

## **INTERREG IVC – CYCLECITIES (1307R4)**

**Έρευνα για τη διερεύνηση των απόψεων και  
επιθυμιών των κατοίκων του Πειραιά σε σχέση με τις  
μετακινήσεις τους στην πόλη  
(1<sup>ο</sup> ερωτηματολόγιο- 1<sup>η</sup> Ανάλυση)**



Η έρευνα βασίστηκε σε μια συνθετική προσέγγιση συλλογής δεδομένων, αφού χρησιμοποιήθηκαν δύο διαφορετικές ερευνητικές μέθοδοι. Στο αρχικό στάδιο της μελέτης ο στόχος ήταν η ανίχνευση σημαντικών επιμέρους θεμάτων και επομένως η πρώτη μέθοδος που επιλέχτηκε ήταν ποιοτική και συνίστατο στη διεξαγωγή συνεντεύξεων με κατοίκους της πόλης του Πειραιά. Η δεύτερη μέθοδος που επιλέχτηκε ήταν η έρευνα μέσω ερωτηματολογίου, ώστε να υπάρχει πρόσβαση σε ένα μεγαλύτερο αριθμό κατοίκων καταγράφοντας τις απόψεις τους σε προκαθορισμένες ερωτήσεις. Οι δύο αυτές μέθοδοι λειτούργησαν συμπληρωματικά καθώς τα συμπεράσματα που εξήχθησαν από τις συνεντεύξεις, βοήθησαν στη συνέχεια να διατυπωθούν με ορθότερο τρόπο, οι ερωτήσεις του ερωτηματολογίου.

Η έρευνα με ερωτηματολόγιο πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια του Οκτωβρίου 2014 διαδικτυακά, γιατί κρίθηκε ότι αυτός ήταν ο βέλτιστος τρόπος πραγματοποίησης της έρευνας λόγω της δυνατότητας να προσεγγίσουμε περισσότερο κόσμο σε μειωμένο χρόνο. Στάλθηκαν προσκλήσεις στο Δήμο Πειραιά, σε blogs και ιστοσελίδες, αλλά και σε μέσα κοινωνικής δικτύωσης που ασχολούνται με ζητήματα της πόλης του Πειραιά. Η αποστολή προσκλήσεων έγινε με αίτημα να αναρτήσουν το ερωτηματολόγιο στον ιστότοπό τους.<sup>1</sup> Η καταχώρηση των δεδομένων έγινε απευθείας από τους ερωτώμενους στον Η/Υ. Το ερωτηματολόγιο παραμένει στον αέρα επομένως οι απαντήσεις αυξάνουν και στην επόμενη φάση θα γίνει επικαιροποίηση της επεξεργασίας.

Πρέπει να σημειωθεί ότι πρόκειται για μια πρώτου επιπέδου ανάλυση που δείχνει μονάχα μια τάση και μας δίνει μια πρώτη εικόνα για τον τρόπο που ο κάτοικος του Πειραιά βιώνει την πόλη του γενικά και αξιολογεί τις κυκλοφοριακές συνθήκες ειδικότερα. Σε δεύτερο χρόνο κι όταν το μέγεθος του δείγματος το επιτρέπει, θα ακολουθήσει μια περισσότερο λεπτομερής και εις βάθος ανάλυση ενός πιο αντιπροσωπευτικού δείγματος.

Τέλος, αν και ήταν σαφές ότι το ερωτηματολόγιο απευθυνόταν μόνο σε κατοίκους, ορισμένοι/ες από τους συμμετέχοντες (περίπου 20), δήλωσαν ως περιοχή κατοικίας άλλο δήμο εκτός του Πειραιά (συνήθως κάποιο γειτονικό δήμο όπως Πέραμα ή Κερατσίνι), ενώ ως τόπο εργασίας δήλωσαν το δήμο Πειραιά. Αποφασίστηκε να μην απορριφτούν αυτές οι απαντήσεις, καθώς τα άτομα αυτά έχουν, λόγω της εργασίας τους στον Πειραιά, πολύ καλή γνώση της πόλης.

---

<sup>1</sup> Κάποια παραδείγματα ιστοσελίδων είναι τα ακόλουθα:

[www.koutouzis.gr/](http://www.koutouzis.gr/),

[www.facebook.com/pages/%CE%A0%CE%BF%CE%B4%CE%B7%CE%BB%CE%AC%CF%84%CE%B5%CF%82-%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CE%B9%CE%AC-piraeus-cyclists/200881920049833](https://www.facebook.com/pages/%CE%A0%CE%BF%CE%B4%CE%B7%CE%BB%CE%AC%CF%84%CE%B5%CF%82-%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CE%B9%CE%AC-piraeus-cyclists/200881920049833)

[www.facebook.com/logopoli/posts/719372011488477](https://www.facebook.com/logopoli/posts/719372011488477), [twitter.com/pireaspiraeus/status/522370359337951232](https://twitter.com/pireaspiraeus/status/522370359337951232), [el-gr.facebook.com/Pireas.Piraeus](http://el-gr.facebook.com/Pireas.Piraeus)

Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται ανά θεματική ενότητα.<sup>2</sup>

### Το προφίλ (δημογραφικά στοιχεία) των ανταποκρινόμενων στην έρευνα

Ο Πίνακας 2 δείχνει την κατανομή του δείγματος ως προς το φύλο. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα, οι άνδρες που συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο είναι διπλάσιοι σε αριθμό από τις γυναίκες.

Πίνακας 2: Κατανομή του δείγματος ως προς το φύλο (N= 269)

	Συχνότητα	Ποσοστό %
Άνδρας	186	69,1
Γυναίκα	83	30,9
Σύνολο	269	100,0

Οι Πίνακας 3 παρουσιάζει τις ηλικιακές ομάδες και τα ποσοστά του δείγματος στην κάθε μία. Η συντριπτική πλειοψηφία του δείγματος είναι έως 45 ετών (περίπου 80%), με το μεγαλύτερο ποσοστό να έχει ηλικία μεταξύ 31 και 45. Η ηλικιακή ομάδα «61 και πάνω» εκπροσωπείται από μόνο 7 άτομα (2%).

Πίνακας 3: Κατανομή του δείγματος ως προς την ηλικιακή ομάδα (N= 269)

	Συχνότητα	Ποσοστό %	Αθροιστικό ποσοστό%
18 – 30	81	30,1	30,1
31 - 45	132	49,1	79,2
46 - 60	49	18,2	97,4
61 & πάνω	7	2,6	100,0
Σύνολο	269	100,0	

Ο Πίνακας 4 δείχνει την κύρια απασχόληση των συμμετεχόντων στην έρευνα. Παρατηρούμε ότι στην πλειοψηφία τους είναι δημόσιοι ή ιδιωτικοί υπάλληλοι και ελεύθεροι επαγγελματίες (74,7%). Σε ένα μικρό ποσοστό δεν εργάζονται όπως: άνεργοι, συνταξιούχοι ή απασχολούμενοι/ες στο σπίτι (10,3%) και τέλος, ένα ακόμα μικρότερο ποσοστό, είναι φοιτητές/τριες (7,8%). Συνολικά 6 άτομα, δεν απάντησαν στην ερώτηση.

Πίνακας 4: Κατανομή του δείγματος ως προς την κύρια απασχόληση (N= 263)

	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστικό
--	-----------	---------	------------

<sup>2</sup> Οι ερωτήσεις του ερωτηματολογίου ήταν όλες προαιρετικές εκτός του φύλου και της ηλικίας που αποτελούσαν προαπαιτούμενο για τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου. Ορισμένοι από τους ερωτώμενους προσπέρασαν κάποιες ερωτήσεις γι αυτό και ο συνολικός αριθμός των 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».

		%	ποσοστό%
Οικιακά	2	,7	,8
Ελεύθερος επαγγελματίας	57	21,2	22,4
Επιχειρηματίας	13	4,8	27,4
Ιδιωτικός υπάλληλος	94	34,9	63,1
Δημόσιος υπάλληλος	50	18,6	82,1
Συνταξιούχος	10	3,7	85,9
Άνεργος/η	16	5,9	92,0
Φοιτητής/τρια	21	7,8	100,0
Σύνολο	263	97,8	
Δεν απαντήθηκαν	6	2,2	
Σύνολο	269	100,0	

Ο Πίνακας 5 παρουσιάζει την κατανομή του δείγματος ως προς το εισόδημά. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι λίγο λιγότεροι από τους μισούς που απάντησαν το ερωτηματολόγιο (40,1%), έχουν εισόδημα έως 1000 ευρώ, ενώ το 27,1 έχει εισόδημα μεταξύ 1000 και 2000 ευρώ. Υψηλότερο εισόδημα, δηλαδή πάνω από 2000 ευρώ, έχει το 10% του δείγματος. Πρέπει να σημειωθεί ότι ένα σημαντικό ποσοστό του δείγματος αρνήθηκε να απαντήσει (4,1%) ή προσπέρασε την ερώτηση (19%).

Πίνακας 5: Κατανομή του δείγματος ως προς το εισόδημα (N= 258)

	Συχνότητα	Ποσοστό %	Αθροιστικό ποσοστό%
Μέχρι 1000 ευρώ	108	40,1	41,9
Μεταξύ 1000 και 2000 ευρώ	73	27,1	70,2
Πάνω από 2000 ευρώ	26	9,7	80,2
Δεν απαντώ	51	19,0	100,0
Σύνολο	258	95,9	
Δεν απαντήθηκαν	11	4,1	
Σύνολο	269	100,0	

Ο Πίνακας 6 παρουσιάζει τα οχήματα που δήλωσαν οι ανταποκρινόμενοι ότι έχουν στην κατοχή τους. Εξάγουμε το συμπέρασμα ότι το 74,7% του δείγματος κατέχει αυτοκίνητο, ακολουθεί δεύτερη η κατοχή ποδηλάτου από το 62,4% του δείγματος και τρίτη έρχεται η κατοχή μηχανοκίνητου δικύκλου με ποσοστό αρκετά μικρότερο: 28,2% του δείγματος. Τέλος, το 16,4% του δείγματος διαθέτει και τα τρία οχήματα: αυτοκίνητο, μηχανοκίνητο δίκυκλο και ποδήλατο.

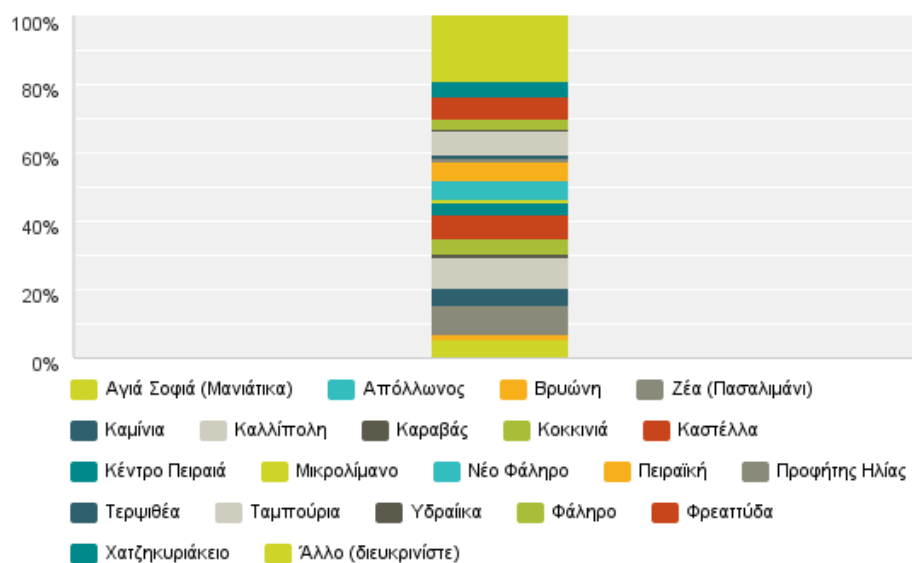
Πίνακας 6: Κατοχή οχημάτων από το σύνολο του δείγματος (N= 269)

	Συχνότητα	Ποσοστό %	Αθροιστικό ποσοστό%
--	-----------	-----------	---------------------

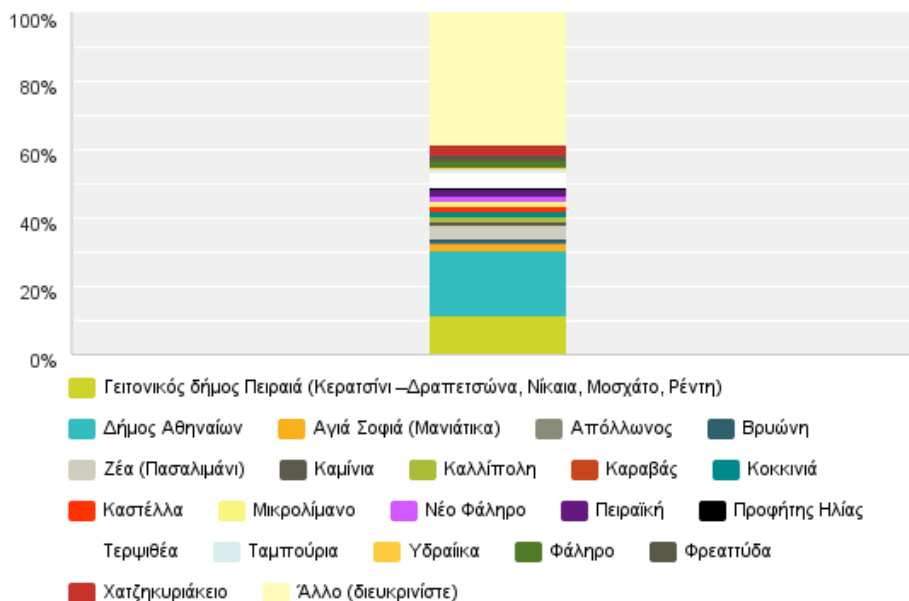
Αυτοκίνητο	61	22,7	24,6
Μηχανοκίνητο δίκυκλο	3	1,1	25,8
Ποδήλατο	31	11,5	38,3
Αυτοκίνητο και δίκυκλο	16	5,9	44,8
Αυτοκίνητο και ποδήλατο	80	29,7	77,0
Δίκυκλο και ποδήλατο	13	4,8	82,3
Και τα τρία	44	16,4	100,0
Σύνολο	248	92,2	
Δεν απαντήθηκαν	21	7,8	
Σύνολο	269	100,0	

Τα Γραφήματα 1 και 2 που ακολουθούν, παρουσιάζουν την κατανομή του δείγματος ανάλογα με την περιοχή κατοικίας και την περιοχή εργασίας των συμμετεχόντων, αντίστοιχα. Όσον αφορά την περιοχή κατοικίας το δείγμα είναι καλά κατανομημένο στις γειτονιές της πόλης του Πειραιά αφού αυτές εκπροσωπούνται στο σύνολό τους. Το σύνολο του δείγματος κατοικεί στον Πειραιά, εκτός από κάποιους/ες που αν και κατοικούν σε γειτονικούς δήμους, αποφασίσαμε να τους συμπεριλάβουμε στο δείγμα (βλ. 3.2). Όσον αφορά την περιοχή εργασίας, το 20% του δείγματος εργάζεται στο Δήμο Αθηναίων και το 11,6% σε κάποιο γειτονικό δήμο του Πειραιά: Κερατσίνι, Δραπετσώνα, Νίκαια, Μοσχάτο, Ρέντη). Η κατηγορία «Άλλο» (38,6%) περιλαμβάνει σχεδόν όλο το λεκανοπέδιο: δήμους της Αθήνας όπως Νέα Σμύρνη, Μαρούσι, Μοσχάτο κ.λπ., αλλά και Πειραιά ή λιμάνι Πειραιά (25 άτομα), Σαλαμίνα, Σπάτα κλπ.

Γράφημα 1: Κατανομή του δείγματος ως προς την περιοχή κατοικίας (N= 254)



Γράφημα 2: Κατανομή του δείγματος ως προς την περιοχή εργασίας (N= 232)



### Απαντήσεις στην ενότητα: «Οι μετακινήσεις μου σήμερα»

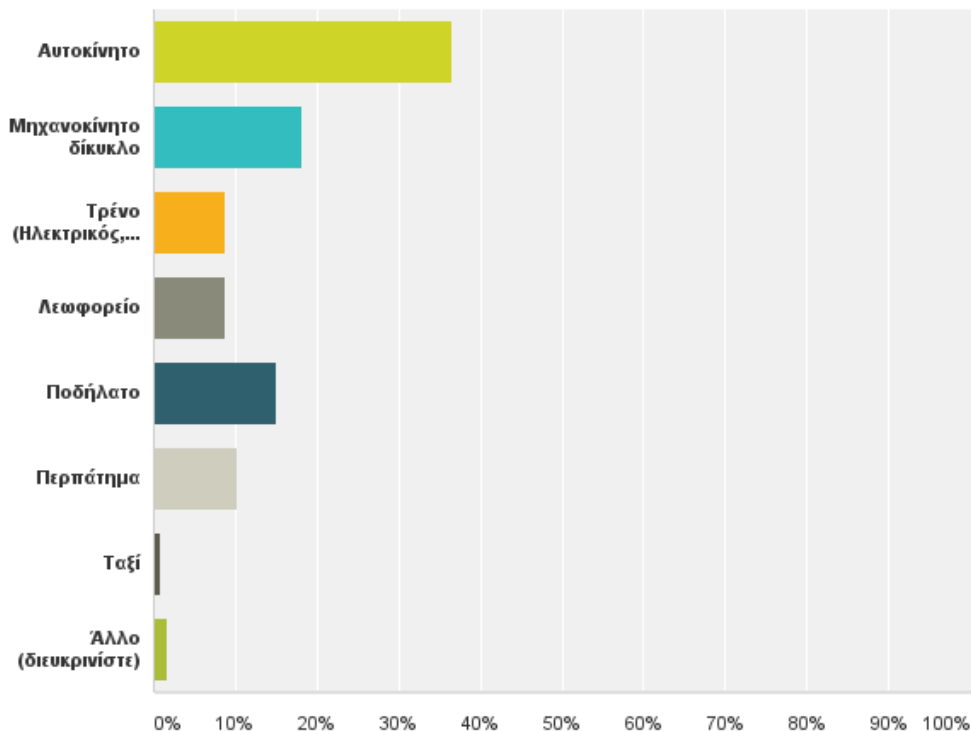
Η ενότητα αυτή αναφέρεται στον τρόπο που μετακινούνται οι ερωτώμενοι στην πόλη του Πειραιά, αλλά και στις απόψεις τους για την υφιστάμενη κατάσταση ως προς τις μετακινήσεις.

#### Μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται ανάλογα με το σκοπό μετακίνησης

Τα Γραφήματα 3,4 και 5 που ακολουθούν, παρουσιάζουν το μέσο που χρησιμοποιούν οι ερωτώμενοι για κάθε ένα από τους σκοπούς μετακίνησης: εργασία, αναψυχή και αγορές αγαθών, αντίστοιχα.

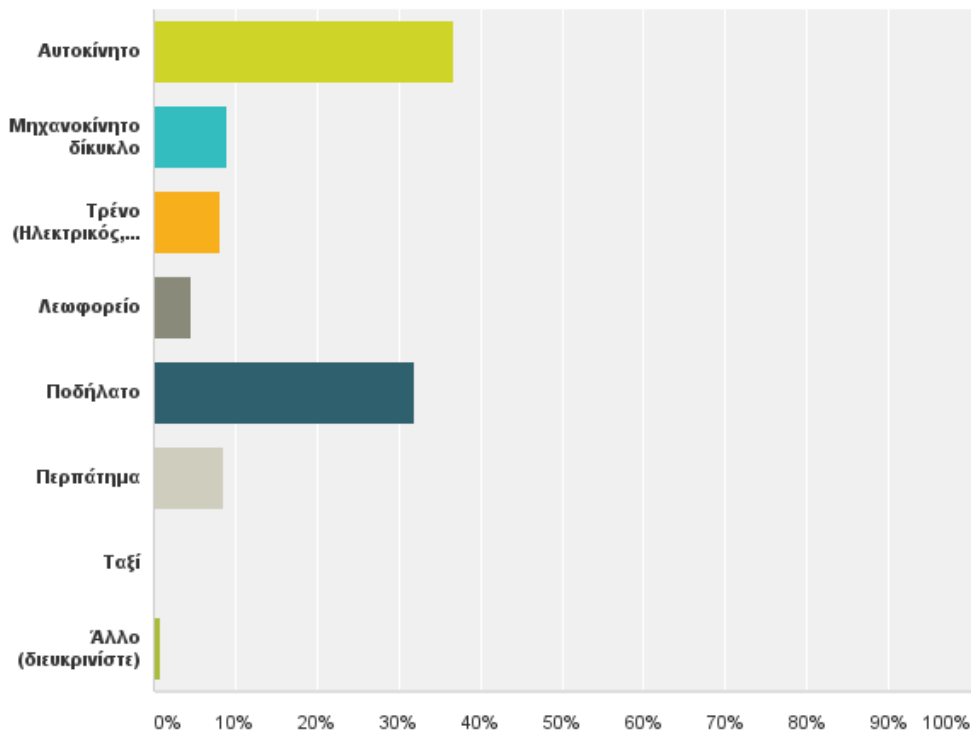
Στο Γράφημα 3 παρατηρούμε ότι μεγάλο ποσοστό του δείγματος (36,5%) χρησιμοποιεί το ιδιωτικό του αυτοκίνητο για τη μετακίνηση προς την εργασία. Δεύτερο σε χρήση έρχεται το μηχανοκίνητο δίκυκλο (18,3% του δείγματος) και τρίτο το ποδήλατο (15,1%). Αν θεωρήσουμε το τρένο και το λεωφορείο ως μία κατηγορία 'δημόσια συγκοινωνία' και αθροίσουμε τα ποσοστά, προκύπτει ότι το 17,4 του δείγματος χρησιμοποιεί δημόσια συγκοινωνία για να πάει στη δουλειά του. Τέλος, το 10% του δείγματος μετακινείται με τα πόδια.

Γράφημα 3: Μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται κατεξοχήν για τη μετακίνηση προς την εργασία ή τη Σχολή (N= 252)



Στη συνέχεια, βλέπουμε ότι τα ποσοστά αλλάζουν όταν το μέσο χρησιμοποιείται για βόλτα και αναψυχή (Γράφημα 4). Με το ίδιο σχεδόν ποσοστό με προηγουμένως, το αυτοκίνητο παραμένει πρώτο σε χρήση (36,7%). Τη δεύτερη θέση καταλαμβάνει με αρκετά μεγάλο ποσοστό το ποδήλατο (32%) ενώ το περπάτημα και το μηχανοκίνητο δίκυκλο βρίσκονται στην τρίτη θέση με παρόμοιο ποσοστό (8,6% και 9% αντίστοιχα). Όσον αφορά στη δημόσια συγκοινωνία, το 8,2% του δείγματος χρησιμοποιεί τρένο για τη μετακίνηση για βόλτα και αναψυχή όπως άλλωστε και προηγουμένως για την εργασία ή τη Σχολή. Όμως, το ποσοστό του δείγματος που χρησιμοποιεί λεωφορείο, μειώνεται στο μισό (4,9%) κι έτσι το συνολικό ποσοστό χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας είναι μικρότερο.(12,9%). Το ποσοστό των ερωτώμενων που μετακινούνται με τα πόδια, επίσης μειώνεται αλλά όχι σημαντικά (8,6%).

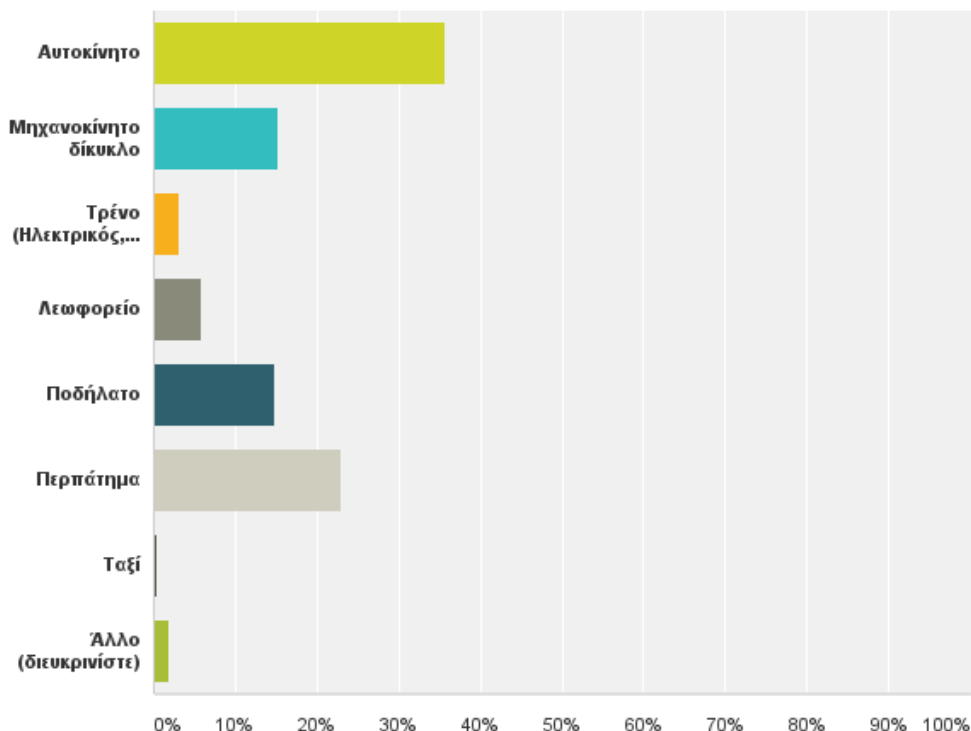
Γράφημα 4: Μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται κατεξοχήν για τη μετακίνηση για βόλτα και αναψυχή (N= 256)



Σχετικά με τη μετακίνηση για αγορές αγαθών/ψώνια και δουλειές του σπιτιού, τα ποσοστά χρήσης αυτοκινήτου (35,8%), δίκυκλου (15,2%) και ποδηλάτου (14,8%) δεν διαφοροποιούνται ιδιαίτερα συγκριτικά με τα αντίστοιχα όταν ο σκοπός της μετακίνησης είναι η εργασία. Όμως, παρατηρείται μεγάλη διαφορά ως προς το ποσοστό του δείγματος που δηλώνει το περπάτημα ως μέσο για να μετακινηθεί. Συγκεκριμένα, στη μετακίνηση για αγορές αγαθών και δουλειές του σπιτιού, το περπάτημα ανεβαίνει στη δεύτερη θέση με ποσοστό 23%.



Γράφημα 5: Μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται κατεξοχήν για τη μετακίνηση για αγορές αγαθών/ψώνια και δουλειές του σπιτιού (N= 257)



### Χρόνος μετακίνησης

Ο Πίνακας 7 παρουσιάζει το χρόνο που αφιερώνουν οι ερωτώμενοι για τη καθημερινή μετακίνησή τους προς την εργασία ανάλογα το μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιούν. Οι απαντήσεις όσων χρησιμοποιούν τρένο και λεωφορείο προστέθηκαν δημιουργώντας την κατηγορία: «δημόσια συγκοινωνία». Με μπλε είναι κυκλωμένος ο αριθμός που αντιστοιχεί στη χρονική κατηγορία με τις περισσότερες απαντήσεις. Στη δημόσια συγκοινωνία παρατηρούνται οι μεγαλύτεροι χρόνοι μετακίνησης.

Πίνακας 7: Καθημερινός χρόνος μετακίνησης προς την εργασία (ή τη Σχολή) ανάλογα το μεταφορικό μέσο

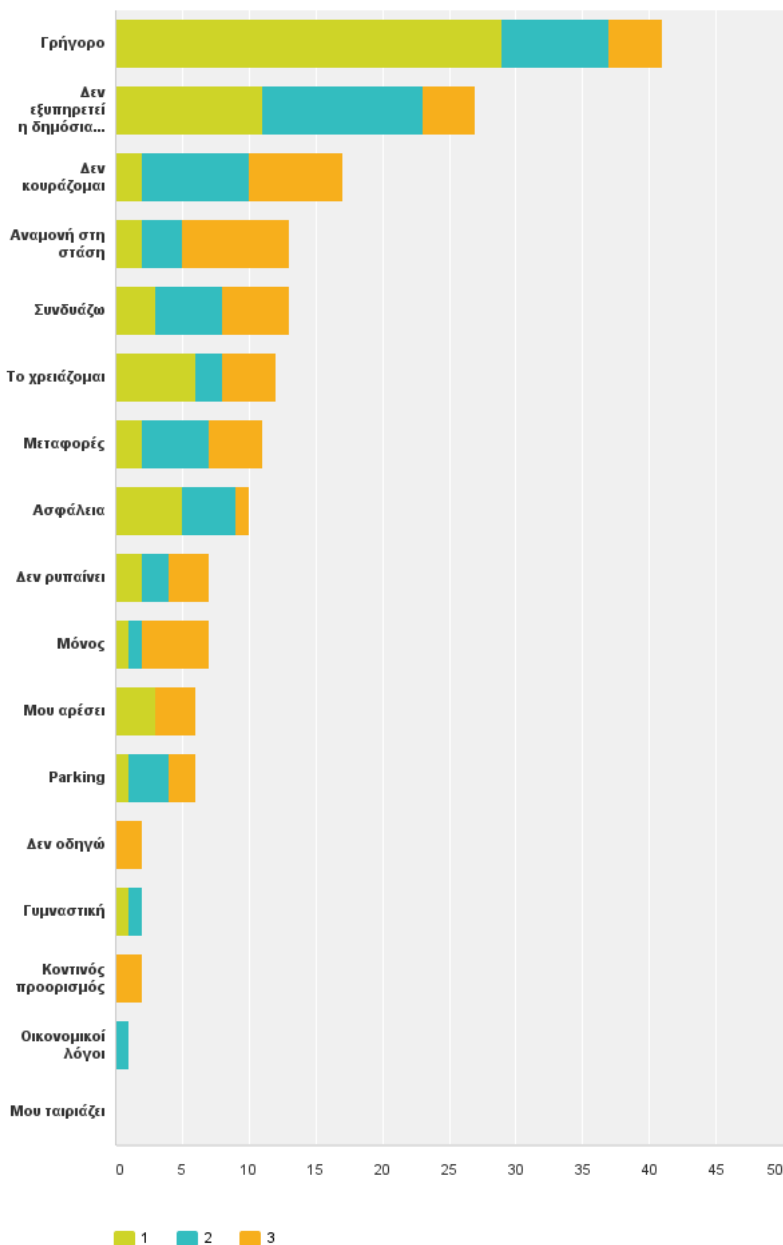
	Μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται στη μετακίνηση για εργασία							Σύνολο
	Άλλο	Αυτοκίνητο	Μηχανοκίνητο	Δημόσια συγκοινωνία (τρένο, λεωφορείο)	Ποδήλατο	Περπάτημα	Ταξί	
Άλλο	0	1	0	0	1	1	0	3
Έως 15 λεπτά	0	11	23	5	4	9	2	54
Από 16 έως 30 λεπτά	0	28	12	5	10	7	0	62
Από 31 λεπτά έως 1 ώρα	2	24	3	13	11	2	0	55
Περισσότερο από 1 ώρα	1	7	3	12	5	0	0	28
<b>Σύνολο</b>	<b>3</b>	<b>71</b>	<b>41</b>	<b>35</b>	<b>31</b>	<b>19</b>	<b>2</b>	<b>202</b>

Λόγοι που επιλέχτηκε το μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται για τη μετακίνηση προς την εργασία

Για την κατανόηση των λόγων βάσει των οποίων επιλέγεται το μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται σε μια ιδιαίτερα σημαντική καθημερινή μετακίνηση όπως είναι αυτή προς την εργασία ζητήθηκε από τους ερωτώμενους να ξεχωρίσουν από μια λίστα με διάφορους λόγους, τους τρεις πιο σημαντικούς που παίζουν ρόλο στην επιλογή του μεταφορικού μέσου που χρησιμοποιούν.

Στα Γραφήματα 6 έως 11 που ακολουθούν, παρουσιάζονται οι τρεις λόγοι που ξεχώρισαν, ανάλογα με το μέσο που χρησιμοποιούν: αυτοκίνητο, δίκυκλο, ποδήλατο, τρένο, λεωφορείο, περπάτημα. Η μπάρα που βρίσκεται δεξιά από κάθε λόγο δείχνει τον αριθμό των ερωτώμενων που τον ξεχώρισαν ως πρώτη (πράσινο χρώμα), δεύτερη (μπλε χρώμα) και τρίτη (πορτοκαλί χρώμα) επιλογή.

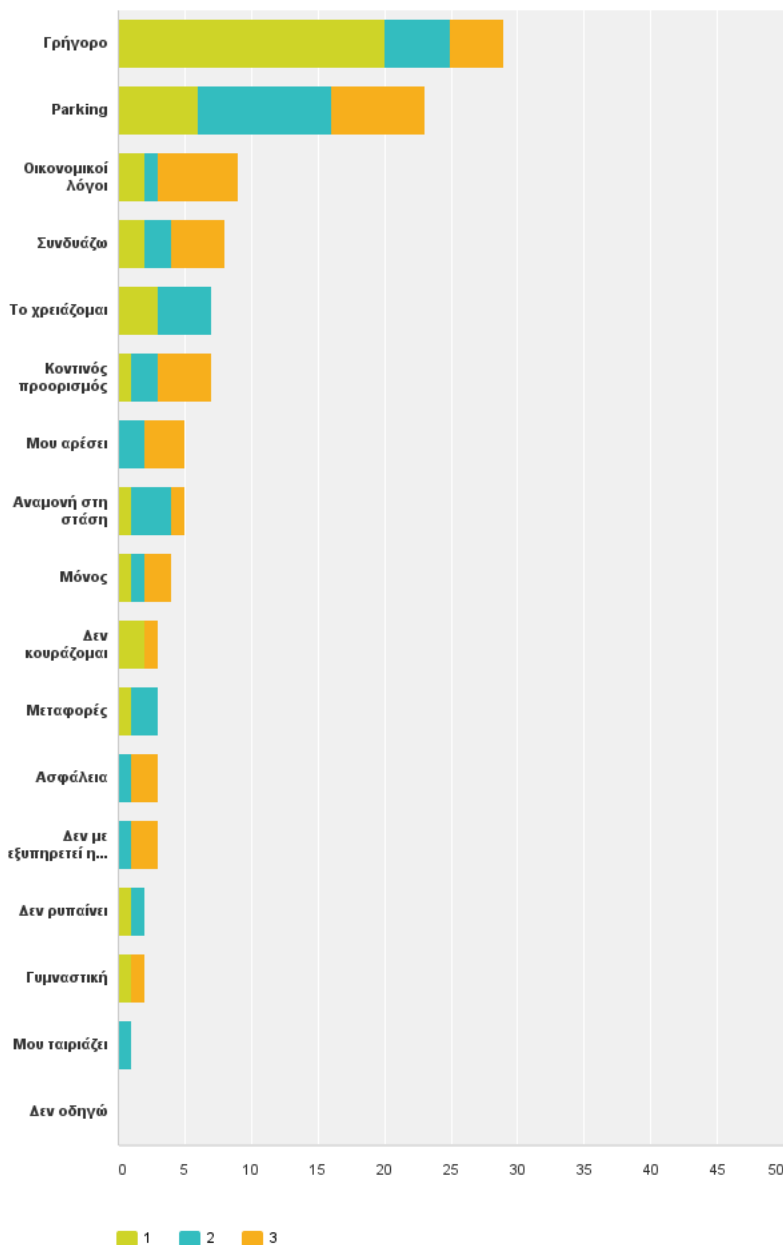
Γράφημα 6: Λόγοι για το αυτοκίνητο (N= 68) (δεν απάντησαν: 24)



Ο πιο σημαντικός λόγος που οι ερωτώμενοι χρησιμοποιούν αυτοκίνητο είναι γιατί είναι γρήγορο (41 άτομα τον επέλεξαν εκ των οποίων τα 29 ιεράρχησαν το λόγο αυτό ως τον πιο σημαντικό). Δεύτερος, βγήκε ο λόγος «δεν με εξυπηρετεί η δημόσια συγκοινωνία» (επιλέχτηκε από 27 άτομα) και τρίτος το «δεν κουράζομαι» (επιλέχτηκε από 17 άτομα). Ο τέταρτος λόγος (επιλέχτηκε από 13 άτομα) σχετίζεται πάλι με τη δημόσια συγκοινωνία και αφορά τη μεγάλη αναμονή στις στάσεις. Τέλος, οι λόγοι που ακολουθούν, έχουν να κάνουν με πρακτικής φύσεως πλεονεκτήματα του αυτοκινήτου, όπως ότι «συνδυάζεται με δουλειές και ψώνια», είναι

«απαραίτητο κατά τη διάρκεια της δουλειάς» και εξυπηρετεί για τη «μεταφορά και άλλων ή/και πραγμάτων».

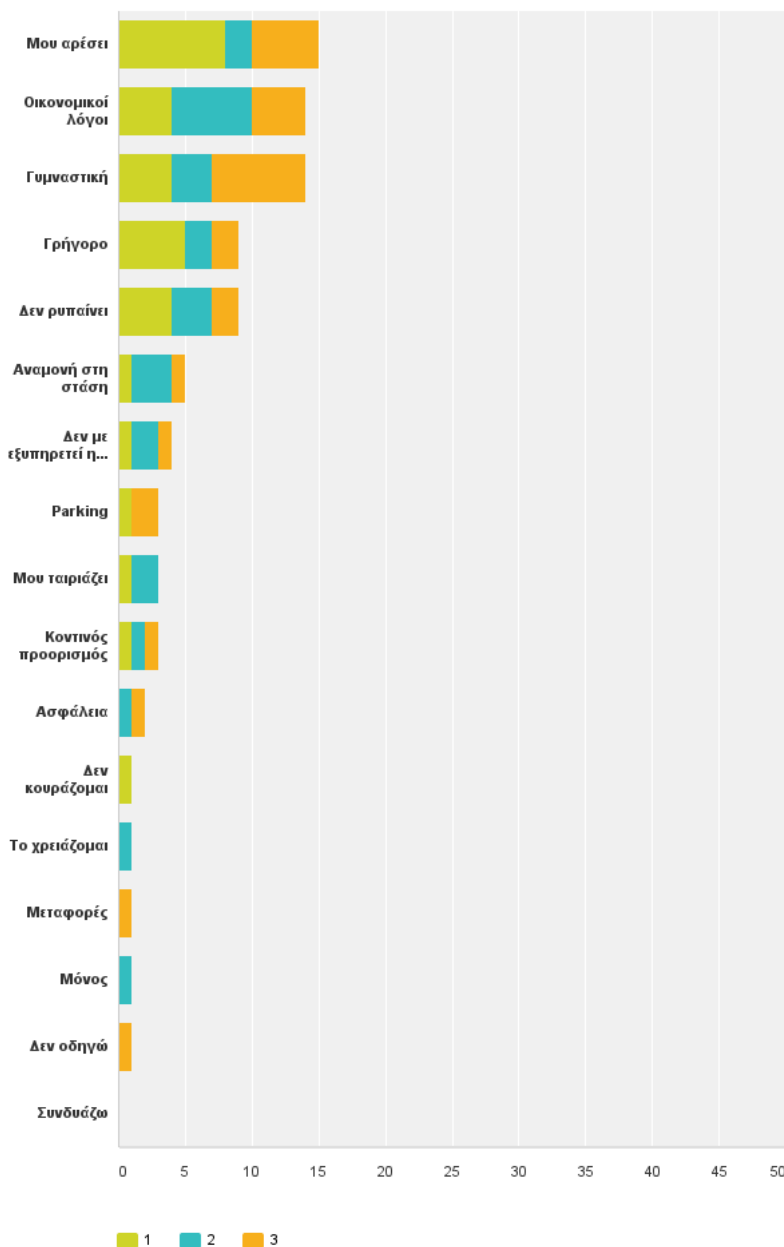
Γράφημα 7: Λόγοι για το μηχανοκίνητο δίκυκλο (N= 41) (δεν απάντησαν: 5)



Στο μηχανοκίνητο δίκυκλο, όπως και προηγουμένως στο αυτοκίνητο, ξεχωρίζει ως πιο σημαντικός λόγος ότι είναι γρήγορο (29 άτομα). Τη δεύτερη θέση, καταλαμβάνει το πλεονέκτημα του εύκολου parking (23 άτομα) ενώ τρίτος σημαντικότερος λόγος είναι ότι συμφέρει οικονομικά περισσότερο από άλλα μέσα (9 άτομα). Ακολουθούν κι εδώ πρακτικής φύσεως πλεονεκτήματα όπως ότι «συνδυάζεται με δουλειές και ψώνια» και είναι «απαραίτητο κατά τη διάρκεια της

δουλειάς» (8 και 7 άτομα αντίστοιχα). Τέλος, θα άξιζε να σημειώσουμε τους πιο προσωπικούς : «μου αρέσει», «μου ταιριάζει» και «προτιμώ να μετακινούμαι μόνος μου χωρίς να έρχομαι σε επαφή με άλλο κόσμο» (επιλέχτηκαν συνολικά από 10 άτομα) και να συμπεράνουμε ότι η επιλογή του δικύκλου έχει και μια τέτοια διάσταση.

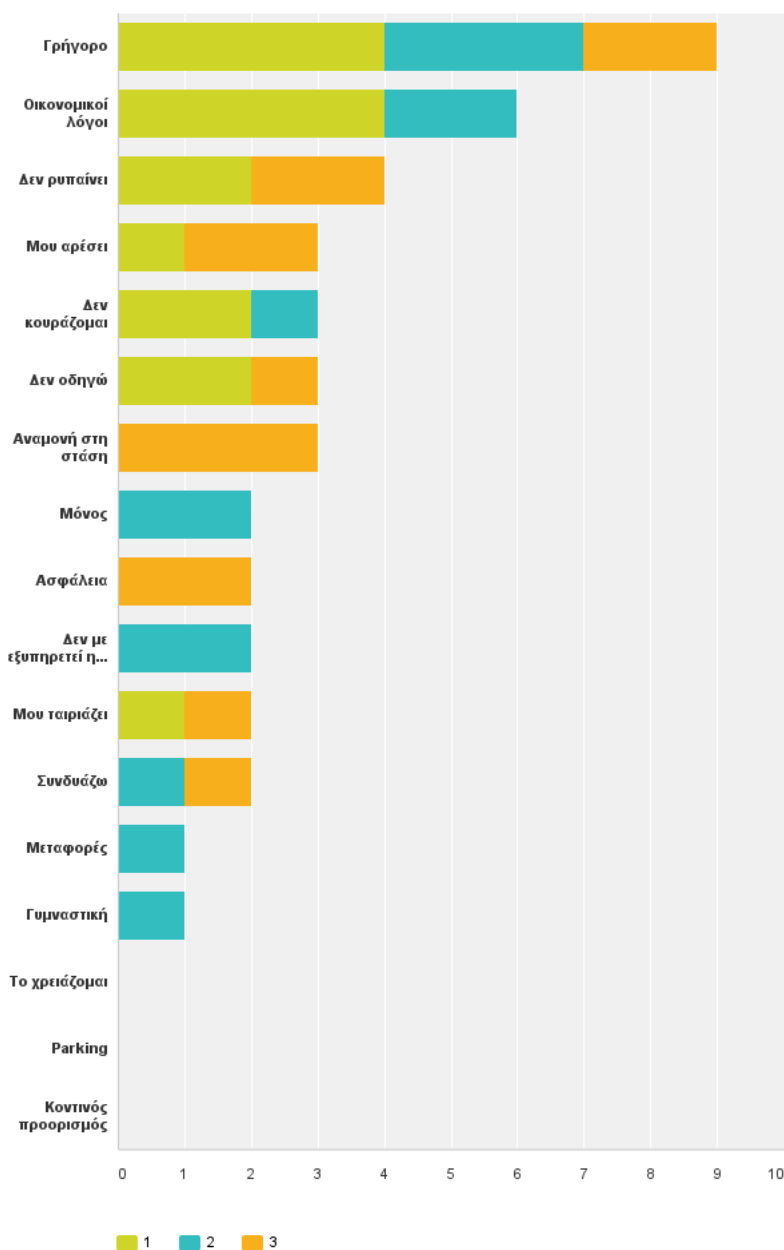
Γράφημα 8: Λόγοι για το ποδήλατο (N= 32) (δεν απάντησαν: 6)



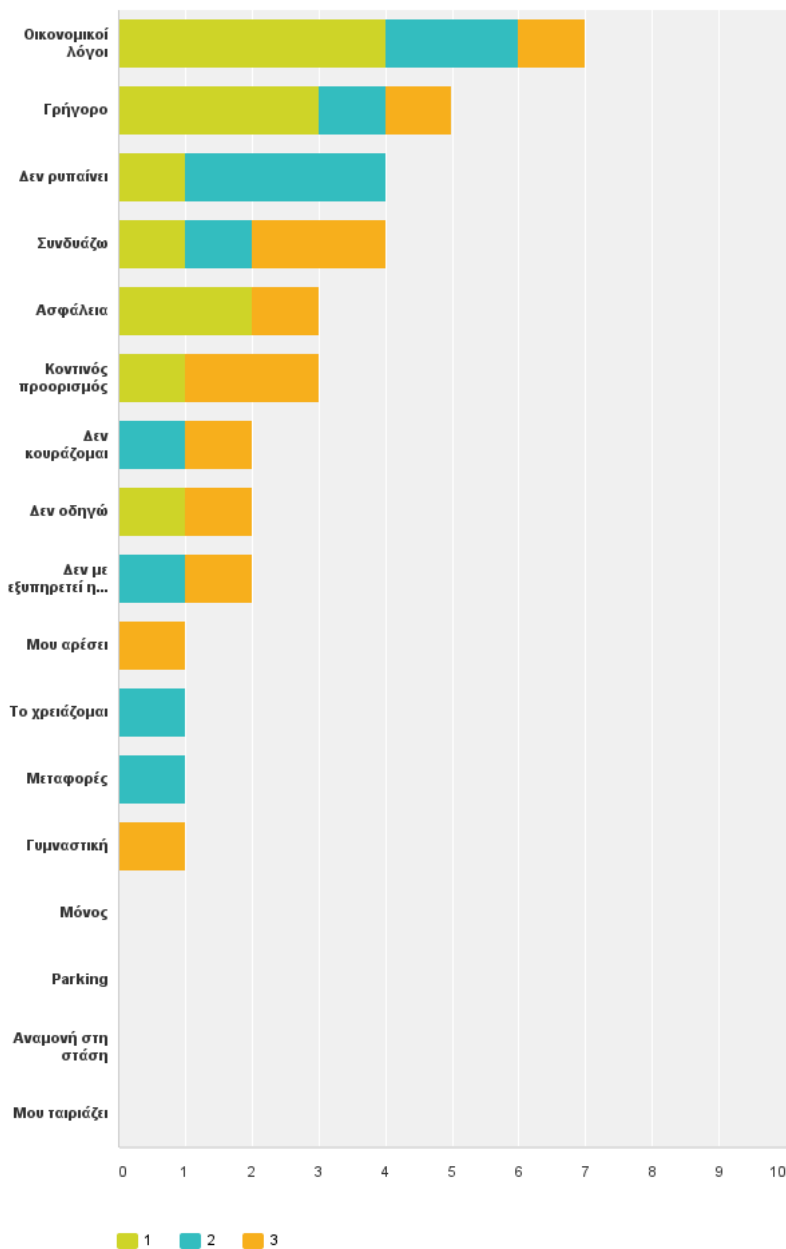
Ο πρώτος πιο σημαντικός λόγος που επιλέγεται το ποδήλατο ως μέσο μετακίνησης είναι προσωπικού χαρακτήρα: «μου αρέσει» (επιλέχτηκε από 15 άτομα). Πολύ κοντά, βρίσκονται ο δεύτερος και ο τρίτος λόγος: «συμφέρει οικονομικά περισσότερο από άλλα μέσα» και «για να γυμνάζομαι» (επιλέχτηκαν από 14 άτομα

ο καθένας). Τέλος, το κριτήριο της εξοικονόμησης χρόνου: είναι γρήγορο, παραμένει και εδώ σε υψηλή θέση (επιλέχτηκε από 9 άτομα).

Γράφημα 9: Λόγοι για το τρένο (N= 17) (δεν απάντησαν: 5)

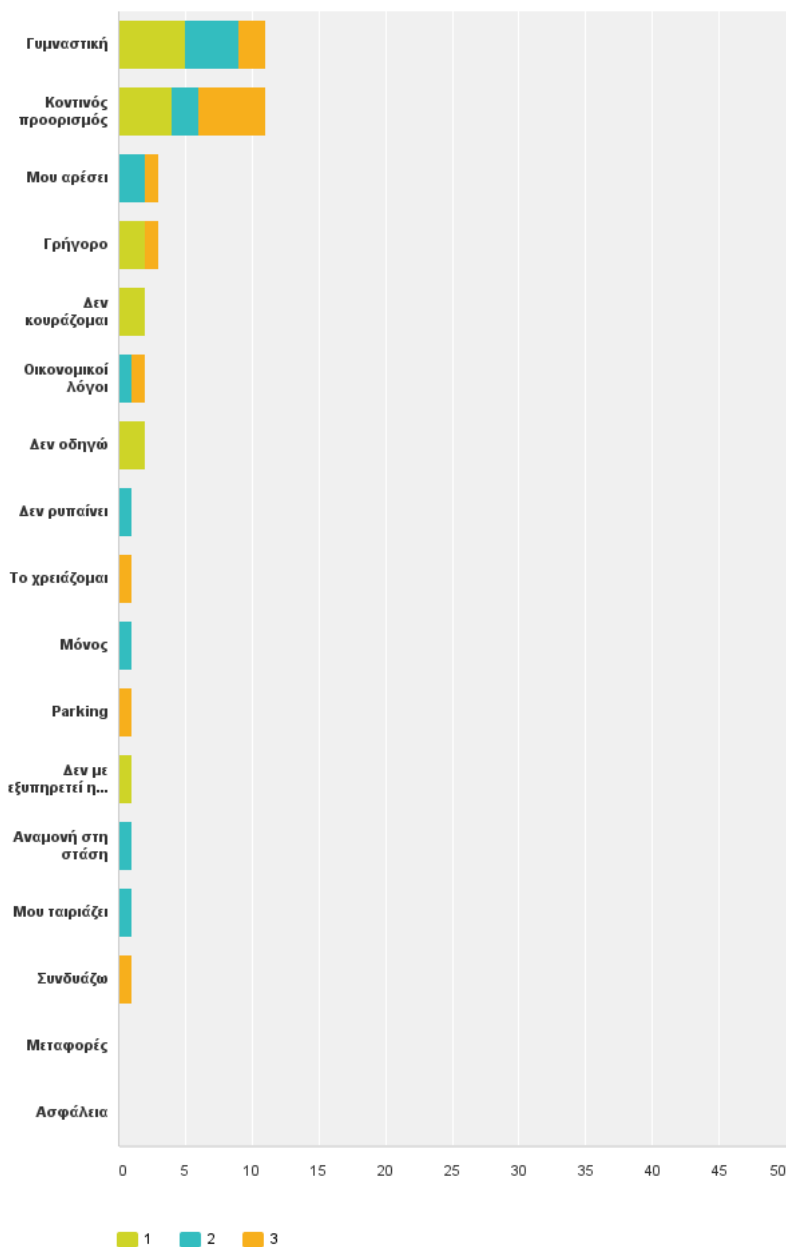


Γράφημα 10: Λόγοι για το λεωφορείο (N= 16) (δεν απάντησαν: 6)



Όσον αφορά τη δημόσια συγκοινωνία (τρένο και λεωφορείο) οι απαντήσεις όπως φαίνονται στα δύο γραφήματα που προηγούνται, είναι αρκετά παρόμοιες. Οι τρεις πιο σημαντικοί λόγοι είναι ότι συμφέρει οικονομικά (επιλέχτηκαν από 6 και 7 άτομα αντίστοιχα), ότι εξοικονομείται χρόνος (επιλέχτηκαν από 9 και 5 άτομα αντίστοιχα) και ότι δεν ρυπαίνει (4 άτομα ο καθένας). Εδώ, εμφανίζεται για πρώτη φορά η περιβαλλοντική διάσταση ως ένας από τους λόγους που επιλέγεται ένα μεταφορικό μέσο.

Γράφημα 11: Λόγοι για το περπάτημα (N= 17) (δεν απάντησαν: 9)



Το περπάτημα επιλέγεται για δύο κυρίως λόγους: επειδή «ο προορισμός είναι σε μικρή απόσταση» και για «γυμναστική» (κι οι δύο λόγοι επιλέχτηκαν από 11 άτομα ο καθένας). Επίσης, ακολουθούν οι λόγοι: «εξοικονόμηση χρόνου» και ενέργειας: «δεν κουράζομαι» που ιεραρχούνται από τέσσερα συνολικά άτομα ως πιο σημαντικοί για τη μετακίνηση με τα πόδια.



### Απόψεις για τις κυκλοφοριακές αλλαγές (μονοδρομήσεις)

Την άνοιξη του 2014 πραγματοποιήθηκαν στην πόλη του Πειραιά μια σειρά από κυκλοφοριακές αλλαγές και συγκεκριμένα μια σειρά μονοδρομήσεων κεντρικών αρτηριών της πόλης. Ζητήσαμε από τους ερωτώμενους να τοποθετηθούν σε σχέση με μια σειρά από προτεινόμενες δηλώσεις που αφορούσαν τις αλλαγές αυτές δηλώνοντας τη συμφωνία ή τη διαφωνία τους (πενταβάθμια κλίμακα, 1= Διαφωνώ απόλυτα έως 5= Συμφωνώ απόλυτα)

Στον Πίνακα 8 παρουσιάζονται οι δηλώσεις (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.

Η τελευταία πρόταση-αξιολόγηση: «Οι πρόσφατες κυκλοφοριακές αλλαγές (μονοδρομήσεις) ωφέλησαν τον Πειραιά», αποτελεί μια γενική κρίση που αποτυπώνει τη γενική στάση του ερωτώμενου. Παρατηρούμε, ότι έχει λάβει το μικρότερο μέσο όρο (M= 2,90) που στην πενταβάθμια κλίμακα τοποθετείται μεταξύ «διαφωνώ» και «ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ») και άρα δείχνει μια μάλλον αρνητική προς ουδέτερη αξιολόγηση των κυκλοφοριακών αλλαγών.

Πίνακας 8: Απόψεις για τις κυκλοφοριακές αλλαγές (μονοδρομήσεις)

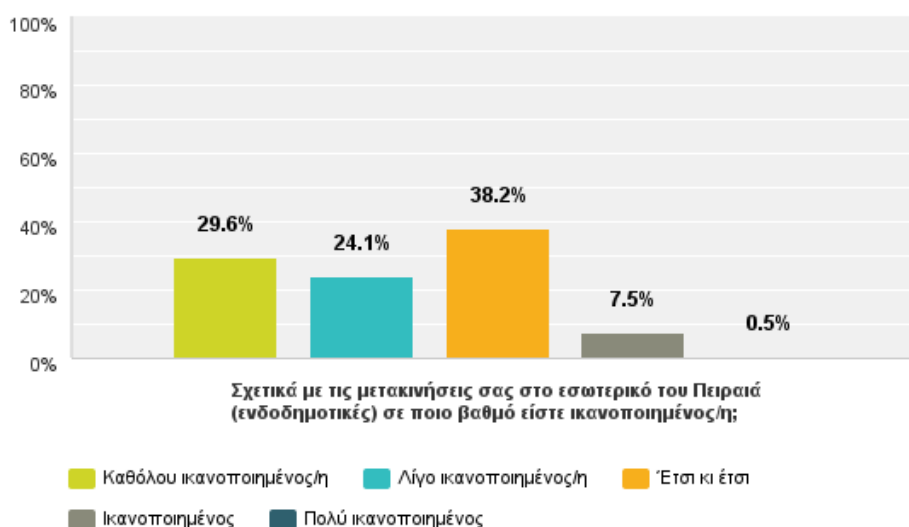
	N	Min	M ax	Μέσος όρος	S
Η κίνηση μεταφέρθηκε σε μικρότερους δρόμους	188	1	5	3,59	1,06
Αύξησαν την ταχύτητα των οχημάτων στους κεντρικούς δρόμους	180	1	5	3,16	1,21
Αύξησαν την ταχύτητα των οχημάτων στον παραλιακό δρόμο	178	1	5	2,97	1,14
Αύξησαν τον κίνδυνο ατυχημάτων στους δρόμους	181	1	5	3,18	1,18
Αύξησαν την παράνομη στάθμευση (πχ. διπλοπαρκάρισμα)	183	1	5	3,92	1,14
Βελτίωσαν τις συνθήκες κίνησης για το αυτοκίνητο σε κεντρικούς δρόμους	182	1	5	3,04	1,20
Το περπάτημα στους δρόμους που μονοδρομήθηκαν γίνεται πιο ευχάριστα	183	1	5	2,96	1,15
Οι πρόσφατες κυκλοφοριακές αλλαγές (μονοδρομήσεις) ωφέλησαν τον Πειραιά	189	1	5	2,90	1,20

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

### Ικανοποίηση από τις μετακινήσεις στην πόλη του Πειραιά

Οι κάτοικοι της πόλης του Πειραιά δεν είναι ιδιαίτερα ικανοποιημένοι από τις μετακινήσεις τους στην πόλη. Στο Γράφημα 12 παρατηρούμε ότι το 53,7% του δείγματος είναι καθόλου ή λίγο ικανοποιημένο, ενώ ο μεγαλύτερος αριθμός των ερωτώμενων (38,2%) τοποθετείται στη μέση της κλίμακας: «έτσι κι έτσι ικανοποιημένος/η». Δεν διαπιστώθηκαν διαφοροποιήσεις ως προς το βαθμό ικανοποίησης ανάλογα με το φύλο και την ηλικία.

Γράφημα 12: Ικανοποίηση από τις μετακινήσεις στην πόλη του Πειραιά (N= 199) (δεν απάντησαν: 70)



### **Απαντήσεις στην ενότητα: «Επιθυμίες»**

#### Απόψεις για το πού πρέπει να εστιάσει ο σχεδιασμός

Η ενότητα «Επιθυμίες», αφορά στις απόψεις του ερωτώμενου για το πού θα πρέπει να εστιάσει ο σχεδιασμός, ώστε οι μετακινήσεις στην πόλη να γίνουν πιο ευχάριστες, πιο ασφαλείς και πιο φιλικές στο περιβάλλον, αλλά και στη γενικότερη στάση του απέναντι στα διάφορα μέσα βιώσιμης κινητικότητας όπως είναι το τραμ, το μετρό, το ποδήλατο, τα λεωφορεία και το περπάτημα.

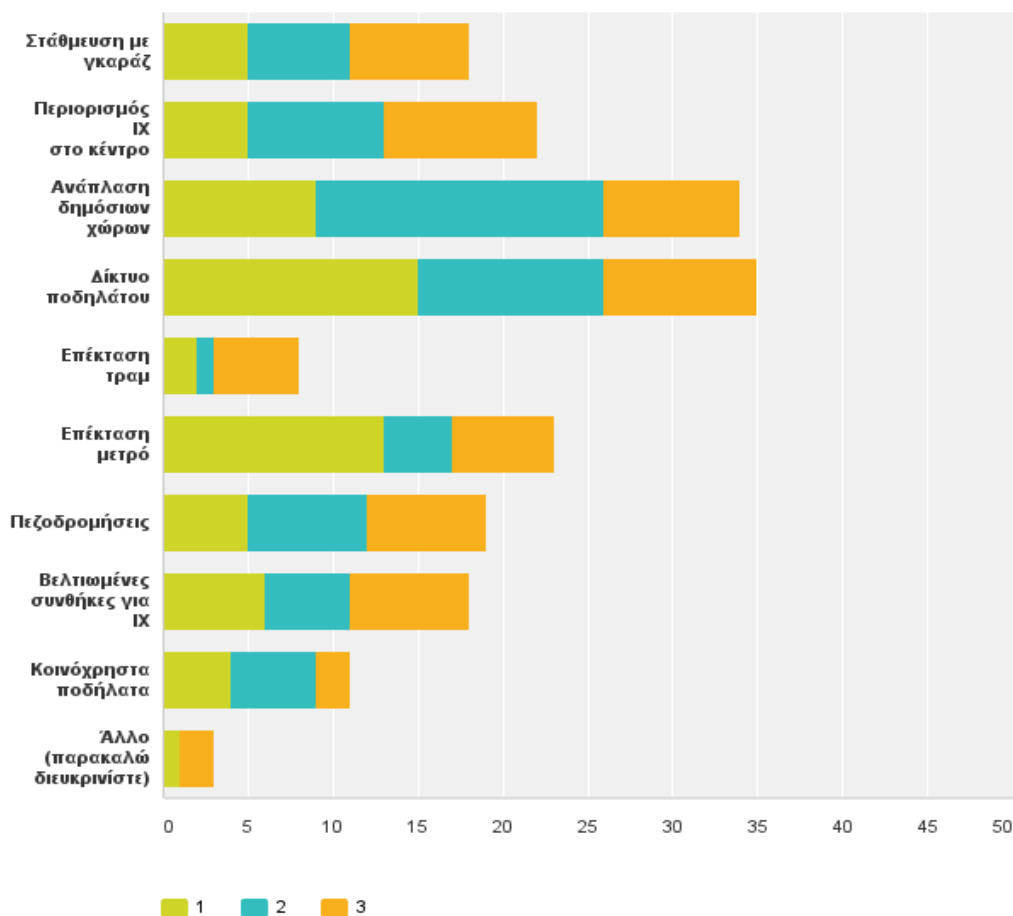
Θεωρήθηκε ότι ανάλογα με το μέσο που χρησιμοποιεί κατεξοχήν ο ερωτώμενος, οι στάσεις του και οι απόψεις του για το σχεδιασμό ενδέχεται να αλλάζουν. Επομένως, ομαδοποιήθηκαν οι απαντήσεις των ερωτώμενων ανάλογα με το μέσο που χρησιμοποιούν για τη μετακίνησή τους προς την εργασία (ή τη Σχολή): αυτοκίνητο, μηχανοκίνητο δίκυκλο, ποδήλατο, τρένο, λεωφορείο και περπάτημα.

Συνολικά και ανεξαρτήτως του μέσου που χρησιμοποιούν, οι ερωτώμενοι θεωρούν ότι ο μελλοντικός σχεδιασμός θα πρέπει να εστιάσει την κατασκευή δικτύου

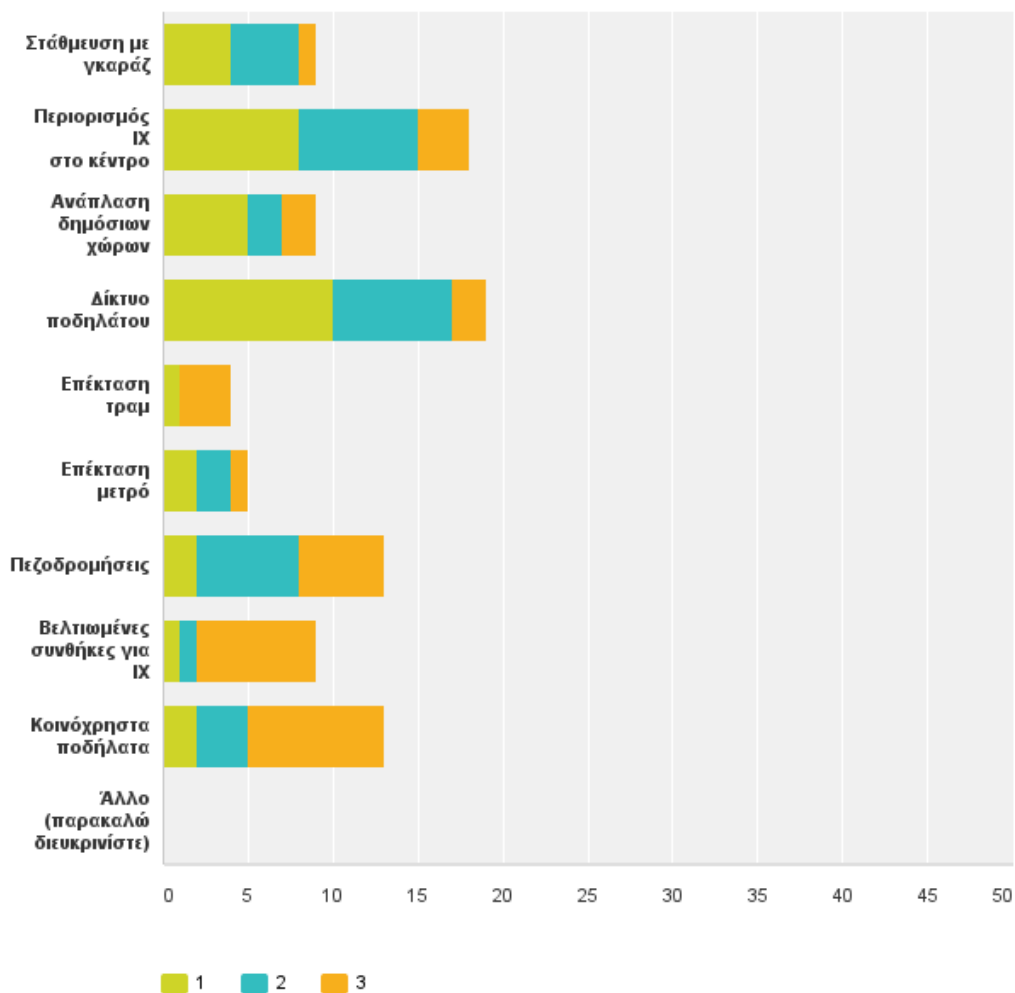
ποδηλατόδρομων. Για όλους του χρήστες αποτελεί πρώτη προτεραιότητα, εκτός από εκείνους που μετακινούνται προς την εργασία τους με τα πόδια, που αντίθετα με τους υπόλοιπους, θεωρούν ότι προτεραιότητα είναι η ανάπλαση δημόσιων χώρων (επιλέχτηκε από 9 άτομα), ο περιορισμός των ΙΧ στο κέντρο της πόλης (επιλέχτηκε από 8 άτομα) κα. Πολύ σημαντική είναι η ανάπλαση των δημόσιων χώρων και για τους χρήστες αυτοκινήτου και δημόσιας συγκοινωνίας (τρένο και λεωφορείο) αφού καταλαμβάνει τη δεύτερη θέση (34 και 9 άτομα αντίστοιχα). Παρόμοιες απαντήσεις έχουν οι χρήστες μηχανοκίνητου δίκυκλου και ποδηλάτου. Στις προτιμήσεις τους, τη δεύτερη θέση καταλαμβάνει ο περιορισμός των αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης (18 και 17 άτομα αντίστοιχα) και την τρίτη θέση οι πεζοδρομήσεις (13 και 10 άτομα αντίστοιχα).

Στα Γραφήματα 13 έως 18 παρουσιάζονται τα θέματα που πρέπει να εστιάσει ο σχεδιασμός σύμφωνα με τους χρήστες διαφορετικών μέσων μετακίνησης: αυτοκίνητο, μηχανοκίνητο δίκυκλο, ποδήλατο, τρένο, λεωφορείο και περπάτημα.

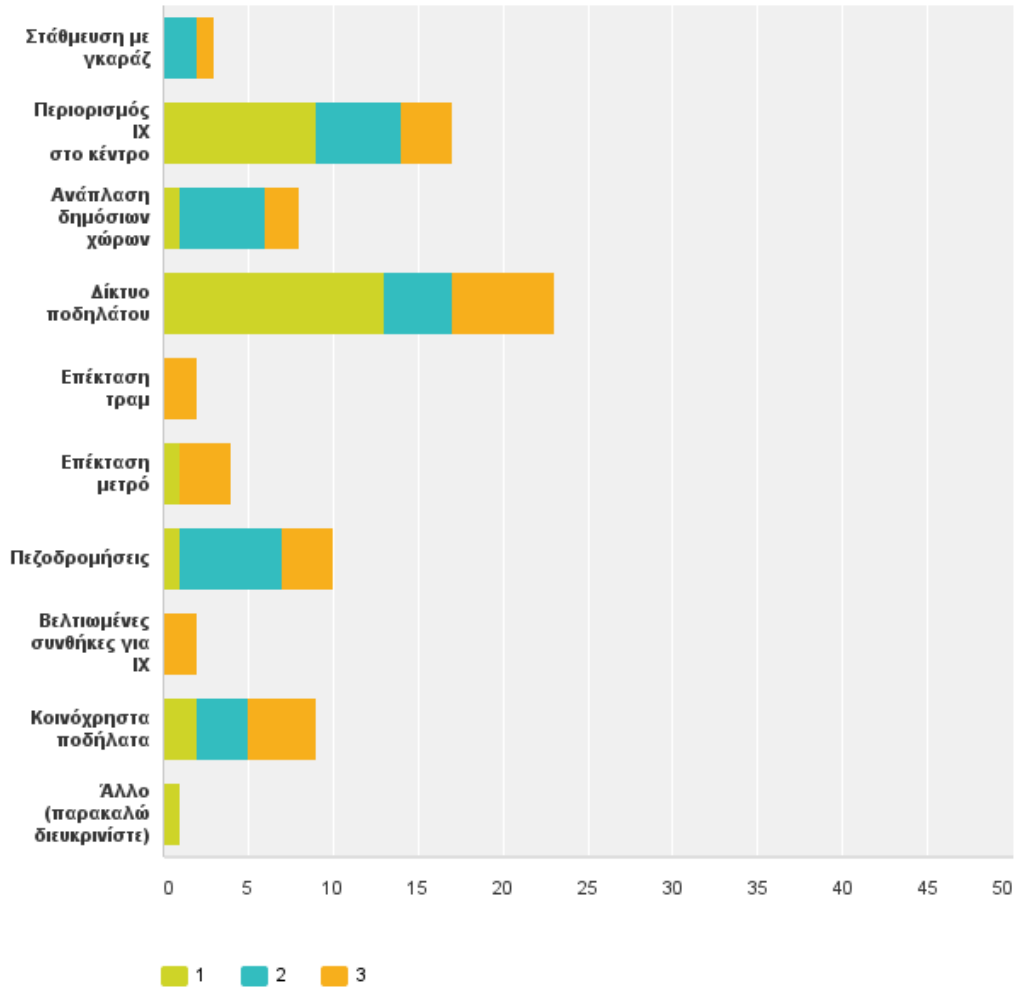
Γράφημα 13: Θέματα στα οποία πρέπει να εστιάσει ο σχεδιασμός σύμφωνα με τους χρήστες αυτοκινήτου (N= 66) (δεν απάντησαν: 26)



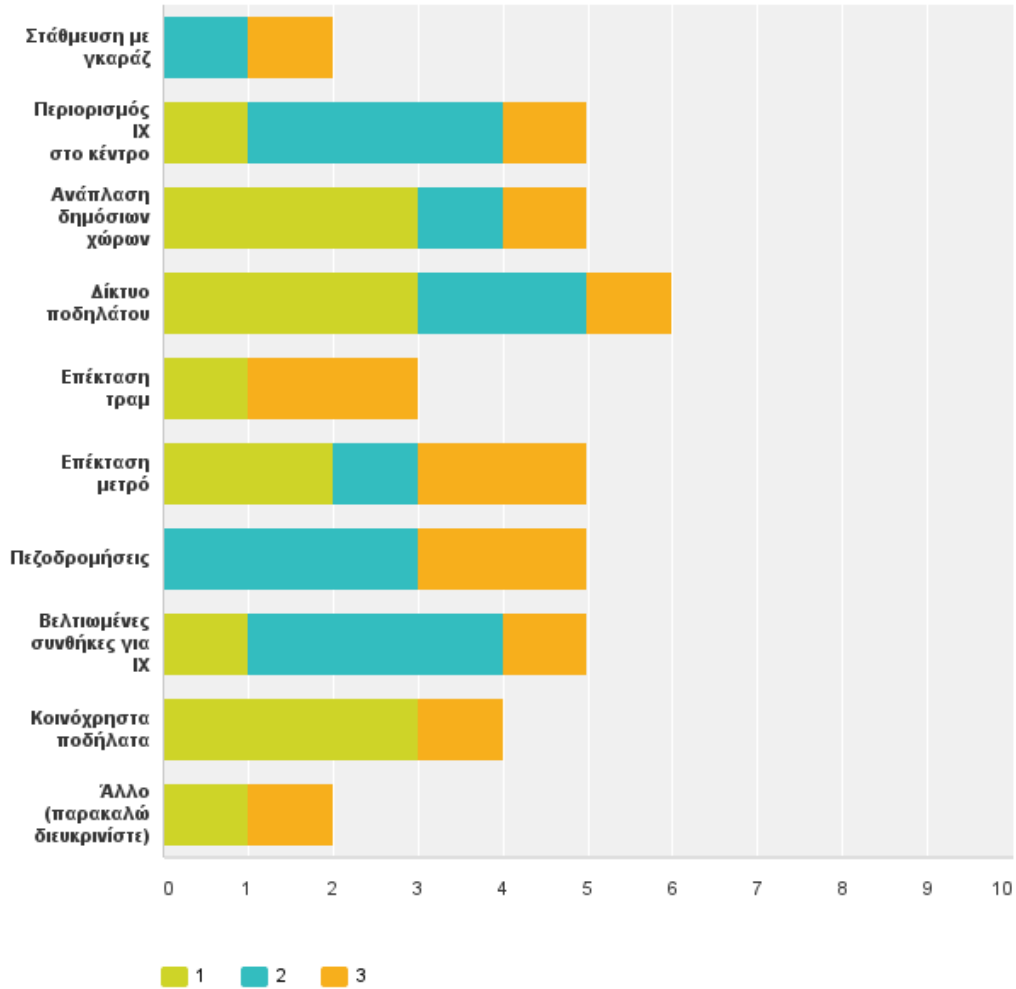
Γράφημα 14: Θέματα στα οποία πρέπει να εστιάσει ο σχεδιασμός σύμφωνα με τους χρήστες δικύκλου (N= 35) (δεν απάντησαν: 11)



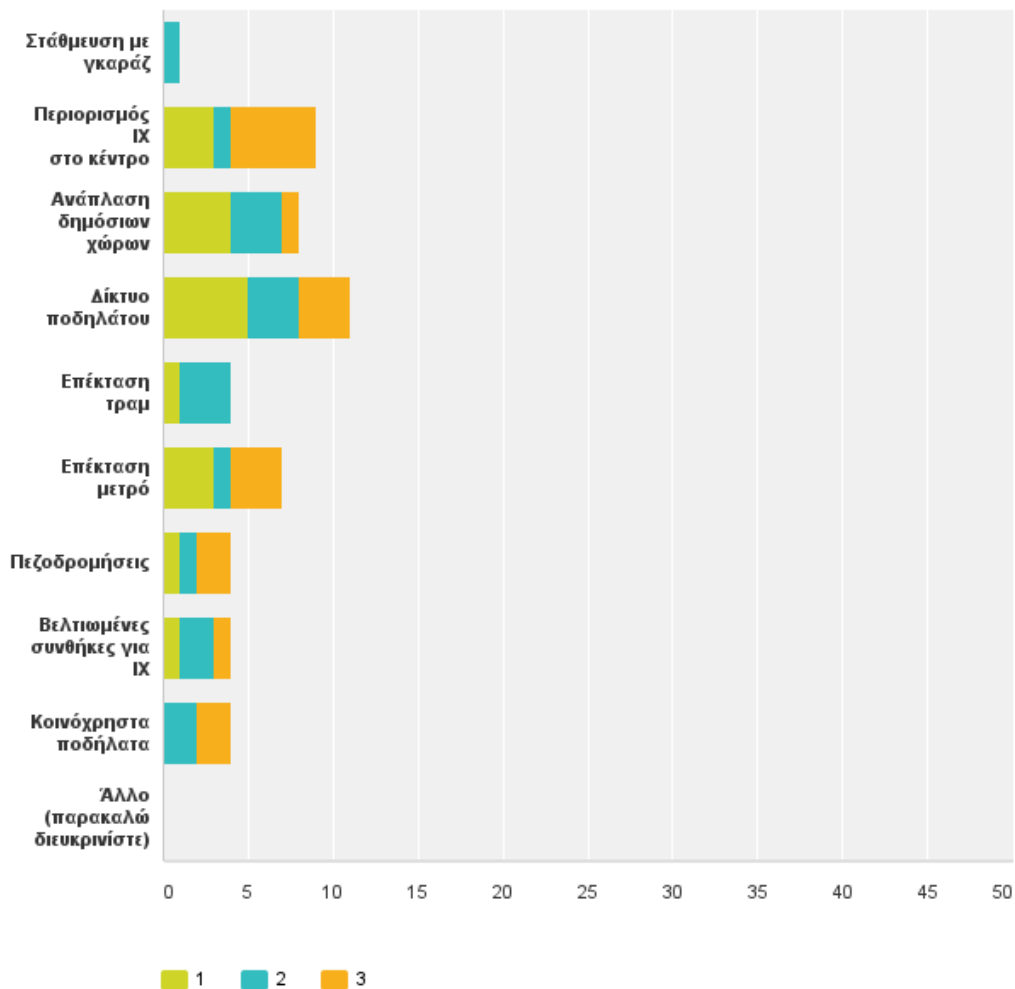
Γράφημα 15: Θέματα στα οποία πρέπει να εστιάσει ο σχεδιασμός σύμφωνα με τους χρήστες ποδηλάτου (N= 29) (δεν απάντησαν: 9)



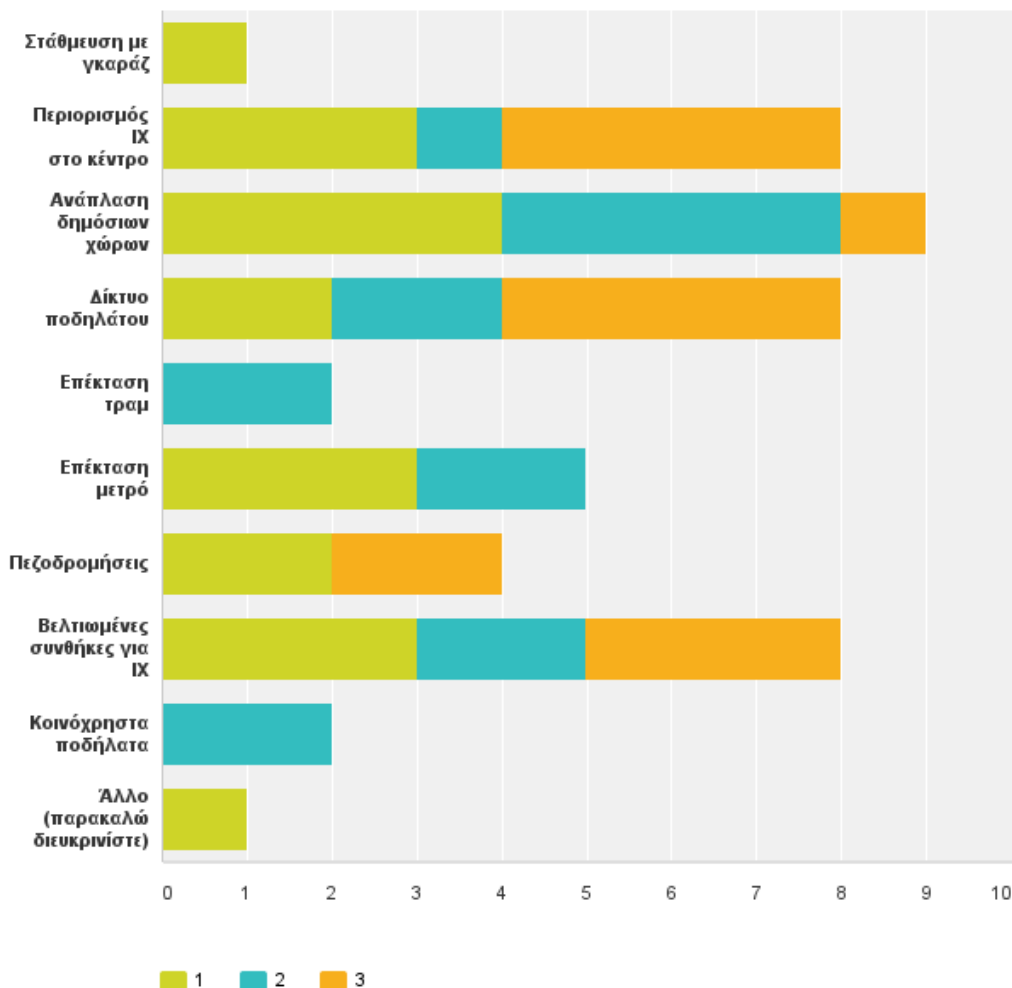
Γράφημα 16: Θέματα στα οποία πρέπει να εστιάσει ο σχεδιασμός σύμφωνα με τους χρήστες τρένου (N= 16) (δεν απάντησαν: 6)



Γράφημα 17: Θέματα στα οποία πρέπει να εστιάσει ο σχεδιασμός σύμφωνα με τους χρήστες λεωφορείου (N= 19) (δεν απάντησαν: 3)



Γράφημα 18: Θέματα στα οποία πρέπει να εστιάσει ο σχεδιασμός σύμφωνα όσους περπατούν (N= 19) (δεν απάντησαν: 7)



Στάση απέναντι στα μέσα βιώσιμης κινητικότητας και στις μελλοντικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις

Στην αριστερή στήλη του Πίνακα 9 προτείνεται μια σειρά δηλώσεων τις οποίες ο ερωτώμενος καλείται να αξιολογήσει, σημειώνοντας τη συμφωνία ή τη διαφωνία του (πενταβάθμια κλίμακα, 1= Διαφωνώ απόλυτα έως 5= Συμφωνώ απόλυτα). Στη δεξιά στήλη παρουσιάζεται 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 είναι ιδιαίτερα υψηλοί (κοντά στο 5 της κλίμακας). Οι κάτοικοι βλέπουν θετικά την έλευση του μετρό στην πόλη του



Πειραιά, επιθυμούν να χρησιμοποιούν ποδήλατο στην πόλη και να περπατούν περισσότερο, επιθυμούν τη βελτίωση της εικόνας του δρόμου ακόμα κι αν περιοριστούν οι θέσεις στάθμευσης και τέλος είναι υπέρ της ενίσχυσης μέτρων βιώσιμης κινητικότητας έναντι του αυτοκινήτου. Παρατηρούμε όμως ότι όσον αφορά την έλευση του τραμ στην πόλη του Πειραιά, ο μέσος όρος των απαντήσεων στην πενταβάθμια κλίμακα είναι αρκετά χαμηλότερος ( $M= 2,96$ ). Συγκεκριμένα, οι ερωτώμενοι τοποθετούνται στο μέσο της κλίμακας: «Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ» και παρακάτω.

Πίνακας 9: Στάσεις απέναντι στα μέσα βιώσιμης κινητικότητας και στις μελλοντικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις

	N	Mi n	M ax	Μέσ ος όρος	S
Βλέπω θετικά την έλευση του τραμ στην πόλη του Πειραιά	17 9	1	5	2,96	1,4 4
Βλέπω θετικά την έλευση του μετρό στην πόλη του Πειραιά	18 1	1	5	4,54	,78
Θα επιθυμούσα να χρησιμοποιώ και ποδήλατο για τις μετακινήσεις μου στην πόλη	17 8	1	5	4,38	,93
Θα επιθυμούσα να περπατάω περισσότερο στην πόλη	17 6	1	5	4,48	,71
Θα ήθελα να βελτιωθεί η εικόνα του δρόμου μου (πχ. πράσινο, πεζοδρόμια κ.α.) έστω κι αν περιοριστούν οι θέσεις στάθμευσης	17 7	1	5	4,32	1,0 5
Θα επιθυμούσα ο Πειραιάς να λειτουργεί περισσότερο με δημόσια συγκοινωνία, περπάτημα και ποδήλατο και λιγότερο με αυτοκίνητο	18 5	1	5	4,52	,88

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

### Απαντήσεις στην ενότητα: «Όραμα για την πόλη»

Η τελευταία ενότητα: «Όραμα για την πόλη» παρουσιάζει πέντε προκαθορισμένους γενικούς άξονες του σχεδιασμού, όπως η ανάδειξη της ιστορίας της πόλης, η ενίσχυση της κοινωνικότητας, η προσέλκυση τουριστών, η εισαγωγή νέων τεχνολογιών και ο μητροπολιτικός χαρακτήρας του σχεδιασμού, ζητώντας από τον ερωτώμενο να δηλώσει τη συμφωνία/διαφωνία του σε κάθε ένα από τους άξονες αυτούς.

Οι μέσοι όροι των απαντήσεων σε όλες τις δηλώσεις είναι ιδιαίτερα υψηλοί (κοντά στο 5 της πενταβάθμιας κλίμακας) και χωρίς ιδιαίτερες διαφοροποιήσεις. Ωστόσο αξίζει να υπογραμμιστεί ότι πρώτος στόχος αναδεικνύεται η ενίσχυση της κοινωνικής ζωής στις γειτονιές.

Πίνακας 10: Στάσεις απέναντι στα μέσα βιώσιμης κινητικότητας και στις μελλοντικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις

	N	Mi n	M ax	Μέσ ος όρος	S
Να αναδειχθεί η ιστορία της πόλης	180	1	5	4,06	,87
Να ενισχυθεί η κοινωνική ζωή στις γειτονιές	182	1	5	4,33	,71
Να γίνει ο Πειραιάς πιο ελκυστικός στους ξένους επισκέπτες (τουρίστες)	184	1	5	4,09	,97
Να ενισχύσει ο Πειραιάς το ρόλο του ως τόπος αναψυχής για όλους τους κατοίκους του λεκανοπεδίου αλλά και της χώρας	184	1	5	4,13	,92
Να δοθεί έμφαση στην εισαγωγή νέων τεχνολογιών σε διάφορες υπηρεσίες της πόλης (πχ. στη δημόσια συγκοινωνία)	180	1	5	4,31	,79

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

### Συμπεράσματα της έρευνας με ερωτηματολόγιο

Το δείγμα της παρούσας έρευνας ερωτηματολογίου αποτελείται κυρίως από άνδρες ηλικίας 31 έως 45 ετών, ιδιωτικούς και δημόσιους υπαλλήλους και ελεύθερους επαγγελματίες με χαμηλά και μεσαία εισοδήματα. Ένα μεγάλο ποσοστό του δείγματος (62,4%) διαθέτει ποδήλατο κι ένα ακόμα μεγαλύτερο (74,7) ιδιωτικό αυτοκίνητο. Υπάρχουν σημαντικές διαφοροποιήσεις στην επιλογή των μεταφορικών μέσων ανάλογα με τον τύπο μετακίνησης αν και το αυτοκίνητο παραμένει το πιο δημοφιλές μέσο για όλους τους τύπους των μετακινήσεων. Το ποδήλατο είναι ένα μέσο προσανατολισμένο στις μετακινήσεις για βόλτα και αναψυχή, ενώ όσον αφορά το περπάτημα, μεγάλο ποσοστό του δείγματος δηλώνει ότι όταν πρόκειται για αγορές αγαθών/ψώνια και δουλειές του σπιτιού, πηγαίνει με τα πόδια. Μικρό ποσοστό των ερωτώμενων χρησιμοποιεί δημόσια συγκοινωνία για τις μετακινήσεις του. Για τις μετακινήσεις προς την εργασία το τρένο και το λεωφορείο χρησιμοποιούνται εξίσου, ενώ όταν πρόκειται για βόλτα το τρένο είναι πιο δημοφιλές μέσο κι όταν πρόκειται για αγορές αγαθών πιο δημοφιλές είναι το λεωφορείο. Υποθέτουμε ότι στη βόλτα συμπεριλαμβάνονται μετακινήσεις εκτός του δήμου κι άρα γι αυτό το τρένο βολεύει, ενώ οι αγορές αγαθών πραγματοποιούνται μέσα στο δήμο όπου το λεωφορείο εξυπηρετεί καλύτερα. Η διαφοροποίηση στην

επιλογή των μεταφορικών μέσων ίσως υποδεικνύει ότι οι κάτοικοι δεν μένουν προσκολλημένοι σε ένα μοναδικό μέσο, αλλά ανάλογα με τις ανάγκες τους και τις υφιστάμενες υποδομές είναι ανοιχτοί και επιλέγουν αυτό που εξυπηρετεί καλύτερα.

Σχετικά με τους λόγους επιλογής του κάθε μέσου, η εξοικονόμηση χρόνου είναι ο βασικότερος λόγος για το αυτοκίνητο, το δίκυκλο και το τρένο. Για το περπάτημα σημαντικότερος λόγος φαίνεται να είναι η δυνατότητα άσκησης (γυμναστική) ενώ για το λεωφορείο ότι συμφέρει οικονομικά. Όσον αφορά τον ποδήλατο, η επιλογή μοιάζει να είναι περισσότερο προσωπικού χαρακτήρα και λιγότερο πρακτική, αφού δημοφιλέστερος λόγος ήταν ότι «μου αρέσει». Συμπεραίνουμε ότι η σχέση του ποδηλάτη με το ποδήλατό του, μοιάζει να είναι λιγότερο εξαρτημένη από κριτήρια ορθολογικά και άρα πιο σύνθετη. Είναι ένα σημαντικό εύρημα που χρήζει περαιτέρω ανάλυσης.

Για τη διερεύνηση των στάσεων των κατοίκων απέναντι στις πρόσφατες κυκλοφοριακές αλλαγές – μονοδρομήσεις που έγιναν στον Πειραιά την άνοιξη του 2014, συμπεριλάβαμε στο ερωτηματολόγιο τόσο θετικές κρίσεις: «Το περπάτημα στους δρόμους που μονοδρομήθηκαν γίνεται πιο ευχάριστα», όσο και αρνητικές: «αύξησαν την παράνομη στάθμευση» έτσι ώστε να μην προδιαθέτουμε αρνητικά ή θετικά τους ερωτώμενους. Γενικά φάνηκε στα αποτελέσματα ότι οι κάτοικοι έχουν μάλλον αρνητική στάση. Πρέπει βέβαια να ληφθεί υπόψη ότι οι αλλαγές έγιναν πρόσφατα και ίσως να είναι αυτή ακριβώς η δυσκολία της περιόδου προσαρμογής που αντικατοπτρίζεται στη συγκρατημένα αρνητική στάση των κατοίκων. Παρόμοιο αποτέλεσμα φάνηκε και στην ερώτηση για το βαθμό ικανοποίησης γενικά από τις μετακινήσεις στον Πειραιά. Δεν προέκυψε ότι οι ερωτώμενοι είναι έντονα δυσαρεστημένοι.

Σχετικά με τα θέματα στα οποία πρέπει να εστιάσει ο σχεδιασμός, η κατασκευή δικτύου ποδηλατόδρομων αξιολογήθηκε ως σημαντικότερη ανάμεσα στα άλλα, από τις περισσότερες κατηγορίες χρηστών. Πρόκειται για ένα θετικό εύρημα που δείχνει μια τάση υπέρ του ποδηλάτου ακόμα κι από χρήστες αυτοκινήτου. Γενικότερα, θετική στάση δείχνουν οι ερωτώμενοι απέναντι σε μελλοντικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις που θα έχουν στόχο να ενισχύσουν τα μέσα βιώσιμης κινητικότητας. Σημειώνεται εδώ ότι λιγότερο θετικοί εμφανίζονται μονάχα απέναντι στην έλευση του τραμ. Όμως, για να ερμηνευτεί ένα τέτοιο εύρημα θα πρέπει να αναλυθεί το ιστορικό των συζητήσεων και των πολεμικών για την ένταξη του τραμ στην πόλη και ίσως η ενόχλησή τους (προφανώς προσωρινή) από τα εκτελούμενα έργα. Ίσως λοιπόν πρόκειται για μία στάση που αντικατοπτρίζει όλα τα παραπάνω και όχι άρνηση απέναντι στο μέσο αυτό καθαυτό. Θα ήταν εξάλλου ασύμβατη μια αρνητική στάση όταν συγχρόνως είναι πολύ θετικοί ως προς τη βιώσιμη κινητικότητα. Τέλος, όσο αφορά το όραμα των κατοίκων για την πόλη τους, φαίνεται ότι ανάμεσα στα άλλα, αλλά όχι με μεγάλη διαφορά, προέκυψε ως σημαντικότερος άξονας στον οποίο προτείνουν να βασιστεί ο σχεδιασμός η



ενίσχυση της κοινωνικής διάστασης στις γειτονίες. Στο ερωτηματολόγιο, όπως άλλωστε και στις συνεντεύξεις, προέκυψε ότι ο Πειραιάς, τουλάχιστον στις γύρω από το κέντρο γειτονίες, έχει τα χαρακτηριστικά μιας συμπαγούς κι όχι απρόσωπης πόλης μέσα στην οποία οι κάτοικοι περπατούν και αλληλεπιδρούν. Οπότε, το τελευταίο εύρημα δείχνει ακριβώς αυτή την ανάγκη των κατοίκων να διατηρήσουν και να ενισχύσουν την κοινωνική διάσταση και στις γειτονίες τους.