



Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής
Σχολή Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών
Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής
Π.Μ.Σ. «Δημόσια Οικονομική & Πολιτική»



**Η εφαρμογή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και πόσο αυτή βοηθάει στην εύρυθμη λειτουργία μιας πόλης :
«Η περίπτωση του Δήμου της Αθήνας».**

Σορβανής Αλ. Ιωάννης

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Δημόσια Οικονομική και Πολιτική.

Αιγάλεω, 2022



Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής
Σχολή Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών
Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής
Π.Μ.Σ. «Δημόσια Οικονομική & Πολιτική»



**Η εφαρμογή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και πόσο αυτή
βοηθάει στην εύρυθμη λειτουργία μιας πόλης :**

«Η περίπτωση του Δήμου της Αθήνας».

Σορβανής Αλ. Ιωάννης, Α.Μ.: 19030

Επιβλέπων: Θεόδωρος Παπαηλίας, Ομότιμος Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής,
Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής
του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος
Ειδίκευσης στη Δημόσια Οικονομική και Πολιτική.

Αιγάλεω, 2022



University of West Attica
School of Administration, Economic, and Social Sciences
Department of Accounting & Finance
M.Sc. in Public Economics and Policy



M.Sc. in Public Economics and Policy

The application of the controlled parking system and how much it helps the effective operation of a city: the case of the municipality of athens

Sorvanis Al. Ioannis, R.N.:19030

Supervisor: Theodoros Papaelias, Emeritus Professor, University of West Attica, Dept. in
Accounting & Finance

Master Thesis submitted to the Dept. of Accounting & Finance of the University of West Attica in partial fulfilment of the requirements for the degree of M.Sc. in Public Economics and Policy

Egaleo, Greece, 2022

**Η εφαρμογή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και πόσο αυτή βοηθάει στην εύρυθμη λειτουργία μιας πόλης:
“ Η περίπτωση του Δήμου της Αθήνας”**

Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής

Εγκρίθηκε από την εξεταστική επιτροπή την 12/09/2022

Α/α	ΟΝΟΜΑ ΕΠΩΝΥΜΟ	ΒΑΘΜΙΔΑ/ΙΔΙΟΤΗΤΑ	ΨΗΦΙΑΚΗ ΥΠΟΓΡΑΦΗ
1	Θεόδωρος Παπαηλίας	Επίτιμος καθηγητής Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής	
2	Αλίνα Χυζ	Καθηγήτρια Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής	
3	Ανδρέας Αλεξόπουλος	Επίκουρος Καθηγητής Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής	

Αφιέρωση

Η εν λόγω διπλωματική εργασία αφιερώνεται στην οικογένειά μου για την αμέριστη συμπαράσταση που μου επέδειξε καθώς και την κατανόηση και τη στήριξη της στην προσπάθεια αποπεράτωσης του δύσκολου εγχειρήματος μου καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου.

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο/η κάτωθι υπογεγραμμένος ΣΟΡΒΑΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του ΑΛΕΞΙΟΥ, με αριθμό μητρώου 19030 φοιτητής του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών ΔΗΜΟΣΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ & ΠΟΛΙΤΙΚΗ του Τμήματος ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ & ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ, της Σχολής ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Επιθυμώ την απαγόρευση πρόσβασης στο πλήρες κείμενο της εργασίας μου μέχρι και έπειτα από αίτηση μου στη Βιβλιοθήκη και έγκριση του επιβλέποντα καθηγητή.

Ο Δηλών


ΣΟΡΒΑΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

*** Όνομα Επώνυμο/Ιδιοτητα**

Ψηφιακή Υπογραφή

*** Ψηφιακή υπογραφή του επιβλέποντος αν έχει ζητηθεί απαγόρευση πρόσβασης στην εργασία για κάποιο χρονικό διάστημα.**

Ευχαριστίες

Με την περάτωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον Καθηγητή του Τμήματος Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής, του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, κ. Θεόδωρο Παπαηλία για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε στην εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας καθώς και για όλες τις υποδείξεις και συμβουλές του.

Ιδιαίτερα θερμές ευχαριστίες θα ήθελα να εκφράσω στην οικογένεια μου για την αδιάκοπη συμπαράσταση της, για τις πολύτιμες συμβουλές τους και για όλα όσα μου παρείχαν όλα αυτά τα χρόνια της ζωής μου αλλά και των σπουδών μου.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω τη Διεύθυνση της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων για την δυνατότητα πρόσβασης που μου παρείχε στα αρχεία του Τμήματος Ελέγχου Στάθμευσης.

Η εφαρμογή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και πόσο αυτή βοηθά στην εύρυθμη λειτουργία μιας πόλης :

«Η περίπτωση του Δήμου της Αθήνας»

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι αναγκες που διαμορφώνονται στα πλαίσια των σύγχρονων κοινωνιών και οι αυξημένες απαιτήσεις των πολιτών επιβάλουν τον άμεσο εκσυγχρονισμό εν γένει του Δημοσίου Τομέα αλλά και ειδικότερα της τοπικής αυτοδιοίκησης, που αφουγκράζεται αμεσα τα προβλήματα και τις ανάγκες τους. Η Δημοτική Αστυνομία ως ένας ευαισθητοποιημένος φορέας εξελίσσεται διαρκώς, ώστε να αποτελεί ένα χρήσιμο εργαλείο της σύγχρονης αστυνόμευσης και ασφάλειας συμβάλλοντας ουσιαστικά στην αναβάθμιση του τρόπου ζωής των τοπικών κοινωνιών. Με την εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας σκοπός είναι η ανάδειξη του ρόλου της Δημοτικής Αστυνομίας και ειδικότερα της εφαρμογής του συστήματος της Ελεγχόμενης Στάθμευσης μέσω του οποίου επιδιώκεται η διευκόλυνση των πολιτών σε μια δύσκολη και απαιτητική καθημερινότητα.

Για τον λόγο αυτό χρησιμοποιείται ερωτηματολόγιο κλειστού τύπου της κλίμακας likert σε δείγμα 118 ατόμων του δήμου της Αθήνας. Απο τα αποτελέσματα της ερέυνας προέκυψε ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται απο το εν λόγω σύστημα στους πολίτες, καλύπτουν σε μεγάλο ποσοστό τις αναγκες τους και διευκολύνουν ουσιαστικά την καθημερινότητάς τους.

***Σημαντικοί Όροι:** Δημοτική Αστυνομία, Δήμος Αθηναίων, Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης εύρυθμη λειτουργία πόλης.*

The application of the controlled parking system and how much it helps the effective operation of a city: the case of the municipality of Athens

ABSTRACT

The needs that are formed in the context of modern societies and the increasing demands of the citizens impose the immediate modernization of the Public Sector in general but also of the local self-government in particular, which immediately listens to their problems and needs. The Municipal Police as an awareness-raising body is constantly evolving, in order to be a useful tool of modern policing and security, contributing substantially to the upgrading of the way of life of the local communities. With the elaboration of the present diploma thesis, the aim is to highlight the role of the Municipal Police and in particular the implementation of the Controlled Parking system through which the facilitation of the citizens in a difficult and demanding daily life is sought.

For this reason, a closed type questionnaire of the likert scale is used on a sample of 100 people in the municipality of Athens. The results of the research showed that the services provided by this system to the citizens, cover to a large extent their needs and facilitate their daily life.

Keywords: *Municipal Police, Municipality of Athens, Controlled Parking System,*

Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	xi
ABSTRACT.....	xiii
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ.....	xvi
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	xvi
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	xvii
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ ..3	
1.1 Νεοσύστατο ελληνικό κράτος – βασιλεία του Όθωνα.....	3
1.2 Η αναγέννηση του θεσμού – Η Ειδική Υπηρεσία των ΟΤΑ	4
1.2.1 Ο νόμος 1065/1980 και άλλες συμπληρωματικές αυτού διατάξεις	4
1.2.2 Η ρύθμιση του Π.Δ. 410/1995.....	7
1.3 Τροποποιήσεις, καταργήσεις και συμπληρώσεις με νεότερα νομοθετήματα.....	11
1.3.1 Ο νόμος υπ’αριθμ. 2503/1997	11
1.3.2 Ο νόμος υπ’αριθμ. 2819/2000	12
1.4 Η αναδιοργάνωση της Δημοτικής Αστυνομίας – Ν.3731/20081	18
1.4.1 Η ιεραρχία του προσωπικού	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΔΟΜΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ	23
2.1 Διεύθυνση.....	23
2.1.1 Τμήμα Διοικητικής Υποστήριξης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.....	23
2.1.2 Τμήμα Επιχειρησιακού Σχεδιασμού.....	25
2.1.3 Τμήμα Ελέγχου Στάθμευσης	29
2.1.4 Δημοτικό Αστυνομικό Τμήμα 1ης Δημοτικής Κοινότητας	31
2.1.5 Δημοτικά Αστυνομικά Τμήματα Δημοτικών Κοινοτήτων	34
2.1.6 Τμήμα Επιβολής Διοικητικών Κυρώσεων σε Καταστήματα Υγειονομικού Ενδιαφέροντος και Επιχειρήσεις.....	38
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΣΤΑ ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ	41
3.1 Η στάθμευση στα μεγάλα αστικά κέντρα – Παράγοντες.....	41
3.1.1 Τρόπος ζωής.....	41
3.1.2 Πληθυσμιακά χαρακτηριστικά.....	42
3.1.3 Εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης	42
3.1.4 Πυκνότητα δόμησης και χρήσεις γης	42
3.1.5 Κόστος στάθμευσης	43
3.1.6 Διοίκηση – Αστυνόμευση	43

3.1.7 Απόσταση βαδίσματος.....	43
3.1.8 Επιπλέον παράμετροι	43
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΘΗΝΩΝ	45
4.1.1 Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης Δήμου Αθηναίων.....	50
4.1.2. Το ισχύον σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης στο Δήμο Αθηναίων	51
4. 2 Μεταβλητές συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης Δήμου Αθηναίων	54
4.2.1.Πληθυσμός.....	55
4.2.2.Κατηγορίες Θέσεων Στάθμευσης.....	55
4.2.3.Ωράριο λειτουργίας/μέγιστος χρόνος στάθμευσης.....	58
4.2.4. Χρηματικό Αντίτιμο	58
4. 3 Η επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης – Γ΄ Φάση.....	59
4.3.1 Νέες ζώνες	59
4.4. Η εφαρμογή «myAthens Pass»	66
4.5. Μεταβλητές Πολεοδομικού τύπου	68
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο : ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ – ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ	71
5.1. Μεθοδολογία έρευνας.....	71
5.2.1 Περιγραφική στατιστική	72
5.2.2 Συγκριτικά Στατιστικά	100
ΠΑΡΑΤΗΜΑ Α΄	191
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄	197

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

<i>Εικόνα 1: Η περιφέρεια Αττικής</i>	46
<i>Εικόνα 2: Τα Δημοτικά Διαμερίσματα του Δήμου Αθηναίων</i>	47
<i>Εικόνα 3: Χάρτης Συστήματος Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων</i>	54
<i>Εικόνα 4: Σήμανση για θέσεις στάθμευσης μόνιμων κατοίκων</i>	56
<i>Εικόνα 5: Σήμανση για θέσεις στάθμευσης επισκεπτών</i>	56
<i>Εικόνα 6: Σήμανση για θέσεις στάθμευσης επισκεπτών</i>	57
<i>Εικόνα 7: Σήμανση για θέσεις δικύκλων</i>	57
<i>Εικόνα 8: Ξυστές κάρτες προπληρωμένου</i>	59
<i>Εικόνα 9: Ηλεκτρονικές κάρτες προπληρωμένου χρόνου στάθμευσης</i>	59
<i>Εικόνα 10: Πρόσθετες περιοχές επέκτασης του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο Μετς</i>	60
<i>Εικόνα 11: Πρόσθετες περιοχές επέκτασης του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο Μακρυγιάννη</i>	61
<i>Εικόνα 12: Πρόσθετες περιοχές επέκτασης του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στα Ιλίσια</i>	61
<i>Εικόνα 13: Πρόσθετες περιοχές επέκτασης του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στα Ιλίσια</i>	62

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 5.1	77
Πίνακας 5.2	78
Πίνακας 5.3	79
Πίνακας 5.4	81
Πίνακας 5.5	82
Πίνακας 5.6	83
Πίνακας 5.7	84
Πίνακας 5.8	85
Πίνακας 5.9	86
Πίνακας 5.10	88
Πίνακας 5.11	89
Πίνακας 5.12	91
Πίνακας 5.13	92
Πίνακας 5.14	93
Πίνακας 5.15	94
Πίνακας 5.16	95
Πίνακας 5.17	96
Πίνακας 5.18	97
Πίνακας 5.19	98
Πίνακας 5.20	99

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 5.1: Διαγραμματική απεικόνιση του φύλλου από το σύνολο των ερωτηθέντων	73
Διάγραμμα 5.2: Διαγραμματική απεικόνιση του μορφωτικού επιπέδου των ερωτηθέντων	73
Διάγραμμα 5.3: Διαγραμματική απεικόνιση της εκπαιδευτικής κατάρτησης των ερωτηθέντων	74
Διάγραμμα 5.4: Διαγραμματική απεικόνιση της επαγγελματικής ενασχόλησης του συνόλου των ερωτηθέντων	75
Διάγραμμα 5.5: Διαγραμματική απεικόνιση όσων αποτελούν κάτοικοι του Δήμου Αθηναίων	75
Διάγραμμα 5.6: Διαγραμματική απεικόνιση των χρόνων εγκατάστασης στην Αθήνα ...	76
Διάγραμμα 5.7: Διαγραμματική απεικόνιση του βαθμού οργάνωσης της υπηρεσίας.....	77
Διάγραμμα 5.8: Διαγραμματική απεικόνιση των παρεχόμενων υπηρεσιών του τμήματος Ελέγχου Στάθμευσης της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων προς τους πολίτες.....	79
Διάγραμμα 5.9: Διαγραμματική απεικόνιση του βαθμού ανταπόκρισης των παρεχόμενων υπηρεσιών του Τμήματος Ελέγχου Στάθμευσης στις ανάγκες των πολιτών	80
Διάγραμμα 5. 10: Διαγραμματική απεικόνιση του βαθμού ικανοποίησης των πολιτών	81
Διάγραμμα 5.11: Διαγραμματική απεικόνιση του βαθμού ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της ελεγχόμενης στάθμευσης	82
Διάγραμμα 5.12: Διαγραμματική απεικόνιση του ποσοστού παροχής καινοτόμων υπηρεσιών	84
Διάγραμμα 5.13: Διαγραμματική απεικόνιση του ποσοστού χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς	85
Διάγραμμα 5.14: Διαγραμματική απεικόνιση του ποσοστού χρήσης των μέσων ιδιωτικής χρήσης	86
Διάγραμμα 5. 15: Διαγραμματική απεικόνιση του ποσοστού χρήσης κάρτας μονίμου κατοίκου	87
Διάγραμμα 5. 16: Διαγραμματική απεικόνιση του ποσοστού διεκδίκησης της χρήσης κάρτας μονίμου κατοίκου	88
Διάγραμμα 5.17: Διαγραμματική απεικόνιση του χρονικού διαστήματος για την εύρεση θέσεως στάθμευσης	90
Διάγραμμα 5.18: Διαγραμματική απεικόνιση του ποσοστού εύρεσης θέσεως στάθμευσης κοντά στην οικία.....	91
Διάγραμμα 5.19: Διαγραμματική απεικόνιση του ποσοστού βελτίωσης της ποιότητας ζωής	92
Διάγραμμα 5. 20: Διαγραμματική απεικόνιση της ανάγκης επέκτασης της ελεγχόμενης στάθμευσης.....	93
Διάγραμμα 5. 21: Διαγραμματική απεικόνιση του βαθμού γνώσης της εφαρμογής «my Athens Pass»	94
Διάγραμμα 5.22: Διαγραμματική απεικόνιση του βαθμού χρήσης της εφαρμογής «my Athens Pass».....	95

<i>Διάγραμμα 5.23: Διαγραμματική απεικόνιση του βαθμού ευκολίας χρήσης της εφαρμογής</i>	96
<i>Διάγραμμα 5.24: Διαγραμματική απεικόνιση του χρονικού διαστήματος που απαιτείται για την εύρεση θέσεως στάθμευσης</i>	97
<i>Διάγραμμα 5.25: Διαγραμματική απεικόνιση της εγγύτητας στάθμευσης στο σημείο άφιξης</i>	98
<i>Διάγραμμα 5.26: Διαγραμματική απεικόνιση του βαθμού περιορισμού του χρόνου εύρεσης σημείου πώλησης χάρη στην εφαρμογή «my Athens Pass»</i>	99

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο θεσμός της Δημοτικής Αστυνομίας αρχίζει να κάνει την εμφανισή του στα ελληνικά δεδομένα τα τελευταία 30 χρόνια, όπου και αποτελεί το κατεξοχήν εργαλείο της τοπικής αυτοδιοίκησης για την αστυνόμευση των δήμων. Όσον αφορά το Δήμο της Αθήνας το 1985 συστήνεται η «ειδική υπηρεσία» σύμφωνα με τις διατάξεις του τότε Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα, νόμος 165/1980, άρθρο 24, παρ. 2 ο οποίος παραχωρούσε τη δυνατότητα σύστασης της υπηρεσίας. Μέχρι και το 2013 η υπηρεσία της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων αποτελούνταν από 1200 εκπαιδευμένους Δημοτικούς Αστυνομικούς. Αμέσως μετά ακολουθεί η κατάργηση της και επανασύσταση αυτή το 2015 στελεχωμένη με 400 περίπου Δημοτικούς Αστυνομικούς.

Πρόκειται για μια υπηρεσία του Δήμου που σύμφωνα με το άρθρο 1 του Π.Δ.434/82, έχει ως αντικείμενό της, τον έλεγχο των διατάξεων που αφορούν την καθαριότητα, την κυκλοφορία και τη στάθμευση των οχημάτων, την οικοδόμηση, την αποχέτευση, τη προστασία του περιβάλλοντος καθώς και του υπόγειου υδατικού δυναμικού. Με το νόμο 3731/08 οι αρμοδιότητες της Υπηρεσίας και ο τρόπος άσκησης τους γίνονται πιο σαφείς. Ωστόσο βασικό μέλημα του φορέα και κύρια αρμοδιότητα αποτελεί ο έλεγχος της στάθμευσης εντός των ορίων του Δήμου της Αθήνας με σκοπό την εύρυθμη λειτουργία της πόλης αλλά και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, τόσο των μόνιμων που ζουν και εργάζονται στα πλαίσια αυτής όσο και των επισκεπτών της.

Στα πλαίσια αυτά ο Δήμος της Αθήνας το Νοέμβριο του 2006 προχωρά στη σύσταση του Τμήματος Ελέγχου Στάθμευσης με σκοπό να αποτραπεί η άσκοπη μετακίνηση των πολιτών προς το κέντρο της πόλης συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην αποσυμφόρμησή του.

Στην πρώτη φάση λειτουργίας του συστήματος, ο Δήμος χωρίστηκε σε επτά περιοχές (Ζώνες) αστυνόμευσης που περιελάμβανε πέρα από το ιστορικό κέντρο, τις περιοχές του Κολωνακίου, των Εξαρχείων, την Πλάκα, το τμήμα γύρω από το Νοσοκομείο «Ευαγγελισμός», την περιοχή της Ριγίλλης αλλά και αυτή του Ψυρρή.

Τον Μάρτιο του 2010 προχώρησε η δεύτερη φάση του συστήματος, με την επέκταση της λειτουργίας του στις περιοχές του Μεγάλου Μουσικής, του Παναθηναϊκού Γηπέδου, το Γουδί, τα Ιλίσια αλλά και το Θησείο.

Το προσεχές διάστημα αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία και η τρίτη φάση του συστήματος που θα αφορά το Κουκάκι, την περιοχή γύρω από το Μουσείο της Ακρόπολης αλλά και το Μέτς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ

1.1 Νεοσύστατο ελληνικό κράτος – βασιλεία του Όθωνα

Η Δημοτική Αστυνομία ως θεσμός αρχίζει να κάνει την εμφάνισή της στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος κατά ουσίαν τις τελευταίες τρεις δεκαετίες. Η απαρχή της ωστόσο τοποθετείται στις αρχές της τρίτης δεκαετίας του 19^{ου} αιώνα και συγκεκριμένα στις 27 Δεκεμβρίου 1833 με το νόμο «Περί συστάσεως των Δήμων», που αποτέλεσε τη βάση για την μετέπειτα εξέλιξη της Τοπικής Αυτοδιοίκησης αλλά ταυτόχρονα καθόρισε και τις αρμοδιότητές της, οι οποίες τηρουμένων των αναλογιών της εποχής κάλυπταν το μεγαλύτερο εύρος των τότε αναγκών. Ο νόμος αυτός όριζε την ανάθεση της αστυνομικής διοίκησης αλλά και της αστυνόμευσης στους Δήμους μέσω του τότε θεσμού της «Τοπικής Αστυνομίας», από την οποία προέκυψε και η Δημοτική Αστυνομία στη σημερινή της μορφή. Στα άρθρα 91-96 του Α κεφαλαίου με τίτλο «περί αστυνομικής διοικήσεως» του Ζ' μέρους του νόμου προσδιοριζόταν με ενάργεια ότι

«η αστυνομική διοίκηση εναποτίθετο στους υπό σύσταση Δήμους υπό τη διεύθυνση του Δημάρχου και περιελάμβανε όλους τους κλάδους της κατωτέρας τοπικής και αγρονομικής αστυνομίας».

Ωστόσο η αρμοδιότητες του Δημάρχου περιοριζόταν αποκλειστικά και μόνο στη διεύθυνση χωρίς να έχει οποιαδήποτε ποινική εξουσία σε παρατυπίες αστυνομικού χαρακτήρα ούτε και σε δικαστικές υποθέσεις διοικητικής φύσεως από τη στιγμή που δεν υπήρχαν αντίστοιχες ρυθμίσεις που να ορίζουν κάτι ισάξιο.

Αξίζει παραπαι να σημειωθεί ότι σύμφωνα με το άρθρο 95 του κείμενου νόμου προβλεπόταν ο διορισμός από τον Δήμαρχο ενός ή δύο Δημοτικών Αστυνομικών εφόσον υπήρχε η ανάγκη με σκοπό τη διοίκηση της Δημοτικής Αστυνομίας. Το άνωθεν δικαίωμα παραχωρούταν στον Δήμαρχο κατόπιν των διατάξεων του άρθρου 42 του ισχύοντα νόμου, σύμφωνα με το οποίο ο κάθε αιρετός άρχοντας διατηρούσε το δικαίωμα να τοποθετεί τους υπαλλήλους της δημοτικής υπηρεσίας και του γραφείου του, ανευ μονιμότητας, χωρίς ωστόσο να αποκλείεται κίολας με την προϋπόθεση να έχει γνωμοδοτήσει ο εκάστοτε Δήμαρχος τον τοπικό άρχοντα.

Από τα παραπάνω προκύπτει εύλογα το συμπέρασμα ότι η τοπική αστυνομία εκείνης της εποχής δεν κρινόταν από την τοπική αυτοδιοίκηση αλλά λογιζόταν ως μία υπηρεσία, κοινή, όπως άλλωστε ισχύει και με τη Δημοτική Αστυνομία στις μέρες μας και η στελέχωση του προσωπικού γινόταν από υπαλλήλους που διέπονταν από το ίδιο καθεστώς με εκείνο των υπολοίπων υπαλλήλων. Ακόμη σύμφωνα και με το άρθρο 96 θα έπρεπε οι μεγαλύτεροι δήμοι να χωρίζονται σε αντίστοιχο αριθμό τμημάτων ανάλογα με τον αριθμό των αγορών και των πλατειών που διέθεταν με σκοπό την βέλτιστη αστυνομική διοίκηση του τόπου.

Μολαταύτα και λόγω της διαρκούς εξέλιξης του νεοσύστατου κράτους ήταν αναμενόμενο ο θεσμός αυτός να έχει μικρή διάρκεια. Σε αυτό σενέβαλαν και διαρκείς μεταρρυθμίσεις με δεδομένη την οικονομική και πολιτική κατάσταση της εποχής. Εκ τότε η αστυνόμευση του ελληνικού κράτους εξακολούθησε να υφίσταται υπό διαφορετική μορφή, οργάνωση και ονομασία.

Πλέον από το 1839, και εξής η άσκηση της αστυνόμευσης στην ελληνική επικράτεια διενεργείται από άλλους θεσμούς που αποτέλεσαν τον προπομπό, της Ελληνικής Αστυνομίας.

1.2 Η αναγέννηση του θεσμού – Η Ειδική Υπηρεσία των ΟΤΑ

1.2.1 Ο νόμος 1065/1980 και άλλες συμπληρωματικές αυτού διατάξεις

Η Δημοτική Αστυνομία που αποτελεί στις μέρες μας έναν νευραλγικό θεσμό και άκρως σημαντικό της Τοπικής Αυτοδιοίκησης για την αστυνόμευση των δήμων εμφανίζεται τα τελευταία χρόνια μετά από απουσία εκατό και πλέον ετών.

Η εμφάνισή της ως Ειδικής Υπηρεσίας των Δήμων και Κοινοτήτων συμπορεύεται με το άρθρο 24 παρ. 2 του ν. 1065/1980. Σύμφωνα λοιπόν με την εν λόγω διάταξη ο Δήμος ή η Κοινότητα αναλάμβανε κάποιες αρμοδιότητες οι οποίες χαρακτηρίζονταν από τον ίδιο τον νόμο ως συντρέχουσες. Δεν αφορούσαν τις αποκλειστικές ιδιότητες των ΟΤΑ, αλλά προωθούσαν τα εκάστοτε κοινωνικά, πολιτιστικά, πνευματικά και οικονομικά συμφέροντα των δημοτών και για την

ανάληψη των οποίων απαιτούνταν απόφαση της απόλυτης πλειοψηφίας του δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου (άρθρο 24 παρ. 1 του ν.1065/1980).

Στην περίπτωση (η) του εν λόγω άρθρου, προβλέπονταν και η δυνατότητα ελέγχου της τήρησης των διατάξεων που αφορούσαν την καθαριότητα, την κυκλοφορία και τη στάθμευση των οχημάτων, την οικοδόμηση, την αποχέτευση τη μόλυνση του περιβάλλοντος και την προστασία του υπόγειου υδατικού δυναμικού καθώς και η δυνατότητα υποβολής μηνύσεων για τους παραβάτες.

Σύμφωνα με την διάταξη της παρ. 2 του ν.1065/1980 προκειμένου να ασκηθούν οι παραπάνω αρμοδιότητες δίνονταν η ευκαιρία στους ΟΤΑ Α' βαθμού να μπορούν να προνοούν στον οργανισμό εσωτερικής υπηρεσίας (ΟΕΥ) τη σύσταση, σχετικής Ειδικής Υπηρεσίας.

Οι λειτουργίες αλλά και ο τρόπος που αυτές θα εφαρμόζονταν από την Ειδική Υπηρεσία καθορίζονταν από τον Π.Δ. 434/1982, σύμφωνα με το άρθρο 1 του οποίου οριζόταν με σαφήνεια ότι το προσωπικό της Ειδικής Υπηρεσίας των Δήμων και Κοινοτήτων ήταν υπεύθυνο για τον έλεγχο και την τήρηση των διατάξεων αναφορικά με: την καθαριότητα, την κυκλοφορία και στάθμευση των οχημάτων, την οικοδόμηση, την αποχέτευση, τη μόλυνση του περιβάλλοντος και την προστασία του υπόγειου υδατικού δυναμικού.

Ακόμη προέβλεπε ότι το συγκεκριμένο προσωπικό θα ασκούσε τις αρμοδιότητές του μόνο στα πλαίσια του Δήμου ή της Κοινότητας στην οποία εντάσσεται. Ακόμη με διάταξη του ίδιου νόμου καθορίζονταν τόσο τα προσόντα και οι αρμοδιότητες όσο τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των μελών αυτής της υπηρεσίας (άρθρο 2 παρ.1-3 του Π.Δ. 434/1982).

Σύμφωνα με αυτή, και με εξαίρεση τις διατάξεις που αφορούσαν τη μετακίνηση, μετάταξη και απόσπαση οι υπόλοιπες σχετικά με τα προσόντα, καθήκοντα, δικαιώματα και υποχρεώσεις των δημοτικών και κοινοτικών υπαλλήλων θα εφαρμόζονταν ανάλογα και για το προσωπικό της Ειδικής Υπηρεσίας .επιπροσθέτως τα στελέχη αυτής της υπηρεσίας υποχρεούνται να παρακολουθούν ειδικά επιμορφωτικά σεμινάρια που διεξάγονταν τόσο υπο την αιγίδα της Τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων του εκάστοτε νομού, αλλά και από αρμόδιες δημόσιες υπηρεσίες με θεματολογία που να άπτεται των αρμοδιοτήτων τους. Στο

τέλος της εν λόγω παραγράφου οριζόταν η διακίνηση του προσωπικού με υπηρεσιακά μέσα.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η ΤΕΔΚ σε συνεργασία με άλλες υπηρεσίες του δήμου και Πανεπιστημιακούς φορείς διοργάνωνε επιμορφωτικά σεμινάρια ετησίως με δαπάνες των ΟΤΑ και με ειδική θεματολογία και χορήγηση στα μέλη σχετικής βεβαίωσης παρακολούθησης.

Άλλα θέματα που αφορούν το προσωπικό των Ειδικών Υπηρεσιών συμπληρώθηκαν με μεταγενέστερο προεδρικό διάταγμα (Π.Δ.592/1984). Ως αποτέλεσμα των ανωτέρω σύμφωνα με το άρθρο 1 του εν λόγω, το προσωπικό της Ειδικής Υπηρεσίας διακρίνονταν σε α) ειδικό και β) λοιπό προσωπικό με τυπικό προσόν διορισμού το απολυτήριο λυκείου ή εξατάξιου τότε γυμνασίου ή άλλου ισότιμου σχολείου ενώ στο άρθρο 2 πέρα των γενικών προβλέπονταν και μια σειρά ειδικών προσόντων για το ειδικό προσωπικό της υπηρεσίας (ανάστημα, γενική φυσική ικανότητα, ψυχικά και πνευματικά προσόντα, άδεια ικανότητας οδήγησης μοτοποδηλάτου). Πέραν τούτων, ρυθμιζόνταν ζητήματα που αφορούσαν την προκήρυξη και το περιεχόμενό της για την πλήρωση των κενών οργανικών θέσεων όπως επίσης και ζητήματα αναφορικά με τον τρόπο εξέτασης και βαθμολόγησης των υποψηφίων.

Ακόμη υπήρχε η πρόβλεψη τοποθέτησης ενός αξιωματικού της ΕΛ.ΑΣ ως επικεφαλής ή κάποιου άλλου ανωτέρου υπαλλήλου του δήμου ή της κοινότητας με σκοπό την καλύτερη οργάνωση και άσκηση των αρμοδιοτήτων. Επίσης με απόφαση του εκάστοτε Δημάρχου ήταν δυνατή η επέκταση της κατά τόπου αρμοδιότητας της υπηρεσίας και σε περιοχή άλλου ΟΤΑ ο οποίος δεν είχε δική του ειδική υπηρεσία (άρθ.9 και 10 του ΠΔ 592/1984).

Η συγκεκριμένη δομή και οργάνωση της εν λόγω υπηρεσίας καθώς και ο τρόπος άσκησης των αρμοδιοτήτων υπο τη μορφή της Ειδικής Υπηρεσίας ήταν σταθερός για πολλά χρόνια χωρίς αξιοσημείωτες αλλαγές με σκοπό τη βελτίωσή του. Ωστόσο, η συνεχόμενη απορόφηση αρμοδιοτήτων από την Τοπική Αυτοδιοίκηση και η ενίσχυσή της έκρινε απαραίτητη την ύπαρξη ενός μηχανισμού με καθοριστικό ρόλο στον έλεγχο της εφαρμογής των αποφάσεων των τοπικών αρχών απο την πλευρά των δημοτών. Στον αντίποδα αυτού ήταν αναμενόμενη η αύξηση των παραβατικών συμπεριφορών λόγω της έλλειψης ενός αντίστοιχου εργαλείου, με άμεση συνέπεια

την καλλιέργεια ενός κλίματος ανασφάλειας των πολιτών μέσα απο το οποίο αναδεικνύονταν ταυτοχρόνως και η ανεπάεσκεια , η δυσλειτουργία και τα ελλείματα των τοπικών αρχών να αναπλοκριθούν στις απαιτήσεις των πολιτών. Ως απόρροια όλων των παραπάνω ήταν η αναζήτηση τρόπων με τους οποίους θα διαμοιράζονταν οι αρμοδιότητες με σκοπό την αποτελεσματικότερη και ουσιαστικότερη λειτουργία των Ο.Τ.Α

1.2.2 Η ρύθμιση του Π.Δ. 410/1995

Σύμφωνα με το Π.Δ. 410/1995 γίνεται μία προσπάθεια να οργανωθούν οι λειτουργίες των Ο.Τ.Α πρώτου βαθμού αναφορικά με τη διαχείριση των υποθέσεων που σχετίζονται με αυτούς. Έτσι λοιπόν και σύμφωνα με τις διατάξεις του της παρ .1 περ. ιε του άρθρου 1 του εν λόγω Προεδρικού Διατάγματος οι Δήμοι και οι Κοινότητες αναλαμβάνουν τον έλεγχο της της κυκλοφορίας και στάθμευσης των οχημάτων, την οικοδόμηση, την ύδρευση, την άρδευση, την αποχέτευση, την ηχορύπανση, τη ρύπανση των θαλασσών από πηγές ξηράς, την προστασία των επιγείων και υπογείων υδάτινων αποθεμάτων καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος. Μάλιστα σύμφωνα με την παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου δίνονταν η δυνατότητα στο Δήμο ή την κοινότητα με απόλυτη πλειοψηφία των μελών του , να προβλέπει στον ΟΕΥ τη σύσταση Ειδικής Υπηρεσίας.

Σύμφωνα με την παρ.3 του άρθρου 1 προβλέπονταν ότι με Προεδρικό Διάταγμα που μετα από πρόταση του Υπουργού Εσωτερικών, και γνωμοδότηση από το διοικητικό συμβούλιο της ΚΕΔΚΕ, ορίζονταν οι αρμοδιότητες και ο τρόπος άσκησης τους, τα προσόντα, τα καθήκοντα, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των οργάνων της ειδικής υπηρεσίας της παραγράφου 2. Ακόμη παρέχονταν η δυνατότητα να μπορούν να επεκταθούν οι αρμοδιότητες της Δημοτικής Αστυνομίας και σε άλλα ζητήματα.

Σύμφωνα με το Π.Δ.410/1995 επίσης, και σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 36 όριζαν ότι κατ εξαίρεση οι Δήμοι και οι κοινότητες θα είχαν τη δυνατότητα να εκχωρούν κάποια αρμοδιότητα για ορισμένο χρονικό διάστημα στο κράτος ή σε άλλο νομικό πρόσωπο. Η εκχώρηση αυτή γινόταν υπο μορφή μεταβίβασης και όχι σύμβασης καθώς αυτό θα επέτρεπε την μεταβίβαση τμήματος της δημοτικής ή κοινοτικής εξουσίας για την επίτευξη ενός συγκεκριμένου έργου, το οποίο αδυνατεί

να υλοποιήσει ο δήμος ή η κοινότητα λόγω έλλειψης αναγκαίων πόρων , τεχνικών μέσων και ειδικευμένου προς το σκοπό αυτό προσωπικού. Για να συμβεί κάτι τέτοιο απαραίτητη προϋπόθεση ήταν η απόφαση που θα λμβάνονταν από το δημοτικό ή κοινοτικό συμβούλιο με πλειοψηφία των δύο τρίτων του συνολικού αριθμού των μελών του, με την οποία ορίζονταν οι όροι άσκησης της αρμοδιότητας καθώς και η χρονική διάρκεια ανάθεσής της, εξασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό τη διοίκηση της υπόθεσης από τον Δήμο ή την Κοινότητα. Απο εκεί και στο εξής η αρμοδιότητα ασκούνταν πλέον από το νομικό πρόσωπο (ή το κράτος) προς το οποίο γινόταν η μεταβίβαση και τα όργανα του ασκούσαν τις προβλεπόμενες εκ του νόμου δραστηριότητες για λογαριασμό του Δήμου ή της Κοινότητας, εκτός κι αν υπήρχε διαφορετική ρύθμιση απο το δημοτικό ή κοινοτικό συμβούλιο στους όρους της ανάθεσης. Επιπροσθέτως υπήρχε πρόβλεψη ώστε σε όλα τα έγγραφα και τις πράξεις που εκδίδονταν στα πλαίσια της άσκησης της αρμοδιότητας αυτής από τον αναλαμβάνοντα , η δεσμευτική αναφορά ότι, η έκδοση θα γινόταν εκ μέρους του Δήμου ή της Κοινότητας καθώς και η αναγραφή των στοιχείων της απόφασης του δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου με την οποία έγινε η ανάθεση αυτή.

Με την ανωτέρο διάταξη οι ΟΤΑ ανακτούσαν τη δυνατότητα ανάθεσης αρμοδιοτήτων σε Νομικά Πρόσωπα. Παρ όλα αυτά ανδυόταν και ένα μειονέκτημα , καθώς δεν ήταν δυνατή η διάκριση μεταξύ Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου (ΝΠΔΔ) και Νομικών Προσώπων Ιδιωτικού Δικαίου (ΝΠΙΔ) . Δεδομένης αυτής της παράλειψης και σύμφωνα με την πρόβλεψη του κείμενου άρθρου αλλά και του άρθρου 45 του προγενέστερου του ΠΔ 410/1995 νόμου 2218/1994 περί ελέγχου στάθμευσης οχημάτων και επιβολής προστίμων, παρατηρήθηκε το φαινόμενο ανάθεσης αρμοδιοτήτων αστυνομικής φύσεως (βεβαίωση παράβασης, ακινητοποίηση οχημάτων, επιβολή προστίμων) σε Δημοτικές Επιχειρήσεις οι οποίες σαφώς και εμπίπτουν στην κατηγορία των Νομικών Προσώπων, πλην όμως το καθεστώς τους διέπεται από τις διατάξεις που αφορούν τα ΝΠΙΔ.

Ως απόρροια όλων των παραπάνω και με απόφαση του ΣτΕ (ΣτΕ Ολομ.1934/1998) η ανάθεση αρμοδιοτήτων αστυνομικής φύσεως σε ΝΠΙΔ κρίθηκε ότι αντιτάσσεται στο Σύνταγμα και ως εκ τούτου είναι παράνομη. Σύμφωνα με το σκεπτικό του δικαστηρίου, «...διατάξεις...κατά το μέρος που προβλέπουν ευθέως ή επιτρέπουν την ανάθεση αστυνομικής φύσεως αρμοδιοτήτων (βεβαίωση παράβασης, ακινητοποίηση οχημάτων, επιβολή προστίμων) σε Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού

Δικαίου, αντίκειται στις διατάξεις των άρθρ.1 παρ. 3 και 26 παρ. 2 του Συντάγματος, κατά την έννοια των οποίων, αστυνομική εξουσία, ως κατεξοχήν δημόσια εξουσία και έκφραση κυριαρχίας, ασκείται, διά της αστυνομικής αρχής, μόνο από το κράτος (και Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου που και αυτά είναι αποκεντρωμένες καθ'ύλην κρατικές υπηρεσίες) και όχι ιδιώτες».Κατά τη γνώμη της μειοψηφίας, ωστόσο, «...δεν προσκρούει στο Σύνταγμα η ανάθεση ασκήσεως τέτοιου είδους δραστηριοτήτων...σε όργανα Νομικών Προσώπων Ιδιωτικού Δικαίου, δεδομένου ότι τα όργανα των νομικών αυτών προσώπων αποτελούν, κατά την άσκηση των εν λόγω αρμοδιοτήτων, δημόσια όργανα και οι πράξεις τους είναι δυνατόν να προσβληθούν , παραδεκτώς, ενώπιον των αρμοδίων δικαστηρίων.»

Σύμφωνα με τα παραπάνω και λόγω έλλειψης μιας ξεκάθαρης νομοθετικής διάταξης, το Συμβούλιο της Επικρατείας καθόρισε τον μη ιδιωτικοποιήσιμο πυρήνα της κρατικής δράσης, ο οποίος συνίσταται σε ό,τι αφορά στην άσκηση δημόσιας εξουσίας. Ως εκ τούτου, αναγνωρίστηκε ότι υφίστανται ορισμένες αρμοδιότητες από την άσκηση της λαϊκής κυριαρχίας ως θεμέλιο του πολιτεύματος κατ' άρθρο 1 παρ.3 του Συντάγματος, οι οποίες ασκούνται αποκλειστικά από το Κράτος τους ΟΤΑ ή τα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου, δηλαδή διαμέσου της δημοκρατικά νομιμοποιούμενης Δημόσιας Διοίκησης και δεν επιτρέπεται να ασκηθούν υπό οποιοδήποτε καθεστώς ιδιωτικού δικαίου. Σε κάθε περίπτωση οι αρμοδιότητες αυτές δεν επιτρέπεται να ασκούνται σε ένα πλαίσιο ιδιωτικής οικονομίας με σκοπό το κέρδος, η δε τήρηση της άσκησης των παραπάνω αποκλειστικών αρμοδιοτήτων τελεί υπό τον έλεγχο των διοικητικών δικαστηρίων, δια της οδού του ελέγχου των πράξεων που σχετίζονται με αρμοδιότητες αναπόσπαστες από την άσκηση της λαϊκής κυριαρχίας, δεδομένου ότι μόνο η αμφισβήτηση πράξεων που προέρχονται από τα όργανα του Κράτους, των ΟΤΑ και των ΝΠΔΔ γεννούν διοικητικές διαφορές.

Το πρόβλημα που προέκυψε εξ' αιτίας της πρακτικής αυτής των ΟΤΑ να μεταβιβάζουν αρμοδιότητες σε ΝΠΔΔ και το οποίο οδήγησε στην αρνητική γνώμη του ΣτΕ, όπως αυτή εκφράστηκε και θεμελιώθηκε νομικά στην ως άνω αναφερομένη απόφασή του, δεν θα είχε δημιουργηθεί αν την συγκεκριμένη χρονικά περίοδο είχε συσταθεί η Δημοτική Αστυνομία. Μόνο τότε θα ήταν εφικτή και προπάντων νόμιμη η ανάθεση αρμοδιοτήτων αστυνομικής φύσεως προς το σώμα αυτό χωρίς να προσκρούει μια τέτοια ενέργεια στα όσα ορίζονταν στα σχετικά άρθρα του Συντάγματος αναφορικά με το εν λόγω θέμα. Σε αντίθετη περίπτωση τέτοιου είδους

αρμοδιότητες θα έπρεπε να ασκούνται είτε από τους ίδιους τους ΟΤΑ (ή τουλάχιστον από άλλα ΝΠΔΔ) είτε από τα αστυνομικά όργανα της ΕΛ.ΑΣ. Σε περίπτωση που η άσκηση αυτών των αρμοδιοτήτων παρέμενε ως μέρος των αρμοδιοτήτων των ΟΤΑ, αυτό θα ήταν σύμφωνο με τον θεμελιώδη νόμο της πολιτείας και το Σύνταγμα, αλλά θα αναφύονταν δυσλειτουργίες κατά την εφαρμογή του, λόγω του ότι οι υπάλληλοι των ΟΤΑ ή τουλάχιστον της υπηρεσίας που θα ήταν αρμόδια για ζητήματα τέτοιου είδους (δηλ. ζητήματα αστυνομικής φύσεως) δεν τελούν υπό ιδιαίτερο ιεραρχικό καθεστώς αλλά στις περισσότερες των περιπτώσεων από άποψη ιεραρχίας ανήκουν στον ίδιο υπαλληλικό βαθμό. Έτσι, και έχοντας υπ' όψιν ότι για την αποτελεσματική άσκηση τέτοιων αρμοδιοτήτων προαπαιτούμενο είναι η παρουσία πάντοτε ενός ατόμου που θα προϊσταται των λοιπών υπαλλήλων, δεν θα ήταν θετική εξέλιξη η συνέχιση της πρακτικής αυτής.

Από την άλλη πλευρά η ανάθεση των αρμοδιοτήτων αυτών στα όργανα της ΕΛ.ΑΣ. αν και επιλύει το ζήτημα που σχετίζεται με την ιεραρχία, δεν φαίνεται εντούτοις να αποτελεί για την περίοδο εκείνη την καλύτερη δυνατή λύση. Κατά την προγενέστερη επίσης του νόμου αυτού διάταξη του άρθρου 159 του Π.Δ. 141/1991 προβλέπονταν η συνδρομή της Ελληνικής Αστυνομίας σε αρχές και στα όργανά τους κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας τους. Στην έννοια δε της συνδρομής δεν περιλαμβάνονταν η βοήθεια που η ΕΛ.ΑΣ. είναι υποχρεωμένη να παράσχει στα με δική της πρωτοβουλία για την εκπλήρωση της αποστολής της. Έτσι αρκετές έως πολύ συχνές ήταν οι περιπτώσεις που τα όργανα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ζητούσαν την άμεση συνδρομή της ΕΛ.ΑΣ. Αυτό όμως δεν ήταν και το ζητούμενο. Το ζητούμενο και αυτό που επιδιώκονταν ήταν η δημιουργία μια Τοπικής Αυτοδιοίκησης ισχυρής και με αυξημένες αρμοδιότητες η οποία να είναι εις θέση να διαχειριστεί όλα εκείνα τα ζητήματα που ενέπιπταν στον όρο «τοπική υπόθεση» και να μπορεί τουλάχιστον από μόνη της να μεριμνά για την απρόσκοπτη εφαρμογή των κανόνων που η ίδια θέτει, στο πλαίσιο πάντα της κανονιστικής της αρμοδιότητας και στο βαθμό που ο ίδιος ο νομοθέτης της το επιτρέπει, χωρίς την ανάγκη άμεσης εξάρτησης από άλλα όργανα και θεσμούς που υφίστανται και λειτουργούν εκτός των αυτοδιοικητικών ορίων. Επιπλέον, η ίδια η ΕΛ.ΑΣ. εμφάνιζε με τη σειρά της μια υπερσυγκέντρωση αρμοδιοτήτων και ως εκ τούτου σκόπιμο ήταν να εξευρεθεί ένας τρόπος «αποσυμφόρησης» της υπηρεσίας αυτής από αρμοδιότητες που σχετίζονταν άμεσα με την λειτουργία των ΟΤΑ και την ευταξία της πόλης. Αυτό, και σε συνδυασμό με την

υποστελέχωσή της έθετε σε κίνδυνο την δυνατότητά της να φέρει εις πέρας την δική της αποστολή δεδομένου ότι σε καθημερινή βάση τα ζητήματα που σχετιζόταν με την Τοπική Αυτοδιοίκηση καταλάμβαναν σημαντική έκταση και μείωναν τα περιθώρια αντιμετώπισης των υπολοίπων θεμάτων ασφάλειας και αστυνόμευσης.

1.3 Τροποποιήσεις, καταργήσεις και συμπληρώσεις με νεότερα νομοθετήματα

Με την παρόδο των ετών διαμεσολάβησαν αρκετές τροποποιήσεις, ακολούθησε μία κατάργηση και νέα νομοθετήματα, ώστε να έρθει η Δημοτική Αστυνομία στην τρέχουσα μορφή της και όχι μόνο αλλά και να γίνουν επιπλέον προσπάθειες αναβάθμισης του ρόλου της. Κάτι τέτοιο αποτελεί καθοριστικής σημασίας εγχείρημα μιας και απο τούδε και στο εξής η Δημοτική Αστυνομία θα πάψει να λειτουργεί ως επι το πλείστον σαν ένας ακόμη εισπρακτικός μηχανισμός του Δήμου και θα διαδραματίζει ρόλο και στην πρόληψη και καταστολή του εγκλήματος. Σαφώς και κάτι τέτοιο δεν ακούγεται για πρώτη φορά , τώρα ωστόσο θα υπάρχει η δυνατότητα και επισήμως αυτό το σημαντικό έργο και πλέον αναβαθμισμένο να κοινοποιηθεί και στους πολίτες και η ίδια η υπηρεσία να γίνει αποδέκτης του αντίστοιχου σεβασμού και κύρους που της αναλογεί.

1.3.1 Ο νόμος υπ' αριθμ. 2503/1997

Μετά από δύο χρόνια ισχύος του ως άνω Προεδρικού Διατάγματος έρχεται ο νέος νόμος 2503/1997 ο οποίος εισάγει ορισμένες τροποποιήσεις στο Π.Δ. 410/1995 και οι οποίες αφορούσαν την έως τότε Ειδική Υπηρεσία των πρωτοβάθμιων ΟΤΑ. Το σημαντικότερο στοιχείο όμως δεν είναι αυτό. Για πρώτη φορά εμφανίζεται και επίσημα ο όρος «Δημοτική Αστυνομία» και ο οποίος θα αντικαθιστούσε την μέχρι τότε Ειδική Υπηρεσία. Στο άρθρο 11 του νόμου αυτού (Λειτουργικά ζητήματα πρωτοβάθμιας Τοπικής Αυτοδιοίκησης) και στην παράγραφο 8 γίνεται αντικατάσταση των παλαιών παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 24 του Π.Δ. 410/1995. Έτσι για την άσκηση των αρμοδιοτήτων που στο παλαιό άρθρο αναγράφονταν, ο δήμος προβλέπει στον ΟΕΥ τη συγκρότηση ειδικής υπηρεσίας με την ονομασία «Δημοτική Αστυνομία» κατόπιν σχετικής απόφασης η οποία λαμβάνεται με την απόλυτη πλειοψηφία των μελών του δημοτικού συμβουλίου. Με Προεδρικό επίσης Διάταγμα που εκδίδονταν με πρόταση των τότε υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας

Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Δημοσίας Τάξης, ΠΕΧΩΔΕ και Υγείας και Πρόνοιας μετά από γνώμη του Διοικητικού Συμβουλίου της ΚΕΔΚΕ θα καθορίζονταν οι αρμοδιότητες και ο τρόπος άσκησης αυτών, τα προσόντα, τα καθήκοντα, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των οργάνων της Δημοτικής Αστυνομίας.

1.3.2 Ο νόμος υπ' αριθμ. 2819/2000

Νεότερες τροποποιήσεις εισήχθησαν με τον νόμο 2819/2000. Συγκεκριμένα στο άρθρο 26 παρ.1.α. και 1.β. (ρυθμίσεις θεμάτων Τοπικής Αυτοδιοίκησης) του νόμου αυτού ορίζονταν τα εξής: « Η παρ.3 του άρθρου 24 του ΠΔ 410/1995, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ.8 του άρθρου 11 του ν. 2503/1997 αντικαθίσταται ως εξής: «3. Με Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση των υπουργών Εσωτερικών, Δημοσίας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Δημοσίας Τάξης Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Υγείας και Πρόνοιας ,μετά από γνώμη του Διοικητικού Συμβουλίου της ΚΕΔΚΕ καθορίζονται: α) οι αρμοδιότητες, τα καθήκοντα, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των οργάνων της Δημοτικής Αστυνομίας καθώς και ο τρόπος εκπαίδευσης τους, β) τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα όσων προσλαμβάνονται για τη στελέχωση της υπηρεσίας αυτής, τα αντικειμενικά κριτήρια με βάση τα οποία αξιολογούνται τα ουσιαστικά προσόντα, ο τρόπος και η διαδικασία και το όργανο πρόσληψης....με όμοιο διάταγμα μπορεί να μεταφέρονται και να ασκούνται από τη Δημοτική Αστυνομία αρμοδιότητες που ασκούνται από την Αγροφυλακή και να ρυθμίζονται θέματα υπηρεσιακής κατάστασης και μεταφοράς προσωπικού που υπηρετεί στην Αγροφυλακή.»

Εκτός αυτών, ιδιαίτερα σημαντική ήταν και η παράγραφος 4 η οποία προστέθηκε στο άρθρο 24 του ΠΔ 410/1995 με την οποία ορίζονταν ότι το προσωπικό της Δημοτικής Αστυνομίας είναι ειδικοί ανακριτικοί υπάλληλοι κατά το άρθρο 34 του ΚΠΔ για τα αδικήματα που εμπίπτουν στη σφαίρα των αρμοδιοτήτων της και προανάκριση ενεργείται πάντοτε υπό την εποπτεία του εισαγγελέα πλημμελειοδικών.

1.4. Αρμοδιότητες και τρόπος άσκησης αυτών από την Δημοτική Αστυνομία

Όλα τα παραπάνω νομοθετήματα καταργήθηκαν με την έναρξη ισχύος του Π.Δ. 23/2002 το οποίο επιχείρησε, αφενός να απαριθμήσει τις αρμοδιότητες της Δημοτικής Αστυνομίας και αφετέρου να καθορίσει τη συγκρότησή της, την εκπαίδευση του προσωπικού της και την οργανωτική της δομή. Σύμφωνα με αυτό και ειδικότερα κατά το άρθρο 1 το προσωπικό της Δημοτικής Αστυνομίας διακρίνεται σε α) ειδικό ένστολο και β) επιστημονικό υποστηρικτικό, το οποίο απαρτίζεται κυρίως από μηχανικούς, επόπτες υγείας, προσωπικό διοικητικής υποστήριξης και βοηθητικό προσωπικό. Το ειδικό ένστολο προσωπικό κατατάσσεται σε κατηγορίες και κλάδους ΠΕ23, ΤΕ23 και ΔΕ23. Οι κλάδοι αυτοί περιλαμβάνουν θέσεις που διακρίνονται με βαθμούς Δ έως Α ενώ ορίζονταν ότι το ειδικό ένστολο προσωπικό των κλάδων ΠΕ και ΤΕ δεν πρέπει να είναι κατώτερο του ¼ του συνολικού αριθμού των υπηρετούντων στη Δημοτική Αστυνομία.

Με το άρθρο 2 επίσης καθορίζονται οι αρμοδιότητες του ειδικού προσωπικού καθώς και ο τρόπος άσκησης αυτών. Η Δημοτική Αστυνομία κατά το Π.Δ. 23/2002 ασκεί τις εξής αρμοδιότητες:

Ελέγχει την τήρηση των διατάξεων που αφορούν την καθαριότητα, την κυκλοφορία και στάθμευση των οχημάτων, την οικοδόμηση, την ύδρευση, την άρδευση, την αποχέτευση, την ηχορύπανση, τη ρύπανση των θαλασσών από πηγές ξηράς, την προστασία των επίγειων και υπόγειων υδάτινων αποθεμάτων και την προστασία του περιβάλλοντος.

Ακόμη ελέγχει την τήρηση των διατάξεων που αφορούν τη λειτουργία α) των εμποροπανηγύρεων, β) των πάσης φύσεως επιτηδεύματων και επαγγελμάτων, γ) τη λειτουργία δημοτικών ή κοινοτικών εργαστηρίων και τον έλεγχο των υγρών, στερεών και αέριων αποβλήτων, της ρύπανσης των υδάτων και της θάλασσας και δ) τη λειτουργία όλων των καταστημάτων και επιχειρήσεων, των οποίων οι όροι λειτουργίας καθορίζονται από υγειονομικές διατάξεις.

Επιπλέον ασκεί έλεγχο στην τήρηση των διατάξεων που αφορούν α) την δραστηριότητα γενικά των μικροπωλητών και τη λειτουργία κυλικείων σε κοινόχρηστους χώρους (άλση, κήπους κ.λπ.), β) την εγκατάσταση και λειτουργία θεάτρων, κινηματογράφων και παρεμφερών επιχειρήσεων, που προβλέπονται από

τους α.ν. 445/1937 και 446/1937, γ) τη λειτουργία μουσικής σε δημόσια κέντρα, ύστερα από σχετική άδεια όπως προβλέπεται από αστυνομικές διατάξεις και χορηγούνται σύμφωνα με την Α5/3010/85 υγειονομική διάταξη και δ) την εγκατάσταση και λειτουργία ψυχαγωγικών παιδιών, που προβλέπονται από αστυνομικές διατάξεις και δεν υπάγονται στις διατάξεις του ν. 2000/1991.

Επιπροσθέτως ελέγχει α) την εφαρμογή των διατάξεων για την κοινή ησυχία, την καθαριότητα και αισθητική των πόλεων, ευκοσμία και ευταξία, β) την τήρηση των διατάξεων που αφορούν i) τη λειτουργία των καταστημάτων και επιχειρήσεων υγειονομικού ενδιαφέροντος, θεάτρων, κινηματογράφων ψυχαγωγικών παιδιών, εκμίσθωσης μοτοποδηλάτων, ii) την στάθμευση οχημάτων, iii) τη σήμανση των εργασιών που εκτελούνται στις οδούς, iv) τη ρύθμιση της κυκλοφορίας με υποδείξεις και σήματα των τροχονόμων και v) τις εκπομπές ρύπων, θορύβων κ.λπ. από οχήματα.

Ελέγχει την τήρηση των διατάξεων που αφορούν τις υποχρεώσεις αυτών που εκτελούν έργα και εναποθέτουν υλικά και εργαλεία στις οδούς, στο δημοτικό ή κοινοτικό δίκτυο καθώς και αυτών του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού και των διατάξεων για τις επικίνδυνες οικοδομές.

Ελέγχει την τήρηση των διατάξεων α) για την επίβλεψη εφαρμογής διακοπής εργασιών λόγω έλλειψης μέτρων ασφαλείας και υγιεινής, β) για το ωράριο λειτουργίας των κέντρων διασκέδασης και των συναφών καταστημάτων, καθώς και των εμπορικών καταστημάτων.

Είναι επιφορτισμένη με το δικαίωμα αφαίρεσης άδειας οικοδομής για ασφαλιστικές εισφορές, την επιθεώρηση αμαξωμάτων καντινών ως προς την εμφάνισή τους, τον έλεγχο επιχειρήσεων τουριστικού ενδιαφέροντος, σχετικά με την εφαρμογή της τουριστικής νομοθεσίας (βεβαίωση παραβάσεων, εκτέλεση διοικητικών κυρώσεων κ.λπ. αλλά και την προστασία σπηλαίων.

Ελέγχει την τήρηση των διατάξεων που αφορούν την αλιεία στα εσωτερικά ύδατα (λιμνοθάλασσες, λίμνες, ιχθυοτροφεία, ποταμοί) καθώς και την εφαρμογή και τήρηση των διατάξεων που αφορούν τους χώρους εγκατάστασης πλανόδιων νομάδων. Επιπλέον ελέγχει την τήρηση των διατάξεων που αφορούν τις κάθε είδους κανονιστικές αποφάσεις που εκδίδουν τα Δημοτικά ή Κοινοτικά Συμβούλια, καθώς

και την επιβολή των πάσης φύσεως προστίμων που καθορίζονται με τις κανονιστικές αποφάσεις καθώς και για την προστασία του αστικού και περιαστικού πρασίνου.

Ακόμη τις αρμοδιότητες της Αγροφυλακής σε τοπικό επίπεδο όπως αυτές ορίζονται από τις διατάξεις του Ν.Δ.3030/1954 (Α 244) "Περί Αγροφυλακής" όπως αυτό έχει συμπληρωθεί και τροποποιηθεί μεταγενέστερα, και ιδίως: Η φρούρηση των αγροτικών κτημάτων για την πρόληψη της κλοπής, της φθοράς και των άλλων αδικημάτων. Η προανάκριση γι' αυτά τα αδικήματα και η δίωξη και η εκδίκαση όσων διώκονται σε βαθμό πταίσματος κατά τους ορισμούς του ανωτέρω νόμου. Η αστυνομία για τα αρδευτικά ύδατα σύμφωνα με τον ανωτέρω νόμο και τις λοιπές συναφείς διατάξεις. Οι αρμοδιότητες της αγροφυλακής εκτείνονται στην αγροτική έκταση, αναφέρονται στα αγροτικά κτήματα, τα ακίνητα και κινητά τα χρησιμοποιούμενα για αγροτικές ή κτηνοτροφικές εργασίες ή σχετιζόμενα με τέτοιες εργασίες όπως αυτά αναφέρονται ειδικότερα στον ως άνω νόμο και τις λοιπές σχετικές διατάξεις.

Ελέγχει την τήρηση των διατάξεων που αφορούν την κατάληψη κοινόχρηστων χώρων και το υπαίθριο εμπόριο και τις λαϊκές αγορές. Διασφαλίζει το διακίωμα βεβαίωσης μόνιμης κατοικίας για μεταδημότευση, θεώρησης των τιμοκαταλόγων των δωματίων των ξενοδοχειακών επιχειρήσεων και καταλυμάτων στις περιπτώσεις που αυτές λειτουργούν σε νομούς ή νησιά που δεν εδρεύουν υπηρεσίες του ΕΟΤ καθώς και αυτό της φύλαξης των δημοτικών ή κοινοτικών εγκαταστάσεων και της δημοτικής ή κοινοτικής περιουσίας.

Ως προς τον ειδικότερο τρόπο άσκησης αρμοδιοτήτων ρυθμίζονται τα εξής, επί μέρους, θέματα:

Ο έλεγχος για την καθαριότητα εκτείνεται σε όλους τους δημόσιους, δημοτικούς, κοινοτικούς, και κοινόχρηστους χώρους και σε τόπους αγοράς. Για την άσκηση της αρμοδιότητας αυτής εφαρμόζονται οι διατάξεις του Ν.Δ. 805/1971 και του άρθρου 26 παρ. 1 του Ν. 1080/1980 καθώς και για τη στάθμευση των πάσης φύσεως οχημάτων εκτείνεται τόσο στους χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης όσο και σε χώρους εκτός αυτών. Για την άσκηση της αρμοδιότητας αυτής εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 26 παρ. 1 του Ν. 1080/80 και των άρθρων 104 και 105 του ν. 2696/1999 .

Για τον έλεγχο της οικοδόμησης, το προσωπικό της Δημοτικής Αστυνομίας δικαιούται να εισέρχεται σε αυλές, σε ανεγειρόμενες οικοδομές και πάσης φύσεως κτίσματα, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις και να ελέγχει την ύπαρξη άδειας οικοδόμησης σε ισχύ, την αναγραφή του αριθμού της, την τήρηση των όρων της καθώς και την ύπαρξη και τήρηση των όρων κάθε άλλης σχετικής άδειας.

Ο έλεγχος της αποχέτευσης περιλαμβάνει και την παρεμπόδιση επιχωμάτωσης ή δόμησης της φυσικής ροής των χειμάρρων, τον έλεγχο των νερών που χύνονται στους χειμάρρους και ποταμούς για να μη περιέχουν λύματα βιομηχανικών και βιοτεχνιών, επιχειρήσεων, ή οικιών, τον έλεγχο για παράνομες συνδέσεις ακινήτων με υδροφόρους αγωγούς ή αγωγούς των ακάθαρτων ή βρόχινων νερών ως και παράνομες επεκτάσεις των αγωγών αυτών. Για τον έλεγχο αυτό το προσωπικό της Δημοτικής Αστυνομίας δικαιούται να εισέρχεται σε αυλές και οικήματα πάσης φύσεως, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Ο έλεγχος για τη μόλυνση του περιβάλλοντος εκτείνεται σε κάθε πηγή και αιτία παροδική ή μόνιμη που προκαλεί ρύπανση ή μόλυνση στο φυσικό περιβάλλον (γη, αέρα, ποτάμια, λίμνες, θάλασσες, κ.λ.π.). Στον έλεγχο υπόκεινται και οι εστίες καύσεως πάσης φύσεως κτιρίων (οικίες, ξενοδοχεία, καταστήματα, νοσοκομεία, βιοτεχνίες, βιομηχανίες κ.λ.π.) ως και η ηχορύπανση. Ο έλεγχος για τη μόλυνση του περιβάλλοντος περιλαμβάνει και τη ρύπανση από οσμές, από εγκατάλειψη στερεών αντικειμένων ή υπολειμμάτων σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους, που δημιουργούνται από κάθε είδους δραστηριότητα.

Η προστασία του υπόγειου υδατικού δυναμικού περιλαμβάνει και τον έλεγχο για την πρόληψη παράνομου ανοίγματος πηγαδιών και εκτέλεση γεωτρήσεων, τον έλεγχο της υπεράντλησης που δημιουργεί κινδύνους εξάντλησης και ελάττωσης του υπόγειου υδατικού δυναμικού, τον έλεγχο της παράνομης πώλησης, διάθεσης, μεταφοράς ή αλλαγής χρήσεως τον, την προστασία από τη ρύπανση, και μόλυνση τόσο των υπόγειων όσο και των επιφανειακών νερών.

Επιπλέον, και κατά το άρθρο 14 του ίδιου πάντα Προεδρικού Διατάγματος προβλέπονταν ότι με απόφαση του τότε Υπουργού Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, ύστερα από γνώμη της Κ.Ε.Δ.Κ.Ε. μπορούσε να εκδίδεται κανονισμός λειτουργίας της Δημοτικής Αστυνομίας.

Σημαντικά επίσης ήταν και όσα προέβλεπε η διάταξη του άρθρου 15 αναφορικά με τον τρόπο άσκησης των αρμοδιοτήτων. Σύμφωνα με αυτή το προσωπικό της Δημοτικής Αστυνομίας κατά την άσκηση των καθηκόντων του οφείλει να τηρεί τις διατάξεις του Συντάγματος, του κώδικα της Ποινικής Δικονομίας και της σχετικής νομοθεσίας και να ενεργεί πάντοτε με ευπρέπεια, αντικειμενικότητα και σεβασμό στη νομιμότητα και στην προσωπικότητα των πολιτών με γνώμονα τις αρχές της ίσης μεταχείρισης και της επιείκειας. Κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του επιδεικνύει επίσης σύνεση, αμεροληψία και σταθερότητα ώστε με τη συμπεριφορά του να καθίσταται άξιο της κοινής εμπιστοσύνης. Ενεργεί με ζήλο και σύμφωνα με τον σχεδιασμό και προγραμματισμό της Υπηρεσίας του και με προθυμία παρέχει κάθε νόμιμη εξυπηρέτηση προς τους πολίτες μέσα στα πλαίσια των καθηκόντων του. Για τα παραπτώματα επίσης που διώκονται ποινικά, μπορούν να ενεργούν καθήκοντα ειδικού ανακριτικού υπαλλήλου κατά την ειδικότερη πρόβλεψη του άρθρου 34 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας για όσα αδικήματα ανήκουν στην αρμοδιότητά τους. Όσο για τη δυνατότητα συνεργασίας με την ΕΛ.ΑΣ. προβλέπονταν ότι το προσωπικό της Ελληνικής Αστυνομίας ήταν δυνατό να παράσχει συνδρομή στο προσωπικό της Δημοτικής Αστυνομίας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στα άρθρα 159 και 169 του Π. Δ.141/1991.

Στο εν λόγω επίσης προεδρικό διάταγμα και πιο συγκεκριμένα στο άρθρο 17 προβλεπόταν ότι το ειδικό ένστολο προσωπικό της Δημοτικής Αστυνομίας φέρει κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του ειδική ενδυμασία της οποίας ο τύπος, τα διακριτικά και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια καθορίζονται με απόφαση του τότε Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης. Με απόφαση του ίδιου επίσης Υπουργού καθορίζονταν και ο τύπος ειδικής ταυτότητας του προσωπικού της Δημοτικής Αστυνομίας, δηλωτική της ιδιότητάς του και του ειδικού διακριτικού σήματος.

Αποτέλεσμα των ανωτέρω είναι ότι με το Π.Δ.23/2002 τέθηκαν οι βάσεις για τη δημιουργία μιας σύγχρονης και όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικής Δημοτικής Αστυνομίας η οποία άρχισε δηλαδή να βρίσκει τον προσανατολισμό της. Είναι αποτελεσματική στην άσκηση καθηκόντων και εστιάζει στην αναβάθμισή της ούτως ώστε να ασκεί σημαντικές και ακριβώς προσδιορισμένες αρμοδιότητες αρχίζοντας έτσι να κερδίζει έδαφος εντός της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Μολαταύτα ορισμένα θέματα εξακολουθούν να είναι ακανθώδη και να επιζητούν τη λύση τους. Ύστερα από μια και πλέον πενταετία εφαρμογής του Προεδρικού Διατάγματος του 2002 μια νέα νομοθετική ρύθμιση θεωρήθηκε επιτακτική και αναγκαία. Και αυτό διότι με το ως ανω προαναφερθέν Π.Δ. συνέχιζαν να προκαλούνται συγχύσεις σχετικά με το περιεχόμενο των αρμοδιοτήτων αλλά και τον τρόπο άσκησής τους, κλονίζοντας τα θεμέλια και τη βιωσιμότητα του θεσμού, ο οποίος αναλωνόταν κυρίως στον έλεγχο της παράνομης στάθμευσης και μόνο. Αυτό είχε ως επακόλουθο την επικράτηση ενός αισθήματος έλλειψης στρατηγικής και οράματος, όπως επίσης και μιας αδυναμίας να αποκτήσει η Δημοτική Αστυνομία τη δική της φυσιογνωμία αλλά και να καταξιωθεί στη συνείδηση των πολιτών.

Άρχισε επομένως να συντελείται από την πολιτεία μια προσπάθεια επίλυσης των προβλημάτων που ανέκυπταν ώστε αυτό τελικά να οδηγήσει στην γενικότερη αναβάθμιση του θεσμού της Δημοτικής Αστυνομίας.

1.4 Η αναδιοργάνωση της Δημοτικής Αστυνομίας – Ν.3731/2008

Ο νόμος 3731/2008 με τίτλο «Αναδιοργάνωση της Δημοτικής Αστυνομίας» αποτελεί το σημαντικότερο έως τώρα νομοθέτημα αναφορικά με το θεσμό της Δημοτικής Αστυνομίας. Με τον νόμο αυτό πραγματοποιούνται ορισμένες τομές σε ό,τι αφορά την αποστολή και την οργάνωση της Δημοτικής Αστυνομίας, έχοντας ως στόχο την αρτιότερη και αποτελεσματικότερη λειτουργία του θεσμού και συνάμα την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση του πολίτη και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πόλεων. Στο σώμα του νόμου περιγράφονται λεπτομερώς όλες οι αρμοδιότητες της Δημοτικής Αστυνομίας ενώ για πρώτη φορά δημιουργείται ιδιαίτερο υπηρεσιακό καθεστώς για τους δημοτικούς αστυνομικούς καθώς καθιερώνεται μια ιεραρχική κλίμακα διαφορετική από εκείνη που ισχύει για τους υπόλοιπους υπαλλήλους των ΟΤΑ. Επιπλέον, στο άρθρο 2 παρ.1 ορίζεται ρητά ότι η Δημοτική Αστυνομία λειτουργεί ως αυτοτελής υπηρεσία. Η πρόβλεψη αυτή δεν αναιρεί ασφαλώς το καθεστώς δράσης των οργάνων της υπηρεσίας υπό τις εντολές του Δημάρχου ως προϊσταμένου όλου του προσωπικού του ΟΤΑ, αλλά έχει την έννοια ότι η υπηρεσία αυτή διαρθρώνεται κατά διαφορετικό τρόπο απ' ότι οι υπόλοιπες υπηρεσίες, αφού έχει τη δική της ιεραρχία και τους δικούς της κανόνες που την διέπουν.

Όσον αφορά τις αρμοδιότητες της, όπως αυτές προέκυψαν από το άρθρο του Ν. 3731/2008 ορίζεται ότι η Δημοτική Αστυνομία:

Ελέγχει την τήρηση των διατάξεων που αφορούν α) την ύδρευση, άρδευση και αποχέτευση, β) τη χρήση των αλσών και των κήπων, των πλατειών, των παιδικών χαρών και των λοιπών κοινοχρήστων χώρων, γ) τη χρήση και λειτουργία των δημοτικών και κοινοτικών αγορών, των εμποροπανηγύρεων, των ζωοπανηγύρεων, των χριστουγεννιάτικων αγορών, και γενικά των υπαίθριων δραστηριοτήτων, δ) το υπαίθριο εμπόριο και τις λαϊκές αγορές, ε) την υπαίθρια διαφήμιση, ζ) την τήρηση της καθαριότητας σε κοινοχρήστους υπαίθριους χώρους καθώς και η) την κυκλοφορία των πεζών. Τη στάση και στάθμευση των οχημάτων, την παράνομη στάθμευση αυτών, την κυκλοφορία των τροχοφόρων στους πεζοδρόμους, τις πλατείες, τα πεζοδρόμια και γενικά σε χώρους που δεν προορίζονται για τέτοια χρήση και στην εκπομπή θορύβων από αυτά.

Ακόμη ελέγχει την τήρηση των διατάξεων που αφορούν α) τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, β) τα εγκαταλελειμμένα οχήματα, γ) τη σήμανση των εργασιών που εκτελούνται στις οδούς και στις υποχρεώσεις αυτών που εκτελούν έργα και εναποθέτουν υλικά και εργαλεία στο δημοτικό και κοινοτικό οδικό δίκτυο, δ) τους παιδότοπους, ε) τα καταστήματα, επιχειρήσεις, θέατρα, κινηματογράφους και άλλες ψυχαγωγικές δραστηριότητες, των οποίων η άδεια ίδρυσης και λειτουργίας χορηγείται από το Δήμο ή την Κοινότητα, ζ) την ηχορύπανση, την κοινή ησυχία και τη λειτουργία μουσικής στα καταστήματα και στα δημόσια κέντρα και η) τους οργανωμένους από το Δήμο ή την Κοινότητα χώρους για την προσωρινή εγκατάσταση μετακινούμενων πληθυσμιακών ομάδων.

Επιπλέον ελέγχει την τήρηση των διατάξεων που αφορούν α) το Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό, β) τις επιχειρήσεις τουριστικού ενδιαφέροντος, σχετικά με την εφαρμογή της τουριστικής νομοθεσίας στις περιπτώσεις που αυτές λειτουργούν σε νομούς ή νησιά όπου δεν εδρεύουν υπηρεσίες του ΕΟΤ, γ) το ωράριο λειτουργίας των κέντρων διασκέδασης και των συναφών καταστημάτων, καθώς και των εμπορικών καταστημάτων και των καταστημάτων τροφίμων, δ) τα ζώα συντροφιάς, και ε) τις κάθε είδους κανονιστικές αποφάσεις που εκδίδουν οι δημοτικές αρχές.

Ελέγχει την τήρηση των μέτρων που λαμβάνουν οι τοπικές αρχές για α) την πρόληψη πυρκαγιών σε κοινόχρηστους και υπαίθριους χώρους, β) τις επικίνδυνες οικοδομές, γ) την προστασία των μουσείων, μνημείων, σπηλαίων αρχαιολογικών και ιστορικών χώρων της περιοχής του Δήμου ή της Κοινότητας και των εγκαταστάσεων αυτών. Εκτελεί τις διοικητικές κυρώσεις σχετικά με τη λειτουργία καταστημάτων και επιχειρήσεων, των οποίων την άδεια ίδρυσης και λειτουργίας χορηγούν οι δημοτικές και κοινοτικές αρχές και επιβάλλει τα πάσης φύσεως διοικητικά μέτρα που προβλέπονται από τις τοπικές κανονιστικές πράξεις. Συμμετέχει στην εφαρμογή των σχεδίων πολιτικής προστασίας. Προστατεύει τη δημοτική και κοινοτική περιουσία και αφαιρεί την άδεια οικοδομής για οφειλόμενες ασφαλιστικές εισφορές στο Ι.Κ.Α. Διενεργεί αυτοψίες και προβαίνει σε επιδόσεις εγγράφων των Δήμων και Κοινοτήτων εντός των ορίων του Δήμου ή της Κοινότητας. Οι εν λόγω αρμοδιότητες είναι συγκεκριμένες και επομένως η Δημοτική Αστυνομία δεν μπορεί να ασκήσει άλλες πέρα από αυτές που αναφέρονται ρητά στην διάταξη του νόμου.

Υπάρχουν ωστόσο αρμοδιότητες οι οποίες ασκούνται παράλληλα και από την ΕΛ.ΑΣ. και από το Λ.Σ. και στην περίπτωση αυτή τον συντονισμό έχει η ΕΛ.ΑΣ. ή το Λ.Σ. αντίστοιχα. Σε σχέση δε με το Π.Δ.23/2002 το οποίο και αυτό καθόριζε σειρά αρμοδιοτήτων τις οποίες ασκούσε η Δημοτική Αστυνομία υπάρχει η διαφορά ότι στον νέο αυτό νόμο όλες οι αναγραφόμενες κατά περιοριστικό τρόπο αρμοδιότητες πηγάζουν μέσα από τις αρμοδιότητες των ΟΤΑ ά βαθμού (άρθρα 75 και 79 του ΔΚΚ- Ν.3463/2006) και αφορούν μόνο συγκεκριμένες τοπικές υποθέσεις και όχι κάθε αρμοδιότητα του Δήμου ή της Κοινότητας.

Ωστόσο υπάρχουν και περιορισμοί ως προς την άσκηση των αρμοδιοτήτων. Η Δημοτική Αστυνομία ωστόσο δεν είναι οργανωμένη με τον ίδιο τρόπο σε όλη την επικράτεια αλλά τελεί σε άμεση συσχέτιση με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε Δήμου. Σε αρκετούς Δήμους η Δημοτική Αστυνομία αριθμεί μεγάλο αριθμό έμψυχου δυναμικού ενώ σε άλλους είναι υποστελεχωμένη. Ανάλογα με τον αριθμό των δημοτικών αστυνομικών που απασχολεί η υπηρεσία, ο νόμος διακρίνει τους ΟΤΑ σε δύο κατηγορίες. Έτσι σε Δήμους όπου η Δημοτική Αστυνομία στελεχώνεται με προσωπικό που υπερβαίνει τα 50 άτομα ασκούνται όλες οι αρμοδιότητες ενώ σε όσους υπηρετούν λιγότεροι από 50 αστυνομικοί, η Δημοτική αστυνομία δεν ασκεί κάποιες από τις αρμοδιότητες που ο νόμος προβλέπει (βλ. σχετικά άρθρο 1 περ. α και β Ν.3731/2008).

1.4.1 Η ιεραρχία του προσωπικού

Χαρακτηριστικό επίσης είναι το γεγονός ότι το προσωπικό της Δημοτικής Αστυνομίας υπάγεται σε διαφορετική ιεραρχική κλίμακα σε σχέση με το υπόλοιπο προσωπικό των πρωτοβάθμιων ΟΤΑ. Αυτό είναι απόλυτα κατανοητό και αναγκαίο καθώς δεν πρόκειται για μια κοινή δημόσια υπηρεσία αλλά για έναν καθαρά ελεγκτικό μηχανισμό η φύση της εργασίας του οποίου επιβάλλει την ιεραρχία αυτή προκειμένου να καθίσταται ευχερέστερη η περάτωση του έργου της.

Η ιεραρχία της Δημοτικής Αστυνομίας κατά τη διάταξη του άρθρου 7 του Ν. 3731/2008 αποτελείται από τις ακόλουθες θέσεις:

- Γενικός Διευθυντής (μόνο για όσους Δήμους έχουν συστήσει Γενική Διεύθυνση)
- Διευθυντής
- Τμηματάρχης Α΄
- Τμηματάρχης Β΄
- Επόπτης
- Δημοτικός Αστυνομικός

Για την κατάληψη όλων των θέσεων της ιεραρχίας, πλην αυτής του δημοτικού αστυνομικού απαιτείται η επιλογή από το Υπηρεσιακό Συμβούλιο.

Κλείνοντας το κεφάλαιο της ιστορικής εξέλιξης του θεσμού της Δημοτικής Αστυνομίας θα πρέπει να διευκρινισθεί ότι καθ' όλη την πορεία του θεσμού από το 1980 έως και σήμερα και εκτός από τα διάφορα ζητήματα οργάνωσης και λειτουργίας του, σημαντικές υπήρξαν επίσης οι προσπάθειες τόσο για την στελέχωση της υπηρεσίας με το κατάλληλο προσωπικό όσο και για την αρτιότερη εκπαίδευσή του. Τόσο το σύστημα πρόσληψης του προσωπικού της υπηρεσίας όσο και ο τρόπος εκπαίδευσης τους αποτελούν αντικείμενα τα οποία θα παρουσιαστούν αναλυτικά στα επόμενα δύο κεφάλαια της παρούσας εργασίας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΔΟΜΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ

2.1 Διεύθυνση

Ο/η προϊστάμενος/νη της Δ/νσης έχει την ευθύνη για την εύρυθμη και αποτελεσματική λειτουργία των τμημάτων της και ιδίως για την οργάνωση, το συντονισμό, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των ενεργειών και της δράσης τους. Καθορίζει τις προτεραιότητες της Υπηρεσίας ανά περίοδο, σύμφωνα με το ετήσιο σχέδιο δράσης και συνεργάζεται σε τακτική βάση με τους υφισταμένους του, παρέχοντας κατευθύνσεις και την αναγκαία υποκίνηση για την υλοποίηση του έργου των οργανωτικών μονάδων. Υπογράφει τα έγγραφα που αφορούν σε θέματα αρμοδιοτήτων της Διεύθυνσης όπου προΐσταται, σύμφωνα και με το σύστημα δικαιοδοσιών υπογραφής εγγράφων που εφαρμόζει ο Δήμος.

2.1.1 Τμήμα Διοικητικής Υποστήριξης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης

Πρόκειται για ένα τμήμα της Δημοτικής Αστυνομίας που ασχολείται με την συγκέντρωση, καταχώρηση και διαβίβαση όλων τις παραβάσεων που βεβαιώνονται από τα Τμήματα της Διεύθυνσης, στις αρμόδιες Διευθύνσεις για την περαιτέρω επεξεργασία και βεβαίωση. Ακόμη καταχωρεί σε ηλεκτρονική μορφή και διαβιβάζει όλες τις εκθέσεις που αφορούν σε ελέγχους κατάληψης κοινοχρήστου χώρου από εμπορικά καταστήματα, καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος, περίπτερα και σταθμούς ανεφοδιασμού καυσίμων, από τα Τμήματα της Διεύθυνσης στις αρμόδιες Διευθύνσεις για την περαιτέρω επεξεργασία και βεβαίωση. Επιπλέον συγκεντρώνει, καταχωρεί σε ηλεκτρονική μορφή και διαβιβάζει όλες τις εκθέσεις που αφορούν σε ελέγχους: α) οικοδομών και κοντέινερ-κάδων απομάκρυνσης οικοδομικών μπαζών, στις αρμόδιες Διευθύνσεις για την περαιτέρω επεξεργασία και βεβαίωση, β) καπνίσματος σύμφωνα με το Ν.3868/2010 στις αρμόδιες Διευθύνσεις για την περαιτέρω επεξεργασία και βεβαίωση, γ) υπαίθριας διαφήμισης, στις αρμόδιες οικονομικές υπηρεσίες για την περαιτέρω βεβαίωση των ανάλογων τελών ή χρηματικών προστίμων και την είσπραξή τους βάσει του Νόμου 2946/2001, με παράλληλη ενημέρωση των διαφημιζόμενων.

Επιπλέον δέχεται και απαντά στις αντιρρήσεις των διαφημιζόμενων πολιτών για τις παράνομες διαφημιστικές επιγραφές τους και σε περίπτωση μη συμμόρφωσης των διαφημιζομένων προκαλεί Απόφαση Δημάρχου για την αποξήλωση των παράνομων διαφημιστικών επιγραφών. Χειρίζεται διεκπεραιώνει αιτήματα - καταγγελίες και αναφορές πολιτών που υποβάλλονται μέσω του συστήματος CRM και τηρεί αρχείο όλων των εργαζομένων στην Δ/ση ανά τμήμα και Κλάδο, καθώς και αρχείο υπαλλήλων που εμπλέκονται σε περιπτώσεις έκτακτων αναγκών, με στόχο την μελλοντική τους αξιοποίηση λόγω γνώσης και εμπειρίας σε περιπτώσεις κρίσης ή έκτακτης ανάγκης.

Παρέχει οδηγίες και κατευθύνσεις προς το προσωπικό για την τήρηση των υποχρεώσεων του και την άσκηση των δικαιωμάτων του και φροντίζει για τη διαρκή εκπαίδευση, μετεκπαίδευση και επιμόρφωση του προσωπικού με τη διοργάνωση και συμμετοχή σε σεμινάρια, επιμορφωτικά προγράμματα και ημερίδες που αφορούν σε θέματα αρμοδιοτήτων, μέσω της αρμόδιας υπηρεσίας εκπαίδευσης της Διεύθυνσης Διαχείρισης & Ανάπτυξης Ανθρώπινου Δυναμικού.

Μεριμνά για την επιμόρφωσή τους σε θέματα που άπτονται των καθηκόντων τους, τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματά τους και την τήρηση των στοιχείων που σχετίζονται με τις οικονομικές τους αποζημιώσεις μέσω της αρμόδιας υπηρεσίας της Διεύθυνσης Διαχείρισης & Ανάπτυξης Ανθρώπινου Δυναμικού καθώς και για τη συγκέντρωση και έγκαιρη διαβίβαση στη Διεύθυνση Διαχείρισης & Ανάπτυξης Ανθρώπινου Δυναμικού των πάσης φύσεως δικαιολογητικών που αφορούν στις αποζημιώσεις και αμοιβές του υπηρετούντος προσωπικού για τη έκδοση των σχετικών ενταλμάτων πληρωμής, συντάσσοντας και τη ανάλογη αλληλογραφία.

Φροντίζει για την καλή λειτουργία του γενικού υλικοτεχνικού εξοπλισμού που χρησιμοποιείται από τους υπαλλήλους για την εύρυθμη λειτουργία της υπηρεσίας και την αποτελεσματικότερη άσκηση των καθηκόντων τους. Πραγματοποιεί τις χρεώσεις των εξοπλισμών στους υπαλλήλους, μεριμνά για τη σύνταξη μελετών που αφορούν την προμήθεια εξοπλισμού σε συνεργασία με την Δ/ση Μηχανολογικού και την Δ/ση Προμηθειών και Αποθηκών κατά περίπτωση και για την εύρυθμη λειτουργία του εξοπλισμού και των μέσων της υπηρεσίας εν τω συνόλω.

Μεριμνά από κοινού και συνεργάζεται με τις άλλες αρμόδιες Διευθύνσεις για:

α) τη συντήρηση όλων των κτιριακών εγκαταστάσεων στις οποίες στεγάζονται οι

υπηρεσίες της Διεύθυνσης Δημοτικής Αστυνομίας, β) τη συλλογή, ταξινόμηση, κωδικοποίηση και ηλεκτρονική αρχειοθέτηση της νομοθεσίας που αφορά στη Δημοτική Αστυνομία, γ) την ενημέρωση των Προϊσταμένων των τμημάτων της υπηρεσίας ως προς την ορθή εφαρμογή της σχετικής με τις αρμοδιότητες νομοθεσίας και την κάθε σχετική μεταβολή.

Χρεώνεται και διεκπεραιώνει την αλληλογραφία που αφορά σε αιτήματα και ερωτήσεις πολιτών, φορέων, θεσμών διαμεσολαβητών και αρχών σχετικά με τις διατάξεις του νόμου που αφορούν εν γένει και συνολικά στις αρμοδιότητες της υπηρεσίας και τον τρόπο άσκησής τους και τηρεί: α) αρχείο εισερχομένων και εξερχομένων εγγράφων και διεκπεραιώνει κάθε είδους γραμματειακή υποχρέωση της Διεύθυνσης και β) παρουσιολόγιο και αρχείο αδειών και ρεπό των υπαλλήλων, τα οποία και αποστέλλει στην αρμόδια Δ/ση Διαχείρισης & Ανάπτυξης Ανθρώπινου Δυναμικού.

Συντάσσει και παρακολουθεί τον προϋπολογισμό της Διεύθυνσης, αποδεσμεύει τις σχετικές πιστώσεις, μεριμνά για την έναρξη των σχετικών διαγωνισμών και παρακολουθεί την εξέλιξή τους και παρακολουθεί σε συνεργασία με τα υπόλοιπα Τμήματα της Δ/σης, την υλοποίηση προγραμματικών συμβάσεων και συμβάσεων έργου & προμηθειών, αρμοδιότητας της Δ/σης.

Τέλος μεριμνά διά των ανταποκριτών της Διεύθυνσης για την ανταπόκριση της υπηρεσίας στα συστήματα Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης (Ηλεκτρονική Διακίνηση Εγγράφων – CRM).

2.1.2 Τμήμα Επιχειρησιακού Σχεδιασμού

Πρόκειται για το τμήμα της Δημοτικής Αστυνομίας που χειρίζεται όλα τα θέματα που αφορούν στον επιχειρησιακό σχεδιασμό δράσεων της Δημοτικής Αστυνομίας. Πιο συγκεκριμένα φροντίζει, σε συνεργασία με την Ελληνική Αστυνομία και άλλους συναρμόδιους φορείς, για τον σχεδιασμό και την λήψη των αναγκαίων νομοθετικών, διοικητικών και επιχειρησιακών μέτρων, προς αντιμετώπιση των προβλημάτων που σχετίζονται με τις αρμοδιότητες της Δημοτικής Αστυνομίας. Ακόμη θέτει σε ετοιμότητα, αξιοποιεί και συντονίζει το ανθρώπινο δυναμικό και τα μηχανικά μέσα

που διατίθενται για την αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών στο πλαίσιο δράσεων πολιτικής προστασίας.

Προβαίνει στον σχεδιασμό και λαμβάνει προληπτικά μέτρα αντιμετώπισης προβλημάτων που απαιτούν την συμμετοχή της Δημοτικής Αστυνομίας σε προγράμματα πολιτικής προστασίας, όπως σεισμοί, πλημμύρες, πυρκαγιές, καύσωνας, χιονοπτώσεις κλπ. και διατυπώνει εισηγήσεις για τον ετήσιο σχεδιασμό πολιτικής προστασίας του Δήμου Αθηναίων.

Φροντίζει: α) για την ενίσχυση της συνεργασίας με Δημοτικές Αστυνομίες άλλων Δήμων της χώρας την διοργάνωση και συντονισμό εκδηλώσεων, τη διοργάνωση συνεδριών και ημερίδων για θέματα αρμοδιοτήτων και ανταλλαγή απόψεων και προβληματισμών, β) για την εφαρμογή των συναφθεισών Διμερών Συμφωνιών Συνεργασίας Δημοτικές με Αστυνομίες πόλεων του εξωτερικού και γ) για την ενημέρωση του κοινού για θέματα κυκλοφοριακής αγωγής.

Διατηρεί συνεργασία με Δημοτικές Αστυνομίες πόλεων του εξωτερικού και φροντίζει για τη συμμετοχή στελεχών της υπηρεσίας σε διεθνή συμπόσια και fora. Ακόμη σχεδιάζει και υλοποιεί προγράμματα ενημέρωσης των δημοτών για το κοινωνικό έργο της Δημοτικής Αστυνομίας. Είναι υπεύθυνο για τη ενημέρωση του κοινού για θέματα που σχετίζονται με νέες δράσεις, μέτρα ή συμβάντα αρμοδιότητας της Δημοτικής Αστυνομίας. Χειρίζεται τη λήψη των τηλεφωνικών καταγγελιών, παραπόνων ή υποδείξεων πολιτών ή φορέων, για θέματα αρμοδιότητας της Δημοτικής Αστυνομίας και μεριμνά για την επίλυση αυτών σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες και δίνει κατευθύνσεις στους Δημοτικούς Αστυνομικούς που εκτελούν εντεταλμένη εξωτερική υπηρεσία.

Τηρεί βιβλίο συμβάντων όπου αναγράφονται όλα τα περιστατικά που συνέβησαν κατά τη διάρκεια της λειτουργίας της υπηρεσίας και άπτονται των αρμοδιοτήτων της Υπηρεσίας και συμμετέχει δια των εντεταλμένων υπαλλήλων στις ασκήσεις πολιτικής προστασίας που τελούνται από κρατικούς φορείς και υπηρεσίες του Δήμου.

Επιπλέον κατανέμει: α) τους τομείς ελέγχου και αστυνόμευσης του προσωπικού σε περιπτώσεις κοινής δράσης της Υπηρεσίας τις Κυριακές και αργίες, β) τους τομείς ελέγχου και αστυνόμευσης του προσωπικού σε περιπτώσεις κοινής δράσης της

υπηρεσίας με τη συνδρομή της Δημοτικής Αστυνομίας σε εκδηλώσεις που διοργανώνονται από το Δήμο, γ) τους τομείς ελέγχου και αστυνόμευσης του προσωπικού σε περιπτώσεις κοινής δράσης της υπηρεσίας για την αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών, δ) τους τομείς ελέγχου κατάληψης κοινοχρήστων χώρων και διανέμει το προσωπικό σε ομάδες ελέγχου, σε περίπτωση που απαιτούνται κοινές επιχειρήσεις των Δ.Α.Τ και ε) τους τομείς ελέγχου και αστυνόμευσης του προσωπικού σε περιπτώσεις κοινής δράσης της υπηρεσίας με τη συνδρομή της ΕΛ.ΑΣ. στον έλεγχο του υπαιθρίου εμπορίου και στη συγκρότηση μεικτών κλιμακίων με σκοπό την αποτελεσματική αντιμετώπιση του υπαίθριου παράνομου εμπορίου.

Αναλαμβάνει το συντονισμό των περιφερειακών υπηρεσιών σε περίπτωση κοινής δράσης κατά την διάρκεια επιχειρήσεων ευρείας κλίμακας ή αντιμετώπιση σοβαρών εκτάκτων ή επειγόντων συμβάντων ή περιστατικών. Διαχειρίζεται τα υπηρεσιακά οχήματα και μεριμνά: α) για την τακτική συντήρηση τους και β) για την προστασία της δημοτικής και κοινοτικής περιουσίας, δίνοντας κατευθυντήριες γραμμές στα Δημοτικά Αστυνομικά Τμήματα για τη φύλαξη των δημοτικών κτηρίων και περιουσίας, στα γεωγραφικά όριά τους.

Εκδίδει τα συνοδευτικά έγγραφα για τις διαδικασίες κινήσεων των οχημάτων. Ακόμη μεριμνά και θέτει σε ετοιμότητα τα Δημοτικά Αστυνομικά Τμήματα σε περιπτώσεις εκτάκτου ανάγκης σύμφωνα με τις υποδείξεις του Αυτοτελούς Τμήματος Πολιτικής Προστασίας & Ηλεκτρονικής Εξυπηρέτησης Πολιτών. Δέχεται και διεκπεραιώνει α) τις αιτήσεις των κατοίκων εντός του δακτυλίου για την έκδοση κάρτας εισόδου- εξόδου από τον δακτύλιο και β) τις αιτήσεις των κατοίκων για έκδοση άδειας διακοπής κυκλοφορίας.

Συγκεντρώνει, καταχωρεί και αποθηκεύει όλες τις πινακίδες κυκλοφορίας που αφαιρούνται από τα Τμήματα της Διεύθυνσης και τις παραδίδει μετά την πληρωμή στους κατόχους των οχημάτων, με απόφαση του προϊσταμένου της Διεύθυνσης. Αποστέλλει στοιχεία στις αρμόδιες Υπηρεσίες για την αναζήτηση και περαιτέρω επεξεργασία και βεβαίωση των παραβάσεων που δεν έχουν εξοφληθεί και εκδίδει τις αποφάσεις της Διεύθυνσης που αφορούν προσκόμιση στοιχείων κυκλοφορίας και άδειας ικανότητας, σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ.

Ακόμη εντοπίζει, μέσω των Δ.Α.Τ., καταγράφει και αξιολογεί τα σημεία και τις περιοχές που εμφανίζονται φαινόμενα παράνομου εμπορίου, οργανώνει και

συμμετέχει κυρίως σε έκτακτους αλλά και σε τακτικούς ελέγχους σε θέματα υπαίθριου εμπορίου, παραεμπορίου και αποθηκών παράνομων προϊόντων και προϊόντων απομίμησης και συμμετέχει: α) σε κοινές επιχειρήσεις με άλλους συναρμόδιους φορείς και υπό την καθοδήγηση τυχόν κρατικών συντονιστικών οργάνων για την αντιμετώπιση του παραεμπορίου και β) σε επιχειρήσεις ευρείας κλίμακας ή αντιμετώπισης σοβαρών ή επειγόντων συμβάντων ή περιστατικών.

Φροντίζει για το συντονισμό των τμημάτων σε περιπτώσεις συμμετοχής σε δράσεις για την αντιμετώπιση του παράνομου υπαίθριου εμπορίου, του παραεμπορίου με την άμεση κατάσχεση και καταστροφή των εμπορευμάτων σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και έχει την ευθύνη και το συντονισμό της απομάκρυνσης των παρανόμως τοποθετημένων τραπεζοκαθισμάτων, ψυγείων, πάγκων η άλλων κατασκευών από καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος, περίπτερα, εμπορικά καταστήματα και γενικά πάσης φύσεως αντικείμενα από τον κοινόχρηστο χώρο.

Επ' αυτού συνεργάζεται με τη Διεύθυνση Δημοτικών Προσόδων, για τη λήψη σχετικών στοιχείων, που αποδεικνύουν το παράνομο της κατάληψης και την Διεύθυνση Καθαριότητας – Ανακύκλωσης για την υποστήριξη της σχετικής διαδικασίας, την καταγραφή των αποσυρμένων αντικειμένων και τη διαχείριση αυτών. Εκτελεί την επιβολή διοικητικών μέτρων που προβλέπονται από τη μη εφαρμογή διατάξεων που απορρέουν από τις τοπικές κανονιστικές αποφάσεις για τους δημόσιους κοινόχρηστους χώρους και παραλαμβάνει, φυλάσσει, ταξινομεί και τηρεί αρχείο σχετικά με τα κατασχεμένα εμπορεύματα που υποχρεωτικά διαβιβάζονται από τα Δ.Α.Τ. στην κεντρική αποθήκη.

Φροντίζει για την έγκαιρη εκκένωση των αποθηκών από τα κατασχεθέντα εμπορεύματα σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, οργανώνει την κατανομή των επιδόσεων των εγγράφων, την καταχώρηση αυτών στα σχετικά βιβλία και την τήρηση σχετικού αρχείου, σε συνεργασία με τα οικεία Δ.Α.Τ., τα οποία είναι αρμόδια για την εκτέλεσή τους και δέχεται από όλα τα Δημοτικά Αστυνομικά Τμήματα τις γραπτές ενστάσεις του κοινού για τις Εκθέσεις Βεβαίωσης Παράβασης του ΚΟΚ για την επιβολή των διοικητικών κυρώσεων και για τις Εκθέσεις Κατάληψης Κοινόχρηστων Χώρων που συντάχθηκαν από υπαλλήλους των Τμημάτων, βάσει των κανονιστικών αποφάσεων του Δήμου, τις διεκπεραιώνει και τις παραδίδει στον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης για εξέταση και οριστική απόφαση.

Μεριμνά για την καλή λειτουργία όλου του μηχανογραφικού και αρχειακού συστήματος της υπηρεσίας, χειρίζεται τη συγκέντρωση, επεξεργασία και αξιοποίηση των στατιστικών στοιχείων ενοποιώντας τα αποτελέσματα της δράσης της υπηρεσίας, προτείνει τους τρόπους επέκτασης και βελτίωσης της λειτουργικότητας, αλλά και τους όρους διασύνδεσης και υποστήριξης του συστήματος με ανάλογα συστήματα συναρμόδιων υπηρεσιών και φορέων.

Πιο συγκεκριμένα φροντίζει για: α) την επικοινωνία και τη συνεργασία της υπηρεσίας με τις αρμόδιες υπηρεσίες που έχουν αναλάβει τον προγραμματισμό και την υλοποίηση της τεχνικής υποστήριξης του υπάρχοντος εξοπλισμού, β) τη συνεργασία με τρίτους φορείς που αναλαμβάνουν τη μελέτη που αφορά σε πληροφοριακά και τεχνολογικά συστήματα της Διεύθυνσης Δημοτικής Αστυνομίας και την έκφραση γνώμης, γ) τη μελέτη και εισήγηση επί τεχνολογικών συστημάτων και εφαρμογών για τη βελτίωση της επιχειρησιακής και διοικητικής απόδοσης της υπηρεσίας, τη διαχείριση και την υποστήριξή τους, δ) τους όρους διασύνδεσης της Διεύθυνσης Δημοτικής Αστυνομίας με συνεργαζόμενες υπηρεσίες του Δήμου και φορείς για τη διασταύρωση, τη διαβίβαση και την ανταλλαγή υπηρεσιακών στοιχείων και μελετών, ε) η συνολική συγκέντρωση, επεξεργασία και αξιοποίηση των στατιστικών στοιχείων που προκύπτουν από την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Δημοτικής Αστυνομίας απ' όλα τα Τμήματα και τα Γραφεία της υπηρεσίας, στ) τη σύνταξη στατιστικών αναφορών για τη αξιοποίηση των στοιχείων από τα τμήματα της υπηρεσίας και από άλλους φορείς του Δήμου Αθηναίων, η) τη σύνταξη αναφορών με προτάσεις για την τεχνολογική αναβάθμιση των πληροφορικών συστημάτων που θα βελτιώσουν την επιχειρησιακή απόδοση της Διεύθυνσης Δημοτικής Αστυνομίας και θ) την τεχνική επιβεβαίωση της ορθότητας και της πληρότητας των στοιχείων των ηλεκτρονικά διαβιβαζόμενων διοικητικών και λοιπών πράξεων της Δημοτικής Αστυνομίας προς τις αρμόδιες υπηρεσίες και φορείς.

2.1.3 Τμήμα Ελέγχου Στάθμευσης

Πρόκειται για το τμήμα της Δημοτικής Αστυνομίας που ελέγχει α) την τήρηση των όρων στάθμευσης σε θέσεις επισκεπτών, μονίμων κατοίκων και ειδικών θέσεων στάθμευσης στο σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης σύμφωνα με τις κανονιστικές αποφάσεις του Δήμου και βεβαιώνει τις σχετικές παραβάσεις και β) την εν γένει

λειτουργία του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης και προβαίνει σε εισηγήσεις προς τη δημοτική αρχή για βελτίωση των όρων λειτουργίας του μέτρου.

Καταγράφει τα προβλήματα που σχετίζονται με την οριζόντια και κάθετη σήμανση και ενημερώνει τις αρμόδιες τεχνικές υπηρεσίες του Δήμου και κατανέμει καθημερινά τους τομείς ελέγχου και αστυνόμευσης του προσωπικού. Εκδίδει τις υπηρεσίες και ελέγχει το παρουσιολόγιο των υπαλλήλων.

Διαχειρίζεται το ηλεκτρονικό σύστημα καταγραφής δραστηριοτήτων των υπαλλήλων του Τμήματος, την αξιολόγηση και αξιοποίηση των επιστημονικών και τεχνικών μέσων και μεθόδων αστυνόμευσης και αντιμετώπισης των προβλημάτων ελεγχόμενης στάθμευσης και την αξιολόγηση της απόδοσης τους, την καθιέρωση κανόνων και μέτρων αστυνομικής τακτικής και πρακτικής με τις περιπόλους, τους ελέγχους, και τις λοιπές αστυνομικής φύσεως ενέργειες για την καλύτερη αξιοποίηση του προσωπικού και των μέσων, καθώς και τη συγκέντρωση επεξεργασία και αξιοποίηση σχετικών στατιστικών στοιχείων. Συγκεντρώνει και αξιοποιεί σχετικά στατιστικά στοιχεία.

Ακόμη συγκεντρώνει, αναλύει και παρέχει στατιστικά στοιχεία για την αξιοποίηση του προσωπικού και των μεθόδων αστυνόμευσης. Διαχειρίζεται τον τεχνικό εξοπλισμό του Τμήματος και πραγματοποιεί την καθημερινή χρέωση και απόχρωσή του σε ειδικό βιβλίο καταγραφής, με αποτύπωση όλων των απαραίτητων στοιχείων και εγγραφών και χειρίζεται τα παράπονα των πολιτών. Στο εν λόγω τμήμα λειτουργεί Τηλεφωνικό Κέντρο, όπου υποβάλλονται καταγγελίες και απαντώνται τα καθημερινά ερωτήματα των πολιτών.

Τηρεί Βιβλίο Συμβάντων στο οποίο αναγράφονται όλα τα περιστατικά που συνέβησαν κατά τη διάρκεια λειτουργίας του Τμήματος Ελέγχου Στάθμευσης. Διαχειρίζεται και τηρεί αρχείο των βεβαιωμένων παραβάσεων του τμήματος, καταχωρίζει ηλεκτρονικά τις χειρόγραφες, συγκεντρώνει όλες τις παραβάσεις και τις εγχειρίζεται κατά τα προβλεπόμενα στο Τμήμα Διοικητικής Υποστήριξης & Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, καθώς και συγκεντρώνει και διαβιβάζει όλες τις κλήσεις που βεβαιώνει το Τμήμα για την περαιτέρω επεξεργασία τους, τη βεβαίωση των εσόδων και την ταμειακή τους είσπραξη.

Συνεργάζεται και συμμετέχει μαζί με τις άλλες συναρμόδιες Διευθύνσεις του Δήμου για την πιστοποίηση των καρτών στάθμευσης των επισκεπτών μέσα από ηλεκτρονικό σύστημα καταχώρησής τους πριν από τη διανομή τους.

Δέχεται και διεκπεραιώνει: α) τις αιτήσεις μονίμων κατοίκων για την έκδοση και ανανέωση της κάρτας στάθμευσης σε θέσεις μονίμων κατοίκων, β) τις αιτήσεις για την χορήγηση κάρτας στάθμευσης για τις ειδικές θέσεις και εκδίδει την ειδική άδεια στάθμευσης που χορηγείται στα ξενοδοχεία και γ) τις γραπτές ενστάσεις του κοινού για θέματα παραβάσεων στάθμευσης που βεβαιώνονται από τους υπαλλήλους του Τμήματος και τις παραδίδει στον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης για εξέταση και οριστική απόφαση.

Τέλος εκδίδει βεβαίωση προς τους ενδιαφερομένους για κατάληψη οδοστρώματος εντός των περιοχών του συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης προς χρήση για την τελική έκδοση της άδειας της δημοτικής αρχής και τηρεί αρχεία των αιτημάτων και των ενστάσεων των πολιτών.

2.1.4 Δημοτικό Αστυνομικό Τμήμα 1ης Δημοτικής Κοινότητας

Πρόκειται για το τμήμα της Δημοτικής Αστυνομίας που ασχολείται με την τήρηση και εφαρμογή των διατάξεων που αφορούν στο σύνολο των αρμοδιοτήτων της Δημοτικής Αστυνομίας. Πιο συγκεκριμένα ελέγχει την τήρηση: α) των διατάξεων που αφορούν την ύδρευση, την άρδευση και την αποχέτευση, όπως αυτές περιλαμβάνονται στην εκάστοτε κείμενη νομοθεσία, β) των όρων που προβλέπονται στην κείμενη νομοθεσία και στις τοπικές κανονιστικές αποφάσεις που εκδίδει η δημοτική αρχή, για τη χρήση των αλσών και των κήπων, των πλατειών των παιδικών χαρών και των λοιπών κοινοχρήστων χώρων, γ) των όρων οι οποίοι προβλέπονται στην κείμενη νομοθεσία και στις τοπικές κανονιστικές αποφάσεις που εκδίδει η δημοτική αρχή, για τη χρήση και λειτουργία των δημοτικών και κοινοτικών αγορών, των εμποροπανηγύρεων, των ζωοπανηγύρεων, των χριστουγεννιάτικων αγορών, και γενικά των υπαίθριων δραστηριοτήτων, δ) των διατάξεων, που αφορούν στο υπαίθριο εμπόριο και στις λαϊκές αγορές, ε) των διατάξεων που αφορούν στην υπαίθρια διαφήμιση καθώς και τον έλεγχο της τήρησης ειδικότερων προδιαγραφών κατασκευής και προϋποθέσεων τοποθέτησης διαφημιστικών πλαισίων, που τυχόν έχουν τεθεί με τοπικές κανονιστικές αποφάσεις, από την δημοτική αρχή. Επίσης, έχει

εν γένει την ευθύνη της εφαρμογής των ισχυουσών διατάξεων για τη διαφήμιση και επιμελείται την εφαρμογή του νόμου 2946/2001 και ενημερώνει τους παραβάτες προς συμμόρφωση, ζ) της καθαριότητας σε κοινοχρήστους υπαίθριους χώρους της εδαφικής περιφέρειας του Δήμου και γενικότερα την τήρηση των κανόνων που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία και τις τοπικές κανονιστικές αποφάσεις που εκδίδει η δημοτική αρχή, για την αναβάθμιση της αισθητικής των πόλεων και των οικισμών, η) των διατάξεων που αφορούν στην κυκλοφορία των πεζών, τη στάση και στάθμευση των οχημάτων, στην επιβολή των διοικητικών μέτρων του άρθρου 103 του Ν. 2696/1999, όπως ισχύει, για την παράνομη στάθμευση οχημάτων, καθώς και την εφαρμογή των διατάξεων, που αναφέρονται στην κυκλοφορία τροχοφόρων στους πεζόδρομους, πλατείες, πεζοδρόμια και γενικά σε χώρους που δεν προορίζονται για τέτοια χρήση και στην εκπομπή θορύβων από αυτά, η) των διατάξεων που αφορούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας με υποδείξεις και σήματα των τροχονόμων στο δημοτικό οδικό δίκτυο και στα τμήματα του εθνικού δικτύου που διέρχεται μέσα από κατοικημένες περιοχές, θ) των διατάξεων, που αφορούν τα εγκαταλελειμμένα οχήματα, ι) των διατάξεων που αφορούν στη σήμανση των εργασιών που εκτελούνται στις οδούς και στις υποχρεώσεις αυτών που εκτελούν έργα και εναποθέτουν υλικά και εργαλεία στο δημοτικό οδικό δίκτυο και ελέγχει για τη λήψη μέτρων ασφάλειας και υγιεινής σε εργασίες που εκτελούνται και στ) των διατάξεων που αφορούν στη λειτουργία παιδότοπων.

Επιπλέον ελέγχει την τήρηση: α) των διατάξεων που αφορούν στη λειτουργία καταστημάτων, επιχειρήσεων, θεάτρων, κινηματογράφων, ψυχαγωγικών και λοιπών δραστηριοτήτων, για τις οποίες αρμόδιος για την χορήγηση, ανάκληση και αφαίρεση αδειών ίδρυσης, εγκατάστασης, λειτουργίας και ασκήσεως τους είναι ο Δήμος, έκτος από τις περιπτώσεις εκείνες για τις οποίες έχουν ορισθεί άλλες αρχές αρμόδιες για το σχετικό έλεγχο, β) των διατάξεων για την ηχορύπανση, την κοινή ησυχία και τη λειτουργία μουσικής στα καταστήματα και στα δημόσια κέντρα, γ) των διατάξεων για το ωράριο λειτουργίας των κέντρων διασκέδασης και των συναφών καταστημάτων, καθώς και των καταστημάτων τροφίμων και δ) των διατάξεων, που αφορούν τους οργανωμένους από το Δήμο, χώρους προσωρινής εγκατάστασης μετακινούμενων πληθυσμιακών ομάδων.

Ελέγχει την εφαρμογή των μέτρων που λαμβάνονται από τη δημοτική αρχή, για δραστηριότητες και καταστάσεις που εγκυμονούν κινδύνους για τη ζωή και την

περιουσία των κατοίκων και ειδικότερα από τις επικίνδυνες οικοδομές, καθώς και την εφαρμογή των κανονιστικών πράξεων που τίθενται από αυτές για την προστασία της υγείας των κατοίκων από τις οχλούσες δραστηριότητες που αναφέρονται σε αυτές και την τήρηση των σχετικών διατάξεων, που αφορούν στον Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό. Ελέγχει την τήρηση: α) των μέτρων για την προστασία των μουσείων, μνημείων, αρχαιολόγων και ιστορικών χώρων της περιοχής του Δήμου και των εγκαταστάσεων αυτών, που λαμβάνει η δημοτική αρχή ή προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία, β) των διατάξεων που αφορούν τα ζώα συντροφιάς, γ) των διατάξεων που αφορούν τις κάθε είδους κανονιστικές αποφάσεις που εκδίδουν οι δημοτικές αρχές καθώς και την επιβολή των πάσης φύσεως διοικητικών μέτρων που προβλέπονται από αυτές και δ) της αντικαπνιστικής νομοθεσίας και διεκπεραιώνει τις καταγγελίες περί καπνίσματος, σε χώρους εντός των διοικητικών ορίων της κάθε Δημοτικής Κοινότητας.

Επιπροσθέτως αφαιρεί τη άδεια οικοδομής για οφειλόμενες ασφαλιστικές εισφορές στο Ι.Κ.Α. και επιδίδει τα πάσης φύσεως έγγραφα του οικείου Δήμου ή άλλων Δημοτικών Αρχών εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Αθηναίων, τα οποία παραλαμβάνει από το Τμήμα Επιχειρησιακού Σχεδιασμού. Προστατεύει τη δημοτική και κοινοτική περιουσία, φροντίζοντας για την φύλαξη των δημοτικών κτιρίων και περιουσίας, υλοποιώντας τις οδηγίες του Τμήματος Επιχειρησιακού Σχεδιασμού και λειτουργεί σύμφωνα με τις οδηγίες του Τμήματος Επιχειρησιακού Σχεδιασμού, σε περιπτώσεις εκτάκτου ανάγκης. Ακόμη διενεργεί αυτοψίες και συντάσσει εκθέσεις για την έκδοση πρωτοκόλλου διοικητικής αποβολής καθώς και για τη χορήγηση Βεβαίωσης Μόνιμης Κατοικίας, κατόπιν εντολής του αρμόδιου οργάνου που θα την εκδώσει και τηρεί σχετικό αρχείο τους.

Παραλαμβάνει τα κατασχεμένα εμπορεύματα που υποχρεωτικά διαβιβάζονται στην κεντρική αποθήκη, μέσω του Τμήματος Επιχειρησιακού Σχεδιασμού και έχει την ευθύνη υλοποίησης της απόσυρσης των παρανόμως τοποθετημένων τραπεζοκαθισμάτων, ψυγείων, πάγκων η άλλων κατασκευών από καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος, περίπτερα, εμπορικά καταστήματα και γενικά πάσης φύσεως αντικείμενα από τον κοινόχρηστο χώρο, κατόπιν έκδοσης σχετικής εντολής άρσης παράνομης κατάληψης κοινόχρηστου χώρου.

Μεριμνά: α) για τη σύνταξη εκθέσεων προς τις δικαστικές αρχές, αναφορικά με τις παραβάσεις αρμοδιότητας της υπηρεσίας, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία και β) για τη σύνταξη εκθέσεων προς τις δικαστικές αρχές αναφορικά με παραβάσεις του Ποινικού Κώδικα εναντίον του προσωπικού της υπηρεσίας (απειθεία, εξύβριση, αντίσταση, απειλή) κατά την άσκηση των καθηκόντων του και τις αποστέλλει στις αρμόδιες αρχές.

Τηρεί το αρχείο του Τμήματος για τις υποβληθείσες εκθέσεις προς τις δικαστικές αρχές και τα σχετικά του έντυπα. Χειρίζεται τα παράπονα των πολιτών που υποβάλλονται στο Τμήμα και δέχεται τις γραπτές ενστάσεις του κοινού για τις Εκθέσεις Βεβαίωσης Παράβασης του Κ.Ο.Κ., για την επιβολή των διοικητικών κυρώσεων βάσει των κανονιστικών αποφάσεων του Δήμου και για τις εκθέσεις κατάληψης κοινόχρηστων χώρων που συντάχθηκαν από υπαλλήλους του Τμήματος και τις προωθεί στο Τμήμα Επιχειρησιακού Σχεδιασμού για διεκπεραίωση.

Έχει την ευθύνη συγκέντρωσης της καθημερινής δραστηριότητας και της σύνταξης ημερήσιας και μηνιαίας αναφοράς προς τη Διεύθυνση. Τηρεί βιβλίο συμβάντων όπου αναγράφονται όλα τα περιστατικά που συνέβησαν κατά τη διάρκεια της λειτουργίας της Υπηρεσίας και άπτονται των αρμοδιοτήτων και παρακολουθεί, τηρεί αρχείο και διεκπεραιώνει την εισερχόμενη και εξερχόμενη αλληλογραφία ευθύνης του Τμήματος.

Σχεδιάζει και αναθέτει καθήκοντα στους υπαλλήλους του Τμήματος για έλεγχο των τομέων του Τμήματος. Διαβιβάζει: α) όλες τις παραβάσεις που βεβαιώνονται, στο τμήμα Διοικητικής Υποστήριξης, β) όλες τις εκθέσεις που αφορούν σε ελέγχους κατάληψης κοινοχρήστου χώρου από εμπορικά καταστήματα, καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος και περίπτερα για την περαιτέρω επεξεργασία στο τμήμα Διοικητικής Υποστήριξης και γ) όλες τις εκθέσεις που αφορούν σε ελέγχους οικοδομών και υπαίθριας διαφήμισης στο τμήμα Διοικητικής Υποστήριξης και στις αρμόδιες Διευθύνσεις για περαιτέρω επεξεργασία.

2.1.5 Δημοτικά Αστυνομικά Τμήματα Δημοτικών Κοινοτήτων

Πρόκειται για τα κατατόπους τμήματα που ασχολούνται με την τήρηση και εφαρμογή των διατάξεων που αφορούν στο σύνολο των αρμοδιοτήτων της Δημοτικής

Αστυνομίας. Συγκεκριμένα, κάθε Δ.Α.Τ. ελέγχει την τήρηση: α) των διατάξεων που αφορούν την ύδρευση, την άρδευση και την αποχέτευση, όπως αυτές περιλαμβάνονται στην εκάστοτε κείμενη νομοθεσία, β) των όρων που προβλέπονται στην κείμενη νομοθεσία και στις τοπικές κανονιστικές αποφάσεις που εκδίδει η δημοτική αρχή, για τη χρήση των αλσών και των κήπων, των πλατειών των παιδικών χαρών και των λοιπών κοινοχρήστων χώρων, γ) των όρων οι οποίοι προβλέπονται στην κείμενη νομοθεσία και στις τοπικές κανονιστικές αποφάσεις που εκδίδει η δημοτική αρχή, για τη χρήση και λειτουργία των δημοτικών και κοινοτικών αγορών, των εμποροπανηγύρεων, των ζωοπανηγύρεων, των χριστουγεννιάτικων αγορών, και γενικά των υπαίθριων δραστηριοτήτων, δ) των διατάξεων, που αφορούν στο υπαίθριο εμπόριο και στις λαϊκές αγορές και ε) των διατάξεων που αφορούν στην υπαίθρια διαφήμιση καθώς και τον έλεγχο της τήρησης ειδικότερων προδιαγραφών κατασκευής και προϋποθέσεων τοποθέτησης διαφημιστικών πλαισίων, που τυχόν έχουν τεθεί με τοπικές κανονιστικές αποφάσεις, από την δημοτική αρχή. Επίσης, έχει εν γένει την ευθύνη της εφαρμογής των ισχυουσών διατάξεων για τη διαφήμιση και επιμελείται την εφαρμογή του νόμου 2946/2001 και ενημερώνει τους παραβάτες προς συμμόρφωση.

Ακόμη ελέγχει την τήρηση: α) της καθαριότητας σε κοινοχρήστους υπαίθριους χώρους της εδαφικής περιφέρειας του Δήμου και γενικότερα την τήρηση των κανόνων που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία και τις τοπικές κανονιστικές αποφάσεις που εκδίδει η δημοτική αρχή, για την αναβάθμιση της αισθητικής των πόλεων και των οικισμών, β) των διατάξεων που αφορούν στην κυκλοφορία των πεζών, τη στάση και στάθμευση των οχημάτων, στην επιβολή των διοικητικών μέτρων του άρθρου 103 του Ν. 2696/1999, όπως ισχύει, για την παράνομη στάθμευση οχημάτων, καθώς και την εφαρμογή των διατάξεων, που αναφέρονται στην κυκλοφορία τροχοφόρων στους πεζόδρομους, πλατείες, πεζοδρόμια και γενικά σε χώρους που δεν προορίζονται για τέτοια χρήση και στην εκπομπή θορύβων από αυτά, γ) των διατάξεων που αφορούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας με υποδείξεις και σήματα των τροχονόμων στο δημοτικό οδικό δίκτυο και στα τμήματα του εθνικού δικτύου που διέρχεται μέσα από κατοικημένες περιοχές, δ) των διατάξεων, που αφορούν τα εγκαταλελειμμένα οχήματα, ε) των διατάξεων που αφορούν στη σήμανση των εργασιών που εκτελούνται στις οδούς και στις υποχρεώσεις αυτών που εκτελούν έργα και εναποθέτουν υλικά και εργαλεία στο δημοτικό οδικό δίκτυο και

ελέγχει για τη λήψη μέτρων ασφάλειας και υγιεινής σε εργασίες που εκτελούνται, ζ) των διατάξεων που αφορούν στη λειτουργία παιδότοπων, η) των διατάξεων που αφορούν στη λειτουργία καταστημάτων, επιχειρήσεων, θεάτρων, κινηματογράφων, ψυχαγωγικών και λοιπών δραστηριοτήτων, για τις οποίες αρμόδιος για την χορήγηση, ανάκληση και αφαίρεση αδειών ίδρυσης, εγκατάστασης, λειτουργίας και ασκήσεως τους είναι ο Δήμος, έκτος από τις περιπτώσεις εκείνες για τις οποίες έχουν ορισθεί άλλες αρχές αρμόδιες για το σχετικό έλεγχο, θ) των διατάξεων για την ηχορύπανση, την κοινή ησυχία και τη λειτουργία μουσικής στα καταστήματα και στα δημόσια κέντρα, ι) των διατάξεων για το ωράριο λειτουργίας των κέντρων διασκέδασης και των συναφών καταστημάτων, καθώς και των καταστημάτων τροφίμων, στ) διατάξεων, που αφορούν τους οργανωμένους από το Δήμο, χώρους προσωρινής εγκατάστασης μετακινούμενων πληθυσμιακών ομάδων.

Επιπλέον ελέγχει: α) την εφαρμογή των μέτρων που λαμβάνονται από την δημοτική αρχή, για δραστηριότητες και καταστάσεις που εγκυμονούν κινδύνους για την ζωή και την περιουσία των κατοίκων και ειδικότερα από τις επικίνδυνες οικοδομές, καθώς και την εφαρμογή των κανονιστικών πράξεων που τίθενται από αυτές για την προστασία της υγείας των κατοίκων από τις οχλούσες δραστηριότητες που αναφέρονται σε αυτές, β) την τήρηση των σχετικών διατάξεων, που αφορούν στον Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό, γ) την τήρηση των μέτρων για την προστασία των μουσείων, μνημείων, αρχαιολόγων και ιστορικών χώρων της περιοχής του Δήμου και των εγκαταστάσεων αυτών, που λαμβάνει η δημοτική αρχή ή προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία, δ) την τήρηση των διατάξεων που αφορούν τα ζώα συντροφιάς.

Ελέγχει την τήρηση των διατάξεων που αφορούν τις κάθε είδους κανονιστικές αποφάσεις που εκδίδουν οι δημοτικές αρχές καθώς και την επιβολή των πάσης φύσεως διοικητικών μέτρων που προβλέπονται από αυτές και ε) την τήρηση της αντικαπνιστικής νομοθεσίας και διεκπεραιώνει τις καταγγελίες περί καπνίσματος, σε χώρους εντός των διοικητικών ορίων της κάθε Δημοτικής Κοινότητας.

Αφαιρεί τη άδεια οικοδομής για οφειλόμενες ασφαλιστικές εισφορές στο Ι.Κ.Α και επιδίδει τα πάσης φύσεως έγγραφα του οικείου Δήμου ή άλλων Δημοτικών Αρχών εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Αθηναίων, τα οποία παραλαμβάνει από το Τμήμα Επιχειρησιακού Σχεδιασμού. Προστατεύει τη δημοτική και κοινοτική

περιουσία, φροντίζοντας για την φύλαξη των δημοτικών κτιρίων και περιουσίας, υλοποιώντας τις οδηγίες του Τμήματος Επιχειρησιακού Σχεδιασμού και λειτουργεί σύμφωνα με τις οδηγίες του Τμήματος Επιχειρησιακού Σχεδιασμού, σε περιπτώσεις εκτάκτου ανάγκης.

Διενεργεί αυτοψίες και συντάσσει εκθέσεις για την έκδοση πρωτοκόλλου διοικητικής αποβολής. Διενεργεί αυτοψίες για τη χορήγηση Βεβαίωσης Μόνιμης Κατοικίας, κατόπιν εντολής του αρμόδιου οργάνου που θα την εκδώσει, και τηρεί σχετικό αρχείο τους. Παραλαμβάνει τα κατασχεμένα εμπορεύματα που υποχρεωτικά διαβιβάζονται στην κεντρική αποθήκη, μέσω του Τμήματος Επιχειρησιακού Σχεδιασμού και έχει την ευθύνη υλοποίησης της απόσυρσης των παρανόμως τοποθετημένων τραπεζοκαθισμάτων, ψυγείων, πάγκων η άλλων κατασκευών από καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος, περίπτερα, εμπορικά καταστήματα και γενικά πάσης φύσεως αντικείμενα από τον κοινόχρηστο χώρο, κατόπιν έκδοσης σχετικής εντολής άρσης παράνομης κατάληψης κοινόχρηστου χώρου.

Μεριμνά για τη σύνταξη εκθέσεων: α) προς τις δικαστικές αρχές, αναφορικά με τις παραβάσεις αρμοδιότητας της υπηρεσίας, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία και β) προς τις δικαστικές αρχές αναφορικά με παραβάσεις του Ποινικού Κώδικα εναντίον του προσωπικού της υπηρεσίας (απειθεία, εξύβριση, αντίσταση, απειλή) κατά την άσκηση των καθηκόντων του και τις αποστέλλει στις αρμόδιες αρχές.

Τηρεί το αρχείο του Τμήματος για τις υποβληθείσες εκθέσεις προς τις δικαστικές αρχές και τα σχετικά του έντυπα. Χειρίζεται τα παράπονα των πολιτών που υποβάλλονται στο Τμήμα και δέχεται τις γραπτές ενστάσεις του κοινού για τις Εκθέσεις Βεβαίωσης Παράβασης του Κ.Ο.Κ., για την επιβολή των διοικητικών κυρώσεων βάσει των κανονιστικών αποφάσεων του Δήμου και για τις εκθέσεις κατάληψης κοινόχρηστων χώρων που συντάχθηκαν από υπαλλήλους του Τμήματος και τις προωθεί στο Τμήμα Επιχειρησιακού Σχεδιασμού για διεκπεραίωση.

Έχει την ευθύνη συγκέντρωσης της καθημερινής δραστηριότητας και της σύνταξης ημερήσιας και μηνιαίας αναφοράς προς την Διεύθυνση και τηρεί βιβλίο συμβάντων όπου αναγράφονται όλα τα περιστατικά που συνέβησαν κατά τη διάρκεια της λειτουργίας της Υπηρεσίας και άπτονται των αρμοδιοτήτων. Παρακολουθεί, τηρεί αρχείο και διεκπεραιώνει την εισερχόμενη και εξερχόμενη αλληλογραφία

ευθύνης του Τμήματος. Σχεδιάζει και αναθέτει καθήκοντα στους υπαλλήλους του Τμήματος για έλεγχο των τομέων του Τμήματος.

Τέλος διαβιβάζει: α) όλες τις παραβάσεις που βεβαιώνονται, στο Τμήμα Διοικητικής Υποστήριξης & Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, β) όλες τις εκθέσεις που αφορούν σε ελέγχους κατάληψης κοινοχρήστου χώρου από εμπορικά καταστήματα, καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος και περίπτερα για την περαιτέρω επεξεργασία στο Τμήμα Διοικητικής Υποστήριξης & Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και γ) όλες τις εκθέσεις που αφορούν σε ελέγχους οικοδομών και υπαίθριας διαφήμισης στο Τμήμα Διοικητικής Υποστήριξης & Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και στις αρμόδιες Διευθύνσεις για περαιτέρω επεξεργασία.

2.1.6 Τμήμα Επιβολής Διοικητικών Κυρώσεων σε Καταστήματα Υγειονομικού Ενδιαφέροντος και Επιχειρήσεις

Πρόκειται για το τμήμα της Δημοτικής Αστυνομίας που επιμελείται την έκδοση διοικητικών πράξεων και κυρώσεων ή επιβολής τυχόν προστίμων που προβλέπονται από την οικεία νομοθεσία κατόπιν ελέγχων που διενεργούνται από τα αρμόδια όργανα και αφορούν στους όρους λειτουργίας των καταστημάτων και επιχειρήσεων για των οποίων η Διεύθυνση έχει αρμοδιότητα στην έκδοση των σχετικών αδειών.

Εισηγείται στο αρμόδιο όργανό, την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής, την ανάκληση ή οριστική αφαίρεση των αδειών λειτουργίας των καταστημάτων ή επιχειρήσεων. Επιμελείται τις μηνύσεις που υποβάλλονται και τηρεί ηλεκτρονικό αρχείο καταχώρησης αυτών και παραλαμβάνει αιτήσεις και καταγγελίες ενδιαφερομένων στις οποίες απαντά ή διαβιβάζει στα αρμόδια ελεγκτικά όργανα για τις δικές τους ενέργειες.

Εκφράζει εγγράφως τις απόψεις της Υπηρεσίας στα Διοικητικά Δικαστήρια και στο Σ.τ.Ε. κατόπιν άσκησης από τους ενδιαφερόμενους αίτησης αναστολής και προσφυγής και επιμελείται την σφράγιση των καταστημάτων και επιχειρήσεων που λειτουργούν χωρίς άδεια. Τηρεί αρχείο φακέλων διοικητικών κυρώσεων και αλληλογραφίας και εκδίδει αποφάσεις Δημάρχου με τις οποίες παραπέμπονται στον Προϊστάμενο της Εισαγγελίας Πλημμελειοδικών Αθηνών καταστήματα και επιχειρήσεις που λειτουργούν άνευ αδειάς και παρουσιάζουν αυξημένη παραβατικότητα με συνεχείς παράνομες αποσφραγίσεις.

Επιμελείται την επιβολή των διοικητικών κυρώσεων του αρ.6 του Ν. 2734/1999 Έκδοση αποφάσεων σφράγισης και εκτελεί: α) τις αποφάσεις σφραγίσεων και αποσφραγίσεων, καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος και οίκων ανοχής και β) τις διοικητικές κυρώσεις που αφορούν τη λειτουργία καταστημάτων, επιχειρήσεων και οίκων ανοχής των οποίων την άδεια ίδρυσης και λειτουργίας που έχει εκδώσει ο Δήμος μέχρι την δημοσίευση του Ν. 4442/2016 ή έχουν ιδρυθεί και λειτουργήσει με γνωστοποίηση/μεταβολή-γνωστοποίηση μετά την εφαρμογή του ανωτέρω Νόμου.

Τέλος τηρεί αρχείο αποφάσεων που αφορούν σε σφραγίσεις, αποσφραγίσεις ή επανασφραγίσεις σε καταστήματα, επιχειρήσεις και οίκους ανοχής και μεριμνά για την αποστολή/κοινοποίηση αντιγράφων των εκθέσεων του Τμήματος στα κατά τόπους αρμόδια Τμήματα της Ελληνικής Αστυνομίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΣΤΑ ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

3.1 Η στάθμευση στα μεγάλα αστικά κέντρα – Παράγοντες

Η στάθμευση ως αποτέλεσμα της διακίνησης ανθρώπων και αγαθών διαμορφώνεται από διάφορους παράγοντες, ποσοτικούς όπως είναι τα δημογραφικά στοιχεία (πληθυσμός, δείκτης ιδιοκτησίας αυτοκινήτου, μέσο κατά κεφαλήν εισόδημα κ.λ.π.), όσο και ποιοτικούς (τρόπος ζωής, χρήσεις γης κ.λ.π.). Η μελέτη των συγκεκριμένων παραγόντων αλλά και του τρόπου με τον οποίο αυτοί επιδρούν στην διαδικασία της στάθμευσης είναι καθοριστική για διερεύνηση των αναγκών που εμφανίζονται σε μία περιοχή. Κάποιοι από τους παράγοντες αυτούς, οι οποίοι θα εξετασθούν στη συνέχεια είναι ο τρόπος ζωής των κατοίκων στα μεγάλα αστικά κέντρα, τα πληθυσμιακά χαρακτηριστικά, οι εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης που μπορούν να χρησιμοποιηθούν καθώς και η πυκνότητα δόμησης και η συνάφεια που παρουσιάζει με τις διαφορετικές χρήσεις της γης. Ακόμη θα εξετασθεί το κόστος στάθμευσης, η διοίκηση και η αστυνόμευση, η απόσταση βαδίσματος αλλά και επιπλέον παράγοντες που δύνανται να επηρεάσουν την εύρεση θέσεως στάθμευσης.

3.1.1 Τρόπος ζωής

Όσον αφορά τον τρόπο ζωής των κατοίκων το ωράριο εργασίας αποτελεί έναν σημαντικό παράγοντα που επηρεάζει τις ανάγκες για στάθμευση των πολιτών. Επιπροσθέτως οι συνήθειες τους ως προς τους τρόπους διασκέδασης έρχονται να προστεθούν, ώστε συνδυαστικά να διαμορφώσουν ένα συγκεκριμένο πλαίσιο ως προς τη στάθμευση στα μεγάλα αστικά κέντρα. Αν σε αυτό συνυπολογιστεί και η χρήση γης διαμορφώνονται διαφορετικές κατανομές ανα περιοχές που επηρεάζονται από τα διαφορετικά χαρακτηριστικά και τις ποικίλες συνήθειες των κατοίκων διαμορφώνοντας έτσι ένα συγκεκριμένο πλαίσιο ζήτησης. Σύμφωνα με τους Balcombe και York (1993), οι οποίοι παρατήρησαν και μέτρησαν τη συμπεριφορά των κατοίκων σε μεγάλα αστικά κέντρα όπως αυτό της Μεγάλης Βρετανίας κατέγραψαν την συμπεριφορά των κατοίκων όταν οι εν λόγω εκτέθηκαν σε μεγάλη κυκλοφοριακή συμφόρηση, αποκαλύπτοντας έτσι τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των

κατοίκων της κάθε περιοχής και τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζουν τα διάφορα προβλήματα.

3.1.2 Πληθυσμιακά χαρακτηριστικά

Ένας ακόμη καθοριστικός παράγοντας που αυξάνει τη ζήτηση στάθμευσης αποτελεί το εισόδημα και η άμεσα εξαρτώμενη από αυτό ιδιοκτησία αυτοκινήτου. Συγκεκριμένα, σε περιοχές υψηλού εισοδήματος αντιστοιχούν σε κάθε οικογένεια κατ' ελάχιστο δύο αυτοκίνητα. Από την άλλη, περιοχές κατοικίας χαμηλού εισοδήματος δεν εμφανίζουν προβλήματα στάθμευσης, αφού η προσφορά των κενών θέσεων στο οδόστρωμα καλύπτει την συνολική ζήτηση. Τα μέλη από τα οποία αποτελείται η οικογένεια αλλά και η ηλικία αυτών συμβάλλουν στη διαμόρφωση των χαρακτηριστικών στάθμευσης ιδίως σε χώρες, όπως είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, στην οποία παρέχεται το δικαίωμα οδήγησης από το κράτος στους νέους από την ηλικία των 16 ετών.

3.1.3 Εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης

Επιπλέον οι δημόσιες συγκοινωνίες ασκούν ιδιαίτερη επίδραση στις ανάγκες στάθμευσης ανάλογα με το βαθμό που εξυπηρετούν τους πολίτες αλλά και το κόστος που προκύπτει από τη χρήση τους. Ως εκ τούτου παρέχεται η δυνατότητα στους πολίτες να χρησιμοποιήσουν εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης. Ακόμη σε χώρες όπως η Ολλανδία που υπάρχει πρόβλεψη για ποδηλατόδρομο παρατηρήθηκε μείωση στον αριθμό χρήσης αυτοκινήτων σε σύγκριση με άλλες πόλεις.

3.1.4 Πυκνότητα δόμησης και χρήσεις γης

Ο σκοπός για τον οποίο χρησιμοποιείται ένα οικόπεδο ή ένα κτίριο καθορίζει τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης που το εξυπηρετεί. Η χρονική κατανομή της ζήτησης είναι διαφορετική για τις διάφορες χρήσεις. Για παράδειγμα, τα νοσοκομεία ή τα αεροδρόμια παρουσιάζουν ζήτηση καθόλη τη διάρκεια του 24ώρου και όλες τις ημέρες του έτους, ενώ περιοχές γραφείων ή καταστημάτων ή χώροι αναψυχής παρουσιάζουν ζήτηση μόνο ορισμένες ώρες και ημέρες. Εάν μία περιοχή είναι γεμάτη από πολυκατοικίες στις οποίες δεν υπάρχει πρόβλεψη θέσεων στάθμευσης για τους ενοίκους, ή πολλές μεγάλες εταιρείες έχουν αυξημένο αριθμό εργαζομένων, κυρίως

κατά τις ώρες αιχμής, παρουσιάζεται αυξημένο το πρόβλημα εύρεσης κενής θέσης στάθμευσης.

3.1.5 Κόστος στάθμευσης

Το κόστος στάθμευσης που τις περισσότερες φορές τείνει να είναι αρκετά υψηλό σε αντίστοιχους χώρους, φαίνεται να αποτελεί ακόμη έναν παράγοντα που περιορίζει τη ζήτηση. Ωστόσο τα τελευταία χρόνια και λόγω του υψηλού ανταγωνισμού και στον συγκεκριμένο τομέα με τη δημιουργία περισσότερων χώρων στάθμευσης μείωσε το κόστος με αποτέλεσμα οι τιμές να είναι περισσότερος προσιτές.

3.1.6 Διοίκηση – Αστυνόμευση

Ακόμη οι ρυθμίσεις που επιβάλλονται από τους αρμόδιους φορείς που αφορούν τους κανονισμούς που ισχύουν με τη συνεχή ενημέρωση αυτών αλλά και συνεχής έλεγχος για την τήρηση αυτών. Λόγω της αυστηρής αστυνόμευσης που υπάρχει κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα, όπως για παράδειγμα στο Δήμο τη Αθήνας διαμορφώνεται ανάλογα και η πιθανή χρονική και γεωγραφική κατανομή της ζήτησης στάθμευσης, με αποτέλεσμα να δυσχαιρένεται η προσπάθεια των κατοίκων να σταθμεύσουν τα οχήματά τους.

3.1.7 Απόσταση βαδίσματος

Ανάλογα με την έκταση της πόλης η απόσταση που απαιτείται να διανύσει ο χρήστης από τη θέση στάθμευσης έως και τον τελικό του προορισμό διαμορφώνεται αναλόγως. Ο λόγος για τον οποίο μετακινείται κάποιος αλλά και ο χρόνος στάθμευσης καθορίζουν την απόσταση βαδίσματος. Τις περισσότερες φορές άτομα που επιλέγουν να μετακινηθούν για επαγγελματικούς λόγους προτίθεται να διανύσουν μεγαλύτερη απόσταση καθώς σταθεύουν για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα.

3.1.8 Επιπλέον παράμετροι

Η πανδημία της covid – 19 έρχεται να προστεθεί στα νέα δεδομένα που διαμορφώνουν τις ανάγκες ζήτησης της στάθμευσης. Σύμφωνα με ειδικούς η κίνηση

στους δρόμους της Αθήνας αυξήθηκε κατά τη διάρκεια της πανδημίας με αποτέλεσμα να αναζητούε λύσεις στην εφαρμογή του Δακτυλίου. Ειδικότερα, σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν πρόσφατα από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, σε σχέση με τον Σεπτέμβριο του 2020, η αύξηση του φόρτου στον Κηφισό είναι 10% με 15% και στην Κηφισιάς ξεπερνά το 30%. Οι καθυστερήσεις κατά τις πρωινές ώρες αιχμής στον Κηφισό ξεπερνούν τα 25 με 30 λεπτά και στην Αττική Οδό φτάνουν τα 10 με 15 λεπτά. Καθυστερήσεις καταγράφονται και στην Περιφερειακή Υμηττού.

Κατά τη διάρκεια του lock down υπήρξε σημαντική πτώση της κίνησης στους δρόμους της Αθήνας. Από τη στιγμή όμως, που η οικονομική δραστηριότητα επανήλθε σε μία κανονικότητα και η κυκλοφορία επανέλθει πλήρως, τα ποσοστά της τηλεργασίας είναι πλέον χαμηλά, τα σχολεία είναι ανοικτά, οπότε μια σημαντική μερίδα πολιτών κινείται καθημερινά. Ταυτόχρονα ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού χρησιμοποιεί το ιδιωτικό του όχημα για λόγους καθαρά υγειονομικής ασφάλειας. Σύμφωνα με τον πρόεδρο του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων κ. Π. Παπαντωνίου παρατηρείται μείωση στη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς κατά 30%.

Σύμφωνα με τους ειδικούς, μετά την επέλαση της πανδημίας παρατηρείται πλέον συμφόρηση στο οδικό δίκτυο της Αττικής όχι μόνο κατά τη διάρκεια των ωρών αιχμής αλλά και στις υπόλοιπες ώρες κατά τη διάρκεια της ημέρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΘΗΝΩΝ

Ο Δήμος Αθηναίων ανήκει στην περιφέρεια Αττικής, αποτελούμενη από το Νομό της Αττικής και με έδρα την Αθήνα. Πρόκειται για μία από τις 13 στο σύνολό τους περιφέρειες της Ελληνικής επικράτειας όπως ορίζεται και από το άρθρο 61 του Νόμου 1622/86, και όπως αυτές κατοχυρώθηκαν σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα 51/1987.

4.1. Δήμος Αθηναίων

Κάνοντας μια σύντομη αναδρομή στο παρελθόν θα διαπιστώσει κανείς ότι αρχικά η εν λόγω περιφέρεια αποτελούνταν από τέσσερις στον αριθμό νομαρχίες οι οποίες εμπεριέχονταν ως αυτόνομες οντότητες επί του συνόλου των υπόλοιπων Νομών της Ελληνικής επικράτειας. Ως εκ τούτου γίνεται λόγος για τις Νομαρχίες Αθηνών, Πειραιώς, Ανατολικής και Δυτικής Αττικής. Τα νομαρχιακά διαμερίσματα Αθηνών και Πειραιώς συγκροτούσαν τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Αθηνών - Πειραιώς, η οποία ήταν γνωστή και ως Υπερνομαρχία Αθηνών - Πειραιώς.

Όταν εν συνεχεία τέθηκε σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2011 το πρόγραμμα που αφορούσε την ένωση δήμων και κοινοτήτων με την επωνομασία «Καλλικράτης» ξεκίνησε η εκ νέου διαίρεση της Αττικής σε νέα διοικητικά διαμερίσματα. Με τα καινούρια αυτά δεδομένα η περιφέρεια Αττικής διαιρείται πλέον σε οκτώ περιφερειακές ενότητες. Πιο συγκεκριμένα η Νομαρχία Αθηνών διαμοιράστηκε σε τέσσερις περιφερειακές ενότητες που είναι: η περιφερειακή ενότητα Κεντρικού Τομέα Αθηνών, Βορείου Τομέα Αθηνών, Δυτικού Τομέα Αθηνών και Νοτίου Τομέα Αθηνών. Η Νομαρχία Πειραιώς διαμοιράζεται πλέον στην περιφερειακή ενότητα Πειραιώς και στην περιφερειακή ενότητα Νήσων, ενώ οι Νομαρχίες Ανατολικής Αττικής και Δυτικής Αττικής μετατρέπονται αντίστοιχα σε περιφερειακή ενότητα Ανατολικής Αττικής και περιφερειακή ενότητα Δυτικής Αττικής.



Εικόνα 4.1: Η περιφέρεια Αττικής

Το κέντρο των Αθηνών αποκτά ουσιαστική διάρθρωση μετά την εφαρμογή του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου με το ΦΕΚ 80Δ/1988 σύμφωνα με το οποίο το κέντρο των Αθηνών τέμνεται σε 7 διαμερίσματα, 48 συνοικίες και 129 πολεοδομικές ενότητες.

Στη σημερινή του μορφή ο Δήμος Αθηναίων διακρίνεται σε επτά διοικητικά διαμερίσματα.

Το πρώτο δημοτικό διαμέρισμα Αθήνας, περιλαμβάνει το κέντρο των Αθηνών με το λεγόμενο εμπορικό τρίγωνο (Στάδιο-Ομόνοια-Πλάκα) με πληθυσμό σύμφωνα με την απογραφή του 2011, 75.810 κατοίκους. Συγκεκριμένα περιλαμβάνει τις περιοχές: Κουκάκι, Πλάκα, Κολωνάκι, Σύνταγμα – Ομόνοια – Μοναστηράκι, Εξάρχεια, Ιλίσια Νεάπολη).

Το δεύτερο δημοτικό διαμέρισμα Αθήνας, περιλαμβάνει τις Νότιο Ανατολικές συνοικίες από Νέο Κόσμο μέχρι Στάδιο, με πληθυσμό σύμφωνα με την απογραφή του 2011, 103.004 κατοίκους. Συγκεκριμένα περιλαμβάνει τις περιοχές: Μετς, Νέος Κόσμος, Άγιος Αρτέμιος, Παγκράτι.

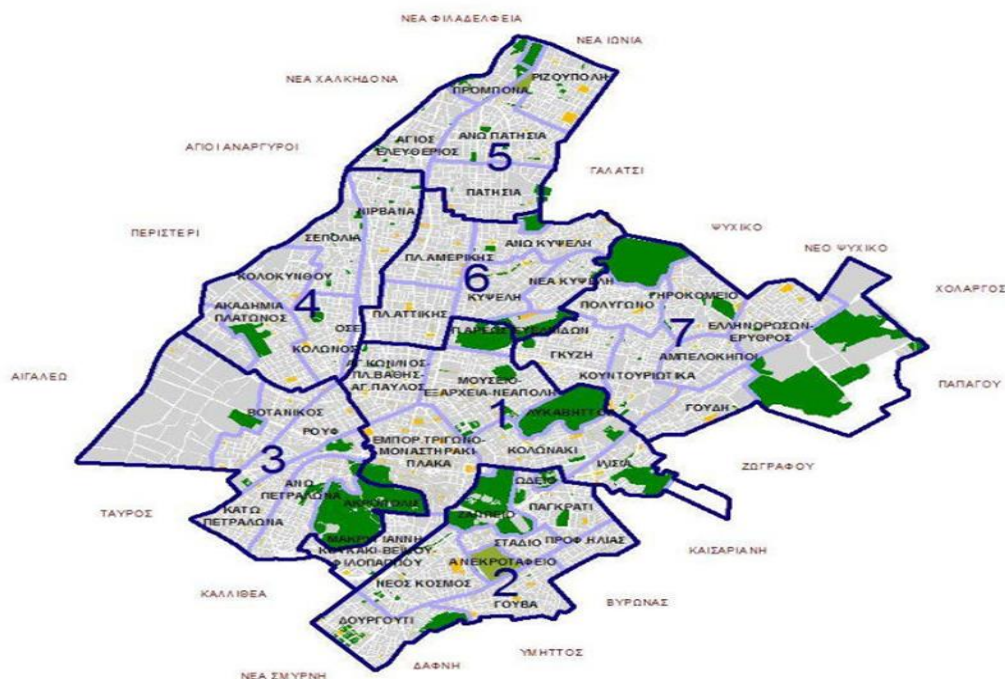
Το τρίτο δημοτικό διαμέρισμα Αθήνας, περιλαμβάνει τις Νότιο Δυτικές συνοικίες (Αστεροσκοπείου, Πετραλώνων, Μεταξουργείου και Θησείου), με πληθυσμό σύμφωνα με την απογραφή του 2011, 46.508 κατοίκους. Συγκεκριμένα περιλαμβάνει τις περιοχές: Βοτανικός, Μεταξουργείο, Γκάζι, Πετράλωνα, Ρουφ, Θησείο.

Το τέταρτο δημοτικό διαμέρισμα Αθήνας, περιλαμβάνει τις Δυτικές συνοικίες (Κολωνού, Ακαδημίας Πλάτωνος, Σεπόλια μέχρι Πατήσια), με πληθυσμό σύμφωνα με την απογραφή του 2011, 85.629 κατοίκους. Συγκεκριμένα περιλαμβάνει τις περιοχές: Ακαδημία Πλάτωνος, Κολοκυνθού, Κολωνός, Σεπόλια, Άγιος Νικόλαος, Πλατεία Αττικής.

Το πέμπτο δημοτικό διαμέρισμα Αθήνας, περιλαμβάνει τις Βόρειο Δυτικές συνοικίες μέχρι Προμπονά, με πληθυσμό σύμφωνα με την απογραφή του 2011, 98.665 κατοίκους. Συγκεκριμένα περιλαμβάνει τις περιοχές: Ριζούπολη, Πατήσια, Άγιος Ελευθέριος.

Το έκτο δημοτικό διαμέρισμα Αθήνας, περιλαμβάνει τις Βόρειες κεντρικές συνοικίες (Πατήσια Κυψέλη), με πληθυσμό σύμφωνα με την απογραφή του 2011, 130.582 κατοίκους. Συγκεκριμένα περιλαμβάνει τις περιοχές: Πλατεία Κολιάτσου, Πλατεία Βικτωρίας, Σταθμός Λαρίσης, Πεδίον του Άρεως, Πατήσια, Κυψέλη.

Το έβδομο δημοτικό διαμέρισμα Αθήνας, περιλαμβάνει τις Βόρειο Ανατολικές συνοικίες (Αμπελόκηποι, Ερυθρός, Πολύγωνο κ.λπ.), με πληθυσμό σύμφωνα με την απογραφή του 2011, 123.848 κατοίκους. Συγκεκριμένα περιλαμβάνει τις περιοχές: Πολύγωνο, Γκύζη, Νέα φιλοθέη, Αμπελόκηποι, Ελληνορώσων.



Εικόνα 4.2: Τα Δημοτικά Διαμερίσματα του Δήμου Αθηναίων

Ο πληθυσμός της σύγχρονης Αθήνας με τις νέες μεταβολές που διενεργούνται αρχίζει να αλλάζει αισθητά. Κατά το πρώτο μισό του 20 αιώνα ο πληθυσμός του Δήμου της Αθήνας τριπλασιάστηκε καθώς από τους 175.500 κατοίκους περίπου, άγγιξε το 1951, τους 555.500. Μία αύξηση για την οποία ευθύνονται τόσο οι μεγάλες προσφυγικές ροές όσο και η εσωτερική μετανάστευση που μετά το 1950 αυξήθηκε ακόμη περισσότερο λόγω και της εκβιομηχάνισης. Τις επόμενες δεκαετίες που ακολουθούν ο πληθυσμός συνεχίζει να αυξάνεται μέχρι και τη δεκαετία το 1981 όπου και στην καταμέτρηση που διενεργείται φτάνει στην κορύφωσή του με 885.700 κατοίκους. Ωστόσο από το 1981 μέχρι σήμερα, παρουσιάζεται μια φθίνουσα πορεία του πληθυσμού όπως φαίνεται και στο παρακάτω γράφημα.

Πίνακας 4.1

Εξέλιξη του Πληθυσμού του Δήμου Αθηναίων

<i>ΕΤΟΣ</i>	<i>ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ</i>	<i>ΜΕΣΟΣ ΕΤΗΣΙΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ</i>
1896	128.735	
1907	175.430	2,79
1917	242.477	3,21
1920	292.831	6,27
1928	395.892	3,74
1940	481.225	1,62
1951	565.084	1,46
1961	627.564	1,05
1971	867.023	3,20
1981	885.737	0,21
1991	772.072	-1,37
2001	745.514	-0,35

Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ, Μπουρνόβα, Ε. (2016). *Οι κάτοικοι των Αθηνών, 1900-1960.*)

Ο Δήμος Αθηναίων, από το 1900 έως την δεκαετία του '50 παρουσιάζει μία σταθερή συνεχή αύξηση του πληθυσμού. Στις ακόλουθες δεκαετίες του '60 - '80 παρουσιάζεται μια απότομη αύξηση, ενώ κατόπιν η συνεχής μετανάστευση του πληθυσμού σε γειτονικούς δήμους με σκοπό την εύρεση καλύτερων συνθηκών διαβίωσης, έχει ως αποτέλεσμα την συνεχή μείωση του πληθυσμού.

Το γεγονός ότι μειώθηκε κατα πολύ ο πληθυσμός σε κεντρικά σημεία και γειτονιές της Αθήνας λόγω του ότι οι περισσότεροι κάτοικοι του κέντρου εξαιτίας κυρίως των προσφύγων άρχισε να μετακινείται σε άλλους όμορους δήμους, είχε ως συνέπεια την αλλαγή στο ποσοστό χρήσης της γης και ενώ σε προηγούμενο χρόνο χρησιμοποιούταν ως κατοικία έκτοτε άρχισε να χρησιμοποιείται είτε για εμπορικούς λόγους είτε ως κέντρα αναψυχής και διασκέδασης.

Επιπλέον το μεγαλύτερο ποσοστό των υπουργείων ή δημόσιων υπηρεσιών βρίσκεται στο κέντρο της Αθήνας. Αυτό σε συνάρτηση με την αύξηση των μικρών επιχειρήσεων και των επιχειρήσεων που σχετίζονται με τον τριτογενή τομέα παραγωγής, έχει ως απόρροια την συνεχόμενη αύξηση της κίνησης των πολιτών προς τους περιφερειακούς δήμους. Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ (2011) στον Δήμο Αθηναίων, για σύνολο 296.096 νοικοκυριών, το 46,3% δεν έχει αυτοκίνητο ενώ το 42,7% έχει ένα και το 10,9% έχει πάνω από δύο οχήματα.

Ενώ για την ίδια περίοδο και για το ίδιο σύνολο νοικοκυριών, το 82,8% δεν διαθέτει θέση στάθμευσης, ενώ από το υπόλοιπο 17,2% που κατέχει θέσεις στάθμευσης, το 11% έχει περισσότερα από δύο αυτοκίνητα στην κατοχή του.

Από όλα τα παραπάνω γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι στην Αθήνα, όπως το ίδιο συμβαίνει και σχεδόν σε όλες τις άλλες μεγάλες πόλεις, η πλειονότητα των οχημάτων σταθμεύουν επί της οδού, αφού λίγα είναι τα νοικοκυριά που διαθέτουν θέση στάθμευσης του οχήματος και ακόμη πιο μικρός είναι ο αριθμός εκείνων των νοικοκυριών που καταβάλουν χρηματικό αντίτιμο για ξεχωριστό χώρο στάθμευσης. Όλα αυτά σε συνάρτηση με την αυξανόμενη κίνηση δημοτών από τους υπόλοιπους δήμους προς την Αθήνα, για ποικίλους λόγους όπως η εργασία, ή η διασκέδαση γίνεται αντιληπτό καταλαβαίνουμε ότι οι θέσεις στάθμευσης που είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν νόμιμα και δη κατά τις λεγόμενες ώρες αιχμής είναι ελάχιστες. Κατά δε τις βραδινές ώρες το πρόβλημα εξακολουθεί να παραμένει και να συνεχίζει να δυσχεραίνει την προσπάθεια των κατοίκων για εύρεση θέσεως στάθμευσης.

Στην περίπτωση αυτή είναι απαραίτητη η συνδρομή των συστημάτων ελεγχόμενης στάθμευσης (Σ.Ε.Σ.) με σκοπό την επίλυση αντίστοιχων προβλημάτων. Πρόκειται για συστήματα τα οποία αξιολογώντας συγκεκριμένους παράγοντες και μεταβλητές εισάγουν πολιτικές στάθμευσης, προκειμένου να διευκολυνθεί η ζωή των κατοίκων.

4.1.1 Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης Δήμου Αθηναίων

Κατά το παρελθόν έχουν γίνει προσπάθειες με σκοπό την διαχείριση προβλημάτων που προκύπτουν από την έλλειψη θέσεων στάθμευσης σε κεντρικά σημεία του Δήμου της Αθήνας. Από την δεκαετία του '70 και μετά (1979 ο πρώτος νόμος που επέβαλε αριθμό θέσεων στάθμευσης ανά αριθμό κατοίκων, Ν. 960/1979 –Φ.Ε.Κ. 194/Α' 25.8.1979) καθορίστηκε με νόμο η υποχρεωτική ύπαρξη θέσεως στάθμευσης ως απαραίτητη προϋπόθεση στην κατασκευή κτιρίων. Την δεκαετία του '90, δόθηκαν κίνητρα στον ιδιωτικό τομέα για κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης, κυρίως σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση, ενώ ταυτόχρονα στην Αθήνα έγιναν προσπάθειες ελέγχου της παρόδιας στάθμευσης με την δημιουργία ενός πρώιμου συστήματος παρκόμετρων στις κεντρικές περιοχές με μεγάλη κίνηση. Ο έλεγχος και η λειτουργία των παρκόμετρων ανατέθηκε σε μια ιδιωτική εταιρεία, κάτι που οδήγησε σε πολλές αντιπαραθέσεις για το σύννομο της απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου.

Μια αρχική μελέτη εκπονήθηκε στο πλαίσιο του γενικού πολεοδομικού σχεδιασμού για εκτεταμένες πεζοδρομήσεις στην περιοχή της Πλάκας κατά την δεκαετία 1970 -1980. Οι θέσεις στάθμευσης παρά την οδό που προσδιορίστηκαν ήταν θέσεις μόνο για κατοίκους της περιοχής οι οποίοι, προμηθεύονταν το σχετικό σήμα για το αυτοκίνητό τους από το Γραφείο Πλάκας που είχε έδρα στην Πλάκα και που διοικητικά ανήκε στο ΥΠΕΧΩΔΕ. Σήμερα ωστόσο δεν ισχύει κάτι ανάλογο καθώς πλέον εκδίδονται κάρτες μονίμων κατοίκων κεντρικά από τη Διευθυνση Δημοτικής Αστυνομίας και ειδικότερα από το Τμήμα Ελέγχου Στάθμευσης. Μεταγενέστερη μελέτη που έγινε για λογαριασμό της ΕΑΧΑ ΑΕ επαναπροσδιόρισε τις θέσεις αυτές. Η μελέτη αυτή δεν είναι εγκεκριμένη.

Ακόμη για λογαριασμό του ΥΠΕΧΩΔΕ το 1997, εκπονήθηκε άλλη μια μελέτη από την οποία προσδιορίστηκαν θέσεις στάθμευσης επίσης μόνο για κατοίκους. Τα σχετικά σήματα για τα αυτοκίνητα των κατοίκων χορηγούνταν από το Γραφείο Πλάκας. Ο αριθμός των θέσεων αυτών μειώθηκε σημαντικά από τις πρόσφατες πεζοδρομήσεις καθώς και τις αναπλάσεις δρόμων (Κολοκοτρώνη, Περικλέους, Πραξιτέλους, Αιόλου κλπ.).

Άλλες δύο μελέτες, που εκπονούνται για λογαριασμό της, ΕΑΧΑ ΑΕ κατά το 2002 και 2004 αντίστοιχα έρχονται να επαναπροσδιορίσουν τις θέσεις στάθμευσης. Η πρώτη μη εγκεκριμένη αφορά το Εμπορικό Τρίγωνο προτείνοντας την χρήση ξυστής κάρτας στάθμευσης και με ωριαίο τέλος στάθμευσης το ποσό του 1,00€. Με την πρόταση αυτή δίνεται στους κατοίκους η δυνατότητα να σταθμεύουν δωρεάν. Η στάθμευση επι πληρωμή ισχύει μόνο κατά τη διάρκεια λειτουργίας των καταστημάτων και απαγορεύεται τις υπόλοιπες ώρες. Η δεύτερη αφορά την οδό Γερανίου και αποτελεί συνέχεια της προηγούμενης.

Αντίστοιχη μελέτη έχει εκπονηθεί κατά το παρελθόν και για την περιοχή του Θησείου κατά το 2001 που αφορούσε και πάλι θέσεις μονίμων κατοίκων. Η εν λόγω μελέτη εγκρίθηκε από το Δήμο Αθηναίων και εφαρμόζεται έως και σήμερα.

Μια ειδική μελέτη έχει διενεργηθεί για την οδό Μακρυγιάννη στα πλαίσια του έργου της πεζοδρόμησης του άξονα Διονυσίου Αρεοπαγίτου – Αποστόλου Παύλου. Πρόκειται για μία μελέτη η οποία δεν εγκρίθηκε και δεν εφαρμόστηκε. Οι θέσεις αφορούσαν μόνιμους κατοίκους της περιοχής.

Ανάλογες μελέτες το 2000 έχουν διενεργηθεί για τις περιοχές Κολωνάκι, Εξάρχεια και Πανεπιστήμιο. Πιο συγκεκριμένα η πρώτη κυκλοφοριακή μελέτη αφορούσε την υλοποίηση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς: Πανεπιστημίου - Βασιλίσσης Σοφίας – Μαρασλή – Δεινοκράτους – Αναγνωστοπούλου – Ομήρου – Πανεπιστημίου. Η δεύτερη κυκλοφοριακή μελέτη αφορούσε την υλοποίηση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς: Πανεπιστημίου-Πατησίων –Στουρνάρη – Αραχόβης – Σίνα –Διδότου – Ομήρου - Πανεπιστημίου.

4.1.2. Το ισχύον σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης στο Δήμο Αθηναίων

Με δεδομένο τα ολοένα αυξανόμενα προβλήματα στάθμευσης που παρατηρούνται στις περισσότερες περιοχές του Δήμου Αθηναίων και κυρίως στις περιοχές του κέντρου, αποφασίστηκε η εφαρμογή ενός ΣΕΣ. Στις 20 Νοεμβρίου 2006 ξεκίνησε η Α' Φάση εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της Αθήνας η οποία στηρίχθηκε στην «Κυκλοφοριακή Μελέτη Καταγραφής και Εφαρμογής Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης σε Περιοχές του Δήμου Αθηναίων» η οποία είχε εκπονηθεί από τη DENCO ΑΕ.

Κατόπιν συνεννόησης με την Δημοτική Αρχή, αποφασίστηκε το σύστημα να εφαρμοστεί στις παρακάτω ζώνες:

Ζώνη 1: (Ρηγίλλης - Περιλαμβάνει την περιοχή της οδού Ρηγίλλης και του ξενοδοχείου Hilton. Ορίζεται από τις οδούς: Λεωφόρος Βασιλίσσης Σοφίας, Χατζηγιάννη Μέξη, Μιχαλακοπούλου, Λεωφόρος Βασιλέως Κωνσταντίνου, Ηρώδου Αττικού, Παύλου Αραβαντινού, Μελεάγρου, Στησιχόρου, Λυκείου, Ηρώδου Αττικού)

Ζώνη 2: (Ευαγγελισμός - Περιλαμβάνει το ανατολικό τμήμα της περιοχής Κολωνακίου με φυσικό όριο την Πλατεία Δεξαμενής (ανήκει στη ζώνη 3) και την πλατεία Φιλικής Εταιρείας (ανήκει στη ζώνη 2). Ορίζεται από τις οδούς: Λεωφόρος Βασιλίσσης Σοφίας, Γενναδίου, Σουηδίας, Αριστοδήμου, Χοϊδά, Δώρας Δίστρια, Αριστίππου, Μαντζαβελάκη, Ξανθίππου, Γλύκωνος, Πλατεία Δεξαμενής, Ξάνθου, Αναγνωστοπούλου, Πλατεία Φιλικής Εταιρείας, Κουμπάρη)

Ζώνη 3: (Κολωνάκι - Περιλαμβάνει την υπόλοιπη (δυτική) περιοχή του Κολωνακίου και το νότιο τμήμα της περιοχής του κέντρου. Ορίζεται από τις οδούς: Λεωφόρος Βασιλίσσης Σοφίας, Κουμπάρη, Πλατεία Φιλικής Εταιρείας, Αναγνωστοπούλου, Ξάνθου, πλατεία Δεξαμενής, Γλύκωνος, Ξανθίππου, Μαντζαβελάκη, Ευέλπιδος Ηλ. Ρογκάκου, Οίτης, Σίνα, Λεωφόρος Πανεπιστημίου)

Ζώνη 4: (Εξάρχεια - Περιλαμβάνει το βόρειο τμήμα της περιοχής του Κέντρου και των Εξαρχείων. Ορίζεται από τις οδούς: Σίνα, Λ. Πανεπιστημίου, Πατησίων, Στουρνάρη, Σουλτάνη, Θεμιστοκλέους, Σόλωνος, Ιπποκράτους, Ο. Μερλιέ)

Ζώνη 5: (Εμπ. Τρίγωνο - Περιλαμβάνει την περιοχή του εμπορικού τριγώνου, διευρυμένη με τηλωρίδα της περιοχής του Κέντρου μέχρι τη Λεωφόρο Πανεπιστημίου. Ορίζεται από τις οδούς: Λ. Πανεπιστημίου, Λ. Βασ. Αμαλίας, Όθωνος, Πλατεία Συντάγματος, Ερμού, Αθηνάς, Πλατεία Ομονοίας, Αιόλου)

Ζώνη 6: (Ψυρρή - Περιλαμβάνει την περιοχή του Ψυρρή και την περιοχή της Γερανίου. Ορίζεται από τις οδούς: Αθηνάς, Πλατεία Μοναστηρακίου, Άρεως, Αδριανού, Ερμού, Μελιδόνη, Αγ. Ασωμάτων, Ψαρομηλίγκου, Σαλαμίνας, Πειραιώς, Πλατεία Ομονοίας)

Ζώνη 7: (Πλάκα - Περιλαμβάνει την περιοχή της Πλάκας. Ορίζεται από τις οδούς: Ερμού, Πλατεία Συντάγματος, Λ. Βασ. Αμαλίας, Διονυσίου Αρεοπαγίτου, Θρασύλλου, Στράτωνος, Θεωρίας, Αρετούσας, Βρυσακίου, Αδριανού, Άρεως, Πλατεία Μοναστηρακίου)

Μέσα από την παραπάνω μελέτη ανέκυψαν 2.311 θέσεις μονίμων κατοίκων (με μπλε διαγράμμιση), 1.956 θέσεων επισκεπτών (με λευκή διαγράμμιση) και 900 θέσεις για ειδικές χρήσεις και επαγγελματικές ανάγκες (με κίτρινη διαγράμμιση).

Ύστερα από την αρχική θετική αξιολόγηση λειτουργίας του Σ.Ε.Σ. του Δήμου Αθηναίων, το Μάρτιο του 2007 προκηρύχθηκε από τη Διεύθυνση Μελετών του Δήμου Αθηναίων η «Μελέτη Επέκτασης του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης σε Περιοχές του Δήμου Αθηναίων» η οποία ανατέθηκε στα Συμπράττοντα Γραφεία DENCO Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ- Νικόλαος Κωλέττης με την υπ' αρ. 71/4-2-08 Πράξη Δημοτικού Συμβουλίου. Το 2008 έγινε η έναρξη λειτουργίας της Β' φάσης στην οποία προστέθηκαν επιπλέον ζώνες ελεγχόμενης στάθμευσης και συγκεκριμένα:

Ζώνη 8: (Μέγαρο Μουσικής - Περιλαμβάνει την περιοχή του Μεγάρου Μουσικής. Ορίζεται από τις οδούς: Αριστοδήμου, Σουηδίας, Ι. Γενναδίου, Λ. Βασ. Σοφίας, Δορυλαίου, Λ. Σκοπετέα, Μ. Μερκούρη, Κλεομένους)

Ζώνη 9: (Γηπ. Παναθηναϊκού - Περιλαμβάνει την περιοχή του γηπέδου του Παναθηναϊκού. Ορίζεται από τις οδούς: Δορυλαίου, Λ. Σκοπετέα, Μ. Μελά . Μ. Μερκούρη, Κόνιαρη, Λ. Αλεξάνδρας. Λ. Βασ. Σοφίας)

Ζώνη 10: (Γουδή - Περιλαμβάνει την περιοχή Γουδή. Ορίζεται από τις οδούς: Ξενίας, Παπαδιαμαντοπούλου (όρια με Δήμο Ζωγράφου), Θηβών, Φειδιππίδου, Λ. Βασ. Σοφίας)

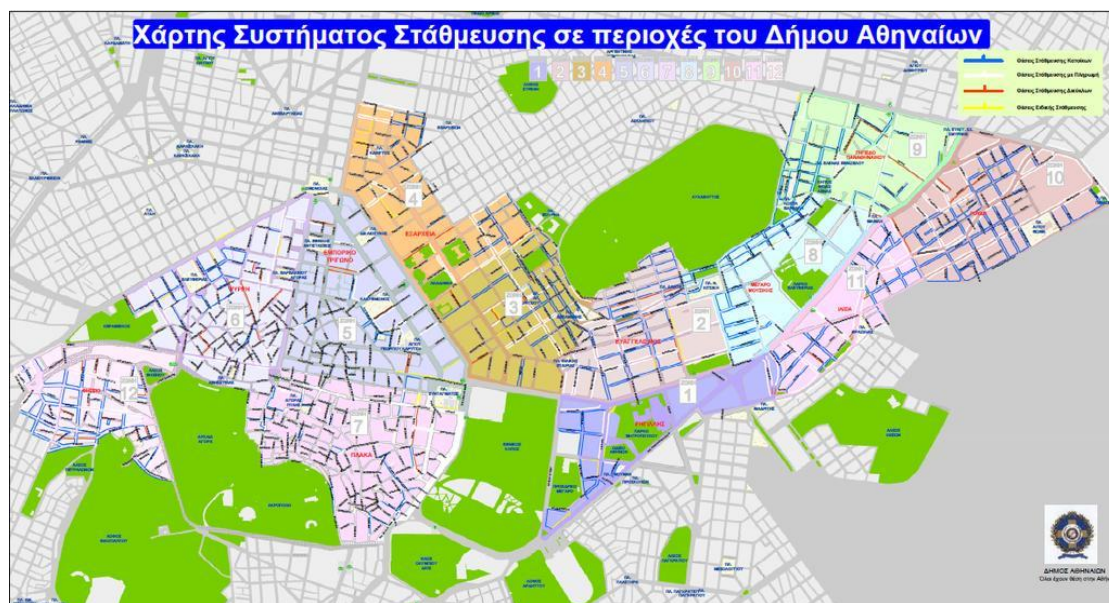
Ζώνη 11: (Ιλίσια - Περιλαμβάνει την περιοχή των Ιλισίων. Ορίζεται από τις οδούς: Ξενίας, Λεωφ. Βασ. Σοφίας, Χατζ. Μέξη, Μιχαλακοπούλου, Ιλισίων, Λαοδικίας, Παπαδιαμαντοπούλου -όρια με Δήμο Ζωγράφου-)

Ζώνη 12: (Θησείο - Περιλαμβάνει την πλατεία μπροστά από την είσοδο του Α' Νεκροταφείου. Ορίζεται από τις οδούς Τριβωνιανού, Μάλαμου και Δέφνερ). Με την έναρξη λειτουργίας της Β' φάσης δημιουργήθηκαν επιπλέον 2.937 θέσεις μονίμων κατοίκων (με μπλε διαγράμμιση), 1.876 θέσεις επισκεπτών (με λευκή διαγράμμιση)

και 220 θέσεις για ειδικές χρήσεις και επαγγελματικές ανάγκες (με κίτρινη διαγράμμιση).

Έτσι, συνολικά, με τις δύο φάσεις δημιουργήθηκαν 5.248 θέσεις μονίμων κατοίκων, 3.832 θέσεις επισκεπτών και 1120 θέσεις για ειδικές χρήσεις και επαγγελματικές ανάγκες.

Στον παρακάτω χάρτη αποτυπώνονται οι θέσεις στάθμευσης για την εκάστοτε ζώνη.



Εικόνα 4.3: Χάρτης Συστήματος Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων

4.2 Μεταβλητές συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης Δήμου Αθηναίων

Προκειμένου να εκπονηθεί με άρτιο τρόπο ένα σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης (ΣΕΣ) απαραίτητη προϋπόθεση είναι να προσδιοριστούν οι μεταβλητές του συστήματος αυτού. Οι μεταβλητές αυτές μπορεί να είναι δεδομένες (πχ. Πληθυσμός) ή μπορούν να διαμορφωθούν ανάλογα (πχ. αριθμός θέσεων στάθμευσης, είδος θέσεων στάθμευσης κτλ). Οι μεταβλητές αυτές είναι που θα βοηθήσουν τους εκάστοτε σχεδιαστές – μελετητές του εξεταζόμενου ΣΕΣ για τις πολιτικές στάθμευσης που πρέπει να ακολουθήσουν ανάλογα με τα προσδοκώμενα αποτελέσματα.

Το PARKinATHENS είναι το Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (Σ.Ε.Σ.) του Δήμου Αθηναίων, το οποίο εφαρμόζεται από το Νοέμβριο του 2006 στην Αθήνα, με σκοπό να βελτιώσει την πρόσβαση των διερχόμενων οχημάτων στις κεντρικές κυκλοφοριακές αρτηρίες της πόλης (εμπορικό τρίγωνο, Ιστορικό Κέντρο κ.α.) και να διευκολύνει τους πολίτες/επισκέπτες στην εξεύρεσή θέσεων στάθμευσης.

Στο υπό μελέτη ΣΕΣ του Δήμου Αθηναίων έχουμε τις εξής μεταβλητές:

4.2.1.Πληθυσμός

Ο συνολικός πληθυσμός των εξεταζόμενων περιοχών είναι:

- Α' φάση περίπου 18.500 κάτοικοι σύμφωνα με την απογραφή του 2001
- Β' φάση περίπου 25.904 κάτοικοι σύμφωνα με την απογραφή του 2001

Σύνολο: 44.404 κάτοικοι

Η έκδοση κάρτας μόνιμου κατοίκου, για χρήση των ειδικών θέσεων στάθμευσης (κατακόρυφη σήμανση Ρ70 "Ρ-Κάτοικοι", ενδεικτική μπλε γραμμογράφηση επί του οδοστρώματος) γίνεται από την Διεύθυνση Δημοτικής Αστυνομίας για τους κάτοικους που στην διεύθυνση κύριας κατοικίας τους λειτουργεί σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης. Το ετήσιο κόστος της κάρτας είναι 10€ και πρέπει με μέριμνα του υπόχρεου να ανανεώνεται κάθε χρόνο. Σύμφωνα με την πολιτική του Δήμου Αθηναίων, οι κάρτες μόνιμου κατοίκου εκδίδονται ανά κάτοικο (με χρήση Α.Φ.Μ.) και ανά όχημα με απαραίτητη προϋπόθεση η κύρια κατοικία να βρίσκεται εντός της ζώνης των παρκόμετρων και να υπάρχουν θέσεις στάθμευσης κατοίκων ή επισκεπτών γύρω από την κατοικία.

4.2.2.Κατηγορίες Θέσεων Στάθμευσης

Το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της Αθήνας περιλαμβάνει τις κάτωθι κατηγορίες θέσεων στάθμευσης:

α) θέσεις για μόνιμους κατοίκους: οι μόνιμοι κάτοικοι μπορούν να απευθυνθούν στο Δήμο Αθηναίων για να τους χορηγηθεί το ειδικό σήμα κατοίκου που θα επικολλήσουν σε εμφανές σημείο στο παρμπρίζ του οχήματός τους.



Εικόνα 4.4: Σήμανση για θέσεις στάθμευσης μόνιμων κατοίκων

β) Θέσεις για τους επισκέπτες (κατακόρυφη σήμανση P69 "P-Με πληρωμή", ενδεικτική λευκή γραμμογράφιση επί του οδοστρώματος)



Εικόνα 4.5: Σήμανση για θέσεις στάθμευσης επισκεπτών

γ) Θέσεις για ειδικές χρήσεις και επαγγελματικές ανάγκες (κατακόρυφη σήμανση P40 "Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση. Εξ/νται οχήματα...", ενδεικτική κίτρινη γραμμογράφιση επί του οδοστρώματος).



Εικόνα 4.6: Σήμανση για θέσεις στάθμευσης επισκεπτών

Για τις ειδικές θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης για επαγγελματικές ανάγκες προβλέπεται καταβολή ετήσιου τέλους, ενώ οι θέσεις αυτές δεσμεύονται από το Δήμο και διατίθενται με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου για την εξυπηρέτηση ορισμένων επαγγελματικών αναγκών (π.χ. υπουργεία, οργανισμοί κοινής ωφελείας, νοσοκομεία, ξενοδοχεία, κλπ.)

δ) Θέσεις Δίκυκλων



Εικόνα 4.7: Σήμανση για θέσεις δικύκλων

4.2.3.Ωράριο λειτουργίας/μέγιστος χρόνος στάθμευσης

Η ελεγχόμενη στάθμευση ισχύει στις θέσεις επισκεπτών τις εργάσιμες ημέρες από τις 9 το πρωί ως τις 9 το βράδυ και το Σάββατο από τις 9 το πρωί ως τις 4 το απόγευμα, ενώ στις θέσεις των κατοίκων και στις ειδικές θέσεις, το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης ισχύει όλο το 24ωρο και καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, χωρίς χρονικό περιορισμό για όλες τις ημέρες και ώρες.

Η μέγιστη διάρκεια στάθμευσης στις θέσεις επισκεπτών (κατακόρυφη σήμανση P69 "P-Με πληρωμή", ενδεικτική λευκή γραμμογράφηση επί του οδοστρώματος) είναι 3 ώρες. Στις θέσεις για τους μόνιμους κατοίκους (κατακόρυφη σήμανση P70 "P-ΚΑΤΟΙΚΟΙ", ενδεικτική μπλε γραμμογράφηση επί του οδοστρώματος) η στάθμευση είναι απεριόριστη μόνο για όσους φέρουν την ειδική κάρτα μόνιμου κατοίκου και βρίσκονται στην ζώνη για την οποία έχει εκδοθεί η κάρτα αυτή.

4.2.4. Χρηματικό Αντίτιμο

Στις θέσεις επισκεπτών (κατακόρυφη σήμανση P69 "P-Με πληρωμή", ενδεικτική λευκή γραμμογράφηση επί του οδοστρώματος) ο ελάχιστος χρόνος στάθμευσης που μπορεί να ενεργοποιηθεί είναι μισή ώρα (30') και ο μέγιστος τρεις ώρες (180') με την αντίστοιχη χρέωση, σύμφωνα με την τιμολογιακή πολιτική του Δήμου Αθηναίων όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Χρόνος	30'	60'	90'	120'	150'	180'
Κόστος(€)	0,5	1	1,5	2	4	6

Πίνακας 4.2: Χρηματικό αντίτιμο ανά ώρα

Η πληρωμή του τέλους στάθμευσης γίνεται με τη χρήση ξυστών και ηλεκτρονικών καρτών (μηχανήματα POS) προπληρωμένου χρόνου στάθμευσης (αξίας 0.50€, 1€, 2€ και 6€) καθώς και μέσω της έξυπνης εφαρμογής «myAthensPass».



Εικόνα 4.8: Ξυστεές κάρτες προπληρωμένου χρόνου στάθμευσης



Εικόνα 4.9: Ηλεκτρονικές κάρτες προπληρωμένου χρόνου στάθμευσης

4.3 Η επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης – Γ' Φάση

Μετά τις πρώτες απογραφές και αφού έγινε η μελέτη των στοιχείων τους, που διενεργήθηκαν κατά το πρώτο Στάδιο της εισήγησης αποφασίστηκε με τη σύμπραξη της αρμόδιας Τεχνικής Υπηρεσίας και των φορέων του Δήμου η επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στις περιοχές Ιλίσια , Μετς και Μακρυγιάννη.

Μέσα απο το συσγκεκριμένο σχέδιο προβλέπεται η δημιουργία 747 θέσεων στάθμευσης για Ι.Χ. οχημάτων με πληρωμή, 2068 θέσεις Ι.Χ. οχημάτων κατοίκων, 74 ειδικές θέσεις στάθμευσης, 489 θέσεις δικύκλων και 7 θέσεις Φορτοεκφόρτωσης – τροφοδοσίας.

4.3.1 Νέες ζώνες

Η διαίρεση σε Ζώνες επέκτασης ελεγχόμενης στάθμευσης διενεργήθηκε σύμφωνα με βάση τα φυσικά όρια των τριών περιοχών που επιλέχθηκαν. Έτσι προκύπτουν οι εξής ζώνες :

Ιλίσια: με όρια τις οδούς Μιχαλακοπούλου, Βασιλεύς Αλεξάνδρου, Νυμφαίου, Βακχυλίδου, Αλκμάνος, Δημητρέσσα, Ι.Δραγούμη, Διοχάρους, Ευφρονίου, Μπιγλίστας και Στενής Πόρτας

Μετς: Καρέα, Αρδηττού, Βασ.Κωνσταντίνου, Ερατοσθένους, Αρχιμήδους, Λογγίνου και Ιόλης.

Μακρυγιάννη: οδούς Δ.Αεροπαγίτου, Λ.Συγγρού, Τ.Μπότσαρη , Γαριβάλδη και Ζαχαρίτσα.

Αρχικά στην περιοχή του Μετς το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης επεκτάθηκε και στην απέναντι πλευρά της οδού Αρχιμήδους σε σχέση με τις περιοχές επέκτασης της πρώτης φάσης.



Εικόνα 4.10: Πρόσθετες περιοχές επέκτασης του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο Μετς

Στην περιοχή του Μακρυγιάννη το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης συμπληρώθηκε και στις οδούς Δημητρακοπούλου, Βεΐκου, Ανδρούτσου και Φαλήρου μέχρι την οδό Τούσα Μπότσαρη και στην οδό Τούσα Μπότσαρη μέχρι την οδό Ζαχαρίτσα.

Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζεται ο χάρτης με τις παραπάνω περιοχές που αποτυπώνεται η επέκταση της ελεγχόμενης στάθμευσης.

θέσεων στάθμευσης. Ως κατηγορίες ελεγχόμενης στάθμευσης θα μπορούσαν να θεωρηθούν και οι θέσεις δικύκλων και φορτοεκφόρτωσης – τροφοδοσίας, απο τη στιγμή που αποτελούν οχήματα που θα χρησιμοποιούν τις θέσεις αυτές (δίκυκλα κυρίως) δεν θα έχουν δικαίωμα στάθμευσης στις θέσεις Ι.Χ. οχημάτων του συστήματος (με πληρωμή, κατοίκων, ειδικές) και η στάθμευση τους σε αυτές θα επισύρει κλήση παράνομης στάθμευσης.

Ακόμη σύμφωνα με τα δεδομένα που προέκυψαν από τις απογραφές και τις έρευνες χαρακτηριστικών στάθμευσης καθώς και το είδος και την ένταση των χρήσεων γης εκπονήθηκε ένα προκαταρκτικό Σχέδιο Στάθμευσης για την επέκταση του Συστήματος. Έπειτα και κατόπιν συνεργασίας με τους αρμόδιους φορείς έγιναν αυτοψίες στις περιοχές που πρόκειται να επεκταθεί το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης. Ως εκ τούτου προσδιορίστηκε ο οριστικός αριθμός των θέσεων κάθε κατηγορίας και η ακριβής τους χωροθέτηση με στόχο τον περιορισμό της απόκλισης από τον πραγματικό αριθμό των θέσεων που θα διαμορφωθούν τελικά.

Το πλάτος οδοστρώματος που παραμένει ελεύθερο στο σημείο όπου οριοθετούνται θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης με απώτερο σκοπό την εύρυθμη λειτουργία της κυκλοφορίας των υπόλοιπων οχημάτων αποτέλεσε ένα απο τα κεντρικά ζητήματα που συζητήθηκαν στην έκθεση του πρώτου Σταδίου, καθώς και να διασφαλιστεί η διέλευση των οχημάτων άμεσης ανάγκης (πυροσβεστικά, ασθενοφόρα κλπ). κατόπιν επεξεργασίας αιτημάτων πολιτών αλλά και μετά από συνεργασία με τη Δημοτική Αρχή αποφασίστηκε η θέσπιση καθαρού ελάχιστου πλάτους λωρίδας κυκλοφορίας 2.80 μέτρων ανά κατεύθυνση, στις περιοχές χωροθέτησης θέσεων κατοίκων και 3 μέτρων στις περιπτώσεις χωροθέτησης θέσεων με πληρωμή. Αυτό σημαίνει ότι για να χωροθετηθεί μονόπλευρη στάθμευση σε μονής κατεύθυνσης δρόμο το ελάχιστο πλάτος του πρέπει να είναι 4.75 για θέσεις κατοίκων και 5 μέτρα για θέσεις με πληρωμή. Αντίστοιχα πλάτη προκύπτουν για τις οδούς διπλής κατεύθυνσης. Για να καταστεί δυνατό να αποδοθεί στα κινούμενα οχήματα όσο το δυνατό μεγαλύτερο πλάτος οδοστρώματος, προτείνεται η θέσπιση πλάτους 1.85 μ. για τις θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης. Για να προσδιοριστούν όσο το δυνατόν καλύτερα οι ανάγκες στάθμευσης των κατοίκων κάθε Ζώνης και με βάση τα στοιχεία της επεξεργασίας της έρευνας χαρακτηριστικών στάθμευσης που παρουσιάστηκαν στην Έκθεση του πρώτου Σταδίου, διερευνήθηκε αναλυτικότερα η

διακύμανση ζήτησης στάθμευσης κατοίκων και της συσσώρευσης των οχημάτων τους.

Είναι δε αξιοσημείωτο το γεγονός ότι τα στοιχεία που προέκυψαν από τη μελέτη έδειξαν ότι κατά τη διάρκεια 06.00 - 22.00 μίας τυπικής ημέρας η διακύμανση της συσσώρευσης των οχημάτων που βρέθηκαν σταθμευμένα στην έναρξη (06:00, «Πρωινή Παρουσία») και στη λήξη της έρευνας (22:00, «Βραδινή Παρουσία») είναι αρκετά αυξημένη.

Σύμφωνα με τα δεδομένα που συγκεντρώθηκαν η περιοχή του Μετς συγκεντρώνει τις λιγότερες θέσεις στάθμευσης για μόνιμους κατοίκους. Το 50% των νόμιμων θέσεων καταλαμβάνονται από κατοίκους στην περιοχή ενώ υπάρχει και ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό οχημάτων που παραμένουν ακινητοποιημένα καθόλη την διάρκεια της ημέρας. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η περιοχή αποτελεί πόλο έλξης για πολίτες άλλων δήμων λόγω τομέων όπως είναι το Α' Νεκροταφείο, αλλά και για λόγους αναψυχής (καφετέριες, ταχυφαγεία, μπαρ κλπ) τα οποία προσελκύουν μετακινήσεις. αυτό το οποίο προτείνεται είναι η μετατροπή των κεντρικών δρόμων σε χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης για επισκέπτες και η μετατροπή των κάθετων δρόμων προς τους κεντρικούς σε χώρους στάθμευσης κατοίκων, καθώς έχει διαπιστωθεί πως αρκετοί στενοί δρόμοι της περιοχής (πλάτους 4 μέτρων) στους οποίους σήμερα σταθμεύουν αυτοκίνητα κατοίκων δημιουργούν προβλήματα σημαντικά στην κυκλοφορία.

Σύμφωνα με το νέο σχέδιο που έχει εκπονηθεί σε αυτούς τους δρόμους είτε έχει απαγορευτεί η στάθμευση είτε έχει προταθεί στάθμευση μόνο για μοτοσικλέτες και αυτές παράλληλα. Οι κατανομή των θέσεων στάθμευσης είναι περίπου 23,7% θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης και 76,2% θέσεις κατοίκων. Πιο συγκεκριμένα οι θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης επι πληρωμή είναι 141 και οι θέσεις στάθμευσης για κατοίκους είναι 450. Επίσης δημιουργούνται 95 θέσεις για μοτοσικλέτες και 32 ειδικές θέσεις στάθμευσης.

Όσον αφορά την περιοχή των Ιλισίων ένα ποσοστό περίπου 10% των προσφερόμενων νόμιμων θέσεων στάθμευσης παραμένει ελεύθερο, αλλά συγχρόνως καταγράφηκε σημαντικός αριθμός παράνομων σταθμεύσεων. Απο αυτό προκύπτει ότι η έυρεση ελεύθερης νόμιμης θέσης είναι εξαιρετικά δύσκολη. Επιπλέον η έλλειψη χώρων στάθμευσης που παρουσιάζεται στην περιοχή αποτελεί έναν επιπρόσθετο

παράγοντα που δυσχαιραίνει την κατάσταση. Η περιοχή συγκεντρώνει επαγγελματικές χρήσεις (καταστήματα, γραφεία, ιατρεία, νοσοκομεία), χρήσεις αναψυχής (καφετέριες, αναψυκτήρια κλπ) και πυκνή κατοικία. Επίσης η προσφορά καλύπτει τη ζήτηση στάθμευσης κατοίκων σε όλη τη διάρκεια της έρευνας χαρακτηριστικών και μάλιστα μεταξύ η ζήτηση των κατοίκων δεν υπερβαίνει το 60% των προσφερόμενων νόμιμων θέσεων στάθμευσης. Οι θέσεις κατοίκων χωροθετούνται κυρίως στις πολλές τοπικές οδούς αλλά και πολλών καθέτων στην οδό Μιχαλακοπούλου και οδό Διοχάρους. Ο συνολικός αριθμός δημιουργούμενων θέσεων φθάνει τις 1091 θέσεις. Οι 156 προτεινόμενες θέσεις με πληρωμή χωροθετούνται κυρίως κατά μήκος των βασικών αξόνων της περιοχής όπως είναι οι οδοί Βας.Αλεξάνδρου και Διοχάρους ενώ οι 935 προτεινόμενες θέσεις, είναι θέσεις κατοίκων.

Στην περιοχή Μακρυγιάννη που αποτελεί κυρίως περιοχή κατοικίας χωροθετούνται συνολικά 1118 θέσεις. Εδώ το πρόβλημα εστιάζεται κυρίως στην κατάληψη των νόμιμων θέσεων στάθμευσης από μηχανάκια ή άλλα εμπόδια. Επίσης επί των οδών Δημητρακοπούλου, Φαλήρου και Βεΐκου υπάρχουν αρκετά διπλοπαρκαρισμένα αυτοκίνητα, ενώ επί της οδού Βεΐκου στο οικοδομικό τετράγωνο 800 πλευρά α ,λόγω της παρουσίας του αστυνομικού τμήματος υπάρχουν αρκετές θέσεις στάθμευσης κατειλημμένες από μηχανάκια και άλλα εμπόδια. Παρουσιάζεται το φαινόμενο η συσσώρευση των νόμιμα σταθμευμένων οχημάτων να μην ξεπερνάει το 100%, αλλά να υπάρχουν και παράνομα σταθμευμένα οχήματα. Η απουσία αστυνόμευσης οδηγεί τους επισκέπτες και τους κατοίκους να παρκάρουν τα οχήματα όσο κοντινότερα γίνεται στον προορισμό τους πολλές φορές σε παράνομες θέσεις. Παράλληλα καταγράφεται σημαντικός αριθμός σταθμεύσεων επισκεπτών κυρίως στα όρια με τον αρχαιολογικό χώρο της Ακρόπολης, όπου βρίσκεται και το Νέο Μουσείο αλλά και με την περιοχή της Πλάκας. Βασική προτεραιότητα στο σχεδιασμό της ελεγχόμενης στάθμευσης θα δοθεί στη στάθμευση των κατοίκων, ενώ οι περισσότερες θέσεις με πληρωμή εξετάζεται να χωροθετηθούν πλησίον των εμπορικών αξόνων των οδών Βεΐκου , Δημητρακοπούλου και Φαλήρου. Οι θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης επι πληρωμή τοποθετούνται στις οδούς Βεΐκου , Δημητρακοπούλου , Φαλήρου, Καβαλλότι, Μισαραλιώτου και Μητσαίων και ανέρχονται σε 450 θέσεις. Επιπροσθέτως στην περιοχή θα δημιουργηθούν και 33

ειδικές θέσεις στάθμευσης που απευθύνονται σε τουριστικά λεωφορεία, ταξί και ΑμΕΑ.

Στην περιοχή του κέντρου και συγκεκριμένα επι της οδού Ευρυπίδου, από την οδό Αθηνάς έως την οδό Πολυκλείτου με κατεύθυνση την οδό Πολυκλείτου στο Ο.Τ 1945 α, χωροθετούνται θέσεις στάθμευσης δικύκλων. Από την οδό Πολυκλείτου έως την οδό Αιόλου με κατεύθυνση την οδό Αιόλου χωροθετούνται δύο θέσεις Φορτοεκφόρτωσης για την εξυπηρέτηση της Βαρβάκειου Αγοράς και θέσεις στάθμευσης δικύκλων στο Ο.Τ 1933 α. Από την οδό Αιόλου έως την οδό Αριστείδου στο Ο.Τ 2033 δ, χωροθετούνται θέσεις στάθμευσης για κατοίκους και για δικύκλων. Στην οδό Καρ.Σερβίας στα νούμερα από 6-8 στο Ο.Τ 1706 δ, ανάμεσα στις υφιστάμενες ειδικές θέσεις στάθμευσης που εξυπηρετούν καταστήματα τραπεζών δημιουργούνται και 28 θέσεις για δίκυκλα. Στην οδό Περικλέους στα νούμερα 22-24 όπου υπάρχει κατασκευασμένη εσοχή, στο Ο.Τ 1716 γ, δημιουργείται μια θέση Φ/Ε και 5 θέσεις κατοίκων. Στην οδό Φρυνίχου από την οδό Αισχύνου έως την οδό Λυσικράτους στην δεξιά πλευρά κατά την φορά της κίνησης χωροθετούνται θέσεις στάθμευσης δικύκλων κατόπιν αιτημάτων των κατοίκων. Θα πρέπει να σημειωθεί πως στην συγκεκριμένη περιοχή, υπήρχαν θέσεις στάθμευσης κατοίκων, οι οποίες καταργήθηκαν με την απόφαση 287/2013 του Δημοτικού Συμβουλίου. Στην οδό Περίανδρου γίνεται απαγόρευση της στάθμευσης εκατέρωθεν και σε όλο το μήκος της οδού, λόγω ανεπαρκούς πλάτους. Τέλος στην οδό Σκούφου, στην Πλάκα απαγορεύεται η στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου λόγω πολύ μικρού πλάτους.

Το σύνολο των θέσεων είναι 2.896 από τις οποίες 747 (26,7% του συνόλου) είναι με πληρωμή και οι 2068 (73,3% του συνόλου) είναι θέσεις κατοίκων ενώ δημιουργούνται και 81 ειδικές θέσεις στάθμευσης.

4.4. Η εφαρμογή «myAthensPass»

Η εφαρμογή «myAthensPass» που λειτουργεί με την λογική ενός ψηφιακού πορτοφολιού στο οποίο μπορείς και βάζεις χρήματα με την χρήση τραπεζικής κάρτας δίνει τη δυνατότητα αγοράς και χρήσης χρόνου ελεγχόμενης στάθμευσης εύκολα και γρήγορα. Η ελεγχόμενη στάθμευση με πληρωμή τέλους μέσω της εφαρμογής

«myAthensPass» ισχύει μόνο στις θέσεις επισκεπτών με κατακόρυφη σήμανση P69 "P - Με πληρωμή" και ενδεικτική λευκή γραμμογράφιση επί του οδοστρώματος.

Μέσω της εφαρμογής μπορεί να γίνει αγορά επιπλέον χρόνου στάθμευσης και να ανανεωθεί η μέγιστη διάρκεια στάθμευσης (μέχρι το ανώτατο όριο των 3ων ωρών) απομακρυσμένα. Η καταβολή αντιτίμου, αφορά συγκεκριμένο όχημα σε συγκεκριμένη θέση, επομένως σε τυχόν μετακίνηση του οχήματος πριν λήξει το χρονικό όριο, θα πρέπει να καταβληθεί επιπλέον αντίτιμο για την νέα θέση στάθμευσης. Η εφαρμογή «myAthensPass» παρέχει τη δυνατότητα στον χρήστη να επεκτείνει εξ αποστάσεως τον χρόνο στάθμευσής, μέχρι και τη συμπλήρωση του επιτρεπόμενου 3ωρου για την ίδια θέση. Σε περίπτωση επίσης διακοπής της στάθμευσης προτού εκπνεύσει το χρονικό όριο δεν γίνονται επιστροφές υπολοίπου χρόνου ή χρημάτων στο ψηφιακό πορτοφόλι του χρήστη.

Η χρήση του «myAthensPass» μπορεί να γίνει στις ζώνες ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων, τις εργάσιμες ημέρες, από Δευτέρα έως και Παρασκευή 9:00-21:00 και το Σάββατο 9:00-16:00. Οι δημοτικοί αστυνομικοί είναι εξοπλισμένοι με PDAs, στα οποία εισάγουν τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος που επιθυμούν να ελέγξουν. Τα στοιχεία από την εφαρμογή αποστέλλονται στο κεντρικό σύστημα της Δημοτικής Αστυνομίας, το οποίο απαντά άμεσα για την εγκυρότητα ή όχι της στάθμευσης.

Το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης περιλαμβάνει θέσεις για τους επισκέπτες, τους μόνιμους κατοίκους και θέσεις ειδικής/επαγγελματικής χρήσης.

Η ελεγχόμενη στάθμευση με πληρωμή τέλους μέσω της εφαρμογής "myAthensPass" ισχύει μόνο στις θέσεις επισκεπτών με κατακόρυφη σήμανση P69 "P - Με πληρωμή" και ενδεικτική λευκή γραμμογράφιση επί του οδοστρώματος.

Οι θέσεις στις οποίες επιτρέπεται η στάθμευση με ειδική άδεια είναι οι εξής:
α) Θέσεις μόνιμων κατοίκων με κατακόρυφη σήμανση P70 "P-Κάτοικοι" και ενδεικτική μπλέ γραμμογράφιση επί του οδοστρώματος και β) Θέσεις για ειδικές και επαγγελματικές χρήσεις με κατακόρυφη σήμανση P-40 "Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση Εξ/νται οχήματα..." και ενδεικτική κίτρινη γραμμογράφιση επί του οδοστρώματος. Η χρέωση της κάρτας Κατοίκων ανέρχεται στα 10€/έτος

Ωστόσο υπάρχουν και οι αντίστοιχες διοικητικές κυρώσεις. Έτσι σε όποιον σταθμεύει το όχημά του στις θέσεις επισκεπτών (σήμανση P-69 "P Με πληρωμή") χωρίς την καταβολή του προβλεπόμενου τέλους στάθμευσης ή έχοντας υπερβεί τον χρόνο στάθμευσης του καταβληθέντος τέλους ή τον μέγιστο χρόνο δυνατότητας στάθμευσης (3ωρο), επιβάλλεται πρόστιμο που ανέρχεται στα 10€. Το πρόστιμο που επιβάλλεται στις θέσεις επισκεπτών ορίζεται με απόφαση δημοτικού Συμβουλίου

Ακόμη σε όποιον σταθμεύει το όχημά του στις θέσεις κατοίκων (σήμανση P-70 "P-Κάτοικοι") χωρίς ειδικό σήμα κατοίκου ή στις ειδικές θέσεις P-40 "Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση. Εξαιρούνται οχήματα ..." επιβάλλεται πρόστιμο που ανέρχεται στα 40€.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα οχήματα με αναπηρικό σήμα καθώς και τα ηλεκτρικά οχήματα μπορούν να σταθμεύουν ελεύθερα στις θέσεις επισκεπτών, χωρίς την καταβολή τέλους, όλες τις ημέρες και ώρες.

4.5. Μεταβλητές Πολεοδομικού τύπου

Σύμφωνα με την μελέτη της DENCO ΑΕ. , στην οποία στηρίχθηκε η υλοποίηση του ΣΕΣ του δήμου Αθηναίων, προκειμένου να οριοθετηθούν οι θέσεις στάθμευσης στο χώρο πλην των άλλων μεταβλητών που λήφθηκαν υπόψιν ο σημαντικότερος ήταν ο έλεγχος του ελάχιστου πλάτους της λωρίδας κυκλοφορίας. Ως εκ τούτου αποφασίσθηκε το ελάχιστο πλάτος της λωρίδας κυκλοφορίας να είναι τουλάχιστον 2.75 μέτρα ανά κατεύθυνση, στις περιοχές χωροθέτησης θέσεων κατοίκων και τουλάχιστον 3 μέτρα στις περιπτώσεις χωροθέτησης θέσεων με πληρωμή. Αυτό σημαίνει ότι για να χωροθετηθεί μονόπλευρη στάθμευση σε μονής κατεύθυνσης δρόμο το ελάχιστο πλάτος του πρέπει να είναι 4.75 μέτρα για θέσεις κατοίκων και 5 μέτρα για θέσεις με πληρωμή. Αντίστοιχα πλάτη προκύπτουν για τις οδούς διπλής κατεύθυνσης. Για την δημιουργία των θέσεων στάθμευσης υπολογίστηκε ότι κάθε θέση θα έχει διαστάσεις 5 X 1.85μ. Ο έλεγχος των θέσεων στάθμευσης γίνεται από την Δημοτική Αστυνομία Αθηνών, με κατάλληλη εναλλαγή υπαλλήλων σε βάρδιες ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι ο έλεγχος των θέσεων μονίμων κατοίκων γίνεται σε 24ωρη βάση.

Ο σχεδιασμός καθώς και η υλοποίηση του ΣΕΣ χαρακτηρίζεται ως ένα θετικό μέτρο που διευκολύνει την ζωή των κατοίκων κάτι το οποίο προκύπτει και από την

αποδοχή του απο την πλευρά των πολιτών. Ακόμη έπειτα απο μελέτες συζητείται η επέκταση του συστήματος και η δημιουργία ζωνών ελεγχόμενης στάθμευσης και σε άλλες περιοχές του Δήμου της Αθήνας. Είναι γεγονός πως με την εφαρμογή του εν λόγω μέτρου αντιμετωπίστηκαν προβλήματα στάθμευσης, κυρίως γύρω από σημεία ενδιαφέροντος όπως νοσοκομεία, εμπορικοί δρόμοι, όπου στην πλειονότητα των περιπτώσεων οι λιγοστές νόμιμες θέσεις στάθμευσης δημιουργούσαν προβλήματα στους επισκέπτες αλλά και στους μόνιμους κατοίκους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο : ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ – ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

5.1. Μεθοδολογία έρευνας

Η παρούσα εργασία θα πραγματοποιηθεί σε δύο στάδια. Το πρώτο περιλαμβάνει τη βιβλιογραφική επισκόπηση και τη μελέτη της ακαδημαϊκής βιβλιογραφίας και των διαδικτυακών πηγών. Στο δεύτερο στάδιο θα πραγματοποιηθεί έρευνα πεδίου με τη σύνταξη ερωτηματολογίου, απευθυνόμενο στους πολίτες-επισκέπτες, οι οποίοι ζουν και εργάζονται στο Δήμο της Αθήνας και έρχονται πολύ συχνά, σχεδόν καθημερινά, σε επαφή με τους δημοτικούς αστυνομικούς (κυρίως καταστηματάρχες και μόνιμους κατοίκους).

Στην παρούσα για τη συλλογή των δεδομένων επιλέχθηκε η μέθοδος του ερωτηματολογίου. Πρόκειται για ένα ερωτηματολόγιο , που περιλαμβάνει μια σειρά δομημένων ερωτήσεων, προκειμένου να συγκεντρωθούν στοιχεία για όσο το δυνατόν περισσότερους παραμέτρους εκτιμάται ότι σχετίζονται με το αντικείμενο της έρευνας. Κατά το σχεδιασμό του ερωτηματολογίου δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση ώστε να μπορεί να συμπληρωθεί σε εύλογο χρόνο από το μέσο χρήστη που να μην ξεπερνάει τα 5 λεπτά. Επίσης, γίνεται αναφορά στο ποιος διεξάγει την έρευνα, το αντικείμενό της, αλλά και στο γεγονός ότι οι απαντήσεις είναι ανώνυμες. Ακόμη, όσον αφορά τις ερωτήσεις που περιλαμβάνει το ερωτηματολόγιο δίνεται προσοχή ώστε να είναι στοχευμένες, σύντομες, περιεκτικές και διατυπωμένες με απλές λέξεις ώστε να είναι εύκολα κατανοητές από τον ερωτώμενο και να μη δημιουργούν απορίες. Το ερωτηματολόγιο χωρίζεται σε δύο μέρη εκ των οποίων το δεύτερο διαιρείται σε δύο υποερωτήματα. Στις ερωτήσεις αυτές ο ερωτώμενος καλείται να απαντήσει γραπτά και με μία συγκεκριμένη σειρά.

Στο μεγαλύτερο μέρος του συγκεκριμένο ερωτηματολόγιο απαρτίζεται απο ερωτήματα κλειστού τύπου είτε Διχοτομικά στα οποία οι ερωτώμενοι μπορούν να επιλέξουν μόνο τη μία από τις δύο απαντήσεις που δίνονται (Ναι / Όχι), είτε ερωτήματα Βαθμονόμησης στα οποία ο ερωτώμενος μπορεί να απαντήσει σε μία μόνο από τις υπάρχουσες κατηγορίες (Καθόλου / Ελάχιστα / Μέτρια / Αρκετά / Πάρα πολύ). Ελάχιστα είναι τα ερωτήματα Πολλαπλής Επιλογής, στα οποία δίνεται η δυνατότητα σε αυτόν που απευθύνεται να επιλέξει περισσότερες από μία

απαντήσεις, καθώς και εκείνα στα οποία ζητείται να εκφραστεί η γνώμη του ελεύθερα και χωρίς περιορισμούς.

Πιο συγκεκριμένα το ερωτηματολόγιο αποτελείται από 27 ερωτήματα και χωρίζεται σε τρία μέρη εκ των οποίων το τρίτο υποδιαιρείται σε δυο τμήματα .

Το πρώτο μέρος περιλαμβάνει 6 ερωτήματα τα οποία αφορούν βασικά χαρακτηριστικά του πληθυσμού .

Το δεύτερο μέρος αποτελείται από 8 ερωτήματα, τα οποία αφορούν τις παρεχόμενες υπηρεσίες του Τμήματος Ελέγχου Στάθμευσης του Δήμου της Αθήνας αλλά και το βαθμό στον οποίο καλύπτει τις ανάγκες των πολιτών που είτε διαμένουν μόνιμα στο κέντρο, είτε το επισκέπτονται για επαγγελματικούς ή μη λόγους.

Το τρίτο και τελευταίο μέρος διαιρείται σε δύο τμήματα. Το πρώτο περιλαμβάνει 6 ερωτήματα, τα οποία αφορούν τους μόνιμους κατοίκους και ερευνά το βαθμό στον οποίο εξυπηρετούνται από τις υπηρεσίες του τμήματος ελεγχόμενης στάθμευσης. Το δεύτερο τμήμα του τρίτου μέρους αποτελείται από 7 ερωτήματα που στόχο έχουν να διερευνήσουν το βαθμό στον οποίο οι επισκέπτες ή οι εργαζόμενοι του κέντρου της Αθήνας εξυπηρετούνται από τις υπηρεσίες του Τμήματος Ελέγχου Στάθμευσης.

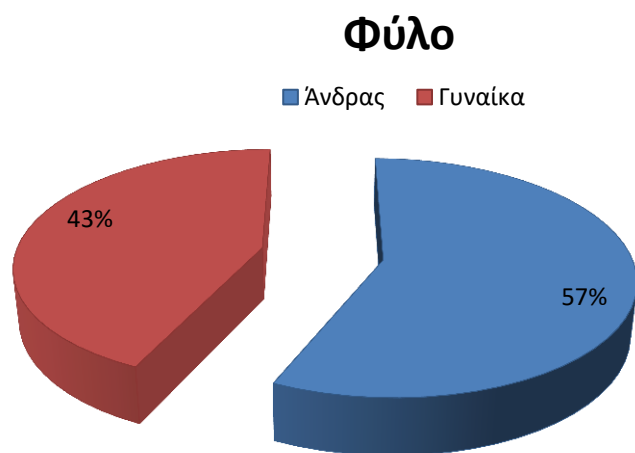
5.2.Ανάλυση Δεδομένων

Τα αποτελέσματα της έρευνας θα αναλυθούν με τη χρήση του προγράμματος spss 25 που παρέχει τη δυνατότητα εισαγωγής, επεξεργασίας και ανάλυσης των δεδομένων με βαθμό αξιοπιστίας $p < 0,05$ για το συσχετισμό και τις διαφορές στην ανάλυση των δεδομένων. Η αξία του συγκεκριμένου προγράμματος βασίζεται στο γεγονός ότι παρέχεται η δυνατότητα σε σύντομο χρονικό διάστημα διενέργειας στατιστικών αναλύσεων. Τα δεδομένα θα ελεγχθούν και απο τον επιβλέποντα καθηγητή , ώστε να εκτιμηθεί η αξιοπιστία και εγκυρότητα της όλης διαδικασίας.

5.2.1 Περιγραφική στατιστική

Σύμφωνα με τα δημογραφικά στοιχεία των συμμετεχόντων όπως αυτά προέκυψαν από την έρευνα που διενεργήθηκε παρατηρείται ότι το δείγμα δεν είναι ισομερώς

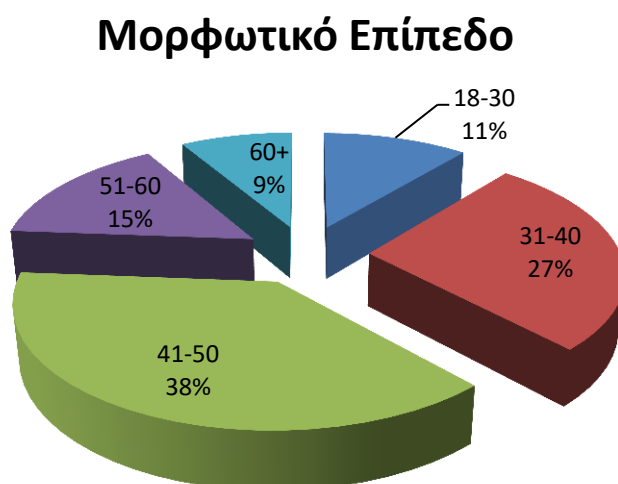
καταμερισμένο όσον αφορά το φύλο των ερωτηθέντων καθότι το μεγαλύτερο μέρος του (56,8%) αποτελείται από άνδρες και το 43,2% από γυναίκες.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.1: Διαγραμματική απεικόνιση του φύλλου από το σύνολο των ερωτηθέντων

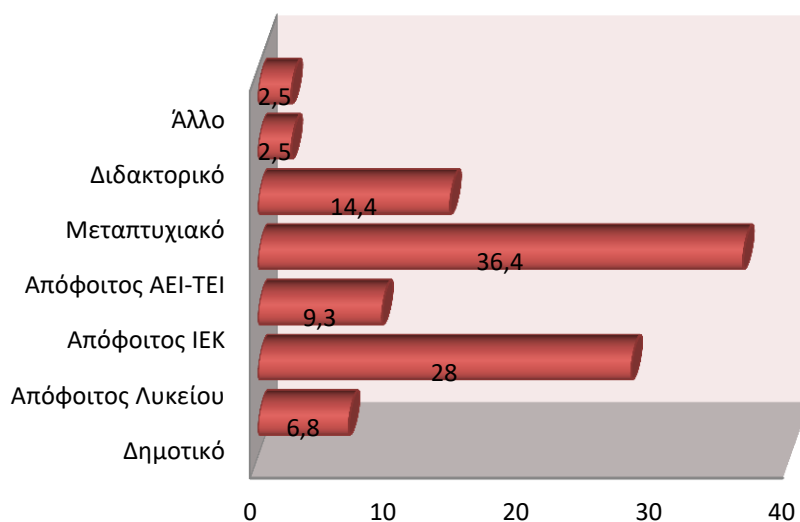
Ακόμη παρατηρείται πως το 11% των ερωτηθέντων είναι απόφοιτοι έως 30 ετών, το 27,1% ηλικίας 30 έως 40 ετών, το 38,1% ηλικίας από 41 έως 50 ετών, το 15,3% από 51 έως 60 ετών και το 8,5% άνω των 60 ετών.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.2: Διαγραμματική απεικόνιση του μορφωτικού επιπέδου των ερωτηθέντων

Όσον αφορά το μορφωτικό επίπεδο των συμμετεχόντων στην έρευνα απο τα στοιχεία προκύπτει ότι το 6,8% είναι τελειόφοιτοι δημοτικού, το 28,0% απόφοιτοι λυκείου και το 9,3% απόφοιτοι ΙΕΚ. Ανώτερες ή ανώτατες σπουδές έχουν γίνει από το 36,4% (απόφοιτοι ΑΕΙ/ΤΕΙ), ενώ 14,4% είναι κάτοχοι Μεταπτυχιακού και μόλις το 2,5% είναι κάτοχοι Διδακτορικού τίτλου σπουδών. Σε ποσοστό 2,5% δηλώνουν φοιτητές η άλλη εκπαίδευση .

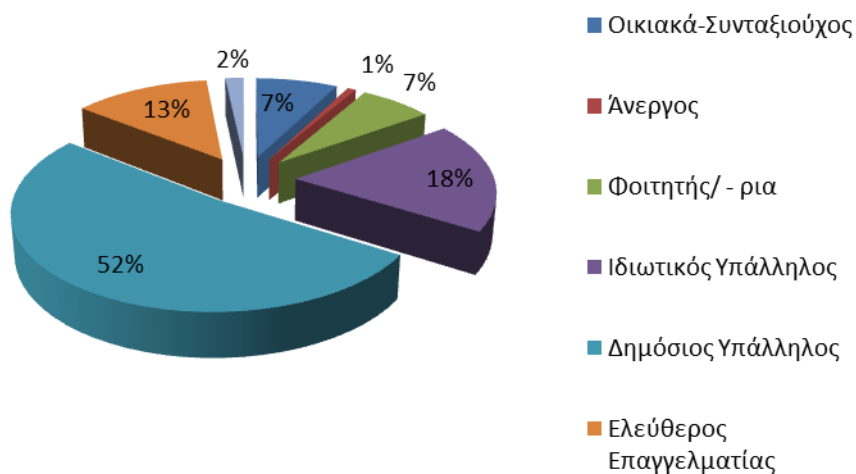


Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.3: Διαγραμματική απεικόνιση της εκπαιδευτικής κατάρτησης των ερωτηθέντων

Όσον αφορά την επαγγελματική ενασχόληση απο το σύνολο των ερωτηθέντων προκύπτει ότι το 18% είναι ιδιωτικοί υπάλληλοι, το 13% είναι ελεύθεροι επαγγελματίες, το 7% είναι συνταξιούχοι ή ασχολούνται με οικιακές εργασίες και το ίδιο ποσοστό δηλώνει φοιτητής/τρια. Το 2% δηλώνει κάτι άλλο ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό 52% δηλώνει ότι απασχολείται στο δημόσιο τομέα.

Επάγγελμα



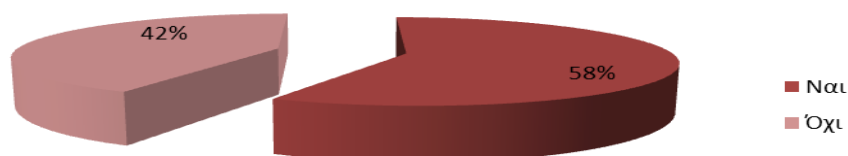
Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.4: Διαγραμματική απεικόνιση της επαγγελματικής ενασχόλησης του συνόλου των ερωτηθέντων

Απο το σύνολο των ερωτηθέντων προκύπτει ότι το 57.6% είναι κάτοικοι του Δήμου Αθηναίων εκ των οποίων το 5,1% κατοικεί μόνιμα στον Δήμο για λιγότερο από 5 έτη, το 3,4% για 6 -10 έτη και το 6,8% για 11-15 έτη. Περισσότεροι όπως προκύπτει απο την ανάλυση των δεδομένων κατοικούν μόνιμα στον δήμο 16-20 έτη (15,3%), ενώ οι περισσότεροι σε ποσοστό 31,4% δηλώνουν ότι διαβιών μόνιμα για πάνω από 20 έτη.

Επιπλέον από τη συλλογή των στοιχείων προκύπτει ότι το 42.4% δηλώνει κάτοικος άλλου δήμου.

Κάτοικος Δήμου Αθηναίων

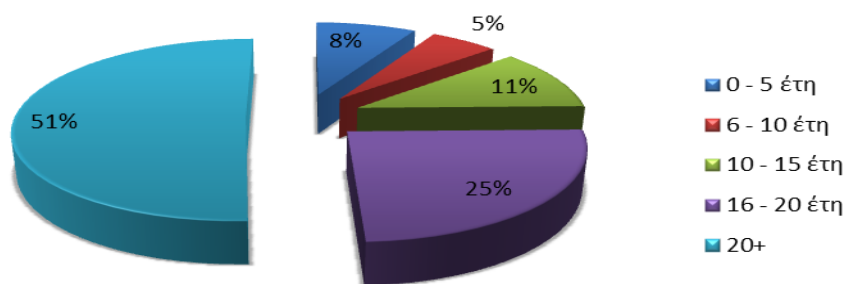


Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.5: Διαγραμματική απεικόνιση όσων αποτελούν κάτοικοι του Δήμου Αθηναίων

Όσον αφορά τα έτη εγκατάστασης στο Δήμο Αθηναίων το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων της τάξεως του 51% δηλώνει ότι κατοικεί μόνιμα στο Δήμο για πάνω από 20 χρόνια, το 25 % 16 με 20 έτη , το 11% 10 με 15 χρόνια , το 5% κατοικεί στο Δήμο για μόλις 6 με 10 έτη και το 8% κατοικεί στο Δήμο το πολύ για πέντε χρόνια .

Έτη Εγκατάστασης



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.6: Διαγραμματική απεικόνιση των χρόνων εγκατάστασης στην Αθήνα

Β. ΜΕΡΟΣ: ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

Στο Β μέρος του ερωτηματολογίου επιχειρείται η αναζήτηση του βαθμού ικανοποίησης των ερωτηθέντων σχετικά με τις παρεχόμενες υπηρεσίες του Τμήματος Ελέγχου Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων.

Όσον αφορά την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών του δημο και τον βαθμό ικανοποίησης απο την πλευρά των πολιτών στο σύνολο των ερωτηθέντων το 3,4 % δηλωνει καθόλου ικανοποιημένο, το 7,6 πολύ λίγο και το 17,8 % λίγο.

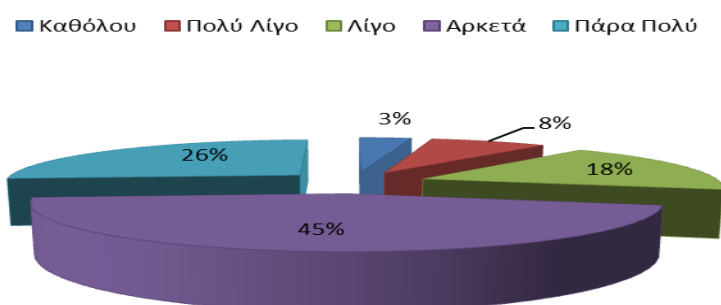
Πίνακας 5.1

Στατιστικά στοιχεία του βαθμού οργάνωσης της υπηρεσίας της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων

	Συχνότητα	Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Valid Καθόλου	4	3,4	3,4	3,4
Πολύ Λίγο	9	7,6	7,6	11,0
Λίγο	21	17,8	17,8	28,8
Αρκετά	53	44,9	44,9	73,7
Πάρα πολύ	31	26,3	26,3	100,0
Total	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός όπως αποτυπώνεται και στο γράφημα που ακολουθεί ότι το 49,9% δηλώνει αρκετά ευχαριστημένο ενώ το 26,3 δηλώνει πάρα πολύ ικανοποιημένο.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.7: Διαγραμματική απεικόνιση του βαθμού οργάνωσης της υπηρεσίας

Στο δεύτερο ερώτημα που αφορά την άποψη των ερωτηθέντων για τον βαθμό βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών του τμήματος Ελέγχου Στάθμευσης της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων προς τους πολίτες στο σύνολο των ερωτηθέντων το 22% δήλωσε ότι θα ήταν καλό να βελτιωθούν οι τεχνικές υπηρεσίες του Δήμου, μόλις το 11,9% θεώρησε ότι πρέπει να υπάρξει μεγαλύτερη μέριμνα για την εκπαίδευση του προσωπικού.

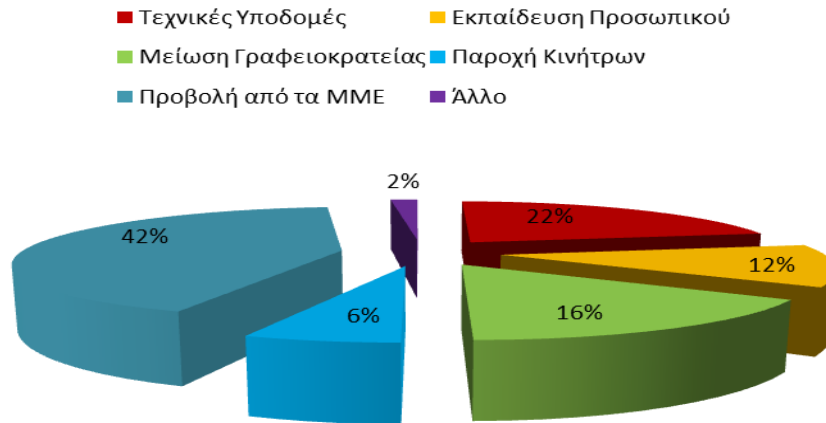
Πίνακας 5.2

Στατιστικά στοιχεία των παρεχόμενων υπηρεσιών του τμήματος Ελέγχου Στάθμευσης της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων προς τους πολίτες

	Συχνότητα	Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Valid Τεχνικές Υποδομές	26	22,0	22,0	22,0
Εκπαίδευση Προσωπικού	14	11,9	11,9	33,9
Μείωση Γραφειοκρατίας	19	16,1	16,1	50,0
Παροχή Κινήτρων	7	5,9	5,9	55,9
Προβολή απο τα ΜΜΕ	50	42,4	42,4	98,3
Άλλο	2	1,7	1,7	100,0
Total	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Σύμφωνα και με το κάτωθι γράφημα το 16,1% παρουσίασε την γραφειοκρατία ως ένα σημαντικό εμπόδιο με αποτέλεσμα να προτείνει τη μείωση αυτής, μόλις το 5,9% έκανε λόγο για παροχή κινήτρων, ενώ το η πλειοψηφία του δείγματος σε ποσοστό 42,4% πρότεινε την προβολή του έργου της Δημοτικής Αστυνομίας απο τα ΜΜΕ και το 1,7% κάτι άλλο.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.8: Διαγραμματική απεικόνιση των παρεχόμενων υπηρεσιών του τμήματος Ελέγχου Στάθμευσης της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων προς τους πολίτες

Στο τρίτο ερώτημα που αφορά την άποψη των ερωτηθέντων το βαθμό κάλυψης των αναγκών των πολιτών από τις υπηρεσίες που παρέχονται από το τμήμα Ελέγχου Στάθμευσης (Ελεγχόμενη Στάθμευση) της Δημοτικής Αστυνομίας Αθηνών το 19,5 % απάντησε θετικά, ενώ το 16,1% απάντησε αρνητικά.

Πίνακας 5.3

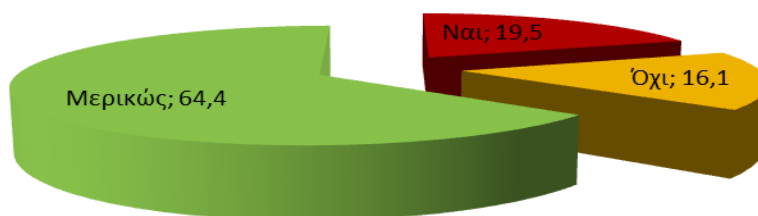
Στατιστικά στοιχεία του βαθμού ανταπόκρισης των παρεχόμενων υπηρεσιών του Τμήματος Ελέγχου Στάθμευσης στις ανάγκες των πολιτών

	Συχνότητα	Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Valid Ναι	23	19,5	19,5	19,5
Όχι	19	16,1	16,1	35,6
Μερικώς	76	64,4	64,4	100,0
Total	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Εντύπωση ωστόσο προκαλεί το γεγονός ότι το 64,4% απάντησε μερικώς, που αποτυπώνει έντονα την ανάγκη για αναβάθμιση του θεσμού και τη λήψη πιο

ρίζοσπαστικών αποφάσεων για την παροχή καλύτερων υπηρεσιών προς όφελος των ίδιων.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.9: Διαγραμματική απεικόνιση του βαθμού ανταπόκρισης των παρεχόμενων υπηρεσιών του Τμήματος Ελέγχου Στάθμευσης στις ανάγκες των πολιτών

Στο τέταρτο ερώτημα που ερευνά το βαθμό ικανοποίησης των πολιτών από τις παρεχόμενες υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου της Αθήνας μόλις το 4,2% δήλωσε ότι δεν είναι καθόλου ικανοποιημένο από τις παρεχόμενες υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου της Αθήνας, επίσης το ίδιο ποσοστό (4,2%) δήλωσε πολύ λίγο ενώ 25,4% δήλωσε λίγο ικανοποιημένο.

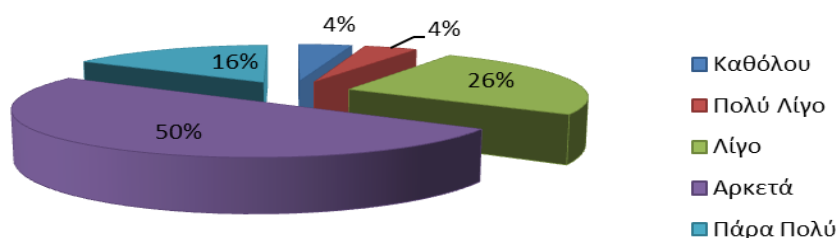
Πίνακας 5.4

Στατιστικά στοιχεία του βαθμού ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου της Αθήνας

	Συχνότητα	Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Valid Καθόλου	5	4,2	4,2	4,2
Πολύ Λίγο	5	4,2	4,2	8,5
Λίγο	30	25,4	25,4	33,9
Αρκετά	59	50,0	50,0	83,9
Πάρα πολύ	19	16,1	16,1	100,0
Total	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Σημαντικό είναι το ποσοστό των ερωτηθέντων (50%) που δηλώνει αρκετά ικανοποιημένο από τις παρεχόμενες υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου της Αθήνας ενώ το 16,1% δηλώνει πάρα πολύ.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5. 10: Διαγραμματική απεικόνιση του βαθμού ικανοποίησης των πολιτών

Στο πέμπτο ερώτημα που ερευνά το βαθμό ικανοποίησης των πολιτών από τις παρεχόμενες υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου της Αθήνας, το 3,4% δήλωσε ότι δεν είναι ικανοποιημένο, το 6,8% ότι είναι πολύ λίγο και το 21,2 % απάντησε ότι είναι λίγο ικανοποιημένο.

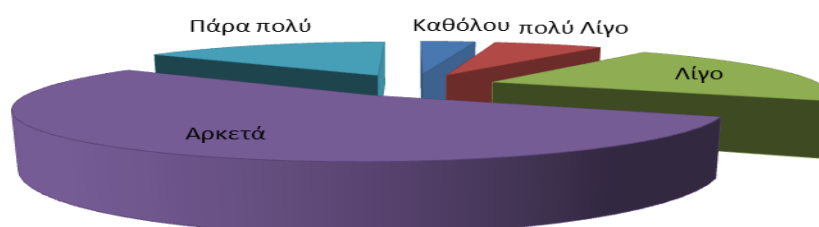
Πίνακας 5.5

Στατιστικά στοιχεία του βαθμού ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου της Αθήνας

		Συχνότητα	Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Valid	Καθόλου	4	3,4	3,4	3,4
	πολύ Λίγο	8	6,8	6,8	10,2
	Λίγο	25	21,2	21,2	31,4
	Αρκετά	63	53,4	53,4	84,7
	Πάρα πολύ	18	15,3	15,3	100,0
	Total	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Αξιοσημείωτο είναι το ποσοστό (53,4%) στο στο σύνολο των ερωτηθέντων που απάντησε ότι είναι αρκετά ικανοποιημένο, ενώ μόλις το 15,3% απάντησε πάρα πολύ.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.11: Διαγραμματική απεικόνιση του βαθμού ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της ελεγχόμενης στάθμευσης

Στο έκτο ερώτημα που ερευνά σε ποιο βαθμό το τμήμα Ελέγχου Στάθμευσης (Ελεγχόμενη Στάθμευση) της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου της Αθήνας παρέχει καινοτόμες υπηρεσίες, το 5,9% δήλωσε καθόλου, το 4,2% πολύ λίγο, το 11% λίγο και το 16,1% πάρα πολύ.

Πίνακας 5.6

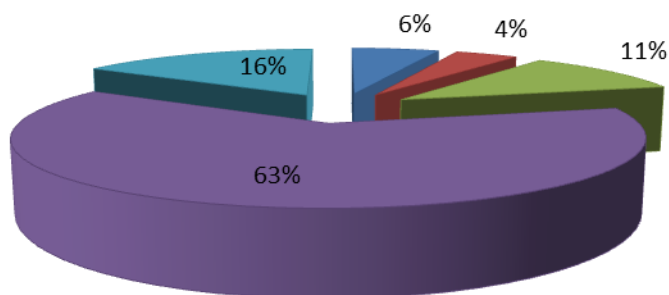
Στατιστικά στοιχεία του ποσοστού παροχής καινοτόμων υπηρεσιών απο το τμήμα ελεγχόμενης στάθμευσης

		Συχνότητα	Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Valid	Καθόλου	7	5,9	5,9	5,9
	πολύ Λίγο	5	4,2	4,2	10,2
	Λίγο	13	11,0	11,0	21,2
	Αρκετά	74	62,7	62,7	83,9
	Πάρα πολύ	19	16,1	16,1	100,0
	Total	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Αξίζει ωστόσο να επισημανθεί ότι το μεγαλύτερο ποσοστό στο σύνολο των ερωτηθέντων απάντησε δήλωσε ότι σε αρκετά μεγάλο βαθμό (62,7%) οι υπηρεσίες που παρέχονται από το τμήμα ελέγχου στάθμευσης της Δημοτικής αστυνομίας του Δήμου της Αθήνας είναι σε μεγάλο βαθμό καινοτόμες και λειτουργικές για τους πολίτες .

■ Καθόλου ■ πολύ λίγο ■ λίγο ■ Αρκετά ■ Πάρα πολύ



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.12: Διαγραμματική απεικόνιση του ποσοστού παροχής καινοτόμων υπηρεσιών

Στην έβδομη ερώτηση του Β μέρους του ερωτηματολογίου που αφορά στον τρόπο τη μετακίνησή των πολιτών και το κατα πόσο γίνεται ή όχι απο τους ίδιους χρήση των τα μέσων μαζικής μεταφοράς το 26,3 % απάντησε θετικά ενώ το 61,9 % αρνητικά και ένα μικρό ποσοστό της τάξεως του 11,9 % απάντησε ότι κάνει μερική χρήση αυτών.

Πίνακας 5.7

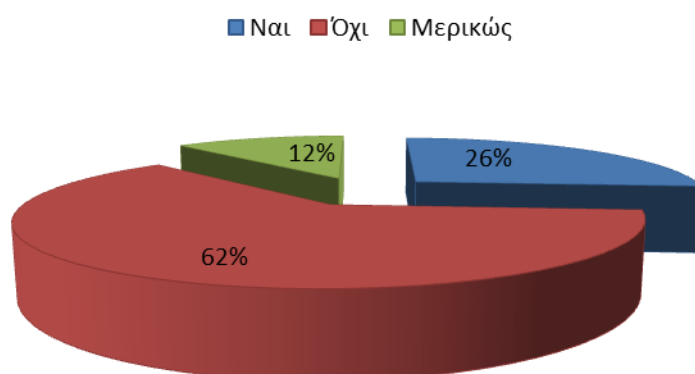
Στατιστικά στοιχεία του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς

	Συχνότητα	Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Valid Ναι	31	26,3	26,3	26,3
Όχι	73	61,9	61,9	88,1
Μερικώς	14	11,9	11,9	100,0
Total	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Απο αυτό προκύπτει και το πόσο έντονο πρόβλημα δημιουργείται όσων αφορά τη μετακίνηση στο Δήμο της Αθήνας καθιστώντας το ρόλο της Δημοτικής

Αστυνομίας και του τμήματος Ελέγχου Στάθμευσης καθοριστικό για την εύρυθμη λειτουργία της πόλης και συνάμα την σωστή εξυπηρέτηση των πολιτών



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.13: Διαγραμματική απεικόνιση του ποσοστού χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς

Στην όγδοη και τελευταία ερώτηση του Δεύτερου μέρους του ερωτηματολογίου που αφορά το κατά πόσο οι πολίτες χρησιμοποιούν για τη μετακίνησή τους ιδιωτικά μέσα μεταφοράς το 79,7% απάντησε θετικά ενώ μόλις το 11 % αρνητικά και ένα μικρό ποσοστό της τάξεως του 9,3 % απάντησε ότι κάνει μερική χρήση αυτών.

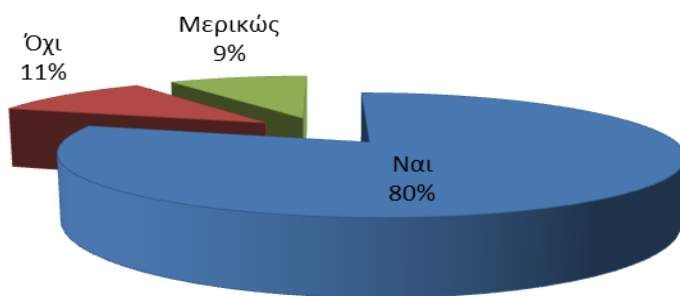
Πίνακας 5.8

Στατιστικά στοιχεία του ποσοστού χρήσης των μέσων ιδιωτικής μεταφοράς

		Συχνότητα	Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Valid	Ναι	94	79,7	79,7	79,7
	Όχι	13	11,0	11,0	90,7
	Μερικώς	11	9,3	9,3	100,0
	Total	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Το παραπάνω ποσοστό έρχεται να επιβεβαιώσει το προηγούμενο συμπέρασμα .



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.14: Διαγραμματική απεικόνιση του ποσοστού χρήσης των μέσων ιδιωτικής χρήσης

Στο Τρίτο μέρος του ερωτηματολογίου διερευνάται το κατά πόσο ο τρόπος λειτουργίας του τμήματος της Ελεγχόμενης Στάθμευσης ανταποκρίνεται επαρκώς στις ανάγκες που δημιουργούνται τόσο στους μόνιμους κατοίκους του δήμου όσο και στους επισκέπτες – εργαζόμενους.

Πιο συγκεκριμένα και στο πρώτο σκέλος που αφορά τους μόνιμους κατοίκους στο σύνολο των ερωτηθέντων το 42,4 % απάντησε θετικά στο πρώτο ερώτημα που αφορά τη χρήση της κάρτας μόνιμου κατοίκου ενώ το 18,6 % απάντησε αρνητικά.

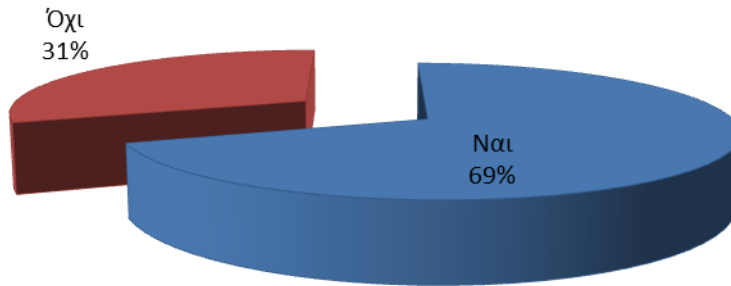
Πίνακας 5.9

Στατιστικά στοιχεία του ποσοστού χρήσης της κάρτας μόνιμου κατοίκου

		Συχνότητα	Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Valid	Ναι	50	42,4	69,4	69,4
	Όχι	22	18,6	30,6	100,0
	Total	72	61,0	100,0	
Missing	System	46	39,0		
Total		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Απο το παραπάνω ερώτημα προκύπτει το συμπέρασμα πως πρόκειται για ένα μέτρο η εφαρμογή του οποίου έχει βρει ανταπόκριση απο την πλευρά των πολιτών και ως εκ τούτου κρίνεται ορθός ο εξορθολογισμός και η περαιτέρω διεύρηνση του μέτρου.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5. 15: Διαγραμματική απεικόνιση του ποσοστού χρήσης κάρτας μόνιμου κατοίκου

Στο δεύτερο ερώτημα που σχετίζεται με το πόσο διευκολύνει η χρήση της κάρτας μόνιμου κατοίκου στην εύρεση θέσης στάθμευσης απο την πλευρά των πολιτών το 7,6% απάντησε καθόλου, το 4,2% πολύ λίγο και το 9,3% λίγο.

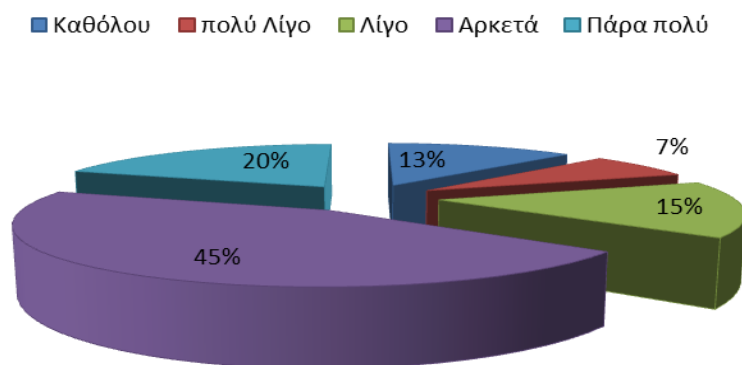
Πίνακας 5.10

Στατιστικά στοιχεία το ποσοστού διεκόλυνσης της χρήσης κάρτας μονίμου κατοίκου

		Συχνότητα	Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Valid	Καθόλου	9	7,6	12,7	12,7
	πολύ Λίγο	5	4,2	7,0	19,7
	Λίγο	11	9,3	15,5	35,2
	Αρκετά	32	27,1	45,1	80,3
	Πάρα πολύ	14	11,9	19,7	100,0
	Total	71	60,2	100,0	
Missing	System	47	39,8		
Total		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Σύμφωνα και με τα δεδομένα του παρακάτω γραφήματος το 27,1% απάντησε ότι εξυπηρετείται αρκετά ενώ το 11,9 % πάρα πολύ.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5. 16: Διαγραμματική απεικόνιση του ποσοστού διεκόλυνσης της χρήσης κάρτας μονίμου κατοίκου

Στο τρίτο ερώτημα που σχετίζεται με το διάστημα που απαιτείται για την εύρεση θέσεως στάθμευσης το 7,6% απάντησε ότι δαπανά 0-5 λεπτά της ώρας, το 17,8% 6-10 λεπτά της ώρας, το 11,9% περίπου μισή ώρα και το 11% δήλωσε ότι χρειάζεται περισσότερο από 30 λεπτά.

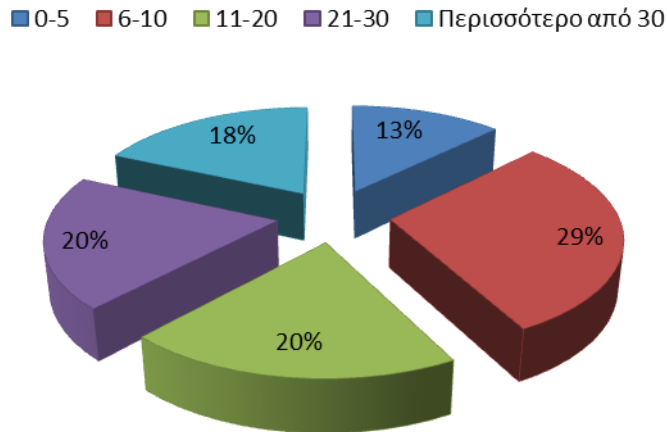
Πίνακας 5.11

Στατιστικά στοιχεία του χρονικού διαστήματος για την εύρεσης θέσεως στάθμευσης

		Συχνότητα	Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Valid	0-5	9	7,6	12,7	12,7
	6-10	21	17,8	29,6	42,3
	11-20	14	11,9	19,7	62,0
	21-30	14	11,9	19,7	81,7
	Περισσότεροι από 30	13	11,0	18,3	100,0
	Total	71	60,2	100,0	
Missing	System	47	39,8		
Total		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Τα παραπάνω αποτελέσματα παρουσιάζονται και στο παρακάτω γράφημα.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.17: Διαγραμματική απεικόνιση του χρονικού διαστήματος για την εύρεσης θέσεως στάθμευσης

Στο τέταρτο ερώτημα που σχετίζεται με το πόσο κοντά στην οικία του ο πολίτης εξασφαλίζει θέση στάθμευσης το 7,6% απάντησε ότι βρίσκει θέση σε απόσταση μικρότερη των 10 μέτρων και το 11,9% απάντησε ότι βρίσκει θέση στάθμευσης σε απόσταση μικρότερη των 30 μέτρων .

Πίνακας 5.12

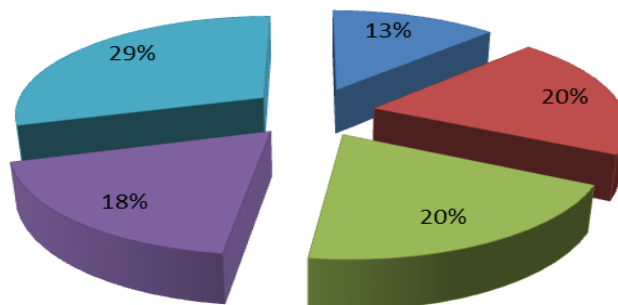
Στατιστικά στοιχεία του ποσοστού εύρεσης θέσεως στάθμευσης κοντά στην οικία

		Συχνότητα	Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Valid	0-10	9	7,6	12,7	12,7
	11-20	14	11,9	19,7	32,4
	21-30	14	11,9	19,7	52,1
	31-40	13	11,0	18,3	70,4
	Περισσότερο από 40	21	17,8	29,6	100,0
	Total	71	60,2	100,0	
Missing	System	47	39,8		
Total		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Ακόμη το 11% σταθμεύει σε απόσταση 30 με 40 μέτρα μακριά από την οικία του ενώ το 17,8% απάντησε ότι διανύει περισσότερο από 40 μέτρα μακριά .

■ 0-10 ■ 11-20 ■ 21-30 ■ 31-40 ■ Περισσότερο από 40



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.18: Διαγραμματική απεικόνιση του ποσοστού εύρεσης θέσεως στάθμευσης κοντά στην οικία

Στο πέμπτο ερώτημα που σχετίζεται με το βαθμό που πιστεύουν οι πολίτες ότι το μέτρο της Ελεγχόμενης Στάθμευσης στο Δήμο Αθηναίων συμβάλλει στην βελτίωση της ποιότητας ζωής, το 2,5% δήλωσε καθόλου, το 5,1% πολύ λίγο και το 12,7% λίγο.

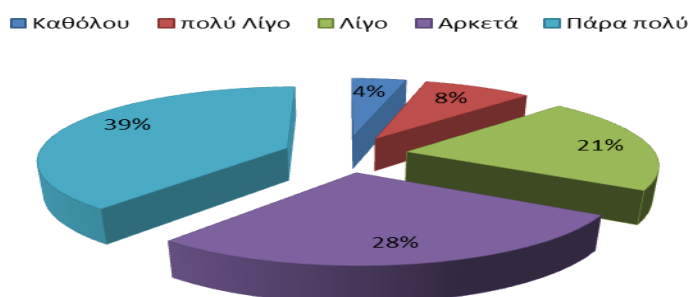
Πίνακας 5.13

Στατιστικά στοιχεία του ποσοστού βελτίωσης της ποιότητας ζωής

		Συχνότητα	Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Valid	Καθόλου	3	2,5	4,2	4,2
	πολύ Λίγο	6	5,1	8,3	12,5
	Λίγο	15	12,7	20,8	33,3
	Αρκετά	20	16,9	27,8	61,1
	Πάρα πολύ	28	23,7	38,9	100,0
	Total	72	61,0	100,0	
Missing	System	46	39,0		
Total		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Ακόμη το 16,9% δήλωσε ότι το μέτρο εξυπηρετεί αρκετά ενώ το 23,7% πάρα πολύ.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.19: Διαγραμματική απεικόνιση του ποσοστού βελτίωσης της ποιότητας ζωής

Στο έκτο και τελευταίο ερώτημα του πρώτου σκέλους που αφορά την ανάγκη επέκτασης του συστήματος της Ελεγχόμενης Σταθμευσης και σε άλλες περιοχές του Δήμου Αθηναίων όπου δεν υπάρχει σήμερα ενδιαφέρον παρουσιάζει το 54,2 % ποσοστό αρκετά μεγάλο που αποκρίνεται θετικά .

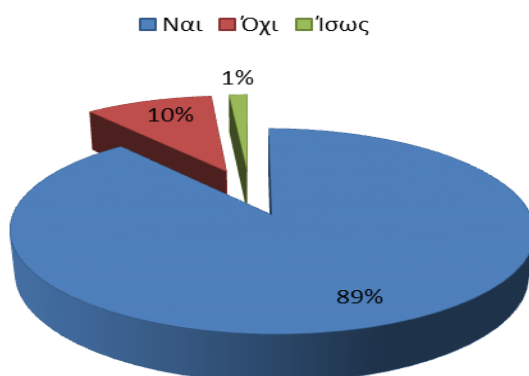
Πίνακας 5.14

Στατιστικά στοιχεία της ανάγκης επέκτασης της ελεγχόμενης στάθμευσης

		Συχνότητα	Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Valid	Ναι	64	54,2	88,9	88,9
	Όχι	7	5,9	9,7	98,6
	3	1	,8	1,4	100,0
	Total	72	61,0	100,0	
Missing	System	46	39,0		
Total		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Ενώ όπως αποτυπώνεται και στο κάτωθι γράφημα μόλις το 5,9 % αποκρίνεται αρνητικά.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5. 20: Διαγραμματική απεικόνιση της ανάγκης επέκτασης της ελεγχόμενης στάθμευσης

Στο Δεύτερο σκέλος του τρίτου μέρους που αφορά τους επισκέπτες που κινούνται στο κέντρο της Αθήνας αλλά και τους εργαζόμενους, στο πρώτο ερώτημα που σχετίζεται με το κατά πόσο γνωρίζουν την εφαρμογή της Ελεγχόμενης Στάθμευσης «myAthensPass» το 61,9 % απάντησε καταφατικά ενώ το 10,2% δήλωσε ότι δεν γνωρίζει την εν λόγω εφαρμογή.

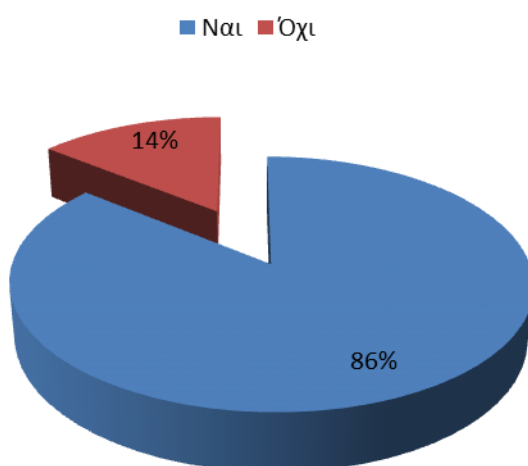
Πίνακας 5. 15

Στατιστικά στοιχεία του βαθμού γνώσης της εφαρμογής «myAthensPass»

		Συχνότητα	Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Valid	Ναι	73	61,9	85,9	85,9
	Όχι	12	10,2	14,1	100,0
	Total	85	72,0	100,0	
Missing	System	33	28,0		
Total		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Τα παραπάνω αποτελέσματα αποδίδονται με το ανωτέρω γράφημα .



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5. 21: Διαγραμματική απεικόνιση του βαθμού γνώσης της εφαρμογής «myAthensPass»

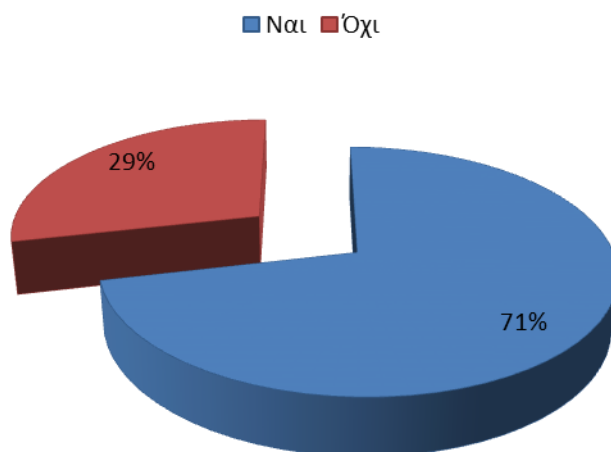
Στη δεύτερη ερώτηση που ερευνά το κατά πόσο γίνεται χρήση της εφαρμογής «myAthensPass» από την πλευρά των πολιτών το 50,8% απαντά καταφατικά και το 20,3% αρνητικά.

Πίνακας 5.16

Στατιστικά στοιχεία του βαθμού χρήσης της εφαρμογής «myAthensPass»

		Συχνότητα	Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Valid	Ναι	60	50,8	70,6	70,6
	Όχι	24	20,3	28,2	98,8
	3	1	,8	1,2	100,0
	Total	85	72,0	100,0	
Missing	System	33	28,0		
Total		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.22: Διαγραμματική απεικόνιση του βαθμού χρήσης της εφαρμογής «myAthensPass»

Στο τρίτο ερώτημα που διερευνά το πόσο εύκολη είναι η χρήση της εφαρμογής «myAthensPass» στο σύνολο των ερωτηθέντων το 1,7 % απάντησε ότι δεν είναι καθόλου εύκολη η χρήση της , το 8,5% απάντησε ότι είναι λίγο εύκολη, το 33,1% ότι είναι αρκετά εύκολη και το 26,3% πάρα πολύ.

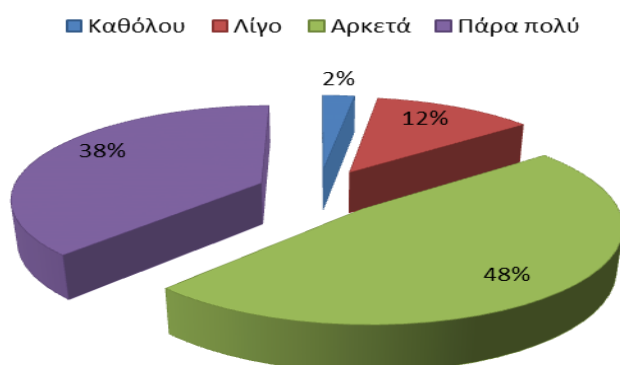
Πίνακας 5.17

Στατιστικά στοιχεία του βαθμού ευκολίας χρήσης της εφαρμογής

		Συχνότητα	Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Valid	Καθόλου	2	1,7	2,4	2,4
	Λίγο	10	8,5	12,2	14,6
	Αρκετά	39	33,1	47,6	62,2
	Πάρα πολύ	31	26,3	37,8	100,0
	Total	82	69,5	100,0	
Missing	System	36	30,5		
Total		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στο παραπάνω γράφημα αποτυπώνονται τα ποσοστά επι του συνόλου του δείγματος.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.23: Διαγραμματική απεικόνιση του βαθμού ευκολίας χρήσης της εφαρμογής

Στο τέταρτο ερώτημα που διερευνά το πόσο μικρό είναι το διάστημα που απαιτείται για την εύρεση θέσης στάθμευσης το 11,9% απάντησε καθόλου, το 3,6 % απάντησε πολύ λίγο και το 32,1 % λίγο.

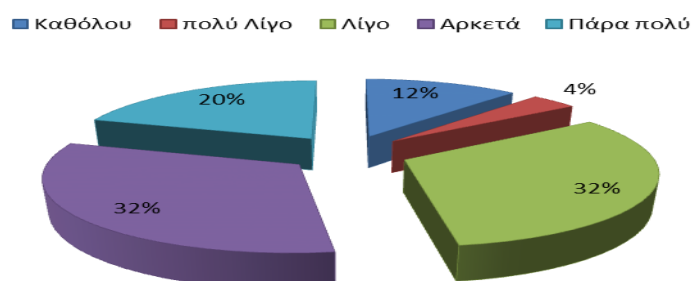
Πίνακας 5.18

Στατιστικά στοιχεία του χρονικού διαστήματος που απαιτείται για την εύρεση θέσεως στάθμευσης

		Συχνότητα	Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Valid	Καθόλου	10	8,5	11,9	11,9
	Πολύ Λίγο	3	2,5	3,6	15,5
	Λίγο	27	22,9	32,1	47,6
	Αρκετά	27	22,9	32,1	79,8
	Πάρα πολύ	17	14,4	20,2	100,0
	Total	84	71,2	100,0	
Missing	System	34	28,8		
Total		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Επίσης το 32,1 % απάντησε αρκετά και μόλις το 20,2 % απάντησε πάρα πολύ.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.24: Διαγραμματική απεικόνιση του χρονικού διαστήματος που απαιτείται για την εύρεση θέσεως στάθμευσης

Στο πέμπτο ερώτημα που αφορά το πόσο κοντά στο σημείο άφιξης εξασφαλίζουν οι πολίτες θέση στάθμευσης το 6% απαντά καθόλου, το 9,5% πολύ λίγο και το 31% λίγο.

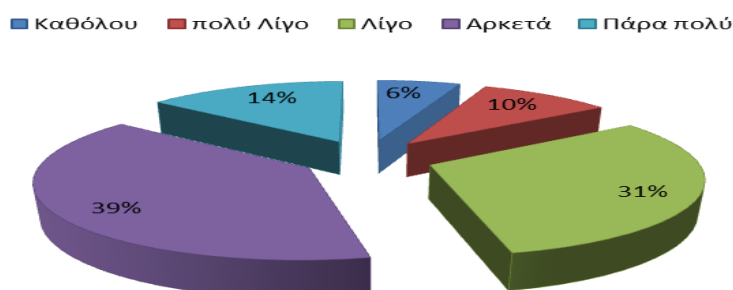
Πίνακας 5.19

Στατιστικά στοιχεία της εγγύτητας στάθμευσης στο σημείο άφιξης

		Συχνότητα	Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Valid	Καθόλου	5	4,2	6,0	6,0
	Πολύ Λίγο	8	6,8	9,5	15,5
	Λίγο	26	22,0	31,0	46,4
	Αρκετά	33	28,0	39,3	85,7
	Πάρα πολύ	12	10,2	14,3	100,0
	Total	84	71,2	100,0	
Missing	System	34	28,8		
Total		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Ακόμη το 39,3% δηλώνει ότι είναι αρκετά κοντά το σημείο στάθμευσης που εντοπίζει και το 14,3% πάρα πολύ κοντά στο σημείο άφιξης.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.25: Διαγραμματική απεικόνιση της εγγύτητας στάθμευσης στο σημείο άφιξης

Στο έκτο ερώτημα που αφορά το πόσο βοηθά η εφαρμογή «myAthensPass» να περιοριστεί ο χρόνος εύρεσης σημείου πώλησης το 3,6% απάντησε καθόλου, το 1,2% πολύ λίγο ενώ το 9,6% λίγο.

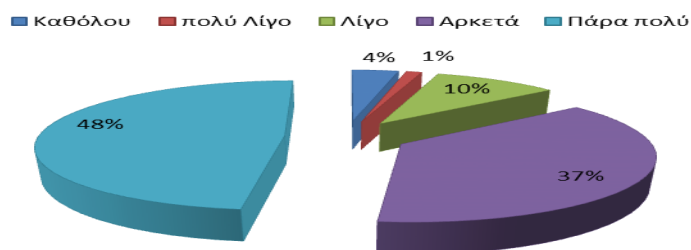
Πίνακας 5.20

Στατιστικά στοιχεία του βαθμού περιορισμού του χρόνου εύρεσης σημείου πώλησης χάρη στην εφαρμογή «myAthensPass»

		Συχνότητα	Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Valid	Καθόλου	3	2,5	3,6	3,6
	Πολύ Λίγο	1	,8	1,2	4,8
	Λίγο	8	6,8	9,6	14,5
	Αρκετά	31	26,3	37,3	51,8
	Πάρα πολύ	40	33,9	48,2	100,0
	Total	83	70,3	100,0	
Missing	System	35	29,7		
Total		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Ακόμη το 37,3% δήλωσε ότι βοηθά αρκετά και το 48,2% πάρα πολύ.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διάγραμμα 5.26: Διαγραμματική απεικόνιση του βαθμού περιορισμού του χρόνου εύρεσης σημείου πώλησης χάρη στην εφαρμογή «my Athens Pass»

Στο έβδομο και τελευταίο ερώτημα που αφορά τις προτάσεις των πολιτών για τη βελτίωση της στάθμευσης στο κέντρο της πόλης οι περισσότεροι πρότειναν την ενατικοποίηση της αστυνόμευσης για την ορθή τήρηση του κώδικα οδικής κυκλοφορίας καθώς και την αναβάθμιση του ρόλου του δημοτικού αστυνομικού.

5.2.2 Συγκριτικά Στατιστικά

Στον παρακάτω πίνακα όσον αφορά το φύλο των συμμετεχόντων στο ερωτηματολόγιο, παρατηρούμε ότι έχουμε N =πλήθος μεταβλητών δηλαδή 118 έγκυρες μεταβλητές και καμία missing values, ο μέσος όρος είναι 1.43 γεγονός που μας δείχνει ότι οι άνδρες είναι περισσότεροι από τις γυναίκες , αλλιώς η τιμή θα ήταν μεγαλύτερη από 1.5, Median είναι η διάμεσος με τιμη 1, Mode είναι το επικρατέστερο φύλο που στην περίπτωσή μας είναι το 1= άνδρες (2= γυναίκες), Std. Deviation 0.497 είναι η τυπική απόκλιση , η οποία είναι η ρίζα της διακύμανσης (Variance), το τυπικό σφάλμα του μέσου είναι η τυπική απόκλιση ,το εύρος (Range) είναι 1, δηλαδή η μεγαλύτερη μείον την μικρότερη παρατήρηση (2-1=1) .

Στατιστικά Δεδομένα

Φύλο

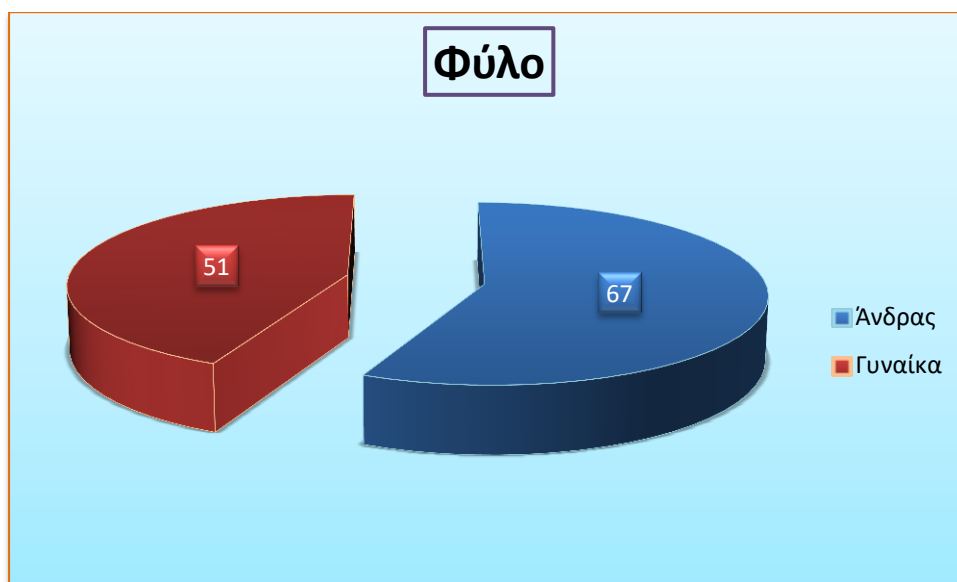
N	Ισχύον	118
	Missing	0
Mean		1,43
Median		1,00
Mode		1
Std. Deviation		,497
Variance		,248
Skewness		,277
Std. Error of Skewness		,223
Kurtosis		-1,957
Std. Error of Kurtosis		,442
Range		1
Sum		169
Ποσοστημότητα 25		1,00
	50	1,00
	75	2,00

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Φύλο					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
---	Άνδρας	67	56,8	56,8	56,8
	Γυναίκα	51	43,2	43,2	100,0
	Σύνολο	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Σύμφωνα με τα δημογραφικά στοιχεία των συμμετεχόντων όπως αυτά προέκυψαν από την έρευνα που διενεργήθηκε παρατηρείται ότι το δείγμα δεν είναι ισομερώς καταμερισμένο όσον αφορά το φύλο των ερωτηθέντων καθότι το μεγαλύτερο μέρος του (56,8%) αποτελείται από άνδρες και το 43,2% από γυναίκες.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διαγραμματική απεικόνιση

Στον παρακάτω πίνακα όσον αφορά την ηλικία των συμμετεχόντων στο ερωτηματολόγιο, παρατηρούμε ότι έχουμε $N =$ πλήθος μεταβλητών δηλαδή 118 έγκυρες μεταβλητές και καμία missing values, ο μέσος όρος (Mean)είναι 2,83 πράγμα που μας δείχνει ότι στην ηλικιακή ομάδα των 41-50 ανήκουν οι περισσότεροι που συμμετείχαν στην έρευνα, Median είναι η διάμεσος με τιμή 3,δηλαδή η ηλικιακή ομάδα 41-45, Mode είναι το επικρατέστερη ηλικία που στην περίπτωση μας είναι το

3= ηλικία 41-50, Std. Deviation 1.088 είναι η τυπική απόκλιση , η οποία είναι η ρίζα της διακύμανσης (Variance), το εύρος (Range) είναι 4, δηλαδή η μεγαλύτερη μείον την μικρότερη παρατήρηση (5-1=4).

Στατιστικά Δεδομένα

Ηλικία

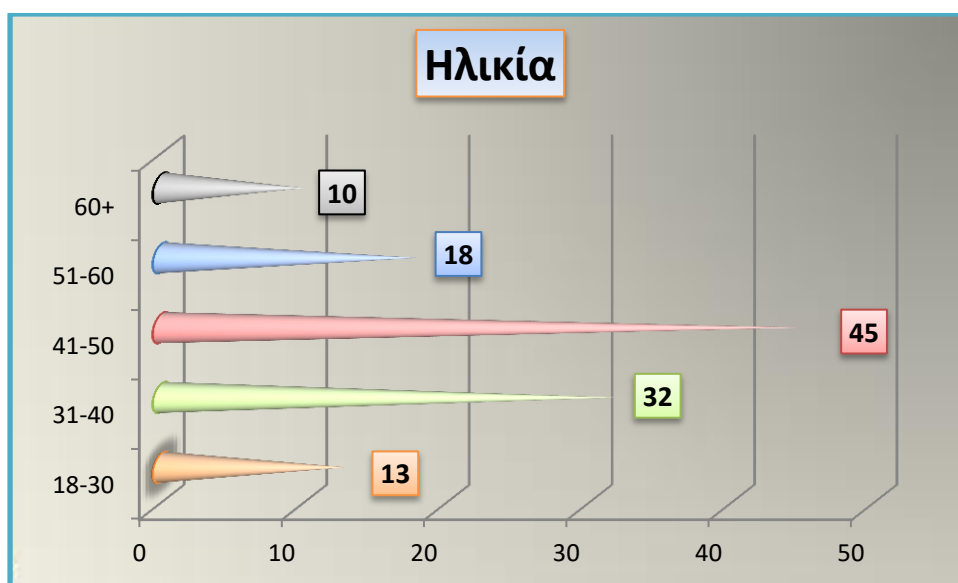
N	Ισχύον	118
	Missing	0
Mean		2,83
Median		3,00
Mode		3
Std. Deviation		1,088
Variance		1,185
Skewness		,223
Std. Error of Skewness		,223
Kurtosis		-,409
Std. Error of Kurtosis		,442
Range		4
Sum		334
Ποσοστό	25	2,00
	50	3,00
	75	3,00

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Ηλικία					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
--	18-30	13	11,0	11,0	11,0
	31-40	32	27,1	27,1	38,1
	41-50	45	38,1	38,1	76,3
	51-60	18	15,3	15,3	91,5
	60+	10	8,5	8,5	100,0
	Σύνολο	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Ακόμη παρατηρείται πως το 11% των ερωτηθέντων είναι έως 30 ετών, το 27,1% ηλικίας 30 έως 40 ετών, το 38,1% ηλικίας από 41 έως 50 ετών, το 15,3% από 51 έως 60 ετών και το 8,5% άνω των 60 ετών.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Φύλο * Ηλικία Διασταύρωση

Μέτρηση

	Ηλικία					Σύνολο
	18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Φύλο Άνδρας	5	19	29	7	7	67
Σύνολο	5	19	29	7	7	67

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στους άνδρες υπερτερεί η ηλικιακή ομάδα 41-50 με 29 άτομα.

Φύλο * Ηλικία Διασταύρωση

Μέτρηση

	Ηλικία					Σύνολο
	18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Φύλο Γυναίκα	8	13	16	11	3	51
Σύνολο	8	13	16	11	3	51

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Το ίδιο και στις γυναίκες, η ηλικιακή ομάδα 41-50 είναι πρώτη και δεύτερη αυτή των 31-40 .

Στον παρακάτω πίνακα όσον αφορά το μορφωτικό επίπεδο των συμμετεχόντων στην έρευνα, παρατηρούμε ότι έχουμε $N =$ πλήθος μεταβλητών δηλαδή 118 έγκυρες μεταβλητές και καμία missing values, ο μέσος ορος (Mean) είναι 3.42 πράγμα που μας δείχνει ότι στο μορφωτικό επίπεδο οι περισσότεροι που συμμετείχαν στην έρευνα είναι απόφοιτοι ΑΕΙ-ΤΕΙ, Median είναι η διάμεσος με τιμή 4, δηλαδή απόφοιτοι ΑΕΙ-ΤΕΙ, Mode είναι το επικρατέστερο μορφωτικό επίπεδο που στην περίπτωση μας είναι το 4= απόφοιτοι ΑΕΙ-ΤΕΙ, Std. Deviation 1.404 είναι η τυπική απόκλιση, η οποία είναι η ρίζα της διακύμανσης (Variance), το εύρος (Range) είναι 4, δηλαδή η μεγαλύτερη μείον την μικρότερη παρατήρηση ($7-1=6$).

Στατιστικά Δεδομένα

Μορφωτικό επίπεδο

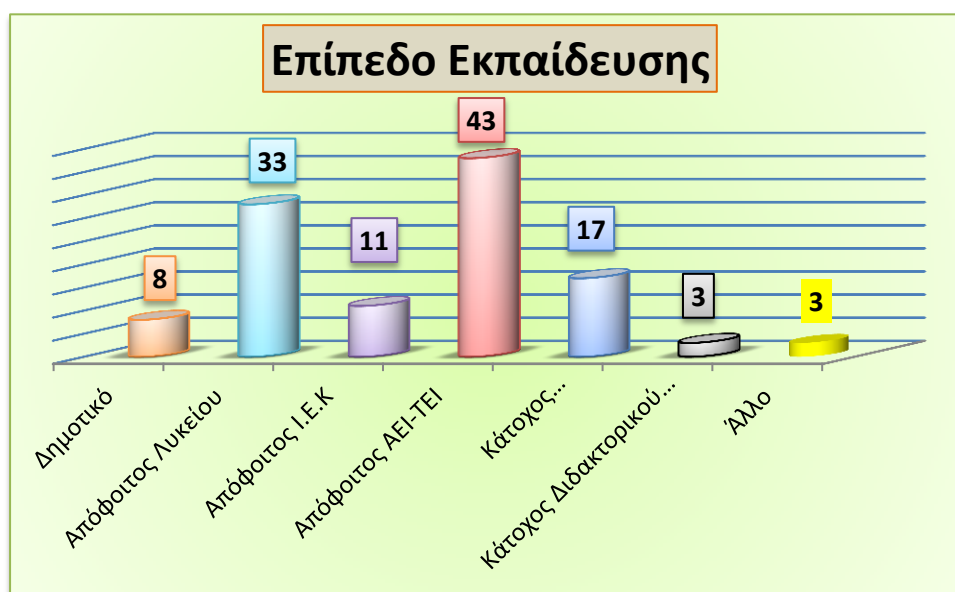
N	Ισχύον	118
	Missing	0
Mean		3,42
Median		4,00
Mode		4
Std. Deviation		1,404
Variance		1,971
Skewness		,186
Std. Error of Skewness		,223
Kurtosis		-,424
Std. Error of Kurtosis		,442
Range		6
Sum		403
Ποσοστόiles	25	2,00
	50	4,00
	75	4,00

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Μορφωτικό επίπεδο					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
--	Δημοτικό	8	6,8	6,8	6,8
	Απόφοιτος Λυκείου	33	28,0	28,0	34,7
	Απόφοιτος Ι.Ε.Κ	11	9,3	9,3	44,1
	Απόφοιτος ΑΕΙ-ΤΕΙ	43	36,4	36,4	80,5
	Κάτοχος Μεταπτυχιακού Τίτλου	17	14,4	14,4	94,9
	Κάτοχος Διδακτορικού τίτλου	3	2,5	2,5	97,5
	Άλλο	3	2,5	2,5	100,0
	Σύνολο	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Όσον αφορά το μορφωτικό επίπεδο των συμμετεχόντων στην έρευνα από τα στοιχεία προκύπτει ότι το 6,8% είναι τελειόφοιτοι δημοτικού, το 28,0% απόφοιτοι λυκείου και το 9,3% απόφοιτοι ΙΕΚ. Ανώτερες ή ανώτατες σπουδές έχουν γίνει από το 36,4% (απόφοιτοι ΑΕΙ/ΤΕΙ), ενώ 14,4% είναι κάτοχοι Μεταπτυχιακού και μόλις το 2,5% είναι κάτοχοι Διδακτορικού τίτλου σπουδών. Σε ποσοστό 2,5% δηλώνουν φοιτητές ή άλλη εκπαίδευση .



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στους παραπάνω πίνακες παρατηρούμε την διασταύρωση του φύλου των συμμετεχόντων στην έρευνα σε σχέση με το επίπεδο μόρφωσής τους. Τα δύο φύλα δεν διαφέρουν ως προς το επίπεδο εκπαίδευσης το οποίο υψηλό καθώς 33 στους 67 άνδρες, ποσοστό 50% είναι απόφοιτοι Πανεπιστημίου –ΤΕΙ και κάτοχοι μεταπτυχιακού ή διδακτορικού τίτλου.

Φύλο * Μορφωτικό επίπεδο Διασταύρωση

Μέτρηση

	Μορφωτικό επίπεδο							Σύνολο
	Δημοτικό	Απόφοιτος Λυκείου	Απόφοιτος Ι.Ε.Κ	Απόφοιτος ΑΕΙ-ΤΕΙ	Κάτοχος Μεταπτυχιακού Τίτλου	Κάτοχος Διδακτορικού τίτλου	Άλλο	
Φύλο	3	23	5	22	9	2	3	67
Σύνολο	3	23	5	22	9	2	3	67

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στους άνδρες το μορφωτικό επίπεδο είναι υψηλό καθώς 33 στους 67 άνδρες, ποσοστό 50% είναι απόφοιτοι Πανεπιστημίου –ΤΕΙ και κάτοχοι μεταπτυχιακού ή διδακτορικού τίτλου.

Φύλο * Μορφωτικό επίπεδο Διασταύρωση

Μέτρηση

	Μορφωτικό επίπεδο						Σύνολο
	Δημοτικό	Απόφοιτος Λυκείου	Απόφοιτος Ι.Ε.Κ	Απόφοιτος ΑΕΙ-ΤΕΙ	Κάτοχος Μεταπτυχιακού Τίτλου	Κάτοχος Διδακτορικού τίτλου	
Φύλο Γυναίκα	5	10	6	21	8	1	51
Σύνολο	5	10	6	21	8	1	51

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

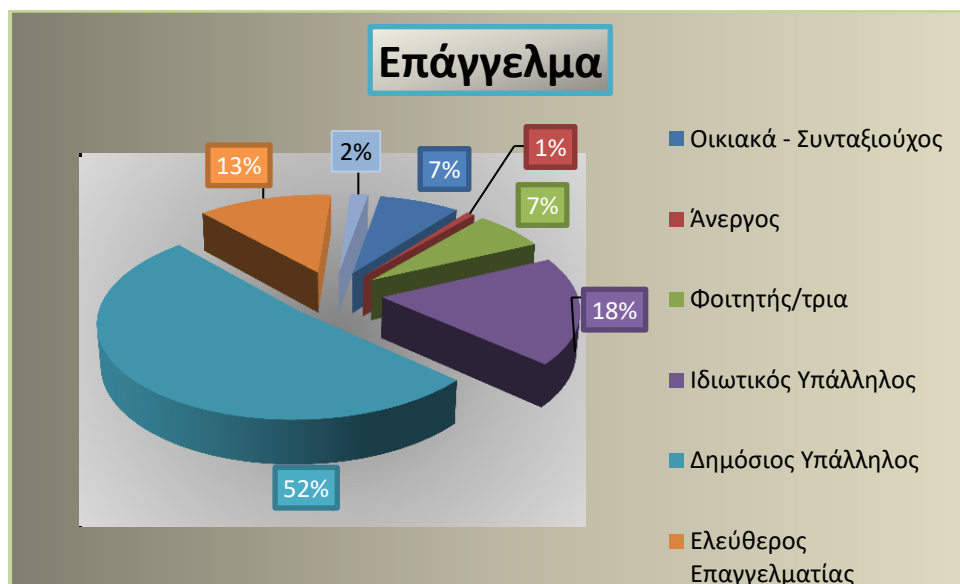
Το ίδιο παρατηρούμε και στις γυναίκες καθώς 30 στις 50 είναι απόφοιτοι Πανεπιστημίου –ΤΕΙ και κάτοχοι μεταπτυχιακού ή διδακτορικού τίτλου, ποσοστό μεγαλύτερο του 50% .

<u>Επάγγελμα</u>					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
--	Οικιακά - Συνταξιούχος	9	7,6	7,6	7,6
	Άνεργος	1	,8	,8	8,5
	Φοιτητής/τρια	8	6,8	6,8	15,3
	Ιδιωτικός Υπάλληλος	22	18,6	18,6	33,9
	Δημόσιος Υπάλληλος	61	51,7	51,7	85,6
	Ελεύθερος Επαγγελματίας	15	12,7	12,7	98,3
	Άλλο	2	1,7	1,7	100,0
	Σύνολο	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Όσον αφορά την επαγγελματική ενασχόληση από το σύνολο των ερωτηθέντων προκύπτει ότι το 18% είναι ιδιωτικοί υπάλληλοι, το 13% είναι ελεύθεροι επαγγελματίες, το 7% είναι συνταξιούχοι ή ασχολούνται με οικιακές εργασίες και το

ίδιο ποσοστό δηλώνει φοιτητής / -ρια. Το 2% δηλώνει κάτι άλλο εδώ το μεγαλύτερο ποσοστό 52% δηλώνει ότι απασχολείται στο δημόσιο τομέα.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στον παρακάτω πίνακα όσον αφορά ποιοι είναι κάτοικοι του Αθηναίων από τους συμμετέχοντες στην έρευνα, παρατηρούμε ότι έχουμε $N =$ πλήθος μεταβλητών δηλαδή 118 έγκυρες μεταβλητές και καμία missing values, ο μέσος όρος (Mean) είναι 1.42 πράγμα που μας δείχνει ότι οι περισσότεροι που συμμετείχαν στην έρευνα είναι κάτοικοι του Δ. Αθηναίων, Median είναι η διάμεσος με τιμή 1, δηλαδή κάτοικοι του Δ. Αθηναίων, Mode είναι το επικρατέστερο στους κατοίκους που στην περίπτωση μας είναι το 1= κάτοικοι του Δήμου Αθηναίων, Std. Deviation 0.496 είναι η τυπική απόκλιση, η οποία είναι η ρίζα της διακύμανσης (Variance), το εύρος (Range) είναι 1, δηλαδή η μεγαλύτερη μείον την μικρότερη παρατήρηση ($2-1=1$).

Στατιστικά Δεδομένα

Κάτοικος Δήμου Αθηναίων

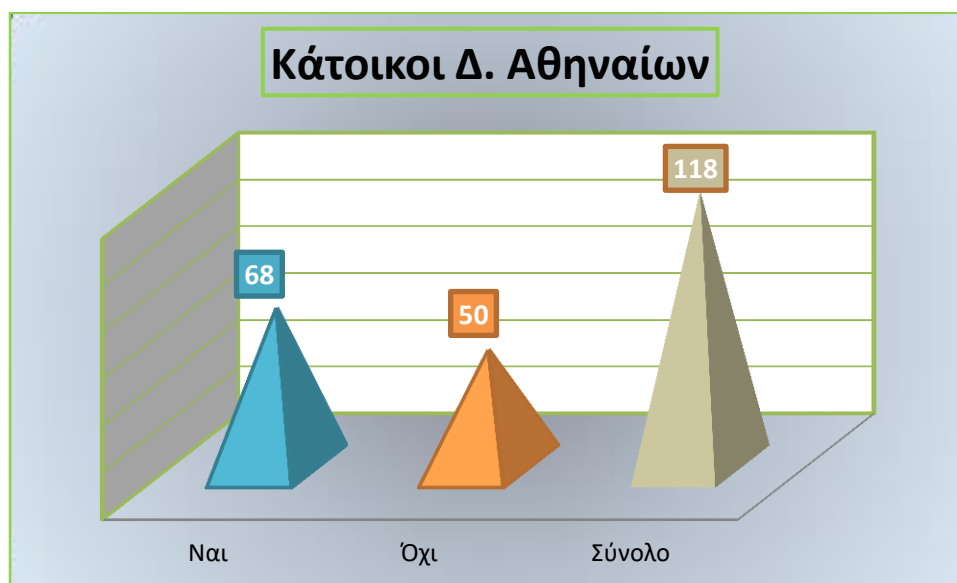
N	Ισχύον	118
	Missing	0
Mean		1,42
Median		1,00
Mode		1
Std. Deviation		,496
Variance		,246
Skewness		,313
Std. Error of Skewness		,223
Kurtosis		-1,935
Std. Error of Kurtosis		,442
Range		1
Sum		168
Ποσοστάiles	25	1,00
	50	1,00
	75	2,00

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Κάτοικος Δήμου Αθηναίων					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
--	Ναι	68	57,6	57,6	57,6
	Όχι	50	42,4	42,4	100,0
	Σύνολο	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Από το σύνολο των ερωτηθέντων προκύπτει ότι το 57.6% είναι κάτοικοι του Δήμου Αθηναίων και το 42.4% δηλώνει κάτοικος άλλου δήμου.

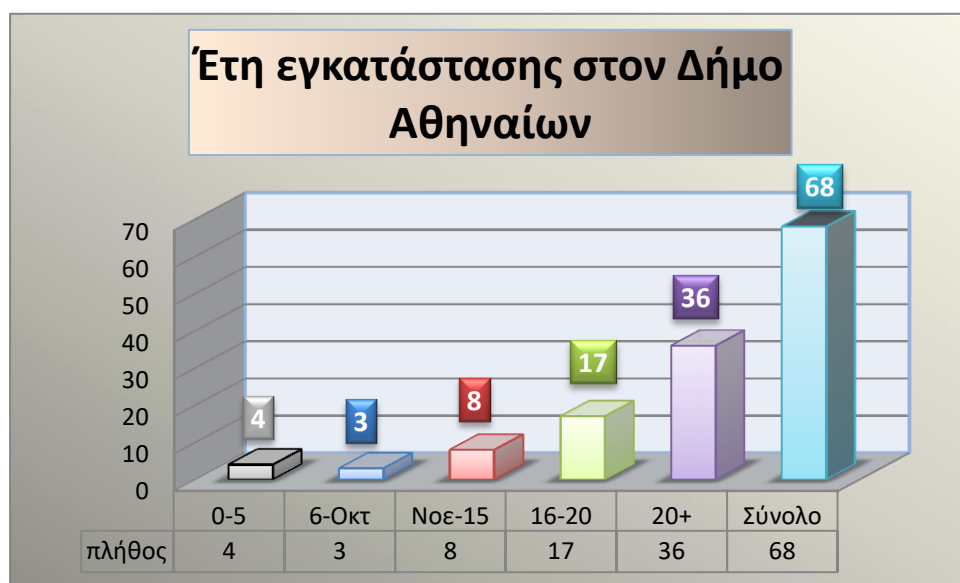


Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Έτη εγκατάστασης κατοίκων Δήμου Αθηναίων					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
--	0-5	4	3,4	5,9	5,9
	6-10	3	2,5	4,4	10,3
	11-15	8	6,8	11,8	22,1
	16-20	17	14,4	25,0	47,1
	20+	36	30,5	52,9	100,0
	Σύνολο	68	57,6	100,0	
Missing	99	50	42,4		
Σύνολο		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Από τους μόνιμους κατοίκους το 5.9% κατοικεί μόνιμα στον Δήμο για λιγότερο από 5 έτη, το 4.4% για 6 -10 έτη και το 11,8% για 11-15 έτη. Αρκετοί όπως προκύπτει από την ανάλυση των δεδομένων κατοικούν μόνιμα στον δήμο 16-20 έτη (25,0%), ενώ οι περισσότεροι σε ποσοστό 52,9% δηλώνουν ότι διαβιών μόνιμα για πάνω από 20 έτη.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στον παρακάτω πίνακα όσον αφορά την ερώτηση πόσο οργανωμένη θεωρείτε την υπηρεσία της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων από τους συμμετέχοντες στην έρευνα, παρατηρούμε ότι έχουμε N =πλήθος μεταβλητών δηλαδή 118 έγκυρες μεταβλητές και καμία missing values, ο μέσος όρος (Mean) είναι 3.83 δηλαδή μας δείχνει ότι οι περισσότεροι που συμμετείχαν στην έρευνα θεωρούν την Δημοτική Αστυνομία του Δήμου Αθηναίων αρκετά οργανωμένη , Median είναι η διάμεσος με τιμή 4,δηλαδή αρκετά οργανωμένη, Mode είναι το επικρατέστερο που στην περίπτωσή μας είναι το 4= αρκετά οργανωμένη, Std. Deviation 1,015 είναι η τυπική απόκλιση , η οποία είναι η ρίζα της διακύμανσης (Variance), το εύρος (Range) είναι 4, δηλαδή η μεγαλύτερη μείον την μικρότερη παρατήρηση (5-1=4).

Στατιστικά Δεδομένα

Πόσο οργανωμένη θεωρείτε την υπηρεσία της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δ. Αθηναίων;

N	Ισχύον	118
	Missing	0
Mean		3,83
Median		4,00
Mode		4
Std. Deviation		1,015
Variance		1,031
Skewness		-,898
Std. Error of Skewness		,223
Kurtosis		,527
Std. Error of Kurtosis		,442
Range		4
Sum		452
Ποσοστάiles	25	3,00
	50	4,00
	75	5,00

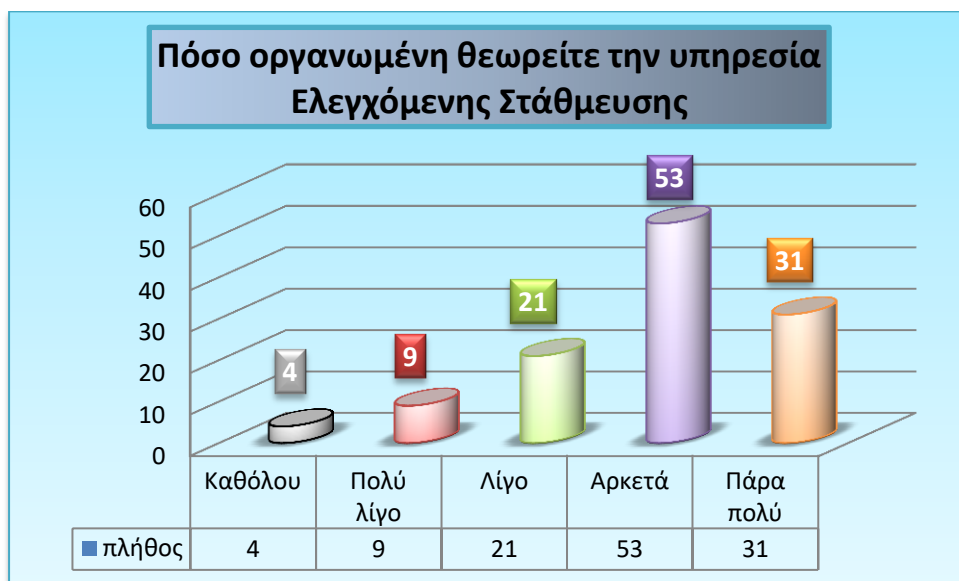
Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πόσο οργανωμένη θεωρείτε την υπηρεσία της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων;

		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
--	Καθόλου	4	3,4	3,4	3,4
	Πολύ λίγο	9	7,6	7,6	11,0
	Λίγο	21	17,8	17,8	28,8
	Αρκετά	53	44,9	44,9	73,7
	Πάρα πολύ	31	26,3	26,3	100,0
	Σύνολο	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Από την έρευνα διαπιστώνεται ότι πάρα πολύ οργανωμένη θεωρεί την υπηρεσία της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δ. Αθηναίων 31 άτομα με ποσοστό 26,3%,ααρκετά οργανωμένη, το οποίο είναι και το επικρατέστερο, την θεωρούν 53 άτομα με ποσοστό 44,9%, λίγο οργανωμένη 21 άτομα με ποσοστό 17,8% πολύ λίγο οργανωμένη 9 άτομα με ποσοστό 7,6% και καθόλου οργανωμένη 4 άτομα με ποσοστό 3,4% .



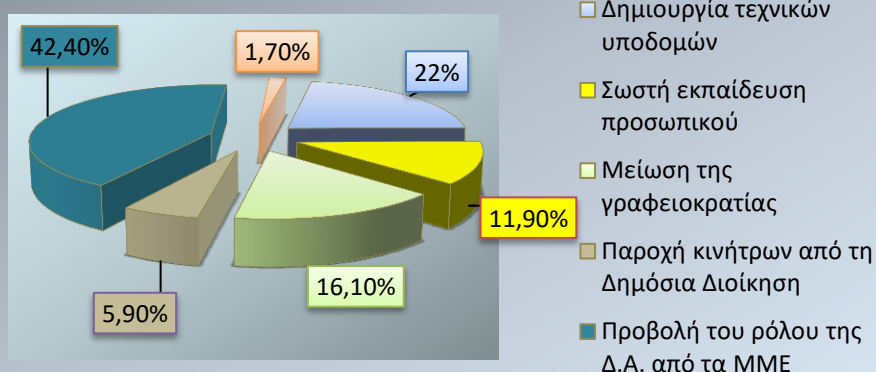
Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πως θεωρείτε ότι θα μπορούσαν να βελτιωθούν οι παρεχόμενες υπηρεσίες του τμήματος Ελέγχου Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων προς τους πολίτες;					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
--	Δημιουργία τεχνικών υποδομών	26	22,0	22,0	22,0
	Σωστή εκπαίδευση προσωπικού	14	11,9	11,9	33,9
	Μείωση της γραφειοκρατίας	19	16,1	16,1	50,0
	Παροχή κινήτρων από τη Δημόσια Διοίκηση	7	5,9	5,9	55,9
	Προβολή του ρόλου της Δ.Α. από τα ΜΜΕ	50	42,4	42,4	98,3
	Άλλο	2	1,7	1,7	100,0
	Σύνολο	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στη μεταβλητή που αφορά την άποψη των ερωτηθέντων για τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών του τμήματος Ελέγχου Στάθμευσης της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων προς τους πολίτες στο σύνολο των ερωτηθέντων το 22% δήλωσε ότι θα ήταν καλό να βελτιωθούν οι τεχνικές υπηρεσίες του Δήμου, μόλις το 11,9% θεώρησε ότι πρέπει να υπάρξει μεγαλύτερη μέριμνα για τη σωστή εκπαίδευση του προσωπικού, το 16,1% τη μείωση της γραφειοκρατίας, το 5,9% την παροχή κινήτρων από τη Δημόσια Διοίκηση. Το μεγαλύτερο ποσοστό 42.4% μέσω της προβολής του ρόλου της Δημοτικής Αστυνομίας από τα ΜΜΕ και το υπόλοιπο 2% δήλωσε κάτι άλλο.

Τρόπος βελτίωσης παρεχόμενων υπηρεσιών Τμήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στον παρακάτω πίνακα όσον αφορά την ερώτηση αν πιστεύετε πως οι υπηρεσίες που παρέχονται από το τμήμα Ελέγχου Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών, από τους συμμετέχοντες στην έρευνα, παρατηρούμε ότι έχουμε $N =$ πλήθος μεταβλητών δηλαδή 118 έγκυρες μεταβλητές και καμία missing values, ο μέσος όρος (Mean) είναι 2.45 δηλαδή μας δείχνει ότι οι περισσότεροι που συμμετείχαν στην έρευνα θεωρούν πως οι υπηρεσίες που παρέχονται από το τμήμα Ελέγχου Στάθμευσης του Δ.Α. καλύπτουν μερικώς τις ανάγκες των πολιτών, Median είναι η διάμεσος με τιμή 3,δηλαδή μερικώς, Mode είναι το επικρατέστερο που στην περίπτωσή μας είναι το 3= μερικώς.

Στατιστικά Δεδομένα

Πιστεύετε πως οι υπηρεσίες που παρέχονται από το τμήμα Ελέγχου Στάθμευσης του Δ.Α. καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών;

N	Ισχύον	118
	Missing	0
Mean		2,45
Median		3,00
Mode		3
Std. Deviation		,802
Variance		,643
Skewness		-,996
Std. Error of Skewness		,223
Kurtosis		-,700
Std. Error of Kurtosis		,442
Range		2
Sum		289
Ποσοστόiles	25	2,00
	50	3,00
	75	3,00

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πιστεύετε πως οι υπηρεσίες που παρέχονται από το τμήμα Ελέγχου Στάθμευσης του Δ.Α. καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών;

		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
--	Ναι	23	19,5	19,5	19,5
	Όχι	19	16,1	16,1	35,6
	Μερικώς	76	64,4	64,4	100,0
	Σύνολο	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Το 64,4% απάντησε μερικώς, όχι το 16,1% και ναι το 19,5%. Στο σημείο αυτό πιθανό να αποτυπώνεται η ανάγκη για αναβάθμιση του θεσμού και η λήψη ριζοσπαστικών αποφάσεων για την παροχή καλύτερων υπηρεσιών προς όφελος δημοτών.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στον παρακάτω πίνακα όσον αφορά την ερώτηση ποιο είναι το επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δ. Αθηναίων, από τους συμμετέχοντες στην έρευνα, παρατηρούμε ότι έχουμε N =πλήθος μεταβλητών δηλαδή 118 έγκυρες μεταβλητές και καμία missing values, ο μέσος όρος (Mean) είναι 3.69 δηλαδή μας δείχνει ότι οι περισσότεροι που συμμετείχαν στην έρευνα είναι αρκετά ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δ.

Αθηναίων, Median είναι η διάμεσος με τιμή 4,δηλαδή αρκετά ικανοποιημένοι, Mode είναι το επικρατέστερο που στην περίπτωση μας είναι το 4= αρκετά ικανοποιημένοι.

Στατιστικά Δεδομένα

*Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της
Δημοτικής Αστυνομίας του Δ. Αθηναίων*

N	Ισχύον	118
	Missing	0
Mean		3,69
Median		4,00
Mode		4
Std. Deviation		,938
Variance		,880
Skewness		-,930
Std. Error of Skewness		,223
Kurtosis		1,188
Std. Error of Kurtosis		,442
Range		4
Sum		436
Ποσοστόiles	25	3,00
	50	4,00
	75	4,00

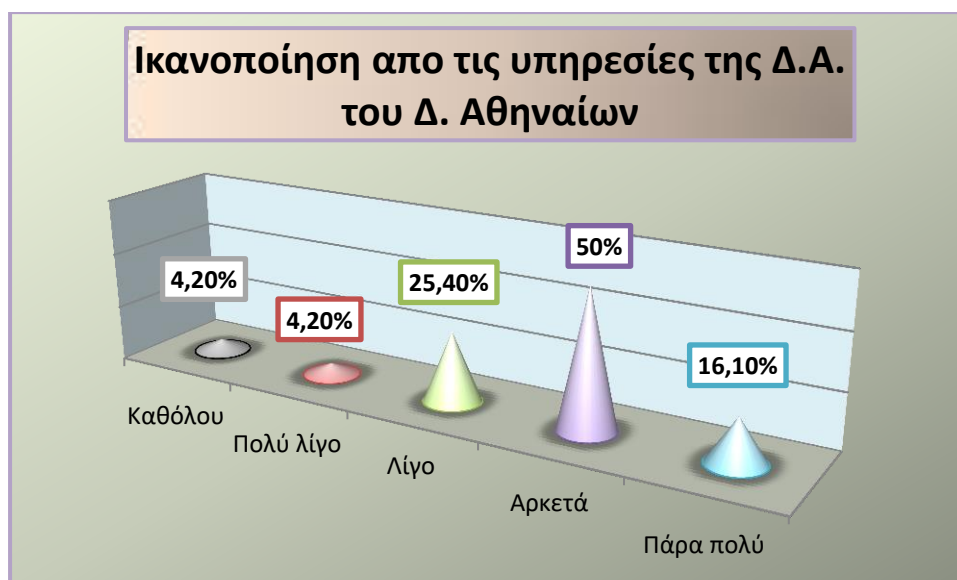
Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων

		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
--	Καθόλου	5	4,2	4,2	4,2
	Πολύ λίγο	5	4,2	4,2	8,5
	Λίγο	30	25,4	25,4	33,9
	Αρκετά	59	50,0	50,0	83,9
	Πάρα πολύ	19	16,1	16,1	100,0
	Σύνολο	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στο ερώτημα που ερευνά το βαθμό ικανοποίησης των πολιτών από τις παρεχόμενες υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου της Αθήνας μόλις το 4,2% δήλωσε ότι δεν είναι καθόλου ικανοποιημένο από τις παρεχόμενες υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου της Αθήνας, το ίδιο ποσοστό (4,2%) δήλωσε πολύ λίγο ικανοποιημένο, το 25,4% δήλωσε λίγο ικανοποιημένο, 50% δηλώνει αρκετά ικανοποιημένο από τις παρεχόμενες υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου της Αθήνας και τέλος το 16,1% δηλώνει πάρα πολύ ικανοποιημένο.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στον παρακάτω πίνακα όσον αφορά την ερώτηση ποιο είναι το επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δ. Αθηναίων, από τους συμμετέχοντες στην έρευνα, παρατηρούμε ότι έχουμε N =πλήθος μεταβλητών δηλαδή 118 έγκυρες μεταβλητές και καμία missing values, ο μέσος όρος (Mean) είναι 3.70 δηλαδή μας δείχνει ότι οι περισσότεροι που συμμετείχαν στην έρευνα είναι αρκετά ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων, Median είναι η διάμεσος με τιμή 4,δηλαδή αρκετά ικανοποιημένοι, Mode είναι το επικρατέστερο που στην περίπτωσή μας είναι το 4= αρκετά ικανοποιημένοι.

Στατιστικά Δεδομένα

*Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της
Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δ. Αθηναίων*

N	Ισχύον	118
	Missing	0
Mean		3,70
Median		4,00
Mode		4
Std. Deviation		,927
Variance		,860
Skewness		-,942
Std. Error of Skewness		,223
Kurtosis		1,039
Std. Error of Kurtosis		,442
Range		4
Sum		437
Ποσοστόiles	25	3,00
	50	4,00

Στατιστικά Δεδομένα

*Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της
Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δ. Αθηναίων*

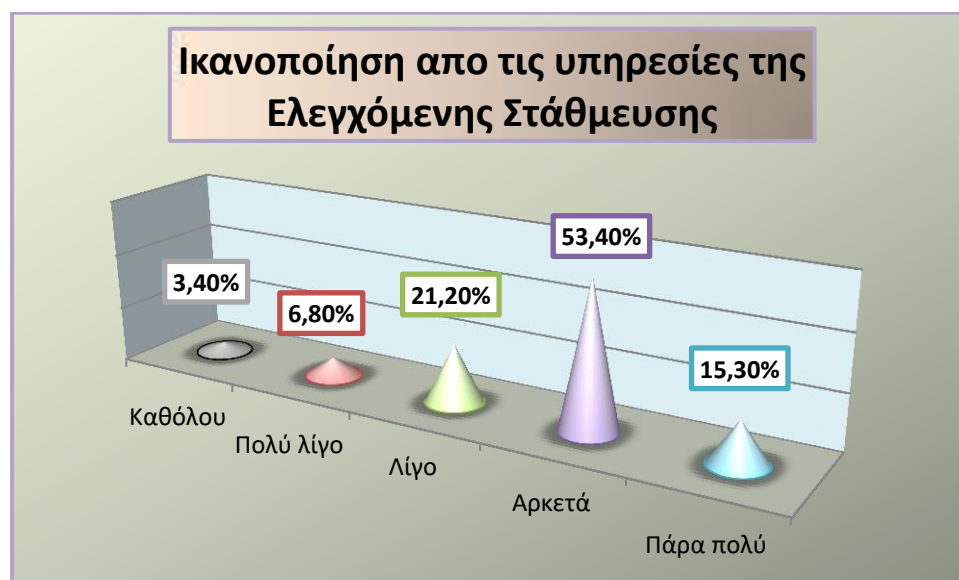
N	Ισχύον	118
	Missing	0
Mean		3,70
Median		4,00
Mode		4
Std. Deviation		,927
Variance		,860
Skewness		-,942
Std. Error of Skewness		,223
Kurtosis		1,039
Std. Error of Kurtosis		,442
Range		4
Sum		437
Ποσοστόiles	25	3,00
	50	4,00
	75	4,00

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
--	Καθόλου	4	3,4	3,4	3,4
	Πολύ λίγο	8	6,8	6,8	10,2
	Λίγο	25	21,2	21,2	31,4
	Αρκετά	63	53,4	53,4	84,7
	Πάρα πολύ	18	15,3	15,3	100,0
	Σύνολο	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στο ερώτημα που ερευνά το βαθμό ικανοποίησης των πολιτών από τις παρεχόμενες υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου της Αθήνα, το 3,4% δήλωσε ότι δεν είναι ικανοποιημένο, το 6,8% ότι είναι πολύ λίγο και το 21,2 % απάντησε ότι είναι λίγο ικανοποιημένο, το 53,4% απάντησε ότι είναι αρκετά ικανοποιημένο, ενώ το 15,3% απάντησε πάρα πολύ ικανοποιημένο.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στον παρακάτω πίνακα όσον αφορά την ερώτηση ποιος είναι ο βαθμός παροχής καινοτόμων υπηρεσιών της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δ. Αθηναίων, από τους συμμετέχοντες στην έρευνα, παρατηρούμε ότι έχουμε N =πλήθος μεταβλητών δηλαδή 118 έγκυρες μεταβλητές και καμία missing values, ο μέσος όρος (Mean) είναι 3.79 δηλαδή μας δείχνει ότι οι περισσότεροι που συμμετείχαν στην έρευνα θεωρούν ότι το τμήμα ελεγχόμενης στάθμευσης παρέχει καινοτόμες υπηρεσίες σε αρκετά μεγάλο βαθμό, Median είναι η διάμεσος με τιμή 4,δηλαδή αρκετά μεγάλο βαθμό, Mode είναι το επικρατέστερο που στην περίπτωσή μας είναι το 4= αρκετά μεγάλο βαθμό.

Στατιστικά Δεδομένα

*Βαθμός παροχής καινοτόμων υπηρεσιών της
Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δ. Αθηναίων*

N	Ισχύον	118
	Missing	0
Mean		3,79
Median		4,00
Mode		4
Std. Deviation		,968
Variance		,938
Skewness		-1,457
Std. Error of Skewness		,223
Kurtosis		2,246
Std. Error of Kurtosis		,442
Range		4
Sum		447
Ποσοστόiles	25	4,00
	50	4,00
	75	4,00

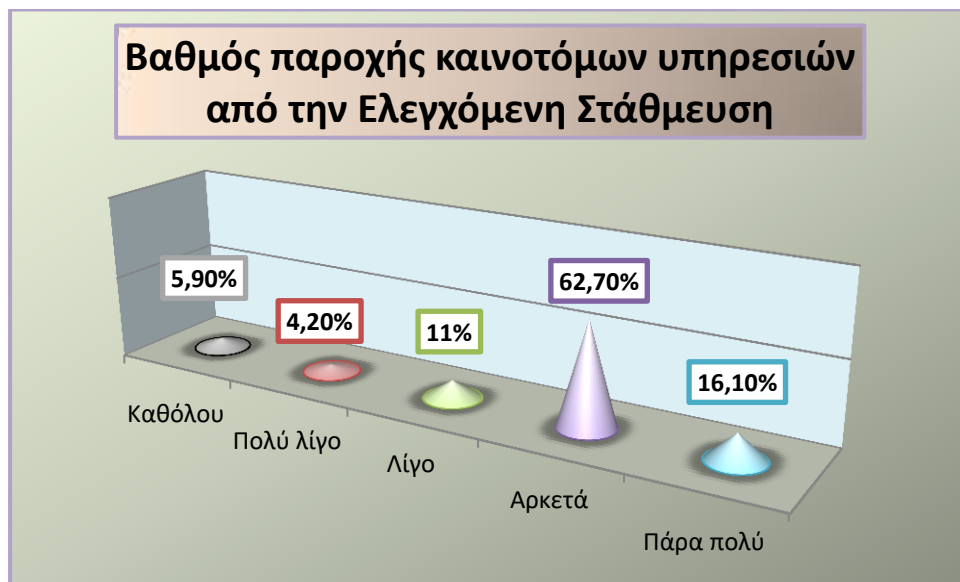
Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Βαθμός παροχής καινοτόμων υπηρεσιών της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων

		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
--	Καθόλου	7	5,9	5,9	5,9
	Πολύ λίγο	5	4,2	4,2	10,2
	Λίγο	13	11,0	11,0	21,2
	Αρκετά	74	62,7	62,7	83,9
	Πάρα πολύ	19	16,1	16,1	100,0
	Σύνολο	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στο ερώτημα που ερευνά σε ποιο βαθμό το τμήμα Ελέγχου Στάθμευσης (Ελεγχόμενη Στάθμευση) της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου της Αθήνας παρέχει καινοτόμες υπηρεσίες, το 5,9% δήλωσε καθόλου, το 4,2% πολύ λίγο, το 11% λίγο, το 62,7% αρκετά και το 16,1% πάρα πολύ



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στον παρακάτω πίνακα όσον αφορά την ερώτηση αν μετακινήστε με μέσα μαζικής μεταφοράς, από τους συμμετέχοντες στην έρευνα, παρατηρούμε ότι έχουμε N =πλήθος μεταβλητών δηλαδή 118 έγκυρες μεταβλητές και καμία missing values, ο μέσος όρος (Mean) είναι 1.86 δηλαδή μας δείχνει ότι οι περισσότεροι που

συμμετείχαν στην έρευνα δεν μετακινούνται με μέσα μαζικής, Median είναι η διάμεσος με τιμή 2,δηλαδή την απάντηση όχι, Mode είναι το επικρατέστερο που στην περίπτωση μας είναι το 2= όχι δεν μετακινούμαι με μέσα μαζικής μεταφοράς.

Στατιστικά Δεδομένα

Μετακίνηση με μέσα μαζικής μεταφοράς

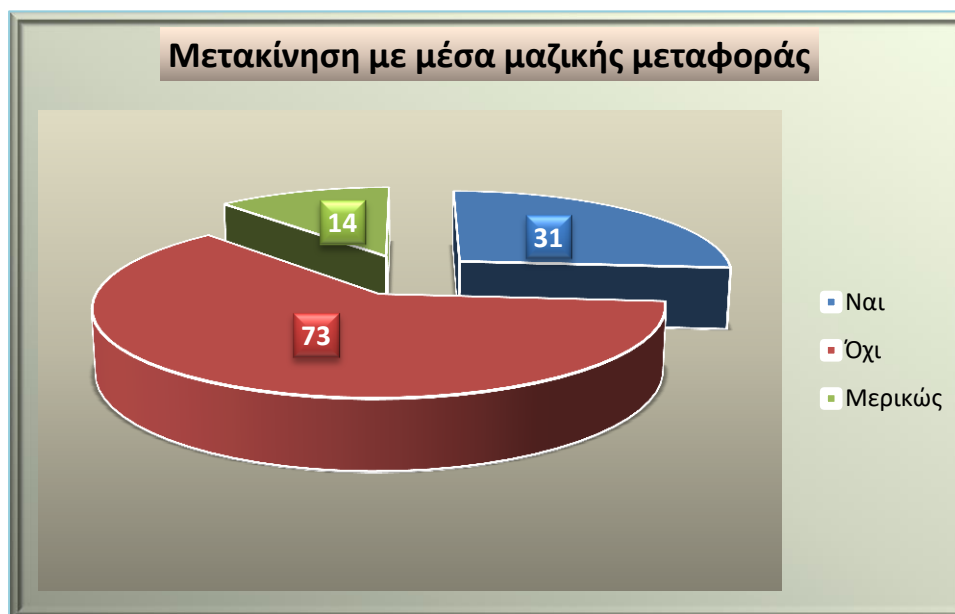
N	Ισχύον	118
	Missing	0
Mean		1,86
Median		2,00
Mode		2
Std. Deviation		,603
Variance		,364
Skewness		,069
Std. Error of Skewness		,223
Kurtosis		-,313
Std. Error of Kurtosis		,442
Range		2
Sum		219
Ποσοστόiles	25	1,00
	50	2,00
	75	2,00

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Μετακίνηση με μέσα μαζικής μεταφοράς					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σφωρευτικό Ποσοστό
	Ναι	31	26,3	26,3	26,3
	Όχι	73	61,9	61,9	88,1
	Μερικώς	14	11,9	11,9	100,0
	Σύνολο	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στην ερώτηση που αφορά στον τρόπο τη μετακίνησή των πολιτών και το κατά πόσο γίνεται ή όχι από τους ίδιους χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς το 26,3 % απάντησε θετικά ενώ το 61,9 % αρνητικά και ποσοστό της τάξεως του 11,9 % απάντησε ότι κάνει μερική χρήση αυτών.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στον παρακάτω πίνακα όσον αφορά την ερώτηση αν μετακινήστε με ιδιωτικά μέσα μεταφοράς, από τους συμμετέχοντες στην έρευνα, παρατηρούμε ότι έχουμε $N =$ πλήθος μεταβλητών δηλαδή 118 έγκυρες μεταβλητές και καμία missing values, ο μέσος όρος (Mean) είναι 1.30 δηλαδή μας δείχνει ότι οι περισσότεροι που συμμετείχαν στην έρευνα μετακινούνται με ιδιωτικά μέσα μεταφοράς, Median είναι

η διάμεσος με τιμή 1,δηλαδή την απάντηση ναι, Mode είναι το επικρατέστερο που στην περίπτωση μας είναι το 1= ναι μετακινούμαι με ιδιωτικό μέσο.

Στατιστικά Δεδομένα

Μετακίνηση με ιδιωτικό μέσο

N	Ισχύον	118
	Missing	0
Mean		1,30
Median		1,00
Mode		1
Std. Deviation		,631
Variance		,398
Skewness		1,951
Std. Error of Skewness		,223
Kurtosis		2,391
Std. Error of Kurtosis		,442
Range		2
Sum		153
Ποσοστόiles	25	1,00
	50	1,00
	75	1,00

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Μετακίνηση με ιδιωτικό μέσο					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
	Ναι	77	65,3	65,3	65,3
	Όχι	34	28,8	28,8	94,1
	Μερικώς	7	5,9	5,9	100,0
	Σύνολο	118	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στην ερώτηση που αφορά το κατά πόσο οι πολίτες χρησιμοποιούν για τη μετακίνησή τους ιδιωτικά μέσα μεταφοράς το 65,3% απάντησε θετικά, το 28,8% απάντησε αρνητικά και ποσοστό της τάξεως του 5,9 % απάντησε ότι κάνει μερική χρήση ιδιωτικών μέσων μεταφοράς.

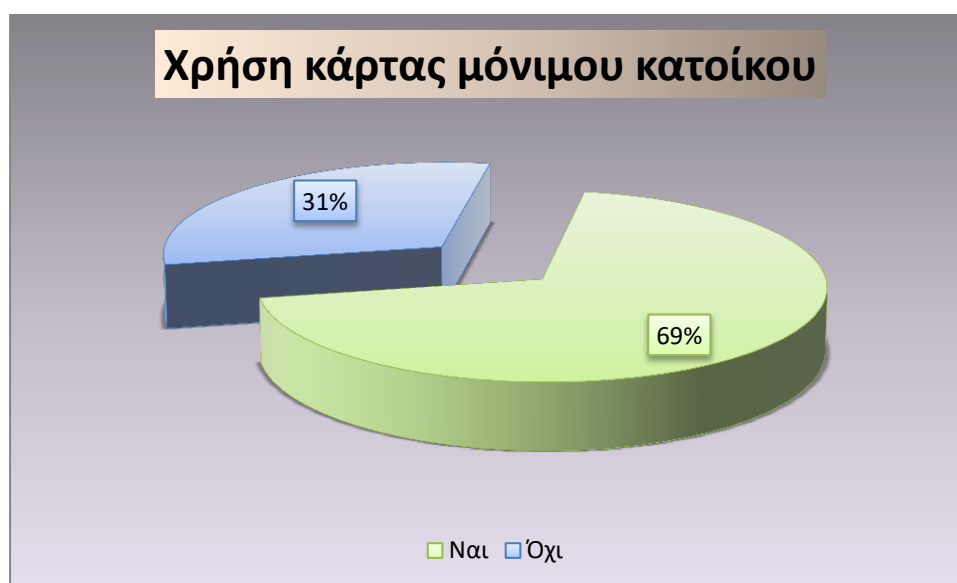


Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Χρήση κάρτας μόνιμου κατοίκου					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
--	Ναι	47	39,8	69,1	69,1
	Όχι	21	17,8	30,9	100,0
	Σύνολο	68	57,6	100,0	
Missing	99	50	42,4		
Σύνολο		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στην ερώτηση που αφορά τους μόνιμους κατοίκους στο σύνολο των ερωτηθέντων το 69,1% απάντησε θετικά σχετικά με τη χρήση της κάρτας μόνιμου κατοίκου ενώ το 30,9 % απάντησε αρνητικά.

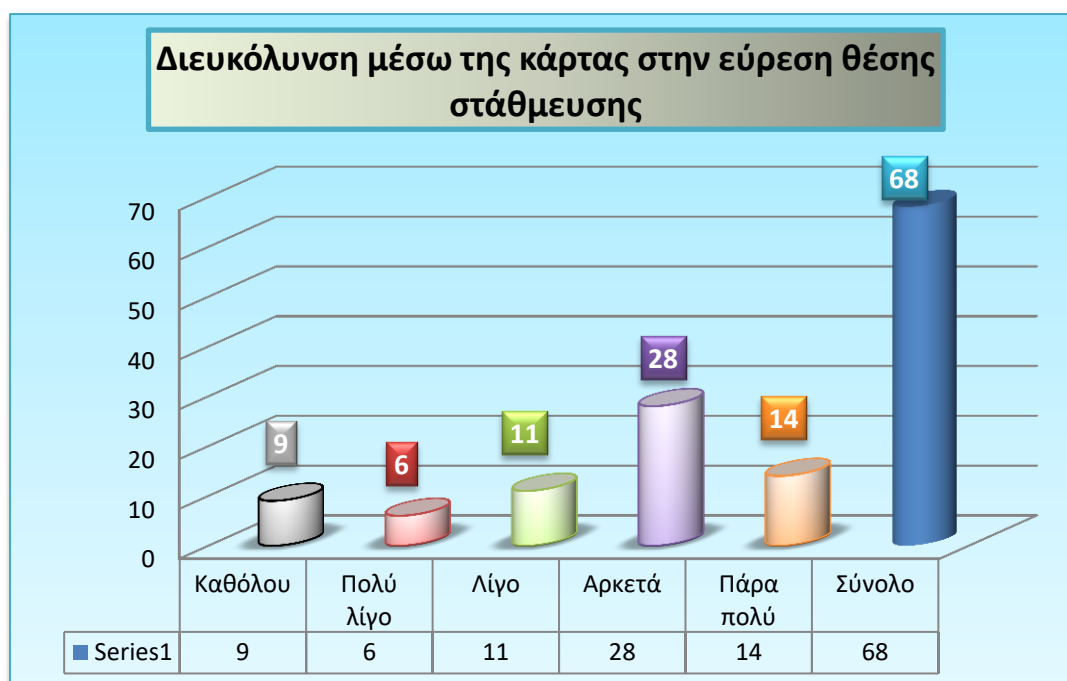


Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Διευκόλυνση μέσω της κάρτας στην εύρεση θέσης στάθμευσης					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
--	Καθόλου	9	7,6	13,2	13,2
	Πολύ λίγο	6	5,1	8,8	22,1
	Λίγο	11	9,3	16,2	38,2
	Αρκετά	28	23,7	41,2	79,4
	Πάρα πολύ	14	11,9	20,6	100,0
	Σύνολο	68	57,6	100,0	
Missing	99	50	42,4		
Σύνολο		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στο ερώτημα που σχετίζεται με το πόσο διευκολύνει η χρήση της κάρτας μόνιμου κατοίκου στην εύρεση θέσης στάθμευσης το 13,2% απάντησε καθόλου, το 8,8% πολύ λίγο, το 16,2% λίγο, το 41,2% αρκετά και το 20,6% πάρα πολύ.

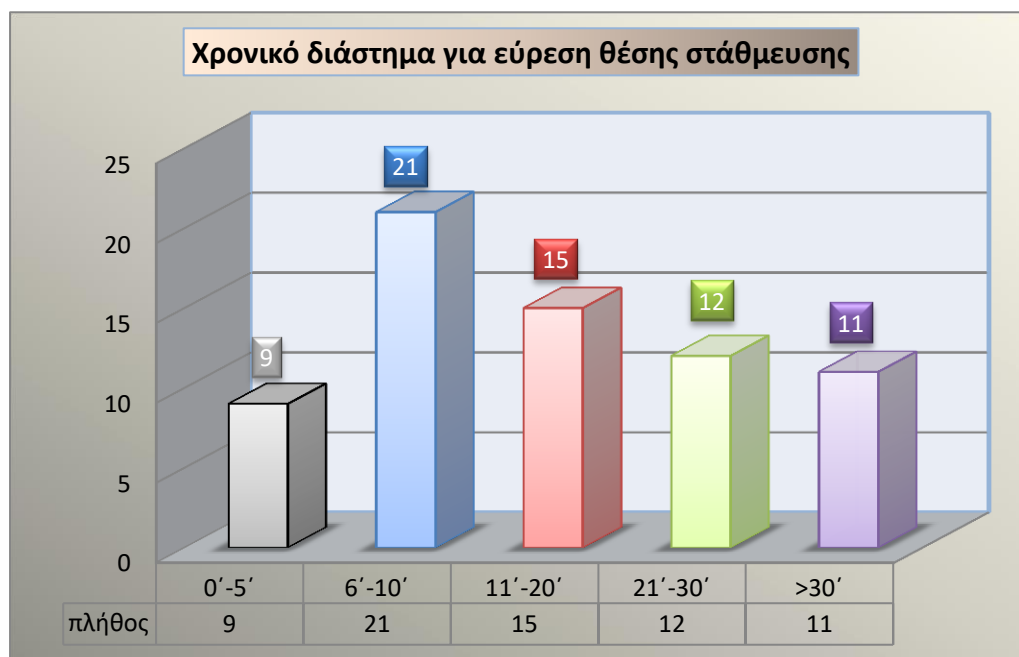


Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Χρονικό διάστημα για την εύρεση θέσης στάθμευσης					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
--	0-5	9	7,6	13,2	13,2
	6-10	21	17,8	30,9	44,1
	11-20	15	12,7	22,1	66,2
	21-30	12	10,2	17,6	83,8
	>30	11	9,3	16,2	100,0
	Σύνολο	68	57,6	100,0	
Missing	99	50	42,4		
Σύνολο		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στο ερώτημα που σχετίζεται με το διάστημα που απαιτείται για την εύρεση θέσεως στάθμευσης το 13,2% απάντησε ότι δαπανά 0-5 λεπτά της ώρας, το 30,9% 6-10 λεπτά της ώρας, το 22,1% 11-20 λεπτά, το 17,6% 21- 30 λεπτά και το 16,2% περισσότερο από μισή ώρα.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Χρήση κάρτας μόνιμου κατοίκου						
Χρονικό διάστημα για την εύρεση θέσης στάθμευσης		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό	
0-5 λεπτά		Ναι	8	88,9	88,9	88,9
		Όχι	1	11,1	11,1	100,0
		Σύνολο	9	100,0	100,0	
6-10 λεπτά		Ναι	15	71,4	71,4	71,4
		Όχι	6	28,6	28,6	100,0
		Σύνολο	21	100,0	100,0	
11-20 λεπτά		Ναι	9	60,0	60,0	60,0
		Όχι	6	40,0	40,0	100,0
		Σύνολο	15	100,0	100,0	
21-30 λεπτά		Ναι	7	58,3	58,3	58,3
		Όχι	5	41,7	41,7	100,0
		Σύνολο	12	100,0	100,0	
>30 λεπτά		Ναι	8	72,7	72,7	72,7
		Όχι	3	27,3	27,3	100,0
		Σύνολο	11	100,0	100,0	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στη διασταύρωση των ερωτήσεων ποιο είναι το χρονικό διάστημα για την εύρεση θέσης στάθμευσης και αν γίνεται χρήση κάρτας μόνιμου κατοίκου παρατηρούμε τα εξής:

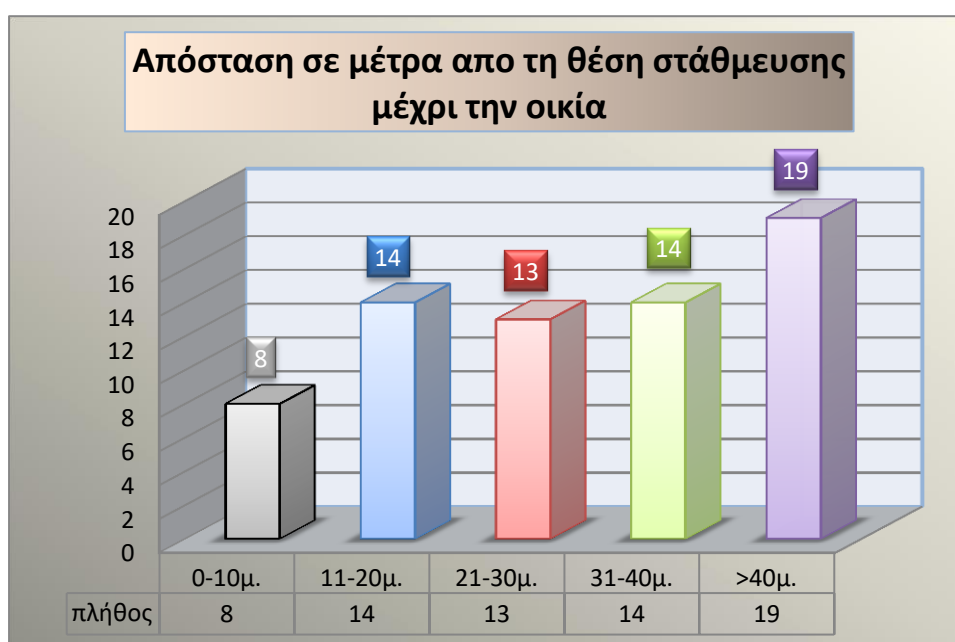
Όλοι όσοι κάνουν χρήση κάρτας βρίσκουν θέση στάθμευσης σε συντομότερο διάστημα από αυτούς που δεν κάνουν χρήση κάρτας. Από τους 47 που κάνουν χρήση κάρτας οι 23 (ποσοστό σχεδόν 50%) βρίσκουν θέση στάθμευσης σε χρόνο μικρότερο

των 10 λεπτών ενώ από τους 21 που δεν κάνουν χρήση κάρτας, μόλις 7 (ποσοστό 33%) βρίσκουν θέση στάθμευσης σε χρόνο μικρότερο των 10 λεπτών.

Απόσταση σε μέτρα από τη θέση στάθμευσης μέχρι την οικία σας					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
--	0-10	8	6,8	11,8	11,8
	11-20	14	11,9	20,6	32,4
	21-30	13	11,0	19,1	51,5
	31-40	14	11,9	20,6	72,1
	>40	19	16,1	27,9	100,0
	Σύνολο	68	57,6	100,0	
Missing	99	50	42,4		
Σύνολο		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στην ερώτηση που αφορά την απόσταση από την θέση στάθμευσης μέχρι την οικία, 8 άτομα απάντησαν ότι η απόσταση είναι απο0-10 μέτρα, 14 απάντησαν 11-20 μέτρα, 13 δηλώσαν ως απόσταση τα 21-30 μέτρα, 14 άτομα τα 31-40 μέτρα και πάνω από 40 μέτρα από την οικία τους είναι η θέση στάθμευσης δηλώσαν 19 άτομα.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Συμβάλλει στην βελτίωση της ποιότητας ζωής το μέτρο της Ελεγχόμενης Στάθμευσης:					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
	Καθόλου	2	1,7	2,9	2,9
	Πολύ λίγο	5	4,2	7,4	10,3
	Λίγο	16	13,6	23,5	33,8
	Αρκετά	21	17,8	30,9	64,7
	Πάρα πολύ	24	20,3	35,3	100,0
	Σύνολο	68	57,6	100,0	
Missing	99	50	42,4		
Σύνολο		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στο ερώτημα που σχετίζεται με το βαθμό που πιστεύουν οι πολίτες ότι το μέτρο της Ελεγχόμενης Στάθμευσης στο Δήμο Αθηναίων συμβάλλει στην βελτίωση της ποιότητας ζωής, το 2,9% δήλωσε καθόλου, το 7,4% πολύ λίγο, το 23,5% λίγο, το 30,9% δήλωσε ότι το μέτρο εξυπηρετεί αρκετά ενώ το 35,3% πάρα πολύ.

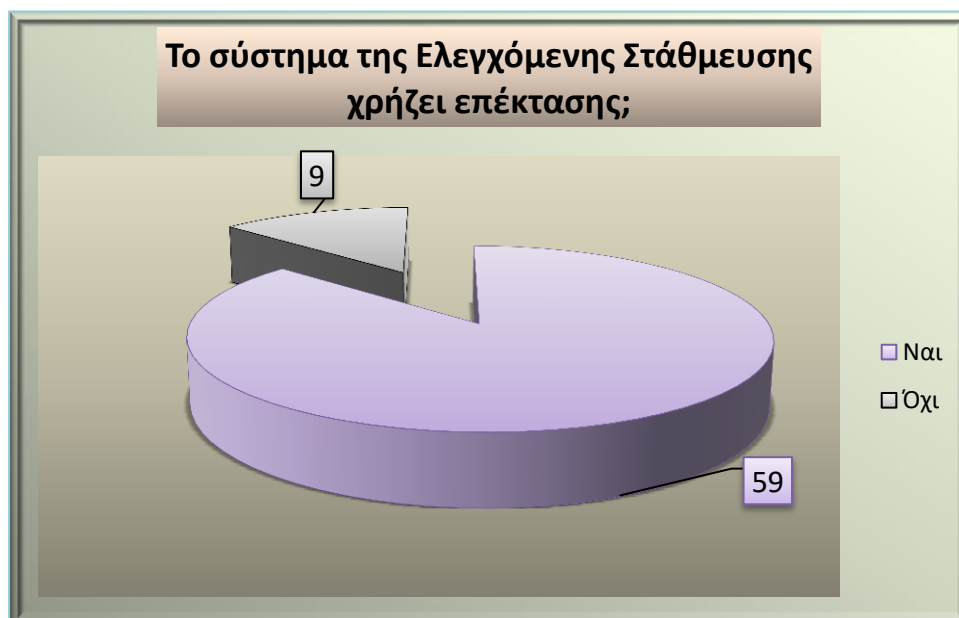


Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Το σύστημα της Ελεγχόμενης Σταθμευσης χρήζει επέκτασης και σε άλλες περιοχές του Δ. Αθηναίων					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Ισχύον	Ναι	59	50,0	86,8	86,8
	Όχι	9	7,6	13,2	100,0
	Σύνολο	68	57,6	100,0	
Missing	99	50	42,4		
Σύνολο		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στο ερώτημα που αφορά την ανάγκη επέκτασης του συστήματος της Ελεγχόμενης Σταθμευσης και σε άλλες περιοχές του Δήμου Αθηναίων όπου δεν υπάρχει σήμερα το 86,8% αποκρίνεται θετικά ενώ το 13,2 % αποκρίνεται αρνητικά.

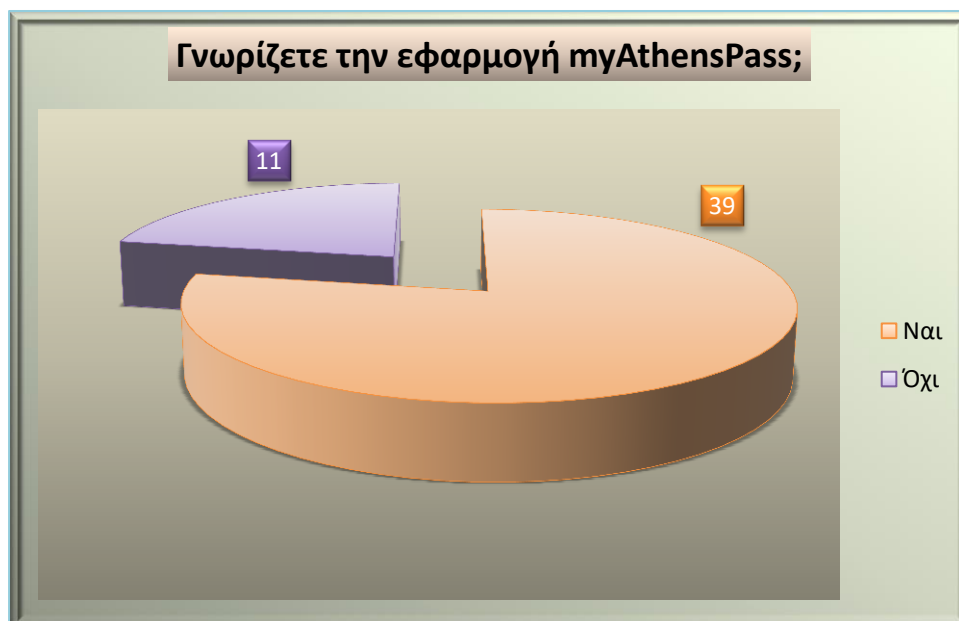


Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Γνωρίζετε την εφαρμογή της Ελεγχόμενης Στάθμευσης «myAthensPass»;					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Ισχύον	Ναι	39	33,1	78,0	78,0
	Όχι	11	9,3	22,0	100,0
	Σύνολο	50	42,4	100,0	
Missing	99	68	57,6		
Σύνολο		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στο ερώτημα που αφορά τους επισκέπτες που κινούνται στο κέντρο της Αθήνας αλλά και τους εργαζόμενους και που σχετίζεται με το κατά πόσο γνωρίζουν την εφαρμογή της Ελεγχόμενης Στάθμευσης «myAthensPass» το 78,0 % απάντησε θετικά ενώ το 22,0% δήλωσε ότι δεν γνωρίζει την εν λόγω εφαρμογή.

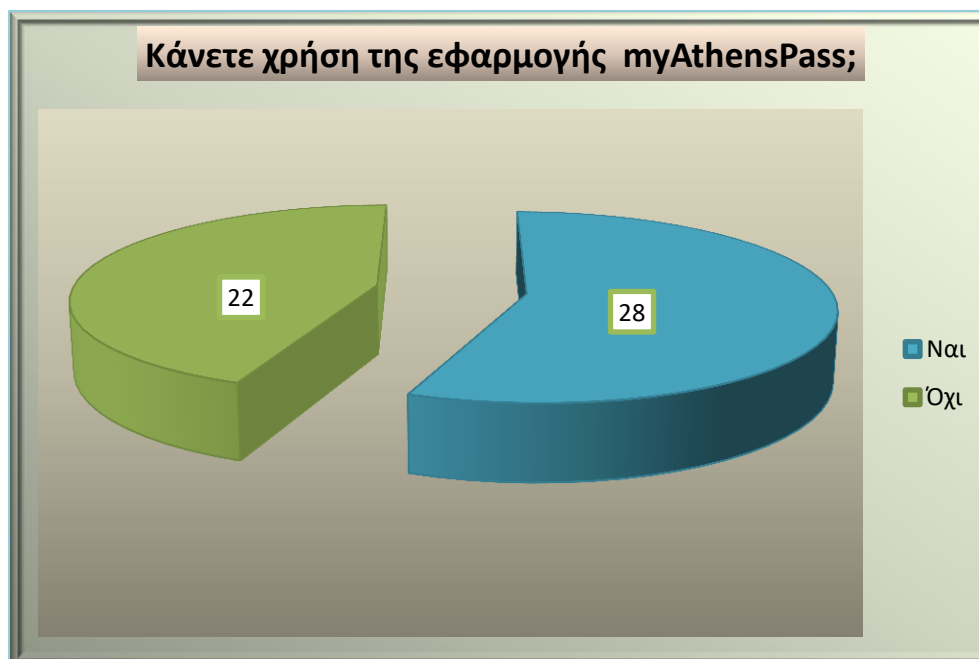


Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Χρήση της εφαρμογής «myAthenspass»					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Ισχύον	Ναι	28	23,7	56,0	56,0
	Όχι	22	18,6	44,0	100,0
	Σύνολο	50	42,4	100,0	
Missing	99	68	57,6		
Σύνολο		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στην ερώτηση που ερευνά το κατά πόσο γίνεται χρήση της εφαρμογής «my Athens pass» από την πλευρά των πολιτών το 56,% απαντά θετικά και το 44,0% αρνητικά.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Επίπεδο ευκολίας χρήσης της εφαρμογής «myAthensPass»:					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Ισχύον	Καθόλου	2	1,7	4,0	4,0
	Πολύ λίγο	1	,8	2,0	6,0
	Λίγο	7	5,9	14,0	20,0
	Αρκετά	19	16,1	38,0	58,0
	Πάρα πολύ	21	17,8	42,0	100,0
	Σύνολο	50	42,4	100,0	
Missing	99	68	57,6		
Σύνολο		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στο ερώτημα που διερευνά το πόσο εύκολη είναι η χρήση της εφαρμογής «my Athens Pass» στο σύνολο των ερωτηθέντων το 4,0 % απάντησε ότι δεν είναι καθόλου εύκολη η χρήση της , το 2,0% απάντησε ότι είναι πολύ λίγο εύκολη , το 14,0% ότι είναι λίγο εύκολη, το 38,0% αρκετά εύκολη και το 42,0% πάρα πολύ εύκολη.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Συμφωνείτε ότι το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την εύρεση θέσης στάθμευσης είναι μικρό:					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Ισχύον	Καθόλου	7	5,9	14,0	14,0
	Πολύ λίγο	3	2,5	6,0	20,0
	Λίγο	20	16,9	40,0	60,0
	Αρκετά	17	14,4	34,0	94,0
	Πάρα πολύ	3	2,5	6,0	100,0
	Σύνολο	50	42,4	100,0	
Missing	99	68	57,6		
Σύνολο		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στο ερώτημα που διερευνά το πόσο μικρό είναι το διάστημα που απαιτείται για την εύρεση θέσης στάθμευσης το 14,0% απάντησε καθόλου, το 6,0 % απάντησε πολύ λίγο και το 40,0% λίγο, το 34,0 % απάντησε αρκετά και το 6,0 % απάντησε πάρα πολύ.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πόσο κοντά στο σημείο άφιξης εξασφαλίζετε θέση στάθμευσης:					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Ισχύον	Καθόλου	3	2,5	6,0	6,0
	Πολύ λίγο	6	5,1	12,0	18,0
	Λίγο	18	15,3	36,0	54,0
	Αρκετά	20	16,9	40,0	94,0
	Πάρα πολύ	3	2,5	6,0	100,0
	Σύνολο	50	42,4	100,0	
Missing	99	68	57,6		
Σύνολο		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στο ερώτημα που αφορά το πόσο κοντά στο σημείο άφιξης εξασφαλίζουν οι πολίτες θέση στάθμευσης το 6% απαντά καθόλου, το 12,0% πολύ λίγο, το 36,0% λίγο, το 40,0% δηλώνει ότι είναι αρκετά κοντά το σημείο στάθμευσης και το 6,0% πάρα πολύ κοντά στο σημείο άφιξης.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πόσο σας βοηθά η εφαρμογή myAthensPass να περιορίσετε τον χρόνο εύρεσης σημείου πώλησης:					
		Συχνότητα	Ποσοστό	Ισχύον Ποσοστό	Σωρευτικό Ποσοστό
Ισχύον	Καθόλου	1	,8	2,0	2,0
	Πολύ λίγο	1	,8	2,0	4,0
	Λίγο	8	6,8	16,0	20,0
	Αρκετά	18	15,3	36,0	56,0
	Πάρα πολύ	22	18,6	44,0	100,0
	Σύνολο	50	42,4	100,0	
Missing	99	68	57,6		
Σύνολο		118	100,0		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στο ερώτημα που αφορά το πόσο βοηθά η εφαρμογή «myAthensPass» να περιοριστεί ο χρόνος εύρεσης σημείου πώλησης το 2,0% απάντησε καθόλου, το 2,0% πολύ λίγο, το 16,0% λίγο, το 36,0% δήλωσε ότι βοηθά αρκετά και το 44,0% πάρα πολύ.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

CrONBACH'Α Ερωτήσεις για μόνιμους κατοίκους και επισκέπτες

Στον παρακάτω πίνακα παρατηρούμε ότι το πλήθος είναι 118 άτομα τα όποια συμμετέχουν στην έρευνα δίχως να εξαιρείται κανένας.

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	118	100,0
	Excluded ^a	0	,0
	Total	118	100,0

Ο συντελεστής Cronbach's Alpha μας δείχνει κατά πόσο μπορούν να θεωρηθούν ένα σύνολο μεταβλητών ως μια ομάδα. Και έτσι εξετάζουμε κατά πόσο υπάρχει υψηλή εσωτερική συνέπεια και αξιοπιστία στις ερωτήσεις μας. Όσο πιο κοντά στο 1 τόσο μεγαλύτερη είναι η εσωτερική συνέπεια και αξιοπιστία 0.9 έως 1 τότε είναι τέλειος- 0.8-0.9 αρκετά κάλος αποδεκτός αν είναι πάνω από 7.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
,906	,907	4

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στην περίπτωση μας παρατηρούμε ότι ο συντελεστής Cronbach's Alpha είναι 0.907 δηλαδή τέλειος.

Στατιστικά Δεδομένα

	Mean	Std. Deviation	N
Πόσο οργανωμένη θεωρείτε την υπηρεσία της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων;	3,83	1,015	118
Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων	3,69	,938	118
Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων	3,70	,927	118
Βαθμός παροχής καινοτόμων υπηρεσιών της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δ. Αθηναίων	3,79	,968	118

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε την μέση τιμή, την τυπική απόκλιση και το πλήθος των μεταβλητών- ερωτήσεων μας. Παρατηρούμε ότι ο μέσος όρος όλων των μεταβλητών είναι μεγαλύτερος από 3.5, δηλαδή ο μέσος όρος είναι αρκετά σε όλες τις ερωτήσεις. Αναλυτικότερα στην ερώτηση πόσο οργανωμένη θεωρείτε την υπηρεσία της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων η μέση τιμή είναι 3,83 , στην ερώτηση που καθορίζει το επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων η μέση τιμή είναι 3,69, στην ερώτηση που καθορίζει το επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων η μέση τιμή είναι 3,70 και στην ερώτηση που καθορίζει τον βαθμό παροχής καινοτόμων υπηρεσιών της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων η μέση τιμή είναι 3,79.

Συνολικά Στατιστικά Δεδομένα

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Sύνολο Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Πόσο οργανωμένη θεωρείτε την υπηρεσία της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων;	11,19	6,632	,748	,582	,894
Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων	11,32	6,613	,845	,743	,858
Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων	11,31	6,662	,846	,741	,858
Βαθμός παροχής καινοτόμων υπηρεσιών της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων	11,23	6,947	,722	,543	,902

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στον παραπάνω πίνακα βλέπουμε ότι αν αφαιρέσουμε κάποια μεταβλητή ο συντελεστής μας δεν θα γίνει καλύτερος.

Cronbach's Alpha Ερωτήσεις για τους επισκέπτες

Στον παρακάτω πίνακα παρατηρούμε ότι το πλήθος είναι 50 άτομα τα όποια συμμετέχουν στην έρευνα και εξαιρούνται οι μόνιμοι κάτοικοι.

Περίληψη επεξεργασίας υπόθεσης

		N	%
Cases	Valid	50	42,4
	Excluded ^a	68	57,6
	Total	118	100,0

Στατιστική Αξιοπιστία

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
,694	,698	4

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Σε αυτή την περίπτωση παρατηρούμε ότι ο συντελεστής Cronbach's Alpha είναι 0.694 δηλαδή όχι αποδεκτός.

Συνολικά Στατιστικά Δεδομένα

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Επίπεδο ευκολίας χρήσης της εφαρμογής «myAthensPass»;	10,58	4,942	,536	,710	,591
Συμφωνείτε ότι το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την εύρεση θέσης στάθμευσης είναι μικρό;	11,58	4,942	,447	,281	,653
Πόσο κοντά στο σημείο άφιξης εξασφαλίζετε θέση στάθμευσης;	11,42	5,881	,322	,187	,720
Πόσο σας βοηθά η εφαρμογή «myAthensPass» να περιορίσετε τον χρόνο εύρεσης σημείου πώλησης;	10,52	4,908	,635	,731	,535

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Αν αφαιρέσουμε την μεταβλητή πόσο κοντά στο σημείο άφιξης εξασφαλίζετε θέση στάθμευσης τότε ο συντελεστής εσωτερικής συνέπειας και αξιοπιστίας Cronbach's Alpha γίνεται 0.720 και είναι αποδεκτός όπως φαίνεται παρακάτω.

Περίληψη επεξεργασίας υπόθεσης

		N	%
Cases	Valid	50	42,4
	Excluded ^a	68	57,6
	Total	118	100,0

Στατιστική Αξιοπιστία

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
,720	,737	3

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Η τιμή έχει γίνει 0.720, δηλαδή αποδεκτή.

Συνολικά στατιστικά δεδομένα

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Επίπεδο ευκολίας χρήσης της εφαρμογής «myAthensPass»;	7,30	2,786	,624	,709	,525
Συμφωνείτε ότι το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την εύρεση θέσης στάθμευσης είναι μικρό;	8,30	3,398	,314	,142	,911
Πόσο σας βοηθά η εφαρμογή «myAthensPass» να περιορίσετε τον χρόνο εύρεσης σημείου πώλησης;	7,24	2,758	,747	,731	,393

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Από αποδεκτός μπορεί όπως βλέπουμε να φτάσει σε τέλειο επίπεδο 0.911 αν αφαιρέσουμε την μεταβλητή συμφωνείτε ότι το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την εύρεση θέσης στάθμευσης είναι μικρό.

Στατιστική Αξιοπιστία

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
,911	,913	2

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Συνολικά στατιστικά δεδομένα

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Επίπεδο ευκολίας χρήσης της εφαρμογής «myAthensPass»;	4,18	,844	,840	,705	. ^a
Πόσο σας βοηθά η εφαρμογή myAthensPass να περιορίσετε τον χρόνο εύρεσης σημείου πώλησης;	4,12	1,006	,840	,705	. ^a

Ανοva (One Way)

Ελέγχουμε εάν διαφέρει η άποψη ανάμεσα στα άτομα που απάντησαν πόσο οργανωμένη θεωρούν την υπηρεσία της Ελεγχόμενης Στάθμευσης σε σχέση με το αν θεωρούν ότι με τις υπηρεσίες του Τμήματος αυτού καλύπτονται οι ανάγκες των πολιτών.

Στην ερώτηση εάν πιστεύετε πως οι υπηρεσίες που παρέχονται από το Τμήμα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών οι πιθανές απαντήσεις είναι οι εξής τρεις (3): - Ναι, Όχι, Μερικώς.

Στην ερώτηση πόσο οργανωμένη θεωρείτε την υπηρεσία της Ελεγχόμενης Στάθμευσης, οι πιθανές απαντήσεις είναι οι εξής πέντε (5): Καθόλου, Πολύ λίγο, Λίγο, Αρκετά, Πολύ αρκετά.

Η υπόθεσή μας είναι (H1) ότι υπάρχουν σημαντικές διαφορές στο πόσο οργανωμένη θεωρείται η υπηρεσία της ελεγχόμενης Στάθμευσης σε σχέση με το πόσο καλύπτονται οι ανάγκες των πολιτών από τις υπηρεσίες που παρέχονται από το Τμήμα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης. Η εναλλακτική υπόθεση (H0) είναι ότι δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές στις 2 αυτές μεταβλητές μας.

Περιγραφικά								
Πόσο οργανωμένη θεωρείτε την υπηρεσία της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων;								
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
Ναι	23	4,57	,507	,106	4,35	4,78	4	5
Όχι	19	3,11	1,197	,275	2,53	3,68	1	5
Μερικώς	76	3,79	,943	,108	3,57	4,00	1	5
Total	118	3,83	1,015	,093	3,65	4,02	1	5

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε τα περιγραφικά στατιστικά, όπου 23 άτομα πιστεύουν πως οι υπηρεσίες που παρέχονται από το Τμήμα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών, ο μέσος όρος για το πόσο οργανωμένη θεωρούν την υπηρεσία της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δ, Αθηναίων είναι 4,57 και η τυπική απόκλιση 0.507.

19 άτομα δεν πιστεύουν πως οι υπηρεσίες που παρέχονται από το Τμήμα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών, ο μέσος όρος τους, για το πόσο οργανωμένη θεωρούν την υπηρεσία της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δ, Αθηναίων είναι 3,11 και η τυπική απόκλιση 1,197 και 76 άτομα πιστεύουν μερικώς ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται από το Τμήμα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών, ο μέσος όρος τους για το πόσο οργανωμένη θεωρούν την υπηρεσία της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δ, Αθηναίων είναι 3,79 και η τυπική απόκλιση 0,943.

Test of Homogeneity of Variances			
Πόσο οργανωμένη θεωρείτε την υπηρεσία της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων;			
Levene Statistic	df1	df2	Sig.
3,710	2	115	,027

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στον πίνακα ομοιογένειας των διακυμάνσεων ελέγχοντας στην στήλη Levene Statistic την τιμή Sig παρατηρούμε ότι είναι μικρότερη από το επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 0.05 ή 5% και συμπεραίνουμε ότι υπάρχουν σημαντικές διαφορές ($p = 0.027 < 0.05$) στην ομοιογένεια των διακυμάνσεων.

ANOVA					
Πόσο οργανωμένη θεωρείτε την υπηρεσία της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων;					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	22,537	2	11,268	13,213	,000
Within Groups	98,073	115	,853		
Total	120,610	117			

Στον πίνακα Anova παρατηρούμε ότι η τιμή Sig είναι 0.000 ($p = 0.000 < 0.05$), δηλαδή υπάρχουν σημαντικές διαφορές ανάμεσα στα γκρούπ (Between Groups), στα άτομα δηλαδή που πιστεύουν, δεν πιστεύουν και πιστεύουν μερικώς ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται από το Τμήμα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών, για το πόσο οργανωμένη θεωρούν την υπηρεσία της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δ, Αθηναίων. Επομένως απορρίπτουμε την μηδενική υπόθεση (H_0) και δεν απορρίπτουμε την υπόθεση (H_1) ότι υπάρχουν σημαντικές διαφορές στο πόσο οργανωμένη θεωρείται η υπηρεσία της ελεγχόμενης Στάθμευσης σε σχέση με το πόσο καλύπτονται οι ανάγκες των πολιτών από τις υπηρεσίες που παρέχονται από το Τμήμα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης.

		Multiple Comparisons				95% Confidence Interval	
		Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	Lower Bound	Upper Bound	
Πιστεύετε πως οι υπηρεσίες του Τμ. Ελεγχου Στάθμευσης καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών; Ναι Όχι Μερικώς	Όχι	1,460 ^a	,294	,000	,71	2,21	
	Μερικώς	,776 ^a	,151	,000	,41	1,15	
	Ναι	-1,460 ^a	,294	,000	-2,21	-,71	
	Μερικώς	-,684	,295	,084	-1,44	,07	
	Ναι	-,776 ^a	,151	,000	-1,15	-,41	
	Όχι	,684	,295	,084	-,07	1,44	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Με τον παραπάνω πίνακα μπορούμε να παρατηρήσουμε ποιο από τα 3 γκρουπ (Ναι-Όχι-Μερικώς -του αν καλύπτονται οι ανάγκες των πολιτών από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης) έχει θετικότερη άποψη για οργάνωση της υπηρεσίας της Ελεγχόμενης Στάθμευσης. Ο πίνακας μας δείχνει τις διαφορές τους. Στην περίπτωση που η τιμή Sig είναι > από 0.05 τότε δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές. Αν όμως η τιμή Sig είναι < από 0.05 τότε υπάρχουν σημαντικές διαφορές. Τα άτομα που έχουν θετικότερη άποψη ως προς το πόσο οργανωμένη θεωρούν την υπηρεσία της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων είναι αυτά που πιστεύουν πως οι υπηρεσίες που παρέχονται από το Τμήμα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών, με στατιστικά σημαντική διαφορά από αυτούς που δεν πιστεύουν πως οι υπηρεσίες που παρέχονται από το Τμήμα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών.

Τελικά Συμπεράσματα

Η υπόθεσή μας H1 είναι ότι υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ αυτών που πιστεύουν ότι οι υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών με αυτούς που δεν το πιστεύουν και με αυτούς που το πιστεύουν μερικώς σε σχέση με το πόσο οργανωμένη θεωρούν την υπηρεσία της ελεγχόμενης Στάθμευσης. Οι συμμετέχοντες στην έρευνα χωρίστηκαν σε τρία (3) γκρουπ (Ναι- Όχι – Μερικώς). Το τεστ Anova με τα αποτελέσματά του μας έδειξε ότι το εν λόγω γκρουπ διαφέρει σημαντικά. $-F 23,98 = 13,213, p < 0.05$. Το test Levene μας έδειξε ότι υπάρχουν σημαντικές διαφορές ($p 0.027 < 0.05$) στην ομοιογένεια των διακυμάνσεων. Για να ελέγξουμε μεμονωμένες διαφορές στα γκρουπ εκτελέστηκε post-hoc Comparisons, χρησιμοποιώντας Dunnett's T3.

Στο τεστ Dunnett's T3 είδαμε ότι ο μέσος όρος για αυτούς που πιστεύουν πως οι υπηρεσίες που παρέχονται από το Τμήμα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών, μέσος όρος 4,57 και τυπική απόκλιση 0,507, ήταν σημαντικά διαφορετικός από αυτούς που ΔΕΝ πιστεύουν πως οι υπηρεσίες που παρέχονται από το Τμήμα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών, μέσος όρος 3,11 και τυπική απόκλιση 1,197 και επίσης σημαντικά διαφορετικός και από αυτούς που πιστεύουν μερικώς ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται από το Τμήμα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών, μέσος όρος 3,79 και τυπική απόκλιση 0,943. Η διαφορά των μέσων όρων ήταν σημαντική σε στατιστικό επίπεδο 5% ή 0.05.

Ωστόσο δεν βρέθηκε σημαντική διαφορά μεταξύ αυτών που ΔΕΝ πιστεύουν πως οι υπηρεσίες που παρέχονται από το Τμήμα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών, μέσος όρος 3,11 και τυπική απόκλιση 1,197 και αυτών που πιστεύουν μερικώς ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται από το Τμήμα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών, μέσος όρος 3,79 και τυπική απόκλιση 0,943.

ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ Χ SQUARE (Chi square)

Παρατηρούμε τις δύο υποθέσεις μας:

H_0 : Η χρήση κάρτας μόνιμου κατοίκου είναι ίδια στους άνδρες και στις γυναίκες. Η χρήση κάρτας είναι ανεξάρτητη φύλου

H_1 : Η χρήση κάρτας είναι διαφορετική ανάμεσα στα δυο φύλα. Η χρήση κάρτας δεν είναι ανεξάρτητη του φύλου.

Φύλο * Χρήση κάρτας μόνιμου κατοίκου Διασταύρωση

			Χρήση κάρτας μόνιμου κατοίκου		Total
			Ναι	Όχι	
Φύλο	Άνδρας	Count	34	9	43
		Expected Count	29,7	13,3	43,0
	Γυναίκα	Count	13	12	25
		Expected Count	17,3	7,7	25,0
Σύνολο		Count	47	21	68
		Expected Count	47,0	21,0	68,0

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Παρατηρούμε ότι οι άνδρες που κάνουν χρήση κάρτας είναι 34 με αναμενόμενη τιμή τους 30 ενώ αυτοί που δεν κάνουν χρήση είναι 9 με αναμενόμενη τιμή τους 13, ενώ οι γυναίκες που κάνουν χρήση κάρτας είναι 13 με αναμενόμενη τιμή 17 και αυτές που δεν κάνουν χρήση 12 με αναμενόμενη τιμή τις 8.

Περίληψη επεξεργασίας υπόθεσης

	Cases					
	Valid		Missing		Σύνολο	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Φύλο * Χρήση κάρτας μόνιμου κατοίκου	68	100,0%	0	,0%	68	100,0%

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Το πλήθος των μονίμων κατοίκων είναι 68 δίχως missing values

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	5,427 ^a	1	,020		
Continuity Correction ^b	4,233	1	,040		
Likelihood Ratio	5,331	1	,021		
Fisher's Exact Test				,029	,021
Linear-by-Linear Association	5,347	1	,021		
N of Valid Cases	68				

a. 0 cells (,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 7,72.

b. Computed only for a 2x2 table

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Η τιμή p είναι 0.020 σημαίνει ότι σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 0.05 ή 5% πρέπει να απορρίψουμε την H_0 υπέρ της εναλλακτικής H_1 . Αποδεχόμαστε αυτό το αποτέλεσμα, γιατί το ρίσκο είναι μικρό ($p 0.020 < 0.05$), να απορρίψουμε την H_0 με πολύ μικρή πιθανότητα να κάνουμε λάθος τύπου 1 (να απορρίψουμε την μηδενική υπόθεση ενώ αυτή είναι σωστή.) Δεχόμαστε ότι σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 5% ότι η χρήση κάρτας είναι διαφορετική ανάμεσα στα δύο φύλλα.

ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ Χ SQUARE (Chi square)

Μεταβλητές φύλο και αν η άποψη πως οι υπηρεσίες που παρέχονται από το τμήμα Ελέγχου Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών.

H_0 : Η άποψη ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται από το τμήμα Ελέγχου Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών είναι ίδιες ανάμεσα στα δυο φύλα.

H1 : Η άποψη ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται από το τμήμα Ελέγχου Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών ΔΕΝ είναι ίδιες ανάμεσα στα δυο φύλα.

Περίληψη επεξεργασίας υπόθεσης

	Cases					
	Valid		Missing		Σύνολο	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Φύλο * Πιστεύετε πως οι υπηρεσίες που παρέχονται από το τμήμα Ελέγχου Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών;	68	100,0%	0	,0%	68	100,0%

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Το πλήθος των μονίμων κατοίκων είναι 68 δίχως missing value

**Φύλο Πιστεύετε πως οι υπηρεσίες που παρέχονται από το τμήμα Ελέγχου Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών;
Διασταύρωση**

		Πιστεύετε πως οι υπηρεσίες που παρέχονται από το τμήμα Ελέγχου Στάθμευσης του Δ.Α. καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών;			Σύνολο
		Ναι	Όχι	Μερικώς	
Φύλο Άνδρας	Count	10	7	26	43
	Expected Count	8,2	8,2	26,6	43,0
Γυναίκα	Count	3	6	16	25
	Expected Count	4,8	4,8	15,4	25,0
Σύνολο	Count	13	13	42	68
	Expected Count	13,0	13,0	42,0	68,0

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Παρατηρούμε ότι οι άνδρες που πιστεύουν πως οι υπηρεσίες που παρέχονται από το Τμήμα Έλεγχου Στάθμευσης καλύπτουν τις ανάγκες είναι 10 με αναμενόμενη τιμή τους 8 ενώ αυτοί που δεν το πιστεύουν είναι 7 με αναμενόμενη τιμή τους 8, ενώ οι γυναίκες που πιστεύουν πως οι υπηρεσίες που παρέχονται από το Τμήμα Έλεγχου Στάθμευσης καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών είναι 3 με αναμενόμενη τιμή 5 και αυτές που δεν το πιστεύουν είναι 6 με αναμενόμενη τιμή 5.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1,573 ^a	2	,456
Likelihood Ratio	1,636	2	,441
Linear-by-Linear Association	,544	1	,461
N of Valid Cases	68		

a. 2 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4,78.

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Η τιμή p είναι 0.456 σημαίνει ότι σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 0.05 ή 5% πρέπει να ΜΗΝ απορρίψουμε την H_0 υπέρ της εναλλακτικής H_1 . Αποδεχόμαστε, γιατί το ρίσκο είναι μεγάλο (<0.05), να ΜΗΝ απορρίψουμε την H_0 με πολύ μικρή πιθανότητα να κάνουμε λάθος τύπου 1 (να απορρίψουμε την μηδενική υπόθεση ενώ αυτή είναι σωστή). Δεχόμαστε ότι σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 5% ότι και τα δυο φύλα έχουν την ίδια άποψη στο ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται από το τμήμα Ελέγχου Στάθμευσης του Δ.Α. καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών.

ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ Χ SQUARED (Chi square)

Μεταβλητές φύλο και αν το σύστημα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης χρίζει επέκτασης και σε άλλες περιοχές του Δήμου Αθηναίων.

H_0 : Η άποψη ότι το σύστημα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης χρίζει επέκτασης και σε άλλες περιοχές του Δήμου Αθηναίων είναι ίδια ανάμεσα στα δυο φύλα.

H_1 : Η άποψη ότι το σύστημα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης χρίζει επέκτασης και σε άλλες περιοχές του Δήμου Αθηναίων ΔΕΝ είναι ίδια ανάμεσα στα δυο φύλα.

Περίληψη επεξεργασίας υπόθεσης

	Cases					
	Valid		Missing		Σύνολο	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Φύλο * Το σύστημα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης χρίζει επέκτασης και σε άλλες περιοχές του Δήμου Αθηναίων	68	100,0%	0	,0%	68	100,0%

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Το πλήθος των μονίμων κατοίκων είναι 68 δίχως missing values

Φύλο * Το σύστημα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης χρίζει επέκτασης και σε άλλες περιοχές του Δήμου Αθηναίων; Διασταύρωση

		Το σύστημα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης χρίζει επέκτασης και σε άλλες περιοχές του Δήμου Αθηναίων		Σύνολο
		Ναι	Όχι	
Φύλο Άνδρας	Count	38	5	43
	Expected Count	37,3	5,7	43,0
Γυναίκα	Count	21	4	25
	Expected Count	21,7	3,3	25,0
Σύνολο	Count	59	9	68
	Expected Count	59,0	9,0	68,0

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Παρατηρούμε ότι οι άνδρες που πιστεύουν πως το σύστημα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης χρίζει επέκτασης και σε άλλες περιοχές του Δήμου Αθηναίων είναι 38 με αναμενόμενη τιμή τους 37 ενώ αυτοί που δεν το πιστεύουν είναι 5 με αναμενόμενη

τιμή τους 5,7, ενώ οι γυναίκες που πιστεύουν πως το σύστημα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης χρίζει επέκτασης και σε άλλες περιοχές του Δήμου Αθηναίων είναι 21 με αναμενόμενη 21,7 και αυτές που δεν το πιστεύουν είναι 9 με αναμενόμενη τιμή 9.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	,263 ^a	1	,608		
Continuity Correction ^b	,020	1	,887		
Likelihood Ratio	,258	1	,612		
Fisher's Exact Test				,715	,434
Linear-by-Linear Association	,259	1	,611		
N of Valid Cases	68				

a. 1 cells (25,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3,31.

b. Computed only for a 2x2 table

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Η τιμή p είναι 0.608 σημαίνει ότι σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 0.05 ή 5% πρέπει να ΜΗΝ απορρίψουμε την H₀ υπέρ της εναλλακτικής H₁. Αποδεχόμαστε, γιατί το ρίσκο είναι ΜΕΓΑΛΟ (<0.05), να ΜΗΝ απορρίψουμε την H₀ με πολύ μικρή πιθανότητα να κάνουμε λάθος τύπου 1 (να απορρίψουμε την μηδενική υπόθεση ενώ αυτή είναι σωστή.). Δεχόμαστε ότι σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 5% ότι και τα δυο φύλα έχουν την ίδια άποψη στο ότι το σύστημα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης χρίζει επέκτασης και σε άλλες περιοχές του Δήμου Αθηναίων.

ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ Χ SQUARE (Chi square)

Επισκεπτών και εργαζομένων

Μεταβλητές φύλο και γνώση της εφαρμογής «myAthensPass».

Ho: Η γνώση της εφαρμογής «myAthensPass» είναι ίδια στους άνδρες και στις γυναίκες, ανεξάρτητη φύλου.

H1 Η γνώση της εφαρμογής «myAthensPass» ΔΕΝ είναι η ίδια στους άνδρες και στις γυναίκες, εξαρτάται από το φύλο.

Περίληψη επεξεργασίας υπόθεσης

	Cases					
	Valid		Missing		Σύνολο	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Φύλο * Γνωρίζετε την εφαρμογή της Ελεγχόμενης Στάθμευσης «myAthensPass»;	50	100,0%	0	,0%	50	100,0%

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Το πλήθος των επισκεπτών - εργαζομένων είναι 50 δίχως missing values

Φύλο * Γνωρίζετε την εφαρμογή της Ελεγχόμενης Στάθμευσης «myAthensPass»; Διασταύρωση

			Γνωρίζετε την εφαρμογή της Ελεγχόμενης Στάθμευσης «myAthensPass»;		Σύνολο
			Ναι	Όχι	
Φύλο	Άνδρας	Count	19	5	24
		Expected Count	18,7	5,3	24,0
Γυναίκα	Count	Count	20	6	26
		Expected Count	20,3	5,7	26,0
Σύνολο	Count	Count	39	11	50
		Expected Count	39,0	11,0	50,0

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Παρατηρούμε ότι οι άνδρες που γνωρίζουν την εφαρμογή της Ελεγχόμενης Στάθμευσης «myAthensPass» είναι 19 με αναμενόμενη τιμή τους 18,7 ενώ αυτοί που δεν το γνωρίζουν είναι 5 με αναμενόμενη τιμή τους 5,3, ενώ οι γυναίκες που γνωρίζουν την εφαρμογή της Ελεγχόμενης Στάθμευσης «myAthensPass» είναι 20 με αναμενόμενη 20,3 και αυτές που δεν το γνωρίζουν είναι 6 με αναμενόμενη τιμή 5,7.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	,037 ^a	1	,848		
Continuity Correction ^b	,000	1	1,000		
Likelihood Ratio	,037	1	,848		
Fisher's Exact Test				1,000	,560
Linear-by-Linear Association	,036	1	,850		
N of Valid Cases	50				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5,28.

b. Computed only for a 2x2 table

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Η τιμή p είναι 0.848 σημαίνει ότι σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 0.05 ή 5% πρέπει να ΜΗΝ απορρίψουμε την H_0 υπέρ της εναλλακτικής H_1 . Αποδεχόμαστε, γιατί το ρίσκο είναι ΜΕΓΑΛΟ (<0.05), να ΜΗΝ απορρίψουμε την H_0 με πολύ μικρή πιθανότητα να κάνουμε λάθος τύπου 1 (να απορρίψουμε την μηδενική υπόθεση ενώ αυτή είναι σωστή). Δεχόμαστε ότι σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 5% ότι και τα δυο φύλα γνωρίζουν την εφαρμογή της Ελεγχόμενης Στάθμευσης «myAthensPass». Δηλαδή η εφαρμογή είναι εξίσου γνωστή και στα δυο φύλα.

ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ Χ SQUARE (Chi square)

Μεταβλητές φύλο και γνώση της εφαρμογής myAthensPass

H₀: Η χρήση της εφαρμογής «myAthenspass» είναι ίδια στους άνδρες και στις γυναίκες.

H₁: Η χρήση της εφαρμογής «myAthenspass ΔΕΝ είναι ίδια ανάμεσα στα δυο φύλα.

Περίληψη επεξεργασίας υπόθεσης

	Cases					
	Valid		Missing		Σύνολο	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Φύλο * Χρήση της εφαρμογής «myAthenspass»	50	100,0%	0	,0%	50	100,0%

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Το πλήθος των επισκεπτών - εργαζομένων είναι 50 δίχως missing values

Φύλο * Χρήση της εφαρμογής «myAthenspass» Διασταύρωση

			Χρήση της εφαρμογής «myAthenspass»		Σύνολο
			Ναι	Όχι	
Φύλο	Ανδρας	Count	15	9	24
		Expected Count	13,4	10,6	24,0
Γυναίκα	Count	Count	13	13	26
		Expected Count	14,6	11,4	26,0
Σύνολο	Count	Count	28	22	50
		Expected Count	28,0	22,0	50,0

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Παρατηρούμε ότι οι άνδρες που κάνουν χρήση της εφαρμογής «myAthensPass» της Ελεγχόμενης Στάθμευσης είναι 15 με αναμενόμενη τιμή τους 13,4 ενώ αυτοί που δεν κάνουν χρήση είναι 9 με αναμενόμενη τιμή τους 10,6, ενώ οι γυναίκες που κάνουν χρήση της εφαρμογής της Ελεγχόμενης Στάθμευσης «myAthensPass είναι 13 με αναμενόμενη 14,6 και αυτές που δεν κάνουν χρήση είναι 13 με αναμενόμενη τιμή 11,4.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	,791 ^a	1	,374		
Continuity Correction ^b	,365	1	,546		
Likelihood Ratio	,794	1	,373		
Fisher's Exact Test				,407	,273
Linear-by-Linear Association	,776	1	,378		
N of Valid Cases	50				

a. 0 cells (,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 10,56.

b. Computed only for a 2x2 table

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Η τιμή p είναι 0.374 σημαίνει ότι σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 0.05 ή 5% πρέπει να ΜΗΝ απορρίψουμε την H0 υπέρ της εναλλακτικής H1 Αποδεχόμαστε, γιατί το ρίσκο είναι ΜΕΓΑΛΟ (<0.05), να ΜΗΝ απορρίψουμε την H0 με πολύ μικρή πιθανότητα να κάνουμε λάθος τύπου 1 (να απορρίψουμε την μηδενική υπόθεση ενώ αυτή είναι σωστή). Δεχόμαστε ότι σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 5% ότι και τα δυο φύλα χρησιμοποιούν την εφαρμογή της Ελεγχόμενης Στάθμευσης «myAthensPass. Η χρήση της εφαρμογής δεν είναι διαφορετική ανάμεσα στα δυο φύλα

Spearman rho

Βασίζεται στη διάταξη των παρατηρήσεων. Είναι ένας μη παραμετρικός συντελεστής συσχέτισης που χρησιμοποιείτε για να βρεθεί η κατεύθυνση και η ένταση της σχέσης μεταξύ 2 **ordinal** ή **scale** μεταβλητών

Σε αντίθεση με τον pearson ο οποίος είναι ένας παραμετρικός συντελεστής που υποθέτει την κανονικότητα των παρατηρήσεων οι τιμές που παίρνει είναι ίδιες με τον pearson δηλαδή από -1 έως 1

Οι υποθέσεις του pearson που παραβιάζονται για να πάμε στον συντελεστή spearman είναι ότι τα δεδομένα πλέον δεν ακολουθούν την κανονική κατανομή το οποίο μπορούμε να το δούμε είτε με έλεγχο κανονικότητας όπως ο Kolmogorov-Smirnov για μεγάλα δείγματα ή ο Shapiro-wilk για μικρά, είτε με κάποια διαγράμματα με ποιο γνωστό το ιστόγραμμα. Ο pearson προϋποθέτει ότι και οι δυο μεταβλητές είναι scale.

Δύο (2) βασικές προϋποθέσεις για την χρήση spearman είναι ότι οι 2 μεταβλητές πρέπει να είναι είτε ordinal-likertl είτε scale και ο spearman δεν υποθέτει όπως ο pearson μια γραμμική συσχέτιση μεταξύ 2 μεταβλητών αλλά μια μονοτονική σχέση. πχ αν η χ αυξάνεται θα πρέπει η ψ είτε ποτέ να μην μειώνεται είτε ποτέ να μην αυξάνεται.

Συσχετισμοί

			Πόσο οργανωμένη θεωρείτε την υπηρεσία της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων;	Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων
Spearman's rho	Πόσο οργανωμένη θεωρείτε την υπηρεσία της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δ. Αθηναίων;	Correlation Coefficient	1,000	,760**
		Sig. (2-tailed)	.	,000
		N	118	118
	Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δ. Αθηναίων	Correlation Coefficient	,760**	1,000
		Sig. (2-tailed)	,000	.
		N	118	118

***. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).*

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Ανάμεσα στις μεταβλητές πόσο οργανωμένη θεωρείτε την υπηρεσία της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων και το επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων, ο συντελεστής συσχέτισης είναι ισχυρά θετικός (0.760) και στατιστικά σημαντικός σε επίπεδο σημαντικότητας 0.01 ή αλλιώς 1% ($p\ 0.000 < 0.05$)

Συσχετισμοί

	Πόσο οργανωμένη θεωρείτε την υπηρεσία της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων;	Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων
Spearman's rho	Πόσο οργανωμένη θεωρείτε την υπηρεσία της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων;	Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων
	Correlation Coefficient	1,000
	Sig. (2-tailed)	,697**
	N	,000
		118
	Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων	Correlation Coefficient
		Sig. (2-tailed)
		N
		,697**
		,000
		118

***. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).*

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Ανάμεσα στις μεταβλητές πόσο οργανωμένη θεωρείτε την υπηρεσία της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων και το επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων, ο συντελεστής συσχέτισης είναι ισχυρά θετικός (0.697) και στατιστικά σημαντικός σε επίπεδο σημαντικότητας 0.01 ή αλλιώς 1% ($p < 0.00 < 0.01$)

Συσχετισμοί

			Πόσο οργανωμένη θεωρείτε την υπηρεσία της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων;	Βαθμός παροχής καινοτόμων υπηρεσιών της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων
Spearman's rho	Πόσο οργανωμένη θεωρείτε την υπηρεσία της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων;	Correlation Coefficient	1,000	,527**
		Sig. (2-tailed)	.	,000
		N	118	118
	Βαθμός παροχής καινοτόμων υπηρεσιών της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων	Correlation Coefficient	,527**	1,000
		Sig. (2-tailed)	,000	.
		N	118	118

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Παρατηρούμε μέτρια θετική συσχέτιση (0.527) μεταξύ των μεταβλητών, πόσο οργανωμένη θεωρείτε την υπηρεσία της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δ. Αθηναίων και του βαθμού παροχής καινοτόμων υπηρεσιών της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δ. Αθηναίων σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 0.01 ή 1 % ($p < 0.000 < 0.01$)

Συσχετισμοί

			Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων	Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων
Spearman's rho	Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δ. Αθηναίων	Correlation Coefficient Sig. (2-tailed) N	1,000 . 118	,779** ,000 118
	Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δ. Αθηναίων	Correlation Coefficient Sig. (2-tailed) N	,779** ,000 118	1,000 . 118

***. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).*

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Η συσχέτιση των μεταβλητών του επιπέδου ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων και του επιπέδου ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων, είναι θετική και πολύ ισχυρή (0.779), σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 0.01 ή 1 % ($p < 0.000 < 0.01$)

Συσχετισμοί

			Βαθμός παροχής καινοτόμων υπηρεσιών της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων	Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων
Spearman's rho	Βαθμός παροχής καινοτόμων υπηρεσιών της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δ. Αθηναίων	Correlation Coefficient Sig. (2-tailed) N	1,000 . 118	,593** ,000 118
	Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δ. Αθηναίων	Correlation Coefficient Sig. (2-tailed) N	,593** ,000 118	1,000 . 118

***. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).*

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Η συσχέτιση των μεταβλητών του επιπέδου ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων και του βαθμού παροχής καινοτόμων υπηρεσιών της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων, είναι ισχυρά – θετική (0.593), σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 0.01 ή 1 % ($p < 0.000 < 0.01$)

Συσχετισμοί

			Συμβάλλει στην βελτίωση της ποιότητας ζωής το μέτρο της Ελεγχόμενης Στάθμευσης;	Απόσταση σε μέτρα από τη θέση στάθμευσης μέχρι την οικία σας	Χρονικό διάστημα για την εύρεση θέσης στάθμευσης	Διευκόλυνση μέσω της κάρτας στην εύρεση θέσης στάθμευσης
Spearman's rho	Συμβάλλει στην βελτίωση της ποιότητας ζωής το μέτρο της Ελεγχόμενης Στάθμευσης;	Correlation Coefficient	1,000	-,533**	-,463**	,575**
		Sig. (2-tailed)	.	,000	,000	,000
		N	68	68	68	68
	Απόσταση σε μέτρα από τη θέση στάθμευσης μέχρι την οικία σας	Correlation Coefficient	-,533**	1,000	,619**	-,451**
		Sig. (2-tailed)	,000	.	,000	,000
		N	68	68	68	68
	Χρονικό διάστημα για την εύρεση θέσης στάθμευσης	Correlation Coefficient	-,463**	,619**	1,000	-,419**
		Sig. (2-tailed)	,000	,000	.	,000
		N	68	68	68	68
	Διευκόλυνση μέσω της κάρτας στην εύρεση θέσης στάθμευσης	Correlation Coefficient	,575**	-,451**	-,419**	1,000
		Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	.
		N	68	68	68	68

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στον παραπάνω πίνακα βλέπουμε τις συσχετίσεις τεσσάρων (4) μεταβλητών μεταξύ τους. Όπως παρατηρούμε μεταξύ της μεταβλητής (α) αν συμβάλλει στην βελτίωση της ποιότητας ζωής το μέτρο της Ελεγχόμενης Στάθμευσης και της μεταβλητής απόσταση σε μέτρα από τη θέση στάθμευσης μέχρι την οικία σας,

υπάρχει μέτρια προς ισχυρή αρνητική συσχέτιση (-0.533) σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 0.01 ή αλλιώς 1% ($p < 0.000 < 0.01$), η συσχέτιση της ίδιας μεταβλητής (α) με την μεταβλητή που αφορά το χρονικό διάστημα για την εύρεση θέσης στάθμευσης, είναι μέτρια αρνητική (-0.463), σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 0.01 ή αλλιώς 1% ($p < 0.000 < 0.01$) και η συσχέτιση της (α) πάλι μεταβλητής με το αν υπάρχει διευκόλυνση μέσω της κάρτας στην εύρεση θέσης στάθμευσης είναι μέτρια θετική (0.575) σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 0.01 ή αλλιώς 1% ($p < 0.000 < 0.01$)

Στην δεύτερη σειρά του πίνακα παρατηρούμε την συσχέτιση της μεταβλητής απόσταση σε μέτρα από τη θέση στάθμευσης μέχρι την οικία σας με την μεταβλητή που αφορά το χρονικό διάστημα για την εύρεση θέσης στάθμευσης και παρατηρούμε ότι είναι ισχυρά θετική (0.619), σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 0.01 ή αλλιώς 1% ($p < 0.000 < 0.01$), καθώς και τη συσχέτιση της μεταβλητής απόσταση σε μέτρα από τη θέση στάθμευσης μέχρι την οικία σας με την μεταβλητή αν υπάρχει διευκόλυνση μέσω της κάρτας στην εύρεση θέσης στάθμευσης και παρατηρούμε χαμηλή αρνητική συσχέτιση (-0.451) μεταξύ των μεταβλητών σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 0.01 ή αλλιώς 1% ($p < 0.000 < 0.01$).

Στην τρίτη σειρά υπάρχει χαμηλή αρνητική συσχέτιση (-0.419) μεταξύ των μεταβλητών του χρονικού διαστήματος για την εύρεση θέσης στάθμευσης και της διευκόλυνσης μέσω της κάρτας στην εύρεση θέσης στάθμευσης, σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 0.01 ή αλλιώς 1% ($p < 0.000 < 0.01$).

Συσχετισμοί

			Πόσο σας βοηθά η εφαρμογή myAthensPass να περιορίσετε τον χρόνο εύρεσης σημείου πώλησης;	Συμφωνείτε ότι το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την εύρεση θέσης στάθμευσης είναι μικρό;	Επίπεδο ευκολίας χρήσης της εφαρμογής «myAthens Pass»;	Χρήση της εφαρμογής «myAthens pass»	Γνωρίζετε την εφαρμογή της Ελεγχόμενης Στάθμευσης «myAthens Pass»;
Spearman's rho	Πόσο σας βοηθά η εφαρμογή myAthensPass να περιορίσετε τον χρόνο εύρεσης σημείου πώλησης;	Correlation Coefficient	1,000	,319*	,806**	-,718**	-,554**
		Sig. (2-tailed)	.	,024	,000	,000	,000
		N	50	50	50	50	50
	Συμφωνείτε ότι το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την εύρεση θέσης στάθμευσης είναι μικρό;	Correlation Coefficient	,319*	1,000	,172	-,254	-,196
		Sig. (2-tailed)	,024	.	,233	,075	,172
	N	50	50	50	50	50	
	Επίπεδο ευκολίας χρήσης της εφαρμογής «myAthensPass»;	Correlation Coefficient	,806**	,172	1,000	-,578**	-,644**
		Sig. (2-tailed)	,000	,233	.	,000	,000
		N	50	50	50	50	50
	Χρήση της εφαρμογής «myAthenspass»	Correlation Coefficient	-,718**	-,254	-,578**	1,000	,599**
		Sig. (2-tailed)	,000	,075	,000	.	,000
		N	50	50	50	50	50
	Γνωρίζετε την εφαρμογή της Ελεγχόμενης Στάθμευσης «myAthensPass»;	Correlation Coefficient	-,554**	-,196	-,644**	,599**	1,000
		Sig. (2-tailed)	,000	,172	,000	,000	.
		N	50	50	50	50	50

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Συσχετισμοί

			Πόσο σας βοηθά η εφαρμογή myAthensPass να περιορίσετε τον χρόνο εύρεσης σημείου πώλησης;	Συμφωνείτε ότι το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την εύρεση θέσης στάθμευσης είναι μικρό;	Επίπεδο ευκολίας χρήσης της εφαρμογής «myAthens Pass»;	Χρήση της εφαρμογής «myAthens pass»	Γνωρίζετε την εφαρμογή της Ελεγχόμενης Στάθμευσης «myAthens Pass»;
Spearman's rho	Πόσο σας βοηθά η εφαρμογή myAthensPass να περιορίσετε τον χρόνο εύρεσης σημείου πώλησης;	Correlation Coefficient	1,000	,319*	,806**	-,718**	-,554**
		Sig. (2-tailed)	.	,024	,000	,000	,000
		N	50	50	50	50	50
	Συμφωνείτε ότι το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την εύρεση θέσης στάθμευσης είναι μικρό;	Correlation Coefficient	,319*	1,000	,172	-,254	-,196
		Sig. (2-tailed)	,024	.	,233	,075	,172
		N	50	50	50	50	50
Επίπεδο ευκολίας χρήσης της εφαρμογής «myAthensPass»;	Correlation Coefficient	,806**	,172	1,000	-,578**	-,644**	
	Sig. (2-tailed)	,000	,233	.	,000	,000	
	N	50	50	50	50	50	
Χρήση της εφαρμογής «myAthenspass»	Correlation Coefficient	-,718**	-,254	-,578**	1,000	,599**	
	Sig. (2-tailed)	,000	,075	,000	.	,000	
	N	50	50	50	50	50	
Γνωρίζετε την εφαρμογή της Ελεγχόμενης Στάθμευσης «myAthensPass»;	Correlation Coefficient	-,554**	-,196	-,644**	,599**	1,000	
	Sig. (2-tailed)	,000	,172	,000	,000	.	
	N	50	50	50	50	50	

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed). Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στον παραπάνω πίνακα βλέπουμε τις συσχετίσεις τεσσάρων (5) μεταβλητών μεταξύ τους. Όπως παρατηρούμε μεταξύ της μεταβλητής (α) πόσο σας βοηθά η εφαρμογή «myAthensPass» να περιορίσετε τον χρόνο εύρεσης σημείου πώλησης και της μεταβλητής αν συμφωνείτε ότι το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την εύρεση θέσης στάθμευσης είναι μικρό, υπάρχει μικρή θετική συσχέτιση (0.319) σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 5% ή 0.05 (p 0.024<0.05), συνεχίζοντας την συσχέτιση της α μεταβλητής με την μεταβλητή που παρουσιάζει το επίπεδο ευκολίας χρήσης της εφαρμογής «myAthensPass», παρατηρούμε πολύ υψηλή θετική συσχέτιση (0.806) σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 0.01 ή αλλιώς 1%.(p 0.000<0.01), όσον αφορά τη συσχέτιση της α μεταβλητής με τη χρήση της εφαρμογής «myAthenspass, έχουμε υψηλή αρνητική συσχέτιση (-718) σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 0.01 ή αλλιώς 1%.(p 0.000<0.01) και τέλος στη συσχέτιση της α μεταβλητής με τη μεταβλητή αν γνωρίζετε την εφαρμογή της Ελεγχόμενης Στάθμευσης «myAthensPass, παρατηρούμε μέτρια προς υψηλή αρνητική συσχέτιση (- 0.554) σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 0.01 ή αλλιώς 1%.(p 0.000<0.01).

Στην τρίτη σειρά υπάρχει υψηλή αρνητική συσχέτιση (-578) μεταξύ των μεταβλητών που αφορά το επίπεδο ευκολίας χρήσης της εφαρμογής «myAthensPass» και του αν κάνουν χρήση της εφαρμογής «myAthensPass» σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 0.01 ή αλλιώς 1% (p 0.000<0.01) καθώς και υψηλή αρνητική συσχέτιση μεταξύ της μεταβλητής που αφορά το επίπεδο ευκολίας χρήσης της εφαρμογής «myAthensPass» και της μεταβλητής αν γνωρίζετε την εφαρμογή της Ελεγχόμενης Στάθμευσης «myAthensPass» σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 1% ή 0.01.(p 0.000<0.01).

Τέλος στην τέταρτη (4) σειρά η μεταβλητή αν γνωρίζετε την εφαρμογή της Ελεγχόμενης Στάθμευσης «myAthensPass» με την μεταβλητή του αν κάνουν χρήση της εφαρμογής «myAthenspass» με την μεταβλητή αν γνωρίζετε την εφαρμογή της Ελεγχόμενης Στάθμευσης «myAthensPass», έχουν μέτρια θετική συσχέτιση (0.599) σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 1% ή 0.01.(p 0.000<0.01).

T-TEST Ανεξάρτητων δειγμάτων

Χρησιμοποιούμε τις μεταβλητές κάτοικοι Δήμου Αθηναίων και επισκέπτες-εργαζόμενοι και αν είναι ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης

Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων. Η μεταβλητή αν είστε κάτοικος του Δήμου Αθηναίων είναι ανεξάρτητη μεταβλητή και η μεταβλητή αν είναι ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης είναι εξαρτημένη.

Αφορά τον έλεγχο των διακυμάνσεων, αν είναι ίσες H_0 και αν δεν είναι ίσες H_1 .

Εκτελούμε έλεγχο κανονικότητας των κατανομών των πληθυσμών.

Επιλέξαμε τυχαία ένα δείγμα 15 μονίμων κατοίκων και 15 επισκεπτών – εργαζομένων.

Περίληψη υπόθεση αξιοπιστίας

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Κάτοικοι	15	100,0%	0	,0%	15	100,0%
Επισκέπτες -εργαζόμενοι	15	100,0%	0	,0%	15	100,0%

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

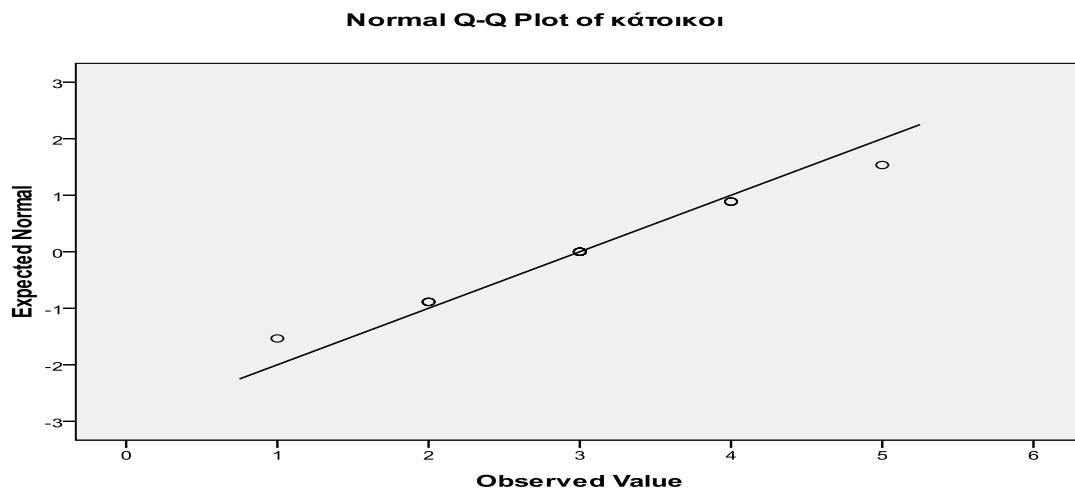
Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Κάτοικοι	,233	15	,027	,923	15	,216
Επισκέπτες -εργαζόμενοι	,272	15	,004	,898	15	,088

a. Lilliefors Significance Correction

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

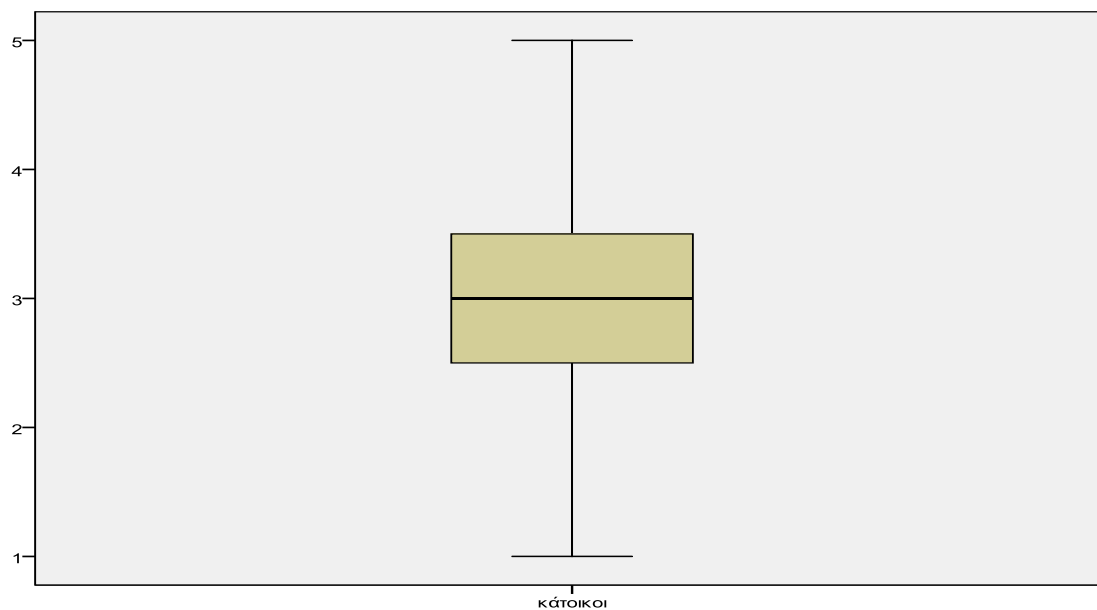
Από το τεστ κανονικότητας παρατηρούμε ότι η τιμή Sig (p) είναι $0,216 > 0,05$ άρα ΔΕΝ απορρίπτουμε την μηδενική υπόθεση H_0 .



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

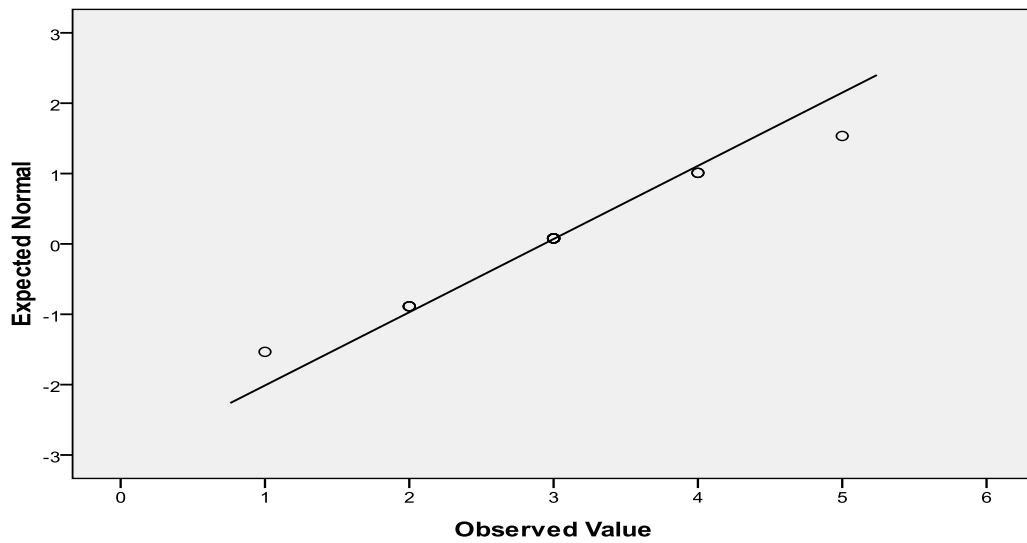
Στο διάγραμμα παρατηρούμε ότι υπάρχουν μικρές αποστάσεις των τιμών από τη γραμμή, άρα έχουμε κανονική κατανομή.

Το ίδιο φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα



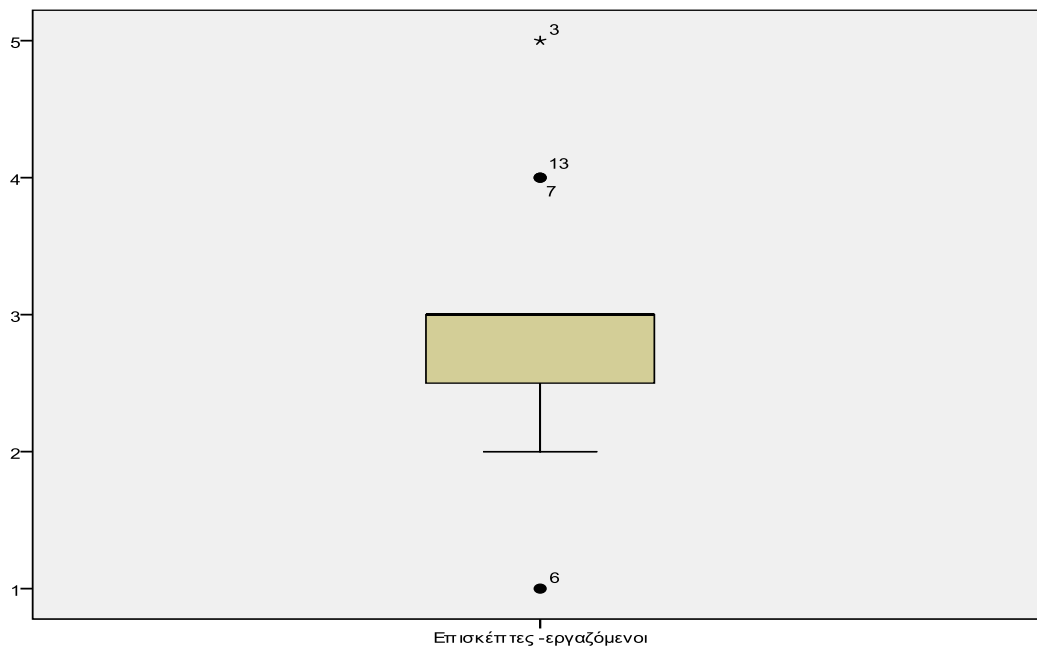
Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Normal Q-Q Plot of Επισκέπτες -εργαζόμενοι



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Το ίδιο ισχύει και για το δείγμα που αποτελείται από επισκέπτες εργαζομένους όπως φαίνεται στο διάγραμμα



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στο διάγραμμα παρατηρούμε ότι υπάρχουν ακραίες τιμές (3 , 67 και η 13 ερώτηση έχουν ακραίες τιμές).

Έπειτα προβαίνουμε στον έλεγχο των ίσων διακυμάνσεων των πληθυσμών από όπου έρχεται το δείγμα μας.

Ομαδικά στατιστικά δεδομένα

Κάτοικοι		N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της	Κάτοικοι	15	3,0000	1,00000	,25820
Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων	Επισκέπτες - εργαζόμενοι	15	2,9333	,96115	,24817

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Περιγραφικά στατιστικά για την μεταβλητή του επίπεδου ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων που χωρίστηκε σε 2 τμήματα α και β, στο α ο μέσος όρος των κατοίκων είναι 3,00 και ο μέσος όρος των επισκεπτών είναι 2,933 . Επιθυμούμε να δούμε αν αυτή η διαφορά είναι στατιστικά σημαντική. Οι Τυπικές αποκλίσεις για κατοίκους είναι 1,00 και για τους επισκέπτες εργαζομένους είναι 0,961

Στην υπόθεση που έχουμε H1 ότι οι επισκέπτες –εργαζόμενοι είναι περισσότερο ικανοποιημένοι από της υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης από τους μόνιμους κατοίκους μπορούν, ελέγχουμε την στατιστική σημαντικότητα του t-test, από την στήλη Sig. (2-tailed). Σε αυτή την περίπτωση πρέπει να είναι η τιμή μικρότερη από 0.05 ή 5%. Στην περίπτωσή μας παρατηρούμε ότι η τιμή του Sig. (2-tailed) είναι $0.853 > 0.05$ και επομένως δεν υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφορά ανάμεσα στους επισκέπτες – εργαζομένους και στους μόνιμους κατοίκους.

Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means							
										95% Confidence Interval of the Difference	
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	Lower	Upper	
Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων	Equal variances assumed	,019	,893	,186	28	,854	,06667	,35813	-,66692	,80025	
	Equal variances not assumed			,186	27,956	,854	,06667	,35813	-,66697	,80031	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στον παραπάνω πίνακα, πρέπει να υπάρχει κανονική κατανομή και ίση διακύμανση των δειγμάτων, το οποίο ισχύει όπως αναλύσαμε στην αρχή. Στον πίνακα κοιτάμε τις δυο σειρές Equal variances assumed και Equal variances not assumed. Ελέγχουμε αν είναι ίσες ή άνισες οι διακυμάνσεις μας. Αν είναι ίσες, που στην περίπτωσή μας είναι, κοιτάμε την πρώτη γραμμή Equal variances assumed. Αυτό γίνεται με ένα Levene's Test ισότητας των διακυμάνσεων (Levene's Test for Equality of Variances). Στην περίπτωσή μας η τιμή που μας ενδιαφέρει είναι $0,893 > 0.05$ επομένως ελέγχουμε την πρώτη γραμμή και παρατηρούμε ότι υπάρχει ομοιογένεια διακυμάνσεων και αποδεχόμαστε ως έγκυρα τα αποτελέσματα του t-test και δεχόμαστε ότι η H_0 δεν απορρίπτεται. Ο μέσος όρος του επιπέδου ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων των μόνιμων κατοίκων με τον μέσο όρο των επισκεπτών. Ηο μέσος όρος κατοίκων ίσος με τον μέσο όρο των επισκεπτών- και H_1 ότι ο μέσος όρος διαφέρει. Δεν επηρεάζεται το επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων από το αν είναι κάποιος μόνιμος κάτοικος ή επισκέπτης-εργαζόμενος.

Πρόκειται για ένα δίπλευρο τεστ, δηλαδή διάφορο (διαφορετικός ή όχι μέσος όρος). Οι δυο μέσοι όροι δεν διαφέρουν και αυτό φαίνεται και από τη στήλη το p value είναι $0.854 > 0.05$ και δεν έχουμε απόρριψη της αρχικής υπόθεσης.

Αναλυτικότερα απαιτείται ίδια διακύμανση των πληθυσμών - Levene's Test, $0.893 > 0.05$, άρα δεν απορρίπτουμε την μηδενική υπόθεση H_0 η οποία είναι ότι οι διακυμάνσεις των πληθυσμών είναι ίσες. Ισχύει και η δεύτερη προϋπόθεση και συνεχίζουμε και ελέγχουμε το Sig (2tailed) όπου παρατηρούμε ότι η τιμή είναι $0.854 > 0.05$, επομένως δεν μπορούμε να απορρίψουμε την μηδενική υπόθεση H_0 της ισότητας των μέσων, ότι μέσος κατοίκων είναι ίσος με τον μέσο επισκεπτών – εργαζομένων. Δεν έχουμε ενδείξεις ότι οι μόνιμοι κάτοικοι διαφέρουν από τους επισκέπτες στο επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στη συγκεκριμένη ενότητα θα ακολουθήσει μία παρουσίαση των συμπερασμάτων που προκύπτουν από την ανάλυση των δεδομένων καθώς θα υπάρξουν και προτάσεις για την βελτίωση της λειτουργίας του υπάρχοντος συστήματος.

Από τη μελέτη του δείγματος προκύπτει ότι οι πολίτες είναι αρκετά ικανοποιημένοι τόσο από το βαθμό οργάνωσης της Ελεγχόμενης Στάθμευσης όσο και από τις παρεχόμενες υπηρεσίες του Δήμου Αθηναίων. Ακόμη οι υπηρεσίες που παρέχονται είναι σε μεγάλο βαθμό καινοτόμες.

Όσον αφορά το τμήμα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου της Αθήνας η χρήση της κάρτας μόνιμου κατοικού φαίνεται ότι εξυπηρετεί σε αρκετά μεγάλο βαθμό τους πολίτες στην εύρεση θέσεως στάθμευσης κοντά στην οικία τους και μάλιστα σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Το 86,8% του δείγματος συμφωνεί με την επέκταση του συστήματος της Ελεγχόμενης Σταθμευσης και σε άλλες περιοχές του Δήμου Αθηναίων όπου δεν υπάρχει σήμερα. Επιπλέον η εφαρμογή «myAthensPass» εξυπηρετεί σε αρκετά μεγάλο βαθμό τους χρήστες. Ωστόσο προκύπτει πως μεγάλο ποσοστό του δείγματος δεν είναι ενημερωμένο για την εν λόγω εφαρμογή.

Τόσο οι μόνιμοι κάτοικοι όσο και οι επισκέπτες είναι ικανοποιημένοι από τις παρεχόμενες υπηρεσίες της ελεγχόμενης στάθμευσης στον ίδιο βαθμό.

Σαφώς ο ρόλος της Δημοτικής Αστυνομίας κρίνεται καθοριστικός τόσο για την βελτίωση της αστυνόμευσης στις περιοχές όσο και για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Ο χρόνος που απαιτείται για την εύρεση θέσεως στάθμευσης έχει μειωθεί αισθητά με αποτέλεσμα να εξυπηρετούνται καλύτερα οι ανάγκες των κατοίκων.

Από τα παραπάνω προκύπτει πως απαιτείται επέκταση του συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης και σε άλλες περιοχές του Δήμου της Αθήνας προκειμένου να καλυφθούν επαρκώς οι ανάγκες των πολιτών καθώς και η αναβάθμιση του θεσμικού της πλαισίου με σκοπό τη στελέχωση ώστε να ανταποκριθεί επάξια στις απαιτήσεις που αναφύονται από τις σύγχρονες κοινωνίες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

Τσιάντος Α., Χατζηαδάμου Ε., (1998), «Εφαρμογές ελεγχόμενης στάθμευσης στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας και του Πειραιά-Συγκριτική μελέτη» , Διπλωματική Εργασία Ε.Μ.Π.-Σ.Α.Τ.Μ., Τομέας Έργων Υποδομής και Αγροτικής Ανάπτυξης-Συγκοινωνιακά Έργα.

Φραντζεσκάκης Ι.Μ., Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μ.Χ., Τσαμπούλας Δ.Α. (2002), Στάθμευση, Β' έκδοση, Παπασωτηρίου, Αθήνα.

Φραντζεσκάκης Ι.Μ., Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μ.Χ., Τσαμπούλας Δ.Α. (1997), Διαχείριση κυκλοφορίας, Β' έκδοση, Παπασωτηρίου, Αθήνα.

Ξενόγλωσση

Antonson, H., Hrelja, R., & Henriksson, P. (2017). People and parking requirements: Residential attitudes and day-to-day consequences of a land use policy shift towards sustainable mobility. *Land Use Policy*, 62, 213–222.

Balcombe R.J., YORK I.O. (1993), «The future of residential parking» Project Report 22, Transport Research Laboratory, Crowthorne, Berkshire, UK.

Bertozzi, M., Bombini, L., Broggi, A., Buzzoni, M., Cardarelli, E., Cattani, S., Cerri, P., Coati, A., Debattisti, S., Falzoni, A., Fedriga, R. I., Felisa, M., Gatti, L., Giacomazzo, A., Grisleri, P., Laghi, M. C., Mazzei, L., Medici, P., Panciroli, M., ... Versari, P. (2011). VIAC: An out of ordinary experiment. *IEEE Intelligent Vehicles Symposium, Proceedings*, 175–180. <https://doi.org/10.1109/IVS.2011.5940531>

Broggi, A., Medici, P., Cardarelli, E., Cerri, P., Giacomazzo, A., & Finardi, N. (2010). Development of the control system for the VisLab intercontinental autonomous challenge. *IEEE Conference on Intelligent Transportation Systems, Proceedings, ITSC*, 635–640. <https://doi.org/10.1109/ITSC.2010.5625001>

Burns, L. D. (2013). Sustainable mobility: A vision of our transport future. In Nature (Vol. 497, Issue 7448, pp. 181–182). Nature Publishing Group. <https://doi.org/10.1038/497181a>

Climate and Energy package 2009 — European Environment Agency. (2009). <https://www.eea.europa.eu/policy-documents/climate-and-energy-package-2009>

Debell Carol, «Park Smart – a tale of two parts» TEC, Vol. 50, No4, April 2009 . <https://www.tecmagazine.com>

Eberle, D. U., & Helmolt, D. R. von. (2010). Sustainable transportation based on electric vehicle concepts: a brief overview. Energy & Environmental Science, 3(6), 689–699. <https://doi.org/10.1039/C001674H>

González-González, E., Nogués, S., & Stead, D. (2020). Parking futures: Preparing European cities for the advent of automated vehicles. Land Use Policy, 91.

Knoflachner, H. (2006). A new way to organize parking: the key to a successful sustainable transport system for the future. Environment and Urbanization, 18(2), 387–400.

Marsden, G. (2014). Parking policy. Transport and Sustainability, 5, 11–32. <https://doi.org/10.1108/S2044-994120140000005016>

Pitsiava–Latinopoulou, M., Basbas, S., Papoutsis, K., & Sdoukopoulos, E. (2012). Parking Policies for Supporting Sustainable Mobility. Procedia - Social and Behavioral Sciences, 48, 897–906.

Urban Mobility Package | Mobility and Transport. (2021). https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban-mobility/urban-mobility-package_en

Weinberger, R., Kaehny, J., & Rufo, M. (2010). P COP COP U.S. Parking Policies: an overview of Management Strategies Institute for Transportation and Development Policy.

Λιαδικτυακές Πηγές

<http://parkinathens.gr/faq.php>

<http://sumpnet.gr/>

<https://op.europa.eu/webpub/eca/specialreports/core-road-network-9-2020/el/>

<https://www.tovima.gr/2008/11/24/archive/i-maxi-twn-parkometrwn/>

<https://www.svak.gr/biosimi-kinitikotit>

ΠΑΡΑΤΗΜΑ Α΄

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ



Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής
Σχολή Διοικητικών, Οικονομικών και
Κοινωνικών Επιστημών
Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής
Π.Μ.Σ. «Δημόσια Οικονομική & Πολιτική»



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

«ΔΗΜΟΣΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ»

**Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΚΑΙ ΠΟΣΟ ΑΥΤΗ ΒΟΗΘΑΕΙ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΘΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΜΙΑΣ
ΠΟΛΗΣ : Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ**

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Α. ΜΕΡΟΣ : ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ – ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1. Φύλο

- Άνδρας
- Γυναίκα
- Άλλο...

2. Ηλικία

- 18 - 30 ετών
- 31 - 40 ετών

- 41 - 50 ετών
- 51 - 60 ετών
- 60+

4. Μορφωτικό Επίπεδο

- Δημοτικό
- Απόφοιτος Λυκείου
- Απόφοιτος Ι.Ε.Κ
- Απόφοιτος ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑ - ΤΕΙ
- Κάτοχος Μεταπτυχιακού
- Κάτοχος Διδακτορικού τίτλου
- Άλλο...

5. Επάγγελμα

- Οικιακά - Συνταξιούχος
- Άνεργος/η
- Φοιτητής/τρια
- Ιδιωτικός Υπάλληλος
- Δημόσιος Υπάλληλος
- Ελεύθερος Επαγγελματίας
- Άλλο ...

6. Κάτοικος του Δήμου Αθηναίων

- Ναι
- Όχι

7. Εάν έχετε απαντήσει θετικά στο προηγούμενο ερώτημα πόσα έτη διαμένεται στο Δήμο Αθηναίων (έτη εγκατάστασης) ;

- 0-5 έτη
- 6-10 έτη
- 11-15 έτη
- 16-20 έτη
- 20+

Β ΜΕΡΟΣ: ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

1. Πόσο οργανωμένη θεωρείτε την υπηρεσία της ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων;

- Καθόλου
- Πολύ Λίγο

- Λίγο
- Αρκετά
- Πάρα πολύ

2. Πως θεωρείτε ότι θα μπορούσαν να βελτιωθούν οι παρεχόμενες υπηρεσίες του τμήματος Ελέγχου Στάθμευσης της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων προς τους πολίτες;

- Δημιουργία τεχνικών υποδομών
- Σωστή εκπαίδευση προσωπικού
- Μείωση της γραφειοκρατίας
- Παροχή κινήτρων από τη Δημόσια Διοίκηση
- Προβολή του ρόλου της Δημοτικής Αστυνομίας από τα ΜΜΕ
- Άλλο:.....

3. Πιστεύετε πως οι υπηρεσίες που παρέχονται από το τμήμα Ελέγχου Στάθμευσης (Ελεγχόμενη Στάθμευση) της Δημοτικής Αστυνομίας Αθηνών καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών;

- Ναι
- Όχι
- Μερικώς

4. Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις υπηρεσίες της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου της Αθήνας;

- Καθόλου
- Πολύ Λίγο
- Λίγο
- Αρκετά
- Πάρα πολύ

5. Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις υπηρεσίες της Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου της Αθήνας;

- Καθόλου
- Πολύ Λίγο
- Λίγο
- Αρκετά
- Πάρα πολύ

6. Σε ποιο βαθμό πιστεύετε ότι το τμήμα Ελέγχου Στάθμευσης (Ελεγχόμενη Στάθμευση) της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου της Αθήνας παρέχει καινοτόμες υπηρεσίες;

- Καθόλου
- Πολύ Λίγο

- Λίγο
- Αρκετά
- Πάρα πολύ

7. Για τη μετακίνησή σας χρησιμοποιείτε τα μέσα μαζικής μεταφοράς ;

- Ναι
- Όχι
- Μερικώς

8. Για τη μετακίνησή σας χρησιμοποιείτε ιδιωτικά μέσα μετακίνησης ;

- Ναι
- Όχι
- Μερικώς

Γ1. ΜΟΝΙΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΟΙ

Εαν ανήκετε στους μόνιμους κατοίκους του Δήμου Αθηναίων :

1. Κάνετε χρήση της κάρτας μόνιμου κατοίκου ;

- Ναι
- Όχι

2. Πόσο πιστεύετε ότι σας διευκολύνει η χρήση της κάρτας μόνιμου κατοίκου στην εύρεση θέσης στάθμευσης ;

- Καθόλου
- Πολύ Λίγο
- Λίγο
- Αρκετά
- Πάρα πολύ

3. Ποιο είναι το διάστημα που απαιτείται για την εύρεση θέσεως στάθμευσης ;

- 0-5 λεπτά
- 6-10 λεπτά
- 11-20 λεπτά
- 21-30 λεπτά
- > 30 λεπτά

4. Πόσο κοντά στην οικία σας εξασφαλίζετε θέση στάθμευσης ;

- 0-10 μέτρα
- 11-20 μέτρα
- 21-30 μέτρα
- 31-40 μέτρα
- > 40

5. Σε ποιό βαθμό πιστεύετε ότι το μέτρο της Ελεγχόμενης Στάθμευσης στο Δήμο Αθηναίων συμβάλλει στην βελτίωση της ποιότητας ζωής;

- Καθόλου
- Πολύ Λίγο
- Λίγο
- Αρκετά
- Πάρα πολύ

6. Πιστεύετε ότι το συστημά της Ελεγχόμενης Σταθμευσης χρίζει επέκτασης και σε άλλες περιοχές του Δήμου Αθηναίων όπου δεν υπάρχει σήμερα.

- Ναι
- Όχι

Γ2. ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ / ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ

Εαν δεν είστε μόνιμος κατοίκος και μετακινήστε στο κεντρο του Δήμου Αθηναίων ως επισκεπτης ή εργαζόμενος:

1. Γνωρίζετε την εφαρμογη της Ελεγχόμενης Στάθμευσης «my Athens Pass»;

- Ναι
- Όχι

2. Κανετε χρηση της εφαρμογής «my Athens pass»;

- Ναι
- Όχι

3. Ποσο ευκολη ειναι η χρηση της εφαρμογης «my Athens Pass»;

- Καθόλου
- Πολύ Λίγο
- Λίγο
- Αρκετά
- Πάρα πολύ

4. Είναι μικρό το διάστημα που απαιτείται για την εύρεση θέσης στάθμευσης ;

- Καθόλου
- Πολύ Λίγο
- Λίγο
- Αρκετά
- Πάρα πολύ

5. Πόσο κοντά στο σημείο άφιξης εξασφαλίζετε θέση στάθμευσης ;

- Καθόλου
- Πολύ Λίγο
- Λίγο
- Αρκετά
- Πάρα πολύ

6. Πόσο σας βοηθά η εφαρμογή my Athens Pass να περιορίσετε τον χρόνο ευρεσης σημειου πωλησης.

- Καθόλου
- Πολύ Λίγο
- Λίγο
- Αρκετά
- Πάρα πολύ

7. Τι θα προτείνατε για το θέμα της στάθμευσης στο κέντρο της πόλης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Α.Φ.Μ.: Αριθμός Φορολογικού Μητρώου

αρθρ.: Άρθρο

Δ.: Δήμος

Δ.Α.Τ.: Δημοτικό Αστυνομικό Τμήμα

Δ.Κ.Κ.: Δημοτικός και Κοινοτικός Κώδικας

Δ/νση: Διεύθυνση

ΔΕ: Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης

Ε.Ο.Τ.: Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού

ΕΛ.ΑΣ.: Ελληνική Αστυνομία

ΕΛ.ΣΤΑΤ.: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Ι.Κ.Α. Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων

Ι.Χ.: Ιδιωτικής Χρήσης

κ.α.: Και άλλα

κ.λ.π.: Και λοιπά

Κ.Ο.Κ.: Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας

ΚΕ.Δ.Κ.Ε.: Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδας

Λ.Σ.: Λιμενικό Σώμα

Ν.Δ.: Νομοθετικό Διάταγμα

Ν.Π.Δ.Δ.: Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου

Ν.Π.Ι.Δ.: Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου

Ο.Ε.Υ.: Οργανισμός Εσωτερικής Υπηρεσίας

Ο.Τ.: Οικοδομικό Τετράγωνο

Ο.Τ.Α: Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Ολομ: ολομέλεια

Π.Δ.: Προεδρικό Διάταγμα

Π.Χ.: παραδείγματος χάρη

Παρ.: παράγραφος

ΠΕ: Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης

Σ.Ε.Σ.: Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης

ΣτΕ.: Συμβούλιο της Επικρατείας

Τ.Ε.Δ.Κ: Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων

ΤΕ: Τεχνολογικής Εκπαίδευσης

Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ: Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

Φ.Ε.Κ.: Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως

&: και

C.R.M.: Customer Relationship Management

P.O.S.:Point Of Sale