

**Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου
Σχολή Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών
Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Διεθνών Σχέσεων**

**Διδρυματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών (ΔΔΠΜΣ)
Τοπική και Περιφερειακή Ανάπτυξη και Αυτοδιοίκηση**

**Προτάσεις παρεμβάσεων/ μέτρων/ πολιτικών Βιώσιμης
Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Περιστερίου**

Αναστασία Μόσχου

Κόρινθος, Οκτώβριος 2022

**University of Peloponnese
Faculty of Social and Political Sciences
Department of Political Studies and International Relations**

**Interinstitutional Master Program in
Local and Regional Development and Local Government**

**Proposals for Sustainable Urban Mobility
interventions/measures/policies in the Municipality of
Peristeri**

Anastasia Moschou

Corinth, October 2022

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

Με την παρούσα δήλωση:

1. Δηλώνω ρητά και ανεπιφύλακτα ότι η διπλωματική εργασία που σας καταθέτω αποτελεί προϊόν δικής μου πνευματικής προσπάθειας, δεν παραβιάζει τα δικαιώματα τρίτων μερών και ακολουθεί τα διεθνώς αναγνωρισμένα πρότυπα επιστημονικής συγγραφής, τηρώντας πιστά την ακαδημαϊκή δεοντολογία.
2. Οι απόψεις που εκφράζονται αποτελούν αποκλειστικά ευθύνη της συγγραφέως και ο επιβλέπων, οι εξεταστές, το Τμήμα και το Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου δεν υιοθετούν κατ' ανάγκη τις εκφραζόμενες απόψεις ούτε φέρουν οποιαδήποτε ευθύνη για τυχόν λάθη και παραλείψεις.

Η δηλούσα

Αφιέρωση:

Η παρούσα διπλωματική εργασία αφιερώνεται στους αείμνηστους γονείς μου και στην οικογένειά μου.

Ευχαριστίες:

Θα ήθελα αρχικά, να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές μου στο ΔΔΜΠΣ «Τοπική και Περιφερειακή Ανάπτυξη και Αυτοδιοίκηση» οι οποίοι συνέβαλαν καθοριστικά στην προσπάθειά μου αυτή, προσφέροντας την εμπειρία και τις γνώσεις τους. Κυρίως όμως, θερμά ευχαριστώ στον επιβλέποντα της διπλωματικής μου εργασίας κ. Άγγελο Κότιο για την εποικοδομητική συνεργασία καθώς και τις πολύτιμες συμβουλές κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της εργασίας μου.

Τέλος, νιώθω την ανάγκη να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για την ηθική στήριξη που μου παρείχαν καθ' όλη τη διάρκεια της παρακολούθησης του προγράμματος και της εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας.

Προτάσεις παρεμβάσεων/ μέτρων/ πολιτικών Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Περιστερίου

Σημαντικοί Όροι: ΣΒΑΚ, Δήμος Περιστερίου, Sustainable Development Goals (SDGs), Δείκτες ΣΒΑΚ

Περίληψη

Με βάση τον Νόμο 4784/2021 (ΦΕΚ Α 40/16.3.2021) οι πόλεις της Ελλάδας άνω των 50.000 κατοίκων υποχρεούνται να καταρτίσουν Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) το οποίο θα μειώνει την εκπομπή αερίων του θερμοκηπίου, άρα θα περιορίζει την κίνηση των οχημάτων και θα βελτιώνει την ελκυστικότητα του περιβάλλοντος μέσα από ένα σχέδιο τεσσάρων βημάτων: πληροφόρησης των πολιτών, διαβούλευσης και επιλογής μέτρων, συνεργασίας και τέλος ενίσχυσης. Το κατεπείγον της υπόθεσης, καθώς η Ευρωπαϊκή Ένωση αναμένει τα σχέδια ΣΒΑΚ το συντομότερο μέσα στο 2022, παρόλο που είχε καλέσει σε συμμόρφωση από το 2018, έχει κάνει τις ελληνικές πόλεις να επιταχύνουν τις διαδικασίες δίνοντας λιγιστή έμφαση στη διαβούλευση με τους πολίτες για την αξιολόγηση της κατάστασης.

Ο Δήμος Περιστερίου, όπως και 160 Δήμοι από όλη την Ελλάδα χρηματοδοτείται για την εκπόνηση σχεδίου ΣΒΑΚ και βρίσκεται στη φάση της ανάπτυξης και αξιολόγησης των προτεινόμενων μέτρων (στάδιο 3 , β φάσης), έχει δηλαδή αξιολογηθεί ήδη η κατάσταση και είναι στη φάση επιλογής των τελικών παρεμβάσεων. Εξετάζοντας τα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ προκύπτει ότι μόλις 83 πολίτες συμμετείχαν στη διαβούλευση αξιολογώντας την κινητικότητα στο Δήμο μέσω ενός διαδικτυακού ερωτηματολογίου το για το οποίο δεν υπάρχει πληροφόρηση για την μεθοδολογία που καταρτίστηκε όπως και για τα αποτελέσματά του. Η παρούσα εργασία αξιοποιεί την έρευνα των Bebbet et al (2021) χρησιμοποιώντας το ερευνητικό εργαλείο που κατήρτισαν σύμφωνα με τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών, όπως και τα ISO 37120 και 37122 για την κινητικότητα, για να καταγράψει τις απόψεις των πολιτών του Δήμου Περιστερίου για την κατάσταση της βιώσιμης κινητικότητας στο Δήμο. Συλλέχθηκαν 84 απαντήσεις (n=84) και από τις οποίες προκύπτει ότι είναι σχετικά ικανοποιημένοι με τις υποδομές για πεζούς, την ασφάλεια, την ελκυστικότητα και ποιότητα περιβάλλοντος, τη δυνατότητα εναλλακτικών διαδρομών και δυσαρεστημένοι με την ασφάλεια των μεταφορών, τις υποδομές και τεχνολογικές παροχές σε οδηγούς και ην κινητικότητα για χρήστες δημοσίων συγκοινωνιών

και εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (πατίνι, ποδήλατο). Μόνο η ηλικία φαίνεται να διαφοροποιούσε τις απαντήσεις, όπου οι μεγαλύτεροι ήταν λιγότερο ικανοποιημένοι από τις δυνατότητες για πεζούς. Σημαντικό πόρισμα της έρευνας είναι ότι η βελτίωση της ελκυστικότητας της πόλης και του περιβάλλοντός της θα μπορούσε να ωθήσει αυτοκινητιστές και μοτοσικλετιστές να χρησιμοποιήσουν μέσα μαζικής μεταφοράς ή εναλλακτικά μέσα μεταφοράς όπως ποδήλατο ή πατίνι.

Proposals for Sustainable Urban Mobility interventions/measures/policies in the Municipality of Peristeri

Keywords: SUMP, Municipality of Peristeri, Sustainable Development Goals (SDGs), SUMP Metrics

Abstract

According to the Public Law 4784/2021 (Government Gazette A 40/16.3.2021) cities in Greece with more than 50,000 inhabitants are obliged to create a Sustainable Mobility Plan (SMP) which will help reducing greenhouse gas emissions, thus limiting vehicle traffic and will improve the attractiveness of the environment through a plan of four steps: informing the citizens, consultation and selection of measures, cooperation and finally reinforcement. The urgency of the matter, as the European Union expects the EMP plans by 2022 at the earliest, although having called for compliance since 2018, has led Greek cities to accelerate steps without paying too much attention on the consultation with the citizens' phase.

The Municipality of Peristeri and other 160 Municipalities from all over Greece, is subsidized for the preparation of an EMP plan and currently applies the phase of development and evaluation of the proposed measures (stage 3, phase b), i.e. the situation has already been evaluated and it is in the phase of selecting the final interventions. Examining the stages of the preparation of the SUMP, it seems that only 83 citizens participated in the consultation by evaluating the mobility in the Municipality through an online questionnaire, for which there is no information on the methodology that was based on, as well as on its results. This paper leverages the research of Bebbert et al (2021) using the research tool they developed according to the United Nations Sustainable Development Goals (SDGs), as well as the ISO 37120 and 37122 on mobility, to capture the views of the citizens of the Municipality of Peristeri about the state of sustainable mobility. 84 responses (n=84) were collected that show that citizens are relatively satisfied with pedestrian infrastructure, safety, attractiveness and environmental quality, the possibility of alternative routes and dissatisfied with transport safety, infrastructure and technological facilities for drivers and mobility for users of public transport and alternative means of transport (skating, cycling). Only age seemed to differentiate the responses, with older people being less satisfied with pedestrian opportunities. An important finding of the research is that improving the attractiveness of the city and its surroundings could encourage motorists and motorcyclists to use public transport or alternative means of transport such as bicycles or scooters

Περιεχόμενα

Κατάλογος Πινάκων	7
Κατάλογος Διαγραμμάτων.....	12
Κατάλογος Εικόνων.....	16
Εισαγωγή	17
Κεφάλαιο 1 – Παγκόσμια βιώσιμη κινητικότητα.....	19
1.1 Κινητικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο	19
1.2 Η παγκόσμια κατάσταση όσο αφορά την κινητικότητα	21
1.2.1 Παραδείγματα εμποδίων κινητικότητας	21
1.3 Βιώσιμη κινητικότητα.....	23
1.4 Η πρωτοβουλία SuM4AllTM	26
Κεφάλαιο 2 - Βιώσιμη αστική κινητικότητα στην ΕΕ.....	28
2.1 Γενικά στοιχεία – Ιστορική αναδρομή.....	28
2.2 Το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ.....	30
2.3 Ευρωπαϊκά Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMP)	31
2.3.1 Γενικά.....	31
2.3.2 Δείκτες SUMP	34
Κεφάλαιο 3 - Το Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας του Δήμου Περιστερίου	40
3.1 Υποχρεωτικότητα ΣΒΑΚ.....	40
3.2 Γενικά για το Δήμο Περιστερίου	41
3.3 Υφιστάμενη κατάσταση και ανάγκη υιοθέτησης ΣΒΑΚ στο Δήμο Περιστερίου	42
3.4 Βασικά Στοιχεία και Επιδιώξεις ΣΒΑΚ Δήμου Περιστερίου.....	44
3.5 Προβλεπόμενα μέτρα ΣΒΑΚ Δήμου Περιστερίου	49
3.5.1 Ορθολογική διαχείριση της κυκλοφορίας των οχημάτων στη βάση των σύγχρονων αρχών και επιταγών για τη βιώσιμη κινητικότητα	49
3.5.2 Προώθηση και ενθάρρυνση της πεζή μετακίνησης και της μετακίνησης με ποδήλατο.....	50

3.5.3 Εξασφάλιση οδικής ασφάλειας για τους πεζούς, τους μαθητές και τα οχήματα:...	52
3.5.4 Ενίσχυση της χρήσης και βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών:	53
3.5.5 Αποτελεσματικότερη διαχείριση της στάθμευσης:.....	53
Κεφάλαιο 4 - Μεθοδολογία έρευνας	55
4.1 Ερευνητικός στόχος	55
4.2 Ερευνητικά ερωτήματα και υποθέσεις	55
4.2 Σχέδιο έρευνας	55
4.3 Ερευνητικό Εργαλείο	56
4.4 Ερευνητικό Δείγμα και Διαδικασία	56
5. Αποτελέσματα έρευνας.....	58
5.1 Έλεγχος αξιοπιστίας του ερωτηματολογίου	58
5.2 Δημογραφικά στοιχεία έρευνας	62
5.2.1 Φύλο.....	62
5.2.2 Ηλικία	62
5.2.3 Σχέση με Δήμο	63
5.2.4 Μόρφωση.....	64
5.2.5 Μέλη Νοικοκυριού	65
5.2.6 Αριθμός Αυτοκινήτων	65
5.2.7 Αριθμός Δικύκλων	66
5.2.8 Αριθμός Εναλλακτικών Οχημάτων	67
5.2.9 Μετακινήσεις ερωτηθέντων από και προς την εργασία	68
5.2.10 Μετακινήσεις για καθημερινές ανάγκες	69
5.2.11 Εισόδημα.....	70
5.3 Περιγραφική στατιστική ανάλυση.....	71
5.3.1 Άξονας: Δυνατότητες για πεζούς.....	71
5.3.2 Άξονας: Ασφάλεια Μεταφορών	80
5.3.3 Άξονας: Ασφάλεια	85

5.3.4 Άξονας: Ελκυστικότητα και Ποιότητα Περιβάλλοντος	92
5.3.5 Άξονας: Υποδομή και τεχνολογικές παροχές σε οδηγούς.....	101
5.3.6 Άξονας: Εναλλακτικές Διαδρομές.....	107
5.3.7 Άξονας: Κινητικότητα για χρήστες δημοσίων συγκοινωνιών	112
5.3.8 Άξονας: Κινητικότητα για εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς.....	127
5.4 Στατιστική Ανάλυση Υποθέσεων	131
5.4.1 Συγκρίσεις με βάση το φύλο.....	131
5.4.2 Συγκρίσεις με βάση την ηλικία.....	135
5.4.3 Συγκρίσεις με βάση τη σχέση με δήμο	137
5.4.4 Συγκρίσεις με βάση τη μόρφωση.....	141
5.4.5 Συγκρίσεις με βάση τον αριθμό μελών του νοικοκυριού	142
5.4.6 Συγκρίσεις με βάση τον αριθμό αυτοκινήτων	143
5.4.7 Συγκρίσεις με βάση τον αριθμό εναλλακτικών οχημάτων	145
5.4.8 Συγκρίσεις με βάση τον τρόπο μετακίνησης από και προς την εργασία τους.....	147
5.4.9 Συγκρίσεις με βάση τον τρόπο μετακίνησης για τις καθημερινές τους ανάγκες..	148
5.4.10 Συγκρίσεις με βάση το εισόδημα.....	149
5.4.11 Ερευνητική υπόθεση: Οι πολίτες οι οποίοι είναι περισσότερο ευχαριστημένοι με την ποιότητα του περιβάλλοντος της πόλης τους (κλίμακα Ε) είναι διατεθειμένοι να κινηθούν περισσότερο με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) (κλίμακα Η) ή με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (κλίμακα Θ).....	152
Συμπεράσματα	153
Συζήτηση.....	160
Βιβλιογραφία	162
Παράρτημα Α - ΣΥΝΟΔΕΥΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ.....	166
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β - ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ – ΑΠΟΨΕΙΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	168

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1 – Βαθμός αξιοπιστίας ερωτηματολογίου	58
Πίνακας 2 - Βαθμός αξιοπιστίας κλίμακας: Δυνατότητες για πεζούς	58
Πίνακας 3 - Βαθμός αξιοπιστίας κλίμακας: Ασφάλεια μεταφορών	59
Πίνακας 4 - Βαθμός αξιοπιστίας κλίμακας: Ασφάλεια	59
Πίνακας 5 - Βαθμός αξιοπιστίας κλίμακας: Ελκυστικότητα και ποιότητα περιβάλλοντος	59
Πίνακας 6 - Βαθμός αξιοπιστίας κλίμακας: Υποδομή και τεχνολογικές παροχές σε οδηγούς	60
Πίνακας 7 - - Βαθμός αξιοπιστίας κλίμακας: Εναλλακτικές διαδρομές.....	60
Πίνακας 8 - Βαθμός αξιοπιστίας κλίμακας: Κινητικότητα για χρήστες δημόσιων συγκοινωνιών.....	60
Πίνακας 9 - Βαθμός αξιοπιστίας κλίμακας: Κινητικότητα για εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς.....	61
Πίνακας 10 - Φύλο ερωτηθέντων	62
Πίνακας 11 - Ηλικία ερωτηθέντων	62
Πίνακας 12 - Σχέση ερωτηθέντων με το Δήμο	63
Πίνακας 13 - Επίπεδο εκπαίδευσης ερωτηθέντων.....	64
Πίνακας 14 - Αριθμός μελών νοικοκυριού ερωτηθέντων	65
Πίνακας 15 - Αριθμός αυτοκινήτων που έχει το νοικοκυριό των ερωτηθέντων.....	65
Πίνακας 16 - Αριθμός αυτοκινήτων που έχει το νοικοκυριό των ερωτηθέντων.....	66
Πίνακας 17 - Αριθμός αυτοκινήτων που έχει το νοικοκυριό των ερωτηθέντων.....	67
Πίνακας 18 - Τρόπος μετακίνησης ερωτηθέντων από και προς την εργασία	68
Πίνακας 19 - Τρόπος μετακίνησης ερωτηθέντων για τις καθημερινές ανάγκες	69
Πίνακας 20 - Οικογενειακό εισόδημα ερωτηθέντων.....	70
Πίνακας 21 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν πεζοδρόμια στους περισσότερους δρόμους.....	71
Πίνακας 22 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν τα πεζοδρόμια είναι σε καλή κατάσταση.....	72
Πίνακας 23 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν διαβάσεις, σημάνσεις και πεζογέφυρες που βοηθούν τους πεζούς να διασχίσουν πολυσύχναστους δρόμους.....	73
Πίνακας 24 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι ασφαλής η χρήση διαβάσεων, σημάνσεων και πεζογεφυρών.....	74

Πίνακας 25 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχει επαρκής υποδομή για άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ράμπες, σημάδια αφής) στα πεζοδρόμια	75
Πίνακας 26 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η οδοσήμανση και τα φανάρια καθοδηγούν ικανοποιητικά τους πεζούς	76
Πίνακας 27 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι δρόμοι δεν είναι απότομοι και διασχίζονται εύκολα με τα πόδια.....	77
Πίνακας 28 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι διασταυρώσεις δεν έχουν μεγάλο πλάτος.....	78
Πίνακας 29 - Μέση τιμή και τυπική απόκλιση των απαντήσεων των συμμετεχόντων στις ερωτήσεις της κλίμακας δυνατότητες για πεζούς.....	79
Πίνακας 30 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η κίνηση των οχημάτων δεν εμποδίζει τη διάβαση των πεζών	80
Πίνακας 31 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η χαμηλή ταχύτητα των οχημάτων λόγω κίνησης δεν θέτει σε κίνδυνο τους πεζούς	81
Πίνακας 32 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα δεν εμποδίζουν τους πεζούς	82
Πίνακας 33 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι περισσότεροι οδηγοί σέβονται το όριο ταχύτητας μέσα στην πόλη	83
Πίνακας 34 - Μέση τιμή και τυπική απόκλιση των απαντήσεων των συμμετεχόντων στις ερωτήσεις της κλίμακας ασφάλεια μεταφορών	84
Πίνακας 35 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι ασφαλές να κινείσαι πεζός μέσα στην πόλη κατά τη διάρκεια της ημέρας γιατί τα ποσοστά εγκληματικότητας είναι χαμηλά.....	85
Πίνακας 36 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι ασφαλές να κινείσαι πεζός μέσα στην πόλη κατά τη διάρκεια της νύχτας γιατί τα ποσοστά εγκληματικότητας είναι χαμηλά	86
Πίνακας 37 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν μπορούν εύκολα να παρατηρήσουν έναν πεζό από το παράθυρό τους κατά τη διάρκεια της νύχτας	87
Πίνακας 38 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι δρόμοι και τα πεζοδρόμια της γειτονιάς μου έχουν επαρκή φωτισμό τη νύχτα	88
Πίνακας 39 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν νιώθουν ασφαλείς στην πόλη που κατοικούν.....	89
Πίνακας 40 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν όταν περπατούν στην πόλη, συναντούν και συνομιλούν με ανθρώπους συχνά	90

Πίνακας 41 - Μέση τιμή και τυπική απόκλιση των συμμετεχόντων στις ερωτήσεις της κλίμακας ασφάλεια	91
Πίνακας 42 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν δέντρα που παρέχουν σκιά στα πεζοδρόμια της πόλης	92
Πίνακας 43 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η πόλη που κατοικούν διαθέτει φυσικούς πόρους που μου προκαλούν ευχαρίστηση	93
Πίνακας 44 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν πολλά ενδιαφέροντα στοιχεία που μπορεί να παρατηρήσει κανείς αν διασχίζει πεζός την πόλη	94
Πίνακας 45 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση σε ίντερνετ στους δημόσιους χώρους	95
Πίνακας 46 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν υπηρεσίες και καταστήματα προσβάσιμα με τα πόδια από το σπίτι μου.....	96
Πίνακας 47 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν υπηρεσίες και καταστήματα προσβάσιμα με τα πόδια από το σπίτι μου σε πολύ λίγα λεπτά.....	97
Πίνακας 48 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι δρόμοι της πόλης είναι καλοσυντηρημένοι.....	98
Πίνακας 49 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι ικανοποιημένοι/ες από την κατάσταση των δρόμων στην πόλη που κατοικούν	99
Πίνακας 50 - Μέση τιμή και τυπική απόκλιση των απαντήσεων των συμμετεχόντων στις ερωτήσεις της κλίμακας ελκυστικότητα και ποιότητα περιβάλλοντος	100
Πίνακας 51 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η σήμανση των δρόμων και τα φανάρια είναι ορατά και σαφή στους οδηγούς	101
Πίνακας 52 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η εναλλαγή των φαναριών (κόκκινο/πορτοκαλί/πράσινο) λειτουργεί ικανοποιητικά για όλους τους δρόμους.....	102
Πίνακας 53 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν μπορούν πολύ εύκολα να ενημερώνονται σε πραγματικό χρόνο για την κίνηση των δρόμων στην πόλη τους.....	103
Πίνακας 54 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν επαρκείς ελεύθεροι χώροι παρκαρίσματος στην πόλη	104
Πίνακας 55 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν τα δημοτικά πάρκινγκ ενσωματώνουν «έξυπνα» συστήματα ειδοποιήσεων (πχ πληροφόρηση για κενές θέσεις κα)	105
Πίνακας 56 - Μέση τιμή και τυπική απόκλιση των απαντήσεων των συμμετεχόντων στις απαντήσεις της κλίμακας υποδομή και τεχνολογικές παροχές σε οδηγούς	106

Πίνακας 57 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν στην πόλη στην οποία κατοικούν υπάρχει η δυνατότητα εναλλακτικών διαδρομών για να φτάσουν στον προορισμό που θέλουν	107
Πίνακας 58 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι γειτονίες της πόλης συνδέονται άμεσα και γρήγορα με σημαντικές δομές (νοσοκομεία, σχολεία, δημόσιες υπηρεσίες).....	108
Πίνακας 59 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν πολλές εναλλακτικές διαδρομές για να εισέλθεις και να βγεις από την πόλη	109
Πίνακας 60 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν το κέντρο της πόλης είναι εύκολα προσβάσιμο από κάθε γειτονιά της πόλης	110
Πίνακας 61 - Μέση τιμή και τυπική απόκλιση των απαντήσεων των συμμετεχόντων στις ερωτήσεις της κλίμακας εναλλακτικές διαδρομές.....	111
Πίνακας 62 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι λεωφορειακές διαδρομές είναι ικανοποιητικές.....	112
Πίνακας 63 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι στάσεις λεωφορείων και μετρό είναι εύκολα προσβάσιμες με τα πόδια από το σπίτι τους	113
Πίνακας 64 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η συχνότητα των δημόσιων συγκοινωνιών είναι ικανοποιητική για τις ανάγκες τους.....	114
Πίνακας 65 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν τα λεωφορεία έρχονται στην ώρα τους.....	115
Πίνακας 66 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν αισθάνονται ασφαλείς όταν περιμένουν σε στάση λεωφορείου	116
Πίνακας 67 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν αισθάνονται ασφαλείς μέσα στο λεωφορείο	117
Πίνακας 68 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στη ερώτηση αν τα λεωφορεία είναι άνετα	118
Πίνακας 69 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι στάσεις των λεωφορείων είναι άνετες, έχουν επαρκή σκίαση και θέσεις αναμονής για καθημένους	119
Πίνακας 70 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν το κόστος των εισιτηρίων των δημόσιων συγκοινωνιών είναι λογικό	120
Πίνακας 71 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι δυνατό να κάνουν πολλαπλές διαδρομές με το ίδιο εισιτήριο χωρίς μεγάλο κόστος.....	121
Πίνακας 72 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι εύκολο να λάβουν πληροφορίες για τις διαδρομές, τις αφίξεις και τις καθυστερήσεις των λεωφορείων	122

Πίνακας 73 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν τα λεωφορεία παρέχουν δωρεάν wifi.....	123
Πίνακας 74 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν δίνεται η δυνατότητα online αγοράς εισιτηρίων λεωφορείων με ευκολία	124
Πίνακας 75 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν σε κάθε στάση υπάρχει σύστημα πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο.....	125
Πίνακας 76 - Πίνακας Μέση τιμή και τυπική απόκλιση των απαντήσεων των συμμετεχόντων στις ερωτήσεις της κλίμακας κινητικότητα για χρήστες δημόσιων συγκοινωνιών.....	126
Πίνακας 77 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν επαρκείς ποδηλατοδρόμοι στην πόλη	127
Πίνακας 78 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η μετακίνηση με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (ποδήλατο, ηλεκτρικό πατίνι κα) είναι ασφαλής.....	128
Πίνακας 79 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχει η δυνατότητα ενοικίασης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς σε διάφορα σημεία της πόλης.....	129
Πίνακας 80 - Μέση τιμή και τυπική απόκλιση των απαντήσεων των συμμετεχόντων στις ερωτήσεις της κλίμακας κινητικότητα για εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς	130
Πίνακας 81 - Εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες του ερωτηματολογίου ως προς το φύλο τους	132
Πίνακας 82 - Μέση τιμή των απαντήσεων των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες του ερωτηματολογίου ως προς το φύλο τους	134
Πίνακας 83 - One way ANOVA για την εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς την ηλικία τους.....	135
Πίνακας 84 - Διαφοροποίηση μεταξύ των ηλικιακών ομάδων στην κλίμακα δυνατότητες για πεζούς.....	136
Πίνακας 85 - Μέση τιμή των απαντήσεων των συμμετεχόντων στην κλίμακα δυνατότητες για πεζούς σύμφωνα με την ηλικία τους.....	137
Πίνακας 86 - One way ANOVA για την εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς τη σχέση τους με το δήμο	137
Πίνακας 87 - Μέση τιμή των απαντήσεων των συμμετεχόντων στην κλίμακα ασφάλεια σύμφωνα με τη σχέση τους με το δήμο	140
Πίνακας 88 - Μέση τιμή των απαντήσεων των συμμετεχόντων στην κλίμακα ελκυστικότητα και ποιότητα περιβάλλοντος σύμφωνα με τη σχέση τους με το δήμο.....	140
Πίνακας 89 - One way ANOVA για την εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς τη μόρφωσή τους.....	141

Πίνακας 90 - OnewayANOVA για την εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς τον αριθμό μελών του νοικοκυριού τους	142
Πίνακας 91 - OnewayANOVA για την εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς τον αριθμό των αυτοκινήτων τους	143
Πίνακας 92 - OnewayANOVA για την εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς τον αριθμό των δικύκλων τους	144
Πίνακας 93 - OnewayANOVA για την εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς τον αριθμό των εναλλακτικών οχημάτων τους	145
Πίνακας 94 - OnewayANOVA για την εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς τον τρόπο μετακίνησης από και προς την εργασία τους	147
Πίνακας 95 - OnewayANOVA για την εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς τον τρόπο μετακίνησης για τις καθημερινές τους ανάγκες	148
Πίνακας 96 - OnewayANOVA για την εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς το εισόδημά τους.....	149
Πίνακας 97 - Μέση τιμή και τυπική απόκλιση των απαντήσεων των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες.....	151
Πίνακας 98 - Συσχετίσεις μεταξύ της υποδομής και τεχνολογικών παροχών σε οδηγούς, της κινητικότητας για χρήστες δημόσιων συγκοινωνιών και της κινητικότητας για εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς.....	152

Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1 – Φύλο ερωτηθέντων	62
Διάγραμμα 2 – Ηλικία ερωτηθέντων	63
Διάγραμμα 3 - Σχέση ερωτηθέντων με το Δήμο	63
Διάγραμμα 4 - Επίπεδο εκπαίδευσης ερωτηθέντων	64
Διάγραμμα 5 - Αριθμός μελών νοικοκυριού ερωτηθέντων	65
Διάγραμμα 6 - Αριθμός αυτοκινήτων που έχει το νοικοκυριό των ερωτηθέντων.....	66
Διάγραμμα 7 - Αριθμός αυτοκινήτων που έχει το νοικοκυριό των ερωτηθέντων.....	66
Διάγραμμα 8 - Αριθμός αυτοκινήτων που έχει το νοικοκυριό των ερωτηθέντων.....	67
Διάγραμμα 9 - Τρόπος μετακίνησης ερωτηθέντων για τις καθημερινές ανάγκες	69

Διάγραμμα 10 - Οικογενειακό εισόδημα ερωτηθέντων.....	70
Διάγραμμα 11 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν πεζοδρόμια στους περισσότερους δρόμους.....	71
Διάγραμμα 12 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν τα πεζοδρόμια είναι σε καλή κατάσταση	72
Διάγραμμα 13 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν διαβάσεις, σημάσεις και πεζογέφυρες που βοηθούν τους πεζούς να διασχίσουν πολυσύχναστους δρόμους.....	73
Διάγραμμα 14 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι ασφαλής η χρήση διαβάσεων, σημάσεων και πεζογεφυρών.....	74
Διάγραμμα 15 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχει επαρκής υποδομή για άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ράμπες, σημάδια αφής) στα πεζοδρόμια	75
Διάγραμμα 16 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η οδοσήμανση και τα φανάρια καθοδηγούν ικανοποιητικά τους πεζούς	76
Διάγραμμα 17 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι δρόμοι δεν είναι απότομοι και διασχίζονται εύκολα με τα πόδια.....	77
Διάγραμμα 18 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι διασταυρώσεις δεν έχουν μεγάλο πλάτος	78
Διάγραμμα 19 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η κίνηση των οχημάτων δεν εμποδίζει τη διάβαση των πεζών	80
Διάγραμμα 20 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η χαμηλή ταχύτητα των οχημάτων λόγω κίνησης δεν θέτει σε κίνδυνο τους πεζούς	81
Διάγραμμα 21 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα δεν εμποδίζουν τους πεζούς	82
Διάγραμμα 22 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι περισσότεροι οδηγοί σέβονται το όριο ταχύτητας μέσα στην πόλη	83
Διάγραμμα 23 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι ασφαλές να κινείσαι πεζός μέσα στην πόλη κατά τη διάρκεια της ημέρας γιατί τα ποσοστά εγκληματικότητας είναι χαμηλά.....	85
Διάγραμμα 24 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι ασφαλές να κινείσαι πεζός μέσα στην πόλη κατά τη διάρκεια της νύχτας γιατί τα ποσοστά εγκληματικότητας είναι χαμηλά	86
Διάγραμμα 25 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν μπορούν εύκολα να παρατηρήσουν έναν πεζό από το παράθυρό τους κατά τη διάρκεια της νύχτας	87

Διάγραμμα 26 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι δρόμοι και τα πεζοδρόμια της γειτονιάς μου έχουν επαρκή φωτισμό τη νύχτα.....	88
Διάγραμμα 27 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν νιώθουν ασφαλείς στην πόλη που κατοικούν.....	89
Διάγραμμα 28 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν όταν περπατούν στην πόλη, συναντούν και συνομιλούν με ανθρώπους συχνά	90
Διάγραμμα 29 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν δέντρα που παρέχουν σκιά στα πεζοδρόμια της πόλης	92
Διάγραμμα 30 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η πόλη που κατοικούν διαθέτει φυσικούς πόρους που μου προκαλούν ευχαρίστηση	93
Διάγραμμα 31 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν πολλά ενδιαφέροντα στοιχεία που μπορεί να παρατηρήσει κανείς αν διασχίζει πεζός την πόλη	94
Διάγραμμα 32 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση σε ίντερνετ στους δημόσιους χώρους.....	95
Διάγραμμα 33 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν υπηρεσίες και καταστήματα προσβάσιμα με τα πόδια από το σπίτι μου.....	96
Διάγραμμα 34 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν υπηρεσίες και καταστήματα προσβάσιμα με τα πόδια από το σπίτι μου σε πολύ λίγα λεπτά.....	97
Διάγραμμα 35 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι δρόμοι της πόλης είναι καλοσυντηρημένοι.....	98
Διάγραμμα 36 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι ικανοποιημένοι/ες από την κατάσταση των δρόμων στην πόλη που κατοικούν	99
Διάγραμμα 37 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η σήμανση των δρόμων και τα φανάρια είναι ορατά και σαφή στους οδηγούς	101
Διάγραμμα 38 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η εναλλαγή των φαναριών (κόκκινο/πορτοκαλί/πράσινο) λειτουργεί ικανοποιητικά για όλους τους δρόμους	102
Διάγραμμα 39 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν μπορούν πολύ εύκολα να ενημερώνονται σε πραγματικό χρόνο για την κίνηση των δρόμων στην πόλη τους.....	103
Διάγραμμα 40 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν επαρκείς ελεύθεροι χώροι παρκαρίσματος στην πόλη	104
Διάγραμμα 41 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν τα δημοτικά πάρκινγκ ενσωματώνουν «έξυπνα» συστήματα ειδοποιήσεων (πχ πληροφόρηση για κενές θέσεις κα)	105

Διάγραμμα 42 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν στην πόλη στην οποία κατοικούν υπάρχει η δυνατότητα εναλλακτικών διαδρομών για να φτάσουν στον προορισμό που θέλουν	107
Διάγραμμα 43 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι γειτονίες της πόλης συνδέονται άμεσα και γρήγορα με σημαντικές δομές (νοσοκομεία, σχολεία, δημόσιες υπηρεσίες).....	108
Διάγραμμα 44 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν πολλές εναλλακτικές διαδρομές για να εισέλθεις και να βγεις από την πόλη	109
Διάγραμμα 45 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν το κέντρο της πόλης είναι εύκολα προσβάσιμο από κάθε γειτονιά της πόλης	110
Διάγραμμα 46 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι λεωφορειακές διαδρομές είναι ικανοποιητικές	112
Διάγραμμα 47 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι στάσεις λεωφορείων και μετρό είναι εύκολα προσβάσιμες με τα πόδια από το σπίτι τους	113
Διάγραμμα 48 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η συχνότητα των δημόσιων συγκοινωνιών είναι ικανοποιητική για τις ανάγκες τους.....	114
Διάγραμμα 49 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν τα λεωφορεία έρχονται στην ώρα τους.....	115
Διάγραμμα 50 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν αισθάνονται ασφαλείς όταν περιμένουν σε στάση λεωφορείου.....	116
Διάγραμμα 51 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν αισθάνονται ασφαλείς μέσα στο λεωφορείο	117
Διάγραμμα 52 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στη ερώτηση αν τα λεωφορεία είναι άνετα	118
Διάγραμμα 53 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι στάσεις των λεωφορείων είναι άνετες, έχουν επαρκή σκίαση και θέσεις αναμονής για καθήμενους.....	119
Διάγραμμα 54 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν το κόστος των εισιτηρίων των δημόσιων συγκοινωνιών είναι λογικό	120
Διάγραμμα 55 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι δυνατό να κάνουν πολλαπλές διαδρομές με το ίδιο εισιτήριο χωρίς μεγάλο κόστος.....	121
Διάγραμμα 56 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι εύκολο να λάβουν πληροφορίες για τις διαδρομές, τις αφίξεις και τις καθυστερήσεις των λεωφορείων	122
Διάγραμμα 57 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν τα λεωφορεία παρέχουν δωρεάν wifi.....	123

Διάγραμμα 58 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν δίνεται η δυνατότητα online αγοράς εισιτηρίων λεωφορείων με ευκολία	124
Διάγραμμα 59 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν σε κάθε στάση υπάρχει σύστημα πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο	125
Διάγραμμα 60 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν επαρκείς ποδηλατοδρόμοι στην πόλη	127
Διάγραμμα 61 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η μετακίνηση με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (ποδήλατο, ηλεκτρικό πατίνι κα) είναι ασφαλής	128
Διάγραμμα 62 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχει η δυνατότητα ενοικίασης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς σε διάφορα σημεία της πόλης.....	129

Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 1 Όγκος μεταφοράς επιβατών (2015-2030)	19
Εικόνα 2 - Στόχοι των Ηνωμένων Εθνών για την Παγκόσμια Κινητικότητα	27
Εικόνα 3 - Διαδικασία ανάπτυξης ΣΒΑΚ δήμου Περιστερίου.....	46
Εικόνα 4 - Προβλεπόμενο δίκτυο κίνησης ποδηλάτων ΣΒΑΚ δήμου Περιστερίου	52
Εικόνα 5 - Προβλεπόμενες γεωμετρικές τροποποιήσεις ΣΒΑΚ δήμου Περιστερίου στο κύριο οδικό δίκτυο	53

Εισαγωγή

Η πλειοψηφία των ευρωπαϊών πολιτών κατοικεί και μετακινείται στις πόλεις με αυξητικές τάσεις. Λόγω της αύξησης των αστικών μετακινήσεων σημειώνεται σημαντική αύξηση εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου όπως τρομακτική αύξηση αστικών τροχαίων ατυχημάτων. Στόχος της ΕΕ είναι η μείωση της χρήσης αυτοκινήτων από τους πολίτες και «στροφή» προς τη χρήση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς ή άλλων βιώσιμων τρόπων μετακίνησης (όπως ποδήλατο). Κάθε ευρωπαϊκή πόλη είναι υποχρεωμένη να καταρτίσει ένα Σύστημα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και να το ακολουθήσει. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μόλις πρόσφατα παρατηρούσε ότι η πρόοδος γύρω από το θέμα είναι σχεδόν μηδαμινή και προχώρησε σε προειδοποιήσεις προς τις χώρες μέλη.

Συνολικά 162 Δήμοι της χώρας χρηματοδοτούνται από το Ευρωπαϊκό Πράσινο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) με στρατηγικό στόχο τη βιώσιμη μετακίνηση των πολιτών και των μεταφορών, στο πλαίσιο μίας γενικότερης ευρωπαϊκής στρατηγικής για τη βιωσιμότητα. Σύμφωνα με την ΕΕ βιώσιμη αστική κινητικότητα αποτελεί η μείωση των παραγόμενων εκπομπών CO₂ στις πόλεις μέσω της επιβολής μέτρων για τον περιορισμό των μετακινήσεων με αυτοκίνητο, προώθηση στην μετακίνηση των πολιτών με ΜΜΜ ή εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς: ποδήλατο, ηλεκτρικό πατίνι, ηλεκτρικό αυτοκίνητο, περπάτημα, αλλά και ενίσχυση της ασφάλειας στις μεταφορές, της ψηφιακής τεχνολογίας που χρησιμεύει στις μετακινήσεις, όπως της τηλεματικής, βελτίωση του περιβάλλοντος και της ελκυστικότητας των ευρωπαϊκών πόλεων τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες

Η πόλη του Περιστερίου έχει εξαγγείλει ένα τέτοιο σχέδιο, χωρίς να το συγκεκριμενοποιεί, το οποίο βρίσκεται στη φάση 2 δηλαδή στην συγκεκριμενοποίηση των παρεμβάσεων ΣΒΑΚ, αφού πέρασε πρώτα από διαβούλευση ώστε να αποφασιστούν οι παράμετροί του. Μετά από σχετικό έλεγχο παρατηρήθηκε ότι η πρόσκληση για προτάσεις έτυχε πολύ μικρής αποδοχής από μέρος των πολιτών, συνολικά συγκεντρώθηκαν απαντήσεις από 83 ερωτηθέντες, πιθανότατα λόγω ανεπαρκούς ενημέρωσης των πολιτών καθώς λόγω του Νόμου 4784/2021 (ΦΕΚ Α 40/16.3.2021) και των πιέσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έπρεπε να τρέξουν απίστευτα γρήγορα οι διαδικασίες. Άλλωστε η πρόσκληση σε διαβούλευση που συμπεριελάμβανε το ερωτηματολόγιο προς τους πολίτες αναρτήθηκε στις 12/11/2021 και η

παρουσίαση των προκαταρκτικών μέτρων ΣΒΑΚ για τη διαχείρισης της κινητικότητας έγινε στις που αποφασίστηκαν έγινε στις 15/11/2021

Παράλληλα εξετάζοντας το διαδικτυακό ερωτηματολόγιο που απευθυνόταν στους πολίτες και τους καλούσε σε αξιολόγηση της κατάστασης δεν στηριζόταν στους αριθμοδείκτες SUMP που πρότεινε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τον εντοπισμό των δυνατών σημείων και των αδυναμιών του συστήματος κινητικότητας, ούτε στους αντίστοιχους αριθμοδείκτες που προτείνουν τα Ηνωμένα Έθνη για την Κινητικότητα (Bebber et al, 2021).

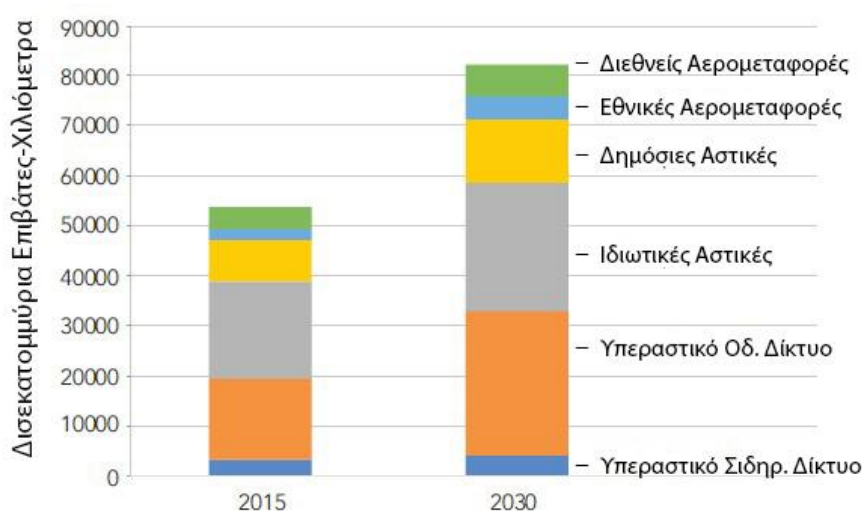
Η παρούσα εργασία λοιπόν αποτελεί μία προσπάθεια επαναξιολόγησης της κατάστασης στο Δήμο Περιστερίου, εξετάζοντας τη γνώμη των πολιτών για την κινητικότητα, αξιοποιώντας τους στόχους βιώσιμης κινητικότητας των Ηνωμένων Εθνών που εντάσσονται στους στόχους για τη βιώσιμη κινητικότητα (Sustainable Development Goals – SDGs) καθώς και τα διεθνή πρότυπα ISO 37120, ISO 37122 που διατυπώθηκαν το 2015 για τις βιώσιμες μετακινήσεις.

Κεφάλαιο 1 – Παγκόσμια βιώσιμη κινητικότητα

1.1 Κινητικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο

Η παγκοσμιοποίηση και η ταχύτητα των μεταφορών έχει μεταβάλλει σημαντικά τον τρόπο με τον οποίο διακινούνται οι άνθρωποι και τα αγαθά. Σε μελέτη που διεξήχθη το 2017 υπολογιζόταν ότι έως και το 2030 η ετήσια επιβατική κίνηση θα αυξανόταν κατά 50% και η αντίστοιχη των εμπορευμάτων κατά 70%. Πάνω από 1,2 δισεκατομμύρια αυτοκίνητα θα κυκλοφορούσαν έως το 2050, αριθμός διπλάσιος από ότι το 2017. Αυτό που γενικότερα συμφωνούν όλοι οι ερευνητές είναι ότι οι υποδομές και οι υπηρεσίες μεταφορών αναμένεται να διαδραματίσουν ολοένα μεγαλύτερο ρόλο στην κάλυψη αυτής της πρόσθετης ζήτησης (World Bank, 2017).

Όγκος Μεταφοράς Επιβατών (Συνήθης Δραστηριότητα 2015-2030)



Εικόνα 1 Όγκος μεταφοράς επιβατών (2015-2030)

(World Bank, 2017)

Οι περιορισμοί στις μετακινήσεις που επιβλήθηκαν από την πανδημία φαίνεται να λειτούργησαν ανασχετικά σε σχέση με την παραπάνω τάση, αλλά όχι στο βαθμό που αναμενόταν. Πολύ γρήγορα με την άρση των μέτρων και πάλι η κινητικότητα δείχνει να επανέρχεται ίσως με πιο γοργότερους ρυθμούς, καθώς τόσο οι άνθρωποι οι οποίοι δεν μπορούσαν να μετακινηθούν για πολύ καιρό, όσο και η παγκόσμια οικονομία, η οποία είχε χάσει τα συνήθη κανάλια επικοινωνίας της, θέλησαν να καλύψουν το χαμένο έδαφος (Caselli et al, 2020; Rouna & Ferreira, 2021).

Είναι έμφυτη τάση του ανθρώπου να επιδιώκει κοινωνίες όπου τα μέλη της μπορούν να μετακινούνται εύκολα από και προς την εργασία, τη διασκέδαση και άλλες δραστηριότητες, να έχουν γρήγορη πρόσβαση σε μια σειρά αγαθών και υπηρεσιών, να ταξιδεύουν για εργασία ή αναψυχή και να εγκαθίστανται ανάλογα με τις ανάγκες. Παράλληλα με τη φυσική κίνηση της μετακίνησης και μεταφοράς ανθρώπων, αγαθών και υπηρεσιών, κάνουν την εμφάνισή τους υποστηρικτικές ανάγκες των μετακινήσεων αυτών, όπως το ηλεκτρονικό εμπόριο, η τηλεργασία κα (World Bank, 2017; Messenger, 2019).

Η ψηφιακή τεχνολογία πιθανότατα θα αποτελέσει τη «ραχοκοκαλιά» της κινητικότητας στο μέλλον. Υπολογιζόταν το 2017 ότι το 2020, ο κόσμος θα είχε περίπου 26,3 δισεκατομμύρια ψηφιακές συσκευές και συνδέσεις, δηλαδή το τριπλάσιο από τον πληθυσμό του πλανήτη. Ακόμα και ότι οι αναπτυσσόμενες χώρες Μέχρι τότε, πάνω από το 60% της παγκόσμιας κίνησης κινητής τηλεφωνίας θα βρίσκεται στην Ασία-Ειρηνικό, τη Μέση Ανατολή και την Αφρική (Cisco, 2017). Οι αγροτικές περιοχές, ιδίως του υπανάπτυκτου ή του αναπτυσσόμενου κόσμου, είναι αυτές που βιώνουν σε μεγαλύτερο βαθμό ψηφιακό αποκλεισμό των μεταφορών άρα δυσκολεύονται να επωφεληθούν από τις πολλές ψηφιακές τεχνολογίες που έως ένα βαθμό εξορθολογήσουν τους μεταφορικούς περιορισμούς (Bleijenbergh, 2017). Δεν έχουν όμως ακόμα αποτιμηθεί πλήρως τα οφέλη από την πρόοδο στην ψηφιακή τεχνολογία ως υποστηρικτικό μέσο στην αλυσίδα εφοδιασμού (logistics). Για παράδειγμα η πολύ δημοφιλής εταιρία Alibaba δεν είναι απλά ένα ηλεκτρονικό κατάστημα ψηφιακών αγορών, αλλά οργανώνει ένα παγκόσμιο δίκτυο μεταφορών ανεξαρτήτως της προέλευσης των αγαθών (Cisco, 2017; Bleijenbergh, 2017; World Bank, 2017)

Καθώς αυτή η συνδεσιμότητα επεκτείνεται στα συστήματα μεταφορών, μπορεί να οδηγήσει σε πιο δίκαιη, αποτελεσματική και ασφαλέστερη κινητικότητα και να προσφέρει μεγάλες ευκαιρίες στις χώρες να αναδιαμορφώσουν τον τρόπο με τον οποίο ταξιδεύουν οι άνθρωποι, τα αγαθά και οι υπηρεσίες. Σε πολλές αστικές περιοχές, η χρήση των smart phones, τα οποία είναι λιγότερο κινητά και περισσότερο ηλεκτρονικοί υπολογιστές, έχει επιταχύνει διαδικασίες μετάβασης σε μία άλλη μορφή κινητικότητας, δηλαδή την μίσθωση υπηρεσιών, την κοινή χρήση οχημάτων για μετακίνηση και μεταφορά αγαθών. Παρόλα αυτά η μετακίνηση των πολιτών με τα οχήματά τους συνεχίζει να εκπροσωπεί τα 2/3 της επιβατικής κίνησης παγκοσμίως, άρα το αυτοκίνητο παραμένει το κυρίαρχο μέσο μεταφοράς παρά την εξέλιξη της τεχνολογίας. Άλλωστε οι σημερινοί τρόποι μεταφοράς δεν έχουν αλλάξει

επαναστατικά τα τελευταία χρόνια. Παραμένουν οι ίδιοι από την τελευταία Βιομηχανική Επανάσταση και έπειτα (Bleijenberg, 2017)

Υπολογίζεται ότι από τις αρχές του αιώνα η κίνηση των αυτοκινήτων παγκοσμίως έχει δεκαπλασιαστεί ενώ ο αριθμός των επιβατών που χρησιμοποιούν βιώσιμα μέσα μεταφοράς, όπως είναι το ποδήλατο, ή Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM) παραμένει στάσιμη.

1.2 Η παγκόσμια κατάσταση όσο αφορά την κινητικότητα

Τα πιθανά οικονομικά και κοινωνικά οφέλη των σημερινών μεταφορών αντισταθμίζονται σημαντικά από τις μεγάλες κοινωνικές, υγειονομικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές απώλειες που σχετίζονται με την κυκλοφοριακή συμφόρηση, την ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση και τα τροχαία ατυχήματα. Η έλλειψη υπηρεσιών μεταφορών στις αγροτικές περιοχές, όπου ζουν οι περισσότεροι από τους φτωχούς ανθρώπους του κόσμου, περιορίζει τη μείωση της φτώχειας. Οι ανεπαρκείς και κακής ποιότητας υποδομές και υπηρεσίες μεταφορών (συμπεριλαμβανομένης της ανεπαρκούς προσβασιμότητας των αγροτικών περιοχών στις αγορές και της κακής συνδεσιμότητας μεταφόρτωνε περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο) δημιουργούν εμπόδιο στην ανάπτυξη, το εμπόριο και την παγκόσμια ολοκλήρωση. Επίσης, υπονομεύουν τις προοπτικές των αναπτυσσόμενων χωρών για ανάπτυξη και βιώσιμη ανάπτυξη. Χωρίς ένα συνεκτικό και φιλόδοξο πρόγραμμα δράσεων και χρηματοδότησης, αυτές οι απώλειες και οι ανισοροπίες θα αυξηθούν καθώς αναπτύσσεται η αγορά αυτοκινήτων, επεκτείνονται οι αστικές περιοχές και η χρήση γης παραμένει ανεπαρκώς ρυθμισμένη (World Bank, 2017).

1.2.1 Παραδείγματα εμποδίων κινητικότητας

Η κινητικότητα είναι πολύ σημαντικός παράγοντας ευημερίας των ανθρώπων ιδίως για τις κοινωνικές ομάδες που βρίσκονται σε μειονεκτική θέση. Για παράδειγμα το 2006 περισσότερο από το 1/3 του παγκόσμιου πληθυσμού δεν είχε πρόσβαση σε δρόμους, μεταφορικές υπηρεσίες κάτι που ανέστειλε την κοινωνική και οικονομική πρόοδο (Robertsetal, 2006). Η φτώχεια είναι πολύ στενά συνδεδεμένη με την προβληματική κινητικότητα του αγροτικού πληθυσμού. Το 2015 το 40% των τροφίμων πεταγόταν γιατί δεν υπήρχε η δυνατότητα αποδοτικής μεταφοράς, κάτι που αναμενόταν να συνεχιστεί καθώς το ποσοστό του αγροτικού πληθυσμού με αδυναμία κινητικότητας παρέμενε σταθερό (World Bank, 2017).

Βέβαια το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού ζει σε αστικές περιοχές, με αυξητικές τάσεις (2014: 54%, 2030: 60%, 2050: 66%)(UN, 2014). Παρόλα αυτά για πολύ μεγάλο μέρος του πληθυσμού παραμένει προβληματική η προσβασιμότητα σε δημόσιες συγκοινωνίες, παρά την οικονομική ανάπτυξη. Οι αναπτυσσόμενες χώρες μάλιστα για την μεταφορά των αγαθών τους πλήρωναν μεταφορικές υπηρεσίες κατά 40% και 70% περισσότερα(UNCTAD, 2015).

Ο μέσος όγκος του διεθνούς εμπορίου μιας ηπειρωτικής αναπτυσσόμενης χώρας είναι μόνο το 60% του όγκου του εμπορίου μιας συγκρίσιμης παράκτιας χώρας(UN, 2013). Η διέλευση μέσω εδαφών άλλων χωρών είναι το κύριο εμπόδιο στο εμπόριο για τις ηπειρωτικές αναπτυσσόμενες χώρες, ενώ το 70 με 84% της ενεργειακής δυνατότητα των καυσίμων χανόταν λόγω μη αποδοτικών κινητήρων(World Bank Group & UN-OHRLLS, 2014)

Με την αύξηση των μετακινήσεων ιδίως σε υπανάπτυκτες και αναπτυσσόμενες χώρες παρατηρήθηκε αύξηση 32% στους θανάτους από τροχαία μεταξύ 2010 και 2013, ποσοστό διπλάσιο από ότι στις ανεπτυγμένες χώρες. Μάλιστα τα τροχαία ατυχήματα είναι η κύρια αιτία θανάτου για άτομα ηλικίας μεταξύ 15 και 29 ετών παγκοσμίως. Το 49% των θανάτων από τροχαία ατυχήματα περιλαμβάνει πεζούς, ποδηλάτες και μοτοσυκλετιστές. Οι θάνατοι και οι τραυματισμοί από τροχαία ατυχήματα εκτιμάται ότι προκαλούν μείωση το ΑΕΠ κατά 1% έως 5% στις αναπτυσσόμενες χώρες, με σημαντική επιβάρυνση τα συστήματα υγειονομικής περίθαλψης, ιδίως για τα πιο ευάλωτα άτομα (WHO, 2015). Το άμεσο και έμμεσο κόστος σε ανθρώπινες ζωές, ποιότητα ζωής και χρημάτων από ατυχήματα αναστέλλει την όποια ωφέλεια από την αύξηση της ταχύτητας των μετακινήσεων. Το 2015 υπολογιζόταν μάλιστα ότι η μέση αύξηση κατά 1% της ταχύτητας μπορεί να προκαλέσει αύξηση στα θανατηφόρα ατυχήματα 4,1%, που υποδηλώνει ισχυρή συσχέτιση μοιραίων ατυχημάτων με την παραβίαση ορίων ταχύτητας(WHO, 2015).

Η κύρια αιτία εκπομπής αερίων του θερμοκηπίου είναι οι μεταφορές (23%, 2009) με αυξανόμενη τάση 1,2% ετησίως μεταξύ 2013 και 2040, που αν συνεχιστεί θα σημαίνει ότι θα φτάσει το 40,9%(IEA, 2015). Το 2010, περίπου 184.000 πρόωροι θάνατοι (οι περισσότεροι από αυτούς στις αναπτυσσόμενες χώρες) θεωρείται ότι ήταν αποτέλεσμα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης προερχόμενοι από τις μετακινήσεις των οχημάτων. Οι βελτιωμένοι κινητήρες εσωτερικής καύσης και τα υβριδικά οχήματα αναμένεται να μειώσουν την τάση αυτή αλλά όχι με τον ίδιο ρυθμό με τις αναπτυσσόμενες χώρες (World Bank Group&University of Washignton, 2014).

Όσο και να φαίνεται περίεργο λιγότερο από το 20% έχει μπει έστω και μία φορά στο αεροπλάνο. Παρόλα αυτά τα ταξίδια με τα αεροπλάνα αναμενόταν να διπλασιαστούν τα επόμενα χρόνια, με προσωρινή αναστολή την περίοδο του κορωνοϊού. Αν συνεχιστεί αυτή η τάση, περισσότερο από το 25% των πόρων για την μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου θα κατευθυνθεί προς τις αερομεταφορές. Η Παγκόσμια Τράπεζα ότι από την μία πλευρά υποστηρίζει, η πανδημία COVID-19 έχει διαταράξει την κινητικότητα και τις μεταφορές. Από την άλλη, και ειδικά στις αστικές περιοχές, η πανδημία έχει ωθήσει τις πόλεις να βελτιώσουν τις υποδομές για την ενεργό κινητικότητα. Επομένως, η ανάγκη εξόδου από την κρίση με ένα πιο ανθεκτικό, πιο έξυπνο και πιο βιώσιμο σύστημα αστικής κινητικότητας, το οποίο είναι επίσης βασικό για τη συνολική ανθεκτικότητα του συστήματος μεταφορών και της οικονομίας (World Bank, 2017).

1.3 Βιώσιμη κινητικότητα

Οι βιώσιμες μεταφορές και η κινητικότητα είναι θεμελιώδεις για την πρόοδο στην υλοποίηση των δεσμεύσεων που προβλέπονται στην Ατζέντα του 2030 για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη και για την επίτευξη των 17 σχετικών στόχων (Sustainable Development Goals: SDG). Η ολοκλήρωση των SDG βασίζεται στην πρόοδο στον τομέα της κινητικότητας. Για παράδειγμα, η παγκόσμια πρόοδος στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (SDG 13) δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς αποφασιστική δράση για την ενέργεια (SDG 7) και τις βιώσιμες μεταφορές. Επίσης, οι χώρες δεν μπορούν να παρέχουν επισιτιστική ασφάλεια (SDG 2) ή υγειονομική περίθαλψη (SDG 3) χωρίς να παρέχουν αξιόπιστα και βιώσιμα συστήματα μεταφορών για να στηρίζουν αυτούς τους στόχους. Οι νέοι δεν μπορούν να παρακολουθήσουν σχολεία (SDG 4), οι γυναίκες δεν μπορούν να έχουν ευκαιρίες για απασχόληση και ενδυνάμωση (SDG 5) και τα άτομα με αναπηρίες και οι ηλικιωμένοι δεν μπορούν να διατηρήσουν την ανεξαρτησία και την αξιοπρέπειά τους χωρίς συστήματα μεταφοράς ασφαλή, ευρέως διαθέσιμα και εύκολα προσβάσιμα από όλους που τα χρειάζονται (SDG 9 και 11). Η προσωπική ασφάλεια για όλους τους επιβάτες είναι κρίσιμη. Η προώθηση έξυπνων και βιώσιμων πρακτικών κινητικότητας σε όλες τις περιφέρειες και τους τρόπους μεταφοράς επηρεάζει και επηρεάζεται σημαντικά από τους στόχους για τη βιοποικιλότητα (SDG 15) και την υγεία των ωκεανών (SDG 14). Τέλος, κεντρικής σημασίας για τις μεταφορές είναι η ενίσχυση των μέσων υλοποίησης (SDG17) με συνεκτικές πολιτικές (World Bank Group & University of Washignton, 2014, World Bank, 2017)

Η πράσινη κινητικότητα είναι μια ευρεία έννοια που στοχεύει στη μείωση μιας ποικιλίας περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προκαλούνται από τον τομέα των μεταφορών. Υπάρχει σημαντικός όγκος βιβλιογραφίας σχετικά με τον συνολικό αντίκτυπο των μεταφορών στο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία. Πολλά από αυτά τα στοιχεία προέρχονται από ανάλυση σε μικροεπίπεδο: υπάρχουν πολλαπλά συστήματα αξιολόγησης, μεθοδολογίες επιπτώσεων στον κύκλο ζωής και συστήματα ταξινόμησης για να βοηθήσουν τον τομέα των μεταφορών ώστε να βελτιώσει το περιβαλλοντικό του αποτύπωμα ανά σύστημα. Σε αυτό το κεφάλαιο θέτουμε μακροπερίόδους φιλόδοξους «πράσινους» στόχους σε παγκόσμια κλίμακα, οι οποίοι μπορούν να παρακολουθούνται τακτικά και να δίνουν μια συνολική ένδειξη της προόδου που σημειώνει ο κλάδος (World Bank Group & University of Washigton, 2014, World Bank, 2017).

Ο στόχος της Πράσινης Κινητικότητας στοχεύει στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής μέσω του μετριασμού και της προσαρμογής, για τη μείωση τόσο της ατμοσφαιρικής ρύπανσης όσο και της ηχορύπανσης. Η σημασία της Πράσινης Κινητικότητας είναι τέτοια που πολλές διεθνείς συμφωνίες σχετίζονται άμεσα και έμμεσα με αυτήν. Η πράσινη κινητικότητα αντικατοπτρίζεται έμμεσα σε επτά στόχους SDG (3.4, 3.9, 7.3, 9.4, 11.6, 13.1 και 13.2) και στη Συμφωνία του Παρισιού σύμφωνα με τη Σύμβαση Πλαίσιο του ΟΗΕ για την Κλιματική Αλλαγή (UNFCCC) και τις σχετικές εθνικές συνεισφορές (Nationally Determined Contributions: NDC). Ο στόχος 13.2 του SDG στοχεύει στην ενσωμάτωση μέτρων για την κλιματική αλλαγή στις εθνικές πολιτικές, στρατηγικές και σχεδιασμό, και ο στόχος 13.1 του SDG στοχεύει στην ενίσχυση της ανθεκτικότητας και της ικανότητας προσαρμογής σε κινδύνους που σχετίζονται με το κλίμα και φυσικές καταστροφές σε όλες τις χώρες (World Bank Group & University of Washigton, 2014, World Bank, 2017).

Το 2012, οι μεταφορές ήταν ο μεγαλύτερος κλάδος κατανάλωσης ενέργειας στο 40% των χωρών παγκοσμίως, και στις υπόλοιπες χώρες ήταν ο δεύτερος μεγαλύτερος κλάδος κατανάλωσης ενέργειας. Σε μία πρόβλεψη, οι εκπομπές CO₂ που σχετίζονται με την ενέργεια αναμένεται να αυξηθούν κατά 40% μεταξύ 2013 και 2040. Ο τομέας ήδη συμβάλλει το 23% των παγκόσμιων εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που σχετίζονται με την ενέργεια και το 18% όλων των ανθρωπογενών εκπομπών στην παγκόσμια οικονομία. Η ατμοσφαιρική ρύπανση — τόσο του περιβάλλοντος (εξωτερικός) όσο και του οικιακού (εσωτερικού)—είναι ο μεγαλύτερος περιβαλλοντικός κίνδυνος για την υγεία. Μόνο η ατμοσφαιρική ρύπανση σκοτώνει περίπου τρία εκατομμύρια ανθρώπους κάθε χρόνο. Η έλλειψη σωματικής άσκησης

εκτιμάται ότι ευθύνεται για περισσότερους από 3 εκατομμύρια θανάτους και 50 δισεκατομμύρια δολάρια σε οικονομικές απώλειες. Τα στοιχεία από μερικές χώρες δείχνουν ότι ο θόρυβος από την κυκλοφορία έχει τη δεύτερη μεγαλύτερη περιβαλλοντική επίπτωση στην υγεία μετά την ατμοσφαιρική ρύπανση (World Bank Group & University of Washigton, 2014, World Bank, 2017).

Οι ευκαιρίες που σχετίζονται με τη λήψη των σωστών αποφάσεων σχετικά με την κινητικότητα είναι τεράστιες. Για παράδειγμα, η βελτιωμένη οδική ασφάλεια και η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των εκπομπών άνθρακα κατά 7 γιγατόνους μπορούν να σώσουν εκατοντάδες χιλιάδες ζωές κάθε χρόνο. Η κινητικότητα μπορεί να αποφέρει εξοικονόμηση 70 τρισεκατομμυρίων δολαρίων μέχρι το 2050. Επίσης, οι βελτιώσεις στη διαχείριση των συνόρων και τις υποδομές μεταφορών και επικοινωνιών θα μπορούσαν να αυξήσουν το παγκόσμιο ΑΕΠ κατά 2,6 τρισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ ή 4,7%. (World Economic Forum, 2013)

Τα τελευταία χρόνια, η διεθνής κοινότητα έχει αναλάβει αρκετές δεσμεύσεις σχετικά με τις μεταφορές, θέτοντας υψηλούς στόχους για να μεταμορφωθεί ο τομέας και να διασφαλιστεί ότι το μέλλον θα είναι βιώσιμο, αλλά απέτυχε επειδή αυτές οι προσεγγίσεις ήταν κατακερματισμένες. Η προσέγγιση που έχει υιοθετηθεί μέχρι στιγμής (όπου πολλοί φορείς, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών του ΟΗΕ, των πολυμερών τραπεζών ανάπτυξης, των κατασκευαστών και της κοινωνίας των πολιτών ενεργούν ανεξάρτητα) δεν κατάφερε να φέρει την απαραίτητη κλίμακα δράσης και χρηματοδότησης για την ενοποίηση και τον μετασχηματισμό του τομέα (World Economic Forum, 2013)

Ο ΟΗΕ υποστηρίζει ότι είναι καιρός να υπάρξει μεγαλύτερη συνοχή και ομοφωνία για να καθοδηγηθούν οι παγκόσμιες και εθνικές διαδικασίες λήψης αποφάσεων και οι επενδύσεις. Είναι δυνατή μια συνεκτική προσέγγιση στις μεταφορές. Ο ενεργειακός τομέας προηγήθηκε το 2009, όταν ο Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ Μπαν Κι Μουν διόρισε μια Συμβουλευτική Ομάδα για την Ενέργεια και την Κλιματική Αλλαγή. Η έκθεση του 2010 «Ενέργεια για ένα βιώσιμο μέλλον» περιείχε συστάσεις που παρείχαν τη βάση για τους τρεις στόχους του Sustainable Energy 4 All (SE4ALL): πρόσβαση, απόδοση και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Αντίθετα, η έλλειψη συνοχής της κοινότητας των μεταφορών οδήγησε σε απουσία ανεξάρτητου στόχου για τη βιώσιμη ανάπτυξη (SDG). Στη Σύνοδο Κορυφής για τη Δράση για το Κλίμα τον Μάιο του 2016, ο Πρόεδρος του Ομίλου της Παγκόσμιας Τράπεζας κάλεσε

για δράση για μεγαλύτερη συνοχή και επιτάχυνση των προσπαθειών για ενοποίηση και μετασχηματισμό του τομέα των μεταφορών (World Bank, 2017).

1.4 Η πρωτοβουλία SuM4All TM

Η ικανοποίηση των αυξανόμενων προσδοκιών για κινητικότητα έχει τη δυνατότητα να βελτιώσει τη ζωή και τα μέσα διαβίωσης δισεκατομμυρίων ανθρώπων καθώς και την υγεία, το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής τους και να συμβάλει στην ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής. Αλλά, το μέλλον της κινητικότητας μπορεί επίσης να κινηθεί προς διαφορετική κατεύθυνση: μπορεί να προκαλέσει μεγάλες ανισότητες στην οικονομική και κοινωνική πρόοδο, να προωθήσει τη χρήση ορυκτών καυσίμων, να υποβαθμίσει το περιβάλλον και να ανεβάσει τον αριθμό των θανάτων από ατυχήματα που σχετίζονται με τις μεταφορές και την ατμοσφαιρική ρύπανση (SuM4AllTM, 2021).

Εμπνευσμένη από το μοντέλο του ενεργειακού τομέα, η νέα πρωτοβουλία SuM4All TM αναδείχθηκε ως μια παγκόσμια συνεργασία που δρα συλλογικά για να βοηθήσει στην ενοποίηση και τον μετασχηματισμό του τομέα. Συγκεντρώνει μια ποικιλόμορφη και σημαντική ομάδα ενδιαφερομένων —πολυμερείς τράπεζες ανάπτυξης, υπηρεσίες των Ηνωμένων Εθνών, διμερείς οργανώσεις χορηγών, μη κυβερνητικές οργανώσεις, κοινωνία των πολιτών και ακαδημαϊκά ιδρύματα— με τη φιλοδοξία να επιτύχουν έναν κόσμο στον οποίο άνθρωποι και αγαθά κινούνται δίκαια, αποτελεσματικά, με ασφάλεια και φιλικό προς το περιβάλλον (SuM4AllTM, 2021).



Η φιλοδοξία της είναι να κάνει την κινητικότητα:

- (i) Δίκαιη: να εξασφαλίσει ότι όλοι έχουν πρόσβαση σε θέσεις εργασίας και αγορές μέσω μεταφορών καλής ποιότητας, ανεξάρτητα από την οικονομική ή κοινωνική τους θέση.
- (ii) Αποτελεσματική: να επιτρέψει στους ανθρώπους και τα αγαθά να μετακινούνται από μέρος σε μέρος γρήγορα και απρόσκοπτα.
- (iii) Ασφαλή: μειώνοντας κατά το ήμισυ τον αριθμό των παγκόσμιων θανάτων και τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα και άλλους τρόπους μεταφοράς.

- (iv) Πράσινη: μειώνοντας το περιβαλλοντικό αποτύπωμα του τομέα για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής και της ρύπανσης.



Εικόνα 2 - Στόχοι των Ηνωμένων Εθνών για την Παγκόσμια Κινητικότητα

Κεφάλαιο 2- Βιώσιμη αστική κινητικότητα στην ΕΕ

2.1 Γενικά στοιχεία – Ιστορική αναδρομή

Η Ευρώπη είναι μια από τις πιο αστικοποιημένες περιοχές στον κόσμο, με μια τεράστια ποικιλία από πόλεις και κωμοπόλεις που αποτελούν σημαντικούς κόμβους οικονομικής και κοινωνικής δραστηριότητας. Όσον αφορά τον πολεοδομικό σχεδιασμό και την αστική ποιότητα ζωής, οι ευρωπαϊκές πόλεις θεωρούνται συχνά από τον υπόλοιπο κόσμο ως ελκυστικά μέρη για επίσκεψη, διαμονή, μελέτη, εργασία και επιχειρηματική δραστηριότητα, με την κινητικότητα και τις μεταφορές ως βασικούς παράγοντες. Ως κύρια σημεία σύνδεσης, οι πόλεις αποτελούν βασικά στοιχεία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (Trans-European Transport-Network: TEN-T), τη ραχοκοκαλιά του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών και είναι ουσιαστικής σημασίας για την εύρυθμη λειτουργία της ενιαίας αγοράς. Πολλές ευρωπαϊκές πόλεις είναι παγκοσμίως πρωτοπόρες όσον αφορά την καινοτομία στις μεταφορές, τον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας και την εφαρμογή φιλόδοξων στόχων για το κλίμα και την οδική ασφάλεια.

Ωστόσο, οι πόλεις εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν μεγάλες προκλήσεις για να βελτιώσουν περαιτέρω την κινητικότητα και το σύστημα μεταφορών τους. Ταυτόχρονα, πρέπει ακόμη να αντιμετωπίσουν πλήρως τις αρνητικές συνέπειες των μεταφορών για την κοινωνία, την υγεία και το περιβάλλον, δηλαδή τη δημιουργία εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, την ατμοσφαιρική ρύπανση και τον θόρυβο, καθώς και τη συμφόρηση και τα θανατηφόρα τροχαία. Αυτές οι προκλήσεις καθώς και το όραμα για τη μελλοντική πορεία, έχουν τονιστεί στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, τη Στρατηγική Βιώσιμης και Έξυπνης Κινητικότητας (Smart Mobility Strategy: SSMS) , το πακέτο Fitfor 55, το Σχέδιο Δράσης Μηδενικής Ρύπανσης, και το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Καταπολέμησης του Καρκίνου.

Πάνω από το 70% των πολιτών της ΕΕ ζουν σε πόλεις που παράγουν το 23% του συνόλου των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις μεταφορές. Η απάντηση της Ευρώπης σε αυτές τις προκλήσεις είναι μια μη αναστρέψιμη στροφή προς την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών όσον αφορά τον άνθρακα και τους ατμοσφαιρικούς ρύπους. Η φιλοδοξία είναι σαφής: μέχρι τα μέσα του αιώνα, οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις μεταφορές θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 60% χαμηλότερες από ότι το 1990 και να κινούνται σταθερά προς το μηδέν. Οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων από τις μεταφορές που βλάπτουν την υγεία μας πρέπει να μειωθούν δραστικά χωρίς καθυστέρηση.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πιστεύει ότι οι μεταφορές έχουν πολύ μεγαλύτερες δυνατότητες από ό,τι στο παρελθόν για να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών της ΕΕ, με βάση τη δέσμευση που υπάρχει στο πλαίσιο της Συμφωνίας του Παρισιού για την κλιματική αλλαγή και σύμφωνα με την Ατζέντα του 2030 για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη. Η ΕΕ συνεργάζεται με πόλεις και περιφέρειες για να αναπτύξει μια πολιτική βιώσιμης αστικής κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένων αποτελεσματικών συστημάτων δημόσιων μεταφορών και καλής συνδεσιμότητας στην κάθε επιμέρους χώρα. Προσπαθεί επίσης να βελτιώσει την ποιότητα ζωής στις πόλεις προωθώντας λύσεις ενεργητικής κινητικότητας, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο.

Με βάση τις υπάρχουσες πολιτικές της ΕΕ αυτή η στροφή έχει ήδη ξεκινήσει αλλά, ο ρυθμός της θα πρέπει να επιταχυνθεί μέσω αυτής της στρατηγικής για κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, διασφαλίζοντας παράλληλα τις ανάγκες κινητικότητας μιας αποτελεσματικής εσωτερικής αγοράς και της παγκόσμιας συνδεσιμότητας. Αυτό θα απαιτήσει ένα ευρύ φάσμα ενεργειών. Το σχέδιο δράσης απαριθμεί τις ενέργειες που σκοπεύει να αναλάβει η Επιτροπή. Προβλέπονται αρχές και διαδικασίες βελτίωσης της νομοθεσίας, ώστε να διασφαλίζεται ότι τα προτεινόμενα μέτρα θα βασίζονται σε πραγματικά στοιχεία και θα είναι αποτελεσματικά, αποδοτικά, αναλογικά και με πλήρη σεβασμό της αυτοδιοίκησης. Αυτές οι δράσεις για την στροφή του τομέα των μεταφορών προς τη σωστή κατεύθυνση όσον αφορά την εξάλειψη των αρνητικών επιδράσεων της τεχνολογίας και τη συμβολή στην απασχόληση, την ανάπτυξη και τις επενδύσεις, χρησιμοποιούν ως βασικούς μοχλούς:

- (i) Την υψηλότερη απόδοση του συστήματος μεταφορών.
- (ii) Τις εναλλακτικές και χαμηλών εκπομπών πηγές ενέργειας για τις μεταφορές.
- (iii) Τα οχήματα χαμηλών ή και μηδενικών εκπομπών.

Επιπρόσθετα θα υποστηρίξουν αυτόν τον μετασχηματισμό οριζόντιοι παράγοντες όπως η στρατηγική της Ενεργειακής Ένωσης, η έρευνα και η καινοτομία, η βιομηχανική και επενδυτική πολιτική, οι στρατηγικές για την ψηφιακή ενιαία αγορά και το θεματολόγιο δεξιοτήτων. Δεδομένου ότι οι οδικές μεταφορές ευθύνονται για πάνω από το 70% των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στις μεταφορές και μεγάλο μέρος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, η δράση θα επικεντρωθεί σε αυτόν τον τομέα, ενώ όλοι οι τομείς των μεταφορών μπορούν και πρέπει να συμβάλλουν.

Το 2013 το πακέτο αστικής κινητικότητας τόνισε την έλλειψη υιοθέτησης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Sustainable Urban Mobility Plans: SUMP) σε ολόκληρη την ΕΕ. Άλλα ζητήματα περιλάμβαναν την έλλειψη αξιόπιστων δεδομένων αστικής κινητικότητας και την ανάγκη για ένα καλύτερο πλαίσιο διακυβέρνησης της ΕΕ στο οποίο τα κράτη μέλη, οι περιφερειακές και τοπικές αρχές θα συμμετέχουν περισσότερο.

Ως εκ τούτου, οι πόλεις και οι περιφέρειες της ΕΕ πρέπει να διαδραματίσουν ακόμη μεγαλύτερο ρόλο στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (TEN-T) που βασίζεται στην αστική κινητικότητα για συνδέσεις «πρώτου και τελευταίου μιλίου» τόσο για επιβάτες όσο και για εμπορεύματα για τη βελτίωση της κινητικότητας και των ροών μεταφορών. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί διασφαλίζοντας ότι οι αστικοί κόμβοι λειτουργούν καλύτερα στο συνολικό πλαίσιο και ότι οι τοπικές αρχές συμμετέχουν καλύτερα στη διακυβέρνηση του TEN-T.

Συνεπώς, προκειμένου να επιτύχει τους ολοένα και πιο φιλόδοξους στόχους της για το κλίμα, το περιβάλλον, την ψηφιακή, την υγεία και την κοινωνία, η ΕΕ πρέπει να λάβει πιο αποφασιστική δράση για την αστική κινητικότητα για να μεταβεί από την τρέχουσα προσέγγιση που βασίζεται στις ροές κυκλοφορίας σε μια προσέγγιση που βασίζεται στη βιώσιμη μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών. Αυτό σημαίνει ισχυρότερη υποδομή δημόσιων μεταφορών, καλύτερες επιλογές ενεργητικής κινητικότητας (π.χ. περπάτημα, ποδηλασία) και αποτελεσματική αστική εφοδιαστική με μηδενικές εκπομπές και παραδόσεις τελευταίου μιλίου. Ενώ αυτή η ποικιλία δράσεων/μέσων θα πρέπει να είναι η κατευθυντήρια αρχή για την αστική κινητικότητα, η μηδενική εκπομπή ρύπων και η συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα θα είναι βασικό συστατικό της μετάβασης σε ένα κλιματικά ουδέτερο αστικό μέλλον που επιτρέπει επίσης στις προαστιακές και αγροτικές περιοχές να συνδέονται βιώσιμα με τις πόλεις. Απαιτείται καλύτερη διαχείριση των μεταφορών και της κινητικότητας με χρήση κόμβων που θα εξυπηρετούν πολλαπλά μέσα ψηφιακών λύσεων για την αύξηση της αποτελεσματικότητας σε όλο το σύστημα.

2.2 Το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ

Το 2021 η Επιτροπή αναθεώρησε τον κανονισμό TEN-T και απαίτησε για τους αστικούς κόμβους ιδίως:

- (1) Την υιοθέτηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τη συνολική σημασία της διευκόλυνσης των διευρωπαϊκών ροών μεταφοράς μεγάλων

αποστάσεων, τη δραστική μείωση της ρύπανσης των μεταφορών στις πόλεις, την παροχή κινήτρων για κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένης της ενεργητικής, συλλογικής και κοινής κινητικότητας, και μείωση της ενέργειας την ένταση της μεταφοράς.

- (2) Τη συλλογή και υποβολή δεδομένων αστικής κινητικότητας που καλύπτουν τουλάχιστον τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τους θανάτους και τους σοβαρούς τραυματισμούς που προκαλούνται από τροχαία ατυχήματα, το ποσοστό αξιοποίησης του κάθε τρόπου μεταφοράς, την πρόσβαση σε υπηρεσίες κινητικότητας καθώς και δεδομένα για την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση στις πόλεις.
- (3) Την ανάπτυξη κόμβων επιβατών πολλαπλών μέσων, συμπεριλαμβανομένων εγκαταστάσεων στάθμευσης και μεταφοράς, για τη βελτίωση των συνδέσεων του πρώτου και του τελευταίου μιλίου και για την ενίσχυση των απαραίτητων ικανοτήτων για συνδεσιμότητα μεγάλων αποστάσεων εντός και μεταξύ των αστικών κόμβων.
- (4) Την ανάπτυξη εμπορευματικών τερματικών σταθμών πολλαπλών μέσων για τη διασφάλιση βιώσιμης αστικού εφοδιασμού με βάση ολοκληρωμένη ανάλυση σε επίπεδο κρατών μελών.

(πηγή: *The New EU Urban Mobility Framework*).

2.3 Ευρωπαϊκά Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMP)

2.3.1 Γενικά

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα της Αστικής Κινητικότητας (The Urban Mobility Observatory - ELTIS) ένα σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας δεν είναι ένα ξεχωριστό πλάνο. Είναι ένα πλαίσιο βελτίωσης των υποδομών και των υπηρεσιών μεταφορών και κινητικότητας που εντάσσεται στο επιχειρησιακό σχέδιο ανάπτυξης μίας αστικής περιοχής. Πρόκειται μία μακροπρόθεσμη στρατηγική η οποία δεν καταστρατηγεί υπάρχουσες υποδομές και επιχειρησιακά σχέδια, αλλά τα βελτιώνει και τα επεκτείνει, λειτουργώντας ως συνδεδετικός κρίκος κινητικότητας. Αυτό δηλαδή που επισημαίνεται είναι ότι ένα ΣΒΑΚ δεν είναι απλά μία συγκοινωνιακή ή πολεοδομική μελέτη για τη βελτίωση της κυκλοφορίας ή/και

του αστικού περιβάλλοντος αλλά ένα ολοκληρωμένο στρατηγικό σχέδιο μακροπρόθεσμου χαρακτήρα τοπικής ανάπτυξης (EMΠ, 1998;Böhler, 2018).

Γενικότερα η διαμόρφωση ενός ΣΒΑΚ θεωρείται ότι είναι μία διαδικασία τεσσάρων βημάτων:

- 1) Ανάλυση υπάρχουσας κατάστασης: Όπως και σε κάθε επιχειρησιακό πρόβλημα, βασική προϋπόθεση είναι η καταγραφή της τρέχουσας κατάστασης και της πιθανής μελλοντικής απόδοσης των αστικών μεταφορών το οποίο θα λειτουργήσει ως «βάση» επί των προτεινόμενων αλλαγών.
- 2) Διαμόρφωση οράματος: καθορισμός στόχων, πολιτικών και μέτρων με την ταυτόχρονη οριοθέτηση ευθυνών και ρόλων όσων θα συμμετάσχουν
- 3) Υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων
- 4) Ανατροφοδότηση: αξιολόγηση, παρακολούθηση του έργου, βελτίωση όπου χρειάζεται, ακόμα και απόσυρση μέτρων όπου χρειάζεται. Επανασχεδίαση αν διαπιστωθούν δομικές ελλείψεις ή αδυναμίες.

(EMΠ, 1998;Böhler, 2018).

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (SUMP) που εισήχθησαν το 2013 αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο της αστικής κινητικότητας της ΕΕ. Τα SUMP συμβάλλουν στην αντιμετώπιση των προκλήσεων κινητικότητας για ολόκληρες αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των συνεργειών με χωροταξικά, ενεργειακά και κλιματικά σχέδια. Τα τελευταία χρόνια στο παρατηρητήριο της ΕΕ για την αστική κινητικότητα συσσωρεύτηκε ένας μεγάλος όγκος οδηγιών και εμπειρίας και δημιουργήθηκε ένα σύνολο κατευθυντήριων γραμμών που είναι διαθέσιμο στις πόλεις και στους ενδιαφερόμενους φορείς. Υπάρχει επίσης ένα εργαλείο αυτοαξιολόγησης για να βοηθήσει τις πόλεις να κατανοήσουν τα δυνατά και τα αδύνατα σημεία των SUMP τους (EMΠ, 1998;Böhler, 2018).

Ωστόσο, η αξιολόγηση της δέσμης μέτρων για την αστική κινητικότητα του 2013 διαπίστωσε ορισμένες ελλείψεις που εμποδίζουν τα SUMP να συμβάλλουν αποτελεσματικότερα στους ολοένα και πιο φιλόδοξους στόχους και δεσμεύσεις της ΕΕ για τις μεταφορές, το κλίμα, την υγεία και την κοινωνία, όπως ορίζονται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και την Αειφόρο και Στρατηγική Έξυπνης Κινητικότητας. Υπάρχει μια άνιση εφαρμογή των SUMP μεταξύ και εντός των κρατών μελών: πολλές κωμοπόλεις και πόλεις εξακολουθούν να μην διαθέτουν SUMP και για εκείνες που διαθέτουν SUMP, υπάρχουν μεγάλες διακυμάνσεις

στην ποιότητά τους. Επιπλέον, απαιτούνται περισσότερες προσπάθειες για να διασφαλιστεί ότι τα υπάρχοντα σχέδια βιώσιμου αστικού εφοδιασμού θα ενσωματωθούν καλύτερα στο πλαίσιο του SUMP και θα αναπτυχθούν και θα εφαρμοστούν περαιτέρω σε ολόκληρη την ΕΕ. Αυτές οι ελλείψεις έχουν να κάνουν σε μεγάλο βαθμό με τη μη δεσμευτική προσέγγιση στην εφαρμογή των SUMP και πρέπει να αντιμετωπιστούν (ΕΜΠ, 1998; Böhler, 2018).

Οι τοπικές αρχές και οι υπεύθυνοι σχεδιασμού θα επωφεληθούν από τα συμπληρωματικά εργαλεία που αντιμετωπίζουν συστηματικές πτυχές της κινητικότητας, της ενέργειας και της βιωσιμότητας. Μπορούν να επανεξεταστούν οι δυνατότητες ενίσχυσης τέτοιων αλληλεπιδράσεων μεταξύ SUMP και άλλων σχετικών αστικών σχεδίων που καλύπτουν την ενέργεια (ιδίως τα Σχέδια Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια και το Κλίμα (Sustainable Energy and Climate Action Plans: SECAP)) και τη βιωσιμότητα (Böhler, 2018; European Commission, 2015).

Σύμφωνα με τον αναθεωρημένο κανονισμό TEN-T, προτείνονται υποχρεώσεις για τα SUMP για τους υπάρχοντες αστικούς κόμβους. Ταυτόχρονα, το πεδίο εφαρμογής των SUMP θα πρέπει να συμπληρωθεί και να βελτιωθεί περαιτέρω, λαμβάνοντας υπόψη τους δεσμούς με τις γύρω αγροτικές περιοχές και προβλέποντας επίσης την ανάγκη για ειδικούς δείκτες και απαιτήσεις για τα SUMP των αστικών κόμβων του TEN-Tα (European Commission, 2015).

Επιπλέον, η Επιτροπή καλεί κάθε κράτος μέλος να εφαρμόσει ένα εθνικό πρόγραμμα μακροπρόθεσμης υποστήριξης των SUMP θεσμοθετώντας έναν εθνικό διαχειριστή προγράμματος. Αυτό το πρόγραμμα θα μπορούσε να περιέχει νομικά, οικονομικά και οργανωτικά μέτρα για να βοηθήσει στη βελτίωση και στην εφαρμογή των SUMP σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές κατευθυντήριες γραμμές (European Commission, 2015).

Παράλληλα, δημόσιοι και ιδιωτικοί οργανισμοί, όπως εταιρείες, νοσοκομεία, σχολεία ή τουριστικά αξιοθέατα θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να αναπτύξουν σχέδια διαχείρισης κινητικότητας και δράσεις που προωθούν μέσα κινητικότητας χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, όπως τα δημόσια μέσα μεταφοράς, την ενεργή κινητικότητα ή την κοινή/διαμοιραζόμενη κινητικότητα (Böhler, 2018; European Commission, 2015).

Για την κατανόηση της προόδου που έχει επιτευχθεί και τη βελτίωση των υπαρχόντων σχεδίων, πρέπει να υπάρχουν διαθέσιμα ολοκληρωμένα δεδομένα. Καθώς οι τοπικές αρχές αναλαμβάνουν μεμονωμένες ενέργειες για την επίτευξη των στόχων τους, γίνεται πιο εμφανές ότι δεν υπάρχει κοινή προσέγγιση για την παρακολούθηση και την παροχή

πληροφοριών. Οι τυποποιημένοι δείκτες σε επίπεδο ΕΕ θα διευκολύνουν επίσης τις πόλεις να ανταλλάσσουν βέλτιστες πρακτικές. Αυτή η κοινή βάση γνώσεων θα μπορούσε με τη σειρά της να επιτρέψει να ακολουθηθούν κοινές προσεγγίσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την εφαρμογή σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. (Böhler, 2018;European Commission, 2015).

Σε ένα πιλοτικό έργο με πολλές πόλεις της ΕΕ, η Επιτροπή έχει δοκιμάσει ένα σύνολο δεικτών βιώσιμης αστικής κινητικότητας (όπως η οικονομική προσιτότητα των δημόσιων μεταφορών, οι θάνατοι και τραυματισμοί από τροχαία, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικών ρύπων, η κυκλοφοριακή συμφόρηση και ο διαχωρισμός των μεταφορών) και παρείχε ένα σχετικό εργαλείο συγκριτικής αξιολόγησης. Τα συμπεράσματα που εξήχθησαν μετατράπηκαν σε οδηγίες σχετικά με τον τρόπο βελτίωσης του συνόλου των δεικτών, ιδίως για να διασφαλιστεί πως η μεθοδολογία είναι απλοποιημένη και ότι επωφελείται από τη μακροπρόθεσμη υποστήριξη και δέσμευση. Εντοπίστηκαν επίσης οι ανάγκες παροχής υποστήριξης στις πόλεις, αύξησης των σχετικών πόρων στις τοπικές αρχές και υποστήριξης της συλλογής δεδομένων (Böhler, 2018;European Commission, 2015).

Επιπλέον, έγινε φανερό η ανάγκη για καλύτερη συμμετοχή των κρατών μελών στη διαδικασία, καθώς πολλά κράτη μέλη δεν συλλέγουν συστηματικά τα σχετικά δεδομένα. Αυτό είναι ένα ιδιαίτερα σημαντικό ζήτημα για τους αστικούς κόμβους τουTEN-T, δεδομένου ότι αποτελούν ζωτικά μέρη του δικτύου του.

Με βάση τα παραπάνω, εφαρμόζεται μια σταδιακή προπαρασκευαστική προσέγγιση. Αυτή ξεκίνησε με τη βελτίωση των δεικτών, ακολουθούμενη από την υποστήριξη πόλεων και κρατών μελών στη συλλογή των απαραίτητων δεδομένων ενόψει των προτεινόμενων απαιτήσεων για τη συλλογή δεδομένων από τους αστικούς κόμβους τουTEN-T.

2.3.2 ΔείκτεςSUMP

Οι δείκτες βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι ένα χρήσιμο εργαλείο για τις πόλεις και τις αστικές περιοχές για τον εντοπισμό των δυνατών σημείων και των αδυναμιών του συστήματος κινητικότητάς τους και για την εστίαση σε τομείς προς βελτίωση. Καθώς οι πόλεις και οι αστικές περιοχές συνεχίζουν να αναπτύσσουν SUMP και να εργάζονται για την επίτευξη των στόχων των σχετικών πολιτικών της ΕΕ, είναι σημαντικό αυτή η πρόοδος να τεκμηριωθεί ώστε να διασφαλιστεί πως τέτοια επιτεύγματα θα γίνουν φανερά(Böhler, 2018).

Ως εκ τούτου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αναπτύξει ένα ολοκληρωμένο σύνολο πρακτικών και αξιόπιστων δεικτών που υποστηρίζουν τις πόλεις ώστε να πραγματοποιούν μια τυποποιημένη αξιολόγηση του συστήματος κινητικότητάς τους και να αξιολογούν τις βελτιώσεις από νέες πρακτικές ή πολιτικές κινητικότητας (Böhler, 2018; Hunkin & Krell, 2018)).

2.3.2.1 Βασικοί δείκτες

Δείκτης 1: Προσιτότητα των δημόσιων συγκοινωνιών για την πιο ευάλωτη κοινωνική ομάδα

Ποσοστό από τα νοικοκυριά με το χαμηλότερο οικογενειακό προϋπολογισμό (κάτω από το 25% της διακύμανσης) που χρειάζονται δελτία δημόσιας μεταφοράς (απεριόριστα μηνιαία ταξίδια ή ισοδύναμο) στην αστική περιοχή κατοικίας.

Υπολογίζεται ως:

Δείκτης₁ = (Κόστος Δελτίου * Μέσος Αριθμός Μελών Οικογενείας) / Μέσο Εισόδημα του 25% φτωχότερου τμήματος του αστικού πληθυσμού

Δείκτης 2: Προσβασιμότητα στα μέσα μαζικής μεταφοράς για ομάδες με κινητικά προβλήματα

Αυτός ο δείκτης καθορίζει την προσβασιμότητα των υπηρεσιών δημόσιων μεταφορών σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα.

Τέτοιες ευπαθείς ομάδες περιλαμβάνουν άτομα με προβλήματα όρασης και ακοής και άτομα με σωματικούς περιορισμούς (όπως έγκυες γυναίκες, χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων και κινητικών συσκευών, ηλικιωμένους, γονείς και φροντιστές που χρησιμοποιούν καρότσια και άτομα με προσωρινούς τραυματισμούς).

Υπολογίζεται ως το ποσοστό των συνολικών υπηρεσιών δημόσιων μεταφορών όπου η προσβασιμότητα έχει διευκολυνθεί για άτομα που διαφορετικά δεν θα μπορούσαν να τις χρησιμοποιήσουν.

Δείκτης 3: Εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων

Εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων (καυσαερίων και μη καυσαερίων) όλων των τρόπων μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην αστική περιοχή

Δείκτης 4: Ηχορύπανση

Ενόχληση του πληθυσμού από τον θόρυβο που δημιουργείται από τις αστικές συγκοινωνίες. Υπολογίζεται ως το ποσοστό του πληθυσμού που ενοχλείται από τον θόρυβο των αστικών μεταφορών, με βάση παράγοντες ενόχλησης για δεδομένα έκθεσης στο θόρυβο του πληθυσμού ανά ζώνες θορύβου.

Δείκτης 5: Θάνατοι από τροχαία ατυχήματα

Θάνατοι από όλα τα τροχαία ατυχήματα στην αστική περιοχή σε ετήσια βάση. Υπολογίζεται ως ο Ετήσιος αριθμός θανάτων εντός 30 ημερών μετά το τροχαίο ατύχημα ως συνέπεια του γεγονότος που προκαλείται από αστικές συγκοινωνίες ανά 100.000 κατοίκους της αστικής περιοχής.

Δείκτης 6: Πρόσβαση σε υπηρεσίες κινητικότητας

Ποσοστό του πληθυσμού με κατάλληλη πρόσβαση σε υπηρεσίες κινητικότητας (δημόσιες συγκοινωνίες). Υπολογίζεται ως το ποσοστό πληθυσμού με κατάλληλη πρόσβαση στα μέσα μαζικής μεταφοράς (λεωφορείο, τραμ, μετρό, τρένο).

Δείκτης 7: Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου

Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από όλους τους τρόπους μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην αστική περιοχή.

Δείκτης 8: Κυκλοφοριακή Συμφόρηση και καθυστερήσεις

Καθυστερήσεις στην οδική κυκλοφορία και στα μέσα μαζικής μεταφοράς κατά τις ώρες αιχμής σε σύγκριση με τα ταξίδια εκτός αιχμής (ιδιωτική οδική κυκλοφορία) και τον βέλτιστο χρόνο ταξιδιού στα μέσα μαζικής μεταφοράς (δημόσιες συγκοινωνίες).

Υπολογίζεται ως το Σταθμισμένο Άθροισμα καθυστερήσεων σε αντιπροσωπευτικά δρομολόγια για οδικές ιδιωτικές και δημόσιες συγκοινωνίες.

Για τις ιδιωτικές οδικές μεταφορές, προκύπτει από το άθροισμα των σταθμισμένων μέσων όρων για 10 αντιπροσωπευτικά δρομολόγια για ταξίδια με αυτοκίνητο ως αναλογία των χρόνων ταξιδιού περιόδου αιχμής προς τους χρόνους ταξιδιού εκτός αιχμής.

Για τις δημόσιες (οδικές) συγκοινωνίες, προκύπτει από το άθροισμα των σταθμισμένων μέσων όρων για 10 αντιπροσωπευτικά δρομολόγια για ταξίδια με δημόσια μέσα μεταφοράς ως αναλογία των χρόνων ταξιδιού περιόδου αιχμής προς τον εκτιμώμενο βέλτιστο χρόνο ταξιδιού.

Δείκτης 9: Ενεργειακή απόδοση

Συνολική κατανάλωση ενέργειας από τις αστικές μεταφορές ανά επιβατικό χιλιόμετρο και τονικό χιλιόμετρο (ετήσιος μέσος όρος για όλους τους τρόπους μεταφοράς).

Δείκτης 10: Δυνατότητα για Ενεργή Κινητικότητα

Υποδομή για ενεργό κινητικότητα, συγκεκριμένα περπάτημα και ποδήλατο. Υπολογίζεται ως:

Το μήκος δρόμων με πεζοδρόμια, ποδηλατοδρόμους, ζώνες με μέγιστο όριο ταχύτητας τα 30 km/h (20 mph) και ζώνες αποκλειστικής κυκλοφορίας πεζών που σχετίζονται με το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου της πόλης (εξαιρουμένων των αυτοκινητοδρόμων).

Δείκτης 11: Πολυτροπική ολοκλήρωση

Σημείο Εναλλαγής είναι κάθε μέρος όπου ένας ταξιδιώτης μπορεί να μεταβεί από έναν τρόπο ταξιδιού σε έναν άλλο, με ένα ελάχιστο/εύλογο διάστημα περπατήματος ή αναμονής. Όσο περισσότεροι τρόποι εναλλαγής είναι διαθέσιμοι σε ένα Σημείο, τόσο υψηλότερο είναι το επίπεδο πολυτροπικής ολοκλήρωσης.

Αυτός ο δείκτης ονομάζεται "Πολυτροπική ολοκλήρωση" και όχι "Διατροπική ολοκλήρωση" καθώς ο όρος "Διατροπικότητα" ισχύει για τις εμπορευματικές μεταφορές (κυρίως μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων).

Υπολογίζεται ως μια τιμή μεταξύ 0 και 1 που δείχνει το μέσο επίπεδο πολυτροπικής σύνδεσης των σημείων εναλλαγής εντός ενός δικτύου αστικών μεταφορών.

Δείκτης 12: Ικανοποίηση από τα μέσα μαζικής μεταφοράς

Η αντιληπτή ικανοποίηση από τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Ο μέσος όρος ικανοποίησης που απέφερε η μετακίνηση στην αστική περιοχή με τα μέσα μαζικής μεταφοράς

Δείκτης 13: Ενεργές λειτουργίες Ασφάλειας Κυκλοφορίας

Θάνατοι χρηστών σε τροχαία ατυχήματα στην πόλη σε σχέση με την έκθεσή τους στην κυκλοφορία.

Υπολογίζεται ως ο ετήσιος αριθμός θανάτων εντός 30 ημερών μετά το τροχαίο ατύχημα ως συνέπεια του συμβάντος που προκαλείται από ενεργά μέσα μεταφοράς, ανά δισεκατομμύριο ταξίδια ετησίως

2.3.2.2 Δευτερεύοντες δείκτες

Δείκτης 14: Ποιότητα δημόσιων χώρων

Η αντιληπτή ικανοποίηση των από τη χρήση δημόσιων χώρων.

Αυτός ο δείκτης έχει σχεδιαστεί για να αναλύει τα αποτελέσματα του Urban Audit της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, μια έρευνα αντίληψης για την ποιότητα ζωής στις ευρωπαϊκές πόλεις που διεξάγεται από τη Eurostat με βάση τηλεφωνικές συνεντεύξεις σε τακτική βάση (πηγή: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/themes/urban-development/audit).

Η παράμετρος είναι μια μέση βαθμολογία των απαντήσεων της έρευνας σχετικά με την αντίληψη κάθε ερωτώμενου για την ικανοποίηση του από τους πράσινους και μη χώρους δημόσιας χρήσης.

Δείκτης 15: Αστική λειτουργική ποικιλομορφία

Η λειτουργική ποικιλομορφία αναφέρεται σε ένα μείγμα χωρικών λειτουργιών σε μια περιοχή, δημιουργώντας εγγύτητα αμοιβαίων αλληλένδετων δραστηριοτήτων.

Η επικράτεια της πόλης χωρίζεται σε πλέγματα 1kmx1km και ελέγχεται η μέση Παρουσία (τιμή 1) ή Μη (τιμή 0) 10 χωρικών λειτουργιών που σχετίζονται με καθημερινές δραστηριότητες (εκτός από εργασίες)σε κάθε πλέγμα.

Η παρουσία των 10 συναρτήσεων φαίνεται σε καθένα από τα παραπάνω πλέγματα και σταθμίζεται με τον πληθυσμό της αστικής περιοχής.

Δείκτης 16: Χρόνος μετακίνησης

Ορισμός: Διάρκεια μετακίνησης από και προς την εργασία ή ένα εκπαιδευτικό ίδρυμα, με χρήση οποιουδήποτε μέσου.

Δείκτης 17: Χρήση χώρου κινητικότητας

Ποσοστό γης που χρησιμοποιείται από όλα τα μέσα μεταφοράς της πόλης, συμπεριλαμβανομένων των άμεσων και έμμεσων χρήσεων.

Υπολογίζεται ως τετραγωνικά μέτρα χώρου που χρησιμοποιείται για τις ανάγκες άμεσης και έμμεσης κινητικότητας κατά κεφαλήν.

Δείκτης 18: Ασφάλεια

Ο αντιληπτός κίνδυνος εγκληματικότητας και η ασφάλεια των επιβατών στις αστικές συγκοινωνίες.

Αναφέρεται στην αντίληψη σχετικά με την ασφάλεια που σχετίζεται με το έγκλημα στο σύστημα μεταφορών της πόλης (συμπεριλαμβανομένων των εμπορευματικών και δημόσιων μεταφορών, του δημόσιου τομέα, των ποδηλατοδρόμων και των δρόμων για την κυκλοφορία αυτοκινήτων) και άλλες εγκαταστάσεις, όπως η στάθμευση αυτοκινήτων ή ποδηλάτων.

Τα αποτελέσματα των δεικτών πολλών πόλεων μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη συγκριτική αξιολόγηση της βαθμολογίας μιας πόλης έναντι του μέσου όρου ή της διάμεσης απόδοσης άλλων πόλεων. Αυτή η λειτουργικότητα δεν έχει σκοπό να προκαλέσει εχθρικές συγκρίσεις αλλά να διευκολύνει τον καθορισμό φιλόδοξων αλλά ρεαλιστικών στόχων για κάθε πόλη. Για να ληφθούν υπόψη οι διαφορετικές συνθήκες περιβάλλοντος κάθε πόλης, το εργαλείο συγκριτικής αξιολόγησης μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για να δείξει μια σύγκριση με πόλεις παρόμοιου πληθυσμιακού μεγέθους.

Κατά τη διάρκεια του έργου SUMI (2017-2020), μια ομάδα σχεδόν 50 πιλοτικών πόλεων συμπλήρωσε και υπέβαλε εθελοντικά συνολικά 473 υπολογιστικά φύλλα δεικτών. Από αυτά δημιουργήθηκε η βάση δεδομένων που υποστηρίζει το παραπάνω εργαλείο συγκριτικής

αξιολόγησης. Από την Ελλάδα συμμετείχαν οι πόλεις της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και των Ιωαννίνων (Böhler, 2018;Hunkin & Krell, 2018)

Κεφάλαιο 3 - Το Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας του Δήμου Περιστερίου

3.1 Υποχρεωτικότητα ΣΒΑΚ

Το «ράπισμα» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς τα κράτη μέλη της ΕΕ (European Court of Auditors, 2020), που παρουσιάζεται στα προηγούμενα κεφάλαια, όπου στην ουσία επισημαίνει τη χαρακτηριστική καθυστέρηση με την οποία σχεδιάζουν και υλοποιούν ΣΒΑΚ στις ευρωπαϊκές πόλεις, κινητοποίησε την ελληνική κυβέρνηση η οποία με τον πρόσφατο Νόμο 4784/2021 (ΦΕΚ Α 40/16.3.2021) θέσπισε όπως χαρακτηριστικά αναφέρει: *«...πλαίσιο κατάρτισης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) και καθορίζονται διαδικασίες εκπόνησης, εξέτασης, χαρακτηρισμού, παρακολούθησης και εποπτείας των Σ.Β.Α.Κ. με στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας...»*

Με βάση τον νόμο υποχρεωτικά όλοι οι ΟΤΑ α' βαθμού με πληθυσμό μεγαλύτερο των 30.000 κατοίκων υποχρεώνονταν να εκκινήσουν την κατάρτιση σχεδίου ΣΒΑΚ μέχρι και τον Μάρτιο του 2022, δηλαδή σε 1 χρόνο, ενώ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρακινούσε τις χώρες και τις ευρωπαϊκές πόλεις για το ίδιο πράγμα επί 8 χρόνια (από το 2013) αλλά αδράνησαν χαρακτηριστικά (ΦΕΚ Α 40/16.3.2021).

Ο νόμος καθορίζει με απόλυτα σαφή τρόπο την υποχρεωτικότητα, τις αρμοδιότητες αλλά και τις δεσμεύσεις των ΟΤΑ. Γενικά στοιχεία που θα πρέπει να ορίσει ο κάθε Δήμος:

- Ομάδα εργασίας: όσοι θα καταρτίσουν το σχέδιο ΣΒΑΚ
- Δίκτυο φορέων: όσοι θα συμμετάσχουν στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ οι οποίοι μπορεί να είναι φορείς της δημόσιας κεντρικής διοίκησης και τοπικής αυτοδιοίκησης, εταιρείες μηχανικών - υπεύθυνοι σύνταξης συγκοινωνιακών μελετών, τοπικοί εμπορικοί σύνδεσμοι ή ενώσεις επαγγελματιών, μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί που θα εκφράσουν ενδιαφέρον, αλλά και ενώσεις προσώπων με εμποδιζόμενη κινητικότητα (AMEA)

- Κύκλος ΣΒΑΚ: θα πρέπει να οριστούν τα στάδια του κύκλου εργασιών (life-cycle) του ΣΒΑΚ
- Σχέδιο δράσης: το ολοκληρωμένο προτεινόμενο σχέδιο πρέπει να αποτυπώνεται σε ένα έγγραφο με τα προτεινόμενα μέτρα, τους χάρτες εφαρμογής και το σχέδιο που θα υλοποιηθούν αυτά τα μέτρα. Το σχέδιο θα πρέπει να διατυπώνεται με σαφήνεια και θα πρέπει να περιλαμβάνει κοστολόγηση, χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, τρόπους χρηματοδότησης, φορείς υλοποίησης και έγκρισης, το σκεπτικό επιλογής των μέτρων και την καταλληλότητά τους για το σχέδιο κινητικότητας της πόλης και τέλος τη μεθοδολογία που θα ακολουθηθεί για την παρακολούθηση και αξιολόγηση των μέτρων

Όπως επισημαίνει και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις αναφορές της, ο Νόμος κάνει ειδική μνεία και τονίζει σε πολλαπλά του σημεία την ανάγκη αποτύπωσης της βελτίωσης της κατάστασης με τη χρήση αριθμοδεικτών και όχι με γενικότερες διαπιστώσεις όπως περιλαμβάνουν συστηματικά τα περιφερειακά επιχειρησιακά σχέδια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Την τελική ευθύνη για την εποπτεία του ΣΒΑΚ έχει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και συγκεκριμένα το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών (ΦΕΚ Α 40/16.3.2021).

3.2 Γενικά για το Δήμο Περιστερίου

Ο δήμος Περιστερίου (2022) υπάγεται στην Περιφερειακή Ενότητα Δυτικού Τομέα Αθηνών η οποία εμπίπτει στην Περιφέρεια Αττικής. Με βάση τα προβλεπόμενα του προγράμματος 'Κλεισθένης' για τη μεταρρύθμιση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ν. 4555 / 2018) χαρακτηρίζεται ως δήμος μητροπολιτικού κέντρου.

Σε σχέση με τη χωροταξική συνιστώσα, ο δήμος εκτείνεται 4,5 χιλιόμετρα βορειο – δυτικά του κέντρου της Αθήνας, με τα εδάφη του να οριοθετούνται από τους πρόποδες της ορεινής έκτασης του Ποικίλου, που αποτελεί προέκταση του γνωστού όρους Αιγάλεω. Η έκταση του δήμου ανέρχεται σε 10,050 km². Όσον αφορά στις περιοχές που συνορεύει ο δήμος αναφοράς, αυτές είναι ο δήμος Αγίων Αναργύρων – Καματερού, ο δήμος Αιγάλεω, ο δήμος Πετρούπολης, ο δήμος Ιλίου, ο δήμος Χαϊδαρίου και ο δήμος Αθηναίων. Ο πληθυσμός του δήμου με βάση την πρόσφατη απογραφή του 2021 ανέρχεται σε 132.123 κατοίκους.

3.3 Υφιστάμενη κατάσταση και ανάγκη υιοθέτησης ΣΒΑΚ στο Δήμο Περιστερίου

Η ανάγκη για τη δημιουργία και εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) στο δήμο Περιστερίου έγκειται στην ύπαρξη ενός εκτεταμένου αριθμού ζητημάτων που απαντώνται καθημερινά στο δήμο και σχετίζονται με δυσκολίες όσον αφορά στην κινητικότητα των πολιτών, στη λειτουργικότητα των παραγωγικών μονάδων και στην κυκλοφοριακή κατάσταση και οργάνωση στην πόλη. Αυτά τα ζητήματα αναπτύσσονται πιο αναλυτικά παρακάτω (ΣΒΑΚ Περιστερίου Π3, 2021).

Ο δήμος Περιστερίου αποτελεί ένα μεγάλο αστικό κέντρο με υψηλή πληθυσμιακή συγκέντρωση. Ως τέτοιο αντιμετωπίζει μια σειρά ζητημάτων που σχετίζονται με τον τρόπο με τον οποίο ο δήμος αναπτύσσεται σε σχέση με τον χωρικό παράγοντα, με το μη αποτελεσματικό τρόπο με τον οποίο μετακινούνται άτομα και προϊόντα εντός των πλαισίων του δήμου είτε πεζή είτε με τη χρήση μηχανοκίνητων μέσων, με την ανεπάρκεια και την έλλειψη δυναμικότητας στη διαδικασία που απαιτείται για τη συνεχή αναπροσαρμογή των πολεοδομικών σχεδίων και των σχεδίων για τη διαχείριση των κυκλοφοριακών προβλημάτων, με την αποσπασματικότητα και τη μη μακροπρόθεσμη στόχευση των δράσεων και των μέτρων που υιοθετούνται από τις εκάστοτε αρχές και αρμόδιους φορείς και εν γένει με τη μη ύπαρξη ενός πλάνου χάραξης κοινών πολιτικών για βιώσιμη ανάπτυξη όσον αφορά στην αστική κινητικότητα.

Τα πιο σημαντικά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα ο δήμος όσον αφορά στον παράγοντα της κινητικότητας σχετίζονται με:

- Την προσβασιμότητα και την ομαλή κινητικότητα των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Τα πεζοδρόμια και οι λοιποί χώροι του δήμου που προορίζονται για την κίνηση των πεζών διακρίνονται από γεωμετρικά χαρακτηριστικά με αναιμικό προσανατολισμό στη διευκόλυνση της κίνησης των ατόμων με ειδικές ανάγκες, με την έλλειψη υποδομών για την εν λόγω κατηγορία ατόμων να είναι εμφανείς σε όλους τους χώρους κίνησης του δήμου.
- Την έλλειψη ικανοποιητικού αριθμού θέσεων στάθμευσης και τη μη ύπαρξη συστημάτων ελεγχόμενης στάθμευσης σε κεντρικά σημεία του δήμου.
- Ζητήματα που προκύπτουν εξαιτίας της μεγάλης έντασης του φαινομένου της παράνομης στάθμευσης στο δήμο.

- Τη μεγάλη δυναμική με την οποία απαντάται η διαμπερής κίνηση εντός των πλαισίων του δήμου, με αποτέλεσμα να επιβαρύνεται σε σημαντικό βαθμό η κυκλοφορία στο κέντρο του δήμου.
- Την αναιμική δυνατότητα για εξυπηρέτηση της ισχυρής ροής των πεζών που λαμβάνει χώρα στο δήμο τις ώρες αιχμής.
- Με την έλλειψη υποδομών για την ασφαλή χρήση ποδηλάτων.

Ο δήμος Περιστερίου έχει το πλεονέκτημα να διαθέτει 3 σταθμούς μετρό εντός των πλαισίων του. Το γεγονός αυτό του εξασφαλίζει συγκριτικό πλεονέκτημα στην προσπάθεια να καταστεί πρωτοπόρος δήμος όσον αφορά στη χρήση εναλλακτικών τρόπων κίνησης πέραν της χρήσης του ιδιωτικού οχήματος. Η χρήση των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς προκρίνεται συνεχώς σε παγκόσμιο επίπεδο για τη μετακίνηση των ατόμων εντός των πόλεων με άμεσες θετικές συνέπειες στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση, στο περιβάλλον, στην εξοικονόμηση ενέργειας και στην ποιότητα ζωής των πολιτών (Mulley et al., 2021).

Η αποδεδειγμένη και πλήρως αποδεκτή σήμερα απαίτηση για ενίσχυση της χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς καθώς και εναλλακτικών μορφών μετακίνησης στις πόλεις, όπως είναι η μετακίνηση με πεζό τρόπο, το ποδήλατο κλπ., με ταυτόχρονη ισχυρή την ανάγκη για ελάττωση του ποσοστού χρήσης των ιδιωτικών οχημάτων, καθιστά πιο ισχυρή από ποτέ την αναγκαιότητα για σχεδιασμό και εφαρμογή παρεμβάσεων στα αστικά κέντρα με σκοπό την ενίσχυση της ελκυστικότητας της χρήσης εναλλακτικών μορφών μετακίνησης. Η διασφάλιση στοιχείων όπως η ασφάλεια και η δυνατότητα για ομαλή μετακίνηση όλων των κατηγοριών του πληθυσμού (με προσανατολισμό στα άτομα με ειδικές ανάγκες, με κινητικά προβλήματα κλπ.) αποτελεί αδιαπραγμάτευτη προϋπόθεση προς αυτή την κατεύθυνση (Buehler & Pucher, 2021).

Με βάση την παραπάνω ανάλυση, καθίσταται προφανής η ανάγκη για διαμόρφωση και υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου και αποδοτικού σχεδίου για την εξασφάλιση βιώσιμης αστικής κινητικότητας στο δήμο Περιστερίου, λαμβάνοντας υπόψη τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο δήμος, τα πλεονεκτήματα αυτού καθώς και τις διεθνείς τάσεις και κατευθύνσεις, όπως αυτά αναδείχθηκαν προηγουμένως.

3.4 Βασικά Στοιχεία και Επιδιώξεις ΣΒΑΚ Δήμου Περιστερίου

Ο σχεδιασμός του ΣΒΑΚ του δήμου Περιστερίου έλαβε χώρα με προσανατολισμό στην αποκόμιση του συνόλου των ωφελειών που απορρέουν από την υλοποίηση τέτοιων σχεδίων στις πόλεις. Αυτές οι ωφέλειες είναι (ΣΒΑΚ Περιστερίου Π2, 2020; European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, 2022):

Η εξασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής για τους πολίτες:

Μέσω της υλοποίησης ενός αποδοτικού ΣΒΑΚ επιτυγχάνονται βελτιώσεις όπως είναι η ανάπτυξη πιο ελκυστικών χώρων δημόσιας πρόσβασης, η επίτευξη αυξημένης ασφάλειας των μεταφορών τόσο με τους συμβατικούς όσο και με τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης, η μικρότερη ρύπανση του περιβάλλοντος και η εκπομπή χαμηλότερου ποσοστού ρυπογόνων ουσιών. Όλες αυτές οι βελτιώσεις οδηγούν σε καλύτερη ποιότητα ζωής για τους πολίτες των πόλεων.

Η οικονομική ωφέλεια:

Ένα πιο υγιές περιβάλλον και η εξασφάλιση συνθηκών μειωμένης κυκλοφοριακής συμφόρησης και πιο αποτελεσματικής πραγματοποίησης των καθημερινών μετακινήσεων έχουν άμεση επίπτωση στη μείωση των κοστολογικών επιβαρύνσεων στην τοπική κοινωνία που σχετίζονται με τις μετακινήσεις (μικρότερη κατανάλωση καυσίμου, μικρότερη απώλεια παραγωγικού χρόνου κλπ.) αλλά και την υγεία (λιγότερη ρύπανση του περιβάλλοντος οδηγεί σε καλύτερη υγεία και επομένως σε μικρότερες απαιτήσεις για περίθαλψη και φροντίδα υγείας).

Επιπρόσθετα, μια πόλη που χαρακτηρίζεται από αστική ανάπτυξη βιώσιμου χαρακτήρα και προσανατολίζεται μακροπρόθεσμα προς αυτή την κατεύθυνση είναι και πιο ελκυστική για τους εν δυνάμει επενδυτές. Σε ένα τέτοιο πλαίσιο, δημιουργείται ένα γενικότερο πλαίσιο ανάπτυξης με συμμετοχή και του οικονομικού παράγοντα.

Η προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας:

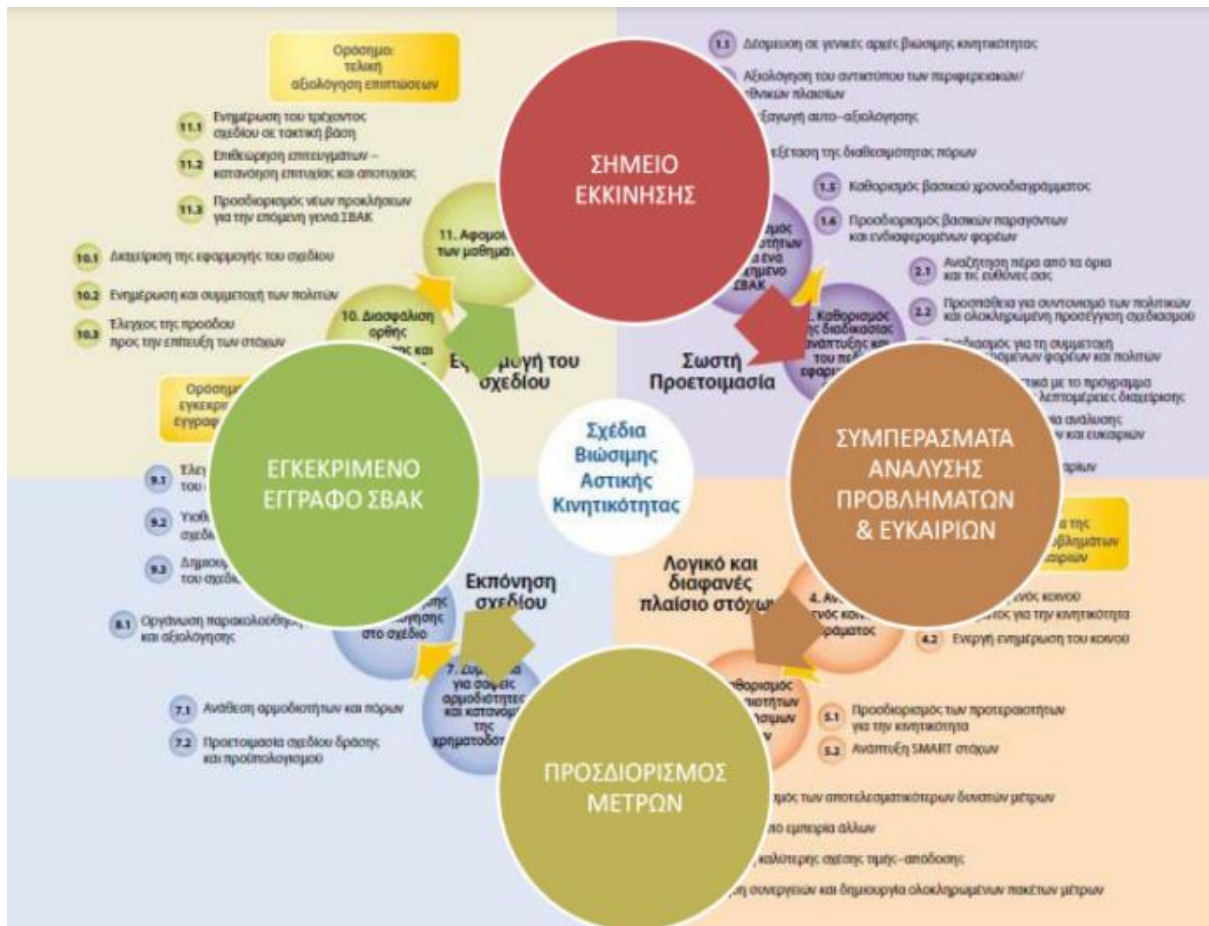
Όπως αναδείχθηκε και στην ανάλυση του προηγούμενου παράγοντα της οικονομικής ωφέλειας, η διαμόρφωση ενός αστικού περιβάλλοντος κινητικότητας με προσανατολισμό στη βιωσιμότητα έχει άμεσες θετικές επιπτώσεις στην υγεία των πολιτών και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Η δημιουργία υποδομών για ομαλές μετακινήσεις με εξασφάλιση του στοιχείου της προσβασιμότητας:

Μέσω ενός ολοκληρωμένου και στοχευόμενου στις ιδιαίτερες ανάγκες, απαιτήσεις και χαρακτηριστικά της εκάστοτε πόλης ΣΒΑΚ, σχεδιάζονται με αποτελεσματικό τρόπο και αναπτύσσονται ανάλογα ενδεδειγμένες υποδομές για την εξασφάλιση της απρόσκοπτης μετακίνησης όλων των κατηγοριών και ομάδων πληθυσμού σε όλους τους χώρους κινητικότητας, μέσω της ύπαρξης λύσεων και εναλλακτικών επιλογών πολύ – τροπικού χαρακτήρα. Στην εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ συμμετέχει το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων στην αστική κινητικότητα με αποτέλεσμα να είναι δυνατός ο προσδιορισμός των αναγκών και των ιδιαίτερων απαιτήσεων πρόσβασης τόσο των πολιτών όσο και των παραγωγικών ομάδων και οργανισμών.

Η βελτιστοποιημένη χρήση των διαθέσιμων πόρων:

Στην εξέλιξη των χρόνων, οι διαθέσιμοι πόροι μειώνονται συνεχώς με ταυτόχρονη αύξηση των απαιτήσεων και των αναγκών των πολιτών. Σε ένα τέτοιο πλαίσιο, η ανάγκη για χρήση των διαθέσιμων πόρων με βελτιστοποιημένο τρόπο έτσι ώστε να μεγιστοποιείται ο λόγος της ωφέλειας προς το κόστος είναι αδιαπραγμάτευτη. Ο σχεδιασμός των δράσεων αστικής βιώσιμης κινητικότητας στο δήμο Περιστερίου ακολουθεί τις σύγχρονες αρχές διοίκησης και διαχείρισης με αποτέλεσμα να οδηγεί σε λύσεις που εκμεταλλεύονται τους διαθέσιμους πόρους με τον πιο αποτελεσματικό και αποδοτικό τρόπο.



Εικόνα 3 - Διαδικασία ανάπτυξης ΣΒΑΚ δήμου Περιστερίου

(ΣΒΑΚ Περιστερίου Π2, 2020).

Η εξασφάλιση της δημόσιας υποστήριξης:

Για ένα πλήρες και αποδοτικό ΣΒΑΚ αποτελεί βασική προϋπόθεση η συμμετοχή στη διαμόρφωση αυτού του συνόλου των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών. Ένας δήμος που ενδιαφέρεται να ενσωματώσει στις δράσεις για τη βελτίωσή του τους αρμόδιους φορείς και τους πολίτες καταφέρνει να αποκτήσει τη δημόσια νομιμοποίηση των δράσεών του και να επιτύχει ένα αποτέλεσμα πιο στοχευμένο στις απαιτήσεις και στις ανάγκες των πολιτών του.

Ο πιο αποτελεσματικός σχεδιασμός:

Η λήψη της γνώμης των εμπλεκόμενων φορέων και των χρηστών των δικτύων κινητικότητας αποτελεί τη βάση για την εκπόνηση πιο στοχευόμενων σχεδίων μιας και λαμβάνεται υπόψη η γνώμη αυτών που είναι εξοικειωμένοι και βιώνουν καθημερινά την κατάσταση που αποσκοπείτε να βελτιωθεί. Η ανατροφοδότηση αποτελεί τη βασικό στοιχείο για τον

προσδιορισμό των πιο αποδοτικών λύσεων για την επίτευξη μιας αποδοτικής αστικής βιώσιμης κινητικότητας.

Η εναρμόνιση με τις νομικές υποχρεώσεις:

Τα ΣΒΑΚ παρέχουν τις κατευθύνσεις για την εναρμόνιση με τους νομικούς κανόνες και υποχρεώσεις, όπως είναι η Ευρωπαϊκή Οδηγία για την ποιότητα του αέρα, οι εθνικές νομοθεσίες για τα επίπεδα θορύβου κλπ.

Η επίτευξη μιας διευρυμένης συνεργατικότητας:

Σε πολλές περιπτώσεις, τα ζητήματα που ανακύπτουν στις πόλεις σε σχέση με την επίτευξη βιώσιμης αστικής κινητικότητας οφείλονται σε εμπόδια που σχετίζονται με το διοικητικό παράγοντα και την πολυπλοκότητα των δομών, όπως είναι για παράδειγμα ο κατακερματισμός των αρμοδιοτήτων μεταξύ διαφορετικών οργανισμών και δημόσιων φορέων.

Τα σύγχρονα ΣΒΑΚ σχεδιάζονται με προσανατολισμό στη διαμόρφωση λύσεων και προτάσεων που δεν είναι αποκομμένες αλλά διασυνδέονται με τις γειτνιάζουσες περιοχές αλλά και το συνολικό εθνικό και ευρωπαϊκό δίκτυο για τις μεταφορές και την επικοινωνία. Μέσω της εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ από ένα δήμο ενισχύεται ο προσανατολισμός στη συνεργατική δράση μεταξύ διαφόρων πεδίων της πολιτικής και διαφορετικών βαθμίδων δημόσιας διακυβέρνησης με απώτερο στόχο τη δημιουργία μιας λειτουργικής πόλης που θα είναι βιώσιμη όσον αφορά στην αστική της κινητικότητα όχι αποκομμένα αλλά ως μέρος του συνολικού εθνικού και ευρωπαϊκού δικτύου κινητικότητας.

Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της δυνατότητας για άντληση χρηματοδοτικών πόρων:

Τα ΣΒΑΚ χαρακτηρίζονται από ισχυρό προσανατολισμό στην καινοτομία και στην επίτευξη σχεδιαστικών λύσεων μακροπρόθεσμου χαρακτήρα με στόχο την ενίσχυση της κοινωνικής ωφέλειας με ταυτόχρονη τη βελτιστοποιημένη χρήση των διαθέσιμων πόρων. Τα στοιχεία

αυτά ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα των πόλεων και αυξάνουν τη δυναμική αυτών όσον αφορά στην προσπάθεια για εξασφάλιση χρηματοδοτικών πόρων.

Η διαμόρφωση μιας γενικότερης κουλτούρας με προσανατολισμό στη βιωσιμότητα και στην αειφόρο αστική ανάπτυξη:

Τα στοιχεία της βιώσιμης και αειφόρου αστικής κινητικότητας που χαρακτηρίζουν ένα ΣΒΑΚ συντελούν στη ανάπτυξη μιας γενικότερης κουλτούρας και στην ενίσχυση του κοινού οράματος για την επίτευξη μιας συνολικής βιώσιμης αστικής κινητικότητας στο σύνολο των πόλεων σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Το όραμα αυτό έχει ήδη γίνει αποδεκτό από τους πολιτικούς και ευρωπαϊκούς φορείς, από τα θεσμοθετημένα όργανα και από τους πολίτες και εναρμονίζεται με τη συνολική προσπάθεια για επίτευξη της κοινωνικής ωφέλειας πέρα από πολιτικές ή άλλες σκοπιμότητες.

Ο βασικός σκοπός της εκπόνησης ΣΒΑΚ στο δήμο Περιστερίου είναι η επίτευξη μιας βιώσιμης αστικής κινητικότητας στα όρια του δήμου λαμβάνοντας υπόψη τις σύγχρονες αρχές για τη βιώσιμη ανάπτυξη και κινητικότητα. Τους επιμέρους στόχους του ΣΒΑΚ του δήμου Περιστερίου αποτελούν (ΣΒΑΚ Περιστερίου Π3, 2021):

- Η ενίσχυση του βαθμού χρήσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς από τους πολίτες.
- Η προαγωγή και προώθηση των τρόπων μετακίνησης ήπιου χαρακτήρα όπως είναι η μετακίνηση με ποδήλατο ή με τα πόδια, με ταυτόχρονη μείωση του βαθμού χρήσης των μηχανοκίνητων μέσων.
- Η εξασφάλιση των παραγόντων της ασφάλειας, της προσβασιμότητας και της προστασίας στους χώρους και στα δίκτυα κινητικότητας, με ειδική μέριμνα για τα άτομα με κινητικά προβλήματα, με ειδικές ανάγκες κλπ.
- Η ενίσχυση του προσανατολισμού στην επίτευξη της οδικής ασφάλειας τόσο των τυπικών χρηστών όσο και των ειδικών κατηγοριών χρηστών των οδικών δικτύων, όπως είναι τα άτομα με ειδικές ανάγκες, με κινητικούς περιορισμούς κλπ.
- Η ελάττωση της χρήσης και κυκλοφορίας των ιδιωτικών οχημάτων.
- Η ενθάρρυνση και προώθηση της χρήσης μέσων που χρησιμοποιούν την ηλεκτρική ενέργεια ή εναλλακτικά καύσιμα για την κίνησή τους.

- Η επίτευξη πιο αποτελεσματικής διαχείρισης στο πεδίο της προσβασιμότητας των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για δράσεις διανομής.
- Η πιο αποδοτική και αποτελεσματική οργάνωση της στάθμευσης.
- Η στοχευόμενη και αποδοτική αξιοποίηση των νέων εξελιγμένων τεχνολογικών συστημάτων για τη βελτίωση του τρόπου χρήσης και διαχείρισης του οδικού δικτύου καθώς και για την καλύτερη υποστήριξη και οργάνωση της συνδυαστικής χρήσης των συμβατικών και νέων μέσων μεταφοράς.

3.5 Προβλεπόμενα μέτρα ΣΒΑΚ Δήμου Περιστερίου

Τα προβλεπόμενα μέτρα από το ΣΒΑΚ του δήμου Περιστερίου αφορούν σε 5 θεματικές ενότητες οι οποίες είναι (Ριζομυλιώτης, 2021):

- A. Ορθολογική διαχείριση της κυκλοφορίας των οχημάτων στη βάση των σύγχρονων αρχών και επιταγών για τη βιώσιμη κινητικότητα.
- B. Προώθηση και ενθάρρυνση της πεζή μετακίνησης και της μετακίνησης με ποδήλατο.
- Γ. Εξασφάλιση οδικής ασφάλειας για τους πεζούς, τους μαθητές και τα οχήματα.
- Δ. Ενίσχυση της χρήσης και βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών.
- E. Αποτελεσματικότερη διαχείριση της στάθμευσης.

3.5.1 Ορθολογική διαχείριση της κυκλοφορίας των οχημάτων στη βάση των σύγχρονων αρχών και επιταγών για τη βιώσιμη κινητικότητα

Η πιο αποτελεσματική ιεράρχηση των αναγκών και η πιο αποδοτική οργάνωση της κυκλοφορίας στο βασικό οδικό δίκτυο του δήμου έτσι ώστε να επιτευχθεί μια ενδεδειγμένη ανακατανομή του διαθέσιμου κυκλοφοριακού χώρου για το σύνολο των χρηστών, αποτελούν τους βασικούς στόχους των μέτρων που αφορούν στην πρώτη αυτή θεματική ενότητα του ΣΒΑΚ του δήμου Περιστερίου. Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν:

- Την ανάπτυξη καθορισμένων με σαφή τρόπο διαδρομών τόσο για τα διερχόμενα οχήματα όσο και για τις προσπελάσεις που αφορούν σε χρήσεις και δράσεις εντός των ορίων του δήμου, με ταυτόχρονη μείωση των διαμπερών κινήσεων από τις περιοχές κατοικίας.

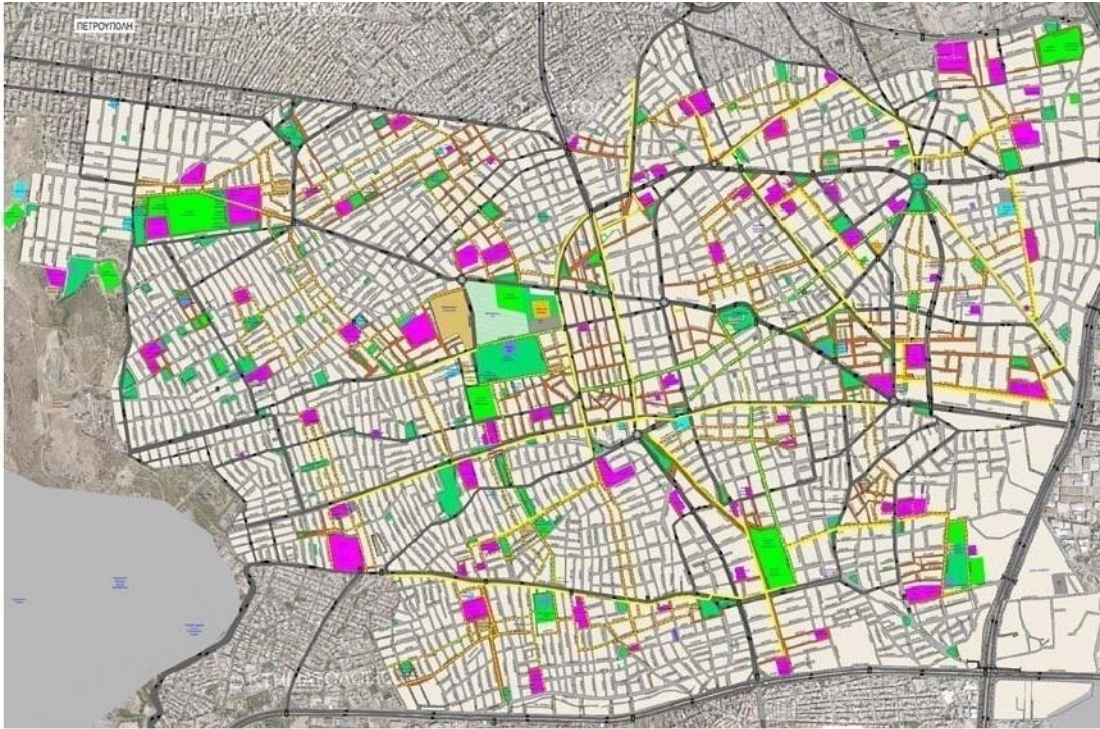
- Τη μονοδρόμηση βασικών οδικών αξόνων έτσι ώστε να αποφορτιστεί η κινητικότητα στις διασταυρώσεις και να απελευθερωθούν χώροι που θα συντελέσουν στη διαμόρφωση πιο ασφαλών συνθηκών τόσο για τους πεζούς (με τη διάνοιξη των πεζοδρομίων) όσο και για τους ποδηλάτες (με τη δημιουργία δομών ποδηλατοδρόμων). Παράλληλα, μέσω του εν λόγω μέτρου και την εξασφάλιση χώρων, θα δημιουργηθούν, όπου είναι δυνατό, θέσεις στάθμευσης για την καλύτερη εξυπηρέτηση και διευκόλυνση των επισκεπτών των χρήσεων. Όσον αφορά στους δρόμους στους οποίους θα εφαρμοστεί το μέτρο, αυτοί θα περιλαμβάνουν συλλέκτριες οδούς και κυρίως κυκλοφοριακές αρτηρίες ή κομμάτια αυτών, όπως είναι η λεωφόρος Θηβών, η λεωφόρος Παναγή Τσαλδάρη και η Δωδεκανήσου.
- Τη δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας εκτεταμένης κλίμακας περιμετρικά των 3 σταθμών μετρό που διαθέτει ο δήμος καθώς και στην ευρύτερη ζώνη περιμετρικά του Άλσους και του Εκθεσιακού Κέντρου. Μέσω του μέτρου αυτού θα προστατευθούν πιο αποτελεσματικά οι γειτονιές από τη διαμπερή κυκλοφορία αλλά και θα ενισχυθεί η δυνατότητα για τη δημιουργία θέσεων στάθμευσης αποκλειστικά για τους τοπικούς κατοίκους. Το προτεινόμενο δίκτυο ήπιας κυκλοφορίας θα προορίζεται κατά βάση για τη διευκόλυνση της πρόσβασης στις παρόδιες ιδιοκτησίες, με επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας που δε θα ξεπερνά τα 20 – 30 km / h. Με αυτό τον τρόπο, θα προάγεται η αρμονική συνύπαρξη των οχημάτων με τα άτομα που κινούνται πεζή καθώς και με τους χρήστες ποδηλάτων.

3.5.2 Προώθηση και ενθάρρυνση της πεζή μετακίνησης και της μετακίνησης με ποδήλατο

Η ανάπτυξη ελκυστικών και υψηλής ασφάλειας διαδρομών τόσο για τους πεζούς όσο και για τους ποδηλάτες στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου του δήμου και όπου αυτό είναι δυνατό λαμβάνοντας υπόψη το τοπικό ανάγλυφο, αποτελεί βασικό στόχο του ΣΒΑΚ του δήμου Περιστερίου. Απώτερη επιδίωξη η διευκόλυνση της κινητικότητας για αποστάσεις μικρού και μεσαίου βεληνεκούς με την υιοθέτηση των σύγχρονων αρχών και δράσεων στο πεδίο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Προβλέπεται:

- Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου δικτύου που θα περιλαμβάνει πεζοδρόμους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας για την αποδοτικότερη διασύνδεση των γειτονιών με τους 3 σταθμούς του μετρό, με το Άλσος και το Εκθεσιακό Κέντρο Περιστερίου, με τα αθλητικά κέντρα και τις πλατείες καθώς και με τις κεντρικές εμπορικές οδούς. Το ολοκληρωμένο αυτό δίκτυο θα περιλαμβάνει:

- Διασύνδεση του πεζόδρομου Μ. Αλεξάνδρου, Εθνικής Αντιστάσεως, με τους άξονες ροής πεζών της Λεωφόρου Θηβών ή της Δωδεκανήσου, με κατάληψη στο πεζοδρομημένο κομμάτι της οδού Αγίου Βασιλείου.
- Δημιουργία μιας διαδρομής με μήκος περί τα 2,5 km που θα συνδέει την πλατεία Μπουρναζίου με την πλατεία Δημοκρατίας, με το Άλσος και το Εκθεσιακό Κέντρο Περιστερίου καθώς και με τους καινούργιους χώρους κοινόχρηστου χαρακτήρα που σχεδιάζονται από τη δημοτική αρχή στο χώρο που βρίσκεται δυτικά και νότια του ποδοσφαιρικού γηπέδου.
- Πεζοδρόμηση της οδού Αιμιλίου Βεάκη, η οποία αποτελεί τη νέα εστία διασκέδασης και ψυχαγωγίας του δήμου.
- Η σύνδεση του κλειστού γυμναστηρίου μπάσκετ και του δημοτικού σταδίου Περιστερίου με τις τοποθεσίες που αναφέρθησαν προηγουμένως καθώς και με πλατείες του δήμου, μέσω πεζοδρομήσεων και αξόνων που θα χαρακτηρίζονται από ήπια επίπεδα κυκλοφορίας.
- Η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατικών διαδρομών με τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:
 - Συνολικό μήκος 55 km το οποίο περιλαμβάνει: 16,4 km ποδηλατοδρόμων, 33,9 km διαδρομών που είναι δυνατό να εκτελεστούν με χρήση ποδηλάτου μιας σχετίζονται με όδους ήπιας κυκλοφορίας, καθώς και 4,9 km διαδρομών ποδηλάτου διαμέσου πεζοδρομημένων οδών.
 - Προσανατολισμό στην όσο το δυνατόν μεγαλύτερη κάλυψη του συνολικού φάσματος των καθημερινών δραστηριοτήτων των ατόμων, που αφορούν στην εργασία, στην ψυχαγωγία κλπ., με χρήση του ποδηλάτου.



Εικόνα 4 - Προβλεπόμενο δίκτυο κίνησης ποδηλάτων ΣΒΑΚ δήμου Περιστερίου

(Ριζομυλιώτης, 2021)

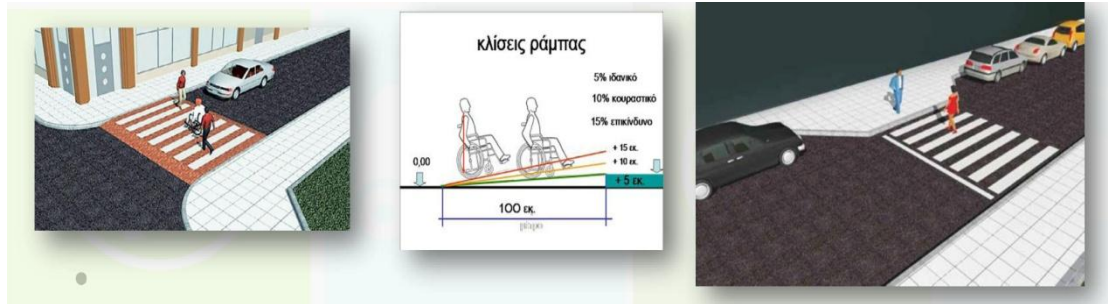
3.5.3 Εξασφάλιση οδικής ασφάλειας για τους πεζούς, τους μαθητές και τα οχήματα:

Ο παράγοντας της ασφάλειας αποτελεί κομβικό παράγοντα που πρέπει να διασφαλίζεται σε κάθε δράση για τη βελτίωση της αστικής κινητικότητας. Η ασφάλεια θα πρέπει να εξασφαλίζεται για το σύνολο των χρηστών των οδών κινητικότητας τους οποίους αποτελούν οι πεζοί, οι μαθητές και τα οχήματα, ενώ ιδιαίτερη μέριμνα πρέπει να επιδεικνύεται για τις πιο ευάλωτες ομάδες του πληθυσμού.

Προβλέπεται, πέραν των προαναφερθέντων μέτρων πεζοδρόμησης και δημιουργίας οδών ήπιας κυκλοφορίας:

- Η ανάπλαση και η ανακατασκευή του συνόλου των πεζοδρομίων που περιλαμβάνονται στο βασικό οδικό δίκτυο το οποίο αποτελείται από αρτηρίες και συλλέκτριες οδούς.
- Μονοδρομήσεις εκτεταμένης κλίμακας για την απλοποίηση των κινήσεων με άμεση επίπτωση στην ενίσχυση της ασφάλειας.

- Γεωμετρικές τροποποιήσεις και διαμορφώσεις σε διαβάσεις πεζών και κόμβους με ισχυρή μέριμνα για τη διευκόλυνση της κίνησης και την ενίσχυση της ασφάλειας των ατόμων με ειδικές ανάγκες, με κινητικά προβλήματα κλπ.



Εικόνα 5 - Προβλεπόμενες γεωμετρικές τροποποιήσεις ΣΒΑΚ δήμου Περιστερίου στο κύριο οδικό δίκτυο (Ριζομυλιώτης, 2021)

3.5.4 Ενίσχυση της χρήσης και βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών:

Σημαίνοντα ρόλο στο σχέδιο για την εξασφάλιση της βιώσιμης κινητικότητας στο δήμο Περιστερίου, σε πλήρη εναρμόνιση με τις σύγχρονες αρχές για τη βιώσιμη κινητικότητα και ανάπτυξη, διαδραματίζει η χρήση και η βελτίωση της δημόσιας συγκοινωνίας. Σε ένα τέτοιο πλαίσιο, προβλέπεται:

- Η ενδυνάμωση της δημοτικής συγκοινωνίας η οποία μέσω 4 νέων γραμμών θα εξασφαλίζει αποτελεσματικά τη διασύνδεση των γειτονιών με τους 3 σταθμούς του μετρό, με το κέντρο του δήμου, με τα σημεία και τις περιοχές ενδιαφέροντος του δήμου αλλά και τη μεταξύ τους διασύνδεση.
- Η αναπροσαρμογή των υπάρχοντων λεωφορειακών γραμμών και γραμμών τρόλλευ έτσι ώστε να εναρμονίζονται με τα νέα προβλεπόμενα κυκλοφοριακά μέτρα και ρυθμίσεις.
- Η πύκνωση των δρομολογίων όπου αυτό κριθεί απαραίτητο.

3.5.5 Αποτελεσματικότερη διαχείριση της στάθμευσης:

Για την αποτελεσματικότερη διαχείριση της στάθμευσης, η οποία καταδείχθηκε ως κομβικό πρόβλημα κατά την παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης, τα μέτρα που προβλέπονται είναι:

- Η με συστηματικό τρόπο αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης μέσω πιο αυστηρής αστυνόμευσης κυρίως σε στάσεις μέσω μαζικής μεταφοράς, κοινόχρηστους χώρους, πεζοδρομημένες οδούς και οδικούς κόμβους.
- Η δημιουργία γεωμετρικών χαρακτηριστικών, όπως εσοχές στάθμευσης και διαμορφώσεις στις διασταυρώσεις, που μειώνουν τη δυνατότητα των οδηγών για παράνομη στάθμευση.
- Η εξασφάλιση της δυνατότητας για στάθμευση στους τοπικούς κατοίκους μέσω της μετατροπής των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης στις τοπικές οδούς καθώς και σε αυτές της ήπιας κυκλοφορίας, σε θέσεις στάθμευσης που προορίζονται αποκλειστικά για αυτούς.
- Η δημιουργία θέσεων στάθμευσης για τους επισκέπτες με πιθανή καταβολή αντιτίμου και υιοθέτηση της περιορισμένης διάρκειας στάθμευσης.
- Η δημιουργία θέσεων για ποδήλατα και δίκυκλα, για οχήματα φόρτωσης και εκφόρτωσης, για υβριδικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα, για οχήματα που εξυπηρετούν ειδικούς σκοπούς κλπ.

Κεφάλαιο 4 - Μεθοδολογία έρευνας

4.1 Ερευνητικός στόχος

Σκοπός της παρούσης έρευνας είναι η καταγραφή των απόψεων των πολιτών του Δήμου Περιστερίου για την ποιότητα των μετακινήσεων στην πόλη τους. Επιμέρους στόχοι που είναι η καταγραφή της κατάστασης της κινητικότητας στο Δήμο Περιστερίου σχετικά με τις βασικές παραμέτρους των αυτοκινητιστών, μοτοσικλετιστών, πεζών και όσων χρησιμοποιούν εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (ποδήλατο, πατίνι)

4.2 Ερευνητικά ερωτήματα και υποθέσεις

Τα ερευνητικά ερωτήματα που απορρέουν από τον σκοπό είναι:

- Ποια είναι η άποψη των πολιτών για την ποιότητα της κινητικότητας στην πόλη;
- Επηρεάζουν δημογραφικά στοιχεία όπως το φύλο, η ηλικία, η μόρφωση, το εισόδημα, ο αριθμός των οχημάτων και το πώς μετακινούνται καθημερινά οι πολίτες τη θεώρησή τους για την κινητικότητα στην πόλη
- Ποιοι είναι παράγοντες που μπορούν να τους κινητοποιήσουν ώστε να χρησιμοποιήσουν περισσότερο μέσα μαζικής μεταφοράς ή εναλλακτικά μέσα όπως ποδήλατο ή πατίνι;

4.2 Σχέδιο έρευνας

Στόχος της ευρωπαϊκής επιτροπής δεν είναι η αξιολόγηση της κινητικότητας των ευρωπαϊκών πόλεων και η υιοθέτηση σχεδίων ΣΒΑΚ τα οποία θα στηρίζονται σε γενικόλογες αναφορές και παρατηρήσεις, αλλά η παραγωγή αριθμοδεικτών οι οποίοι θα επαναξιολογούνται και θα αποτελέσουν βασικοί οδηγοί των σχεδίων βιώσιμης κινητικότητας. Με άλλα λόγια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιθυμεί ποσοτικοποίηση των στόχων και επιλογή των μέτρων με βάση αυτούς τους στόχους.

Η παρούσα έρευνα στηρίζεται στην μεθοδολογία που ανέπτυξαν οι Bebbertal (2021) οι οποίοι θέλησαν να συνθέσουν τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης (Sustainable Development Goals – SDGs) για την κινητικότητα των Ηνωμένων για την παραγωγή ενός ερευνητικού εργαλείου ικανού να δώσει αριθμητικά αποτελέσματα για τη βιώσιμη κινητικότητα σε μία πόλη.

4.3 Ερευνητικό Εργαλείο

Η έρευνα χρησιμοποίησε το πρότυπο εργαλείο Sustainability Mobility Scale (SMobScale) των Bebbertet al (2021) το οποίο αποτελείται από οκτώ (8) βασικές κλίμακες:

1^{ος} άξονας: Δυνατότητες για πεζούς (ερωτήσεις: 12-18)

2^{ος} άξονας: Ασφάλεια μετακινήσεων (ερωτήσεις: 19-22)

3^{ος} άξονας: Ασφάλεια (ερωτήσεις: 23-28)

4^{ος} άξονας: Ελκυστικότητα και ποιότητα περιβάλλοντος (ερωτήσεις: 29-36)

5^{ος} άξονας: Υποδομή και τεχνολογικές παροχές για οδηγούς (ερωτήσεις: 37-41)

6^{ος} άξονας: Εναλλακτικές διαδρομές (ερωτήσεις: 42-45)

7^{ος} άξονας: Κινητικότητα για χρήστες δημοσίων συγκοινωνιών (ερωτήσεις: 46-59)

8^{ος} άξονας: Κινητικότητα για εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς (ερωτήσεις: 60-62)

Στην αρχή του ερωτηματολογίου υπήρχαν και 11 ερωτήσεις που κατέγραφαν δημογραφικά στοιχεία, καθώς και πολύ σημαντικά δεδομένα όσο αφορά τον αριθμό αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και εναλλακτικών υβριδικών οχημάτων ανά νοικοκυριό, όπως και τον τρόπο μετακίνησης από και προς την εργασία αλλά και από και προς άλλους καθημερινούς προορισμούς

4.4 Ερευνητικό Δείγμα και Διαδικασία

Τα ερωτηματολόγια συντάχθηκαν σε έντυπη μορφή και δόθηκαν στην σε πολίτες του Δήμου Περιστερίου στο περιβάλλον εργασίας της ερευνήτριας η οποία τυγχάνει εργαζόμενη στο Δήμο Περιστερίου (δείγμα ευκολίας) (Bryman, 2017). Παράλληλα μετατράπηκαν σε ψηφιακή μορφή μέσω Google Forms και στάλθηκαν σε συναδέλφους δημότες Περιστερίου μέσω email (και πάλι δείγμα ευκολίας). Τα ερωτηματολόγια στάλθηκαν μεταξύ 01/09/2022 και 20/09/2022 και μόλις συλλέχθηκαν 84 απαντήσεις η φόρμα έκλεισε και δε δεχόταν νέες. Οι διαδικτυακές φόρμες έχουν το πλεονέκτημα της άμεσης αποστολής, συμπλήρωσης και συγκέντρωσης δεδομένων (raw data) σε ψηφιακή μορφή, τα οποία μπορούν εύκολα να

αναλυθούν με οποιαδήποτε στατιστική εφαρμογή (Bryman, 2017). Η στατιστική ανάλυση των απαντήσεων έγινε με την εφαρμογή IBMSPSSv21.0.

5. Αποτελέσματα έρευνας

5.1 Έλεγχος αξιοπιστίας του ερωτηματολογίου

Για την ανάλυση αξιοπιστίας του ερωτηματολογίου χρησιμοποιήθηκε ο συντελεστής Cronbach's alpha ο οποίος υπολογίζει το βαθμό εσωτερικής συνοχής ή συνοχής μίας κλίμακας ή ενός συνόλου κλιμάκων ενός ερευνητικού εργαλείου. Όσο περισσότερο η τιμή του συντελεστή ξεπερνά την τιμή 0.7 τόσο περισσότερο αξιόπιστο θεωρείται (Ουζούνη & Νακάκης, 2011; Bryman, 2017) αν και για κάποιους ερευνητές τιμές μεγαλύτερες του 0.9 πιθανότατα να υποδηλώνουν ότι μάλλον οι δηλώσεις (ερωτήσεις) που απαρτίζουν την κλίμακα θεωρήθηκαν από τους ερωτηθέντες ως παραλλαγές της ίδιας δήλωσης (ερώτησης) ()

Εξετάζοντας το συνολικό ερωτηματολόγιο:

Πίνακας 1 – Βαθμός αξιοπιστίας ερωτηματολογίου

Cronbach's Alpha	N of Items
,857	52

Ο βαθμός εσωτερικής συνοχής του ερωτηματολογίου βρέθηκε με τιμή: 0.857 (> 0.7) οπότε οι απαντήσεις του ερωτηματολογίου θεωρούνται αξιόπιστες για την εξαγωγή συμπερασμάτων.

Αξιοπιστία των ερωτήσεων της κλίμακας δυνατότητες για πεζούς:

Πίνακας 2 - Βαθμός αξιοπιστίας κλίμακας: Δυνατότητες για πεζούς

Cronbach's Alpha	N of Items
,937	8

Ο βαθμός εσωτερικής συνοχής της κλίμακας Δυνατότητες για πεζούς βρέθηκε με τιμή: 0.937 (> 0.7) οπότε οι απαντήσεις της κλίμακας θεωρούνται αξιόπιστες για την εξαγωγή συμπερασμάτων, αν και όπως αναφέρθηκε παραπάνω (τιμή > 0.9), είναι πιθανή η πολυγραμμικότητα της κλίμακας, δηλαδή οι ερωτηθέντες να έδωσαν ενιαία απάντηση και στις 8 ερωτήσεις της.

Αξιοπιστία των ερωτήσεων της κλίμακας: Ασφάλεια μεταφορών

Πίνακας 3 - Βαθμός αξιοπιστίας κλίμακας: Ασφάλεια μεταφορών

Cronbach's Alpha	N of Items
,873	4

Ο βαθμός εσωτερικής συνοχής της κλίμακας: Ασφάλεια μεταφορών βρέθηκε με τιμή: 0.873 (> 0.7) οπότε οι απαντήσεις της κλίμακας θεωρούνται αξιόπιστες για την εξαγωγή συμπερασμάτων.

Αξιοπιστία των ερωτήσεων της κλίμακας: Ασφάλεια

Πίνακας 4 - Βαθμός αξιοπιστίας κλίμακας: Ασφάλεια

Cronbach's Alpha	N of Items
,897	6

Ο βαθμός εσωτερικής συνοχής της κλίμακας: Ασφάλεια βρέθηκε με τιμή:0.897(> 0.7)οπότε οι απαντήσεις της κλίμακας θεωρούνται αξιόπιστες για την εξαγωγή συμπερασμάτων.

Αξιοπιστία των ερωτήσεων της κλίμακας: Ελκυστικότητα και ποιότητα περιβάλλοντος

Πίνακας 5 - Βαθμός αξιοπιστίας κλίμακας: Ελκυστικότητα και ποιότητα περιβάλλοντος

Cronbach's Alpha	N of Items
,792	8

Ο βαθμός εσωτερικής συνοχής της κλίμακας: Ελκυστικότητα και ποιότητα περιβάλλοντος

Ο βαθμός εσωτερικής συνοχής της κλίμακας: Ελκυστικότητα και ποιότητα περιβάλλοντος βρέθηκε με τιμή: 0.792 (> 0.7), οπότε οι απαντήσεις της κλίμακας θεωρούνται αξιόπιστες για την εξαγωγή συμπερασμάτων.

Αξιοπιστία των ερωτήσεων της κλίμακας: Υποδομή και τεχνολογικές παροχές σε οδηγούς

Πίνακας 6 - Βαθμός αξιοπιστίας κλίμακας: Υποδομή και τεχνολογικές παροχές σε οδηγούς

Cronbach's Alpha	N of Items
,746	5

Ο βαθμός εσωτερικής συνοχής της κλίμακας: Υποδομή και τεχνολογικές παροχές σε οδηγούς βρέθηκε με τιμή: 0.746 (> 0.7), οπότε οι απαντήσεις της κλίμακας θεωρούνται αξιόπιστες για την εξαγωγή συμπερασμάτων.

Αξιοπιστία των ερωτήσεων της κλίμακας εναλλακτικές διαδρομές

Πίνακας 7 - Βαθμός αξιοπιστίας κλίμακας: Εναλλακτικές διαδρομές

Cronbach's Alpha	N of Items
,946	4

Ο βαθμός εσωτερικής συνοχής της κλίμακας: Εναλλακτικές διαδρομές βρέθηκε με τιμή: 0.946 (>0.7) οπότε οι απαντήσεις της κλίμακας θεωρούνται αξιόπιστες για την εξαγωγή συμπερασμάτων, αν και όπως αναφέρθηκε παραπάνω (τιμή > 0.9), είναι πιθανή η πολυγραμμικότητα της κλίμακας, δηλαδή οι ερωτηθέντες να έδωσαν ενιαία απάντηση και στις 4 ερωτήσεις της

Αξιοπιστία για τις ερωτήσεις της κλίμακας: Κινητικότητα για χρήστες δημόσιων συγκοινωνιών

Πίνακας 8 - Βαθμός αξιοπιστίας κλίμακας: Κινητικότητα για χρήστες δημόσιων συγκοινωνιών

Cronbach's Alpha	N of Items
,714	14

Ο βαθμός εσωτερικής συνοχής της κλίμακας: Κινητικότητα για χρήστες δημόσιων συγκοινωνιών βρέθηκε με τιμή: 0.714 (> 0.7) οπότε οι απαντήσεις της κλίμακας θεωρούνται αξιόπιστες για την εξαγωγή συμπερασμάτων.

Αξιοπιστία για τις ερωτήσεις της κλίμακας: Κινητικότητα για εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς

Πίνακας 9 - Βαθμός αξιοπιστίας κλίμακας: Κινητικότητα για εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς

Cronbach's Alpha	N of Items
,776	3

Ο βαθμός εσωτερικής συνοχής της κλίμακας: Κινητικότητα για χρήστες δημόσιων συγκοινωνιών βρέθηκε με τιμή 0.776 (> 0.7) οπότε οι απαντήσεις της κλίμακας θεωρούνται αξιόπιστες για την εξαγωγή συμπερασμάτων.

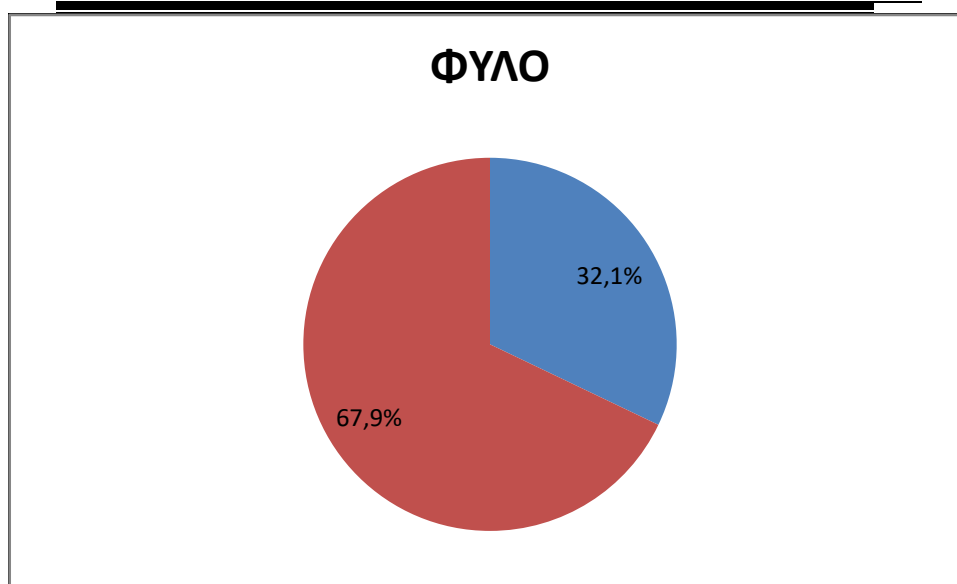
5.2 Δημογραφικά στοιχεία έρευνας

Συνολικά εξετάστηκαν οι απαντήσεις 84 ατόμων οι οποίοι υπέγραψαν ότι δέχονται τους όρους της έρευνας

5.2.1 Φύλο

Πίνακας 10 - Φύλο ερωτηθέντων

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΑΝΤΡΑΣ	27	32,1	32,1
ΓΥΝΑΙΚΑ	57	67,9	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	



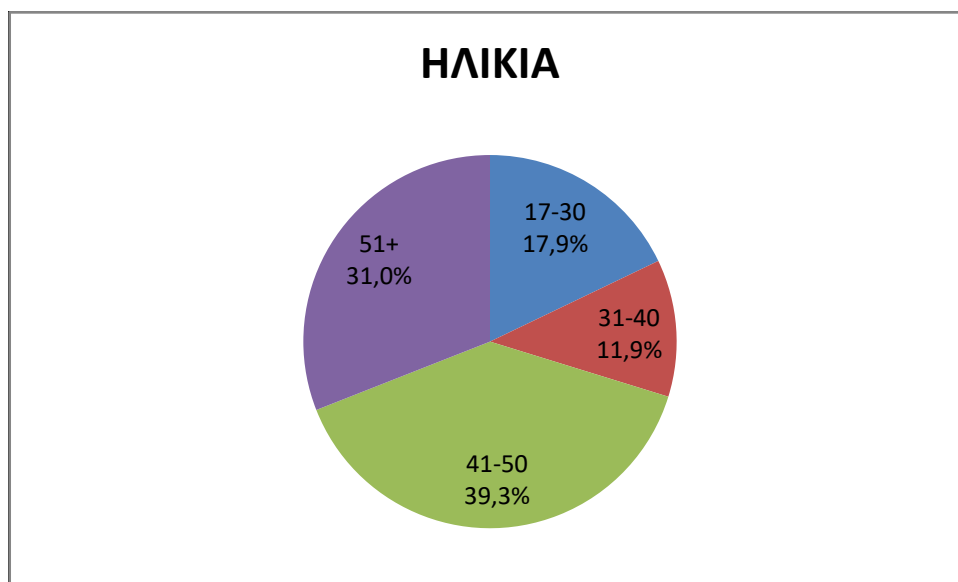
Διάγραμμα 1 – Φύλο ερωτηθέντων

Το 67,9 % (n=57) των ερωτηθέντων είναι γυναίκες και το 32,1% (n=27) άντρες.

5.2.2 Ηλικία

Πίνακας 11 - Ηλικία ερωτηθέντων

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
17-30	15	17,9	17,9
31-40	10	11,9	29,8
41-50	33	39,3	69,0
51+	26	31,0	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	



Διάγραμμα 2 – Ηλικία ερωτηθέντων

Το 17,9% (n=15) των ερωτηθέντων είναι 17-30 ετών, το 11,9% (n=10) είναι 31-40 ετών, το 39,3% (n=33) είναι 41-50 ετών, το 31,3% (n=26) είναι 51+ ετών

5.2.3 Σχέση με Δήμο

Πίνακας 12 - Σχέση ερωτηθέντων με το Δήμο

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΜΟΝΙΜΟΣ ΚΑΤΟΙΚΟΣ	61	72,6	72,6
ΚΑΤΟΙΚΟΣ ΓΙΑ ΜΙΚΡΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ	3	3,6	76,2
ΕΠΙΣΚΕΠΤΗΣ	20	23,8	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	



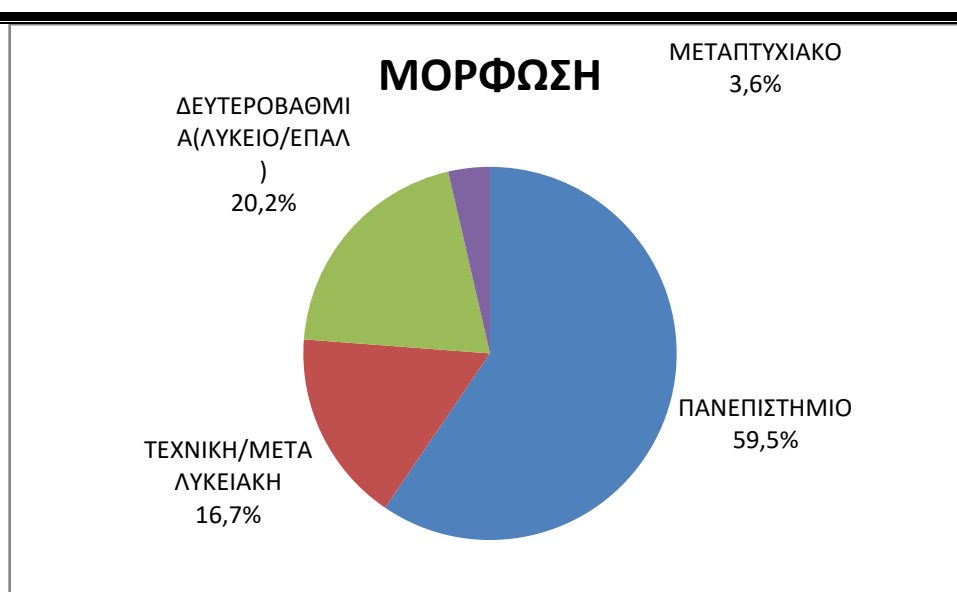
Διάγραμμα 3 - Σχέση ερωτηθέντων με το Δήμο

Το 72,6% (n=61) των ερωτηθέντων είναι μόνιμοι κάτοικοι, το 3,6% (n=3) είναι κάτοικοι για μικρό διάστημα, το 23,8% (n=20) είναι επισκέπτες του Δήμου.

5.2.4 Μόρφωση

Πίνακας 13 - Επίπεδο εκπαίδευσης ερωτηθέντων

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ	50	59,5	59,5
ΤΕΧΝΙΚΗ/ΜΕΤΑΛΥΚΕΙΑΚΗ	14	16,7	76,2
ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΑ(ΛΥΚΕΙΟ/ΕΠΑΛ)	17	20,2	96,4
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ	3	3,6	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	



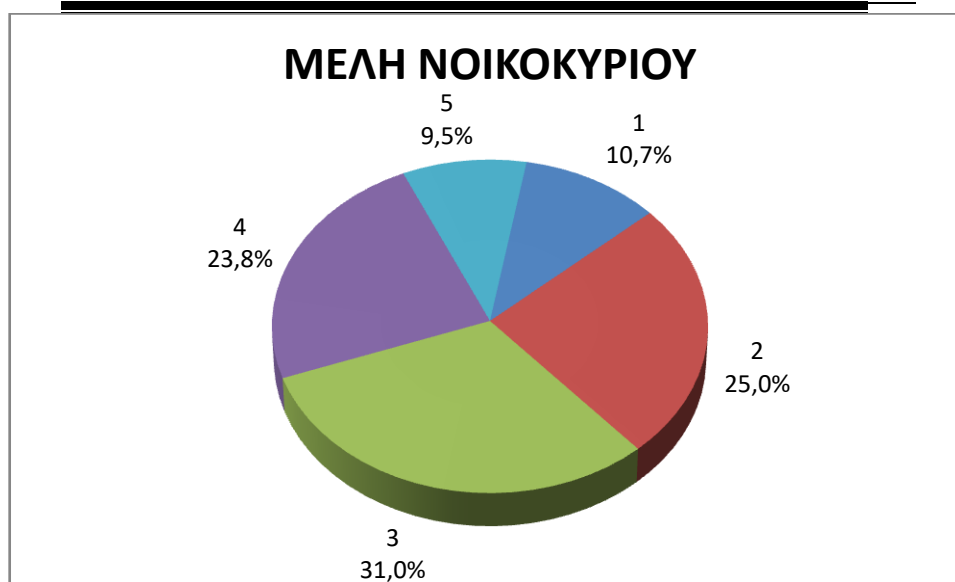
Διάγραμμα 4 - Επίπεδο εκπαίδευσης ερωτηθέντων

Το 59,5% (n=50) των ερωτηθέντων είναι πανεπιστημιακής εκπαίδευσης, το 16,7% (n=14) έχει ολοκληρώσει Τεχνική / Μεταλυκειακή εκπαίδευση, το 20,2% (n= 17) έχει ολοκληρώσει Δευτεροβάθμια εκπαίδευση (Λύκειο/ΕΠΑΛ) και το 3,6% (n= 3) έχει μεταπτυχιακό.

5.2.5 Μέλη Νοικοκυριού

Πίνακας 14 - Αριθμός μελών νοικοκυριού ερωτηθέντων

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
1	9	10,7	10,7
2	21	25,0	35,7
3	26	31,0	66,7
4	20	23,8	90,5
5	8	9,5	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	



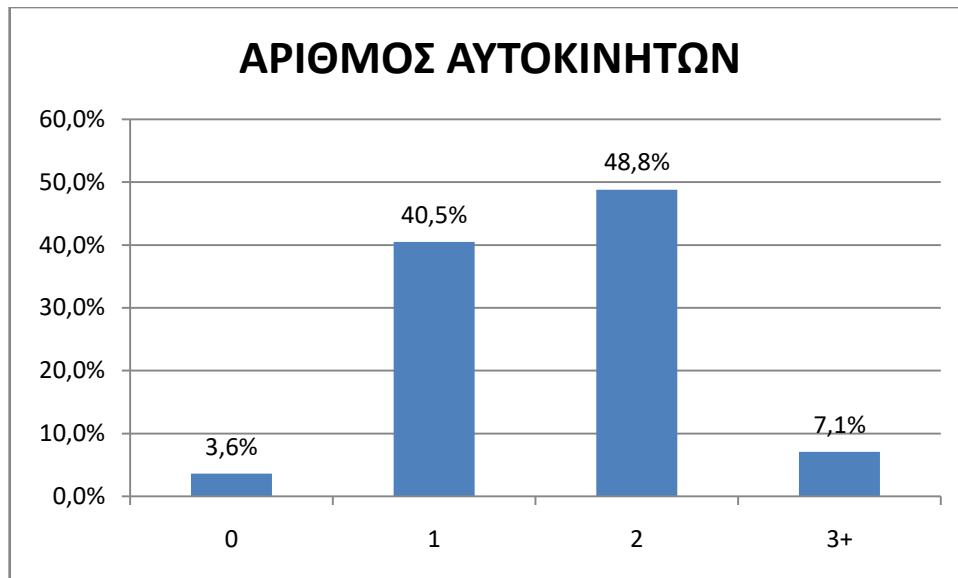
Διάγραμμα 5 - Αριθμός μελών νοικοκυριού ερωτηθέντων

Το 10,7% (n=9) των ερωτηθέντων ζουν μόνοι τους, το 25% (n=21) ζουν με ένα ακόμα άτομο, το 31% (n=26) ζει με άλλα 2 άτομα, το 23,8% (n=20) ζει με άλλα 3 άτομα και το 9,5% (n=8) ζει με άλλα 4 άτομα.

5.2.6 Αριθμός Αυτοκινήτων

Πίνακας 15 - Αριθμός αυτοκινήτων που έχει το νοικοκυριό των ερωτηθέντων

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
0	3	3,6	3,6
1	34	40,5	44,0
2	41	48,8	92,9
3+	6	7,1	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	



Διάγραμμα 6 - Αριθμός αυτοκινήτων που έχει το νοικοκυριό των ερωτηθέντων

Στο 3,6% (n=3) των ερωτηθέντων το νοικοκυριό δεν έχει αυτοκίνητο, στο 40,5% (n=34) έχει ένα, στο 48,8% (n=41) έχουν 2 και στο 7,1% (n=6) έχει περισσότερα από 3 αυτοκίνητα.

5.2.7 Αριθμός Δικύκλων

Πίνακας 16 - Αριθμός αυτοκινήτων που έχει το νοικοκυριό των ερωτηθέντων

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
0	53	63,1	63,1
1	25	29,8	92,9
2+	6	7,1	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	



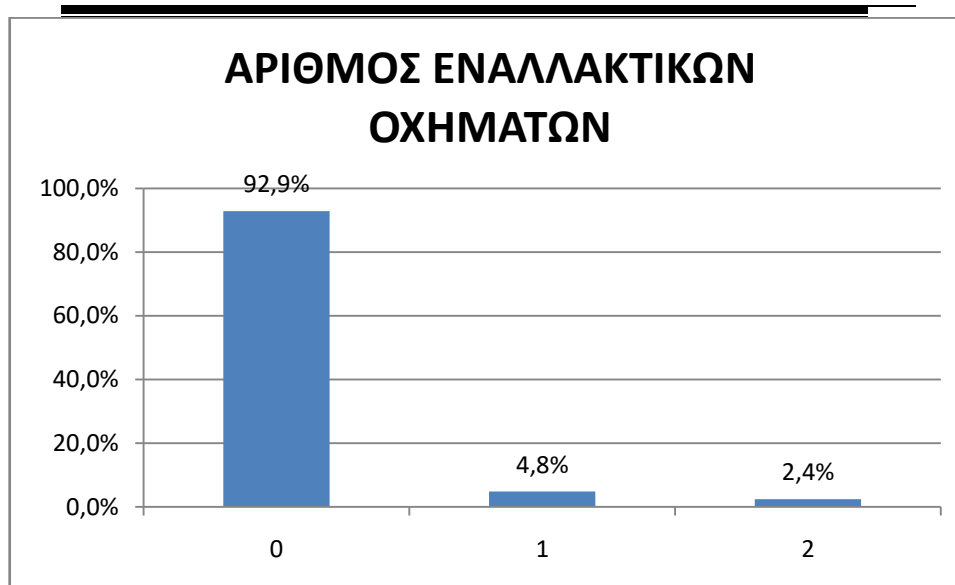
Διάγραμμα 7 - Αριθμός αυτοκινήτων που έχει το νοικοκυριό των ερωτηθέντων

Στο 63,1% (n=53) των ερωτηθέντων το νοικοκυριό δεν έχει κανένα δίκυκλο, στο 29,8% (n=25) έχει ένα δίκυκλο, στο 7,1% (n=6) έχει δύο δίκυκλα.

5.2.8 Αριθμός Εναλλακτικών Οχημάτων

Πίνακας 17 - Αριθμός αυτοκινήτων που έχει το νοικοκυριό των ερωτηθέντων

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
0	78	92,9	92,9
1	4	4,8	97,6
2	2	2,4	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	



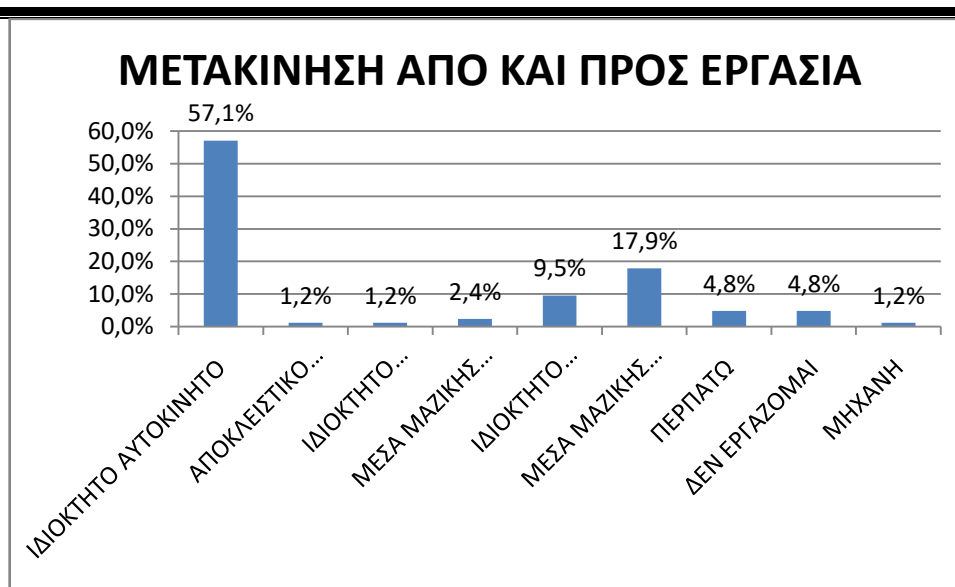
Διάγραμμα 8 - Αριθμός αυτοκινήτων που έχει το νοικοκυριό των ερωτηθέντων

Στο 92,9% (n=78) των ερωτηθέντων το νοικοκυριό δεν έχει εναλλακτικά οχήματα, στο 4,8% (n=4) έχει 1 εναλλακτικό όχημα και στο 2,4% (n=2) έχει 2 εναλλακτικά οχήματα.

5.2.9 Μετακινήσεις ερωτηθέντων από και προς την εργασία

Πίνακας 18 - Τρόπος μετακίνησης ερωτηθέντων από και προς την εργασία

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	48	57,1	57,1
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	1	1,2	58,3
ΙΔΙΟΚΤΗΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΜΕ ΕΤΑΙΡΙΚΟ	1	1,2	59,5
ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΜΕ ΕΤΑΙΡΙΚΟ	2	2,4	61,9
ΙΔΙΟΚΤΗΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΜΕ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	8	9,5	71,4
ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	15	17,9	89,3
ΠΕΡΠΑΤΩ	4	4,8	94,0
ΔΕΝ ΕΡΓΑΖΟΜΑΙ	4	4,8	98,8
ΜΗΧΑΝΗ	1	1,2	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	



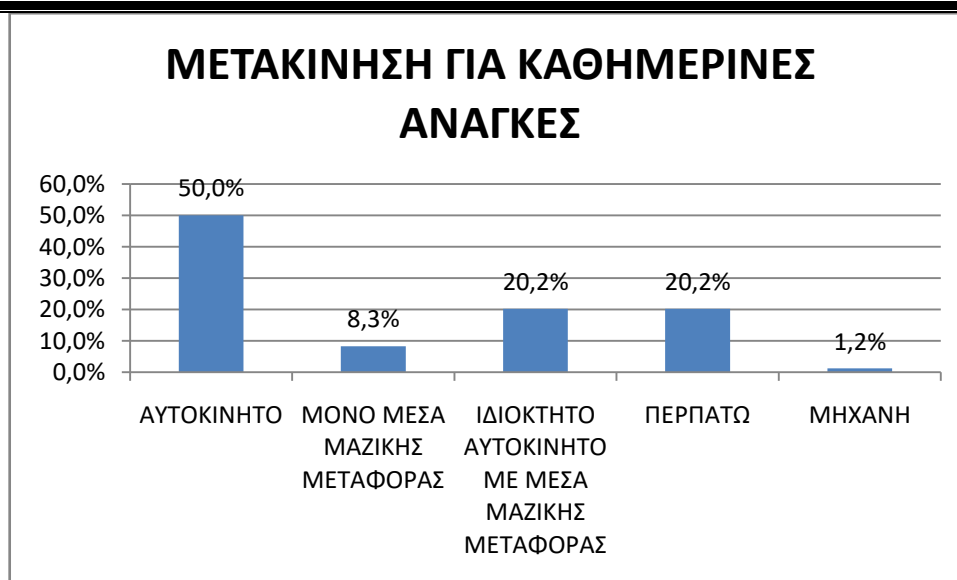
Το 57,1% (n=48) μετακινείται από και προς την εργασία του με ιδιόκτητο αυτοκίνητο, το 1,2% (n=1) μετακινείται αποκλειστικά με εταιρικό αυτοκίνητο, το 1,2% (n=1) μετακινείται συνδυαστικά με ιδιόκτητο και εταιρικό αυτοκίνητο, το 2,4% (n=2) μετακινείται συνδυαστικά με μέσα μαζικής μεταφοράς και εταιρικό αυτοκίνητο, το 9,5% (n=8) μετακινείται με συνδυασμό ιδιόκτητου αυτοκινήτου και μέσα μαζικής μεταφοράς, το 17,9% (n=15)

αποκλειστικά μέσα μαζικής μεταφοράς, το 4,8% (n=4) με τα πόδια, το 1,2% (n=1) με τα πόδια, και το 4,8% (n=4).

5.2.10 Μετακινήσεις για καθημερινές ανάγκες

Πίνακας 19 - Τρόπος μετακίνησης ερωτηθέντων για τις καθημερινές ανάγκες

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	42	50,0	50,0
ΜΟΝΟ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	7	8,3	58,3
ΙΔΙΟΚΤΗΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΜΕ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	17	20,2	78,6
ΠΕΡΠΑΤΩ	17	20,2	98,8
ΜΗΧΑΝΗ	1	1,2	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	



Διάγραμμα 9 - Τρόπος μετακίνησης ερωτηθέντων για τις καθημερινές ανάγκες

Το 50,0% (n=42) των ερωτηθέντων μετακινείται με αυτοκίνηση για καθημερινές του ανάγκες, το 8,3% (n=7) μόνο μέσα μαζικής μεταφοράς, το 20,2% (n=17) μετακινείται συνδυαστικά με αυτοκίνητο και μέσα μαζικής μεταφοράς, το 20,2% (n=17) περπατά και το 1,2% (n=1) με μηχανή.

5.2.11 Εισόδημα

Πίνακας 20 - Οικογενειακό εισόδημα ερωτηθέντων

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
<10000	11	13,1	13,1
10000-25000	36	42,9	56,0
25000-40000	29	34,5	90,5
>40000	8	9,5	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	



Διάγραμμα 10 - Οικογενειακό εισόδημα ερωτηθέντων

Το 13,1% (n=11) των ερωτηθέντων δήλωσε ότι το νοικοκυριό τους ζει με λιγότερο από 10.000 ευρώ, το 42,9% (n=36) με 10.000 με 25.000 ευρώ, το 34,5% (n=29) με 25.000 έως 40.000 ευρώ, το 9,5% (n=8)

5.3 Περιγραφική στατιστική ανάλυση

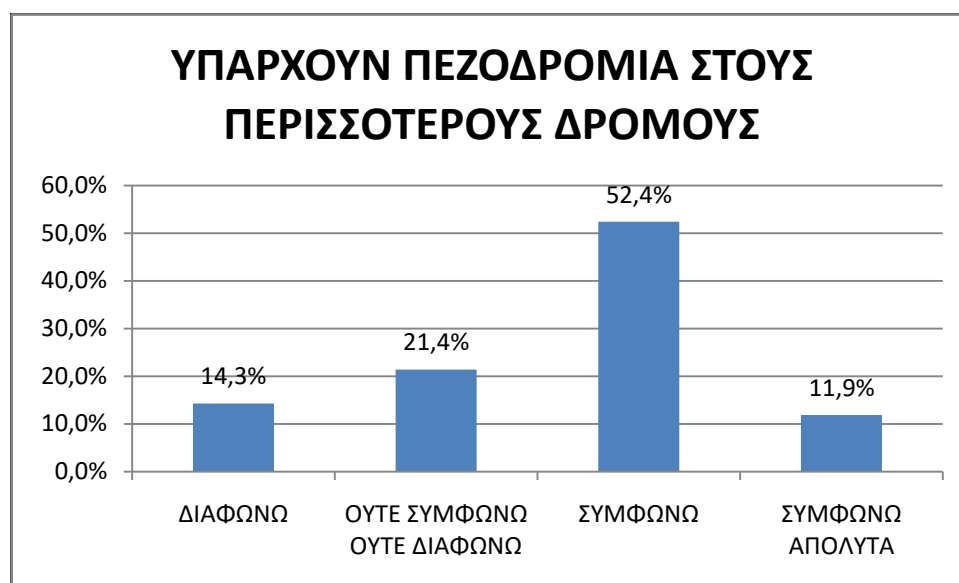
5.3.1 Άξονας: Δυνατότητες για πεζούς

ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΣΤΟΥΣ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ

Πίνακας 21 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν πεζοδρόμια στους περισσότερους δρόμους

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	18	21,4	21,4
ΔΙΑΦΩΝΩ	12	14,3	35,7
ΣΥΜΦΩΝΩ	44	52,4	88,1
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	10	11,9	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα προκύπτει ότι το 14,3% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι υπάρχουν πεζοδρόμια στους περισσότερους δρόμους, το 21,4% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι υπάρχουν πεζοδρόμια στους περισσότερους δρόμους, το 52,4% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι υπάρχουν πεζοδρόμια στους περισσότερους δρόμους και το 11,9% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι υπάρχουν πεζοδρόμια στους περισσότερους δρόμους.



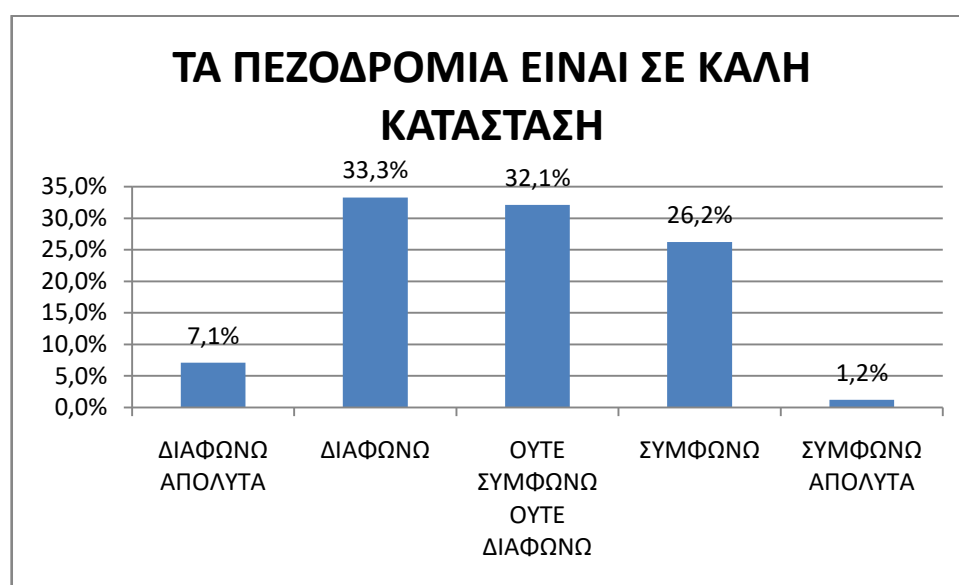
Διάγραμμα 11 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν πεζοδρόμια στους περισσότερους δρόμους

ΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΕΙΝΑΙ ΣΕ ΚΑΛΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Πίνακας 22 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν τα πεζοδρόμια είναι σε καλή κατάσταση

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	27	32,1	32,1
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	6	7,1	39,3
ΔΙΑΦΩΝΩ	28	33,3	72,6
ΣΥΜΦΩΝΩ	22	26,2	98,8
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	1	1,2	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα προκύπτει ότι το 7,1% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι τα πεζοδρόμια είναι σε καλή κατάσταση, το 33,3% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι τα πεζοδρόμια είναι σε καλή κατάσταση, το 32,1% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι τα πεζοδρόμια είναι σε καλή κατάσταση, το 26,2% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι τα πεζοδρόμια είναι σε καλή κατάσταση και το 1,2% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι τα πεζοδρόμια είναι σε καλή κατάσταση.



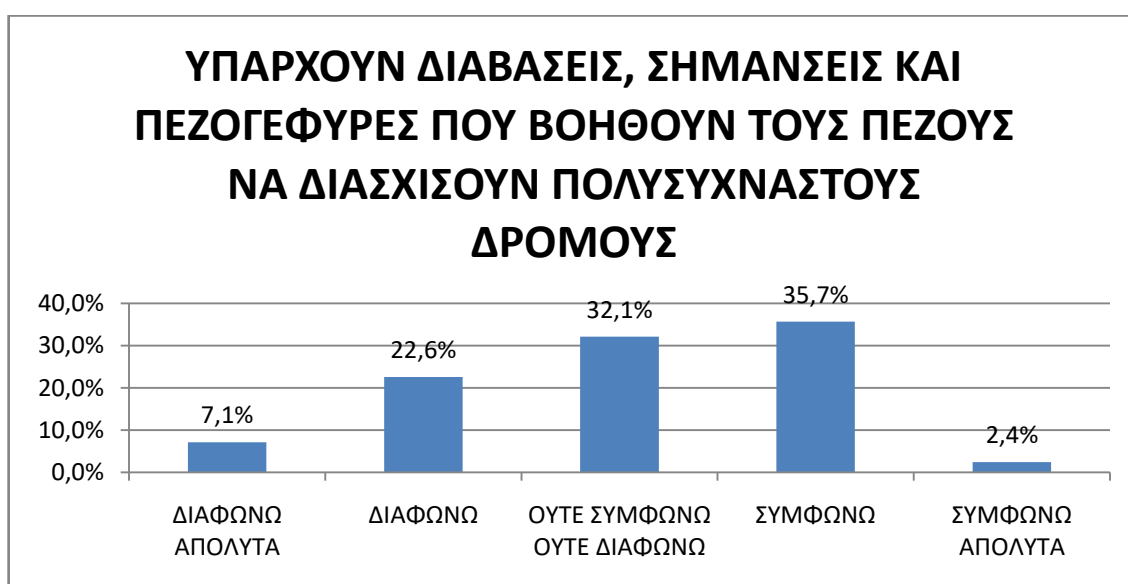
Διάγραμμα 12 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν τα πεζοδρόμια είναι σε καλή κατάσταση

ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ, ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΕΖΟΓΕΦΥΡΕΣ ΠΟΥ ΒΟΗΘΟΥΝ ΤΟΥΣ ΠΕΖΟΥΣ ΝΑ ΔΙΑΣΧΙΣΟΥΝ ΠΟΛΥΣΥΧΝΑΣΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ

Πίνακας 23 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν διαβάσεις, σημάνσεις και πεζογέφυρες που βοηθούν τους πεζούς να διασχίσουν πολυσύχναστους δρόμους

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	27	32,1	32,1
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	6	7,1	39,3
ΔΙΑΦΩΝΩ	19	22,6	61,9
ΣΥΜΦΩΝΩ	30	35,7	97,6
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	2	2,4	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 7,1% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι υπάρχουν διαβάσεις, σημάνσεις και πεζογέφυρες που βοηθούν τους πεζούς να διασχίσουν πολυσύχναστους δρόμους, το 22,6% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι υπάρχουν διαβάσεις, σημάνσεις και πεζογέφυρες που βοηθούν τους πεζούς να διασχίσουν πολυσύχναστους δρόμους, το 32,1% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι υπάρχουν διαβάσεις, σημάνσεις και πεζογέφυρες που βοηθούν τους πεζούς να διασχίσουν πολυσύχναστους δρόμους, το 35,7% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι υπάρχουν διαβάσεις, σημάνσεις και πεζογέφυρες που βοηθούν τους πεζούς να διασχίσουν πολυσύχναστους δρόμους και το 2,4% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι υπάρχουν διαβάσεις, σημάνσεις και πεζογέφυρες που βοηθούν τους πεζούς να διασχίσουν πολυσύχναστους δρόμους.



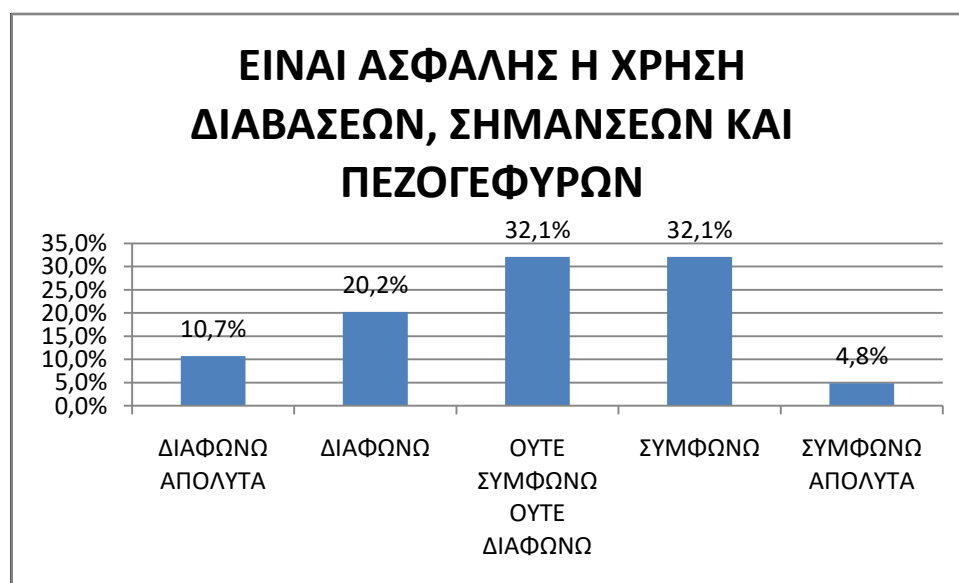
Διάγραμμα 13 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν διαβάσεις, σημάνσεις και πεζογέφυρες που βοηθούν τους πεζούς να διασχίσουν πολυσύχναστους δρόμους

ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ Η ΧΡΗΣΗ ΔΙΑΒΑΣΕΩΝ, ΣΗΜΑΝΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΕΖΟΓΕΦΥΡΩΝ

Πίνακας 24 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι ασφαλής η χρήση διαβάσεων, σημάτων και πεζογεφυρών

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	27	32,1	32,1
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	9	10,7	42,9
ΔΙΑΦΩΝΩ	17	20,2	63,1
ΣΥΜΦΩΝΩ	27	32,1	95,2
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	4	4,8	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 10,7% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι είναι ασφαλής η χρήση διαβάσεων, σημάτων και πεζογεφυρών, το 20,2% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι είναι ασφαλής η χρήση διαβάσεων, σημάτων και πεζογεφυρών, το 32,1% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι είναι ασφαλής η χρήση διαβάσεων, σημάτων και πεζογεφυρών, το 32,1% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι είναι ασφαλής η χρήση διαβάσεων, σημάτων και πεζογεφυρών και το 4,8% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι είναι ασφαλής η χρήση διαβάσεων, σημάτων και πεζογεφυρών.



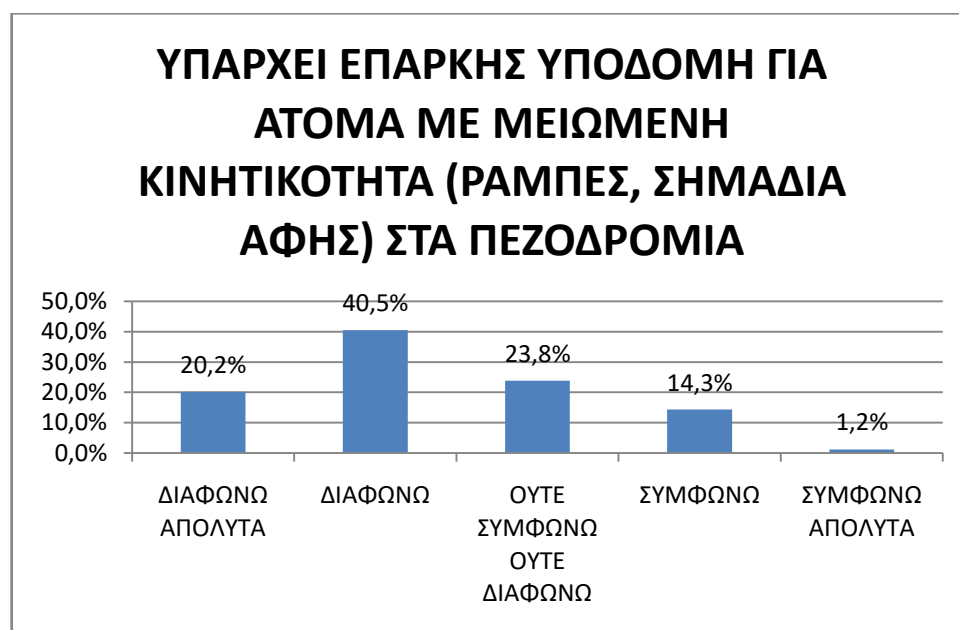
Διάγραμμα 14 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι ασφαλής η χρήση διαβάσεων, σημάτων και πεζογεφυρών

ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΠΑΡΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΡΑΜΠΕΣ, ΣΗΜΑΔΙΑ ΑΦΗΣ) ΣΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ

Πίνακας 25 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχει επαρκής υποδομή για άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ράμπες, σημάδια αφής) στα πεζοδρόμια

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	20	23,8	23,8
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	17	20,2	44,0
ΔΙΑΦΩΝΩ	34	40,5	84,5
ΣΥΜΦΩΝΩ	12	14,3	98,8
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	1	1,2	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 20,2% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι υπάρχει επαρκής υποδομή για άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ράμπες, σημάδια αφής) στα πεζοδρόμια, το 40,5% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι υπάρχει επαρκής υποδομή για άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ράμπες, σημάδια αφής) στα πεζοδρόμια, το 23,8% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι υπάρχει επαρκής υποδομή για άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ράμπες, σημάδια αφής) στα πεζοδρόμια, το 14,3% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι υπάρχει επαρκής υποδομή για άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ράμπες, σημάδια αφής) στα πεζοδρόμια και το 1,2% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι υπάρχει επαρκής υποδομή για άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ράμπες, σημάδια αφής) στα πεζοδρόμια.



Διάγραμμα 15 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχει επαρκής υποδομή για άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ράμπες, σημάδια αφής) στα πεζοδρόμια

Η ΟΔΟΣΗΜΑΝΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΦΑΝΑΡΙΑ ΚΑΘΟΔΗΓΟΥΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΤΟΥΣ ΠΕΖΟΥΣ

Πίνακας 26 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η οδοσήμανση και τα φανάρια καθοδηγούν ικανοποιητικά τους πεζούς

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	28	33,3	33,3
ΔΙΑΦΩΝΩ	19	22,6	56,0
ΣΥΜΦΩΝΩ	31	36,9	92,9
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	6	7,1	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 22,6% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι η οδοσήμανση και τα φανάρια καθοδηγούν ικανοποιητικά τους πεζούς, το 33,3% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι η οδοσήμανση και τα φανάρια καθοδηγούν ικανοποιητικά τους πεζούς, το 36,9% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι η οδοσήμανση και τα φανάρια καθοδηγούν ικανοποιητικά τους πεζούς και το 7,1% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι η οδοσήμανση και τα φανάρια καθοδηγούν ικανοποιητικά τους πεζούς.



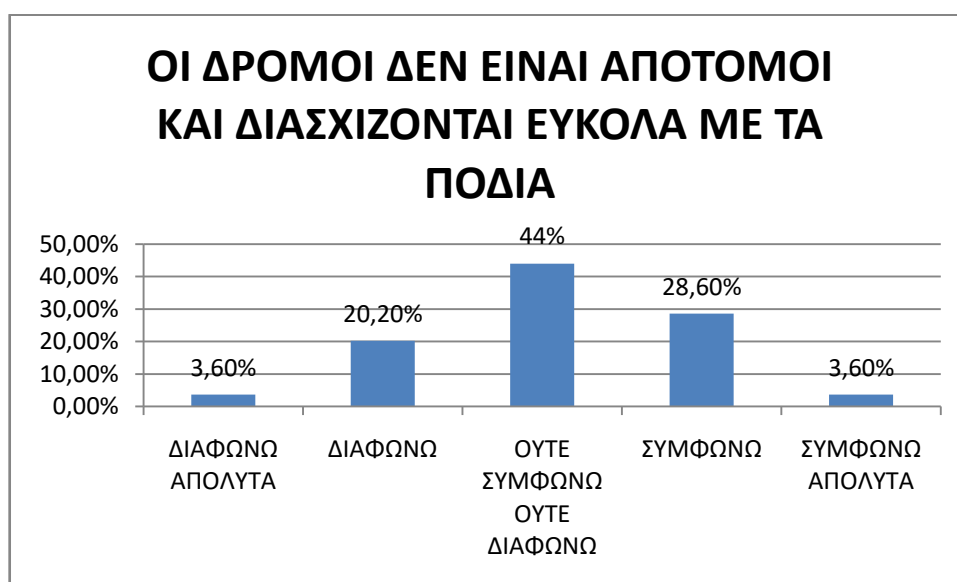
Διάγραμμα 16 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η οδοσήμανση και τα φανάρια καθοδηγούν ικανοποιητικά τους πεζούς

ΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΠΟΤΟΜΟΙ ΚΑΙ ΔΙΑΣΧΙΖΟΝΤΑΙ ΕΥΚΟΛΑ ΜΕ ΤΑ ΠΟΔΙΑ

Πίνακας 27 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι δρόμοι δεν είναι απότομοι και διασχίζονται εύκολα με τα πόδια

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	37	44,0	44,0
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	3	3,6	47,6
ΔΙΑΦΩΝΩ	17	20,2	67,9
ΣΥΜΦΩΝΩ	24	28,6	96,4
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	3	3,6	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 3,6% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι οι δρόμοι δεν είναι απότομοι και διασχίζονται εύκολα με τα πόδια, το 20,2% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι οι δρόμοι δεν είναι απότομοι και διασχίζονται εύκολα με τα πόδια, το 44% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι οι δρόμοι δεν είναι απότομοι και διασχίζονται εύκολα με τα πόδια, το 28,6% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι οι δρόμοι δεν είναι απότομοι και διασχίζονται εύκολα με τα πόδια και το 3,6% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι οι δρόμοι δεν είναι απότομοι και διασχίζονται εύκολα με τα πόδια.



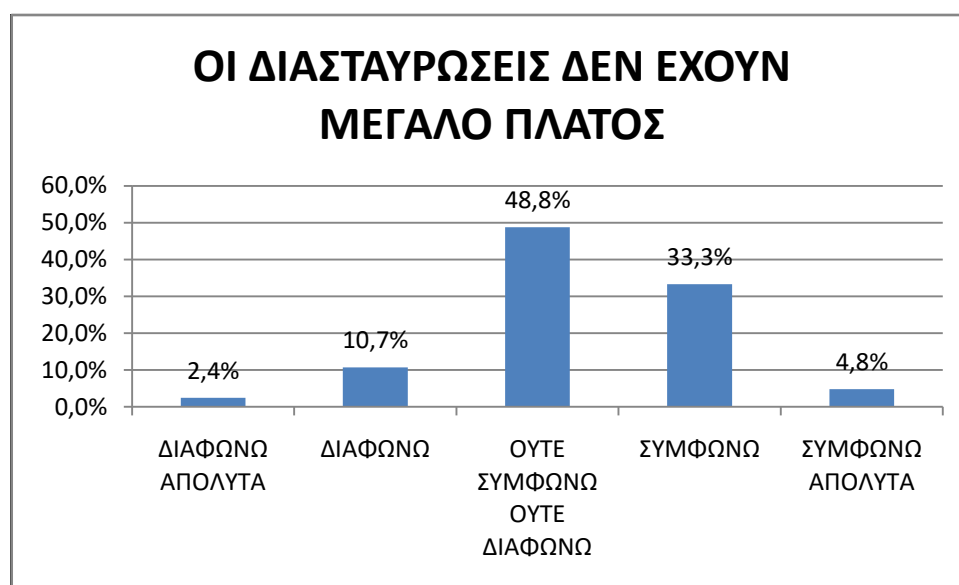
Διάγραμμα 17 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι δρόμοι δεν είναι απότομοι και διασχίζονται εύκολα με τα πόδια

ΟΙ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΙΣ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΜΕΓΑΛΟ ΠΛΑΤΟΣ

Πίνακας 28 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι διασταυρώσεις δεν έχουν μεγάλο πλάτος

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	41	48,8	48,8
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	2	2,4	51,2
ΔΙΑΦΩΝΩ	9	10,7	61,9
ΣΥΜΦΩΝΩ	28	33,3	95,2
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	4	4,8	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 2,4% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι οι διασταυρώσεις δεν έχουν μεγάλο πλάτος, το 10,7% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι οι διασταυρώσεις δεν έχουν μεγάλο πλάτος, το 48,8% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι οι διασταυρώσεις δεν έχουν μεγάλο πλάτος, το 33,3% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι οι διασταυρώσεις δεν έχουν μεγάλο πλάτος και το 4,8% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι οι διασταυρώσεις δεν έχουν μεγάλο πλάτος.



Διάγραμμα 18 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι διασταυρώσεις δεν έχουν μεγάλο πλάτος

ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ

Πίνακας 29 - Μέση τιμή και τυπική απόκλιση των απαντήσεων των συμμετεχόντων στις ερωτήσεις της κλίμακας δυνατότητες για πεζούς

	N	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ
ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΣΤΟΥΣ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ	66	2,9697	,58097
ΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΕΙΝΑΙ ΣΕ ΚΑΛΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ (ΜΕ ΠΛΑΚΟΣΤΡΩΣΗ, ΣΥΝΤΗΡΗΜΕΝΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΑΤΕΛΕΙΕΣ)	57	2,3158	,68551
ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ, ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΕΖΟΓΕΦΥΡΕΣ ΠΟΥ ΒΟΗΘΟΥΝ ΤΟΥΣ ΠΕΖΟΥΣ ΝΑ ΔΙΑΣΧΙΣΟΥΝ ΠΟΛΥΣΥΧΝΑΣΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ	57	2,4912	,73492
ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ Η ΧΡΗΣΗ ΔΙΑΒΑΣΕΩΝ, ΣΗΜΑΝΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΕΖΟΓΕΦΥΡΩΝ	57	2,4561	,84664
ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΠΑΡΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΡΑΜΠΕΣ, ΣΗΜΑΔΙΑ ΑΦΗΣ) ΣΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ	64	1,9531	,72220
Η ΟΔΟΣΗΜΑΝΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΦΑΝΑΡΙΑ ΚΑΘΟΔΗΓΟΥΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΤΟΥΣ ΠΕΖΟΥΣ	56	2,7679	,63220
ΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΠΟΤΟΜΟΙ ΚΑΙ ΔΙΑΣΧΙΖΟΝΤΑΙ ΕΥΚΟΛΑ ΜΕ ΤΑ ΠΟΔΙΑ	47	2,5745	,71459
ΟΙ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΙΣ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΜΕΓΑΛΟ ΠΛΑΤΟΣ (ΕΙΝΑΙ ΜΙΚΡΟΤΕΡΕΣ ΤΩΝ 100 Μ)	43	2,7907	,67465

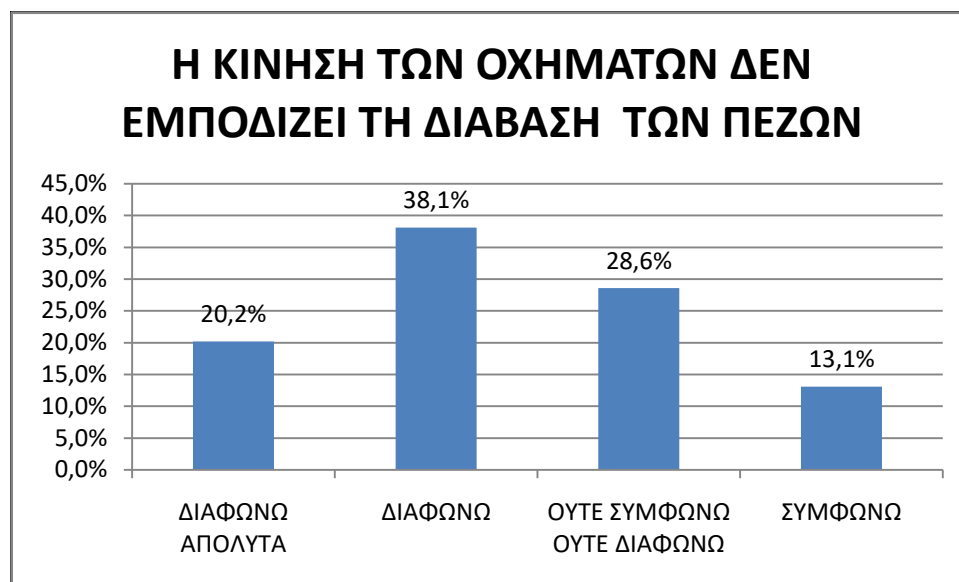
5.3.2 Άξονας: Ασφάλεια Μεταφορών

Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΔΕΝ ΕΜΠΟΔΙΖΕΙ ΤΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ

Πίνακας 30 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η κίνηση των οχημάτων δεν εμποδίζει τη διάβαση των πεζών

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	24	28,6	28,6
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	17	20,2	48,8
ΔΙΑΦΩΝΩ	32	38,1	86,9
ΣΥΜΦΩΝΩ	11	13,1	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 20,2% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι η κίνηση των οχημάτων δεν εμποδίζει τη διάβαση των πεζών, το 38,1% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι η κίνηση των οχημάτων δεν εμποδίζει τη διάβαση των πεζών, το 28,6% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι η κίνηση των οχημάτων δεν εμποδίζει τη διάβαση των πεζών και το 13,1% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι η κίνηση των οχημάτων δεν εμποδίζει τη διάβαση των πεζών.



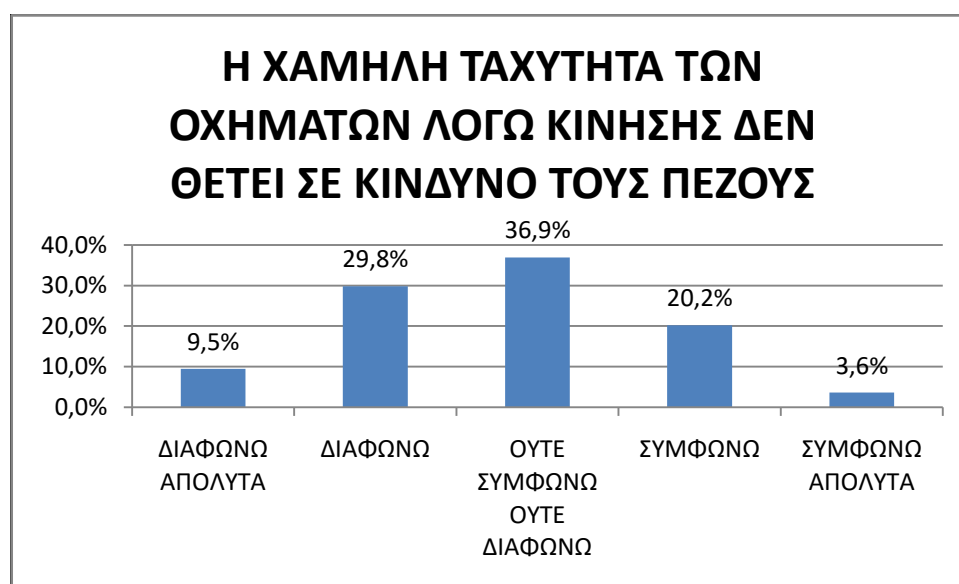
Διάγραμμα 19 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η κίνηση των οχημάτων δεν εμποδίζει τη διάβαση των πεζών

Η ΧΑΜΗΛΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΛΟΓΩ ΚΙΝΗΣΗΣ ΔΕΝ ΘΕΤΕΙ ΣΕ ΚΙΝΔΥΝΟ ΤΟΥΣ ΠΕΖΟΥΣ

Πίνακας 31 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η χαμηλή ταχύτητα των οχημάτων λόγω κίνησης δεν θέτει σε κίνδυνο τους πεζούς

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	31	36,9	36,9
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	8	9,5	46,4
ΔΙΑΦΩΝΩ	25	29,8	76,2
ΣΥΜΦΩΝΩ	17	20,2	96,4
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	3	3,6	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 9,5% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι η χαμηλή ταχύτητα των οχημάτων λόγω κίνησης δεν θέτει σε κίνδυνο τους πεζούς, το 29,8% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι η χαμηλή ταχύτητα των οχημάτων λόγω κίνησης δεν θέτει σε κίνδυνο τους πεζούς, το 36,9% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι η χαμηλή ταχύτητα των οχημάτων λόγω κίνησης δεν θέτει σε κίνδυνο τους πεζούς, το 20,2% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι η χαμηλή ταχύτητα των οχημάτων λόγω κίνησης δεν θέτει σε κίνδυνο τους πεζούς και το 3,6% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι η χαμηλή ταχύτητα των οχημάτων λόγω κίνησης δεν θέτει σε κίνδυνο τους πεζούς.



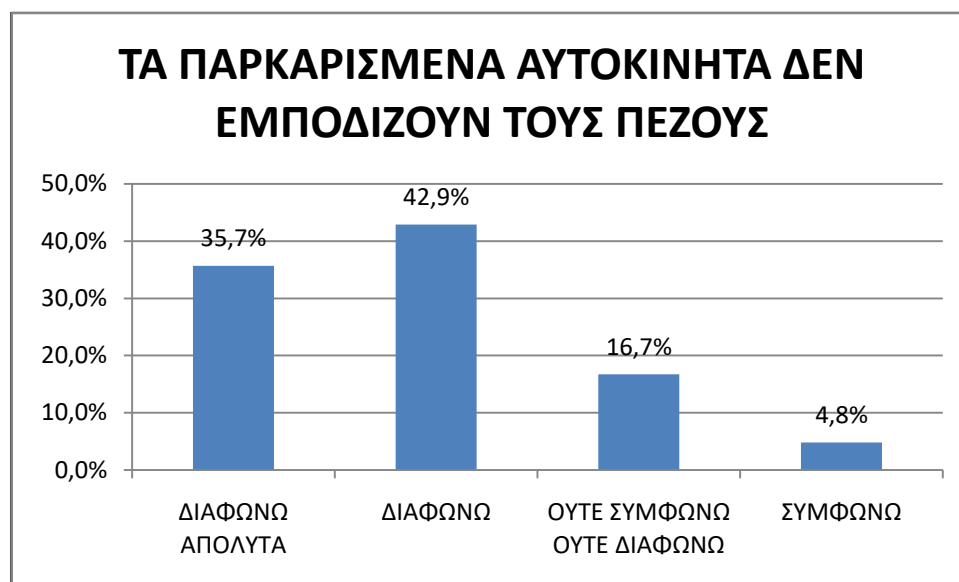
Διάγραμμα 20 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η χαμηλή ταχύτητα των οχημάτων λόγω κίνησης δεν θέτει σε κίνδυνο τους πεζούς

ΤΑ ΠΑΡΚΑΡΙΣΜΕΝΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΔΕΝ ΕΜΠΟΔΙΖΟΥΝ ΤΟΥΣ ΠΕΖΟΥΣ

Πίνακας 32 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα δεν εμποδίζουν τους πεζούς

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	14	16,7	16,7
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	30	35,7	52,4
ΔΙΑΦΩΝΩ	36	42,9	95,2
ΣΥΜΦΩΝΩ	4	4,8	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 35,7% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα δεν εμποδίζουν τους πεζούς, το 42,9% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα δεν εμποδίζουν τους πεζούς, το 16,7% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα δεν εμποδίζουν τους πεζούς και το 4,8% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα δεν εμποδίζουν τους πεζούς.



Διάγραμμα 21 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα δεν εμποδίζουν τους πεζούς

ΟΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ ΟΔΗΓΟΙ ΣΕΒΟΝΤΑΙ ΤΟ ΟΡΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ

Πίνακας 33 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι περισσότεροι οδηγοί σέβονται το όριο ταχύτητας μέσα στην πόλη

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	31	36,9	36,9
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	17	20,2	57,1
ΔΙΑΦΩΝΩ	25	29,8	86,9
ΣΥΜΦΩΝΩ	11	13,1	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 20,2% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι οι περισσότεροι οδηγοί σέβονται το όριο ταχύτητας μέσα στην πόλη, το 29,8% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι οι περισσότεροι οδηγοί σέβονται το όριο ταχύτητας μέσα στην πόλη, το 36,9% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι οι περισσότεροι οδηγοί σέβονται το όριο ταχύτητας μέσα στην πόλη και το 13,1% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι οι περισσότεροι οδηγοί σέβονται το όριο ταχύτητας μέσα στην πόλη.



Διάγραμμα 22 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι περισσότεροι οδηγοί σέβονται το όριο ταχύτητας μέσα στην πόλη

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Πίνακας 34 - Μέση τιμή και τυπική απόκλιση των απαντήσεων των συμμετεχόντων στις ερωτήσεις της κλίμακας ασφάλεια μεταφορών

	N	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ
Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΔΕΝ ΕΜΠΟΔΙΖΕΙ ΤΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ	60	1,9000	,68147
Η ΧΑΜΗΛΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΛΟΓΩ ΚΙΝΗΣΗΣ ΔΕΝ ΘΕΤΕΙ ΣΕ ΚΙΝΔΥΝΟ ΤΟΥΣ ΠΕΖΟΥΣ	53	2,2830	,79366
ΤΑ ΠΑΡΚΑΡΙΣΜΕΝΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΔΕΝ ΕΜΠΟΔΙΖΟΥΝ ΤΟΥΣ ΠΕΖΟΥΣ	70	1,6286	,59397
ΟΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ ΟΔΗΓΟΙ ΣΕΒΟΝΤΑΙ ΤΟ ΟΡΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ	53	1,8868	,72484

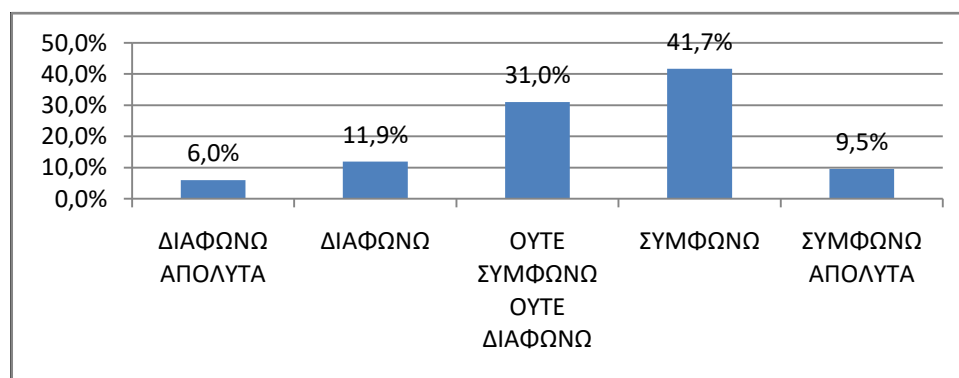
5.3.3 Άξονας: Ασφάλεια

ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΕΣ ΝΑ ΚΙΝΕΙΣΑΙ ΠΕΖΟΣ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΗΜΕΡΑΣ ΓΙΑΤΙ ΤΑ ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΙΝΑΙ ΧΑΜΗΛΑ

Πίνακας 35 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι ασφαλές να κινείσαι πεζός μέσα στην πόλη κατά τη διάρκεια της ημέρας γιατί τα ποσοστά εγκληματικότητας είναι χαμηλά

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	26	31,0	31,0
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	5	6,0	36,9
ΔΙΑΦΩΝΩ	10	11,9	48,8
ΣΥΜΦΩΝΩ	35	41,7	90,5
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	8	9,5	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 6% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι είναι ασφαλές να κινείσαι πεζός μέσα στην πόλη κατά τη διάρκεια της ημέρας γιατί τα ποσοστά εγκληματικότητας είναι χαμηλά, το 11,9% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι είναι ασφαλές να κινείσαι πεζός μέσα στην πόλη κατά τη διάρκεια της ημέρας γιατί τα ποσοστά εγκληματικότητας είναι χαμηλά, το 31% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι είναι ασφαλές να κινείσαι πεζός μέσα στην πόλη κατά τη διάρκεια της ημέρας γιατί τα ποσοστά εγκληματικότητας είναι χαμηλά, το 41,7% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι είναι ασφαλές να κινείσαι πεζός μέσα στην πόλη κατά τη διάρκεια της ημέρας γιατί τα ποσοστά εγκληματικότητας είναι χαμηλά και το 9,7% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι είναι ασφαλές να κινείσαι πεζός μέσα στην πόλη κατά τη διάρκεια της ημέρας γιατί τα ποσοστά εγκληματικότητας είναι χαμηλά.



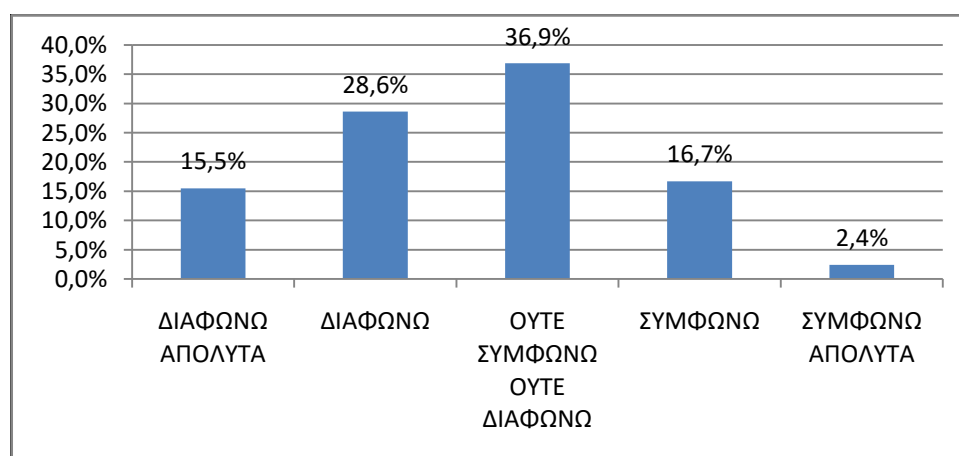
Διάγραμμα 23 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι ασφαλές να κινείσαι πεζός μέσα στην πόλη κατά τη διάρκεια της ημέρας γιατί τα ποσοστά εγκληματικότητας είναι χαμηλά

ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΕΣ ΝΑ ΚΙΝΕΙΣΑΙ ΠΕΖΟΣ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΝΥΧΤΑΣ ΓΙΑΤΙ ΤΑ ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΙΝΑΙ ΧΑΜΗΛΑ

Πίνακας 36 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι ασφαλές να κινείσαι πεζός μέσα στην πόλη κατά τη διάρκεια της νύχτας γιατί τα ποσοστά εγκληματικότητας είναι χαμηλά

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	31	36,9	36,9
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	13	15,5	52,4
ΔΙΑΦΩΝΩ	24	28,6	81,0
ΣΥΜΦΩΝΩ	14	16,7	97,6
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	2	2,4	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 15,5% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι είναι ασφαλές να κινείσαι πεζός μέσα στην πόλη κατά τη διάρκεια της νύχτας γιατί τα ποσοστά εγκληματικότητας είναι χαμηλά, το 28,6% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι είναι ασφαλές να κινείσαι πεζός μέσα στην πόλη κατά τη διάρκεια της νύχτας γιατί τα ποσοστά εγκληματικότητας είναι χαμηλά, το 36,9% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι είναι ασφαλές να κινείσαι πεζός μέσα στην πόλη κατά τη διάρκεια της νύχτας γιατί τα ποσοστά εγκληματικότητας είναι χαμηλά, το 16,7% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι είναι ασφαλές να κινείσαι πεζός μέσα στην πόλη κατά τη διάρκεια της νύχτας γιατί τα ποσοστά εγκληματικότητας είναι χαμηλά και το 2,4% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι είναι ασφαλές να κινείσαι πεζός μέσα στην πόλη κατά τη διάρκεια της νύχτας γιατί τα ποσοστά εγκληματικότητας είναι χαμηλά.



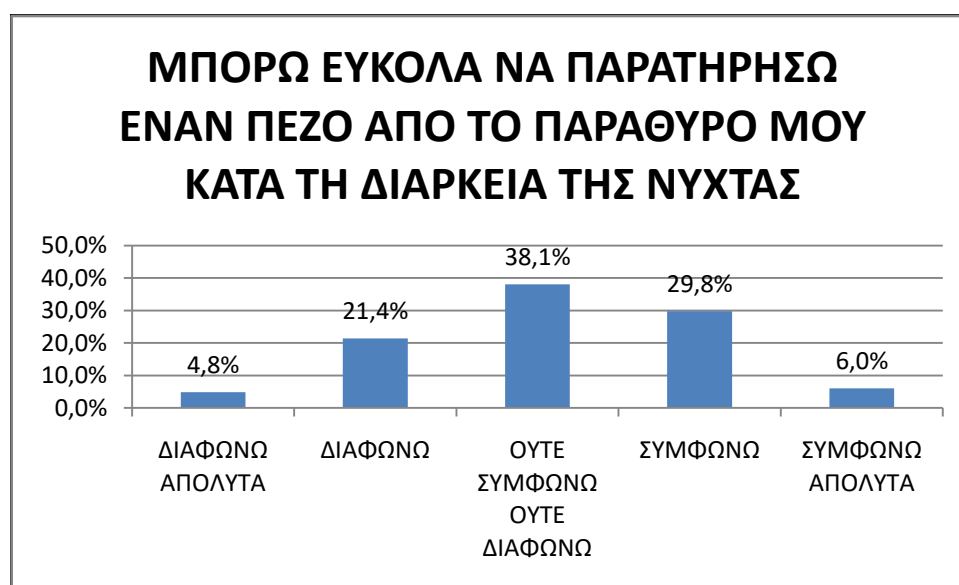
Διάγραμμα 24 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι ασφαλές να κινείσαι πεζός μέσα στην πόλη κατά τη διάρκεια της νύχτας γιατί τα ποσοστά εγκληματικότητας είναι χαμηλά

ΜΠΟΡΩ ΕΥΚΟΛΑ ΝΑ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΩ ΕΝΑΝ ΠΕΖΟ ΑΠΟ ΤΟ ΠΑΡΑΘΥΡΟ ΜΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΝΥΧΤΑΣ

Πίνακας 37 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν μπορούν εύκολα να παρατηρήσουν έναν πεζό από το παράθυρό τους κατά τη διάρκεια της νύχτας

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	32	38,1	38,1
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	4	4,8	42,9
ΔΙΑΦΩΝΩ	18	21,4	64,3
ΣΥΜΦΩΝΩ	25	29,8	94,0
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	5	6,0	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 4,8% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι μπορούν εύκολα να παρατηρήσουν έναν πεζό από το παράθυρό τους κατά τη διάρκεια της νύχτας, το 21,4% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι μπορούν εύκολα να παρατηρήσουν έναν πεζό από το παράθυρό τους κατά τη διάρκεια της νύχτας, το 38,1% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι μπορούν εύκολα να παρατηρήσουν έναν πεζό από το παράθυρό τους κατά τη διάρκεια της νύχτας, το 29,8% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι μπορούν εύκολα να παρατηρήσουν έναν πεζό από το παράθυρό τους κατά τη διάρκεια της νύχτας και το 6% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι μπορούν εύκολα να παρατηρήσουν έναν πεζό από το παράθυρό τους κατά τη διάρκεια της νύχτας.



Διάγραμμα 25 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν μπορούν εύκολα να παρατηρήσουν έναν πεζό από το παράθυρό τους κατά τη διάρκεια της νύχτας

ΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ ΜΟΥ ΕΧΟΥΝ ΕΠΑΡΚΗ ΦΩΤΙΣΜΟ ΤΗ ΝΥΧΤΑ

Πίνακας 38 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι δρόμοι και τα πεζοδρόμια της γειτονιάς μου έχουν επαρκή φωτισμό τη νύχτα

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	30	35,7	35,7
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	5	6,0	41,7
ΔΙΑΦΩΝΩ	15	17,9	59,5
ΣΥΜΦΩΝΩ	25	29,8	89,3
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	9	10,7	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 6% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι οι δρόμοι και τα πεζοδρόμια της γειτονιάς μου έχουν επαρκή φωτισμό τη νύχτα, το 17,9% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι οι δρόμοι και τα πεζοδρόμια της γειτονιάς μου έχουν επαρκή φωτισμό τη νύχτα, το 35,7% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι οι δρόμοι και τα πεζοδρόμια της γειτονιάς μου έχουν επαρκή φωτισμό τη νύχτα, το 29,8% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι οι δρόμοι και τα πεζοδρόμια της γειτονιάς μου έχουν επαρκή φωτισμό τη νύχτα και το 10,7% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι οι δρόμοι και τα πεζοδρόμια της γειτονιάς μου έχουν επαρκή φωτισμό τη νύχτα.



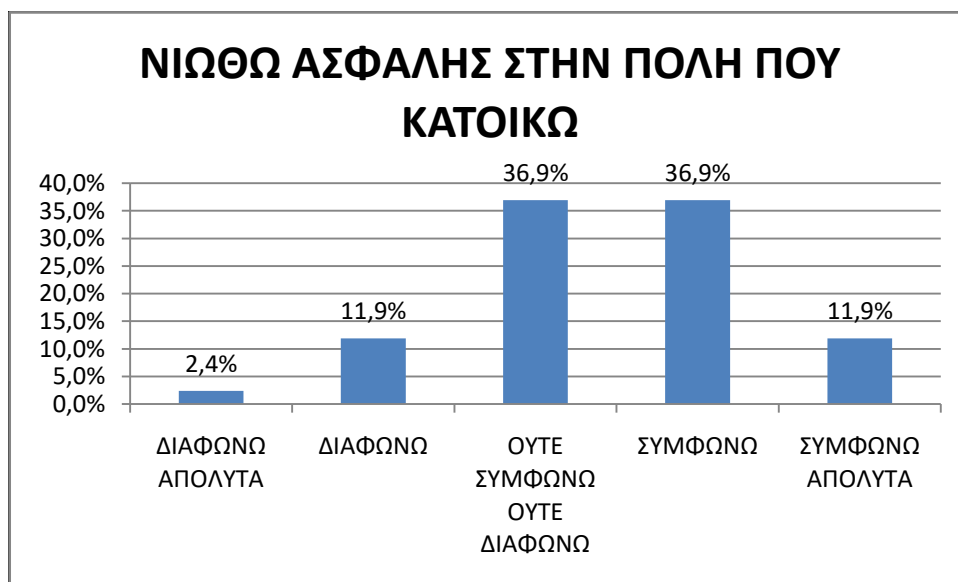
Διάγραμμα 26 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι δρόμοι και τα πεζοδρόμια της γειτονιάς μου έχουν επαρκή φωτισμό τη νύχτα

ΝΙΩΘΩ ΑΣΦΑΛΗΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΠΟΥ ΚΑΤΟΙΚΩ

Πίνακας 39 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν νιώθουν ασφαλείς στην πόλη που κατοικούν

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	31	36,9	36,9
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	2	2,4	39,3
ΔΙΑΦΩΝΩ	10	11,9	51,2
ΣΥΜΦΩΝΩ	31	36,9	88,1
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	10	11,9	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 2,4% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι νιώθουν ασφαλείς στην πόλη που κατοικούν, το 11,9% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι νιώθουν ασφαλείς στην πόλη που κατοικούν, το 36,9% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι νιώθουν ασφαλείς στην πόλη που κατοικούν, το 36,9% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι νιώθουν ασφαλείς στην πόλη που κατοικούν και το 11,9% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι νιώθουν ασφαλείς στην πόλη που κατοικούν.



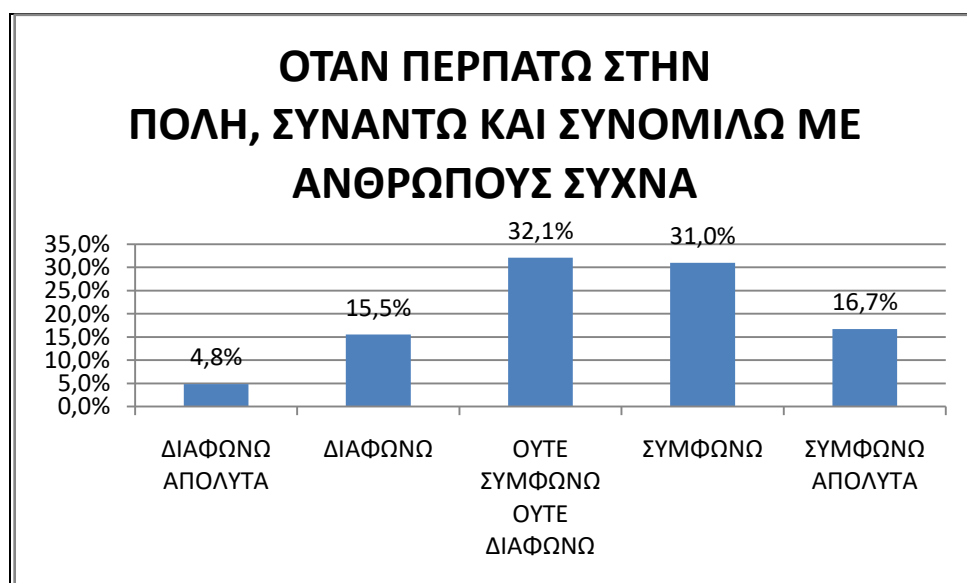
Διάγραμμα 27 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν νιώθουν ασφαλείς στην πόλη που κατοικούν

ΟΤΑΝ ΠΕΡΠΑΤΩ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ, ΣΥΝΑΝΤΩ ΚΑΙ ΣΥΝΟΜΙΛΩ ΜΕ ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ ΣΥΧΝΑ

Πίνακας 40 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν όταν περπατούν στην πόλη, συναντούν και συνομιλούν με ανθρώπους συχνά

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	27	32,1	32,1
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	4	4,8	36,9
ΔΙΑΦΩΝΩ	13	15,5	52,4
ΣΥΜΦΩΝΩ	26	31,0	83,3
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	14	16,7	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 4,8% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι όταν περπατούν στην πόλη, συναντούν και συνομιλούν με ανθρώπους συχνά, το 15,5% των συμμετεχόντων διαφωνούν με το ότι όταν περπατούν στην πόλη, συναντούν και συνομιλούν με ανθρώπους συχνά, το 32,1% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι όταν περπατούν στην πόλη, συναντούν και συνομιλούν με ανθρώπους συχνά, το 31% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι όταν περπατούν στην πόλη, συναντούν και συνομιλούν με ανθρώπους συχνά και το 16,7% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι όταν περπατούν στην πόλη, συναντούν και συνομιλούν με ανθρώπους συχνά.



Διάγραμμα 28 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν όταν περπατούν στην πόλη, συναντούν και συνομιλούν με ανθρώπους συχνά

Πίνακας 41 - Μέση τιμή και τυπική απόκλιση των συμμετεχόντων στις ερωτήσεις της κλίμακας ασφάλεια

	N	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ
ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΕΣ ΝΑ ΚΙΝΗΣΑΙ ΠΕΖΟΣ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΗΜΕΡΑΣ ΓΙΑΤΙ ΤΑ ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΙΝΑΙ ΧΑΜΗΛΑ	58	2,7931	,78937
ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΕΣ ΝΑ ΚΙΝΗΣΑΙ ΠΕΖΟΣ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΝΥΧΤΑΣ ΓΙΑΤΙ ΤΑ ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΙΝΑΙ ΧΑΜΗΛΑ	53	2,0943	,81487
ΜΠΟΡΩ ΕΥΚΟΛΑ ΝΑ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΩ ΕΝΑΝ ΠΕΖΟ ΑΠΟ ΤΟ ΠΑΡΑΘΥΡΟ ΜΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΝΥΧΤΑΣ	52	2,5962	,77357
ΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ ΜΟΥ ΕΧΟΥΝ ΕΠΑΡΚΗ ΦΩΤΙΣΜΟ ΤΗ ΝΥΧΤΑ	54	2,7037	,86066
ΝΙΩΘΩ ΑΣΦΑΛΗΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΠΟΥ ΚΑΤΟΙΚΩ	53	2,9245	,72983
ΌΤΑΝ ΠΕΡΠΑΤΩ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ, ΣΥΝΑΝΤΩ ΚΑΙ ΣΥΝΟΜΙΛΩ ΜΕ ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ ΣΥΧΝΑ	57	2,8772	,86747

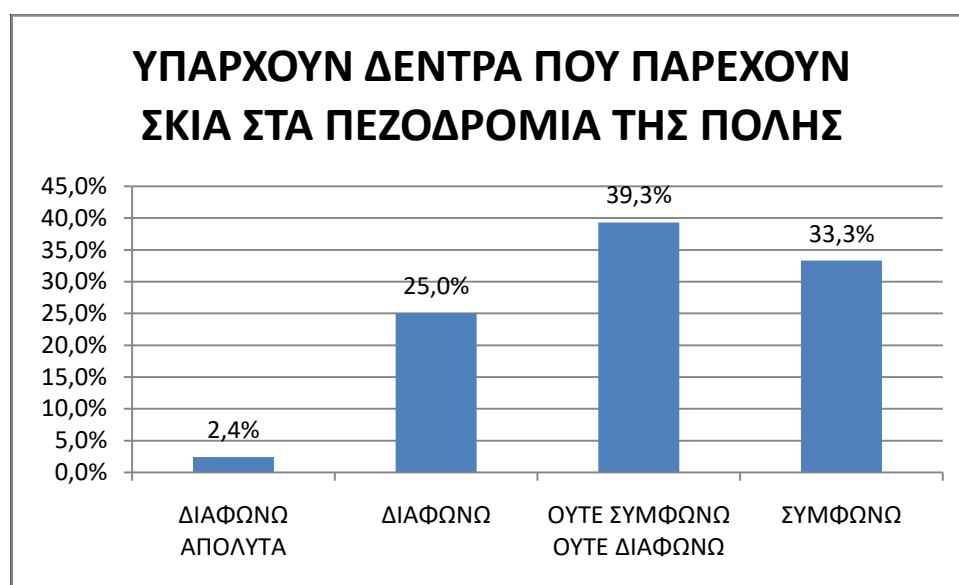
5.3.4 Άξονας: Ελκυστικότητα και Ποιότητα Περιβάλλοντος

ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΔΕΝΤΡΑ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΣΚΙΑ ΣΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Πίνακας 42 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν δέντρα που παρέχουν σκιά στα πεζοδρόμια της πόλης

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	33	39,3	39,3
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	2	2,4	41,7
ΔΙΑΦΩΝΩ	21	25,0	66,7
ΣΥΜΦΩΝΩ	28	33,3	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 2,4% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι υπάρχουν δέντρα που παρέχουν σκιά στα πεζοδρόμια της πόλης, το 25% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι υπάρχουν δέντρα που παρέχουν σκιά στα πεζοδρόμια της πόλης, το 39,3% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι υπάρχουν δέντρα που παρέχουν σκιά στα πεζοδρόμια της πόλης και το 33,3% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι υπάρχουν δέντρα που παρέχουν σκιά στα πεζοδρόμια της πόλης.



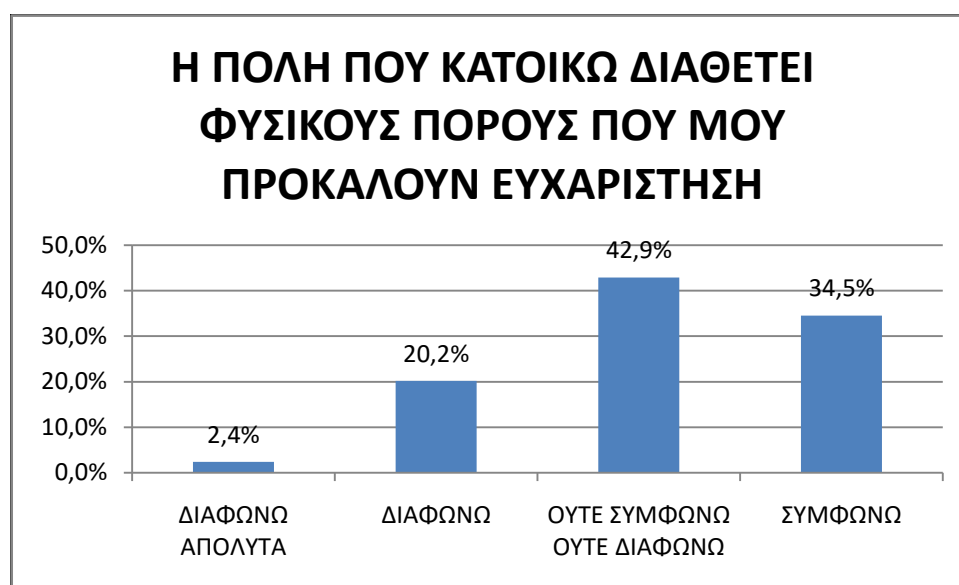
Διάγραμμα 29 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν δέντρα που παρέχουν σκιά στα πεζοδρόμια της πόλης

Η ΠΟΛΗ ΠΟΥ ΚΑΤΟΙΚΩ ΔΙΑΘΕΤΕΙ ΦΥΣΙΚΟΥΣ ΠΟΡΟΥΣ ΠΟΥ ΜΟΥ ΠΡΟΚΑΛΟΥΝ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΣΗ

Πίνακας 43 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η πόλη που κατοικούν διαθέτει φυσικούς πόρους που μου προκαλούν ευχαρίστηση

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	36	42,9	42,9
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	2	2,4	45,2
ΔΙΑΦΩΝΩ	17	20,2	65,5
ΣΥΜΦΩΝΩ	29	34,5	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 2,4% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι η πόλη που κατοικούν διαθέτει φυσικούς πόρους που μου προκαλούν ευχαρίστηση, το 20,2% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι η πόλη που κατοικούν διαθέτει φυσικούς πόρους που μου προκαλούν ευχαρίστηση, το 42,9% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι η πόλη που κατοικούν διαθέτει φυσικούς πόρους που μου προκαλούν ευχαρίστηση και το 34,5% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι η πόλη που κατοικούν διαθέτει φυσικούς πόρους που μου προκαλούν ευχαρίστηση.



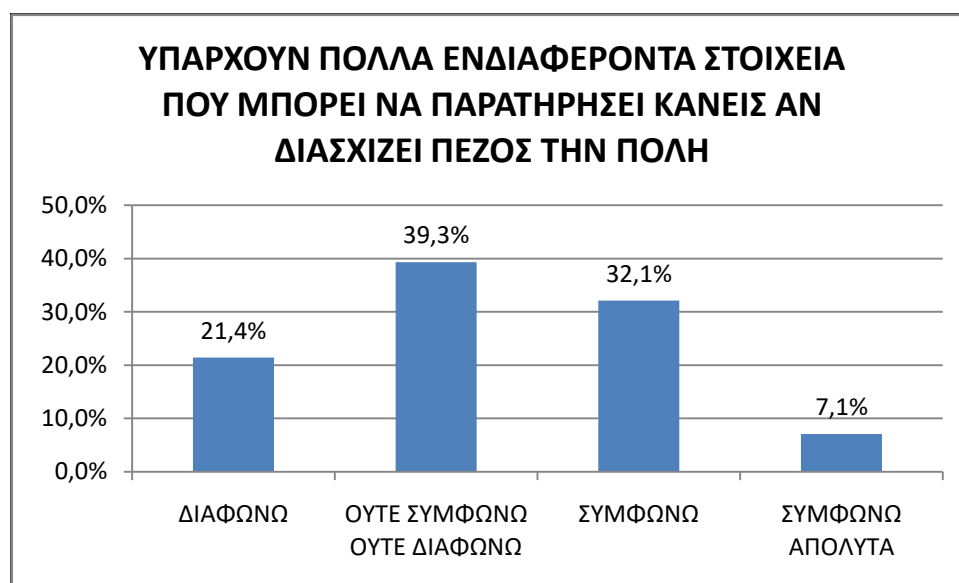
Διάγραμμα 30 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η πόλη που κατοικούν διαθέτει φυσικούς πόρους που μου προκαλούν ευχαρίστηση

ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΟΛΛΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙ ΚΑΝΕΙΣ ΑΝ ΔΙΑΣΧΙΖΕΙ ΠΕΖΟΣ ΤΗΝ ΠΟΛΗ

Πίνακας 44 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν πολλά ενδιαφέροντα στοιχεία που μπορεί να παρατηρήσει κανείς αν διασχίζει πεζός την πόλη

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	33	39,3	39,3
ΔΙΑΦΩΝΩ	18	21,4	60,7
ΣΥΜΦΩΝΩ	27	32,1	92,9
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	6	7,1	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 21,4% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι υπάρχουν πολλά ενδιαφέροντα στοιχεία που μπορεί να παρατηρήσει κανείς αν διασχίζει πεζός την πόλη, το 39,3% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι υπάρχουν πολλά ενδιαφέροντα στοιχεία που μπορεί να παρατηρήσει κανείς αν διασχίζει πεζός την πόλη, το 32,1% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι υπάρχουν πολλά ενδιαφέροντα στοιχεία που μπορεί να παρατηρήσει κανείς αν διασχίζει πεζός την πόλη και το 7,1% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι υπάρχουν πολλά ενδιαφέροντα στοιχεία που μπορεί να παρατηρήσει κανείς αν διασχίζει πεζός την πόλη.



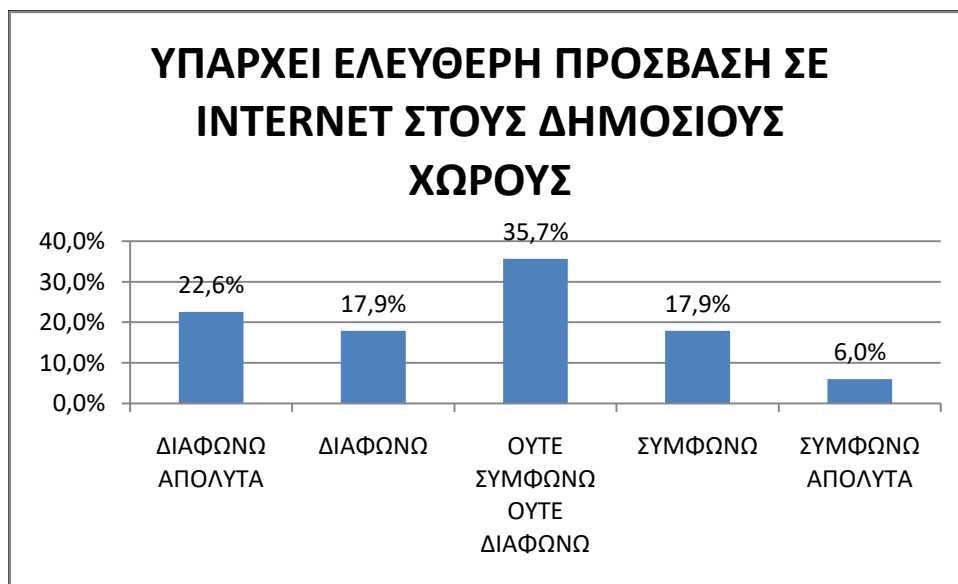
Διάγραμμα 31 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν πολλά ενδιαφέροντα στοιχεία που μπορεί να παρατηρήσει κανείς αν διασχίζει πεζός την πόλη

ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ INTERNET ΣΤΟΥΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ

Πίνακας 45 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση σε ίντερνετ στους δημόσιους χώρους

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	30	35,7	35,7
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	19	22,6	58,3
ΔΙΑΦΩΝΩ	15	17,9	76,2
ΣΥΜΦΩΝΩ	15	17,9	94,0
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	5	6,0	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 22,6% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση σε ίντερνέτ στους δημόσιους χώρους, το 17,9% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση σε ίντερνέτ στους δημόσιους χώρους, το 35,7% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση σε ίντερνέτ στους δημόσιους χώρους, το 17,9% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση σε ίντερνέτ στους δημόσιους χώρους και το 6% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση σε ίντερνέτ στους δημόσιους χώρους.



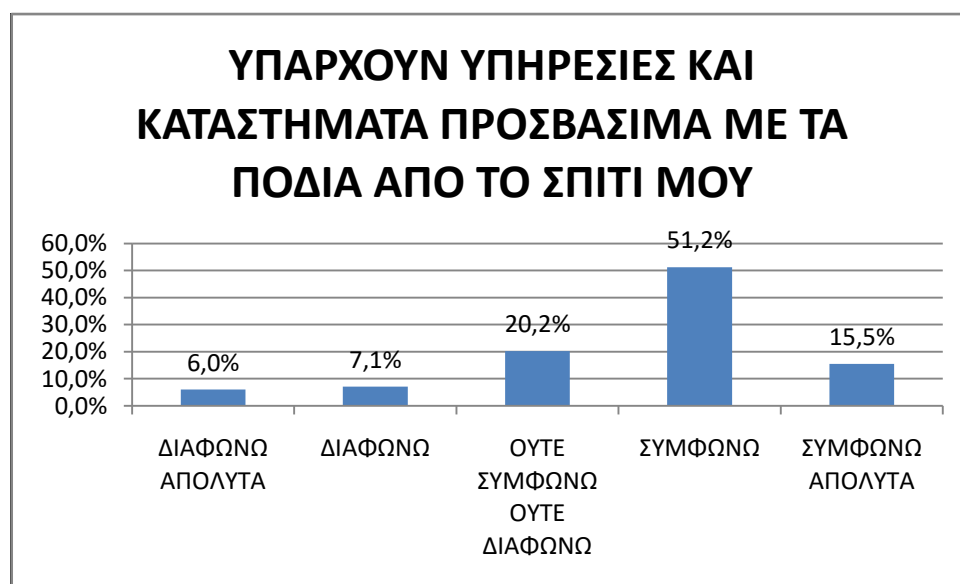
Διάγραμμα 32 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση σε ίντερνετ στους δημόσιους χώρους

ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΑ ΜΕ ΤΑ ΠΟΔΙΑ ΑΠΟ ΤΟ ΣΠΙΤΙ ΜΟΥ

Πίνακας 46 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν υπηρεσίες και καταστήματα προσβάσιμα με τα πόδια από το σπίτι μου

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	17	20,2	20,2
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	5	6,0	26,2
ΔΙΑΦΩΝΩ	6	7,1	33,3
ΣΥΜΦΩΝΩ	43	51,2	84,5
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	13	15,5	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 6% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι υπάρχουν υπηρεσίες και καταστήματα προσβάσιμα με τα πόδια από το σπίτι μου, το 7,1% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι υπάρχουν υπηρεσίες και καταστήματα προσβάσιμα με τα πόδια από το σπίτι μου, το 20,2% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι υπάρχουν υπηρεσίες και καταστήματα προσβάσιμα με τα πόδια από το σπίτι μου, το 51,2% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι υπάρχουν υπηρεσίες και καταστήματα προσβάσιμα με τα πόδια από το σπίτι μου και το 15,5% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι υπάρχουν υπηρεσίες και καταστήματα προσβάσιμα με τα πόδια από το σπίτι μου.



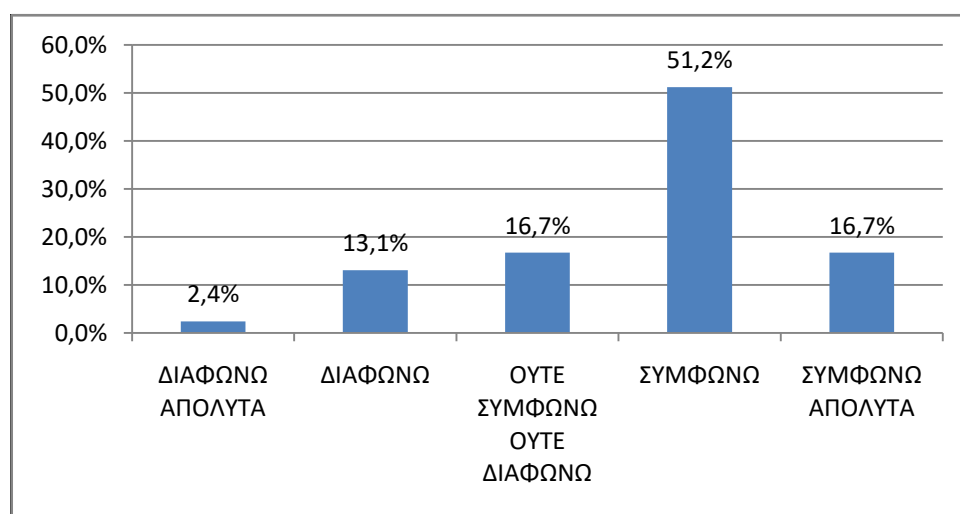
Διάγραμμα 33 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν υπηρεσίες και καταστήματα προσβάσιμα με τα πόδια από το σπίτι μου

ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΑ ΜΕ ΤΑ ΠΟΔΙΑ ΑΠΟ ΤΟ ΣΠΙΤΙ ΜΟΥ ΣΕ ΠΟΛΥ ΛΙΓΑ ΛΕΠΤΑ

Πίνακας 47 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν υπηρεσίες και καταστήματα προσβάσιμα με τα πόδια από το σπίτι μου σε πολύ λίγα λεπτά

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	14	16,7	16,7
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	2	2,4	19,0
ΔΙΑΦΩΝΩ	11	13,1	32,1
ΣΥΜΦΩΝΩ	43	51,2	83,3
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	14	16,7	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 2,4% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι υπάρχουν υπηρεσίες και καταστήματα προσβάσιμα με τα πόδια από το σπίτι μου σε πολύ λίγα λεπτά, το 13,1% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι υπάρχουν υπηρεσίες και καταστήματα προσβάσιμα με τα πόδια από το σπίτι μου σε πολύ λίγα λεπτά, το 16,7% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι υπάρχουν υπηρεσίες και καταστήματα προσβάσιμα με τα πόδια από το σπίτι μου σε πολύ λίγα λεπτά, το 51,2% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι υπάρχουν υπηρεσίες και καταστήματα προσβάσιμα με τα πόδια από το σπίτι μου σε πολύ λίγα λεπτά και το 16,7% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι υπάρχουν υπηρεσίες και καταστήματα προσβάσιμα με τα πόδια από το σπίτι μου σε πολύ λίγα λεπτά.



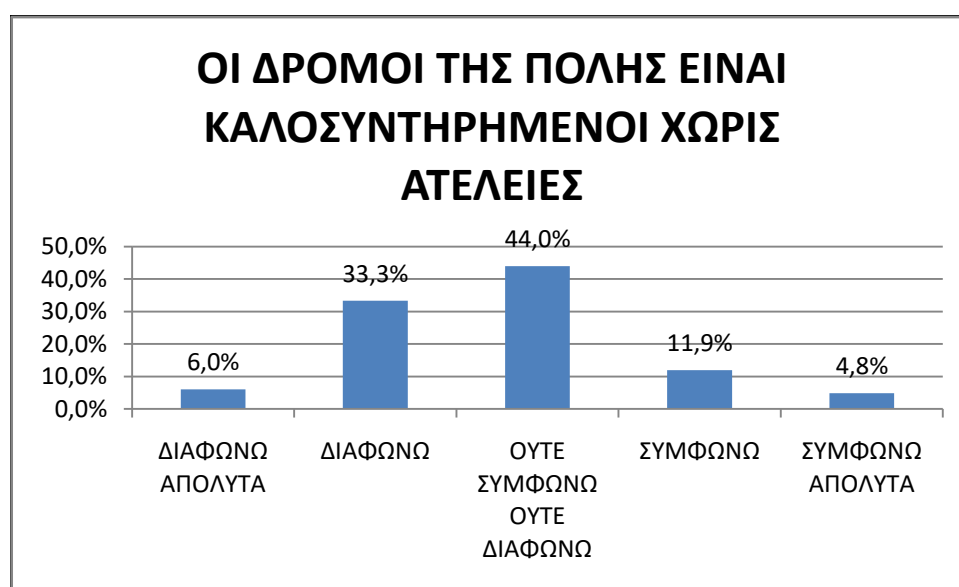
Διάγραμμα 34 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν υπηρεσίες και καταστήματα προσβάσιμα με τα πόδια από το σπίτι μου σε πολύ λίγα λεπτά

ΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΕΙΝΑΙ ΚΑΛΟΣΥΝΤΗΡΗΜΕΝΟΙ ΧΩΡΙΣ ΑΤΕΛΕΙΕΣ

Πίνακας 48 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι δρόμοι της πόλης είναι καλοσυντηρημένοι

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	37	44,0	44,0
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	5	6,0	50,0
ΔΙΑΦΩΝΩ	28	33,3	83,3
ΣΥΜΦΩΝΩ	10	11,9	95,2
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	4	4,8	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 6% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι οι δρόμοι της πόλης είναι καλοσυντηρημένοι, το 33,3% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι οι δρόμοι της πόλης είναι καλοσυντηρημένοι, το 44% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι οι δρόμοι της πόλης είναι καλοσυντηρημένοι, το 11,9% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι οι δρόμοι της πόλης είναι καλοσυντηρημένοι και το 4,8% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι οι δρόμοι της πόλης είναι καλοσυντηρημένοι.



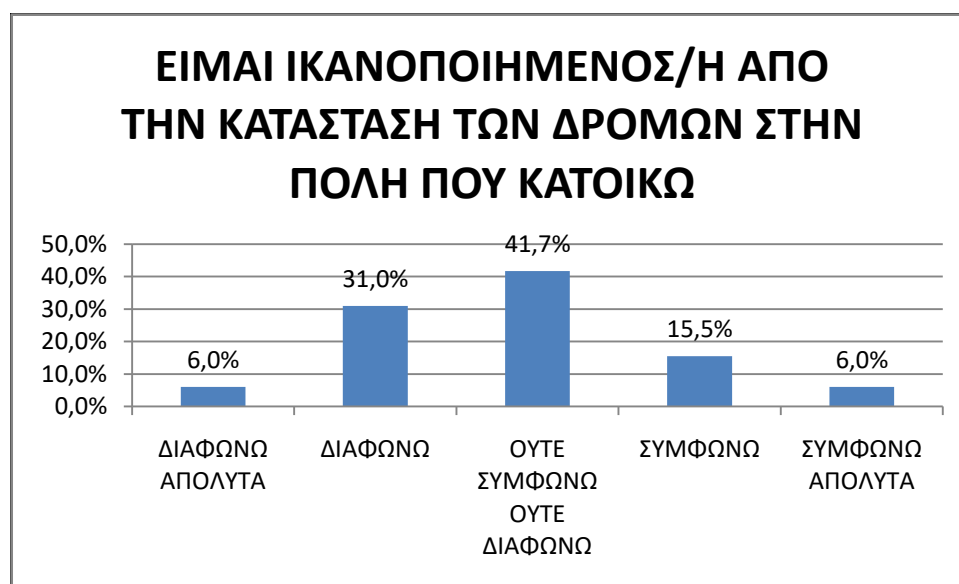
Διάγραμμα 35 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι δρόμοι της πόλης είναι καλοσυντηρημένοι

ΕΙΜΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ/Η ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΠΟΥ ΚΑΤΟΙΚΩ

Πίνακας 49 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι ικανοποιημένοι/ες από την κατάσταση των δρόμων στην πόλη που κατοικούν

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	35	41,7	41,7
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	5	6,0	47,6
ΔΙΑΦΩΝΩ	26	31,0	78,6
ΣΥΜΦΩΝΩ	13	15,5	94,0
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	5	6,0	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 6% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι είναι ικανοποιημένοι/ες από την κατάσταση των δρόμων στην πόλη που κατοικούν, το 31% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι είναι ικανοποιημένοι/ες από την κατάσταση των δρόμων στην πόλη που κατοικούν, το 41,7% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι είναι ικανοποιημένοι/ες από την κατάσταση των δρόμων στην πόλη που κατοικούν, το 15,5% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι είναι ικανοποιημένοι/ες από την κατάσταση των δρόμων στην πόλη που κατοικούν και το 6% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι είναι ικανοποιημένοι/ες από την κατάσταση των δρόμων στην πόλη που κατοικούν.



Διάγραμμα 36 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι ικανοποιημένοι/ες από την κατάσταση των δρόμων στην πόλη που κατοικούν

Πίνακας 50 - Μέση τιμή και τυπική απόκλιση των απαντήσεων των συμμετεχόντων στις ερωτήσεις της κλίμακας ελκυστικότητα και ποιότητα περιβάλλοντος

	N	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ
ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΔΕΝΤΡΑ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΣΚΙΑ ΣΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	51	2,5098	,57871
Η ΠΟΛΗ ΠΟΥ ΚΑΤΟΙΚΩ ΔΙΑΘΕΤΕΙ ΦΥΣΙΚΟΥΣ ΠΟΡΟΥΣ ΠΟΥ ΜΟΥ ΠΡΟΚΑΛΟΥΝ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΣΗ	48	2,5625	,58003
ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΟΛΛΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙ ΚΑΝΕΙΣ ΑΝ ΔΙΑΣΧΙΖΕΙ ΠΕΖΟΣ ΤΗΝ ΠΟΛΗ	51	2,7647	,65079
ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ INTERNET ΣΤΟΥΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ	54	2,1111	1,00314
ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΑ ΜΕ ΤΑ ΠΟΔΙΑ ΑΠΟ ΤΟ ΣΠΙΤΙ ΜΟΥ	67	2,9552	,76738
ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΑ ΜΕ ΤΑ ΠΟΔΙΑ ΑΠΟ ΤΟ ΣΠΙΤΙ ΜΟΥ ΣΕ ΠΟΛΥ ΛΙΓΑ ΛΕΠΤΑ	70	2,9857	,69141
ΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΕΙΝΑΙ ΚΑΛΟΣΥΝΤΗΡΗΜΕΝΟΙ ΧΩΡΙΣ ΑΤΕΛΕΙΕΣ	47	2,2766	,77184
ΕΙΜΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ/Η ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΠΟΥ ΚΑΤΟΙΚΩ	49	2,3673	,80865

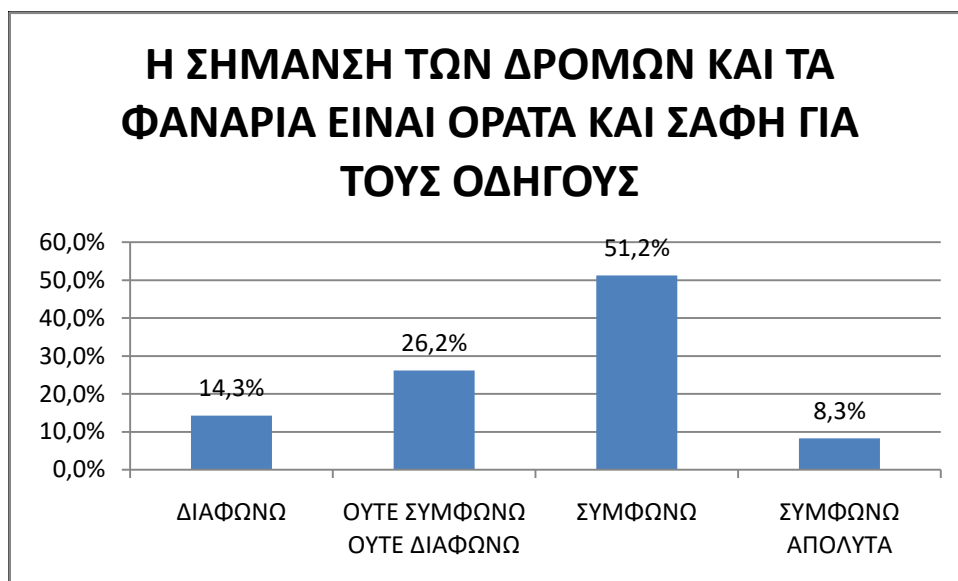
5.3.5 Άξονας: Υποδομή και τεχνολογικές παροχές σε οδηγούς

Η ΣΗΜΑΝΣΗ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΑ ΦΑΝΑΡΙΑ ΕΙΝΑΙ ΟΡΑΤΑ ΚΑΙ ΣΑΦΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΔΗΓΟΥΣ

Πίνακας 51 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η σήμανση των δρόμων και τα φανάρια είναι ορατά και σαφή στους οδηγούς

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	22	26,2	26,2
ΔΙΑΦΩΝΩ	12	14,3	40,5
ΣΥΜΦΩΝΩ	43	51,2	91,7
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	7	8,3	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 14,3% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι η σήμανση των δρόμων και τα φανάρια είναι ορατά και σαφή στους οδηγούς, το 26,2% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι η σήμανση των δρόμων και τα φανάρια είναι ορατά και σαφή στους οδηγούς, το 51,2% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι η σήμανση των δρόμων και τα φανάρια είναι ορατά και σαφή στους οδηγούς και το 8,3% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι η σήμανση των δρόμων και τα φανάρια είναι ορατά και σαφή στους οδηγούς.



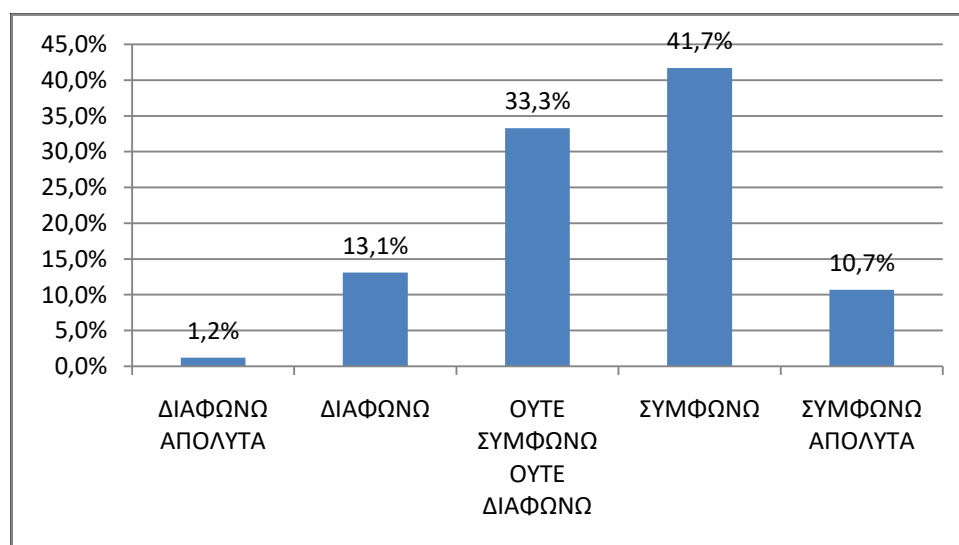
Διάγραμμα 37 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η σήμανση των δρόμων και τα φανάρια είναι ορατά και σαφή στους οδηγούς

Η ΕΝΑΛΛΑΓΗ ΤΩΝ ΦΑΝΑΡΙΩΝ (ΚΟΚΚΙΝΟ/ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ/ΠΡΑΣΙΝΟ) ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ

Πίνακας 52 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η εναλλαγή των φαναριών (κόκκινο/πορτοκαλί/πράσινο) λειτουργεί ικανοποιητικά για όλους τους δρόμους

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	28	33,3	33,3
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	1	1,2	34,5
ΔΙΑΦΩΝΩ	11	13,1	47,6
ΣΥΜΦΩΝΩ	35	41,7	89,3
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	9	10,7	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 1,2% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι η εναλλαγή των φαναριών (κόκκινο/ πορτοκαλί / πράσινο) λειτουργεί ικανοποιητικά για όλους τους δρόμους, το 13,1% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι η εναλλαγή των φαναριών (κόκκινο/ πορτοκαλί /πράσινο) λειτουργεί ικανοποιητικά για όλους τους δρόμους, το 33,3% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι η εναλλαγή των φαναριών (κόκκινο πορτοκαλί / πράσινο) λειτουργεί ικανοποιητικά για όλους τους δρόμους, το 41,7% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι η εναλλαγή των φαναριών (κόκκινο/ πορτοκαλί/ πράσινο) λειτουργεί ικανοποιητικά για όλους τους δρόμους και το 10,7% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι η εναλλαγή των φαναριών (κόκκινο/ πορτοκαλί/ πράσινο) λειτουργεί ικανοποιητικά για όλους τους δρόμους.



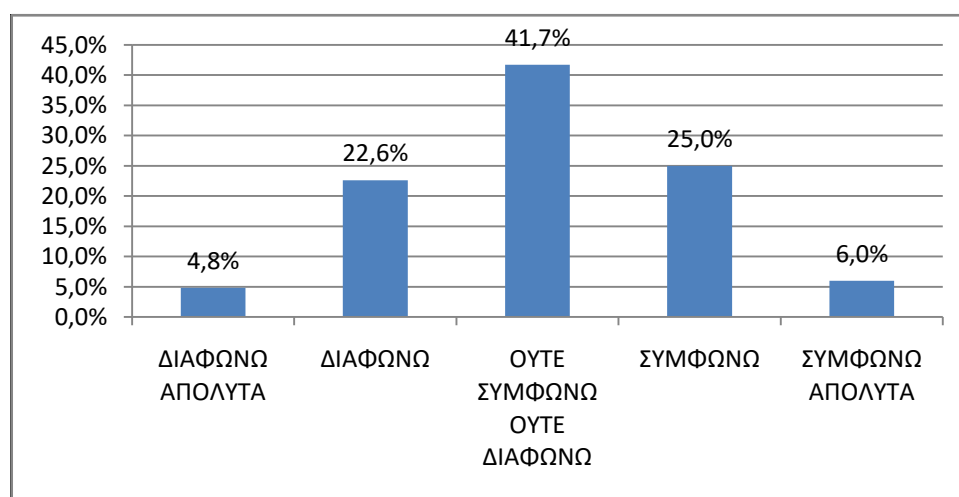
Διάγραμμα 38 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η εναλλαγή των φαναριών (κόκκινο/πορτοκαλί/πράσινο) λειτουργεί ικανοποιητικά για όλους τους δρόμους

ΜΠΟΡΩ ΠΟΛΥ ΕΥΚΟΛΑ ΝΑ ΕΝΗΜΕΡΩΝΟΜΑΙ ΣΕ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟ ΧΡΟΝΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΜΟΥ

Πίνακας 53 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν μπορούν πολύ εύκολα να ενημερώνονται σε πραγματικό χρόνο για την κίνηση των δρόμων στην πόλη τους

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	35	41,7	41,7
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	4	4,8	46,4
ΔΙΑΦΩΝΩ	19	22,6	69,0
ΣΥΜΦΩΝΩ	21	25,0	94,0
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	5	6,0	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 4,8% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι μπορούν πολύ εύκολα να ενημερώνονται σε πραγματικό χρόνο για την κίνηση των δρόμων στην πόλη τους, το 22,6% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι μπορούν πολύ εύκολα να ενημερώνονται σε πραγματικό χρόνο για την κίνηση των δρόμων στην πόλη τους, το 41,7% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι μπορούν πολύ εύκολα να ενημερώνονται σε πραγματικό χρόνο για την κίνηση των δρόμων στην πόλη τους, το 25% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι μπορούν πολύ εύκολα να ενημερώνονται σε πραγματικό χρόνο για την κίνηση των δρόμων στην πόλη τους και το 6% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι μπορούν πολύ εύκολα να ενημερώνονται σε πραγματικό χρόνο για την κίνηση των δρόμων στην πόλη τους.



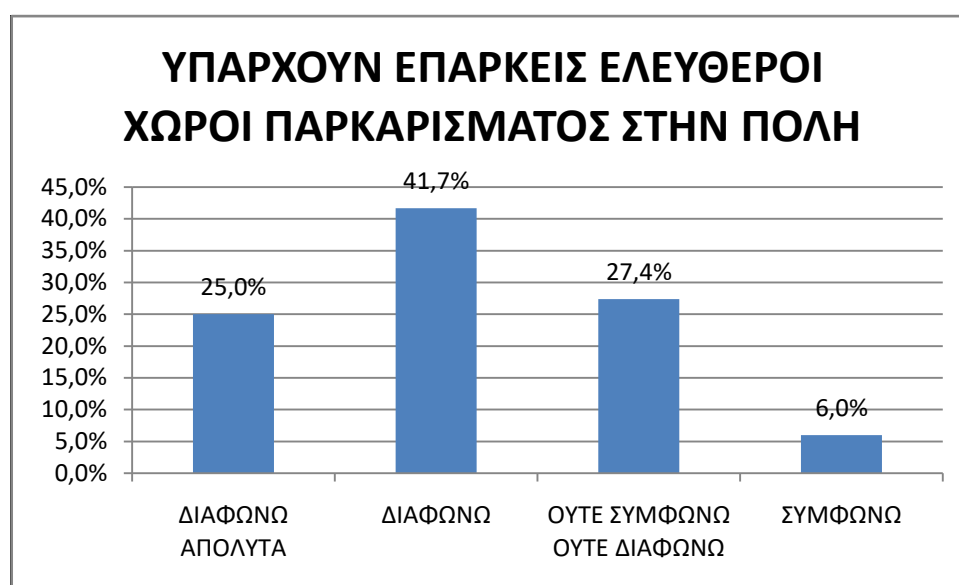
Διάγραμμα 39 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν μπορούν πολύ εύκολα να ενημερώνονται σε πραγματικό χρόνο για την κίνηση των δρόμων στην πόλη τους

ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΕΠΑΡΚΕΙΣ ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΑΡΚΑΡΙΣΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ

Πίνακας 54 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν επαρκείς ελεύθεροι χώροι παρκαρίσματος στην πόλη

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	23	27,4	27,4
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	21	25,0	52,4
ΔΙΑΦΩΝΩ	35	41,7	94,0
ΣΥΜΦΩΝΩ	5	6,0	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 25% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι υπάρχουν επαρκείς ελεύθεροι χώροι παρκαρίσματος στην πόλη, το 41,7% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι υπάρχουν επαρκείς ελεύθεροι χώροι παρκαρίσματος στην πόλη, το 27,4% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι υπάρχουν επαρκείς ελεύθεροι χώροι παρκαρίσματος στην πόλη και το 6% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι υπάρχουν επαρκείς ελεύθεροι χώροι παρκαρίσματος στην πόλη.



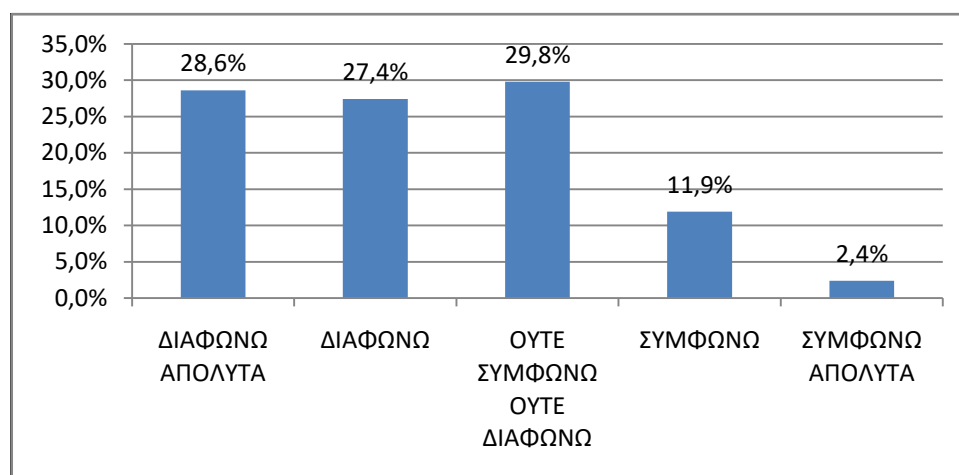
Διάγραμμα 40 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν επαρκείς ελεύθεροι χώροι παρκαρίσματος στην πόλη

ΤΑ ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΠΑΡΚΙΝΓΚ ΕΝΣΩΜΑΤΩΝΟΥΝ «ΕΞΥΠΝΑ» ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΩΝ (ΠΧ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΓΙΑ ΚΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΚΑ)

Πίνακας 55 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν τα δημοτικά πάρκινγκ ενσωματώνουν «έξυπνα» συστήματα ειδοποιήσεων (πχ πληροφόρηση για κενές θέσεις κα)

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	25	29,8	29,8
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	24	28,6	58,3
ΔΙΑΦΩΝΩ	23	27,4	85,7
ΣΥΜΦΩΝΩ	10	11,9	97,6
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	2	2,4	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 28,6% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι τα δημοτικά πάρκινγκ ενσωματώνουν «έξυπνα» συστήματα ειδοποιήσεων (πχ πληροφόρηση για κενές θέσεις κα), το 27,4% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι τα δημοτικά πάρκινγκ ενσωματώνουν «έξυπνα» συστήματα ειδοποιήσεων (πχ πληροφόρηση για κενές θέσεις κα), το 29,8% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι τα δημοτικά πάρκινγκ ενσωματώνουν «έξυπνα» συστήματα ειδοποιήσεων (πχ πληροφόρηση για κενές θέσεις κα), το 11,9% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι τα δημοτικά πάρκινγκ ενσωματώνουν «έξυπνα» συστήματα ειδοποιήσεων (πχ πληροφόρηση για κενές θέσεις κα) και το 2,4% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι τα δημοτικά πάρκινγκ ενσωματώνουν «έξυπνα» συστήματα ειδοποιήσεων (πχ πληροφόρηση για κενές θέσεις κα).



Διάγραμμα 41 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν τα δημοτικά πάρκινγκ ενσωματώνουν «έξυπνα» συστήματα ειδοποιήσεων (πχ πληροφόρηση για κενές θέσεις κα)

Πίνακας 56 - Μέση τιμή και τυπική απόκλιση των απαντήσεων των συμμετεχόντων στις απαντήσεις της κλίμακας υποδομή και τεχνολογικές παροχές σε οδηγούς

	N	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ
Η ΣΗΜΑΝΣΗ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΑ ΦΑΝΑΡΙΑ ΕΙΝΑΙ ΟΡΑΤΑ ΚΑΙ ΣΑΦΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΔΗΓΟΥΣ	62	2,9194	,55215
Η ΕΝΑΛΛΑΓΗ ΤΩΝ ΦΑΝΑΡΙΩΝ (ΚΟΚΚΙΝΟ/ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ/ΠΡΑΣΙΝΟ) ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ	56	2,9286	,65663
ΜΠΟΡΩ ΠΟΛΥ ΕΥΚΟΛΑ ΝΑ ΕΝΗΜΕΡΩΝΟΜΑΙ ΣΕ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟ ΧΡΟΝΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΜΟΥ	49	2,5510	,79218
ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΕΠΑΡΚΕΙΣ ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΑΡΚΑΡΙΣΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ	61	1,7377	,60282
ΤΑ ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΠΑΡΚΙΝΓΚ ΕΝΣΩΜΑΤΩΝΟΥΝ «ΕΞΥΠΝΑ» ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΩΝ (ΠΧ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΓΙΑ ΚΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΚΑ)	59	1,8305	,83362

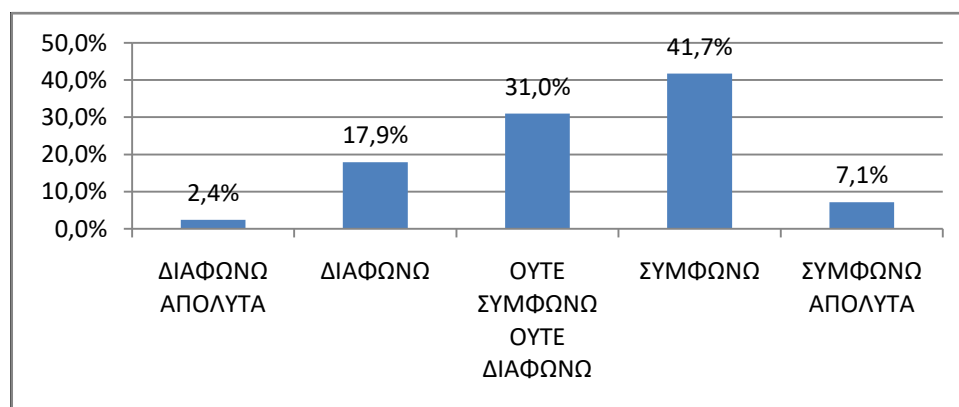
5.3.6 Άξονας: Εναλλακτικές Διαδρομές

ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΣΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΚΑΤΟΙΚΩ ΥΠΑΡΧΕΙ Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΓΙΑ ΝΑ ΦΤΑΣΩ ΣΤΟΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ ΠΟΥ ΘΕΛΩ

Πίνακας 57 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν στην πόλη στην οποία κατοικούν υπάρχει η δυνατότητα εναλλακτικών διαδρομών για να φτάσουν στον προορισμό που θέλουν

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	26	31,0	31,0
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	2	2,4	33,3
ΔΙΑΦΩΝΩ	15	17,9	51,2
ΣΥΜΦΩΝΩ	35	41,7	92,9
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	6	7,1	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 2,4% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι στην πόλη στην οποία κατοικούν υπάρχει η δυνατότητα εναλλακτικών διαδρομών για να φτάσουν στον προορισμό που θέλουν, το 17,9% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι στην πόλη στην οποία κατοικούν υπάρχει η δυνατότητα εναλλακτικών διαδρομών για να φτάσουν στον προορισμό που θέλουν, το 31% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι στην πόλη στην οποία κατοικούν υπάρχει η δυνατότητα εναλλακτικών διαδρομών για να φτάσουν στον προορισμό που θέλουν, το 41,7% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι στην πόλη στην οποία κατοικούν υπάρχει η δυνατότητα εναλλακτικών διαδρομών για να φτάσουν στον προορισμό που θέλουν και το 7,1% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι στην πόλη στην οποία κατοικούν υπάρχει η δυνατότητα εναλλακτικών διαδρομών για να φτάσουν στον προορισμό που θέλουν.



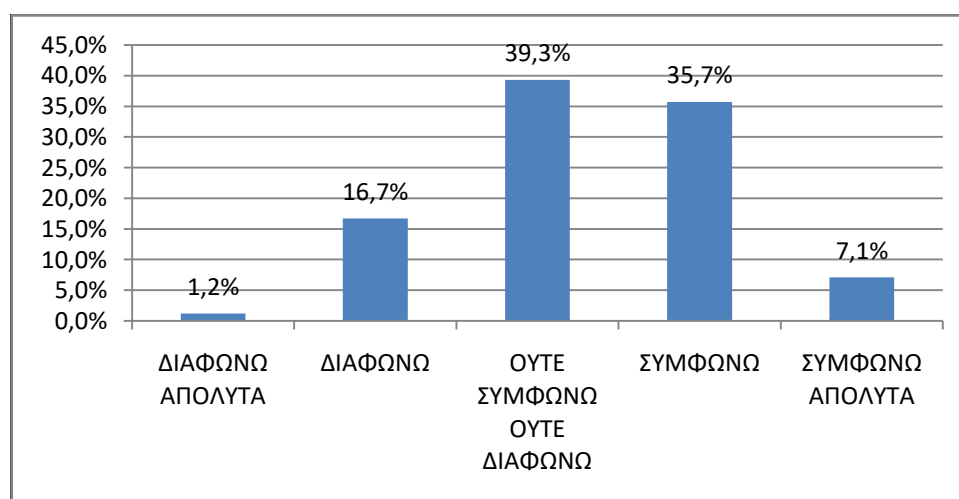
Διάγραμμα 42 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν στην πόλη στην οποία κατοικούν υπάρχει η δυνατότητα εναλλακτικών διαδρομών για να φτάσουν στον προορισμό που θέλουν

ΟΙ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΙ ΑΜΕΣΑ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΑ ΜΕ ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΔΟΜΕΣ (ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑ, ΣΧΟΛΕΙΑ, ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ)

Πίνακας 58 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι γειτονίες της πόλης συνδέονται άμεσα και γρήγορα με σημαντικές δομές (νοσοκομεία, σχολεία, δημόσιες υπηρεσίες)

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	33	39,3	39,3
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	1	1,2	40,5
ΔΙΑΦΩΝΩ	14	16,7	57,1
ΣΥΜΦΩΝΩ	30	35,7	92,9
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	6	7,1	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 1,2% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι οι γειτονίες της πόλης συνδέονται άμεσα και γρήγορα με σημαντικές δομές (νοσοκομεία, σχολεία, δημόσιες υπηρεσίες), το 16,7% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι οι γειτονίες της πόλης συνδέονται άμεσα και γρήγορα με σημαντικές δομές (νοσοκομεία, σχολεία, δημόσιες υπηρεσίες), το 39,3% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι οι γειτονίες της πόλης συνδέονται άμεσα και γρήγορα με σημαντικές δομές (νοσοκομεία, σχολεία, δημόσιες υπηρεσίες), το 35,7% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι οι γειτονίες της πόλης συνδέονται άμεσα και γρήγορα με σημαντικές δομές (νοσοκομεία, σχολεία, δημόσιες υπηρεσίες) και το 7,1% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι οι γειτονίες της πόλης συνδέονται άμεσα και γρήγορα με σημαντικές δομές (νοσοκομεία, σχολεία, δημόσιες υπηρεσίες).



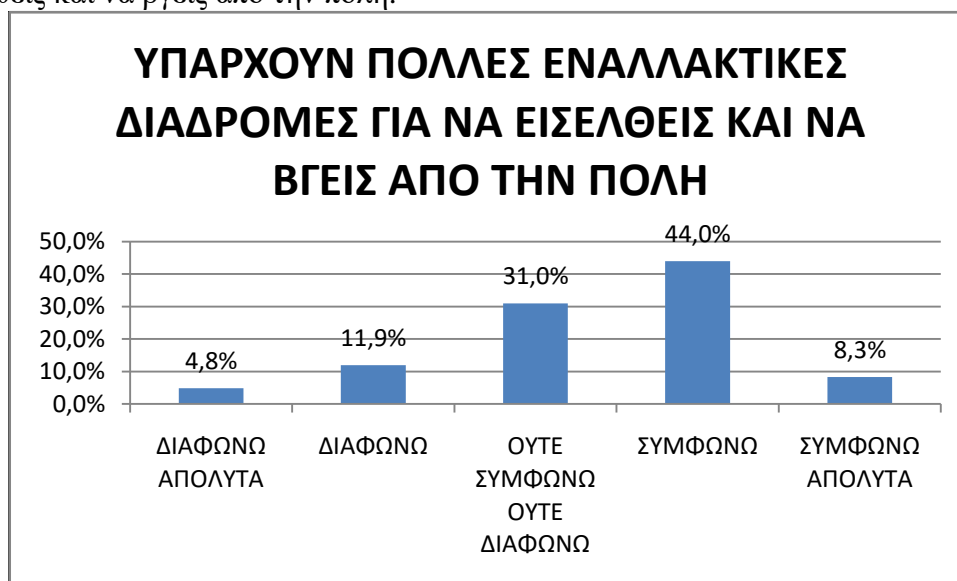
Διάγραμμα 43 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι γειτονίες της πόλης συνδέονται άμεσα και γρήγορα με σημαντικές δομές (νοσοκομεία, σχολεία, δημόσιες υπηρεσίες)

ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΟΛΛΕΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΓΙΑ ΝΑ ΕΙΣΕΛΘΕΙΣ ΚΑΙ ΝΑ ΒΓΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΛΗ

Πίνακας 59 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν πολλές εναλλακτικές διαδρομές για να εισέλθεις και να βγεις από την πόλη

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	26	31,0	31,0
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	4	4,8	35,7
ΔΙΑΦΩΝΩ	10	11,9	47,6
ΣΥΜΦΩΝΩ	37	44,0	91,7
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	7	8,3	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 4,8% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι υπάρχουν πολλές εναλλακτικές διαδρομές για να εισέλθεις και να βγεις από την πόλη, το 11,9% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι υπάρχουν πολλές εναλλακτικές διαδρομές για να εισέλθεις και να βγεις από την πόλη, το 31% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι υπάρχουν πολλές εναλλακτικές διαδρομές για να εισέλθεις και να βγεις από την πόλη, το 44% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι υπάρχουν πολλές εναλλακτικές διαδρομές για να εισέλθεις και να βγεις από την πόλη και το 8,3% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι υπάρχουν πολλές εναλλακτικές διαδρομές για να εισέλθεις και να βγεις από την πόλη.



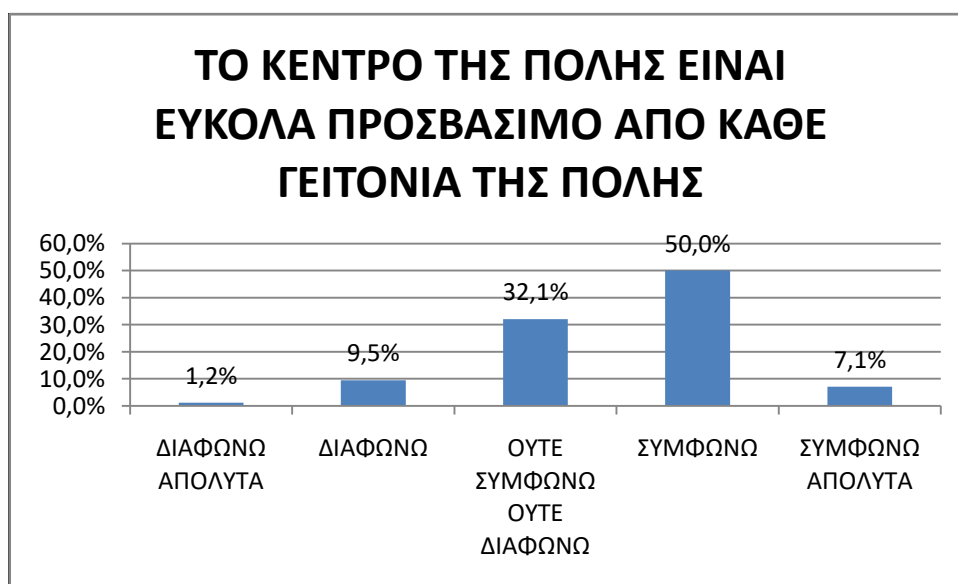
Διάγραμμα 44 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν πολλές εναλλακτικές διαδρομές για να εισέλθεις και να βγεις από την πόλη

ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟ ΑΠΟ ΚΑΘΕ ΓΕΙΤΟΝΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Πίνακας 60 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν το κέντρο της πόλης είναι εύκολα προσβάσιμο από κάθε γειτονιά της πόλης

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	27	32,1	32,1
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	1	1,2	33,3
ΔΙΑΦΩΝΩ	8	9,5	42,9
ΣΥΜΦΩΝΩ	42	50,0	92,9
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	6	7,1	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 1,2% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι το κέντρο της πόλης είναι εύκολα προσβάσιμο από κάθε γειτονιά της πόλης, το 9,5% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι το κέντρο της πόλης είναι εύκολα προσβάσιμο από κάθε γειτονιά της πόλης, το 32,1% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι το κέντρο της πόλης είναι εύκολα προσβάσιμο από κάθε γειτονιά της πόλης, το 50% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι το κέντρο της πόλης είναι εύκολα προσβάσιμο από κάθε γειτονιά της πόλης και το 7,1% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι το κέντρο της πόλης είναι εύκολα προσβάσιμο από κάθε γειτονιά της πόλης.



Διάγραμμα 45 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν το κέντρο της πόλης είναι εύκολα προσβάσιμο από κάθε γειτονιά της πόλης

Πίνακας 61 - Μέση τιμή και τυπική απόκλιση των απαντήσεων των συμμετεχόντων στις ερωτήσεις της κλίμακας εναλλακτικές διαδρομές

	N	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ
ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΣΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΚΑΤΟΙΚΩ ΥΠΑΡΧΕΙ Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΓΙΑ ΝΑ ΦΤΑΣΩ ΣΤΟΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ ΠΟΥ ΘΕΛΩ	58	2,7759	,67650
ΟΙ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΙ ΑΜΕΣΑ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΑ ΜΕ ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΔΟΜΕΣ (ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑ, ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ)	51	2,8039	,66392
ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΟΛΛΕΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΓΙΑ ΝΑ ΕΙΣΕΛΘΕΙΣ ΚΑΙ ΝΑ ΒΓΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΛΗ	58	2,8103	,73644
ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟ ΑΠΟ ΚΑΘΕ ΓΕΙΤΟΝΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	57	2,9298	,56251

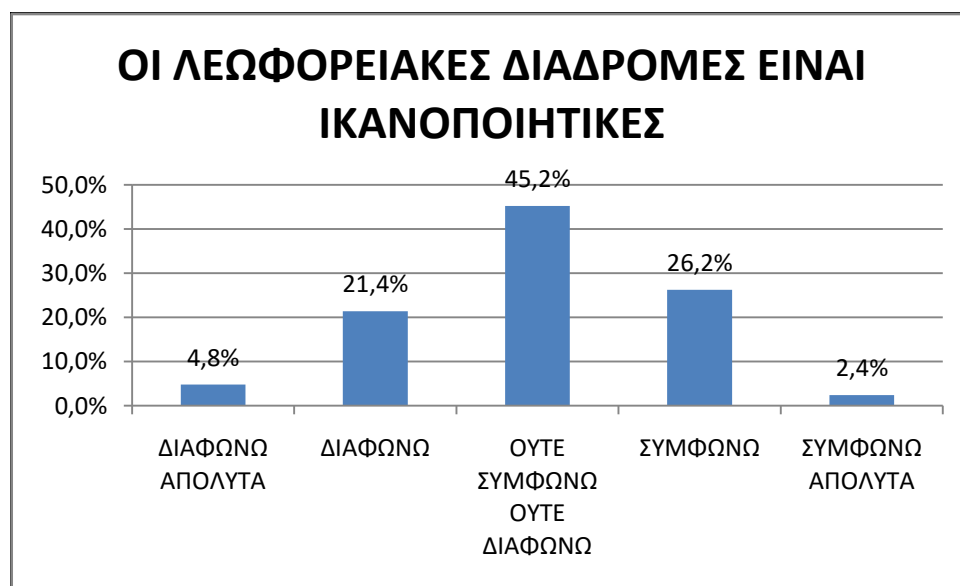
5.3.7 Άξονας: Κινητικότητα για χρήστες δημοσίων συγκοινωνιών

ΟΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΕΙΝΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΕΣ

Πίνακας 62 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι λεωφορειακές διαδρομές είναι ικανοποιητικές

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	38	45,2	45,2
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	4	4,8	50,0
ΔΙΑΦΩΝΩ	18	21,4	71,4
ΣΥΜΦΩΝΩ	22	26,2	97,6
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	2	2,4	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 4,8% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι οι λεωφορειακές διαδρομές είναι ικανοποιητικές, το 21,4% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι οι λεωφορειακές διαδρομές είναι ικανοποιητικές, το 45,2% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι οι λεωφορειακές διαδρομές είναι ικανοποιητικές, το 26,2% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι οι λεωφορειακές διαδρομές είναι ικανοποιητικές και το 2,4% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι οι λεωφορειακές διαδρομές είναι ικανοποιητικές.



Διάγραμμα 46 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι λεωφορειακές διαδρομές είναι ικανοποιητικές

ΟΙ ΣΤΑΣΕΙΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΡΟ ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΕΣ ΜΕ ΤΑ ΠΟΔΙΑ ΑΠΟ ΤΟ ΣΠΙΤΙ ΜΟΥ

Πίνακας 63 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι στάσεις λεωφορείων και μετρό είναι εύκολα προσβάσιμες με τα πόδια από το σπίτι τους

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	23	27,4	27,4
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	1	1,2	28,6
ΔΙΑΦΩΝΩ	17	20,2	48,8
ΣΥΜΦΩΝΩ	36	42,9	91,7
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	7	8,3	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 1,2% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι οι στάσεις λεωφορείων και μετρό είναι εύκολα προσβάσιμες με τα πόδια από το σπίτι τους, το 20,2% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι οι στάσεις λεωφορείων και μετρό είναι εύκολα προσβάσιμες με τα πόδια από το σπίτι τους, το 27,4% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι οι στάσεις λεωφορείων και μετρό είναι εύκολα προσβάσιμες με τα πόδια από το σπίτι τους, το 42,9% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι οι στάσεις λεωφορείων και μετρό είναι εύκολα προσβάσιμες με τα πόδια από το σπίτι τους και το 8,3% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι οι στάσεις λεωφορείων και μετρό είναι εύκολα προσβάσιμες με τα πόδια από το σπίτι τους.



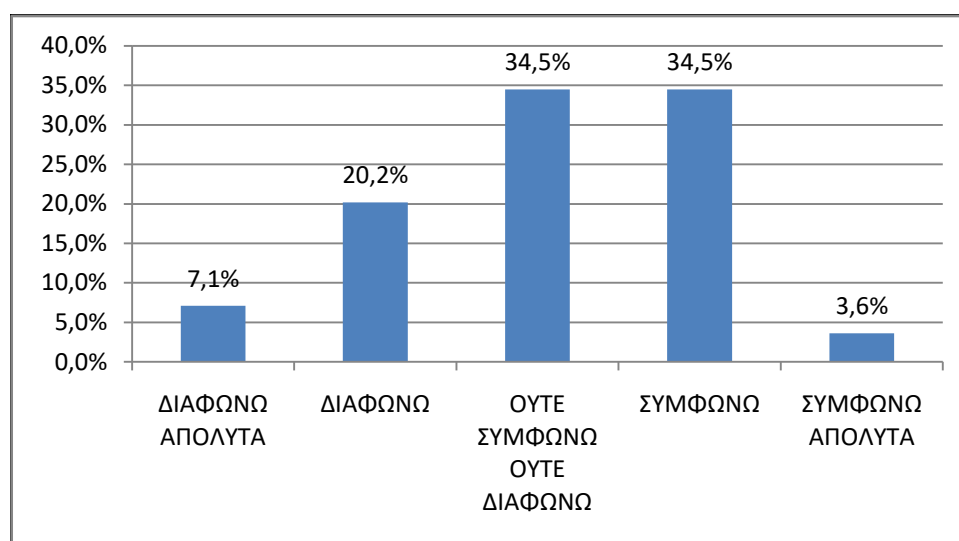
Διάγραμμα 47 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι στάσεις λεωφορείων και μετρό είναι εύκολα προσβάσιμες με τα πόδια από το σπίτι τους

Η ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΕΙΝΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΜΟΥ

Πίνακας 64 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η συχνότητα των δημόσιων συγκοινωνιών είναι ικανοποιητική για τις ανάγκες τους

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	29	34,5	34,5
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	6	7,1	41,7
ΔΙΑΦΩΝΩ	17	20,2	61,9
ΣΥΜΦΩΝΩ	29	34,5	96,4
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	3	3,6	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 7,1% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι η συχνότητα των δημόσιων συγκοινωνιών είναι ικανοποιητική για τις ανάγκες τους, το 20,2% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι η συχνότητα των δημόσιων συγκοινωνιών είναι ικανοποιητική για τις ανάγκες τους, το 34,5% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι η συχνότητα των δημόσιων συγκοινωνιών είναι ικανοποιητική για τις ανάγκες τους, το 34,5% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι η συχνότητα των δημόσιων συγκοινωνιών είναι ικανοποιητική για τις ανάγκες τους και το 5,6% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι η συχνότητα των δημόσιων συγκοινωνιών είναι ικανοποιητική για τις ανάγκες τους.



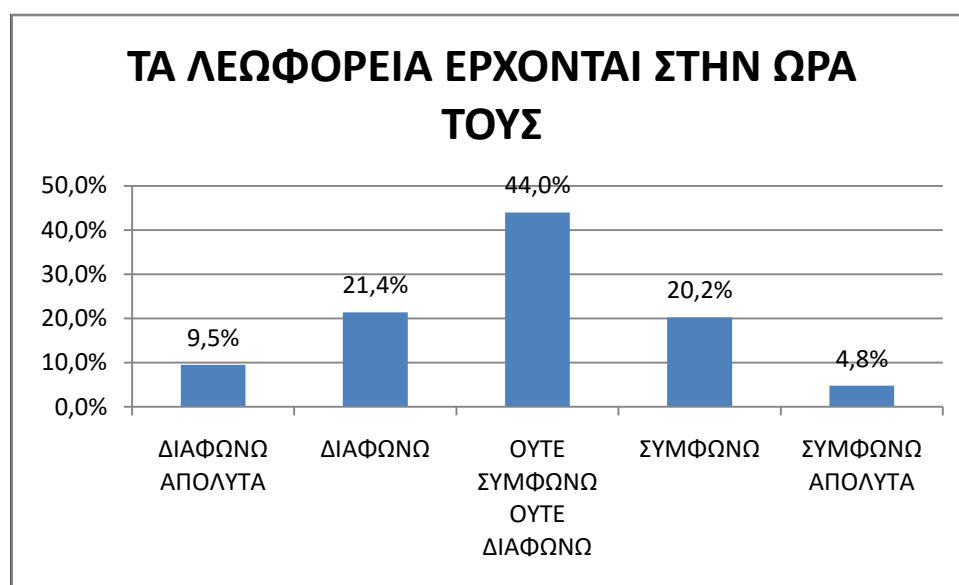
Διάγραμμα 48 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η συχνότητα των δημόσιων συγκοινωνιών είναι ικανοποιητική για τις ανάγκες τους

ΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΕΡΧΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΩΡΑ ΤΟΥΣ

Πίνακας 65 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν τα λεωφορεία έρχονται στην ώρα τους

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	37	44,0	44,0
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	8	9,5	53,6
ΔΙΑΦΩΝΩ	18	21,4	75,0
ΣΥΜΦΩΝΩ	17	20,2	95,2
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	4	4,8	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 9,5% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι τα λεωφορεία έρχονται στην ώρα τους, το 21,4% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι τα λεωφορεία έρχονται στην ώρα τους, το 44% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι τα λεωφορεία έρχονται στην ώρα τους, το 20,2% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι τα λεωφορεία έρχονται στην ώρα τους και το 4,8% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι τα λεωφορεία έρχονται στην ώρα τους.



Διάγραμμα 49 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν τα λεωφορεία έρχονται στην ώρα τους

ΑΙΣΘΑΝΟΜΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ ΟΤΑΝ ΠΕΡΙΜΕΝΩ ΣΕ ΣΤΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ

Πίνακας 66 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν αισθάνονται ασφαλείς όταν περιμένουν σε στάση λεωφορείου

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	30	35,7	35,7
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	6	7,1	42,9
ΔΙΑΦΩΝΩ	24	28,6	71,4
ΣΥΜΦΩΝΩ	20	23,8	95,2
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	4	4,8	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 7,1% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι αισθάνονται ασφαλείς όταν περιμένουν σε στάση λεωφορείου, το 28,6% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι αισθάνονται ασφαλείς όταν περιμένουν σε στάση λεωφορείου, το 35,7% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι αισθάνονται ασφαλείς όταν περιμένουν σε στάση λεωφορείου, το 23,8% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι αισθάνονται ασφαλείς όταν περιμένουν σε στάση λεωφορείου και το 4,8% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι αισθάνονται ασφαλείς όταν περιμένουν σε στάση λεωφορείου.



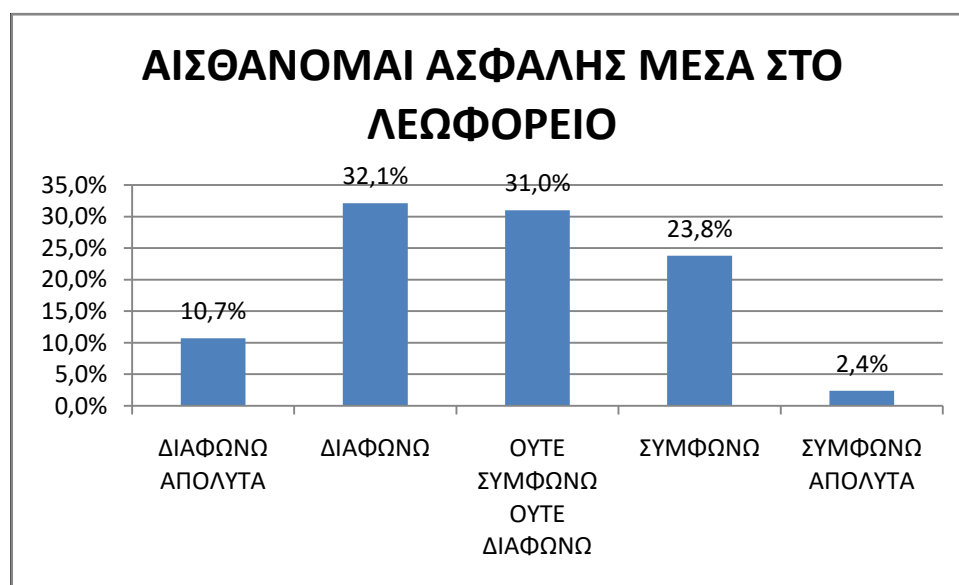
Διάγραμμα 50 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν αισθάνονται ασφαλείς όταν περιμένουν σε στάση λεωφορείου

ΑΙΣΘΑΝΟΜΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ

Πίνακας 67 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν αισθάνονται ασφαλείς μέσα στο λεωφορείο

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	26	31,0	31,0
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	9	10,7	41,7
ΔΙΑΦΩΝΩ	27	32,1	73,8
ΣΥΜΦΩΝΩ	20	23,8	97,6
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	2	2,4	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 10,7% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι αισθάνονται ασφαλείς μέσα στο λεωφορείο, το 32,1% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι αισθάνονται ασφαλείς μέσα στο λεωφορείο, το 31% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι αισθάνονται ασφαλείς μέσα στο λεωφορείο, το 23,8% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι αισθάνονται ασφαλείς μέσα στο λεωφορείο και το 2,4% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι αισθάνονται ασφαλείς μέσα στο λεωφορείο.



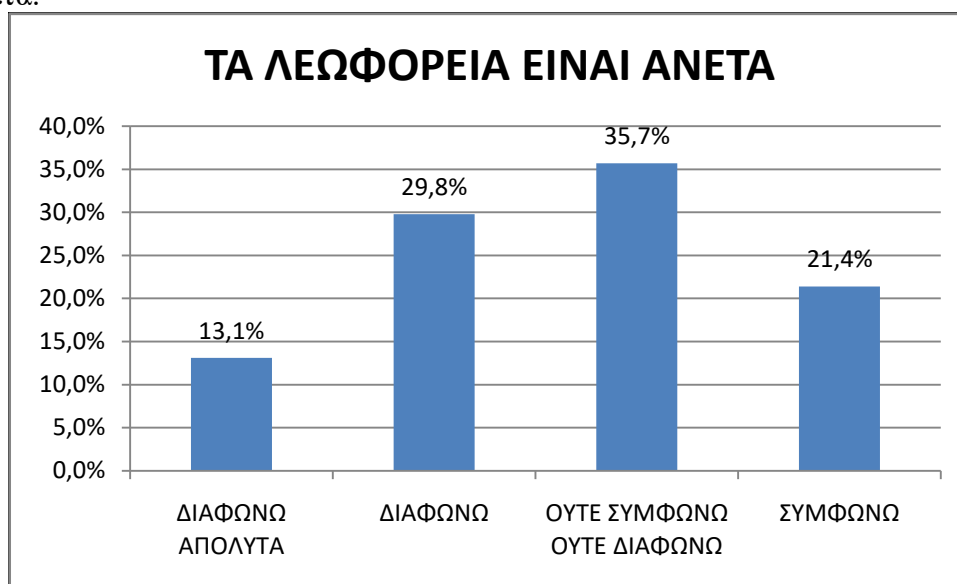
Διάγραμμα 51 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν αισθάνονται ασφαλείς μέσα στο λεωφορείο

ΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΕΙΝΑΙ ΑΝΕΤΑ

Πίνακας 68 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στη ερώτηση αν τα λεωφορεία είναι άνετα

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	30	35,7	35,7
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	11	13,1	48,8
ΔΙΑΦΩΝΩ	25	29,8	78,6
ΣΥΜΦΩΝΩ	18	21,4	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 13,1% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι τα λεωφορεία είναι άνετα, το 29,8% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι τα λεωφορεία είναι άνετα, το 35,7% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι τα λεωφορεία είναι άνετα και το 21,4% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι τα λεωφορεία είναι άνετα.



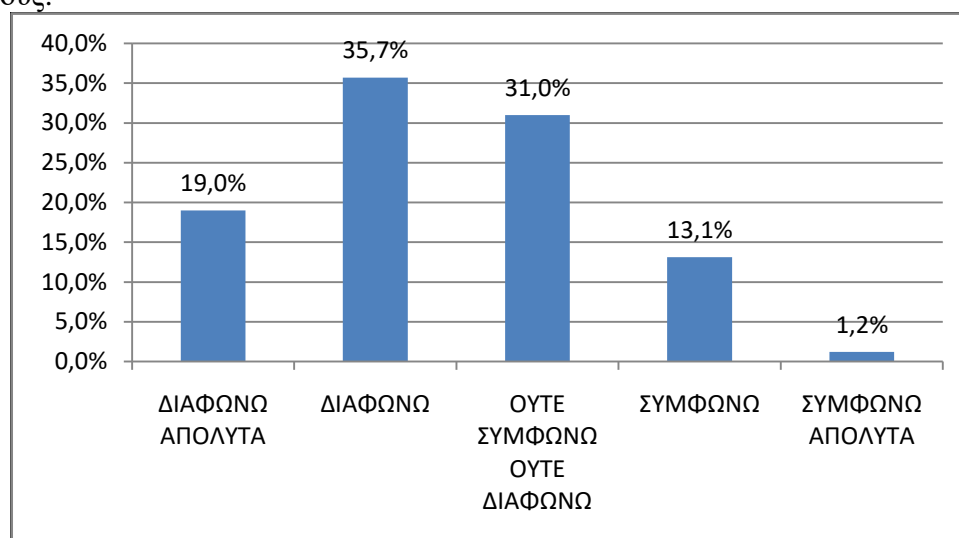
Διάγραμμα 52 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στη ερώτηση αν τα λεωφορεία είναι άνετα

ΟΙ ΣΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΕΙΝΑΙ ΑΝΕΤΕΣ, ΕΧΟΥΝ ΕΠΑΡΚΗ ΣΚΙΑΣΗ ΚΑΙ ΘΕΣΕΙΣ ΑΝΑΜΟΝΗΣ ΓΙΑ ΚΑΘΗΜΕΝΟΥΣ

Πίνακας 69 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι στάσεις των λεωφορείων είναι άνετες, έχουν επαρκή σκίαση και θέσεις αναμονής για καθημένους

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	26	31,0	31,0
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	16	19,0	50,0
ΔΙΑΦΩΝΩ	30	35,7	85,7
ΣΥΜΦΩΝΩ	11	13,1	98,8
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	1	1,2	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 19% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι οι στάσεις των λεωφορείων είναι άνετες, έχουν επαρκή σκίαση και θέσεις αναμονής για καθημένους, το 35,7% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι οι στάσεις των λεωφορείων είναι άνετες, έχουν επαρκή σκίαση και θέσεις αναμονής για καθημένους, το 31% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι οι στάσεις των λεωφορείων είναι άνετες, έχουν επαρκή σκίαση και θέσεις αναμονής για καθημένους, το 13,1% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι οι στάσεις των λεωφορείων είναι άνετες, έχουν επαρκή σκίαση και θέσεις αναμονής για καθημένους και το 1,2% συμφωνεί απόλυτα με το ότι οι στάσεις των λεωφορείων είναι άνετες, έχουν επαρκή σκίαση και θέσεις αναμονής για καθημένους.



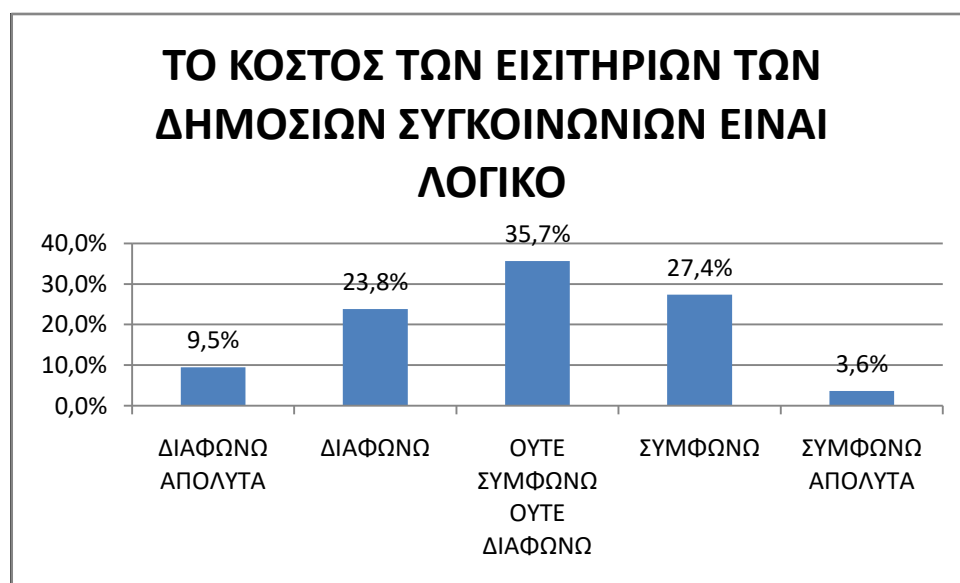
Διάγραμμα 53 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν οι στάσεις των λεωφορείων είναι άνετες, έχουν επαρκή σκίαση και θέσεις αναμονής για καθημένους

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΕΙΝΑΙ ΛΟΓΙΚΟ

Πίνακας 70 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν το κόστος των εισιτηρίων των δημόσιων συγκοινωνιών είναι λογικό

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	30	35,7	35,7
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	8	9,5	45,2
ΔΙΑΦΩΝΩ	20	23,8	69,0
ΣΥΜΦΩΝΩ	23	27,4	96,4
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	3	3,6	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 9,5% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι το κόστος των εισιτηρίων των δημόσιων συγκοινωνιών είναι λογικό, το 23,8% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι το κόστος των εισιτηρίων των δημόσιων συγκοινωνιών είναι λογικό, το 35,7% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι το κόστος των εισιτηρίων των δημόσιων συγκοινωνιών είναι λογικό, το 27,4% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι το κόστος των εισιτηρίων των δημόσιων συγκοινωνιών είναι λογικό και το 3,6% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι το κόστος των εισιτηρίων των δημόσιων συγκοινωνιών είναι λογικό.



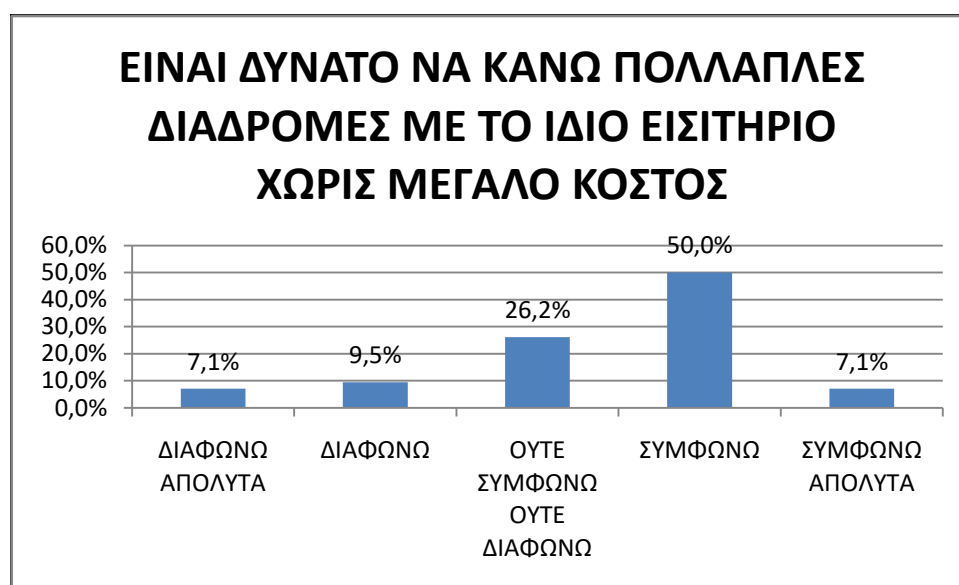
Διάγραμμα 54 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν το κόστος των εισιτηρίων των δημόσιων συγκοινωνιών είναι λογικό

ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟ ΝΑ ΚΑΝΩ ΠΟΛΛΑΠΛΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΜΕ ΤΟ ΙΔΙΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΧΩΡΙΣ ΜΕΓΑΛΟ ΚΟΣΤΟΣ

Πίνακας 71 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι δυνατό να κάνουν πολλαπλές διαδρομές με το ίδιο εισιτήριο χωρίς μεγάλο κόστος

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	22	26,2	26,2
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	6	7,1	33,3
ΔΙΑΦΩΝΩ	8	9,5	42,9
ΣΥΜΦΩΝΩ	42	50,0	92,9
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	6	7,1	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 7,1% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι είναι δυνατό να κάνουν πολλαπλές διαδρομές με το ίδιο εισιτήριο χωρίς μεγάλο κόστος, το 9,5% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι είναι δυνατό να κάνουν πολλαπλές διαδρομές με το ίδιο εισιτήριο χωρίς μεγάλο κόστος, το 26,2% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι είναι δυνατό να κάνουν πολλαπλές διαδρομές με το ίδιο εισιτήριο χωρίς μεγάλο κόστος, το 50% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι είναι δυνατό να κάνουν πολλαπλές διαδρομές με το ίδιο εισιτήριο χωρίς μεγάλο κόστος και το 7,1% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι είναι δυνατό να κάνουν πολλαπλές διαδρομές με το ίδιο εισιτήριο χωρίς μεγάλο κόστος.



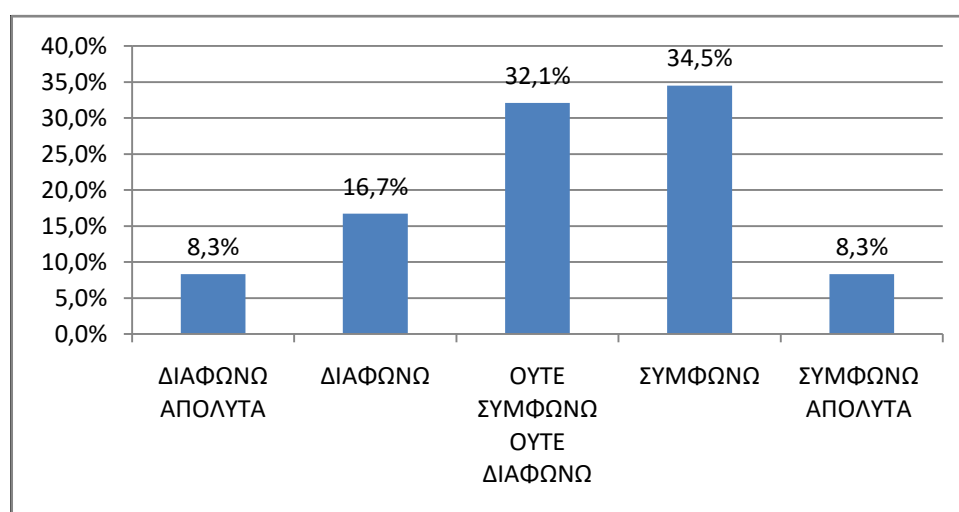
Διάγραμμα 55 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι δυνατό να κάνουν πολλαπλές διαδρομές με το ίδιο εισιτήριο χωρίς μεγάλο κόστος

ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟ ΝΑ ΛΑΒΩ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ, ΤΙΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

Πίνακας 72 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι εύκολο να λάβουν πληροφορίες για τις διαδρομές, τις αφίξεις και τις καθυστερήσεις των λεωφορείων

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	27	32,1	32,1
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	7	8,3	40,5
ΔΙΑΦΩΝΩ	14	16,7	57,1
ΣΥΜΦΩΝΩ	29	34,5	91,7
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	7	8,3	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 8,3% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι είναι εύκολο να λάβουν πληροφορίες για τις διαδρομές, τις αφίξεις και τις καθυστερήσεις των λεωφορείων, το 16,7% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι είναι εύκολο να λάβουν πληροφορίες για τις διαδρομές, τις αφίξεις και τις καθυστερήσεις των λεωφορείων, το 32,1% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι είναι εύκολο να λάβουν πληροφορίες για τις διαδρομές, τις αφίξεις και τις καθυστερήσεις των λεωφορείων, το 34,5% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι είναι εύκολο να λάβουν πληροφορίες για τις διαδρομές, τις αφίξεις και τις καθυστερήσεις των λεωφορείων και το 8,3% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι είναι εύκολο να λάβουν πληροφορίες για τις διαδρομές, τις αφίξεις και τις καθυστερήσεις των λεωφορείων.



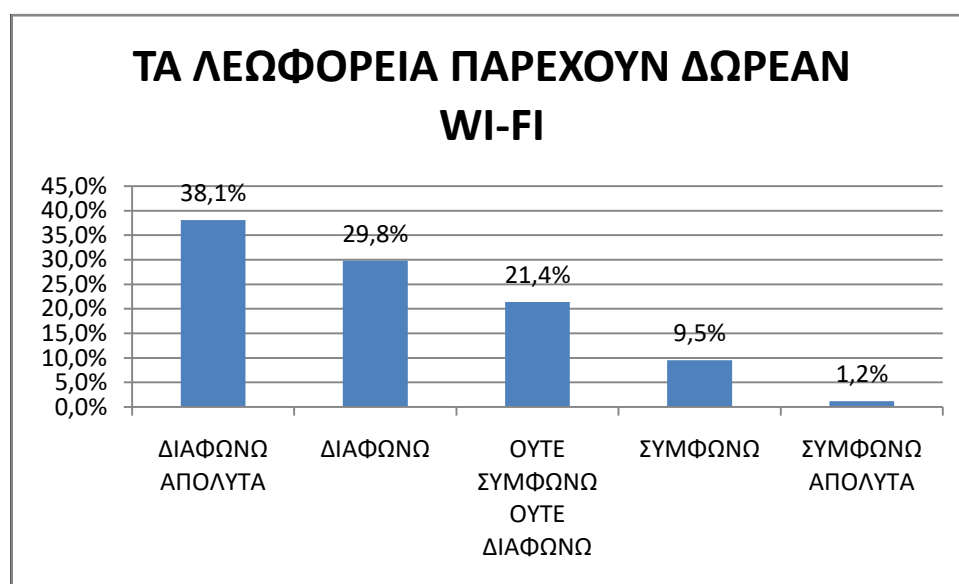
Διάγραμμα 56 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν είναι εύκολο να λάβουν πληροφορίες για τις διαδρομές, τις αφίξεις και τις καθυστερήσεις των λεωφορείων

ΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΔΩΡΕΑΝ WI-FI

Πίνακας 73 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν τα λεωφορεία παρέχουν δωρεάν wifi

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	18	21,4	21,4
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	32	38,1	59,5
ΔΙΑΦΩΝΩ	25	29,8	89,3
ΣΥΜΦΩΝΩ	8	9,5	98,8
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	1	1,2	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 38,1% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι τα λεωφορεία παρέχουν δωρεάν wifi, το 29,8% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι τα λεωφορεία παρέχουν δωρεάν wifi, το 21,4% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι τα λεωφορεία παρέχουν δωρεάν wifi, το 9,5% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι τα λεωφορεία παρέχουν δωρεάν wifi και το 1,2% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι τα λεωφορεία παρέχουν δωρεάν wifi.



Διάγραμμα 57 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν τα λεωφορεία παρέχουν δωρεάν wifi

ΔΙΝΕΤΑΙ Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ONLINE ΑΓΟΡΑΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΜΕ ΕΥΚΟΛΙΑ

Πίνακας 74 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν δίνεται η δυνατότητα online αγοράς εισιτηρίων λεωφορείων με ευκολία

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	33	39,3	39,3
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	21	25,0	64,3
ΔΙΑΦΩΝΩ	15	17,9	82,1
ΣΥΜΦΩΝΩ	13	15,5	97,6
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	2	2,4	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 25% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι δίνεται η δυνατότητα online αγοράς εισιτηρίων λεωφορείων με ευκολία, το 17,9% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι δίνεται η δυνατότητα online αγοράς εισιτηρίων λεωφορείων με ευκολία, το 39,3% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι δίνεται η δυνατότητα online αγοράς εισιτηρίων λεωφορείων με ευκολία, το 15,5% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι δίνεται η δυνατότητα online αγοράς εισιτηρίων λεωφορείων με ευκολία και το 2,4% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι δίνεται η δυνατότητα online αγοράς εισιτηρίων λεωφορείων με ευκολία.



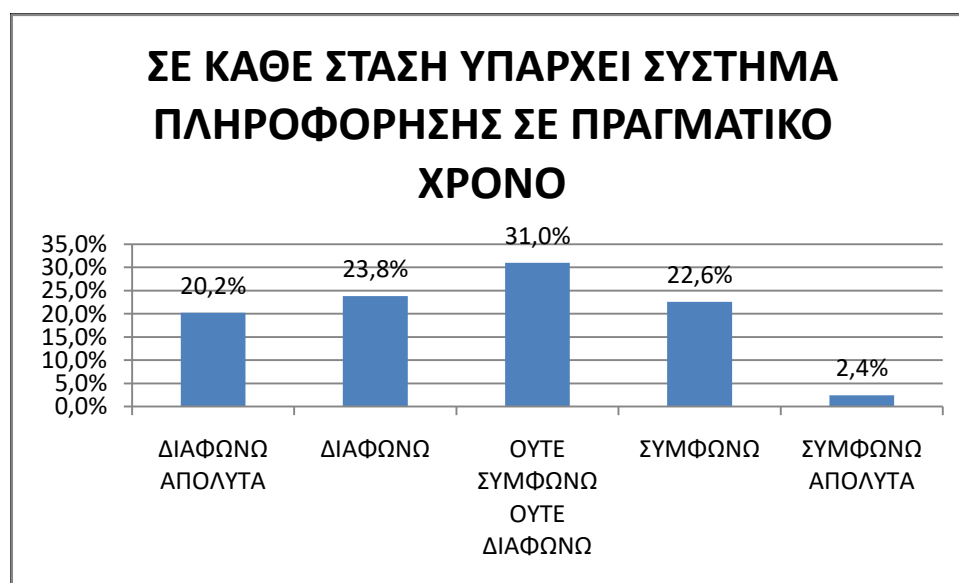
Διάγραμμα 58 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν δίνεται η δυνατότητα online αγοράς εισιτηρίων λεωφορείων με ευκολία

ΣΕ ΚΑΘΕ ΣΤΑΣΗ ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΣΕ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟ ΧΡΟΝΟ

Πίνακας 75 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν σε κάθε στάση υπάρχει σύστημα πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	26	31,0	31,0
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	17	20,2	51,2
ΔΙΑΦΩΝΩ	20	23,8	75,0
ΣΥΜΦΩΝΩ	19	22,6	97,6
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	2	2,4	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 20,2% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι σε κάθε στάση υπάρχει σύστημα πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο, το 23,8% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι σε κάθε στάση υπάρχει σύστημα πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο, το 31% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι σε κάθε στάση υπάρχει σύστημα πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο, το 22,6% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι σε κάθε στάση υπάρχει σύστημα πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο και το 2,4% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι σε κάθε στάση υπάρχει σύστημα πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο.



Διάγραμμα 59 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν σε κάθε στάση υπάρχει σύστημα πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο

Πίνακας 76 - Πίνακας Μέση τιμή και τυπική απόκλιση των απαντήσεων των συμμετεχόντων στις ερωτήσεις της κλίμακας κινητικότητα για χρήστες δημόσιων συγκοινωνιών

	N	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ
ΟΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΕΙΝΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΕΣ	46	2,4783	,72232
ΟΙ ΣΤΑΣΕΙΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΡΟ ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΕΣ ΜΕ ΤΑ ΠΟΔΙΑ ΑΠΟ ΤΟ ΣΠΙΤΙ ΜΟΥ	61	2,8033	,65370
Η ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΕΙΝΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΜΟΥ	55	2,5273	,76629
ΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΕΡΧΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΩΡΑ ΤΟΥΣ	47	2,3617	,87042
ΑΙΣΘΑΝΟΜΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ ΟΤΑΝ ΠΕΡΙΜΕΝΩ ΣΕ ΣΤΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ	54	2,4074	,78952
ΑΙΣΘΑΝΟΜΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ	58	2,2586	,76228
ΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΕΙΝΑΙ ΑΝΕΤΑ	54	2,1296	,72804
ΟΙ ΣΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΕΙΝΑΙ ΑΝΕΤΕΣ, ΕΧΟΥΝ ΕΠΑΡΚΗ ΣΚΙΑΣΗ ΚΑΙ ΘΕΣΕΙΣ ΑΝΑΜΟΝΗΣ ΓΙΑ ΚΑΘΗΜΕΝΟΥΣ	58	1,9483	,73562
ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΕΙΝΑΙ ΛΟΓΙΚΟ	54	2,3889	,81070
ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟ ΝΑ ΚΑΝΩ ΠΟΛΛΑΠΛΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΜΕ ΤΟ ΙΔΙΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΧΩΡΙΣ ΜΕΓΑΛΟ ΚΟΣΤΟΣ	62	2,7742	,75573
ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟ ΝΑ ΛΑΒΩ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ, ΤΙΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ	57	2,6316	,85840
ΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΔΩΡΕΑΝ WI-FI	66	1,6667	,75107
ΔΙΝΕΤΑΙ Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ONLINE ΑΓΟΡΑΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΜΕ ΕΥΚΟΛΙΑ	51	1,9216	,91309
ΣΕ ΚΑΘΕ ΣΤΑΣΗ ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΣΕ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟ ΧΡΟΝΟ	58	2,1034	,87238

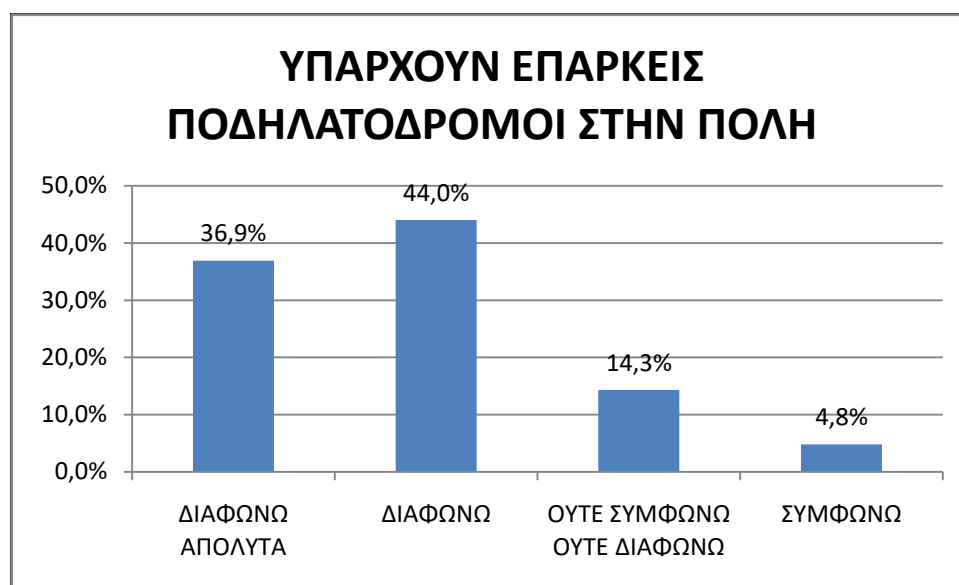
5.3.8 Άξονας: Κινητικότητα για εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς

ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΕΠΑΡΚΕΙΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ

Πίνακας 77 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν επαρκείς ποδηλατοδρόμοι στην πόλη

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΔΙΑΦΩΝΩ	12	14,3	14,3
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	31	36,9	51,2
ΔΙΑΦΩΝΩ ΣΥΜΦΩΝΩ	37	44,0	95,2
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	4	4,8	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 36,9% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι υπάρχουν επαρκείς ποδηλατοδρόμοι στην πόλη, το 44% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι υπάρχουν επαρκείς ποδηλατοδρόμοι στην πόλη, το 14,3% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι υπάρχουν επαρκείς ποδηλατοδρόμοι στην πόλη και το 4,8% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι υπάρχουν επαρκείς ποδηλατοδρόμοι στην πόλη.



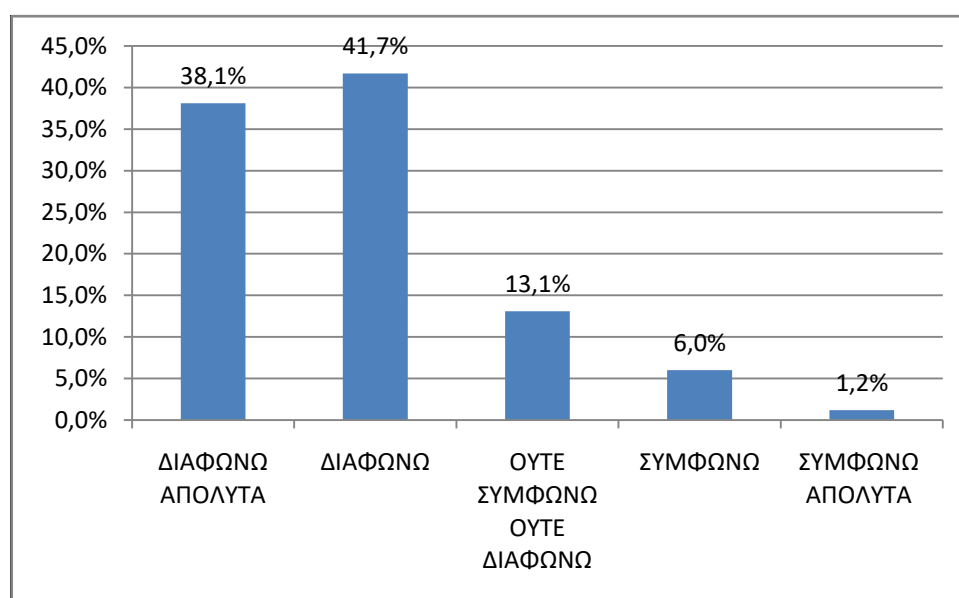
Διάγραμμα 60 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχουν επαρκείς ποδηλατοδρόμοι στην πόλη

Η ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (ΠΟΔΗΛΑΤΟ, ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΠΑΤΙΝΙ ΚΑ) ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ

Πίνακας 78 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η μετακίνηση με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (ποδήλατο, ηλεκτρικό πατίνι κα) είναι ασφαλής

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	11	13,1	13,1
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	32	38,1	51,2
ΔΙΑΦΩΝΩ	35	41,7	92,9
ΣΥΜΦΩΝΩ	5	6,0	98,8
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	1	1,2	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 38,1% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι η μετακίνηση με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (ποδήλατο, ηλεκτρικό πατίνι κα) είναι ασφαλής, το 41,7% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι η μετακίνηση με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (ποδήλατο, ηλεκτρικό πατίνι κα) είναι ασφαλής, το 13,1% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι η μετακίνηση με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (ποδήλατο, ηλεκτρικό πατίνι κα) είναι ασφαλής, το 6% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι η μετακίνηση με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (ποδήλατο, ηλεκτρικό πατίνι κα) είναι ασφαλής και το 1,2% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι η μετακίνηση με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (ποδήλατο, ηλεκτρικό πατίνι κα) είναι ασφαλής.



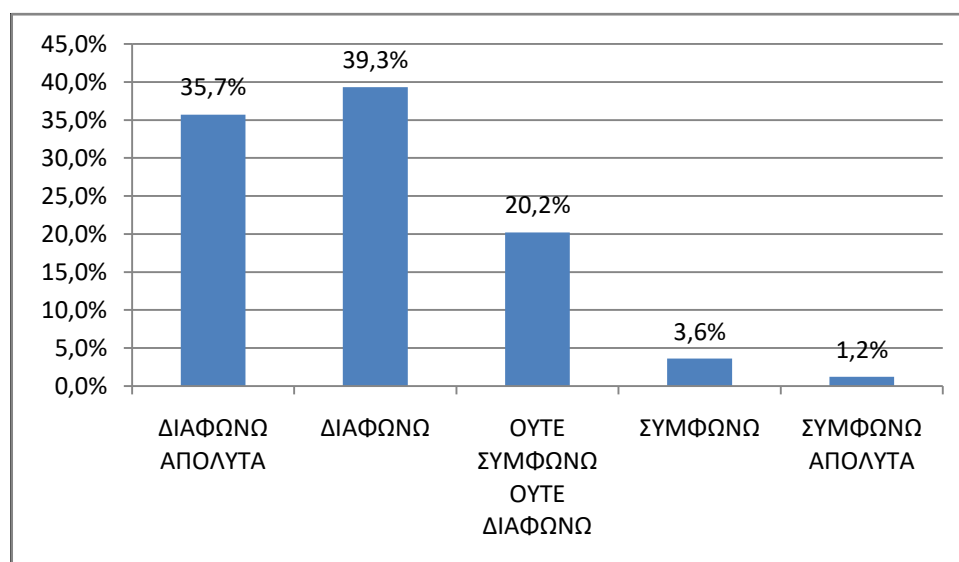
Διάγραμμα 61 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν η μετακίνηση με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (ποδήλατο, ηλεκτρικό πατίνι κα) είναι ασφαλής

ΥΠΑΡΧΕΙ Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΕ ΔΙΑΦΟΡΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Πίνακας 79 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχει η δυνατότητα ενοικίασης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς σε διάφορα σημεία της πόλης

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ
ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	17	20,2	20,2
ΔΙΑΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	30	35,7	56,0
ΔΙΑΦΩΝΩ	33	39,3	95,2
ΣΥΜΦΩΝΩ	3	3,6	98,8
ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ	1	1,2	100,0
ΣΥΝΟΛΟ	84	100,0	

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι το 35,7% των συμμετεχόντων διαφωνεί απόλυτα με το ότι υπάρχει η δυνατότητα ενοικίασης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς σε διάφορα σημεία της πόλης, το 39,3% των συμμετεχόντων διαφωνεί με το ότι υπάρχει η δυνατότητα ενοικίασης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς σε διάφορα σημεία της πόλης, το 20,2% των συμμετεχόντων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με το ότι υπάρχει η δυνατότητα ενοικίασης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς σε διάφορα σημεία της πόλης, το 3,6% των συμμετεχόντων συμφωνεί με το ότι υπάρχει η δυνατότητα ενοικίασης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς σε διάφορα σημεία της πόλης και το 1,2% των συμμετεχόντων συμφωνεί απόλυτα με το ότι υπάρχει η δυνατότητα ενοικίασης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς σε διάφορα σημεία της πόλης.



Διάγραμμα 62 - Απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση αν υπάρχει η δυνατότητα ενοικίασης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς σε διάφορα σημεία της πόλης

Πίνακας 80 - Μέση τιμή και τυπική απόκλιση των απαντήσεων των συμμετεχόντων στις ερωτήσεις της κλίμακας κινητικότητα για εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς

	N	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ
ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΕΠΑΡΚΕΙΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ	84	1,6250	,79179
Η ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (ΠΟΔΗΛΑΤΟ, ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΠΑΤΙΝΙ ΚΑ) ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ	84	1,6575	,84099
ΥΠΑΡΧΕΙ Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΕ ΔΙΑΦΟΡΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	84	1,6269	,87509

5.4 Στατιστική Ανάλυση Υποθέσεων

5.4.1 Συγκρίσεις με βάση το φύλο

Πίνακας 81 - Εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες του ερωτηματολογίου ως προς το φύλο τους

			Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
			F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper	
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΠΕΖΟΥΣ	ΓΙΑ	Equal variances assumed	,542	,464	1,277	82	,205	,16908	,13236	-,09423	,43239
		Equal variances not assumed			1,238	47,331	,222	,16908	,13659	-,10565	,44381
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ		Equal variances assumed	,918	,341	-,375	79	,709	-,05500	,14659	-,34679	,23679
		Equal variances not assumed			-,360	42,093	,720	-,05500	,15269	-,36312	,25312
ΑΣΦΑΛΕΙΑ		Equal variances assumed	,002	,961	1,304	80	,196	,19891	,15254	-,10464	,50247
		Equal variances not assumed			1,298	45,384	,201	,19891	,15327	-,10971	,50753
ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	ΚΑΙ	Equal variances assumed	,640	,426	-,597	80	,552	-,08539	,14298	-,36992	,19915
		Equal variances not assumed			-,566	43,011	,574	-,08539	,15085	-,38960	,21883
ΥΠΟΔΟΜΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ ΣΕ ΟΔΗΓΟΥΣ	ΚΑΙ	Equal variances assumed	1,811	,182	1,264	79	,210	,17195	,13608	-,09891	,44282

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper	
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	Equal variances not assumed			1,167	38,794	,250	,17195	,14729	-,12603	,46993
	Equal variances assumed	3,310	,073	,582	78	,562	,07939	,13643	-,19221	,35100
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΧΡΗΣΤΕΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	Equal variances not assumed			,497	33,414	,623	,07939	,15979	-,24556	,40435
	Equal variances assumed	8,271	,005	,308	80	,759	,03779	,12283	-,20665	,28223
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	Equal variances not assumed			,272	35,502	,787	,03779	,13907	-,24438	,31997
	Equal variances assumed	,165	,686	-,345	75	,731	-,04697	,13623	-,31836	,22442
	Equal variances not assumed			-,357	41,682	,723	-,04697	,13170	-,31282	,21888

Group statistics

Πίνακας 82 - Μέση τιμή των απαντήσεων των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες του ερωτηματολογίου ως προς το φύλο τους

		ΦΥΛΟ	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΠΕΖΟΥΣ	ΓΙΑ	ΑΝΤΡΑΣ	27	2,6498	,60028	,11552
		ΓΥΝΑΙΚΑ	57	2,4807	,55021	,07288
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ		ΑΝΤΡΑΣ	25	1,9033	,65426	,13085
		ΓΥΝΑΙΚΑ	56	1,9583	,58883	,07869
ΑΣΦΑΛΕΙΑ		ΑΝΤΡΑΣ	25	2,7340	,64126	,12825
		ΓΥΝΑΙΚΑ	57	2,5351	,63356	,08392
ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	ΚΑΙ	ΑΝΤΡΑΣ	26	2,5174	,66273	,12997
		ΓΥΝΑΙΚΑ	56	2,6028	,57301	,07657
ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ ΟΔΗΓΟΥΣ	ΚΑΙ	ΑΝΤΡΑΣ	25	2,4993	,64708	,12942
		ΓΥΝΑΙΚΑ	56	2,3274	,52633	,07033
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ		ΑΝΤΡΑΣ	25	2,8567	,73264	,14653
		ΓΥΝΑΙΚΑ	55	2,7773	,47278	,06375
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΧΡΗΣΤΕΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	ΓΙΑ	ΑΝΤΡΑΣ	25	2,3744	,62697	,12539
		ΓΥΝΑΙΚΑ	57	2,3367	,45397	,06013
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	ΓΙΑ	ΑΝΤΡΑΣ	22	1,6439	,50994	,10872
		ΓΥΝΑΙΚΑ	55	1,6909	,55130	,07434

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι δεν υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφοροποίηση των απαντήσεων των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς το φύλο τους ($\text{sig} > 0,05$). Οι συμμετέχοντες ανεξάρτητα από το φύλο τους έχουν αξιολογήσει με τον ίδιο βαθμό τις 8 κλίμακες. Όπως παρατηρούμε από τον πίνακα οι συμμετέχοντες έχουν αξιολογήσει με υψηλό βαθμό την ύπαρξη δυνατοτήτων για πεζούς, έχουν αξιολογήσει με χαμηλό βαθμό την

ασφάλεια μεταφορών, έχουν αξιολογήσει με βαθμό την ασφάλεια, έχουν αξιολογήσει με υψηλό βαθμό την ελκυστικότητα και ποιότητα περιβάλλοντος, έχουν αξιολογήσει με χαμηλό βαθμό την ύπαρξη υποδομής και τεχνολογικών παροχών σε οδηγούς, έχουν αξιολογήσει με υψηλό βαθμό την ύπαρξη εναλλακτικών διαδρομών, έχουν αξιολογήσει με χαμηλό βαθμό την κινητικότητα για χρήστες δημόσιων συγκοινωνιών και έχουν αξιολογήσει με χαμηλό βαθμό την κινητικότητα για εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς ανεξάρτητα από το φύλο τους.

5.4.2 Συγκρίσεις με βάση την ηλικία

Πίνακας 83 - One way ANOVA για την εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς την ηλικία τους

		Sum of Squares	df	Mean F	Square	Sig.
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ	Between Groups	2,858	3	,953	3,177	,028
	Within Groups	23,987	80	,300		
	Total	26,845	83			
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	Between Groups	,202	3	,067	,178	,911
	Within Groups	29,193	77	,379		
	Total	29,395	80			
ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Between Groups	,944	3	,315	,765	,517
	Within Groups	32,091	78	,411		
	Total	33,035	81			
ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	Between Groups	1,217	3	,406	1,132	,341
	Within Groups	27,952	78	,358		
	Total	29,169	81			
ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ ΣΕ ΟΔΗΓΟΥΣ	Between Groups	1,321	3	,440	1,385	,254
	Within Groups	24,476	77	,318		

	Total	25,797	80			
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	Between Groups	,794	3	,265	,828	,482
	Within Groups	24,267	76	,319		
	Total	25,061	79			
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΧΡΗΣΤΕΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	Between Groups	,383	3	,128	,483	,695
	Within Groups	20,617	78	,264		
	Total	21,000	81			
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	Between Groups	1,109	3	,370	1,298	,282
	Within Groups	20,798	73	,285		
	Total	21,908	76			

ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ

Multiple comparisons

Πίνακας 84 - Διαφοροποίηση μεταξύ των ηλικιακών ομάδων στην κλίμακα δυνατότητες για πεζούς

(I) ΗΛΙΚΙΑ	(J) ΗΛΙΚΙΑ	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower Bound	Upper Bound
17-30	31-40	-,65845*	,22355	,022	1,2450	-,0719
	41-50	-,13113	,17052	,868	-,5785	,3163
	51+	-,20907	,17754	,643	-,6749	,2568
31-40	17-30	,65845*	,22355	,022	,0719	1,2450
	41-50	,52732*	,19766	,045	,0087	1,0460
	51+	,44939	,20376	,131	-,0852	,9840
41-50	17-30	,13113	,17052	,868	-,3163	,5785
	31-40	-,52732*	,19766	,045	-	-,0087

					1,0460	
	51+	-,07793	,14359	,948	-,4547	,2988
51+	17-30	,20907	,17754	,643	-,2568	,6749
	31-40	-,44939	,20376	,131	-,9840	,0852
	41-50	,07793	,14359	,948	-,2988	,4547

Tukey HSB

Πίνακας 85 - Μέση τιμή των απαντήσεων των συμμετεχόντων στην κλίμακα δυνατότητες για πεζούς σύμφωνα με την ηλικία τους

ΗΛΙΚΙΑ	N	Subset for alpha=0,05	
		1	2
17-30	15	2,3405	
41-50	33	2,4716	
51+	26	2,5495	2,5495
31-40	10		2,9989
Sig.		,683	,087

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφοροποίηση στην κλίμακα δυνατότητες για πεζούς σύμφωνα με την ηλικία ($\text{sig} < 0,05$). Στις υπόλοιπες κλίμακες δεν υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφοροποίηση σύμφωνα με την ηλικία τους ($\text{sig} > 0,05$). Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι οι συμμετέχοντες με ηλικία 31-40 ετών αξιολόγησαν υψηλότερα την ύπαρξη δυνατοτήτων για πεζούς σε σύγκριση με τους συμμετέχοντες με ηλικία 17-30 ετών και 41-50 ετών.

5.4.3 Συγκρίσεις με βάση τη σχέση με δήμο

Πίνακας 86 - One way ANOVA για την εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς τη σχέση τους με το δήμο

		Sum of Squares	df	Mean F	Square	Sig.
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ	Between Groups	,718	2	,359	1,113	,334
	Within Groups	26,127	81	,323		
	Total	26,845	83			
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	Between Groups	,151	2	,075	,201	,818
	Within Groups	29,244	78	,375		
	Total	29,395	80			
ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Between	7,828	2	3,914	12,266	,000

	Groups					
	Within	25,207	79	,319		
	Groups					
	Total	33,035	81			
ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ	Between	2,255	2	1,128	3,310	,042
ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ	Groups					
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	Within	26,913	79	,341		
	Groups					
	Total	29,169	81			
ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ	Between	,802	2	,401	1,251	,292
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ	Groups					
ΠΑΡΟΧΕΣ ΣΕ	Within	24,995	78	,320		
ΟΔΗΓΟΥΣ	Groups					
	Total	25,797	80			
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ	Between	,761	2	,380	1,205	,305
ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	Groups					
	Within	24,300	77	,316		
	Groups					
	Total	25,061	79			
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	Between	,796	2	,398	1,557	,217
ΓΙΑ ΧΡΗΣΤΕΣ	Groups					
ΔΗΜΟΣΙΩΝ	Within	20,203	79	,256		
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	Groups					
	Total	21,000	81			
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	Between	,627	2	,314	1,090	,341
ΓΙΑ	Groups					
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥΣ	Within	21,281	74	,288		
ΤΡΟΠΟΥΣ	Groups					
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	Total	21,908	76			

Multiple comparisons

	(I) ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΔΗΜΟ	(J) ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΔΗΜΟ	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval of the Difference	
						Lower Bound	Upper Bound
ΑΣΦΑΛΕΙΑ	ΜΟΝΙΜΟΣ ΚΑΤΟΙΚΟΣ	ΚΑΤΟΙΚΟΣ ΓΙΑ ΜΙΚΡΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ	,04528	,33418	,990	-,7530	,8435
		ΕΠΙΣΚΕΠΤΗ Σ	,73417*	,14870	,000	,3790	1,0894
	ΚΑΤΟΙΚΟΣ ΓΙΑ ΜΙΚΡΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ	ΜΟΝΙΜΟΣ ΚΑΤΟΙΚΟΣ	-,04528	,33418	,990	-,8435	,7530
		ΕΠΙΣΚΕΠΤΗ Σ	,68889	,35093	,128	-,1494	1,5271
	ΕΠΙΣΚΕΠΤΗ Σ	ΜΟΝΙΜΟΣ ΚΑΤΟΙΚΟΣ	-,73417*	,14870	,000	1,0894	-,3790
		ΚΑΤΟΙΚΟΣ ΓΙΑ ΜΙΚΡΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ	-,68889	,35093	,128	1,5271	-,1494
ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤ Α ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟ Σ	ΜΟΝΙΜΟΣ ΚΑΤΟΙΚΟΣ	ΚΑΤΟΙΚΟΣ ΓΙΑ ΜΙΚΡΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ	-,31842	,34545	,628	1,1436	,5067
		ΕΠΙΣΚΕΠΤΗ Σ	,34515	,15102	,064	-,0156	,7059
	ΚΑΤΟΙΚΟΣ ΓΙΑ ΜΙΚΡΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ	ΜΟΝΙΜΟΣ ΚΑΤΟΙΚΟΣ	,31842	,34545	,628	-,5067	1,1436
		ΕΠΙΣΚΕΠΤΗ Σ	,66357	,36138	,165	-,1996	1,5268
	ΕΠΙΣΚΕΠΤΗ Σ	ΜΟΝΙΜΟΣ ΚΑΤΟΙΚΟΣ	-,34515	,15102	,064	,7059	-,0156
		ΚΑΤΟΙΚΟΣ ΓΙΑ ΜΙΚΡΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ	-,66357	,36138	,165	1,5268	-,1996

TukeyHSB

Πίνακας 87 - Μέση τιμή των απαντήσεων των συμμετεχόντων στην κλίμακα ασφάλεια σύμφωνα με τη σχέση τους με το δήμο

ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΔΗΜΟ	N	Subset for alpha=0,05	
		1	2
ΕΠΙΣΚΕΠΤΗΣ	19	2,0333	
ΚΑΤΟΙΚΟΣ ΓΙΑ ΜΙΚΡΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ	3	2,7222	2,7222
ΜΟΝΙΜΟΣ ΚΑΤΟΙΚΟΣ	60		2,7675
Sig.		,054	,987

ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
TukeyHSB

Πίνακας 88 - Μέση τιμή των απαντήσεων των συμμετεχόντων στην κλίμακα ελκυστικότητα και ποιότητα περιβάλλοντος σύμφωνα με τη σχέση τους με το δήμο

ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΔΗΜΟ	N		
		1	
ΕΠΙΣΚΕΠΤΗΣ	20	2,3031	
ΜΟΝΙΜΟΣ ΚΑΤΟΙΚΟΣ	59	2,6482	
ΚΑΤΟΙΚΟΣ ΓΙΑ ΜΙΚΡΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ	3	2,9667	
Sig.			,077

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφοροποίηση στις κλίμακες ασφάλεια και ελκυστικότητα και ποιότητα περιβάλλοντος σύμφωνα με τη σχέση τους με το δήμο ($\text{sig} < 0,05$). Στις υπόλοιπες κλίμακες δεν υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφοροποίηση ως προς τη σχέση τους με το δήμο ($\text{sig} > 0,05$). Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι οι μόνιμοι κάτοικοι αξιολόγησαν την ασφάλεια υψηλότερα σε σύγκριση με τους επισκέπτες. Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι οι κάτοικοι για μικρό διάστημα αξιολόγησαν υψηλότερα την ελκυστικότητα και ποιότητα περιβάλλοντος σε σύγκριση με τους επισκέπτες.

5.4.4 Συγκρίσεις με βάση τη μάρφωση

Πίνακας 89 - One way ANOVA για την εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς τη μάρφωσή τους

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΠΕΖΟΥΣ	ΓΙΑ	Between Groups	,660	3	,220	,672	,571
		Within Groups	26,185	80	,327		
		Total	26,845	83			
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ		Between Groups	,391	3	,130	,346	,792
		Within Groups	29,004	77	,377		
		Total	29,395	80			
ΑΣΦΑΛΕΙΑ		Between Groups	,117	3	,039	,093	,964
		Within Groups	32,918	78	,422		
		Total	33,035	81			
ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ		Between Groups	,135	3	,045	,120	,948
		Within Groups	29,034	78	,372		
		Total	29,169	81			
ΥΠΟΔΟΜΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ ΟΔΗΓΟΥΣ	ΚΑΙ ΣΕ	Between Groups	,014	3	,005	,014	,998
		Within Groups	25,782	77	,335		
		Total	25,797	80			
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ		Between Groups	,741	3	,247	,772	,513
		Within Groups	24,319	76	,320		
		Total	25,061	79			
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΤΕΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	ΓΙΑ	Between Groups	,659	3	,220	,842	,475
		Within Groups	20,341	78	,261		
		Total	21,000	81			
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	ΓΙΑ	Between Groups	,422	3	,141	,478	,699
		Within Groups	21,486	73	,294		

Total	21,908	76
-------	--------	----

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι δεν υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφοροποίηση στις 8 κλίμακες ως προς τη μόρφωση των συμμετεχόντων ($\text{sig} > 0,05$).

5.4.5 Συγκρίσεις με βάση τον αριθμό μελών του νοικοκυριού

Πίνακας 90 – Oneway ANOVA για την εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς τον αριθμό μελών του νοικοκυριού τους

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΠΕΖΟΥΣ	Between Groups	2,786	4	,697	2,287	,067
	Within Groups	24,059	79	,305		
	Total	26,845	83			
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	Between Groups	3,221	4	,805	2,338	,063
	Within Groups	26,174	76	,344		
	Total	29,395	80			
ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Between Groups	,847	4	,212	,507	,731
	Within Groups	32,188	77	,418		
	Total	33,035	81			
ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	Between Groups	,500	4	,125	,336	,853
	Within Groups	28,669	77	,372		
	Total	29,169	81			
ΥΠΟΔΟΜΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ ΟΔΗΓΟΥΣ	Between Groups	2,833	4	,708	2,344	,062
	Within Groups	22,964	76	,302		
	Total	25,797	80			
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	Between Groups	1,587	4	,397	1,267	,290
	Within Groups	23,474	75	,313		
	Total	25,061	79			
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΤΕΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	Between Groups	,293	4	,073	,273	,895
	Within Groups	20,707	77	,269		
	Total	21,000	81			

ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ						
Between Groups		,419	4	,105	,351	,843
Within Groups		21,489	72	,298		
Total		21,908	76			

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι δεν υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφοροποίηση στις 8 κλίμακες ως προς τον αριθμό μελών του νοικοκυριού των συμμετεχόντων ($\text{sig} > 0,05$).

5.4.6 Συγκρίσεις με βάση τον αριθμό αυτοκινήτων

Πίνακας 91 – Oneway ANOVA για την εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς τον αριθμό των αυτοκινήτων τους

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ	Between Groups	1,333	3	,444	1,394	,251
	Within Groups	25,512	80	,319		
	Total	26,845	83			
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	Between Groups	2,260	3	,753	2,137	,102
	Within Groups	27,135	77	,352		
	Total	29,395	80			
ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Between Groups	,515	3	,172	,411	,745
	Within Groups	32,520	78	,417		
	Total	33,035	81			
ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	Between Groups	,523	3	,174	,475	,701
	Within Groups	28,645	78	,367		
	Total	29,169	81			
ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ ΟΔΗΓΟΥΣ	Between Groups	1,306	3	,435	1,369	,259
	Within Groups	24,491	77	,318		
	Total	25,797	80			
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	Between Groups	,691	3	,230	,719	,544
	Within Groups	24,370	76	,321		
	Total	25,061	79			
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ	Between	,813	3	,271	1,047	,377

ΧΡΗΣΤΕΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	Groups					
	Within Groups	20,187	78	,259		
	Total	21,000	81			
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	Between Groups	,768	3	,256	,884	,453
	Within Groups	21,139	73	,290		
	Total	21,908	76			

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι δεν υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφοροποίηση στις 8 κλίμακες ως προς τον αριθμό αυτοκινήτων των συμμετεχόντων ($\text{sig} > 0,05$).

Συγκρίσεις με βάση τον αριθμό δικύκλων

Πίνακας 92 – Oneway ANOVA για την έρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς τον αριθμό των δικύκλων τους

		Sum of Squares	df	Mean F	Square	Sig.
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ	Between Groups	,430	2	,215	,659	,520
	Within Groups	26,415	81	,326		
	Total	26,845	83			
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	Between Groups	,367	2	,183	,493	,613
	Within Groups	29,028	78	,372		
	Total	29,395	80			
ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Between Groups	1,066	2	,533	1,317	,274
	Within Groups	31,969	79	,405		
	Total	33,035	81			
ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	Between Groups	,719	2	,359	,998	,373
	Within Groups	28,450	79	,360		
	Total	29,169	81			
ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ	Between	,046	2	,023	,069	,933

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ ΟΔΗΓΟΥΣ	ΣΕ	Groups					
		Within Groups	25,751	78	,330		
		Total	25,797	80			
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ		Between Groups	,053	2	,027	,082	,922
		Within Groups	25,008	77	,325		
		Total	25,061	79			
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΧΡΗΣΤΕΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ		Between Groups	,008	2	,004	,015	,985
		Within Groups	20,992	79	,266		
		Total	21,000	81			
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ		Between Groups	,359	2	,180	,617	,542
		Within Groups	21,548	74	,291		
		Total	21,908	76			

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι δεν υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφοροποίηση στις 8 κλίμακες ως προς τον αριθμό των δικύκλων των συμμετεχόντων ($\text{sig} > 0,05$).

5.4.7 Συγκρίσεις με βάση τον αριθμό εναλλακτικών οχημάτων

Πίνακας 93 – Oneway ANOVA για την εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς τον αριθμό των εναλλακτικών οχημάτων τους

			Sum Squares	of df	Mean Square	F	Sig.
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΠΕΖΟΥΣ	ΓΙΑ	Between Groups	,533	2	,267	,820	,444
		Within Groups	26,312	81	,325		
		Total	26,845	83			
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ		Between Groups	,177	2	,089	,237	,790
		Within	29,218	78	,375		

	Groups					
	Total	29,395	80			
ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Between	,669	2	,334	,816	,446
	Groups					
	Within	32,366	79	,410		
	Groups					
	Total	33,035	81			
ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ	Between	,587	2	,293	,811	,448
ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ	Groups					
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	Within	28,582	79	,362		
	Groups					
	Total	29,169	81			
ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ	Between	,960	2	,480	1,508	,228
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ	Groups					
ΠΑΡΟΧΕΣ ΣΕ	Within	24,836	78	,318		
ΟΔΗΓΟΥΣ	Groups					
	Total	25,797	80			
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ	Between	,794	2	,397	1,260	,290
ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	Groups					
	Within	24,267	77	,315		
	Groups					
	Total	25,061	79			
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ	Between	,192	2	,096	,365	,695
ΧΡΗΣΤΕΣ	Groups					
ΔΗΜΟΣΙΩΝ	Within	20,807	79	,263		
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	Groups					
	Total	21,000	81			
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ	Between	,593	2	,297	1,030	,362
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥΣ	Groups					
ΤΡΟΠΟΥΣ	Within	21,315	74	,288		
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	Groups					
	Total	21,908	76			

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι δεν υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφοροποίηση στις 8 κλίμακες ως προς τον αριθμό των εναλλακτικών οχημάτων των συμμετεχόντων ($\text{sig} > 0,05$).

5.4.8 Συγκρίσεις με βάση τον τρόπο μετακίνησης από και προς την εργασία τους

Πίνακας 94 - OnewayANOVA για την εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς τον τρόπο μετακίνησης από και προς την εργασία τους

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ	Between Groups	1,048	8	,131	,381	,928
	Within Groups	25,797	75	,344		
	Total	26,845	83			
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	Between Groups	2,381	8	,298	,793	,610
	Within Groups	27,014	72	,375		
	Total	29,395	80			
ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Between Groups	1,976	7	,282	,673	,694
	Within Groups	31,059	74	,420		
	Total	33,035	81			
ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	Between Groups	1,399	7	,200	,532	,807
	Within Groups	27,770	74	,375		
	Total	29,169	81			
ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ ΟΔΗΓΟΥΣ	Between Groups	,944	7	,135	,396	,902
	Within Groups	24,853	73	,340		
	Total	25,797	80			
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	Between Groups	1,785	7	,255	,789	,599
	Within Groups	23,276	72	,323		
	Total	25,061	79			
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΧΡΗΣΤΕΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	Between Groups	,647	7	,092	,336	,935
	Within Groups	20,353	74	,275		
	Total	21,000	81			
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	Between Groups	,881	7	,126	,413	,891
	Within Groups	21,026	69	,305		

Total	21,908	76
-------	--------	----

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι δεν υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφοροποίηση στις 8 κλίμακες ως προς τον τρόπο μετακίνησης των συμμετεχόντων από και προς την εργασία (sig>0,05).

5.4.9 Συγκρίσεις με βάση τον τρόπο μετακίνησης για τις καθημερινές τους ανάγκες

Πίνακας 95 - OnewayANOVA για την εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς τον τρόπο μετακίνησης για τις καθημερινές τους ανάγκες

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΠΕΖΟΥΣ	Between Groups	,835	4	,209	,634	,639
	Within Groups	26,010	79	,329		
	Total	26,845	83			
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	Between Groups	1,433	4	,358	,974	,427
	Within Groups	27,962	76	,368		
	Total	29,395	80			
ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Between Groups	,658	4	,165	,392	,814
	Within Groups	32,376	77	,420		
	Total	33,035	81			
ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	Between Groups	,747	4	,187	,506	,732
	Within Groups	28,422	77	,369		
	Total	29,169	81			
ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ ΟΔΗΓΟΥΣ	Between Groups	,477	4	,119	,358	,838
	Within Groups	25,320	76	,333		
	Total	25,797	80			
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	Between Groups	2,331	4	,583	1,922	,115
	Within Groups	22,730	75	,303		
	Total	25,061	79			
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΤΕΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ	Between Groups	,622	4	,156	,588	,672

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ						
	Within Groups	20,377	77	,265		
	Total	21,000	81			
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ						
	Between Groups	,865	4	,216	,740	,568
	Within Groups	21,043	72	,292		
	Total	21,908	76			

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι δεν υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφοροποίηση στις 8 κλίμακες ως προς τον τρόπο μετακίνησης των συμμετεχόντων για τις καθημερινές τους ανάγκες (sig>0,05).

5.4.10 Συγκρίσεις με βάση το εισόδημα

Πίνακας 96 – Oneway ANOVA για την εύρεση διαφοροποίησης στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες ως προς το εισόδημά τους

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ	Between Groups	1,015	3	,338	1,047	,376
	Within Groups	25,831	80	,323		
	Total	26,845	83			
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	Between Groups	1,507	3	,502	1,387	,253
	Within Groups	27,888	77	,362		
	Total	29,395	80			
ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Between Groups	,753	3	,251	,607	,613
	Within Groups	32,281	78	,414		
	Total	33,035	81			
ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	Between Groups	,756	3	,252	,692	,560
	Within Groups	28,413	78	,364		
	Total	29,169	81			

ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ ΣΕ ΟΔΗΓΟΥΣ	Between Groups	,549	3	,183	,559	,644
	Within Groups	25,247	77	,328		
	Total	25,797	80			
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	Between Groups	,414	3	,138	,426	,735
	Within Groups	24,647	76	,324		
	Total	25,061	79			
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΧΡΗΣΤΕΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	Between Groups	,633	3	,211	,808	,493
	Within Groups	20,367	78	,261		
	Total	21,000	81			
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	Between Groups	1,343	3	,448	1,589	,199
	Within Groups	20,564	73	,282		
	Total	21,908	76			

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι δεν υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφοροποίηση στις 8 κλίμακες ως προς το εισόδημά τους ($\text{sig} > 0,05$).

Πίνακας 97 - Μέση τιμή και τυπική απόκλιση των απαντήσεων των συμμετεχόντων στις 8 κλίμακες

	N	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ	84	2,5351	,56872
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	81	1,9414	,60617
ΑΣΦΑΛΕΙΑ	82	2,5957	,63862
ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	82	2,5757	,60009
ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ ΣΕ ΟΔΗΓΟΥΣ	81	2,3805	,56785
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	80	2,8021	,56323
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΧΡΗΣΤΕΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	82	2,3482	,50917
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	77	1,6775	,53690

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι οι συμμετέχοντες αξιολόγησαν υψηλά τις εναλλακτικές διαδρομές, την ασφάλεια και την ελκυστικότητα και ποιότητα περιβάλλοντος. Οι συμμετέχοντες αξιολόγησαν χαμηλά τις δυνατότητες για πεζούς, την υποδομή και τεχνολογικές παροχές σε οδηγούς, την κινητικότητα για χρήστες δημόσιων συγκοινωνιών, την ασφάλεια μεταφορών και την κινητικότητα για εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς. Οπότε συμπεραίνουμε ότι οι συμμετέχοντες δεν είναι ευχαριστημένοι με την ποιότητα των αστικών συγκοινωνιών.

5.4.11 Ερευνητική υπόθεση: Οι πολίτες οι οποίοι είναι περισσότερο ευχαριστημένοι με την ποιότητα του περιβάλλοντος της πόλης τους (κλίμακα Ε) είναι διατεθειμένοι να κινηθούν περισσότερο με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM) (κλίμακα Η) ή με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (κλίμακα Θ)

Για τον έλεγχο του ερευνητικού ερωτήματος χρησιμοποιήθηκε η εντολή του spss Correlations.

Πίνακας 98 - Συσχετίσεις μεταξύ της υποδομής και τεχνολογικών παροχών σε οδηγούς, της κινητικότητας για χρήστες δημόσιων συγκοινωνιών και της κινητικότητας για εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς

		ΦΟΡΤΟΣ	ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ	ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ ΣΕ ΟΔΗΓΟΥΣ	Pearson	1	,461**	,332**
	Correlation			
	Sig. (2-tailed)		,000	,003
	N	81	80	76
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΧΡΗΣΤΕΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	Pearson	,461**	1	,199
	Correlation			
	Sig. (2-tailed)	,000		,083
	N	80	82	77
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	Pearson	,332**	,199	1
	Correlation			
	Sig. (2-tailed)	,003	,083	
	N	76	77	77

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι υπάρχει στατιστικά σημαντική θετική συσχέτιση μεταξύ της υποδομής και τεχνολογικών παροχών σε οδηγούς και της κινητικότητας για χρήστες δημόσιων συγκοινωνιών ($\text{sig} < 0,05$). Επίσης υπάρχει στατιστικά σημαντική θετική συσχέτιση μεταξύ της υποδομής και τεχνολογικών παροχών σε οδηγούς και της κινητικότητας για εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς ($\text{sig} < 0,05$). Δηλαδή οι πολίτες οι οποίοι είναι περισσότερο ευχαριστημένοι με την ποιότητα του περιβάλλοντος της πόλης τους είναι διατεθειμένοι να κινηθούν περισσότερο με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM) ή με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς.

Συμπεράσματα

Με βάση τις κατευθυντήριες οδηγίες που εκδόθηκαν το 2021 από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) κάθε φορέας Τοπικής Αυτοδιοίκησης θα πρέπει ακολουθήσει 4 στάδια για την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ:

- 1) Πληροφόρηση (πρόσωπο με πρόσωπο, έντυπη, διαδικτυακή)
- 2) Διαβούλευση (ερωτηματολόγια, έρευνες, συνέντευξης) για την καταγραφή προβλημάτων, για την επιλογή μέτρων και για μελλοντικές τάσεις με την μέθοδο Delphi
- 3) Συνεργασία (ομάδες εργασίας με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς)
- 4) Ενίσχυση (επιτροπές πολιτών, ψηφοφορία, συμμετοχικός προϋπολογισμός έργου κτλ).

(Υπουργείο Μεταφορών & Συγκοινωνιών, 2019)

Εξετάζοντας την πρόοδο του σχεδίου σε Δήμους της Ελλάδας προκύπτει ότι οι περισσότεροι Δήμοι είναι στη φάση της διαβούλευσης (στάδιο 2) χρησιμοποιώντας διαδικτυακά ερωτηματολόγια απευθυνόμενα σε πολίτες. Ενδεικτικά μπορούν να αναφερθούν οι Δήμοι Περιστερίου (Δήμος Περιστερίου, 2021α, Δήμος Περιστερίου, 2021β), Ιήτων (Δήμος Ιητών, 2021) και Καλαμαριάς (Δήμος Καλαμαριάς, 2021),

Άλλοι Δήμοι, όπως οι Δήμοι Αθηναίων, Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης και Σπάρτης έδωσαν σε διαβούλευση τρία (3) ερωτηματολόγια αντί για ένα (1):

- 1) Έρευνα Μετακινήσεων (απευθύνεται σε Δημότες)
- 2) Έρευνα μετακινήσεων σχολείων (απευθύνεται σε Γονείς)
- 3) Έρευνα φορέων

Και οι τρεις (3) Δήμοι δε δέχονται πια απαντήσεις που σημαίνει ότι η διαβούλευση έχει λήξει. Στο Δήμο Αθηναίων παρουσιάζονται απευθείας τα αποτελέσματα με την μορφή στατιστικών διαγραμμάτων χωρίς τα δεδομένα. Στο Δήμο Σπάρτης δεν υπάρχουν ερωτήσεις κλειστού τύπου και ο κάθε πολίτης μπορεί να γράψει μία περιγραφική ανάλυση των

απόψεών του (Δήμος Σπάρτης, 2021). Μία τέτοιου είδους προσέγγιση παραπέμπει σε ποιοτική έρευνα (Bryman, 2017) και μπορεί να δώσει «χαώδεις» απαντήσεις για την κατάσταση κινητικότητας στο Δήμο.

Στην ιστοσελίδα του Δήμου Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης τονίζεται η σημασία της αμφίδρομης επικοινωνίας Δήμου και πολιτών για την εκπόνηση σχεδίου ΣΒΑΚ (Δήμος Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης, 2019). Το ερωτηματολόγιο που αναρτήθηκε τον Ιανουάριο του 2019 δεν είναι προσβάσιμο, δε δέχεται πλέον απαντήσεις και δεν έχει αναρτηθεί κανενός είδους αρχείο που να πληροφορεί με τα αποτελέσματα, παρά μόνο αδόμητες πληροφορίες με τη μορφή ενός video της συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου της 21^{ης} Μάρτη του 2019. Κατά τη διάρκεια του 3ωρου video, σε μόλις 6 λεπτά δίνονται στοιχεία για τα ερωτηματολόγια. Όσο αφορά το ερωτηματολόγιο που απευθυνόταν σε πολίτες δε δίνονται πληροφορίες για την αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος που εξετάστηκε. Οι Δημότες φαίνεται να απαντάνε σε ερωτήσεις που δεν έχουν να έχουν καμία σχέση με τους δείκτες βιώσιμης κινητικότητας των Ηνωμένων Εθνών ή της ΕΕ, που θα καταγράφουν την κατάσταση στο Δήμο. Για παράδειγμα ερωτώνται για το πώς θα ήθελαν να μετακινούνται σε 20 χρόνια από σήμερα ή σε τι είδους πόλη θα ήθελαν να ζήσουν στο μέλλον. Δίνεται μόνο η πληροφορία ότι στάλθηκαν ερωτηματολόγια σε όλα τα σχολεία του Δήμου και επιστράφηκαν 643 ερωτηματολόγια, χωρίς να δηλώνεται ποιοι τα συμπλήρωσαν, με κύρια ευρήματα ότι οι περισσότεροι γονείς κινούνται από και προς το σχολείο με ιδιωτικό όχημα και ότι βασικό πρόβλημα είναι η μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων που κινούνται γύρω από τα σχολεία

Λαμβάνοντας υπόψη ότι ελάχιστοι πολίτες έχουν γνώση για το τι είναι ένα σχέδιο ΣΒΑΚ και την επίπτωση που θα έχει στην καθημερινότητά τους (πχ μπορεί όλοι να λένε Ναι σε ένα ΣΒΑΚ αλλά αν τους πεις αυτό σημαίνει όχι parking στο Δήμο Περιστερίου θα είναι επιφυλακτικοί), συμπεραίνω ότι το 1ο Στάδιο, δηλαδή η ενημέρωση των πολιτών από τους φορείς στους οποίους κατοικούν δεν έχει γίνει συστηματικά. Θεωρώ πχ ότι για κάτι με τόσο σημαντική επίδραση θα έπρεπε να έχουν ενημερωθεί όλοι οι πολίτες.

Από την επισκόπηση της βιβλιογραφίας προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα

α) Μεγάλες αποκλίσεις στα ερωτηματολόγια των Δήμων τα οποία δε φαίνεται να έχουν στηριχθεί σε μετρήσιμες, σταθμισμένες και αξιόπιστες ως προς την μέτρησή τους κλίμακες δηλαδή σε επιστημονικά αξιόπιστα δεδομένα αλλά φαίνεται να έχουν στηριχθεί σε

αυτοσχέδιες ερωτήσεις, που πολλές φορές επικαλύπτονται από επόμενες ερωτήσεις, με τεράστιες διατυπώσεις όπου επεξηγούν τις έννοιες γεγονός που δε διευκολύνει την συμπλήρωση. Με βάση τα παραπάνω πιθανότατα τα δεδομένα που θα συλλεχθούν θα είναι μη αξιόπιστα, χαοτικά και αν αξιοποιηθούν θα οδηγήσουν σε αλλοπρόσαλλα συμπεράσματα.

β) Σε πολλούς Δήμους η διαβούλευση έχει κλείσει και εγείρονται ερωτηματικά σε σχέση με τη διαφάνεια των αποτελεσμάτων (transparency) και την ενημέρωση του πολίτη, παρόλο που τονίζεται η αξία της συμμετοχικής δράσης στη διαδικασία υλοποίησης ενός ΣΒΑΚ. Τα συλλεχθέντα δεδομένα δεν είναι διαθέσιμα, εκτός ίσως του Δήμου Αθηναίων, όπου παρουσιάζονται. Αν οι Δήμοι προχωρήσουν με βάση τις απαντήσεις των πολιτών που έχουν συγκεντρώσει υπάρχει αμφιβολία ότι οι κινήσεις αυτές στηρίχθηκαν σε αντιπροσωπευτικό δείγμα

γ) Εγείρονται ενστάσεις για την μεθοδολογία που ακολούθησαν οι Δήμοι τουλάχιστον ως προς το 1^ο στάδιο της διαβούλευσης με τους πολίτες των Δήμων τους. Σε Δήμους που χρησιμοποίησαν ερωτηματολόγια με ποσοτικά χαρακτηριστικά παρατηρήθηκε μία μερική σύγκλιση με το ερωτηματολόγιο που είχε κατασκευαστεί το 2012 για το Connectivity Plan της Περιφέρειας West Midlands του Ηνωμένου Βασιλείου (Δήμος Περιστερίου, Δήμος Ιητών κ.α.). Αυτό μάλλον έγινε γιατί το εν λόγω ερωτηματολόγιο αναφερόταν ως καινοτόμος προσπάθεια στις οδηγίες που είχαν δοθεί στους Δήμους από το Υπουργείο Μεταφορών και Συγκοινωνιών το 2014. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τότε έγινε η πρώτη αναφορά για ΣΒΑΚ σε περιφερειακό επίπεδο αλλά δεν προχώρησε. Αν η βάση των σχεδίων ΣΒΑΚ των Δήμων είναι η καινοτόμος, για την τότε εποχή, προσπάθεια της Περιφέρειας West Midlands, θα πρέπει να σημειωθεί ότι κατασκευάστηκε για πολύ διαφορετική υποδομή με πολύ διαφορετικά χαρακτηριστικά από ότι οι πόλεις της Ελλάδας. Όπως τονίστηκε και στο θεωρητικό μέρος της παρουσίασης εργασίας, η Παγκόσμια Τράπεζα και η ΕΕ έχουν καταρτίσει αριθμοδείκτες για την καταγραφή της τρέχουσας κατάστασης. Οι περισσότεροι Δήμοι που εξετάστηκαν, έχουν αναθέσει με σύμβαση σε ιδιωτικές εταιρείες με ειδικευση τα συγκοινωνιακά έργα, οι οποίες προφανώς και θα κάνουν τους ανάλογους υπολογισμούς και στην ουσία θα διαμορφώσουν το τελικό σχέδιο ΣΒΑΚ που θα κατατεθεί στην ΕΕ, αλλά φαίνεται πώς λειτουργεί προβληματικά το στάδιο της συμμετοχής των πολιτών στη διαδικασία.

Στην παρούσα έρευνα συνολικά καταγράφηκαν οι απόψεις 84 ατόμων, μόνιμων, προσωπικών κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου Περιστερίου. Η πλειοψηφία των ερωτηθέντων ήταν γυναίκες (n=57, 67,9%), σε παραγωγική ηλικία (n=58, 69,0%), μόνιμοι κάτοικοι της πόλης (n=61, 72,6%), ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης (n=64, 76,2%). Το μέγεθος των νοικοκυριών στο οποίο συμμετείχαν μπορεί να χαρακτηριστεί ολιγομελές καθώς η πλειοψηφία ήταν οικογένειες με συνολικά 3 ή 4 μέλη (n=47, 56,0%) και μέσο ετήσιο οικογενειακό εισόδημα από 10.000 έως 40.000 ευρώ (n=65, 77,4%). Οι περισσότερες οικογένειες είχαν 1 ή 2 αυτοκίνητα (n=75, 89,3%), το 1/3 περίπου είχαν δίκυκλο (n=25, 29,8%), αριθμός μεγάλος για ευρωπαϊκή πόλη και ελάχιστοι είχαν ένα τουλάχιστον εναλλακτικό (υβριδικό όχημα) (n=6, 7,2%).

Για τις μετακινήσεις τους η πλειοψηφία των ερωτηθέντων χρησιμοποιούσε από και προς την εργασία αυτοκίνητο (n=75,71.4%), είτε ήταν ιδιόκτητο, είτε εταιρικό, με ή χωρίς τον συνδυασμό με μέσα μαζικής μεταφοράς. Για την καθημερινές τους ανάγκες οι περισσότεροι και πάλι χρησιμοποιούσαν κάποιο ιδιόκτητο μέσο (n=59, 70,2%), με τη διαφοροποίηση ότι ένα μεγαλύτερο ποσοστό (n=17, 20,2%) ότι το χρησιμοποιούσε συνδυαστικά με μέσα μαζικής μεταφοράς. Μόλις το 20,2% (n=17) δήλωσε ότι περπατούσε.

Το παραπάνω δημογραφικό προφίλ φαίνεται να ταιριάζει με τα προφίλ που έχουν συλλέξει όσοι Δήμοι έχουν δώσει αποτελέσματα για την 1^η φάση της αξιολόγησης των σχεδίων ΣΒΑΚ (Δήμος Αθηναίων, Δήμος Θεσσαλονίκης), δείχνοντας μάλλον των κατοίκων των ελληνικών πόλεων ότι χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο ακόμα και για τις απλές μεταφορές του και ένα ποσοστό κοντά στο 20% ότι χρησιμοποιεί τις δημόσιες συγκοινωνίες, ακόμα και σε ένα αναπτυγμένο συγκοινωνιακό κόμβο όπως είναι ο Δήμος Περιστερίου.

Εξετάζοντας τις απαντήσεις των ερωτηθέντων για τις δυνατότητες που δίνει η πόλη του Περιστερίου για τους πεζούς, προκύπτει ότι είναι ναί μεν ευχαριστημένοι με την ύπαρξη πεζοδρομίων στους περισσότερους δρόμους αλλά όχι με την κατάστασή τους. Οι περισσότεροι θεωρούν ότι δρόμοι δεν είναι απότομοι και διασχίζονται εύκολα από τους πεζούς, κάτι που είναι λογικό καθώς ο Δήμος Περιστερίου δεν έχει ιδιαίτερο ανάγλυφο (είναι σχετικά επίπεδος Δήμος), με επαρκή φωτόσημανση και διαβάσεις για τα μη εμποδιζόμενα άτομα, αλλά πλήρως ανεπαρκείς για τα άτομα με κινητικά προβλήματα. Γενικότερα όσο αφορά την ποιότητα της πόλης για τους πεζούς κανένα χαρακτηριστικό δεν έτυχε της απόλυτης ικανοποίησης των ερωτηθέντων, γεγονός που δείχνει ότι χρειάζεται αρκετή δουλειά από τις τεχνικές υπηρεσίες. Με βάση το νομοθετικό καθεστώς της χώρας βέβαια τα

πεζοδρόμια, η σήμανση και τα φανάρια, όπως και η προσβασιμότητα για ΑΜΕΑ (ράμπες κα) είναι αρμοδιότητες της περιφέρειας εκτός από τους χώρους που ανήκουν απόλυτα στο Δήμο όπως είναι για παράδειγμα οι πλατείες.

Σχετικά με την ασφάλεια των μετακινήσεων για πεζούς οι ερωτηθέντες στην συντριπτική τους πλειοψηφία θεωρούν ότι η πόλη αντιμετωπίζει πολύ σοβαρά προβλήματα. Κατά σειρά θεωρούν ότι υπάρχει ανεξέλεγκτο παρκινγκ, δεν υπάρχει σεβασμός του ορίου ταχύτητας, οι οδηγοί δε σέβονται και διακινδυνεύουν τη ζωή των πεζών. Και πάλι πρέπει να επισημανθεί ότι οι παραπάνω διαπιστώσεις δεν είναι απόλυτη αρμοδιότητα του Δήμου, αλλά η συμμόρφωση των οδηγών έγκειται στην τροχαία αλλά και στην οδική συνείδηση των αυτοκινητιστών και μοτοσικλετιστών. Βέβαια η δημοτική αστυνομία έχει την αρμοδιότητα επιβολής προστίμων σε χώρους του Δήμου, όμως όταν δεν έχει τον ολιστικό έλεγχο του συνόλου των παραβάσεων της οδικής κυκλοφορίας και στάθμευσης κάθε επιβολή μέτρου θα είναι αναντίστοιχη.

Η μεγάλη πλειοψηφία των ερωτηθέντων αισθάνεται κατά τη διάρκεια της ημέρας. Η πόλη φαίνεται να έχει ζωή, επαρκή φωτισμό τη νύχτα και να μην έχει τυφλά σημεία, σοκάκια δηλαδή που να μην μπορεί να παρατηρήσει κάποιος τι συμβαίνει. Οι ερωτηθέντες πολίτες αισθάνονται λιγότερο ασφαλείς τη νύχτα περπατώντας στους δρόμους της αλλά όχι σε υπερθετικό βαθμό. Θα πρέπει να τονιστεί ότι 27 έως 31 ερωτηθέντες (32 έως 37%) δεν απάντησαν σε κάποιες από τις ερωτήσεις της κλίμακας, πιθανότατα γιατί δεν κινούνται πεζή είτε κατά τη διάρκεια της ημέρας είτε κατά τη διάρκεια της νύχτας.

Η μεγάλη πλειοψηφία των ερωτηθέντων θεωρεί ότι η πόλη είναι ιδιαίτερα ελκυστική. Δε χρειάζεται να μετακινηθεί σε άλλο Δήμο γιατί υπάρχει πληθώρα επιλογών για αγορές αλλά και για τις υπηρεσίες με τον πολίτη. Λιγότεροι συμφώνησαν ότι η πόλη προσφέρεται για περίπατο για να δει κανείς τα αξιοθέατα, καθώς δε διαθέτει ιδιαίτερους φυσικούς πόρους και δέντρα για σκίαση. Ακόμη λιγότεροι είναι ευχαριστημένοι με την ποιότητα και συντήρηση των δρόμων και με την ποσότητα των δέντρων που προσφέρονται για σκίαση. Τέλος, οι περισσότεροι θεωρούν ότι δεν προσφέρεται επαρκώς συνδεσιμότητα δωρεάν με δίκτυα WiFi

Σε σχέση με τις παροχές της πόλης σε οδηγούς η πλειοψηφία των ερωτηθέντων είναι ευχαριστημένη με την οδοσήμανση και τη ρύθμιση των φαναριών, όπως για την ενημέρωση της κίνησης σε πραγματικό χρόνο. Είναι απόλυτα δυσαρεστημένοι όμως από την απουσία

ελεύθερων χώρων στάθμευσης και για τις τεχνολογικές παροχές των δημοτικών χώρων παρκινγκ.

Το κέντρο της πόλης του Περιστερίου θεωρείται ότι βρίσκεται στο κατάλληλο σημείο για όλους τους Δημότες και μπορεί να προσεγγιστεί με πολλαπλούς τρόπους. Οι σημαντικότερες υπηρεσίες (κέντρα υγείας, σχολεία, δημόσιες υπηρεσίες) είναι προσβάσιμες με ευκολία και μπορούν να προσεγγιστούν ακόμα και με τα πόδια από πολλές γειτονιές της πόλης

Όσοι χρησιμοποιούν μέσα μαζικής μεταφοράς είναι αρκετά ικανοποιημένοι από την προσβασιμότητα σε στάσεις λεωφορείου, όπως και για τις τηλεματικές υπηρεσίες του Δήμου. Είναι λιγότερο ικανοποιημένοι από την ποιότητα των υπηρεσιών των λεωφορειακών γραμμών καθώς η συχνότητα των δρομολογίων είναι σχετικά καλή, η χάραξη των διαδρομών όχι και τόσο καλή, τα λεωφορεία δεν είναι τόσο άνετα και οι πολίτες αισθάνονται σχετική ασφάλεια τόσο περιμένοντας στην στάση όσο και ως επιβάτες. Η διάρκεια χρήσης και η δυνατότητα πολλαπλών διαδρομών είναι ικανοποιητική αλλά όχι και το κόστος. Τέλος δε θεωρούν ότι δίνεται η δυνατότητα Wi-Fi στις λεωφορειακές γραμμές, κάτι που γίνεται στο εξωτερικό σε πολλές μεγάλες πόλεις του κόσμου.

Κάτι που πρέπει να προβληματίσει είναι ότι οι πολίτες που κινούνται με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς ήταν απόλυτα δυσαρεστημένοι από τις προσφερόμενες υπηρεσίες για την κινητικότητα. Θεωρούν ότι δεν υπάρχουν επαρκείς ποδηλατοδρόμοι, είναι επικίνδυνη η μετακίνηση για τα ποδήλατα και τα ηλεκτρικά πατίνια και δεν προσφέρονται αρκετοί σταθμοί ενοικίασης τέτοιων μέσω για επισκέπτες.

Γενικότερα οι συμμετέχοντες είναι σχετικά ικανοποιημένοι (κατά φθίνουσα σειρά) από:

- Τις υποδομές για πεζούς
- Την ασφάλεια
- Ελκυστικότητα και ποιότητα περιβάλλοντος
- Τη δυνατότητα εναλλακτικών διαδρομών

Σχετικά δυσαρεστημένοι με:

- Την ασφάλεια των μεταφορών
- Τις υποδομές και τεχνολογικές παροχές σε οδηγούς
- Την κινητικότητα για χρήστες δημοσίων συγκοινωνιών

Και απόλυτα δυσαρεστημένοι από:

- Την κινητικότητα για χρήστες εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (πατίνι, ποδήλατο)

Ελέγχοντας πιθανές συσχετίσεις των απαντήσεων με τα δημογραφικά στοιχεία βρέθηκε ότι δεν υπάρχει κάποια διαφοροποίηση των απαντήσεων σε σχέση με το φύλο, το εκπαιδευτικό επίπεδο, το εισόδημα, τον αριθμό των οχημάτων ανά νοικοκυριό οποιαδήποτε μορφής (συμβατικής ή υβριδικής). Ούτε ότι διαδραμάτιζε κάποιο ρόλο ο τρόπος μετακίνησης από και προς την εργασία ή από και προς άλλες υπηρεσίες ή καθημερινές ανάγκες. Βρέθηκε όμως ότι ο παράγοντας της ηλικίας είχε θετική συσχέτιση με τις δυνατότητες για πεζούς, δηλαδή ότι όσο μεγαλύτεροι ήταν σε ηλικία οι ερωτηθέντες τόσο επιζητούσαν περισσότερες δυνατότητες για να κινούνται πεζή στο Δήμο. Ακόμη ανάλογα με την σχέση που είχαν οι ερωτηθέντες με το Δήμο επηρεαζόταν η άποψή τους για την ασφάλεια και την ελκυστικότητα και ποιότητα περιβάλλοντος. Οι μη μόνιμοι κάτοικοι θεωρούν την πόλη περισσότερο ασφαλή και ελκυστική για το περιβάλλον της από τους μόνιμους κατοίκους

Ελέγχοντας τη βασική ερευνητική υπόθεση, δηλαδή το αν η αναβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος της πόλης μπορεί να ενεργοποιήσει οδηγούς αυτοκινήτων ή μοτοσυκλετιστές να αρχίσουν να χρησιμοποιούν μέσα μαζικής μεταφοράς, να κινούνται πεζή ή να χρησιμοποιούν εναλλακτικά μέσα μεταφοράς όπως ποδήλατο ή ηλεκτρικό πατίνι, βρέθηκε ότι υπάρχει ισχυρή θετική συσχέτιση, δηλαδή ότι το περιβάλλον της πόλης διαδραματίζει πολύ σημαντικό ρόλο

Συζήτηση

Η αξία της παρούσης έρευνας έγκειται στην μεθοδολογία της. Χρησιμοποιεί τους αριθμοδείκτες βιώσιμης κινητικότητας των Bebbereetal (2021), οι οποίοι στηρίζονται στους στόχους των Ηνωμένων Εθνών για Βιώσιμη Κινητικότητα και στα διεθνώς αναγνωρισμένα ISO 37120, ISO 37122 για την κινητικότητα, ώστε να αξιολογήσει την κινητικότητα στο Δήμο Περιστερίου, κάτι που δε φαίνεται να έχει προηγηθεί κατά τη διαβούλευση των μέτρων σε κανένα Δήμο της Ελλάδας. Το μικρό δείγμα βέβαια δεν μπορεί να λειτουργήσει για την εξαγωγή γενικευμένων συμπερασμάτων, αλλά η υψηλή τιμή αξιοπιστίας των κλιμάκων και η εγκυρότητα των αποτελεσμάτων, δίνουν τη δυνατότητα να μπορεί να λειτουργήσει ως οδηγός για την αξιολόγηση της κινητικότητας μίας πόλης και ιδιαίτερα για το Δήμο Περιστερίου, αφού συγκεντρωθούν απαντήσεις από ικανό αριθμό πολιτών.

Ως περιορισμοί της παρούσης έρευνας θα πρέπει να σημειωθεί ότι το ερωτηματολόγιο είχε περιορισμένη ανταπόκριση. Ενώ στάλθηκε σε πάνω από 300 δημότες Περιστερίου, επιστράφηκαν μόλις 84 ερωτηματολόγια συμπληρωμένα. Η χαμηλή απόκριση οφείλεται πιθανότατα στο μέγεθος του (62 ερωτήσεις-δηλώσεις). Ερευνητές ήδη από το 1975 επεσήμαιναν ότι εκτεταμένα ερωτηματολόγια ποσοτικών ερευνών με μεγάλο πλήθος μεταβλητών, αποθαρρύνουν και οδηγούν σε χαμηλή συμμετοχή (Kanuk & Berenson, 1975). Σε πολλές κλίμακες μάλιστα, μεγάλο ποσοστό ερωτηθέντων δε θέλησε να εκφράσει γνώμη (σε κάποιες περιπτώσεις πάνω από 20%), πιθανότατα γιατί το δείγμα που συγκεντρώθηκε αποτελούνται από δημόσιους λειτουργούς του Δήμου οι οποίοι, πιθανότατα από επαγγελματικής δεοντολογίας δε θέλησαν να θίξουν το χώρο εργασίας τους.

Στις έρευνες με χαμηλή απόκριση συμμετεχόντων προτείνεται η χρήση υπενθυμίσεων ή παροτρύνσεων με την επαναποστολή του ερωτηματολογίου και μία συνοδευτική επιστολή που να ζητά ευγενικά να απαντήσουν αν αντιμετωπίζουν κάποιο πρόβλημα ή χρειάζονται δεν καταλαβαίνουν κάτι ή πώς θα προχωρήσουν στην συμπλήρωσή του. Μία τέτοια διαδικασία όταν τηρείται συνήθως οδηγεί και στον επανασχεδιασμό της προσέγγισης του δείγματος που μπορεί να περιλαμβάνει το γραφικό επανασχεδιασμό του ερωτηματολογίου ώστε να γίνει ελκυστικότερο, τη χρήση συνοδευτικών επεξηγηματικών επιστολών, ακόμα και τη χρήση διαφορετικής μεθόδου (Bauman et al, 2016). Κάτι τέτοιο ήταν αδύνατο σε μία έρευνα επισκόπησης η οποία καταγράφει μία κατάσταση σε μία συγκεκριμένη χρονική στιγμή όπως συνήθως συμβαίνει στα πλαίσια μίας διπλωματικής εργασίας (Bryman, 2017), και όπως είναι

η παρούσα μελέτη και στην οποία λόγω χρονικού περιορισμού δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν επαναλαμβανόμενες διαδικασίες τύπου follow-up (Bauman et al, 2016).

Βιβλιογραφία

- Bauman, A., Phongsavan, P., Cowle, A. (2016). Maximising follow-up participation rates in a large scale 45 and Up Study in Australia. *Emerg Themes Epidemiol* 13, 6 (2016). <https://doi.org/10.1186/s12982-016-0046-y>
- Bebber, S., Libardi, B., De Atayde Moschen, S., Bennetti Correa da Silva, M.m Fachinelli, A.C., Lemos Nogueira, M. (2021). Sustainable mobility scale: A contribution for sustainability assessment systems in urban mobility, *Cleaner Engineering and Technology*, (5), 100271, ISSN 2666-7908, <https://doi.org/10.1016/j.clet.2021.100271>
- Bleijenberg, A. N. (2017). *New mobility: beyond the car era*. Delft: Eburon
- Böhler, S (2018). Evaluating SUMP: Monitoring, impact assessment, benchmarking and indicators Sustainable urban mobility indicators for European urban areas. 5th European Conference on Sustainable Urban Mobility Plans 14-15 May 2018, Nicosia, Cyprus. Διαθέσιμο στο: https://www.eltis.org/sites/default/files/c3_bohler.pdf. Ανακτήθηκε: 01/08/2022
- Bryman, A. (2017). *Μέθοδοι κοινωνικής έρευνας. Μετ. Π. Σακελλαρίου, Επιμ. Α. Αϊδίνης*. Αθήνα: Gutenberg
- Buehler, R. & Pucher, J., (2021), *Cycling for sustainable cities*, MIT Press.
- Caselli, M, Fracasso, A. Scicchitano, S. (2020). From the Lockdown to the New Normal: An Analysis of the Limitations to Individual Mobility in Italy Following the COVID-19 Crisis Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3710568> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3710568>
- Cisco 2017. *Cisco Visual Networking Index: Global Mobile Data Traffic Forecast Update, 2016–2021 White Paper*
- European Commission (2015). Indicators for European cities. Urban development. Διαθέσιμο στο: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/themes/urban-development/audit. Ανακτήθηκε 01/10/2022
- European Court of Auditors (2020). Special Report: Sustainable Urban Mobility in the EU: No substantial improvement is possible without Member States' commitment. Διαθέσιμος στο: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_06/SR_Sustainable_Urban_Mobility_EN.pdf?cldee=fOQALFvTQP-FJ5gIYudr10GTkN78hANYACUWkW_-HnyRZqXnTi6jgXEEMy0NYvgn&recipientid=contact-ac91c4dc93f2e4118a29005056a05119-dad170391dad4780a424c063f70d7b7f&esid=d5c135c5-c1b1-ec11-811e-005056a043ea. Ανακτήθηκε 30/08/2022
- EuropeanPlatformonSustainableUrbanMobilityPlans, (2022), *Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ*, Διαθέσιμο στο: www.eltis.org, Τελευταία προσπέλαση: 7/10/2022.
- Hunkin, S., Krell, K. (2018). Sustainable Urban Mobility Plans. A Policy Brief from the Policy Learning Platform on Low-carbon economy. Interreg Europe. European Union. European Regional Development Fund. Διαθέσιμο στο: <https://www.interregeurope.eu/sites/default/files/2021-12/Policy%20brief%20on%20sustainable%20urban%20mobility%20plans.pdf>. Ανακτήθηκε 01/08/2022

- Kanuk L, Berenson C. (1975). Mail surveys and response rates: a literature review. *Journal of Marketing Research*, 12(4). pp 440–453. <https://doi.org/10.1177/0022243775012004>
- Messenger, J (2019) *Telework in the 21st Century: An Evolutionary Perspective (The ILO Future of Work series)*. London: Edward Elgar Publishing. 978-1789903744
- Mulley, C., Nelson, J. & Ison, S., (2021), *The Routledge handbook of public transport*, 1st edition, Routledge.
- Roberts, Peter, K. C. Shyam, and C. Rastogi (2006). *Rural Access Index: A Key Development Indicator*. Transport Papers TP-10. Washington, DC: World Bank
- Rounaq Basu, Joseph Ferreira, (2021). Sustainable mobility in auto-dominated Metro Boston: Challenges and opportunities post-COVID-19. *Transport Policy*, 103, Pages 197-210, ISSN 0967-070X, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.01.006>
- SuM4AllTM (2021). *Digital Toolkit for Energy and Mobility*. ISBN: 979-8-9859982-2-1. Διαθέσιμο στο: <https://www.sum4all.org/data/files/digitaltoolkit4energymobility-web.pdf>
- UN (2013). *The Development Economics of Landlockedness: Understanding the development costs of being landlocked. United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries (UN-OHRLLS)*. Διαθέσιμο στο: https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/lldcs_publications/dev-costs-of-landlockedness.pdf
- UN (2013). *The Development Economics of Landlockedness: Understanding the development costs of being landlocked. United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries (UN-OHRLLS)*. Διαθέσιμο στο: https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/lldcs_publications/dev-costs-of-landlockedness.pdf
- UNCTAD (2015). *Review of Maritime Transport. United Nations Conference on Trade And Development*. <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2015>
- UNCTAD (2015). *Review of Maritime Transport. United Nations Conference on Trade And Development*. <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2015>
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2014). *World Urbanization Prospects: The 2014 Revision, Highlights (ST/ESA/SER.A/352)*. New York: United Nations
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2014). *World Urbanization Prospects: The 2014 Revision, Highlights (ST/ESA/SER.A/352)*. New York: United Nations
- WHO (2015). *Global Status Report on Road Safety 2015: Supporting a Decade of Action*. ISBN 978 92 4 156506 6. Διαθέσιμο στο: https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/9789241565066_eng.pdf
- World Bank (2017). *Enabling the Business of Agriculture 2017*. Washington, DC: World Bank
- World Bank (2017). *Enabling the Business of Agriculture 2017*. Washington, DC: World Bank

World Bank (2017). *Sustainable Mobility for All*. Global Mobility Report 2017 - Tracking Sector Performance. ISBN: 978-0-692-95670-0

World Bank Group & University of Washington (2014). *Transport for Health: The Global Burden of Disease from Motorized Road Transport*. Global Road Safety Facility: World Bank Group & Institute for Health Metrics and Evaluation. New York: Institute for Health Metrics and Evaluation. ISBN 978-0-9894752-9-7

World Bank Group & University of Washington (2014). *Transport for Health: The Global Burden of Disease from Motorized Road Transport*. Global Road Safety Facility: World Bank Group & Institute for Health Metrics and Evaluation. New York: Institute for Health Metrics and Evaluation. ISBN 978-0-9894752-9-7

World Bank Group & UN-OHRLLS (2014). *Improving Trade and Transport for Landlocked Developing Countries : A Ten-Year Review*. World Bank, Washington, DC. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/21800> License: CC BY 3.0 IGO

World Economic Forum (2013). *Enabling Trade Valuing Growth Opportunities: In collaboration with Bain & Company and the World Bank*. Γενεύη: World Economic Forum. ISBN-978-92-95044-64-7. Διαθέσιμο στο: https://www3.weforum.org/docs/WEF_SCT_EnablingTrade_Report_2013.pdf

Δήμος Ιητών (2021). Ερωτηματολόγιο προς πολίτες και επισκέπτες του Δήμου Ιητών στα πλαίσια υλοποίησης του σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας του Δήμου. Διαθέσιμο στο: <https://www.ios.gr/wp-content/uploads/2021/06/%CE%95%CF%81%CF%89%CF%84%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%BB%CF%8C%CE%B3%CE%B9%CE%BF-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CE%A0%CE%BF%CE%BB%CE%AF%CF%84%CE%B5%CF%82.pdf> Ανακτήθηκε: 05/07/2022

Δήμος Περιστερίου (2021α). Διαβούλευση μέτρων ΣΒΑΚ. Καταγραφή απόψεων για την επιλογή των παρεμβάσεων / μέτρων / πολιτικών Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στο Δήμο Περιστερίου. Διαθέσιμο στο: <http://svak4peristeri.org/el/node/218>. Ανακτήθηκε 02/07/2022

Δήμος Περιστερίου (2021β). Επιχειρησιακό Σχέδιο και Δείκτες Παρακολούθησης & Αξιολόγησης. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Περιστερίου 2020-2023. Διαθέσιμο στο: https://www.peristeri.gr/media/2021/04/%CE%95%CE%A02020-2023_%CE%92%CE%84_%CE%95%CF%80%CE%B9%CF%87%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B7%CF%83%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CF%8C%CF%82-%CE%A3%CF%87%CE%B5%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82.pdf Ανακτήθηκε 01/07/2022

Δήμος Περιστερίου, (2022), Διαθέσιμο στο: www.peristeri.gr, Τελευταία προσπέλαση: 7/10/2022.

ΕΜΠ (1998). *Τι είναι ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)*. Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Πολυτεχνειούπολη, Ζωγράφος. Διαθέσιμο στο: <https://www.svak.gr/sbak>. Ανακτήθηκε 01/09/2022

IEA (2015). *World Outlook Energy (2015)*. International Energy Agency: Security Sustainable Together. Paris: OECD IEA. ISBN: 978-92-64-24366-8

IEA (2015). *World Outlook Energy 2015*. International Energy Agency: Security Sustainable

Together. Paris: OECD IEA. ISBN: 978-92-64-24366-8

Ριζομυλιώτης, Χ., (2021), *Παρουσίαση προκαταρκτικών σεναρίων διαχείρισης της κινητικότητας*, Νοέμβριος 2021, Δήμος Περιστερίου.

ΣΒΑΚ Περιστερίου Π2, (2020), *Συμπεράσματα από την 1^η διαβούλευση*, Παραδοτέο Π2, Φεβρουάριος 2020, Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Δήμος Περιστερίου.

ΣΒΑΚ Περιστερίου Π3, (2021), *Επεξεργασία, Ανάλυση και Παρουσίαση της Υφιστάμενης Κατάστασης*, Τεχνική Έκθεση – Παραδοτέο Π3, Ιούλιος 2021, Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Δήμος Περιστερίου.

Υπουργείο Μεταφορών & Συγκοινωνιών (2019). *Κατευθυντήριες Οδηγίες για την Ανάπτυξη ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας*, 2η έκδοση. Meskovic, E., Adams, R., Tricker, R., Wegeler, G., Metze, A., Fenton, B. (επιμ.). Κολωνία: Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH

ΦΕΚΑ 40/16.3.2021.

Παράρτημα Α – ΣΥΝΟΔΕΥΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

Αγαπητοί συμπολίτες,

Ονομάζομαι Μόσχου Αναστασία και θα ήθελα να παρακαλέσω για την συμμετοχή σας στην παρακάτω έρευνα η οποία διεξάγεται για την ολοκλήρωση της διπλωματικής μου διατριβής για το διατμηματικό μεταπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών: «*Τοπική και Περιφερειακή Ανάπτυξη και Αυτοδιοίκηση*»

Θέμα της διατριβής είναι: «*Προτάσεις παρεμβάσεων/ μέτρων/ πολιτικών Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Περιστερίου*».

Σύμφωνα με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη βιώσιμη ανάπτυξη, οι πόλεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να παρουσιάσουν στην Επιτροπή δέσμη μέτρων στα πλαίσια ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), με σκοπό τον περιορισμό των μετακινήσεων των οχημάτων εντός της πόλης και «στροφή» των κατοίκων προς εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς οι οποίοι θα αναβαθμίσουν το αστικό περιβάλλον των ευρωπαϊκών πόλεων.

Με βάση τις κατευθυντήριες οδηγίες που εκδόθηκαν το 2021 από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για την ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ:

https://www.yme.gr/images/articleimages/anaptixi_metaforon/sxedia_viosimis_astikis_kinitikotitas/2021_07_05_hqfinalgreekversion2ndsumpguidelines.pdf

κάθε φορέας Τοπικής Αυτοδιοίκησης θα πρέπει ακολουθήσει 4 στάδια για την ανάπτυξη ΣΒΑΚ:

- 1) Πληροφόρηση (πρόσωπο με πρόσωπο, έντυπη, διαδικτυακή)
- 2) Διαβούλευση (ερωτηματολόγια, έρευνες, συνεντεύξεις) για την καταγραφή προβλημάτων, για την επιλογή μέτρων και για μελλοντικές τάσεις με την μέθοδο Delphi
- 3) Συνεργασία (ομάδες εργασίας με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς)
- 4) Ενίσχυση (επιτροπές πολιτών, ψηφοφορία, συμμετοχικός προϋπολογισμός έργου κτλ).

Πιθανότατα θα έχετε πληροφορηθεί ότι στην παρούσα φάση οι περισσότεροι Δήμοι της χώρας υλοποιούν το 2^ο στάδιο, δηλαδή έχουν καταρτίσει ηλεκτρονικά ερωτηματολόγια για την καταγραφή προβλημάτων αλλά και προτεινόμενων μέτρων. Κάποια δέχονται ακόμα απαντήσεις (πχ Δήμοι Περιστερίου, Ιητών, Καλαμαριάς), ενώ άλλα έχουν κλείσει και αξιολογούνται οι απαντήσεις (πχ Δήμος Αθηναίων, Σπάρτης, Βάρης Βουλιαγμένης).

Οι Δήμοι της χώρας δεν παρέχουν πληροφόρηση για τον τρόπο κατάρτισης των ερωτηματολογίων ούτε για την αξιολόγηση των απαντήσεων. Στόχος της παρούσης έρευνας είναι η καταγραφή των απόψεων των δημοτών Περιστερίου για τη βιωσιμότητα των μετακινήσεων της πόλης μέσω δομημένου ερωτηματολογίου και σταθμισμένου ερωτηματολογίου των Bebbereetal. (2021) το οποίο έχει στηριχθεί στα ISO37120 (Sustainablecities and communities), ISO 37122 (Sustainable Smartcities and communities) και τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών.

Σκοπός της παρούσης εργασίας είναι η καταγραφή των απόψεων των πολιτών του Δήμου Περιστερίου για την κυκλοφοριακή κατάσταση στο Δήμο, ώστε από τα αποτελέσματα της αξιολόγησης να δοθούν πολύτιμες πληροφορίες για τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό ΣΒΑΚ.

Το ερωτηματολόγιο είναι σχεδιασμένο ώστε η συμπλήρωσή του να διαρκεί μόλις 15 λεπτά και οι απαντήσεις του θα χρησιμοποιηθούν μόνο για τον παραπάνω σκοπό και στα πλαίσια μόνο της παρούσης διπλωματικής διατριβής. Η συμπλήρωσή του είναι ανώνυμη και εμπιστευτική, σε κανένα σημείο δε θα σας ζητηθεί η συμπλήρωση ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων, τα στοιχεία επικοινωνίας σας δε θα διαμοιραστούν με κανένα τρόπο. Έχετε το δικαίωμα ανάκλησης της απόφασής σας για συμμετοχή στην έρευνα μέχρι και ένα (1) μήνα από την αποστολή των απαντήσεών σας επικοινωνώντας με τα:

2105701077 - 6936370305 - n.mosxou@gmail.com

Στη διάθεσή σας

Δηλώνω ότι κατανόησα επαρκώς τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματά μου για την συμμετοχή στην παραπάνω έρευνα και επιθυμώ να συμμετάσχω

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β - ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ – ΑΠΟΨΕΙΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Α. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1. Φύλο

Άνδρας

Γυναίκα

Άλλο

2. Ηλικία (παρακαλώ συμπληρώστε την ηλικία σας)

3. Σχέση με δήμο

Μόνιμος κάτοικος

Κάτοικος για μικρό
χρονικό διάστημα (< 2
ετών)

Επισκέπτης

4. Μορφωτικό επίπεδο

Πανεπιστημιακή
Εκπαίδευση

Τεχνική / Μεταλυκειακή
εκπαίδευση

Δευτεροβάθμια εκπαίδευση
(Λύκειο - ΕΠΑΛ)

Δευτεροβάθμια εκπαίδευση
(Γυμνάσιο)

Υποχρεωτική Εκπαίδευση
(Δημοτικό)

Άλλο _____

5. Νοικοκυριό – μέλη (παρακαλώ συμπληρώστε τον αριθμό των ατόμων που κατοικούν μαζί σας)

6. Αριθμός αυτοκινήτων (παρακαλώ συμπληρώστε τον αριθμό αυτοκινήτων με κινητήρα εσωτερικής καύσης ή ηλεκτροκινητήρα που χρησιμοποιεί το νοικοκυριό σας)

7. Αριθμός δικύκλων (παρακαλώ συμπληρώστε τον αριθμό δικύκλων με κινητήρα εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιεί το νοικοκυριό σας)

8. Αριθμός εναλλακτικών οχημάτων (παρακαλώ συμπληρώστε τον αριθμό εναλλακτικών οχημάτων – ηλεκτρικό πατίνι, ηλεκτρικό ποδήλατο - που χρησιμοποιεί το νοικοκυριό σας)

9. Χρησιμοποιώ για τις μετακινήσεις από και προς την εργασία μου:

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> ιδιόκτητο αυτοκίνητο | <input type="checkbox"/> αποκλειστικό εταιρικό αυτοκίνητο (μου παρέχεται από την εργασία) | <input type="checkbox"/> ιδιόκτητο αυτοκίνητο σε συνδυασμό με εταιρικό μέσο (μετεπιβίβαση) |
| <input type="checkbox"/> μέσα μαζικής μεταφοράς σε συνδυασμό με εταιρικό μέσο (μετεπιβίβαση) | <input type="checkbox"/> ιδιόκτητο αυτοκίνητο σε συνδυασμό με μέσα μαζικής μεταφοράς | <input type="checkbox"/> αποκλειστικά με μέσα μαζικής μεταφοράς |
| <input type="checkbox"/> εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (ηλεκτρικό πατίνι, ποδήλατο, ηλεκτρικό ποδήλατο) | <input type="checkbox"/> περπατώ | <input type="checkbox"/> κάνω τηλεργασία από το σπίτι / δεν μετακινούμαι |
| <input type="checkbox"/> δεν εργάζομαι | Άλλο _____ | |

10. Χρησιμοποιώ για τις μετακινήσεις για τις καθημερινές μου ανάγκες κυρίως:

- | | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> αυτοκίνητο | <input type="checkbox"/> αποκλειστικά μέσα μαζικής μεταφοράς | <input type="checkbox"/> ιδιόκτητο αυτοκίνητο σε συνδυασμό με μέσα μαζικής μεταφοράς |
| <input type="checkbox"/> εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (ηλεκτρικό πατίνι, ποδήλατο, ηλεκτρικό ποδήλατο) | <input type="checkbox"/> περπατώ | Άλλο _____ |

11. Οικογενειακό εισόδημα

- | | | |
|--|---|--|
| έως 10.000 ευρώ
<input type="checkbox"/> | Μεταξύ 10.000 και 25.000 ευρώ
<input type="checkbox"/> | Μεταξύ 25.000 ευρώ και 40.000 ευρώ
<input type="checkbox"/> |
| Μεγαλύτερο των 40.000 ευρώ
<input type="checkbox"/> | | |

B. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ					
<i>1: Διαφωνώ απολύτως, 2: Διαφωνώ, 3: Ούτε διαφωνώ / ούτε συμφωνώ, 4: Συμφωνώ, 5: Συμφωνώ απολύτως</i>	1	2	3	4	5
12. Υπάρχουν πεζοδρόμια στους περισσότερους δρόμους	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13. Τα πεζοδρόμια είναι σε καλή κατάσταση (με πλακόστρωση, συντηρημένα και χωρίς ατέλειες)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Υπάρχουν διαβάσεις, σημάνσεις και πεζογέφυρες που βοηθούν τους πεζούς να διασχίσουν πολυσύχναστους δρόμους	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. Είναι ασφαλής η χρήση διαβάσεων, σημάνσεων και πεζογεφυρών	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Υπάρχει επαρκής υποδομή για άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ράμπες, σημάδια αφής) στα πεζοδρόμια	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. Η οδοσήμανση και τα φανάρια καθοδηγούν ικανοποιητικά τους πεζούς	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. Οι δρόμοι δεν είναι απότομοι και διασχίζονται εύκολα με τα πόδια	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. Οι διασταυρώσεις δεν έχουν μεγάλο πλάτος (είναι μικρότερες των 100m)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Γ. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ					
<i>1: Διαφωνώ απολύτως, 2: Διαφωνώ, 3: Ούτε διαφωνώ / ούτε συμφωνώ, 4: Συμφωνώ, 5: Συμφωνώ απολύτως</i>	1	2	3	4	5
19. Η κίνηση των οχημάτων δεν εμποδίζει τη διάβαση των πεζών	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20. Η χαμηλή ταχύτητα των οχημάτων λόγω κίνησης δεν θέτει σε κίνδυνο τους πεζούς	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21. Τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα δεν εμποδίζουν τους πεζούς	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22. Οι περισσότεροι οδηγοί σέβονται το όριο ταχύτητας μέσα στην πόλη	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Δ. ΑΣΦΑΛΕΙΑ					
<i>1: Διαφωνώ απολύτως, 2: Διαφωνώ, 3: Ούτε διαφωνώ / ούτε συμφωνώ, 4: Συμφωνώ, 5: Συμφωνώ απολύτως</i>	1	2	3	4	5
23. Είναι ασφαλές να κινείσαι πεζός μέσα στην πόλη κατά τη διάρκεια της ημέρας γιατί τα ποσοστά εγκληματικότητας είναι χαμηλά	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24. Είναι ασφαλές να κινείσαι πεζός μέσα στην πόλη κατά τη διάρκεια της νύχτας γιατί τα ποσοστά εγκληματικότητας είναι χαμηλά	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25. Μπορώ εύκολα να παρατηρήσω έναν πεζό από το παράθυρό μου κατά τη διάρκεια της νύχτας	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26. Οι δρόμοι και τα πεζοδρόμια της γειτονιάς μου έχουν επαρκή φωτισμό τη νύχτα	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27. Νιώθω ασφαλής στην πόλη που κατοικώ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28. Όταν περπατώ στην πόλη, συναντώ και συνομιλώ με ανθρώπους συχνά	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ε. ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ&ΠΟΙΟΤΗΤΑΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ					
<i>1: Διαφωνώ απολύτως, 2: Διαφωνώ, 3: Ούτε διαφωνώ / ούτε συμφωνώ, 4: Συμφωνώ, 5: Συμφωνώ απολύτως</i>	1	2	3	4	5
29. Υπάρχουν δέντρα που παρέχουν σκιά στα πεζοδρόμια της πόλης	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30. Η πόλη που κατοικώ διαθέτει φυσικούς πόρους που μου προκαλούν ευχαρίστηση	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31. Υπάρχουν πολλά ενδιαφέροντα στοιχεία που μπορεί να παρατηρήσει κανείς αν διασχίζει πεζός την πόλη	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32. Υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση σε internet στους δημόσιους χώρους	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33. Υπάρχουν υπηρεσίες και καταστήματα προσβάσιμα με τα πόδια από το σπίτι μου	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34. Υπάρχουν υπηρεσίες και καταστήματα προσβάσιμα με τα πόδια από το σπίτι μου σε πολύ λίγα λεπτά	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35. Οι δρόμοι της πόλης είναι καλοσυντηρημένοι χωρίς ατέλειες	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36. Είμαι ικανοποιημένος/η από την κατάσταση των δρόμων στην πόλη που κατοικώ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ΣΤ. ΥΠΟΔΟΜΗ&ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ ΣΣΕΟΔΗΓΟΥΣ					
<i>1: Διαφωνώ απολύτως, 2: Διαφωνώ, 3: Ούτε διαφωνώ / ούτε συμφωνώ, 4: Συμφωνώ, 5: Συμφωνώ απολύτως</i>	1	2	3	4	5
37. Η σήμανση των δρόμων και τα φανάρια είναι ορατά και σαφή για τους οδηγούς	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38. Η εναλλαγή των φαναριών (κόκκινο/ πορτοκαλί/ πράσινο) λειτουργεί ικανοποιητικά για όλους τους δρόμους	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39. Μπορώ πολύ εύκολα να ενημερώνομαι σε πραγματικό χρόνο για την κίνηση των δρόμων στην πόλη μου	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40. Υπάρχουν επαρκείς ελεύθεροι χώροι παρκαρίσματος στην πόλη	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41. Τα δημοτικά παρκινγκ ενσωματώνουν «έξυπνα» συστήματα ειδοποιήσεων (πχ πληροφόρηση για κενές θέσεις κα)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ζ. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ					
<i>1: Διαφωνώ απολύτως, 2: Διαφωνώ, 3: Ούτε διαφωνώ / ούτε συμφωνώ, 4: Συμφωνώ, 5: Συμφωνώ απολύτως</i>	1	2	3	4	5
42. Στην πόλη στην οποία κατοικώ υπάρχει η δυνατότητα εναλλακτικών διαδρομών για να φτάσω στον προορισμό που θέλω	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
43. Οι γειτονιές της πόλης συνδέονται άμεσα και γρήγορα με σημαντικές δομές (νοσοκομεία, σχολεία, δημόσιες υπηρεσίες)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

44. Υπάρχουν πολλές εναλλακτικές διαδρομές για να εισέλθεις και να βγεις από την πόλη	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
45. Το κέντρο της πόλης είναι εύκολα προσβάσιμο από κάθε γειτονιά της πόλης	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Η. ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΧΡΗΣΤΕΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ					
<i>1: Διαφωνώ απολύτως, 2: Διαφωνώ, 3: Ούτε διαφωνώ / ούτε συμφωνώ, 4: Συμφωνώ, 5: Συμφωνώ απολύτως</i>	1	2	3	4	5
46. Οι λεωφορειακές διαδρομές είναι ικανοποιητικές	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
47. Οι στάσεις λεωφορείων και μετρό είναι εύκολα προσβάσιμες με τα πόδια από το σπίτι μου	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
48. Η συχνότητα των δημοσίων συγκοινωνιών είναι ικανοποιητική για τις ανάγκες μου	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
49. Τα λεωφορεία έρχονται στην ώρα τους	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
50. Αισθάνομαι ασφαλής όταν περιμένω σε στάση λεωφορείου	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
51. Αισθάνομαι ασφαλής μέσα στο λεωφορείο	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
52. Τα λεωφορεία είναι άνετα	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
53. Οι στάσεις των λεωφορείων είναι άνετες, έχουν επαρκή σκίαση και θέσεις αναμονής για καθήμενους	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
54. Το κόστος των εισιτηρίων των δημοσίων συγκοινωνιών είναι λογικό	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
55. Είναι δυνατό να κάνω πολλαπλές διαδρομές με το ίδιο εισιτήριο χωρίς μεγάλο κόστος	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
56. Είναι εύκολο να λάβω πληροφορίες για τις διαδρομές, τις αφίξεις και τις καθυστερήσεις των λεωφορείων	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
57. Τα λεωφορεία παρέχουν δωρεάν Wi-Fi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
58. Δίνεται η δυνατότητα onlineαγοράς εισιτηρίων λεωφορείων με ευκολία	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
59. Σε κάθε στάση υπάρχει σύστημα πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Θ. ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ					
<i>1: Διαφωνώ απολύτως, 2: Διαφωνώ, 3: Ούτε διαφωνώ / ούτε συμφωνώ, 4: Συμφωνώ, 5: Συμφωνώ απολύτως</i>	1	2	3	4	5
60. Υπάρχουν επαρκείς ποδηλατοδρόμοι στην πόλη	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
61. Η μετακίνηση με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (ποδήλατο, ηλεκτρικό πατίνι κα) είναι ασφαλής	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

62. Υπάρχει η δυνατότητα ενοικίασης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς σε διάφορα σημεία της πόλης	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------