



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ -
ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΓΕΟΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ
ΤΟΜΕΑΣ: ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΝΤΑΞΗΣ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΣΤΟΝ
ΔΗΜΟ ΑΘΗΝΑΣ**

Θεόδωρος Μουλός
Επιβλέπων: Ευθύμιος Μπακογιάννης Αναπληρωτής Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Αθήνα, Οκτώβριος 2023

Ευχαριστίες

Τον επιβλέποντα Καθηγητή κ. Μπακογιάννη Συγκοινωνιολόγο πολεοδόμο αναπληρωτή καθηγητή του Ε.Μ.Π. τον ευχαριστώ που έδωσε την δυνατότητα να εκπονηθεί η διπλωματική μου εργασία αλλά και για την καθοδήγηση του κατά την διάρκεια της. Αλλά εκτός των παραπάνω σύνδραμε μέσω της επιστημονικής του δουλείας και των προτάσεων του στον δημόσιο λόγο να ενστερνιστώ τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης , της βιώσιμης πόλης και κινητικότητας.

Τον κ Αθανασόπουλο Συγκοινωνιολόγο Πολεοδόμο μέλος Ε.Δ.Ι.Π του .ΕΜ.Π τον ευχαριστω που ήταν ανοιχτός για κάθε ερώτηση και κάθε ανησυχία μου και μου έδωσε την απαιτούμενη δύναμη για να μπορέσω την φέρω εσπέρας την διπλωματική εργασία

Επίσης θελω να ευχαριστήσω την Μ.Κ.Ο S.A.M.S και ειδικότερα τις Νίκη Συκαρά για την προσφορά της στην μετάφραση των ερωτηματολογίων, το Κοινωνικό κέντρο Βικτώρια λόγο του χώρου που μου δόθηκε για την διανομή των ερωτηματολογίων. Αλλά και την Εύα Αναγνώστου για την βοήθεια της όποτε την χρειάζομαι για την κατανόηση του μεταναστευτικού ζητήματος και μεταναστευτικής ταυτότητας λόγο της εμπειρίας της στο μεταναστευτικό αλλά και το σπουδών της

Τέλος θέλω να ευχαριστήσω όλους τους συμμετέχοντες στο ερωτηματολόγιο και τους επαγγελματίες στον χώρο του ποδηλάτου που πάρθηκαν συνεντεύξεις

Περίληψη

Οι σύγχρονες πόλεις έχουν να αντιμετωπίσουν έναν αριθμό νέων προκλήσεων. Ειδικότερα η πόλη της Αθήνας βρίσκεται αντιμέτωπη με τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής αλλά και της αύξησης του πληθυσμού της, μέρος του οποίου αποτελείται από μεταναστευτικούς πληθυσμούς. Τα παραπάνω ζητήματα αν και είναι διαφορετικά μεταξύ τους είναι άρρηκτα συνδεδεμένα ως προς τον τρόπο αντιμετώπισής τους που είναι η δημιουργία μιας βιώσιμης πόλης. Με αφορμή την δημόσια συζήτηση για την δημιουργία του ποδηλατοδρόμου Κηφισιά -Γκάζι επιδιώξαμε με εργαλείο την συμπεριφορά μετακίνησης των μεταναστών να δώσουμε προεκτάσεις στο έργο ώστε να συμβάλει στην απάντηση των προβλημάτων της μετακίνησης και διαβίωσης των μεταναστών στις γειτονίες της Αθήνας που κυρίως κατοικούν. Αρχικά έγινε βιβλιογραφική μελέτη ερευνών που αφορούν την συμπεριφορά μετακίνησης των μεταναστών και μελετών που αφορούν την συμπεριφορά μετακίνησης στις χώρες προέλευσης, των μεταναστών της Ελλάδας και ποσοτική έρευνα μέσω ερωτηματολογίου. Συμπεράναμε ότι η συμπεριφορά μετακίνησης των μεταναστών βασίζεται στο δομημένο κοινωνικό και πολιτισμικό περιβάλλον της χώρας καταγωγής και προέλευσης. Δημιουργήθηκε ένα μοντέλο πρόβλεψης πιθανών καταστάσεων στην μετακίνηση των μεταναστών με βάση ποιοτικά χαρακτηριστικά και η πρώτη εικόνα μέσω της ποσοτικής έρευνας για τις γειτονίες ενδιαφέροντος αρχικά συμπίπτει με τα αποτελέσματα της βιβλιογραφικής μελέτης. Τα τρία κοινά σημεία που εντοπίστηκαν είναι η ύπαρξη ενεργής μετακίνησης, η μετακίνηση εντός γειτονιάς και η φτώχεια των μεταφορών. Με βάση τα παραπάνω προτάθηκε πύκνωση του ποδηλατικού δικτιού στις γειτονίες ενδιαφέροντος με στόχο την σύνδεση της με Μ.Μ.Μ. αλλά και πολιτικές με επίκεντρο την μεταναστευτική ταυτότητα όπως εκπαιδευτικά προγράμματα και ενημέρωση για το ποδήλατο ανά οικογένεια.

Abstract

Modern cities face a number of new challenges. In particular, the city of Athens is facing the effects of climate change and the growth of its population part of which comes from migrant communities. These issues, although different from each other, are inextricably linked in terms of how to address them, which is to create a sustainable city. Regarding the public debate that had arisen for the creation of the Kifissia-Gazi bicycle path, we attempt to give extensions to the project with the help of the migrants' migratory behavior, in order to contribute to addressing the problems of mobility and living of migrants in the neighborhoods of Athens where they mainly reside. Initially, a literature review of studies on migrants' migration behavior and studies on migration behavior in migrants' countries of origin in Greece and a quantitative survey through a questionnaire were conducted. We concluded that migrants' travel behavior is based on the structured social and cultural environment of the country of origin but also of the country of residence. We created a model to predict situations in migrant mobility based on qualitative characteristics. We saw a first insight through quantitative research in the neighborhoods of interest that initially coincide with the results of the literature study. The same elements that exist in the literature review and in our survey are the existence of, active movement in general, the movement inside the neighborhoods and the transportation poverty. Regarding these results our recommendation stands in creating a thicker network of bicycle paths in these neighborhoods of interest that will be linked with public transportation and at the same time to create policies that focus on migrant identity and educational programs to inform the communities regarding the usage of bicycle.

Περιεχόμενα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Έννοιες και ορισμοί	11
Εισαγωγή	11
Προκλήσεις των σύγχρονων Πόλεων	14
Βιώσιμη πόλη.....	15
Τρόποι, συμπεριφορές και επιλογές μετακίνησης.....	18
Δομημένο περιβάλλον και μετανάστες	20
Συμπεριφορά μετακίνησης των μεταναστών	21
Βιβλιογραφία	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	26
Εισαγωγή.....	26
Οι μετανάστες στον Ελλαδικό χώρο.....	31
Μετανάστες στην Αθήνα	35
Ποιοτικά χαρακτηριστικά Μεταναστών στην Ελλάδα.....	37
Βιβλιογραφία	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Βιβλιογραφική μελέτη της συμπεριφοράς μετακίνησης των μεταναστών	41
Εισαγωγή.....	41
Μελέτες στις ΗΠΑ.....	54
Μελέτες στην Ευρώπη.....	57
Συμπεριφορά μετακίνησης στις χώρες προέλευσης των μεταναστών της Ελλάδας.....	61
Αίτια επιλογής χρήσης ποδηλάτου από τους μετανάστες.....	64
Συμπεράσματα.....	64
Βιβλιογραφία	69
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ	73
Εισαγωγή.....	73
Προκλήσεις Έρευνας.....	74
Αποτελέσματα βιβλιογραφικής ανάλυσης συμπεριφορά μετακίνησης μεταναστών και αξιοποίησή τους στο ερωτηματολόγιο.....	75
Αποτελέσματα βιβλιογραφικής μελέτης της συμπεριφοράς μετακίνησης σε χώρες προέλευσης μεταναστών της Ελλάδας και η αξιοποίησή τους στο ερωτηματολόγιο.	76
Αποτελέσματα συνεντεύξεων και η αξιοποίησή τους.	77

Μέθοδος εκπόνησης της έρευνας - Δημιουργία ερωτηματολογίου	80
Δημιουργία ερωτηματολογίου.....	82
Βιβλιογραφία	84
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	85
Εισαγωγή.....	85
Δημογραφικά χαρακτηριστικά συμμετεχόντων.....	85
Μετακίνηση και εργασία.....	86
Μετακινήσεις για ψώνια και χώρους διασκέδασης και ψυχαγωγίας.....	87
Συμπεράσματα ποσοτικής έρευνας	88
Προτάσεις	90
Βιβλιογραφία	94
Παράρτημα 1 : Συνεντεύξεις.....	95
Παράρτημα 2 : Ερωτηματολόγιο	102

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Έννοιες και ορισμοί

Εισαγωγή

Η δυνατότητα πρόβλεψης και πρόληψης μελλοντικών προβλημάτων σε κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο σε όλες τις πτυχές της ανθρώπινης δραστηριότητας παρέχει πρόσφορο έδαφος για την δημιουργία πολιτικών και έργων. Έργα που θα αξιοποιούν τα τεχνολογικά μέσα και το ανθρώπινο δυναμικό με το κατάλληλο γνωστικό επίπεδο, ώστε η γενιά μας να αφήσει έναν καλύτερο πλανήτη στις επόμενες γενιές.

Αυτή η δυνατότητα σηματοδοτεί και την μεγαλύτερη πρόκληση που έχει να αντιμετωπίσει ο νέος μηχανικός στο ερευνητικό και σχεδιαστικό πεδίο. Διεθνή συνέδρια και διασκέψεις από τα μέσα του προηγούμενου αιώνα έχουν καταπιαστεί με τα παραπάνω ζητήματα ενισχύοντας το θεωρητικό και πολιτικό υπόβαθρο και δημιουργώντας στόχους και προτάσεις για μια ενιαία παγκόσμια στρατηγική προστασίας του περιβάλλοντος και της κοινωνίας.

Πρώτο βήμα ήταν η Διάσκεψη των Ηνωμένων εθνών για το περιβάλλον και την ανάπτυξη που πραγματοποιήθηκε στο Ρίο ντε Τζανέιρο το 1992, η οποία αποτελεί την πρώτη Διάσκεψη παγκοσμίως για τη βιώσιμη ανάπτυξη. Αυτό δεν θα μπορούσε να είχε γίνει αν δεν είχε προηγηθεί η απόφαση από τη επιτροπή Brundtland στην έκθεση του 1987 “το κοινό μας μέλλον”, στην οποία διατυπώθηκε ότι η βιώσιμη ανάπτυξη είναι η λύση στα προβλήματα της περιβαλλοντικής υποβάθμισης αλλά και ορίστηκε για πρώτη φορά η βιώσιμη ανάπτυξη: “ανάπτυξη που ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες”. Η συγκεκριμένη έκθεση είχε την φιλοδοξία να δώσει απαντήσεις σε ανησυχίες για το μέλλον του πλανήτη, που είχαν διατυπωθεί τα προηγούμενα χρόνια σε επιστημονικούς κύκλους.

Με κληρονομιά τις προαναφερθείσες διασκέψεις και εκθέσεις, το Σεπτέμβριο του 2015 ο Ο.Η.Ε και 196 κράτη-μέλη του αποφασίζουν τη δημιουργία της Ατζέντας 2030 για την βιώσιμη ανάπτυξη και των 17 στόχων βιώσιμης ανάπτυξης. Χαρακτηριστικά διατυπώνει ο Γ.Γ του ΟΗΕ αναφερόμενος στην Ατζέντα 2030 και τους στόχους της ότι “Οι Στόχοι για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη είναι το μονοπάτι που μας οδηγεί σε ένα κόσμο δικαιότερο, πιο ειρηνικό και ευημερούντα, και σε έναν υγιή πλανήτη. Είναι επίσης μια πρόσκληση για αλληλεγγύη μεταξύ των γενεών. Δεν υπάρχει μεγαλύτερο καθήκον από το να επενδύσουμε στην ευημερία των νέων.” (<https://unric.org>) Οι 17

στόχοι υπό την οπτική του ΟΗΕ είναι αλληλένδετοι μεταξύ τους και αναδεικνύουν όλους τους τομείς πολιτικής. Με την σειρά ακολουθούν:

- SDG1 Μηδενική φτώχεια
- SDG2 Μηδενική πείνα
- SDG3 Καλή υγεία και ευημερία
- SDG4 Ποιοτική εκπαίδευση
- SDG5 Ισότητα των φύλων
- SDG6 Καθαρό νερό
- SDG7 Φθηνή και καθαρή ενέργεια
- SDG8 Αξιοπρεπής εργασία και οικονομική ανάπτυξη
- SDG9 Βιομηχανία καινοτομία και υποδομές
- SDG10 Λιγότερες ανισότητες
- SDG11 Βιώσιμες πόλεις και κοινότητες
- SDG12 Υπεύθυνη κατανάλωση και παραγωγή
- SDG13 Δράση για το κλίμα
- SDG14 Ζωή στο νερό
- SDG15 Ζωή στην στεριά
- SDG16 Ειρήνη δικαιοσύνη και ισχυροί θεσμοί
- SDG17 Συνεργασία για τους στόχους

Ο 11ος στόχος **Βιώσιμες πόλεις και κοινότητες** είναι σημείο κλειδί για την παρούσα εργασία ως προς τον ρόλο που θέλει να αποτελέσει αλλά και ως προς την αξιοποίηση της επιστημονικής δουλειάς που έχει γίνει για την στοιχειοθέτηση του στόχου. Αρχικά όπως αναφέρεται και στην Agenda 2030 (Unite Nations, 2015) σχετίζεται άμεσα με τους υποστόχους:

- Μείωση του κινδύνου καταστροφών,
- Βιώσιμες μεταφορές - Βιώσιμες πόλεις,
- Εθνικές στρατηγικές και ενσωμάτωση των 17 στόχων βιωσιμότητας.

Επίσης οι επιδιώξεις έτσι όπως έχουν δομηθεί είναι οι παρακάτω (United Nations, 2015):

.1 Έως το 2030, διασφάλιση της πρόσβασης όλων σε επαρκή, ασφαλή, προσιτή στέγαση και βασικές υπηρεσίες και αναβάθμιση των φτωχογειτονιών.

.2 Έως το 2030, παροχή ασφαλών, προσιτών, προσβάσιμων και βιώσιμων συστημάτων μεταφοράς για όλους, βελτίωση της ασφάλειας των δρόμων, κυρίως μέσω της επέκτασης των δημόσιων συγκοινωνιών, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες εκείνων που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση, όπως είναι οι γυναίκες, τα παιδιά, τα άτομα με αναπηρίες και οι ηλικιωμένοι.

.3. Έως το 2030, βελτίωση, χωρίς αποκλεισμούς, της βιώσιμης αστικοποίησης για όλους, καθώς και των ικανοτήτων για συμμετοχικό - ολοκληρωμένο και βιώσιμο σχεδιασμό. Διαχείριση των ανθρώπινων οικισμών για όλες τις χώρες.

.4 Ενίσχυση των προσπαθειών για την προστασία και τη διαφύλαξη της παγκόσμιας πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς.

.5 Έως το 2030, σημαντική μείωση του αριθμού των θανάτων και του αριθμού των πληγέντων από φυσικές καταστροφές, μείωση των άμεσων οικονομικών απωλειών σε σχέση με το παγκόσμιο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν που οφείλεται σε φυσικές καταστροφές, συμπεριλαμβανομένων των σχετιζόμενων με το νερό καταστροφών. Πάντα εστιάζοντας στην προστασία των φτωχών και των ανθρώπων που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση.

.6 Έως το 2030, μείωση του δυσμενούς, κατά κεφαλήν, περιβαλλοντικού αντίκτυπου των πόλεων, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στην ποιότητα του αέρα και τη διαχείριση των αστικών και άλλων αποβλήτων.

.7 Έως το 2030, παροχή καθολικής πρόσβασης σε ασφαλείς, χωρίς αποκλεισμούς και προσβάσιμους πράσινους και δημόσιους χώρους, ιδίως για τις γυναίκες και τα παιδιά, τους ηλικιωμένους και τα άτομα με αναπηρία.

.8 Υποστήριξη θετικών οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών δεσμών μεταξύ των αστικών, περιαστικών και αγροτικών περιοχών, μέσω της ενδυνάμωσης του εθνικού και περιφερειακού αναπτυξιακού σχεδιασμού.

.9 Έως το 2023, ουσιαστική αύξηση του αριθμού των πόλεων και των ανθρώπινων οικισμών που υιοθετούν και εφαρμόζουν ολοκληρωμένες πολιτικές και σχέδια τα οποία αποβλέπουν στην κοινωνική ένταξη, στην αποδοτικότητα των πόρων, στην άμβλυση των επιπτώσεων, την

προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, την ανθεκτικότητα απέναντι στις καταστροφές καθώς και την ανάπτυξη και εφαρμογή μιας ολιστικής διαχείρισης του κινδύνου καταστροφών σε όλα τα επίπεδα, σύμφωνα με το Πλαίσιο Sendai για τη Μείωση των Κινδύνων από Καταστροφές 2015-2030.

.10 Υποστήριξη των λιγότερο ανεπτυγμένων χωρών, μέσω οικονομικής και τεχνικής βοήθειας για την οικοδόμηση βιώσιμων και ανθεκτικών κτιρίων με τη χρήση τοπικών υλών.

Από τα παραπάνω

- η καθολική προσβασιμότητα σε επαρκή και ασφαλή στέγαση σε δημόσιους χώρους, χώρους πράσινου,
- η δυνατότητα μετακίνησης για όλους,
- η μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των πόλεων,
- η δυνατότητα κατοίκησης στις πόλεις

είναι στοιχεία που θα οριοθετήσουν την παρούσα εργασία στους τομείς της ανάλυσης αλλά και των προτάσεων.

Προκλήσεις των σύγχρονων Πόλεων

Φτώχεια των Μεταφορών

Η φτώχεια στον τομέα των μεταφορών κατά την Υπηρεσία Έρευνας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (EPRS, 2021) αναφέρεται στην έλλειψη επαρκών υπηρεσιών μεταφορών, που είναι απαραίτητες για την πρόσβαση σε γενικές υπηρεσίες και στην εργασία, ή στην αδυναμία πληρωμής για αυτές τις υπηρεσίες μεταφορών. Ο όρος χρησιμοποιείται γενικά για να περιγράψει καταστάσεις κατά τις οποίες οι άνθρωποι δεν έχουν πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες ή στην εργασία λόγω έλλειψης προσιτών ή διαθέσιμων επιλογών μεταφοράς. Ορισμένες από τις συνθήκες, που οδηγούν στη μεταφορική φτώχεια είναι :

1. Ανεπάρκεια διαθεσιμότητας μεταφορικών μέσων
2. Μη προσβασιμότητα στις μεταφορές
3. Αδυναμία κάλυψης του κόστους των μεταφορών
4. Πολύς χρόνος που δαπανάται για ταξίδια

Περιβαλλοντική δικαιοσύνη

Περιβαλλοντική δικαιοσύνη κατά το υπουργείο περιβάλλοντος των Η.Π.Α «είναι η δίκαιη μεταχείριση και η ουσιαστική συμμετοχή όλων των ανθρώπων ανεξαρτήτως φυλής, χρώματος, εθνικής καταγωγής ή εισοδήματος, όσον αφορά την ανάπτυξη, την εφαρμογή και την επιβολή των περιβαλλοντικών νόμων, κανονισμών και πολιτικών».

Η κλιματική αλλαγή, η ρύπανση και μια σειρά από άλλους περιβαλλοντικούς κινδύνους αλλά και τα μέτρα, που ακολουθούνται από την παγκόσμια κοινότητα για την αντιμετώπισή τους, πλήττουν δυσανάλογα τις μεταναστευτικές κοινότητες και τις κοινότητες με χαμηλό εισόδημα. Στον αστικό ιστό στοιχεία όπως η αστική ρύπανση, η έλλειψη αντιπλημμυρικών έργων, αλλά και η προβλεπόμενη απαγόρευση των συμβατικών οχημάτων δημιουργούν ένα τοπίο δυσβάσταχτο κυρίως για πληθυσμούς που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση.

Βιώσιμη πόλη

Η βιώσιμη πόλη σαν έννοια είναι ευκολότερο να προσδιοριστεί μέσω των αποτελεσμάτων, που δύναται να επιφέρει, παρά να περιγραφεί σε έναν ορισμό καθολικό για όλους. Όπως αναφέρουν οι Bulkeley και Betsill, (2005) ότι παρά την σχεδόν καθολική αναγνώριση πως οι βιώσιμες πόλεις είναι επιθυμητός στόχος, υπάρχει λιγότερη βεβαιότητα για το τι μπορεί να σημαίνει στην πράξη. Αυτή η ιδιαιτερότητα προκύπτει πρώτον διότι διαφορετικοί επιστημονικοί-επαγγελματικοί κύκλοι ασχολούνται σε αυτό το πεδίο με αποτέλεσμα ο καθένας να δημιουργεί και μια δικιά του έννοια που τον εξυπηρετεί. Δεύτερον, ενώ στο μεγάλο πρόταγμα μπορεί να υπάρξει διακηρυκτική συμφωνία, τύπου «μια πόλη φιλική στο περιβάλλον και στην κοινωνία» και άλλες αντίστοιχες προτάσεις. Όταν όμως αυτές έρχονται να εξειδικευτούν βρίσκονται σε σκληρές διαφωνίες σε επίπεδο συμφερόντων, τρόπων διεξαγωγής και υλοποίησης. Έτσι, πραγματοποιείται μια κοινωνική πολιτική διαμάχη στο εσωτερικό της. Χαρακτηριστικά αναφέρουν οι Guy και Marvin (1999) ότι στο πλαίσιο των βιώσιμων πόλεων μια ποικιλόμορφη και διευρυμένη ομάδα συμφερόντων μπορεί να εντοπιστεί η καθεμία από τις οποίες αναπτύσσει ανταγωνιστικά οράματα για το τι θα μπορούσε να γίνει μια βιώσιμη πόλη.

Εξαιτίας του ότι ο ορισμός έχει τεχνική αλλά και κοινωνιολογική όψη, υπάρχει πρόβλημα σύνδεσης των δυο παραπάνω με αποτέλεσμα να δημιουργούνται δυο παράλληλοι κόσμοι:

α) ο ένας της βιώσιμης πόλης των τεχνολογικών καινοτομιών, πχ πράσινες μεταφορές έξυπνη πόλη και

β) της βιώσιμης πόλης της αλλαγής συνηθειών και κουλτούρας, μιας πιο φιλοσοφικής προσέγγισης βάζοντας το άτομο ως το στόχο αλλαγής, ώστε να υπάρξει η αλλαγή στην πόλη ή αναδεικνύοντας κοινωνικά κινήματα και τις διεκδικήσεις για της πόλης/

Τα παραπάνω συμπυκνώνονται στο ότι “Η έννοια βιωσιμότητα παρερμηνεύεται όταν αναφέρεται σε τεχνικής φύσεως προϋποθέσεις, παραβλέποντας τα πολιτικά αδιέξοδα. Οι όροι της βιωσιμότητας είναι πολιτικοί. Βιωσιμότητα είναι η αυτοπειθαρχία. Η λιγότερη κατανάλωση. Η ανακύκλωση. Η υπεύθυνη στάση. Η γνώση. Η συμμετοχή στα κοινά. Η συλλογικότητα.” (Βλαστός, 1999, σελ. 5)

Η βιώσιμη πόλη μπορεί καλύτερα να διατυπωθεί ως μια διαδικασία κοινωνικοτεχνικών αλλαγών για την πόλη που διαπνέονται από τον ορισμό της βιώσιμης ανάπτυξης όπως είχε διατυπωθεί στην έκθεση του 87’. Η ύπαρξη των διαφορετικών αναγνώσεων και τροπών είναι μια γόνιμη διαδικασία που στοχεύει στο η επιτηδευμένη ένωση να χρήζει χρησιμότητας, πράγμα που σε κάποιες περιπτώσεις δεν μπορεί να γίνει. Θα μπορούσε ένα πλαίσιο να είναι αυτό που διατυπώνει ότι:

“απαιτείται τόσο η εμβάθυνση της εξειδικευμένης γνώσης σε ορισμένους τομείς, τον σεβασμό και την κατανόηση των διαφορετικών ερευνητικών προσεγγίσεων και παραδόσεων και κάποιων πραγματικά νέων τρόπων εργασίας. Απαιτεί επίσης διαφορετικές συνεργασίες και συνασπισμοί, μεταξύ επιστημόνων, κοινωνικών επιστημόνων, πολιτικών και κοινού” (Katie Williams, 2009)

Έτσι, η βιώσιμη πόλη παίρνει σάρκα και οστά χωρίς να καταπνίγονται οι διαφορετικές προσεγγίσεις .

Συμπαγής πόλη

Η συμπαγής πόλη είναι ένα πολεοδομικό μοντέλο που στην πάροδο των χρόνων έχει ταυτιστεί από μια μερίδα της επιστημονικής κοινότητας με την βιώσιμη πόλη . “Τα χαρακτηριστικά αυτού του ιδεατού πολεοδομικού μοντέλου είναι η κοινωνικά συνεκτική και οικιστικά συμπαγής δομή, η υψηλή πυκνότητα και τα καθορισμένα όρια.” (Μπαρμπόπουλος, Ν. κ.α, 2005). Διαπιστώνουμε ότι αυτή η μορφή της πόλης προσδοκά την κοινωνική συνοχή αλλά και στην ελάττωση χρήσης ιδιωτικών μηχανοκίνητων κάνοντας την χρήση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης πιο προσιτή στους κατοίκους.

Η συμπαγής πόλη επιδρά καταλυτικά στην μείωση του χρόνου των μετακινήσεων εξαιτίας της ανάμιξης των χρήσεων γης αλλά και του συμπαγούς πολεοδομικού μοντέλου που την χαρακτηρίζουν. Αυτό το απόφθεγμα ήταν σημείο τομής για την διαχείριση των μετακινήσεων βάζοντας την σχεδίαση και το πολεοδομικό μοντέλο ως σημαντικούς παράγοντες για τον τρόπο και την μορφή μετακινήσεων εντός της πόλης. Στην πράξη ως παράδειγμα είναι “η δημιουργία τοπικών κέντρων υψηλής έντασης δραστηριοτήτων ως μικρών πόλεων μέσα στις πόλεις, ανήκει στις πολεοδομικές πολιτικές που συνδέουν τη χωροθέτηση δραστηριοτήτων με τη γεωγραφία των δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας”(Βλαστός, 2005 σελ?) Ελαχιστοποιώντας με αυτόν τις μετακινήσεις στο κέντρο των πόλεων.

Βιώσιμη Αστική κινητικότητα

«Ο όρος «Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα» περιγράφει τον στόχο για βιώσιμες συνθήκες μεταφορών και μετακινήσεων στις πόλεις και αντιστοιχεί σε κατευθύνσεις σχεδιασμού των μεταφορικών συστημάτων, που θα εξασφαλίζουν υψηλού επιπέδου μεταφορικές υπηρεσίες βασισμένες στο τρίπτυχο της οικονομικής, περιβαλλοντικής, κοινωνικής βιωσιμότητας. (Μπακογιάννης,2016)

Με οδηγό την βιωσιμότητα και στόχο την συμπαγή πόλη για την αντιμετώπιση των προκλήσεων των σύγχρονων πόλεων, αλλά και για την επίτευξη των στόχων της Agenda 2030, μπορούμε να καταλήξουμε στους παρακάτω στόχους που διαπερνούν την παρούσα εργασία.

- Την ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας και την έξυπνη εφαρμογή της, βασιζόμενη σε γεωχωρικές και συμπεριφορικές αναλύσεις.
- Την δημιουργία ενός οδικού δικτύου που η γεωμετρία του δεν θα αποκλείει άλλες μορφές μετακίνησης όπως του περπατήματος και του ποδηλάτου
- Την δημιουργία ποδηλατικών αξόνων άμεσα συνδεδεμένων με την δημόσια συγκοινωνία
- Την εύρεση λύσεων για την αντιμετώπιση χωρικών γκετοποίησης και απομόνωσης μέσω του δομημένου περιβάλλοντος, έτσι όπως έχει αναπτυχθεί από την κυριαρχία του αμαξιού ως βασικού τρόπου μετακίνησης αφού οι αυτοκινητόδρομοι αποτελούν φυσικά όρια δύσκολης προσπελασιμότητας .

Οι παραπάνω επιδιώξεις είναι τα θεμέλια για την επίτευξη των στόχων για την βιώσιμη πόλη όπως περιγράφονται στην Ατζέντα 2030. Εν συντομία οι στόχοι αυτοί έχουν να κάνουν με την

δυνατότητα της προσπελασιμότητας, την δυνατότητα κατοίκησης, την δυνατότητα προσβασιμότητας, την μείωση μηχανοκίνητων ιδιωτικών οχημάτων, την ενδυνάμωση μέσω μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον και των δημόσιων μεταφορών, την ενίσχυση και προσβασιμότητα σε χώρους πρασίνου. Όλες οι παραπάνω πολιτικές εντάσσονται στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης. Η κοινωνική και περιβαλλοντική δικαιοσύνη βρίσκουν πρόσφορο έδαφος σε μια πόλη συμπαγή, προσπελάσιμη και περιβαλλοντικά βιώσιμη.

Τρόποι, συμπεριφορές και επιλογές μετακίνησης.

Παίρνοντας ως παράδειγμα την κυριαρχία του αμαξιού, βλέπουμε ότι συμπίπτει με την βιομηχανική ανάπτυξη του 1920-30 και την ανάδειξη του τεύλορικής και φορντικής οργάνωσης της παραγωγής. Μικραίνοντας το κόστος παραγωγής του, ώστε να δοθεί σε μεγάλο εύρος καταναλωτών η δυνατότητα αγοράς τους. Αυτό είχε ως επακόλουθο, με συνδυασμό την ευελιξία και την αυτονομία που κερδίζεται από την χρήση του αμαξιού, να γίνουν πολλοί ακόμα και από τα λαϊκά στρώματα κάτοχοι του. Οπότε τα λαϊκά στρώματα καθόρισαν στις πόλεις την παραγωγή και εν τέλη τους ιδίους σαν υποκείμενα.

Δημιουργήθηκε μια πόλη πνιγμένη στο αμάξι. Αντί για δέντρα στην θέση τους, παρκινγκ. Με το μπουτιλιάρισμα να απενεργοποιεί την πόλη, φαίνεται αδιανόητο πως μπορεί ακόμα η αγορά της αυτοκίνησης να είναι δυνατή. Ένας ακόμα παράγοντας, που φωτίζει το τοπίο, είναι αυτό που ονομάζεται car status ένα σύμβολο προκοπής και ανάπτυξης ειδικότερα σε σύγκριση με άλλα μέσα που έχουν το στοιχείο της αναγκαιότητας και όχι της επιλογής. Σύμφωνα με τον Steg (2005) το αυτοκίνητο φαίνεται να είναι σύμβολο κύρους. Αποτελέσματα μελετών παρέχουν στέρεες εμπειρικές αποδείξεις για τη σημασία των μη-οργανικών κινήτρων για τη χρήση του αυτοκινήτου, δηλαδή συμβολικά κίνητρα επηρεάζουν τον τρόπο επιλογής και άλλα κίνητρα μεταφοράς και όχι μόνο ορθολογικά.

Γιατί αντί να περπατήσεις 10 λεπτά επιλέγεις ως μέσο το αμάξι; Γιατί επιλέγεις για μέσο μετακίνησης το αυτοκίνητο αντί του ποδηλάτου σε διαδρομές, που θα διέθετες τον ίδιο χρόνο και εν τέλη γιατί η επιλογή μέσου να είναι παράγοντας των ευκαιριών, που μπορείς να έχεις σε εργασία και κοινωνικοποίηση; Αναπόφευκτα έρχεται το ερώτημα πως παράγονται αυτές οι συμπεριφορές, συνήθειες, επιλογές και οι αποκλεισμοί στην μετακίνηση. Τα παραπάνω ερωτήματα είναι αναγκαία να απαντηθούν για να δούμε πως θα αλλάξει το τοπίο εφόσον έχουν αρνητικό αποτύπωμα. Ακόμα είναι απαραίτητο με κάποιο τρόπο κάποιες από τις μετακινήσεις να

μπορούν να καλυφθούν με βιώσιμο τρόπο από τον συγκοινωνιακό και αστικό σχεδιασμό. Η συμπεριφορική επιστήμη, για την βαθύτερη κατανόηση της συμπεριφοράς μετακίνησης (travel behavior) αλλά και γενικότερα κοινωνιολογικά εργαλεία δίνουν το αναγκαίο θεωρητικό υπόβαθρο ώστε να καταπιαστούμε με αυτά τα ερωτήματα.

Συμπεριφορά μετακίνησης

Κατά την Nancy McGuckin (2017) η μελέτη της Συμπεριφοράς Μετακίνησης περιλαμβάνει την κατανόηση και την ποσοτικοποίηση των επιλογών που κάνουν οι άνθρωποι σχετικά με το πώς, πότε και με ποιον τρόπο ταξιδεύουν και οι οποίες βασίζονται στους συγκεκριμένους περιορισμούς, τις συνήθειες, τις επιλογές, ακόμη και τα πολιτιστικά ή έμφυλα πρότυπα'. Ενώ στον αντίποδα υπάρχει και η άποψη των Barajas κ.α., (2018) ότι η συμπεριφορά μετακίνησης μπορεί να θεωρηθεί ως ένα σύνολο πρακτικών ως απάντηση στη διαθεσιμότητα των μεταφορικών πόρων και ενός υποστηρικτικού πλαισίου που επιτρέπει την πραγματοποίηση μετακινήσεων. Η πρώτη απόπειρα στοχεύει να αναδείξει το πολιτισμικό κοινωνικό υπόβαθρο των συμπεριφορών και των τρόπων μετακίνησης ενώ η δεύτερη αναδεικνύει τις υποδομές και τις πολιτικές στις μεταφορές ως αντίστοιχο παράγοντα.

Έχουν διατυπωθεί κριτικές από τους Goulias, K. G., & Davis, A. W (2021) (ότι πρέπει να γίνουν προσεγγίσεις στην συμπεριφορά μετακίνησης προσανατολισμένες στο σύνολο της ζωής, δηλαδή στις αλληλεξαρτήσεις επιλογών στους τομείς της κατοικίας της ιδιοκτησίας αυτοκινήτου εργασίας, δομής νοικοκυριού, σπουδών και γενικότερων πτυχών. Μια ακόμη διχογνωμία μεταξύ επιστήμων για την προσπάθεια κατανόησης των αποφάσεων είναι κατά πόσο προέρχονται από ορθολογικά οικονομικά κριτήρια - Meyer και Miller που αναφέρονται στο (Αθανασόπουλος, 2009) ή από υποκειμενικές νόρμες, αντιλήψεις για την ικανότητα εκτέλεσης μιας συμπεριφοράς, κοινωνικοπολιτισμικές σχέσεις, ατομικά χαρακτηριστικά το δομημένο και φυσικό περιβάλλον (Handy και Xing, 2011).

Συμπεριφορά μετακίνησης και δομημένο περιβάλλον

Η σχέση συμπεριφοράς μετακίνησης και δομημένου περιβάλλοντος είναι πεδίο ερευνών που κατά την πάροδο του χρόνου έχει βγάλει αρκετά αποφθέγματα. Μια από τις σημαντικότερες έρευνες είναι Travel and the Built Environment A Synthesis των Reid Ewing and Robert Cervero (2001), η οποία μελέτησε ένα μεγάλο αριθμό στατιστικών μελετών, έκρινε την χρησιμότητα τους

αναλύοντας τα δεδομένα και τα μοντέλα που χρησιμοποίησαν. Ενδεικτικά αναφέρουν ότι από όλες τις μεταβλητές ταξιδιού, η επιλογή τρόπου μετακίνησης επηρεάζεται περισσότερο από την τοπική χρήση γης. Η χρήση των μέσων μεταφοράς εξαρτάται κυρίως από τις τοπικές πυκνότητες και δευτερευόντως από το βαθμό ανάμειξης των χρήσεων γης. Το περπάτημα εξαρτάται τόσο από το βαθμό ανάμειξης των χρήσεων γης όσο και από τις τοπικές πυκνότητες. Ενώ για το οδικό δίκτυο συνεχίζουν “Τα δίκτυα δρόμων που μοιάζουν με πλέγμα βελτιώνουν την προσέγγιση με τα πόδια προσφέροντας σχετικά άμεσες διαδρομές και εναλλακτικές λύσεις για τη μετακίνηση κατά μήκος δρόμων υψηλής ταχύτητας μεγάλου κυκλοφοριακού φόρτου”. Ενώ καταλήγουν, δεδομένων των διαφορετικών δεικτών που εξετάστηκαν και των μικτών αποτελεσμάτων, τι ακριβώς συνιστά φιλικότητα προς το περπάτημα ή την ποιότητα του περπατήματος παραμένει ασαφής, και η σχέση της με τις επιλογές μετακίνησης παραμένει εξίσου ασαφής.

Στον αντίποδα, αποτελέσματα που έχουν παραχθεί όπως ότι κάτοικοι με χαμηλότερο εισόδημα μπορεί να περπατούν περισσότερο ανεξαρτήτως του αστικού σχεδιασμού της γειτονιάς (Boarnet & Forsyth, 2011) και ότι μόλις οι άνθρωποι αποκτήσουν αυτοκίνητο, τείνουν να το χρησιμοποιούν E. T. Verhoef και Bert van Wee (2010). Αναδεικνύουν ένα ακόμα αριθμό παραγόντων όπως : το car status η εργασία, η εθνικότητα με αποτέλεσμα να πρέπει δούμε την σχέση του δομημένου περιβάλλοντος και την κουλτούρα κινητικότητας υπό το πρίσμα των κοινωνικοπολιτικών σχέσεων που τις διαπερνούν.

Δομημένο περιβάλλον και μετανάστες

Η σχολή του Σικάγο είχε εισάγει ένα μοντέλο αφομοίωσης των ροών οι οποίες εισέρχονται στην πόλη, στο οποίο το κέντρο της πόλης λειτουργεί ως γεωγραφική είσοδος και τα προάστια ως τελικός προορισμός, ως ένας τόπος εκπλήρωσης και επιτυχίας. Σύγχρονες αναλύσεις με αφορμή τις ροές των μεταναστών στις πόλεις ειδικότερα της Νότιας Ευρώπης έχουν διακρίνει έναν μετασχηματισμό προς μια πόλη, που την διακρίνει ο κατακερματισμός και οι διάχυτες μορφές διαχωρισμού κατοικίας και στο κέντρο και στα προάστια της. Αυτός ο μετασχηματισμός διαφαίνεται από τον τρόπο κατοίκησης και διαμετακόμισης των μεταναστών, αλλά προκύπτει από την εξέλιξη της οικονομίας που σηματοδοτείται από την τριτογενοποίηση παραγωγής και κατακερματισμού της εργασίας ώστε να διαφαίνεται και στον χώρο. Μια ακόμη διαπίστωση αυτής της διαδικασίας είναι η δημιουργία εθνικών θυλάκων εντός των πόλεων. Οι Paul Knox και Steven pinch στο βιβλίο τους Κοινωνική γεωγραφία των πόλεων αυτή τη διαδικασία της χωρικής

συγκέντρωσης την ονομάζουν συσπείρωση, η οποία έχει ως στόχο την άμυνα, την υποστήριξη, την διατήρηση και την επίθεση. Την άμυνα απέναντι στις διακρίσεις που υφίστανται, την υποστήριξη μέσω των άτυπων δικτύων αλληλοβοήθειας για την εύρεση εργασίας μέχρι την δυνατότητα κάλυψης τελετουργιών της θρησκευτικής πίστης τους. Τη διατήρηση της πολιτισμικής τους ταυτότητας, που αποτελεί προϋπόθεση ώστε να μπορέσουν οι δύο προηγούμενες λειτουργίες να υπάρξουν. Και η επίθεση αρχικά σαν εκλογική ομάδα σε συγκεκριμένο χώρο για την τοπική αυτοδιοίκηση αλλά και για την δυνατότητα διεκδίκησης αιτημάτων για τον χώρο και την εργασία.

Μια ακόμη αντίληψη για τα αίτια της δημιουργίας μεταναστευτικών γειτονιών είναι αυτή των John και Leatrice MacDonald (1966) στη οποία ανέπτυξαν την ιδέα της αλυσόδετης μετανάστευσης και τις σχέσεις της με την δημιουργία εθνικών γειτονιών. Συγκεκριμένα αναφέρουν ότι εξαιτίας των ισχυρών δεσμών, που προϋπήρχαν στις χώρες προέλευσης υπήρξε ανατροφοδότηση πληροφοριών για την μετανάστευση τους και αλληλεγγύη όταν κατάφεραν να φτάσουν στη χώρα επιλογής. Αφήνοντας την επιλογή του τόπου στο πεδίο των συγκυρίων που καθορίστηκαν από τα εθνικά κοινωνικά δίκτυα.

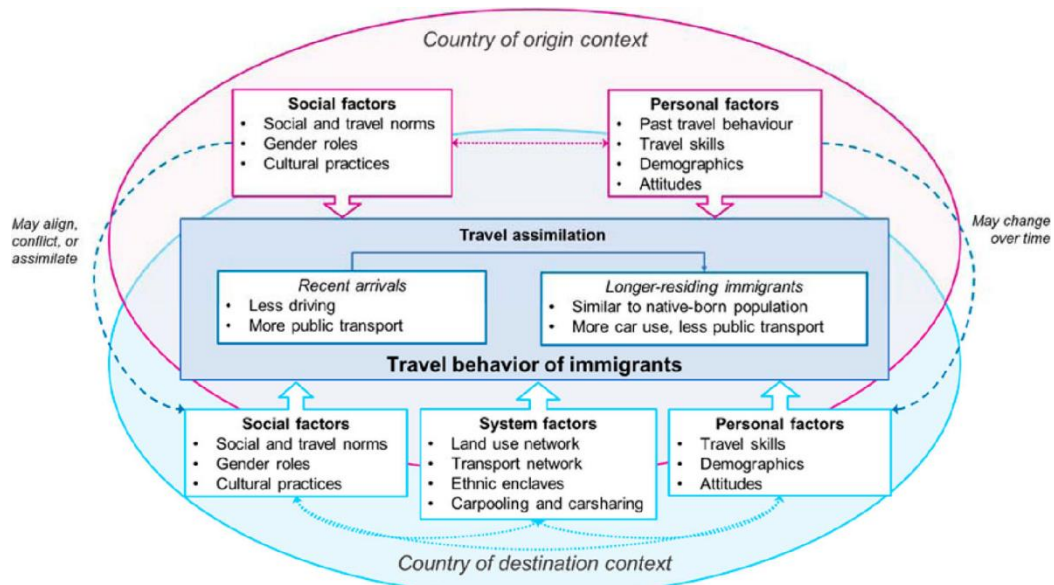
Συμπεριφορά μετακίνησης των μεταναστών

Πλήθος μελετών και ερευνών έχουν συλλέξει ένα μεγάλο αριθμό δεδομένων, που αναδεικνύουν την ύπαρξη επηρεασμού της φυλετικής και μεταναστευτικής ταυτότητας στη συμπεριφορά μετακίνησης. Μια από αυτές των Liu and Painter (2012) αναφέρουν ότι η κατοικία σε θύλακες μεταναστών αντανακλάται στη συμπεριφορά των μετακινήσεων: Συνδέεται με χαμηλότερα ποσοστά οδήγησης, περισσότερα δρομολόγια με κοινό αυτοκίνητο και μεγαλύτερη χρήση μέσων μεταφοράς. Οι περισσότερες μελέτες έχουν γίνει με μικρό δείγμα συμμετεχόντων και εξειδικευμένα σε ένα συγκεκριμένο σώμα, που οφείλεται στην κυρίαρχη αντίληψη που διαπνέει τις μεγάλες έρευνες στις μεταφορές ότι η εθνική και μεταναστευτική ταυτότητα δεν επηρεάζει την συμπεριφορά μετακίνησης έτσι ώστε να μην συλλέγεται καν σαν δεδομένο σε αυτές (Karner and Niemeier, 2013) με αποτέλεσμα να μένει αναξιοποίητο ένα μεγάλο υλικό.

Η σχέση της συμπεριφοράς μετακίνησης και μεταναστευτικής ταυτότητας εκτός από τις μελέτες στηρίζεται και στο εννοιολογικό μοντέλο όπως έχει διατυπωθεί από τον Barajas (2016) ότι οι ατομικοί παράγοντες, όπως τα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά και οι περιορισμοί, οι στάσεις και οι αντιλήψεις απέναντι στις μεταφορές, τα χαρακτηριστικά των χρήσεων γης, τα

κοινωνικά δίκτυα και η αστική μορφή μαζί με το φυσικό περιβάλλον είναι αλληλένδετα και επηρεάζουν το ένα το άλλο, άρα και η μεταναστευτική και εθνική ταυτότητα να είναι κομμάτι της παραπάνω σχέσης .

Στην βιβλιογραφική έρευνα με τίτλο *What do we know about immigrants' travel behaviour? A systematic literature review and proposed conceptual framework* των Alexa Delbosc & Rahman Shafi (2023) αναλύθηκαν 50 έρευνες με θεματολογία την συμπεριφορά μετακίνησης κατέληξαν στο παρακάτω μοντέλο (Εικόνα 1) που δείχνει πως συντελείται η συμπεριφορά μετακίνησης των μεταναστών ανεξαρτήτως χώρας. Συγκεκριμένα καθορίζεται από κοινωνικούς και προσωπικούς παράγοντες στην χώρα καταγωγής, αλλά και αντίστοιχα στην χώρα προέλευσης με πρόσθετο παράγοντα το δομημένο περιβάλλον ώστε τα παρακάτω να καταλήγουν στην συμπεριφορά μετακίνησης των μεταναστών, που χαρακτηρίζεται από μετακίνηση μέσω M.M.M. Το πρώτο καιρό και καθώς περνάει ο καιρός αφομοιώνονται στους κυρίαρχους τρόπους μετακίνησης.



Εικόνα 1 Μοντέλο συμπεριφοράς μετακίνησής μεταναστών των Alexa Delbosc & Rahman Shafi (2023)

Βιβλιογραφία

Barajas, J., Chatman, D., & Weinstein Agrawal, A. (2018). Immigration, Income, and Public Transit Perceptions: Findings from an Intercept Survey. *Journal of Public Transportation*, 21(2), 1–18. <https://doi.org/10.5038/2375-0901.21.2.1>

Barajas, J. 2016 . Making invisible riders visible: Motivations for bicycling and public transit use among Latino immigrants.

Boarnet, M. G., Forsyth, A., Day, K., & Oakes, J. M. (2011). The Street Level Built Environment and Physical Activity and Walking. *Environment and Behavior*, 43(6), 735–775. <https://doi.org/10.1177/0013916510379760>

Bulkeley, H., & Betsill, M. (2005). Rethinking Sustainable Cities: Multilevel Governance and the “Urban” Politics of Climate Change. *Environmental Politics*, 14(1), 42–63. <https://doi.org/10.1080/0964401042000310178>

Delbosc, A., & Shafi, R. (2023). What do we know about immigrants’ travel behavior? A systematic literature review and proposed conceptual framework. *Transport Reviews*, Code=ttrv20, 1–21. <https://doi.org/10.1080/01441647.2023.2179683>

Ewing, R., & Cervero, R. (2001). Travel and the Built Environment: A Synthesis. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1780(1), 87–114. <https://doi.org/10.3141/1780-10>

Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the Built Environment. *Journal of the American Planning Association*, 76(3), 265–294. <https://doi.org/10.1080/01944361003766766>

Goulias, K. G., & Davis, A. W. (2020). *Mapping the travel behavior genome*. Amsterdam, Netherlands Elsevier.

Guy, S., & Marvin, S. (1999). Understanding Sustainable Cities: Competing Urban Futures. *European Urban and Regional Studies*, 6(3), 268–275. <https://doi.org/10.1177/096977649900600307>

MacDonald, J. S., & MacDonald, L. D. (1964). Chain Migration Ethnic Neighborhood Formation and Social Networks. *The Milbank Memorial Fund Quarterly*, 42(1), 82. <https://doi.org/10.2307/3348581>

Handy, Susan L., and Yan Xing. “Factors Correlated with Bicycle Commuting: A Study in Six Small U.S. Cities.” *International Journal of Sustainable Transportation*, vol. 5, no. 2, 4 Jan. 2011, pp. 91–110, <https://doi.org/10.1080/15568310903514789>. Accessed 24 Dec. 2020.

Van Acker, V., & Witlox, F. (2010). Car ownership as a mediating variable in car travel behaviour research using a structural equation modeling approach to identify its dual relationship. *Journal of Transport Geography*, 18(1), 65–74. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.05.006>

Williams, K. (2009). Sustainable cities: research and practice challenges. *International Journal of Urban Sustainable Development*, 1(1-2), 128–132. <https://doi.org/10.1080/19463131003654863>

Liu, Cathy Yang, and Gary Painter. “Travel Behavior among Latino Immigrants.” *Journal of Planning Education and Research*, vol. 32, no. 1, 5 Oct. 2011, pp. 62–80, <https://doi.org/10.1177/0739456x11422070>.

Steg, Linda. “Car Use: Lust and Must. Instrumental, Symbolic and Affective Motives for Car Use.” *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 39, no. 2-3, Feb. 2005, pp. 147–162, www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856404001016, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.07.001>.

Unite Nation , (2015), Resolution adopted by the General Assembly on 25 September 2015\\

Zhang, Y., van Dijk, T., & Wagenaar, C. (2022). How the Built Environment Promotes Residents’ Physical Activity: The Importance of a Holistic People-Centered Perspective. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 19(9), 5595. <https://doi.org/10.3390/ijerph19095595>

Μπακογιάννης,Ε (2016) Οδηγίες για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Ηλεκτρονική έκδοση, Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας

Βλαστός, Θ Τα όρια του περπατήματος

Βλαστός, Θ., ‘Σχεδιάζοντας τις πόλεις του 21ου αιώνα. Οι Χάρτες των Αθηνών του 1933 και του 1998. Ρήξεις και συνέχειες’, ‘Αρχιτεκτονικά Θέματα – Architecture in Greece’, 33 / 1999, σελ. 21-23.

Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος, *Προς μία μέθοδο ένταξης των πολιτών στο σχεδιασμό έργων βιώσιμης αστικής κινητικότητας*. 8 July 2014, <https://doi.org/10.12681/eadd/18574>. Accessed 15 Oct. 2023.

EPRS | European Parliamentary Research Service Author: Monika Kiss, Members' Research Service PE 738.181 – October 2022

Web sites

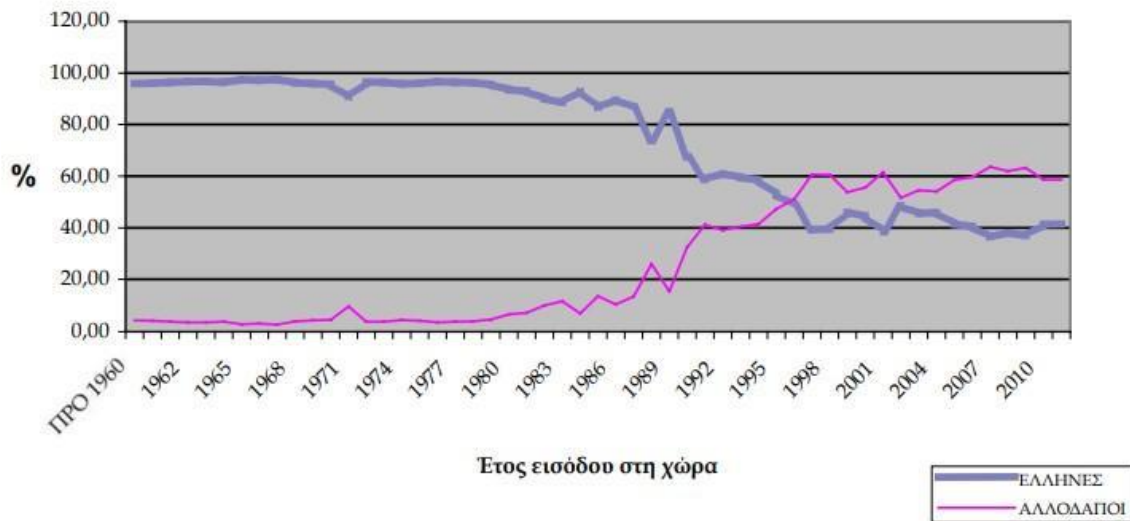
<https://unric.org/el/17-%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%87%CE%BF%CE%B9-%CE%B2%CE%B9%CF%89%CF%83%CE%B9%CE%BC%CE%B7%CF%83-%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CF%80%CF%84%CF%85%CE%BE%CE%B7%CF%83/>

<https://www.clientearth.org/latest/latest-updates/stories/what-is-environmental-justice/>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Εισαγωγή

Στην καταγραφές του 1981 και 1991 το 2% του συνολικού πληθυσμού ήταν αλλοδαποί ενώ στην καταγραφή του 2001 τετραπλασιάστηκε ο πληθυσμός φτάνοντας με τα τελευταία έγκυρα στοιχεία του 2011 με 90.000 νόμιμους μετανάστες. Σήμερα ο πληθυσμός μας, με δεδομένα τα αρνητικά πρόσημα του φυσικού ισοζυγίου και τις αλλαγές των προσήμων των μεταναστευτικών ισοζυγίων την τελευταία δεκαετία, υπολείπεται αυτού της 1/1/2011 κατά 400.000 χιλ περίπου, με τους αλλοδαπούς να αποτελούν το 8,5% του συνόλου (Κοζαμάνης, 2015). Συνολικά 2.037.196, δηλαδή ποσοστό 18,8%, των μόνιμων κατοίκων δήλωσαν ότι εγκαταστάθηκαν στην Ελλάδα προερχόμενοι από χώρα εξωτερικού, όπου διέμεναν για τουλάχιστον ένα (1) έτος, από τους οποίους ποσοστό 68,8% ήρθαν στην Ελλάδα τα έτη 1990 και μετά (ΕΛΣΤΑΤ 2011 απογραφή πληθυσμού -κατοίκων).



Διάγραμμα 2.1 Χρονικό εισόδων και εξόδων στην Ελλάδα(ΕΛΣΤΑΤ 2001-2011)

Τις πρώτες δεκαετίες μεγάλο ποσοστό μεταναστών ήταν από χώρες των Βαλκανίων και της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, ενώ τις τελευταίες δεκαετίες από χώρες της Ανατολικής Μεσογείου-Μέσης Ανατολής και Ασίας όπως φαίνεται και από τον πίνακα 1. Οι μεγαλύτερες εθνικές ομάδες είναι αυτών των Αλβανών με 481.000 πληθυσμό, Βουλγάρων με 75.000 ενώ από χώρες της Ασίας είναι 138.300. Οι μετανάστες με τα μη απαραίτητα έγγραφα προέρχονται κυρίως από την Συρία, το Αφγανιστάν και το Ιράκ όπως διαφαίνονται από τις αφίξεις.

	1981	1981	1991	1991	2001	2001	2011	2011
Υπηκοότητα	Σύνολο	(%)	Σύνολο	(%)	Σύνολο	(%)	Σύνολο	(%)
Σύνολο	9.739,6	100	10.259,9	100	10.934,1	100	10.816,3	100
Ελληνική*	9.559,0	98,2**	10.092,6	98,4**	10.171,9	93,0**	9.904,3	91,6**
Μη ελληνική	180,6	1,9**	167,3	1,6**	762,2	7,0**	912,0	8,4**
Ξένη	176,1	1,8**	166,0	1,6**	761,8	7,0**	905,3	8,4
Αδιευκρίνιστη/Χωρίς υπηκοότητα	4,5	0,1**	1,2	0,0**	0,4	0,0**	6,7	0,1
Πλέον ανεπτυγμένες χώρες	115,4	65,5***	76,3	45,9***	99,6	13,1***	90,7	7,8***
Σύνολο χωρών μελών της ΕΕ (15)	59,5	51,5	35,3	46,3	46,9	47,0	44,7	63,1
Κύπρος	19,3	16,8	14,7	19,2	17,4	17,5	14,4	20,4
Αυστραλία	7,0	6,1	6,3	8,3	8,8	8,8	1,9	2,7
Αμερικανική (ΗΠΑ)	23,7	20,5	13,9	18,3	18,1	18,2	5,8	8,2
Καναδική	4,1	3,6	4,7	6,2	6,0	6,07	1,5	2,1
Λοιπές Ανεπτυγμένες χώρες (εκτός των πρώην σοσιαλιστικών χωρών που αποτελούν μέλη της ΕΕ 27)	1,8	1,5	1,4	1,8	2,4	2,4	2,6	3,6
Βαλκάνια	5,8	3,3***	26,2	15,2***	500,2	65,7***	609,0	67,3***
Αλβανική	3,6	61,2	20,6	78,4	438,0	87,6	480,9	79,0
Βουλγαρική	0,8	13,9	2,4	9,2	35,1	7,0	75,9	12,5
Ρουμανική	0,6	10,4	1,9	7,3	22,0	4,4	46,5	7,6
Γιουγκοσλαβική (Σερβία και Μαυροβούνιο το 2001)	0,8	14,5	1,3	5,1	3,8	0,8	3,7	0,6
ΠΓΔΜ	-	-	-	-	0,7	0,2	1,5	0,3
Κροατία	-	-	-	-	0,2	0,0	0,2	0,0
Βοσνία-Ερζεγοβίνη	-	-	-	-	0,3	0,1	0,3	0,1
Πρώην ανατολικές χώρες εκτός Βαλκανίων	3,6	2,1***	25,0	15,1***	51,6	6,8***	58,6	6,5***
Πολωνική	0,5	14,4	9,6	38,5	12,8	24,8	14,1	24,1
Ουγγρική	0,2	6,5	0,3	1,2	0,5	1,0	0,7	1,3
Τσεχοσλοβακική (Τσεχία και Σλοβακία στο 2001)	0,2	6,8	0,7	3,0	1,0	2,0	1,6	2,7
Ρωσική (Ε.Σ.Σ.Δ. και Ρωσική Ομοσπονδία το 2001)	1,5	41,7	12,9	51,6	17,5	34,0	13,8	23,6
Άλλες Ευρωπαϊκές πρώην σοσιαλιστικές χώρες	1,1	30,6	1,5	5,8	19,7	38,2	28,4	48,4
Λοιπές (λιγότερο ανεπτυγμένες) χώρες	51,2	29,1***	39,8***	23,9	110,3	14,5***	166,8	18,4***
Ασία	42,0	81,9	28.812	72,5	91,1	82,6	138,3	82,9
Αφρική	6,7	13,0	8.726	22,0	15,7	14,2	25,9	15,5
Αμερική	2,2	4,3	2.022	5,1	3,2	2,9	2,6	1,5
Ωκεανία	0,4	0,8	193	0,5	0,3	0,3	0,1	0,1

Πίνακας 2.1 Εισδοχές ανά εθνικότητα 2001-2011 (Οι μεταναστευτικές εισροές στην Ελλάδα την τελευταία δεκαετία: ένταση και βασικά χαρακτηριστικά των παρατύπων εισερχομένων ως και των αιτούντων άσυλο)

Κυρίαρχα και τις τέσσερις δεκαετίες εισδοχών η διέλευση των μεταναστών γινόταν παράτυπα και σε ένα μεταγενέστερο χρόνο οι μετανάστες νομιμοποιούνταν. Αυτό το χαρακτηριστικό συγχρόνως με τις εκκρεμείς ή αρνητικές απαντήσεις ασύλου προσφύγων, ειδικότερα τα τελευταία χρόνια, δημιουργεί ένα πληθυσμό που ενώ βρίσκεται στις πόλεις, δουλεύει και καταναλώνει, δεν εμπεριέχεται σε στατιστικές εκτός αυτών των αφίξεων, που όμως δεν μπορούν να είναι αξιόπιστες, αφού πολλοί από αυτούς έχουν φύγει παράτυπα από την Ελλάδα. Μέχρι το 2015 οι παράτυπες αφίξεις ανερχόντουσαν στο 1.820.491 (υπουργείο εσωτερικών 2015), εκτιμάται ότι στη τελευταία απογραφή ο νόμιμος πληθυσμός τους θα φτάσει στο 2% του συνολικού πληθυσμού Κοτζαμάνης (2015). Η συνθήκη αυτή δυσκολεύει την κατανόηση του μεταναστευτικού φαινομένου και την ανάλυση τους ειδικότερα όταν προσδοκάτε η διερεύνηση της ύπαρξης και λειτουργίας εθνικών θυλάκων -δικτύων και η συσχέτιση πολιτισμικού υποβάθρου με την μετακίνηση.

Υπηκοότητες	2006	2007	2008	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-11	%	2012-15	%	2006-15	%
Σύριοι	299	234	451	851	1522	7927	8517	32520	499495	3797	0,53	548459	49,48	552256	30,34
Αφγανοί	5260	11611	25577	28299	28528	16584	6412	12901	213267	117103	16,45	249164	22,48	366267	20,12
Ιρακίνοι	8157	12549	15940	4968	2863	2212	700	1023	91769	52139	7,32	95704	8,63	147843	8,12
Πακιστανοί	3350	2834	5512	8830	19975	11136	3982	3621	27261	45355	6,37	46000	4,15	91355	5,02
Ιρανοί	1059	515	700	1133	959	692	317	245	23155	4873	0,68	24409	2,20	29282	1,61
Αλγερινοί, Μαροκίνοι, Τυνήσιοι	716	352	432	9969	9898	7428	980	502	9533	22005	3,09	18443	1,66	40448	2,22
Ασία	8178	9691	13453	15259	12605	12378	3253	3436	17155	77642	10,91	36222	3,27	113864	6,25
Αφρική	4149	5505	9813	10804	9339	6564	2850	5445	11519	49945	7,01	26378	2,38	76323	4,19
Ευρώπη	63011	68345	74045	51151	12436	11256	15832	17256	17606	334014	46,91	61950	5,59	395964	21,75
Λοποί	1060	728	414	1260	1243	701	159	214	711	5104	0,72	1785	0,16	6889	0,38
ΣΥΝΟΛΟ	95239	112364	146337	132524	99368	76878	43002	77163	911471	711977	100,00	1108514	100,00	1820491	100,00

Πηγή: Υπουργείο Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, Ελληνική Αστυνομία, Κέντρο Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Συνόρων και Μετανάστευσης, Διεύθυνση Προστασίας Συνόρων, ίδιοι υπολογισμοί

Πίνακας 2.2 Παράτυπες αφίξεις περίοδο 2004-2015 (Υπουργείο εσωτερικών 2015)

Οι παρατεταμένες οικονομικές κρίσεις των προηγούμενων χρονών ανάγκασαν μεγάλο πληθυσμό, που ζούσε στην Ελλάδα να μεταναστεύσει προσδοκώντας ένα σταθερό περιβάλλον για την οικονομική ευημερία του. Εκτιμάται από το Υπουργείο Μετανάστευσης (2019) ότι ο αριθμός των μεταναστών είναι στους 350.000 με 400.000 και το 67% αυτών με ανώτατη εκπαίδευση. Συγχρόνως διαφαίνονται κινήσεις μετεγκατάστασης αλλοδαπών, που είχαν εισέλθει στις δεκαετίες του '90 και 2000 και χαρακτηρίζονται με υψηλή τεχνική κατάρτιση σε χειρωνακτικές εργασίες .

Τα παραπάνω, σε συνδυασμό με την υπογεννητικότητα, όπως φαίνεται στις τελευταίες μελέτες δημιουργούν προβληματισμούς και ερωτήματα για την δημογραφία των επόμενων χρόνων στην Ελλάδα, ειδικά για τον παραγωγικό πληθυσμό. Σύμφωνα με την μελέτη ο πληθυσμός της Ελλάδας στον ορίζοντα του 2050 του Βύρωνα Κοζαμάνη, ανεξαρτήτως σεναρίου, εντοπίζεται μείωση του πληθυσμού. Η μείωση αυτή θα κυμαίνεται από 0.8 έως 2.5 εκατ. στις ηλικίες 15-64. Οι ηλικίες αυτές είναι εν δυνάμει ο παραγωγικός πληθυσμός, ο οποίος θα φτάσει στο 56.5 % με 54% του πληθυσμού. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι όλα τα σενάρια υπολογίστηκαν με εισδοχές μεταναστών, αν μηδενιστούν αυτές τότε τα επακόλουθα θα είναι δυσμενή. Η μείωση του παραγωγικού πληθυσμού με την ταυτόχρονη αύξηση των ηλικιωμένων θα εντείνει την χαμηλή παραγωγικότητα της ελληνικής οικονομίας και την αύξηση των φορολογικών εισδοχών λόγω κάλυψης και περισσότερο δημόσιων παροχών για το ενεργό πληθυσμό.

	Εισοδοι (σύνολο)	Έλληνες	Αλλοδαποί	Εξόδιο	Ισοζύγιο
2008	66529	25070	41459	43044	23485
2009	58613	22790	35823	43686	14927
2010	60462	25078	35384	62041	-1579
2011	60089	27043	33046	92404	-32315
2012	58200	26194	32006	124694	-66494
2013	57946	26644	31302	117094	-59148
2014	59016	29503	29510	106804	-47788

Πίνακας 2.3 Είσοδοι και έξοδοι πληθυσμών από την Ελλάδα(Κοτζαμάνης, 2020)

Η μελέτη του Κοτζαμάνη για τις δημογραφικές εξελίξεις και προκλήσεις έρχεται στο συμπέρασμα ότι η καθαρή μετανάστευση θα προσδιορίσει καθοριστικά το εύρος της όποιας μείωσης του πληθυσμού τη χώρας μας την επόμενη τριακονταετία και ότι το ισοζύγιο θανάτων γεννήσεων δεν πρόκειται να αλλάξει τα επόμενα χρόνια (Κοτζαμάνης κ.α. 2020, σελ 52).

Οι μεταναστευτικές εισροές όπως διαφαίνεται είναι μια αναγκαία συνθήκη για το ελληνικό κράτος τουλάχιστον σε ορίζοντα χρόνων και με το συνδυασμό των προσφυγικών διελεύσεων εξαιτίας εμπόλεμων καταστάσεων σε κοντινές χώρες. Τα παραπάνω παγιώνουν την Ελλάδα σε χώρα εισδοχής για τα επόμενα χρόνια. Αυτή η συνθήκη δημιουργεί ερωτήματα για τους τρόπους ένταξης κατανόησης και στήριξης αυτών των πληθυσμών αναδεικνύοντας την σημαντικότητα δημιουργίας στρατηγικού σχεδιασμού σε όλα τα επίπεδα της κοινωνίας προς αυτούς τους στόχους. Όμοιες προκλήσεις έχει και η Ευρωπαϊκή Ένωση να ανταπεξέλθει και εφόσον η κύρια πύλη εισδοχής είναι η Ελλάδα την καθιστά ως ιδανικό τόπο μελέτης των διαδικασιών ενσωμάτωσης τους και των τρόπων ζωής, που δημιουργούν με σκοπό την βέλτιστη ενσωμάτωση στην ενδοχώρα της Ευρώπης.

	Σύνολο	Έλληνες	Αλλοδαποί	Αλβανία	Βουλγαρία	Ουκρανία	Πολωνία	Πακιστάν	Φίλιππίνες
0-14 %	15,2	15,1	16,6	21,3	8,7	8,2	13,5	1,8	9,0
15-44 %	44,3	42,7	65,7	65,3	66,8	67,4	73,6	89,2	71,3
45-64 %	23,8	24,5	14,2	10,9	22,8	23,6	12,2	8,6	18,8
65+ %	16,7	17,7	3,5	2,4	1,7	0,9	0,7	0,4	1,0
Δ. Γήρανσης	110,01	117,37	21,04	11,24	19,49	10,55	4,92	20,69	11,03
Δ. Εξάρτησης	46,85	48,77	25,23	31,14	11,66	9,98	16,43	2,25	11,04

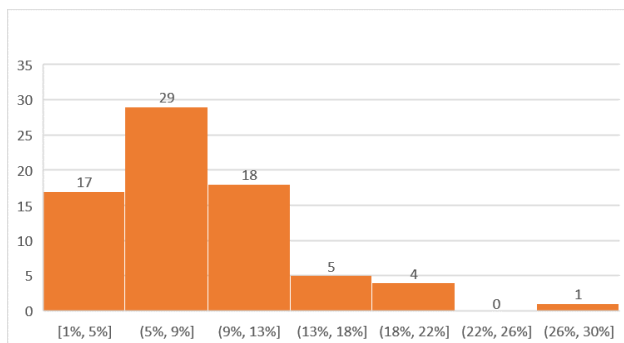
Πίνακας 2.4 Κατανομή ανά ηλικιακή ομάδα των Ελλήνων , των Αλλοδαπών (ΕΛΣΤΑΤ 2001-2011)

Οι μετανάστες στον Ελλαδικό χώρο.

Η κατανομή των μεταναστών στο χώρο και η εθνική διαστρωμάτωση είναι δύο δείκτες που προσανατολίζουν την περαιτέρω διερεύνηση για ύπαρξη εθνικών θυλάκων και δικτύων, την σχέση τους με τομείς και θέσεις εργασίας και γενικότερα των αποφάσεων κατοίκησης σε ένα συγκεκριμένο τόπο. Εργαλεία βασικά για την κατανόηση της μετανάστευσης στην Ελλάδα και της μεταναστευτικής ταυτότητας.

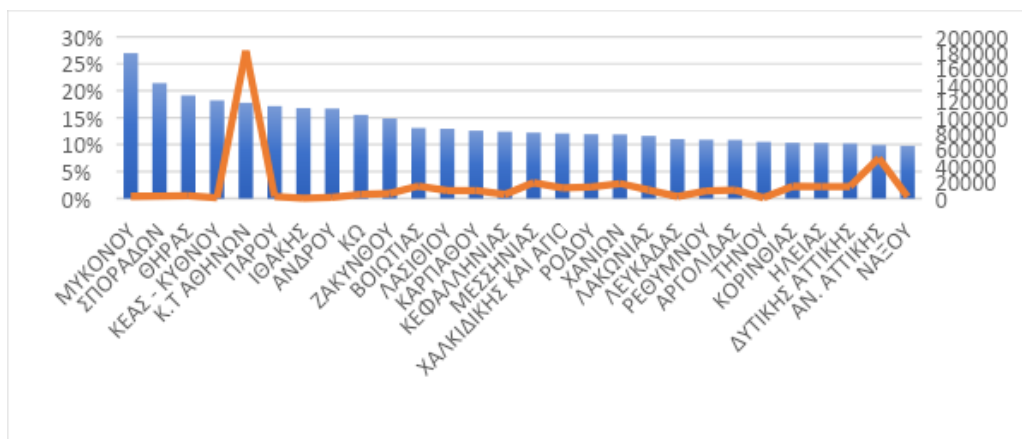
Με βάση τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ από την απογραφή του 2011 και μετά από επεξεργασία και ποσοτικοποίηση τους, έχουν εξαχθεί κάποια χωρικά συμπεράσματα και προβληματισμοί. Πρέπει να σημειωθεί ότι στα στοιχεία που συλλέχθηκαν από την ΕΛΣΤΑΤ συμμετέχουν άτομα με δύο υπηκοότητες, την Ελληνική και μια ακόμα που δεν αναφέρεται. Αυτό το τελευταίο αποτελεί παράγοντα που δεν βοηθά στην πλήρη καταγραφή των μεταναστών αφού αρκετοί από αυτούς μετά την πάροδο του χρόνου έχουν και τις δύο.

Διαφαίνεται μια ανισότητα, στην διασπορά αλλοδαπών στον Ελλαδικό χώρο με την Μακεδονία, Ήπειρο και Θράκη να έχουν αισθητά χαμηλά ποσοστά σε σύγκριση με αυτά της Στερεάς Ελλάδας, Πελοποννήσου, Κρήτης και Νήσων, που κυμαίνονται στο 12% του πληθυσμού. Παράγοντες όπως οι ανάγκες της παραγωγής, τα κοινωνικά δίκτυα που έχουν αναπτυχθεί, ενδεχομένως να δίνουν απάντηση στις αιτίες της ανισότητας και η περαιτέρω ανάλυσή τους είναι αναγκαία. Από το Διάγραμμα 2.2 αντιλαμβανόμαστε ότι υπάρχουν τέσσερις βασικές ομάδες Περιφερειακών Ενοτήτων με την μεγαλύτερη να είναι αυτή με ποσοστό μεταναστών μεταξύ 5%-9% ενώ οι τέταρτες σε αριθμό είναι οι Περιφερειακές Ενότητες με ποσοστό μεταναστών από 13% μέχρι 26%. Ενώ διαπιστώνεται μια ισορροπημένη κατανομή στον χώρο, η τέταρτη ομάδα ξεφεύγει από αυτήν, οπότε αποτελεί η ομάδα αυτή των Περιφερειακών Ενοτήτων προτεραιότητα για περαιτέρω ανάλυση για τον εντοπισμό εν δυνάμει χωρικών πόλων έλξης, τυχόν σημαντικών εθνικών κοινοτήτων.



Διαγραμμα 2.2 Ομαδοποίηση περιφερειακών ενότητων ανα ποσοστά

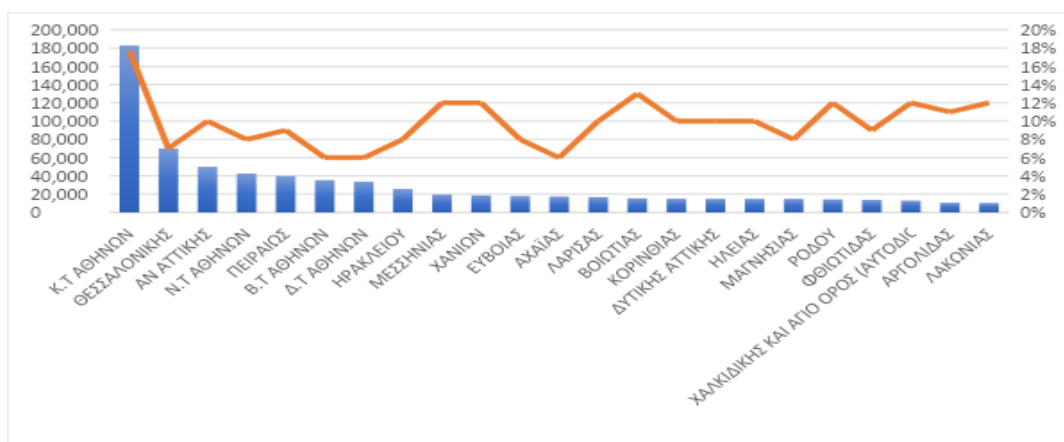
Στο Διάγραμμα 2.3 απεικονίζονται οι περιφερειακές ενότητες που έχουν ποσοστά πάνω από 10% μεταναστών στον πληθυσμό τους. Στα μεγάλα ποσοστά κυριαρχούν οι Περιφερειακές Ενότητες Νήσων, Πελοποννήσου, Κρήτης και Αττικής με το μεγαλύτερο αυτών να είναι της Μυκόνου με ποσοστό μεταναστών 27%. Τα μεγάλα ποσοστά στα νησιά των Κυκλάδων και Επτανήσων ενδέχεται να οφείλεται στην κυριαρχία της τουριστικής οικονομίας, οπότε βασίζεται σε εποχιακή εργασία και δεν υπάρχουν δυνατότητες κάλυψης σε εργασία για όλο τον χρόνο. Συγκεκριμένα πρέπει να διερευνηθεί για τον πληθυσμό των μεταναστών κατά πόσο καλύπτουν θέσεις εργασίας που έχουν εγκαταλειφθεί από τον ντόπιο πληθυσμό ή δεν είχε την τεχνική κατάρτιση να την καλύψει. Όταν 2 στους 10 είναι μετανάστες έχει αξία να δούμε την εξέλιξη στα επόμενα χρόνια, τους τρόπους ενσωμάτωσης και τη πολιτισμική σύνθεση που θα υπάρχει. Ο μικρός αριθμός που παρατηρείται στη γενική εικόνα μπορεί να μην μικραίνει την σημαντικότητα του ποσοστού, όμως το πλήθος έχει σημασία στην χωρική πυκνότητα. Παράγοντας καθαριστικός για την δημιουργία ισχυρών εθνικών θυλάκων και για την συνύπαρξη διαφορετικών εθνικών κοινοτήτων. Είναι σημαντικό για την κατανόηση της διαπολιτισμικής διαβίωσης αλλά και της δημιουργίας μιας μεταναστευτικής ταυτότητας από την σύνθεση πολιτισμών.



Διάγραμμα 2. 3 Ποσοστά μεταναστών με αντιπαραβολή τον πληθυσμό τους ανά Περιφερειακές ενότητες

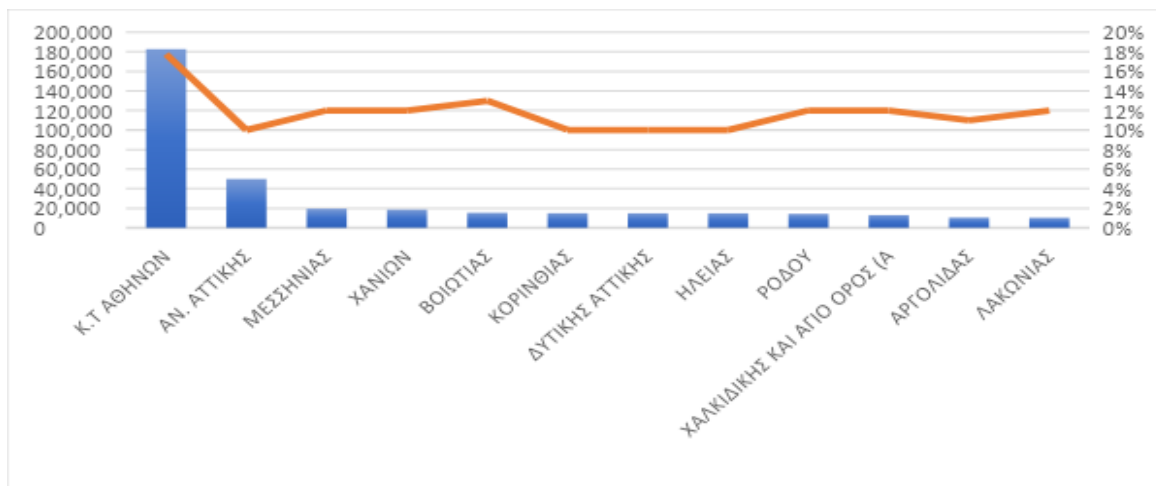
Στον διάγραμμα (2.4) απεικονίζονται οι περιφερειακές ενότητες με πληθυσμό μεταναστών πάνω από 10.000 σε συσχέτιση με τα ποσοστά. Σε αυτήν την περίπτωση συγκαταλέγονται όλες οι μητροπολιτικές περιφερειακές ενότητες της Ελλάδας και περιφερειακές ενότητες από

Πελοπόννησο, Κρήτη και Στερεά Ελλάδα. Αυτές είναι οι πιο πολυπληθείς, άρα είναι και αυτονόητο να έχουν τέτοιο πληθυσμό μεταναστών. Φαίνεται μια ισορροπία μεταξύ περιφερειακών ενοτήτων που παραδοσιακά δραστηριοποιούνται κυρίως σε αγροτική παραγωγή ή βιομηχανική και τριτογενή παραγωγή. Η συγκέντρωση της παραγωγής διαφαίνεται να επηρεάζει και τον πληθυσμό των μεταναστών ώστε αυτές οι περιοχές με αυτό το χαρακτηριστικό να επιμερίζονται στις προκλήσεις της ενσωμάτωσης, της αποδοχής και των αναγκαίων υποδομών για τη βιώσιμη κατοίκηση νέων πληθυσμών.



Διάγραμμα 2. 4 Πλήθος μεταναστών αντιπαραβολή με τα ποσοστά τους

Στον τελευταίο πίνακα έχουν επιλεγεί οι περιοχές με ποσοστά μεταναστών πάνω από 10% και πληθυσμό πάνω από 10000 και δυο οι τιμές επιλέχθηκαν ως τιμές αναφοράς. Αρχικά μέσω της μελέτης των τιμών διαπιστώθηκε ότι αυτές μπορούν να χαρακτηριστούν ως σημαντικές, διότι πάνω από 10% ή 10000 είναι τιμές που αναδεικνύουν την πιθανότητα να εντοπίζονται μεγάλες επιδράσεις από τις μεταναστευτικές κοινότητες. Αυτό δεν ακυρώνει να υπάρχουν αντίστοιχες επιδράσεις από τους μετανάστες σε περιοχές με μικρότερα ποσά από τα παραπάνω, αλλά χρησιμοποιείται για να δοθεί μια εικόνα. Η ύπαρξη στον πίνακα τριών περιφερειακών ενοτήτων από την Αττική και η γνώση ότι στην μητροπολιτική Αθήνα κατοικούν 400000 μετανάστες την καθιστά ως το μεγαλύτερο τόπο έλξης και τον τόπο με τις μεγαλύτερες προκλήσεις, που έχει να απαντήσει. Σε αυτό το πλαίσιο πρέπει να αναλογιστούμε και τον πληθυσμό των προσφύγων και των μεταναστών υπό έγκριση κάνοντας την παραδοχή ότι έχουν αντίστοιχη λογική για την επιλογή κατοίκησης σε ένα τόπο με τους μονίμους ώστε πιθανότητα να εκτοξευτεί ο παραπάνω πληθυσμός.



Διάγραμμα 2.5 Οι 10 περιφερειακές ενότητες με το μεγαλύτερο πληθυσμό των μεταναστών αντιπαραβολή με το ποσοστό

Στον παρακάτω πίνακα 2.6 (Απογραφή Πληθυσμού-Κατοικιών 2011-Μετανάστευση, 2014) παρουσιάζει τις μετεγκαταστάσεις ανά ομαδοποιημένες χώρες προέλευσης με γεωγραφική πολιτισμική εγγύτητα σε αστικές και αγροτικές περιοχές. Πρόβλημα αποτελεί η μη αναφορά της εθνικότητας και ταυτόχρονη αναφορά οικονομικών μεταναστών με αλλοδαπούς βραχύβιας διαμονής σε ιδιόκτητες κατοικίες ή μη διαφοροποίηση αστικών περιοχών αμιγώς ή κυρίαρχα εξαρτημένων από την αγροτική παραγωγή έχουν αποτέλεσμα να μην μπορούν να παρθούν ασφαλή και ολοκληρωμένα συμπεράσματα. Αλλά μπορούν να αξιοποιηθούν κάποια στοιχεία για τον εντοπισμό τάσεων με τη σύγκριση των αστικών περιοχών άνω των 200.000 κατοίκων με το σύνολο των αγροτικών περιοχών. Αυτή η σύγκριση ψηλαφίζει μια εικόνα για τους τομείς εργασίας και τους πόλους έλξης των μεταναστών. Μελετώντας ειδικότερα τους πληθυσμούς από λοιπή Ευρώπη, Αφρική, Ασία λόγω ότι οι κυρίαρχες εθνικότητες μετανάστευσης προέρχονται από αυτές διαπιστώνουμε ότι κατά πλειοψηφία προτιμούν αστικές περιοχές με αυτούς με προέλευση από Αφρική να έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό 90.3% ενώ για αγροτικές περιοχές το μεγαλύτερο είναι 31,89 % από χώρες της Ευρώπης εκτός της ΕΕ. Οι μετανάστες από Ευρώπη εκτός ΕΕ έχουν το μικρότερο ποσοστό στις αστικές περιοχές άνω των 200.000 με 10.3% ενώ από Αφρική και Ασία κυμαίνονται στο 40%. Αν και τα αστικά κέντρα είναι ο κυρίαρχος πόλος έλξης φαίνεται μια μεγάλη διαφοροποίηση με τους πληθυσμούς από χώρες εκτός ΕΕ να έχουν τριπλάσιο ποσοστό σε σχέση με τους άλλους. Αυτό μπορεί να οφείλεται στην τεχνική κατάρτιση που έχουν από το ότι χρόνια υπάρχουν από αυτές τις χώρες εισδοχές, οπότε έχουν αναπτυχθεί καλύτερα δίκτυα και επίσης να μην έχουν την ανάγκη να οργανώνονται σε θύλακες αφού υπάρχει πολιτισμική σύγκλιση με τον ντόπιο πληθυσμό και γνωριμίας λόγω των χρόνων διαμονής .

Βαθμός αστικότητας τόπου διαμονής	Σύνολο	Χώρες προέλευσης							
		Χώρες ΕΕ	Λοιπή Ευρώπη	Αφρική	Καραϊβική, Νότια ή Κεντρική Αμερική	Βόρεια Αμερική	Ασία	Ωκεανία	Δε δήλωσαν
Σύνολο Ελλάδος (Σύνολο περιοχών)	329.556	160.703	81.579	12.708	1.430	15.063	54.508	3.564	1
α. Αστικές περιοχές (Σύνολο)	244.410	116.178	55.557	11.472	1.221	10.655	47.169	2.158	0
αα. Αστικές περιοχές 200.000 και άνω	51.508	19.599	8.449	5.099	237	1.462	16.417	245	0
αβ. Αστικές περιοχές 100.000 - 199.999	17.167	8.339	3.839	867	120	739	3.143	120	0
αγ. Αστικές περιοχές 50.000 - 99.999	58.814	30.559	12.495	2.379	379	3.044	9.472	486	0
αδ. Αστικές περιοχές 30.000 - 49.999	22.711	12.210	5.381	402	127	1.126	3.282	183	0
αε. Αστικές περιοχές 10.000 - 29.999	39.530	18.865	10.592	943	237	2.151	6.173	569	0
αζ. Αστικές περιοχές 5.000 - 9.999	24.300	11.041	6.104	1.097	59	1.048	4.741	210	0
αη. Αστικές περιοχές 2.000 - 4.999	30.380	15.565	8.697	685	62	1.085	3.941	345	0
β. Αγροτικές περιοχές (Σύνολο)	85.146	44.525	26.022	1.236	209	4.408	7.339	1.406	1
βα. Αγροτικές περιοχές 1.000 - 1.999	23.669	12.226	7.568	275	47	863	2.410	280	0
ββ. Αγροτικές περιοχές 500 - 999	27.242	14.760	8.324	399	79	1.184	2.127	368	1
βγ. Αγροτικές περιοχές κάτω των 500	34.235	17.539	10.130	562	83	2.361	2.802	758	0

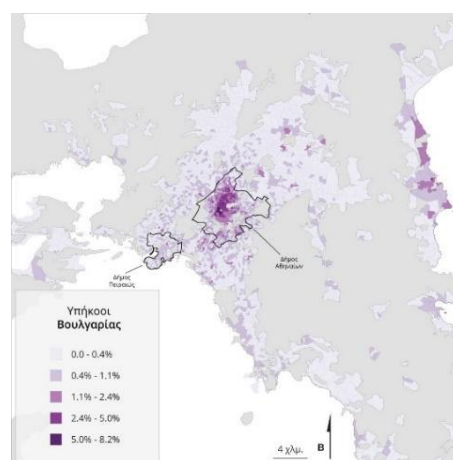
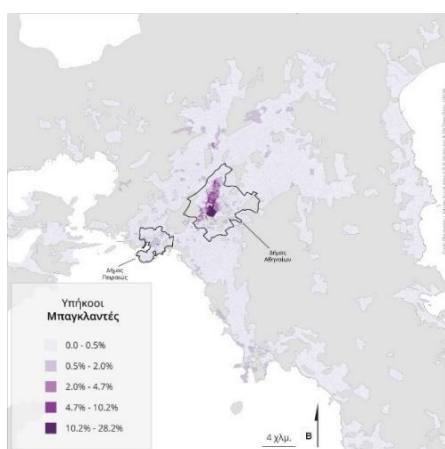
Πίνακας 2.6 Ποσοστά μεταναστών ανά βαθμό αστικότητας (Απογραφή Πληθυσμού-Κατοικιών 2011-Μετανάστευση,2014)

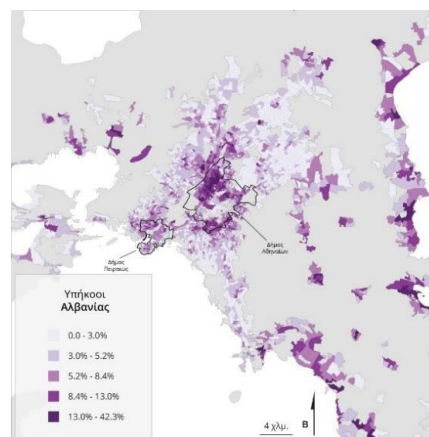
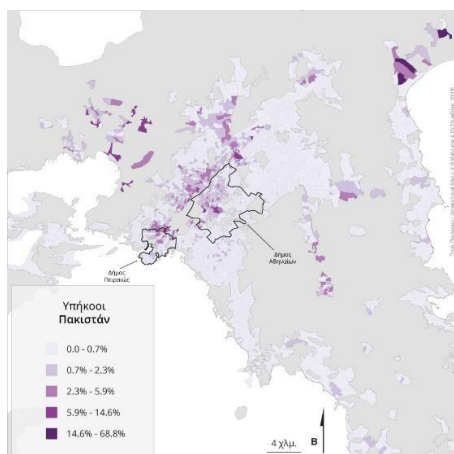
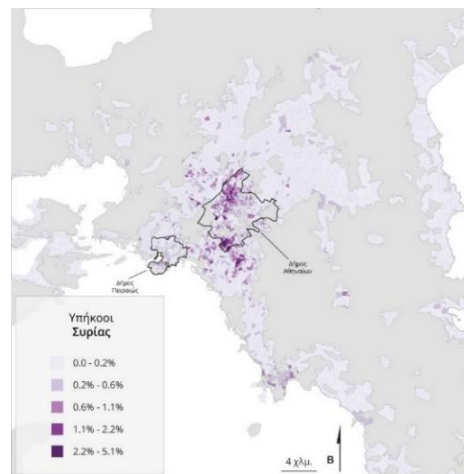
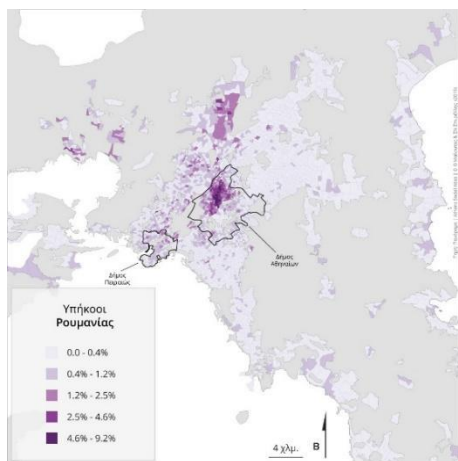
Μετανάστες στην Αθήνα .

Από τα παραπάνω στοιχεία εκτιμάται ότι το 38.8% των μεταναστών βρίσκεται στην Αθήνα και στα προάστια της συνυπολογίζοντας και τον μεγάλο ποσοστό των μεταναστών χωρίς χαρτιά ερχόμεστε στο συμπέρασμα ότι η Αθήνα είναι ο κυρίαρχος τόπος κατοικίας των μεταναστών στην Ελλάδα. Ειδικότερα στον δήμο της ο πληθυσμός εκτιμάται 136.000 με ποσοστό 20%.

Στους παρακάτω χάρτες (Μαλούτας & Σπυρέλης, 2015) της μητρόπολης της Αθήνας με τις 6 βασικές εθνικές ομάδες που αποτελούν τον μεταναστευτικό πληθυσμό και δείχνουν τα ποσοστά τους ανά γενικό πληθυσμό σε κάθε δημοτικό διαμέρισμα. Μια κοινή διαπίστωση και για τις 6 είναι οι μεγάλες τιμές στο Δήμο της Αθήνας και ειδικότερα στο Κεντρικό και Δυτικό τμήμα. Επίσης επισημαίνεται μια προτίμηση. Συγκεκριμένα οι κάτοικοι από Μπαγκλαντές βρίσκονται στο κέντρο Αθήνας φτάνοντας σε ποσοστά 28.2%, οι Πακιστανοί κατοικούν κυρίαρχα στην Δυτική Αθήνα, Δυτική Αττική ,Ανατολική Αττική, Πειραιά και Κέντρο Αθήνας. Φαίνεται να έχουν σημαντική διασπορά φτάνοντας όμως στο 30% σε πυκνότητα. Αντίστοιχα οι Αλβανοί έχουν μεγάλη διασπορά σε όλο τον αστικό ιστό φτάνοντας όμως σε πυκνότητα 42% σε γειτονιές του κέντρου της Αθήνας. Μια διαφορετική κατοίκηση δείχνουν να έχουν οι Σύριοι που η μεγαλύτερη πυκνότητα τους εντοπίζεται στην ανατολική Αθήνα όπως και η Αιγύπτιοι στην Καλλιθέα.

Διαπιστώνεται ότι έχουν επιλεγθεί περιοχές υποβαθμισμένες κοντά σε βιομηχανικές ζώνες, αγροτικής παραγωγής και κεντρικούς οδικούς άξονες ενώ διαπιστώνεται ότι ανά περιοχή υπάρχουν πυκνοκατοικημένα δημοτικά διαμερίσματα σχηματίζοντας γειτονίες και περιοχές αμιγώς μεταναστευτικές ή συγκεκριμένων εθνικών μειονοτήτων. Αμιγώς μεταναστευτικός θύλακας θα μπορούσε να θεωρηθεί το κέντρο της Αθήνας ειδικότερα οι γειτονίες της Κυψέλης των Κάτω Πατησίων.





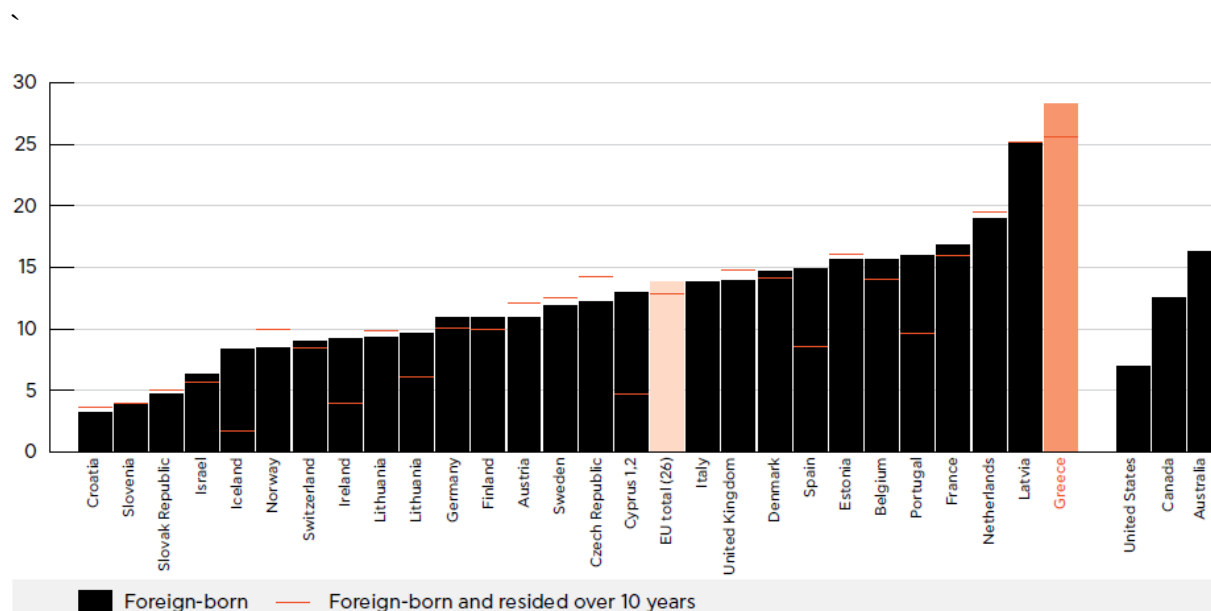
Η ύπαρξη πολυπληθών μαγαζιών μεταναστών στο κέντρο της Αθήνας ειδικότερα γύρω από τις πλατείες του Μεταξουργείου και Ομονοίας διαμορφώνουν τον χώρο σχηματίζοντας πολυεθνικές αγορές και αυτό φαίνεται ειδικότερα από τον πλουραλισμό των εθνοτήτων των ιδιοκτητών, αν και υπάρχουν διαφορές από τόπο σε τόπο.

Ποιοτικά χαρακτηριστικά Μεταναστών στην Ελλάδα.

Ο συνδυασμός του υψηλότερου ποσοστού στην Ε.Ε βιώματος εθνικής διάκρισης (Διάγραμμα 2.5), που κατέχει η Ελλάδα και του ποσοστού για τον πληθυσμό με κίνδυνο φτώχειας με αυτών των μεταναστών να κυμαίνεται στο 60% αναδεικνύει με τον πιο ξεκάθαρο τρόπο ότι η Ελλάδα δεν είναι ένας ασφαλής τόπος. Οι εμπειρίες της φτώχειας και του ρατσισμού είναι βιώματα με καθοριστικό αντίκτυπο στην συσχέτιση με τον χώρο ώστε η δημιουργία εθνικών θυλάκων, που σε αυτά θα εδράζονται η ασφάλεια και η αλληλεγγύη επηρεάζει τον χώρο αλλά και τις συμπεριφορές

σε αυτόν. Βλέποντας επίσης ότι στην Ε.Ε γενικότερα η απασχόληση των μεταναστών βρίσκεται σε τομείς των υπηρεσιών και των φτηνών εργατικών χεριών. Βασικά είναι ένας καθοριστικός παράγοντας για την αλληλοτροφοδότηση γνώσεων και εμπειριών ισχυροποιώντας περαιτέρω τους δεσμούς τους «Μόνο η εργατική τάξη ενδιαφέρεται να βρει ένα συνδυασμό παραγόντων που να μπορούν να εξασφαλίσουν ισχυρά δίκτυα: συγκέντρωση ανθρώπων με το ίδιο ή παρόμοιο επάγγελμα σε ένα τόπο· δουλειών και σπιτιών στην ίδια περιοχή· χαμηλό ρυθμό ανανέωσης πληθυσμού και σχέσεις μεγάλης διάρκειας· τουλάχιστον περιστασιακές ευκαιρίες για συγγενείς και φίλους να βοηθούν ο ένας τον άλλο να βρει δουλειά έτσι προκύπτει μικρή ανάγκη για μετακίνηση σε άλλες περιοχές μικρές πιθανότητες κοινωνικής κινητικότητας» (Βαΐου κ.α., 2007: 14).

Οι παράγοντες ενισχύουν παραπάνω την δημιουργία χώρων μη διαπερατών. Μια παράλληλη πόλη που εφάπτεται και ορατοποιείται στις στιγμές μετακίνησης και η γνώση αυτή της κίνησης και ο τρόπος που συντελείται μπορεί να συνδράμει για την δημιουργία μιας πολης για όλους.



Διάγραμμα 6 Βιόματος εθνικής διάκρισης (ActionAid 2020)

Ομοδες ηλικιών	Διαμείνοντες στην Ελλάδα	2015	2016	2017	2018
18-64	Έλληνες υπήκοοι	37,4%	38%	36,5%	33,0%
	Ξένοι υπήκοοι	64,3%	59,7%	62,9%	56,5%
	Υπήκοοι ΚΜ της ΕΕ	49,1%	47,7%	53,3%	45,0%
	Υπήκοοι τρίτων χωρών	67,1%	61,6%	64,3 %	58,4%
18+	Έλληνες υπήκοοι	33,4%	33,6%	32,7 %	29,3%
	Ξένοι υπήκοοι	63,6%	59,2%	62,4 %	53,7%
	Υπήκοοι ΚΜ της ΕΕ	45,1%	44,5%	48,2%	38,3%
	Υπήκοοι τρίτων χωρών	67,1%	61,8%	64,6 %	56,8%

Διάγραμμα 7 Ποσοστά μεταναστών κάτω από τα όρια φτώχειας (ActionAid, 2020)

Συμπερασματικά μπορούν να προκύψουν κάποιες διαπιστώσεις

- Ότι η Ελλάδα ήδη από την δεκαετία του 80 μέχρι σήμερα δέχεται αλληπάλληλα μεταναστευτικά κύματα.
- Υπάρχει ένας πλουραλισμός στις χώρες προέλευσης
- Η Ελλάδα λόγω γεωγραφικής θέσης και γενικότερης αστάθειας γειτονικών χωρών αλλά και ως μια πύλη στην ΕΕ είναι δέκτης μεταναστευτικών και προσφυγικών κυμάτων
- Οι μετανάστες τα προηγούμενα χρόνια και τώρα ήταν καθοριστικός παράγοντας ενίσχυσης του εργατικού δυναμικού και της παραγωγικότητας της οικονομία
- Οι μεταναστεύσεις Ελλήνων και η γήρανση του πληθυσμού καθιστά τις νέες αφίξεις αναγκαίες για την λειτουργία της χώρας
- Προτίμηση κατοίκησης των μεταναστών σε αστικά κέντρα
- Υπάρχει μια αναλογία τύπων με την ένταση παραγωγικότητας τους και ποσοστών κατοίκησης μεταναστών σε αυτές ,με αναγκαία όμως περισσότερη έρευνα
- Ύπαρξη εθνικών θυλάκων και μεταναστευτικών περιοχών με προτίμηση αστικά κέντρα βιομηχανικές ζώνες περιοχές αγροτικής παραγωγής- μεταποίησης στην μητρόπολη της Αθηνάς
- Η ενίσχυση και συντήρηση της εθνικής ταυτότητας και κουλτούρα λόγω ανάγκης δημιουργίας κοινοτήτων μπορεί να συντηρήσει αλλά και να ενισχύσει τρόπους και συμπεριφορές σε όλες τις πτυχές της κοινωνικότητας τους και ζωής
- Δημιουργία άτυπων μεταναστευτικών εμπορικών κέντρων ειδικά στο κέντρο της Αθήνας με υπεροπτικό χαρακτήρα για μετανάστες ς από Αττική

- Ο μεταναστευτικός πληθυσμός στην Ελλάδα είναι φτωχοποιημένος συγχρόνως η αίσθηση των διακρίσεων είναι υψηλότερη από άλλη χώρα της Ε.Ε ενώ τα ποσοστά ανεργίας κυμαίνονται σε μικρότερα από τους Έλληνες

Η χώρα μας θα είναι χώρα εισδοχής τα επόμενα χρόνια ακόμα και για βραχυχρόνια κατοίκηση. Θα είναι η πρώτη χώρα πολλών μεταναστών που εισέρχονται στην Ε.Ε άρα και οι συμπεριφορές και οι επιλογές που θα σχηματίσουν θα είναι καθοριστικές για την περαιτέρω ένταξη τους στη Ευρωπαϊκή Ένωση. Η μείωση του ελληνικού πληθυσμού και η μετανάστευση του με την ταυτόχρονη εισδοχή νέων μεταναστών δημιουργούν μια πολυεθνική χώρα ώστε η μετατροπή αυτή να πέφτει σχεδιασμού σε όλα τα πεδία όπως και στο μεταφορικό αστικό σχεδιασμό ώστε να γίνει με τον πιο ανώδυνο τρόπο για όλους.

Βιβλιογραφία

Ν.Βάιου, ΧΧ, Από την « εγκατάσταση » στην « ένταξη ». Ανεπίσημες πρακτικές και κοινωνικές παροχές για γυναίκες, μετανάστριες στην Αθήνα

Βύρων Κοτζαμάνης, Μ. Αγοραστάκης, Α. Πηλείδης, Δ. Σταθάκης Οι αλλοδαποί στην Ελλάδα. Χωρική ανάλυση των δημογραφικών τους χαρακτηριστικών και της συμβολής τους στις πληθυσμιακές μεταβολές (1991-2001)

Βύρων Κοτζαμάνης*, Αλεξάνδρα Καρκούλη (2005) *Οι μεταναστευτικές εισροές στην Ελλάδα την τελευταία δεκαετία: ένταση και βασικά χαρακτηριστικά των παρατύπων εισερχομένων ως και των αιτούντων άσυλο*

Βύρων Κοτζαμάνης (2021) Δημογραφικές εξελίξεις και προκλήσεις

Θ. Μαλούτας, Σ.Ν. Σπυρέλλης, (2015) . Ανισότητες και διαχωρισμοί στην Αθήνα : Χάρτες και δεδομένα

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ Πειραιάς, 5 Σεπτεμβρίου 2014
ΕΛΣΤΑΤ ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ Υπολογιζόμενος Πληθυσμός (1.1.2021) και Μεταναστευτικές Ροές της Χώρας (2020)

Βύρων Κοτζαμάνης (2021) Δημογραφικές εξελίξεις και προκλήσεις

ActionAid Η μετανάστευση ως βασικό στοιχείο της βιώσιμης ανάπτυξης. οι προκλήσεις της Ατζέντα 2030 (2020)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Βιβλιογραφική μελέτη της συμπεριφοράς μετακίνησης των μεταναστών

Εισαγωγή

Η κατανόηση της συμπεριφοράς και των αναγκών μετακίνησης συγκεκριμένων κοινωνικών ομάδων επιτρέπει την υιοθέτηση στοχευμένων πολιτικών για την αποτελεσματικότερη κατανομή των μεταφορικών πόρων. Η έρευνα σχετικά με την συμπεριφορά μετακίνησης αυτών των ομάδων είναι επομένως σημαντική για την αντιμετώπιση θεμάτων περιβαλλοντικής δικαιοσύνης αλλά και την δημιουργία μιας πιο λειτουργικής πόλης. Συγκεκριμένα η κατανόηση της ταξιδιωτικής συμπεριφοράς των μεταναστών μπορεί να συμβάλει με τους παρακάτω τρόπους στην προώθηση της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης:

- 1) Στη βελτίωση της πρόβλεψης της ζήτησης μετακινήσεων, ιδίως για τις δημόσιες μεταφορές, εφόσον η έλευση τους ειδικότερα σε χώρες της Δύσης για τα επόμενα χρόνια θα είναι μια παγιωμένη κατάσταση και σε κάποιες από αυτές αναγκαία λόγω ελλείψεων σε ανθρώπινο δυναμικό.
- 2) Οι μετανάστες που δεν είναι ακόμη ενσωματωμένοι στα δυτικά πρότυπα συμπεριφορών στις αστικές μετακινήσεις μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο ως παράγοντες αλλαγής, για

παράδειγμα, χρησιμοποιώντας νέες υπηρεσίες μεταφορών, αλλά και εισάγοντας δεξιότητες και συνήθειες που είχαν δημιουργήσει στους τόπους τους που χαρακτηρίζονται από τις αρχές της βιωσιμότητας.

3) Για την αντιμετώπιση της φτώχειας η κινητικότητα είναι ένα βήμα για την δημιουργία μια πόλης με ίσες ευκαιρίες για όλους, οι οποίες δεν θα καθορίζονται από το τόπο κατοίκησης και τον τρόπο μετακίνησης.

4) Για την ενίσχυση του αστικού σχεδιασμού και των μεταφορών, συμπεριλαμβάνοντας και το μεταναστευτικό στοιχείο, μέσω της κατανόησης του ως ενός διακριτού πληθυσμού με διαφορετικά χαρακτηριστικά σε σχέση με τους ντόπιους.

Με γνώμονα τα παραπάνω στο παρόν κεφάλαιο αφενός θα επιδιωχθεί η δημιουργία ενός θεωρητικού υπόβαθρου στο οποίο θα βασιστούν οι συνεντεύξεις και το ερωτηματολόγιο, αφετέρου η ανάλυση τους με βάση μια πληθώρα ερευνών που έχουν διεξαχθεί σε Αμερική και Ευρώπη, αλλά και ερευνών από τις χώρες προέλευσης. Επιδιώχθηκε αρχικά να μελετηθούν ποσοτικές και ποιοτικές έρευνες με σκοπό την επίτευξη μιας συνολικής εικόνας του ζητήματος, δηλαδή την ταυτόχρονη ανάδειξη των θεωριών που έχουν τεθεί στο συγκεκριμένο ζήτημα και αυτών που έχουν αποδειχθεί. Η επιλογή των ποσοτικών ερευνών που αναφέρονται παρακάτω έγινε με κριτήρια: το πλήθος των δεδομένων, τα εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν, τα αποτελέσματα που παρήχθησαν και τον τόπο διεξαγωγής τους. Προτιμήθηκαν έρευνες με μεγάλο αριθμό πρωτογενών δεδομένων και παραγόμενα για τον περιορισμό του σφάλματος. Στο πεδίο των εργαλείων αξιοποιήθηκαν αυτές που είχαν χρησιμοποιήσει παραπάνω από δυο στατιστικά μοντέλα ώστε να υπάρχει δυνατότητα σύγκρισης. Στο σκέλος των αποτελεσμάτων επιλέχθηκαν οι έρευνες που είχαν αντιπαραθετικά αποτελέσματα, ώστε να διερευνηθούν τα αίτια των διαφοροποιήσεων κρίνοντας τα γόνιμα για την περαιτέρω κατανόηση της μεταναστευτικής συμπεριφοράς. Και τέλος, στον τόπο διεξαγωγής φάνηκε σκόπιμο να αναφερθούν όλες οι διαβαθμίσεις από το εθνικό επίπεδο μέχρι την γειτονιά. Αξίζει να αναφερθεί πως η ύπαρξη περιορισμένης βιβλιογραφίας στο συγκεκριμένο επιστημονικό πεδίο υπήρξε αντικείμενο προβληματισμού για την επιλογή και αξιοπιστία των υπάρχουσών ερευνών και για αυτό τον λόγο δημιουργήθηκαν τα παραπάνω επιπλέον κριτήρια.

Παρακάτω βρίσκονται σε μορφή πίνακα όλες οι μελέτες που έχουν μελετηθεί. Ένα μέρος από αυτές θα αναλύθηκαν περαιτέρω. Έχουν καταγραφεί οι χώρες αναφορά τους, οι μέθοδοι διεξαγωγής τους και αποτελέσματα που αφορούν την παρούσα έρευνα.

Δημοσίευση	Χώρα αναφοράς	Μεθοδολογία	Αποτελέσματα
Liu, κ.α (2011)	Atlanta, Chicago, Denver, Los Angeles, Seattle, and Washington	Στατιστική ανάλυση στοιχείων από εθνικές μελέτες στις μεταφορές (Multinomial Logit Model)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Οι εθνοτικές γειτονιές είναι παράγοντας που επηρεάζει την επιλογή και τον τρόπο χρήσης μέσων μετακίνησης 2. Η υψηλή συχνότητα χρήσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς από τους μετανάστες υποδηλώνει ότι σχετίζεται από την πυκνότητα και την προσβασιμότητα των μεταναστευτικών επιχειρήσεων σε αυτές
Ozkazanc, S. (2021)	Τουρκία Κωνσταντινούπολη	Συνδυαστική έρευνα μέσω συνεντεύξεων και ερωτηματολογίων	<ol style="list-style-type: none"> 1. Οι μετανάστες μετακινούνται εντός της γειτονίας εξαιτίας το ότι οι περισσότεροι εργάζονται και καταναλώνουν κυρίως σε αυτήν 2. Μετακινούνται κυρίως με πόδια εντός των γειτονιών ενώ εκτός αυτής μετακίνηση με μέσα μαζικής μεταφοράς. 3. Ύπαρξη ανησυχίας κατά την χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς λόγω της μη εξοικείωσης με την γλώσσα, ρατσιστικών επιθέσεων και απροθυμίας διευκόλυνσης από εργαζόμενους σε αυτές. 4. Η μεταναστευτική γειτονιά λόγω των παραπάνω αλλά και των προβλημάτων μετακίνησης γίνεται μια μορφή γκέτου με τους κατοίκους της να είναι δύσκολο να

			κοινωνικοποιηθούν εκτός αυτής αλλά και να βρουν εργασία
Al-dred, R,κ.α. (2014)	UK. BRISTOL Cambridge Hackney Hull	συνεντεύξεις και ερωτηματολόγια	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ύπαρξη τοπικών ποδηλατικών υποκουλτουρών 2. Συσχέτιση πολιτισμικού υποβάθρου και ποδηλασίας. Ύπαρξη συσχέτισης φύλου ταξικής θέσης και κουλτούρας για την τυχόν επιλογή μετακίνησης με ποδήλατο.
Tal, G. κ.α. (2005)	Η.Π.Α Καλιφόρνια	Ερωτηματολόγιο και πολυωνυμική ή ανάλυση των δεδομένων	<ol style="list-style-type: none"> 1. Οι πρόσφατοι μετανάστες έχουν διαφορετικά πρότυπα μετακίνησης από τα άτομα που έχουν γεννηθεί στις ΗΠΑ και από τους μετανάστες που ζουν στις ΗΠΑ για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. 2. Τα πρότυπα ταξιδιών διαφέρουν επίσης για τους μετανάστες ανάλογα με τη φυλή/εθνική καταγωγή και τον τόπο γέννησης.. <p>3) Η ιδιότητα του μετανάστη, η φυλή καταγωγή και ο τόπος γέννησης συνδέονται με ορισμένες πτυχές της ταξιδιωτικής συμπεριφορά ακόμη και μετά τη συνεκτιμηση των κοινωνικών και δημογραφικών παραγόντων.</p>

Blumenberg, E. (2009)	Η.Π.Α	βιβλιογραφική μελέτη και πολυωνυμική ανάλυση δεδομένων	<ol style="list-style-type: none"> 1. Οι μετανάστες είναι πιο πιθανό από τους γηγενείς εργαζόμενους να χρησιμοποιούν εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης 2. με την πάροδο του χρόνου εγκολλώνονται στην κουλτούρα μετακίνησης με αμάξι
Pojani, κ.α. (2017)	Αλβανία	Βιβλιογραφική Ερωτηματολόγιο	<p>Υψηλή ποσοστά ενεργή μετακίνησής</p> <p>Χαμηλά ποσοστά χρήσης ποδηλάτου</p> <p>29% μετακινούνται με ποδήλατο</p>
Aragoglou (2016)	Ελλάδα	Ανάλυση δεδομένων	Οι μετανάστες είναι πιο συγκεντρωτικοί στην κατοίκηση τους από τους Έλληνες, αν και διαμορφώνονται διαφορετικά πρότυπα για τις κάθε διαφορετικές εθνικές και επαγγελματικές ομάδες
Ashmore, κ.α. (2017)	Η.Π.Α	βιβλιογραφική έρευνα	Αναγκαία μεθοδολογία για την κατανόηση του συμβολισμού στις μετακινήσεις με βάση την εθνική κουλτούρα είναι αρχικά η ποιοτική έρευνα για την κατανόηση των πολιτισμικών διαφορών και μέσω αυτού να γίνει μια υπόθεση εργασίας σε ευρύτερο πληθυσμό
Blumenberg, E, κ.α. (2013)	California, Los Angeles	Κατανομή Poisson ανάλυση περιγραφικών στοιχείων	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ισχυρή συσχέτιση εθνικής γειτονιάς και χρήσης αυτοκινήτου σε αυτή από μετανάστες σε αντίθεση σε μη εθνοτικών γειτονιών 2. Συσχέτιση εθνικής γειτονιάς και εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης σε αυτήν <p>Συσχέτιση εθνικής γειτονιάς και δικτύων για την ύπαρξη carpooling.</p>

			<p>3. Η εθνική γειτονία συντελεί μορφή διαπαιδαγώγησης των υπαρχόντων τρόπων μετακίνησης σε νεοερχομένους μετανάστες μέσω του μιμητισμού 4) Δεν πρέπει να αλλάξουμε τον άνθρωπο αλλά να διαμορφώσουμε την κοινότητα μέσω των υποδομών</p>
Rahman Shafi κ.α., (2017)	Αυστραλία	Ανάλυση ερευνών μετακίνησης από χώρες προέλευσης μεταναστών της Αυστραλίας	<ol style="list-style-type: none"> 1. Διαφορες στην συμπεριφορά μετακίνησης γηγενών και μη με κυρίαρχες διαφορές να είναι η λιγότερη ενεργή μετακίνηση και η περισσότερη χρήση μ.μ.μ των μη γηγενών 2. Ενσωμάτωση των μεταναστών στις ντόπιες συνήθειες που κατα πλειοψηφία τους δεν είχαν την επιλογή στις χώρες τους καταγωγής
Smart, M. J. (2014)	USA	ανάλυση στοιχείων από εθνικές μελέτες πολωνυμική ή λογιστική παλινδρόμηση	<p>Η διαβίωση σε μια μεταναστευτική γειτονιά επηρεάζει την συμπεριφορά μετακίνησης του κάτοικου ανεξαρτήτως εθνικής καταγωγής.</p> <p>Άνθιση της ενεργής μετακίνησης σε μεταναστευτικές γειτονιές .</p> <p>Στην περίπτωση κατοίκησης μεταναστών σε μη μεταναστευτική γειτονιά διαφαίνεται εύκολη ενσωμάτωση στους τρόπους μετακίνησης των ντόπιων.</p> <p>Η μεταναστευτική γειτονιά έχει πολλά κοινά με τα χαρακτηριστικά της συμπαγής πόλης</p>

Egmond, κ.α.(2020)	Ευρώπη - Γερμανία	Βιβλιογραφική έρευνα συνεντεύξεις αποτελέσματα από εφαρμογή carsharing	<p>Οι μετανάστες που γνωρίζουν χρήση smartphone ενσωματώνονται ευκολότερα στους τρόπους μετακίνησης της χώρας διαμονής αλλά και συγχρόνως είναι Δείκτης καλύτερης μετακίνησης σε αυτήν μειώνοντας τις επιδράσεις από την φτώχεια των μεταφορών που δέχονται σαν ομάδα. Οι μετανάστες χρησιμοποιούν εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης.</p> <p>Αρκετοί μετανάστες θεωρούν την ενεργή μετακίνηση ως υποβαθμισμένη μορφή μετακίνησης</p> <p>Δέχονται προβλήματα στη μετακίνηση λόγω γλώσσας οικονομικής δυνατότητας και ρατσισμού</p>
Adeel, M., κ.α (2013)	Pakistan	ανάλυση στοιχείων και μελετών για 200000 ατόμων δείγμα	το 90% μετακινείται με τα πόδια διαφορετικά πρότυπα συμπεριφορά μετακίνησης μεταξύ γυναικών και ανδρών.
<u>Houshmand Masoumi</u> 2021	Ιράν Τεχεράνη	Συνεντεύξεις και ερωτηματολόγιο σε 192 άτομα σε δυο γειτονιές της Τεχεράνης	<p>η ηλικία, το εισόδημα του νοικοκυριού και η ιδιοκτησία αυτοκινήτου από το νοικοκυριό βρέθηκαν να είναι σημαντικοί προσδιοριστικοί παράγοντες της επιλογής τρόπου μετακίνησης. η ικανοποίηση από τις εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας της γειτονιάς, η ηλικία και το εισόδημα του νοικοκυριού καθορίζουν σημαντικά τη συμπεριφορά περπατήματος στις κεντρικές γειτονιές.</p> <p>Το εισόδημα των νοικοκυριών έχει ισχυρή αρνητική συσχέτιση με το περπάτημα, ενώ είναι σημαντικός</p>

			και αρνητικός προγνωστικός παράγοντας για τους άλλους τρόπους μετακίνησης.
Mostofi, κ.α, (2020)	Τεχεράνη Κάιρο	Ερωτηματολόγια και συνεντεύξεις	το 58,5% των χρηστών ποδηλάτων και το 70,5% των μη χρηστών ποδηλάτων έχουν τουλάχιστον ένα αυτοκίνητο, γεγονός που υποδηλώνει ένα διαφορετικό ποσοστό στην ιδιοκτησία αυτοκινήτου μεταξύ των χρηστών και των μη χρηστών ποδηλάτων στο Κάιρο, οι κυριότεροι λόγοι των τακτικών χρηστών ποδηλάτων που δεν κάνουν ποδήλατο είναι "κοινωνικοί και πολιτιστικοί". προβλήματα" (63%), "είναι αργό/απαιτεί πολύ χρόνο" (17,8%) και "η έλλειψη εγκαταστάσεων για ποδήλατο" (16,3%). Οι κάτοικοι της Τεχεράνης είναι πιο πιθανό να κάνουν ποδήλατο για προορισμούς μέσα στις γειτονιές τους
Masoumi, κ.α. (2022)	Ιράν	OLS και WLS μεθοδοι	Τα ευρήματά έδειξαν ότι η κατοχή αυτοκινήτου τείνει να αυξάνεται όσο αυξάνεται η ηλικία, το μέγεθος του νοικοκυριού, Η αύξηση στον αριθμό των ημερών διασκέδασης στη γειτονιά αύξησε την πιθανότητα χρήσης αυτοκινήτου ενώ τα ψώνια στη γειτονιά δεν επηρέασαν την ιδιοκτησία αυτοκινήτου. Δημόσια χρήση των μέσων μεταφοράς επηρεάστηκε αρνητικά από το φύλο, την αυξημένη ηλικία και τον αριθμό των εργασιμων ημερών, αλλά επηρεάστηκε θετικά από τα ψώνια στην πόλη.

Tsang , κ.α.(2 017)	Ηνωμένο Βασίλειο	ανάλυση εθνικών στοιχείων στις μεταφορές	Οι μετανάστες είναι πιο πιθανό να μετακινούνται με εναλλακτικούς τρόπους. Οι μετανάστες μετακινούνται κυρίως για την εργασία. Μετακινούνται κυρίως με μέσα μαζικής μεταφοράς και τα πόδια. Με την πάροδο του χρόνου οι μετανάστες ενσωματώνονται στις συμπεριφορές μετακίνησης των ντόπιων .
Welsch, Janina, κ.α. (2016)	Γερμανία	ερωτηματολόγια και ανάλυση με δυναμική παλινδρόμηση	Οι μετανάστες είναι λιγότερο πιθανό να έχουν άδεια οδήγησης και πρόσβαση σε αυτοκίνητο από ό,τι οι μη μετανάστες. Σε γενικές γραμμές, οι ντόπιοι κατέχουν περισσότερα ποδήλατα και τα χρησιμοποιούν συχνότερα από τους μετανάστες. Το ποσοστό των ατόμων που χρησιμοποιούν το ποδήλατό τους σε εβδομαδιαία βάση είναι υψηλότερο από ό,τι για τους εβδομαδιαίους χρήστες των δημόσιων μέσων μεταφοράς. Οι δεύτερης γενιάς μετανάστες είναι πιο πιθανό να οδηγούν αυτοκίνητο ενώ δεν φαίνεται να ενσωματώνονται σε άλλους τρόπους μετακίνησης όπως το ποδήλατο.
Melika κ.α, (2021) .	Πακιστάν	Ποσοτική ανάλυση μέσω υψηλής ιεραρχικής πολλαπλής παλινδρόμησης.	θετική συσχέτιση μεταξύ της συνδεσιμότητας των δρόμων και της ενεργητικής κινητικότητας. Δεν υπάρχει κάποια συσχέτιση στην πυκνότητα δρόμων σε μια περιοχή με την ενεργή μετακίνηση.

El-Ge-neidy, κ.α. (2013)	Βόρεια Αφρική, Μέση ανατολή ,	Ανάλυση εθνικών μελετών	Κυρίαρχη μορφή μετακίνησης είναι με τα πόδια φαίνεται ανάπτυξη της χρήσης του αμαξιού, η χρήση ποδηλάτου είναι μειωμένη.
Mohammad Tamim (2021)	Αφγανιστάν	Βιβλιογραφική μελέτη	έλλειψη μέσων μαζικής μεταφοράς, αύξηση χρήσης αυτοκινήτων, προβλήματα λόγω κίνησης στις βασικές οδικές αρτηρίες.
Ahmed, κ.α. (2008)	Πακιστάν	Βιβλιογραφική μελέτη	Η αστική ανάπτυξη ως παράγοντας αύξησης χρήσης αμαξιών ,προβλήματα κίνησης, και έλλειψη μέσων μαζικής μεταφοράς στο Καράτσι
Ajay Kumar & Fanny Barrett	Αφρική	βιβλιογραφική	έλλειψη μέσων μαζικής μεταφοράς , προβλήματα κίνησης, λιγοστή ως μηδενική χρήση ποδηλάτου
Rojani, κ.α. (2018)	Αλβανία	Ερωτηματολόγιο	σε αντίθεση με άλλες χώρες της Ευρώπης φαίνεται ότι οι νέοι της Αλβανίας να θεωρούν την χρήση του αμαξιού ως χαρακτηριστικό κύρους. Η πλειοψηφία του κατέχει ή θέλει να κατέχει αμάξι επίσης θεωρούν τις άλλες μορφές μετακίνησης υποβαθμισμένες

MINE TTA, Barajas, (2016)	Σαν Φρανσίσκο	Συνεντεύξεις ,ερωτηματολόγιο Πολυωνυμική ανάλυση	Οι χαμηλοί μισθωτοί μετανάστες είναι πιο πιθανό να μετακινούνται με μ.μ.μ χωρίς εισιτήρια. Επίσης περπατούν περισσότερο, μετακινούνται λιγότερο με ποδήλατο, και είναι λιγότερο σύνηθες να κάνουν car sharing, μειωμένη χρήση ποδηλάτου από μετανάστες
Sungyop Kim, (2011)	Η.Π.Α	Ανάλυση δεδομένων NHTS 2001 MNL model	<ol style="list-style-type: none"> 1. οι νεότεροι μετανάστες, έχουν σημαντικά διαφορετικά χαρακτηριστικά όσον αφορά τους τρόπους μεταφοράς, με αυτών των ντόπιων 2. το μεταναστευτικό ιστορικό των εργαζομένων σχετίζεται με τους τρόπους μετακίνησής τους στην εργασία. 3. η διαθεσιμότητα μη αυτόνομων τρόπων μετακίνησης στην εργασία είναι σημαντική για τους νέους μετανάστες. 4)οι εργαζόμενοι που δεν μπορούν να μιλήσουν επαρκώς αγγλικά είναι πιο πιθανό να χρησιμοποιήσουν το αυτοκίνητο και τα μέσα μαζικής μεταφοράς
Smart, (2010)	Unite State	Ανάλυση δεδομένων από NHTS 2001 με πολυωνυμικά μοντέλα	Οι μετανάστες είναι πιο σύνηθες να οδηγούν ποδήλατο σε σύγκριση με τους ντόπιους Η πυκνότητα δόμησης το μέγεθος του νοικοκυριού η χιλιομετρική απόσταση η αναλογία θέσεων εργασίας και κατοικίας σε μια περιοχή είναι οι βασικοί παράγοντες για το κατά πόσο θα χρησιμοποιούν οι μετανάστες το ποδήλατο
Radzinski,	Ανατολική Ευρώπη	Βιβλιογραφική	Βίαιη αλλαγή της συμπεριφοράς μετακίνησης λόγω των αλλαγών της οικονομίας.

κ.α.(2019)		ερωτηματολόγια	
M. Barajas (2018)	Η.Π.Α.	Συνεντεύξεις	Οι μετανάστες επηρεάζονται κυρίως από οικογένεια και φίλους για την χρήση ποδηλάτου
Delbosc, κ.α (2023)	Η.Π.Α.	Βιβλιογραφική	Η συμπεριφορά μετακίνησης των μεταναστών κυρίως χαρακτηρίζεται χρήση Μ.Μ.Μ. και σε δεύτερο χρόνο οικειοποιούνται συνήθειες των ντόπιων. προσωπικοί και κοινωνικοί παράγοντες αλλά και το δομημένο περιβάλλον στην χώρα καταγωγής και στην προέλευσης διαμορφώνουν την συμπεριφορά μετακίνησης των μεταναστών

Οι περισσότερες μελέτες για τους τρόπους και τις συνήθειες μεταφοράς των μεταναστών, έχουν διεξαχθεί στην Αμερική, κυρίως για τους Ισπανόφωνους μεταναστευτικούς πληθυσμούς, ενώ πολλές από αυτές διαπραγματεύονται συγχρόνως τις φυλετικές διαφορές στη μετακίνηση ώστε να είθισται να χωρίζουν την δειγματοληψία σε λευκούς, μαύρους, Λατίνους και υπόλοιπους ανεξαρτήτως ύπαρξης μεταναστευτικής ταυτότητας. Αυτή η προσέγγιση οφείλεται λόγω των ειδικών συνθηκών, που επικρατούν στις Η.Π.Α με αποτέλεσμα οι έρευνες να καθίστανται επίφοβες για την δημιουργία γενικότερων συμπερασμάτων, χωρίς να περνάνε από το πρίσμα των ιδιαίτερων καταστάσεων, στις οποίες χαρακτηρίζονται. Κυρίως όμως η επίδειξη προσοχής πρέπει να εστιαστεί στην μη αναφορά των εθνικών καταβολών αλλά και του τρόπου που γίνονται οι ομαδοποιήσεις αντιμετωπίζοντας για παράδειγμα τους Λατίνους όπως και τις υπόλοιπες εθνότητες με μικρό πληθυσμό. Στην Ευρώπη είναι λιγότερες παρόμοιες μελέτες αν και το ζήτημα της μετανάστευσης τα τελευταία χρόνια έχει προβληματίσει την ερευνητική κοινότητα στο πώς επηρεάζει ένα σύνολο ζητημάτων, λόγω της χαρακτηριστικά μεγάλης έλευσης τους τα τελευταία χρόνια. Οι χώρες που βρέθηκαν οι περισσότερες μελέτες είναι το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γερμανία, ενώ υπάρχουν αναφορές στην βιβλιογραφία και σε άλλες χώρες της Κεντρικής Ευρώπης και αυτό λόγω της ύπαρξης αξιοποιήσιμων δεδομένων για τις μεταφορές γενικότερα. Ένας μεγάλος αριθμός κρατών δεν έχει ενεργήσει ώστε να υπάρχουν αντίστοιχα δεδομένα αλλά

και εκτός αυτού δεν έχουν υπάρξει μελέτες μικρότερης κλίμακας από το επιστημονικό δυναμικό του εκάστοτε κράτους αποδεικνύοντας με αυτήν την στάση ότι αντιλαμβάνονται το παρών ζήτημα στην ιδανικότερη περίπτωση ως αμελητέο. Μια πανευρωπαϊκή συλλογή δεδομένων φαίνεται να είναι αναγκαία στα πρότυπα των Η.Π.Α ώστε να μην αφήνεται στις προθέσεις του κάθε κράτους και να υπάρξει και το εύφορο έδαφος από το επιστημονικό δυναμικό να τις αξιοποιήσει με στόχο την γενικότερη ανάπτυξη του συγκεκριμένου επιστημονικού πεδίου.

Ακόμα και στις χώρες που υπάρχουν εθνικές μελέτες για τις μεταφορές δεν αναφέρεται η μεταναστευτική ή εθνική ταυτότητα ως χαρακτηριστικά των ερωτηθέντων πάντα, αλλά ακόμα και όταν αναφέρονται δεν τίθενται με ορθό τρόπο οι ερωτήσεις ώστε να μην μπορούν να αξιοποιηθούν με το μέγιστο δυνατό τρόπο τα δεδομένα. Χαρακτηριστικά ο Barajas (2021) επισημαίνει ότι οι παραδοσιακές μέθοδοι σχεδιασμού δεν είναι εξοπλισμένες για την ανάλυση των μεταφορών μέσω ενός φυλετικού πλαισίου, επειδή η φυλή υποθεωρείται στις επεξηγηματικές αναλύσεις ή παραλείπεται σκόπιμα από τα ποσοτικά μοντέλα μεταφορών. Αυτή η συνθήκη φαίνεται να αναγκάζει τον μελετητή σε χρήση σύνθετων στατικών μοντέλων με απότοκο τα αποτελέσματα τους να είναι διφορούμενα ή μη αξιόπιστα σε κάποιες περιπτώσεις. Η παραπάνω προβληματική προκύπτει επειδή οι αναλυτές έχουν υποστηρίξει ότι, ενώ παρατηρούμε διαφορές στις συνήθειες μετακίνησης ανάλογα με τη φυλή, η φυλή δεν προκαλεί αυτές τις διαφορές και επομένως η συμπερίληψή της ως μεταβλητής για την εξήγηση της συμπεριφοράς είναι ακατάλληλη (*Karner and Niemeier, 2013*) ώστε και κεντρίζουν στα οικονομικά κριτήρια. Πίσω από αυτήν την πεποίθηση ενδεχόμενες να κρύβονται πολιτικές απόψεις ρατσιστικής προέλευσης. Ακόμα αν και δεν υπάρχει συσχέτιση, η καταγραφή της φτώχειας στις μεταφορές σε ευάλωτες ομάδες είναι αναγκαία για μια δίκαιη πόλη, αφού είναι κοινής αποδοχής η πεποίθηση ότι καθαρίζουν τις δυνατότητες ανάπτυξης του ατόμου. Η παραπάνω συνθήκη αναγκάζει αρκετούς μελετητές να διεξάγουν έρευνες με μικρές δειγματοληψίες ή σε ποιοτικές έρευνες που έχουν αξία χρήσης σε μικρής κλίμακας έργα ή πολιτικές σε γειτονίες αλλά αδυνατούν να είναι αξιοποιήσιμες για την τροφοδότηση Εθνικών πολιτικών και έργων μεγάλης κλίμακας.

Μια μεγάλη κριτική στην άποψη ότι η φυλετική, εθνική, μεταναστευτική ταυτότητά μπορεί να καθορίσει συνήθειες και τρόπους μεταφοράς βασίζεται, ότι αυτά τα υποκείμενα βρίσκονται κατά πλειοψηφία σε δυσμενή οικονομική θέση ώστε οι συνήθειες και οι τρόποι που σχηματίζουν να είναι παρόμοιες με φτωχούς ντόπιους πληθυσμούς. Στις παρακάτω έρευνες θα επιδιωχθεί εκτός από την γενικότερη καταγραφή των αποτελεσμάτων για την κατανόηση των τάσεων της συμπεριφοράς

μετακίνησης των μεταναστών, αλλά και να απαντηθεί η παραπάνω κριτική βλέποντας την ότι διαδραματίζει τον βασικό επιστημονικό παράγοντα μη εγκόλπωσης του μεταναστευτικού στοιχείου καθαυτό στους εκάστοτε σχεδιασμούς και έρευνες.

Μελέτες στις ΗΠΑ

Το 2016 πραγματοποιήθηκε μια σημαντική έρευνα χρηματοδοτούμενη από την MINETA με επικεφαλής καθηγητή τον Barajas (2016) στην πόλη του Σαν Φρανσίσκο, στην οποία συμμετείχαν περίπου 1500 άτομα. Είχαν τεθεί τα δυο εξής ερωτήματα :

-Πώς και πόσο συχνά ταξιδεύουν οι μετανάστες με χαμηλό εισόδημα με τα μέσα μαζικής μεταφοράς σε σύγκριση με τους ντόπιους πληθυσμούς;

-Πώς συγκρίνονται οι στάσεις και οι αντιλήψεις τους για τις δημόσιες συγκοινωνίες με εκείνες των άλλων;

Το δείγμα αποτελούνταν από 4 ομάδες τους πλούσιους και φτωχούς μετανάστες και αντίστοιχους ντόπιους και αρκεστήκε σε αυτούς που χρησιμοποιούν τα Μ.Μ.Μ ώστε ο μεταναστευτικός πληθυσμός να ήταν ο μεγαλύτερος έναντι των άλλων. Ενώ οι απαντήσεις κατανεμήθηκαν με βάση τον αριθμό κοινών απαντήσεων των παραπάνω. Ήταν πολλές οι ερωτήσεις που είχαν κοινές απαντήσεις και από τις τέσσερις ομάδες, αναδεικνύοντας με αυτό τον τρόπο τα αντικειμενικά προβλήματα που διέπουν τα Μ.Μ.Μ. Όπως ο λιγοστός αριθμός στάσεων, η έλλειψη λεωφορείων, και η εγκληματικότητα ως αίτια αποφυγής της χρήσης τους. Τα φτωχά στρώματα ανεξαρτήτως εθνικότητας ανέφεραν ότι το υψηλό κόστος των εισιτηρίων και την προβληματική σύνδεση των Μ.Μ.Μ με την κατοικία και τους τόπους εργασίας, οπότε αναγκάζονται να διανύουν μεγάλες αποστάσεις περπατώντας. Στους μετανάστες βρέθηκε η κοινή αντίληψη της μη χρήσης ποδηλάτων ενώ οι φτωχοί μετανάστες που κατά πλειοψηφία είναι και λιγότερα χρόνια ανέδειξαν ότι βρίσκονται συχνότερα στην συνθήκη να μην μπορούν να πληρώνουν εισιτήριο να έχουν θέματα λόγω γλώσσας μέσα στα Μ.Μ.Μ και ότι δεν είναι πρόθυμοι για κοινή χρήση ιδιωτικών μέσων.*

Είναι ξεκάθαρο ότι η μη χρήση ποδηλάτου και η απροθυμία κοινής χρήσης συλλογικών μέσων από τα φτωχοποιημένα τμήματα των μεταναστών είναι απροσδόκητες απαντήσεις και θέτουν ερωτήματα. Φαίνεται ότι οι μεταβλητές για την τελική επιλογή μέσου και οι τρόποι χρήσης τους είναι πολύπλοκες και η κατάληξη σε μια κατά ομολογία μη συμφέρουσα επιλογή αναδεικνύει και

τους λόγους της αυτοτέλειας της μεταναστευτικής ταυτότητας ως μεταβλητή για την δημιουργία συνηθειών και συμπεριφορών στις μετακινήσεις.

Η μεταναστευτική-εθνική ταυτότητα καθορίζει το υποκείμενο σε αρκετούς τομείς της ζωής τους όπως στην εργασία, στην σχέση του με το δομημένο περιβάλλον, οικογένεια και εκτός αυτών και για μια σειρά επιλογών για την ζωή του και όλα αυτά είναι τα στοιχεία που διαμορφώνουν την συμπεριφορά μετακίνησης. Συγκεκριμένα στην αναφερόμενη έρευνα η μη χρήση ποδηλάτου σε αντίθεση με τους φτωχούς ντόπιους, που είχαν οι περισσότεροι δείγμα της επιρροής του πολιτισμικού υποβάθρου, αναδεικνύει την μη εξοικείωση με το συγκεκριμένο μέσο αλλά και ζητήματα περιβαλλοντικής δικαιοσύνης, γιατί όπως αναφέρεται στην μελέτη, σε αρκετές γειτονιές μεταναστών δεν υπάρχουν θέσεις παρκινγκ και ποδηλατόδρομοι. Ενώ η αποφυγή της κοινής χρήσης ιδιωτικών μέσων ωφελείται αρχικά στην μη ύπαρξη ισχυρών μεταναστευτικών δικτύων και θυλάκων και συγχρόνως στο μέγεθος της οικογένειας, που ειδικότερα για νεοαφιχθέντες είναι μεγάλο ώστε να καθίσταται αυτή η διαδικασία δύσκολα εφικτή.

Άλλα συμπεράσματα από αυτή την εργασία είναι ότι δεν υπάρχει καλή συνδεσιμότητα των σημείων μεταφορών ώστε οι μετανάστες να αναγκάζονται να διανύουν μεγάλες αποστάσεις με τα πόδια και όταν κάποιος M.M.M τους διευκολύνει αρκετές φορές να μην έχουν την δυνατότητα πληρωμής του κομίστρου. Ενώ προβλήματα εντοπίζονται ακόμα λόγω της μη κατανόησης της γλώσσας και του κοινωνικού ρατσισμού στην διάρκεια χρήσης των M.M.M.

Η μελέτη από τους Kleina και Michael J. Smart (2017), αξιοποιώντας στοιχεία από την Panel Study of Income Dynamics στόχευσε στην διαχρονική διερεύνηση της ιδιοκτησίας και χρήσεις αμαξιών. Διαπιστώθηκε ότι οι ισπανόφωνες οικογένειες που δεν είχαν αυτοκίνητο το 1999 παρουσίασαν την ταχύτερη αύξηση της ιδιοκτησίας αυτοκινήτου με την πάροδο του χρόνου σε σχεδόν 60% ιδιοκτησία αυτοκινήτου το 2011. Σε αυτή τη διατομεακή ανάλυση, διαπιστώνουμε αυτό που έχει δείξει η προηγούμενη έρευνα: οι φτωχές, οι οικογένειες που γεννήθηκαν στο εξωτερικό έχουν σημαντικά λιγότερες πιθανότητες να έχουν αυτοκίνητο σε σχέση με τις μη φτωχές οικογένειες που γεννήθηκαν στις ΗΠΑ. Ακόμη και όταν αυτές οι οικογένειες έχουν αυτοκίνητο, είναι πιθανό να έχουν λιγότερα αυτοκίνητα κατά κεφαλή. Οι φτωχές οικογένειες είναι ιδιαίτερα πιθανό να μην έχουν αυτοκίνητο (5% δεν έχουν). Ομοίως, οι μετανάστες έχουν σημαντικά χαμηλότερα επίπεδα ιδιοκτησίας αυτοκινήτου από τους γεννημένους στις ΗΠΑ.

Ενώ διαπιστώνεται ότι με τα χρόνια τείνουν να υιοθετούν τις συνήθειες των γεννημένων στην Αμερική, κυρίως της χρήσης αμαξίου, μελέτες αποδεικνύουν ότι στα στρώματα μεταναστών αναπτύσσονται άλλες συμπεριφορές στη χρήση του αυτοκινήτου άρρηκτα συνδεδεμένες από το κοινωνικό και δομημένο περιβάλλον. Η μελέτη των Evelyn Blumenberg and Michael Smart (2013) για το carpooling μεταξύ μεταναστών ανέδειξε την παραπάνω σύνδεση. Παίρνοντας δεδομένα από την απογραφή του 2000 στις ΗΠΑ και μια περιφερειακή έρευνα ταξιδιών του 2001 και αναλύοντας τα με απλή κατανομή και παλινδρόμηση Poisson. Διαπιστώθηκε αρχικά ότι οι μετανάστες τείνουν να συγκεντρώνονται σε εθνοτικούς θύλακες που βρίσκονται σε γειτονίες υψηλής πυκνότητας κοντά στην κεντρική επιχειρηματική περιοχή, και ότι αυτές οι γειτονίες τείνουν επίσης να έχουν υψηλή πρόσβαση σε θέσεις εργασίας και καλή κάλυψη από τη συγκοινωνία. Και ότι αυτές οι γειτονίες, ακόμη και εκείνες με τις υψηλότερες συγκεντρώσεις μεταναστών, είναι φυλετικά και εθνικά ποικίλες, με τη μέση συνοικία υψηλής συγκέντρωσης μεταναστών να αποτελείται μόνο κατά 48% από άτομα μιας κυρίαρχης φυλετικής κατηγορίας και κατά 52% από όλες τις άλλες φυλές, οι συνοικίες χαμηλής συγκέντρωσης μεταναστών αποτελούνται, κατά μέσο όρο, κατά 62% από άτομα μιας εθνικότητας και κατά 38% από όλες τις άλλες. Δεύτερον ότι σε αυτού του τύπου γειτονιάς η πιθανότητα για carpooling και δανεισμό αυτοκινήτου είναι παραπάνω από 21%, ποσοστό σχεδόν διπλάσιο από το ποσοστό των εργαζομένων που γεννήθηκαν στις ΗΠΑ, ενώ η πιθανότητα carpooling σε μη μεταναστευτικές γειτονίες από μετανάστες είναι αρκετά χαμηλότερη. Ενώ ακόμη από τους μακροχρόνια διαμένοντες στις ΗΠΑ, το ποσοστό που χρησιμοποιούν κοινόχρηστο αυτοκίνητο είναι 17% και παραμένει υψηλότερο από αυτό των εργαζομένων που γεννήθηκαν στην Αμερική. Κατά συνέπεια βλέπουμε ότι ενώ μπορεί να προσαρμόζονται στην κυρίαρχη μορφή μεταφοράς κρατάνε συνήθειες που είχαν αναπτύξει στα πρώτα χρόνια διαμονής τους.

Την παραπάνω λογική συσχέτισης γειτονίας και ταξιδιωτικής συμπεριφοράς στους μετανάστες έρχεται να ενισχύσει η μελέτη του Smart (2015) παίρνοντας αντίστοιχα δεδομένα από την εθνική απογραφή του 2001 και συγχρόνως δεδομένα που συλλέχθηκαν από γειτονίες του Λος Άντζελες, προσδιορίζοντας την γειτονιά αν τετράγωνο και όχι με μια σχέση πληθυσμού και ενεργειών επίσης εξετάζει όλες τις μετακινήσεις για κατανάλωση και εργασία και χωρίς να εξετάζει την εθνική διαστρωμάτωση αλλά μόνο τον τόπο γέννησης χρησιμοποιώντας μοντέλο πολυωνομικής παλινδρόμησης. Καταλήγοντας ότι η διαβίωση σε μια γειτονιά μεταναστών επηρεάζει έντονα την επιλογή τρόπου μετακίνησης για τους μετανάστες και λιγότερο έντονα για τους γείτονές τους που

γεννήθηκαν στις ΗΠΑ και προβλέπει ότι τα ποσοστά περπατήματος και ποδηλασίας θα αυξάνονται ραγδαία όσο αυξάνεται το ποσοστό των μεταναστών στη γειτονιά.

Και οι δυο έρευνες μπορούν να δώσουν μια εικόνα σε εθνικό επίπεδο αλλά αποτυγχάνουν να αντεπιτεθούν στην ανάλυση μεμονωμένων γειτονιών και περιπτώσεων με τις διαπιστώσεις τους να είναι ανύπαρκτες σε ένα αριθμό ερευνών. Αυτό φάνηκε ξεκάθαρα με τις διαφορές των αποτελεσμάτων των δυο παραπάνω με την ερευνά του Baraja για το carpooling και την χρήση ποδηλάτου. Αναφορικά με αυτό το ζήτημα η Blumenberg (2009) σημειώνει ότι είναι δύσκολο να ελεγχθεί ο ρόλος της κουλτούρας στην εξήγηση της ταξιδιωτικής συμπεριφοράς για τι δεν υπάρχουν δεδομένα που να συνδέουν την ταξιδιωτική συμπεριφορά και τα χαρακτηριστικά των μεταναστών στις χώρες καταγωγής τους με αυτά στις ΗΠΑ. Ενώ οι Ashmorea, κ.α. (2008) πάνω στην ίδια προβληματική αναφέρει ότι *ο συμβολισμός και η κουλτούρα είναι κρυφές, ασαφείς οντότητες, με απότοκο οι ποσοτικές έρευνες να μην έχουν αποτέλεσμα ώστε ο πρώτος στόχος θα πρέπει να είναι η επέκταση της θεωρίας για να διαπιστωθεί αν είναι φαινομενικά γόνιμη*. Ο συνδυασμός των δύο παραπάνω λογικών είναι ένας οδηγός για να επιτευχθεί η καλύτερη κατανόηση της συσχέτισης του πολιτιστικού υποβάθρου και συμπεριφοράς μετακίνησης.

Μελέτες στην Ευρώπη

Στην Ευρώπη τα τελευταία χρόνια οι μελέτες με θεματολογία την συμπεριφορά μετακίνησης των μεταναστών, την φτώχεια των μεταφορών, και την ποιότητα της κατοικίας των μεταναστών, έχουν πληθύνει αν και ακόμα είναι σε πρώιμο επίπεδο σε σύγκριση με την άλλη πλευρά του Ατλαντικού αλλά και με τις ανάγκες της. Κατά πλειοψηφία οι μελέτες έχουν βασιστεί στην εμπειρία και τις θεωρίες αντίστοιχων μελετών στην Αμερική.

Με μια πρώτη ματιά σε πολιτισμικό και χωρικό επίπεδο είναι μεγάλες οι διαφορές των περιπτώσεων σε Αμερική και Ευρώπη. Αρχικά τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήταν κατεξοχήν χώρες εκροής μεταναστών, ενώ η ΗΠΑ είναι χώρα που γεννήθηκε από μετανάστες. Την δεκαετία του 50 βγαίνοντας η Ευρώπη από το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο χρειάστηκε εργατικά χέρια, ειδικότερα οι χώρες της Κεντρικής Ευρώπης και η Μεγάλη Βρετανία που προήλθαν κυρίως από χώρες που ήταν αποικίες των αντίστοιχων χωρών και εσωτερικές μεταναστεύσεις εθνών κοινού πολιτισμικού υποβάθρου τους με διαφορά τους Τούρκους και Βαλκάνιους μετανάστες που στελέχωσαν κυρίως την γερμανική βιομηχανία. Ειδικότερα οι Τούρκοι μετανάστες ήταν οι πρώτοι με διαφορετικό πολιτισμικό και θρησκευτικό υπόβαθρο χωρίς αποικιοκρατική σχέση

ώστε η περαιτέρω μελέτη αυτού του πληθυσμού ως προς τους τρόπους εγκόλπωσης τους σε ευρωπαϊκή χώρα και γενικότερα στην ζωή τους στην πόλη να είναι σημείο κλειδί για τα σύγχρονα ερωτήματα που τίθενται εν μέσω της προσφυγικής κρίσης. Ενώ οι μετανάστες αποικιοκρατούμενων χωρών θα μπορούσαν να είχαν μεγαλύτερα κοινά σημεία με τους Αφροαμερικάνους των Η.Π.Α εξαιτίας της σχέσης τους με το κεντρικό κράτος αλλά και τους κοινούς τρόπους κατοίκησης όπως τα γκέτο, ωστόσο είναι μια υπόθεση που δεν έχει μελετηθεί εκτενώς ακόμα. Επίσης και στην Αμερική αντίστοιχα υπήρξαν κύματα μετανάστευσης την δεκαετία του 60 από την Ασία κυρίως την Ιαπωνία και την Κίνα, τελείως διαφορετικού πολιτισμικού υποβάθρου. Αλλά και τα ποσοστά τους αρέστηκαν σε μικρούς αριθμούς σε σύγκριση με πληθυσμούς από την Λατινική Αμερική των μετέπειτα χρόνων, αλλά και με αυτά της Ευρώπης στην αντίστοιχη περίοδο. Για το κατά πόσο και με ποιο τρόπο τα παραπάνω δεδομένα και οι διαφορετικές συνθήκες, που διαμορφώνουν διαφορετικά περιβάλλοντα στις δυο Ηπείρους, πρέπει να συνεκτιμηθούν αρχικά για τον τρόπο αξιοποίησης ερευνών από την μια ήπειρο στην άλλη, αλλά και αν η αυτοτελής μελέτη της ιστορικής εξέλιξης των μεταναστών σε χώρες εγκατάστασης είναι αναγκαίες για τις μελέτες του σήμερα, είναι ζητήματα που πρέπει να απασχολήσουν μετέπειτα έρευνες. Στην παρούσα εργασία καταθέτουμε τις βασικότερες διαφορές αλλά και βασικά σημεία της ιστορικής εξέλιξης του μεταναστευτικού ώστε στο ενδεχόμενο εντοπισμό προβληματισμών να μπορέσουμε να ανατρέξουμε και σε αυτά τα στοιχεία για την αντιμετώπιση τους.

Η κυρίαρχη διαφορά στο σήμερα είναι ότι στην Ευρώπη τα τελευταία χρόνια έχει ξεσπάσει προσφυγική κρίση. Ο πόλεμος, οι κοινωνικές διακρίσεις, τα ζητήματα ελευθερίας, οι κακουχίες, η κράτηση σε hot spot και το ταξίδι για την γη της επαγγελίας έχει δημιουργήσει ένα διαφορετικό ανθρωπότυπο σε σύγκριση με αυτό των συνηθισμένων οικονομικών μεταναστών, είναι κάτι καινούριο ειδικά στην έκταση του. Η διαφορά αυτή είναι ένας νέος παράγοντας που ενδεχομένως επιδρά στην συμπεριφορά μετακίνησης των μεταναστών και στην γενικότερη σχέση τους με το δομημένο περιβάλλον. Οι έρευνες στην Αμερική είναι αδύναμες να απαντήσουν σε αυτό το ζήτημα κάνοντας τις περαιτέρω μελέτες στην Ευρώπη αναγκαίες αφού οι πρόσφυγες είναι το μεγάλο ποσοστό των νεοαφιχθέντων.

Μια από τις μεγαλύτερες έρευνες που έχουν διεξαχθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι αυτή των Tsang και Rohr (2009) συλλέγοντας δεδομένα από τις έρευνες του DfT (Υπουργείο Μεταφορών), Μεταφορές για το Λονδίνο (TfL), χρησιμοποιώντας πολυώνυμα μοντέλα, λόγω του ότι οι

μεταβλητές που επιλέχθηκαν είναι διακριτές (λεωφορείο, περπάτημα, ποδήλατο ,κλπ) και ορίζοντας ως μετανάστη αυτόν που γεννήθηκε εκτός Η.Β χωρίς να υπάρχει η δυνατότητα διαφοροποίησης των γεννημένων στην Ε.Ε και εκτός Ε.Ε λόγω του μικρού αριθμού στοιχείων.

Διαπιστώθηκε ότι οι μετανάστες ταξιδεύουν λιγότερο και κυρίως για εργασία, τείνουν να ζουν σε μεγάλες πόλεις και σε περιοχές τους, όπου η παροχή δημόσιων μεταφορών είναι υψηλή (το 40% του πληθυσμού των μεταναστών εκτός Ε.Ε ζει στο Λονδίνο, σε σύγκριση με το 11% των υπηκόων του Ηνωμένου Βασιλείου. Οι πρόσφατα αφιχθέντες χρησιμοποιούν λιγότερο τα αυτοκίνητα, τείνουν να χρησιμοποιούν περισσότερο τα λεωφορεία, το μετρό/ηλεκτρικό και να περπατούν/κυκλοφορούν περισσότερο. Έχουν μεγαλύτερη τάση να χρησιμοποιούν λεωφορεία, ποδήλατο και μετακίνηση με τα πόδια, ακόμη και μετά τη συνεκτίμηση του έτους άφιξης, των κοινωνικών δημογραφικών χαρακτηριστικών, του τόπου διαμονής και του τόπου εργασίας τους. Αν και η ύπαρξη της αφομοίωσης με την πάροδο του χρόνου μεγαλώνει κάποια χαρακτηριστικά που είχαν αναπτύξει τα αξιοποιούν αλλά με χαμηλότερη συχνότητα. Γενικότερα τα αποτελέσματα κινήθηκαν στα αντίστοιχα με μελέτες της Αμερικής αναδεικνύοντας την ύπαρξη κοινού αποτυπώματος της μεταναστευτικής ταυτότητας στις επιλογές μετακίνησης. Δεν φάνηκαν κάποιες διαφορές εξαιτίας των πολιτισμικών διαφορών ώστε να διαπιστώνεται μια συγκεκριμένη παγκόσμια τάση.

Μια ακόμα έρευνα χρηματοδοτούμενη από την Ε.Ε και της HI reach -project (Egmond, 2020) πραγματοποίησε προσωπικές συνεντεύξεις σε μετανάστες σε Γερμανία και Λουξεμβούργο αλλά και μέσω ερωτηματολογίων επικεντρωμένων στο car sharing, ανέδειξε καινούργια στοιχεία για την συμπεριφορά μεταναστών στην Ευρώπη. Αρχικά η γνώση χρήσης smartphone αποδείχθηκε καταλυτικό στοιχείο για την καλύτερη οργάνωση των διαδρομών μέσω των εφαρμογών των M.M.M και εφαρμογών car sharing με αποτέλεσμα να μετακινούνται περισσότερο και να προσαρμόζονται γρηγορότερα με επακόλουθο την ευκολότερη εύρεση εργασίας και κοινωνικής δικτύωσης έναντι αυτών που δεν κατέχουν ή δεν ξέρουν να αξιοποιούν smartphone. Παρόλα αυτά μεγάλος αριθμός ερωτηθέντων χαρακτήρισε την μετακίνηση με πόδια, λεωφορείο και ποδήλατο ως υποβαθμισμένους τρόπους μετακίνησης σε αντίθεση με τους ντόπιους και ότι υπάρχει η βλέψη μελλοντικά για στροφή σε ιδιόκτητα μέσα. Φαίνεται ότι ο συμβολισμός των μέσων και το πώς επιδρά στο status είναι κριτήριο μελλοντικών επιλογών των μεταναστών. Βλέποντας ότι σε γενικές γραμμές, οι μη μετανάστες κατέχουν περισσότερα ποδήλατα και τα χρησιμοποιούν περισσότερο συχνότερα από τους μετανάστες και

συγχρόνως η δεύτερη γενιά μεταναστών είναι περισσότερο πιθανό να χρησιμοποιήσουν αυτοκίνητο ως οδηγό (Welsch, 2016).

Συχνά προβλήματα που φαίνονται στην πλειοψηφία των μελετών υφίστανται και σε αυτή όπως, η διαθεσιμότητα και προσβασιμότητα σε Μ.Μ.Μ, το κόστος εισιτηρίου, οι φυλετικές διακρίσεις και τα γλωσσικά εμπόδια. Τελευταία πρέπει να σημειωθεί ότι στην παρούσα έρευνα διαπιστώθηκε ότι οι μετανάστες και οι εθνικές μειονότητες δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται ως ομοιογενής ομάδα. Και ότι πολλοί από αυτούς έχουν ενσωματωθεί καλά στην κοινωνία ως αποτέλεσμα της παραμονής τους στη χώρα υποδοχής για μερικά χρόνια, της διαφορετικής οικονομικής κατάστασης καθώς και της ικανότητάς τους να προσαρμόζονται ταχύτερα στις συνήθειες κινητικότητας και μεταφορών της χώρας. Η αναφορά της ικανότητας προσαρμογής είναι ένα στοιχείο που χρήζει περαιτέρω ανάλυσης για το κατά πόσο δημιουργήθηκε λόγω του πολιτισμικού υποβάθρου και του περιβάλλοντος που μεγάλωσε ο εκάστοτε ή είναι κάτι έμφυτο.

Τελευταία και σημαντικότερη μελέτη είναι του Seher Ozkazanc (2021) που πραγματοποιήθηκε σε γειτονιές Σύρων προσφύγων στην Άγκυρα της Τουρκίας. Είναι από τις λίγες έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί σε γειτονιές προσφύγων και διαπραγματεύονται τους τρόπους μετακίνησης σε αυτές. Μια ακόμα παράμετρος που αναδεικνύει την σημαντικότητα της είναι οι ομοιότητες σε πληθυσμό και στην γεωγραφία της πόλης με αυτή της Αθήνας. Αρχικά τεθηκαν ερωτηματολόγια επικεντρωμένα στους λόγους της επιλογής κατοικίας και στους χρόνους της μετακίνησης που πραγματοποιούν με αυτό τον τρόπο ανέδειξε τον παράγοντα της συμπεριφοράς μετακίνησης και επιλογών μετακίνησης σε διαφορές επιλογές ζωής, αλλά και της δημιουργίας εθνικών -μεταναστευτικών θυλάκων. Αναλυτικότερα το 47 % απάντησε ότι επέλεξε το τόπο της κατοικίας λόγω γεινίασης συγγενών τους, το 38% λόγω εύρεσης εργασίας και το 11% λόγω φτηνών ενοικίων. Επίσης μέσος χρόνος για μετακίνηση για επίσκεψη συγγενών είναι 12 λεπτά, για εργασία 30 λεπτά και για ψώνια 48 λεπτά, ενώ τα μέσα που χρησιμοποιούν για την κάθε μια δραστηριότητα είναι αντιστοίχως τα πόδια, το ποδήλατο και τα λεωφορεία. Η πλειονότητα μετακινείται κυρίως με τα πόδια, 35% με ποδήλατο, ενώ η μετακίνηση με λεωφορεία είναι μικρή λόγω της μη γνώσης της γλωσσάς, της δυσκολίας κατανόησης των δρομολογίων αλλά και εξαιτίας του ρατσισμού που δέχονται από τους οδηγούς και τους ντόπιους συνεπιβάτες .

Είναι ολοφάνερο ότι είναι ένας αποκλεισμένος πληθυσμός που δύσκολα βγαίνει εκτός γειτονιάς με αποτέλεσμα και οι ευκαιρίες εργασίας και κοινωνικής ζωής να περιορίζεται σε ένα μικρό

βεληνεκές από την γειτονιά. Ένα άλλο πρόβλημα που δημιουργεί η παραπάνω κατάσταση είναι ότι δεν υπάρχουν κοινοί τόποι με τους ντόπιους ώστε το μεταξύ τους χάσμα να μεγαλώνει αν και κάποιος θα μπορούσε να ισχυριστεί ότι θα υπήρχε πολιτισμική σύγκλιση λόγω θρησκείας και κοινής ανατολικής κουλτούρας. Ενώ η δημιουργία ισχυρής γειτονιάς απαντάει στον τρόπο επιβίωσης σε ένα ξένο περιβάλλον και συγχρόνως οι μεταφορικές συνήθειες με μια ευρωπαϊκή ματιά θα μπορούσαν να λογιστούν ως ιδανικές, μοιάζουν ταυτόχρονα και με μια άτυπη φυλακή που τους κρατάει έγκλειστους μέσα σε κάποια τετράγωνα και ο μόνος λόγος για να φύγουν από εκεί είναι η εργασία ή για ιατρικούς λόγους.

Φαίνεται ότι η ύπαρξη δυναμικής γειτονιάς είναι συνυφασμένη με την μεταναστευτική γειτονιά, η οποία χαρακτηρίζεται από ενεργή μετακίνηση και ισχυρές κοινωνικές σχέσεις. Οι ενέργειες για την διατήρηση των χαρακτηριστικών μετακίνησης των μεταναστών λόγω της βιωσιμότητας που τις διαπνέει πρέπει να είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με την δημιουργία και ενδυνάμωση ισχυρών γειτονιών με αποφυγή όμως τον εγκλωβισμό τους σε αυτήν αλλά και συγχρόνως ενέργειες ώστε να σταματήσει να καθίσταται το αυτοκίνητο παράγοντας εύρεσης εργασίας με καλύτερους όρους αλλά και κοινωνικοποίησης.

Συμπεριφορά μετακίνησης στις χώρες προέλευσης των μεταναστών της Ελλάδας

Στις περισσότερες χώρες προέλευσης μεταναστών έχουν πραγματοποιηθεί ή συντελούνται ακόμη και σήμερα πόλεμοι και εμφύλιοι με επακόλουθο την οικονομική τους εκμηδένιση και την ανεπάρκεια τους σε υποδομές ταυτόχρονα με την τάση για αστικοποίηση στις περισσότερες πόλεις από αυτές, ώστε να φαίνεται ότι καθίσταται το περπάτημα ο κυρίαρχος τρόπος μεταφοράς λόγω των ελλείψεων σε υποδομές Μ.Μ.Μ αλλά και της μη δυνατότητας αγοράς ιδιωτικού οχήματος. Αν και αυτή είναι η μεγάλη εικόνα θα παρατεθούν μελέτες που έχουν διεξαχθεί στην πλειονότητα των χωρών προέλευσης για τις μεταφορές και την αστικοποίηση, ώστε να διαπιστωθούν τυχόν διαφορές και να επιβεβαιωθεί εάν αυτή η εικόνα είναι πραγματική. Το μεγάλο εύρος αυτών των μελετών θα μας βοηθήσει στην περαιτέρω κατανόηση των επιλογών των μεταναστών στις μεταφορές εφόσον τεθούν σε σύγκριση με τους ομοεθνείς τους στις χώρες καταγωγής, ώστε να διαπιστωθεί πως επηρεάζει ο πολιτισμικός παράγοντας. Οι μελέτες σε χώρες της λατινικής Αμερικής είναι λιγιστές.

Πακιστάν

Στο Πακιστάν μια μεγάλη μελέτη για την συμπεριφορά μετακίνησης των Adeel, et al. (2013) με 120 000 ερωτηθέντες ανέδειξε την κουλτούρα μετακίνησης του πληθυσμού. Συγκεκριμένα διαπιστώθηκε ότι το 86.5 % των ερωτηθέντων μετακινούνται κυρίως με τα πόδια ενώ μόλις το 6.4% με αυτοκίνητο και 2.4 % με ποδήλατο. Παρόμοιες απαντήσεις υπήρξαν και από ερωτηθέντες σε αγροτικές περιοχές με την επιλογή του περπατήματος να φτάνει το 90%. Μια ακόμα προβληματική που αναδείχθηκε είναι ότι πάνω από το 50% των γυναικών δεν κάνουν καμία ημερήσια μετακίνηση αναδεικνύοντας τις αντιθέσεις μεταξύ των φύλων σε αυτές τις περιοχές.

Μια ακόμη μελέτη των Masoumi, et al. (2022) που πραγματοποιήθηκε στο Χαφιζαμπαντ του Πακιστάν φώτισε τις μεταβλητές στην επιλογή κατοικίας και της σχέσης που έχουν με τις μετακινήσεις και την οικονομική κατάσταση. Διαπιστώθηκαν αρκετές διαφορές με αντίστοιχες μελέτες στις ανεπτυγμένες χώρες, κομβική διαφορά είναι ο αριθμός των ατόμων που αποτελούν την οικογένεια με κατά μέσο όρο να είναι πενταπλάσιο στο Πακιστάν από αυτό στην Ευρώπη. Όστε ουσιαστικά να μένουν αρκετές οικογένειες σε ένα οίκημα με κοινές ρυθμίσεις διαβίωσης και η επιλογή τόπου κατοικίας να γίνεται από την κεφαλή της οικογένειας με κριτήριο την εγγύτητα σε συγγενείς ή σε κατοικίες μελών της οικογένειας που θα μετεγκατασταθούν σε δεύτερο χρόνο. Επίσης η ιδιοκατοίκησης είναι σημαντική και η κατοικία αποτελεί οικογενειακή κληρονομιά, οπότε φαίνεται δύσκολη η μετεγκατάσταση από αυτήν για άλλους λόγους όπως η εύρεση καλύτερης εργασίας. Ενώ η παραπάνω εικόνα είναι η κυρίαρχη, τα τελευταία χρόνια έχει αυξηθεί η εσωτερική μετανάστευση από αγροτικές σε αστικές περιοχές ώστε νέες γειτονιές που δημιουργούνται στα περίχωρα να έχουν μεγάλη έλλειψη οδικής συνδεσιμότητας ώστε να έχει αυξηθεί η μηχανοκίνητη μετακίνηση.

Μέση Ανατολή

Σε μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί σε χώρες της Μέσης Ανατολής και Βόρεια Αφρικής έχει διαπιστωθεί ένα κοινό μοτίβο στους τρόπους μετακίνησης αλλά και στα χαρακτηριστικά των πόλεων, συγκεκριμένα μια από τις πολλές μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί σε αυτόν τον χώρο των El-Geneidy και Diab (2013). Έχουν συγκεντρώσει ένα αριθμό μελετών που έχουν πραγματοποιηθεί σε μεγάλο αριθμό πόλεων εκ των οποίων όλες ανέδειξαν ότι η ενεργή μετακίνηση είναι η κυρίαρχη επιλογή μεταφοράς με ποσοστά 30%-50%. Μεγάλα ποσοστά περπατήματος αναφέρθηκαν στην Καζαμπλάνκα με 53%. Η ενεργή μετακίνηση αντιπροσωπεύεται από το περπάτημα ενώ η χρήση του ποδηλάτου είναι μικρή με εξαίρεση στο

Κάιρο που διαπιστώνεται ένα πολιτιστικό υπόβαθρο που το περιλαμβάνει. Μια ακόμη προβληματική είναι ότι στην πάροδο του χρόνου τα ποσοστά ενεργής μετακίνησης μειώνονται αλλά ακόμα είναι σε χαμηλά επίπεδα σε σύγκριση με αυτά των ευρωπαϊκών πόλεων. Αυτά τα αυξημένα ποσοστά οφείλονται αρχικά από την μειωμένη οικονομική δυνατότητα αγοράς μηχανοκίνητου μέσου, και την θετική συσχέτιση μεταξύ της προσβασιμότητας (Masoumi, κ.α., 2022) με τις ανέσεις της γειτονιάς και της μετακίνησης με τα πόδια προς την εργασία, τα μειωμένα μέσα μαζικής μεταφοράς, λόγω της αδυναμίας του κρατικού μηχανισμού να παρέχει επαρκείς υπηρεσίες για την πλειονότητα του πληθυσμού ώστε μεγάλο ποσοστό αυτού να μην έχει καμία επαφή με αυτό. Έχουν σημειωθεί οι διαφορές στην μετακίνηση μεταξύ ανδρών και γυναικών αλλά και η αυξανόμενη αγορά μηχανοκίνητων μέσων, αναλογικά με την μείωση της ηλικίας αλλά και την ύπαρξη οικογένειας (Masoumi, 2015).

Βαλκάνια και Ανατολική Ευρώπη

Αν και είναι μικρός ο αριθμός των μελετών στο τομέα των μετακινήσεων και την συμπεριφορά μετακίνησης μπορούμε να σταθούμε σε συγκεκριμένα χαρακτηριστικά που έχουν εκπονηθεί από meta-data αναλύσεις αλλά και από μικρής κλίμακας ποσοτικές έρευνες. Συγκεκριμένα μια πρώτη από την έρευνα των εικόνα για τη συμπεριφορά μετακίνησης στην Αλβανία από την έρευνα των Rojani κ.α. (2017) είναι ότι μόλις το 11% των γυναικών μεταβαίνει στην εργασία με αυτοκίνητο και το 5% οδηγεί το ίδιο, ο πληθυσμός που κινείται με αυτοκίνητο είναι 29% επίσης η μετακίνηση με τα πόδια είναι πιο συνηθισμένο σε αντίθεση με ποδήλατο που χρησιμοποιείται σπάνια λόγω έλλειψης υποδομών. Μια ακόμη ερευνά αναδεικνύει μια αντίρροπη κίνηση στην αντίληψη των νέων στην Αλβανία με αυτών στην Ευρώπη εξαιτίας της αντίληψης των πρώτων ότι η κατοχή του αυτοκινήτου είναι ένα βασικός στόχος τους και ότι σηματοδοτεί κύρος Rojani κ.α. (2019)

Οι περισσότερες χώρες της ανατολικής Ευρώπης και των Βαλκανίων ήταν σε σοσιαλιστικά καθεστάτα, η μετάβαση τους στην καπιταλιστική οικονομία σηματοδότησε και μια ραγδαία αλλαγή στην συμπεριφορά μετακίνησης των κατοίκων τους (Radzimski και Gadzinski, 2019). Το αμάξι έγινε το κυρίαρχο μέσο και σε επίπεδο υποδομών δόθηκε παραπάνω βάση για υποδομές για τα αυτοκίνητα ώστε να υποβαθμιστούν τα Μ.Μ.Μ. (Gadzinski.J, Radzimski.A, 2019).

Αίτια επιλογής χρήσης ποδηλάτου από τους μετανάστες

Αν και δεν έχουν γίνει αρκετές έρευνες με επίκεντρο το ποδήλατο και την χρήση τους από τους μετανάστες μπορούμε να σταθούμε σε δύο έρευνες του Barajas (2019) και του Smart(2010) που οριοθετούν τις αιτίες επιλογής χρήσης του ποδηλάτου. Συγκεκριμένα η ποιοτική έρευνα του Barajas κατέληξε σε συμπεράσματα ότι τα κοινωνικά δίκτυα η οικογένειά και οι φίλοι παίζουν μεγάλο ρόλο στην απόφαση χρήσης του ποδηλάτου αλλά και το αίσθημα ασφάλειας στις περιοχές χρήσης του. Ακόμη αναδείχθηκε ότι οι ομάδες παρότρυνσης χρήσης ποδηλάτου, που εστιάζουν σε μεταναστευτικές ομάδες, έπαιξαν θετικό ρόλο στην περαιτέρω χρήση ποδηλάτου. Η Έρευνα του Smart αξιοποίησε την εθνική μελέτη του 2001 καταλήγοντας ότι οι μετανάστες είναι πιο πιθανό να κάνουν συστηματική χρήση ποδηλάτου από ότι οι ντόπιοι. Κατέληξε επίσης ότι το μέγεθος νοικοκυριού, η πυκνότητα κατοικίας, η αναλογία θέσεων εργασίας, κατοικίας σε μια περιοχή και η χιλιομετρική απόσταση είναι οι καθοριστικοί παράγοντες χρήσης ποδηλάτου από μετανάστες. Αναδεικνύοντας με αυτό τον τρόπο το ιδανικό τόπο που θα μπορούσε να ευδοκιμήσει η χρήση του ποδηλάτου.

Συμπεράσματα

Φαίνεται ότι οι μεταναστευτικές γειτονιές είναι βασικός παράγοντας για την διαμόρφωση μιας συμπεριφοράς μετακίνησης που χαρακτηρίζεται με ενεργή μετακίνηση (ποδήλατο, περπάτημα) car sharing, carpooling και όχι μόνο για τους κατοίκους μετανάστες. Συγκεκριμένα οι Blumenberg & Smart (2013) αναφέρουν ότι η μεταναστευτική γειτονιά δημιουργεί ένα ιδανικό περιβάλλον για δημιουργία βιώσιμων μετακινήσεων, ώστε ο κάθε νέος κάτοικος της ανεξαρτήτως εθνικότητας ενσωματώνεται σε αυτές τις μορφές μετακίνησης μέσω του μιμητισμού.

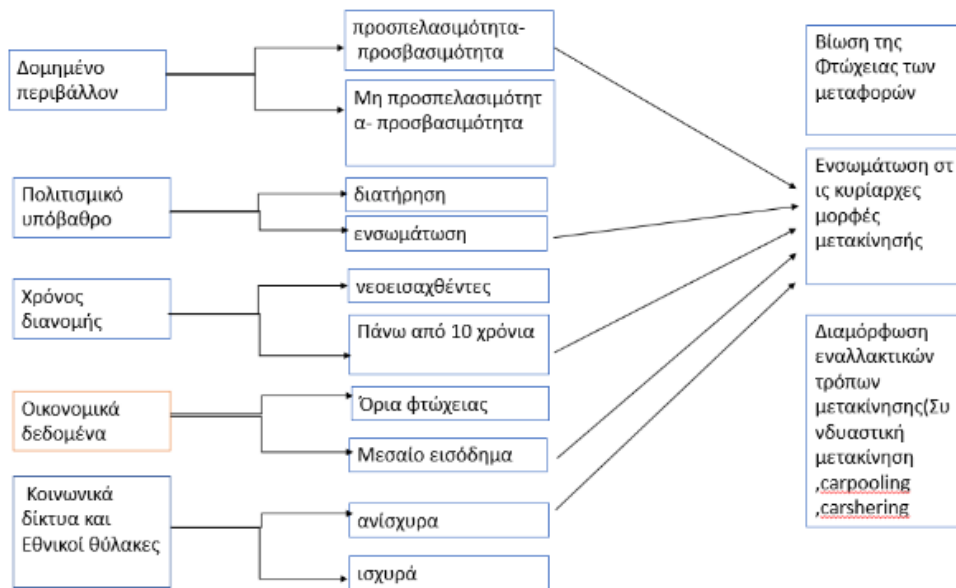
Στις έρευνες που έχουν διεξαχθεί σε μεταναστευτικούς πληθυσμούς σε Ευρώπη και Αμερική διαπιστώνεται μια αντιστοιχία σε ευρήματα. Η επιλογή ενεργών μετακινήσεων, η χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς αλλά και η ενσωμάτωση συνηθειών από την χώρα διαμονής είναι τρία βασικά στοιχεία που διαπερνούν όλες τις έρευνες. Οι τρόποι που πραγματοποιούνται τα παραπάνω αποτελέσματα φαίνεται να εξαρτώνται από τις μορφές των δικτύων και θυλάκων από το πολιτιστικό υπόβαθρο αλλά και από το δομημένο περιβάλλον εγκατάστασης. Αυτοί φαίνεται να είναι και οι λόγοι που αρκετές μελέτες βγάζουν αντιπαραθετικά συμπεράσματα. Η κατανόηση του πως αυτές επηρεάζουν γενικά τις συνήθειες στην μεταφορά και η προσπάθεια μοντελοποίησης

της είναι μια συνθετη διαδικασία που το παρών ερευνητικό επίπεδο αλλά και ο λιγοστός αριθμός δεδομένων αδυνατούν να βοηθήσουν.

Οι τρόποι αυτοί εν ολίγοις είναι η ίδια μεταναστευτική συμπεριφορά στην μετακίνηση δηλαδή θα μπορούσαμε να πούμε ότι απόδειξη της ύπαρξης της δεν είναι απλά τα τρία βασικά στοιχεία, που θα μπορούσαν να αποδοθούν σε άλλα χαρακτηριστικά τους όπως η οικονομική δυναμική τους και η θέση τους στην παραγωγή. Αλλά η ύπαρξη διαφορετικών συνηθειών και τρόπων μετακίνησης μεταξύ των μεταναστών αναδεικνύουν μια συνθετότητα που μόνο μέσω της μεταναστευτικής τους ιδιότητας μπορεί να αποσαφηνιστεί. Ένα βασικό στοιχείο της μεταναστευτικής ταυτότητας είναι το πολιτισμικό υπόβαθρο από την χώρα προέλευσης αλλά δεν είναι μόνο αυτό είναι οι μορφές εργασίας οι τρόποι κοινωνικοποίησης και οι τόποι διαμονής που σχετίζονται από την εθνική τους ταυτότητα αλλά και το ειδικό καθεστώς που διαμορφώνεται από την μετανάστευση. Ωστε με αυτό ως πρίσμα μπορούν να κατανοηθούν ακόμα και αντιπαραθετικά αποτελέσματα από έρευνες δείχνοντας εν τέλη και την σημαντικότητας αυτού του εργαλείου.

Συγκεκριμένα η τριπλέτα δομημένο περιβάλλον, κοινωνικό περιβάλλον και πολιτισμικό περιβάλλον στις χώρες καταγωγής και διαμονής φαίνεται να λειτουργεί στις παρών εξεταζόμενες έρευνες αλλά χρειάζεται περαιτέρω ανάλυση. Σε αντίθεση με το μοντέλο των των Delbosc & Shafi (2023) η παρών έρευνα μας έχει αναδείξει τα κοινωνικά δίκτυα ως μια σημαντική μεταβλητή η οποία δεν την αναφέρουν επίσης επιλέγοντας το δίπολο παλιά και νέα περιοχή κατοίκησης υποβαθμίζει τους παράγοντες της μεταναστευτικής γειτονίας των κοινωνικών δικτύων και του πολιτισμικού υποβάθρου που φαίνεται να έχουν μεγάλη επίδραση στην συμπεριφορά μετακίνησης αν και αναφέρονται μαζί όμως και με άλλους παράγοντες. Η παρούσα κριτική δεν αναιρεί την προαναφερθείσα προσπάθεια μοντελοποίησης, αλλά προσπαθεί να ιεραρχήσει τους κύριους παράγοντες που αναφέρονται σε αυτήν ώστε να υπάρξει μια θεώρηση πιο εύκολη για την κατανόηση του ζητήματος αν και ο μικρός αριθμός μελέτης καθιστά αυτήν την κριτική αδύναμη αλλά θεωρούμε ότι είναι χρήσιμη για περαιτέρω έρευνα. Με βάση τα παραπάνω αλλά και προσπαθώντας να κατανοηθούν τις βασικές μορφές που δύναται να πάρει η συμπεριφορά μετακίνησης των μεταναστών. Δηλαδή :

- 1) Βίωση της φτώχειας των μεταφορών
- 2) ενσωμάτωση στις κυρίαρχες μορφές μετακίνησης
- 3) Δημιουργία νέων προτύπων μετακίνησης



Εικόνα 3.3

Η προσπάθεια καταγραφής των συνηθειών και συμπεριφορών στις μεταφορές στις χώρες προέλευσης αρκέστηκε στις Χώρες με αρκετά διαφορετικό πολιτισμικό υπόβαθρο από αυτό της Ελλάδας αλλά και σε αυτές με το μεγαλύτερο ποσοστό εισερχομένων από αυτές. Η κυριαρχία των ενεργών μετακινήσεων, η έλλειψη εμπειριών οργανωμένων μέσων μαζικής μεταφοράς και ο επιδραστικός ρόλος των γειτονιών είναι στοιχεία που διαπερνούν όλες τις έρευνες. Πολιτισμικά στοιχεία όπως η δομή της οικογένειας, ο ρόλος του αρχηγού της οικογένειας στις αποφάσεις μετακίνησης, οι διαφοροποιήσεις στην μετακίνηση μεταξύ των γυναικών και των αντρών αλλά και η μη εξοικείωση με το ποδήλατο φάνηκαν να υπάρχουν στις περισσότερες Χώρες. Συγκρίνοντας τα στοιχεία των χωρών προέλευσης με των μεταναστών της Ευρώπης υπάρχουν κοινά στοιχεία που χαρακτηρίζουν τους δυο πληθυσμούς όπως : η επιλογή του περπατήματος για μετακίνηση, η μη χρήση ποδηλάτου αλλά και η δυναμική των γειτονιών στις επιλογές που κάνουν. Αυτή η ταύτιση προκύπτει από την μεταφορά συνηθειών και από αντικειμενικούς παράγοντες. Η οικονομική αδυναμία των περισσότερων για να ενσωματώσουν τις ντόπιες συμπεριφορές μετακίνησης είναι μια αντικειμενική συνθήκη. Αλλά η δημιουργία εθνοτικών -μεταναστευτικών γειτονιών, η μη χρήση του ποδηλάτου αλλά και η ευκολία προσαρμογής τους σε καταστάσεις που χαρακτηρίζονται από φτώχεια των μεταφορών, είναι στοιχεία που φαίνεται να βασίζονται από το πολιτισμικό τους υπόβαθρο. Για τους μετανάστες που προέρχονται από τα Βαλκάνια και την Ανατολική Ευρώπη φαίνεται ότι βρίσκονται σε

παρόμοιο πολιτισμικό επίπεδο στην μετακίνηση με των Ελλήνων αλλά και σε αυτούς τους πληθυσμούς κυριαρχεί η ενεργή μετακίνηση λόγω της αδυναμίας αγοράς αμαξιού κυρίαρχα.

Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι αρκετές πόλεις των χωρών αυτών βρίσκονται σε μετασχηματισμό και χρήση των αυτοκινήτων και γενικότερων μηχανοκίνητων μέσων φαίνεται να αυξάνεται ακόμα και αν είναι σε μικρότερα ποσοστά με αυτά της δύσης. Άρα οι παραπάνω τάσεις δεν μπορούν να θεωρηθούν διαχρονικές αλλά να αντιμετωπίζονται ως στιγμιότυπα των χρόνων διεξαγωγής των ερευνών. Επίσης ο αριθμός των ερευνών είναι αρκετά μικρός ώστε αυτές οι διαπιστώσεις να μην είναι αξιόπιστες αλλά χρησιμοποιούνται για την οριοθέτηση κάποιων τάσεων. Κατά συνέπεια αφήνεται ένα πεδίο της έρευνας ως αποτέλεσμα της δυνατότητας αμφισβήτησης τους μέσω νέων αποτελεσμάτων.

Μια μεγάλη προβληματική στην υπάρχουσα μελέτη είναι ότι δεν υπάρχουν αρκετά δεδομένα για τους μετανάστες στην Ευρώπη έτσι ώστε να μην υπάρχει δυνατότητα σύγκρισης με αυτές τις μελέτες από τις χώρες προέλευσης και έτσι δεν είναι δυνατό να κατανοηθεί η επίδραση του πολιτισμικού παράγοντα στην συμπεριφορά μετακίνησης.

Βιβλιογραφία

Adeel, M., Anthony G. O., Y., & Zhang, F. (2013, September 23). Gender, mobility and travel behavior in Pakistan: Analysis of 2007 Time Use Survey. Mpra.ub.uni-Muenchen.de. <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/55474/>

Ahmed, Q. I., Lu, H., & Ye, S. (2008). Urban transportation and equity: A case study of Beijing and Karachi. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 42(1), 125–139. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2007.06.004>

Aldred, R., & Jungnickel, K. (2014). Why culture matters for transport policy: the case of cycling in the UK. *Journal of Transport Geography*, 34, 78–87. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.11.004>

Arapoglou, V. P. (2016). immigration, segregation and urban development in athens: the relevance of the la debate for southern european metropolises. *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 121(121), 11. <https://doi.org/10.12681/grsr.9567>

Ashmore, D. P., Christie, N., & Tyler, N. A. (2017). Symbolic transport choice across national cultures: theoretical considerations for research design. *Transportation Planning and Technology*, 40(8), 875–900. <https://doi.org/10.1080/03081060.2017.1355882>

Barajas, J. M. (2018). Supplemental infrastructure: how community networks and immigrant identity influence cycling. *Transportation*. <https://doi.org/10.1007/s11116-018-9955-7>

Blumenberg, E. (2009). Moving in and moving around: immigrants, travel behavior, and implications for transport policy. *Transportation Letters*, 1(2), 169–180. <https://doi.org/10.3328/tl.2009.01.02.169-180>

Blumenberg, E., & Smart, M. (2013). Brother can you Spare a Ride? Carpooling in Immigrant Neighborhoods. *Urban Studies*, 51(9), 1871–1890. <https://doi.org/10.1177/0042098013502825>

Delbosc, A., & Shafi, R. (2023). What do we know about immigrants' travel behavior? A systematic literature review and proposed conceptual framework. *Transport Reviews*, 1–21. <https://doi.org/10.1080/01441647.2023.2179683>

Liu, C. Y., & Painter, G. (2011). Travel Behavior among Latino Immigrants. *Journal of Planning Education and Research*, 32(1), 62–80. <https://doi.org/10.1177/0739456x11422070>

- Lovejoy, K., & Handy, S. (2011). Social networks as a source of private-vehicle transportation: The practice of getting rides and borrowing vehicles among Mexican immigrants in California. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 45(4), 248–257. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2011.01.007>
- Masoumi, H., Aslam, A. B., Rana, I. A., Ahmad, M., & Naeem, N. (2022). Relationship of Residential Location Choice with Commute Travels and Socioeconomics in the Small Towns of South Asia: The Case of Hafizabad, Pakistan. *Sustainability*, 14(6), 3163. <https://doi.org/10.3390/su14063163>
- Masoumi, H., Chakamera, C., Mapamba, L., Pisa, N., & Soltanzadeh, H. (2022). Relations of Public Transport Use and Car Ownership with Neighbourhood and City-Level Travel Purposes in Kerman, Iran. *Urban Science*, 6(3), 48. <https://doi.org/10.3390/urbansci6030048>
- Masoumi, H., & Sierpiński, G. (2022). The Land Use and Individual Correlates of Pedestrian Commuting: Who Walks to Their Work or Place of Study in the Large Cities of the MENA Region? *Sustainability*, 14(10), 6377. <https://doi.org/10.3390/su14106377>
- Mehriar, M., Masoumi, H., Aslam, A. B., Gillani, S. M., Suhail, T., & Zulfiqar, A. (2021). The Relations between Street Network Configuration and Travel Behavior in Pakistan; the Optimal Level of Street Connectivity for a More Active Mobility. *Applied Sciences*, 11(22), 11015. <https://doi.org/10.3390/app112211015>
- Mostofi, H., Masoumi, H., & Dienel, H.-L. (2020). The Association between the Regular Use of ICT Based Mobility Services and the Bicycle Mode Choice in Tehran and Cairo. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17(23), 8767. <https://doi.org/10.3390/ijerph17238767>
- Ozkazanc, S. (2021). Transportation experiences of Syrian refugees under the clampdown of poverty, social exclusion and spatial segregation. *Cities*, 112, 103117. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103117>
- Patrick van Egmond, Kuttler, T., & Wirtz, J. (2020). Migrants, ethnic minorities and mobility poverty. *Routledge EBooks*, 162–179. <https://doi.org/10.4324/9780367333317-15>

- Pojani, E., Boussauw, K., & Pojani, D. (2017). Reexamining transport poverty, job access, and gender issues in Central and Eastern Europe. *Gender, Place & Culture*, 24(9), 1323–1345. <https://doi.org/10.1080/0966369x.2017.1372382>
- Pojani, E., Van Acker, V., & Pojani, D. (2018). Cars as a status symbol: Youth attitudes toward sustainable transport in a post-socialist city. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 58, 210–227. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.06.003>
- Radzimski, A., & Gadziński, J. (2019). Travel Behaviour in a Post-Socialist City. *European Spatial Research and Policy*, 26(1), 43–60. <https://doi.org/10.18778/1231-1952.26.1.03>
- Smart, M. (2010). US immigrants and bicycling: Two-wheeled in Autopia. *Transport Policy*, 17(3), 153–159. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2010.01.002>
- Smart, M. J. (2014). A nationwide look at the immigrant neighborhood effect on travel mode choice. *Transportation*, 42(1), 189–209. <https://doi.org/10.1007/s11116-014-9543-4>
- Smart, M. 2015. "A nationwide look at the immigrant neighborhood effect on travel mode choice," *Transportation*, Springer, vol. 42(1), pages 189-209, January.
- Tal, G., & Handy, S. (2010). Travel behavior of immigrants: An analysis of the 2001 National Household Transportation Survey. *Transport Policy*, 17(2), 85–93. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.11.003>
- Tal, G., & Handy, S. L. (2005). The Travel Behavior of Immigrants and Race/Ethnicity Groups: An Analysis of the 2001 National Household Transportation Survey. *Escholarship.org*. <http://escholarship.org/uc/item/7fp663rn>
- Tsang, F., & Rohr, C. (2011). The impact of migration on transport and congestion. RAND Corporation. <https://doi.org/10.7249/tr1187>
- Welsch, J., Conrad, K., & Wittowsky, D. (2016). Exploring immigrants travel behavior: empirical findings from Offenbach am Main, Germany. *Transportation*, 45(3), 733–750. <https://doi.org/10.1007/s11116-016-9748-9>
- Houshmand E. Masoumi Transformation(2015) of Urban Form and the Effects on Travel Behavior in Iran).

Sungyop Kim Immigrants and Transportation: An Analysis of Immigrant Workers' Work Trips
University of Missouri-Kansas City

MINETA, Barajas(2016) .Exploring Bicycle and Public Transit Use by Low-Income Latino Im-
migrants: A Mixed-Methods Study in the San Francisco Bay Area

Flavia Tsang, Charlene Rohr (2009) The impact of migration on transport and congestion

M. Barajas, 2019 Supplemental infrastructure: How community networks and immigrant identity
influence cycling.

Rahman Shafi1, Alexa Delbos1, Geoffrey Rose1 (2017) Do South Asian migrants in Australia
travel differently to native-born Australians?

Houshmand Masoumi (2020) Transformation of Urban Form and the Effects on Travel Behavior
in Iran

Mohammad Tamim Kashifi xx,Overview of Afghanistan Transportation

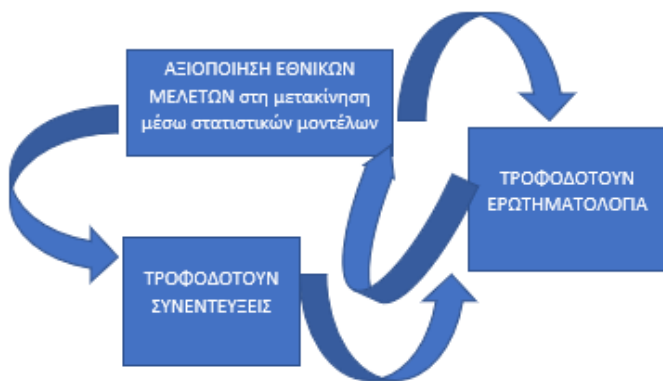
Ajay Kumar & Fanny Barrett, xx Africa Infrastructure Country Diagnostic Stuck in Traffic:Urban
Transport in Africa

Sungyop Kim Immigrants and Transportation: An Analysis of Immigrant Workers' Work Trips
University of Missouri-Kansas City

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Εισαγωγή

Πρωταρχικά ερωτήματα της παρούσας έρευνας είναι ποια είναι η συμπεριφορά μετακίνησης των μεταναστών στην Αθήνα και η σχέση τους με το ποδήλατο. Με στόχο την αξιοποίησή της για τη σχεδίαση συγκοινωνιακών έργων και πολιτικών, συμπεριληπτικών και για αυτόν το πληθυσμό ώστε να καταπολεμηθούν φαινόμενα φτώχειας των μεταφορών αλλά και για να επιτευχθεί η περιβαλλοντική δικαιοσύνη. Εκτός των παραπάνω θεωρούμε ότι η κατανόηση της συμπεριφοράς μετακίνησης των μεταναστών είναι αναγκαία ως εργαλείο για την καλύτερη ενσωμάτωση των μεταναστευτικών πληθυσμών στις πόλεις μας, αφού απ' ό,τι φαίνεται τα επόμενα χρόνια θα συνεχίσουν να υπάρχουν μεταναστευτικές εισροές αλλά και με βάση την μελέτη του Κοτζαμάνη (2021) το ελληνικό κράτος θα έχει ανάγκη από ανθρώπινο δυναμικό.



Εικόνα 4.6

Συγχρόνως, με οδηγό την βιβλιογραφική ανάλυση που έγινε προηγουμένως, συμπεράναμε ότι αρχικά οι μεταναστευτικές γειτονιές είναι ένα πρόσφορο έδαφος για την βιώσιμη κινητικότητα, αφού η πλειονότητά τους χαρακτηρίζεται από εναλλαγές των χρήσεων γης, πυκνή κατοίκηση, εργασία και κατανάλωση στην γειτονιά, ισχυρούς δεσμούς μεταξύ των κατοίκων. Επίσης ότι ο μεταναστευτικός πληθυσμός, ειδικότερα τα πρώτα χρόνια, φαίνεται να είναι ένα εύπλαστος πληθυσμός, ώστε να είναι ανοιχτός σε αλλαγές και προσθήκες στις συνήθειες μετακίνησης. Εν τέλει, τα δυο παραπάνω συμπεράσματα δημιουργούν μια ευκαιρία για δημιουργία διαφορετικών προτύπων μετακίνησης, που θα επηρεάσει σαν αντιπαράδειγμα και τους ντόπιους γείτονες, όπως αναφέρεται και από τους οι Blumenberg & Smart (2013) αλλά και γενικότερα για όλη την πόλη της Αθήνας.

Είναι ένας πληθυσμός που φαίνεται στην διεθνή βιβλιογραφία ότι έχει διαφορετικές ανάγκες εν μέρη από τον μέσο ντόπιο πολίτη στην μετακίνηση αλλά και διαφορετική συμπεριφορά μετακίνησης. Εκτός των παραπάνω, βιώνει δυσκολότερες συνθήκες στην εργασία, ρατσισμό και προβλήματα λόγω γλώσσας .

Λόγοι επιλογής του έργου ποδηλατοδρόμου Κηφισιά - Γκάζι.

1. Είναι ένα έργο που περνάει από μεταναστευτικές γειτονιές ή βρίσκεται πολύ κοντά σε αυτές (Κυψέλη, Πατήσια, Κολωνός, Γκύζη, Κέντρο Αθήνας).
2. Είναι ένα έργο που εφόσον δεν έχει αρχίσει ακόμα, καθιστά την κάθε έρευνα αξιοποιήσιμη.
3. Την αναγκαιότητα να πάρει χαρακτηριστικά εκτός από ενός ψυχαγωγικού ποδηλατοδρόμου αλλά και ενός ποδηλατόδρομου που θα βοηθήσει την καλύτερη συνδεσιμότητα περιοχών, θα βοηθήσει την μεγιστοποίηση αστικών ποδηλάτων αλλά και να αξιοποιηθεί ως ένα έργο έναντι στη φτώχεια των μεταφορών δίνοντας λύση σε πολίτες με μικρά έσοδα, να μετακινούνται καλύτερα και αποτελεσματικότερα.
4. Επίσης, είναι ένα έργο αναγκαίο για την μετάβαση σε μια πιο βιώσιμη πόλη, ειδικότερα τώρα που η χρήση του αμαξιού θα μειωθεί.

Προκλήσεις Έρευνας

Στην βιβλιογραφία φάνηκε ότι τα βήματα για την κατανόηση της συμπεριφοράς μετακίνησης ενός πληθυσμού είναι αρχικά η αξιοποίηση εθνικών μελετών στην μετακίνηση μέσω στατιστικών μοντέλων ώστε τα αποτελέσματά τους να τροφοδοτήσουν συνεντεύξεις αυτά στη σειρά τους μαζί με τα αποτελέσματα των Εθνικών μελετών να τροφοδοτήσουν ερωτηματολόγια σε μικρότερους πληθυσμούς και όλη αυτή η εμπειρία, να τροφοδοτήσει ξανά τις εθνικές μελέτες αλλά και μια ποιοτική έρευνα για την προσπάθεια δημιουργίας θεωριών στο ζήτημα.

Στην περίπτωση μας αντιμετωπίσαμε προβλήματα αρχικά στην μη ύπαρξη αξιοποιήσιμων εθνικών μελετών στη μετακίνηση για μετανάστες ώστε να μπορέσουμε να δούμε τη γενικότερη εικόνα.

Οπότε η άλλη επιλογή μας ήταν η αξιοποίηση άλλων τεχνικών που φάνηκε να χρησιμοποιούνται σε μικρότερους πληθυσμούς. Το σύνθημα είναι, η δημιουργία συνδυαστικών ερευνών μέσω συνεντεύξεων, βιβλιογραφίας και ερωτηματολογίων.

Και σε αυτή την περίπτωση προέκυψαν προβλήματα στην εκπόνηση συνεντεύξεων αφού διαπιστώθηκε μεγάλη καχυποψία για την αξιοποίηση των αποτελεσμάτων αλλά και της προσωπικής καταγραφής από τους ερωτηθέντες. Αλλά και προβλημάτων εξαιτίας γλωσσικών εμποδίων, καθώς οι περισσότεροι μετανάστες γνωρίζουν την μητρική τους γλώσσα και σε ελάχιστο βαθμό αγγλικά ή ελληνικά, οπότε ήταν δύσκολο να γίνουν σε βάθος συνεντεύξεις .

Προβλήματα που για να αντιμετωπιστούν θα χρειαζόταν ένας μεγαλύτερος χρόνος για την δημιουργία προσωπικών σχέσεων εμπιστοσύνης με τους ερωτηθέντες, για τυχόν οικονομικά κίνητρα αλλά και για τη δημιουργία σχέσεων με ομάδες, συλλόγους και φορείς που ασχολούνται με το μεταναστευτικό. Ωστόσο διαπιστώνεται ότι τα παραπάνω ζητήματα δεν μπορούσαν να αντιμετωπιστούν στα χρονικά πλαίσια μιας διπλωματικής εργασίας.

Τα παραπάνω προβλήματα κατέστησαν αδύνατη την καταγραφή της συμπεριφοράς μετακίνησης των μεταναστών με τον καθιερωμένο τρόπο. Οπότε επιδιώχθηκε ένας διαφορετικός τρόπος προσέγγισης. Σε πρώτο επίπεδο μελετήθηκε η διεθνής βιβλιογραφία για τη συμπεριφορά μετακίνησης των μεταναστών και τη σχέση τους με το ποδήλατο, στη συνέχεια μελετήθηκαν εθνικές μελέτες μεταφορών και αναλύσεις τους από τις χώρες προέλευσης των μεταναστών και στο τέλος συνεντεύξεις με επαγγελματίες στο χώρο του ποδηλάτου στις γειτονιές μελέτης και με βάση τα τρία παραπάνω να διαμορφωθεί το ερωτηματολόγιο αλλά να είναι και η βάση για την ανάλυσή του.

Η επιλογή της μεθόδου του ερωτηματολογίου έγινε αρχικά γιατί είναι ένα εργαλείο πιο απρόσωπο με αυτό των συνεντεύξεων ώστε να έχει την εμπιστοσύνη ο ερωτώμενος ότι δε θα αξιοποιηθούν τα προσωπικά στοιχεία του αλλά και προσπερνά τυχόν προβλήματα που δημιουργεί η διαφορετική γλώσσα στις συνεντεύξεις.

Αποτελέσματα βιβλιογραφικής ανάλυσης συμπεριφορά μετακίνησης μεταναστών και αξιοποίησή τους στο ερωτηματολόγιο.

Από την προηγούμενη βιβλιογραφική ανάλυση διαπιστώθηκε ότι η συμπεριφορά μετακίνησης των μεταναστών καθορίζεται από το δομημένο (που, πως) κοινωνικό (ποιοι για να) και πολιτισμικό (γιατί) περιβάλλον, παλιό και νέο. Συγκεκριμένα, το καθένα από αυτά επηρεάζει αυτοτελώς τους μετανάστες αλλά και τις σχέσεις που αναπτύσσουν μεταξύ τους ακόμα και αν δεν είναι ολοφάνερες και πλήρως κατανοητές και διαμορφώνουν την συμπεριφορά μετακίνησης . Συγκεκριμένα φάνηκε ότι **α) η ύπαρξη μεταναστευτικής γειτονιάς με ισχυρά δίκτυα, β) η**

οικονομική θέση, και Γ) η ύπαρξη ή μη συγκεκριμένων υποδομών αλλά και οι τρόποι μετακίνησης των ντόπιων είναι βασικές υπομεταβλητές διαμόρφωσης της μεταναστευτικής συμπεριφοράς. Κυρίαρχη διαφορά στην δημιουργία της συμπεριφοράς μετακίνησης ντόπιων και μεταναστών φαίνεται να είναι η σχέση του παρελθόντος με το τώρα στις τρεις προαναφερθέντες μεταβλητές ώστε να φαίνεται να είναι και το κυρίαρχο ζήτημα για την κατανόηση της συμπεριφοράς μετακίνησης.

Σε ένα γενικό πλαίσιο φαίνεται ότι βασικά χαρακτηριστικά της συμπεριφοράς μετακίνησης των μεταναστών είναι η ενεργή μετακίνηση η χρήση των Μ.Μ.Μ και ανά περιπτώσεις το «car pooling».

Με βάση τις παραπάνω διαπιστώσεις κρίθηκε αναγκαίο αρχικά να ενσωματωθούν στις ερωτήσεις οι παρελθοντικές συνήθειες και αντιλήψεις στην μετακίνηση στην χώρα καταγωγής, ώστε να διερευνηθεί η σχέση τους με το σήμερα. Επίσης επιλέχθηκαν να παρθούν στοιχεία για τα κοινωνικά δίκτυα που έχουν αναπτύξει το δομημένο περιβάλλον και το πολιτισμικό υπόβαθρο.

Επίσης, έχει διαπιστωθεί από έρευνες ότι η μεταναστευτική γειτονιά ταυτίζεται με ενεργή μετακίνηση και μετακίνηση κυρίαρχα εντός της γειτονιάς αυτής οπότε τέθηκαν ερωτήματα για τη διαπίστωσή της ισχύος της θέσης αυτής.

Αποτελέσματα βιβλιογραφικής μελέτης της συμπεριφοράς μετακίνησης σε χώρες προέλευσης μεταναστών της Ελλάδας και η αξιοποίησή τους στο ερωτηματολόγιο.

Από την έρευνα διαπιστώθηκε ότι στις χώρες που μελετηθηκαν, η ενεργή μετακίνηση είναι η πιο σύνηθες μετακίνηση με μεγάλα ποσοστά να τα κατέχει το Πακιστάν όπου το περπάτημα φτάνει στο 90%. Επίσης διαπιστώθηκε ότι κυρίαρχοι λόγοι επιλογής μέσου είναι οι υποβαθμισμένες υποδομές Μ.Μ.Μ, οπότε αξιοποιούνται ταξί για μεγαλύτερες μετακινήσεις. Φάνηκε ότι η χρήση του ποδηλάτου είναι μικρή εκτός των περιπτώσεων του Καΐρου και της Τεχεράνης, που και αυτές όμως παραμένουν σε μικρά ποσοστά σε σύγκριση με αυτά της Ευρώπης. Επίσης, φάνηκε ότι βασικοί λόγοι για την επιλογή μέσου έχει να κάνει με την οικογένεια, καθώς ο αρχηγός της επιλέγει το μέσο μετακίνησης αλλά και τον τόπο κατοικίας. Μια ακόμα παράμετρος είναι ότι υπάρχουν διαφορές στους τρόπους αλλά και την συχνότητα μετακίνησης μεταξύ των δύο φύλων, δηλαδή οι γυναίκες φαίνεται να μετακινούνται λιγότερο, κυρίαρχα εντός γειτονιάς και στις εκτός γειτονιάς μαζί με μέλος της οικογένειας. Στις Βαλκανικές χώρες φαίνεται ότι το αμάξι θεωρείται

η κατοχή αυτοκινήτου ως δείγμα κύρους και συγχρόνως ότι η πλειονότητα μετακινείται με αυτό αν και οι ενεργές μετακινήσεις είναι και αυτές σε υψηλό επίπεδο.

Με την παραπάνω εμπειρία, αρχικά θέλουμε να διαπιστώσουμε την επίδραση του πολιτισμικού προτύπου στην τωρινή συμπεριφορά μετακίνησης και την επίδραση της οικογένειας αλλά και των κοινωνικών δικτύων. Επίσης θέλουμε να διαπιστώσουμε την τυχόν ύπαρξη διαφορών στην μετακίνηση με βάση το φύλο αλλά και την άποψή τους για το ποδήλατο που από ότι φάνηκε έχουν μικρή εμπειρία σε αυτό.

Αποτελέσματα συνεντεύξεων και η αξιοποίησή τους.

Σε πρώτο στάδιο της έρευνας επιδιώχθηκαν συνεντεύξεις με επαγγελματίες του ποδηλάτου ώστε να έχουμε μια εικόνα στη χρήση του ποδηλάτου από τους μετανάστες. Επιλέχθηκαν ένα συνεργείο ποδηλάτου στην περιοχή της Κυψέλης, ένα μαγαζί εμπορίου ποδηλάτου και συγχρόνως συνεργείου στην περιοχή της Κυψέλης και ένα μαγαζί εμπορίου ποδηλάτων και συνεργείο στην περιοχή των Πετραλώνων κοντά στον ποδηλατόδρομο Γκάζι - Νότια προάστια.

Ο μικρός αριθμός τους δεν μπορεί να μας δώσει μια συνολική εικόνα της κατάστασης, αλλά ενίσχυσε τη διαδικασία στοχοθέτησης των ερωτηματολογίων δίνοντάς μας παράλληλα μια περιρρέουσα ατμόσφαιρα χρήσης των ποδηλάτων από τους μετανάστες μέσω της εμπειρίας τους και του πελατολογίου τους. Επίσης εξετάστηκαν μέσω ερωτήσεων κάποια από τα αποτελέσματα της βιβλιογραφικής έρευνας ώστε να αξιολογηθούν.

Σίγουρα όμως φάνηκε, ότι σε ένα πρώτο επίπεδο σε αντίστοιχες έρευνες η αξιοποίηση επαγγελματιών του χώρου του ποδηλάτου είναι αναγκαία συνθήκη εφόσον χαρακτηρίζεται από τα προαναφερθέντα προβλήματα, οι συνεντεύξεις με μετανάστες και για να επιτευχθούν χρειάζεται αρχικά χρόνος για δημιουργία εμπιστοσύνης αλλά και δικτύωση με φορείς και οργανώσεις.

Κατάστημα Ποδηλάτων Πετράλωνα

Αν και η τοποθεσία της επιχείρησης δεν είναι εντός της περιοχής ενδιαφέροντος επιλέχθηκε λόγω ότι βρίσκεται πλησίον του Ποδηλατόδρομου Πετράλωνα- Νότια προάστια ώστε για να έχουμε μια πρώτη εικόνα σε γειτονιές με υποδομές ποδηλάτου . Με Α είναι ο ερευνητής και Στ ο ιδιοκτήτης

ΣΤ- Πρώτα με ότι θες.

Α- Αρχικά από τους πελάτες σου πόσοι είναι μετανάστες;

Στ - Περίπου το 10 % γιατί μένουν εδώ κοντά προς στον Κολωνό, δουλεύουν εδώ κοντά ,γιατί έχει οικοδομές και πολλά συνεργεία. Εδώ είναι η απόλυτη μετακίνηση για αυτούς τους ανθρώπους. Αυτοί αγοράζουν τα ποδήλατα από το παζάρι την Κυριακή, που είναι κουτσό φτιαγμένα πάλι από μετανάστες που το κάνουν για κανένα μεροκάματο. Οι μετανάστες όταν τα αγοράζουν από το παζάρι ή τα χρησιμοποιούν οι ίδιοι και έρχονται εδώ και τα φτιάχνουμε ή τα μεταπωλούν οι ίδιοι στο παζάρι αφού τα έχουν οι ίδιοι κουτσοφτιάξει. Υπάρχουν άνθρωποι που δουλεύουν στο Θησείο έχουν πάγκο και κάνουν τις δικές τους κατασκευές για να μπορούν να σηκώνουν βάρη με το ποδήλατο.

A- Άρα οι μετανάστες δεν το χρησιμοποιούν για διασκέδαση αλλά για μετακίνηση.

ΣΤ- Το έχουν για δουλειά.

....A- Άρα οι μετανάστες που αγοράζουν ποδήλατο έρχονται εδώ και το επισκευάζουν συχνά;

ΣΤ- Οι μετανάστες είναι με το σύνδρομο Ολλανδός , δηλαδή επειδή ο Ολλανδός τα κάνει όλα με το ποδήλατο σου λέει δε με νοιάζει ,να τσουλάει θέλω και να φρενάρει.....

..... ΣΤ- Το ποδήλατο είναι λύση για πολλά προβλήματα δεν θα σου πω για την κίνηση

ούτε για το κυκλοφοριακό. Βοήθησε πολύ η δημιουργία του ποδηλατόδρομου ,αλλά

σίγουρα και το lock down. Ο ποδηλατόδρομος έδωσε τη δυνατότητα να βγει πιο πέρα και να μη φοβάται. Οπότε ξαφνικά έγινε μια αύξηση στην πώληση του ποδηλάτου 100%.

Για τρία χρόνια δεν προλαβαίναμε να πάμε στα σπίτια μας.....

Συνεργείο ποδηλάτου – Κυψέλη

Η παρών επιχείρηση βρίσκεται εντός της γειτονιά .Είναι πλησίον της περιοχής ενδιαφέροντος και βρίσκεται σε καθαρά μεταναστευτική περιοχή. Με Α είναι ο ερευνητής και Β ο ιδιοκτήτης

A- Αρχικά με βάση το πελατολόγιο σας πόσοι μετανάστες έρχονται στο κατάστημα σας;

B- Περίπου το 95% -98%

A- Και σε ένα εύρος

B- 15 με 30 άτομα το μήνα μαύροι- Πακιστανοί και οι Αλβανοί

...A- Στη γειτονιά χρησιμοποιούν ποδήλατο; Δεν μιλάω μόνο για μετανάστες.

B- Όχι το ποδήλατο είναι πολύ πεσμένο στην περιοχή. Συνήθως αυτοί που έχουν ποδήλατο έρχονται και με ρωτάνε αν θέλω να το αγοράσω

B- Οι πακιστανοί το είχαν σαν κουλτούρα για τους μαύρους δεν ξέρω

A- Πώς πιστεύετε ότι οι μαύροι άρχισαν να το χρησιμοποιούν το ποδήλατο;

B- Το χρησιμοποιήσαν για τη δουλειά τους κυρίως στον covid ...

Συνεργείο Ποδηλάτου – Ποδηλατάδικο Πατήσια

Η επιχείρηση επι της Πατησίων συγκριτικά με τις άλλες επιχείρησης είναι μεγαλύτερη. Βρίσκεται στην περιοχή ενδιαφέροντος. Πάρθηκε συνέντευξη και από τον ιδιοκτήτη και από τον εργαζόμενο. Με Α είναι ο ερευνητής, Γ ο ιδιοκτήτης και Δ ο εργαζόμενος.

..... Δ- Όταν ήρθε κάποιος Αλβανός στο μαγαζί και μου

ζήτησε ποδήλατο τον ρώτησα αν είναι γι' αυτόν. Αυτός με κοίταξε και είπε ήρθα στην

Ελλάδα αγόρασα σπίτι κι αυτοκίνητο. Το ποδήλατο το θέλω για το παιδί μου. Όταν

πηγαίνω στην Αυλώνα χρησιμοποιώ το ποδήλατο και όλοι με κοιτάνε δεν ξέρουν ότι

το ποδήλατο κάνει καλό στην υγεία.

....Α- Υπάρχει πρόβλημα με τις κλοπές;.. Στην γειτονιά γίνεται παρεμπόριο;

Δ- Όχι μόνο στη γειτονιά αλλά και στο κέντρο..

....Γ Το 80% των πελατών μας είναι μετανάστες. Δεν είναι σαν τους Έλληνες δεν το βλέπουν σαν παιχνίδι το βλέπουν σαν αυτό που είναι

Συμπεράσματα

- Διαφορετικός σκοπός χρήσης του ποδηλάτου από ντόπιους και από μετανάστες
- Στο ποδηλατικό επί του ποδηλατοδρόμου ειπώθηκε ότι το 10% των πελατών είναι μετανάστες με αστερίσκο ότι αυτός ο αριθμός είναι αυτών που είναι εμφανής η μεταναστευτική ταυτότητα.
- Επίσης άλλα χαρακτηριστικά για την σχέση μεταναστών και ποδηλάτου είναι ότι κυρίαρχα χρησιμοποιούν αμφιβόλου ποιότητας ποδήλατα που χρειάζονται τακτικές επιδιορθώσεις.
- Από την συνέντευξή μας στους επαγγελματίες του ποδηλάτου στις περιοχές Πατησίων και Κυψέλης είναι ότι οι μετανάστες είναι το 80% των πελατών χωρίς κάποια εμφανή υπερ-εκπροσώπηση κάποιου έθνους. Ένα ποσοστό που είναι αντιπροσωπευτικό του ποσοστού των μεταναστών που μένει στην περιοχή.
- Με τα παραπάνω πήραμε μια πρώτη εικόνα ότι ο μετανάστης που τελικά επιλέγει αυτό το μέσο, είναι για καθημερινή μετακίνηση, για την εργασία του και για καθαρά οικονομικούς

λόγους, βλέποντας αυτό το μέσο έναν τρόπο για να εξοικονομήσει χρήματα και επίσης δεν τον ενδιαφέρει η ποιότητα του μέσου του.

- Ερωτήματα που δημιουργήθηκαν είναι ότι αφού όπως φαίνεται η επιλογή του μέσου είχε υλιστικούς όρους, ποιοι είναι αυτοί οι λόγοι που μεγάλη μερίδα μεταναστών δεν μεταβαίνει σε αυτόν τον τρόπο.
- Φάνηκε μια υποτίμηση για την χρήση ποδηλάτου από Αλβανούς μετανάστες

Μέθοδος εκπόνησης της έρευνας - Δημιουργία ερωτηματολογίου

Στόχοι έρευνας

1. Διαπίστωση της συνάφειας των αποτελεσμάτων της βιβλιογραφικής ανάλυσης με τις απαντήσεις του ερωτηματολογίου.
2. Εκπόνηση μια πρώτης εικόνας της κατάστασης μετακίνησης των μεταναστών στις γειτονιές της Αθήνας.
3. Κατανόηση της διαδικασίας ενσωμάτωσης στις κυρίαρχες συμπεριφορές μετακίνησης.
4. Αξιολόγηση του μοντέλου συμπεριφοράς μετακίνησης που δημιουργήθηκε από τη βιβλιογραφική μελέτη.

Μέθοδος δειγματοληψίας

Η διανομή του ερωτηματολογίου αποφασίστηκε να γίνει με την μέθοδο της χιονοστιβάδας διότι είναι μια μέθοδος ευνοϊκή για ομάδες που είναι αρκετά επιφυλακτικές και δύσκολα προσεγγισιμες από τον μελετητή. Η επιλογή των ατόμων που θα το διανείμουν επιλέχθηκε αρχικά με βάση την εθνικότητα, ώστε να έχουμε όσο το δυνατόν λιγότερα προβλήματα υπερ-εκπροσώπησης κάποιων εθνικοτήτων. Επίσης επιλέχθηκαν και δυο χώροι διανομής του ερωτηματολογίου που είναι κοινωνικά κέντρα στις περιοχές ενδιαφέροντος ώστε να εκμαιεύσουμε όσο το δυνατόν περισσότερες απαντήσεις.

Αριθμός συμμετεχόντων

Από το παρόν ερωτηματολόγιο περιμένουμε να δούμε μια αρχική εικόνα για την συμπεριφορά μετακίνησης αλλά και τα προβλήματα μετακίνησης των μεταναστών αλλά και τα προβλήματα που θα αντιμετωπίσουμε κατά τη διεξαγωγή, ώστε αν υπάρχει θέληση πιο γενικευμένης έρευνας, να

έχουμε μια εμπειρία. Έτσι ο αποδεκτός αριθμός απαντήσεων επιλέχθηκε να είναι πάνω από 30 άτομα.

Αναγνώριση των biases και αντιμετώπισή τους

Βασικές προκλήσεις που θα έχουμε να αντιμετωπίσουμε είναι:

1. Η μη ταύτιση των ποσοστών συμμετοχής των εθνοτήτων με τον καταγεγραμμένο από τις εθνικές μελέτες ποσοστό που διαμένει στην περιοχή.
2. Προβλήματα μη κατανόησης των ερωτήσεων λόγω τυχόν λαθών στη μετάφραση.
3. Προβλήματα εγκυρότητας των ερωτήσεων που αφορούν στο παρελθόν.
4. Ο μικρός αριθμός συμμετεχόντων.
5. Τα προβλήματα που δημιουργούνται από την μέθοδο δειγματοληψίας.

Αντιμετώπιση της 1ης πρόκλησης

Η τυχόν υπερ-εκπροσώπηση ή μη εθνοτήτων θα κατευθύνει και τα αποτελέσματα που μπορούμε να εκμαιεύσουμε. Η διανομή του ερωτηματολογίου επικεντρώθηκε στο στόχο να συμμετάσχουν περισσότερο μετανάστες πρώτης γενιάς και της τελευταίας δεκαπενταετίας. Οι μετανάστες πρώτης γενιάς που έχουν διαμονή πάνω από αυτό το χρονικό φραγμό, έχουν αφομοιωθεί στους κυρίαρχους τρόπους μετακίνησης, μια διαπίστωση που δημιουργήθηκε από τη βιβλιογραφική μελέτη. Για αυτό το λόγο το ποσοστό συμμετοχής των εθνοτήτων θα συγκριθεί με τα ποσοστά των αφίξεων των τελευταίων χρόνων και εφόσον υπάρξει κάποια υπερ-εκπροσώπηση θα διαμορφωθούν τα ποσοτικά αποτελέσματα με βάση αυτό. Επιλέχθηκε η παραπάνω λογική γιατί αρχικά τα ποσοστά που έχουμε για τους κατοίκους μετανάστες δεν αναφέρουν τα χρόνια διανομής αλλά και γιατί αρκετός πληθυσμός βρίσκεται ή σε ημι- παράνομη κατάσταση ή σε καθεστώς πρόσφυγα ώστε να μην καταγράφεται στις μελέτες για τους κατοίκους της Αθήνας.

Αντιμετώπιση 2ης πρόκλησης

Για την αντιμετώπιση της μη κατανόησης των ερωτήσεων λόγω των μεταφράσεων, επιλέχθηκαν όσο το δυνατόν πιο απλές ερωτήσεις και λέξεις χωρίς απλή ερμηνεία στη γλώσσα μεταφραστή. Επίσης διανεμήθηκε σε ερωτηθέντες που είχαν καλή γνώση της Ελληνικής γλώσσας αλλά και της γλώσσας μετάφρασης ώστε τυχόν προβλήματα να λυθούν.

Αντιμετώπιση 3ης πρόκλησης

Για το ζήτημα των παρελθοντικών ερωτήσεων αρχικά θα αξιοποιηθούν όπως αναφέραμε αρχικά ποσοτικά. Για να δούμε έτσι το ποσοστό αλλαγών απόψεων και τρόπων μετακίνησης, ώστε να μην έχουμε προβλήματα που προκαλεί η επαναφορά μιας παρελθοντικής συμπεριφοράς με τα μάτια του σήμερα, που μπορεί να παραποιείται αν δούμε την κάθε μια απάντηση μεμονωμένα. Μεμονωμένες παρελθοντικές απαντήσεις θα αξιοποιηθούν εφόσον βρίσκονται σε ακραίες τιμές.

Αντιμετώπιση 4ης πρόκλησης

Ο μικρός αριθμός συμμετεχόντων καθορίζει τους τρόπους αξιοποίησης των αποτελεσμάτων. Θεωρήθηκε ότι μπορούν να αξιοποιηθούν ως δείγμα για μια πρώτη εικόνα της περιοχής αλλά και για τον έλεγχο του μοντέλου, που εκπονήθηκε στο 3ο Κεφάλαιο. Εφόσον είμαστε σίγουροι για την εγκυρότητα των απαντήσεων. Η εγκυρότητα των απαντήσεων επιδιώχθηκε με το να έχουμε την δυνατότητα να εκμαιεύσουν την ίδια θεματολογία της απάντησης από παραπάνω από μια ερώτηση, αλλά και να επιδιώξουμε την απλότητα των ερωτήσεων.

Αντιμετώπιση 5ης πρόκλησης

Μέθοδος δειγματοληψίας χιονοστιβάδας προκαλεί προβλήματα στην αλλοίωση των προβλημάτων λόγω εκπροσώπησης αντιλήψεων και καταστάσεων, λόγω των κοινωνικών δικτύων που διανέμουν τα ερωτηματολόγια. Για την αντιμετώπιση της παραπάνω προβληματικής κρίθηκε σκόπιμο να υπάρχει ερώτηση από που ενημερώθηκε για το ερωτηματολόγιο ο συμμετέχων στην έρευνα.

Δημιουργία ερωτηματολογίου

Έτσι καταλήξαμε στην δημιουργία του ερωτηματολογίου που χωρίζεται σε τρία (3) σκέλη:

1. Συνήθειες μετακίνησης και αντιλήψεις μετακίνησης στην χώρα καταγωγής.
2. Συνήθειες μετακίνησης και αντιλήψεις για την μετακίνηση στην Ελλάδα.
3. Καταγραφή προβλημάτων στην μετακίνηση αλλά και αξιολόγηση λύσεων.

Τα δυο πρώτα σκέλη έχουν ως στόχο εκτός από τη διαπίστωση των επιλογών τους, τη σύγκρισή τους ως δείκτες μεταστροφής στις αντιλήψεις και τρόπους μετακίνησης. Δε θα συγκριθούν μεμονωμένα οι απαντήσεις, αλλά ποσοτικά κατά πόσο έχουν αλλάξει αντίληψη βλέποντας με αυτόν το τρόπο κατά πόσο είναι ένας πληθυσμός, που είναι πρόσφορος

για αλλαγές στις επιλογές και τρόπους μετακίνησης αλλά και τί πολιτικές χρειάζονται για να τις κάνουν να φανούν από τις ακραίες τιμές των τυχόν απαντήσεων.

Το τρίτο σκέλος διερευνά ζητήματα συνδεσιμότητας φτώχειας των μεταφορών και αξιολόγηση λύσεων που φάνηκαν από την βιβλιογραφική μελέτη ως λειτουργικές.

Εκτός των παραπάνω που θα παρουσιαστούν οι απαντήσεις σε μορφή διαγραμμάτων, θα εξεταστεί η επιλογή των μέσων σε συσχέτιση με το χρόνο διαμονής, με την ηλικία, την απόσταση εργασίας, τόπου κατοικίας, τη συχνότητα μετακίνησης εκτός γειτονιάς, των χρόνων μετακίνησης.

Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι επιδιώχθηκε σε κάθε ερώτηση και υποερώτηση να εντάσσεται η θεματολογία της στις κατηγορίες δομημένο περιβάλλον, κοινωνικό περιβάλλον και πολιτισμικό περιβάλλον. Με αυτό τον τρόπο αρχικά εξασφαλίζεται η εμπιστοσύνη των αποτελεσμάτων αφού οι θεματολογίες των ερωτήσεων αλλά και το περιεχόμενο επαναλαμβάνονται. Επίσης θα έχουμε την δυνατότητα να διαπιστώσουμε ποιοι και πώς από τους τρεις παράγοντες καθορίζουν επιδραστικότερα τη συμπεριφορά μετακίνησης και τη σχέση με το ποδήλατο των μεταναστών της περιοχής μελέτης αλλά και για να μπορούν να αξιοποιηθούν στο μοντέλο μας.

Βιβλιογραφία

Karner, A., & Niemeier, D. (2013). Civil rights guidance and equity analysis methods for regional transportation plans: a critical review of literature and practice. *Journal of Transport Geography*, 33, 126–134. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.09.017> M

. ΧΑΛΙΚΙΑΣ, Α. ΜΑΝΩΛΕΣΟΥ, Π. ΛΑΛΟΥ Μεθοδολογία Έρευνας και Εισαγωγή στη Στατιστική Ανάλυση Δεδομένων με το IBM SPSS STATISTICS

Julie Pallant (2021) ,SPSS Survival manual

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Εισαγωγή

Στο παρόν κεφάλαιο θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της ερευνάς αλλά και προτάσεις βασιζόμενες στην βιβλιογραφική και ποσοτική ανάλυση. Αρχικά θα παρουσιαστούν τα δημογραφικά χαρακτηριστικά των συμμετεχόντων. Κατόπιν θα αναλυθούν τα αποτελέσματα επικεντρώνοντας σε τιμές που έχουν σημασία. Στη συνέχεια θα επιδιωχθεί η εφαρμογή του μοντέλου, το οποίο δημιουργήσαμε στο 3^ο κεφάλαιο βασιζόμενο σε ποιοτικά χαρακτηριστικά και σύγκριση αυτού με τα αποτελέσματα της ποσοτικής έρευνας. Και τέλος βασιζόμενοι στα παραπάνω θα παρουσιαστούν προτάσεις με βάση τους στόχους της διπλωματικής.

Δημογραφικά χαρακτηριστικά συμμετεχόντων

Ο συνολικός αριθμός των συμμετεχόντων είναι στους 33. Από αυτούς το 67% είναι άνδρες και η βασικότερη χώρα καταγωγής είναι η Αλβανία, από την οποία κατάγεται το 30% του δείγματος. Το 60% των συμμετεχόντων είναι πάνω από 5 χρόνια στην Ελλάδα και το 74% είναι κάτω από 45χρονών. Βασική αδυναμία του δείγματος είναι η υπερεκπροσώπηση των ανδρών και η μεγάλη εκπροσώπηση μεταναστών από την κεντρική Αφρική. Το πρώτο ζήτημα είναι ένα συχνό φαινόμενο σε αντίστοιχες μελέτες λόγω της θέσης της γυναίκας σε αυτές τις κουλτούρες. Για το δεύτερο ζήτημα αποφασίστηκε να αξιοποιηθούν όλες οι απαντήσεις, γιατί σε αυτές τις γειτονιές οι κοινότητες Αφρικανών είναι μεγάλες σε αντίθεση με άλλες. Δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία με τα ακριβή ποσοστά. Αλλά έχοντας ως γνώση ότι σε αυτές τις περιοχές βρίσκονται οι περισσότερες κοινότητες και πολιτισμικοί σύλλογοι Αφρικανών, αλλά και ένα μεγάλος αριθμός από αυτούς έχουν και μαγαζιά, θεωρούμε ότι τα ποσοστά τους βρίσκονται εντός πραγματικότητας. Τα υπόλοιπα ποσοστά των εθνικοτήτων είναι πλησίον με τα ποσοστά εισαχθέντων της 15ετίας.



Διάγραμμα 5.1



Διάγραμμα 5.2



Διάγραμμα 5.3



Διάγραμμα 5.4

Μετακίνηση και εργασία

Το 67% των συμμετεχόντων κατοικεί σε περιοχές παραπλήσιες του ποδηλατοδρόμου, ενώ το υπόλοιπο στο ευρύτερο κέντρο και το 42 % εργάζεται εκτός γειτονιάς. Συγκεκριμένα το 43% των ερωτηθέντων διανύει 1 χλμ το πολύ για την εργασία του και το 42% πάνω από 10 χλμ. Ενώ το 71 % χρειάζεται πάνω από 1 ½ ώρα για την μετακίνηση για την εργασία και το 19% πάνω από 3 ώρες. Εδώ εντοπίζονται προβλήματα συνδεσιμότητας και προσβασιμότητας εφόσον φαίνεται ότι δαπανείται πολύς χρόνος για την μετακίνηση ακόμα και για κοντινές αποστάσεις. Τα παραπάνω ζητήματα φαίνεται να προκαλούνται από προβλήματα συνδεσιμότητας των Μ.Μ.Μ αφού το 62% τα χρησιμοποιεί. Υπάρχει μια αντιφατικότητα βλέποντας και από το διάγραμμα 8 ότι ένα μεγάλο ποσοστό δεν μετακινείται εκτός γειτονιάς, ενώ το άλλο που μετακινείται αντιμετωπίζει προβλήματα λόγω του χρόνου μετακίνησης. Ζητήματα φτώχιας των μεταφορών φαίνεται να είναι εμφανή αφού η αναζήτηση εργασίας στρέφει πολύ κόσμο να καταναλώνει αρκετό από το χρόνο του για αυτό. Το παραπάνω πρόβλημα φαίνεται από το ότι το 60% απάντησε *συχνά* ή *πολύ συχνά* στην ερώτηση «πόσες φορές έχει αντιμετωπίσει προβλήματα στην μετακίνηση με λεωφορείο και αν κατά πόσο έχει βρεθεί να χρειάζεται να αλλάξει πάνω από ένα μέσο»



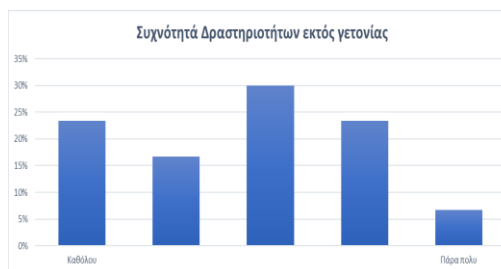
Διάγραμμα 5.5



Διάγραμμα 5.6



Διάγραμμα 5.7



Διάγραμμα 5.8

Μετακινήσεις για ψώνια και χώρους διασκέδασης και ψυχαγωγίας

Από τα παρακάτω διαγράμματα φαίνεται ότι το 65% των μετακινήσεων με τα πόδια αφορά μετακινήσεις για ψώνια ή διασκέδαση και συγχρόνως το 63% των μετακινήσεων, που διαρκούν 15-30 λεπτά αφορούν αντίστοιχά τους ίδιους σκοπούς. Από τα παραπάνω διαφαίνεται μια συνάφεια, η οποία αναδεικνύει ότι στις γειτονιές είναι έντονες οι ενεργές μετακινήσεις αλλά και ότι υπάρχει ανάμειξη των χρήσεων γης που να το επιτρέπει. Επίσης φαίνεται να είναι σε καλά ποσοστά οι μετακινήσεις στα κέντρα εκπαίδευσης, ενώ οι μετακινήσεις για υγεία μένουν σε χαμηλά ποσοστά.



Διάγραμμα 5.9

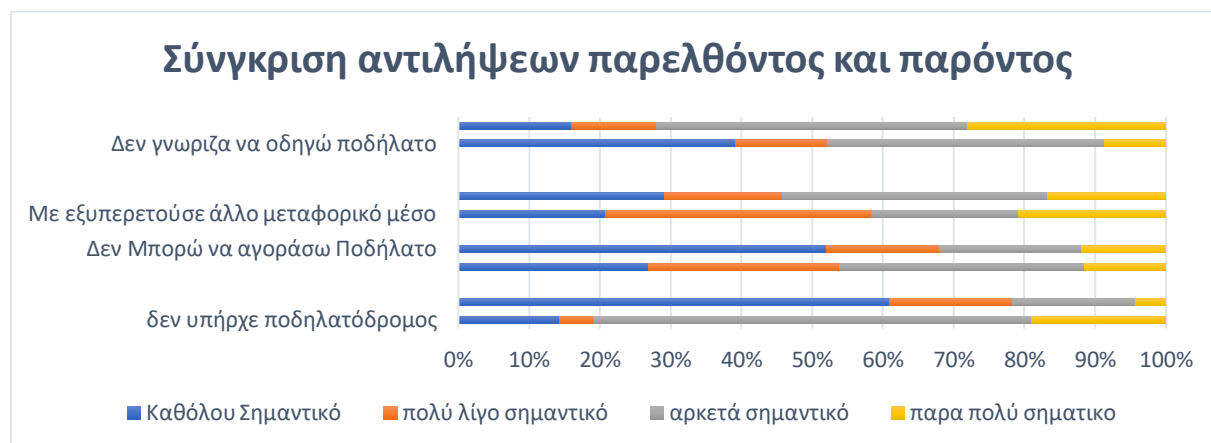


Διάγραμμα 5.10

Αλλαγή αντιλήψεων και συνηθειών από την χώρα καταγωγής στην Ελλάδα

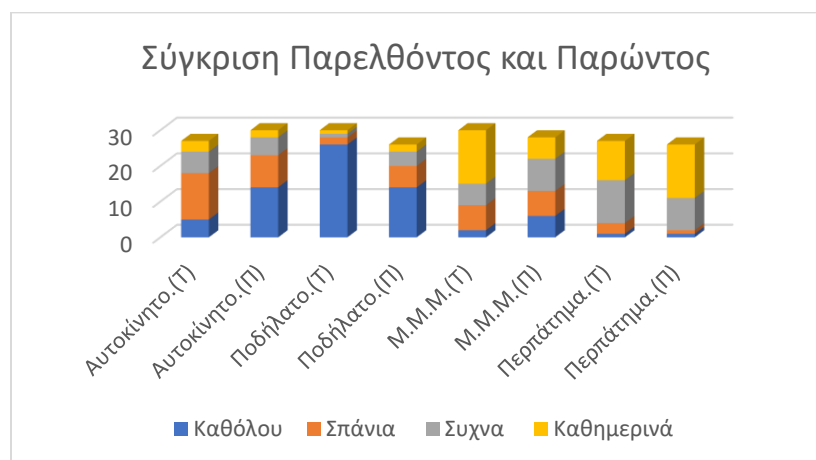
Στα διαγράμματα 5.12 φαίνονται οι αλλαγές συχνότητας χρήσης μέσων μεταφοράς, που είχαν στην χώρα καταγωγής τους και στην Ελλάδα. Η αύξηση χρήσης του αυτοκινήτου και η μείωση χρήσης ποδήλατου είναι στοιχεία που πρέπει να μας προβληματίσουν. Για ότι έχει να κάνει με το αυτοκίνητο είναι ένας δείκτης ενσωμάτωσης στην κυρίαρχη αντίληψη μετακίνησης, αλλά συγχρόνως με τα χαμηλά ποσοστά καθημερινής χρήσης υπάρχει πιθανότητα για ύπαρξη carpooling ή car sharing. Ενώ για το ποδήλατο φαίνεται μια κατακόρυφη αλλαγή. Αυτό το αποτέλεσμα μπορεί να εξηγηθεί από τις απαντήσεις για τους λόγους μη χρήσης του ποδηλάτου που φαίνονται στο διάγραμμα 5.11. Όπου η μη γνώση χρήσης του

ποδηλάτου αλλά και η χρήση από άλλο μέσα είναι καθοριστικοί παράγοντες για την μη χρήση τους στην Ελλάδα.



Διάγραμμα 5.11

Εκτός των παραπάνω βλέπουμε μεγάλες αλλαγές στους τρόπους μετακίνησης και στις αντιλήψεις και φαίνεται μια ενσωμάτωση στις κυρίαρχες μορφές μετακίνησης στην Ελλάδα αλλά όχι πλήρως κρατώντας κάποιες παρελθοντικές συνήθειες. Βασική παράμετρος είναι και ότι αυξήθηκε ποσοστιαία η μη δυνατότητα αγοράς ποδηλάτου αναδεικνυόντάς οικονομικά ζητήματα των συμμετεχόντων



Διάγραμμα 5.12

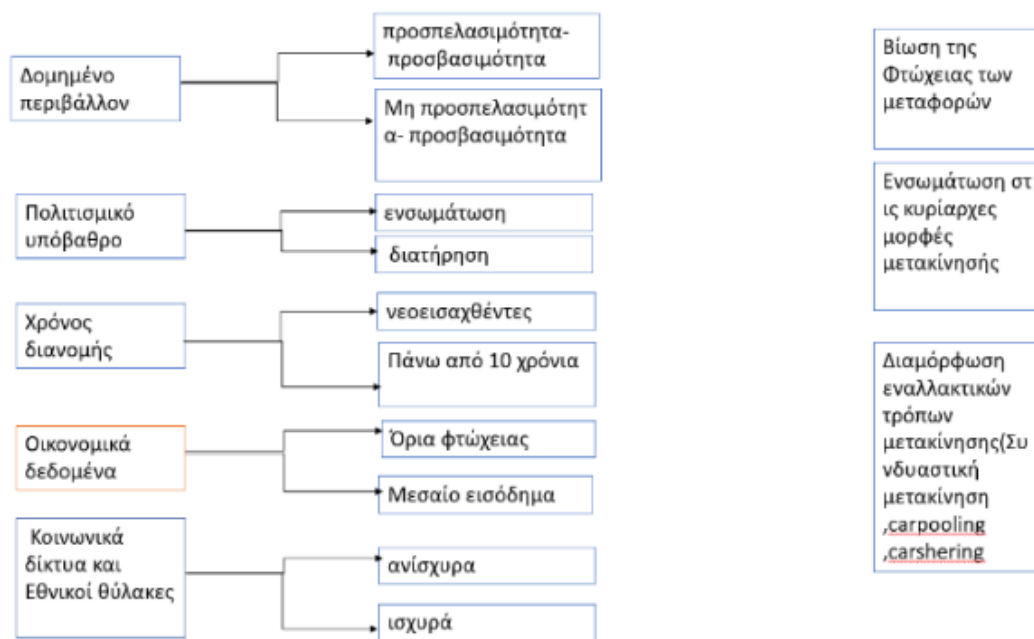
Συμπεράσματα ποσοτικής έρευνας

1. Μεγάλο ποσοστό των ερωτηθέντων σκορπά πολλές ώρες για την μετακίνηση του από και προς την εργασία
2. Μεγάλο ποσοστό των συμμετεχόντων εργάζεται στην γειτονιά που κατοικεί ή παραπλήσια
3. Φαίνεται ότι όποιος δεν εργάζεται στην γειτονιά του αναπόφευκτα διαθέτει πολύ χρόνο για την μετακίνηση του στην εργασία

4. Η χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς και η μετακίνηση με τα πόδια είναι οι πιο συνήθεις μορφές μετακίνησης
5. Οι μετακινήσεις για ψώνια και διασκέδαση φαίνεται να γίνονται στη γειτονιά
6. Ένα μεγάλο ποσοστό δεν μετακινείται καθόλου ή λίγο εκτός γειτονιάς
7. Φαίνεται κάποια ενσωμάτωση στις κυρίαρχες αντιλήψεις και μορφές μετακίνησης αλλά διατηρώντας ακόμα κάποια συμπεριφορά από το παρελθόν που μπορεί να προέρχεται από την κουλτούρα τους αλλά και την οικονομική δυναμική τους
8. Μεγάλο ποσοστό των συμμετεχόντων δεν γνωρίζει ποδήλατο

Με βάση τα συμπεράσματα αλλά και με τον μοντέλο που δημιουργήσαμε από την βιβλιογραφική μελέτη επιλέχθηκαν οι παράγοντες και περιγράφηκαν τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της περιοχής, όπως το ότι είναι μεταναστευτικές γειτονιές, ότι υπάρχουν συγκεντρώσεις εθνοκοιτητών (χάρτες σελ ...) , ότι το 65% (Διαγραμ 2.7) των μεταναστών βρίσκεται κάτω από τα όρια της φτώχειας. Επίσης τα κέντρα των πόλεων συγκεντρώνουν τους νεοεισαχθέντες μετανάστες (Paul Knox και Steven pinch). Φαίνεται ότι μια πρώτη εικόνα για την περιοχή είναι η ύπαρξη της φτώχειας των μεταφορών, αλλά και ότι είναι ένα πρόσφορο έδαφος για δημιουργία άλλων συμπεριφορών μετακίνησης.

Τα παραπάνω είναι κάποιες τάσεις αλλά σίγουρα απαιτείται περαιτέρω έρευνα για την κατανόηση των καταστάσεων των γειτονιών. Και συνδυαστικά με συλλογή ευρύτερων χαρακτηριστικών που εμπίπτουν στο μοντέλο που δημιουργήσουμε για να διαπιστώσουμε την αξία χρήσης του και τυχόν βελτίωσης του.



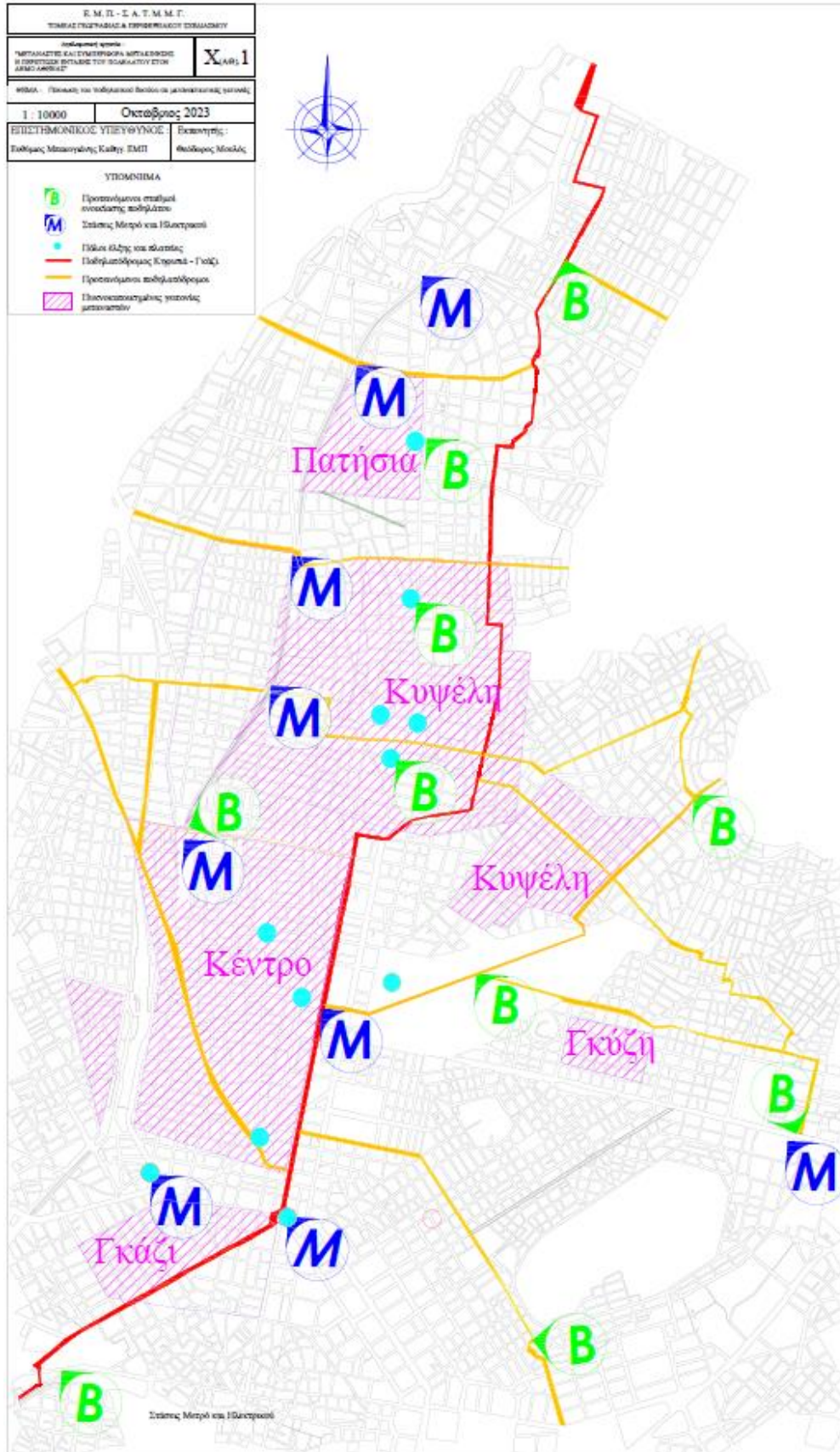
Εικόνα 5.1

Προτάσεις

Κομμάτι του ερωτηματολογίου ήταν και προτάσεις, που τέθηκαν στους συμμετέχοντες ώστε να της αξιολογήσουν. Από αυτές φαίνεται ότι το 60% θεωρεί ότι η συνδεσιμότητα των Μ.Μ.Μ με ποδηλατοδρόμους θα ήταν ένας λόγος να χρησιμοποιούν το ποδήλατο. Επίσης η πλειονότητα βλέπει θετικά την προοπτική να γίνονται μαθήματα ποδηλασίας και να υπάρχει πρόγραμμα οικονομικής ενίσχυσης για αγορά ποδηλάτου. Ενώ 48% θεωρεί ότι η χρήση ποδηλάτου θα βελτίωνε τον χρόνο μετακινήσεων του, οπότε φαίνεται ότι υπάρχει πρόσφορο έδαφος για την είσοδο του ποδηλάτου στις επιλογές μετακίνησης. Μια ακόμη παράμετρος για την εύρεση λύσεων είναι ότι το 54% θεωρεί ότι αυτό που θα τον παρότρυνε να κάνει ποδήλατο είναι το οικογενειακό και το κοινωνικό περιβάλλον

Με βάση τα παραπάνω αλλά και από προτάσεις και έργα που έχουν καταγραφεί στην βιβλιογραφία φαίνεται ότι η συνδεσιμότητα ποδηλατικών αξόνων με Μ.Μ.Μ είναι βασικός παράγοντας χρήσης (Barajas ,2017). Επίσης η δημιουργία πιλοτικών bikesharing στις μεταναστευτικές γειτονιές είναι ένας τρόπος ένταξης (Smart, 2019). Ακόμα ημερίδες ενημερώσεις και workshop για την χρήση ποδηλάτου και επισκευής είναι μια συνήθης μέθοδος (Barajas, 2019) αλλά και μαζί με οργανώσεις να επιδιωχθεί η ένταξη στο ποδήλατο ανά οικογένεια αφού φαίνεται ότι παίζει μεγάλο ρόλο για την επιλογή μέσου (Barajas, 2017). Τα παραπάνω μπορούν να έχουν αποτέλεσμα εφόσον υπάρξουν πολιτικές μη εξευγενοποίησης των μεταναστευτικών γειτονιών (Smart, 2013)

Παρακάτω παρατίθεται χάρτης με τις προτεινόμενες πυκνώσεις του ποδηλατικού άξονα και τις θέσεις σταθμών ενοικίασης ποδηλάτου. Για την χάραξη των ποδηλατοδρόμων πάρθηκε υπόψιν η συνδεσιμότητα του ποδηλατοδρόμου Κυψέλη Γκάζι με τους Σταθμούς Μετρό και Ηλεκτρικού της περιοχής και επίσης επιλέχθηκε να χαραχθούν κάθετοι ποδηλατοδρόμοι ώστε να υπάρχει καλύτερη προσπελασιμότητα μεταξύ των γειτονιών. Για την θέση των στάσεων ενοικίασης ποδηλάτου επιλέχθηκαν πλατείες και σταθμοί Μετρό ώστε να είναι σε μέρη ενδιαφέροντος



Καταλήγοντας είναι μια ευκαιρία να δημιουργηθούν έργα και πολιτικές για την βιώσιμη απάντηση στα προβλήματα μετακίνησης των μεταναστών διότι εκτός της σημαντικότητας της επίλυσης των προβλημάτων φαίνεται ότι οι μεταναστευτικές γειτονιές και οι μετανάστες είναι ένα πρόσφορο έδαφος για δημιουργία βιώσιμων πρότυπων μέσω μεταφοράς.

Βιβλιογραφία

Jesus M. Barajas Supplemental infrastructure: How community networks and immigrant identity influence cycling

Smart, Michael. "US Immigrants and Bicycling: Two-Wheeled in Autopia." *Transport Policy*, vol. 17, no. 3, May 2010, pp. 153–159, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2010.01.002>. Accessed 11 Dec. 2019.

Blumenberg, E., & Smart, M. (2013). Brother can you Spare a Ride? Carpooling in Immigrant Neighbourhoods. *Urban Studies*, 51(9), 1871–1890. <https://doi.org/10.1177/0042098013502825>

Παράρτημα 1 : Συνεντεύξεις

Συνεργείο Κυψέλη

Για την οικονομία της εγγραφής θα παρουσιάσω τον ΣΥΝΝΕΤΕΥΚΤΗ =(Α) και ΣΥΝΝΕΤΕΥΞΙΑΖΟΜΕΝΟΣ=(Β)

- A- Αρχικά με βάση το πελατολόγιο σας πόσοι μετανάστες έρχονται στο κατάστημα σας;
- B- Περίπου το 95% -98%
- A- Και σε ένα εύρος
- B- 15 με 30 άτομα το μήνα μαύροι- πακιστανοί και οι Αλβανοί
- A- Με αυτούς έχετε μιλήσει για το ποδήλατο;
- B- Οι Αλβανοί συνήθως είναι συλλέκτες . Χρησιμοποιούν παλιά ποδήλατα που τα είχαν **ή τα έχουν κλέψει** . Αλλά γενικά δε μιλάνε .
- A- Οι σχέσεις είναι απρόσωπες;
- B- Ε ναι. Οι πακιστανοί χρησιμοποιούν περισσότερο ηλεκτρικά πατίνια και τώρα και οι μαύροι.
- A- Κάνετε δηλαδή σέρβις και στα πατίνια;
- B- Ναι τώρα ναι βάζω λάστιχα κι άλλα ...
- A- Στη γειτονιά χρησιμοποιούν ποδήλατο; Δεν μιλάω μόνο για μετανάστες.
- B- Όχι το ποδήλατο είναι πολύ πεσμένο στην περιοχή. Συνήθως αυτοί που έχουν ποδήλατο έρχονται και με ρωτάνε αν θέλω να το αγοράσω
- A- Δηλαδή δεν αγοράζουν ούτε μέτρα προστασίας ούτε τίποτε ;
- B- Οι πακιστανοί το είχαν σαν κουλτούρα για τους μαύρους δεν ξέρω
- A- Πώς πιστεύετε ότι οι μαύροι άρχισαν να το χρησιμοποιούν το ποδήλατο;
- B- Το χρησιμοποίησαν για τη δουλειά τους κυρίως στον covid
- A- Δηλαδή μικρή χρήση ποδηλάτου. Δεν έχει περάσει στην κουλτούρα τους
- B- Ναι γιατί αν είχα μόνο τα ποδήλατα να φτιάχνω δεν θα τα έβγαζα πέρα.
- A- Πιστεύω ότι άμα φτιάξουν ποδηλατόδρομο μπορεί να φτιάξουνε δουλειές
- B- Δε νομίζω ότι θα γίνει αυτό. Παρόλο που οδηγώ αποκλειστικά ποδήλατο και δεν έχω καν δίπλωμα
- A- Τι πρόβλημα λοιπόν συναντάται στην περιοχή αυτή ως ποδηλάτης;
- B- Τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα με εμποδίζουν στην μετακίνησή μου
- A- Οι Έλληνες της περιοχής χρησιμοποιούν ποδήλατο;
- B- Είναι λίγοι και χρησιμοποιούν ποδήλατο, αλλά μόνο για βόλτα

A- Δηλαδή το πρόβλημα είναι ότι έτσι που έχουν τα πράγματα δεν μπορούν να το εντάξουν στη ζωή τους ,λόγω των δρόμων και της κίνησης.

B- Όχι είναι η άγνοια το έχουν σαν παιχνίδι όχι σαν μέσο μετακίνησης

A- Δηλαδή είναι θέμα παιδείας ;

B- Ναι αλλά τα τελευταία χρόνια το χρησιμοποιούν περισσότερο, γιατί είναι λύση μια και τα ποδήλατα είναι καλύτερες κατασκευές. Το πρόβλημα είναι οι υποδομές και η παιδεία. Λίγες είναι οι πόλεις (είναι μικροί θύλακες) στο σύνολο της χώρας ,που προσφέρονται για ποδήλατο και έχει μπει στην νοοτροπία των ανθρώπων.

Συnergείο – Ποδηλατάδικο Πατήσια

Για την οικονομία της εγγραφής θα παρουσιάσω τον ΣΥΝΝΕΤΕΥΚΤΗ =(Α) και εργαζόμενος =(Γ)
Ιδιοκτήτης = Δ

A- Οδηγούσατε από μικρός ποδήλατο;

Γ- Ναι όταν ήμουν μικρός στην βόρεια ήπειρο και όταν ήρθα ξεκίνησα πάλι.

A- Εκεί τότε δεν είχατε αυτοκίνητα

Γ- Όχι ήταν κουμμουνιστικό κράτος και ακόμα και αυτός που είχε ποδήλατο ήταν πλούσιος. Θα σας πω και κάτι. Όταν ήρθε κάποιος Αλβανός στο μαγαζί και μου ζήτησε ποδήλατο τον ρώτησα αν είναι γι 'αυτόν. Αυτός με κοίταξε και είπε ήρθα στην Ελλάδα αγόρασα σπίτι κι αυτοκίνητο .Το ποδήλατο το θέλω για το παιδί μου. Όταν πηγαίνω στην Αυλώνα χρησιμοποιώ το ποδήλατο και όλοι με κοιτάνε δεν ξέρουν ότι το ποδήλατο κάνει καλό στην υγεία. Εγώ δεν πάω γυμναστήριο. Στην Αυλώνα έχει και Ποδηλατόδρομο. Το ποδήλατο είναι ζωή. Το ποδήλατο φέρνει λεφτά (δεν πληρώνει εισιτήριο) ενώ το αυτοκίνητο τρώει λεφτά (πληρώνει βενζίνη). Τώρα μας σέβονται στο δρόμο παλιά μας χτυπάγανε και μας βρίζανε. Αυτό που έχω καταλάβει είναι ότι αυτοί που έχουν μηχανάκι μπαίνουν και χρησιμοποιούν ποδήλατο, γιατί στην κίνηση πολλές φορές το μηχανάκι πάει δίπλα- δίπλα με το ποδήλατο. Αυτοί που οδηγούν μηχανάκι δεν φοβούνται το δρόμο.

A- Λείπει ένα πρόγραμμα στο κινητό που να δείχνει την διαδρομή του ποδηλάτη να μην πηγαίνει από ανηφόρες και κεντρικούς δρόμους.

Γ- Έστω να βάλουν κάποια σήμανση στους δρόμους

.....

A- Υπάρχει πρόβλημα με τις κλοπές;

Δ- Το κλείδωσα στο σταθμό και μου το πήραν. Επειδή το έτρεξα στο δικαστήριο είδα αυτόν που το έκλεψε. Το πούλησε για τη δόση του

A- Στην γειτονιά γίνεται παρεμπόριο;

Δ- Όχι μόνο στη γειτονιά αλλά και στο κέντρο.. Αυτό που έχω να πω είναι ότι το ποδήλατο είναι ένα μαγικό μέσο μεταφοράς .Βρίσκεσαι όπου θέλεις με το ρυθμό σου.

Α- Δεν είναι λουπόν ούτε μόνο για διασκέδαση ούτε μόνο για δουλειά;

Δ- Έτσι είναι . Στο Μεσολόγγι υπάρχουν πολλά ποδήλατα αλλά το Μεσολόγγι είναι flat. Πολλοί θέλουν ηλεκτρικό ποδήλατο γιατί φοβούνται ότι δεν θα τα καταφέρουν με το πετάλι. Όμως δεν πρέπει να φοβούνται

Δ- Θα πρέπει να δίνουν ένα σεβαστό ποσό για ποδήλατο, όμως μπορούν και πιο φτηνά. Το χρησιμοποιούν σε χαμηλό ποσοστό για τη δουλειά τους. Για μένα πιστεύω ότι στην Ελλάδα χρησιμοποιούν πολύ το παπάκι γ' αυτό δε χρησιμοποιούν το ποδήλατο. Αυτό δεν το συναντάμε σε άλλες χώρες.

Α- Τι βλέπετε με τα ηλεκτρικά ποδήλατα και τα πατίνια τα χρησιμοποιούν.;

Δ- Όχι, κυρίως χρησιμοποιούν πατίνια γιατί τέτοιος είναι ο πληθυσμός εδώ.. Από μικροί παίρνουν δίπλωμα (16 χρονών) και μαθαίνουν να οδηγούν παπάκι .Δύσκολα κατεβαίνουν από το παπάκι για να πάρουν ποδήλατο.

Α- Δημιουργεί το παπάκι κουλτούρα και status;

Δ- Μπορεί.

Α- Ξέρετε αν υπάρχουν κάποια προβλήματα στην μετακίνηση με το ποδήλατο στην περιοχή;

Δ- Όχι δεν ξέρω κάτι παρόλο που δεν υπάρχει πολύ ποδηλατόδρομος.Υπάρχει μια γκρίνια για την άνω Κυψέλη λόγω της ανηφόρας.

Α- Δηλαδή ο ποδηλατόδρομος δε χρειάζεται;

Δ- Καλύτερα να υπάρχουν ποδηλατολουρίδες, γιατί με τα κολωνάκια, που θα σημανθούν, δύσκολα μπορεί να μπει κάποιο άλλο όχημα και να τις χρησιμοποιήσει. Με το ποδήλατο έχεις μεγαλύτερη ελευθερία στην μετακίνησή σου και αυτό το καταλαβαίνει μόνο κάποιος που κάνει ποδήλατο.

Α- Πόσους μετανάστες έχετε πελάτες;

Το 80% των πελατών μας είναι μετανάστες .Δεν είναι σαν τους Έλληνες δεν το βλέπουν σαν παίχνιδι το βλέπουν σαν αυτό που είναι

Συνεργείο ποδηλατάδικο Πετράλωνα

Για την οικονομία της εγγραφής θα παρουσιάσω τον ΣΥΝΝΕΤΕΥΚΤΗ =(Α) και ιδιοκτίτης =(ΣΤ)

ΣΤ- Ρώτα με ότι θες.

Α- Αρχικά τους πελάτες σου πόσοι είναι μετανάστες;

ΣΤ- Περίπου το 10 % γιατί μένουν εδώ κοντά προς στον Κολωνό, δουλεύουν εδώ κοντά ,γιατί έχει οικοδομές και πολλά συνεργεία. Εδώ είναι η απόλυτη μετακίνηση για αυτούς τους ανθρώπους. Αυτοί αγοράζουν τα ποδήλατα από το παζάρι την Κυριακή, που είναι κουτσό φτιαγμένα πάλι από μετανάστες που το κάνουν για κανένα μεροκάματο. Οι μετανάστες όταν τα αγοράζουν από το παζάρι ή τα χρησιμοποιούν οι ίδιοι και έρχονται εδώ και τα φτιάχνουμε ή τα μεταπωλούν οι ίδιοι στο παζάρι αφού τα έχουν οι ίδιοι κουτσοφτιάξει. Υπάρχουν άνθρωποι που δουλεύουν στο Θησείο έχουν πάγκο και κάνουν τις δικές τους κατασκευές για να μπορούν να σηκώνουν βάρη με το ποδήλατο.

Α- Άρα οι μετανάστες δεν το χρησιμοποιούν για διασκέδαση αλλά για μετακίνηση.

ΣΤ- Το έχουν για δουλειά.

Α- Τους βλέπεις στο ποδηλατόδρομο; αυτός ο ποδηλατόδρομος έχει αξία για αυτούς ή είναι μόνο για αυτούς που κάνουν περίπατο;

ΣΤ- Είναι ένας ποδηλατόδρομος για όλους. Είναι ένας ποδηλατόδρομος που όταν φτιάξει ο καιρός θα δεις ότι θα το ότι το χρησιμοποιούν πολύ και όχι μόνο μετανάστες. Γύρω στις 10 με 11 το πρωί βλέπεις πάρα πολλούς ανθρώπους να έρχονται από Καλλιθέα, Μοσχάτο ή πανε στο κέντρο.

Α- Άρα οι πελάτες σας δεν είναι μόνο από τη γειτονιά είναι κι από αυτοί που περνάνε από δω.

ΣΤ- Το 60 % είναι από τη γειτονιά και 10 % είναι από μετανάστες.

Α- Ρωτάω αυτό γιατί στα Πατήσια μουμίλαγαν για το 80 % μετανάστες, βέβαια η σύνδεση της γειτονιάς δεν είναι ίδια.

ΣΤ- Όχι να μη στιγματίσουμε το 60 % είναι αστικοί ποδηλάτες ,που χρησιμοποιούν το ποδήλατο για τη δουλειά τους όχι για βόλτα. Βέβαια αυτό ισχύει για το χειμώνα το καλοκαίρι είναι τόσοι πολλοί που δεν μπορώ να καταλάβω πως είπανε για δουλειά και πως είπανε για βόλτα. Υπάρχουν άνθρωποι που έρχονται και σου φέρνουν ποδήλατο και σου λένε *μπορώ να το έχω αύριο γιατί δουλεύω και να τους λες όχι θα το έχεις σήμερα για να δουλέψεις αύριο* ενώ όταν είναι ποδηλάτης που είναι για διασκέδαση, του λέω να περιμένει λίγο. Έτσι ώστε να προηγηθεί αυτός που το έχει ανάγκη.

Α- Εμείς έχουμε βάλει το θέμα του μετανάστη γιατί εκτός του ότι είναι πιο φτωχοποιημένοι είναι σε μεγάλο ποσοστό.

ΣΤ- Όχι απαραίτητα

Α- Υπάρχουν σίγουρα και Έλληνες. Όμως φαίνεται ότι οι μετανάστες έχουν πρόβλημα με την μετακίνηση ή γιατί δεν τους βολεύει το λεωφορείο ή γιατί δεν έχουν αυτοκίνητο.

ΣΤ- Όμως το ποδήλατο προσφέρει και αυτονομία σί Όμως το ποδήλατο προσφέρει και αυτονομία.

Α- Σίγουρα όμως στην Ελλάδα δεν το έχουν δει πολλοί άνθρωποι έτσι. Σε άλλες χώρες που έχουν γίνει μελέτες φαίνεται ανά περίπτωση ότι το χρησιμοποιούν. Στην Ελλάδα ακόμα και άμα δεν μπορούν να το χρησιμοποιήσουν τα μέσα το ποδήλατο το έχουν σαν κάτι υποβαθμισμένο. Αυτό πάμε να δούμε και να το αντιληφθούμε για να βρούμε λύση.

ΣΤ- Το ποδήλατο είναι λύση για πολλά προβλήματα δεν θα σου πω για την κίνηση ούτε για το κυκλοφοριακό. Δε νομίζω ότι στην Ελλάδα θα είχε χρησιμοποιηθεί πολύ το ποδήλατο ως μέσο. Βοήθησε πολύ η δημιουργία του ποδηλατόδρομου ,αλλά σίγουρα και το long down. Ο κόσμος δεν είχε εναλλακτική λύση να πάει για περίπατο επειδή φοβόνταν. Ο ποδηλατόδρομος έδωσε τη δυνατότητα να βγει πιο πέρα και να μη φοβάται. Οπότε ξαφνικά έγινε μια αύξηση στην πώληση του ποδηλάτου 100%. Για τρία χρόνια δεν προλαβαίναμε να πάμε στα σπίτια μας.

Α- Πιστεύετε ότι μετά μπήκε στην καθημερινότητά τους;

ΣΤ- Το 10% έμεινε στο δρόμο. Για τους ποδηλάτες είναι πολύ σημαντικό ποσοστό, διότι ο κόσμος βλέπει πως δουλεύει. Δηλαδή δεν είναι τόσο μακριά να πάω στη Γλυφάδα είναι μισή ώρα ενώ για να πάρω ένα μεταφορικό μέσο θα χρειαστώ 1 h και στριμωξίδι και μάσκες και όχι μάσκες. Ενώ στο ποδήλατο είμαι αυτόνομος. Το κατεβάζω από το σπίτι μου και το πάω όπου θέλω. Δε χρειάζεται να είναι ένα hi- tech ποδήλατο αρκεί να τσουλάει!. Αν υπήρχε μεγαλύτερο δίκτυο ποδηλατόδρομων θα ήταν ακόμα καλύτερα. Το πρόβλημα στην Αθήνα με τους ποδηλατόδρομους είναι ότι υπάρχουν αρκετοί αλλά είναι μεμονωμένοι. Δεν υπάρχει δίκτυο. Αυτός εδώ ο δρόμος ξεκινάει από τη γέφυρα και φτάνεις στο Νιάρχο. Αυτό ήτανε.

Α- Ο Δήμος της Αθήνας δεν έχει άλλους.

ΣΤ- Ναι έχει στα βόρεια προάστια. Ερυθραία, Μαρούσι.

Α- Ένα πρόβλημα που υπάρχει είναι ότι ο ποδηλατόδρομος σε κάποιους δήμους έρχεται σαν εναλλακτική λύση για να πάρουν ένα ΕΣΠΑ. Παίρνουν το ΕΣΠΑ, φτιάχνω το ποδηλατόδρομο και αυτόν το χρησιμοποιούν τα σαββατοκύριακα.

Ένα πρόβλημα που υπάρχει είναι ότι ο ποδηλατόδρομος σε κάποιους δήμους έρχεται σαν εναλλακτική λύση για να πάρουν ένα ΕΣΠΑ. Παίρνουν το ΕΣΠΑ, φτιάχνω το ποδήλατο δρόμο και αυτό το χρησιμοποιούν τα σαββατοκύριακα.

ΣΤ- Ναι γιατί δεν έχει κάποια χρηστικότητα. Ενώ αυτός εδώ ο ποδηλατόδρομος έχει γιατί ενώνει 4-5 περιοχές με το κέντρο.. Νιάρχος- γέφυρα, μέσω του πλακόστρωτου φτάνει στις στήλες του Ολυμπίου Διός -Ζάππειο και δίπλα είναι το Παγκράτι και ο Βύρωνας. Για φαντάσου αυτός ο ποδηλατόδρομος να έφτανε στα Πατήσια.; Πόσος κόσμος θα το χρησιμοποιούσε; Δεν ξέρω κατά πόσο το έργο που γίνεται στα βόρεια προάστια θα πετύχει.

Α- Στην Κηφισιά νομίζω.

ΣΤ- Αν ενωθεί με αυτόν εδώ θα χρησιμοποιηθεί από πολύ κόσμο, που φοβάται να βγει στην Κηφισιάς. Ο ποδηλατόδρομος ξεφοβίζει τους ανθρώπους και κάνει τόπου και κάνει το ποδήλατο κοντινό. Βλέπεις παιδάκια και γυναίκες που δε φοβούνται να έχουν ατύχημα .Κάτι ακόμα όταν υπάρχει κρίση το ποδήλατο ανεβαίνει. Είμαι ποδηλατάς της γενιάς του 10 (η πρώτη οικονομική κρίση) και από τότε έγινε το βασικό μέσο μεταφοράς μου και η δουλειά μου ...ήταν η ευκαιρία μου!

Α- Υπάρχει όμως μια αντίληψη ένας πολιτισμός που αυτό το σταματάει.

ΣΤ- Ναι υπάρχει η αντίληψη της ταχύτητας.

Α- Υπάρχει και η αντίληψη ότι δεν είμαι παιδάκι.

ΣΤ- Όχι αυτό πια δεν υπάρχει γιατί με το long down ξεπεράστηκε. Καταλάβανε ότι το ποδήλατο δεν είναι κάτι φτηνό δεν κάνει 200 € ή 150€ από το σουπερμάρκετ. Αν θέλει να ανεβοκατεβαίνει το ποδηλατόδρομο 2 χρόνια πρέπει να πάρει κάτι πιο ακριβό. Ακόμα και ένα ποδήλατο πόλης για την μετακίνηση για τη δουλειά σου θα μπορεί να κάνει και 1000 € δε μιλάμε ότι υπάρχουνε και ποδήλατα των 10.000 € !

Α- Άρα οι μετανάστες που αγοράζουν ποδήλατο έρχονται εδώ και το επισκευάζουν συχνά;

ΣΤ- Οι μετανάστες είναι με το σύνδρομο ολλανδός , δηλαδή επειδή ο ολλανδός τα κάνει όλα με το ποδήλατο σου λέει *δε με νοιάζει ,να τσουλάει θέλω και να φρενάρει..*

Α- Δηλαδή το σήμερα - το τώρα. Οι μετανάστες έρχονται εδώ κύριως να αγοράσουν ή να το φτιάξουν το ποδήλατο;

ΣΤ- Κύριως έρχονται να το φτιάξουν. Έρχονται όμως και μετανάστες που μαζεύουν τα λεφτά σιγά-σιγά και έρχονται να αγοράσουν κάτι καλύτερο για να μην συνεχώς δίνουν λεφτά να το επισκευάζουν.

Α- Οι Έλληνες από που έρχονται εδώ για να επισκευάσουν το ποδήλατο της βόλτας τους ή για τη δουλειά;

ΣΤ- Εδώ έρχονται από τα Πετράλωνα το Μοσχάτο την Καλλιθέα το νέο Φάληρο.

Α- Άρα η εικόνα εδώ είναι πιο συνολική εδώ έρχονται άνθρωποι από πολλά μέρη.

ΣΤ- Εδώ έρχονται άνθρωποι ακόμα και με την βροχή και πρέπει να τους το φτιάξω αμέσως για να πάμε ή στη δουλειά τους και να γυρίσω στο σπίτι τους. Εγώ η πρώτη μου δουλειά ήταν courier στην Ολλανδία όταν έβρισκα πρόβλημα πάντα τρέχανε όλοι να με βοηθήσουν έτσι προσπαθώ να κάνω και εγώ.

Α- Αυτά που μου είπες με έχουν βοηθήσει παρά πολύ. Θα κάνω άλλη μία ερώτηση: από τους μετανάστες που έρχονται υπάρχει κάποια εθνικότητα που έρχεται πιο συχνά;

ΣΤ- Δεν ρωτάω.

Α- Από αυτά που αντιλαμβάνεσαι..

ΣΤ- Δεν ρωτάω. τα ονόματα μου φαίνονται όλα ίδια ... τους αντιμετωπίζω σαν αστικούς ποδηλάτες.

Α- Σε ρωτάω γιατί θέλουμε να κάνουμε την σύνδεση με την εθνικότητα, πολιτισμικό background και το ποδήλατο.

ΣΤ- Αυτό που μου το έχουν πει οι ίδιοι είναι από το Ιράν από το Νεπάλ. Υπάρχουν και τουρίστες ποδηλάτες. Επίσης μπορεί να πάρεις περισσότερες που πληροφορίες από αντίστοιχα μαγαζιά στον Κολωνό και στο Μεταξουργείο.

Α- Ο λόγος που επιλέχθηκε αυτός ο χώρος είναι γιατί στο κέντρο της Αθήνας είναι ο μόνος ποδηλατόδρομος. Επειδή το έχουμε δει σε άλλες χώρες ένας μετανάστης όταν υπάρχει μια δομή, όποιος και να είναι εν τέλει, ακόμα και μετανάστης που δεν το είχε το ποδήλατο στην κουλτούρα του το

χρησιμοποιεί, γιατί υπάρχει μια υποδομή. Θα ήθελα να βρεθεί μία θέση, εφόσον το θέλετε κι εσείς, να αφήσω κάποια ερωτηματολόγια για να τα συμπληρώνουν αυτοί που ασχολούνται με το ποδήλατο. Θα είναι λίγο εξειδικευμένο ερωτηματολόγιο.

ΣΤ- Να μην αναφέρεται μόνο σε μετανάστες, να είναι και για τον αστικό ποδηλάτη ώστε να το σκεφτούν και να απαντήσουν.

Παράρτημα 2 : Ερωτηματολόγιο

Τρόποι και συνήθειες μετακίνησης στην χώρα καταγωγής σας

Παρακαλώ απάντησε τις παρακάτω ερωτήσεις. Για την παρούσα έρευνα είναι πολύ σημαντικές οι απαντήσεις σου για εμάς, για τις επιλογές μέσων και των λόγων των επιλογών σου στην χώρα καταγωγή σου. Δεν υπάρχει σωστή ή λάθος απάντηση, απλώς μπορείς να παρακάμψεις όποια ερώτηση θέλεις. Σε κάθε ερώτηση μπορεί να διαλέξεις παραπάνω απαντήσεις.

1. Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε τα παρακάτω μέσα, στην χώρα καταγωγή σας ;

	Καθόλου	Σπάνια	Συχνά	Καθημερι- νά
Αυτοκίνητο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ποδήλατο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μέσα μαζικής μεταφοράς	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Περπάτημα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ηλεκτρικά οχήματα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
μηχανοκί- νητα δίκυκλα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

2. Αν στη ερώτηση ένα απαντήσατε για την συχνότητα χρήσης ποδηλάτου καθόλου ή σπάνια, ποσο ισχύουν οι παρακάτω λόγοι για αυτήν την επιλογή σας ;

	καθόλου σημαντικό	πολύ λίγο σημαντικό	αρκετά σημαντικό	πάρα πολύ σημαντικό
δεν μπορούσα να αγοράσω ποδήλατο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
με εξυπηρετού- σε άλλο μεταφορικό μέσο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
δεν γνώριζα να οδηγώ ποδήλατο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
επειδή κανένας στο οικογενειακό και φιλικό μου κύκλο δεν έκανε ποδήλατο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
επειδή δεν υπήρχε ποδηλατόδρ- ομος	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
δεν ένιωθα ασφάλεια στην οδήγηση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
δεν μου άρεσε να κάνω ποδήλατο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3. Αν στη ερώτηση ένα απαντήσατε για την συχνότητα χρήσης ποδηλάτου συχνά - καθημερινά, πόσο ισχύουν οι παρακάτω λόγοι για αυτήν την επιλογή σας ;

	καθόλου	πολύ λίγο	αρκετά	πάρα πολύ
επειδή είναι ένα φτηνό μέσο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
επειδή υπήρχε ποδηλατόδρομος στην περιοχή μου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
επειδή έκαναν στο οικογενειακό και φιλικό μου κύκλο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
επειδή είναι ένα γρήγορο μέσο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
επειδή μου έδινε ελευθερία στην μετακίνηση μου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
επειδή το έβρισκα διασκεδαστικό μέσο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4. Για τους παρακάτω σκοπούς μετακίνησης ποιο μέσο χρησιμοποιούσατε ;

	Αυτοκίνητο	ποδήλατο	περπάτημα	ηλεκτρικά οχήματα	μηχανοκίνητα δίκυκλα	μέσα μαζικής μεταφοράς
μετακίνηση προς και από την δουλεία	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
μετακίνηση για ψώνια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
μετακίνηση για δομές υγείας	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
μετακίνηση για κέντρα εκπαίδευσης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
μετακίνηση για κέντρα διασκέδασης και ψυχαγωγίας	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5. Πόσο συχνά χρησιμοποιείται τα παρακάτω μέσα τις τελευταίες δύο εβδομάδες ;

	καθόλου	σπάνια	συχνά	καθημερι- νά
Αυτοκίνητο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ποδήλατο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
περπάτημα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
μέσα μαζικής μεταφοράς	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ηλεκτρικά οχήματα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
μηχανοκίνητα δίκυκλα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6. Ειρόσον στη ερώτηση πέντε απαντήσατε για την συχνότητα χρήσης ποδηλάτου καθόλου ή σπάνια , πόσο ισχύουν οι παρακάτω λόγοι για αυτήν την επιλογή σας

	καθόλου σημαντικό	πολύ λίγο σημαντικό	αρκετά σημαντικό	πάρα πολύ σημαντικό
δεν μπορώ να αγοράσω ποδήλατο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
επειδή δεν υπάρχει ποδηλατόδρομος στην περιοχή μου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
με εξυπηρετεί άλλο μεταφορικό μέσο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
δεν γνώριζα να οδηγώ ποδήλατο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
επειδή κανένας στο οικογενειακό φιλικό κύκλο δεν κάνει	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
δεν νιώθω ασφάλεια στην οδήγηση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
δεν μου άρεσει να κάνω ποδήλατο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9. Πόσο χρόνο μετακίνησης χρειάζεστε για τους παρακάτω προορισμούς (χωρίς την επιστροφή)

	περίπου 15'	περίπου 30'	περίπου 45'	περίπου 1 ώρα	περίπου 1:30' ώρα	περίπου 2 ώρες	πολύ πάνω απο 2 ώρες
εργασία	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ψώνια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
διασκέδαση και ψυχαγωγία	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
υγεία	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
εκπαίδευση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. πόσο συχνά κάνετε δραστηριότητες εκτός γειτονίας

<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="2"/>	<input type="text" value="3"/>	<input type="text" value="4"/>	<input type="text" value="5"/>
--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

καθόλου

πάρα πολύ

11. Πόσο συμφωνείτε ότι η χρήση ποδηλάτου θα μειώνει το χρόνο των μετακινήσεων σας

<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="2"/>	<input type="text" value="3"/>	<input type="text" value="4"/>	<input type="text" value="5"/>
--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

καθόλου

πάρα πολύ

12. Πόσο συμφωνείτε ότι η συμμετοχή σας σε δωρεάν μαθήματα ή σεμινάρια ποδηλάτου θα σας παρότρυνε να το χρησιμοποιείτε τακτικά ;

<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="2"/>	<input type="text" value="3"/>	<input type="text" value="4"/>	<input type="text" value="5"/>
--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

καθόλου

πάρα πολύ

13. Πόσο συμφωνείτε ότι αν έκαναν ποδήλατο μέλη απο το οικογενειακό και φιλικό σας κύκλο θα σας παρότρυνε να κάνετε χρήση ;

<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="2"/>	<input type="text" value="3"/>	<input type="text" value="4"/>	<input type="text" value="5"/>
--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

καθόλου

πάρα πολύ

14. Πόσο συμφωνείτε ότι ενδεχόμενη επιδότηση αγοράς ποδηλάτου θα σας έκανε να το χρησιμοποιείτε ;

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

καθόλου

πάρα πολύ

15. Αν υπήρχε ποδηλατόδρομος που θα σύνδεε την γειτονία σας με κάποια από τις γραμμές του μετρό θα σας παρότρυνε να χρησιμοποιούσατε ποδήλατο ;

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

καθόλου

πάρα πολύ

16. Πόσες φορές σας έχει τύχει να μην υπάρχει απευθείας συνδεση λεωφορείου που έχει στάση στην γειτονία σας με άλλη γειτονία που θέλατε να πάτε

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

ποτέ

συνέχεια

17. Ποια είναι η χώρα καταγωγή σας ;

18. Πόσο καιρό μένετε στην Ελλάδα ;

- λιγότερο από 1 χρόνο
- 1 με 3 χρόνια
- 3 με 5 χρόνια
- 5 με 10 χρόνια
- πάνω από 10 χρόνια

19. Σε ποια γειτονία της Αθήνας μένετε ;

20. Ποια είναι η περιοχή εργασίας σας;

21. Με πόσα άτομα ακόμα μείνετε ;

22. Σε ποιά εύρος ηλικίας ανήκете ;

- 18-25
- 25-35
- 35-45
- 45-55
- 55-65
- +65

23. Ποιά είναι το φύλο σας ;

- Γυναίκα
- Άνδρας
- Άλλο

