέρω δήλωσης συμμόρφωσης, ή βεβαίωσης, η οποία είναι υπογεγραμμένη από τον κάτοχο - αγοραστή του οχήματος (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), ότι έχει ενημερωθεί και την έχει λάβει.

5. Σε περίπτωση άρνησης του πωλητή ή διανομέα του ανωτέρω ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση (ή του ηλεκτροκινητήρα και του λοιπού συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), να χορηγήσει στον αγοραστή αυτού είτε τη δήλωση συμμόρφωσης της περ. α' της παρ. 2, είτε τη βεβαίωση της περ. β' της παρ. 2, εφαρμόζονται συμπληρωματικά με τις κυρώσεις του άρθρου 13α του ν. 2251/1994 (Α' 191) και οι παρ. 2, 3, 4, 5 και 6 του άρθρου 9θ του ίδιου νόμου.

6. Στην περίπτωση που ο πωλητής ή διανομέας ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), χορηγήσει στον αγοραστή αυτού, είτε ψευδή δήλωση συμμόρφωσης της περ. α' της παρ. 2 του παρόντος, είτε ψευδή βεβαίωση της περ. β' της παρ. 2 αυτού, πλέον των προβλεπόμενων κυρώσεων του ν. 4619/2019 (Α' 95), επιβάλλεται σε αυτόν, από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, πρόστιμο ποσού πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ. Για τα πρόστιμα που επιβάλλονται σύμφωνα με

την παρούσα, η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων αποστέλλει στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. τα απαραίτητα στοιχεία, προκειμένου η τελευταία να εκδώσει σχετική πράξη βεβαίωσης και να εισπράξει το οφειλόμενο ποσό σύμφωνα με τον Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (Κ.Ε.Δ.Ε.). Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης εντός τριών (3) ετών από την έκδοση της απόφασης επιβολής του προστίμου, το ποσό του επιβαλλόμενου προστίμου διπλασιάζεται και επιβάλλεται και οριστική ανάκληση της λειτουργίας της επιχείρησής του διανομέα ή πωλητή.

7. Αν υποβληθεί κατά τη διάρκεια τροχονομικού ελέγχου από τον κάτοχο του οχήματος της περ. α', ψευδές πιστοποιητικό της περ. γ' της παρ. 2, πλέον των προβλεπόμενων κυρώσεων του ν. 4619/2019, επιβάλλεται στον φορέα της περ. γ', από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, πρόστιμο ποσού πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ. Για τα πρόστιμα που επιβάλλονται σύμφωνα με την παρούσα, η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων αποστέλλει στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. τα απαραίτητα στοιχεία, προκειμένου η τελευταία να εκδώσει σχετική πράξη βεβαίωσης και να εισπράξει το οφειλόμενο ποσό σύμφωνα με τον Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (Κ.Ε.Δ.Ε.). Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης εντός τριών (3) ετών από την έκδοση της απόφασης επιβολής του προστίμου, το ποσό του επιβαλλόμενου προστίμου διπλασιάζεται και σε κάθε επόμενη υποτροπή εντός τριών (3) ετών από την έκδοση κάθε προηγούμενης απόφασης επιβολής προστίμου, το ποσό τριπλασιάζεται.

8. Στην περίπτωση που ο κάτοχος ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση επιδειξει, κατά τη διάρκεια τροχονομικού ελέγχου, πλαστή δήλωση συμμόρφωσης, ή βεβαίωση, ή πιστοποιητικό των περ. α' έως γ' της παρ. 2, αντιστοίχως, πλέον των προβλεπόμενων κυρώσεων του ν. 4619/2019, επιβάλλεται από το αρμόδιο όργανο της τροχαίας σε αυτόν πρόστιμο ποσού πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ. Για τα πρόστιμα που επιβάλλονται σύμφωνα με την παρούσα, η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων αποστέλλει στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. τα απαραίτητα στοιχεία, προκειμένου η τελευταία να εκδώσει σχετική πράξη βεβαίωσης και να εισπράξει το οφειλόμενο ποσό σύμφωνα με τον Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (Κ.Ε.Δ.Ε.). Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης εντός ενός (1) έτους από την έκδοση της απόφασης επιβολής του ανωτέρω προστίμου, το ποσό του επιβαλλόμενου προστίμου διπλασιάζεται και σε κάθε επόμενη υποτροπή εντός ενός (1) έτους από την έκδοση κάθε προηγούμενης απόφασης επιβολής προστίμου, το ποσό τριπλασιάζεται.

9. Στην περίπτωση που διαπιστωθεί ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης που δηλώνει ότι το όχημα πληροί τις εφαρμοστέες ενωσιακές απαιτήσεις και τεχνικές προδιαγραφές ως προς την ασφάλεια και την προστασία της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος, του Κανονισμού (Ε.Ε.) 765/2008 και του προτύπου ασφαλείας προϊόντος ΕΛΟΤ EN 15194, ή αντικατάστασης αυτού, να έχει υποστεί με-

τατροπή με κινητήρα που δεν πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές και απαιτήσεις της περ. δ' της παρ. 1, ή να έχει εγκατασταθεί σε αυτό μηχανισμός απελευθέρωσης της τελικής του ταχύτητας (e-bike dongles) έως και 50 χλμ./ώρα, επιβάλλεται στον υπαίτιο αυτού πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ και ένα (1) έτος φυλάκισης.

10. Στην περίπτωση που διαπιστωθεί η εγκατάσταση σε συμβατικό ποδήλατο του άρθρου 2 του ν. 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α' 57), ηλεκτροκινητήρας που δεν πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές και απαιτήσεις της περ. δ' της παρ. 1, επιβάλλονται στον υπαίτιο αυτού πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ και ένα (1) έτος φυλάκισης.

11. Η ισχύς του παρόντος αρχίζει τρεις (3) μήνες από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 30

Εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Β'

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται η διαδικασία ρύθμισης της μέγιστης σχεδιαστικής ταχύτητας των Ε.Π.Η.Ο., οι τεχνικές προδιαγραφές των ως άνω οχημάτων πέραν όσων ορίζονται στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και στον νόμο, οι απαιτήσεις και η διαδικασία πιστοποίησής τους, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια, αναγκαία για την εφαρμογή του άρθρου 26.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων ρυθμίζονται τα θέματα σήμανσης των Ε.Π.Η.Ο. με σήμανση CE και τα ζητήματα εποπτείας της αγοράς και καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής. Μετά την έκδοση της απόφασης του πρώτου εδαφίου, ο οικονομικός φορέας κατά την έννοια του Κανονισμού (ΕΕ) αριθμ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθμ. 339/93 του Συμβουλίου (L 218), θέτει σήμανση CE στα Ε.Π.Η.Ο. που κατασκευάζει ή αντιπροσωπεύει κατά την έννοια του άρθρου 30 του Κανονισμού αυτού. Ο οικονομικός φορέας δραστηριοποιείται σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 1020/2019 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 2019 για την εποπτεία της αγοράς και τη συμμόρφωση των προϊόντων και για την κατάργηση της οδηγίας 2004/42/ΕΚ και των κανονισμών (ΕΚ) αριθμ. 765/2008 και (ΕΕ) αριθμ. 305/2011 (L 169) και την απόφαση 768/2008/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για κοινό πλαίσιο εμπορίας των προϊόντων και για την κατάργηση της απόφασης 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου (L 218) και μεριμνά για την τήρηση και ενημέρωση του φακέλου με την απαραίτητη τεκμηρίωση που διασφαλίζει την εφαρμογή των διατάξεών τους.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Τουρισμού καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις λειτουργίας των εταιρειών εκμίσθωσης Ε.Π.Η.Ο.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Εσωτερικών καθορίζονται οι όροι και

οι προϋποθέσεις λειτουργίας των εταιρειών παροχής Ε.Π.Η.Ο. προς κοινή χρήση.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Προστασίας του Πολίτη καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία, ανάπτυξη, λειτουργία και συντήρηση της βάσης δεδομένων της περ. στ' του άρθρου 29, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Άρθρο 31

Μεταβατικές διατάξεις του Κεφαλαίου Β'

1. Η ισχύς του Κεφαλαίου Β' αρχίζει εξήντα (60) ημέρες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος.

2. Μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος, δεν επιτρέπεται η διάθεση στην αγορά Ε.Π.Η.Ο. το οποίο δεν συμμορφώνεται με αυτόν.

3. Ε.Π.Η.Ο. που έχουν διατεθεί ή πωλούνται μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος και προκειμένου να επιτρέπεται η κυκλοφορία τους μετά τη θέση του σε ισχύ, προσαρμόζονται στις απαιτήσεις του νόμου με ευθύνη του κατόχου ή του οικονομικού φορέα, αντίστοιχα.

4. Στις εταιρείες εκμίσθωσης ή παροχής προς κοινή χρήση των Ε.Π.Η.Ο. επιτρέπεται ο περιορισμός της μέγιστης σχεδιαστικής ταχύτητας σε ταχύτητα κίνησης στα 25 χλμ./ώρα και μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος.

5. Έως την έκδοση της απόφασης της παρ. 9 του άρθρου 94 του ν. 2696/1999 (Α' 57), όπως προστίθεται με το άρθρο 23 του παρόντος, εξακολουθεί να ισχύει και να εφαρμόζεται το άρθρο 1 του ν.δ. της 4ης.11.1926 «Περί παραχωρήσεως του δικαιώματος της εκδόσεως διεθνών πιστοποιητικών πορείας εις την εν Αθήναις εδρεύουσαν Ελληνικήν Λέσχην Περιηγήσεων Αυτοκινήτου» (Α' 388). Διεθνείς Άδειες Οδήγησης οι οποίες έχουν εκδοθεί από την Ελληνική Λέσχη Περιηγήσεων Αυτοκινήτου μέχρι τη θέση σε ισχύ της ως άνω απόφασης, εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι και τη λήξη τους.

ΜΕΡΟΣ Γ'

ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2018/645 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 18ΗΣ ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2018 ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΕΔΡΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΩΝ 74/2008 ΚΑΙ 51/2012

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ ΟΔΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ π.δ. 74/2008

Άρθρο 32

Σκοπός - Αντικατάσταση του άρθρου 1 του π.δ. 74/2008

Αντικαθίσταται το άρθρο 1 του π.δ. 74/2008 (Α' 112), ως ακολούθως:

«Άρθρο 1
Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2003/59/ΕΚ του

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2003, όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2004/66/ΕΚ του Συμβουλίου της 26ης Απριλίου 2004, 2006/103/ΕΚ του Συμβουλίου της 20ής Νοεμβρίου 2006, 2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 2013 και 2018/645/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2018.»

Άρθρο 33

Πεδίο εφαρμογής του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) - Τροποποίηση του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008 (παρ. 1 και 2 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)

Το άρθρο 3 του π.δ. 74/2008 (Α' 112) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 3
(άρθρα 1, 2, 4 και παρ. 2 του άρθρου 14 της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ)

Πεδίο εφαρμογής του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.)

1. Από τις 10 Σεπτεμβρίου 2008 το παρόν εφαρμόζεται στη δραστηριότητα της οδήγησης από:

α) Έλληνες υπηκόους, υπηκόους κρατών μελών ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν) και β) υπηκόους τρίτων χωρών, οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ή σε άλλο κράτος μέλος, εφεξής αποκαλούμενους «οδηγούς», οι οποίοι πραγματοποιούν οδικές μεταφορές εντός της Ελλάδας ή της Ένωσης στο δημόσιο οδικό δίκτυο με οχήματα για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης μιας από τις κατηγορίες D1, D1E, D ή DE, όπως αυτές ορίζονται στο π.δ. 51/2012 (Α' 101) ή άδεια οδήγησης η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη.

2. Από τις 10 Σεπτεμβρίου 2009 το παρόν εφαρμόζεται στη δραστηριότητα της οδήγησης από:

α) Έλληνες υπηκόους, υπηκόους κρατών μελών ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν) και β) υπηκόους τρίτων χωρών, οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ή σε άλλο κράτος μέλος, εφεξής αποκαλούμενους «οδηγούς», οι οποίοι πραγματοποιούν οδικές μεταφορές εντός της Ελλάδας ή της Ένωσης στο δημόσιο οδικό δίκτυο με οχήματα για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης μιας από τις κατηγορίες C1, C1E, C ή CE, όπως αυτές ορίζονται στο π.δ. 51/2012 ή άδεια οδήγησης, η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη.

3. Το παρόν δεν εφαρμόζεται στους οδηγούς:

α. οχημάτων, των οποίων, η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 χλμ./ώρα,

β. οχημάτων, τα οποία ανήκουν στις Ένοπλες Δυνάμεις, τα Σώματα Ασφαλείας (Αστυνομία, Πυροσβεστικό Σώμα, Λιμενικό Σώμα), στην Υπηρεσία Εξωτερικής Φρούρησης Καταστημάτων Κράτησης και στις υπηρεσίες επείγουσας διακομιδής ασθενών, καθώς και οχημάτων τα οποία δεν ανήκουν στις ανωτέρω υπηρεσίες, αλλά χρησιμοποιούνται από αυτές για την κάλυψη υπηρεσιακών τους αναγκών,

γ. οχημάτων, τα οποία εξυπηρετούν τις ανάγκες της πολιτικής άμυνας της Χώρας ή της Πολιτικής Σχεδίασης Εκτάκτων Αναγκών (Π.Σ.Ε.Α.),

δ. οχημάτων, τα οποία υποβάλλονται σε δοκιμές επί της οδού, για λόγους τεχνικής βελτίωσης, επισκευής ή συντήρησης και νέων ή μεταποιημένων ή διασκευασμένων οχημάτων, τα οποία δεν έχουν ακόμη τεθεί σε κυκλοφορία,

ε. οχημάτων για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης κατηγορίας D ή D1 και τα οποία κινούνται χωρίς επιβάτες από προσωπικό συντήρησης προς ή από ένα κέντρο συντήρησης που βρίσκεται κοντά στην πλησιέστερη βάση συντήρησης που χρησιμοποιεί ο μεταφορέας, υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν συνιστά την κύρια δραστηριότητα του οδηγού,

στ. οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή για εργασίες διάσωσης, περιλαμβανομένων οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε μη εμπορική μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας,

ζ. οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για μαθήματα και εξετάσεις οδήγησης αυτοκινήτων, με σκοπό την απόκτηση άδειας οδήγησης ή Π.Ε.Ι., με την προϋπόθεση ότι δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών.

Επίσης, εξαιρούνται οι οδηγοί οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση συμπληρωματικής κατάρτισης για την απόκτηση άδειας οδήγησης ή Π.Ε.Ι., κατά τη διάρκεια μαθημάτων στον χώρο εργασίας, εφόσον ο ενδιαφερόμενος συνοδεύεται από άλλο πρόσωπο πιστοποιημένο με Π.Ε.Ι., ή εκπαιδευτή οδηγών για την κατηγορία στην οποία ανήκει το όχημα που χρησιμοποιείται για τον σκοπό αυτόν,

η. οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται σε μη εμπορικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων,

θ. οχημάτων, τα οποία μεταφέρουν υλικά ή εξοπλισμό ή μηχανήματα που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για την άσκηση του επαγγέλματος του οδηγού τους, υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση των οχημάτων αυτών δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του οδηγού.

4. Το παρόν δεν εφαρμόζεται όταν πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

α) οι οδηγοί οχημάτων κινούνται σε αγροτικές περιοχές και εφοδιάζουν τη δική τους επιχείρηση,

β) οι οδηγοί δεν παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών και,

γ) η μεταφορά είναι περιστασιακή και δεν επηρεάζει την οδική ασφάλεια.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων δύναται να εξειδικεύονται τα κριτήρια βάσει των οποίων μια μεταφορά χαρακτηρίζεται ως περιστασιακή που δεν επηρεάζει την οδική ασφάλεια από οδηγούς οχημάτων που κινούνται σε αγροτικές περιοχές που εφοδιάζουν τη δική τους επιχείρηση και δεν παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών.

5. Το παρόν δεν εφαρμόζεται σε οδηγούς οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται ή μισθώνονται χωρίς οδηγό από γεωργικές, δενδροκτηπευτικές, δασοκομικές, κτηνοτροφικές ή αλιευτικές επιχειρήσεις για τη μεταφορά

εμπορευμάτων στο πλαίσιο επιχειρηματικής δραστηριότητας, εκτός εάν η οδήγηση αποτελεί μέρος της κύριας δραστηριότητας του οδηγού ή εάν η οδήγηση υπερβαίνει την απόσταση εκατό (100) χιλιομέτρων από τη βάση της επιχείρησης στην οποία ανήκει το όχημα ή η οποία ενοικιάζει ή μισθώνει με χρηματοδοτική μίσθωση το όχημα.

Η χιλιομετρική απόσταση του προηγούμενου εδαφίου δύναται να μεταβάλλεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων.

6. Οι οδηγοί που εμπíπτουν στις παραπάνω εξαιρέσεις, προκειμένου να αποκτήσουν Π.Ε.Ι., υποχρεούνται να ακολουθήσουν τη διαδικασία αρχικής επιμόρφωσης.

7. Οι οδηγοί των παρακάτω κατηγοριών οχημάτων απαλλάσσονται της υποχρέωσης να κατέχουν Π.Ε.Ι. για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα:

α. οχημάτων των κατηγοριών D1, D1ED και DE, οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας η οποία χορηγήθηκε μέχρι και την 9η Σεπτεμβρίου 2008.

Μετά την ημερομηνία αυτή, υποχρεούνται να κατέχουν Π.Ε.Ι. μεταφοράς επιβατών αφού παρακολουθήσουν πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης,

β. οχημάτων των κατηγοριών C1, C1EC και CE, οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας η οποία χορηγήθηκε μέχρι και την 9η Σεπτεμβρίου 2009. Η απαλλαγή αυτή ισχύει μέχρι και την 9η Σεπτεμβρίου 2014.

Μετά την ημερομηνία αυτή οι κάτοχοι των παραπάνω αδειών οδήγησης υποχρεούνται να κατέχουν και Π.Ε.Ι. μεταφοράς εμπορευμάτων, αφού παρακολουθήσουν πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο παρόν.

8. Ως ημερομηνία χορήγησης συγκεκριμένης κατηγορίας άδειας οδήγησης της παρ. 7, θεωρείται η ημερομηνία της επιτυχούς πρακτικής εξέτασης του υποψηφίου οδηγού, στη συγκεκριμένη κατηγορία. Αν πρόκειται για άδεια οδήγησης κράτους μέλους της Ε.Ε., ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν), ως ημερομηνία χορήγησης θεωρείται αυτή που βρίσκεται στη στήλη 10 στην πίσω όψη του εντύπου της άδειας οδήγησης και η ημερομηνία έκδοσης της άδειας.

9. Για τους σκοπούς του παρόντος οι αναφορές στις κατηγορίες αδειών οδήγησης που αναφέρονται με ελληνικούς χαρακτήρες και το σύμβολο «συν» («+») διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που παρατίθεται στο Παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 14.»

Άρθρο 34

Χορήγηση Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης - τόπος περιοδικής κατάρτισης - Τροποποίηση του άρθρου 7 του π.δ. 74/2008 (παρ. 3 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)

Στο άρθρο 7 του π.δ. 74/2008 (Α' 112), α) οι παρ. 1, 2, 3, 4 και 5 τροποποιούνται, β) οι παρ. 7, 8 και 9 τροποποιούνται και αναριθμούνται σε 9, 10 και 11 αντίστοιχα, γ) προστίθενται νέες παρ. 7 και 8, και το άρθρο διαμορφώνεται ως ακολούθως:

«Άρθρο 7

(άρθρα 7 και 8 της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ)
Χορήγηση Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης - τόπος περιοδικής κατάρτισης

1. Οδηγός, κάτοχος Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης, προκειμένου να έχει το δικαίωμα να συνεχίσει να οδηγεί τα οχήματα της συγκεκριμένης ή των συγκεκριμένων κατηγοριών και μετά τη λήξη της ισχύος του Π.Ε.Ι., υποχρεούται να παρακολουθήσει πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης και να εφοδιασθεί με νέο Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης οδηγού, πενταετούς ισχύος.

Η περιοδική κατάρτιση αποσκοπεί στην επικαιροποίηση γνώσεων των κατόχων Π.Ε.Ι. στην οδική ασφάλεια, με ιδιαίτερη μνεία στα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες των εσάλτων χρηστών της οδού, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία, την υγεία και την ασφάλεια κατά την εργασία και τη μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης από την οδήγηση. Υποχρέωση κατοχής Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης έχουν και οι οδηγοί της παρ. 7 του άρθρου 3, οι οποίοι εξαιρούνται της υποχρέωσης κατοχής Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

2. Τα προγράμματα περιοδικής κατάρτισης διενεργούνται σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 3, και αποσκοπούν στην εμπάθυνση και την επανάληψη θεμάτων του Τμήματος 1 του Παραρτήματος Ι. Περιλαμβάνουν διάφορα θέματα και τουλάχιστον ένα θέμα που σχετίζεται με την οδική ασφάλεια. Στα θέματα της κατάρτισης λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις στη νομοθεσία και τεχνολογία και οι ιδιαίτερες ανάγκες κατάρτισης του οδηγού.

Η κατάρτιση γίνεται σε εγκεκριμένο κέντρο, σύμφωνα με το Τμήμα 4 του Παραρτήματος Ι και περιλαμβάνει διδασκαλία σε αίθουσα, πρακτική κατάρτιση, κατάρτιση με τη χρήση εργαλείων της τεχνολογίας της πληροφορίας και των επικοινωνιών (ΤΠΕ), ή με προσομοιωτές υψηλής τεχνολογίας.

Δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης περιοδικής κατάρτισης, για τους οδηγούς - εργαζόμενους σε συγκοινωνιακό φορέα, έχουν και οι συγκοινωνιακοί φορείς, εφόσον απασχολούν πάνω από τριακόσιους (300) οδηγούς. Στην περίπτωση που οι συγκοινωνιακοί φορείς ιδρύσουν εκπαιδευτικά κέντρα, εφοδιάζονται με την ειδική προς τούτο άδεια της παρ. 4 σύμφωνα με τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις της παρ. 11.

3. Δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης περιοδικής κατάρτισης έχουν:

α. οι Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Μεταφορών (Σ.Ε.Κ.Α.Μ.),

β. οι Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων (Σ.Ε.Κ.Ο.Ο.Μ.Ε.Ε.),

γ. τα Κέντρα Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (Κ.Ε.Θ.Ε.Υ.Ο.),

εφόσον όλα τα παραπάνω κέντρα ή σχολές διαθέτουν ισχύουσα άδεια λειτουργίας.

Ιδιαίτερα όσον αφορά στην εκπαίδευση σχετικά με τα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία οι παραπάνω σχολές και κέντρα δύνανται να συνεργάζονται με το Ινστιτούτο της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (ΙΝ-Ε.Σ.Α.με.Α.).

4. Προκειμένου τα κέντρα ή οι σχολές της παρ. 3 να διοργανώνουν προγράμματα περιοδικής κατάρτισης, προβαίνουν στη διαδικασία απόκτησης ειδικής άδειας, η οποία χορηγείται από την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας, στην περιοχή της οποίας βρίσκεται η έδρα τους.

Για τον σκοπό αυτόν οι σχολές υποβάλλουν αίτηση, συνοδευόμενη από πίνακα των μαθημάτων και των ωρών διδασκαλίας ανά μάθημα και τα στοιχεία των καθηγητών οι οποίοι πρόκειται να διδάσκουν το κάθε μάθημα. Δικαίωμα διδασκαλίας στις σχολές αυτές έχουν οι προβλεπόμενοι από τις διατάξεις περί Σ.Ε.Κ.Α.Μ., Σ.Ε.Κ.Ο.Ο.Μ.Ε. και Κ.Ε.Θ.Ε.Υ.Ο., καθηγητές.

5. Μετά το πέρας της περιοδικής κατάρτισης, ο διευθυντής σπουδών της σχολής ή του κέντρου Π.Ε.Ι., αρμόδιος ως προς την κατάρτιση και την υλοποίηση του προγράμματος, υπογράφει τις βεβαιώσεις επιτυχούς παρακολούθησης των ενδιαφερομένων.

Η βεβαίωση υποβάλλεται από τον ενδιαφερόμενο, μαζί με αίτηση, στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας του τόπου κατοικίας του εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου στο πλαίσιο ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από όλες τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, η οποία του χορηγεί νέο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού πενταετούς ισχύος ή καταχωρεί στην άδεια οδήγησής του τον ενωσιακό κωδικό «95». Για τη χορήγηση του νέου δελτίου επιμόρφωσης οδηγού ή την καταχώρηση του ενωσιακού κωδικού «95», ο ενδιαφερόμενος καταθέτει τα απαιτούμενα παράβολα.

6. Οδηγός κάτοχος Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης είναι υποχρεωμένος, πριν ή και μετά από τη λήξη ισχύος του, να επαναλάβει την επιμόρφωση και να εφοδιασθεί με νέο Π.Ε.Ι., πενταετούς ισχύος, προκειμένου, μετά τη λήξη ισχύος του προηγούμενου δελτίου να συνεχίσει τη δραστηριότητα του οδηγού μεταφοράς επιβατών ή μεταφοράς εμπορευμάτων.

7. Στους ενδιαφερόμενους οδηγούς που ολοκληρώνουν το πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης:

α) έως έξι (6) μήνες πριν τη λήξη ισχύος του Π.Ε.Ι., χορηγείται νέο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού ή καταχωρείται στην άδεια οδήγησής τους ο ενωσιακός κωδικός «95», με ημερομηνία έναρξης ισχύος του νέου Π.Ε.Ι. αυτή της ημέρας λήξης του προηγούμενου Π.Ε.Ι.,

β) μετά από την ημερομηνία λήξης ισχύος του Π.Ε.Ι., χορηγείται νέο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού ή τους καταχωρείται στην άδεια οδήγησής τους αντίστοιχα ο ενωσιακός κωδικός «95», με ημερομηνία έναρξης ισχύος του νέου Π.Ε.Ι. την ημερομηνία έκδοσης της βεβαίωσης επιτυχούς παρακολούθησης.

8. Οδηγός κάτοχος Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης ή περιοδικής κατάρτισης υποβάλλεται οποτεδήποτε πριν από τη λήξη ισχύος του, σε νέα περιοδική κατάρτιση και εφοδιάζεται με νέο Π.Ε.Ι. πενταετούς ισχύος, προκειμένου να ταυτιστεί η ημερομηνία λήξης ισχύος του προς έκδοση Π.Ε.Ι. με την ημερομηνία λήξης ισχύος της άδειας οδήγησης για τη χρήση της οποίας απαιτείται η κατοχή Π.Ε.Ι. Στην περίπτωση αυτή ως ημερομηνία λήξης του Π.Ε.Ι. ορίζεται η ημερομηνία λήξης της αντίστοιχης κατηγορίας

της άδειας οδήγησης ανεξαρτήτως της ημερομηνίας έκδοσης της βεβαίωσης επιτυχούς παρακολούθησης.

9. Κάτοχοι Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης για τη μεταφορά επιβατών, για μία από τις κατηγορίες D1, D1E, D και DE, απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης αντίστοιχου Π.Ε.Ι. για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων. Κάτοχοι Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης για μεταφορά εμπορευμάτων, για μία από τις κατηγορίες C1, C1E, C και CE, απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης αντίστοιχου Π.Ε.Ι. για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων.

10. Οδηγός κάτοχος Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης ή περιοδικής κατάρτισης, προκειμένου, πριν ή και μετά τη λήξη ισχύος του, να αποκτήσει νέο Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης, δικαιούται να παρακολουθήσει πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης του άρθρου αυτού, σε οποιοδήποτε κράτος μέλος της Ε.Ε., εφόσον:

- α. έχει τη συνήθη διαμονή του στο κράτος αυτό ή
- β. εργάζεται στο συγκεκριμένο κράτος ως οδηγός.

Οι οδηγοί αυτοί, εφόσον αποκτήσουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα, δικαιούνται να υποβάλουν στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας ή σε οποιαδήποτε Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφέρειας εάν προβλέπεται με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου, στο πλαίσιο ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από όλες τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφέρειας, αίτηση με σχετική βεβαίωση παρακολούθησης του προγράμματος και να αποκτήσουν Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης.

Ειδικά οι οδηγοί, οι οποίοι έχουν συνήθη διαμονή και εργάζονται στο Λιχτενστάιν δύνανται να υπόκεινται σε περιοδική κατάρτιση που προβλέπεται στην Ελβετία, την Αυστρία και τη Γερμανία, στον βαθμό που η περιοδική κατάρτιση που παρέχεται στα κράτη αυτά, εναρμονίζεται πλήρως με τα οριζόμενα στο παρόν.

11. Η διαδικασία έγκρισης των σχολών ή των κέντρων, η έγκριση διενέργειας προγραμμάτων περιοδικής κατάρτισης, οι υποχρεώσεις και ο έλεγχος αυτών, η αναγνώριση των βεβαιώσεων παρακολούθησης του προγράμματος περιοδικής κατάρτισης, το χρονοδιάγραμμα υποβολής αίτησης και δικαιολογητικών από τους οδηγούς της παρ. 7 του άρθρου 3 και κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.»

Άρθρο 35

Χορήγηση Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης - Αντικατάσταση του άρθρου 6 του π.δ. 74/2008 (παρ. 4 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)

Το άρθρο 6 του π.δ. 74/2008 (Α' 112), αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 6

(παρ. 4 και 5 του άρθρου 5, άρθρα 6 και 9 της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ)

Χορήγηση Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης

1. Ο ενδιαφερόμενος για την απόκτηση Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης πληροί τις εξής προϋποθέσεις:

α. έχει τη συνήθη διαμονή του, όπως αυτή ορίζεται στην περ. θ' της παρ. 2 του άρθρου 2 του π.δ. 51/2012 (Α' 101), στην Ελλάδα και την κατοικία του στην περιοχή της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας στην οποία υποβάλλεται η σχετική αίτηση με τα δικαιολογητικά, εκτός και εάν προβλέπεται διαφορετικά με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου στο πλαίσιο ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφέρειας,

β. έχει συμπληρώσει την κατάλληλη ηλικία, σύμφωνα με το άρθρο 5 του παρόντος,

γ. έχει επιτύχει σε θεωρητική και πρακτική εξέταση,

δ. έχει καταθέσει τα απαιτούμενα παράβολα.

2. Αρμόδια υπηρεσία για την παραλαβή της αίτησης και των δικαιολογητικών, τη διεξαγωγή της θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης και τη χορήγηση του Π.Ε.Ι. και του δελτίου επιμόρφωσης οδηγού ή την καταχώρηση του ενωσιακού κωδικού αριθμού «95» πάνω στην άδεια οδήγησης είναι η Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας, στην περιοχή της οποίας βρίσκεται η κατοικία του ενδιαφερομένου, εκτός και εάν προβλέπεται διαφορετικά με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου στο πλαίσιο ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας.

3. Η θεωρητική και η πρακτική εξέταση διεξάγονται σύμφωνα με το παρόν και με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 2, σημείο 2.1.

4. Η θεωρητική εξέταση διενεργείται είτε εντός του ωραρίου λειτουργίας των δημοσίων υπηρεσιών είτε μετά το πέρας του ωραρίου λειτουργίας και κατά τις ημέρες αργιών με σκοπό τη διευκόλυνση των ενδιαφερομένων.

5. Η θεωρητική εξέταση διενεργείται από δύο (2) υπαλλήλους της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας, που ανήκουν τουλάχιστον στην κατηγορία ΔΕ, εφόσον έχουν απολυτήριο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ή ισότιμη σχολής, εκ των οποίων ο ένας (1), τουλάχιστον, είναι τεχνικός. Τα μέλη της επιτροπής με τους αναπληρωτές τους, ορίζονται με απόφαση του Διευθυντή Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας.

6. Οι ερωτήσεις της θεωρητικής εξέτασης τίθενται από την ύλη βιβλίου, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 1 και Τμήμα 2, σημείο 2.1.

7. Μετά την επιτυχή θεωρητική εξέταση, οι ενδιαφερόμενοι υποχρεούνται σε πρακτική εξέταση σύμφωνα με το Παράρτημα Ι, Τμήμα 2, σημείο 2.1. Η πρακτική εξέταση διενεργείται ενώπιον επιτροπής με τη διαδικασία που ορίζεται για την πρακτική εξέταση υποψήφιων οδηγών.

Αν ο υποψήφιος πρακτικής εξέτασης για χορήγηση Π.Ε.Ι. δεν είναι κάτοχος άδειας οδήγησης κατηγορίας για την οποία πληρούνται οι προϋποθέσεις σωματικής και ψυχοδιανοητικής κατάστασης της Ομάδας 2 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η πρακτική εκπαίδευση και εξέταση χορήγησης Π.Ε.Ι., διαπιστώνεται ότι πληροί τις προϋποθέσεις αυτές.

Στη δεύτερη περίπτωση ο υποψήφιος εφοδιάζεται με Δελτίο Εκπαίδευσης Εξέτασης υποψήφιου οδηγού και

υποβάλλεται σε πρακτική εκπαίδευση και εξέταση. Κατά την πρακτική εξέταση υποχρεούται σε πορεία ενενήντα (90) λεπτών της ώρας σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 2, σημείο 2.1. Εφόσον ο ενδιαφερόμενος είχε επιτύχει σε θεωρητική εξέταση υποψήφιου οδηγού για τη συγκεκριμένη κατηγορία άδειας οδήγησης, μαζί με τη χορήγηση του Π.Ε.Ι. του χορηγείται και η αντίστοιχη κατηγορία άδειας οδήγησης.

8. Η πρακτική εξέταση χορήγησης Π.Ε.Ι., για τους υποψήφιους οι οποίοι δεν κατέχουν άδεια οδήγησης της αντίστοιχης κατηγορίας πραγματοποιείται με εκπαιδευτικό όχημα παρουσία εκπαιδευτή υποψήφιων οδηγών.

Για τους υποψήφιους πρακτικής εξέτασης για χορήγηση Π.Ε.Ι., οι οποίοι κατέχουν ισχύουσα άδεια οδήγησης της κατάλληλης κατηγορίας επιτρέπονται η εκπαίδευση και η πρακτική εξέταση και σε όχημα ιδιωτικής χρήσης, το οποίο κυκλοφορεί στο όνομα του ενδιαφερομένου ή στο όνομα της επιχείρησης, στην οποία έχει προσληφθεί ο ενδιαφερόμενος, ή σε όχημα δημόσιας χρήσης.

9. Όσοι επιτύχουν στη θεωρητική και πρακτική εξέταση δικαιούνται Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης και τους χορηγείται δελτίο επιμόρφωσης οδηγού πενταετούς ισχύος, η οποία αρχίζει από την ημέρα της επιτυχούς πρακτικής εξέτασης του ενδιαφερομένου ή καταχωρείται στην άδεια οδήγησης ο ενωσιακός κωδικός «95».

10. Οδηγοί, κάτοχοι Π.Ε.Ι. για μεταφορά επιβατών ή οδηγοί κάτοχοι Π.Ε.Ι. για μεταφορά εμπορευμάτων, προκειμένου να αλλάξουν ή να επεκτείνουν τη δραστηριότητά τους και να εκτελούν και μεταφορές εμπορευμάτων ή επιβατών, δεν υποχρεούνται να εξετασθούν στα κοινά τμήματα της αρχικής επιμόρφωσης.

11. Κάτοχοι Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης για μεταφορά επιβατών για μια από τις κατηγορίες D1, D1E, D και DE απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης τέτοιου Π.Ε.Ι. για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων.

Κάτοχοι Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης για μεταφορά εμπορευμάτων για μία από τις κατηγορίες C1, C1E, C και CE απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης τέτοιου Π.Ε.Ι. για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων.

12. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται η διαδικασία εξέτασης και επανεξέτασης των οδηγών και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου αυτού.»

Άρθρο 36

Ενωσιακός κωδικός - Αντικατάσταση του

άρθρου 8 του π.δ. 74/2008

(παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)

Το άρθρο 8 του π.δ. 74/2008 (Α' 112), αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 8

(άρθρο 10 της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ)

Ενωσιακός κωδικός

1. Βάσει του Π.Ε.Ι. το οποίο πιστοποιεί αρχική επιμόρφωση και του Π.Ε.Ι. το οποίο πιστοποιεί περιοδική κατάρτιση, οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επι-

κοινωνιών των περιφερειακών ενοτήτων, αναγράφουν τον εναρμονισμένο κωδικό της Ένωσης "95", που προβλέπεται στο Παράρτημα Ι του π.δ. 51/2012 (Α' 51) δίπλα στις αντίστοιχες κατηγορίες άδειας οδήγησης:

α) πάνω στην άδεια οδήγησης, ή

β) στο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού το οποίο συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παραρτήματος ΙΙ.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω καθορίζεται ως ενωσιακός κωδικός αριθμός «95» με την έννοια: «95: Οδηγός κάτοχος Π.Ε.Ι. που πιστοποιεί την αρχική επιμόρφωση ή την περιοδική κατάρτιση», ο οποίος ανταποκρίνεται στην υποχρέωση επαγγελματικής ικανότητας που αναφέρεται στο άρθρο 4, μέχρι την ημερομηνία που αναγράφεται, για παράδειγμα, «95.01.01.2012».

Εάν οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των περιφερειακών ενοτήτων στις οποίες αποκτήθηκε το Π.Ε.Ι. δεν μπορούν να καταγράψουν τον ενωσιακό κωδικό επί της άδειας οδήγησης, εκδίδουν δελτίο επιμόρφωσης οδηγού.

Η ημερομηνία έναρξης έκδοσης δελτίων επιμόρφωσης οδηγού καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Προστασίας του Πολίτη. Με όμοια απόφαση ορίζονται ο φορέας έκδοσης των δελτίων και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

Τα δελτία επιμόρφωσης οδηγού που εκδίδουν τα κράτη μέλη αναγνωρίζονται και ισχύουν επί του ελληνικού εδάφους και παρέχουν στους κατόχους τους τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις, όπως τα ελληνικά δελτία επιμόρφωσης οδηγού.

Οδηγός κάτοχος άδειας οδήγησης η οποία ισχύει και στην Ελλάδα πάνω στην οποία είναι καταχωρημένος ο ενωσιακός κωδικός αριθμός «95», σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παρ. 1 θεωρείται κάτοχος Π.Ε.Ι., αντίστοιχης κατηγορίας και εντός του ελληνικού εδάφους.

Κατά την έκδοση του δελτίου επιμόρφωσης οδηγού ή κατά τη σήμανση της άδειας οδήγησης με τον ενωσιακό κωδικό αριθμό «95», οι αρμόδιες αρχές ελέγχουν εάν η άδεια οδήγησης, της οποίας ο αριθμός αναφέρεται στο δελτίο, ισχύει για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχήματος.

2. Οδηγός, υπήκοος κράτους εκτός Ε.Ε. ή εκτός κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν), ο οποίος απασχολείται ή χρησιμοποιείται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος μέλος της Ε.Ε. και οδηγεί οχήματα που χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων αποδεικνύει την επιμόρφωση και την κατάρτιση που προβλέπει το παρόν με τη βεβαίωση οδηγού που προβλέπεται στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθμ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (L 300), εφόσον αυτή φέρει τον ενωσιακό κωδικό «95». Για τους σκοπούς του παρόντος το κράτος μέλος έκδοσης αναγράφει τον ενωσιακό κωδικό «95» στο τμήμα «παρατηρήσεις» της βεβαίωσης, εάν ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις κατάρτισης και εκπαίδευσης.

3. Οι βεβαιώσεις οδηγού που δεν φέρουν τον ενωσιακό κωδικό «95» και εκδόθηκαν πριν από τις 23 Μαΐου 2020 σύμφωνα με το άρθρο 5 του Κανονισμού (ΕΚ)

αριθμ. 1072/2009 και, ιδίως την παρ. 7 αυτού, με σκοπό την πιστοποίηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις κατάρτισης βάσει του παρόντος, γίνονται δεκτές ως πιστοποιητικό προσόντων μέχρι την ημερομηνία λήξης τους.»

Άρθρο 37

Βάση δεδομένων εφαρμογής - Προσθήκη νέου άρθρου 8Α στο π.δ. 74/2008 (παρ. 6 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)

Μετά το άρθρο 8 του π.δ. 74/2008 (Α' 112), προστίθεται άρθρο 8Α, ως εξής:

Άρθρο 8Α

Βάση δεδομένων εφαρμογής

1. Τα κράτη μέλη, για σκοπούς εφαρμογής, ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με Π.Ε.Ι. που έχουν χορηγηθεί ή ανακληθεί. Για τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με την Επιτροπή, δημιουργούν ηλεκτρονικό δίκτυο ή εργάζονται για την επέκταση υπάρχοντος δικτύου, λαμβάνοντας υπόψη την αξιολόγηση από την Επιτροπή της πλέον συμφέρουσας λύσης.

2. Το δίκτυο μπορεί να περιέχει πληροφορίες που περιέχονται στα Π.Ε.Ι. και πληροφορίες όσον αφορά στις διοικητικές διαδικασίες που συνδέονται με τα Π.Ε.Ι.

3. Διασφαλίζεται ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα πραγματοποιείται αποκλειστικά για τις απαιτήσεις κατάρτισης που εκτίθενται στο παρόν, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της Οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (L 119) και τον ν. 4624/2019 (Α' 137), με τον οποίο ορίζονται μέτρα εφαρμογής του Κανονισμού.

4. Για την πρόσβαση στη βάση δεδομένων λαμβάνονται τα κατάλληλα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για τη διασφάλιση των δεδομένων. Η πρόσβαση στη βάση δεδομένων δίδεται στους υπεύθυνους επεξεργασίας των υπηρεσιών που είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή του διατάγματος.

5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, θεσπίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές του ηλεκτρονικού δικτύου, με σκοπό την εξασφάλιση της ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με Π.Ε.Ι. που έχουν χορηγηθεί ή ανακληθεί, καθορίζονται οι προϋποθέσεις ενημέρωσης των αλλοδαπών αρχών και κάθε άλλη λεπτομέρεια.»

Άρθρο 38

Αντικατάσταση και προσθήκη Παραρτημάτων - Τροποποίηση του άρθρου 14 του π.δ. 74/2008 (παρ. 7 του άρθρου 1 και Παραρτήματα της Οδηγίας 2018/645)

Στο άρθρο 14 του π.δ. 74/2008 (Α' 112), αντικαθίστανται τα Παραρτήματα Ι και ΙΙ και προστίθεται Παράρτημα ΙΙΙ. Τα Παραρτήματα Ι, ΙΙ και ΙΙΙ, προσαρτώνται στο παρόν, ως Παραρτήματα του Μέρους Γ'.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ
ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 2006/126/ΕΚ ΤΟΥ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 20ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2006,
ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΜΕ ΤΙΣ ΟΔΗΓΙΕΣ
2008/65/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ 27ΗΣ
ΙΟΥΝΙΟΥ 2008, 2009/113/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΤΗΣ 25ΗΣ ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 2009 ΚΑΙ 2011/94/ΕΕ
ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ 28ΗΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2011 -
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ π.δ. 51/2012

Άρθρο 39

Σκοπός - Αντικατάσταση του άρθρου 1 του π.δ. 51/2012

Το άρθρο 1 του π.δ. 51/2012 (Α' 101) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 1
 Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης, όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 2009, 2011/94/ΕΕ της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2011, 2012/36/ΕΕ της Επιτροπής της 19ης Νοεμβρίου 2012, 2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 2013, 2013/47/ΕΕ της Επιτροπής της 2ας Οκτωβρίου 2013, 2014/85/ΕΕ της Επιτροπής της 1ης Ιουλίου 2014, 2015/653/ΕΕ της Επιτροπής της 24ης Απριλίου 2015, 2016/1106/ΕΕ της Επιτροπής της 7ης Ιουλίου 2016 και 2018/645/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2018».

Άρθρο 40

Χορήγηση άδειας οδήγησης - Αντικατάσταση του άρθρου 6 του π.δ. 51/2012 (παρ. 1 του άρθρου 2 της Οδηγίας 2018/645)

Το άρθρο 6 του π.δ. 51/2012 (Α' 101) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 6
 (παρ. 5 των άρθρων 4, 7, 11 της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ)
 Χορήγηση άδειας οδήγησης

1. Για τη χορήγηση οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης απαιτείται, όπως ο ενδιαφερόμενος:

α) έχει τη συνήθη διαμονή του στην Ελλάδα ή την ιδιότητα του σπουδαστή ή του μαθητή επί έξι (6) τουλάχιστον μήνες στην Ελλάδα, πριν από την ημέρα κατάθεσης της αίτησης και των δικαιολογητικών,

β) έχει την κατοικία του στην περιοχή αρμοδιότητας της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών στην οποία κατατίθεται η αίτηση, εκτός και εάν προβλέπεται διαφορετικά με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου στο πλαίσιο ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από όλες τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφέρειας,

γ) έχει συμπληρώσει το κατώτατο όριο ηλικίας για κάθε κατηγορία, ως εξής:

γα) των δεκαέξι (16) ετών για την κατηγορία ΑΜ.

Αν ο υποψήφιος για χορήγηση άδειας της κατηγορίας ΑΜ δεν έχει συμπληρώσει την ηλικία των δεκαοκτώ (18) ετών, απαιτείται επιπλέον η έγγραφη συναίνεση του προσώπου που ασκεί την επιμέλειά του, η οποία παρέχεται πάνω στην αίτηση,

γβ) των δεκαοκτώ (18) ετών για την κατηγορία Α1,

γγ) των είκοσι (20) ετών για την κατηγορία Α2,

γδ) των είκοσι τεσσάρων (24) ετών για μοτοσικλές της κατηγορίας Α. Σε περίπτωση που ο ενδιαφερόμενος είναι ήδη κάτοχος άδειας οδήγησης της κατηγορίας Α2 επί διετία, η απαιτούμενη ηλικία μειώνεται στα είκοσι δύο (22) έτη,

γε) των είκοσι δύο (22) ετών για μηχανοκίνητα τρίκυκλα ισχύος άνω των 15 κιλοβάτ (kW) της κατηγορίας Α, γστ) των δεκαοκτώ (18) ετών για τις κατηγορίες Β1, Β και ΒΕ.

Η κατηγορία Β1 χορηγείται μόνο σε ήδη κατόχους άδειας οδήγησης της εν λόγω κατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από αρχές άλλου κράτους μέλους, κατά την ανταλλαγή ή μετατροπή της σε ελληνική,

γζ) των δεκαοκτώ (18) ετών για τις κατηγορίες C1 και C1E,

γη) των είκοσι ενός (21) ετών για τις κατηγορίες C και CE,

γθ) των είκοσι ενός (21) ετών για τις κατηγορίες D1 και D1E,

γι) των είκοσι τεσσάρων (24) ετών για τις κατηγορίες D και DE.

Για τις περ. γη' και γί' το κατώτατο όριο ηλικίας για την έκδοση άδειας οδήγησης των κατηγοριών C, CE και D, DE αντίστοιχα, είναι το κατώτατο όριο ηλικίας που προβλέπεται για την οδήγηση των οχημάτων από κατόχους Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας δηλαδή το δέκατο όγδοο (18ο) έτος ηλικίας για τις κατηγορίες C και CE και το εικοστό πρώτο (21ο) έτος ηλικίας για τις κατηγορίες D και DE,

δ) πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας του Παραρτήματος ΙΙΙ,

ε) έχει πραγματοποιήσει τον προβλεπόμενο ελάχιστο αριθμό μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης προσόντων και συμπεριφοράς, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Παραρτήματος ΙΙ,

στ) έχει πετύχει σε θεωρητική εξέταση και σε εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς, στα θέματα των Παραρτημάτων ΙΙ ή V ή και VI, όπου απαιτείται,

ζ) δεν είναι κάτοχος άδειας οδήγησης ελληνικής ή κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Νορβηγίας, της Ισλανδίας ή του Λιχτενστάιν,

η) καταβάλλει τα προβλεπόμενα ποσά, τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και τις εισφορές υπέρ τρίτων για κάθε κατηγορία άδειας οδήγησης. Τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και οι εισφορές υπέρ τρίτων είναι αυτά που ισχύουν κατά τον χρόνο παραλαβής της άδειας οδήγησης και καταβάλλονται πριν την αποστολή της προς εκτύπωση.

Τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και οι εισφορές υπέρ τρίτων καταβάλλονται μόνο για τις κατηγορίες αδειών οδή-

γησης, οι οποίες χορηγούνται κατόπιν εξετάσεων και όχι για αυτές που χορηγούνται λόγω κάλυψής τους από άλλη μεγαλύτερη κατηγορία.

2. Όπου στο παρόν αναφέρεται ως προϋπόθεση η ηλικία, για τον υπολογισμό αυτής, λαμβάνονται υπόψη η ημερομηνία και το έτος γέννησης του ενδιαφερομένου. Αν δεν προκύπτει η ημέρα ή ο μήνας, τότε, λαμβάνεται ως ημέρα γέννησης η τελευταία του μήνα γέννησης και ως μήνας γέννησης, ο τελευταίος του έτους γέννησης.

3. Υποψήφιος οδηγός ή οδηγός, ο οποίος εντός τριετίας από την υποβολή της αίτησης και των δικαιολογητικών για χορήγηση άδειας οδήγησης, δεν έχει ολοκληρώσει με επιτυχία το σύνολο των απαιτούμενων εξετάσεων, υποχρεούται να επανέλθει με νέα αίτηση και δικαιολογητικά και να υποβληθεί εκ νέου σε εκπαίδευση και εξετάσεις.

4. Σε περίπτωση απώλειας του εντύπου της άδειας οδήγησης με οποιονδήποτε τρόπο ή φθοράς ή αλλοίωσης του εντύπου της άδειας σε τέτοιο βαθμό, ώστε να είναι δυσχερής ο έλεγχος των στοιχείων της, χορηγείται αντίγραφο αυτής, το οποίο έχει ισχύ πρωτοτύπου. Για την έκδοση του αντιγράφου απαιτείται η καταβολή των προβλεπόμενων παραβόλων.

Το πρώτο εδάφιο έχει εφαρμογή και στους κατόχους άδειας οδήγησης από κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή κράτος της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν), εφόσον ο κάτοχος της άδειας αποκτήσει την κανονική του διαμονή στην Ελλάδα. Η έκδοση αντιγράφου στην περίπτωση αυτή, πραγματοποιείται αφού προσκομισθεί επίσημο έγγραφο του κράτους έκδοσης της άδειας οδήγησης, με το οποίο βεβαιώνονται η έκδοσή της, τα αναγκαία στοιχεία της, όπως κατηγορίες, χρόνος έκδοσης, διοικητική ισχύς και ότι η άδεια αυτή δεν κρατείται από οποιαδήποτε αρχή του κράτους έκδοσης για οποιονδήποτε λόγο.»

Άρθρο 41

Αμοιβαία συνδρομή - Αντικατάσταση του άρθρου 21Α του π.δ. 51/2012 (παρ. 3 του άρθρου 2 της Οδηγίας 2018/645)

Το άρθρο 21Α του π.δ. 51/2012 (Α' 101) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 21Α

(άρθρο 15 της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ)

Αμοιβαία συνδρομή

1. Τα κράτη μέλη αλληλοβοηθούνται στην εφαρμογή της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ και ανταλλάσσουν πληροφορίες για τις άδειες που χορηγούν, ανταλλάσσουν, αντικαθιστούν, ανανεώνουν ή αφαιρούν. Χρησιμοποιούν το ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης που δημιουργείται για τον σκοπό αυτόν, όταν αυτό τεθεί σε λειτουργία.

2. Το δίκτυο της παρ. 1 χρησιμοποιείται για την ανταλλαγή πληροφοριών για σκοπούς ελέγχου που προβλέπονται σε άλλες νομοθετικές πράξεις της Ένωσης.

3. Διασφαλίζεται ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που αναφέρεται στο παρόν πραγματοποιείται αποκλειστικά για σκοπούς εφαρμογής του παρόντος, για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις που

έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια. Κάθε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο του παρόντος γίνεται σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της Οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (L 119) και τον ν. 4624/2019 (Α' 137), με τον οποίο ορίζονται μέτρα εφαρμογής του Κανονισμού.

4. Για την πρόσβαση στο δίκτυο και τη βάση δεδομένων λαμβάνονται τα κατάλληλα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για τη διασφάλισή τους. Η πρόσβαση δίδεται στους υπεύθυνους επεξεργασίας των υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για την εφαρμογή του παρόντος.

5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών θεσπίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές και οι διαδικασίες για την εφαρμογή του ενωσιακού δικτύου αδειών οδήγησης, με σκοπό την εξασφάλιση της εποπτείας και του ελέγχου κάθε κατηγορίας που χορηγείται, ανταλλάσσεται, αντικαθίσταται, ανανεώνεται ή αφαιρείται, καθορίζονται οι προϋποθέσεις ενημέρωσης των αλλοδαπών αρχών και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.»

ΜΕΡΟΣ Δ'

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ, ΤΗΝ ΑΠΛΟΥΣΤΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΨΗΦΙΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 42

Ρυθμίσεις θεμάτων κυκλοφορίας αυτοματοποιημένων οχημάτων - Τροποποίηση του άρθρου 13 του ν. 2696/1999

Στην παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 2696/1999 (Α' 57) προστίθενται νέες περ. α', με υποπερ. αα' έως αζ' και περ. β' και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Κάθε κινούμενο όχημα ή συνδυασμός οχημάτων επιβάλλεται να έχει οδηγό.

α. αα) Κατ' εξαίρεση της παρ. 1 επιτρέπεται να κυκλοφορεί επί της οδού, χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού, Λεωφορείο Αστικού Τύπου στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής ή δοκιμαστικής λειτουργίας για ερευνητικούς ή άλλους σκοπούς. Η κυκλοφορία του επιτρέπεται, με απόφαση του δημοτικού συμβουλίου μετά από σύμφωνη γνώμη των κατά τόπους αρμοδίων υπηρεσιών τροχαίας ή των αστυνομικών υπηρεσιών που ασκούν καθήκοντα τροχαίας, για καθορισμένη χρονική περίοδο και συγκεκριμένη αστική ή περιαστική διαδρομή, που καθορίζεται μετά από κυκλοφοριακή μελέτη, σύμφωνα με το άρθρο 52 του παρόντος και το άρθρο 83 του ν. 3463/2006 (Α' 114), εφόσον η κυκλοφορία του οχήματος πραγματοποιείται στο πλαίσιο εκτέλεσης δημοτικής συγκοινωνίας. Ειδικώς για την εκτέλεση της δημοτικής συγκοινωνίας,

επιτρέπεται, για τους σκοπούς του παρόντος, η χρήση οχημάτων ιδιοκτησίας του φορέα υλοποίησης του ερευνητικού προγράμματος ή του προμηθευτή/κατασκευαστή, στην περίπτωση που το υπόψη πρόγραμμα αποτελεί δράση προεμπορικών δημόσιων συμβάσεων.

αβ) Το Λεωφορείο Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό επιβάλλεται να διαθέτει κατάλληλους μηχανισμούς και αυτόματα συστήματα, τα οποία εξασφαλίζουν συμπεριφορά κίνησης, πέδησης και ακινητοποίησης, αντίστοιχη με λεωφορείο, το οποίο χειρίζεται οδηγός.

αγ) Για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης κίνησης του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό, την ασφάλεια των επιβατών και των λοιπών χρηστών της οδού, επιβάλλεται η παρακολούθηση του λεωφορείου και της οδού, στην οποία κινείται, καθ' όλη τη διάρκεια κίνησής του, από Κέντρο Ελέγχου μέσω ηλεκτρονικών συσκευών λήψης και καταγραφής εικόνας (κάμερες) και ήχου. Οι παραπάνω συσκευές τοποθετούνται επί της εξωτερικής πλευράς του οχήματος και σε προκαθορισμένα σημεία της διαδρομής, προκειμένου να υπάρχει πλήρης έλεγχος της κίνησης του λεωφορείου, της λοιπής κυκλοφορίας της οδού και του οδικού περιβάλλοντος, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα από το κέντρο ελέγχου, ακινητοποίησής του ή πραγματοποίησής ελιγμών για την αποφυγή εμποδίων, σε περίπτωση που το επιβάλλουν οι συνθήκες κυκλοφορίας ή λόγοι έκτακτης ανάγκης.

Για λόγους ασφάλειας των επιβατών και για λόγους δημόσιας ασφάλειας είναι δυνατή η παρακολούθηση του εσωτερικού του λεωφορείου χωρίς οδηγό, καθ' όλη τη διάρκεια κίνησής του, από κέντρο ελέγχου μέσω ηλεκτρονικών συσκευών λήψης και καταγραφής εικόνας (κάμερες) και ήχου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εσωτερικών και Προστασίας του Πολίτη, με την οποία εξειδικεύονται οι αναγκαίες προϋποθέσεις, δύναται οι παραπάνω συσκευές να τοποθετούνται στο εσωτερικό του οχήματος. Η απόφαση του προηγούμενου εδαφίου εκδίδεται κατόπιν διαβούλευσης με την Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα και σύμφωνα με τις προβλέψεις του Γενικού Κανονισμού Προστασίας Δεδομένων.

αδ) Ο υπεύθυνος για την παρακολούθηση της κίνησης του λεωφορείου που βρίσκεται στο Κέντρο Ελέγχου οφείλει να είναι κάτοχος αντίστοιχης ισχύουσας κατηγορίας άδειας οδήγησης και Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας οδηγού οχημάτων μεταφοράς επιβατών και είναι υπεύθυνος για την κυκλοφορία του οχήματος χωρίς οδηγό. Ευθύνεται, κατά τις διατάξεις του παρόντος, ως οδηγός του οχήματος, για την ακινητοποίηση αυτού ή την πραγματοποίηση ελιγμών για την αποφυγή εμποδίων, σε περίπτωση που το επιβάλλουν οι συνθήκες κυκλοφορίας ή λόγοι έκτακτης ανάγκης.

Ο υπεύθυνος για την παρακολούθηση της κίνησης του Λεωφορείου στο κέντρο ελέγχου παρακολουθεί ταυτόχρονα την κίνηση έως τεσσάρων (4) Λεωφορείων, εκτός αν ιδιαίτεροι λόγοι ασφαλείας, όπως αυξημένη ταχύτητα, υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος, επιβάλλουν τον περιορισμό του αριθμού αυτού.

αε) Το Λεωφορείο Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό κυκλοφορεί επί της προκαθορισμένης διαδρομής που προβλέ-

πεται στην ως άνω κυκλοφοριακή μελέτη και η θέση του επί της οδού καθορίζεται από το άρθρο 16. Το Λεωφορείο Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό συμμορφώνεται πλήρως με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας συμπεριλαμβανομένων εκείνων που δίνονται μέσω οδικής σήμανσης και σηματοδότησης, καθώς και με τα σήματα των τροχονόμων.

αστ) Η κυκλοφορία του Λεωφορείου χωρίς οδηγό στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής ή δοκιμαστικής λειτουργίας για τους σκοπούς της περ. ι διεξάγεται σε διαδοχικά στάδια, κατόπιν αξιολόγησης των αποτελεσμάτων κάθε σταδίου, τα οποία καθορίζουν τη φύση και τις προϋποθέσεις υλοποίησης του επόμενου, καθώς και την ανάγκη λήψης πρόσθετων μέτρων ή παρεμβάσεων, ώστε να ελέγχεται η ασφαλής κυκλοφορία του οχήματος.

αζ) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία θέσης σε κυκλοφορία του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό, ειδικότερα τεχνικά θέματα για την ασφαλή κυκλοφορία του επί της καθορισμένης διαδρομής, καθώς και ο τρόπος υλοποίησης της κυκλοφορίας του Λεωφορείου ανά στάδια.»

β. Κατ' εξαίρεση της παρ. 1, επιτρέπεται η θέση σε κυκλοφορία επί της οδού αυτοκινήτου επιβατηγού ή φορτηγού αυτοκινήτου μέγιστου βάρους έως 3.500 χλγ., χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού, στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής μόνο για ερευνητικούς σκοπούς, κατόπιν υποβολής από τον ενδιαφερόμενο φορέα σχετικού τεκμηριωμένου αιτήματος.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα δικαιολογητικά που συνοδεύουν το σχετικό αίτημα, οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία θέσης σε κυκλοφορία του οχήματος, καθώς και κάθε τεχνικό θέμα για την ασφαλή κυκλοφορία του οχήματος επί καθορισμένης διαδρομής.

Για την έγκριση θέσης σε κυκλοφορία οχήματος, δύναται της παρούσας περίπτωσης, ισχύουν κατ' αντιστοιχία, οι όροι και προϋποθέσεις των υποπερ. αα) έως αζ) της περ. α:»

Άρθρο 43

Εκδηλώσεις παλαιών οχημάτων -

Τροποποίηση του άρθρου 49 του ν. 2696/1999

Στο άρθρο 49 του ν. 2696/1999 (Α' 57) α) τροποποιείται η περ. ε' της παρ. 2, β) διορθώνονται οι αναφερόμενοι τίτλοι των αρμοδίων οργάνων, γ) αντικαθίσταται η επωνυμία «Διεθνής Ομοσπονδία Παλαιών Αυτοκινήτων (Δ.Ο.Π.Α.)» από την επωνυμία «Διεθνής Ομοσπονδία Παλαιών Οχημάτων (Δ.Ο.Π.Ο.)» και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 49

Αγώνες στις οδούς

1. Αγώνες ζωηλάτων οχημάτων, ζώων, ποδηλάτων, αυτοκινήτων, τετράτροχων οχημάτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων σε οδούς και χώρους του πεδίου εφαρμογής του παρόντος, επιτρέπεται να γίνονται μόνο έπειτα από σχετική άδεια.

2. Η κατά την προηγούμενη παράγραφο άδεια χορηγείται:

α) Για τους αγώνες ζωηλάτων οχημάτων και ζώων, από τις κατά τόπους Αστυνομικές Διευθύνσεις ή Διευθύνσεις Τροχαίας.

β) Για τους αγώνες ποδηλάτων, ομοίως από τις παραπάνω Αρχές, έπειτα από προηγούμενη αίτηση των ενδιαφερομένων και γνώμη της Ελληνικής Ομοσπονδίας Ποδηλασίας (Ε.Ο.Π.).

γ) Για όλους τους αγώνες μοτοσυκλετών, μοτοποδηλάτων και τετράτροχων οχημάτων, που διενεργούνται από συλλόγους, μέλη της ειδικώς αναγνωρισμένης Αθλητικής Ομοσπονδίας, ή από την ίδια, από το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, ή τις εξουσιοδοτημένες από αυτό Αρχές, έπειτα από σύμφωνη γνώμη της Αθλητικής Ομοσπονδίας Μοτοσυκλετών ή του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί νόμιμα το άθλημα στη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (Δ.Ο.Μ.), σύμφωνα με τους κανόνες ασφαλείας που ορίζει η Διεθνής Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (Δ.Ο.Μ.). Ειδικά για τους αγώνες που διοργανώνονται από την Αθλητική Ομοσπονδία Μοτοσυκλετών, απαιτείται γνωστοποίηση προς τις αρμόδιες Αρχές.

δ) Για όλους τους εθνικούς αγώνες αυτοκινήτων, οχημάτων καρτ, παλαιών αυτοκινήτων ιστορικού ενδιαφέροντος, από το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη ή τις εξουσιοδοτημένες από αυτό Αρχές, έπειτα από σύμφωνη γνώμη της, αναγνωρισμένης από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, Αθλητικής Ομοσπονδίας Αυτοκινήτων.

Για όλους τους διεθνείς αγώνες αυτοκινήτων, οχημάτων καρτ, παλαιών αυτοκινήτων ιστορικού ενδιαφέροντος, που αναγράφονται στο πρόγραμμα αγώνων της Διεθνούς Ομοσπονδίας Αυτοκινήτου, από το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη ή τις εξουσιοδοτημένες από αυτό Αρχές, έπειτα από σύμφωνη γνώμη του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί νόμιμα το άθλημα στη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.) ή της αναγνωρισμένης από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού Αθλητικής Ομοσπονδίας για το μηχανοκίνητο αθλητισμό, σύμφωνα με τους κανόνες ασφαλείας που ορίζει η Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτων (Δ.Ο.Α.).

ε) Για τις λοιπές διοργανώσεις των φορέων παλαιών μηχανοκίνητων οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος (αυτοκινήτων ή μοτοσυκλετών) από το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη ή τις εξουσιοδοτημένες από αυτό αρχές, έπειτα από σύμφωνη γνώμη του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί νόμιμα τα παραπάνω στη Διεθνή Ομοσπονδία Παλαιών Οχημάτων (Δ.Ο.Π.Ο.) ή τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτων (Δ.Ο.Α.) ή τη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (Δ.Ο.Μ.).

Η αίτηση των ενδιαφερομένων για τις περ. γ', δ' και ε' υποβάλλεται στις ανωτέρω Αθλητικές Ομοσπονδίες (Αυτοκινήτου ή Μοτοσυκλετών) ή στα νομικά πρόσωπα που εκπροσωπούν νόμιμα το άθλημα στην Ελλάδα είτε τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.) είτε τη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (Δ.Ο.Μ.) είτε τη Διεθνή Ομοσπονδία Παλαιών Οχημάτων (Δ.Ο.Π.Ο.) και διαβιβάζεται στο αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Προ-

στασίας του Πολίτη ή στις εξουσιοδοτημένες από αυτό αρχές, μαζί με την απαιτούμενη σύμφωνη γνώμη τους, προκειμένου να εκδοθεί η σχετική άδεια.

3. Για την περίπτωση των οχημάτων καρτ απαιτείται άδεια οδήγησης αυτοκινήτου ή άδεια οδηγού αγώνων κάρτινγκ οποιασδήποτε κατηγορίας, που έχει εκδοθεί από την αναγνωρισμένη από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού Αθλητική Ομοσπονδία για τον Μηχανοκίνητο Αθλητισμό ή σε ό,τι αφορά τους διεθνείς αγώνες καρτ από το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί νόμιμα το άθλημα στη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.). Τα μέτρα ασφαλείας που προβλέπονται από τον Διεθνή Κανονισμό Καρτ, τόσο για τους οδηγούς όσο και για τους θεατές, εφαρμόζονται αναλόγως.

4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του παρόντος, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο μέχρι πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ και με ποινή απαγόρευσης διοργάνωσης αγώνων για χρονικό διάστημα μέχρι πέντε (5) ετών από την ημερομηνία παράβασης.»

Άρθρο 44

Ταξινόμηση Οχημάτων - Αντικατάσταση του άρθρου 9 του ν. 2465/1997

Το άρθρο 9 του ν. 2465/1997 (Α' 28) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 9

Ταξινόμηση οχημάτων

1. Επιτρέπεται η ταξινόμηση επιβατικών ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.), λεωφορείων ιδιωτικής χρήσης (Λ.Ι.Χ.) και φορτηγών ιδιωτικής χρήσης (Φ.Ι.Χ.) οχημάτων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, νομικών προσώπων, επιχειρήσεων και συνδέσμων των ΟΤΑ, καθώς και Ν.Π.Δ.Δ., ιδρυμάτων, νομικών προσώπων και συλλόγων, που κύριο έργο έχουν τη φροντίδα, την περίθαλψη και την αποκατάσταση ατόμων με αναπηρία, των οποίων έχει λήξει η έγκριση τύπου ή στα οποία ουδέποτε έχει εκδοθεί έγκριση τύπου με απόφαση του Γενικού Διευθυντή Οχημάτων και Εγκαταστάσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, μετά από αιτιολογημένη εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας και μόνο για τις παρακάτω περιπτώσεις:

α) δωρεάς των οχημάτων στα αναφερόμενα στην παρ. 1 πρόσωπα,

β) λήξης της ισχύουσας έγκρισης τύπου οχήματος κατά τη διάρκεια μειοδοτικού διαγωνισμού, που πραγματοποιείται σύμφωνα με την ενωσιακή και εθνική νομοθεσία περί δημοσίων συμβάσεων για την προμήθεια των προς ταξινόμηση οχημάτων και εφόσον η έγκριση τύπου ίσχυε κατά τον προβλεπόμενο χρόνο από την προκήρυξη του διαγωνισμού για την ολοκλήρωση της διαδικασίας του, συμπεριλαμβανομένου και του χρόνου παράδοσης των οχημάτων.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, και του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων καθορίζονται η διαδικασία και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται, καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος.»

Άρθρο 45
Χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Επιβατηγών
Δημοσίας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης

Με απόφαση του αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών επιτρέπεται η χορήγηση νέων αδειών κυκλοφορίας Επιβατηγών Δημοσίας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης της περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 82 του ν. 4070/2012 (Α' 82), που προορίζονται για τη μεταφορά ατόμων με αναπηρία και τα οποία είναι ειδικά διασκευασμένα για τον σκοπό αυτόν (Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔ.ΜΙΣΘ.-ΑμεΑ), σε φορείς που είναι μέλη της Εθνικής Ομοσπονδίας Κινητικά Αναπήρων (Ε.Ο.Κ.Α.). Με την ίδια απόφαση καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησης αυτών, τα κριτήρια για την κατανομή των νέων αδειών στους δικαιούχους, η διαδικασία έκδοσης νέων αδειών, τα απαραίτητα δικαιολογητικά για τη χορήγηση αυτών, οι σχετικές κυρώσεις, καθώς και κάθε άλλο ειδικότερο ζήτημα για την εφαρμογή του παρόντος.

Άρθρο 46
Ρύθμιση θεμάτων χορήγησης αδειών
κυκλοφορίας φορτηγών ιδιωτικής χρήσης -
Τροποποίηση του άρθρου 2 του β.δ. 281/1973

Στο άρθρο 2 του β.δ. 281/1973 (Α' 84), α) στην παρ. 3, μετά τη φράση «σε φυσικά πρόσωπα που αποκτούν και δηλώνουν», αντικαθίσταται η φράση «αρμόδιως γεωργικό εισόδημα από οποιαδήποτε γεωργική δραστηριότητα» από τη φράση «εισόδημα από αγροτική επιχειρηματική δραστηριότητα», β) προστίθεται νέα παρ. 3Α, γ) αντικαθίσταται η περ. γ' της παρ. 5 και οι παρ. 3, 3Α και 5 διαμορφώνονται ως εξής:

«3. Η παραπάνω εισφορά υπέρ του Δημοσίου περιορίζεται στο ένα τρίτο (1/3) για Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητα που ανήκουν σε επαγγελματίες αγρότες, σε δασεργάτες, ρητινοσυλλέκτες μέλη ή μη αγροτικών - δασικών συνεταιρισμών ή δασικών επιχειρήσεων που ασκούν αγροτική δραστηριότητα σύμφωνα με το Μητρώο Αγροτών και Αγροτικών Εκμεταλλεύσεων (ΜΑΑΕ), καθώς και για αυτοκίνητα που εκποιούνται από τον Ο.Δ.Δ.Υ. Επιτρέπεται η χορήγηση αδειας κυκλοφορίας ενός φορτηγού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης, μέγιστης αποδεκτής μάζας φορτωμένου οχήματος (ΜΑΜΦΟ) μέχρι 2.500 χιλιόγραμμα ή ωφέλιμου φορτίου μέχρι 1.300 χιλιόγραμμα σε φυσικά πρόσωπα που αποκτούν και δηλώνουν εισόδημα από αγροτική επιχειρηματική δραστηριότητα. Απαραίτητη προϋπόθεση για τους δικαιούχους αποτελεί η άσκηση άλλης κύριας επαγγελματικής δραστηριότητας. Στην περίπτωση αυτήν καταβάλλεται ολόκληρη η υπέρ του Δημοσίου εφάπαξ εισφορά, που προσδιορίζεται στην παρούσα παράγραφο. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, καθορίζονται οι προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά για τη χορήγηση των ανωτέρω αδειών, καθώς και κάθε σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης.

3Α. Επιτρέπεται η θέση σε κυκλοφορία περισσότερων του ενός ρυμουλκούμενων για κάθε ρυμουλκό Ι.Χ. Στην έννοια των ρυμουλκούμενων περιλαμβάνονται και τα ημιρυμουλκούμενα. Οι όροι με τους οποίους τίθενται σε κυκλοφορία τα ρυμουλκούμενα Ι.Χ. καθορίζονται με

απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Για τη θέση σε κυκλοφορία κάθε ρυμουλκούμενου πέ- ραν του πρώτου, με το οποίο τέθηκε σε κυκλοφορία και το ρυμουλκό, καταβάλλεται εφάπαξ εισφορά υπέρ του Δημοσίου 0,05 ευρώ ανά χιλιόγραμμο. Το ύψος της εισφοράς αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών.

5. Για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας ενός ή περισ- σοτέρων Φορτηγών αυτοκινήτων Ιδιωτικής Χρήσης, υποβάλλεται αίτημα στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφο- ρών και Επικοινωνιών με τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

α) Αίτηση του ενδιαφερόμενου φυσικού προσώπου ή του προσώπου που εκπροσωπεί το νομικό πρόσωπο ή νομίμως εξουσιοδοτημένου εκπρόσωπου αυτών.

β) Βεβαίωση της Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας, η οποία έχει εκδοθεί εντός των τελευταίων τριάντα (30) ημερών από την υποβολή της αίτησης, με την οποία βε- βαιώνεται η έναρξη και λειτουργία της επιχείρησης και το αντικείμενο αυτής.

γ) Αναγγελία έναρξης επαγγέλματος ή επιχείρησης, γνωστοποίηση, διοικητική άδεια, έγκριση ή εγγραφή σε μητρώο, όταν αυτό προβλέπεται από νομοθετική ή κανονιστική διάταξη ως προϋπόθεση για την χορήγηση άδειας κυκλοφορίας φορτηγού ιδιωτικής χρήσης.

Η κατηγορία της αιτούμενης άδειας του Φορτηγού Ιδι- ωτικής Χρήσης αυτοκινήτου προσδιορίζεται στην αίτηση που υποβάλλεται στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών. Για τη διακοπή των εργασιών της επι- χείρησης από την οικεία Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία, απαιτείται η υποβολή βεβαίωσης της αρμόδιας υπηρε- σίας μεταφορών περί κατάθεσης των στοιχείων κυκλο- φορίας των κατεχόμενων Φορτηγών Ιδιωτικής Χρήσης ή βεβαίωσης περί μεταβίβασης αυτών.»

Άρθρο 47
Χορήγηση δυνατότητας συνέχισης
εκμετάλλευσης φορτηγού ή λεωφορείου
δημόσιας χρήσης μετά τη συνταξιοδότηση

1. Πρόσωπα, τα οποία καθίστανται συνταξιούχοι λόγω γήρατος ή αναπηρίας, ως αυτοκινητιστές ή μέτοχοι λε- ωφορείων δημοσίας χρήσης, δύνανται, από την έναρξη ισχύος του παρόντος, να διατηρούν και μετά τη συντα- ξιοδότησή τους την κυριότητα και νομή ή χρήση και εκμετάλλευση δύο (2) αυτοκινήτων δημοσίας χρήσης φορτηγού ή λεωφορείου ή ποσοστά σε αυτοκίνητα δη- μόσιας χρήσης της ίδιας κατηγορίας ή διαφόρων κατη- γοριών, τα οποία δεν υπερβαίνουν το ποσοστό δύο (2) ολόκληρων αυτοκινήτων Δ.Χ.

2. Κατά την υποβολή της αίτησης συνταξιοδότησης από τα πρόσωπα της παρ. 1, δεν απαιτείται η κατάθε- ση της άδειας κυκλοφορίας του αυτοκινήτου δημοσίας χρήσης φορτηγού ή λεωφορείου και της άδειας οδικού μεταφορέα.

Άρθρο 48
Επαναχορήγηση ειδικής άδειας οδήγησης
Ε.Δ.Χ. - Τροποποίηση του άρθρου 95 του
ν. 4070/2012

Στην παρ. 3 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012 (Α' 82) προστίθεται περ. γ' και η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:

3. α. Με την αίτηση για την χορήγηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ., ο ενδιαφερόμενος, για την απόδειξη συνδρομής των προϋποθέσεων που ορίζονται στην παρ. 2, υποβάλλει ως αναγκαία δικαιολογητικά τα εξής: για τις περιπτώσεις των εδαφίων πρώτου και δεύτερου υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986, για την περίπτωση του εδαφίου τρίτου υποβάλλει πιστοποιητικό ποινικού μητρώου γενικής χρήσης, για την περίπτωση του εδαφίου τέταρτου υποβάλλει υπεύθυνη δήλωση, για την περίπτωση του εδαφίου πέμπτου υποβάλλει πιστοποιητικό Ελληνομάθειας τουλάχιστον ειδικού επαγγελματικού σκοπού (Επίπεδο Α2), που χορηγείται από το Κέντρο Ελληνικής Γλώσσας του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων, για την περίπτωση του εδαφίου έκτου υποβάλλει επικυρωμένο αντίγραφο τίτλου σπουδών ή αντίστοιχο πιστοποιητικό, για την περίπτωση του εδαφίου έβδομου υποβάλλει ιατρικό πιστοποιητικό, ο τύπος και το περιεχόμενο του οποίου καθορίζονται με την υπουργική απόφαση που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 4 του παρόντος άρθρου και για την περίπτωση του εδαφίου όγδοου υποβάλλει επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας του οδηγήσεως. Επιπλέον αυτών υποβάλλει επικυρωμένο φωτοαντίγραφο αστυνομικής ταυτότητας εφόσον είναι Έλληνας υπήκοος ή διαβατηρίου σε ισχύ εφόσον είναι αλλοδαπός και δύο πρόσφατες έγχρωμες φωτογραφίες μεγέθους και τύπου ταυτότητας.

β. Με την αίτηση για την ανανέωση της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ., ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει τα δικαιολογητικά που προβλέπονται στην περ. α', πλην των δικαιολογητικών που αποδεικνύουν την συνδρομή των προϋποθέσεων των περ. ε', στ' και η' της παρ. 2.

γ. Ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου που έχει αρχικώς χορηγηθεί πριν τη θέση σε ισχύ του ν. 4070/2012 (Α' 82) και έχει αφαιρεθεί λόγω παρέλευσης πενταετίας από τη λήξη ισχύος της επαναχορηγείται στον κάτοχο αυτής δίχως την πλήρωση της προϋπόθεσης της περ. στ' της παρ. 2 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012.»

Άρθρο 49

Ρύθμιση κοινωνικών διατάξεων στις οδικές μεταφορές - Τροποποίηση εξουσιοδοτικών διατάξεων του άρθρου 14 του ν. 3534/2007

Στο άρθρο 14 του ν. 3534/2007 (Α' 40) αντικαθίστανται οι παρ. 5Α και 7 και διαμορφώνονται ως εξής:

«5Α. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορούν να εξαιρούνται από την εφαρμογή των άρθρων 5 έως και 9 του Κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Μαρτίου 2006 για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των Κανονισμών (ΕΟΚ) αριθμ. 3821/1985 και (ΕΚ) αριθμ. 2135/1998 του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθμ. 3820/1985 του Συμβουλίου (L 102), ορισμένες ή όλες οι μεταφορές της παρ. 1 του άρθρου 13 του Κανονισμού. Με τις ίδιες αποφάσεις ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τη διαδικασία χορήγησης εξαιρέσεων σύμφωνα με το άρθρο 13 του Κανονισμού 561/2006, τα απα-

ραίτητα δικαιολογητικά και κάθε διοικητική λεπτομέρεια για την εφαρμογή του ιδίου άρθρου.

7. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και του κατά περίπτωση συναρμόδιου υπουργού ενσωματώνονται στο εθνικό δίκαιο οι Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που καθορίζουν τις κοινωνικές διατάξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών και τους ειδικούς κανόνες για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών.»

Άρθρο 50

Αυτοδίκαιη άρση παρακράτησης κυριότητας για οχήματα ιδιωτικής χρήσης

1. Σε περίπτωση μεταβίβασης οχήματος των κατηγοριών M1, M2, M3, N1 και μοτοσυκλετών ιδιωτικής χρήσης, των οποίων η κυριότητα παρακρατείται από τον πωλητή, η παρακράτηση κυριότητας αίρεται αυτοδίκαια μετά την παρέλευση επτά (7) ετών από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας, στην οποία αυτή έχει καταγραφεί. Η ρύθμιση ισχύει και για τα αυτοκίνητα οχήματα των ανωτέρω κατηγοριών και τις μοτοσυκλέτες ιδιωτικής χρήσης που ήδη κυκλοφορούν κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος.

2. Η παρακράτηση κυριότητας δεν αίρεται, σύμφωνα με την παρ. 1 και εξακολουθεί να ισχύει σε περίπτωση που ο παρακρατήσας την κυριότητα αποδεικνύει εγγράφως, με αίτησή του προς την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, την ύπαρξη εκκρεμούς διαδικασίας ενώπιον των δικαστικών αρχών σχετικά με την κυριότητα του οχήματος, η οποία υποβάλλεται εντός αποκλειστικού διαστήματος δύο (2) μηνών προ της αυτοδίκαιης άρσης της παρακράτησης κυριότητας, σύμφωνα με την παρ. 1.

Άρθρο 51

Σύσταση Μητρώου Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων

1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών καταρτίζεται και τηρείται Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων (Μ.Ε.Μ.Ο.), για την κεντρική εξ αποστάσεως εποπτεία και τον έλεγχο της τήρησης των δικαιολογητικών που απαιτούνται για την εισαγωγή και πρώτη ταξινόμηση μεταχειρισμένων οχημάτων στη χώρα μας.

2. Στο Μ.Ε.Μ.Ο. καταχωρούνται υποχρεωτικά από τους εισαγωγείς μεταχειρισμένων οχημάτων για κάθε εισαγόμενο μεταχειρισμένο όχημα τα κάτωθι στοιχεία:

- α. ο αριθμός πλαισίου του,
- β. η κατηγορία του (μεταφοράς προσώπων M1, M2 και M3, μεταφοράς αγαθών N1, N2 και N3, ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα O1, O2 και O3),
- γ. ο κατασκευαστικός του οίκος,
- δ. το μοντέλο, ο τύπος, η παραλλαγή και η έκδοσή του,
- ε. ο κυβισμός του κινητήρα του,
- στ. το μέγιστο μικτό βάρος του, αν πρόκειται για όχημα κατηγορίας N1, N2, N3, O1, O2 ή O2,
- ζ. οι θέσεις καθημένων του, αν πρόκειται για όχημα κατηγορίας M1, M2 ή M3,

η. η εκ κατασκευής αντιρρυπαντική του τεχνολογία, θ. οι συνδυασμένες και οι σταθμισμένες εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα,

ι. η ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας του στην αλλοδαπή,

κ. οι εκκρεμείς ανακλήσεις ασφαλείας αυτού.

Στο Μ.Ε.Μ.Ο. καταχωρούνται ψηφιοποιημένα αντίγραφα για το εισαγόμενο μεταχειρισμένο όχημα: 1) της βεβαίωσης του αντιπροσώπου και πληροφοριών εξοπλισμού στην περίπτωση κατά την οποία κατατίθενται υποχρεωτικά στο τελωνείο για τον υπολογισμό της φορολογητέας αξίας του, 2) του Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου στην αλλοδαπή, εφόσον το όχημα είχε καταστεί, σε προγενέστερο χρόνο, υπόχρεο για περιοδικό τεχνικό έλεγχο, σύμφωνα με τη συχνότητα ελέγχου του κράτους μέλους προηγούμενης κυκλοφορίας του, 3) του πιστοποιητικού συμμόρφωσής του, 4) του παραστατικού πώλησης από τον αλλοδαπό διανομέα, 5) της διαγεγραμμένης άδειας κυκλοφορίας του της αλλοδαπής, 6) του πιστοποιητικού ταξινόμησης.

3. Κάθε εισαγωγέας μεταχειρισμένου οχήματος καταχωρεί τα στοιχεία της παρ. 2 στο Μ.Ε.Μ.Ο. το αργότερο εντός είκοσι (20) ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία της κατάθεσης της αίτησης για έκδοση πρώτης άδειας κυκλοφορίας του οχήματος.

4. Η μη καταχώρηση, ή η εκπρόθεσμη καταχώρηση και η ανακριβής καταχώρηση στο Μ.Ε.Μ.Ο. του μεταχειρισμένου οχήματος εντός της προβλεπόμενης στην παρ. 4 προθεσμίας, επιφέρει χρηματικό πρόστιμο το ύψος του οποίου κυμαίνεται από πεντακόσια (500,00) έως δύο χιλιάδες (2.000,00) ευρώ στον υπόχρεο προς καταχώρηση ανάλογα με την παράβαση.

5. Αρμόδια υπηρεσία για την τήρηση του Μ.Ε.Μ.Ο. ορίζεται η Διεύθυνση Εποπτείας και Ελέγχου, της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία ανά τρεις (3) μήνες από την έναρξη της λειτουργίας του διενεργεί δειγματοληπτικούς ελέγχους στις καταχωρήσεις αυτού, προκειμένου να επαληθεύει τη γνησιότητα των υποβαλλόμενων στοιχείων από τους υπόχρεους.

Άρθρο 52

Αστικά Κέντρα Ενοποίησης Εμπορευμάτων (Α.Κ.Ε.Ε.) - Αντικατάσταση του άρθρου 4 του ν. 4302/2014

Το άρθρο 4 του ν. 4302/2014 (Α' 225) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 4

Αστικά Κέντρα Ενοποίησης Εμπορευμάτων

Με διάταγμα, που εκδίδεται έπειτα από πρόταση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, και Εσωτερικών και αφού προηγηθεί διαβούλευση επί του σχεδίου με την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδας (Κ.Ε.Δ.Ε.), θεσμοθετείται πλαίσιο κανόνων για τη δημιουργία, χωροθέτηση και λειτουργία Αστικών Κέντρων Ενοποίησης Εμπορευμάτων (Α.Κ.Ε.Ε.), καθώς και για τη μεταφορά και τη διανομή αγαθών και εμπορευμάτων εντός και περι-

μετρικά αστικής περιοχής, με γνώμονα τη διασφάλιση της ελάχιστης δυνατής διατάραξης της αστικής κυκλοφορίας. Με το διάταγμα ρυθμίζονται ιδίως:

α) η δημιουργία ειδικών εγκαταστάσεων (Α.Κ.Ε.Ε.), προσωρινής αποθήκευσης, ενοποίησης και αποομαδοποίησης φορτίων, φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων και στάθμευσης φορητών αυτοκινήτων σε περιοχές αρμοδιότητας των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης α' βαθμού, προκειμένου να επιτευχθεί συγκεντρωτική μεταφορά και εκφόρτωση προς τα καταστήματα και ρυθμιζόμενη πρόσβαση φορητών αυτοκινήτων εντός και διαμέσου της πόλης,

β) οι όροι για τη χωροθέτηση των εγκαταστάσεων του παρόντος σε περιοχές εντός σχεδίου,

γ) οι κανόνες για τη μεταφορά και τη διανομή αγαθών και εμπορευμάτων εντός και περιμετρικά αστικής περιοχής,

δ) η χρήση «καθαρών τεχνολογιών» εντός του αστικού ιστού και οι ελάχιστες απαιτήσεις σε σχέση με τους όρους φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΑΔΕΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ - ΣΧΟΛΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Άρθρο 53

Ρυθμίσεις θεμάτων δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς

Η καταληκτική προθεσμία του δευτέρου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 1 του ν. 4625/2019 (Α' 139) για τη δυνατότητα, κατόπιν αιτιολογημένης απόφασης του περιφερειάρχη, διενέργειας των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών υπό την παρουσία ενός (1) εξεταστή, παρατείνεται έως την 30ή Σεπτεμβρίου 2021.

Άρθρο 54

Κατηγορίες αδειών οδήγησης και ισοδυναμίες - Τροποποίηση των άρθρων 3 και 4 του π.δ. 51/2012

1. Η περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 3 του π.δ. 51/2012 (Α' 101) αντικαθίσταται και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Οι άδειες οδήγησης διακρίνονται στις παρακάτω κατηγορίες και παρέχουν, στους κατόχους τους, το δικαίωμα να οδηγούν μηχανοκίνητα οχήματα των αντίστοιχων κατηγοριών:

α. Κατηγορία ΑΜ:

Μοτοποδήλατα και ελαφρά τετράκυκλα,

Ειδικά για την οδήγηση των μοτοποδηλάτων με μέγιστη εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα έως 25 χλμ. ανά ώρα, δεν απαιτείται η κατοχή άδειας οδήγησης.

β. Κατηγορία Α1:

- μοτοσικλέτες μέγιστου κυβισμού 125 cm³, μέγιστης ισχύος 11 κιλοβάτ (kW) και λόγο ισχύος προς βάρος μικρότερο από 0,1 κιλοβάτ ανά χιλιόγραμμα (kW/kg) και,
- μηχανοκίνητα τρίκυκλα, των οποίων η ισχύς δεν υπερβαίνει τα 15 κιλοβάτ (kW).

γ. Κατηγορία Α2: μοτοσικλέτες μέγιστης ισχύος 35 κιλοβάτ (kW) και με λόγο ισχύος προς βάρος μικρότε-

ρο από 0,2 κιλοβάτ ανά χιλιόγραμμα (kW/kg), που δεν προέρχονται από διασκευή άλλης μοτοσικλέτας ισχύος μεγαλύτερης του διπλάσιου της ισχύος της διασκευασθείσας μοτοσικλέτας.

δ. Κατηγορία Α:

- μοτοσικλέτες και,
- μηχανοκίνητα τρίκυκλα η ισχύς των οποίων υπερβαίνει τα 15 κιλοβάτ (kW),

ε. Κατηγορία Β1:

Τετράκυκλα.

Η κατηγορία αυτή χορηγείται μόνο σε ήδη κατόχους άδειας οδήγησης της εν λόγω κατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από αρχές της αλλοδαπής, κατά την ανταλλαγή ή μετατροπή της σε ελληνική.

στ. Κατηγορία Β:

Αυτοκίνητα με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα μέχρι 3.500 χιλιόγραμμα (kg) και σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για τη μεταφορά οκτώ (8), (το πολύ) επιβατών, εκτός από τον οδηγό. Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg).

Με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου, τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής μπορούν να συνδυάζονται με οποιοδήποτε ρυμουλκούμενο, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg) και υπό τον όρο ότι η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνδυασμού αυτού δεν υπερβαίνει τα 4.250 χιλιόγραμμα (kg). Στην περίπτωση όμως που ο συνδυασμός αυτός υπερβαίνει τα 3.500 χιλιόγραμμα (kg), απαιτείται, η οδήγησή του να γίνεται μόνον μετά από ολοκλήρωση σχετικής εκπαίδευσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος V, ενώ το έντυπο της άδειας οδήγησης φέρει στην κατηγορία Β' τον κοινοτικό κωδικό αριθμό 96.

ζ. Κατηγορία ΒΕ:

Σύνολα συζευγμένων οχημάτων, που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας Β και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, όταν η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του ρυμουλκούμενου ή του ημιρυμουλκούμενου δεν υπερβαίνει τα 3.500 χιλιόγραμμα (kg).

η. Κατηγορία C1:

Αυτοκίνητα (πλην εκείνων των κατηγοριών D1 και D) η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων υπερβαίνει τα 3.500 χιλιόγραμμα (kg) και είναι μικρότερη ή ίση των 7.500 χιλιογράμμων (kg), τα οποία σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά οκτώ το πολύ επιβατών, εκτός του οδηγού.

Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg),

θ. Κατηγορία C1E:

- σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας C1 και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 750 χιλιογράμμων (kg), εφόσον η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνόλου δεν υπερβαίνει τα 12.000 χιλιόγραμμα (kg) και,

- σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας Β και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο όχημα με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3.500 χιλιογράμμων (kg), εφόσον η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνόλου δεν υπερβαίνει τα 12.000 χιλιόγραμμα (kg).

ι. Κατηγορία C:

Αυτοκίνητα (πλην εκείνων των κατηγοριών D1 και D) η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων υπερβαίνει τα 3.500 χιλιόγραμμα (kg) και τα οποία σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά οκτώ (8) το πολύ επιβατών, εκτός του οδηγού.

Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg).

ια. Κατηγορία CE:

Σύνολα συζευγμένων οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα, το οποίο υπάγεται στην κατηγορία C και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg).

ιβ. Κατηγορία D1:

Αυτοκίνητα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά μέχρι 16 επιβατών, εκτός του οδηγού, μέγιστου μήκους 8 m.

Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg).

ιγ. Κατηγορία D1E:

Σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας D1 και ρυμουλκούμενο, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 750 χιλιόγραμμα (kg).

ιδ. Κατηγορία D:

Αυτοκίνητα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά άνω των οκτώ (8) επιβατών, εκτός του οδηγού.

Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg).

ιε. Κατηγορία DE:

Σύνολα συζευγμένων οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα, το οποίο υπάγεται στην κατηγορία D και από ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg).»

2. Στο άρθρο 4 του π.δ. 51/2012: α) τροποποιείται η περ. ζ' της παρ. 2, β) προστίθενται νέες περ. η', θ' και ι' στην παρ. 2, γ) καταργείται η παρ. 4 και οι παρ. 2 και 4 διαμορφώνονται ως εξής:

«2. Η ισοδυναμία μεταξύ των κατηγοριών των αδειών οδήγησης καθορίζεται ως εξής:

α. Οι κατηγορίες C1E, CE, D1E και DE ισχύουν και για οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας BE.

β. Η κατηγορία CE ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας DE, εφόσον ο οδηγός είναι ήδη κάτοχος της κατηγορίας D.

γ. Οι κατηγορίες CE και DE ισχύουν και για την οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών C1E και D1E, αντίστοιχα.

δ. Οι κατηγορίες Β, C και D ισχύουν και για οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών Β1, C1 και D1, αντίστοιχα

ε. Η κατηγορία Α ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών Α1, Α2 και ΑΜ.

στ. Η κατηγορία Α2 ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας Α1 και ΑΜ.

ζ. Η κατηγορία Α1 ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας ΑΜ.

η. Η κατηγορία Β ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας ΑΜ υπό τις εξής προϋποθέσεις:

i. κατοχής της κατηγορίας Β πάνω από έξι (6) έτη, και

ii. συμπλήρωσης της ηλικίας των είκοσι επτά (27) ετών.

θ. Η κατηγορία Β με τον εθνικό κωδικό αριθμό «121», ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας Α1, μόνο εντός της ελληνικής επικράτειας, υπό τις εξής προϋποθέσεις:

i. κατοχής της κατηγορίας Β πάνω από έξι (6) έτη,

ii. συμπλήρωσης της ηλικίας των είκοσι επτά (27) ετών,

iii. υποχρεωτικής πρακτικής εκπαίδευσης, διάρκειας τουλάχιστον πέντε (5) μαθημάτων.»

ι. Η κατηγορία Β, ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας Α1, μόνο εντός της Ελληνικής Επικράτειας, υπό τις εξής προϋποθέσεις: i. κατοχής της κατηγορίας ΑΜ πάνω από τέσσερα (4) έτη, ii. κατοχής της κατηγορίας Β πάνω από (4) έτη, iii. συμπλήρωσης της ηλικίας των είκοσι επτά (27) ετών.»

«4. Καταργείται.»

Άρθρο 55

Αίτηση συνταξιοδότησης από εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών

1. Για την υποβολή της αίτησης συνταξιοδότησης εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών, δεν απαιτείται η κατάθεση στον ασφαλιστικό φορέα της άδειας οδήγησης για περιορισμό των κατηγοριών C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D και DE. Σε περίπτωση που ο ενδιαφερόμενος επιθυμεί τη συνέχιση της απασχόλησής του ως εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών, τούτο δηλώνεται στην αίτηση συνταξιοδότησής του.

2. Η παρ. 1 ισχύει και για τους εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών, οι οποίοι έχουν υποβάλει αίτηση συνταξιοδότησης κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 56

Διεύρυνση ειδικοτήτων των ιατρών που δύνανται να ενταχθούν στο Μητρώο Ιατρών του άρθρου 56 του ν. 4663/2020 - Τροποποίηση του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012

Στην περ. δ' της παρ. 3 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012 (Α' 101) προστίθενται δεύτερο και τρίτο εδάφιο και η περίπτωση διαμορφώνεται ως εξής:

«δ) Η οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, που εμφανίζουν προβλήμα-

τα υγείας, τα οποία εμπίπτουν στο Παράρτημα ΙΙΙ του ν. 4413/2016, διενεργείται από ειδική επιτροπή ιατρών, που συστήνεται διά του παρόντος.

Προς τον σκοπό στελέχωσης της ειδικής επιτροπής συστήνεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Μητρώο Ιατρών. Στο Μητρώο αυτό εντάσσονται ιατροί του Εθνικού Συστήματος Υγείας και του Ε.Ο.Π.Υ.Υ. και ιδιώτες των ιατρικών ειδικοτήτων του παθολόγου, καρδιολόγου, νευρολόγου, οφθαλμιάτρου, ΩΡΛ, ψυχιάτρου, ορθοπαιδικού, ενδοκρινολόγου, διαβητολόγου, κατόπιν ανοιχτής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Ο πρόεδρος της ειδικής επιτροπής Ιατρών, καθώς και ο αναπληρωτής του ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για διετή θητεία.

Τα υπόλοιπα μέλη της ειδικής επιτροπής Ιατρών και οι αναπληρωτές τους επιλέγονται πριν από κάθε συνεδρίαση, με δημόσια κλήρωση, από τους ιατρούς του Μητρώου Ιατρών, οι οποίοι κατέχουν την ειδικότητα που αφορά το νόσημα, για το οποίο παραπέμφθηκε στην Επιτροπή ο οδηγός της αντίστοιχης εταιρείας αστικών συγκοινωνιών. Το αποτέλεσμα της κλήρωσης επικυρώνεται με απόφαση του Προϊστάμενου της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Την κλήρωση διενεργεί τριμελής επιτροπή, που αποτελείται από τον Προϊστάμενο της Υπηρεσίας Υποστήριξης Πληροφορικής και Ηλεκτρονικών Συστημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών του ιδίου Υπουργείου και πρόσωπο υποδεικνυόμενο από το Διοικητικό Συμβούλιο της αντίστοιχης εταιρείας αστικών συγκοινωνιών. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε ειδικότερο θέμα σχετικά με την ανωτέρω κλήρωση.

Στην απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών περί ορισμού του Προέδρου της ειδικής επιτροπής Ιατρών και του αναπληρωτή του καθορίζεται κάθε ειδικότερο θέμα σχετικά με την οργάνωση και τη λειτουργία της εν λόγω επιτροπής.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών καθορίζεται η αποζημίωση των μελών της ειδικής επιτροπής Ιατρών.

Η παραπομπή οδηγού των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης στην ειδική επιτροπή πραγματοποιείται ύστερα από σχετική εισήγηση του αντίστοιχου ιατρού εργασίας της εταιρείας στην οποία εργάζεται ο οδηγός.

Στις συνεδριάσεις της ειδικής επιτροπής συμμετέχει ως εισηγητής, παρουσιάζοντας τον σχετικό ιατρικό φάκελο του παραπεμπόμενου οδηγού, ο αρμόδιος ιατρός εργασίας της αντίστοιχης εταιρείας, χωρίς δικαίωμα ψήφου.

Η ιατρική αξιολόγηση και οριστική κρίση περί της σωματικής και διανοητικής ικανότητας του παραπεμπόμενου οδηγού διενεργείται από την ειδική επιτροπή, η οποία, αφού λάβει υπόψη τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος διαπιστώνει, με αιτιολογημένη απόφασή της, την καταλληλότητα του παραπεμπόμενου οδηγού για ασφαλή οδήγηση και εκδίδει σχετικό Πόρισμα Εξέτασης.

Η ειδική επιτροπή, πριν από την έκδοση του πορίσματος εξέτασης, δύναται να ζητήσει την εξέταση του υπό κρίση οδηγού από ιατρό κρατικού νοσηλευτικού ιδρύματος του Εθνικού Συστήματος Υγείας (Ε.Σ.Υ.), ειδικότητας αντίστοιχης με το πρόβλημα του εξεταζόμενου οδηγού.

Στο Πόρισμα Εξέτασης της ειδικής επιτροπής περιλαμβάνεται υποχρεωτικά ο χαρακτηρισμός «ΙΚΑΝΟΣ/Η» ή «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η» της ομάδας 2 ή και της ομάδας 1 του παρόντος Παραρτήματος και εφόσον απαιτείται, ο χρόνος επαναξιολόγησης του κριθέντος οδηγού από επόμενη ειδική επιτροπή.

Το Πόρισμα Εξέτασης αποστέλλεται στην αντίστοιχη εταιρεία, στην οποία απασχολείται ο οδηγός.

Σε περίπτωση που ο οδηγός κριθεί «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η», το Πόρισμα Εξέτασης αποστέλλεται και στην οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών, προκειμένου η τελευταία να προβεί στην αφαίρεση της άδειας οδήγησης ή κατηγοριών αυτής, κατά περίπτωση, σύμφωνα με το Πόρισμα Εξέτασης. Σε περίπτωση που το Πόρισμα Εξέτασης προβλέπει επαναξιολόγηση του οδηγού από επόμενη ειδική επιτροπή και εφόσον το Πόρισμα Εξέτασης της ειδικής επιτροπής επαναξιολόγησης κρίνει τον οδηγό ως «ΙΚΑΝΟΣ/Η», ενημερώνεται η οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών και η άδεια οδήγησης επαναχορηγείται είτε με τη διαδικασία της αντικατάστασης εντύπου, στην περίπτωση που δεν έχει λήξει η διοικητική ισχύς των κατηγοριών που αφαιρέθηκαν σε συμμόρφωση προς το πρώτο πόρισμα εξέτασης, είτε με τη διαδικασία της ανανέωσης.

Η ειδική επιτροπή ιατρών, που συστήθηκε με την υπό στοιχεία Δ4δ/οικ.27509/04-04-2019(ΑΔΑ: Ω57Ω465ΧΘΞ-Η3Ν) απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καταργείται και οι εκκρεμείς υποθέσεις παραπομπής οδηγών μεταβιβάζονται αυτοδικαίως στην αρμοδιότητα της ειδικής επιτροπής ιατρών που συστήνεται διά του παρόντος.»

Άρθρο 57

Αρμοδιότητα εποπτείας και παρακολούθησης της συμβατικής συμφωνίας Ελληνικού Δημοσίου και Διαχειριστή Υποδομής και απαλλαγή της χρηματοδότησης του τελευταίου από τον Φ.Π.Α. - Τροποποίηση του άρθρου 30 του ν. 4408/2016

Στο άρθρο 30 του ν. 4408/2016 (Α' 135): α) τροποποιείται η παρ. 2, β) διορθώνονται οι τίτλοι των υπουργών και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:

«2. Με την επιφύλαξη της αρμοδιότητάς τους σχετικά με τον σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση σιδηροδρομικής υποδομής και με την επιφύλαξη της δημοσιονομικής αρχής της ετήσιας διάρκειας κατά περίπτωση, οι Υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών και ο διαχειριστής υποδομής συνάπτουν συμβατική συμφωνία, η οποία καλύπτει τις βασικές αρχές και παραμέτρους του Παραρτήματος V του άρθρου 62 και ισχύει για τουλάχιστον πέντε (5) έτη.

Το συνολικό ποσό, που δύναται να αποδίδεται στον Διαχειριστή Υποδομής, μέσω της συμβατικής συμφωνίας,

δεν επιβαρύνεται με Φόρο Προστιθέμενης Αξίας, εφόσον αυτό δεν αποτελεί την αντιπαροχή που αυτός λαμβάνει έναντι παρεχόμενου από αυτόν έργου, ούτε συνδέεται με την τιμή τελών που αυτός εισπράττει.

Για τον έλεγχο τήρησης από τον Διαχειριστή Υποδομής των οικονομικών όρων της συμβατικής συμφωνίας (παραλαβή και έλεγχος δικαιολογητικών οικονομικού αντικείμενου, έλεγχος και εισήγηση για το ποσό της χρηματοδότησης προς τον αρμόδιο διατάκτη) αρμόδια είναι η Διεύθυνση Προϋπολογισμού και Δημοσιονομικών Αναφορών (Δ1) της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Για τον έλεγχο τήρησης του φυσικού και τεχνικού αντικείμενου της συμβατικής συμφωνίας (παραλαβή σχετικών δικαιολογητικών, έλεγχος και έκθεση τήρησης των υποχρεώσεων) αρμόδια είναι η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών (Δ33) της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του ιδίου Υπουργείου.»

Άρθρο 58

Σύναψη προγραμματικών συμβάσεων

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δύναται να συνάπτει προγραμματικές συμβάσεις, προγραμματικές συμφωνίες και μνημόνια συνεργασίας με Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα και γενικότερα με τους φορείς της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143), με νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, καθώς και με ευρωπαϊκούς και διεθνείς ερευνητικούς φορείς.

Άρθρο 59

Κυρώσεις για εγκρίσεις τύπου οχημάτων - Τροποποίηση του άρθρου 50 του ν. 4530/2018

Στο άρθρο 50 του ν. 4530/2018 (Α' 59): α) τροποποιούνται οι παρ. 1, 4, 5, 7 και 8, β) προστίθεται περ. γ' στην παρ. 4 και το άρθρο 50 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 50

Κυρώσεις για εγκρίσεις τύπου οχημάτων

1. α. Σε κατασκευαστή οχημάτων ο όποιος: αα) υποβάλλει ψευδείς δηλώσεις στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης ή των διορθωτικών ή περιοριστικών μέτρων που επιβάλλονται σύμφωνα με κανονιστικές πράξεις που προβλέπονται από τη διαδικασία της χορήγησης της έγκρισης ή των διαδικασιών που οδηγούν σε ανάκληση έγκρισης τύπου, αβ) παραποιεί τα αποτελέσματα των δοκιμών για την έγκριση τύπου ή τη συμμόρφωση εν χρήσει, αγ) αποκρύπτει στοιχεία ή τεχνικές προδιαγραφές που μπορεί να οδηγήσουν στην ανάκληση οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων, στην απόρριψη της χορήγησης ή στην ανάκληση της έγκρισης τύπου, αδ) χρησιμοποιεί στρατηγικές ή συστήματα αναστολής για την έκδοση έγκρισης ή τη διατήρηση σε ισχύ αυτής και αε) αρνείται την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες, επιβάλλεται πρόστιμο σύμφωνα με τις παρ. 4 και 5. Αν ο κατασκευαστής υποπέσει εκ νέου στις πράξεις ή παραλείψεις των περ. α' έως ε' μέσα σε μία πενταετία από την τέλεση αυτών, επιβάλλεται νέο πρόστιμο πενταπλάσιο της αξίας του επιβληθέντος.

β. Σε τεχνική υπηρεσία η οποία: βα) δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του ορισμού της, ή ββ) εκτελεί πλημμελώς τα καθήκοντά της, επιβάλλεται διοικητική κύρωση σύμφωνα με τις παρ. 4 και 5.

2. Σε κατασκευαστή, αντιπρόσωπο του κατασκευαστή, εισαγωγέα ή διανομέα που διαθέτει στην αγορά οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες που υπόκεινται σε έγκριση, σύμφωνα με οποιαδήποτε εθνική ή κοινοτική κανονιστική πράξη, χωρίς να έχει χορηγηθεί τέτοια έγκριση ή παραποίει τα σχετικά έγγραφα ή σήματα ή αρνείται την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες που απαιτούνται για τη διαπίστωση των παραβάσεων αυτών επιβάλλεται πρόστιμο, σύμφωνα με τις παρ. 4 και 5. Αν ο κατασκευαστής, αντιπρόσωπος του κατασκευαστή, εισαγωγέας ή διανομέας υποπέσει εκ νέου στις ίδιες πράξεις ή παραλείψει του προηγούμενου εδαφίου επιβάλλεται νέο πρόστιμο πενταπλάσιο της αξίας του ήδη επιβληθέντος.

3. Σε κατασκευαστή που εκδίδει πιστοποιητικά συμμόρφωσης για έγκριση τύπου οχήματος που εκδόθηκαν κατά παράβαση των ευρωπαϊκών και εθνικών διατάξεων ή με τη μη νόμιμη χρήση συστημάτων αναστολής, επιβάλλεται πρόστιμο ανά όχημα που τέθηκε σε κυκλοφορία βάσει των παραπάνω πιστοποιητικών συμμόρφωσης, ποσού ίσου με την τιμή κτήσης του οχήματος, εφόσον το όχημα έχει τεθεί σε κυκλοφορία κατά τα προηγούμενα τρία (3) έτη. Για οχήματα που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία προ των τριών (3) προηγούμενων ετών το ποσό του προστίμου ανά όχημα μειώνεται κατά πέντε τοις εκατό (5%) για κάθε έτος πέραν των τριών (3) από τη θέση σε κυκλοφορία του οχήματος και με ανώτατο ποσοστό μείωσης το εξήντα τοις εκατό (60%).

4. α) Τα πρόστιμα και οι κατηγοριοποιήσεις των παρ. 1α, 2 και 6 επιβάλλονται διακριτά ανά παράβαση ως εξής:

αα) πρόστιμο ίσο τουλάχιστον με το επτακοσιαπλάσιο (700πλάσιο) και έως το χιλιαπλάσιο (1.000πλάσιο) του παράβολου για την έκδοση της έγκρισης, αν από την παράβαση μπορεί να δημιουργηθεί κίνδυνος θανάτου ή τραυματισμού, βλάβης στην περιουσία του χρήστη ή τρίτου,

ββ) πρόστιμο ίσο τουλάχιστον με το τετρακοσιαπλάσιο (400πλάσιο) και έως το επτακοσιαπλάσιο (700πλάσιο) του παράβολου για την έκδοση της έγκρισης, αν από την παράβαση μπορεί να προκληθεί ζημία του περιβάλλοντος,

γγ) πρόστιμο ίσο τουλάχιστον με το εκατονταπλάσιο (100πλάσιο) και έως το τετρακοσιαπλάσιο (400πλάσιο) του παράβολου για την έκδοση της έγκρισης, αν από την παράβαση μπορεί να προκληθεί ζημία του οδικού δικτύου ή παραβιάζεται η νομοθεσία έκδοσης έγκρισης τύπου.

β) Για την επιβολή του προστίμου σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση λαμβάνεται υπόψη και ο αριθμός των οχημάτων, συστημάτων χωριστών τεχνικών μονάδων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων που πωλήθηκαν ή διατέθηκαν προς πώληση.

γ) Οι διοικητικές κυρώσεις της περ. β' της παρ. 1 επιβάλλονται διακριτά ανά παράβαση.

γα. Οι παραβάσεις των απαιτήσεων που προβλέπονται για τον ορισμό της Τεχνικής Υπηρεσίας και της απόφασης ορισμού της κατηγοριοποιούνται ως εξής:

i. Παραβάσεις των απαιτήσεων που αφορούν:

- στην ανεξαρτησία των Τεχνικών Υπηρεσιών,
- σε θέματα σχετικά με τις θυγατρικές και τους υπεργολάβους των Τεχνικών Υπηρεσιών,
- σε θέματα σχετικά με την αξιολόγηση και τον ορισμό των Τεχνικών Υπηρεσιών,
- σε θέματα σχετικά με τις αλλαγές και την ανανέωση του ορισμού των Τεχνικών Υπηρεσιών,
- σε θέματα σχετικά με την παρακολούθηση των Τεχνικών Υπηρεσιών.

ii. Παραβάσεις των απαιτήσεων που αφορούν:

- την επάρκεια των Τεχνικών Υπηρεσιών,
- την ορθότητα της μεθοδολογίας δοκιμών και ελέγχου και την ορθότητα των αποτελεσμάτων των δοκιμών των Τεχνικών Υπηρεσιών.

iii. Άρνηση, παρεμπόδιση, αδικαιολόγητη καθυστέρηση παροχής πληροφόρησης και συνεργασίας με την Εγκριτική Αρχή κατά τη διερεύνηση θεμάτων που σχετίζονται με τη λειτουργία και τους ελέγχους της Τεχνικής Υπηρεσίας.

γβ. Οι διοικητικές κυρώσεις κατηγοριοποιούνται ως εξής:

i. πρόστιμο από πεντακόσια (500) έως χίλια (1.000) ευρώ. Αν διαπιστωθούν περισσότερες παραβάσεις, το ανώτατο ύψος του συνολικού προστίμου μπορεί να ανέλθει έως το ποσό των είκοσι χιλιάδων (20.000) ευρώ,

ii. αναστολή του ορισμού του φορέα από δέκα (10) ημέρες έως και έναν (1) χρόνο.

Σε περίπτωση υποτροπής μέσα σε ένα (1) έτος από την προηγούμενη παραβίαση επιβάλλεται διπλάσια ποινή και σε νέα υποτροπή εντός του έτους από την προηγούμενη επιβάλλεται τριπλάσια ποινή.

Για την παράβαση της κατηγορίας του στοιχείου iii) της περ. γα', αναστέλλεται ο ορισμός της για τριάντα (30) ημέρες. Σε περίπτωση υποτροπής μέσα σε ένα έτος από την προηγούμενη παραβίαση επιβάλλεται διπλάσια ποινή και σε νέα υποτροπή εντός του έτους από την προηγούμενη ακυρώνεται ο ορισμός της τεχνικής υπηρεσίας.

Εκτός των ανωτέρω διοικητικών κυρώσεων ο ορισμός της τεχνικής υπηρεσίας αναστέλλεται μέχρι ικανοποίησης εκ μέρους της, όλων των απαιτήσεων που αφορούν τον ορισμό της.

5. Για τη διαπίστωση των παραβάσεων των περ. α' και β' της παρ. 1 και των παρ. 2, 3 και 6 συντάσσεται έκθεση διαπίστωσης παράβασης από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία υπογράφεται και από τον Γενικό Διευθυντή Οχημάτων και Εγκαταστάσεων του Υπουργείου και κοινοποιείται στον καθ' ου με κλήση σε ακρόαση εντός δέκα (10) ημερών. Ο καθ' ου μπορεί να ζητήσει και να λάβει προθεσμία έως είκοσι (20) ημέρες για να εκθέσει τις απόψεις του επί της ανωτέρω έκθεσης.

Μετά την υποβολή των απόψεων του καθ' ου και εφόσον αυτές κριθούν βάσιμες, διαγράφεται η παράβαση και δεν επιβάλλεται η, κατά περίπτωση παράβασης, κύρωση.

Στην περίπτωση όμως, που οι απόψεις του καθ' ου δεν κριθούν βάσιμες και απορριφθούν ή δεν υποβληθούν ή υποβληθούν μετά την πάροδο των ως άνω τιθέμενων προθεσμιών, εκδίδεται απόφαση του αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την επιβολή του προστίμου με ειδική αιτιολογία, βάσει της ανωτέρω έκθεσης διαπίστωσης παράβασης και ακολουθείται η διαδικασία που ορίζεται στην κοινή υπουργική απόφαση της παρ. 8, για τη βεβαίωση και είσπραξη της προβλεπόμενης, για αυτή, κύρωση.

6. Σε περίπτωση που οχήματα που κυκλοφορούν στην Ελληνική Επικράτεια, είτε συστήματά τους είτε μηχανικά μέρη τους ή χωριστές τεχνικές μονάδες που υπόκεινται σε έγκριση, δεν είναι σύμφωνα με την έγκριση τύπου ή έχουν υποβληθεί γι' αυτά ψευδείς δηλώσεις στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης ή των διαδικασιών που οδηγούν σε ανάκληση έγκρισης τύπου ή έχουν δηλωθεί για αυτά παραποιημένα αποτελέσματα δοκιμών για την έγκριση τύπου ή τη συμμόρφωση εν χρήσει ή έχουν αποκρυφθεί γι' αυτά στοιχεία ή τεχνικές προδιαγραφές που μπορεί να οδηγήσουν στην ανάκληση ή την απόσυρση της έγκρισης τύπου ή έχουν χρησιμοποιηθεί ελαττωματικές συσκευές ή συστήματα αναστολής για την έκδοση έγκρισης ή τη διατήρηση σε ισχύ αυτής, επιβάλλονται στον κατασκευαστή, αντιπρόσωπο του κατασκευαστή, εισαγωγέα ή διανομέα που τα διαθέτει στην αγορά πρόστιμα σύμφωνα με τις παρ. 4 και 5.

7. Τα πρόστιμα του παρόντος που αφορούν:

α) στην παράβαση των περ. α' και β' της παρ. 1 καταβάλλονται υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία, τον εξοπλισμό και τη συντήρηση του εργαστηρίου ανάλυσης καυσαερίων του υπόψιν Υπουργείου, για τις ανάγκες λειτουργίας της εθνικής «εγκριτικής αρχής» αυτοκινήτων οχημάτων που αναφέρεται στον Κανονισμό αριθμ. 168/2013/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15 Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (L 60) και στον Κανονισμό αριθμ. 858/2018/ΕΕ

του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου και του Συμβουλίου της 30ης Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των Κανονισμών (ΕΚ) αριθμ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθμ. 595/2009 και για την κατάργηση της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ, καθώς και για την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς,

β) στις παραβάσεις των παρ. 2, 3 και 6, καταβάλλονται υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία, τον εξοπλισμό και τη συντήρηση του εργαστηρίου ανάλυσης καυσαερίων του υπουργείου, για τις ανάγκες λειτουργίας της εθνικής «εποπτικής αρχής» της εγχώριας αγοράς αυτοκινήτων οχημάτων και των εξαρτημάτων τους, που αναφέρεται στον Κανονισμό 168/2013/ΕΕ, (L 60) και στον Κανονισμό 858/2018/ΕΕ (L 151), καθώς και για την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών:

α. Καθορίζονται η διαδικασία επιβολής της διοικητικής κύρωσης της αναστολής ή ακύρωσης του ορισμού της Τεχνικής Υπηρεσίας και το όργανο επιβολής της.

β. Κατηγοριοποιούνται τα ανωτέρω πρόστιμα, καθορίζονται η διαδικασία επιβολής, τα όργανα και η διαδικασία είσπραξής τους.

γ. Μπορεί να αναπροσαρμόζονται τα ποσά των προστίμων και να ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.»

Άρθρο 60

Κωδικοί κοινού λεξιλογίου για τις δημόσιες συμβάσεις (CPV) - Τροποποίηση του πίνακα 1 του άρθρου 38 του ν. 4710/2020

Στο άρθρο 38 του ν. 4710/2020 (Α' 142) διορθώνεται ο πίνακας 1 «Κωδικοί κοινού λεξιλογίου για τις δημόσιες συμβάσεις (CPV) για υπηρεσίες που αναφέρονται στο άρθρο 66 παρ. 1 στοιχείο γ)» του Παραρτήματος του άρθρου 71 του ν. 3982/2011 (Α' 143), ως εξής:

Κωδικός CPV	Περιγραφή
60112000-6	Υπηρεσίες δημόσιων οδικών μεταφορών
60130000-8	Υπηρεσίες ειδικών οδικών μεταφορών επιβατών
60140000-1	Μη προγραμματισμένες μεταφορές επιβατών
90511000-2	Υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων
60160000-7	Οδική μεταφορά αλληλογραφίας
60161000-4	Υπηρεσίες μεταφοράς δεμάτων
64121100-1	Υπηρεσίες παράδοσης αλληλογραφίας
64121200-2	Υπηρεσίες παράδοσης δεμάτων

Άρθρο 61**Μητρώο Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο.**

1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών καταρτίζεται και τηρείται Μητρώο Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. για τις ανάγκες της κεντρικής εξ αποστάσεως εποπτείας και ελέγχου της τήρησης των:

α) όρων και προϋποθέσεων βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια λειτουργίας ή η βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) και

β) κείμενων διατάξεων επί των διενεργούμενων στις εν λόγω οικονομικές δραστηριότητες τεχνικών ελέγχων οχημάτων.

2. Στο Μητρώο δύνανται να εγγραφούν διπλωματούχοι και τεχνολόγοι Μηχανολόγοι Μηχανικοί και άλλες ειδικότητες με συναφή επαγγελματικά δικαιώματα, που διαθέτουν τη σχετική άδεια άσκησης επαγγέλματος, μετά από αίτησή τους και κατόπιν ειδικής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που λαμβάνει την απαιτούμενη δημοσιότητα σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή και η οποία προσδιορίζει τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των συμμετεχόντων, τους ειδικότερους όρους και τις προϋποθέσεις ένταξής τους στο Μητρώο και τον τρόπο επιλογής των οργάνων αξιολόγησής τους, ώστε να τηρούνται η αξιοκρατία και η διαφάνεια.

Για την ένταξή τους στο Μητρώο οι υποψήφιοι οφείλουν να ολοκληρώσουν επιτυχώς ειδικά επιμορφωτικά προγράμματα κατάρτισης.

3. Οι επόπτες - μέλη του Μητρώου Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. λαμβάνουν αποζημίωση για τη συμμετοχή τους στην εποπτεία των Κ.Τ.Ε.Ο.

4. Τα προσωπικά δεδομένα των μελών του Μητρώου Εποπτών που τυγχάνουν επεξεργασίας, τηρούνται σε ειδική βάση δεδομένων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 679/2016 (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) και τον ν. 4624/2019 (Α' 137), για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Τα δεδομένα των μελών τηρούνται για όσο χρόνο το μέλος είναι εγγεγραμμένο στο Μητρώο και για χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών από τη διαγραφή του από αυτό για οποιονδήποτε λόγο. Τα προσωπικά δεδομένα διαγράφονται μετά το πέρας του ανωτέρω χρονικού διαστήματος, εκτός εάν έχει εκκινήσει οποιαδήποτε διοικητική ή πειθαρχική ή δικαστική διαδικασία, οπότε το υλικό διατηρείται μέχρι το πέρας των εν λόγω διαδικασιών, με τη λήψη των κατάλληλων τεχνικών και οργανωτικών μέτρων για την ασφάλεια της επεξεργασίας. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είναι ο Υπεύθυνος Επεξεργασίας των εν λόγω δεδομένων.

Άρθρο 62**Ανακατασκευή οικοδομών στον Δήμο Ληξουρίου - Τροποποίηση του άρθρου 43 του ν. 4305/2014**

Στο άρθρο 43 του ν. 4305/2014 (Α' 237), ως προς την ανακατασκευή ή επισκευή των εργατικών κατοικιών

του Δήμου Ληξουρίου, οι οποίες υπέστησαν ζημιές από τους σεισμούς της 26ης Ιανουαρίου 2014 και της 3ης Φεβρουαρίου 2014, προστίθεται παρ. 7, ως εξής:

«7. α. Οι προηγούμενες διατάξεις ισχύουν κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης όσον αφορά στο ύψος των οικοδομών που έχουν χαρακτηριστεί ως κατεδαφιστέες, το οποίο δύναται να ανέρχεται έως τρεις (3) ορόφους σε ανακατασκευή της αρχικής ομοίως τριώροφης οικοδομής, τον συντελεστή δόμησης και την κάλυψη του οικοπέδου. Κατά τα λοιπά εφαρμόζεται το από 8.2.1979 π.δ. (Δ' 130).

β. Κατά την ανακατασκευή των εργατικών κατοικιών του οικισμού «Ληξούρι Ι» και «Ληξούρι ΙΒ» δύνανται να ανασχεδιαστούν και να μεταβληθούν οι κοινόχρηστοι χώροι των κτιρίων με την προσθήκη κοινόχρηστων ανελκυστήρων καθ' υπέρβαση του περιγράμματος των υφισταμένων κτιρίων και των όρων δόμησης που ισχύουν.»

Άρθρο 63**Εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Γ'**

1. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύνανται να καθορίζονται κατηγορίες φυσικών ή νομικών προσώπων, όπως Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ., (σωματεία, μη κερδοσκοπικές οργανώσεις, σύλλογοι, επιχειρήσεις) στα οποία δίδεται το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία και ταξινόμησης λεωφορείων ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων για τη μεταφορά προσώπων που έχουν άμεση σχέση με το επιτελούμενο από αυτά έργο ή για την εξυπηρέτηση μεταφοράς του προσωπικού, προς και από τις εγκαταστάσεις αυτών. Με τις ίδιες αποφάσεις καθορίζονται οι προϋποθέσεις, η διαδικασία, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο τρόπος εισαγωγής των στοιχείων στο Μ.Ε.Μ.Ο. του άρθρου 51, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης δύναται να ρυθμίζεται η αναγκαία διαλειτουργικότητα του Μητρώου με λοιπά πληροφοριακά συστήματα των φορέων του δημοσίου τομέα.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται η κατηγοριοποίηση των παραβάσεων και των επιβαλλόμενων διοικητικών προστίμων της παρ. 4 του άρθρου 51, ο τρόπος επιβολής αυτών, καθώς και κάθε άλλη σχετική αναγκαία λεπτομέρεια.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζονται πιστοποιημένοι φορείς, νομικά ή φυσικά πρόσωπα, προκειμένου να συνεπικουρούν την αρμόδια Υπηρεσία της παρ. 5 του άρθρου 51 στη διενέργεια των ελέγχων αυτής, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Παιδείας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται το περιεχόμενο των ειδικών επιμορφωτικών προγραμμάτων κατάρτισης, ο φορέας και ο τόπος διεξαγωγής τους, η διάρκειά τους, τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των διδασκόντων, η διαδικασία πιστοποίησης των υποψηφίων προς ένταξη στο Μητρώο Εποπτών του

άρθρου 61 μέσω γραπτών εξετάσεων, καθώς και κάθε άλλη σχετική αναγκαία λεπτομέρεια.

6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται: i) τα ελάχιστα προσόντα των Εποπτών που εγγράφονται στο Μητρώο του άρθρου 61, ii) η διαδικασία και τα αρμόδια για την αξιολόγηση και επιλογή των υποψηφίων όργανα, iii) ο τρόπος κατάρτισης και τήρησης του Μητρώου και η αρμόδια προς τούτο Υπηρεσία, iv) η διαδικασία και το αρμόδιο όργανο για τον ορισμό των Εποπτών και για την επιλογή αυτών προκειμένου να συμμετάσχουν σε ελέγχους, v) τα κωλύματα, ασυμβίβαστα, οι ειδικές προϋποθέσεις ένταξης και παραμονής και ο τρόπος αποβολής από το Μητρώο, vi) η διαδικασία, οι όροι και οι προϋποθέσεις εκτέλεσης της εποπτείας και του ελέγχου της τήρησης των όρων και προϋποθέσεων βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια λειτουργίας ή η βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.), της εποπτείας τήρησης των κείμενων διατάξεων επί των διενεργούμενων στις εν λόγω οικονομικές δραστηριότητες τεχνικών ελέγχων οχημάτων, vii) τα ειδικότερα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για την ασφάλεια της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης δύναται να ρυθμίζονται η αναγκαία διαλειτουργικότητα του Μητρώου με λοιπά πληροφοριακά συστήματα των φορέων του δημοσίου τομέα.

7. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών καθορίζονται το ύψος της αποζημίωσης των εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. του άρθρου 61, η διαδικασία και ο τρόπος καταβολής αυτής, καθώς και ο ελάχιστος αριθμός ελέγχων ανά Επόπτη.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών δύναται να αναθεωρείται το ποσό της αποζημίωσης που λαμβάνουν οι επόπτες της παρ. 2 του άρθρου 61.

Άρθρο 64

Καταργούμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Γ'

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καταργούνται:

α. Η παρ. 6 του άρθρου 10 του ν. 2898/2001 (Α' 71).

β. Οι παρ. 4 έως και 8 του άρθρου 48 του ν. 4313/2014 (Α' 261).

γ. Η περ. ε' των παρ. 1 και 2 του άρθρου 72 του ν. 4530/2018 (Α' 59).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 65

Παράταση διάρκειας ισχύος σύμβασης Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) - Τροποποίηση του άρθρου 12 του ν. 3891/2010

Στην παρ. 6.ε. του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 (Α' 188) προστίθενται εδάφια δεύτερο και τρίτο και το άρθρο 12 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 12

Ανάθεση Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ)

1. Σε περίπτωση που δεν υποβάλλονται αιτήματα στον Διαχειριστή Υποδομής από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για τη διενέργεια επιβατικού δρομολογίου ή τα αιτήματα που έχουν υποβληθεί δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες περιφερειακής εξυπηρέτησης των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, είναι δυνατή η σύναψη σύμβασης με την οποία ανατίθεται η εκτέλεση σιδηροδρομικού επιβατικού δρομολογίου ως Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ).

2. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως δύναται να εξειδικεύεται η διαδικασία διαγωνισμού, το περιεχόμενο, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, οι τεχνικοί και οικονομικοί όροι, ο τρόπος υπολογισμού της αντιστάθμισης και κάθε απαραίτητη λεπτομέρεια για τη σύναψη συμβάσεων ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές.

3. Οι λογαριασμοί που αντιστοιχούν σε καθεμία από τις άνω υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας είναι ξεχωριστοί και τα αντίστοιχα στοιχεία του ισολογισμού κατανέμονται, σύμφωνα με τους παραδεδεγμένους λογιστικούς κανόνες. Οι δαπάνες που αντιστοιχούν σε καθεμία από τις ως άνω ΥΔΥ ισοσκελίζονται από τα έσοδα εκμετάλλευσης και από τις καταβολές δυνάμει της σύμβασης ΥΔΥ, χωρίς να είναι δυνατή η μεταφορά πόρων από ή προς άλλον τομέα της δραστηριότητας της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Τα προαναφερόμενα στοιχεία ισολογισμού σχετικά με τις συμβάσεις ΥΔΥ μπορούν να εξειδικεύονται περαιτέρω με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

4. Για τους σκοπούς της πρώτης εφαρμογής των διατάξεων της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, οι αρμόδιες υπηρεσίες προβαίνουν στην κατάλληλη προεργασία ώστε να καταστεί δυνατή η υπογραφή συμβάσεων ανάθεσης ΥΔΥ έως την 31.12.2010.

5. Το συνολικό ποσό αποζημιώσεων για ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) ευρώ ετησίως για τα έτη 2011, 2012 και 2013 και προκαταβάλλεται ανά μήνα. Φόροι, εισφορές υπέρ τρίτων και κρατήσεις για οποιαδήποτε αιτία που σχετίζεται με την αποζημίωση του προηγούμενου εδαφίου, πλην του οικείου φόρου εισοδήματος, βαρύνουν το Ελληνικό Δημόσιο. Μετά τη χρονική περίοδο που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, το επίπεδο του συνολικού ετήσιου ποσού αποζημιώσεων για ΥΔΥ θα συμφωνεί πλήρως με την ελληνική και κοινοτική νομοθεσία για τις κρατικές ενισχύσεις και τον έλεγχο και εκτέλεση των δημοσιονομικών του Κράτους.

6.α. Η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές για τα έτη 2015 έως και 2020 ανατίθεται στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. Το συνολικό ποσό αποζημιώσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το Δημόσιο για την εκτέλεση υπηρεσιών ΥΔΥ δεν μπορεί να υπερβεί το ποσό των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) ευρώ ετησίως για τα έτη 2015 έως 2020. Φόροι, εισφορές υπέρ τρίτων

και κρατήσεις για οποιαδήποτε αιτία που σχετίζεται με την αποζημίωση του προηγούμενου εδαφίου, πλην του οικείου φόρου εισοδήματος, βαρύνουν το Ελληνικό Δημόσιο.

6.β. Εξαιρετικά για το έτος 2014, η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, διενεργείται, σύμφωνα με τις προβλέψεις της, από 23.7.2012, υπογραφείσας σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ τα έτη 2011-2013, η διάρκεια της οποίας παρατείνεται μέχρι τις 31.12.2014.

6.γ. Η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τα έτη 2016 έως και 2020, διενεργείται, σύμφωνα με τις προβλέψεις σύμβασης που υπογράφεται μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου εκπροσωπούμενου από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την οποία ορίζεται μεταξύ άλλων το εύρος των παρεχόμενων υπηρεσιών, τα δρομολόγια που καλύπτονται από τη σύμβαση, η μεθοδολογία υπολογισμού της αποζημίωσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ο τρόπος παρακολούθησης της εκτέλεσης της σύμβασης, οι μηχανισμοί ελέγχου και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

6.δ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι απαιτούμενοι όροι, προϋποθέσεις, διαδικασίες και ενέργειες των εμπλεκόμενων φορέων για την ανάπτυξη και λειτουργία κατάλληλου πληροφοριακού συστήματος παρακολούθησης εκτέλεσης της σύμβασης παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών ΥΔΥ, οι διαδικασίες συλλογής δεδομένων, στοιχείων και πληροφοριών, οι μηχανισμοί ελέγχου, οι ρήτρες ορθής λειτουργίας και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

6.ε. Από 1.1.2021 η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, ανατίθεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 (L 315), όπως τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό Ε.Κ.2338/16 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2016 (L 354).

Παρατείνεται έως 31.12.2021 η διάρκεια ισχύος της από 17.12.2015 συμβάσεως ΥΔΥ. Η ισχύς της παρούσας αρχίζει από την 01.01.2021.

7. Κατά την εκτέλεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών το Δημόσιο δύναται να επιτρέπει εκχώρηση απαιτήσεων των Παρόχων από τις συμβάσεις αυτές μέσω σύναψης ειδικότερων συμφωνιών μεταξύ των Παρόχων, ως εκχωρητών, και το Δημόσιο, τον ΟΣΕ Α.Ε. ή τη ΓΑΙΑ-ΟΣΕ Α.Ε. ως εκδοχέων, για την εξόφληση οφειλών προς τους ανωτέρω φορείς, όπως μισθώματα από συμβάσεις μίσθωσης μονάδων τροχαίου υλικού ή αμοιβών για παροχή υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού ή άλλων υπηρεσιών.»

Άρθρο 66

Έκδοση βιβλίων θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών

1. Ανατίθεται στο Ίδρυμα Ευγενίδου η αρμοδιότητα για τη συγγραφή και έκδοση των βιβλίων θεωρητικής εκπαί-

δευσης υποψηφίων οδηγών όλων των κατηγοριών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των βιβλίων για την εκπαίδευση και εξέταση για τη χορήγηση Πιστοποιητικών Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) οδηγών φορτηγών και λεωφορείων. Η ευθύνη για τη συγγραφή, γλωσσική επιμέλεια και έκδοση των βιβλίων αυτών ανατίθεται στην Επιτροπή Εκδόσεων του Ίδρυματος Ευγενίδου.

2. Τα βιβλία της παρ. 1 διατίθενται από το Ίδρυμα Ευγενίδου σε τιμή κόστους. Η σχετική δαπάνη βαρύνει τις πιστώσεις του τακτικού προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών καθορίζονται οι όροι έκδοσης και διάθεσης των ανωτέρω βιβλίων, καθώς και αποζημίωσης των συγγραφέων τους.

Άρθρο 67

Θέματα συμβάσεων προμήθειας εταιρειών Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών και Θεσσαλονίκης, λόγω κορωνοϊού COVID-19

Εφόσον εξακολουθεί να υφίσταται κίνδυνος διάδοσης του κορωνοϊού COVID-19 και πάντως όχι πέραν της 30ής.9.2021, οι δημόσιες επιχειρήσεις που εδρεύουν στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη και παρέχουν συγκοινωνιακό έργο, δύνανται κατά παρέκκλιση κάθε σχετικής διάταξης της εθνικής νομοθεσίας περί δημοσίων συμβάσεων, να προβαίνουν στην ανάθεση συμβάσεων με προσφυγή στη διαδικασία του άρθρου 269 του ν. 4412/2016 (Α' 147) με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση, με σκοπό την προμήθεια συσκευών διασφάλισης της συνεχούς απολύμανσης του εσωτερικού ατμοσφαιρικού αέρα των πάσης φύσεως μέσων εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου, με δυνατότητα μεταφοράς επιβατών κατά τη λειτουργία των συσκευών, καθώς και συσκευών απολύμανσης στην περίοδο εκτός δρομολογίων των εσωτερικών επιφανειών των μέσων αυτών.

Για την ανάθεση της προμήθειας του προηγούμενου εδαφίου προσκαλούνται τρεις (3) τουλάχιστον υποψήφιοι προμηθευτές, οι οποίοι αποδεδειγμένα διαθέτουν προϊόντα που πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές, προκειμένου να υποβάλλουν την προσφορά τους εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από την πρόσκληση. Αποκλειστικά κριτήρια επιλογής του αναδόχου, κατά εφαρμογή της παρ. 1, είναι η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά βάσει τιμής και η επί ποινή αποκλεισμού εκτέλεση και παράδοση της προμήθειας εντός τριάντα (30) ημερών από την υπογραφή της σύμβασης. Κατά της απόφασης ανάθεσης δεν επιτρέπεται η άσκηση της προδικαστικής προσφυγής του άρθρου 362 του ν. 4412/2016, εφόσον η σύμβαση δεν υπερβαίνει τα κατώτερα όρια της περ. α' του άρθρου 235 του ν. 4412/2016.

Άρθρο 68

Ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις μισθωμάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Δαπάνες μισθωμάτων και κοινοχρήστων κτιρίων στέγασης υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, έτους 2020, που δεν εξοφλήθηκαν, λόγω

ανεπάρκειας πιστώσεων, κατά το έτος γέννησης της υποχρέωσης, δύνανται να εκκαθαρισθούν, επιφυλασσομένων των διατάξεων περί παραγραφής των σχετικών αξιώσεων, σε βάρος του εκτελούμενου προϋπολογισμού του εν λόγω φορέα του έτους 2021. Οι δαπάνες του προηγούμενου εδαφίου εκκαθαρίζονται κατά παρέκκλιση του π.δ. 80/2016 (Α' 45) περί αναλήψεων υποχρεώσεων.

Άρθρο 69
Καταβολή αποδοχών Προέδρου και μελών της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων

Οι αποδοχές του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών έτους 2020, που δεν εξοφλήθηκαν λόγω ανεπάρκειας πιστώσεων, κατά το έτος 2020, δύνανται να εκκαθαρισθούν σε βάρος του εκτελούμενου προϋπολογισμού του φορέα του έτους 2021. Οι δαπάνες του προηγούμενου εδαφίου εκκαθαρίζονται κατά παρέκκλιση του π.δ. 80/2016 (Α' 145) περί αναλήψεων υποχρεώσεων.

ΜΕΡΟΣ Ε'
ΛΟΙΠΕΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 70
Αναστολή ισχύος για τα νοσοκομεία και τις δομές πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας της παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 4736/2020

Αναστέλλεται έως την 3η.7.2021 για τα νοσοκομεία και τις πάσης φύσεως δομές παροχής υπηρεσιών υγείας η έναρξη ισχύος της παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 4736/2020 (Α' 200).

Άρθρο 71
Παράταση συμβάσεων καθαριότητας Πανεπιστημίου Πατρών

Συμβάσεις Ιδιωτικού Δικαίου Ορισμένου Χρόνου προσωπικού, που απασχολείται για τις ανάγκες καθαριότητας στο Πανεπιστήμιο Πατρών και οι οποίες έχουν λήξει από την 1η Μαρτίου 2021 ή πρόκειται να λήξουν μέχρι την 31η Μαρτίου 2021, παρατείνονται για λόγους δημόσιας υγείας και ως προς όλες τις συνέπειές τους, έως τη σύναψη νέων συμβάσεων μετά την ολοκλήρωση των διαγωνιστικών διαδικασιών πρόσληψης που ήδη διενεργούνται και πάντως όχι πέραν της 31ης Μαΐου 2021 για την κάλυψη των ανωτέρω αναγκών.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ'
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο 72
Έναρξη ισχύος

1. Οι διατάξεις του Κεφαλαίου Β' του Μέρους Β' τίθενται σε ισχύ εξήντα (60) ημέρες από την έναρξη ισχύος του παρόντος εκτός του άρθρου 29, το οποίο τίθεται σε ισχύ τρεις (3) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος.
2. Το άρθρο 37 τίθεται σε ισχύ την 23η Μαΐου 2021.
3. Οι λοιπές διατάξεις για τις οποίες δεν ορίζεται διαφορετικά ισχύουν από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΜΕΡΟΥΣ Α'

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ
ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΥΚΛΟΥ Σ.Β.Α.Κ.

Το υπόδειγμα Αναφοράς Κύκλου Σ.Β.Α.Κ. συμπληρώνεται με ευθύνη του Φορέα Εκπόνησης για την ακρίβεια των αναφερόμενων σε αυτή στοιχείων και περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον τις πληροφορίες που περιγράφονται στις ακόλουθες ενότητες και υποενότητες και οι οποίες ενσωματώνονται στο Σ.Β.Α.Κ. σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

ΦΑΣΗ Α' - ΦΑΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ Σ.Β.Α.Κ.

1. ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ

Αναφέρονται ο Φορέας Εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ. σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 2 και οι προϋποθέσεις που πληροί για την κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. βάσει της παρ. 3 του άρθρου 1. Εφόσον πρόκειται για κατάρτιση ενιαίου Σ.Β.Α.Κ., αναφέρονται οι συμμετέχοντες ΟΤΑ και η μεταξύ τους συνεργασία σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 2. Προσδιορίζεται αν πρόκειται για την πρώτη έκδοση του Σ.Β.Α.Κ. ή την αναθεώρησή του.

2. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

2.1 Στελέχωση Ομάδας Εργασίας

Επισυνάπτεται η απόφαση συγκρότησης της Ομάδας Εργασίας και αναφέρονται, σύμφωνα με το άρθρο 5:

(α) τα στελέχη της Ομάδας Εργασίας, η ιδιότητά τους, ο φορέας, η υπηρεσία προέλευσής τους, και ο επικεφαλής της ομάδας εργασίας,

(β) στις περιπτώσεις περιοχών παρέμβασης της παρ. 3 του άρθρου 1, το στέλεχος με εμπειρία σε συγκοινωνιακά θέματα και θέματα οδικής ασφάλειας,

(γ) στις περιπτώσεις περιοχών παρέμβασης της παρ. 3 του άρθρου 5, οι εκπρόσωποι των συγκοινωνιακών φορέων.

Οι φορείς εκπόνησης που ακολουθούν τα οριζόμενα στις περ. β' της παρ. 1, α' και β' της παρ. 2 του άρθρου 13, συμπληρώνουν την υποενότητα 2.1 πλην των περ. β' και γ'.

2.2 Πρόσκληση στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στην αρμόδια λιμενική αρχή και στον Φορέα Διοίκησης και Εκμετάλλευσης του Λιμένα για συμμετοχή στην ομάδα εργασίας

Εφόσον η περιοχή παρέμβασης εμπίπτει στην παρ. 2 του άρθρου 5, συμπληρώνονται ο αριθμός πρωτοκόλλου της πρόσκλησης και επισυνάπτεται αντίγραφο της.

3. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑΣ

3.1. Ιστοσελίδα αναφορικά με το Σ.Β.Α.Κ. που καταρτίζεται

Συμπληρώνεται ο ενιαίος εντοπιστής πόρων (URL) της ιστοσελίδας της περ. ε' του άρθρου 4 (ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.) με ενεργό σύνδεσμο και περιγράφεται η δυνατότητα υποβολής σχολίων από τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη.

3.2 Ψηφιακή προσβασιμότητα της ιστοσελίδας
Δηλώνεται ότι η ιστοσελίδα είναι προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τον ν. 4727/2020 (Α' 184).

4. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

4.1 Όρια περιοχής παρέμβασης του Σ.Β.Α.Κ.

Περιγράφεται η περιοχή παρέμβασης της παρ. 2 του άρθρου 2 και ιδίως σε σχέση με τα διοικητικά όρια του ΟΤΑ και των όμορων ΟΤΑ. Επισυνάπτεται σχετικός χάρτης όπου είναι ευκρινώς αποτυπωμένες τουλάχιστον οι ανωτέρω πληροφορίες και επισημαίνονται τα όρια της περιοχής παρέμβασης. Αναφέρονται η κατηγορία δήμου κατά τις διατάξεις του προγράμματος «Κλεισθένης Ι» (ν. 4555/2018, Α' 133), και τα πληθυσμιακά στοιχεία της περιοχής.

4.2 Ζώνες λιμένα στην περιοχή παρέμβασης

Εφόσον η περιοχή παρέμβασης περιλαμβάνει ή γεινιάζει με ζώνη λιμένα, αναφέρεται ο φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα και η ζώνη αποτυπώνεται ευκρινώς στον χάρτη της παρ. 4.1.

5. ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

5.1. Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων

Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με αναρτημένη τη σχετική δημόσια πρόσκληση (περ. β' της παρ. 1).

5.2. Προσκλήσεις συμμετοχής στο Δίκτυο Φορέων προς τους φορείς της παρ. 1 του άρθρου 6

Για τις περιπτώσεις της παρ. 1 του άρθρου 6 συμπληρώνονται οι αριθμοί πρωτοκόλλου των προσκλήσεων και επισυνάπτεται στην Αναφορά Κύκλου Σ.Β.Α.Κ. αντίγραφο τους.

5.3 Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής

Αναγράφεται λίστα των εμπλεκόμενων μερών του Δικτύου Φορέων σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 5 του άρθρου 2 και την παρ. 1 του άρθρου 6. Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με αναρτημένο το Σύμφωνο Συμμετοχής της παρ. 7 του άρθρου 2. Αναφέρονται τροποποιήσεις ως προς τη σύνθεση του δικτύου φορέων κατά την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και επισυνάπτεται στην Αναφορά Κύκλου Σ.Β.Α.Κ. αντίγραφο του Συμφώνου Συμμετοχής.

6. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

6.1. Συγκέντρωση κειμένων και μελετών εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου

Αναγράφεται λίστα των στρατηγικών σχεδίων, κειμένων, μελετών και Σ.Β.Α.Κ. που λαμβάνονται υπόψη (περ. δ' της παρ. 1 της Φάσης Προετοιμασίας του άρθρου 7 και περ. δ', ε', στ' και ζ' της παρ. 2 του άρθρου 3).

6.2 Εξέταση πληρότητας δεδομένων

Επισυνάπτεται η εισήγηση της ομάδας εργασίας προς τον φορέα εκπόνησης για τη συμπλήρωση των διαθέσιμων δεδομένων ή την πληρότητα αυτών αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης (περ. δ' της παρ. 1 της Φάσης Προετοιμασίας του άρθρου 7).

ΦΑΣΗ Β' - ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Σ.Β.Α.Κ.

ΣΤΑΔΙΟ 1: ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ Σ.Β.Α.Κ.

1.1. Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.

Περιγράφεται συνοπτικά το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα του σχεδίου για τα επόμενα στάδια και εργασίες (περ. α' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

1.2. Σχέδιο συμμετοχής για την ενημέρωση και την ενεργοποίηση των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών

Περιγράφεται συνοπτικά το σχέδιο συμμετοχής με τις προγραμματισμένες δράσεις (περ. α' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7). Αναφέρονται οι πραγματοποιηθείσες δράσεις.

1.3 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 1 στην ιστοσελίδα

Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. α' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

2.1 Κύρια σημεία της πρώτης διαβούλευσης με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη

Αναφέρεται ο τρόπος της διαβούλευσης και της συμμετοχής των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και περιγράφονται συνοπτικά τα πορίσματα της διαβούλευσης (περ. β' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7). Επισυνάπτονται οι σχετικές προσκλήσεις.

2.2 Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης

Αναφέρονται και αναπτύσσονται συνοπτικά τα κύρια σημεία της έκθεσης αποτύπωσης υφιστάμενης κατάστασης (υποπερ. ββ' της περ. β' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7) κατ' ελάχιστον για τα κάτωθι:

- α) δημόσια μέσα μεταφοράς,
- β) ήπιοι τρόποι μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο),
- γ) προσβασιμότητα, ασφάλεια και προστασία στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών, με μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα,
- δ) οδική ασφάλεια των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού,
- ε) διαχείριση κυκλοφορίας των οχημάτων,
- στ) χρήση ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών,
- ζ) διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,
- η) οργάνωση της στάθμευσης,
- θ) νέες τεχνολογίες στο σύστημα μεταφορών.

2.3 Εντοπισμός προβλημάτων στην περιοχή παρέμβασης

Αναγράφονται σε λίστα και αναπτύσσονται περιληπτικά (υποπερ. ββ' της περ. β' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

2.4 Ανάδειξη ευκαιριών της περιοχής παρέμβασης

Αναγράφονται σε λίστα και αναπτύσσονται περιληπτικά (υποπερ. ββ' της περ. β' της παρ. 2 Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

2.5 Σενάρια για την κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης

Περιγράφονται συνοπτικά τα σενάρια που εξετάστηκαν (υποπερ. βγ' της περ. β' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

2.6 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 2 στην ιστοσελίδα

Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. β' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

3.1. Επικοινωνία αρχικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων

Περιγράφονται το αρχικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. και αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με την ανάρτησή τους (περ. γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

3.2 Αποτύπωση κύριων σχολίων και απόψεων αναφορικά με τις προτεραιότητες και το όραμα του Σ.Β.Α.Κ.

Περιγράφονται τα κύρια σχόλια των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών, καθώς και οι απόψεις του Δικτύου Φορέων, που, κατά την κρίση της Ομάδας Εργασίας, συνέβαλαν σημαντικά στη διαμόρφωση των προτεραιοτήτων και του κοινού οράματος του Σ.Β.Α.Κ. (περ. γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

3.3 Διατύπωση τελικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων

Περιγράφονται το τελικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ., εφόσον τροποποιήθηκαν, μετά την υποβολή σχολίων και απόψεων, τα προβλήματα που επιδιώκει να επιλύσει το Σ.Β.Α.Κ. και αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με την ανάρτησή τους (περ. γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

3.4 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων

Επισυνάπτονται οι στόχοι με τα χαρακτηριστικά τους (περ. γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7 και παρ. 12 του άρθρου 2).

3.5 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 3 στην ιστοσελίδα

Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

4.1 Αναλυτικός κατάλογος μέτρων και αξιολόγηση της συμβολής τους προς την επίτευξη του οράματος και των στόχων του Σ.Β.Α.Κ.

Περιγράφονται ο αναλυτικός κατάλογος μέτρων και πακέτων μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. και η σύνδεση τους με το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους (περ. δ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7), καθώς και οι σχετικοί δείκτες παρακολούθησης. Συγκεκριμένα τα μέτρα ή πακέτα μέτρων αναλύονται και κατηγοριοποιούνται κατ' ελάχιστον στις κάτωθι ενότητες:

1. ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς,
2. προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο),
3. εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών,
4. βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού,
5. μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων,
6. προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών,
7. καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,
8. οργάνωση της στάθμευσης,
9. αξιοποίηση νέων τεχνολογιών.

4.2 Αποτελέσματα διαβούλευσης μέτρων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη

Αναφέρεται ο τρόπος της διαβούλευσης και της συμμετοχής των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και περιγράφονται συνοπτικά τα πορίσματα της διαβούλευσης της περ. δ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7. Επισυνάπτονται οι σχετικές προσκλήσεις.

4.3 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 4 στην ιστοσελίδα

Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. δ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 5: ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ

5.1 Τελικό Σχέδιο Δράσης

Επισυνάπτεται το τελικό σχέδιο δράσης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 8 του άρθρου 2. Για κάθε μέτρο αναφέρονται οι καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες, οι οποίες βάσει του νόμου είτε θα εγκρίνουν μεταγενέστερα την υλοποίηση των μέτρων είτε θα τα υλοποιήσουν (περ. ε' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7). Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. (υποπερ. εδ' της περ. ε' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7) με το αναρτημένο τελικό Σχέδιο Δράσης.

5.2 Υποβολή σχεδίου δράσης στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες

Αναφέρονται οι καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες στις οποίες απεστάλη το σχέδιο δράσης (περ. ε' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7). Επισυνάπτεται δήλωση του φορέα εκπόνησης με την οποία βεβαιώνεται ότι έχει ενσωματώσει στο σχέδιο δράσης τεκμηριωμένες αντιρρήσεις των φορέων του προηγούμενου εδαφίου κατά τα οριζόμενα στις υποπερ. εβ' και εγ' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7.

Οι φορείς εκπόνησης της περ. β' της παρ. 1 και των περ. α' και β' της παρ. 2 του άρθρου 13 συμπληρώνουν την ως άνω υποενοότητα αναφέροντας τις υπηρεσίες στις οποίες απεστάλη το Σ.Β.Α.Κ. για γνωμοδότηση σύμφωνα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά τα οριζόμενα στις περ. β' και γ' της παρ. 9 του άρθρου 22 του ν. 4599/2019 (Α' 40) και δεν απαιτείται η δήλωση-βεβαίωση του φορέα εκπόνησης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΔΗΛΩΣΕΙΣ-ΒΕΒΑΙΩΣΕΙΣ-ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ
του ΑΡΘΡΟΥ 29 της παρ. 2

Δήλωση της περ. α'

«Το ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με αριθμό πλαισίου, που βρίσκεται στη θέση αυτού (ή ο ηλεκτροκινητήρας με αριθμό και ο λοιπός συνοδευτικός εξοπλισμός, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), πληροί το ευρωπαϊκό πρότυπο ασφαλείας προϊόντος ΕΛΟΤ EN 15194/2009, ή τυχόν αντικατάσταση αυτού και έχει τοποθετηθεί στη θέση αυτού αντίστοιχο σήμα, το οποίο είναι ευδιάκριτο, ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.

Κατασκευάστηκε χωρίς εγκατεστημένο μηχανισμό, προκειμένου να το θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση ποδω-

στήριων - πεντάλ) ή εναλλακτικά, κατασκευάστηκε με εγκατεστημένο μηχανισμό που το θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση πεντάλ), με τον οποίο η ταχύτητα του οχήματος δεν δύναται να υπερβεί τα 6 χλμ./ώρα.»

Βεβαίωση της περ. β'

«Το ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με αριθμό πλαισίου, ο οποίος βρίσκεται στη θέση αυτού, (ή ο ηλεκτροκινητήρας με αριθμό και ο λοιπός συνοδευτικός εξοπλισμός, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), πληροί το ευρωπαϊκό πρότυπο ασφαλείας προϊόντος ΕΛΟΤ EN 15194/2009, ή αντικατάσταση αυτού και έχει τοποθετηθεί στη θέση αυτού αντίστοιχο σήμα, το οποίο είναι ευδιάκριτο, ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.

Διατέθηκε χωρίς εγκατεστημένο μηχανισμό, προκειμένου να το θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση ποδωστήριων - πεντάλ) ή εναλλακτικά, διατέθηκε με εγκατεστημένο μηχανισμό που το θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση ποδωστήριων - πεντάλ), με τον οποίο η ταχύτητα του οχήματος δεν δύναται να υπερβεί τα 6 χλμ./ώρα.

Ο αγοραστής - κάτοχός του κ. (αναγραφή ονοματεπώνυμου και Α.Δ.Τ. κατόχου) ενημερώθηκε ότι, απαγορεύεται να λάβει χώρα οποιαδήποτε τεχνική παρέμβαση στο υπόψη όχημα, προκειμένου αυτό να δύναται να τεθεί σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση ποδωστήριων - πεντάλ), με την οποία η ταχύτητα του οχήματος να δύναται να υπερβεί τα 6 χλμ./ώρα, διότι το ανωτέρω όχημα δεν συνοδεύεται από Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης ευρωπαϊκής έγκρισης τύπου και δεν δύναται να ταξινομηθεί.»

Πιστοποιητικό της περ. γ'

«Το ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με αριθμό πλαισίου, που βρίσκεται στη θέση αυτού (ή ο ηλεκτροκινητήρας με αριθμό και ο λοιπός συνοδευτικός εξοπλισμός, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), πληροί το ευρωπαϊκό πρότυπο ασφαλείας προϊόντος ΕΛΟΤ EN 15194/2009, ή τυχόν αντικατάσταση αυτού και έχει τοποθετηθεί στη θέση αυτού αντίστοιχο σήμα, το οποίο είναι ευδιάκριτο, ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.

Κατασκευάστηκε χωρίς εγκατεστημένο μηχανισμό, προκειμένου να το θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση ποδωστήριων - πεντάλ) ή εναλλακτικά, κατασκευάστηκε με εγκατεστημένο μηχανισμό που το θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση ποδωστήριων - πεντάλ), με τον οποίο η ταχύτητα του οχήματος δεν δύναται να υπερβεί τα 6 χλμ./ώρα.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΜΕΡΟΥΣ Γ'

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΕΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ

Τμήμα 1: Περιεχόμενα

Οι γνώσεις που λαμβάνονται υπόψη για τη διαπίστωση της αρχικής επιμόρφωσης και της περιοδικής κατάρτισης του οδηγού περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα θέματα του παρόντος καταλόγου. Οι υποψήφιοι οδηγοί αποκτούν το απαραίτητο επίπεδο γνώσεων και πρακτικών ικανοτήτων για την οδήγηση υπό συνθήκες απόλυτης ασφάλειας οχημάτων της αντίστοιχης κατηγορίας αδείας.

Το ελάχιστο επίπεδο προσόντων είναι συγκρίσιμο τουλάχιστον με το επίπεδο 2 του ευρωπαϊκού πλαισίου επαγγελματικών προσόντων, όπως ορίζεται στο παράρτημα II της σύστασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2008.

1. Λεπτομερής κατάρτιση της ορθολογικής οδήγησης βάσει των κανόνων ασφαλείας.

Όλες οι άδειες οδήγησης

1.1. Στόχος: γνώση των χαρακτηριστικών του συστήματος μετάδοσης της κίνησης για τη βελτιστοποίηση της χρήσης του.

Καμπύλες ροπής, ισχύος, και ειδικής κατανάλωσης του κινητήρα, περιοχή βέλτιστης χρήσης του στροφόμετρου, διαγράμματα επικάλυψης των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων.

1.2. Στόχος: γνώση των τεχνικών χαρακτηριστικών και της λειτουργίας των οργάνων ασφαλείας με στόχο τον έλεγχο του οχήματος, την ελαχιστοποίηση της φθοράς του και την πρόληψη δυσλειτουργιών.

Περιορισμοί στη χρήση πέδης και επιβραδυντή, συνδυασμένη χρήση πέδης και επιβραδυντή, επιδίωξη του καλύτερου συνδυασμού της ταχύτητας με τις σχέσεις του κιβωτίου, χρήση της αδράνειας του οχήματος, χρήση των μέσων επιβράδυνσης και πέδησης σε κατωφέρεια, ενέργεια σε περίπτωση βλάβης, χρήση ηλεκτρονικών και μηχανικών διατάξεων, όπως ο ηλεκτρονικός έλεγχος ευστάθειας (ESP), τα προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης (AEBS), το σύστημα αντιεμπλοκής των τροχών κατά την πέδηση (ABS), τα συστήματα ελέγχου της πρόσφυσης (TCS) και τα συστήματα παρακολούθησης εντός του οχήματος (IVMS) και άλλες, εγκεκριμένες προς χρήση, διατάξεις υποβοήθησης του οδηγού ή αυτόματες.

1.3. Στόχος: δυνατότητα βελτιστοποίησης της κατανάλωσης καυσίμου.

Βελτιστοποίηση της κατανάλωσης καυσίμου με την εφαρμογή της τεχνογνωσίας όσον αφορά τα σημεία 1.1 και 1.2, πρόβλεψη της κυκλοφοριακής ροής, κατάλληλη απόσταση από άλλα οχήματα και χρήση της δυναμικής του οχήματος, σταθερή ταχύτητα, ομαλός τρόπος οδήγησης και κατάλληλη πίεση των ελαστικών επισώτρων, καθώς και εξοικείωση με τα ευφυή συστήματα μεταφοράς που επιτρέπουν μεγαλύτερη οικονομία καυσίμων κατά την οδήγηση και καλύτερο σχεδιασμό της διαδρομής.

1.3α. Στόχος: ικανότητα πρόβλεψης, εκτίμησης και προσαρμογής στους κινδύνους της κυκλοφορίας.

Επίγνωση των διαφορετικών οδικών, κυκλοφοριακών και καιρικών συνθηκών και προσαρμογή σε αυτές, πρόβλεψη επικείμενων συμβάντων· κατανόηση του τρόπου προετοιμασίας και προγραμματισμού ενός ταξιδιού σε μη φυσιολογικές καιρικές συνθήκες· εξοικείωση με τη χρήση του σχετικού εξοπλισμού ασφαλείας και κατανόηση των συνθηκών υπό τις οποίες πρέπει να αναβληθεί ή να ακυρωθεί ένα ταξίδι λόγω ακραίων καιρικών φαινομένων· προσαρμογή στους κινδύνους της κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένης της επικίνδυνης συμπεριφοράς κατά την κυκλοφορία ή των περισπασμών της οδήγησης, όπως χρήση ηλεκτρονικών συσκευών, φαγητό, ποτό· αναγνώριση επικίνδυνων καταστάσεων και ανάλογη προσαρμογή, καθώς και αντιμετώπιση του άγχους που απορρέει από αυτές, ιδίως σε σχέση με το μέγεθος και το βάρος των οχημάτων και τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και ατόμων τρίτης ηλικίας, οι ποδηλάτες και οι αναβάτες μηχανοκίνητων δίκυκλων.

Εντοπισμός ενδεχόμενων επικίνδυνων καταστάσεων και ορθή ερμηνεία του τρόπου με τον οποίο οι εν λόγω δυνητικά επικίνδυνες καταστάσεις μπορούν να αποβούν καταστάσεις στις οποίες οι συγκρούσεις δεν είναι πλέον δυνατόν να αποφευχθούν και επιλογή και ανάληψη ενεργειών που αυξάνουν τα περιθώρια ασφαλείας σε βαθμό που η σύγκρουση μπορεί ακόμη να αποφευχθεί σε περίπτωση δυνητικών κινδύνων.

Άδειες οδήγησης C, CE, C1, C1E

1.4. Στόχος: ικανότητα φόρτωσης του οχήματος με δέουσα τήρηση των κανόνων ασφαλείας και ορθή χρήση του οχήματος.

Δυνάμεις ασκούμενες σε οχήματα εν κινήσει, χρήση των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου συναρτήσει του φορτίου του οχήματος και των χαρακτηριστικών του οδοστρώματος, χρήση συστημάτων αυτόματης μετάδοσης, υπολογισμός του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος ή του συνόλου, υπολογισμός του συνολικού όγκου, κατανομή του φορτίου, συνέπειες της υπερφόρτωσης του άξονα, ευστάθεια του οχήματος και κέντρο βάρους, τύποι συσκευασίας και παλέτες φορτίου.

Κύριες κατηγορίες εμπορευμάτων για τις οποίες απαιτείται ασφάλιση, τεχνικές σφίνωσης και ασφάλισης, χρήση ιμάντων πρόσδεσης, έλεγχος των διατάξεων ασφάλισης, χρήση μέσων διαχείρισης φορτίων, τοποθέτηση και αφαίρεση καλυμμάτων του φορτίου.

Άδειες οδήγησης D, DE, D1, D1E

1.5. Στόχος: εξασφάλιση της ασφαλείας και άνεσης των επιβατών.

Συμπυκνωτισμός των διαμήκων και πλάγιων μετατοπίσεων, κατανομή της χρήσης της οδού, θέση στο οδόστρωμα, απαλότητα της πέδησης, κινήσεις των προβόλων, χρήση ειδικών έργων υποδομής (δημόσιοι χώροι, οδοί περιορισμένης χρήσης), διαχείριση από την οπτική γωνία του οδηγού των αντικρουόμενων στοιχείων της ασφαλούς οδήγησης και των άλλων λειτουργιών, συνεργασία με τους επιβάτες, ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ορισμένων ομάδων επιβατών (άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα, παιδιά).

1.6. Στόχος: ικανότητα φόρτωσης του οχήματος με δέουσα τήρηση των κανόνων ασφαλείας και ορθή χρήση του οχήματος.

Δυνάμεις που ασκούνται στα εν κινήσει οχήματα, χρήση των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου συναρτήσει του φορτίου του οχήματος και των χαρακτηριστικών του οδοστρώματος, χρήση συστημάτων αυτόματης μετάδοσης, υπολογισμός του ωφέλιμου φορτίου ενός οχήματος ή του συνδυασμού οχημάτων, κατανομή του φορτίου, συνέπειες της υπερφόρτωσης του άξονα, ευστάθεια του οχήματος και κέντρο βάρους.

2. Εφαρμογή των κανονιστικών ρυθμίσεων

Όλες οι άδειες οδήγησης

2.1. Στόχος: γνώση του κοινωνικού περιβάλλοντος των οδικών μεταφορών και του κανονιστικού του πλαισίου.

Μέγιστες περίοδοι εργασίας ειδικά στις μεταφορές αρχές, εφαρμογή και συνέπειες των Κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθμ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου· κυρώσεις σε περίπτωση μη χρήσης, κακής χρήσης και παραποίησης του ταχογράφου· γνώση του κοινωνικού περιβάλλοντος των οδικών μεταφορών: δικαιώματα και υποχρεώσεις των οδηγών όσον αφορά την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση.

Άδειες οδήγησης C, CE, C1, C1E

2.2. Στόχος: γνώση του κανονιστικού πλαισίου των μεταφορών εμπορευμάτων.

Άδειες εκμετάλλευσης μεταφορών, έγγραφα που φέρει ο μεταφορέας, απαγορεύσεις χρήσης συγκεκριμένων οδών, οδικά τέλη, υποχρεώσεις των τυποποιημένων συμβάσεων μεταφοράς εμπορευμάτων, σύνταξη των εγγράφων που συνιστούν τη σύμβαση μεταφοράς, άδειες διεθνών μεταφορών, υποχρεώσεις που απορρέουν από τον ν. 559/1977, περί κυρώσεως της εν Γενεύη την 19ην Μαΐου 1956 υπογραφείσης Συμβάσεως επί του Συμβολαίου δια την διεθνή μεταφοράν εμπορευμάτων οδικώς (C.M.R.) και του Πρωτοκόλλου υπογραφής (Α' 78), σύνταξη της διεθνούς φορτωτικής, διέλευση συνόρων, πράκτορες μεταφορών, ειδικά συνοδευτικά έγγραφα εμπορευμάτων.

Άδειες οδήγησης D, DE, D1, D1E

2.3. Στόχος: γνώση του κανονιστικού πλαισίου της μεταφοράς επιβατών.

Μεταφορά ειδικών ομάδων, εξοπλισμός ασφαλείας του λεωφορείου, ζώνες ασφαλείας, φόρτωση του οχήματος.

3. Υγεία, οδική ασφάλεια και περιβαλλοντική ασφάλεια, εξυπηρέτηση, υλικοτεχνική υποστήριξη.

Όλες οι άδειες οδήγησης

3.1. Στόχος: ευαισθητοποίηση στους κινδύνους της οδού και στα εργατικά ατυχήματα.

Τυπολογία των εργατικών ατυχημάτων στον κλάδο των μεταφορών, στατιστικές τροχαίων ατυχημάτων, συμμετοχή των βαρέων οχημάτων/πούλμαν στα ατυχήματα, συνέπειες στον άνθρωπο, υλικές και οικονομικές συνέπειες.

3.2. Στόχος: ικανότητα πρόληψης της εγκληματικότητας και της διακίνησης παράνομων μεταναστών.

Γενική ενημέρωση, συνέπειες για τους οδηγούς, προληπτικά μέτρα, κατάλογος σημείων επαλήθευσης, νομοθεσία σχετική με την ευθύνη των μεταφορέων.

3.3. Στόχος: ικανότητα πρόληψης των φυσικών κινδύνων.

Εργονομικές αρχές: επικίνδυνες κινήσεις και σωματικές στάσεις, φυσική κατάσταση, ασκήσεις χειρισμού, μέσα ατομικής προστασίας.

3.4. Στόχος: συνειδητοποίηση της σημασίας της φυσικής και πνευματικής ικανότητας.

Αρχές υγιούς και ισορροπημένης διατροφής, επιπτώσεις της κατανάλωσης οινόπνευματος, φαρμάκων ή κάθε άλλης ουσίας που μπορεί να μεταβάλει τη συμπεριφορά, συμπτώματα, αιτίες, αποτελέσματα της κόπωσης και του άγχους, θεμελιώδης ρόλος του βασικού κύκλου εργασίας/ανάπαυσης.

3.5. Στόχος: ικανότητα εκτίμησης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

Συμπεριφορά σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

Αξιολόγηση της κατάστασης, αποτροπή του δευτερεύοντος ατυχήματος, ειδοποίηση των υπηρεσιών άμεσης βοήθειας, περίθαλψη των τραυματιών και παροχή πρώτων βοηθειών, βασικές αρχές επικοινωνίας με επιβάτες με αναπηρία, αντίδραση σε περίπτωση πυρκαγιάς, απομάκρυνση των επιβαινόντων του φορτηγού/των επιβατών του λεωφορείου, προστασία της ασφάλειας όλων των επιβατών, αντιδράσεις σε περιπτώσεις επιθέσεων, βασικές αρχές της σύνταξης της φιλικής δήλωσης τροχαίου ατυχήματος.

3.6. Στόχος: συμπεριφορά η οποία θα συμβάλλει στην ανάδειξη του γοήτρου της εταιρείας.

Συμπεριφορά του οδηγού και γοήτρο της εταιρείας: σημασία για την επιχείρηση της ποιότητας εργασίας του οδηγού, διάφοροι ρόλοι του οδηγού, διάφοροι συνομιλητές του οδηγού, βασικές αρχές επικοινωνίας με άτομα με αναπηρία, συντήρηση του οχήματος, οργάνωση της εργασίας, εμπορικές και οικονομικές συνέπειες μιας διαφοράς.

Άδειες οδήγησης C, CE, C1, C1E

3.7. Στόχος: γνώση του οικονομικού περιβάλλοντος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και οργάνωση της αγοράς.

Σχέση των οδικών μεταφορών με τους άλλους τρόπους μεταφοράς (ανταγωνισμός, φορτωτές), διάφορες δραστηριότητες οδικών μεταφορών (μεταφορές για λογαριασμό τρίτου, για ίδιο λογαριασμό, επικουρικές δραστηριότητες των μεταφορών), οργάνωση των κύριων τύπων επιχειρήσεων μεταφορών και των επικουρικών δραστηριοτήτων των μεταφορών, διάφορες εξειδικεύσεις μεταφορών, όπως βυτιοφόρα οχήματα, ελεγχόμενη θερμοκρασία, επικίνδυνα εμπορεύματα, μεταφορά ζώων, εξελίξεις στον κλάδο, όπως διαφοροποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών, συνδυασμένες σιδηροδρομικές-οδικές μεταφορές, υπεργολαβία.

Άδειες οδήγησης D, DE, D1, D1E

3.8. Στόχος: γνώση του οικονομικού περιβάλλοντος της οδικής μεταφοράς επιβατών και οργάνωση της αγοράς.

Σχέση των οδικών μεταφορών επιβατών με τους άλλους τρόπους μεταφοράς επιβατών (σιδηρόδρομοι, ΙΧ

αυτοκίνητα), διάφορες δραστηριότητες με οδικές μεταφορές επιβατών, διέλευση συνόρων (διεθνείς μεταφορές), οργάνωση των κύριων τύπων επιχειρήσεων οδικών μεταφορών επιβατών.

Τμήμα 2: Υποχρεωτική αρχική επιμόρφωση, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 4

2.1. Επιλογή εξετάσεων

Οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων διοργανώνουν θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις, οι οποίες αναφέρονται παραπάνω, για να επαληθεύσουν εάν οι υποψήφιοι οδηγοί διαθέτουν το επίπεδο των γνώσεων που απαιτείται από το Τμήμα 1 όσον αφορά τους αναφερόμενους στόχους και θέματα.

α) Η θεωρητική εξέταση αποτελείται από δύο τουλάχιστον δοκιμασίες:

i) ερωτήματα που περιλαμβάνουν είτε ερωτήσεις πολλαπλών επιλογών, είτε ερωτήσεις που απαιτούν άμεση απάντηση, είτε συνδυασμό των δύο συστημάτων,

ii) μελέτες συγκεκριμένων περιπτώσεων.

Οι θεωρητικές εξετάσεις διαρκούν τουλάχιστον τέσσερις (4) ώρες.

β) Η πρακτική εξέταση αποτελείται από δύο δοκιμασίες:

i) δοκιμασία οδήγησης που προορίζεται να αξιολογήσει την εις βάθος γνώση της ορθολογικής οδήγησης βάσει των κανόνων ασφαλείας. Η δοκιμασία αυτή διεξάγεται, κατά το δυνατόν, επί οδών εκτός κατοικημένων περιοχών, σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας και σε αυτοκινητοδρόμους (ή παρόμοιες οδούς), καθώς και σε όλους τους τύπους των αστικών οδών. Οι οδοί αυτές πρέπει να παρουσιάζουν διάφορους τύπους δυσκολιών που ενδέχεται να συναντήσει ένας οδηγός. Είναι επιθυμητό η δοκιμασία αυτή να διεξάγεται κάτω από διαφορετικές συνθήκες πυκνότητας της κυκλοφορίας. Ο χρόνος οδήγησης σε οδό πρέπει να χρησιμοποιείται κατά βέλτιστο τρόπο, ούτως ώστε να αξιολογείται ο υποψήφιος σε όλες τις ζώνες κυκλοφορίας που θα μπορούσε να συναντήσει. Η ελάχιστη διάρκεια της δοκιμασίας αυτής είναι ενενήντα (90) λεπτά,

ii) πρακτική δοκιμασία ως προς τα σημεία 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3 και 3.5.

Η ελάχιστη διάρκεια της δοκιμασίας αυτής είναι τριάντα (30) λεπτά.

Τα οχήματα που χρησιμοποιούνται κατά τις πρακτικές εξετάσεις πληρούν τουλάχιστον τις απαιτήσεις για τα αντίστοιχα εκπαιδευτικά οχήματα που καθορίζονται στο Παράρτημα II του π.δ. 51/2012 (Α' 101), καθώς και το άρθρο 31 και το Παράρτημα VIII της υπουργικής απόφασης 50984/7974/2013 (Β' 3056).

Η πρακτική άσκηση μπορεί να συμπληρωθεί από τρίτη δοκιμασία σε ειδικό γήπεδο ή σε προσομοιωτή υψηλής τεχνολογίας, εφόσον δημιουργηθούν οι κατάλληλες υποδομές, για να αξιολογηθεί η εις βάθος γνώση της ορθολογικής οδήγησης βάσει των κανόνων ασφαλείας, ιδίως όσον αφορά τον έλεγχο του οχήματος σε συνάρτηση με την κατάσταση των διαφόρων οδοστρωμάτων, καθώς και τις αλλαγές τους με τις ατμοσφαιρικές συνθήκες, την ημέρα ή τη νύχτα. Η διάρκεια αυτής της προαιρε-

τικής δοκιμασίας, όταν αυτή καθοριστεί, και εφόσον ο οδηγός εξετασθεί στην ανωτέρω δοκιμασία, μπορεί να αφαιρεθεί από τη διάρκεια των ενενήντα (90) λεπτών της δοκιμασίας οδήγησης του σημείου βι). Η μείωση αυτή δεν μπορεί να υπερβαίνει τα τριάντα (30) λεπτά κατ' ανώτατο όριο.

Για τους οδηγούς που αναφέρονται στην παρ. 10 του άρθρου 6, η θεωρητική εξέταση περιορίζεται στα θέματα του Τμήματος 1 που αφορούν στα οχήματα της νέας αρχικής επιμόρφωσης. Οι οδηγοί αυτοί υποβάλλονται στο σύνολο της πρακτικής εξέτασης.

Τμήμα 3: Υποχρεωτική περιοδική κατάρτιση που προβλέπεται στην παρ. 2 του άρθρου 7

Τα μαθήματα υποχρεωτικής περιοδικής κατάρτισης πρέπει να διοργανώνονται από εγκεκριμένο κέντρο εκπαίδευσης. Η περιοδική κατάρτιση είναι συνολικής διάρκειας τριάντα πέντε (35) ωρών ανά πενταετία, διαιρούμενη σε περιόδους τουλάχιστον επτά (7) ωρών, οι οποίες μπορεί να κατανέμονται σε δύο (2) συνεχόμενες ημέρες.

Εάν χρησιμοποιηθεί ηλεκτρονική μάθηση, το εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης εξασφαλίζει ότι διατηρείται η σωστή ποιότητα της κατάρτισης, μεταξύ άλλων, επιλέγοντας τα θέματα για τα οποία τα εργαλεία ΤΠΕ μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικότερα. Ειδικότερα, απαιτούνται αξιόπιστη αναγνώριση χρήστη και κατάλληλα μέσα ελέγχου. Η μέγιστη διάρκεια της ηλεκτρονικής μάθησης δεν υπερβαίνει τις δώδεκα (12) ώρες.

Τουλάχιστον μία από τις περιόδους μαθημάτων κατάρτισης καλύπτει θέμα σχετιζόμενο με την οδική ασφάλεια. Στο περιεχόμενο της κατάρτισης συνεκτιμώνται οι ανάγκες επιμόρφωσης ειδικά σε συγκεκριμένες μεταφορές που εκτελεί ο οδηγός και οι εξελίξεις της σχετικής νομοθεσίας και της τεχνολογίας και, στο μέτρο του δυνατού, λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες ανάγκες κατάρτισης του οδηγού. Μέσα στις τριάντα πέντε (35) ώρες καλύπτεται ένα φάσμα από διαφορετικά θέματα, συμπεριλαμβανομένης της πιθανής επανάληψης της κατάρτισης, εφόσον προκύψει ότι ο οδηγός χρειάζεται ειδική διορθωτική κατάρτιση.

Μπορεί να υπολογίζεται η ολοκληρωμένη ειδική κατάρτιση που απαιτείται σύμφωνα με άλλη νομοθεσία της Ένωσης ως μία το πολύ από τις προβλεπόμενες επτάωρες περιόδους. Πρόκειται κυρίως για την ειδική κατάρτιση, χωρίς να περιορίζεται σε αυτήν, που απαιτείται βάσει της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, την κατάρτιση στη μεταφορά ζώων βάσει του Κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 1/2005 και για τη μεταφορά επιβατών, την κατάρτιση, με στόχο την ευαισθητοποίηση στο θέμα των αναπηριών βάσει του Κανονισμού (ΕΕ) αριθμ. 181/2011.

Τμήμα 4: Έγκριση της αρχικής επιμόρφωσης και της περιοδικής κατάρτισης

4.1. Τα κέντρα περιοδικής κατάρτισης είναι εγκεκριμένα από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών. Η έγκριση αυτή χορηγείται μόνο με γραπτή αίτηση. Η αίτηση συνοδεύεται από έγγραφα που περιέχουν:

4.1.1. Κατάλληλο πρόγραμμα επιμόρφωσης, όπου διευκρινίζονται τα διδασκόμενα θέματα και αναφέρονται

το προτεινόμενο σχέδιο εκτέλεσης και οι προτεινόμενες μέθοδοι διδασκαλίας,

4.1.2. τα προσόντα και τα πεδία δραστηριότητας των διδασκόντων,

4.1.3. πληροφορίες σχετικά με τους χώρους όπου πραγματοποιούνται τα μαθήματα, το παιδαγωγικό υλικό, τα μέσα που διατίθενται για την πρακτική εξάσκηση, το στόλο των χρησιμοποιούμενων οχημάτων,

4.1.4. τους όρους συμμετοχής στα μαθήματα (αριθμός συμμετεχόντων).

4.2. Η αρμόδια αρχή οφείλει να χορηγεί την έγκριση γραπτώς και με την επιφύλαξη των κάτωθι όρων:

4.2.1. Η κατάρτιση παρέχεται σύμφωνα με τα έγγραφα που συνοδεύουν την αίτηση,

4.2.2. η αρμόδια αρχή έχει τη δυνατότητα αποστολής εξουσιοδοτημένων ατόμων για να παρίστανται στα μαθήματα κατάρτισης των εγκεκριμένων κέντρων, και πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ελέγχει τα κέντρα αυτά όσον αφορά στα χρησιμοποιούμενα μέσα και την ορθή διεξαγωγή των μαθημάτων κατάρτισης και των εξετάσεων,

4.2.3. η έγκριση μπορεί να ανακαλείται ή να αναστέλλεται όταν δεν πληρούνται πλέον οι όροι έγκρισης.

Το εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης εξασφαλίζει ότι οι εκπαιδευτές γνωρίζουν καλά τις τελευταίες εξελίξεις των κανονιστικών ρυθμίσεων και των οδηγιών κατάρτισης. Στο πλαίσιο διαδικασίας ειδικής επιλογής, οι εκπαιδευτές αποδεικνύουν ότι διαθέτουν διδακτικές και παιδαγωγικές ικανότητες. Όσον αφορά στην πρακτική πλευρά της κατάρτισης, οι εκπαιδευτές αποδεικνύουν ότι διαθέτουν εμπειρία ως επαγγελματίες οδηγοί ή ανάλογη εμπειρία οδήγησης, όπως οι εκπαιδευτές οδήγησης βαρέων οχημάτων.

Το πρόγραμμα διδασκαλίας πρέπει να καταρτίζεται σύμφωνα με την έγκριση, και πρέπει να περιλαμβάνει τα θέματα που αναφέρονται στον κατάλογο του Τμήματος 1.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΗΓΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

1. Τα φυσικά χαρακτηριστικά του δελτίου είναι σύμφωνα με τα πρότυπα ISO 7810 και ISO 7816-1.

Οι μέθοδοι ελέγχου των χαρακτηριστικών των δελτίων επιμόρφωσης οδηγού, οι οποίες αποσκοπούν στην εξασφάλιση της συμφωνίας τους προς τα διεθνή πρότυπα, είναι σύμφωνες με το πρότυπο ISO 10373.

2. Το δελτίο περιλαμβάνει δύο όψεις:

Η πλευρά 1 περιλαμβάνει:

α) την ένδειξη «δελτίο επιμόρφωσης οδηγού», τυπωμένη με παχιά γράμματα στην ή στις γλώσσες του κράτους μέλους που εκδίδει το δελτίο,

β) την αναγραφή του ονόματος του κράτους μέλους που εκδίδει το δελτίο (προαιρετική εγγραφή),

γ) το διακριτικό σήμα του κράτους μέλους που εκδίδει το δελτίο, τυπωμένο αρνητικά μέσα σε ένα μπλε παραλληλόγραμμο και περιβαλλόμενο από δώδεκα κίτρινα αστέρια· τα διακριτικά σήματα είναι τα εξής:

B: Βέλγιο,
 BG: Βουλγαρία,
 CZ: Δημοκρατία της Τσεχίας,
 DK: Δανία,
 D: Γερμανία,
 EST: Εσθονία,
 GR: Ελλάδα,
 E: Ισπανία,
 F: Γαλλία,
 HR: Κροατία,
 IRL: Ιρλανδία,
 I: Ιταλία,
 CY: Κύπρος,
 LV: Λετονία,
 LT: Λιθουανία,
 L: Λουξεμβούργο,
 H: Ουγγαρία,
 M: Μάλτα,
 NL: Κάτω Χώρες,
 A: Αυστρία,
 PL: Πολωνία,
 P: Πορτογαλία,
 RO: Ρουμανία,
 SLO: Σλοβενία,
 SK: Σλοβακία,
 FIN: Φινλανδία,
 S: Σουηδία,
 δ) τις ειδικές πληροφορίες του δελτίου, οι οποίες αριθμούνται ως εξής:

1. το επώνυμο του δικαιούχου,
2. το όνομα του δικαιούχου,
3. την ημερομηνία και τον τόπο γέννησης του δικαιούχου,
4. α) την ημερομηνία έκδοσης,
 β) την ημερομηνία λήξης ισχύος,
 γ) το όνομα της αρχής που εκδίδει το δελτίο (μπορεί να τυπώνεται στη σελίδα 2),
 δ) αριθμό διαφορετικό από τον αριθμό της αδειας οδήγησης, για διοικητικούς σκοπούς (προαιρετική εγγραφή),
5. α) τον αριθμό της άδειας οδήγησης,
 β) τον αύξοντα αριθμό,
6. τη φωτογραφία του δικαιούχου,
7. την υπογραφή του δικαιούχου,
8. τον τόπο διαμονής, τον τόπο κατοικίας ή την ταχυδρομική διεύθυνση (προαιρετική εγγραφή),
9. τις κατηγορίες οχημάτων για τις οποίες ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις αρχικής επιμόρφωσης και περιодικής κατάρτισης,
 ε) την ένδειξη «υπόδειγμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης» στην ή στις γλώσσες του κράτους-μέλους που εκδίδει το δελτίο και την ένδειξη «δελτίο επιμόρφωσης οδηγού» στις λοιπές επίσημες γλώσσες της Ένωσης τυπωμένες σε μπλε χρώμα, ώστε να αποτελούν το φόντο του δελτίου: tarjeta de cualificación del conductor, КарТа 3д KBa^i^iiKamia Ha Befana, Osvědčení profesní způsobilosti ridice, chaufføruddannelsesbevis, Fahrerqualifizierungsnachweis,

Juhi ametipädevusekaart,
 Δελτίο επιμόρφωσης οδηγού,
 driver qualification card,
 carte de qualification de conducteur,
 cárta cáilíochta fiomána,
 kvalifikacijskakartaicavozač,
 carta di qualificazione del conducente,
 vadītājkvalifikācijasaplēcība,
 vairuotojo kvalifikacinėkortelė,
 gépjárművezetői képesítési igazolvány,
 karta ta' kwalifikazzjoni tas-sewwieq,
 kwalificatiekaartbestuurder,
 kartakwalifikacij kierowcy,
 carta de qualificação do motorista,
 Cartela de pregătire profesionala a conducătorului auto,
 preukaz o kvalifikácii vodica,
 kartica o usposobljenostivoznika,
 kuljettajan ammattipätevyysskortti,
 yrkeskompetensbevis för förare,
 στ) τα χρώματα αναφοράς:
 - μπλε: Pantone Reflex blue,
 - κίτρινο: Pantone yellow.
 Η πλευρά 2 περιλαμβάνει:

α) 9. τις κατηγορίες οχημάτων για τις οποίες ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις αρχικής επιμόρφωσης και περιодικής κατάρτισης,

10. τον εναρμονισμένο κωδικό «95» της Ένωσης που προβλέπεται στο Παράρτημα Ι του π.δ. 51/2012 (Α' 101),

11. χώρο για την ενδεχόμενη αναγραφή, από το κράτος μέλος που εκδίδει το δελτίο, των ενδείξεων οι οποίες είναι απαραίτητες για τη διαχείρισή του ή οι οποίες αφορούν την οδική ασφάλεια (προαιρετική εγγραφή). Όταν μια εγγραφή αφορά ένα σημείο που ορίζεται στο παράρτημα, της εγγραφής αυτής πρέπει να προηγείται ο αριθμός του αντίστοιχου σημείου,

β) επεξήγηση των αριθμημένων σημείων των πλευρών 1 και 2 του δελτίου (τουλάχιστον των σημείων 1, 2, 3, 4α), 4β), 4γ), 5α), 5β) και 10).

Οι ενδείξεις αυτές σε εθνική γλώσσα διαφορετική από τις ακόλουθες: βουλγαρική, ισπανική, τσεχική, δανική, γερμανική, εσθονική, ελληνική, αγγλική, γαλλική, ιταλική, κροατική, λετονική, λιθουανική, ουγγρική, μαλτέζικη, ολλανδική, πολωνική, πορτογαλική, ρουμανική, σλοβακική, σλοβενική, φινλανδική και σουηδική, είναι έγκυρες, εφόσον το δελτίο είναι δίγλωσσο και περιλαμβάνει τις ενδείξεις σε μία τουλάχιστον από τις προαναφερόμενες γλώσσες, με την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων του παρόντος παραρτήματος.

3. Ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας των δεδομένων.

Τα διάφορα στοιχεία που απαρτίζουν το δελτίο, αποσκοπούν στην αποφυγή οποιασδήποτε παραποίησης ή αθέμιτης παρέμβασης και στην ανίχνευση οποιασδήποτε τέτοιας απόπειρας.

Το επίπεδο ασφαλείας του δελτίου είναι τουλάχιστον ανάλογο προς το επίπεδο ασφαλείας της άδειας οδήγησης.

Πλευρά 2

11. 1. Επώνυμο 2. Όνομα 3. Ημερομηνία και τόπος γέννησης 4α. Ημερομηνία έκδοσης 4β. Ημερομηνία λήξης ισχύος 4γ. Εκδοθέν από 5α. Αριθμός άδειας οδήγησης 5β. Αύξων αριθμός 10. Ενωσιακός κωδικός	9.	10.
	C1	
	C	
	D1	
	D	
	C1E	
	CE	
	D1E	
	DE	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΔΕΙΩΝ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

α/α	Αναφορά στο παρόν διάταγμα	Αναφορά στο π.δ. 51/2012 (Α'101)
1	Γ1	C1
2	Γ1+E	C1E
3	Γ	C
4	Γ+E	CE
5	Δ1	D1
6	Δ1+E	D1E
7	Δ	D
8	Δ+E	DE

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΜΕΡΟΥΣ Δ'
[Υπόδειγμα πέμπτο]

«ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
.....

ΕΙΔΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΗ ΟΔΗΓΗΣΗ ΟΔΗΓΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Συνεδρίαση .../.../20..

Πρακτικό Νο

Παραπεμπτικό:

ΠΟΡΙΣΜΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

Στην σήμερα .../.../20.., συνήλθε η ειδική επιτροπή αποτελούμενη από τους:

- α).....(ειδικότητας)..... ως Πρόεδρος,
β).....(ειδικότητας)..... ως μέλος,
γ).....(ειδικότητας).... ως μέλος,
δ)..... (ειδικότητας).... ως μέλος,
ε)..... (ειδικότητας)..... ως μέλος,
στ)..... υπάλληλο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ως Γραμματέα και

ζ)..... ιατρό εργασίας της..... ως εισηγητή,
για την ιατρική αξιολόγηση και οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση του/ης οδηγού της εταιρείας..... με
στοιχεία:
(ΕΠΩΝΥΜΟ)....., (ΟΝΟΜΑ)....., (ΟΝΟΜΑ ΠΑΤΡΟΣ)....., Ημερομηνία Γέννησης.....
Διεύθυνση κατοικίας
....., Τηλ., ΑΜΚΑ, ΑΔΤ/Εκδούσα Αρχή
....., Αριθμ. Άδειας Οδήγησης.....

Κατά την παραπάνω εξέταση ελήφθησαν υπόψη (*):

- I. Το από .../.../20 παραπεμπτικό του ιατρού εργασίας της
II. Το αριθμ. Βιβλιάριο Υγείας του/ης οδηγού της
III. Η εισήγηση του ιατρού εργασίας της
IV. Οι προβλεπόμενες εξετάσεις
V. Το από ιατρικό πιστοποιητικό ή ιατρική γνωμάτευση του Νοσοκομείου.....
..... ότι.....
VI.....

και κρίθηκε:

α) ΙΚΑΝΟΣ/Η ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η
[*]
οδήγησης κατηγορίας οχήματος που ανήκει στην ΟΜΑΔΑ 2

β) ΙΚΑΝΟΣ/Η ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η
[*]

οδήγησης κατηγορίας οχήματος που ανήκει στην ΟΜΑΔΑ 1

Επαναξιολόγηση - Παρατηρήσεις - Κωδικοί επί της άδειας οδήγησης:

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 16 Μαρτίου 2021

Η Πρόεδρος της Δημοκρατίας

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΚΕΛΛΑΡΟΠΟΥΛΟΥ

Ο Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΙΚΡΑΜΜΕΝΟΣ

Οι Υπουργοί

Οικονομικών

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

Αναπληρωτής Υπουργός
Εξωτερικών

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ

Εθνικής Άμυνας

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ

Υγείας

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ

Δικαιοσύνης

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ

Υποδομών και Μεταφορών

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Τουρισμού

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ

Αναπληρωτής
Υπουργός Οικονομικών

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ

Προστασίας του Πολίτη

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

Παιδείας και Θρησκευμάτων

ΝΙΚΗ ΚΕΡΑΜΕΩΣ

Περιβάλλοντος και Ενέργειας

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ

Εσωτερικών

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ

Ναυτιλίας
και Νησιωτικής Πολιτικής

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ

Επικρατείας

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ

Ανάπτυξης και Επενδύσεων

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ

Υφυπουργός
Προστασίας του Πολίτη

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΑΡΔΑΛΙΑΣ

Εργασίας και
Κοινωνικών Υποθέσεων

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

Υφυπουργός
Πολιτισμού και Αθλητισμού

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ

Αναπληρωτής
Υπουργός Εσωτερικών

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ

Αγροτικής Ανάπτυξης
και Τροφίμων

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΙΒΑΝΟΣ

Επικρατείας

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 16 Μαρτίου 2021

Ο επί της Δικαιοσύνης Υπουργός

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ



ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Το Εθνικό Τυπογραφείο αποτελεί δημόσια υπηρεσία υπαγόμενη στην Προεδρία της Κυβέρνησης και έχει την ευθύνη τόσο για τη σύνταξη, διαχείριση, εκτύπωση και κυκλοφορία των Φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ), όσο και για την κάλυψη των εκτυπωτικών - εκδοτικών αναγκών του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα (ν. 3469/2006/Α' 131 και π.δ. 29/2018/Α' 58).

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

- Τα **ΦΕΚ σε ηλεκτρονική μορφή** διατίθενται δωρεάν στο **www.et.gr**, την επίσημη ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου. Όσα ΦΕΚ δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωριστεί στην ανωτέρω ιστοσελίδα, ψηφιοποιούνται και αποστέλλονται επίσης δωρεάν με την υποβολή αίτησης, για την οποία αρκεί η συμπλήρωση των αναγκαίων στοιχείων σε ειδική φόρμα στον ιστότοπο **www.et.gr**.

- Τα **ΦΕΚ σε έντυπη μορφή** διατίθενται σε μεμονωμένα φύλλα είτε απευθείας από το Τμήμα Πωλήσεων και Συνδρομητών, είτε ταχυδρομικά με την αποστολή αιτήματος παραγγελίας μέσω των ΚΕΠ, είτε με ετήσια συνδρομή μέσω του Τμήματος Πωλήσεων και Συνδρομητών. Το κόστος ενός ασπρόμαυρου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,00 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,20 €. Το κόστος ενός έγχρωμου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,50 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,30 €. Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. διατίθεται δωρεάν.

• Τρόποι αποστολής κειμένων προς δημοσίευση:

Α. Τα κείμενα προς δημοσίευση στο ΦΕΚ, από τις υπηρεσίες και τους φορείς του δημοσίου, αποστέλλονται ηλεκτρονικά στη διεύθυνση **webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.

Β. Κατ' εξαίρεση, όσοι πολίτες δεν διαθέτουν προηγμένη ψηφιακή υπογραφή μπορούν είτε να αποστέλλουν ταχυδρομικά, είτε να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση εκτυπωμένα σε χαρτί στο Τμήμα Παραλαβής και Καταχώρισης Δημοσιευμάτων.

- Πληροφορίες, σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την ημερήσια κυκλοφορία των Φ.Ε.Κ., με την πώληση των τευχών και με τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες μας, περιλαμβάνονται στον ιστότοπο (**www.et.gr**). Επίσης μέσω του ιστότοπου δίδονται πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, με βάση τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Πρόκειται για τον αριθμό που εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΕΣ - ΕΚΔΟΤΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Το Εθνικό Τυπογραφείο ανταποκρινόμενο σε αιτήματα υπηρεσιών και φορέων του δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει έντυπα, φυλλάδια, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους για κάθε χρήση, κ.ά.

Επίσης σχεδιάζει ψηφιακές εκδόσεις, λογότυπα και παράγει οπτικοακουστικό υλικό.

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

Ιστότοπος: **www.et.gr**

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000 - fax: 210 5279054

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία του ιστότοπου: **helpdesk.et@et.gr**

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΟΙΝΟΥ

Πωλήσεις - Συνδρομές: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)

Πληροφορίες: (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)

Παραλαβή Δημ. Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**

Πείτε μας τη γνώμη σας,

για να βελτιώσουμε τις υπηρεσίες μας, συμπληρώνοντας την ειδική φόρμα στον ιστότοπό μας.





ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
 ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
 ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ
 Δ/ΝΣΗ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ
 & ΑΠΟΘΗΚΩΝ
 ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ
 ΣΥΝΑΨΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ
 ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

IOANNIS
 VAKOUN
 TOUZIS

Digitally signed by IOANNIS
 VAKOUNTOUZIS
 DN: o=Hellenic Public
 Administration Certification Services,
 serialNumber=ERMIS-54278659,
 ou=DIMOS ATHINAION,
 ou=MUNICIPALITY OF ATHENS,
 c=GR,
 email=i.vakountouzis@athens.gr,
 sn=VAKOUNTOUZIS,
 givenName=IOANNIS, ou=IOANNHΣ
 ΒΑΚΟΥΝΤΟΥΖΗΣ, cn=IOANNIS
 VAKOUNTOUZIS
 Date: 2019.05.16 11:25:00 +03'00'

ΚΑΤΑΧΩΡΙΣΤΕΟ ΣΤΟ ΚΗΜΔΗΣ

ΑΡ.ΠΡΩΤ.: 138950/16-05-2019

ΣΥΜΦΩΝΗΤΙΚΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**229.400,00€**

Δημόσια Σύμβαση ανάθεσης «παροχής υπηρεσιών συμβουλών για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αθηναίων», για τις ανάγκες της Δ/σης Επιχειρησιακού Σχεδιασμού, Οργάνωσης & Πληροφορικής του Δήμου Αθηναίων.

Στην Αθήνα σήμερα την 16-05-2019 οι υπογράφοντες, την παρούσα, αφενός ο **ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ**, ως Αναθέτουσα Αρχή, που εδρεύει στην οδό Λιοσίων αρ. 22, Τ.Κ. 104 38, Αθήνα με Α.Φ.Μ. 090025537 και Δ.Ο.Υ. Α'ΑΘΗΝΩΝ, νόμιμα εκπροσωπούμενος από το Δήμαρχο **ΓΕΩΡΓΙΟ ΜΠΡΟΥΛΙΑ** και τούτου απουσιάζοντας ή κωλυόμενου από τον νόμιμο αναπληρωτή του, και αφετέρου η εταιρεία **ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΩΝΥΜΙΑ «LEVER – ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»** και διακριτικό τίτλο «**LEVER A.E.**» που εδρεύει στην οδό 26^{ης} Οκτωβρίου αρ. 43, Τ.Κ. 546 27, στη Θεσσαλονίκη, με Α.Φ.Μ. 997759560 και Δ.Ο.Υ. Φ.Α.Ε. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ και εκπροσωπείται νόμιμα από τον κ. **Θεόδωρο Καριπίδη** του Βασιλείου, με ΑΔΤ: ΑΜ 715155, που θα καλείται στο εξής **ΑΝΑΔΟΧΟΣ**, συμφώνησαν και έκαναν αποδεκτά τα ακόλουθα:

Ο Δήμος Αθηναίων προκήρυξε τη διενέργεια ηλεκτρονικής ανοικτής διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης, κάτω των ορίων, με κριτήριο ανάθεσης την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, για την υλοποίηση των «παροχής υπηρεσιών συμβουλών για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αθηναίων», διάρκειας δώδεκα (12) μηνών από την ανάρτηση του συμφωνητικού στο ΚΗΜΔΗΣ, η οποία πραγματοποιήθηκε με χρήση της πλατφόρμας του Εθνικού Συστήματος Ηλεκτρονικών Δημόσιων Συμβάσεων (ΕΣΗΔΗΣ) μέσω της διαδικτυακής πύλης www.promitheus.gov.gr, έλαβε συστημικό αριθμό 61380, με καταληκτική ημερομηνία υποβολής προσφορών την 26/09/2018 και ώρα 13:00.

Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 1141/2018 (ΑΔΑ:ΩΒ1ΥΩ6Μ-ΧΙΩ και ΑΔΑΜ:19ΑWRD004832482 2019-04-19) Πράξη Οικονομικής Επιτροπής του Δήμου Αθηναίων, η νομιμότητα της οποίας εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ.102109/35485/11-01-2019 (Αρ. Πρωτ.:011269/14-01-2019) Απόφαση του Συντονιστή Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αττικής, κατακυρώθηκε στην Ανάδοχο εταιρεία «**LEVER A.E.**» η εκτέλεση «παροχής υπηρεσιών συμβουλών για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου

Αθηναίων», για τις ανάγκες της Δ/σης Επιχειρησιακού Σχεδιασμού, Οργάνωσης & Πληροφορικής του Δήμου Αθηναίων στην τιμή της οικονομικής της προσφοράς, ήτοι **229.400,00€** συμ/νου Φ.Π.Α. 24%.

ΑΡΘΡΟ 1
Αντικείμενο Σύμβασης

Αντικείμενο της Σύμβασης αποτελεί η παροχή υπηρεσιών συμβουλών για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αθηναίων, έχοντας ως στόχο την υποστήριξη των υπηρεσιών του Δήμου για την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης αστικής κινητικότητας εντός των ορίων του, τα προβλήματα που προκύπτουν και ακολούθως την πρόταση ενδεδειγμένων και αποτελεσματικών λύσεων που θα συμβάλουν στη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα και ανάπτυξη με αειφόρο και ανθρωποκεντρική προσέγγιση, μέσω της εκπόνησης ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), όπως αναλυτικά περιγράφεται στην υπ' αριθμ. 206840/20-08-2018 Προκήρυξη Δημάρχου Αθηναίων, το τεύχος της Διακήρυξης με τα Παραρτήματά του, την τεχνική και οικονομική προσφορά του παρέχοντος υπηρεσίες Αναδόχου «LEVER A.E.» και τους όρους του παρόντος Συμφωνητικού που ορίζονται κατωτέρω.

	Παραδοτέο	Υπηρεσία	α/α	Ποσότητα	Τιμή Μονάδας σε € χωρίς Φ.Π.Α.
Α	Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ	Εκπαίδευση της Ομάδας Εργασίας του Δήμου για την εξοικείωση με τη μεθοδολογία εκπόνησης του ΣΒΑΚ βάσει προδιαγραφών του ELTIS και την ανάπτυξη ικανοτήτων παρακολούθησης, αξιολόγησης και μελλοντικής επικαιροποίησης	A.1	1	1.480,00
		Ανάπτυξη εργαλείων εκπόνησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ βάσει προδιαγραφών του ELTIS και άλλων κατάλληλων για τα χαρακτηριστικά του Δήμου.	A.2	1	1.110,00
		Σεμινάριο, διάρκειας τουλάχιστον 15 ωρών σχετικά με τα εργαλεία εκπόνησης & αξιολόγησης του ΣΒΑΚ	A.3	1	730,00
		Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων	A.4	1	4.120,00
		Ανάπτυξη Συμφώνου δέσμευσης σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας	A.5	1	1.000,00
		Καθορισμός περιοχής παρέμβασης	A.6	1	5.150,00
		Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών σχεδίων και στρατηγικών	A.7	1	1.730,00
		Αξιολόγηση τοπικών σχεδίων και στρατηγικών	A.8	1	3.260,00

	Υποστήριξη στην εφαρμογή εργαλείων διεξαγωγής αυτοαξιολόγησης του σχεδιασμού κινητικότητας του Δήμου	A.9	1	1.130,00	
	Κατανομή και αξιοποίηση απαιτούμενων πόρων και καθορισμός χρονοδιαγράμματος	A.10	1	2.290,00	
A. ΣΥΝΟΛΟ:				22.000,00	
B	Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης	Ανάλυση και εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού εκπόνησης του ΣΒΑΚ	B.1	1	2.390,00
		Πλάνο Συμμετοχής ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ	B.2	1	2.590,00
		Διεξαγωγή 1ης διαβούλευσης	B.3	1	3.420,00
		Συλλογή δεδομένων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης (π.χ. υφιστάμενες μελέτες, χάρτες, χρήσεις γης, κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά, έρευνες, δημογραφικά χαρακτηριστικά, κλπ.)	B.4	1	29.120,00
		Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών	B.5	1	7.690,00
		Ανάπτυξη σεναρίων μελλοντικής κατάστασης του συστήματος κινητικότητας	B.6	1	35.790,00
B. ΣΥΝΟΛΟ:				81.000,00	
Γ	Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων	Ανάπτυξη κοινού οράματος για την κινητικότητα	Γ.1	1	2.800,00
		Διεξαγωγή 2ης διαβούλευσης	Γ.2	1	6.050,00
		Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα	Γ.3	1	4.440,00
		Ανάπτυξη «ΕΞΥΠΝΩΝ» στόχων	Γ.4	1	5.360,00
		Προσδιορισμός μέτρων αστικής κινητικότητας	Γ.5	1	26.250,00
		Επισκόπηση καλών πρακτικών	Γ.6	1	2.070,00
		Κοστολόγηση Μέτρων και Περιγραφή Ωφελειών	Γ.7	1	11.250,00

		Διεξαγωγή 3ης διαβούλευσης - Ενημέρωση πολιτών για τα επιλεγμένα μέτρα	Γ.8	1	7.780,00
Γ. ΣΥΝΟΛΟ:					66.000,00
Δ	Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων	Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης	Δ.1	1	9.030,00
		Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ	Δ.2	1	5.170,00
		Καθοδήγηση στο στάδιο έγκρισης και υιοθέτησης του ΣΒΑΚ	Δ.3	1	1.800,00
Δ. ΣΥΝΟΛΟ:					16.000,00
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ:					185.000,00
ΦΠΑ (24%):					44.400,00
ΤΕΛΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ:					229.400,00

Συνολική τιμή προσφοράς: διακόσιες είκοσι εννέα χιλιάδες και τετρακόσια ευρώ (229.400,00 €) συμπ/νου Φ.Π.Α. 24%.

ΑΡΘΡΟ 2 **Υπεργολαβία**

Ο Ανάδοχος, σύμφωνα με την προσφορά του, αναθέτει υπό τη μορφή υπεργολαβίας στον υπεργολάβο «ΜΣΜ ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥΧΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», με δ.τ. «ΜΣΜ Consulting», σε ποσοστό είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) της σύμβασης στα τμήματα που αφορούν:

- στον καθορισμό περιοχής παρέμβασης (Α.6 παραδοτέο),
- στη συλλογή δεδομένων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης (Β.4 παραδοτέο)
- στην ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών (Β.5 παραδοτέο) και
- στην ανάπτυξη σεναρίων μελλοντικής κατάστασης του συστήματος κινητικότητας (Β.6 παραδοτέο).

Στοιχεία Υπεργολάβου: «ΜΣΜ ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥΧΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», με δ.τ. «ΜΣΜ Consulting», που εδρεύει στην Αθήνα, Ασκληπιού 26-28, τηλ. 210-3306742, ΑΦΜ: 998352099, Δ.Ο.Υ. Δ' Αθηνών, με αρ. Γ.Ε.ΜΗ. 8136301000, νόμιμα εκπροσωπούμενη από τον Μαυρογεώργη Θεόδωρο του Γερασίμου, κάτοχο του με αρ. Ξ 397082 Δελτίου Αστυνομικής Ταυτότητας.

Ο Ανάδοχος υποχρεούται να γνωστοποιεί στην Αναθέτουσα Αρχή κάθε αλλαγή των πληροφοριών αυτών, κατά τη διάρκεια της σύμβασης, καθώς και τις απαιτούμενες πληροφορίες σχετικά με κάθε νέο υπεργολάβο, τον οποίο ο κύριος ανάδοχος χρησιμοποιεί εν συνεχεία στην παρούσα σύμβαση.

Ο Ανάδοχος δεν απαλλάσσεται από τις συμβατικές του υποχρεώσεις και ευθύνες λόγω ανάθεσης της εκτέλεσης του προαναφερθέντος τμήματος της σύμβασης σε υπεργολάβο. Η τήρηση των υποχρεώσεων της

παρ. 2 του άρθρου 18 του ν. 4412/2016 από υπεργολάβους δεν αίρει την ευθύνη του κυρίου Αναδόχου. (σύμφωνα με το άρθρο 2.2.8.2 «Υπεργολαβία», της διακήρυξης).

Δεν προβλέπεται η δυνατότητα πληρωμής του υπεργολάβου οικονομικού φορέα απευθείας από την Αναθέτουσα.

ΑΡΘΡΟ 3

Εγγύηση καλής εκτέλεσης

Για την **καλή εκτέλεση** της Σύμβασης, ο Ανάδοχος κατέθεσε στον Δήμο την υπ' αριθ. 562852 εγγυητική επιστολή του Ταμείου Μηχανικών & Εργοληπτών Δημοσίων Έργων (Τ.Μ.Ε.Δ.Ε.) για το ποσό των **εννέα χιλιάδων και διακοσίων πενήντα ευρώ (9.250,00€)**, το ύψος του οποίου αντιστοιχεί σε ποσοστό 5% επί της αξίας της Σύμβασης, εκτός Φ.Π.Α..

Ο χρόνος ισχύος της Εγγυητικής Επιστολής Καλής Εκτέλεσης θα πρέπει να είναι ίσος κατ' ελάχιστον με το συμβατικό χρόνο εκτέλεσης της Σύμβασης προσαυξημένο κατά εξήντα (60) ημέρες.

Η εγγύηση καλής εκτέλεσης καλύπτει συνολικά και χωρίς διακρίσεις την εφαρμογή όλων των όρων της Σύμβασης και κάθε απαίτηση της Αναθέτουσας Αρχής έναντι του Αναδόχου.

Οι υποχρεώσεις του Αναδόχου από την εγγύηση λύνονται μόνο δια της επιστροφής σ' αυτόν της εγγυητικής καλής εκτέλεσης ή με έγγραφη δήλωση του Δήμου ότι εξέλειψε ο λόγος για τον οποίο κατατέθηκε.

ΑΡΘΡΟ 4

Διάρκεια εκτέλεσης σύμβασης/Παράταση διάρκειας σύμβασης/Τροποποίηση κατά τη διάρκεια της σύμβασης

Διάρκεια εκτέλεσης σύμβασης

Χρόνος έναρξης ισχύος εκτέλεσης της σύμβασης ορίζεται η ημερομηνία ανάρτησης του υπογεγραμμένου από τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνητικού στο ΚΗΜΔΗΣ, σύμφωνα με το άρθρο 66 παρ. 1 του ν. 4412/2016 και την ΥΑ 57654/23.05.2017 (ΦΕΚ 1781 Β') «*Ρύθμιση ειδικότερων θεμάτων λειτουργίας και διαχείρισης του Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων (ΚΗΜΔΗΣ) του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης*».

Ο **χρόνος υλοποίησης** της Σύμβασης ορίζεται για δώδεκα (12) μήνες από την ημερομηνία του χρόνου έναρξης ισχύος αυτής.

Παράταση διάρκειας σύμβασης

Με αιτιολογημένη απόφαση της Αναθέτουσας Αρχής, ύστερα από εισήγηση της υπηρεσίας που διοικεί τη σύμβαση (Δ/ση Επιχειρησιακού Σχεδιασμού, Οργάνωσης & Πληροφορικής), η συνολική διάρκεια της σύμβασης μπορεί να παρατείνεται μέχρι το 50% αυτής, ύστερα από σχετικό αίτημα του αναδόχου που υποβάλλεται πριν από τη λήξη της διάρκειάς της, σε αντικειμενικά δικαιολογημένες περιπτώσεις που δεν οφείλονται σε υπαιτιότητα του Αναδόχου.

Αν λήξει η συνολική διάρκεια της σύμβασης, χωρίς να υποβληθεί εγκαίρως αίτημα παράτασης ή, αν λήξει η παραταθείσα, κατά τα ανωτέρω, διάρκεια, χωρίς να υποβληθούν στην Αναθέτουσα Αρχή τα παραδοτέα της σύμβασης, ο ανάδοχος κηρύσσεται έκπτωτος.

Τροποποίηση κατά τη διάρκεια σύμβασης

Η σύμβαση μπορεί να τροποποιείται κατά τη διάρκειά της, χωρίς να απαιτείται νέα διαδικασία σύναψης σύμβασης, μόνο σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του άρθρου 132 του ν. 4412/2016 και κατόπιν εισήγησης της καθ' ύλην αρμόδιας υπηρεσίας ή άλλως της υπηρεσίας, η οποία ορίζεται με απόφαση της Αναθέτουσας Αρχής, στο Δημοτικό Συμβούλιο.

ΑΡΘΡΟ 5**Όροι εκτέλεσης σύμβασης/ Ολοκλήρωση εκτέλεσης σύμβασης****Όροι εκτέλεσης της σύμβασης**

Κατά την εκτέλεση της σύμβασης ο ανάδοχος τηρεί τις υποχρεώσεις στους τομείς του περιβαλλοντικού, κοινωνικοασφαλιστικού και εργατικού δικαίου, που έχουν θεσπισθεί με το δίκαιο της Ένωσης, το εθνικό δίκαιο, συλλογικές συμβάσεις ή διεθνείς διατάξεις περιβαλλοντικού, κοινωνικοασφαλιστικού και εργατικού δικαίου, οι οποίες απαριθμούνται στο Παράρτημα Χ του Προσαρτήματος Α' του Ν.4412/2016.

Η τήρηση των εν λόγω υποχρεώσεων από τον Ανάδοχο ελέγχεται και βεβαιώνεται από τα όργανα που επιβλέπουν την εκτέλεση της Σύμβασης και τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και υπηρεσίες που ενεργούν εντός των ορίων της ευθύνης και της αρμοδιότητάς τους.

Ολοκλήρωση εκτέλεσης σύμβασης

Η σύμβαση θεωρείται ότι εκτελέστηκε όταν συντρέχουν οι εξής προϋποθέσεις:

- α) Οι υπηρεσίες παρασχέθηκαν στο σύνολό τους,
- β) Παραλήφθηκαν οριστικά ποσοτικά και ποιοτικά οι υπηρεσίες που παραδόθηκαν,
- γ) Έγινε η αποπληρωμή του συμβατικού τιμήματος, αφού προηγουμένως επιβλήθηκαν κυρώσεις ή εκπτώσεις και
- δ) Εκπληρώθηκαν και οι λοιπές συμβατικές υποχρεώσεις και από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη και αποδεσμεύθηκαν οι σχετικές εγγυήσεις κατά τα προβλεπόμενα από τη σύμβαση.

ΑΡΘΡΟ 6**Υποχρεώσεις Αναδόχου**

Η επίβλεψη και η διαπίστωση της εκτέλεσης από τον Ανάδοχο των υπηρεσιών και της πιστής εφαρμογής των όρων του παρόντος συμφωνητικού θα γίνεται βάσει των άρθρων 216, 219 και 220 του Ν. 4412/2016.

Ο Ανάδοχος υποχρεούται να παρέχει στο Δήμο αναφορές, πληροφορίες και στοιχεία, σχετικά με το αντικείμενο της Σύμβασης, κατόπιν σχετικού αιτήματος.

Ο Ανάδοχος υποχρεούται να παραδώσει με τον καθ' οιονδήποτε τρόπο λήξης ή λύσης της Σύμβασης στο Δήμο τα αποτελέσματα, πληροφορίες, στοιχεία, κάθε έγγραφο ή αρχείο σχετικό με το αντικείμενο της παρούσας, που θα αποκτηθούν ή θα αναπτυχθούν με δαπάνες του Δήμου. Σε περίπτωση αρχείων σε ηλεκτρονική μορφή, ο Ανάδοχος υποχρεούται να συνοδεύει την παράδοσή τους με έγγραφη τεκμηρίωση και οδηγίες για τη διαχείριση τους. Όλα τα παραπάνω αποτελούν ιδιοκτησία του δήμου, ο οποίος μπορεί να τα διαχειρίζεται και να τα εκμεταλλεύεται ελεύθερα.

Ο Ανάδοχος αναλαμβάνει την υποχρέωση να θεωρεί κάθε πληροφορία, που λαμβάνει, ως εμπιστευτική και να μην την χρησιμοποιεί ή αποκαλύπτει σε άλλα πρόσωπα, χωρίς προηγούμενη έγγραφη συγκατάθεση του Δήμου.

Ο Δήμος δεν φέρει καμία ευθύνη για κάθε είδους βλάβη ή ζημία, που μπορεί να επέλθει στον εξοπλισμό του Αναδόχου κατά την εκτέλεση της Σύμβασης.

Απαγορεύεται στον Ανάδοχο να εκχωρήσει μέρος ή ολόκληρο το αντικείμενο της σύμβασης σε τρίτο.

Κατ' εξαίρεση, ο ανάδοχος μπορεί με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου να απαλλαγεί της ευθύνης του, ύστερα από αίτησή του, εάν πάσχει από σοβαρή ασθένεια η οποία τον καθιστά για μεγάλο χρονικό διάστημα ανίκανο να εκπληρώσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις.

ΑΡΘΡΟ 7

Παρακολούθηση/Παραλαβή του αντικειμένου της σύμβασης

Η παρακολούθηση, επίβλεψη και οριστική, ποσοτική και ποιοτική παραλαβή των υπηρεσιών του Αναδόχου γίνεται βάσει των άρθρων 216, 219 και 220 του Ν. 4412/2016.

Παρακολούθηση της σύμβασης

Η παρακολούθηση της εκτέλεσης της Σύμβασης και η διοίκηση αυτής θα διενεργηθεί από τη Δ/ση Επιχειρησιακού Σχεδιασμού, Οργάνωσης & Πληροφορικής, η οποία και θα εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο για όλα τα ζητήματα που αφορούν στην προσήκουσα εκτέλεση όλων των όρων της σύμβασης και στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων του Αναδόχου, στη λήψη των επιβεβλημένων μέτρων λόγω μη τήρησης των ως άνω όρων και ιδίως για ζητήματα που αφορούν σε τροποποίηση του αντικειμένου και παράταση της διάρκειας της σύμβασης, υπό τους όρους του άρθρου 132 του ν. 4412/2016.

Η αρμόδια υπηρεσία παρακολουθεί την εφαρμογή της Σύμβασης και εισηγείται για όλα τα ζητήματα που αφορούν στην προσήκουσα εκτέλεση όλων των όρων της και στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων του αναδόχου, στη λήψη των επιβεβλημένων μέτρων λόγω μη τήρησης των ως άνω όρων και ιδίως για ζητήματα που αφορούν σε τροποποίηση του αντικειμένου και παράταση της διάρκειας της σύμβασης, υπό τους όρους του άρθρου 132 του ν. 4412/2016.

Η Ομάδα Εργασίας του δήμου (ΟΕΔ) παρακολουθεί τη Σύμβαση ως προς την υλοποίηση του φυσικού αντικειμένου, είναι σε διαρκή συνεργασία με την Ομάδα Έργου του Αναδόχου (ΟΕΑ) και απευθύνεται στην αρμόδια υπηρεσία για τυχόν ζητήματα μη τήρησης της Σύμβασης ως προς το φυσικό αντικείμενο.

Παραλαβή του αντικειμένου της σύμβασης

Η παραλαβή των παρεχόμενων υπηρεσιών ή/και παραδοτέων γίνεται από την Επιτροπή Παραλαβής που συγκροτείται, σύμφωνα με την παράγραφο 11 εδάφιο δ' του άρθρου 221 του ν. 4412/2016 και σύμφωνα με τον κάτωθι πίνακα παραδοτέων:

	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ
A	Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ	22.000,00 €
B	Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης	81.000,00 €
Γ	Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων	66.000,00 €
Δ	Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων	16.000,00 €

Το παραδοτέο Α παραδίδεται σε 2 μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης.

Το παραδοτέο Β παραδίδεται σε 6 μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης.

Το παραδοτέο Γ παραδίδεται σε 10 μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης.

Το παραδοτέο Δ παραδίδεται σε 12 μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης.

Κατά τη διαδικασία παραλαβής διενεργείται ο απαιτούμενος έλεγχος, μπορεί δε να καλείται να παραστεί και ο ανάδοχος.

Αν η Επιτροπή Παραλαβής κρίνει ότι οι παρεχόμενες υπηρεσίες ή/και τα παραδοτέα δεν ανταποκρίνονται πλήρως στους όρους του παρόντος συμφωνητικού, συντάσσεται πρωτόκολλο προσωρινής παραλαβής, που αναφέρει τις παρεκκλίσεις που διαπιστώθηκαν από τους όρους της σύμβασης και γνωμοδοτεί αν οι αναφερόμενες παρεκκλίσεις επηρεάζουν την καταλληλότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών ή/και παραδοτέων και συνεπώς αν μπορούν οι τελευταίες να καλύψουν τις σχετικές ανάγκες.

Στην περίπτωση που διαπιστωθεί ότι δεν επηρεάζεται η καταλληλότητα, με αιτιολογημένη απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου, μπορεί να εγκριθεί η παραλαβή των εν λόγω παρεχόμενων υπηρεσιών ή/και παραδοτέων, με έκπτωση επί της συμβατικής αξίας, η οποία θα πρέπει να είναι ανάλογη προς τις διαπιστωθείσες παρεκκλίσεις. Μετά την έκδοση της ως άνω απόφασης, η Επιτροπή Παραλαβής υποχρεούται να προβεί στην οριστική παραλαβή των παρεχόμενων υπηρεσιών ή/και παραδοτέων της σύμβασης και να συντάξει σχετικό πρωτόκολλο οριστικής παραλαβής, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην απόφαση.

Το πρωτόκολλο οριστικής παραλαβής εγκρίνεται από το αρμόδιο αποφαινόμενο όργανο με απόφασή του, η οποία κοινοποιείται υποχρεωτικά και στον ανάδοχο. Αν παρέλθει χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των 30 ημερών από την ημερομηνία υποβολής του και δεν ληφθεί σχετική απόφαση για την έγκριση ή την απόρριψη του, θεωρείται ότι η παραλαβή έχει συντελεσθεί αυτοδίκαια.

Ανεξάρτητα από την, κατά τα ανωτέρω, αυτοδίκαιη παραλαβή και την πληρωμή του αναδόχου, πραγματοποιούνται οι προβλεπόμενοι από τη σύμβαση έλεγχοι σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 218 του ν. 4412/2016. Η εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης δεν επιστρέφεται πριν την ολοκλήρωση όλων των προβλεπόμενων ελέγχων και τη σύνταξη των σχετικών πρωτοκόλλων.

ΑΡΘΡΟ 8

Κήρυξη οικονομικού φορέα εκπτώτου/Ποινικές ρήτρες

Κήρυξη οικονομικού φορέα εκπτώτου

Ο Ανάδοχος, με την επιφύλαξη της συνδρομής λόγων ανωτέρας βίας, κηρύσσεται υποχρεωτικά έκπτωτος από τη σύμβαση και από κάθε δικαίωμα που απορρέει από αυτήν, εάν δεν εκπληρώσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις ή δεν συμμορφωθεί με τις γραπτές εντολές της Αναθέτουσας Αρχής, που είναι σύμφωνες με τη σύμβαση ή τις κείμενες διατάξεις και εάν υπερβεί υπαίτια τη συνολική προθεσμία εκτέλεσης της σύμβασης, λαμβανομένων υπόψη των παρατάσεων.

Στην περίπτωση αυτή του κοινοποιείται ειδική όχληση, η οποία περιλαμβάνει συγκεκριμένη περιγραφή των ενεργειών στις οποίες οφείλει να προβεί αυτός, θέτοντας προθεσμία για τη συμμόρφωσή του, η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη των δεκαπέντε (15) ημερών. Αν η προθεσμία που τεθεί με την ειδική όχληση παρέλθει χωρίς να συμμορφωθεί, κηρύσσεται αιτιολογημένα έκπτωτος μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από την άπρακτη πάροδο της ως άνω προθεσμίας συμμόρφωσης, με απόφαση της Αναθέτουσας Αρχής.

Στην απόφαση προσδιορίζονται οι λόγοι της μη συμμόρφωσης του αναδόχου προς την ειδική όχληση και αιτιολογείται η έκπτωση με αναφορά στους λόγους που οδήγησαν σε αυτήν.

Ο οικονομικός φορέας δεν κηρύσσεται έκπτωτος από την κατακύρωση ή ανάθεση ή την σύμβαση όταν:

- α) Οι υπηρεσίες δεν παραδόθηκαν ή αντικαταστάθηκαν με ευθύνη του φορέα που εκτελεί τη σύμβαση,
- β) Συντρέχουν λόγοι ανωτέρας βίας.

Ανωτέρα βία: Ο ανάδοχος που επικαλείται ανωτέρα βία υποχρεούται, μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από τότε που συνέβησαν τα περιστατικά που συνιστούν την ανωτέρα βία, να αναφέρει εγγράφως αυτά και να προσκομίσει στην αναθέτουσα αρχή τα απαραίτητα αποδεικτικά στοιχεία.

Στον οικονομικό φορέα που κηρύσσεται έκπτωτος από την κατακύρωση, ανάθεση ή σύμβαση, επιβάλλονται, με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου, ύστερα από γνωμοδότηση της Επιτροπής Παραλαβής, το οποίο υποχρεωτικά καλεί τον ενδιαφερόμενο προς παροχή εξηγήσεων, αθροιστικά, οι παρακάτω κυρώσεις:

- α) ολική κατάρπτωση της εγγύησης καλής εκτέλεσης της σύμβασης, και
- β) ο προβλεπόμενος από το άρθρο 74 του ν. 4412/2016 αποκλεισμός από τη συμμετοχή του σε διαδικασίες δημοσίων συμβάσεων.

Ποινικές Ρήτρες

Αν οι υπηρεσίες παρασχεθούν από υπαιτιότητα του αναδόχου μετά τη λήξη της διάρκειας της σύμβασης και μέχρι λήξης του χρόνου της παράτασης που χορηγήθηκε, επιβάλλονται εις βάρος του ποινικές ρήτρες, με αιτιολογημένη απόφαση της αναθέτουσας αρχής.

Οι ποινικές ρήτρες υπολογίζονται ως εξής:

- α) για καθυστέρηση που περιορίζεται σε χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει το 50% της προβλεπόμενης συνολικής διάρκειας της σύμβασης ή σε περίπτωση τμηματικών/ενδιαμέσων προθεσμιών της αντίστοιχης προθεσμίας επιβάλλεται ποινική ρήτρα 2,5% επί της συμβατικής αξίας χωρίς ΦΠΑ των υπηρεσιών που παρασχέθηκαν εκπρόθεσμα,
- β) για καθυστέρηση που υπερβαίνει το 50% επιβάλλεται ποινική ρήτρα 5% χωρίς ΦΠΑ επί της συμβατικής αξίας των υπηρεσιών που παρασχέθηκαν εκπρόθεσμα,
- γ) οι ποινικές ρήτρες για υπέρβαση των τμηματικών προθεσμιών είναι ανεξάρτητες από τις επιβαλλόμενες για υπέρβαση της συνολικής διάρκειας της σύμβασης και δύναται να ανακαλούνται με αιτιολογημένη απόφαση της Αναθέτουσας Αρχής, αν οι υπηρεσίες που αφορούν στις ως άνω τμηματικές προθεσμίες παρασχεθούν μέσα στη συνολική της διάρκεια και τις εγκεκριμένες παρατάσεις αυτής και με την προϋπόθεση ότι το σύνολο της σύμβασης έχει εκτελεστεί πλήρως.

Το ποσό των ποινικών ρητρών αφαιρείται/συμψηφίζεται από/με την αμοιβή του Αναδόχου.

Η επιβολή ποινικών ρητρών δε στερεί από την Αναθέτουσα Αρχή το δικαίωμα να κηρύξει τον ανάδοχο έκπτωτο.

ΑΡΘΡΟ 9

Απόρριψη παραδοτέων – Αντικατάσταση

Σε περίπτωση οριστικής απόρριψης ολόκληρου ή μέρους των παρεχόμενων υπηρεσιών ή /και παραδοτέων, με έκπτωση επί της συμβατικής αξίας, με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου, ύστερα από γνωμοδότηση της Επιτροπής Παραλαβής, μπορεί να εγκρίνεται αντικατάσταση των υπηρεσιών ή/και παραδοτέων αυτών με άλλα, που να είναι, σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης, μέσα σε τακτή προθεσμία που ορίζεται από την απόφαση αυτή.

Αν η αντικατάσταση γίνεται μετά τη λήξη της συνολικής διάρκειας της σύμβασης, η προθεσμία που ορίζεται για την αντικατάσταση δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη του 25% της συνολικής διάρκειας της σύμβασης, ο δε ανάδοχος των υπηρεσιών υπόκειται σε ποινικές ρήτρες, σύμφωνα με την παράγραφο 4.7 της παρούσας, λόγω εκπρόθεσμης παράδοσης.

Αν ο ανάδοχος δεν αντικαταστήσει τις υπηρεσίες ή/και τα παραδοτέα που απορρίφθηκαν μέσα στην προθεσμία που του τάχθηκε και εφόσον έχει λήξει η συνολική διάρκεια, κηρύσσεται έκπτωτος και υπόκειται στις προβλεπόμενες κυρώσεις.

ΑΡΘΡΟ 10

Αμοιβή/Κρατήσεις/Τρόπος πληρωμής**Αμοιβή**

Η αμοιβή του Αναδόχου θα γίνεται τμηματικά μετά την οριστική παραλαβή των παρεχόμενων υπηρεσιών, όπως αυτές περιγράφονται στη Γενική Συγγραφή Υποχρεώσεων (Παράρτημα Β΄ της Διακήρυξης) και προβλέπεται στο άρθρο 1 του παρόντος συμφωνητικού.

Φορέας χρηματοδότησης της παρούσας σύμβασης είναι το Πράσινο Ταμείο.

Η δαπάνη θα βαρύνει τον **Κ.Α. 6142.032 Φ10 «Παροχή υπηρεσιών συμβούλων για την εκπόνηση του σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αθηναίων»**, σύμφωνα με την υπ' αριθ. Πρωτ. 89159/22.03.2019 (ΑΔΑ: ΩΠ89Ω6Μ-7ΥΜ και ΑΔΑΜ:19REQ004685459 2019-03-28) Α.Α.Υ. με α/α 000692 στο Μητρώο Δεσμεύσεων, του Προϋπολογισμού του Δήμου Αθηναίων με το ποσό των 209.560,00€ για το έτος 2019 και το ποσό των 19.840,00€ για το έτος 2020.

Κρατήσεις

Ο Ανάδοχος βαρύνεται με τις ακόλουθες κρατήσεις:

α) Κράτηση ύψους **0,06%** η οποία υπολογίζεται επί της αξίας κάθε πληρωμής προ φόρων και κρατήσεων της αρχικής, καθώς και κάθε συμπληρωματικής σύμβασης Υπέρ της Ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων (παρ. 7 άρθρο 375 Ν.4412/2016).

β) Κράτηση ύψους **0,06%** υπέρ της Αρχής Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών (Α.Ε.Π.Π.) Η κράτηση αυτή υπολογίζεται επί της αξίας κάθε πληρωμής προ φόρων και κρατήσεων της αρχικής, καθώς και κάθε συμπληρωματικής σύμβασης. (ΚΥΑ 1191/14.03.2017 (ΦΕΚ 969/22.03.2017 τεύχος Β')).

γ) Κράτηση ύψους **0,02%** υπέρ του Δημοσίου, η οποία υπολογίζεται επί της αξίας, εκτός ΦΠΑ, της αρχικής, καθώς και κάθε συμπληρωματικής σύμβασης. Το ποσό αυτό παρακρατείται σε κάθε πληρωμή από την Αναθέτουσα Αρχή στο όνομα και για λογαριασμό της Γενικής Διεύθυνσης Δημοσίων Συμβάσεων και Προμηθειών. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και Οικονομικών ρυθμίζονται θέματα σχετικά με το χρόνο, τον τρόπο και τη διαδικασία κράτησης των ως άνω χρηματικών ποσών, καθώς και κάθε άλλο αναγκαίο θέμα για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου (παρ. 6 άρθρο 36 ν. 4412/2016).

δ) Οι **υπέρ τρίτων κρατήσεις** υπόκεινται στο εκάστοτε ισχύον αναλογικό τέλος χαρτοσήμου 3% και στην επ' αυτού εισφορά υπέρ ΟΓΑ 20% (άρθρο 7 της ΥΑ 5143/05.12.2014 (ΦΕΚ 3335/11.12.2014 τεύχος Β')).

ε) Με κάθε πληρωμή θα γίνεται η προβλεπόμενη από την κείμενη νομοθεσία παρακράτηση φόρου εισοδήματος αξίας **8% για τις παρεχόμενες υπηρεσίες** επί του καθαρού ποσού(άρθρο 64 παρ. 2 ν. 4172/2013 (ΦΕΚ 167/23.07.2013 τεύχος Α')).

Τρόπος πληρωμής του Αναδόχου

Η πληρωμή του Αναδόχου θα πραγματοποιηθεί τμηματικά για το **100%** της συμβατικής αξίας μετά την οριστική παραλαβή των υπηρεσιών, με βάση τις πιστοποιήσεις των εργασιών που έχουν εκτελεστεί μέσα στα όρια των εντολών που έχει λάβει ο Ανάδοχος από την επιβλέπουσα υπηρεσία.

Η πληρωμή του συμβατικού τιμήματος θα γίνεται με την προσκόμιση των νόμιμων παραστατικών και δικαιολογητικών που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 200 παρ. 4 και 5 του ν. 4412/2016, καθώς και κάθε άλλου δικαιολογητικού που τυχόν ήθελε ζητηθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες που διενεργούν τον έλεγχο και την πληρωμή.

Σε περίπτωση που η πληρωμή του αναδόχου καθυστερήσει από την Αναθέτουσα Αρχή τριάντα (30) ημερολογιακές ημέρες μετά την ημερομηνία παραλαβής από αυτήν του τιμολογίου ή άλλου ισοδύναμου για πληρωμή εγγράφου, τότε η αναθέτουσα αρχή (οφειλέτης), σύμφωνα με τις διατάξεις της υποπαραγράφου Ζ5 της παρ. Ζ του Ν. 4152/2013 (Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στην Οδηγία 2011/7 της 16ης

Φεβρουαρίου 2011 για την καταπολέμηση των καθυστερήσεων πληρωμών στις εμπορικές συναλλαγές), καθίσταται υπερήμερος και οφείλει τόκους χωρίς να απαιτείται όχληση από τον Ανάδοχο.

Η υποβολή του τιμολογίου ή άλλου ισοδύναμου για πληρωμή εγγράφου δεν μπορεί να γίνει πριν από την έκδοση του πρωτοκόλλου οριστικής ποιοτικής και ποσοτικής παραλαβής.

Για την πληρωμή του τιμήματος απαιτούνται κατ' ελάχιστον τα εξής δικαιολογητικά:

- α) Πρωτόκολλο οριστικής παραλαβής του τιμήματος που αφορά η πληρωμή ή του συνόλου του συμβατικού αντικειμένου, σύμφωνα με το άρθρο 8 του παρόντος,
- β) Τιμολόγιο του Αναδόχου,
- δ) Πιστοποιητικά Φορολογικής και Ασφαλιστικής Ενημερότητας, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

Πέραν των ανωτέρω δικαιολογητικών οι αρμόδιες υπηρεσίες που διενεργούν τον έλεγχο και την πληρωμή, μπορούν να ζητήσουν και οποιοδήποτε άλλο δικαιολογητικό.

Ο Ανάδοχος εγγυάται το σταθερό και αμετάβλητο της προσφερόμενης τιμής σε όλη τη διάρκεια της Σύμβασης, για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες (τακτικές και έκτακτες) παραιτούμενος ρητώς κάθε αξιώσεως περί αναπροσαρμογής από κάθε λόγο και αιτία ακόμη και από το άρθρο 388 του Α.Κ.

ΑΡΘΡΟ 11

Δικαίωμα μονομερούς λύσης της σύμβασης

Η Αναθέτουσα Αρχή μπορεί, με τις προϋποθέσεις που ορίζουν οι κείμενες διατάξεις, να καταγγείλει τη σύμβαση κατά τη διάρκεια της εκτέλεσής της, εφόσον:

- α) η σύμβαση έχει υποστεί ουσιώδη τροποποίηση, κατά την έννοια της παρ. 4 του άρθρου 132 του ν. 4412/2016, που θα απαιτούσε νέα διαδικασία σύναψης σύμβασης,
- β) ο Ανάδοχος, κατά το χρόνο της ανάθεσης της σύμβασης, τελούσε σε μια από τις καταστάσεις που αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου 73 του ν. 4412/2016 και ως εκ τούτου, θα έπρεπε να έχει αποκλειστεί από τη διαδικασία σύναψης της σύμβασης,
- γ) η σύμβαση δεν έπρεπε να ανατεθεί στον ανάδοχο λόγω σοβαρής παραβίασης των υποχρεώσεων που υπέχει από τις Συνθήκες και την Οδηγία 2014/24/ΕΕ, η οποία έχει αναγνωριστεί με απόφαση του Δικαστηρίου της Ένωσης στο πλαίσιο διαδικασίας δυνάμει του άρθρου 258 της ΣΛΕΕ.

ΑΡΘΡΟ 12

Επίλυση διαφορών/Εφαρμοστέο δίκαιο

Η παρούσα Σύμβαση διέπεται από την Ελληνική Νομοθεσία και κάθε διαφορά που θα προκύψει μεταξύ των Υπηρεσιών και του Αναδόχου, η οποία θα αφορά στην εκτέλεση, την εφαρμογή ή γενικά τις σχέσεις που δημιουργούνται από αυτή, θα λυθεί από τα εδρεύοντα στο Νομό Αττικής αρμόδια δικαστήρια. Είναι αυτονόητο ότι πριν από οποιαδήποτε προσφυγή στα δικαστήρια, τα συμβαλλόμενα μέρη θα καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για φιλική διευθέτηση των διαφορών που ενδεχόμενα να αναφύονται μεταξύ τους.

ΑΡΘΡΟ 13

Συμβατικό πλαίσιο

Κατά την εκτέλεση της Σύμβασης εφαρμόζονται οι διατάξεις του Ν. 4412/2016, οι όροι της Προκήρυξης και συμπληρωματικά ο Αστικός Κώδικας.

ΑΡΘΡΟ 14
Συμβατικά τεύχη

Τα συμβατικά τεύχη και στοιχεία για την εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης είναι κατά σειρά ισχύος τα ακόλουθα:

1. Το παρόν συμφωνητικό.
2. Οι όροι της Διακήρυξης (ΑΔΑΜ: 18PROC003577607 2018-08-20).
3. Η Τεχνική Μελέτη – Γενική Συγγραφή Υποχρεώσεων – Ενδεικτικός Προϋπολογισμός της Δ/σης Επιχειρησιακού Σχεδιασμού, Οργάνωσης & Πληροφορικής.
4. Η τεχνική – οικονομική προσφορά του Αναδόχου.

Το κείμενο του παρόντος συμφωνητικού αναγνώστηκε και βεβαιώθηκε από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη που υπέγραψαν πέντε (5) όμοια πρωτότυπα αυτού, τέσσερα (4) από τα οποία κρατήθηκαν από το Δήμο και το πέμπτο πρωτότυπο του παρόντος παραδόθηκε στον Ανάδοχο.

Η ΣΥΝΤΑΞΑΣΑ

Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

Ευαγγελία Καραγιάννη

Παναγιώτης Μπιμπούδης

Ιωάννης Βακουντούζης

~ ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ ~

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
(Σ.Β.Α.Κ.)
του Δήμου Αθηναίων

«ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ»

ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2021



Περιεχόμενα

Συντακτική ομάδα του «Σχεδίου Δράσης»	2
1. Μέτρα Κινητικότητας	3
2. Σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης	66
2.1 Εισαγωγή	66
2.2 Μηχανισμοί παρακολούθησης.....	74
3. Κοστολόγηση Μέτρων και Περιγραφή	88
4. Χρηματοδοτικά εργαλεία.....	100
4.1 Περιφερειακά και Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα	100
4.2 Σύμπραξη Δημόσιου - Ιδιωτικού Τομέα.....	104
4.3 Ευρωπαϊκά ταμεία	109
4.4 Εθνικά ταμεία	109
4.5 Καινοτόμα εργαλεία χρηματοδότησης.....	112

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 2.1: Δείκτες και στόχοι του σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων	70
Πίνακας 3.1: Συνολικός Πίνακας Μέτρων	89
Πίνακας 4.1: Στόχοι πολιτικής και ειδικοί στόχοι ανά Ταμείο (όπως προς το παρόν έχουν προταθεί από την Επιτροπή)	103
Πίνακας 4.2: Ευρωπαϊκό και Εθνικό πλαίσιο ΣΔΙΤ	105

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 2.1: Βήματα αξιολόγησης και παρακολούθησης	67
Εικόνα 4.1: Σχηματική απεικόνιση χαρακτηριστικών ΣΔΙΤ	106



Συντακτική ομάδα του «Σχεδίου Δράσης»

- Σταθόπουλος Φώτης, Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), MSc (Env), «LEVER A.E.».
- Πολύκαρπος Καρκαβίτσας, Πολεοδόμος Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος, MSc (Eng), «LEVER A.E.».
- Ραφαήλ Κατκαδίγκας, Πολιτικός Μηχανικός Συγκοινωνιολόγος MSc, «LEVER A.E.».
- Αναστασία Φούντα, Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), MSc (Env), «LEVER A.E.».
- Ελένη Τριανταφυλλοπούλου, Πολιτικός Μηχανικός Συγκοινωνιολόγος MSc, «LEVER A.E.».
- Κάτια Χάγιου, Αρχιτέκτονας Μηχανικός MSc, «LEVER A.E.».
- Νίκος Κουτρομπής, Αγρονόμος και Τοπογράφος Μηχανικός, MSc, «LEVER A.E.».
- Κώστας Τακατζόγλου, Αγρονόμος και Τοπογράφος Μηχανικός, MSc, «LEVER A.E.»
- Γεώργιος Μπάρμπας, Πολιτικός Μηχανικός, «LEVER A.E.».
- Δημήτριος Τσακίρης, Αγρονόμος και Τοπογράφος Μηχανικός, «LEVER A.E.».
- Θάνος Βλαστός, Καθηγητής ΕΜΠ, Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.
- Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος, Διδάκτωρ Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, Μέλος Ε.Δι.Π., Σχολή Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.
- Καρολεμέας Χρήστος, Αγρονόμος και Τοπογράφος Μηχανικός, MSc, Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.
- Κωνσταντίνος Κεπαπτσόγλου, Επίκουρος Καθηγητής, Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.
- Θεόδωρος Μαυρογεώργης, Πολιτικός Μηχανικός, MSc (Eng), MSc (Fin), «ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.».
- Άννα Μαυρογεώργη, Πολιτικός Μηχανικός, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος, «ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.».
- Μεταξία Σμαίλη, Αγρ. Τοπ. Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος, «ΜΣΜ -ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.».
- Όλγα Ρεϊτζοπούλου, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, «ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.».
- Ευανθία Κώση, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, «ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.».

1. Μέτρα Κινητικότητας

Προτεραιότητα 1: Εξασφάλιση ασφαλούς και άνετης μετακίνησης με τα πόδια, με ιδιαίτερη έμφαση στην κάλυψη των αναγκών των ευάλωτων κατηγοριών μετακινούμενων και των ατόμων με προβλήματα κινητικότητας

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 1.1: Εξασφάλιση βαδισιμότητας και προσβασιμότητας ΑΜΕΑ στις τοπικές οδούς της πόλης
Περιγραφή	Όλες οι οδοί που έχουν τοπικά χαρακτηριστικά, δηλαδή έχουν μικρούς φόρτους οχημάτων και χαμηλές ταχύτητες, διότι εξυπηρετούν κυρίως την παραμονή (στάθμευση) και την πρόσβαση σε θέσεις στάθμευσης και όχι τη σύνδεση μεταξύ περιοχών, εφόσον δε διαθέτουν τουλάχιστον 1,5 μέτρο πεζοδρόμιο ελεύθερης όδευσης για την ασφαλή κίνηση των πεζών και των ΑΜΕΑ σε προστατευμένο διάδρομο, μετατρέπονται σε οδούς συνύπαρξης οχημάτων και πεζών (οδοί ήπιας κυκλοφορίας) με όριο ταχύτητας τα 20 χλμ./ώρα ή πεζόδρομους.
Τεκμηρίωση	Στις πρώτες διαβουλεύσεις προβλήθηκε ιδιαίτερα από τους κοινωνικούς φορείς και τους κατοίκους της πόλης η δυσκολία κίνησης πεζή στην πόλη ή της κίνησης με αμαξίδιο. Διεθνώς αυτό που προβάλλεται ως η πιο ενδεδειγμένη λύση για τη βελτίωση της ποιότητας κίνησης των πεζών, των ΑΜΕΑ, αλλά και για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και τον περιορισμό των ατυχημάτων είναι το μοίρασμα του οδικού χώρου μεταξύ των μηχανοκίνητων οχημάτων, των ποδηλάτων και των πεζών. Σε συνθήκες συνύπαρξης τα αυτοκίνητα αναγκάζονται να κινούνται με μικρότερες ταχύτητες, ενώ και ο πεζός, οι ποδηλάτες και τα άτομα με περιορισμούς κινητικότητας απολαμβάνουν μεγαλύτερες ελευθερίες στην κίνησή τους, καθώς το σύνολο του οδικού χώρου διατίθεται κατά προτεραιότητα σε αυτούς. Σε περίπτωση που μπορούν να διατεθούν μεγαλύτερα κονδύλια ή είναι εφικτή η απομάκρυνση της στάθμευσης προτείνεται η πεζοδρόμηση των δρόμων αυτών.
Αποτελέσματα Διαβούλευσης	<p>Χαρακτηρισμός όσων από τους τοπικούς δρόμους δεν έχουν πεζοδρόμια πλάτους τουλάχιστον 1,5...</p> <p>Αναβάθμιση των κοινόχρηστων χώρων (συντήρηση - ανακατασκευή) για τη διασφάλιση πρόσβασης στ...</p> <p>Ανάπτυξη ενός συστήματος πινακίδων, που θα καλύπτει όλα τα επιθυμητά σημεία ενδιαφέροντος...</p> <p>Στην παραπάνω εικόνα φαίνονται οι ουδέτερες (γαλάζιο χρώμα), θετικές (με μπλε ανοιχτό και σκούρο χρώμα) και αρνητικές ψήφοι (ροζ, πορτοκαλί) για τα τρία μέτρα της προτεραιότητας 1 των 45 πολιτών και εκπροσώπων των κοινωνικών φορέων που αξιολόγησαν τα μέτρα. Όπως φαίνεται και τα τρία μέτρα της προτεραιότητας 1 έχουν σχεδόν καθολική αποδοχή. Το μέτρο 1.1 συγκεντρώνει τη μεγαλύτερη διαφωνία (16 %: 2 ερωτώμενοι εκφράζουν απόλυτη διαφωνία, ενώ 5 διαφωνούν μερικώς). Μερικά σχόλια που εκφράστηκαν ήταν τα εξής:</p> <p>«Ράμπες σε όλα τα πεζοδρόμια. Παντού σε όλες τις γειτονιές. Για να κινούνται άνετα, ηλικιωμένοι, μαμάδες με καρότσια, άτομα με αναπηρία, παιδιά, γενικά εμποδιζόμενα άτομα.»</p> <p>«Πρέπει να υπολογιστεί σοβαρά η δυνατότητα κίνησης χωρίς κανένα</p>



απολύτως εμπόδιο: 1) Οχημάτων Άμεσης Ανάγκης 2) Μεταφορά (με όχημα) ηλικιωμένων ή ανήμπορων»

«Δεν έχει νόημα ο δρόμος ήπιας κυκλοφορίας στην Ελλάδα όπου δεν υπάρχει αστυνόμευση, μόνο πεζοδρόμους να κάνετε για να αποκλειστούν τα οχήματα σε συγκεκριμένους δρόμους (οι οποίοι έτσι και αλλιώς δεν κάνουν για δρόμοι) αλλά και για να μπορείτε να φυτεύεται δέντρα»

«Τα πεζοδρόμια πρέπει να είναι προσβάσιμα από τους πεζούς»

«Αν οι τοπικοί δρόμοι χαρακτηριστούν ως πεζοδρόμοι να μην μετατραπούν σε χώρους στάθμευσης και να είναι εξασφαλισμένη η επιτήρηση της μη διέλευσης οχημάτων, κάτι το οποίο συμβαίνει με τους ήδη υπάρχοντες πεζοδρόμους του εμπορικού τριγώνου για παράδειγμα. Επίσης σε κάθε περίπτωση να καταγραφεί και να εξασφαλιστεί πάρκινγκ για τα αυτοκίνητα των κατοίκων των συγκεκριμένων δρόμων.»

«Καλύτερη αστυνόμευση της παρανομής σταθμευσης επι των πεζοδρομίων , και έλεγχος από την πολεοδομία των αυθαιρεσιών που γίνονται με τις ραμπες εισόδου στα γκαραζ των πολυκατοικιών. Συχνά οι εργολάβοι ειδικά στις νέες οικοδομες , χρησιμοποιουν το πεζοδρομιο σαν μερος της ραμπας δίνοντας του έντονη κλίση για να διευκολύνουν την εισοδο/εξοδο των αυτοκινήτων απο/προς το γκαραζ της πολυκατοικίας , με αποτέλεσμα έως την παραμορφωση του πεζοδρομίου και την αυξηση της επικινδυνότητας για τους πεζούς»

«Η εμπειρία έχει δείξει πως η πεζοδρόμηση οδών δεν έχει βελτιώσει τη διέλευση των εμποδιζόμενων ατόμων, αλλά επιτρέπει την διαρκή αύξηση τραπεζοκαθισμάτων σε κοινόχρηστους χώρους. Πρέπει να απαιτηθεί η δημιουργία εξωτερικών χώρων σε καταστήματα υγιεινομικού χαρακτήρα μόνο σε ιδιόκτητους χώρους»


«Θα ήθελα όπου υπάρχει σταθμός ΗΣΑΠ/ΜΕΤΡΟ να πεζοδρομηθούν σε απόσταση το ελάχιστο 2χλμ προς κάθε κατεύθυνση (ή έστω να κόψουν τα παρκαρισμένα μεγαλώνοντας τα πεζοδρόμια) οι κάθετοι δρόμοι που διέρχονται/ καταλήγουν στον αντίστοιχο σταθμό. Με αυτόν τον τρόπο θα διευκολυνθεί η πρόσβαση προς τα ΜΜΜ. Αν θέλει μάλιστα κάποιος να το πάει και λίγο παραπέρα θα μπορούσε και στους κάθετους του πεζοδρόμου που προτείνω (δηλαδή των παράλληλων των γραμμών) και ανα 3 δρόμους πχ να αντικαταστήσει την μια μεριά παρκαρισμένων με πεζόδρομο. Χρησιμοποιούσα για χρόνια τον ΗΣΑΠ για την διαδρομή Μαρούσι - Ταύρος. Η εργασία μου ήταν Καλλιθέα επί της Συγγρού. Το μεγάλο πρόβλημα δεν ήταν η απόσταση που έπρεπε να καλύψω αλλά το ότι δεν υπήρχε χώρος να περπατήσει κάποιος.»

«Πιο πολλούς πεζοδρόμους , λιγότερα αυτοκίνητα».

«Αυστηρότερη εφαρμογή ορίων ταχύτητας.»

«Τα αθηναϊκά πεζοδρόμια εφόσον δεν μπορούν να διαπλατυνθούν, δεν προσφέρονται για όλους. Ίσως περισσότεροι πεζοδρόμοι να εξυπηρετούν καλύτερα το σύνολο-πλειονότητα κ μειονότητα. Καθώς και καθαριότητα γιατί αλλιώς δεν είναι προσβάσιμα από κανέναν.»

Η πλειονότητα στέκεται θετικά στο μέτρο, ενώ αρκετοί επιθυμούν μία πιο ριζοσπαστική πολιτική, η οποία ωστόσο είναι ανέφικτη εξαιτίας του μεγάλου κόστους και της μεγάλης πίεσης στάθμευσης που υπάρχει.

Βήματα Υλοποίησης	<p>Το οδικό δίκτυο του δήμου Αθηναίων έχει ιεραρχηθεί από πλήθος θεσμοθετημένων χωρικών σχεδίων που ορίζουν: α) Το Κύριο Οδικό Δίκτυο Αττικής που αποτελείται από άξονες διαπεριφερειακής σημασίας και πρωτεύοντες και δευτερεύοντες άξονες μητροπολιτικής σημασίας που θεσμοθετήθηκαν από το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας Αττικής (ΦΕΚ 156/Α/1.8.2014). β) Το Βασικό Οδικό Δίκτυο Νομού Αττικής με βάση την 62556/5073/9-10-1990 Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 701/Δ/13.12.1990) που περιλαμβάνει τις οδούς εντός του δήμου Αθηναίων, οι οποίοι έχουν ευρύτερη χωρική σημασία για το Λεκανοπέδιο και περιλαμβάνει τις περισσότερες αρτηρίες και κύριες συλλεκτήριες εντός του δήμου. γ) Τις Ελεύθερες Λεωφόρους, Πρωτεύουσες, Δευτερεύουσες Αρτηρίες και τις Συλλεκτήριες οδούς εντός του δήμου Αθηναίων, με βάση το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Αθήνας που εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 255/45/1988 (Δ' 80) απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Με βάση τα παραπάνω δυνητικά όλες οι υπόλοιπες οδοί ανήκουν στο τοπικό οδικό δίκτυο. Η εφαρμογή του μέτρου 1.1, δηλαδή η μετατροπή τοπικών οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΦΕΚ 57/Α'/23.3.1999) πρέπει να συνοδεύεται από μία κυκλοφοριακή μελέτη, η οποία εγκρίνεται από τις Τεχνικές Υπηρεσίες του δήμου. Η κυκλοφοριακή αυτή μελέτη συστήνεται να εξετάζει τις περιοχές που ορίζονται περιμετρικά από συλλεκτήριες οδούς και αρτηρίες των παραπάνω αποφάσεων, οι οποίες δημιουργούν στο εσωτερικό τους ένα δίκτυο οδών με τοπική σημασία, το οποίο θα έπρεπε να είναι προστατευμένο από τη διαμπερή κυκλοφορία (να αποτελεί «κυκλοφοριακή κυψέλη»). Αντικείμενο της κυκλοφοριακής μελέτης είναι να διασφαλίσει ότι οι οδοί που μετατρέπονται σε ήπιας κυκλοφορίας έχουν πραγματικά σήμερα τοπική λειτουργία, δηλαδή εξυπηρετούν σήμερα κυρίως την ανάγκη της πρόσβασης και της παραμονής και όχι της σύνδεσης (ομάδα οδών Δ ή Ε σύμφωνα με τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων) ή με συμπληρωματικά κυκλοφοριακά μέτρα να τις μετατρέψει σε τέτοιες. Το μέτρο μπορεί να υλοποιηθεί μετά την έγκριση της κυκλοφοριακής μελέτης από το δήμο με τοποθέτηση σχετικής σήμανσης.</p>
Κόστος υλοποίησης	<p>Το κόστος υλοποίησης περιλαμβάνει την εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης σε όλες τις γειτονιές του δήμου και της τοποθέτησης πληροφοριακής και ρυθμιστικής (για την ταχύτητα) κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης σε κάθε οδικό τμήμα ενός τοπικού δρόμου. Εναλλακτικά –εάν υπάρχουν διαθέσιμα περισσότερα κονδύλια – μπορεί σε κάποιες οδούς να γίνουν κατασκευαστικές παρεμβάσεις με στόχο α) τον περιορισμό των ταχυτήτων, β) την εξασφάλιση διέλευσης οχημάτων έκτακτης ανάγκης και γ) τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος που τονίζει την προτεραιότητα των πεζών έναντι των οχημάτων. Επιπλέον μπορεί να γίνει πλήρης πεζοδρόμηση (βλέπε εικόνα).</p> 



Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο δεν αλλάζει σημαντικά την καθημερινότητα των κατοίκων, ενώ και το κόστος υλοποίησης χαρακτηρίζεται χαμηλό για τα οικονομικά δεδομένα του δήμου, δηλαδή ανήκει στα «ήπια μέτρα» και μπορεί να υλοποιηθεί εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ- Διαβάσεις με κατάλληλες υποδομές υποστήριξης ΑμεΑ- Ποσοστό στάσεων με κατάλληλα χαρακτηριστικά άνεσης και ασφάλειας- Μήκος τοπικού οδικού δικτύου που δεν έχει εκατέρωθεν πεζοδρόμια πλάτους 1,5 μέτρων και δεν είναι χαρακτηρισμένο ως οδός ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομος

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 1.2: Εξασφάλιση βαδισιμότητας και προσβασιμότητας ΑΜΕΑ στους κοινόχρηστους χώρους της πόλης
Περιγραφή	Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑΜΕΑ) που κινούνται με αμαξίδιο ή με την υποβοήθηση μπάστουνιού έχουν την ελευθερία να χρησιμοποιήσουν όλους τους κοινόχρηστους χώρους της πόλης. Η υλοποίηση του μέτρου 1.1. εξασφαλίζει τη δυνατότητα κίνησης τους στο τοπικό οδικό δίκτυο. Το μέτρο 1.2 περιλαμβάνει τη δημιουργία υποδομών για πεζούς και ΑΜΕΑ σε προστατευμένο διάδρομο (πεζοδρόμια) με επαρκές πλάτος σε συλλεκτήριες οδούς ή αρτηρίες της πόλης, όπου δεν είναι ασφαλές, άνετο και λειτουργικό να υπάρχει συνύπαρξη στο οδόστρωμα. Επιπλέον πρέπει να δημιουργηθούν σχετικές υποδομές για την κίνησή των ΑΜΕΑ εντός των πλατειών. Ακόμη στο πλαίσιο της διαβούλευσης του μέτρου προτάθηκε η συμπλήρωση των παραπάνω με δημιουργία δικτύου φωτεινών σηματοδοτών (φανάρια) με χρονομέτρηση και ήχο. Τέλος, το μέτρο εκτός από την ανακατασκευή περιλαμβάνει και τη συντήρηση των πλατειών για τη διασφάλιση πρόσβασης στα "εμποδιζόμενα άτομα" και την διέλευση/παραμονή τους σε ένα περιβάλλον περισσότερο ασφαλές και περισσότερο φιλικό.
Τεκμηρίωση	Στη διαβούλευση προβλήθηκε ιδιαίτερα από τους κοινωνικούς φορείς και τους κατοίκους της πόλης η δυσκολία κίνησης πεζή στην πόλη ή της κίνησης με αμαξίδιο. Η λύση της συνύπαρξης (μέτρο 1.1) δε μπορεί να εφαρμοστεί σε οδούς που έχουν ως κύρια λειτουργία τη σύνδεση (συλλεκτήριες οδοί και αρτηρίες), διότι δεν εξασφαλίζεται ένα ελκυστικό περιβάλλον για την κίνηση των πεζών και των ΑΜΕΑ. Στις οδούς αυτές πρέπει να δημιουργηθούν πεζοδρόμια με επαρκείς διαστάσεις για την κίνηση πεζών και ΑΜΕΑ (με ελεύθερη όδευση τουλάχιστον 1.5 μέτρου). Υποδομές – όπου δεν υπάρχουν – πρέπει να δημιουργηθούν και στις πλατείες της πόλης. Απαραίτητο στοιχείο εκτός από την κατασκευή υποδομών είναι και η συντήρηση των ήδη υπαρχόντων.
Αποτελέσματα Διαβούλευσης	Υπάρχει καθολική αποδοχή του μέτρου. Χαρακτηριστικά είναι τα παρακάτω σχόλια: « <i>Το ότι [...] είναι υπό διαπραγμάτευση δείχνει το επίπεδο του πολιτισμού μας. Αν είναι δυνατόν να συζητάμε στα πλαίσια</i>



	<p><i>δημόσιας διαβούλευσης (τέτοια είναι το ΣΒΑΚ) το αν δικαιούνται να κυκλοφορούν οι συμπολίτες μας με κινητικά προβλήματα.»</i></p> <p><i>«Καμπάνια ενημέρωσης για την τήρηση των παραπάνω μέτρων ειδικά στα θέματα πρόσβασης (ράμπες κτλ)».</i></p> <p><i>«Πεζοδρόμηση λωρίδας δρόμων όπου συνήθως είναι δύο λωρίδες κλειστές λόγω διπλοπαρκκαρισμένων. Το διπλοπαρκκάρισμα δημιουργεί μεγάλες καθυστερήσεις και είναι παράνομο καλύτερα να αποδωθεί περισσότερος χώρος στο πεζοδρόμιο, χωρίς αλλαγή διαθέσιμων λωρίδων κίνησης οχημάτων».</i></p>
Βήματα Υλοποίησης	<p>Κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στο πλαίσιο της εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας έχουν εντοπιστεί οι οδοί που δεν έχουν το θεσμοθετημένο πλάτος πεζοδρομίων και ανήκουν στο οδικό δίκτυο που έχουν ως κύρια λειτουργία τη σύνδεση. Το οδικό δίκτυο του δήμου Αθηναίων έχει ιεραρχηθεί από πλήθος θεσμοθετημένων χωρικών σχεδίων (βλέπε μέτρο 1.1). Η αρμοδιότητα της δημιουργίας υποδομών στο ιεραρχικά ανώτερο οδικό δίκτυο δεν ανήκει στο δήμο Αθηναίων, οπότε ο δήμος Αθηναίων στην περίπτωση αυτή πρέπει να κάνει μία πρόταση ή μία κυκλοφοριακή μελέτη, η οποία να εγκριθεί από τον αρμόδιο φορέα που έχει την ευθύνη του οδικού τμήματος. Στις πλατείες της πόλης και στις συλλεκτήριες οδούς, οι οποίες δεν ανήκουν στο βασικό οδικό δίκτυο νομού Αττικής (ΦΕΚ 701/Δ/13.12.1990) η αρμοδιότητα ανήκει στο δήμο Αθηναίων. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να γίνει προκαταρκτική κυκλοφοριακή μελέτη που θα αντιμετωπίζει τις κυκλοφοριακές επιπτώσεις από τη δημιουργία των υποδομών (περιορισμός στο χώρο κίνησης και τη στάθμευση των αυτοκινήτων) και στη συνέχεια οριστική μελέτη για την υλοποίηση των υποδομών. Στις πλατείες της πόλης η υλοποίηση της υποδομής είναι φθηνότερη και έχει μικρότερες επιπτώσεις. Για τη συντήρηση των ήδη υφιστάμενων υποδομών δεν απαιτείται η εκπόνηση μελέτης, το έργο βέβαια πρέπει να προκηρυχθεί για να υπάρξει ανάδοχος.</p>
Κόστος υλοποίησης	<p>Το κόστος υλοποίησης περιλαμβάνει την εκπόνηση προκαταρκτικής κυκλοφοριακής μελέτης, την έγκρισή της από τους αρμόδιους φορείς, τη εκπόνηση οριστικής μελέτης, την έγκρισή της από τους αρμόδιους φορείς και την υλοποίηση ακριβών υποδομών (διεύρυνση πεζοδρομίου). Η συντήρηση του οδικού δικτύου και η υλοποίηση υποδομών σε υφιστάμενες πλατείες είναι σημαντικά φθηνότερη. Στη διαβούλευση προτάθηκε το κόστος για τη συντήρηση των υποδομών να καλυφθεί από την ιδιωτική πρωτοβουλία:</p> <p><i>«Να διασφαλιστούν οι πόροι διαρκούς συντήρησης των κοινόχρηστων πόρων με ανταποδοτικό τρόπο, πχ παρέχοντας δυνατότητα σε ιδιώτες να ασκούν κάποια οικονομική δραστηριότητα (τραπεζοκαθίσματα, καφε, ενοικίαση χώρων για εκδηλώσεις, εμπορικές χρήσεις ή άλλο) με έσοδα που θα κατευθύνονται αποκλειστικά στη συντήρηση των εν λόγω</i></p>

	<i>ελεύθερων χώρων (self sustained spaces)».</i>
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων, ενώ και το κόστος υλοποίησης χαρακτηρίζεται υψηλό, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 10ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> - Ποσοστό κοινόχρηστων χώρων και σημείων ενδιαφέροντος όπου διασφαλίζεται πρόσβαση σε ΑμεΑ (συνολικά έχουν εντοπιστεί 1768 σημεία ενδιαφέροντος εντός της πόλης βλ. παραδοτέο Β) - Μήκος πεζοδρομίων κατά μήκος συλλεκτριών οδών με πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο των 1,5 μέτρων -Μήκος πεζοδρομίων με υποδομές για ΑΜΕΑ -Αριθμός πλατειών προσβάσιμες από ΑΜΕΑ

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 1.3: Ανάπτυξη δράσεων πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης κατοίκων και επισκεπτών
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την ανάπτυξη ενός συστήματος πινακίδων, που θα καλύπτει όλα τα επιθυμητά σημεία ενδιαφέροντος, για την ολοκληρωμένη παροχή πληροφόρησης, σε συνδυασμό με την παροχή ασφαλών και αξιόπιστων οδηγιών προς τους «ενεργούς» μετακινούμενους, δηλαδή πεζούς, ποδηλάτες ή κατόχους οχημάτων μικροκινητικότητας (ηλεκτρικών πατινιών κοκ). Εντάσσεται ως μέτρο ευαισθητοποίησης, διότι αναδεικνύει την πληθώρα των σημείων ενδιαφέροντος στην πόλη που μπορούν να προσεγγιστούν χωρίς τη χρήση αυτοκινήτου.
Τεκμηρίωση	<p>Το μέτρο αναμένεται να έχει πολλαπλασιαστικά οφέλη στην τοπική οικονομία και στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας:</p> <p>(α) Ανάδειξη του πολιτιστικού, ιστορικού, θρησκευτικού και τουριστικού προϊόντος της πόλης,</p> <p>(β) Αύξηση της ελκυστικότητας και προσπελασιμότητας της και</p> <p>γ) Προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας μέσα από την ενθάρρυνση και υποστήριξη της πεζής μετακίνησης και της μετακίνησης με ποδήλατο. Σχετικά μέτρα υλοποιούνται σε όλη την Ευρώπη (εικόνα).</p>
Αποτελέσματα Διαβούλευσης	Η συντριπτική πλειονότητα των εκπροσώπων των πολιτών και των κοινωνικών φορέων που συμμετείχαν στο ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο





	<p>ήταν υπέρ του μέτρου. Μόνο δύο συμμετέχοντες διαφώνησαν:</p> <p>«Η οπτική 'φασαρία' με πινακίδες για τα προφανή δεν είναι μέρος μιας σύγχρονης πόλης που αποσκοπεί σε λιγότερο αστικό πνίξιμο. Χρησιμοποιούμε apps πια.»</p> <p>Η οπτική του εκπροσώπου που έκανε το παραπάνω σχόλιο δείχνει τη μεγάλη σημασία του αισθητικά άρτιου σχεδιασμού των πινακίδων και της προσεκτικής χωροθέτησής τους.</p>
Βήματα Υλοποίησης	<p>Προτείνεται η εκπόνηση μελέτης για την αναγνώριση των κύριων χώρων συγκέντρωσης πεζών και την τοποθέτηση των πινακίδων σε σημεία που να μην αποτελούν εμπόδιο για οποιοδήποτε χρήστη και να είναι εύκολα ορατές. Επιπλέον έχει μεγάλη σημασία ο ενιαίος σχεδιασμός των σημείων πληροφόρησης τα οποία μπορεί να είναι συμβατικά (με απλές πινακίδες) ή και ψηφιακά.</p>
Κόστος υλοποίησης	<p>Το κόστος υλοποίησης περιλαμβάνει την εκπόνηση της μελέτης και την αγορά και τοποθέτηση των σημείων πληροφόρησης.</p>
Χρονικός ορίζοντας	<p>Το μέτρο δεν έχει επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων, ενώ και το κόστος υλοποίησης χαρακτηρίζεται χαμηλό, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.</p>
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ποσοστό κοινόχρηστων χώρων και σημείων ενδιαφέροντος με εξοπλισμό πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης (συνολικά έχουν εντοπιστεί 1768 σημεία ενδιαφέροντος εντός της πόλης βλ. παραδοτέο Β)- Αριθμός σημείων τοποθέτησης πινακίδων πληροφόρησης

Προτεραιότητα 2: Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης από τα Μέσα Συλλογικής Μεταφοράς (ΜΣΜ)

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 2.1: Κίνητρα για τη χρήση συλλογικών μέσων μεταφοράς
Περιγραφή	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει τη σύνδεση της κατοχής κάρτας απεριόριστων διαδρομών συλλογικών μέσων μεταφορών με εκπτώσεις στο κόστος ενοικίασης κοινής χρήσης ποδηλάτων.</p>
Τεκμηρίωση	<p>Τα μέσα συλλογικής μεταφοράς, όταν κινούνται σε αποκλειστικό διάδρομο (προαστιακός, μετρό, τραμ, λεωφορεία σε λεωφορειολωρίδες) είναι γρηγορότερα από το ΙΧ. Ιδιαίτερα στα πυκνοδομημένα τμήματα της πόλης αποτελούν ανταγωνιστική επιλογή. Μεγάλο τους μειονέκτημα σε σχέση με την εξυπηρέτηση που προσφέρει το ΙΧ είναι ότι οι μετακινούμενοι δε μπορούν να κινηθούν από την αρχική τους αφετηρία μέχρι τον τελικό τους προορισμό χωρίς χρονοβόρες μετεπιβιβάσεις, δηλαδή δεν προσφέρουν αυτό που περιγράφεται στην αγγλική βιβλιογραφία ως door to door service (εξυπηρέτηση από πόρτα σε πόρτα). Αυτό που κυρίως λείπει για να καταστούν τα συλλογικά μέσα</p>



	<p>μεταφοράς ισότιμη του ΙΧ επιλογή είναι μία γρήγορη εξυπηρέτηση από το σταθμό αποβίβασης μέχρι τον τελικό προορισμό. Σήμερα αυτό που προσφέρεται από τον ΟΑΣΑ είναι οι λεγόμενες τροφοδοτικές λεωφορειακές γραμμές, δηλαδή ο μετακινούμενος φθάνει με ταχύτητα μεγαλύτερη του αυτοκινήτου στο σταθμό αποβίβασης του μετρό και στη συνέχεια αναμένει αρκετή ώρα τη λεωφορειακή γραμμή που θα τον μεταφέρει στον τελικό του προορισμό. Το κοινόχρηστο ποδήλατο αποτελεί μία ταχύτερη και πιο αξιόπιστη λύση για την κάλυψη αυτού του είδους της σύνδεσης μεταξύ σταθμού συλλογικού μέσου μεταφοράς και τελικού προορισμού του μετακινούμενου. Η σύνδεση της κατοχής κάρτας απεριόριστων διαδρομών με εκπτώσεις ενοικίασης κοινής χρήσης ποδηλάτων θα ενθαρρύνει περισσότερο τη συνεργασία μεταξύ ποδηλάτου και συλλογικού μέσου μεταφοράς προσφέροντας μία ισότιμη από πλευράς ταχύτητας, φθηνότερη και περιβαλλοντικά φιλική εναλλακτική του αυτοκινήτου λύση με χαρακτηριστικά εξυπηρέτησης από πόρτα σε πόρτα.</p>
Αποτέλεσμα διαβούλευσης	<p>Τα μέτρα της 2^{ης} προτεραιότητας αξιολογήθηκαν από 46 εκπροσώπους πολιτών και κοινωνικών φορέων. Μόνο 3 εκδήλωσαν διαφωνία. Ενδεικτικό αρνητικής άποψης παρακάτω σχόλιο:</p> <p><i>«[...] ποιός θα πληρώνει τις συγκοινωνίες για την αντιστάθμιση του ποσού της έκπτωσης που θα δίνει για ενοικίαση ποδηλάτων; Θα καρπώνεται το έσοδο ο ενοικιαστής και τις συγκοινωνίες θα τις πληρώνει ο φορολογούμενος; Να υπάρχει άλλο κίνητρο ανεξάρτητο, ή κάποιος να αναλάβει το κόστος και αυτός να μην είναι ο φορολογούμενος άλλης περιφέρειας από αυτή στην οποία απευθύνεται το μέτρο.»</i></p> <p>Και η εκπρόσωπος του ΟΑΣΑ εξέφρασε τον προβληματισμό της με την ανάληψη του κόστους από τον ΟΑΣΑ.</p> <p>Η ανάληψη του κόστους από τον ΟΑΣΑ δεν αποτελεί το μοναδικό τρόπο χρηματοδότησης του μέτρου αυτού. Ακόμα και αυτή η λύση όμως δεν είναι άδικη, γιατί ο ΟΑΣΑ αναμένεται να αυξήσει τα έσοδά του από την εφαρμογή της λύσης αυτής, εξαιτίας της βελτίωσης του επιπέδου εξυπηρέτησης που θα προσφέρεται στους χρήστες που επιλέγουν συλλογικές λύσεις μετακίνησης.</p> <p>Η διαβούλευση έδειξε ότι υπάρχει σχεδόν καθολική αποδοχή του μέτρου αυτού.</p>
Βήματα Υλοποίησης	<p>Το μέτρο απαιτεί τη συνεργασία του ΟΑΣΑ με την εταιρεία που θα προσφέρει τα κοινόχρηστα ποδήλατα, ώστε η κατοχή κάρτας ΟΑΣΑ να προσφέρει προνόμια στους όρους ενοικίασης του κοινόχρηστου ποδηλάτου. Ο δήμος Αθηναίων θα μπορούσε να ενθαρρύνει και να συντονίσει τη συνεργασία είτε βάζοντας σχετικό όρο κατά την αδειοδότηση συστήματος ενοικίασης κοινόχρηστων ποδηλάτων είτε χρηματοδοτώντας το κόστος της έκπτωσης ή προτείνοντας στον ΟΑΣΑ να καλύψει το κόστος.</p>



Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης περιλαμβάνει την κάλυψη του κόστους της έκπτωσης, η οποία μπορεί να μην επιβαρύνει το δήμο Αθηναίων εάν υπάρχει ενδιαφέρον από το φορέα ενοικίασης ποδηλάτων ή τον ΟΑΣΑ.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων που κινούνται με συλλογικά μέσα μεταφοράς ή θέλουν να κινηθούν με κοινόχρηστο ποδήλατο, ενώ και το κόστος υλοποίησης χαρακτηρίζεται χαμηλό, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτης παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Παροχή κινήτρων για την προώθηση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς- Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο- Ποσοστό μετακινήσεων με μέσα σταθερής τροχιάς- Ποσοστό μετακινήσεων με λεωφορείο- Σύστημα ενοικίασης κοινόχρηστων ποδηλάτων που δέχεται κάρτα ΟΑΣΑ.


Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 2.2: Info Kiosks
Περιγραφή	Τοποθέτηση ηλεκτρονικών περιπτέρων για τη διάχυση πληροφορίας για τους τρόπους μετακίνησης στην πόλη, ενημέρωση για τις πολιτιστικές εκδηλώσεις και τα αξιοθέατα σε προκαθορισμένα κεντρικά σημεία (Σύνταγμα, Μουσείο Ακρόπολης, Πλάκα).
Τεκμηρίωση	Η κίνηση με τα μέσα συλλογικής μεταφοράς προϋποθέτει γνώση του δικτύου και των εναλλακτικών επιλογών για τη μετακίνηση από ένα σημείο προς ένα άλλο. Η τοποθέτηση ηλεκτρονικών περιπτέρων θα δώσει την ευκαιρία γρήγορης εξοικείωσης των επισκεπτών της πόλης με το δίκτυο συλλογικών μετακινήσεων, αλλά και οι κάτοικοι θα έχουν τη δυνατότητα πληροφόρησης για τις δυνατότητες που έχουν να κινηθούν με εναλλακτικά του αυτοκινήτου μέσα σε τακτικές καθημερινές ή έκτακτες διαδρομές. Αναμένεται να βελτιώσει την εικόνα της Αθήνας σε κατοίκους και επισκέπτες.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Και για το μέτρο αυτό υπάρχει σχεδόν καθολική αποδοχή. Από τους 46 συμμετέχοντες στη διαβούλευση, μόνο 3 εξέφρασαν τη διαφωνία τους. Ο εκπρόσωπος των ατόμων με κινητικές δυσκολίες κατέδειξε την ανάγκη σωστής επιλογής του σχήματος και των διαστάσεων του ηλεκτρονικού περιπτέρου, ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί από ανθρώπους με κινητικές δυσκολίες.
Βήματα Υλοποίησης	Απαιτείται προμήθεια των ηλεκτρονικών περιπτέρων, μελέτη της ακριβούς χωροθέτησής τους και των απαραίτητων ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων και αδειοδότηση από το δήμο.
Κόστος	Το κόστος υλοποίησης περιλαμβάνει την αγορά των ηλεκτρονικών



υλοποίησης	περιπτώσεων και τη μελέτη για την τοποθέτησή τους.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων και στους επισκέπτες, ενώ και το κόστος υλοποίησης χαρακτηρίζεται χαμηλό, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτης παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Διαμόρφωση έξυπνων χώρων ενημέρωσης - Info Kiosks- Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο- Ποσοστό μετακινήσεων με μέσα σταθερής τροχιάς- Αριθμός ηλεκτρονικών περιπτέρων

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 2.3: Αύξηση επιπέδου εξυπηρέτησης μέσω συλλογικής μεταφοράς
Περιγραφή	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει την αύξηση συχνότητας των Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ) (προαστιακός, μετρό, τραμ) και την επέκταση του ωραρίου τους. Πιο συγκεκριμένα προτείνεται βελτίωση συχνότητας τις ώρες αιχμής στο μετρό, στο τραμ και στον άξονα Αθήνα – ΣΚΑ του προαστιακού.</p> <p>Επιπλέον στο μέτρο εντάσσεται και η αναδιοργάνωση των γραμμών ΟΑΣΑ, ώστε να καταργηθούν γραμμές που αλληλοεπικαλύπτονται με τα μέσα σταθερής τροχιάς και να δημιουργηθούν νέες ή να βελτιωθούν υφιστάμενες τροφοδοτικές λεωφορειακές γραμμές. Τέλος στο μέτρο αυτό εντάσσεται – κατόπιν πρότασης που κατατέθηκε κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης – και η λήψη και εφαρμογή μέτρων που θα επιτρέψουν στο τραμ να κινείται με μεγαλύτερες ταχύτητες κάνοντάς το πιο ελκυστικό μέσο μαζικής μεταφοράς, όπως είναι η παροχή προτεραιότητας στο τραμ σε σηματοδοτούμενους κόμβους.</p>
Τεκμηρίωση	<p>Τα μέσα σταθερής τροχιάς αποτελούν τον ταχύτερο τρόπο μετακίνησης στον πυκνοδομημένο δήμο Αθηναίων. Το δίκτυο αποτελείται από 3 γραμμές μετρό που καλύπτουν μεγάλο τμήμα του δήμου, ιδιαίτερο το κέντρο, και το συνδέουν με τους υπόλοιπους δήμους του Λεκανοπεδίου. Στη σύνδεση αυτή συμβάλλουν και η γραμμή τραμ και προαστιακού. Εξαιτίας της καλής ποιότητας εξυπηρέτησης που προσφέρουν τα μέσα αυτά παρατηρήθηκε πριν την εκδήλωση της υγειονομικής κρίσης από τον κορωνοϊό συνωστισμός στις γραμμές του μετρό. Απαιτείται βελτίωση της συχνότητας κίνησης για να αμβλυνθούν τα φαινόμενα αυτά στο μέλλον όταν θα υπάρχουν γραμμές άμυνας απέναντι στον ιό, αλλά και βραχυπρόθεσμα κατά τη διάρκεια της τήρησης μέτρων προφύλαξης για τη διασφάλιση χαμηλής πληρότητας στα οχήματα των μέσων σταθερής τροχιάς. Στο τραμ και τον προαστιακό οι συχνότητες χαρακτηρίζονται ως χαμηλές και συμβάλλουν σημαντικά στη μείωση της ελκυστικότητας και ανταγωνιστικότητας των μέσων αυτών για μετακινήσεις εκτός δήμου Αθηναίων.</p>



	<p>Η αύξηση της συχνότητας του τραμ μπορεί να επιτευχθεί χωρίς σημαντικό κόστος για το φορέα λειτουργίας εάν επιτευχθεί αύξηση της ταχύτητας του μέσου μέσω της παροχής προτεραιότητας σε σηματοδοτούμενους κόμβους. Το μέτρο αυτό θα αυξήσει και την ελκυστικότητα και ανταγωνιστικότητα του μέσου.</p> <p>Η επέκταση του ωραρίου συμβάλλει στην μείωση της εξάρτησης από το ΙΧ τις νυχτερινές ώρες.</p> <p>Η αναδιοργάνωση των γραμμών ΟΑΣΑ, ώστε να καταργηθούν γραμμές που αλληλοεπικαλύπτονται με τα μέσα σταθερής τροχιάς και να δημιουργηθούν νέες ή να βελτιωθούν υφιστάμενες τροφοδοτικές λεωφορειακές γραμμές είναι επιβεβλημένη για τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης που προσφέρει το σύστημα συλλογικών μετακινήσεων χωρίς αύξηση του κόστους λειτουργίας του.</p>
<p>Αποτελέσματα διαβούλευσης</p>	<p>Στην παρακάτω εικόνα φαίνονται οι ουδέτερες (γαλάζιο χρώμα), θετικές (με μπλε ανοιχτό και σκούρο χρώμα) και αρνητικές ψήφοι (ροζ, πορτοκαλί) για τα τρία από τα υπο-μέτρα που διαμορφώνουν το μέτρο 2.3.</p> <p>Υπάρχει σχεδόν καθολική αποδοχή των μέτρων αυτών με τις περισσότερες ενστάσεις (μόλις 6) να συγκεντρώνονται για την κατάργηση των γραμμών που καλύπτονται από μέσα σταθερής τροχιάς.</p> <p>Ενδεικτικό της οπτικής των ανθρώπων που διαφωνούν το παρακάτω σχόλιο:</p> <p><i>«Καλό θα ήταν η διαβούλευση να γίνεται για ζητήματα που μπορεί να επηρεαστούν, και όχι για προειλημμένες αποφάσεις και πολιτικές του ΟΑΣΑ.»</i></p>  <p>Όπως φαίνεται, το παραπάνω σχόλιο δεν αφορά διαφωνία επί της ουσίας του μέτρου, αλλά διαφωνία για την ένταξη μέτρων αρμοδιότητας συγκοινωνιακών φορέων στο ΣΒΑΚ του δήμου Αθηναίων. Μία τέτοια προσέγγιση είναι όμως αποδεκτή σύμφωνα με το θεσμικό πλαίσιο εκπόνησης των ΣΒΑΚ.</p> <p>Ενώ χαρακτηριστικό σχόλιο της διαβούλευσης που φαίνεται να υποστηρίζει το μέτρο της ενίσχυσης των τροφοδοτικών λεωφορειακών γραμμών είναι το παρακάτω:</p> <p><i>«Προσθήκη Τροφοδοτικής Λεωφορειακής Γραμμής Λόφος Πατάσου-Πανόρμου όπως προβλέπεται από τον σχεδιασμό του ΟΑΣΑ»</i></p> <p>Στη διαβούλευση κατατέθηκαν σχόλια που υποστηρίζουν και την αναδιοργάνωση των λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ:</p> <p><i>«Εκλογίκευση δρομολογίων ΜΜΜ & ΟΑΣΑ»</i></p>



Βήματα Υλοποίησης	<p>Σε σχέση με την βελτίωση της συχνότητας απαιτείται προμήθεια συρμών και πρόσληψη προσωπικού από τους φορείς λειτουργίας των μέσων σταθερής τροχιάς (ΣΤΑ.ΣΥ.). Ο δήμος Αθηναίων εμπλέκεται κυρίως στο ζήτημα της αναδιοργάνωσης των λεωφορειακών γραμμών, όπου πρέπει να συνδράμει στο έργο του εντοπισμού λεωφορειακών γραμμών που αλληλεπικαλύπτονται από άλλα μέσα και των οποίων η κατάργηση δε θα δημιουργούσε ιδιαίτερα προβλήματα. Απαιτείται ωστόσο για όλα τα ζητήματα η άσκηση πολιτικής πίεσης προς τους αρμόδιους φορείς.</p>
Κόστος υλοποίησης	<p>Το κόστος υλοποίησης περιλαμβάνει την προμήθεια των συρμών και την κάλυψη του ετήσιου κόστους για την αύξηση του προσωπικού του φορέα λειτουργίας μέσων σταθερής τροχιάς (ΣΤΑΣΥ) για την αύξηση των συχνοτήτων και την επέκταση του ωραρίου. Επιπλέον περιλαμβάνει το κόστος για την εκπόνηση μελέτης σηματοδότησης για την παροχή προτεραιότητας στο τραμ και την αγορά του αναγκαίου εξοπλισμού και λογισμικού τηλεματικής.</p>
Χρονικός ορίζοντας	<p>Το μέτρο έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων και στους επισκέπτες, ενώ και το κόστος υλοποίησης χαρακτηρίζεται χαμηλό, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.</p>
Δείκτης παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο- Ποσοστό μετακινήσεων με μέσα σταθερής τροχιάς- Βελτίωση συχνότητας μέσων σταθερής τροχιάς- Μέση συχνότητα στη γραμμή 1, 2 και 3 του μετρό- Μέση συχνότητα στη γραμμή Σύνταγμα - Νέα Σμύρνη του τραμ- Μέση συχνότητα στον κλάδο Πειραιάς - ΣΚΑ του προαστιακού- Μέση συχνότητα τροφοδοτικών λεωφορειακών γραμμών (που διέρχονται από σταθμούς μέσων σταθερής τροχιάς και δεν ακολουθούν παράλληλη πορεία)

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 2.4: Βελτίωση αξιοπιστίας συλλογικών μέσων μεταφοράς
Περιγραφή	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει όλες τις δράσεις για τη βελτίωση της αξιοπιστίας που προσφέρουν τα συλλογικά μέσα μεταφοράς: την επέκταση των στάσεων τηλεματικής, την αναγγελία καθυστερήσεων και την αστυνόμευση των λεωφορειολωρίδων.</p>
Τεκμηρίωση	<p>Κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης αναφέρθηκαν παράπονα ως προς την αξιοπιστία των δρομολογίων. Η πληροφόρηση που προσφέρουν οι στάσεις τηλεματικής για το χρόνο άφιξης είναι σημαντική προς την κατεύθυνση βελτίωσης της αξιοπιστίας τους, οπότε προτείνεται η επέκτασή τους, ενώ προτείνεται να αξιοποιούνται συμπληρωματικά οι στάσεις δυναμικής πληροφόρησης (τηλεματικής), ώστε να ειδοποιούνται</p>



	<p>οι επιβάτες των λεωφορείων για γεγονότα που προκαλούν καθυστερήσεις στην εξυπηρέτησή τους. Τέτοια πληροφόρηση προσφέρεται σήμερα στους επιβάτες του μετρό ή με δυναμικές πινακίδες πληροφόρησης στο κύριο οδικό δίκτυο της Αθήνας.</p> <p>Σημαντική καθυστέρηση στη λειτουργία των λεωφορειακών γραμμών προκαλείται και από την παράνομη κίνηση ΙΧ αυτοκινήτων στις λεωφορειολωρίδες. Το φαινόμενο είναι εκτεταμένο, όπως κατέδειξε η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης που έγινε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ. Η αστυνόμευση των λεωφορειολωρίδων αρμοδιότητας Τροχαίας είναι ένα μέτρο που επιτρέπει στον ΟΑΣΑ να βελτιώσει τον προγραμματισμό του, να αυξήσει τις συχνότητες και να βελτιώσει την αξιοπιστία και την εικόνα του συμβάλλοντας στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των εναλλακτικών του αυτοκινήτου λύσεων.</p>
Αποτελέσματα διαβούλευσης	<p>Υπάρχει καθολική αποδοχή του μέτρου αυτού. Δεν εκφράστηκε καμία αντίθετη άποψη, ωστόσο μερικοί ερωτώμενοι δήλωσαν ότι στέκονται αδιάφορα απέναντι στο μέτρο αυτό.</p> <p>Ενδεικτικά τα παρακάτω σχόλια:</p> <p><i>«Καλή επιτυχία!»</i></p> <p><i>«Η πανδημία του κορωνοϊού απέδειξε πως δεν μπορεί να λειτουργήσει δημόσια συγκοινωνία με αραιά δρομολόγια. Ενώ η πολιτική προστασία προτείνει χρήση ΙΧ, οι δήμοι μιλούν για λεωφορειολωρίδες. Καλύτερο συντονισμό παρακαλούμε.»</i></p> <p>Όπως φαίνεται, υπάρχει μία δικαιολογημένη επιφύλαξη ως προς την σκοπιμότητα βραχυπρόθεσμα αστυνόμευσης των περιορισμών για το ΙΧ την ίδια στιγμή που η πολιτεία καλεί τους πολίτες να αποφεύγουν να συνοσίζονται στα μέσα συλλογικής μεταφοράς.</p> <p>Το ΣΒΑΚ αποτελεί ένα σχέδιο σε επίπεδο πενταετίας-δεκαετίας. Σύμφωνα με την πορεία άλλων κορωνοϊών αναμένεται το διάστημα αυτό να έχει αποκατασταθεί η δυνατότητα συνύπαρξης σε μέσα συλλογικής μεταφοράς.</p>
Βήματα Υλοποίησης	<p>Το μέτρο αυτό όσον αφορά την τηλεματική προτείνεται να δρομολογηθεί από τον ΟΑΣΑ που έχει τη σχετική τεχνογνωσία με τη συνεργασία του δήμου Αθηναίων ως προς την υπόδειξη σημείων στα οποία πρέπει να γίνουν επεμβάσεις. Απαιτείται η προμήθεια στάσεων τηλεματικής και η επέκταση των εφαρμογών για την αναγγελία καθυστερήσεων. Όσον αφορά την αύξηση της αστυνόμευσης των λεωφορειολωρίδων, πρέπει να αξιοποιηθεί και η δημοτική αστυνομία, αλλά να υπάρξει πίεση και στην Τροχαία.</p>
Κόστος υλοποίησης	<p>Το κόστος υλοποίησης περιλαμβάνει την προμήθεια του αναγκαίου εξοπλισμού τηλεματικής.</p>
Χρονικός ορίζοντας	<p>Το μέτρο έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων και στους επισκέπτες, ενώ και το κόστος υλοποίησης χαρακτηρίζεται χαμηλό, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν</p>



	εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτης παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο- Ποσοστό μετακινήσεων με μέσα σταθερής τροχιάς- Ποσοστό μετακινήσεων με λεωφορείο- Ποσοστό στάσεων με κατάλληλα χαρακτηριστικά άνεσης και ασφάλειας- Αριθμός στάσεων τηλεματικής- Αριθμός παραβάσεων στις λεωφορειολωρίδες

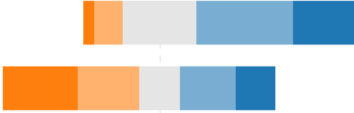
Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 2.5: Επέκταση μέσων σταθερής τροχιάς σε συνδυασμό με αναπλάσεις
Περιγραφή	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει την επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς σε συνδυασμό με αναπλάσεις που περιορίζουν το χώρο που διατίθεται για το ΙΧ κατά μήκος των νέων γραμμών.</p> <p>Οι προτεινόμενες επεκτάσεις περιλαμβάνουν:</p> <p>Α) Επέκταση της γραμμής τραμ έως τα Άνω Πατήσια.</p> <p>Β) Ανάπτυξη γραμμής τραμ κατά μήκος της λεωφόρου Αλεξάνδρας από Σταθμό Λαρίσης μέχρι Νοσοκομείο Παίδων (πρόταση που κατατέθηκε στη διαβούλευση)</p> <p>Γ) Ανάπτυξη κλάδου μέσου σταθερής τροχιάς (τραμ ή μετρό) για Κέντρο Πολιτισμού Ιδρύματος Σταύρου Νιάρχου.</p> <p>Δ) Κατασκευή και λειτουργία Τμήματος Α' της Γραμμής 4 του Μετρό</p>
Τεκμηρίωση	<p>Τα μέσα σταθερής τροχιάς αποτελούν τους στυλοβάτες της βιώσιμης κινητικότητας σε μία μητροπολιτική περιοχή, όπως είναι αυτή της Αθήνας, που οι αποστάσεις μεταξύ προορισμών είναι μεγάλες. Εκτός από τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης απαιτείται και η επέκτασή τους για την αύξηση των περιοχών που καλύπτουν.</p> <p>Παράλληλα προτείνεται να γίνουν διαμορφώσεις στο οδικό δίκτυο κατά μήκος του οποίου κινούνται, ώστε να περιορίζεται ο χώρος που διατίθεται στο ΙΧ. Μία τέτοια προσέγγιση θα είναι πιο αποτελεσματική για τη μείωση της χρήσης του ΙΧ και την στροφή περισσότερων κατοίκων προς τα συλλογικά μέσα μετακίνησης.</p>
Αποτελέσματα διαβούλευσης	<p>Και για το μέτρο αυτό κυριαρχούν οι θετικές γνώμες.</p> <p>Ενδεικτικό το παρακάτω σχόλιο:</p> <p>«Θα προσέθετα τη λέξη άμεσα στη λειτουργία της γραμμής 4»</p> <p>Εξαιτίας προφανώς της περιοριστικής πολιτικής που προτείνεται για το αυτοκίνητο για το μέτρο αυτό υπήρχαν 11 αρνητικές γνώμες.</p>
Βήματα	<p>Οι μελέτες για τη γραμμή 4 έχουν ολοκληρωθεί και υπάρχει και χρηματοδότηση για το έργο, η διαδικασία ωστόσο έχει σταματήσει</p>



Υλοποίησης	εξαιτίας δικαστικών εμπλοκών. Ο δήμος πρέπει να παρακολουθεί και να πιέζει προς την κατεύθυνση υλοποίησης του έργου, διότι η γραμμή 4 αναμένεται να καλύψει σημαντικές περιοχές που σήμερα δεν εξυπηρετούνται από μέσα σταθερής τροχιάς. Η υλοποίηση των επεκτάσεων του τραμ και η υλοποίηση της γραμμής 4 του μετρό προβλέπεται στο Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας Αττικής (ΦΕΚ 156/Α/1.8.2014) (Άρθρο 30, παράγραφος 2 ^ε). Για το τραμ απαιτείται να εκπονηθεί η μελέτη σκοπιμότητας, η οριστική μελέτη και η μελέτη εφαρμογής από τη ΣΤΑΣΥ που έχει την τεχνογνωσία για τις επεκτάσεις του τραμ, να εγκριθούν οι περιβαλλοντικοί όροι και στη συνέχεια να προκηρυχθεί το έργο. Αποτελεί ένα ακριβό έργο για τα δεδομένα του δήμου, ο οποίος μπορεί μόνο να ασκήσει πολιτική πίεση προς αυτήν την κατεύθυνση και να βοηθήσει την υλοποίηση του έργου μέσα από τη γρήγορη γνωμοδότηση και πολιτική υποστήριξη του έργου. Η επέκταση προς το Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος δεν προβλέπεται από το θεσμοθετημένο χωρικό σχεδιασμό, οπότε απαιτείται επιπρόσθετα των παραπάνω και συγκοινωνιακή μελέτη για τη χωροθέτηση του έργου (επιλογή διαδρόμων χάραξης μεταξύ εναλλακτικών λύσεων). Είναι το πιο ανώριμο από τα προτεινόμενα έργα.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι πολύ μεγάλο για τα δεδομένα του δήμου, καθώς πρόκειται για έργα με ακριβές υποδομές. Είναι έργα δημοτικού επιπέδου και οι φορείς για τη χρηματοδότησή τους πρέπει να αναζητηθούν στο υπερτοπικό επίπεδο.
Χρονικός ορίζοντας	Τα έργα αυτά απαιτούν σημαντικό χρόνο για την κατασκευή τους, οπότε ο χρονικός ορίζοντας για την υλοποίησή τους τίθεται στη δεκαετία.
Δείκτης παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο- Ποσοστό μετακινήσεων με μέσα σταθερής τροχιάς- Επέκταση δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς (τραμ, μετρό)- Μήκος γραμμών μέσων σταθερής τροχιάς στο δήμο Αθηναίων

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 2.6: Απόδοση μέρους του κόστους στους ιδιοκτήτες ΙΧ για την ανάπτυξη και λειτουργία της δημόσιας συγκοινωνίας
Περιγραφή	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει δράσεις με σκοπό την εύρεση πόρων για την αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης με δημόσια συγκοινωνία μέσα από την τιμολόγηση της χρήσης του ΙΧ, δηλαδή της εφαρμογής ο ρυπαίνων πληρώνει:</p> <p>Α) Επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, δηλαδή τιμολόγηση της στάθμευσης σε περιοχές που αντιμετωπίζουν πίεση στάθμευσης και είναι επιθυμητό να μειωθεί ο μέσος χρόνος στάθμευσης των οχημάτων.</p> <p>Β) Επιβολή τέλους στάθμευσης σε μεγάλες επιχειρήσεις χωρίς συμφωνία με τον ΟΑΣΑ για μαζική αγορά καρτών απεριορίστων διαδρομών και χωρίς σύστημα συλλογικής μετακίνησης των εργαζομένων, δηλαδή επιβολή ενός «περιβαλλοντικού τέλους» σε</p>



	<p>επιχειρήσεις που προσελκύουν ένα μεγάλο αριθμό εργαζομένων και δε δίνουν κίνητρα ώστε αυτοί να μην προσέρχονται στην εργασία τους με το ΙΧ.</p> <p>Γ) Ανάπτυξη αστικών διοδίων, δηλαδή τιμολόγηση της εισόδου με το ΙΧ στο κυκλοφοριακά φορτισμένο κέντρο της πόλης</p>
Τεκμηρίωση	<p>Ο στόχος της τιμολόγησης της χρήσης ΙΧ για την εύρεση πόρων για την αναβάθμιση του συστήματος συλλογικών μετακινήσεων είναι διπτός. Αφενός επιδιώκεται να αυξηθεί το κόστος χρήσης του ΙΧ, ώστε όσοι επιλέγουν αυτή τη λύση για την καθημερινή ή έκτακτη μετακίνησή τους να επωμίζονται και το πραγματικό κοινωνικό και περιβαλλοντικό κόστος της επιλογής τους και αφετέρου επιδιώκεται η δημιουργία ενός ταμείου, ώστε στη δύσκολη δημοσιονομική κατάσταση που διαμορφώνεται παγκοσμίως να υπάρχουν πόροι για την εφαρμογή των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας. Διεθνώς έχει αποδειχθεί ότι τα συστήματα συλλογικών μετακινήσεων δεν είναι οικονομικά ανταποδοτικά και πρέπει να υπάρχουν σταθεροί οικονομικοί πόροι για τη χρηματοδότησή τους.</p>
Αποτελέσματα διαβούλευσης	<p>Το μέτρο συγκεντρώνει τις περισσότερες αρνητικές γνώμες από όλα τα μέτρα του ΣΒΑΚ.</p> <p>Από τους κοινωνικούς φορείς και τους πολίτες που συμμετείχαν στη διαβούλευση προκρίνεται η χρηματοδότηση της δημόσιας συγκοινωνίας από τις μεγάλες επιχειρήσεις ή η τιμολόγηση της στάθμευσης, ενώ η δημιουργία διοδίων για την είσοδο στο κέντρο της πόλης δεν είναι επιθυμητή.</p> <p>Ενδεικτικά κάποια σχόλια:</p> <p><i>«Το μέτρο για τα διόδια εισόδου στην πόλη θα ήταν κατάλληλο να εφαρμοστεί αρκετά μετά από την αναβάθμιση των ΜΜΜ και όχι για τους μόνιμους κατοίκους.»</i></p> <p><i>«Μεγάλο πρόβλημα δημιουργείται από τα παρκαρισμένα. Αφενός πιάνουν χώρο αφετέρου η αναζήτηση παρκιν συμβάλει στην κυκλοφοριακή συμφόρηση. Πρέπει να δημιουργηθούν χώροι στάθμευσης και σταδιακά να αποτραπεί το δωρεάν παρκιν στον δρόμο. Οι χώροι στάθμευσης να μην είναι δημόσιοι αλλά να υποχρεωθούν οι εταιρίες που εδρεύουν κοντά να προμηθευθούν θέσεις ανάλογα με το προσωπικό τους»</i></p> <p><i>«Να μπαίνουν στο δακτύλιο μέσα μόνο υβριδικά».</i></p> <p>Τα σχόλια δείχνουν ότι υπάρχει ακόμα και σε αυτούς που διαφωνούν με το μέτρο των αστικών διοδίων μία βάση συζήτησης, καθώς αποδέχονται την ανάγκη περιορισμού της κίνησης του ΙΧ στο κέντρο της πόλης. Η υπερβολική «κυκλοφοριακή φορολόγηση» των επιχειρήσεων θα έχει επιπτώσεις στην ελκυστικότητα του κέντρου της πόλης για τις επιχειρήσεις αυτές και θα επηρεάσει την οικονομική ανάπτυξη του δήμου, οπότε για να μην είναι η βιώσιμη κινητικότητα υποχρηματοδοτούμενη πρέπει να προωθηθούν όλες οι δυνατές πηγές συγκέντρωσης πόρων.</p> <div data-bbox="491 1895 874 1939"><p>Χρηματοδότηση δημόσιας συγκοινωνίας: επιβολή τέλους στάθμευσης σε μεγάλες επιχειρήσεις χωρίς...</p></div> <div data-bbox="491 1962 874 2007"><p>Χρηματοδότηση δημόσιας συγκοινωνίας: Ανάπτυξη αστικών διοδίων (διόδια για την είσοδο στο κέντρ...</p></div> 



Βήματα Υλοποίησης	<p>Το μέτρο των αστικών διοδίων και της επιβολής τέλους στις μεγάλες επιχειρήσεις είναι τα πιο ανώριμα για υλοποίηση.</p> <p>Ενώ υπάρχουν αρκετές πόλεις στο εξωτερικό που το έχουν εφαρμόσει εδώ και πολλά χρόνια αστικά διόδια (το Λονδίνο από το 2003, η Σιγκαπούρη από το 1998, το Μιλάνο από το 2008), στην Ελλάδα δεν έχει εφαρμοστεί ακόμα σε καμία πόλη ένα τέτοιο σύστημα. Οπότε απουσιάζει νομοθετικό πλαίσιο για την εφαρμογή του. Απαιτείται κρατική νομοθετική παρέμβαση, μελέτη του έργου, προκήρυξή του, επιλογή αναδόχου και κατασκευή.</p> <p>Παρόμοια είναι η κατάσταση για τη «κυκλοφοριακή φορολόγηση» μεγάλων επιχειρήσεων. Δεν έχει εφαρμοστεί πουθενά στην Ελλάδα μία τέτοια πολιτική. Στο εξωτερικό που δίνεται μεγαλύτερη αυτονομία στην τοπική αυτοδιοίκηση έχει εφαρμοστεί κυρίως στις ΗΠΑ. Στο Berkeley για παράδειγμα δίνονται φορολογικές απαλλαγές σε επιχειρήσεις που εφαρμόζουν σχέδια κινητικότητας των εργαζομένων τους. Από τη διαβούλευση ωστόσο φάνηκε ότι μία τέτοια πολιτική στην Ελλάδα είναι αποδεκτή. Το μέτρο για να υλοποιηθεί δεν έχει κόστος για το δήμο, αλλά απαιτείται και για αυτό το έργο κρατική νομοθετική παρέμβαση.</p>
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης των έργων αυτών είναι χαμηλό.
Χρονικός ορίζοντας	Επειδή δεν υπάρχουν αντίστοιχα παραδείγματα στον ελληνικό χώρο κρίνεται ότι ο χρόνος ωρίμανσης των μέτρων αυτών πρέπει να είναι μεγάλος, οπότε ο χρονικός ορίζοντας για την υλοποίησή τους τίθεται στη δεκαετία.
Δείκτης παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο- Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης)- Ποσοστό επέκτασης παρόδιας ελεγχόμενης στάθμευσης- Χρήματα σε € που συγκεντρώνονται από τις 3 δράσεις του μέτρου 2.6

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 2.7: Ενίσχυση συλλογικών τρόπων μετακίνηση προς την εργασία (car pooling)
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει φορολογικά κίνητρα σε μεγάλες επιχειρήσεις που ενθαρρύνουν τη συλλογική μετακίνηση με το ίδιο όχημα των εργαζομένων τους προς την εργασία.
Τεκμηρίωση	Η μετακίνηση με το ίδιο αυτοκίνητο ανθρώπων που έχουν κοινή αφετηρία και προορισμό, που περιγράφεται στην αγγλική βιβλιογραφία ως car pooling, εφαρμόζεται κυρίως σε οικογενειακό επίπεδο σε όλο τον κόσμο, καθώς είναι πιο δύσκολο να δεχτείς να μεταφέρεις έναν άγνωστο στο όχημά σου ή και να δεχτεί κάποιος να μπει σε ένα άγνωστο αυτοκίνητο στις σύγχρονες πόλεις που κυριαρχεί ο φόβος για τον πλησίον. Μετά την οικογένεια, στην οποία είναι εξαιρετικά εύκολο να διαμορφωθεί η καθημερινότητά της, ώστε μεγάλο μέρος της διαδρομής να γίνεται από κοινού, η εργασία αποτελεί ένα ακόμη προνομιακό πεδίο



	<p>για την εφαρμογή των πολιτικών αυτών, καθώς συνήθως άνθρωποι που μοιράζονται τον ίδιο χώρο εργασίας γνωρίζονται μεταξύ τους και αποκτούν κοινωνικές σχέσεις. Σε μεγάλες επιχειρήσεις είναι σύνηθες αρκετοί εργαζόμενοι να μοιράζονται κοινή αφετηρία και προορισμό.</p> <p>Είναι αυτονόητη η μεγάλη ενεργειακή εξοικονόμηση που επιτυγχάνεται από την εφαρμογή των πολιτικών αυτών. Πιλοτική έρευνα για τους δημοτικούς υπαλλήλους του δήμου Ζωγράφου (που έχει παρόμοια πολεοδομικά χαρακτηριστικά με το δήμο Αθηναίων) έδειξε ότι η εφαρμογή ενός συστήματος car pooling μεταξύ των υπαλλήλων θα περιόριζε τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα εξαιτίας της μετακίνησης των εργαζομένων κατά 58 %. Παράλληλα μειώνεται το κόστος της καθημερινής μετακίνησης των εργαζομένων με αποτέλεσμα να αυξάνεται ο οικογενειακός προϋπολογισμός και να μετατίθεται η κατανάλωση από το πετρέλαιο που εισάγεται προς τοπικές οικονομικές δραστηριότητες με αποτέλεσμα να βελτιώνεται η τοπική οικονομία.</p>
Αποτελέσματα διαβούλευσης	<p>Η πλειονότητα των συμμετεχόντων στη διαβούλευση τάχθηκε υπέρ του μέτρου, ωστόσο είναι αξιοσημείωτο το ποσοστό εκείνων που διαφωνούν (περίπου 1 στους 5).</p> <p>Ενδεικτικά κάποιο σχόλιο:</p> <p><i>«Προτεραιότητα πρέπει να αποτελέσει η δραστική μείωση χρήσης του αυτοκινήτου και η ενίσχυση της χρήσης ΜΜΜ & ποδηλάτων. Οποιοδήποτε κίνητρο, έστω και μειωμένης χρήσης ΙΧ (car pooling) δεν αποτελεί βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση.»</i></p> <p>Υπάρχει πράγματι ο κίνδυνος και έχει επιβεβαιωθεί από έρευνες στο εξωτερικό να μεταπηδήσει ο χρήστης της δημόσιας συγκοινωνίας προς το car pooling, καθώς του προσφέρεται ένας πιο άνετος και γρήγορος τρόπος μετακίνησης προς την εργασία προσφέρεται ένας πιο γρήγορος και άνετος τρόπος μετακίνησης προς την εργασία και μάλιστα με κόστος μικρό, οπότε ενδεχομένως τα αποτελέσματα σε σχέση με την ενεργειακή εξοικονόμηση που επιτυγχάνεται να μην είναι μεγάλα σε περιοχές που έχουν καλή συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση. Ωστόσο η ανάλυση της περίπτωσης των δημοτικών υπαλλήλων στο δήμο Ζωγράφου (βλέπε παραπάνω) έδειξε ότι κάτι τέτοιο δε θα συμβεί, διότι σε πολύ πυκνοδομημένες περιοχές συχνά οι χρήστες της δημόσιας συγκοινωνίας μετακινούνται με υψηλότερες ταχύτητες σε σχέση με όσους κινούνται με το αυτοκίνητο, οπότε δε θεωρείται πιθανό να είναι μεγάλο το ποσοστό εκείνων που θα μεταπηδήσουν από τη δημόσια συγκοινωνία προς το car pooling παρά μόνο εάν το μήκος μετακίνησής του είναι πολύ μεγάλο.</p>
Βήματα Υλοποίησης	<p>Δεν υπάρχει επίσημη κρατική πολιτική και νομοθεσία για την παροχή κινήτρων και τη διάδοση της ομαδικής μετακίνησης προς την εργασία, ενώ οι δήμοι δεν διαθέτουν το νομοθετικό πλαίσιο για να εφαρμόσουν μία πολιτική κινήτρων. Απαιτείται κρατική νομοθετική παρέμβαση για την υλοποίηση του μέτρου αυτού.</p>



Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης του μέτρου αυτού είναι χαμηλό.
Χρονικός ορίζοντας	Επειδή δεν υπάρχουν αντίστοιχα παραδείγματα στον ελληνικό χώρο κρίνεται ότι ο χρόνος ωρίμανσης των μέτρων αυτών πρέπει να είναι μεγάλος, οπότε ο χρονικός ορίζοντας για την υλοποίησή τους τίθεται στη δεκαετία.
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Παροχή κινήτρων για την προώθηση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς- Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο- Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης)- Ποσοστό μετακινήσεων με αφετηρία ή προορισμό το δήμο Αθηναίων με αυτοκίνητο ως επιβάτης (όχι οδηγός)

Προτεραιότητα 3: Βελτίωση υφισταμένων και αύξηση των ελεύθερων χώρων και των χώρων πρασίνου

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 3.1: Ανάπλαση πλατείας Θεάτρου
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την πλήρη ανάπλαση της περιοχής γύρω από την πλατεία Θεάτρου στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας και την πεζοδρόμηση των δρόμων. Η ανάπλαση περιλαμβάνει την οδό Θεάτρου, την οδό Διπλάρη, των δύο καθέτων στην οδό Μενάνδρου οδών που απολήγουν στην πλατεία Θεάτρου και περιβάλλουν τη Διπλάρειο Σχολή – καθώς και την οδό Σωκράτους από Ευριπίδου έως Σοφοκλέους.
Τεκμηρίωση	<p>Το ιστορικό κέντρο αποτελεί σε όλες τις πόλεις την οικονομική και κοινωνική καρδιά τους. Η περιοχή Γεράνι της Αθήνας, όπου ανήκει η πλατεία Θεάτρου είναι τα τελευταία χρόνια μία πολύ υποβαθμισμένη περιοχή, εστία εγκληματικότητας και χρήσης ναρκωτικών μέσα στο ιστορικό κέντρο νότια της οδού Πειραιώς. Πριν γίνει εστία ανομίας, παραδοσιακά, στην περιοχή της πλατείας Θεάτρου φιλοξενούνταν πλήθος δραστηριοτήτων και εμπορικών επιχειρήσεων που δημιουργούσαν ζωντάνια και ανθρώπινη παρουσία στους δρόμους.</p> <p>Η περιοχή της πλατείας Θεάτρου εξαιτίας της υποβάθμισης της ευρύτερης περιοχής δεν μπορεί να ακολουθήσει την οικονομική ανάπτυξη των υπόλοιπων περιοχών του ιστορικού κέντρου. Αποτελεί μεγάλο πρόβλημα για την Αθήνα και την εικόνα της να συνορεύει μία τόσο υποβαθμισμένη περιοχή στις υπόλοιπες περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος εντός του ιστορικού κέντρου κατά συνέπεια προτείνεται η κατά προτεραιότητα αναβάθμισή της.</p>
Αποτέλεσμα διαβούλευσης	Η πρόταση για ανάπλαση της πλατείας Θεάτρου αποτελούσε πρόταση που εκφράστηκε από τους πολίτες κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης και δεν είχε συμπεριληφθεί αρχικά στα μέτρα προς διαβούλευση.
Βήματα Υλοποίησης	Για την πλατεία έχει ήδη γίνει αρχιτεκτονικός σχεδιασμός και υπάρχει προμελέτη. Απομένει η σύνταξη της μελέτης εφαρμογής και η προκήρυξη για την επιλογή αναδόχου για την κατασκευή της.



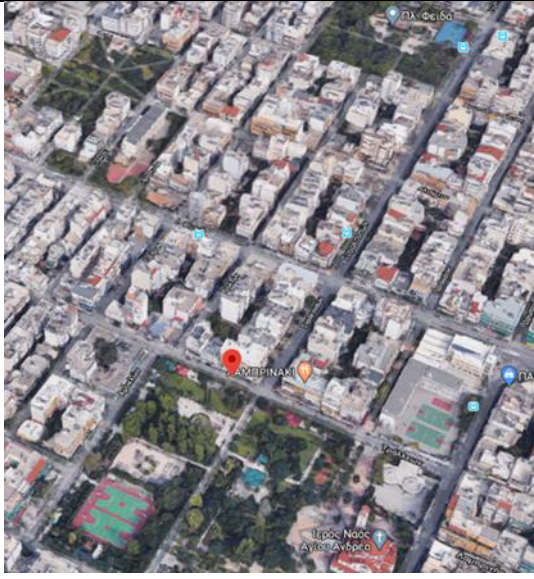
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι σημαντικό, ωστόσο πρόκειται για μία επένδυση που θα αναβαθμίσει την εικόνα της Αθήνας και θα τροφοδοτήσει την οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής που είναι σήμερα υποβαθμισμένη.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων, ενώ είναι και μελετητικά ώριμο, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Μήκος πεζοδρόμων στο ιστορικό κέντρο

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 3.2: Ανάπλαση πλατείας Αγίου Γεωργίου
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την πλήρη ανάπλαση της πλατείας Αγίου Γεωργίου στην Ακαδημία Πλάτωνος με βιοκλιματικό σχεδιασμό και πεζοδρόμηση των τοπικών οδών πέριξ της πλατείας.
Τεκμηρίωση	<p>Η δημιουργία ισχυρών τοπικών κέντρων αποτελεί μία πολεοδομική πολιτική πολύ σημαντική για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Ισχυρά τοπικά κέντρα περιορίζουν τα μήκη των μετακινήσεων και ωθούν τους κατοίκους να κινούνται περισσότερο πεζή ή με ποδήλατο ή με ηλεκτροκίνητα μέσα. Η Αθήνα απολαμβάνει ένα πυκνό πολεοδομικό περιβάλλον. Σήμερα εξαιτίας της κυριαρχίας της μηχανοκίνητης μετακίνησης αναδεικνύονται τα μειονεκτήματα από την πυκνή συνοίκηση. Ωστόσο τα πλεονεκτήματα από την ύπαρξη υψηλών πυκνοτήτων είναι σημαντικά. Ένα από αυτά είναι ότι οι υψηλές πυκνότητες διασφαλίζουν την οικονομική βιωσιμότητα πολλών τοπικών κέντρων, καθώς γύρω από αυτά υπάρχει ένας πολύ μεγάλος αριθμός κατοίκων που στηρίζουν τα καταστήματα αυτά.</p> <p>Αποτελεί λοιπόν συστατικό στοιχείο του ΣΒΑΚ η ενίσχυση των τοπικών κέντρων. Επιλέγονται οι πλατείες που αποτελούν ήδη τοπικούς πόλους για την ενίσχυσή τους. Η αύξηση της ανθρώπινης παρουσίας στις πλατείες περνάει μέσα από την απομάκρυνση της στάθμευσης και κίνησης των αυτοκινήτων.</p>
Αποτέλεσμα διαβούλευσης	<p>Τα μέτρα της 3^{ης} προτεραιότητας αξιολογήθηκαν από 61 εκπροσώπους πολιτών και κοινωνικών φορέων. Μόνο 6 εκδήλωσαν διαφωνία στο συγκεκριμένο μέτρο. Οι περισσότεροι ζήτησαν επέκταση σχετικών μέτρων και σε άλλες περιοχές ή και επέκταση των χώρων πρασίνου με άλλους τρόπους:</p> <p>«Περισσότεροι Πεζόδρομοι, χώροι πρασίνου: Κάτω Πατήσια, Τρεις Γέφυρες, Άγιο Ελευθέριο»</p> <p>«Ανάπλαση Πλατείας Θεάτρου»</p> <p>«Πεδίον Αρεως: ανάπλαση και συντήρηση.»</p> <p>«Θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν και διάφοροι άλλοι αναξιοποίητοι χώροι πχ. ταράτσες κτηρίων να γίνουν πράσινες, ή αυλές σχολείων, όπως στο πρόγραμμα cours oasis στο Παρίσι κτλ. Επίσης, αν και δεν συνάδει πλήρως με την προτεραιότητα 3, θα ήταν ωραίο να δωθεί κάποιο κίνητρο/χρηματοδότηση για μετατροπή των ταρτσών των πολυκατοικιών σε πράσινες ταράτσες με μεγάλα</p>



	<p>οφέλη για το μικροκλίμα -θερμοκρασία, ρύποι κτλ.»</p> <p>«Ανάπλαση της οδού Καλιρρόης με ανάδειξη της υπόγειας κοίτης κατά το παράδειγμα του Cheonggyecheon στη Σεούλ. Κάτι αντίστοιχο μπορεί να γίνει και στην Αλεξάνδρας, κάποτε ήταν φυσική ρεματιά»</p> <p>«Δημιουργία και Ανάπλαση Πάρκου Οδού Όλγας Κωνσταντινίδου στην Κυπρίων Άνω Κυψέλης μεταξύ Οδού Όλγας Κωνσταντινίδου και Περιφερειακού Αττικού Άλσους».</p> <p>«Θα ήθελα να προτείνω και την αναβάθμιση και δενδροφύτευση του Λόφου Αλεπότρουπας στην Κυψέλη.»</p> <p>Για όσους στέκονται αρνητικά στις αναπλάσεις πλατειών ενδεικτικό είναι το παρακάτω σχόλιο:</p> <p>«Αναπλάσεις πλατειών που μειώνουν θέσεις δημόσιας στάθμευσης είναι μεροληπτικές κατά των ιδιοκτητών οχημάτων (που πληρώνουν τέλη κυκλοφορίας και στάθμευσης).»</p>
Βήματα Υλοποίησης	Για την πλατεία έχει ήδη εκπονηθεί μελέτη. Απομένει η οριστικοποίηση της μελέτης και η προκήρυξη για την επιλογή αναδόχου για την κατασκευή της.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι σημαντικό. Ενδιαφέρουσα είναι η πρόταση που κατατέθηκε στη διαβούλευση εκτός από τη δημόσια χρηματοδότηση να υπάρχει ανταποδοτικό κόστος για αυτούς για τους οποίους θα υπάρξει εύλογη αύξηση εμπορικής αξίας στα ακίνητά τους, ως όμορα των παρεμβάσεων.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων, ενώ είναι και μελετητικά ώριμο, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Μήκος πεζοδρόμων στην Ακαδημία Πλάτωνος

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 3.3: Ανάπλαση πλατείας Έλληνα Εργάτη και σύνδεση πλατειών στη Λαμπρινή
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την ανάπλαση της πλατείας Έλληνα Εργάτη στη Λαμπρινή και μετατροπή των οδών Πανδοσίας (από Τραλλέων έως Αλιάρτου) και Αλιάρτου (από Πανδοσίας έως Σιτάκης) που συνδέουν δύο πλατείες της Λαμπρινής σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.

	
Τεκμηρίωση	Η Αθήνα διαθέτει πολλούς μικρούς σκόρπιους δημόσιους χώρους – πλατείες, οι οποίες δεν είναι ικανές εξαιτίας του μικρού μεγέθους τους να δημιουργήσουν ένα σημαντικό πόλο συγκέντρωσης και κοινωνικοποίησης των κατοίκων. Η σύνδεση των χώρων αυτών με μεγάλες πλατείες που αποτελούν σημαντικούς χώρους κοινωνικοποίησης θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για αύξηση της επισκεψιμότητάς τους και θα τροφοδοτήσει την οικονομική ανάπτυξη περιμετρικά τους. Η δημιουργία πράσινων συνδέσεων τροφοδοτεί την αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου και του περπατήματος για τοπικές μετακινήσεις.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Και για το μέτρο αυτό υπάρχει σχεδόν καθολική αποδοχή. Ελάχιστοι εξέφρασαν τη διαφωνία τους.
Βήματα Υλοποίησης	Για το έργο αυτό έχει εκπονηθεί μελέτη. Απομένει η οριστικοποίησή της και η προκήρυξη του έργου.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι σημαντικό, καθώς θα γίνει σημαντικό κατασκευαστικό έργο για την αντικατάσταση του οδοστρώματος από φιλικότερα ενεργειακά υλικά.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων και στους επισκέπτες, ενώ και μελετητικά είναι ώριμο, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας στη Λαμπρινή

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 3.4: Σύνδεση Στρέφη – Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει τη μετατροπή της οδού Τοσίτσα (από Μπουμπουλίνας έως Ζωσιμάδων) στα Εξάρχεια που χωρίζει το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο σε οδό ήπιας κυκλοφορίας και την πεζοδρόμηση της οδού Ζωσιμάδων που ενώνει την οδό Τοσίτσα με το λόφο του Στρέφη. Το πρώτο τμήμα της οδού Τοσίτσα από Πατησίων μέχρι Μπουμπουλίνας πεζοδρομείται. Με



	τον τρόπο αυτό συνδέεται το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο με το λόφο του Στρέφη.
Τεκμηρίωση	Οι λόφοι της Αθήνας αποτελούν ένα εξαιρετικό σημείο ενδιαφέροντος και πόλο για την αναψυχή των γύρω κατοίκων. Η παρέμβαση αυτή αναμένεται να αυξήσει την επισκεψιμότητα του λόφου του Στρέφη από επισκέπτες της πόλης και τη γνωριμία με το ιδιαίτερο ανάγλυφο της Αθήνας. Παράλληλα αναμένεται να δημιουργήσει μία ποιοτική διαδρομή για την επικοινωνία των Εξαρχείων με την οδό Πατησίων που αποτελεί τον κύριο συγκοινωνιακό άξονα της περιοχής.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Ελάχιστοι εκπρόσωποι και πολίτες αξιολόγησαν αρνητικά το μέτρο αυτό. Στη διαβούλευση προτάθηκε μάλιστα και άλλη συμπληρωματική πρόταση για δημιουργία πράσινων αξόνων που αναδεικνύουν το ανάγλυφο και τη φυσική ιστορία της Αθήνας: <i>«Ανάπλαση της οδού Καλιρρόης με ανάδειξη της υπόγειας κοίτης κατά το παράδειγμα του Cheonggyecheon στη Σεούλ. Κάτι αντίστοιχο μπορεί να γίνει και στην Αλεξάνδρας, κάποτε ήταν φυσική ρεματιά.»</i>
Βήματα Υλοποίησης	Για το έργο έχει ήδη εκπονηθεί μελέτη. Απομένει η οριστικοποίησή της, η προκήρυξη του έργου και η υλοποίησή του.
Κόστος υλοποίησης	Πρέπει να διατεθούν αρκετά χρήματα ώστε να υλοποιηθεί ένα έργο που να είναι ελκυστικό σε κατοίκους και επισκέπτες.
Χρονικός ορίζοντας	Δεδομένης της ωριμότητας των μελετών και της θετικής επίπτωσης που προκαλεί το έργο στην καθημερινότητα των κατοίκων προτείνεται να υλοποιηθεί σε βάθος 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Μήκος πεζοδρόμων στα Εξάρχεια- Μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας στα Εξάρχεια

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 3.5: Ανάπλαση πλατείας Αγίου Νικολάου
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την πλήρη ανάπλαση της πλατείας Αγίου Νικολάου στα Κάτω Πατήσια με εφαρμογή βιοκλιματικού σχεδιασμού και την πεζοδρόμηση των τοπικών οδών πέριξ της πλατείας.
Τεκμηρίωση	Η Αθήνα είναι μία πυκνοδομημένη περιοχή και οι δρόμοι της σφύζουν από ανθρώπινη παρουσία, καθώς το πολεοδομικό περιβάλλον ευνοεί την κίνηση πεζή. Οι αναγκαίες χρήσεις για την καθημερινότητα των κατοίκων βρίσκονται σε απόσταση βαδίσματος. Ωστόσο το περπάτημα εκδηλώνεται σε χώρους που έχουν αποδοθεί στην κίνηση του αυτοκινήτου και γι' αυτό η έντονη ανθρώπινη παρουσία δε συνοδεύεται από έντονη κοινωνικότητα στους δρόμους. Η δημιουργία μικρών τοπικών κέντρων που θα έχουν τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά ώστε να μετατραπούν σε κοινωνικούς πόλους των συνοικιών της Αθήνας αποτελεί αναγκαίο βήμα ώστε να αισθάνονται οι κάτοικοι ότι απολαμβάνουν υψηλή ποιότητα ζωής και να ανακοπεί η τάση φυγής των κατοίκων της Αθήνας προς τα προάστια που τροφοδοτεί την κίνηση με το αυτοκίνητο.



Αποτελέσματα διαβούλευσης	<p>Ελάχιστοι ήταν οι πολίτες ή οι κοινωνικοί εκπρόσωποι που αξιολόγησαν αρνητικά το παραπάνω μέτρο.</p> <p>Ενδεικτικά ένα σχόλια που αφορά τις αρχιτεκτονικές μελέτες που έπονται του ΣΒΑΚ:</p> <p><i>«Οι αναπλάσεις πρέπει να αυξάνουν τη συνολική επιφάνεια πρασίνου και τον απόλυτο αριθμό των δέντρων και όχι να αυξάνουν το τσιμέντο. Πρέπει να τοποθετηθούν περισσότερα παγκάκια σε όλες τις πλατείες»</i></p>
Βήματα Υλοποίησης	Υπάρχει μελέτη για το έργο. Απομένει η οριστικοποίησή της και η κατασκευή του.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι σημαντικό, καθώς αναπλάσεις χωρίς την εφαρμογή ποιοτικών υλικών δεν είναι νοητή.
Χρονικός ορίζοντας	Εξαιτίας της ωριμότητας του έργου προτείνεται η υλοποίησή του εντός της επόμενης 5ετίας .
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Επιφάνεια πλατείας με βιοκλιματικά χαρακτηριστικά στον Άγιο Νικόλαο Κάτω Πατησίων

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 3.6: Ανάπλαση οδού Κωνσταντινουπόλεως και σύνδεση με Ακαδημία Πλάτωνος
Περιγραφή	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει την αξιοποίηση του χώρου που θα ελευθερωθεί μετά την υπογειοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών και τη δημιουργία εγκάρσιων συνδέσεων προς τον λόφο Σκουζέ, τον Ιππία Κολωνό και την Ακαδημία Πλάτωνος για τη δημιουργία πράσινων διαδρομών πολιτιστικού ενδιαφέροντος.</p>
Τεκμηρίωση	<p>Η οδός Κωνσταντινουπόλεως αποτελεί τον άξονα του υπεραστικού σιδηροδρομικού δικτύου που διασχίζει πυκνοδομημένες περιοχές του δήμου Αθηναίων. Παράλληλα αποτελεί τον άξονα κίνησης του προαστιακού σιδηροδρόμου που συνδέει με φιλικό στο περιβάλλον τρόπο το δήμο Αθηναίων με τον Πειραιά και πλήθος προαστίων. Ο ΟΣΕ έχει δρομολογήσει την υπογειοποίηση του άξονα αυτού.</p> <p>Απαιτείται άμεσα ο δήμος Αθηναίων να δρομολογήσει μία μελέτη για την δημιουργία ενός πόλου αναψυχής – πρασίνου πάνω από τις υπογειοποιημένες γραμμές. Σε διαφορετική περίπτωση υπάρχει ο κίνδυνος να αξιοποιηθεί ο νέος ελεύθερος διάδρομος που θα προκύψει για τη διοχέτευση της κορεσμένης κυκλοφορίας με αποτέλεσμα να υποβαθμιστούν περαιτέρω οι συνοικίες που βρίσκονται περιμετρικά των γραμμών του τρένου.</p> <p>Ο νέος πράσινος άξονας που θα δημιουργηθεί συνδέει τα Σεπόλια, τις Τρεις Γέφυρες, τον Κολωνό, με το Μεταξουργείο, τον Κεραμεικό και το Γκάζι που αποτελούν πόλους συγκέντρωσης δραστηριοτήτων δημιουργώντας μία ενδιαφέρουσα διαδρομή που μπορεί να παρακινήσει τους κατοίκους των συνοικιών αυτών να κινηθούν πεζή ή με ποδήλατο προς το κέντρο της πόλης.</p> <p>Η σύνδεση του άξονα αυτού με πόλους πολιτιστικού ενδιαφέροντος,</p>



	<p>όπως ο λόφος Σκουζέ, ο Ίππιος Κολωνός και η Ακαδημία Πλάτωνος θα δημιουργήσει μία διαδρομή πολιτιστικού ενδιαφέροντος ωθώντας στην οικονομική ανάπτυξη των περιοχών αυτών και θα φέρει σε επαφή τους κατοίκους του δήμου Αθηναίων με την ιστορία τους ενισχύοντας την τοπική τους ταυτότητα και την ποιότητα ζωής τους.</p>
Αποτελέσματα διαβούλευσης	<p>Και για το μέτρο αυτό κυριαρχούν οι θετικές γνώμες. Δεν αναφέρθηκε κανένα αρνητικό σχόλιο κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης, παρ' όλα αυτά ένα περίπου 10 % των συμμετεχόντων στο ερωτηματολόγιο αξιολόγησε αρνητικά το μέτρο αυτό.</p>
Βήματα Υλοποίησης	<p>Πρέπει σε συνεργασία με τη ΓΑΙΟΣΕ να εκπονηθεί μία προκαταρκτική μελέτη για την ανάπλαση του χώρου πάνω από τις σιδηροδρομικές γραμμές. Μετά ακολουθεί η οριστική μελέτη και η προκήρυξη του έργου για την κατασκευή του.</p>
Κόστος υλοποίησης	<p>Το κόστος υλοποίησης είναι πολύ μεγάλο για τα δεδομένα του δήμου, καθώς πρόκειται για έργο με ακριβές υποδομές. Είναι έργα διαδημοτικού επιπέδου και οι φορείς για τη χρηματοδότησή τους πρέπει να αναζητηθούν στο υπερτοπικό επίπεδο. Ενδιαφέρουσα είναι η πρόταση που κατατέθηκε στη διαβούλευση εκτός από τη δημόσια χρηματοδότηση να υπάρχει ανταποδοτικό κόστος για αυτούς για τους οποίους θα υπάρξει εύλογη αύξηση εμπορικής αξίας στα ακίνητά τους, ως όμορα των παρεμβάσεων.</p>
Χρονικός ορίζοντας	<p>Ο χώρος πάνω από τις γραμμές του ΟΣΕ μπορεί να αποδοθεί εντός της επόμενης πενταετίας στους πεζούς και στους ποδηλάτες με μικρές τροποποιήσεις της υφιστάμενης μελέτης για την υπογειοποίηση των γραμμών.</p> <p>Η ολοκλήρωση του συνόλου του πράσινου – πολιτιστικού άξονα τοποθετείται εντός της επόμενης 10ετίας</p>
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Μήκος πράσινης διαδρομής κατά μήκος της οδού Κωνσταντινουπόλεως- Μήκος εγκάρσιων «πράσινων διαδρομών» για τη σύνδεση της οδού Κωνσταντινουπόλεως με πόλους ενδιαφέροντος στις δυτικές συνοικίες της Αθήνας

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 3.7: Υλοποίηση έργου «Διπλή Ανάπλαση»
Περιγραφή	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει την ανάπλαση της λεωφόρου Αλεξάνδρας στο ύψος του γηπέδου του Παναθηναϊκού με παράλληλα μεταφορά του γηπέδου στον Ελαιώνα, σύμφωνα με τη μελέτη όπως θα εγκριθεί. Στη θέση του γηπέδου του Παναθηναϊκού θα δημιουργηθεί ένας χώρος αναψυχής, ο οποίος προτείνεται να συνδεθεί με τον απέναντι χώρο των Προσφυγικών Πολυκατοικιών δημιουργώντας μία μεγάλη πλατεία.</p>
Τεκμηρίωση	<p>Η περιοχή των Αμπελοκήπων αποτελεί μία πυκνοδομημένη περιοχή που αποκόπτεται από μεγάλους άξονες, όπως οι λεωφόροι Αλεξάνδρας, Κηφισίας, Βασιλίσσης Σοφίας. Παράλληλα υπάρχει έλλειψη ελεύθερων χώρων, πλατειών. Οι προσφυγικές κατοικίες προκαλούν αισθητική</p>




	<p>υποβάθμιση στο ήδη βεβαρυσμένο πολεοδομικό περιβάλλον, καθώς δεν έχει γίνει καμία επέμβαση για την αποκατάσταση των φθορών στις προσόψεις τους.</p> <p>Η απομάκρυνση του γηπέδου του Παναθηναϊκού και η μεταφορά του στον Ελαιώνα δημιουργεί μία μεγάλη ευκαιρία για την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής. Ο πόλος αναψυχής – πλατεία που θα δημιουργηθεί στη θέση του θα πρέπει να είναι προσβάσιμος από το σύνολο της περιοχής..</p> <p>Η δημιουργία ένας νέου κοινωνικού πόλου στην περιοχή αναμένεται να κάνει ελκυστικότερες της περιοχές κατοικίας και να ανακόψει τη φυγή των κατοίκων στα προάστια που τροφοδοτεί ένα φαύλο κύκλο εξάρτησής τους από το αυτοκίνητο.</p>
Αποτελέσματα διαβούλευσης	<p>Το μέτρο συγκεντρώνει τις περισσότερες αρνητικές γνώμες (16.4 %) από όλα τα μέτρα της προτεραιότητας 3, ωστόσο οι θετικές γνώμες είναι αυτές που είναι πλειονότητα.</p> <p>Ενδεικτικά κάποια σχόλια:</p> <p><i>«Και μετατροπή των προσφυγικών σε χώρο πρασίνου. Όλοι ξέρουμε ότι δεν έχουν καμία αρχιτεκτονική αξία μόνο ιδεολογικές αγκυλώσεις.»</i></p> <p><i>«Εφόσον στη Διπλή Ανάπλαση προβλέπεται υπογειοποίηση της Λεωφόρου Αλεξάνδρας, μπορεί κάλλιστα το γήπεδο του Παναθηναϊκού να μείνει στην ιστορική του έδρα με αναστροφή του, μεταφορά των σχολείων στα Προσφυγικά και σύνδεση με το πράσινο του Λυκαβητού! Η υπογειοποίηση της Λεωφόρου διασφαλίζει την ομαλή εκτόνωση και προσέλευση του κόσμου σε μέρες που θα έχει αγώνα. Τα υπόλοιπα τα είπε ο Κίμων Βενερης στην παρουσίαση του Παναθηναϊκού Κινήματος το Δεκέμβρη του 2013»</i></p> <p><i>«Οι υπογειοποιήσεις δεν λύνουν γενικά αλλά μόνο τοπικά προβλήματα - όμως το κόστος τους το πληρώνουν και οι "μη ωφελούμενοι"».</i></p> <p>Είναι πράγματι γεγονός ότι οι υπογειοποιήσεις που εξασφαλίζουν τοπικά την επικοινωνία μεταξύ των εκατέρωθεν πλευρών του δρόμου δημιουργούν πρόβλημα ανάντη και κατόντη εξαιτίας του μεγάλου μήκους του ορύγματος που είναι απαραίτητο για την υπογειοποίηση της κυκλοφορίας. Στην περίπτωση της λεωφόρου Αλεξάνδρας εξαιτίας του ιδιαίτερου αναγλύφου ενδεχομένως να απαιτείται μικρότερο μήκος ορύγματος. Είναι καλό να εξεταστούν όλες οι λύσεις για τη σύνδεση του νέου πόλου αναψυχής στους Αμπελοκήπους και να επιλεγεί εκείνη με τις λιγότερες επιπτώσεις στην κίνηση πεζών και ποδηλάτων.</p>
Βήματα Υλοποίησης	<p>Έχει ήδη δημοσιευθεί (εδώ και 8 χρόνια) το Προεδρικό Διάταγμα που ορίζει τους πολεοδομικούς όρους για το νέο γήπεδο του Παναθηναϊκού στον Ελαιώνα και για τον πόλο αναψυχής που θα δημιουργηθεί στους Αμπελοκήπους. Απομένει να εκδοθούν οι οικοδομικές άδειες και να γίνει μελέτη για τον τρόπο σύνδεσης του νέου πόλου αναψυχής στη θέση του παλιού γηπέδου του Παναθηναϊκού με τις συνοικίες που βρίσκονται βόρεια της λεωφόρου Αλεξάνδρας. Επόμενο βήμα είναι η εκπόνηση οριστικής μελέτης, η έγκριση περιβαλλοντικών όρων και η προκήρυξη του έργου.</p>
Κόστος	<p>Το κόστος υλοποίησης του έργου της διπλής ανάπλασης είναι ιδιαίτερα</p>



υλοποίησης	υψηλό.
Χρονικός ορίζοντας	Επειδή υπάρχει έντονο επιχειρηματικό ενδιαφέρον για την υλοποίηση του έργου είναι εφικτή η υλοποίηση του έργου τα επόμενα 5 χρόνια. Ωστόσο είναι ανώριμες μελετητικά οι επεμβάσεις στη λεωφόρο Αλεξάνδρας, οπότε το σύνολο του έργου θα υλοποιηθεί εντός της επόμενης δεκαετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Προσβασιμότητα (επιφάνεια που βρίσκεται στην ισόχρονη 20 λεπτών με τα πόδια) του πόλου αναψυχής στη θέση του παλιού γηπέδου του Παναθηναϊκού.

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 3.8: Ενοποίηση πνευματικού τριγώνου
Περιγραφή	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει την ενοποίηση των εμβληματικών χρήσεων (Εθνικός Κήπος, το Προεδρικό Μέγαρο και Μέγαρο Μαξίμου) και των σημείων πολιτιστικού ενδιαφέροντος που υπάρχουν κατά μήκος της λεωφόρου Βασιλέως Κωνσταντίνου, της λεωφόρου Βασιλίσσης Αμαλίας και στα οικοδομικά τετράγωνα που βρίσκονται ανάμεσα στις δύο λεωφόρους (μεγάλο αριθμός μουσείων και ο αρχαιολογικός χώρος του Λυκείου του Αριστοτέλη), δηλαδή την άρση της αποκοπής που προκαλεί η κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων. Πιο συγκεκριμένα, μια σειρά μικρότερων έργων ανάπλασης των εσωτερικών δρόμων του Πνευματικού Τριγώνου, όπως των Ρηγίλλης και Ριζάρη, θα χρειαστεί να γίνουν προοδευτικά για να περιοριστεί η στάθμευση στον δρόμο και η κυκλοφορία και να διαμορφωθεί το κατάλληλο περιβάλλον προβολής του Λυκείου του Αριστοτέλη και των μουσείων. Ως προς τα μουσεία, που βρίσκονται στην απέναντι πλευρά των λ. Βασ. Σοφίας και Βασ. Κων/νου μία γεφύρωση είναι αναγκαία, αυτή που θα εξασφάλιζε τουλάχιστον τη σύνδεση της Πινακοθήκης με το Πνευματικό Τρίγωνο και ως προς τους αρχαιολογικούς χώρους ακόμη δύο για τη σύνδεση του Παναθηναϊκού Σταδίου με τον Εθνικό Κήπο και της Ακρόπολης (και του μουσείου της) με το Ολυμπείο.</p>

	
Τεκμηρίωση	<p>Αποτελεί πρόβλημα αρχιτεκτονικής και σχεδιασμού της κυκλοφορίας το πώς, ξεπερνώντας το φράγμα των αρτηριών που αποτελούν οι λ. Βασ. Σοφίας και Βασ. Κων/νου, θα δοθεί η δυνατότητα στους επισκέπτες της Πινακοθήκης, των δύο μουσείων Γουλανδρή, του μουσείου Μπενάκη, του Εθνικού Κήπου, του Ζαππείου, του Παναθηναϊκού Σταδίου να περνούν ανεμπόδια στο εσωτερικό του Πνευματικού Τριγώνου και αντίστροφα.</p> <p>Ως προς το εσωτερικό της, η επιφάνεια του Πνευματικού Τριγώνου, αντίθετα με τον Εθνικό Κήπο, διακόπτεται κυρίως από δύο δρόμους, που έχουν τη μεγαλύτερη κυκλοφορία, τις Ρηγίλλης και Ριζάρη. Η σημερινή λειτουργία και διαμόρφωσή τους εμποδίζουν το Πνευματικό Τρίγωνο να γίνεται αντιληπτό ως ενιαίος χώρος και κατ'επέκτασιν περιορίζουν την εμβέλεια των εμβληματικών χώρων που φιλοξενεί. Θα ήταν σημαντικό να αλλάξουν χαρακτήρα. Ο φόρτος της Ρηγίλλης είναι μικρός και τοπικού χαρακτήρα, γιατί ουσιαστικά τη χρησιμοποιούν, για να βγαίνουν στη Βασ. Σοφίας, οχήματα που προέρχονται από έναν ελάχιστο αριθμό οικοδομικών τετραγώνων, εκείνων που βρίσκονται μεταξύ Ηρώδου Αττικού και Βασ. Κων/νου. Επομένως χάρις σε μικρής κλίμακας κυκλοφοριακές και κατασκευαστικές παρεμβάσεις, θα ήταν εφικτό να λειτουργήσει ως ήπιας κυκλοφορίας. Στην περίπτωση της Ριζάρη, τα πράγματα είναι διαφορετικά. Ο φόρτος της είναι μεγάλος αν και θα μπορούσε να είναι μηδενικός. Ουσιαστικά οφείλεται σε αυτοκίνητα που κατευθύνονται προς τη Βασ. Κων/νου και αποφεύγοντας τον κόμβο του Χίλτον, συντομεύουν τη διαδρομή τους κατά 390 μ, περίπου κατά 1 λεπτό (διαδρομή ΔΕ – σχέδιο κάτω). Θα μπορούσε λοιπόν ανάλογα εύκολα και η Ριζάρη να γίνει δρόμος ήπιας κυκλοφορίας αν παίρνονταν αυστηρά μέτρα μείωσης ταχύτητας, σε βαθμό που η εναλλακτική διαδρομή από τον κόμβο Χίλτον, λόγω του μικρού επιπλέον μήκους της,</p>

να γινόταν ανταγωνιστική.

Αν οι Ρηγίλλης και Ριζάρη επηρεάζουν αρνητικά την ταυτότητα του Πνευματικού Τριγώνου, η Ηρώδου Αττικού, ως έχει σήμερα, τραυματίζει την ταυτότητα και των δύο, τόσο Εθνικού Κήπου όσο και Πνευματικού Τριγώνου, διακόπτοντας τη συνέχειά τους. Πράγματι, χαρακτηρίζεται επίσης από υπερτοπικές διελεύσεις, αλλά προστίθενται σε αυτές και εμπλοκές στη ροή λόγω των δύο Μεγάρων τα οποία, όπως η μεγάλη πλειονότητα των δραστηριοτήτων στην Ελλάδα, μεταθέτουν στον δημόσιο χώρο του δρόμου λειτουργίες που δεν τον αφορούν. Ωστόσο το μεγαλύτερο πρόβλημα που προκαλείται από την Ηρώδου Αττικού οφείλεται στη θέση της, την οποία έπρεπε να κατείχε κάτι που να συνδέει ισχυρά Εθνικό Κήπο και Πνευματικό Τρίγωνο και όχι, όπως σήμερα, που να χωρίζει.

Ως προς τα μουσεία, που βρίσκονται στην απέναντι πλευρά των λ. Βασ. Σοφίας και Βασ. Κων/νου μία γεφύρωση είναι αναγκαία, αυτή που θα εξασφάλιζε τουλάχιστον τη σύνδεση της Πινακοθήκης με το Πνευματικό Τρίγωνο και ως προς τους αρχαιολογικούς χώρους ακόμη δύο για τη σύνδεση του Παναθηναϊκού Σταδίου με τον Εθνικό Κήπο και της Ακρόπολης (και του μουσείου της) με το Ολυμπείο).



Αποτελέσματα διαβούλευσης

Σχεδόν όλοι οι 61 εκπρόσωποι κοινωνικών φορέων και πολίτες που αξιολόγησαν την πρόταση για δημιουργία διαβάσεων / ηπιοποίηση της λεωφόρου Βασιλέως Κωνσταντίνου τάχθηκαν θετικά υπέρ του μέτρου. Μόνο το 13 % εξέφρασε διαφωνία.

Ενδεικτικά κάποια αρνητικά σχόλια:

«Είναι πολύ καλή ιδέα η ανάπλαση των πράσινων και πολιτιστικών χώρων της Αθήνας αλλά η πόλη έχει και σοβαρό κυκλοφοριακό και πολεοδομικό πρόβλημα το οποίο θα πρέπει να παρθεί υπόψιν και τροποποιηθεί κατάλληλα έτσι ώστε να πραγματοποιηθούν και οι αναπλάσεις.»

«Καμία υπογειοποίηση, ηπιοποίηση ή πεζοδρόμηση εάν δε διασφαλίζεται



	<p>ότι στους δρόμους που θα εκτρέπεται η κυκλοφορία των δρόμων στους οποίους θα γίνουν οι παραπάνω παρεμβάσεις, δε θα υπάρξει αύξηση της χρονοαπόστασης των μετακινήσεων, είτε η αυτή οφείλεται σε αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης είτε σε οποιαδήποτε άλλον παράγοντα.»</p> <p>«Έλεος με τις πεζοδρομήσεις! Η Αθήνα είναι μια πόλη με ΤΕΡΑΣΤΙΕΣ αποστάσεις, δεν προσφέρεται για βόλτες και σουλάτσα! Εκτός και θέλετε να φύγουν οι κάτοικοι και να μείνουν μόνο τουρίστες.»</p> <p>«Τα αμάξια δεν γίνονται ελικόπτερα. Οχ άλλες Πεζοδρομήσεις».</p> <p>Είναι προφανές ότι τα αρνητικά σχόλια εστιάζουν στις κυκλοφοριακές επιπτώσεις από τη λήψη μέτρων περιορισμού της αποκοπής που προκαλεί η μηχανοκίνητη κυκλοφορία.</p> <p>Ωστόσο η διαβούλευση επί των μέτρων έδειξε ότι η πλειονότητα του κόσμου δίνει προτεραιότητα στη βελτίωση των συνθηκών γύρω από χώρους πρασίνου παρά στην εξυπηρέτηση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.</p>
Βήματα Υλοποίησης	<p>Απαιτείται η εκπόνηση ενός Ειδικού Χωρικού Σχεδίου, το οποίο θα συνοδεύεται από μελέτη κυκλοφοριακών επιπτώσεων για την σημαντική αυτή περιοχή θα έδινε το πολεοδομικό πλαίσιο για την εφαρμογή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Στη συνέχεια τα κυκλοφοριακά έργα και οι αρχιτεκτονικές αναπλάσεις που θα προβλεφθούν στο πλαίσιο του ευρύτερου σχεδίου θα πρέπει να προκηρυχθούν. Βραχυπρόθεσμα θα μπορούσε πιλοτικά να περιοριστεί η κυκλοφορία στο εσωτερικό του Πνευματικού Τριγώνου με μία επέκταση των ρυθμίσεων που προβλέπονται στο πλαίσιο του «Μεγάλου Περιπάτου».</p>
Κόστος υλοποίησης	<p>Το κόστος υλοποίησης του μέτρου αυτού είναι υψηλό, καθώς οι δρόμοι που θα γίνουν ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομοι θα διαμορφωθούν σε ενιαία στάθμη και θα πλακοστρωθεί. Η κατάργηση των πεζοδρομίων συναντάται στην πλειονότητα των αναπλάσεων στις ευρωπαϊκές πόλεις, διότι θεωρείται αυτονόητη λύση σε έργα που στοχεύουν να καταστήσουν την κίνηση του πεζού ασφαλέστερη, μειώνοντας την ταχύτητα των αυτοκινήτων. Σημειώνεται ότι η ενιαία στάθμη κάνει τον χώρο να φαίνεται πιο μεγάλος και είναι στην πράξη πιο ελεύθερος για τους πεζούς..</p>
Χρονικός ορίζοντας	<p>Είναι φανερό από το κόστος του έργου και τις διαδικασίες υλοποίησής του ότι το έργο έχει μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα (10ετία).</p>
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Αριθμός διαβάσεων που αναβαθμίζονται κατά μήκος των λεωφόρων Βασιλίσσης Σοφίας και Βασιλέως Κωνσταντίνου- Μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας ή πεζοδρόμων μεταξύ των λεωφόρων Βασιλίσσης Σοφίας και Βασιλέως Κωνσταντίνου

Προτεραιότητα 4: Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και προστασία των μετακινούμενων με οποιαδήποτε μέσο

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 4.1: Αναπροσαρμογή οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την εκπόνηση εξειδικευμένων μελετών οδικής



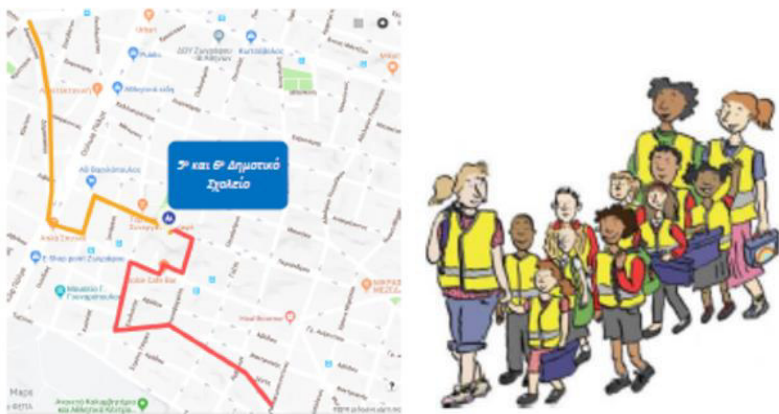
	ασφάλειας σε περιοχές με αυξημένη συχνότητα ατυχημάτων.
Τεκμηρίωση	Η ανθρώπινη ζωή και υγεία αποτελούν το πρωταρχικό μέλημα κάθε κοινωνίας. Ο δήμος οφείλει να σκύψει στις περιοχές που εντοπίζονται τα περισσότερα προβλήματα οδικής ασφάλειας και να εκπονήσει μελέτες που θα εξειδικεύουν τις ελλείψεις και αναγκαίες συμπληρώσεις της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης που είναι απαραίτητες για τη μείωση των ατυχημάτων.
Αποτέλεσμα διαβούλευσης	Τα μέτρα της 4 ^{ης} προτεραιότητας αξιολογήθηκαν από 53 εκπροσώπους πολιτών και κοινωνικών φορέων. Κανένας δεν εκδήλωσε διαφωνία στο συγκεκριμένο μέτρο. Από το κοινό κατατέθηκαν συμπληρωματικές προτάσεις για την αύξηση της οδικής ασφάλειας: <i>«Αποτελεσματική παιδεία εποχούμενων πολιτών σε θέματα πεζών και αντιστρόφως»</i> <i>«Αστυνόμευση και αυστηρή απαγόρευση κυκλοφορίας και σταθμευσης δικύκλων σε πεζόδρομους και πεζοδρόμια.»</i> <i>«Κλαδεψτε πρώτα τα κλαδιά από τα ● stop.»</i> <i>«Ανάπτυξη της οριζόντιας σήμανσης και μείωση της κάθετης όπου είναι δυνατόν. Για παράδειγμα οι πινακίδες για την απαγόρευση στάσης και στάθμευσης να αντικατασταθούν με κίτρινες γραμμές επι του οδοστρώματος.»</i>
Βήματα Υλοποίησης	Απαιτείται η προκήρυξη της μελέτης, η εκπόνησή της, η έγκριση της από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής και το δημοτικό συμβούλιο και από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Περιφέρειας και του Υπουργείου Υποδομών εάν δεν ανήκουν στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητας δήμου, η προκήρυξη για την εύρεση αναδόχου για την υλοποίηση του έργου.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης δεν είναι σημαντικό.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο δεν επηρεάζει τις καθημερινές συνήθειες των κατοίκων, και είναι πολύ σημαντικό να υλοποιηθεί άμεσα, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης δετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά έτος εντός του δήμου Αθηναίων- Ποσοστό μείωσης ετήσιου αριθμός τροχαίων συμβάντων εντός του δήμου Αθηναίων

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 4.2: Αναβάθμιση δημοτικού φωτισμού
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την πρόβλεψη ηλεκτροφωτισμού σε περιοχές ελλιπούς φωτισμού και συντήρηση και ενεργειακή αναβάθμιση του υπάρχοντος δικτύου με χρήση νέων τεχνολογιών σύγχρονου φωτισμού (LED)



Τεκμηρίωση	Από όλες τις έρευνες έχει βρεθεί ισχυρή συσχέτιση μεταξύ συνθηκών φωτισμού και αριθμού ατυχημάτων. Τις νυχτερινές ώρες η δυσκολία όρασης αποτελεί αίτιο πολλών ατυχημάτων.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Και για το μέτρο αυτό υπάρχει καθολική αποδοχή. Κανένας δεν εξέφρασε τη διαφωνία του. Μερικά σχόλια με συμπληρωματικές προτάσεις: <i>«Αναβαθμιση σηματοδοτών με led».</i> <i>«Ανάψτε τον υπάρχοντα δημοτικό φωτισμό, οι γειτονιές το βράδυ είναι στο σκοτάδι.»</i> <i>«Τα LED να λειτουργούν με διακόπτες λυκόφωτος, στην Ελλάδα έχουμε φωσ πολύ.»</i>
Βήματα Υλοποίησης	Τα βήματα υλοποίησης περιλαμβάνουν την εκπόνηση ηλεκτρομηχανολογικής μελέτης, την έγκρισή της και την προκήρυξη και την υλοποίηση του έργου.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι μικρό για τα οικονομικά δεδομένα του δήμου.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων και στους επισκέπτες, και οι διαδικασίες που απαιτούνται δεν είναι χρονοβόρες, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά έτος εντός του δήμου Αθηναίων- Ποσοστό μείωσης ετήσιου αριθμός τροχαίων συμβάντων εντός του δήμου Αθηναίων- Μέση φωτεινότητα σε δρόμους της Αθήνας τις νυχτερινές ώρες

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 4.3: Ανάπτυξη σχεδίου δράσης για την βελτίωση της ασφάλειας των μετακινήσεων και την ενθάρρυνση ήπιων μορφών κινητικότητας στα σχολεία
Περιγραφή	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου σχεδίου προτάσεων και παρεμβάσεων που αφορούν την αύξηση της οδικής ασφάλειας μαθητών και προσωπικού γύρω από σχολικούς χώρους και τη δημιουργία ασφαλών σχολικών διαδρομών με περπάτημα ή ποδήλατο μέσω υποδομών ή ομαδικών κοινωνικών δράσεων σε όλες τις γειτονιές γύρω από σχολικά συγκροτήματα του δήμου.</p> <p>Οι υποδομές περιλαμβάνουν την αύξηση των οδών ήπιας κυκλοφορίας που οδηγούν προς τα σχολεία, ενώ οι ομαδικές κοινωνικές δράσεις την εφαρμογή μέσα από τον εθελοντισμό των γονέων δράσεων, όπως η ομαδική μετακίνηση με τα πόδια ή με ποδήλατο προς το σχολείο. Η δράση αυτή επειδή προσομοιάζει με σχολικό λεωφορείο, μόνο που οι «οδηγοί» είναι οι γονείς που συνοδεύουν τα παιδιά με τα πόδια ή με το</p>

	<p>ποδήλατο αναφέρεται στην αγγλική βιβλιογραφία ως «walking bus» ή «cycling bus».</p> 
Τεκμηρίωση	<p>Το περπάτημα και το ποδήλατο είναι οι πιο φυσικοί τρόποι μετακίνησης. Προσφέρουν σε όσους επιλέγουν αυτές τις μορφές μετακίνησης σωματική και ψυχική υγεία. Έρευνες έχουν αποδείξει ότι μαθητές που συνοδεύουν τη μετακίνηση προς το σχολείο με σωματική άσκηση έχουν καλύτερη απόδοση στο σχολείο. Στις σύγχρονες πόλεις του αυτοκινήτου πολλές φορές οι μαθητές δε μπορούν να χαρούν τα οφέλη του περπατήματος ή της ποδηλασίας προς το σχολείο.</p> <p>Τα παιδιά θα ήθελαν να επιλέγουν αυτούς τους τρόπους μετακίνησης για δύο λόγους: Για να συνδυάζουν τη μετακίνησή τους με παιχνίδι, διότι το ποδήλατο ή το περπάτημα δίνει την ευκαιρία για παιχνίδι, και για να μετακινούνται παρέα με άλλα παιδιά. Οι γονείς όμως φοβισμένοι από την ανασφάλεια που προκαλούν τα οχήματα στις σύγχρονες πόλεις, αλλά και από την αύξηση της εγκληματικότητας, αρνούνται να αφήνουν τα παιδιά τους μόνα στους δρόμους.</p> <p>Το μέτρο αναμένεται να συμβάλλει στην αύξηση των ενεργών μορφών μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο) για τη μετακίνηση των μαθητών προς τα σχολεία.</p>
Αποτελέσματα διαβούλευσης	<p>Σχεδόν κανένας δεν αξιολόγησε αρνητικά το μέτρο αυτό κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης.</p> <p>Ενδεικτικά κάποια συμπληρωματικά σχόλια:</p> <p><i>«Ολοκλήρωση Φωτεινής Σηματοδότησης στη Συμβολή των Οδών Καυκάσου, Ερνέστου Κουρτίου και Φαιδριάδων για την προστασία των μετακινούμενων μαθητών και συνοδών τους από το Σχολικό Συγκρότημα 123 Νηπιαγωγείου & 33 Δημοτικού και 72 Γυμνασίου Αθηνών στην Άνω Κυψέλη»</i></p> <p><i>«Πρέπει να δημιουργηθούν πεζόδρομοι στους χώρους που τώρα σταθμεύουν τα αυτοκίνητα στους δρόμους που περνάνε μπροστά από σχολεία, έτσι ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβαση σε αυτό των μαθητών».</i></p> <p><i>«Να γίνουν ομάδες μετακινήσεων μαθητών με ποδήλατα».</i></p>
Βήματα Υλοποίησης	<p>Απαιτείται να γίνει μελέτη που θα εξετάζει μεμονωμένα ή συνολικά τα σχολικά συγκροτήματα της Αθήνας, την περιοχή ευθύνης τους, τις βασικές διαδρομές των παιδιών και θα αξιολογεί θέματα οδικής ασφάλειας και θα προτείνει παρεμβάσεις κατασκευαστικές και σε</p>



	επίπεδο σήμανσης. Οι ομαδικές δράσεις μπορούν να γίνουν άμεσα εθελοντικά από συλλόγους γονέων.
Κόστος υλοποίησης	Πρέπει να διατεθούν αρκετά χρήματα ώστε να περιοριστούν με κατασκευαστικές παρεμβάσεις οι ταχύτητες γύρω από όλα τα σχολεία. Οι εθελοντικές δράσεις δεν απαιτούν χρήματα
Χρονικός ορίζοντας	Δεδομένης της αναγκαιότητας άμεσης υλοποίησης του μέτρου 4.3 και της μεγάλης σημασίας του για την ασφάλεια των μαθητών προτείνεται να υλοποιηθεί σε βάθος 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Βελτίωση της ασφάλειας των μετακινήσεων και την ενθάρρυνση ήπιων μορφών κινητικότητας στα σχολεία- Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά έτος εντός του δήμου Αθηναίων- Ποσοστό μείωσης ετήσιου αριθμός τροχαίων συμβάντων εντός του δήμου Αθηναίων- Αριθμός σχολείων με σχέδιο ασφαλών διαδρομών για την πρόσβαση των μαθητών

Προτεραιότητα 5: Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 5.1: Αντιμετώπιση παράνομης στάθμευσης
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την σύνταξη ολοκληρωμένων σχεδίων διαχείρισης στάθμευσης στο δήμο Αθηναίων που αντιμετωπίζουν όλα τα εξειδικευμένα θέματα (π.χ. για τουριστικά λεωφορεία, τροφοδοσία καταστημάτων, ταξί, στάθμευση κατοίκων σε πυκνοδομημένες περιοχές), ώστε να περιοριστεί το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης σε συνδυασμό με αστυνόμευση.
Τεκμηρίωση	Από το δήμο απουσιάζει ένα σχέδιο για την κάλυψη αναγκών στάθμευσης οχημάτων συγκεκριμένων επαγγελματικών κατηγοριών, όπως είναι τα τουριστικά λεωφορεία, τα οχήματα τροφοδοσίας, ενώ για άλλες επαγγελματικές κατηγορίες, όπως είναι τα ταξί τα σχέδια χρήζουν επικαιροποίησης. Τέλος πρέπει να μελετηθεί το πρόβλημα της στάθμευσης των μόνιμων κατοίκων και να δοθούν κατευθύνσεις, διότι η ανάγκη της κάλυψης των αναγκών στάθμευσης αποτελεί τη μεγαλύτερη τροχοπέδη για την απόδοση χώρου σε πεζούς και ποδηλάτες.
Αποτέλεσμα διαβούλευσης	Τα μέτρα της 5 ^{ης} προτεραιότητας αξιολογήθηκαν από 53 εκπροσώπους πολιτών και κοινωνικών φορέων. Σχεδόν κανένας δεν εκδήλωσε διαφωνία στο συγκεκριμένο μέτρο. Από το κοινό κατατέθηκαν συμπληρωματικές προτάσεις για την αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης: <i>«Ειδικά για τα τουριστικά λεωφορεία, δημιουργούν - εκτός από άσχημη αισθητικά εικόνα όταν βρίσκονται παρκαρισμένα στο κέντρο της πόλης - και μεγάλο πρόβλημα ηχορύπανσης κατα τη διελευση τους απο το κέντρο. Σημείωση, ότι η ηχορύπανση αποτελεί τεράστιο πρόβλημα στην Αθήνα, το οποίο σχεδόν πάντα υποβαθμίζεται και πιστεύω ότι πρέπει να</i>



	<p><i>ληφθεί σοβαρά υπ' όψιν»</i></p> <p><i>«Περισσότερη αστυνόμευση και ποινές για παράνομη στάθμευση τόσο για αυτοκίνητα όσο και για δίκυκλα (ιδιαίτερα επί των πεζοδρομίων). Για παράδειγμα, στην οδό Αχαρνών η μία λωρίδα ανά κατεύθυνση ΣΕ ΟΛΟ ΤΟ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ (από Πλατεία Βάθης μέχρι διασταύρωση για Ν. Φιλαδέλφεια στη Χαλκηδόνα) χρησιμοποιείται εδώ και δεκαετίες αποκλειστικά σαν λωρίδα στάθμευσης παρά τη σήμανση για το αντίθετο. Τόσο οι αρχές όσο και οι οδηγοί αδιαφορούν παντελώς για τη σήμανση, με το δρόμο να μπλοκάρει εύκολα ιδιαίτερα από οχήματα τροφοδοσίας και πολλούς οδηγούς να εισέρχονται στο αντίθετο ρεύμα.»</i></p> <p><i>«Ενοποίηση και άνοιγμα των κοινόχρηστων χώρων που περιβάλλουν τα σχολεία της Γκράβας, το αθλητικό κέντρο και τον παρακείμενο λόφο / πάρκο, ο οποίος παρουσιάζει εμφανή σημάδια εγκατάλειψης»</i></p> <p><i>«Πρέπει να δημιουργηθούν πάρκιν με κρατική δαπάνη τα οποία μετά να μεταπωληθούν σε ιδιώτες. Μακροπρόθεσμος στόχος θα πρέπει να είναι να μην μπορείς να κατέχεις αυτοκίνητο (ή έστω 2ο) εάν δεν έχεις και θέση παρκιν.»</i></p> <p><i>«Πρέπει να ξεκινήσουν προγράμματα car-sharing προκειμένου να μειωθεί η ανάγκη στάθμευσης. Δωρεάν χώροι στάθμευσης σε περιφερειακούς σταθμούς μετρο και 24ωρη λειτουργία των ΜΜΜ τις Παρασκευές και τα Σάββατα μπορούν να βοηθήσουν στο πρόβλημα της στάθμευσης»</i></p>
Βήματα Υλοποίησης	<p>Απαιτείται η προκήρυξη της μελέτης, η εκπόνησή της, η έγκριση της από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής και το δημοτικό συμβούλιο και στη συνέχεια η επιλογή αναδόχου για την υλοποίησή της.</p>
Κόστος υλοποίησης	<p>Το κόστος εκπόνησης της μελέτης δεν είναι σημαντικό. Η υλοποίηση του σχεδίου εξαρτάται από τα πορίσματα της μελέτης. Μπορεί να είναι δαπανηρό εάν απαιτείται η δημιουργία υποδομών στάθμευσης εκτός οδού, ωστόσο μπορεί να γίνει σε σύμπραξη με ιδιώτες που θα εκμεταλλεύονται τους χώρους στάθμευσης.</p>
Χρονικός ορίζοντας	<p>Η υλοποίηση του μέτρου αποτελεί σημαντική επένδυση για την υλοποίηση και των υπολοίπων έργων του ΣΒΑΚ, και γι' αυτό κατατάσσεται στα έργα α' φάσης εφαρμογής του ΣΒΑΚ εντός της επόμενης 5ετίας.</p>
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης)- Ποσοστό επέκτασης παρόδιας ελεγχόμενης στάθμευσης- Παρόδια ελεύθερη στάθμευση στο ιεραρχημένο δίκτυο (εξαιρούνται ρυθμίσεις με πινακίδες)- Αριθμός κατοίκων που παρκάρουν εκτός οδού- Αριθμός θέσεων στάθμευσης για ειδικές επαγγελματικές κατηγορίες



Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 5.2: Επέκταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
Περιγραφή	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει την επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης που λειτουργεί σήμερα επιτυχημένα στις συνοικίες γύρω από το κέντρο της πόλης σε άλλες πυκνοδομημένες περιοχές που αντιμετωπίζουν πρόβλημα ικανοποίησης της ανάγκης στάθμευσης των κατοίκων και παράλληλα συγκεντρώνουν σημαντικό αριθμό επισκεπτών, όπως είναι το Παγκράτι, ο Κεραμικός, η Πανόρμου, τα Άνω Πατήσια, η Κυψέλη, το Κουκάκι, η περιοχή του Μακρυγιάννη.</p>
Τεκμηρίωση	<p>Τα τοπικά κέντρα του δήμου Αθηναίων συγκεντρώνουν υψηλό αριθμό επισκεπτών και παράλληλα οι ανάγκες της στάθμευσης των κατοίκων δε μπορούν να καλυφθούν. Η ελεγχόμενη στάθμευση θα αμβλύνει το πρόβλημα και παράλληλα θα συγκεντρωθούν χρήματα που μπορούν να κατευθυνθούν σε άλλες δράσεις βιώσιμης κινητικότητας.</p>
Αποτελέσματα διαβούλευσης	<p>Η πλειονότητα όσων συμμετείχαν στη διαβούλευση το αξιολόγησε θετικά. Υπήρχαν ωστόσο και αυτοί που διαφωνούν. Συγκεντρώθηκαν τα παρακάτω σχόλια τα οποία στην πλειονότητά τους ήταν συμπληρωματικά του μέτρου:</p> <p>«Σωστή η ελεγχόμενη στάθμευση στις πυκνοκατοικημένες περιοχές έτσι ώστε να καλυφθούν οι κάτοικοι. Οι επισκέπτες όμως θα μπορέσουν να βρουν χώρο στάθμευσης;».</p> <p>«Καθαρισμός παρατημένων ΙΧ στις προαναφερθείσες περιοχές »</p> <p>«Καμπάνια ενημέρωσης τρόπου χρήσης και πληρωμής ελεγχόμενης στάθμευσης.»</p> <p>«Ελεγχόμενη Στάθμευση στους μελλοντικούς σταθμούς μετρό Κυψέλης, Ελικώνος και Δικαστηρίων»</p> <p>«Παροχή δωρεάν θέσεων στάθμευσης σε εργαζόμενους που ανήκουν σε ευπαθείς ομάδες, για τις ώρες και τις ημέρες της εργασίας τους, ενδεχομένως να χρησιμοποιηθούν για αυτό και θέσεις μόνιμων κατοίκων που εκείνες τις ώρες εργάζονται σε άλλες περιοχές.»</p> <p>«Οι κάτοικοι να έχουν με αυτοκόλλητα προτεραιότητα στη στάθμευση.»</p> <p>Υπήρχαν και αρνητικά σχόλια:</p> <p>«Μόνο εισπρακτικά τα προτεινόμενα μέτρα. Σκεφτείτε για κίνητρα δημιουργίας θέσεων στάθμευσης.»</p> <p>«Αν δεν υπάρξει ολοκληρωμένο σχέδιο δημιουργίας θέσεων στάθμευσης σε περιοχές «με έντονη ζήτηση» οποιοδήποτε μέτρο ελέγχου στάθμευσης είναι αρνητικά μεροληπτικό και τελικά προκαλεί αυτοαναίρεση».</p>
Βήματα Υλοποίησης	<p>Τα βήματα υλοποίησης περιλαμβάνουν την εκπόνηση ειδικής κυκλοφοριακής μελέτης για τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης</p>




	κατοίκων και επισκεπτών.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι μικρό για τα οικονομικά δεδομένα του δήμου.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων και δεν προκαλεί ιδιαίτερη επιβάρυνση στους επισκέπτες, και οι διαδικασίες που απαιτούνται δεν είναι χρονοβόρες, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης)- Ποσοστό επέκτασης παρόδιας ελεγχόμενης στάθμευσης- Παρόδια ελεύθερη στάθμευση στο ιεραρχημένο δίκτυο (εξαιρούνται ρυθμίσεις με πινακίδες)- Επιφάνεια του δήμου που καλύπτεται από σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης

Προτεραιότητα 6: Διαχείριση της κυκλοφορίας και μείωση των ταχυτήτων στις περιοχές κατοικίας

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 6.1: Κυκλοφορία των οχημάτων στο τοπικό οδικό δίκτυο σε χαμηλό όριο ταχύτητας
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την θεσμοθέτηση ορίου ταχύτητας 20 χλμ./ώρα, όπου επιβάλλεται συνύπαρξη με πεζούς (σε τοπικούς δρόμους με πεζοδρόμια μικρότερα του 1,5 μέτρου) και 30 χλμ./ώρα στους υπόλοιπους τοπικούς δρόμους για να εξασφαλίζεται συνύπαρξη με τους ποδηλάτες. Συμπληρωματικά προτείνεται όπου η γεωμετρία του οδικού δικτύου επιτρέπει την ανάπτυξη ταχυτήτων την κατασκευή μειωτήρων ταχύτητας (σαμαράκια), έργο που προτάθηκε κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης.
Τεκμηρίωση	<p>Το μέτρο είναι συμπληρωματικό του μέτρου 1.1. Δε νοείται συνύπαρξη οχημάτων με πεζούς, όταν τα οχήματα κινούνται με ταχύτητα μεγαλύτερη των 20 χλμ./ώρα, διότι στην περίπτωση αυτή ο πεζός νιώθει να απειλείται από τα αυτοκίνητα. Κατά συνέπεια στα οδικά τμήματα που είναι επιθυμητό ο πεζός να κινείται στο οδόστρωμα επιβάλλεται η θεσμοθέτηση ορίου ταχύτητας 20 χλμ./ώρα. Εκεί που το θεσμοθετημένο όριο αναμένεται να παραβιαστεί λόγω της γεωμετρίας του οδικού δικτύου είναι απαραίτητη η κατασκευή συμπληρωματικών κατασκευαστικών παρεμβάσεων για την εξασφάλιση της τήρησης του μέτρου.</p> <p>Σε σχέση με τη δημιουργία υποδομών ποδηλάτου, αυτές δε συνιστάται να κατασκευάζονται σε τοπικούς δρόμους στους οποίους ο ποδηλάτης δεν αισθάνεται ότι απειλείται από τα αυτοκίνητα, καθώς αυτά έχουν μικρό φόρτο. Η μείωση ορίου ταχύτητας στα 30 χλμ./ώρα θα κάνει το τοπικό οδικό δίκτυο του δήμου ακόμα φιλικότερο στους ποδηλάτες.</p>

Αποτέλεσμα διαβούλευσης	<p>Τα μέτρα της 6^{ης} προτεραιότητας αξιολογήθηκαν από 53 εκπροσώπους πολιτών και κοινωνικών φορέων. Λίγοι (μόνο 6) εκδήλωσαν διαφωνία στο συγκεκριμένο μέτρο. Χαρακτηριστικά είναι τα σχόλια που κατατέθηκαν:</p> <p>«Τσ 20 χλμ. είναι υπερβολικά χαμηλή ταχύτητα. Τα 30 χλμ. είναι αρκετά. Και πάλι όμως, αν δεν υπάρχει σύστημα επιβολής προστίμων δεν πρόκειται να τηρηθεί το μέτρο»</p> <p>«Τοποθέτηση ηλεκτρονικών μέσων για έλεγχο ταχύτητας και τακτικές θορυβομετρήσεις από συνεργεία της Τροχαίας»</p> <p>«Μείωση ταχύτητας στον περιφερειακό Αττικού Άλσους»</p> <p>«Δεν έχουν νόημα αυτά τα μέτρα γιατί δεν πρόκειται κανείς να τα επιβάλει..»</p>
Βήματα Υλοποίησης	Τα αναγκαία βήματα για την ιεράρχηση του οδικού δικτύου της Αθήνας, την αναγνώριση των τοπικών δρόμων και την εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται και η εφαρμογή μειωτήρων ταχύτητας στο οδικό δίκτυο περιγράφονται στο μέτρο 1.1.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης του μέτρου δεν είναι σημαντικό.
Χρονικός ορίζοντας	Η υλοποίηση του μέτρου είναι σημαντική και για την υλοποίηση του μέτρου 1.1, και γι' αυτό κατατάσσεται στα έργα α' φάσης εφαρμογής του ΣΒΑΚ εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Περιοχές/ Θύλακες ήπιας κυκλοφορίας- Μήκος οδών με θεσμοθετημένο όριο ταχύτητα 20 χλμ./ώρα- Μήκος οδών με θεσμοθετημένο όριο ταχύτητας 30 χλμ./ώρα

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 6.2: Τοποθέτηση σήμανσης συνύπαρξης ποδηλάτων - αυτοκινήτων σε όλες τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας
Περιγραφή	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει την τοποθέτηση κατακόρυφης (P 66-α) και οριζόντιας σήμανσης συνύπαρξης ποδηλάτων - αυτοκινήτων σε όλες τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας. Επαναλαμβάνεται ότι προτείνεται με βάση το μέτρο 1.1 όλες οι τοπικές οδοί της πόλης, εφόσον δε διαθέτουν τουλάχιστον 1,5 μέτρο πεζοδρόμιο ελεύθερης όδευσης για την ασφαλή κίνηση των πεζών και των ΑΜΕΑ σε προστατευμένο διάδρομο, να μετατραπούν σε οδούς συνύπαρξης οχημάτων και πεζών (οδοί ήπιας κυκλοφορίας).</p> 
Τεκμηρίωση	Το ποδήλατο επιτρέπεται να κινείται στο σύνολο του οδικού δικτύου σύμφωνα με τον ΚΟΚ. Παρ' όλα αυτά για πολλές δεκαετίες το ποδήλατο δεν εμφανιζόταν στο οδικό δίκτυο της Αθήνας εξαιτίας της έλλειψης σχετικής κουλτούρας. Οι ποδηλάτες που εμφανίστηκαν τα τελευταία



	<p>χρόνια αντιμετωπίζονται συχνά εχθρικά από τους οδηγούς και αυτό είναι μία αιτία που πολλοί ακόμα δε διαννούνται να χρησιμοποιήσουν ποδήλατο για τις μετακινήσεις τους. Το ποσοστό χρήσης ποδηλάτου στο δήμο Αθηναίων είναι εξαιρετικά χαμηλό. Τη μη φιλικότητα του οδικού δικτύου έναντι των ποδηλατών εντείνει και ο ΚΟΚ που αντιμετωπίζει το ποδήλατο ως «εμπόδιο» για την απρόσκοπτη κίνηση των αυτοκινήτων και επιβάλλει – σε αντίθεση με όλους τους κανόνες οδικής ασφάλειας – στους ποδηλάτες να κινούνται στην άκρη του οδοστρώματος, ώστε να μπορούν να τους προσπερνούν τα αυτοκίνητα. Συχνά στο τοπικό οδικό δίκτυο της Αθήνας με την πυκνή στάθμευση εκατέρωθεν είναι αδύνατη η προσπέραση των ποδηλατών, οπότε οι οδηγοί επιβάλλουν στους ποδηλάτες να κάνουν στην άκρη μέσα από απρεπή οδηγική συμπεριφορά (χρήση κόρνας, μη τήρηση αποστάσεων). Η τοποθέτηση της κατακόρυφης σήμανσης Ρ 66-α και οριζόντιας σήμανσης συνύπαρξης πεζών-ποδηλάτων θα δώσει ένα επιπλέον μήνυμα στους οδηγούς ότι οι ποδηλάτες δικαιούνται να ρίχνουν τις ταχύτητές τους και στους ποδηλάτες ότι δικαιούνται να κινούνται στο δρόμο.</p>
Αποτελέσματα διαβούλευσης	<p>Η πλειονότητα όσων συμμετείχαν στη διαβούλευση το αξιολόγησε θετικά. Ελάχιστες ήταν οι αρνητικές αξιολογήσεις:</p> <p><i>«Ποδήλατο χωρίς ποδηλατόδρομο δεν είναι ασφαλές.».</i></p> <p><i>«Υπάρχει ήδη ο ΚΟΚ. Εφαρμόστε τον, αρκεί αυτό.»</i></p> <p><i>«Δεν χρειάζονται πινακίδες που να ειδοποιούν για ποδήλατα διότι το σκεπτικό είναι το ποδήλατο να θεωρείται συμβατικό μέσο μετακίνησης που το συναντάς παντού, και όχι εναλλακτικό μέσο (εξαίρεση)»</i></p>
Βήματα Υλοποίησης	<p>Η υλοποίηση του μέτρου αυτού ακολουθεί τα ίδια βήματα με την υλοποίηση του μέτρου 1.1 και 6.1.</p>
Κόστος υλοποίησης	<p>Το κόστος υλοποίησης είναι μικρό για τα οικονομικά δεδομένα του δήμου.</p>
Χρονικός ορίζοντας	<p>Το μέτρο έχει θετικές επιπτώσεις, οι διαδικασίες που απαιτούνται δεν είναι χρονοβόρες και το κόστος μικρό, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.</p>
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά έτος εντός του δήμου Αθηναίων- Ποσοστό μείωσης ετήσιου αριθμός τροχαίων συμβάντων εντός του δήμου Αθηναίων- Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου με δίκτυο ποδηλατοδρόμων- Αριθμός οδικών τμημάτων με σήμανση κατακόρυφη Ρ-66^α- Αριθμός οδικών τμημάτων με οριζόντια σήμανση συνύπαρξης οχημάτων-ποδηλάτων



Προτεραιότητα 7: Ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 7.1: Δημιουργία ασφαλών διαδρομών ποδηλάτου από τις γειτονιές του Δήμου στο κέντρο της πόλης
Περιγραφή	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει τη δημιουργία ποδηλατικών υποδομών για τη δημιουργία πλήρους δικτύου στον δήμο Αθηναίων.</p> <p>Πιο συγκεκριμένα προτείνεται το παρακάτω δίκτυο υποδομών ποδηλάτου:</p> <p>Α) Μητροπολιτικός άξονας Θησείο - Κηφισιά (βόρειος άξονας) στα όρια του Δήμου Αθηναίων (Ερμού, Αθηνάς, Γ' Σεπτεμβρίου, Φωκίωνος Νέγρη, Αγίας Ζώνης, Ταυγέτου, Χαλεπά, Μαρκορά, Ολοφύτου, Κρώμνης, Λάρνεως, Ζήλων),</p> <p>Β) Κατά μήκος των υπογειοποιημένων γραμμών ΟΣΕ της οδού Κωνσταντινουπόλεως από Ρούφ έως Τρεις Γέφυρες,</p> <p>Γ) Άξονας Άνω Πατήσια - Σεπολίων (π.χ. μέσω Τράλλεων, γραμμών ΗΣΑΠ (Ιωνίας), Δαγκλή),</p> <p>Δ) Άξονας Κυψέλης - Κάτω Πατησίων (π.χ. μέσω των οδών Πυθίας, Πύθωνος, Λέσβου, Κνωσού, Φολέγανδρου),</p> <p>Ε) Άξονας Κάτω Πατησίων - Σταθμού Λαρίσης (π.χ. Μιχαήλ Βόδα - Ιουλιανού),</p> <p>ΣΤ) Πεδίον του Άρεως - σύνδεση με Γ' Σεπτεμβρίου,</p> <p>Ζ) Άξονας Ακαδημίας Πλάτωνος - Πανεπιστημιούπολης- Πολυτεχνειούπολης (Αρχαιολογική Διαδρομή: Μοναστηρίου, Σαλαμίνας, Αγίων Ασωμάτων, Αποστόλου Παύλου, Διονυσίου Αεροπαγίτου, Βασιλίσσης Όλγας, Ησιόδου, Πλ. Σκουζέ, Ωδείο Αθηνών, άξονας Ευαγγελισμός - Πανεπιστημιούπολη - Πολυτεχνειούπολη - σταθμός μετρό Κατεχάκη μητροπολιτικού δικτύου),</p> <p>Η) Πειραιώς,</p> <p>Θ) Πανεπιστημίου,</p> <p>Ι) Βασιλίσσης Αμαλίας,</p> <p>ΙΑ) Άξονας Παναθηναϊκού Σταδίου - πλατεία Κολωνακίου - πλατείας Εξαρχείων (π.χ. Ηρώδου Αττικού, Σκουφά, Ναυαρίνου, Σολωμού),</p> <p>ΙΒ) Εγκάρσια Σύνδεση Τριλογίας (πλατεία Κλαυθμώνος - Πανεπιστήμιο - Πολιτιστικό Κέντρο Δήμου Αθηναίων),</p> <p>ΙΓ) Άξονας Κουκάκι - Ιστορικό Κέντρο (Σικελίας - Φαλήρου - Μακρυγιάννη),</p> <p>ΙΔ) Άξονας Πετραλώνων - Ιστορικού Κέντρου (Τρώων),</p> <p>ΙΕ) Άξονας Εξάρχεια - Γκύζη (Ζωοδόχου Πηγής, Στ. Κουμανούδη),</p> <p>ΙΣΤ) Άξονας Γκύζη - Αμπελοκήπων - Διπλής Ανάπλασης (π.χ.</p>

	<p>Μομφεράτου, Κάλβου, Κεδρηνών, Λουκάρεως, Κόνιαρη, Λάμπρου Κατσώνη),</p> <p>ΙΖ) Άξονας Διπλής Ανάπλασης - Κολωνακίου (π.χ. Φιλήμονος - Γέλωνος - Δεινοκράτους - Ιατρίδου - Σουηδίας - Γενναδίου),</p> <p>ΙΗ) Άξονας στ. μετρό Αγίου Ιωάννη - Ιστορικού Κέντρου (π.χ. Πυθέου - Μenaίχμου),</p> <p>ΙΘ) Ιερά Οδός,</p> <p>Κ) Περιφερειακή Σύνδεση Ακαδημίας Πλάτωνος (π.χ. μέσω Γεωπονικού Πανεπιστημίου, Άργους)</p>
<p>Τεκμηρίωση</p>	<p>Διεθνώς έχει αποδειχθεί ότι η δημιουργία ποδηλατικών υποδομών που δημιουργούν ασφαλείς διαδρομές για την κίνηση του ποδηλάτου μεταξύ όλων των τμημάτων μίας πόλης είναι ο μόνος τρόπος για την αύξηση της κίνησης του ποδηλάτου.</p>
<p>Αποτέλεσμα διαβούλευσης</p>	<p>Τα μέτρα της 7^{ης} προτεραιότητας αξιολογήθηκαν από 54 εκπροσώπους πολιτών και κοινωνικών φορέων. Ελάχιστοι ήταν όσοι εκδήλωσαν διαφωνία στο συγκεκριμένο μέτρο. Από το κοινό κατατέθηκαν συμπληρωματικές προτάσεις για την αύξηση της ταχύτητας υλοποίησης και αποτελεσματικότητας του μέτρου:</p> <p><i>«Σημεία στάθμευσης ποδηλάτων όπου να μπορεί να κλειδώνει ο κορμός με λουκέτο τύπου "πέταλο"»</i></p>



	<p>«Υλοποίηση πρόχειρων-προσωρινών ποδηλατόδρομων (σαν τους <i>pop-up bike lanes</i> που έφτιαξαν πολλές μεγαλουπόλεις στην Ευρώπη εν μέσω κορωνοϊού) στους δρόμους όπου θα κατασκευαστούν αργότερα οι κανονικοί ποδηλατόδρομοι. Έτσι θα υπάρξει και καλύτερη προσαρμογή του κοινού.»</p> <p>«Ενημέρωση των οδηγών με σποτάκια στην τηλεόραση ώστε να καταλάβουν τελικά ότι τα ποδήλατα είναι μέσα μεταφοράς και βρίσκονται νόμιμα στους δρόμους, ώστε να αρχίσουν να τα σέβονται και να μην προσπαθούν να εξοντώσουν τους ποδηλάτες.. (τήρηση ορίων ταχύτητας, ασφαλής προσπέραση είναι τα βασικά)».</p> <p>«Ποδήλατο δρόμους παντού για να μπορεί κάποιος όντως να μετακινηθεί με το ποδήλατο».</p> <p>«Να επιδοτηθούν πχ με έκπτωση στα δημοτικά τέλη επιχειρήσεις που οι εργαζόμενοι μετακινούνται κυρίως με ποδήλατο.»</p> <p>Κατατέθηκαν και τρία αρνητικά σχόλια:</p> <p>«Σε άλλους δήμους είχε αποτύχει».</p> <p>«Πρέπει πρώτα να εξασφαλισθεί η σωστή χρήση (ηλεκτρικού ή μη) ποδηλάτου, με ανάλογη κυκλοφοριακή παιδεία από τους ποδηλάτες και μετά να δοθούν προνόμια ή προτεραιότητες».</p> <p>«Διευκολύνετε τα αυτοκίνητα, αλλιώς μόνο ποδηλατάδες θα σας ψηφίσουν.»</p>
Βήματα Υλοποίησης	<p>Ο δήμος ήδη έχει εκπονήσει μελέτη για την υλοποίηση μέρους του παραπάνω δικτύου, ενώ και το Υπουργείο Περιβάλλοντος έχει εγκρίνει οριστική μελέτη για την υλοποίηση του βόρειου μητροπολιτικού άξονα από Θησείο μέχρι Ριζούπολη. Απαιτείται η εκπόνηση οριστικών μελετών, όπου δεν υπάρχουν και η προκήρυξη του έργου.</p>
Κόστος υλοποίησης	<p>Το κόστος υλοποίησης είναι σημαντικό, καθώς σε συλλεκτήριες οδούς ή / και αρτηρίες πρέπει να υλοποιηθούν διαχωρισμένες υποδομές. Ωστόσο επειδή το μεγαλύτερο τμήμα του δικτύου ικανοποιεί μητροπολιτικές ανάγκες κρίνεται μπορεί ο δήμος να διεκδικήσει την υλοποίηση του έργου από υπερτοπικούς φορείς (π.χ. Περιφέρεια).</p>
Χρονικός ορίζοντας	<p>Το μέτρο επηρεάζει τη διαμόρφωση του οδικού δικτύου, ωστόσο είναι πολύ σημαντικό να δρομολογηθεί άμεσα, καθώς αποτελεί το πιο σημαντικό μέτρο για την αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.</p>
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά έτος εντός του δήμου Αθηναίων- Ποσοστό μείωσης ετήσιου αριθμός τροχαίων συμβάντων εντός του δήμου Αθηναίων- Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο- Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης)- Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο- Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου με δίκτυο ποδηλατοδρόμων- Μήκος υποδομών αποκλειστικά για ποδηλάτες στο δήμο



	<p>Αθηναίων με φυσικό διαχωρισμό από την κυκλοφορία των λοιπών οχημάτων και των πεζών (διάδρομος ποδηλάτων)</p> <ul style="list-style-type: none">- Μήκος υποδομών αποκλειστικά για ποδηλάτες στο δήμο Αθηναίων χωρίς φυσικό διαχωρισμό (π.χ. λωρίδα ποδηλάτου)
--	---

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 7.2: Υλοποίηση Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλάτου, Πύκνωση Δικτύου
Περιγραφή	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει την υλοποίηση του συνόλου του μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου που προβλέπεται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας εντός του δήμου Αθηναίων. Επιπλέον προβλέπεται πύκνωση του δικτύου ποδηλάτου, ώστε να εξασφαλιστεί μεγαλύτερη πυκνότητα υποδομών στα σημεία της πόλης που υπάρχουν κενά.</p> <p>Πιο συγκεκριμένα προτείνεται:</p> <p>Α) Δημιουργία ποδηλατικού άξονα στο Παγκράτι (π.χ. Ιφικράτους - Ευτυχίδου - Ερτοσθένους),</p> <p>Β) στο Μετς (π.χ. Καφαντάρη - Φρύνωνος - Μουσούρου - Λογγίνου - Αναπαύσεως),</p> <p>Γ) Η υλοποίηση του νότιου μητροπολιτικού άξονα εντός του δήμου Αθηναίων (Αθανασίου Διάκου - λεωφόρου Βουλιαγμένης),</p> <p>Δ) Η υλοποίηση του μητροπολιτικού άξονα Καλλιρρόης - Αρδητιού - Βασιλέως Κωνσταντίνου - λεωφόρου Βασιλίσσης Σοφίας - λεωφόρος Μεσογείων</p> <p>Ε) Η υλοποίηση του μητροπολιτικού άξονα λεωφόρος Βασιλίσσης Σοφίας – λεωφόρος Κηφισίας,</p> <p>ΣΤ) άξονας Αμπελοκήπων - Γουδή (π.χ. Σούτσου - Πανόρμου - Λαρίσης - Τρικάλων), Λένορμαν,</p> <p>Ζ) Περιφερειακή Σύνδεση Κάτω Πατησίων - Κολοκυνθούς - Ακαδημίας Πλάτωνος (π.χ. άξονας Αγίου Μελετίου - Κρέοντος)</p>
Τεκμηρίωση	<p>Η υλοποίηση του μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου θα δώσει μία φιλική στο περιβάλλον εναλλακτική λύση για τη μετακίνηση στο λεκανοπέδιο. Η αναγκαιότητα του δικτύου θα αυξάνει όσο θα μεγαλώνει ο στόλος των ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων (ποδήλατα, πατίνια), τα οποία θα εξασφαλίζουν στους χρήστες τους υψηλές ταχύτητες μετακίνησης χωρίς κόπο. Ωστόσο οι μειωμένες συνθήκες ασφάλειας στους δρόμους, δηλαδή η έλλειψη υποδομών για ποδήλατα, όπου θα μπορούν να κινηθούν προστατευμένοι από τους πεζούς και τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, θα εμποδίσει την ανάπτυξη των μέσων αυτών και την ευρεία χρήση τους για μεγάλο ή μικρότερο μήκος μετακινήσεων.</p>



Αποτελέσματα διαβούλευσης	Και για το μέτρο αυτό υπάρχει σχεδόν καθολική αποδοχή.
Βήματα Υλοποίησης	Κάποια οδικά τμήματα αρμοδιότητας δήμου Αθηναίων έχουν μελετηθεί ήδη, ωστόσο το τμήμα του οδικού δικτύου που είναι πάνω σε βασικές αρτηρίες είναι ακόμα ανώριμο μελετητικά. Απαιτείται η εκπόνηση συγκοινωνιακής προμελέτης, η έγκρισή του από τις αρμόδιες υπηρεσίες, η εκπόνηση οριστικών μελετών και η προκήρυξη του έργου για την κατασκευή τους.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι μεγάλο, διότι η υλοποίηση υποδομών σε βασικές αρτηρίες προϋποθέτει πλήρη αναδιάταξη του οδικού δικτύου. Καθώς το έργο αναμένεται να καλύψει μητροπολιτικές ανάγκες μετακίνησης προτείνεται η χρηματοδότησή του από την Περιφέρεια.
Χρονικός ορίζοντας	Το έργο είναι ανώριμο μελετητικά, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 10ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο- Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης)- Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο- Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου με δίκτυο ποδηλατοδρόμων- Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο για μετακινήσεις που εκκινούν από το δήμο Αθηναίων

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 7.3: Ποδήλατα πόλης κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την αδειοδότηση 150 σημείων σε όλο τον Δήμο για τοποθέτηση 900 κοινόχρηστων ποδηλάτων χωρίς σταθερό σταθμό (dockless), 30% ηλεκτρικά με έμφαση σε σταθμούς Μέσων Σταθερής Τροχιάς.
Τεκμηρίωση	Το κοινόχρηστο ποδήλατο αποτελεί μία επανάσταση για την κινητικότητα στην πόλη και δυστυχώς στη χώρα μας εξαιτίας των πενιχρών πόρων που έχουν διατεθεί για τη δημιουργία λειψών συστημάτων δεν έχει γίνει ευρέως γνωστός ο σημαντικός συγκοινωνιακός τους ρόλος. Προσφέρουν άπλετη ελευθερή και μεγαλύτερη ταχύτητα σε όσους αποφασίζουν να μετακινηθούν σε μία μητροπολιτική περιοχή χωρίς το αυτοκίνητό τους, καθώς μπορούν εκεί που τα μέσα συλλογικής μεταφοράς είναι γρηγορότερα από το αυτοκίνητο να μετακινούνται με αυτά και να προσεγγίζουν τον τελικό τους προορισμό χωρίς χρονοβόρες μετεπιβιβάσεις. Τα κοινόχρηστα ποδήλατα συμβάλλουν κατά συνέπεια στην αύξηση της χρήσης ποδηλάτου, καθώς δεν προϋποθέτει η χρήση του ποδηλάτου τη πραγματοποίηση μιας μεγάλης διαδρομής, και στη μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου, καθώς αυξάνουν την ταχύτητα και την ελευθερία επιλογών σε όσους δεν κάνουν χρήση του αυτοκινήτου.



Αποτελέσματα διαβούλευσης	<p>Λίγοι ήταν εκείνοι που αξιολόγησαν αρνητικά το μέτρο αυτό κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης. Η πλεινότητα κατέθεσε ότι το υποστηρίζει.</p> <p>Ενδεικτικά κάποια σχόλια:</p> <p>«Το σύστημα dockless δημιουργεί ένα αίσθημα χάους διότι ο καθένας αφήνει το ποδήλατο ή πατίνι κ.λ.π. όπου να'ναι.»</p> <p>«Να κανουμε πάρκινγκ δίπλα στους σταθμούς για ποδήλατα».</p> <p>«Θα φτάσουν τα 900 κοινόχρηστα ποδήλατα?».</p>
Βήματα Υλοποίησης	<p>Απαιτείται να γίνει μελέτη που θα χωρθετεί τα σημεία που ο χρήστης θα μπορεί να αφήνει το ποδήλατό του, καθώς δεν είναι επιθυμητό – όπως αναφέρθηκε και στη διαβούλευση – να μπορεί ο καθένας να τα αφήνει όπου θέλει.</p>
Κόστος υλοποίησης	<p>Το κόστος υλοποίησης δεν είναι ιδιαίτερο υψηλό, και μπορεί να το αναλάβει ο ιδιώτης ο οποίος θα εκμεταλλεύεται το στόλο κοινόχρηστων ποδηλάτων.</p>
Χρονικός ορίζοντας	<p>Το μέτρο 7.3 δεν προϋποθέτει αλλαγή της καθημερινότητας μετακίνησης και είναι χαμηλού κόστους, ενώ θα έχει άμεση επίδραση στη χρήση του ποδηλάτου, κατά συνέπεια προτείνεται η υλοποίησή του εντός της επόμενης 5ετίας.</p>
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο- Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης)- Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο- Αριθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 7.4: Είσοδος του ποδηλάτου στις λεωφορειολωρίδες
Περιγραφή	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει την θεσμοθέτηση δυνατότητας εισόδου του ποδηλάτου στις λεωφορειολωρίδες.</p>
Τεκμηρίωση	<p>Σε βασικούς κεντρικούς δρόμους, στους οποίους από τον ΚΟΚ οι ποδηλάτες έχουν δικαίωμα να κυκλοφορούν, δεν τους επιτρέπεται να χρησιμοποιούν τις λεωφορειολωρίδες και εκ των πραγμάτων υποχρεώνονται να κινούνται στη μεσαία λωρίδα, που έχουν πολλαπλάσια φόρτιση και πολύ υψηλότερες ταχύτητες. Οι ποδηλάτες δεν το τηρούν και επιμένουν να τις χρησιμοποιούν. Για την ασφάλειά τους λοιπόν, με το επιχείρημα ότι οι λεωφορειολωρίδες έχουν ανεπαρκές πλάτος για ποδήλατα και λεωφορεία μαζί, υποχρεώνονται οι ποδηλάτες από τη νομοθεσία να εμπλέκονται στις πολύ πιο ανασφαλείς συνθήκες που επικρατούν στις λωρίδες των αυτοκινήτων. Το πλάτος των λεωφορειολωρίδων στην Αθήνα κυμαίνεται κατά κανόνα μεταξύ 3,3-3,6μ. και είναι το ίδιο με το σύνηθες των λεωφορειολωρίδων σε Παρίσι και Λονδίνο, όπου η κίνηση των ποδηλάτων επιτρέπεται. Το παράδειγμα των πόλεων αυτών αποδεικνύει ότι τα 3,3μ είναι επαρκή για συνύπαρξη ποδηλάτων και λεωφορείων. Στους δρόμους που προβλέπεται από το ΣΒΑΚ η κατασκευή ποδηλατόδρομου (μέτρο 7.1 ή 7.2) προβλέπεται η εφαρμογή του μέτρου 7.4 ως προσωρινού μέχρι την υλοποίηση των υπόλοιπων μέτρων.</p>



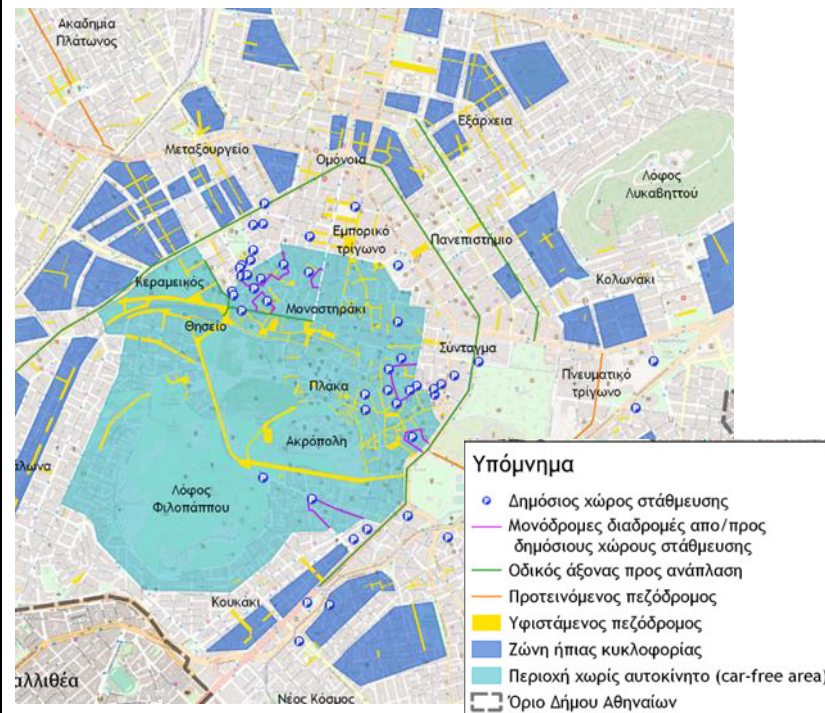
Αποτελέσματα διαβούλευσης	<p>Το μέτρο 7.4 συγκέντρωσε τα περισσότερα αρνητικά σχόλια, 1 στις 3 αξιολογήσεις ήταν αρνητικές, ωστόσο και πάλι η πλειονότητα κατέθεσε ότι το υποστηρίζει.</p> <p>Ενδεικτικά κάποια αρνητικά σχόλια:</p> <p>«Κάκιστη λύση η συνύπαρξη ποδηλάτων με λεωφορεία, σε καμία περίπτωση δεν θα οδηγήσει στην υιοθέτηση του ποδηλάτου σαν μέσο μεταφοράς το να μετακινείσαι με ένα όχημα 50 τόνων στην πλάτη σου. Όσο για το δίκτυο, φωνάζουμε χρόνια τώρα..»</p> <p>«Οι ποδηλατόδρομοι δεν πρέπει να αναμειγνύονται στις λωρίδες που χρησιμοποιούν το τραμ, τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ».</p> <p>«Το να μοιράζονται τα ποδήλατα τον ίδιο χώρο με τα λεωφορεία θέτει σε κίνδυνο τα πρώτα και καθυστερεί τα δεύτερα.».</p>
Βήματα Υλοποίησης	Απαιτείται να γίνει κρατική νομοθετική παρέμβαση.
Κόστος υλοποίησης	Δεν υπάρχει κόστος υλοποίησης.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο 7.4 δεν προϋποθέτει αλλαγή της καθημερινότητας μετακίνησης και είναι χαμηλού κόστους, ενώ θα έχει άμεση επίδραση στην αύξηση της ασφάλειας σε όσους κινούνται με ποδήλατο σε αρτηρίες με λεωφορειολωρίδες, κατά συνέπεια προτείνεται η υλοποίησή του εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο- Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης)- Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο- Ποσοστό ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων στο σύστημα κοινής χρήσης- Εγκατάσταση συστήματος ενοικίασης ποδηλάτων- Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου με δίκτυο ποδηλατοδρόμων- Ποσοστό λεωφορειολωρίδων με ύπαρξη ποδηλάτου- Μήκος λωρίδων κοινής χρήσης ποδηλάτων – λεωφορείων

Προτεραιότητα 8: Προστασία του κέντρου και των γειτονιών από διαμπερείς διελυσεις μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 8.1: Ανακήρυξη Ιστορικού Κέντρου σε Περιοχή Περιορισμένης Πρόσβασης ΙΧ
Περιγραφή	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει την απαγόρευση της διέλευσης και της στάθμευσης οχημάτων πλην ταξί, συλλογικών μέσων μεταφοράς, μικρών οχημάτων τροφοδοσίας στις γειτονιές γύρω από την ιστορική καρδιά της Αθήνας, την Ακρόπολη, δηλαδή στου Ψυρρή, στο Εμπορικό Τρίγωνο, στην Ακρόπολη, στην Πλάκα, στου Φιλοπάππου, στο Θησείο, στον Κεραμεικό.</p> <p>Πιο συγκεκριμένα η περιοχή προστασίας έναντι της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ορίζεται, για τον χρονικό ορίζοντα της 5ετίας, από τις οδούς Αγίων Ασωμάτων- Σαρρή - Ευρυπίδου - Παλαιών Πατρών Γερμανού - Παρνασσού - Καρύτση - Χρήστου Λαδά - Σταδίου - Κολοκοτρώνη -</p>

Βουλής - Καραγιώργη Σερβίας - Φιλελλήνων - Ξενοφώντος - Νίκης- Βασιλίσσης Αμαλίας - Συγγρού - Χατζηχρήστου - Βεΐκου - Τσάμη Καρατάσου - Ζαχαρίτσα - Δυοβουνιώτου - Γενναίου Κολοκοτρώνη - Αχαιών - Δημοφώντος - Ηρακλειδών - Περσεφόνης - Πειραιώς - Αγίων Ασωμάτων.

Στο εσωτερικό της περιοχής αυτής δημιουργούνται αποκλειστικά μη διαμπερείς διαδρομές πρόσβασης προς δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης εκτός οδού για κατοίκους και επισκέπτες.



Για τον ορίζοντα δεκαετίας η περιοχή προστασίας έναντι της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ορίζεται από τις οδούς Αχαιών- Γενναίου Κολοκοτρώνη- Δυοβουνιώτη- Ζαχαρίτσα- Τούσα Μπότσαρη- Αρδητού- Βασιλέως Κωνσταντίνου- Ριζάρη- Βασιλίσσης Σοφίας- Σταδίου - Πειραιώς- Δημοφώντος- Αχαιών.

Τεκμηρίωση	<p>Όλες οι ευρωπαϊκές πόλεις προφυλάσσουν τα ιστορικά τους κέντρα, δηλαδή την ιστορία τους. Η ιστορία μίας πόλης τροφοδοτεί την τοπική ταυτότητα, ενώνει τους κατοίκους της, δημιουργεί κοινές αξίες και προσδοκίες και τονώνει το ενδιαφέρον των πολιτών για τοπικά ζητήματα. Η Αθήνα έχει ευθύνη μεγαλύτερη από άλλες πόλεις να διαφυλάξει την ιστορία της, καθώς αποτελεί σημείο αναφοράς για όλη την Ευρώπη, η οποία αναγνωρίζει στον ελληνικό πολιτισμό την πνευματική της κληρονομιά.</p> <p>Η μηχανοκίνητη μετακίνηση είναι ασύμβατη με το ιστορικό περιβάλλον των πόλεων. Οι πόλεις δομήθηκαν παραδοσιακά στηριζόμενες στην πεζή μετακίνηση με στενούς δρόμους και πυκνό δίκτυο, εντελώς ακατάλληλο για τη στάθμευση και κίνηση αυτοκινήτων που έχουν πολύ μεγάλες ανάγκες σε χώρο. Η κίνηση και στάθμευση αυτοκινήτων στον ιστορικό πυρήνα των πόλεων προκαλεί μεγάλη όχληση και γι' αυτό το λόγο διεθνώς η απαγόρευση της στάθμευσης και κίνησης αυτοκινήτων αποτελεί ένα βασικό μέτρο για την προστασία των ιστορικών πυρήνων των πόλεων.</p> <p>Η πεζοδρόμηση του ιστορικού πυρήνα θα δημιουργήσει ελκυστικές συνθήκες για περπάτημα και ποδήλατο που αναμένεται σε συνδυασμό με την υλοποίηση των μέτρων της προτεραιότητας 7 να αυξήσει το μερίδιό τους στις καθημερινές μετακινήσεις.</p>
Αποτέλεσμα διαβούλευσης	<p>Τα μέτρα της 8^{ης} προτεραιότητας αξιολογήθηκαν από 54 εκπροσώπους πολιτών και κοινωνικών φορέων. Μόνο 3 εκδήλωσαν διαφωνία στο μέτρο αυτό. Η διαβούλευση έδειξε ότι υπάρχει σχεδόν καθολική αποδοχή του μέτρου αυτού.</p>



Βήματα Υλοποίησης	Το μέτρο απαιτεί την εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης, η οποία πρέπει να εγκριθεί από τους αρμόδιους συγκοινωνιακούς φορείς, καθώς η Αθηνάς, η Ερμού και η Μητροπόλεως ανήκουν στο βασικό οδικό δίκτυο Ν. Αττικής (ΦΕΚ 701/Δ/1990). Ακόμα καλύτερη θεσμικά θα ήταν η έγκριση ενός Ειδικού Χωρικού Σχεδίου που θα εξέταζε πιο ολοκληρωμένα τις πολεοδομικές και κοινωνικές πτυχές του μέτρου αυτού. Κατόπιν πρέπει να προκηρυχθεί μελέτη που θα καθορίζει τις αναγκαίες αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις για την εφαρμογή του ευρύτερου σχεδίου. Στη συνέχεια απαιτείται η προκήρυξη του έργου και η υλοποίησή του. Ο χρόνος υλοποίησης μπορεί να μειωθεί σημαντικά εάν παρθούν μόνο κυκλοφοριακά μέτρα και δε γίνουν κατασκευαστικές παρεμβάσεις.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης μπορεί να είναι πολύ μικρό, εάν απαγορευτεί με μικρές διαμορφώσεις στην είσοδο της περιοχής προστασίας η είσοδος των αυτοκινήτων.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει σημαντικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα κατοίκων και επισκεπτών της Αθήνας, ωστόσο η εφαρμογή κάποιων από τις προβλέψεις του μέτρου στο πλαίσιο των έκτακτων περιοριστικών κυκλοφοριακών μέτρων για την αντιμετώπιση του κορωνοϊού, καθώς και τα αποτελέσματα της διαβούλευσης του ΣΒΑΚ, δίνουν την εικόνα ότι το έργο είναι ώριμο κοινωνικά. Προτείνεται η εφαρμογή του εντός 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ποσοστό μετακινήσεων πεζή- Περιοχή Περιορισμένης Πρόσβασης ΙΧ- Επιφάνεια της πόλης με ειδικές περιοριστικές πολιτικές για το αυτοκίνητο (car-free area).

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 8.2: Μεγάλος Περίπατος
Περιγραφή	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει τη δημιουργία ενός μεγάλου περιπάτου στην Αθήνα που θα επεκτείνει τον διεθνούς ακτινοβολίας αρχαιολογικό πεζόδρομο της Αθήνας και θα τον συνδέει με σημαντικούς πόλους: το Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο, την Τριλογία επί της Πανεπιστημίου, το Ζάππειο, τον Εθνικό Κήπο, το Παναθηναϊκό Στάδιο.</p> <p>Ο περίπατος υλοποιείται με την (μόνιμη) πεζοδρόμηση των Λεωφόρων Βασιλίσσης Όλγας και Ηρώδου Αττικού. Επιπλέον, προτείνεται η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου με εξαίρεση διέλευσης ποδηλατοδρόμου, μίας λωρίδας για διελεύσεις οχημάτων έκτακτης ανάγκης και αμφίδρομη διέλευση τραμ. Συνοδευτικά προτείνεται η ανάπλαση της Πατησίων με διέλευση τραμ μέχρι το τέλος του δρόμου, ανάπλαση της Αθηνάς και ανάπλαση της Αμαλίας. Το ανοδικό τμήμα της Συγγρού από το Μουσείο Φιξ μέχρι τους στύλους του Ολυμπίου Διός</p>



	<p>πεζοδρομείται με εξαίρεση μίας λωρίδας. Η Ακαδημίας αντιδρομείται.</p>
Τεκμηρίωση	<p>Η χρήση του άξονα της Πανεπιστημίου για τη δημιουργία ενός βουλεβάρτου κίνησης των πεζών αποτυπώνεται και στα δύο Ρυθμιστικά Σχέδια της Αθήνας του 1983 και του 2014. Πιο συγκεκριμένα στο Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (ΦΕΚ 156/Α/2014) στο άρθρο 15 παράγραφος 5 προτείνεται η σύνδεση του Νέου Μουσείου της Ακρόπολης με το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο μέσω της οδού Πανεπιστημίου. Επιπλέον προτείνεται η σύνδεση του Ολυμπίου του Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης Φιξ, της Στέγης Γραμμάτων και Τεχνών, της Νέας Λυρικής Σκηνής και του Φαλήρου μέσω του άξονα της Συγγρού.</p> <p>Η επιλογή της Πανεπιστημίου παρέχει σε πεζούς και ποδηλάτες έναν τεράστιο ελεύθερο χώρο στην καρδιά των δραστηριοτήτων της πρωτεύουσας, τόσο ισχυρό ώστε να δώσει γενικότερα ώθηση στο περπάτημα και στο ποδήλατο στην ευρύτερη Αθήνα.</p> <p>Η παρέμβαση στην Πανεπιστημίου θα έχει προεκτάσεις σε όλο το Λεκανοπέδιο, καθώς σήμερα αποτελεί έναν άξονα διαμπερούς κίνησης μητροπολιτικής σημασίας. Οπότε όλοι οι δήμοι της Αττικής θα επηρεαστούν από τη μείωση των κατοίκων που θα αποφασίσουν να μετακινηθούν προς το κέντρο της Αθήνας χωρίς αυτοκίνητο.</p> <p>Το κέντρο θα απελευθερωθεί σημαντικά από την υποβάθμιση που προκαλεί η εκτεταμένη χρήση αυτοκινήτου για την πρόσβαση σε αυτό και η εικόνα του κέντρου της πόλης θα αναβαθμιστεί και σε κατοίκους και σε επισκέπτες τροφοδοτώντας περαιτέρω την οικονομική ανάπτυξη της Αθήνας.</p>
Αποτελέσματα διαβούλευσης	<p>Η διαβούλευση έδειξε ότι και για το μέτρο αυτό υπάρχει αποδοχή στην πλειονότητα πολιτών και κοινωνικών φορέων. Από τους 54 συμμετέχοντες στη διαβούλευση, 10 εξέφρασαν τη διαφωνία τους. Ενδεικτικά τα παρακάτω σχόλια:</p> <p><i>«Τα πεζοδρόμια σε Ακαδημίας-Πανεπιστημίου-Σταδίου είναι αρκετά φαρδιά για τον όγκο πεζών που δέχονται. Η Πανεπιστημίου θα ήταν καλύτερο να πεζοδρομηθεί πλήρως αφού πρώτα υπογειοποιηθεί»</i></p> <p><i>«Όνειρα θερινής νυκτός τα όσα αναφέρονται σε αυτή την ενότητα. Τον σχεδιασμό για τραμ στα πλαίσια του μεγάλου περίπατου καλούμαστε να τον σχολιάσουμε, αλλά δεν τον είδαμε ποτε στην πράξη.»</i></p> <p><i>«Αθήνα δεν είναι μόνο ο Δήμος Αθηναίων, αλλά ακόμη και ο Δήμος έχει μεγάλη έκταση. Φυσικά και θα γίνεται χρήση οδικών αξόνων από διερχόμενους οδηγούς, δεν είναι νησί! Οι εργαζόμενοι πρέπει να πάνε στις δουλειές τους, όχι να κάνουν μικρούς ή μεγάλους περιπάτους.»</i></p>
Βήματα Υλοποίησης	<p>Το έργο είναι ώριμο μελετητικά, καθώς έχει εκπονηθεί οριστική μελέτη με αναλύση των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων και έχουν εγκριθεί οι περιβαλλοντικοί όροι του έργου. Απαιτείται η ένταξη</p>

	του σε πλαίσιο χρηματοδότησης και η προκήρυξή του.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι σημαντικό, αλλά επειδή είναι ένα έργο υπερτοπικής, εάν όχι διεθνούς σημασίας πρέπει να ενταχθεί σε ευρύτερο πλαίσιο χρηματοδότησης.
Χρονικός ορίζοντας	Επειδή το μέτρο είναι ώριμο μελετητικά, παρ' όλο που προβλέπει σημαντικές αλλαγές στην καθημερινότητα όλων των κατοίκων του Λεκανοπεδίου, προτείνεται να υλοποιηθεί εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> - Ποσοστό μετακινήσεων πεζή - Πεζόδρομοι στο οδικό δίκτυο του Δήμου - Κυκλοφοριακός φόρτος εισόδου στο κέντρο της Αθήνας - Επιφάνεια αναπλάσεων στο κέντρο της Αθήνας

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 8.3: Επέκταση Μεγάλου Περιπάτου: Σύνδεση Ακαδημίας Πλάτωνος με το Λύκειο Αριστοτέλη
Περιγραφή	<p>Το μέτρο προβλέπει τη δημιουργία μιας εξαιρετικής σημασίας αρχαιολογική διαδρομή, με προσανατολισμό ανατολή-δύση, που συνδέει το Λύκειο του Αριστοτέλη με την Ακαδημία Πλάτωνος. Ο άξονας υλοποιείται με υποδομή αποκλειστικής κίνησης πεζών και ποδηλάτων (με πεζοδρόμηση ή/και μείωση των λωρίδων που εξυπηρετούν την κυκλοφορία των ΙΧ). Οι δύο εναλλακτικές πορείες που μπορεί να ακολουθήσει είναι: Λυκείου, Ηρώδου Αττικού, λ. Βασ. Σοφίας, Ερμού, Μοναστηριού (1η και πιο σύντομη εκδοχή) ή από τις Λυκείου, Ηρώδου Αττικού, Βασ. Όλγας, Διον. Αρεοπαγίτου, Απ. Παύλου, Μοναστηριού (2η εκδοχή).</p>



Τεκμηρίωση	<p>Ο Πλάτωνας και ο Αριστοτέλης είναι προσωπικότητες πνευματικές οι οποίες αναγνωρίζονται διεθνώς ως στυλοβάτες της ανθρώπινης σκέψης και φιλοσοφίας. Μία διαδρομή Πλάτωνας – Αριστοτέλης θα συγκέντρωνε το διεθνές ενδιαφέρον και σημαντική κίνηση επισκεπτών προκαλώντας οικονομική ανάπτυξη στις περιοχές γύρω από την Ακαδημία Πλάτωνος (διότι η περιοχή γύρω από το Λύκειο του Αριστοτέλη είναι ήδη η πιο ακριβή περιοχή της Αθήνας).</p> <p>Στο Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (ΦΕΚ 156/Α/2014) στο άρθρο 15 παράγραφος 5 προτείνεται η σύνδεση Κεραμεικού και Ακαδημίας Πλάτωνος μέσου του ζεύγους Σαλαμίνας – Πλαταιών, ενώ προβλέπεται και ενοποίηση της περιοχής από τον αρχαιολογικό χώρο του Ολυμπίου έως την Εθνική Πινακοθήκη (Πνευματικό Τρίγωνο στο οποίο εντάσσεται ο αρχαιολογικός χώρος του Λυκείου του Αριστοτέλη).</p>
Αποτελέσματα διαβούλευσης	<p>Υπάρχει σχεδόν καθολική αποδοχή του μέτρου αυτού, όπως έδειξε η διαβούλευση.</p>
Βήματα Υλοποίησης	<p>Για τη σύνδεση Κεραμεικού – Ακαδημίας Πλάτωνος έχει εκπονηθεί μελέτη από την Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων της Αθήνας (ΕΑΧΑ), ενώ και η πεζοδρόμηση των Βασιλίσσης Όλγας και Ηρώδου Αττικού προβλέπεται στα έκτακτα μέτρα για την αντιμετώπιση του κορωνοϊού και εντάσσεται στον προγραμματισμό του δήμου. Απαιτείται η εκπόνηση αρχιτεκτονικής μελέτης για το τμήμα αυτό και η προκήρυξη του έργου.</p>
Κόστος υλοποίησης	<p>Το κόστος υλοποίησης είναι σημαντικό, αποτελεί όμως ένα μέτρο διεθνούς ενδιαφέροντος και δεν αναμένεται να είναι δύσκολη η ένταξή του σε πλαίσιο χρηματοδότησης.</p>
Χρονικός ορίζοντας	<p>Το μέτρο δεν τροποποιεί σημαντικά την καθημερινότητα των κατοίκων και η προτεραιότητά του χαρακτηρίζεται υψηλή, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.</p>
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ποσοστό μετακινήσεων πεζή- Πεζόδρομοι στο οδικό δίκτυο του Δήμου- Μήκος «πράσινων διαδρομών» στην Αθήνα πολιτιστικού ενδιαφέροντος

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 8.4: Ανάπλαση του άξονα Πειραιώς - Σταδίου
Περιγραφή	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει την ανάπλαση του άξονα Πειραιώς - Σταδίου, ώστε να μειωθεί η διατομή της κίνησης των αυτοκινήτων και να δημιουργηθεί ένας αναβαθμισμένος διάδρομος για την κίνηση πεζών – ποδηλάτων.</p>



Τεκμηρίωση	<p>Στο Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (ΦΕΚ 156/Α/2014) στο άρθρο 15 παράγραφος 5 προτείνεται η άρθρωση του ιστορικού κέντρου της Αθήνας με τους αρχαιολογικούς χώρους του Πειραιά μέσα από τον πολιτιστικό άξονα της Πειραιώς. Η οδός Πειραιώς χαρακτηρίζεται στο άρθρο 11, παράγραφο 2.2 ως αναπτυξιακός άξονας μητροπολιτικής ακτινοβολίας με έμφαση στις πολιτιστικές λειτουργίες και δραστηριότητες αναψυχής. Αναφέρεται ότι επιδιώκεται η ανάδειξη της Πειραιώς «<i>ως βασικών στοιχείων της εικόνας και της ταυτότητας της πόλης ως διεθνούς πολιτιστικής και τουριστικής μητρόπολης.</i>»</p> <p>Είναι φανερό ότι η σημερινή εικόνα της οδού Πειραιώς απέχει πολύ από τους στόχους που έχουν τεθεί σε πολεοδομικό επίπεδο. Παράλληλα στην οδό Πειραιώς έχει χωροθετηθεί από το Ρυθμιστικό Σχέδιο μητροπολιτικός άξονας ποδηλάτου.</p> <p>Εντάσσεται στο ΣΒΑΚ η ανάπτυξη του άξονα με μείωση της διατομής κυκλοφορίας και ένταξη δικτύου ποδηλάτου ώστε να τροφοδοτηθεί οικονομική ανάπτυξη κατά μήκος του άξονα που είναι αναγκαία για την αλλαγή της εικόνας της.</p> <p>Αντίθετα η εικόνα της οδού Σταδίου είναι καλή. Ωστόσο επειδή οριοθετεί την περιοχή προστασίας του ιστορικού κέντρου, αποτελεί προέκταση του άξονα της οδού Σταδίου εντάσσεται και σήμερα αποκόπτει την επικοινωνία της Πανεπιστημίου με το ιστορικό κέντρο προτείνεται η μείωση της διατομής της, ώστε να μην αποτελεί φράγμα στην ευαίσθητη αυτή περιοχή.</p>
Αποτελέσματα διαβούλευσης	<p>Ενώ για την οδό Πειραιώς ήταν σχεδόν καθολική η αποδοχή της ανάγκης ανάπτυξής της για την οδό Σταδίου ήταν σημαντικά μεγαλύτερος ο αριθμός των πολιτών και των κοινωνικών φορέων που εξέφρασε τη διαφωνία του. Αυτό προφανώς οφείλεται στην κυκλοφοριακή σημασία της Σταδίου ως δακτύλιος της περιοχής προστασίας. Ωστόσο και στην περίπτωση της οδού Σταδίου η πλειονότητα των αξιολογήσεων ήταν θετική.</p>
Βήματα Υλοποίησης	<p>Απαιτείται η εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης, η ανάλυση των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την ανάπτυξη του άξονα Πειραιώς – Σταδίου, η έγκριση των περιβαλλοντικών όρων από το κράτος, η οριστική μελέτη και η δημοπράτηση του έργου.</p>
Κόστος υλοποίησης	<p>Το κόστος υλοποίησης είναι αρκετά υψηλό. Εξαιτίας της μητροπολιτικής σημασίας του άξονα προτείνεται η χρηματοδότηση της ανάπτυξης από την Περιφέρεια Αττικής.</p>
Χρονικός ορίζοντας	<p>Το μέτρο χαρακτηρίζεται ως υψηλής προτεραιότητας, διότι εντάσσεται σε μία ευρύτερη προσπάθεια αναβάθμισης της εικόνας του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.</p>



Δείκτης παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ποσοστό μετακινήσεων πεζή- Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ- Επιφάνεια οδικού χώρου στις οδούς Πειραιώς και Σταδίου που αποδίδεται σε πεζούς και ποδηλάτες
-------------------------------	--

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 8.5: Ανάπλαση της οδού Σόλωνος
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την μείωση της διατομής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην οδό Σόλωνος προς όφελος των πεζών και των ποδηλατών
Τεκμηρίωση	Η εικόνα της οδού Σόλωνος δεν μπορεί να είναι αποδεκτή από το δήμο. Πρόκειται για ένα δρόμο με πολύ υψηλή κυκλοφορία οχημάτων, υψηλές ταχύτητες κίνησης και ανεπαρκή υποδομή για πεζούς και για ΑΜΕΑ σε μία από τις πιο κεντρικές και ζωντανές περιοχές της Αθήνας. Πρέπει να αποτελέσει υψηλή προτεραιότητα για το δήμο Αθηναίων η αλλαγή της εικόνας της οδού.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Αρκετά ήταν τα σχόλια στη διαβούλευση που στέκονταν αρνητικά στην προοπτική μείωσης του χώρου που διατίθεται στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Αυτό προφανώς οφείλεται στην κυκλοφοριακή της σημασία. Ωστόσο η πλειονότητα των πολιτών και των κοινωνικών φορέων που συμμετείχε στη διαβούλευση είναι υπέρ του μέτρου.
Βήματα Υλοποίησης	Η οδός είναι χαρακτηρισμένη ως βασικό οδικό δίκτυο, οπότε η μελέτη που πρέπει να εκπονηθεί, πρέπει να εγκριθεί από τους αρμόδιους φορείς ελέγχου της κυκλοφορίας. Μετά τις εγκρίσεις είναι δυνατή η προκήρυξη του έργου, η επιλογή αναδόχου και η κατασκευή του.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι υψηλό, καθώς η οδός Σόλωνος έχει μεγάλο μήκος. Ωστόσο θα μπορούσε να καλυφθεί ακόμα και με ίδια χρηματοδότηση.
Χρονικός ορίζοντας	Εξαιτίας της σημασίας και της υψηλής προτεραιότητας που έχει η κατασκευή του έργου αυτού, εντάσσεται στα έργα 5ετίας.
Δείκτης παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ποσοστό μετακινήσεων πεζή- Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ- Μήκος πεζοδρομίων οδού Σόλωνος με πλάτος τουλάχιστον 1.5 μέτρων- Μήκος πεζοδρομίων οδού Σόλωνος με υποδομές για ΑΜΕΑ

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 8.6: Ανάπλαση της Ιεράς Οδού
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει τη δημιουργία άξονα αποκλειστικής κίνησης



	<p>πεζών και ποδηλάτων (με μείωση των λωρίδων που εξυπηρετούν την κυκλοφορία των ΙΧ) στην Ιερά Οδό.</p>
Τεκμηρίωση	<p>Στο Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (ΦΕΚ 156/Α/2014) στο άρθρο 15 παράγραφος 5 προτείνεται η σύνδεση ιστορικού κέντρου Αθήνας – Κεραμεικού με τον αρχαιολογικό χώρο της Ελευσίνας μέσω της Ιεράς Οδού. Προβλέπεται η ανάδειξη της Ιεράς Οδού ως ιστορικό άξονα σε όλο το μήκος της από τον Κεραμεικό έως την Ελευσίνα. Μάλιστα αναφέρεται ότι «<i>Η δημιουργία πολιτιστικής διαδρομής Ελευσίνας – Αθήνας μέσω της Ιεράς Οδού επεκτείνει τον αρχαιολογικό περίπατο της Αθήνας μέχρι τα δυτικά όρια της αρχαίας πόλεως κράτους συνδέοντας το άστυ με το σημαντικότερο εξωαστικό του ιερό</i>». Για το λόγο αυτό έχει προβλεφθεί κατά μήκος της Ιεράς Οδού από το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας η χάραξη μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου.</p> <p>Είναι φανερό ότι και για την περίπτωση της Ιεράς Οδού η σημερινή της εικόνα δε συνάδει με τους στόχους που έχουν τεθεί σε πολεοδομικό επίπεδο. Επιπλέον στη διαβούλευση τονίστηκε από τους εκπροσώπους του Γεωπονικού Πανεπιστημίου η μεγάλη σημασία για την πρόσβαση που έχει στο Γεωπονικό Πανεπιστήμιο η Ιερά Οδός, καθώς το συνδέει με τους κοντινότερους σταθμούς του Ελαιώνα και του Κεραμεικού.</p> <p>Με βάση τα παραπάνω χαρακτηρίζεται η ανάπλαση της Ιεράς Οδού ως έργο προτεραιότητας για το ΣΒΑΚ που εξυπηρετεί μητροπολιτικής σημασίας πολεοδομικούς στόχους και συμβάλλει στην ανάδειξη της εικόνας της Αθήνας.</p>
Αποτελέσματα διαβούλευσης	<p>Το μέτρο συγκεντρώνει τις αρκετές αρνητικές γνώμες, προφανώς λόγω της κυκλοφοριακής σημασίας της Ιεράς Οδού, ωστόσο η πλειονότητα των κατοίκων και των κοινωνικών φορέων τάχθηκε υπέρ του μέτρου.</p> <p>Ενδεικτικό το παρακάτω απόσπασμα:</p> <p><i>«Με ολοκλήρωση της Διπλής Ανάπλασης στον Βοτανικό , θα μειώσουμε το πλάτος της Ιεράς Οδού ;;;;»</i></p>
Βήματα Υλοποίησης	<p>Η ανάπλαση της Ιεράς Οδού πρέπει να ακολουθήσει όλη τη διαδικασία που περιγράφεται και για την ανάπλαση της οδού Πειραιώς (μέτρο 8.4) .</p>
Κόστος υλοποίησης	<p>Το κόστος υλοποίησης του έργου αυτού είναι πολύ υψηλό. Εξαιτίας της μητροπολιτικής σημασίας της παρέμβασης προτείνεται η χρηματοδότησή του από την Περιφέρεια.</p>
Χρονικός ορίζοντας	<p>Επειδή το έργο χαρακτηρίζεται ως υψηλής προτεραιότητας από το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας εντάσσεται στα έργα προς υλοποίηση εντός 5ετίας.</p>
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ- Περιοχές/ Θύλακες ήπιας κυκλοφορίας- Επιφάνεια οδικού χώρου που αποδίδεται σε πεζούς και ποδηλάτες στην Ιερά Οδό



Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 8.7: Μικροί περίπατοι στα κέντρα των γειτονιών
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει τη δημιουργία άξονα αποκλειστικής κίνησης πεζών και ποδηλάτων (με πεζοδρόμηση ή/και μείωση των λωρίδων που εξυπηρετούν την κυκλοφορία των ΙΧ) σε κάθε δημοτικό διαμέρισμα που να συνδέει τα κέντρα των γειτονιών και σημεία ενδιαφέροντος
Τεκμηρίωση	Η βιώσιμη κινητικότητα είναι απαραίτητο να διαχυθεί σε όλες τις γειτονιές της Αθήνας για την ενίσχυση των τοπικών κέντρων και τον περιορισμό του μήκους των μετακινήσεων. Κάθε γειτονιά της Αθήνας έχει να επιδείξει το δικό της «Περίπατο» που συνδέει σημεία ενδιαφέροντος κατά μήκος μία ενδιαφέρουσας διαδρομής. Με τον τρόπο αυτό τονώνεται η τοπική ταυτότητα κάθε περιοχής και οι κάτοικοι μαθαίνουν να αναγνωρίζουν τα τοπόσημα που αποτελούν την ιστορία της συνοικίας τους. Προτείνεται η υλοποίηση μελέτης που θα αναγνωρίζει τις διαδρομές αυτές και θα υλοποιεί άξονες κίνησης πεζών-ποδηλάτων ενισχύοντας την ποιότητα ζωής των κατοίκων.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Το μέτρο συγκεντρώνει σχεδόν καθολική αποδοχή. Ελάχιστα ήταν τα αρνητικά σχόλια: <i>«Οι πεζοδρομήσεις να είναι με σεβασμό στις ανάγκες διαβίωσης, κυκλοφορίας και στάθμευσης των κατοίκων περιοχών.»</i> <i>«Που θα πάνε τ αυτοκίνητα; οέο; κάπου θα πάνε δεν εξαυλώνονται!».</i>
Βήματα Υλοποίησης	Απαιτείται η εκπόνηση ειδικής συγκοινωνιακής – πολεοδομικής μελέτης που θα αναγνωρίζει τις διαδρομές αυτές και θα προτείνει τις αναγκαίες επεμβάσεις για την υλοποίηση «μικρών περιπάτων» στις γειτονιές της Αθήνας. Μετά την έγκριση των μελετών από το δημοτικό συμβούλιο απαιτείται η προκήρυξη του έργου και η επιλογή αναδόχου.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης των έργων αυτών θα είναι υψηλό εάν επιδιώκεται ανάπλαση του αστικού περιβάλλοντος κατά μήκος του «περιπάτου»
Χρονικός ορίζοντας	Τα έργα μπορούν να υλοποιηθούν σε δύο φάσεις. Εντός 5ετίας να χαραχθούν οι διαδρομές και να εξασφαλιστεί ο διάδρομος κίνησης πεζών – ποδηλάτων με ήπια μέσα και εντός 10ετίας να ολοκληρωθούν τα μόνιμα έργα που θα εξασφαλίζουν την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και τη μόνιμη προστασία του διαδρόμου κίνησης πεζών-ποδηλάτων.
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ποσοστό μετακινήσεων πεζή- Πεζόδρομοι στο οδικό δίκτυο του Δήμου- Μήκος «πράσινων αξόνων» πεζών – ποδηλάτων στο δήμο Αθηναίων



Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 8.8: Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων στο τοπικό οδικό δίκτυο (αρμοδιότητας του Δήμου) για την προστασία των γειτονιών - Θύλακες ήπιας κυκλοφορίας
Περιγραφή	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει σε περιοχές που παρουσιάζουν μεγάλη συγκέντρωση πεζών την ενοποίηση των οικοδομικών τετραγώνων, δηλαδή τον περιορισμό της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε μία ομάδα οικοδομικών τετραγώνων. Με τον τρόπο αυτό δημιουργούνται θύλακες ήπιας κυκλοφορίας, όπου ο πεζός και ο ποδηλάτης μπορούν να κινούνται με άνεση, ακόμα και τα παιδιά να παίζουν στους δρόμους.</p> <p>Η εφαρμογή προτείνεται να γίνει:</p> <p>A) Σε περιοχές με έντονες δραστηριότητες και παρουσία πεζών και σε περιοχές που περιβάλλουν την περιοχή προστασίας του ιστορικού κέντρου, ώστε να προστατευθούν οι περιοχές κατοικίας από διαμπερείς κίνησης που έχουν σκοπό να παρακάμψουν την περιοχή προστασίας.</p> <p>Οι περιοχές αυτές είναι Μεταξουργείο, Ομόνοια, Πλατεία Αμερικής, Κυψέλη, Εξάρχεια, Δεξαμενή, Κολωνάκι, Πανόρμου, Ρηγίλλης, Παγκράτι, Κουκάκι, Άνω Πετράλωνα, Γκάζι, Κεραμεικός.</p> <p>B) Σε περιοχές γύρω από σταθμούς Μέσων Σταθερής Τροχιάς. Οι σταθμοί αυτοί είναι Άνω Πατήσια, Άγιος Ελευθέριος, Κάτω Πατήσια, Άγιος Νικόλαος, Αττική, Βικτώρια, Κάτω Πετράλωνα, Άγιος Ιωάννης, Νέος Κόσμος, Φιξ, Σταθμός Λαρίσης, Σεπόλια, Ευαγγελισμός, Μέγαρο Μουσικής, Αμπελόκηποι, Κατεχάκη.</p>
Τεκμηρίωση	<p>Το μέτρο της ενοποίησης των οικοδομικών τετραγώνων για την τόνωση της ανθρώπινης παρουσίας στο δρόμο και την ενίσχυση της κοινωνικότητας στις γειτονιές έχει εφαρμοστεί με μεγάλη επιτυχία στο εξωτερικό με πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα στη Βαρκελώνη. Η πυκνή δόμηση της Αθήνας ευνοεί τις λύσεις που δίνουν έμφαση στην ανθρώπινη παρουσία στο δρόμο. Η Αθήνα έχει εμπειρία σε πεζοδρομήσεις και κατάργηση της κυκλοφοριακής λειτουργίας σε τοπικούς δρόμους, ωστόσο αυτές οι παρεμβάσεις μέχρι σήμερα ήταν αποσπασματικές και δε δημιουργούσαν μία οριοθετημένη μεγαλύτερη περιοχή στην οποία ο πεζός απολάμβανε καλύτερες ποιότητες.</p>
Αποτελέσματα διαβούλευσης	<p>Η πλειονότητα των συμμετεχόντων στη διαβούλευση τάχθηκε υπέρ του μέτρου, και ελάχιστοι ήταν εκείνοι που διαφωνούσαν.</p> <p>Ενδεικτικά κάποια σχόλια:</p> <p><i>«Σε όλες τις προτεινόμενες παρεμβάσεις να καταμετρηθούν τα ΙΧ και οι θέσεις πάρκινγκ που θίγονται από αυτές, και να δωθεί μια εναλλακτική. Δεν πρέπει να νιώσει τιμωρημένος ο κάτοικος, ο οποίος είχε την ατυχία να μη διαθέτει ιδιωτική θέση πάρκινγκ, στο μέτρο που αυτό είναι δυνατό βέβαια, γιατί η μετάβαση σε μια νέα κυκλοφοριακή πραγματικότητα απαιτεί και θυσίες και αλλαγή νοοτροπίας»</i></p>



	<p>«Έμφαση στις γειτονιές»</p> <p>Είναι φανερό ότι οι κάτοικοι ανησυχούν για τις θέσεις στάθμευσης, οπότε η εφαρμογή του μέτρου αυτού απαιτεί παράλληλες δράσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος της στάθμευσης (προτεραιότητα 5).</p>
Βήματα Υλοποίησης	<p>Καθώς το οδικό δίκτυο που ηπιοποιείται είναι τοπικής σημασίας δεν απαιτείται η εμπλοκή υπηρεσιακών παραγόντων εκτός δήμου. Πρέπει να μελετηθεί η ακριβής οριοθέτηση της περιοχής και η αξιολόγηση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων και η απαρίθμηση των απαραίτητων παρεμβάσεων μέσα από μία κυκλοφοριακή μελέτη, να εγκριθεί αυτή από το δήμο και στην συνέχεια να εκπονηθεί η οριστική αρχιτεκτονική μελέτη, να γίνει προκήρυξη του έργου, αν επιλεγθεί ο ανάδοχος και να κατασκευαστεί.</p>
Κόστος υλοποίησης	<p>Το κόστος υλοποίησης του μέτρου αυτού είναι αρκετά υψηλό γιατί αφορά ένα μεγάλο μήκος του οδικού δικτύου της Αθήνας.</p>
Χρονικός ορίζοντας	<p>Τα έργα μπορούν να υλοποιηθούν σε δύο φάσεις. Εντός 5ετίας να χαραχθούν οι περιοχές προστασίας και να παρθούν τα πρώτα μέτρα ηπιοποίησης της κυκλοφορίας και εντός 10ετίας να ολοκληρωθούν τα μόνιμα έργα που θα εξασφαλίζουν την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και τη μόνιμη προστασία του χώρου για την απρόσκοπτη κίνηση πεζών-ποδηλάτων.</p>
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά έτος εντός του δήμου Αθηναίων- Ποσοστό μείωσης ετήσιου αριθμός τροχαίων συμβάντων εντός του δήμου Αθηναίων- Ποσοστό μετακινήσεων πεζή- Μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας στο δήμο Αθηναίων- Μήκος πεζόδρομων στο δήμο Αθηναίων

Προτεραιότητα 9: Άσκηση πολιτικών αποθάρρυνσης της άσκοπης χρήσης αυτοκινήτου

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 9.1: Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης (car sharing)
Περιγραφή	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει τη δρομολόγηση 300 αυτοκινήτων σε 150 ομοιόμορφα καταμεμημένα σημεία σε όλο τον Δήμο, το 30% εκ των οποίων είναι ηλεκτρικά. Η χωροθέτηση θα γίνει με τέτοιο τρόπο ώστε η ακτίνα βαδίσματος για την εξεύρεση τους να είναι 5 λεπτά.</p>
Τεκμηρίωση	<p>Τα κοινόχρηστα αυτοκίνητα αποτελούν μία λύση για την αντιμετώπιση του προβλήματος της στάθμευσης σε περιοχές πυκνοδομημένες που έχουν καλή εξυπηρέτηση από τη δημόσια συγκοινωνία.</p> <p>Πίσω από την ιδέα του κοινόχρηστου αυτοκινήτου βρίσκεται η διαπίστωση ότι το αυτοκίνητο είναι τις περισσότερες ώρες σταθμευμένο ακίνητο και χρησιμοποιείται για μικρό διάστημα της ημέρας. Στην Αθήνα που έχει μικρό ποσοστό κατοίκων που σταθμεύουν εκτός οδού, το</p>



	<p>όχημα που δε χρησιμοποιείται δεσμεύει συνεχώς και υποβαθμίζει το δημόσιο χώρο του δρόμου που θα μπορούσε να αξιοποιηθεί για την εξυπηρέτηση άλλων χρηστών (ποδηλατών, πεζών).</p> <p>Εφόσον το αυτοκίνητο χρησιμοποιείται για λίγο διάστημα θα μπορούσε αντί να είναι σταθμευμένο να είναι διαθέσιμο σε περισσότερους χρήστες, οπότε η ιδέα είναι να μην έχει ο καθένας το δικό του αυτοκίνητο, αλλά να μοιράζονται ένα κοινό αυτοκίνητο.</p> <p>Η εταιρείες που διαχειρίζονται στόλους κοινόχρηστων αυτοκινήτων προσφέρουν σε κατοίκους που δεν διαθέτουν δικό τους αυτοκίνητο ένα αυτοκίνητο όποτε το χρειάζονται και για όποιο σκοπό το χρειάζονται με αντάλλαγμα μία ετήσια συνδρομή και χρέωση χιλιομετρική. Η χρήση κοινόχρηστου αυτοκινήτου συμφέρει όταν το αυτοκίνητο δεν είναι απαραίτητο καθημερινά προϋποθέτει δηλαδή ότι οι κάτοικοι της περιοχής αυτής στηρίζονται σε εναλλακτικές λύσεις για την καθημερινή τους μετακίνηση.</p> <p>Όπως προέκυψε από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης ένα πολύ μεγάλο ποσοστό των κατοίκων του δήμου Αθηναίων δε χρησιμοποιεί καθημερινά το αυτοκίνητο, ενώ ο δήμος αντιμετωπίζει οξύ πρόβλημα στάθμευσης κατά συνέπεια η ανάπτυξη συστημάτων κοινόχρηστων αυτοκινήτων μοιάζει ιδανική για την περίπτωση της Αθήνας.</p> <p>Το σύστημα προτείνεται να χωροθετηθεί σε απόσταση 5 λεπτών από όλα τα σημεία του πυκνοδομημένου αστικού ιστού, ώστε όλοι να αισθάνονται ότι έχουν στη διάθεσή τους ένα κοινόχρηστο αυτοκίνητο στην εμβέλεια που σταθμεύουν συνήθως το ιδιωτικό τους όχημα.</p>
Αποτέλεσμα διαβούλευσης	<p>Τα μέτρα της 9^{ης} προτεραιότητας αξιολογήθηκαν από 52 εκπροσώπους πολιτών και κοινωνικών φορέων. 9 άτομα εκδήλωσαν διαφωνία στο συγκεκριμένο μέτρο, ενώ η πλειονότητα τάχθηκε υπέρ.</p> <p>Χαρακτηριστικές είναι ο σχολιασμός της πρότασης:</p> <p><i>«Να μπουν και ηλεκτρικές μηχανές στο πρόγραμμα»</i></p> <p><i>«30% ηλεκτρικά; Εν ετεί 2020; Ίσως το 100% να ήταν πιο ρεαλιστικός στόχος.»</i></p> <p><i>«Η δρομολόγηση των οχημάτων κοινής χρήσης μπορεί να γίνει από ιδιώτη πάροχο ενέργειας μετά από διαγωνισμό, εφόσον διασφαλίσει ο Δήμος τα σημεία τοποθέτησης και μάλιστα ο ιδιώτης εφόσον έχει κέρδος, θα πρέπει να πληρώνει ενοίκιο στο δήμο για τη χρήση του.. Δεν υπάρχει λόγος να σπαταλάται δημόσιο χρήμα. Αν δεν υπάρχει εμπορικό ενδιαφέρον από ιδιώτες, τότε σημαίνει ότι δεν είναι η ώρα να γίνει.»</i></p> <p><i>«Η κοινή χρήση δημόσιων επιβατηγών στο κέντρο μητροπολιτικών περιοχών απαιτεί παιδεία πολιτών και ανάλογη μακροχρόνια υποστήριξη από το δημόσιο. Επίσης επιβάλλεται να είναι φιλική σε όλες τις ηλικίες – αλλά δεν είναι. Αφετέρου, η εφαρμογή βιώσιμης αστικής κινητικότητας αν δεν εξυπηρετεί όλους τους κατοίκους (κινητικά αυτόνομους ή μη) / επισκέπτες είναι κακή (και δαπανηρή) επιλογή.»</i></p>



	<p>«Τα 300 κοινόχρηστα είναι καλά για επαρχιακή κωμόπολη και όχι για τον Δήμο Αθηναίων. Χρειάζονται σίγουρα περισσότερα».</p> <p>Όπως φαίνεται από τα σχόλια οι περισσότεροι συμφωνούν απλά καταθέτουν προτάσεις βελτίωσης του συστήματος.</p>
Βήματα Υλοποίησης	Απαιτείται η προκήρυξη του έργου κατόπιν μελέτης τεχνοοικονομικής που θα διερευνά τη δυνατότητα αυτοχρηματοδότησης της αγοράς και εκμετάλλευσης στόλου κοινόχρηστων αυτοκινήτων και κατόπιν μελέτης και έγκρισης των θέσεων που θα σταθμεύουν.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος εφαρμογής του συστήματος είναι σημαντικό και πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα αυτοχρηματοδότησης.
Χρονικός ορίζοντας	Η υλοποίηση του μέτρου αποτελεί σημαντική επένδυση για την υλοποίηση και των υπολοίπων έργων του ΣΒΑΚ, και γι' αυτό προτείνεται άμεσα η εφαρμογή του εντός της επόμενης 5ετίας, ενώ το σύστημα θα μπορούσε να αναπτυχθεί στην πλήρη του μορφή εντός της επόμενης δεκαετίας όταν βελτιωθεί ακόμα περισσότερο οι συνθήκες κίνησης με εναλλακτικά του αυτοκινήτου μέσα μεταφοράς.
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης (car sharing)- Ποσοστό ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο σύστημα κοινής χρήσης- Στόλος κοινόχρηστων αυτοκινήτων

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 9.2: Ανάπτυξη δράσεων πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης κατοίκων και επισκεπτών
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει το σχεδιασμό - προγραμματισμό, την οργάνωση δράσεων ευαισθητοποίησης μέσω τύπου, ραδιοφώνου, αλλά και εκπαιδευτικών δράσεων στα σχολεία στην κατεύθυνση της υιοθέτησης μέτρων και συμπεριφορών που εξυπηρετούν τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της οδικής ασφάλειας
Τεκμηρίωση	Βιώσιμη κινητικότητα χωρίς συμμετοχή και ευαισθητοποίηση του κόσμου δε νοείται. Η μετάβαση προς φιλικότερα στο περιβάλλον μέσα μεταφοράς προϋποθέτει ότι ο κόσμος είναι ευαισθητοποιημένος για το οικουμενικό πρόβλημα της κλιματικής αλλαγής, ότι κατανοεί τα οφέλη για την υγεία του από την καθημερινή άσκηση και οραματίζεται μέσα από τις επιλογές καθημερινής του μετακίνησης μία πιο όμορφη πόλη.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Το μέτρο έχει καθολική αποδοχή. Δεν υπήρχε κανένας που να διαφωνεί με αυτό.
Βήματα Υλοποίησης	Τα βήματα υλοποίησης περιλαμβάνουν την προκήρυξη για την πρόσληψη συμβούλου – εξωτερικού συνεργάτη του δήμου που θα αναλάβει να δρομολογήσει τις δράσεις ενημέρωσης και



	ευαισθητοποίησης των πολιτών.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι μικρό για τα οικονομικά δεδομένα του δήμου.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο είναι ίσως το σημαντικότερο στην κατεύθυνση προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας στο δήμο, διότι εάν οι άνθρωποι δε χρησιμοποιούσαν το αυτοκίνητο, όλοι οι δρόμοι θα ήταν φιλικό στον πεζό και τον ποδηλάτη, όπως καταδείχθηκε και κατά τη διάρκεια του εγκλεισμού για την αποφυγή διάδοσης του κορωνοϊού. Εντάσσεται στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Δράσεις πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης ανά έτος- Ποσοστό μετακινήσεων με car-sharing- Αριθμός αποδεκτών (ατόμων) εκστρατειών πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης

Προτεραιότητα 10: Προώθηση καθαρών οχημάτων

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 10.1: Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς, ιδιωτικούς και δημόσιους χώρους
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει τη δημιουργία 50 θέσεων φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων.
Τεκμηρίωση	Τα ηλεκτροκίνητα οχήματα έχουν καλύτερη ενεργειακή απόδοση και η χρήση τους συντελεί στον περιορισμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Επιπλέον δεν εκπέμπουν ρύπους και συντελούν στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος ιδιαίτερα σε πυκνοδομημένες περιοχές, όπως είναι η Αθήνα. Σήμερα δεν αποτελούν ελκυστική επιλογή και ένας από τους λόγους είναι ότι το πετρελαιοκίνητο ή βενζινοκίνητο όχημα διαθέτει ένα πολύ πυκνό δίκτυο για τον ανεφοδιασμό του, κάτι που δεν ισχύει για το ηλεκτροκίνητο. Η δημιουργία σημείων ανεφοδιασμού θα βελτίωνε την ελκυστικότητα των ηλεκτροκίνητων οχημάτων.
Αποτέλεσμα διαβούλευσης	Τα μέτρα της 10 ^{ης} προτεραιότητας αξιολογήθηκαν από 53 εκπροσώπους πολιτών και κοινωνικών φορέων. Έχουν καθολική αποδοχή (κανένας δεν τα αξιολόγησε αρνητικά). Σχόλια που κατατέθηκαν είναι τα παρακάτω: <i>«Για το πρώτο δεν πρέπει να γίνει και κάποια έρευνα της αγοράς ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων; Πόσοι στην Ελλάδα έχουν τη δυνατότητα μέσα στα επόμενα 10 χρόνια να αγοράσουν τέτοιο αυτοκίνητο (δεν μιλάω για αυτούς που μπορούν να έχουν σύστημα φόρτισης ακόμα και στο σπίτι τους); Το αναφέρω επίσης διότι σκέφτομαι ότι άλλο είναι το φαίνεσθαι και άλλο το είναι (όσον αφορά τις ενέργειες και την εικόνα του δήμου). Με το να δημιουργηθούν τέτοιοι σταθμοί θα φαίνεται η Αθήνα πιο Βιέννη αλλά προφανέστατα δεν είναι (ούτε από άποψη βιοτικού επιπέδου του λαού, ούτε από άποψη γενικότερης οργάνωσης). Έχετε όντως</i>



	<p>μεγάλες βλέψεις για τη πόλη και αυτό είναι καλό, η Αθήνα πρέπει να εξελιχθεί επιτέλους, απλά να έχετε υπόψιν ότι θέλει πολύ δουλειά από κάτω προς τα πάνω κι όχι το αντίθετο.»</p> <p>«Ελπίζω σε μείωση κίνησης αυτοκινήτων.»</p> <p>«Διασφάλιση πόρων για την αντικατάσταση του στόλου. Η δημιουργία των θέσεων φόρτισης μπορεί να γίνει από ιδιώτη πάροχο ενέργειας μετά από διαγωνισμό, εφόσον διασφαλίσει ο Δήμος τα σημεία τοποθέτησης. Ο ιδιώτης αναλαμβάνοντας τη συντήρηση του εξοπλισμού και την αδιάλειπτη παροχή ρεύματος, εφόσον θα έχει έσοδα από αυτό, θα πρέπει να πληρώνει τη Δήμο για τον παραχωρημένο χώρο. Εάν δεν υπάρχει εμπορικό ενδιαφέρον από ιδιώτες, τότε σημαίνει ότι δεν είναι η ώρα να γίνει.»</p> <p>«Οι 50 θέσεις είναι λίγες και θα γίνουν πολύ σύντομα ακόμη λιγότερες με την αύξηση των ηλεκτροκίνητων.»</p> <p>«Αγορά – Συντήρηση – Χρήση ηλεκτρικών οχημάτων: Χωρίς σοβαρά οικονομικά κίνητρα θα είναι ημίμετρο. Ερώτημα πολύ σοβαρό: Η περιβαλλοντική αντιμετώπιση αυτών των οχημάτων μετά την απόσυρσή τους (τέλος κύκλου ζωής).»</p> <p>«Δεν φτάνουν 50 θέσεις, πρέπει να δείξουμε ότι χρειάζονται 300...»</p> <p>Όπως φαίνεται από τα σχόλια οι περισσότεροι συμφωνούν απλά καταθέτουν προτάσεις βελτίωσης της πρότασης.</p>
Βήματα Υλοποίησης	Απαιτείται η προκήρυξη του έργου κατόπιν μελέτης τεχνοοικονομικής που θα διερευνά τη δυνατότητα αυτοχρηματοδότησης της εκμετάλλευσης των σημείων φόρτισης και κατόπιν μελέτης και έγκρισης των θέσεων που θα σταθμεύουν.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος εφαρμογής του συστήματος δεν είναι απαγορευτικό για τα οικονομικά δεδομένα του δήμου.
Χρονικός ορίζοντας	Η υλοποίηση του μέτρου αποτελεί μία πολιτική αιχμής για την Ευρωπαϊκή Ένωση και θεωρείται ότι μπορεί εύκολα να εξασφαλιστεί από χρηματοδοτικά προγράμματα, και γι' αυτό προτείνεται άμεσα η εφαρμογή του εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Πλήθος σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 10.2: Ανανέωση και Αντικατάσταση στόλου οχημάτων ΕΘΕΛ, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα (π.χ. ηλεκτρικά)
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την αντικατάσταση 10% του στόλου των θερμικών λεωφορείων της ΕΘΕΛ με νέες τεχνολογίας – μη ρυπογόνα οχήματα.
Τεκμηρίωση	Η αντικατάσταση του στόλου των θερμικών λεωφορείων της ΕΘΕΛ από



	<p>νέας τεχνολογίας συμβάλλει στην εξοικονόμηση ενέργειας και στη βελτίωση του περιβάλλοντος της πόλης με θετικές επιπτώσεις στην υγεία και την ποιότητα ζωής των κατοίκων της πόλης. Ιδιαίτερα οι ποδηλάτες και οι πεζοί επειδή αναπνεύουν βαθύτερα και πιο γρήγορα εξαιτίας της άσκησης είναι πιο ευαίσθητοι στις εκπομπές των πετρελαιοκίνητων θερμικών λεωφορείων.</p>
Αποτελέσματα διαβούλευσης	<p>Το μέτρο έχει καθολική αποδοχή. Δεν υπήρχε κανένας που να διαφωνεί με αυτό.</p> <p>Κατατέθηκε ένα σχόλιο που πρότεινε την επέκταση του μέτρου και στα ταξί και ένα που ζήτησε τη διατήρηση των τρόλεϊ:</p> <p><i>«Κίνητρα για αντικατάσταση του στόλου ταξί με ηλεκτρικά και απαγόρευση μη ηλεκτρικών ταξί στο δακτύλιο.»</i></p> <p><i>«Τα ηλεκτρικά λεωφορεία δεν πρέπει να αντικαταστήσουν τα οικολογικά ημισταθερής τροχιάς τρόλεϊ.»</i></p>
Βήματα Υλοποίησης	<p>Τα βήματα υλοποίησης περιλαμβάνουν την προκήρυξη για την αντικατάσταση του στόλου των οχημάτων. Ο δήμος δεν εμπλέκεται άμεσα με το έργο.</p>
Κόστος υλοποίησης	<p>Το κόστος υλοποίησης είναι αρκετά υψηλό.</p>
Χρονικός ορίζοντας	<p>Το μέτρο μπορεί να υλοποιηθεί σε δύο φάσεις με τελικό χρονικό ορίζοντα τη 10ετία.</p>
Δείκτες παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">- Προώθηση "καθαρών" οχημάτων ΜΣΜ (ΜΣΤ & ΕΘΕΛ)- Αριθμός λεωφορείων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας



2. Σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης

2.1 Εισαγωγή

Η αποτελεσματικότητα του ΣΒΑΚ στηρίζεται κατά πολύ στη συστηματική παρακολούθηση, αξιολόγηση και επικοινωνία της πορείας υλοποίησής του. Πράγματι, βάσει και των ευρωπαϊκών προδιαγραφών, η τέταρτη και τελευταία φάση του κύκλου εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ δεν αφορά μόνο στην υλοποίηση των μέτρων που ορίζονται από το σχέδιο αλλά και στις διαδικασίες παρακολούθησης, αξιολόγησης και επικοινωνίας.

Από τη μια πλευρά, η παρακολούθηση συμβάλλει, καθώς διασφαλίζει ότι οι απαραίτητες ενέργειες που ορίζει το ΣΒΑΚ θα πραγματοποιηθούν βάσει περιγραφής και προγραμματισμού (χρονικού και οικονομικού). Από την άλλη, η αξιολόγηση των εφαρμοσμένων μέτρων παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία για την τεκμηρίωση της αποτελεσματικότητας ή μη του ΣΒΑΚ, βοηθά στο να προσδιοριστούν τα περισσότερα και λιγότερο επιτυχημένα σημεία του και τέλος διευκολύνει τη λήψη αποφάσεων μακροπρόθεσμα αποφεύγοντας τα λάθη του παρελθόντος.

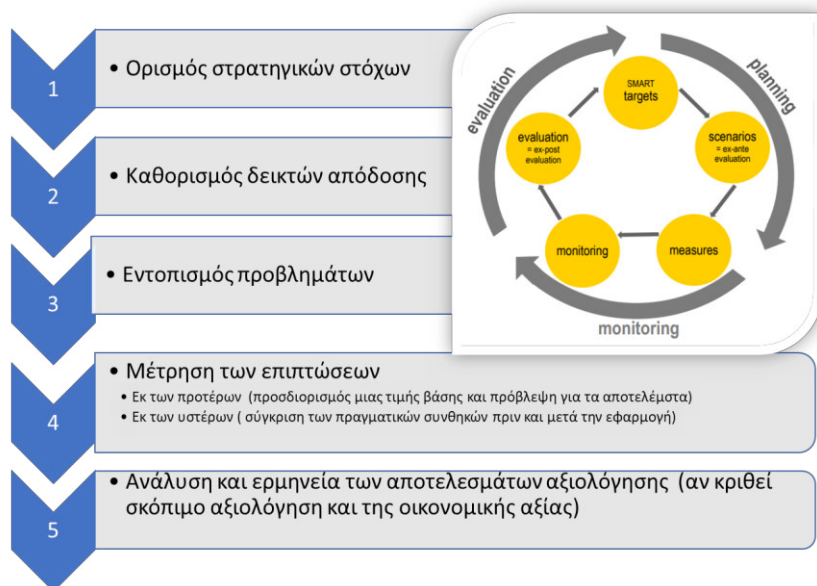
Ο προσδιορισμός της μεθοδολογίας που θα ακολουθηθεί για τις διαδικασίες αυτές στην επόμενη φάση, αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της κατάρτισης του Σχεδίου και αντικείμενο της παρούσας παραγράφου.

Βασικές μεθοδολογικές αρχές του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης

Η παρακολούθηση υλοποίησης και εφαρμογής του σχεδίου θα πρέπει να πραγματοποιείται σε συντομότερα χρονικά διαστήματα και στηρίζεται στις εξής βασικές δραστηριότητες:

- Στη συστηματική συλλογή δεδομένων σχετικά με συγκεκριμένους δείκτες – ενδείξεις για την έκταση της προόδου υλοποίησης και της επίτευξης των στόχων
- Στην ενημέρωση σχετικά με την πρόοδο υλοποίησης στη διοίκηση του Δήμου και γενικότερα στα εμπλεκόμενα μέρη για την υλοποίηση των μέτρων
- Στην παροχή των απαραίτητων πληροφοριών για πιθανές προσαρμογές και επανασχεδιασμό κατά τη διάρκεια της πορείας υλοποίησης
- Η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων και των υπόλοιπων δράσεων του ΣΒΑΚ είναι πιο στρατηγικής σημασίας και πραγματοποιείται στο τέλος ενός προγραμματισμένου κύκλου υλοποιήσεων (π.χ. στην 5ετία). Συγκεκριμένα σκοπό έχει:
- Την αποτίμηση των μέτρων, πακέτων μέτρων, και του ΣΒΑΚ συνολικά ως προς την αποτελεσματικότητά του (επιτεύχθηκαν οι στόχοι στο προγραμματισμένο χρόνο και κόστος;)
- Την παροχή πληροφοριών για τη βελτίωση των μελλοντικών σχεδίων
- Αποτελεί τη βάση (baseline assessment) για την αναθεώρηση του ΣΒΑΚ μετά το πέρας της 10ετίας

Βήματα αξιολόγησης



Εικόνα 2.1: Βήματα αξιολόγησης και παρακολούθησης

Συγκεκριμένα, η διαδικασία αξιολόγησης και παρακολούθησης επιδιώκει να απαντήσει στα παρακάτω ερωτήματα:

- Το SUMP εφαρμόστηκε όπως είχε προγραμματιστεί;
- Η πόλη και οι στοχευμένες ομάδες πληθυσμού επωφελήθηκαν από το ΣΒΑΚ;
- Ήταν αποδοτικό το ΣΒΑΚ από πλευράς κόστους;
- Μπορούν να αποδοθούν στο ΣΒΑΚ οικονομικά, περιβαλλοντικά ή κοινωνικά οφέλη που προέκυψαν;
- Ποια μέτρα ήταν περισσότερα και ποια λιγότερο αποτελεσματικά;
- Μπορούν τα μέτρα να μεταφερθούν ή να κλιμακωθούν;

Οι σημαντικές αυτές διαδικασίες καλούνται να ξεπεράσουν διάφορες προκλήσεις που μπορούν τα συνοψιστούν στα παρακάτω σημεία:

- Έλλειψη οικονομικών πόρων και ανθρώπινου δυναμικού (κόστος παρακολούθησης και αξιολόγησης)
- Λόγω έλλειψης πόρων δίνεται συνήθως μεγαλύτερη σημασία στην αξιολόγηση από ότι στην παρακολούθηση
- Παρουσιάζονται θεσμικοί φραγμοί και προκλήσεις στο πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ αρχών, φορέων και ιδιωτών
- Υπάρχει σχετικά μικρή ευρωπαϊκή εμπειρία σχετικά με το ποιος θα πρέπει να κάνει αυτές τις διαδικασίες και πως
- Υπάρχει έλλειψη συνοχής μεταξύ στόχων άλλων προγραμμάτων π.χ. για την υγεία, την κοινωνική συνοχή, της χρήσης γης κτλ.
- Παρουσιάζονται ζητήματα προστασίας ιδιωτικών δεδομένων κατά τη διάρκεια της συλλογής τους
- Θεωρείται μια δύσκολη και δυνητικά επιρρεπής στις πιέσεις των ομάδων συμφερόντων διαδικασία



Συνοπτικά, τόσο οι δείκτες όσο και οι ποσοτικοί στόχοι αυτών πρέπει να είναι ευθυγραμμισμένοι με την ανάγκη προώθησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, να ακολουθούν τις προτεραιότητες και τους σκοπούς του προγράμματος, ενώ, ακόμη, οφείλουν να είναι σαφείς, ακριβείς, ειδικοί και να εδράζονται σε ποσοτικούς και ποιοτικούς όρους, εύκολα κατανοητούς από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Επιπλέον, πρέπει να είναι εύκολα μετρήσιμοι, ενώ οι διαθέσιμες πηγές πρωτογενών δεδομένων πρέπει να επαρκούν, ώστε να καθίσταται δυνατή η αποτύπωση των πιθανών μελλοντικών μεταβολών. Τέλος, ο ορισμός των δεικτών και των στόχων ενός συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης πρέπει να τίθεται σε μια ρεαλιστική χρονικά και οικονομοτεχνικά βάση, καθώς πρέπει να λαμβάνει υπόψη την τεχνική, λειτουργική και οικονομική ικανότητα που διαθέτει ο επισπεύδων φορέας.

Τύποι δεικτών

Οι δείκτες αποτελούν το βασικό εργαλείο βάσει του οποίου μπορεί να πραγματοποιηθεί τόσο η παρακολούθηση όσο και η αξιολόγηση. Η ποσοτική διάσταση των δεικτών διευκολύνει τόσο την αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης όσο και τη σύγκριση μεταξύ διαφορετικών φάσεων. Οι δείκτες κατηγοριοποιούνται σε 5 βασικές κατηγορίες όπως φαίνεται και από την παρακάτω εικόνα. Οι δείκτες αποτελεσμάτων και οι ενδιάμεσοι δείκτες αφορούν στο αντίκτυπο που είχε η υλοποίηση των μέτρων στο σύνολο τους, κυρίως ως προς τους «έξυπνους» στόχους που τέθηκαν σε προηγούμενο στάδιο. Οι δείκτες εκροών και εισροών αφορούν κυρίως στον τρόπο που εξελίχθηκε και αξιοποιήθηκε το κάθε μέτρο ξεχωριστά ή ο συνδυασμός, ενώ αποσαφηνίζουν τον τρόπο με τον οποίο το κάθε ένα μέτρο από αυτά συνέβαλε στην επιτυχία του Σχεδίου.

Σημαντικοί είναι και οι δείκτες του ευρύτερου περιβάλλοντος καθώς χωρίς αυτούς είναι δύσκολο να αποτιμηθεί η συμβολή του ΣΒΑΚ στη βιώσιμη κινητικότητα του Δήμου καθώς και να προσδιοριστούν οι παράγοντες που συνετέλεσαν στην επιτυχία ή αποτυχία αυτού.

Δείκτες αποτελεσμάτων (outcome indicators): μετρούν τις πραγματικές επιπτώσεις σχετικά με στόχους του ΣΒΑΚ (π.χ. εκπομπές αερίων θερμοκηπίου για τη βελτίωση των κλιματικών συνθηκών).

Ενδιάμεσοι δείκτες αποτελεσμάτων (δείκτες μεταφορών): περιγράφουν αλλαγές στο σύστημα μεταφορών και μπορούν να συσχετίζονται με την επιτυχία των στρατηγικών (π.χ., κατανομή ανά μέσο).

Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος (contextual indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις εξωτερικές εξελίξεις που επηρεάζουν την επιτυχία και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ (π.χ. οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις).

Δείκτες Εκροών (output indicators): υπολογίζουν το μέγεθος υλοποίησης των πολιτικών και τη βελτίωση των υπηρεσιών (π.χ. υλοποίηση λεωφορειολωρίδων, σε χλμ).

Δείκτες Εισροών (input indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των πόρων που απαιτούνται για την εκτέλεση του σχεδίου, συμπεριλαμβανομένου και του κόστους.

Α
ξ
ι
ο
λ
ό
γ
η
σ
η

Π
α
ρ
α
κ
ο
λ
ο
ύ
θ
η
σ
η

Δείκτες παρακολούθησης για το ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων

Στο πλαίσιο του σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης για το ΣΒΑΚ του Δήμου επιλέχθηκαν .. δείκτες που περιγράφουν χαρακτηριστικά του υφιστάμενου συστήματος κινητικότητας και εκτιμούν/επιδιώκουν τις αντίστοιχες τιμές σε μελλοντικούς στόχους.



Αναφορικά με τις τιμές βάσης και τους μελλοντικούς στόχους που αποδίδονται στους δείκτες, οι πρώτες αναφέρονται στην υφιστάμενη κατάσταση, ενώ οι ποσοτικοί στόχοι διαμορφώθηκαν μέσα από τους άξονες προτεραιότητας, τα προγραμματισμένα μέτρα και τις παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ.

Για τον υπολογισμό των τιμών βάσης (2019) αντλήθηκαν δεδομένα από:

- Επίσημα στοιχεία της Τροχαίας, των παροχών συγκοινωνιακού έργου και άλλων φορέων
- Επίσημα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ από την απογραφή του 2011, στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων για τα έτη 2012-2017
- Στοιχεία από τη διαδικασία πρωτοβάθμιας συλλογής δεδομένων
- Στοιχεία από την έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων

Για την εκτίμηση των τιμών στόχων (2025- 2030) λήφθηκαν υπόψη:

- Η ανάλυση SWOT της υφιστάμενης κατάστασης
- Οι τάσεις εξέλιξης σε Διεθνές, Ευρωπαϊκό & Εθνικό Επίπεδο
- Τα αποτελέσματα της ανάπτυξης του επικρατέστερου σεναρίου κινητικότητας (Παραδοτέο Γ)
- Οι προτεραιότητες των εμπλεκόμενων
- Η ρεαλιστικότητα επίτευξης της τιμής στόχου στο διαθέσιμο χρονικό πλαίσιο

Ο υπολογισμός των τιμών των δεικτών ανά τακτά χρονικά διαστήματα επιτρέπει τον εντοπισμό των αποκλίσεων ή μη από τους στόχους καθώς και την εύρεση των αδυναμιών αλλά και των δυνατών σημείων.

Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται ο τελικός κατάλογος δεικτών για το ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων.



Πίνακας 2.1: Δείκτες και στόχοι του σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων

Α/Α	Δείκτης	Ορισμός	Έτος Βάσης	Στόχος		Σχετικά μέτρα
				5ετία	10ετία	
Δείκτες εκροών						
1	Ποσοστό επέκτασης παρόδιας ελεγχόμενης στάθμευσης	Επέκταση συστήματος σε σχέση με το έτος βάσης	11.314 θέσεις	Κατά 15%	Κατά 25%	5.1, 5.2, 2.6
2	Παρόδια ελεύθερη στάθμευση στο ιεραρχημένο δίκτυο (εξαιρούνται ρυθμίσεις με πινακίδες)	Ποσοστό του δικτύου χωρίς ελεγχόμενη στάθμευση ή πεζόδρομο(%)	38,80%	30%	24%	5.1, 5.2
3	Πεζόδρομοι στο οδικό δίκτυο του Δήμου	Εμβαδόν υφιστάμενων πεζόδρομων	493.584,73τ.μ.	561.000 τ.μ.	625.000 τ.μ.	3.1, 3.3, 3.4, 8.2, 8.3, 8.7
		Ποσοστό υφιστάμενων πεζόδρομων (%)	1,31%	1,49%	1,66%	
4	Περιοχές/ Θύλακες ήπιας κυκλοφορίας	Έκταση περιοχής ήπιας κυκλοφορίας/Συνολική έκταση Δήμου (%)	-	13,50%	17,60%	8.8, 6.1, 3.2, 3.5, 3.6
5	Περιοχή Περιορισμένης Πρόσβασης ΙΧ	Έκταση περιοχής περιορισμένης πρόσβασης ΙΧ /Συνολική έκταση Δήμου (%)	0%	6,50%	6,6%	8.1, 3.7
6	Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου με δίκτυο ποδηλατοδρόμων	Μήκος ποδηλατοδρόμων / Συνολικό μήκος οδικού δικτύου Δήμου	0,28%	6,24%	11,90%	6.2, 7.1, 7.2, 7.4
7	Ποσοστό λεωφορειολωρίδων με ύπαρξη ποδηλάτου	Μήκος λεωφορειολωρίδων με ύπαρξη ποδηλάτου/Συνολικό μήκος λεωφορειολωρίδων	-	30%	50%	7.4
8	Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ	Μήκος πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ / Συνολικό μήκος πεζοδρομίων	-	25%	10%	1.1, 8.4, 8.5, 8.6
9	Διαβάσεις με κατάλληλες υποδομές υποστήριξης ΑμεΑ	Πλήθος διαβάσεων με κατάλληλες υποδομές υποστήριξης ΑμεΑ/Σύνολο διαβάσεων δικτύου	-	30%	50%	1.1
10	Ποσοστό στάσεων με κατάλληλα χαρακτηριστικά άνεσης και ασφάλειας	Πλήθος στάσεων με επαρκή χαρακτηριστικά άνεσης και ασφάλειας/Σύνολο των στάσεων	-	20%	40%	2.4, 1.1



Α/Α	Δείκτης	Ορισμός	Έτος Βάσης	Στόχος		Σχετικά μέτρα
				5ετία	10ετία	
11	Εγκατάσταση συστήματος ενοικίασης ποδηλάτων	Αριθμός σημείων για τοποθέτηση κοινόχρηστων ποδηλάτων προς ενοικίαση στο Δήμο	0	70	150	7.3
12	Ποσοστό ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων στο σύστημα κοινής χρήσης	Αριθμός ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων/Συνολικός αριθμός ποδηλάτων στο σύστημα κοινής χρήσης	0	15%	30%	7.3
13	Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης (car sharing)	Σημείο ανά κάτοικο		1 σημείο/ 6600 κατοίκους	1 σημείο / 2200 κατοίκους	9.1
14	Ποσοστό ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο σύστημα κοινής χρήσης	Αριθμός ηλεκτροκίνητων οχημάτων/Συνολικός αριθμός οχημάτων στο σύστημα κοινής χρήσης	0	15%	30%	9.1
15	Πλήθος σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων	Πλήθος σταθμών φόρτισης	0	50	70	10.1
Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας						
16	Επέκταση δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς (τραμ, μετρό)	Μήκος γραμμής σε χιλιόμετρα (εντός του Δήμου)	32,2 χλμ	39,2 χλμ	56,2 χλμ	2.5
17	Βελτίωση συχνότητας μέσω σταθερής τροχιάς	Μέση συχνότητα δρομολογίων /ώρα στις ώρες αιχμής	μετρό 6 λεπτά, τραμ 10 λεπτά, προαστιακός: 30 λεπτά	μετρό: 4 λεπτά, τραμ: 10 λεπτά, προαστιακός: 25 λεπτά	μετρό: 3λεπτά, τραμ: 10 λεπτά, προαστιακός: 20 λεπτά	2.3
18	Ποσοστό μετακινήσεων πεζή	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο(%)	11,34%	12,50%	14,50%	3.1-3.7, 8.1-8.5, 8.7, 8.8
19	Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο(%)	1,09%	2,50%	4,50%	7.1-7.4
20	Ποσοστό μετακινήσεων με λεωφορείο	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο(%)	25,15%	25,77%	24%	2.1,2.4,
21	Ποσοστό μετακινήσεων με μέσα σταθερής τροχιάς	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο(%)	26,88%	27%	29%	2.1, 2.3, 2.4, 2.5
22	Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης)	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο(%)	30,42%	27,84%	22,30%	2.1, 2.3, 2.4, 2.5, 7.1-7.4, 2.6, 2.7, 5.1, 5.2
23	Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο(%)	5,12%	4,31%	3,20%	2.1, 2.3, 2.4, 2.5, 7.1-7.4,2.6,2.7



Α/Α	Δείκτης	Ορισμός	Έτος Βάσης	Στόχος		Σχετικά μέτρα
				5ετία	10ετία	
24	Ποσοστό μετακινήσεων με car-sharing	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο(%)	0,00%	0,08%	2,50%	9.1
Δείκτες αποτελεσμάτων						
25	Ποσοστό κοινόχρηστων χώρων και σημείων ενδιαφέροντος όπου διασφαλίζεται πρόσβαση σε ΑμεΑ (συνολικά έχουν εντοπιστεί 1768 σημεία ενδιαφέροντος εντός της πόλης βλ. παραδοτέο Β)	Πλήθος σημείων ενδιαφέροντος με τον ελάχιστο προβλεπόμενο αριθμό θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ / προς το συνολικό πλήθος των σημείων ενδιαφέροντος	0	25,00%	50,00%	1.2
26	Ποσοστό κοινόχρηστων χώρων και σημείων ενδιαφέροντος με εξοπλισμό πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης (συνολικά έχουν εντοπιστεί 1768 σημεία ενδιαφέροντος εντός της πόλης βλ. παραδοτέο Β)	Πλήθος χώρων και σημείων ενδιαφέροντος με τον κατάλληλο εξοπλισμό πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης / προς το συνολικό πλήθος των σημείων ενδιαφέροντος		25,00%	50,00%	1.3
27	Διαμόρφωση έξυπνων χώρων ενημέρωσης - Info Kiosks	Πλήθος νέων ελεύθερων χώρων ενημέρωσης	0	3	5	2.2
28	Προώθηση "καθαρών" οχημάτων ΜΣΜ (ΜΣΤ & ΕΘΕΛ)	Ποσοστό καθαρών οχημάτων επί του συνόλου	-	5,00%	10,00%	10.2
29	Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά έτος	Πλήθος θανατηφόρων και σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων	33	20	10	4.1, 4.2, 4.3, 7.1, 8.8, 6.2
30	Ποσοστό μείωσης ετήσιου αριθμού τροχαίων συμβάντων	Πλήθος τροχαίων το εξεταζόμενο έτος – Πλήθος τροχαίων ατυχημάτων το έτος βάσης προς το πλήθος των τροχαίων το έτος βάσης	1192	35%	70%	4.1, 4.2, 4.3, 7.1, 8.8, 6.2
31	Δράσεις πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης ανά έτος	Πλήθος δράσεων πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης ανά έτος	0	1	2	9.2, 2.7



Α/Α	Δείκτης	Ορισμός	Έτος Βάσης	Στόχος		Σχετικά μέτρα
				5ετία	10ετία	
32	Βελτίωση της ασφάλειας των μετακινήσεων και την ενθάρρυνση ήπιων μορφών κινητικότητας στα σχολεία	Αριθμός σχολείων με διαμορφωμένους σχολικούς δακτυλίους/ Συνολικός αριθμός σχολείων	0	20%	40%	4.3
Δείκτες Εισροών						
33	Κόστος επενδύσεων για νέες /βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς (προτεραιότητα)	Κόστος (σε €) επενδύσεων ανά μέσο μεταφοράς (προτεραιότητα)	0	Προτεραιότητα 1: 25 εκ. € Προτεραιότητα 2: 16.500 € Προτεραιότητα 3: 107 εκ. € Προτεραιότητα 4: 20,2 εκ. € Προτεραιότητα 5: 50.000 € Προτεραιότητα 6: 1,8 εκ. € Προτεραιότητα 7: 9,9 εκ. € Προτεραιότητα 8: 114 εκ. € Προτεραιότητα 9: 6,6 εκ. € Προτεραιότητα 10: 2,25 εκ. €	Προτεραιότητα 1: 4,55 εκ. € Προτεραιότητα 2: - Προτεραιότητα 3: 87,8 εκ. € Προτεραιότητα 4: - Προτεραιότητα 5: - Προτεραιότητα 6: - Προτεραιότητα 7: 4,5 εκ. € Προτεραιότητα 8: - Προτεραιότητα 9: 3,3 εκ. € Προτεραιότητα 10: 3,34 εκ. €	
34	Παροχή κινήτρων για την προώθηση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς	Ύψος κινήτρων (σε €)	0			2.1, 2,7

2.2 Μηχανισμοί παρακολούθησης

Για την σωστή παρακολούθηση του σχεδίου, δεν επαρκεί η αναγνώριση των καταλληλότερων δεικτών. Η διαδικασία υπολογισμού των δεικτών από τα στελέχη του Δήμου κατά την διάρκεια της υλοποίησης του ΣΒΑΚ αποτελεί ένα εξίσου σημαντικό αντικείμενο. Το σχέδιο παρακολούθησης θα πρέπει να περιλαμβάνει επαρκείς πληροφορίες προκειμένου διαφορετικά στελέχη του δήμου, σε διαφορετικές χρονικές στιγμές να είναι σε θέση να εκτελέσουν την αξιολόγηση της προόδου του Σχεδίου.

Για τον σκοπό αυτό, αναπτύχθηκε από την ομάδα έργου, μια λεπτομερής δομή των προτεινόμενων δεικτών παρακολούθησης με την μορφή πίνακα, ο οποίος περιλαμβάνει τα εξής πεδία πληροφορίας:

- Ονομασία Δείκτη
- Μονάδα μέτρησης
- Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα
- Βασικά Βήματα Υπολογισμού
- Απαιτούμενα Λογισμικά
- Πηγές πρωτογενών δεδομένων
- Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό

Στην συνέχεια ακολουθούν οι πίνακες για το σύνολο των δεικτών παρακολούθησης.

Δείκτες εκρμών

Ονομασία Δείκτη	1. Παρόδια ελεγχόμενη στάθμευση
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) επέκτασης συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Χωρικά δεδομένα 2) Δεδομένα του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Ψηφιοποίηση του δικτύου 2) Καταμέτρηση των συνολικών θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης 3) Υπολογισμός του ποσοστού επέκτασης σε σχέση με το έτος βάσης [(Τελικό – Αρχικό)/Αρχικό]
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel Ειδική εφαρμογή για το Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (πιθανόν ένα smart system)
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων Ειδική εφαρμογή του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία Δείκτη	2. Παρόδια ελεύθερη στάθμευση στο ιεραρχημένο δίκτυο (εξαιρούνται ρυθμίσεις με πινακίδες)
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) του δικτύου χωρίς ελεγχόμενη στάθμευση
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Συνολική προσφορά στάθμευσης 2) Δεδομένα του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Ψηφιοποίηση του δικτύου 2) Υπολογισμός της συνολικής προσφοράς στάθμευσης 3) Καταμέτρηση των συνολικών θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης

Όνομασία Δείκτη	2. Παρόδια ελεύθερη στάθμευση στο ιεραρχημένο δίκτυο (εξαιρούνται ρυθμίσεις με πινακίδες)
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel Ειδική εφαρμογή για το Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (πιθανόν ένα smart system)
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων Ειδική εφαρμογή του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία Δείκτη	3. Πεζόδρομοι στο οδικό δίκτυο του Δήμου
Μονάδα μέτρησης	1) Εμβαδόν πεζόδρομων 2) Ποσοστό (%) μήκους πεζοδρόμων ως προς το συνολικό μήκος οδικού δικτύου
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Μήκος οδικού δικτύου 2) Μήκος πεζοδρόμων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός της έκτασης του οδικού δικτύου της περιοχής 2) Υπολογισμός του μήκους των πεζοδρόμων 3) Υπολογισμός του ποσοστού μήκους των πεζοδρόμων στο σύνολο του δικτύου 4) Ψηφιοποίηση του δικτύου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία Δείκτη	4. Περιοχές/θύλακες ήπιας κυκλοφορίας
Μονάδα μέτρησης	Έκταση περιοχής ήπιας κυκλοφορίας/ Συνολική έκταση Δήμου (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Χωρικά δεδομένα
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός συνολικής έκτασης περιοχής 2) Υπολογισμός της έκτασης της περιοχής που έχει μετατραπεί σε ήπιας κυκλοφορίας 3) Υπολογισμός του ποσοστού της έκτασης που έχει μετατραπεί σε ήπιας κυκλοφορίας 4) Ψηφιοποίηση του δικτύου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων



Όνομασία Δείκτη	5. Περιοχή περιορισμένης πρόσβασης ΙΧ
Μονάδα μέτρησης	Έκταση περιοχής περιορισμένης πρόσβασης ΙΧ οχημάτων προς συνολική έκταση Δήμου (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Χωρικά δεδομένα
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός συνολικής έκτασης περιοχής 2) Υπολογισμός της έκτασης της περιοχής που είναι περιορισμένη η πρόσβαση για τα ΙΧ οχήματα 3) Υπολογισμός του ποσοστού της έκτασης που είναι περιορισμένη η πρόσβαση για τα ΙΧ οχήματα 4) Ψηφιοποίηση του δικτύου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία Δείκτη	6. Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου με δίκτυο ποδηλατοδρόμων
Μονάδα μέτρησης	Μήκος ποδηλατοδρόμων / συνολικό μήκος οδικού δικτύου (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Μήκος Οδικού δικτύου 2) Μήκος δικτύου ποδηλατοδρόμων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός συνολικού μήκους κύριου οδικού δικτύου 2) Υπολογισμός του μήκους του δικτύου ποδηλατοδρόμων 3) Υπολογισμός του ποσοστού του μήκους του οδικού δικτύου με ποδηλατόδρομο 4) Ψηφιοποίηση του δικτύου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων Ποδηλατικοί οργανισμοί - ενώσεις
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία Δείκτη	7. Ποσοστό λεωφορειολωρίδων με ύπαρξη ποδηλάτου
Μονάδα μέτρησης	Μήκος λεωφορειολωρίδων με ύπαρξη ποδηλάτου/Συνολικό μήκος λεωφορειολωρίδων (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Μήκος λεωφορειολωρίδων 2) Μήκος ποδηλατόδρομου μέσα στη λεωφορειολωρίδα
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός συνολικού μήκους λεωφορειολωρίδων 2) Υπολογισμός του μήκους ποδηλατοδρόμων στις λεωφορειολωρίδες 3) Ψηφιοποίηση του δικτύου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων



Όνομασία Δείκτη	7. Ποσοστό λεωφορειολωρίδων με ύπαρξη ποδηλάτου
	ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία Δείκτη	8. Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ
Μονάδα μέτρησης	Μήκος πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ / Συνολικό μήκος πεζοδρομίων (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Μήκος πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ 2) Συνολικό μήκος πεζοδρομίων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός συνολικού μήκους του δικτύου πεζοδρομίων 2) Υπολογισμός του μήκους του δικτύου πεζοδρομίων με πλάτος μικρότερο του 1,5μ 3) Υπολογισμός του ποσοστού του μήκους του δικτύου πεζοδρομίων με πλάτος μικρότερο του 1,5μ 4) Ψηφιοποίηση του δικτύου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία Δείκτη	9. Διαβάσεις με κατάλληλες υποδομές υποστήριξης ΑμεΑ
Μονάδα μέτρησης	Πλήθος διαβάσεων με κατάλληλες υποδομές υποστήριξης ΑμεΑ / Σύνολο διαβάσεων δικτύου (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος διαβάσεων με κατάλληλες υποδομές υποστήριξης ΑμεΑ 2) Σύνολο διαβάσεων δικτύου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός συνολικού μήκους του δικτύου πεζοδρομίων 2) Υπολογισμός του μήκους του δικτύου πεζοδρομίων με πλάτος μικρότερο του 1,5μ 3) Υπολογισμός του ποσοστού του μήκους του δικτύου πεζοδρομίων με πλάτος μικρότερο του 1,5μ 4) Ψηφιοποίηση του δικτύου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων Αυτοτελές Τμήμα Προσβασιμότητας Ατόμων με Αναπηρία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία Δείκτη	10. Ποσοστό στάσεων με κατάλληλα χαρακτηριστικά άνεσης και ασφάλειας
Μονάδα μέτρησης	Πλήθος στάσεων με επαρκή χαρακτηριστικά άνεσης και ασφάλειας / Σύνολο των στάσεων (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος στάσεων με επαρκή χαρακτηριστικά άνεσης και ασφάλειας 2) Σύνολο των στάσεων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός των στάσεων αστικής συγκοινωνίας 2) Εντοπισμός των στάσεων που αναβαθμίζονται 3) Υπολογισμός του ποσοστού των στάσεων που έχουν αναβαθμιστεί 4) Ψηφιοποίηση των στάσεων στο οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία Δείκτη	11. Εγκατάσταση συστήματος ενοικίασης ποδηλάτων
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός σημείων για τοποθέτηση κοινόχρηστων ποδηλάτων προς ενοικίαση στο Δήμο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός των σημείων ενοικίασης στάθμευσης ποδηλάτου 2) Ψηφιοποίηση των σημείων στο οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων Εταιρεία/ες διαχείρισης του συστήματος ενοικίασης ποδηλάτων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία Δείκτη	12. Ποσοστό ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων στο σύστημα κοινής χρήσης
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων/Συνολικός αριθμός ποδηλάτων στο σύστημα κοινής χρήσης (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Αριθμός ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων 2) Συνολικός αριθμός ποδηλάτων στο σύστημα κοινής χρήσης
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Καταμέτρηση στόλου ηλεκτρικών ποδηλάτων 2) Καταμέτρηση συνολικού στόλου ποδηλάτων
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel Λογισμικό της/των Εταιρείας/ών διαχείρισης του συστήματος ενοικίασης ποδηλάτων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων



Όνομασία Δείκτη	12. Ποσοστό ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων στο σύστημα κοινής χρήσης
	Εταιρεία/ες διαχείρισης του συστήματος ενοικίασης ποδηλάτων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία Δείκτη	13. Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης (car sharing)
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός σημείων car-sharing
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος σημείων car-sharing
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός σημείων car-sharing 2) Ψηφιοποίηση των σημείων στο οδικό δίκτυο 3) Υπολογισμός της αναλογίας σημείων προς το σύνολο του πληθυσμού
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel Λογισμικά της/των Εταιρείας/ών διαχείρισης του συστήματος car-sharing
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων Εταιρεία/ες διαχείρισης του συστήματος car-sharing
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία Δείκτη	14. Ποσοστό ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο σύστημα κοινής χρήσης
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός ηλεκτροκίνητων οχημάτων/Συνολικός αριθμός οχημάτων στο σύστημα κοινής χρήσης (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Αριθμός ηλεκτροκίνητων οχημάτων 2) Συνολικός αριθμός οχημάτων στο σύστημα κοινής χρήσης
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Καταμέτρηση στόλου ηλεκτρικών αυτοκινήτων 2) Καταμέτρηση συνολικού στόλου αυτοκινήτων
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel Λογισμικά της/των Εταιρείας/ών διαχείρισης του συστήματος car-sharing
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων Εταιρεία/ες διαχείρισης του συστήματος car-sharing
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία Δείκτη	15. Πλήθος σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός εγκαταστημένων και λειτουργικών σταθμών φόρτισης αυτοκινήτων

Όνομασία Δείκτη	15. Πλήθος σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος σταθμών φόρτισης
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός των σημείων φόρτισης 2) Ψηφιοποίηση του σημείων φόρτισης στο οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών)
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων Διαχειριστές Δικτύου Ρεύματος
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας

Όνομασία δείκτη	16. Επέκταση δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς (τραμ, μετρό)
Μονάδα μέτρησης	Χιλιόμετρα
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Χιλιόμετρα υλοποιημένων γραμμών του δικτύου των μέσων σταθερής τροχιάς (μετρό και τραμ)
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός του συνολικού μήκους του δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία δείκτη	17. Μέση συχνότητα μέσων σταθερής τροχιάς στις ώρες αιχμής
Μονάδα μέτρησης	Δρομολόγιο / Λεπτά
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πίνακας με τις γραμμές του τραμ και του μετρό που εξυπηρετούν τον Δήμο και τις συχνότητες αυτών
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός του πλήθους δρομολογίων της κάθε γραμμής του κάθε μέσου την ώρα αιχμής (π.χ. 10 δρομολόγια την ώρα αιχμής) 2) Υπολογισμός της μέσης συχνότητας για κάθε γραμμή και για το κάθε μέσο (τραμ, μετρό) εντός των ορίων του Δήμου για τις ώρες αιχμής
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel Λογισμικό στατιστικής ανάλυσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων



Όνομασία δείκτη	18. Ποσοστό μετακινήσεων πεζή στην κατανομή κατά μέσο
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Απαντήσεις προερχόμενες από σχετική έρευνα ερωτηματολογίου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου 2) Στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων της σχετικής ερώτησης και υπολογισμός του ποσοστού μετακινήσεων πεζή
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel Λογισμικό στατιστικής ανάλυσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία δείκτη	19. Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο στην κατανομή κατά μέσο
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Απαντήσεις προερχόμενες από σχετική έρευνα ερωτηματολογίου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου 2) Στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων της σχετικής ερώτησης και υπολογισμός του ποσοστού μετακινήσεων με ποδήλατο
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel Λογισμικό στατιστικής ανάλυσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία δείκτη	20. Ποσοστό μετακινήσεων με Λεωφορεία στην κατανομή κατά μέσο
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Απαντήσεις προερχόμενες από σχετική έρευνα ερωτηματολογίου 2) Στοιχεία του ΟΑΣΑ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου 2) Στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων της σχετικής ερώτησης και υπολογισμός του ποσοστού μετακινήσεων με ΜΜΜ



Όνομασία δείκτη	20. Ποσοστό μετακινήσεων με Λεωφορεία στην κατανομή κατά μέσο
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel Λογισμικό στατιστικής ανάλυσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία δείκτη	21. Ποσοστό μετακινήσεων με ΜΣΤ στην κατανομή κατά μέσο
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Απαντήσεις προερχόμενες από σχετική έρευνα ερωτηματολογίου 2) Στοιχεία του ΟΑΣΑ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου 2) Στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων της σχετικής ερώτησης και υπολογισμός του ποσοστού μετακινήσεων με ΜΜΜ
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel Λογισμικό στατιστικής ανάλυσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία δείκτη	22. Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ στην κατανομή κατά μέσο
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Απαντήσεις προερχόμενες από σχετική έρευνα ερωτηματολογίου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου 2) Στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων της σχετικής ερώτησης και υπολογισμός του ποσοστού μετακινήσεων με ΙΧ
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel Λογισμικό στατιστικής ανάλυσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία δείκτη	23. Ποσοστό μετακινήσεων με μηχανοκίνητο δίκυκλο στην κατανομή κατά μέσο
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Απαντήσεις προερχόμενες από σχετική έρευνα ερωτηματολογίου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου 2) Στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων της σχετικής ερώτησης και υπολογισμός του ποσοστού μετακινήσεων με μηχανοκίνητο δίκυκλο
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel Λογισμικό στατιστικής ανάλυσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία δείκτη	24. Ποσοστό μετακινήσεων με σύστημα κοινής χρήσης αυτοκινήτων στην κατανομή κατά μέσο
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Απαντήσεις προερχόμενες από σχετική έρευνα ερωτηματολογίου 2) Στοιχεία από την/τις εταιρεία/ες διαχείρισης του συστήματος
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου 2) Συλλογή δεδομένων χρήσης από την/τις εταιρεία/ες διαχείρισης του συστήματος 3) Στατιστική επεξεργασία των δεδομένων και υπολογισμός του ποσοστού μετακινήσεων με σύστημα κοινής χρήσης αυτοκινήτων
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel Λογισμικό στατιστικής ανάλυσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Δείκτες αποτελεσμάτων

Όνομασία δείκτη	25. Ποσοστό κοινόχρηστων χώρων και σημείων ενδιαφέροντος όπου διασφαλίζεται η πρόσβαση των ΑμεΑ
Μονάδα μέτρησης	Πλήθος σημείων ενδιαφέροντος όπου διασφαλίζεται η πρόσβαση ΑμεΑ (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος Σημείων Ενδιαφέροντος 2) Πλήθος Σημείων Ενδιαφέροντος όπου διασφαλίζεται πρόσβαση σε ΑμεΑ (πρόβλεψη θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ)



Όνομασία δείκτη	25. Ποσοστό κοινόχρηστων χώρων και σημείων ενδιαφέροντος όπου διασφαλίζεται η πρόσβαση των ΑμεΑ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός βάσει της γεωγραφικής τους θέσης όλων των σημείων ενδιαφέροντος εντός των ορίων του Δήμου 2) Ψηφιοποίηση των σημείων στο δίκτυο (ΣΓΠ) 3) Εντοπισμός των σημείων ενδιαφέροντος όπου διασφαλίζεται η πρόσβαση σε ΑμεΑ
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία δείκτη	26. Ποσοστό κοινόχρηστων χώρων και σημείων ενδιαφέροντος με εξοπλισμό πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης
Μονάδα μέτρησης	Πλήθος χώρων και σημείων ενδιαφέροντος με τον κατάλληλο εξοπλισμό πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης / προς το συνολικό πλήθος των σημείων ενδιαφέροντος (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος Σημείων Ενδιαφέροντος 2) Πλήθος Σημείων με τον κατάλληλο εξοπλισμό πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός βάσει της γεωγραφικής τους θέσης των σημείων ενδιαφέροντος εντός των ορίων του Δήμου 2) Ψηφιοποίηση των σημείων στο δίκτυο (ΣΓΠ) 3) Εντοπισμός των σημείων ενδιαφέροντος με τον κατάλληλο εξοπλισμό πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία δείκτη	27. Διαμόρφωση έξυπνων χώρων ενημέρωσης
Μονάδα μέτρησης	Πλήθος νέων ελεύθερων χώρων ενημέρωσης ευαισθητοποίησης
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος νέων ελεύθερων χώρων ενημέρωσης ευαισθητοποίησης
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός βάσει της γεωγραφικής τους θέσης των νέων ελεύθερων χώρων ενημέρωσης ευαισθητοποίησης εντός των ορίων του Δήμου
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel



Όνομασία δείκτη	27. Διαμόρφωση έξυπνων χώρων ενημέρωσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία δείκτη	28. Προώθηση "καθαρών" οχημάτων σε ΜΣΜ
Μονάδα μέτρησης	Πλήθος μη ρυπογόνων οχημάτων στο σύνολο του στόλου (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος ηλεκτροκίνητων οχημάτων και νέας τεχνολογίας συρμών εντός του στόλου 2) Συνολικός αριθμός οχημάτων και συρμών του στόλου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός συνόλου οχημάτων και συρμών σε ΜΣΤ & ΕΘΕΛ 2) Εντοπισμός ηλεκτροκίνητων οχημάτων και συρμών εντός του στόλου
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία δείκτη	29. Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά έτος
Μονάδα μέτρησης	Ατυχήματα
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Οδικά τροχαία ατυχήματα που έχουν λάβει χώρα κατά τα προηγούμενα έτη
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός βάσει της γεωγραφικής τους θέσης των οδικών τροχαίων ατυχημάτων που έχουν λάβει χώρα εντός των ορίων του Δήμου 2) Επιλογή από τα ανωτέρω των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με νεκρούς και τραυματίες 3) Υπολογισμός του αριθμού των νεκρών και τραυματιών
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Διεύθυνση Τροχαίας Αστυνομίας ΕΛΣΤΑΤ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία δείκτη	30. Ποσοστό μείωσης ετήσιου αριθμού τροχαίων συμβάντων
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό μείωσης τροχαίων (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή	1) Οδικά τροχαία ατυχήματα που έχουν λάβει χώρα κατά το



Όνομασία δείκτη	30. Ποσοστό μείωσης ετήσιου αριθμός τροχαίων συμβάντων
δεδομένα	προηγούμενο έτος
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός βάσει της γεωγραφικής τους θέσης των οδικών τροχαίων ατυχημάτων που έχουν λάβει χώρα εντός των ορίων του Δήμου για κάθε έτος 2) Υπολογισμός του ποσοστού μείωσης των ατυχημάτων σε σχέση με το έτος βάσης μέσω του τύπου [(Τελικό – Αρχικό)/ Αρχικό]
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Διεύθυνση Τροχαίας Αστυνομίας ΕΛΣΤΑΤ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία δείκτη	31. Δράσεις Ενημέρωσης και Ευαισθητοποίησης ανά έτος
Μονάδα μέτρησης	Πλήθος ανά έτος
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Στρατηγική ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης 2) Ετήσιο πρόγραμμα δράσεων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Επικοινωνία – συλλογή δεδομένων από αρμόδια τμήματα και φορείς 2) Απολογισμός δράσεων
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων Σχετικοί Φορείς
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Όνομασία δείκτη	32. Βελτίωση της ασφάλειας των μετακινήσεων και την ενθάρρυνση ήπιων μορφών κινητικότητας στα σχολεία
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό σχολείων με διαμορφωμένους σχολικούς δακτυλίους (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Θέσεις σχολικών εγκαταστάσεων στο σύνολο του Δήμου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός βάσει της γεωγραφικής τους θέσης των σχολικών εγκαταστάσεων εντός του Δήμου 2) Εντοπισμός των σχολικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται εντός δακτυλίου ήπιας κυκλοφορίας (ή με διαμορφωμένες σχολικές διαδρομές)
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων



Ονομασία δείκτη	33. Κόστος επενδύσεων για νέες /βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς
Μονάδα μέτρησης	Κόστος (σε €) επενδύσεων ανά μέσο μεταφοράς
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Κόστος επενδύσεων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός κόστους επενδύσεων ανά μέσο μεταφορά κάθε έτος
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων Σχετικοί Φορείς
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία δείκτη	34. Ύψος κινήτρων για την προώθηση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς
Μονάδα μέτρησης	Κόστος (σε €) κινήτρων / έτος
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Κόστος κινήτρων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός συνολικού ύψους κινήτρων ανά έτος
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων



3. Κοστολόγηση Μέτρων και Περιγραφή

Το χρονοδιάγραμμα και ο προϋπολογισμός των παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ παρουσιάζεται με την μορφή πίνακα που περιλαμβάνει:

- Τον άξονα προτεραιότητας στον οποίο υπάγεται το εξεταζόμενο μέτρο
- Τον τίτλο του μέτρου που εξετάζεται
- Τον χρονικό ορίζοντα στον οποίο εντάσσεται το εξεταζόμενο μέτρο / δράση
- Τις απαιτούμενες ενέργειες για την υλοποίηση του μέτρου/ της δράσης
- Τους φορείς που εμπλέκονται
- Την εκτίμηση του κόστους υλοποίησης του εξεταζόμενου έργου, η οποία αποτελείται από:
 - Την εκτιμώμενη ποσότητα της προτεινόμενης παρέμβαση
 - Την μονάδα μέτρησης της ποσότητας
 - Την εκτιμώμενη τιμή μονάδος (€) του εξεταζόμενου στοιχείου παρέμβασης
 - Την συνολική δαπάνη της προτεινόμενης παρέμβασης



Πίνακας 3.1: Συνολικός Πίνακας Μέτρων

Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα	Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή
			5ετία	10ετία					
Προτεραιότητα 1: Εξασφάλιση ασφαλούς και άνετης μετακίνησης με τα πόδια, με ιδιαίτερη έμφαση στην κάλυψη των αναγκών των ευάλωτων κατηγοριών μετακινούμενων και των ατόμων με προβλήματα κινητικότητας									
1.1	Εξασφάλιση βαδισιμότητας και προσβασιμότητας ΑΜΕΑ στις τοπικές οδούς της πόλης	Χαρακτηρισμός όσων από τις τοπικές οδούς δεν έχουν πεζοδρόμια πλάτους τουλάχιστον 1,5 μέτρου ως οδών ήπιας κυκλοφορίας και συνύπαρξης πεζών - οχημάτων με όριο ταχύτητας 20 χλμ./ώρα ή πεζοδρόμων.	Αφορά το τοπικό οδικό δίκτυο.	v		Δεν υπάρχουν καταγραφές πεζοδρομίων για όλο το οδικό δίκτυο	24.000.000,00	Δημοπρατείται έργο με τίτλο: "Ενεργειακή αναβάθμιση μέσω της αναβάθμισης βατότητας πεζοδρομίων και οδών από την 1η έως την 7η Δ.Κ.", προϋπολογισμού 24.000.000,00€ για την επόμενη τριετία	
1.2	Εξασφάλιση βαδισιμότητας και προσβασιμότητας ΑΜΕΑ στους κοινόχρηστους χώρους της πόλης	Αναβάθμιση των κοινόχρηστων χώρων (συντήρηση - ανακατασκευή) για τη διασφάλιση πρόσβασης στα "εμποδιζόμενα άτομα" και την διέλευση/ παραμονή τους σε ένα περιβάλλον περισσότερο ασφαλές και περισσότερο φιλικό.	Αφορά όλους τους κοινόχρηστους χώρους του δήμου.		v		9.000.000,00	Δημοπρατείται έργο με τίτλο: "Αποκαταστάσεις-Ανακατασκευές-Αναπλάσεις Κοινοχρήστων Χώρων του Δ. Αθηναίων", προϋπολογισμού 9.000.000,00€ για την επόμενη τριετία	Στο Τεχνικό Πρόγραμμα του Δήμου υπάρχει έργο με τίτλο: Έργα Ελαιώνα (Διάνοιξη οδών και ασφαλτοστρώσεων, Κατασκευή Η/Μ δικτύων, Πράσινο, περιβάλλον χώρος και εξοπλισμός, Φωτισμός), προϋπολογισμού 21.500.000,00€
1.3	Ανάπτυξη δράσεων πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης κατοίκων και επισκεπτών	Ανάπτυξη ενός συστήματος πινακίδων, που θα καλύπτει όλα τα επιθυμητά σημεία ενδιαφέροντος, για την ολοκληρωμένη παροχή πληροφόρησης, σε συνδυασμό με την παροχή ασφαλών και αξιόπιστων οδηγιών προς τους μετακινούμενους που το χρησιμοποιούν για την επίτευξη της: (α) Ανάδειξης του πολιτιστικού, ιστορικού, θρησκευτικού και τουριστικού προϊόντος της πόλης, (β) αύξησης της ελκυστικότητας και προσπελασιμότητάς της και (γ) προώθησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας μέσα από την ενθάρρυνση και υποστήριξη της πεζή μετακίνησης και της μετακίνησης με ποδήλατο	Σε όλη την έκταση της πόλης	v				Δεν κοστολογείται - εξαρτάται από το είδος και το μέγεθος των δράσεων	



Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα	Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή
			5ετία	10ετία					
Προτεραιότητα 2: Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης από τα Μέσα Συλλογικής Μεταφοράς (ΜΣΜ)									
2.1	Κίνητρα για τη χρήση συλλογικών μέσων μεταφοράς	Σύνδεση της κατοχής κάρτας απεριόριστων διαδρομών συλλογικών μέσων μεταφορών με εκπτώσεις στο κόστος ενοικίασης κοινής χρήσης ποδηλάτων	Μεταφορικό δίκτυο αρμοδιότητας ΟΑΣΑ	v				Αρμοδιότητα ΟΑΣΑ	
2.2	Info Kiosks	Διάχυση πληροφορίας για τους τρόπους μετακίνησης στην πόλη, ενημέρωση για τις πολιτιστικές εκδηλώσεις και τα αξιοθέατα	Σε προκαθορισμένα κεντρικά σημεία (Σύνταγμα, Μουσείο Ακρόπολης, Πλάκα)	v		3	5.500,00	16.500,00	
2.3	Αύξηση συχνότητας/ Πύκνωση δρομολογίων Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ) (προαστιακός, μετρό, τραμ), Επέκταση ωραρίου	Συχνότητα ανά 3 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής στο μετρό, 10 λεπτά στο τραμ, ανά 20 λεπτά προαστιακός στον άξονα Αθήνα - ΣΚΑ, Κατάργηση γραμμών που καλύπτονται από μέσα σταθερής τροχιάς, δημιουργία τροφοδοτικών γραμμών (αναδιοργάνωση γραμμών ΟΑΣΑ)	Μεταφορικό δίκτυο αρμοδιότητας ΟΑΣΑ	v	v			Αρμοδιότητα ΟΑΣΑ	
2.4	Βελτίωση αξιοπιστίας συλλογικών μέσων μεταφοράς	Επέκταση στάσεων τηλεματικής, αναγγελία καθυστερήσεων, αστυνόμευση λεωφορειολωρίδων	Αρμοδιότητας ΟΑΣΑ, τροχιάς, δημοτικής αστυνομίας	v	v			Αρμοδιότητα ΟΑΣΑ	
2.5	Επέκταση μέσων σταθερής τροχιάς (ΜΣΤ) σε συνδυασμό με αναπλάσεις	Επέκταση της γραμμής τραμ έως τα Άνω Πατήσια. Ανάπτυξη γραμμής τραμ κατά μήκος της Λεωφόρου Αλεξάνδρας από Σταθμό Λαρίσης μέχρι Νοσοκομείο Παιδών. Ανάπτυξη κλάδου ΜΣΤ για Κέντρο Πολιτισμού Ιδρύματος Σταύρου Νιάρχου. Κατασκευή και λειτουργία Τμήματος Α' της Γραμμής 4 του Μετρό.	Οδός Πανεπιστημίου - Οδός Πατησίων - Οδός Συγγρού - Άξονας Γραμμής 4 μετρό (Κυψέλη - Δικαστήρια - Εξάρχεια - Πανεπιστήμιο - Κολωνάκι - Ευαγγελισμός - Πανεπιστημιούπολη)		v			Αρμοδιότητα ΣΤΑ.ΣΥ.	
2.6	Απόδοση μέρους του κόστους στους ιδιοκτήτες ΙΧ για την ανάπτυξη και λειτουργία της δημόσιας συγκοινωνίας.	Επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, επιβολή τέλους στάθμευσης σε μεγάλες επιχειρήσεις χωρίς συμφωνία με τον ΟΑΣΑ για μαζική αγορά καρτών απεριόριστων διαδρομών, ανάπτυξη αστικών διοδίων	Απαιτεί κρατική νομοθετική παρέμβαση		v			Αρμοδιότητα ΟΑΣΑ	
2.7	Ενίσχυση συλλογικών τρόπων μετακίνησης προς την εργασία (car pooling)	Φορολογικά κίνητρα σε μεγάλες επιχειρήσεις που ενθαρρύνουν τη συλλογική μετακίνηση των εργαζομένων τους προς την εργασία	Απαιτεί κρατική νομοθετική παρέμβαση		v			Δεν κοστολογείται, διοικητικό ζήτημα	



Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα	Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή	
			5ετία	10ετία						
Προτεραιότητα 3: Βελτίωση υφισταμένων και αύξηση των ελεύθερων χώρων και των χώρων πρασίνου										
3.1	Ανάπλαση Πλατείας Θεάτρου	Πλήρης ανάπλαση της περιοχής γύρω από την πλατεία Θεάτρου και πεζοδρόμηση των οδών πέριξ αυτής. Η ανάπλαση περιλαμβάνει την οδό Θεάτρου, την οδό Διπλήρη, τις δύο κάθετες στην οδό Μενάνδρου οδούς που απολήγουν στην πλατεία Θεάτρου και περιβάλλουν τη Διπλάρειο Σχολή – καθώς και την οδό Σωκράτους από Ευριπίδου έως Σοφοκλέους.	Περιοχή γύρω από την πλατεία Θεάτρου στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας	v			2.500.000,00			
3.2	Ανάπλαση Πλατείας Αγίου Γεωργίου	Πλήρης ανάπλαση της πλατείας με βιοκλιματικό σχεδιασμό και πεζοδρόμηση οδών πέριξ της πλατείας	Πλατεία Αγίου Γεωργίου στην Ακαδημία Πλάτωνος	v		0.4 he	11.100.000,00	ΟΡΘΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ: Δημιουργία πράσινων διαδρομών με ανάπλαση της πλατείας Αγ. Γεωργίου και των πεζοδρόμων Τιμαίου και Μοναστηρίου και διαμόρφωση των οδών Τιμαίου και Μοναστηρίου σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας στην 4η Δ.Κ. - Ενδεικτικός προϋπολογισμός: 2.500.000,00€	ΕΡΓΑ ΠΡΑΣΙΝΟΥ: Στο Τεχνικό Πρόγραμμα υπάρχει έργο με τίτλο: "Διαμόρφωση Κοινοχρήστων Χώρων στην περιοχή Ελαιώνα/ διαμόρφωση χώρου πρασίνου στα ο.τ. 17 και ο.τ. 29 του Δήμου Αθηναίων" -Ενδεικτικός προϋπολογισμός: 8.600.000,00€	
3.3	Ανάπλαση Πλατείας Έλληνα Εργάτη	Ανάπλαση πλατείας Έλληνα Εργάτη και μετατροπή των οδών Πανδοσίας (από Τραλλέων έως Αλιάρτου) και Αλιάρτου (από Πανδοσίας έως Σιτάκης) σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας	Λαμπρινή	v		0.35 he	2.500.000,00	- Ενδεικτικός προϋπολογισμός: 2.500.000,00€		
3.4	Σύνδεση Στρέφη - Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου	Μετατροπή της οδού Τσοσίτσα (από Μπουμπουλίνας έως Ζωσιμάδων) σε οδό ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμηση της οδού Ζωσιμάδων. Το πρώτο τμήμα της οδού Τσοσίτσα από Πατησιών μέχρι Μπουμπουλίνας πεζοδρομείται.	Εξάρχεια	v		1 km	3.500.000,00	- Ενδεικτικός προϋπολογισμός: 3.500.000,00€		
3.5	Ανάπλαση Πλατείας Αγ. Νικολάου	Πλήρης ανάπλαση της πλατείας με βιοκλιματικό σχεδιασμό και πεζοδρόμηση οδών πέριξ της πλατείας	Πλατεία Αγ. Νικολάου	v		0.05 he	2.500.000,00	- Ενδεικτικός προϋπολογισμός: 2.500.000,00€		
3.6	Ανάπλαση οδού Κωνσταντινουπόλεως και σύνδεση με Ακαδημία Πλάτωνος	Αξιοποίηση του χώρου που θα ελευθερωθεί μετά την υπογειοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών και δημιουργία εγκάρσιων συνδέσεων προς τον λόφο Σκουζέ, τον Ιππία Κολωνό και την Ακαδημία Πλάτωνος για τη δημιουργία πράσινων διαδρομών	Οδός Κωνσταντινουπόλεως από "Τρεις Γέφυρες" έως "Σταθμό Πελοποννήσου", Ίππιος Κολωνός, Ακαδημία Πλάτωνος	v	v	1.5 km	3.800.000,00	5.700.000,00	Διαμόρφωση οδού σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων για την εξυπηρέτηση Α.με.Α (δημιουργία ζώνης όδευσης τυφλών και ράμπες) και των λοιπών στοιχείων εξυπηρέτησης όπως σήμανση, φωτισμός, αστικός εξοπλισμός και φύτευση	https://www.the-salia-espas.gr/attachm ents/article/586/5054095.PDF



Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα	Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή	
			5ετία	10ετία						
Προτεραιότητα 3: Βελτίωση υφισταμένων και αύξηση των ελεύθερων χώρων και των χώρων πρασίνου										
3.7	Υλοποίηση έργου "Διπλή Ανάπλαση"	Υπογειοποίηση Λ/ Αλεξάνδρας και μεταφορά του γηπέδου του Παναθηναϊκού στον Ελαιώνα, σύμφωνα με τη μελέτη, όπως θα εγκριθεί.	Λεωφόρος Αλεξάνδρας, Ελαιώνας	v	v		170.000.000,00	- Ενδεικτικός προϋπολογισμός 170.000.000,00€		https://ypodomes.com/stin-telikeytheia-to-neogipedo-toy-paoston-votaniko/
3.8	Ενοποίηση Πνευματικού Τριγώνου	Μερική άρση της αποκοπής που προκαλεί η Λεωφόρος Βασιλέως Κωνσταντίνου (π.χ. μέσω νέων διαβάσεων πεζών ή περιορισμού της ταχύτητας των οχημάτων ή στένωσης της διατομής)	Περιβάλλοντας Χώρος Πινακοθήκης, Πολεμικού και Βυζαντινού Μουσείου, Ωδείου, Ζαππείου		v	23 he				
Προτεραιότητα 4: Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και προστασία των μετακινούμενων με οποιαδήποτε μέσο										
4.1	Αναπροσαρμογή οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	Σε περιοχές με αυξημένη συχνότητα ατυχημάτων (όπως περιγράφονται στη μελέτη) και ύστερα από εξειδικευμένες μελέτες οδικής ασφάλειας	Σε όλη την έκταση του δήμου	v			250.000,00	Αμοιβές μελετών	Η υλοποίηση δεν κοστολογείται - απαιτείται καταγραφή των αναγκών	
4.2	Αναβάθμιση δημοτικού φωτισμού	Πρόβλεψη ηλεκτροφωτισμού σε περιοχές ελλιπούς φωτισμού (για παράδειγμα στην οδό Πατησίων) και συντήρηση και ενεργειακή αναβάθμιση του υπάρχοντος δικτύου με χρήση νέων τεχνολογιών σύγχρονου φωτισμού (LED)	Σε όλη την έκταση του δήμου	v			20.000.000,00	- Ενδεικτικός προϋπολογισμός: 20.000.000,00€		
4.3	Ανάπτυξη σχεδίου δράσης για την βελτίωση της ασφάλειας των μετακινήσεων και την ενθάρρυνση ήπιων μορφών κινητικότητας στα σχολεία	Εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου σχεδίου προτάσεων και παρεμβάσεων που αφορούν στην αύξηση της οδικής ασφάλειας μαθητών και προσωπικού γύρω από σχολικούς χώρους και δημιουργία ασφαλών σχολικών διαδρομών με περπάτημα ή ποδήλατο μέσω υποδομών ή ομαδικών κοινωνικών δράσεων.	Σε όλες τις γειτονιές γύρω από σχολικά συγκροτήματα του δήμου	v				Δεν κοστολογείται - εξαρτάται από το είδος και το μέγεθος των δράσεων		



Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα	Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή		
			5ετία	10ετία							
Προτεραιότητα 5: Αποτελεσματικότερη διαχείριση της στάθμευσης											
5.1	Αντιμετώπιση Παράνομης Στάθμευσης	Αστυνόμηση, Σύμβαση ολοκληρωμένων σχεδίων διαχείρισης στάθμευσης που αντιμετωπίζουν όλα τα εξειδικευμένα θέματα (π.χ. για τουριστικά λεωφορεία, τροφοδοσία καταστημάτων, ταξί, στάθμευση κατοίκων σε πυκνοδομημένες περιοχές)	Σε σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος, εμπορικών χρήσεων και στις πυκνοδομημένες γειτονιές	v				Δεν κοστολογείται, διοικητικό ζήτημα			
5.2	Επέκταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Επέκταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Στην περιμετρική του ιστορικού κέντρου περιοχή	v			50.000,00	Μελέτη 50.000	<p>Προμήθεια και εγκατάσταση συστήματος έξυπνης στάθμευσης για Δήμο Αθηναίων</p> <p>Προμήθεια 1000 αισθητήρων στάθμευσης, τοποθέτηση στο οδόστρωμα, εξοπλισμός διαδικτυακής σύνδεσης, άδειες χρήσης πλατφόρμας έξυπνης πόλης, υπηρεσίες εγκατάστασης και εκπαίδευσης 550000€ ανά 1000 θέσεις</p> <p>https://e-thessalia.gr/ana-deichthike-prosorinos-meiodotis-gia-ti-meleti-toy-neoy-systimatos-elegchomenis-stathmeysis-ston-dimo-voloy/</p>		
Προτεραιότητα 6: Διαχείριση της κυκλοφορίας και μείωση των ταχυτήτων στις περιοχές κατοικίας											
6.1	Κυκλοφορία των οχημάτων στο τοπικό οδικό δίκτυο σε χαμηλό όριο ταχύτητας	Θεσμοθέτηση ορίου ταχύτητας 20 χλμ./ώρα, όπου επιβάλλεται συνύπαρξη με πεζούς (σε δρόμους με πεζοδρόμια μικρότερα του 1,5 μέτρου) και 30 χλμ./ώρα στους υπόλοιπους τοπικούς δρόμους για να εξασφαλίζεται συνύπαρξη με τους ποδηλάτες. Συμπληρωματικά προτείνεται όπου η γεωμετρία του οδικού δικτύου επιτρέπει την ανάπτυξη ταχυτήτων την κατασκευή μειωτήρων ταχύτητας (σαμαράκια).	Σε όλες τις τοπικές οδούς	v		600km	560.000,00	Κυκλοφοριακή μελέτη – Επιτροπή ποιότητας ζωής – Απόφαση δημοτικού συμβουλίου – Έκδοση κανονιστικής απόφασης – Έγκριση αποκεντρωμένης διοίκησης – ΦΕΚ Προμήθεια εξοπλισμού – Υλοποίηση Ενδεικτικό κόστος για τα Γρεβενά 59.000	<p>Τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης στο δίκτυο & τοποθέτηση ηλεκτρονικών πινακίδων στις εισόδους της ζώνης</p> <p>http://dimosgrevonon.gr/attachm-ents/article/2566/%CE%A0.3.%20%CE%9F%CE%A1%CE%91%CE%9C%CE%91%20%CE%A3%CE%A4%CE%9F%CE%A7%CE%9F%CE%99%20%CE%9C%CE%95%CE%A4%CE%A1%CE%91_v6.pdf</p>		
6.2	Τοποθέτηση σήμανσης συνύπαρξης ποδηλάτων - αυτοκινήτων σε όλες τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας	Τοποθέτηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης που ειδοποιεί για την παρουσία ποδηλάτων	Σε όλες τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας	v		0.5km	2.500.000	1.250.000,00	Διαμόρφωση	Ήπια κυκλοφορία	https://www.larisapress.gr/2019/12/13/ti-schediazai-i-dimotiki-archi-gia-to-2020-sti-larisa/



Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα	Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή	
			5ετία	10ετία						
Προτεραιότητα 7: Ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου										
7.1	Δημιουργία ασφαλών διαδρομών ποδηλάτου από τις γειτονιές του Δήμου στο κέντρο της πόλης	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών για τη δημιουργία πλήρους δικτύου στον δήμο Αθηναίων	Μητροπολιτικός άξονας Θησείο - Κηφισιά (βόρειος άξονας) στα όρια του Δήμου Αθηναίων (Ερμού, Αθηνάς, Γ' Σεπτεμβρίου, Φωκίωνος Νέγρη, Αγίας Ζώνης, Ταϊγέτου, Χαλεπά, Μαρκορά, Ολοφύτου, Κρώμνης, Λάρνεως, Ζήλων), Κατά μήκος των υπογειοποιημένων γραμμών ΟΣΕ της οδού Κωνσταντινουπόλεως από Ρούφ έως Τρεις Γέφυρες, Άξονας Άνω Πατήσια - Σεπολίων (π.χ. μέσω Τράλλων, γραμμών ΗΣΑΠ (Ιωνίας), Δαγκλή), Άξονας Κυψέλης - Κάτω Πατησίων (π.χ. μέσω των οδών Πυθίας, Πύθωνος, Λέσβου, Κνωσού, Φολέγανδρου), Άξονας Κάτω Πατησίων - Σταθμού Λαρίσης (π.χ. Μιχαήλ Βόδα - Ιουλιανού), Πεδίο του Άρεως - σύνδεση με Γ' Σεπτεμβρίου, Άξονας Ακαδημίας Πλάτωνος - Πανεπιστημιούπολης - Πολυτεχνειούπολης (Αρχαιολογική Διαδρομή: Μοναστηρίου, Σαλαμίνας, Αγίων Ασωμάτων, Αποστόλου Παύλου, Διονυσίου Αεροπαγίτου, Βασιλίσσης Όλγας, Ησιόδου, Πλ. Σκουζέ, Ωδείο Αθηνών, άξονας Ευαγγελισμός - Πανεπιστημιούπολη - Πολυτεχνειούπολη - σταθμός μετρό Κατεχάκη μητροπολιτικού δικτύου), Πειραιώς, Πανεπιστημίου, Βασιλίσσης Αμαλίας, Άξονας Παναθηναϊκού Σταδίου - πλατεία Κολωνακίου - πλατείας Εξαρχείων (π.χ. Ηρώδου Αττικού, Σκουφά, Ναυαρίνου, Σολωμού), Εγκάρσια Σύνδεση Τριλογίας (πλατεία Κλαυθμώνος - Πανεπιστήμιο - Πολιτιστικό Κέντρο Δήμου Αθηναίων), Άξονας Κουκάκι - Ιστορικό Κέντρο (Σικελίας - Φαλήρου - Μακρυγιάννη), Άξονας Πετραλώνων - Ιστορικού Κέντρου (Τρώων) άξονας Εξάρχεια - Γκύζη (Ζωοδόχου Πηγής, Στ. Κουμανούδη), άξονας Γκύζη - Αμπελοκήπων - Διπλής Ανάπλασης (π.χ. Μομφεράτου, Κάλβου, Κεδρητών, Λουκάρεως, Κόνιαρη, Λάμπρου Κατσώνη), Άξονας Διπλής Ανάπλασης - Κολωνακίου (π.χ. Φιλήμονος - Γέλωνος - Δεινοκράτους - Ιατρίδου - Σουηδίας - Γενναδίου), Άξονας στ. μετρό Αγίου Ιωάννη - Ιστορικού Κέντρου (π.χ. Πυθίου - Μεναιχμού), Ιερά Οδός, Περιφερειακή Σύνδεση Ακαδημίας Πλάτωνος (π.χ. μέσω Γεωπονικού Πανεπιστημίου, Άργους)	v		49 km	100.000	4.900.000,00	Μελέτη, σχεδιασμός και κατασκευή	ΣΟΑΠ Αθηνών (Α2) 2013
7.2	Υλοποίηση Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλάτου, Πύκνωση Δικτύου	Υλοποίηση των προβλέψεων του Ρυθμιστικού Σχεδίου και πύκνωση του δικτύου μέσω τοπικών δικτύων στο εσωτερικό του δήμου	Δημιουργία ποδηλατικού άξονα στο Παγκράτι (π.χ. Ιφικράτους - Ευτυχίδου - Ερτοσθένους), στο Μετς (π.χ. Καφαντάρη - Φρύωνος - Μουσσούρου - Λογγίνου - Αναπαύσεως), Αθανασίου Διάκου - λεωφόρου Βουλιαγμένης, Καλλιρρόης - Αρδητού - Βασιλέως Κωνσταντίνου - λεωφόρου Βασιλίσσης Σοφίας - λεωφόρου Μεσογείων - λεωφόρου Κηφισίας, άξονας Αμπελοκήπων - Γουδή (π.χ. Σούτσου - Πανόρμου - Λαρίσης - Τρικάλων), Λένορμαν, Περιφερειακή Σύνδεση Κάτω Πατησίων - Κολοκυνθούς - Ακαδημίας Πλάτωνος (π.χ. άξονας Αγίου Μελετίου - Κρέοντος)	v	v	93.5 km	100.000	9.350.000,00	Μελέτη, σχεδιασμός και κατασκευή	ΣΟΑΠ Αθηνών (Α2) 2013



Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα	Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή		
			5ετία	10ετία							
Προτεραιότητα 7: Ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου											
7.3	Ποδήλατα πόλης κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά	Αδειοδότηση 150 σημείων σε όλο τον Δήμο για τοποθέτηση 900 κοινόχρηστων ποδηλάτων χωρίς σταθερό σταθμό (dockless), 30% ηλεκτρικά με έμφαση σε σταθμούς Μέσων Σταθερής Τροχιάς	Σε όλη την έκταση του Δήμου. Η χωροθέτηση θα γίνει με τέτοιο τρόπο ώστε η ακτίνα βαδίσματος για την εξεύρεσή τους να είναι 5 λεπτά.	v		900	510	459.000,00	Μέση τιμή αγοράς e-bikes 1000 Μέση τιμή αγοράς bikes 300	Απαιτείται ετήσιο κόστος συντήρησης - την υλοποίηση του μέτρου μπορεί να την αναλάβει ιδιώτης	http://sump-network.eu/fileadmin/user_upload/PROSPERITY_InnovationBrief_Regulating_dockless_bike_sharing_GR.pdf
7.4	Είσοδος του ποδηλάτου στις λεωφορειολωρίδες	Θεσμοθέτηση δυνατότητας εισόδου του ποδηλάτου στις λεωφορειολωρίδες	Λεωφορειολωρίδες αρμοδιότητας ΟΑΣΑ	v					Δεν κοστολογείται διοικητικό ζήτημα		
Προτεραιότητα 8: Προστασία του κέντρου και των γειτονιών από διαμπερείς διελεύσεις μηχανοκίνητης κυκλοφορίας											
8.1	Ανακήρυξη Ιστορικού Κέντρου σε Περιοχή Περιορισμένης Πρόσβασης ΙΧ	Απαγορεύεται η διέλευση και η στάθμευση οχημάτων πλην ταξί, συλλογικών μέσων μεταφοράς και μικρών οχημάτων τροφοδοσίας. Εξαιρούνται επίσης μη διαμπερείς διαδρομές πρόσβασης προς δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης εκτός οδού για κατοίκους και επισκέπτες	<p>Σε ορίζοντα 5ετίας: Ψυρρή - Εμπορικό Τρίγωνο - Ακρόπολη - Πλάκα - Φιλοπάππου- Θησείο - Κεραμικός (Περιοχή περικλειόμενη από οδούς Αγίων Ασωμάτων- Σαρρή - Ευρυπίδου - Παλαιών Πατρών Γερμανού - Παρνασσού - Καρύτση - Χρήστου Λαδά - Σταδίου - Κολοκοτρώνη - Βουλής - Καραγιώργη Σερβίας - Φιλελλήνων - Ξενοφώντος - Νίκης- Βασιλίσσης Αμαλίας - Συγγρού - Χατζηχρήστου - Βεΐκου - Τσάμη Καρατάσου - Ζαχαρίτσα - Δυοβουνιώτου - Γενναίου Κολοκοτρώνη - Αχαιών - Δημοφώντος - Ηρακλειδών - Περσεφόνης - Πειραιώς - Αγίων Ασωμάτων).</p> <p>Σε ορίζοντα 10ετίας: Περιοχή περικλειόμενη από τις οδούς Αχαιών- Γενναίου Κολοκοτρώνη- Δυοβουνιώτη- Ζαχαρίτσα- Τούσα Μπότσαρη- Αρδητού- Βασιλέως Κωνσταντίνου- Ριζάρη- Βασιλίσσης Σοφίας- Σταδίου -Πειραιώς- Δημοφώντος- Αχαιών</p>	v	v	245 he		10.000.000,00	Δημοπρατείται έργο με τίτλο: "Αποκατάσταση πεζοδρόμων και πεζοδρομίων στο εμπορικό κέντρο", προϋπολογισμού 10.000.000,00€		



Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα	Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή	
			5ετία	10ετία						
Προτεραιότητα 8: Προστασία του κέντρου και των γειτονιών από διαμπερείς διελεύσεις μηχανοκίνητης κυκλοφορίας										
8.2	Μεγάλος Περίπατος	Πεζοδρόμηση των Λ. Βασιλίσσης Όλγας και Ηρώδου Αττικού. Περιορισμός της κίνησης των ΙΧ οχημάτων στην Πανεπιστημίου σε 2 λωρίδες κυκλοφορίας. Η δημόσια συγκοινωνία χρησιμοποιεί μία μονόδρομη λωρίδα και προστίθεται ποδηλατόδρομος. Μείωση της Αμαλίας κατά 2 λωρίδες και προσθήκη ποδηλατόδρομου, ανάπλαση της Πατησίων από Πανεπιστημίου μέχρι Αρχαιολογικό Μουσείο	Πανεπιστημίου - Λεωφόρος Αμαλίας - Πατησίων - Βασιλίσσης Όλγας - Ηρώδου Αττικού ----- Πανεπιστημίου - Λεωφόρος Αμαλίας - Συγγρού - Πατησίων - Βασιλίσσης Όλγας - Ηρώδου Αττικού			6.8 km		2.000.000	Κόστος κατασκευής στα πλαίσια Υπουργικής Απόφασης 179 - ΦΕΚ 3481/Β/21-8-2020	Κοινή Υπουργική Απόφαση για «την επιβολή προσωρινών κυκλοφοριακών μέτρων και ρυθμίσεων στην περιοχή του κέντρου της Αθήνας προς αντιμετώπιση του κινδύνου διασποράς του κορωνοϊού COVID-19»
		Μακροπρόθεσμα Πεζοδρόμηση των Λ. Βασιλίσσης Όλγας και Ηρώδου Αττικού. Πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου με εξαίρεση διέλευσης ποδηλατόδρομου και μίας λωρίδας για διελεύσεις οχημάτων έκτακτης ανάγκης. Αμφίδρομη διέλευση τραμ. Συνοδευτικά, ανάπλαση της Πατησίων με διέλευση τραμ μέχρι το τέλος του δρόμου και ανάπλαση της Αμαλίας. Το ανοδικό τμήμα της Συγγρού από το Μουσείο Φιξ μέχρι τους στύλους του Ολυμπίου Διός πεζοδρομείται με εξαίρεση μίας λωρίδας. Η Ακαδημίας αντιδρομείται.	Πανεπιστημίου - Λεωφόρος Αμαλίας - Πατησίων - Βασιλίσσης Όλγας - Ηρώδου Αττικού ----- Πανεπιστημίου - Λεωφόρος Αμαλίας - Συγγρού - Πατησίων - Βασιλίσσης Όλγας - Ηρώδου Αττικού	v		6.8+3.5 km		70.588.000	= 50.000.000* + 20588000 (= 50.000.000 X 3.5 / (3.5 + 5))	https://www.iefimerida.gr/sites/default/files/2020-05/%CE%9F%20%CE%9C%CE%B5%CE%B3%CE%AC%CE%BB%CE%BF%CF%82%20%CE%A0%CE%B5%CF%81%CE%AF%CF%80%CE%B1%CF%84%CE%BF%CF%82.pdf
8.3	Επέκταση Μεγάλου Περιπάτου: Σύνδεση Ακαδημίας Πλάτωνος με το Λύκειο Αριστοτέλη	Δημιουργία άξονα αποκλειστικής κίνησης πεζών και ποδηλάτων που να εκκινεί από την Ακαδημία Πλάτωνος και να καταλήγει στο Λύκειο του Αριστοτέλη (με πεζοδρόμηση ή/και μείωση των λωρίδων που εξυπηρετούν την κυκλοφορία των ΙΧ)	Μοναστηρίου, Σαλαμίνας, Αγίων Ασωμάτων, Αποστόλου Παύλου, Διονυσίου Αρεοπαγίτου, Λ. Βασ. Αμαλίας, Βασιλέως Κωνσταντίνου, Ρηγίλλης	v		5 km		29.412.000	= 50.000.000 X 5 / (3.5 + 5)	29.411.764 megalosperipatos.cityofathens.gr



Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα	Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή	
			5ετία	10ετία						
Προτεραιότητα 8: Προστασία του κέντρου και των γειτονιών από διαμπερείς διελεύσεις μηχανοκίνητης κυκλοφορίας										
8.4	Ανάπλαση του άξονα Πειραιώς - Σταδίου	Μείωση διατομής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας προς όφελος των πεζών και των ποδηλάτων - εννοποίηση με το Ιστορικό Κέντρο - Δημιουργία πολιτιστικής διαδρομής	Οδοί Πειραιώς και Σταδίου	v		1 km	900.000	900.000,00	Διαμόρφωση – διαπλάτυνση των πεζοδρομίων για την προσθήκη λωρίδας ποδηλάτου μονής κατεύθυνσης, πλάτους 1,50 μ., αντίθετης με την κίνηση του αυτοκινήτου, καθώς και προσθήκη προστατευτικής λωρίδας 0,75 μ. μεταξύ του ποδηλάτου και του αυτοκινήτου, η οποία περιλαμβάνει φύτευση, φωτισμό και αστικό εξοπλισμό	https://www.thessalia-esp.gr/attachments/article/585/5055343.PDF E
8.5	Ανάπλαση της οδού Σόλωνος	Μείωση διατομής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας προς όφελος των πεζών και των ποδηλάτων	Οδός Σόλωνος	v		1.3 km	900.000	1.170.000,00	Διαμόρφωση – διαπλάτυνση των πεζοδρομίων για την προσθήκη λωρίδας ποδηλάτου μονής κατεύθυνσης, πλάτους 1,50 μ., αντίθετης με την κίνηση του αυτοκινήτου, καθώς και προσθήκη προστατευτικής λωρίδας 0,75 μ. μεταξύ του ποδηλάτου και του αυτοκινήτου, η οποία περιλαμβάνει φύτευση, φωτισμό και αστικό εξοπλισμό	https://www.thessalia-esp.gr/attachments/article/585/5055343.PDF E
8.6	Ανάπλαση της Ιεράς Οδού	Το μέτρο περιλαμβάνει τη δημιουργία άξονα αποκλειστικής κίνησης πεζών και ποδηλάτων (με μείωση των λωρίδων που εξυπηρετούν την κυκλοφορία των ΙΧ) στην Ιερά Οδό.							Το κόστος υλοποίησης του έργου αυτού είναι πολύ υψηλό. Εξαιτίας της μητροπολιτικής σημασίας της παρέμβασης προτείνεται η χρηματοδότησή του από την Περιφέρεια.	
8.7	ΜΙΚΡΟΙ ΠΕΡΙΠΑΤΟΙ στα κέντρα των γειτονιών	Δημιουργία άξονα αποκλειστικής κίνησης πεζών και ποδηλάτων (με πεζοδρόμηση ή/και μείωση των λωρίδων που εξυπηρετούν την κυκλοφορία των ΙΧ) σε κάθε δημοτικό διαμέρισμα που να συνδέει τα κέντρα των γειτονιών και σημεία ενδιαφέροντος	Ένας μεγάλος άξονας σε κάθε δημοτικό διαμέρισμα	v	v				Δεν κοστολογείται - εξαρτάται από το είδος και το μέγεθος των δράσεων	



Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα	Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή	
			5ετία	10ετία						
Προτεραιότητα 8: Προστασία του κέντρου και των γειτονιών από διαμπερείς διελεύσεις μηχανοκίνητης κυκλοφορίας										
8.8	Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων στο τοπικό οδικό δίκτυο (αρμοδιότητας του Δήμου) για την προστασία των γειτονιών - Θύλακες ήπιας κυκλοφορίας	Η ενοποίηση μπορεί να γίνει με πεζοδρομήσεις ή κατάργηση της διαμπερούς κυκλοφορίας με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και διατήρηση της κίνησης εντός των ενοποιημένων οικοδομικών τετραγώνων με χαμηλά όρια ταχύτητας.	Εφαρμογή σε περιοχές με έντονες δραστηριότητες και παρουσία πεζών και σε περιοχές που περιβάλλουν την περιοχή προστασίας (Μεταξουργείο, Ομόνοια, Πλατεία Αμερικής, Κυψέλη, Εξάρχεια, Δεξαμενή, Κολωνάκι, Πανόρμου, Ρηγίλλης, Παγκράτι, Κουκάκι, Άνω Πετράλωνα, Γκάζι, Κεραμεικός) και σε περιοχές γύρω από σταθμούς Μέσων Σταθερής Τροχιάς (Άνω Πατήσια, Άγιος Ελευθέριος, Κάτω Πατήσια, Άγιος Νικόλαος, Αττική, Βικτώρια, Κάτω Πετράλωνα, Άγιος Ιωάννης, Νέος Κόσμος, Φίξ, Σταθμός Λαρίσης, Σεπόλια, Ευαγγελισμός, Μέγαρο Μουσικής, Αμπελόκηποι, Κατεχάκη)	v	v	5ετία: 210 he, 10ετία: 360 he	20.000,00	Ενδεικτική τιμή για αρχική - πιλοτική εφαρμογή του προγράμματος - Εξαρτάται από το είδος την έκταση και την μορφή των παρεμβάσεων	https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cycling-guidance/innovation_brief_superblocks_2017.pdf	
Προτεραιότητα 9: Άσκηση πολιτικών αποθάρρυνσης της άσκοπης χρήσης αυτοκινήτου										
9.1	Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης (car sharing)	300 αυτοκίνητα σε 150 ομοιόμορφα καταμετρημένα σημεία σε όλο τον Δήμο, το 30% ηλεκτρικά	Σε όλη την έκταση του Δήμου. Η χωροθέτηση θα γίνει με τέτοιο τρόπο ώστε η ακτίνα βαδίσματος για την εξεύρεση τους να είναι 5 λεπτά.	v	v	300	22.300	6.690.000,00	Την υλοποίηση του μέτρου μπορεί να την αναλάβει ιδιώτης	https://www.nextdeal.gr/epikairoita/aytokini-to/115485/enaprotoporiako-programma-car-sharing-apo-dimo-varis-voylas
9.2	Ανάπτυξη δράσεων πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης κατοίκων και επισκεπτών	Σχεδιασμός - προγραμματισμός - οργάνωση δράσεων ευαισθητοποίησης μέσω τύπου, ραδιοφώνου, αλλά και εκπαιδευτικές δράσεις στα σχολεία στην κατεύθυνση της υιοθέτησης μέτρων και συμπεριφορών που εξυπηρετούν τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας	Σε όλο τον Δήμο	v				3.320.230,00	Δεν κοστολογείται - εξαρτάται από το είδος και το μέγεθος των δράσεων	Ενδεικτική αξία 5€/ άτομο X 664.046 (πληθυσμός Δήμου) = 3.320.230€



Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα	Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή	
			5ετία	10ετία						
Προτεραιότητα 10: Προώθηση καθαρών οχημάτων										
10.1	Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς, ιδιωτικούς και δημόσιους χώρους	Δημιουργία 50 θέσεων φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Σε όλη την έκταση του Δήμου	v		50 σημεία φόρτισης	45000	2.250.000,00	Αγορά εξοπλισμού Μελέτη σκοπιμότητας	Παροχή συμβουλευτικών και υποστηρικτικών υπηρεσιών για την εκπόνηση μελέτης ενθάρρυνσης της χρήσης ηλεκτροκίνητων οχημάτων ως μέσου μετακίνησης στον Δήμο Αθηναίων Μπακογιάννης et al, 2017
10.2	Ανανέωση και Αντικατάσταση στόλου οχημάτων ΕΘΕΛ, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα (π.χ. ηλεκτρικά)	Αντικατάσταση 10% του στόλου του ΟΑΣΑ με ηλεκτρικά οχήματα	Δίκτυο αρμοδιότητας ΟΑΣΑ	v	v				Αρμοδιότητα ΟΑΣΑ	
ΣΥΝΟΛΟ							393.985.730,00			

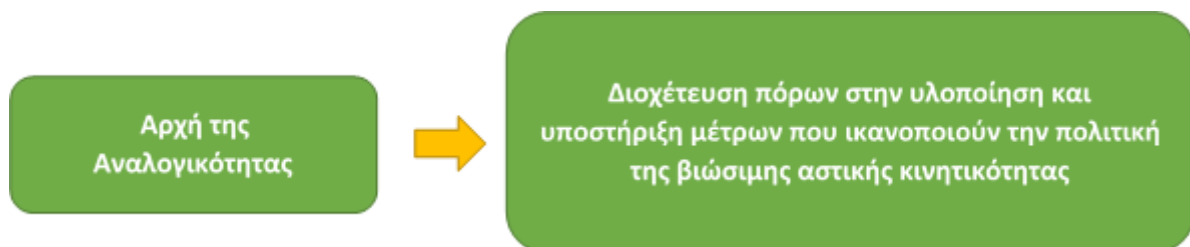
4. Χρηματοδοτικά εργαλεία

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα στην ανάπτυξη και υλοποίηση των ΣΒΑΚ είναι η εξασφάλιση των απαιτούμενων χρηματικών πόρων για την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων. Η χρηματοδότηση των αστικών μεταφορών και της κινητικότητας στις περισσότερες πόλεις είναι συχνά ευθύνη των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, με μερική μόνο χρηματοδότηση από την κεντρική κυβέρνηση, αν και αυτό ποικίλλει ανάλογα με τις χώρες και τις γεωπολιτικές δομές τους.

Η πιθανή δυσκολία εξεύρεσης πόρων αφορά κυρίως στα έργα που σχετίζονται με τη δημιουργία ή την επέκταση μεταφορικής υποδομής (π.χ. αναβάθμιση οδικού δικτύου, διαμόρφωση διασταυρώσεων, προμήθεια και εκσυγχρονισμός στόλου οχημάτων, πεζοδρομήσεις κ.λπ.) και λιγότερο στις άλλου τύπου παρεμβάσεις που απαιτούν συγκριτικά μικρότερη δαπάνη υλοποίησης (π.χ. θέσπιση κανονισμού φορτοεκφορτώσεων, σημειακές παρεμβάσεις στη σήμανση και στις υποδομές μετακίνησης κ.λπ.).

Αρκετές προσπάθειες υλοποίησης ΣΒΑΚ αποτυγχάνουν εξαιτίας είτε της δυσκολίας εξεύρεσης πόρων για έργα μεγάλης σημασίας και απήχησης είτε επειδή δεν εξασφαλίζεται άλλοτε ή σύνδεση και άλλοτε η χρηματοδότηση από τα (ούτως ή άλλως) περιορισμένα χρηματοδοτικά εργαλεία που είναι διαθέσιμα στο πλαίσιο της σύγχρονης οικονομικής πραγματικότητας.

Αναγνωρίζοντας αυτήν την αδυναμία υλοποίησης των ΣΒΑΚ, θα επιχειρηθεί η διερεύνηση καινοτόμων τρόπων και διαδικασιών χρηματοδότησης παρεμβάσεων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Ιδιαίτερη σημασία θα δοθεί στη διερεύνηση πηγών χρηματοδότησης που συγκεντρώνουν πόρους από το σύστημα μετακινήσεων και οι οποίοι, σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, θα έπρεπε να διοχετευτούν στην υλοποίηση και υποστήριξη μέτρων που ικανοποιούν την πολιτική και τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.



4.1 Περιφερειακά και Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα

Οι στόχοι των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από τα οποία συγχρηματοδοτείται το Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) 2014-2020, υλοποιούνται μέσα από επιχειρησιακά προγράμματα.

Τα Επιχειρησιακά Προγράμματα είναι πολυετή προγράμματα που ισχύουν για όλη την περίοδο προγραμματισμού 2014-2020 και συνδέονται με τομείς ή/και συγκεκριμένες γεωγραφικές περιφέρειες σε διεθνές, εθνικό ή τοπικό επίπεδο.

Η αρχιτεκτονική του ΕΣΠΑ 2014-2020 προβλέπει:

- 7 Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (συμπεριλαμβανομένων των προγραμμάτων για την Αγροτική Ανάπτυξη και την Αλιεία) που αφορούν ένα ή περισσότερους τομείς και έχουν ως γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής όλη τη χώρα και
- 13 Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ), ένα για κάθε μία από τις 13 διοικητικές Περιφέρειες της χώρας, που περιλαμβάνουν δράσεις περιφερειακής εμβέλειας



Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα

Κάθε μία από τις ελληνικές Περιφέρειες αποτελεί αντικείμενο ενός περιφερειακού προγράμματος που περιλαμβάνει έργα και δράσεις περιφερειακής κλίμακας, αξιοποιεί τα τοπικά πλεονεκτήματα και χρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ). Τα 13 Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα είναι:

- ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης
- ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας
- ΠΕΠ Δυτικής Μακεδονίας
- ΠΕΠ Ηπείρου
- ΠΕΠ Θεσσαλίας
- ΠΕΠ Ιονίων Νήσων
- ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας
- ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας
- ΠΕΠ Αττικής
- ΠΕΠ Πελοποννήσου
- ΠΕΠ Βορείου Αιγαίου
- ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου
- ΠΕΠ Κρήτης

Το κοινό τους σημείο είναι η ενίσχυση της δυνατότητας των περιφερειακών και τοπικών αρχών να εφαρμόσουν ένα πλήρες φάσμα δράσεων που στοχεύουν να εξυπηρετήσουν τις κύριες προτεραιότητες του ΕΣΠΑ.

Επιπλέον, στις Περιφέρειες εκχωρείται η διαχείριση σημαντικών πόρων του Ταμείου Συνοχής για το Περιβάλλον και κυρίως πόρων που αφορούν την κάλυψη των υποχρεώσεων της χώρας και των Περιφερειών που αφορούν στα υγρά απόβλητα. Επίσης στις 13 Περιφέρειες εκχωρείται επίσης από το Τομεακό Πρόγραμμα της Αγροτικής Ανάπτυξης η διαχείριση περίπου 30% των πόρων του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης.

Τομεακά Επιχειρησιακά προγράμματα

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητα – Επιχειρηματικότητα – Καινοτομία

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία» (ΕΠΑνΕΚ) αποτελεί ένα από τα επτά τομεακά και δεκατρία Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα του ΕΣΠΑ για την περίοδο 2014 -2020. Η 2η Αναθεώρηση του ΕΠΑΝΕΚ για το έτος 2018 είχε ως σκοπό να συμβάλλει στη βέλτιστη αξιοποίηση των πόρων που διατίθενται στη χώρα για έξυπνη και διατηρήσιμη ανάπτυξη. Η Αναθεώρηση εγκρίθηκε στις 12/12/2018 με την υπ' αριθμ. C (2018) 8855 final Εκτελεστική Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Το ΕΠΑνΕΚ καλύπτει γεωγραφικά το σύνολο της Χώρας και διαθέτει προϋπολογισμό 4,72 δις ευρώ δημόσιας δαπάνης (3,69 δις ευρώ Ενωσιακής Συνδρομής). Κεντρικός στρατηγικός στόχος του ΕΠΑνΕΚ είναι η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων, η μετάβαση στην ποιοτική επιχειρηματικότητα, με αιχμή την καινοτομία και την αύξηση της εγχώριας προστιθέμενης αξίας. Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για την Ανταγωνιστικότητα, την Επιχειρηματικότητα και την Καινοτομία κατέχει κεντρική θέση στην προσπάθεια της Χώρας για τη δημιουργία και στήριξη ενός παραγωγικού μοντέλου που θα οδηγήσει στην ανάπτυξη και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας, με τη μόχλευση ιδιωτικών πόρων.



Το μοντέλο αυτό αναδεικνύει σε κεντρικό ρόλο παραγωγικούς, ανταγωνιστικούς και εξωστρεφείς τομείς της οικονομίας όπως τουρισμό, ενέργεια, αγροδιατροφή, περιβάλλον, εφοδιαστική αλυσίδα, τεχνολογίες πληροφορικής & επικοινωνιών, υγεία και φαρμακευτική βιομηχανία, δημιουργικές και πολιτιστικές βιομηχανίες, υλικά – κατασκευές.

Μέσω του ΕΠΑΝΕΚ και σε συνέργεια με τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα υλοποιείται η στρατηγική της Έξυπνης Εξειδίκευσης με στόχο τη σύνδεση της έρευνας και της καινοτομίας με την επιχειρηματικότητα και την ενίσχυση/ανάπτυξη των υφιστάμενων ή/και νέων ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων της Χώρας και των Περιφερειών της.

Το ΕΠΑΝΕΚ δομείται στους παρακάτω βασικούς Αξονες Προτεραιότητας:

- «Ανάπτυξη επιχειρηματικότητας με Τομεακές προτεραιότητες» συνολικού προϋπολογισμού 2.356,2 εκ. Ευρώ
- «Προσαρμογή εργαζομένων, επιχειρήσεων και επιχειρηματικού περιβάλλοντος στις νέες αναπτυξιακές απαιτήσεις» συνολικού προϋπολογισμού 729,9 εκ. Ευρώ
- «Ανάπτυξη μηχανισμών στήριξης της επιχειρηματικότητας» συνολικού προϋπολογισμού 1.534,5 εκ. Ευρώ
- «Τεχνική Συνδρομή ΕΤΠΑ» συνολικού προϋπολογισμού 79,5 εκ. Ευρώ
- «Τεχνική Συνδρομή ΕΚΤ» συνολικού προϋπολογισμού 16 εκ. Ευρώ

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ) αποτελεί το κύριο μέσο για την επίτευξη των εθνικών στόχων του ΕΣΠΑ 2014-2020 για τους δύο τομείς Μεταφορών και Περιβάλλοντος

Ειδικά για τις μεταφορές περιλαμβάνει τα κάτωθι:

- Η προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών και σιδηροδρομικών) και περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων και αεροδρομίων).
- Η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών.
- Η βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών: Η βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας και αντίστοιχη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων με εστιασμένες βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις υψηλής αποδοτικότητας, καθώς και μέτρα ενεργητικής οδικής ασφάλειας.
- Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μεταφορών (αστικών μέσων σταθερής τροχιάς και λοιπών καθαρών επιφανειακών μέσων): Βασική προτεραιότητα είναι η σημαντική αύξηση της χρήσης περιβαλλοντικά φιλικών Μέσων Μεταφοράς με την κατασκευή-ολοκλήρωση έργων καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας (Αθήνα και Θεσσαλονίκη).
- Η Αστική Αναζωογόνηση -Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα Βασικές προτεραιότητες: Η βελτίωση του πλαισίου διαχείρισης και εφαρμογής για την αναβάθμιση της πολιτικής για την Χωρική Ανάπτυξη, Η προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της αστικής αναζωογόνησης, Η προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της επισκεψιμότητας σε υποβαθμισμένες Περιοχές της Περιφέρειας Αττικής, Η διεύρυνση της χρήσης τηλεθέρμανσης Η εξοικονόμηση ενέργειας στο Δημόσιο και στον ευρύτερο Δημόσιο Τομέα.

**Νέα Προγραμματική Περίοδος 2021-2027¹**

Στο πλαίσιο του σχεδιασμού της αναπτυξιακής στρατηγικής για τη νέα προγραμματική περίοδο 2021 – 2027, οι αρμόδιοι εθνικοί και περιφερειακοί φορείς θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους μια σειρά από ουσιαστικές πολιτικοοικονομικές και θεσμικές εξελίξεις που έχουν λάβει χώρα στο εθνικό και το κοινοτικό περιβάλλον. Οι κυριότερες εξελίξεις είναι η έξοδος της χώρας από τα προγράμματα στήριξης και η είσοδος της στον θεσμό του Ευρωπαϊκού Εξαμήνου, οι δεσμεύσεις και οι μεταμνημονιακές υποχρεώσεις της χώρας που αποτυπώνονται σε κείμενα συμφωνιών, οι κατευθυντήριες γραμμές για το νέο Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι νέοι στόχοι πολιτικής των Ταμείων καθώς και η εγκεκριμένη Εθνική Αναπτυξιακή Στρατηγική της χώρας.

Σύμφωνα με την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στη χώρα μας κατανέμονται 19,2 δις € (τιμές 2018) για το 2021-2027 έναντι 17,8 δις € (τιμές 2018) για το 2014-2020, δηλαδή, σημειώνεται αύξηση των πόρων από την Πολιτική Συνοχής κατά €1,4 δις (+8%), σε σχέση με την τρέχουσα δημοσιονομική περίοδο.

Με βάση την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο για την περίοδο 2021-2027, το παράρτημα Δ' της Έκθεσης για την Ελλάδα παρουσιάζει τις επενδυτικές προτεραιότητες που θα πρέπει να ακολουθήσει η χώρα, καθώς και τους όρους αποτελεσματικής υλοποίησης των επενδυτικών αυτών προτεραιοτήτων σε σχέση με τους πέντε (5) στόχους πολιτικής της πολιτικής συνοχής 2021-2027. Τόσο η Έκθεση όσο και οι εν λόγω στόχοι, παρέχουν τη βάση για διάλογο μεταξύ της Ελλάδας και των υπηρεσιών της Επιτροπής, ενόψει του προγραμματισμού των πόρων της πολιτικής συνοχής και ως εκ τούτου θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τη σύνταξη των προτάσεων.

Ανάμεσα σε αυτούς περιλαμβάνονται και στόχοι σχετίζονται με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Πιο συγκεκριμένα είναι οι ακόλουθοι:

Πίνακας 4.1: Στόχοι πολιτικής και ειδικοί στόχοι ανά Ταμείο (όπως προς το παρόν έχουν προταθεί από την Επιτροπή)

Στόχοι πολιτικής	Ταμείο	Ειδικοί στόχοι
2. Μια πιο πράσινη Ευρώπη με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα μέσω της προώθησης της δίκαιης μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της	ΕΤΠΑ/ΤΣ	i. Προώθηση μέτρων ενεργειακής απόδοσης· ii. Προαγωγή των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας iii. Ανάπτυξη έξυπνων ενεργειακών συστημάτων, δικτύων και εξοπλισμού αποθήκευσης σε τοπικό επίπεδο iv. Προαγωγή της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης των κινδύνων και της ανθεκτικότητας στις καταστροφές v. Προαγωγή της βιώσιμης διαχείρισης του

¹ Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας & Ανάπτυξης, Γενική Γραμματεία Δημόσιων Επενδύσεων και ΕΣΠΑ (06.06.2019), «1η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ για το σχεδιασμό του νέου Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης: ΕΣΠΑ 2021-2027 στο πλαίσιο του αναπτυξιακού προγραμματισμού.»



Στόχοι πολιτικής	Ταμείο	Ειδικόί στόχοι
		νερού· vi. Προώθηση της μετάβασης σε μια κυκλική οικονομία vii. Ενίσχυση της βιοποικιλότητας, των πράσινων υποδομών στο αστικό περιβάλλον και τη μείωση της ρύπανσης
3. Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των περιφερειακών διασυνδέσεων»	ΕΤΠΑ/ΤΣ	i. Ενίσχυση της ψηφιακής συνδεσιμότητας· ii. Ανάπτυξη βιώσιμου, ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς και διατροφικού ΔΕΔ-Μ ·iii. Ανάπτυξη βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα· iv. Προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας
5. Μια Ευρώπη πιο κοντά στους πολίτες της μέσω της προώθησης της βιώσιμης και ολοκληρωμένης ανάπτυξης των αστικών, αγροτικών και παράκτιων περιοχών, καθώς και μέσω της στήριξης	ΕΤΠΑ	i. Ενίσχυση της ολοκληρωμένης κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής ανάπτυξης, της πολιτιστικής κληρονομιάς και της ασφάλειας στις αστικές περιοχές· ii. Ενίσχυση της ολοκληρωμένης κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής τοπικής ανάπτυξης, της πολιτιστικής κληρονομιάς και της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των αγροτικών και των παράκτιων περιοχών μέσω της τοπικής ανάπτυξης με πρωτοβουλία των τοπικών κοινοτήτων

4.2 Σύμπραξη Δημόσιου - Ιδιωτικού Τομέα

Οι κυβερνήσεις έχουν χρησιμοποιήσει ένα τέτοιο μείγμα δημόσιων και ιδιωτικών προσπαθειών σε όλη την ιστορία. Ωστόσο, στα τέλη του 20ού αιώνα και στις αρχές του 21ου αιώνα παρατηρήθηκε μια σαφής τάση να αξιοποιήσουν περισσότερο τις διάφορες συμφωνίες δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ). Μια σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα είναι μια συμφωνία συνεργασίας μεταξύ δύο ή περισσότερων δημόσιων και ιδιωτικών τομέων, συνήθως μακροπρόθεσμου χαρακτήρα. Και οι δύο οντότητες συμφωνούν να μοιραστούν τις δεξιότητές τους και τα περιουσιακά τους στοιχεία για να διευκολύνουν το ευρύ κοινό μέσα από τις υπηρεσίες του.



Πίνακας 4.2: Ευρωπαϊκό και Εθνικό πλαίσιο ΣΔΙΤ

Ευρωπαϊκό Θεσμικό Πλαίσιο	Πράσινη Βίβλος (Green Paper), σχετικά με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης.
	Ανακοίνωση (Communication) της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο και στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών, σχετικά με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης της 15.11.2005.
	Οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το συντονισμό των διαδικασιών ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων: Οδηγία 2004/17/ΕΚ.
	Οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το συντονισμό των διαδικασιών ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων: Οδηγία 2004/18/ΕΚ.
	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1303/2013 του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου της 17ης Δεκεμβρίου 2013.
	Το θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τις ΣΔΙΤ στην Ευρώπη χαρακτηρίζεται, σύμφωνα και με τις παρατηρήσεις του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Δήμων και Περιφερειών (CEMR), από την απουσία πρόνοιας για έργα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΤΑ)
Εθνικό πλαίσιο	ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3389/2005 (ΦΕΚ Α' 232) Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα
	ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3483/2006 (ΦΕΚ Α' 169) Τροποποίηση και συμπλήρωση των διατάξεων για τη χρηματοδοτική μίσθωση, διατάξεις περί δημοσίων εσόδων και άλλες ρυθμίσεις – Άρθρο 16 παρ. 1.
	Προεδρικό Διάταγμα Υπ' Αριθμ. 59: Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/17/ΕΚ «περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών», όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε (ΦΕΚ Α 63)
	Προεδρικό Διάταγμα Υπ' Αριθμ. 60: Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ «περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών» όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/51/ΕΚ της Επιτροπής και την Οδηγία 2005/75/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 2005 (ΦΕΚ Α 64).
	Νόμος 3389/2005 «Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα» (ΦΕΚ Α' 232/22-9-2005) (όπως τροποποιήθηκε τελευταία με το Νόμο 3483/2006, ΦΕΚ Α' 169/7.8.2006).
	Παρατηρείται ότι το ελληνικό θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο για τις ΣΔΙΤ είναι ήδη απαρχαιωμένο. Χρειάζεται: α) κωδικοποίηση, β) απλούστευση, γ) εξειδίκευση και δ) πρέπει να λάβει υπόψη του τις ιδιαιτερότητες και προοπτικές της ΤΑ.

Οι Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) είναι συμβάσεις, κατά κανόνα μακροχρόνιες, μεταξύ ενός δημόσιου και ενός ιδιωτικού φορέα, με σκοπό την εκτέλεση έργων ή/και την παροχή υπηρεσιών. Οι ρόλοι του Δημοσίου και του Ιδιωτικού τομέα είναι σαφώς ορισμένοι:

- Αξιοποιείται η τεχνογνωσία και η αποτελεσματικότητα του ιδιωτικού τομέα. Κατασκευάζονται ποιοτικά έργα και ταυτόχρονα παρέχονται υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στους πολίτες/ χρήστες των έργων αυτών.
- Σημαντικό εργαλείο τόνωσης της οικονομικής ανάπτυξης μοχλεύοντας ιδιωτικούς πόρους σε αναπτυξιακά έργα με πολλαπλασιαστικό όφελος.
- Ο δημόσιος φορέας διατηρεί την ιδιοκτησία των παγίων και τον ισχυρό ρυθμιστικό και εποπτικό του ρόλο



Εικόνα 4.1: Σχηματική απεικόνιση χαρακτηριστικών ΣΔΙΤ

Τα έργα ΣΔΙΤ διακρίνονται σε δυο κατηγορίες. Σε συμπράξεις για έργα ανταποδοτικού χαρακτήρα και σε συμπράξεις για έργα μη ανταποδοτικού χαρακτήρα.

Ανταποδοτικού χαρακτήρα έργα: Τα έργα για τα οποία το Δημόσιο δεν επιβαρύνεται οικονομικά, αλλά αντίθετα εισπράττει μίσθωμα από τη σύμπραξη. Πρόκειται για έργα ή προσφερόμενες υπηρεσίες των οποίων το προϊόν μπορεί να τιμολογηθεί και να αποφέρει έσοδα. Ο συμπράττων ιδιώτης αναλαμβάνει με ίδια και δανεικά κεφάλαια την κατασκευή, τη λειτουργική και οικονομική εκμετάλλευση του έργου για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και με συγκεκριμένους όρους έτσι, ώστε από τα έσοδα να επιτύχει την απόσβεση και την επιθυμητή απόδοση των κεφαλαίων που επένδυσε στο έργο. Αυτού του τύπου τα έργα ενδείκνυνται για την αξιοποίηση της ανεκμετάλλευτης Δημόσιας περιουσίας. Η διάρκεια της σύμβασης κυμαίνεται από 25 σε 35 χρόνια ως συνάρτηση της προβλεπόμενης περιόδου επιστροφής των επενδυμένων κεφαλαίων αυξημένων ως προς το ύψος της συμφωνηθείσας απόδοσης των κεφαλαίων του ιδιώτη. Μπορεί να υπάρχει ρήτρα, σε περίπτωση που ο ιδιώτης από τα έσοδα της σύμπραξης αποσβέσει τα κεφάλαια που επένδυσε, η σύμπραξη να ολοκληρώνεται και το έργο να περιέρχεται στο Δημόσιο νωρίτερα. Ο βαθμός συμμετοχής του Δημοσίου στη σύμπραξη συνήθως περιορίζεται στην εκχώρηση της γης και στη διευκόλυνση για την εξασφάλιση των αδειοδοτήσεων του έργου.

Μη ανταποδοτικού χαρακτήρα έργα: Τα έργα εκείνα για τα οποία το Δημόσιο καταβάλει πληρωμή στον ιδιώτη. Είναι κυρίως έργα δημόσιου χαρακτήρα (λ.χ. Δημαρχείο, Παιδικό Σταθμοί, Σχολεία, Πολιτιστικά και Αθλητικά Κέντρα, κ.λπ.) τα οποία αφορούν στην παροχή υπηρεσιών οι οποίες χαρακτηρίζονται ως δημόσιο αγαθό. Ο ιδιώτης αναλαμβάνει με ίδια και δανεικά κεφάλαια την κατασκευή του έργου και στη συνέχεια το Δημόσιο καταβάλει ετήσια πληρωμή που καλύπτει: το αρχικό κόστος της επένδυσης, το κόστος συντήρησης του έργου, το κόστος λειτουργίας και το κόστος διαχείρισης (εφόσον συμφωνηθεί ότι αυτά αποτελούν ευθύνη του ιδιώτη). Τα έργα ενδείκνυνται στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το Δημόσιο επιθυμεί να προβεί σε μείωση των επιβαρύνσεων του προϋπολογισμού στο παρόν και μετάθεση των εκρών στο μέλλον. Με την



εξοικονόμηση πόρων το Δημόσιο επιτρέπει να υλοποιηθούν στον παρόντα χρόνο περισσότερα έργα. Η διάρκεια της σύμβασης κυμαίνεται από 25 σε 35 έτη.

Οι Δημόσιοι Φορείς που σκοπεύουν να προχωρήσουν σε μία ΣΔΙΤ σύμφωνα με το Ν. 3389/2005, πρέπει να υποβάλλουν σχετική πρόταση προς την Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ, η οποία θα συνοδεύεται από τα απαραίτητα στοιχεία που θα τεκμηριώνουν τη σκοπιμότητα υλοποίησής της. Η πρόταση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει:

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΔΙΤ

- Αναλυτική περιγραφή του έργου που αποτελεί το αντικείμενο της Σύμπραξης και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του
- Ενδεικτικό προϋπολογισμό
- Κόστος λειτουργίας και συντήρησης Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης
- Προτεινόμενη μορφή σύμπραξης (είσπραξη τελών από χρήστες ή Δημόσιο, χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου κλπ)
- Έλεγχο οικονομικής αποδοτικότητας (value for money) που θα αιτιολογεί την επιλογή της σύμπραξης σε σχέση με την υλοποίηση του έργου με δημόσια χρηματοδότηση.
- Άλλα θέματα που μπορεί να επηρεάζουν σημαντικά την υλοποίηση του έργου, όπως, νομικά, περιβαλλοντικά κλπ.

Τα στοιχεία αυτά θα πρέπει να δίνουν μια αξιόπιστη εικόνα του έργου και της απαιτούμενης χρηματοδότησης για τη συνολική διάρκεια ζωής του. Για αυτό απαιτείται λεπτομερής χρηματοοικονομική ανάλυση, ιδιαίτερα στην περίπτωση των ανταποδοτικών έργων, όπου πρέπει να συνεκτιμηθούν και οι κίνδυνοι ζήτησης και προβλεπόμενων εσόδων.

Η Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ μελετά την πρόταση του Δημοσίου Φορέα και αξιολογεί κατά πόσο αυτή μπορεί να υλοποιηθεί ως Σύμπραξη και να υπαχθεί στις διατάξεις Ν. 3389/2005. Σε περίπτωση που η πρόταση αξιολογείται θετικά, όπως αρχικά είχε κατατεθεί ή όπως τελικά διαμορφώθηκε κατόπιν αναγκαίων τροποποιήσεων, η Ειδική Γραμματεία την περιλαμβάνει στον «Κατάλογο Προτεινόμενων Συμπράξεων», γνωστοποιεί την απόφασή της στο Δημόσιο Φορέα και τον καλεί εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο μηνών να καταθέσει στη Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ «Αίτηση Υπαγωγής» της συγκεκριμένης Σύμπραξης στο Ν. 3389/2005.

Πλεονεκτήματα από την εφαρμογή ΣΔΙΤ και την υλοποίησή τους στην Τοπική Αυτοδιοίκηση

Το σημαντικότερο πλεονέκτημα από την εφαρμογή των ΣΔΙΤ αφορά το αμοιβαίο όφελος των δύο πλευρών καθώς η μεταξύ τους συνεργασία οδηγεί στη δόμηση μιας νέας σχέσης δημοσίου και ιδιωτικού που να είναι επωφελής και για τα δυο μέρη (win – win) με ταυτόχρονη μεταφορά των επενδυτικών κινδύνων στον ιδιώτη επενδυτή και πολύ λιγότερο στο δημόσιο. Η συνεργασία των δημοσίων αρχών με τις επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα καλύπτει πολυάριθμα πεδία δραστηριότητας στον τομέα του σχεδιασμού, της χρηματοδότησης, της παραγωγής, διαχείρισης, διοίκησης, επιχειρησιακής λειτουργίας, ανακαίνισης, συντήρησης, κ.λπ. των νέων ή υφισταμένων έργων και υποδομών μικρής, μεσαίας και μεγάλης κλίμακας. Στο ίδιο πλαίσιο συμπεριλαμβάνονται ζητήματα αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα της οικονομίας καθώς και συμβάσεις τύπου outsourcing όπου εκχωρείται σε ιδιώτες η παροχή υπηρεσιών (οι οποίες, χωρίς τη σύμπραξη του ιδιωτικού τομέα, θα ήταν αμιγώς δημοσίου χαρακτήρα και κοινής ωφελείας). Στη συνεργασία η παραχωρησιούχος εταιρία, δηλαδή ο ανάδοχος του συγχρηματοδοτούμενου έργου, είναι συνήθως κοινοπραξία ή άλλου τύπου νομική συνεργασία πολλών επιχειρήσεων με διακριτούς τομείς δραστηριότητας και τεχνογνωσίας, όπως: κατασκευαστικές εταιρίες, τραπεζικά και οικονομικά ιδρύματα, ανεξάρτητοι χρηματοδότες, εξειδικευμένες κατά περίπτωση επιχειρήσεις, εταιρίες συμβούλων, προμηθευτών, κ.λπ.



- Η μέθοδος ΣΔΙΤ αφορά την παραγωγή μεγάλων και σύνθετων έργων υψηλών απαιτήσεων καθώς και έργων μεγάλης χωρικής και υπερτοπικής εμβέλειας. Ιδιαίτερα όταν η οικονομία μιας χώρας δεν είναι σε θέση να χρηματοδοτήσει τη μελέτη, την κατασκευή, τη διασφάλιση της ποιότητας, το διαρκή έλεγχο, την επιχειρησιακή λειτουργία και αδυνατεί να διασφαλίσει τη βιωσιμότητα των έργων σε βάθος χρόνου. Όταν η Διοίκηση αφενός δε γνωρίζει και αφετέρου αδυνατεί να προχωρήσει στην έγκαιρη Μελέτη, Ωρίμανση και Δημοπράτηση των έργων. Ακόμη περισσότερο όταν η Διοίκηση, εξαιτίας του μεγέθους, της διαχειριστικής συνθετότητας και της επιστημονικο- τεχνολογικής πολυπλοκότητας των έργων, δε μπορεί να ανταπεξέλθει εκ των προτέρων στις απαιτήσεις των Μελετών και της Κατάρτισης των Τευχών Δημοπράτησης ούτε, φυσικά, να Διασφαλίσει την Ποιότητα και την Οικονομικότητα των Έργων.
- Με τη μέθοδο ΣΔΙΤ, τα έργα δεν ιδιωτικοποιούνται ούτε αποκρατικοποιούνται. Όταν εκπνεύσει η διάρκεια της σύμβασης με τους παραχωρησιούχους, τα έργα επανέρχονται στην κυριότητα και στην ιδιοκτησία του δημοσίου. Στο μεσοδιάστημα, το Δημόσιο εξοικονομεί πόρους που μπορεί να κατευθύνει στην κάλυψη άλλων αναγκών
- Η συνεργασία και η όσμωση δημοσίου και ιδιωτικού τομέα με τη μέθοδο ΣΔΙΤ είναι μια σχέση αμοιβαίου οφέλους (win – win) όπου ο επενδυτικός κίνδυνος μεταβιβάζεται από το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα
- Εξέλιξη και διαρκής αναβάθμιση της νομικής επιστήμης που διέπει τις Δημόσιες Συμβάσεις των ΣΔΙΤ, προχωρεί και εξελίσσεται.

Ειδικά για την περίπτωση της τοπικής αυτοδιοίκησης:

- Μείωση κόστους
- Διανομή κινδύνου
- Βελτιωμένα επίπεδα υπηρεσίας ή διατήρησης των υπάρχοντων επιπέδων υπηρεσιών
- Αύξηση των εισοδημάτων
- Αποδοτικότερη εφαρμογή
- Οικονομικά οφέλη

Μειονεκτήματα και κίνδυνοι των ΣΔΙΤ

Παράλληλα, η πλούσια πλέον διεθνής εμπειρία, έχει εντοπίσει ορισμένα προβλήματα κατά την εφαρμογή των ΣΔΙΤ από την ΤΑ, που θα μπορούσαν να περιγράψουν παρακάτω:

- Οι δημόσιες-ιδιωτικές συνεργασίες, σε πολλές περιπτώσεις, προσομοιάζουν με τις ιδιωτικοποιήσεις.
- Με την είσοδο σε μια δημόσια-ιδιωτική συνεργασία, η τοπική αυτοδιοίκηση χάνει τον έλεγχο της παροχής υπηρεσιών.
- Οι δημόσιες-ιδιωτικές συνεργασίες ισχύουν κυρίως για τα **έργα υποδομής**.
- Ο κύριος λόγος για τις τοπικές κυβερνήσεις που εισάγουν ιδιωτικές συνεργασίες, είναι γιατί επιθυμούν να αποφύγουν την εμφάνιση του χρέους.
- Η ποιότητα της υπηρεσίας, σε πολλές περιπτώσεις, μειώνεται
- Το προσωπικό της αυτοδιοίκησης υποβαθμίζεται με την εφαρμογή των ΣΔΙΤ.
- Το κόστος της υπηρεσίας θα αυξηθεί για να πληρωθεί το κέρδος του ιδιωτικού συνεργάτη.
- Η τοπική αυτοδιοίκηση μπορεί να χρηματοδοτήσει το κόστος από τις υπηρεσίες, με χαμηλότερο κόστος από ότι ο ιδιωτικός τομέας.
- Συνταγματικά ζητήματα, ιδίως σε ότι αφορά τα όρια της παραχώρησης
- Αποσαφήνιση των αρμοδιοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων του Δημοσίου.
- Χρόνος και ασφάλεια διαδικασιών ωρίμανσης των έργων



4.3 Ευρωπαϊκά ταμεία

Η περιφερειακή πολιτική (πολιτική συνοχής) και το Επενδυτικό Σχέδιο για την Ευρώπη αποτελούν τις κύριες επενδυτικές πολιτικές της ΕΕ που υποστηρίζουν την οικονομική ανάπτυξη, την αειφόρο ανάπτυξη και την ποιότητα ζωής με τη χρηματοδότηση της ευφυούς κινητικότητας, των πολυτροπικών μεταφορών, των καθαρών μεταφορών και της αστικής κινητικότητας.

Προκειμένου να επιτευχθεί χρηματοδότηση για έργα μεταφορών και κινητικότητας, έχουν αυξηθεί τα κριτήρια σχετικά με την περιβαλλοντική βιωσιμότητα του έργου. Υπάρχει μια σειρά επιλογών χρηματοδότησης για έργα μεταφορών και κινητικότητας, όπως:

- Ευρωπαϊκό Ταμείο Διαρθρωτικών Επενδύσεων (ESIF)
- Μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF)
- Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων.

Πρωτοβουλία Jessica (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas)

Αποτελεί ένα νέο χρηματοδοτικό εργαλείο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της ΕΤΕπ σε συνεργασία με την Τράπεζα Ανάπτυξης του Συμβουλίου της Ευρώπης και τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στοχεύει:

- Στην ανάπτυξη βιώσιμων αστικών έργων
- Στην ανάπτυξη συμπράξεων μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών φορέων και
- Στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής
- Στην εξοικείωση των κρατών μελών, των περιφερειών και των πόλεων με χρηματοδοτικά εργαλεία

Πρόκειται για τη μετάβαση από τις εφάπαξ επιδοτήσεις στην παροχή δανεισμού με ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους αλλά και την ανάγκη προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων ως εχέγγυο βιωσιμότητας των αναλαμβανόμενων επενδύσεων.

4.4 Εθνικά ταμεία

Πράσινο Ταμείο

Το Πράσινο Ταμείο αποτελεί Ν.Π.Δ.Δ., εποπτευόμενο από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας που συστήθηκε με τον ν. 3889/2010 ΦΕΚ 182 Α' «Χρηματοδότηση Περιβαλλοντικών Παρεμβάσεων, Πράσινο Ταμείο, Κύρωση Δασικών Χαρτών και άλλες διατάξεις». Διαδέχθηκε το Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων» (ΕΤΕΡΠΣ) του ν.δ. 1262/1972 (ΦΕΚ 194 Α'). Ουσιαστικά, αποτελεί μία εντελώς νέα δομή στην οποία μεταβιβάζεται η είσπραξη και η διαχείριση όλων των πόρων που είχαν θεσπιστεί με σειρά νομοθετημάτων υπέρ ΕΤΕΡΠΣ, καθώς και των πράσινων και λοιπών πόρων που προβλέπονται στον ιδρυτικό νόμο (όπως ισχύει). Επιπλέον, το Πράσινο Ταμείο διαχειρίζεται τους πόρους του «Ταμείου Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου» (ν. 3843/2010, ν. 4014/2011, ν.4178/2013 και ν. 4495/2017), του «Γαλάζιου Ταμείου» και του «Ειδικού Φορέα Δασών».

Το Πράσινο Ταμείο, για την επίτευξη του σκοπού του σχεδιάζει και πραγματοποιεί Χρηματοδοτικά Προγράμματα (Χ.Π.) για την υλοποίηση έργων, δράσεων και λοιπών παρεμβάσεων προς όφελος του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος. Τα εν λόγω Χρηματοδοτικά Προγράμματα, στο πλαίσιο διασφάλισης της διαφάνειας των χρηματοδοτήσεων και της εξυπηρέτησης των στόχων των αντίστοιχων περιβαλλοντικών πολιτικών, διαρθρώνονται σε άξονες προτεραιότητας, μέτρα και δράσεις, καθορίζουν τους δικαιούχους φορείς, το ύψος της χρηματοδότησης και τα κριτήρια αξιολόγησης των υποβαλλόμενων προτάσεων.

- **Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα «ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ»**



Το Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα «ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ» ενισχύει έργα, δράσεις και άλλες παρεμβάσεις που στοχεύουν στην περιβαλλοντική αναβάθμιση των πόλεων, επιτυγχάνοντας ταυτόχρονα οικονομικούς και κοινωνικούς στόχους.

Δικαιούχοι του Άξονα Προτεραιότητας «Αστική Αναζωογόνηση 2019» του Χ.Π. «ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ» είναι οι Ο.Τ.Α. α΄ βαθμού της χώρας Χωρικό πεδίο εφαρμογής του Χ.Π. είναι οι πόλεις και οικισμοί με εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο ή οικισμοί οριοθετημένοι με πράξη της διοίκησης στερούμενων εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου.

Ο Άξονας Προτεραιότητας του Χρηματοδοτικού Προγράμματος περιλαμβάνει δύο (2) μέτρα σε αντιστοιχία με τις επιλέξιμες κατηγορίες δράσεων ως εξής:

- Μέτρο 1. Σύνθετες αστικές αναπλάσεις
- Μέτρο 2. Παρεμβάσεις στον αστικό χώρο

Εν συνεχεία παρατίθενται δράσεις που σχετίζονται με τα προτεινόμενα μέτρα του ΣΒΑΚ .

Στο Μέτρο 1, ως επιλέξιμες δράσεις περιλαμβάνονται:

Δράση 1.1. Ολοκληρωμένα έργα αναπλάσεων κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου

Δράση 1.2. α. Αποκατάσταση/ επανάχρηση δημόσιων κτιρίων χαρακτηρισμένων ως διατηρητέα, μνημεία ή έργα τέχνης.

Στο Μέτρο 2, ως επιλέξιμες δράσεις περιλαμβάνονται:

Δράση 2.1. Αναδιαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου.

Δράση 2.2. Αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου.

Δράση 2.4. Βελτίωση και συμπλήρωση υφιστάμενων δικτύων κοινόχρηστων χώρων πρασίνου, κυρίως μέσω φυτεύσεων και βελτίωσης των σχετικών υποδομών.

Δράση 2.5. Αισθητική, λειτουργική, περιβαλλοντική αναβάθμιση, διεύρυνση, ανακατασκευή, πεζοδρόμων ή και πεζοδρομίων και επιμέρους υποδομών τους, για τη δημιουργία δικτύου κίνησης πεζών με πρόνοια και για εμποδιζόμενα άτομα, σε κάθε περίπτωση λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού.

Δράση 2.9. Διαμόρφωση θεσμοθετημένων χώρων στάθμευσης οχημάτων, υπαίθριων με βιοκλιματικά χαρακτηριστικά και υλικά καθώς και υπόγειων.

Παρέχεται επίσης η δυνατότητα υποβολής προς ένταξη έργων, που καλύπτουν τα παραπάνω κριτήρια της επιλεξιμότητας και είναι ήδη συμβασιοποιημένα ή για τα οποία έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία δημοπράτησης.

➤ **Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα «ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ & ΚΑΙΝΟΤΟΜΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ 2019»**

Σκοπός του συγκεκριμένου προγράμματος είναι η ενίσχυση έργων και δράσεων σε θέματα περιβάλλοντος και απευθύνεται σε:

1. Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις (ΜΚΟ) που έχουν ιδρυθεί και λειτουργούν ως Σωματεία μη κερδοσκοπικά, Αστικές μη κερδοσκοπικές εταιρείες (ΑΜΚΕ) ή Κοινωφελή Ιδρύματα στην Ελλάδα ή ΚΟΙΝΣΕΠ και περιλαμβάνουν στους καταστατικούς τους σκοπούς την προστασία και διαχείριση του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος ή/και την προστασία ειδών άγριας ζωής.
2. Συμπράξεις αυτών μεταξύ τους.
3. Συμπράξεις με επικεφαλής ΜΚΟ ή ΑΜΚΕ ή Κοινωφελές ίδρυμα στην Ελλάδα ή ΚΟΙΝΣΕΠ και συμπράττοντα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου και Ιδιωτικού Δικαίου εποπτευόμενα από το Ελληνικό



Δημόσιο (πανεπιστημιακά ιδρύματα και ερευνητικά κέντρα, Οργανισμούς Τοπ. Αυτοδιοίκησης Α' και Β' βαθμού, φορείς διαχείρισης προστατευόμενων περιοχών κ.α.).

Το πρόγραμμα "Καινοτόμες δράσεις με τους πολίτες" δομείται στα ακόλουθα 4 Θεματικά πεδία:

- α) στην κλιματική αλλαγή,
- β) στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος,
- γ) στην αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος και
- δ) στην προστασία και διατήρηση της βιοποικιλότητας,

Τα πεδία που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα και σχετίζονται με τους άξονες παρέμβασης του ΣΒΑΚ είναι τα ακόλουθα:

A1. Κλιματική Αλλαγή

A.1.1 Μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις μεταφορές: προώθηση της ηλεκτροκίνησης και ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της έναντι των συμβατικών μέσων μεταφοράς.

A.1.3 Ανάπτυξη και εφαρμογή τοπικών πολιτικών ή δράσεων σχετικά με τον μετριασμό/ή και την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, όπως για παράδειγμα δράσεις που ορίζονται σε υφιστάμενα Σχέδια Δράσης για τη Βιώσιμη Ενέργεια και το Κλίμα στο πλαίσιο του Συμφώνου των Δημάρχων.

A.1.4 Προώθηση δράσεων προσαρμογής των ευπαθών κοινωνικών ομάδων για μία κοινωνικά δίκαιη προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή

A.1.5 Ανάπτυξη δράσεων πράσινων υποδομών και προσεγγίσεων με βάση το οικοσύστημα σε αστικές περιοχές με στόχο την αύξηση της ανθεκτικότητάς τους στην κλιματική αλλαγή.

A.1.6 Ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικών και δράσεων για την προστασία των μνημείων πολιτιστικής κληρονομιάς που απειλούνται από την κλιματική αλλαγή.

A.1.7 Ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικών ή δράσεων για την προστασία και αποκατάσταση οικοτόπων ή ειδών που απειλούνται από την κλιματική αλλαγή.

A2. Προστασία του φυσικού Περιβάλλοντος

A.2.6. Ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικών ή δράσεων για την προώθηση νέων καινοτόμων περιβαλλοντικών τεχνολογιών.

A.2.7. Ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικών ή δράσεων για την καινοτόμο διαχείριση περιοχών του εξωαστικού χώρου που παρουσιάζουν ιδιαίτερο περιβαλλοντικό ενδιαφέρον.

A3. Αναβάθμιση του Ανθρωπογενούς Περιβάλλοντος

A.3.4. Ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικών ή δράσεων για τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα ώστε να μην προκαλούνται αρνητικές επιπτώσεις ή κίνδυνοι για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον.

A.3.5. Ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικών ή δράσεων για την αντιμετώπιση του περιβαλλοντικού θορύβου.

A.3.6. Ανάπτυξη και εφαρμογή μεθόδων, πολιτικών ή δράσεων για την περιβαλλοντική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, καθώς επίσης και του ελεύθερου περιβάλλοντος χώρου σημαντικών κτιριακών εγκαταστάσεων.

A.3.7. Ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικών ή δράσεων για την προστασία και αναβάθμιση του πολιτιστικού περιβάλλοντος.



A4. Βιοποικιλότητα

A.4.4 Ανάπτυξη έργων Πράσινων Υποδομών για τη βελτίωση της κατάστασης των οικοσυστημάτων / οικοσυστημικών υπηρεσιών, και για τη βελτίωση της συνδεσιμότητας των κατακερματισμένων ενδιαιτημάτων.

➤ **Μελέτη ανάδειξης Κλασσικής Μαραθώνιας Διαδρομής**

Τέλος, από το Πράσινο Ταμείο αποφασίσθηκε η χρηματοδότηση της μελέτης ανάδειξης της Κλασσικής Μαραθώνιας Διαδρομής. Στόχος του τελικού έργου θα είναι η εξασφάλιση της άρτιας διεξαγωγής του Μαραθωνίου και παράλληλα της ομαλής, οδικής λειτουργίας του άξονα. Γνώμονας η ανάδειξη του ισχυρού συμβολισμού της διαδρομής του Κλασσικού Μαραθωνίου και η παροχή ιστορικής και πολιτιστικής ενημέρωσης στους επισκέπτες του χώρου κατά μήκος της.

4.5 Καινοτόμα εργαλεία χρηματοδότησης

Σήμερα, υπάρχει μια αυξανόμενη πίεση στις υπηρεσίες που παρέχονται από τις πόλεις λόγω της αύξησης του πληθυσμού και της αστικοποίησης. Υπάρχουν σοβαρές περικοπές στις παραδοσιακές πηγές χρηματοδότησης και στους μηχανισμούς και οι περισσότερες αρμοδιότητες που συνδέονται με τη χρηματοδότηση και την εκμετάλλευση της υποδομής κινητικότητας μεταφέρονται στις τοπικές κυβερνήσεις.

Στο πλαίσιο αυτό, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν καινοτόμες προσεγγίσεις χρηματοδότησης για να καλυφθεί το κενό στη χρηματοδότηση και να αυξηθούν τα πρόσθετα έσοδα για έργα βιώσιμης κινητικότητας.

Η τιμολόγηση χρηστών αποτελεί πρωταρχική πηγή που καλύπτει εν μέρει τα λειτουργικά έξοδα των μεταφορικών μέσων, την κατανομή των οχημάτων κλπ. Οι έξυπνες εκδόσεις εισιτηρίων και οι λύσεις ΤΠΕ επιτρέπουν την τιμολόγηση βασισμένη στις ώρες αιχμής ή την απόσταση και τη δίκαιη κατανομή των εσόδων μεταξύ των φορέων. Έσοδα προερχόμενα από άλλες πηγές (διαφημίσεις σε οχήματα, χώροι ενοικίασης σταθμών) αποτελούν δευτερεύουσες πηγές για τους φορείς εκμετάλλευσης.

Η χρηματοδότηση του ελλείμματος μέσω δημόσιων επιχορηγήσεων διατηρεί τους ναύλους χαμηλούς και αποτελεί τη 2η καλύτερη λύση για να καταστήσει τις δημόσιες συγκοινωνίες πιο ελκυστικές και να απομακρύνει τους ταξιδιώτες από τα αυτοκίνητα.

Η χρέωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, η τιμολόγηση στάθμευσης ή οι φόροι στάθμευσης στον χώρο εργασίας αποτελούν την καλύτερη λύση που επηρεάζει άμεσα τους χρήστες αυτοκινήτων και τους εργοδότες, περιορίζοντας έτσι τις σχετικές αρνητικές εξωτερικές επιπτώσεις. Τα αντίστοιχα έσοδα από συγκεκριμένα κονδύλια μπορούν να χρηματοδοτούν τις σχετικές πολιτικές ΣΒΑΚ.

Οι επενδύσεις κεφαλαίου σε ποιοτικά συστήματα αστικής μετακίνησης (μετρό, τραμ κλπ) επιφέρουν εξοικονόμηση χρόνου ταξιδιού που αντανακλάται στις αυξημένες τιμές της γης καθώς και στην προσβάσιμη εργασία γύρω από τους σταθμούς. Οι έμμεσοι δικαιούχοι είναι ιδιοκτήτες / προγραμματιστές και επιχειρήσεις. Οι φόροι υπεραξίας του εδάφους και οι φόροι ακίνητης περιουσίας μπορούν να ανακτήσουν μέρος αυτών των (μη δεδουλευμένων) ιδιωτικών κερδών. Οι φόροι επιχειρήσεων είναι επίσης ένας τέτοιος μηχανισμός ανάκτησης. Μία υποθήκη των αντίστοιχων εσόδων μπορεί να χρηματοδοτήσει έργα υψηλής έντασης κεφαλαίου ΣΒΑΚ.

Τα μεγάλα έργα ΣΒΑΚ μπορούν επίσης να υποστηριχθούν εν μέρει μέσω της χρηματοδότησης της αύξησης του φόρου κατανάλωσης.



Οι επενδύσεις εκτός της υποδομής (ανανέωση οχημάτων, ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων) απαιτούν εξατομικευμένες οικονομικές λύσεις που παρέχονται από επενδυτικές πλατφόρμες του EFSI («Juncker Plan»), δάνεια της EIB ή διευκόλυνση για καθαρότερες μεταφορές.

Τα έργα μεγάλης κλίμακας ΣΒΑΚ υποστηρίζονται από ευρωπαϊκά κονδύλια διαρθρωτικών και επενδυτικών κεφαλαίων (ESI), εφόσον συμβάλλουν σε στόχους χαμηλών εκπομπών άνθρακα. Κατά την περίοδο 2007-2013 οι κύριοι δικαιούχοι ήταν μεγάλες πόλεις, αλλά κατά την τρέχουσα περίοδο 2014-2020 οι κύριοι δικαιούχοι είναι μικρές πόλεις (<200.000 κατοίκων) και μεσαίες (<600.000 κατοίκων).

Περιγραφή των μέτρων

Παραδείγματα καινοτόμων χρηματοδοτικών μηχανισμών που μπορούν ενδεχομένως να υλοποιηθούν από τις πόλεις εταίρους του έργου InnovaSUMP παρουσιάζονται παρακάτω:

Τέλος υποδομής: Βασικά χαρακτηριστικά

Σύντομη Περιγραφή

- Το τέλος επιβάλλεται σε ιδιώτες-εταιρείες, που δημιουργούν νέες κτηριακές υποδομές σε μια περιοχή
- Το χρηματικό ποσό που συγκεντρώνεται αξιοποιείται για την χρηματοδότηση υποδομών κοινής ωφέλειας (π.χ. σχολεία, δρόμοι, αντιπλημμυρικά έργα, κ.ά.)
- Ιδιαίτερα δημοφιλές σε Αγγλία και Ουαλία

Προκλήσεις και κίνδυνοι

- Εξάρτηση κόστους από διοικητική αρχή
- Αποθάρρυνση ανάπτυξης σε περιοχές με υψηλό τέλος
- Πιθανές γραφειοκρατικές δυσκολίες, λόγω της ανάγκης επικύρωσης του τέλους από εποπτική αρχή

Ελκυστικότητα Μηχανισμού

- Το ύψος του τέλους καθορίζεται από την διοικητική αρχή, αναλογικά με τις πραγματικές ανάγκες της περιοχής
- Δίκαιο σύστημα, με εξαίρεση μόνο των μικρότερων επενδύσεων

Οδηγίες υλοποίησης

- Ανάγκη καθιέρωσης νομικού πλαισίου (υπολογισμός)
- Προσδιορισμός υποδομής για υποστήριξη νέας περιοχής
- Καθορισμός χρονοδιαγράμματος χρέωσης
- Ορθολογικός καθορισμός τέλους
- Αναθεώρηση σε βάθος χρόνου (σταθερότητα)

Οικονομική συνεισφορά για έργα οικιστικής ανάπτυξης: Βασικά χαρακτηριστικά

Σύντομη Περιγραφή

- Πρόσθετος φόρος αγοράς ακινήτου
- Οι δημόσιες επενδύσεις σε μέσα μαζικής μεταφοράς ή υποδομές μπορούν να αυξήσουν τις γειτονικές χερσαίες αξίες, δημιουργώντας έτσι κέρδος για τους ιδιοκτήτες γης.



- Οι επακόλουθες αυξήσεις της αξίας της γης (οι οποίες κατά τα άλλα ωφελούν τους ιδιωτικούς ιδιοκτήτες γης χωρίς κόστος) μπορούν να "καταληφθούν" με τη μετατροπή τους σε δημόσια έσοδα μέσω διαφόρων μηχανισμών.

Προκλήσεις και κίνδυνοι

- Εξάρτηση της επιτυχίας από την κατανόηση και υποστήριξη του τρόπου με τον οποίο λειτουργούν οι φόροι
- Λήψη μόνο μετά την ολοκλήρωση του έργου
- Ασάφεια και αδιαφάνεια στον καθορισμό του επιπέδου συνεισφοράς
- Απαίτηση ύπαρξης ανεξάρτητη αμερόληπτης αρχής για την εκτίμηση της χρηματικής συνεισφοράς

Ελκυστικότητα Μηχανισμού

- Εγγυημένη αξία γης σε περιοχές με βελτιωμένες δημόσιες συγκοινωνίες
- Εύκολο στην εφαρμογή
- Πληρώνει αυτός που επωφελείται

Οδηγίες υλοποίησης

- Ισχύει μόνο σε ζώνες επιρροής γύρω από νέες ή αναβαθμισμένες υποδομές μεταφορών.
- Ανάλογο της προσβασιμότητας του ακινήτου στις νέες δημόσιες συγκοινωνίες - όχι τόσο υψηλός ώστε να παρεμποδίζει την αγορά ακινήτων από τη λειτουργία του.
- Οι κάτοικοι πρέπει να απαλλάσσονται από την καταβολή του τέλους.

Τέλος στάθμευσης στον χώρο εργασίας: Βασικά χαρακτηριστικά

Σύντομη Περιγραφή

- Μείωση των μετακινήσεων με ΙΧ με σκοπό την εργασία
- Χρέωση για τις θέσεις στάθμευσης που καταλαμβάνονται από τους εργαζόμενους στο χώρο εργασίας
- Η εισφορά επιβάλλεται στους εργοδότες και όχι στους υπαλλήλους τους.
- Μέτρο διαχείρισης της ζήτησης της κυκλοφορίας για την αποτροπή χρήσης του ΙΧ και, δεύτερον για συγκέντρωση κεφαλαίων για έργα βελτίωσης της κινητικότητας

Προκλήσεις και κίνδυνοι

- Πιθανή αντίδραση από τις τοπικές επιχειρήσεις – Κόστος
- Ανάγκη διαβουλεύσεων με τους κατοίκους και τις επιχειρήσεις, καθώς και έλεγχο των υφιστάμενων χώρων στάθμευσης χώρου εργασίας.
- Κίνδυνος διαρροής της στάθμευσης σε άλλα σημεία
- Δυσκολία εξεύρεσης σωστής ισορροπίας στρατηγικής τιμολόγησης
- Δεν κάνει διάκριση μεταξύ εκείνων που διαθέτουν δυνατότητα δημόσιας συγκοινωνίας και όσων όχι

Ελκυστικότητα Μηχανισμού



- Λιγότερο περίπλοκο και φθηνότερο να εφαρμοστεί σε σχέση με μέτρα όπως η τιμολόγηση των οδών
- Συμβάλει στη μείωση της συμφόρησης
- Ενθάρρυνση από τον εργοδότη για τη χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς

Οδηγίες υλοποίησης

- Ανταλλαγή εμπειριών – Εκτεταμένη διαβούλευση
- Αξιολόγηση συγκοινωνιακών συνδέσεων, διαθέσιμων χώρων στάθμευσης, πλήθος εναλλακτικών
- Στενή συνεργασία με τους εργοδότες Τακτικοί έλεγχοι
- Εντοπισμός των πιο πιθανών τοποθεσιών της μετατόπιση της στάθμευσης και λήψη αντίστοιχων μέτρων

Τέλος συμφόρησης: Βασικά χαρακτηριστικά

Σύντομη Περιγραφή

- Οικονομική επιβάρυνση κυκλοφορίας ΙΧ εντός σαφώς ορισμένων περιοχών υψηλής συμφόρησης
- Ενθάρρυνση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς ή επιλογής εναλλακτικών διαδρομών
- Αύξηση εσόδων & Βελτίωση περιβαλλοντικών συνθηκών
- Καλύτερη διαχείριση της ζήτησης

Προκλήσεις και κίνδυνοι

- Δυσκολία υλοποίησης κοινωνικά αποδεχτού σχεδίου – Ανάγκη ισχυρής πολιτικής στήριξης
- Κίνδυνος διαρροής της συμφόρησης σε άλλα σημεία
- Ανάγκη αναβάθμισης εναλλακτικών μέσων και διαδρομών και κατάλληλης κλίμακας έργα
- Νομοθεσία χρέωσης κυκλοφοριακής συμφόρησης

Ελκυστικότητα Μηχανισμού

- Χρονική προσαρμογή μετακινήσεων εκτός των ωρών αιχμής και μείωση χρήσης οχημάτων
- Προώθηση συνεπιβατισμού
- Χρήση εγκαταστάσεων Park & Ride για την είσοδο στις ζώνες
- Μείωση συμφόρησης τις ώρες αιχμής και των εκπομπών εντός των ζωνών

Οδηγίες υλοποίησης

- Κατάλληλη πολιτική τιμολόγησης
- Αντιμετώπιση του προβλήματος συνολικά (ανάλυση του συστήματος μεταφορών και κινητικότητας της πόλης)
- Αποτελεσματική επικοινωνία και προώθηση του σχεδίου
- Δημιουργία ισχυρών συνασπισμών μεταξύ οικονομικών, πολιτικών και περιβαλλοντικών ομάδων για ανάπτυξη δυναμικής
- Εξασφάλιση αξιοποίησης εσόδων για βελτίωση συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών



Η άρτια ενσωμάτωση των συγκεκριμένων εργαλείων απαιτεί πολύ καλή γνώση των πολιτικοοικονομικών χαρακτηριστικών της κάθε χώρας προκειμένου να εξεταστούν αν υπάρχουν τα θεσμικά και νομοθετικά περιθώρια για την εφαρμογή τους. Η δυνατότητα αυτή θα πρέπει να εξετάζεται κατά τα πρώτα στάδια του σχεδίου και ειδικότερα στον καθορισμό των διαδικασιών ανάπτυξης, όπως ο συντονισμός των πολιτικών, η ανάλυση ευκαιριών και προβλημάτων του ευρύτερου οικονομικού-πολιτικού περιβάλλοντος και η αναζήτηση των ορίων ευθύνης και αρμοδιότητας της τοπικής αρχής.