



INTERREG IVC – CYCLECITIES (1307R4)

CC/3.3.2

PIRAEUS' CYCLING IMPLEMENTATION PLAN

Part P4 (Π4)



Project Component: 3.3.2
Document version: 1
Date: 24/11/2014
Author(s): Municipality of Piraeus



Π4: ΕΚΘΕΣΗ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΣΤΑΔΙΟΥ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Περιεχόμενα

Π4: ΕΚΘΕΣΗ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΣΤΑΔΙΟΥ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ	2
ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΥΛΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΤΟΥ ΣΤΑΔΙΟΥ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ (Π 2).....	4
1. Σχεδιασμός της έρευνας.....	6
2. Διεξαγωγή έρευνας, συλλογή δεδομένων και ανάλυση αποτελεσμάτων.....	7
2.1 Το προφίλ (Δημογραφικά στοιχεία) των ανταποκριθέντων στην έρευνα .	8
2.2 Σενάρια παρεμβάσεων	13
3. Συμπεράσματα.....	21
Β. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΔΡΑΣΕΩΝ ΠΟΥ ΥΛΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΤΟΥ ΣΤΑΔΙΟΥ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ	23
Γ. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΩΣΤΕ ΝΑ ΥΠΑΡΞΕΙ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ.....	25
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: 2^ο ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ	27
Εισαγωγή	27
Δημογραφικές πληροφορίες.....	28
1. Σενάρια παρεμβάσεων – Παρεμβάσεις στη στάθμευση	29
2. Σενάρια παρεμβάσεων – Προσπέλαση των σταθμών μετρό	30
3. Σενάρια παρεμβάσεων – Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας.....	31
4. Σενάρια παρεμβάσεων – Πεζοδρομήσεις στο κέντρο του Πειραιά	32
5. Σενάρια παρεμβάσεων – Συμπλήρωση του υπό κατασκευή τραμ.....	32
6. Σενάρια παρεμβάσεων – Δημιουργία δικτύου ποδηλατόδρομου.....	33
7. Σενάρια παρεμβάσεων – Αναβάθμιση διαδρομών για τον πεζό.....	34

ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΥΛΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΤΟΥ ΣΤΑΔΙΟΥ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ (Π 2)

Σύμφωνα με το Παραδοτέο 2 (Π2) «ΕΚΘΕΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» της παρούσας μελέτης και πιο συγκεκριμένο στο Κεφάλαιο Α, § 4 προβλέφθηκε η ανάρτηση στο διαδίκτυο ερωτηματολογίου που θα ζητά τις απόψεις των πολιτών σε συγκεκριμένες προτάσεις των μελετητών.

Στο Παραδοτέο 1 (Π1) παρουσιάστηκε το πρώτο ερωτηματολόγιο που διεξήχθη στο πλαίσιο του έργου με τίτλο: «Διερεύνηση των απόψεων και επιθυμιών των κατοίκων του Πειραιά σε σχέση με τις μετακινήσεις τους στην πόλη» που σχεδιάστηκε για να καταγράψει τις απόψεις των κατοίκων πάνω στα θέματα της μετακίνησής τους μέσα στην πόλη του Πειραιά, αλλά και γενικότερα τις διαθέσεις τους ως προς τη βίωση της πόλης. Σε συνέχει αυτού, στο πλαίσιο που τέθηκε από το Παραδοτέο 2, ακολούθησε ένα δεύτερο ερωτηματολόγιο με τίτλο: «Ερωτηματολόγιο επιλογής σεναρίων για μελλοντικές παρεμβάσεις Βιώσιμης Κινητικότητας στον Πειραιά».

Συγκεκριμένα και βάσει της ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε στην Α' φάση, το 2^ο ερωτηματολόγιο δεν αφορά τις γενικές απόψεις του ερωτώμενου, αλλά αντίθετα εστιάζει σε συγκεκριμένα σενάρια κυκλοφοριακών επεμβάσεων στην πόλη, τα οποία οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να αξιολογήσουν δηλώνοντας τη συμφωνία ή τη διαφωνία τους με αυτά. Οι αξιολογήσεις των σεναρίων αξιοποιήθηκαν στη συνέχεια για τον σχεδιασμό των διαφόρων επεμβάσεων στην πόλη. Τα σενάρια που περιλαμβάνονται στο ερωτηματολόγιο αντανακλούν πραγματικά διλήμματα του σχεδιαστή.

Θεωρήθηκε σημαντικό να απαντήσει σε αυτά τα διλήμματα ο ίδιος ο χρήστης της πόλης είτε είναι κάτοικος, είτε επισκέπτης, αφού είναι εκείνος ο οποίος την επόμενη μέρα των αλλαγών, θα κληθεί να προσαρμόσει σε αυτές τις συνθήκες του. Ενώ στο πρώτο ερωτηματολόγιο στόχος ήταν να καταγραφούν οι εμπειρίες και απόψεις μόνο των κατοίκων του Πειραιά για την πόλη τους, στο δεύτερο ερωτηματολόγιο προσεγγίζονται οι πολίτες ανεξαρτήτως του τόπου κατοικίας τους, αρκεί να γνωρίζουν την πόλη του Πειραιά, είτε ως εργαζόμενοι είτε ως επισκέπτες είτε ως κάτοικοι φυσικά

Το ερωτηματολόγιο περιείχε χάρτες και παρουσίαζε εναλλακτικές προτάσεις για το σχεδιασμό ενός βιώσιμου συστήματος μεταφορών στον Πειραιά. Αναλυτικά το περιεχόμενο της διαδικτυακής έρευνας, η συμμετοχή σε αυτή και τα αποτελέσματά της παρουσιάζονται στο Α. Κεφάλαιο.

Η πρόσκληση για συμμετοχή στη διαδικτυακή διαβούλευση έλαβε την ευρύτερη δυνατή δημοσιότητα, αξιοποιώντας την καταγραφή του «κοινωνικού κεφαλαίου» του Πειραιά στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης (Π2: Κεφάλαιο Α, § 2).

Πιο συγκεκριμένα στάλθηκε ηλεκτρονικό μήνυμα:

1. στους συμμετέχοντες στις προκαταρκτικές εμβαθυντικές συνεντεύξεις που διοργανώθηκαν στο πλαίσιο του Π2,
2. σε όλα τα ειδησεογραφικά sites και blogs του Πειραιά,
3. σε blogs με τοπική αναφορά στο δήμο του Πειραιά,
4. στους επαγγελματικούς συλλόγους Πειραιά (εμπορικός σύλλογος, ιατρικός σύλλογος κοκ)
5. σε επαγγελματικά σωματεία που ασχολούνται με τη μελέτη του αστικού περιβάλλοντος (συγκοινωνιολόγοι, περιβαλλοντολόγοι κ.λπ.),
6. στους συλλόγους γονέων και κηδεμόνων ενδεικτικών σχολείων σκορπισμένων και στις 5 Δημοτικές Κοινότητες που είχαν φόρμα επικοινωνίας ή ηλεκτρονική διεύθυνση,
7. σε συλλόγους εκπαιδευτικών του δήμου Πειραιά,
8. σε αθλητικούς συλλόγους,
9. στους περιβαλλοντικούς και φυσιολατρικούς συλλόγους του Πειραιά,
10. στους υπεύθυνους περιβαλλοντικής εκπαίδευσης σε όλη την περιφέρεια της Αττικής,
11. σε ομάδες εθελοντισμού του Πειραιά,
12. στις ποδηλατοομάδες που διοργανώνουν ποδηλατικές εκδηλώσεις στο δήμο Πειραιά (μήνυμα σε μέσα κοινωνικής δικτύωσης),
13. σε ποδηλατοομάδες, ποδηλατικά σωματεία και συλλόγους διάδοσης της χρήσης του ποδηλάτου που δραστηριοποιούνται στην Αττική,
14. στα μεγάλα εκπαιδευτικά ιδρύματα που εδρεύουν στον Πειραιά (Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Σχολή Ναυτικών Δοκίμων κοκ),
15. σε πανεπιστημιακά εργαστήρια και ερευνητικά ιδρύματα που ασχολούνται με τη μελέτη του αστικού περιβάλλοντος
16. σε εκλεγμένες δημοτικές παρατάξεις,
17. στους δημοτικούς και κοινοτικούς συμβούλους του δήμου Πειραιά,
18. στις υπηρεσίες του δήμου Πειραιά,
19. στην Περιφέρεια Αττικής και
20. στις Συγκοινωνίες Αθηνών

Από όλους τους παραπάνω φορείς ζητήθηκε η συμπλήρωση του ερωτηματολογίου και η συμμετοχή τους στη διάδοσή τους σε πολίτες και επισκέπτες του Πειραιά. Πέρα από τα προβλεπόμενα στο στάδιο προετοιμασίας της δημόσιας διαβούλευσης, παρουσιάστηκε το σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας του Πειραιά στο ΜΕΓΑΡΟ ΕΒΕΠ την Τετάρτη 12 Νοεμβρίου, στο πλαίσιο του 3^{ου} και Τελικού Συνεδρίου του ερευνητικού προγράμματος CycleCities με θέμα: «Σχεδιασμός για το ποδήλατο στην Ευρώπη και η συμβολή του έργου CycleCities. Η Ελληνική περίπτωση». Συνδιοργανώθηκε από το δήμο Πειραιά και τον Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων.

Για την προβολή της εκστρατείας αυτής ακολουθήθηκε η ίδια μεθοδολογία που ακολουθήθηκε και για την προβολή της διαδικτυακής έρευνας.

A. ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΜΕΣΩ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ

1. Σχεδιασμός της έρευνας

Όπως προαναφέρθηκε στην εισαγωγή, το ερωτηματολόγιο σχεδιάστηκε για να καταγραφούν οι απόψεις των ερωτώμενων πάνω σε μια σειρά από σενάρια παρεμβάσεων. Τα σενάρια που προτείνονται εντάσσονται σε επτά κατηγορίες παρεμβάσεων που αφορούν: στη στάθμευση, στην προσπέλαση σταθμών του μετρό, στη μετατροπή περιοχών της πόλης σε ήπιας κυκλοφορίας, σε ενδεχόμενες πεζοδρομήσεις, στη συμπλήρωση του δικτύου του υπό κατασκευή τραμ, στην ένταξη του ποδηλάτου και στην αναβάθμιση βασικών δρόμων του Πειραιά σε διαδρομές για τον πεζό. Σε κάθε μία από τις παραπάνω κατηγορίες, ο ερωτώμενος καλείται, ανάλογα με την περίπτωση, είτε να επιλέξει μεταξύ διαφορετικών σεναρίων το κατά τη γνώμη του καλύτερο για την πόλη του, είτε να δηλώσει το βαθμό συμφωνίας ή διαφωνίας του με αυτά.

Συγκεκριμένα, το ερωτηματολόγιο που σχεδιάστηκε (Βλ. Παράρτημα) αποτελείται από τις παρακάτω θεματικές – μέρη:

1. Εισαγωγή
2. Δημογραφικά
3. Σενάρια παρεμβάσεων
 - 3.1. Παρεμβάσεις στη στάθμευση
 - 3.2. Προσπέλαση σταθμών του μετρό
 - 3.3. Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας
 - 3.4. Πεζοδρομήσεις στο κέντρο του Πειραιά
 - 3.5. Συμπλήρωση του δικτύου του υπό κατασκευή τραμ
 - 3.6. Δημιουργία δικτύου ποδηλατόδρομων
 - 3.7. Αναβάθμιση διαδρομών για τον πεζό

Στην «Εισαγωγή», παρουσιάζονται σύντομα και περιληπτικά κάποια από τα αποτελέσματα της έρευνας του πρώτου ερωτηματολογίου καθώς και οι στόχοι της δεύτερης έρευνας με ερωτηματολόγιο. Τονίζεται ο ανώνυμος και εμπιστευτικός χαρακτήρας της έρευνας καθώς και ότι τα αποτελέσματα θα χρησιμοποιηθούν αυστηρά για ερευνητικούς σκοπούς. Τέλος, δίνονται τα στοιχεία επικοινωνίας της ομάδας έργου. Η επόμενη ενότητα αφορά τα δημογραφικά στοιχεία όπως φύλο, ηλικία, κύρια απασχόληση, αλλά περιλαμβάνει και πιο εξειδικευμένες ερωτήσεις όπως ως προς την κατοχή διαφόρων κατηγοριών οχημάτων (αυτοκίνητο, ποδήλατο κ.λπ.). Στη συνέχεια ακολουθεί ο βασικός κορμός του ερωτηματολογίου, που είναι τα σενάρια παρεμβάσεων. Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από επτά διαφορετικές κατηγορίες παρεμβάσεων που αναφέρθηκαν λίγο παραπάνω, κάθε μία από τις οποίες αποτελείται από μία έως τέσσερις ερωτήσεις.

Στο σύνολό τους οι ερωτήσεις είναι κλειστές (με προκαθορισμένες απαντήσεις). Επιλέχθηκαν τρεις βασικοί τύποι ερωτήσεων: (α) ερωτήσεις πολλαπλής επιλογής, (β) κλειστές ερωτήσεις σε κλίμακα Likert με πέντε διαβαθμίσεις (1= Διαφωνώ απολύτως, 2=Διαφωνώ, 3=Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ, 4=Συμφωνώ, 5= Συμφωνώ απολύτως) και (γ) ερωτήσεις ιεράρχησης των απαντήσεων.

Τα σημεία στα οποία δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση κατά τον σχεδιασμό του ερωτηματολογίου ήταν:

1. η αποφυγή δημιουργίας μακροσκελούς ερωτηματολογίου (ο μέσος χρόνος συμπλήρωσής του είναι περίπου 4 λεπτά)
2. η κατάλληλη διατύπωση των ερωτημάτων ώστε να αφορούν και να είναι κατανοητά από το γενικό πληθυσμό

2. Διεξαγωγή έρευνας, συλλογή δεδομένων και ανάλυση αποτελεσμάτων

Τα δεδομένα που παρουσιάζονται στην παρούσα μελέτη συλλέχθηκαν κατά τη χρονική περίοδο μεταξύ της 4ης και της 14ης Νοεμβρίου διαδικτυακά, γιατί αποφασίστηκε ότι αυτός ήταν ο βέλτιστος τρόπος πραγματοποίησης της έρευνας λόγω της δυνατότητας που δίνει το διαδίκτυο στο να προσεγγιστεί περισσότερος κόσμος σε μειωμένο χρόνο. Η καταχώρηση των δεδομένων έγινε απευθείας από τους ερωτώμενους σε Η/Υ. Το ερωτηματολόγιο παραμένει στον αέρα και η έρευνα δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί.

Η ανάλυση που ακολουθεί, αφορά τις 708 απαντήσεις που κατεγράφησαν στη διάρκεια των 11 πρώτων ημερών. Αν και το δείγμα δεν είναι αντιπροσωπευτικό του συνόλου των κατοίκων ή επισκεπτών της πόλης του Πειραιά, η πληροφορία που εξάγεται από το ερωτηματολόγιο είναι σημαντική και καθόλα αξιοποιήσιμη στη διαδικασία σχεδιασμού των επεμβάσεων στην πόλη, που άλλωστε αποτελεί και το σκοπό του ερωτηματολογίου.

Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται ανά θεματική ενότητα.¹

¹ Οι ερωτήσεις του ερωτηματολογίου ήταν όλες προαιρετικές. Ορισμένοι από τους ερωτώμενους προσπέρασαν ερωτήσεις χωρίς να τις απαντήσουν γι αυτό και ο συνολικός αριθμός απαντήσεων (N) διαφέρει από ερώτηση σε ερώτηση. Ο αριθμός αυτών που παρέλειψαν να απαντήσουν μια ερώτηση δίνεται σε όλους τους πίνακες και τα γραφήματα δίπλα από το τίτλο: «Δεν απάντησαν».

2.1 Το προφίλ (Δημογραφικά στοιχεία) των ανταποκριθέντων στην έρευνα

Ο Πίνακας 1 δείχνει την κατανομή του δείγματος ως προς το φύλο. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα, οι άνδρες που συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο είναι περισσότεροι από τις γυναίκες.

Πίνακας 1: Κατανομή του δείγματος ως προς το φύλο (N=700, 8 άτομα δεν απάντησαν)

	Συχνότητα	Ποσοστό %
Άνδρας	407	57,5
Γυναίκα	293	41,4
Σύνολο	700	98,9

Ο Πίνακας 2 παρουσιάζει τις ηλικιακές ομάδες και τα ποσοστά του δείγματος στην κάθε μία. Η πλειονότητα του δείγματος ανήκει στην ηλικιακή ομάδα: «31 έως 45» (43,4%). Οι ηλικιακές ομάδες «18 – 30» και «46 - 60» εκπροσωπούνται από περίπου ίσο αριθμό ερωτώμενων (26% και 25,6% αντίστοιχα). Τέλος, η ηλικιακή ομάδα «61 και πάνω» εκπροσωπείται μόνο από 30 άτομα (4,2%)

Πίνακας 2: Κατανομή του δείγματος ως προς την ηλικιακή ομάδα (N= 702, 6 άτομα δεν απάντησαν)

	Συχνότητα	Ποσοστό %
18 - 30	184	26,0
31 - 45	307	43,4
46 - 60	181	25,6
61 & πάνω	30	4,2
Σύνολο	702	99,2

Ο Πίνακας 3 δείχνει την κύρια απασχόληση των ερωτώμενων. Παρατηρούμε ότι οι δημόσιοι και ιδιωτικοί υπάλληλοι μαζί αποτελούν την πλειονότητα του δείγματος (54,1%) ενώ σχετικά σημαντικό ποσοστό αντιστοιχεί και στους ελεύθερους επαγγελματίες (15,1%). Παρόμοια, εκείνοι που δεν εργάζονται όπως: άνεργοι/ες, συνταξιούχοι ή απασχολούμενοι/ες στο σπίτι (οικιακά) αποτελούν το 15,3% του δείγματος και τέλος, ένα ακόμα μικρότερο ποσοστό, είναι φοιτητές/τριες (8,6%).

Πίνακας 3: Κατανομή του δείγματος ως προς την κύρια απασχόληση (N= 701)

	Συχνότητα	Ποσοστό %
Οικιακά	11	1,6
Ελεύθερος επαγγελματίας	107	15,1
Επιχειρηματίας	42	5,9
Ιδιωτικός υπάλληλος	239	33,8
Δημόσιος υπάλληλος	144	20,3
Συνταξιούχος	35	4,9
Άνεργος/η	62	8,8
Φοιτητής/τρια	61	8,6
Σύνολο	701	99,0
Δεν απαντήθηκαν	7	1,0
Σύνολο	708	100,0

Ο Πίνακας 4 παρουσιάζει την κατανομή του δείγματος ως προς το εισόδημα. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι λιγότεροι από τους μισούς που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο (35,0%), έχουν εισόδημα έως 1000 ευρώ, ενώ το 30,8% έχει εισόδημα μεταξύ 1000 και 2000 ευρώ. Υψηλότερο εισόδημα, δηλαδή πάνω από 2000 ευρώ, έχει το 12,4% του δείγματος. Πρέπει να σημειωθεί ότι ένα σημαντικό ποσοστό του δείγματος αρνήθηκε να απαντήσει (140 άτομα) ή προσπέρασε την ερώτηση (14 άτομα).

Πίνακας 4: Κατανομή του δείγματος ως προς το εισόδημα (N= 694)

	Συχνότητα	Ποσοστό %
Μέχρι 1000 ευρώ	248	35,0
Μεταξύ 1000 και 2000 ευρώ	218	30,8
Πάνω από 2000 ευρώ	88	12,4
Δεν απαντώ	140	19,8
Σύνολο	694	98,0
Δεν απαντήθηκαν	14	2,0
Σύνολο	708	100,0

Ο Πίνακας 5 παρουσιάζει τα οχήματα που δήλωσαν οι ερωτηθέντες ότι έχουν στην κατοχή τους. Οι κατηγορίες είναι αλληλοαποκλειόμενες (ο ερωτώμενος μπορεί να επιλέξει μόνο μία από αυτές) κι έτσι αν αθροίσουμε τα ποσοστά, παρατηρούμε ότι το 70,2% του δείγματος κατέχει αυτοκίνητο και κάτι άλλο (μηχανοκίνητο δίκυκλο ή ποδήλατο), ενώ από αυτούς, ένα μεγάλο ποσοστό (42,8%) διαθέτει αποκλειστικά αυτοκίνητο και όχι κάποιο άλλο μέσο. Ακολουθεί δεύτερη η κατοχή ποδηλάτου από το 27% του δείγματος, εκ των οποίων το 7,5% διαθέτει αποκλειστικά ποδήλατο για τις μετακινήσεις του και τρίτη έρχεται η κατοχή μηχανοκίνητου δικύκλου με ποσοστό

αρκετά μικρότερο: συνολικά 14,3% του δείγματος. Τέλος, το ποσοστό του δείγματος που διαθέτει και τα τρία οχήματα: αυτοκίνητο, μηχανοκίνητο δίκυκλο και ποδήλατο είναι 8,1%.

Πίνακας 5: Κατοχή οχημάτων από το σύνολο του δείγματος (N= 640)

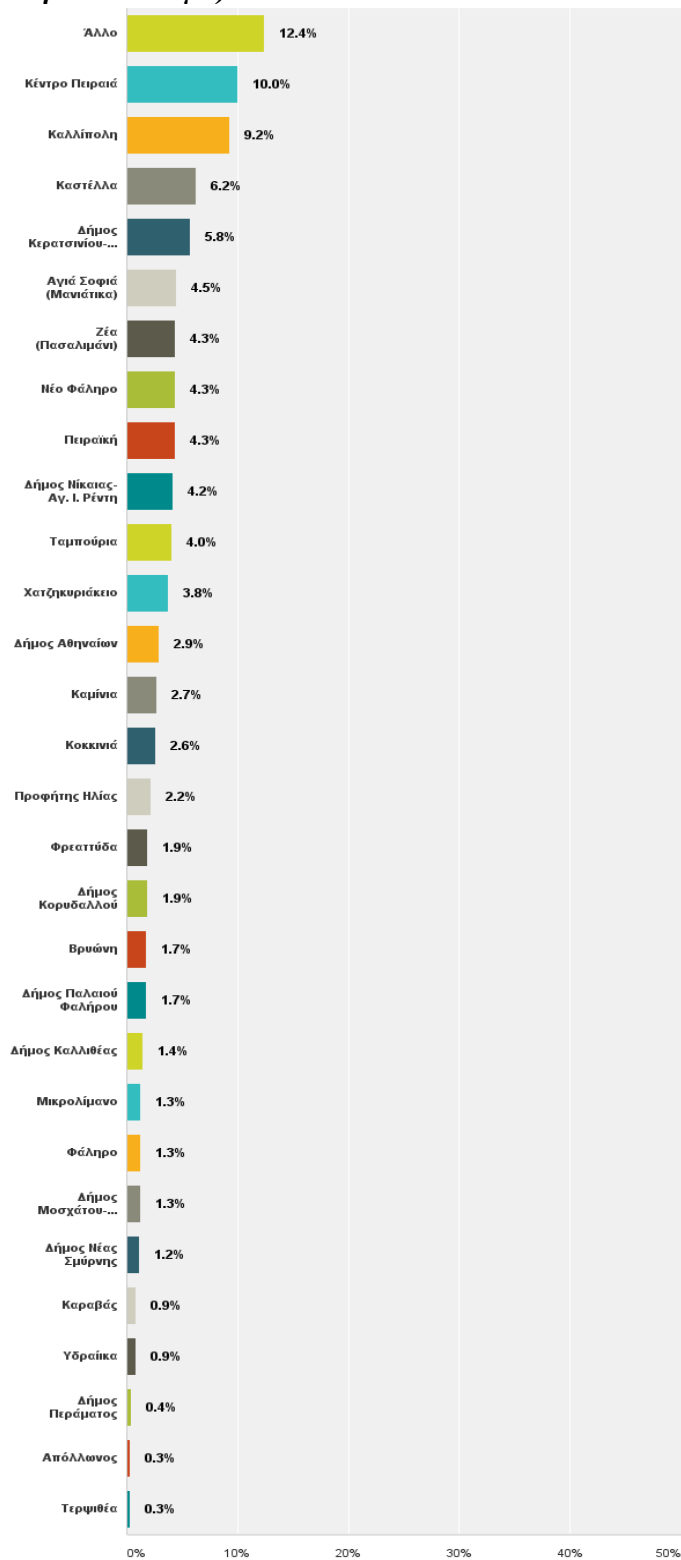
	Συχνότητα	Ποσοστό %
Αυτοκίνητο	303	42,8
Μηχανοκίνητο δίκυκλο	20	2,8
Ποδήλατο	53	7,5
Αυτοκίνητο και δίκυκλο	69	9,7
Αυτοκίνητο και ποδήλατο	125	17,7
Δίκυκλο και ποδήλατο	13	1,8
Και τα τρία	57	8,1
Σύνολο	640	90,4
Δεν απαντήθηκαν	68	9,6
Σύνολο	708	100,0

Τα Γραφήματα 1 και 2 που ακολουθούν, παρουσιάζουν την κατανομή του δείγματος (σε ποσοστά) ανάλογα με την περιοχή κατοικίας και την περιοχή εργασίας αντίστοιχα και από την κατηγορία (περιοχή) με τη μεγαλύτερη εκπροσώπηση στην κατηγορία (περιοχή) με την μικρότερη εκπροσώπηση. Επίσης, παρουσιάζεται το ποσοστό του δείγματος που αντιστοιχεί στην κάθε κατηγορία (περιοχή).

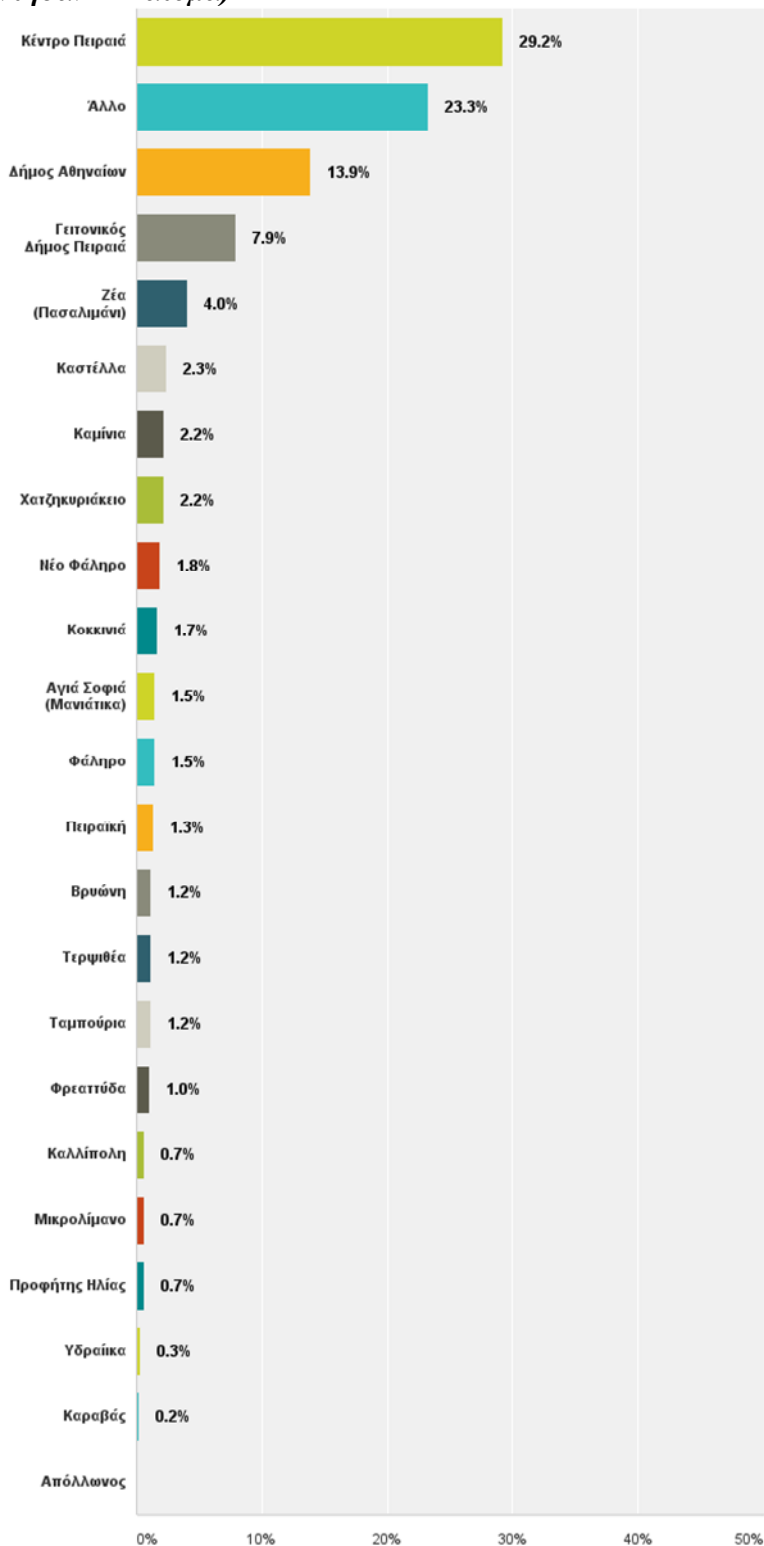
Όσον αφορά την περιοχή κατοικίας η κατηγορία «Άλλο» εκπροσωπεί το μεγαλύτερο ποσοστό: 12,4%. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει περιοχές της Αττικής όπως Μαρούσι, Γλυφάδα και Πεντέλη, αλλά και περιοχές εκτός Αττικής όπως: Κόρινθο, Τήνο και Βόλο. Ακολουθεί το Κέντρο του Πειραιά (10%) και η Καλλιπολη (9,2%). Από εκεί και πέρα, το δείγμα δεν παρουσιάζει μεγάλες διαφορές, ενώ οι γειτονίες του Πειραιά εκπροσωπούνται σχεδόν στο σύνολό τους σε μικρότερο ή μεγαλύτερο ποσοστό.

Όσον αφορά την περιοχή εργασίας, το 29,2% του δείγματος εργάζεται στο κέντρο του Πειραιά, ενώ το 13,9% εργάζεται στο δήμο Αθηναίων. Η κατηγορία «Άλλο» που επέλεξε το 23,3% του δείγματος, περιλαμβάνει σχεδόν όλο το λεκανοπέδιο: Αθήνα, Μαρούσι, Ελληνικό, Αιγάλεω κα. Επίσης, την κατηγορία «Άλλο» επέλεξαν ερωτώμενοι με μεταβαλλόμενο τόπο εργασίας ανά ημέρα ή μήνα.

Γράφημα 1: Κατανομή του δείγματος ως προς την περιοχή κατοικίας (N= 692, δεν απάντησαν 16 άτομα)



Γράφημα 2: Κατανομή του δείγματος ως προς την περιοχή εργασίας (N= 596, δεν απάντησαν 112 άτομα)



2.2 Σενάρια παρεμβάσεων

A) Παρεμβάσεις στη στάθμευση

Στον Πειραιά υπάρχει μεγάλο πρόβλημα στάθμευσης. Εκτός από την ταλαιπωρία που προκαλεί σε κατοίκους κι επισκέπτες, καθιστά πιο δύσκολη την κατασκευή έργων ανάπλασης για πεζούς και ποδηλάτες. Προτάθηκαν δυο παρεμβάσεις που θα μπορούσαν να βελτιώσουν τις συνθήκες στάθμευσης στην πόλη του Πειραιά: (α) Η εγκατάσταση παρκόμετρων στις κεντρικές περιοχές της πόλης με παροχή δωρεάν θέσεων για τους κατοίκους των κεντρικών περιοχών και χαμηλότερο κόστος για τους υπόλοιπους κατοίκους, (β) η εγκατάσταση παρκόμετρων στις μη κεντρικές περιοχές. Προτάθηκε επίσης η δημιουργία μικρών «καθιστικών» στο εσωτερικό των γειτονιών, θυσιάζοντας κάποιες πολύ λίγες θέσεις στάθμευσης με στόχο να ενισχυθεί το κοινωνικό περιβάλλον της πόλης.

Ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να τοποθετηθούν σε 5βάθμια κλίμακα 1 έως 5 (1= διαφωνώ απόλυτα, 5=Συμφωνώ απόλυτα), δηλώνοντας τη συμφωνία ή τη διαφωνία τους σε κάθε μία από τις τρεις παρεμβάσεις.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα, όσον αφορά τα παρκόμετρα στις κεντρικές περιοχές και τη δημιουργία καθιστικών, οι ερωτώμενοι τοποθετούνται κατά μέσο όρο στη μέση της κλίμακας και κοντά στο «Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ» παρουσιάζοντας μια τάση προς το «Συμφωνώ». Όσον αφορά όμως τα παρκόμετρα στο εσωτερικό των γειτονιών τους είναι μάλλον αρνητικοί καθώς κατά μέσο όρο βρίσκονται κοντά στο «Διαφωνώ» της κλίμακας ($M=2,02$). Με μπλε κυκλώνεται ο μικρότερος μέσος όρος.

Πίνακας 6: Απόψεις σχετικά με τις παρεμβάσεις στη στάθμευση

	N	Min	Max	Μέσος όρος	S
Παρκόμετρα στις κεντρικές περιοχές	642	1	5	3,16	1,29
Παρκόμετρα στις μη κεντρικές γειτονιές	643	1	5	2,02	1,08
Δημιουργία μικρών "καθιστικών"	640	1	5	3,12	1,29
Θυσιάζοντας θέσεις στάθμευσης					

Ο μέσος όρος αναφέρεται σε 5βάθμια κλίμακα 1 έως 5 (1= διαφωνώ απόλυτα, 5=Συμφωνώ απόλυτα), S = Τυπική απόκλιση, min= ελάχιστη τιμή, max= μέγιστη τιμή, N= Αριθμός ατόμων που απάντησε στην ερώτηση

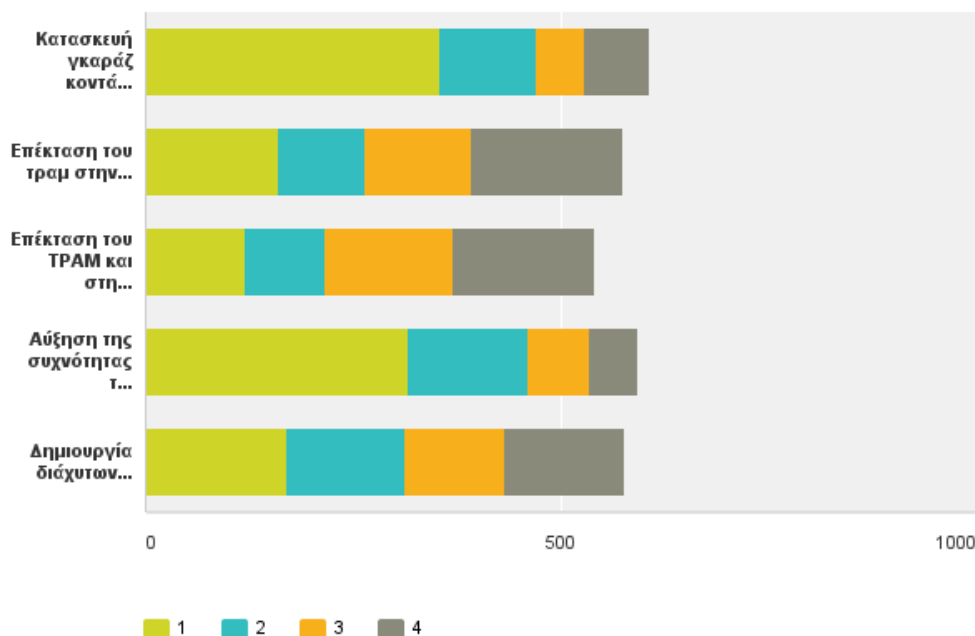
B) Προσπέλαση σταθμών του μετρό

Στον Πειραιά κατασκευάζονται τρεις σταθμοί μετρό, εκ των οποίων οι δύο θα βρίσκονται στο κέντρο του Πειραιά. Όμως, λόγω του υφιστάμενου προβλήματος στάθμευσης, η προσπέλαση των σταθμών με αυτοκίνητο από τους κατοίκους των εκτός κέντρου περιοχών, θα είναι δύσκολη. Για τη διευκόλυνση της προσπέλασης, προτάθηκαν τέσσερα σενάρια: (α) δημιουργία γκαράζ κοντά στους υπό κατασκευή σταθμούς του μετρό, (β) επέκταση του τραμ ώστε να συνδεθεί η Πειραιϊκή Χερσόνησος με το κέντρο της πόλης, (γ) η επέκταση του τραμ στην Δ' και Ε' δημοτική κοινότητα και (δ) δημιουργία σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων στο

σύνολο των δημοτικών κοινοτήτων, ώστε όσοι κάτοικοι το επιθυμούν να φτάνουν στους σταθμούς με ποδήλατο.

Ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να αξιολογήσουν κάθε ένα από τα παραπάνω σενάρια αποδίδοντάς τους ένα βαθμό από 1 έως 4, ανάλογα με το πόσο σημαντικά τα θεωρούν. Όσον αφορά την κατασκευή γκαράζ, τα αποτελέσματα δείχνουν ότι το 58,2% του δείγματος που απάντησε στην ερώτηση (N=608) θεωρεί την κατασκευή γκαράζ ως 1^η προτεραιότητα, συγκριτικά με το 41,8% που θεωρεί ότι είναι 2^η, 3^η ή 4^η προτεραιότητα. Όσον αφορά την επέκταση του τραμ (δεύτερη ράβδος), οι ερωτώμενοι φαίνεται να είναι ομοιόμορφα κατανεμημένοι με το σχετικά μεγαλύτερο ποσοστό αυτών να αξιολογεί την επέκταση τραμ ως 3^η και 4^η προτεραιότητα (αθροιστικά το 54% του δείγματος). Παρομοίως, η επέκταση του τραμ στην Δ' και Ε' δημοτική κοινότητα (τρίτη ράβδος), θεωρείται επίσης από την πλειοψηφία του δείγματος ως 3^η και 4^η προτεραιότητας επέμβαση (60% του δείγματος). Αντίθετα, όσον αφορά την αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων των λεωφορείων, θεωρείται από το μεγαλύτερο μέρος του δείγματος, ως πρώτη προτεραιότητας επέμβαση (53,5% του δείγματος). Τέλος, το δείγμα είναι ομοιόμορφα κατανεμημένο όσον αφορά τη δημιουργία σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων (τελευταία ράβδος). Το 29,5% θεωρεί ότι πρόκειται για σενάριο 1^{ης} προτεραιότητας, το 24,9% 2^{ης}, το 20,6% 3^{ης} και τέλος, το 25,1% 4^{ης} προτεραιότητας. Τα παραπάνω αποτελέσματα φαίνονται στο Γράφημα 3.

Γράφημα 3: Απόψεις σχετικά με την προσπέλαση των σταθμών του μετρό (N=632, δεν απάντησαν 76 άτομα)

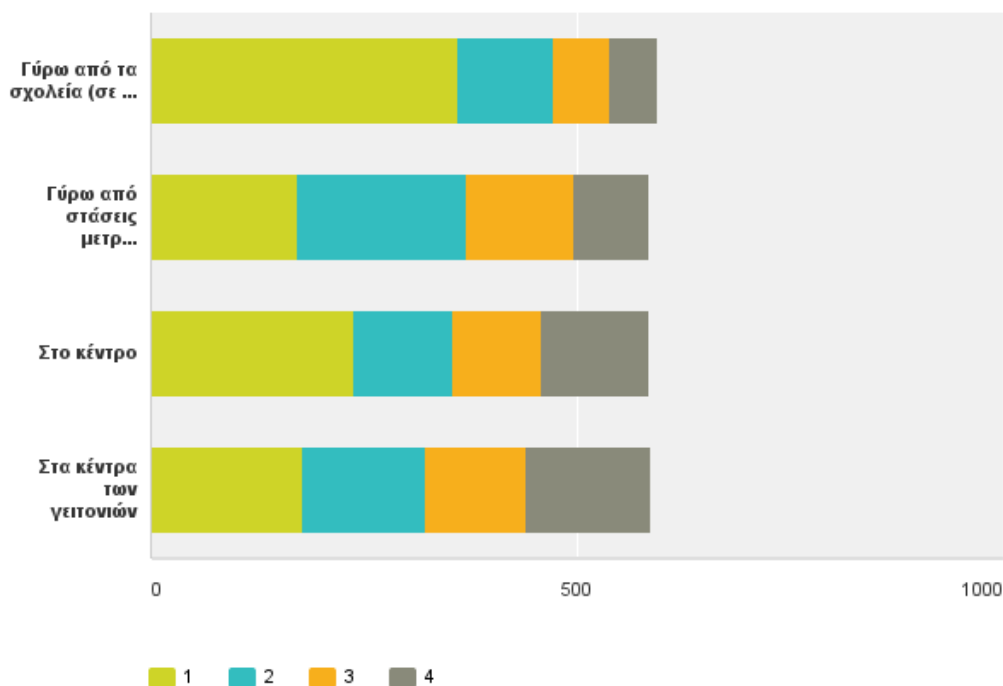


Γ) Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας

Στην ενότητα «περιοχές ήπιας κυκλοφορίας», προτείνονται τέσσερις διαφορετικοί τύποι περιοχών οι οποίες θα ήταν σημαντικό να υποστηριχθούν με έργα για το περπάτημα και το ποδήλατο, μέσω της μετατροπής τους σε περιοχές ήπιας κυκλοφορίας. Οι τέσσερις τύποι περιοχών είναι: (α) γύρω από σχολεία, (β) γύρω από στάσεις μετρό και τραμ, (γ) το κέντρο του Πειραιά και (δ) τα κέντρα των γειτονιών.

Όπως και στην παραπάνω ενότητα έτσι κι εδώ, ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να αξιολογήσουν κάθε ένα από τα τέσσερα παραπάνω σενάρια αποδίδοντάς τους ένα βαθμό από 1 έως 4, ανάλογα με το πόσο σημαντικά τα θεωρούν. Όσον αφορά το πρώτο σενάριο, δηλαδή τη μετατροπή των περιοχών γύρω από σχολεία σε περιοχές ήπιας κυκλοφορίας, η συντριπτική πλειοψηφία του δείγματος (60,5%) θεωρεί ότι είναι έργο 1^{ης} προτεραιότητας. Όσον αφορά το δεύτερο σενάριο, δηλαδή τη μετατροπή των περιοχών γύρω από τις στάσεις μετρό και τραμ σε περιοχές ήπιας κυκλοφορίας, αθροιστικά το 63,31% του δείγματος θεωρεί ότι είναι έργο 1^{ης} ή 2^{ης} προτεραιότητας, ενώ το 36,7% θεωρεί ότι είναι έργο 3^{ης} ή 4^{ης} προτεραιότητας. Η μετατροπή περιοχών του κέντρου θεωρείται από το 40,7% του δείγματος έργο 1^{ης} προτεραιότητας, ενώ από το 59,3% του δείγματος, έργο 2^{ης}, 3^{ης}, ή 4^{ης} προτεραιότητας. Τέλος, όσον αφορά τη μετατροπή των κέντρων των γειτονιών σε περιοχές ήπιας κυκλοφορίας, το δείγμα είναι μοιρασμένο ανάμεσα στις τέσσερις κατηγορίες, αν και είναι λίγο περισσότεροι εκείνοι που θεωρούν το έργο ως 1^{ης} προτεραιότητας (30,3%). Βέβαια, αν αθροίσουμε τον αριθμό των ερωτηθέντων που θεωρούν το έργο 2^{ης}, 3^{ης} και 4^{ης} προτεραιότητας, αυτοί αποτελούν το 71,7% του δείγματος.

Γράφημα 4: Απόψεις σχετικά με τη μετατροπή περιοχών σε ήπιας κυκλοφορίας (N=607, δεν απάντησαν 121 άτομα)



Δ) Πεζοδρομήσεις στο κέντρο του Πειραιά

Στην ενότητα: «Πεζοδρομήσεις στο κέντρο του Πειραιά», προτάθηκαν έξι βασικοί δρόμοι του κέντρου της πόλης για τους οποίους κλήθηκαν οι ερωτηθέντες να σημειώσουν τη συμφωνία ή διαφωνία τους (πενταβάθμια κλίμακα, 1= Διαφωνώ απόλυτα έως 5= Συμφωνώ απόλυτα) με την πεζοδρόμησή τους. Στον πίνακα 7 παρουσιάζονται οι προτεινόμενοι δρόμοι (στην αριστερή στήλη) και ο μέσος όρος των απαντήσεων που έδωσαν οι ερωτώμενοι στην πενταβάθμια κλίμακα. Με μπλε κυκλώνεται ο μεγαλύτερος μέσος όρος και με κόκκινο ο μικρότερος.

Παρατηρούμε ότι οι μέσοι όροι των απαντήσεων για όλους τους δρόμους είναι πιο κοντά στην κατηγορία: «Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ» με μικρή τάση προς την κατηγορία «Συμφωνώ». Δεν διαπιστώνονται ιδιαίτερες διαφοροποιήσεις.

Πίνακας 7: Απόψεις σχετικά με τη πεζοδρόμηση βασικών δρόμων του κέντρου του Πειραιά

	N	Min	Max	Μέσος όρος	S
Τσαμαδού	570	1	5	3,20	1,44
Κολοκοτρώνη	558	1	5	3,23	1,36
Καραϊσκού	560	1	5	3,49	1,29
Ευριπίδου	548	1	5	3,26	1,27
Αλκιβιάδου	556	1	5	3,12	1,33
Πραξιτέλους	558	1	5	3,13	1,34

Ο μέσος όρος αναφέρεται σε 5βάθμια κλίμακα 1 έως 5 (1= διαφωνώ απόλυτα, 5=Συμφωνώ απόλυτα), S = Τυπική απόκλιση, min= ελάχιστη τιμή, max= μέγιστη τιμή, N= Αριθμός ατόμων που απάντησαν στην ερώτηση

Ε) Συμπλήρωση του υπό κατασκευή τραμ

Η ενότητα «Συμπλήρωση του υπό κατασκευή τραμ» αποτελείται από τέσσερα ερωτήματα. Τα τρία πρώτα είναι δηλώσεις για τις οποίες, όπως και προηγουμένως, οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να σημειώσουν τη συμφωνία ή διαφωνία τους (πενταβάθμια κλίμακα, 1= Διαφωνώ απόλυτα έως 5= Συμφωνώ απόλυτα). Στον Πίνακα 8 παρουσιάζονται οι δηλώσεις (αριστερή στήλη) και οι μέσοι όροι των απαντήσεων για την κάθε δήλωση στην πενταβάθμια κλίμακα. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι όσον αφορά τη συμπλήρωση του τραμ με νέους κλάδους, οι ερωτηθέντες τοποθετήθηκαν στο μέσο της κλίμακας ($M = 3,03$), ενώ στις άλλες δύο δηλώσεις: (α) έμφαση στα δημοτικά λεωφορεία αντί του τραμ και (β) έμφαση στην επέκταση του μετρό αντί του τραμ, οι ερωτηθέντες τοποθετήθηκαν πιο κοντά στην απάντηση: «Συμφωνώ». Οι μέσοι όροι στις δύο τελευταίες δηλώσεις, δείχνουν μάλλον μια επιφυλακτική στάση των ατόμων απέναντι στο τραμ.

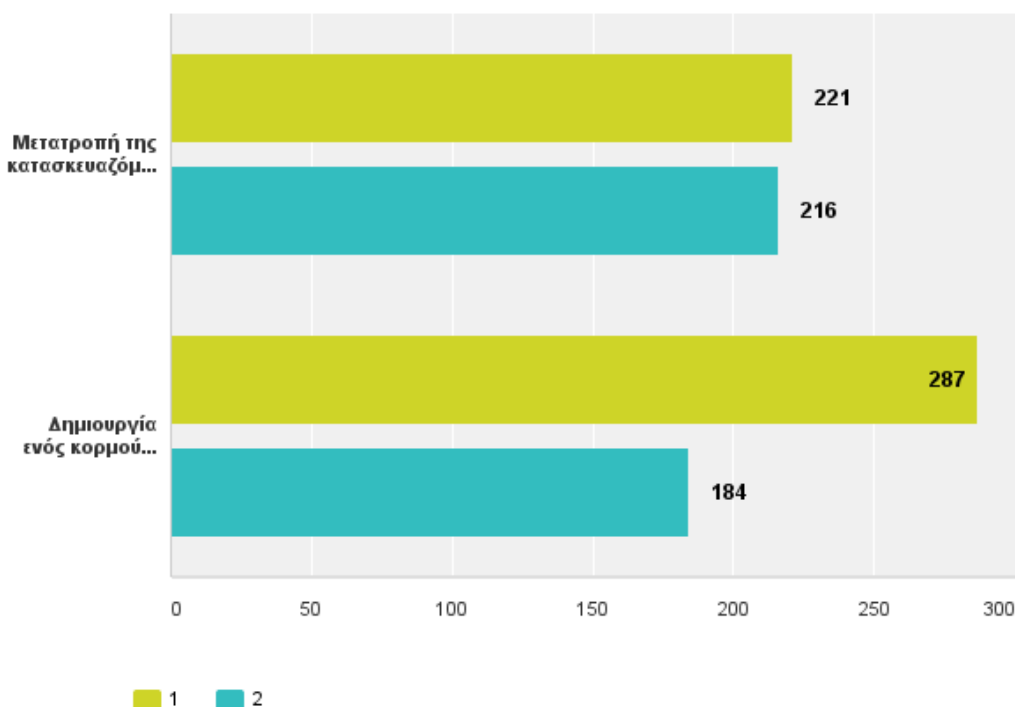
Πίνακας 8: Απόψεις σχετικά με τη συμπλήρωση του υπό κατασκευή τραμ

	N	Min	Max	Μέσος όρος	S
Συμπλήρωση του τραμ με νέους κλάδους	575	1	5	3,03	1,43
Έμφαση στα δημοτικά λεωφορεία αντί του τραμ	576	1	5	3,55	1,30
Έμφαση στην επέκταση του μετρό αντί του τραμ	580	1	5	3,67	1,21

Ο μέσος όρος αναφέρεται σε 5βάθμια κλίμακα 1 έως 5 (1= διαφωνώ απόλυτα, 5=Συμφωνώ απόλυτα), S = Τυπική απόκλιση, min= ελάχιστη τιμή, max= μέγιστη τιμή, N= Αριθμός ατόμων που απάντησε στην ερώτηση

Στο τέταρτο ερώτημα της ενότητας, οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να αξιολογήσουν δύο προτεινόμενα έργα σχετικά με το τραμ, αποδίδοντάς τους βαθμούς 1 ή 2 ανάλογα με το πόσο σημαντικά τα θεωρούν. Το πρώτο έργο είναι η μετατροπή της υπό κατασκευής διαδρομής του τραμ σε αμφίδρομη και το δεύτερο η δημιουργία ενός κορμού τραμ που θα διατρέχει τον Πειραιά από το σταθμό του προαστιακού Λεύκα μέχρι το Χατζηκυριάκειο, κατά μήκος της Χατζηκυριάκου. Στο Γράφημα 5 παρουσιάζονται οι απαντήσεις των ερωτηθέντων με τον αριθμό των ατόμων που επέλεξε το 1 ή 2. Παρατηρούμε ότι ενώ στην πρώτη δήλωση το δείγμα είναι μοιρασμένο ως προς την θεώρηση του έργου ως 1^{ης} ή 2^{ης} προτεραιότητας, στη δεύτερη δήλωση, η πλειοψηφία του δείγματος (60,9%) θεωρεί ότι η δημιουργία ενός κορμού τραμ κατά μήκος της Χατζηκυριάκου είναι 1^{ης} προτεραιότητας έργο.

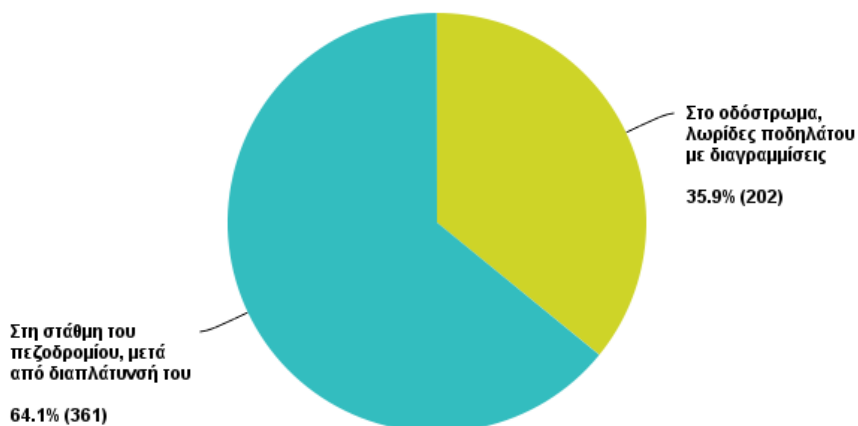
Γράφημα 5: Αξιολόγηση προτεραιοτήτων σχετικά με τη συμπλήρωση του υπό κατασκευή τραμ



Δ) Δημιουργία δικτύου ποδηλατόδρομων

Στην ενότητα σχετικά με το δίκτυο ποδηλατόδρομων, οι ερωτηθέντες κλήθηκαν (α) να επιλέξουν ανάμεσα σε δύο τύπους υποδομής που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή των ποδηλατόδρομων, (β) ανάμεσα σε δύο διαφορετικές πολιτικές στις οποίες θεωρούν ότι θα έπρεπε να δώσει έμφαση ο δήμος και τέλος (γ) να επιλέξουν ανάμεσα σε δύο διαφορετικού χαρακτήρα ποδηλατόδρομους, ως προς το ποιος θα έπρεπε κατά προτεραιότητα να κατασκευαστεί, ο παραλιακός (αναψυχής) ή κάποιος/οι στο εσωτερικό της πόλης.

Γράφημα 6: Προτίμηση για τον τύπο υποδομής ποδηλατόδρομου που θα έπρεπε να προωθήσει ο δήμος (N=563, δεν απάντησαν 145 άτομα)

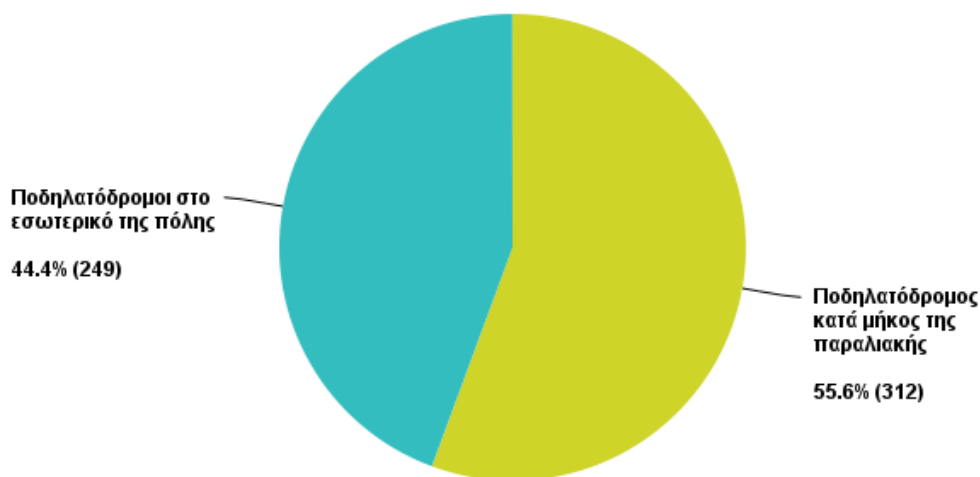


Γράφημα 7: Προτίμηση για την πολιτική σχετικά με τους ποδηλατόδρομους που θα πρέπει να δώσει προτεραιότητα ο δήμος (N=561, δεν απάντησαν 147 άτομα)



Σύμφωνα με τα αποτελέσματα, οι ερωτηθέντες προτιμούν οι ποδηλατόδρομοι να κατασκευάζονται στη στάθμη του πεζοδρομίου, μετά από διαπλάτυνσή του (64,1% του δείγματος), προτιμούν την κατασκευή ποδηλατόδρομων έναντι της εγκατάστασης δικτύου σταθμών αυτόματης ενοικίασης κοινόχρηστων ποδηλάτων και τέλος, με μικρή διαφορά, θεωρούν ότι ο ποδηλατόδρομος που πρέπει κατά προτεραιότητα να κατασκευαστεί είναι εκείνος κατά μήκος της παραλιακής (55,6%). Οι απαντήσεις παρουσιάζονται στα Γραφήματα 6,7 και 8 αντίστοιχα.

Γράφημα 8: Προτίμηση για την πολιτική ως προς το ποδήλατο που θα πρέπει κατά προτεραιότητα να προωθηθεί (N=561, δεν απάντησαν 147 άτομα)

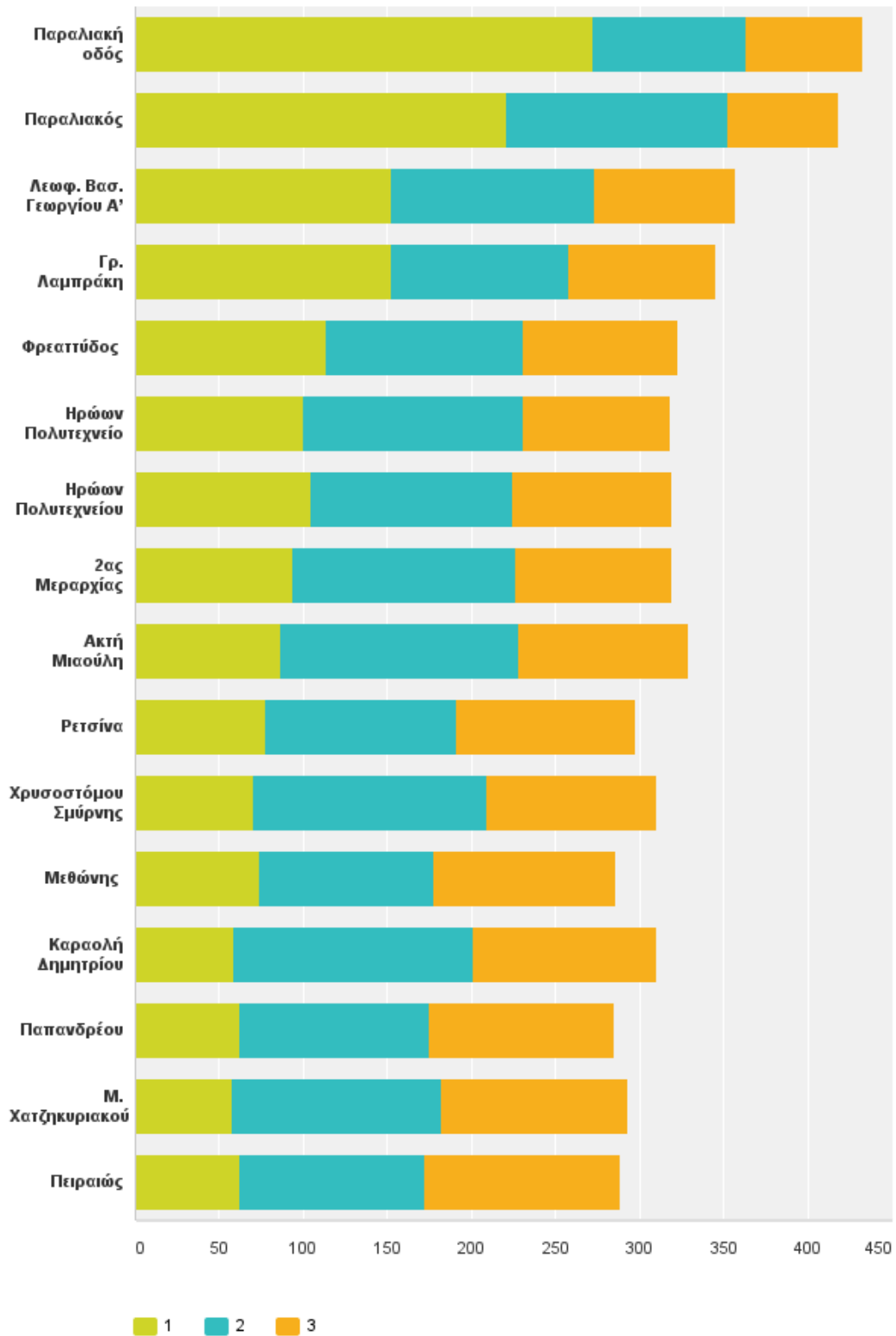


Ε) Αναβάθμιση διαδρομών για τον πεζό

Οι ερωτηθέντες έδειξαν μάλλον θετική στάση απέναντι στην αναβάθμιση των διαδρομών για το πεζό, αφού ο μέσος όρος των απαντήσεων στην ερώτηση αν συμφωνούν ή διαφωνούν με την αναβάθμιση βασικών δρόμων της πόλης του Πειραιά σε πενταβάθμια κλίμακα (1=Διαφωνώ απόλυτα και 5 = Συμφωνώ απόλυτα) ήταν ίσος με 3,86, δηλαδή κοντά στην απάντηση : «Συμφωνώ».

Επίσης, οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να αξιολογήσουν 16 βασικούς δρόμους του Πειραιά ως προς την προτεραιότητα που θα έπρεπε να δοθεί στην αναβάθμισή τους, αποδίδοντάς τους βαθμούς 1,2 και 3 (όπου 1=μεγαλύτερη προτεραιότητα και 3=μικρότερη προτεραιότητα). Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στο Γράφημα 9 και δείχνουν ότι οι τρεις πρώτοι δρόμοι που θεωρεί η πλειοψηφία των ερωτηθέντων ότι πρέπει να αναβαθμιστούν είναι: η Παραλιακή οδός (από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων μέχρι το Πασαλιμάνι), στη συνέχεια: ο Παραλιακός (από το Πασαλιμάνι μέχρι το ΣΕΦ) και τρίτον: η λεωφ. Βασ. Γεωργίου Α' και η Γρ. Λαμπράκη.

Γράφημα 9: Βασικοί δρόμοι του Πειραιά και η προτεραιότητα που τους αποδίδεται ως προς την αναβάθμισή τους (N=534, δεν απάντησαν 174 άτομα)



3. Συμπεράσματα

Ο κύριος κορμός του ερωτηματολογίου αποτελείται από τα σενάρια παρεμβάσεων.

Αρχικά, σχετικά με τις **παρεμβάσεις στη στάθμευση**, οι ερωτώμενοι έδειξαν μια σχετικά θετική στάση απέναντι στο ενδεχόμενο εγκατάστασης παρκόμετρων στις κεντρικές περιοχές, αλλά και απέναντι στη δημιουργία μικρών καθιστικών στις γειτονιές αν και προϋποθέτει την αφαίρεση θέσεων στάθμευσης. Όμως, δείχνουν μάλλον αντίθετοι στην εγκατάσταση παρκόμετρων στις μη κεντρικές γειτονιές. Πρόκειται για ένα αποτέλεσμα που μάλλον συνδέεται με το κόστος μιας τέτοιας πρακτικής. Φαίνεται να κατανοούν την αναγκαιότητα να επωμιστούν ένα τέτοιο κόστος όταν πρόκειται για το κέντρο της πόλης, περιορισμένο διότι θα πληρώνουν ακριβότερα οι επισκέπτες, αλλά όχι όταν πρόκειται για τη δική τους γειτονιά (εκεί οι κάτοικοι της αναλαμβάνουν μόνοι τους το κόστος).

Σχετικά με τις **παρεμβάσεις που αφορούν στην προσπέλαση των σταθμών του μετρό** οι ερωτηθέντες στην πλειοψηφία τους θεωρούν ότι η κατασκευή γκαράζ κοντά στους νέους σταθμούς του μετρό, αλλά και η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων των λεωφορειών που διέρχονται από τους σταθμούς, είναι πρώτης προτεραιότητας παρεμβάσεις, ενώ αντίθετα όσον αφορά στις επεκτάσεις του τραμ και στη δημιουργία σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων, οι απόψεις είναι πιο μοιρασμένες. Υποθέτουμε ότι η στήριξη του σεναρίου της κατασκευής γκαράζ, μπορεί να εξηγηθεί από το ότι το δείγμα, στη συντριπτική του πλειοψηφία διαθέτει αυτοκίνητο και άρα μάλλον το χρησιμοποιεί για τις μετακινήσεις του. Ίσως οι χρήστες αυτοκινήτου να συζητούσαν την υποκατάστασή του από το μετρό όχι όμως και από κάποιο άλλο μέσο που θα τους οδηγούσε στη στάση. Από την άλλη, η αύξηση της συχνότητας διέλευσης των λεωφορειών ίσως μοιάζει πιο ρεαλιστικό και οικείο σενάριο από την μελλοντική επέκταση του τραμ ή από την επίσης μελλοντική εγκατάσταση σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων και αυτός θα μπορούσε να είναι ένας από τους λόγους που προτιμάται.

Σχετικά με τη **μετατροπή των τεσσάρων τύπων περιοχών** (γύρω από σχολεία, σταθμούς μετρό, στο κέντρο της πόλης και στα κέντρα των γειτονιών) **σε ήπιας κυκλοφορίας**, δεν παρουσιάζονται ιδιαίτερες διαφοροποιήσεις μεταξύ των βαθμών προτεραιότητας που αποδίδουν οι ερωτώμενοι. Όμως, προκύπτει ότι το μεγαλύτερο μέρος του δείγματος συμφωνεί ότι η μετατροπή των γειτονιών γύρω από τα σχολεία σε περιοχές ήπιας κυκλοφορίας, είναι πρώτης προτεραιότητας.

Δεν υπάρχουν σημαντικές διαφοροποιήσεις ούτε όσον αφορά στην **πεζοδρόμηση βασικών δρόμων του κέντρου του Πειραιά**. Πάντως, θα πρέπει να σημειωθεί ότι όλοι οι μέσοι όροι των απαντήσεων είναι λίγο πάνω από την κατηγορία 3 της πενταβάθμιας κλίμακας («Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ») και άρα εκδηλώθηκε μεν θετική στάση χωρίς όμως και ρητή συμφωνία για τις πεζοδρομήσεις.

Στη **συμπλήρωση του υπό κατασκευή τραμ** είναι μάλλον επιφυλακτικοί οι ερωτώμενοι. Ως προς την επέκτασή του με νέους κλάδους, κατά μέσο όρο

τοποθετήθηκαν στο μέσο της πενταβάθμιας κλίμακας, στην απάντηση : «Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ» κι όταν κλήθηκαν να δηλώσουν την άποψή τους για το αν θεωρούν ότι πρέπει να δοθεί αντί του τραμ έμφαση στα δημοτικά λεωφορεία και στο μετρό, τείνουν προς τη συμφωνία. Πρέπει να σημειωθεί ότι παρόμοια στάση απέναντι στο τραμ είχε αναδειχθεί και στο πρώτο ερωτηματολόγιο.

Όσον αφορά το **ποδήλατο**, οι ερωτηθέντες στην πλειονότητά τους προτιμούν οι ποδηλατόδρομοι να κατασκευάζονται στη στάθμη του πεζοδρομίου, μετά από διαπλάτυνσή του, το οποίο μπορεί να ερμηνευτεί ως προτίμηση προς την πιο ασφαλή λύση, αφού ο ποδηλάτης απομακρύνεται από τα αυτοκίνητα. Προτιμούν την κατασκευή δικτύου ποδηλατόδρομων έναντι της εγκατάστασης δικτύου σταθμών αυτόματης ενοικίασης κοινόχρηστων ποδηλάτων και τέλος, με μικρή διαφορά, θεωρούν ότι ο ποδηλατόδρομος που πρέπει κατά προτεραιότητα να κατασκευαστεί είναι ο κατά μήκος της παραλιακής, αντί στο εσωτερικό της πόλης. Το τελευταίο αυτό εύρημα, συμφωνεί με αντίστοιχα ευρήματα της πρώτης έρευνας στο ότι το ποδήλατο αντιμετωπίζεται περισσότερο ως μέσο για μετακινήσεις αναψυχής.

Τέλος, οι ερωτηθέντες δείχνουν να συμφωνούν με την **αναβάθμιση βασικών δρόμων για τον πεζό**, κυρίως όσον αφορά την Παραλιακή οδό (από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων μέχρι το Πασαλιμάνι), τον Παραλιακό (από το Πασαλιμάνι έως το ΣΕΦ) και τη Λεωφ. Βασ. Γεωργίου Α'.

Β. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΔΡΑΣΕΩΝ ΠΟΥ ΥΛΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΤΟΥ ΣΤΑΔΙΟΥ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Η επιτυχία των δράσεων που υλοποιήθηκαν κρίνεται κυρίως από την ανταπόκριση του κοινού.

Η ενημερωτική εκστρατεία για την προβολή του ερωτηματολογίου περιελάμβανε την αποστολή μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου σε θεσμικούς και κοινωνικούς φορείς εντός Πειραιά και εκτός Πειραιά και την ανάρτησή του σε ειδησεογραφικά blogs και ιστοσελίδες. Απαραίτητη προϋπόθεση που τέθηκε για τη συμμετοχή στην έρευνα είναι η ύπαρξη δεσμών με την πόλη του Πειραιά και όχι απαραίτητα η διαμονή εντός του δήμου. Παρ' όλα τα χαλαρά κριτήρια που ορίστηκαν τα 2/3 των συμμετεχόντων (βλ. κεφάλαιο Α, § 2.1), δηλαδή περίπου 460 άτομα, διαμένουν στον Πειραιά. Πρόκειται για ικανοποιητική συμμετοχή για το πολύ μικρό χρονικό διάστημα που το ερωτηματολόγιο είναι στον αέρα που δείχνει ότι η ενημερωτική εκστρατεία ήταν πετυχημένη και ότι οι Πειραιώτες ανταποκρίθηκαν. Αυτό δείχνει ότι αρκετός κόσμος είναι πρόθυμος να συμμετέχει στο σχεδιασμό της πόλης του. Όπως αναφέρθηκε και νωρίτερα, το ερωτηματολόγιο παραμένει στον αέρα και η έρευνα είναι ακόμα σε εξέλιξη.

Οι συμμετέχοντες, στην πλειονότητά τους, είναι άντρες, 31 έως 45 ετών, εργαζόμενοι μεσαίου εισοδήματος. Το ποσοστό των γυναικών είναι ικανοποιητικό (41.4 %) που δείχνει ότι η διάδοση του ερωτηματολογίου έγινε ισομερώς σε ανθρώπους και των δύο φύλων.

Άνεργοι δήλωσαν το 8,8 % των συμμετεχόντων, τη στιγμή που στη χώρα μας η ανεργία είναι κοντά στο 19 % (Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2011). Αυτό αποτελεί ένδειξη ότι συμμετείχαν και έδωσαν την άποψή τους ακόμα και άνθρωποι που πλήττονται σημαντικά από την οικονομική κρίση, όχι όμως σε αναλογία με το ποσοστό που αντιστοιχεί στην κατηγορία τους. Αυτό αποτελεί φυσιολογικό σύμπτωμα των ερευνών και διεθνώς έχει αποδειχτεί ότι ευαίσθητες κοινωνικές κατηγορίες (άνεργοι, μετανάστες κ.λπ.) μπορούν να προσεγγιστούν μόνο αν εφαρμοστούν ειδικές μέθοδοι κοινωνικής έρευνας που απευθύνονται ειδικά σε αυτούς.

Μειονέκτημα των διαδικτυακών διαβουλεύσεων αποτελεί και η μη αντιπροσώπευση ανθρώπων που είναι ηλεκτρονικά αναλφάβητοι και αυτό αφορά κυρίως τις μεγάλες ηλικίες. Μόλις 4.2 % των συμμετεχόντων στη διαβούλευση ήταν άνω των 61 ετών, όταν στην Περιφέρεια Αττικής το ποσοστό των ανθρώπων αυτής της ηλικίας είναι 15 % (Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2011).

Το 70,2% των συμμετεχόντων κατέχει αυτοκίνητο, ενώ αρκετά μεγάλο ποσοστό (27%) διαθέτει ποδήλατο. Είναι αναμενόμενο οι κάτοχοι ποδηλάτου να ευαισθητοποιούνται σε μεγαλύτερο βαθμό και να συμμετέχουν σε δράσεις που έχουν σκοπό την προώθηση πολιτικών για τα φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μετακίνησης.

Σε γενικές γραμμές, το προφίλ των συμμετεχόντων στη διαβούλευση αυτή δείχνει ότι ο πληθυσμός του Πειραιά προσεγγίστηκε ισομερώς και οι διαφοροποιήσεις του δείγματος των ανθρώπων που εξέφρασαν άποψη για τη μελέτη σε σχέση με το γενικό πληθυσμό είναι φυσιολογικές. Πρέπει να σημειωθεί ότι πρόκειται για ένα «απαιτητικό» ερωτηματολόγιο καθώς οι ερωτήσεις ήταν αρκετά τεχνικές και συνοδεύονταν από χάρτες, η ανάγνωση των οποίων ενδεχομένως να δυσκόλεψε αρκετούς πολίτες.

Το ποσοστό των ερωτηθέντων που προσπέρασαν κάποιες ερωτήσεις χωρίς να δώσουν απάντηση κυμάνθηκε στα περισσότερα πεδία σε ποσοστό μικρότερο του 30 % που δείχνει ότι παρ' όλο τον τεχνικό του χαρακτήρα, το ερωτηματολόγιο ήταν γενικά κατανοητό και η συμμετοχή των κατοίκων ουσιαστική.

Η παρουσίαση του σχεδίου βιώσιμης κινητικότητας για το δήμο Πειραιά στο ΜΕΓΑΡΟ ΕΒΕΠ την Τετάρτη 12 Νοεμβρίου συγκέντρωσε μόνο θεσμικούς παράγοντες και ειδικούς και πολύ λίγους απλούς πολίτες. Παρ' όλο που ακολουθήθηκε η ίδια μεθοδολογία προβολής της εκδήλωσης με αυτήν της προβολής των ερωτηματολογίων οι κάτοικοι δεν ανταποκρίθηκαν, ίσως επειδή αισθάνθηκαν ότι αυτή θα είχε ένα πιο τεχνικό χαρακτήρα (καθώς γινόταν στα πλαίσια ενημέρωσης για το ερευνητικό πρόγραμμα CycleCities και δεν ήταν εστιασμένη αποκλειστικά στη διαβούλευση για το σχέδιο βιώσιμης κινητικότητας του Πειραιά).

Συνολικά οι δράσεις που υλοποιήθηκαν κρίνεται ότι συνέβαλλαν σημαντικά στην εκπλήρωση των παρακάτω στόχων:

- A) να αρχίσουν οι πολίτες να ευαισθητοποιούνται στα θέματα βιώσιμης κινητικότητας,
- B) να εκπαιδευτούν οι πολίτες μέσω της συμμετοχής τους στα διλήμματα των σχεδιαστών, ώστε να υιοθετήσουν μια περισσότερο συναινετική στάση απέναντι στις αλλαγές,
- Γ) να παρουσιαστεί στη δημοτική αρχή μία εικόνα των επιθυμιών των δημοτών,
- Δ) να ωφεληθεί ο σχεδιασμός από τις εκ των κάτω προς τα πάνω προσεγγίσεις, δηλαδή με την ενσωμάτωση στις παρεμβάσεις των αξιολογήσεων και παρατηρήσεων των ίδιων των χρηστών.
- E) να αποφασιστεί από τους μελετητές ποια από τις δυνατές εναλλακτικές πολιτικές για την υλοποίηση ενός σχεδίου βιώσιμης κινητικότητας στον Πειραιά θα συγκέντρωνε τη μεγαλύτερη δυνατή υποστήριξη από τους δημότες.

Γ. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΩΣΤΕ ΝΑ ΥΠΑΡΞΕΙ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Κατά τη διάρκεια της συμβατικής διάρκειας της συνεργασίας του Αναδόχου με τη Δημοτική Αρχή και την Δ/ση Προγραμματισμού & Ανάπτυξης και μέσα στο ασφυκτικό χρονικό πλαίσιο της συνεργασίας αυτής έγινε η μεγαλύτερη δυνατή προσπάθεια κινητοποίησης της τοπικής κοινωνίας.

Η χαρτογράφηση των συλλογικοτήτων που δραστηριοποιούνται στο δήμο του Πειραιά ανά Δημοτική Κοινότητα που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης αποτελεί μία πολύ χρήσιμη παρακαταθήκη για το δήμο που μπορεί να την αξιοποιεί κατά την εφαρμογή του σχεδίου βιώσιμης κινητικότητας ή για την επικαιροποίησή του στο μέλλον.

Η έμφαση δόθηκε στην ηλεκτρονική συμμετοχή για λόγους ταχύτητας διεκπεραίωσης της έρευνας και επειδή έτσι οριζόταν από τις συμβατικές υποχρεώσεις του Αναδόχου. Η Δημοτική Αρχή και η Διεύθυνση Προγραμματισμού και Ανάπτυξης πρέπει να επιμείνει στο μέλλον και στη **διοργάνωση** περισσότερων **τοπικών εκδηλώσεων** σε κλίμακα γειτονιάς που θα εξηγούν και θα τεκμηριώνουν τις θετικές αλλαγές που μπορεί να επιφέρει η εφαρμογή σχεδίων βιώσιμης κινητικότητας στο αστικό περιβάλλον. Παράλληλα με τον τρόπο αυτό θα προσεγγιστεί η οπτική κατοίκων ηλεκτρονικά αναλφάβητων ή άλλων ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων που δύσκολα προσεγγίζονται από απρόσωπες διαδικτυακές διαβουλεύσεις.

Στο τοπικό επίπεδο, δηλαδή στη γειτονιά, έχει παρατηρηθεί διεθνώς ότι οι κάτοικοι της προσεγγίζονται ευκολότερα και πείθονται να συμμετέχουν και να ενημερώνονται ως προς τις προωθούμενες αλλαγές. Ο δήμος μπορεί να συγκεντρώνει χρήσιμα σχόλια που βοηθούν στην εφαρμογή των λεπτομερειών του σχεδίου βιώσιμης κινητικότητας. Οι κάτοικοι έχουν καλύτερη γνώση των τοπικών αναγκών και προβλημάτων που είναι χρήσιμη στη δημοτική αρχή και τους τεχνικούς. Κινητοποιούνται επίσης περισσότερο στο να συμμετέχουν όταν οι εκδηλώσεις αφορούν τη διαμόρφωση του τοπικού περιβάλλοντος που γνωρίζουν και για το οποίο ενδιαφέρονται περισσότερο.

Πολύ σημαντική διαδικασία είναι η της **ευρύτερης δυνατής ενημέρωσης** των κατοίκων και των τοπικών συλλόγων πριν τη διοργάνωση κάποιας τοπικής εκδήλωσης που θα μπορούσε να περιλαμβάνει – εκτός από τα μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και τις καταχωρήσεις στον ηλεκτρονικό τύπο και στα blogs που χρησιμοποιήθηκαν στο πλαίσιο της παρούσας σύμβαση – και:

1. Τυχαία επιλογή ατόμων μέσα από διαδικασίες δειγματοληψίας και ατομική πρόσκληση. Έχει βρεθεί από διεθνείς έρευνες ότι ο προσωπικός τόνος κινητοποιεί το ενδιαφέρον για συμμετοχή.
2. Κατ' ιδίαν συνάντηση με θεσμικούς και κοινωνικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στην περιοχή, ώστε να συνδιοργανώνεται η εκδήλωση.

- Οι φορείς αυτοί μπορεί να βοηθούν στη διάδοση της εκδήλωσης και στην παραχώρηση αιθουσών ή εθελοντών.
3. Καταγραφή των πολιτών που παρεβρίσκονται στις συναντήσεις. Η καταγραφή αυτή θα βοηθήσει στη συμπλήρωση της ηλεκτρονικής λίστας αλληλογραφίας που έχει δημιουργηθεί στο πλαίσιο της παρούσας σύμβασης.

Είναι φανερό ότι οι διοικητικές, οργανωτικές και σχεδιαστικές απαιτήσεις για τη συνεχή επικοινωνία με τους πολίτες και τη μετάβαση της πόλης του Πειραιά σε διαφορετικά μοντέλα μετακινήσεων και συμπεριφορών στο δημόσιο χώρο προϋποθέτουν τη **δημιουργία ειδικού τμήματος βιώσιμης κινητικότητας στο δήμο του Πειραιά επιφορτισμένου με την επικοινωνία με το κοινό σε όλες τις γειτονιές και την εκπόνηση μελετών εφαρμογής σε αυτές**. Αυτό είναι μία κοινή πρακτική σε όλες τις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις που ενδιαφέρονται για τη **διάδοση και συντήρηση των έργων που γίνονται με σκοπό την εφαρμογή πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας**.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: 2^ο ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Εισαγωγή

Αγαπητή/έ κάτοικε, εργαζόμενη, επισκέπτη του Πειραιά,

Ήδη ο Δήμος Πειραιά, χάρις σε ένα προηγούμενο ερωτηματολόγιο έχει συγκεντρώσει απόψεις και γενικότερες προσδοκίες πολλών κατοίκων σχετικά με την πόλη και τις μετακινήσεις. Δείχνουν ότι επιθυμούν να απαλλαγούν από τα γνωστά προβλήματα κορεσμού, ρύπανσης, ταλαιπωρίας για στάθμευση και να μπορέσουν να περπατήσουν σε ευχάριστους και ασφαλείς δρόμους και όμορφους δημόσιους χώρους. Δεν θα είχαν αντίρρηση να χρησιμοποιούν περισσότερο δημόσια συγκοινωνία αν ήταν πιο αξιόπιστη και να κάνουν ποδήλατο αν οι συνθήκες ήταν διαφορετικές. Τα αποτελέσματα του προηγούμενου ερωτηματολογίου είναι διαθέσιμα στην ιστοσελίδα του δήμου Πειραιά.

Με το ερωτηματολόγιο αυτό που παρακαλείσθε να συμπληρώσετε, ανεξάρτητα αν είχατε ή δεν είχατε συμμετάσχει στο προηγούμενο, μπορείτε να επιλέξετε συγκεκριμένα σενάρια προτάσεων για ένα πιο βιώσιμο κυκλοφοριακό καθεστώς τα οποία επεξεργάστηκε η ερευνητική ομάδα που συνεργάζεται με το Δήμο στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος INTERREG IVC-CycleCities. Με τις απαντήσεις σας στο ερωτηματολόγιο η συμβολή σας θα είναι σημαντική διότι θα προσανατολίσουν και θα επηρεάσουν τον τελικό σχεδιασμό.

Παράκληση διαβάσετε προσεκτικά την εισαγωγή κάθε ερώτησης, ώστε να σας γίνεται σαφές το ζητούμενο.

Το ερωτηματολόγιο συμπληρώνεται ανώνυμα μέσα σε περίπου 4 λεπτά και όλα τα αποτελέσματα θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για να υποστηρίξουν τους στόχους του σχεδιασμού.

Για οποιαδήποτε πληροφορία, διευκρίνιση ή σχόλιο, μπορείτε να επικοινωνήσετε με τη Δ/ση Προγραμματισμού του Δήμου Πειραιά στα ακόλουθα mail: programan@gmail.com και mariaroulou40@gmail.com ή με τον εκπρόσωπο της αναδόχου εταιρίας, είτε τηλεφωνικά, είτε με email.

Ευχαριστούμε θερμά για τη συμβολή σας!

για την ομάδα έργου:

Ευθύμιος Μπακογιάννης

BRAINBOX ΕΠΕ

EMAIL: cyclecitiesproject@gmail.com

ΤΗΛ: 210 7722646

Δημογραφικές πληροφορίες

1. Φύλο

- Άνδρας
- Γυναίκα

2. Ηλικία

- 18 - 30
- 31 - 45
- 46 – 60
- 61 και πάνω

3. Κύρια απασχόληση

- Οικιακά
- Ελεύθερος επαγγελματίας
- Επιχειρηματίας
- Ιδιωτικός υπάλληλος
- Δημόσιος υπάλληλος
- Συνταξιούχος
- Άνεργος/η
- Φοιτητής/τρια

4. Εισόδημα

- Μέχρι 1000 ευρώ
- Μεταξύ 1000 και 2000 ευρώ
- Πάνω από 2000 ευρώ
- Δεν απαντώ

5. Διαθέτετε ένα ή περισσότερα από τις παρακάτω κατηγορίες οχημάτων;

- Αυτοκίνητο
- Μηχανοκίνητο δίκυκλο
- Ποδήλατο
- Αυτοκίνητο και μηχανοκίνητο δίκυκλο
- Αυτοκίνητο και ποδήλατο
- Μηχανοκίνητο δίκυκλο και ποδήλατο
- Και τα τρία

6. Περιοχή μόνιμης κατοικίας: *(drop down menu)*

- Αγία Σοφία (Μαριάτικα)
- Απόλλωνος
- Βρυώνη
- Ζέα (Πασαλιμάνι)
- Καμίνια
- Καλλίπολη
- Καραβάς
- Κοκκινιά

- Καστέλλα
- Κέντρο Πειραιά
- Μικρολίμανο
- Νέο Φάληρο
- Πειραιϊκή
- Προφήτης Ηλίας
- Τερψιθέα
- Ταμπούρια
- Υδραϊκα
- Φάληρο
- Φρεαττύδα
- Χατζηκυριάκειο
- Άλλο (Παρακαλώ διευκρινίστε)

7. Περιοχή εργασίας: (*drop down menu*)

- Γειτονικός δήμος Πειραιά (Κερατσίνι – Δραπετσώνα, Νίκαια, Μοσχάτο, Ρέντη)
- Δήμος Αθηναίων
- Αγία Σοφία (Μανιάτικα)
- Απόλλωνος
- Βρυώνη
- Ζέα (Πασαλιμάνι)
- Καμίνια
- Καλλιόπολη
- Καραβάς
- Καστέλλα
- Κέντρο Πειραιά
- Κοκκινιά
- Μικρολίμανο
- Νέο Φάληρο
- Πειραιϊκή
- Προφήτης Ηλίας
- Τερψιθέα
- Ταμπούρια
- Υδραϊκα
- Φάληρο
- Φρεαττύδα
- Χατζηκυριάκειο
- Άλλο (Παρακαλώ διευκρινίστε)

1. Σενάρια παρεμβάσεων – Παρεμβάσεις στη στάθμευση

Η στάθμευση καταλαμβάνει μεγάλο μέρος του δρόμου εμποδίζοντας την κατασκευή έργων ανάπλασης για πεζούς και ποδηλάτες. Παρακαλούμε σημειώστε το βαθμό συμφωνίας ή διαφωνίας σας με τις παρακάτω επεμβάσεις που προτείνονται:

- 1.1.** Εγκατάσταση παρκόμετρων στις κεντρικές περιοχές με παροχή δωρεάν θέσεων για τους κατοίκους των κεντρικών περιοχών, χαμηλό κόστος για τους

υπόλοιπους κατοίκους του Πειραιά και υψηλότερο κόστος για τους μη κατοίκους του Πειραιά.

Μειονέκτημα: Κόστος για όσους επισκέπτονται το κέντρο

Πλεονέκτημα: Εύκολη δωρεάν στάθμευση για τους κατοίκους των κεντρικών περιοχών και διευκόλυνση κατασκευής έργων ανάπλασης στο κέντρο

Διαφωνώ απόλυτα Διαφωνώ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ Συμφωνώ Συμφωνώ απόλυτα

1.2. Εγκατάσταση παρκόμετρων στις μη κεντρικές γειτονιές.

Μειονέκτημα : Κόστος για τους κατοίκους

Πλεονέκτημα: Διευκολύνεται η κατασκευή έργων ανάπλασης και η χρηματοδότηση κατασκευής γκαράζ

Διαφωνώ απόλυτα Διαφωνώ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ Συμφωνώ Συμφωνώ απόλυτα

1.3. Στις περιοχές κατοικίας με πρόβλημα στάθμευσης δεν υπάρχει η δυνατότητα στο δρόμο ούτε καν να σταθείς για να κουβεντιάσεις. "Θυσιάζοντας" στη γειτονιά σας τον χώρο που καλύπτουν 1-2 θέσεις στάθμευσης σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο, θα μπορούσαν να δημιουργηθούν στη θέση τους μικρά καθιστικά. Παρακαλούμε σημειώστε το βαθμό συμφωνίας ή διαφωνίας σας στο να προχωρήσει ο Δήμος σε τέτοια μικρά έργα διάχυτα στο σύνολο της επιφάνειάς του.

Διαφωνώ απόλυτα Διαφωνώ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ Συμφωνώ Συμφωνώ απόλυτα

2. Σενάρια παρεμβάσεων – Προσπέλαση των σταθμών μετρό

Από τους 3 σταθμούς μετρό που κατασκευάζονται οι 2 θα είναι στο κέντρο του Πειραιά με αποτέλεσμα η προσπέλασή τους με αυτοκίνητο από κατοίκους των εκτός κέντρου περιοχών να είναι δύσκολη, λόγω του προβλήματος της στάθμευσης. Τέσσερα είναι τα σενάρια στα οποία θα μπορούσε να δώσει έμφαση ο Δήμος. Παρακαλούμε ιεραρχήστε τα σενάρια (βάζοντας 1 στο πιο σημαντικό και 4 στο λιγότερο σημαντικό).

	1	2	3	4
Κατασκευή γκαράζ κοντά στους 2 κεντρικούς σταθμούς μετρό για διευκόλυνση της προσπέλασης με αυτοκίνητο				
Επέκταση του τραμ στην Πειραιϊκή χερσόνησο για τη σύνδεσή της με το κέντρο				
Επέκταση του TRAM και στην Δ' και Ε' Δημοτική Κοινότητα				
Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων των λεωφορείων που				

διέρχονται από τους σταθμούς				
Δημιουργία διάχυτων σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων στο σύνολο των Δημοτικών Κοινοτήτων ώστε να φτάνουν στους σταθμούς με ποδήλατο όσοι κάτοικοι το επιθυμούν.				

3. Σενάρια παρεμβάσεων – Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας

Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας είναι εκείνες που προστατεύονται από διαμπερείς ροές οχημάτων και υψηλές ταχύτητες χάρις σε περίπλοκες μονοδρομήσεις, 'σαμαράκια', σημειακές διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων και γενικότερα έργα ανάπλασης. Πλεονεκτήματα: Βελτιώνεται το περιβάλλον της περιοχής και οι συνθήκες ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες.

Μειονεκτήματα: Μείωση των διατιθέμενων θέσεων στάθμευσης και αύξηση του μήκους των διαδρομών των αυτοκινήτων διότι αναγκάζονται να παρακάμπτουν τις περιοχές ήπιας κυκλοφορίας.

Οι περιοχές για τις οποίες είναι σημαντικό να υποστηριχτούν το περπάτημα και το ποδήλατο με τη μετατροπή τους σε ήπιας κυκλοφορίας (βλ. Χάρτη "Περιοχές Ήπιας Κυκλοφορίας") είναι :

- γύρω από τα σχολεία (σε μια ακτίνα περίπου 100 μ.)
- γύρω από στάσεις μετρό και τραμ (σε μια ακτίνα περίπου 200 μ)
- στο κέντρο
- στα κέντρα των γειτονιών

Παρακαλούμε ιεραρχήστε τις περιοχές (βάζοντας 1 στο πιο σημαντικό και 4 στο λιγότερο σημαντικό).

	1	2	3	4
Γύρω από τα σχολεία (σε μια ακτίνα περίπου 100 μ.)				
Γύρω από στάσεις μετρό και τραμ (σε μια ακτίνα περίπου 200 μ)				
Στο κέντρο				
Στα κέντρα των γειτονιών				

4. Σενάρια παρεμβάσεων – Πεζοδρομήσεις στο κέντρο του Πειραιά

Λαμβάνοντας υπόψη ότι πολλών ευρωπαϊκών πόλεων τα κέντρα πεζοδρομούνται, υπάρχουν πολλοί λόγοι ώστε την ίδια εμπειρία να ακολουθήσει και ο Πειραιάς. Παρακαλούμε σημειώστε το βαθμό συμφωνίας ή διαφωνίας σας με την πεζοδρόμηση π.χ. των παρακάτω δρόμων του κέντρου (βλ. Χάρτη "Προτεινόμενο Δίκτυο για τον Πεζό" και Χάρτη "Πρόταση Δικτύου Ποδηλάτου").

Τσαμαδού

Διαφωνώ απόλυτα Διαφωνώ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ Συμφωνώ Συμφωνώ απόλυτα

Κολοκοτρώνη

Διαφωνώ απόλυτα Διαφωνώ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ Συμφωνώ Συμφωνώ απόλυτα

Καραϊσκού

Διαφωνώ απόλυτα Διαφωνώ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ Συμφωνώ Συμφωνώ απόλυτα

Ευριπίδου

Διαφωνώ απόλυτα Διαφωνώ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ Συμφωνώ Συμφωνώ απόλυτα

Αλκιβιάδου

Διαφωνώ απόλυτα Διαφωνώ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ Συμφωνώ Συμφωνώ απόλυτα

Πραξιτέλους

Διαφωνώ απόλυτα Διαφωνώ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ Συμφωνώ Συμφωνώ απόλυτα

5. Σενάρια παρεμβάσεων – Συμπλήρωση του υπό κατασκευή τραμ

Η κατασκευαζόμενη διαδρομή τραμ είναι μονόδρομη. Θα εξυπηρετεί επομένως μόνο κατά τη μία κατεύθυνση. Συγχρόνως η διαδρομή αυτή αφήνει ακάλυπτο ένα μεγάλο μέρος του Πειραιά που δεν θα εξυπηρετείται ούτε από το μετρό ούτε από τον προαστιακό, περιλαμβανομένων και τμημάτων τα οποία πολεοδομικά και οικονομικά μειονεκτούν και που θα έπρεπε γενικά ο σχεδιασμός να τα υποστηρίξει.

5.1. Παρακαλούμε σημειώστε το βαθμό συμφωνίας ή διαφωνίας σας στο να συμπληρωθεί η υπό κατασκευή διαδρομή του τραμ με νέους κλάδους.
Πλεονέκτημα: Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας
Μειονέκτημα: Μείωση των θέσεων στάθμευσης και περιορισμός του χώρου κυκλοφορίας του αυτοκινήτου

Διαφωνώ απόλυτα Διαφωνώ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ Συμφωνώ Συμφωνώ απόλυτα

5.2. Θα προτιμούσατε αντί της επέκτασης του τραμ να δοθεί έμφαση στη δημιουργία γραμμών δημοτικών λεωφορείων; (βλ. Χάρτη "Δημόσια Συγκοινωνία Σήμερα" και Χάρτη "Προτάσεις Συμπλήρωσης της Δημόσιας Συγκοινωνία")

Διαφωνώ απόλυτα Διαφωνώ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ Συμφωνώ Συμφωνώ απόλυτα

5.3. Σε ποιο από τα παρακάτω σενάρια θα δίνετε προτεραιότητα; (βλ. Χάρτη "Προτάσεις Συμπλήρωσης της Δημόσια Συγκοινωνία")

	1	2
Μετατροπή της κατασκευαζόμενης διαδρομής του τραμ σε αμφίδρομη		
Δημιουργία ενός κορμού τραμ που θα διατρέχει τον Πειραιά από τον σταθμό του προαστιακού Λεύκα μέχρι το Χατζηκυριάκειο (κατά μήκος της Χατζηκυριάκου)		

5.4. Θα προτιμούσατε αντί της επέκτασης του τραμ να δοθεί έμφαση στην επέκταση του μετρό (με την αντίστοιχη χρηματοδότηση, εκ των πραγμάτων, η επέκταση του μετρό θα ήταν πολύ μικρότερου μήκους);

Διαφωνώ απόλυτα Διαφωνώ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ Συμφωνώ Συμφωνώ απόλυτα

6. Σενάρια παρεμβάσεων – Δημιουργία δικτύου ποδηλατόδρομων

6.1. Σε σχέση με το ποδήλατο, ποιον από τους παρακάτω δύο τύπους υποδομής θα προτιμούσατε να προωθήσει ο Δήμος;

(α) Στο οδόστρωμα, λωρίδες ποδηλάτου με διαγραμμίσεις

Πλεονεκτήματα: Μικρό κόστος και υλοποίηση εκτεταμένου δικτύου σε λίγο χρόνο

Μειονεκτήματα: Μη ασφαλής λύση λόγω της συνύπαρξης του αυτοκινήτου με τους ποδηλάτες

(β) Στη στάθμη του πεζοδρομίου, μετά από διαπλάτυνση του

Πλεονεκτήματα: Ασφαλής λύση, επωφελούνται και οι πεζοί

Μειονεκτήματα: Μεγάλη εγγύτητα με τους πεζούς και καθυστέρηση υλοποίησης επαρκούς δικτύου λόγω υψηλού κόστους

6.2. Σε σχέση με το ποδήλατο, σε ποια πολιτική θα προτιμούσατε να δώσει προτεραιότητα ο Δήμος;

(α) Εγκατάσταση δικτύου σταθμών αυτόματης ενοικίασης κοινόχρηστων ποδηλάτων

(β) Κατασκευή δικτύου ποδηλατόδρομων

6.3. Ως προς την υλοποίηση του δικτύου ποδηλάτου, ποιος ποδηλατόδρομος θεωρείτε ότι θα πρέπει κατά προτεραιότητα να κατασκευαστεί; (βλ. Χάρτη "Πρόταση Δικτύου Ποδηλάτου")

(α) Ποδηλατόδρομος κατά μήκος της παραλιακής από Σχολή Δοκίμων μέχρι ΣΕΦ (με αντικείμενο κυρίως την αναψυχή για κατοίκους και επισκέπτες)

(β) Ποδηλατόδρομοι στο εσωτερικό της πόλης (με αντικείμενο κυρίως τις μετακινήσεις για εργασία, σπουδές, ψώνια κ.λπ.)

7. Σενάρια παρεμβάσεων – Αναβάθμιση διαδρομών για τον πεζό

7.1. Αν ο Δήμος είχε την οικονομική δυνατότητα να αναβαθμίσει για τον πεζό (χωρίς να πεζοδρομήσει) έναν από τους πολύ βασικούς δρόμους του Πειραιά σημειώστε το βαθμό συμφωνίας ή διαφωνίας σας σε μια τέτοια πολιτική (βλ. Χάρτη "Προτεινόμενο Δίκτυο για τον Πεζό").

Πλεονεκτήματα: Αναβάθμιση του περιβάλλοντος του δρόμου και μεγαλύτερη ασφάλεια για τον πεζό

Μειονεκτήματα: Μείωση του διατιθέμενου χώρου για κυκλοφορία και στάθμευση

Διαφωνώ απόλυτα ☐ Διαφωνώ ☐ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ ☐ Συμφωνώ ☐ Συμφωνώ απόλυτα ☐

7.2. Επιλέξτε τρεις από τους παρακάτω βασικούς δρόμους που θα επιθυμούσατε να αναβαθμιστούν για το πεζό και ιεραρχήστε τους κατά σειρά προτεραιότητας (βάζοντας 1= μεγαλύτερη προτεραιότητα και 3 = μικρότερη προτεραιότητα)

	1	2	3
Παραλιακή οδός (από Σχολή ναυτικών Δοκίμων μέχρι Πασαλιμάνι)			
Παραλιακός (από Πασαλιμάνι μέχρι ΣΕΦ)			
Ακτή Μιαούλη (απο 2ας Μεραρχίας έως Μ. Χατζηκυριακού)			
Λεωφ. Βασ. Γεωργίου Α' (από Λιμάνι έως Γρ. Λαμπράκη)			
Μ. Χατζηκυριακού (απο Μιαούλη έως Γ. Θεοτόκη)			
Γρ. Λαμπράκη (από Ζέα έως Βασ. Γεωργίου)			
Ηρώων Πολυτεχνείου (από Γεωργίου Α' έως Μικράς Ασίας)			



European Union
European Regional Development Fund



Ηρώων Πολυτεχνείου (από Χατζηκυριακού έως Γεωργίου Α')			
2ας Μεραρχίας (απο Ηρώων Πολυτεχνείου έως Ακτή Μιαούλη)			
Φρεαττύδος			
Μεθώνης (απο Ρετσίνα έως Δερβενακίων)			
Ρετσίνα (από Παπανδρέου έως Παπαστράτου)			
Παπανδρέου (απο Ρετσίνα έως Μαραθώνος)			
Πειραιώς (απο Μαραθώνος έως Χρυσ. Σμύρνης)			
Χρυσοστόμου Σμύρνης (από Πειραιώς έως Καραολή Δημητρίου)			
Καραολή Δημητρίου (απο Χρυσοστόμου Σμύρνης έως Εθνάρχου Μακαρίου)			
Άλλο			