

**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :
"ΘΕΣΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ"**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΘΑΝΟΣ ΒΛΑΣΤΟΣ

ΑΘΗΝΑ 2010

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

| | Σελ. |
|--|-----------|
| 1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ | 1 |
| 2. Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ | 5 |
| 2.1 Γενικά | 5 |
| 2.1.α. Η πόλη της Αθήνας | 6 |
| 2.1.β. Το Κέντρο των Αθηνών | 7 |
| 2.2. Το Κέντρο ως περιοχή μελέτης | 10 |
| 2.2.α. Η έννοια του «κέντρου» | 10 |
| 2.3. Η Μορφή της Αθήνας και του Κέντρου | 11 |
| 2.3.α. Η μορφή της Αθήνας μέσα από την Ιστορία της | 11 |
| 2.4. Αθήνα, Μετακινήσεις και Συγκοινωνία | 17 |
| 2.4.α. Ιστορικά περί μεταφορών | 17 |
| 2.4.β. Λεωφορεία – Τρόλλευ | 20 |
| 2.4.γ. Μετρό – Ηλεκτρικός – Τραμ | 21 |
| 2.4.δ. Χρήσεις γης στην περιοχή εμβέλειας των σταθμών του Κέντρου | 23 |
| 3. Η ΕΠΑΦΗ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΜΕ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ – ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ | 26 |
| 3.1. Ο χώρος και η κοινωνία της Αθήνας | 26 |
| 3.1.α. Γεγονότα που συνέβαλαν στη διαμόρφωση της κοινωνικής σύνθεσης της Αθήνας | 26 |
| 3.1.β. Δεκαετία τού 60' ως σήμερα – Οι αιτίες της κοινωνικής μορφής της Αθήνας | 31 |
| 3.2. Προσβασιμότητα και Δραστηριότητες στο Κέντρο | 34 |
| 3.2.α. Η είσοδος στο κέντρο της Αθήνας | 34 |
| 3.2.β. Η χρήσεις γης στο κέντρο της Αθήνας | 51 |
| 3.2.γ. Τα προβλήματα του κέντρου | 70 |

| | |
|---|------------|
| 4. ΟΙ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ | 78 |
| 4.1. Κατοικία | 78 |
| 4.1.α. Θέση κατοικίας | 79 |
| 4.2. Εργασία | 80 |
| 4.2.α. Θέση χώρου εργασίας | 80 |
| 4.2.β. Η μετακίνηση προς την εργασία | 81 |
| 4.3. Οι δραστηριότητες | 82 |
| 4.3.α. Συχνότητα δραστηριότητας | 83 |
| 4.3.β. Περιοχές πραγματοποίησης δραστηριοτήτων | 83 |
| 4.3.γ. Μέσο μετακίνησης | 84 |
| 4.4. Προφίλ Ερωτηθέντα | 85 |
| 4.4.α. Φύλο | 85 |
| 4.4.β. Ηλικία | 86 |
| 4.4.γ. Ιδιοκτησία μέσου | 86 |
| 4.4.δ. Μορφωτικό επίπεδο | 87 |
| 5. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ – ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ | 88 |
| 5.1. Γενικά | 88 |
| 5.2. Ερωτηματολόγια | 89 |
| 5.2.α. Σχεδιασμός ερωτηματολογίου | 89 |
| 5.2.β. Συλλογή ερωτηματολογίων | 91 |
| 6. ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ ΤΟΥ Ο.Α.Σ.Α. | 93 |
| 6.1. Γενικά | 93 |
| 6.2. Επεξεργασία σε επίπεδο Κατηγορίας Προαστίων | 101 |
| 6.2.1. Προσέγγιση 1 : προς τον Δ. Αθηναίων | 101 |
| 6.2.1.α. Συμπεράσματα (από την Προσέγγιση 1) | 114 |
| 6.2.2. Προσέγγιση 2 : προς Κέντρο της Αθήνας | 116 |
| 6.2.2.α. Συμπεράσματα (από την Προσέγγιση 2) | 130 |
| 6.3. Επεξεργασία σε επίπεδο Δήμων | 134 |
| 6.3.1. Προσέγγιση 1 : προς τον Δ. Αθηναίων | 135 |

| | |
|--|------------|
| 6.3.1.α. Συμπεράσματα (από την Προσέγγιση 1) | 145 |
| 6.3.2. Προσέγγιση 2 : προς Κέντρο της Αθήνας | 147 |
| 6.3.2.α. Συμπεράσματα (από την Προσέγγιση 2) | 155 |
| 6.4. Αναγωγή μετακινήσεων στον πληθυσμό των περιοχών προέλευσης | 158 |
| 6.5. Μετακινήσεις προς τις Επιμέρους Περιοχές του Κέντρου | 193 |
| 6.5.1. Ανάλυση για κάθε περιοχή του Κέντρου ξεχωριστά | 209 |
| 7. ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΑΠΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ | 250 |
| 7.1. Το Δείγμα | 250 |
| 7.2. Δραστηριότητες στο Κέντρο | 257 |
| 7.2.1. Αγορές και Ψώνια | 257 |
| 7.2.2. Σινεμά και Θέατρο | 285 |
| 7.2.3. Καφέ / Περίπατος | 311 |
| 7.2.4. Νυχτερινή Διασκέδαση | 339 |
| 8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ | 364 |
| 8.1 Γενικά | 364 |
| 8.2. Γενικά Συμπεράσματα από τη μελέτη των μετακινήσεων | 365 |
| 8.3. Συνολικά συμπεράσματα που προκύπτουν | |
| από την έρευνα με τη χρήση των ερωτηματολογίων. | 373 |

Βιβλιογραφία

PREFACE

The present work constitutes a study of appropriation of the city of Athens and more specifically its centre from the residents of various regions of the wider urban region of Athens and its suburbs.

This study examines the relation of Athens' residents with the city centre according to the location of their home areas, their circulating behaviors and to the more generic activities that someone carries out during everyday's routine.

The theoretical piece of the study lies within the more generic aspect of the interests of sciences such as environmental psychology, geography of transportation, urban geography, urban planning as well as the subjects that occur from the combination of more than one of the previous.

The practical piece of the study is constituted by the carrying out of a statistical research that collects data from the residents of the broader region of Athens that concern their place of residence, their activities in the city and their behaviors concerning the way they move and act in the city.

The combining of the theoretical piece with the practical one aims to investigate how much the citizens of Athens get familiar with places inside their city and its centre, plus how this process is working in terms of different regions, but also which problems prevent certain teams of population from appropriating certain parts of the city centre.

The conclusions of the present study aim to demonstrate different models of appropriation for the centre of Athens and its suburbs and raise the question of in what ways these conclusions can be utilized in improving the conditions of living in the city of Athens.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα εργασία αποτελεί μια μελέτη των τρόπων οικειοποίησης της πόλης της Αθήνας και ειδικότερα του κέντρου της από τους κατοίκους των διαφόρων περιοχών του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος των Αθηνών.

Η μελέτη αυτή εξετάζει τη σχέση του κατοίκου με το κέντρο της πόλης σε συνάρτηση με την τοποθεσία της περιοχής κατοικίας του, με τις συμπεριφορές μετακίνησης του και με τις γενικότερες δραστηριότητες που αυτός πραγματοποιεί μέσα στην καθημερινότητά του.

Το θεωρητικό κομμάτι της εργασίας εμπίπτει στο γενικότερο πλαίσιο ενδιαφέροντος των επιστημών της περιβαλλοντικής ψυχολογίας, της γεωγραφίας των μεταφορών, της αστικής γεωγραφίας, της πολεοδομίας καθώς και των θεμάτων που επικαλύπτει ο συνδυασμός των παραπάνω.

Το πρακτικό κομμάτι αποτελείται από την εκπόνηση στατιστικής έρευνας για την συλλογή δεδομένων από τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας που αφορούν τη θέση κατοικίας τους, τις δραστηριότητές τους μέσα στην πόλη και τις συμπεριφορές μετακίνησής τους.

Η σύνδεση του θεωρητικού με το πρακτικό κομμάτι έχει ως σκοπό να διερευνήσει το κατά πόσο ο Αθηναίος πολίτης μπορεί να οικειοποιηθεί την πόλη του και το κέντρο αυτής, με πιο τρόπο γίνεται αυτή η διαδικασία και πως αυτός διαφέρει για τους κατοίκους ανά περιοχή, αλλά και τι προβλήματα συναντώνται που εμποδίζουν συγκεκριμένες ομάδες του πληθυσμού να ενταχθούν μέσα στο χώρο της πόλης και της ζωής σε αυτή.

Τα συμπεράσματα της παρούσας μελέτης προσπαθούν να επιδείξουν διαφορετικά μοντέλα οικειοποίησης για το κέντρο της πόλης της Αθήνας από τα διάφορα προάστια και να θέσουν το ερώτημα κατά πόσο αυτά μπορούν να αξιοποιηθούν σε μία προσπάθεια βελτίωσης των συνθηκών διαβίωσης των Αθηναίων κατοίκων.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Μία έρευνα για την οικειοποίηση της πόλης από τον κάτοικό της, για τη σχέση του ατόμου με το περιβάλλον του, θα πρέπει να αντιμετωπίζεται με μια σφαιρική θεώρηση των όρων αυτών, έτσι ώστε η πολυπλοκότητα του θέματος να μη σταθεί εμπόδιο στη διεξαγωγή των συμπερασμάτων, αλλά αντιθέτως, να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο που θα μας δώσει απαντήσεις πρακτικές. Ο δρόμος για απαντήσεις πρακτικές και συνάμα σχετικές με το θεωρητικό περιεχόμενο της εργασίας και με ουσιαστικότητα θα οδηγήσει πιο κοντά στο σκοπό της εργασίας.

Η **οικειοποίηση** του χώρου ακούγεται αρκετά γενικευμένη έννοια, οπότε αρχικά θα ήταν χρήσιμο να καθοριστεί η έννοια αυτή στα πλαίσια της εργασίας, της έρευνας που αυτή περιέχει και των συμπερασμάτων στα οποία αποζητά να φτάσει. Από μία πρώτη επαφή με τη λέξη οικειοποίηση μπορούμε να αντιληφθούμε πως έχουμε να ασχοληθούμε με την έννοια του οικείου. Το οικείο δηλώνει κάτι το φιλικό, το μη ξένο, κάτι με το οποίο υπάρχει εξοικείωση. Όταν κάνουμε λόγο για οικείο χώρο (στην περίπτωση μας αυτού της πόλης) υποδηλώνουμε μία στενή σχέση του ανθρώπου με αυτόν, μία σχέση εξοικείωσης. Προς αποφυγή παρεξήγησης θα γίνει η σημείωση πως δεν γίνεται προσπάθεια καθορισμού των οικείων σημείων του κέντρου της πόλης της Αθήνας από τους διάφορους κατοίκους της, αλλά μία ευρύτερη σκιαγράφηση του βαθμού "οικειοποίησης", της σχέσης οικειότητας του κατοίκου των Αθηνών με το κέντρο της πόλης του. Υπάρχει αυτή η οικειότητα; Και αν ναι, για ποιους; Για ποια σημεία; Γιατί σε αυτά και όχι σε άλλα; Για ποιους και που δεν υπάρχει; Υπάρχουν παράγοντες (όπως η προσβασιμότητα, οι χρήσεις γης, οι πόλοι έλξης κ.α.) που επηρεάζουν τη σχέση των κατοίκων με το κέντρο και με ποιον τρόπο;

Όλες οι παραπάνω ερωτήσεις είναι οδηγοί που πάνω τους θα αναπτυχθεί η έρευνα. Πρώτα όμως, πριν ασχοληθούμε πιο εντατικά με τις ερωτήσεις αυτές θα ήταν χρήσιμο να αναπτυχθούν κάποιες έννοιες που θα ξεκαθαρίσουν τον όρο της οικειοποίησης και πως αυτός λαμβάνει χώρα σε όλη τη μελέτη.

Αν γενικοποιούσαμε το πλαίσιο στο οποίο κινείται η έρευνα θα παρατηρούσαμε πως ερευνάται η ύπαρξη του ανθρώπου στον χώρο. Ο χώρος αυτός είναι ένα περιβάλλον δομημένο και βιωμένο, στην περίπτωση της πόλης. Η σχέση του ανθρώπου με το χώρο μπορεί να μελετηθεί με τρεις τρόπους. Αφενός ιδωμένη από τη μεριά του ανθρώπου μελετώντας έννοιες όπως η ιδιωτικότητα, ο προσωπικός χώρος και ο συνωστισμός. Αφετέρου από τη μεριά της μελέτης για το πως το περιβάλλον επιδρά στη συμπεριφορά του ανθρώπου στο πλαίσιο του πως αυτός πράττει μέσα του και όχι τόσο την ψυχολογική σχέση του με αυτό.

Τελευταίος τρόπος μελέτης της σχέσης αυτής είναι εκείνος που προσεγγίζει το σύστημα άνθρωπος-περιβάλλον σαν μία αμφίδρομη και διαλλακτική σχέση. Η τελευταία αυτή προσέγγιση είναι και αυτή που θα χρησιμοποιηθεί για την μελέτη του βαθμού οικειοποίησης του κέντρου της Αθήνας. Αυτό γιατί θεωρείται άσκοπο να γίνει η ανάπτυξη με βάση και τις τρεις προσεγγίσεις, γιατί θα ξεφευγε από την πιο πρακτική και εφαρμοσμένη προσέγγιση του θέματος, στην οποία αποσκοπούμε. Έτσι η τρίτη επιλέγεται εφόσον μας βοηθάει, με έναν πιο ελεύθερο τρόπο, αποφεύγοντας την εκτενή θεωρητική ανάλυση να σχεδιάσουμε τη μεθοδολογία της έρευνάς.

Το σκεπτικό το οποίο θα βοηθήσει στην ανάπτυξη της μελέτης και της έρευνας είναι πως ο χώρος, είναι το ανθρώπινο περιβάλλον που μπορεί να επηρεάσει τη συμπεριφορά, τις διαπροσωπικές σχέσεις και κοινωνικές διαδικασίες. Ο άνθρωπος με τις πράξεις του και την αντίληψή του προσδίδει μία δυναμικότητα στο χώρο και δεν είναι παθητικός αποδέκτης της επίδρασης που ο χώρος έχει σε αυτόν αλλά και δημιουργός του.

Το **περιβάλλον** της πόλης είναι ένα περιβάλλον τεχνητό και διαμορφωμένο από τον άνθρωπο. Οι συνθήκες διαβίωσης σε μία σημερινή πόλη είναι παντελώς διαφορετικές από αυτές που από τις πρώτες περιόδους της αστικοποίησης αποσκοπούσε ο άνθρωπος να δημιουργήσει για να οργανώσει τη ζωή του και να εκμεταλλευτεί τους πόρους της φύσης για τις βασικές του ανάγκες. Οι βασικές αυτές ανάγκες που αρχικά κάλεσαν τον πληθυσμό στις πόλεις έχουν πλέον μεταλλαχθεί σε νέες ανάγκες, σχετικές

με το περιβάλλον της πόλης.

Δυστυχώς ο άνθρωπος δεν κατάφερε να οργανώσει την πόλη πάνω στις ανάγκες του αλλά τώρα καλείται να συμμορφωθεί στον τρόπο ζωής της μεγαλούπολης προσαρμοζόμενος πλέον στο τεχνητό περιβάλλον και υπακούοντας στις απαιτήσεις του.

Η μεγαλούπολη περιορίζει τον προσωπικό χώρο του κατοίκου της σε κάποια τετραγωνικά μέτρα ενός διαμερίσματος, αλλά και τον απομονώνει μέσα σε τεράστια πλήθη στα οποία επικρατεί ανωνυμία και επιφυλακτικότητα. Στις συγκοινωνίες μίας πρωτεύουσας ενός σύγχρονου κράτους ο κάτοικος συνωσίζεται με άτομα ξένα, υπακούοντας σε κοινούς άτυπους κανόνες κοινωνικής συμπεριφοράς ώστε να μπορέσει να διασώσει τον όσον προσωπικό χώρο του απομένει. Στους χώρους εργασίας, που κάτοικος περνάει το ήμισυ της ημέρας του, είτε δε θα υπάρχει καμία μελέτη για την επίδραση του χώρου στον εργαζόμενο, είτε ο σχεδιασμός τους θα είναι τέτοιος που θα περιορίζει τυπικά τις αρνητικές επιδράσεις του περιβάλλοντος εργασίας, αντιμετωπίζοντας όμως τον εργαζόμενο ως άτομο χωρίς συνείδηση και συμμετοχή, ένα μέλος ενός συνόλου που χρειάζεται να τοποθετηθεί κάπου.

Πέρα όμως από της συνθήκες ζωής στις πόλεις, η καθημερινότητα του κατοίκου και η επίδρασή του με το περιβάλλον σχετίζεται ιδιαίτερα με τον πολιτισμικό παράγοντα. Το αρχικό ερέθισμα του καθενός που ζει σε αστικό περιβάλλον μπορεί να προσλαμβάνεται από τις βιολογικές του αισθήσεις αλλά η επεξεργασία των πληροφοριών γίνεται μέσω προτύπων και αξιών που προκύπτουν από τον αστικό πολιτισμό που είναι και το κυριότερο σύστημα αλληλεπίδρασης κατοίκου - πόλης. Ένα σύστημα διαφορετικό από το φυσικό περιβάλλον που ο άνθρωπος υπέταξε, στο οποίο ίσχυαν οι νόμοι της προσαρμογής και της εξαφάνισης.

Έτσι, θα οριστεί στην εργασία ως περιοχή μελέτης το κέντρο της πόλης των Αθηνών. Όμως γίνεται εύκολα προφανές πως η έννοια του κέντρου της Αθήνας μπορεί να προσεγγιστεί από διαφορετικές οπτικές γωνίες. Για το λόγο αυτό είναι χρήσιμο αντί να προσεγγίσουμε το κέντρο της Αθήνας σαν μία περιοχή μελέτης με αυστηρά καθορισμένα όρια, να το αντιμετωπίσουμε ως περιβάλλον μελέτης. Ένα περιβάλλον που έχει συνέπειες στη συμπεριφορά του ατόμου που όχι απλά ζει και κινείται μέσα σε αυτό, αλλά είναι και συστατικό του μέρους. Η αντίληψη του περιβάλλοντος είναι διαφορετική από τον καθένα, εφόσον ο καθένας ερμηνεύει τα ερεθίσματα που λαμβάνει από αυτό με το δικό του τρόπο. Μπορούμε ακόμα να κάνουμε λόγω και για διαφορετικά περιβάλλοντα με διαφορετικές ιδιότητες και τρόπους προσέγγισης της μελέτης τους. Στην προκειμένη όμως έρευνα η οποία θα αναπτυχθεί πάνω σε συλλεγμένες πληροφορίες από κατοίκους της πόλης και με παρατήρηση του περιβάλλοντος, η αναφορές στα ερεθίσματα και τις συμπεριφορές θα είναι αλληλένδετες για να μπορέσουν να σταθούν με εγκυρότητα απέναντι στη θεώρηση πως το σύστημα άνθρωπος - περιβάλλον βρίσκεται διαρκώς σε αλλαγή. Και λόγω αυτού αντί να προκαθορίσουμε χωρικά τα όρια της περιοχής μελέτης θα προσπαθήσουμε να εξάγουμε το συμπέρασμά για το ποια είναι αυτή η περιοχή που ονομάζουμε Κέντρο στην αντίληψη των κατοίκων της πόλης.

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε πως η μελέτη της οικειοποίησης της πόλης από τον κάτοικό της είναι πολυδιάστατη. Για τις ανάγκες της εργασίας θα αναγκαστούμε να την περιορίσουμε. Ο σκοπός μας είναι μία εφαρμοσμένη μελέτη για τα όσα αναπτύχθηκαν παραπάνω στην πόλη της Αθήνας. Είναι να δούμε πως ο κάτοικος της Αθήνας ζει και αντιλαμβάνεται την πόλη στη οποία κατοικεί. Θα ήταν χρήσιμο όμως πριν ασχοληθούμε με την περίπτωση της Αθήνας να αναπτυχθούν κάποια στοιχεία της ζωής στο αστικό περιβάλλον στο πλαίσιο που επιλέχθηκε παραπάνω (άνθρωπος - περιβάλλον ως ένα αμφιμονοσήμαντο σύστημα) , αλλά και για το κέντρο της πόλης ως οντότητα αλλά και τη σημασία του.

2. Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.1 Γενικά

Η συγκεκριμένη μελέτη έχει ως σκοπό τη διερεύνηση του βαθμού οικειοποίησης του Κέντρου της Αθήνας από τους κατοίκους της. Όπως προαναφέρθηκε στην εισαγωγή είναι ένα θέμα που χρήζει πολύπλευρης αντιμετώπισης. Δεν είναι όμως μια εργασία που σκοπεύει να αναλύσει τη σχέση του κατοίκου μιας σύγχρονης πόλης με το κέντρο της, ούτε μια εργασία που μελετάει τη σχέση των Αθηναίων με την πόλη τους. Βασικός στόχος είναι να συνδυαστούν οι δύο αυτές διαστάσεις.

Αν λοιπόν χρησιμοποιήσουμε, πρώτον, σαν υπόβαθρο γενικές πληροφορίες και γνώσεις πάνω στο πεδίο της περιβαλλοντικής ψυχολογίας και δεύτερον, τις συνδυάσουμε με τα στοιχεία της Αθήνας που αφορούν στη σχέση της με τους κατοίκους της θα μπορέσουμε να σκιαγραφήσουμε αυτή τη ποιοτική σχέση, φιλτράροντας και παραλείποντας πληροφορίες που θα εμβάθυναν στο καθένα από τα δύο αυτά πεδία μελέτης χωρίς να τηρείται η μεταξύ τους σχέση και ανάδραση που είναι και η πιο υποσχόμενη στο να μας οδηγήσει σε συμπεράσματα που θα αφορούν και τον αρχικό μας σκοπό.

Σε αυτό το κεφάλαιο λοιπόν θα περιγράψουμε τη μορφολογία της σημερινής Αθήνας, κάνοντας παράλληλα αναδρομές στο παρελθόν για να δούμε μέσα από ποιες διεργασίες η Αθήνα απέκτησε τη σημερινή της μορφή. Οι κύριοι τομείς που θα μας απασχολήσουν είναι οι χρήσεις γης, οι μετακινήσεις και η γενικότερη επίπτωση τους στη

μορφή της πόλης και τέλος το κέντρο της Αθήνας και η σημασία του για την μορφή της πόλης και για την αντίληψη των κατοίκων γι αυτή.

Θα ξεκινήσουμε λοιπόν από μια γενική μορφολογική περιγραφή της ευρύτερης περιοχής των Αθηνών, θα συμπληρώσουμε κάποια γενικά ιστορικά στοιχεία στην ανάπτυξη της πόλης που μας βοηθούν στο να δούμε πώς δημιουργήθηκε μέσα στα χρόνια η σημερινή μορφή της Αθήνας και το πως το σημερινό Κέντρο της πήρε τη μορφή του, έπειτα θα δούμε σε ξεχωριστό υποκεφάλαιο τις μετακινήσεις και τη συγκοινωνία της Αθήνας, το πως αυτή εξελίχθηκε και τι μορφή έχουν σήμερα οι μετακινήσεις. Τέλος θα προσπαθήσουμε να σκιαγραφήσουμε την κοινωνία της Αθήνας, ποια είναι αυτή σήμερα και τι ρόλο έπαιξε η σύνθεσή της στο παρελθόν ως προς την ανάπτυξή της πόλης και πως έχουν τα πράγματα σήμερα, τι προβλήματα αντιμετωπίζονται και πως όλα αυτά λαμβάνουν τη θέση στον ιστό του Κέντρου και της πόλης.

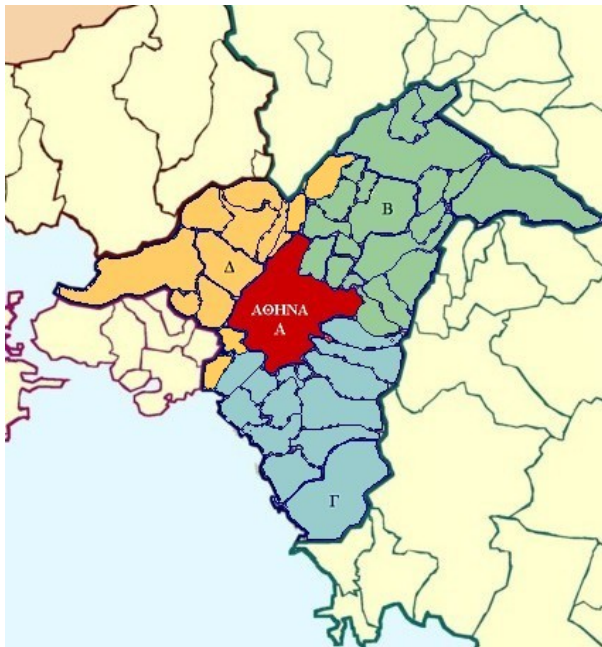
2.1.α. Η πόλη της Αθήνας

Η ονομασία "Αθήνα" μπορεί να αναφέρεται:

- 1) στο "Δήμο Αθηναίων" που αποτελεί το κέντρο της πόλης των Αθηνών, γνωστό και ως ζώνη Α, διαιρεμένο σε 7 δημοτικά διαμερίσματα, δηλαδή το ιστορικό κέντρο και τις συνοικίες του δήμου.
- 2) "Νομαρχία Αθηνών" που συμπεριλαμβάνει τους Δήμους που υπάγονται στη διοικητική διαίρεση της Αθήνας, δηλαδή το κέντρο και τα προάστια πέριξ τούτου (ζώνες Α, Β, Γ, Δ).
- 3) Την πόλη των Αθηνών, γνωστή και ως "Πολεοδομικό Συγκρότημα Αθηνών" που περιλαμβάνει τους δήμους της Νομαρχίας των Αθηνών και προάστια υπό αυτό το πρίσμα αποτελούν τα άλλοτε περίχωρα των Αθηνών ([Άγιος Στέφανος](#), [Παλλήνη](#) κ.α.).
- 4) τη Μητροπολιτική Πόλη των Αθηνών, διοικητικό κέντρο της Ελλάδος που καταλαμβάνει ολόκληρη την Αττική υπό το πρίσμα ενός οικουμενικού σχεδιασμού, με

αξιοποίηση κάθε γωνιάς του Νομού για τις ανάγκες των Αθηνών (αστικές, οικιστικές, βιομηχανικές, αγροτικές και παραθεριστικές ζώνες).

Αρχικά η πόλη των Αθηνών καταλάμβανε τον ομώνυμο Δήμο και πολλές απομακρυσμένες συνοικίες που αργότερα αυτονομήθηκαν και εντάχθηκαν είτε στη [Δυτική](#), είτε στην [Ανατολική Αττική](#). Έπειτα από την ανάπτυξη της μεγαλούπολης, επανενοτάχθηκαν στο αθηναϊκό πολεοδομικό συγκρότημα. Δημιουργούνται εναλλακτικά εργασιακά, βιομηχανικά και εμπορικά κέντρα και σταδιακά οι υπηρεσίες του κέντρου διασκορπίζονται παράλληλα με την ανάπτυξη των συγκοινωνιακών μέσων.



(Πηγή : www.el.wikipedia.org)

2.1.β. Το Κέντρο των Αθηνών

Το κέντρο της Αθήνας μπορούμε να το διαχωρίσουμε στο ιστορικό Κέντρο και το ευρύτερο σύγχρονο Κέντρο. Η περιοχή που χαρακτηρίζεται σαν Ιστορικό Κέντρο ορίζεται περιμετρικά από τις οδούς Σταδίου, Βασ. Αμαλίας, Διονυσίου Αρεοπαγίτου / Αποστόλου Παύλου, Ερμού και Αθηνάς. Από τα αρχαία χρόνια μέχρι πολύ πρόσφατα (μετά την Ελληνική Επανάσταση του 1821), η πόλη της Αθήνας ελάχιστα υπερέβαινε

αυτά τα όρια, αφού οικισμοί υπήρχαν βόρεια - βορειοανατολικά του Βράχου της Ακρόπολης..

Έτσι, πάνω και γύρω από την Ακρόπολη βρίσκεται η πλειοψηφία των αρχαιολογικών χώρων της πόλης με τον Παρθενώνα, το Ερεχθείο και οι άλλους ναούς να αποτελούν τον ευρύτερο [αρχαιολογικό χώρο της Ακρόπολης](#). Στους νότιους πρόποδες βρίσκονται το [Θέατρο του Διονύσου](#) και το [Ωδείο του Ηρώδου του Αττικού](#), ενώ κάτω από την βόρεια πλαγιά συναντάμε την [Αρχαία Αγορά](#) με το Θησείο και τη [Ρωμαϊκή Αγορά](#) με τους Αέρηδες, καθώς και τις πιο σύγχρονες περιοχές της [Πλάκας](#), του [Μοναστηρακίου](#) και του [Ψυρρή](#). Τέλος, σε αρκετά πιο μεγάλες αποστάσεις βρίσκονται στα ανατολικά της Ακρόπολης το [Ολυμπείο](#) με την Πύλη του Αδριανού και τους Στύλους του Ολυμπίου Διός και στα δυτικά ο [Κεραμεικός](#). Μόνο η [Ακαδημία Πλάτωνος](#) απέχει κάποια απόσταση από τους λοιπούς αρχαιολογικούς χώρους αν και αρχικά είχε ενταχθεί στο πρόγραμμα της [ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων](#).

Πέραν του Ιστορικού Κέντρου της πόλης και προς τα βόρεια του, απλώνεται το πιο σύγχρονο τμήμα του κέντρου της Αθήνας, με περιοχές όπως τα Εξάρχεια και το Κολωνάκι και πιο πέρα η Κυψέλη, τα Πατήσια, του Γκύζη και οι Αμπελόκηποι. Το σύγχρονο Κέντρο οφείλει τη θέση του αρχικά στη μορφολογία του εδάφους της Αθήνας και στην χάραξη του τρίδymου άξονα των Οδών Σταδίου – Πανεπιστημίου – Ακαδημίας. Πολλές συνοικίες του Κέντρου πλαισιώνουν κεντρικές πλατείες (Πλατεία Εξαρχείων, Πλατεία Φιλικής Εταιρείας στο Κολωνάκι, Πλατεία Κανάρη στην Κυψέλη). Στον τρίδymο άξονα ήρθαν έπειτα να προστεθούν οι Λεωφόροι Πατησίων, Συγγρού, Βασ. Σοφίας και Πειραιώς που ήταν και οι άξονες ανάπτυξης των περιχώρων του κέντρου και στο μέλλον αφετηρίες για την επέκτασή του. Η ευρύτερη περιοχή του κέντρου της Αθήνας υπάγεται διοικητικά στο Δήμο των Αθηναίων.

Το κέντρο της Αθήνας αποτελεί και την περιοχή έρευνας και μελέτης για την παρούσα εργασία. Η έλλειψη όμως στενού ορισμού για το κέντρο καθώς αυτό είναι μία ζωντανή

και διαρκώς μεταβαλλόμενη οντότητα δε μας επιτρέπει να οριοθετήσουμε αυστηρά την περιοχή μελέτης.

Για τις ανάγκες λοιπόν της εργασίας ο καταλληλότερος τρόπος δεν είναι να θέσουμε όρια στο στην περιοχή που ονομάζουμε κέντρο αλλά να αφήσουμε τα αποτελέσματα της έρευνας να δείξουν τι θεωρείται κέντρο της πόλης στην αντίληψη των κατοίκων, εφόσον ο χώρος της πόλης καθορίζεται ανάλογα της χρήσης και τις χρησιμότητάς του και είναι ένας χώρος με ζωντανό χαρακτήρα που τροφοδοτείται με νόημα και αξία της λειτουργίας του από τους κατοίκους του. Από επιτόπια έρευνα καταγράφηκες οι διάφορες χρήσεις γης που συναντούμε στο κέντρο. Δημιουργήθηκε έτσι ένας χάρτης με επικαλυπτόμενα επίπεδα που επί του υποβάθρου της ευρύτερης περιοχής του κέντρου της Αθήνας διαφαίνονται οι διάφορες χρήσεις γης στις διάφορες περιοχές. Οι ποιότητα αυτών των χρήσεων γης, οι χρήσεις αυτές που προσελκύουν περισσότερους κατοίκους και το πως αυτές οριοθετούνται στο υπόβαθρο της Αθήνας καθορίζουν την περιοχή μελέτης. Επίσης η οικονομική δραστηριότητα, οι υπηρεσίες και ο μηχανισμός της αγοράς συμβάλει στην κατανομή των χρήσεων.

2.2. Το Κέντρο ως περιοχή μελέτης

2.2.α. Η έννοια του «κέντρου»

Το κέντρο της πόλης είναι πόλος έλξης των σημαντικότερων αστικών δραστηριοτήτων σε λειτουργικό και σε συμβολικό επίπεδο. Η σχέση του με την περιφέρεια είναι μία σχέση αλληλεξάρτησης, αλληλοτροφοδότησης ανθρώπων και δραστηριοτήτων. Το κέντρο λαμβάνει τον ρόλο του κατά πρώτον από τη θέση του στο χώρο και κατά δεύτερον από τη συγκέντρωση δραστηριοτήτων που δεν συναντούμε αλλού στην πόλη, ποιοτικά και ποσοτικά. Η έννοια του κέντρου καθορίζεται από την υπερσυγκέντρωση σε μία περιοχή της πόλης των σημαντικότερων εμπορικών, διοικητικών, πολιτιστικών δραστηριοτήτων με παράλληλη υψηλή πυκνότητα δόμησης και συρροή κατοίκων και επισκεπτών σε αυτή. Σε ατομικό – υποκειμενικό επίπεδο η σημασία στα επιμέρους αντικειμενικά κριτήρια και ο ρόλος τους στη συνείδηση κάθε ατόμου, είναι που προσδιορίζουν το «κέντρο».

Η υποκειμενική τοποθέτηση και οριοθέτηση του κέντρου είναι μία διαδικασία περιβαλλοντικής αξιολόγησης η οποία βασίζεται σε συναισθηματικές διαδικασίες και σε αρνητικά και θετικά ερεθίσματα όπως τα αντιλαμβάνεται ο καθένας κάτοικος. Κάποια χαρακτηριστικά φυσικά του περιβάλλοντος, όπως τα μεγέθη και η αποστάσεις αλλά και ατομικά χαρακτηριστικά που σχετίζονται με την αντίληψη επηρεάζουν δραστικά αυτή τη διαδικασία. Επίσης σημαντικό ρόλο παίζουν και τα ιδιαίτερα κοινωνικά χαρακτηριστικά επιμέρους κοινωνικών ομάδων. Το φύλο, η ηλικία, το μορφωτικό επίπεδο, όλα παίζουν ρόλο στον καθορισμό της έννοιας του κέντρου. Η κάθε κοινωνική ομάδα έχει διαφορετικές δραστηριότητες, οπότε και τα μέλη της τείνουν να δίνουν περισσότερη σημασία που περιλαμβάνουν αυτές τις δραστηριότητες.

Για τους παραπάνω λόγους το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιείται ως μέσο έρευνας στην εργασία συγκεντρώνει πληροφορίες για τα κοινωνικά αυτά χαρακτηριστικά που

χαρακτηρίζουν διαφορετικές ομάδες και επηρεάζουν τη θεώρησή του και την αντίληψή του για το ποιο είναι το κέντρο της Αθήνας και ποιο μέρος αυτού οικειοποιούνται στην καθημερινότητά τους.

Η ανάγκη της κοινωνικής συνοχής είναι αυτή που προσδίδει στο κέντρο την κεντρομολογία, το να συσσωρεύει και να πολλαπλασιάζει δηλαδή τις δραστηριότητες σε ένα σημείο πυρήνα του αστικού ιστού. Επίσης ιδιότητα του κέντρου είναι και η αντίθετη τάση, η κεντρόφυγος είναι αυτή που αναπτύσσει και επεκτείνει και διαχέει τον αστικό ιστό. Έπειτα θα ξαναεμφανιστεί βέβαια η πρώτη με συνέπεια να έχουμε τη δημιουργία νέων , περιφερειακών κέντρων, στις διάφορες συνοικίες εκτός κέντρου. Υπάρχει όμως διαφορά των δύο αυτών διαφορετικών ειδών «κέντρου», του κέντρου πυρήνα και των συνοικιακών κέντρων. Η διαφορά είναι ποιοτική και οφείλεται στο ότι το κέντρο πυρήνας εκτός από τη συγκέντρωση δραστηριοτήτων είναι ένας χώρος πιο οικείος λόγω των κλασικών δραστηριοτήτων που φιλοξενεί οι οποίες και μιλούν περισσότερο στην αστική του κατοίκου. Αντίθετα το συνοικιακό κέντρο είναι πιο περιοριστικό και κοινωνικά ελεγχόμενο, έτσι ώστε το κέντρο πυρήνας να λειτουργεί ως διέξοδο προς αυτό.

2.3. Η Μορφή της Αθήνας και του Κέντρου

2.3.α. Η μορφή της Αθήνας μέσα από την Ιστορία της

Η Αθήνα η οποία έγινε πρωτεύουσα της Ελλάδας το 1833 ήταν μια πόλη μικρή και αρκετά αποδιοργανωμένη από τις πολιορκίες που είχε υποστεί πολλαπλές φορές στο παρελθόν. Όμως λόγω κλίμακας και ιστορίας ήταν μία πόλη που έκανε τους κατοίκους της να την αισθάνονται δική τους πόλη. Υπήρχε στην αντίληψη τους το όραμα της ανοικοδόμησης της Αθήνας και την οικοδόμηση μιας νέας Αθήνας, αντάξιας της ιστορίας της και αντάξια των άλλων ευρωπαϊκών πρωτευουσών. Για το υπόλοιπο του 19^{ου} αιώνα η Αθήνα ανοικοδομείται, χωρίς όμως την αναμενόμενη συμμετοχή των κατοίκων ως

προς την παραχώρηση χώρων για χρήση δημοσίου χαρακτήρα, με συνέπεια το αρχικό όραμα να αρχίσει να χάνει τη συλλογικότητά του και σιγά σιγά την υπόστασή του.

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα και ενώ ο πληθυσμός των Αθηνών είχε μια σχετικά ομαλή αύξηση βρέθηκε να υποδέχεται έναν τεράστιο, δυσανάλογο για τις τότε υποδομές πληθυσμό μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή. Οι πρόσφυγες τις Μικράς Ασίας εγκαταστάθηκαν σε νέες γειτονιές που δημιουργήθηκαν άτακτα στο χώρο. Η ομοιογένεια των κατοίκων της Αθήνας αυτομάτως αλλάζει, η ανάπτυξη της θα πραγματοποιηθεί από έναν ετερόκλητο πληθυσμό και κυρίως από τους κατοίκους της διασποράς, οι οποίοι βίαια έχασαν το δικό τους τόπο και ήταν δύσκολο για αυτούς να αναπτύξουν μία αστική συνείδηση στην Αθήνα. Εξάλλου δεν ήταν δικιά τους η επιλογή να εγκατασταθούν σε ένα τόπο που δεν ήταν κάτι άλλο παρά ξένος για εκείνους.

Την περίοδο της Μικρασιατικής καταστροφής, στην Αθήνα είχαμε το διπλασιασμό του πληθυσμού και μια κοινωνική μετάλλαξη του. Επομένως αναπτύχθηκαν ζητήματα που αφορούσαν τους δεσμούς των κατοίκων με την πόλη τους, το κατά πόσο τους αφορά ο τόπος διαμονής τους, τη σχέση μεταξύ τους, τη σχέση του κατοίκου με το χώρο δημοσίου χαρακτήρα και τη θέση του στη νέα αυτή κοινωνία. Ζητήματα που συνέχισαν να τίθενται κατά όλη τη διάρκεια της ζωής της Αθήνας ως ελληνικής πρωτεύουσας, καθώς ήταν μία πόλη πάντα ανοικτή σε νέους πληθυσμούς. Ήταν πάντοτε ένα σημείο συγκέντρωσης και ένας πόλος έλξης οικονομικής και μεταναστευτική δραστηριότητας. Ολόκληρη η χώρα ασκούσε στην πρωτεύουσα την πίεση της εξάρτησης της από αυτά σε τομείς όπως ο διοικητικός, ο πολιτικός και ο στρατιωτικός. Και οι εκάστοτε κυβερνούντες υποσχόμενοι πολλά στους νεοεγκατεστηθέντες και ακολουθώντας τις πολιτικές της αυθαίρετης δόμησης, των μεγάλων συντελεστών δόμησης, μεγάλου ύψους οικοδομών και χαμηλών τιμών, οδήγησαν στα προβλήματα που ως σήμερα η πόλη αντιμετωπίζει. Άλλωστε η σημερινή της μορφή δεν είναι άσχετη με το τρόπο που έχει διοικηθεί, αντιθέτως είναι η εικόνα αυτού.

Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο η πόλη βρίσκεται πάλι αποδιοργανωμένη και με πολλές καταστροφές, όμως άρχισε πάλι να μεγαλώνει σε έκταση και πληθυσμό με αποκορύφωση τη δεκαετία του '60 όπου και υπήρξε έξαρση της οικοδομικής δραστηριότητας με την ανέγερση όλο και περισσότερων πολυκατοικιών όπου μέχρι σήμερα χαρακτηρίζουν και τη μορφή της πόλης. Η μορφή όμως του αστικού ιστού είχε κιάλας αλλοιωθεί λίγο μετά την υποδοχή των προσφύγων του 1922. Οι συνοικισμοί που είχαν άναρχα δημιουργηθεί στους ελεύθερους δημόσιους χώρους κατέστησαν το τότε αστικό δίκτυο συγκοινωνίας, το τραμ , να μην μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των μετακινήσεων. Έτσι εμφανίζονται και τα πρώτα λεωφορεία που λόγω κυρίως οικονομικών συμφερόντων των ιδιοκτητών τους θα παραγκωνίσουν το τραμ που άνηκε σε μία εταιρία ξένων συμφερόντων. Το 1953 θα ξηλωθούν από τα συνεργία του Υπουργείου Δημοσίων Έργων οι γραμμές του τραμ που ενώνουν τις δύο κύριες γραμμές Κυψέλη – Παγκράτι και Πατήσια – Αμπελόκηποι. Ο παροπλισμός του τραμ που συνέπεσε με μεγάλους ρυθμούς αύξησης αυτοκινήτων σηματοδοτεί και μία σημαντική αλλαγή στην έκτοτε πορεία της Αθήνας. Η μορφολογία του τραμ οριοθετούσε μια υποδομή η οποία χάθηκε, μία οργάνωση που αντικαταστάθηκε από την έλλειψη της οργάνωσης στη λειτουργία των λεωφορείων που αποδείχθηκαν από τις αρχές της δεκαετίας του '60 αναξιόπιστα όσον αφορά τη συνέπεια των οδηγών στην τήρηση των δρομολογίων, αλλά και στον καθορισμό της τιμής του εισιτηρίου που γινόταν από τους λεωφορειούχους, μια ομάδα ολιγομελής σε σχέση με το σύνολο του πληθυσμού ικανή να ασκεί οικονομικές πιέσεις.

Από την περίοδο αυτή και έπειτα ο πληθυσμός της Αθήνας αναπτύσσεται με μεγάλους ρυθμούς και ο αριθμός των αυτοκινήτων με ακόμη μεγαλύτερους. Το οδικό δίκτυο της πόλης δεν ήταν αρκετό για να στηρίξει το φόρτο της κίνησης και έτσι δημιουργήθηκε το κυκλοφοριακό πρόβλημα που προσωρινά αντιμετωπίστηκε με μονοδρομήσεις και

τοποθέτησης συστήματος συντονισμένων σηματοδοτών. Στα έργα οδοποιίας της περιόδου που ακολουθεί οφείλει ο αστικός ιστός της Αθήνας τη σημερινή του μορφή.

Οι δρόμοι που διανοίχτηκαν εκείνη την περίοδο υποβοήθησαν την επέκταση της Αθήνας και συνέβαλλαν στη δημιουργία ενός καθεστώτος μετακίνησης που το μοτίβο του παραμένει και σήμερα το ίδιο και που επηρέασε ιδιαίτερα την εξέλιξη της μορφής του Κέντρου αλλά και των συνθηκών που επικρατούν σε αυτό. Αρχικός στόχος ήταν η παράκαμψή του.

Το κέντρο από τότε ως και σήμερα διατηρεί την μορφή του οδικού δικτύου του. Το ιστορικό κέντρο γίνεται προσιτό από της ευθύγραμμες οδούς Ερμού και Αθηνάς και το ευρύτερο κέντρο διασχίζεται από τον τρίδυμο άξονα των Λεωφόρων Σταδίου, Πανεπιστημίου και Ακαδημίας, που αποτελούν και τη δίοδό του και συνδέεται με την περιφέρεια του με τις Λεωφόρους Πατησίων και Συγγρού που αποτελούν και επέκταση του τρίδυμου αυτού άξονα. Οι περιφερειακοί όμως άξονες του κέντρου καθορίστηκαν κυρίως από τη μορφολογία του εδάφους της Αθήνας. Οι ιστορικοί επτά λόφοι της Αθήνας ήταν κυρίως αυτοί που επηρέασαν την πορεία των βασικότερων οδικών αξόνων περί του κέντρου. Οι λόφοι αυτοί είναι ο Λόφος της Ακρόπολης, του Φιλοπάππου ή Μουσών, των Νυμφών ή Αστεροσκοπείου, ο Άρειος Πάγος, η Πνύκα, ο Λυκαβηττός και τα Τουρκοβούνια. Αυτοί οι λόφοι μαζί με το ρέμα του Ιλισού και άλλα μικρότερα ρέματα ήταν ο λόγος που οι βασικότεροι άξονες περί του κέντρου έχουν την πορεία τους και αυτοί είναι οι Λεωφόροι Β. Σοφίας, Πατησίων, Πειραιώς, Συγγρού και Αλεξάνδρας.

Το δίκτυο αυτό συμπληρώνουν οι άξονες που δημιουργήθηκαν την περίοδο 1947 – 1965 με σκοπό την παράκαμψη του κέντρου από τα αυτοκίνητα που όλο και πλήθαιναν την περίοδο αυτή.

Οι Λεωφόροι Β. Κων/νου (1956) και Καλλιρόης (1962) συνθέτουν τον ανατολικό άξονα βορρά- νότου που συνδέει που συνδέει τη Συγγρού με την Κηφισίας και συνδέεται με τη Λεωφόρο Σουνίου που οδηγούσε στο παλιό αεροδρόμιο του Ελληνικού.

Οι Λεωφόροι Κηφισού (1960) και Αθηνών (1963) συνθέτουν το δυτικό άξονα βορρά – νότου και έπειτα, την περίοδο 1963 – 67 έρχονται να προστεθούν οι Λεωφόροι Βουλιαγμένης, Μεσογείων και Θησέως στη δομή παράκαμψης του κέντρου. Τέλος τη δεκαετία του 1980 όπου και χωροθετήθηκε η κατασκευή του νέου αεροδρομίου “Ελευθέριος Βενιζέλος” στα Σπάτα άρχισε να σχεδιάζεται η τότε ονομαζόμενη Λεωφόρος Ελευσίνας – Σταυρού – Σπάτων, σχέδιο το οποίο και πραγματοποιήθηκε με την υλοποίηση της Αττικής Οδού. Πρόκειται για περιφερειακό δακτύλιο που σκοπό είχε να αποφορτίσει τη κυκλοφορία από το οδικό δίκτυο του λεκανοπεδίου σε πολλά σημεία, την παράκαμψη της Αθήνας από ταξιδιώτες από Νότια προς Βόρεια Ελλάδα και τη σύνδεση του οδικού δικτύου της Αθήνας και όλης της χώρας με το νέο αεροδρόμιο.

Μετά από την παρουσίαση αυτή των κύριων οδικών αξόνων από το κέντρο προς την περιφέρεια του και παραέξω θα ήταν χρήσιμο να γίνουν κάποιες παρατηρήσεις ως την ποιοτική επίπτωση όλων αυτών των αλλαγών στη ζωή των πολιτών και στη διαμόρφωση της σημερινής Αθήνας. Ξεκινώντας ξανά από την περίοδο που το τραμ παραγκωνίζεται από το λεωφορείο θα δούμε πως η οργάνωση της καθημερινής μετακίνησης των κατοίκων αλλάζει, ως αποτέλεσμα των κερδοσκοπικών συμφερόντων των λεωφορειούχων. Διαφαίνεται από αυτό πως η συλλογικότητα των κατοίκων της πρωτεύουσας είχε ήδη διαλυθεί. Αφού το λεωφορείο απέτυχε να εξυπηρετεί λόγω λάθος πολιτικών των ίδιων των ιδιοκτητών λεωφορείων οι κάτοικοι στρέφονται στο αυτοκίνητο που θα είναι και ο κύριος υποκινητής της μεγάλης μετάλλαξης του οδικού δικτύου αλλά και του πολεοδομικού ιστού της ευρύτερης νέας πόλης της Αθήνας. Αυτό για τους λόγους πως αφενός οι κύριοι παρακαμπτήριοι άξονες του κέντρου δεν σχεδιάστηκαν παράλληλα με μέτρα που θα απέτρεπαν τα αμάξια να διασχίσουν το κέντρο δημιουργώντας έτσι μια δομή που να διευκολύνει τη διέλευση των οχημάτων από το εσωτερικό του. Η ανάπτυξη αυτών των αξόνων οδήγησαν σε επέκταση του πολεοδομικού ιστού και δημιουργία νέων συνοικιών που οι μετακινήσεις τους θα

επιβάρυναν το κέντρο λόγω της ακτινικής μορφής με πόλο έλξης το Κέντρο που είχε πάρει πλέον το οδικό δίκτυο.

Τα δευτερεύοντα κέντρα που δημιουργήθηκαν στις όλο και περισσότερο επεκτεινόμενες συνοικίες θα μπορούσαν να αποφορτίσουν το κέντρο αν συνδέονταν με οδικούς άξονες μεταξύ τους, αλλά αντιθέτως ακόμα και η μετακίνηση μεταξύ δύο δευτερευόντων κέντρων αναγκαζόταν να έχει διέλευση από το Κέντρο ή από των περί του Κέντρου αξόνων.

Έτσι με τα χρόνια η επιφάνεια που θα καλύπτουν οι μετακινήσεις στο κέντρο θα είναι κύριο χαρακτηριστικό της μορφής του. Το Κέντρο μην επαρκές στο να δώσει οδική επιφάνεια για τις μετακινήσεις που όλο και πλήθαιναν άρχισε να μετατρέπεται σε ένα συμφορούμενο από την υπέρμετρη κυκλοφορία μέρος και να αντιμετωπίζει τεράστια προβλήματα νέφους, μπουτλιαρίσματος και παρκαρίσματος που πέρα από πρακτικά προβλήματα υποβίβασαν και την ποιότητα της ζωής στο κέντρο.

Όσον αφορά την ευρύτερη πόλη της Αθήνας, έχει καταλάβει πλέον τα φυσικά σύνορα του λεκανοπεδίου της Αττικής και περιβάλλεται από τους ορεινούς όγκους του Αιγάλεω στα δυτικά, της Πάρνηθας στα βόρεια, της Πεντέλης στα βορειοανατολικά και του Υμηττού στα ανατολικά καθώς και στα νοτιοδυτικά βρέχεται από το Σαρωνικό Κόλπο.

2.4. Αθήνα, Μετακινήσεις και Συγκοινωνία

Σε αυτή την υποενότητα μελετάται η εξέλιξη των μεταφορών στην Αθήνα, παρουσιάζεται η σημερινή εικόνα των μετακινήσεων στον ευρύτερο χώρο της Αθήνας για τις ιδιωτικές αλλά και δημοσίου χαρακτήρα μετακινήσεις και τέλος γίνεται μία προσπάθεια να συνδεθεί η δημόσια συγκοινωνία με τη ζωή στην πόλη και να φανεί πως η ένταξη της δημόσιας συγκοινωνίας στην πόλη και αντίστροφα η αποδοχή της από την πόλη στη λειτουργία της παίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στον καθορισμό της ταυτότητας της αστικής κοινωνίας.

2.4.α. Ιστορικά περί μεταφορών

Οι μετακινήσεις στην Αθήνα κατά το πρώτο μισό του 20^{ου} αιώνα συμπίπτουν με την ιστορία του τραμ. Το τραμ ηλεκτροδοτήθηκε την περίοδο 1906 – 1908, λίγο μετά την ηλεκτροδότηση του Σιδηροδρόμου Αθηνών – Πειραιώς το 1904. Η εκμετάλλευση του τραμ από το 1925, άνηκε σε μία εταιρεία βρετανικών συμφερόντων, την Power Traction. Την περίοδο αυτή η Αθήνα υποδέχεται τους Έλληνες της Μ. Ασίας, ο πληθυσμός της διπλασιάζεται, νέοι συνοικισμοί δημιουργούνται και παράλληλα νέες απαιτήσεις στις μετακινήσεις οπότε και εμφανίζεται το λεωφορείο. Το τραμ παραγκωνίζεται αφού δεν έχει την ευελιξία των λεωφορείων που είχαν προορισμό τις νέες συνοικίες, που η ήδη υπάρχουσα υποδομή του τραμ δεν προσέγγιζε. Η Power Traction τότε βάζει δικά της λεωφορεία για να μπορέσει να κερδίσει τη χαμένη πελατεία, βρέθηκε όμως αντιμέτωπη με την ισχυρή ομάδα των λεωφορειούχων, οι οποίοι δημιουργήθηκαν εκ του μηδενός και είχαν την εύνοια του κόσμου διότι αντιτίθενταν στα συμφέροντα μίας ξένης εταιρείας. Παράλληλα από την περίοδο που συζητάμε ως τη δεκαετία του '50 αρχίζουν και

πληθαίνουν διαρκώς τα αυτοκίνητα σε Αθήνα και Πειραιά και με τη συνύπαρξή τους με τα λεωφορεία καθιστούν απαραίτητα τα έργα οδοποιίας για να υποστηρίξουν την κυκλοφορία τους.

Οι λεωφορειούχοι θα καταφέρουν να πάρουν στα χέρια τους το μονοπώλιο και αφού θα ξηλωθούν οι υποδομές του τραμ στο κέντρο της Αθήνας το 1954 και αντικατασταθούν με οδόστρωμα το τραμ σταματάει να είναι ανταγωνιστής των λεωφορείων και σιγά σιγά εξαφανίζεται από το τοπίο της Αθήνας και κάποιες γραμμές αντικαθιστούνται το 1960 με γραμμές τρόλεϊ. Όμως αυτή οι κοινωνική ομάδα, όπως κατέληξε να είναι τότε, δεν ήταν εφοδιασμένη ούτε με γνώση ούτε ικανή κατάρτιση ώστε να παρέχει σωστά την υπηρεσία που προσέφερε. Τα πιο εμφανή προβλήματα ήταν η αυθαιρεσία των οδηγών (που συχνά είχαν και μερίδιο στο όχημα που οδηγούσαν) στο να τηρούν κάποια συνέπεια στα δρομολόγια, η συνεχείς αλλαγές σε αυτά καθώς και η πλήρης εξάρτηση του καθορισμού της τιμής του εισιτηρίου από τους ιδιοκτήτες των λεωφορείων, γεγονός που ανάγκαζε συχνά τους κατοίκους να περπατούν ακόμα και αν κάποιο δρομολόγιο τους εξυπηρετούσε.

Η μεγάλη αύξηση του αριθμού των λεωφορείων δημιούργησε τις πρώτες συγκρούσεις του Δήμου με το Υπουργείο Δημοσίων Έργων. Ο Δήμος επέμενε στη διαπλάτυνση των δρόμων που ήταν και η υποδομή για την κίνηση των λεωφορείων, η κυβέρνηση φοβούμενη για την αύξηση της αξίας των ακινήτων, αν υπήρχε παρέμβαση σε αυτά δεν οδηγήθηκε προς αυτή την κατεύθυνση. Εκείνη την εποχή όπου υπήρχε εισροή κατοίκων που μετά τον εμφύλιο του 1949 εγκατέλειψαν τον τόπο τους γίνεται και επέκταση του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου προς την Κηφισιά. Η κυβέρνηση τότε έδωσε μεγαλύτερη σημασία στην ανοικοδόμηση καθ ύψος της Αθήνας και τη στέγαση του εισερχόμενου πληθυσμού και ο ηλεκτρικός ανυψώνεται πάνω από το έδαφος, παρά τη προτροπή του Δήμου να βυθιστεί σε όρυγμα, ώστε μελλοντικά να λειτουργήσει ενδεχομένως ως λεωφόρος για τις ανάγκες των αυτοκινήτων που πλήθαιναν. Έτσι από τότε ως σήμερα ο

ηλεκτρικός λειτουργεί ως εμπόδιο, ως φράγμα σε πεζούς και μετακινούμενους αλλά και ως μέσο υποβάθμισης της οικιστικής ζώνης κατά μήκους του.

Αξίζει αναφερόμενοι στον 'ηλεκτρικό' να δούμε κάποιες πληροφορίες για την εξέλιξη του. Αρχικά ατμοκίνητος δημιουργήθηκε για να συνδέει την Αθήνα με τον Πειραιά, έπειτα στα τέλη του 19^{ου} αιώνα δημιουργείται υπόγεια σήραγγα από την Ομόνοια ως το Θησείο και την πρώτη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα το δίκτυο ηλεκτροδοτείται και μέχρι το 1950 το κομμάτι από Πειραιά μέχρι Αττική λειτουργεί με τους περισσότερους σταθμούς που υπάρχουν και σήμερα ήδη σε λειτουργία. Σήμερα ο 'ηλεκτρικός' λειτουργεί από τον Πειραιά ως την Κηφισιά. Από το 1955 ως και το 2001 λειτουργούσαν τα Πράσινα λεωφορεία που τροφοδοτούσαν με επιβάτες του σταθμούς του ηλεκτρικού, που σήμερα έχουν αντικατασταθεί εν μέρει από τα λεωφορεία της Ε.Θ.Ε.Λ. (Εταιρία Θερμικών Λεωφορείων). Ο 'ηλεκτρικός' εξυπηρετεί αρκετά όσους μένουν κοντά σε σταθμούς του. Βεβαίως το κομμάτι από Αττική ως Μοναστηράκι είναι άνισα συνωστισμένα πάντα σε σχέση με τους υπόλοιπους σταθμούς λόγω του χαρακτήρα εξυπηρέτησης του Κέντρου που έχει ο 'ηλεκτρικός' από την αρχή της λειτουργίας του. Στα βόρεια η Λεωφόρος Κηφισίας και η Αττική Οδός έχουν ανταγωνιστεί σε μεγάλο βαθμό τη δημόσια συγκοινωνία και οι γραμμές του 'ηλεκτρικού' λειτουργούν περισσότερο ως μέσο υποβάθμισης των περιοχών από τις οποίες διέρχεται, διχάζοντάς αυτές. Ο 'ηλεκτρικός' είναι πλέον κομμάτι του μετρό της Αθήνας και αποτελεί τη Γραμμή 1 ή 'πράσινη γραμμή'. Για το μετρό θα δούμε λίγο παρακάτω.

Κατά την περίοδο της δικτατορίας (1967 – 1974) είχαμε πολύ μεγάλη αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων. Σιγά σιγά αρχίζουμε να πλησιάζουμε στη σημερινή εικόνα της Αθήνας. Το 1977 δημιουργείται ο Ο.Α.Σ.Α. με σκοπό το σχεδιασμό, το συντονισμό και την εποπτεία του όλου συστήματος συγκοινωνιών της Αθήνας. Προκειμένου να αποφορτίσει το Κέντρο της Αθήνας αναδιαρθρώνονται οι γραμμές ώστε να εξυπηρετούν τοπική και υπερτοπική χρήση και να αναπτυχθούν τα τοπικά κέντρα. Το δίκτυο των λεωφορείων από τότε που δημιουργήθηκε ως και σήμερα ακολουθεί στο σχηματισμό

του της γεωγραφία της ζήτησης, διότι ποτέ δεν πρόλαβε την ανάπτυξη και την επέκταση της πόλης αλλά έπρεπε να συμμορφωθεί με αυτή, όσο άναρχη και αν ήταν. Έτσι σχηματίζεται ένα δίκτυο ακτινικής διάταξης με πυρήνα το Κέντρο της Αθήνας, που επεκτείνεται προς τα τοπικά κέντρα.

Τα μειονεκτήματα της μορφής αυτής είναι πως δεν μπόρεσαν τα δρομολόγια να εξυπηρετήσουν την επέκταση της πόλης, πως διένυαν μεγάλη απόσταση και πως οι μετακινήσεις μεταξύ των νέων τοπικών κέντρων προϋπέθεταν διέλευση από το κέντρο προκαλώντας τον συνωστισμό στις αφετηρίες των λεωφορείων.

2.4.β. Λεωφορεία - Τρόλεϊ

“Το σχήμα του αναδιαρθρωμένου δικτύου που σήμερα εφαρμόζεται είναι ιεραρχικά δομημένο στη βάση των γραμμών κορμού και συγκροτείται από:

- Τις κύριες γραμμές κορμού. Συνδέουν με πολύ πυκνά δρομολόγια τα κέντρα της περιφέρειας με τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά, χρησιμοποιώντας βασικές οδικές αρτηρίες που εξοπλίζονται με λεωφορειολωρίδες.
- Τις δευτερεύουσες γραμμές κορμού. Συνδέουν μεταξύ τους με πυκνά δρομολόγια τα πλησιέστερα περιφερειακά πολεοδομικά κέντρα.
- Τις τοπικές γραμμές. Σαρώνουν τις περιοχές κατοικίας και τις συνδέουν με τα πλησιέστερα περιφερειακά κέντρα.
- Τις δημοτικές γραμμές. Συνδέουν κέντρα γειτονικών δήμων.
- Τις γραμμές express”

(Θ.Βλαστός)

Παρατηρούμε λοιπόν πως με τη σύγχρονη διάρθρωση του δικτύου ο Ο.Α.Σ.Α. με το σχεδιασμό των μετακινήσεων προσπαθεί να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που

προκύπτουν από τα προαναφερθέντα μειονεκτήματα της ακτινικής μορφής που είχε το δίκτυο από τη δημιουργία του. Οι λεωφορειολωρίδες είναι ένα μέτρο ώστε να ανταγωνιστεί η δημόσια συγκοινωνία το χρόνο μετακίνησης του αυτοκινήτου, ένα μέτρο με εμφανή λειτουργικότητα και επιτυχία στον τρίδυμο άξονα Σταδίου – Πανεπιστημίου – Ακαδημίας και στις εφαπτόμενες του λεωφόρους – επεκτάσεις αυτού Πατησίων και Συγγρού. Επίσης απομακρύνουν τη διέλευση των αυτοκινήτων από το πεζοδρόμιο, δίνοντας λίγο ‘αέρα’ και κάποια αίσθηση ασφάλειας παραπάνω στους πεζούς.

Οι δευτερεύουσες και τοπικές γραμμές κορμού βοήθησαν στο συνωστισμό των οχημάτων στις αφετηρίες του κέντρου καθώς και προώθησαν τη λογική της συνδυασμένης μετακίνησης αποφορτίζοντας τις γραμμές του ακτινικού δικτύου.

Παρακάτω βλέπουμε πως ο Ο.Α.Σ.Α. χωρίζει τις διαφορετικές γραμμές ανάλογα με τα προάστια που εξυπηρετούν, όπως και ανάλογα το προάστιο αφετηρίας ποια είναι η πύλη εισόδου με λεωφορείο του επιβάτη προς το κέντρο της Αθήνας. Αυτό θα εξεταστεί για να δούμε και με βάση την έρευνα που θα παρουσιαστεί στη συνέχεια της εργασίας αν ο τρόπος οικειοποίησης του κέντρου επηρεάζεται και από τον τρόπο προσέγγισης του, δεδομένου πως από τα διαφορετικά προάστια οι διαδρομές των λεωφορείων τερματίζουν σε περιοχές του Κέντρου με διαφορετικά χαρακτηριστικά.

2.4.γ. Μετρό – Ηλεκτρικός

Το Μετρό ξεκίνησε να λειτουργεί υπό την εκμετάλλευση της Αττικό Μετρό Εταιρεία Λειτουργίας Α.Ε. (Α.Μ.Ε.Λ.), θυγατρική της Αττικό Μετρό Α.Ε. το 2000 προσθέτοντας στον ‘ηλεκτρικό’ ο οποίος αναφέρεται πλέον και ως Γραμμή 1 του Μετρό, την Γραμμή 2 ή ‘κόκκινη’ και τη Γραμμή 3 ή ‘μπλέ’. (βλ. Σχήμα) Το Μετρό εγκαινιάστηκε λίγο πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, οι οποίοι λειτούργησαν σαν αφορμή για την πραγματοποίηση του έργου (εξού και η αρχική ονομασία της Αττικό Μετρό που το 1991 ονομαζόταν Ολυμπιακό Μετρό), που ήταν υπό συζήτηση ήδη πάνω από είκοσι χρόνια

πριν. Η μελέτη για το έργο έγινε σε μικρό διάστημα και σκόπευε να αποφορτίσει το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αθήνας και το φόρτο σε 'ηλεκτρικό' και λεωφορεία. Όμως έντονο παράδειγμα της γρήγορης μελέτης πάνω στη οποία στηρίχθηκε η κατασκευή του Μετρό είναι αυτό του Τραμ. Το Τραμ που κατασκευάστηκε από την Τραμ Α.Ε., θυγατρική της Αττικό Μετρό Α.Ε. λειτούργησε λίγες μόλις εβδομάδες πριν την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων.

Η κατασκευή του ήταν βασική προϋπόθεση από την Επιτροπή Ολυμπιακών Αγώνων ώστε η Αθήνα να αναλάβει τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Το Τραμ δημιουργήθηκε μέσα από συγκρούσεις των Δήμων που θα διερχόταν και της κυβέρνησης και δυστυχώς δεν υπήρχε κάποιο σχέδιο ανάπλασης που θα μπορούσε να συνοδεύει τη χάραξη του τροχιόδρομου, ή καλύτερα και να υπήρχε δεν υπήρξε ποτέ ο χρόνος να εφαρμοστεί. Έτσι και το Μετρό αναπτύχθηκε και συνεχίζει να αναπτύσσεται με μεγάλους ρυθμούς, όμως είναι απορίας άξιο αν θα μπορούσε η ανάπτυξη του Μετρό να συνοδευτεί με μία καλύτερη, πιο σφαιρική μελέτη για τις συνδυασμένες μεταφορές, όπως και για το αν η επιπτώσεις της γρήγορης κατασκευής του θα γίνουν εμφανείς μελλοντικά. Σήμερα η Γραμμή 2 του Μετρό εξυπηρετεί περιοχές της δυτικής Αθήνας, ξεκινώντας από το Περιστερί και κατευθυνόμενη προς το κέντρο συνεχίζει προς τα νότια φτάνοντας ως το Ελληνικό. Η Γραμμή 3 ξεκινάει από την Εθν. Άμυνα εξυπηρετώντας τις περιοχές στα βορειοανατολικά του Υμηττού, διασχίζει το Κέντρο και συνεχίζει προς τις δυτικές συνοικίες ως το Αιγάλεω με ένα σχέδιο επέκτασης ως τον Πειραιά μέσω Νίκαιας, Κορυδαλλού και άλλων συνοικιών.

Θα δούμε όμως πως η ΑΜΕΛ κατηγοριοποιεί τους σταθμούς του μετρό και επίσης ποιες χρήσεις γης εξυπηρετούν στην εμβέλεια τους οι σταθμοί στην περιοχή την οποία μελετάμε, στο Κέντρο της Αθήνας. Η κατηγοριοποίηση αυτή έγινε βάση παλαιότερης μελέτης της ΑΜΕΛ του 2003, διατηρώντας την, το μόνο που θα αλλάξει είναι η θέση κάποιων σταθμών που τότε δεν υπήρχαν αλλά αντικατοπτρίζουν ορθότερα τη σημερινή εικόνα του Μετρό.

Κατά πρώτον έχουμε τους κεντρικούς σταθμούς που εκτός από τη θέση τους χαρακτηρίζονται έτσι και με βάση τη μεγάλη αύξηση του ωριαίου φόρτου κατά τις μεσημβρινές ώρες οι οποίες είναι και ώρες αιχμής γι αυτούς. Οι σταθμοί αυτοί είναι οι Ομόνοια, Σύνταγμα, Πανεπιστήμιο, Μοναστηράκι, Ευαγγελισμός. Οι υπόλοιποι σταθμοί οι οποίοι είναι απομακρυσμένοι από το κέντρο έχουν ώρες αιχμής τις πρωινές.

Αυτοί χωρίζονται σε σταθμοί ανταπόκρισης (Λαρίσης και Αττική), σε τερματικούς (Αγ. Αντώνιος – Αγ. Δημήτριος και Αιγάλεω – Εθν. Άμυνα) οι οποίοι έχουν ώρες αιχμής τις πρωινές και σε όλους τους υπόλοιπους οι οποίοι χαρακτηρίζονται ως ενδιάμεση και σε αυτούς παρατηρείται ώρα αιχμής η πρωινή αν αυτοί εξυπηρετούν ως χρήση γης την κατοικία και ομαλή διακύμανση του ωριαίου φόρτου αν εξυπηρετούν άλλες χρήσεις.

2.4.δ. Χρήσεις γης στην περιοχή εμβέλειας των σταθμών του Κέντρου

Ο σταθμός της Ομόνοιας εξυπηρετεί κυρίως εμπορικές και διοικητικές υπηρεσίες γύρω από την Πλατεία ομονοίας και στους κάθετους δρόμους καθώς και γραφεία, Εκτός από κεντρικός σταθμός είναι και σταθμός ανταπόκρισης των γραμμών 1 και 2 και με πολλά λεωφορεία. Ο σταθμός του Συντάγματος εξυπηρετεί την εμπορική ζώνη της Οδού Ερμού, κάποιες διοικητικές υπηρεσίες στους γύρω δρόμους καθώς και μεγάλα ξενοδοχεία που λειτουργούν λίγα βήματα από τις εξόδους του. Ο σταθμός Πανεπιστήμιο βρίσκεται κοντά στο Πανεπιστήμιο, τη Βιβλιοθήκη και τη σχολή της Νομικής. Γύρω του βρίσκονται πολλά γραφεία παροχής υπηρεσιών, βιβλιοπωλεία και κινηματογράφοι όπως και ο ανοιχτός χώρος τις πλατείας Κοραή και Κλαυθμώνος. Ο σταθμός στο Μοναστηράκι εξυπηρετεί τη μεγάλη αγορά και τα καφέ του Μοναστηρίου, καθώς και την ιστορική, τουριστική αλλά και με εμπορικό χαρακτήρα περιοχή της Πλάκας, την περιοχή διασκέδασης του Ψυρρή, αλλά και κάποιο κομμάτι με καταστήματα της Οδού Ερμού που δεν βρίσκεται στην εμβέλεια του σταθμού στο Σύνταγμα. Ο σταθμός του Ευαγγελισμού εξυπηρετεί διάφορα νοσοκομεία, το Πολεμικό Μουσείο και την εμπορική

ζώνη και περιοχές ψυχαγωγίας του Κολωνακίου. Ο σταθμός Αττική εξυπηρετεί τις γύρω κατοικίες και την ανταπόκριση με 17 γραμμές λεωφορείων από τη μεριά της Λεωφόρου Λιοσίων.

Παρατηρούμε σε αυτό το κεφάλαιο την εξέλιξη των συγκοινωνιών. Η ανάπτυξη του αυτοκινήτου και της δημόσιας συγκοινωνίας ήταν μία πορεία παράλληλα και συγκρουόμενη. Η δημόσια συγκοινωνία ήταν μία σημαντική βοήθεια όταν ακόμη δεν μπορούσαν να αποκτήσουν αυτοκίνητο. Όμως με το λεωφορείο αναπτύχθηκαν οι δρόμοι και παράλληλα με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες, στην καθημερινότητα της Αθήνας εισήλθε το αυτοκίνητο. Ο κορεσμός στο κέντρο αλλά και σε όλο το λεκανοπέδιο αυτή τη στιγμή οφείλεται στο αυτοκίνητο. Και ακόμη και αν τα ποσοστά ιδιοκτησίας αυτοκινήτου έχουν ανέβει κατακόρυφα διότι δεν υπάρχει κάποια πολιτική που να παίρνει περιοριστικά μέτρα για την ιδιοκτησία αυτοκινήτου και διότι οι τιμές των αυτοκινήτων συνεχώς πέφτουν, δεν βλέπουμε να υιοθετείται και κάποιο μέτρο που να προτρέπει τον οδηγό να περιορίσει τη χρήση του αυτοκινήτου. Το μέτρο του δακτυλίου που θεσπίστηκε για την πρόληψη του νέφους και της ρύπανσης δε λειτουργεί ως μέτρο περιορισμού της χρήσης του αυτοκινήτου αλλά συμβάλει στη συμφόρηση και μεταφέρει το κυκλοφοριακό στις λεωφόρους που παρακάμπτουν το κέντρο κάνοντας τη διαβίωση στις περιφερειακές συνοικίες του κέντρου ανυπόφορη. Υπάρχει η έλλειψη μιας πολιτικής που θα προτρέψει τον οδηγό να μη χρησιμοποιήσει το αυτοκίνητό, ή να το αφήσει μακριά από το κέντρο, συνδυάζοντας για τη μετακίνησή του διαφορετικές συγκοινωνίες. Αυτό συνέβη αφενός λόγω νοοτροπίας των κατοίκων, που προτιμούν το αυτοκίνητο, ίσως πολλές φορές για να ξεφύγουν από τα συνωστισμένα μέσα και την ατμόσφαιρα και τους ρυθμούς της πόλης οικειοποιούμενοι το αυτοκίνητο σαν ένα χώρο δικό τους πιο προσωπικό και άνετο, αλλά και ίσως διότι η δημόσια συγκοινωνία όντας ο μόνος ανταγωνιστής του αυτοκινήτου δεν κατάφερε να πείσει τον κάτοικο ως λύση. Σε αυτό έπαιξε σαφώς ρόλο το κόστος της αλλά και η έλλειψη φιλικού περιβάλλοντος στην πόλη, δεδομένου το ότι ο μετακινούμενος με τη συγκοινωνία αναγκάζεται να περπατάει, να περιμένει και να αλληλεπιδρά με το περιβάλλον περισσότερο από τον οδηγό. Η

ευκαιρία που έδινε η δημόσια συγκοινωνία για αναπλάσεις παραμελήθηκε συστηματικά (κλασσικό παράδειγμα η κατασκευή της γραμμής του Τραμ).

Παρόλα αυτά τα προβλήματα του οδικού δικτύου καθιστούν ακόμη τη συγκοινωνία ανταγωνιστική σε κάποια πεδία όπως η μετακινήσεις μεταξύ γειτονικών δήμων (λόγω του προβλήματος παρκαρίσματος) και των περιφερειακών μετακινήσεων, λόγω του κυκλοφοριακού στις περιφερειακές αρτηρίες, έτσι ώστε η συγκοινωνία να αναδεικνύεται αφενός από τη χρήση των λεοφορειολωρίδων και αφετέρου από το Μετρό. Αντίθετα το αυτοκίνητο καθιστά άνισο τον ανταγωνισμό στις διαμετρικές μεγάλου μήκους διαδρομές, όχι τόσο λόγω της ταχύτητας που σε μέσο όρο δε διαφέρει τόσο πολύ από της δημόσιας συγκοινωνίας αλλά κυρίως λόγω των συμπληρωματικών χρόνων (βαδίσματος, αναμονής) της δεύτερης.

Η μετακίνηση ως δραστηριότητα θα έπρεπε να μην αντιμετωπίζεται ως νεκρός χρόνος μεταξύ διαφορετικών δραστηριοτήτων αλλά θα έπρεπε να εμπεριέχει και τον παράγοντα της ευχαρίστησης και τις αντίδρασης με το περιβάλλον. Σαφώς το περιβάλλον της Αθήνας χαρακτηρίζεται και καταλαμβάνεται σε μεγάλο μέρος του από την παρουσία των μεταφορών, είτε ως κίνηση, είτε ως σταθερές δομές όπως οι δρόμοι που σε σχέση με τα πεζοδρόμια κυριαρχούν στην οπτική μορφή της πρωτεύουσας. Αυτό δείχνει πως παραμελήθηκε το αστικό της περιβάλλον με τα χρόνια ώστε να υποταχθεί στις μεταφορές και το κέντρο να αντιμετωπίζεται σε μία αναπόφευκτη δίοδος με κύριο συναίσθημα τη δυσαρέσκεια και την αγανάκτηση. Όμως οι αστικές αξίες της Αθήνας δεν είναι χαμένες, αλλά είναι παραμελημένες. Οι μεταφορές και ένας σχεδιασμός τους φιλικότερος προς την ανθρώπινη κλίμακα θα ήταν μία ευκαιρία να αναδειχθούν αυτές οι αξίες. Καθώς και η επανασύνδεση του κατοίκου με το Κέντρο και η επανασυγκοινωνίωσή του θα συντελούσε σε πιο ευχάριστες μεταφορές, εφόσον το περιβάλλον και οι μεταφορές είναι ένα αμφίδρομο, αλληλοτροφοδοτούμενο σύστημα με κέντρο τον κάτοικο.

3. Η ΕΠΑΦΗ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΜΕ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ

3.1. Ο χώρος και η κοινωνία της Αθήνας

3.1.α. Γεγονότα που συνέβαλαν στη διαμόρφωση της κοινωνικής σύνθεσης της Αθήνας

Η κοινωνία μίας πόλης, οι κάτοικοί της δεν αποτελούν ξέχωρο κομμάτι της πόλης, αλλά είναι ένα με αυτήν. Η σχέση του κατοίκου με την πόλη και ιδιαίτερα η επαφή του και η συμπεριφορά του με το δημόσιο χώρο αντικατοπτρίζουν και τη σχέση του με την κοινωνία της πόλης, με τους υπόλοιπους συμπολίτες του.

Η ταυτότητα της κοινωνίας της Αθήνας αλλάζει με το χρόνο. Κάποια χαρακτηριστικά της αποκτήθηκαν στους καιρούς της ανάπτυξης της, οι αποφάσεις που πάρθηκαν στην ιστορία της από τους κυβερνώντες και η στάση των κατοίκων συντέλεσαν στη δημιουργία της κοινωνίας της.

Οι περίοδοι στις οποίες χωρίζεται η εξέλιξη της Αθήνας κατά τον G. Burgel είναι τέσσερις. Η πρώτη τοποθετείται από το 1834 έως το 1870 όπου η Αθήνα είναι πρωτεύουσα μιας μικρής και φτωχής χώρας που τότε απαρτίζεται μόλις από την Πελοπόννησο, την Κεντρική Ελλάδα και τις Κυκλάδες. Δεύτερη φάση είναι αυτή από το 1870 έως την περίοδο 1907-1920, όπου σε αυτή τη φάση δεκαπλασιάζεται περίπου ο πληθυσμός της, έτσι μπορούμε να αναφερόμαστε και σε πρώτη φάση ανόδου. Η τρίτη φάση είναι αυτή μετά τη μικρασιατική καταστροφή και η τέταρτη μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Από την αρχή που η Αθήνα ορίστηκε ως η πρωτεύουσα του κράτους, κατοικούνταν και αναπτύχθηκε από λίγους ντόπιους που ανήκαν στην άρχουσα τάξη (πολιτικούς,

προύχοντες, ομογενείς του εξωτερικού) και κυριότερα από οικονομικούς μετανάστες, από την υπόλοιπη ηπειρωτική Ελλάδα, λόγω της κατάρρευσης των περιφερειακών αστικών κέντρων, καθώς και του ορεινού και νησιωτικού χώρου της Ελλάδας, και τους Έλληνες της διασποράς.

Από την άλλη η τότε κυβέρνηση ήταν διορισμένη από το εξωτερικό. Το πολεοδομικό σχέδιο που συντάχθηκε για την Αθήνα επί Όθωνα είχε μελετηθεί για 40.000 κατοίκους και βάθος εικοσαετίας. Τελικά δεν πραγματοποιείται ποτέ λόγω κόστους εφαρμογής.

Οι κάτοικοι της Αθήνας πριν οριστεί πρωτεύουσα είχαν υποσχεθεί να δώσουν εκτάσεις τους προς δημόσια χρήση, πράγμα που εις βάρος της πόλης δεν τηρήθηκε.

Το 1834 όπου η Αθήνα ανακηρύχθηκε πρωτεύουσα του κράτους οι κάτοικοί της ήταν μόλις 10.000. Πυρήνας της ανάπτυξης της ήταν η περιοχή του παλαιού οικισμού γύρω από την Ακρόπολη όπου και εγκαταστάθηκε η εύπορη αστική τάξη. Στις παρυφές του Λυκαβηττού εγκαταστάθηκε η μεσαία τάξη και το εμπορικό κέντρο και οι βιοτεχνικές χρήσεις συγκεντρώθηκαν γύρω από το Μοναστηράκι.

Κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα η Αθήνα ανοικοδομείται και η αστική γη θα υποστεί συνεχείς ανατιμήσεις . Η μεσοαστική τάξη η οποία θα επενδύσει σε ακίνητα, αποταμιεύει χρήματα και κερδοσκοπεί εις βάρος των αγοραστών εφόσον τα ακίνητα πωλούνταν σε πολλαπλάσιες τιμές. Η κερδοσκοπική αυτή δραστηριότητα θα επηρεάσει την κοινωνική οργάνωση του αστικού χώρου. Οι οικονομικές δυσχέρειες, οι κοινωνικές και πολιτικές πιέσεις δεν άφησαν το κράτος να επέμβει.

Ως και τα τέλη του 19^{ου} αιώνα ο εμπορευματικός χαρακτήρας που είχε η Αθήνα την οδήγησε σε έναν ταχύτατο ρυθμό αστικοποίησης με επακόλουθα την κερδοσκοπία στην αστική γη, την εμπορευματοποίηση της κατοικίας και τη δημιουργία αυθαίρετων συνοικισμών (ως το 1917 δεν υπήρχε οικιστική νομοθεσία). Το Κολωνάκι και η Νεάπολη ήταν οι πρώτες αυθαίρετες συνοικίες της μεσοαστικής τάξης και τα Αναφιώτικα και το Προάστιο (σημερινά Εξάρχεια) οι πρώτοι αυθαίρετοι εργατικοί συνοικισμοί.

Καθώς μπαίνουμε στον 20^ο αιώνα βρίσκουμε την Αθήνα να παρουσιάζει εξωτερικά σημάδια πλούτου (δημόσια και ιδιωτικά μέγαρα, πολυτελείς κατοικίες τις αστικής τάξης

) αλλά ταυτόχρονα και πολύ σημαντικές αδυναμίες όπως οι οικοπεδοποιήσεις εκτάσεων, οι αυθαίρετοι οικισμοί και η απουσία κτηματολογικού χάρτη. Την περίοδο ετούτη και καθώς περνάμε από την εμπορική και μεταπρατική φάση μέχρι τη βιομηχανική εξέλιξη η Αθήνα περνάει από διάφορα στάδια.

Η στενότητα των κεφαλαίων, η εχθρότητα της αστικής τάξης και η απουσία υποστήριξης από την ηγεσία και τις τράπεζες καθυστερούν τη βιομηχανική μετεξέλιξη. Την περίοδο 1909 – 1922 ενσωματώνεται στη χώρα η Θεσσαλονίκη, οπότε διευρύνεται η εσωτερική αγορά και αυξάνεται ο ενεργός πληθυσμός.

Το 1920 το 33,4% της ελληνικής βιομηχανικής εργατικής τάξης συγκεντρώνεται στην Αθήνα. Οι νέες θέσεις δημιουργούνται στο βιομηχανικό τομέα ενώ οι διοικητικές και τα ελεύθερα επαγγέλματα φαίνονται απροσπέλαστα για τους πιο πρόσφατους μετανάστες.

Η μετανάστευση που πραγματοποιήθηκε κατά την περίοδο της εκβιομηχάνισης επιδείνωσε την αστικοποίηση της Αθήνας και το στεγαστικό πρόβλημα. Επιπλέον οι μετανάστες του εργατικού δυναμικού έπεφταν θύματα τις κερδοσκοπικής εκμετάλλευσης των ντόπιων μικροϊδιοκτητών. Την περίοδο αυτή χτίζονται και οι πρώτες κατοικίες προς ενοικίαση και οι πρώτοι εργατικοί συνοικισμοί στις περιοχές Γκάζι, Θησείο και Μεταξουργείο. Έτσι δημιουργείται και ο πρώτος παγιωμένος κοινωνικός διαχωρισμός της Αθήνας σε περιοχές εργατικών κατοικιών στις οποίες επικρατεί πυκνοκατοίκηση, συνωστισμός στο σπίτι καθώς και ανύπαρκτες υποδομές να στηρίζουν την κατοίκηση, καθώς και σε συνοικίες μεσοαστών και μεγαλοαστών. Οι εργατικές συνοικίες δημιουργούνται με το πρότυπο που καθιστά τον εργάτη να μην επιλέγει τόπο κατοικίας αλλά αυτός να καθορίζεται από την αναγκαιότητα πρόσβασης στο χώρο εργασίας. Γι αυτό το λόγο παρατηρείται και πως οι περιοχές των εργατικών κατοικιών αρχικά τοποθετούνται σε περιοχές όπου προϋπάρχει η χρήση της βιομηχανίας, όπως στο Γκάζι.

Πάνω σε αυτό το πλαίσιο έρχεται και η μεγαλύτερη αλλαγή που υπέστη η κοινωνία της Αθήνας η οποία ήταν όταν υποδέχθηκε τους πρόσφυγες της Μ.Ασίας και διπλασιάστηκε ο πληθυσμός της. Συνεπώς από το 1922 και έπειτα έχουμε τη δημιουργία προσφυγικών συνοικισμών και αυθαίρετων προσφυγικών

παραγκουπόλεων. Οι πρώτοι προσφυγικοί συνοικισμοί είναι στις περιοχές της Ν. Ιωνίας, της Καισαριανής και του Βύρωνα.

Οι προσφυγικοί συνοικισμοί πολώνουν τον αστικό χώρο καθώς δημιουργούνται διάφορες κατηγορίες αυτών. Πρώτοι είναι οι διαμορφωμένοι από το κράτος στα όρια της πόλης, δεύτεροι οι διαμορφωμένοι από τους εμπόρους πρόσφυγες σε οικόπεδα και περιοχές που παραχωρήθηκαν από το κράτος. Τέλος τρίτες είναι οι περιοχές των προσφυγικών παραγκουπόλεων που τοποθετούνται δίπλα στους νόμιμους προσφυγικούς συνοικισμούς.

Βάση στοιχείων της Λίλας Λεοντίδου από την περίοδο 1926-27 παράλληλα με την αύξηση του πληθυσμού με ποσοστό 138% έχουμε αύξηση του οικιστικού αποθέματος μόλις 30%.

Οι νέοι κάτοικοι βρισκόντουσαν πλέον σε ένα ξένο τόπο, παρά τη δική τους θέληση κουβαλώντας τις μνήμες και τα έθιμα του τόπου τους, καθώς και έλλειψη αστικής συνείδησης. Οι δεσμοί των κατοίκων με την πόλη αλλά και μεταξύ τους ήταν ένα σοβαρό ζήτημα. Η ανάπτυξη της πόλης θα συντελούταν με ένα μη ομοιογενές πληθυσμό.

Την περίοδο του μεσοπολέμου η κοινωνική διαστρωμάτωση στον αθηναϊκό χώρο έχει ως εξής:

Στην ανατολική πλευρά του Λυκαβηττού (περιοχή Διον. Αρεοπαγίτου, Ευαγγελισμού και Λυκείου) κατοικούσαν τα μεγαλοαστικά κοινωνικά στρώματα . Σε άλλες συνοικίες αναμιγνύονται τα ανώτερα με τα μεσαία κοινωνικά στρώματα. Στις συνοικίες της Αχαρνών, της Βουλής, του Μουσείου, της Κυψέλης, της Νεάπολης, των Άνω Πατησίων και του Συντάγματος κατοικούσαν αμιγώς μεσαία στρώματα.

Την περίοδο του μεσοπολέμου, με την αύξηση της χρήσης του ωπλισμένου σκυροδέματος, εμφανίζεται στον αθηναϊκό χώρο και η πολυόροφη οικοδομή, η πολυκατοικία η οποία αρχικά φαινόταν σαν μία πολλά υποσχόμενη κατασκευή για την αντιμετώπιση του στεγαστικού προβλήματος του προσφυγικού πληθυσμού. Ποδείχθηκε τελικά πως λειτούργησε περισσότερο ως διέξοδο στις επενδυτικές δραστηριότητες του ιδιωτικού κεφαλαίου και ικανοποίησε μερικώς τις ανάγκες της εύπορης αστικής και της μεσοαστικής τάξης για στέγαση.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και τον Εμφύλιο η εκβιομηχάνιση της περιόδου 1960-1970 οδήγησε στη μη συμμετρική αστικοποίηση του ελλαδικού χώρου. Ο αγροτικός χώρος κατέρρευσε και αποδιαρθρώθηκε. Ο πληθυσμός και οι οικονομικές δραστηριότητες υπερσυγκεντρώθηκαν στην Αθήνα. Από το 1950 είχαμε έντονη οικονομική μετανάστευση προς την Αθήνα αλλά η βιομηχανική δραστηριότητα ήταν περιορισμένη. Στα μέσα της δεκαετίας του 60' αυξήθηκε η βιομηχανική απασχόληση. Το 1950 η Αθήνα συγκέντρωνε το 18% του πληθυσμού του κράτους και τα 2/5 της οικονομικής δραστηριότητας του κράτους. Ο πληθυσμός αυξάνεται σε 23% το 1961 και σε 29% το 1971. Παράλληλα με την αύξηση της βιομηχανικής απασχόλησης παρατηρείται και η αστικοποίηση κατά περιοχές. Η εργατικές συνοικίες όπως προαναφέρθηκε αναπτύχθηκαν γύρω από τις βιομηχανικές περιοχές και οι εσωτερικοί μετανάστες εγκαθίστανται σε συνοικίες βόρεια και δυτικά του κέντρου. Την περίοδο αυτή αρχίζει και γίνεται εμφανής η πόλωση των δραστηριοτήτων στο κέντρο της πόλης, όπου και επικρατεί ο διπολισμός. Ανατολικά και γύρω από το Σύνταγμα έχουμε δημόσιες υπηρεσίες, γραφεία και εμπορικές δραστηριότητες για την αστική και μεσοαστική τάξη. Δυτικά και γύρω από την πλατεία της Ομόνοιας συγκεντρώνονται οι τομείς της μεταποίησης και το μικρεμπόριο που απευθύνεται σε καταναλωτές που κατοικούν κυρίως στις δυτικές περιοχές.

Γύρω από το κέντρο ο διαχωρισμός των περιοχών κατοικίας έχει διαμορφωθεί ως εξής: Οι περιοχές κατοικίας τις αστικής τάξης είναι το Κολωνάκι, οι υπώρειες του Λυκαβηττού, το Ψυχικό και η Φιλοθέη. Η μεσαία και η εργατική τάξη κατοικεί στην Καισαριανή, το Βύρωνα, τη Δάφνη, τη Νέα Ιωνία και τη Νέα Φιλαδέλφεια.

Παρατηρείται για της περιοχές αυτές για τη συγκεκριμένη περίοδο πως ο τόπος κατοικίας με τον τόπο εργασίας δεν υπερβαίνουν σε απόσταση τα 3 – 7 χιλιόμετρα, γεγονός που υποδηλώνει την ισχυρή εξάρτηση της κατοίκησης των στρωμάτων αυτών με την τοποθεσία της εργασίας τους.

3.1.β. Δεκαετία τού 60' ως σήμερα – Οι αιτίες της κοινωνικής μορφής της Αθήνας

Εκτός όμως από τα γεγονότα θα είναι χρήσιμο να δώσουμε λίγη έμφαση στους λόγους και στις διαδικασίες οι οποίες συνέβαλαν ώστε η αστικοποίηση να πάρει αυτή τη μορφή. Επίσης η περίοδος αυτή από τη δεκαετία του 60' και έπειτα είναι και η πιο κρίσιμη για το πως θα εξελιχθεί ο αστικός χώρος της Αθήνας στη μορφή που τον χαρακτηρίζει ακόμη και σήμερα. Η αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας και της αυθαίρετης δόμησης χρηματοδοτήθηκε κυρίως από τον ιδιωτικό τομέα διότι το κράτος βρισκόταν υπό δυσχερείς οικονομικές συνθήκες. Το σύστημα της αντιπαροχής που θεσπίστηκε εκείνη την περίοδο είναι και η κυριότερη αιτία για τη σημερινή μορφή της πόλης και τα προβλήματα που συνεπάγεται αυτή. Το σύστημα αυτό προσδίδει στον οικοπεδούχο κάποιο ποσοστό ιδιοκτησίας επί της κατασκευής εφόσον αυτός παραχωρήσει το οικόπεδό του σε κάποιον εργολάβο για ανέγερση οικοδομής. Έτσι στη Αθήνα με τη θέσπιση αυτού του συστήματος κατεδαφίστηκε μεγάλος αριθμός νεοκλασικών κατοικιών για να αντικατασταθούν από πολυώροφες οικοδομές.

Έπειτα οι ευνοϊκές θεσμικές ρυθμίσεις που θεσπίστηκαν τα πρώτα χρόνια της δικτατορίας (αύξηση συντελεστών δόμησης και αύξηση στεγαστικών δανείων) είχαν ως άμεσο αποτέλεσμα την υπερεκμετάλλευση του αστικού εδάφους, τον πολλαπλασιασμό των πολυώροφων οικοδομών και σαφώς την συνολική υποβάθμιση του αστικού χώρου.

Επίσης παράλληλα με αυτά τα ευνοϊκά για οικοδόμηση μέτρα, υπήρχε έλλειψη θεσμοθετημένου ρυθμιστικού σχεδίου κοινωνικής και στεγαστικής πολιτικής, η οποία ευνοούσε περισσότερο τη χρηματοδότηση της κατοικίας από ιδιωτικά κεφάλαια αλλά και παράλληλα άφηνε τις νεόδμητες κατοικίες έρμαια των συνθηκών κατοίκησης που προέκυπταν από την έλλειψη της υποστήριξής τους με τα κατάλληλα και απαιτούμενα, για αξιοπρεπή διαβίωση, έργα υποδομής.

Όσον αφορά την αυθαίρετη δόμηση η οποία και συντελέστηκε στις προαναφερθείσες περιόδους εξέλιξης της Αθήνας, μπορεί αρχικά να αντιμετωπίστηκε ως λύση ανάγκης στο μεγάλο στεγαστικό πρόβλημα που έφερνε η συνεχής μετανάστευση στην Αθήνα, αλλά χρησιμοποιήθηκε και ως μέσο πλουτισμού και αποταμίευσης χρημάτων από τη μεσοαστική τάξη, αλλά και πολύ συχνά ως μια ευκαιρία για τα ανώτερα στρώματα να αποκτήσουν εξοχική κατοικία καθώς και ήταν η κύρια αιτία διάχυσης της αστικοποίησης. Κατά τ' άλλα μαρτυρά την πάλη των κατώτερων στρωμάτων για επιβίωση στον χώρο της πόλης, τον οποίο προσπαθούν και να οικειοποιηθούν μέσα από ιδιαίτερα δυσμενείς για αυτά συνθήκες, αλλά και την αδιαφορία της πολιτείας για τη θέσπιση ενός ρυθμιστικού σχεδίου που δε θα επηρεάζεται από πολιτικές πιέσεις και δε θα εξυπηρετεί μία μερίδα του πληθυσμού οδηγώντας σε πόλωση το χώρο της πόλης.

Συνεχίζοντας προς τα μέσα της δεκαετίας του 70' επέρχεται και η αποβιομηχάνιση της Αθήνας και η βιομηχανική αποκέντρωση. Τα μεσοαστικά στρώματα αρχίζουν να εγκαθίστανται στην περιφέρεια της Αθήνας όπου και δημιουργούνται εμπορικά κέντρα που θα ενδυναμώσουν την αστική διάχυση. Οι εργατικές συνοικίες της Αθήνας χάνουν τη φυσιογνωμία τους και αρκετός εργατικός πληθυσμός εγκαθίσταται στις παραδοσιακά

μεσοαστικές περιοχές του κέντρου. Τα οικονομικά στηρίγματα της Αθήνας την περίοδο αυτή είναι Οι μεταφορές, οι επικοινωνίες και τα ξενοδοχεία.

Έτσι παρατηρούμε πως τις περιόδους που η υφή της κοινωνίας μεταβάλλεται και όταν οι κοινωνία βρίσκεται αποδυναμωμένη, τότε το κράτος λαμβάνει μεγαλύτερο ρόλο εξουσίας υποβαθμίζοντας τη σχέση των κατοίκων με την πόλη αλλά και τη συλλογικότητά τους. Οι κυβερνήσεις δεν κατάφεραν να υποβάλλουν την Αθήνα σε κάποιο σχέδιο λόγω του ότι επιλέχτηκαν πάντα γρήγορες λύσεις, ίσως λόγω έλλειψης χρόνου μετά από σημαντικά ιστορικά γεγονότα που αποσυντόνιζαν τις αρχές.

Η Αθήνα αντιμετώπιστηκε ως σημείο συγκέντρωσης και απορρόφησε τα προβλήματα τις υπόλοιπης χώρας. Εν μέρει η φτωχή υποδομή στην υπόλοιπη χώρα, τα φτωχά δίκτυα, οι κακοί δρόμοι και οι υποτυπώδεις συνδέσεις με τα νησιά, σε συνδυασμό με τις ελευθερίες που παραχωρούσαν οι κυβερνήσεις για να χτίσουν και να εγκατασταθούν οι νέοι κάτοικοι κατέστησαν την Αθήνα στη θέση αυτή. Ο Δήμος της Αθήνας βρισκόταν συνήθως σε σύγκρουση με τις εκάστοτε κυβερνήσεις, προσπαθώντας να διασφαλίσει τα δικαιώματα της πόλης και να την αποφορτίσει από το βάρος ευθυνών που της είχε αποδοθεί από το κράτος.

Η Αθήνα συνεχίζει και σήμερα να είναι αποδέκτης ενός μεγάλου αριθμού οικονομικών προσφύγων του εξωτερικού αλλά και εσωτερικά. Η υποδομές καλούνται συνεχώς να καλύψουν ανάγκες νέων πληθυσμών που αρχικά δεν προβλέπονταν να τις χρησιμοποιήσει. Ο πολεοδομικός ιστός ήδη αλλοιωμένος, αλλοιώνεται περισσότερο και χαρακτηρίζεται από πολυλειτουργικότητα, γεγονός που υποβαθμίζει την ποιότητα ζωής των ασθενέστερων οικονομικά και κοινωνικά τάξεων και πολλές φορές στον αποκλεισμό τους. Έτσι οι σχέσεις των κατοίκων μεταξύ τους και με την πόλη γίνονται ολοένα και πιο επιφανειακές και αποσπασματικές. Ο κάτοικος προκειμένου να επιβιώσει στο εχθρικό αυτό περιβάλλον αναζητά την επικοινωνία σε δευτερογενής κοινωνικές ομάδες με όμοια

με αυτόν χαρακτηριστικά, όπως κοινή καταγωγή, επαγγελματικά ενδιαφέροντα και κοινωνικές δραστηριότητες, αποκλείοντας τις άλλες ομάδες ανθρώπων και αποκλείοντας τον εαυτό του από εκείνες.

Έτσι το μέγεθος συλλογικότητας της κοινωνίας υποβαθμίζεται, καθιστώντας την ανώτατη εξουσία σε θέση να χειρίζεται τα ζητήματα της πόλης και αυτό αντικατοπτρίζεται εμφανώς στην πολεοδομία και στο σύστημα μεταφορών.

Η δημόσια συγκοινωνία βεβαίως αναπτύχθηκε λόγω της εισροής των οικονομικών προσφύγων γιατί βρήκε σε αυτούς πελατεία λόγω των χαμηλών εισοδημάτων τους, και αυτό έδωσε πνοή σε αυτήν και στον επαναπροσδιορισμό της κοινωνικής συμπεριφοράς των Αθηναίων σχετικά με τις μαζικές μετακινήσεις, όμως ο σχεδιασμός είναι δύσκολο να γίνει ζήτημα που αφορά πραγματικά και αντιμετωπίζεται από το σύνολο της κοινωνίας ώστε να είναι και καθρέφτης των αναγκών της.

3.2. Το κέντρο της Αθήνας και τα προβλήματα του σήμερα

3.2.α. Η είσοδος στο κέντρο της Αθήνας

Η επαφή με το κέντρο είναι διαφορετική για τους κατοίκους διαφορετικών περιοχών. Ανεξάρτητα με το ποσοστό των κατοίκων κάθε περιοχής που επισκέπτονται το κέντρο της Αθήνας, που σχετίζεται με την αυτονομία της κάθε περιοχής και την οικονομική κατάσταση των κατοίκων, η επαφή με το κέντρο για τους κατοίκους κάθε περιοχής εξαρτάται από τα σημεία εισόδου σε αυτό. Τα σημεία αυτά έχουν καθιερωθεί από τη γεωγραφική σχέση του κέντρου με τις περιοχές αυτές, από το οδικό δίκτυο, από τα δρομολόγια των συγκοινωνιών και τους σταθμούς του τρένου και του Μετρό.

Με την πάροδο των χρόνων ο τρόπος με τον οποίο εισέρχονταν οι κάτοικοι των προαστίων στο κέντρο διαμόρφωσε και τις χρήσεις γης σε αυτό και καθόρισε και τις περιοχές ενδιαφέροντος επί του κέντρου για τους επισκέπτες από διάφορες περιοχές.

Για παράδειγμα μπορούμε να παρατηρήσουμε πως γύρω από την Ομόνοια που καταλήγουν οι συγκοινωνίες από περιοχές κατοικίας όπως τα δυτικά προάστια υπάρχει και η αγορά της οδού Αθηνάς που εξασφαλίζει χαμηλές τιμές για τις προμήθειες του νοικοκυριού, κάτι που δεν υπάρχει στις περιοχές του κέντρου που καταλήγουν οι συγκοινωνίες από τα ανατολικά προάστια, στα οποία εκτός από την κατοικία θα δούμε πως οι ανάγκες των κατοίκων καλύπτονται από την τοπική αγορά. Επίσης η μορφή του δικτύου του ΗΣΑΠ έχει καθορίσει την ανάπτυξη κάποιων χρήσεων γης, καθώς και έχει καθορίσει ποιες περιοχές μπορούν να έχουν ευκολότερη πρόσβαση στο κέντρο.

Στην υποενότητα αυτή θα προσπαθήσουμε να μελετήσουμε την είσοδο στο κέντρο για τους κατοίκους των διαφορετικών προαστίων των Αθηνών.

Αρχικά θα δούμε στους παρακάτω χάρτες πως χωροθετούνται οι σταθμοί του ΗΣΑΠ και του Μετρό στο κέντρο και την εμβέλεια του κάθε σταθμού σε απόσταση περπατήματος. Στους χάρτες που παρουσιάζονται στη συνέχεια η εμβέλεια των σταθμών παρουσιάζεται με τρεις κύκλους, ο πρώτος καλύπτει την ακτίνα των 50μέτρων γύρω από τον κάθε σταθμό, ο δεύτερος των 100μέτρων και ο τρίτος των 150μέτρων.



Χάρτης 3.1. Το κέντρο της Αθήνας με τις εμβέλειες των σταθμών του ΗΣΑΠ και του Μετρό



Χάρτης 3.2. Το εμπορικό τρίγωνο με τις εμβέλειες των σταθμών του Μετρό



Χάρτης 3.3. Το Μοναστηράκι και η εμβέλεια των σταθμών του ΗΣΑΠ



Χάρτης 3.4. Το Κολωνάκι και οι εμβέλεια των σταθμών του Μετρό

Δυτικά προάστια

Συνορεύοντα με Δ. Αθηναίων : Ν. Χαλκηδόνα, Περιστερί, Αιγάλεω, Ταύρος, Καλλιθέα

Εξυπηρετούνται από : Α13, Β13, Α14, Β14, Α17, Β17, 035, 730, 821, 836, 840,

Υπόλοιπα : Άνω Λιόσια, Καματερό, Πετρούπολη, Αγ. Ανάργυροι, Ν. Λιόσια, Χαϊδάρι, Αγ. Βαρβάρα, Κορυδαλλός, Νίκαια, Αγ.Ι. Ρέντης, Μοσχάτο, Πέραμα, Κερατσίνι, Δραπετσώνα, Πειραιάς

Εξυπηρετούνται από : Γ10, Α11, Β11, Α12, Β12, Γ12, Ε12, Χ12, Α17, Β17, Β18, Γ18, 040, 049, 714, 719, 730, 732, 812, 838, 839, 914

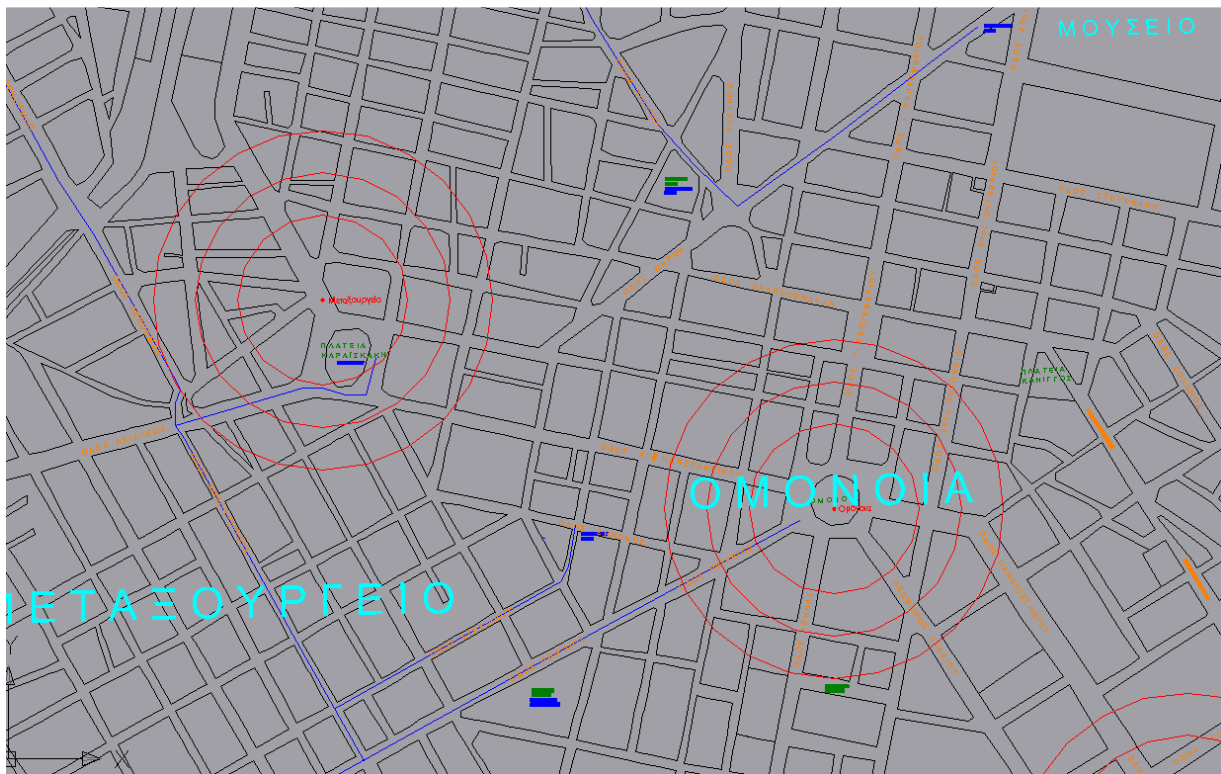
Μέσα σταθερής τροχιάς : ΑΓ. Αντώνιος (Περιστερί), Ελαιώνας, Αιγάλεω, Σεπόλια, Αγ. Αντώνιος (Μετρό), Ρουφ, Ρέντης, Λεύκα, Πειραιάς (Προαστιακός)

Η είσοδος στο κέντρο γίνεται από :

- Λ. Συγγρού με 1, 5 (διασχίζουν την Πανεπιστημίου) , 040 (καταλήγει στο Σύνταγμα)
- Πειραιώς με 049, 838, 839, 851, 865, 914 (καταλήγουν στην Ομόνοια) 812, 836, 851, 865 (καταλήγουν στην Κουμουνδούρου) Β18, Γ18 (καταλήγουν στη Μενάνδρου στην Πλ. Ωδείου)
- Από Λένορμαν με Α13, Α14, Β13, Β14, 730, 821, 840 (περνούν από την πλ. Καραϊσκάκη και καταλήγουν στην Ομόνοια στην Ζήνωνος)
- Από Μεταξουργείο με Α17, Β17 (καταλήγουν στην Ομόνοια)
- Από Λιοσίων 714, 719, Γ10, Α11, Β11 (καταλήγουν στην Πλ.Βάθης), Α12, Β12, Γ12, Ε12, Χ12(καταλήγουν στη Μάρνη στο Μουσείο) 732 (διασχίζει την Ακαδημίας)
- Από Ερμού - Αθηνάς με το 035

Συμπέρασμα : Η είσοδος στο κέντρο για τα δυτικά γίνεται κυρίως από τη Λένορμαν και τη Λιοσίων, όπως και μέσω της περιοχής του Μεταξουργείου ενώ η πλειονότητα των λεωφορείων τερματίζουν στην περιοχή της Ομονοίας γύρω από την πλατεία Βάθης (Μάρνη, Ζήνωνος). Επίσης με το μετρό εξυπηρετούνται κυρίως από την κόκκινη γραμμή.

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι δρόμοι που χρησιμοποιούνται από τις συγκοινωνίες με προέλευση τα δυτικά προάστια. (Οι δρόμοι που διασχίζονται με τη μπλέ γραμμή)



Χάρτης 3.5. Η κυκλοφορία των οχημάτων των δημόσιων μεταφορών που εισέρχονται από τα δυτικά προάστια

Στον παρακάτω χάρτη παριστάνεται η φορά της προσέλευσης της δημόσιας συγκοινωνίας από τα δυτικά προάστια στο κέντρο και στην άκρη των τόξων βρίσκονται τα σημεία τερματισμού των διαδρομών αυτών.



Χάρτης 3.6. Η είσοδος και τα σημεία που καταλήγουν τα οχήματα της δημόσιας συγκοινωνίας που έχουν αφετηρίες στα δυτικά προάστια

Βόρεια προάστια

Συνορεύοντα με Δ.Αθηναίων : Ν.Φιλαδέλφεια, Ν.Ιωνία, Γαλάτσι, Ψυχικό, Χαλάνδρι

Εξυπηρετούνται από : Ε6, Α8, Γ8, 601, 603, 605, 054, 6,13, 18, 19

Υπόλοιπα : Μεταμόρφωση, Λυκόβρυση, Ηράκλειο, Πεύκη, Φιλοθέη, Μαρούσι, Βριλήσσια, Μελίσσια, Ν. Πεντέλη, Πεντέλη, Κηφισιά, Αχαρναί, Ν. Ερυθραία, Εκάλη, Δροσιά, Δiónυσος, Ροδόπολη, Σταμάτα, Άνοιξη, Κρυονέρι, Αγ. Στέφανος, Θρακομακεδόνες, Φυλή

Εξυπηρετούνται από : Α7, Β7, Ε7, Α9, Β9, Γ9, Α10, Β10, Χ14

Μέσα σταθερής τροχιάς : Περισσός, Πευκάκια, Ν. Ιωνία, Ειρήνη, Νεραντζιώτισσα, Μαρούσι, ΚΑΤ, Κηφισιά (ΗΣΑΠ), Χαλάνδρι, Δουκ. Πλακεντίας (Μετρό), Ηράκλειο, Νερατζιώτισσα, Κηφισίας, Πεντέλης, Δουκ. Πλακεντίας(Προαστιακός)

Η είσοδος στο κέντρο γίνεται από :

- Λ. Αλεξάνδρας με Α7, Β7 (Στάση Μπούσγου και Αλεξάνδρας, επί Σπυρίδωνος Τρικούπη και κατάληξη Κάνιγγος), 18, 19 (Στάση Μπούσγου και Αλεξάνδρας, Πλατεία Αιγύπτου και κατάληξη στο Μουσείο επί Βασ. Ηρακλείου)
- Αχαρνών Α10, Β10 (Κατάληξη αρχές Αχαρνών) α9, β9, Γ9 (διασχίζουν την Αχαρνών και καταλήγει Χαλκοκονδύλη)
- Πατησίων με Α8, Γ8, 605, (διασχίζουν την Πατησίων με κατάληξη στην Στουρνάρη και Πατησίων) 054 (διασχίζει την Πατησίων με κατάληξη στην Ακαδημία)
- Ιπποκράτους με 601, 603 (Στάση Ιπποκράτους και Ναυαρίνου, διασχίζουν τη Σόλωνος και καταλήγουν στην Πλ. Κάνιγγος), 6 (Στάση Ιπποκράτους και Ναυαρίνου, διασχίζει την Πανεπιστημίου και καταλήγει Γ' Σεπτεμβρίου και Χαλκοκονδύλη)
- Βασ. Σοφίας Ε6 (διασχίζει την Πανεπιστημίου και καταλήγει στο Μουσείο στη Βασ. Ηρακλείου), Ε7 (διασχίζει την Σόλωνος και καταλήγει στη Κάνιγγος), Χ14 (καταλήγει στο Σύνταγμα), 13 (διασχίζει την Πανεπιστημίου). Όλα κάνουν στάση Βασ. Σοφίας και Ηρώδου Αττικού.

Συμπέρασμα : Η είσοδος στο κέντρο γίνεται κυρίως από δύο διόδους, τον άξονα των παράλληλων οδών Αχαρνών και Πατησίων και αποβίβαση στην ευρύτερη περιοχή του Πολυτεχνείου (Στουρνάρη, Χαλκοκονδύλη) και την δίοδο Αλεξάνδρας - Ιπποκράτους με αποβίβαση κυρίως στην πλατεία Κάνιγγος. Υπάρχουν δε αρκετές στάσεις που αποβιβάζουν επιβάτες περιμετρικά των Εξαρχείων (Σπυρ. Τρικούπη και Ιπποκράτους). Βλέπουμε λοιπόν πως η είσοδος γίνεται από περιοχές του κέντρου που δεν καλύπτονται από τις συγκοινωνίες των άλλων προαστίων.

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι δρόμοι που χρησιμοποιούνται από τις συγκοινωνίες με προέλευση τα βόρεια προάστια.(Οι δρόμοι που διασχίζονται με τη πράσινη γραμμή)



Χάρτης 3.7. Η κυκλοφορία των οχημάτων των δημόσιων μεταφορών που εισέρχονται από τα βόρεια προάστια

Στον παρακάτω χάρτη παριστάνεται η φορά της προσέλευσης της δημόσιας συγκοινωνίας από τα βόρεια προάστια στο κέντρο και στην άκρη των τόξων βρίσκονται τα σημεία τερματισμού των διαδρομών αυτών.



Χάρτης 3.8. Η είσοδος και τα σημεία που καταλήγουν τα οχήματα της δημόσιας συγκοινωνίας που έχουν αφετηρίες στα βόρεια προάστια

Ανατολικά προάστια

Συνορεύοντα με Δ. Αθηναίων : Βύρωνας, Καισαριανή, Ζωγράφου, Παπάγου,

Εξυπηρετούνται από : 2, 203, 204, 209, 220, 221, 224, 230, 235, 408, 419, 608, 622, 732, 815, 054

Υπόλοιπα : Αγ. Παρασκευή, Γέρακας, Ανθούσα, Παλλήνη, Παιανία, Χολαργός

Εξυπηρετούνται από : Α5, Β5, Γ5

Μέσα σταθερής τροχιάς : Κατεχάκη, Εθνική Άμυνα(Παπάγου),

Η είσοδος στο κέντρο γίνεται από :

- Βασ. Κωνσταντίνου με 209 (Κατάληξη Σύνταγμα), 2 (συνεχίζει Σύνταγμα, Πανεπιστημίου)

- Βασ. Σοφίας με 054, 220, 221, 224, 235, 608, 622, 732, 815 (συνεχίζουν στην Πανεπιστημίου), 203, 204, 408, Α5 (διασχίζουν τη Σόλωνος και καταλήγουν στη Ακαδημία)

- Ιπποκράτους 419, Γ5 (Στάση Ιπποκράτους και Ναυαρίνου και κατάληξη στην Ακαδημία), 230(Στάση Ιπποκράτους και Ναυαρίνου)

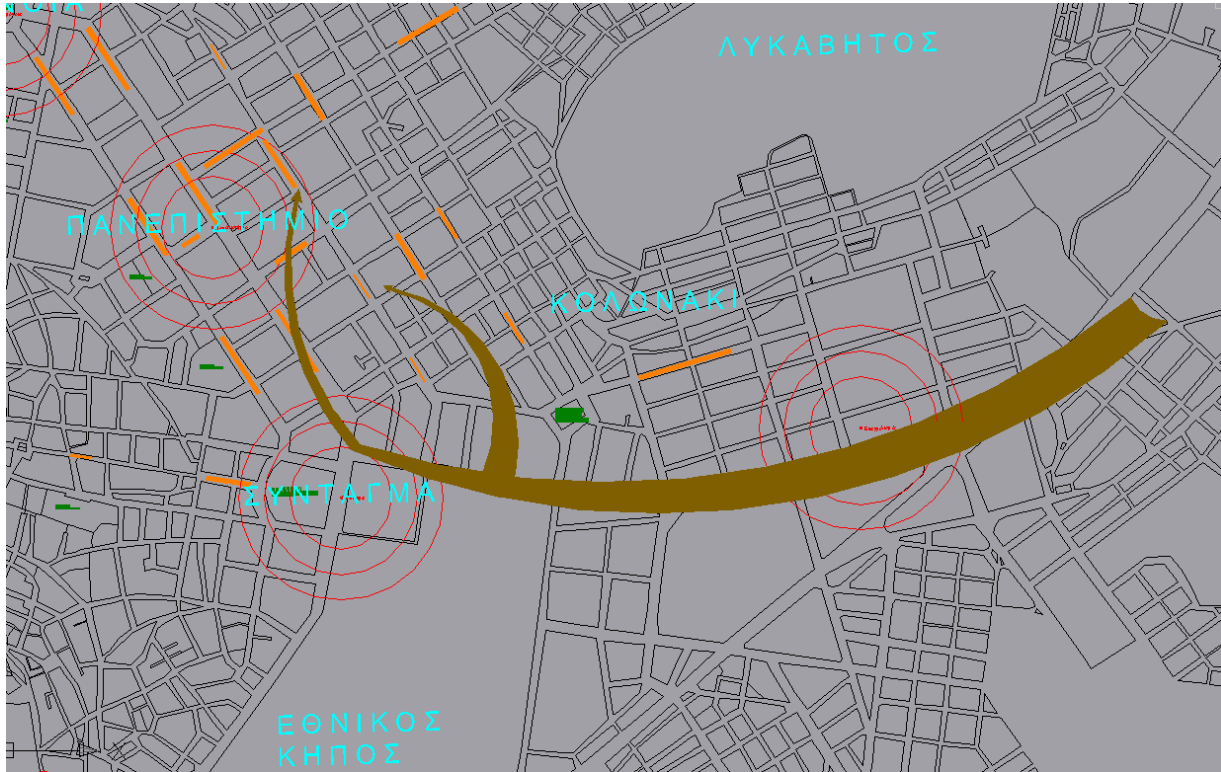
Συμπέρασμα : Το μεγαλύτερο ποσοστό της συγκοινωνίας εισέρχεται στο κέντρο από τη λεωφόρο Βασ. Σοφίας. Κατά κύριο λόγο η οδός Πανεπιστημίου και η Σόλωνος χρησιμοποιείται για αποβίβαση όπως και η Ακαδημία που είναι και ο τερματισμός. Βλέπουμε πάλι και εδώ μία διαφορετική προσέγγιση του κέντρου και από τις δύο προηγούμενες περιπτώσεις.

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι δρόμοι που χρησιμοποιούνται από τις συγκοινωνίες με προέλευση τα ανατολικά προάστια. (Οι δρόμοι που διασχίζονται με τη καφέ γραμμή)



Χάρτης 3.9. Η κυκλοφορία των οχημάτων των δημόσιων μεταφορών που εισέρχονται από τα ανατολικά προάστια

Στον παρακάτω χάρτη παριστάνεται η φορά της προσέλευσης της δημόσιας συγκοινωνίας από τα ανατολικά προάστια στο κέντρο και στην άκρη των τόξων βρίσκονται τα σημεία τερματισμού των διαδρομών αυτών.



Χάρτης 3.10. Η είσοδος και τα σημεία που καταλήγουν τα οχήματα της δημόσιας συγκοινωνίας που έχουν αφετηρίες στα ανατολικά προάστια

Νότια προάστια

Συνορεύοντα με Δ. Αθηναίων : Παλαιό Φάληρο, Ν. Σμύρνη, Δάφνη, Υμηττός, Αγ. Δημήτριος, Ηλιούπολη

Εξυπηρετούνται από : 057, 111, 126, 134, 135, 136, 137, 206, 208, 237, 450, 550, 856, 910

Υπόλοιπα : Άλιμος, Αργυρούπολη, Ελληνικό, Γλυφάδα, Βούλα, Βάρη, Βουλιαγμένη

Εξυπηρετούνται από : Α2, Α3, Β2, Α4, Β4, Ε2, Β3, 103, 106, 108, 111, 134, 135, 136, 137, 237, 155

Μέσα σταθερής τροχιάς : Φιξ, Νέος Κόσμος, Δάφνη, Αγ. Δημήτριος (Ηλιούπολη). Το τραμ εξυπηρετεί Ν. Σμύρνη, Παλ. Φάληρο, Άλιμο, Ελληνικό, Γλυφάδα

Η είσοδος στο κέντρο γίνεται από :

- Λ. Συγγρού με 106, 126, 134, 135, 136, 137(Αφεταιρία στην Πλ. Κολοκοτρώνη), Α2, Β2, Ε3 (καταλήγουν στην Ακαδημία στη Σίνα)

- Λ.Καρέα με 103, 108, 111, 155, 206, 208, 237, 856, Α3, Α4, Β3, Β4 (καταλήγουν στην Ακαδημία)

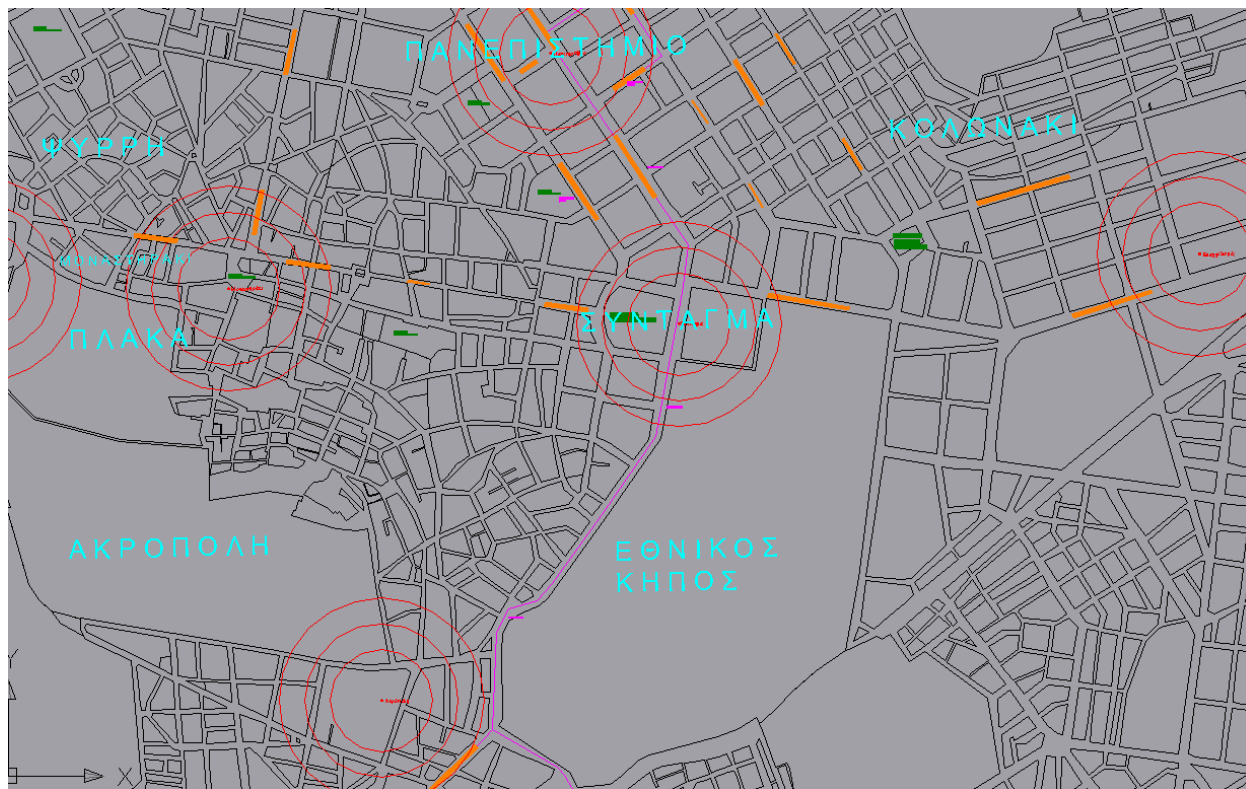
Όλα τα παραπάνω λεωφορεία πριν φτάσουν στον προορισμό τους κάνουν στάση στην Λ.Βασ.Αμαλίας (μεταξύ Λ.Συγγρού και Βασ.Όλγας), στο Εθνικό Κήπο και στην Πανεπιστημίου και Αμερικής (πριν το Οφθαλμιατρικό)

- Από Κων/πόλεως με το 057 που διασχίζει την πλ. Καραϊσκάκη φτάνει μέχρι την Ομόνοια

- Συγγρού Φιξ με 450 , 550 , 910 όπου και καταλήγουν

Συμπέρασμα : Παρατηρούμε πως η είσοδος στο κέντρο γίνεται σχεδόν αποκλειστικά από τις λεωφόρους Συγγρού και Καρέα και οι κύριες στάσεις που αποβιβάζουν τους επιβάτες στο κέντρο είναι στο Σύνταγμα και επί της Πανεπιστημίου. Παρατηρούμε εύκολα μια τελείως διαφορετική προσέγγιση του κέντρου από τη συγκοινωνία των δυτικών προαστίων.

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι δρόμοι που χρησιμοποιούνται από τις συγκοινωνίες με προέλευση τα νότια προάστια. (Οι δρόμοι που διασχίζονται με τη μωβ γραμμή)



Χάρτης 3.11. Η κυκλοφορία των οχημάτων των δημόσιων μεταφορών που εισέρχονται από τα νότια προάστια

Στον παρακάτω χάρτη παριστάνεται η φορά της προσέλευσης της δημόσιας συγκοινωνίας από τα ανατολικά προάστια στο κέντρο και στην άκρη των τόξων βρίσκονται τα σημεία τερματισμού των διαδρομών αυτών.



Χάρτης 3.12. Η είσοδος και τα σημεία που καταλήγουν τα οχήματα της δημόσιας συγκοινωνίας που έχουν αφετηρίες στα νότια προάστια

3.2.β. Η χρήσεις γης στο κέντρο της Αθήνας

Στην προηγούμενη υποενότητα μελετήθηκε το πως οι κάτοικοι των διαφόρων προαστίων του κέντρου της Αθήνας εισέρχονται στο κέντρο. Παρατηρήθηκε από της πληροφορίες που παρατέθηκαν και όπως φαίνεται και στους χάρτες πως κάτοικοι των δυτικών, βορείων, ανατολικών και νοτίων προαστίων ξεχωριστά εισέρχονται από διαφορετικές εισόδους στο κέντρο, καθώς και οι διαδρομές των συγκοινωνιών που εξυπηρετούν τα διαφορετικά προάστια καταλήγουν και σε διαφορετικά σημεία.

Αυτό δείχνει πως σύμφωνα με τον τόπο κατοικίας του καθενός αναλογεί και η επαφή του με το κέντρο και η οικειοποίηση αυτού εφόσον διαφοροποιείται η πρόσβαση στο κέντρο από διαφορετικά προάστια.

Ο τρόπος με τον οποίο αναπτύχθηκε το κέντρο της Αθήνας με τα χρόνια, ακόμα και από την αρχή που η Αθήνα ορίστηκε και ως πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους διαμόρφωσε τον διαχωρισμό των χρήσεων γης που συναντάμε σήμερα στο κέντρο. Όπως είδαμε και σε προηγούμενο κεφάλαιο η ανάπτυξη της πόλης της Αθήνας ξεκίνησε γύρω από την παλαιά πόλη της και οι πρώτες δραστηριότητες έλαβαν χώρα στα βορειανατολικά της Ακρόπολης. Η πρώτη αγορά των Αθηναίων βρισκόταν στο Μοναστηράκι που ακόμα διατηρεί ζωντανό τον εμπορικό του χαρακτήρα. Έπειτα της χάραξης των αξόνων της Σταδίου και της Πανεπιστημίου το κέντρο αναπτύχθηκε προς εκείνη την κατεύθυνση και συνδέθηκε μέσω των λεωφόρων Συγγρού και Πατησίων με περιοχές εκτός αυτού. Επίσης στους άξονες αυτούς χωροθετήθηκαν κτήρια διοικητικά που βρίσκονται ακόμα υπό λειτουργία. Παράλληλα με αυτή την εσωτερική ανάπτυξη του κέντρου με την πάροδο του χρόνου και την εξάπλωση της Αθήνας, οι κάτοικοι των προαστίων του κέντρου συνέβαλλαν στην ανάπτυξη εξωτερικά.

Ερχόμενοι ως επισκέπτες στο κέντρο και καταλαμβάνοντας με τις δραστηριότητές τους τμήματα αυτού ανάλογα με τις ανάγκες του συνέβαλλαν αρκετά στη σημερινή κατανομή των χρήσεων γης στο κέντρο.

Δεν κρίνουμε σκόπιμο στην παρούσα μελέτη να αναλυθούν οι διεργασίες με τις οποίες φτάσαμε στον σημερινό διαχωρισμό των χρήσεων γης στο κέντρο. Θεωρούμε παρ' αυτά χρησιμότερο να παρουσιάσουμε την κατανομή των χρήσεων στο κέντρο για:

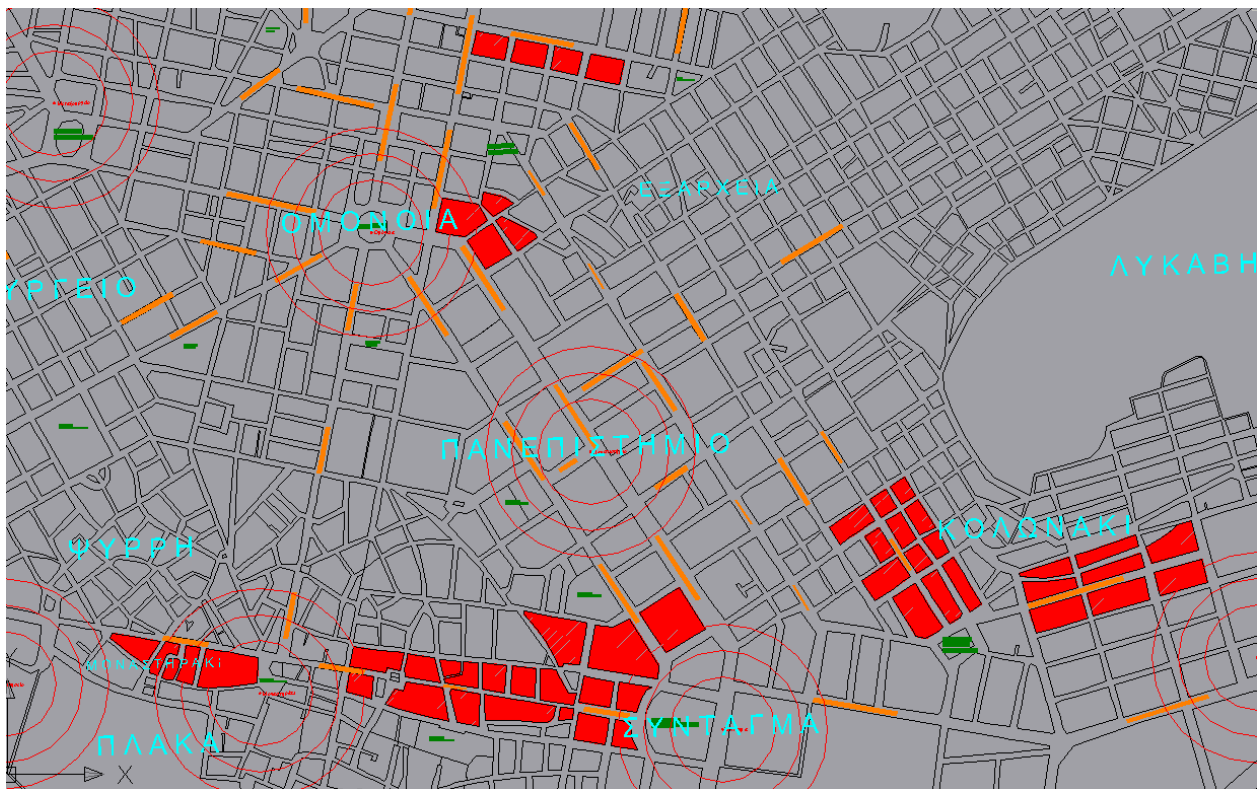
- Να φανούν οι διάφορες δραστηριότητες που μπορούν να λάβουν χώρα στο κέντρο, εφόσον οι χρήσεις γης υποδηλώνουν δραστηριότητες που με τη σειρά τους υποδηλώνουν τρόπους με τους οποίους μπορεί κάποιος να οικειοποιηθεί ένα μέρος.
- Να παρατηρηθεί το κατά πόσο στο κέντρο ευνοούνται κάποιες δραστηριότητες αντί άλλων και κατά πόσο κάποιες απουσιάζουν.
- Να δούμε το κατά πόσο το κέντρο της Αθήνας παρουσιάζει μία συνοχή ή αν οι χρήσεις γης το υποδιαιρούν σε κομμάτια δημιουργούν ένα μη συνεχές και δυσάρεστο περιβάλλον για τον Αθηναίο επιτρέποντάς του να οικειοποιείται μέρη του κέντρου και όχι το σύνολό του. Να ερευνηθεί το κατά πόσο το κέντρο ικανοποιεί της ανάγκες του πολίτη ή διασκορπίζει στο χώρο της πόλης τα χρήσιμα για αυτόν σημεία.
- Να δούμε κατά πόσο το κέντρο είναι μία λειτουργική περιοχή και προσπελάσιμη όσον αφορά τη σχέση των χρήσεων γης και των τρόπων πρόσβασης σε αυτές
- Να διερευνήσουμε τον χαρακτήρα του κέντρου σχετικά με τη μορφή του και τις δραστηριότητες που το χαρακτηρίζουν και το κατά πόσο λειτουργεί ως πόλος έλξης για τους επισκέπτες του.

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζουμε την εμφάνιση των καταστημάτων λιανικής στο κέντρο. Αναφερόμαστε κυρίως σε καταστήματα ρούχων και υποδημάτων που απευθύνονται σε αγοραστικό κοινό που αποτελείται από άτομα με κοινό εύρος εισοδήματος. Επίσης αναφερόμαστε σε αυτά τα καταστήματα λόγω της συγκέντρωσής τους σε συγκεκριμένες περιοχές καθορίζοντας έτσι και το χαρακτήρα της περιοχής στο τοπίο της πόλης.

Σίγουρα υπάρχουν και αλλού καταστήματα ρούχων και υποδημάτων, όμως στις προσδιορισμένες στο χάρτη περιοχές σχετίζονται με την οικειοποίηση του κέντρου σε

επίπεδο ολόκληρων περιοχών και αποφεύγουμε τη στείρα παρατήρηση της ύπαρξης άλλων τέτοιων καταστημάτων, που είναι διασκορπισμένα μεταξύ τους και αναμιγνύονται με άλλες χρήσεις. Αν περνούσαμε σε τέτοιου είδους πληροφορίες τότε η πληροφορία αυτή θα ήταν μόνο χαρτογραφική. Για παράδειγμα η οδός Ερμού και το Κολωνάκι είναι δύο περιοχές που προσελκύουν το γυναικείο καταναλωτικό κοινό λόγω του πλήθους καταστημάτων γυναικείων ρούχων και παπουτσιών με επίκαιρο εμπόρευμα.

Έτσι παρουσιάζουμε αυτές τις περιοχές γιατί στο πλαίσιο του σκεπτικού της εργασίας μπορούμε να δούμε πως είναι περιοχές οι οποίες οικειοποιούνται από συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες (στο παράδειγμά μας οι γυναίκες) για συγκεκριμένες δραστηριότητες. Για τις δραστηριότητες που φιλοξενούν και που καθιστούν τις περιοχές αυτές πόλους έλξης για τις αντίστοιχες κοινωνικές ομάδες που απευθύνονται.



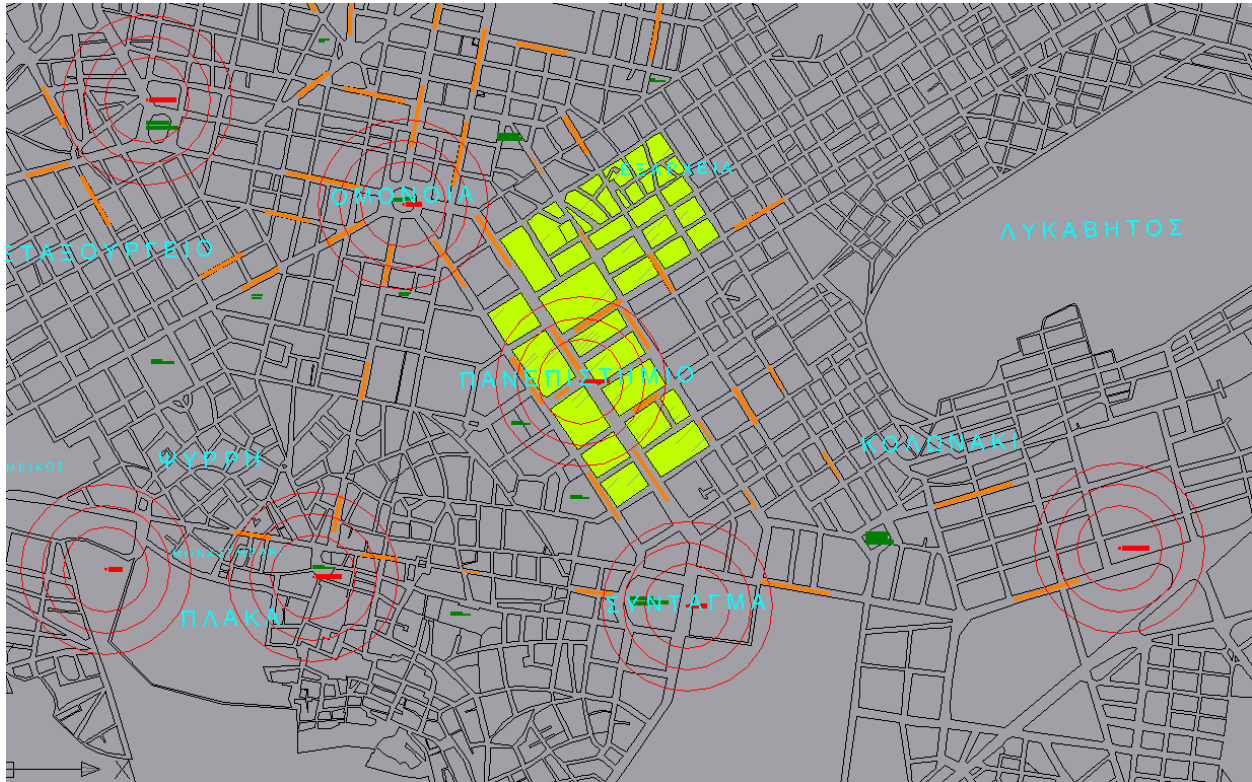
Χάρτης 3.13. Το λιανικό εμπόριο στο κέντρο

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζεται συνδυασμένα η εμπορική χρήση μαζί με την πρόσβαση των κατοίκων των διαφόρων προαστίων στο κέντρο. Παρατηρούμε πως η εμφάνιση της χρήσης του εμπορίου ρούχων και υποδημάτων έχει ένα ευθύγραμμο πρότυπο που καθορίζεται από τη διεύθυνση της οδού Ερμού. Στο Κολωνάκι οι περιοχές λιανικού εμπορίου καθορίζονται με άξονες τις οδούς Σκουφά και Πατριάρχου Ιωακείμ.

Οι περιοχές αυτές είναι περισσότερο προσβάσιμες με υπέργεια μέσα μαζικής μεταφοράς από κατοίκους των νοτίων και ανατολικών προαστίων.

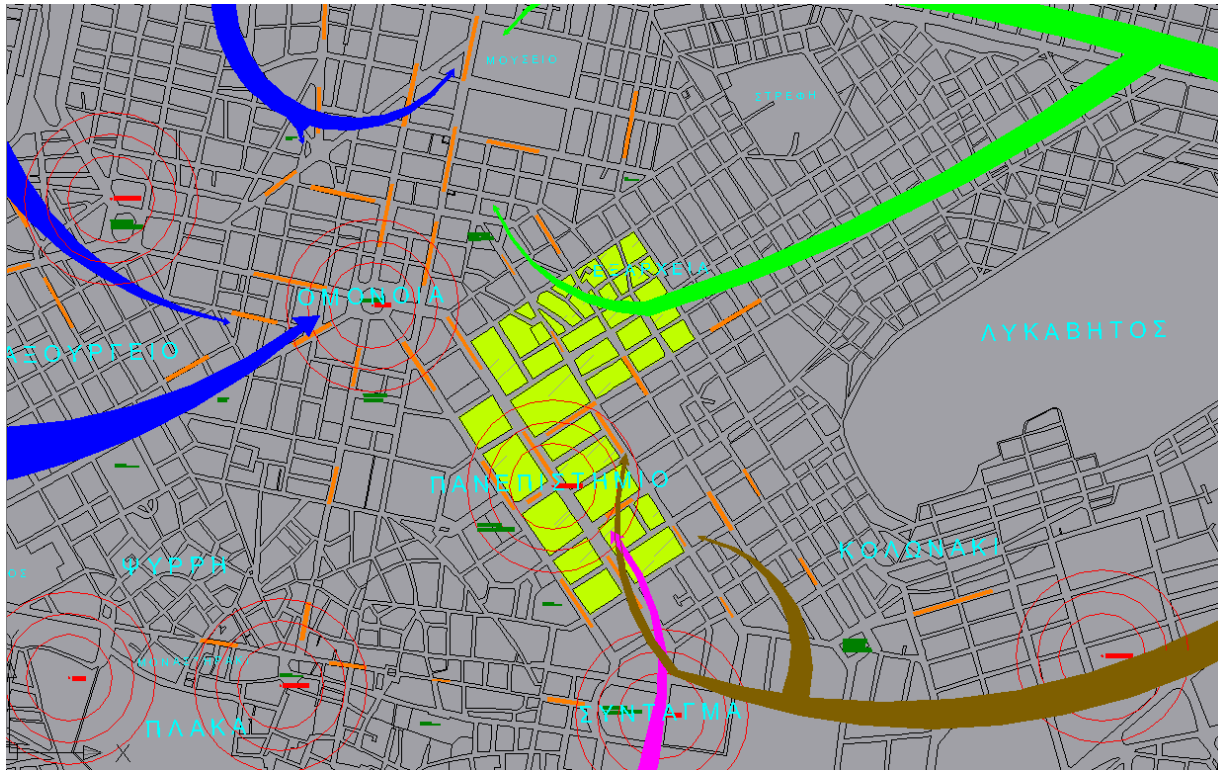
Με το Μετρό και τον ΗΣΑΠ όμως καθιστώνται επίσης προσβάσιμες από τους κατοίκους των δυτικών και βορείων προαστίων. Τα δυτικά προάστια όπως παρατηρήσαμε προηγουμένως είχαν ευκολότερη πρόσβαση πριν από τη λειτουργία του Μετρό στην περιοχή της Ομόνοιας η οποία αποτελούσε και έναν σημαντικό πόλο έλξης για τις καταναλωτικές δραστηριότητες των κατοίκων τους. Ίσως με την πρόσβασή τους στις υπόλοιπες περιοχές λιανικού εμπορίου να εξηγείται εν μέρει η παρακμή των καταστημάτων ρουχισμού γύρω από την Ομόνοια και να δικαιολογείται σε ένα μέρος η υποβάθμιση που έχει υποστεί η περιοχή.

Οι συνεργασίες επίσης των διαφόρων επιχειρήσεων είναι κάτι στο οποίο η περιοχή οφείλει την ομοιογένειά της. Για παράδειγμα η ύπαρξη αρκετών τυπογραφείων και αποθηκών χαρτιού και ταυτόχρονα βιβλιοπωλείων, φωτοτυπιών και γραφιστικών γραφείων φανερώνει μια αυτονομία στο εσωτερικό της.



Χάρτης 3.15. Μικρά γραφεία και καταστήματα λιανικής, κυρίως βιβλιοπωλεία.

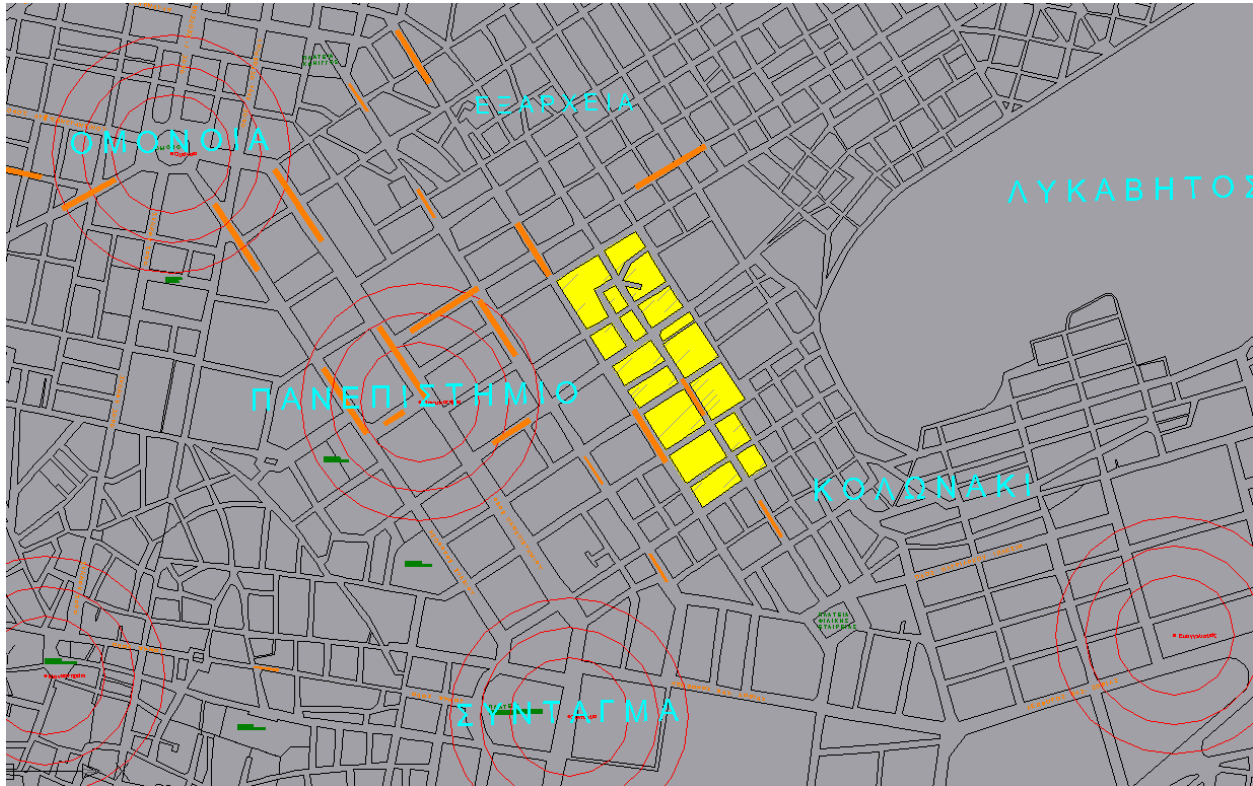
Παρακάτω στο χάρτη 3.16 βλέπουμε την πρόσβαση των κατοίκων των προαστίων στην περιοχή που περιγράψαμε. Η περιοχή αυτή δεν βρίσκεται σε κάποιο σημείο εισόδου στο κέντρο και δε μοιάζει να έχει αναπτυχθεί τόσο από επισκέπτες των προαστίων όσο από κατοίκους και εργαζόμενους της ίδιας της περιοχής. Είναι αρκετά προσβάσιμη περιοχή λόγω του Μετρό στο Πανεπιστήμιο καθώς και των συγκοινωνιών που καταλήγουν σε αυτό. Όμως έχει περισσότερο εσωστρεφή χαρακτήρα και δεν απευθύνεται τουλάχιστον αγοραστικά σε ευρύ κοινό διότι τα καταστήματα είναι μικρά και αρκετές φορές εξειδικευμένα καθώς και λείπουν μεγάλες αλυσίδες και καταστήματα που διαφημίζονται.



Χάρτης 3.16. Μικρά γραφεία και καταστήματα λιανικής και η πρόσβαση από τα προάστια

Στο χάρτη 3.17 με το έντονο κίτρινο χρώμα παρουσιάζεται μία περιοχή στην οποία φιλοξενούνται πολλά γραφεία γιατρών και δικηγόρων. Και μόνο με τη διάσχιση της περιοχής κάποιος μπορεί στις εισόδους των πολυκατοικιών να διακρίνει πως σε κάθε σχεδόν κτίριο υπάρχουν πολλά ιατρεία και δικηγορικά γραφεία. Η συγκέντρωση αυτών των γραφείων στην έκταση αυτή στο κέντρο της Αθήνας είναι κάτι που παρατηρείται σε αυτήν την περιοχή πολύ περισσότερο από άλλες περιοχές. Η ύπαρξη των δικηγορικών γραφείων εύκολα δικαιολογείται από την τοποθεσία της δικηγορικής σχολής επί της οδού Σόλωνος και της οδού Μασσαλίας. Σε αυτά τα γραφεία πολλοί φοιτητές τις σχολές εκτελούν την πρακτική τους.

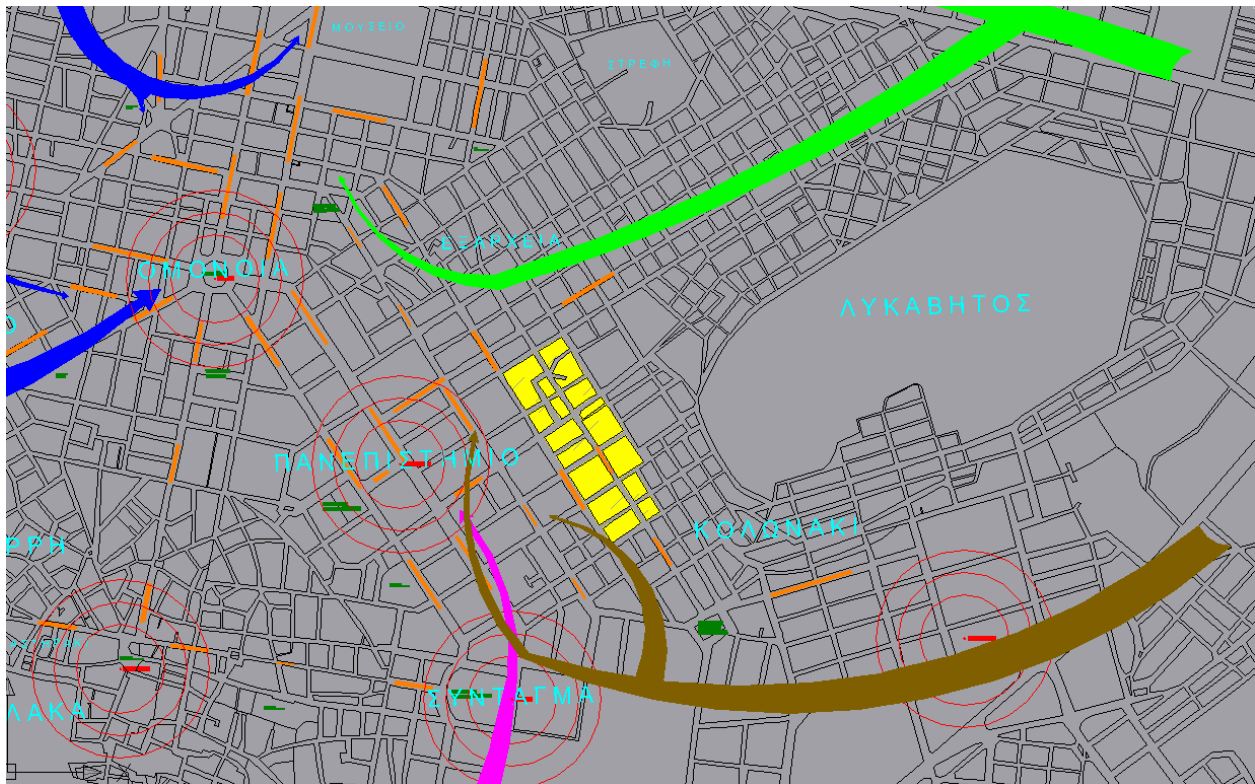
Δεν υπάρχει εμφανής εξήγηση για την ύπαρξη των ιατρείων αν και μία απλή υπόθεση είναι πως επειδή μεγάλο μέρος των κτιρίων θα χρησιμοποιούταν ήδη από δικηγόρους και όχι για κατοικία, οι γιατροί επωφελήθηκαν από την εύρεση ελεύθερων χώρων στο κέντρο για να εγκαταστήσουν την επαγγελματική τους δραστηριότητα.



Χάρτης 3.17. Δικηγορικά γραφεία και ιατρεία

Στο χάρτη 3.18 καθώς παρατηρούμε την περιοχή στην οποία υπάρχουν αρκετά ιατρικά και δικηγορικά γραφεία σε συνδυασμό με την πρόσβαση των κατοίκων των προαστίων στο κέντρο βλέπουμε πως ναι μεν η περιοχή βρίσκεται σε τοποθεσία που εξυπηρετείται εν δυνάμει από τη δημόσια συγκοινωνία, το πρότυπο εισόδου των συγκοινωνιών στο κέντρο δεν υποδηλώνει κάποια ιδιαίτερη σχέση της ανάπτυξης του συγκοινωνιακού δικτύου με την περιοχή και αυτό είναι δικαιολογημένο από την απουσία χρήσεων που θα επισκέπτονταν η πλειοψηφία των κατοίκων σε καθημερινή βάση, όπως καταστήματα και δημόσιες υπηρεσίες ή γραφεία εταιριών.

Προφανώς και η ύπαρξη των γραφείων δεν προσδίδει στην περιοχή ένα χαρακτήρα έντονα συνδυασμένο με αυτά τα επαγγέλματα, εφόσον υπάρχουν εκεί και καταστήματα, κατοικίες, αρκετές γκαλερί με αντίκες κ.α. Ούτε και βλέπουμε κάποιο ισχυρό πρότυπο οικειοποίησης της περιοχής από την πλειοψηφία των κατοίκων της πόλης, αλλά η οικειοποίηση της περιοχής σε μεγάλο βαθμό από τα δύο επαγγέλματα των ιατρών και των δικηγόρων δείχνει το ότι οι εργαζόμενοι σε αυτά τα επαγγέλματα έχουν εγκαταστήσει την δραστηριότητα της εργασίας τους εκεί, οικειοποιούμενοι με αυτό τον τρόπο την περιοχή, αλλά και για τους επισκέπτες της περιοχής με σκοπό την επίσκεψη των γραφείων αυτών, η περιοχή αυτή στο μυαλό τους ενδεχομένως να είναι συνδεδεμένοι με αυτές τις δραστηριότητες, έτσι ώστε να μπορούμε να μιλάμε για οικειοποίηση της περιοχής αυτής υπό κάποιο πρότυπο, όχι ισχυρό μεν, αλλά εμφανές δε.

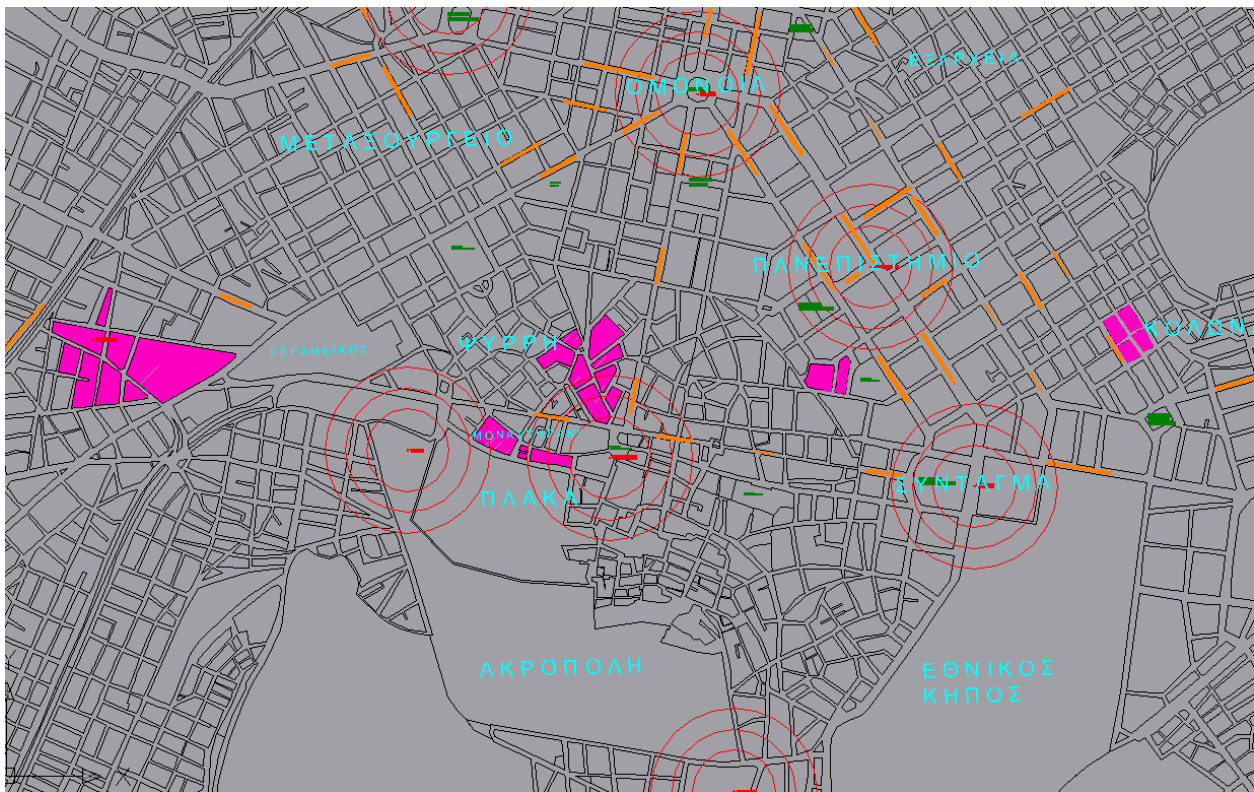


Χάρτης 3.18. Δικηγορικά γραφεία και ιατρεία και η πρόσβαση από τα προάστια

Στο χάρτη 3.19. με το ανοιχτό μωβ χρώμα βλέπουμε τη θέση που καταλαμβάνουν στο κέντρο της Αθήνας οι περιοχές που εμφανίζονται ιδιαιτέρως οι χρήσεις της ψυχαγωγίας και της διασκέδασης. Κυρίως μιλάμε για καφέ που λειτουργούν ως μπαρ το βράδυ, κάποια ουζερί που προσελκύουν κάθε ηλικίας κόσμο, κάποια μεταμεσονύχτια κλαμπ και λιγότερα εστιατόρια. Κύρια εστία διασκέδασης τα τελευταία χρόνια στην Αθήνα είναι το Γκάζι, το οποίο βρίσκεται να μεν εκτός κέντρου Αθηνών και την ημέρα είναι σχεδόν άδεια από ζωή και δραστηριότητες πέρα από κάποια καφέ ανοιχτά, αλλά συνδέεται εύκολα με το κέντρο με το σταθμό του μετρό στην πλατεία του Κεραμεικού αλλά και με τα πόδια από το Θησείο μέσω του πεζοδρομημένου τμήματος της οδού Ερμού. Η περιοχή εκμεταλλεύτηκε από αυτούς που επένδυσαν στη βιομηχανία της επένδυσης με αφορμή την πτώση των τιμών των ακινήτων εφόσον στην ιστορία υπήρξε μία αρκετά υποβαθμισμένη περιοχή στην οποία ζούσαν εργατικές οικογένειες (αρκετές οικογένειες μουσουλμάνων από τη Βόρεια Ελλάδα) που δούλευαν στο τότε υπό λειτουργία εργοστάσιο.

Η περιοχή είχε φτωχές υποδομές και κακής κατασκευής κτίσματα, οπότε και έγινε και εύκολος στόχος για μαγαζιά υγειονομικού ενδιαφέροντος. Ανάλογα συνέβησαν και τα πράγματα στην περιοχή του Ψυρρή, περιοχή στην οποία πολλά εργαστήρια βιοτεχνίας ήταν εγκατεστημένα. Γύρω στο 2000 τα ενοίκια αυξήθηκαν και το βιομηχανικό ρεύμα δεν δόθηκε στους μικροβιοτέχνες, ώστε καινούριοι επιχειρηματίες να εισχωρήσουν στην περιοχή στην οποία από το 1998 και με προεδρικό διάταγμα για της χρήσεις γης δεν προβλεπόταν αμιγής κατοικία. Πολλά παλαιά κτίσματα, ακόμη και κάποια που σημαντικά πρόσωπα της επανάστασης έζησαν, κατεδαφίστηκαν και η περιοχή έχει μετατραπεί σε ένα μεγάλο "κέντρο διασκέδασης". Χαρακτηριστικό της περιοχής είναι πως οι καταστηματαρχες χρησιμοποιούν μεγάλο μέρος του πεζοδρομίου ή των πεζοδρομημένων δρόμων για τα τραπέζια τους στα οποία και εξυπηρετούν τους πελάτες τους. Αρκετά καταστήματα ξεπερνούν το εμβαδόν του ίδιου του μαγαζιού με το εμβαδόν που καταλαμβάνουν επί του δημόσιου χώρου. Η συνοικία παρόλα αυτά είναι διαρκώς προορισμός της Παρασκευής και του Σαββατοκύριακου κυρίως τις βραδινές και μεταμεσονύχτιες ώρες.

Επίσης άλλες δραστήριες συνοικίες στον τομέα τις διασκεδάσεις και της ψυχαγωγίας είναι το Μοναστηράκι που κυρίως τα Σαββατοκύριακα το μεσημέρι συγκεντρώνει επισκέπτες στα καταστήματα της Ηριδανού παράλληλα με τις γραμμές του τρένου και με θέα την Ακρόπολη, είναι το Κολωνάκι όπου βρίσκονται καφέ και μπαρ που προσελκύουν σε καθημερινή βάση κόσμο χωρίς να παρουσιάζουν τον υπερκορεσμό που υπάρχει στο Γκάζι και στου Ψυρή, και τέλος είναι και κάποια μικρή έκταση γύρω επί και γύρω της πλατείας Καρύτση που φιλοξενεί καφέ και μπαρ στα οποία συχνάζει ο κόσμος σε καθημερινή βάση και πολλές φορές μετά τη δουλειά μιας και στη γύρω περιοχή εργάζεται αρκετός κόσμος. Επίσης στα Εξάρχεια συναντούμε τη χρήση της ψυχαγωγίας, με κυρίως φοιτητές και κατοίκους της περιοχής να επισκέπτονται τα μαγαζιά αλλά και άλλοι κάτοικοι των Αθηνών, χωρίς όμως να μπορούμε να διακρίνουμε τον ίδιο χαρακτήρα επενδυτικότητας στη βιομηχανία της διασκέδασης όπως στις υπόλοιπες συνοικίες.



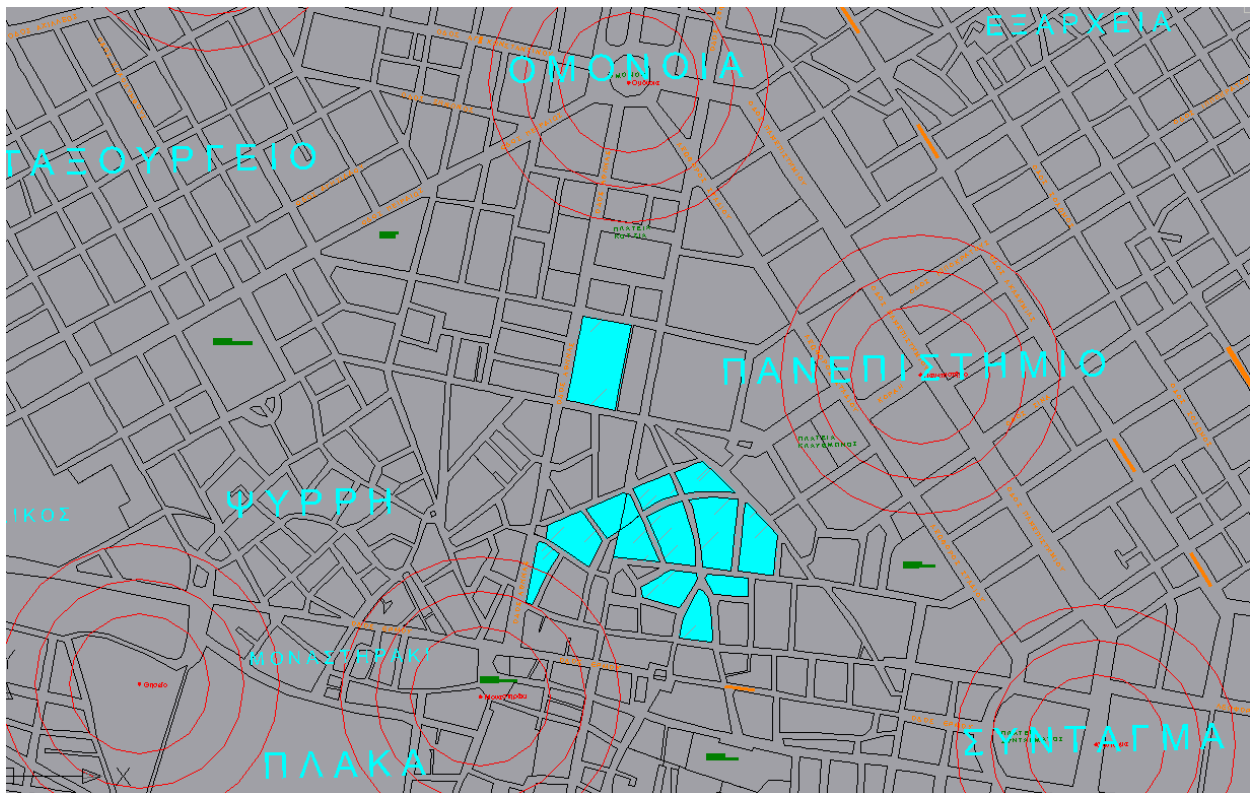
3.19. Ψυχαγωγία και νυχτερινή διασκέδαση στο κέντρο

Στο χάρτη 3.20. βλέπουμε πως υπάρχει εύκολη πρόσβαση από τους κατοίκους της Αθήνας προς τις περιοχές ψυχαγωγίας του κέντρου. Βεβαίως και οι περιοχές στο Γκάζι και στου Ψυρή ευνοήθηκαν, η πρώτη με τη δημιουργία του σταθμού στον Κεραμεικό και η δεύτερη με την αναβάθμιση του σταθμού του Μετρό στο Μοναστηράκι. Όμως ούτως ή άλλως η επένδυση σε επιχειρήσεις τέτοιας φύσης δίνει ιδιαίτερη σημασία στην τοποθεσία των καταστημάτων, που και συνήθως προμελετάται να είναι σε απόσταση εύκολης εξυπηρέτησης από στάσεις των δημόσιων συγκοινωνιών.



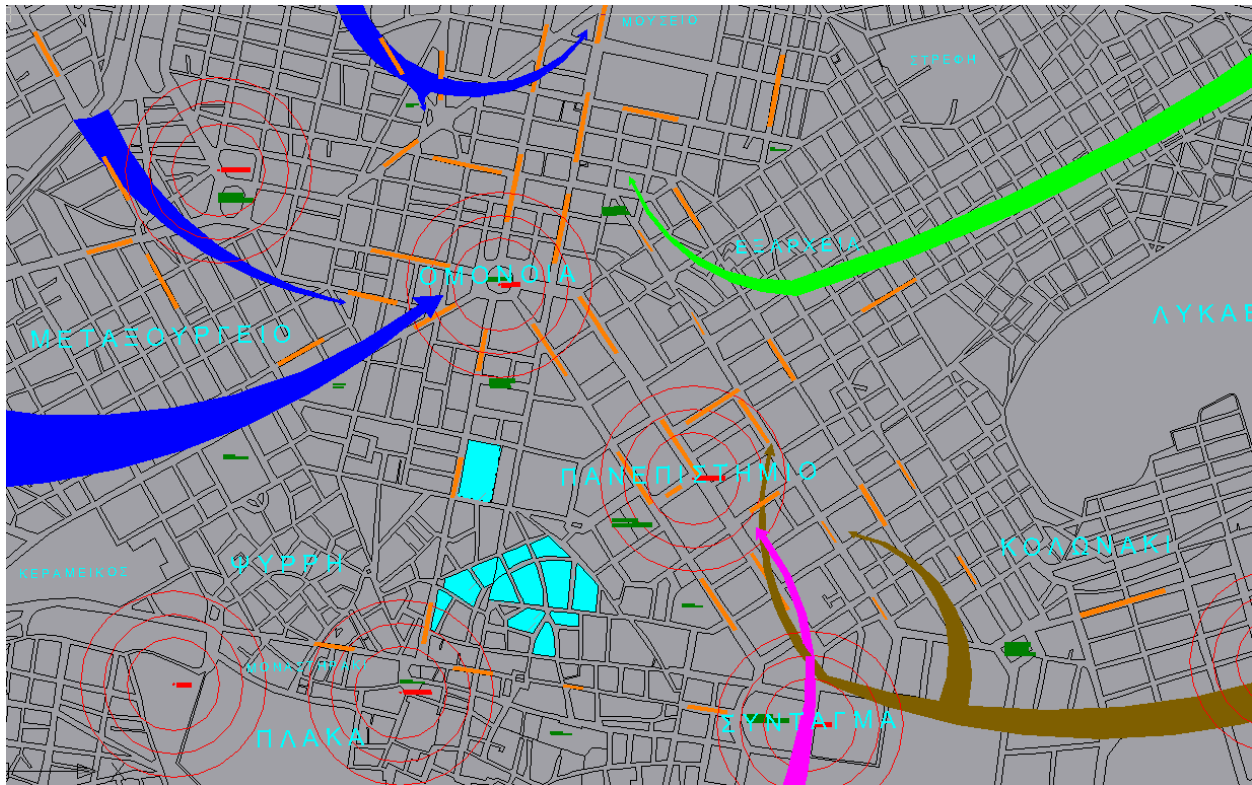
3.20. Ψυχαγωγία και νυχτερινή διασκέδαση στο κέντρο και η πρόσβαση από τα προάστια

Στο χάρτη 3.21 βλέπουμε τη παρουσία του χονδρεμπορίου στο κέντρο της Αθήνας. Τα καταστήματα χονδρεμπορίου βρίσκονται στην οδό Αθηνάς και γύρω από την οδό Αγίου Μάρκου. Αναφερόμαστε σε βιοτεχνίες που πουλάνε υφάσματα και είδη ραπτικής, αποθήκες ρούχων και παπουτσιών όσον αφορά την περιοχή γύρω από την Αγίου Μάρκου και γύρω από την Αθηνάς καταστήματα με εργαλεία, εξαρτήματα κηπουρικής, ηλεκτρολογικού υλικού και κορνιζοποιίες. Επίσης βρίσκει κανείς πολλά μαγαζιά με ρούχα και υποδήματα για εργάτες σε οικοδομές και μάστορες.



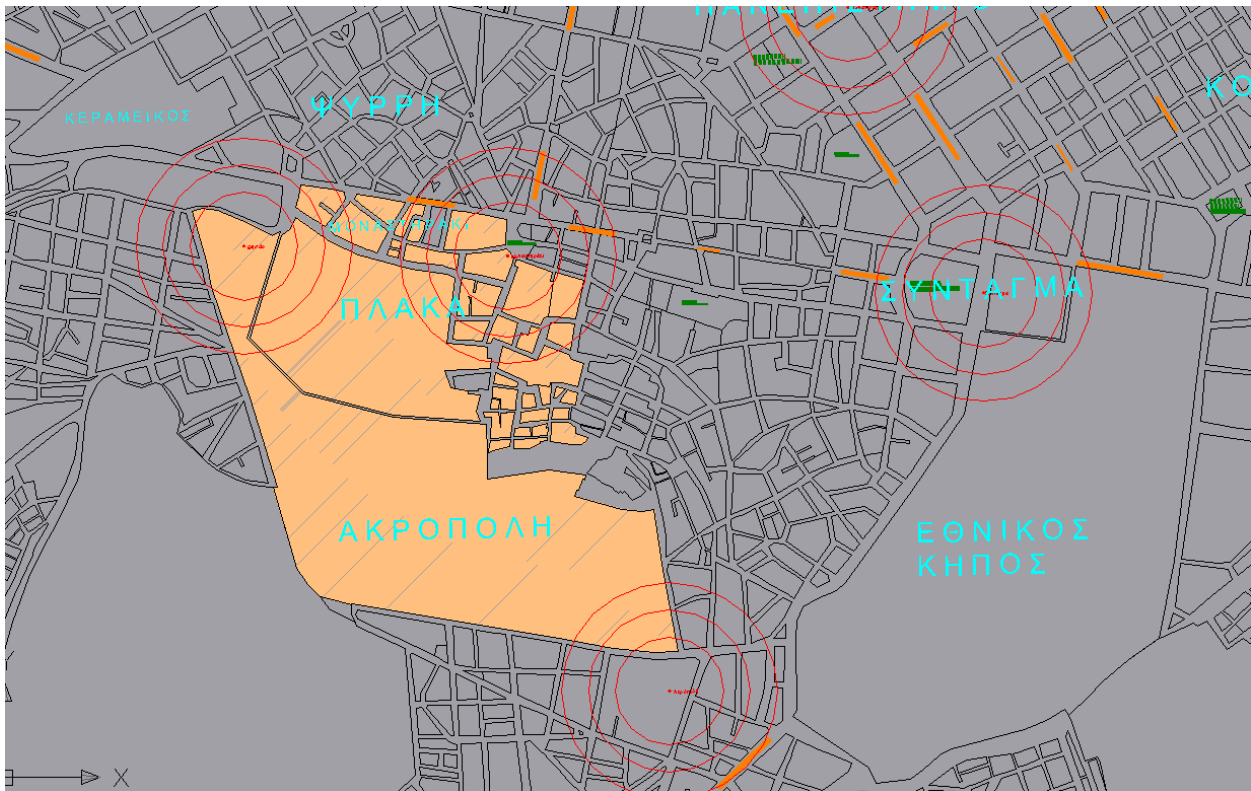
3.21. Το χονδρεμπόριο στο κέντρο

Η περιοχές του χονδρεμπορίου δεν φαίνεται να εξυπηρετούνται ιδιαίτερως από τη δημόσια συγκοινωνία, εκτός από το σταθμό του ηλεκτρικού στο Μοναστηράκι. Όμως κυρίως οι μεταφορές που απαντώνται σε αυτές τις περιοχές έχουν να κάνουν με μεταφορά εμπορεύματος, έτσι ώστε η συγκοινωνία να είναι εξ αρχής μη βολική γι αυτού του είδους τις δραστηριότητες.



3.22. Το χονδρεμπόριο στο κέντρο και η πρόσβαση από τα προάστια

Ο χάρτης 3.23 μας παρουσιάζει που βρίσκονται οι περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος στην Αθήνα. Μπορεί οι περιοχές να μην παίζουν σημαντικό ρόλο στην καθημερινότητα του Αθηναίου κάτοικου, είναι όμως περιοχές εξαιρετικής σημασίας και ο τόπος αφετηρίας γύρω από τον οποίο εξελίχθηκε ολόκληρη η πόλη της Αθήνας. Παράλληλα είναι μια μεγάλη έκταση μεγάλης ιστορικής και αισθητικής σημασίας και ίσως η περιοχή που προσδιορίζει για τους κατοίκους των χωρών του εξωτερικού την ταυτότητα της Αθήνας. Χώρος παραμελημένος δε και αποκομμένος από την υπόλοιπη πόλη ο αρχαιολογικός χώρος της Πλάκας και της Ακρόπολης είναι ένας χώρος επισκέψιμος από ντόπιους και τουρίστες. Οι σταθμοί Μετρό και ΗΣΑΠ στο Μοναστηράκι, στο Θησείο και ο σταθμός Ακρόπολη είναι ο κύριος τρόπος πρόσβασης της τουριστικής και πολιτιστικής περιοχής αυτής.



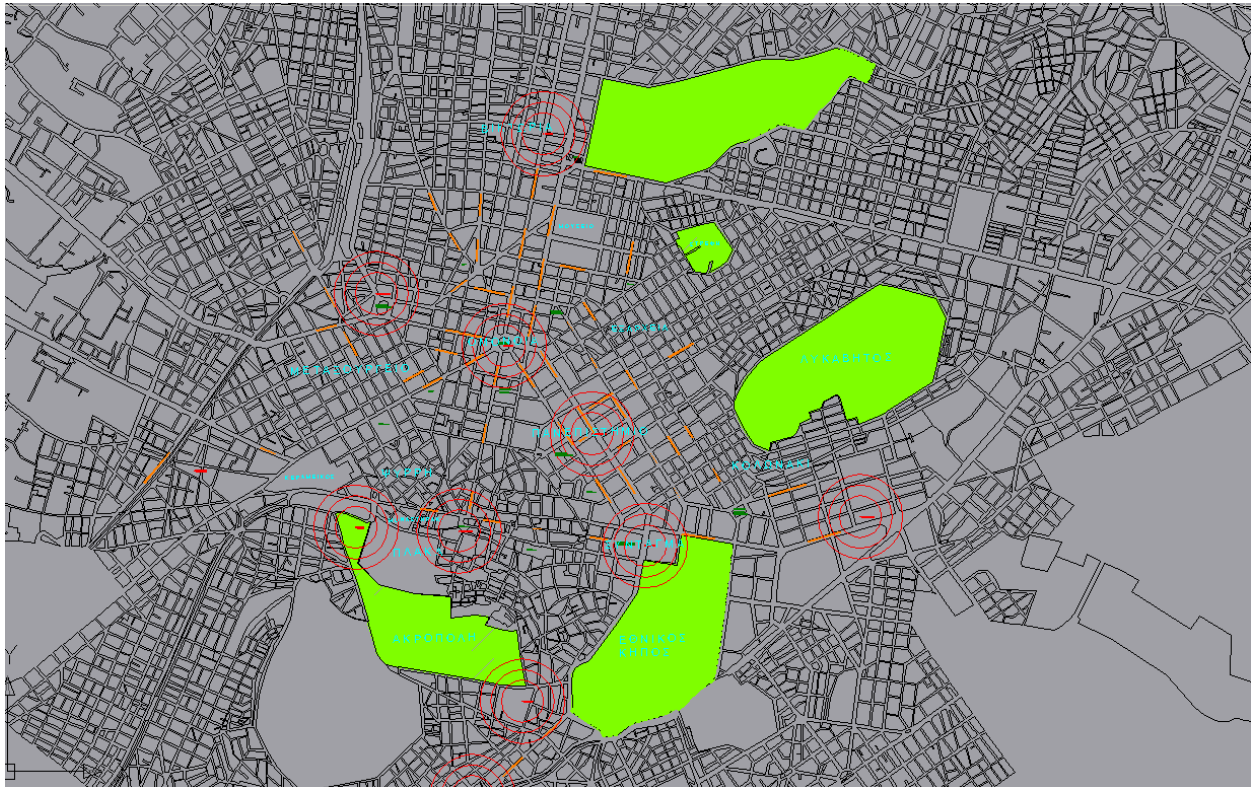
3.23. Περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος

Στο χάρτη 3.24 που ακολουθεί βλέπουμε τους ανοιχτούς χώρους και τους χώρους πρασίνου στο κέντρο της Αθήνας. Είναι δεδομένο πως το χτισμένο περιβάλλον υπερτερεί σε έκταση από τους χώρους αυτούς. Αυτό είναι ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα στην Αθήνα, δηλαδή η έλλειψη χώρων πρασίνου και ανοιχτών χώρων οι οποίοι όμως θα είναι και αξιοποιήσιμοι αλλά και θα συνδέονται με διαδρομές με αντίστοιχους χώρους εκτός κέντρο. Είναι γνωστές οι θετικές επιπτώσεις του πρασίνου στην πόλη. Η βελτίωση του επιπέδου διαβίωσης, η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και η συνεισφορά στη μείωση της ηχορύπανσης είναι μόνο κάποιες από αυτές.

Από την αρχή στην Αθήνα υπήρχαν ελεύθεροι και ανοιχτοί χώροι και χώροι πρασίνου οι οποίοι οικοπεδοποιήθηκαν και χτίστηκαν. Όσοι χώροι διασώθηκαν όπως το Πεδίον του Άρεως παραμελήθηκαν και υποβαθμίστηκαν. Με την έλλειψη της φροντίδας του πρασίνου, τη απουσία κατάλληλης φύλαξης των περιοχών και την αποκοπή των περιοχών αυτών από τα δρώμενα της πόλης, αφού οι πολιτισμικές εκδηλώσεις σε αυτούς τους χώρους είναι ελάχιστες και συνήθως περιφραγμένες, σιγά σιγά χάθηκε η επαφή του κόσμου με αυτές.

Σε κάποιες περιοχές οργανώνονται ακόμα κάποια μουσικά φεστιβάλ και εκθέσεις βιβλίου σε εξαίρεση της αχρηστίας των χώρων αυτών, όμως η διαρρύθμιση τους δεν βοηθούν στην αξιοποίηση του χώρου ολοκληρωμένα αλλά σε μέρη, όπως στην γνωστή έκθεση βιβλίου του Πεδίου Άρεως που οι επισκέπτες βηματίζουν σε μια λωρίδα περιφραγμένη από πάγκους βιβλίων και περίπτερα που ουσιαστικά τους αποκόβουν την επαφή με τον περιβάλλοντα χώρο.

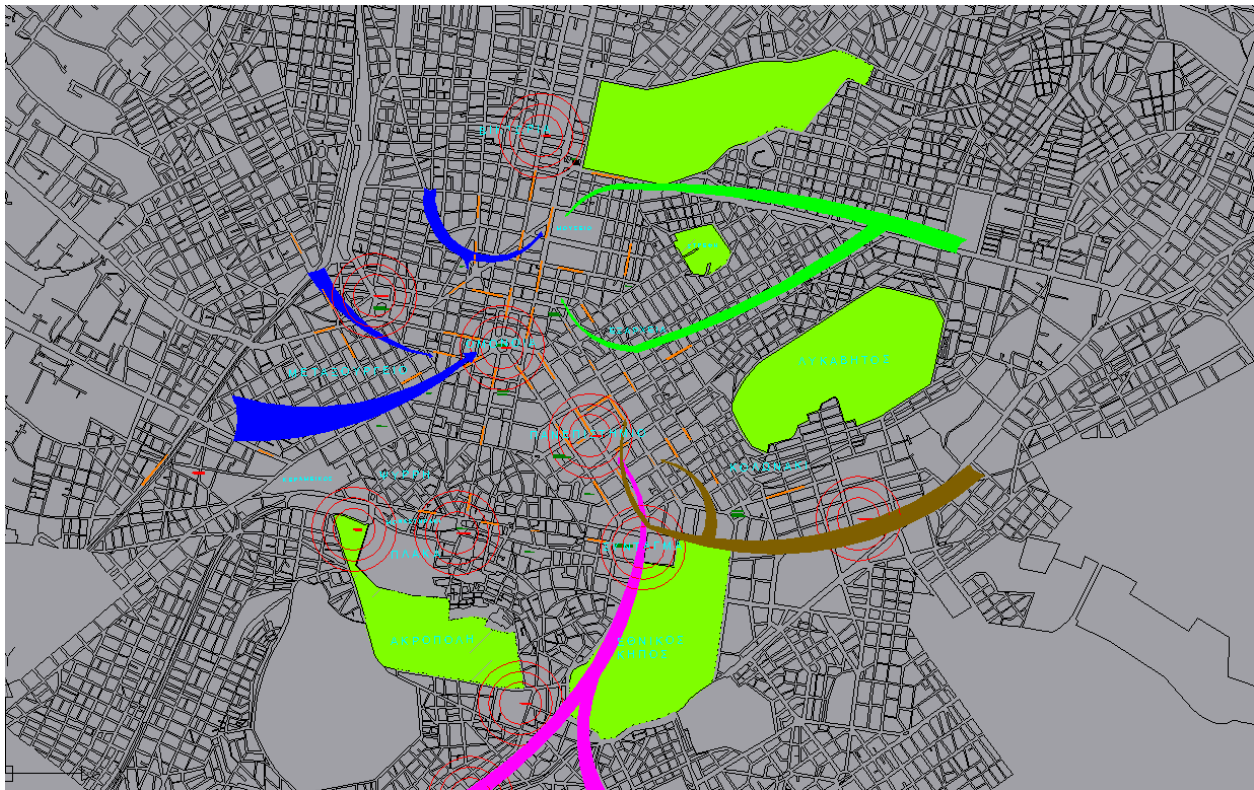
Οι κυριότερες είναι ανοιχτές περιοχές και περιοχές πρασίνου είναι οι : Λόφος Λυκαβηττού, Πεδίο Άρεως , Λόφος Ακρόπολης, Άλσος Ιλισίων, Εθνικός Κήπος, Ζάππειο, Λόφος Στρέφη, Πάρκο Ελευθερίας, Πάρκο Ριζάρη, Άλσος Ευαγγελισμού, Πάρκο Μητρόπουλου



3.24. Ανοιχτές περιοχές και περιοχές πρασίνου στο κέντρο

Στον χάρτη 3.24 βλέπουμε τις διαδρομές των κατοίκων όπως εισέρχονται στο κέντρο από τα προάστια. Οι χώροι πρασίνου όχι μόνο δε φαίνονται να είναι προορισμοί αλλά και αντιθέτως παρακάμπτονται από τις διαδρομές των μέσων μεταφοράς. Αυτό οφείλεται στο ότι εν μέρει οι χώροι αυτοί και το ανάγλυφο της Αθήνας στο οποίο παίζουν καθοριστικό ρόλο ήταν και εξαρχής ο λόγος για τη μορφή σχεδιασμού του οδικού δικτύου και των συγκοινωνιών.

Όμως δεν μπορούμε να αγνοήσουμε το γεγονός πως σε ολόκληρη την πορεία ανάπτυξης της Αθήνας θα μπορούσε να γίνει μια στροφή προς την αξιοποίηση αυτών των χώρων και την καλύτερη σύνδεσή τους με το οδικό δίκτυο της Αθήνας και την αποφυγή της παράκαμψης τους από τους κατοίκους των Αθηνών, χωρίς βέβαια την ίδρυση οδικού δικτύου σε αυτές αλλά με ενοποιημένους χώρους περιπάτου, ποδηλασίας ή και μεμονωμένων δρομολογίων των πράσινων λεωφορείων.



3.25. Ανοχτές περιοχές και περιοχές πρασίνου στο κέντρο και η πρόσβαση από τα προάστια

Στον χάρτη 3.26 βλέπουμε τις περιοχές κατοικίας στο κέντρο. Είναι οι συνοικίες των Εξαρχείων, της Νεάπολης και του Κολωνακίου. Περιοχές οριοθετημένες από τους λόφους του Στρέφη και του Λυκαβηττού. Παραδοσιακά μεσοαστικές συνοικίες στις οποίες με την πάροδο των χρόνων εγκαταστάθηκαν και κάτοικοι της εργατικής τάξης. Οι συνοικίες αυτές είναι πυκνοκτισμένες και πυκνοκατοικημένες. Οι κάτοικοι τους τα τελευταία χρόνια τείνουν να εγκαταλείπουν την κατοικία στο κέντρο για μία κατοικία στα προάστια. Στις περιοχές τις κατοικίας βρίσκονται και άλλες χρήσεις όπως μικρά καταστήματα και γραφεία, όπως και ψυχαγωγία. Έτσι είναι περιοχές επισκέψιμες από κατοίκους διαφόρων περιοχών.



3.26. Η κατοικία στο κέντρο

3.2.γ. Τα προβλήματα του κέντρου

Το κέντρο της Αθήνας ακόμη διατηρεί την έλξη των επισκεπτών και κάποιες διαχρονικές χρήσεις και δραστηριότητες που το χαρακτηρίζουν. Είναι ένα κέντρο ζωντανό, πολυπληθές και χαώδες. Μια βόλτα στο κέντρο είναι ικανή να φανερώσει τις πολλές διαφορετικές εικόνες και παραστάσεις που το κέντρο σαν τόπος έχει να δείξει. Μέρη όπως το κολωνάκι και του Ψυρρή είναι γεμάτα μαγαζιά που υποδέχονται αρκετό κόσμο σχεδόν κάθε βράδυ. Η Ερμού και η Σταδίου με τα καταστήματά τους προσελκύουν καταναλωτές νέων προϊόντων, στο Μοναστηράκι και στην Αθηνάς τα πρωινά μπορεί κάποιος να βρει είδη μαστορέματος και παλαιά αντικείμενα, τα Εξάρχεια είναι μια γειτονιά στο κέντρο της πόλης που εκτός από μεγάλο ποσοστό κατοικιών φιλοξενεί πολλά καφέ, δισκοπωλεία και μικρά μαγαζιά με ρούχα, όπως και ιδιαίτερη κίνηση φοιτητών.

Η ποικιλομορφία του κέντρου είναι αυτή που το καθιστά σημαντικό πόλο έλξης. Όταν κάποιος βρίσκεται στο κέντρο, το ζει και κυκλοφορεί σε αυτό νιώθει πιο κοντά στο κέντρο των γεγονότων, νιώθει πιο συμμετέχων στη ζωή της πόλης, λιγότερο απομονωμένος και πιο κοινωνικός. Είναι ιδιαίτερα σημαντική συνεπώς η ευκολία χρήσης του κέντρου, η προσπελασιμότητα όλων των περιοχών του στη μεταφορά του κατοίκου και η αποφυγή αποκλεισμού των κατοίκων είτε για λόγους μετακίνησης είτε για κοινωνικούς λόγους. Υπάρχουν αρκετά προβλήματα στο κέντρο της Αθήνας που στέκονται ως εμπόδιο μεταξύ του κατοίκου και του κέντρου, που δυσκολεύουν την οικειοποίηση της πόλης από τον κάτοικο και διασπούν την ενότητα του κέντρου ορίζοντας ένα νοητό φράγμα για τους κατοίκους μεταξύ των διαφόρων περιοχών και που κυρίως υποβαθμίζουν τη ζωή στην πρωτεύουσα καταδικάζοντας μεγάλο μέρος του πληθυσμού της σε ένα αγώνα επιβίωσης έξω από τα λογικά και ανεκτά όρια και επίπεδα βιωσιμότητας. Αυτά τα προβλήματα θα προσπαθήσουμε να παρουσιάσουμε σε αυτή την υποενότητα.

Η Αθήνα εδώ και αρκετά χρόνια αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα. Το κλασικότερο και πιο βασανιστικό πρόβλημα της πόλης είναι η ρύπανση του αέρα. Η αλόγιστη χρήση του αυτοκινήτου που υποβοηθήθηκε και από την πτώση τιμών στην αγορά, από την έλλειψη παραδείγματος άλλων προτύπων μετακίνησης και την κακή οργάνωση της δημόσιας συγκοινωνίας, μετέτρεψε το πυκνοκτισμένο κέντρο σε μία μόνιμη εστία ρύπανσης. Σε πολλές περιοχές του κέντρου παρατηρούνται τιμές πάνω του επιτρεπτού ορίου μόλυνσης για πολλές μέρες του χρόνου (π.χ. στην Αριστοτέλους 178 μέρες το χρόνο – Καθημερινή 11-10-2006). Εκτός από τη μεγάλη κίνηση και χρήση του αυτοκινήτου στη ρύπανση συμβάλλει επίσης και η βιομηχανία, η νοθεία των καυσίμων και τα κτίρια με κακή ενεργειακή διαχείριση. Τη ρύπανση του ατμοσφαιρικού αέρα έρχεται να συμπληρώσει η ηχορύπανση συνθέτοντας ένα δυσάρεστο περιβάλλον για όποιον κατεβαίνει στο κέντρο ή το διασχίζει.

Ένα ακόμη σημαντικό πρόβλημα είναι η έλλειψη ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου. Οι ανοιχτοί χώροι θα μπορούσαν να δρουν ως χώροι φυγής από το καυσαέριο, το θόρυβο και τους αγχωτικούς ρυθμούς του ιστού του κέντρου. Οι χώροι αυτοί στο κέντρο δεν υπάρχουν, ή όπου υπάρχουν έχουν παραμεληθεί και δεν πλησιάζονται από επισκέπτες του κέντρου. Για παράδειγμα η πλατεία Κλαυθμώνος είναι τον περισσότερο καιρό κατειλημμένη από άστεγους. Έτσι η έλλειψη μέριμνας της πολιτείας πάνω σε ένα βασικό ζήτημα για όλες της μεγαλούπολης συμβάλλει στο να νεκρώνεται από κίνηση και δραστηριότητες μία πλατεία στο κέντρο της πόλης και λίγα μέτρα πιο μακριά από το σταθμό του μετρό και τις συγκοινωνίες, μια πλατεία που θα μπορούσε να ήταν ένας σταθμός στη μέρα του Αθηναίου. Το Πεδίον του Άρεως είναι εξίσου παραμελημένο, οι αναπλάσεις που βρίσκονται χρόνια υπό συζήτηση έχουν μείνει στην αναμονή και οι κάτοικοι έχουν αρχίσει να το αποστρέφονται. Για πολλούς είναι ένα εμπόδιο το οποίο χρειάζεται να παρακάμψουν για να φτάσουν στον προορισμό τους. Παρ' όλα αυτά είναι ακόμα ένας πνεύμονας μέσα στο κέντρο που θα πρέπει να αξιοποιηθεί για τη αναβάθμιση της ζωής στην πόλη.

Εκτός από τα παραπάνω προβλήματα τα οποία είναι εμφανή ήδη πολλά χρόνια τώρα υπάρχουν πιο επίκαιρα προβλήματα που έχουν τις ρίζες τους σε κακή διευθέτηση παλαιότερων προβλημάτων αλλά σήμερα είναι και πιο ευδιάκριτα από ποτέ. Ο παραμελημένος πολεοδομικός ιστός και οι συνέπειές του είναι ένα από αυτά. Οι κατοίκηση στο κέντρο και ιδιαίτερα στο Ιστορικό κέντρο είναι πολλή χαμηλή. Τα ποσοστά κατοίκησης στο Ιστορικό Κέντρο αγγίζουν το μόλις 3-4% και σε περιοχές όπως του Ψυρρή και το Μεταξουργείο βρίσκονται πολλά εγκαταλελειμμένα κτίρια. Οι κερδοσκόποι βρίσκουν ευκαιρία να εκπονηθούν σε πολύ χαμηλές τιμές τις ιδιοκτησίες των κατοίκων που αποφασίζουν να φύγουν.

Έτσι για αυτές τις ιδιοκτησίες υπάρχουν δύο περιπτώσεις, είτε το να χρησιμοποιηθούν ως επένδυση στη βιομηχανία της διασκέδασης, είτε για τη στέγαση μεταναστών με νόμιμα ή όχι έγγραφα υποβάλλοντας τους σε άθλιες συνθήκες διαβίωσης, λόγω της ανύπαρκτης υποδομής και του στοιβαγμού πολλών ανθρώπων σε ένα διαμέρισμα. Οι άνθρωποι αυτοί εγκλωβίζονται σε καθεστώς ημι-παρανομίας και να καθίστανται ευάλωτοι και αναλώσιμοι, χωρίς να βλέπουμε την πρόθεση της πολιτείας να τους εντάξει σε κάποιο αξιοπρεπές πρόγραμμα απασχόλησης, αλλά κάνοντας τα στραβά μάτια αφήνει περιοχές να γκετοποιούνται με τη συμμετοχή της.

Έτσι δημιουργούνται εστίες παρανομίας οι οποίες είναι εν γνώση της αστυνομίας, που πραγματοποιεί επιχειρήσεις "σκούπα" περιπαίζοντας της ζωές ανθρώπων που το ίδιο το κράτος κατέστησε σε αυτή τη θέση. Η γκετοποίηση, οι άθλιες συνθήκες στέγασης και η ανεργία καθιστούν τους πληθυσμούς των περιοχών αυτών ευάλωτους σε παρανομία που είτε έχει τη μορφή του παραεμπορίου, είτε τις εγκληματικότητας αλλά και πολύ συχνά τη διακίνηση των ναρκωτικών. Αυτό συμβαίνει σε συνδυασμό με την ανύπαρκτη πολιτική πάνω στο θέμα των ναρκωτικών. Εκατοντάδες άτομα χρειάζοντα βοήθειας στοιβάζονται από την αστυνομία σε μέρη που είναι άτυπα μη επισκέψιμα από πολύ κόσμο, μέρη ήδη υποβαθμισμένα. Εκεί όπου τα ναρκωτικά, η παρανομία και το σωματεμπόριο είναι πλέον ένα κοινό μυστικό.

Οι συλλήψεις των μεταναστών και των εκδιδόμενων γυναικών είναι εκτός από πρόκληση και ένα μη αποτελεσματικό μέτρο διότι δεν αγγίζει την καρδιά του προβλήματος, αφού αφενός θίγει τα εύκολα θύματα αγνοώντας τους πραγματικούς υπαίτιους και αφετέρου είναι μια μεμονωμένη πολιτική αντιμετώπιση που αφήνει εκτός παρεμβάσεις ανάπτυξης και αναδιοργάνωσης του ιστού της πόλης αφήνοντάς το στην τύχη του φαύλου κύκλου των εκπονήσεων, της γκετοποίησης και της παρανομίας.

Η ανάπτυξη όμως είναι μια παρέμβαση που πρέπει να λάβει μέρος λαμβάνοντας υπόψη πολλές παραμέτρους ταυτόχρονα. Οι πεζοδρομήσεις και οι δημιουργία μικρών χώρων πρασίνου χωρίς την επιστροφή της κατοικίας και των περιορισμό των μαγαζιών υγειονομικού ενδιαφέροντος θα συμβάλει στην αύξηση της εγκληματικότητας. Ένα σημαντικό πρόβλημα που έχει προκύψει από την αμέλεια θεμάτων των ιστορικού κέντρου είναι το πως η ανάπτυξη θα μπορούσε να συμπεριλάβει τους ήδη εγκατεστημένους πληθυσμούς στις περιοχές αυτές. Πάντως το σίγουρα είναι πως το κέντρο έχει διαμελιστεί σε περιοχές γκέτο όπως ο Αγ. Παντελεήμονας και πίσω από το Δημαρχείο, περιοχές υπό άκρατη αστυνόμευση επί των πολιτών όπως τα Εξάρχεια και απενοχοποιημένες περιοχές, όπως το Κολωνάκι που τελικά καταλήγουν να είναι καταφύγιο του νυχτερινού επισκέπτη που δε θέλει να αναμιχθεί με την "άσχημη" εικόνα της πρωτεύουσας.

Μία ενδιαφέρουσα πρόταση ανάπτυξης αναφέρει ο πρώην πρόεδρος του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων κ. Τάκης Γεωργακόπουλος, αναφέροντας δε εκ των προτέρων πως δε διαβλέπει ιδιαίτερα ενθαρρυντικό το ενδεχόμενο επιστροφής της κατοικίας στο κέντρο. Η πρόταση αυτή περιλαμβάνει την μακροχρόνια επένδυση στο κέντρο με την προϋπόθεση να υπάρχει μεικτή χρήση κατοικίας και εμπορικής δραστηριότητας. Στη Σοφοκλέους και την Ευριπίδου, περιοχές φημισμένες πλέον για τις παράνομες δραστηριότητες και με ξεχασμένη παράδοση στο χώρο του εμπορίου, βρίσκεται η μεγαλύτερη αγορά μπαχαρικού και αυτό πρέπει να αναδειχθεί για την προβολή της περιοχής. Έπειτα προτείνεται να γίνει ευρύτατη αποκατάσταση των διατηρητέων κτηρίων που υπάρχουν, αλλά και να δημιουργηθούν στην πόλη εναλλακτικές διαδρομές, πέρα από τους μεγάλους αυτοκινητόδρομους, ένα πολιτιστικό δίκτυο.

Θα πρέπει να συμπληρώσουμε πως για την επίλυση των προβλημάτων της γκετοποίησης και της εγκληματικότητας και του αποκλεισμού των πολιτών από συγκεκριμένα σημεία της πόλης και του κέντρου το οποίο θα έπρεπε να είναι ανοιχτό και συνεχές ως προς την προσβασιμότητα και την προσπελασιμότητα των περιοχών του, χρειάζεται μια ολοκληρωμένη παρέμβαση. Ολοκληρωμένη θεωρείτε μια παρέμβαση που εκτός από τη συμμετοχή όλων σε αυτή, από τους πληθυσμούς που διαμένουν στα σημεία αυτά, από τους κατοίκους άλλων περιοχών που τα επισκέπτονται αλλά και κυριότερα από την πολιτική ηγεσία που θα πρέπει να προσηλωθεί σε ένα μακροχρόνιο σχέδιο που θα μπορέσει να επουλώσει της πληγές που έχουν δημιουργηθεί στον ιστό της πόλης χωρίς να ανοίξει νέες μεταφέροντας ως συνήθων το πρόβλημα σε μία νέα περιοχή που θα αποποιηθούν οι περιουσίες και θα ξεπουληθούν ώστε να εκμεταλλευτούν εκ των υστέρων. Χρειάζεται χρόνο και κατάλληλο σχεδιασμό αλλά και ένα σχέδιο που θα τηρηθεί για την εξυγίανση του κέντρου και θα κρατηθεί μακριά από πολιτικές σκοπιμότητες.

Παρακάτω παραθέτουμε στοιχεία που συνθέτουν τα προβλήματα του κέντρου όπως περιγράφηκαν παραπάνω:

1. Σύμφωνα με έρευνα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2008), η Αθήνα είναι μαζί με το Αμβούργο και τη Μπρατισλάβα, οι ευρωπαϊκές πόλεις στις οποίες αναπτύσσονται με ανησυχητικό ρυθμό περιοχές – γκέτο με σημαντικά ποσοστά ανεργίας.

2. Τα ποσοστά κατοίκησης στο Ιστορικό Κέντρο αγγίζουν το μόλις 3-4%, ενώ η υπερσυγκέντρωση μεταναστών με νόμιμα ή μη έγγραφα γίνεται χωρίς να υπάρχουν οι αναγκαίες υποδομές με αποτέλεσμα να εγκλωβίζονται χιλιάδες άνθρωποι σε καθεστώς ημι-παρανομίας και να καθίστανται ευάλωτοι και αναλώσιμοι.

3. Σε ότι αφορά στις περιβαλλοντικές επιδόσεις, η Αθήνα κατατάσσεται 22η σε σύνολο των 30 πόλεων που περιλαμβάνονται στον Ευρωπαϊκό Δείκτη Πράσινης Πόλης, με βαθμολογία 53,09 στα 100. Σε σύγκριση με άλλες πόλεις που βρίσκονται σε θερμά κλίματα, η Αθήνα βρίσκεται χαμηλότερα από τη Μαδρίτη, τη Ρώμη και τη Λισσαβόνα, αλλά υψηλότερα από την Κωνσταντινούπολη και το Βελιγράδι. Η γενική βαθμολογία της πόλης είναι χαμηλή, εξαιτίας της ποιότητας του αέρα, στα προβλήματα ως προς τη διαχείριση απορριμμάτων και τις χρήσεις γης καθώς και της έλλειψης ενεργειακά αποδοτικών κτιρίων.

4. Η θερμοκρασία του αέρα στην πυκνά δομημένη αστική περιοχή του Ιστορικού Κέντρου της Αθήνας είναι υψηλότερη από αυτή της περιβάλλουσας περιοχής κατά 3-4 βαθμούς Κελσίου. Επιπρόσθετα έχουν αυξηθεί τα συνεχή διαστήματα με υψηλή θερμοκρασία και η συχνότητα των θερμών περιόδων (Σανταμούρης, 2009).

5. Σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα (Public Issue, 2008), οι κάτοικοι των περιοχών του Ιστορικού Κέντρου αντιμετωπίζουν καθημερινά σύνθετα προβλήματα όπως η στάθμευση (84%), η παραβατικότητα/εγκληματικότητα (79%), η ατμοσφαιρική ρύπανση (69%), τα ναρκωτικά (64%), οι υποδομές (57%), ο θόρυβος (56%), η αστυνόμευση (54%), η κατάσταση των ελεύθερων χώρων (42%), τα απορρίμματα (42%) κτλ.

6. Αντίθετα με τις προσδοκίες που καλλιεργήθηκαν με το ΠΔ «Περί καθορισμού χρήσεων γης και ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης στην περιοχή Ψυρρή-Κέντρου (Ομόνοιας)», δεν καθορίστηκαν ζώνες αμιγούς κατοικίας με αποτέλεσμα την αλλοίωση του αστικού ιστού. Επισημαίνεται ότι το 1994 υπήρχαν έξη εστιατόρια και τέσσερα θέατρα, ενώ μόλις οκτώ χρόνια αργότερα υπήρχαν 107 καταστήματα εκ των οποίων τα 57 εστιατόρια και τα 15 μπαρ.

7. Η εξέλιξη που περιγράφεται στο σημείο #6 συνοδεύθηκε από τη μείωση της βιοτεχνικής δραστηριότητας. Από τις 1300 βιοτεχνίες που υπήρχαν μέχρι τις αρχές του 1990, έχουν παραμείνει οι 300. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στο διάστημα από 1991-2001 η απασχόληση στη βιοτεχνία μειώνεται από 55.000 σε 37.000 εργαζομένους (δηλαδή κατά περίπου 30%). Αντίθετα η απασχόληση σε μπαρ και εστιατόρια αυξήθηκε από 27.000 σε 47.000 εργαζόμενους, δηλαδή κατά περίπου 90%. Η εξέλιξη αυτή μεταφράζεται πρακτικά σε ένα μάλλον βίαιο μετασχηματισμό της τοπικής κοινωνίας και οικονομίας σε μία περισσότερο καταναλωτική και ψυχαγωγική κατεύθυνση. Με την εξαίρεση των γκαλερί και των θεάτρων, οι επιχειρήσεις που χωροθετούνται στο Ιστορικό Κέντρο αντλούν από την ταυτότητα του αστικού χώρου διαμορφώνοντας ένα νέο πρότυπο διασκέδασης («νέο-ταβέρνες»). Μαζί αναπτύσσεται και η βιομηχανία της νυκτερινής διασκέδασης με την εγκατάσταση πλήθους κέντρων που επιβαρύνουν το αστικό τοπίο, αποδυναμώνουν την κλίμακα της γειτονιάς και καταλαμβάνουν λόγω παρελκόμενων δραστηριοτήτων τους πολύτιμα τμήματα του δημόσιου χώρου (λ.χ. πεζοδρόμια).

8. Περισσότερα από 500 κτήρια στο κέντρο της Αθήνας είναι εγκαταλελειμμένα. Στο Μεταξουργείο έχουν καταγραφεί 211 εγκαταλελειμμένα κτίρια και 110 στου Ψυρρή.

9. Οι δημόσιες Επενδύσεις για έργα ανάπλασης και ανάδειξης του Ιστορικού Κέντρου μέσω της ΕΑΧΑ ΑΕ περιορίσθηκαν σε 15 περίπου εκ. ευρώ συνολικά για το διάστημα 2004-2009 ενώ το προηγούμενο διάστημα (2000-2004) ανέρχονταν στα 120 εκ ευρώ.

10. Σύμφωνα με έρευνα της Ένωσης Ξενοδόχων Αθηνών (ΕΞΑ, 2009), καταγράφεται χαμηλή αξιολόγηση από τους αλλοδαπούς επισκέπτες στον παράγοντα 'value for money' σε ότι αφορά τη χρήση των ξενοδοχείων και την προσφορά όλων των υπολοίπων τομέων παροχής υπηρεσιών στο Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας.

11. Σύμφωνα με την ίδια έρευνα της ΕΞΑ, χαμηλή είναι η αξιολόγηση και όλων των στοιχείων αστικής εξυπηρέτησης, χρήσης και αστικού εξοπλισμού της πόλης εκτός των ΜΜΜ. (από το καλύτερο προς το χειρότερο: αναψυχή-διασκέδαση, σήμανση – πληροφόρηση, πράσινο – πάρκα, ασφάλεια, κατάσταση πεζοδρομίων και πλατειών, δημόσια καθαριότητα, ατμοσφαιρική ρύπανση, ηχορύπανση).

(Τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν είναι από άρθρο του Κώστα Καρτάλη Προέδρου Επιτροπής Περιβάλλοντος της Βουλής, όπως δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα Καθημερινή με τίτλο "Ιστορικό κέντρο της Αθήνας: Ποσοτική τεκμηρίωση μιας διαρκούς υποβάθμισης - Η εικόνα της Αθήνας αποτυπώνει τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν πολλά μεγάλα αστικά κέντρα" τις 26/01/2010)

4. ΟΙ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η έρευνα που διεξήχθη στα πλαίσια της παρούσας εργασίας μελετά τη συμπεριφορά των κατοίκων του πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής των Αθηνών ως προς την οικειοποίηση του κέντρου των Αθηνών. Για την αποτελεσματικότητα της έρευνας επιλέχθηκαν κάποιοι παράμετροι των οποίων η μελέτη θα μας οδηγήσει πιο κοντά στο επιθυμητό αποτέλεσμα, δηλαδή την σκιαγράφιση της σχέσης των κατοίκων της Αθήνας με το κέντρο της πόλης τους. Παρακάτω παρουσιάζονται οι παράμετροι της έρευνας τοποθετημένοι σε διαχωρισμένα πλαίσια. Ενώ οι παράμετροι θα μπορούσαν να απαριθμηθούν και να επεξηγηθούν σε διαφορετική σειρά, ο διαχωρισμός αυτός επιλέγεται λόγω του ότι η μελέτη θα διεξαχθεί με τη χρήση ερωτηματολογίων που τηρούν στην ανάπτυξη τους αυτήν τη μορφή των πλαισίων. Τα ερωτηματολόγια παρουσιάζονται σε επόμενο κεφάλαιο. Τα πλαίσια των παραμέτρων της έρευνας είναι τα ακόλουθα:

4.1. Κατοικία

Η κατοικία υπήρξε από την αρχή της ιστορίας της αστικοποίησης ένα τόπο στον οποίο ο άνθρωπος επιζητούσε ένα χώρο οικείο, που θα έχει τη δυνατότητα να του εκπληρώσει τις ανάγκες του. Αρχικά μπορεί πράγματι οι κοινωνικές, ψυχολογικές και βιολογικές του κατοίκου να καλύπτονταν σε μεγάλο βαθμό από την κατοικία την ίδια αλλά και από την θέση (περιβάλλον) στην οποία βρισκόταν. Μεταπολεμικά όμως η λειτουργικότητα της κατοικία και της θέσης της άρχισε να διαφοροποιείται ως προς τις ανάγκες που μπορούσαν να καλυφθούν. Με την πάροδο των χρόνων η κατοικία εμπορευματοποιείται και ο τρόπος του κατοικείν περνάει από τη μονοκατοικία στην πολυκατοικία, από την επαφή με το φυσικό περιβάλλον σε ένα νέο, διαφορετικά διαμορφωμένο, αστικό περιβάλλον. Επίσης η θέση της κατοικίας αρχίζει να προσδιορίζει την κοινωνική θέση.

4.1.α. Θέση κατοικίας

Θεωρώντας το σπίτι σαν τη βάση από την οποία κάθε άνθρωπος ,που μπορεί να εξασφαλίσει μία στέγη, αρχίζει να οικειοποιείται το γύρω περιβάλλον του, τη συνοικία του και την πόλη του, είναι προφανές πως κάποια χαρακτηριστικά της κατοικίας του επηρεάζουν άμεσα και πρωταρχικά τον τρόπο που ο κάτοικος αντιλαμβάνεται το περιβάλλον του και το κοινωνικοποιείται.

Στην έρευνα που πραγματοποιούμε δίνουμε μεγάλο βάρος στη θέση της κατοικίας γιατί μας βοηθάει στο να προσεγγίσουμε τα χαρακτηριστικά αυτά. Χαρακτηριστικά όπως η απόστασή της από το κέντρο , το πόσο κοντά βρίσκεται σε ανοικτούς χώρους, την πυκνότητα της δόμησης στη γύρω περιοχή αλλά και το πόσο κοντά βρίσκεται με άλλες χρήσης γης και υποδομές (Βιομηχανία, συγκοινωνίες κ.α.)

Επομένως αν συνδυάσουμε τις θέσεις κατοικίας ενός αριθμού κατοίκων με άλλες πληροφορίες για τον τρόπο με τον οποίο ζουν τη γύρω τους περιοχή, από τη συνοικία και μέχρι την πόλη ολόκληρη θα καταφέρουμε συνδυάζοντας στοιχεία της ατομικής γεωγραφίας αυτών των ατόμων να καταλήξουμε σε αρκετά χρήσιμα συμπεράσματα που θα αφορούν σε ένα σύνολο κατοίκων και θα αντικατοπτρίζουν τις συμπεριφορές ενός ολόκληρου πληθυσμού.

4.2. Εργασία

Όταν οι άνθρωποι αναφέρονται στην εργασία πολλές φορές σε αντιστοιχία χρησιμοποιούν τη λέξη απασχόληση. Έτσι δίνεται και μια άλλη διάσταση σε αυτή. Η εργασία είναι ο τρόπος με τον οποίο κάποιος άνθρωπος αφενός προσπαθεί να εκπληρώσει πρωταρχικές ανάγκες του και να πραγματοποιήσει κάποιους στόχους του. Αλλά είναι και μια δραστηριότητα η οποία απασχολεί τον άνθρωπο για μεγάλο, συνήθως το μεγαλύτερο μέρος της ημέρας του. Η εργασία για όσους εργάζονται αποτελεί το κύριο πλαίσιο κοινωνικοποίησης τους, αυτό που θα έχει μεγάλο αντίκτυπο στην ψυχολογία τους, την κοινωνική τους θέση, την προσωπικότητάς τους και τη σχέση τους με το περιβάλλον τους.

4.2.α. Θέση χώρου εργασίας

Έτσι ενώ οι κατοικία είναι η βάση του κατοίκου μιας πόλης, η εργασία του είναι η κύρια του δραστηριότητα και η πιο άμεσα συνδεδεμένη με την κατοικία, αφενός οικονομικά και αφετέρου χωρικά, αφού η θέση της εργασίας αποτελεί και τον κυριότερο προορισμό των μετακινήσεων ενός κατοίκου, αν το σπίτι του θεωρηθεί η αφετηρία τους.

Μπορούμε λοιπόν να δούμε εύκολα, πως η εργασία επηρεάζει την γενικότερη οικειοποίηση της πόλης από τον κάτοικό της. Το αν ένα άτομο εργάζεται, αλλά και η φύση της εργασίας του αποτελούν γνωρίσματα που θα προσδιορίζουν κάποια θέση που θα έχει στην κοινωνία, θα προσδιορίζουν τον περίγυρο του αλλά και στοιχεία της προσωπικότητάς του. Έπειτα ο χώρος εργασίας είναι ένας χώρος που ο εργαζόμενος παραμένει για μεγάλη διάρκεια της ημέρας. Ο χώρος αυτός επηρεάζει κυρίως τη σχέση του με την εργασία αλλά και με την αποδοτικότητά του αλλά και ο τόπος εργασίας μέσα στην πόλη επηρεάζει την καθημερινή ψυχολογία του εργαζομένου με συνέπεια να γίνεται και ένα πρίσμα στο πως βιώνει την πόλη που ζει και εργάζεται. Η θέση της εργασίας είναι κατά πρώτον ένας καθημερινός προσδιορισμός μίας ή και περισσότερων μετακινήσεων, που ως επί το πλείστον δεν μπορούν να μετατεθούν χρονικά και γι αυτό χαρακτηρίζονται και ως ανελαστικές.

4.2.β. Η μετακίνηση προς την εργασία

Η εργασία θα προσδιορίζει ενδεχομένως και την σχέση που θα αναπτύξει και τα συναισθήματα που θα φέρει ο κάτοικος για ένα κομμάτι της πόλης του, όπως και με συγκεκριμένες, συχνά πραγματοποιούμενες διαδρομές. Στη μετακίνηση προς την εργασία ο κάτοικος θα είναι σε μία συνεχή σχέση δράσης - αντίδρασης με το περιβάλλον και της συνθήκες διαβίωσης σε αυτό. Η επιλογή μέσου μεταφοράς και διαδρομής είναι πολύ σημαντικά για το πως ο κάτοικος αντιλαμβάνεται την πόλη του και την ποιότητα ζωής που του προσφέρει.

Το περιβάλλον γύρω από το χώρο εργασίας είναι τόπος δραστηριοτήτων για τον εργαζόμενο εκεί όπως και κοινωνικής επαφής. Βεβαίως υπάρχουν τα κριτήρια του κάθε ανθρώπου που σε συνδυασμό με τα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής συνθέτουν την προσωπική γεωγραφία του κάθε ατόμου. Η προσωπικές επιλογές είναι αυτές που καθορίζουν το βαθμό που κάποιος οικειοποιείται κάποια κομμάτια της πόλης του και αυτές επηρεάζονται από τη διαμόρφωση των χώρων της και την εξυπηρέτηση που προσφέρουν οι υποδομές τις.

Θέλοντας να ερευνήσουμε τις παραπάνω συσχετίσεις κρίθηκε σκόπιμο να θέσουμε ως κύριο παράγοντα της έρευνας τη θέση της εργασίας των εργαζόμενων κατοίκων της Αθήνας και τον τρόπο με τον οποίο επιλέγουν να μετακινηθούν σε αυτή.

4.3. Οι δραστηριότητες

Όπως είδαμε παραπάνω ο χώρος της κατοικίας και της εργασίας παίζουν μεγάλο ρόλο στη σχέση του κατοίκου με την πόλη. Είναι θέσεις που ορίζουν την καθημερινότητα και επηρεάζουν σε πρώτο βαθμό την εικόνα, τα συναισθήματα και την αντίληψη που θα αναπτύξει με την πόλη. Οι θέσεις όμως τις οποίες ένας κάτοικος επισκέπτεται και τα κομμάτια τα οποία οικειοποιείται ποικίλουν. Ένας κάτοικος θα επιλέξει ,με μεγαλύτερο βαθμό ελευθερίας από την εργασία και την κατοικία του, να επισκεφθεί και άλλα τμήματα της πόλης για διάφορες δραστηριότητες όπως διάφορους τρόπους μετακίνησης. Ο σχεδιασμός της πόλης τώρα είναι εκείνος που θα δώσει την ανάλογη ελευθερία επιλογής στον κάτοικο. Αντίστοιχα η επιλογές των κατοίκων στη συνισταμένη τους είναι εκείνες που θα δώσουν χαρακτήρα στην πόλη και θα διαφοροποιήσουν τα διάφορα κομμάτια της.

Με το παραπάνω σκεπτικό για να μπορέσουμε να συνθέσουμε μία γενική αλλά και συνάμα αντιπροσωπευτική και ρεαλιστική εικόνα για την αμφίδρομη αυτή σχέση μεταξύ του κατοίκου με την πόλη σαν παραμέτρους στην έρευνα θέτουμε τη συχνότητα με την οποία ο κάτοικος της Αθήνας πραγματοποιεί κάποιες συγκεκριμένες δραστηριότητες εκτός της εργασίας, το που λαμβάνουν χώρα αυτές (εντός-εκτός του κέντρου και σε ποια περιοχή εφόσον πραγματοποιούνται σε αυτό) αλλά και οι πιο μέσο μετακίνησης επιλέγουν οι επισκέπτες του κέντρου για κάθε ξεχωριστή δραστηριότητα την οποία πραγματοποιούν σε αυτό.

4.3.α. Συχνότητα δραστηριότητας

Σαν στοιχείο η συχνότητα πραγματοποίησης μιας δραστηριότητας μας δίνει τη δυνατότητα να αντιληφθούμε ποιες δραστηριότητες είναι περισσότερο προσεγγίσιμες από τους κατοίκους της πόλης, όπως και ποιοι είναι αυτοί οι κάτοικοι που προσεγγίζουν την κάθε δραστηριότητα και ποια είναι τα χαρακτηριστικά τους, όπως η ηλικία τους, το φύλο τους, η θέση της κατοικίας τους κ.α. Αντίστροφα φαίνεται για ποιες δραστηριότητες προσφέρεται ο χώρος της Αθήνας και σε ποιες είναι η πόλη ανοιχτή όπως και ποιες αποκλείει.

4.3.β. Περιοχές πραγματοποίησης δραστηριοτήτων

Το που πραγματοποιούνται οι δραστηριότητες στο χώρο της πόλης μας δίνει μια ιδέα για τον τρόπο οικειοποίησης της. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι δημιουργείται ένας χάρτης οικειοποίησης που φανερώνει τη γεωγραφία των δραστηριοτήτων μέσα στην πόλη και διαφοροποιεί το χαρακτήρα της οικειοποίησης κάθε περιοχής του κέντρου. Η παράμετρος αυτή σε συνδυασμό με τα λοιπά στοιχεία που θα συγκεντρωθούν θα συνδυαστούν με σκοπό τη σκιαγράφηση της σχέσης του κατοίκου με το κέντρο της πόλης, που θα έχει και ποιοτική πληροφορία, πέρα από την πληροφορία για την επισκεψιμότητα του κάθε μέρους. Θα γνωστοποιείται ο λόγος και οι ξεχωριστές ομάδες ανθρώπων που για συγκεκριμένες δραστηριότητες επισκέπτονται συγκεκριμένες περιοχές του κέντρου και θα δίνεται έτσι ένα πλουσιότερο νόημα στην έννοια της οικειοποίησης.

4.3.γ. Μέσο μετακίνησης

Το μέσο μετακίνησης τίθεται ως παράγοντας στη μελέτη αυτή για να μελετηθεί καλύτερα η συμπεριφορά του κατοίκου μέσα στην πόλη. Μπορούμε να καταλήξουμε σε ιδιαίτερες ενδιαφέροντα συμπεράσματα αν συνδυάσουμε την επιλογή του μέσου για κάθε δραστηριότητα με την περιοχή που αποτελεί τον προορισμό της δραστηριότητας. Η συμπεριφορά μετακίνησης που την επιλογή του τρόπου οικειοποίησης ή ακόμα και μη οικειοποίησης (προσπέλασης) κάποιων περιοχών. Αντιστρόφως γίνεται φανερό πως διαφορετικές περιοχές έχουν διαφορετική προσπελασιμότητα για το κάθε μέσο, ανάλογα με της συνθήκες κυκλοφορίας ή τον σχεδιασμό της δημόσιας συγκοινωνίας.

Σκοπός των παραπάνω σχεδιασμών στην έρευνα είναι μια σφαιρική πληροφόρηση πάνω στο θέμα της οικειοποίησης του κέντρου. Γίνεται προσπάθεια το θέμα να μελετηθεί πολύπλευρα συλλέγοντας στοιχεία που θα μπορούν μέσω της ανάλυσης τους να δείξουν πως οι επιλογές των κατοίκων είναι άμεσα συνυφασμένες με το τι η πόλη μπορεί να τους προσφέρει καθώς και το πώς αυτές μπορούν να διαμορφώνουν την ίδια την πόλη αποδεικνύοντας επίσης (σε συνδυασμό με άλλα στοιχεία) πως η διαφορετικότητα των κατοίκων αλλά και των διαφόρων περιοχών της πόλης δημιουργεί διαφορετικά πρότυπα οικειοποίησης της. Προσπαθώντας να αποκρυπτογραφήσουμε τον τρόπο που ο κάτοικος βιώνει την πόλη διαμορφώνουμε την έρευνα έτσι ώστε να μπορούμε να απαντήσουμε σε ερωτήματα όπως :

- Για ποιες δραστηριότητες γίνονται οι περισσότερες επισκέψεις στο κέντρο, ή ακόμα και σε συγκεκριμένες περιοχές του κέντρου.
- Τι μεταφορικό μέσο τείνει η πλειοψηφία των επισκεπτών του κέντρου να επιλέγει για να πραγματοποιήσει μια συγκεκριμένη δραστηριότητα, και πόσο αυτό σχετίζεται με το που πραγματοποιείται πιο συχνά η δραστηριότητα αυτή.

Έτσι για παράδειγμα θα μπορούμε να δούμε από ποια μεταφορικά μέσα είναι προσβάσιμα κάποια μέρη του κέντρου ή και πως η επιλογή του μέσου συσχετίζεται με την κάθε δραστηριότητα.

- Πόσο συχνά και για ποιες δραστηριότητες που πραγματοποιεί έτσι κι αλλιώς ο Αθηναίος, αποφεύγει το κέντρο της Αθήνας.

Συσχετίζοντας τις παραμέτρους αυτής της ενότητας της έρευνας με στοιχεία άλλων ενοτήτων τα συμπεράσματα γίνονται αυτομάτως πιο πλούσια σε στοιχεία που θα μπορούν να οδηγήσουν σε χρησιμότερα συμπεράσματα για το πως πιο εξειδικευμένες ομάδες ατόμων ζούνε το κέντρο της Αθήνας.

4.4. Προφίλ Ερωτηθέντα

Οι παράμετροι σε αυτή την ενότητα σκοπεύουν στο να μας γνωστοποιήσουν κατά ένα μέρος το κοινωνικό υπόβαθρο των κατοίκων της Αθήνας που θα λάβουν μέρος στην έρευνα.

4.4.α. Φύλο

Η παράμετρος του φύλου θα μας βοηθήσει να εξάγουμε συμπεράσματα σχετικά με το πως σχετίζεται το φύλο του μετακινούμενου με το μέσο μετακίνησης που επιλέγει ή και με τις περιοχές που επιλέγει να πάει. Το πως και κατά πόσο διαφορετικά τα δύο φύλα ζουν την πόλη θα μας δώσει την ευκαιρία να διακρίνουμε διαφορετικά πρότυπα μετακίνησης και δραστηριοποίησης στην πόλη και θα μας κάνει να αναρωτηθούμε αν το κέντρο της Αθήνας "προσφέρεται" στον ίδιο βαθμό και στα δύο φύλλα.

4.4.β. Ηλικία

Ο παράγοντας της ηλικίας είναι πολύ σημαντικός για κάθε έρευνα. Στη συγκεκριμένη αποκτά μεγαλύτερο ενδιαφέρον αν σκεφτούμε πως η γήρανση του πληθυσμού είναι ένα φαινόμενο που αυξάνεται τα τελευταία χρόνια και προφανώς επηρεάζει τη ζωή στην μεγαλούπολη. Έπειτα θα εξεταστεί το πόσο ανοικτό είναι το κέντρο για διαφορετικές ηλικιακές ομάδες, το πόσο εύχρηστη και πραγματοποιήσιμη είναι η χρήση των διαφόρων συγκοινωνιών απ' όλους και αν ο κάθε ηλικίας επισκέπτης του κέντρου θα επιλέξει την καρδιά της πόλης για τις καθημερινές ανάγκες του ή για τις υποχρεώσεις του. Επίσης όσον αφορά τους νέους οι οποίοι σπουδάζουν γίνεται αντιληπτό εύκολα πως έχουν σαν ομάδα μία πιο ομοιογενή κοινωνική γεωγραφία μέσα στην πόλη που θα εξαρτάται και από τον αστικό σχεδιασμό και τη θέση μέσα στον αστικό χώρο των υποδομών που αφορούν το φοιτητικό κόσμο.

4.4.γ. Ιδιοκτησία μέσου

Είναι γνωστό πως η ιδιοκτησία αυτοκινήτων στην πρωτεύουσα είναι κάτι που αυξάνει χρόνο με το χρόνο. Σημαντικό ρόλο σε αυτή την αύξηση παίζει η τακτική που ακολουθούν οι εταιρείες κατασκευής αυτοκινήτων, η οικονομική πολιτική του κράτος σχετικά με τη φορολόγηση της ιδιοκτησίας των Ι.Χ. αλλά και η νοοτροπία των Αθηναίων. Παρόλα αυτά επί της έρευνας η κατοχή ή μη μεταφορικού μέσου είναι ενδιαφέρουσα πληροφορία.

Το αν κάποιος χρησιμοποιεί το ιδιόκτητο μέσο του για να επισκέπτεται κάποια τμήματα του κέντρου ή το αποφεύγει δείχνει μια προτίμηση, συνεπώς έναν τρόπο οικειοποίησης και πρόσβασης σε κάποιον επιλεγμένο προορισμό και για κάποια δραστηριότητα. Η διαφορετικές ομάδες των εχόντων και των μη εχόντων μεταφορικό μέσο ορίζουν δύο διαφορετικές γωνίες για το πως βλέπει κάποιος τις μετακινήσεις μέσα στην πόλη και το κέντρο της και πως η δυνατότητα χρήσης ενός ιδιόκτητου μέσου επηρεάζει τελικά την επιλογή των μετακινήσεων.

4.4.δ. Μορφωτικό επίπεδο

Τέλος, στη διαμόρφωση του προφίλ των ερωτηθέντων προσθέτουμε την παράμετρο του μορφωτικού επιπέδου. Χωρίς να προδιατίθεται κάποια θεώρηση για τη συμπεριφορά ανθρώπων με διαφορετικό μορφωτικό επίπεδο, είναι ενδιαφέρον να εξετάσουμε αν υπάρχουν διαφοροποίησης στους τρόπους οικειοποίησης της πόλης από άτομα των διαφορετικών μορφωτικών επιπέδων και αν η μόρφωση σαν παράγοντας την επηρεάζουν σε πρακτικό επίπεδο και όχι θεωρητικά.

5. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ – ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

5.1. Γενικά

Η τεχνική συλλογής δεδομένων που χρησιμοποιήθηκε είναι αυτή των ατομικών αναφορών μέσω των ερωτηματολογίων. Τα ερωτηματολόγια αποσκοπούν στο να μας δώσουν ένα χάρτη συμπεριφοράς του ατόμου που λαμβάνει μέρος στην έρευνα. Είναι το εργαλείο που μέσα από την επεξεργασία του σχηματίζουμε μια εικόνα για την κίνηση του κάθε κατοίκου μέσα στην πόλη, για το πως κατανέμει το χρόνο του σύμφωνα με την κάθε δραστηριότητα και τι επιλογές κάνει στον τρόπο που μετακινείται. Τα ερωτηματολόγια συντάχθηκαν λαμβάνοντας υπόψη τις παραμέτρους τις έρευνας που θεωρήθηκαν απαραίτητες ώστε να μελετήσουμε την οικειοποίηση του κέντρου της Αθήνας από τους κατοίκους της.

Θα λέγαμε στο σημείο αυτό πως προσπαθούμε να μελετήσουμε, να εξάγουμε συμπεράσματα για την περιβαλλοντική στάση των κατοίκων της Αθήνας εννοώντας τα συναισθήματα που εκδηλώνονται απέναντι σε χαρακτηριστικά του φυσικού περιβάλλοντος. Για παράδειγμα η απόφαση για το ποιο μέσο μεταφοράς θα χρησιμοποιήσει κάποιος για κάποιον προορισμό επηρεάζεται κατά μεγάλο μέρος από τη στάση του απέναντι σε κάθε μέρος και τα συναισθήματα που αυτό του προκαλεί, έτσι γνωρίζοντας την επιλογή του μέσου μπορούμε να βασίσουμε την υπόθεσή μας για το πως νιώθει κάποιος απέναντι σε κάποιο περιβάλλον και το βαθμό και τον τρόπο που το οικειοποιείται. Συνδυάζοντας τον προορισμό με τη δραστηριότητα δομούμε ένα πλαίσιο συμπεριφοράς. Για αυτό το πλαίσιο εκτός από την τοποθεσία γνωρίζουμε και τον τύπο δράσης που λαμβάνει χώρα σε αυτό. Αν συνδυάσουμε και πληροφορίες όπως η διάρκεια και η συχνότητα που πραγματοποιούνται οι διάφορες δραστηριότητες τότε βλέπουμε πως κάθε ερωτηματολόγιο μπορεί να χρησιμοποιηθεί έμμεσα ως εργαλείο περιβαλλοντικής αξιολόγησης που ο κάθε ερωτώμενος πραγματοποιεί. Προσπαθούμε μέσω αυτής της αξιολόγησης να δούμε πως ο κάτοικος αντιλαμβάνεται το χώρο γύρω του, πως δέχεται πληροφορίες σε αυτόν και πως δρα ο ίδιος μέσα του και με ποια κριτήρια και ποιους δικούς του κανόνες αποφασίζει να δράσει.

5.2. Ερωτηματολόγια

5.2.α. Σχεδιασμός ερωτηματολογίου

Κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού του το ερωτηματολόγιο άλλαξε αρκετές μορφές ερωτήσεων και δοκιμάστηκε σε απογραφόμενους ώστε να καταλήξει στην πιο εύχρηστη και σαφή μορφή του. Τελικά σχεδιάστηκε ώστε να μπορεί να συμπληρωθεί από τους λαμβάνοντες μέρος στην έρευνα χωρίς να είναι απαραίτητη η παρουσία του απογραφόμενου, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί και μεγαλύτερο μέγεθος δείγματος. Το περιεχόμενο του ερωτηματολογίου αποτελείται από ερωτήσεις σαφώς διατυπωμένες για τη συλλογή κατάλληλων και ακριβών στοιχείων που θα βοηθήσουν στην διεξαγωγή αποτελεσματικών συμπερασμάτων. Οι κατηγορίες ερωτήσεων είναι δύο, ερωτήσεις που αφορούν καθαρά το θέμα της εργασίας καθώς και δημογραφικές ερωτήσεις. Χρησιμοποιήθηκαν κλειστές ερωτήσεις διχοτομικού χαρακτήρα (όπως ΝΑΙ / ΟΧΙ, Άντρας / Γυναίκα) αλλά και πολλαπλών επιλογών.

Το ερωτηματολόγιο χωρίζεται σε τέσσερις υποενότητες ερωτήσεων που όλες μαζί συνθέτουν ένα μέρος του προφίλ οικειοποίησης της πόλης για τον κάθε ερωτηθέντα. Οι υποενότητες αυτές και η σύνταξή τους έγινε με βάση το κεφάλαιο των παραμέτρων της εργασίας.

Η πρώτη υποενότητα αφορά τον τόπο κατοικίας του ερωτηθέντα η οποία προσδιορίζεται με ακρίβεια συνοικίας και συχνά ακρίβεια οδού, αν ο απογραφόμενος έχει απαντήσει στην ερώτηση αυτή.

Η δεύτερη υποενότητα σκοπεύει ταυτόχρονα στην ανάλυση του κοινωνικού προφίλ των ερωτηθέντων, μέσω των πληροφοριών για το αν εργάζονται ή αν σπουδάζουν, και τον τρόπο μετακίνησης τους προς την εργασία τους καθορισμένης της πληροφορίας για την τοποθεσία αυτής. Έτσι από την αρχή του ερωτηματολογίου γνωρίζοντας τη θέση κατοικίας, τη θέση εργασίας και το τρόπο που ο ερωτώμενος μετακινείται προς αυτή συνθέτουμε ένα μεγάλο μέρος της εικόνας της γεωγραφίας των μετακινήσεών του.

Η Τρίτη υποενότητα ασχολείται με τις δραστηριότητες του απογραφόμενου. Αυτό που θα εξαχθεί ως στοιχείο από αυτή την υποενότητα είναι το πως ο κάθε συμμετέχων κατανέμει το χρόνο του ανάμεσα σε κάποιες κοινωνικές δραστηριότητες, πετυχαίνοντας έτσι μία κοινωνική σκιαγράφιση του δείγματος. Έπειτα ζητάται να απαντηθεί πως αυτές οι δραστηριότητες μοιράζονται χωρικά, σε αυτές που πραγματοποιούνται εντός και εκτός του Κέντρου. Αυτό μας επιτρέπει να έχουμε μια έμμεση περιβαλλοντική αξιολόγηση εφόσον οι απαντήσεις δηλώνουν μια προτίμηση, ή απόφαση μεταξύ του Κέντρου και των εκτός περιοχών. Επίσης γίνεται περαιτέρω εμβάθυνση στις επιμέρους περιοχές του Κέντρου της Αθήνας έτσι ώστε να παρατηρηθούν διαφοροποιήσεις από περιοχή σε περιοχή που θα μπορέσουν να συνθέσουν μία σφαιρικά ιδωμένη εικόνα για την ταυτότητα του Κέντρου χωρίς να θεωρείται αυτό μία ομοιογενής περιοχή, που θα ήταν εκ των πραγμάτων λανθασμένη θεώρηση. Η αξιολόγηση αυτή εμπεριέχει τη διάσταση της *ευχαρίστησης*, γιατί δείχνει την επιλογή περιοχών ανάλογα με ψυχαγωγικές δραστηριότητες και τη διάσταση της *κινητοποίησης*, επειδή ενδεχομένως η περιοχή πραγματοποίησης κάποιων δραστηριοτήτων να γίνεται λόγω της κινητοποίησης που προκαλεί η εκάστοτε περιοχή στον επισκεπτόμενο. Αν τώρα συνδυάσουμε όλα τα προηγούμενα με τον παράγοντα τις μετακίνησης αφενός στην περιβαλλοντική διάσταση εισάγουμε και τον παράγοντα της *δυνατότητας*, πόσο δηλαδή προσβάσιμο είναι το κάθε μέρος καθώς και πως αυτή η παράμετρος της προσβασιμότητας επηρεάζει τις επιλογές δράσεων του καθενός. Αλλά παράλληλα η γνώση της επιλογής μεταφορικού μέσου θα μας οδηγήσει σε συμπεράσματα για την περιβαλλοντική συμπεριφορά των ερωτώμενων, όπως και θα μας δώσει και μια εικόνα για την αντίληψη των κατοίκων όσον αφορά την προσβασιμότητα, την ελκυστικότητα και τους παράγοντες αυτούς που καθιστούν τα διάφορα μέρη της πόλης λιγότερο ή περισσότερο επισκέψιμα.

Τέλος στην τέταρτη υποενότητα διεξάγονται ερωτήσεις που αφορούν τα προσωπικά στοιχεία του κάθε ερωτηθέντα για να συντεθεί το προφίλ του. Τα στοιχεία δεν υπεισέρχονται σε ερωτήσεις που θα έκαναν τους συμμετέχοντες να νιώσουν άβολα, καθώς και πρωταρχικά διατηρείται και η ανωνυμία τους.

Τα στοιχεία περιορίζονται σε δημογραφικές πληροφορίες όπως το φύλλο και η ομάδα ηλικίας, καθώς και ερωτάται και το μορφωτικό επίπεδο και η ιδιοκτησία κάποιου μεταφορικού μέσου. Τα στοιχεία αυτά συλλέγονται για την ομαδοποίηση των αποτελεσμάτων της έρευνας και για τον έλεγχο της αντιπροσωπευτικότητας του δείγματος. Επίσης με τον συνδυασμό των διαφόρων πεδίων των ερωτήσεων μπορούμε να εμβαθύνουμε στα συμπεράσματα, δημιουργώντας περισσότερες υποομάδες και προσεγγίζοντας πιο ποιοτικά το θέμα της εργασίας.

5.2.β. Συλλογή ερωτηματολογίων

Τα ερωτηματολόγια μοιράστηκαν τυχαία σε αυτούς που έλαβαν μέρος στην έρευνα. Αυτό έγινε στο δρόμο και σε τυχαία σημεία της πόλης και κατά προτίμηση σε υπό συνθήκες κάτω από τις οποίες ο κάθε απογραφόμενος θα είχε το χρόνο και την άνεση να μπορέσει να επεξεργαστεί και να συμπληρώσει τις ερωτήσεις. Για παράδειγμα πολλοί απογραφόμενοι βρισκόντουσαν στο χώρο της δουλειάς τους, σε κάποιο καφέ ή για ψώνια ή καθόντουσαν σε κάποιο εξωτερικό χώρο. Αξίζει να συμπληρωθεί πως στο αρχικό στάδιο της έρευνας έγινε μία προσπάθεια οι έρευνα να γίνει σταματώντας κόσμο στο δρόμο ενώ βρίσκονται ενδιάμεσο μιας δραστηριότητας ή κάποιας μετακίνησης, όμως η προσπάθεια αυτή απέτυχε γιατί εκτός από ιδιαίτερος χρονοβόρα συνάντησε τη δυσκολία πως οι πιθανοί απογραφόμενοι αρνούσαν να συμμετάσχουν, προφανώς λόγω του ότι το πλαίσιο της διεξαγωγής της έρευνας δεν τους έκανε να νιώθουν άνετα και τους καθυστέρουσε από κάποια δραστηριότητα ή μετακίνηση.

Ένας δεύτερος τρόπος συμπλήρωσης των ερωτηματολογίων ήταν ο διαμοιρασμός τους σε κάποια γνωστά πρόσωπα, που με τη σειρά τους τα μοίρασαν και σε δικά τους γνωστά πρόσωπα κ.ο.κ. Τελικά τα ερωτηματολόγια επέστρεψαν στα χέρια του απογραφέα και αυτή η μέθοδος αποδείχθηκε αρκετά προσοδοφόρα διότι έδωσε μεγάλη διασπορά ηλικιών λόγω του ότι τα ερωτηματολόγια έφτασαν σε ολόκληρες οικογένειες και ανθρώπους ηλικιών που δύσκολα θα μπορούσαν, ή θα συμφωνούσαν να συνεργαστούν αν τους συναντούσαμε στο δρόμο, αλλά και που πολλές φορές δε θα τους συναντούσαμε καθόλου στο δρόμο.

Ο τρίτος τρόπος συμπλήρωσης ερωτηματολογίων έγινε με την προώθησή του μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Αυτός ο τρόπος έχει ομοιότητες με το δεύτερο από την άποψη της ευκολίας προώθησης των ερωτηματολογίων και το γεγονός πως συμπληρώνονται ανεξάρτητα με το χρόνο που αφιερώνει ο απογραφέας ο οποίος και είναι συνεχώς παρόν όταν η έρευνα λαμβάνει χώρα σε διάφορα μέρη της πόλης όπως στον πρώτο τρόπο. Πλεονέκτημά του είναι η ευκολία στη χρήση διότι τα ερωτηματολόγια δε μεταφέρονται. Μειονέκτημά του είναι πως η ομάδα των απογραφώμενων έχουν το κοινό χαρακτηριστικό πως είναι χρήστες του διαδικτύου, γεγονός που αποκλείει κάποιες ομάδες ανθρώπων, κυρίως ηλικιωμένων.

6. ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ ΤΟΥ Ο.Α.Σ.Α.

6.1. Γενικά

Από κυκλοφοριακή μελέτη του Ο.Α.Σ.Α. (2006) έχουμε δεδομένα για τις ημερήσιες μετακινήσεις από κάθε δήμο της ευρύτερης περιοχής των Αθηνών, προς τους υπόλοιπους δήμους, αλλά και σε επίπεδο κυκλοφοριακής ζώνης για το Δήμο Αθηναίων.

Προκειμένου να μελετήσουμε και να επεξεργαστούμε τα στοιχεία που έχουμε από την έρευνα του Ο.Α.Σ.Α αλλά και για να μπορέσουμε να επεξεργαστούμε τα ερωτηματολόγια που έχουν συλλεχθεί στα πλαίσια της έρευνας της διπλωματικής εργασίας, χρειάζεται να κάνουμε αρχικά μία ομαδοποίηση στοιχείων. Η ομαδοποίηση αυτή θα βοηθήσει και στην εξαγωγή των συμπερασμάτων ολόκληρης της έρευνας και θα αφορά : την ομαδοποίηση των δήμων της περιοχής που μελετάμε και την κατηγοριοποίησή τους σε κατηγορίες προαστίων για τις οποίες θα εξάγουμε συμπεράσματα και την σύνδεση των διαφόρων κυκλοφοριακών ζωνών στις οποίες χωρίζει ο ΟΑΣΑ το Δήμο Αθηναίων, με τις 13 περιοχές κέντρου στις οποίες χωρίζεται το κέντρο και όπως αυτές παρουσιάζονται στα ερωτηματολόγια τις έρευνας.

Ο διαχωρισμός των 13 περιοχών του κέντρου έγινε με βάση την παρουσίαση του Κέντρου της Αθήνας και τις χρήσεις γης που συναντάμε σε αυτό όπως αυτές παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο 3.2.α. και 3.2.β. της παρούσας εργασίας.

Ο διαχωρισμός των προαστίων γίνεται με βάση :

- Τους κυκλοφοριακούς χάρτες του ΟΑΣΑ και την οργάνωση του δικτύου της δημόσιας συγκοινωνίας σε επίπεδο περιοχών εξυπηρέτησης
- Τους κύριους άξονες του οδικού δικτύου βάση των οποίων προέκυψε η εξάπλωση του αστικού ιστού και η μορφολογία κατανομής των προαστίων.
- Τη συγκέντρωση του πληθυσμού ανά τις διάφορες περιοχές της Αττικής.
- Της διοικητικής διαίρεσης των διαφόρων περιοχών

Ο διαχωρισμός των προαστίων έχει ως εξής :

| ΔΥΤΙΚΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ (ΔΗΜΟΙ) | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ |
|---------------------------|-----------|
| ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ | 31,354 |
| ΑΓ.ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ | 35,072 |
| ΑΙΓΑΛΕΩ | 77,917 |
| ΑΝΩ ΛΙΟΣΙΑ | 27,305 |
| ΚΑΜΑΤΕΡΟ | 23,172 |
| ΙΛΙΟΝ | 85,572 |
| ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ | 146,743 |
| ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ | 51,559 |
| ΤΑΥΡΟΣ | 15,555 |
| ΧΑΪΔΑΡΙ | 48,494 |
| ΖΕΦΥΡΙ | 9,130 |
| Ν. ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ | 10,386 |
| | 562,259 |

| ΔΥΤΙΚΑ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΑ ΜΕ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ |
|-----------------------------------|-----------|
| ΑΙΓΑΛΕΩ | 77,917 |
| ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ | 146,743 |
| ΤΑΥΡΟΣ | 15,555 |
| Ν. ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ | 10,386 |
| | 250,601 |

| ΔΥΤΙΚΑ ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΑ ΜΕ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ |
|--------------------------------------|-----------|
| ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ | 31,354 |
| ΑΓ.ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ | 35,072 |
| ΑΝΩ ΛΙΟΣΙΑ | 27,305 |
| ΚΑΜΑΤΕΡΟ | 23,172 |
| ΙΛΙΟΝ | 85,572 |
| ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ | 51,559 |
| ΧΑΪΔΑΡΙ | 48,494 |
| ΖΕΦΥΡΙ | 9,130 |
| Ν. ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ | 10,386 |
| | 322,044 |

ΘΕΣΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

| ΝΟΤΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ (ΔΗΜΟΙ) | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ |
|-------------------------|-----------|
| ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | 68,719 |
| ΑΛΙΜΟΣ | 39,800 |
| ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ | 35,076 |
| ΓΛΥΦΑΔΑ | 83,665 |
| ΔΑΦΝΗ | 25,058 |
| ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ | 81,024 |
| ΚΑΛΛΙΘΕΑ | 115,150 |
| ΜΟΣΧΑΤΟ | 24,315 |
| Ν. ΣΜΥΡΝΗ | 76,508 |
| ΠΑΛΑΙΟ ΦΑΛΗΡΟ | 67,160 |
| ΥΜΜΗΤΟΣ | 11,746 |
| ΒΟΥΛΑ | 25,647 |
| ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ | 5,778 |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟ | 16,223 |
| | 675,869 |

| ΝΟΤΙΑ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΑ ΜΕ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ |
|-------------------------------------|-----------|
| ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | 68,719 |
| ΔΑΦΝΗ | 25,058 |
| ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ | 81,024 |
| ΚΑΛΛΙΘΕΑ | 115,150 |
| Ν. ΣΜΥΡΝΗ | 76,508 |
| ΠΑΛΑΙΟ ΦΑΛΗΡΟ | 67,160 |
| ΥΜΜΗΤΟΣ | 11,746 |
| | 445,365 |

| ΝΟΤΙΑ ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΑ ΜΕ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ |
|--|-----------|
| ΑΛΙΜΟΣ | 39,800 |
| ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ | 35,076 |
| ΓΛΥΦΑΔΑ | 83,665 |
| ΜΟΣΧΑΤΟ | 24,315 |
| ΒΟΥΛΑ | 25,647 |
| ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ | 5,778 |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟ | 16,223 |
| | 230,504 |

ΘΕΣΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ (ΔΗΜΟΙ) | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ |
|-----------------------------|-----------|
| ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ | 60,065 |
| ΒΥΡΩΝΑΣ | 64,661 |
| ΖΩΓΡΑΦΟΥ | 81,435 |
| ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗ | 27,193 |
| ΧΟΛΑΡΓΟΣ | 33,915 |
| ΠΑΠΑΓΟΥ | 13,799 |
| | 281,068 |

| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΑ ΜΕ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ |
|---|-----------|
| ΒΥΡΩΝΑΣ | 64,661 |
| ΖΩΓΡΑΦΟΥ | 81,435 |
| ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗ | 27,193 |
| ΠΑΠΑΓΟΥ | 13,799 |
| | 187,088 |

| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΑ ΜΕ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ |
|--|-----------|
| ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ | 60,065 |
| ΧΟΛΑΡΓΟΣ | 33,915 |
| | 93,980 |

ΘΕΣΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

| ΒΟΡΕΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ (ΔΗΜΟΙ) | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ |
|--------------------------|-----------|
| ΜΑΡΟΥΣΙ | 71,551 |
| ΑΧΑΡΝΑΙ | 77,679 |
| ΓΑΛΑΤΣΙ | 63,418 |
| Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟ | 48,132 |
| ΚΗΦΙΣΙΑ | 45,015 |
| ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ | 27,522 |
| Ν. ΙΩΝΙΑ | 69,508 |
| Ν. ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ | 25,221 |
| ΧΑΛΑΝΔΡΙ | 75,327 |
| ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ | 8,961 |
| ΑΝΟΙΞΗ | 5,276 |
| ΒΡΙΛΗΣΣΙΑ | 26,567 |
| ΔΡΟΣΙΑ | 6,009 |
| ΕΚΑΛΗ | 5,497 |
| ΚΡΥΟΝΕΡΙ | 2,708 |
| ΛΥΚΟΒΡΥΣΗ | 8,426 |
| ΜΕΛΙΣΣΙΑ | 19,886 |
| ΣΤΑΜΑΤΑ | 2,470 |
| ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ | 15,972 |
| Ν. ΠΕΝΤΕΛΗ | 6,219 |
| Ν. ΨΥΧΙΚΟ | 11,688 |
| ΠΕΝΤΕΛΗ | 4,851 |
| ΠΕΥΚΗ | 20,894 |
| ΦΙΛΟΘΕΗ | 8,020 |
| ΨΥΧΙΚΟ | 11,046 |
| ΘΡΑΚΟΜΑΚΕΔΟΝΕΣ | 4,876 |
| ΔΙΟΝΥΣΟΣ | 5,032 |
| | 677,771 |

ΘΕΣΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

| ΒΟΡΕΙΑ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΑ ΜΕ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ |
|--------------------------------------|-----------|
| ΓΑΛΑΤΣΙ | 63,418 |
| Ν. ΙΩΝΙΑ | 69,508 |
| Ν. ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ | 25,221 |
| ΨΥΧΙΚΟ | 11,046 |
| | 169,193 |

| ΒΟΡΕΙΑ ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΑ ΜΕ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ |
|---|-----------|
| ΜΑΡΟΥΣΙ | 71,551 |
| ΑΧΑΡΝΑΙ | 77,679 |
| Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟ | 48,132 |
| ΚΗΦΙΣΙΑ | 45,015 |
| ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ | 27,522 |
| ΧΑΛΑΝΔΡΙ | 75,327 |
| ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ | 8,961 |
| ΑΝΟΙΞΗ | 5,276 |
| ΒΡΙΛΗΣΣΙΑ | 26,567 |
| ΔΡΟΣΙΑ | 6,009 |
| ΕΚΑΛΗ | 5,497 |
| ΚΡΥΟΝΕΡΙ | 2,708 |
| ΛΥΚΟΒΡΥΣΗ | 8,426 |
| ΜΕΛΙΣΣΙΑ | 19,886 |
| ΣΤΑΜΑΤΑ | 2,470 |
| ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ | 15,972 |
| Ν. ΠΕΝΤΕΛΗ | 6,219 |
| Ν. ΨΥΧΙΚΟ | 11,688 |
| ΠΕΝΤΕΛΗ | 4,851 |
| ΠΕΥΚΗ | 20,894 |
| ΦΙΛΟΘΕΗ | 8,020 |
| ΘΡΑΚΟΜΑΚΕΔΟΝΕΣ | 4,876 |
| ΔΙΟΝΥΣΟΣ | 5,032 |
| | 508,578 |

| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ |
|--------------------|-----------|
| ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΕΝΤΗΣ | 15,422 |
| ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ | 13,335 |
| ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ | 78,474 |
| ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ | 70,710 |
| ΝΙΚΑΙΑ | 95,798 |
| ΠΕΙΡΑΙΑΣ | 181,933 |
| ΠΕΡΑΜΑ | 26,684 |
| | 482,356 |

Παρακάτω παρουσιάζουμε δύο προσεγγίσεις για την ανάλυση των μετακινήσεων βάση της έρευνας του ΟΑΣΑ (2006). Και οι δύο αφορούν στη συνολική παραγωγή μετακινήσεων ενός προαστίου ή μίας κατηγορίας προαστίων, ανάλογα με την περιοχή για την οποία θέλουμε να επεξεργαστούμε ,και την κατανομή τους σε :

Εσωτερικές μετακινήσεις – Προς δ. Αθηναίων – Εξωτερικές (Προσέγγιση 1) ή
Εσωτερικές μετακινήσεις – Προς Κέντρο Αθηνών – Εξωτερικές (Προσέγγιση 2)

Οι εξωτερικές μετακινήσεις σε κάθε περίπτωση αναφέρονται σε αυτές που υπολείπονται στο σύνολο των μετακινήσεων από τις δύο πρώτες κατηγορίες μετακινήσεων.

Οι δύο παραπάνω προσεγγίσεις στην επεξεργασία των στοιχείων θα εφαρμοστεί πρώτα σε επίπεδο κατηγορίας προαστίων καθώς και για τους συνορεύοντες και μη συνορεύοντες προς το Δήμο Αθηναίων δήμους της κάθε κατηγορίας προαστίων. Έπειτα θα εφαρμοστεί για κάθε δήμο από τους συνορεύοντες προς το Δ. Αθηναίων ξεχωριστά.

Συγκεντρωτικά στο παρακάτω κεφάλαιο συγκρίνουμε τα στοιχεία τις περιοχές προέλευσης των μετακινήσεων μεταξύ τους και το βαθμό επισκεψιμότητας του κέντρου και του Δ. Αθηναίων σε ημερήσια βάση για την καθημία. Μελετάμε έτσι την επισκεψιμότητα από αυτές με προορισμούς του Δ. Αθηναίων και του κέντρου ξεχωριστά.

Στα συγκριτικά μετακινήσεων προς Δ. Αθηναίων και προς κέντρο με τις εσωτερικές μετακινήσεις των προαστίων, μελετούμε την αυτονομία των προαστίων από τα οποία προέρχονται οι μετακινήσεις και συγκρίνουμε ποιοτικά για τις διάφορες αυτές περιοχές τη σχέση προτίμησης του κέντρου για τις περιοχές μεταξύ τους.

6.2. Επεξεργασία σε επίπεδο Κατηγορίας Προαστίων

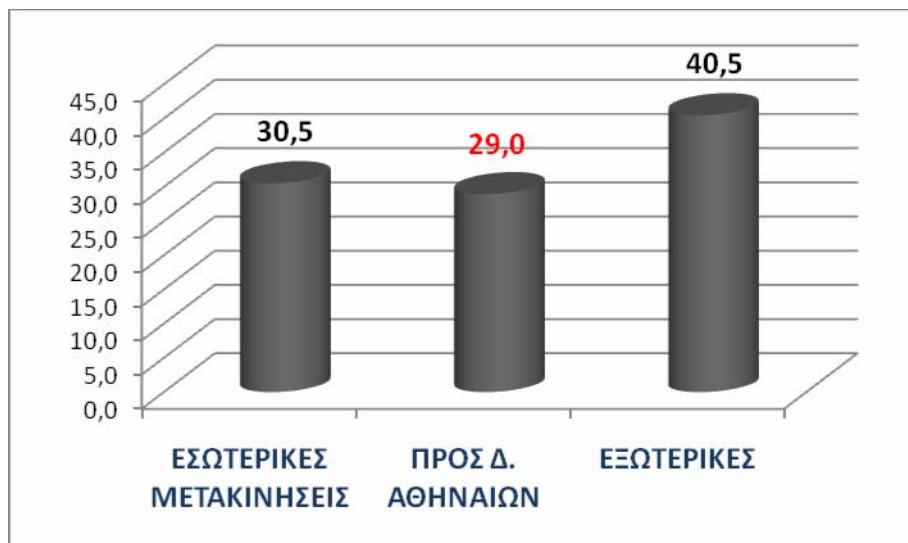
Διαχωρισμός τους σε συνορεύοντα και μη συνορεύοντα ως προς το Δήμο Αθηναίων

6.2.1. Προσέγγιση 1 : προς τον Δ. Αθηναίων

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΔΥΤΙΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

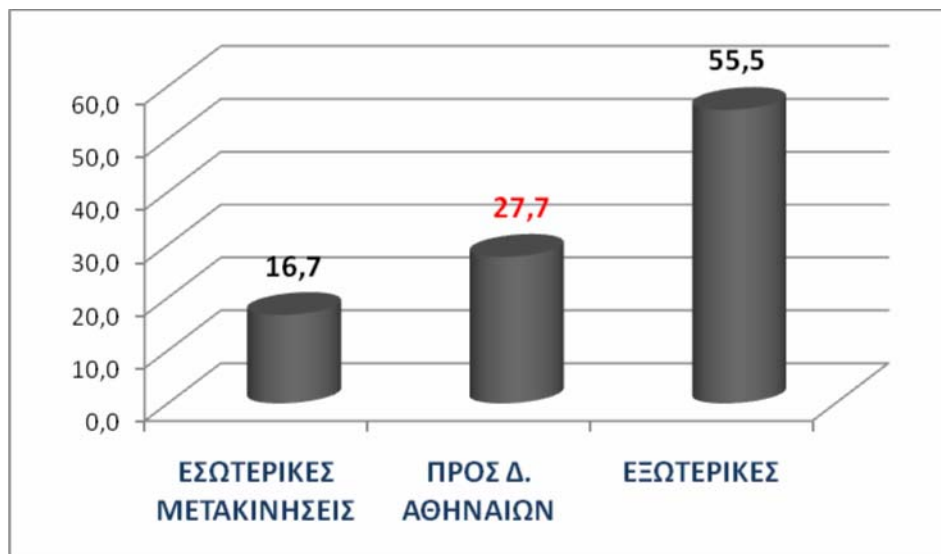
ΔΥΤΙΚΑ - ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΩΝ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



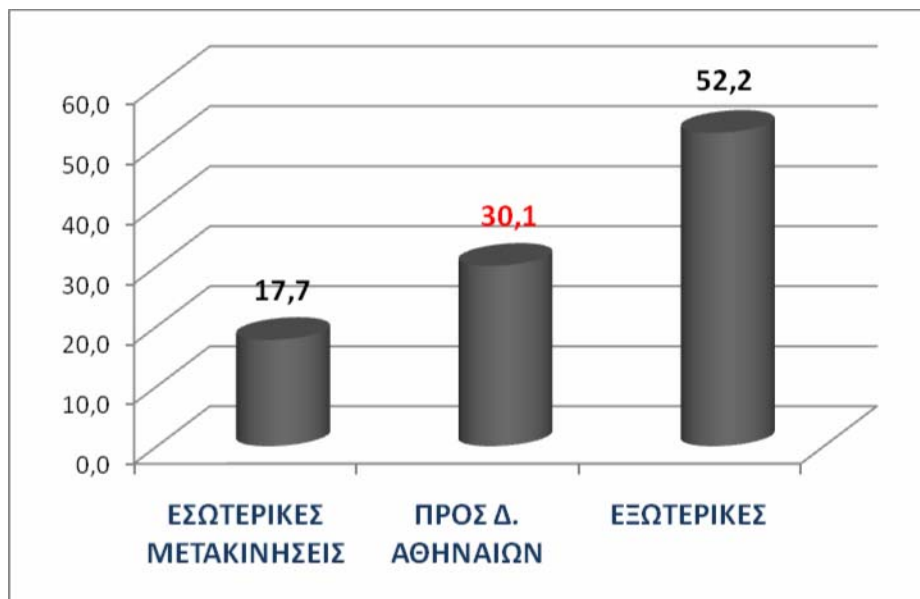
ΔΥΤΙΚΑ - ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ ΜΕ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ ΜΕ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ

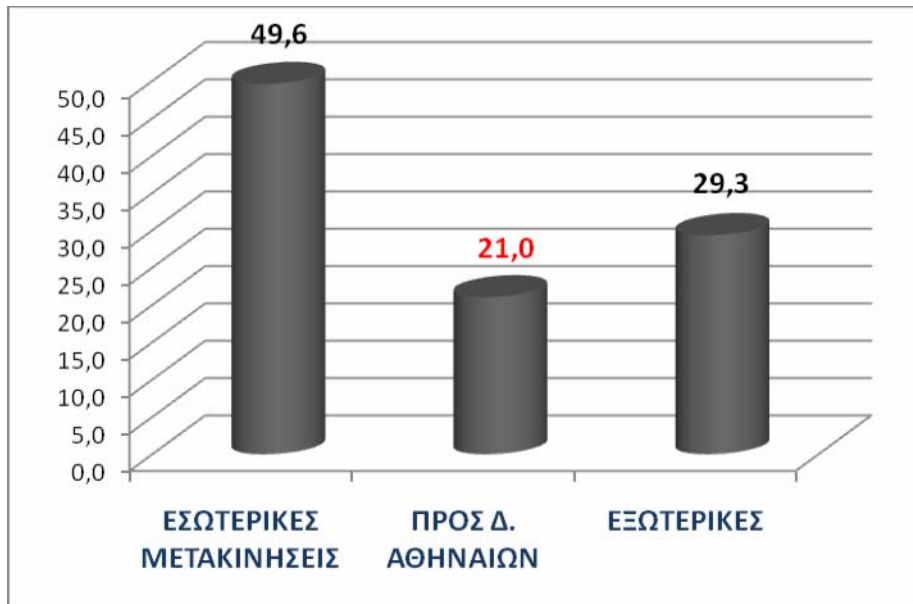
ΠΟΣΟΣΤΑ %



ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ **ΝΟΤΙΩΝ** ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

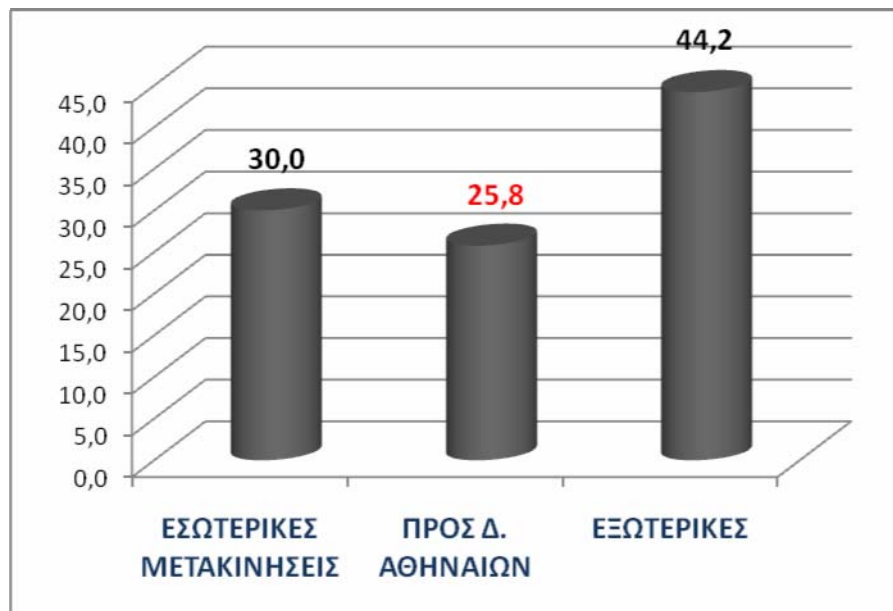
ΝΟΤΙΑ - ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΩΝ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



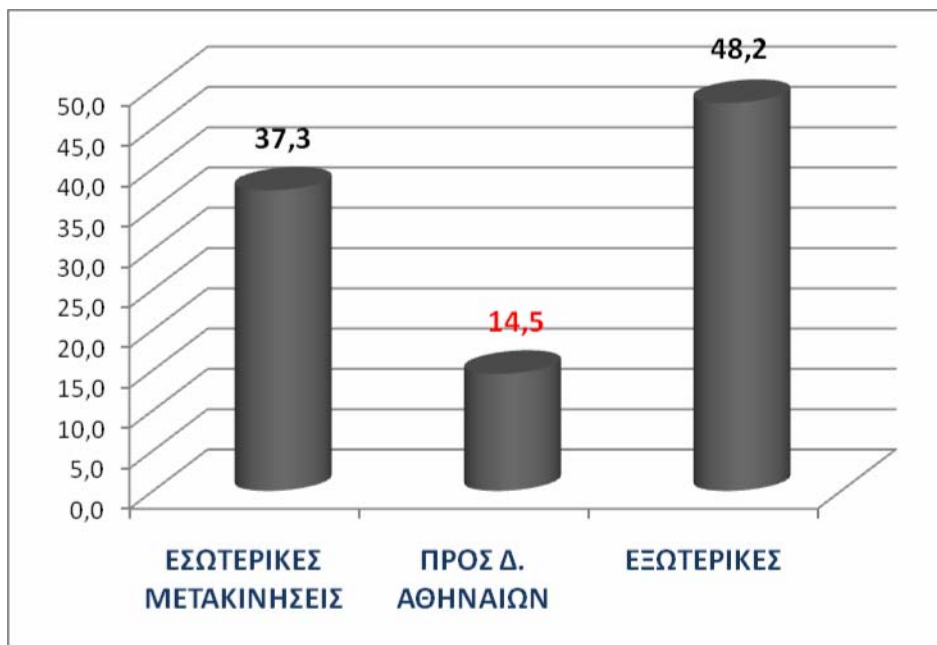
ΝΟΤΙΑ - ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ ΜΕ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



ΝΟΤΙΑ - ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ ΜΕ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ

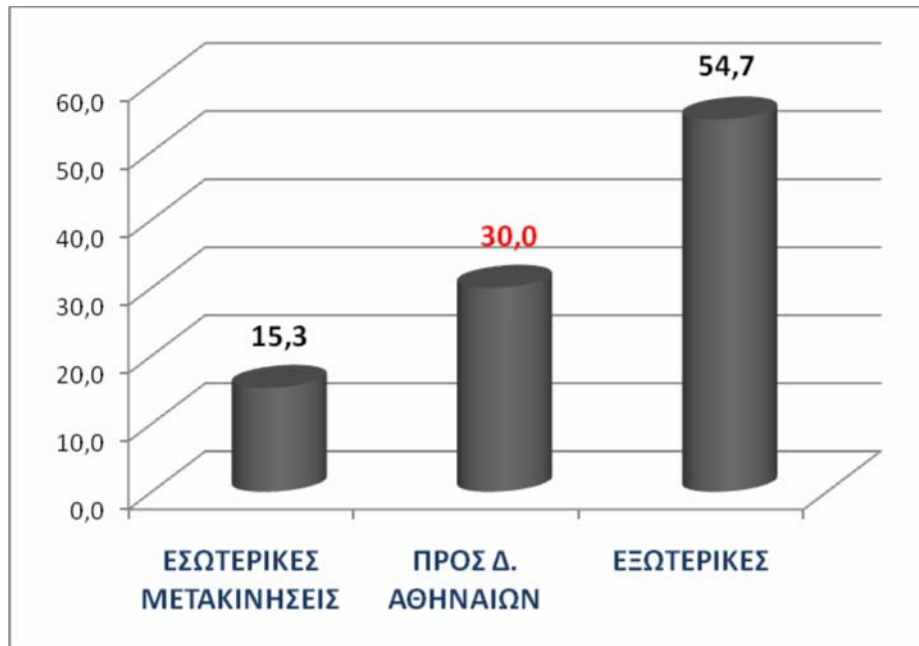
ΠΟΣΟΣΤΑ %



ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ **ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ** ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

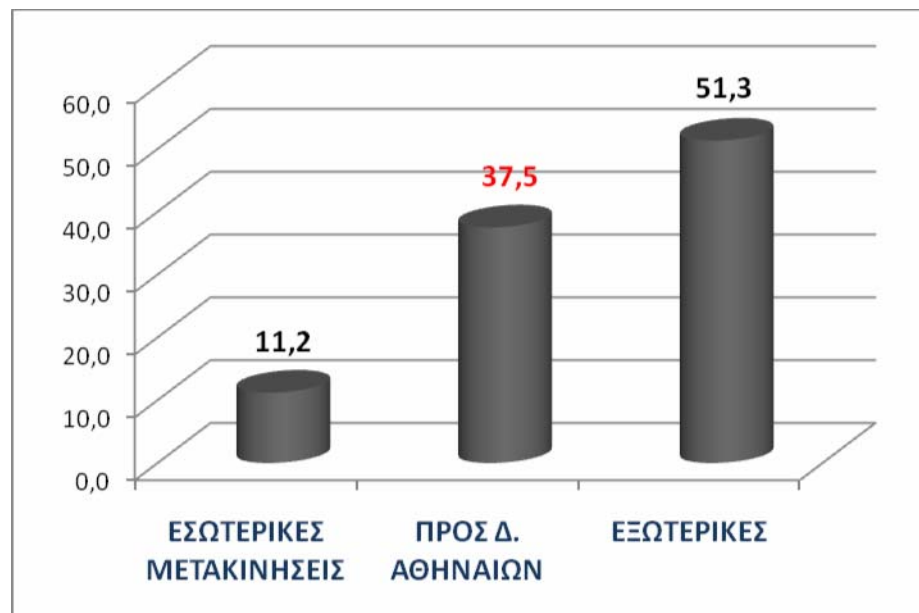
ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ - ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΩΝ

ΠΟΣΟΣΤΑ %

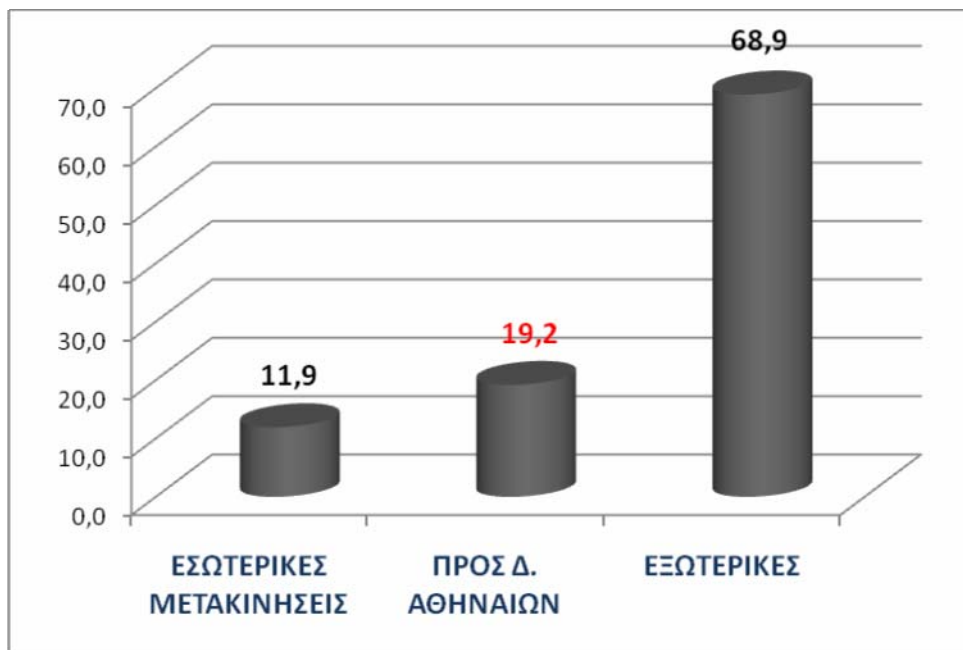


ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ - ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ ΜΕ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



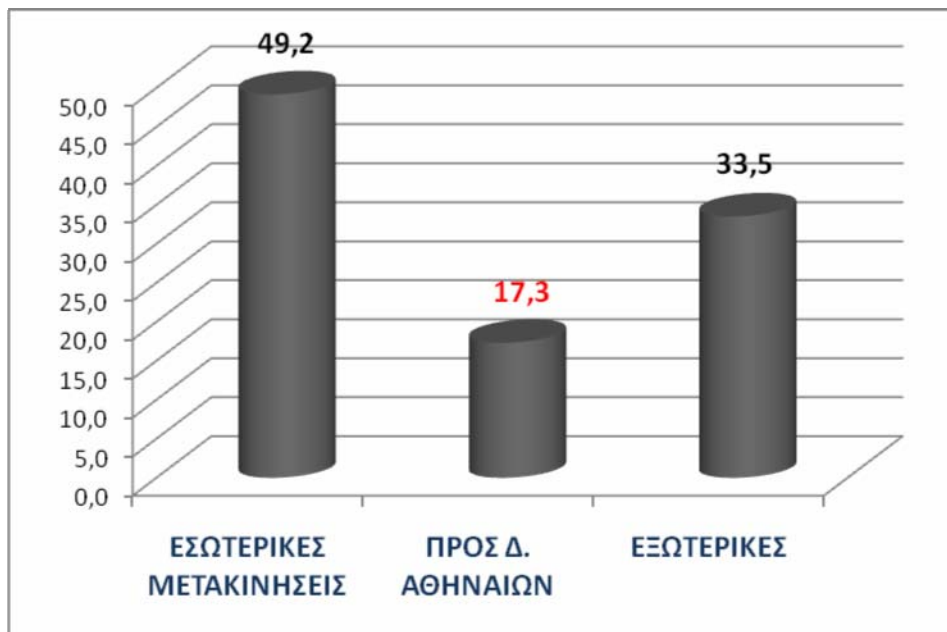
ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ - ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ ΜΕ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ



ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΒΟΡΕΙΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

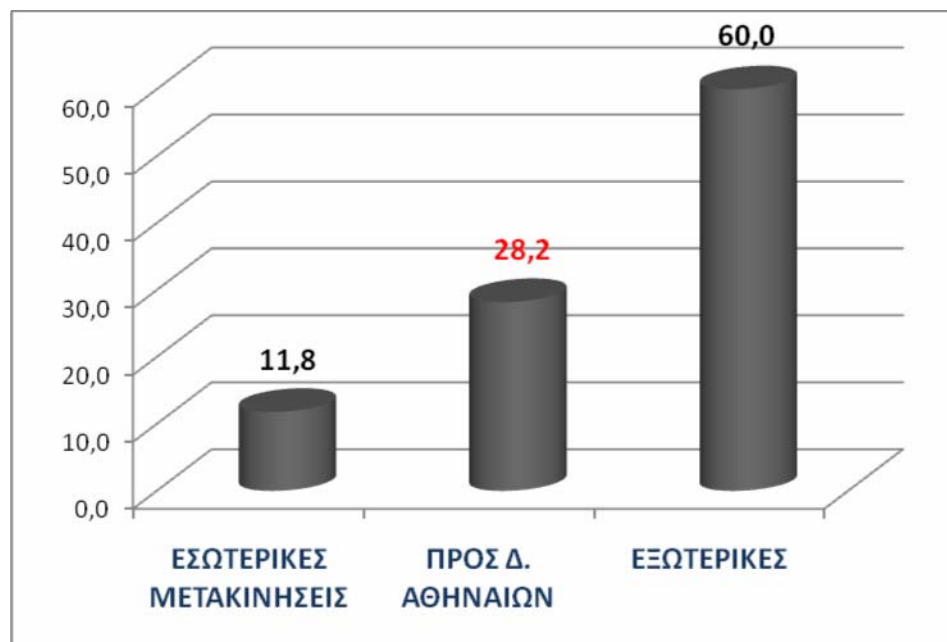
ΒΟΡΕΙΑ - ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΩΝ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



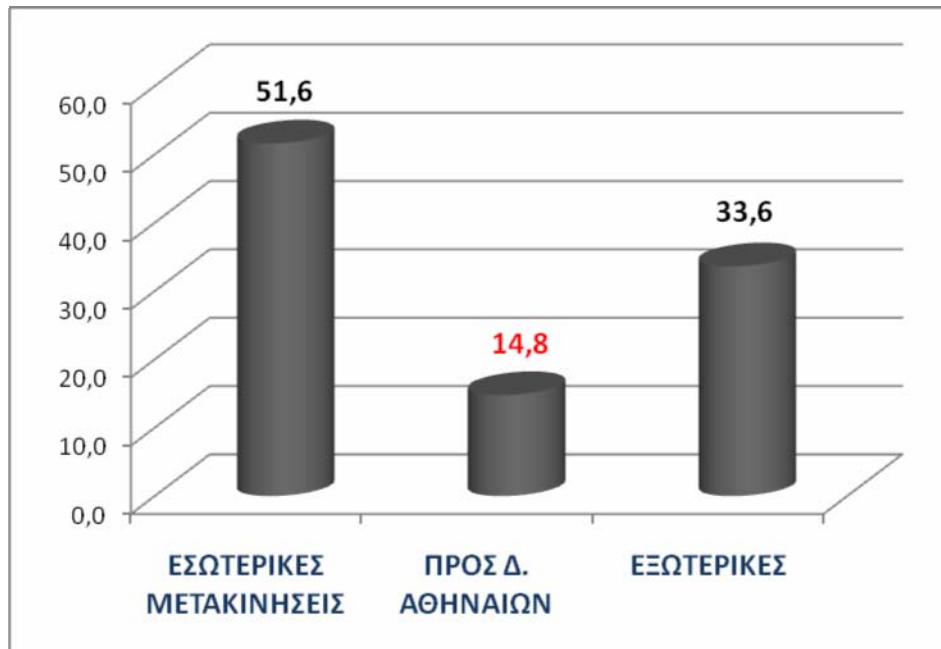
ΒΟΡΕΙΑ - ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ ΜΕ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



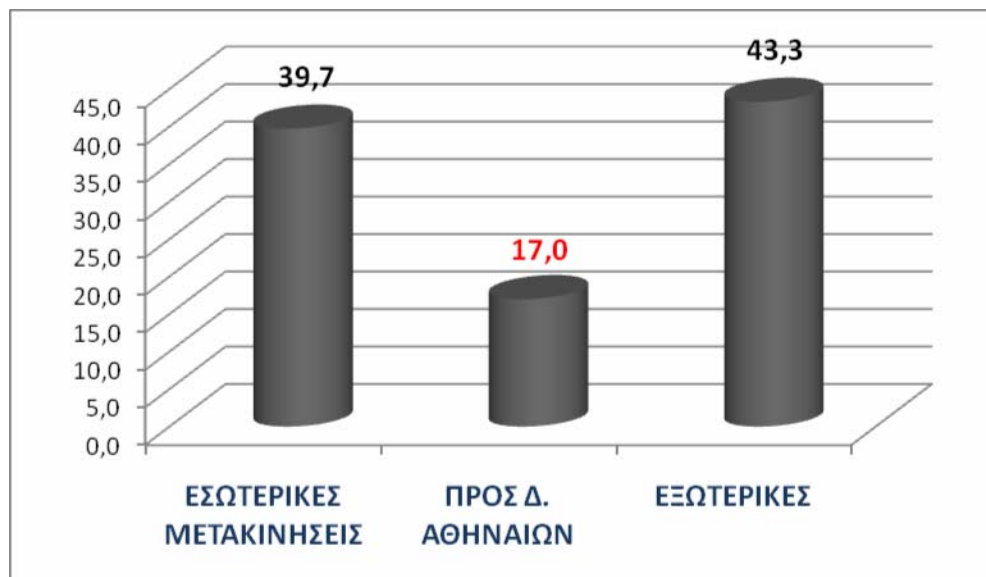
ΒΟΡΕΙΑ - ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ ΜΕ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



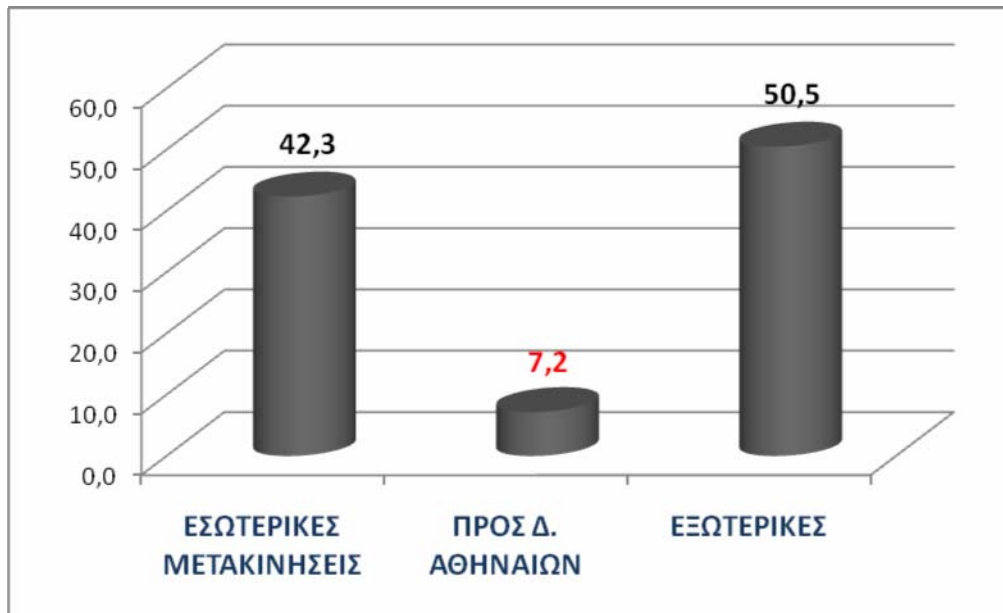
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΖΩΝΗΣ ΠΕΙΡΑΙΑ ΠΟΣΟΣΤΑ %

ΠΟΣΟΣΤΑ %



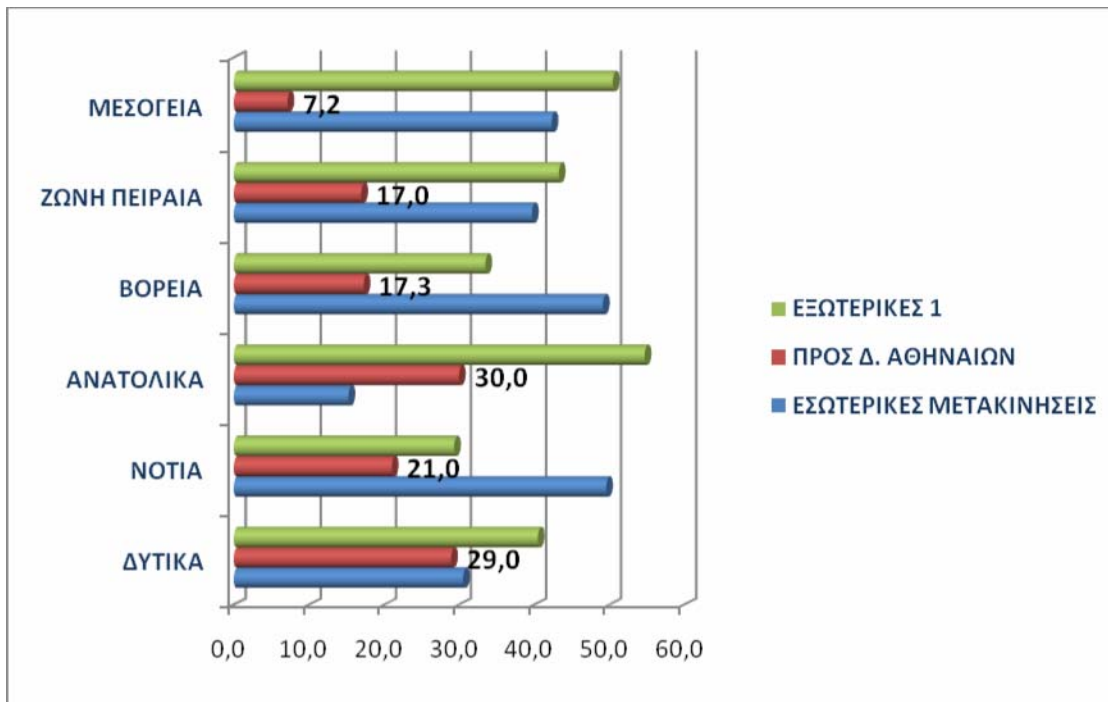
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΖΩΝΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



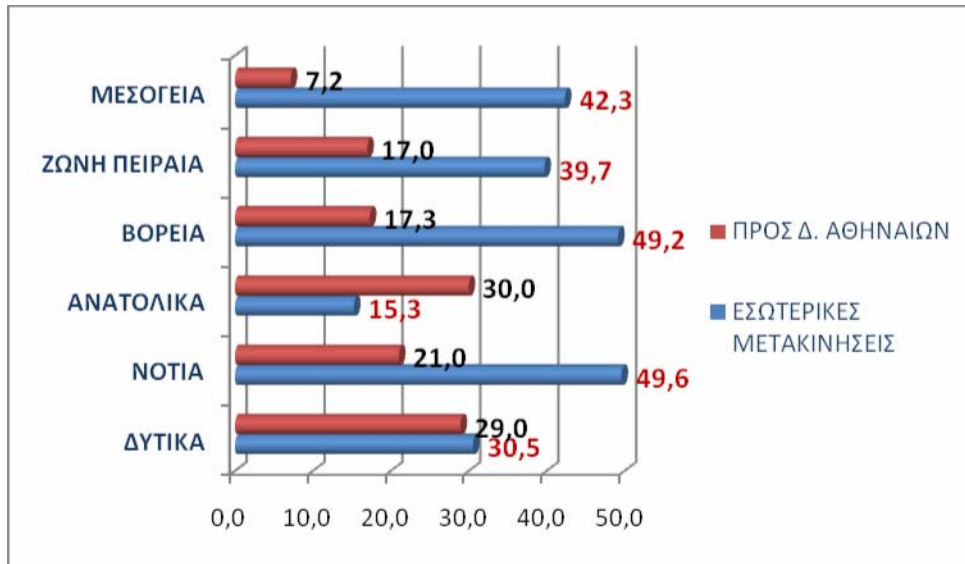
Συγκριτικό διάγραμμα 1. Ποσοστά μετακινήσεων προς το Δήμο Αθηναίων και εσωτερικές μετακινήσεις (επί τον συνολικό αριθμό μετακινήσεων κάθε κατηγορίας προαστίων)

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΖΩΝΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΩΝ

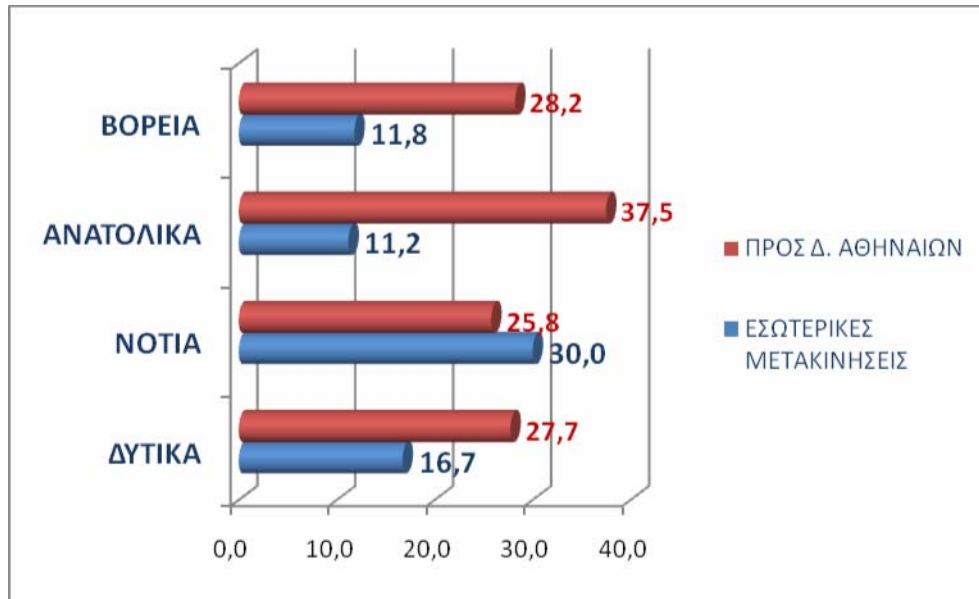
ΠΟΣΟΣΤΑ %



Συγκριτικό διάγραμμα 2. Σύγκριση ποσοστών μετακινήσεων προς το Δήμο Αθηναίων (επί τον συνολικό αριθμό μετακινήσεων κάθε κατηγορίας προαστίων) και εσωτερικών μετακινήσεων της κάθε κατηγορίας προαστίων

ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΜΕ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΔΗΜΟΙ

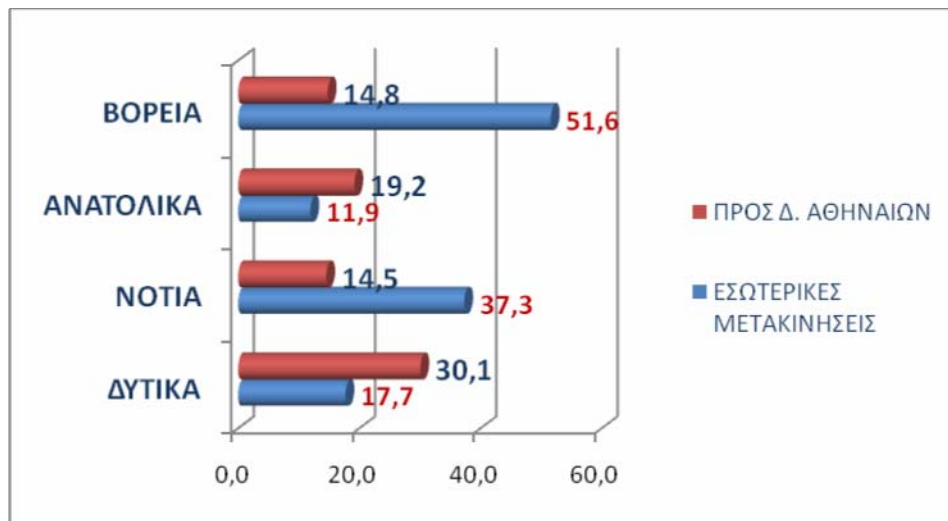
ΠΟΣΟΣΤΑ %



Συγκριτικό διάγραμμα 3. Σύγκριση ποσοστών μετακινήσεων προς το Δήμο Αθηναίων και εσωτερικών μετακινήσεων για τους συνορεύοντες δήμους τις κάθε κατηγορίας προαστίων (Ποσοστά επί τον συνολικό αριθμό μετακινήσεων κάθε κατηγορίας προαστίων)

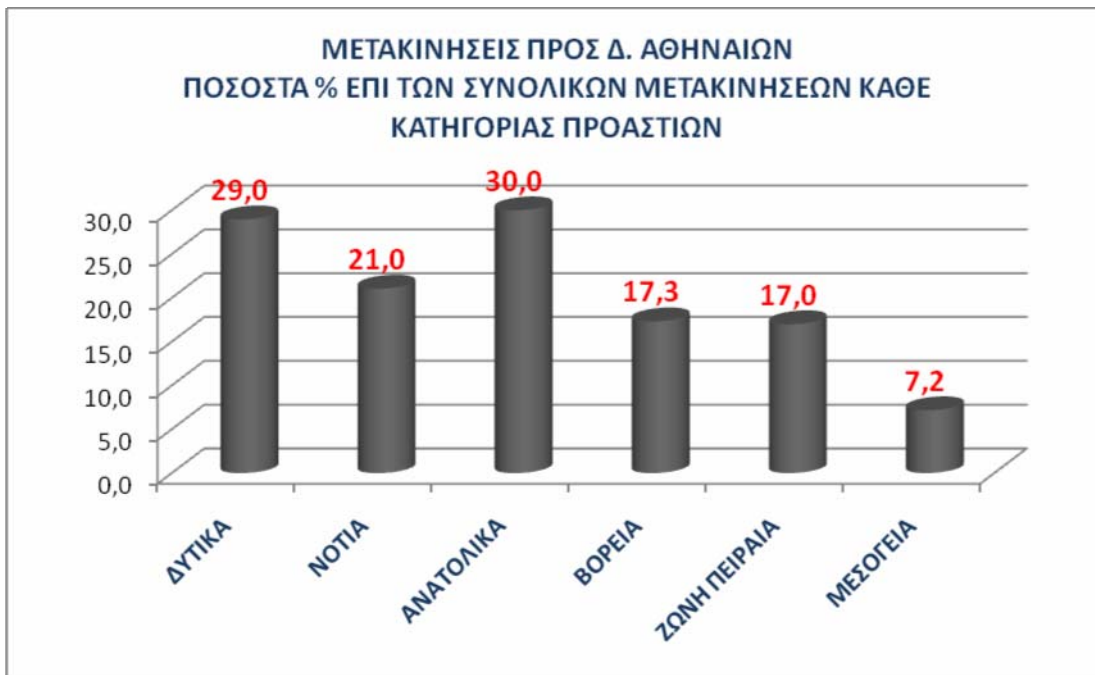
ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΜΕ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΔΗΜΟΙ

ΠΟΣΟΣΤΑ %

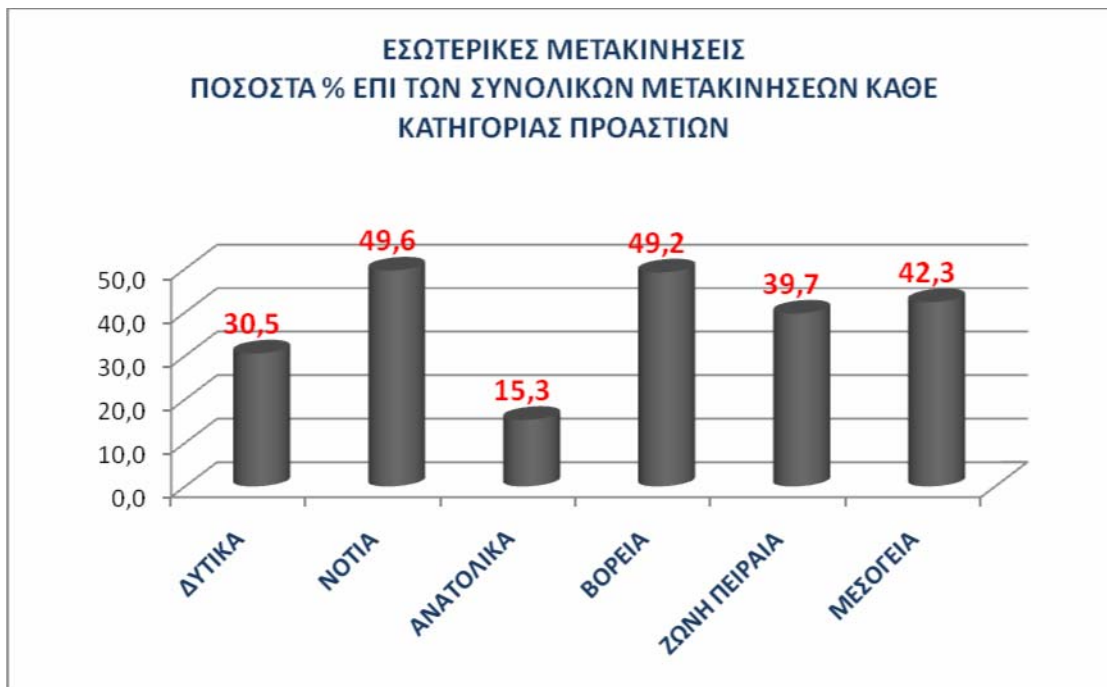


Συγκριτικό διάγραμμα 4. Σύγκριση ποσοστών μετακινήσεων προς το Δήμο Αθηναίων και εσωτερικών μετακινήσεων για τους μη συνορεύοντες δήμους τις κάθε κατηγορίας προαστίων (επί τον συνολικό αριθμό μετακινήσεων κάθε κατηγορίας προαστίων)

ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΩΝ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ ΜΕ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ



Συγκριτικό διάγραμμα 5



Συγκριτικό διάγραμμα 6

6.2.1.α. Συμπεράσματα (από την Προσέγγιση 1)

Συμπέρασμα 1 : Από το **Συγκριτικό διάγραμμα 1 και 5** βλέπουμε πως τα Ανατολικά και τα Δυτικά προάστια παρουσιάζουν μεγάλα ποσοστά μετακινήσεων προς το Δήμο Αθηναίων (γύρω στις 29-30 στις 100 μετακινήσεις έκαστος). Τα Βόρεια και Νότια, καθώς και οι δήμοι της Ζώνης Πειραιά παρουσιάζουν μικρότερα ποσοστά (γύρω στις 17-21 στις 100 μετακινήσεις το καθένα)

Συμπέρασμα 2 : Από το **Συγκριτικό διάγραμμα 2 και 6** βλέπουμε πως στις περιοχές με μικρότερο ποσοστό μετακινήσεων προς το Δ. Αθηναίων εμφανίζονται μεγαλύτερα ποσοστά εσωτερικών μετακινήσεων με τα Νότια και Βόρεια προάστια να έχουν τις μεγαλύτερες εσωτερικές μετακινήσεις ημερησίως (σχέδιο 1 στους 2 κατοίκους). Η περιοχή της Ζώνης Πειραιά αν και παρουσιάζει μικρό ποσοστό μετακινήσεων προς το Δ. Αθηναίων σχετικά με τις υπόλοιπες περιοχές, παρουσιάζει ταυτόχρονα και μικρότερο ποσοστό εσωτερικών μετακινήσεων από τα Βόρεια και Νότια προάστια που σημαίνει πως έχει κάπως πιο αυξημένο ποσοστό εξωτερικών μετακινήσεων. *Θα λέγαμε πως τα Βόρεια και Νότια προάστια έχουν μία μεγαλύτερη προτίμηση στα τοπικά τους κέντρα απ' ότι στις περιοχές του Δ. Αθηναίων σε σχέση με τη Ζώνη Πειραιά.*

Συμπέρασμα 3 : Από το **Συγκριτικό διάγραμμα 3** βλέπουμε πως για τα συνορεύοντα στον Δ. Αθηναίων προάστια αντιστρέφεται η σχέση των μετακινήσεων προς το Δ. Αθηναίων και των εσωτερικών μετακινήσεων. Οι εσωτερικές μετακινήσεις για όλες τις κατηγορίες προαστίων εκτός των Νοτίων είναι κατά πολύ μικρότερες των μετακινήσεων προς το Δ. Αθηναίων. *Αυτό δείχνει αφενός μία κεντρομόλο τάση των μετακινήσεων καθώς και μία διαφορετική τάση οικειοποίησης της πόλης των συνορευόντων προς το Δ. Αθηναίων προαστίων σε σχέση με το σύνολο των προαστίων.*

Συμπέρασμα 4 : Από το **Συγκριτικό διάγραμμα 4** βλέπουμε πως τα Βόρεια και Νότια μη συνορεύοντα προάστια παρουσιάζουν μια προτίμηση στις εσωτερικές μετακινήσεις σε σχέση με αυτές προς το Δ. Αθηναίων. Ενώ τα Ανατολικά και Δυτικά επισκέπτονται αρκετά το Δ. Αθηναίων σε σχέση με τα τοπικά τους κέντρα παρότι δε συνορεύουν με αυτόν.

Γενικά Συμπεράσματα από την Προσέγγιση 1 :

Τα Δυτικά και τα Ανατολικά προάστια στο σύνολό τους παρουσιάζουν μία ομοιογένεια ως προς την κατανομή των μετακινήσεών τους σε εσωτερικές και προς το Δ. Αθηναίων και δεν ξεχωρίζουμε ιδιαίτερες διαφορές μεταξύ συνορευόντων και μη συνορευόντων προαστίων. Αντιθέτως στα Βόρεια προάστια η κατανομή των μετακινήσεων των συνορευόντων και μη συνορευόντων προς το Δ. Αθηναίων είναι εντελώς αντεστραμμένη με τα μη συνορεύοντα να δείχνουν ιδιαίτερη προτίμηση στις εσωτερικές μετακινήσεις. *Αυτό δείχνει πως η έλξη των τοπικών κέντρων των μη συνορευόντων προς το Δ. Αθηναίων Βορείων προαστίων είναι μεγαλύτερη για τους κατοίκους των προαστίων αυτών, απ' ότι η έλξη των τοπικών κέντρων των Δυτικών και Ανατολικών προαστίων αντίστοιχα για τους κατοίκους τους.*

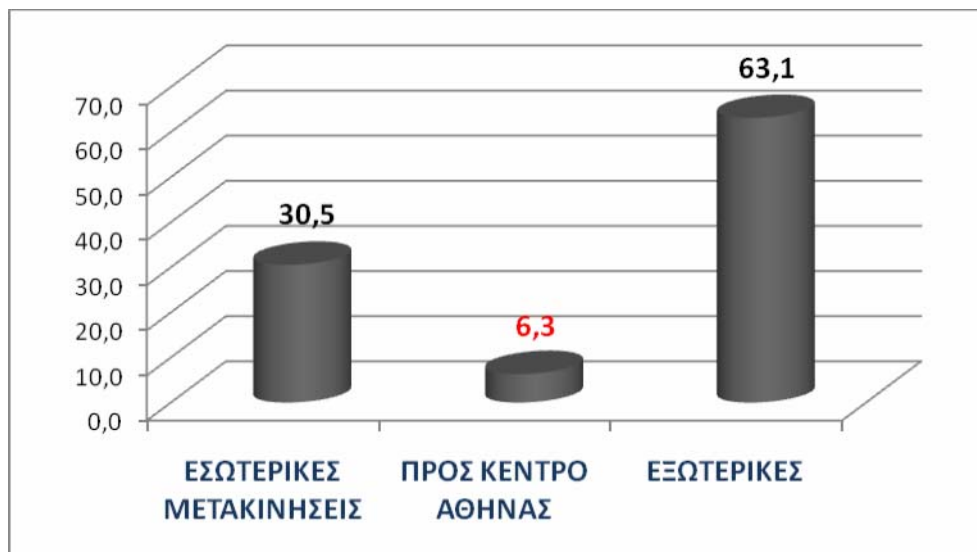
Τα Νότια Προάστια δείχνουν στο σύνολό τους να προτιμούν την επίσκεψη των τοπικών τους κέντρων από τη μετακίνηση προς τον Δ. Αθηναίων.

6.2.2. Προσέγγιση 2 : προς Κέντρο της Αθήνας

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΔΥΤΙΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

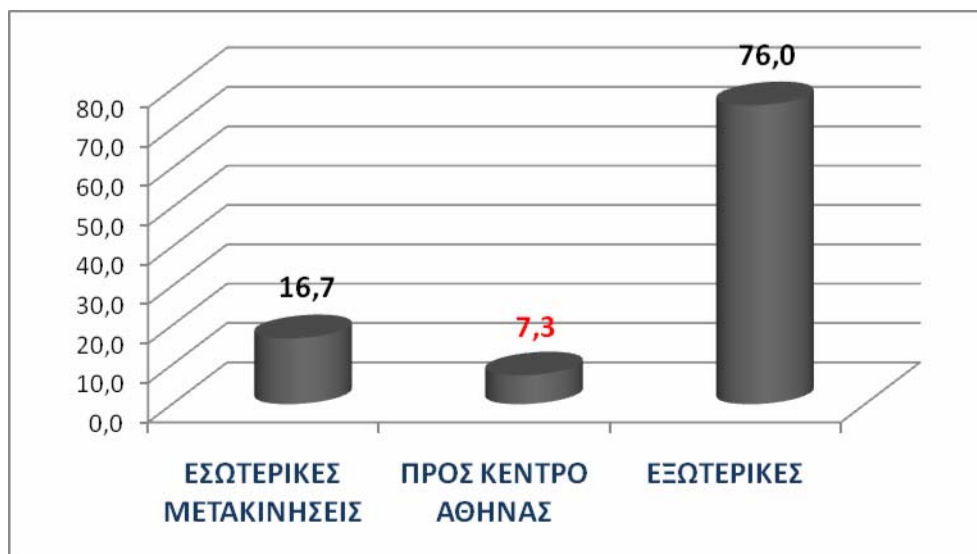
ΔΥΤΙΚΑ - ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΩΝ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



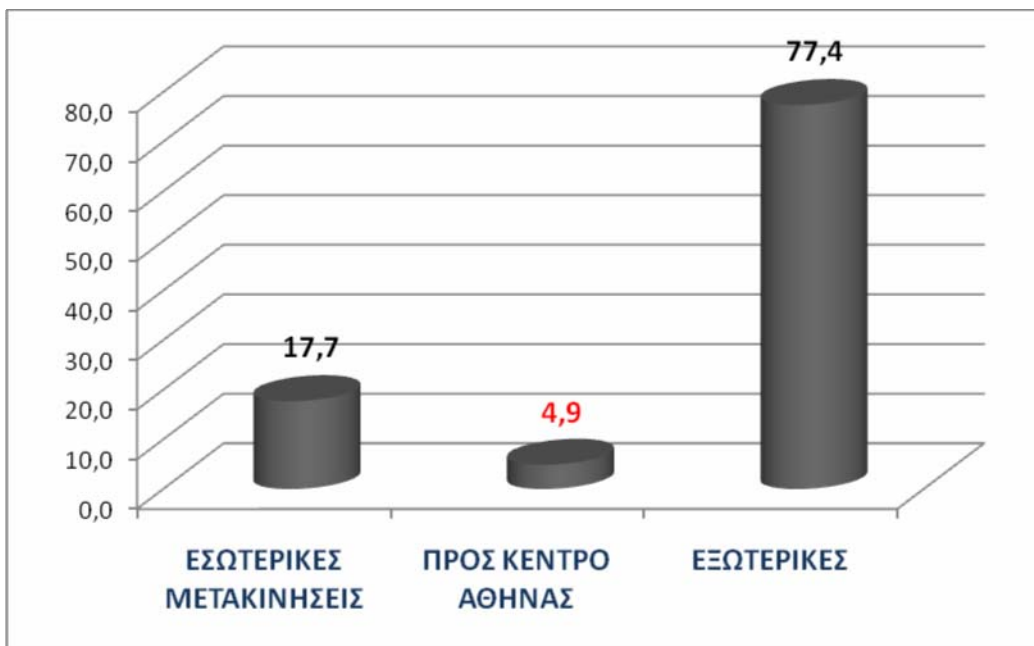
ΔΥΤΙΚΑ - ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΜΕ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΔΗΜΟΙ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



ΔΥΤΙΚΑ - ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΜΕ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΔΗΜΟΙ

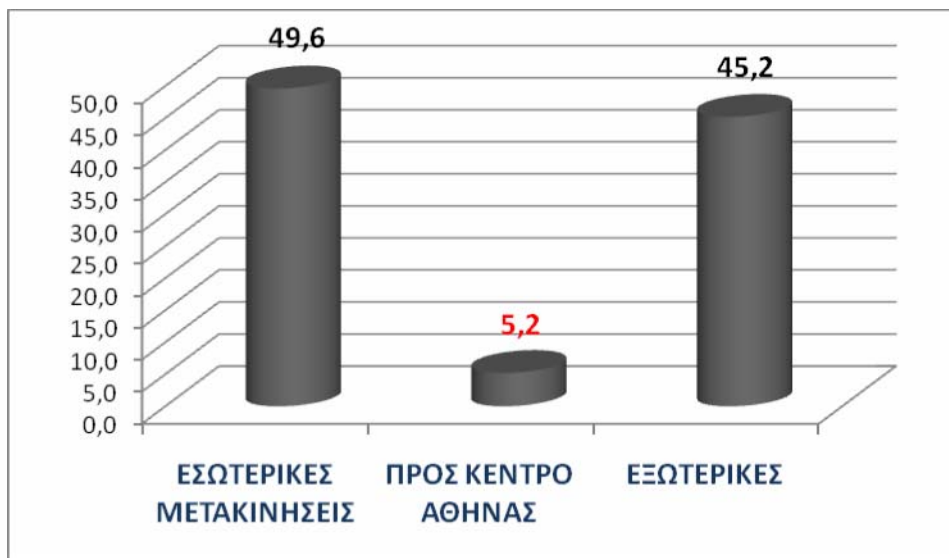
ΠΟΣΟΣΤΑ %



ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ **ΝΟΤΙΩΝ** ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

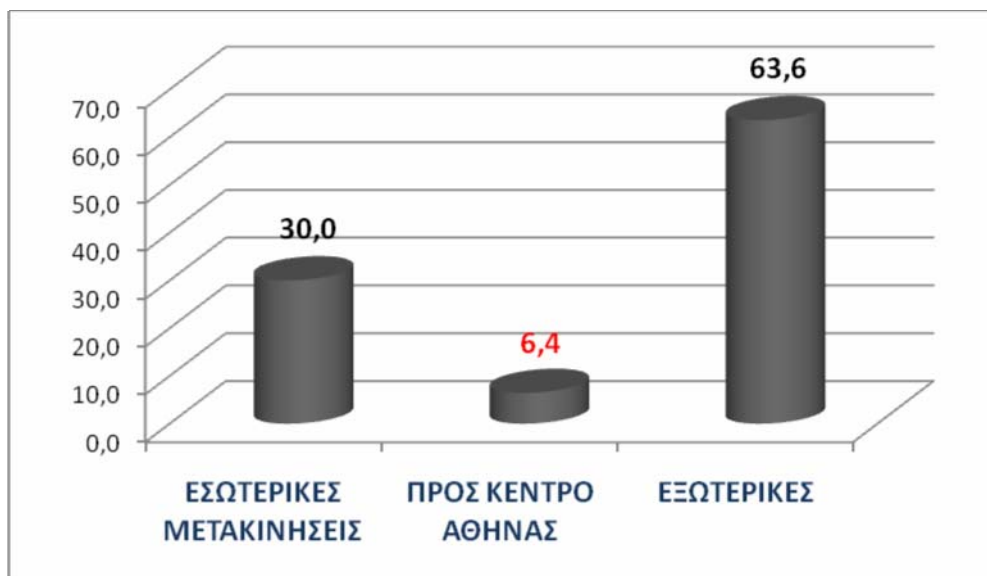
ΝΟΤΙΑ - ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΩΝ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



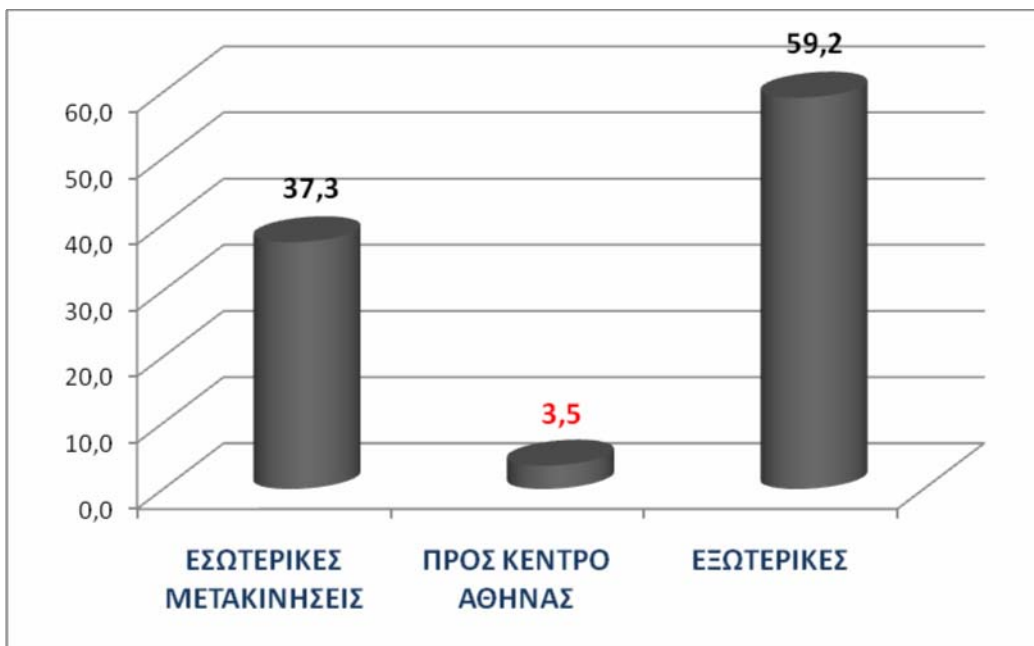
ΝΟΤΙΑ - ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΜΕ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΔΗΜΟΙ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



ΝΟΤΙΑ - ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΜΕ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΔΗΜΟΙ

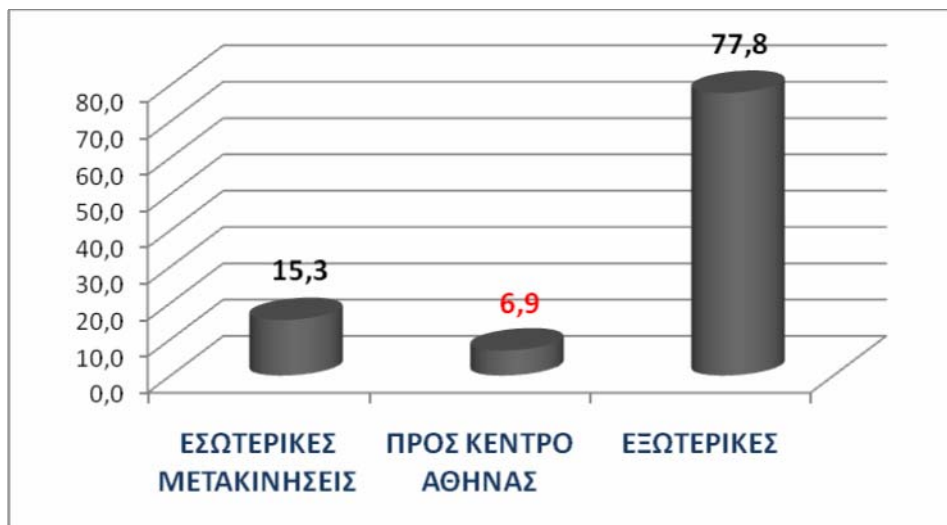
ΠΟΣΟΣΤΑ %



ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ **ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ** ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

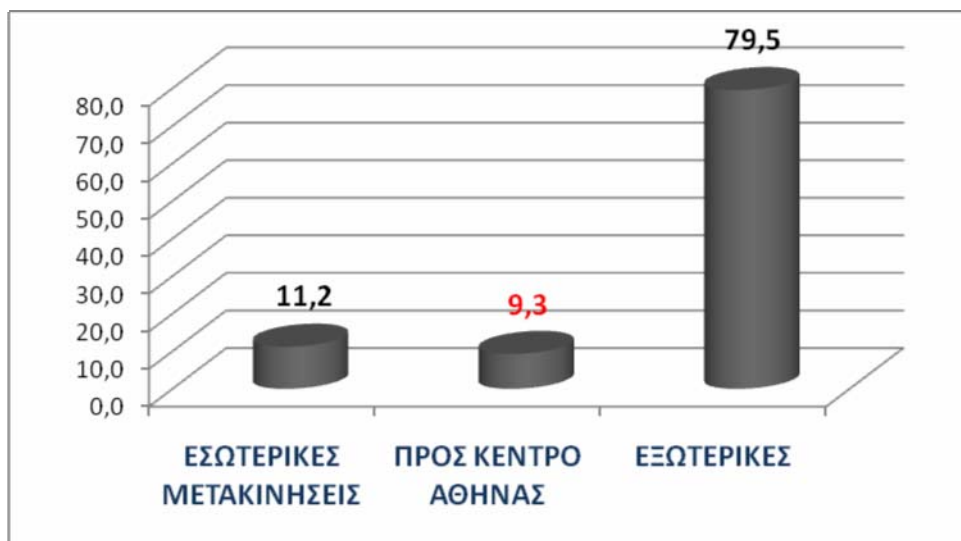
ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ - ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΩΝ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



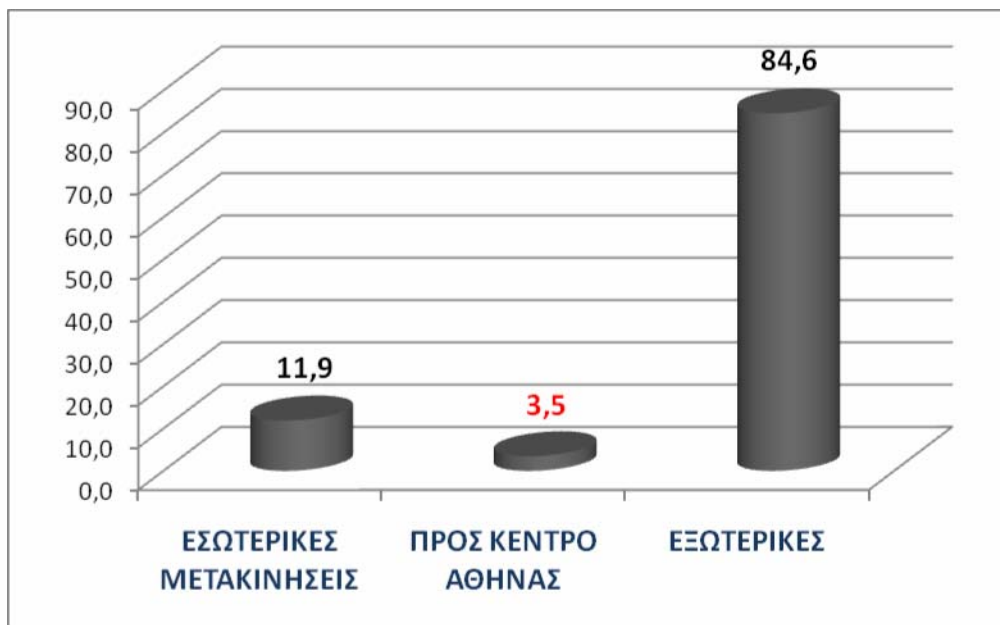
ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ - ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΜΕ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΔΗΜΟΙ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ - ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΜΕ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΔΗΜΟΙ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ **ΒΟΡΕΙΩΝ** ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

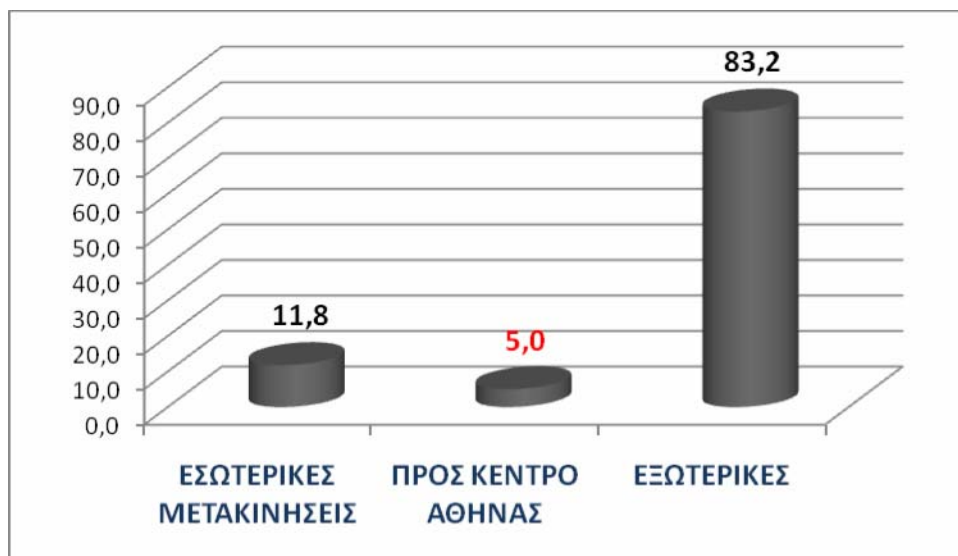
ΒΟΡΕΙΑ - ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΩΝ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



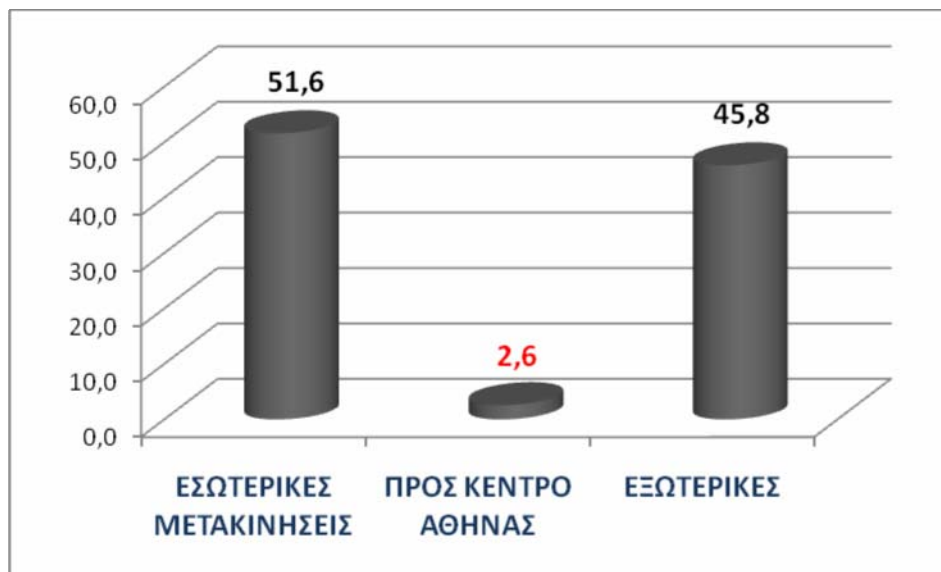
ΒΟΡΕΙΑ - ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΜΕ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΔΗΜΟΙ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



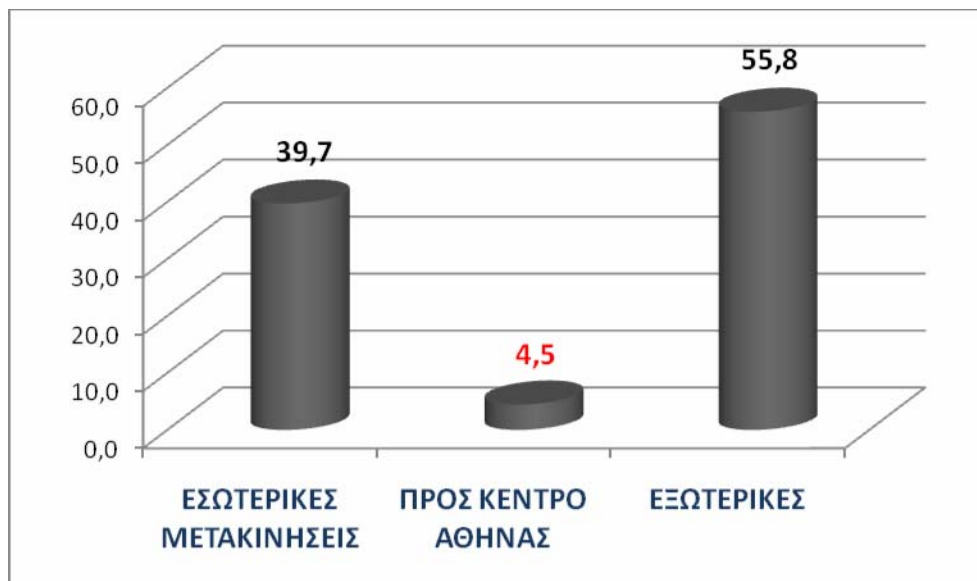
ΒΟΡΕΙΑ - ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΜΕ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΔΗΜΟΙ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



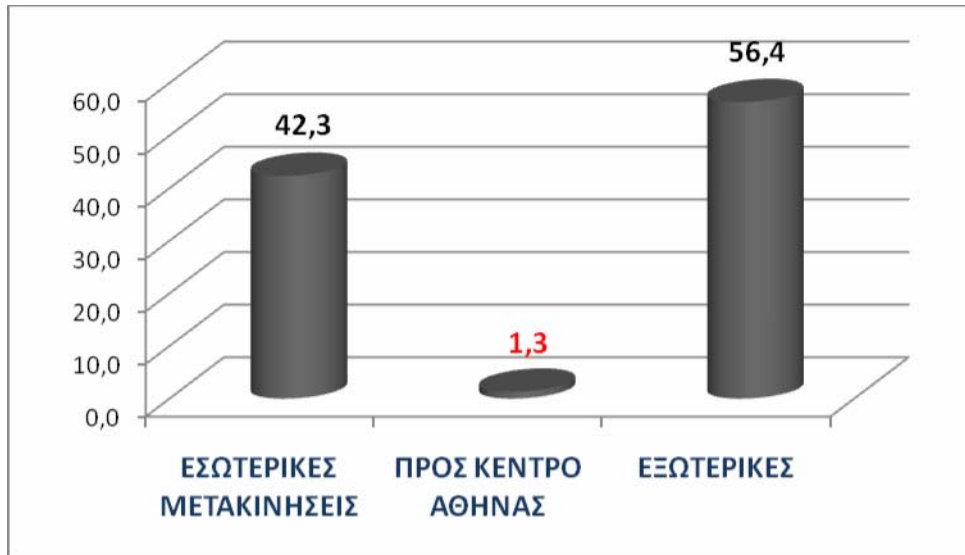
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΖΩΝΗΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



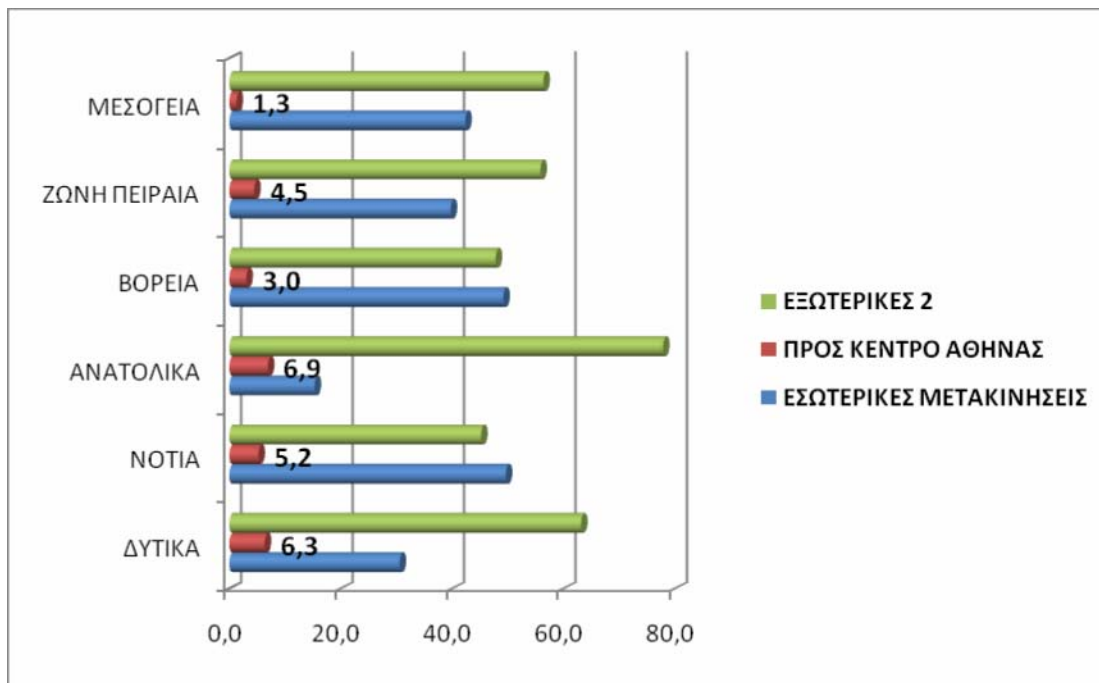
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΖΩΝΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ



Συγκριτικ

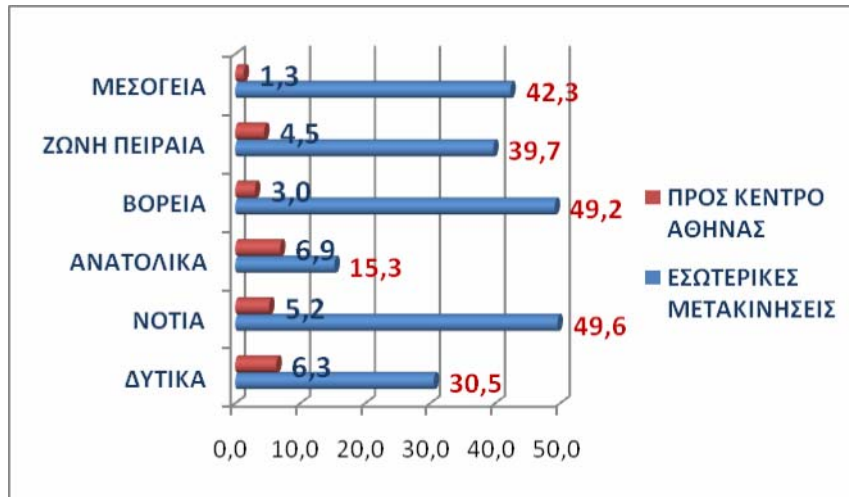
ό διάγραμμα 1. Ποσοστά μετακινήσεων προς το Κέντρο Αθηνών (επί τον συνολικό αριθμό μετακινήσεων κάθε κατηγορίας προαστίων)

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΖΩΝΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΩΝ

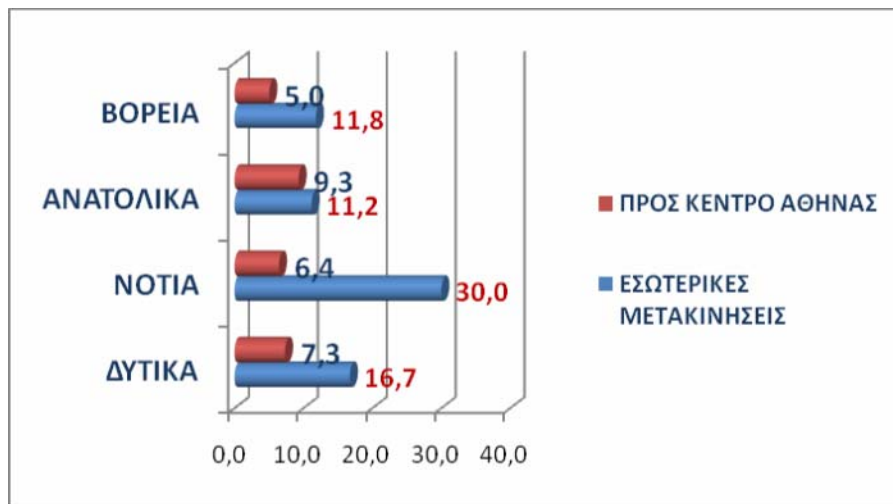
ΠΟΣΟΣΤΑ %



Συγκριτικό διάγραμμα 2. Σύγκριση ποσοστών μετακινήσεων προς το Κέντρο της Αθήνας (επί τον συνολικό αριθμό μετακινήσεων κάθε κατηγορίας προαστίων) και εσωτερικών μετακινήσεων της κάθε κατηγορίας προαστίων

ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΜΕ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΔΗΜΟΙ

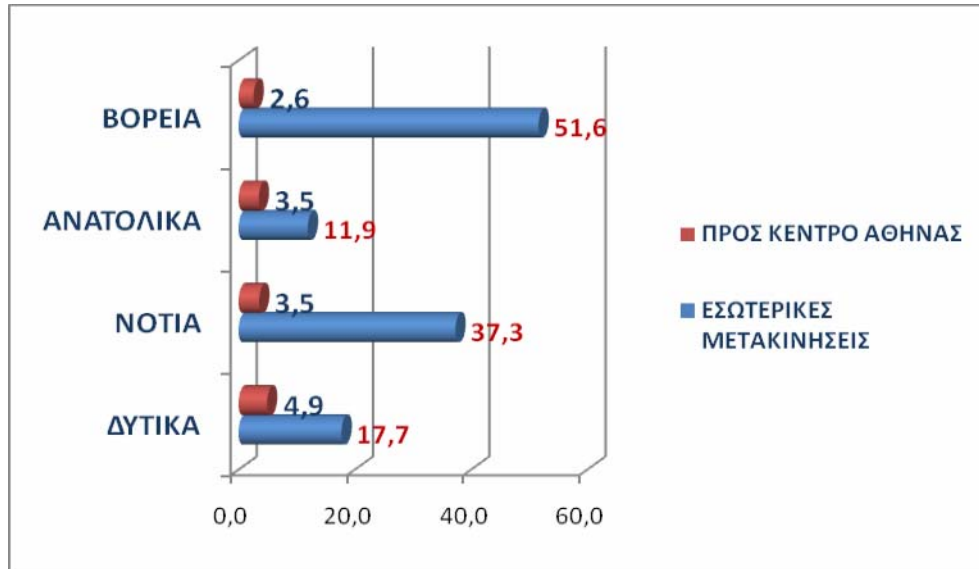
ΠΟΣΟΣΤΑ %



Συγκριτικό διάγραμμα 3. Σύγκριση ποσοστών μετακινήσεων προς το Κέντρο των Αθηνών και των εσωτερικών μετακινήσεων για τους συνορεύοντες δήμους τις κάθε κατηγορίας προαστίων (επί τον συνολικό αριθμό μετακινήσεων κάθε κατηγορίας προαστίων)

ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΜΕ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΔΗΜΟΙ ΠΟΣΟΣΤΑ %

ΠΟΣΟΣΤΑ %

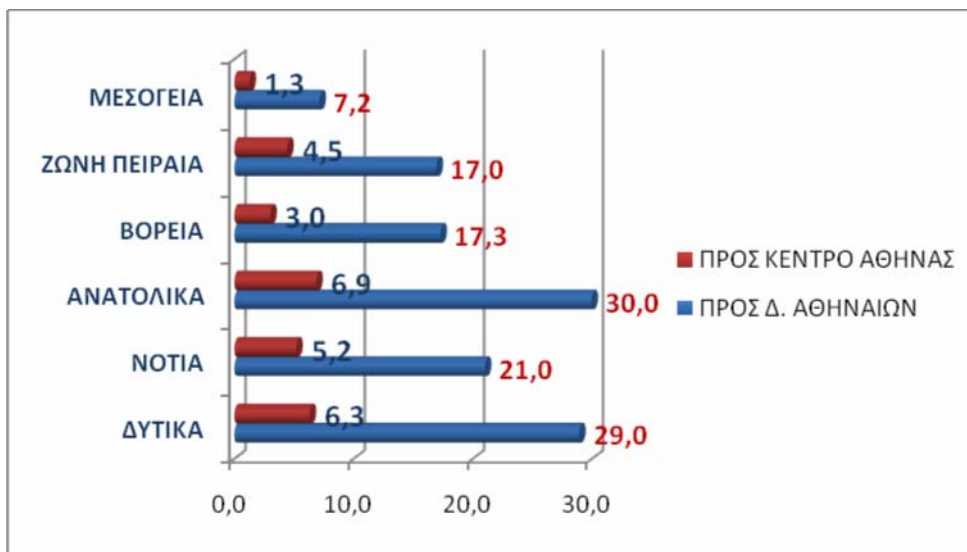


Συγκριτικό διάγραμμα 4. Σύγκριση ποσοστών μετακινήσεων προς το Κέντρο της Αθήνας και εσωτερικών μετακινήσεων για τους μη συνορεύοντες δήμους τις κάθε κατηγορίας προαστίων (επί τον συνολικό αριθμό μετακινήσεων κάθε κατηγορίας προαστίων)

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΡΟΣ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΚΕΝΤΡΟ ΑΠΟ ΤΙΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΔΗΜΩΝ

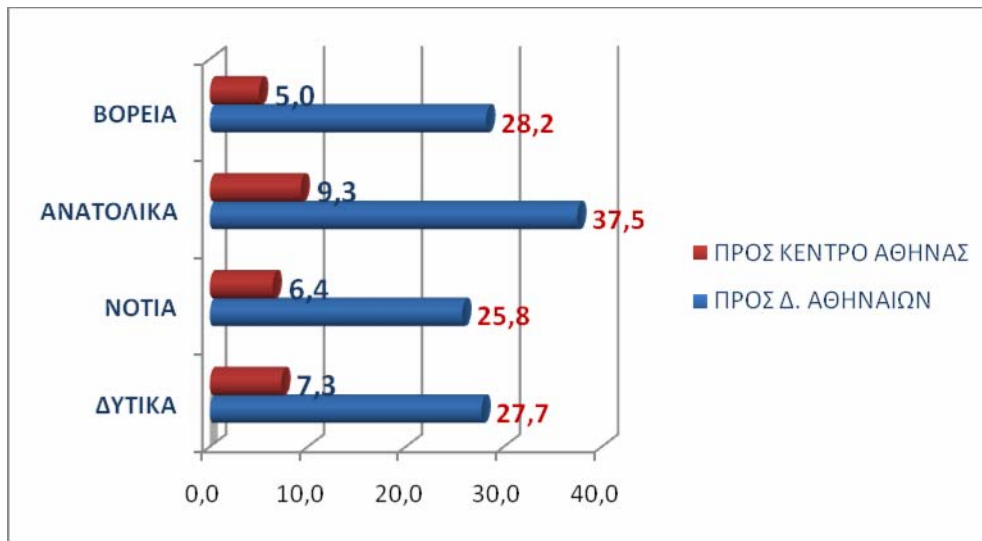
ΠΟΣΟΣΤΑ %



Συγκριτικό διάγραμμα 5

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΥΣ ΠΡΟΣ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ

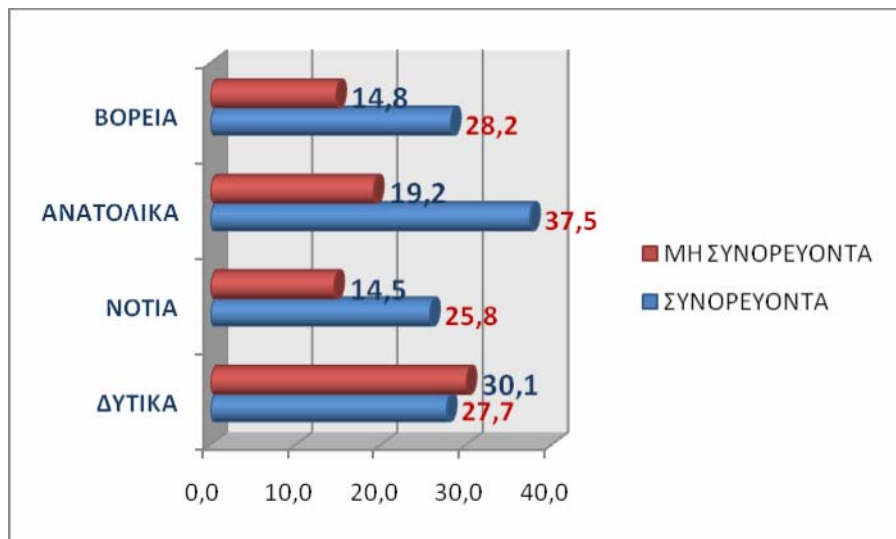
ΠΟΣΟΣΤΑ %



Συγκριτικό διάγραμμα 6

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΩΝ ΔΗΜΩΝ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟΝ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ

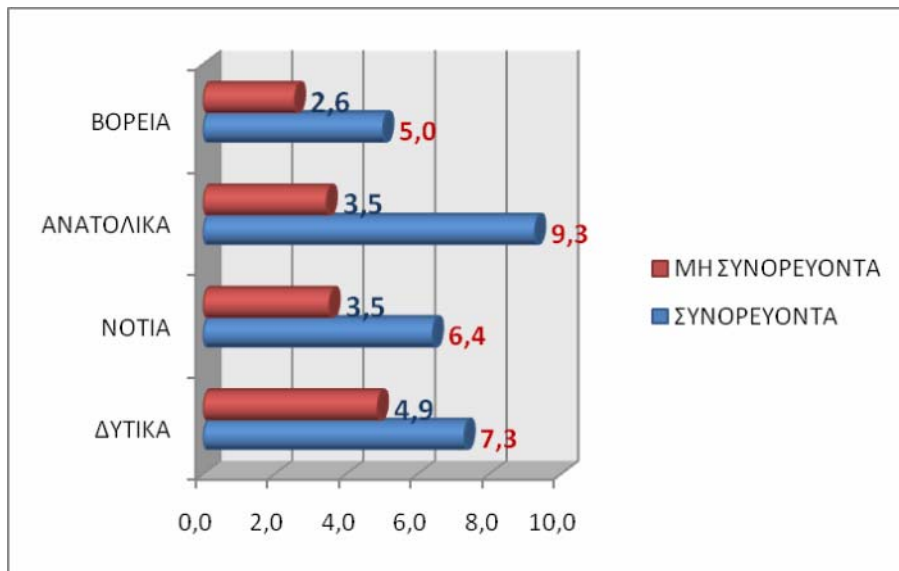
ΠΟΣΟΣΤΑ %



Συγκριτικό διάγραμμα 7

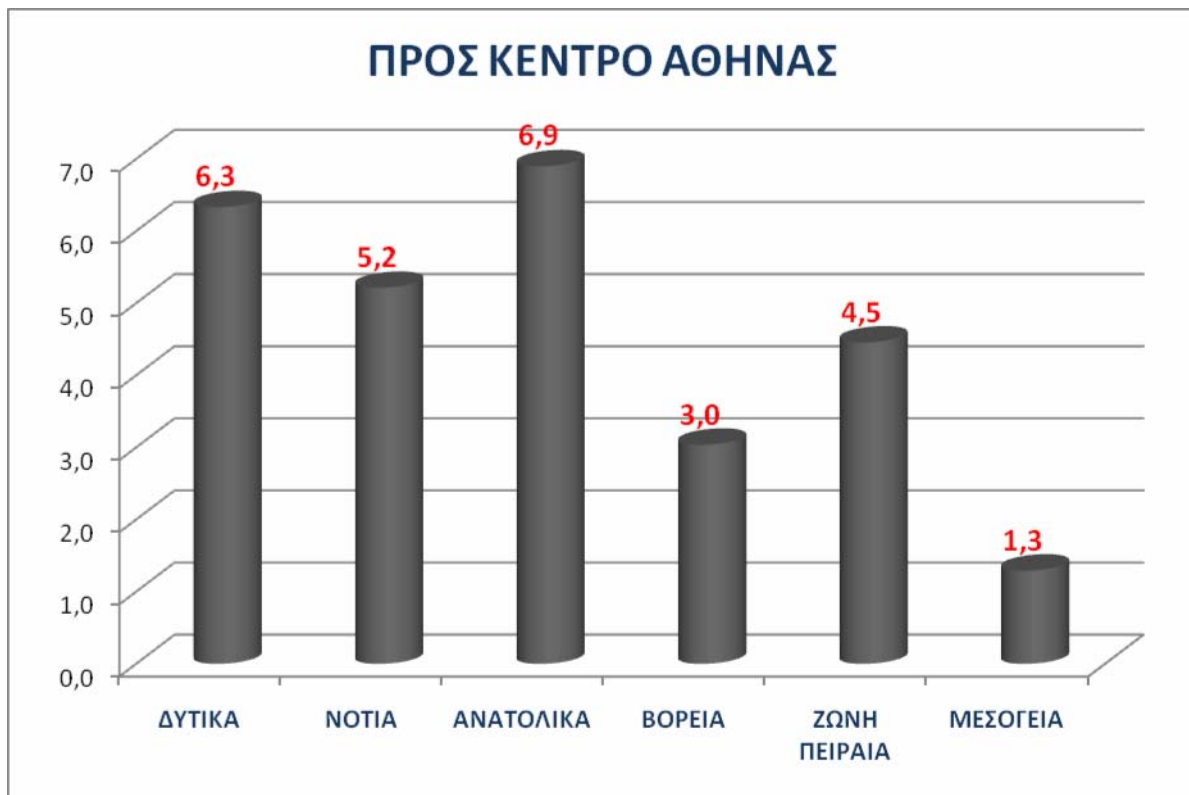
ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΩΝ ΔΗΜΩΝ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ ΠΡΟΣ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

ΠΟΣΟΣΤΑ %



Συγκριτικό διάγραμμα 8

ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΩΝ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ ΜΕ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ



6.2.2.α. Συμπεράσματα (από την Προσέγγιση 2)

Συμπέρασμα 1 : Από το **Συγκριτικό διάγραμμα 1** βλέπουμε πως το μεγαλύτερο ποσοστό (επί των συνολικών μετακινήσεων της κατηγορίας προαστίων) έχουν τα Ανατολικά προάστια (Σχεδόν 7 στους 100 κατοίκους), ακολουθούν τα Δυτικά (Σχεδόν 6 στους 100 κατοίκους) και τα Νότια και η Ζώνη Πειραιά (Σχεδόν 5 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα)

Συμπέρασμα 2 : Από το **Συγκριτικό διάγραμμα 2** βλέπουμε πως στις περιοχές με μικρότερο ποσοστό μετακινήσεων προς το Κέντρο της Αθήνας εμφανίζονται μεγαλύτερα ποσοστά εσωτερικών μετακινήσεων με τα Νότια και Βόρεια προάστια να έχουν τις μεγαλύτερες εσωτερικές μετακινήσεις ημερησίως (σχέδιο 1 στους 2 κατοίκους). Τα Ανατολικά και Δυτικά προάστια έχουν αρκετά μικρότερο ποσοστό εσωτερικών μετακινήσεων σε σχέση με τα Βόρεια και τα Νότια Προάστια. *Έτσι μπορούμε να πούμε πως τα Βόρεια Προάστια δείχνουν μία προτίμηση μετακίνησης στα τοπικά τους κέντρα, απ' ότι στο κέντρο της Αθήνας. Τα Νότια προάστια δείχνουν αυξημένη χρήση των τοπικών τους κέντρων χωρίς όμως να παρουσιάζουν ιδιαίτερα χαμηλό ποσοστό επισκεψιμότητας στο κέντρο, γεγονός που δείχνει πως υπάρχει σαφής έλξη επισκεπτών προς τα τοπικά τους κέντρα, όμως αυτή δεν είναι ιδιαίτερως ανταγωνιστική προς το κέντρο όσο αυτή των τοπικών κέντρων των Βορείων Προαστίων. Τα τοπικά κέντρα των Δυτικών Προαστίων δείχνουν να έχουν μικρότερη επισκεψιμότητα από τους κατοίκους τους, απ' ότι τα τοπικά κέντρα των Βορείων και Νοτίων Προαστίων από τους κατοίκους τους αντίστοιχα. Τα Ανατολικά προάστια δείχνουν τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα στο Κέντρο και τις λιγότερες εσωτερικές μετακινήσεις που σημαίνει πως το Κέντρο της Αθήνας εμφανίζεται ιδιαίτερα ανταγωνιστικό στην προτίμηση μετακινήσεων των κατοίκων των Ανατολικών Προαστίων απ' ότι τα τοπικά τους κέντρα.*

Συμπέρασμα 3 : Από το **Συγκριτικό διάγραμμα 3** βλέπουμε πως για τα συνορεύοντα στον Δ. Αθηναίων προάστια η εσωτερικές μετακινήσεις σε σχέση με αυτές προς το κέντρο έρχονται πιο κοντά σε ποσοστό. Τα Ανατολικά συνορεύοντα προάστια δείχνουν να έχουν σχεδόν ίσες μετακινήσεις προς το κέντρο και τα τοπικά τους κέντρα. Τα Νότια συνορεύοντα του Δ. Αθηναίων προάστια δείχνουν να διατηρούν το μοτίβο που έχουν και στο σύνολό τους τα Νότια προάστια, δηλαδή χωρίς να δείχνουν ιδιαίτερα μειωμένη επισκεψιμότητα στο κέντρο να δείχνουν ταυτόχρονα και μεγάλο ενδιαφέρον στις εσωτερικές μετακινήσεις. Τα Βόρεια και Δυτικά συνορεύοντα δείχνουν αρκετά μειωμένες εσωτερικές μετακινήσεις με μία ταυτόχρονη αύξηση των ποσοσטיαίων μετακινήσεων προς το κέντρο. *Άρα μπορούμε να συμπεράνουμε πως η γεινίαση των δήμων των προαστίων με το Δ. Αθηναίων επηρεάζει σημαντικά την οικειοποίηση του κέντρου από αυτά και σηματοδοτεί τη μείωση επισκεψιμότητας προς τα τοπικά τους κέντρα.*

Συμπέρασμα 4 : Από το **Συγκριτικό διάγραμμα 4** βλέπουμε πως τα Βόρεια και Νότια μη συνορεύοντα προάστια παρουσιάζουν μια προτίμηση στις εσωτερικές μετακινήσεις σε σχέση με αυτές προς το Κέντρο της Αθήνας. Ιδιαίτερα τα Βόρεια προάστια παρουσιάζουν μεγάλα ποσοστά μετακίνησης προς τα τοπικά τους κέντρα και το μικρότερο ποσοστό μετακίνησης προς το Κέντρο της Αθήνας. Ενώ τα Ανατολικά και Δυτικά παρουσιάζουν μικρότερη διαφορά στην επισκεψιμότητα των τοπικών τους κέντρων απ' ότι στο Κέντρο της Αθήνας. Τα Ανατολικά προάστια συγκεκριμένα παρουσιάζουν ταυτόχρονα λίγες εσωτερικές μετακινήσεις και λίγες μετακινήσεις προς το Κέντρο. *Άρα βλέπουμε πως όσο απομακρυνόμαστε από το κέντρο τις Αθήνας τα τοπικά κέντρα ασκούν όλο και μεγαλύτερη έλξη στους κατοίκους των γύρω περιοχών και Ιδιαίτερα στην περίπτωση των Βορείων και λιγότερο στην περίπτωση των Νοτίων προαστίων.*

Γενικά Συμπεράσματα

Τα προάστια με τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα στο Κέντρο της Αθήνας φαίνεται να είναι τα Ανατολικά, όμως το μοτίβο της οικειοποίησης του κέντρου για αυτά, αλλάζει καθώς περνάμε από τα συνορεύοντα στα μη συνορεύοντα. Οι εσωτερικές τους μετακινήσεις είναι λίγες και στις δύο περιπτώσεις, όμως τα συνορεύοντα στον Δ. Αθηναίων Ανατολικά προαστία παρουσιάζουν το μεγαλύτερο ποσοστό οικειοποίησης του κέντρου σε σχέση με τα συνορεύοντα των υπολοίπων κατηγοριών προάστια, ενώ στα μη συνορεύοντα Ανατολικά φαίνεται πέφτει αρκετά το ποσοστό επισκεψιμότητας του κέντρου.

Τα Βόρεια Προάστια, αντιθέτως με τα Ανατολικά παρουσιάζουν το μικρότερο ποσοστό οικειοποίησης του κέντρου, το οποίο παραμένει μικρό και στην περίπτωση των συνορευόντων και μη δήμων ως προς το Δ. Αθηναίων. Αυτό όμως που μεταβάλλεται ριζικά καθώς μεταφερόμαστε προς τα συνορεύοντα με το Δ. Αθηναίων προάστια είναι οι εσωτερικές μετακινήσεις, γεγονός που σημαίνει πως τα Βόρεια Προάστια που δε συνορεύουν με το Δ. Αθηναίων παρουσιάζουν ιδιαίτερη επισκεψιμότητα προς τα τοπικά τους κέντρα, ενώ τα συνορεύοντα ανεβάζουν τα ποσοστά επίσκεψης στο κέντρο (που και πάλι παραμένουν χαμηλά) και μαζί με τα Ανατολικά παρουσιάζουν τα πιο μειωμένα ποσοστά εσωτερικών μετακινήσεων.

Τα Νότια και τα Δυτικά Προάστια παρουσιάζουν παρόμοια συμπεριφορά στις μετακινήσεις τους και ίσως θα μπορούσαμε να πούμε πως δείχνουν μέσω αυτής και μια εικόνα ομαλότερης αστικής εξάπλωσης προς τις περιοχές αυτές, με όχι τόσο ανταγωνιστικά τοπικά κέντρα ως προς το Κέντρο της Αθήνας (όπως στην περίπτωση των Βορείων Προαστίων), αλλά ούτε και με ελάχιστη επισκεψιμότητα στα τοπικά τους κέντρα (όπως στην περίπτωση των Ανατολικών). Το μοτίβο των μετακινήσεων των προαστίων αυτών είναι να δείχνουν ενδιαφέρον και στις μετακινήσεις προς το κέντρο και στις εσωτερικές μετακινήσεις με τις πρώτες να αυξάνονται και τις δεύτερες να μειώνονται αναλόγως καθώς περνάμε από τους μη συνορεύοντες, στους συνορεύοντες δήμους ως προς το Δ. Αθηναίων.

Παρ' όλα όμως τα παρόμοια χαρακτηριστικά που παρουσιάζουν τα Νότια και τα Δυτικά προάστια, τα Δυτικά παρουσιάζουν μικρότερο ποσοστό εσωτερικών μετακινήσεων, οπότε και τα Νότια προάστια δείχνουν αρκετό ενδιαφέρον στα τοπικά τους κέντρα. Επίσης όπως βλέπουμε και από το **Συγκριτικό διάγραμμα 7** τα Δυτικά μη συνορεύοντα προάστια προς το Δ. Αθηναίων, παρουσιάζουν μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων προς αυτόν απ' ότι τα συνορεύοντα, γεγονός που αφενός εξηγεί το μικρό ποσοστό των εσωτερικών μετακινήσεων των μη συνορευόντων Δυτικών Προαστίων και αφετέρου μας βοηθάει να συμπεράνουμε πως τα συνορεύοντα στο Δ. Αθηναίων Δυτικά Προάστια έχουν πιο ελκυστικά τοπικά κέντρα για τους κατοίκους τους απ' ότι τα μη συνορεύοντα για τους δικούς τους.

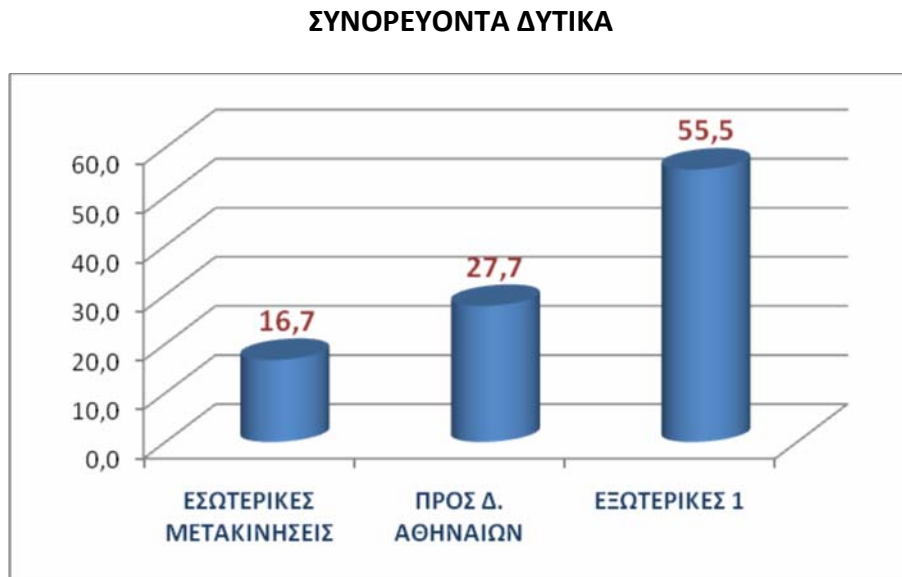
6.3. Επεξεργασία σε επίπεδο Δήμων

(Συνορευόντων με τον Δήμο Αθηναίων)

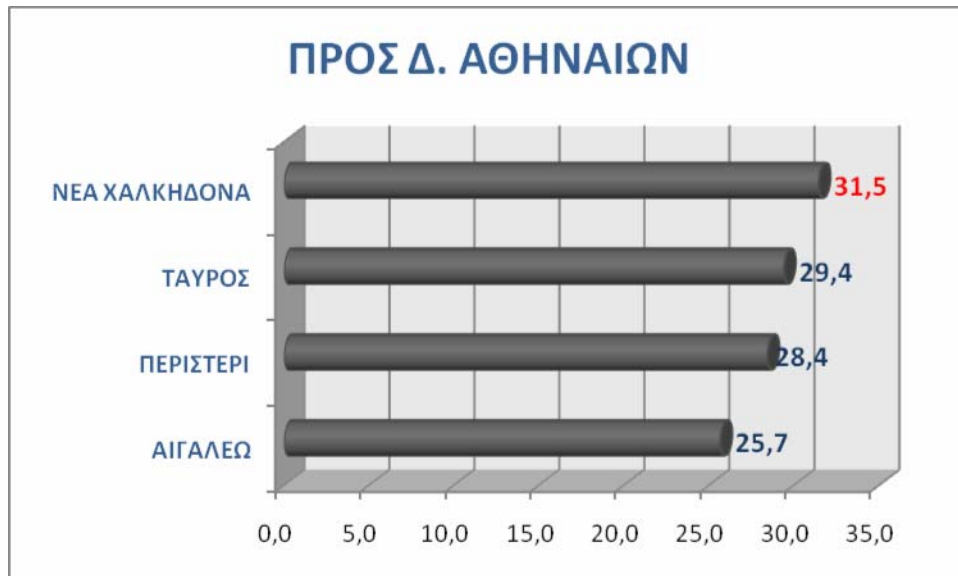
Στην ενότητα αυτή παρουσιάζεται η κατανομή των μετακινήσεων για όλους τους συνορευόντες προς τον Δ. Αθηναίων δήμους, με την επεξεργασία του τύπου της Προσέγγισης 1 και 2 όπως αυτές περιγράφηκαν στην αρχή του παρόντος κεφαλαίου. Στα διαγράμματα συγκρίνουμε το ποσοστό μετακινήσεων των δήμων αυτών προς το Δ, Αθηναίων και το κέντρο, με τις εσωτερικές μετακινήσεις μέσα στους δήμους αυτούς, ώστε να εφαρμόσουμε μία ποιοτική σύγκριση προτίμησης επισκεψιμότητας του κέντρου από τους κατοίκους των διαφόρων περιοχών σε σχέση με τα τοπικά κέντρα τους, όπως αντιστοίχως έγινε και στο κεφάλαιο της “επεξεργασίας σε επίπεδο κατηγορίας προαστίων”.

6.3.1. Προσέγγιση 1 : προς τον Δ. Αθηναίων

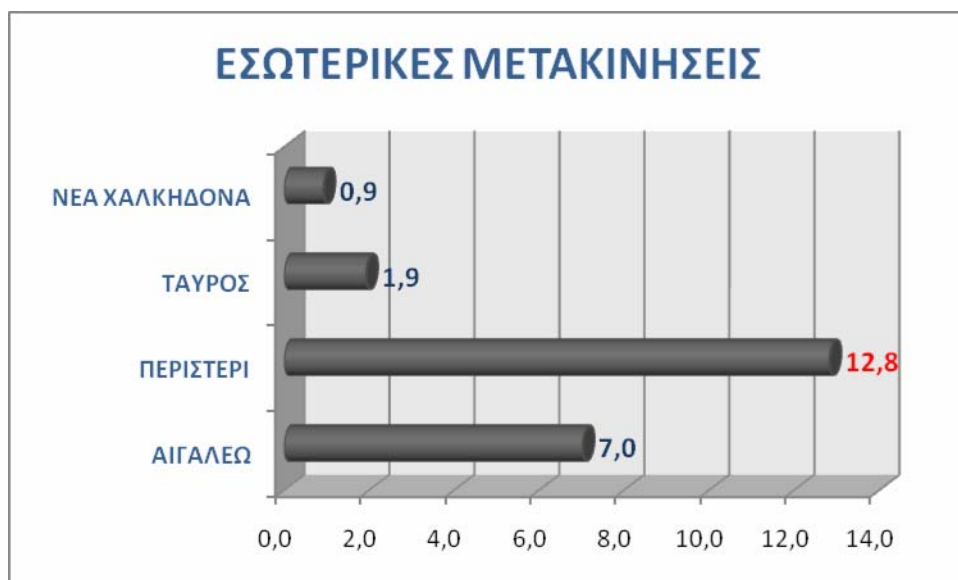
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝ ΔΗΜΟ ΠΡΟΣ ΤΟΝ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ



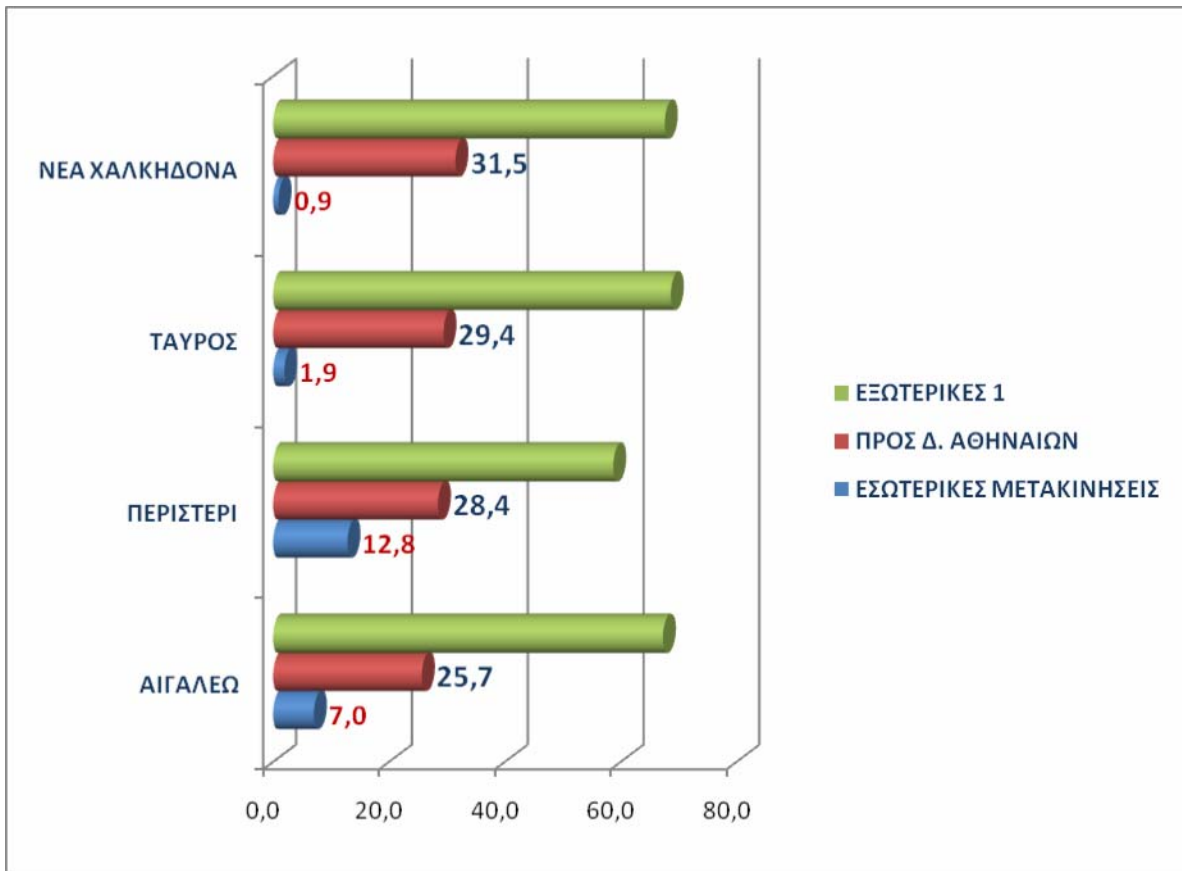
Σχήμα 1. Κατανομή μετακινήσεων συνόλου Δυτικών Προαστίων που συνορεύουν με το Δήμο Αθηναίων



Σχήμα 1α

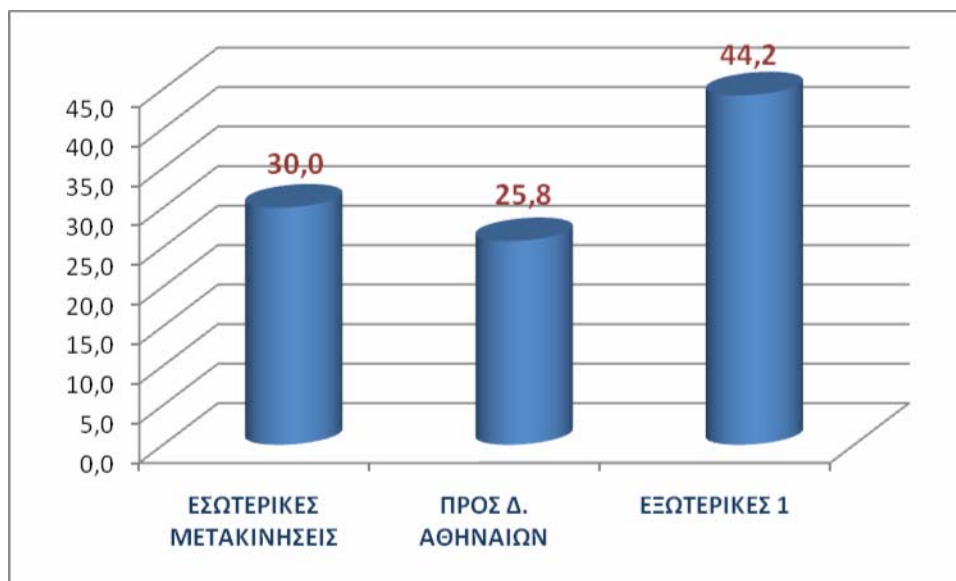


Σχήμα 1β



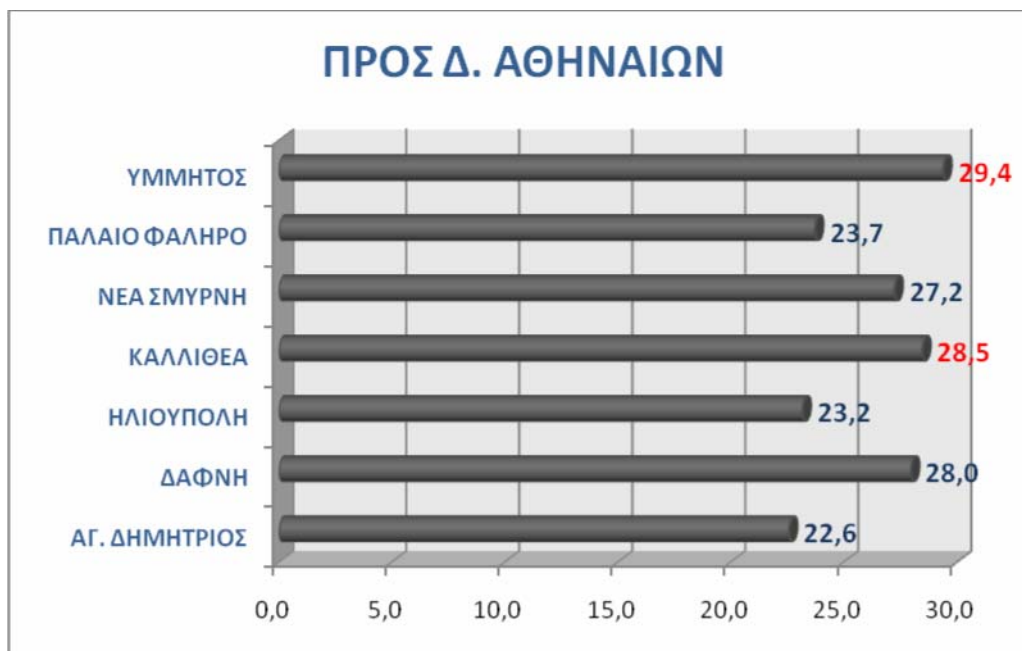
Συγκριτικό διάγραμμα 1: Ποσοστά μετακινήσεων προς το Δήμο Αθηναίων και εσωτερικές μετακινήσεις (επί τον συνολικό αριθμό μετακινήσεων κάθε δήμου)

ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΑ ΝΟΤΙΑ

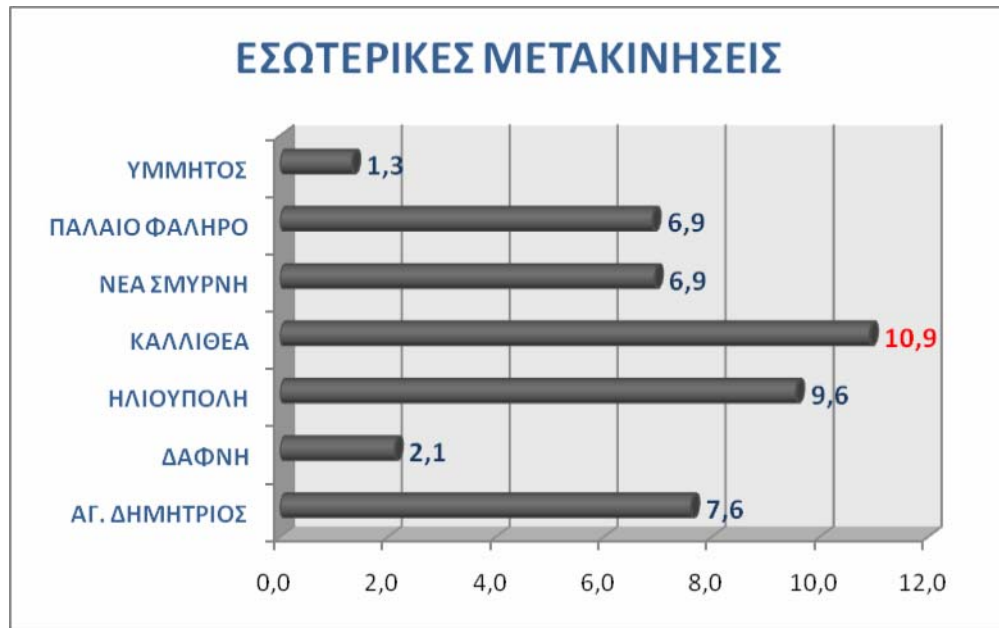


Σχήμα 2. Κατανομή μετακινήσεων συνόλου Νοτίων Προαστίων που συνορεύουν με το Δήμο Αθηναίων

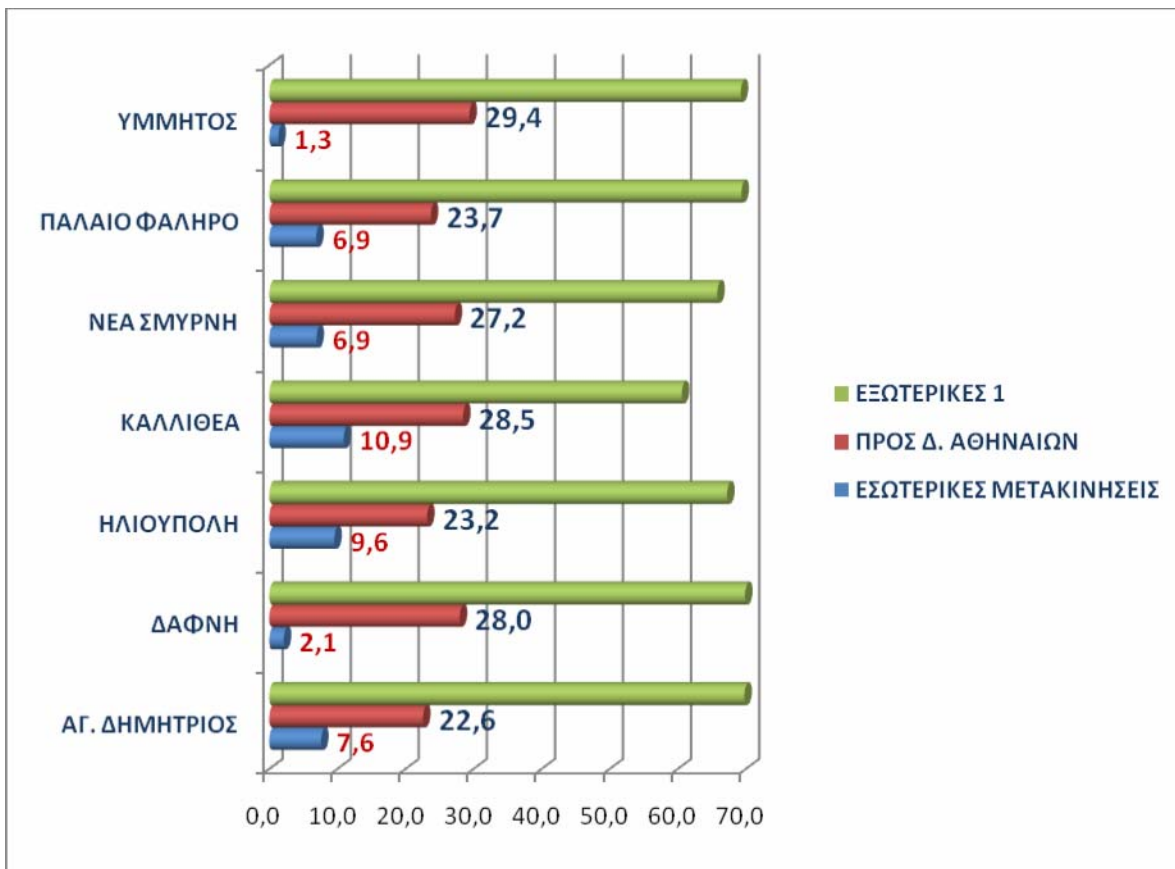
ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΔΗΜΟ ΞΕΧΩΡΙΣΤΑ– ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΑΘΕ ΔΗΜΟΥ



Σχήμα 2α

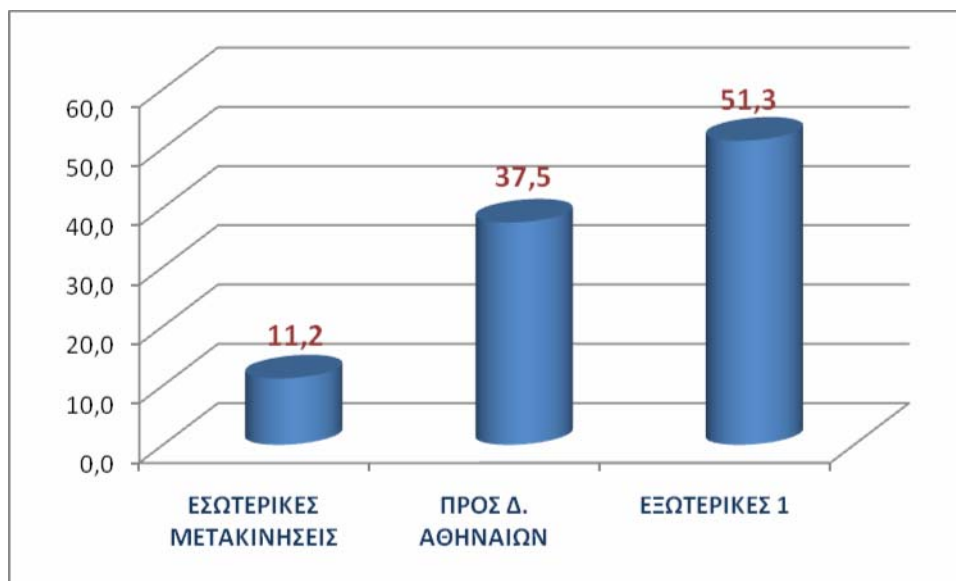


Σχήμα 2β



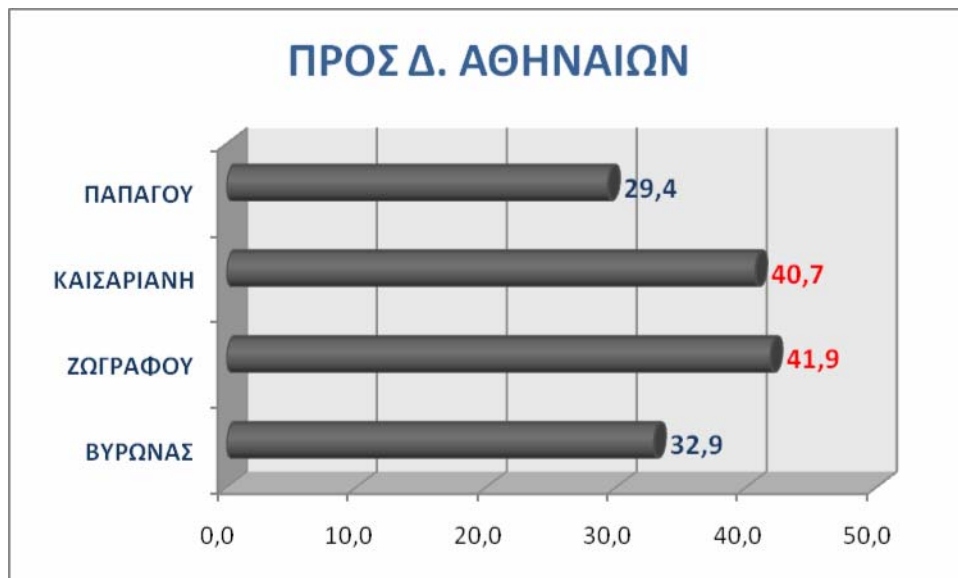
Συγκριτικό διάγραμμα 2: Ποσοστά μετακινήσεων προς το Δήμο Αθηναίων και εσωτερικές μετακινήσεις (επί τον συνολικό αριθμό μετακινήσεων κάθε δήμου)

ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ

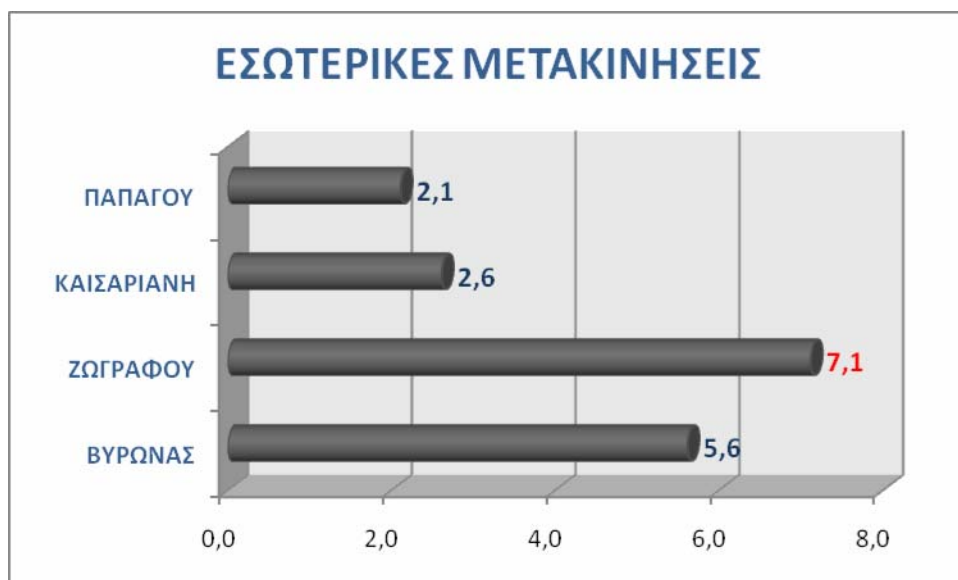


Σχήμα 3. Κατανομή μετακινήσεων συνόλου Ανατολικών Προαστίων που συνορεύουν με το Δήμο Αθηναίων

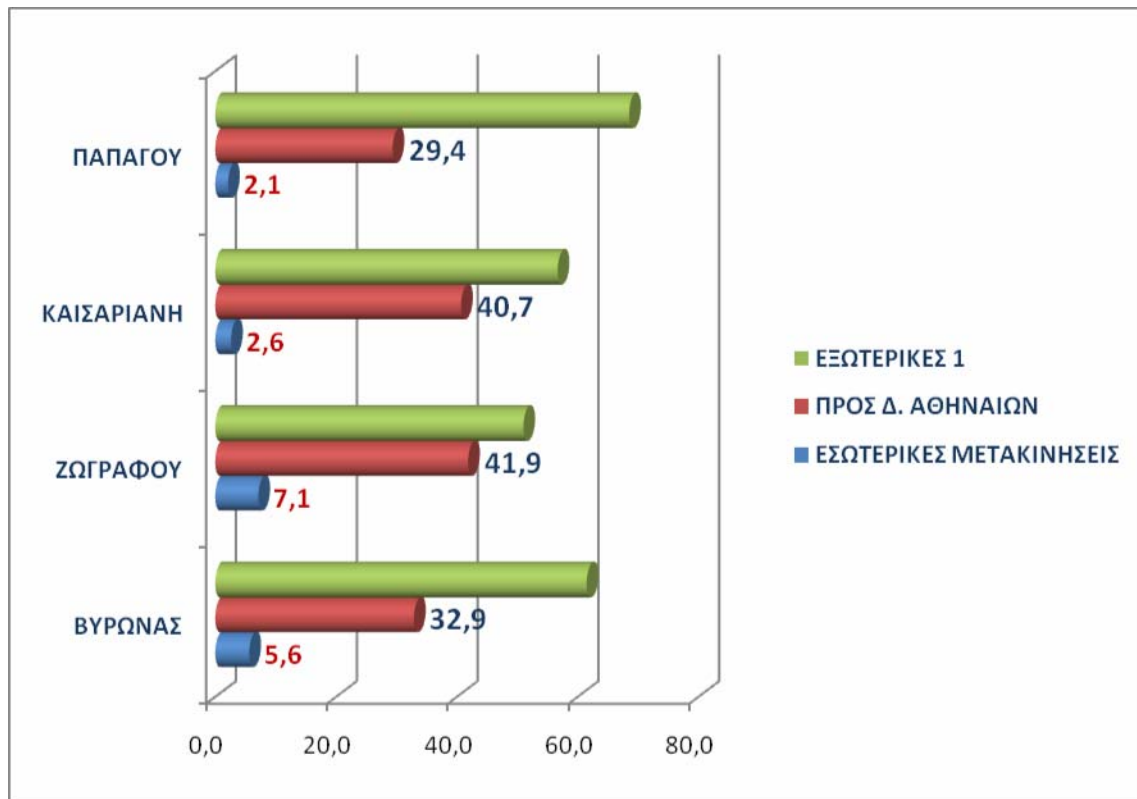
ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΔΗΜΟ ΞΕΧΩΡΙΣΤΑ– ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΑΘΕ ΔΗΜΟΥ



Σχήμα 3α

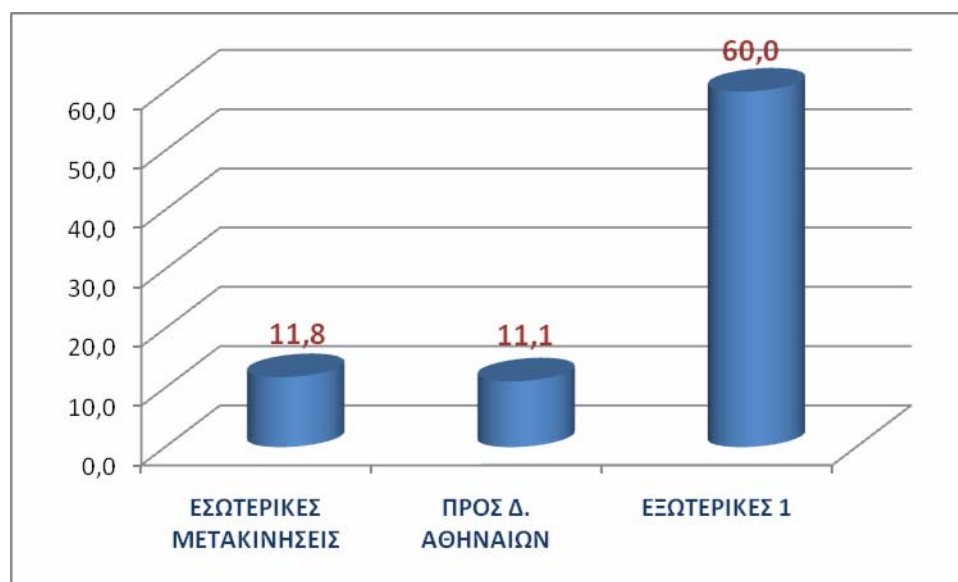


Σχήμα 3β



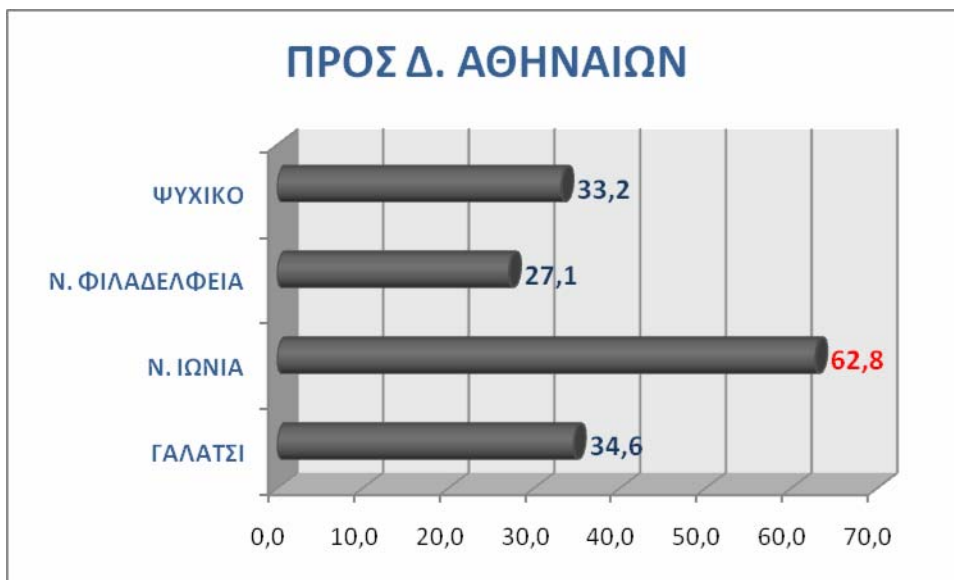
Συγκριτικό διάγραμμα 3: Ποσοστά μετακινήσεων προς το Δήμο Αθηναίων και εσωτερικές μετακινήσεις (επί τον συνολικό αριθμό μετακινήσεων κάθε δήμου)

ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΑ ΒΟΡΕΙΑ

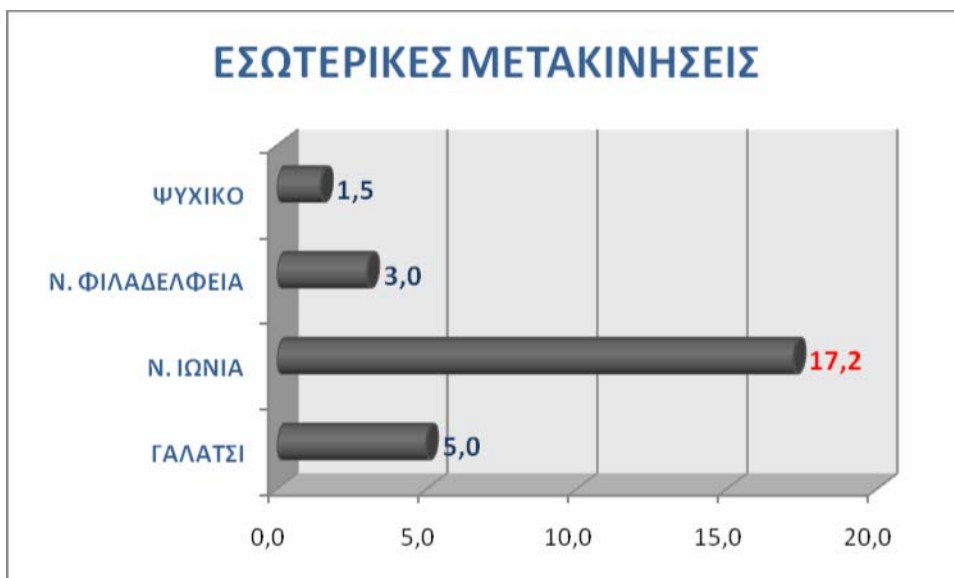


Σχήμα 4. Κατανομή μετακινήσεων συνόλου Βορείων Προαστίων που συνορεύουν με το Δήμο Αθηναίων

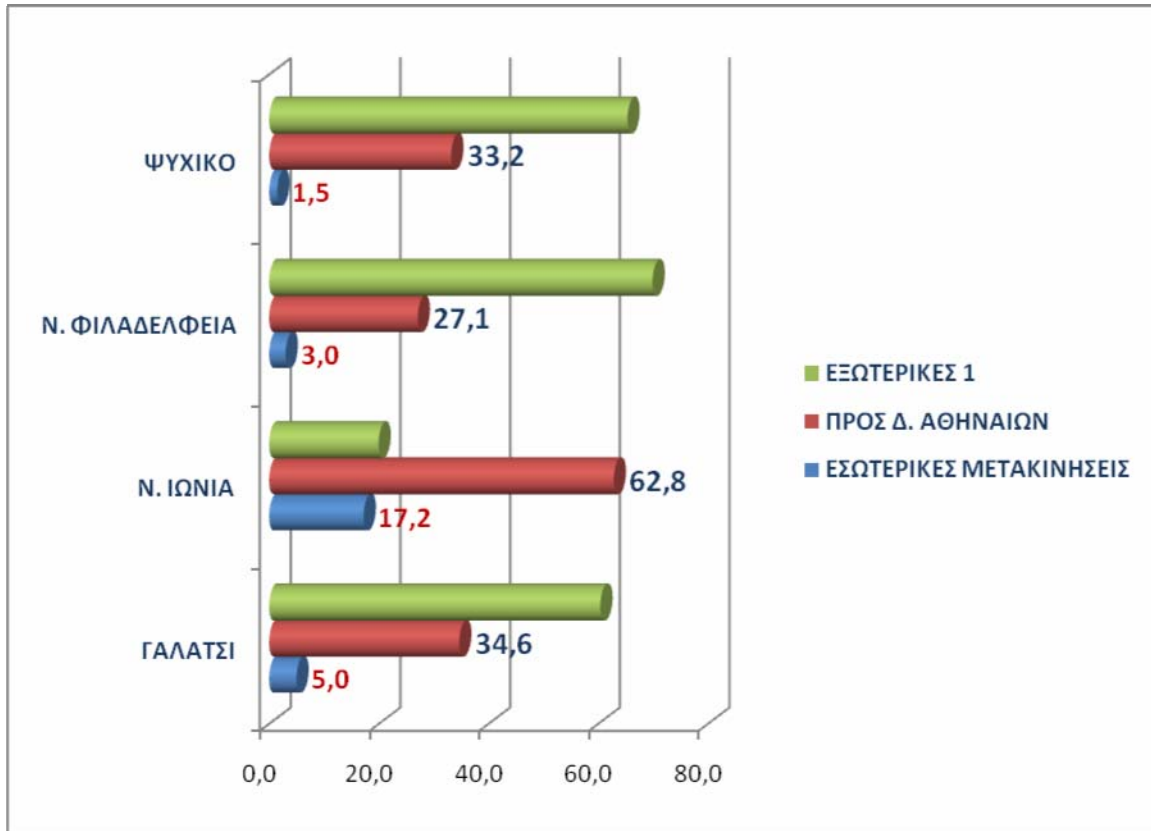
ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΔΗΜΟ ΞΕΧΩΡΙΣΤΑ– ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΑΘΕ ΔΗΜΟΥ



Σχήμα 4α



Σχήμα 4β



Συγκριτικό διάγραμμα 4: Ποσοστά μετακινήσεων προς το Δήμο Αθηναίων και εσωτερικές μετακινήσεις (επί τον συνολικό αριθμό μετακινήσεων κάθε δήμου)

6.3.1.α. Συμπεράσματα (από την Προσέγγιση 1)

Συμπέρασμα 1 : Από το **Συγκριτικό διάγραμμα 1** βλέπουμε πως η επισκεψιμότητα των Δυτικών συνορευόντων δήμων προς το Δήμο Αθηναίων είναι παρόμοια και κυμαίνεται για όλους στο 26-31% των συνολικών μετακινήσεων του κάθε δήμου. Επίσης παρατηρούμε πως οι εσωτερικές μετακινήσεις των δήμων Αιγάλεω και Περιστερί είναι αυξημένες σε σχέση με τους δήμους του Ταύρου και τη Ν. Χαλκηδόνας. *Η αυξημένη επισκεψιμότητα των κατοίκων του Αιγάλεω και του Περιστερίου στα τοπικά κέντρα των περιοχών τους δικαιολογείται από τη μεγαλύτερη ανάπτυξη των κέντρων αυτών, ως πόλους έλξης επισκεπτών.*

Συμπέρασμα 2 : Από το **Συγκριτικό διάγραμμα 2** βλέπουμε αρχικά πως για όλα τα συνορεύοντα με το Δ. Αθηναίων Νότια προάστια τα ποσοστά των μετακινήσεων προς το Δ. Αθηναίων είναι μεγαλύτερα απ' ό,τι τα ποσοστά των εσωτερικών μετακινήσεων εντός των δήμων. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με την πληροφορία που προκύπτει από το σχήμα 2 πως οι εσωτερικές μετακινήσεις των συνορευόντων με το Δ. Αθηναίων Νοτίων προαστίων είναι μεγαλύτερες σε ποσοστό από αυτές προς το Δ. Αθηναίων. Οπότε και προκύπτει το συμπέρασμα πως πραγματοποιούνται πολλές μετακινήσεις μεταξύ των προαστίων αυτών οι οποίες και δε φαίνονται στα διαγράμματα που αφορούν τις εσωτερικές μετακινήσεις εντός των δήμων. Εκτός αυτού παρατηρούμε πως αρκετά μεγάλο ποσοστό των συνολικών μετακινήσεων των δήμων Υμηττού και Δάφνης (28-30%) αντίστοιχα πραγματοποιούνται με προορισμό το Δ. Αθηναίων σε αντίθεση με τα ποσοστά των εσωτερικών μετακινήσεών τους που είναι αντίστοιχα χαμηλά. Οι δήμοι της Ηλιούπολης, του Αγ. Δημητρίου και του Παλαιού Φαλήρου παρουσιάζουν κάπως πιο χαμηλά ποσοστά επισκεψιμότητας του Δ. Αθηναίων (23%), αλλά έχουν σχετικά με τους υπόλοιπους δήμους πιο αυξημένα τα ποσοστά των εσωτερικών μετακινήσεων. Εξίσου μεγάλα ποσοστά εσωτερικών μετακινήσεων έχει η Ν. Σμύρνη και ακόμα περισσότερο η Καλλιθέα (11%). *Άρα μπορούμε να πούμε πως οι δήμοι των Νοτίων προαστίων που συνορεύουν με το Δ. Αθηναίων δείχνουν αρκετά μεγάλα ποσοστά επισκεψιμότητας στο Δ. Αθηναίων αλλά και ταυτόχρονα τα κέντρα των περιοχών είναι δυνατοί πόλοι έλξης επισκεπτών από τον ίδιο αλλά και τους υπόλοιπους δήμους της κατηγορίας αυτής προαστίων.*

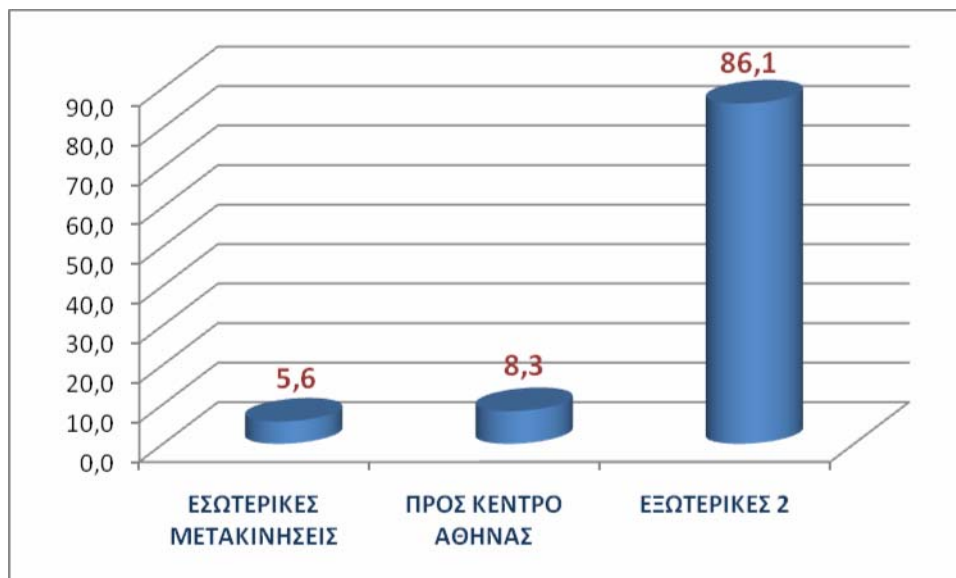
Συμπέρασμα 3 : Από το **Συγκριτικό διάγραμμα 3** βλέπουμε πως οι δήμοι των Ανατολικών προαστίων που συνορεύουν με το δήμο Αθηναίων έχουν αρκετά μεγάλη παρουσία στον Δ. Αθηναίων στο σύνολό τους. Πιο συγκεκριμένα οι δήμοι του Ζωγράφου και της Καισαριανής είναι αυτοί με το μεγαλύτερο ποσοστό επισκεψιμότητας του κέντρου (41-42%) με το δήμο Ζωγράφου να έχει μεγαλύτερο ποσοστό εσωτερικών μετακινήσεων. Αντίστοιχα οι δήμοι του Βύρωνα και του Παπάγου εμφανίζουν περίπου 10% μικρότερο ποσοστό μετακινήσεων προς το κέντρο με το δήμο του Παπάγου να έχει το μικρότερο ποσοστό εσωτερικών μετακινήσεων. *Συνολικά θα λέγαμε πως οι δήμοι των Ανατολικών προαστίων που συνορεύουν με το δήμο Αθηναίων δείχνουν μεγάλα ποσοστά επισκεψιμότητας του κέντρου με τους δήμους του Βύρωνα και του Ζωγράφου να έχουν τα πιο ισχυρά τοπικά κέντρα και τους δήμους της Καισαριανής και του Παπάγου να έχουν τις λιγότερες εσωτερικές μετακινήσεις.*

Συμπέρασμα 4 : Από το **Συγκριτικό διάγραμμα 4** μπορούμε να διακρίνουμε δύο διαφορετικά μοτίβα μετακινήσεων. Το πρώτο είναι των δήμων της Ν. Φιλαδέλφειας, του Ψυχικού και του Γαλασίου που παρουσιάζουν αρκετά μεγάλο ποσοστό μετακινήσεων προς το κέντρο και μικρό ποσοστό εσωτερικών μετακινήσεων. Το δεύτερο είναι αυτό του δήμου της Ν. Ιωνίας όπου εκτός από εξαιρετικά μεγάλο ποσοστό επισκεψιμότητας του Δ. Αθηναίων (63% των συνολικών μετακινήσεων του δήμου), παρουσιάζει και ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό εσωτερικών μετακινήσεων (17%). *Αυτό δείχνει πως ο δήμος της Ν. Ιωνίας διαφέρει στο προφίλ των μετακινήσεών του από τους υπόλοιπους συνορεύοντες με το Δ. Αθηναίων δήμους των Βορείων προαστίων και φαίνεται να έχει ισχυρό τοπικό κέντρο, αλλά και να είναι αποκομμένος από τους υπόλοιπους δήμους, εφόσον παρουσιάζει πολύ μικρό ποσοστό εξωτερικών μετακινήσεων αλλά και οι κάτοικοί του να οικειοποιούνται κατά κόρων το κέντρο (ενδεχομένως λόγω της παρουσίας του σταθμού του ΗΣΑΠ στην περιοχή). Οι υπόλοιποι δήμοι της κατηγορίας αυτής παρουσιάζουν αρκετά μεγάλη επισκεψιμότητα του κέντρου και μικρά ποσοστά επισκεψιμότητας των τοπικών τους κέντρων με το Γαλάτσι να έχει ένα ελάχιστα μεγαλύτερο ποσοστό εσωτερικών μετακινήσεων από τους άλλους δύο δήμους (Ψυχικού και Ν. Φιλαδέλφειας)*

6.3.2. Προσέγγιση 2 : προς Κέντρο της Αθήνας

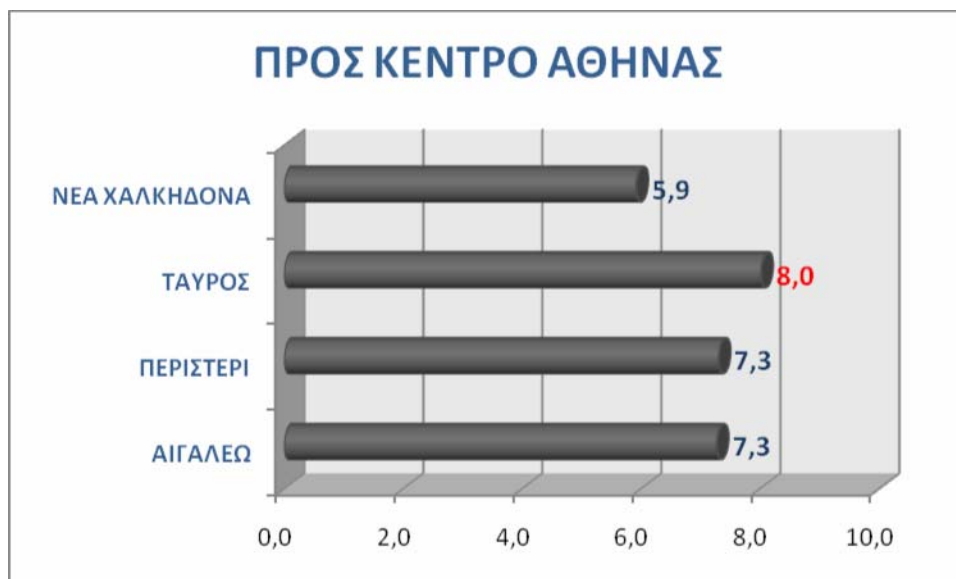
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΑ ΔΗΜΟ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ

ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΑ ΔΥΤΙΚΑ

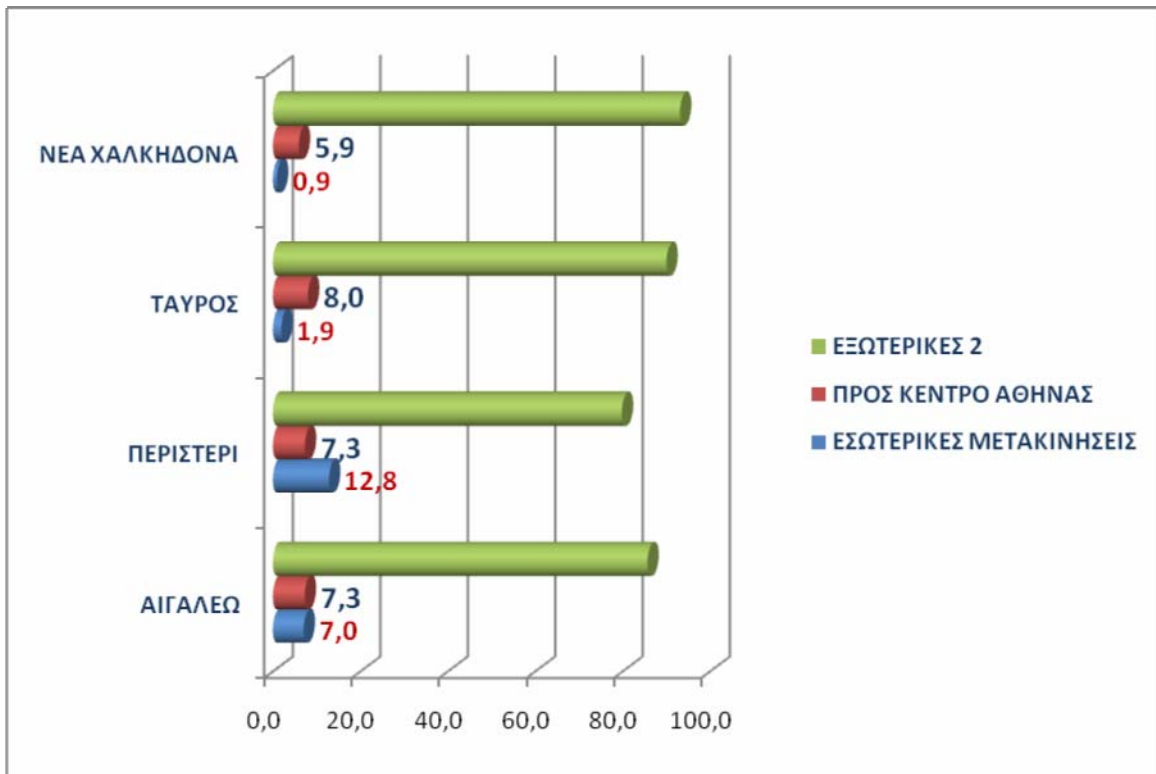


Σχήμα 1. Κατανομή μετακινήσεων συνόλου Δυτικών Προαστίων που συνορεύουν με το Δήμο Αθηναίων

ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΔΗΜΟ ΞΕΧΩΡΙΣΤΑ– ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΑΘΕ ΔΗΜΟΥ

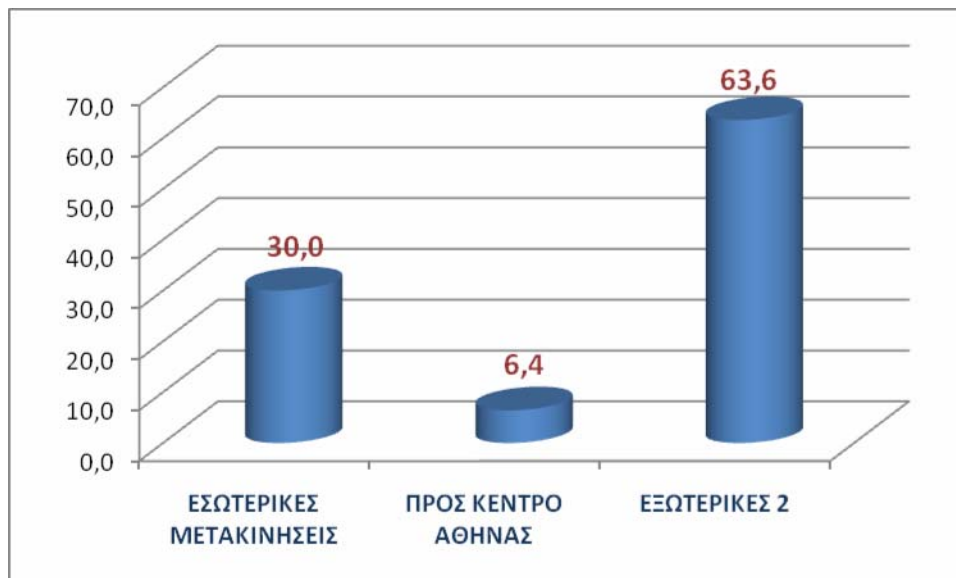


Σχήμα 1α



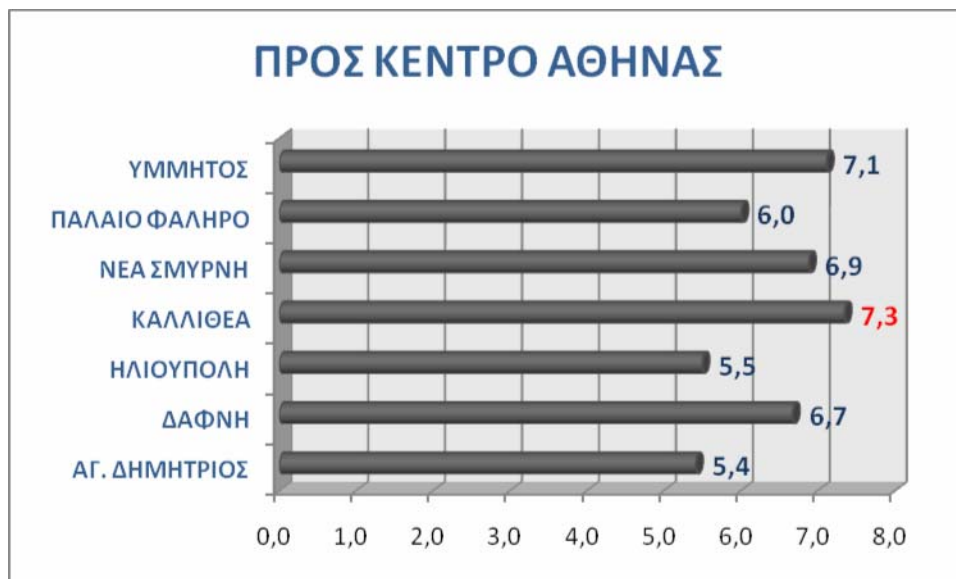
Συγκριτικό διάγραμμα 1: Ποσοστά μετακινήσεων προς το Κέντρο της Αθήνας και εσωτερικές μετακινήσεις (επί τον συνολικό αριθμό μετακινήσεων κάθε δήμου)

ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΑ ΝΟΤΙΑ

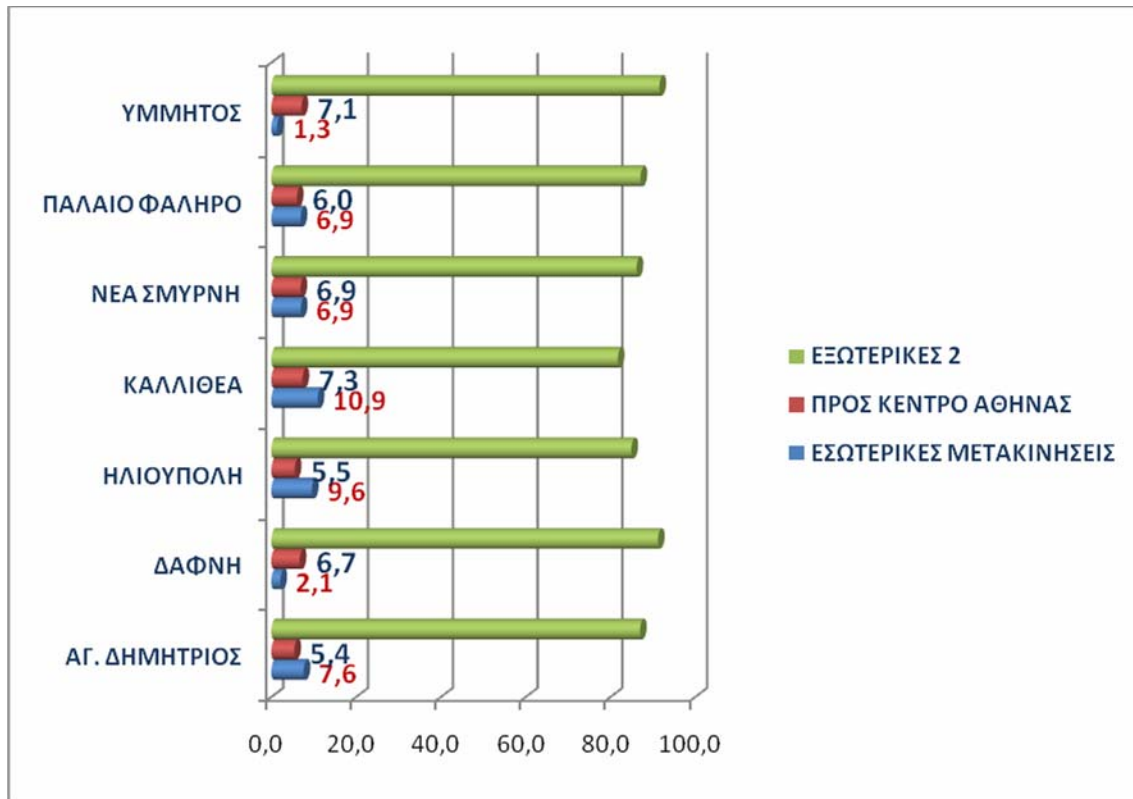


Σχήμα 2. Κατανομή μετακινήσεων συνόλου Νοτίων Προαστίων που συνορεύουν με το Δήμο Αθηναίων

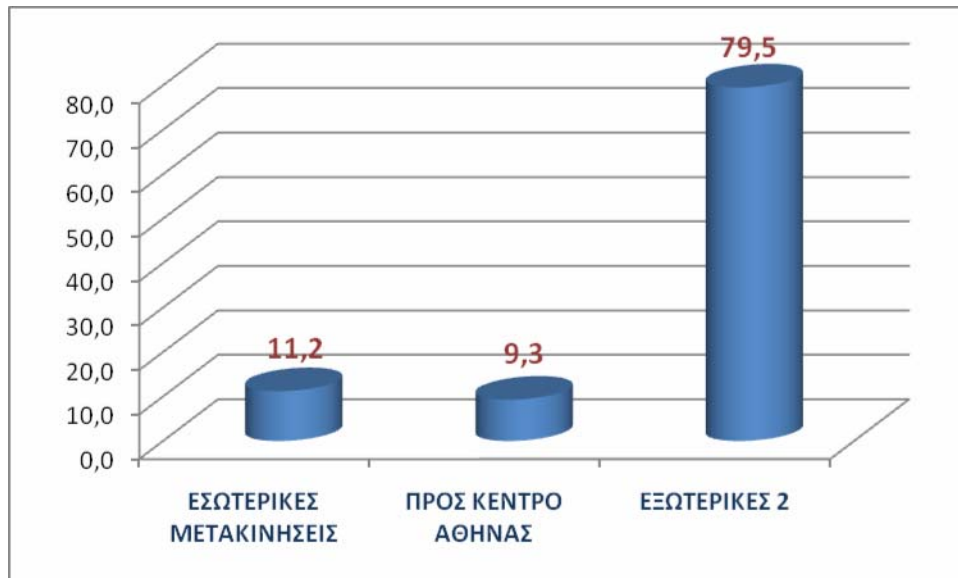
ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΔΗΜΟ ΞΕΧΩΡΙΣΤΑ– ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΑΘΕ ΔΗΜΟΥ



Σχήμα 2α

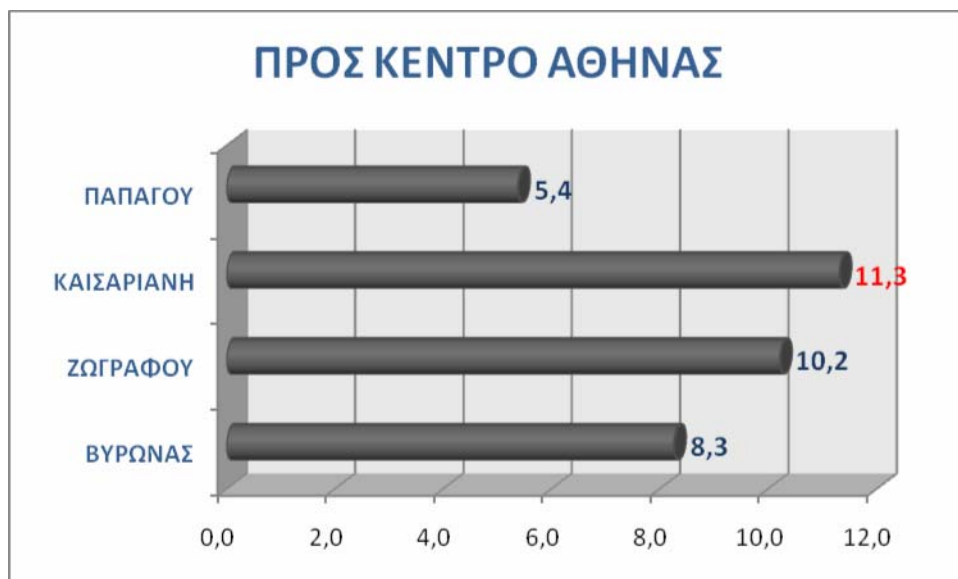


Συγκριτικό διάγραμμα 2: Ποσοστά μετακινήσεων προς το Κέντρο της Αθήνας και εσωτερικές μετακινήσεις (επί τον συνολικό αριθμό μετακινήσεων κάθε δήμου)

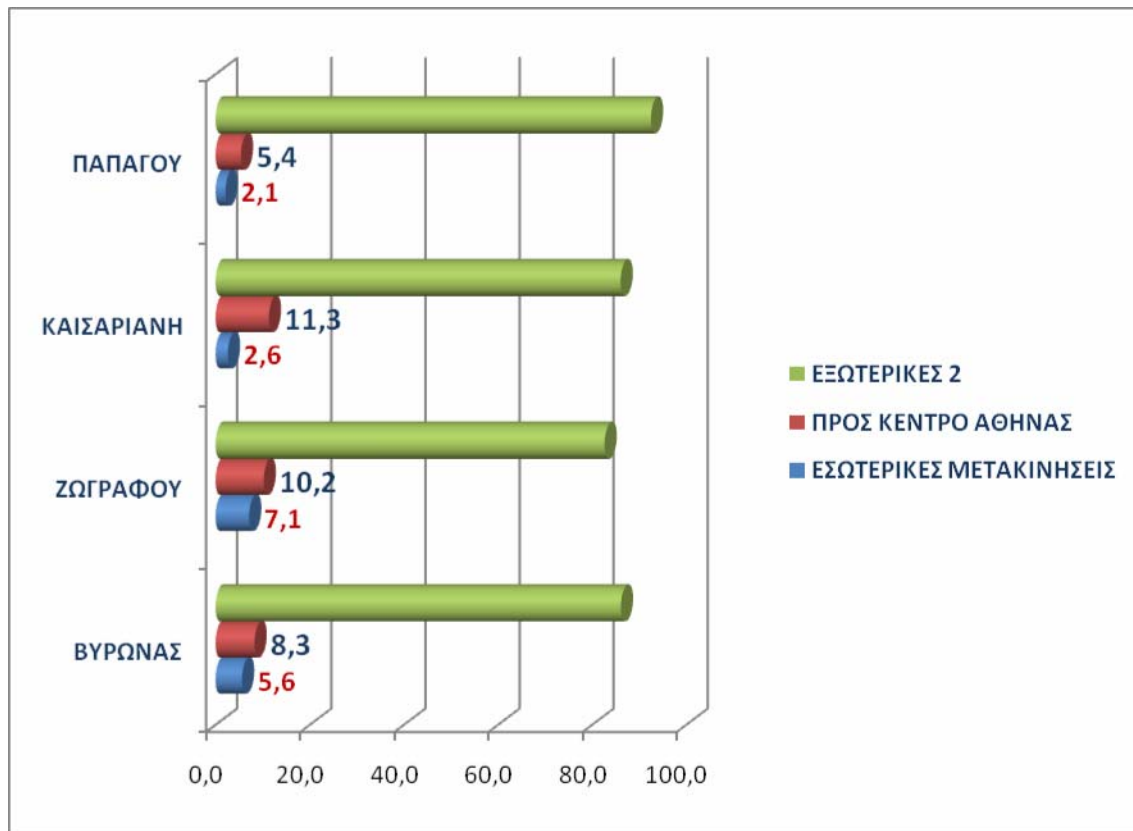


Σχήμα 3. Κατανομή μετακινήσεων συνόλου Ανατολικών Πραστίων που συνορεύουν με το Δήμο Αθηναίων

ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΔΗΜΟ ΞΕΧΩΡΙΣΤΑ– ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΑΘΕ ΔΗΜΟΥ

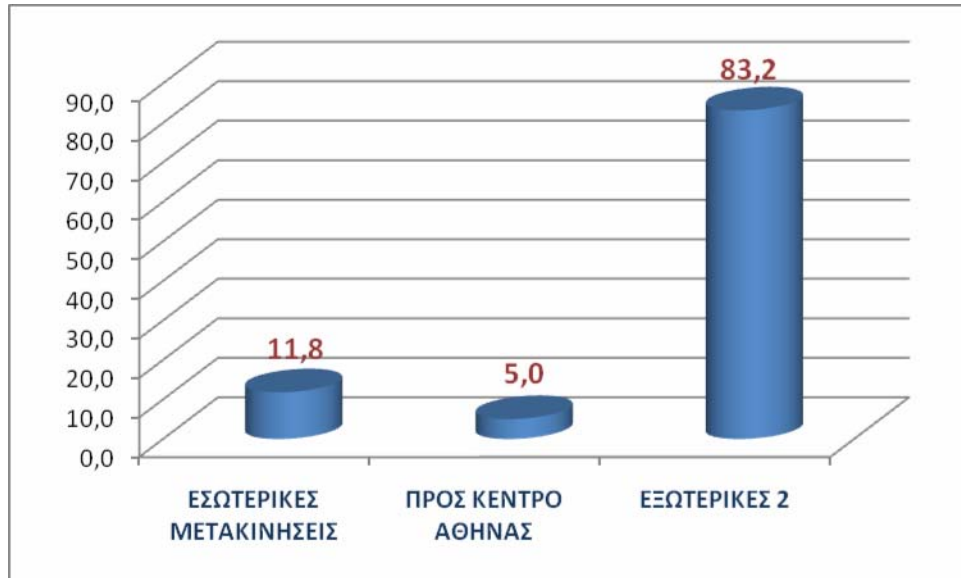


Σχήμα 3α



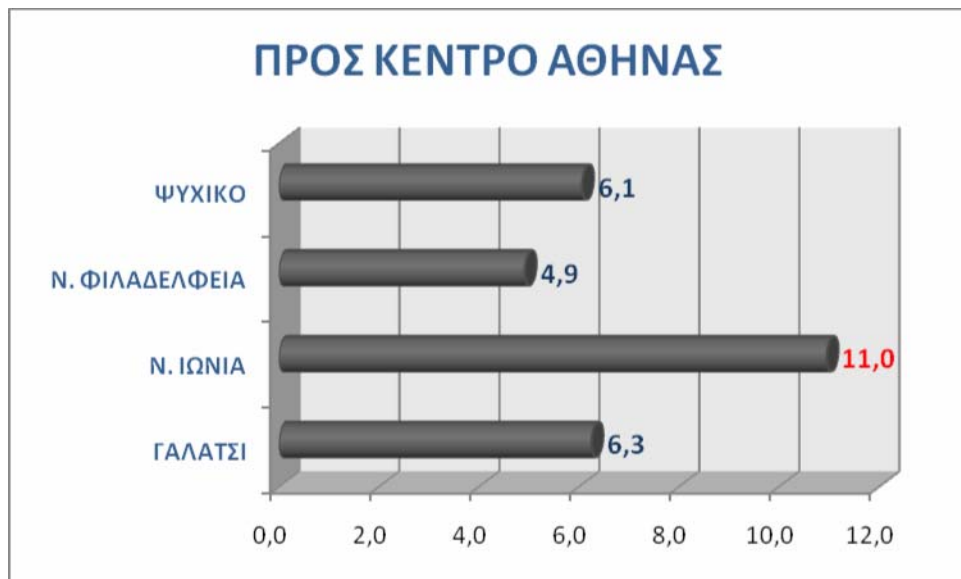
Συγκριτικό διάγραμμα 3: Ποσοστά μετακινήσεων προς το Κέντρο της Αθήνας και εσωτερικές μετακινήσεις (επί τον συνολικό αριθμό μετακινήσεων κάθε δήμου)

ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΑ ΒΟΡΕΙΑ

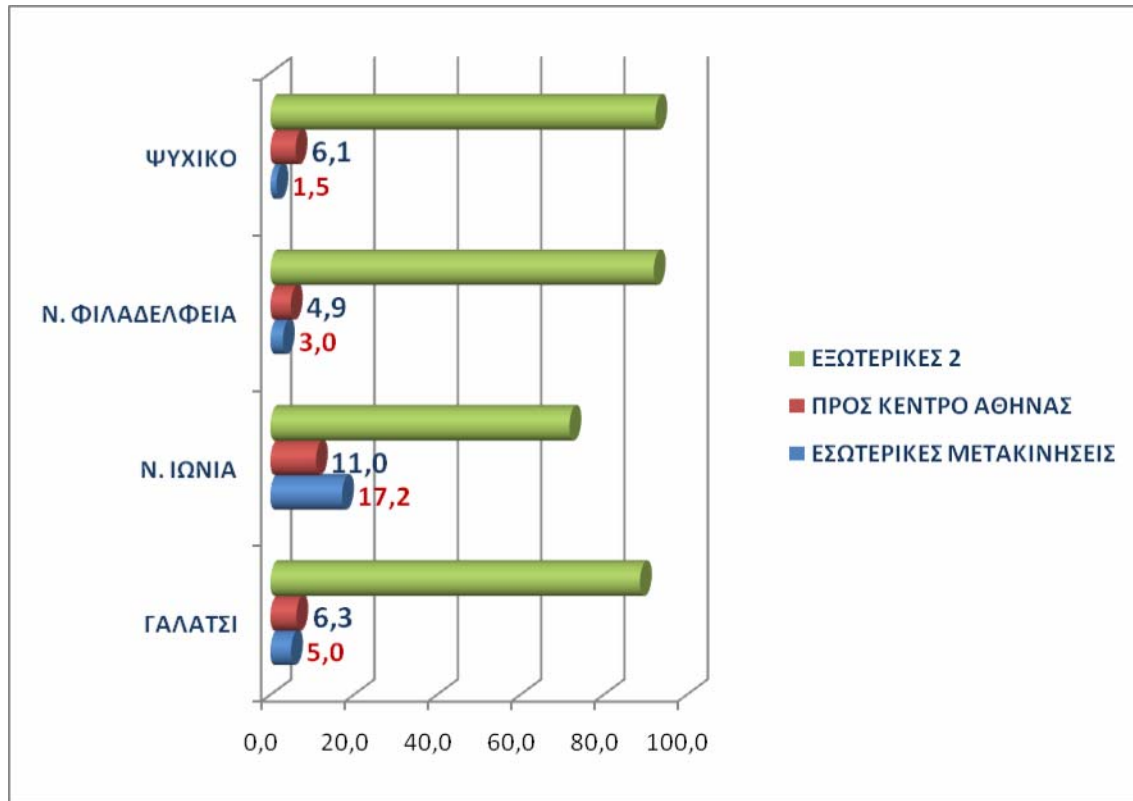


Σχήμα 4. Κατανομή μετακινήσεων συνόλου Βορείων Πραστίων που συνορεύουν με το Δήμο Αθηναίων

ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΔΗΜΟ ΞΕΧΩΡΙΣΤΑ– ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΑΘΕ ΔΗΜΟΥ



Σχήμα 4α



Συγκριτικό διάγραμμα 4: Ποσοστά μετακινήσεων προς το Κέντρο της Αθήνας και εσωτερικές μετακινήσεις (επί τον συνολικό αριθμό μετακινήσεων κάθε δήμου)

6.3.2.α. Συμπεράσματα (από την Προσέγγιση 2)

Συμπέρασμα 1 : Από το **Συγκριτικό διάγραμμα 4** βλέπουμε πως η επισκεψιμότητα - προς το κέντρο των Δυτικών συνορευόντων δήμων προς το Δήμο Αθηναίων είναι παρόμοια και κυμαίνεται για όλους στο 6-8% των συνολικών μετακινήσεων του κάθε δήμου με το δήμο του Ταύρου να έχει το μεγαλύτερο ποσοστό. Επίσης παρατηρούμε πως οι εσωτερικές μετακινήσεις των δήμων Αιγάλεω και Περιστερί είναι αυξημένες σε σχέση με τους δήμους του Ταύρου και τη Ν. Χαλκηδόνας.

Παρατηρούμε λοιπόν την αυξημένη επισκεψιμότητα των κατοίκων του Αιγάλεω και του Περιστερίου στα τοπικά κέντρα των περιοχών τους σε σχέση με τους άλλους δήμους και το Περιστερί είναι ο μόνος δήμος από τους Δυτικούς συνορεύοντες προς το Δ. Αθηναίων δήμο που έχει μεγαλύτερο ποσοστό εσωτερικών μετακινήσεων (13%) απ' ότι προς το Κέντρο (7%), οπότε και το τοπικό του κέντρο αποτελεί ιδιαίτερα σημαντικό πόλο έλξης για τις μετακινήσεις των κατοίκων του.

Συμπέρασμα 2 : Από το **Συγκριτικό διάγραμμα 2** βλέπουμε πως τα ποσοστά επισκεψιμότητας του κέντρου από τους κατοίκους όλων των δήμων είναι παρόμοια και κυμαίνονται στο 5-7%. Διαφοροποίηση παρατηρείται στις εσωτερικές μετακινήσεις που οι δήμοι του Υμηττού και της Δάφνης παρουσιάζουν χαμηλά ποσοστά (1-2%). Η Καλλιθέα και η Ηλιούπολη έχουν αρκετά μεγάλο ποσοστό εσωτερικής μετακίνησης (10 - 11%) και μεγαλύτερο του αντίστοιχου ποσοστού μετακινήσεων των κατοίκων τους αντίστοιχα προς το Κέντρο. Οι υπόλοιποι δήμοι εμφανίζουν παρόμοια ποσοστά εσωτερικών μετακινήσεων. Επίσης όπως βλέπουμε στο **Σχήμα 2** οι εσωτερικές μετακινήσεις σε ολόκληρη την περιοχή των συνορευόντων με το Δ. Αθηναίων Νοτίων Προαστίων κατέχουν μεγάλο ποσοστό των συνολικών τους μετακινήσεων γεγονός που δεν φαίνεται στο **Συγκριτικό διάγραμμα 2** οπότε και συμπεραίνουμε πως συντελούνται πολλές μετακινήσεις μεταξύ των διαφόρων δήμων της κατηγορίας αυτής.

Άρα μπορούμε να πούμε πως οι δήμοι των Νοτίων προαστίων που συνορεύουν με το Δ. Αθηναίων δείχνουν παρόμοια ποσοστά επισκεψιμότητας στο Κέντρο μεταξύ τους και ξοδεύουν περίπου τον ίδιο αριθμό ημερησίων μετακινήσεων και για τις εσωτερικές τους μετακινήσεις.

Η Καλλιθέα και η Ηλιούπολη φαίνεται να είναι οι περιοχές με τα περισσότερα επισκέψιμα τοπικά κέντρα και τέλος μεγάλος αριθμός μετακινήσεων πραγματοποιείται μεταξύ των διαφόρων δήμων της κατηγορίας αυτής των προαστίων.

Συμπέρασμα 3 : Από το **Συγκριτικό διάγραμμα 3** βλέπουμε πως οι δήμοι του Ζωγράφου και της Καισαριανής είναι αυτοί με το μεγαλύτερο ποσοστό επισκεψιμότητας του κέντρου (10 - 11%) με το δήμο Ζωγράφου να έχει μεγαλύτερο ποσοστό εσωτερικών . Αντίστοιχα οι δήμοι του Βύρωνα και του Παπάγου εμφανίζουν κάπως μικρότερα ποσοστά μετακινήσεων προς το κέντρο με το δήμο του Παπάγου να έχει το μικρότερο ποσοστό προς το Κέντρο, αλλά και το μικρότερο ποσοστό εσωτερικών μετακινήσεων. *Συνολικά θα λέγαμε πως οι δήμοι των Ανατολικών προαστίων που συνορεύουν με το δήμο Αθηναίων πραγματοποιούν ξεχωριστά τα μεγαλύτερα ποσοστά των μετακινήσεων τους σε μετακινήσεις προς το κέντρο με τους δήμους του Βύρωνα και του Ζωγράφου να έχουν κάπως πιο ισχυρά τοπικά κέντρα και το δήμο του Παπάγου να έχει τις λιγότερες εσωτερικές μετακινήσεις.*

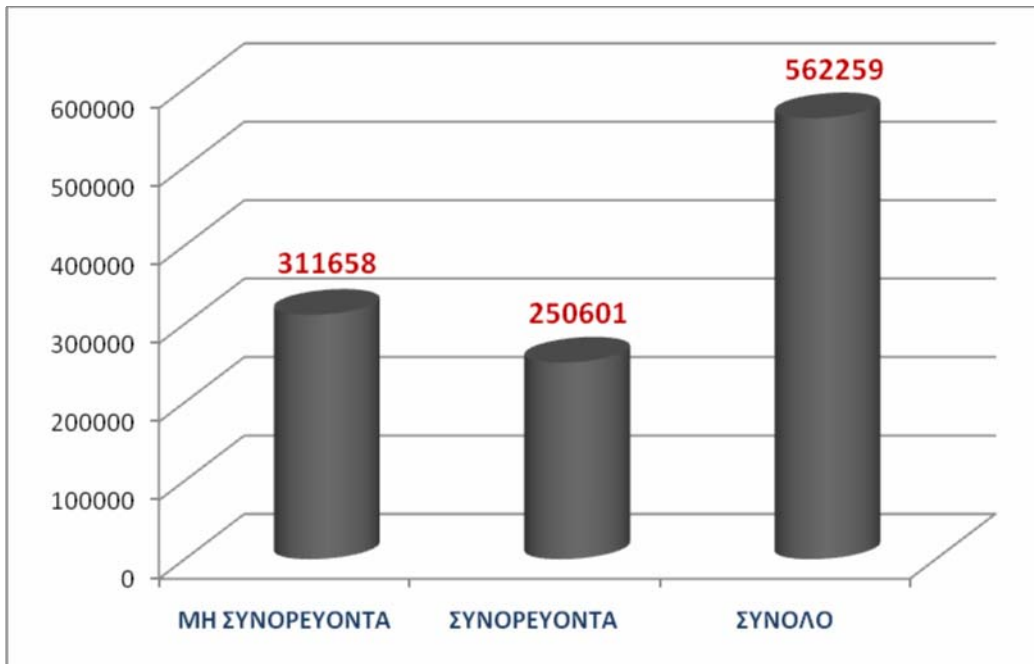
Συμπέρασμα 4 : Από το **Συγκριτικό διάγραμμα 4** μπορούμε να διακρίνουμε πως οι δήμοι του Ψυχικού, της Ν. Φιλαδέλφειας και του Γαλασίου κινούνται στα ίδια μοτίβα κατανομής των συνολικών τους μετακινήσεων με λίγο μεγαλύτερα ποσοστά μετακινήσεων προς το κέντρο απ' ότι στις εσωτερικές τους μετακινήσεις (με εξαίρεση το Ψυχικό που παρουσιάζει το πιο χαμηλό ποσοστό εσωτερικών μετακινήσεων) η Ν. Ιωνία αποτελεί εξαίρεση προς όλες τις περιπτώσεις διότι αφενός παρουσιάζει το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων προς το κέντρο (17%), το οποίο και είναι παραπάνω από το διπλάσιο σε σχέση με τα αντίστοιχα ποσοστά των άλλων περιοχών.

Οπότε συμπεραίνουμε για το σύνολο των Βορείων Προαστίων που συνορεύουν με το Δ. Αθηναίων πως οι κάτοικοί τους δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερη προτίμηση ούτε στις μετακινήσεις προς το Κέντρο ούτε και στις εσωτερικές, αλλά μεγάλο βάρος πέφτει στις υπόλοιπες, εξωτερικές μετακινήσεις. Εξαίρεση αποτελεί ο δήμος της Ν. Ιωνίας που παρουσιάζει και μεγάλο ποσοστό επισκεψιμότητας του κέντρου, αλλά και εσωτερικών μετακινήσεων και επιπλέον είναι ο μόνος δήμος όπου το τοπικό του κέντρο προτιμάται από τους κατοίκους του από το κέντρο της Αθήνας.

6.4. Αναγωγή μετακινήσεων στον πληθυσμό των περιοχών προέλευσης

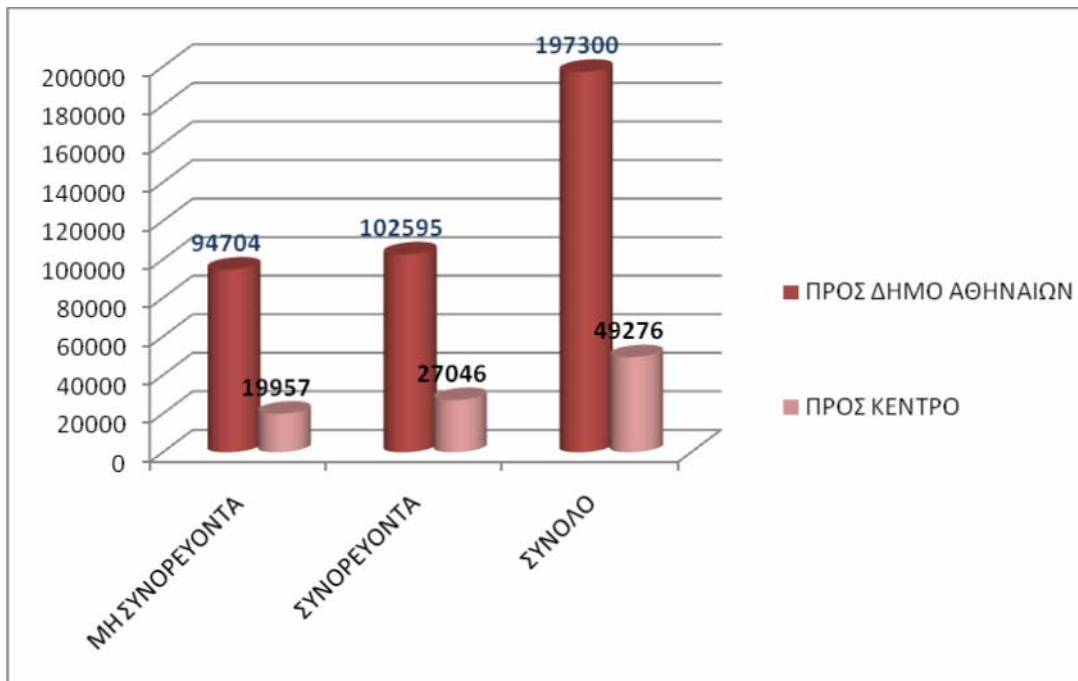
Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζουμε συγκριτικά διαγράμματα πληθυσμού για τους συνορεύοντες και μη συνορεύοντες προς το Δ. Αθηναίων δήμους που ανήκουν σε κάθε κατηγορία προαστίων . Έπειτα παρουσιάζουμε συγκριτικά διαγράμματα του αριθμού των ημερησίων μετακινήσεων ανεξαρτήτως του πληθυσμού του κάθε δήμου ή της κάθε κατηγορίας προαστίων και τέλος κάνουμε αναγωγή των μετακινήσεων των περιοχών που μελετάμε προς τον πληθυσμό τους, έτσι ώστε να έχουμε ως αποτέλεσμα τις ημερήσιες μετακινήσεις ανά κάτοικο της περιοχής προέλευσης των μετακινήσεων αυτών. Τα διαφορετικά μεγέθη που θέλουμε να προβάλλουμε μέσα από τα διαφορετικού τύπου διαγράμματα είναι η ικανότητα παραγωγής των μετακινήσεων της κάθε περιοχής σε αριθμό συνόλου μετακινήσεων και οι μετακινήσεις ανά κάτοικο όπου είναι ένα σταθμισμένο μέγεθος το οποίο και μας βοηθάει να συγκρίνουμε στοιχεία μεταξύ διαφορετικών περιοχών προέλευση των μετακινήσεων.

ΔΥΤΙΚΑ
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ



ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΔΥΤΙΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

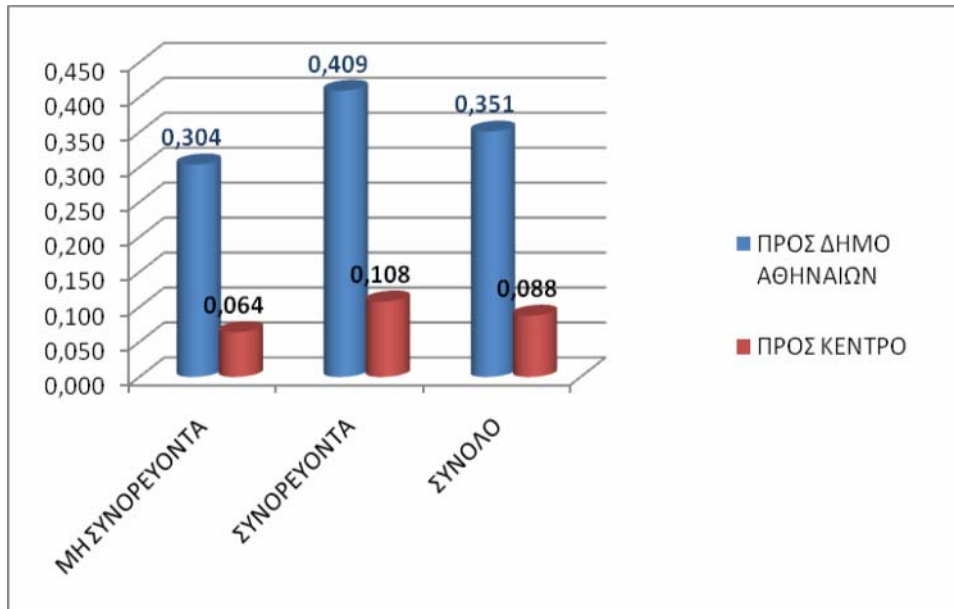
Σχήμα 1



ΔΥΤΙΚΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ (ΔΗΜΟΙ)

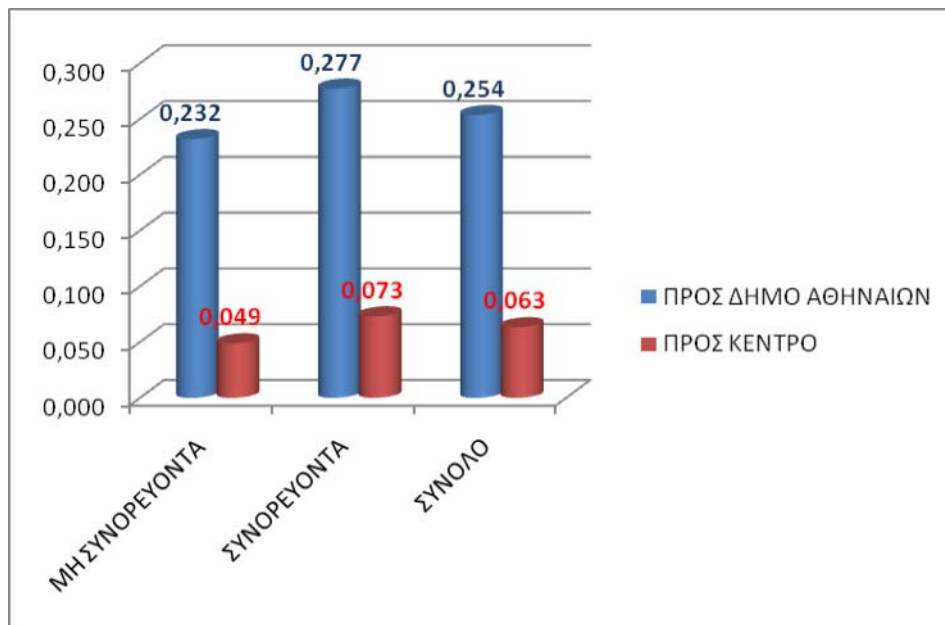
ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΚΑΤΟΙΚΟ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

Σχήμα 2



ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

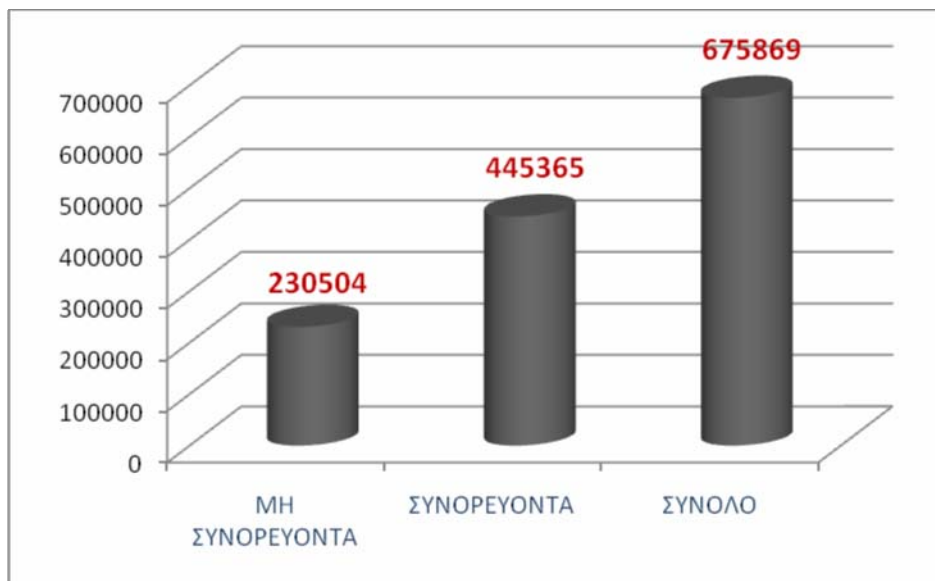
Σχήμα 3



ΔΥΤΙΚΑ - Συμπέρασμα : Από το **Σχήμα 2** οι κάτοικοι των Δυτικών προαστίων από τα συνορεύοντα στο Δ. Αθηναίων προάστια παρουσιάζουν μεγαλύτερο αριθμό μετακινήσεων προς το Δ. Αθηναίων κατά 10% περίπου απ' ότι αυτούς από τα μη συνορεύοντα στο Δ. Αθηναίων προάστια και κατά 4% περίπου προς το Κέντρο αντίστοιχα. Οι ημερήσιες μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους των Δυτικών προαστίων είναι 6 προς το Κέντρο της Αθήνας και 25 προς το Δ. Αθηναίων .Στο σύνολο των κατοίκων των Δυτικών προαστίων γίνονται περίπου 17% περισσότερες μετακινήσεις ανά κάτοικο προς το Δ. Αθηναίων απ' ότι προς το κέντρο. Παρόμοια αποτελέσματα έχουμε αν συγκρίνουμε τα ποσοστά των μετακινήσεων κάθε κατηγορίας προαστίων που σημαίνει πως για το σύνολο των Δυτικών προαστίων η παραγωγή των μετακινήσεων είναι ανάλογη του πληθυσμού.

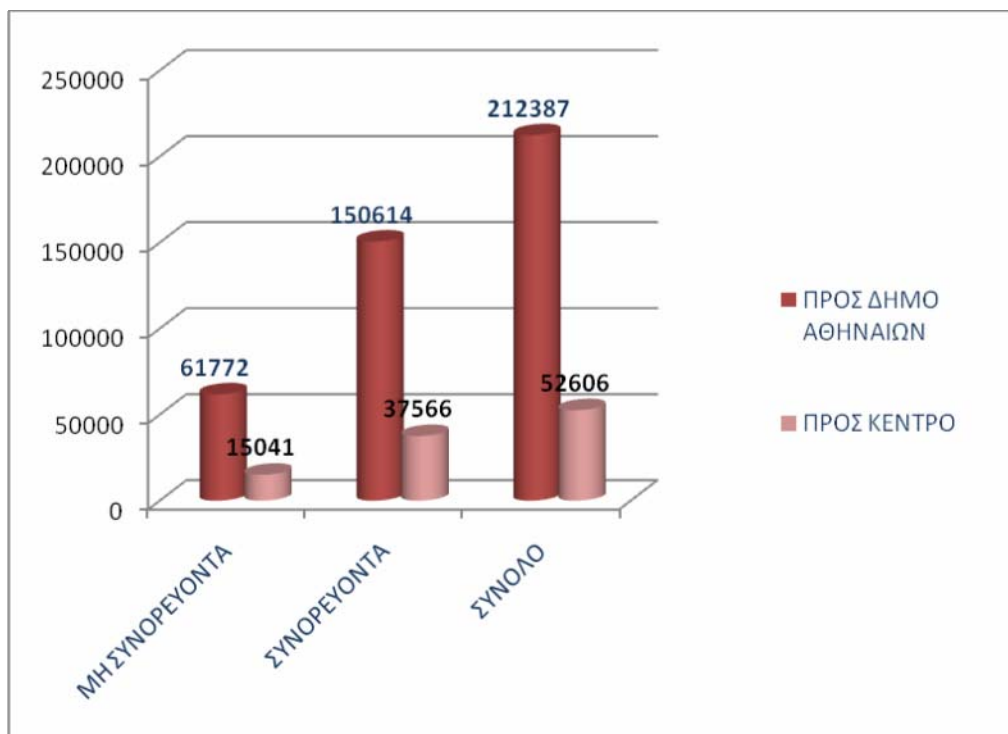
ΝΟΤΙΑ

ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ



ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΝΟΤΙΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

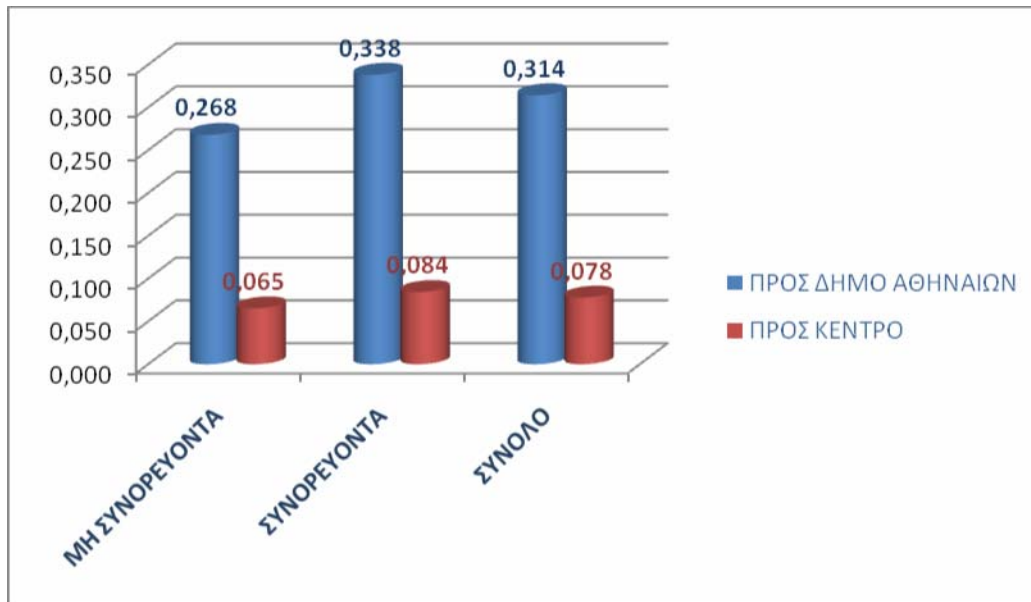
Σχήμα 1



ΝΟΤΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ (ΔΗΜΟΙ)

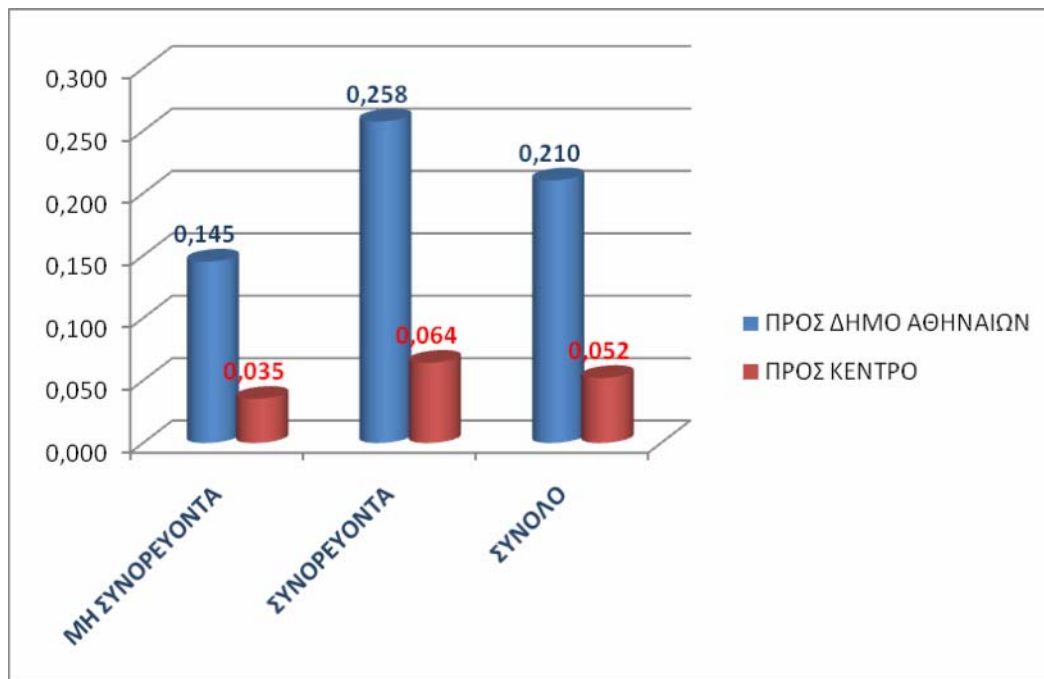
ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΚΑΤΟΙΚΟ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

Σχήμα 1



ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

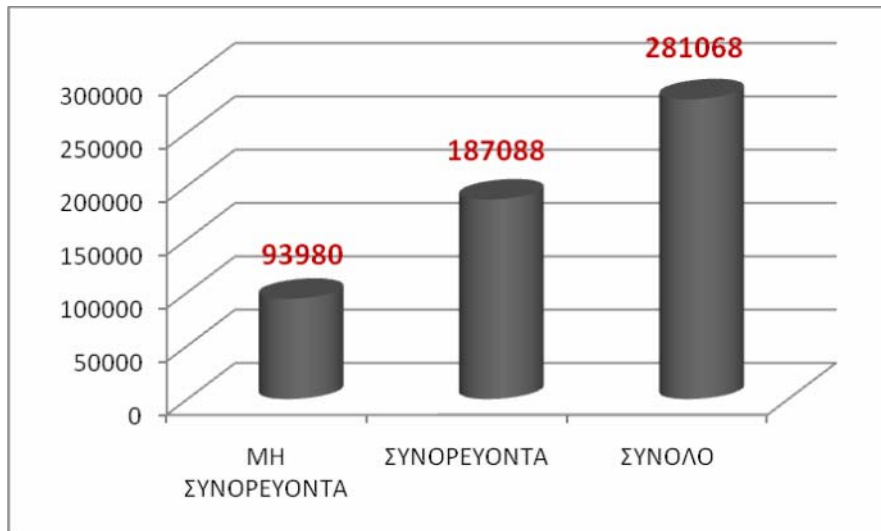
Σχήμα 2



ΝΟΤΙΑ - Συμπέρασμα : Από το **Σχήμα 2** ο ι κάτοικοι των Νοτίων προαστίων από τα συνορεύοντα στο Δ. Αθηναίων προάστια παρουσιάζουν μεγαλύτερο αριθμό μετακινήσεων προς το Δ. Αθηναίων κατά 7% περίπου απ' ότι τα μη συνορεύοντα στο Δ. Αθηναίων προάστια και κατά 2% περίπου προς το Κέντρο αντίστοιχα. Οι ημερήσιες μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους των Νοτίων προαστίων είναι 8 προς το Κέντρο της Αθήνας και 31 προς το Δ. Αθηναίων .Στο σύνολο των κατοίκων των Νοτίων προαστίων γίνονται περίπου 15% περισσότερες μετακινήσεις ανά κάτοικο προς το Δ. Αθηναίων απ' ότι προς το κέντρο. Παρόμοια αποτελέσματα έχουμε αν συγκρίνουμε τα ποσοστά των μετακινήσεων κάθε κατηγορίας προαστίων που σημαίνει πως για το σύνολο των Νοτίων προαστίων η παραγωγή των μετακινήσεων είναι ανάλογη του πληθυσμού.

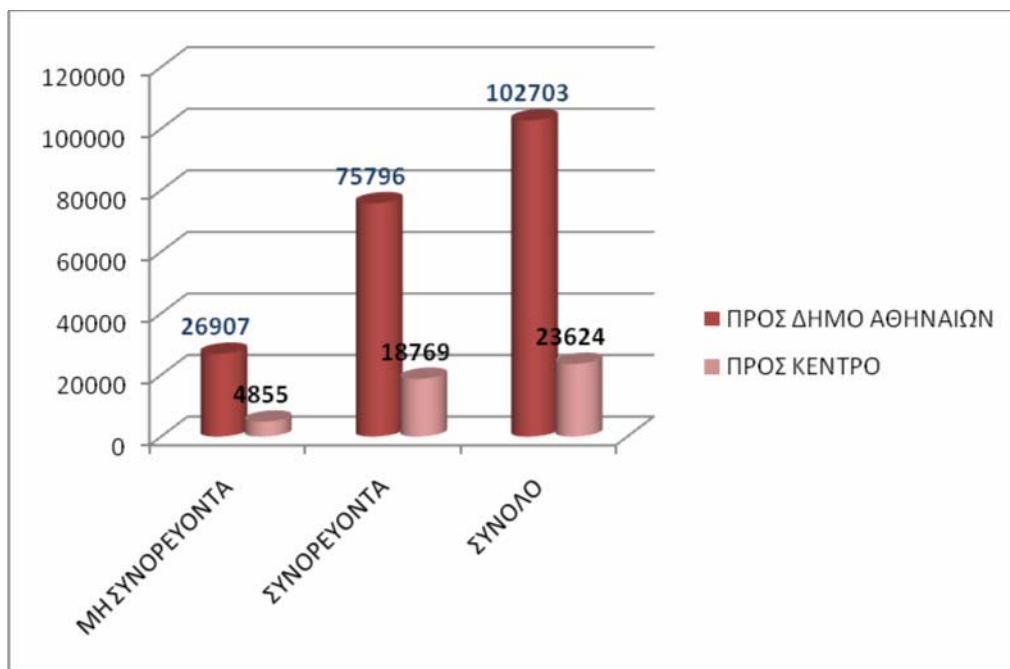
ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ

ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ (ΚΑΤΟΙΚΟΙ)



ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

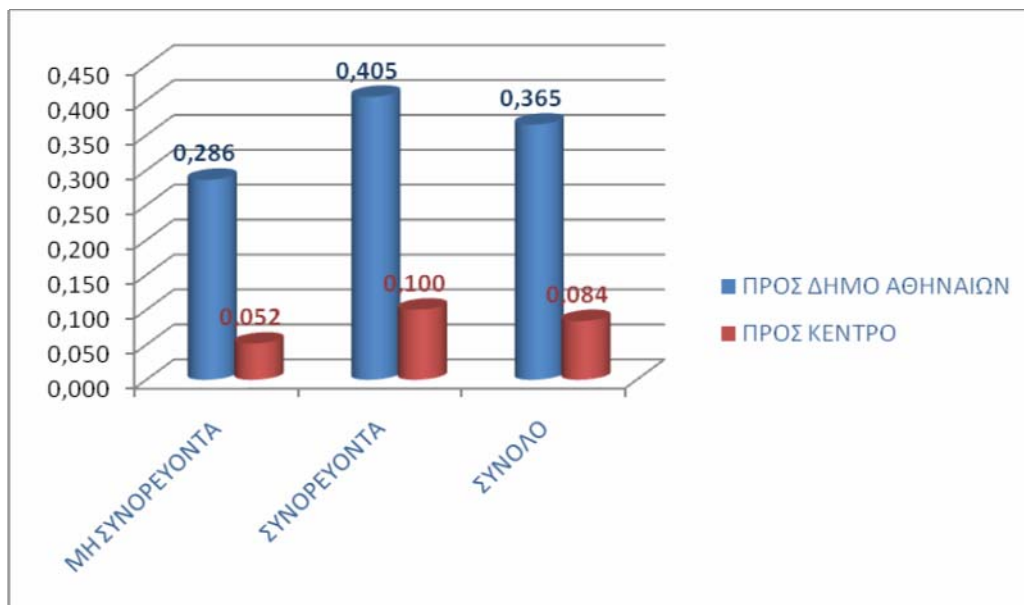
Σχήμα 1



ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ (ΔΗΜΟΙ)

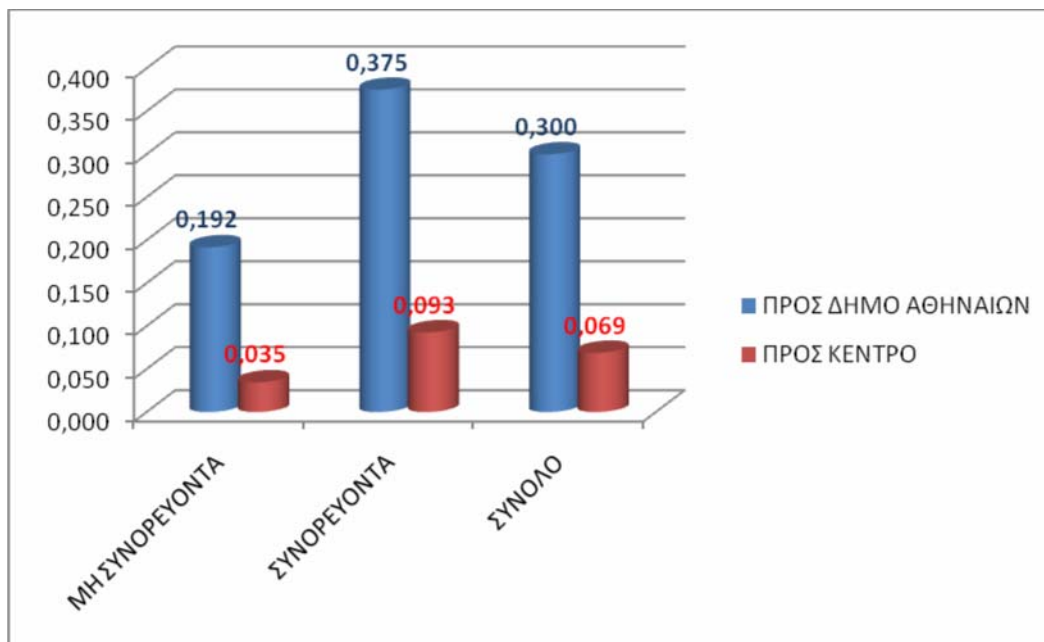
ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΚΑΤΟΙΚΟ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

Σχήμα 2



ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

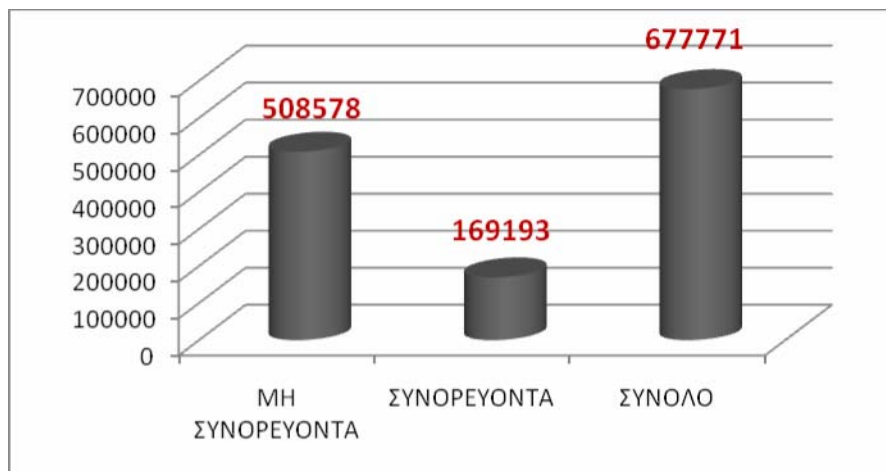
Σχήμα 3



ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ - Συμπέρασμα : Από το **Σχήμα 2** οι κάτοικοι των Ανατολικών προαστίων από τα συνορεύοντα στο Δ. Αθηναίων προάστια παρουσιάζουν μεγαλύτερο αριθμό μετακινήσεων προς το Δ. Αθηναίων κατά 12% περίπου απ' ότι τα μη συνορεύοντα στο Δ. Αθηναίων προάστια και κατά 5% περίπου προς το Κέντρο αντίστοιχα. Οι ημερήσιες μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους των Ανατολικών προαστίων είναι 8 προς το Κέντρο της Αθήνας και 36 προς το Δ. Αθηναίων .Στο σύνολο των κατοίκων των Ανατολικών προαστίων γίνονται περίπου 20% περισσότερες μετακινήσεις ανά κάτοικο προς το Δ. Αθηναίων απ' ότι προς το κέντρο. Παρόμοια αποτελέσματα έχουμε αν συγκρίνουμε τα ποσοστά των μετακινήσεων κάθε κατηγορίας προαστίων που σημαίνει πως για το σύνολο των Ανατολικών προαστίων η παραγωγή των μετακινήσεων είναι ανάλογη του πληθυσμού.

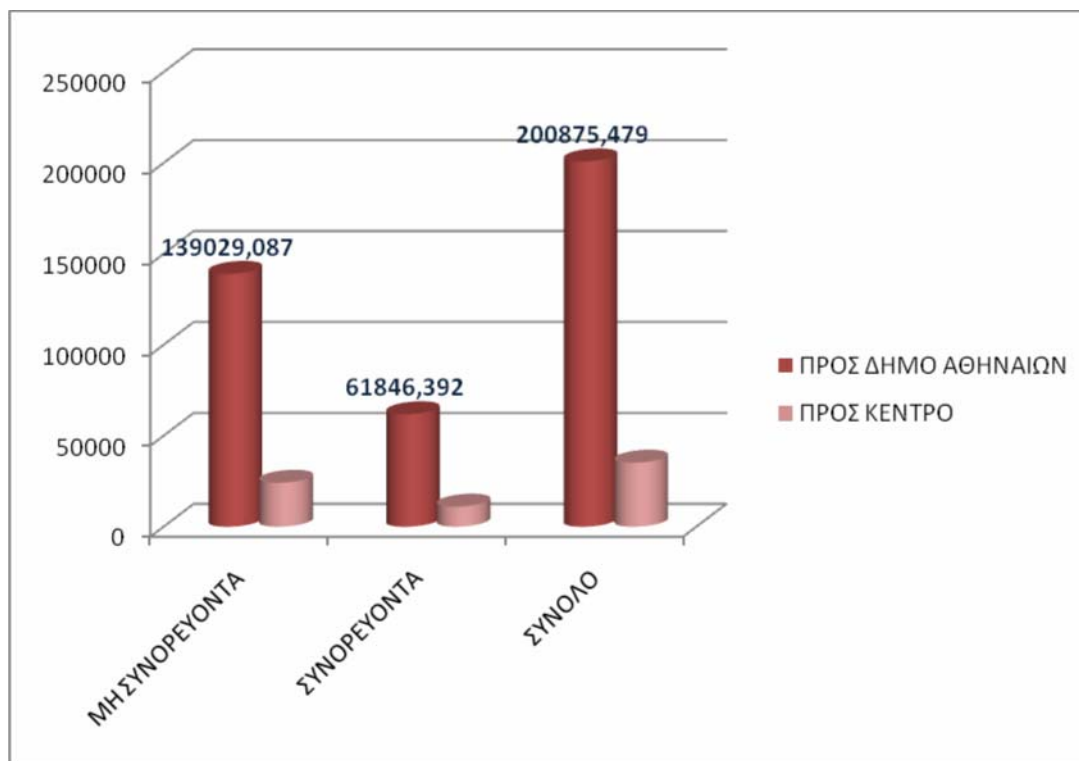
ΒΟΡΕΙΑ

ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ (ΚΑΤΟΙΚΟΙ)



ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

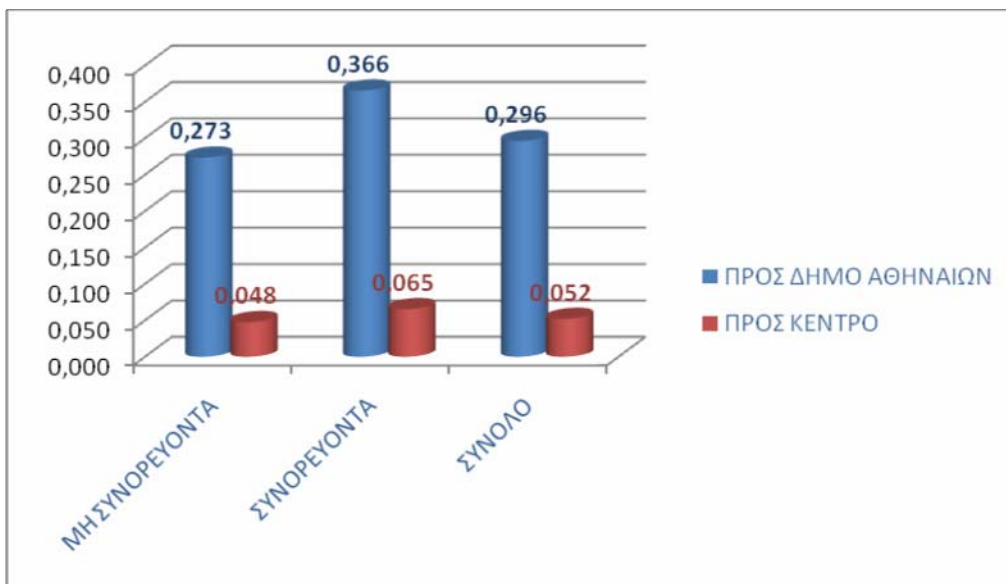
Σχήμα 1



ΒΟΡΕΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ (ΔΗΜΟΙ)

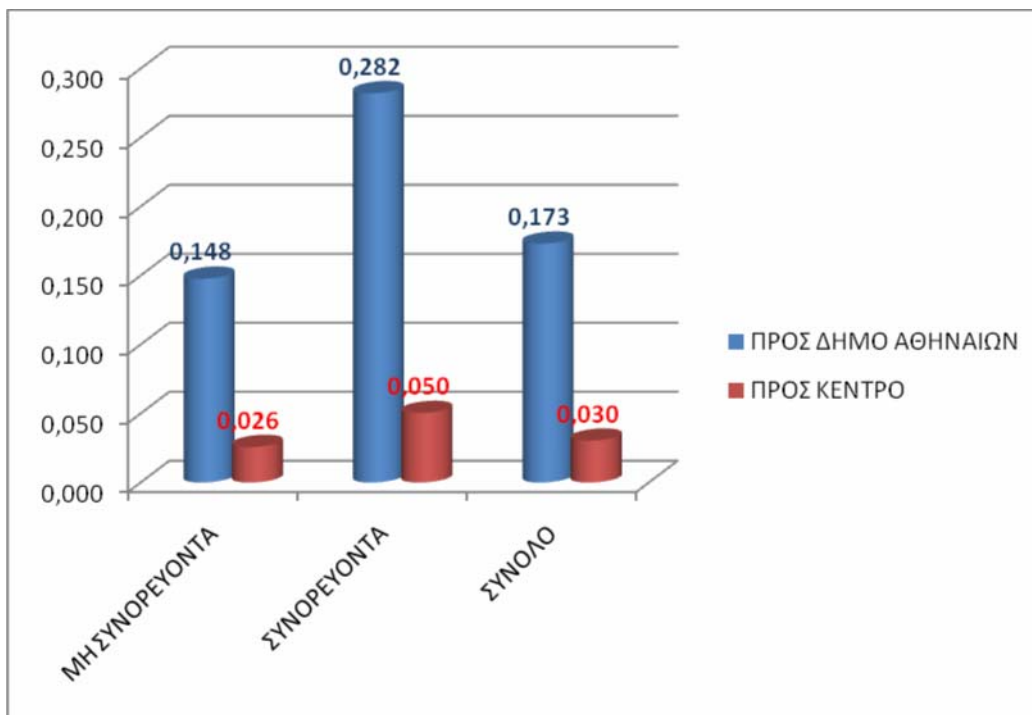
ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΚΑΤΟΙΚΟ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

Σχήμα 2



ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Σχήμα 3

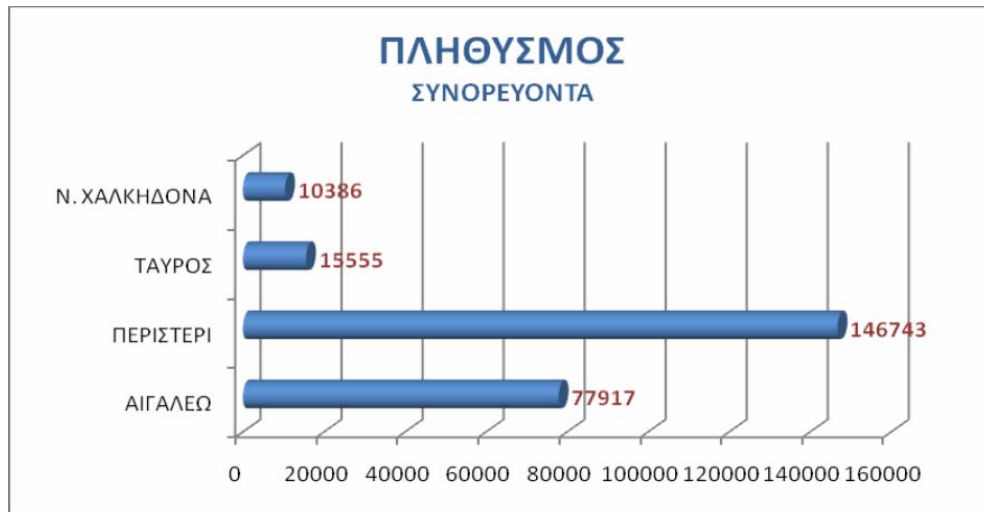


ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ - Συμπέρασμα : Από το **Σχήμα 2** ο ι κάτοικοι των Ανατολικών προαστίων από τα συνορεύοντα στο Δ. Αθηναίων προάστια παρουσιάζουν μεγαλύτερο αριθμό μετακινήσεων προς το Δ. Αθηναίων κατά 12% περίπου απ' ότι τα μη συνορεύοντα στο Δ. Αθηναίων προάστια και κατά 5% περίπου προς το Κέντρο αντίστοιχα. Οι ημερήσιες μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους των Ανατολικών προαστίων είναι 8 προς το Κέντρο της Αθήνας και 36 προς το Δ. Αθηναίων .Στο σύνολο των κατοίκων των Ανατολικών προαστίων γίνονται περίπου 20% περισσότερες μετακινήσεις ανά κάτοικο προς το Δ. Αθηναίων απ' ότι προς το κέντρο. Παρόμοια αποτελέσματα έχουμε αν συγκρίνουμε τα ποσοστά των μετακινήσεων κάθε κατηγορίας προαστίων που σημαίνει πως για το σύνολο των Ανατολικών προαστίων η παραγωγή των μετακινήσεων είναι ανάλογη του πληθυσμού.

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΣΕ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΔΗΜΟΥΣ – ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

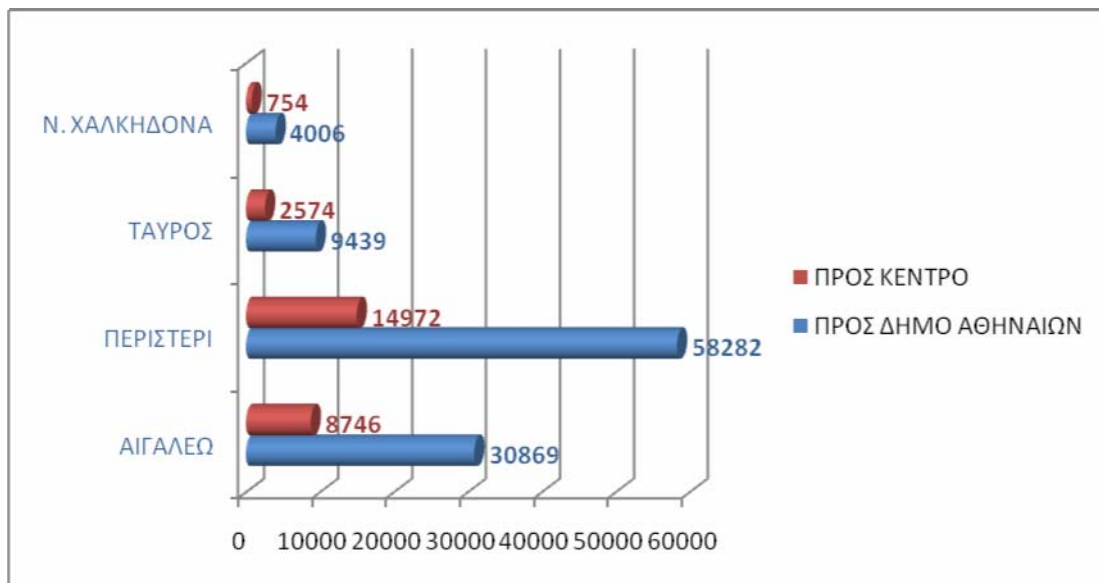
ΔΥΤΙΚΑ

ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΔΗΜΩΝ ΤΩΝ ΔΥΤΙΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ



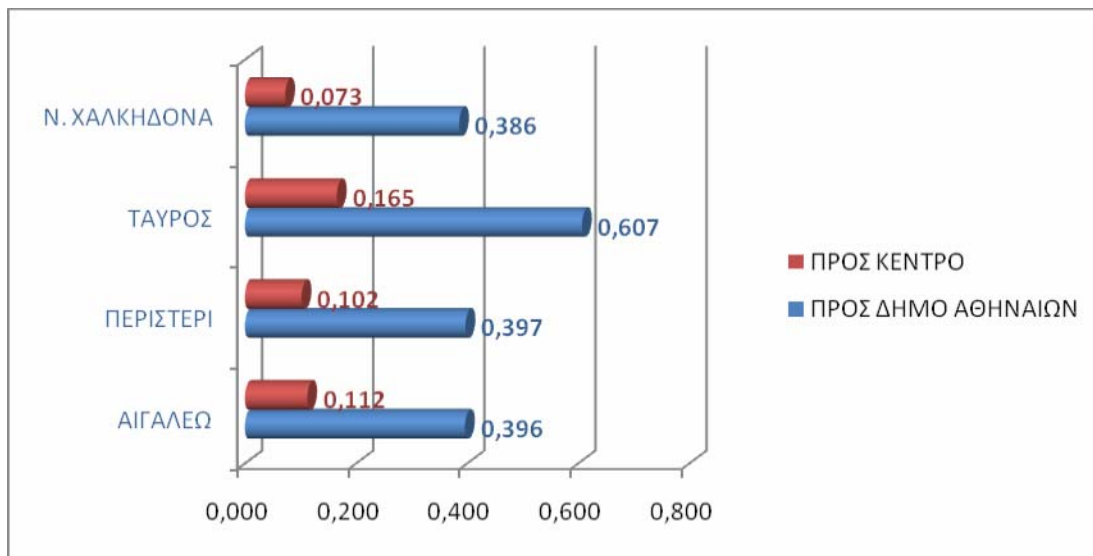
ΔΥΤΙΚΑ - ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

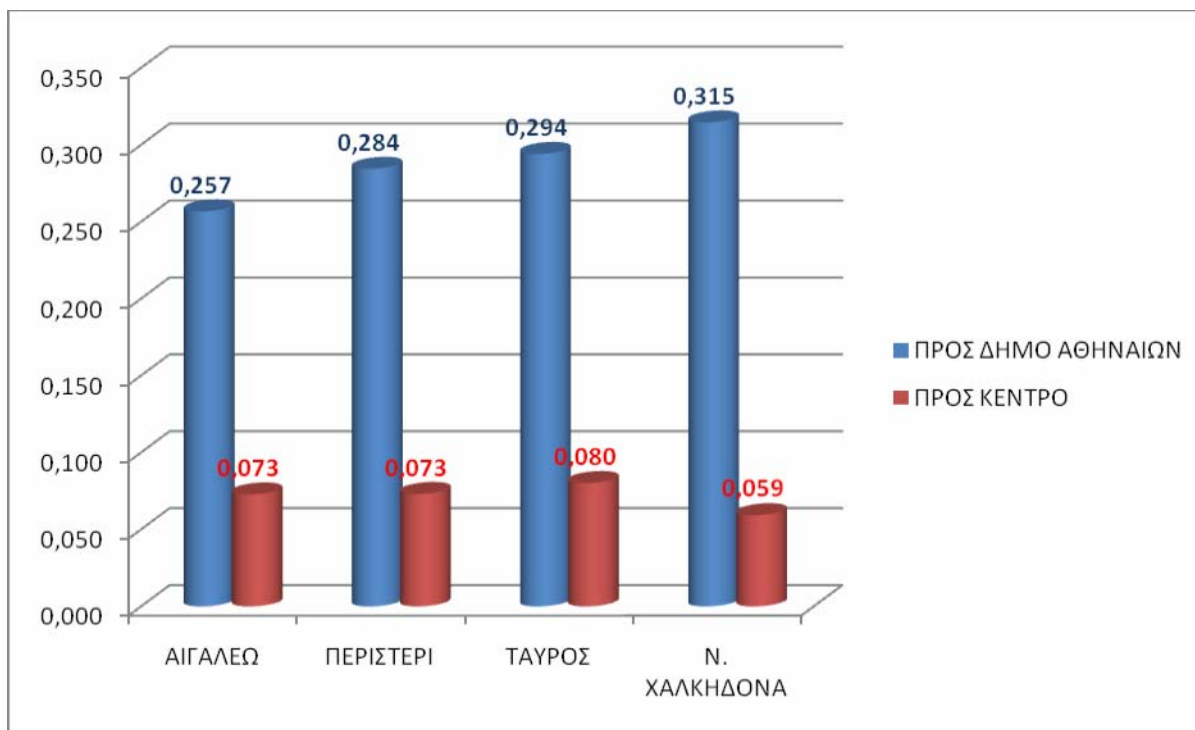


ΔΥΤΙΚΑ – ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ

ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΚΑΤΟΙΚΟ



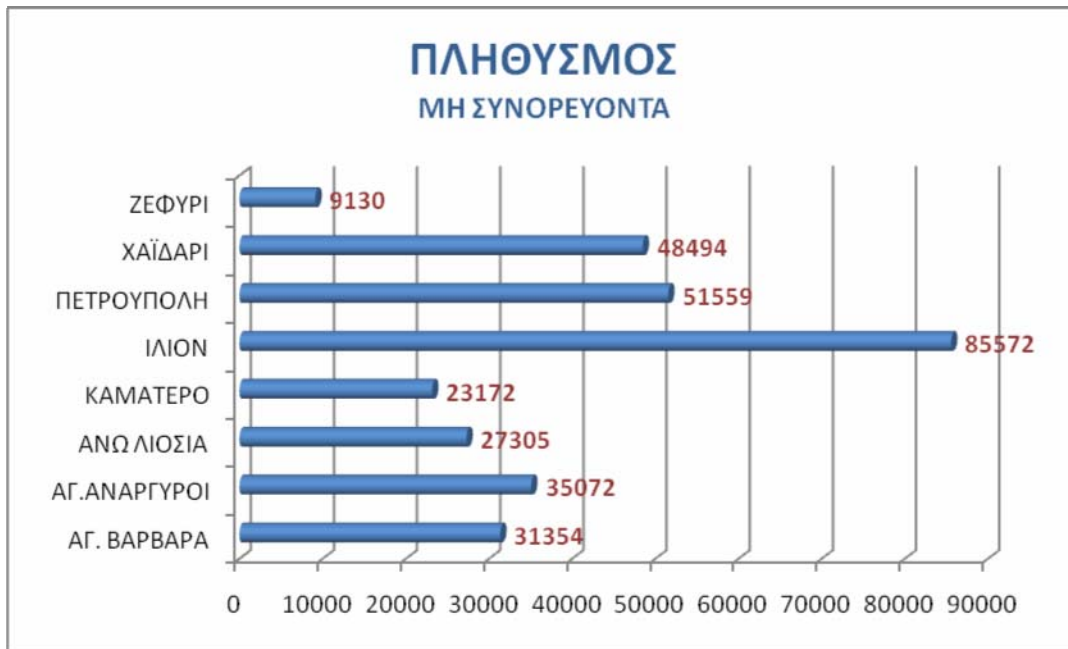
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΘΕ ΔΗΜΟΥ



ΔΥΤΙΚΑ – ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ - Συμπέρασμα

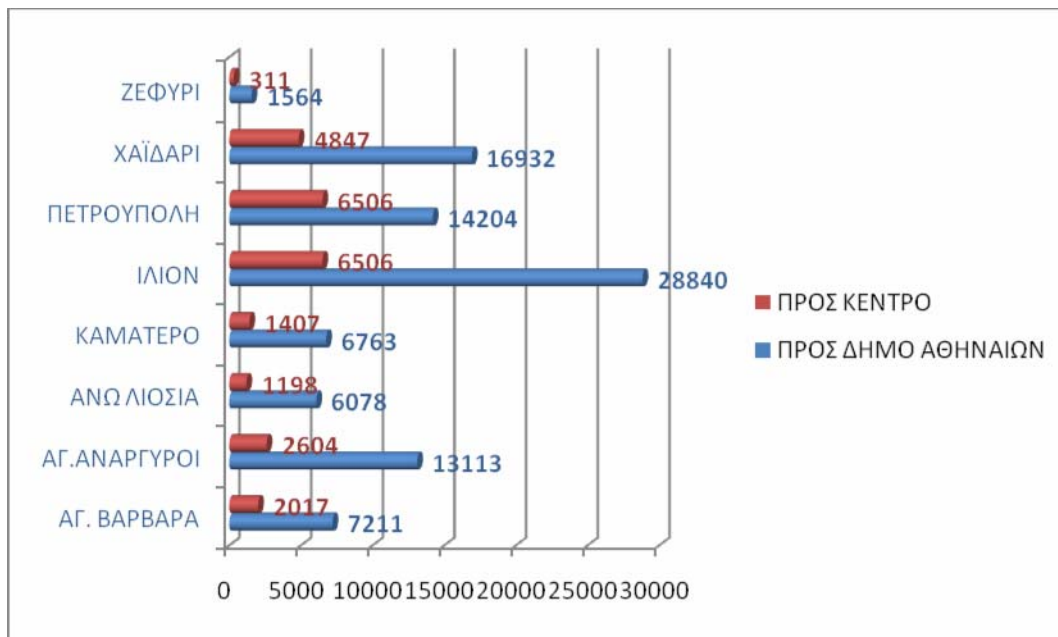
Ο Δήμος του Ταύρου είναι αυτός με τις περισσότερες μετακινήσεις ανά κάτοικο και προς το Κέντρο της Αθήνας (17 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους) και προς το Δ. Αθηναίων (60 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους) . Όλοι οι υπόλοιποι δήμοι έχουν περίπου 38-39 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους προς το Δ. Αθηναίων και 7 – 11 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους προς το Κέντρο της Αθήνας.

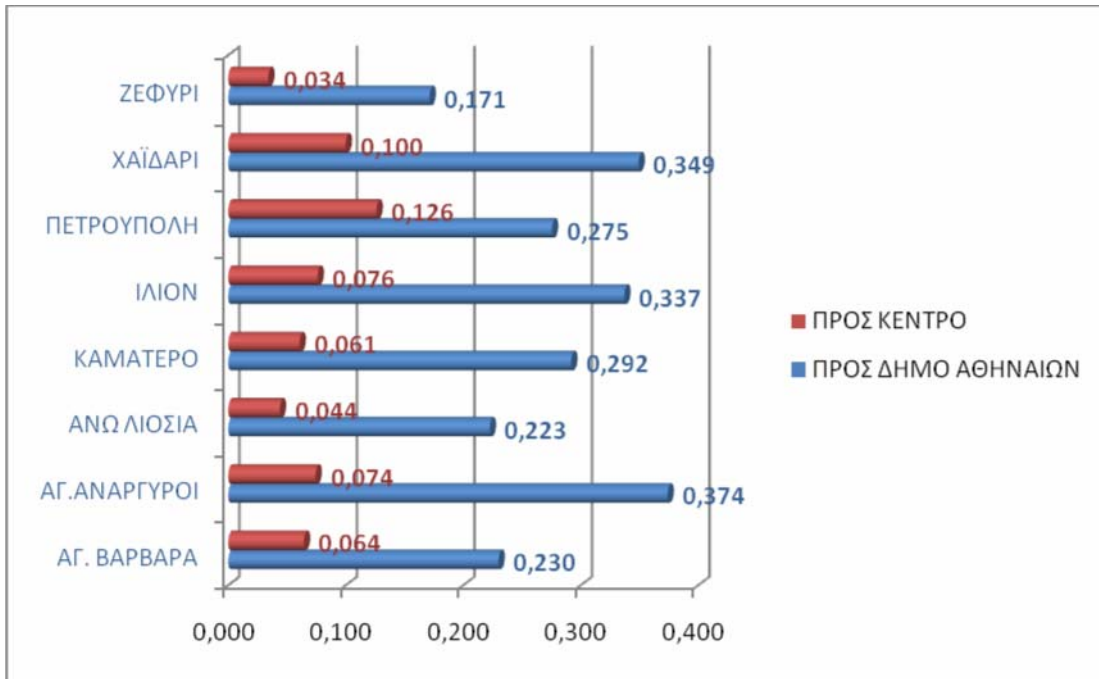
Από το διάγραμμα των ποσοσטיών μετακινήσεων βλέπουμε πως ο δήμος της Ν. Χαλκηδόνας είναι αυτός που έχει το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων προς το Δ. Αθηναίων αλλά και το μικρότερο προς το Κέντρο της Αθήνας. Αυτό οφείλεται στη μικρή παραγωγή μετακινήσεων που φαίνεται από τον πίνακα **ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ**. Τα υπόλοιπα προάστια έχουν ποσοστά μετακινήσεων προς το Δ. Αθηναίων 26-29% και προς το κέντρο 7-8%.



ΔΥΤΙΚΑ - ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ



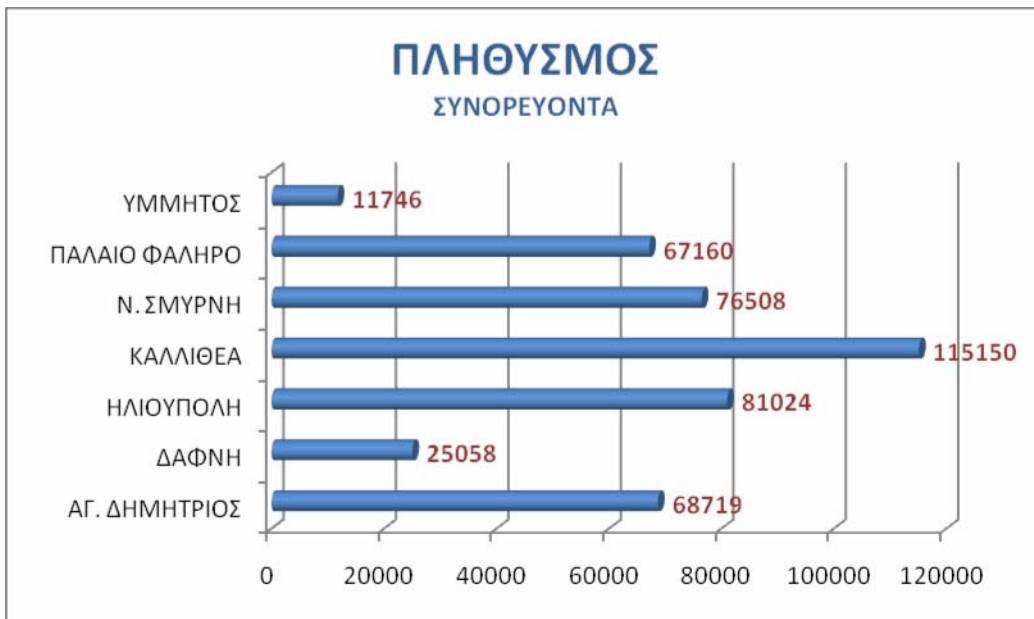
ΔΥΤΙΚΑ - ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ**ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΚΑΤΟΙΚΟ****ΔΥΤΙΚΑ - ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ- Συμπέρασμα**

Αρχικά από το διάγραμμα “**ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ**” βλέπουμε πως ο δήμος του Ιλίου έχει τη μεγαλύτερη πραγματοποίηση μετακινήσεων προς το Δ. Αθηναίων που οφείλεται στο μεγάλο του πληθυσμό, όμως έχει εξίσου μεγάλο αριθμό μετακινήσεων προς το Κέντρο όσο η Πετρούπολη.

Ο δήμος των Αγ. Αναργύρων είναι ο πρώτος σε μετακινήσεις ανά κάτοικο προς το Δ. Αθηναίων (37 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους) και ακολουθεί το Χαϊδάρι και το Ίλιον (35 και 34 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους αντίστοιχα). Το μικρότερο ποσοστό μετακίνησης ανά κάτοικο προς το Δ. Αθηναίων αλλά και προς το Κέντρο έχει το Ζεφύρι (17 και 3 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους για τους αντίστοιχους προορισμούς) . Ο δήμος της Πετρούπολης αν και έχει τις περισσότερες μετακινήσεις ανά κάτοικο προς το Κέντρο (13 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους), ποσοστό αρκετά μεγάλο για το σύνολο των δήμων της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, έχει μικρότερο ποσοστό μετακινήσεων (27 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους) από άλλους τέσσερις δήμους προς τον Δ. Αθηναίων, γεγονός που σημαίνει πως οι κάτοικοι της Πετρούπολης σχεδόν 1 στις 2 φορές όταν επισκέπτονται το Δ. Αθηναίων έχουν πιο συγκεκριμένο προορισμό το κέντρο του.

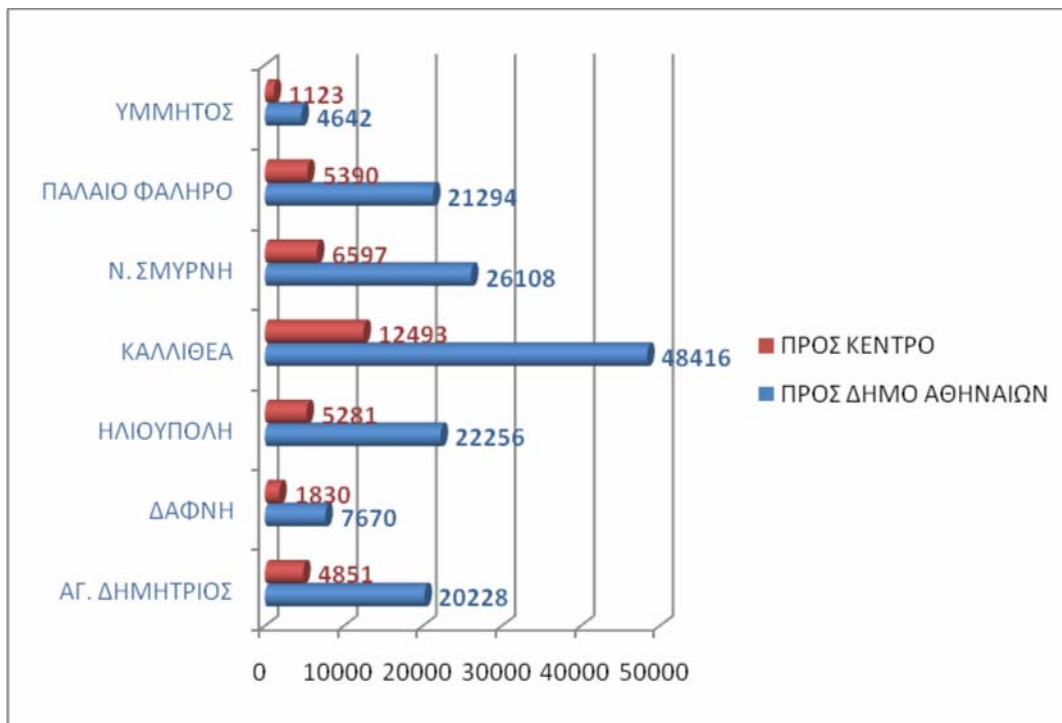
ΝΟΤΙΑ

ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΔΗΜΩΝ ΤΩΝ ΝΟΤΙΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ



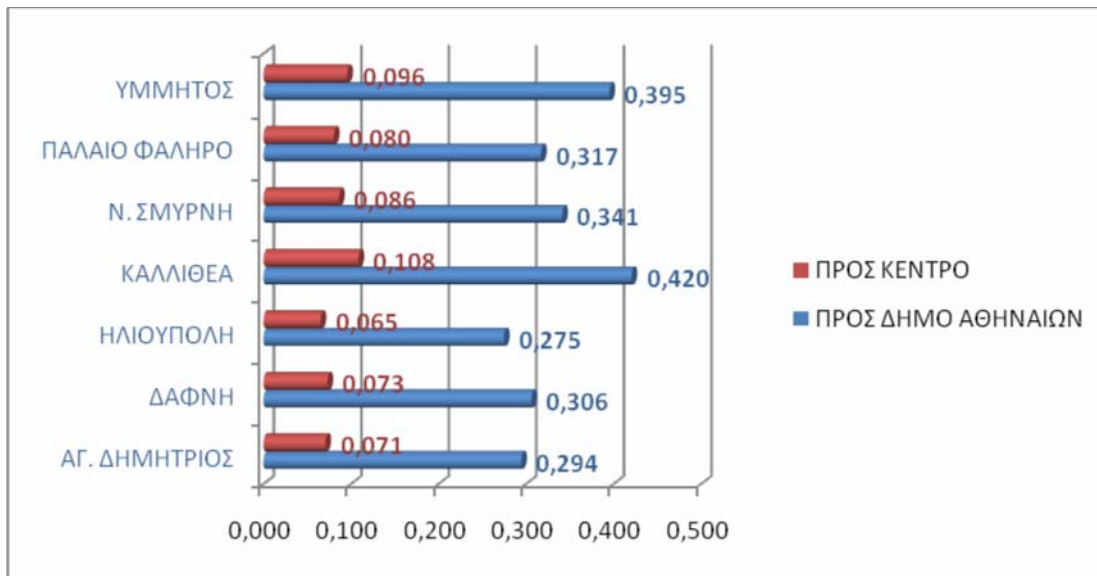
ΝΟΤΙΑ - ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

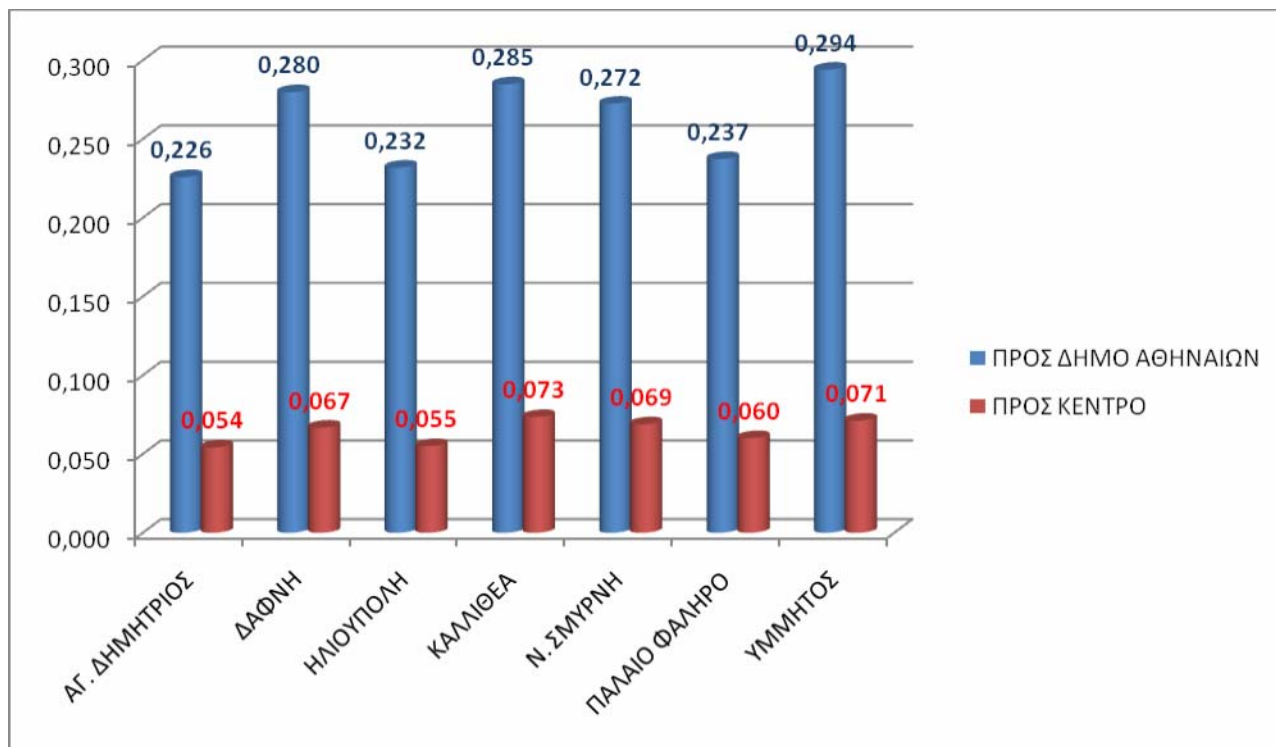


ΝΟΤΙΑ – ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ

ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΚΑΤΟΙΚΟ



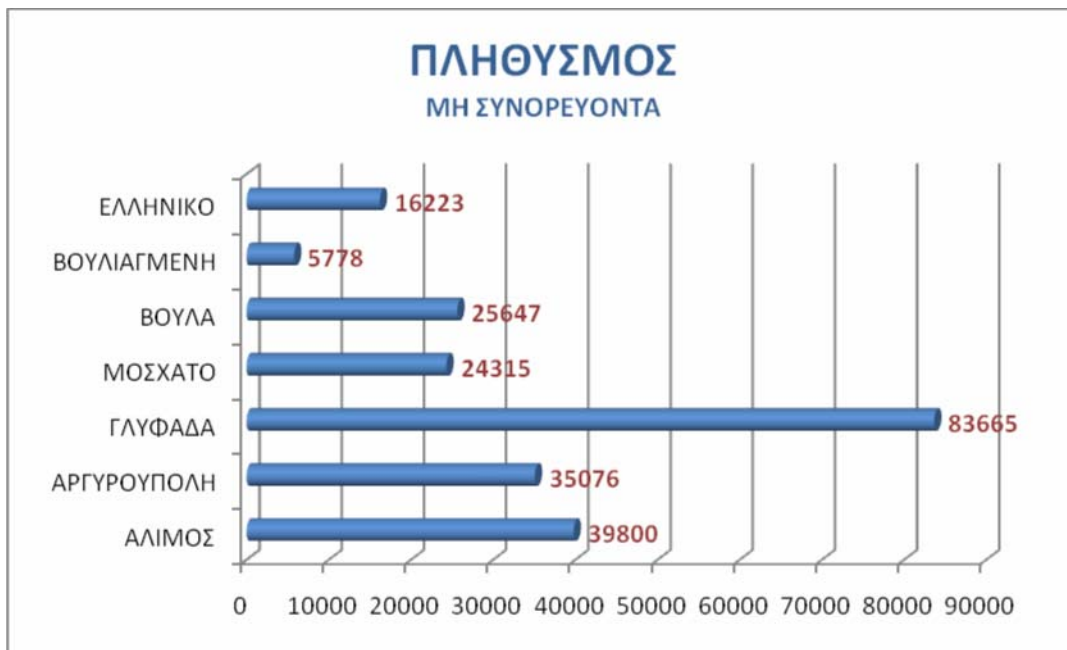
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΘΕ ΔΗΜΟΥ



ΝΟΤΙΑ - ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ - Συμπέρασμα

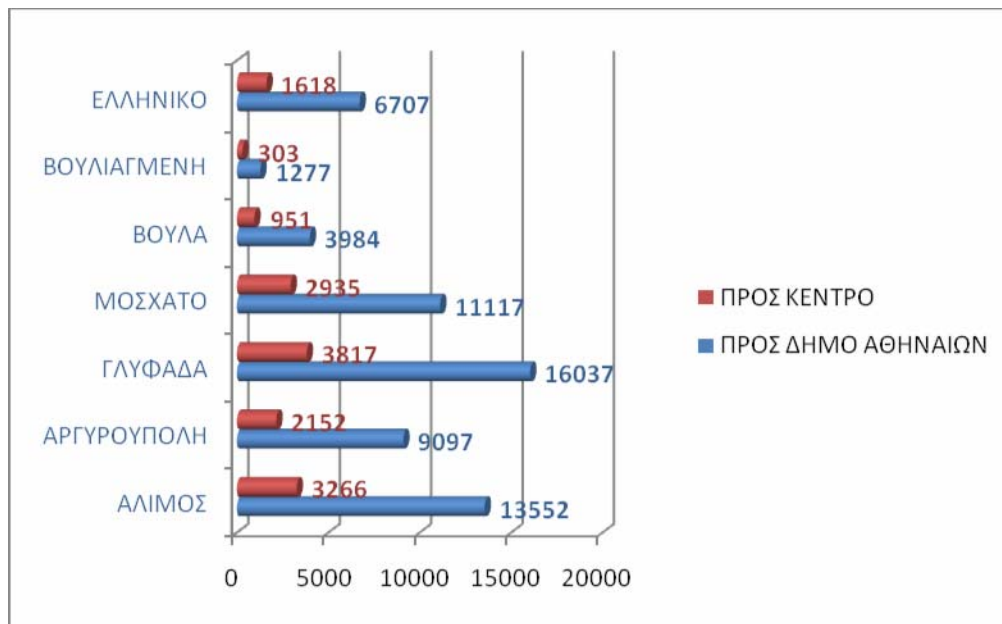
Τις περισσότερες μετακινήσεις ανά κάτοικο προς τον Δ. Αθηναίων κατέχει η περιοχή της Καλλιθέας (42 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους), όπως αντίστοιχα και προς το Κέντρο της Αθήνας (11 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους). Επίσης από το διάγραμμα "**ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΚΑΤΟΙΚΟ**" παρατηρούμε πως ταυτόχρονα προς το Δ. Αθηναίων και προς το Κέντρο της Αθήνας η φθίνουσα σειρά των περιοχών σε σχέση με τις μετακινήσεις είναι η ίδια και έχει ως εξής : Καλλιθέα, Υμηττός (40 και 10 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους για τους αντίστοιχους προορισμούς), Ν. Σμύρνη (34 και 9 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους για τους αντίστοιχους προορισμούς) και Παλαιό Φάληρο (32 και 8 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους για τους αντίστοιχους προορισμούς). Ο δήμος του Αγ. Δημητρίου έχει τις λιγότερες μετακινήσεις στο κέντρο ανά κάτοικο (7 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους) αλλά και το μικρότερο ποσοστό επισκεψιμότητας προς αυτό (5 στις 100 μετακινήσεις). Το ποσοστό των μετακινήσεων προς το κέντρο είναι παρόμοιο σχεδόν για όλα τα προάστια (5-7%)

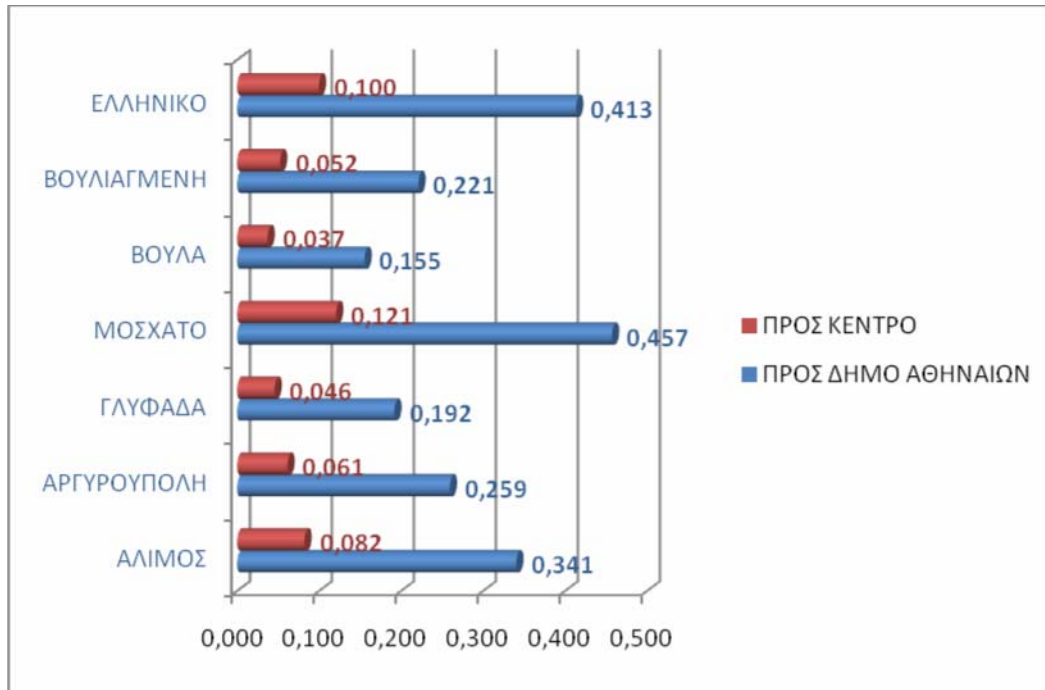
ΝΟΤΙΑ



ΝΟΤΙΑ – ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ



ΝΟΤΙΑ – ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ**ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΚΑΤΟΙΚΟ****ΝΟΤΙΑ – ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ- Συμπέρασμα**

Τις περισσότερες μετακινήσεις ανά κάτοικο προς το Δ. Αθηναίων πραγματοποιούν οι κάτοικοι των δήμων του Μοσχάτου (46 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους), του Ελληνικού (41 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους) και του Αλίμου (34 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους), αλλά και κατά την ίδια σειρά κατατάσσονται οι δήμοι αυτοί ανάλογα με τις μετακινήσεις τους ανά κάτοικο προς το Κέντρο της Αθήνας όπου και έχουμε Μοσχάτο (12 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους), Ελληνικό (10 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους) και Άλιμος (8 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους). Βλέπουμε πως αν και για το Κέντρο τα ποσοστά δεν είναι ιδιαίτερα υψηλά πως οι δήμοι του Μοσχάτου και του Ελληνικού έχουν ιδιαίτερα υψηλά ποσοστά στις μετακινήσεις ανά κάτοικο προς το Δ. Αθηναίων. Τα μικρότερα ποσοστά και για τους δύο προορισμούς έχουν η Βούλα και η Γλυφάδα με τη Βούλα να έχει μόλις 4 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους προς το Κέντρο.

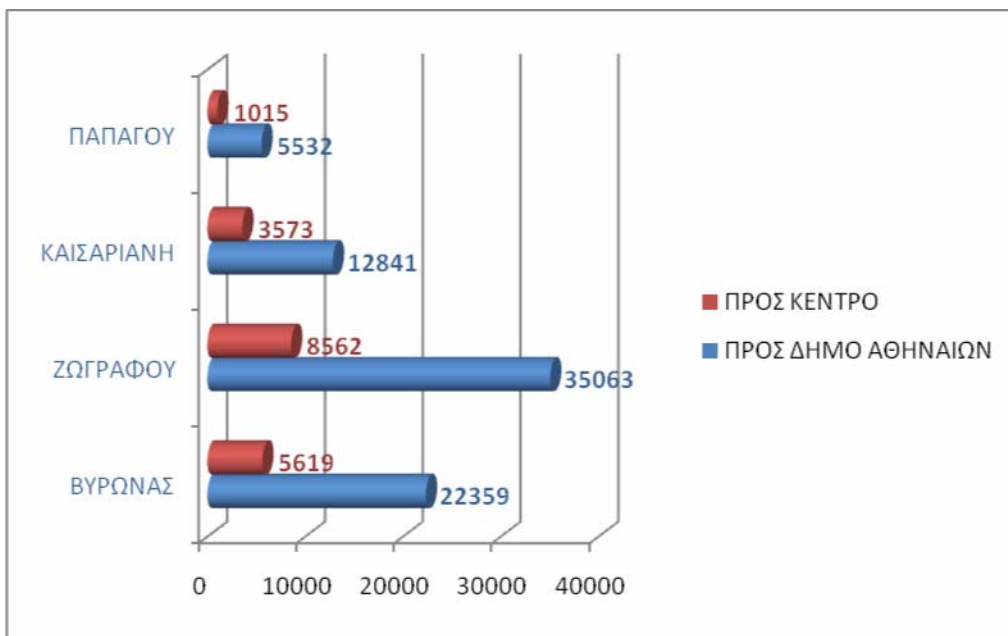
ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ

ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΔΗΜΩΝ ΤΩΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ



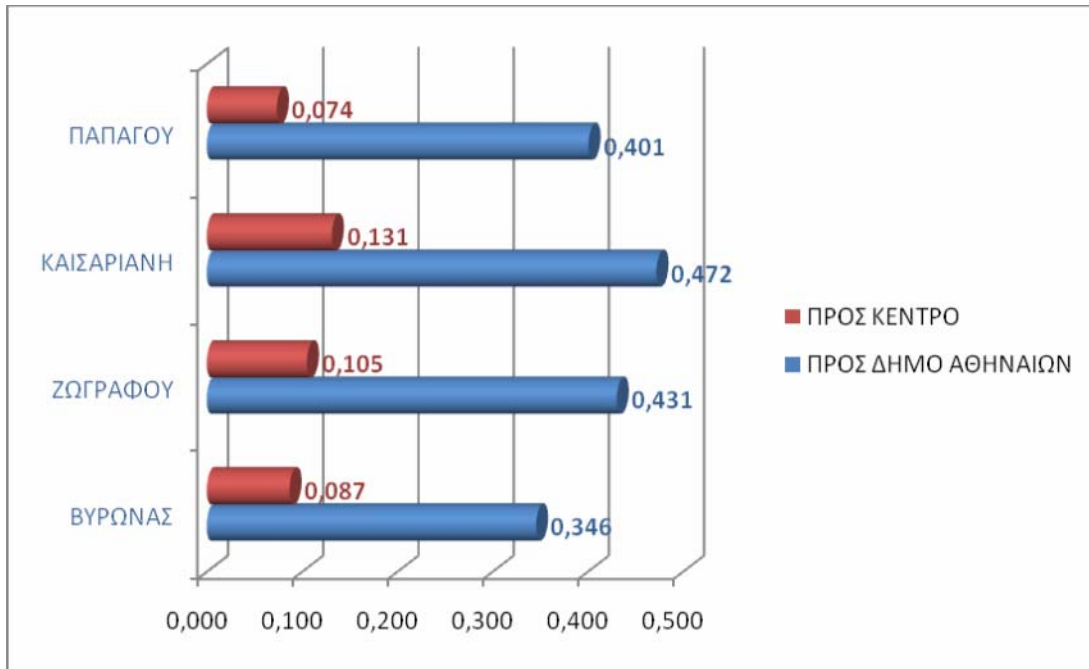
ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ - ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

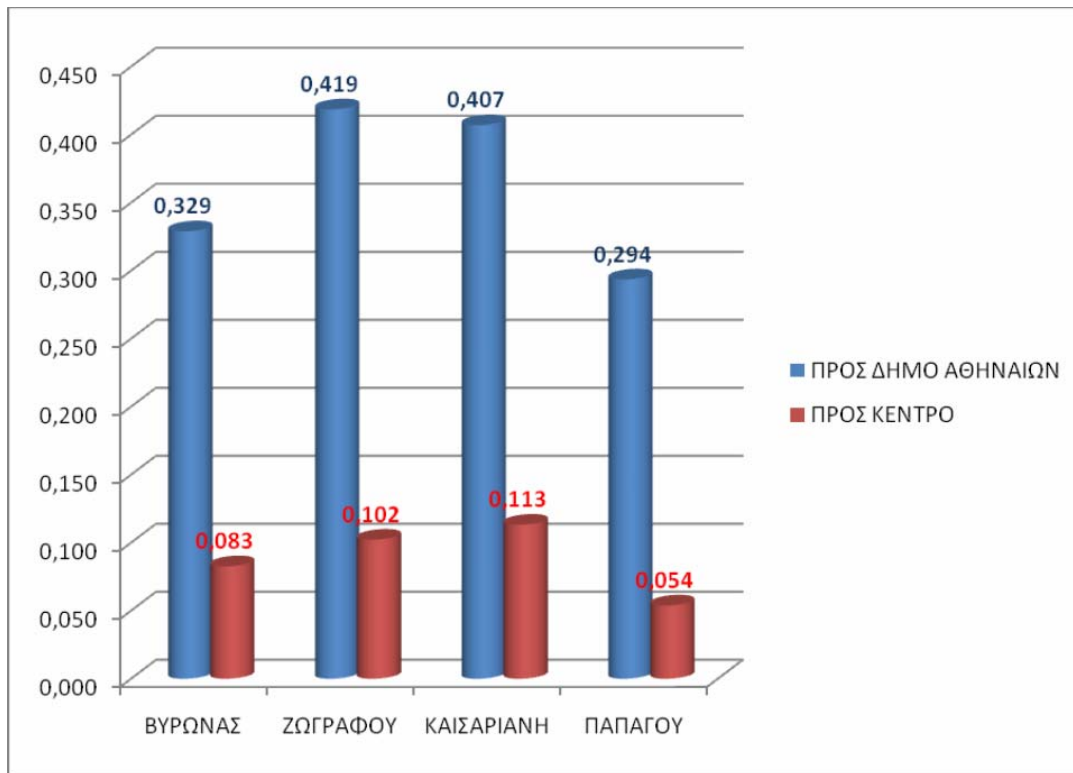


ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ – ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ

ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΚΑΤΟΙΚΟ



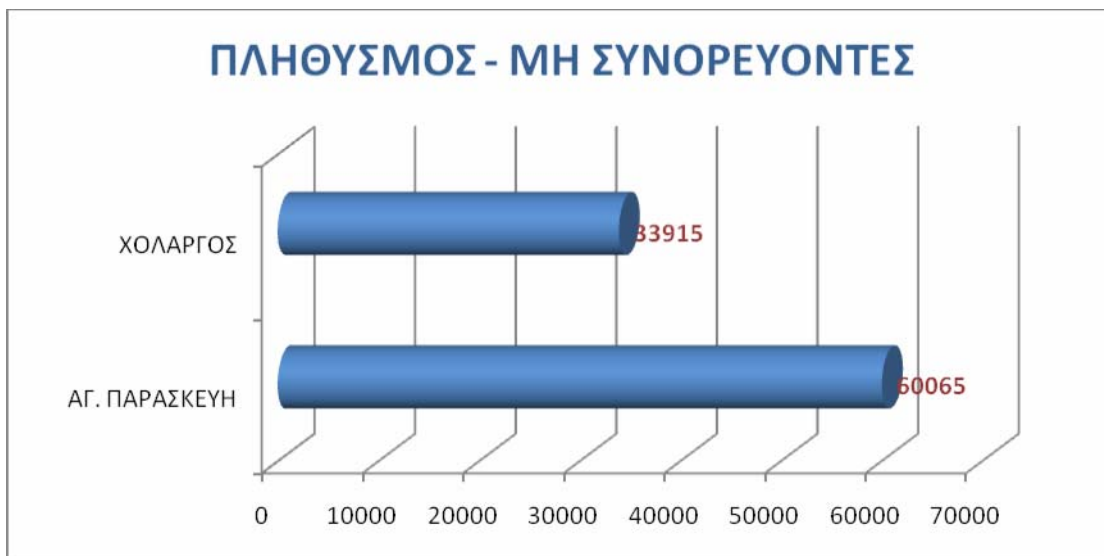
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΘΕ ΔΗΜΟΥ



ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ - ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ- Συμπέρασμα

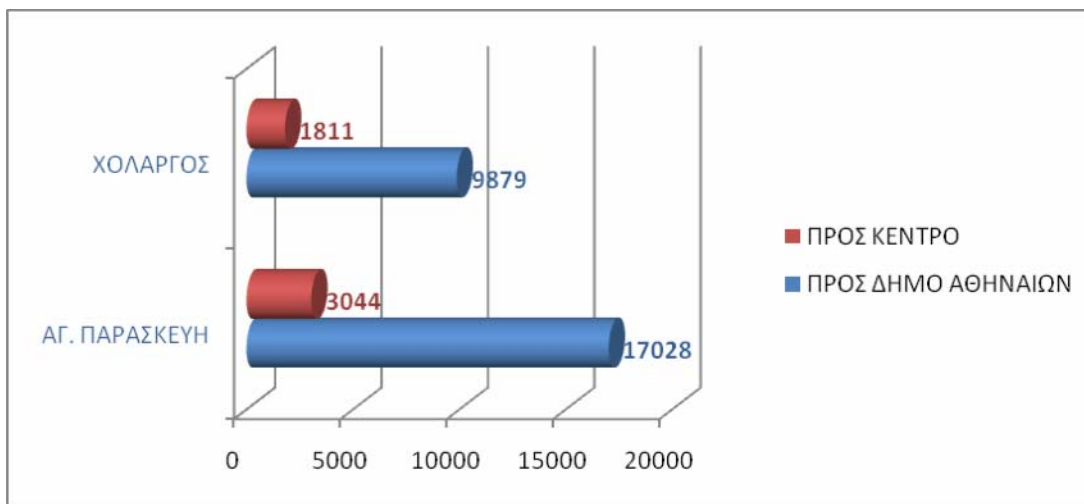
Για τα ανατολικά συνορεύοντα με το Δ. Αθηναίων προάστια συμπεραίνουμε πως οι δήμοι του Παπάγου, της Καισαριανής και του Ζωγράφου έχουν υψηλό ποσοστό μετακινήσεων ανά κάτοικο προς το Δ. Αθηναίων, με όλους τους δήμους να ξεπερνούν τις 40 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους και το δήμο της Καισαριανής να φτάνει τις 47 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους. Ο δήμος Βύρωνα έχει κάπως μικρότερο ποσοστό χωρίς όμως να είναι χαμηλό (35 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους). Ο δήμος Παπάγου έχει το μικρότερο ποσοστό μετακινήσεων ανά κάτοικο προς το κέντρο (7 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους) και η Καισαριανή το μεγαλύτερο (13 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους), οι δύο υπόλοιποι δήμοι βρίσκονται στο ενδιάμεσο. Στα ποσοστά επί των συνολικών μετακινήσεων του κάθε δήμου ο δήμος Ζωγράφου έχει το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων προς το Δ. Αθηναίων (42%) και ξεπερνάει το δήμο Καισαριανής, σε αντίθεση με τις μετακινήσεις ανά κάτοικο, που πιθανότατα να επηρεάζονται από την αναγωγή τους ως προς τον μεγάλο πληθυσμό του δήμου Ζωγράφου.

ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ



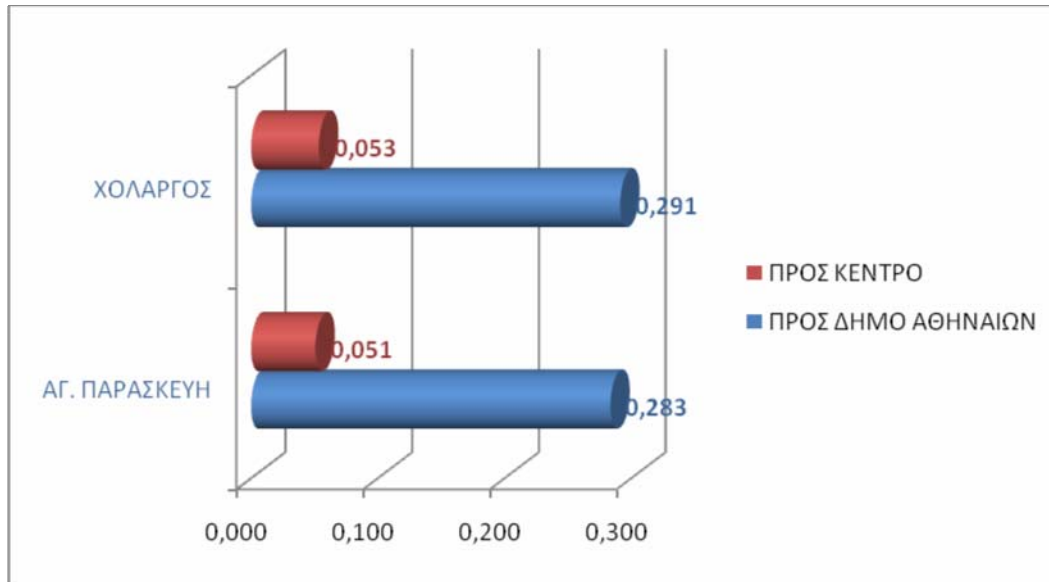
ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ – ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ



ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ – ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ

ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΚΑΤΟΙΚΟ

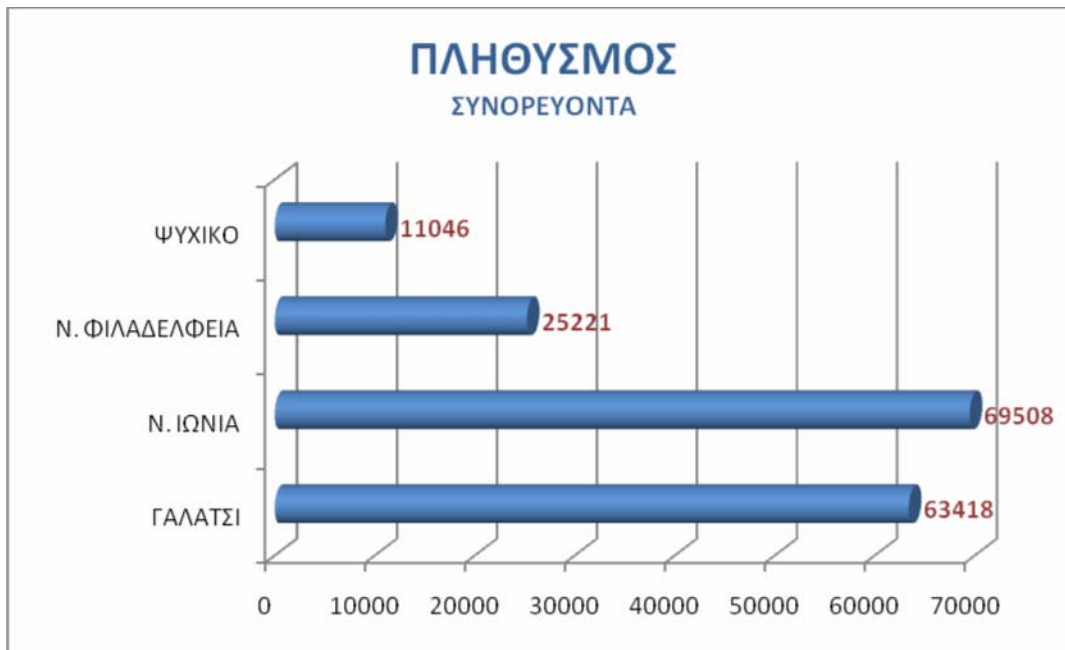


ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ – ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ – Συμπέρασμα

Οι δήμοι της Αγ. Παρασκευής και του Χολαργού έχουν ακριβώς τα ίδια ποσοστά μετακινήσεις ανά κάτοικο προς το Δ. Αθηναίων (28-29 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους) και προς το Κέντρο της Αθήνας (5 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους).

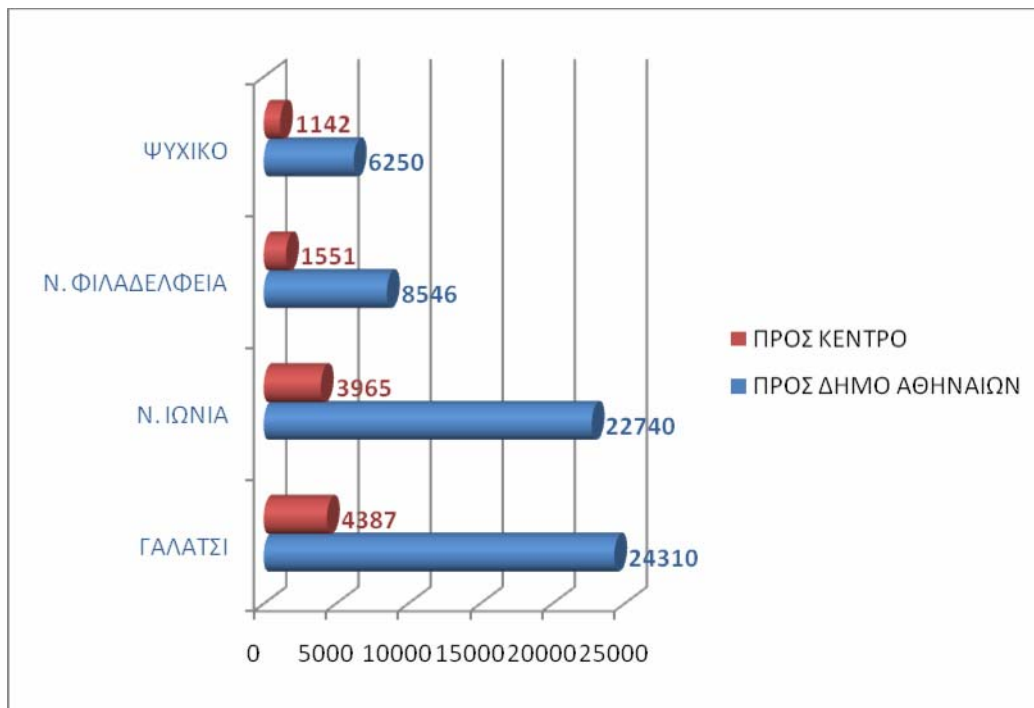
ΒΟΡΕΙΑ

ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΔΗΜΩΝ ΤΩΝ ΒΟΡΕΙΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ



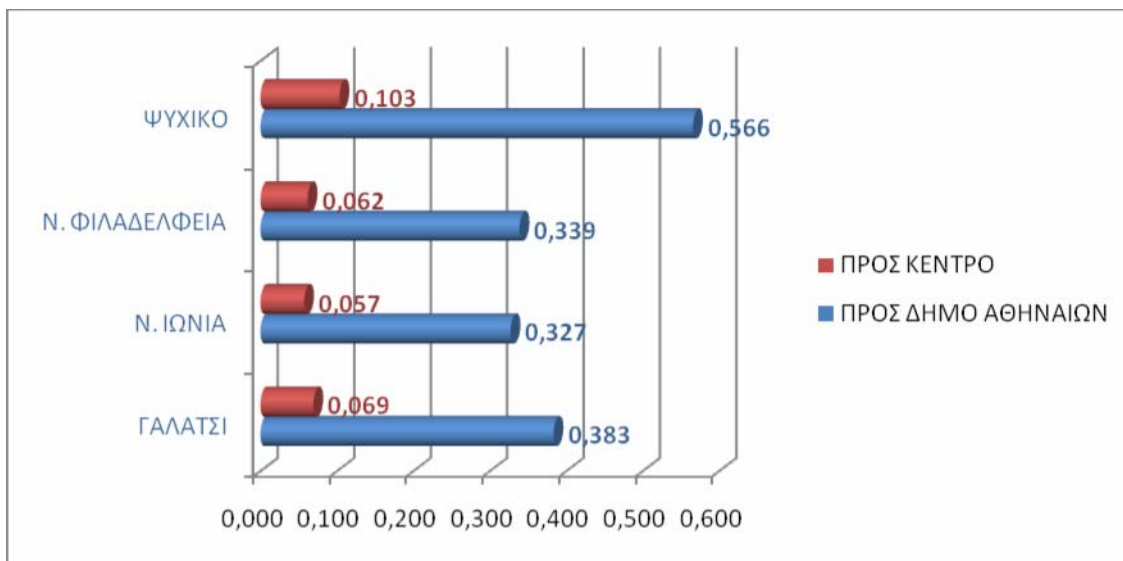
ΒΟΡΕΙΑ - ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

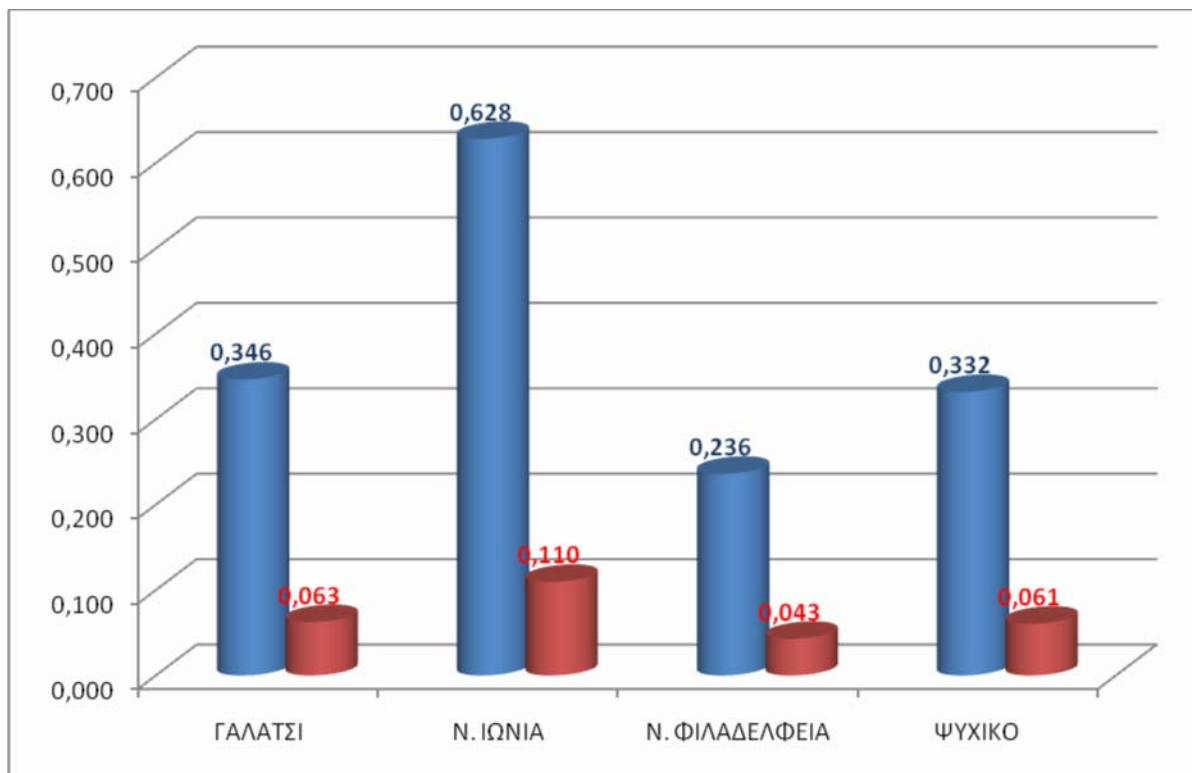


ΒΟΡΕΙΑ – ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ

ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΚΑΤΟΙΚΟ



ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ ΤΟ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΘΕ ΔΗΜΟΥ



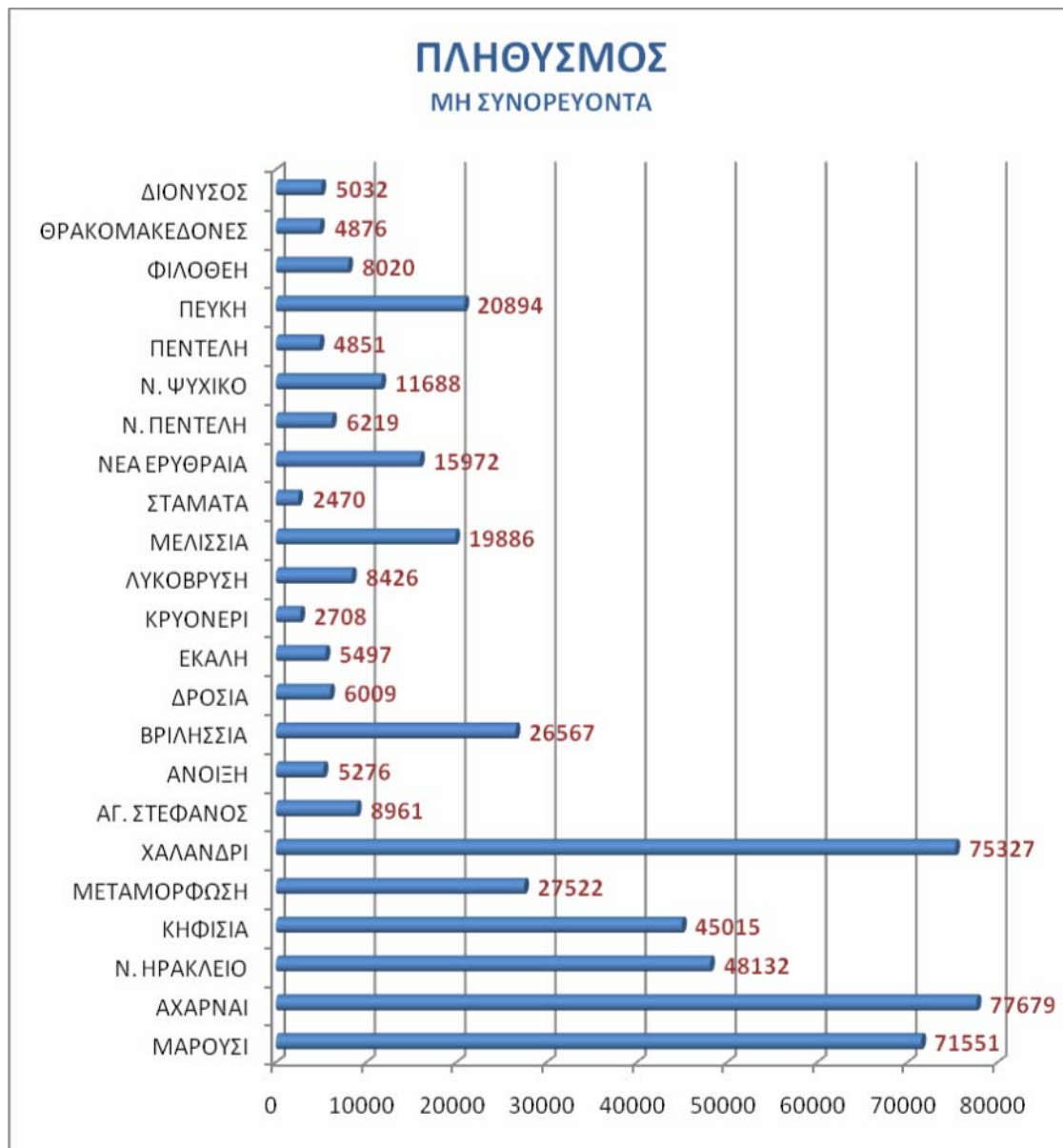
ΒΟΡΕΙΑ – ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ – Συμπέρασμα

Παρατηρούμε πως οι πολυπληθείς δήμοι Χαλάνδρι, Κηφισιά, Μαρούσι, Ν. Ηράκλειο και Αχαρναί έχουν παρόμοια ποσοστά στις μετακινήσεις προς το Δ. Αθηναίων ανά κάτοικο (23-33 μετακινήσεις ανά κάτοικο αντίστοιχα)

Αλλά και παρόμοια ποσοστά προς το Κέντρο της Αθήνας τα οποία είναι σχετικά μικρά (4-5 μετακινήσεις ανά κάτοικο αντίστοιχα)

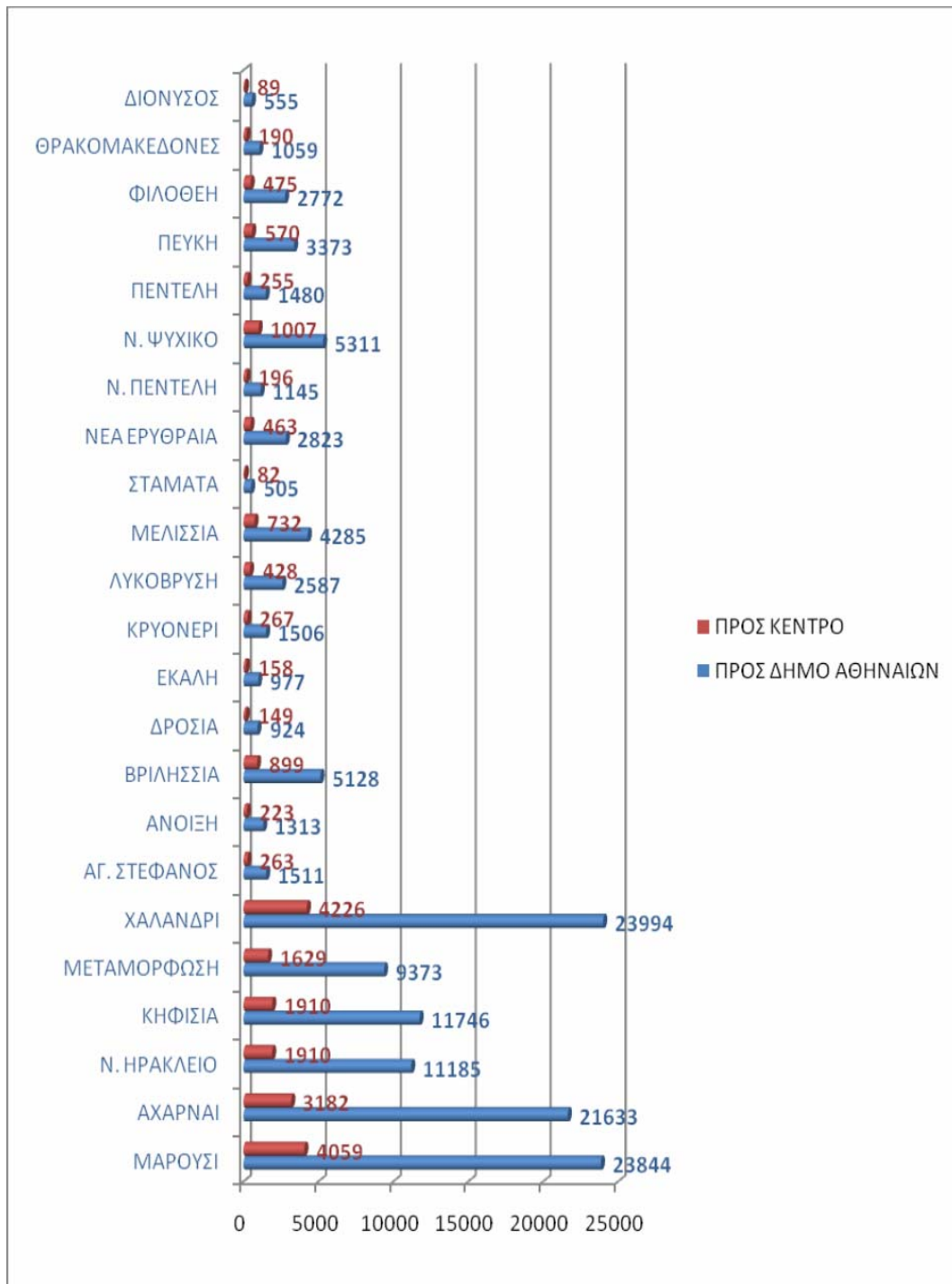
Ο Δήμος Ψυχικού παρουσιάζει το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων ανά κάτοικο και προς το Δ. Αθηναίων (57 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους) αλλά και προς το Κέντρο (10 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους), με το πρώτο να είναι ιδιαίτερα υψηλό. Οι υπόλοιποι δήμοι (Ν. Φιλαδέλφεια, Ν. Ιωνία , Γαλάτσι) έχουν παρόμοια ποσοστά προς το Δ. Αθηναίων (33 - 38 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους) και προς το Κέντρο (6 - 7 μετακινήσεις ανά 100 κατοίκους). Στα ποσοστά επί των συνολικών μετακινήσεων του κάθε δήμου βλέπουμε πως η Ν. Ιωνία έχει ένα πολύ μεγάλο ποσοστό μετακινήσεων προς το Δ. Αθηναίων (63%), αλλά και το μεγαλύτερο προς το Κέντρο της Αθήνας (11%) . Οι μετακινήσεις των υπολοίπων δήμων προς το Κέντρο είναι γύρω στο 4-6%, ποσοστό αρκετά μικρό για συνορεύοντα στο Δ. Αθηναίων.

ΒΟΡΕΙΑ



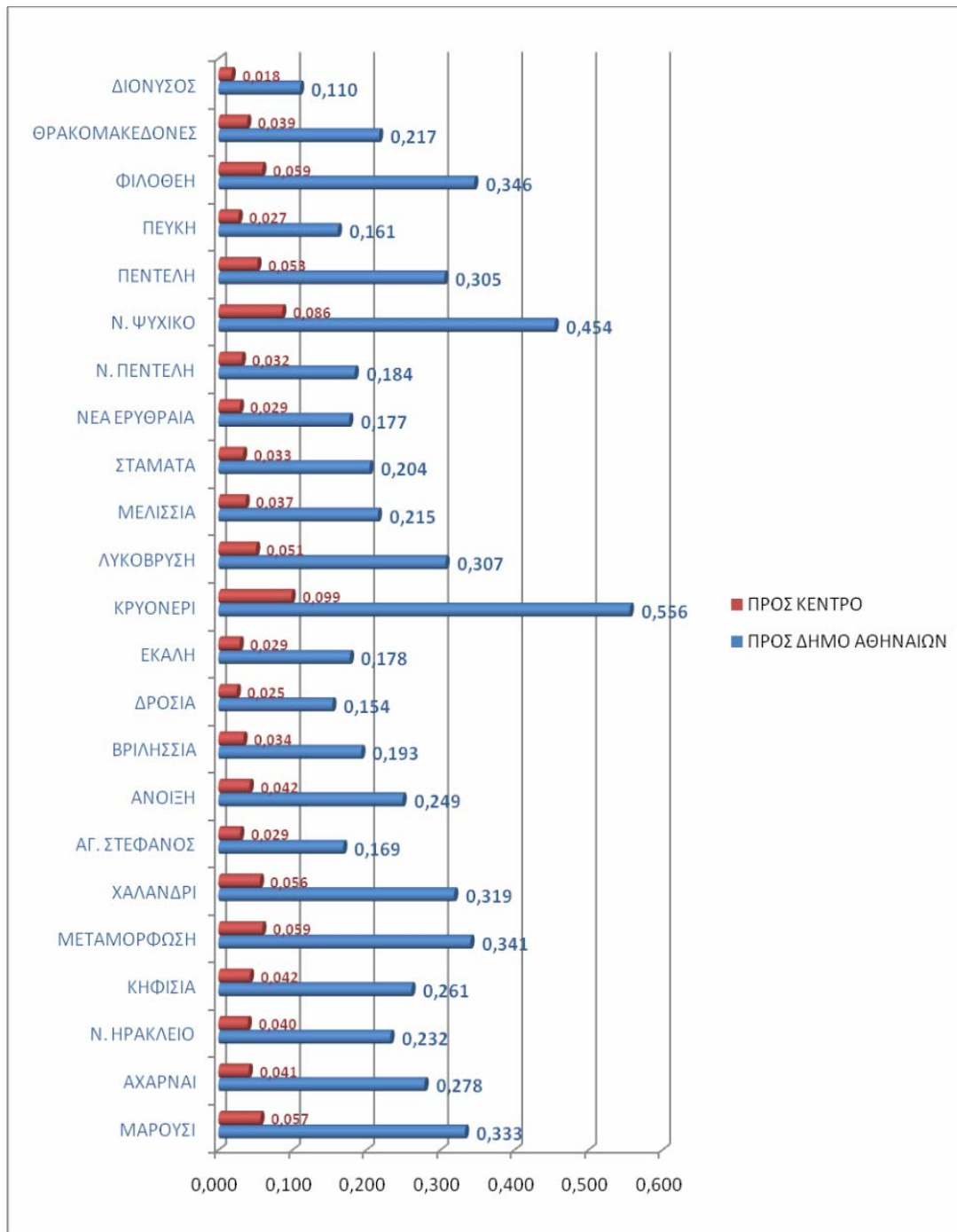
ΒΟΡΕΙΑ – ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ



ΒΟΡΕΙΑ – ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ

ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΚΑΤΟΙΚΟ



ΒΟΡΕΙΑ – ΜΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΗΜΟΙ – Συμπέρασμα

Παρατηρούμε πως οι πολυπληθείς δήμοι Χαλάνδρι, Κηφισιά, Μαρούσι, Ν. Ηράκλειο και Αχαρναί έχουν παρόμοια ποσοστά στις μετακινήσεις προς το Δ. Αθηναίων ανά κάτοικο (23-33 μετακινήσεις ανά κάτοικο αντίστοιχα)

Αλλά και παρόμοια ποσοστά προς το Κέντρο της Αθήνας τα οποία είναι σχετικά μικρά (4-5 μετακινήσεις ανά κάτοικο αντίστοιχα)

6.5. Μετακινήσεις προς τις Επιμέρους Περιοχές του Κέντρου

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΔΙΑΦΟΡΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΤΙΣ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

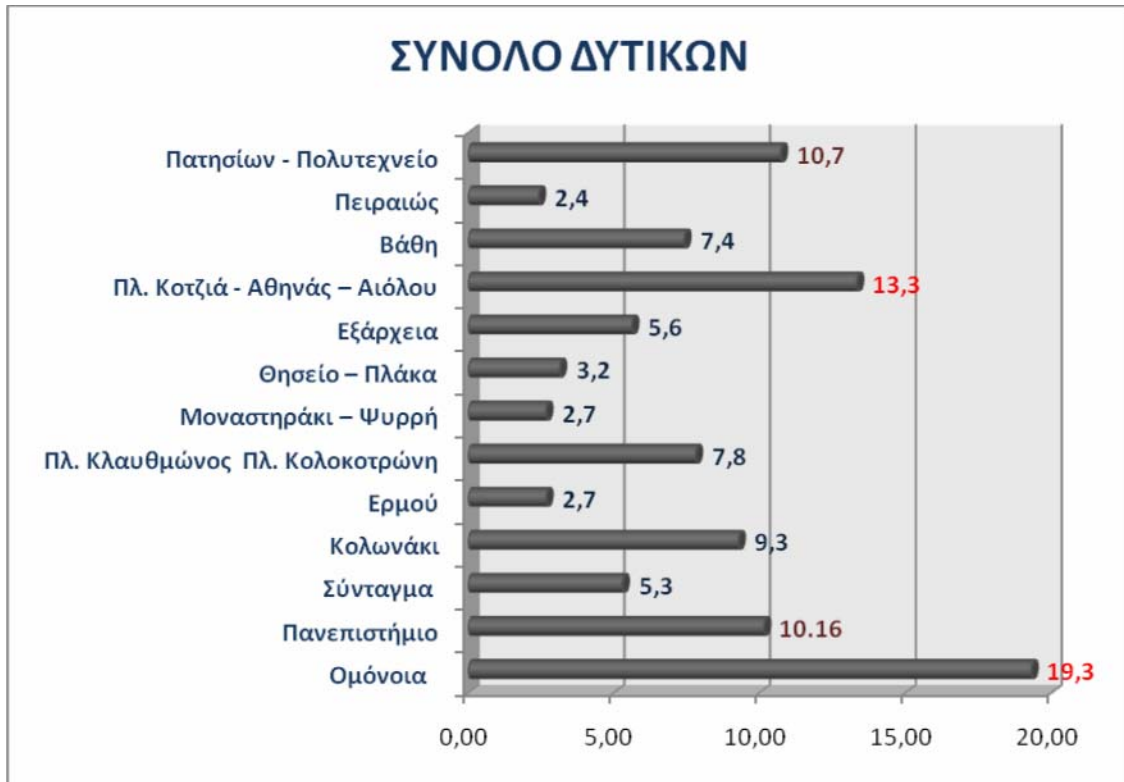
Τα παρακάτω διαγράμματα μας δείχνουν την κατανομή και το διαμοιρασμό των μετακινήσεων στις 13 υποπεριοχές του κέντρου της Αθήνας που μελετάμε. Οι μετακινήσεις που μελετούνται είναι αυτές από τους δήμους των δυτικών, νοτίων, ανατολικών και βορείων προαστίων καθώς και των δήμων τις ζώνης του Πειραιά και οι δήμοι Μεσογαίας προς το κέντρο. Αυτές οι μετακινήσεις κατανέμονται στις 13 υποπεριοχές του κέντρου. Για παράδειγμα στο διάγραμμα που ακολουθεί το ποσοστό 19.3 % που αντιστοιχεί στην περιοχή της Ομόνοιας μας δίνει την πληροφορία πως από το σύνολο των μεταφορών κατοίκων των Δυτικών προαστίων προς το κέντρο της Αθήνας, το 19.3 % αυτών έχει ως προορισμό την περιοχή της Ομόνοιας.

Η πληροφορία που μπορούμε να εξάγουμε από τα στατιστικά διαγράμματα αυτού του κεφαλαίου δεν αφορά τόσο το ερώτημα «τους κατοίκους ποιων περιοχών συναντάμε στις διάφορες περιοχές του κέντρου;», αλλά αναλύει τη σχέση οικειοποίησης που έχουν οι κάτοικοι συγκεκριμένων κατηγοριών προαστίων με το κέντρο. Οι μετακινήσεις που μελετάμε είναι αυτές που έχουν ήδη προορισμό το κέντρο και βλέπουμε πως αυτές μοιράζονται στις περιοχές του κέντρου. Βλέπουμε έτσι σε ποια σημεία του κέντρου έχουν μεγαλύτερη και μικρότερη προτίμηση να μετακινούνται οι κάτοικοι των διαφόρων προαστίων. Έτσι προσπαθούμε να διαφοροποιήσουμε ποιοτικά το τρόπο με τον οποίο οικειοποιούνται το κέντρο τα προάστια βλέποντας ποιες περιοχές του προτιμούν να ζούνε περισσότερο στις καθημερινές τους μετακινήσεις και ποιες λιγότερο.

Τα διαγράμματα αυτής της υποενότητας μας παρουσιάζουν την κατανομή των μετακινήσεων από μία περιοχή προέλευσής τους σε διάφορες υποπεριοχές της ευρύτερης περιοχής προορισμού. Συγκεκριμένα ως περιοχές προέλευσης λαμβάνουμε το σύνολο κάποιων δήμων που απαρτίζουν το σύνολο κάποιας κατηγορίας προαστίων, ή το σύνολο των συνορευόντων δήμων της κατηγορίας αυτής και ως περιοχή προορισμού το κέντρο της Αθήνας, χωρίζοντας το στις 13 υποπεριοχές μελέτης που έχουμε ήδη ορίσει.

ΔΥΤΙΚΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ

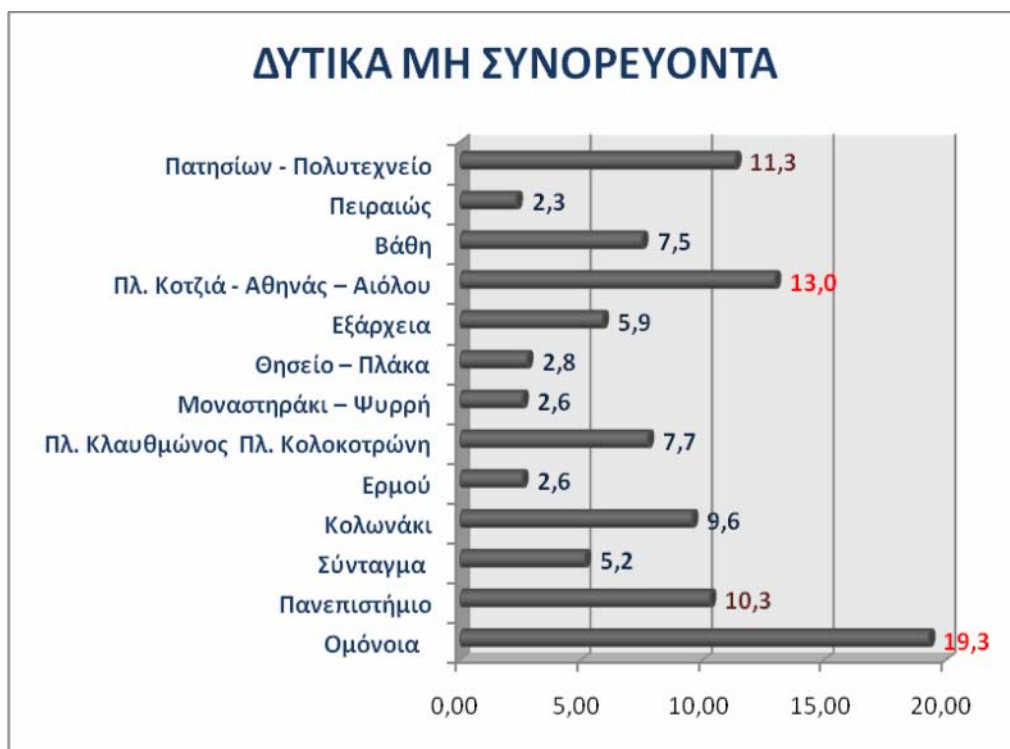
Κατανομή των μετακινήσεων προς το κέντρο σε επιμέρους περιοχές του κέντρου



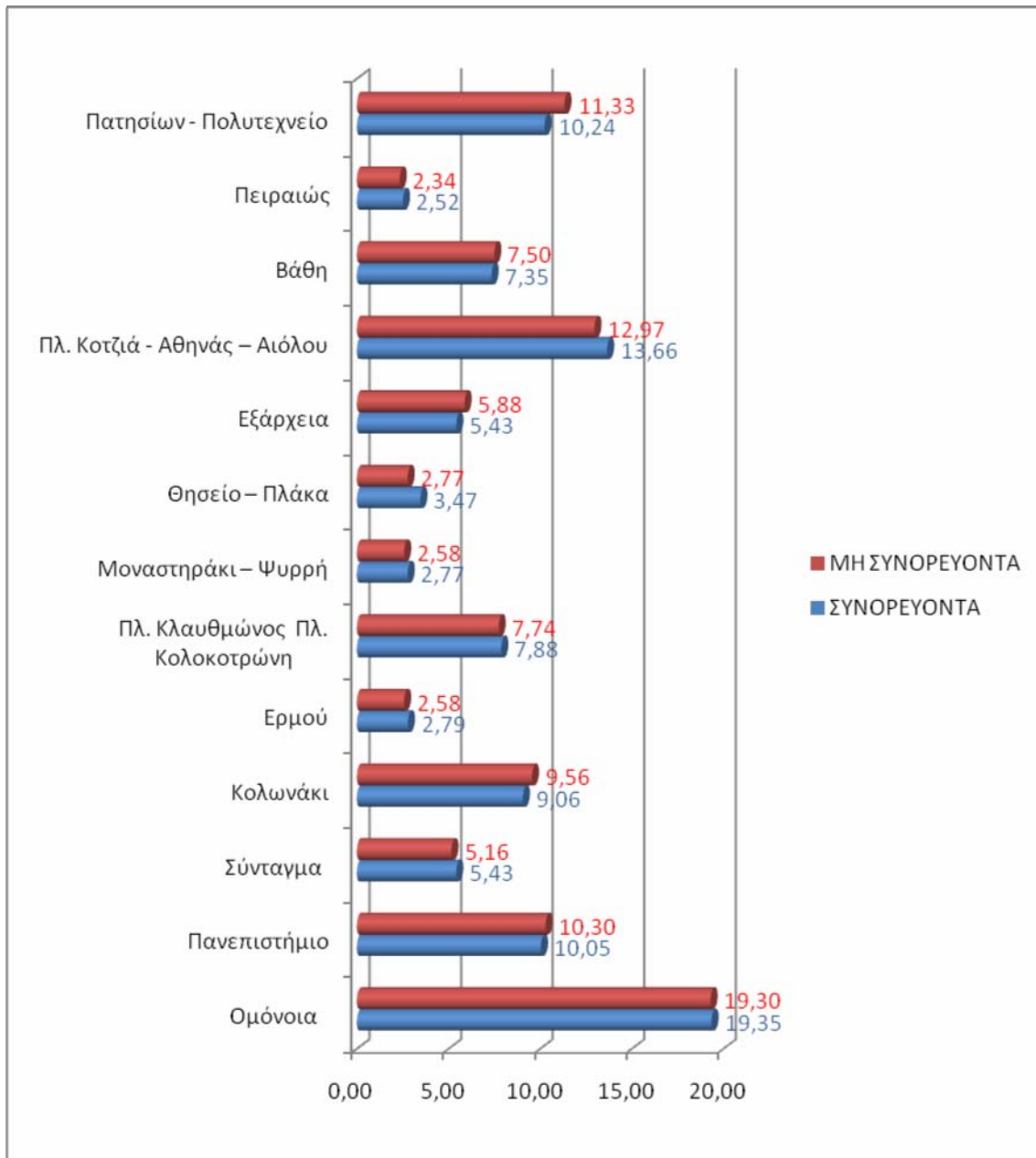
Σχήμα 1



Σχήμα 2



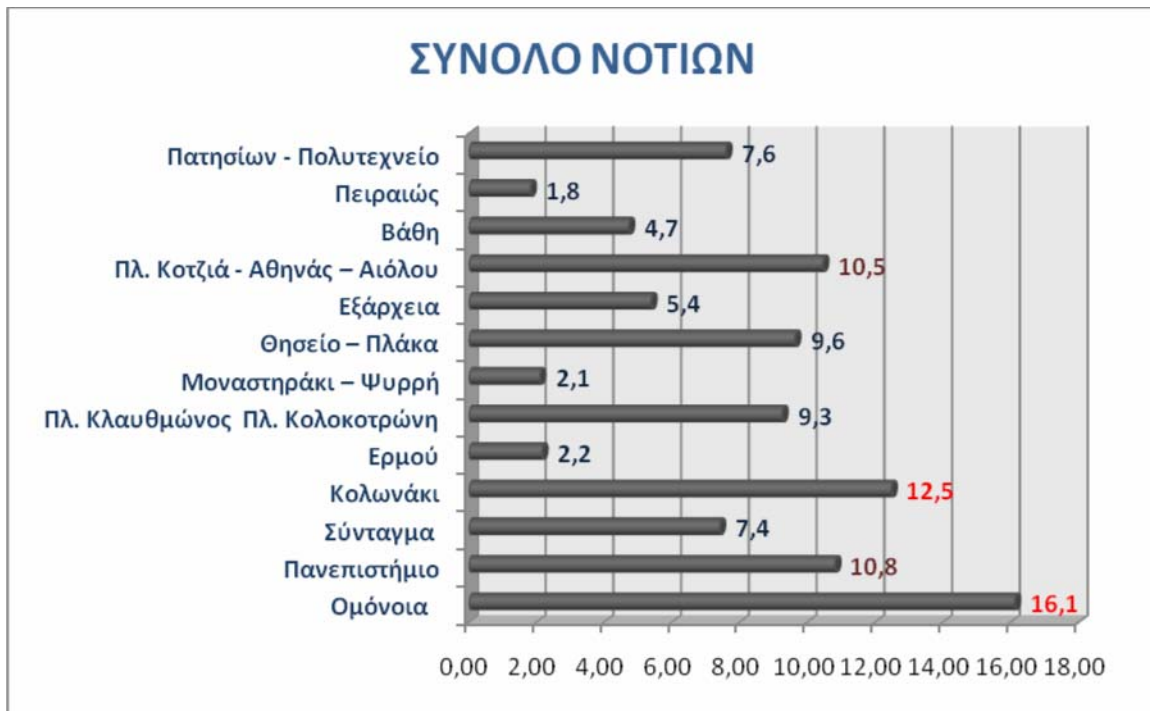
Σχήμα 3



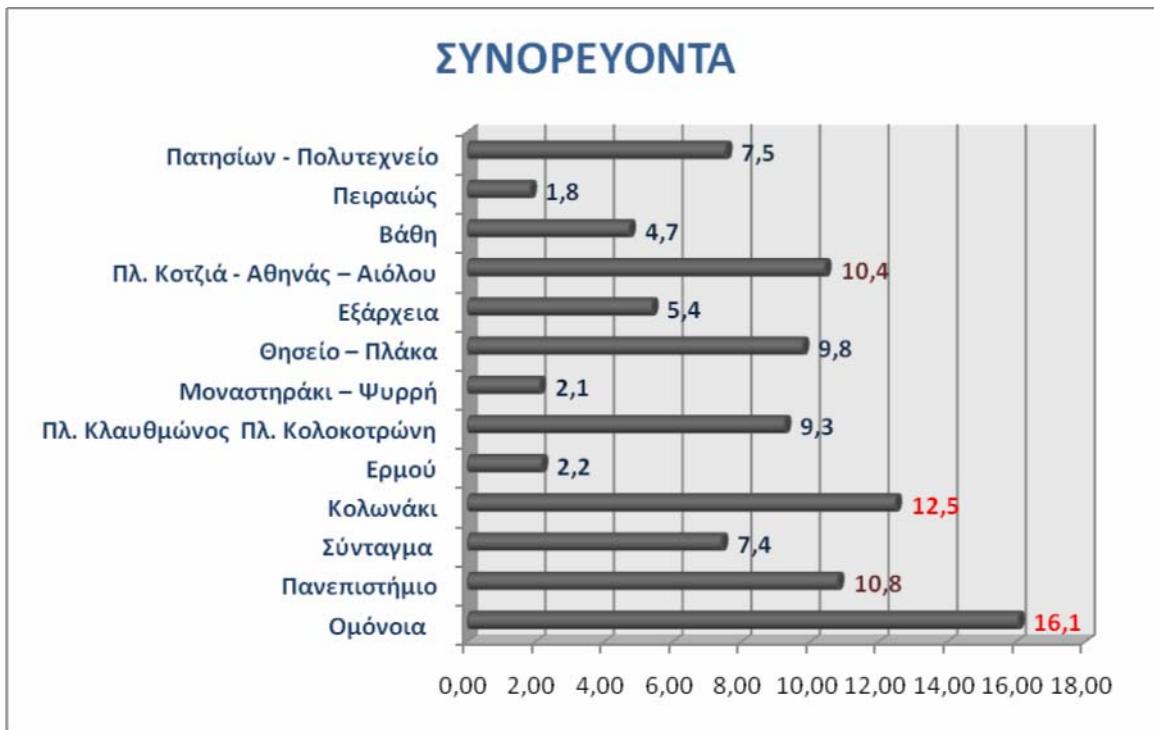
Συγκριτικό διάγραμμα 1

ΝΟΤΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ

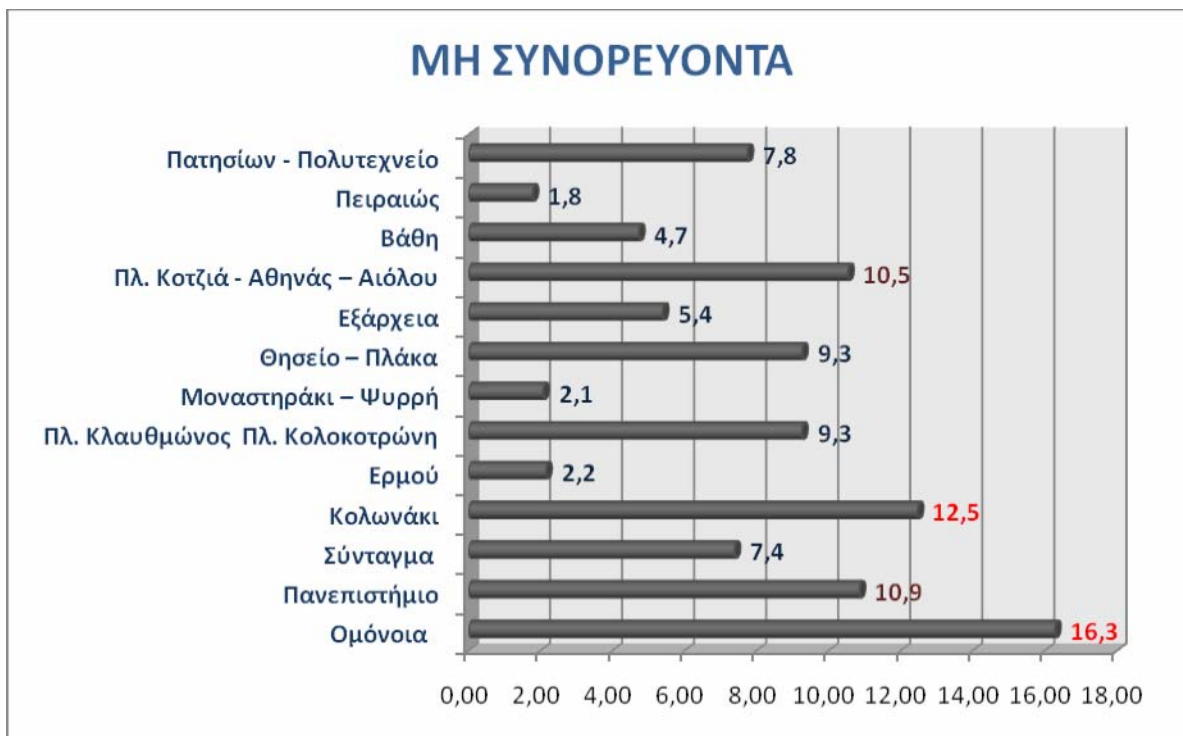
Κατανομή των μετακινήσεων προς το κέντρο σε επιμέρους περιοχές του κέντρου



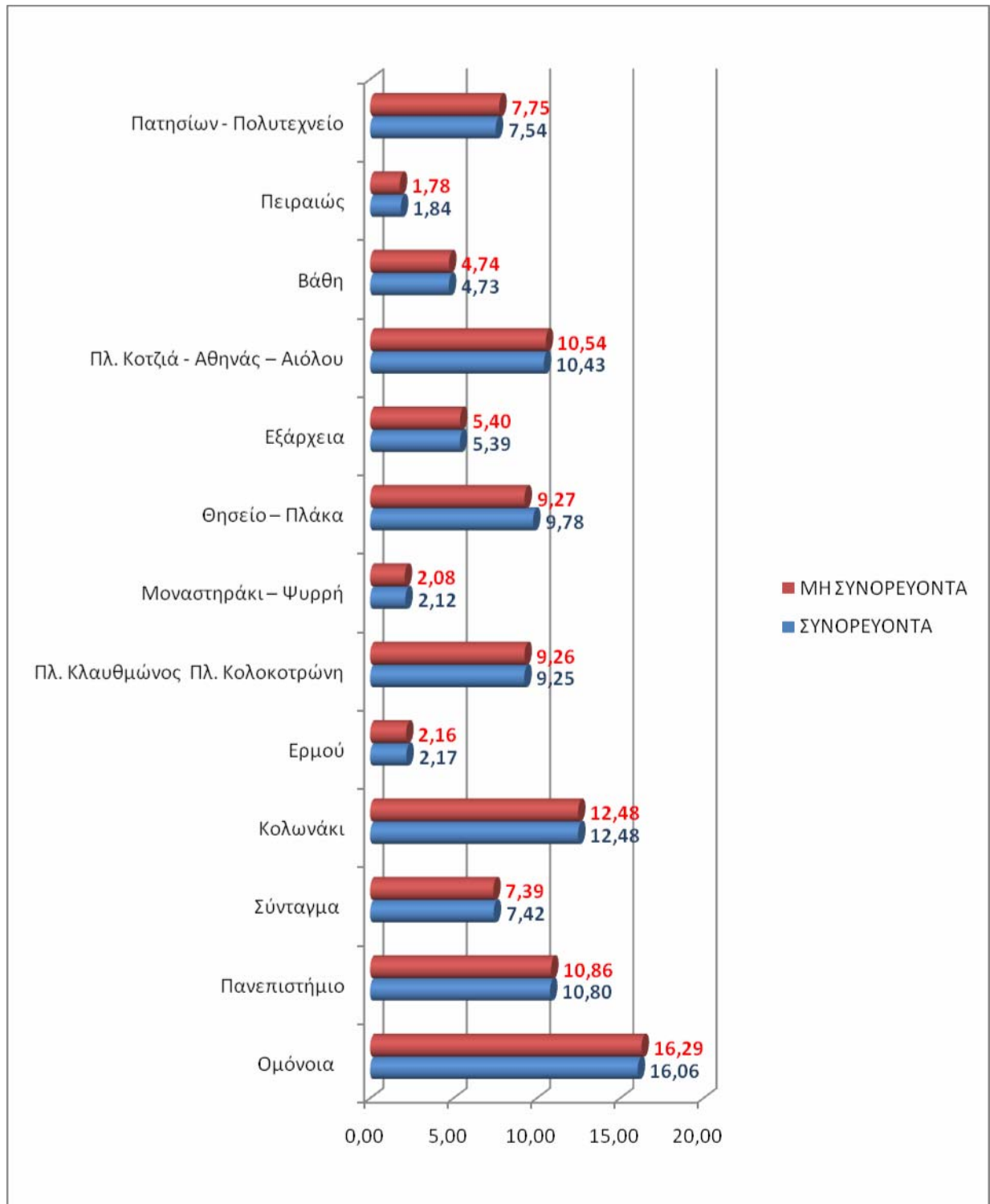
Σχήμα 4



Σχήμα 5



Σχήμα 6



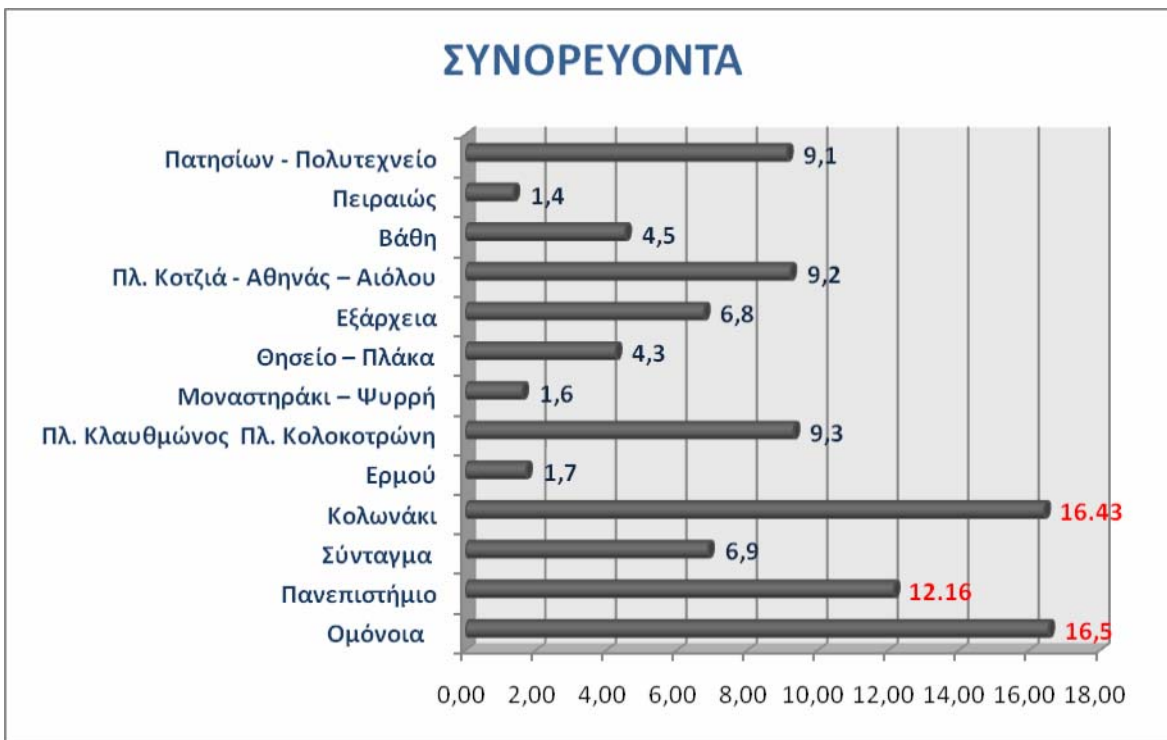
Συγκριτικό διάγραμμα 2

ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ

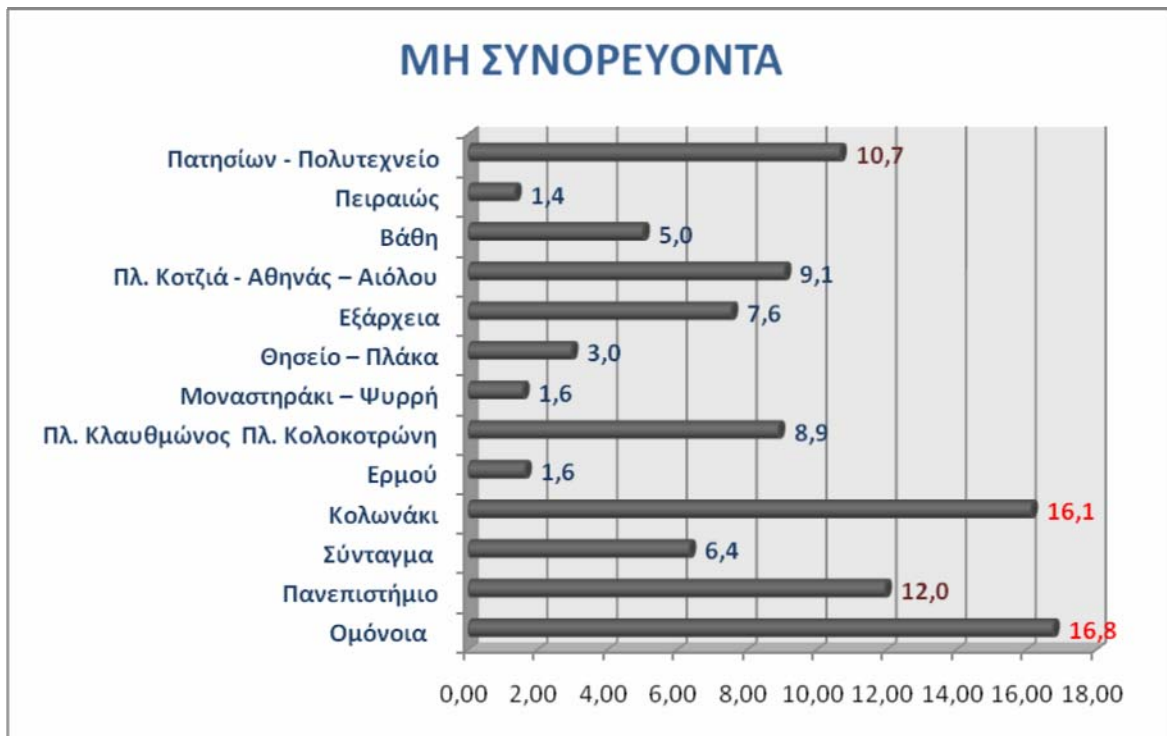
Κατανομή των μετακινήσεων προς το κέντρο σε επιμέρους περιοχές του κέντρου



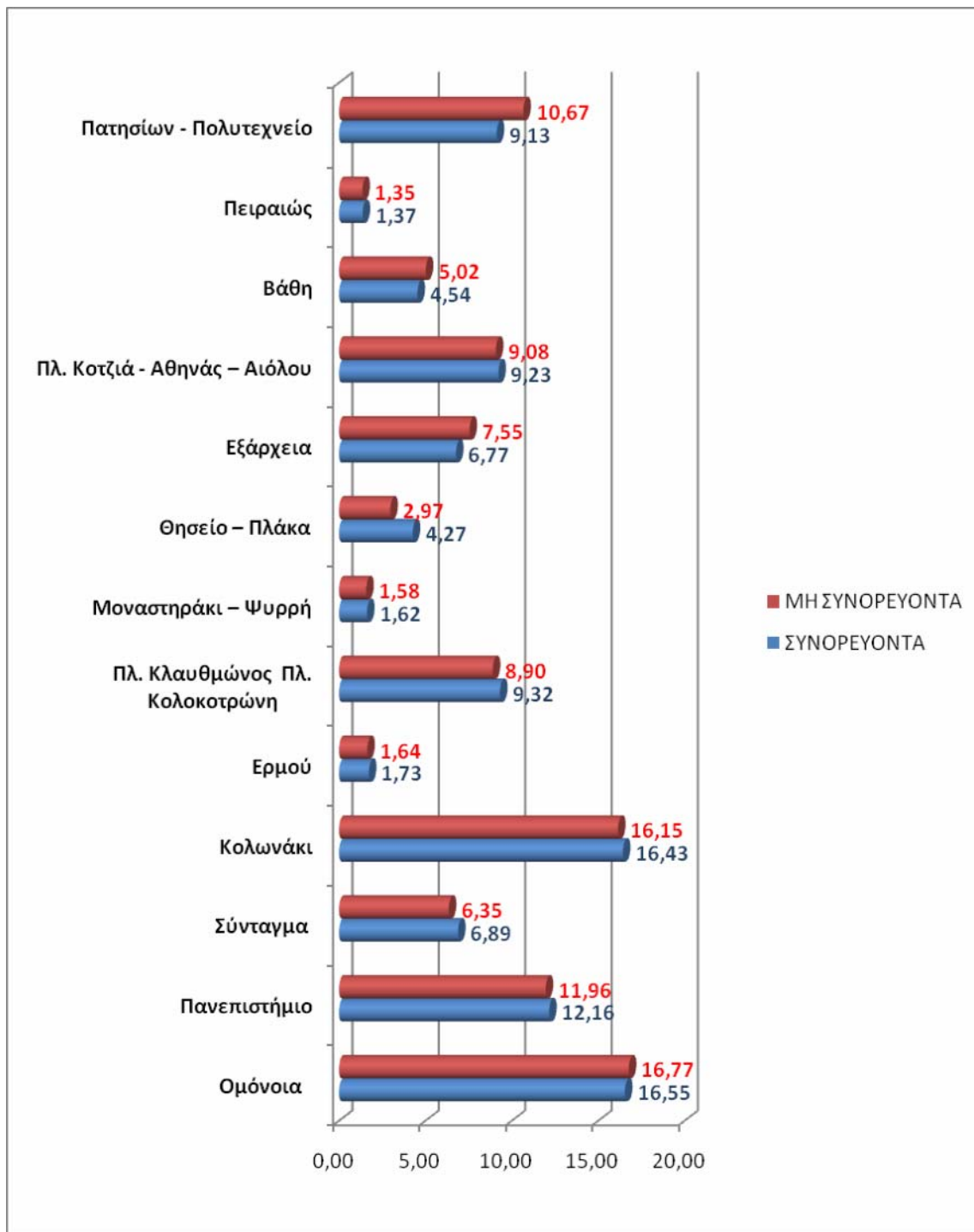
Σχήμα 7



Σχήμα 8



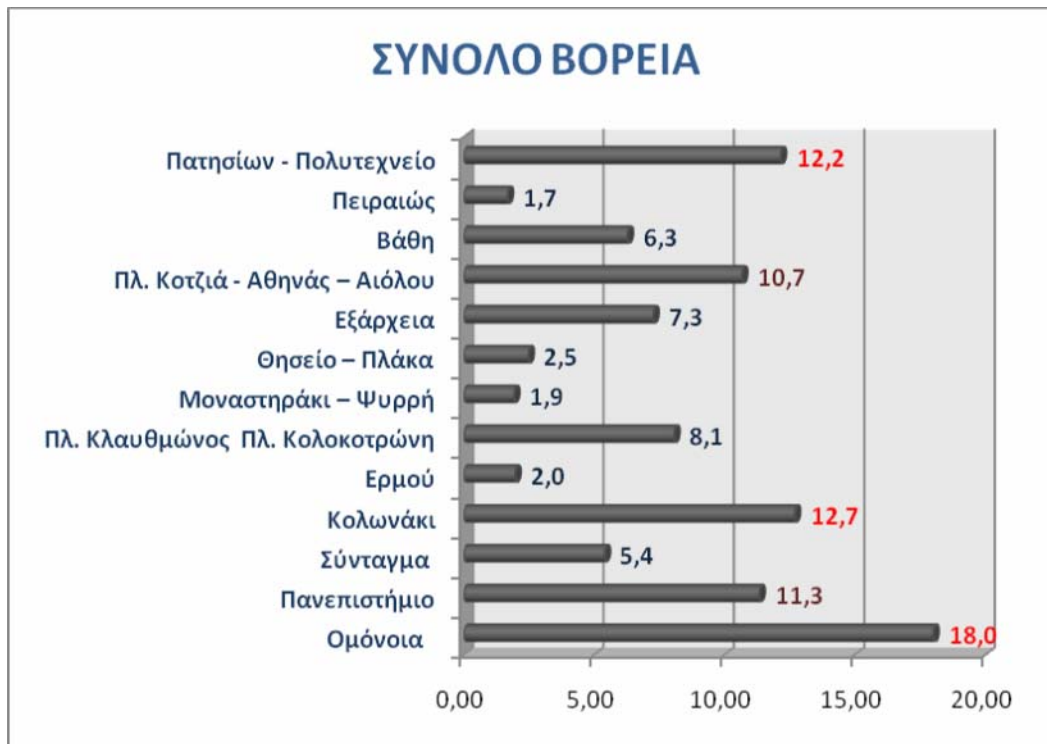
Σχήμα 9



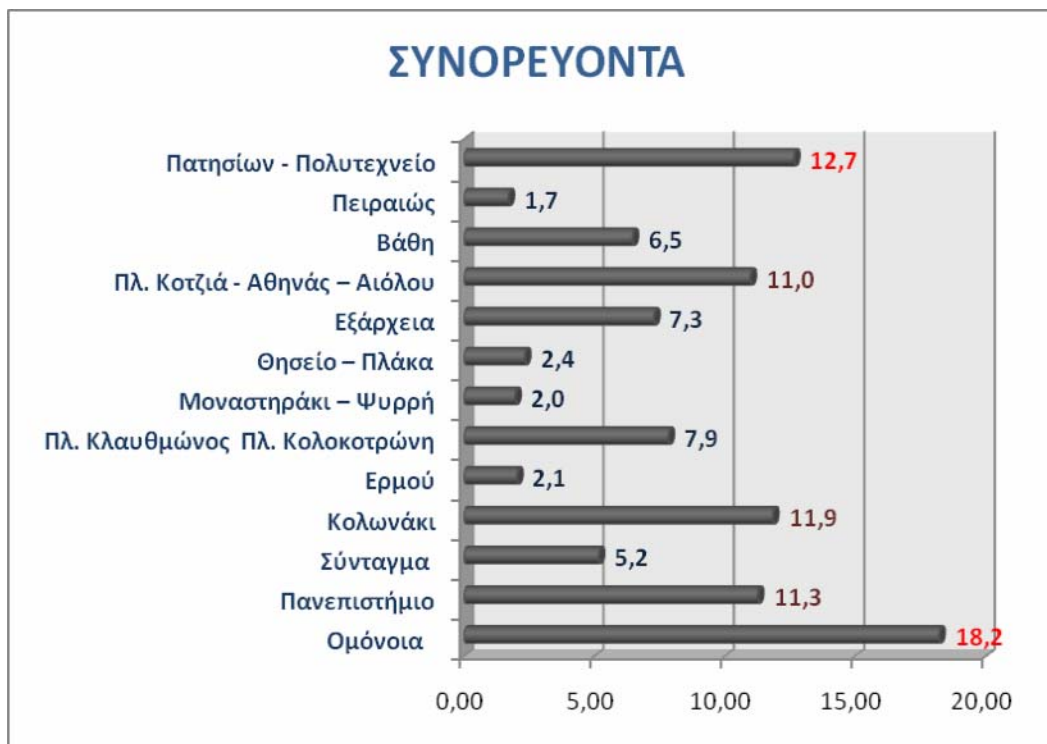
Συγκριτικό διάγραμμα 3

ΒΟΡΕΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ

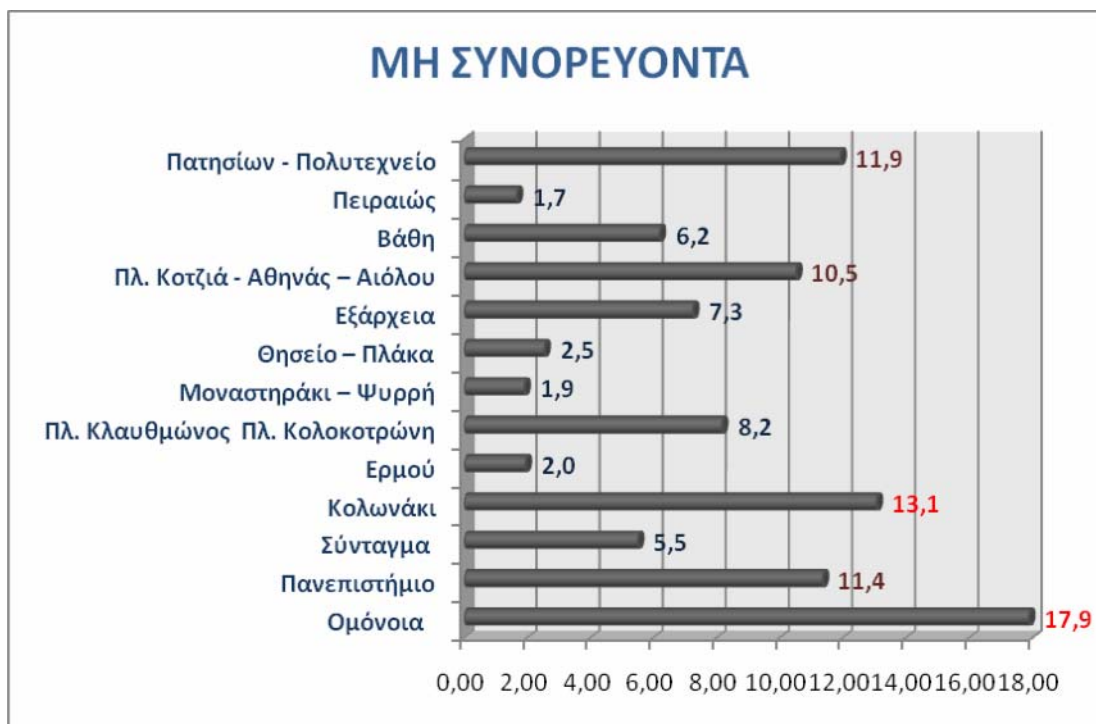
Κατανομή των μετακινήσεων προς το κέντρο σε επιμέρους περιοχές του κέντρου



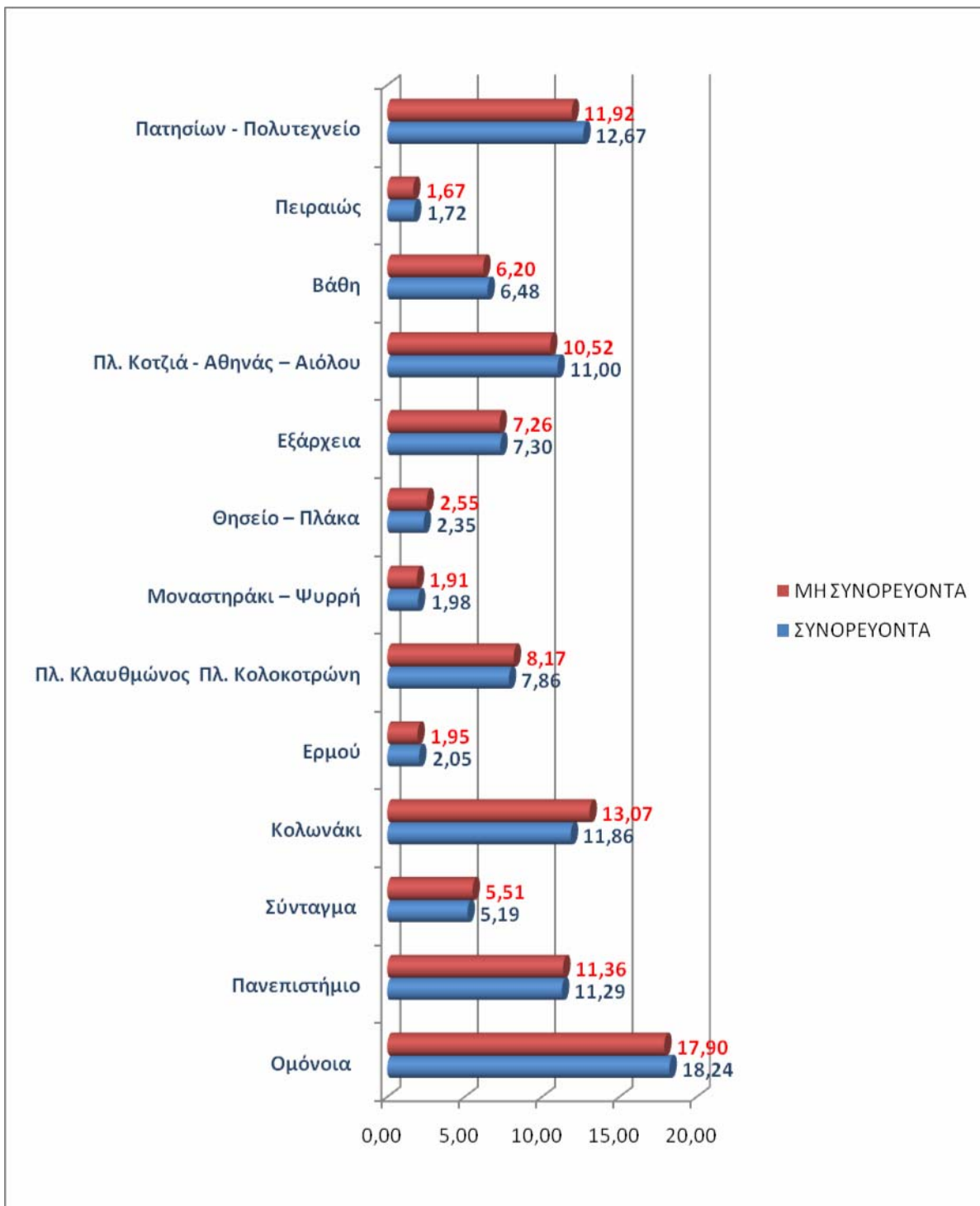
Σχήμα 10



Σχήμα 11



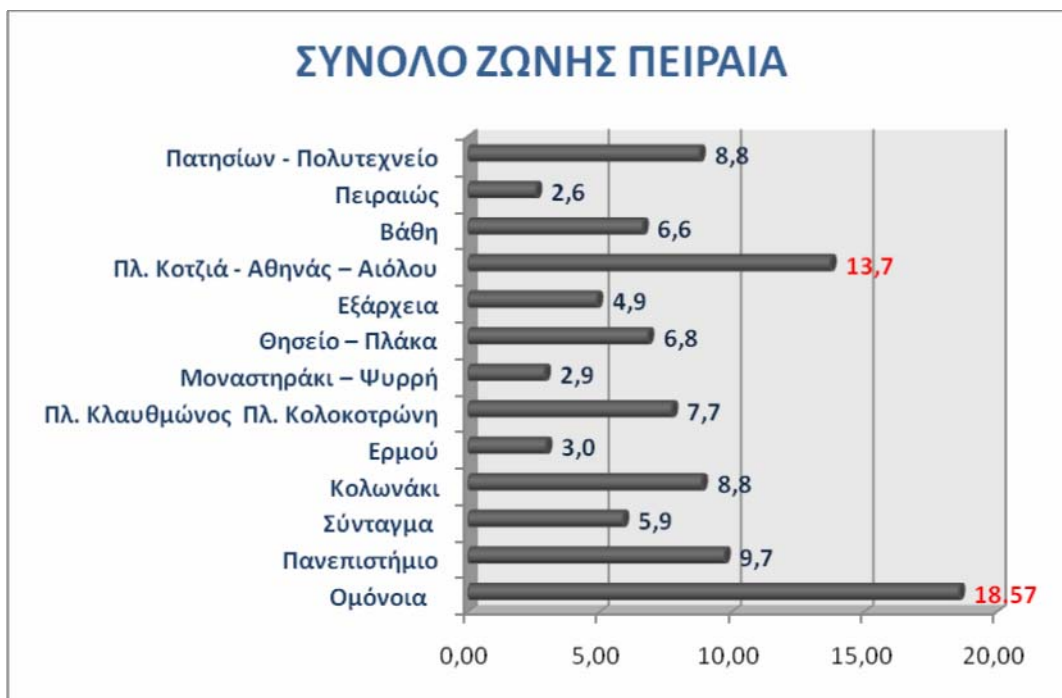
Σχήμα 12



Συγκριτικό διάγραμμα 4

ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ

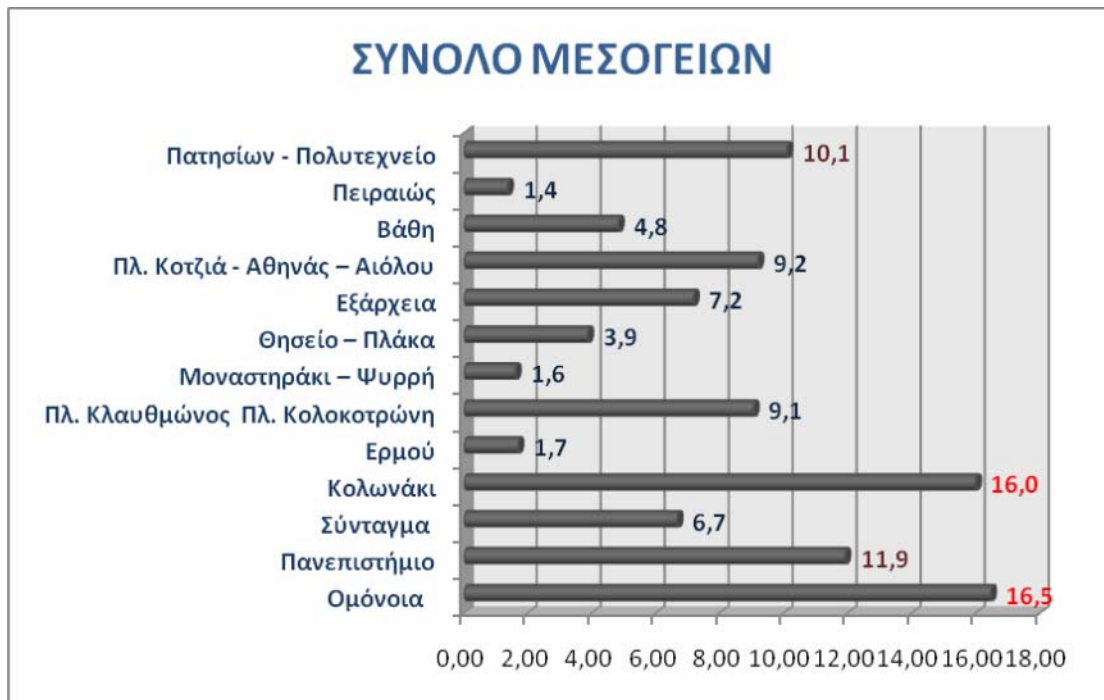
Κατανομή των μετακινήσεων προς το κέντρο σε επιμέρους περιοχές του κέντρου



Σχήμα 13

ΜΕΣΟΓΕΙΑ

Κατανομή των μετακινήσεων προς το κέντρο σε επιμέρους περιοχές του κέντρου



Σχήμα 14

ΔΥΤΙΚΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ

Συμπεράσματα

Οι περιοχές του κέντρου τις οποίες προτιμούν να επισκέπτονται οι κάτοικοι των Δυτικών προαστίων είναι με σειρά προτίμησης η Ομόνοια, η "Πλ. Κοτζιά – Αθηνάς – Αιόλου" το Πανεπιστήμιο και η "Πατησίων - Πολυτεχνείο". Πάνω από 50% των συνολικών μετακινήσεων των Δυτικών προαστίων προς το Κέντρο καταλήγει στο σύνολο αυτών των περιοχών. Δεν παρατηρούνται σημαντικές διαφορές στα ποσοστά επίσκεψης της κάθε επιμέρους περιοχής για τα συνορεύοντα και μη συνορεύοντα στο Δ. Αθηναίων προάστια ξεχωριστά.

ΝΟΤΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ

Συμπεράσματα

Οι περιοχές του κέντρου τις οποίες προτιμούν να επισκέπτονται οι κάτοικοι των Νοτίων προαστίων είναι με σειρά προτίμησης η Ομόνοια ,το Κολωνάκι, το Πανεπιστήμιο και η " Πλ. Κοτζιά – Αθηνάς – Αιόλου" . Πάνω από 50% των συνολικών μετακινήσεων των Νοτίων προαστίων προς το Κέντρο καταλήγει στο σύνολο αυτών των περιοχών. Δεν παρατηρούνται σημαντικές διαφορές στα ποσοστά επίσκεψης της κάθε επιμέρους περιοχής για τα συνορεύοντα και μη συνορεύοντα στο Δ. Αθηναίων προάστια ξεχωριστά.

ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ

Συμπεράσματα

Οι περιοχές του κέντρου τις οποίες προτιμούν να επισκέπτονται οι κάτοικοι των Ανατολικών προαστίων είναι με σειρά προτίμησης η Ομόνοια ,το Κολωνάκι, το Πανεπιστήμιο και με παρόμοιο βαθμό προτιμήσεις η "Πατησίων - Πολυτεχνείο" , η " Πλ. Κοτζιά – Αθηνάς – Αιόλου" και η "Πλ. Κλαυθμώνος – Πλ. Κολοκοτρώνη". Πάνω από 75% των συνολικών μετακινήσεων των Ανατολικών προαστίων προς το Κέντρο καταλήγει στο σύνολο αυτών των περιοχών. Δεν παρατηρούνται σημαντικές διαφορές στα ποσοστά επίσκεψης της κάθε επιμέρους περιοχής για τα συνορεύοντα και μη συνορεύοντα στο Δ. Αθηναίων προάστια ξεχωριστά, εκτός από μία ελάχιστη παραπάνω προτίμηση που δείχνουν οι επισκέπτες του κέντρου από τα μη συνορεύοντα προς το Δ. Αθηναίων προάστια στην περιοχή "Πατησίων - Πολυτεχνείο", από τους αντίστοιχους επισκέπτες των συνορευόντων προς τον Δ. Αθηναίων προαστίων.

ΒΟΡΕΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ

Συμπεράσματα

Οι περιοχές του κέντρου τις οποίες προτιμούν να επισκέπτονται οι κάτοικοι των Βορείων προαστίων είναι με σειρά προτίμησης η Ομόνοια, το Κολωνάκι, η "Πατησίων - Πολυτεχνείο", το Πανεπιστήμιο και η " Πλ. Κοτζιά –

6.5.1. Ανάλυση για κάθε περιοχή του Κέντρου ξεχωριστά

Στην παρακάτω υποενότητα αναλύουμε της μετακινήσεις με βάση τον προορισμό. Χρησιμοποιείται η διαίρεση του κέντρου στις 13 υποπεριοχές που έχουμε ορίσει και παρουσιάζονται διάφορων τύπων διαγράμματα που το καθένα θα μας βοηθάει να εξάγουμε διαφορετικά συμπεράσματα. Τα διαφορετικού τύπου διαγράμματα έχουν τα εξής τύπου στοιχεία

Τύπου 1 : Είναι το διάγραμμα στο οποίο μελετάται το ποσοστό μετακινήσεων από κάθε περιοχή προέλευσης επί τις συνολικές εισερχόμενες μετακινήσεις στην περιοχή προορισμού. Στη συγκεκριμένη έρευνα παρουσιάζεται ως το ποσοστό μετακινήσεων που προέρχεται από κάθε προάστιο ή κατηγορία προαστίων επί το σύνολο των μετακινήσεων όλων των προαστίων ή των κατηγοριών προαστίων προς μία συγκεκριμένη περιοχή του κέντρου. Είναι στην ουσία η διανομή των εισερχόμενων μετακινήσεων σε μία περιοχή του κέντρου στις διάφορες περιοχές προέλευσης των μετακινήσεων.

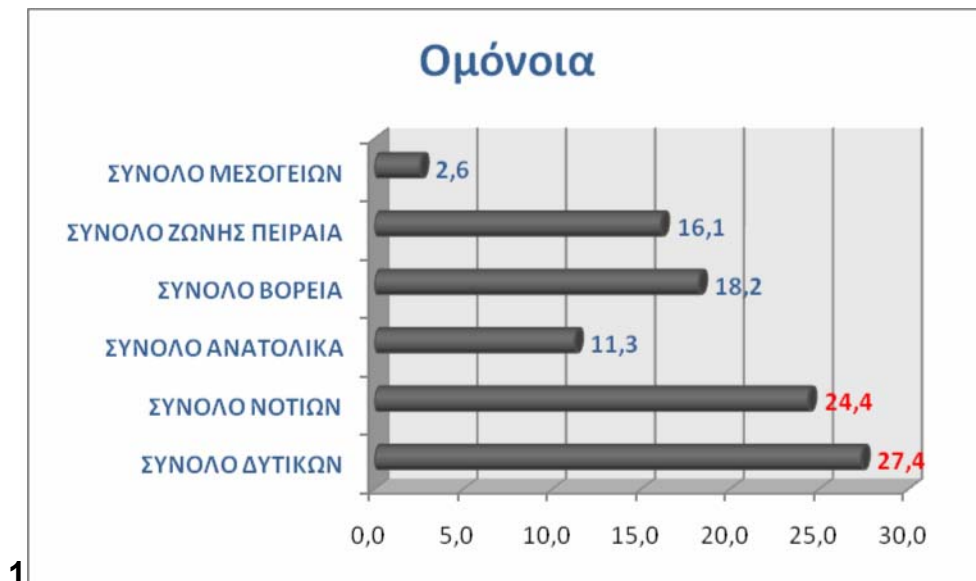
Τύπου 2 : Είναι το διάγραμμα του οποίου τα στοιχεία απαρτίζονται από το λόγο των μετακινήσεων ενός προαστίου προς μία συγκεκριμένη περιοχή του κέντρου ,προς τις συνολικές μετακινήσεις του προαστίου αυτού προς το κέντρο. Το διάγραμμα αυτό μας δίνει την ευκαιρία να μελετήσουμε την προτίμηση που δείχνουν οι επισκέπτες των διάφορων περιοχών προέλευσης σε κάποιες περιοχές του κέντρου σε σχέση με άλλες περιοχές του κέντρου.

Τύπου 3 : Στα διαγράμματα αυτού του τύπου παρουσιάζονται στοιχεία που εξάγονται χρησιμοποιώντας το λόγο των μετακινήσεων ενός προαστίου (η κατηγορίας προαστίων) προέλευσης προς κάποια συγκεκριμένη περιοχή του κέντρου προς τις συνολικές μετακινήσεις που παράγονται ημερησίως από το προάστιο αυτό ανεξαρτήτως προορισμού. Το διάγραμμα αυτό μας βοηθάει όπως και το διάγραμμα τύπου 3 να δούμε σε ποιες από τις επιμέρους περιοχές του κέντρου δείχνουν προτίμηση να επισκέπτονται οι κάτοικοι των διαφόρων προαστίων αλλά τώρα σε σχέση με τη συνολική ικανότητα παραγωγής μετακινήσεων που έχει το κάθε προάστιο. Αυτό είναι και ένα σταθμισμένο μέγεθος βάση του οποίου μπορούμε να συγκρίνουμε την οικειοποίηση των διαφόρων περιοχών από δύο ή και περισσότερα προάστια ξεχωριστά.

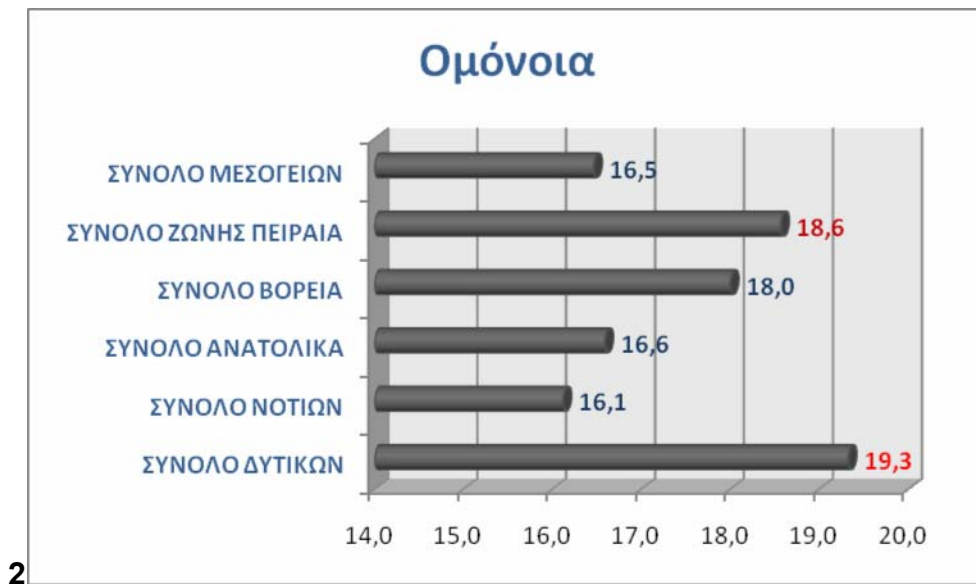
Τύπου 4 : Σε αυτού του τύπου το γράφημα τα στοιχεία που συγκρίνουμε είναι οι μετακινήσεις από κάποια περιοχή προέλευσης προς κάποιον προορισμό προς τον πληθυσμό της περιοχής προέλευσης. Παρομοίως με το τύπου 3 γράφημα μιλάμε για ένα γράφημα με σταθμισμένα μεγέθη τα οποία κυρίως μας βοηθούν στη σύγκριση της οικειοποίησης του κέντρου από τα διάφορα προάστια μεταξύ τους. Η πληροφορία που παρουσιάζεται σε αυτού του είδους γράφημα αναφέρεται σε μετακινήσεις που αντιστοιχούν ανά κάτοικο της περιοχής προέλευσης της μετακίνησης.

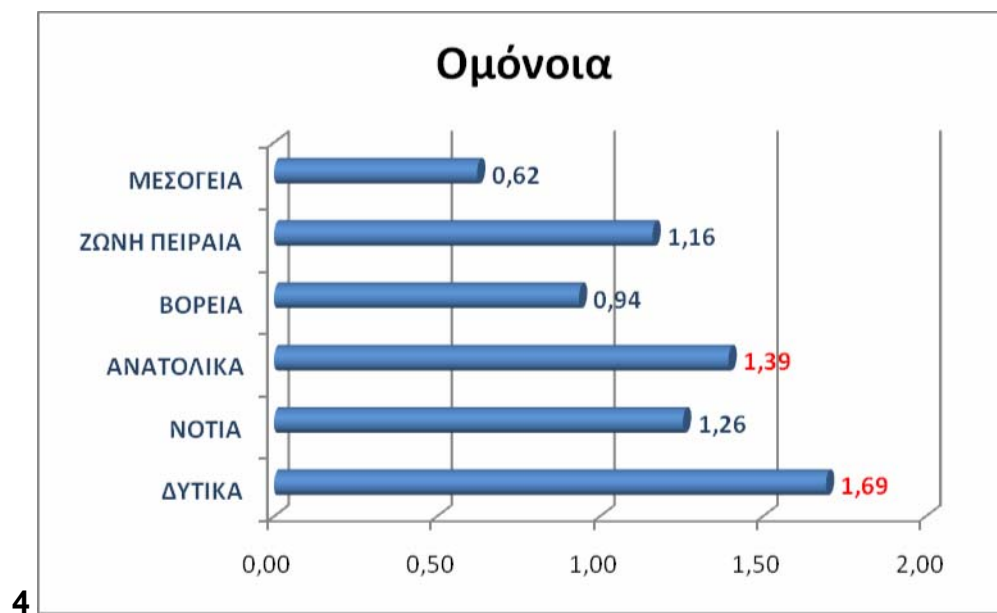
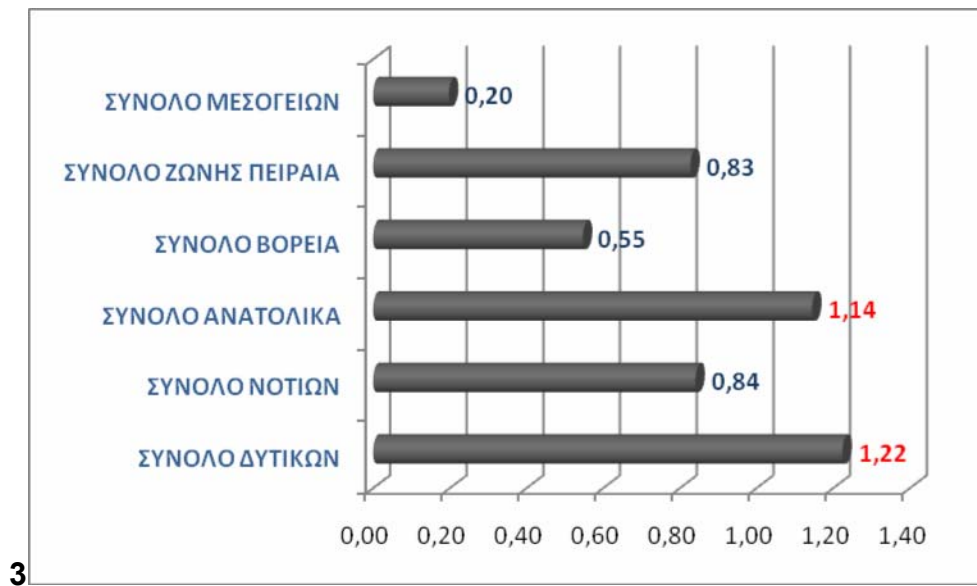
Σημείωση: Αριστερά από κάθε διάγραμμα υπάρχει ένας αριθμός ο οποίος και αντιστοιχεί στον τύπο του διαγράμματος.

ΟΜΟΝΟΙΑ



ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΟΣΟΣΤΑ %





ΟΜΟΝΟΙΑ

Συμπεράσματα

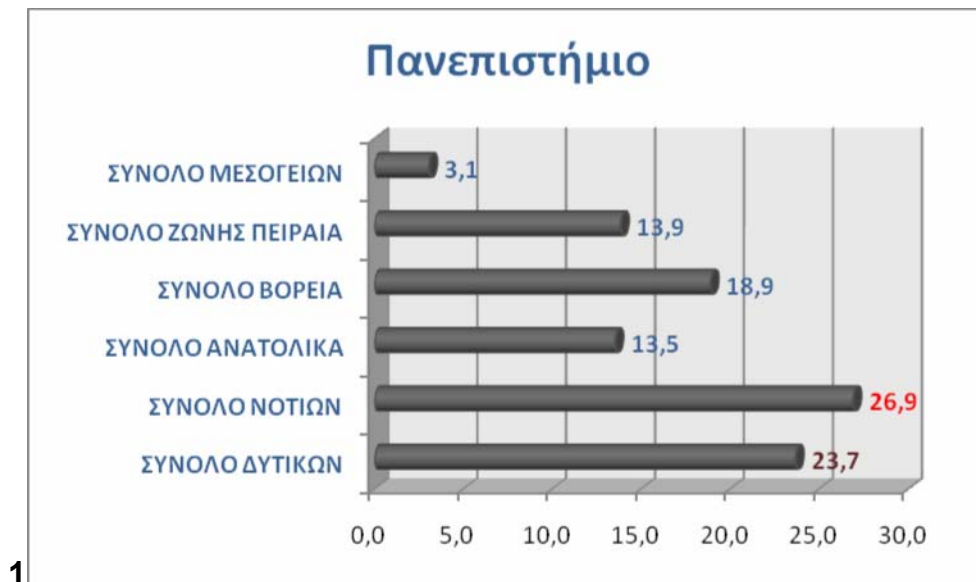
1.Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής της Ομόνοιας είναι τα Δυτικά (27% των επισκεπτών) και τα Νότια Προάστια(24%). Ακολουθούν τα Βόρεια (18%) και η Ζώνη του Πειραιά (16%), ενώ τα οι κάτοικοι των Ανατολικών αποτελούν το μικρότερο ποσοστό των επισκεπτών της Ομόνοιας(11%). Σίγουρα η παρουσία του Σταθμού Μετρό- ΗΣΑΠ ευνοεί τους κατοίκους των Δυτικών προαστίων και της ζώνης Πειραιά, αλλά και τα Βόρεια προάστια τα οποία όμως έχουν ισχυρή οικειοποίηση των τοπικών τους κέντρων.

2.Τα Δυτικά προάστια η Ζώνη Πειραιά και τα Βόρεια προάστια είναι με σειρά προτεραιότητας οι περιοχές οι οποίες και πραγματοποιούν στην Ομόνοια το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων, σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις που έχουν ως προορισμό το Κέντρο της Αθήνας.

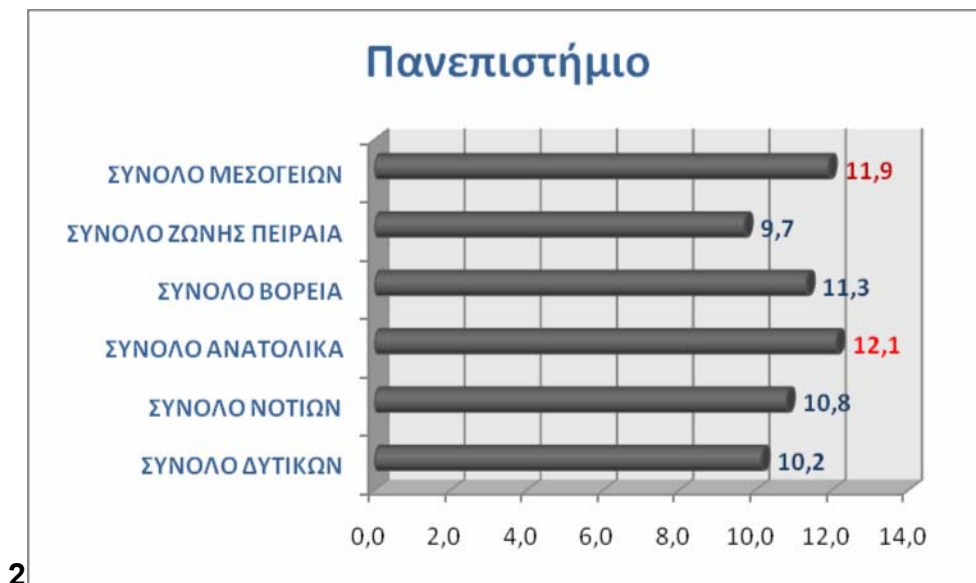
3.Τα Δυτικά και τα Ανατολικά προάστια είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις στην περιοχή της Ομόνοιας.

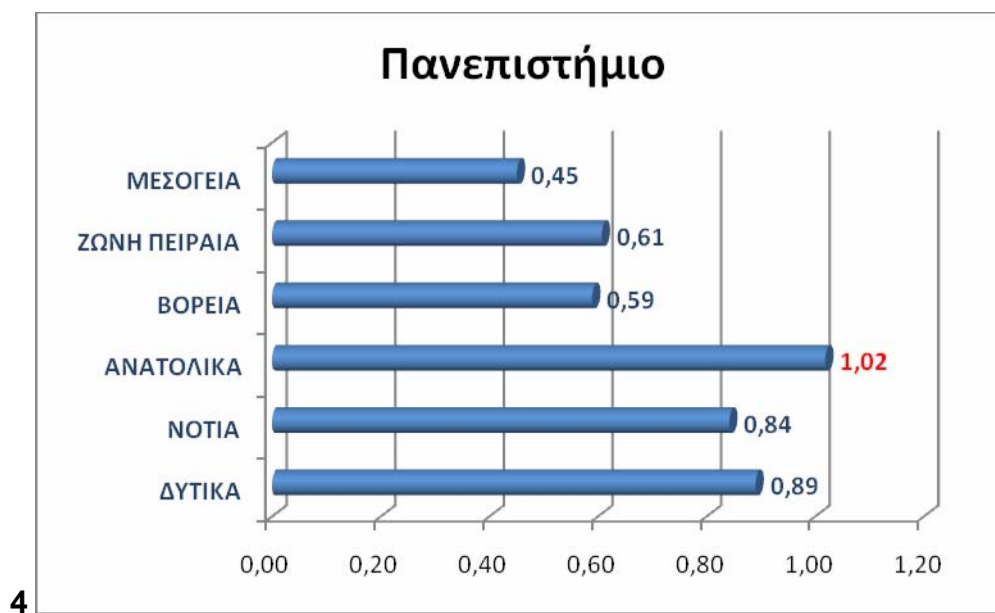
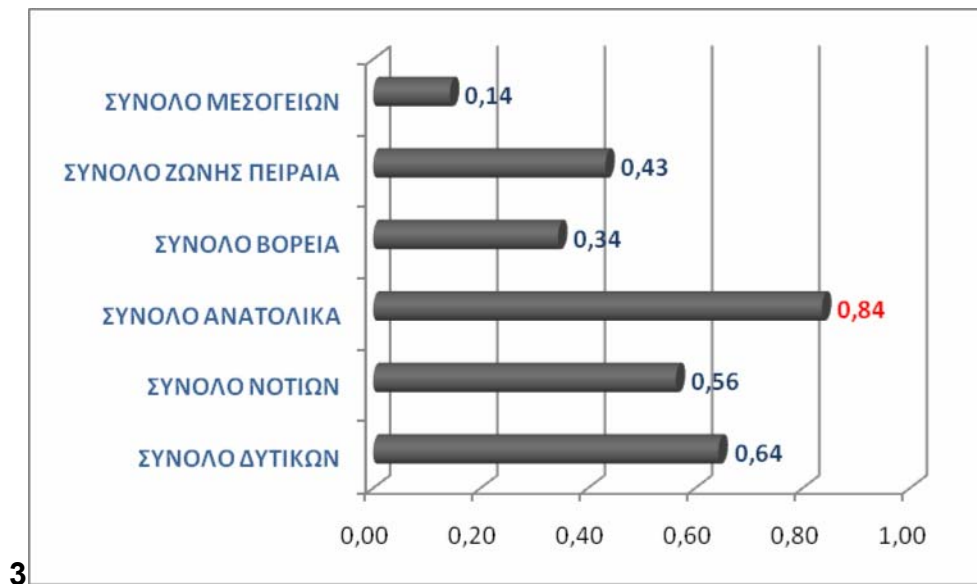
4.Τα Δυτικά (17 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) και τα Ανατολικά (14 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) προάστια είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων ανά κάτοικο προς την περιοχή της Ομόνοιας και ακολουθούν τα Νότια Προάστια και η Ζώνη Πειραιά.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ



ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΟΣΟΣΤΑ %



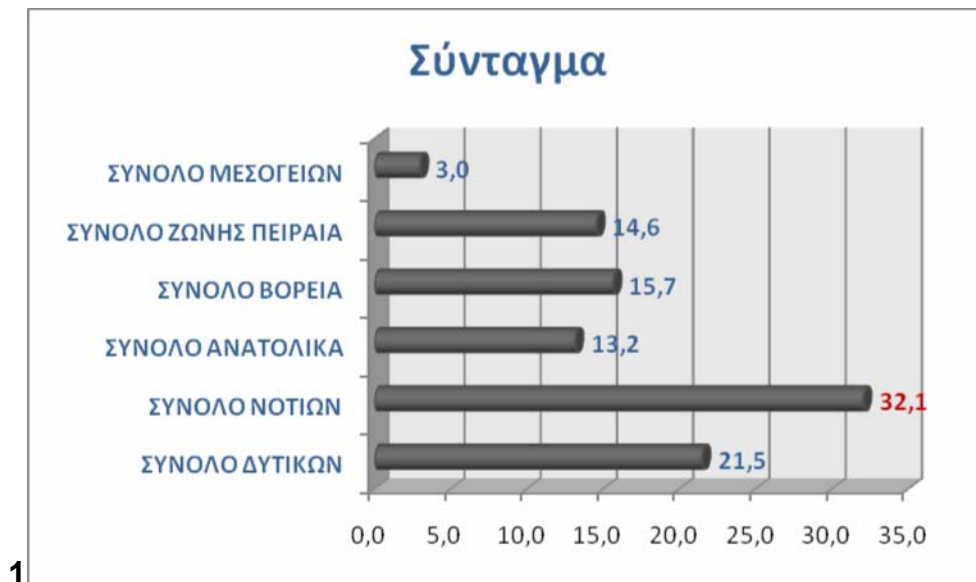


ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

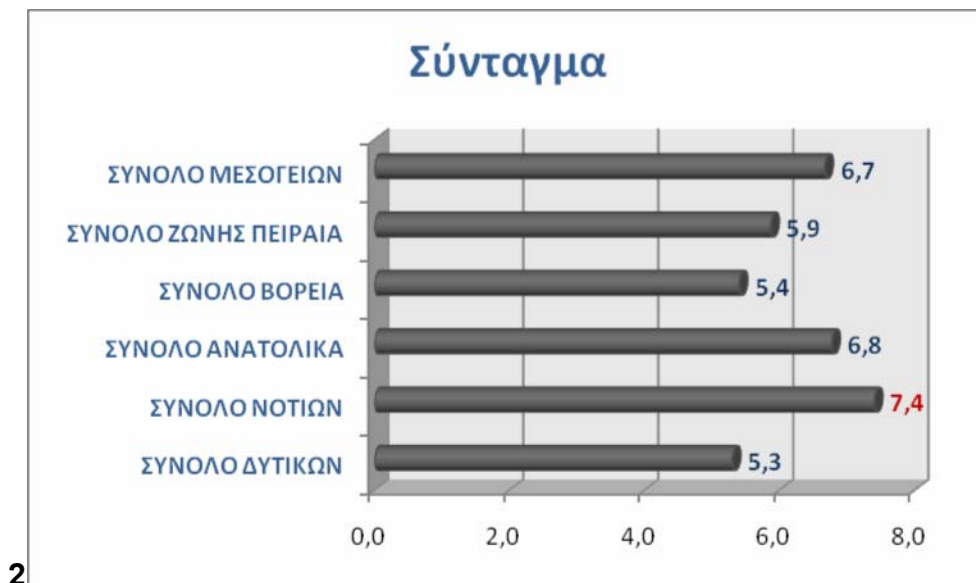
Συμπεράσματα

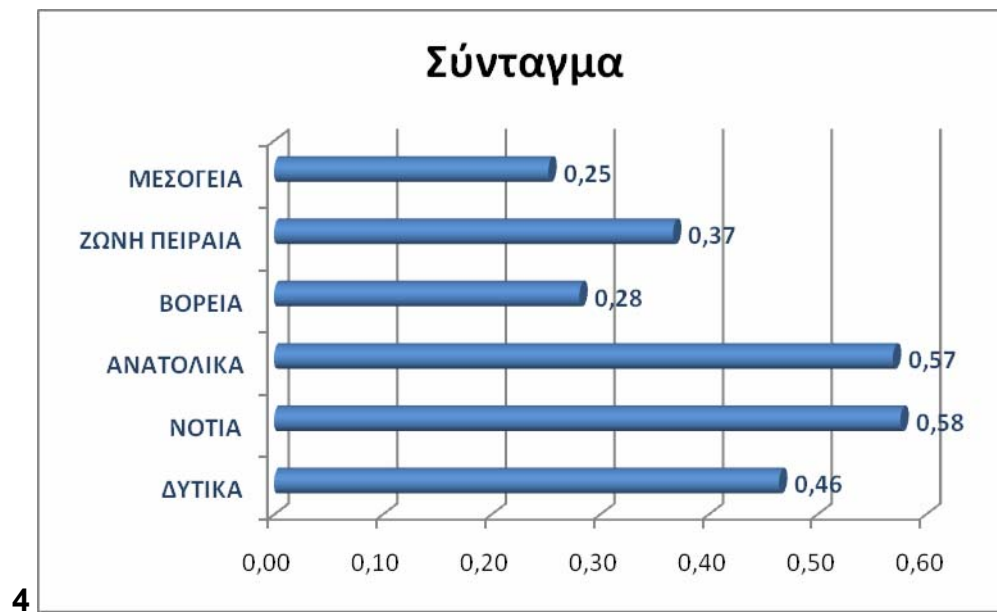
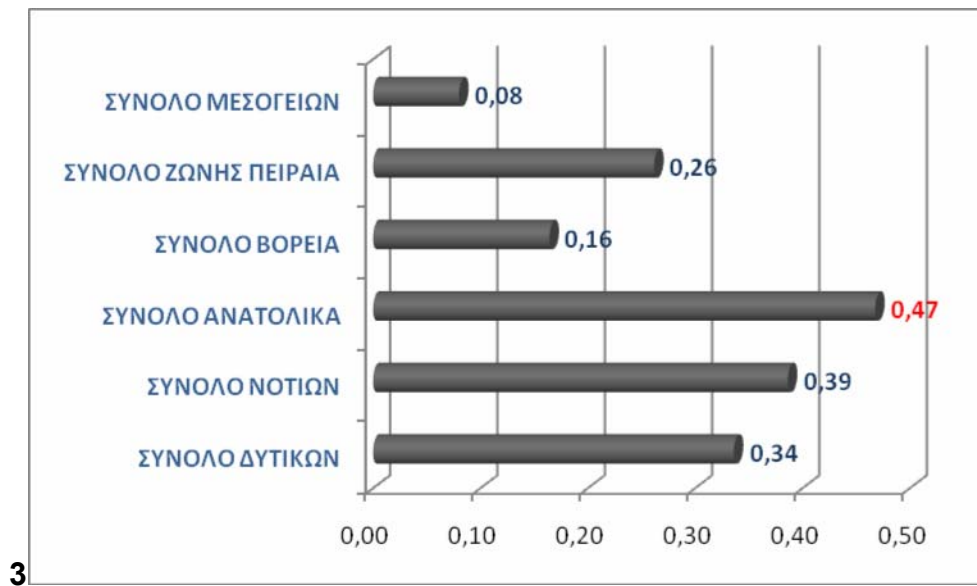
- 1.Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής του Πανεπιστημίου είναι τα Νότια Προάστια(27%) και τα Δυτικά (24%)
- 2.Τα Ανατολικά προάστια είναι οι περιοχές οι οποίες και πραγματοποιούν στο Πανεπιστήμιο το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων, σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις που έχουν ως προορισμό το Κέντρο της Αθήνας. Ακολουθούν τα Βόρεια, τα Νότια και τα Δυτικά.
- 3.Τα Ανατολικά προάστια είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις στην περιοχή του Πανεπιστημίου.
- 4.Τα Ανατολικά προάστια (10 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων ανά κάτοικο προς την περιοχή του Πανεπιστημίου και ακολουθούν τα Δυτικά και τα Νότια Προάστια.

ΣΥΝΤΑΓΜΑ



ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΟΣΟΣΤΑ %



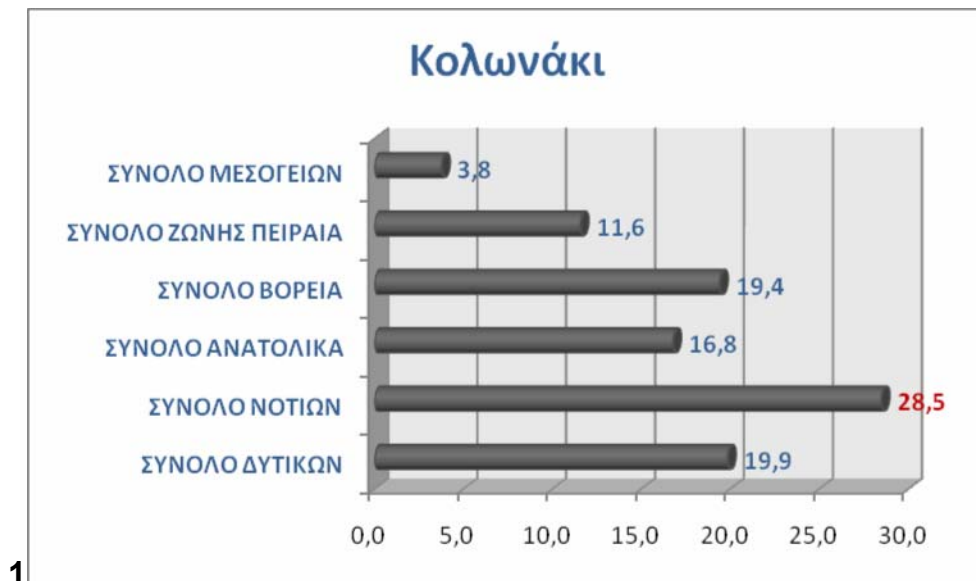


ΣΥΝΤΑΓΜΑ

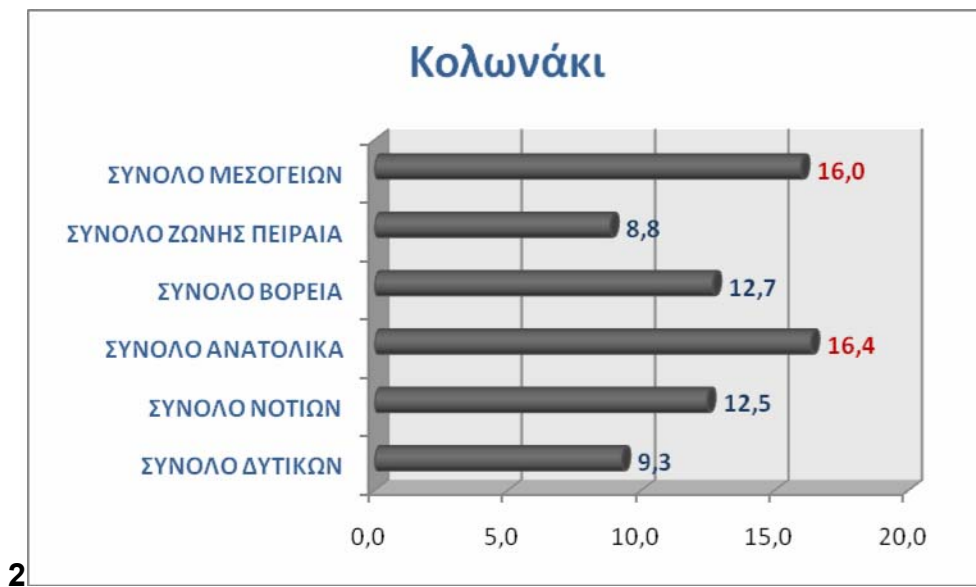
Συμπεράσματα

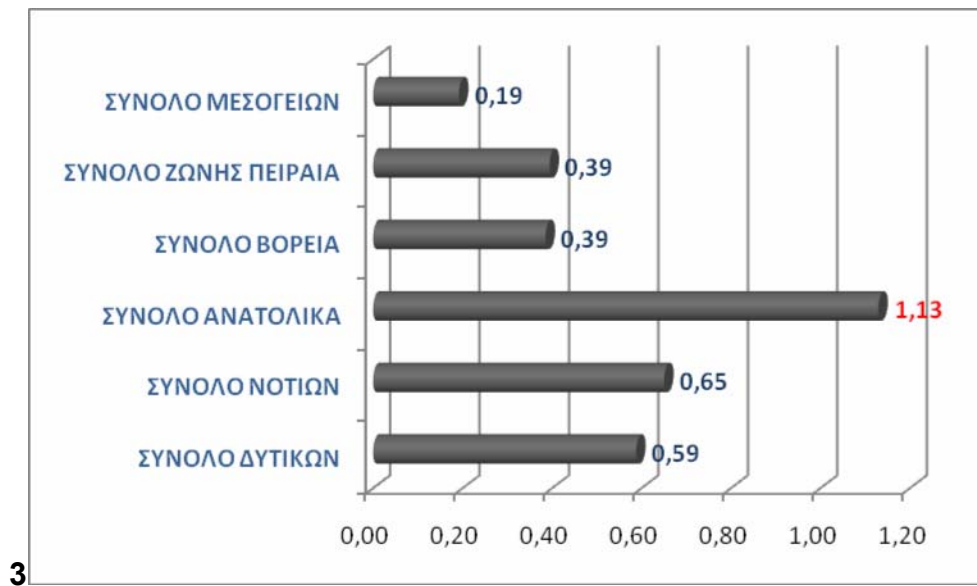
1. Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής του Συντάγματος είναι τα Νότια Προάστια (32%) και τα Δυτικά (21%)
2. Τα Νότια προάστια είναι οι περιοχές οι οποίες και πραγματοποιούν στο Σύνταγμα το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων, σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις που έχουν ως προορισμό το Κέντρο της Αθήνας. Ακολουθούν τα Ανατολικά και η Ζώνη Πειραιά.
3. Τα Ανατολικά προάστια είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις στην περιοχή του Συντάγματος.
4. Τα Ανατολικά και τα Νότια προάστια (57 - 58 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων ανά κάτοικο προς την περιοχή του Συντάγματος και ακολουθούν τα Δυτικά και τα Βόρεια Προάστια.

ΚΟΛΩΝΑΚΙ

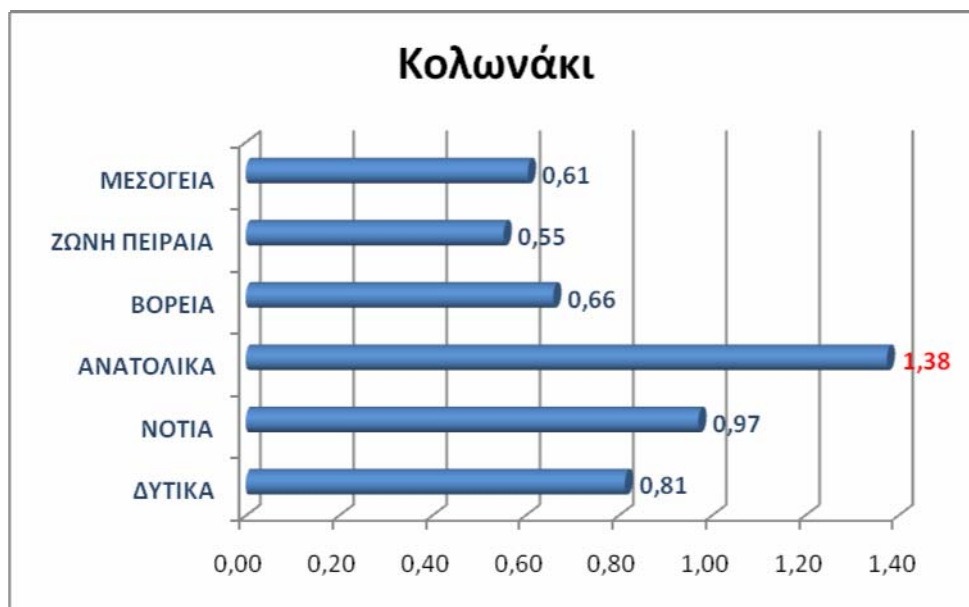


ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΟΣΟΣΤΑ %





4

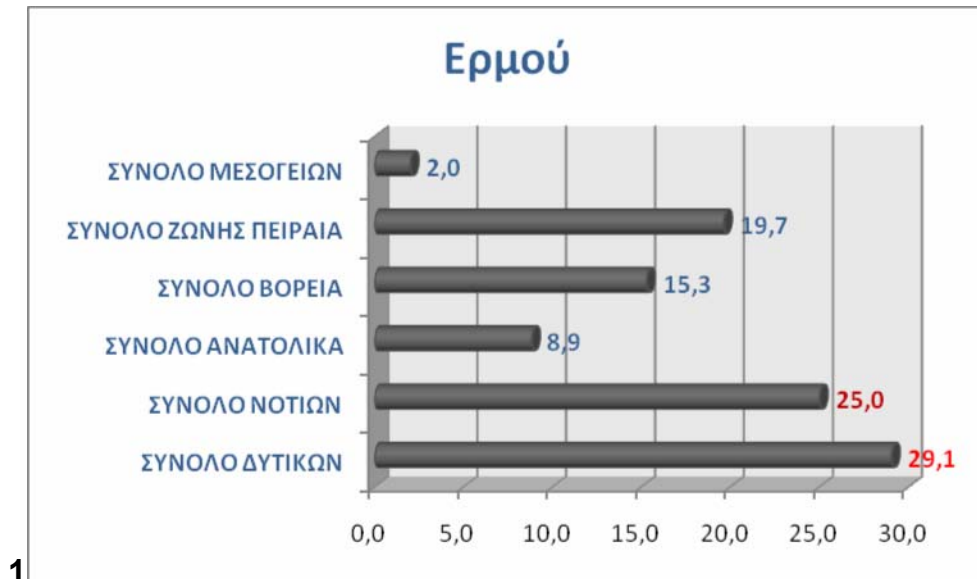


ΚΟΛΩΝΑΚΙ

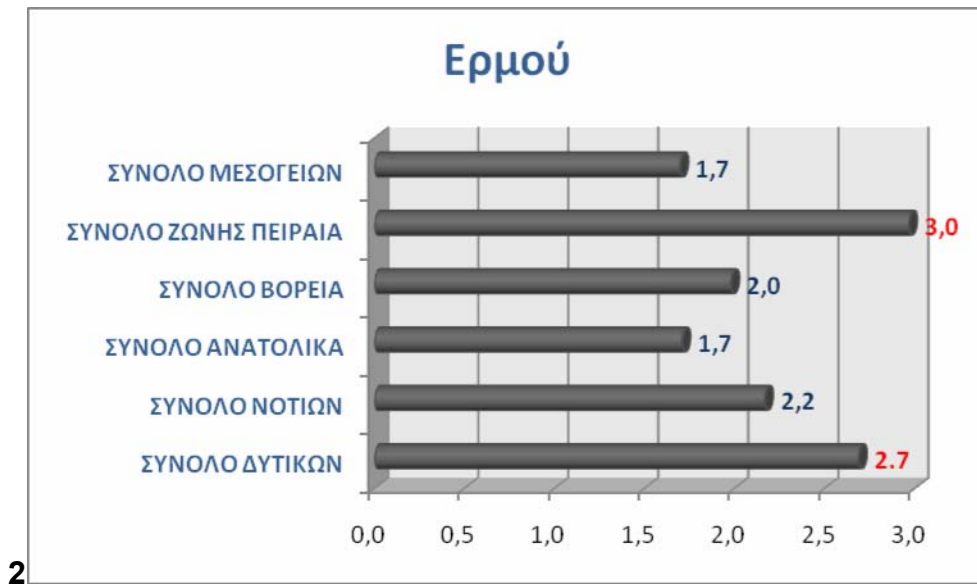
Συμπεράσματα

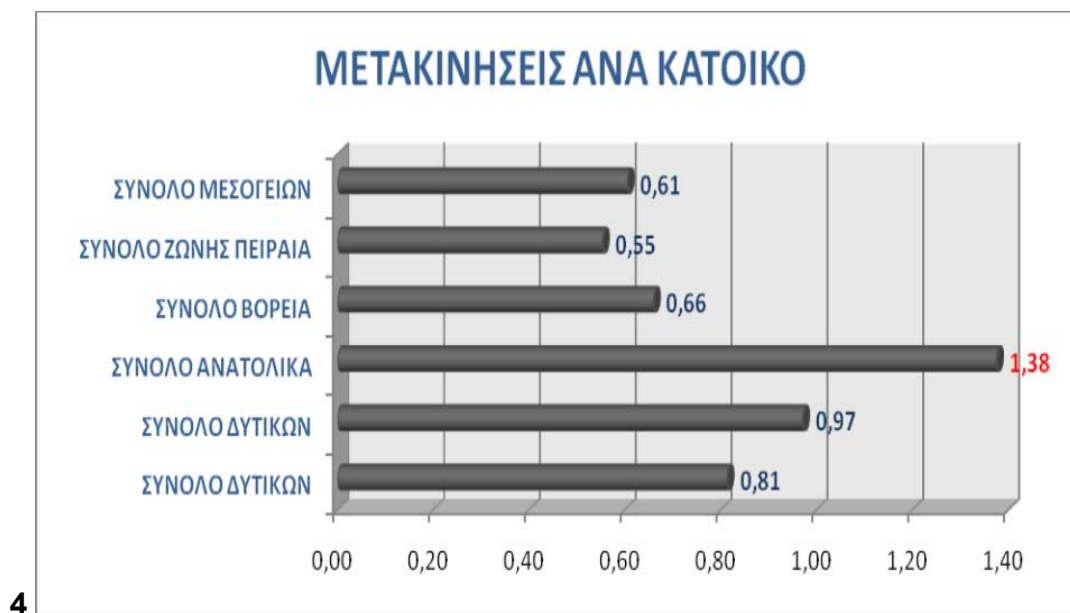
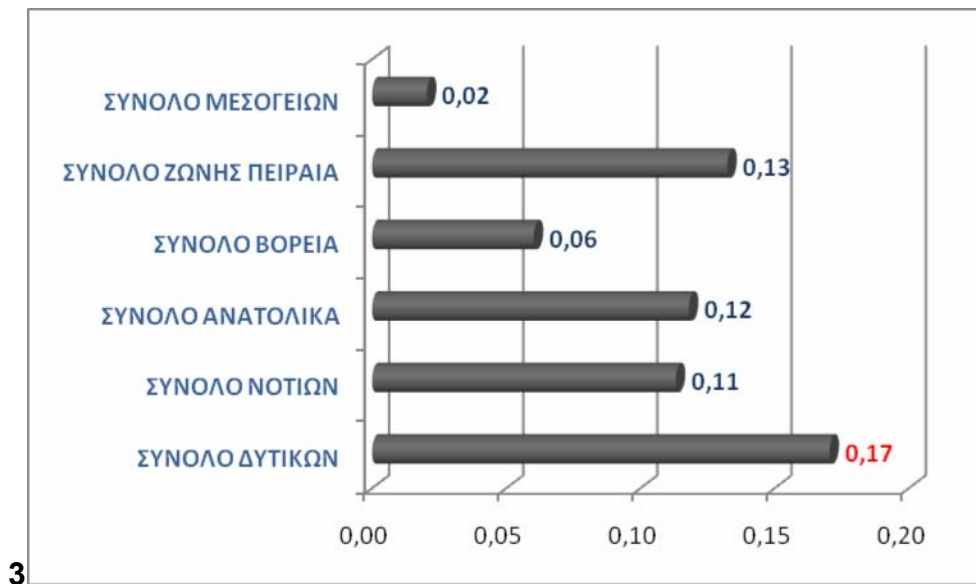
- 1.Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής του Κολωνακίου είναι τα Νότια Προάστια(29%) και ακολουθούν τα Δυτικά και τα Βόρεια (19% αντίστοιχα)
- 2.Τα Ανατολικά προάστια είναι οι περιοχές οι οποίες και πραγματοποιούν στο Κολωνάκι το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων, σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις που έχουν ως προορισμό το Κέντρο της Αθήνας.
- 3.Τα Ανατολικά προάστια είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις στην περιοχή του Κολωνακίου.
- 4.Τα Ανατολικά (14 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) και έπειτα τα Νότια προάστια (10 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους)είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων ανά κάτοικο προς την περιοχή του Συντάγματος .

ΕΡΜΟΥ



ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΟΣΟΣΤΑ %



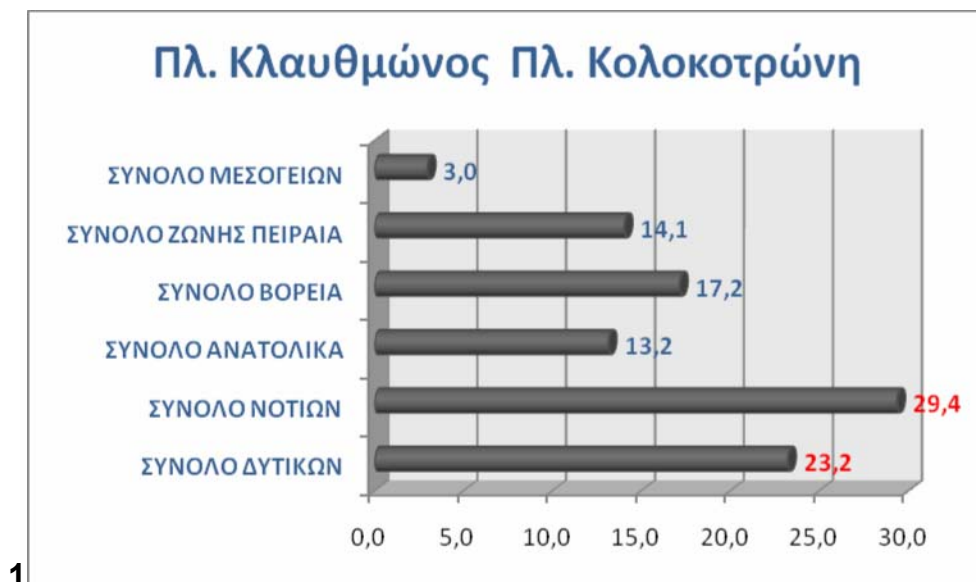


ΕΡΜΟΥ

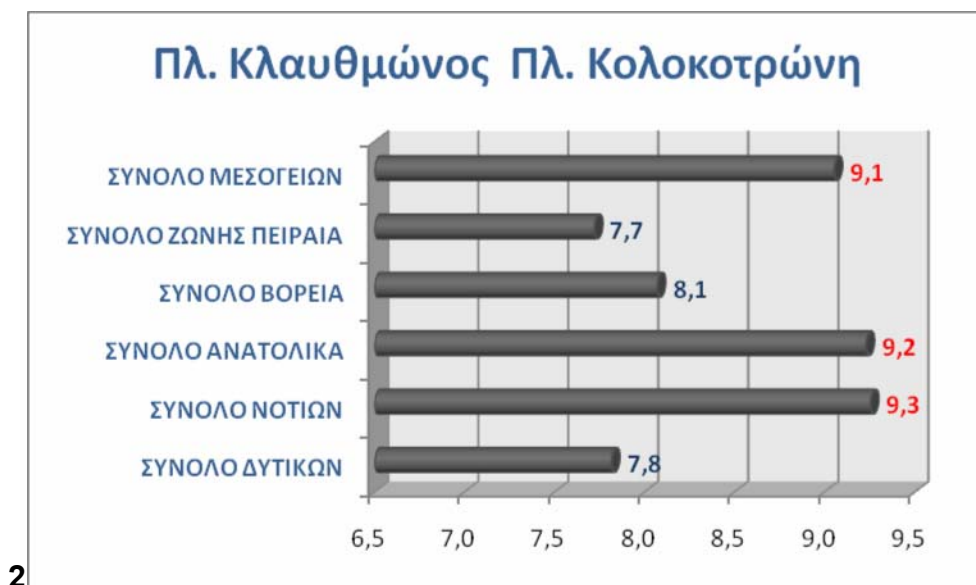
Συμπεράσματα

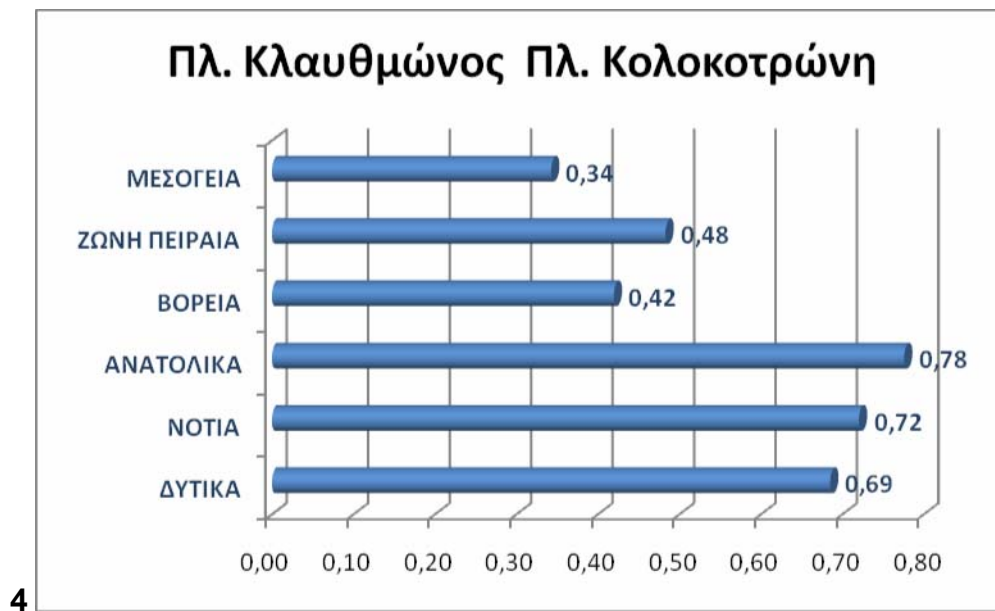
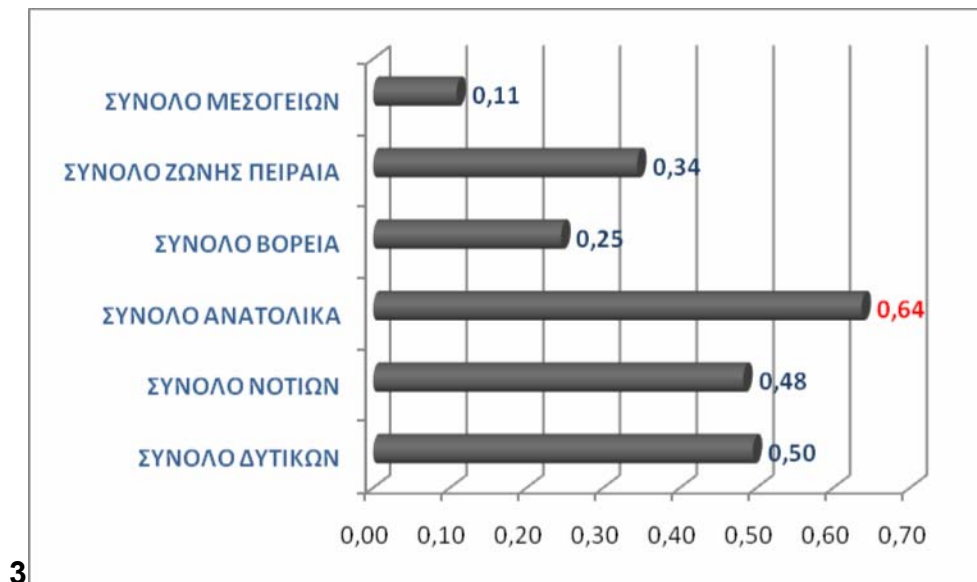
1. Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής της Ερμού είναι τα Δυτικά Προάστια (29%) και τα Νότια προάστια (25%)
2. Τα Δυτικά προάστια και η Ζώνη Πειραιά είναι οι περιοχές οι οποίες και πραγματοποιούν στην περιοχή της Ερμού το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων, σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις που έχουν ως προορισμό το Κέντρο της Αθήνας.
3. Τα Δυτικά προάστια είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις στην περιοχή της Ερμού .
4. Τα Ανατολικά (138 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) και τα Δυτικά προάστια (97 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων ανά κάτοικο προς την περιοχή της Ερμού.

ΠΛ. ΚΛΑΥΘΜΩΝΟΣ – ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ



ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΟΣΟΣΤΑ %



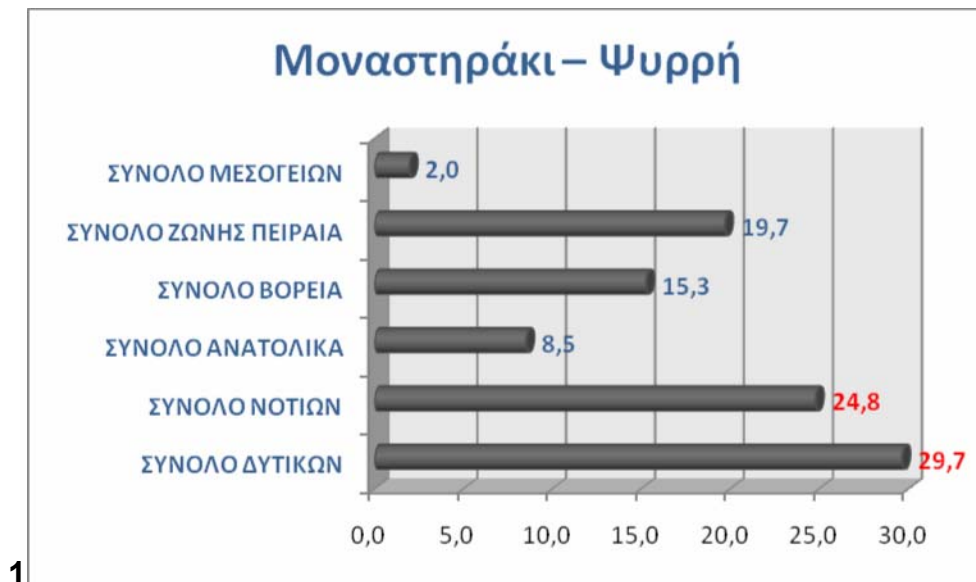


ΠΛ. ΚΛΑΥΘΜΩΝΟΣ – ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ

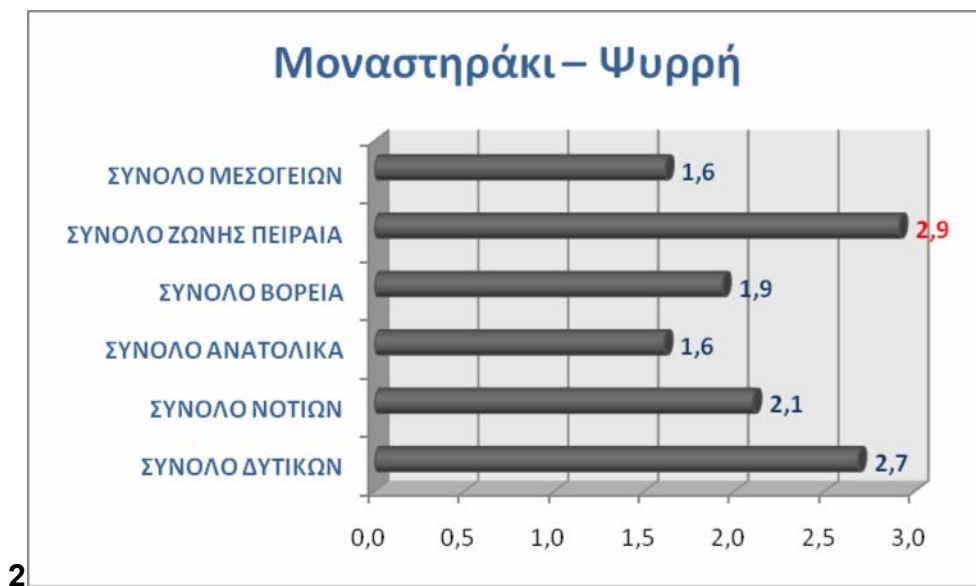
Συμπεράσματα

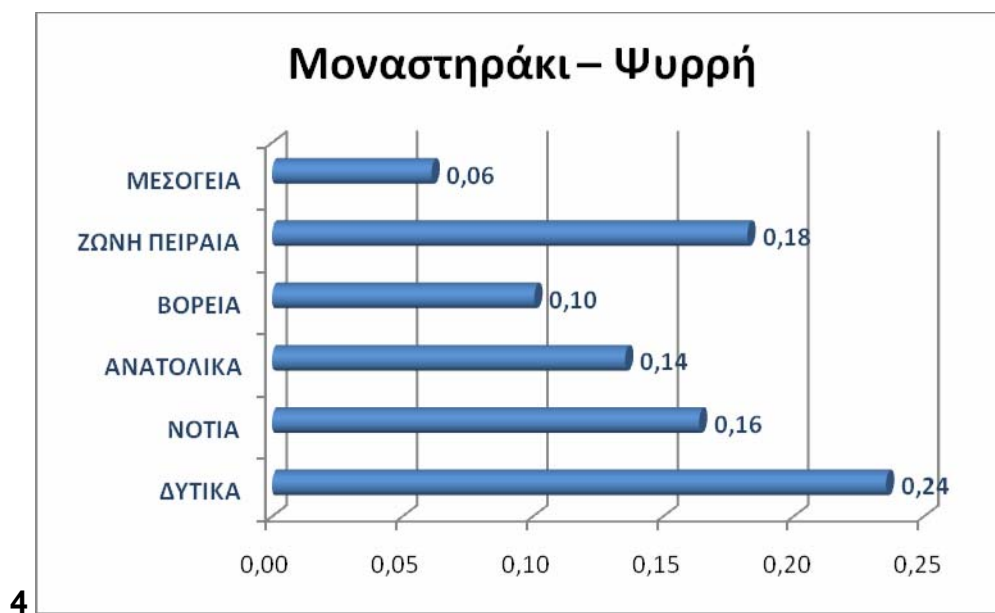
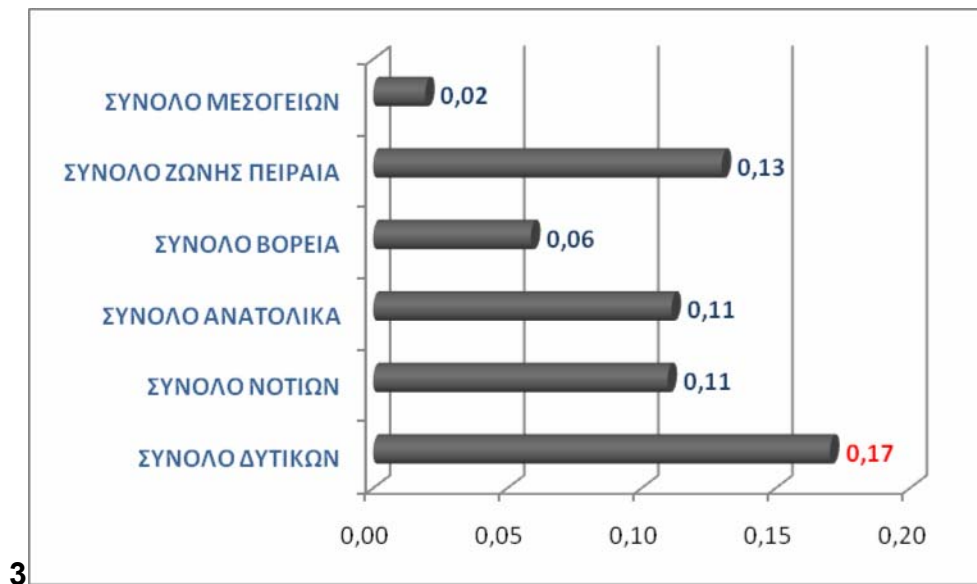
1. Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής της "Πλ. Κλαυθμώνος – Πλ. Κολοκοτρώνη" είναι τα Νότια Προάστια(29%) και τα Δυτικά προάστια (23%)
2. Τα Νότια και Ανατολικά προάστια είναι οι περιοχές οι οποίες και πραγματοποιούν στην περιοχή της "Πλ. Κλαυθμώνος – Πλ. Κολοκοτρώνη" το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων, σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις που έχουν ως προορισμό το Κέντρο της Αθήνας.
3. Τα Ανατολικά προάστια είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις στην περιοχή της "Πλ. Κλαυθμώνος – Πλ. Κολοκοτρώνη". Ακολουθούν τα Δυτικά και τα Νότια.
4. Τα Ανατολικά (78 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους), τα Νότια (72 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) και τα Δυτικά προάστια (69 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων ανά κάτοικο προς την περιοχή της "Πλ. Κλαυθμώνος – Πλ. Κολοκοτρώνη".

ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ – ΨΥΡΡΗ



ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΟΣΟΣΤΑ %





ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ – ΨΥΡΡΗ

Συμπεράσματα

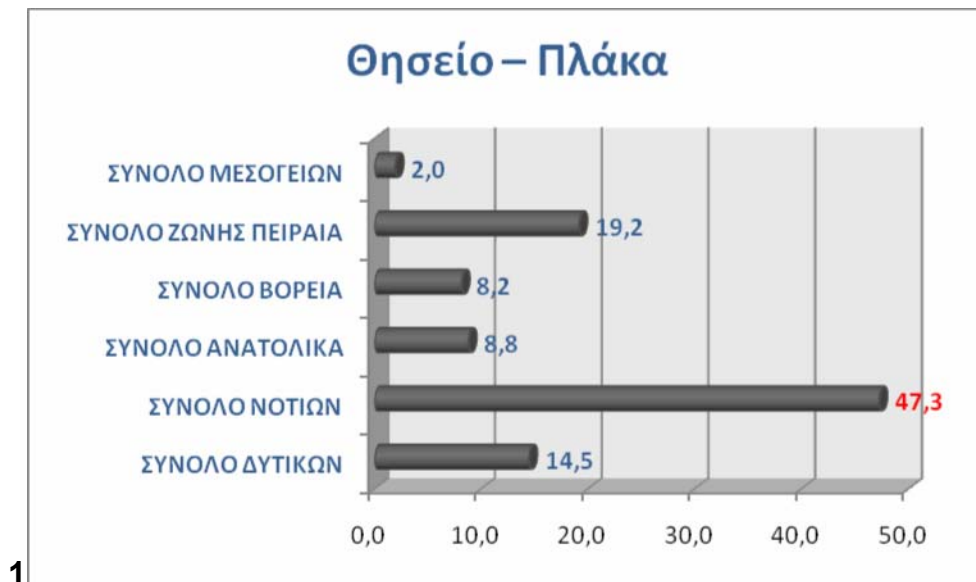
1.Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής της περιοχής "Μοναστηράκι – Ψυρρή" είναι τα Δυτικά Προάστια(30%) και τα Νότια προάστια (25%).

2.Η Ζώνη Πειραιά και τα Δυτικά προάστια είναι οι περιοχές οι οποίες και πραγματοποιούν στην περιοχή "Μοναστηράκι – Ψυρρή" το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων, σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις που έχουν ως προορισμό το Κέντρο της Αθήνας.

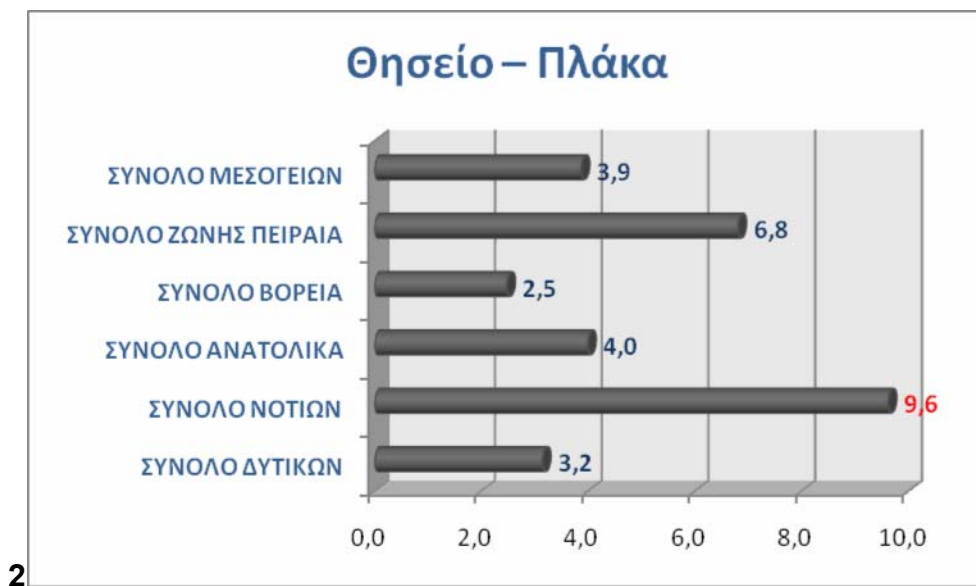
3.Τα Δυτικά προάστια και η Ζώνη Πειραιά είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις στην περιοχή "Μοναστηράκι – Ψυρρή" . Ακολουθούν τα Ανατολικά και τα Νότια.

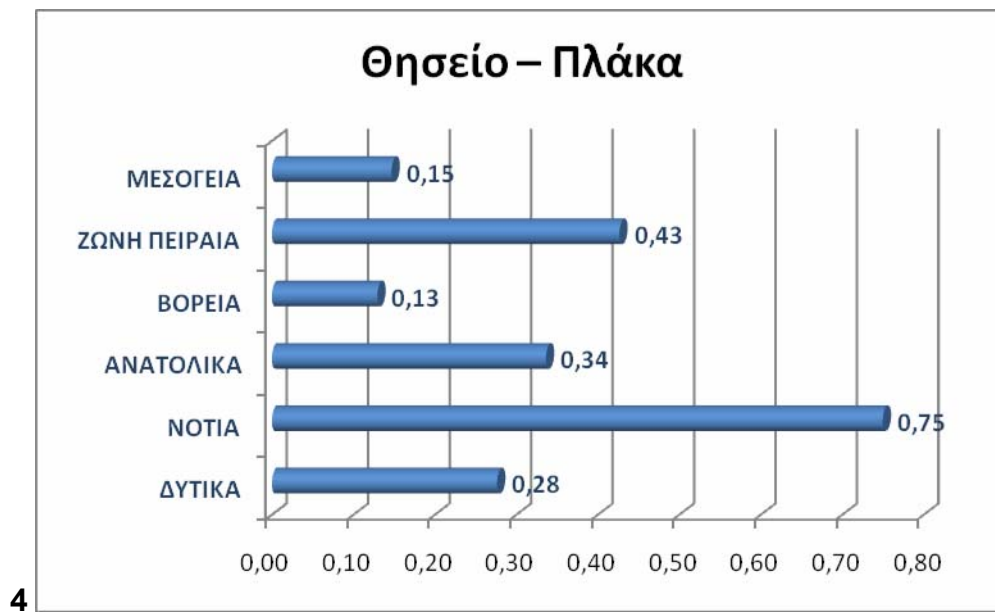
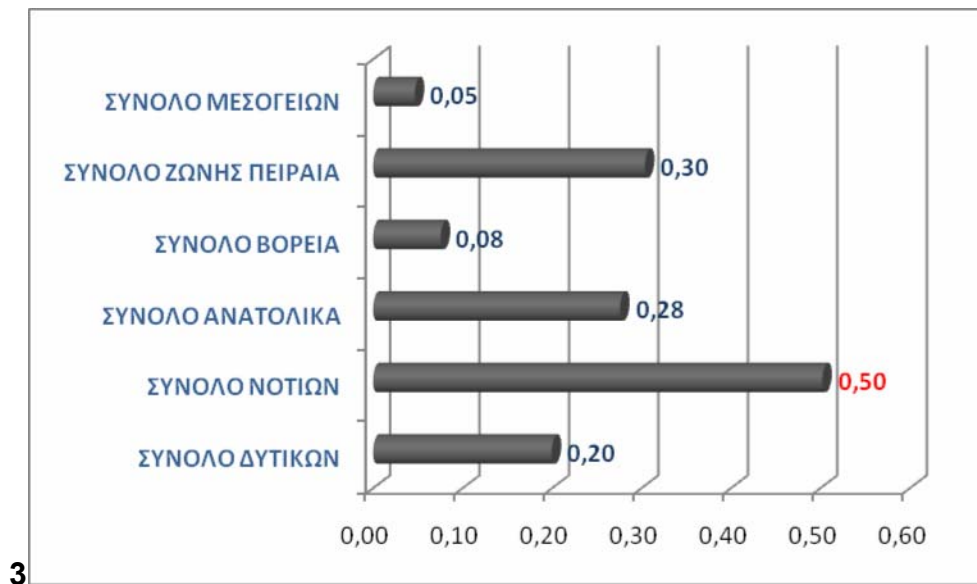
4.Τα Δυτικά προάστια (24 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους), η Ζώνη Πειραιά (18 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) και τα Νότια προάστια (16 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων ανά κάτοικο προς την περιοχή "Μοναστηράκι – Ψυρρή".

ΘΗΣΕΙΟ – ΠΛΑΚΑ



ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΟΣΟΣΤΑ %



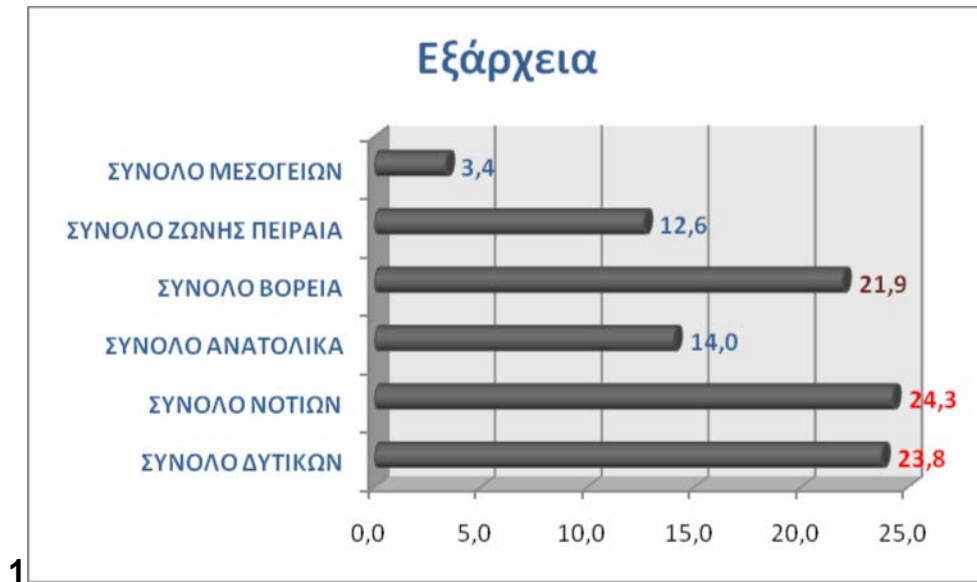


ΘΗΣΕΙΟ – ΠΛΑΚΑ

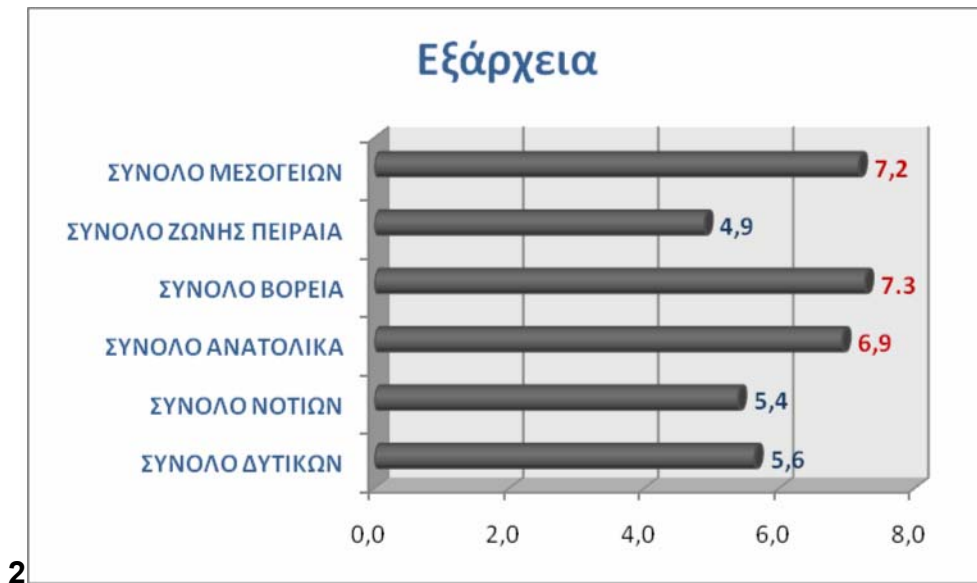
Συμπεράσματα

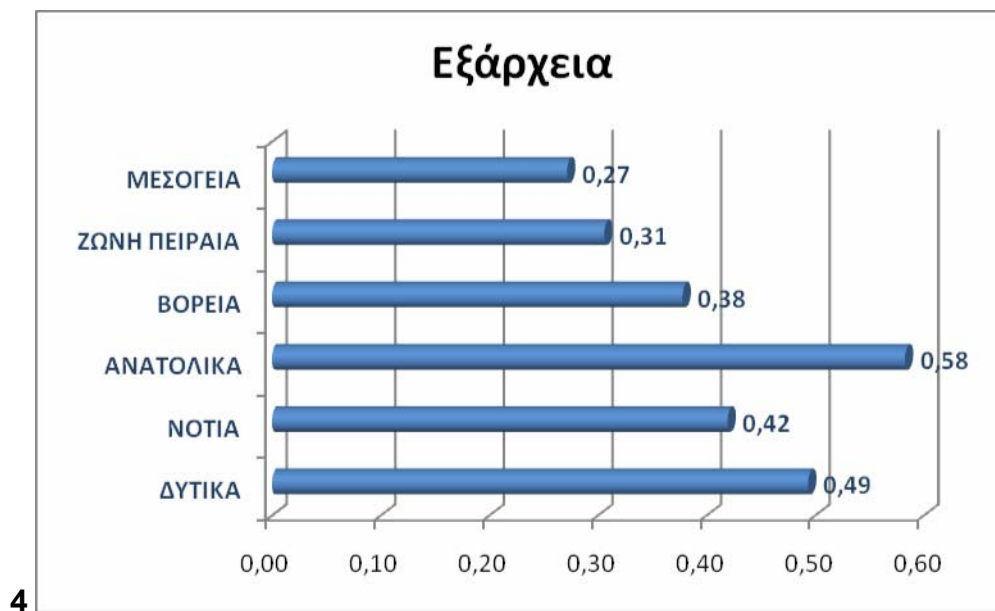
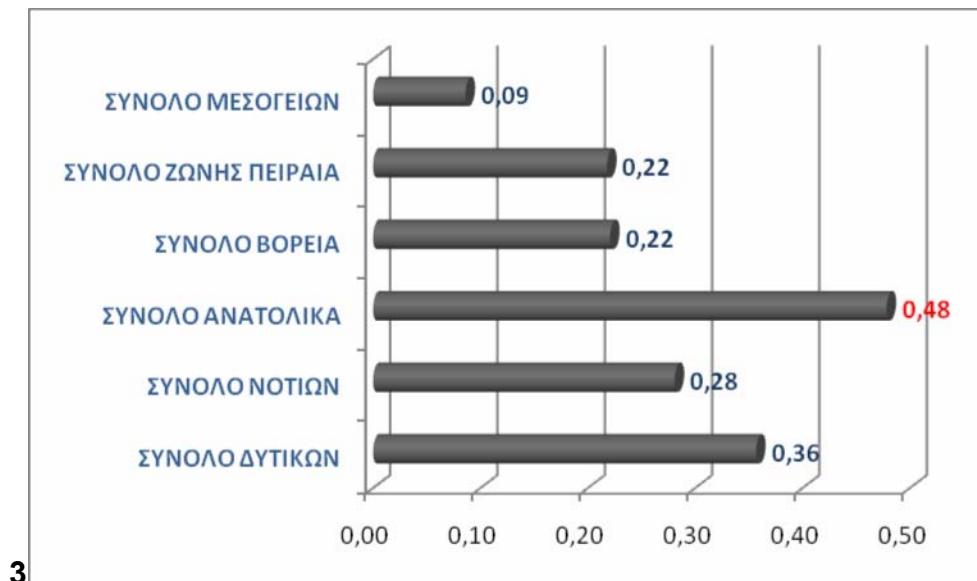
1. Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής της περιοχής "Θησείο - Πλάκα" είναι με μεγάλη διαφορά τα Νότια προάστια (47%) και ακολουθούν η Ζώνη Πειραιά (19%) και τα Δυτικά προάστια (15%)
2. Τα Νότια προάστια και η Ζώνη Πειραιά είναι οι περιοχές οι οποίες και πραγματοποιούν στην περιοχή "Θησείο - Πλάκα" το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων, σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις που έχουν ως προορισμό το Κέντρο της Αθήνας.
3. Τα Νότια προάστια και η Ζώνη Πειραιά είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις στην περιοχή "Θησείο - Πλάκα". Ακολουθούν η Ζώνη Πειραιά και τα Ανατολικά προάστια.
4. Τα Νότια προάστια (75 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) με μεγάλη διαφορά και έπειτα η Ζώνη Πειραιά (43 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) και τα Ανατολικά προάστια (34 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων ανά κάτοικο προς την περιοχή "Θησείο - Πλάκα".

ΕΞΑΡΧΕΙΑ



ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΟΣΟΣΤΑ %



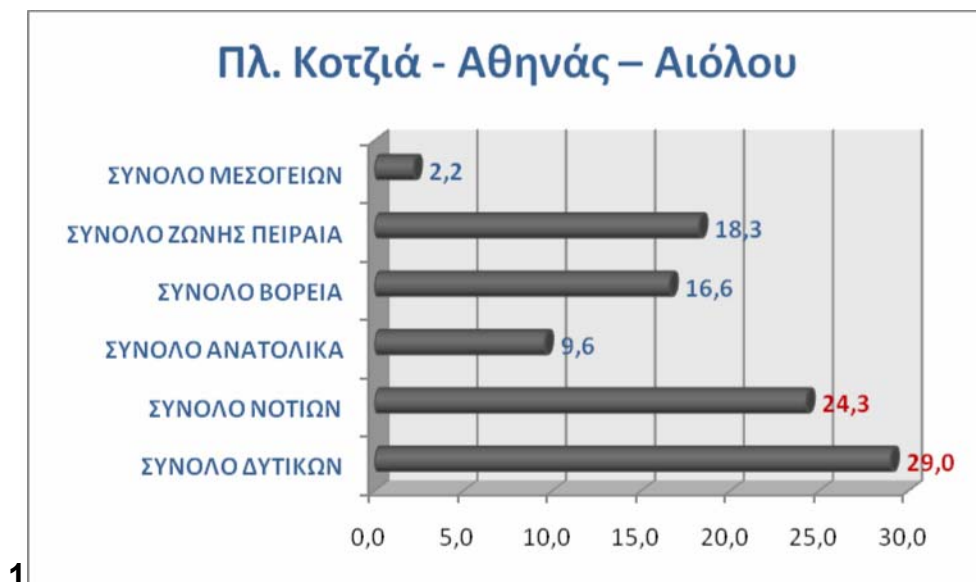


ΕΞΑΡΧΕΙΑ

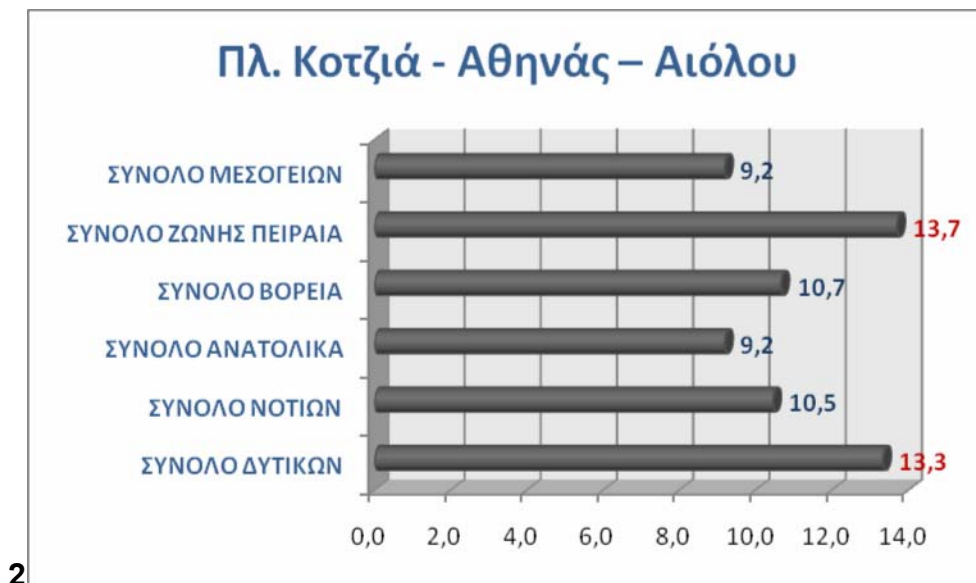
Συμπεράσματα

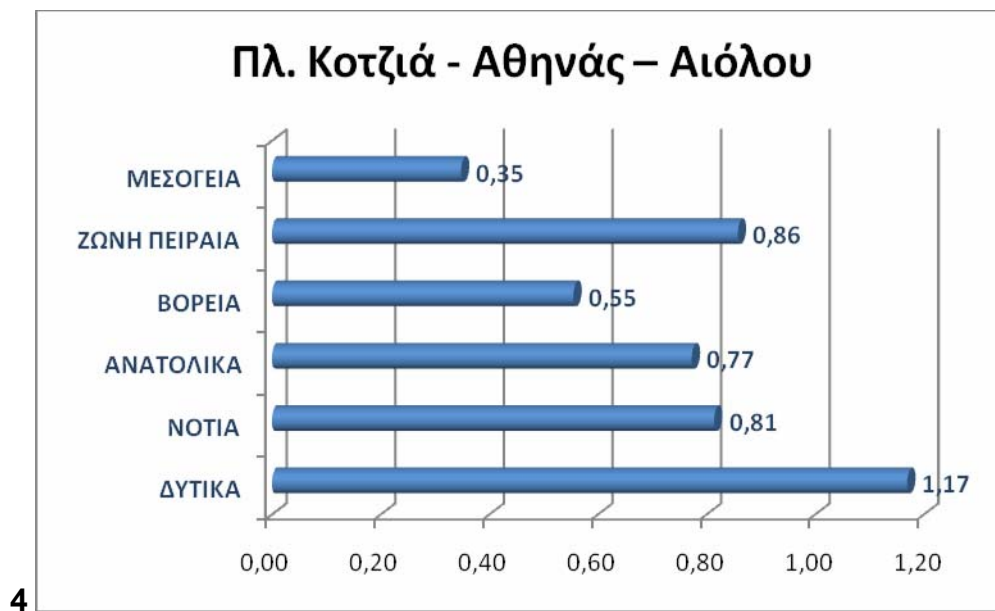
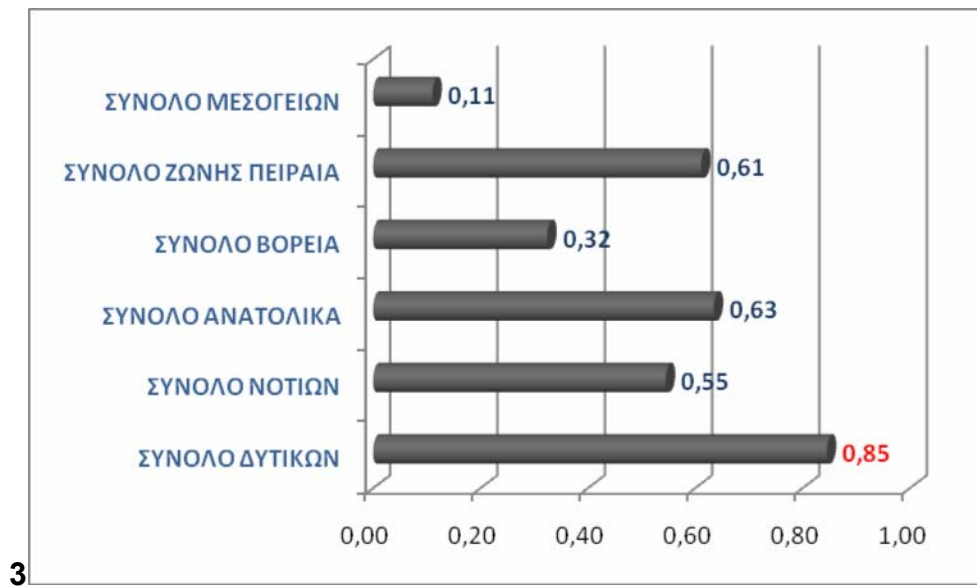
1. Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες των Εξαρχείων είναι τα Νότια και Δυτικά προάστια (24% αντίστοιχα) και Βόρεια προάστια (22%)
2. Τα Βόρεια και Ανατολικά προάστια είναι οι περιοχές οι οποίες και πραγματοποιούν στα Εξάρχεια το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων, σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις που έχουν ως προορισμό το Κέντρο της Αθήνας.
3. Τα Ανατολικά προάστια είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις στα Εξάρχεια.
4. Τα Ανατολικά (58 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) και τα Δυτικά προάστια (49 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων ανά κάτοικο προς τα Εξάρχεια.

ΠΛ. ΚΟΤΖΙΑ – ΑΘΗΝΑΣ – ΑΙΟΛΟΥ



ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΟΣΟΣΤΑ %



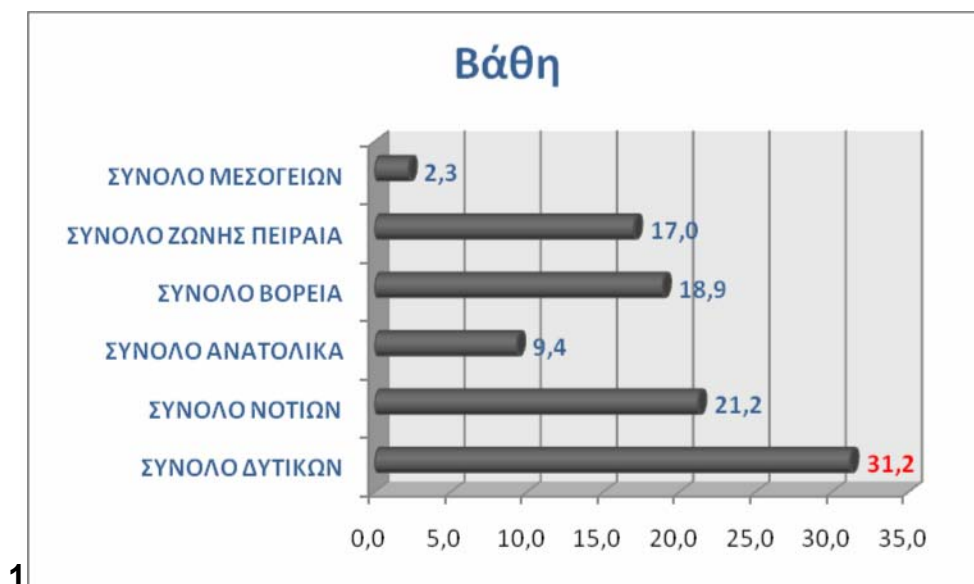


ΠΛ. ΚΟΤΖΙΑ – ΑΘΗΝΑΣ – ΑΙΟΛΟΥ

Συμπεράσματα

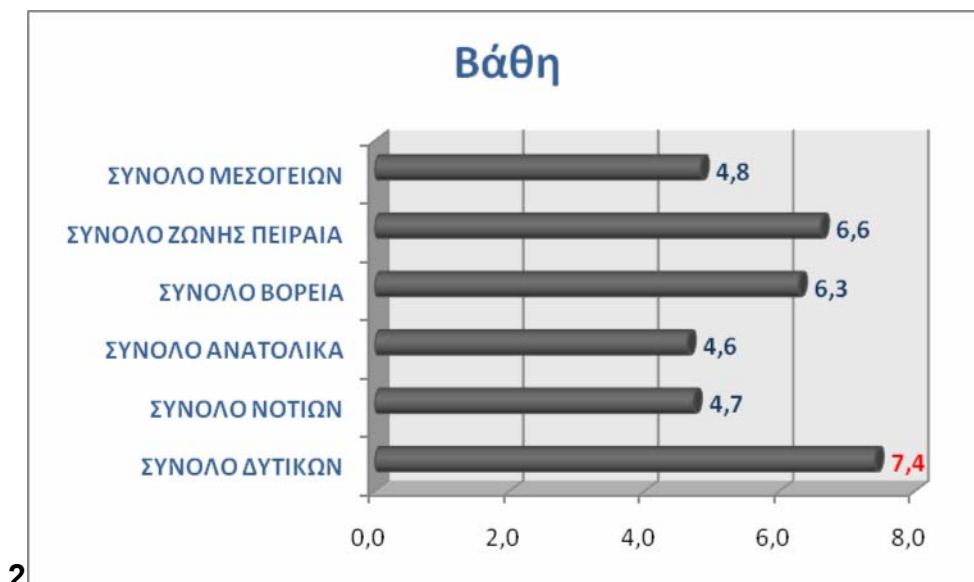
1. Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής "Πλ. Κοτζιά – Αθηνάς - Αιόλου" είναι τα Δυτικά προάστια (29% αντίστοιχα) και τα Νότια προάστια (24%)
2. Η Ζώνη Πειραιά και τα Δυτικά προάστια είναι οι περιοχές οι οποίες και πραγματοποιούν στην περιοχή "Πλ. Κοτζιά – Αθηνάς - Αιόλου" το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων, σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις που έχουν ως προορισμό το Κέντρο της Αθήνας.
3. Τα Δυτικά προάστια είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις στην περιοχή "Πλ. Κοτζιά – Αθηνάς - Αιόλου".
4. Τα Δυτικά προάστια (117 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) και η Ζώνη Πειραιά (86 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων ανά κάτοικο προς την περιοχή "Πλ. Κοτζιά – Αθηνάς - Αιόλου".

ΒΑΘΗ

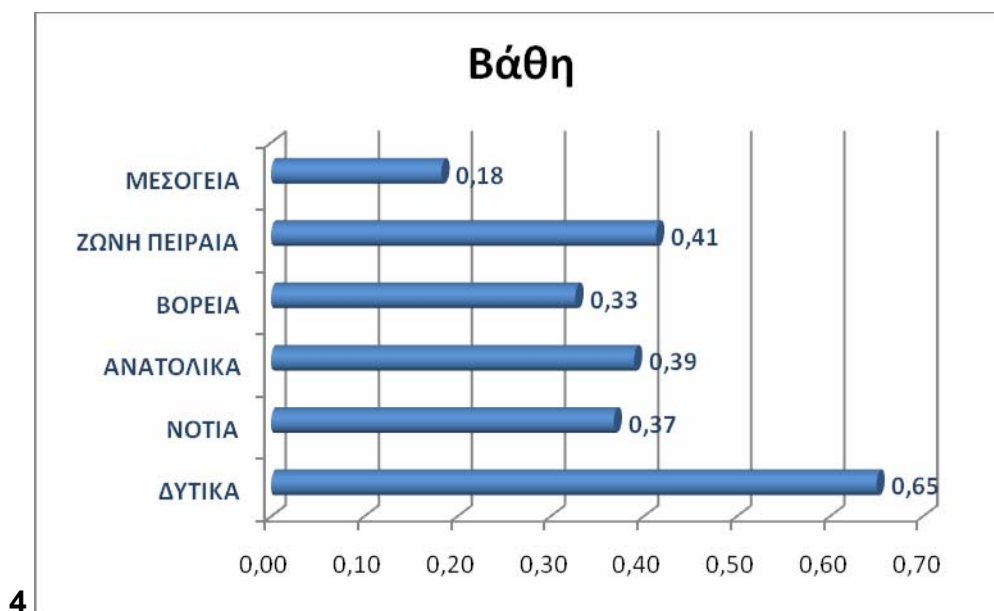
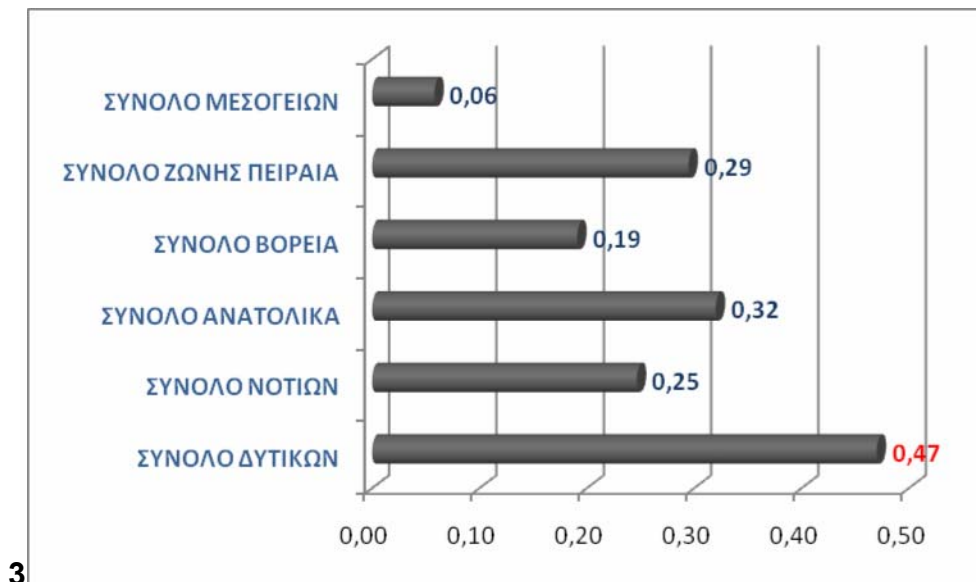


1

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΟΣΟΣΤΑ %



2

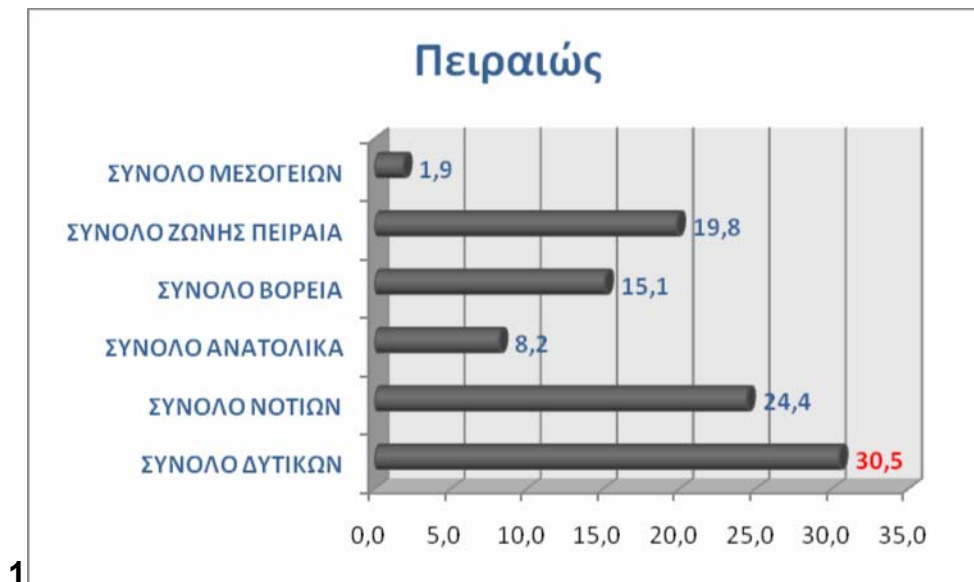


ΒΑΘΗ

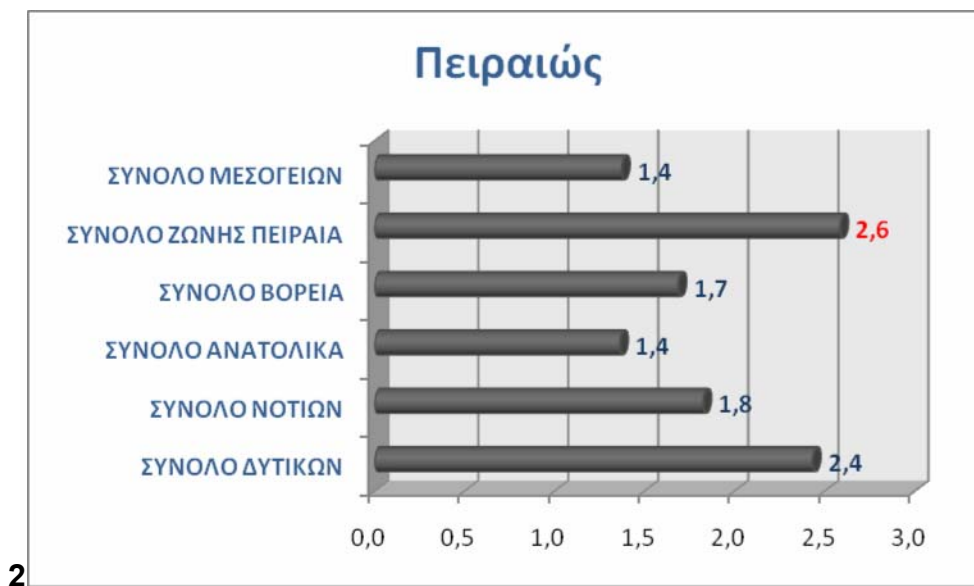
Συμπεράσματα

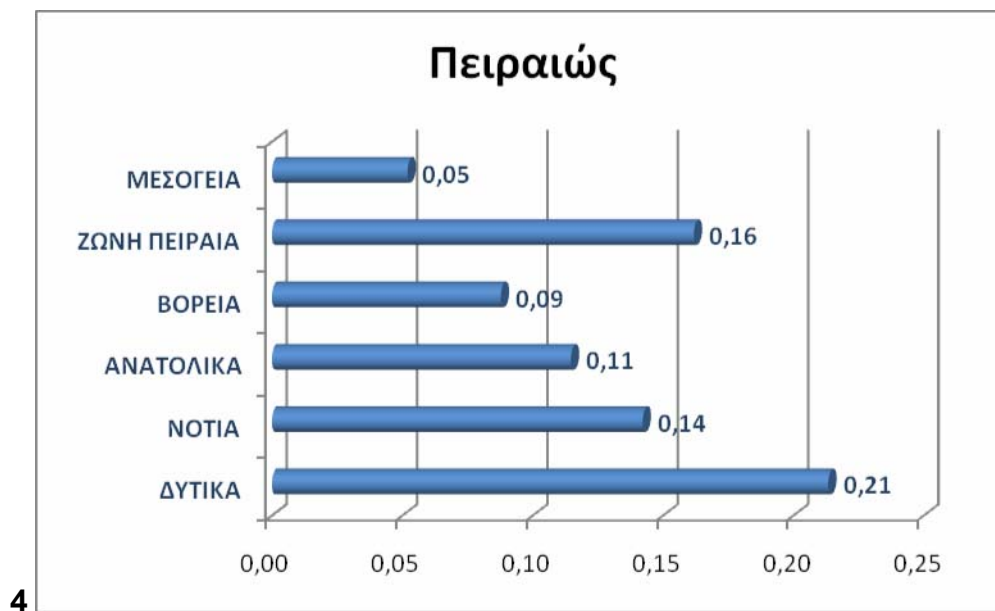
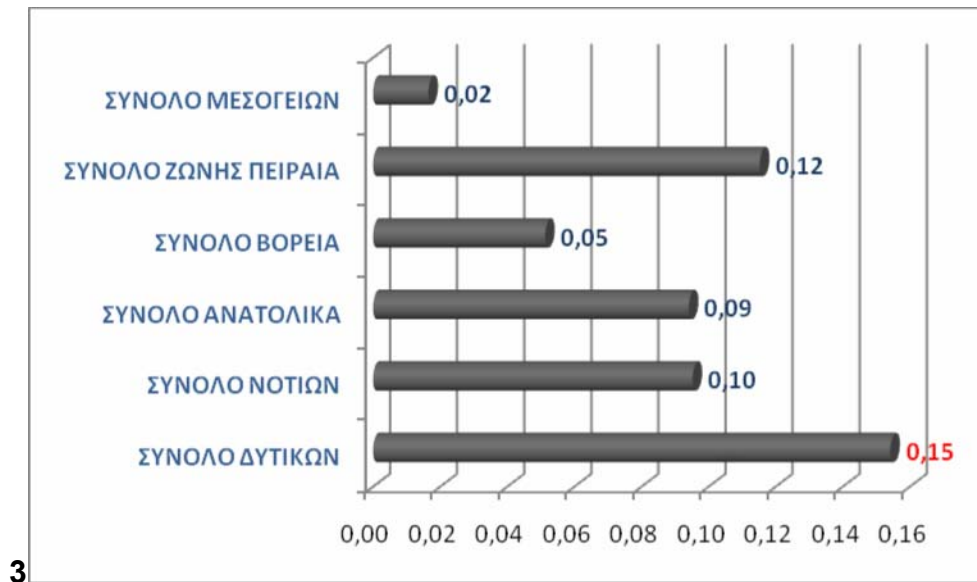
1. Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής της Βάθης είναι κυρίως τα Δυτικά προάστια (31%)
2. Τα Δυτικά προάστια και η Ζώνη Πειραιά και τα Βόρεια προάστια είναι οι περιοχές οι οποίες και πραγματοποιούν στην περιοχή της Βάθης το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων, σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις που έχουν ως προορισμό το Κέντρο της Αθήνας.
3. Τα Δυτικά προάστια είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις στην περιοχή της Βάθης.
4. Τα Δυτικά προάστια (65 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων ανά κάτοικο προς την περιοχή της Βάθης.

ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΟΣΟΣΤΑ %



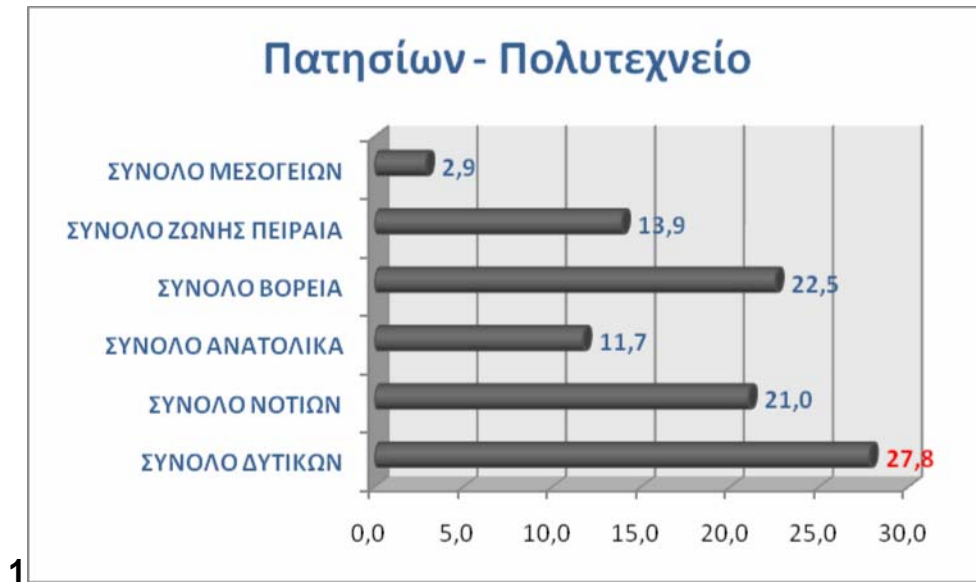


ΠΕΙΡΑΙΩΣ

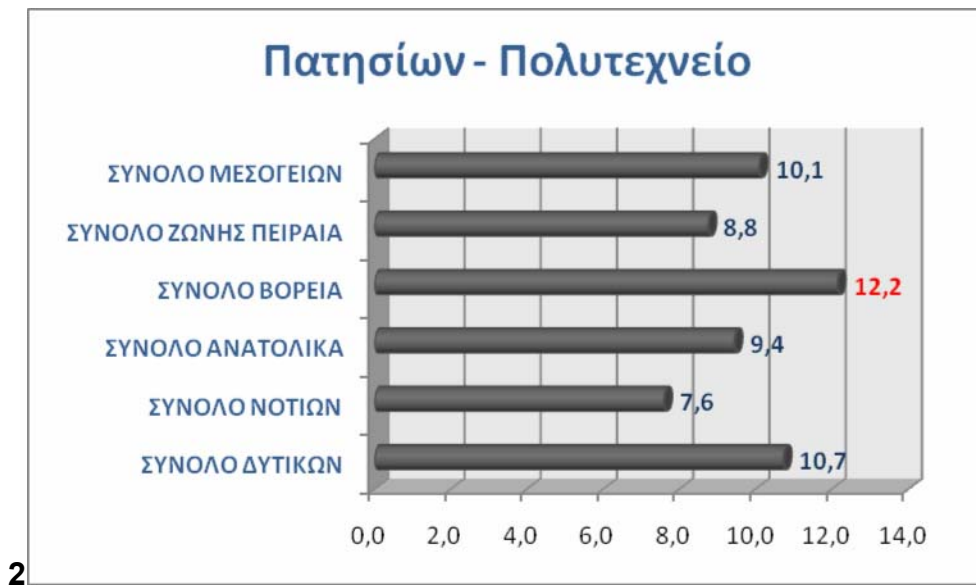
Συμπεράσματα

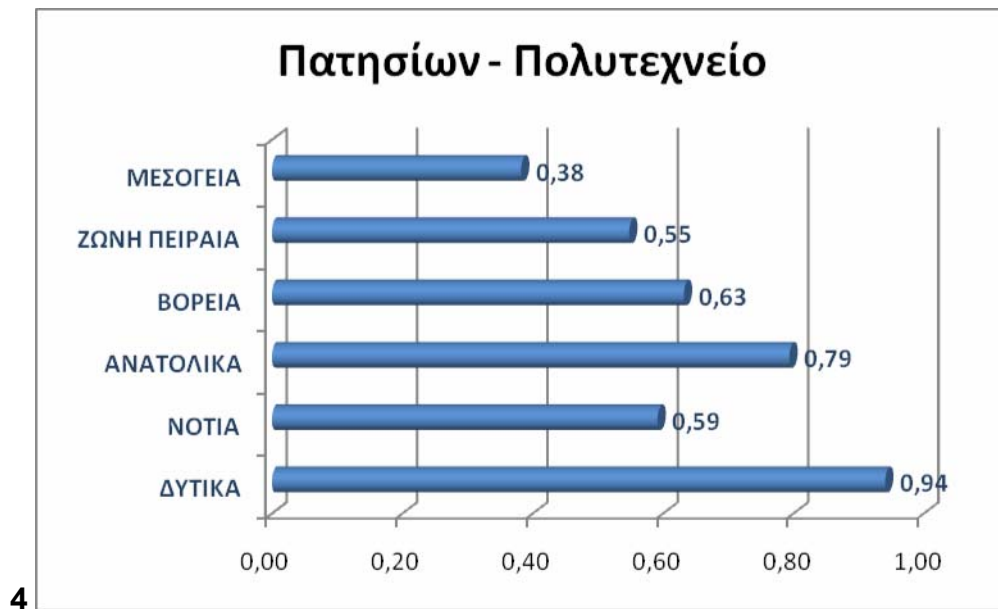
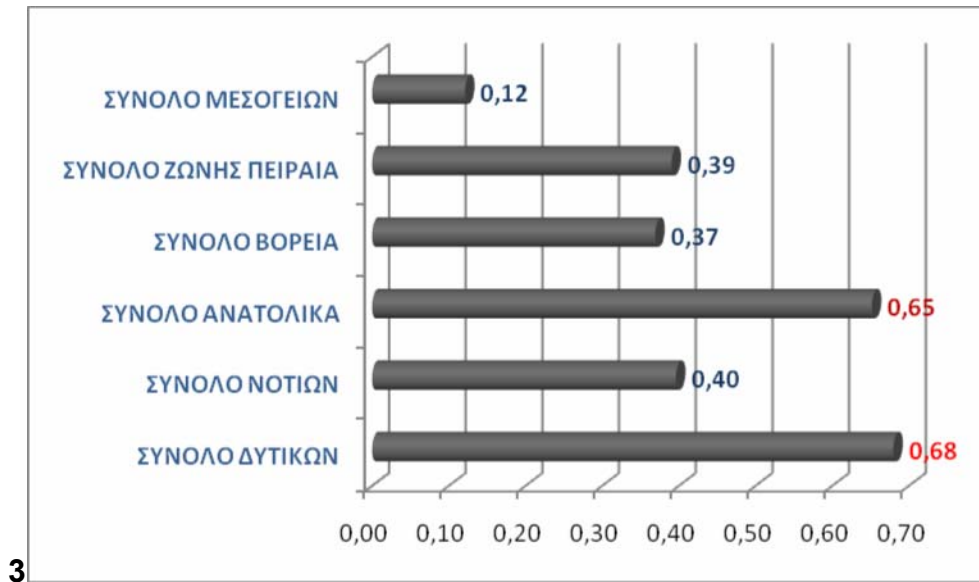
1. Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής της περιοχής "Πειραιώς" είναι κυρίως τα Δυτικά (31%) και τα Νότια προάστια(24%)
2. Η Ζώνη Πειραιά και τα Δυτικά προάστια είναι οι περιοχές οι οποίες και πραγματοποιούν στην περιοχή "Πειραιώς" το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων, σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις που έχουν ως προορισμό το Κέντρο της Αθήνας.
3. Τα Δυτικά προάστια και η Ζώνη Πειραιά είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις στην περιοχή "Πειραιώς".
4. Τα Δυτικά προάστια (21 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) και η Ζώνη Πειραιά (16 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων ανά κάτοικο προς την περιοχή "Πειραιώς".

ΠΑΤΗΣΙΩΝ – ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ



ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΟΣΟΣΤΑ %





ΠΑΤΗΣΙΩΝ – ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

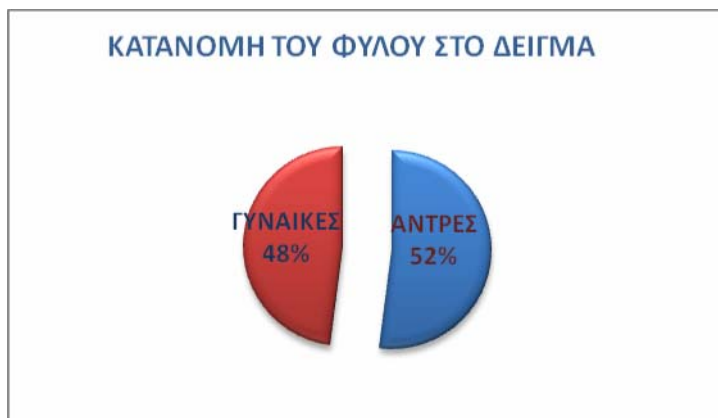
Συμπεράσματα

1. Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής της περιοχής "Πατησίων – Πολυτεχνείο" είναι κυρίως τα Δυτικά (28%) και τα Βόρεια προάστια (23%)
2. Τα Βόρεια και τα Δυτικά προάστια είναι οι περιοχές οι οποίες και πραγματοποιούν στην περιοχή "Πατησίων – Πολυτεχνείο" το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων, σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις που έχουν ως προορισμό το Κέντρο της Αθήνας.
3. Τα Δυτικά και τα Ανατολικά προάστια είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις στην περιοχή "Πατησίων – Πολυτεχνείο".
4. Τα Δυτικά (94 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) και τα Ανατολικά προάστια (79 μετακινήσεις στους 100 κατοίκους) είναι οι περιοχές που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων ανά κάτοικο προς την περιοχή "Πατησίων – Πολυτεχνείο".

7. ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΑΠΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

7.1. Το Δείγμα

Παρακάτω παρουσιάζονται σε διαγράμματα κάποια βασικά στοιχεία που αφορούν το δείγμα και τον πληθυσμό μελέτης. Μέσα από αυτά τα διαγράμματα μπορούμε να δούμε την αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος σε σχέση με τον πραγματικό πληθυσμό που μελετάμε και να αντλήσουμε πληροφορίες για τα χαρακτηριστικά του δείγματος και το γενικότερο προφίλ των ερωτηθέντων.

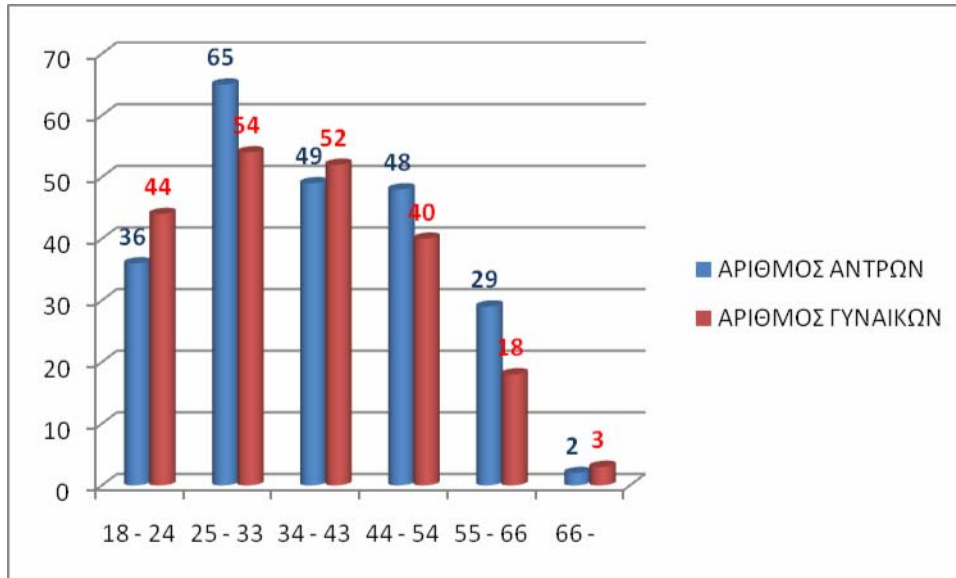


Σχήμα 1. Βλέπουμε το ποσοστό αντρών και γυναικών που ερωτήθηκαν στην παρούσα έρευνα.

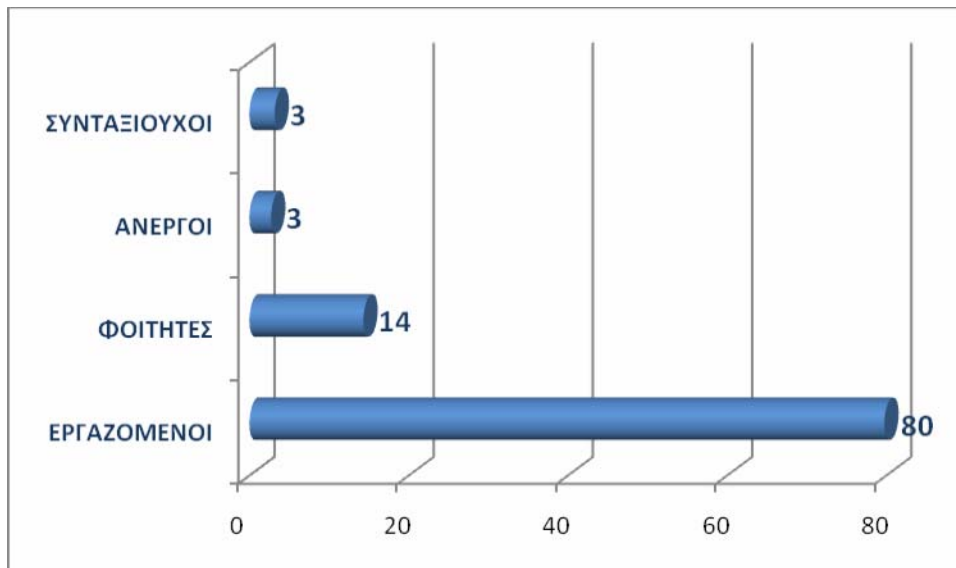


Σχήμα 2. Βλέπουμε τι ποσοστό ατόμων αντιστοιχεί σε κάθε κατηγορία ηλικίας

ΘΕΣΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ



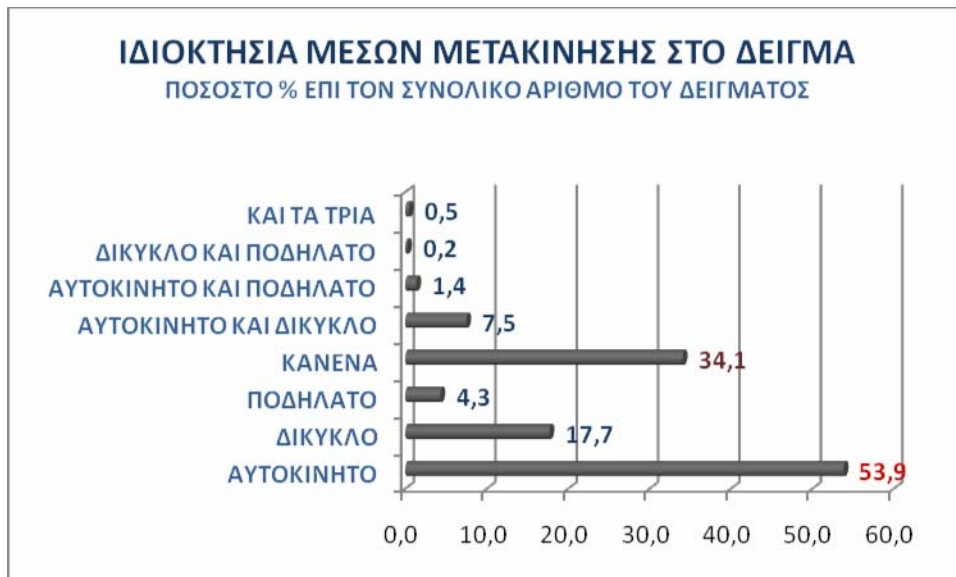
Σχήμα 3. Συγκρίνουμε τον αριθμό αντρών και γυναικών για κάθε κατηγορία ηλικίας



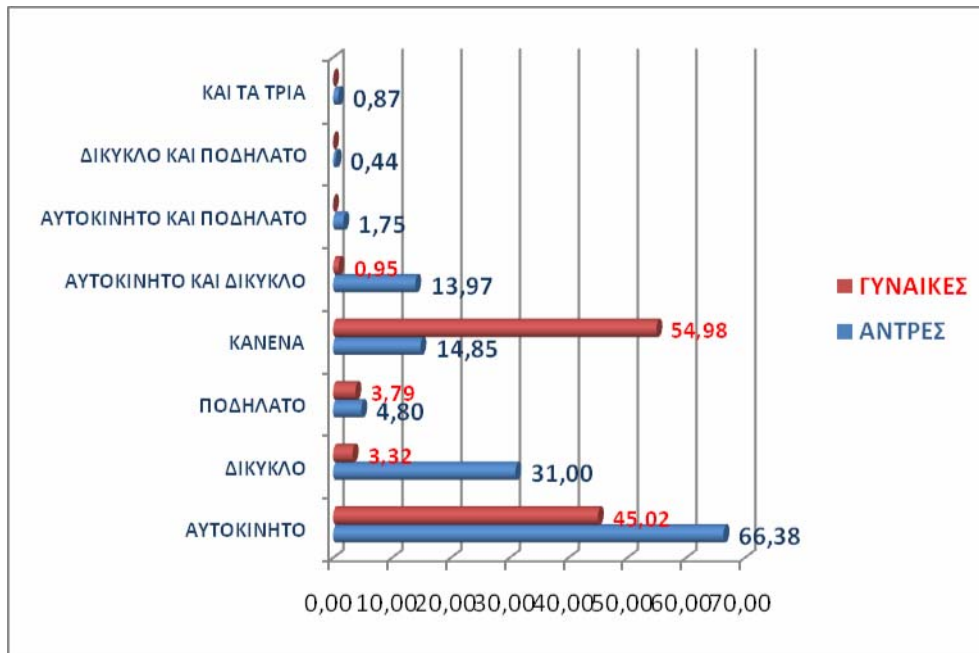
Σχήμα 4. Κατανομή (Ποσοστά %) ανά κατηγορία απασχόλησης για τους ερωτηθέντες



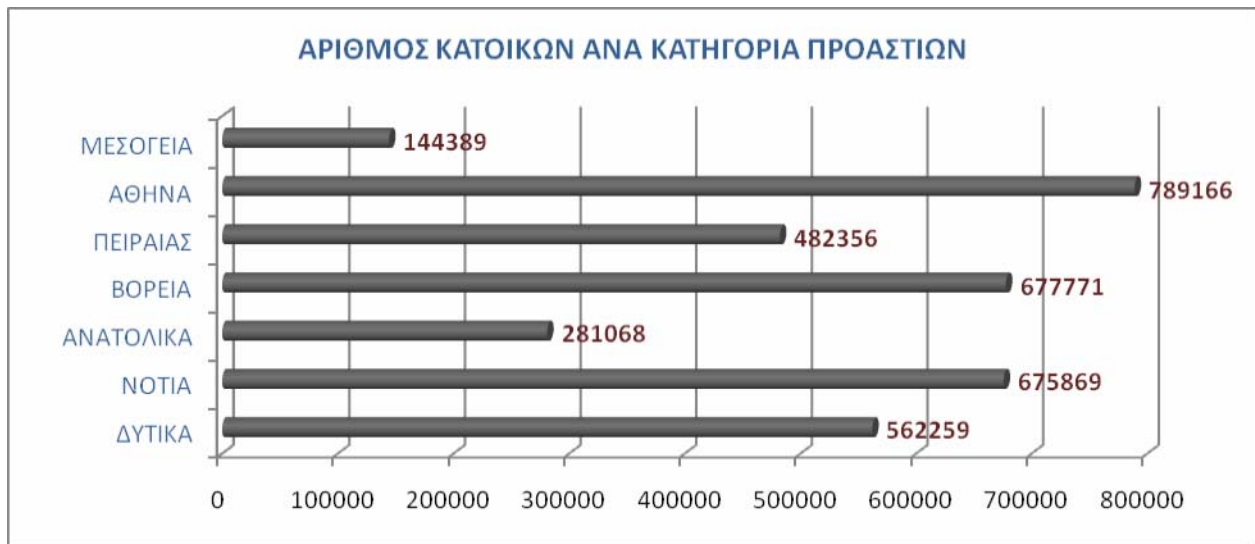
Σχήμα 5. Κατανομή της ιδιοκτησίας μέσου στο δείγμα



Σχήμα 6. Κατανομή της ιδιοκτησίας μέσου στο δείγμα, συμπεριλαμβανομένων και των συνδυασμών ιδιοκτησίας παραπάνω του ενός μέσου.



Σχήμα 7. Βλέπουμε την ιδιοκτησία κάθε μέσου σε ποσοστό % για τα δύο φύλα



Σχήμα 8. Βλέπουμε τον πληθυσμό για καθεμία από τις κατηγορίες προαστίων που μελετάμε

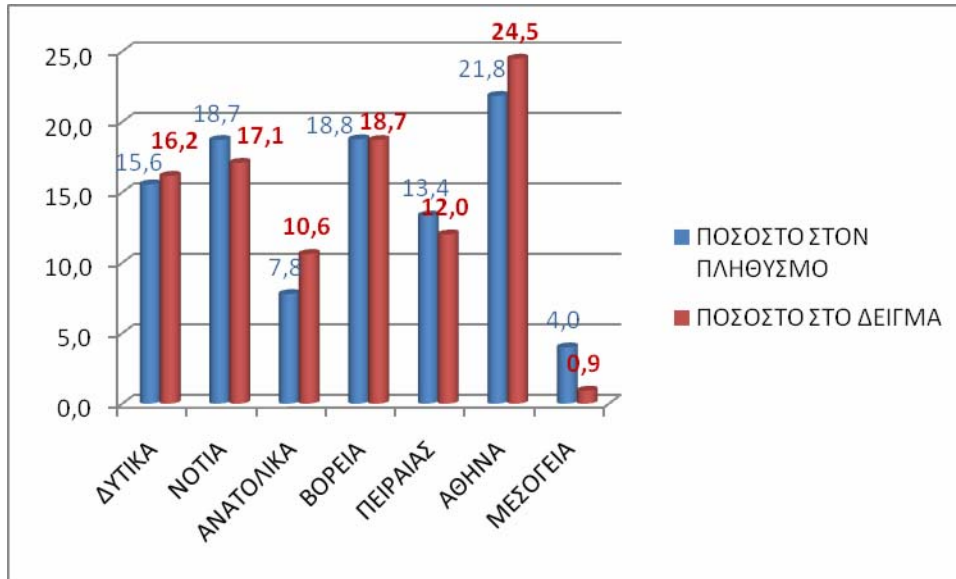


Σχήμα 9α



Σχήμα 9β

Σχήμα 9. Στα δύο παραπάνω γραφήματα συγκρίνουμε τα ποσοστά κατανομής των κατοίκων στις διάφορες περιοχές που μελετάμε, για τον πληθυσμό των περιοχών και για τους ερωτηθέντες του δείγματος.



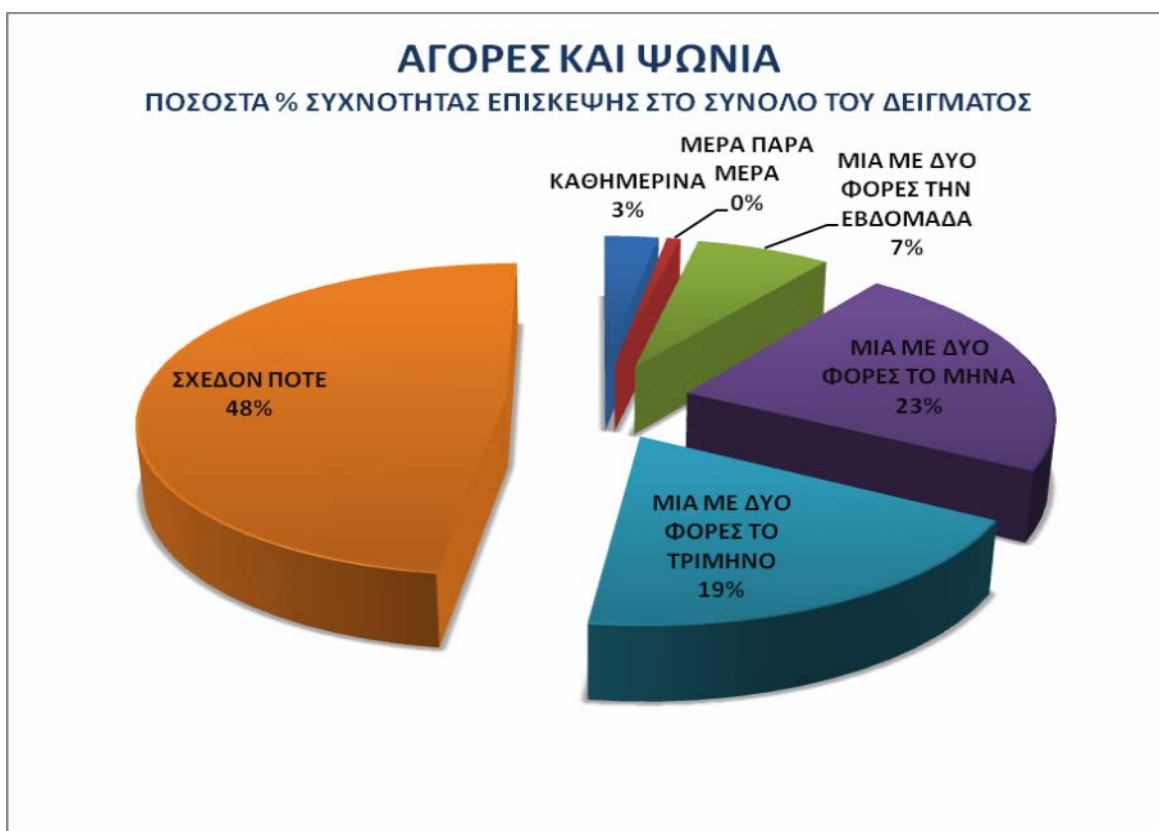
Σχήμα 10. Τοποθετούμε τις πληροφορίες από τα παραπάνω διαγράμματα σε ένα διάγραμμα ώστε να μπορούμε να συγκρίνουμε την κατανομή των κατοίκων στον πληθυσμό που μελετάμε και στο δείγμα που έχουμε. Εξετάζουμε έτσι την αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος.

7.2. Δραστηριότητες στο Κέντρο

7.2.1. Αγορές και Ψώνια

| ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΣΚΕΨΗΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΓΙΑ "ΑΓΟΡΕΣ/ΨΩΝΙΑ" | ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ | ΠΟΣΟΣΤΑ % ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΩΝ (440) |
|---|----------------|--|
| ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ | 12 | 2.7 |
| ΜΕΡΑ ΠΑΡΑ ΜΕΡΑ | 3 | 0.7 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ | 30 | 6.8 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΜΗΝΑ | 100 | 22.8 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΤΡΙΜΗΝΟ | 84 | 19.1 |
| ΣΧΕΔΟΝ ΠΟΤΕ | 211 | 47.8 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 440 | |

Πίνακας 1. Αριθμός ατόμων ανά κατηγορία συχνότητας από ολόκληρο το δείγμα των ερωτηθέντων που χρησιμοποιούν το κέντρο για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια"



Σχήμα 1. Απεικόνιση του ποσοστού επίσκεψης του κέντρου ανά κατηγορία συχνότητας με σκοπό τη πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια"

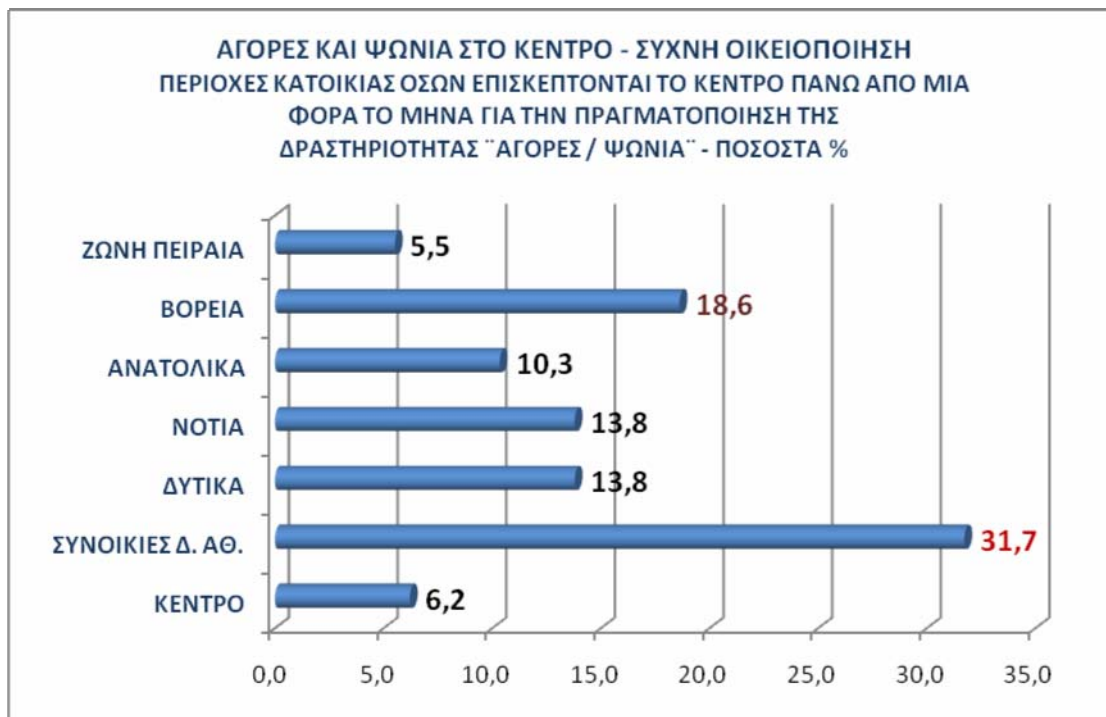
Συμπέρασμα : Από τα παραπάνω στοιχεία βλέπουμε πως σχεδόν το 30% των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας επισκέπτεται το κέντρο για “Αγορές / Ψώνια”.

ΣΥΧΝΗ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ – Τουλάχιστον μια φορά το μήνα

Ως συχνή οικειοποίηση του κέντρου για μία συγκεκριμένη δραστηριότητα θεωρούμε αυτή στην οποία η δραστηριότητα αυτή πραγματοποιείται παραπάνω από μία φορά το μήνα. Οπότε και λαμβάνουμε ως σύνολο μελέτης, το σύνολο των ερωτηθέντων που επέλεξαν να απαντήσουν “ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ”, ή “ ΜΕΡΑ ΠΑΡΑ ΜΕΡΑ”, ή “ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ”, ή “ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΜΗΝΑ” στην ερώτηση του “πόσο συχνά χρησιμοποιείται το κέντρο της Αθήνας για την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης δραστηριότητας;”

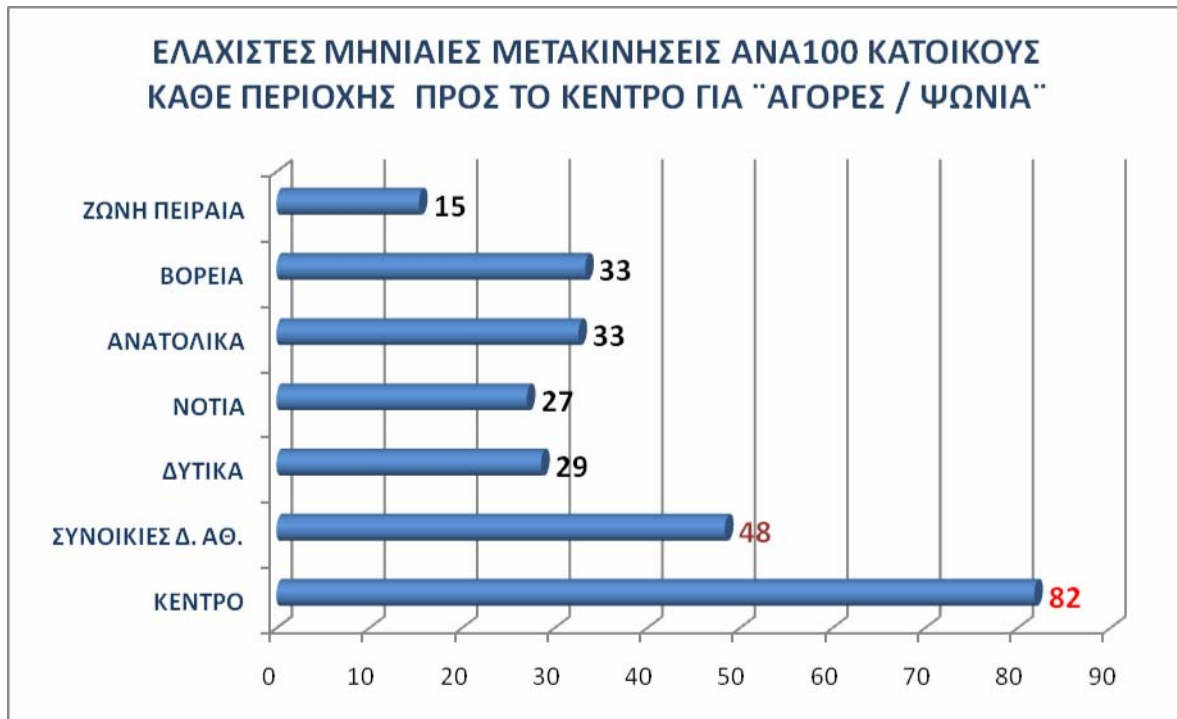
| ΑΓΟΡΕΣ ΚΑΙ ΨΩΝΙΑ | | |
|------------------------|----------------------------|---------------------------------|
| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ανά περιοχή | ΠΟΣΟΣΤΑ % επί του συνόλου (145) |
| ΚΕΝΤΡΟ | 9 | 6.2 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ. | 46 | 31.7 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 20 | 13.8 |
| ΝΟΤΙΑ | 20 | 13.8 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 15 | 10.3 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 27 | 18.6 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 8 | 5.5 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 145 | |

Πίνακας 2. Θέση περιοχής κατοικίας των ατόμων που επισκέπτονται το κέντρο πάνω από μια φορά το μήνα με σκοπό την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Αγορές / Ψώνια”



Σχήμα 2. Διάγραμμα όσων επισκέπτονται το κέντρο πάνω από μία φορά το μήνα με σκοπό την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια". Τα ποσοστά αναφέρονται στο σύνολο όσων ερωτηθέντων επισκέπτονται το κέντρο τουλάχιστον μία φορά το μήνα για την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης δραστηριότητας.

Συμπέρασμα : Το μεγαλύτερο ποσοστό (Περίπου 32 στους 100) όσων επισκέπτονται το κέντρο για "Αγορές / Ψώνια" κατοικεί στο Δήμο Αθηναίων (εκτός του κέντρου)

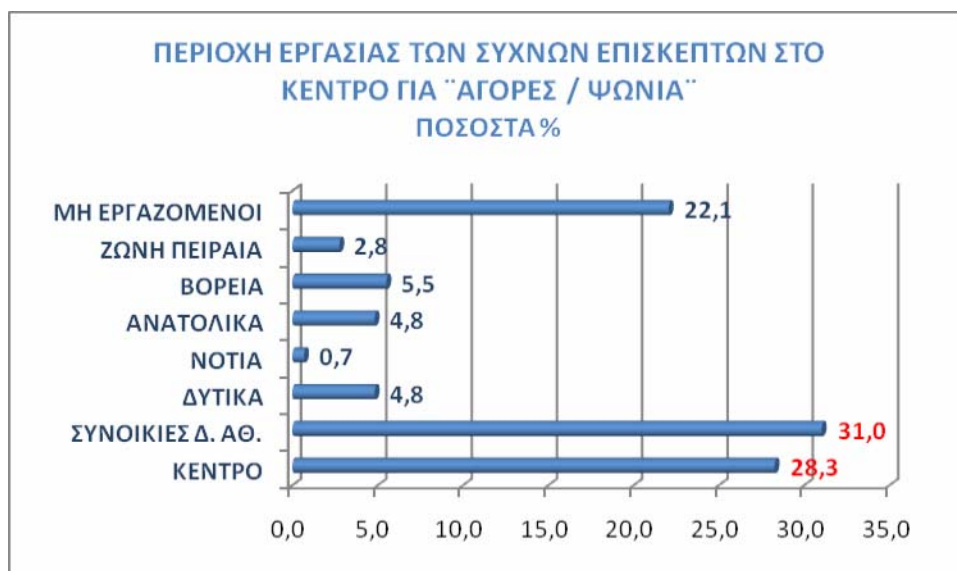


Σχήμα 3. Διάγραμμα στο οποίο παρουσιάζεται ο αριθμός των ελαχίστων μετακινήσεων ανα εκατό κατοίκους για κάθε περιοχή κατοικίας. Η αναγωγή στον πληθυσμό έγινε με βάση τον συνολικό αριθμό των κατοίκων τις κάθε περιοχής που ερωτήθηκαν.

Συμπέρασμα : Η παρουσία ανά κάτοικο περιοχής στο κέντρο για τη δραστηριότητα "Αγορές / Ψώνια" είναι μεγαλύτερη για την περιοχή κατοικίας του κέντρου (Περίπου 8 στους 10 κατοίκους) και για το Δήμο Αθηναίων – εκτός κέντρου – (Περίπου 5 στους 10 κατοίκους). Για τα προάστια παρατηρούμε ομοιογένεια ως προς την παρουσία ανά κάτοικο για κάθε κατηγορία προαστίων και για τη συγκεκριμένη δραστηριότητα (Περίπου 3 στους 10 κατοίκους)

| ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ | ΠΟΣΟΣΤΟ % |
|------------------------|----------------|-----------|
| ΚΕΝΤΡΟ | 41 | 28.3 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ. | 45 | 31.0 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 7 | 4.8 |
| ΝΟΤΙΑ | 1 | 0.7 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 7 | 4.8 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 8 | 5.5 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 4 | 2.8 |
| ΜΗ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ | 32 | 22.1 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 145 | 100.0 |

Πίνακας 3. Θέση περιοχής εργασίας των ατόμων που επισκέπτονται το κέντρο πάνω από μία φορά το μήνα με σκοπό την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια".



Σχήμα 4. Διάγραμμα στο οποίο παρουσιάζεται η κατανομή της θέσης εργασίας των ατόμων που επισκέπτονται το κέντρο πάνω από μία φορά το μήνα με σκοπό την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια".

Συμπέρασμα : Παρατηρούμε πως από το σύνολο όσων οικειοποιούνται το κέντρο για “Αγορές / Ψώνια” το μεγαλύτερο μέρος τους εργάζεται στις περιοχές του Δήμου Αθηναίων – εκτός κέντρου – (Περίπου 31 στους 100) αλλά και στην περιοχή του κέντρου (Περίπου 28 στους 100). Βλέπουμε λοιπόν πως σχεδόν οι 6 στους 10 από αυτούς που οικειοποιούνται το κέντρο τουλάχιστον μια φορά το μήνα για “Αγορές / Ψώνια” εργάζονται στο σύνολο του Δ. Αθηναίων και περίπου 3 στους 10 εργάζονται στο Κέντρο.

| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ | Ομόνοια | Πανεπιστήμιο | Σύνταγμα | Κολωνακί | Ερμού | Πλ. Κλαυθμώνος | Μοναστηράκι - Ψυρρή | Θησείο - Πλάκα | Εξάρχεια | Πλ. Κοζιά - Αθηνάς - Αλ. Βάθη | Πειραιώς | Πατησίων - Πολυτεχνείο |
|--------------------|---------|--------------|----------|----------|-------|----------------|---------------------|----------------|----------|-------------------------------|----------|------------------------|
| ΚΕΝΤΡΟ | 526 | 1579 | 2105 | 526 | 1579 | 0 | 1053 | 0 | 2105 | 0 | 0 | 0 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘ. | 1170 | 1277 | 1383 | 745 | 2021 | 426 | 851 | 213 | 957 | 213 | 0 | 106 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 732 | 244 | 1951 | 976 | 2683 | 0 | 976 | 976 | 732 | 244 | 0 | 0 |
| ΝΟΤΙΑ | 952 | 1190 | 1429 | 952 | 3095 | 238 | 714 | 238 | 0 | 952 | 0 | 0 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 1034 | 0 | 1724 | 1724 | 3448 | 345 | 345 | 0 | 0 | 1034 | 0 | 0 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 1404 | 1053 | 1930 | 2105 | 2105 | 0 | 702 | 0 | 175 | 0 | 0 | 0 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 1429 | 1429 | 2857 | 714 | 2857 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 714 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 1081 | 980 | 1723 | 1149 | 2432 | 203 | 743 | 236 | 574 | 330 | 0 | 34 |

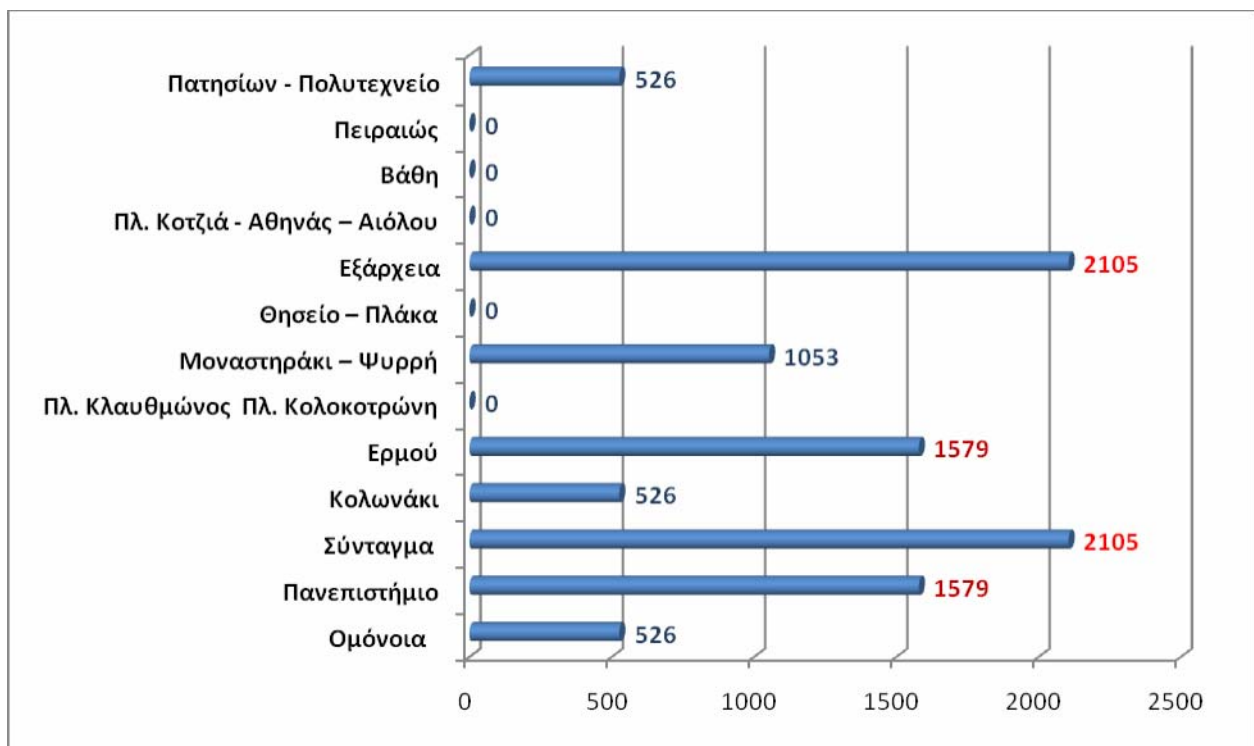
Πίνακας 4. Οι ελάχιστες επισκέψεις το μήνα που πραγματοποιούνται ανά 10000 κατοίκους για κάθε περιοχή κατοικίας που μελετάμε, ανά τις επιμέρους περιοχές του κέντρου για “Αγορές / Ψώνια”

| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ | ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ | ΔΙΚΥΚΛΟ | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ - ΤΡΟΛΕΪ | ΜΕΤΡΟ - ΗΣΑΠ | ΤΡΑΜ | ΠΟΔΗΛΑΤΟ | ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ | ΤΑΞΙ |
|--------------------|------------|---------|--------------------|--------------|------|----------|-----------|------|
| ΚΕΝΤΡΟ | 0 | 7 | 21 | 21 | 0 | 0 | 50 | 0 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘ. | 8 | 10 | 29 | 33 | 1 | 0 | 15 | 4 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 7 | 3 | 20 | 53 | 0 | 3 | 10 | 3 |
| ΝΟΤΙΑ | 18 | 3 | 18 | 41 | 6 | 0 | 15 | 0 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 12 | 0 | 42 | 23 | 0 | 4 | 12 | 8 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 13 | 5 | 15 | 41 | 0 | 3 | 23 | 0 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 11 | 0 | 33 | 44 | 0 | 0 | 11 | 0 |

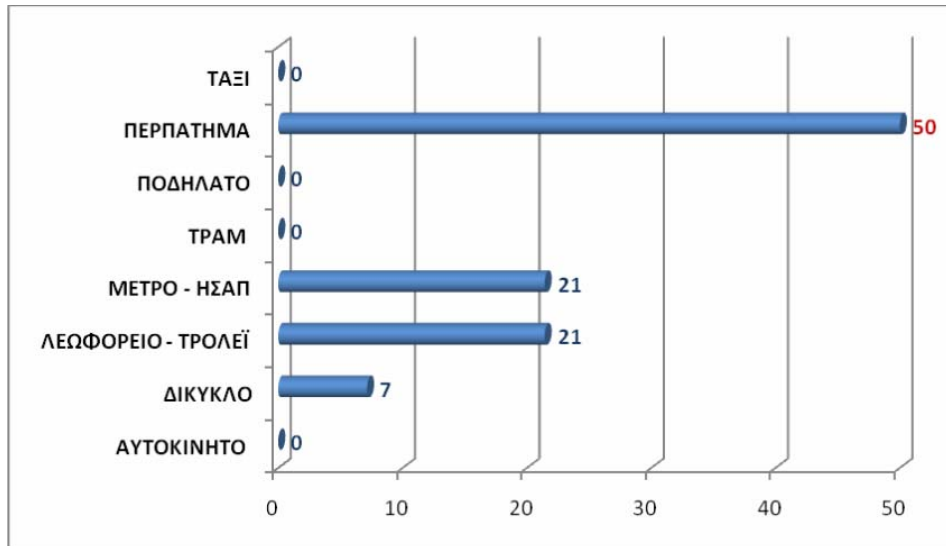
Πίνακας 5. Η χρήση κάθε μεταφορικού μέσου για κάθε κατηγορία περιοχής κατοικίας που μελετάμε, ανά 100 επισκέψεις στο κέντρο για “Αγορές / Ψώνια”

Παρακάτω, οι πληροφορίες που βρίσκονται στους παραπάνω πίνακες παρουσιάζονται σε διαγράμματα για κάθε κατηγορία περιοχής κατοικίας ξεχωριστά, ώστε να διευκολυνθεί η εξαγωγή συμπερασμάτων.

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ



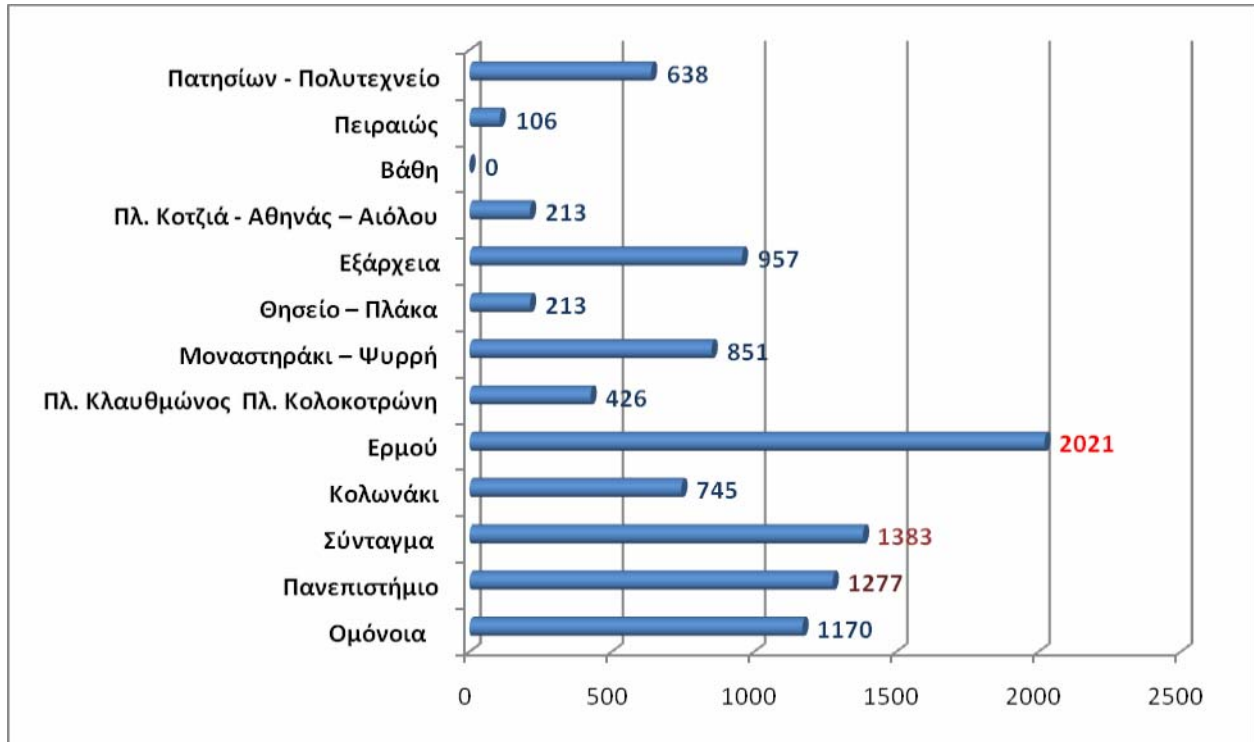
Διάγραμμα 1α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους Κέντρου για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια"



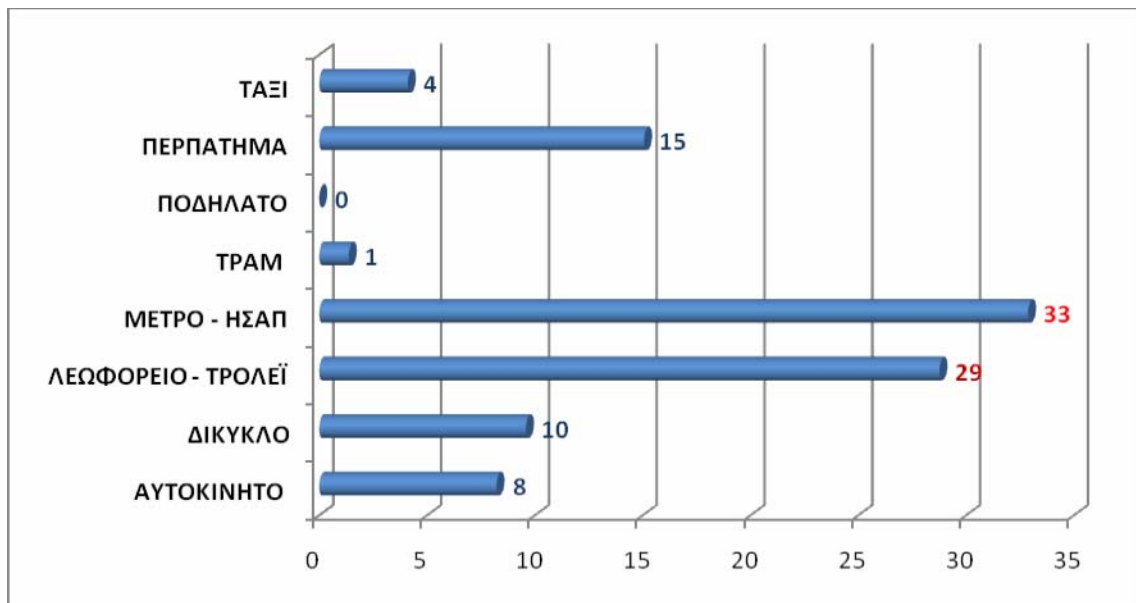
Διάγραμμα 1β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους του Κέντρου για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια"

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν να επισκέπτονται οι κάτοικοι του Κέντρου για "Αγορές / Ψώνια" με σειρά προτίμησης είναι το Σύνταγμα και τα Εξάρχεια (Περίπου 21 στους 100 κατοίκους), η περιοχή της Ερμού και το Πανεπιστήμιο (Περίπου 16 στους 100 κατοίκους). Το περπάτημα (Σχεδόν 1 στους 2 κατοίκους) είναι ο κύριος τρόπος μετακίνησης τους στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα "Αγορές / Ψώνια".

ΚΑΤΟΙΚΟΙ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΚΕΝΤΡΟΥ



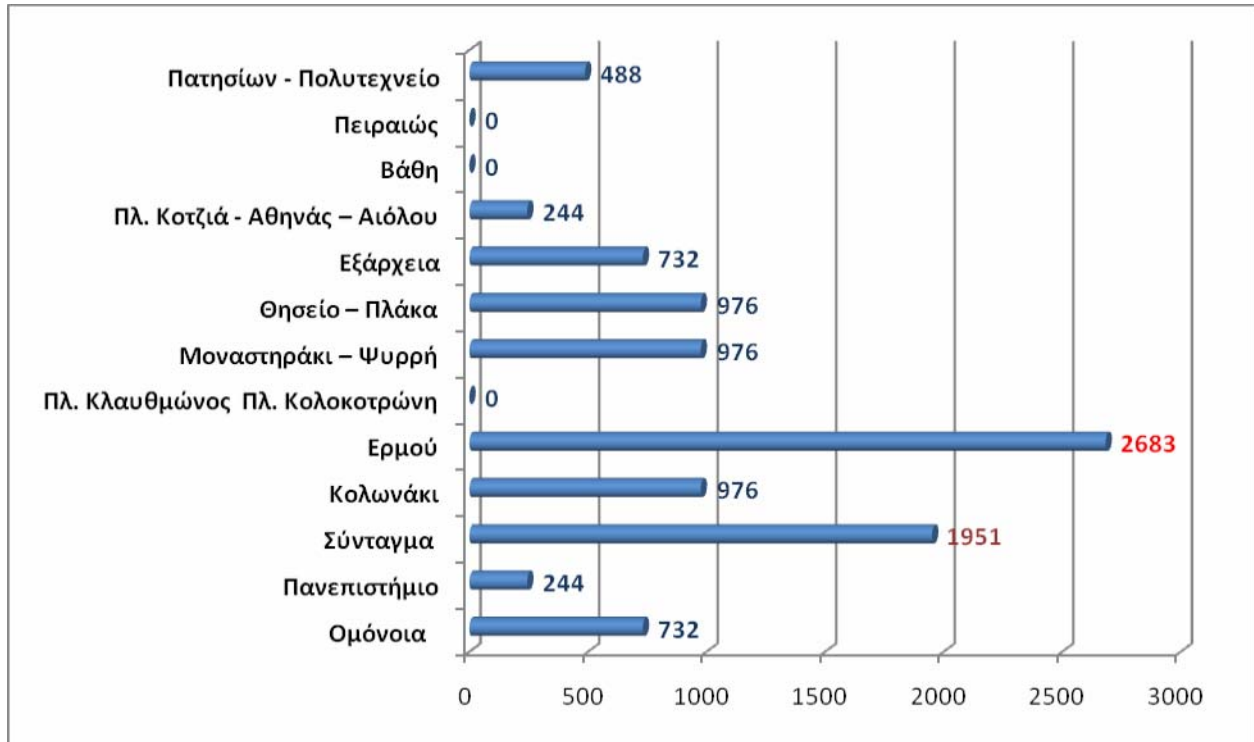
Διάγραμμα 2α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους του Δ. Αθηναίων (εκτός του Κέντρου) για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια"



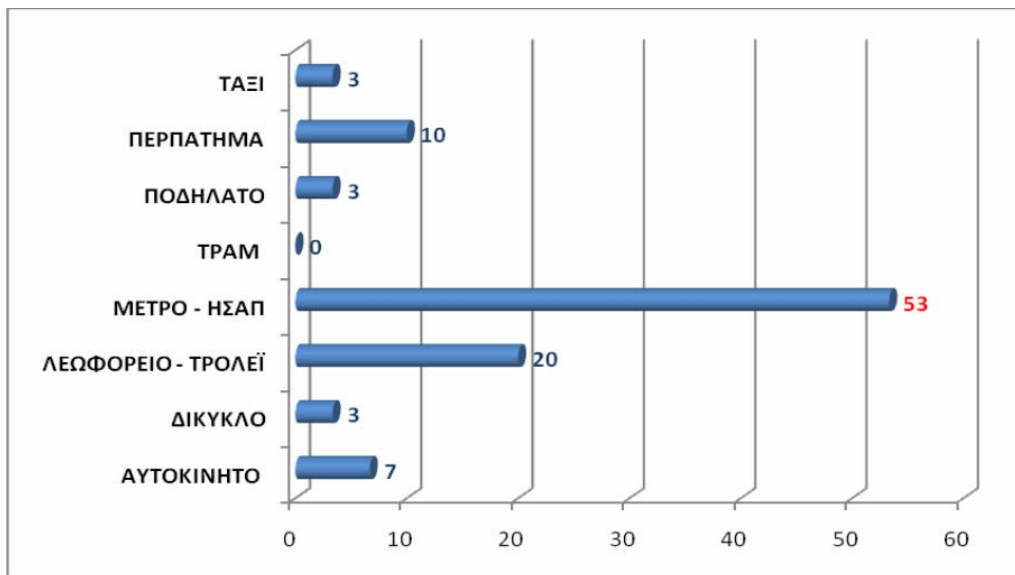
Διάγραμμα 2β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους του Δ. Αθηναίων (εκτός του Κέντρου), για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια".

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι του Δήμου Αθηναίων – εκτός κέντρου – για “Αγορές / Ψώνια” είναι η περιοχή της Ερμού (Περίπου 20 στους 100 κατοίκους), το Σύνταγμα (Περίπου 14 στους 100 κατοίκους), το Πανεπιστήμιο (Περίπου 13 στους 100 κατοίκους) και η Ομόνοια (Περίπου 12 στους 100 κατοίκους). Οι κύριοι τρόποι μετακίνησης τους στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Αγορές / Ψώνια” είναι το Μετρό και ο ΗΣΑΠ (Σχεδόν 3 στους 10 κατοίκους) και τα Λεωφορεία και Τρόλεϊ (Σχεδόν 3 στους 10 κατοίκους). Οπότε μπορούμε και να πούμε πως οι 6 στους 10 κατοίκους χρησιμοποιούν τη Δημόσια Συγκοινωνία. Ακολουθούν το περπάτημα (Περίπου 15 στους 100 κατοίκους) και το δίκυκλο (Περίπου 10 στους 100 κατοίκους).

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΔΥΤΙΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ



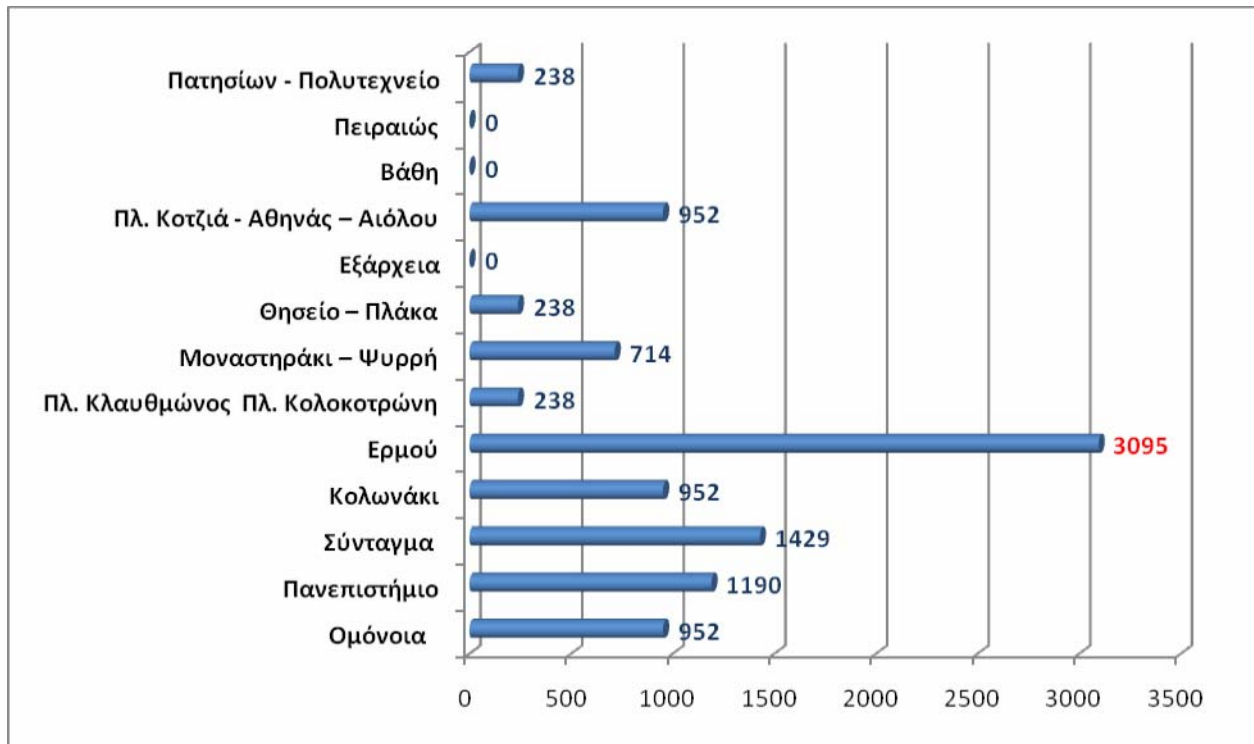
Διάγραμμα 3α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους των Δυτικών Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια"



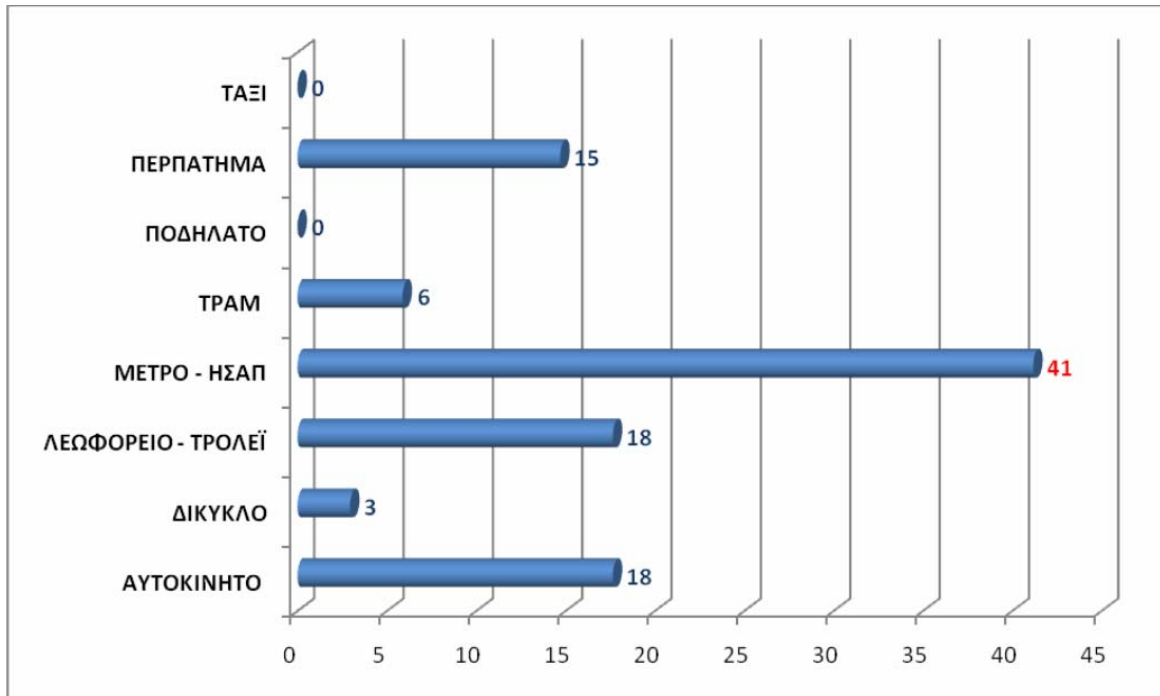
Διάγραμμα 3β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους των Δυτικών Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια"

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι των Δυτικών Προαστίων για “Αγορές / Ψώνια” είναι η Ερμού (Περίπου 27 στους 100 κατοίκους) και το Σύνταγμα (Περίπου 20 στους 100 κατοίκους). Η επισκεψιμότητα των Δυτικών προαστίων για “Αγορές / Ψώνια” είναι παρόμοια για τις περιοχές του Θησείου / Πλάκας, Μοναστηράκι / Ψυρρή και Κολωνάκι (Περίπου 10 στους 100 κατοίκους για κάθε περιοχή) και των Εξαρχείων και της Ομόνοιας (Περίπου 7 στους 100 κατοίκους για κάθε περιοχή) .Ο κύριος τρόπος μετακίνησης των κατοίκων των Δυτικών προαστίων στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Αγορές / Ψώνια” είναι με διαφορά η χρήση του Μετρό και του ΗΣΑΠ (Περίπου 53 στους 100 κατοίκους) και ακολουθεί με μεγάλη διαφορά το Λεωφορείο – Τρόλεϊ (Περίπου 20 στους 100)

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΝΟΤΙΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ



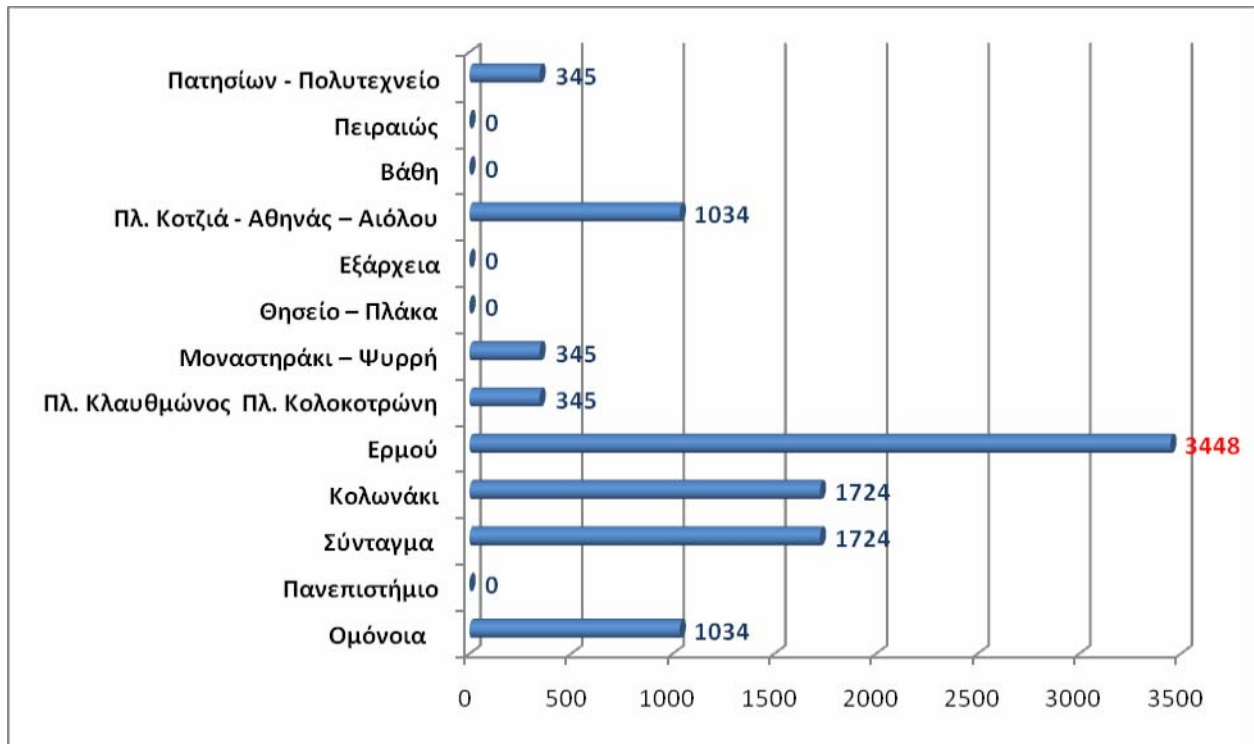
Διάγραμμα 4α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους των Νοτίων Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια"



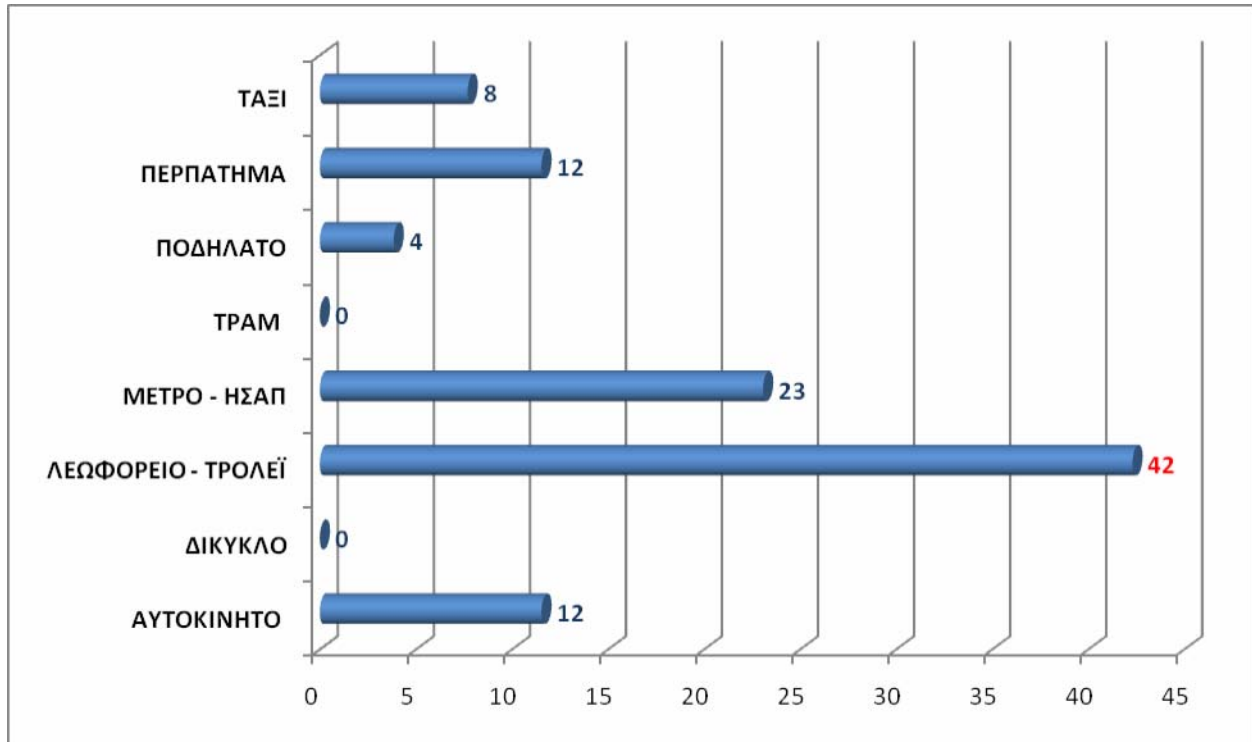
Διάγραμμα 4β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους των Νοτίων Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια"

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι των Νοτίων Προαστίων για "Αγορές / Ψώνια" είναι με αρκετή διαφορά από τις υπόλοιπες η Ερμού (Περίπου 31 στους 100 κατοίκους), ακολουθούν το Σύνταγμα (Περίπου 14 στους 100 κατοίκους) και το Πανεπιστήμιο (Περίπου 12 στους 100 κατοίκους) ενώ οι περιοχές της Ομόνοιας, της Πλ. Κοτζιά – Αθηνάς – Αιόλου και το Κολωνάκι(Περίπου 10 στους 100 κατοίκους) παρουσιάζουν ομοιομορφία ως προς την επισκεψιμότητά τους από τους κατοίκους των Νοτίων προαστίων. Ο κύριος τρόπος μετακίνησης των κατοίκων των Νοτίων προαστίων στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα "Αγορές / Ψώνια" είναι το Μετρό και ο ΗΣΑΠ (Περίπου 4 στους 10 κατοίκους). Τα Λεωφορεία – Τρόλεϊ έχουν ίδιο ποσοστό χρήσης με το αυτοκίνητο (Περίπου 2 στους 10 κατοίκους αντίστοιχα), ενώ το ανεβασμένο ποσοστό του περπατήματος (Σχεδόν 15 στους 100 κατοίκους) εκτιμάται πως προκύπτει από το συνδυασμό του περπατήματος με τη χρήση συγκοινωνιών. Επίσης παρατηρείται κάποια χρήση του Τραμ (Σχεδόν 6 στους 100 κατοίκους).

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ



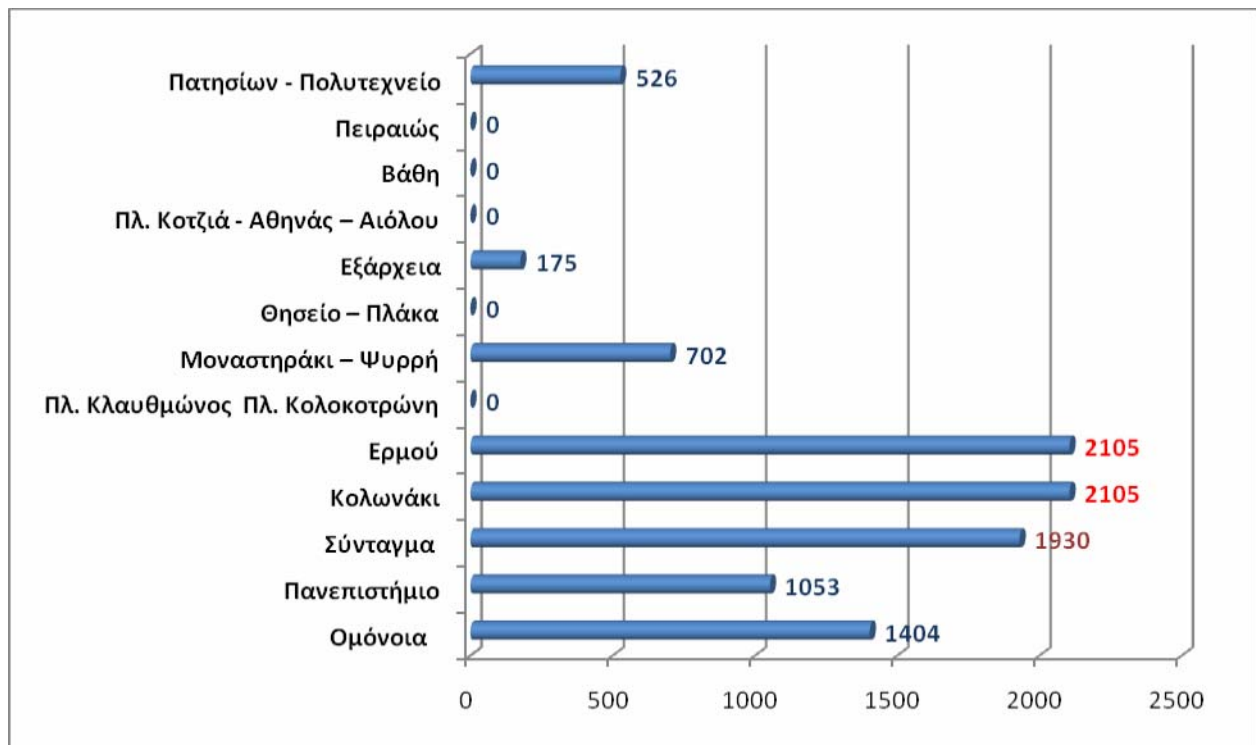
Διάγραμμα 5α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους των Ανατολικών προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια"



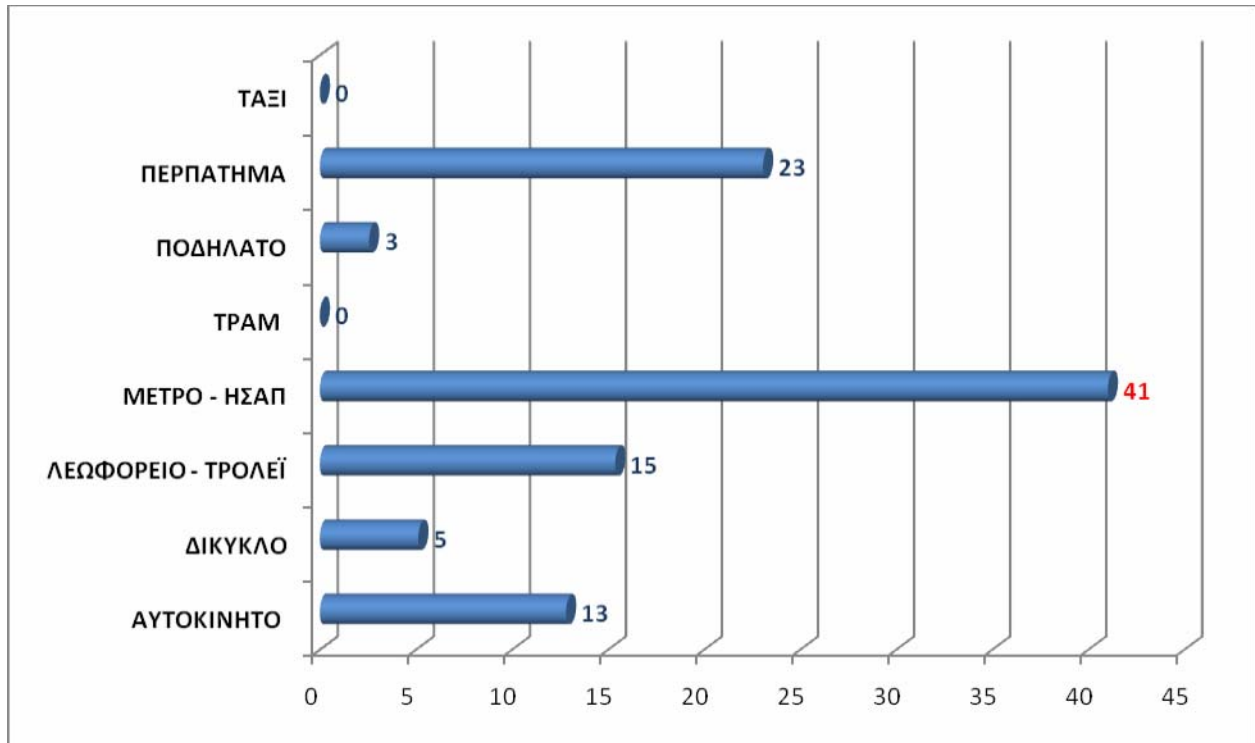
Διάγραμμα 5β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους των Ανατολικών Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Αγορές / Ψώνια”

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι των Ανατολικών Προαστίων για “Αγορές / Ψώνια” είναι με αρκετή διαφορά από τις υπόλοιπες η Ερμού (Περίπου 34 στους 100 κατοίκους), ακολουθούν με ομοιογένεια ως προς την επισκεψιμότητά τους από τους κατοίκους των Ανατολικών Προαστίων το Κολωνάκι και το Σύνταγμα (Περίπου 17 στους 100 κατοίκους) και αντίστοιχα η Ομόνοια και η Πλ. Κοτζιά – Αθηνάς – Αιόλου (Περίπου 10 στους 100 κατοίκους). Οι κύριοι τρόποι μετακίνησης των κατοίκων των Ανατολικών Προαστίων στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Αγορές / Ψώνια” είναι τα Λεωφορεία – Τρόλεϊ (Περίπου 42 στους 100 κατοίκους) το Μετρό και ο ΗΣΑΠ (Περίπου 23 στους 100 κατοίκους). Ακολουθεί το αυτοκίνητο (Περίπου 12 στους 100 κατοίκους).

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΒΟΡΕΙΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ



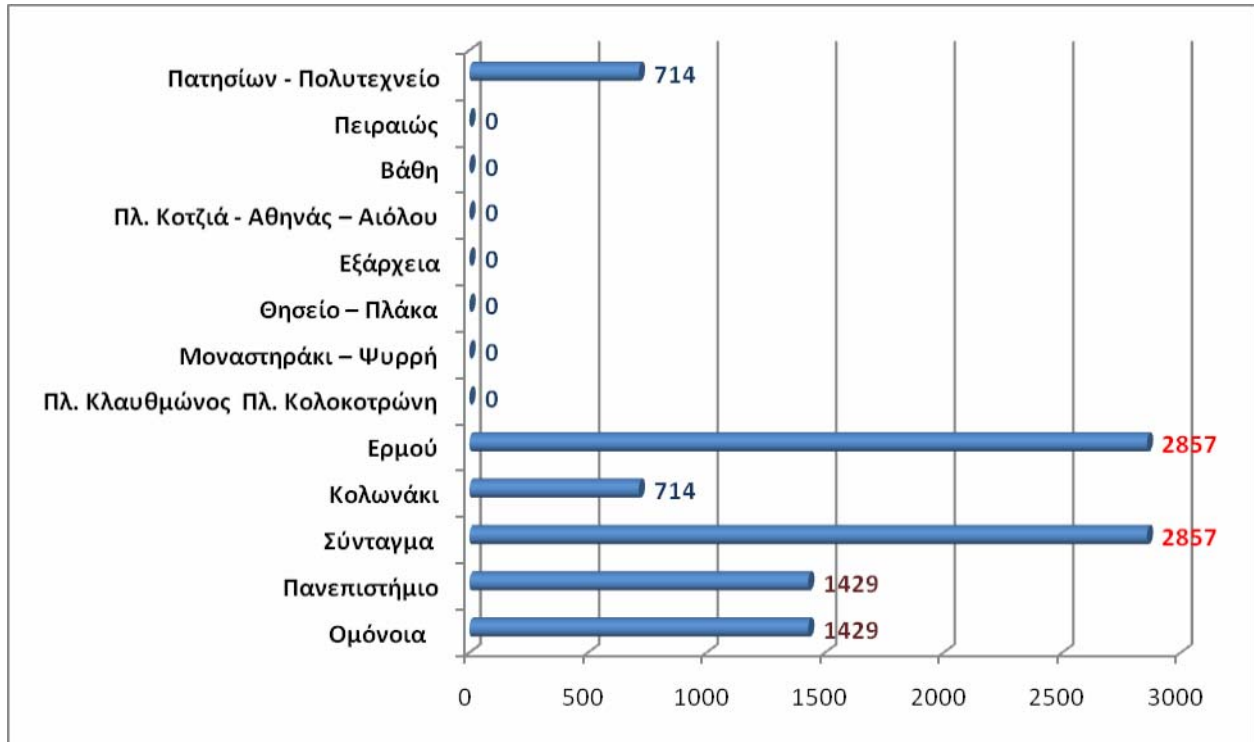
Διάγραμμα 6α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους των Βορείων Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Αγορές / Ψώνια”



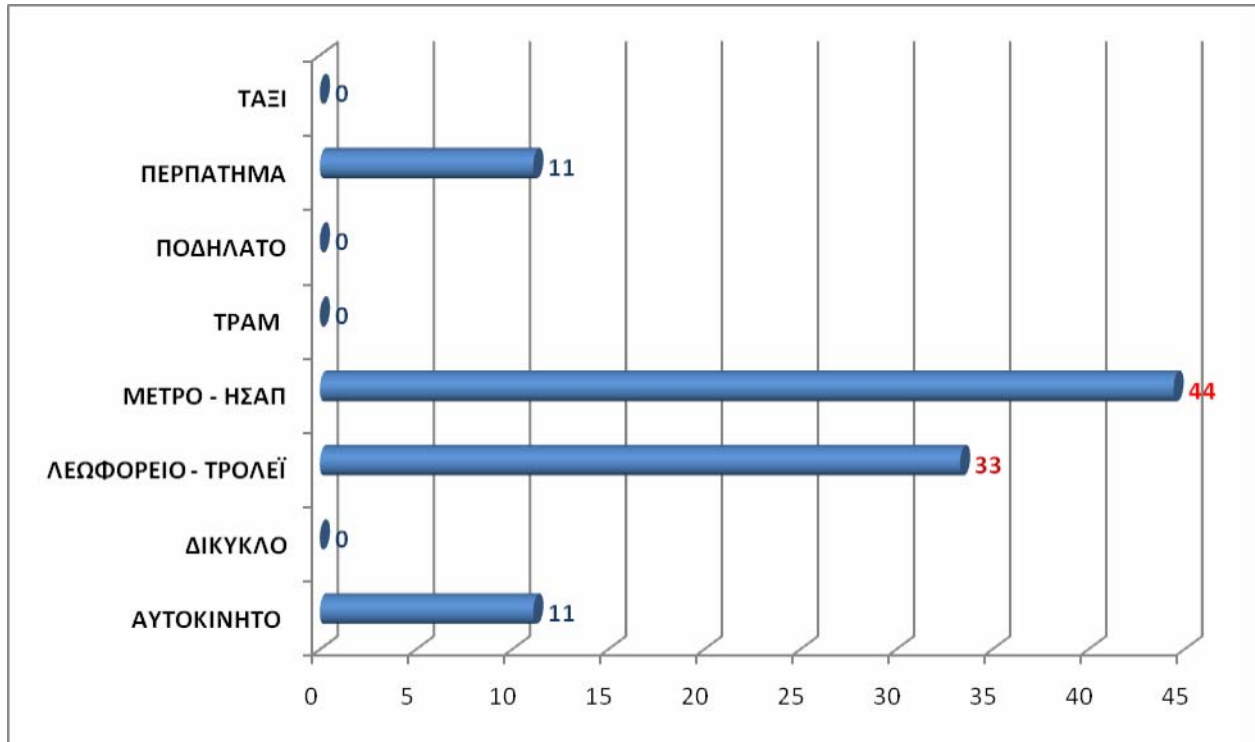
Διάγραμμα 6β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους των Βορείων Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια"

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι των Βορείων Προαστίων για "Αγορές / Ψώνια" είναι η Ερμού και το Κολωνάκι (Περίπου 21 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα) και το Σύνταγμα (Περίπου 19 στους 100 κατοίκους), ακολουθούν η Ομόνοια (Περίπου 14 στους 100 κατοίκους) και το Πανεπιστήμιο (Περίπου 11 στους 100 κατοίκους). Ο κύριος τρόπος μετακίνησης των κατοίκων των Βορείων Προαστίων στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα "Αγορές / Ψώνια" είναι το Μετρό και ο ΗΣΑΠ (Περίπου 4 στους 10 κατοίκους). Το περπάτημα παρουσιάζει αρκετά μεγάλο ποσοστό (23 στους 100 κατοίκους) αν και υπολογίζεται πως συνδυάζεται με τη χρήση της Δημόσιας Συγκοινωνίας. Ακολουθούν τα Λεωφορεία – Τρόλεϊ (15 στους 100 κατοίκους) και το αυτοκίνητο (13 στους 100 κατοίκους).

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ



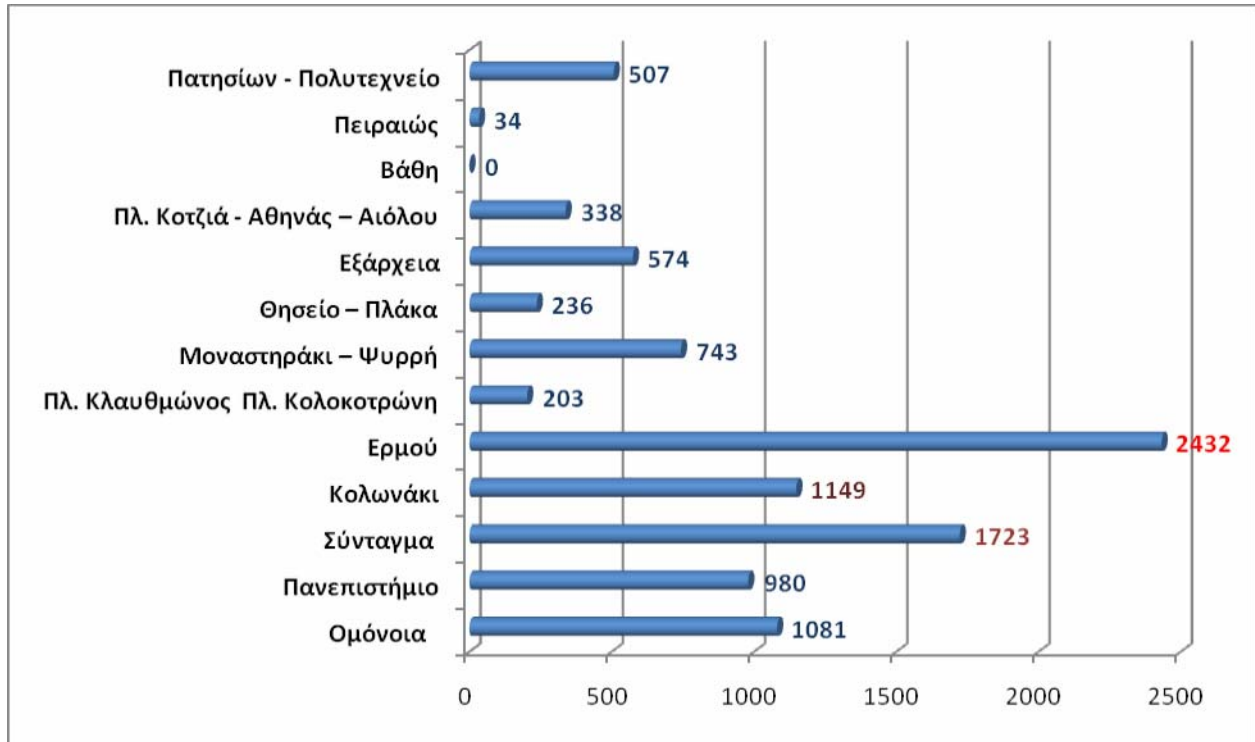
Διάγραμμα 7α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους της Ζώνης Πειραιά για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια"



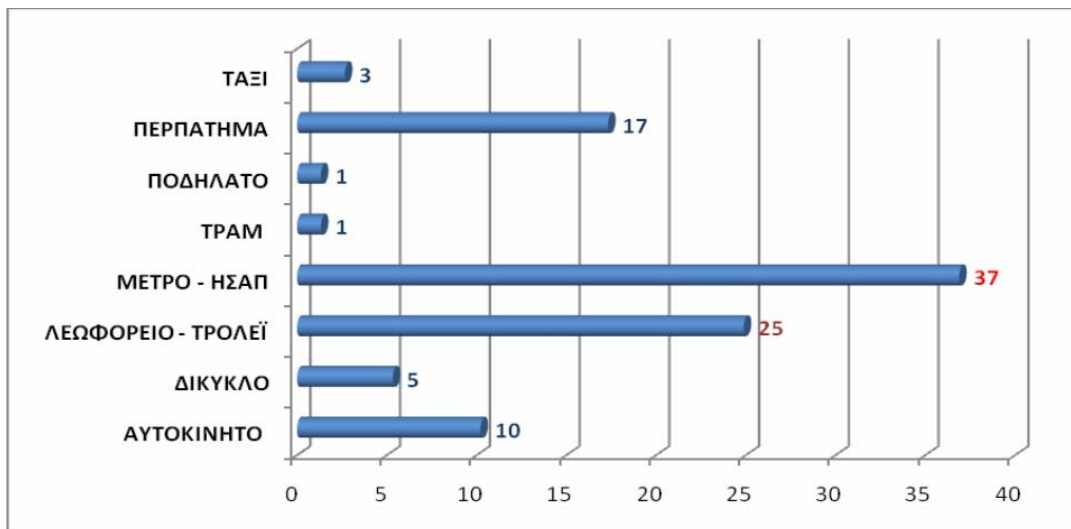
Διάγραμμα 7β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους της Ζώνης Πειραιά για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια"

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι της Ζώνης Πειραιά για "Αγορές / Ψώνια" είναι η Ερμού και το Κολωνάκι (Περίπου 29 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα) και το Πανεπιστήμιο και η Ομόνοια (Περίπου 29 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα). Οι κύριοι τρόποι μετακίνησης των κατοίκων της Ζώνης Πειραιά στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα "Αγορές / Ψώνια" είναι το Μετρό και ο ΗΣΑΠ (Περίπου 44 στους 100 κατοίκους) και τα Λεωφορεία – Τρόλεϊ (Περίπου 33 στους 100 κατοίκους) .

ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ



Διάγραμμα 8α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους στο σύνολο των περιοχών που μελετάμε για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια"

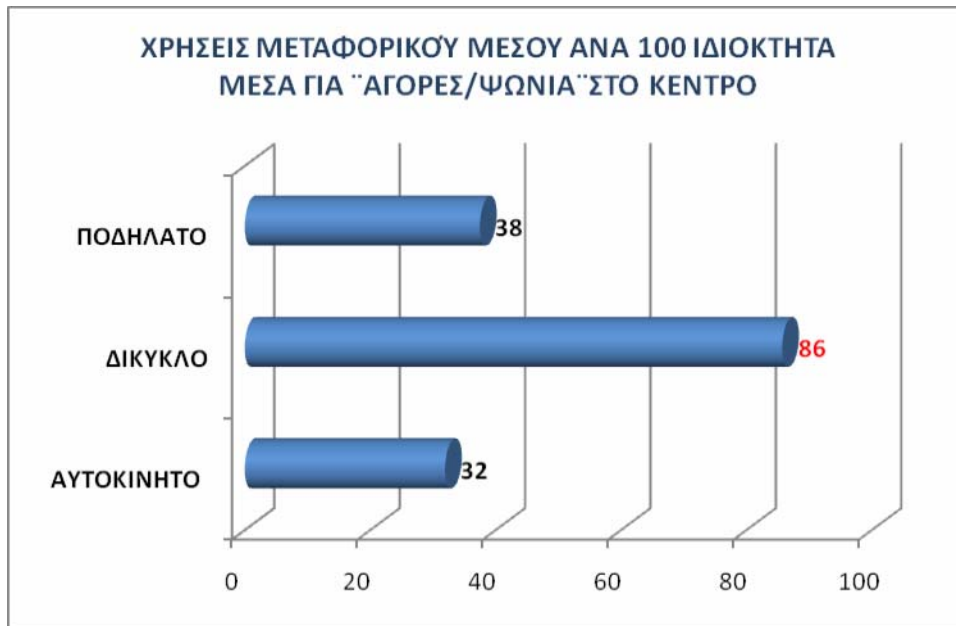


Διάγραμμα 8β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους στο σύνολο των περιοχών που μελετάμε για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια"

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμάει περισσότερο να επισκέπτεται των σύνολο των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας για “Αγορές / Ψώνια” είναι με σειρά προτίμησης η Ερμού(Περίπου 24 στους 100 κατοίκους) , το Σύνταγμα (Περίπου 17 στους 100 κατοίκους), το Κολωνάκι και η Ομόνοια (Περίπου 11 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα) και το Πανεπιστήμιο (Περίπου 10 στους 100 κατοίκους). Κύριος τρόπος μετακίνησης προς το Κέντρο για “Αγορές / Ψώνια” είναι το Μετρό και ο ΗΣΑΠ (Περίπου 37 στους 100 κατοίκους), ακολουθούν τα Λεωφορεία – Τρόλεϊ (Περίπου 25 στους 100 κατοίκους) και το Αυτοκίνητο (Περίπου 10 στους 100 κατοίκους). Χαμηλή χρήση έχουμε για το Τραμ και το Ποδήλατο(Περίπου 1 στους 100 κατοίκους), για το Ταξί(Περίπου 3 στους 100 κατοίκους), και το Δίκυκλο (Περίπου 5 στους 100 κατοίκους).



Διάγραμμα 9. Τα στοιχεία ισχύουν ανά 100 άτομα που επισκέπτονται το κέντρο για τη συγκεκριμένη δραστηριότητα τουλάχιστον μία φορά το μήνα.



Διάγραμμα 10. Το διάγραμμα αυτό μας δείχνει το πόσες φορές χρησιμοποιείται το κάθε μεταφορικό μέσο για την επίσκεψη στο κέντρο με σκοπό τη συγκεκριμένη δραστηριότητα, ανά 100 ιδιοκτήτες του κάθε μέσου.

Συμπέρασμα : Για τη δραστηριότητα "Αγορές / Ψώνια" το μεγαλύτερο ποσοστό χρήσης ιδιόκτητου μέσου παρουσιάζει το δίκυκλο (με 86 φορές χρήσεις στους 100 κατόχους), ενώ το αυτοκίνητο είναι αυτό που έχει το μεγαλύτερο ποσοστό ιδιοκτησίας (46 στους 100 κατοίκους)

ΣΠΑΝΙΑ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ

Ως σπάνια θεωρούμε την οικειοποίηση του κέντρου όταν η επισκέψεις σε αυτό για την πραγματοποίηση κάποιας συγκεκριμένης δραστηριότητας γίνονται το πολύ δύο φορές το τρίμηνο.

| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ | ΑΓΟΡΕΣ ΚΑΙ ΨΩΝΙΑ | |
|------------------------|---------------------|---------------------------------|
| | ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΩΝ | ΠΟΣΟΣΤΑ % επί του συνόλου (235) |
| ΚΕΝΤΡΟ | 2 | 0.9 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ. | 36 | 15.3 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 44 | 18.7 |
| ΝΟΤΙΑ | 46 | 19.6 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 28 | 11.9 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 45 | 19.1 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 34 | 14.5 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 235 | 100.0 |

Πίνακας 1. Ο πίνακας αυτός μας δείχνει την κατανομή των περιοχών κατοικίας για όσους επισκέπτονται το κέντρο της Αθήνας για τη δραστηριότητα "Αγορές / Ψώνια" το πολύ δύο φορές το τρίμηνο.



Διάγραμμα 1. Ποσοστά κατανομής κατοικίας για όσους επισκέπτονται το κέντρο το πολύ δύο φορές το τρίμηνο για "Αγορές / Ψώνια"

Συμπέρασμα : Οι "Σπάνιοι" (Το πολύ δύο φορές το τρίμηνο) επισκέπτες του Κέντρου για τη δραστηριότητα "Αγορές / Ψώνια" κατανέμονται σχετικά ισόποσα στις διάφορες περιοχές κατοικίας, εκτός από τους κατοίκους του κέντρου που εμφανίζουν σχεδόν μηδενικό ποσοστό σπάνιας οικειοποίησης., που σημαίνει πως σπάνια έως καθόλου χρησιμοποιούν κάποια περιοχή εκτός κέντρου για τη δραστηριότητα "Αγορές / Ψώνια". Από όλα τα προάστια το μικρότερο ποσοστό "Σπανίων" επισκεπτών κατέχουν τα ανατολικά προάστια, που σημαίνει πως χρησιμοποιούν τα τοπικά τους κέντρα για τη δραστηριότητα "Αγορές / Ψώνια" λιγότερο από τα υπόλοιπα προάστια.

| ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ "ΑΓΟΡΕΣ / ΨΩΝΙΑ" ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ | ΠΟΣΟΣΤΑ επί του συνόλου (294) |
|--|----------------|-------------------------------|
| ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ | 14 | 4.8 |
| ΜΕΡΑ ΠΑΡΑ ΜΕΡΑ | 6 | 2.0 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ | 22 | 7.5 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΜΗΝΑ | 72 | 24.5 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΤΡΙΜΗΝΟ | 65 | 22.1 |
| ΣΧΕΔΟΝ ΠΟΤΕ | 115 | 39.1 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 294 | |

Πίνακας 2. Ο πίνακας αυτός μας δείχνει πόσο συχνά πραγματοποιούν τη δραστηριότητα "Αγορές / Ψώνια" όσοι επισκέπτονται το πολύ δύο φορές το τρίμηνο το κέντρο για τη δραστηριότητα αυτή.



Διάγραμμα 2. Το παραπάνω διάγραμμα μας δείχνει πόσο συχνά πραγματοποιούν τη δραστηριότητα "Αγορές / Ψώνια" σε κάποιο μέρος εκτός του κέντρου όσοι επισκέπτονται το κέντρο το πολύ δύο φορές το τρίμηνο.

Συμπέρασμα : Παρατηρούμε πως τα 2/3 σχεδόν των ατόμων που οικειοποιούνται "Σπάνια" (Το πολύ μία φορά το τρίμηνο) το κέντρο για "Αγορές / Ψώνια" πραγματοποιούν εξίσου σπάνια τη δραστηριότητα αυτή σε κάποιον άλλο προορισμό. Το υπόλοιπο 1/3 πραγματοποιεί τη δραστηριότητα "Συχνά"(Τουλάχιστον μία φορά το μήνα) σε κάποιον άλλο προορισμό.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ

Πρόκειται για τους ερωτηθέντες για τους οποίους η απάντηση για τη συχνότητα πραγματοποίησης κάποιας δραστηριότητας ανεξαρτήτως προορισμού, συμπίπτει με την απάντηση για τη συχνότητα πραγματοποίησης της συγκεκριμένης δραστηριότητας στο κέντρο. Οπότε ισχύει για τους παραπάνω πως όταν πραγματοποιούν τη συγκεκριμένη δραστηριότητα τότε αυτό θα πραγματοποιείται αποκλειστικά στο κέντρο.

| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΣΚΕΨΕΩΝ | ΠΟΣΟΣΤΑ% | ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΟΧΗΣ | ΠΟΣΟΣΤΟ % |
|------------------------|--------------------|----------|------------------------|-----------|
| ΚΕΝΤΡΟ | 7 | 5 | 11 | 64 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ. | 47 | 36 | 95 | 49 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 17 | 13 | 70 | 24 |
| ΝΟΤΙΑ | 20 | 15 | 74 | 27 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 12 | 9 | 46 | 26 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 22 | 17 | 81 | 27 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 5 | 4 | 52 | 10 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 130 | 100 | | |

Πίνακας 1. Ο παραπάνω πίνακας μας δείχνει τις περιοχές κατοικίας ανά 100 αποκλειστικούς επισκέπτες του κέντρου για τη δραστηριότητα "Αγορές / Ψώνια".



Διάγραμμα 1. Στο διάγραμμα αυτό βλέπουμε τις περιοχές κατοικίας ανά 100 επισκέπτες του κέντρου, οι οποίοι χρησιμοποιούν μόνο το κέντρο ως προορισμό πραγματοποίησης της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια", ανεξαρτήτως της συχνότητας πραγματοποίησης της δραστηριότητας.

Συμπέρασμα : Το μεγαλύτερο ποσοστό αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου της Αθήνας για “Αγορές / Ψώνια” έχουν προέλευση τις περιοχές κατοικίας του Δ. Αθηναίων (εκτός κέντρο) και αποτελούν σχεδόν το 1/3 των αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου .

ΑΝΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΠΛΗΘΟΣ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΩΝ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ



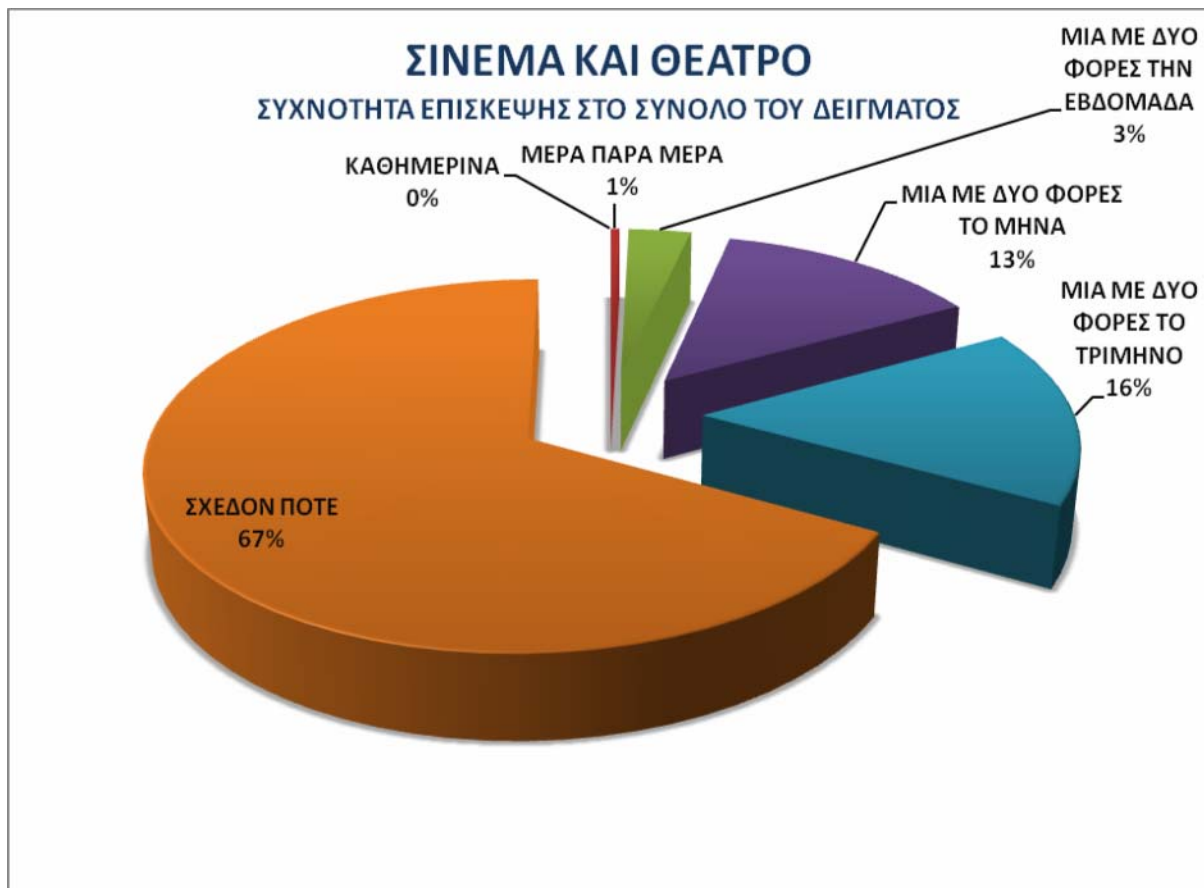
Διάγραμμα 2. Το διάγραμμα αυτό μας δείχνει πόσοι ανά 100 κατοίκους κάθε κατηγορίας περιοχής κατοικίας χρησιμοποιούν το κέντρο ως αποκλειστικό προορισμό για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Αγορές / Ψώνια” ανεξαρτήτως της συχνότητας πραγματοποίησης της δραστηριότητας.

Συμπέρασμα : η περιοχές κατοικίας με το μεγαλύτερο ποσοστό αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου της Αθήνας για “Αγορές / Ψώνια” είναι το κέντρο (64 στους 100 κατοίκους) , ακολουθεί ο Δ. Αθηναίων – εκτός κέντρου – (49 στους 100 κατοίκους) και τα υπόλοιπα προάστια έχουν παρόμοιο ποσοστό αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου (Σχεδόν 1 στους 4 κατοίκους κάθε προαστίου).

7.2.2. Σινεμά και Θέατρο

| ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΣΚΕΨΗΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΓΙΑ "ΣΙΝΕΜΑ / ΘΕΑΤΡΟ" | ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ | ΠΟΣΟΣΤΑ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΩΝ |
|--|----------------|------------------------------------|
| ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ | 0 | 0 |
| ΜΕΡΑ ΠΑΡΑ ΜΕΡΑ | 2 | 0.5 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ | 14 | 3.2 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΜΗΝΑ | 59 | 13.4 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΤΡΙΜΗΝΟ | 70 | 15.9 |
| ΣΧΕΔΟΝ ΠΟΤΕ | 295 | 67.0 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 440 | 100.0 |

Πίνακας 1. Αριθμός ατόμων και ποσοστά ανά κατηγορία συχνότητας από το σύνολο των ερωτηθέντων που χρησιμοποιούν το κέντρο για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Σινεμά / Θέατρο"



Σχήμα 1. Απεικόνιση του ποσοστού επίσκεψης του κέντρου με σκοπό τη δραστηριότητα "Σινεμά / Θέατρο" ανά κατηγορία συχνότητας

Συμπέρασμα : Από τα παραπάνω στοιχεία βλέπουμε πως σχεδόν το 17% των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας επισκέπτεται το κέντρο για “Σινεμά / Θέατρο”

ΣΥΧΝΗ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ – Τουλάχιστον μια φορά το μήνα

Ως συχνή οικειοποίηση του κέντρου για μία συγκεκριμένη δραστηριότητα θεωρούμε αυτή στην οποία η δραστηριότητα αυτή πραγματοποιείται παραπάνω από μία φορά το μήνα. Οπότε και λαμβάνουμε ως σύνολο μελέτης, το σύνολο των ερωτηθέντων που επέλεξαν να απαντήσουν “ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ”, ή “ ΜΕΡΑ ΠΑΡΑ ΜΕΡΑ”, ή “ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ”, ή “ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΜΗΝΑ” στην ερώτηση του “πόσο συχνά χρησιμοποιείται το κέντρο της Αθήνας για την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης δραστηριότητας;”

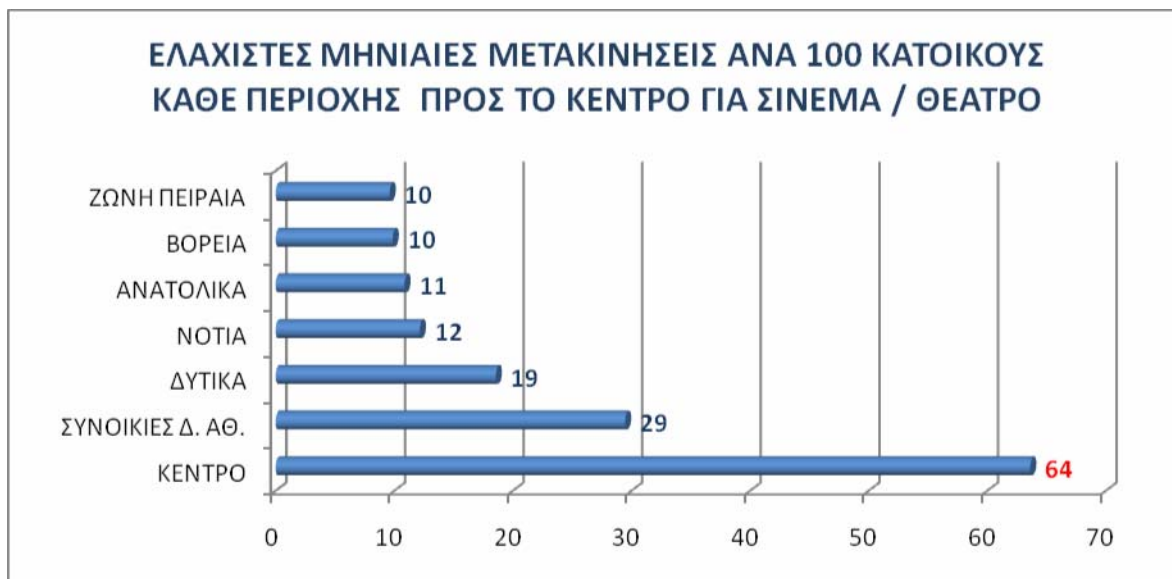
| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ | | |
|------------------------|-------------------------------|------------------------------|
| ΣΙΝΕΜΑ ΚΑΙ ΘΕΑΤΡΟ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ανά περιοχή | ΠΟΣΟΣΤΑ % επί του συνόλου |
| ΚΕΝΤΡΟ | 7 | 9.3 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ. | 28 | 37.3 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 13 | 17.3 |
| ΝΟΤΙΑ | 9 | 12.0 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 5 | 6.7 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 8 | 10.7 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 5 | 6.7 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 75 | |

Πίνακας 2. Θέση περιοχής κατοικίας των ατόμων που επισκέπτονται το κέντρο πάνω από μια φορά το μήνα με σκοπό την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Σινεμά / Θέατρο”



Σχήμα 2. Διάγραμμα όσων επισκέπτονται το κέντρο πάνω από μία φορά το μήνα με σκοπό την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Σινεμά / Θέατρο”. Τα ποσοστά αναφέρονται στο σύνολο όσων ερωτηθέντων επισκέπτονται το κέντρο πάνω από μία φορά το μήνα για την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης δραστηριότητας.

Συμπέρασμα : Το μεγαλύτερο ποσοστό (Περίπου 37 στους 100) όσων επισκέπτονται το κέντρο για “Σινεμά / Θέατρο” κατοικεί στο Δήμο Αθηναίων (εκτός του κέντρου).

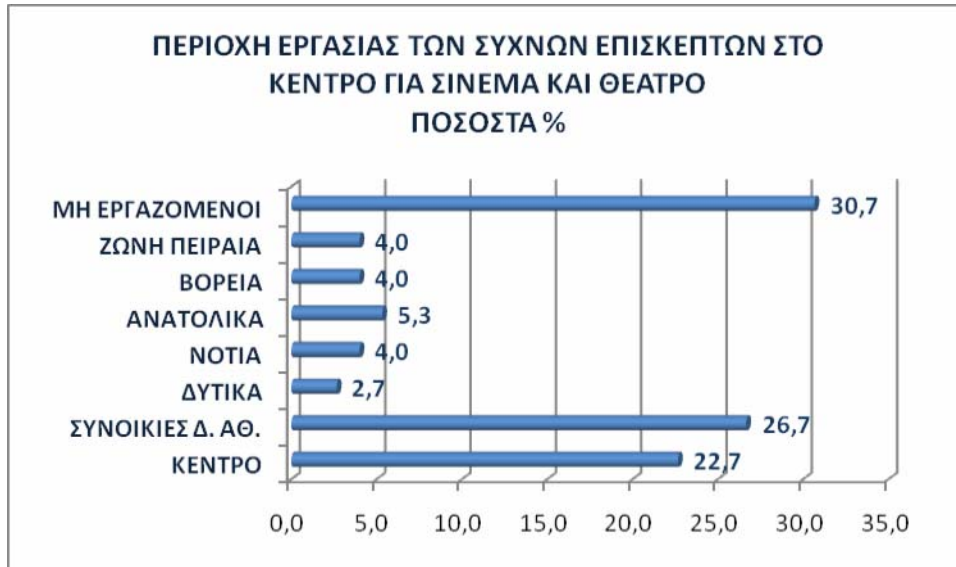


Σχήμα 3. Διάγραμμα στο οποίο παρουσιάζεται ο αριθμός των ελαχίστων μετακινήσεων ανα εκατό κατοίκους για κάθε περιοχής κατοικίας. Η αναγωγή στον πληθυσμό έγινε με βάση τον συνολικό αριθμό των κατοίκων τις κάθε περιοχής που ερωτήθηκαν.

Συμπέρασμα : Η παρουσία ανά κάτοικο περιοχής στο κέντρο για τη δραστηριότητα “Σινεμά / Θέατρο” είναι μεγαλύτερη για την περιοχή κατοικίας του κέντρου (Περίπου 64 στους 100 κατοίκους) ακολουθούν οι περιοχές του Δήμου Αθηναίων – εκτός κέντρου – (Περίπου 3 στους 10 κατοίκους). Έπειτα για τα Βόρεια, Ανατολικά και Νότια προάστια, καθώς και για τη Ζώνη Πειραιά παρατηρούμε σχετική ομοιογένεια ως προς την παρουσία ανά κάτοικο για κάθε κατηγορία προαστίων και για τη συγκεκριμένη δραστηριότητα (Περίπου 1 στους 10 κατοίκους), με εξαίρεση τα Δυτικά Προάστια που έχουν κάπως μεγαλύτερη παρουσία (2 στους 10 κατοίκους).

| ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ | ΠΟΣΟΣΤΟ % επί του συνόλου (52) |
|------------------------|----------------|--------------------------------|
| ΚΕΝΤΡΟ | 17 | 32.7 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ. | 20 | 38.5 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 2 | 3.8 |
| ΝΟΤΙΑ | 3 | 5.8 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 4 | 7.7 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 3 | 5.8 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 3 | 5.8 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 52 | |

Πίνακας 3. Θέση περιοχής εργασίας των ατόμων που επισκέπτονται το κέντρο πάνω από μία φορά το μήνα με σκοπό την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Σινεμά / Θέατρο”. Το σύνολο των 52 ατόμων αναφέρεται σε όσους επισκέπτονται το κέντρο τουλάχιστον μία φορά το μήνα για “Σινεμά / Θέατρο” και ταυτόχρονα ανήκουν στην κατηγορία απασχόλησης των “εργαζομένων”



Σχήμα 4. Διάγραμμα στο οποίο παρουσιάζεται η κατανομή της θέσης εργασίας των ατόμων που επισκέπτονται το κέντρο πάνω από μία φορά το μήνα με σκοπό την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Σινεμά / Θέατρο”. Τα ποσοστά αναφέρονται στο σύνολο όσων ερωτηθέντων επισκέπτονται το κέντρο πάνω από μία φορά το μήνα για την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης δραστηριότητας και ταυτόχρονα ανήκουν στην κατηγορία απασχόλησης των “Εργαζομένων”

Συμπέρασμα : Παρατηρούμε πως από το σύνολο όσων οικειοποιούνται το κέντρο για “Σινεμά / Θέατρο” το μεγαλύτερο μέρος τους εργάζεται στις περιοχές του Δήμου Αθηναίων – εκτός κέντρου – (Περίπου 27 στους 100) αλλά και στην περιοχή του κέντρου (Περίπου 23 στους 100). Βλέπουμε λοιπόν πως σχεδόν οι 5 στους 10 από αυτούς που οικειοποιούνται το κέντρο τουλάχιστον μια φορά το μήνα για “Σινεμά / Θέατρο” εργάζονται στο σύνολο του Δ. Αθηναίων και περίπου 23 στους 100 εργάζονται στο Κέντρο.

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΔΗΛΩΣΑΝ ΠΡΟΤΙΜΗΣΗ ΝΑ ΕΠΙΣΚΕΠΤΟΝΤΑΙ ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΣΥΧΝΗ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ | Ομόνοια | Πανεπιστήμιο | Σύνταγμα | Κολωνάκι | Ερμού | Πλ. Κλαυθμώνος Πλ | Μοναστηράκι - Ψυρρή | Θησείο - Εξάρχεια | Πλ. Κοτζιά - Αθηνάς - Αιό Βάθη | Πειραιώς | Πατησίων - Πολυτεχνείο | | |
|--------------------|---------|--------------|----------|----------|-------|-------------------|---------------------|-------------------|--------------------------------|----------|------------------------|----|----|
| ΚΕΝΤΡΟ | 7 | 20 | 27 | 7 | 7 | 7 | 7 | 0 | 7 | 7 | 0 | 0 | 7 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘ. | 6 | 20 | 20 | 2 | 0 | 8 | 2 | 2 | 12 | 0 | 2 | 6 | 18 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 7 | 7 | 27 | 7 | 0 | 7 | 0 | 13 | 13 | 0 | 0 | 0 | 20 |
| ΝΟΤΙΑ | 0 | 20 | 33 | 0 | 0 | 0 | 13 | 13 | 0 | 0 | 0 | 20 | 0 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 0 | 0 | 0 | 43 | 14 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 0 | 25 | 17 | 8 | 0 | 8 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 17 | 17 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 0 | 0 | 56 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | 11 | 22 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 6 | 16 | 25 | 3 | 1 | 6 | 3 | 7 | 7 | 1 | 1 | 10 | 15 |

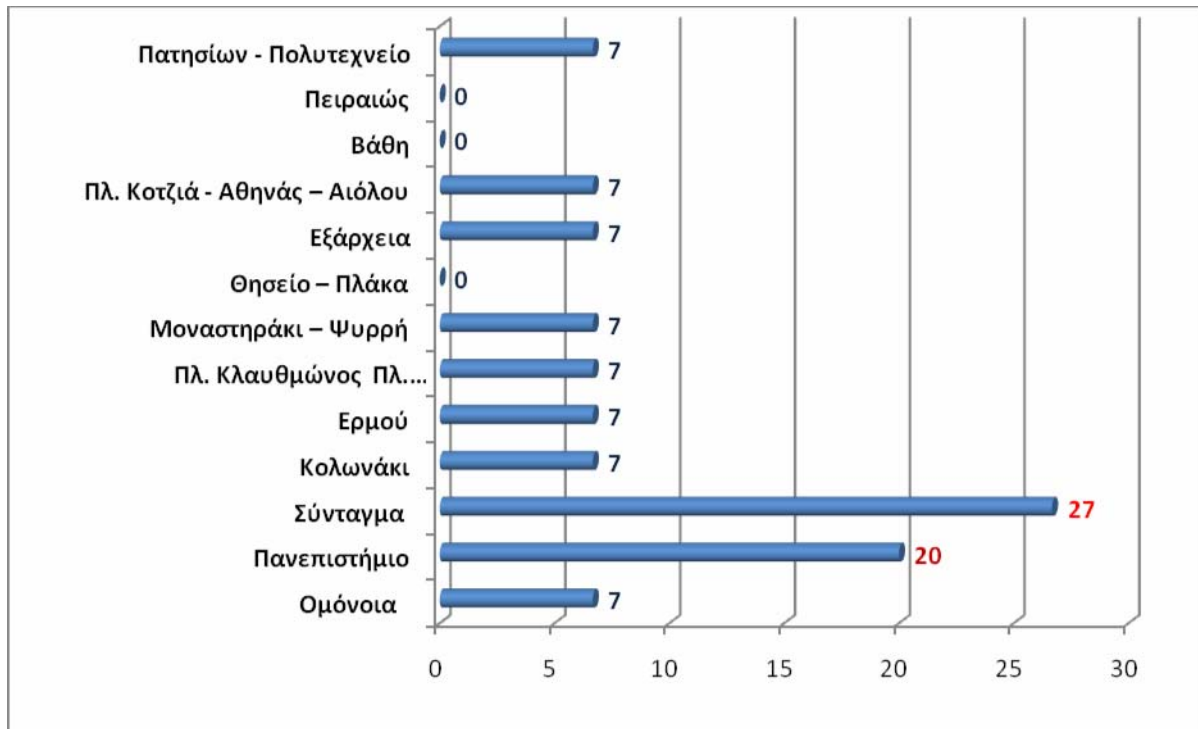
Πίνακας 4. Οι ελάχιστες επισκέψεις το μήνα που πραγματοποιούνται ανά 10000 κατοίκους για κάθε περιοχή κατοικίας που μελετάμε, ανά τις επιμέρους περιοχές του κέντρου για "Σινεμά / Θέατρο".

| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ | ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ | ΔΙΚΥΚΛΟ | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ - ΤΡΟΛΕΪ | ΜΕΤΡΟ - ΗΣΑΠ | ΤΡΑΜ | ΠΟΔΗΛΑΤΟ | ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ | ΤΑΞΙ |
|--------------------|------------|---------|--------------------|--------------|------|----------|-----------|------|
| ΚΕΝΤΡΟ | 0 | 0 | 27 | 9 | 0 | 0 | 64 | 0 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘ. | 9 | 16 | 29 | 22 | 0 | 0 | 18 | 7 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 15 | 0 | 25 | 50 | 0 | 5 | 0 | 5 |
| ΝΟΤΙΑ | 25 | 6 | 13 | 25 | 13 | 0 | 19 | 0 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 29 | 0 | 14 | 43 | 0 | 0 | 14 | 0 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 44 | 22 | 11 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 11 | 0 | 22 | 44 | 0 | 0 | 11 | 11 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 15 | 9 | 23 | 29 | 2 | 1 | 17 | 4 |

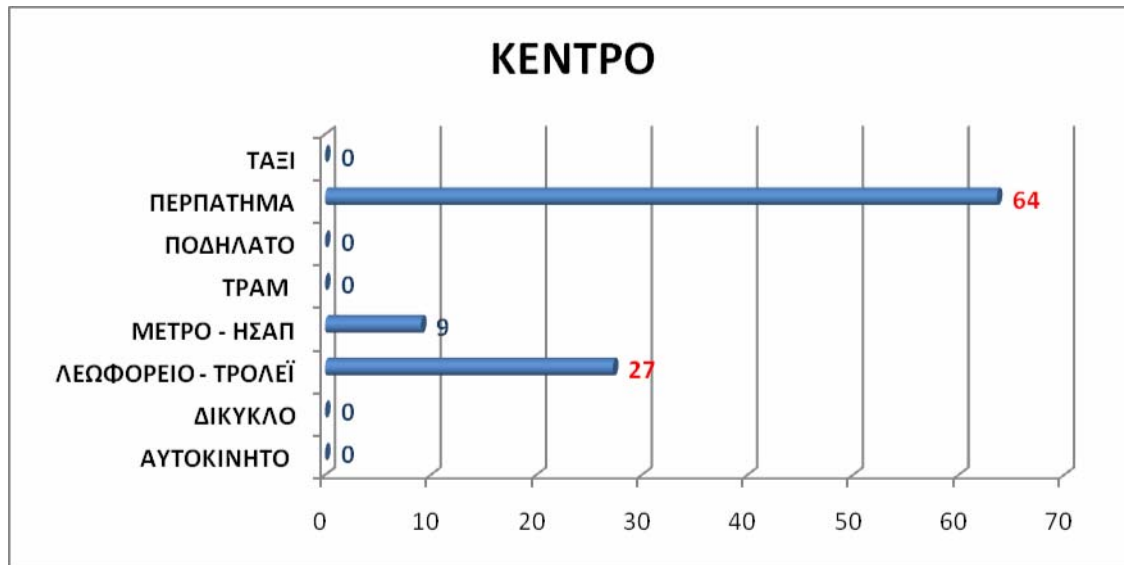
Πίνακας 5. Η χρήση κάθε μεταφορικού μέσου για κάθε κατηγορία περιοχής κατοικίας που μελετάμε, ανά 100 επισκέψεις στο κέντρο για "Σινεμά / Θέατρο".

Παρακάτω, οι πληροφορίες που βρίσκονται στους παραπάνω πίνακες παρουσιάζονται σε διαγράμματα για κάθε κατηγορία περιοχής κατοικίας ξεχωριστά, ώστε να διευκολυνθεί η εξαγωγή συμπερασμάτων.

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ



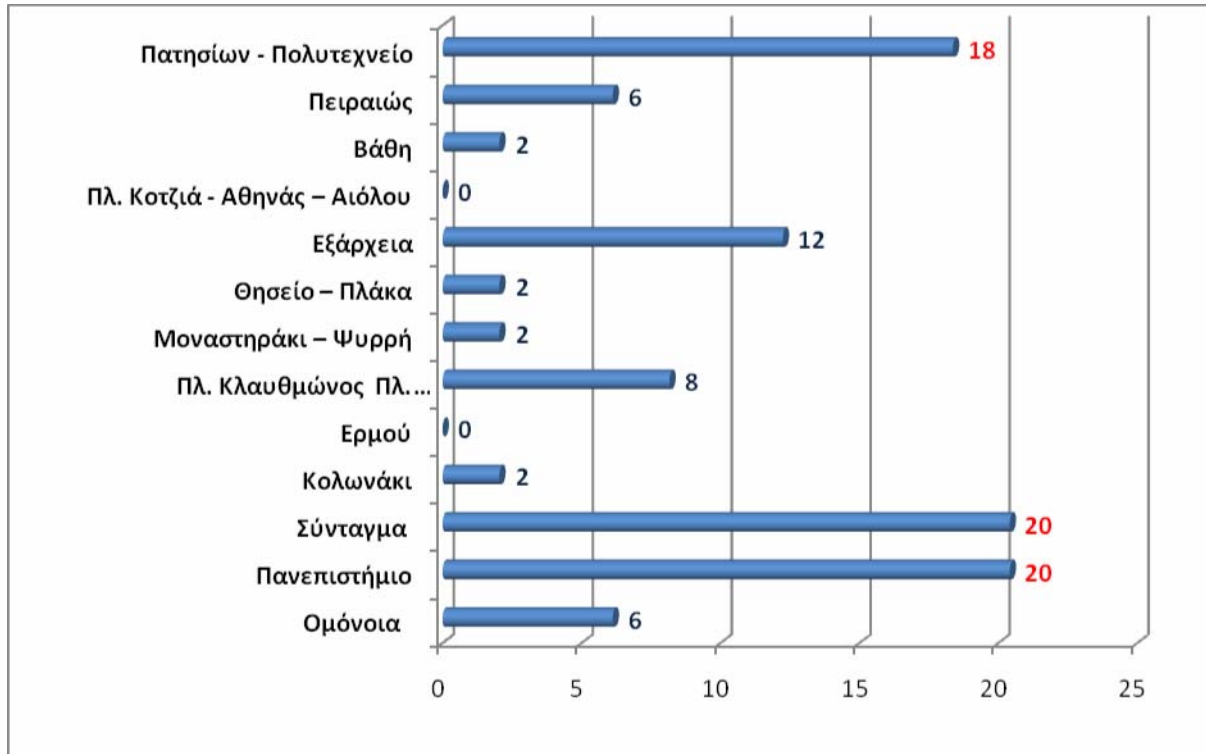
Διάγραμμα 1α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 100 κατοίκους Κέντρου για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Σινεμά / Θέατρο”



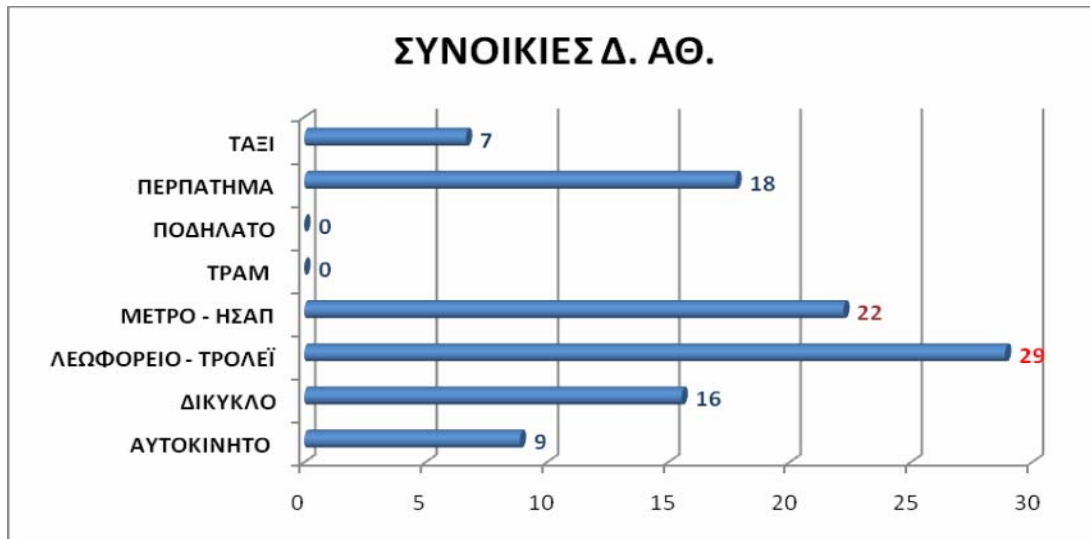
Διάγραμμα 1β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους του Κέντρου για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Σινεμά / Θέατρο”

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν να επισκέπτονται οι κάτοικοι του Κέντρου για “Σινεμά / Θέατρο” είναι το Σύνταγμα (Περίπου 27 στους 100 κατοίκους) και το Πανεπιστήμιο (Περίπου 20 στους 100 κατοίκους). Το περπάτημα (Σχεδόν 64 στους 100 κατοίκους) είναι ο κύριος τρόπος μετακίνησης τους στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Σινεμά / Θέατρο και ακολουθεί με διαφορά το Λεωφορείο – Τρόλεϊ (Σχεδόν 27 στους 100 κατοίκους).

ΚΑΤΟΙΚΟΙ Δ.ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΚΕΝΤΡΟΥ



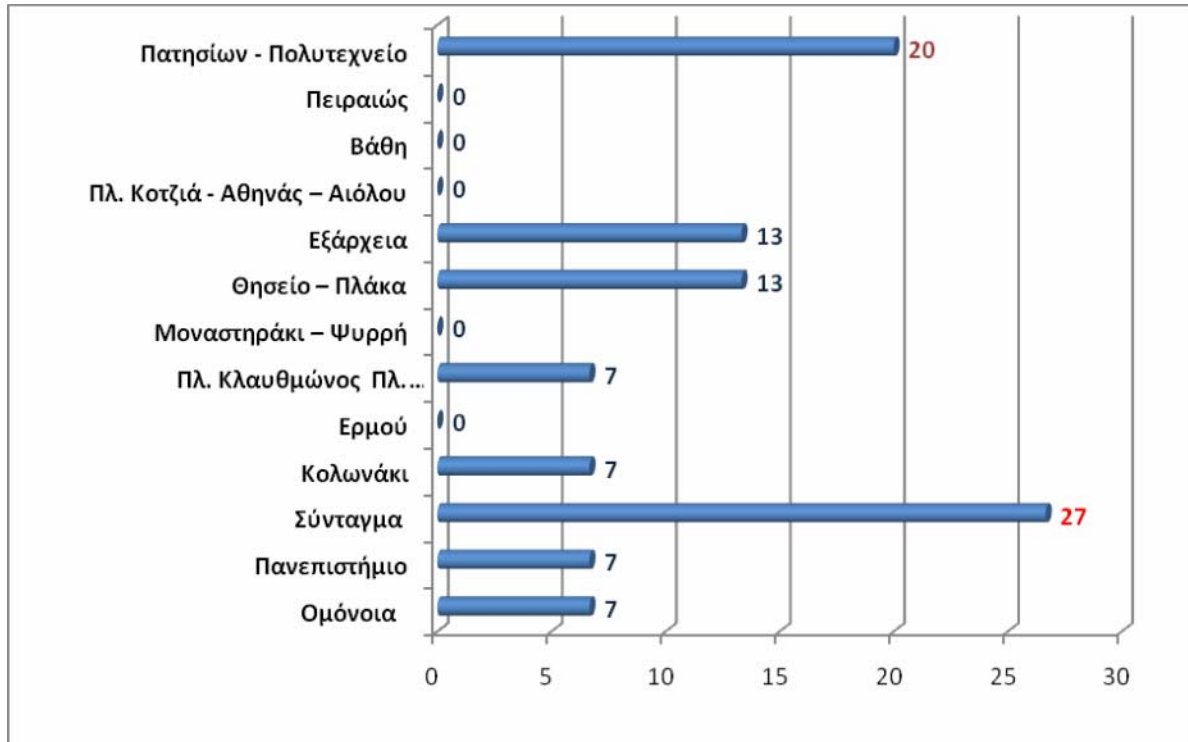
Διάγραμμα 2α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 100 κατοίκους του Δ. Αθηναίων (εκτός του Κέντρου) για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Σινεμά / Θέατρο"



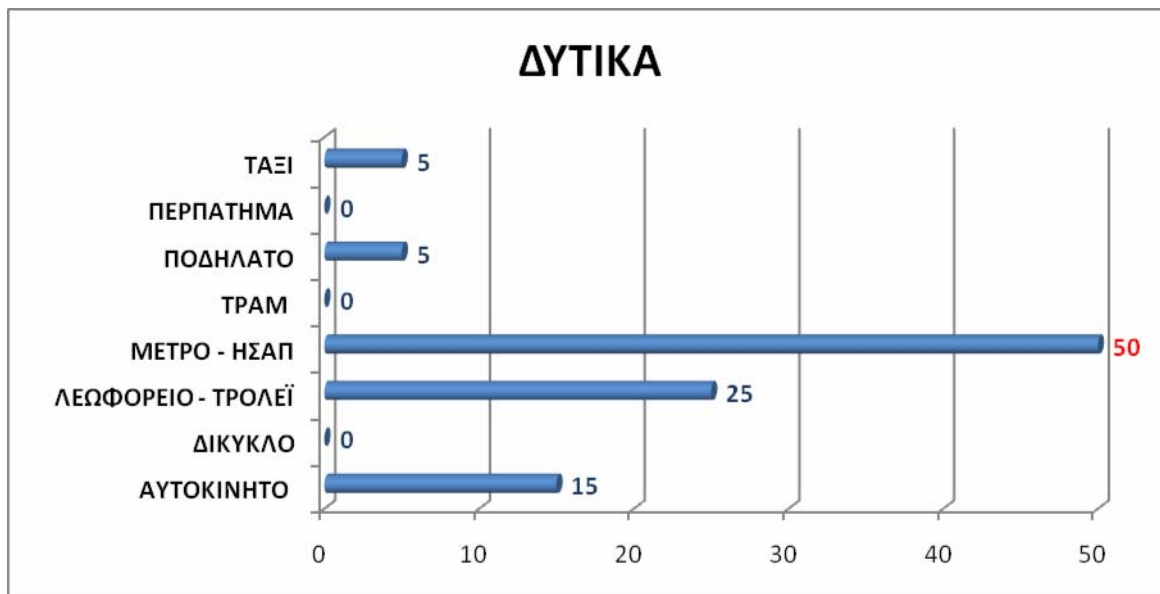
Διάγραμμα 2β. . Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους του Δ. Αθηναίων (εκτός του Κέντρου), για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Σινεμά / Θέατρο"

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι του Δήμου Αθηναίων – εκτός κέντρου – για “Σινεμά / Θέατρο” είναι το Σύνταγμα και το Πανεπιστήμιο (Περίπου 20 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα) καθώς και η περιοχή Πατησίων – Πολυτεχνείο (Περίπου 18 στους 100 κατοίκους) και τα Εξάρχεια (Περίπου 12 στους 100 κατοίκους). Οι κύριοι τρόποι μετακίνησης τους στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Σινεμά / Θέατρο” είναι τα Λεωφορεία και Τρόλεϊ (Σχεδόν 29 στους 100 κατοίκους) και το Μετρό και ο ΗΣΑΠ (Σχεδόν 29 στους 100 κατοίκους). Οπότε μπορούμε και να πούμε πως οι 5 στους 10 κατοίκους χρησιμοποιούν τη Δημόσια Συγκοινωνία. Ακολουθούν το περπάτημα (Περίπου 18 στους 100 κατοίκους) και το δίκυκλο (Περίπου 16 στους 100 κατοίκους).

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΔΥΤΙΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ



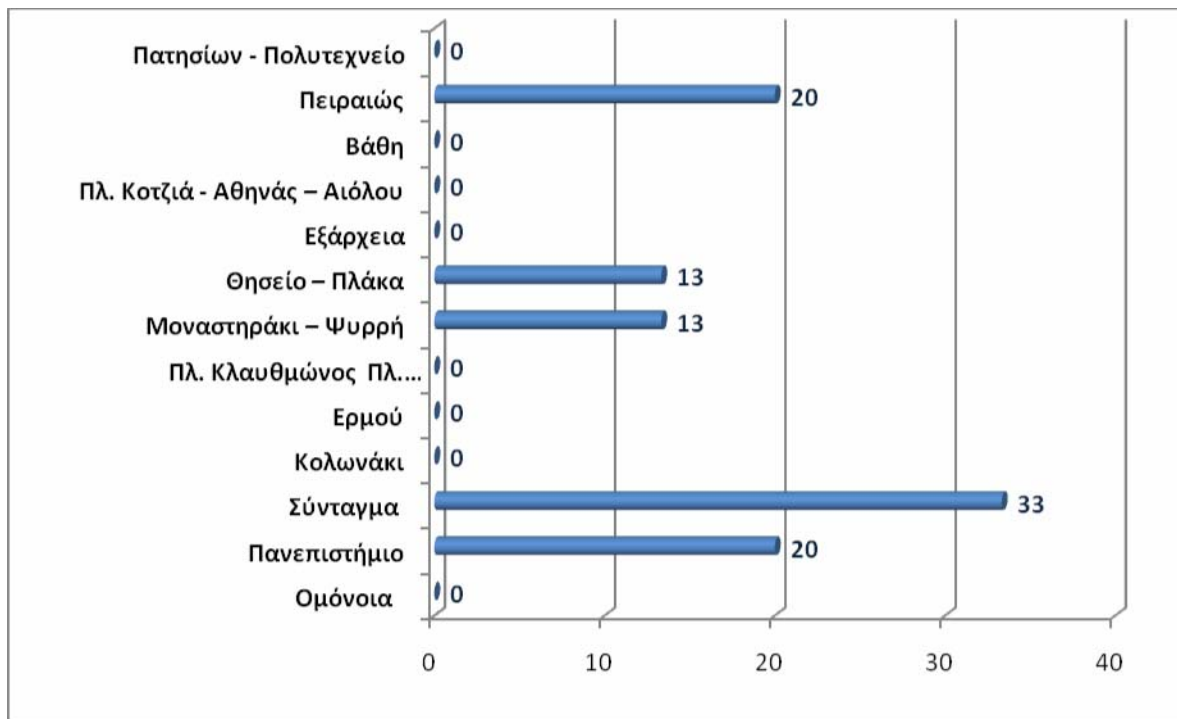
Διάγραμμα 3α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 100 κατοίκους των Δυτικών Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Σινεμά / Θέατρο"



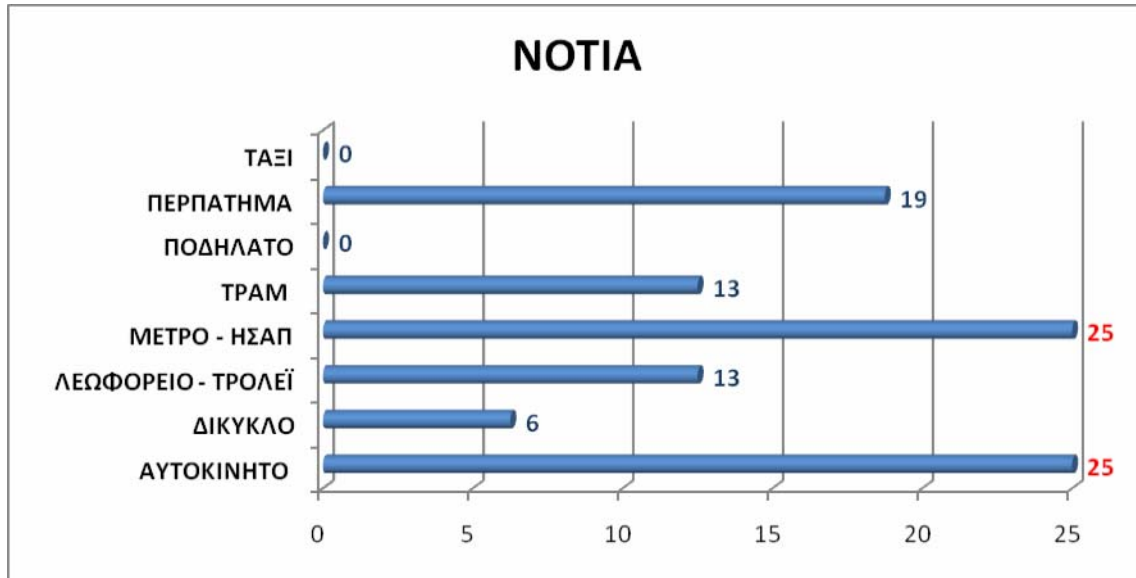
Διάγραμμα 3β. . Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους των Δυτικών Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Σινεμά / Θέατρο"

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι των Δυτικών Προαστίων για “Σινεμά / Θέατρο” είναι το Σύνταγμα (Περίπου 27 στους 100 κατοίκους) και η περιοχή Πατησίων – Πολυτεχνείο Σύνταγμα (Περίπου 20 στους 100 κατοίκους). Ακολουθούν οι περιοχές Θησείο – Πλάκα και Εξάρχεια (Περίπου 13 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα). Ο κύριος τρόπος μετακίνησης των κατοίκων των Δυτικών προαστίων στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Σινεμά / Θέατρο” είναι η χρήση του Μετρό και του ΗΣΑΠ (Περίπου 50 στους 100 κατοίκους) και το Λεωφορείο – Τρόλεϊ (Περίπου 25 στους 100 κατοίκους).

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΝΟΤΙΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ



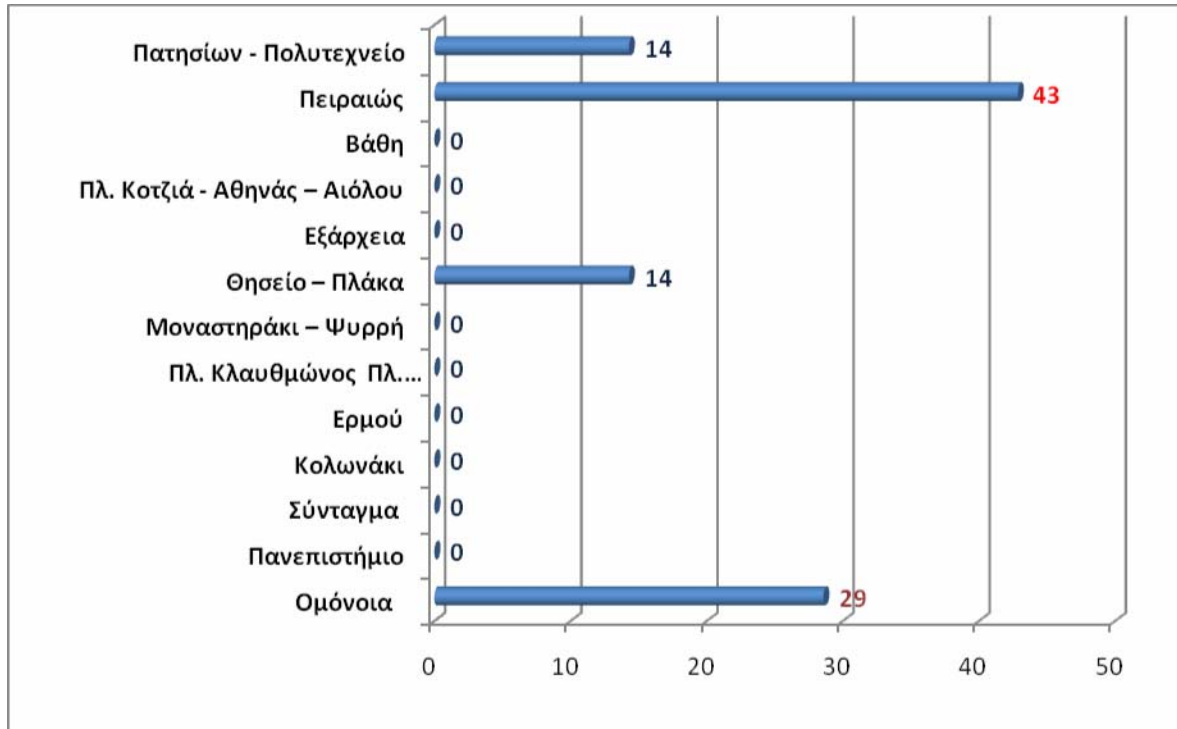
Διάγραμμα 4α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 100 κατοίκους των Νοτίων Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Σινεμά / Θέατρο”



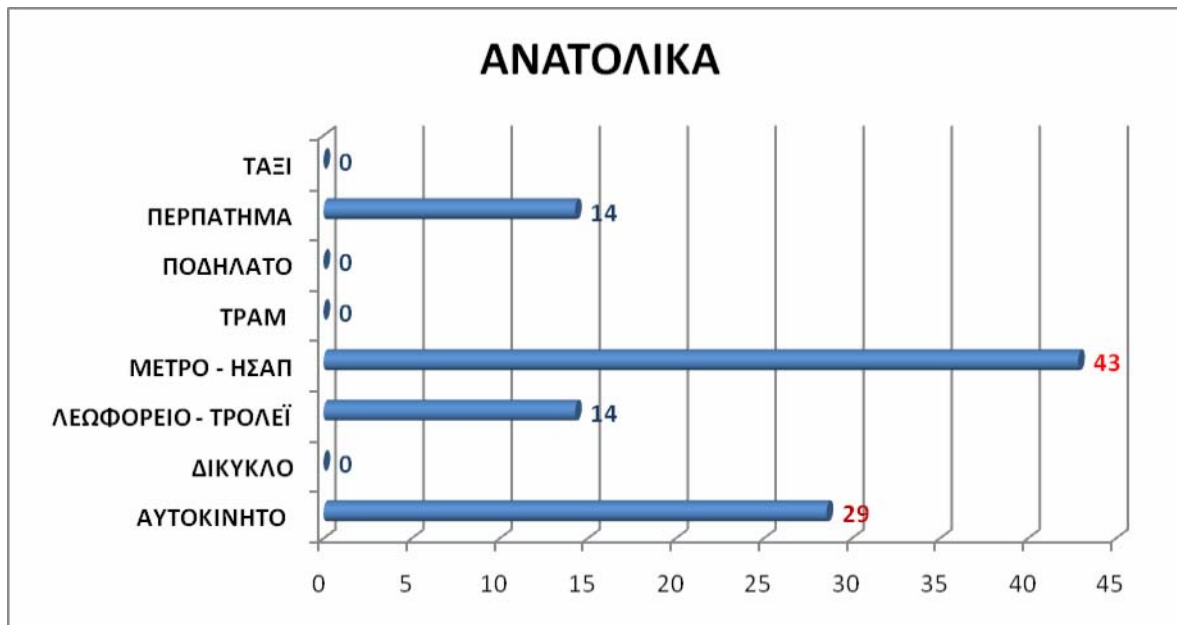
Διάγραμμα 4β. . Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους των Νοτίων Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Σινεμά / Θέατρο”

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι των Νοτίων Προαστίων για “Σινεμά / Θέατρο” είναι το Σύνταγμα (Περίπου 33 στους 100 κατοίκους) και το Πανεπιστήμιο και η περιοχή της Πειραιώς (Περίπου 20 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα)..Οι κύριοι τρόποι μετακίνησης των κατοίκων των Νοτίων προαστίων στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Σινεμά / Θέατρο” είναι η χρήση του Μετρό και του ΗΣΑΠ και το Αυτοκίνητο (Περίπου 1 στους 4 κατοίκους αντίστοιχα) και ακολουθεί το Λεωφορείο – Τρόλεϊ και το Τραμ (Περίπου 13 στους 100 αντίστοιχα)

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ



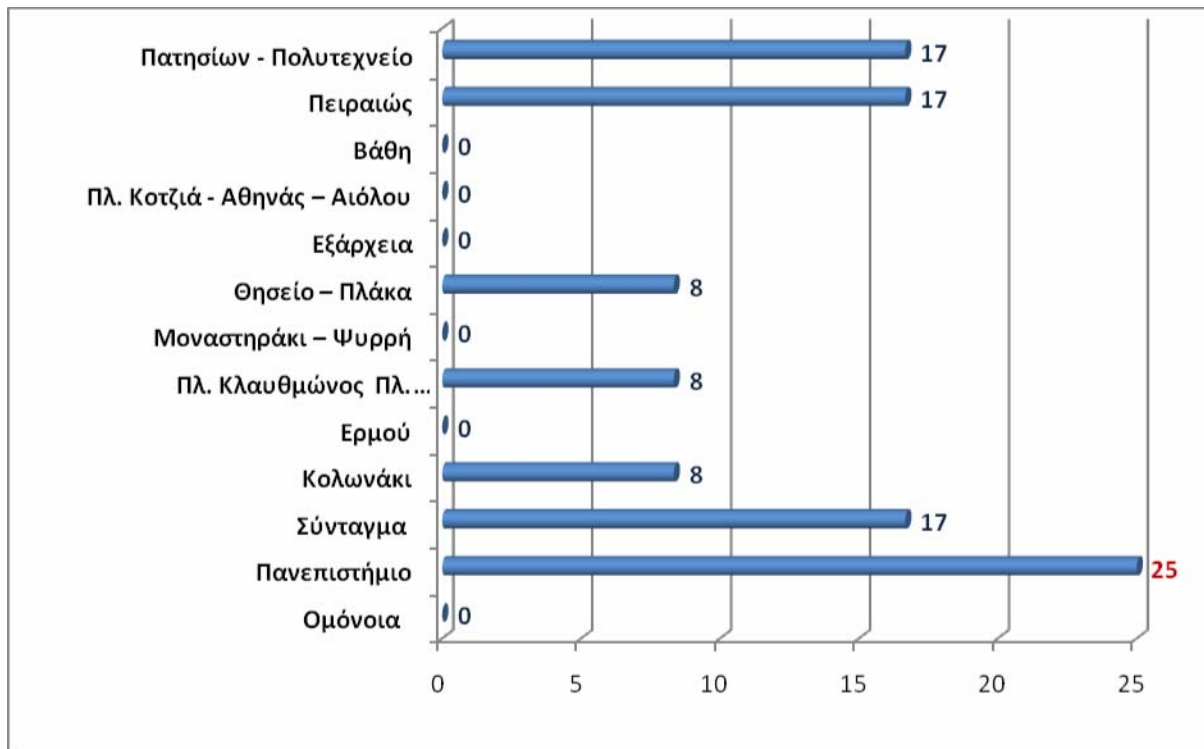
Διάγραμμα 5α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 100 κατοίκους των Ανατολικών προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Σινεμά / Θέατρο"



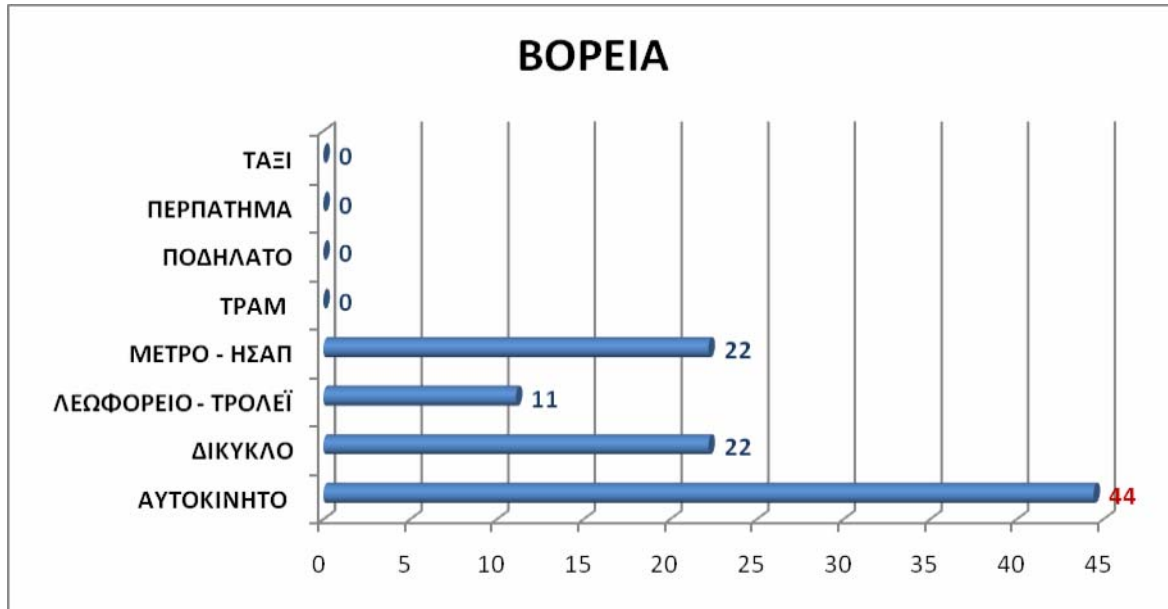
Διάγραμμα 5β. . Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους των Ανατολικών Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Σινεμά / Θέατρο"

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι των Ανατολικών Προαστίων για “Σινεμά / Θέατρο” είναι η περιοχή της Πειραιώς (Περίπου 43 στους 100 κατοίκους) και η Ομόνοια (Περίπου 29 στους 100 κατοίκους) .Οι κύριοι τρόποι μετακίνησης των κατοίκων των Ανατολικών Προαστίων στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Σινεμά / Θέατρο ” είναι το Μετρό και ο ΗΣΑΠ (Περίπου 43 στους 100 κατοίκους), ακολουθεί το αυτοκίνητο (Περίπου 29 στους 100 κατοίκους) και τα Λεωφορεία – Τρόλεϊ και το περπάτημα (Περίπου 14 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα).

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΒΟΡΕΙΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ



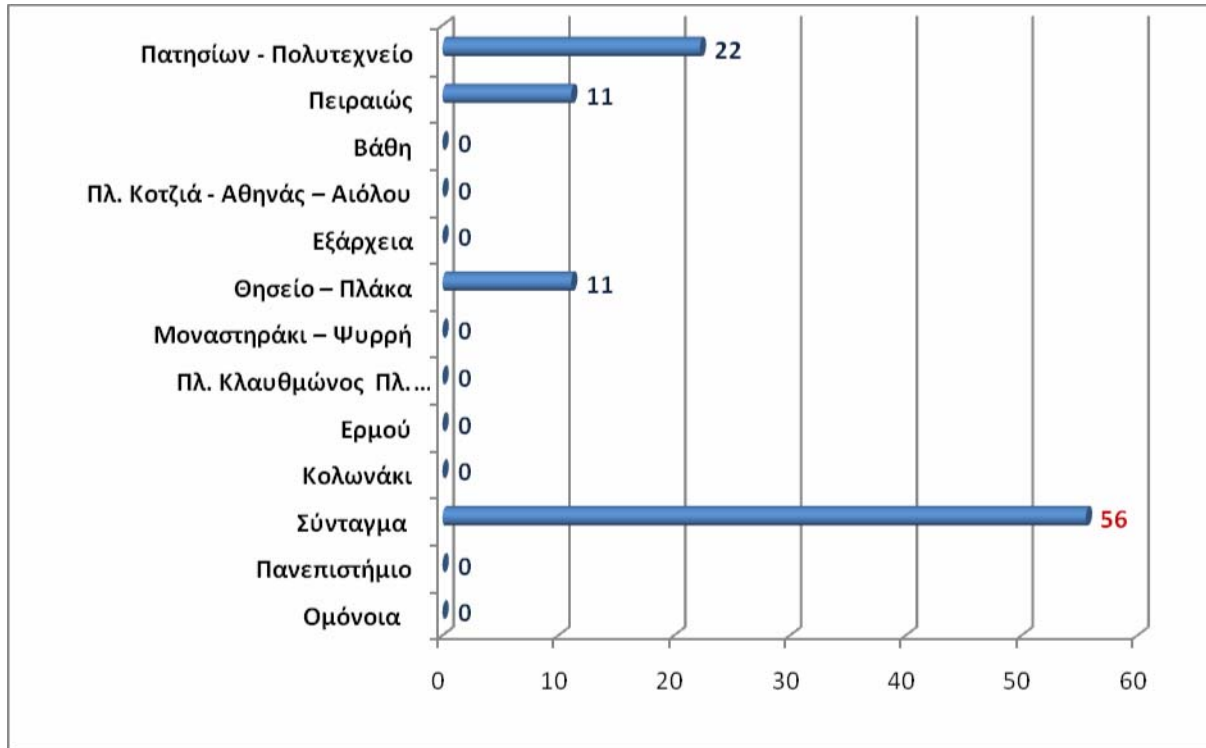
Διάγραμμα 6α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 100 κατοίκους των Βορείων Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Σινεμά / Θέατρο”



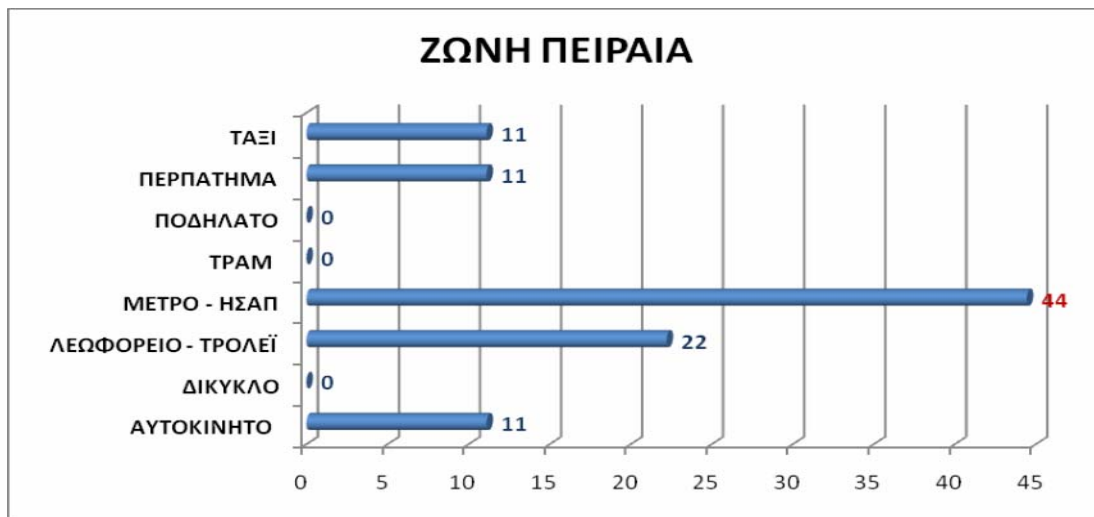
Διάγραμμα 6β. . Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους των Βορείων Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Σινεμά / Θέατρο”

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι των Βορείων Προαστίων για “Σινεμά / Θέατρο” είναι το Πανεπιστήμιο (Περίπου 25 στους 100 κατοίκους) και ακολουθούν το Σύνταγμα, η Πειραιώς και η Πατησίων – Πολυτεχνείο (Περίπου 17 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα) . Ο κύριος τρόπος μετακίνησης των κατοίκων των Βορείων Προαστίων στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Σινεμά / Θέατρο” είναι το Αυτοκίνητο (Περίπου 44 στους 100 κατοίκους). Ακολουθούν το Μετρό – ΗΣΑΠ και το Δίκυκλο(22 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα).

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΖΩΝΗΣ ΠΕΙΡΑΙΑ



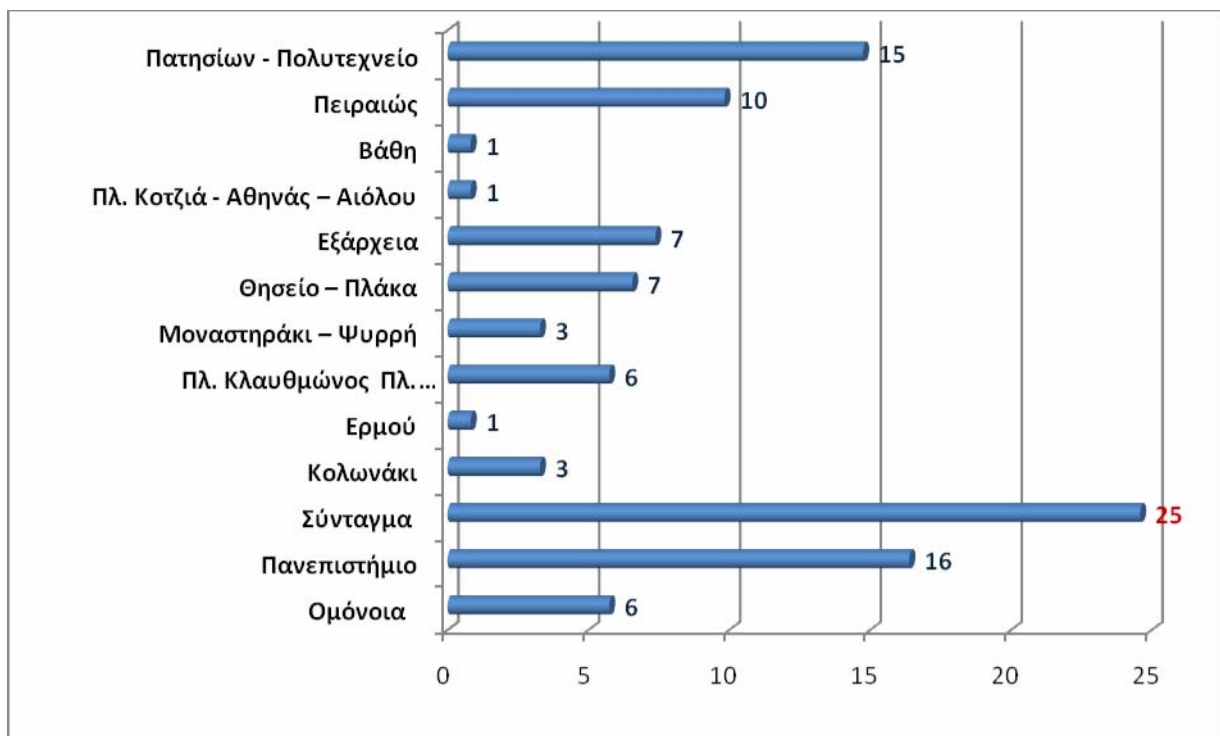
Διάγραμμα 7α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 100 κατοίκους της Ζώνης Πειραιά για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Σινεμά / Θέατρο”



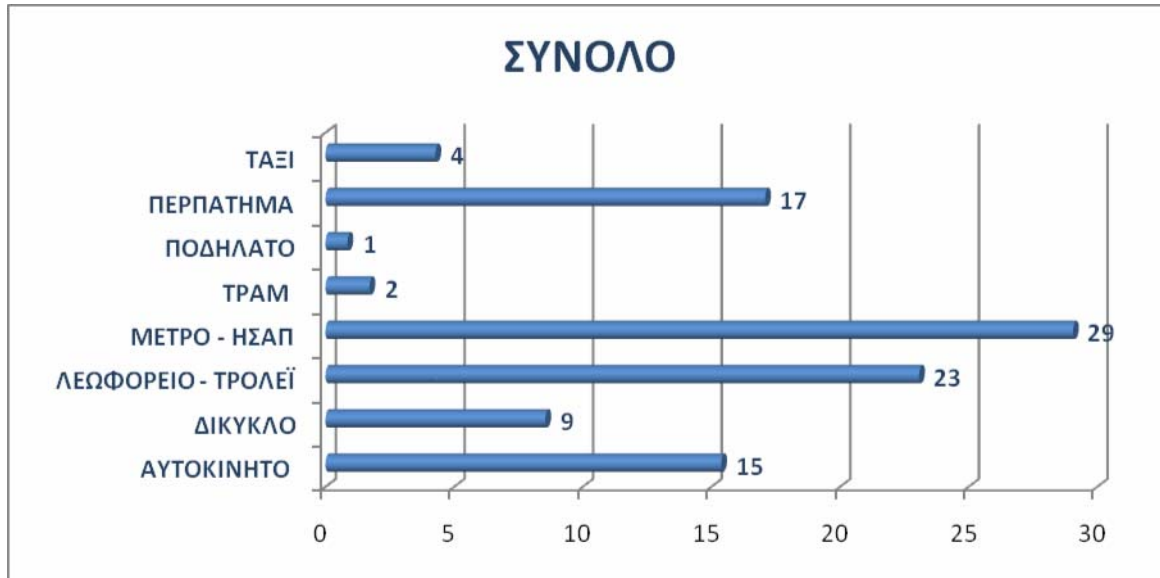
Διάγραμμα 7β. . Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους της Ζώνης Πειραιά για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Σινεμά / Θέατρο”

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι της Ζώνης Πειραιά για “Σινεμά / Θέατρο” είναι με αρκετή διαφορά το Σύνταγμα (Περίπου 56 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα) και ακολουθεί η περιοχή Πατησίων – Πολυτεχνείο (Περίπου 22 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα). Οι κύριοι τρόποι μετακίνησης των κατοίκων της Ζώνης Πειραιά στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Σινεμά / Θέατρο” είναι το Μετρό και ο ΗΣΑΠ (Περίπου 44 στους 100 κατοίκους) και τα Λεωφορεία – Τρόλεϊ (Περίπου 22 στους 100 κατοίκους) .

ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ



Διάγραμμα 8α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 100 κατοίκους στο σύνολο των περιοχών που μελετάμε για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Σινεμά / Θέατρο”



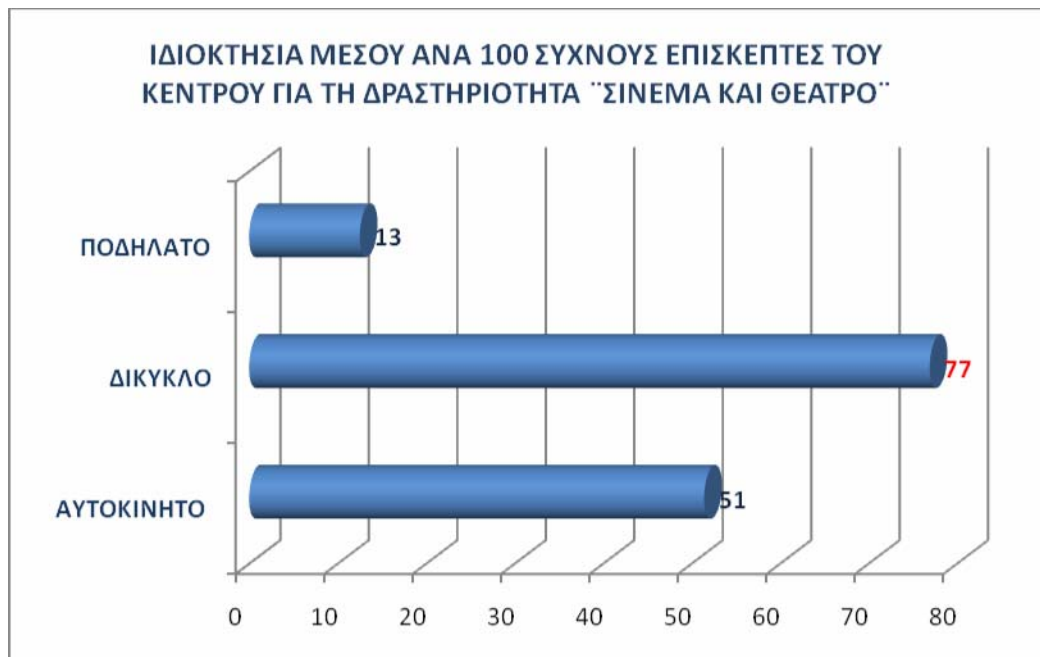
Διάγραμμα 8β. . Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους στο σύνολο των περιοχών που μελετάμε για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Σινεμά / Θέατρο"

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμάει περισσότερο να επισκέπτεται των σύνολο των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας για "Σινεμά / Θέατρο" είναι με σειρά προτίμησης το Σύνταγμα (Περίπου 25 στους 100 κατοίκους), το Πανεπιστήμιο (Περίπου 15 στους 100 κατοίκους) και η περιοχή Πατησίων – Πολυτεχνείο (Περίπου 15 στους 100 κατοίκους). Κύριος τρόπος μετακίνησης προς το Κέντρο για "Σινεμά / Θέατρο" είναι το Μετρό και ο ΗΣΑΠ (Περίπου 29 στους 100 κατοίκους), ακολουθούν τα Λεωφορεία – Τρόλεϊ (Περίπου 23 στους 100 κατοίκους) και το Αυτοκίνητο (Περίπου 15 στους 100 κατοίκους). Το δίκυκλο παρουσιάζει χαμηλή χρήση (Σχεδόν 9 στους 100) ενώ το περπάτημα χρησιμοποιείται από αρκετούς (Σχεδόν 9 στους 100), όμως συνδυάζεται με τους υπόλοιπους τρόπους μετακίνησης.

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ ΚΑΙ ΧΡΗΣΗ ΜΕΣΟΥ



Διάγραμμα 9. Τα στοιχεία ισχύουν ανά 100 άτομα που επισκέπτονται το κέντρο για τη συγκεκριμένη δραστηριότητα τουλάχιστον μία φορά το μήνα.



Διάγραμμα 10. Το διάγραμμα αυτό μας δείχνει το πόσες φορές χρησιμοποιείται το κάθε μεταφορικό μέσο για την επίσκεψη στο κέντρο με σκοπό τη συγκεκριμένη δραστηριότητα, ανά 100 ιδιοκτήτες του κάθε μέσου.

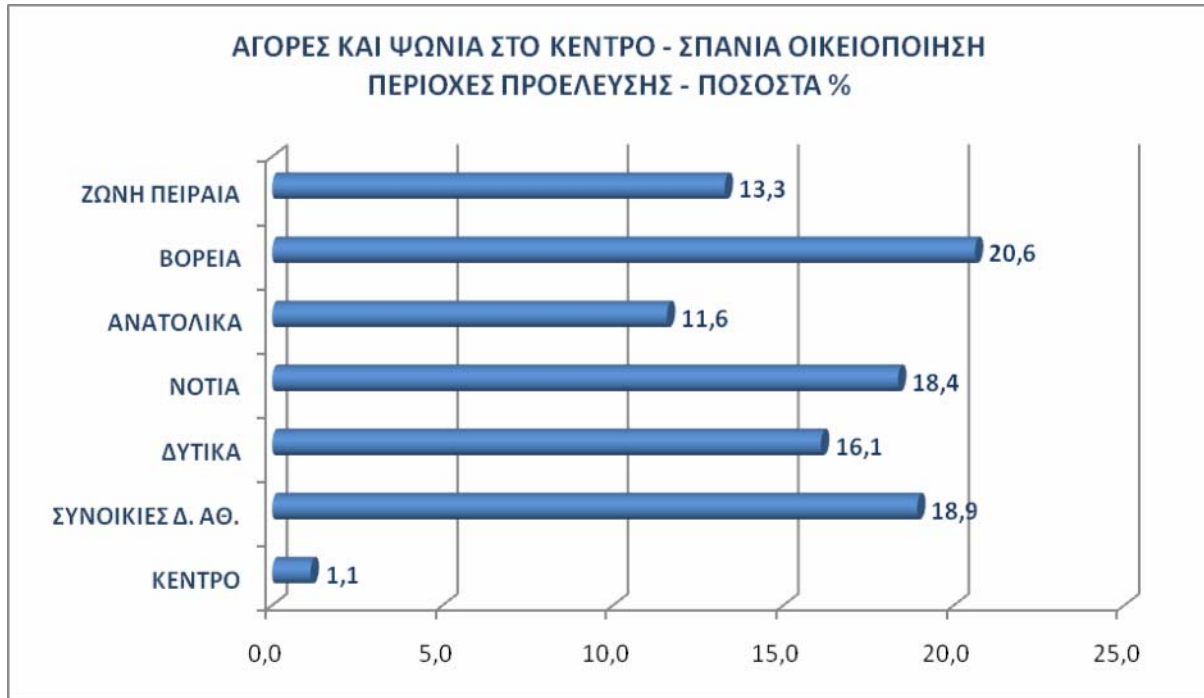
Συμπέρασμα : Για τη δραστηριότητα “Σινεμά / Θέατρο” το μεγαλύτερο ποσοστό χρήσης ιδιόκτητου μέσου παρουσιάζει το δίκυκλο (με 77 φορές χρήσεις στους 100 κατόχους), ενώ το αυτοκίνητο είναι αυτό που έχει το μεγαλύτερο ποσοστό ιδιοκτησίας (43 στους 100 κατοίκους)

ΣΠΑΝΙΑ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ

Ως σπάνια θεωρούμε την οικειοποίηση του κέντρου όταν η επισκέψεις σε αυτό για την πραγματοποίηση κάποιας συγκεκριμένης δραστηριότητας γίνονται το πολύ δύο φορές το τρίμηνο.

| ΣΙΝΕΜΑ ΚΑΙ ΘΕΑΤΡΟ | | |
|------------------------|---------------------|----------------------------------|
| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΩΝ | ΠΟΣΟΣΤΑ %% επί του συνόλου (354) |
| ΚΕΝΤΡΟ | 4 | 1.1 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ. | 67 | 18.9 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 57 | 16.1 |
| ΝΟΤΙΑ | 65 | 18.4 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 41 | 11.6 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 73 | 20.6 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 47 | 13.3 |
| | 354 | 100.0 |

Πίνακας 1. Ο πίνακας αυτός μας δείχνει την κατανομή των περιοχών κατοικίας για όσους επισκέπτονται το κέντρο της Αθήνας για τη δραστηριότητα “Σινεμά / Θέατρο” το πολύ δύο φορές το τρίμηνο.

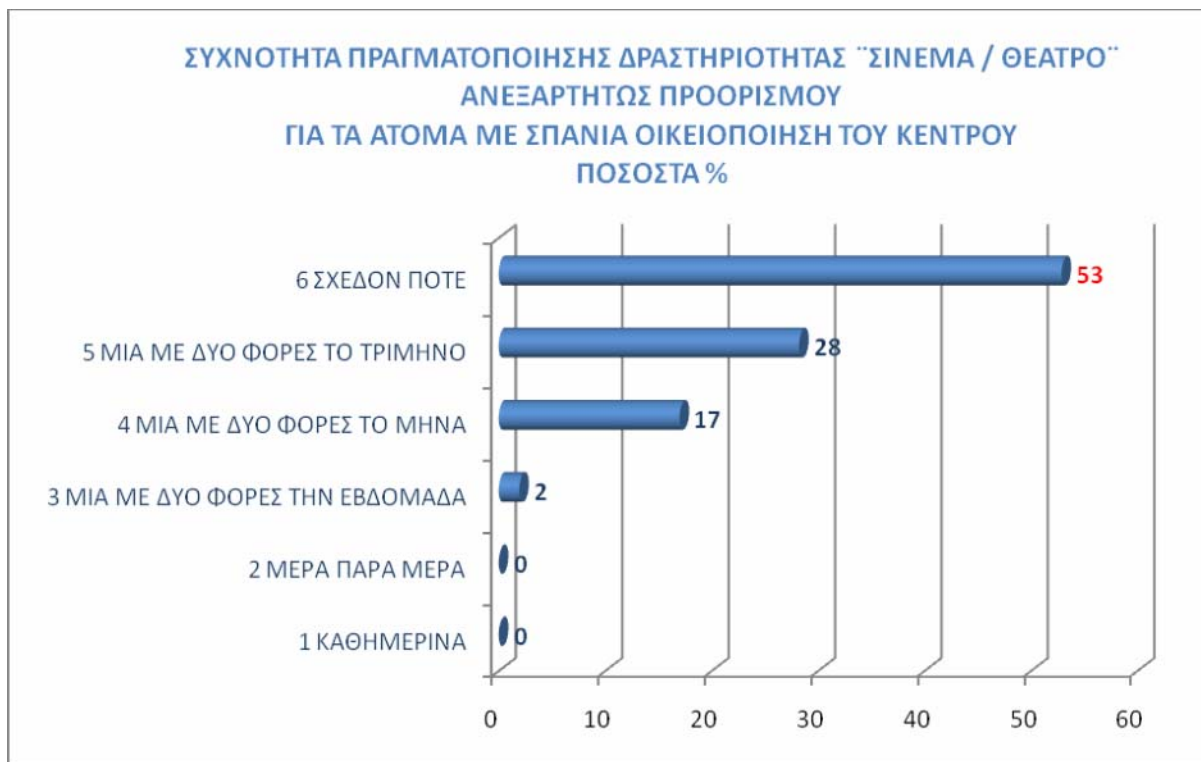


Διάγραμμα 1. Ποσοστά κατανομής κατοικίας για όσους επισκέπτονται το κέντρο το πολύ δύο φορές το τρίμηνο για "Σινεμά / Θέατρο".

Συμπέρασμα : Οι "Σπάνιοι" (Το πολύ μία φορά το τρίμηνο) επισκέπτες του Κέντρου για τη δραστηριότητα "Σινεμά / Θέατρο" κατανέμονται σχετικά ισόποσα στις διάφορες περιοχές κατοικίας, εκτός από τους κατοίκους του κέντρου που εμφανίζουν σχεδόν μηδενικό ποσοστό σπάνιας οικειοποίησης., που σημαίνει πως σπάνια έως καθόλου χρησιμοποιούν κάποια περιοχή εκτός κέντρου για τη δραστηριότητα "Σινεμά / Θέατρο". Από όλα τα προάστια το μικρότερο ποσοστό "Σπανίων" επισκεπτών κατέχουν τα ανατολικά προάστια, που σημαίνει πως χρησιμοποιούν τα τοπικά τους κέντρα για τη δραστηριότητα "Σινεμά / Θέατρο" λιγότερο από τα υπόλοιπα προάστια.

| ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ "ΣΙΝΕΜΑ / ΘΕΑΤΡΟ" ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ | ΠΟΣΟΣΤΑ επί του συνόλου (193) |
|---|----------------|-------------------------------|
| ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ | 0 | 0 |
| ΜΕΡΑ ΠΑΡΑ ΜΕΡΑ | 0 | 0 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ | 7 | 2 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΜΗΝΑ | 62 | 17 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΤΡΙΜΗΝΟ | 103 | 28 |
| ΣΧΕΔΟΝ ΠΟΤΕ | 193 | 53 |

Πίνακας 2. Ο πίνακας αυτός μας δείχνει πόσο συχνά πραγματοποιούν τη δραστηριότητα "Σινεμά / Θέατρο" όσοι επισκέπτονται το πολύ δύο φορές το τρίμηνο το κέντρο για τη δραστηριότητα αυτή.



Διάγραμμα 2. Το παραπάνω διάγραμμα μας δείχνει πόσο συχνά πραγματοποιούν τη δραστηριότητα "Σινεμά / Θέατρο" σε κάποιο μέρος εκτός του κέντρου όσοι επισκέπτονται το κέντρο το πολύ μία φορά το τρίμηνο.

Συμπέρασμα : Παρατηρούμε πως τα 80% σχεδόν των ατόμων που οικειοποιούνται "Σπάνια" (Το πολύ δύο φορές το τρίμηνο) το κέντρο για "Αγορές / Ψώνια" πραγματοποιούν εξίσου σπάνια τη δραστηριότητα αυτή σε κάποιον άλλο προορισμό. Το υπόλοιπο 20% πραγματοποιεί τη δραστηριότητα "Συχνά"(Τουλάχιστον μία φορά το μήνα) σε κάποιον άλλο προορισμό.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΕΙΠΟΙΗΣΗ

Πρόκειται για τους ερωτηθέντες για τους οποίους η απάντηση για τη συχνότητα πραγματοποίησης κάποιας δραστηριότητας ανεξαρτήτως προορισμού, συμπίπτει με την απάντηση για τη συχνότητα πραγματοποίησης της συγκεκριμένης δραστηριότητας στο κέντρο. Οπότε ισχύει για τους παραπάνω πως όταν πραγματοποιούν τη συγκεκριμένη δραστηριότητα τότε αυτό θα πραγματοποιείται αποκλειστικά στο κέντρο.

| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ | ΠΟΣΟΣΤΟ% | ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΟΧΗΣ | ΠΟΣΟΣΤΟ% |
|------------------------|--------------------|----------|------------------------|----------|
| ΚΕΝΤΡΟ | 8 | 7 | 11 | 72.7 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ. | 42 | 37 | 95 | 44.2 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 19 | 17 | 70 | 27.1 |
| ΝΟΤΙΑ | 14 | 12 | 74 | 18.9 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 13 | 11 | 46 | 28.3 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 13 | 11 | 81 | 16.0 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 5 | 4 | 52 | 9.6 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 114 | | | |

Πίνακας1. Ο παραπάνω πίνακας μας δείχνει τις περιοχές κατοικίας ανά 100 αποκλειστικούς επισκέπτες του κέντρου για τη δραστηριότητα "Σινεμά / Θέατρο".



Διάγραμμα 1. Στο διάγραμμα αυτό βλέπουμε τις περιοχές κατοικίας ανά 100 επισκέπτες του κέντρου, οι οποίοι χρησιμοποιούν μόνο το κέντρο ως προορισμό πραγματοποίησης της δραστηριότητας "Σινεμά / Θέατρο", ανεξαρτήτως της συχνότητας πραγματοποίησης της δραστηριότητας.

Συμπέρασμα : Το μεγαλύτερο ποσοστό αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου της Αθήνας για "Σινεμά / Θέατρο" έχουν προέλευση τις περιοχές κατοικίας του Δ. Αθηναίων (εκτός κέντρο) και αποτελούν σχεδόν το 1/3 των αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου .

ΑΝΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΠΛΗΘΟΣ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΩΝ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ



Διάγραμμα 2. Το διάγραμμα αυτό μας δείχνει πόσοι ανά 100 κατοίκους κάθε κατηγορίας περιοχής κατοικίας χρησιμοποιούν το κέντρο ως αποκλειστικό προορισμό για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Σινεμά / Θέατρο” ανεξαρτήτως της συχνότητας πραγματοποίησης της δραστηριότητας.

Συμπέρασμα : η περιοχές κατοικίας με το μεγαλύτερο ποσοστό αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου της Αθήνας για “Σινεμά / Θέατρο” είναι το κέντρο (73 στους 100 κατοίκους) , ακολουθεί ο Δ. Αθηναίων – εκτός κέντρου – (44 στους 100 κατοίκους) και από τα υπόλοιπα προάστια έχουν παρόμοιο ποσοστό αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου τα Ανατολικά και Δυτικά (Σχεδόν 27-28 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα) και τα Βόρεια και Νότια (16 και 19 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα).

7.2.3. Καφέ / Περίπατος

| ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΣΚΕΨΗΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΓΙΑ "ΚΑΦΕ / ΠΕΡΙΠΑΤΟΣ" | ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ | ΠΟΣΟΣΤΑ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΩΝ(440) |
|---|----------------|---|
| ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ | 11 | 2.5 |
| ΜΕΡΑ ΠΑΡΑ ΜΕΡΑ | 22 | 5.0 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ | 44 | 10.0 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΜΗΝΑ | 75 | 17.0 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΤΡΙΜΗΝΟ | 64 | 14.5 |
| ΣΧΕΔΟΝ ΠΟΤΕ | 224 | 50.9 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 440 | 100.0 |

Πίνακας 1. Αριθμός ατόμων ανά κατηγορία συχνότητας από ολόκληρο το δείγμα των ερωτηθέντων που χρησιμοποιούν το κέντρο για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Καφετέρια / Περίπατος"



Σχήμα 1. Απεικόνιση του ποσοστού επίσκεψης του κέντρου ανά κατηγορία συχνότητας με σκοπό τη πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Καφετέρια / Περίπατος"

Συμπέρασμα : Από τα παραπάνω στοιχεία βλέπουμε πως σχεδόν το 34% των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας επισκέπτεται το κέντρο για “Καφετέρια / Περίπατο” τουλάχιστον μία φορά το μήνα.

ΣΥΧΝΗ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ – Τουλάχιστον μια φορά το μήνα

. Ως συχνή οικειοποίηση του κέντρου για μία συγκεκριμένη δραστηριότητα θεωρούμε αυτή στην οποία η δραστηριότητα αυτή πραγματοποιείται παραπάνω από μία φορά το μήνα. Οπότε και λαμβάνουμε ως σύνολο μελέτης, το σύνολο των ερωτηθέντων που επέλεξαν να απαντήσουν “ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ”, ή “ ΜΕΡΑ ΠΑΡΑ ΜΕΡΑ”, ή “ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ”, ή “ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΜΗΝΑ” στην ερώτηση του “πόσο συχνά χρησιμοποιείται το κέντρο της Αθήνας για την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης δραστηριότητας;”

| ΚΑΦΕ ΚΑΙ ΠΕΡΙΠΑΤΟΣ | | |
|------------------------|-------------------------------|------------------------------------|
| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ανά περιοχή | ΠΟΣΟΣΤΑ % επί του συνόλου (149) |
| ΚΕΝΤΡΟ | 7 | 4.7 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ. | 50 | 33.6 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 23 | 15.4 |
| ΝΟΤΙΑ | 19 | 12.8 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 13 | 8.7 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 28 | 18.8 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 9 | 6.0 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 149 | |

Πίνακας 2. Θέση περιοχής κατοικίας των ατόμων που επισκέπτονται το κέντρο πάνω από μια φορά το μήνα με σκοπό την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Καφετέρια / Περίπατος”.



Σχήμα 2. Διάγραμμα όσων επισκέπτονται το κέντρο πάνω από μία φορά το μήνα με σκοπό την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Καφετέρια / Περίπατος". Τα ποσοστά αναφέρονται στο σύνολο όσων ερωτηθέντων επισκέπτονται το κέντρο πάνω από μία φορά το μήνα για την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης δραστηριότητας.

Συμπέρασμα : Το μεγαλύτερο ποσοστό (Περίπου 34 στους 100) όσων επισκέπτονται το κέντρο για "Καφετέρια / Περίπατο" κατοικεί στο Δήμο Αθηναίων (εκτός του κέντρου), ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό συναντάμε στα Βόρεια Προάστια (Περίπου 19 στους 100) και ακολουθούν τα υπόλοιπα προάστια.

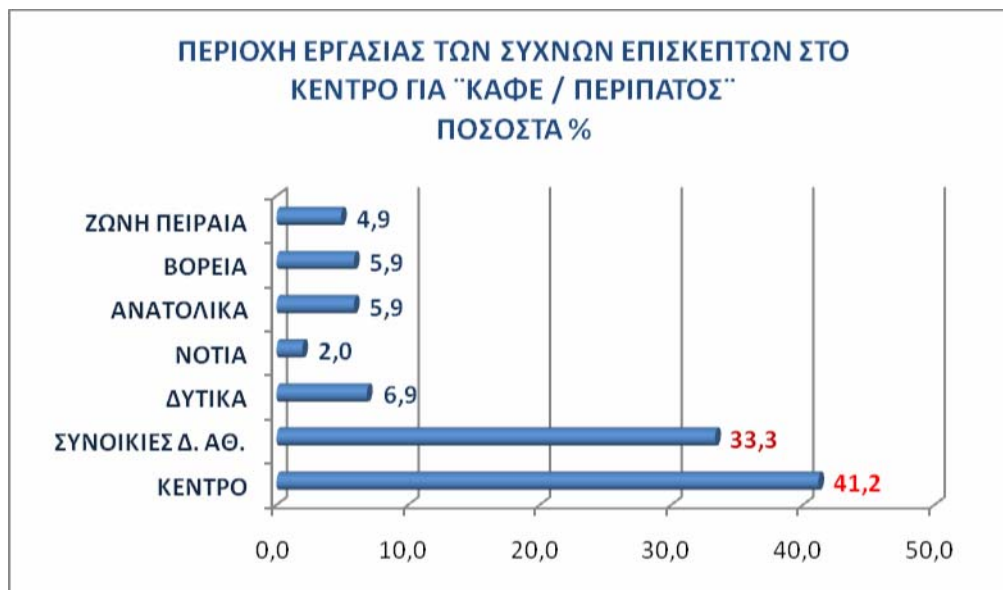


Σχήμα 3. Διάγραμμα στο οποίο παρουσιάζεται ο αριθμός των ελαχίστων μετακινήσεων ανά εκατό κατοίκους για κάθε περιοχής κατοικίας. Η αναγωγή στον πληθυσμό έγινε με βάση τον συνολικό αριθμό των κατοίκων τις κάθε περιοχής που ερωτήθηκαν.

Συμπέρασμα : Η παρουσία ανά κάτοικο περιοχής στο κέντρο για τη δραστηριότητα "Καφετέρια / Περίπατο" είναι μεγαλύτερη για την περιοχή κατοικίας του κέντρου (Περίπου 64 στους 100 κατοίκους) και για το Δήμο Αθηναίων – εκτός κέντρου – (Περίπου 53 στους 100 κατοίκους). Έπειτα για τα Βόρεια και Δυτικά παρατηρούμε σχετική ομοιογένεια ως προς την παρουσία ανά κάτοικο για κάθε κατηγορία προαστίων και για τη συγκεκριμένη δραστηριότητα (Περίπου 33-35 στους 100 κατοίκους), καθώς και για τα Νότια και Ανατολικά (Περίπου 26 – 28 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα).

| ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ | ΠΟΣΟΣΤΟ % του συνόλου (102) |
|------------------------|----------------|-----------------------------|
| ΚΕΝΤΡΟ | 42 | 41.2 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ. | 34 | 33.3 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 7 | 6.9 |
| ΝΟΤΙΑ | 2 | 2.0 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 6 | 5.9 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 6 | 5.9 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 5 | 4.9 |
| | 102 | |

Πίνακας 3. Θέση περιοχής εργασίας των ατόμων που επισκέπτονται το κέντρο πάνω από μία φορά το μήνα με σκοπό την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Καφετέρια / Περίπατος”. Το σύνολο των 102 ατόμων αναφέρεται σε όσους επισκέπτονται το κέντρο τουλάχιστον μία φορά το μήνα για “Καφετέρια / Περίπατος” και ταυτόχρονα ανήκουν στην κατηγορία απασχόλησης των “εργαζομένων”



Σχήμα 4. Διάγραμμα στο οποίο παρουσιάζεται η κατανομή της θέσης εργασίας των ατόμων που επισκέπτονται το κέντρο πάνω από μία φορά το μήνα με σκοπό την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Καφετέρια / Περίπατος”. Τα ποσοστά αναφέρονται στους ερωτηθέντες που εμπίπτουν στην κατηγορία “Συχνή Οικειοποίηση” και ταυτόχρονα είναι εργαζόμενοι.

Συμπέρασμα : Παρατηρούμε πως από το σύνολο όσων οικειοποιούνται το κέντρο για “Καφετέρια / Περίπατο” το μεγαλύτερο μέρος τους εργάζεται στην περιοχή του κέντρου (Περίπου 41 στους 100)) αλλά και στις περιοχές του Δήμου Αθηναίων – εκτός κέντρου – (Περίπου 33 στους 100). Βλέπουμε λοιπόν πως σχεδόν πάνω από 7 στους 10 από αυτούς που οικειοποιούνται το κέντρο τουλάχιστον μια φορά το μήνα για “Καφετέρια / Περίπατο” εργάζονται στο σύνολο του Δ. Αθηναίων και περίπου 41 στους 100 εργάζονται στο Κέντρο.

| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ | Ομόνοια | Πανεπιστήμιο | Σύνταγμα | Κολωνάκι | Ερμού | Πλ. Κλαυθμώνος | Μοναστηράκι - Ψυρρή | Θησείο - Εξάρχεια | Πλ. Κοτζιά - Αθηνάς - Αιό Βάθη | Πειραιώς | Πατησίων - Πολυτεχνείο | |
|--------------------|---------|--------------|----------|----------|-------|----------------|---------------------|-------------------|--------------------------------|----------|------------------------|-----|
| ΚΕΝΤΡΟ | 556 | 556 | 1111 | 556 | 1111 | 556 | 1667 | 1111 | 2222 | 0 | 0 | 556 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘ. | 93 | 185 | 833 | 926 | 556 | 370 | 1759 | 2222 | 2315 | 0 | 0 | 741 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 185 | 185 | 1111 | 926 | 185 | 1481 | 1481 | 1667 | 2222 | 185 | 0 | 185 |
| ΝΟΤΙΑ | 0 | 204 | 1837 | 1633 | 1020 | 204 | 2245 | 2449 | 408 | 0 | 0 | 0 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 0 | 0 | 1282 | 2308 | 769 | 256 | 1282 | 2564 | 1538 | 0 | 0 | 0 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 0 | 395 | 789 | 1711 | 526 | 526 | 1711 | 3026 | 1184 | 132 | 0 | 0 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 0 | 714 | 357 | 1786 | 0 | 357 | 1786 | 2857 | 1786 | 0 | 0 | 357 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 81 | 269 | 1022 | 1371 | 565 | 538 | 1720 | 2366 | 1694 | 54 | 0 | 54 |

Πίνακας 4. Οι ελάχιστες επισκέψεις το μήνα που πραγματοποιούνται ανά 10000 κατοίκους για κάθε περιοχή κατοικίας που μελετάμε, ανά τις επιμέρους περιοχές του κέντρου για “Καφετέρια / Περίπατος”

ΘΕΣΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

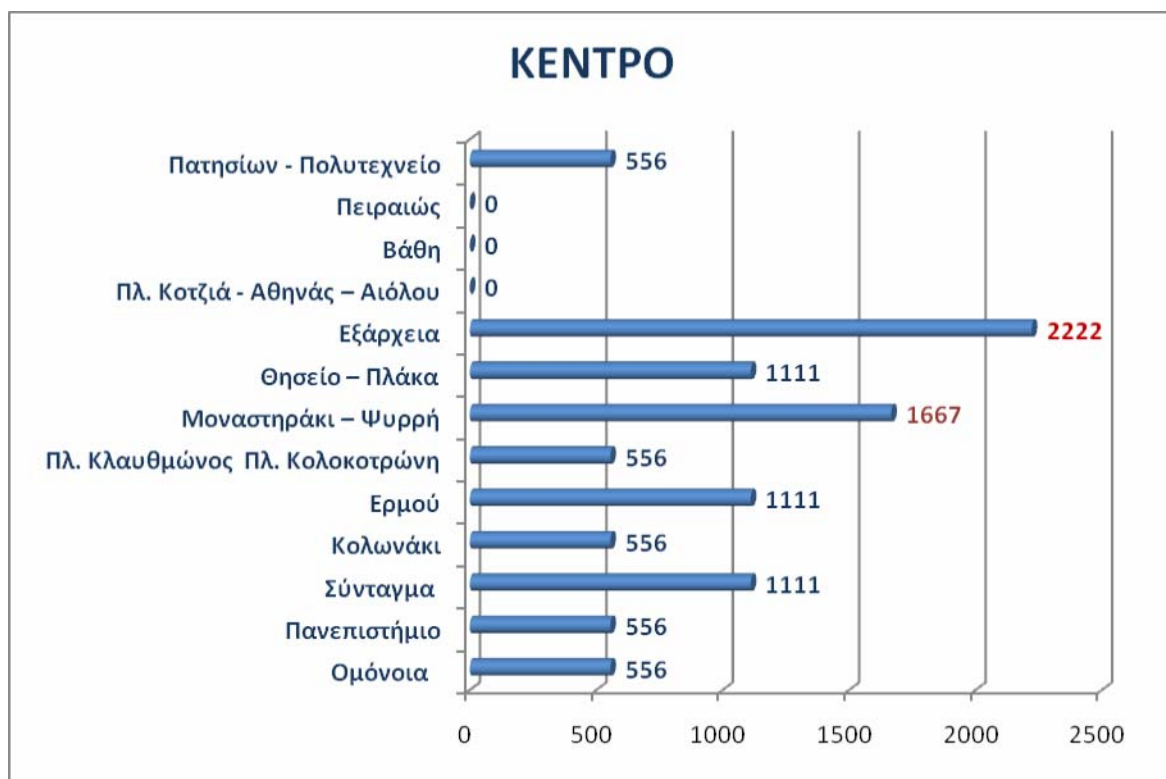
| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ | ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ | ΔΙΚΥΚΛΟ | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ - ΤΡΟΛΕΪ | ΜΕΤΡΟ - ΗΣΑΠ | ΤΡΑΜ | ΠΟΔΗΛΑΤΟ | ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ | ΤΑΞΙ |
|--------------------|------------|---------|--------------------|--------------|------|----------|-----------|------|
| ΚΕΝΤΡΟ | 0 | 0 | 10 | 10 | 0 | 0 | 70 | 10 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘ. | 14 | 10 | 25 | 32 | 0 | 1 | 15 | 4 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 15 | 15 | 12 | 45 | 0 | 3 | 9 | 0 |
| ΝΟΤΙΑ | 15 | 4 | 19 | 44 | 0 | 0 | 19 | 0 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 5 | 0 | 50 | 25 | 0 | 0 | 10 | 10 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 29 | 8 | 11 | 34 | 0 | 0 | 16 | 3 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 6 | 0 | 29 | 41 | 0 | 0 | 18 | 6 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 15 | 8 | 22 | 35 | 0 | 1 | 17 | 4 |

Πίνακας 5. Η χρήση κάθε μεταφορικού μέσου για κάθε κατηγορία περιοχής κατοικίας που μελετάμε, ανά 100 επισκέψεις στο κέντρο για "Καφετέρια / Περίπατος"

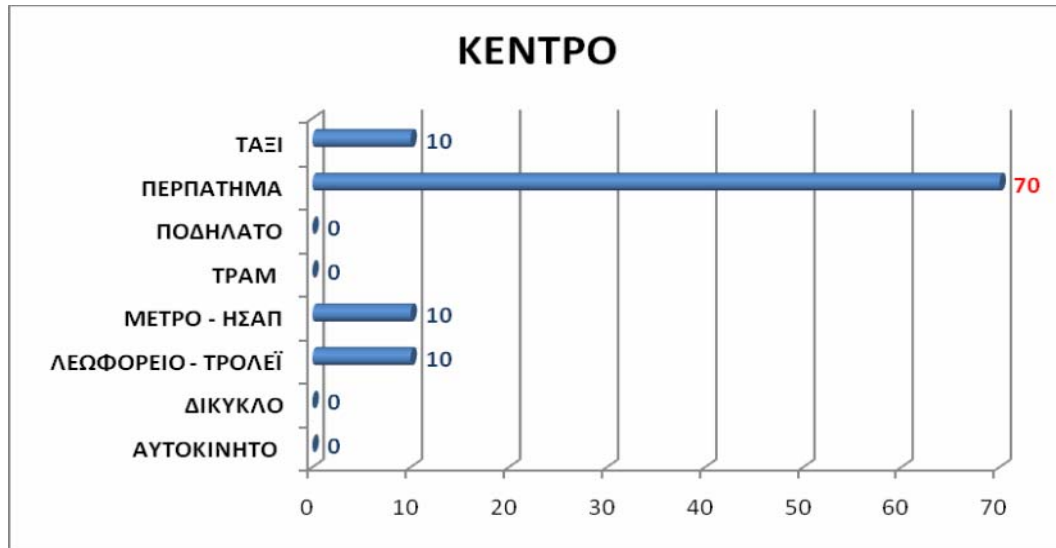
ΑΝΑ ΤΙΣ ΕΠΙ ΜΕΡΟΥΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

Παρακάτω, οι πληροφορίες που βρίσκονται στους παραπάνω πίνακες παρουσιάζονται σε διαγράμματα για κάθε κατηγορία περιοχής κατοικίας ξεχωριστά, ώστε να διευκολυνθεί η εξαγωγή συμπερασμάτων.

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ



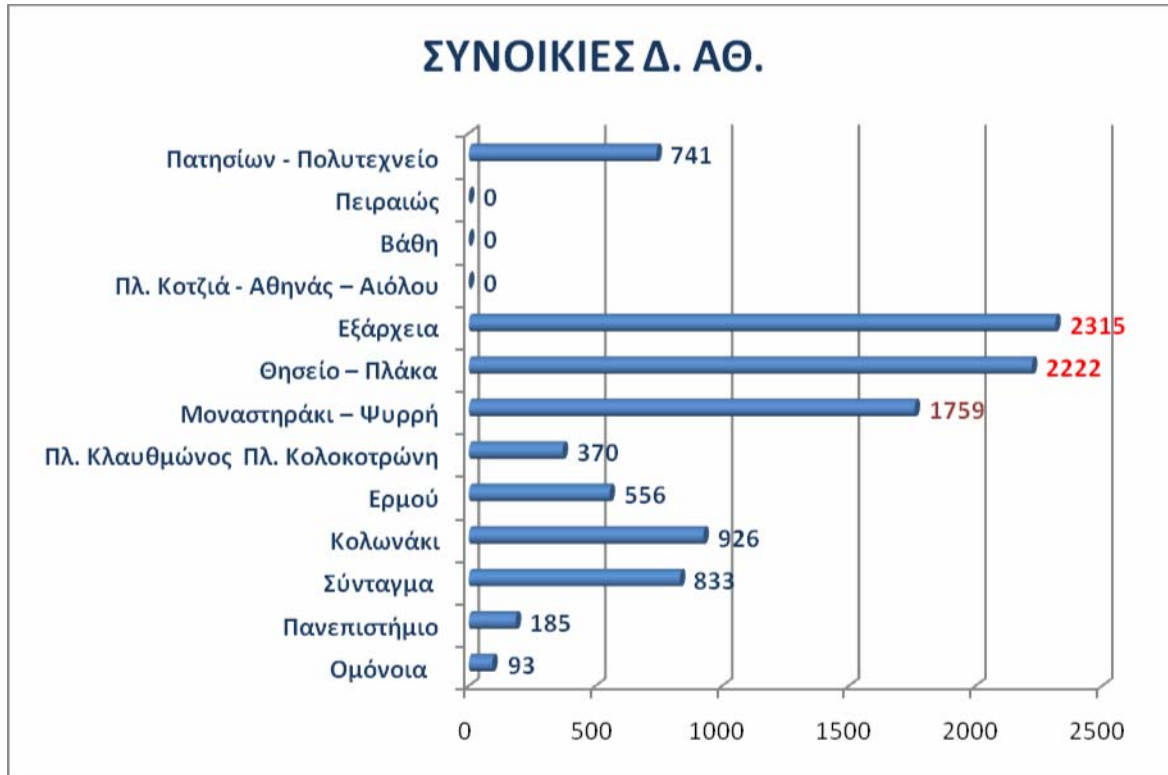
Διάγραμμα 1α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους Κέντρου για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Καφετέρια / Περίπατος"



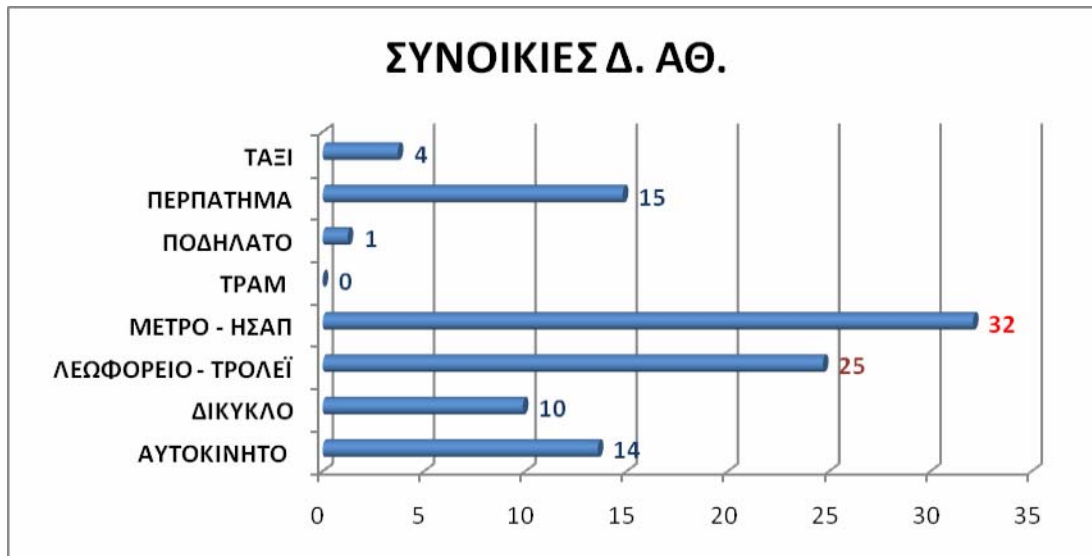
Διάγραμμα 1β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους του Κέντρου για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Καφετέρια / Περίπατος”

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν να επισκέπτονται οι κάτοικοι του Κέντρου για “Καφετέρια / Περίπατο” με σειρά προτίμησης είναι τα Εξάρχεια (Περίπου 22 στους 100 κατοίκους), η περιοχή Μοναστηράκι - Ψυρρή (Περίπου 17 στους 100 κατοίκους) και ακολουθούν οι περιοχές Θησείο – Πλάκα, Ερμού και Σύνταγμα (Περίπου 11 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα) . Το περπάτημα (Σχεδόν 7 στους 10 κατοίκους) είναι με μεγάλη διαφορά ο κύριος τρόπος μετακίνησης τους στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα Καφετέρια / Περίπατο ”.

ΚΑΤΟΙΚΟΙ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΚΕΝΤΡΟΥ



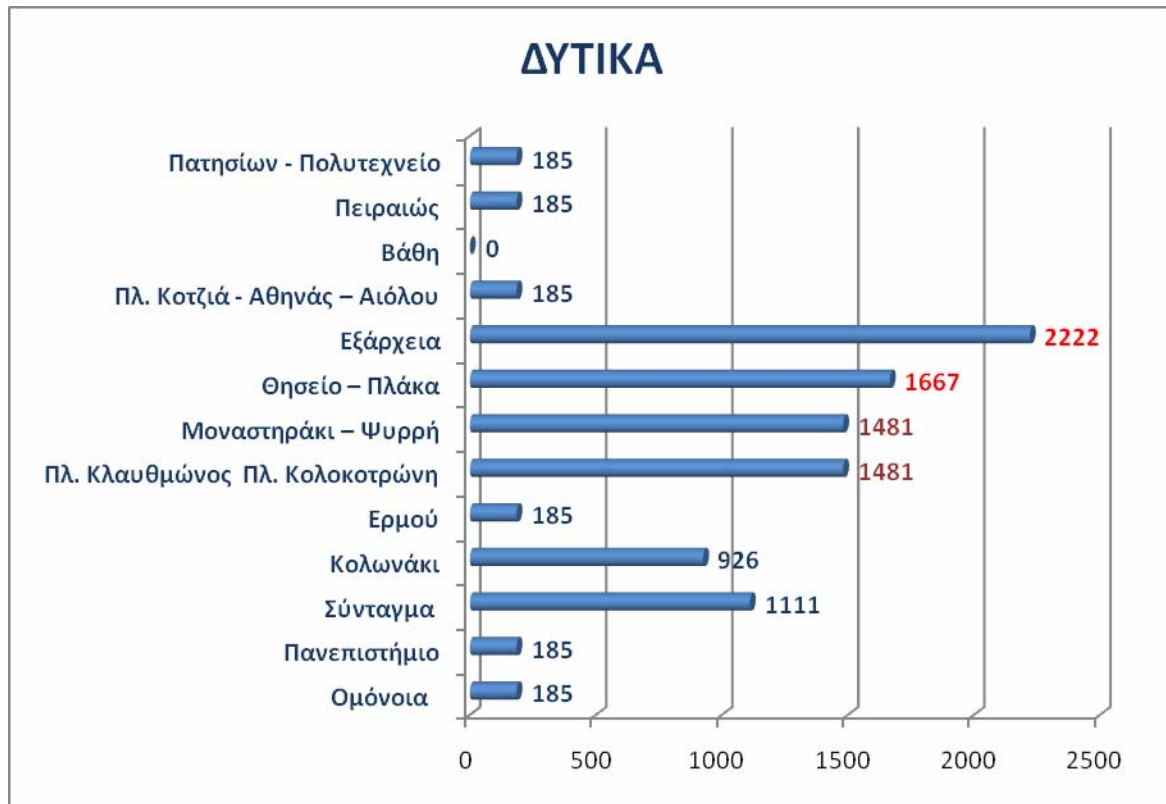
Διάγραμμα 2α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους του Δ. Αθηναίων (εκτός του Κέντρου) για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Καφετέρια / Περίπατος”



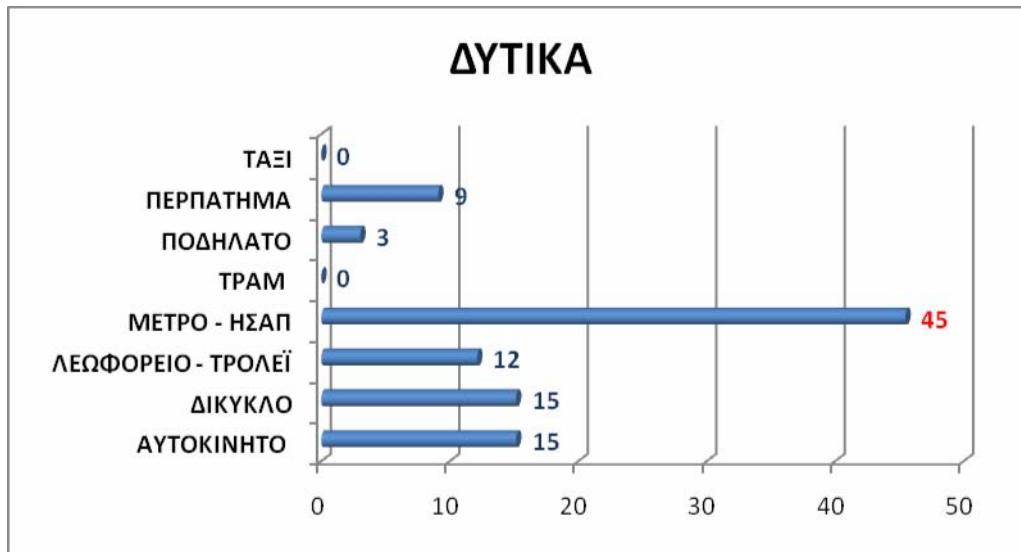
Διάγραμμα 2β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους του Δ. Αθηναίων (εκτός του Κέντρου), για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Καφετέρια / Περίπατος”.

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι του Δήμου Αθηναίων – εκτός κέντρου – για “Καφετέρια / Περίπατο” είναι κυρίως τα Εξάρχεια (Περίπου 23 στους 100 κατοίκους), η περιοχή Θησείο – Πλάκα (Περίπου 22 στους 100 κατοίκους) και Μοναστηράκι –Ψυρρή (Περίπου 18 στους 100 κατοίκους). Ακολουθούν με κάποια διαφορά επισκεψιμότητας το Κολωνάκι (Περίπου 9 στους 100 κατοίκους) και το Σύνταγμα (Περίπου 8 στους 100 κατοίκους). Οι κύριοι τρόποι μετακίνησης τους στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Καφετέρια / Περίπατο” είναι το Μετρό και ο ΗΣΑΠ (Σχεδόν 32 στους 100 κατοίκους)και ακολουθούν τα Λεωφορεία και Τρόλεϊ (Σχεδόν 25 στους 100 κατοίκους). Οπότε μπορούμε και να πούμε πως πάνω από τους 5 στους 10 κατοίκους χρησιμοποιούν τη Δημόσια Συγκοινωνία. Ακολουθούν το περπάτημα (Περίπου 15 στους 100 κατοίκους), το Αυτοκίνητο (Περίπου 14 στους 100 κατοίκους) και το δίκυκλο (Περίπου 10 στους 100 κατοίκους).

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΔΥΤΙΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ



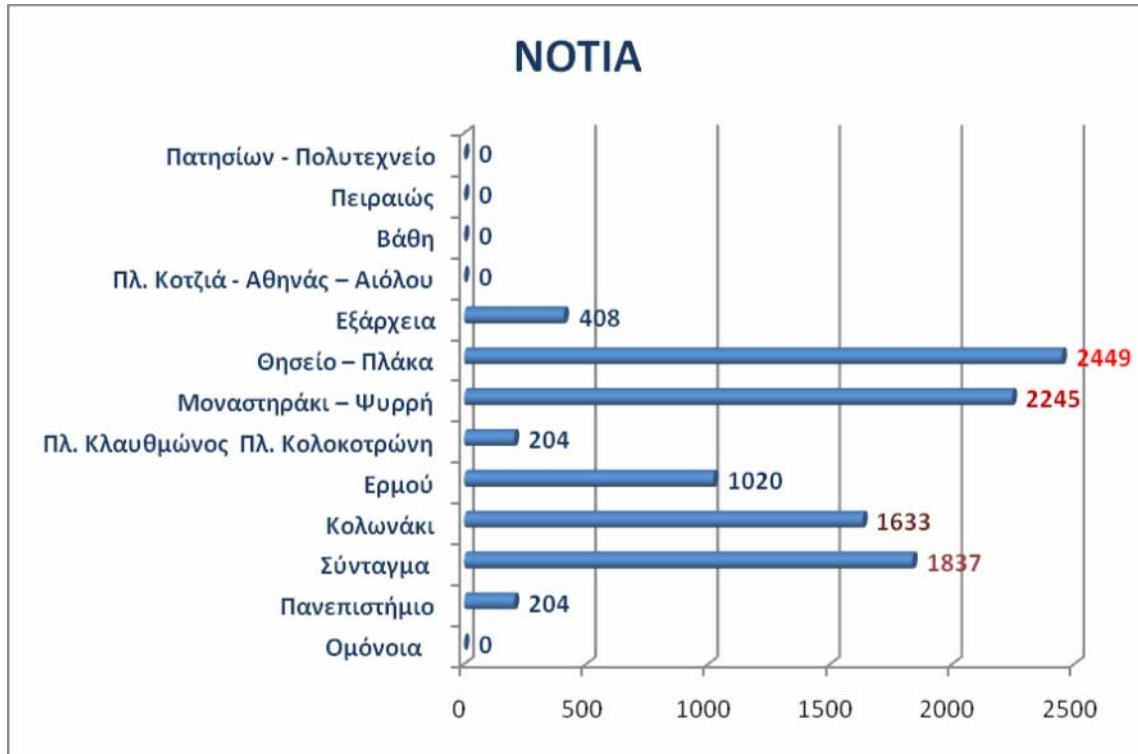
Διάγραμμα 3α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους των Δυτικών Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Καφετέρια / Περίπατος”



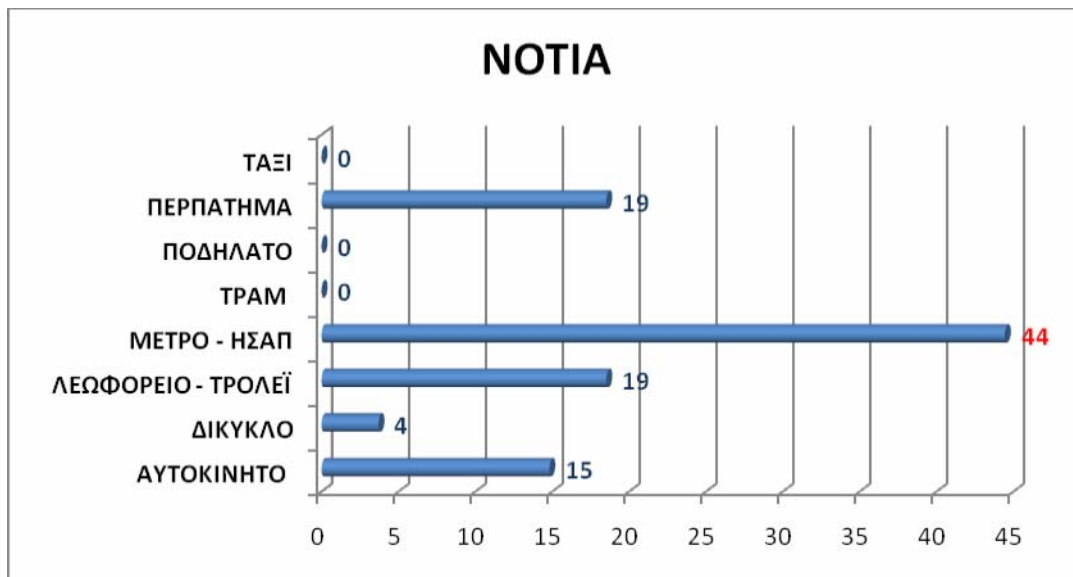
Διάγραμμα 3β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο Κέντρου από κατοίκους των Δυτικών Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Καφετέρια / Περίπατος”.

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι των Δυτικών Προαστίων για “Καφετέρια / Περίπατο” είναι τα Εξάρχεια (Περίπου 23 στους 100 κατοίκους), η περιοχή Θησείο – Πλάκα (Περίπου 17 στους 100 κατοίκους) και οι περιοχές Μοναστηράκι – Ψυρρή και Πλ. Κλαυθμώνος και Κολοκοτρώνη (Περίπου 15 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα). Ακολουθούν οι περιοχές Σύνταγμα (Περίπου 11 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα) και Κολωνάκι (Περίπου 9 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα). Ο κύριος τρόπος μετακίνησης των κατοίκων των Δυτικών προαστίων στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Καφετέρια / Περίπατο” είναι η χρήση του Μετρό και του ΗΣΑΠ (Περίπου 45 στους 100 κατοίκους) και ακολουθούν το δίκυκλο και το Αυτοκίνητο (Περίπου 15 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα).

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΝΟΤΙΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ



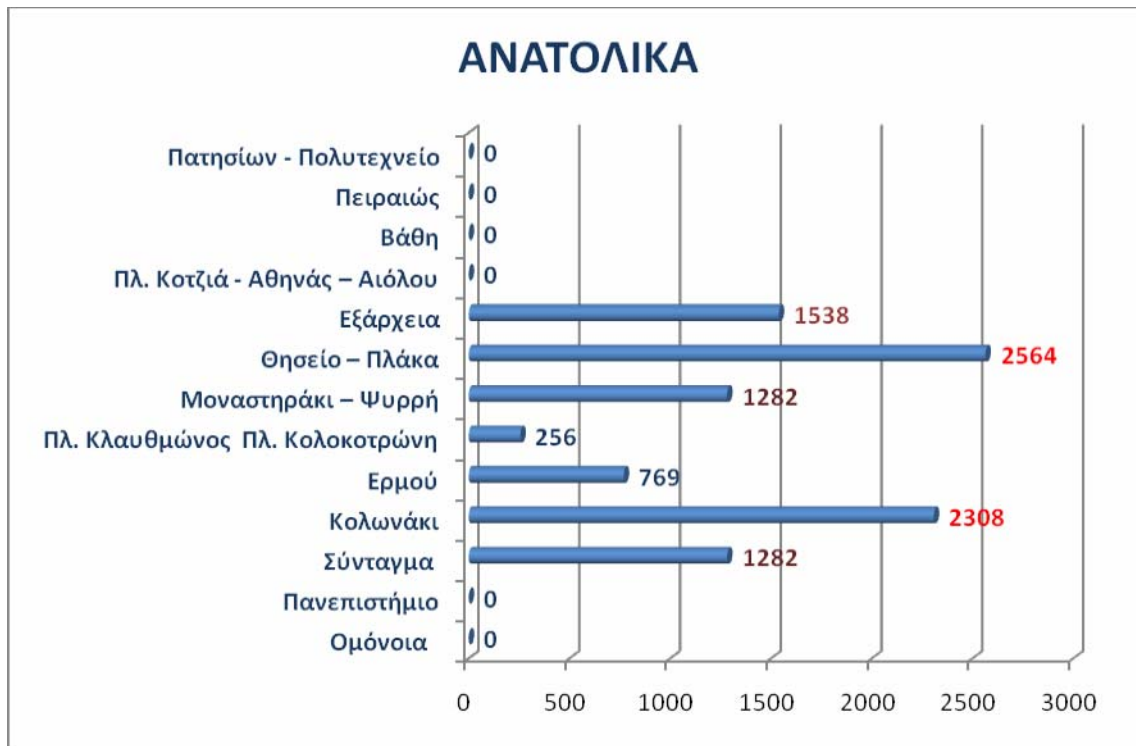
Διάγραμμα 4α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους των Νοτίων Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Καφετέρια / Περίπατος".



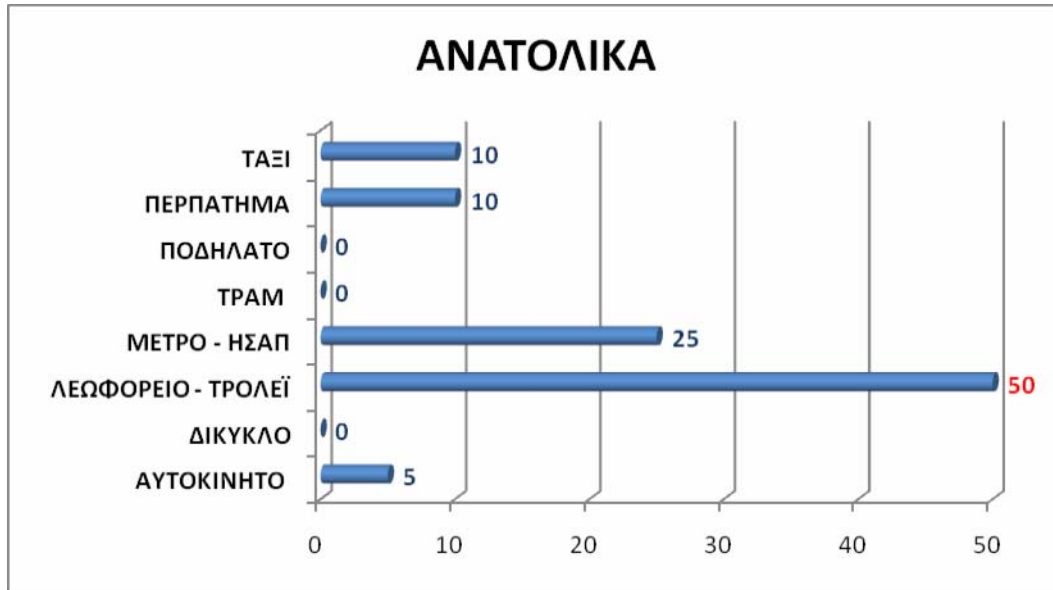
Διάγραμμα 4β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους των Νοτίων Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Καφετέρια / Περίπατος".

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι των Νοτίων Προαστίων για “Καφετέρια / Περίπατο” είναι το Θησείο – Πλάκα (Περίπου 25 στους 100 κατοίκους) και η περιοχή Μοναστηράκι – Ψυρρή (Περίπου 22 στους 100 κατοίκους). Ακολουθούν οι περιοχές Σύνταγμα (Περίπου 18 στους 100 κατοίκους) και Κολωνάκι (Περίπου 16 στους 100 κατοίκους). Οι κύριοι τρόποι μετακίνησης των κατοίκων των Νοτίων προαστίων στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Καφετέρια / Περίπατο” είναι η χρήση του Μετρό και του ΗΣΑΠ (Περίπου 1 στους 4 κατοίκους αντίστοιχα) και ακολουθεί το Λεωφορείο – Τρόλεϊ και το περπάτημα (Περίπου 19 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα), το οποίο πιθανότατα να συνδυάζεται με τη χρήση κάποιου ακόμη μέσου, και το Αυτοκίνητο (Περίπου 15 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα).

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ



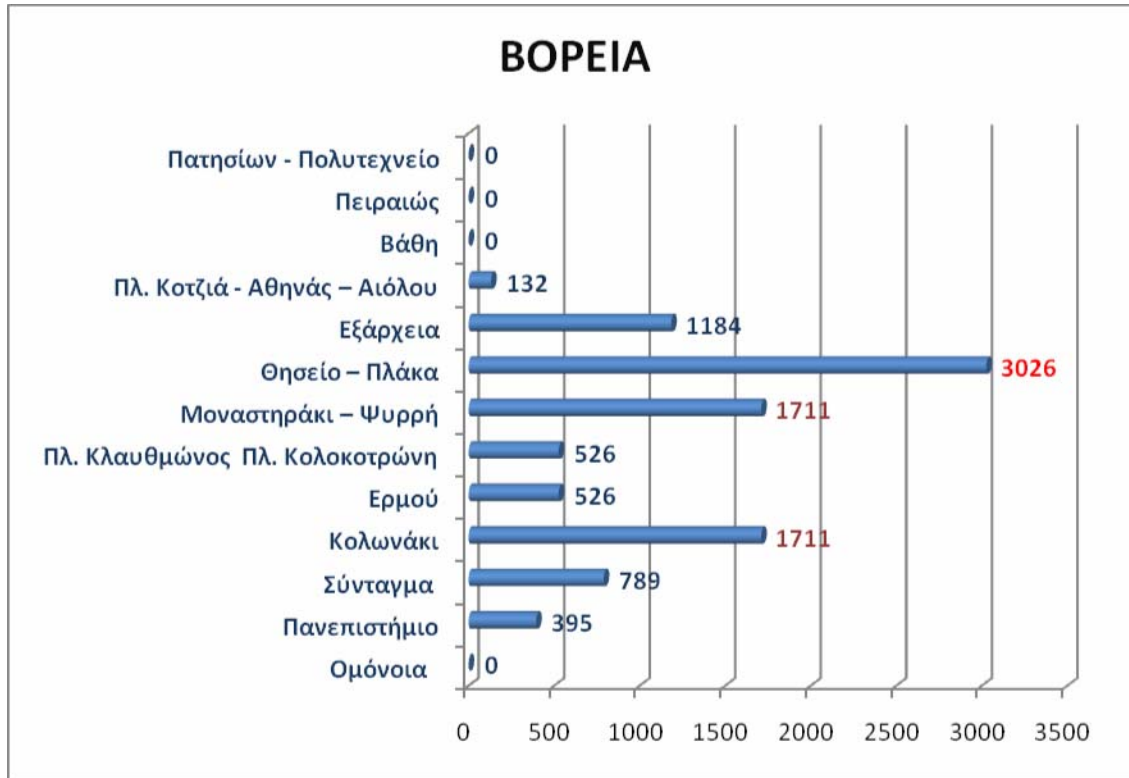
Διάγραμμα 5α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους των Ανατολικών προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Καφετέρια/Περίπατος”.



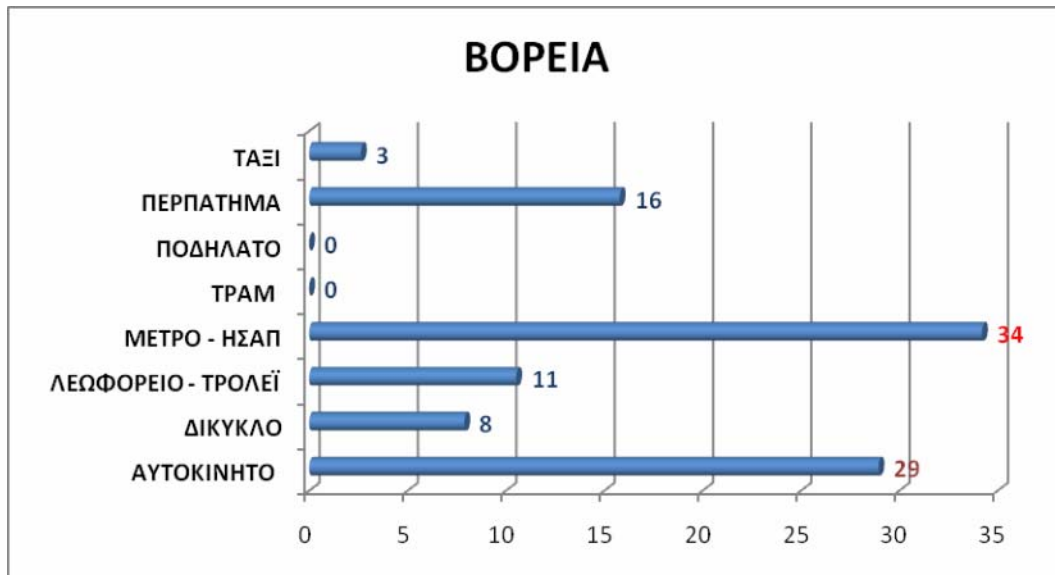
Διάγραμμα 5β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους των Ανατολικών Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Καφετέρια / Περίπατος".

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι των Ανατολικών Προαστίων για "Καφετέρια / Περίπατο" είναι η περιοχή Θησείο – Πλάκα (Περίπου 26 στους 100 κατοίκους), το Κολωνάκι (Περίπου 23 στους 100 κατοίκους), τα Εξάρχεια (Περίπου 15 στους 100 κατοίκους) και οι εξίσου οι περιοχές Μοναστηράκι – Ψυρρή και Σύνταγμα (Περίπου 13 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα). Οι κύριοι τρόποι μετακίνησης των κατοίκων των Ανατολικών Προαστίων στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα "Καφετέρια / Περίπατο" είναι τα Λεωφορεία – Τρόλεϊ (Περίπου 50 στους 100 κατοίκους) και ακολουθεί το Μετρό και ο ΗΣΑΠ (Περίπου 25 στους 100 κατοίκους).

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΒΟΡΕΙΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ



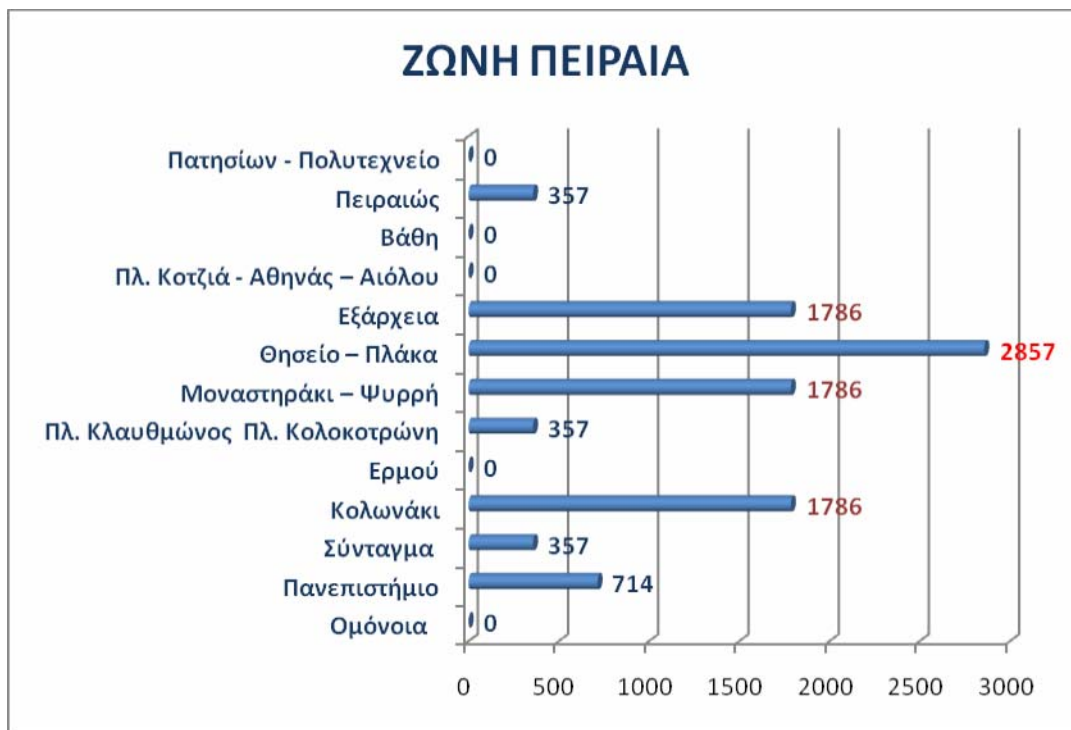
Διάγραμμα 6α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους των Βορείων Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Καφετέρια / Περίπατος”.



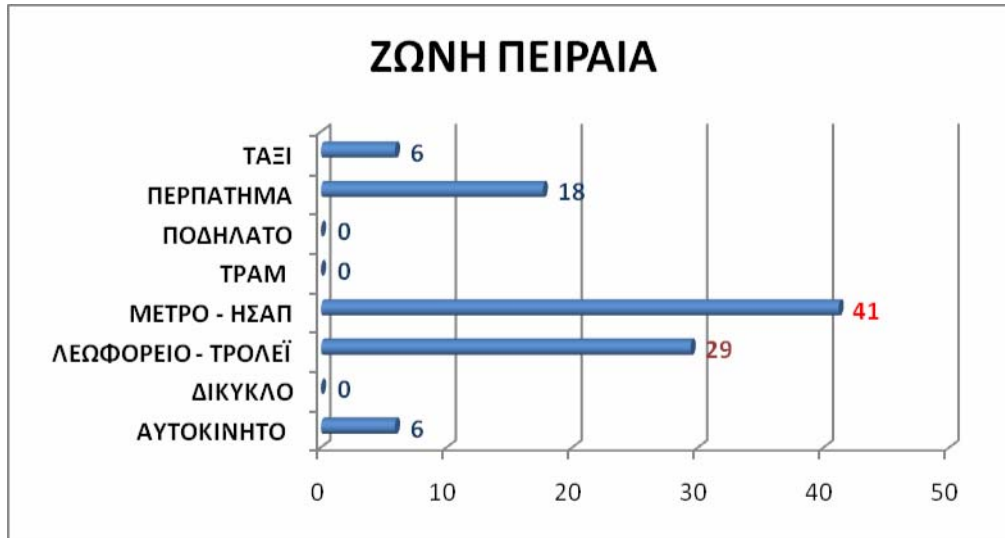
Διάγραμμα 6β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους των Βορείων Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Καφετέρια / Περίπατος”.

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι των Βορείων Προαστίων για “Καφετέρια/Περίπατο” είναι η περιοχή Θησείο – Πλάκα (Περίπου 30 στους 100 κατοίκους), ακολουθούν οι περιοχές Κολωνάκι και Μοναστηράκι – Ψυρρή (Περίπου 17 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα) και τα Εξάρχεια (Περίπου 12 στους 100 κατοίκους). Ο κύριος τρόπος μετακίνησης των κατοίκων των Βορείων Προαστίων στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Καφετέρια / Περίπατο” είναι η χρήση του Μετρό και του ΗΣΑΠ (Περίπου 34 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα), ακολουθεί το Αυτοκίνητο (Περίπου 29 στους 100 κατοίκους)και το περπάτημα (Περίπου 16 στους 100 κατοίκους), που συνδυάζεται συνήθως με τη χρήση της Δημόσιας Συγκοινωνίας.

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΖΩΝΗΣ ΠΕΙΡΑΙΑ



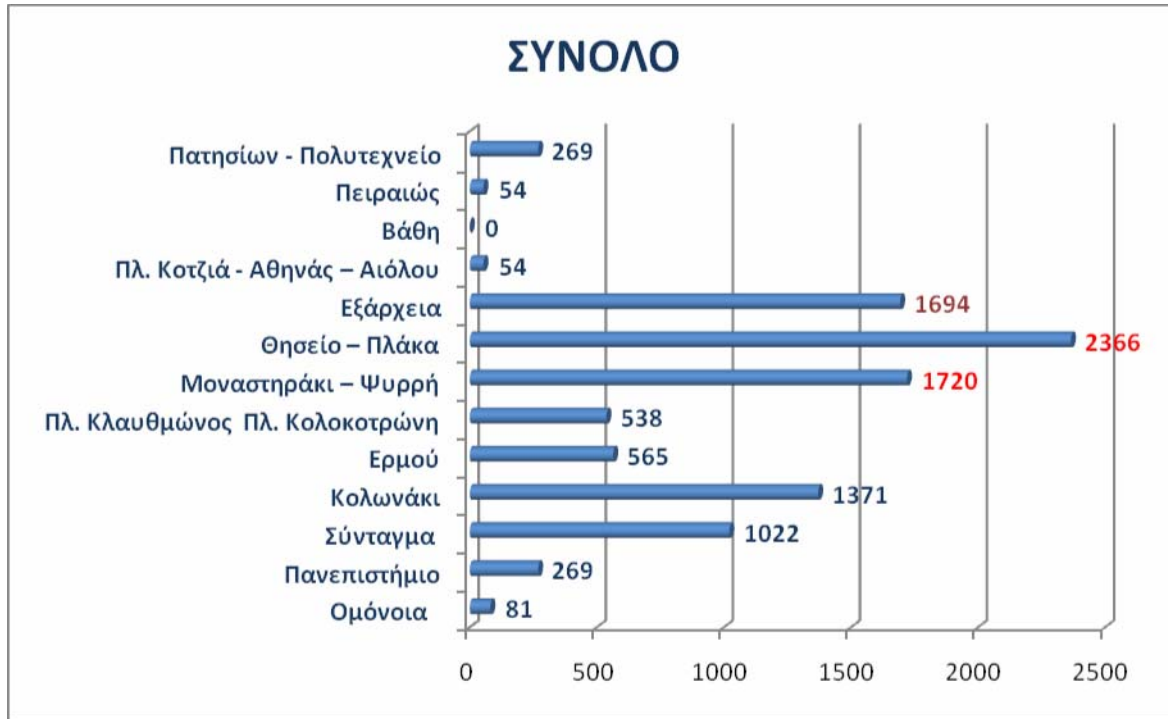
Διάγραμμα 7α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους της Ζώνης Πειραιά για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Καφετέρια / Περίπατος”.



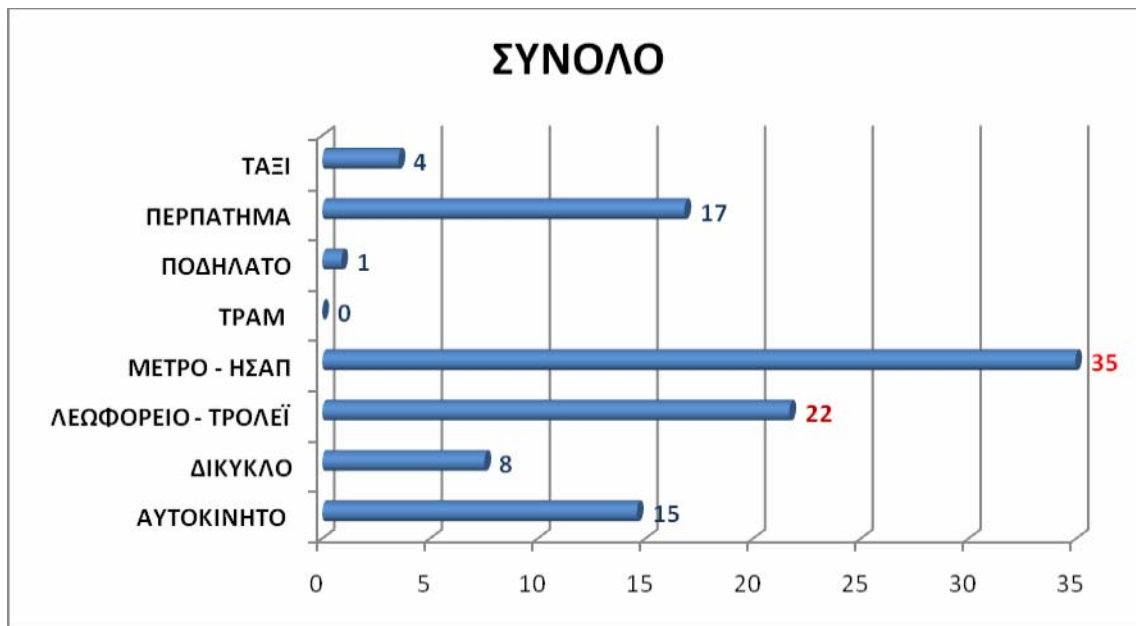
Διάγραμμα 7β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους της Ζώνης Πειραιά για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Καφετέρια / Περίπατος”

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι της Ζώνης Πειραιά για “Καφετέρια / Περίπατο” είναι η περιοχή Θησείο – Πλάκα (Περίπου 29 στους 100 κατοίκους) και ακολουθούν με ομοιογενή επισκεψιμότητα οι περιοχές Κολωνάκι, Μοναστηράκι – Ψυρρή και Εξάρχεια (Περίπου 18 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα). Οι κύριοι τρόποι μετακίνησης των κατοίκων της Ζώνης Πειραιά στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Καφετέρια / Περίπατο” είναι το Μετρό και ο ΗΣΑΠ (Περίπου 41 στους 100 κατοίκους) και τα Λεωφορεία – Τρόλεϊ (Περίπου 29 στους 100 κατοίκους) .

ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ



Διάγραμμα 8α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους στο σύνολο των περιοχών που μελετάμε για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Καφετέρια / Περίπατος”.



Διάγραμμα 8β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους στο σύνολο των περιοχών που μελετάμε για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Καφετέρια / Περίπατος”.

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμάει περισσότερο να επισκέπτεται των σύνολο των κάτοικων της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας για “Καφετέρια / Περίπατο” είναι με σειρά προτιμήσεις η περιοχή Θησείο – Πλάκα (Περίπου 24 στους 100 κατοίκους), ακολουθούν οι περιοχές Εξάρχεια και Μοναστηράκι – Ψυρρή (Περίπου 17 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα) και τα Κολωνάκι (Περίπου 14 στους 100 κατοίκους) και το Σύνταγμα (Περίπου 10 στους 100 κατοίκους). Κύριος τρόπος μετακίνησης προς το Κέντρο για “Καφετέρια / Περίπατο” είναι το Μετρό και ο ΗΣΑΠ (Περίπου 35 στους 100 κατοίκους), ακολουθούν τα Λεωφορεία – Τρόλεϊ (Περίπου 22 στους 100 κατοίκους) και το Αυτοκίνητο (Περίπου 15 στους 100 κατοίκους). Το δίκυκλο παρουσιάζει χαμηλή χρήση (Σχεδόν 9 στους 100) ενώ το περπάτημα χρησιμοποιείται από αρκετούς (Σχεδόν 17 στους 100), όμως συνδυάζεται με τους υπόλοιπους τρόπους μετακίνησης και κυρίως με τη Δημόσια Συγκοινωνία.

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ ΚΑΙ ΧΡΗΣΗ ΜΕΣΟΥ



Διάγραμμα 9. Τα στοιχεία ισχύουν ανά 100 άτομα που επισκέπτονται το κέντρο για τη συγκεκριμένη δραστηριότητα τουλάχιστον μία φορά το μήνα.



Διάγραμμα 10. Το διάγραμμα αυτό μας δείχνει το πόσες φορές χρησιμοποιείται το κάθε μεταφορικό μέσο για την επίσκεψη στο κέντρο με σκοπό τη συγκεκριμένη δραστηριότητα, ανά 100 ιδιοκτήτες του κάθε μέσου.

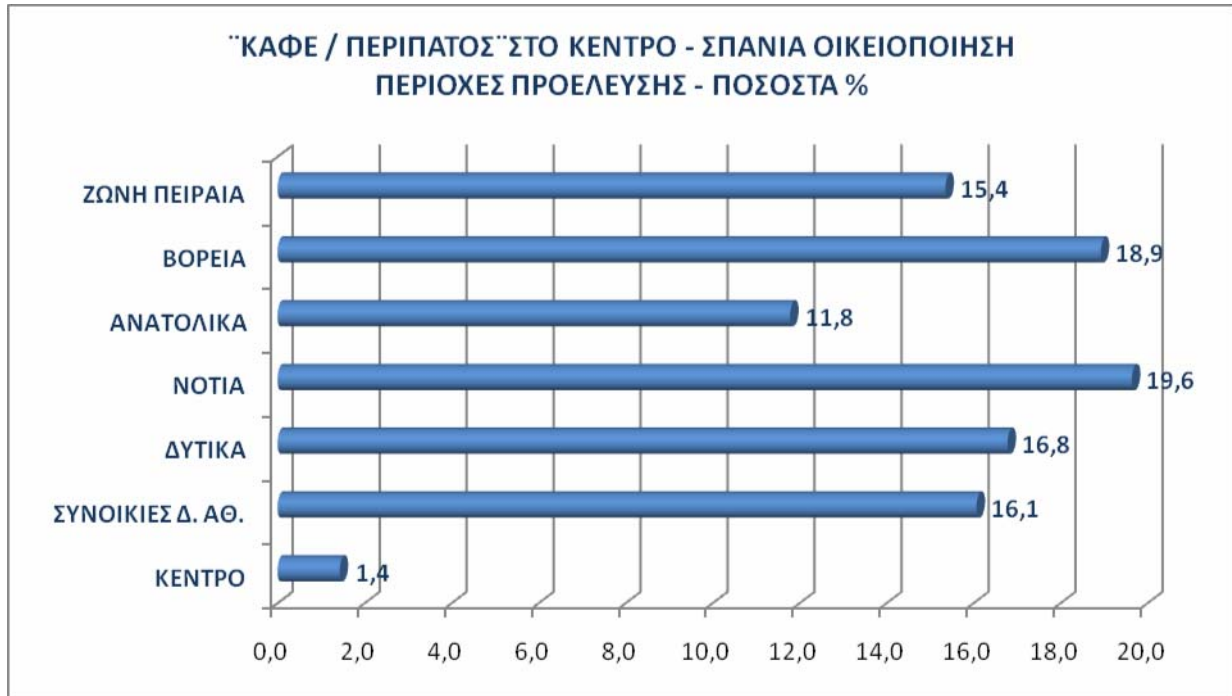
Συμπέρασμα : Για τη δραστηριότητα "Καφετέρια / Περίπατο" το μεγαλύτερο ποσοστό χρήσης ιδιόκτητου μέσου παρουσιάζει το δίκυκλο (με 89 φορές χρήσεις στους 100 κατόχους), ενώ το αυτοκίνητο είναι αυτό που έχει το μεγαλύτερο ποσοστό ιδιοκτησίας (41 στους 100 κατοίκους)

ΣΠΑΝΙΑ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ

Ως σπάνια θεωρούμε την οικειοποίηση του κέντρου όταν η επισκέψεις σε αυτό για την πραγματοποίηση κάποιας συγκεκριμένης δραστηριότητας γίνονται το πολύ δύο φορές το τρίμηνο.

| ΚΑΦΕ ΚΑΙ ΠΕΡΙΠΑΤΟΣ | | |
|--------------------|-----|-----------|
| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΑ % |
| ΚΕΝΤΡΟ | 4 | 1.4 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘ. | 45 | 16.1 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 47 | 16.8 |
| ΝΟΤΙΑ | 55 | 19.6 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 33 | 11.8 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 53 | 18.9 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 43 | 15.4 |
| | 280 | 100.0 |

Πίνακας 1. Ο πίνακας αυτός μας δείχνει την κατανομή των περιοχών κατοικίας για όσους επισκέπτονται το κέντρο της Αθήνας για τη δραστηριότητα "Καφετέρια / Περίπατος" το πολύ 3 φορές το μήνα.



Διάγραμμα 1. Ποσοστά κατανομής κατοικίας για όσους επισκέπτονται το κέντρο το πολύ μία φορά το τρίμηνο για “Καφετέρια / Περίπατος”

Συμπέρασμα : Οι “Σπάνιοι” (Το πολύ μία φορά το τρίμηνο) επισκέπτες του Κέντρου για τη δραστηριότητα “Καφετέρια / Περίπατο” κατανέμονται σχετικά ισόποσα στις διάφορες περιοχές κατοικίας, εκτός από τους κατοίκους του κέντρου που εμφανίζουν σχεδόν μηδενικό ποσοστό σπάνιας οικειοποίησης., που σημαίνει πως σπάνια έως καθόλου χρησιμοποιούν κάποια περιοχή εκτός κέντρου για τη δραστηριότητα “Καφετέρια / Περίπατο”. Από όλα τα προάστια το μικρότερο ποσοστό “Σπανίων” επισκεπτών κατέχουν τα ανατολικά προάστια, που σημαίνει πως χρησιμοποιούν τα τοπικά τους κέντρα για τη δραστηριότητα “Καφετέρια / Περίπατο” λιγότερο από τα υπόλοιπα προάστια.

| ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ | ΚΑΦΕ ΚΑΙ ΠΕΡΙΠΑΤΟΣ | ΠΟΣΟΣΤΑ |
|---------------------------------------|--------------------|---------|
| ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ | 9 | 3 |
| ΜΕΡΑ ΠΑΡΑ ΜΕΡΑ | 12 | 4 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ | 58 | 20 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΜΗΝΑ | 84 | 29 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΤΡΙΜΗΝΟ | 45 | 16 |
| ΣΧΕΔΟΝ ΠΟΤΕ | 80 | 28 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 288 | |

Πίνακας 2. Ο πίνακας αυτός μας δείχνει πόσο συχνά πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Καφετέρια / Περίπατος” όσοι επισκέπτονται το πολύ μία φορά το τρίμηνο το κέντρο για τη δραστηριότητα αυτή.



Διάγραμμα 2. Το παραπάνω διάγραμμα μας δείχνει πόσο συχνά πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Καφετέρια / Περίπατος” σε κάποιο μέρος εκτός του κέντρου όσοι επισκέπτονται το κέντρο το πολύ μία φορά το τρίμηνο.

Συμπέρασμα : Παρατηρούμε πως 44 % σχεδόν των ατόμων που οικειοποιούνται “Σπάνια” (Το πολύ δύο φορές το τρίμηνο) το κέντρο για “Καφετέρια / Περίπατο”

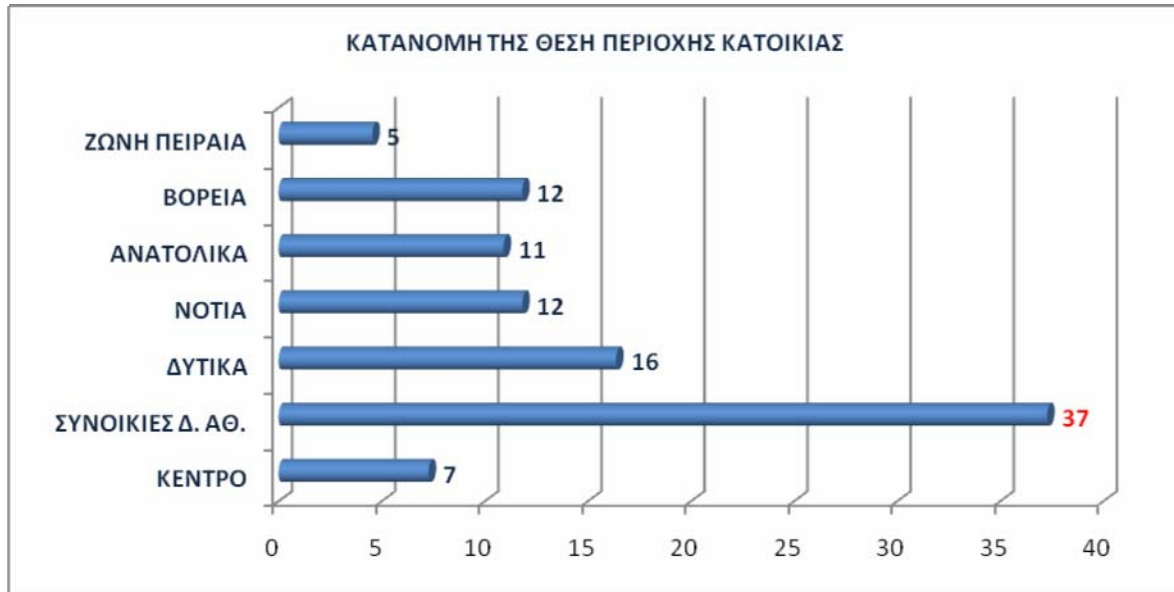
πραγματοποιούν εξίσου σπάνια τη δραστηριότητα αυτή σε κάποιον άλλο προορισμό. Το υπόλοιπο 56% πραγματοποιεί τη δραστηριότητα "Συχνά"(Τουλάχιστον μία φορά το μήνα) σε κάποιον άλλο προορισμό. Αυτό μας δείχνει πως όσοι δεν οικειοποιούνται συχνά το κέντρο για τη δραστηριότητα "Καφετέρια / Περίπατο", δεν είναι επειδή δεν πραγματοποιούν τη δραστηριότητα αυτή συχνά αλλά επειδή οικειοποιούνται κάποιον άλλο προορισμό της Αθήνας (πιθανά κάποια τοπικά κέντρα) για τη δραστηριότητα αυτή.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΕΙΠΟΙΗΣΗ

Πρόκειται για τους ερωτηθέντες για τους οποίους η απάντηση για τη συχνότητα πραγματοποίησης κάποιας δραστηριότητας ανεξαρτήτως προορισμού, συμπίπτει με την απάντηση για τη συχνότητα πραγματοποίησης της συγκεκριμένης δραστηριότητας στο κέντρο. Οπότε ισχύει για τους παραπάνω πως όταν πραγματοποιούν τη συγκεκριμένη δραστηριότητα τότε αυτό θα πραγματοποιείται αποκλειστικά στο κέντρο.

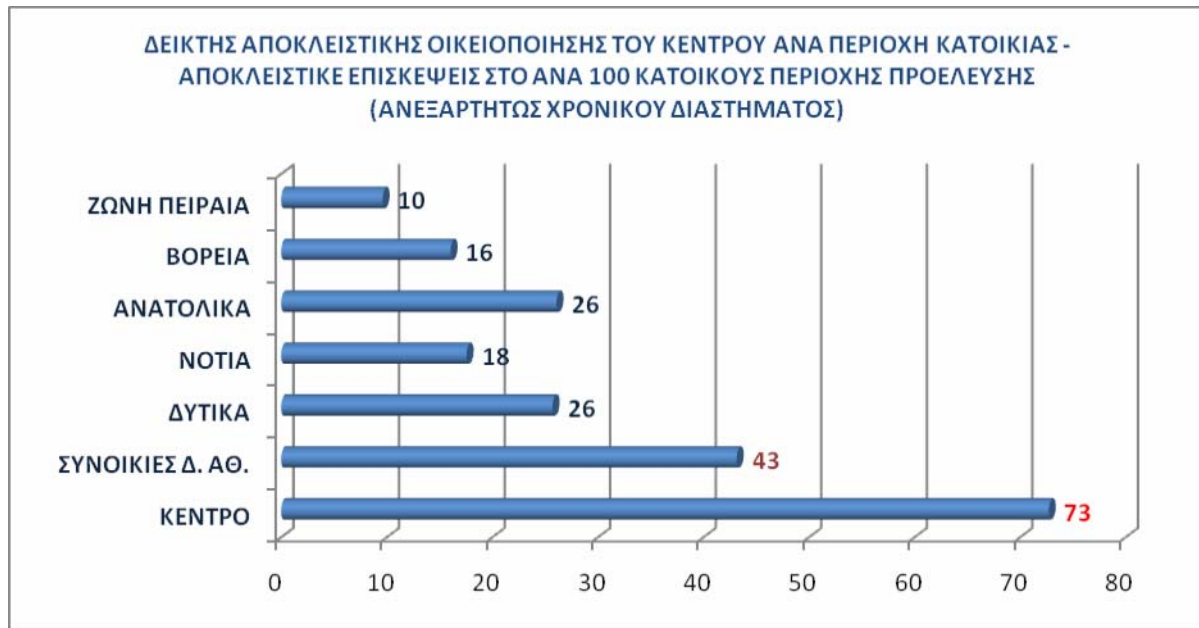
| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ | ΠΟΣΟΣΤΟ% | ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΟΧΗΣ | ΠΟΣΟΣΤΟ% |
|--------------------|--------------------|----------|------------------------|----------|
| ΚΕΝΤΡΟ | 8 | 7 | 11 | 73 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘ. | 41 | 37 | 95 | 43 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 18 | 16 | 70 | 26 |
| ΝΟΤΙΑ | 13 | 12 | 74 | 18 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 12 | 11 | 46 | 26 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 13 | 12 | 81 | 16 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 5 | 5 | 52 | 10 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 110 | 100 | | |

Πίνακας1. Ο παραπάνω πίνακας μας δείχνει τις περιοχές κατοικίας ανά 100 αποκλειστικούς επισκέπτες του κέντρου για τη δραστηριότητα “Καφετέρια / Περίπατος”.



Διάγραμμα 1. Στο διάγραμμα αυτό βλέπουμε τις περιοχές κατοικίας ανά 100 επισκέπτες του κέντρου, οι οποίοι χρησιμοποιούν μόνο το κέντρο ως προορισμό πραγματοποίησης της δραστηριότητας "Καφετέρια / Περίπατος", ανεξαρτήτως της συχνότητας πραγματοποίησης της δραστηριότητας.

Συμπέρασμα : Το μεγαλύτερο ποσοστό αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου της Αθήνας για "Καφετέρια / Περίπατο" έχουν προέλευση τις περιοχές κατοικίας του Δ. Αθηναίων (εκτός κέντρο) και αποτελούν σχεδόν το 1/3 των αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου .



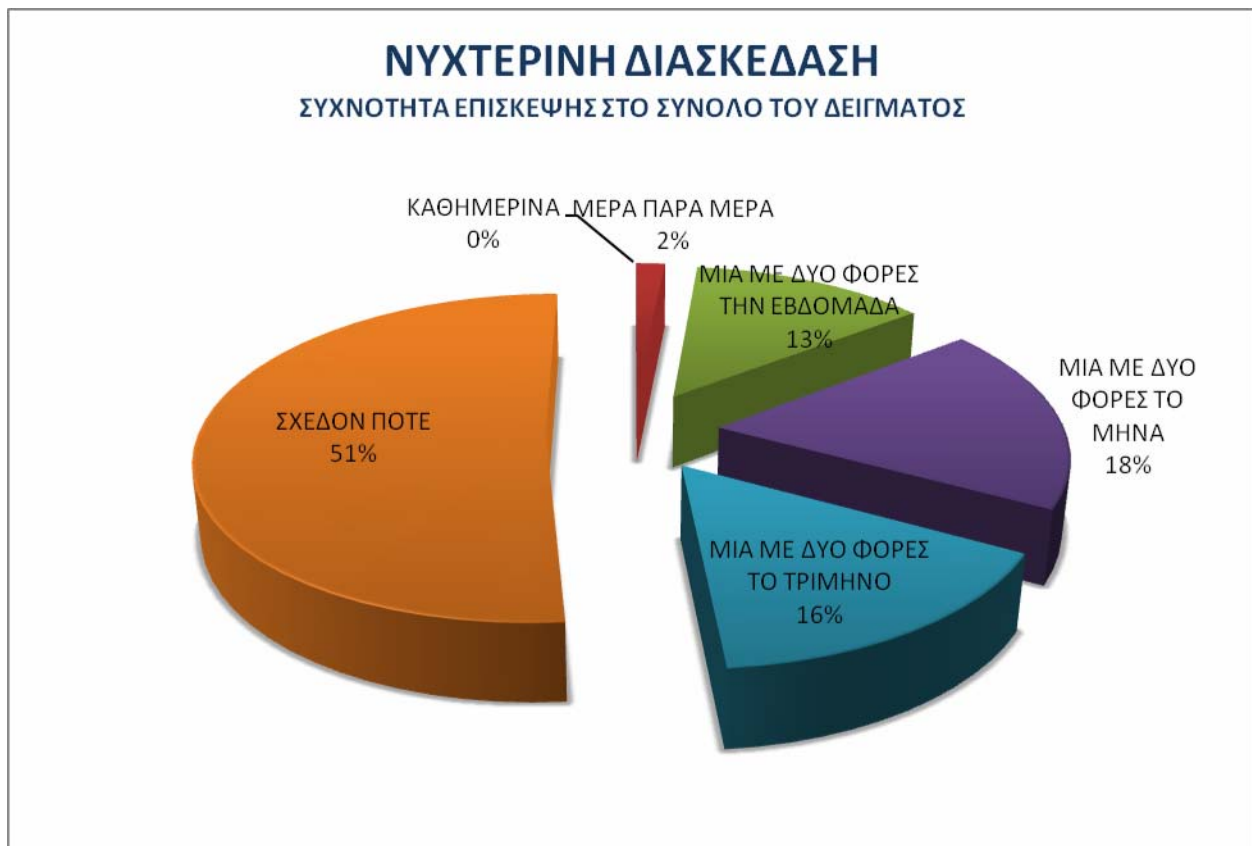
Διάγραμμα 2. Το διάγραμμα αυτό μας δείχνει πόσοι ανά 100 κατοίκους κάθε κατηγορίας περιοχής κατοικίας χρησιμοποιούν το κέντρο ως αποκλειστικό προορισμό για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Καφετέρια / Περίπατος" ανεξαρτήτως της συχνότητας πραγματοποίησης της δραστηριότητας.

Συμπέρασμα : η περιοχές κατοικίας με το μεγαλύτερο ποσοστό αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου της Αθήνας για "Καφετέρια / Περίπατο" είναι το κέντρο (73 στους 100 κατοίκους) , ακολουθεί ο Δ. Αθηναίων – εκτός κέντρου – (43 στους 100 κατοίκους) και από τα υπόλοιπα προάστια έχουν παρόμοιο ποσοστό αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου τα Ανατολικά και Δυτικά (Σχεδόν 26 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα) και τα Βόρεια και Νότια (16 και 18 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα).

7.2.4. Νυχτερινή Διασκέδαση

| ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΣΚΕΨΗΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΓΙΑ “ ΝΥΧΤΕΡΙΝΗ ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ” | ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ | ΠΟΣΟΣΤΑ % ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΩΝ (440) |
|---|----------------|--|
| ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ | 0 | 0.0 |
| ΜΕΡΑ ΠΑΡΑ ΜΕΡΑ | 7 | 1.6 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ | 57 | 13.0 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΜΗΝΑ | 81 | 18.4 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΤΡΙΜΗΝΟ | 69 | 15.7 |
| ΣΧΕΔΟΝ ΠΟΤΕ | 226 | 51.4 |
| | 440 | 100.0 |

Πίνακας 1. Αριθμός ατόμων ανά κατηγορία συχνότητας από ολόκληρο το δείγμα των ερωτηθέντων που χρησιμοποιούν το κέντρο για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Νυχτερινή Διασκέδαση”.



Σχήμα 1. Απεικόνιση του ποσοστού επίσκεψης του κέντρου ανά κατηγορία συχνότητας με σκοπό τη πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Νυχτερινή Διασκέδαση”.

Συμπέρασμα : Από τα παραπάνω στοιχεία βλέπουμε πως σχεδόν το 33% των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας επισκέπτεται το κέντρο για “Νυχτερινή Διασκέδαση” τουλάχιστον μία φορά το μήνα.

ΣΥΧΝΗ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ – Τουλάχιστον μια φορά το μήνα

Ως συχνή οικειοποίηση του κέντρου για μία συγκεκριμένη δραστηριότητα θεωρούμε αυτή στην οποία η δραστηριότητα αυτή πραγματοποιείται παραπάνω από μία φορά το μήνα. Οπότε και λαμβάνουμε ως σύνολο μελέτης, το σύνολο των ερωτηθέντων που επέλεξαν να απαντήσουν "ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ", ή " ΜΕΡΑ ΠΑΡΑ ΜΕΡΑ", ή "ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ", ή "ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΜΗΝΑ" στην ερώτηση του "πόσο συχνά χρησιμοποιείται το κέντρο της Αθήνας για την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης δραστηριότητας;"

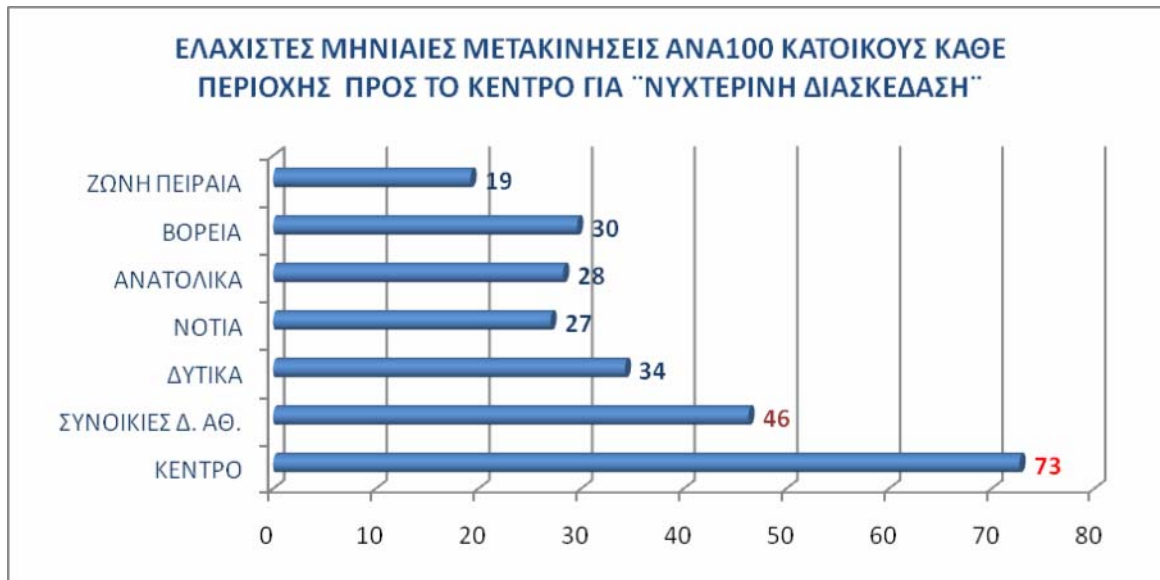
| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ | ΝΥΧΤΕΡΙΝΗ ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ | |
|--------------------|----------------------------|---------------------------------|
| | ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ανά περιοχή | ΠΟΣΟΣΤΑ % επί του συνόλου (143) |
| ΚΕΝΤΡΟ | 8 | 5.6 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘ. | 44 | 30.8 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 24 | 16.8 |
| ΝΟΤΙΑ | 20 | 14.0 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 13 | 9.1 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 24 | 16.8 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 10 | 7.0 |
| | 143 | 100.0 |

Πίνακας 2. Θέση περιοχής κατοικίας των ατόμων που επισκέπτονται το κέντρο πάνω από μια φορά το μήνα με σκοπό την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Νυχτερινή Διασκέδαση".



Σχήμα 2. Διάγραμμα όσων επισκέπτονται το κέντρο πάνω από μία φορά το μήνα με σκοπό την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Νυχτερινή Διασκέδαση". Τα ποσοστά αναφέρονται στο σύνολο όσων ερωτηθέντων επισκέπτονται το κέντρο τουλάχιστον μία φορά το μήνα για την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης δραστηριότητας.

Συμπέρασμα : Το μεγαλύτερο ποσοστό (Περίπου 31 στους 100) όσων επισκέπτονται το κέντρο για "Νυχτερινή Διασκέδαση" κατοικεί στο Δήμο Αθηναίων (εκτός του κέντρου), ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό συναντάμε στα Βόρεια και Δυτικά Προάστια (Περίπου 17 στους 100 αντίστοιχα), και ακολουθούν τα υπόλοιπα προάστια.



Σχήμα 3. Διάγραμμα στο οποίο παρουσιάζεται ο αριθμός των ελαχίστων μετακινήσεων ανά εκατό κατοίκους για κάθε περιοχής κατοικίας. Η αναγωγή στον πληθυσμό έγινε με βάση τον συνολικό αριθμό των κατοίκων τις κάθε περιοχής που ερωτήθηκαν

Συμπέρασμα : Η παρουσία ανά κάτοικο περιοχής στο κέντρο για τη δραστηριότητα "Νυχτερινή Διασκέδαση" είναι μεγαλύτερη για την περιοχή κατοικίας του κέντρου (Περίπου 73 στους 100 κατοίκους) και για το Δήμο Αθηναίων – εκτός κέντρου – (Περίπου 46 στους 100 κατοίκους). Έπειτα ακολουθούν τα Δυτικά προάστια (Περίπου 34 στους 100 κατοίκους) αλλά και παρατηρούμε σχετική ομοιογένεια ως προς την παρουσία ανά κάτοικο για τα Νότια, τα Ανατολικά και τα Βόρεια (Περίπου 27 – 30 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα). Σημαντική παρουσία έχουν και οι περιοχές τις Ζώνης Πειραιά (Περίπου 2 στους 10 κατοίκους).

| ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ανά περιοχή | ΠΟΣΟΣΤΑ % Επί του συνόλου (95) |
|------------------|----------------------------|--------------------------------|
| ΚΕΝΤΡΟ | 34 | 35.8 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘ. | 29 | 30.5 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 8 | 8.4 |
| ΝΟΤΙΑ | 3 | 3.2 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 7 | 7.4 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 7 | 7.4 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 7 | 7.4 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 95 | 100.0 |

Πίνακας 3. Θέση περιοχής εργασίας των ατόμων που επισκέπτονται το κέντρο πάνω από μία φορά το μήνα με σκοπό την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Νυχτερινή Διασκέδαση”. Το σύνολο των 95 ατόμων αναφέρεται σε όσους επισκέπτονται το κέντρο τουλάχιστον μία φορά το μήνα για “Νυχτερινή Διασκέδαση” και ταυτόχρονα ανήκουν στην κατηγορία απασχόλησης των “εργαζομένων”



Σχήμα 4. Διάγραμμα στο οποίο παρουσιάζεται η κατανομή της θέσης εργασίας των ατόμων που επισκέπτονται το κέντρο πάνω από μία φορά το μήνα με σκοπό την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Νυχτερινή Διασκέδαση”. Τα ποσοστά αναφέρονται στους ερωτηθέντες που εμπίπτουν στην κατηγορία “Συχνή Οικειοποίηση” και ταυτόχρονα είναι εργαζόμενοι.

Συμπέρασμα : Παρατηρούμε πως από το σύνολο όσων οικειοποιούνται το κέντρο για “Νυχτερινή Διασκέδαση” το μεγαλύτερο μέρος τους εργάζεται στην περιοχή του κέντρου (Περίπου 36 στους 100) αλλά και στις περιοχές του Δήμου Αθηναίων – εκτός κέντρου – (Περίπου 31 στους 100). Βλέπουμε λοιπόν πως σχεδόν κοντά 7 στους 10 από αυτούς που οικειοποιούνται το κέντρο τουλάχιστον μια φορά το μήνα για “Καφετέρια / Περίπατο” εργάζονται στο σύνολο του Δ. Αθηναίων και περίπου 36 στους 100 εργάζονται στο Κέντρο.

| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ | Ομόνοια | Πανεπιστήμιο | Σύνταγμα | Κολωνακί | Ερμού | Πλ. Κλαυθμώνος | Πλ. Μοναστηράκι - Ψυρρή | Θησείο - Πλάκα | Εξάρχεια | Πλ. Κοτζιά - Βάθη | Πειραιώς | Πατησίων - Πολυτεχνείο |
|--------------------|---------|--------------|----------|----------|-------|----------------|-------------------------|----------------|----------|-------------------|----------|------------------------|
| ΚΕΝΤΡΟ | 0 | 0 | 0 | 1667 | 0 | 0 | 2500 | 833 | 4167 | 833 | 0 | 0 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘ. | 0 | 152 | 455 | 1212 | 0 | 758 | 2273 | 1364 | 3333 | 0 | 0 | 455 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 0 | 270 | 270 | 1081 | 0 | 1081 | 1892 | 1622 | 2703 | 0 | 0 | 1081 |
| ΝΟΤΙΑ | 0 | 0 | 303 | 1212 | 0 | 1515 | 3636 | 1212 | 1818 | 0 | 0 | 303 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 400 | 0 | 400 | 1600 | 0 | 400 | 2400 | 2000 | 2000 | 0 | 0 | 800 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 0 | 204 | 816 | 1837 | 0 | 408 | 3061 | 1429 | 1633 | 204 | 0 | 204 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 0 | 0 | 1250 | 1250 | 0 | 0 | 3125 | 2500 | 1875 | 0 | 0 | 0 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 27 | 81 | 323 | 887 | 0 | 457 | 1694 | 968 | 1586 | 54 | 0 | 296 |

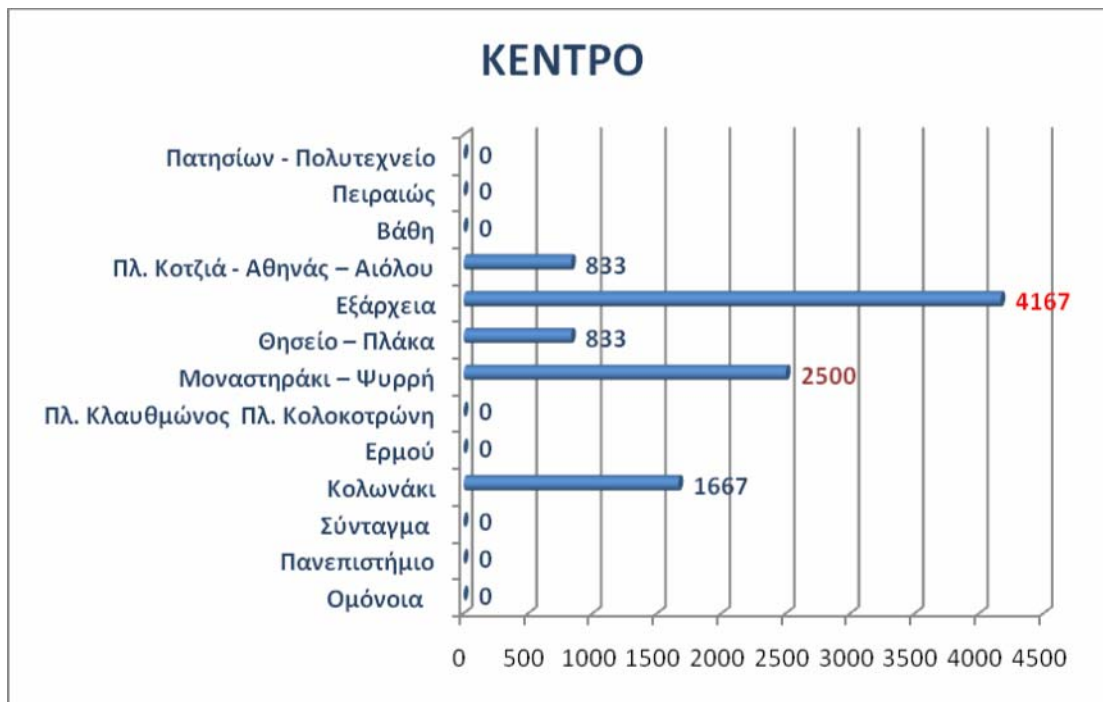
Πίνακας 4. Παρουσιάζεται οι φορές που δηλώθηκε προτίμηση επισκέψεις στις διάφορες επιμέρους περιοχές του κέντρου από τους κατοίκους των προαστίων.

| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ | ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ | ΔΙΚΥΚΛΟ | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ - Τ ΜΕΤΡΟ - ΗΣΑΠ | ΤΡΑΜ | ΠΟΔΗΛΑΤΟ | ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ | ΤΑΞΙ |
|--------------------|------------|---------|----------------------------|------|----------|-----------|------|
| ΚΕΝΤΡΟ | 10 | 10 | 10 | 20 | 0 | 0 | 50 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘ. | 8 | 12 | 24 | 25 | 1 | 0 | 13 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 16 | 14 | 8 | 41 | 0 | 0 | 3 |
| ΝΟΤΙΑ | 17 | 6 | 14 | 31 | 6 | 0 | 6 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 30 | 0 | 26 | 17 | 0 | 4 | 4 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 43 | 5 | 8 | 22 | 0 | 0 | 5 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 10 | 5 | 14 | 29 | 0 | 0 | 14 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 18 | 8 | 16 | 27 | 1 | 0 | 10 |

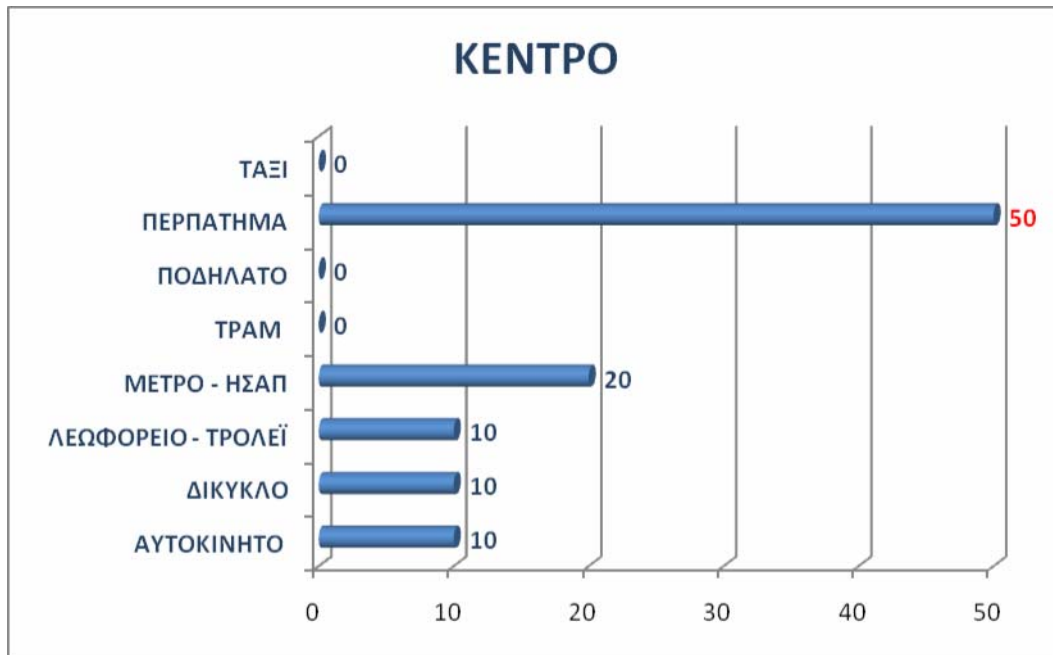
Πίνακας 5. Η χρήση κάθε μεταφορικού μέσου για κάθε κατηγορία περιοχής κατοικίας που μελετάμε, ανά 100 επισκέψεις στο κέντρο για “Νυχτερινή Διασκέδαση”.

Παρακάτω, οι πληροφορίες που βρίσκονται στους παραπάνω πίνακες παρουσιάζονται σε διαγράμματα για κάθε κατηγορία περιοχής κατοικίας ξεχωριστά, ώστε να διευκολυνθεί η εξαγωγή συμπερασμάτων.

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ



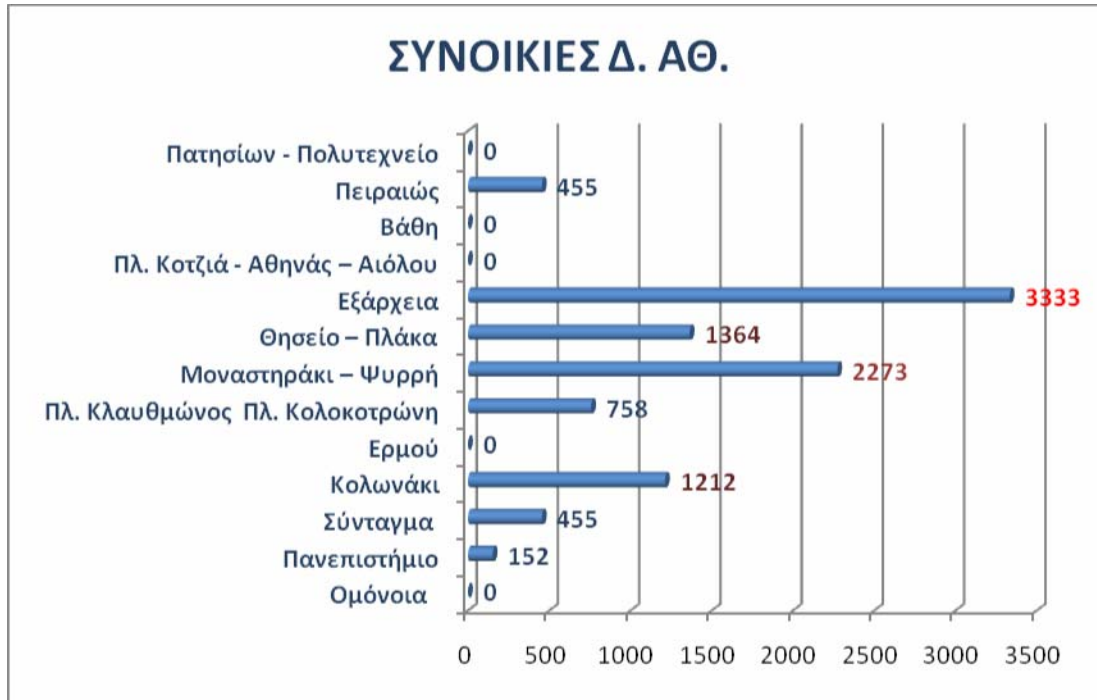
Διάγραμμα 1α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους Κέντρου για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Νυχτερινή Διασκέδαση"



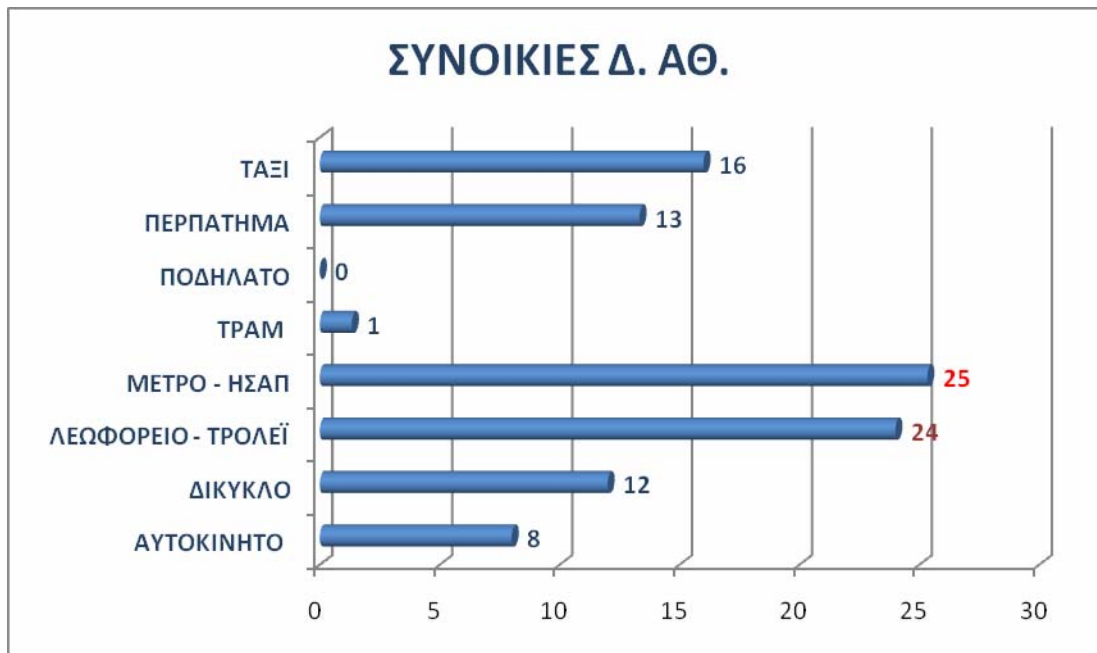
Διάγραμμα 1β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους του Κέντρου για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Νυχτερινή Διασκέδαση”.

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν να επισκέπτονται οι κάτοικοι του Κέντρου για “Νυχτερινή Διασκέδαση” με σειρά προτίμησης είναι τα Εξάρχεια (Περίπου 42 στους 100 κατοίκους), η περιοχή Μοναστηράκι - Ψυρρή (Περίπου 25 στους 100 κατοίκους) και το Κολωνάκι (Περίπου 17 στους 100 κατοίκους). Το περπάτημα (Σχεδόν 5 στους 10 κατοίκους) είναι με μεγάλη διαφορά ο κύριος τρόπος μετακίνησης τους στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Νυχτερινή Διασκέδαση” και ακολουθεί το Μετρό – ΗΣΑΠ (Σχεδόν 2 στους 10 κατοίκους).

ΚΑΤΟΙΚΟΙ Δ. ΑΘ ΕΚΤΟΣ ΚΕΝΤΡΟΥ



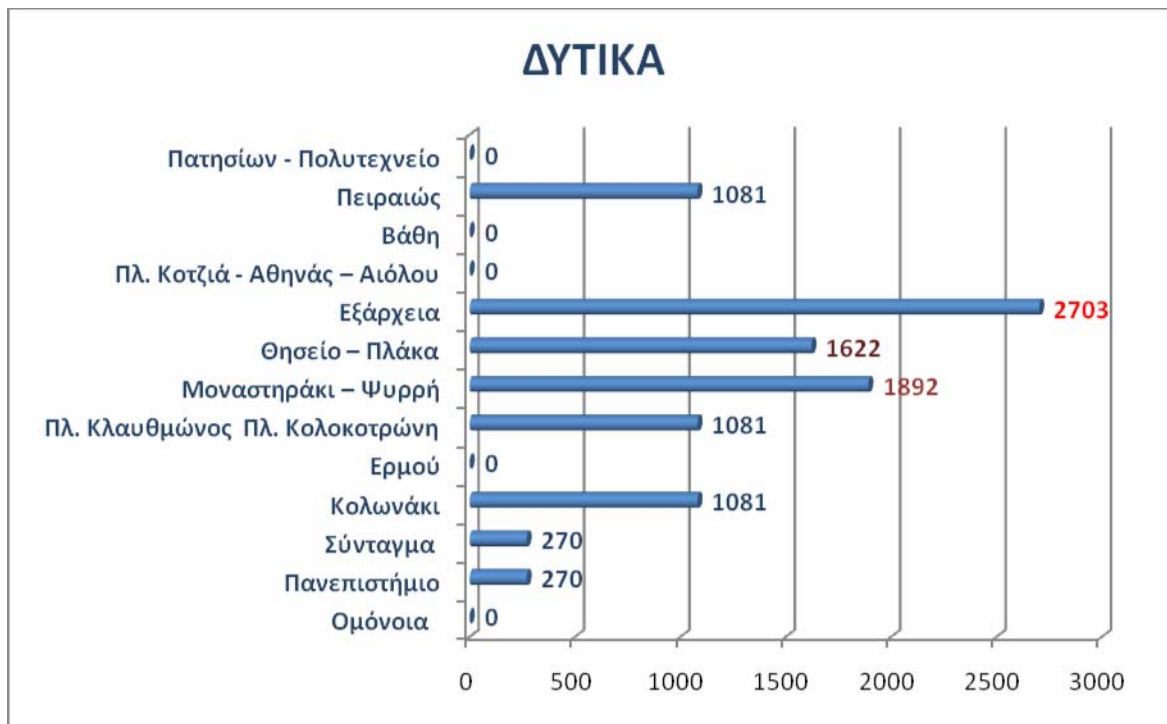
Διάγραμμα 2α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους του Δ. Αθηναίων (εκτός του Κέντρου) για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Νυχτερινή Διασκέδαση".



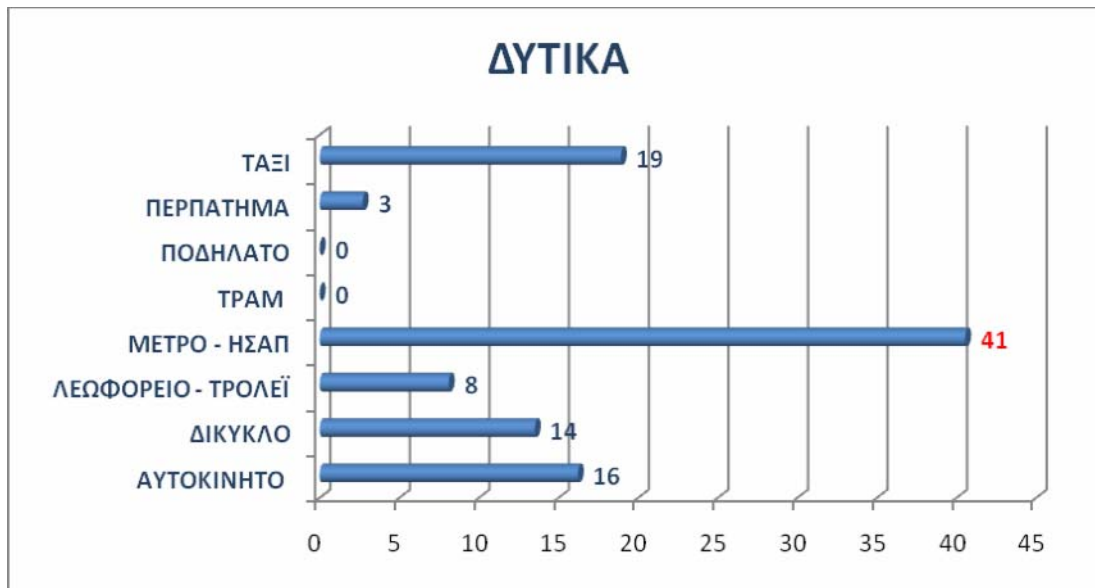
Διάγραμμα 2β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους του Δ. Αθηναίων (εκτός του Κέντρου), για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Νυχτερινή Διασκέδαση".

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι του Δήμου Αθηναίων – εκτός κέντρου – για “Νυχτερινή Διασκέδαση” είναι κυρίως τα Εξάρχεια (Περίπου 33 στους 100 κατοίκους), η περιοχή Μοναστηράκι –Ψυρρή (Περίπου 23 στους 100 κατοίκους) και Θησείο – Πλάκα (Περίπου 14 στους 100 κατοίκους) και το Κολωνάκι (Περίπου 12 στους 100 κατοίκους). Οι κύριοι τρόποι μετακίνησης τους στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Νυχτερινή Διασκέδαση” είναι το Μετρό και ο ΗΣΑΠ και τα Λεωφορεία και Τρόλεϊ (Σχεδόν 25 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα)και ακολουθεί το ταξί (Σχεδόν 16 στους 100 κατοίκους) και το περπάτημα και το δίκυκλο (Περίπου 12 – 13 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα) . Οπότε μπορούμε και να πούμε πως πάνω από τους 5 στους 10 κατοίκους χρησιμοποιούν τη Δημόσια Συγκοινωνία. Το Αυτοκίνητο εμφανίζει χαμηλό ποσοστό χρήσης.

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΔΥΤΙΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ



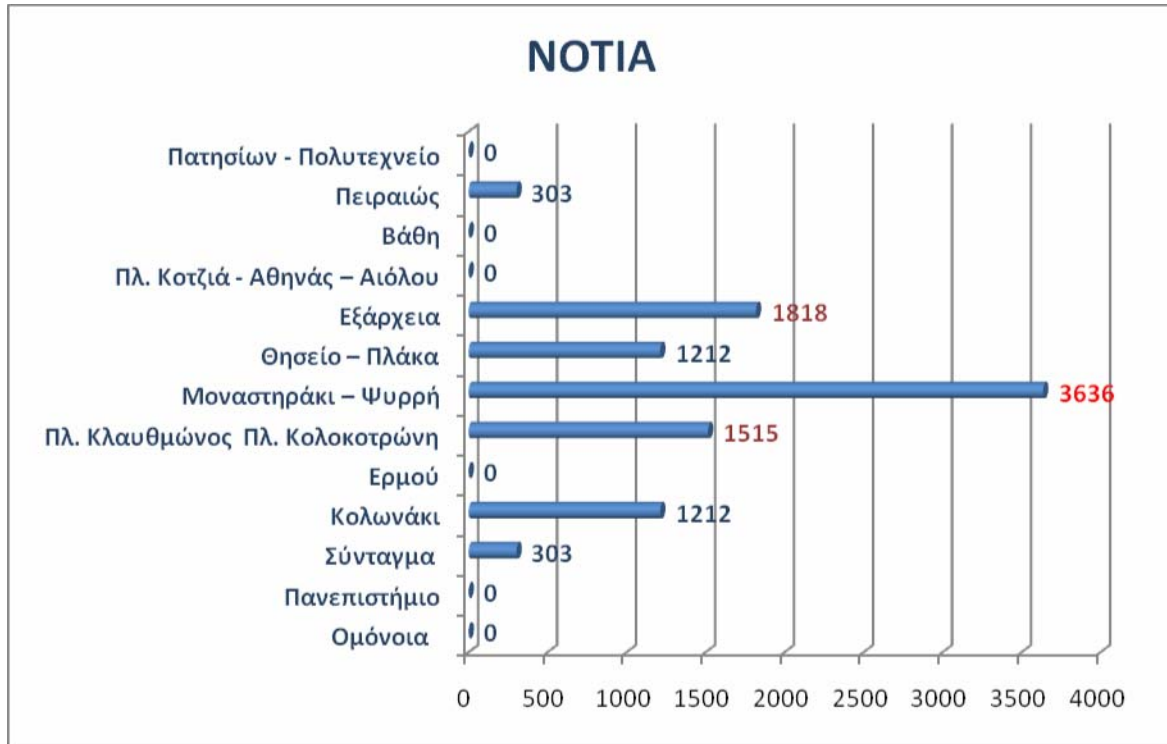
Διάγραμμα 3α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους των Δυτικών Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Νυχτερινή Διασκέδαση”.



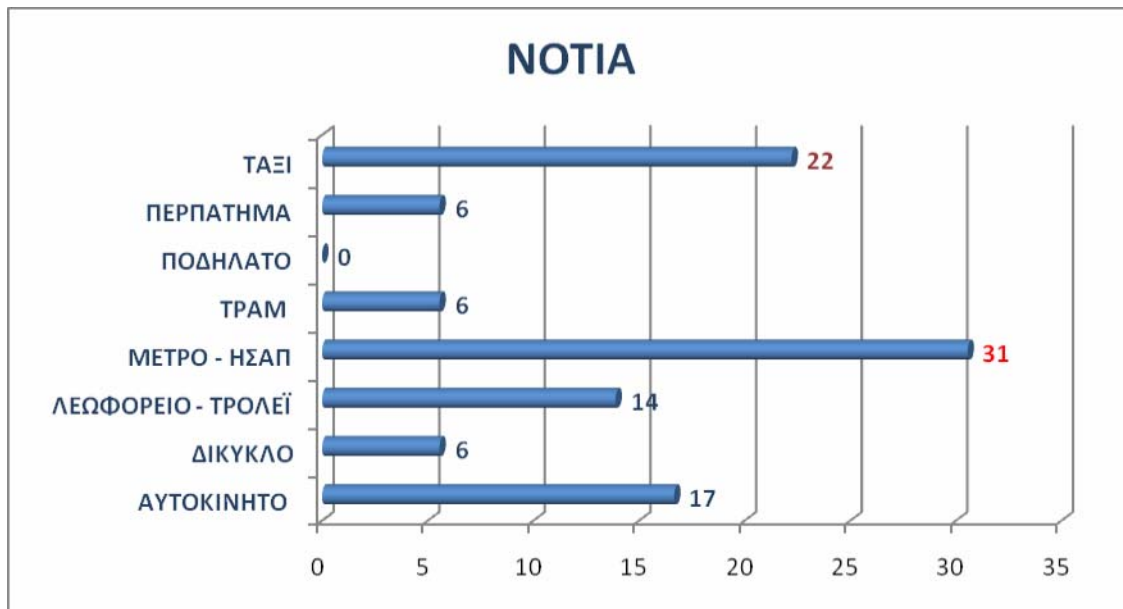
Διάγραμμα 3β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους των Δυτικών Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Νυχτερινή Διασκέδαση”.

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι των Δυτικών Προαστίων για “Νυχτερινή Διασκέδαση” είναι τα Εξάρχεια (Περίπου 27 στους 100 κατοίκους), η περιοχή Μοναστηράκι –Ψυρρή (Περίπου 19 στους 100 κατοίκους) και Θησείο – Πλάκα (Περίπου 16 στους 100 κατοίκους) . Ακολουθούν με ομοίμορφα ποσοστά επισκεψιμότητας οι περιοχές της Πειραιώς , της Πλ. Κλαυθμώνος – Πλ. Κολοκοτρώνη (Περίπου 11 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα). Ο κύριος τρόπος μετακίνησης των κατοίκων των Δυτικών προαστίων στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Νυχτερινή Διασκέδαση” είναι η χρήση του Μετρό και του ΗΣΑΠ (Περίπου 45 στους 100 κατοίκους) και ακολουθεί το ταξί (Σχεδόν 19 στους 100 κατοίκους) και το δίκυκλο και το Αυτοκίνητο (Περίπου 14-16 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα).

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΝΟΤΙΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ



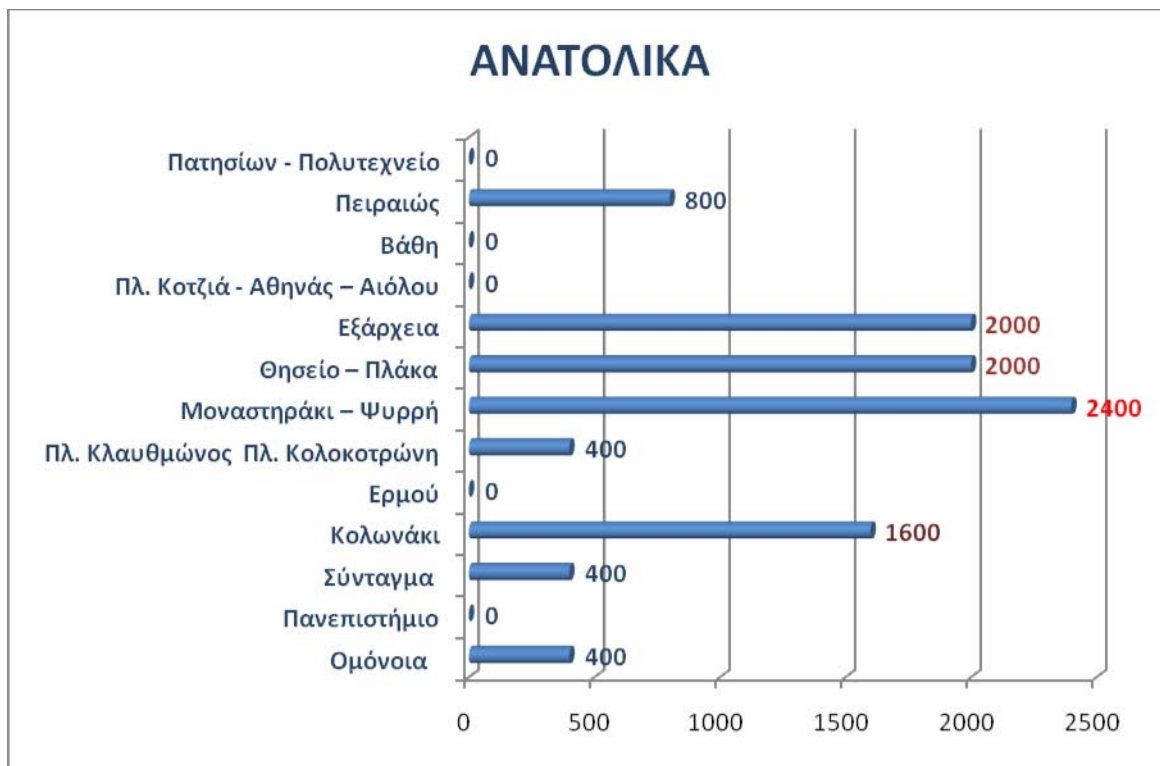
Διάγραμμα 4α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους των Νοτίων Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Νυχτερινή Διασκέδαση”.



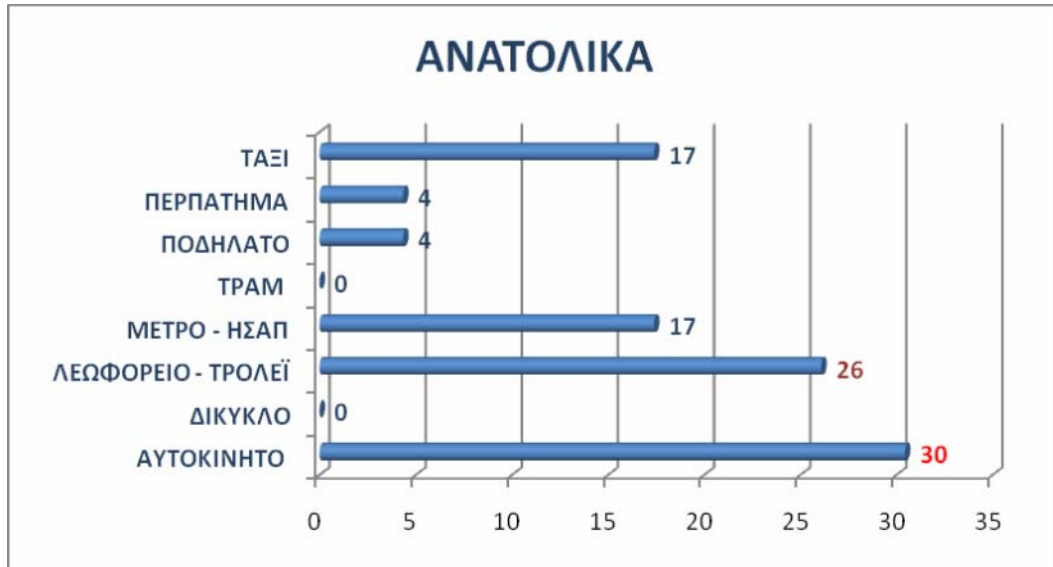
Διάγραμμα 4β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους των Νοτίων Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Νυχτερινή Διασκέδαση”.

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι των Νοτίων Προαστίων για “Νυχτερινή Διασκέδαση” είναι η περιοχή Μοναστηράκι –Ψυρρή (Περίπου 36 στους 100 κατοίκους). Ακολουθούν τα Εξάρχεια (Περίπου 18 στους 100 κατοίκους) η περιοχή της Πλ. Κλαυθμώνος – Κολοκοτρώνη (Περίπου 15 στους 100 κατοίκους) και οι περιοχές Θησείο – Πλάκα και Κολωνάκι (Περίπου 12 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα) . Οι κύριοι τρόποι μετακίνησης των κατοίκων των Νοτίων προαστίων στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Νυχτερινή Διασκέδαση” είναι η χρήση του Μετρό και του ΗΣΑΠ (Περίπου 31 στους 100 κατοίκους) και ακολουθεί το ταξί (Σχεδόν 22 στους 100 κατοίκους) , το Αυτοκίνητο (Περίπου 17 στους 100 κατοίκους) και τα Λεωφορεία – Τρόλεϊ (Περίπου 17 στους 100 κατοίκους).

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ



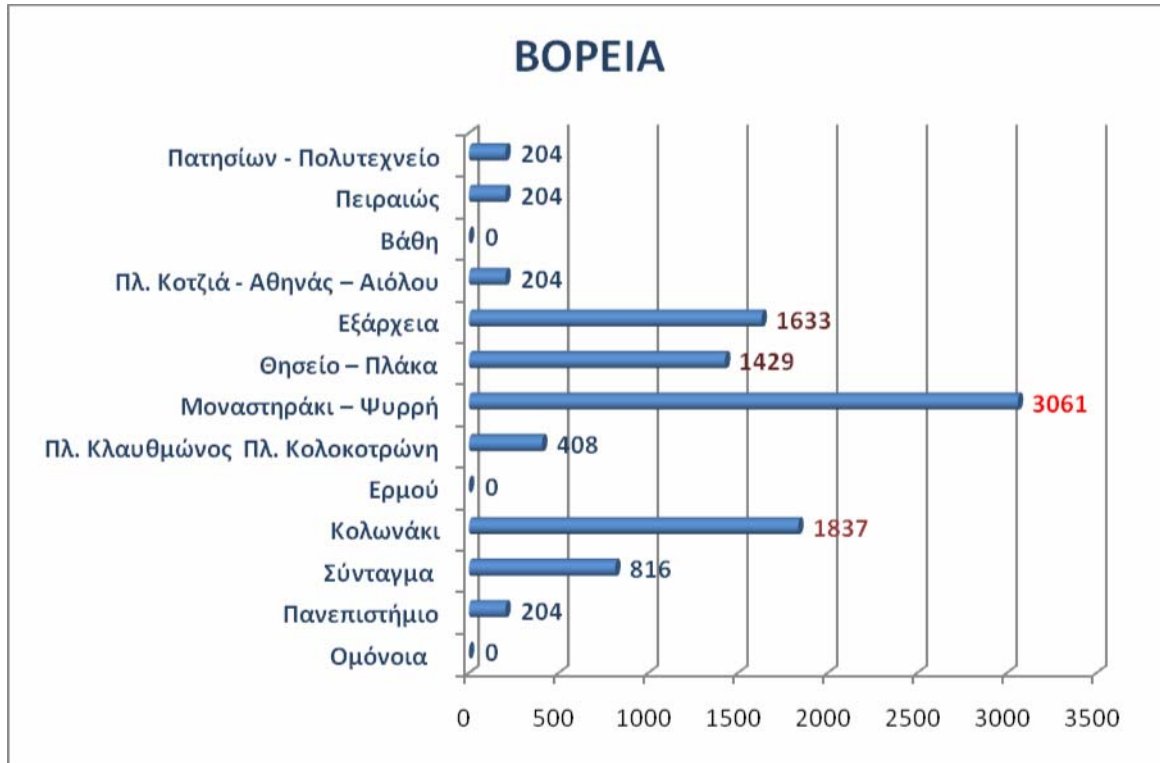
Διάγραμμα 5α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους των Ανατολικών προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Νυχτερινή Διασκέδαση”.



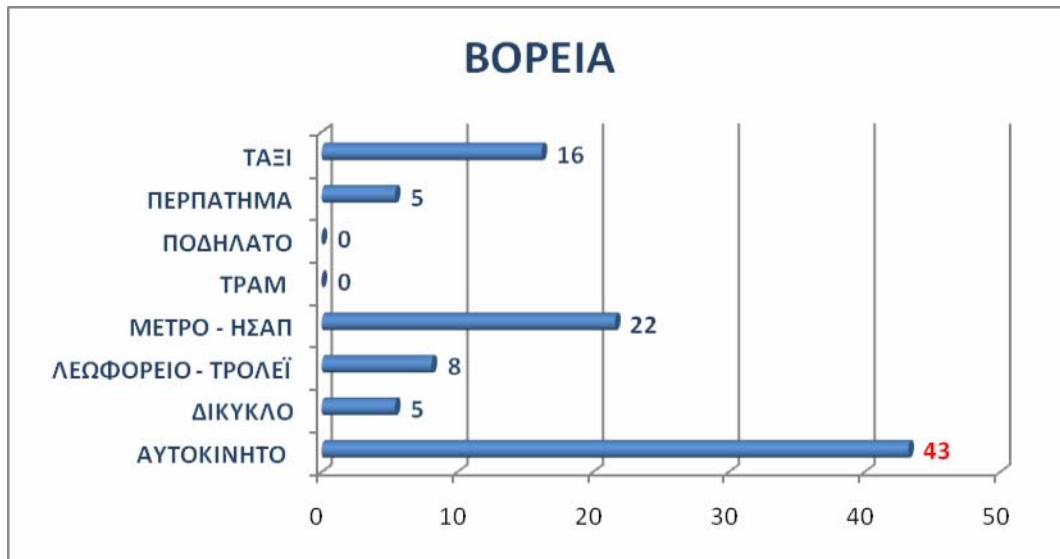
Διάγραμμα 5β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους των Ανατολικών Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Νυχτερινή Διασκέδαση”.

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι των Ανατολικών Προαστίων για “Νυχτερινή Διασκέδαση” είναι η περιοχή Μοναστηράκι –Ψυρρή (Περίπου 20 στους 100 κατοίκους), και το Κολωνάκι (Περίπου 16 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα) .Οι κύριοι τρόποι μετακίνησης των κατοίκων των Ανατολικών Προαστίων στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Νυχτερινή Διασκέδαση” είναι το Αυτοκίνητο (Περίπου 30 στους 100 κατοίκους) , ακολουθεί το Λεωφορείο – Τρόλεϊ (Περίπου 26 στους 100 κατοίκους) και το Ταξί και το Μετρό – ΗΣΑΠ (Περίπου 17 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα) .

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΒΟΡΕΙΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ



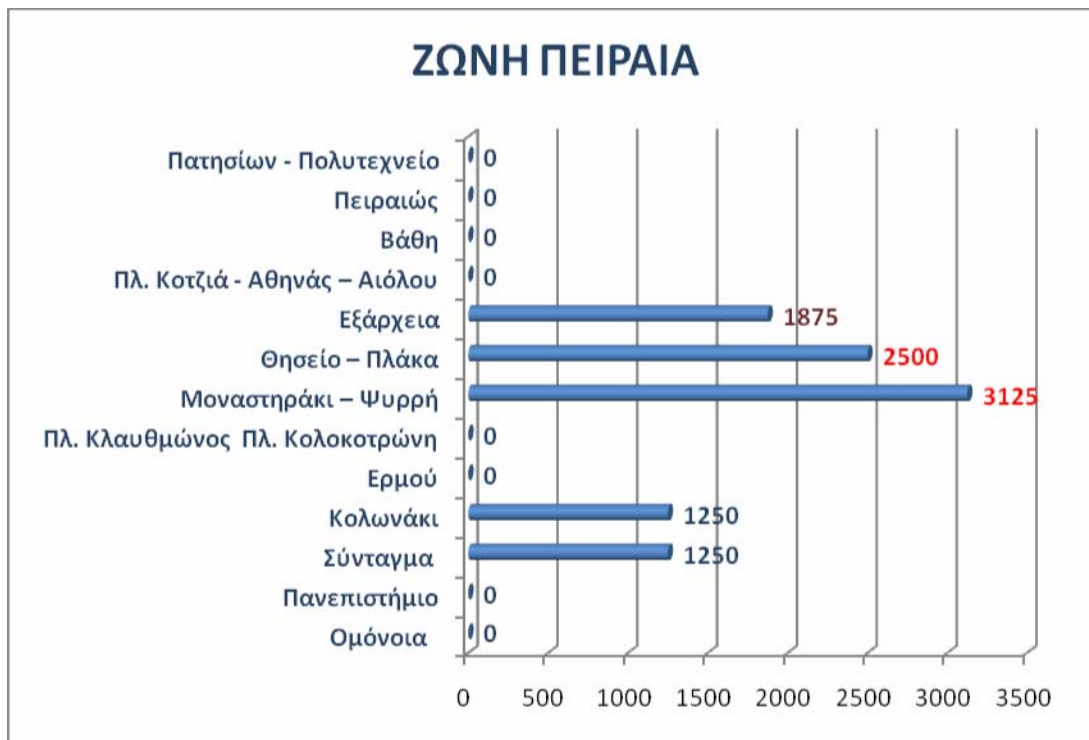
Διάγραμμα 6α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους των Βορείων Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Νυχτερινή Διασκέδαση".



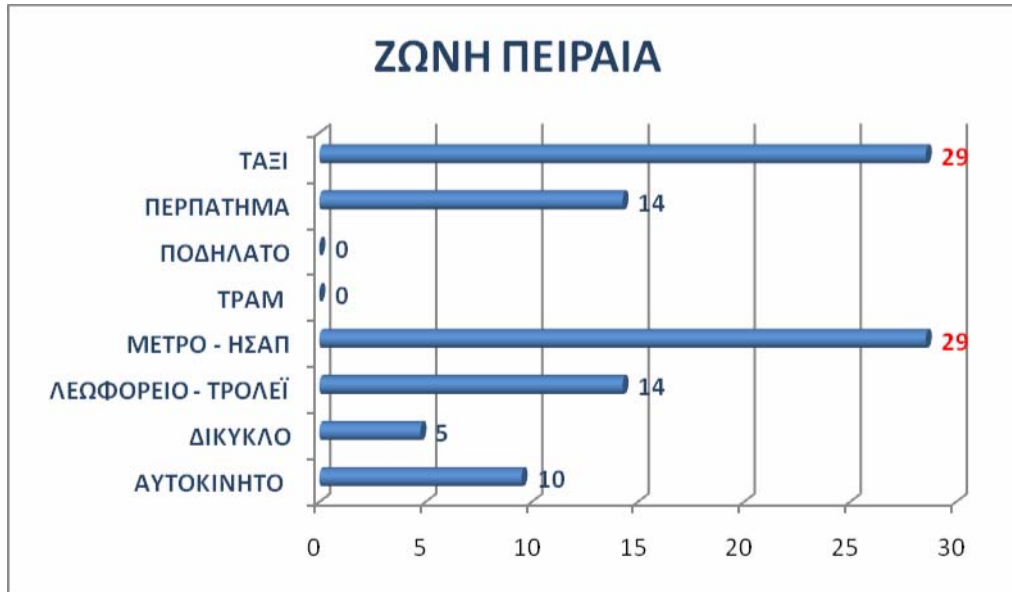
Διάγραμμα 6β. Φορές χρήσης κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 επισκέψεις του Κέντρου από κατοίκους των Βορείων Προαστίων για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Νυχτερινή Διασκέδαση".

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι των Βορείων Προαστίων για “Νυχτερινή Διασκέδαση” είναι η περιοχή Μοναστηράκι –Ψυρρή (Περίπου 31 στους 100 κατοίκους), τα Εξάρχεια (Περίπου 18 στους 100 κατοίκους), το Κολωνάκι (Περίπου 16 στους 100 κατοίκους) και η περιοχή Θησείο – Πλάκα (Περίπου 14 στους 100 κατοίκους). Οι κύριοι τρόποι μετακίνησης των κατοίκων των Βορείων Προαστίων στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Νυχτερινή Διασκέδαση” είναι το Αυτοκίνητο (Περίπου 43 στους 100 κατοίκους) , ακολουθεί το Μετρό – ΗΣΑΠ (Περίπου 22 στους 100 κατοίκους) και το Ταξί (Περίπου 16 στους 100 κατοίκους).

ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΖΩΝΗΣ ΠΕΙΡΑΙΑ



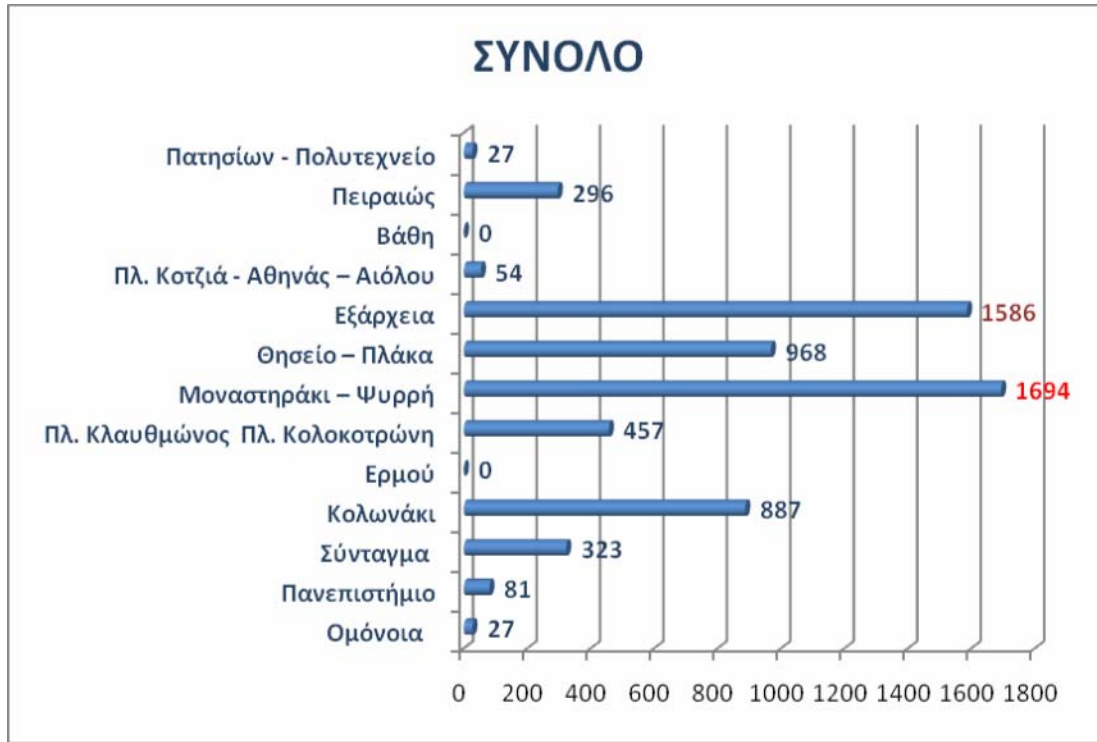
Διάγραμμα 7α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους της Ζώνης Πειραιά για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Νυχτερινή Διασκέδαση”.



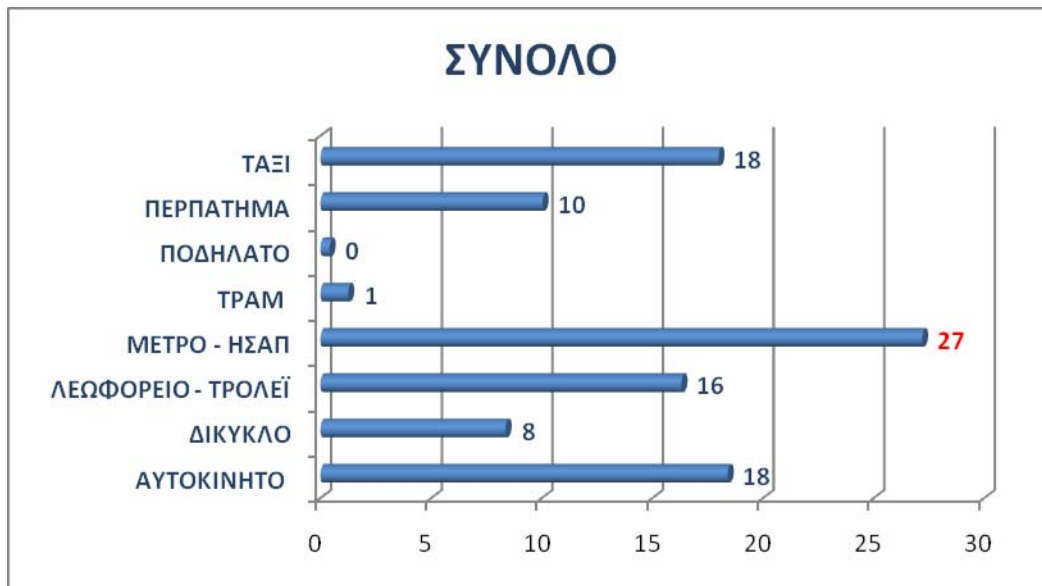
Διάγραμμα 7β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους της Ζώνης Πειραιά για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Νυχτερινή Διασκέδαση".

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν περισσότερο να επισκέπτονται οι κάτοικοι της Ζώνης Πειραιά για "Νυχτερινή Διασκέδαση" είναι η περιοχή Μοναστηράκι – Ψυρρή (Περίπου 31 στους 100 κατοίκους), η περιοχή Θησείο – Πλάκα (Περίπου 25 στους 100 κατοίκους) τα Εξάρχεια (Περίπου 18 στους 100 κατοίκους). Ακολουθούν το Κολωνάκι και το Σύνταγμα (Περίπου 18 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα) . Οι κύριοι τρόποι μετακίνησης των κατοίκων της Ζώνης Πειραιά στις περιοχές που πραγματοποιούν τη δραστηριότητα "Νυχτερινή Διασκέδαση" είναι το Μετρό και ο ΗΣΑΠ και το Ταξί (Περίπου 29 στους 100 κατοίκους αντιστοίχως) και τα Λεωφορεία – Τρόλεϊ και το Περπάτημα (Περίπου 14 στους 100 κατοίκους) το οποίο συνδυάζεται με τη χρήση των διαφόρων μέσων μετακίνησης και περισσότερο με τη Δημόσια Συγκοινωνία..

ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ



Διάγραμμα 8α. Ελάχιστες επισκέψεις στο κέντρο, ανά 10000 κατοίκους στο σύνολο των περιοχών που μελετάμε για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Νυχτερινή Διασκέδαση”.

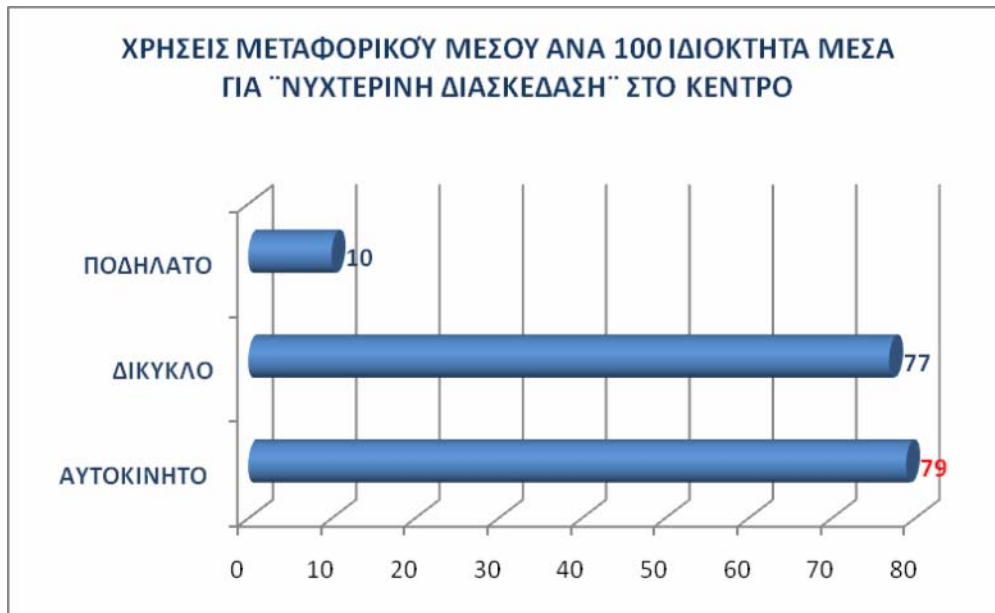


Διάγραμμα 8β. Φορές που προτιμάται η χρήση κάθε μέσου μετακίνησης ανά 100 μετακινήσεις προς το Κέντρο από κατοίκους στο σύνολο των περιοχών που μελετάμε για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Νυχτερινή Διασκέδαση”.

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμάει περισσότερο να επισκέπτεται των σύνολο των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας για “Νυχτερινή Διασκέδαση” είναι με σειρά προτίμησης η περιοχή Μοναστηράκι – Ψυρρή (Περίπου 17 στους 100 κατοίκους), τα Εξάρχεια (Περίπου 16 στους 100 κατοίκους), η περιοχή Θησείο – Πλάκα (Περίπου 10 στους 100 κατοίκους) και το Κολωνάκι (Περίπου 9 στους 100 κατοίκους). Κύριος τρόπος μετακίνησης προς το Κέντρο για “Νυχτερινή Διασκέδαση” είναι το Μετρό και ο ΗΣΑΠ (Περίπου 27 στους 100 κατοίκους), ακολουθούν το Ταξί και το Αυτοκίνητο (Περίπου 18 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα) και τα Λεωφορεία - Τρόλεϊ(Περίπου 16 στους 100 κατοίκους).



Διάγραμμα 9. Τα στοιχεία ισχύουν ανά 100 άτομα που επισκέπτονται το κέντρο για τη συγκεκριμένη δραστηριότητα τουλάχιστον μία φορά το μήνα.



Διάγραμμα 10. Το διάγραμμα αυτό μας δείχνει το πόσες φορές χρησιμοποιείται το κάθε μεταφορικό μέσο για την επίσκεψη στο κέντρο με σκοπό τη συγκεκριμένη δραστηριότητα, ανά 100 ιδιοκτήτες του κάθε μέσου.

Συμπέρασμα : Για τη δραστηριότητα "Καφετέρια / Περίπατο" το μεγαλύτερο ποσοστό χρήσης ιδιόκτητου μέσου παρουσιάζει το Αυτοκίνητο(με 79 φορές χρήσεις στους 100 κατόχους), ενώ το αυτοκίνητο είναι αυτό που έχει το μεγαλύτερο ποσοστό ιδιοκτησίας 57 στους 100 κατοίκους)

ΣΠΑΝΙΑ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ

Ως σπάνια θεωρούμε την οικειοποίηση του κέντρου όταν η επισκέψεις σε αυτό για την πραγματοποίηση κάποιας συγκεκριμένης δραστηριότητας γίνονται το πολύ δύο φορές το τρίμηνο.

| ΝΥΧΤΕΡΙΝΗ ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ | | |
|----------------------|---------------------|---------------------------------|
| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΩΝ | ΠΟΣΟΣΤΑ % επί του συνόλου (286) |
| ΚΕΝΤΡΟ | 3 | 1.0 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘ. | 51 | 17.8 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 46 | 16.1 |
| ΝΟΤΙΑ | 54 | 18.9 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 33 | 11.5 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 57 | 19.9 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 42 | 14.7 |
| | 286 | 100.0 |

Πίνακας 1. Ο πίνακας αυτός μας δείχνει την κατανομή των περιοχών κατοικίας για όσους επισκέπτονται το κέντρο της Αθήνας για τη δραστηριότητα "Νυχτερινή Διασκέδαση" το πολύ δύο φορές το τρίμηνο.

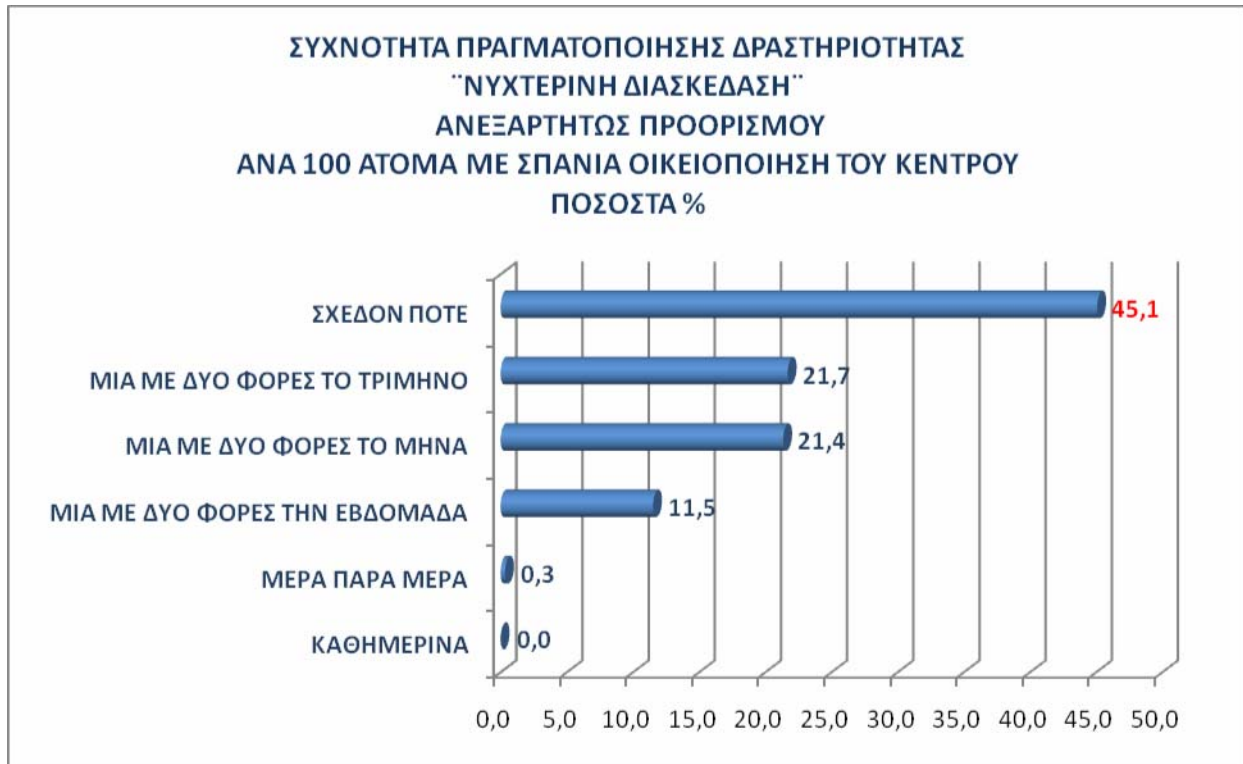


Διάγραμμα 1. Ποσοστά κατανομής κατοικίας για όσους επισκέπτονται το κέντρο το πολύ δύο φορές το τρίμηνο για "Νυχτερινή Διασκέδαση".

Συμπέρασμα : Οι “Σπάνιοι” (Το πολύ δύο φορές το τρίμηνο) επισκέπτες του Κέντρου για τη δραστηριότητα “Νυχτερινή Διασκέδαση” κατανέμονται σχετικά ισόποσα στις διάφορες περιοχές κατοικίας, εκτός από τους κατοίκους του κέντρου που εμφανίζουν σχεδόν μηδενικό ποσοστό σπάνιας οικειοποίησης., που σημαίνει πως σπάνια έως καθόλου χρησιμοποιούν κάποια περιοχή εκτός κέντρου για τη δραστηριότητα “Νυχτερινή Διασκέδαση”. Από όλα τα προάστια το μικρότερο ποσοστό “Σπανίων” επισκεπτών κατέχουν τα ανατολικά προάστια, που σημαίνει πως χρησιμοποιούν τα τοπικά τους κέντρα για τη δραστηριότητα “Νυχτερινή Διασκέδαση” λιγότερο από τα υπόλοιπα προάστια.

| ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ | ΝΥΧΤΕΡΙΝΗ ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ | ΠΟΣΟΣΤΑ% |
|---------------------------------------|----------------------|----------|
| ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ | 0 | 0.0 |
| ΜΕΡΑ ΠΑΡΑ ΜΕΡΑ | 1 | 0.3 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ | 34 | 11.5 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΜΗΝΑ | 63 | 21.4 |
| ΜΙΑ ΜΕ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΤΡΙΜΗΝΟ | 64 | 21.7 |
| ΣΧΕΔΟΝ ΠΟΤΕ | 133 | 45.1 |
| | 295 | |

Πίνακας 2. Ο πίνακας αυτός μας δείχνει πόσο συχνά πραγματοποιούν τη δραστηριότητα “Νυχτερινή Διασκέδαση” όσοι επισκέπτονται το πολύ μία φορά το τρίμηνο το κέντρο για τη δραστηριότητα αυτή.



Διάγραμμα 2. Το παραπάνω διάγραμμα μας δείχνει πόσο συχνά πραγματοποιούν τη δραστηριότητα "Νυχτερινή Διασκέδαση" σε κάποιο μέρος εκτός του κέντρου όσοι επισκέπτονται το κέντρο το πολύ μία φορά το τρίμηνο.

Συμπέρασμα : Παρατηρούμε πως 57 % σχεδόν των ατόμων που οικειοποιούνται "Σπάνια" (Το πολύ δύο φορές το τρίμηνο) το κέντρο για "Νυχτερινή Διασκέδαση" πραγματοποιούν εξίσου σπάνια τη δραστηριότητα αυτή σε κάποιον άλλο προορισμό. Το υπόλοιπο 43% πραγματοποιεί τη δραστηριότητα "Συχνά"(Τουλάχιστον μία φορά το μήνα) σε κάποιον άλλο προορισμό. Αυτό μας δείχνει πως όσοι δεν οικειοποιούνται συχνά το κέντρο για τη δραστηριότητα "Νυχτερινή Διασκέδαση", δεν είναι επειδή δεν πραγματοποιούν τη δραστηριότητα αυτή συχνά αλλά επειδή οικειοποιούνται κάποιον άλλο προορισμό της Αθήνας (πιθανά κάποια τοπικά κέντρα) για τη δραστηριότητα αυτή.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΕΙΠΟΙΗΣΗ

Πρόκειται για τους ερωτηθέντες για τους οποίους η απάντηση για τη συχνότητα πραγματοποίησης κάποιας δραστηριότητας ανεξαρτήτως προορισμού, συμπίπτει με την απάντηση για τη συχνότητα πραγματοποίησης της συγκεκριμένης δραστηριότητας στο κέντρο. Οπότε ισχύει για τους παραπάνω πως όταν πραγματοποιούν τη συγκεκριμένη δραστηριότητα τότε αυτό θα πραγματοποιείται αποκλειστικά στο κέντρο.

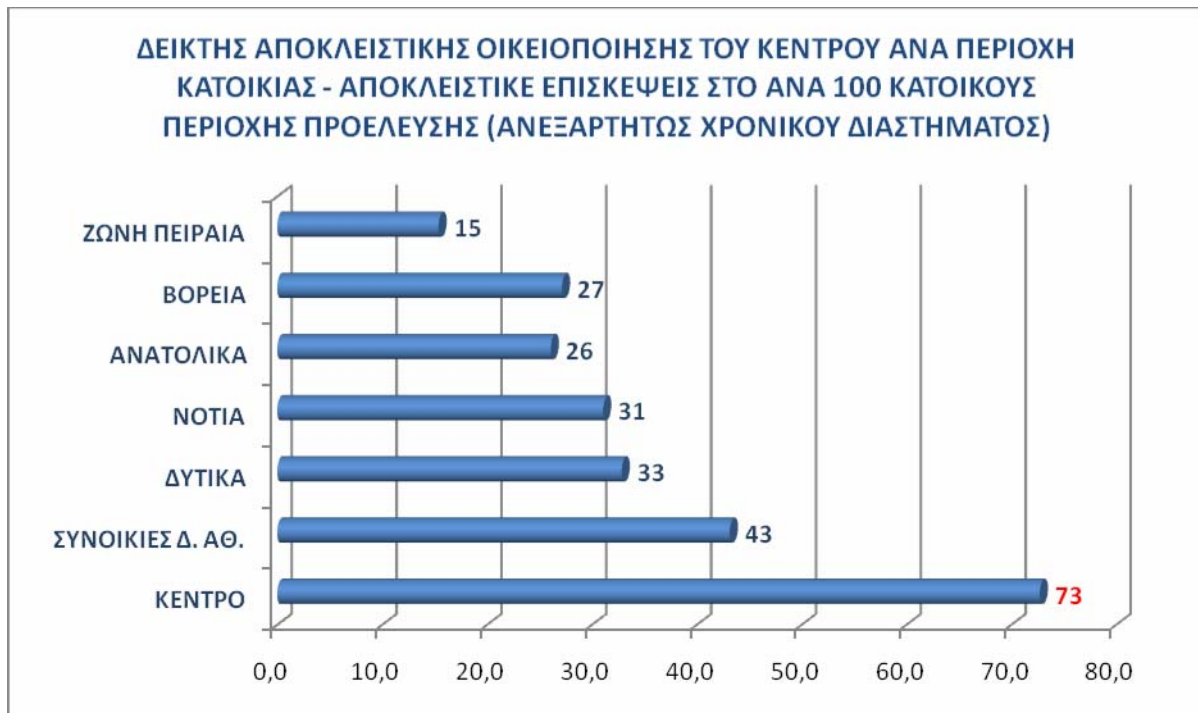
| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ | ΠΟΣΟΣΤΟ% | ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΟΧΗΣ | ΠΟΣΟΣΤΟ% |
|--------------------|--------------------|----------|------------------------|----------|
| ΚΕΝΤΡΟ | 8 | 6 | 11 | 72.7 |
| ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ Δ. ΑΘ. | 41 | 30 | 95 | 43.2 |
| ΔΥΤΙΚΑ | 23 | 17 | 70 | 32.9 |
| ΝΟΤΙΑ | 23 | 17 | 74 | 31.1 |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ | 12 | 9 | 46 | 26.1 |
| ΒΟΡΕΙΑ | 22 | 16 | 81 | 27.2 |
| ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ | 8 | 6 | 52 | 15.4 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 137 | 100 | | |

Πίνακας 1. Ο παραπάνω πίνακας μας δείχνει τις περιοχές κατοικίας ανά 100 αποκλειστικούς επισκέπτες του κέντρου για τη δραστηριότητα "Νυχτερινή Διασκέδαση".



Διάγραμμα 1. Στο διάγραμμα αυτό βλέπουμε τις περιοχές κατοικίας ανά 100 επισκέπτες του κέντρου, οι οποίοι χρησιμοποιούν μόνο το κέντρο ως προορισμό πραγματοποίησης της δραστηριότητας "Νυχτερινή Διασκέδαση", ανεξαρτήτως της συχνότητας πραγματοποίησης της δραστηριότητας.

Συμπέρασμα : Το μεγαλύτερο ποσοστό αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου της Αθήνας για “Νυχτερινή Διασκέδαση” έχουν προέλευση τις περιοχές κατοικίας του Δ. Αθηναίων (εκτός κέντρο) και αποτελούν σχεδόν το 30 % των αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου .



Διάγραμμα 2. Το διάγραμμα αυτό μας δείχνει πόσοι ανά 100 κατοίκους κάθε κατηγορίας περιοχής κατοικίας χρησιμοποιούν το κέντρο ως αποκλειστικό προορισμό για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Νυχτερινή Διασκέδαση” ανεξαρτήτως της συχνότητας πραγματοποίησης της δραστηριότητας.

Συμπέρασμα : η περιοχές κατοικίας με το μεγαλύτερο ποσοστό αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου της Αθήνας για “Νυχτερινή Διασκέδαση” είναι το κέντρο (73 στους 100 κατοίκους) , ακολουθεί ο Δ. Αθηναίων – εκτός κέντρου – (43 στους 100 κατοίκους) και τα υπόλοιπα προάστια έχουν παρόμοιο ποσοστό αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου (Σχεδόν 27 - 33 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα για κάθε κατηγορία προαστίων).

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

8.1 Γενικά

Τα συνολικά συμπεράσματα τις έρευνας για την οικειοποίηση του κέντρου της Αθήνας αφορούν :

- Στην επισκεψιμότητα των διαφόρων κατηγοριών προαστίων (Δυτικά, Νότια, Ανατολικά, Βόρεια, Ζώνη Πειραιά και Μεσόγεια) στο Δ. Αθηναίων και στο Κέντρο της Αθήνας ξεχωριστά
- Στη σύγκριση των συμπεριφορών μετακίνησης και οικειοποίησης της πόλης και του κέντρου μεταξύ των συνορευόντων και μη συνορευόντων προς το Δ. Αθηναίων προαστίων.
- Στη σύγκριση της επισκεψιμότητας των τοπικών κέντρων των προαστίων μέ το κέντρο της Αθήνας και τη μελέτη της αυτονομίας τους ως προς την πραγματοποίηση δραστηριοτήτων αλλά και την έλξη που ασκεί το κέντρο της Αθήνας προς τους κατοίκους των προαστίων και την ανταγωνιστικότητά του ως προορισμού σε σχέση με τα τοπικά κέντρα των προαστίων
- Στην ανάλυση της επισκεψιμότητας σε επίπεδο δήμων για τις διάφορες κατηγορίες προαστίων, ώστε να έχουμε μία μεγαλύτερη εικόνα για τις πιο ιδιαίτερες συμπεριφορές που αφορούν στα διαφορετικά μοτίβα οικειοποίησης της Αθήνας, των περιοχών της και του Κέντρου της.
- Στην επισκεψιμότητα των διαφορετικών κατηγοριών προαστίων (Δυτικών, Νοτίων, Ανατολικών και Βορείων προς τις διάφορες επιμέρους περιοχές του κέντρου
- Στην ανάλυση των εισερχομένων μετακινήσεων προς τις διάφορες, επιμέρους περιοχές του κέντρου, προκειμένου να διαπιστώσουμε ποια είναι η σύσταση των επισκεπτών στις διάφορες περιοχές του κέντρου σε σχέση με την περιοχή κατοικία τους, αλλά και πως λειτουργεί ως πόλος έλξης μετακινήσεων η κάθε περιοχή για τα προάστια.

8.2. Γενικά Συμπεράσματα από τη μελέτη των μετακινήσεων

Από τη μελέτη των μετακινήσεων του ΟΑΣΑ και την επεξεργασία των στοιχείων της, καθ' όλη την εργασία βγάλαμε κάποια συμπεράσματα που σχετίζονται με τις παραπάνω ιδέες που θέλαμε να μελετήσουμε. Στην υποενότητα αυτή είναι συγκεντρωμένα τα κυριότερα και χρησιμότερα συμπεράσματα τα οποία παρουσιάζονται ξεχωριστά το ένα από το άλλο ώστε να εντυπώνονται στον αναγνώστη ευκολότερα. Τα συμπεράσματα είναι τα παρακάτω:

Τα τοπικά κέντρα των Βορείων προαστίων που έλκουν πολλές εσωτερικές μετακινήσεις.

Τα τοπικά κέντρα των Δυτικών και Ανατολικών προαστίων παρουσιάζουν λιγότερο ισχυρή έλξη των μετακινήσεων των κατοίκων τους , ενώ ο Δ. Αθηναίων είναι σημαντικός προορισμός για τις καθημερινές μετακινήσεις τους.

Τα Νότια Προάστια χρησιμοποιούν σαφώς περισσότερο τα τοπικά τους κέντρα από το Δ. Αθηναίων

Τα συνορεύοντα Ανατολικά προάστια έχουν μεγάλη επισκεψιμότητα προς το κέντρο, σε αντίθεση με τα μη συνορεύοντα που παρουσιάζουν μικρή οικειοποίηση του κέντρου αλλά και των τοπικών τους κέντρων.

Τα Βόρεια προάστια στο σύνολό τους παρουσιάζουν τα μικρότερα ποσοστά επισκεψιμότητας του κέντρου, με τα μη συνορεύοντα να παρουσιάζουν ισχυρή οικειοποίηση των τοπικών τους κέντρων και τα συνορεύοντα να επισκέπτονται αρκετά το Δ. Αθηναίων.

Τα Νότια και τα Δυτικά προάστια παρουσιάζουν μεγάλα ποσοστά επισκεψιμότητας και του κέντρου της Αθήνας αλλά και των τοπικών τους κέντρων ταυτόχρονα , με τα Νότια να φαίνεται να έχουν τα πιο ισχυρά τοπικά κέντρα στα οποία ξοδεύουν σχεδόν παρόμοια ποσοστά μετακινήσεων με αυτά προς το Κέντρο της Αθήνας. Οι δήμοι της Καλλιθέας και της Ηλιούπολης φαίνεται να είναι οι περιοχές με τα περισσότερο επισκέψιμα τοπικά κέντρα , επίσης μεγάλος αριθμός μετακινήσεων πραγματοποιείται μεταξύ των διαφόρων δήμων της κατηγορίας των συνορευόντων με το Δ. Αθηναίων Νοτίων προαστίων.

Επίσης τα μη συνορεύοντα με το Δ. Αθηναίων παρουσιάζουν μικρό αριθμό εσωτερικών μετακινήσεων προς το κέντρο αλλά και στα τοπικά τους κέντρα και φαίνεται πως οικειοποιούνται εξίσου αρκετά το κέντρο της Αθήνας αλλά και των πιο κεντρικών Δυτικών προαστίων.

Τα Δυτικά προάστια παρουσιάζουν μεγάλα ποσοστά επισκεψιμότητας και του κέντρου της Αθήνας με πρώτους τους δήμους του Αιγάλεω και του Περιστερίου, οι οποίοι οικειοποιούνται και τα τοπικά τους κέντρα σε μεγάλο βαθμό, με το Περιστερί να έχει μεγαλύτερα ποσοστά εσωτερικών μετακινήσεων από ότι προς το κέντρο (σχετικά δύσκολο για συνορεύον προς το Δ. Αθηναίων δήμο)

Συνολικά θα λέγαμε πως οι δήμοι των Ανατολικών προαστίων που συνορεύουν με το δήμο Αθηναίων δείχνουν μεγάλα ποσοστά επισκεψιμότητας του κέντρου με τους δήμους του Βύρωνα και του Ζωγράφου να έχουν τα πιο ισχυρά τοπικά κέντρα και τους δήμους της Καισαριανής και του Παπάγου να έχουν τις λιγότερες εσωτερικές μετακινήσεις αλλά και προς το κέντρο.

Από τα Βόρεια προάστια ο δήμος της Ν. Ιωνίας διαφέρει στο προφίλ των μετακινήσεών του από τους υπόλοιπους συνορεύοντες με το Δ. Αθηναίων δήμους των Βορείων προαστίων και φαίνεται να έχει ισχυρό τοπικό κέντρο, αλλά και να είναι αποκομμένος από τους υπόλοιπους δήμους, εφόσον παρουσιάζει πολύ μικρό ποσοστό εξωτερικών μετακινήσεων αλλά και οι κάτοικοί του να οικειοποιούνται κατά κόρων το Δ. Αθηναίων (ενδεχομένως λόγω της παρουσίας του σταθμού του ΗΣΑΠ στην περιοχή), χωρίς ιδιαίτερη οικειοποίηση του κέντρου γενικότερα. Οι υπόλοιποι Βόρειοι συνορεύοντες με το κέντρο δήμοι αυτής παρουσιάζουν αρκετά μεγάλη επισκεψιμότητα του κέντρου και μικρά ποσοστά επισκεψιμότητας των τοπικών τους κέντρων με το Γαλάτσι να έχει ένα ελάχιστα μεγαλύτερο ποσοστό εσωτερικών μετακινήσεων από τους άλλους δύο δήμους (Ψυχικού και Ν. Φιλαδέλφειας)

Οι περιοχές του κέντρου τις οποίες προτιμούν να επισκέπτονται οι κάτοικοι των **Δυτικών** προαστίων είναι με σειρά προτίμησης η **Ομόνοια**, η "**Πλ. Κοτζιά – Αθηνάς – Αιόλου**" το **Πανεπιστήμιο** και η "**Πατησίων - Πολυτεχνείο**". Πάνω από 50% των συνολικών μετακινήσεων των Δυτικών προαστίων προς το Κέντρο καταλήγει στο σύνολο αυτών των περιοχών.

Οι περιοχές του κέντρου τις οποίες προτιμούν να επισκέπτονται οι κάτοικοι των **Νοτίων** προαστίων είναι με σειρά προτίμησης η **Ομόνοια**, το **Κολωνάκι**, το **Πανεπιστήμιο** και η "**Πλ. Κοτζιά – Αθηνάς – Αιόλου**". Πάνω από 50% των συνολικών μετακινήσεων των Νοτίων προαστίων προς το Κέντρο καταλήγει στο σύνολο αυτών των περιοχών. .

Οι περιοχές του κέντρου τις οποίες προτιμούν να επισκέπτονται οι κάτοικοι των **Ανατολικών** προαστίων είναι με σειρά προτίμησης η **Ομόνοια**, το **Κολωνάκι**, το **Πανεπιστήμιο** και με παρόμοιο βαθμό προτιμήσεις η "**Πατησίων - Πολυτεχνείο**", η "**Πλ. Κοτζιά – Αθηνάς – Αιόλου**" και η "**Πλ. Κλαυθμώνος – Πλ. Κολοκοτρώνη**". Πάνω από 75% των συνολικών μετακινήσεων των Ανατολικών προαστίων προς το Κέντρο καταλήγει στο σύνολο αυτών των περιοχών. Επίσης παρατηρήθηκε μία ελάχιστη παραπάνω προτίμηση που δείχνουν οι επισκέπτες του κέντρου από τα μη συνορεύοντα προς το Δ. Αθηναίων προάστια στην περιοχή "**Πατησίων - Πολυτεχνείο**", από τους αντίστοιχους επισκέπτες των συνορευόντων προς τον Δ. Αθηναίων προαστίων.

Οι περιοχές του κέντρου τις οποίες προτιμούν να επισκέπτονται οι κάτοικοι των **Βορείων** προαστίων είναι με σειρά προτίμησης η **Ομόνοια**, το **Κολωνάκι**, η "**Πατησίων - Πολυτεχνείο**", το **Πανεπιστήμιο** και η "**Πλ. Κοτζιά – Αθηνάς – Αιόλου**". Πάνω από 60% των συνολικών μετακινήσεων των Βορείων προαστίων προς το Κέντρο καταλήγει στο σύνολο αυτών των περιοχών. Επίσης παρατηρήθηκε μία ελάχιστη παραπάνω προτίμηση που δείχνουν οι επισκέπτες του κέντρου από τα μη συνορεύοντα προς το Δ. Αθηναίων προάστια στην περιοχή του Κολωνακίου από τους αντίστοιχους επισκέπτες των συνορευόντων προς τον Δ. Αθηναίων προαστίων.

Οι περιοχές του κέντρου τις οποίες προτιμούν να επισκέπτονται οι κάτοικοι των δήμων της **Ζώνης Πειραιά** είναι με σειρά προτίμησης η **Ομόνοια** και η "**Πλ. Κοτζιά – Αθηνάς – Αιόλου**" με μεγάλα ποσοστά επίσκεψης σε σχέση με τις υπόλοιπες περιοχές. Ακολουθούν με ομοιόμορφα ποσοστά το **Πανεπιστήμιο**, η "**Πατησίων - Πολυτεχνείο**" και το **Κολωνάκι**. Πάνω από 60% των συνολικών μετακινήσεων των κατοίκων των δήμων της Ζώνης Πειραιά προς το Κέντρο καταλήγει στο σύνολο αυτών των περιοχών.

Παρακάτω παρουσιάζουμε τα κύρια συμπεράσματα από τη σκοπιά των επιμέρους περιοχών του κέντρου :

ΟΜΟΝΟΙΑ

Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής της Ομόνοιας είναι τα Δυτικά (27% των επισκεπτών) και τα Νότια Προάστια(24%). Ακολουθούν τα Βόρεια (18%) και η Ζώνη του Πειραιά (16%), ενώ τα οι κάτοικοι των Ανατολικών αποτελούν το μικρότερο ποσοστό των επισκεπτών της Ομόνοιας(11%). Σίγουρα η παρουσία του Σταθμού Μετρό- ΗΣΑΠ ευνοεί τους κατοίκους των Δυτικών προαστίων και της ζώνης Πειραιά, αλλά και τα Βόρεια προάστια τα οποία όμως έχουν ισχυρή οικειοποίηση των τοπικών τους κέντρων.

Επίσης η Ομόνοια φαίνεται να είναι και ο κύριος προορισμών των επισκεπτών του κέντρου από τη ζώνη Πειραιά, αλλά και ένας από τους κυριότερους προορισμών από το σύνολο των προορισμών των κατοίκων των Δυτικών προαστίων

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής του Πανεπιστημίου είναι τα Νότια Προάστια(27%) και τα Δυτικά (24%). Όμως τα Ανατολικά προάστια είναι αυτά που παρουσιάζουν τις περισσότερες μετακινήσεις ανά κάτοικο προς το Πανεπιστήμιο, γεγονός που σίγουρα υποβοηθάται από την καλή εξυπηρέτηση των γραμμών των λεωφορείων για τη μετακίνησή αυτή.

ΣΥΝΤΑΓΜΑ

Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής του Συντάγματος είναι τα Νότια Προάστια(32%) και τα Δυτικά (21%). Και πάλι όμως, όπως και στην περίπτωση του Πανεπιστημίου τα Ανατολικά προάστια είναι αυτά που πραγματοποιούν τις περισσότερες μετακινήσεις ανά κάτοικο προς το Σύνταγμα.

ΚΟΛΩΝΑΚΙ

Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής του Κολωνακίου είναι τα Νότια Προάστια(29%) και ακολουθούν τα Δυτικά και τα Βόρεια (19% αντίστοιχα) Και πάλι όμως, όπως στο Πανεπιστήμιο και το Σύνταγμα, τα Ανατολικά προάστια είναι αυτά που πραγματοποιούν τις περισσότερες μετακινήσεις ανά κάτοικο προς το Σύνταγμα. Αυτό δικαιολογείται από την εύκολη πρόσβαση των κατοίκων τους σε αυτές τις περιοχές που είναι στην ουσία και οι κύριες εισόδους των προαστίων αυτών προς το Κέντρο της Αθήνας. **Έτσι επιβεβαιώνουμε και πως όπως στο κεφάλαιο της εισόδου προς το κέντρο υποθέσαμε, πως η επαφή που αποκτούν η κάτοικοι των διαφόρων προαστίων με τις περιοχές που πρωτοσυναντούν κατά τη μετακίνησή τους στο κέντρο είναι ιδιαίτερα σημαντική για την συμπεριφορά οικειοποίησης του κέντρου από αυτούς.**

ΕΡΜΟΥ

Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής της Ερμού είναι τα Δυτικά Προάστια(29%) και τα Νότια προάστια (25%). Επίσης οι κάτοικοι των Ανατολικών προαστίων οικειοποιούνται ιδιαίτερα την περιοχή της Ερμού , παρ' ότι λόγω του μικρού τους πληθυσμού δεν συμπεριλαμβάνονται στα πρώτα ποσοστά που αναφέρθηκαν.

ΠΛ. ΚΛΑΥΘΜΩΝΟΣ – ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ

Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής της "Πλ. Κλαυθμώνος – Πλ. Κολοκοτρώνη" είναι τα Νότια Προάστια(29%) και τα Δυτικά προάστια (23%)όπως και εμφανίζουν και υψηλά ποσοστά μετακινήσεων ανά κάτοικο, γεγονός που φαίνεται να έχει σχέση με την εξυπηρέτηση των προαστίων αυτών από το δίκτυο του Μετρό.

ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ – ΨΥΡΡΗ

Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής της περιοχής "Μοναστηράκι – Ψυρρή" είναι τα Δυτικά Προάστια(30%) και τα Νότια προάστια (25%). Τη μεγαλύτερη όμως οικειοποίηση από άποψη ποσοστού μετακινήσεων προς τις συνολικές μετακινήσεις αλλά και ανά κάτοικο φαίνεται να έχουν τα δυτικά προάστια και η Ζώνη Πειραιά. Αυτό μπορεί να εξηγηθεί αφενός από την εξυπηρέτηση του δικτύου του ΗΣΑΠ για τα προάστια της Ζώνης του Πειραιά, αλλά και από το γεγονός ότι οι κυριότεροι οδικοί άξονες που διασχίζουν τα Δυτικά προάστια καταλήγουν κοντά στην περιοχή "Μοναστηράκι – Ψυρρή" . **Αυτό δείχνει πόσο σημαντικός είναι ο τρόπος που επηρεάζει η οργάνωση των μεταφορών την εικόνα που σχηματίζουν οι κάτοικοι για τις περιοχές της πόλης της οποίας ζουν και τον τρόπο που την οικειοποιούνται.**

ΘΗΣΕΙΟ – ΠΛΑΚΑ

Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής της περιοχής “Θησείο - Πλάκα” είναι με μεγάλη διαφορά τα Νότια προάστια (47%) και ακολουθούν η Ζώνη Πειραιά (19%) και τα Δυτικά προάστια (15%). Και σε αυτή την περίπτωση ισχύουν τα δεδομένα οικειοποίησης που παρουσιάστηκαν για την περιοχή “Μοναστηράκι – Ψυρρή”

ΕΞΑΡΧΕΙΑ

Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες των Εξαρχείων είναι τα Νότια και Δυτικά προάστια (24% αντίστοιχα) και Βόρεια προάστια (22%). Οι κάτοικοι των Ανατολικών προαστίων φαίνεται πως έχουν αρκετά μεγάλο ποσοστό μετακινήσεων ανά κάτοικο προς τα Εξάρχεια, αλλά και πως αυτός είναι και ένας από τους σημαντικούς προορισμούς των επισκεπτόμενων το κέντρο κατοίκων των Βορείων προαστίων.

ΠΛ. ΚΟΤΖΙΑ – ΑΘΗΝΑΣ – ΑΙΟΛΟΥ

Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής “Πλ. Κοτζιά – Αθηνάς - Αιόλου” είναι τα Δυτικά προάστια (29% αντίστοιχα) και τα Νότια προάστια (24%). Επιπλέον τα Δυτικά προάστια παρουσιάζουν μεγάλο ποσοστό μετακινήσεων ανά κάτοικο προς την περιοχή “Πλ. Κοτζιά – Αθηνάς - Αιόλου”, όπως και η Ζώνη Πειραιά. Η εξήγηση που μπορεί να δοθεί σε αυτό είναι πως οι συγκοινωνίες των προαστίων αυτών έχουν τις Αφετηρίες τους κοντά στην περιοχή “Πλ. Κοτζιά – Αθηνάς - Αιόλου”.

ΒΑΘΗ

1. Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής της Βάθης είναι κυρίως τα Δυτικά προάστια (31%) , τα οποία και παρουσιάζουν γενικότερα αρκετό βαθμό οικειοποίησης σε σχέση με τις συνολικές μετακινήσεις τους αλλά και τις μετακινήσεις τους ανά κάτοικο.

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής της περιοχής "Πειραιώς" είναι κυρίως τα Δυτικά (31%) και τα Νότια προάστια(24%). Αλλά κυρίως τα Δυτικά προάστια και η Ζώνη Πειραιά είναι οι περιοχές των οποίων οι κάτοικοι οικειοποιούνται την περιοχή Πειραιώς, λογικό γεγονός αν παρατηρηθεί πως τα προάστια αυτά εξαπλώθηκαν κατά μήκος κύριων οδικών αξόνων του λεκανοπεδίου που ξεκινάν από το κέντρο.

ΠΑΤΗΣΙΩΝ – ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

Οι κύριες περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επισκέπτες της περιοχής της περιοχής "Πατησίων – Πολυτεχνείο" είναι κυρίως τα Δυτικά (28%) και τα Βόρεια προάστια (23%). Επιπλέον τα Δυτικά και τα Ανατολικά προάστια παρουσιάζουν τα μεγαλύτερα ποσοστά μετακινήσεων προς την περιοχή "Πατησίων – Πολυτεχνείο" σε σχέση με τις συνολικές τους μετακινήσεις και τις μετακινήσεις ανά κάτοικο, ενώ τα Βόρεια προάστια φαίνεται πως έχουν αρκετή προτίμηση στον προορισμό της "Πατησίων – Πολυτεχνείο" όσον αφορά τις μετακινήσεις των κατοίκων τους προς το Κέντρο.

8.3. Συνολικά συμπεράσματα που προκύπτουν από την έρευνα με τη χρήση των ερωτηματολογίων.

ΑΓΟΡΕΣ ΚΑΙ ΨΩΝΙΑ

Σχεδόν το 30% των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας επισκέπτεται το κέντρο για "Αγορές / Ψώνια" σε συχνή βάση (τουλάχιστον μία φορά τον μήνα).Από αυτό το ποσοστό το 1/3 σχεδόν είναι κάτοικοι των Συνοικιών του Δ.Αθηναίων.

Αναλογικά με τον πληθυσμό κάθε περιοχής κατοικίας συμπεραίνουμε πως η περιοχή του Κέντρου παρουσιάζει και τη μεγαλύτερη παρουσία ανά κάτοικο στο Κέντρο με σκοπό τη δραστηριότητα "Αγορές / Ψώνια", με 8 τουλάχιστον μετακινήσεις ανά 10 κατοίκους το μήνα και ακολουθούν οι Συνοικίες του Δ. Αθηναίων με 5 τουλάχιστον μετακινήσεις ανά 10 κατοίκους το μήνα. Οι υπόλοιπες κατηγορίες προαστίων έχουν μέσο όρο παρουσίας τις 3 μετακινήσεις τουλάχιστον ανά 10 κατοίκους το μήνα.

Εξετάζοντας το που εργάζονται οι συχνοί επισκέπτες του κέντρου για "Αγορές / Ψώνια" βλέπουμε πως σχεδόν οι 6 στους 10 από αυτούς εργάζονται στο σύνολο του Δ. Αθηναίων και οι μισοί αυτών εργάζονται πιο συγκεκριμένα εντός του κέντρου. Οπότε και παρατηρούμε αρκετά σημαντικό βαθμό σύνδεσης της οικειοποίησης του κέντρου για τη δραστηριότητα "Αγορές / Ψώνια" με τη θέση του χώρου εργασίας.

Αναφορικά με τις επιμέρους περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν να οικειοποιούνται οι κάτοικοι των διαφόρων περιοχών αντίστοιχα που χρησιμοποιούν συχνά το κέντρο της Αθήνας για "Αγορές / Ψώνια" συμπεραίνουμε πως για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Αγορές / Ψώνια" στο κέντρο :

- Σχεδόν 4 στους 10 **κατοίκους του κέντρου** προτιμούν να επισκέπτονται τις περιοχές **Σύνταγμα** και **Εξάρχεια**, περισσότερο, αλλά και την περιοχή της **Ερμού** και το **Πανεπιστήμιο**, καθώς και πως ο κύριος τρόπος μετακινήσεις του προς αυτές (Σχεδόν 1 στους 2 κατοίκους) είναι το **περπάτημα**.
- Σχεδόν 6 στους 10 κατοίκους των **Συνοικιών του Δ. Αθηναίων** (εκτός των συνοικιών του κέντρου) προτιμούν να επισκέπτονται το σύνολο των περιοχών της οδού **Ερμού** (κυρίως)και τις με παρόμοιο βαθμό προτίμησης περιοχές **Σύνταγμα**, **Πανεπιστήμιο** και **Ομόνοια** (τις με παρόμοιο βαθμό προτίμησης). Οι 6 στους 10 από αυτούς χρησιμοποιούν τη **δημόσια συγκοινωνία** για να

επισκεφθούν το κέντρο, όπως και η **χρήση δικύκλου** είναι ανεβασμένη σε σχέση με τις υπόλοιπες περιοχές κατοικίας.

- Σχεδόν 5 στους 10 κατοίκους των **Δυτικών προαστίων** προτιμούν να επισκέπτονται τις περιοχές **Ερμού** και **Σύνταγμα** και 3 στους 10 το σύνολο των περιοχών "**Θησείο / Πλάκας**", "**Μοναστηράκι / Ψυρρή**" και **Κολωνάκι**. ο κυριότερος τρόπος μετακίνησης των κατοίκων των Δυτικών προαστίων είναι τα μέσα **Μετρό - ΗΣΑΠ** (1 στους 2 κατοίκους) και ακολουθούν τα **Λεωφορεία** (2 στους 10)
- Σχεδόν 5 στους 10 κατοίκους των **Νοτίων προαστίων** προτιμούν να επισκέπτονται κυρίως την περιοχή της **Ερμού** αλλά και το **Σύνταγμα** και το **Πανεπιστήμιο**. Οι 4 στους 10 χρησιμοποιούν τα μέσα **Μετρό - ΗΣΑΠ** και 2 στους 10 χρησιμοποιούν αυτοκίνητο (σχετικά υψηλό ποσοστό) και 2 στους 10 Λεωφορεία – Τρόλεϊ. Επίσης είναι και οι μόνοι κάτοικοι που δηλώνουν χρήση του μέσου του Τραμ, η οποία όμως είναι μικρή (6 στους 100)
- Σχεδόν 7 στους 10 κατοίκους των **Ανατολικών** προαστίων προτιμούν να επισκέπτονται το σύνολο των περιοχών της οδού **Ερμού** , το **Κολωνάκι** και το **Σύνταγμα** με την πρώτη να προσελκύει ίσες μετακινήσεις όσο οι επόμενες δύο μαζί. Κύριοι τρόποι μετακίνησης των κατοίκων των Ανατολικών Προαστίων είναι τα Λεωφορεία – Τρόλεϊ (4 στους 10 κατοίκους)
- Σχεδόν 4 στους 10 κατοίκους των **Βορείων** προαστίων προτιμούν να επισκέπτονται τις περιοχές της οδού **Ερμού** και **Κολωνάκι** και το **Σύνταγμα** με την τελευταία να προσελκύει ίσο αριθμό επισκεπτών όσο οι δύο πρώτες. Κύριο μέσο που χρησιμοποιούν είναι το Μετρό – ΗΣΑΠ (4 στους 10)
- Σχεδόν 6 στους 10 κατοίκους της **Ζώνης Πειραιά** μοιράζουν τις επισκέψεις τους μεταξύ των περιοχών της οδού **Ερμού** και το **Κολωνάκι**. κύριοι τρόποι μετακίνησης είναι το Μετρό – ΗΣΑΠ (4 στους 10 κατοίκους) και τα Λεωφορεία – Τρόλεϊ (4 στους 10 κατοίκους).

Τα ποσοστά αναφέρονται στο σύνολο των κατοίκων που οικειοποιούνται το σύνολο της περιοχής του κέντρου τουλάχιστον μία φορά το μήνα για τη συγκεκριμένη δραστηριότητα.

Για τους οικειοποιηθέντες το κέντρο για "Αγορές / Ψώνια" το μεγαλύτερο ποσοστό χρήσης ιδιόκτητου μέσου παρουσιάζει το δίκυκλο (με 86 φορές χρήσεις στους 100 κατόχους), ενώ το αυτοκίνητο είναι αυτό που έχει το μεγαλύτερο ποσοστό ιδιοκτησίας (46 στους 100 κατοίκους)

ΣΠΑΝΙΑ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ

Παρατηρούμε πως τα 2/3 σχεδόν των ατόμων που οικειοποιούνται "Σπάνια" (Το πολύ μία φορά το τρίμηνο) το κέντρο για "Αγορές / Ψώνια" πραγματοποιούν εξίσου σπάνια τη δραστηριότητα αυτή σε κάποιον άλλο προορισμό. Το υπόλοιπο 1/3 πραγματοποιεί τη δραστηριότητα "Συχνά"(Τουλάχιστον μία φορά το μήνα) σε κάποιον άλλο προορισμό. Εξάιρεση παρουσιάζουν τα Ανατολικά προάστια που δε φαίνεται να οικειοποιούνται ιδιαίτερα τα τοπικά τους κέντρα για "Αγορές / Ψώνια".

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ

Το μεγαλύτερο ποσοστό αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου της Αθήνας για "Αγορές / Ψώνια" έχουν προέλευση τις περιοχές κατοικίας του Δ. Αθηναίων (εκτός κέντρο) και αποτελούν σχεδόν το 1/3 των αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου και από τους κατοίκους του ίδιου του Κέντρου οι 2 στους 3 οικειοποιούνται αποκλειστικά το Κέντρο για "Αγορές / Ψώνια".

ΣΙΝΕΜΑ ΚΑΙ ΘΕΑΤΡΟ

Σχεδόν το 17% των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας επισκέπτεται το κέντρο για "Σινεμά / Θέατρο" σε συχνή βάση (τουλάχιστον μία φορά τον μήνα)

Από αυτό το ποσοστό το 2/3 σχεδόν είναι κάτοικοι των Συνοικιών του Δ. Αθηναίων.

Αναλογικά με τον πληθυσμό κάθε περιοχής κατοικίας συμπεραίνουμε πως η περιοχή του Κέντρου παρουσιάζει και τη μεγαλύτερη παρουσία ανά κάτοικο στο Κέντρο με σκοπό τη δραστηριότητα “Σινεμά / Θέατρο”, με 6 τουλάχιστον μετακινήσεις ανά 10 κατοίκους το μήνα και ακολουθούν οι Συνοικίες του Δ. Αθηναίων με 3 τουλάχιστον μετακινήσεις ανά 10 κατοίκους το μήνα. Οι υπόλοιπες κατηγορίες προαστίων έχουν μέσο όρο παρουσίας τις 1-2 μετακινήσεις τουλάχιστον ανά 10 κατοίκους το μήνα.

Εξετάζοντας το που εργάζονται οι συχνοί επισκέπτες του κέντρου για “Σινεμά / Θέατρο” βλέπουμε πως σχεδόν οι 5 στους 10 από αυτούς εργάζονται στο σύνολο του Δ. Αθηναίων και οι μισοί περίπου αυτών εργάζονται πιο συγκεκριμένα εντός του κέντρου. Οπότε και παρατηρούμε αρκετά σημαντικό βαθμό σύνδεσης της οικειοποίησης του κέντρου για τη δραστηριότητα “ Σινεμά / Θέατρο ” με τη θέση του χώρου εργασίας. Αν και το γεγονός πως η δραστηριότητα “Σινεμά / Θέατρο” στο κέντρο έχει μεγάλη εμφάνιση στο κέντρο δίνει μικρότερη βαρύτητα στο συμπέρασμα που προκύπτει από τα στατιστικά, και έτσι φαίνεται η σημασία ελκυστικότητας της περιοχής προορισμού σε σχέση με την οικειοποίησή της για κάποια συγκεκριμένη δραστηριότητα.

Αναφορικά με τις επιμέρους περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν να οικειοποιούνται οι κάτοικοι των διαφόρων περιοχών αντίστοιχα που χρησιμοποιούν συχνά το κέντρο της Αθήνας για “Σινεμά / Θέατρο” συμπεραίνουμε πως για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας “Αγορές / Ψώνια” στο κέντρο :

- Σχεδόν 5 στους 10 **κατοίκους του κέντρου** προτιμούν να επισκέπτονται τις περιοχές **Σύνταγμα** και **Πανεπιστήμιο** κα ο κύριος τρόπος μετακίνησης του προς αυτές (Σχεδόν 2 στους 3 κατοίκους) είναι το **περπάτημα**.
- Σχεδόν 4 στους 10 κατοίκους των **Συνοικιών του Δ. Αθηναίων** (εκτός των συνοικιών του κέντρου) προτιμούν να επισκέπτονται το σύνολο των περιοχών Σύνταγμα και Πανεπιστήμιο αλλά και την περιοχή “Πατησίων – Πολυτεχνείο ” με τους επισκέπτες να μοιράζονται ανάμεσα στις δύο πρώτες και την τελευταία. Οι 5 στους 10 κατοίκους χρησιμοποιούν τη Δημόσια Συγκοινωνία ενώ 3 στους 10 προτιμούν το περπάτημα ή το δίκυκλο.

- Σχεδόν 5 στους 10 κατοίκους των **Δυτικών προαστίων** προτιμούν να επισκέπτονται το **Σύνταγμα** και **Πανεπιστήμιο** και την περιοχή "Πατησίων – Πολυτεχνείο" με τους επισκέπτες να μοιράζονται ανάμεσα στις δύο με κάπως περισσότερη προτίμηση στην πρώτη. Οι 5 στους 10 κατοίκους χρησιμοποιούν το Μετρό - ΗΣΑΠ ενώ 1 στους 4 προτιμούν το Λεωφορείο – Τρόλεϊ.
- Σχεδόν 3 στους 10 κατοίκους των **Νοτίων προαστίων** προτιμούν να επισκέπτονται το **Σύνταγμα** και 2 στους 10 το **Πανεπιστήμιο** και την περιοχή Πειραιώς αντίστοιχα . Ο 1 στους 4 κατοίκους χρησιμοποιεί το Μετρό - ΗΣΑΠ ενώ 2 στους 10 προτιμούν το σύνολο των μέσων Λεωφορείο – Τρόλεϊ και Τραμ.
- Σχεδόν 7 στους 10 κατοίκους των **Ανατολικών** προτιμούν να επισκέπτονται την περιοχή της Πειραιώς και την Ομόνοια . Με τους 4 στους 10 κατοίκους να χρησιμοποιούν το Μετρό - ΗΣΑΠ και 3 στους 10 τα Λεωφορεία – Τρόλεϊ.
- Σχεδόν 1 στους 4 κατοίκους των **Βορείων** προαστίων προτιμούν να επισκέπτονται το **Πανεπιστήμιο** και σχεδόν 1 στους 8 τις περιοχές "Πατησίων – Πολυτεχνείο", το Σύνταγμα και την περιοχή της Πειραιώς αντίστοιχα . Οι 4 στους 10 κατοίκους χρησιμοποιούν **αυτοκίνητο** και 2 στους 10 Μετρό – ΗΣΑΠ και το δίκυκλο αντίστοιχα.
- Σχεδόν 6 στους 10 κατοίκους της **Ζώνης Πειραιά** προτιμούν να επισκέπτονται το Σύνταγμα . Οι 4 στους 10 κατοίκους χρησιμοποιούν Μετρό – ΗΣΑΠ και 2 στους 10 τα Λεωφορεία – Τρόλεϊ.

ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμάει περισσότερο να επισκέπτεται των σύνολο των κάτοικων της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας για "Σινεμά / Θέατρο" είναι με σειρά προτίμησης το Σύνταγμα (Περίπου 25 στους 100 κατοίκους), το Πανεπιστήμιο (Περίπου 15 στους 100 κατοίκους) και η περιοχή

Πατησίων – Πολυτεχνείο (Περίπου 15 στους 100 κατοίκους). Κύριος τρόπος μετακίνησης προς το Κέντρο για “Σινεμά / Θέατρο” είναι το Μετρό και ο ΗΣΑΠ (Περίπου 29 στους 100 κατοίκους), ακολουθούν τα Λεωφορεία – Τρόλεϊ (Περίπου 23 στους 100 κατοίκους) και το Αυτοκίνητο (Περίπου 15 στους 100 κατοίκους). Το δίκυκλο παρουσιάζει χαμηλή χρήση (Σχεδόν 9 στους 100) ενώ το περπάτημα χρησιμοποιείται από αρκετούς (Σχεδόν 9 στους 100), όμως συνδυάζεται με τους υπόλοιπους τρόπους μετακίνησης.

Συμπέρασμα : Για τη δραστηριότητα “Σινεμά / Θέατρο” το μεγαλύτερο ποσοστό χρήσης ιδιόκτητου μέσου παρουσιάζει το δίκυκλο (με 77 φορές χρήσεις στους 100 κατόχους),

ΣΠΑΝΙΑ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ

Από όλα τα προάστια το μικρότερο ποσοστό “Σπανίων” επισκεπτών κατέχουν τα ανατολικά προάστια, που σημαίνει πως χρησιμοποιούν τα τοπικά τους κέντρα για τη δραστηριότητα “Σινεμά / Θέατρο” λιγότερο από τα υπόλοιπα προάστια.

Συμπέρασμα : Το μεγαλύτερο ποσοστό αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου της Αθήνας για “Σινεμά / Θέατρο” έχουν προέλευση τις περιοχές κατοικίας του Δ. Αθηναίων (εκτός κέντρο) και αποτελούν σχεδόν το 1/3 των αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου .

Συμπέρασμα : η περιοχές κατοικίας με το μεγαλύτερο ποσοστό αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου της Αθήνας για “Σινεμά / Θέατρο” είναι το κέντρο (73 στους 100 κατοίκους)

ΚΑΦΕ / ΠΕΡΙΠΑΤΟΣ

Σχεδόν το 34% των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας επισκέπτεται το κέντρο για “Καφετέρια/Περίπατο” σε συχνή βάση (τουλάχιστον μία φορά τον μήνα)

Από αυτό το ποσοστό το 1/3 σχεδόν είναι κάτοικοι των Συνοικιών του Δ. Αθηναίων και 1/5 κάτοικοι των Βορείων προαστίων..

Αναλογικά με τον πληθυσμό κάθε περιοχής κατοικίας συμπεραίνουμε πως η περιοχή του Κέντρου παρουσιάζει και τη μεγαλύτερη παρουσία ανά κάτοικο στο Κέντρο με σκοπό τη δραστηριότητα "Καφετέρια/Περίπατο", με 2 τουλάχιστον μετακινήσεις ανά 3 κατοίκους το μήνα και ακολουθούν οι Συνοικίες του Δ. Αθηναίων με 1 τουλάχιστον μετακινήσεις ανά 2 κατοίκους το μήνα.

σχεδόν πάνω από 7 στους 10 από αυτούς που οικειοποιούνται το κέντρο τουλάχιστον μια φορά το μήνα για "Καφετέρια/Περίπατο" εργάζονται στο σύνολο του Δ. Αθηναίων και περίπου 41 στους 100 εργάζονται στο Κέντρο.

Αναφορικά με τις επιμέρους περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν να οικειοποιούνται οι κάτοικοι των διαφόρων περιοχών αντίστοιχα που χρησιμοποιούν συχνά το κέντρο της Αθήνας για "Καφετέρια / Περίπατο" συμπεραίνουμε πως για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Καφετέρια / Περίπατο" στο κέντρο :

- Σχεδόν 2 στους 10 **κατοίκους του κέντρου** προτιμούν να επισκέπτονται τις περιοχές **Εξάρχεια** και **Μοναστηράκι - Ψυρρή** και ο κύριος τρόπος μετακίνησης του προς αυτές (Σχεδόν 2 στους 3 κατοίκους) είναι το **περπάτημα**.
- Σχεδόν 6 στους 10 κατοίκους των **Συνοικιών του Δ. Αθηναίων** (εκτός των συνοικιών του κέντρου) προτιμούν να επισκέπτονται το σύνολο των περιοχών **Εξάρχεια** , **Μοναστηράκι - Ψυρρή** και **Θησείο – Πλάκα** . Οι 5 στους 10 κάτοικοι χρησιμοποιούν τη Δημόσια Συγκοινωνία .
- Σχεδόν 6 στους 10 κάτοίκους των **Δυτικών προαστίων** προτιμούν να επισκέπτονται το σύνολο των περιοχών **Εξάρχεια** , **Μοναστηράκι - Ψυρρή** , **Θησείο – Πλάκα** και **Πλ. Κλαυθμώνος** και **Κολοκοτρώνη** με κάπως

περισσότερη προτίμηση στην πρώτη. Οι 5 στους 10 κατοίκους χρησιμοποιούν το Μετρό – ΗΣΑΠ.

- Σχεδόν 5 στους 10 κατοίκους των **Νοτίων προαστίων** προτιμούν να επισκέπτονται το **Θησείο – Πλάκα** και το **Μοναστηράκι - Ψυρρή** και 3 στους 10 τις περιοχές Σύνταγμα και Κολωνάκι . Ο 1 στους 4 κατοίκους χρησιμοποιεί το Μετρό - ΗΣΑΠ ενώ 2 στους 10 προτιμούν το Λεωφορείο – Τρόλεϊ.
- Σχεδόν 7 στους 10 κατοίκους των **Ανατολικών** προτιμούν να επισκέπτονται τις περιοχές Θησείο – Πλάκα , Κολωνάκι και Εξάρχεια. Οι 5 στους 10 κατοίκους χρησιμοποιούν τα Λεωφορεία – Τρόλεϊ και 1 στους 4 το Μετρό και τον ΗΣΑΠ
- Σχεδόν 3 στους 10 κατοίκους των **Βορείων** προαστίων προτιμούν να επισκέπτονται το **Θησείο – Πλάκα** και 3 στους 10 τις περιοχές **Κολωνάκι** και **Μοναστηράκι – Ψυρρή**. Οι 3 στους 10 κατοίκους χρησιμοποιούν **αυτοκίνητο** και 3 στους 10 **Μετρό – ΗΣΑΠ**.
- Σχεδόν 3 στους 10 κατοίκους της **Ζώνης Πειραιά** προτιμούν να επισκέπτονται το **Θησείο – Πλάκα** . Οι 6 στους 10 κατοίκους προτιμούν να επισκέπτονται κάποια από τις περιοχές **Κολωνάκι**, **Μοναστηράκι – Ψυρρή** και **Εξάρχεια**. Οι 4 στους 10 χρησιμοποιούν Μετρό – ΗΣΑΠ.

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμάει περισσότερο να επισκέπτεται των σύνολο των κάτοικων της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας για “Καφετέρια/Περίπατο” είναι με σειρά προτίμησης η περιοχή Θησείο – Πλάκα (Περίπου 24 στους 100 κατοίκους), ακολουθούν οι περιοχές Εξάρχεια και Μοναστηράκι – Ψυρρή (Περίπου 17 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα) και τα Κολωνάκι (Περίπου 14 στους 100 κατοίκους) και το Σύνταγμα (Περίπου 10 στους 100 κατοίκους). Κύριος τρόπος μετακίνησης προς το Κέντρο για “Καφετέρια/Περίπατο” είναι το Μετρό και ο ΗΣΑΠ (Περίπου 35 στους 100 κατοίκους), ακολουθούν τα Λεωφορεία – Τρόλεϊ (Περίπου 22 στους 100 κατοίκους) και το Αυτοκίνητο (Περίπου 15 στους 100 κατοίκους). Το δίκυκλο παρουσιάζει χαμηλή χρήση (Σχεδόν 9 στους 100) ενώ το περπάτημα χρησιμοποιείται από αρκετούς (Σχεδόν 17 στους 100), όμως συνδυάζεται με τους υπόλοιπους τρόπους μετακίνησης και κυρίως με τη Δημόσια Συγκοινωνία.

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ ΚΑΙ ΧΡΗΣΗ ΜΕΣΟΥ

Συμπέρασμα : Για τη δραστηριότητα “Καφετέρια/Περίπατο” το μεγαλύτερο ποσοστό χρήσης ιδιόκτητου μέσου παρουσιάζει το δίκυκλο (με 89 φορές χρήσεις στους 100 κατόχους)

ΣΠΑΝΙΑ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ

Από όλα τα προάστια το μικρότερο ποσοστό “Σπανίων” επισκεπτών κατέχουν τα ανατολικά προάστια, που σημαίνει πως χρησιμοποιούν τα τοπικά τους κέντρα για τη δραστηριότητα “Καφετέρια/Περίπατο” λιγότερο από τα υπόλοιπα προάστια.

Συμπέρασμα : Όσοι δεν οικειοποιούνται συχνά το κέντρο για τη δραστηριότητα “Καφετέρια/Περίπατο”, δεν είναι επειδή δεν πραγματοποιούν τη δραστηριότητα αυτή συχνά αλλά επειδή οικειοποιούνται κάποιον άλλο προορισμό της Αθήνας (πιθανά κάποια τοπικά κέντρα) για τη δραστηριότητα αυτή.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ

Συμπέρασμα : Το μεγαλύτερο ποσοστό αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου της Αθήνας για “Καφετέρια/Περίπατο” έχουν προέλευση τις περιοχές κατοικίας του Δ.

Αθηναίων (εκτός κέντρο) και αποτελούν σχεδόν το 1/3 των αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου .

Συμπέρασμα : η περιοχές κατοικίας με το μεγαλύτερο ποσοστό αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου της Αθήνας για “Καφετέρια/Περίπατο” είναι το κέντρο (73 στους 100 κατοίκους) , ακολουθεί ο Δ. Αθηναίων – εκτός κέντρου – (43 στους 100 κατοίκους) .

ΝΥΧΤΕΡΙΝΗ ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ

Σχεδόν το 33% των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας επισκέπτεται το κέντρο για “Νυχτερινή Διασκέδαση” σε συχνή βάση (τουλάχιστον μία φορά τον μήνα)

Από αυτό το ποσοστό το 1/3 σχεδόν είναι κάτοικοι των Συνοικιών του Δ .Αθηναίων και 2/5 κάτοικοι των Βορείων προαστίων και των Δυτικών προαστίων.

Αναλογικά με τον πληθυσμό κάθε περιοχής κατοικίας συμπεραίνουμε πως η περιοχή του Κέντρου παρουσιάζει και τη μεγαλύτερη παρουσία ανά κάτοικο στο Κέντρο με σκοπό τη δραστηριότητα "Νυχτερινή Διασκέδαση", με 7 τουλάχιστον μετακινήσεις ανά 10 κατοίκους το μήνα και ακολουθούν οι Συνοικίες του Δ. Αθηναίων με 4 τουλάχιστον μετακινήσεις ανά 10 κατοίκους το μήνα, αλλά και όλα τα υπόλοιπα προάστια παρουσιάζουν το μεγάλο ποσοστό των 3 μετακινήσεων ανά 1^ο κατοίκους. **Αυτό αποδεικνύει πως η διαφοροποίηση της δραστηριότητας που πραγματοποιείται από τους κατοίκους διαφοροποιεί και τη μορφή που παίρνει η οικειοποίηση της πόλης από αυτούς, όπου στην προκειμένη περίπτωση της Νυχτερινής διασκέδασης εμφανίζουν σύσσωμη παραγωγή μεγάλου ποσοστού μετακινήσεων προς το κέντρο. Θα λέγαμε πως παρατηρούμε μία κεντρομόλο τάση των μετακινήσεων για τη δραστηριότητα της Νυχτερινής Διασκέδασης.**

σχεδόν κοντά 7 στους 10 από αυτούς που οικειοποιούνται το κέντρο τουλάχιστον μια φορά το μήνα για "Νυχτερινή Διασκέδαση" εργάζονται στο σύνολο του Δ. Αθηναίων και περίπου 36 στους 100 εργάζονται στο Κέντρο.

Αναφορικά με τις επιμέρους περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμούν να οικειοποιούνται οι κάτοικοι των διαφόρων περιοχών αντίστοιχα που χρησιμοποιούν συχνά το κέντρο της Αθήνας για "Νυχτερινή Διασκέδαση" συμπεραίνουμε πως για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας "Νυχτερινή Διασκέδαση" στο κέντρο :

- Σχεδόν 4 στους 10 **κατοίκους του κέντρου** προτιμούν να επισκέπτονται τα **Εξάρχεια** και 4 στους 10 τις περιοχές **Μοναστηράκι - Ψυρρή** και **Κολωνάκι** ο κύριος τρόπος μετακίνησης του προς αυτές (Σχεδόν 1 στους 2 κατοίκους) είναι το **περπάτημα**.
- Σχεδόν 6 στους 10 κατοίκους των **Συνοικιών του Δ. Αθηναίων** (εκτός των συνοικιών του κέντρου) προτιμούν να επισκέπτονται το σύνολο των περιοχών **Εξάρχεια , Μοναστηράκι - Ψυρρή** και **Θησείο – Πλάκα** με κάποια περισσότερη προτίμηση στην πρώτη. Οι 5 στους 10 κατοίκους χρησιμοποιούν τη Δημόσια Συγκοινωνία .

- Σχεδόν 7 στους 10 κατοίκους των **Δυτικών προαστίων** προτιμούν να επισκέπτονται το σύνολο των περιοχών **Εξάρχεια** , **Μοναστηράκι - Ψυρρή** και **Θησείο – Πλάκα** με κάπως περισσότερη προτίμηση στην πρώτη. Οι 4 - 5 στους 10 κατοίκους χρησιμοποιούν το Μετρό – ΗΣΑΠ.
- Σχεδόν 4 στους 10 κατοίκους των **Νοτίων προαστίων** προτιμούν να επισκέπτονται την περιοχή **Μοναστηράκι - Ψυρρή** και 3 στους 10 τις περιοχές Εξάρχεια και Πλ. Κλαυθμώνος – Κολοκοτρώνη. Οι 3 στους 10 κατοίκους χρησιμοποιούν το Μετρό - ΗΣΑΠ ενώ 2 στους 10 αυτοκίνητο, όπως και εμφανίζεται και ένα ποσοστό 2 στους 10 κατοίκους που χρησιμοποιούν ταξί.
- Σχεδόν 4 στους 10 κατοίκους των **Ανατολικών** προτιμούν να επισκέπτονται τις περιοχές **Μοναστηράκι –Ψυρρή** και **Κολωνάκι** και Εξάρχεια. Οι 3 στους 10 κατοίκους χρησιμοποιούν αυτοκίνητο και κάπως μικρότερο ποσοστό παρουσιάζουν τα Λεωφορεία– Τρόλεϊ. Επίσης 2 στους 10 χρησιμοποιούν ταξί.
- Σχεδόν 3 στους 10 κατοίκους των **Βορείων** προαστίων προτιμούν να επισκέπτονται το **Μοναστηράκι – Ψυρρή** και 4 – 10 τις περιοχές Εξάρχεια και Κολωνάκι. Οι 4 στους 10 κατοίκους χρησιμοποιούν **αυτοκίνητο** , **ποσοστό ιδιαίτερα υψηλό.**
- Σχεδόν 6 στους 10 κατοίκους της **Ζώνης Πειραιά** προτιμούν να επισκέπτονται τις περιοχές **Μοναστηράκι – Ψυρρή** και **Θησείο – Πλάκα** . Οι 6 στους 10 χρησιμοποιούν είτε Μετρό – ΗΣΑΠ και ταξί

ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

Συμπέρασμα : Οι περιοχές του Κέντρου της Αθήνας που προτιμάει περισσότερο να επισκέπτεται των σύνολο των κάτοικων της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας για “Νυχτερινή Διασκέδαση” είναι με σειρά προτίμησης η περιοχή Μοναστηράκι – Ψυρρή (Περίπου 17 στους 100 κατοίκους), τα Εξάρχεια (Περίπου 16 στους 100 κατοίκους), η περιοχή Θησείο – Πλάκα (Περίπου 10 στους 100 κατοίκους) και το Κολωνάκι (Περίπου 9 στους 100 κατοίκους). Κύριος τρόπος μετακίνησης προς το Κέντρο για “Νυχτερινή Διασκέδαση” είναι το Μετρό και ο ΗΣΑΠ (Περίπου 27 στους 100 κατοίκους), ακολουθούν το Ταξί και το Αυτοκίνητο (Περίπου 18 στους 100 κατοίκους αντίστοιχα) και τα Λεωφορεία - Τρόλεϊ(Περίπου 16 στους 100 κατοίκους).

Συμπέρασμα : Για τη δραστηριότητα “ Νυχτερινή Διασκέδαση ” το μεγαλύτερο ποσοστό χρήσης ιδιόκτητου μέσου παρουσιάζει το Αυτοκίνητο(με 79 φορές χρήσεις στους 100 κατόχους).

ΣΠΑΝΙΑ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΗ

Συμπέρασμα : Από όλα τα προάστια το μικρότερο ποσοστό “Σπανίων” επισκεπτών κατέχουν τα ανατολικά προάστια, που σημαίνει πως χρησιμοποιούν τα τοπικά τους κέντρα για τη δραστηριότητα “Νυχτερινή Διασκέδαση” λιγότερο από τα υπόλοιπα προάστια.

Συμπέρασμα : Όσοι δεν οικειοποιούνται συχνά το κέντρο για τη δραστηριότητα “Νυχτερινή Διασκέδαση”, δεν είναι επειδή δεν πραγματοποιούν τη δραστηριότητα αυτή συχνά αλλά επειδή οικειοποιούνται κάποιον άλλο προορισμό της Αθήνας (πιθανά κάποια τοπικά κέντρα) για τη δραστηριότητα αυτή.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΕΙΠΟΙΗΣΗ

Συμπέρασμα : Το μεγαλύτερο ποσοστό αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου της Αθήνας για “Νυχτερινή Διασκέδαση” έχουν προέλευση τις περιοχές κατοικίας του Δ. Αθηναίων (εκτός κέντρο) και αποτελούν σχεδόν το 30 % των αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου .

Συμπέρασμα : η περιοχές κατοικίας με το μεγαλύτερο ποσοστό αποκλειστικών επισκεπτών του κέντρου της Αθήνας για "Νυχτερινή Διασκέδαση" είναι το κέντρο (73 στους 100 κατοίκους) , ακολουθεί ο Δ. Αθηναίων – εκτός κέντρου – (43 στους 100 κατοίκους) .

3. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Στον παρακάτω πίνακα βλέπετε κάποιες δραστηριότητες για τις οποίες κάποιος ενδέχεται να επισκέπτεται το κέντρο της Αθήνας.

Παρακαλείστε να συμπληρώσετε τον πίνακα επιλέγοντας το νούμερο που αντιστοιχεί σε κάθε απάντηση για κάθε δραστηριότητα :

- 1) τη συχνότητα που πραγματοποιείτε συνολικά την δραστηριότητα ανεξάρτητα με τον προορισμό σας
- 2) τη συχνότητα με την οποία επισκέπτεστε το κέντρο της Αθήνας για να την πραγματοποιήσετε
- 3) την περιοχή, ή περιοχές του κέντρου τις οποίες επισκέπτεστε για να την πραγματοποιήσετε
- 4) το μεταφορικό μέσο ή συνδυασμό μεταφορικών μέσων που χρησιμοποιείται για να την πραγματοποιήσετε

Σημείωση : Αν συμπληρώσετε (6 Σχεδόν ποτέ) στη συχνότητα τότε παραλείπετε τις άλλες δύο στήλες

| Δραστηριότητα | 1. Συχνότητα ανεξάρτητα προορισμού | 2. Συχνότητα επισκέψεων κέντρου Αθήνας | 4. Περιοχή επισκέψεων κέντρου Αθήνας | 5. Μεταφ. Μέσο επισκέψεων κέντρου Αθήνας |
|------------------------------|---|---|--|--|
| Αγορές / Ψώνια | | | | |
| Κινηματογράφος / Θέατρο | | | | |
| Καφετέρια / Περίπατος | | | | |
| Νυχτερινή διασκέδαση | | | | |
| Δημόσιες ή Άλλες Υπηρεσίες | | | | |
| Φροντιστήρια / Ξένες Γλώσσες | | | | |
| Άλλο | | | | |
| | 1 Καθημερινά 2 Μέρα παρά μέρα 3 Μία με δύο φορές την <u>εβδομάδα</u> 4 Μία με δύο φορές το <u>μήνα</u> 5 Μία με δύο φορές το <u> τρίμηνο</u> 6 Σχεδόν ποτέ | 1 Καθημερινά 2 Μέρα παρά μέρα 3 Μία με δύο φορές την <u>εβδομάδα</u> 4 Μία με δύο φορές το <u>μήνα</u> 5 Μία με δύο φορές το <u> τρίμηνο</u> 6 Σχεδόν ποτέ | 1 Ομόνοια 2 Πανεπιστήμιο 3 Σύνταγμα 4 Κολωνάκι 5 Ερμού 6 Πλ. Κλαυθμόνος Πλ. Κολοκοτρώνη 7 Μοναστηράκι – Ψυρρή 8 Θησείο – Πλάκα 9 Εξάρχεια 10 Πλ. Κοτζιά - Αθηνάς – Αιόλου 11 Βάθη 12 Πειραιώς 13 Πατησίων - Πολυτεχνείο | 1 Αυτοκίνητο 2 Μοτοσικλέτα – Δίκυκλο 3 Λεωφορείο /Τρόλεϊ 4 Μετρό /Τρένο ΗΣΑΠ 5 Τραμ 6 Ποδήλατο 7 Περπάτημα 8 Ταξί |
| | | | (μπορείτε να συμπληρώσετε πάνω από έναν αριθμό) | |

ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΣΗ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΜΕ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΖΩΝΕΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΟΑΣΑ (2006)

| ΚΩΔ ΠΕΡΙΟΧ ΚΕΝΤΡΟΥ | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΕΝΤΡΟΥ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ | ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΖΩΝΕΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΟΑΣΑ (2006) |
|--------------------|--|--|
| 1 | Ομόνοια | ΟΜΟΝΟΙΑ-ΑΓ.ΚΩΝ/ΝΟΣ ΟΜΟΝΟΙΑ-ΙΚΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΟΜΟΝΟΙΑ-ΣΤΑΔΙΟΥ ΚΑΝΙΓΓΟΣ ΟΜΟΝΟΙΑ-Γ'ΣΕΠΤΕΜΒΡ ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΜΟΝΟΙΑΣ |
| 2 | Πανεπιστήμιο | ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ-ΑΚΑΔΗΜΙ ΟΦΘΑΛΜΙΑΤΡΕΙΟ ΡΕΞ-ΟΠΕΡΑ |
| 3 | Σύνταγμα | ΕΘΝ.ΚΗΠΟΣ-ΖΑΠΠΕΙΟ ΠΛΑΤΕΙΑ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ ΣΥΝΤΑΓΜΑ-ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗ ΣΥΝΤΑΓΜΑ-ΘΘΩΝΟΣ |
| 4 | Κολωνάκι | ΚΟΛΩΝΑΚΙ-ΑΡΧΗ Β.ΣΟΦΙ ΚΟΛΩΝΑΚΙ-ΝΟΜΙΚΗ ΚΟΛΩΝΑΚΙ-ΑΓ.ΔΙΟΝΥΣΙΟ ΚΟΛΩΝΑΚΙ-ΑΝΩ ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΟΛΩΝΑΚΙ-ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΚΟΛΩΝΑΚΙ-ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟ |
| 5 | Ερμού | ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ-ΚΑΠΝΙΚΑΡ ΨΥΡΗ, ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ |
| 6 | Πλ. Κλαυθμώνος Πλ. Κολοκοτρώνη | ΣΥΝΤΑΓΜΑ-ΣΤΑΔΙΟΥ ΚΛΑΥΘΜΩΝΟΣ |
| 7 | Μοναστηράκι – Ψυρρή | ΨΥΡΡΗ ΨΥΡΗ, ΑΓΟΡΑ ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ-ΗΦΑΙΣΤΟΥ ΗΣΑΠ ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ |
| 8 | Θησείο – Πλάκα | ΘΗΣΕΙΟ ΠΛΑΚΑ, ΑΕΡΗΔΕΣ ΠΛΑΚΑ-ΣΤΗΛ.ΟΛΥΜΠΙΟΥ ΠΛΑΚΑ-ΜΕΤΟΧΙΟΝ ΗΣΑΠ ΘΗΣΕΙΟ ΑΚΡΟΠΟΛΗ-ΑΡΧ.ΑΓΟΡΑ ΦΙΛΟΠΑΠΠΟΥ ΦΙΞ-ΣΤΗΛΕΣ ΟΛΥΜΠΙΟΥ ΣΤ.ΜΕΤΡΟ ΑΚΡΟΠΟΛΗ |
| 9 | Εξάρχεια | ΕΞΑΡΧΕΙΑ-ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΞΑΡΧΕΙΑ-ΚΟΛΩΝΑΚΙ ΕΞΑΡΧΕΙΑ-ΠΟΛΥΤΕΝΕΙΟ |
| 10 | Πλ. Κοτζιά - Αθηνάς – Αιόλου | ΟΜΟΝΟΙΑ-ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ ΟΜΟΝΟΙΑ-ΑΙΟΛΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ |
| 11 | Βάθη | ΜΕΤΑΞΟΥΡΓΕΙΟ-ΚΕΝΤΡΙΚ ΟΜΟΝΟΙΑ-ΠΛ.ΒΑΘΗ ΜΕΤΑΞΟΥΡΓΕΙΟ-ΜΕΓ.ΟΣΕ |
| 12 | Πειραιώς | ΚΕΡΑΜΙΚΟΣ ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΥ ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΥ |
| 13 | Πατησίων - Πολυτεχνείο | ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΠΛΑΤΕΙΑ ΒΙΚΤΩΡΙΑΣ ΜΟΥΣΕΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΜΟΥΣΕΙΟ-ΕΜΠ |

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Mike Savage / Alan Warde **Αστική κοινωνιολογία, καπιταλισμός και νεωτερικότητα** Αθήνα: Παπαζήση (2003)

Lefebvre Henri **Δικαίωμα στην πόλη - Χώρος και πολιτική** Αθήνα : Κουκκίδα (2007)

Βλαστός, Θ., 'Από μια κορεσμένη κυκλοφορικά σε μια ελεύθερη Αθήνα. Εικόνες ουτοπίας;', στο βιβλίο "Ένα μέλλον για την Αθήνα. Σε αναζήτηση πολιτικών αστικής επανοργάνωσης του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας", Αθήνα 2003, εκδόσεις Παπαζήση.

Βλαστός, Θ / Νάθενας Γ. «**Αθήνα. Μεταπολεμικές αυταπάτες και οι επιπτώσεις τους στους σημερινούς συγκοινωνιακούς προγραμματισμούς**»

Βλαστός, Θ «**Αθήνα και δημόσια συγκοινωνία. Παρελθόν, παρόν και μέλλον**»

Βλαστός, Θ., 'Αθήνα vs «Αθηναίων». Απόπειρα ερμηνείας συμπεριφορών' στο Ένα μέλλον για την ελληνική πόλη – προς μια ανατροπή της παθογένειας του αστικού φαινομένου στον Ελλαδικό χώρο', εκδόσεις Οκτάγωνο(2007)

Βλαστός Θ. / Μηλάκης Δ. **Πολεοδομία Vs Μεταφορές . Από την απόκλιση στη σύγκλιση.** Αθήνα : CEC DG Research ΟΡΣΑ (2006)

Γκανιάς Κωνσταντίνος **Διπλωματική Εργασία : Η Αναβάθμιση της περιοχής του Ψυρή** Τμήμα Οικιακής Οικονομίας και Οικολογίας , Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα (2006)

Θέος Αναστάσιος **Διπλωματική Εργασία : Διερεύνηση της ένταξης των φοιτητών της ΣΑΤΜ του ΕΜΠ στην καθημερινότητα της Αθήνας** Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Ε.Μ.Π. Αθήνα (2008)

Κουτσόπουλος Κ. **Γεωγραφία : Μεθοδολογία και μέθοδοι ανάλυσης χώρου** . Αθήνα : Συμμετρία (2000)

Λεοντίδου **Λίλα Πόλεις της Σιωπής : Εργατικός Εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909 – 1940**. Αθήνα : ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΕΤΒΑ (1989)

Συγκολλιτού Έφη **Περιβαλλοντική Ψυχολογία** Αθήνα : ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΤΑ (1997)