



ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

**Ηλεκτρικά Πατίνια και ΕΠΗΟ στις Ελληνικές Πόλεις:
Θεσμικό Πλαίσιο, Οδική Ασφάλεια και Προτάσεις**

8 Μαΐου 2026

Ο **Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ)** εκφράζει την ανησυχία του για τις επιπτώσεις σε θέματα οδικής ασφάλειας από τη διαρκώς αυξανόμενη άναρχη και επικίνδυνη χρήση των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων (ΕΠΗΟ) στις ελληνικές πόλεις. Με βάση τα στοιχεία του 2025, καταγράφηκαν **109 τροχαία ατυχήματα** με εμπλοκή ηλεκτρικών πατινιών, εκ των οποίων **2 ήταν θανατηφόρα**. Σύμφωνα με την ΠΟΕΔΗΝ, πάνω από 400 παιδιά νοσηλεύτηκαν σε νοσοκομεία μετά από ατυχήματα με ΕΠΗΟ, με τα μισά παιδιά να νοσηλεύονται στα δύο μεγάλα παιδιατρικά νοσοκομεία της Αθήνας. Τα ανησυχητικά αυτά περιστατικά **αποδίδονται κατά κύριο λόγο στη μη τήρηση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου**.

Η κατάσταση που περιγράφουν οι αριθμοί αυτοί, που πιθανώς υποεκτιμούν την πραγματική κατάσταση λόγω αδήλωτων ατυχημάτων, καθώς και οι τάσεις που καταγράφονται τους πρώτους μήνες του 2026, καθιστούν επιτακτική την ανάγκη για την εξέταση της υφιστάμενης κατάστασης και της ενίσχυσης του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου. Η Πολιτεία οφείλει να δράσει άμεσα. Ειδικά στα ζητήματα που αφορούν στην προστασία των **ανηλίκων**, δεν υπάρχει περιθώριο για καμία κωλυσιεργία.

Είναι κρίσιμο να γίνει κατανοητό ότι το ηλεκτρικό πατίνι δεν αποτελεί παιχνίδι, αλλά ένα **μέσο μεταφοράς φιλικό προς το περιβάλλον**, με συγκεκριμένο λειτουργικό ρόλο. Η ομαλή ένταξή του στον αστικό ιστό δεν είναι απλώς μια τάση, αλλά μια αναγκαία λύση για τη βιώσιμη κινητικότητα. Η αξία του έγκειται στην εξυπηρέτηση μετακινήσεων μικρού μήκους, καλύπτοντας π.χ. το λεγόμενο «τελευταίο μίλι» (last mile) ή τη διαδρομή από την κατοικία προς στάσεις και σταθμούς των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (λεωφορεία, μετρό, τραμ, προαστιακός σιδηρόδρομος), την μετακίνηση κατοικία – γειτονιά / σχολείο κτλ.

Η χρήση του για μετακινήσεις μεγάλων αποστάσεων ή σε οδικούς άξονες υψηλών ταχυτήτων εκφεύγει του σχεδιασμού του, εκθέτοντας τον χρήστη σε δυσανάλογους κινδύνους.

Επιπλέον, η οδική ασφάλεια που σχετίζεται με τα ΕΠΗΟ δεν μπορεί να εξετάζεται μεμονωμένα. Αποτελεί μέρος μιας **συνολικής προσέγγισης** για την πόλη, η οποία οφείλει να εγγυάται ένα ασφαλές περιβάλλον για όλους.

- **Η Πραγματικότητα των Θυμάτων:** Ας μην λησμονούμε ότι η πλειονότητα των θυμάτων στο αστικό οδικό δίκτυο αφορά **ευάλωτους χρήστες** (πεζοί, ποδηλάτες, μοτοσικλετιστές).

- **Η Ρίζα του Προβλήματος:** Σε μια πόλη όπου ο πεζός αισθάνεται απειλή, το πρόβλημα δεν εντοπίζεται στο πατίνι, αλλά στη γενικότερη **έλλειψη οδικής κουλτούρας**, στη γενικότερη παραβατική συμπεριφορά των μετακινούμενων και στον ελλιπή σεβασμό των κανόνων κυκλοφορίας.

Ισχύον Θεσμικό Πλαίσιο

Η Ελλάδα υπήρξε από τις πρώτες ευρωπαϊκές χώρες που ρύθμισε κανονιστικά τη χρήση ηλεκτρικών πατινιών, θεσπίζοντας το σχετικό νομοθετικό πλαίσιο το 2021. Η νομοθεσία αυτή ενισχύθηκε με την τελευταία επικαιροποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Ιούνιος 2025). Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, τα κύρια σημεία σχετικά με την χρήση των ΕΠΗΟ είναι:

- **Ηλικιακό όριο:** Απαιτείται η συμπλήρωση των 15 ετών για την οδήγηση ηλεκτρικού πατινιού στον δρόμο.
- **Μέγιστη ταχύτητα:** 25 χλμ/ώρα.
- **Επιτρεπόμενο οδικό δίκτυο:** Κατά προτεραιότητα ποδηλατοδρόμοι ή οδοί με όριο ταχύτητας έως 50 χλμ/ώρα.
- **Εξοπλισμός οχήματος:** Υποχρεωτικά φώτα (λευκό εμπρός, κόκκινο πίσω), ανακλαστικά στοιχεία και κουδούνι.
- **Εξοπλισμός οδηγού:** Επιβάλλεται υποχρεωτικά η χρήση κράνους, καθώς και ανακλαστικού γιλέκου κατά τις νυχτερινές ώρες.
- **Απαγορεύσεις:** Απαγορεύεται ρητά η μεταφορά δεύτερου επιβάτη, η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση, η χρήση ακουστικών (headphones) που απομονώνουν τον οδηγό από τους ήχους του περιβάλλοντος, καθώς και η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ.

Ωστόσο, όπως διαπιστώνεται διεθνώς, η θέσπιση των κανόνων δεν αρκεί εφόσον δεν συνοδεύεται από αποτελεσματική εφαρμογή, επαρκή εκπαίδευση και ασφαλείς υποδομές.

Βασικοί Παράγοντες του Προβλήματος

Πρόσφατες ευρωπαϊκές μελέτες καταδεικνύουν ότι ο κίνδυνος νοσηλείας για χρήση ηλεκτρικού πατινιού είναι μεγαλύτερος σε σχέση με τον αντίστοιχο κίνδυνο για έναν ποδηλάτη (ειδικά για τους περιστασιακούς χρήστες). Η ιδιαιτέρως αυξημένη επικινδυνότητα των ΕΠΗΟ πηγάζει από τα εξής κατασκευαστικά και δυναμικά χαρακτηριστικά:

- Η **πλήρης έκθεση του χρήστη σε κάθε είδους σύγκρουση**, λόγω της μηδενικής παθητικής προστασίας.
- Η **πολύ μικρή διάμετρος τροχών**, που αυξάνουν σημαντικά τον κίνδυνο ανατροπής σε ανωμαλίες και κακοτεχνίες του οδοστρώματος.
- Το **υψηλό κέντρο βάρους** του όρθιου οδηγού με τη μικρή βάση του οχήματος περιορίζει τη σταθερότητα και καθιστά τους ελιγμούς έκτακτης ανάγκης εξαιρετικά δυσχερείς και επίφοβους για απώλεια ισορροπίας.
- Το **μικρό βάρος του οχήματος** σε συνδυασμό με τους **ισχυρούς ηλεκτροκινητήρες** έχει ως αποτέλεσμα υψηλές επιταχύνσεις και τελικές ταχύτητες.

- Το **μικρό μέγεθος του οχήματος** μειώνει την έγκαιρη αντιληπτότητά τους από οδηγούς άλλων οχημάτων ιδιαίτερα σε συνθήκες μειωμένου φωτισμού, σε διασταυρώσεις και σε περίπτωση ελιγμών ανάμεσα σε σταματημένα ή σταθμευμένα οχήματα.

Επιπλέον η **συστηματική παραβατική συμπεριφορά** των χρηστών επιτείνει τους κινδύνους και ακυρώνει τις προβλέψεις του νομοθέτη. Συχνά παρατηρείται παράνομη χρήση:

- από ανηλίκους κάτω των 15 ετών.
- με ταχύτητες πολύ πάνω του επιτρεπόμενου ορίου των 25 χλμ/ώρα,
- σε οδούς που έχουν όριο άνω των 50 χλμ/ώρα ή ακόμα και σε ταχείας κυκλοφορίας,
- χωρίς κράνος, ιδιαίτερα στα κοινόχρηστα οχήματα,

Ένας επιπλέον σημαντικός παράγοντας αύξησης του κινδύνου αποτελεί η χρήση των ΕΠΗΟ χωρίς βασική γνώση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, ειδικά από ανηλίκους.

Πέραν των ζητημάτων της επιτήρησης της εφαρμογής των σχετικών διατάξεων του ΚΟΚ και του θεσμικού πλαισίου, μία άλλη κρίσιμη αδυναμία που χρήζει άμεσης αντιμετώπισης είναι το **έλλειμμα εκπαίδευσης και ενημέρωσης**. Μεγάλο ποσοστό των χρηστών, αλλά και της κοινωνίας ευρύτερα, αγνοεί τους βασικούς κανόνες ορθής και ασφαλούς χρήσης των ηλεκτρικών πατινιών, δηλαδή ποιοι επιτρέπεται να τα οδηγούν, σε ποιους δρόμους, με ποιες προϋποθέσεις και υπό ποιους όρους. Η άγνοια αυτή δεν είναι απλώς ατομική ευθύνη, αλλά αντανακλά και τη συστημική αποτυχία στη διάχυση της πληροφορίας και στην καλλιέργεια οδικής κουλτούρας. Συνδεδεμένη με την έλλειψη εκπαίδευσης είναι και η **χαμηλή επίγνωση του κινδύνου**. Παρατηρείται συχνά μια εσφαλμένη αντίληψη του ηλεκτρικού πατινιού ως «παιχνιδιού» και όχι ως οχήματος, γεγονός που οδηγεί σε χαμηλή **επίγνωση των κινδύνων** όσον αφορά στις πραγματικές οδηγικές ικανότητες των χρηστών.

Ένα άλλο ζήτημα που συντελεί στο πρόβλημα είναι η **έλλειψη αξιόπιστων δεδομένων ατυχημάτων/ συμβάντων** με ηλεκτρικά πατίνια. Χωρίς αναλυτική και συστηματική καταγραφή των ατυχημάτων ως προς τη θέση, τα αίτια, τα εμπλεκόμενα οχήματα και τα χαρακτηριστικά των οδηγών, είναι εξαιρετικά δύσκολη η τεκμηριωμένη χάραξη πολιτικής χρήσης τους και η έγκαιρη ανάπτυξη στοχευμένων και αποτελεσματικών παρεμβάσεων για τη βελτίωση της ασφάλειας του συγκεκριμένου μέσου.

Προτάσεις ΣΕΣ

Με γνώμονα τη διεθνή εμπειρία και την ελληνική πραγματικότητα, ο ΣΕΣ υποβάλλει τις ακόλουθες πρώτες **προτάσεις** και προτείνει την **άμεση σύσταση Ομάδας Εργασίας** για τη διερεύνηση και εφαρμογής τους:

1. Εντατικοποίηση της Επιτήρησης Εφαρμογής του Θεσμικού Πλαισίου

Ο ΣΕΣ επισημαίνει ότι η χώρα **διαθέτει θεσμικό πλαίσιο**, το οποίο ενισχύθηκε περαιτέρω με τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Ωστόσο, η **αποτελεσματική εφαρμογή** του προϋποθέτει την **εντατικοποίηση των ελέγχων**, ώστε οι κανόνες να τηρούνται στην πράξη. Τα αποτελέσματα των στοχευμένων ελέγχων της Τροχαίας αποδεικνύουν ότι η αστυνόμευση αποδίδει: το 2025 καταγράφηκε στην Ελλάδα μείωση «ρεκόρ» 22% στα

θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα, ήτοι 148 λιγότεροι νεκροί σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Πρόκειται για ένα ενθαρρυντικό αποτέλεσμα που επιβεβαιώνει την αξία της συστηματικής επιβολής των κανόνων.

2. Εποπτεία Αγοράς και Τεχνική Συμμόρφωση

Ένα κρίσιμο ζήτημα που υπονομεύει την οδική ασφάλεια είναι η διάθεση στην αγορά οχημάτων που υπερβαίνουν κατά πολύ τις προδιαγραφές του νόμου. Παρατηρείται το φαινόμενο να διαφημίζονται και να πωλούνται ηλεκτρικά πατίνια που αναπτύσσουν ταχύτητες της τάξης των 70 ή και 100 χλμ/ώρα, ενώ το νόμιμο όριο για χρήση σε δημόσιο δρόμο είναι τα 25 χλμ/ώρα. Τα οχήματα αυτά, είναι αδύνατον να ελεγχθούν με ασφάλεια από τον χρήστη σε τέτοιες ταχύτητες, ενώ η κίνησή τους στο οδικό δίκτυο αποτελεί άμεση απειλή για τη δημόσια ασφάλεια.

Το **Υπουργείο Ανάπτυξης**, ως η καθ' ύλην αρμόδια αρχή για την εποπτεία της αγοράς των ΕΠΗΟ, οφείλει να εντατικοποιήσει τους ελέγχους στα σημεία πώλησης και εισαγωγής, επιβάλλοντας τις προβλεπόμενες κυρώσεις σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Παράλληλα εφόσον κριθεί αναγκαίο, προτείνεται η περαιτέρω αυστηροποίηση του πλαισίου σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές. Οι κατασκευαστικές εταιρείες και οι εισαγωγείς θα πρέπει να διασφαλίζουν μέσω πιστοποιήσεων ότι:

1. Ο **περιοριστής ταχύτητας (κόφτης)** δεν επιδέχεται εύκολες παραβιάσεις από τον χρήστη.
2. Ακόμη και σε περίπτωση κακόβουλης παραβίασης του λογισμικού, το όχημα θα διαθέτει **μηχανικούς ή ηλεκτρονικούς περιορισμούς** που θα αποτρέπουν την ανάπτυξη ταχυτήτων άνω ενός ορίου ασφαλείας.

Επιπλέον, ο ΣΕΣ προτείνει την υποχρεωτική ενσωμάτωση τεχνολογιών γεωεντοπισμού (geolocation) στα συστήματα των ΕΠΗΟ, ιδιαίτερα στα κοινόχρηστα, αλλά και ως προδιαγραφή στα ιδιωτικά πατίνια νέας τεχνολογίας. Η εφαρμογή του **Geofencing** επιτρέπει τον αυτόματο έλεγχο του οχήματος σε πραγματικό χρόνο.

3. Απαγόρευση κίνησης ΕΠΗΟ σε οδούς με όριο ταχύτητας >30χλμ/ώρα

Μία από τις πλέον κρίσιμες παραμέτρους της οδικής ασφάλειας είναι η διαφορά ταχύτητας μεταξύ των οχημάτων που συνυπάρχουν στον ίδιο δρόμο. Σήμερα, ένα ηλεκτρικό πατίνι με - κατά το νόμο - ανώτατη ταχύτητα 25 χλμ/ώρα επιτρέπεται να κινείται σε οδούς όπου τα υπόλοιπα οχήματα κινούνται νόμιμα έως 50 χλμ/ώρα. Η ανομοιομορφία αυτή δημιουργεί συνθήκες υψηλού κινδύνου, ιδίως για έναν χρήστη που κινείται χωρίς καμία παθητική ασφάλεια και χωρίς εκπαίδευση. Ο ΣΕΣ προτείνει την αναθεώρηση του επιτρεπόμενου οδικού δικτύου, ώστε τα ηλεκτρικά πατίνια να **κυκλοφορούν αποκλειστικά σε οδούς με ανώτατο όριο ταχύτητας 30 χλμ/ώρα**, μειώνοντας δραστικά τον κίνδυνο σοβαρού τραυματισμού σε περίπτωση πτώσης ή σύγκρουσης. Η πρόταση εναρμονίζεται πλήρως με τη φιλοσοφία του νέου ΚΟΚ (2025), ο οποίος καθιερώνει τα **30 χλμ/ώρα ως το βασικό όριο ταχύτητας στον αστικό ιστό**, εξαιρώντας μόνο τις κύριες οδικές αρτηρίες (οδούς με δύο ή περισσότερες λωρίδες ανά κατεύθυνση, ύπαρξη κεντρικής νησίδας ή ειδική σήμανση). Στο πλαίσιο αυτό, οι Δήμοι αποκτούν την ευχέρεια να αποφασίζουν, μέσω των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), εάν συγκεκριμένοι δρόμοι - ακόμη και μεγαλύτερης διατομής - πρέπει να υπαχθούν στο όριο των 30 χλμ/ώρα, επιτρέποντας έτσι και την ασφαλή κίνηση των ΕΠΗΟ σε αυτούς.

4. Τροποποίηση Ηλιακού Ορίου Χρήσης ΕΠΗΟ με απαγόρευση κάτω των 15 ετών

Σύμφωνα με τον ισχύοντα Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, παιδιά από 12 ετών επιτρέπεται να χρησιμοποιούν ηλεκτρικά πατίνια εκτός οδού και με ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 6 χλμ/ώρα. Η ρύθμιση αυτή, παρά την προφανή πρόθεσή της να θέσει κάποια όρια, δημιουργεί στην πράξη σύγχυση, τόσο στα ίδια τα παιδιά όσο και στους γονείς, καθώς η διάκριση μεταξύ “εντός” και “εκτός” οδού είναι δυσδιάκριτη στο αστικό περιβάλλον, ενώ ο έλεγχος της ταχύτητας των 6 χλμ/ώρα είναι ουσιαστικά ανέφικτος. Η εξαίρεση αυτή αντιμετωπίζει το ηλεκτρικό πατίνι ως παιχνίδι, ενώ πρόκειται για όχημα με πραγματικούς κινδύνους οδικής ασφάλειας. Η εντύπωση που δημιουργείται στο παιδί, ότι δηλαδή η χρήση του είναι ελεύθερη και ακίνδυνη, είναι ακριβώς αυτή που οδηγεί στην παράνομη και επικίνδυνη συμπεριφορά στον δρόμο. Ο ΣΕΣ προτείνει την κατάργηση της εν λόγω εξαίρεσης και τη **θέσπιση ενιαίου και σαφούς ορίου ηλικίας: απαγόρευση χρήσης ΕΠΗΟ σε οποιοδήποτε περιβάλλον για ανηλίκους δεν έχουν συμπληρώσει το 15ο έτος της ηλικίας τους.** Ένας απλός και κατανοητός κανόνας χωρίς εξαιρέσεις είναι ασυγκρίτως αποτελεσματικότερος από μία πολύπλοκη ρύθμιση που χρειάζεται διευκρινίσεις για την εφαρμογή της.

5. Ασφάλιση και Ταυτοποίηση Οχήματος

Ένα από τα βασικά κενά του ισχύοντος πλαισίου είναι η απουσία υποχρεωτικής ασφάλισης και συστήματος ταυτοποίησης για τα ηλεκτρικά πατίνια. Σε αντίθεση με άλλα οχήματα που κυκλοφορούν στον δημόσιο δρόμο, το ηλεκτρικό πατίνι κινείται σήμερα ανώνυμα και στερούμενο εξασφαλισμένης οικονομικής κάλυψης σε περίπτωση πρόκλησης ζημίας ή τραυματισμού τρίτου. Ο ΣΕΣ προτείνει την άμεση θέσπιση **υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης και σήματος κυκλοφορίας** ανά όχημα, ως απαραίτητη προϋπόθεση για τη νόμιμη κυκλοφορία στο δημόσιο δίκτυο. Παράλληλα, με αυτόν τον τρόπο, θα υπάρξει καταγραφή των οδηγών και των οχημάτων που κυκλοφορούν ανά περιοχή παρέχοντας πιο οργανωμένη και συστηματική πληροφορία για την κινητικότητα στην κάθε πόλη.

6. Εκπαίδευση στο Σχολείο και Πιστοποίηση οδήγησης

Η έλλειψη βασικής **εκπαίδευσης και οδηγικής κουλτούρας** αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες κινδύνου για τους χρήστες ηλεκτρικών πατινιών, ιδιαίτερα για τους νέους. Σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, οποιοσδήποτε έχει συμπληρώσει το 15ο έτος της ηλικίας του μπορεί να κινηθεί σε δημόσιο δρόμο χωρίς καμία απόδειξη γνώσης των κανόνων κυκλοφορίας ή ικανότητας χειρισμού του οχήματος.

Ο ΣΕΣ προτείνει **τα ΕΠΗΟ να οδηγούνται από χρήστες που είτε διαθέτουν ειδική πιστοποίηση, είτε διαθέτουν δίπλωμα οδήγησης άλλου οχήματος.** Σε αυτό το πλαίσιο προτείνεται η καθιέρωση ενός μοντέλου εκπαίδευσης και πιστοποίησης στο σχολείο, το οποίο θα διασφαλίζει ότι κάθε ανήλικος χρήστης ΕΠΗΟ κατέχει τις απαραίτητες δεξιότητες πριν την έξοδό του στο οδικό δίκτυο. Συγκεκριμένα προτείνεται:

- **Σχολική Εκπαίδευση:** Θεσμοθέτηση προγραμμάτων οδικής ασφάλειας στην Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια εκπαίδευση, με θεωρητική και πρακτική κατάρτιση σε συνεργασία με την Ελληνική Αστυνομία και φορείς οδικής ασφάλειας. Η επιτυχής ολοκλήρωση θα συνοδεύεται από **Πιστοποιητικό Ικανότητας**, το οποίο θα αποτελεί προϋπόθεση για τη νόμιμη χρήση ποδηλάτου και ΕΠΗΟ από ανηλίκους, ακολουθώντας βέλτιστες διεθνείς πρακτικές.
- **Πιστοποίηση Ενηλίκων:** Αντίστοιχη υποχρέωση πιστοποίησης, μέσω της Ελληνικής Αστυνομίας, για ενήλικες χρήστες ΕΠΗΟ που δεν κατέχουν δίπλωμα οδήγησης άλλης κατηγορίας.

7. Αδειοδότηση Κοινόχρηστων Συστημάτων ΕΠΗΟ

Η εισαγωγή κοινόχρηστων ηλεκτρικών πατινιών σε μια πόλη δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται ως απλή εμπορική δραστηριότητα. Σήμερα, οι άδειες λειτουργίας χορηγούνται από το Υπουργείο Ανάπτυξης, χωρίς να εξασφαλίζεται εκ των προτέρων ότι η πόλη διαθέτει το κατάλληλο οδικό δίκτυο και τις απαραίτητες υποδομές στάθμευσης. Το αποτέλεσμα είναι η αυξανόμενη κυκλοφορία πατινιών σε πόλεις που δεν διαθέτουν το απαραίτητο κανονιστικό πλαίσιο και τις αναγκαίες υποδομές για να τα ενσωματώσουν με ασφάλεια. Ο ΣΕΣ προτείνει τη **συμμετοχή των Δήμων στην διαδικασία αδειοδότησης**, οι οποίοι γνωρίζουν καλύτερα τις τοπικές συνθήκες και φέρουν την ευθύνη για την ασφάλεια του αστικού χώρου. Παράλληλα, προτείνεται να μην χορηγείται αδειοδότηση εμπορικής χρήσης κοινόχρηστων πατινιών σε έναν Δήμο εφόσον αυτός δεν διαθέτει εγκεκριμένο κανονιστικό πλαίσιο κίνησης και στάθμευσης ΕΠΗΟ.

8. Βελτίωση Υποδομών και Μείωση της Ταχύτητας στην πράξη

Η ασφαλής κυκλοφορία ηλεκτρικών πατινιών δεν εξαρτάται μόνο από τη συμπεριφορά του χρήστη, αλλά και από την ποιότητα του οδικού περιβάλλοντος. Οι Δήμοι καλούνται να αναλάβουν ενεργό ρόλο: να προχωρήσουν **στη βελτίωση και στην κατασκευή ανάλογων υποδομών**, όπως ποδηλατοδρόμοι, χώροι στάθμευσης, και να προσαρμόσουν το όριο ταχύτητας των 30 χλμ/ώρα στο τοπικό οδικό δίκτυο σύμφωνα και με τον νέο ΚΟΚ, δημιουργώντας τις συνθήκες όπου η συνύπαρξη ήπιων μέσων κυκλοφορίας και αυτοκινήτων είναι εφικτή και ασφαλής. Η κίνηση με χαμηλή ταχύτητα στο τοπικό οδικό δίκτυο δεν μπορεί να επιτευχθεί αποκλειστικά μέσω της θέσπισης κανόνων, ενώ η αστυνόμευση κάθε γειτονιάς παραμένει ανέφικτη στην πράξη. Η αποτελεσματικότερη προσέγγιση είναι η διαμόρφωση του ίδιου του οδικού περιβάλλοντος με τρόπο που να «καθοδηγεί» τον οδηγό προς χαμηλότερες ταχύτητες, όπου απαιτείται, μέσω υπερυψωμένων διαβάσεων, στένωσης οδοστρώματος, κυκλικών κόμβων ήπιας κυκλοφορίας και άλλων ήπιων παρεμβάσεων.

Πρακτικά η μείωση της ταχύτητας μπορεί να επέλθει μέσα από **παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο**, έτσι ώστε το περιβάλλον να «υποχρεώνει» τον οδηγό να κινηθεί με χαμηλότερες ταχύτητες. Τέτοιες διατάξεις χρησιμοποιούνται εφαρμόζονται ευρέως σε ευρωπαϊκές πόλεις που έχουν αναγάγει την προστασία των ήπιων μέσων μετακίνησης σε στρατηγική προτεραιότητα, διαμορφώνοντας ένα φιλικό αστικό περιβάλλον για πεζούς, ποδηλάτες και χρήστες πατινιών. Δυστυχώς, στην Ελλάδα παρατηρείται συχνά το φαινόμενο, αντί να προωθούνται διεθνώς αναγνωρισμένες βέλτιστες πρακτικές, αυτές να παρεμποδίζονται από ένα αναχρονιστικό κανονιστικό πλαίσιο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η **απαγόρευση εφαρμογής υπερυψωμένων διατάξεων** (όπως οι υπερυψωμένες διαβάσεις) σε οδούς από τις οποίες διέρχεται αστική συγκοινωνία. Ο ΣΕΣ τονίζει ότι η ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών και η μείωση της ταχύτητας στις γειτονίες απαιτούν την **άμεση αναθεώρηση αυτών των περιορισμών**, ώστε οι Δήμοι να μπορούν να υλοποιούν ουσιαστικές παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας, όπως συμβαίνει σε όλες τις σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις.

Συμπερασματικά

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων αναγνωρίζει ότι το ηλεκτρικό πατίνι αποτελεί ένα **εξαιρετικό εργαλείο αστικής μετακίνησης**. Είναι ένα μέσο αμιγώς φιλικό προς το περιβάλλον, αθόρυβο και εξαιρετικά ευέλικτο, το οποίο μπορεί να συμβάλει καθοριστικά στην ενίσχυση της **βιώσιμης κινητικότητας**.

Ωστόσο η θετική του συμβολή στην πόλη εξαρτάται άμεσα από την ασφάλεια του χρήστη και τον σεβασμό στον δημόσιο χώρο. Η ενσωμάτωση των ΕΠΗΟ στις ελληνικές πόλεις δεν αποτελεί μια πρόσκαιρη πρόκληση, αλλά μια ευκαιρία για τον ριζικό επανασχεδιασμό των αστικών μας μετακινήσεων. Η οδική ασφάλεια, όμως, δεν μπορεί να επαφίεται στην τύχη ή στην ατομική ευθύνη. Απαιτεί μια Πολιτεία που νομοθετεί με τόλμη, μια Τοπική Αυτοδιοίκηση που διαμορφώνει ασφαλείς υποδομές και ένα εκπαιδευτικό σύστημα που καλλιεργεί σωστή οδική συμπεριφορά και κουλτούρα.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, με παρουσία μισού αιώνα στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της χώρας, ως αντικειμενικός και ανεξάρτητος επιστημονικός φορέας, παραμένει στη διάθεση όλων των αρμόδιων φορέων με στόχο τη διαμόρφωση ενός **περιβάλλοντος ασφαλούς συνύπαρξης για όλους**, το οποίο θα επιτρέπει την πραγματοποίηση ακόμη πιο **ασφαλών, λειτουργικών, γρήγορων και οικονομικών μετακινήσεων**.