



**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**  
Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών  
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία

**«Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.  
Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα  
Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα»**



Εκπόνηση:

Δανάη Παπαχρονοπούλου

Επιβλέπων:

Θάνος Βλαστός, Καθηγητής ΕΜΠ

ΑΘΗΝΑ ΙΟΥΛΙΟΣ 2013

Φωτογραφία Εξωφύλλου:  
Γενική άποψη της περιοχής του Βύρωνα (1924).

Πηγή: ΙΕΡΟ ΜΕΤΟΧΙ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ, Αγιορείτικη Αύρα των Αθηνών.  
Ιερομόναχου Νικολάου  
Έκδοση: ΙΕΡΗ ΜΟΝΗ ΣΙΜΩΝΟΣ ΠΕΤΡΑΣ  
Μετόχι Αναλήψεως  
Αθήνα 2004

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ**

<b>ΠΡΟΛΟΓΟΣ PREFACE .....</b>	<b>7</b>
<b>ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ .....</b>	<b>8</b>
<b>ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ .....</b>	<b>9</b>
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....</b>	<b>10</b>
<b>1. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ.....</b>	<b>13</b>
<b>2. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΒΥΡΩΝΑ .....</b>	<b>18</b>
2.1 Γεωγραφική Θέση.....	18
2.2 Πληθυσμιακή Σύθεση.....	19
2.3 Ο Πρώτος Συνοικισμός.....	19
2.4 Από τον Προσφυγικό Συνοικισμό στο Σημερινό Δήμο Βύρωνα .....	21
2.5 Πληθυσμιακή Εξέλιξη του Δήμου Βύρωνα.....	21
2.6 Οι Κινηματογράφοι .....	22
2.7 Δημόσια Συγκοινωνία .....	23
2.7.1 Η ιστορία της δημόσιας συγκοινωνίας .....	23
2.7.2 Η δημόσια συγκοινωνία σήμερα .....	24
2.8 Οδικό Δίκτυο.....	27
<b>3. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ .....</b>	<b>28</b>
3.1 Πολεοδομική Ταυτότητα .....	28
3.1.1 Οικιστική εξέλιξη .....	28
3.1.2 Πληθυσμιακή κατανομή .....	28
3.1.3 Πληθυσμιακή πυκνότητα .....	29
3.2 Χρήσεις Γης Και Διάχυση Δραστηριοτήτων .....	30
3.2.1 Το ΓΠΣ του δήμου Βύρωνα .....	30
3.2.2 Θεσμικό πλαίσιο χρήσεων γης .....	30
3.2.3 Διάχυση δραστηριοτήτων .....	32
3.3 Κυκλοφοριακά Χαρακτηριστικά.....	33
3.3.1 Οδικό δίκτυο .....	33
3.3.2 Δημόσια συγκοινωνία .....	33
<b>4. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....</b>	<b>37</b>
4.1 Μελέτη ΟΑΣΑ 2006 .....	37
4.2 Κινητικότητα Ανάμεσα Σε Περιοχές Μελέτης Και Υπόλοιπους Δήμους Ανά Σκοπό (Εργασία ή Άλλος Σκοπός).....	37
4.2.1 Καρέας .....	37
4.2.2 Ζωοδόχος Πηγή .....	40

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

4.3	Ενδοδημοτική Κινητικότητα Από και Προς Περιοχές Μελέτης Ανά Σκοπό (Εργασία ή Άλλος Σκοπός) .....	42
4.3.1	Καρέας .....	43
4.3.2	Ζωοδόχος Πηγή .....	44
4.4	Κινητικότητα Ανάμεσα Σε Περιοχές Μελέτης Και Υπόλοιπους Δήμους Ανά Κατηγορία Μέσου (Ιδιωτικά ή Δημόσια) .....	45
4.4.1	Καρέας .....	45
4.4.2	Ζωοδόχος Πηγή .....	47
4.5	Ενδοδημοτική Κινητικότητα Από και Προς Περιοχές Μελέτης Ανά Κατηγορία Μέσου (Ιδιωτικά ή Δημόσια) .....	49
4.5.1	Καρέας .....	49
4.5.2	Ζωοδόχος Πηγή .....	51
<b>5.</b>	<b>ΕΡΕΥΝΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ .....</b>	<b>53</b>
5.1	Σύνταξη Ερωτηματολογίων .....	53
5.2	Διενέργεια Ερωτηματολογίων .....	53
5.3	Ερωτηματολόγια Κατοίκων .....	53
5.3.1	Το δείγμα .....	54
5.3.2	Τόπος προηγούμενης κατοικίας και έτος αλλαγής .....	54
5.3.3	Μηχανοκίνητα μέσα .....	56
5.3.4	Μετακινήσεις με σκοπό την εργασία ή τις σπουδές .....	57
5.3.5	Μετακινήσεις με σκοπό τα καθημερινά ψώνια .....	61
5.3.6	Διασκέδαση .....	63
5.3.7	Συνοδεία παιδιών στο σχολείο .....	68
5.3.8	Βόλτα για περπάτημα .....	69
5.3.9	Επισκέψεις σε σπίτια για κοινωνικούς λόγους .....	73
5.3.10	Μέσο μήκος μετακίνησης .....	77
5.4	Ερωτηματολόγια Επισκεπτών .....	77
5.4.1	Το δείγμα .....	78
5.4.2	Χαρακτηριστικά μετακίνησης .....	78
5.4.3	Μέσο μήκος μετακίνησης .....	81
5.4.4	Αναλογία επισκεπτών και κατοίκων .....	81
5.5	Ερωτηματολόγια Εργαζομένων .....	81
5.5.1	Το δείγμα .....	82
5.5.2	Χαρακτηριστικά μετακίνησης .....	82
5.5.3	Μέσο μήκος μετακίνησης .....	84
<b>6.</b>	<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....</b>	<b>85</b>
	<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....</b>	<b>88</b>
	<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι .....</b>	<b>90</b>
	<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ .....</b>	<b>97</b>



## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

<b>Πίνακας 4-1:</b> Συνολικές Μετακινήσεις από και προς τον Καρέα.....	37
<b>Πίνακας 4-2:</b> Ποσοστά Μετακινήσεων με Σκοπό την Εργασία από και προς τον Καρέα. ....	38
<b>Πίνακας 4-3:</b> Ποσοστά Μετακινήσεων με Άλλο Σκοπό Πέραν της Εργασίας από και προς τον Καρέα. ....	38
<b>Πίνακας 4-4:</b> Συνολικές Μετακινήσεις Από και Προς τη Ζωοδόχο Πηγή. ....	40
<b>Πίνακας 4-5:</b> Ποσοστά Μετακινήσεων με Σκοπό την Εργασία από και προς τη Ζωοδόχο Πηγή. ....	40
<b>Πίνακας 4-6:</b> Ποσοστά Μετακινήσεων με Άλλο Σκοπό Πέραν της Εργασίας από και προς τη Ζωοδόχο Πηγή.....	41
<b>Πίνακας 4-7:</b> Οι Μετακινήσεις Μέσα στη Γειτονιά του Καρέα. ....	43
<b>Πίνακας 4-8:</b> Οι Μετακινήσεις από και προς τη Γειτονιά του Καρέα σε Ενδοδημοτικό Επίπεδο. ....	43
<b>Πίνακας 4-9:</b> Ποσοστά Μετακινήσεων με Σκοπό την Εργασία από και προς τον Καρέα. ....	43
<b>Πίνακας 4-10:</b> Ποσοστά Μετακινήσεων με Άλλον Σκοπό Πέραν της Εργασίας από και προς τον Καρέα. ....	43
<b>Πίνακας 4-11:</b> Οι Μετακινήσεις Μέσα στη Γειτονιά της Ζωοδόχου Πηγής.....	44
<b>Πίνακας 4-12:</b> Οι Μετακινήσεις από και προς τη Γειτονιά της Ζωοδόχου Πηγής σε Ενδοδημοτικό Επίπεδο. ....	44
<b>Πίνακας 4-13:</b> Ποσοστά Μετακινήσεων με Σκοπό την Εργασία από και προς τη Ζωοδόχο Πηγή. ....	44
<b>Πίνακας 4-14:</b> Ποσοστά Μετακινήσεων με Άλλον Σκοπό Πέραν της Εργασίας από και προς τη Ζωοδόχο Πηγή.....	45
<b>Πίνακας 4-15:</b> Οι Μετακινήσεις με Ιδιωτικά ή Δημόσια Μέσα στον Καρέα. ....	45
<b>Πίνακας 4-16:</b> Ποσοστά Μετακινήσεων με Ιδιωτικά ή Δημόσια Μέσα στη Ζωοδόχο Πηγή.....	46
<b>Πίνακας 4-17:</b> Οι Μετακινήσεις με Ιδιωτικά ή Δημόσια Μέσα στη Ζωοδόχο Πηγή. ....	47
<b>Πίνακας 4-18:</b> Ποσοστά Μετακινήσεων με Ιδιωτικά ή Δημόσια Μέσα στη Ζωοδόχο Πηγή.....	48
<b>Πίνακας 4-19:</b> Οι Μετακινήσεις Μέσα στη Γειτονιά του Καρέα. ....	49
<b>Πίνακας 4-20:</b> Οι Ενδοδημοτικές Μετακινήσεις από και προς τον Καρέα. ....	50
<b>Πίνακας 4-21:</b> Ποσοστά Μετακινήσεων με Ιδιωτικά ή Δημόσια Μέσα στον Καρέα.....	50
<b>Πίνακας 4-22:</b> Οι Μετακινήσεις Μέσα στη Γειτονιά της Ζωοδόχου Πηγής.....	51
<b>Πίνακας 4-23:</b> Οι Ενδοδημοτικές Μετακινήσεις από και προς τη Ζωοδόχο Πηγή. ....	51
<b>Πίνακας 4-24:</b> Ποσοστά Μετακινήσεων με Ιδιωτικά ή Δημόσια Μέσα στη Ζωοδόχο Πηγή.....	52

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

<b>Χάρτης 2-1:</b> Γεωγραφική Θέση Δήμου Βύρωνα.....	18
<b>Χάρτης 2-2:</b> Οι γειτονιές του Βύρωνα και τα Όρια των Περιοχών Μελέτης. ..	19
<b>Χάρτης 2-3:</b> Τα Όρια του Πρώτου Συνοικισμού.....	20
<b>Χάρτης 2-4:</b> Οι Στάσεις της Δημόσιας Συγκοινωνίας με Κατεύθυνση από το Βύρωνα.....	25
<b>Χάρτης 2-5:</b> Οι Στάσεις της Δημόσιας Συγκοινωνίας με Κατεύθυνση προς το Βύρωνα.....	26
<b>Χάρτης 2-6:</b> Η Δημοτική Συγκοινωνία του Δήμου Βύρωνα.....	26
<b>Χάρτης 3-1:</b> Οι Στάσεις της Δημόσιας Συγκοινωνίας με Κατεύθυνση από τον Καρέα.....	34
<b>Χάρτης 3-2:</b> Οι Στάσεις της Δημόσιας Συγκοινωνίας με Κατεύθυνση Προς τον Καρέα.....	35
<b>Χάρτης 3-3:</b> Οι Στάσεις της Δημόσιας Συγκοινωνίας με Κατεύθυνση Από τη Ζωοδόχο Πηγή.....	36
<b>Χάρτης 3-4:</b> Οι Στάσεις της Δημόσιας Συγκοινωνίας με Κατεύθυνση Προς τη Ζωοδόχο Πηγή.....	36
<b>Χάρτης 4-1:</b> Η Κινητικότητα από τον Καρέα προς τους Δημοφιλέστερους Δήμους.....	47
<b>Χάρτης 4-2:</b> Η Κινητικότητα από τη Ζωοδόχο Πηγή προς τους Δημοφιλέστερους Δήμους.....	49
<b>Χάρτης 4-3:</b> Η Κινητικότητα Εντός του Δήμου με Αφετηρία τον Καρέα. ....	51
<b>Χάρτης 4-4:</b> Η Κινητικότητα Εντός του Δήμου με Αφετηρία τη Ζωοδόχο Πηγή. ....	52

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

<b>Διάγραμμα 2-1:</b> Η Πληθυσμιακή Εξέλιξη του Δήμου Βύρωνα. ....	22
<b>Διάγραμμα 4-1:</b> Οι Δέκα Δήμοι στους Οποίους Μεταβαίνουν Περισσότερο οι Κάτοικοι του Καρέα με Σκοπό την Εργασία. ....	38
<b>Διάγραμμα 4-2:</b> Οι Δέκα Δήμοι στους Οποίους Μεταβαίνουν Περισσότερο οι Κάτοικοι του Καρέα με Άλλο Σκοπό Πέραν της Εργασίας. ....	39
<b>Διάγραμμα 4-3:</b> Οι Δέκα Δήμοι στους Οποίους Μεταβαίνουν Περισσότερο οι Κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής με Σκοπό την Εργασία. ....	41
<b>Διάγραμμα 4-4:</b> Οι Δέκα Δήμοι στους Οποίους Μεταβαίνουν Περισσότερο οι Κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής με Άλλο Σκοπό Πέραν της Εργασίας. ....	42
<b>Διάγραμμα 5-1:</b> Περιοχές Προηγούμενης Κατοικίας. ....	55
<b>Διάγραμμα 5-2:</b> Δεκαετίες Αλλαγής Κατοικίας. ....	56
<b>Διάγραμμα 5-3:</b> Κατοχή και Χρήση Μηχανοκίνητων Μέσων. ....	57
<b>Διάγραμμα 5-4:</b> Προορισμός Μετακίνησης από Καρέα με Σκοπό την Εργασία. ....	58
<b>Διάγραμμα 5-5:</b> Προορισμός Μετακίνησης από τη Ζωοδόχο Πηγή με Σκοπό την Εργασία. ....	60
<b>Διάγραμμα 5-6:</b> Χρήση Ιδιωτικών Μέσων, Δημόσιων Μέσων και Συνδυασμός Αυτών Για Μετακινήσεις με Σκοπό την Εργασία. ....	61
<b>Διάγραμμα 5-7:</b> Χρήση Μέσων Για Μετακινήσεις με Σκοπό τα Καθημερινά Ψώνια. ....	62
<b>Διάγραμμα 5-8:</b> Οι Περιοχές που Κάνουν οι Κάτοικοι τα Καθημερινά Ψώνια. ....	63
<b>Διάγραμμα 5-9:</b> Οι Περιοχές που Μεταβαίνουν Περισσότερο οι Κάτοικοι του Καρέα με Σκοπό τη Διασκέδαση. ....	64
<b>Διάγραμμα 5-10:</b> Οι Περιοχές που Μεταβαίνουν Περισσότερο οι Κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής με Σκοπό τη Διασκέδαση. ....	65
<b>Διάγραμμα 5-11:</b> Ποσοστά των Κατοίκων που Διασκεδάζουν Ανάλογα με την Ηλικία. ....	66
<b>Διάγραμμα 5-12:</b> Χρήση Μέσων με Σκοπό τη Διασκέδαση. ....	67
<b>Διάγραμμα 5-13:</b> Χρήση Μέσων με Προορισμό το Κέντρο. ....	67
<b>Διάγραμμα 5-14:</b> Χρήση Μέσων Για τη Συνοδεία Παιδιών στο Σχολείο. ....	68
<b>Διάγραμμα 5-15:</b> Οι Περιοχές που Πηγαίνουν οι Κάτοικοι του Καρέα Βόλτα για Περπάτημα. ....	69
<b>Διάγραμμα 5-16:</b> Οι Περιοχές που Πηγαίνουν οι Κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής Βόλτα για Περπάτημα. ....	70
<b>Διάγραμμα 5-17:</b> Ποσοστά Κατοίκων που Πηγαίνουν ή Όχι Βόλτα για Περπάτημα Για τις Δύο Περιοχές. ....	71
<b>Διάγραμμα 5-18:</b> Χρήση Μέσων Για Μετάβαση στην Περιοχή Όπου οι Κάτοικοι Περπατούν. ....	72
<b>Διάγραμμα 5-19:</b> Ποσοστά των Κατοίκων που Πηγαίνουν Βόλτα για Περπάτημα Σε Κάθε Ηλικιακή Ομάδα. ....	72
<b>Διάγραμμα 5-20:</b> Ποσοστά Κατοίκων που Περπατούν, αλλά δε Διασκεδάζουν και Ποσοστά Κατοίκων που δεν Περπατούν και δε Διασκεδάζουν. ....	73
<b>Διάγραμμα 5-21:</b> Αριθμός Επισκέψιμων Σπιτιών. ....	75
<b>Διάγραμμα 5-22:</b> Χρήση Μέσων Για την Επίσκεψη Φιλικών ή Συγγενικών Σπιτιών. ....	76
<b>Διάγραμμα 5-23:</b> Οι Περιοχές που Βρίσκονται τα Περισσότερα Σπίτια Που Επισκέπτονται οι Κάτοικοι των Δύο Περιοχών. ....	76

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

<b>Διάγραμμα 5-24:</b> Μέσο Μήκος Μετακίνησης Κατοίκων Περιοχών Μελέτης..	77
<b>Διάγραμμα 5-25:</b> Επισκέπτες Περιοχών Μελέτης Ανά Ηλικιακή Ομάδα. ....	78
<b>Διάγραμμα 5-26:</b> Προέλευση Επισκεπτών Περιοχών Μελέτης.....	80
<b>Διάγραμμα 5-27:</b> Μέσο Μετακίνησης Επισκεπτών Περιοχών Μελέτης. ....	80
<b>Διάγραμμα 5-28:</b> Μέσο Μήκος Μετακίνησης Επισκεπτών Περιοχής Μελέτης. .....	81
<b>Διάγραμμα 5-29:</b> Εργαζόμενοι Περιοχών Μελέτης Ανά Ηλικιακή Ομάδα. ....	82
<b>Διάγραμμα 5-30:</b> Μέσο Μετακίνησης Εργαζομένων Περιοχών Μελέτης. ....	83
<b>Διάγραμμα 5-31:</b> Μέσο Μήκος Μετακίνησης Εργαζομένων Περιοχής Μελέτης.....	84

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η Αθήνα τις τελευταίες δεκαετίες έχει μετατραπεί από μια μεσαίου μεγέθους πόλη σε ένα αχανή αστικό ιστό, πλήρως εξαρτημένη από το αυτοκίνητο και τις μεγάλου μήκους μετακινήσεις. Είναι μια πόλη, η οποία έχει χάσει την ταυτότητα και τη φυσιογνωμία της και επιβαρύνει όλο και περισσότερο το περιβάλλον. Πλέον, είναι επιτακτική ανάγκη να γίνουν ριζικές αλλαγές με στόχο να εξελιχθεί σε μια βιώσιμη πόλη. Για να μπορέσει να επιτευχθεί αυτό και δεδομένου της μεγάλης έκτασής της, πρέπει να εξεταστεί αρχικά σε επίπεδο γειτονιάς. Μέσω αυτής της διπλωματικής εργασίας, έγινε προσπάθεια για προσέγγιση εκείνης της μορφής της γειτονιάς, σχετιζόμενη με την κατανομή των δραστηριοτήτων, που θα αποτελέσει τη θεμέλια λίθο σε μια νέα Αθήνα, με χρώμα, ζωντάνια και σεβασμό στο περιβάλλον. Με αυτό το στόχο, επιλέχθηκαν δύο διαφορετικού χαρακτήρα οικιστικές περιοχές στο δήμο Βύρωνα και συγκρίθηκαν ως προς την κατανομή των δραστηριοτήτων τους, την πληθυσμιακή τους πυκνότητα και τη συμπεριφορά των κατοίκων, επισκεπτών και εργαζομένων τους ως προς τις μετακινήσεις.

### Λέξεις-Κλειδιά

Γειτονιά  
Δραστηριότητες  
Πληθυσμιακή Πυκνότητα  
Βιώσιμη Πόλη  
Δήμος Βύρωνα

### Keywords

Neighborhood  
Operations  
Population Density  
Sustainable City  
Municipality of Byron

## PREFACE

The last decades, Athens has changed from a medium sized city into a vast urban complex, fully attached to the car and to long length trips. It is about a city that has lost its identity and physiognomy and increasingly charges the environment. Radical changes have become a necessity so as to evolve into a sustainable city. To achieve that, given Athens' large size, the examination must begin from a neighborhood level. Through this diploma thesis, an effort is made to approach this type of neighborhood, related to the operational distribution that will be of basic importance in new Athens profile, full of color, vividness and respect to the environment. To achieve that goal, two different residential areas were chosen inside the boundaries of Byron municipality and their social operational distribution, population density and transport behavior of residents, visitors and workers was put into comparison.

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

*Για την ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής βοήθησαν αρκετοί άνθρωποι, καθένας με τον τρόπο, και θα ήθελα μέσα στις λίγες αυτές γραμμές να τους ευχαριστήσω.*

*Κατ' αρχάς θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κύριο Θάνο Βλαστό, καθηγητή στη Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών ΕΜΠ, ο οποίος με βοήθησε να επιλέξω ένα πολύ ενδιαφέρον θέμα για τη διπλωματική μου και με καθοδήγησε με τον καλύτερο δυνατόν τρόπο σε όλη τη διάρκεια εκπόνησής της.*

*Στη συνέχεια, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κύριο Ευθ. Μπακογιάννη, ΙΔΑΧ στη Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών ΕΜΠ, ο οποίος μου έδωσε το υπόβαθρο για τους χάρτες της εργασίας, το κύριο Α. Σιδέρη, Προϊστάμενο Τμήματος Ανάπτυξης και Διαχείρισης Βάσης Δεδομένων του ΟΑΣΑ και την κυρία Ε. Βρόντου του Τμήματος Στατιστικής Πληροφόρησης της ΕΣΥΕ για τα δεδομένα που μου παρείχαν.*

*Σημαντική βοήθεια αποτέλεσε και η στήριξη της οικογένειάς μου σε όλη τη διάρκεια των σπουδών μου και στην εκπόνηση της διπλωματικής μου.*

*Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω ολόψυχα το Δημήτρη για την πολύτιμη βοήθεια του και τη στήριξη του.*

**Σας ευχαριστώ όλους!**

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

### **ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ**

ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
ΕΣΥΕ	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος
ΕΥΔΑΠ	Εταιρεία Ύδρευσης και Αποχέτευσης Πρωτεύουσας
ΟΑΣΑ	Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αττικής
ΟΤ	Οικοδομικό Τετράγωνο
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η μορφή της πόλης τα τελευταία χρόνια έχει αλλάξει ριζικά, συνοδευόμενη και με την αλλαγή συμπεριφοράς των κατοίκων της. Η σημερινή πόλη χαρακτηρίζεται από αστική διάχυση, από την αύξηση του μήκους των καθημερινών μετακινήσεων με τη συνεχή χρήση του αυτοκινήτου και ταυτόχρονη συρρίκνωση του περπατήματος και της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας. Αυτή η μορφή της σύγχρονης πόλης, η οποία χαρακτηρίζει και την Αθήνα, επιβαρύνει όλο και περισσότερο το περιβάλλον.

Τα τελευταία χρόνια, η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί πρωτεύοντα στόχο για κάθε χώρα σε παγκόσμιο επίπεδο. Έτσι, λαμβάνονται μέτρα και γίνονται ενέργειες και έργα προς αυτή την κατεύθυνση, τόσο για την αποφυγή της περαιτέρω υποβάθμισής του όσο και για τη συνεχή βελτίωσή του. Είναι φανερό, λοιπόν, ότι είναι απαραίτητο να εξεταστεί ποια είναι εκείνη η μορφή της πόλης, η οποία δεν θα επιβαρύνει το περιβάλλον, όπως συμβαίνει σήμερα.

Αντικείμενο της συγκεκριμένης διπλωματικής είναι να εξεταστεί ποια είναι η μορφή της πόλης ως προς την κατανομή των δραστηριοτήτων, η οποία δε χαρακτηρίζεται από την αλόγιστη χρήση του αυτοκινήτου, αλλά ενισχύει το περπάτημα και τη χρήση δημόσιας συγκοινωνίας, τις μικρού μήκους μετακινήσεις και το δεσμό των κατοίκων της με την περιοχή όπου ζουν. Για το σκοπό αυτό, μελετήθηκαν δύο διαφορετικού χαρακτήρα γειτονικές περιοχές στο δήμο Βύρωνα, ο Καρέας και η Ζωοδόχος Πηγή, ώστε να εντοπιστεί εκείνη η περιοχή που έχει την επιθυμητή μορφή για την αυριανή βιώσιμη πόλη. Είναι σκόπιμο να εξεταστεί η πόλη σε επίπεδο γειτονιάς, να εντοπιστεί η γειτονιά εκείνη που εκπληρώνει τους παραπάνω στόχους και ύστερα να δούμε την πόλη συνολικά. Ξεκινώντας από τη μικρή κλίμακα, δηλαδή, για να καταλήξουμε στη μεγάλη.

Ο Βύρωνα επιλέχθηκε ως περιοχή μελέτης λόγω της ιστορίας του, της μεγάλης αλλαγής της φυσιογνωμίας του τα τελευταία χρόνια, αλλά και λόγω της ύπαρξης γειτονιών με πολύ διαφορετικό χαρακτήρα. Αυτό το γεγονός προσέφερε ευελιξία στην επιλογή των παραπάνω δύο περιοχών μελέτης.

Ενώ κάποτε η περιοχή είχε τη δική της ξεχωριστή φυσιογνωμία, σήμερα έχει χάσει τα πιο πολλά από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ταυτότητάς της. Στη θέση των προσφυγικών σπιτιών, τα οποία ήταν τα πρώτα σπίτια στην περιοχή, έχουν χτιστεί πολυκατοικίες. Κάνοντας μια βόλτα στο Βύρωνα, διακρίνονται κάποια παλιά προσφυγικά, ελάχιστα πια. Φαίνεται, επίσης, πώς η κάθε γειτονιά του δήμου έχει αντισταθεί στην αλλοίωση της ταυτότητάς της και σε ποιο βαθμό.

Για παράδειγμα, στην περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής, υπάρχουν ακόμα παλιά προσφυγικά ή και μεταγενέστερες κατοικίες που έχουν κρατήσει στοιχεία από αυτές. Στην περιοχή του Καρέα, αντιθέτως, υπάρχουν κυρίως πολυκατοικίες και σύγχρονες μονοκατοικίες του 21ου αιώνα. Βέβαια, αυτό μπορεί να δικαιολογηθεί εν μέρει από το γεγονός ότι κατοικήθηκε αργότερα σε σχέση με τον υπόλοιπο δήμο, αλλά και ότι οι κάτοικοι του προήλθαν από όλες τις περιοχές της Αττικής και της υπόλοιπης Ελλάδας.

Περπατώντας στους δρόμους του Βύρωνα, αυτό που θα αντίκριζες θα ήταν παιδιά να παίζουν, γυναίκες καθισμένες στις πόρτες να μιλάνε με τις γειτόνισσες, εγγράμματες γυναίκες να διαβάζουν εφημερίδες σε κοινή ακρόαση, καφενεία γεμάτα με άντρες να παίζουν τάβλι και να καπνίζουν

ναργιλέδες. Σήμερα, παιδιά δεν υπάρχουν πια στους δρόμους. Έχουν αντικατασταθεί με αυτοκίνητα. Δεν θα δεις γυναίκες καθισμένες στις πόρτες τους να μιλάνε με γειτόνισσες αφού οι περισσότεροι δεν γνωρίζουν καν το όνομα του γείτονα τους. Τα καφενεία έχουν μειωθεί και έχουν λίγο κόσμο, κυρίως ηλικιωμένους, κατάλοιπο μάλλον εκείνης της γενιάς. Οι νέοι προτιμούν να πιουν τον καφέ τους σε άλλη περιοχή, όπου δεν θα ξέρουν κανένα παρά μόνο την παρέα που πάνε μαζί στο μαγαζί. Είναι φανερό ότι τα τελευταία χρόνια η κατάσταση στο Βύρωνα έχει αλλάξει ριζικά. Γεγονός που χαρακτηρίζει την Αθήνα στο σύνολό της.

Η μεγάλη αλλαγή ξεκίνησε γύρω στο 1960, όταν με το σύστημα της αντιπαροχής, άρχισαν να κατεδαφίζονται ένα-ένα τα προσφυγικά σπίτια για να δώσουν τη θέση τους σε πολυκατοικίες. Εκτός από τα προσφυγικά, όμως, κατεδαφίστηκαν και κάποια χαρακτηριστικά οικοδομήματα. Με τη δημιουργία του πρώτου συνοικισμού, λειτουργούσαν δημόσια λουτρά, λουτρά χαμám, διοικητήριο με σταθμό χωροφυλακής και σταθμό πρώτων βοηθειών, δημοτική αγορά, ο κινηματογράφος Μον Σινέ, σχολείο, ξυλουργείο και ταπητουργείο. Σήμερα, τα δημόσια λουτρά είναι γήπεδο μπάσκετ, το διοικητήριο πολυκατοικία, τα λουτρά χαμám πολυκατοικία, το ξυλουργείο πολυκατοικία και supermarket. Η πρώτη πολυκατοικία που χτίστηκε, μάλιστα, κατέστρεψε το μισό περίπου οικοδόμημα της παλιάς δημοτικής αγοράς. Το υπόλοιπο μισό υπάρχει με παραποιημένη εμφάνιση και μόνο η είσοδος παραμένει αναλλοίωτη. Από αυτά τα χαρακτηριστικά κτήρια υπάρχει το ταπητουργείο, που λειτουργεί σαν στέκι νεολαίας και το σχολείο. Η ανέγερση χιλιάδων σήμερα πολυκατοικιών άλλαξε πλήρως την όψη του συνοικισμού και εξαφανίστηκε ο μικρασιατικός χαρακτήρας της περιοχής. Βέβαια, η γειτονιά της Ζωοδόχου Πηγής, έχει ακόμα χαμηλό συντελεστή δόμησης, δεν έχει ψηλές πολυκατοικίες και διατηρούνται ακόμα κάποια προσφυγικά σπίτια.

Οι πρώτοι κάτοικοι του δήμου είχαν σε γενικές γραμμές ίδιο τρόπο συμπεριφοράς. Υπήρχε έντονη διάχυση δραστηριοτήτων και οι κάτοικοι έκαναν τα ψώνια τους, τη διασκέδαση τους, συνολικά τη ζωή τους, μέσα στο δήμο. Σήμερα, που η όψη της περιοχής έχει αλλάξει, οι κάτοικοι λειτουργούν έτσι; Τις καθημερινές τους δραστηριότητες τις κάνουν μέσα στο δήμο ή όχι; Εξετάζοντας δύο διαφορετικές γειτονίες στο δήμο, τη Ζωοδόχο Πηγή και τον Καρέα, θα γίνει προσπάθεια να δούμε κατά πόσο η γεωμετρία του χώρου και η διάχυση δραστηριοτήτων επηρεάζει τη συμπεριφορά των κατοίκων. Η Ζωοδόχος Πηγή είναι μια γειτονιά με μεγαλύτερη ιστορία, με πιο έντονη διάχυση δραστηριοτήτων. Γενικά, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί πιο παραδοσιακή. Αντιθέτως, ο Καρέας έχει μικρότερη ιστορία και είναι παράδειγμα της αστικής διάχυσης που χαρακτηρίζει την Αθήνα. Είναι, με λίγα λόγια, μια σύγχρονη γειτονιά της Αθήνας.

Η παρούσα εργασία είναι δομημένη σε έξι κεφάλαια. Πιο συγκεκριμένα,

- στο πρώτο κεφάλαιο, παρουσιάζεται το θεωρητικό υπόβαθρο και η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε.
- στο δεύτερο κεφάλαιο, παραθέεται ένα σύντομο ιστορικό του δήμου Βύρωνα.
- στο τρίτο κεφάλαιο, αναλύονται τα χαρακτηριστικά των περιοχών μελέτης.
- στο τέταρτο κεφάλαιο, εξετάζεται η κινητικότητα ανάμεσα στις δύο περιοχές μελέτης και τους υπόλοιπους δήμους και η ενδοδημοτική

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

κινητικότητα, με τη βοήθεια της μελέτης προέλευσης-προορισμού του ΟΑΣΑ.

- στο πέμπτο κεφάλαιο, αναλύεται η έρευνα των ερωτηματολογίων που έλαβε χώρα στις περιοχές μελέτης. Τέλος,
- στο έκτο κεφάλαιο, παρουσιάζονται τα συμπεράσματα που εξήχθησαν.

## 1. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η Αθήνα του σήμερα είναι μια πόλη τελείως διαφορετική από την πόλη των προηγούμενων δεκαετιών. Έχει αλλάξει όχι μόνο ως προς το μέγεθος, αλλά και ως προς τη φυσιογνωμία της. Οι χώροι πρασίνου γύρω από την παλιά Αθήνα έδωσαν τη θέση τους σε νέες οικιστικές περιοχές, όλο και πιο απομακρυσμένες από το κέντρο, οι οποίες δε θυμίζουν καθόλου τις παραδοσιακές αθηναϊκές γειτονιές. Η σημερινή Αθήνα είναι ένας αχανής αστικός ιστός με πολύ λίγους χώρους πρασίνου, οι οποίοι συνεχώς μειώνονται.

Τα μικρά μαγαζάκια, που ήταν η ζωή της πόλης, δεν υπάρχουν στις νέες συνοικίες, όπου κατασκευάζονται σύγχρονες πολυκατοικίες ή μονοκατοικίες με σκοπό να στεγάσουν τους νέους κατοίκους τους. Τα μαγαζιά που υπήρχαν παραδοσιακά δεν έχουν θέση στις σύγχρονες γειτονιές. Τα καφενεία, που ήταν μέρος συνάντησης των κατοίκων και ενίσχυαν τις μεταξύ τους σχέσεις, δεν μπορούν να ανοίξουν στις νέες οικιστικές περιοχές, αφού οι κάτοικοι της είναι άγνωστοι μεταξύ αγνώστων.

Η ιστορική μνήμη είναι αυτή που μπορεί να συνδέσει τους κατοίκους μεταξύ τους αλλά και με τον τόπο κατοικίας τους. Είναι ο μόνος τρόπος να νιώσουν ότι η πόλη τους έχει παρελθόν, παρόν και μέλλον και αυτό που τη χαρακτηρίζει είναι η συνέχεια στο χρόνο. Έτσι, μαθαίνουν να την αγαπούν και να τη σέβονται, όπως έκαναν οι γονείς τους και όπως θα μάθουν εκείνοι με τη σειρά τους στα παιδιά τους. Μέσω της ιστορικής μνήμης, οι κάτοικοι δε νιώθουν ξένοι, αλλά ότι ανήκουν στην πόλη τους. Οι σύγχρονες γειτονιές, όμως, δεν έχουν ιστορική μνήμη, αφού η ιστορία τους είναι το πολύ είκοσι χρόνων.

Μαζί με την αλλαγή του μεγέθους της πόλης και τις νέες γειτονιές, άλλαξε και η συμπεριφορά των κατοίκων της. Τα καθημερινά ψώνια στο μπακάλικο της γειτονιάς, αντικαταστάθηκαν από τα ψώνια στο super market, το οποίο συχνά δε βρίσκεται καν σε κοντινή απόσταση από το σπίτι. Οι επισκέψεις σε γειτονικά σπίτια έχουν δώσει τη θέση τους σε επισκέψεις σπιτιών που βρίσκονται σε όλη την έκταση της Αττικής, αφού οι φίλοι και οι συγγενείς δε μένουν πλέον στη ίδια περιοχή, αλλά είναι διασκορπισμένοι σε μια Αθήνα που όλο μεγαλώνει. Σε πολλές περιπτώσεις, μάλιστα, οι γείτονες δε γνωρίζονται καν μεταξύ τους.

Η πόλη σιγά σιγά έχασε την κοινωνικότητα της και πήρε τη θέση της η αποξένωση. Οι δεσμοί των κατοίκων δεν είναι έντονοι, όπως στο παρελθόν, αλλά είναι από χαλαροί έως ανύπαρκτοι. Δεν ενδιαφέρονται ούτε για τους ανθρώπους που βρίσκονται γύρω τους ούτε για την περιοχή στην οποία μένουν. Το πρόβλημα πηγάζει από το γεγονός ότι δεν νιώθουν σαν ένα κομμάτι ζωτικής σημασίας της πόλης τους, αλλά παίζουν το ρόλο του περαστικού.

Οι πληθυσμοί του πλανήτη έχουν παρασυρθεί στη δίνη αέναων μετακινήσεων, με όλο και πιο έντονους ρυθμούς, που έχουν εξανεμίσει τις αποστάσεις και έχουν διαμορφώσει μια νέα δυναμική γεωγραφία, όπου τόποι και άνθρωποι είναι ρευστά (Θάνος Βλαστός, 2011). Έτσι, η τάση για αλλαγή κατοικίας σε όλο και πιο απομακρυσμένες περιοχές από το κέντρο μεγαλώνει συνεχώς και σε συνδυασμό με την εσωτερική μετανάστευση οδηγεί σε ακατάσχετη αστική διάχυση. Παρατηρείται, δηλαδή, ότι στη σύγχρονη

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνας.

κοινωνία, αλλού μεγαλώνει κάποιος, αλλού σπουδάζει, αλλού δουλεύει και αλλού κάνει οικογένεια. Κάθε μέρος της ζωής του ζει σε διαφορετική συνοικία και έτσι, δεν ισχυροποιούνται οι δεσμοί των ανθρώπων με καμία περιοχή, αλλά σιγά σιγά εξαφανίζονται. Ακόμα και αν η αλλαγή κατοικίας γίνει μέσα στην ίδια πόλη, όταν αναφερόμαστε στην Αθήνα των 3.089.698 κατοίκων (απογραφή 2011) και έκτασης 412.000 στρέμματα, έχει μεγάλη σημασία.

Βέβαια, υπάρχουν και κάτοικοι οι οποίοι ζουν όλη τη ζωή τους στην ίδια περιοχή. Είναι άνθρωποι που μεγάλωσαν σε παραδοσιακές γειτονίες, με συνέχεια στο χρόνο, οι οποίοι είναι δεμένοι με το συγκεκριμένο κομμάτι της πόλης. Είναι άνθρωποι, οι οποίοι μένουν στην ίδια περιοχή που έμεναν και οι γονείς τους και οι γονείς των γονιών τους και που μέσα από την οικογένεια τους έμαθαν να αγαπούν και να ζουν την πόλη τους. Αυτοί οι κάτοικοι νιώθουν την ανάγκη επικοινωνίας με τους γείτονές τους, αφού τους γνωρίζουν από μικρή ηλικία, αποτελούν παιδικά τους βιώματα και αισθάνονται οικειότητα μαζί τους. Εκείνη την πόλη που γνωρίζουμε από γενιά σε γενιά είναι η πόλη που μπορούμε να τη νιώσουμε οικεία και να συνδεθούμε μαζί της.

Παρατηρώντας τη σημερινή Αθήνα, μπορούν να διακριθούν δύο ειδών γειτονιών, οι μεν έχουν ιστορική συνέχεια και έχουν τη δική τους ταυτότητα και φυσιογνωμία και οι δε είναι σύγχρονες, άχρωμες και λειτουργούν ως τόποι διαμονής και όχι ζωής. Παρόλο που η Αθήνα είναι μια πόλη που τα τελευταία σαράντα χρόνια μετατράπηκε από πόλη με μονοκατοικίες σε πόλη πολυκατοικιών υπάρχουν γειτονίες που αντισταθήκαν σε ένα βαθμό σε αυτή την αλλαγή και κράτησαν τη φυσιογνωμία τους. Αυτό συνέβη σε συνοικίες που οι κάτοικοι τους ήταν δεμένοι τόσο με αυτές, όσο και με τους υπόλοιπους κατοίκους τους και που η ιστορική μνήμη ήταν έντονη.

Με την αύξηση του μεγέθους της πόλης, οι αποστάσεις που καλούνται πλέον οι κάτοικοι να διανύσουν αυξάνονται όλο και περισσότερο. Έτσι, η μοναδική λύση είναι η αντικατάσταση του περπατήματος, μοναδικός τρόπος μετακίνησης της ιστορικής Αθήνας, με τη χρήση ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων ώστε να μπορέσουν να καλυφθούν οι όλο και μεγαλύτερες παραγόμενες αποστάσεις της σύγχρονης πόλης στον απαιτούμενο χρόνο. Αυτή η έκρηξη στη χρήση της ιδιωτικής μηχανοκίνησης, που χαρακτηρίζει τη σημερινή κοινωνία παγκοσμίως, αντικατοπτρίζεται στον υπέρτατο βαθμό στις σύγχρονες γειτονίες. Η αστική διάχυση, δηλαδή, είναι απόλυτα εξαρτημένη πρωτίστως από το αυτοκίνητο και δευτερευόντως από τη μοτοσυκλέτα.

Η μόνη ικανοποιητική λύση που θα μπορούσε να δώσει η δημόσια συγκοινωνία ώστε να μειωθεί η χρήση των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς είναι με μέσα σταθερής τροχιάς, τα οποία μπορούν να καλύψουν τις μεγάλες αποστάσεις σε μικρό χρόνο. Όμως, αυτό είναι ιδιαίτερα δύσκολο μιας και οι νέες συνοικίες είναι ήδη κτισμένες και η κατασκευή δικτύου σταθερής τροχιάς καθίσταται οικονομικά ασύμφορη.

Ο σωστός πολεοδομικός σχεδιασμός της επέκτασης μιας πόλης προϋποθέτει πρώτα την κατασκευή δικτύου συγκοινωνίας και μετά την κατοίκηση των νέων περιοχών. Με αυτό τον τρόπο μπορεί να ελεγχθεί η ανάπτυξη της πόλης, δεδομένου ότι η γη είναι πεπερασμένο αγαθό. Επίσης, μπορεί να καθοριστεί και ο αριθμός των κατοίκων που δύναται να φιλοξενήσει μια νέα οικιστική περιοχή. Στην Αθήνα, όμως, έγινε το αντίθετο και έτσι η μοναδική λύση που υπήρχε ήταν η χρήση του αυτοκινήτου και της μοτοσυκλέτας.

Οι λεωφορειακές γραμμές που δημιουργήθηκαν ή επεκτάθηκαν για να καλύψουν τις ανάγκες των νέων κατοίκων δεν έδωσαν λύση στο πρόβλημα. Οι γρήγοροι ρυθμοί ζωής που χαρακτηρίζουν την αθηναϊκή κοινωνία δεν συνάδουν με τη χρήση λεωφορείων, αφού όσο μεγαλώνουν οι αποστάσεις τόσο απορρίπτεται η επιλογή χρήσης λεωφορείου από τους κατοίκους. Ένας ακόμα σημαντικός λόγος που δεν επιλέγεται η χρήση λεωφορείου, είναι οι εκτός οχήματος χρόνοι, οι οποίοι είναι πολύ μεγάλοι. Αυτοί οι χρόνοι περιλαμβάνουν τη μετάβαση στη στάση, την αναμονή του λεωφορείου και τυχόν μετεπιβιβάσεις, οι οποίες είναι σχεδόν σε όλες τις περιπτώσεις αναγκαίες λόγω του ακτινικού προσανατολισμού των δικτύων στην Αθήνα.

Στην εποχή της ταχύτητας, αυτός ο παράπλευρος χρόνος, δηλαδή ο χρόνος βαδίσματος και ο χρόνος αναμονής, είναι υπολογίσιμος και αποθαρρύνει τους κατοίκους να χρησιμοποιήσουν δημόσια συγκοινωνία. Το ποσοστό του παράπλευρου χρόνου της δημόσιας συγκοινωνίας επί του συνολικού, για όλες τις γεωγραφικές κατηγορίες διαδρομών είναι πολύ μεγαλύτερο από του αυτοκινήτου (*Θάνος Βλαστός, Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος, 2005*), δηλαδή το χρόνο βαδίσματος και το χρόνο αναζήτησης στάθμευσης. Είναι φανερό, λοιπόν, ότι το αυτοκίνητο είναι πιο ελκυστικό μέσο μεταφοράς σε σχέση με τη δημόσια συγκοινωνία.

Οι δύο πυλώνες που κατασκευάζουν την πόλη είναι τα νοικοκυριά της και οι επιχειρήσεις της. Εξετάζοντας τα δύο διαφορετικά είδη γειτονιών, τις παραδοσιακές με ιστορική συνέχεια και τις σύγχρονες με ελάχιστη ιστορία, διαπιστώνεται ότι έχουν διαφορετική αναλογία νοικοκυριών και επιχειρήσεων, αλλά και διαφορετικά μοντέλα επιχειρήσεων. Επίσης, παρουσιάζεται διαφορετική κατανομή των δραστηριοτήτων στο χώρο. Υπάρχουν γειτονιές όπου οι δραστηριότητες αναπτύσσονται κατά μήκος οδικών αξόνων και γειτονιές όπου οι δραστηριότητες βρίσκονται ομοιόμορφα κατανεμημένες στο χώρο.

Στις παραδοσιακές συνοικίες υπάρχει έντονη διάχυση δραστηριοτήτων με επιχειρήσεις σε όλη την έκτασή τους. Σχεδόν σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο υπάρχουν μικρά μαγαζιά, όπως μπακάλικά, μανάβικα, φούρνοι, τα οποία δίνουν ένα ξεχωριστό και μοναδικό χρώμα.

Αντίθετα, στις σύγχρονες συνοικίες αυτό που επικρατεί είναι οι κατοικίες και οι όποιες επιχειρήσεις υπάρχουν είναι λίγες στον αριθμό. Οι επιχειρήσεις που βρίσκονται σε αυτού του τύπου τις γειτονιές δε θυμίζουν σε τίποτα τα μικρά μαγαζιά που παίζουν ζωτικό ρόλο στις παραδοσιακές γειτονιές και τα οποία αντικαταστάθηκαν από super market και εμπορικά κέντρα, που προσφέρουν ένα ευρύ φάσμα καταναλωτικών αγαθών.

Λόγω της συρρίκνωσης του μικροεμπορίου και των θέσεων εργασίας, που άλλοτε ήταν διάχυτες στις γειτονιές, οι μετακινήσεις μικροκλίμακας στο εσωτερικό της γειτονιάς σήμερα περιορίζονται (*Θάνος Βλαστός, 2012*). Τα καθημερινά ψώνια που ήταν ένα τρόπος να έρθουν οι κάτοικοι σε επαφή με τους μαγαζάτορες και τους υπόλοιπους γείτονες γίνονται απρόσωπα και καταρρακώνουν την κοινωνικότητα των κατοίκων. Άμεση συνέπεια είναι η αλλαγή της καθημερινής συμπεριφοράς των κατοίκων και η όλο και μεγαλύτερη αποξένωση και απομάκρυνση των ανθρώπων. Η σύγχρονη πόλη έχει χάσει τη φυσιογνωμία της και μαζί της οι κάτοικοί της έχουν χάσει την ταυτότητα και την κοινωνικότητά τους.



## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Στο Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον (1990: 59-60) αναφέρεται: «Οι στρατηγικές που υποστηρίζουν τις μεικτές χρήσεις και την πυκνότερη ανάπτυξη έχουν περισσότερο αποτέλεσμα το να ζουν οι άνθρωποι κοντά στους τόπους εργασίας τους και στις υπηρεσίες που χρειάζονται για την καθημερινή ζωή τους». Οι παραδοσιακές συνοικίες χαρακτηρίζονται από ανάμειξη των χρήσεων γης και αυτό είναι που τις κάνει πιο ζωντανές, αλλά και τους δίνει τη δική τους φυσιογνωμία. Σε αυτούς τους κατοίκους δίνεται η δυνατότητα να κάνουν αρκετές από τις καθημερινές τους δραστηριότητες πεζή και συνεπώς έχουν την ευκαιρία να ζουν την πόλη τους καθημερινά. Αντίθετα, στις σύγχρονες γειτονιές, όπου η πυκνότητα του εμπορίου και άλλων επισκέψιμων δραστηριοτήτων είναι πολύ μικρότερη, το περπάτημα περιορίζεται ή ακόμα και εξαφανίζεται.

Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η κίνηση καθορίζεται από τη θέση των δραστηριοτήτων, που αφορούν τον κάτοικο, και κυρίως της εργασίας, του εμπορίου, της διοίκησης και της αναψυχής (Θάνος Βλαστός, 2012). Η περιοχή εκείνη, η οποία συνδυάζει την κατοικία με τις παραπάνω δραστηριότητες είναι η βιώσιμη πόλη. Είναι η πόλη εκείνη που συγκρατεί τους κατοίκους στο εσωτερικό της και που δίνει την δυνατότητα της πεζή μετακίνησης και της χρήσης του ποδηλάτου μειώνοντας τη χρήση του αυτοκινήτου και της μοτοσυκλέτας. Είναι μια ζωντανή και ανθρώπινη πόλη η οποία θα ενισχύσει την κοινωνικότητα των κατοίκων της.

Μελετώντας τις διαφορές που υπάρχουν στα δύο είδη οικιστικών περιοχών, γίνεται φανερό ότι πρέπει να σκεφτούμε πώς θέλουμε να είναι η αυριανή πόλη. Θέλουμε να είναι μια πόλη απρόσωπη και γκρίζα ή μια πόλη ζωντανή και με το δικό της ξεχωριστό χρώμα; Η πόλη δεν είναι ένα άψυχο και ουδέτερο κέλυφος, για να το διαχειρίζονται ως αντικείμενο και όπως τους βολεύει όσοι κάθε φορά το κατοικούν, αλλά ένας ζωντανός οργανισμός, ταυτισμένος με αυτούς που το έφτιαξαν και με εκείνους που το ζουν (Θάνος Βλαστός, 2011).

Σήμερα, όμως, οι κάτοικοι των σύγχρονων γειτονιών αντιμετωπίζουν την πόλη τους έτσι ακριβώς όπως δεν πρέπει, σαν κάτι άψυχο και ουδέτερο. Δεν την ζουν καθόλου και οι καθημερινές τους δραστηριότητες λαμβάνουν χώρα εκτός των ορίων της, αντιμετωπίζοντας την σαν ένα μέρος που χρησιμεύει μόνο για ύπνο.

Από τη άλλη, όμως, οι κάτοικοι των παραδοσιακών γειτονιών είναι δεμένοι με την πόλη τους και πολλές από τις καθημερινές τους δραστηριότητες τις κάνουν μέσα στα όρια της. Εξίσου σημαντικό με αυτή τη συμπεριφορά τους είναι η επιλογή του περπατήματος ως μέσο μεταφοράς για τις κοντινές αποστάσεις. Το περπάτημα ενισχύει την κοινωνικότητα, κάνει πιο εύκολη την επικοινωνία και δίνει την ευκαιρία στον κάτοικο να αναπτύξει ισχυρούς δεσμούς με τον τόπο του.

Η επιλογή των δύο περιοχών μελέτης της συγκεκριμένης διπλωματικής έγινε ύστερα από έρευνα σε όλη την έκταση του δήμου Βύρωνα, με το σκεπτικό να εντοπιστούν δύο γειτονιές του σαφώς διακριτές μεταξύ τους και ιδιαίτερα ως προς την κατανομή των δραστηριοτήτων. Κριτήριο στην επιλογή των περιοχών ήταν και η ιστορική εξέλιξη του δήμου, ώστε η μια από τις δύο περιοχές μελέτης να έχει μεγαλύτερη ιστορία και συνέχεια στο χρόνο και η άλλη να είναι μια σύγχρονη οικιστική περιοχή και παράδειγμα αστικής διάχυσης. Με γνώμονα τα παραπάνω, έγινε η επιλογή των δύο περιοχών



## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

μελέτης, όπου η περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής είναι ένα παράδειγμα παραδοσιακής γειτονιάς με έντονη διάχυση δραστηριοτήτων σχεδόν σε όλη την έκτασή της και η περιοχή του Καρέα είναι μια σύγχρονη, με μικρή διάχυση δραστηριοτήτων, κατανεμημένες κυρίως πάνω στο βασικό οδικό άξονα της περιοχής.

Ύστερα από την επιλογή των δύο παραπάνω περιοχών, ακολούθησε η καταγραφή των χρήσεων γης. Δεδομένου ότι η καταγραφή των χρήσεων γης έγινε περπατώντας στις δύο περιοχές, δημιουργήθηκε πλήρη εικόνα της λειτουργίας και του χαρακτήρα καθεμιάς. Ταυτόχρονα με την καταγραφή των χρήσεων γης, εντοπίστηκαν οι βασικοί οδικοί άξονες και έτσι μπόρεσε να γίνει και η κατάταξη του οδικού δικτύου.

Στη συνέχεια, για να εξεταστεί ο τρόπος λειτουργίας των περιοχών και πώς οι χρήσεις γης επηρεάζουν τις μετακινήσεις, συντάχθηκαν τα ερωτηματολόγια. Παρατηρώντας, επίσης, το γεγονός ότι ο Καρέας έχει πολλές ταβέρνες, ενώ η Ζωοδόχος Πηγή περισσότερες καφετέριες, αποφασίστηκε να γίνουν ερωτηματολόγια και στους επισκέπτες και εργαζόμενους των περιοχών αυτών, όχι μόνο στους κατοίκους, όπως ήταν η αρχική σκέψη.

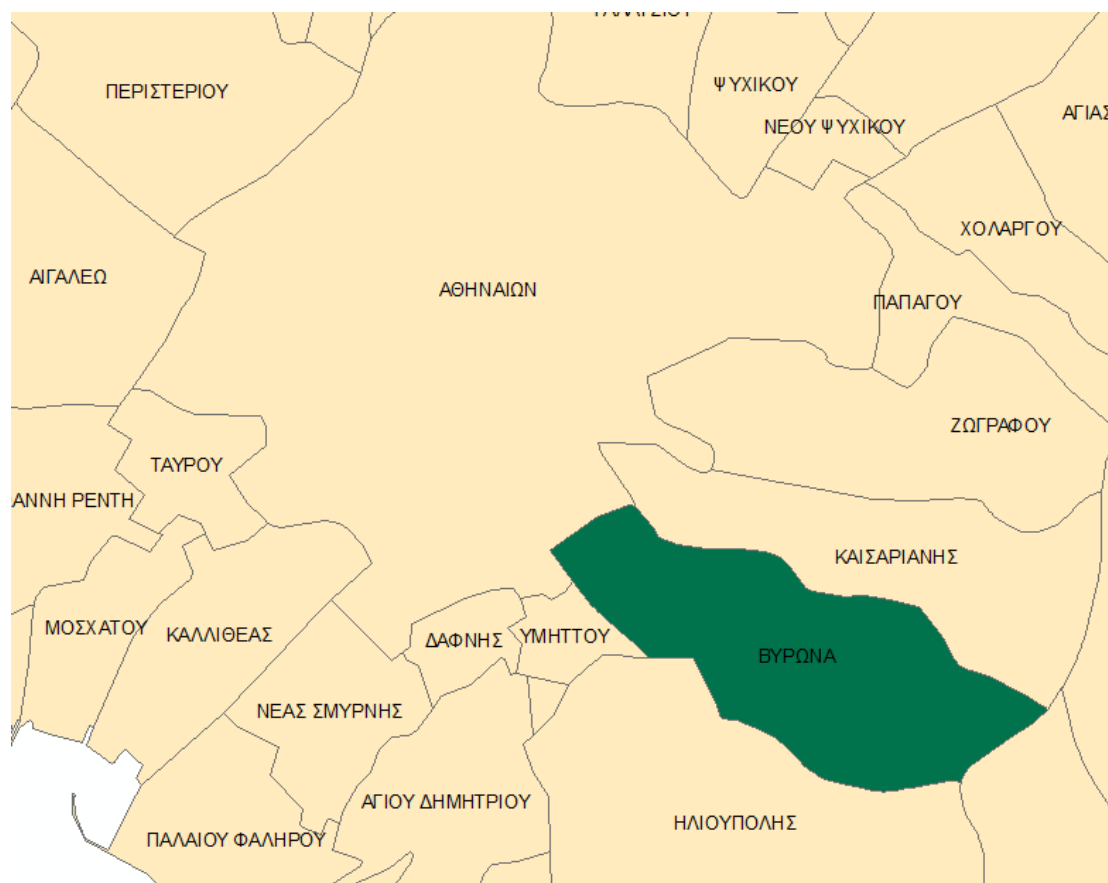
Ταυτόχρονα με τη διενέργεια των ερωτηματολογίων, έγινε ανάλυση της μελέτης προέλευσης-προορισμού, την οποία διεξήγαγε ο ΟΑΣΑ το 2006. Με τη βοήθεια αυτής της μελέτης διαπιστώθηκε πώς η κάθε περιοχή μελέτης αλληλεπιδρά με τις άλλες γειτονίες του δήμου, αλλά και με τους υπόλοιπους δήμους της Αττικής και σε ποιο βαθμό.

Τέλος, έγινε η επεξεργασία των ερωτηματολογίων και εξήχθησαν συμπεράσματα για τις δύο περιοχές μελέτης.

## 2. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΒΥΡΩΝΑ

### 2.1 Γεωγραφική Θέση

Ο δήμος Βύρωνα βρίσκεται στο νομό Αττικής, συγκεκριμένα στον κεντρικό τομέα Αθηνών, και αποτελεί μία από τις ανατολικές συνοικίες της Αθήνας. Συνορεύει βόρεια με το δήμο Καισαριανής, δυτικά με τον δήμο Αθηναίων, νότια με το δήμο Δάφνης-Υμηττού και με το δήμο Ηλιουπόλεως και ανατολικά με το όρος Υμηττός (χάρτης 2-1).

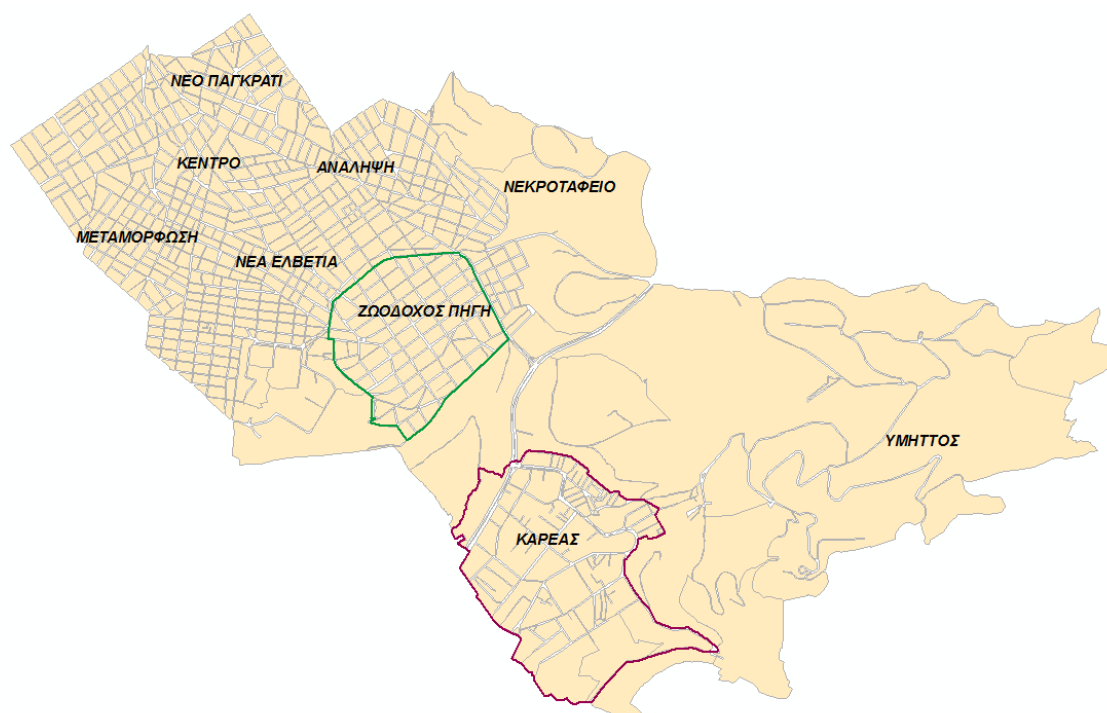


Χάρτης 2-1: Γεωγραφική Θέση Δήμου Βύρωνα.

Ο δήμος μπορεί να χωριστεί σε επτά γειτονίες, τον Καρέα, τη Ζωοδόχο Πηγή, τη Νέα Ελβετία, την Ανάλυση, τη Μεταμόρφωση, το Κέντρο και το Νέο Παγκράτι. Οι συνοικίες του Βύρωνα φαίνονται στο χάρτη 2-2 και συγκεκριμένα για τις περιοχές μελέτης έχουν σημειωθεί και τα όρια τους.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.



Χάρτης 2-2: Οι γειτονίες του Βύρωνα και τα Όρια των Περιοχών Μελέτης.

## 2.2 Πληθυσμιακή Σύνθεση

Σήμερα οι περισσότεροι κάτοικοι, εργαζόμενοι αλλά και περαστικοί του δήμου Βύρωνα βλέπουν αυτή τη γειτονιά ως ένα τυχαίο κομμάτι της Αθήνας. Βλέπουν αυτή τη γειτονιά σαν κάτι άχρωμο και απρόσωπο. Όμως, πίσω από τους περισσότερους δρόμους, τις πλατείες, τα ίδια τα σπίτια κρύβεται η ξεχωριστή ιστορία της περιοχής. Σε αυτή την περιοχή βρήκαν καταφύγιο χιλιάδες Έλληνες πρόσφυγες από τη Μικρά Ασία και τον Πόντο, μετά τη μικρασιατική καταστροφή του 1922. Στα χρόνια του εμφυλίου πολέμου, είναι μια γειτονιά που συγκεντρώνει μετανάστες, εσωτερικούς αυτή τη φορά, από όλη την Ελλάδα. Τα τελευταία χρόνια διαφοροποιείται εκ νέου η σύνθεση του δήμου με την εγκατάσταση μεταναστών από Βαλκανικές Χώρες, από χώρες της Ανατολικής Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής.

## 2.3 Ο Πρώτος Συνοικισμός

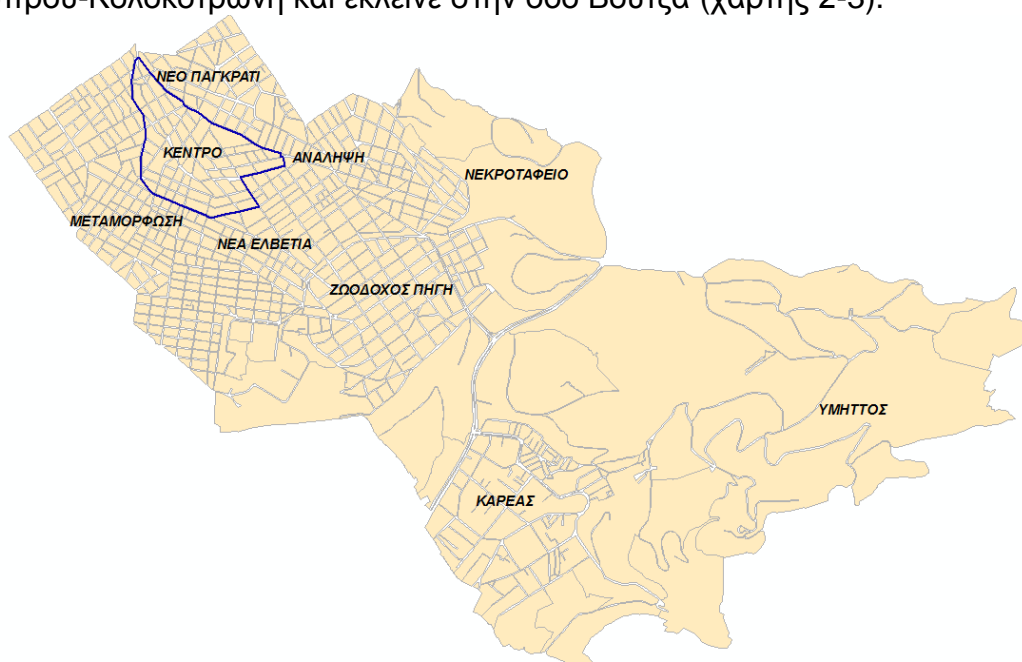
Ήδη από τα τέλη του 1922 εμφανίζονται κάποιες πρόχειρες προσφυγικές παράγκες στην περιοχή πάνω από το Παγκράτι οι οποίες επεκτείνονται προς τους πρόποδες του Υμηττού. Αυτή ήταν η πρώτη επιλογή του χώρου εγκατάστασης των προσφύγων, ο οποίος με την πάροδο του χρόνου εξελίχθηκε στο σημερινό δήμο Βύρωνα.

Ο πρώτος συνοικισμός κατασκευάστηκε σε ένα τμήμα έκτασης 193 στρεμμάτων που είχε σχήμα χωνιού. Αφετηρία ήταν η λεγόμενη Γέφυρα, η σημερινή πλατεία Δεληολάνη. Το άνοιγμα του χωνιού προς τα πάνω

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

οριοθετούσαν προς τα βόρεια η οδός Μεσολογγίου και προς τα νότια οι οδοί Κύπρου-Κολοκοτρώνη και έκλεινε στην οδό Βουτζά (χάρτης 2-3).



Χάρτης 2-3: Τα Όρια του Πρώτου Συνοικισμού.

Το ρυμοτομικό και τοπογραφικό σχέδιο εκπόνησαν οι πολιτικοί μηχανικοί Γ. Σούλης και Ν. Ραγκαβής. Οι εργασίες για την εφαρμογή αυτού του σχεδίου ξεκίνησαν το Δεκέμβριο του 1922, παρά το γεγονός ότι τόσο αυτή η περιοχή όσο και η συνέχεια της προς τον Υμηττό είχε κηρυχθεί από το 1920 ως αναδασωτέα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι αυτή η περιοχή, από αρχαιολογικές πηγές, αποτελούσε τον αρχαίο δήμο Αγρυλής και συγκεκριμένα την Άνω Αγρυλή.

Το Φεβρουάριο του 1924 ολοκληρώθηκε η δόμηση όλων των κατοικιών σε τριάντα Ο.Τ. που κάλυπταν το σύνολο της έκτασης των 193 στρεμμάτων. Συνολικά κατασκευάστηκαν 1414 σπιτάκια (2880 δωμάτια) και στέγαζαν 9000 πρόσφυγες (Προσφυγική Φωνή 23/2/1924). Ο πρώτος αυτός συνοικισμός ονομάστηκε «Συνοικισμός Παγκρατίου».

Όλα τα Ο.Τ., εκτός από έξι, διασχίζονταν από στενά κοινόχρηστα σοκάκια 1,10m, έτσι ώστε όλα τα σπίτια να είναι διαμπερή με δυνατότητα δεύτερης εισόδου από το σοκάκι. Σε πολλές περιπτώσεις, οι ένοικοι άνοιξαν και δεύτερη είσοδο από τα σοκάκια προς διευκόλυνση της επικοινωνίας με τους γείτονες, αλλά και στην περίπτωση που χρειαζόταν να στεγαστεί και δεύτερη οικογένεια να είχε τη δική της είσοδο. Μέσα στα σοκάκια λειτουργούσαν πλυσταριά. Τα Ο.Τ. αποτελούνταν από εξήντα κατοικίες, τα μεσαία σπίτια ήταν ισόγεια, ενώ τα γωνιακά διώροφα. Τα σπίτια είχαν δύο δωμάτια συνολικού εμβαδού 40m<sup>2</sup> με μικρό προαύλιο προς το δρόμο και κήπο προς το σοκάκι.

Από τα παραπάνω, είναι έκδηλο ότι η κάθε οικογένεια αποζητούσε την επαφή με τους γείτονες, για αυτό και ανοιγόταν δεύτερη είσοδο στα σοκάκια. Οι κάτοικοι δε λειτουργούσαν αυτόνομα, αλλά σαν ένα κομμάτι αυτού του συνοικισμού. Η γειτονιά ήταν το μεγάλο τους σπίτι και οι γειτονιές κομμάτι της ζωής τους. Ήξεραν ότι μέσω της επαφής και της αλληλεγγύης θα μπορούσαν

να ξεκινήσουν τη νέα τους ζωή και να αισθανθούν δέσιμο με το νέο τόπο κατοικίας τους. Ζούσαν την πόλη τους και δεν απομονώνονταν μέσα στα σπίτια τους. Στους δρόμους και στα σοκάκια της γειτονιάς τους ζούσαν την καθημερινότητά τους και δεν απομονώνονταν μέσα στο εσωτερικό των σπιτιών τους. Είχαν καταλάβει τη μεγάλη σημασία που έχει η έννοια γειτονιά. Ακριβώς το αντίθετο συμβαίνει σήμερα, όπου οι άνθρωποι απομονώνονται, δεν ξέρουν καν ποιοι είναι οι γείτονές τους, ούτε θέλουν να μάθουν και ζουν αποκλειστικά μέσα στο σπίτι τους χωρίς να αισθάνονται το παραμικρό δέσιμο με τη γειτονιά τους.

Η αποξένωση και η απομόνωση των ανθρώπων αποτυπώνονται στο γεγονός ότι ελάχιστοι ξέρουν για την ιστορία του δήμου που κατοικούν. Μπορεί να έχουν περάσει μόνο ενενήντα χρόνια, αλλά όλα αυτά τους είναι άγνωστα. Έτσι, δεν έχουν κανένα συναισθηματικό δέσιμο με την πόλη τους και δεν αισθάνονται ότι ζουν στον ίδιο τόπο που ζούσαν αυτοί οι πρόσφυγες, ούτε έχουν την ίδια νοοτροπία με αυτούς.

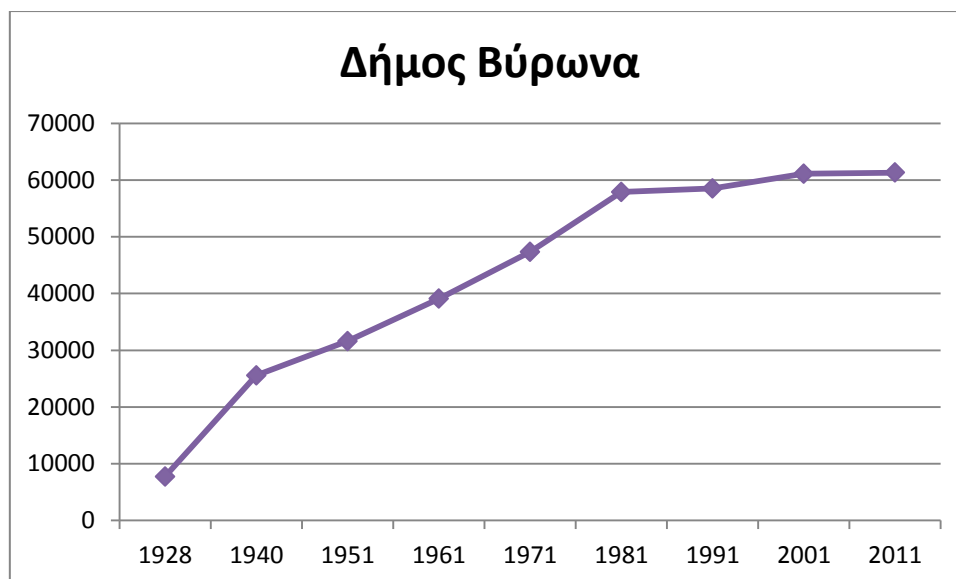
## 2.4 Από τον Προσφυγικό Συνοικισμό στο Σημερινό Δήμο Βύρωνα

Εκτός από τον πρώτο αυτό συνοικισμό, πρόσφυγες εγκαταστάθηκαν και στο υπόλοιπο τμήμα του σημερινού δήμου Βύρωνα με τη διαφορά ότι εκεί δεν παραχωρήθηκαν σπίτια αλλά οικόπεδα. Η ρυμοτομία και τα σπίτια ήταν καλύτερα σε αυτές τις περιοχές, όμως ταυτόχρονα κατασκευάστηκαν και αυθαίρετα σπίτια.

Η μετονομασία από «Συνοικισμός Παγκρατίου» σε «Συνοικισμός Βύρωνα» έγινε το 1924, με αφορμή τα εκατό χρόνια από το θάνατο του Λόρδου Τζορτζ Γκόρντον Μπάιρον. Στις 7/5/1933 ο αρχικός συνοικισμός Βύρωνα αποσπάστηκε από το δήμο Αθηναίων και αποτέλεσε την κοινότητα Βύρωνος (ΦΕΚ 109<sup>Α</sup>). Στις 18/1/1934 έγινε ξεχωριστός δήμος στον οποίο προσαρτήθηκαν και οι γύρω από αυτόν προσφυγικοί οικισμοί (ΦΕΚ 22<sup>Α</sup>). Βέβαια, επειδή οι πρόσφυγες εγκαταστάθηκαν ανάλογα με τον τόπο προέλευσής τους σε διαφορετικές περιοχές, οι ονομασίες αυτών των οικισμών διατηρήθηκαν και επισήμως, ενώ καταργήθηκαν στις 16/10/1940. Στις 16/10/1940 στο δήμο Βύρωνος προσαρτάται και ο μικροσκοπικός τότε οικισμός του Αγίου Ιωάννη του Καρέα.

## 2.5 Πληθυσμιακή Εξέλιξη του Δήμου Βύρωνα

Η πρώτη απογραφή πληθυσμού που έγινε από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία μετά από τη μετονομασία της περιοχής σε Βύρωνα ήταν το 1928. Στη συγκεκριμένη απογραφή, ο πραγματικός πληθυσμός ήταν 7723 κάτοικοι, ενώ στην απογραφή του 1940 ήταν 25560, του 1951 31588, του 1961 39079, του 1971 47335, του 1981 57880, του 1991 58523, του 2001 61102 και του 2011 61308 κάτοικοι. Από τα παραπάνω στοιχεία, φαίνεται ότι ο πληθυσμός από το 1928 μέχρι το 1940 τριπλασιάστηκε, ενώ από το 1940 μέχρι το 1981 αυξανόταν με σταθερό ρυθμό και από το 1981 μέχρι σήμερα έχει μια πολύ μικρή αύξηση. Η εξέλιξη του πληθυσμού φαίνεται στο ακόλουθο διάγραμμα:



Διάγραμμα 2-1: Η Πληθυσμιακή Εξέλιξη του Δήμου Βύρωνα.  
Πηγή: ΕΣΥΕ

Συγκεκριμένα για την περιοχή του Καρέα, ο πληθυσμός το 1951 ήταν 140 κάτοικοι, το 1961 1391 και το 1971 2850.

Η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού που παρατηρείται δεν οφείλεται μόνο στους πρόσφυγες που εγκαταστάθηκαν στην περιοχή ,αλλά και στην ακατάσχετη αστυφιλία, που χαρακτήριζε όλον τον ελλαδικό χώρο. Ο συνολικός πληθυσμός του Βύρωνα, λοιπόν, είναι ένα κράμα προσφύγων και εσωτερικών μεταναστών.

## 2.6 Οι Κινηματογράφοι

Οι κινηματογράφοι έπαιζαν κυρίαρχο ρόλο στην ψυχαγωγία των κατοίκων του Βύρωνα. Αυτό φαίνεται και από το γεγονός ότι στον πρώτο συνοικισμό είχε κατασκευαστεί κινηματογράφος αλλά και ότι κατασκευάζονταν συνεχώς νέοι. Στο σημερινό Βύρωνα, όμως, λειτουργούν μόνο τρεις.

Ο πρώτος κινηματογράφος ήταν τον «Μον Σινέ», ο οποίος ήταν χειμερινός και θερινός. Ο θερινός λειτούργησε μέχρι το 1970 και σήμερα είναι πολυκατοικία, ενώ ο χειμερινός έχει κατεδαφιστεί. Μέχρι το 1940 προστέθηκαν άλλοι τέσσερις, στο κέντρο του Βύρωνα, από τους οποίους κανένας δε λειτουργεί σήμερα. Στη δεκαετία του '50, άρχισαν να πολλαπλασιάζονται και αυτό ήταν η απόδειξη ότι οι πρόσφυγες είχαν έντονο κοινωνικό χαρακτήρα και εξωστρέφεια. Συνολικά, εκείνη τη δεκαετία προστέθηκαν άλλοι έντεκα κινηματογράφοι. Ένας από αυτούς τους κινηματογράφους λειτουργούσε στον Καρέα, αλλά σήμερα είναι αίθουσα εκδηλώσεων. Σήμερα, ο ένας από τους τρεις εν λειτουργία κινηματογράφους βρίσκεται στη Ζωοδόχο Πηγή. Όλοι οι υπόλοιποι έχουν γίνει είτε πολυκατοικίες είτε super market, ακόμα και πρατήριο καυσίμων.

Από την κατεδάφιση των κινηματογράφων με σκοπό την κατασκευή πολυκατοικιών , φαίνεται η αλλαγή συμπεριφοράς των κατοίκων της περιοχής και ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια. Η καθημερινότητα της γειτονιάς μεταλλάσσεται σε κάτι πολύ φτωχότερο, απογυμνωμένο από όλες εκείνες τις

δραστηριότητες μικροεμπορίου και αναψυχής, που κρατούσαν τους κατοίκους της στο δρόμο και τους έφεραν σε επαφή (*Θάνος Βλαστός, Δήμητρα Μήνα*). Ακόμα και πριν από εξήντα χρόνια (δεκαετία '50) οι Βυρωνιώτες ζούσαν την πόλη τους και διασκέδαζαν μέσα στα όρια της. Σήμερα, οι κάτοικοι προτιμούν να πάνε σινεμά μακριά από τη γειτονιά τους, σε ένα σύγχρονο κινηματογράφο, που τις περισσότερες φορές είναι κάποιος πολυχώρος και χρησιμοποιούν κατά κύριο λόγο το αυτοκίνητό τους για να πάνε εκεί. Απομονώνονται ακόμα περισσότερο από την πόλη τους και χάνουν τα δεσμά τους με αυτή, αφού δεν την ζουν σχεδόν καθόλου πια.

## 2.7 Δημόσια Συγκοινωνία

### 2.7.1 Η ιστορία της δημόσιας συγκοινωνίας

Στα πρώτα χρόνια της δημιουργίας του Βύρωνα η συγκοινωνία ήταν ανύπαρκτη. Η μόνη δυνατότητα που είχαν οι κάτοικοι ήταν η χρήση του τραμ του Παγκρατίου. Το 1925 άρχισε να λειτουργεί στο Βύρωνα μία γραμμή που την εξυπηρετούσε ένα όχημα μεταξύ λεωφορείου και φορτηγού. Έκανε δύο δρομολόγια προς το Μοναστηράκι, ένα το πρωί και ένα το βράδυ, και έφτανε στα όρια του πρώτου συνοικισμού. Το 1930 διατέθηκαν στο Βύρωνα τα λεωφορεία της ΠΑΟΥΕΡ με δύο γραμμές. Η μία γραμμή ένωνε το Βύρωνα με τη Μητρόπολη και η άλλη το Βύρωνα με την Ομόνοια. Τέρμα ήταν η αγορά του Βύρωνα. Μέχρι τον πόλεμο οι δύο αυτές γραμμές είχαν επεκταθεί μέχρι τη Νέα Ελβετία. Στο τέλος της κατοχής λειτουργούσαν στην περιοχή κανονικά λεωφορεία. Στην αρχή η γραμμή Μοναστηράκι-Βύρων με τέρμα στην αγορά και στη συνέχεια έγιναν δύο γραμμές Μοναστηράκι-Νέα Ελβετία και Μοναστηράκι-Μεταμόρφωση. Το 1949 δημιουργήθηκαν οι γραμμές Ακαδημία-Νέα Ελβετία και Ακαδημία-Αγία Σοφία και μετέπειτα Μεταμόρφωση. Το 1955 δημιουργήθηκε η γραμμή Ακαδημία-Ανάληψη και μετέπειτα Ζωοδόχος Πηγή. Το 1958 έφθασε και το τρόλεϊ, το οποίο υπάρχει μέχρι σήμερα, αλλά έγινε και επέκταση της λεωφορειακής γραμμής μέχρι τον Καρέα για την εξυπηρέτηση των μεταναστών.

Παρατηρώντας την ιστορία και την εξέλιξη τη συγκοινωνίας, είναι φανερό ότι οι περισσότεροι κάτοικοι του δήμου βρίσκονταν κοντά στον πρώτο συνοικισμό και σιγά-σιγά κατοικήθηκε και ο υπόλοιπος Βύρωνα, κυρίως μέχρι τη Νέα Ελβετία. Στη Ζωοδόχο Πηγή η συγκοινωνία έφτασε στα μέσα της δεκαετίας του '50, ενώ κατοικούνταν ήδη 20 χρόνια περίπου. Στον Καρέα έφτασε στα τέλη της δεκαετίας του '50, τότε που έγινε ο εποίκισμός του. Γενικά, είναι φανερό ότι πρώτα κατοικήθηκαν οι περιοχές και μετά επεκτάθηκαν οι λεωφορειακές γραμμές. Αντιθέτως, όμως, στον Καρέα ταυτόχρονα με την εγκατάσταση των προσφύγων έγινε και η επέκταση της λεωφορειακής γραμμής. Βέβαια, αξίζει να σημειωθεί ότι, ενώ η Ζωοδόχος Πηγή κατοικήθηκε πολύ νωρίτερα από ότι ο Καρέας, η συγκοινωνία έφτασε σχεδόν ταυτόχρονα στις δύο περιοχές.



## 2.7.2 Η δημόσια συγκοινωνία σήμερα

Ο δήμος Βύρωνα εξυπηρετείται από δέκα λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ και από δύο γραμμές δημοτικής συγκοινωνίας. Στην περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής υπάρχουν στάσεις έξι γραμμών ΟΑΣΑ και εξυπηρετείται και από τις δύο γραμμές της δημοτικής συγκοινωνίας, ενώ στην περιοχή του Καρέα υπάρχουν στάσεις δύο γραμμών ΟΑΣΑ και εξυπηρετείται από τη μία γραμμή της δημοτικής συγκοινωνίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι έμμεσα η περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής μπορεί να εξυπηρετηθεί και από τις υπόλοιπες γραμμές του ΟΑΣΑ, καθώς είναι εύκολα προσπελάσιμες ακόμα και με τα πόδια.

Αναλυτικά, οι γραμμές του ΟΑΣΑ καθώς και η συχνότητα των δρομολογίων<sup>1</sup> τους ακολουθούν:

- 054 Περισσός – Ακαδημία – Μεταμόρφωση

Η συχνότητα των δρομολογίων είναι περίπου 20' για τις καθημερινές με πρώτο στις 5:00 και τελευταίο στις 23:00, 26' για το Σάββατο με πρώτο στις 5:00 και τελευταίο στις 23:00 και 33' για την Κυριακή με πρώτο στις 6:00 και τελευταίο στις 22:30.

- 11 Άνω Πατήσια – Νέο Παγκράτι – Νέα Ελβετία

Η συχνότητα των δρομολογίων είναι περίπου 13' για τις καθημερινές με λειτουργία όλο το εικοσιτετράωρο, 21' για το Σάββατο με λειτουργία όλο το εικοσιτετράωρο και 25' για την Κυριακή λειτουργία όλο το εικοσιτετράωρο.

- 140 Πολύγωνο – Γλυφάδα

Η συχνότητα των δρομολογίων είναι περίπου 19' για τις καθημερινές με πρώτο στις 6:00 και τελευταίο στις 21:30, 26' για το Σάββατο με πρώτο στις 6:00 και τελευταίο στις 21:30 και 34' για την Κυριακή με πρώτο στις 6:30 και τελευταίο στις 20:30.

- 203 Καρέας – Ακαδημία

Η συχνότητα των δρομολογίων είναι περίπου 17' για τις καθημερινές με πρώτο στις 5:10 και τελευταίο στις 23:10, 23' για το Σάββατο με πρώτο στις 5:10 και τελευταίο στις 23:10 και 30' για την Κυριακή με πρώτο στις 6:30 και τελευταίο στις 23:10.

- 204 Στρατόπεδο Σακέτα – Ακαδημία

Η συχνότητα των δρομολογίων είναι περίπου 69' για τις καθημερινές με πρώτο στις 6:15 και τελευταίο στις 18:30, 62' για το Σάββατο με πρώτο στις 6:15 και τελευταίο στις 18:45 και 56' για την Κυριακή με πρώτο στις 7:15 και τελευταίο στις 20:25.

- 209 Μεταμόρφωση – Πλατεία Συντάγματος

Η συχνότητα των δρομολογίων είναι περίπου 21' για τις καθημερινές με πρώτο στις 5:15 και τελευταίο στις 23:00, 29' για το Σάββατο με πρώτο στις 5:15 και τελευταίο στις 23:00 και 31' για την Κυριακή με πρώτο στις 6:00 και τελευταίο στις 23:00.

- 212 Σταθμός Μετρό Δάφνης – Βύρωνα – Καρέας

Η συχνότητα των δρομολογίων είναι περίπου 27' για τις καθημερινές με πρώτο στις 5:45 και τελευταίο στις 23:30, 31' για το Σάββατο με πρώτο στις 5:45 και τελευταίο στις 23:30 και 34' για την Κυριακή με πρώτο στις 9:10 και τελευταίο στις 23:30.

- 227 Άνω Πετράλωνα – Άγιος Αρτέμιος

<sup>1</sup> Η συχνότητα δρομολογίων υπολογίστηκε με βάση τα προγραμματισμένα δρομολόγια.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Η συχνότητα των δρομολογίων είναι περίπου 18΄ για τις καθημερινές με πρώτο στις 5:05 και τελευταίο στις 23:10, 23΄ για το Σάββατο με πρώτο στις 5:05 και τελευταίο στις 23:10 και 32΄ για την Κυριακή με πρώτο στις 7:00 και τελευταίο στις 21:50.

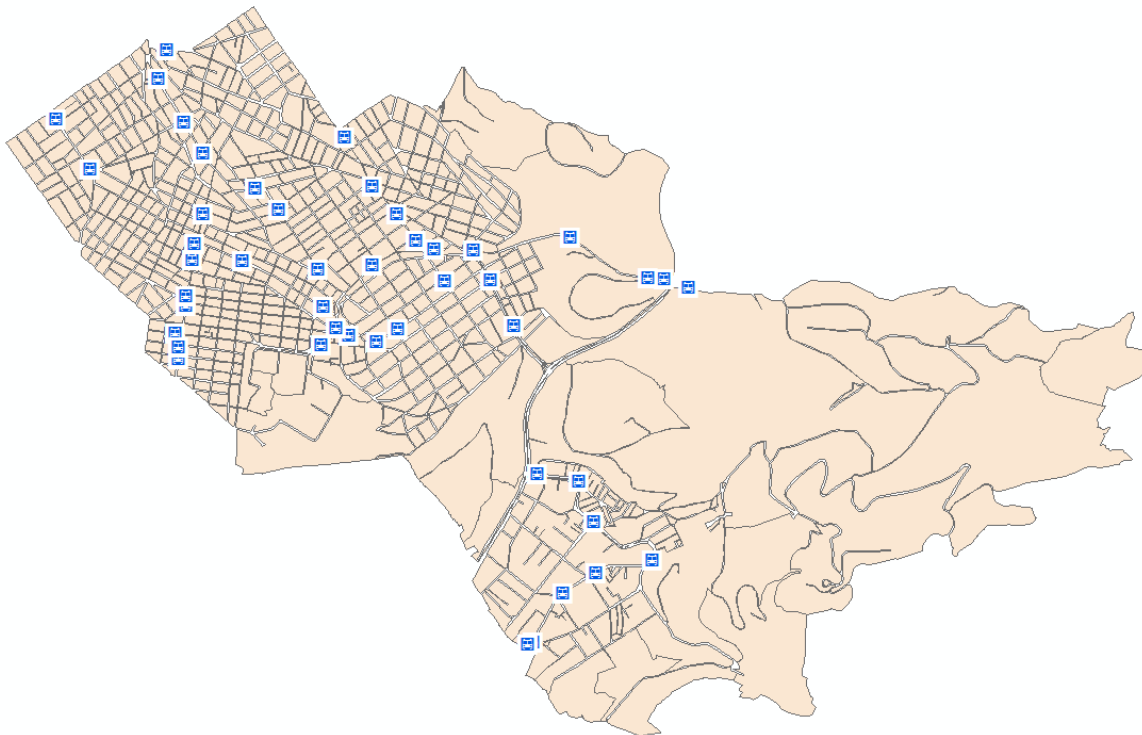
- 232 Πειραιάς – Υμηττός – Βύρωνας

Η συχνότητα των δρομολογίων είναι περίπου 68΄ για τις καθημερινές με πρώτο στις 5:10 και τελευταίο στις 22:10, 79΄ για το Σάββατο με πρώτο στις 5:20 και τελευταίο στις 22:15 και 108΄ για την Κυριακή με πρώτο στις 7:30 και τελευταίο στις 22:05.

- 732 Άγιος Φανούριος – Ακαδημία – Ζωοδόχος Πηγή

Η συχνότητα των δρομολογίων είναι περίπου 10΄ για τις καθημερινές με πρώτο στις 5:00 και τελευταίο στις 23:15, 14΄ για το Σάββατο με πρώτο στις 5:00 και τελευταίο στις 23:15 και 24΄ για την Κυριακή με πρώτο στις 5:00 και τελευταίο στις 23:15.

Οι στάσεις των λεωφορείων του ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν το δήμο και έχουν κατεύθυνση από το Βύρωνα φαίνονται στο χάρτη 2-4.

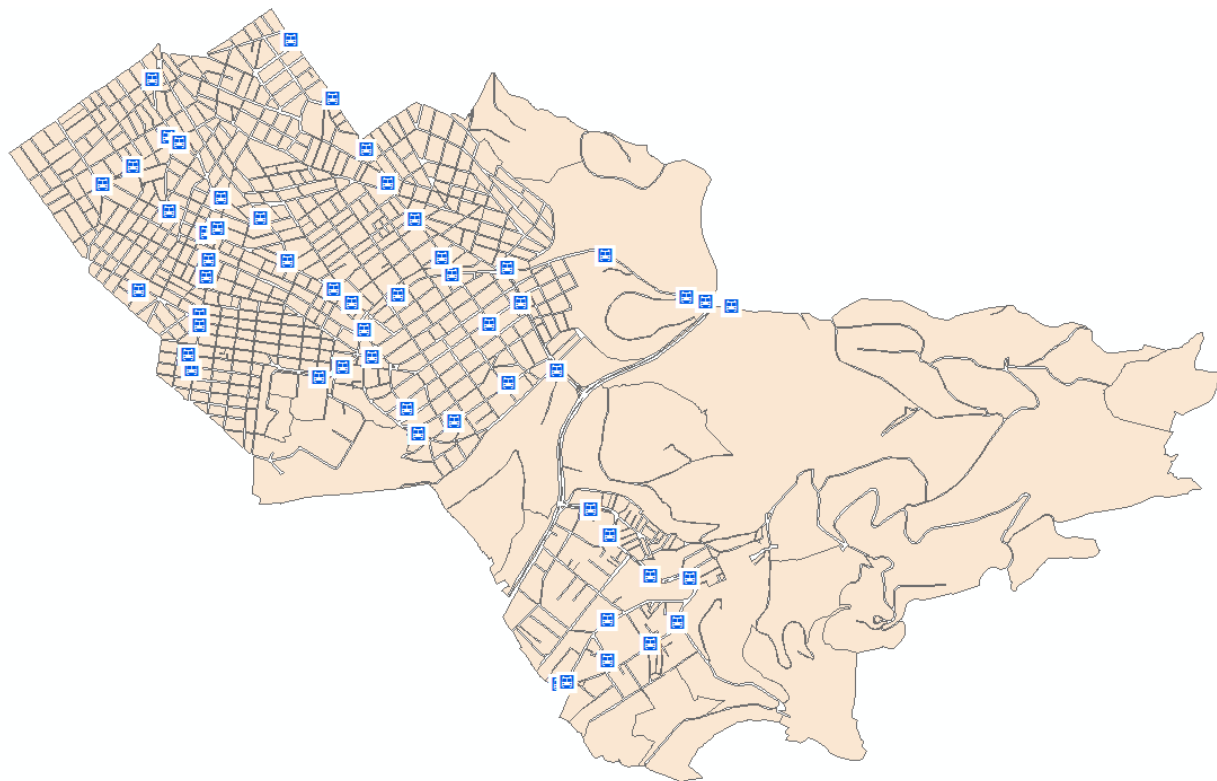


*Χάρτης 2-4: Οι Στάσεις της Δημόσιας Συγκοινωνίας με Κατεύθυνση από το Βύρωνα.*

Οι στάσεις των λεωφορείων του ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν το δήμο και έχουν κατεύθυνση από το Βύρωνα φαίνονται στο χάρτη 2-5.

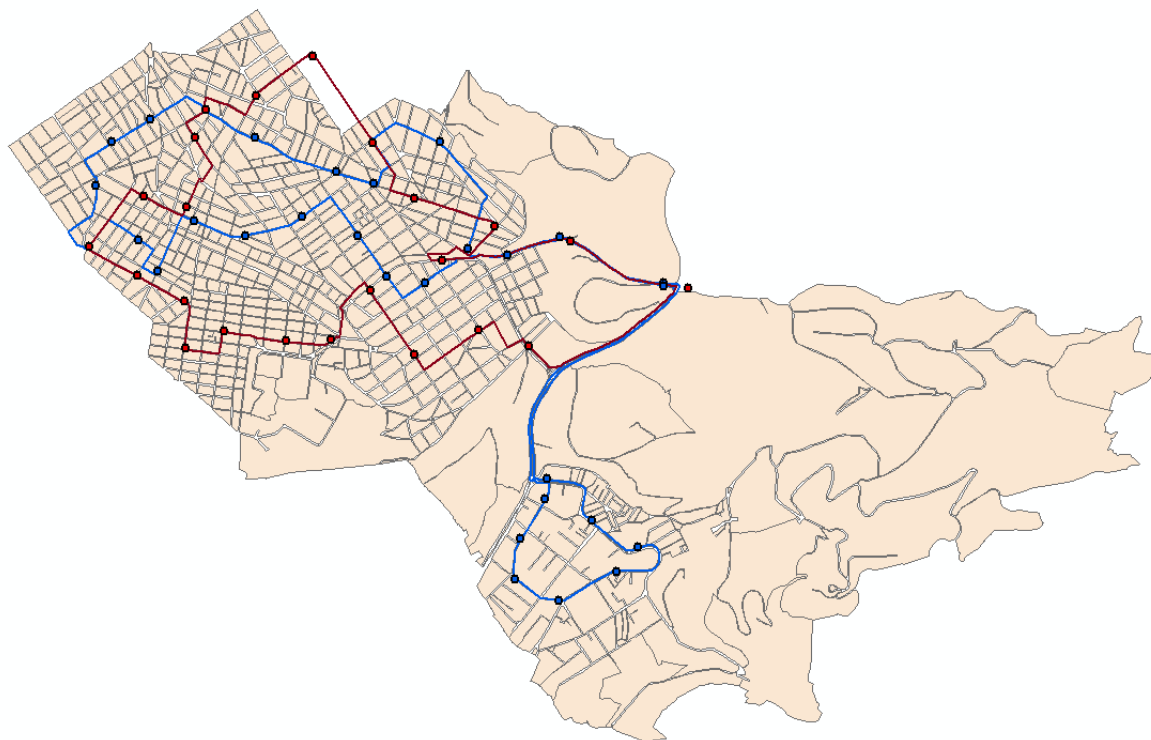
## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.



Χάρτης 2-5: Οι Στάσεις της Δημόσιας Συγκοινωνίας με Κατεύθυνση προς το Βύρωνα.

Στον ακόλουθο χάρτη φαίνονται οι δύο γραμμές της δημοτικής συγκοινωνίας και οι στάσεις αυτών.



Χάρτης 2-6: Η Δημοτική Συγκοινωνία του Δήμου Βύρωνα.

## 2.8 Οδικό Δίκτυο

Το οδικό δίκτυο της περιοχής αποτελείται κυρίως από τοπικές οδούς, οι οποίες οι οποίες ανήκουν στο τριτεύον οδικό δίκτυο είναι λίγοι στον αριθμό και οδοί του δευτερεύοντος οδικού δικτύου δεν υπάρχουν στο δήμο. Καθοριστικό ρόλο στην κυκλοφοριακή λειτουργία του Βύρωνα διαδραματίζει η λεωφόρος Αλίμου-Κατεχάκη, η οποία χωρίζει τον Καρέα με τον υπόλοιπο δήμο. Στο χάρτη II-1 του παραρτήματος II παρουσιάζεται η κατάταξη του οδικού δικτύου και φαίνεται ποιοι είναι οι κεντρικότεροι δρόμοι, οι οποίοι συνδέουν το δήμο με το Κέντρο.

### 3. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ

#### 3.1 Πολεοδομική Ταυτότητα

##### 3.1.1 Οικιστική εξέλιξη

Η εποχή από το 1936 ως το 1974 ήταν ιδιαίτερα καθοριστική για την οικιστική εξέλιξη του Βύρωνα. Συγκεκριμένα, η οικιστική εξέλιξη των δύο περιοχών μελέτης ακολουθεί.

###### ❖ *Καρέας*

Ο Καρέας μέχρι το 1953 ήταν σχεδόν ακατοίκητος. Σποραδικά μόνο υπήρχαν κάποιες αγροικίες. Το 1953 χτίστηκαν τα πρώτα τριάντα περίπου ιδιωτικά σπίτια Ελλήνων Αξιωματικών. Το 1958 άρχισε ο μαζικός εποικισμός του Καρέα με Ελληνορουμάνους, Ελληνοπόντιους και Αρμένιους πρόσφυγες-μετανάστες. Στεγάστηκαν σε συνολικά εικοσιπέντε προσφυγικές πολυκατοικίες. Ο εποικισμός συμπληρώθηκε το 1960-1962 με πολλές ιδιωτικές κατοικίες που έχτισαν και πάλι Έλληνες αξιωματικοί. Βέβαια, η κατοίκηση του συνεχίζεται ακόμα και σήμερα και με άλλους εσωτερικούς Έλληνες μετανάστες. Το σύνολο των προσφύγων (χωρίς τις οικογένειες των αξιωματικών) ανήλθε σε 2000-2500 περίπου ανθρώπους.

Σήμερα, ανέρχεται στους 6337, σύμφωνα με την απογραφή της ΕΣΥΕ του 2001, αφού έχουν χτιστεί πολλές δεκάδες πολυκατοικίες. Οι κάτοικοι του Καρέα είναι εδαφικά απομονωμένοι αλλά και κατακερματισμένοι εθνολογικά, γλωσσικά και θρησκευτικά.

###### ❖ *Ζωοδόχος Πηγή*

Η περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής είχε αρχίσει να κατοικείται από την πρώτη έλευση των μικρασιατικών προσφύγων, βέβαια σε πολύ μικρότερη πυκνότητα από τις υπόλοιπες περιοχές του δήμου αφού ήταν η πιο απομακρυσμένη (εξαιρουμένου του Καρέα) από τον πρώτο συνοικισμό, που ήταν το κέντρο του δήμου. Όμως, στο διάστημα 1934-1940, εγκαταστάθηκαν στην περιοχή οι πρώτες μικρές ομάδες εσωτερικών μεταναστών, οι οποίοι ήταν κυρίως εργάτες και τεχνίτες γύρω από την οικοδομή. Οι εργάτες αυτοί βοήθησαν στο χτίσιμο περιοχών, συμπεριλαμβανομένου και της περιοχής της Ζωοδόχου Πηγής. Συμπερασματικά, είναι φανερό ότι αυτή η γειτονιά είχε μεικτό και όχι αμιγή μικρασιατικό πληθυσμό, όπως οι υπόλοιπες περιοχές του δήμου, εκτός του Καρέα.

Ο σημερινός μόνιμος πληθυσμός της περιοχής σύμφωνα με την απογραφή της ΕΣΥΕ του 2001 ανέρχεται στους 6099 κατοίκους.

##### 3.1.2 Πληθυσμιακή κατανομή

Για την ανάλυση της πληθυσμιακής κατανομής στις δύο περιοχές μελέτης, χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα από την απογραφή πληθυσμού της ΕΣΥΕ του 2001.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

### ❖ *Καρέας*

Στον Καρέα, σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο μένουν κατά μέσο όρο 122 κάτοικοι. Το εύρος του πληθυσμού ανά οικοδομικό τετράγωνο είναι 19 έως 645 κάτοικοι. Η τυπική απόκλιση, επίσης, είναι 125 κάτοικοι.

### ❖ *Ζωοδόχος Πηγή*

Στη Ζωοδόχο Πηγή, οι κάτοικοι που μένουν σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο είναι 86. Το εύρος της πληθυσμιακής κατανομής είναι από 4 έως 175. Τέλος, η τυπική απόκλιση είναι 37 κάτοικοι.

### ❖ *Καρέας - Ζωοδόχος Πηγή*

Από τα παραπάνω στοιχεία για τις δύο περιοχές, είναι φανερό η μεγάλη διαφορά τους ως προς την πληθυσμιακή κατανομή. Παρατηρείται ότι σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο μένουν κατά μέσο όρο περισσότεροι κάτοικοι στον Καρέα από ότι στη Ζωοδόχο Πηγή. Στο οικοδομικό τετράγωνο με το μεγαλύτερο πληθυσμό μένουν 645 κάτοικοι, στην περιοχή του Καρέα, έναντι 86 στην περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής, δηλαδή 7,5 φορές περισσότεροι. Η σημαντικότερη διαφορά εντοπίζεται στην τυπική απόκλιση. Όσο μικρότερη είναι η τιμή της τυπικής απόκλισης τόσο μικρότερη είναι η διασπορά των τιμών, δηλαδή υπάρχει περισσότερη ομοιογένεια. Η Ζωοδόχος Πηγή, άρα, έχει μεγάλη ομοιογένεια, αφού η τυπική της απόκλιση είναι μικρή, σε αντίθεση με τον Καρέα, του οποίου η τυπική απόκλιση είναι πολύ μεγάλη.

### 3.1.3 Πληθυσμιακή πυκνότητα

Χρησιμοποιώντας τα πληθυσμιακά δεδομένα της ΕΣΥΕ και μετά από υπολογισμό της έκτασης των οικοδομικών τετραγώνων, υπολογίστηκε η πληθυσμιακή πυκνότητα των δύο περιοχών. Η πληθυσμιακή πυκνότητα των περιοχών μελέτης παρουσιάζεται στο χάρτη II-2 του παραρτήματος II, όπου η έκταση είναι υπολογισμένη σε εκτάρια (Ha) και τα δεδομένα είναι ομαδοποιημένα.

### ❖ *Καρέας*

Η μέση πληθυσμιακή πυκνότητα στην περιοχή του Καρέα υπολογίστηκε στους 137 κατοίκους ανά εκτάριο.

### ❖ *Ζωοδόχος Πηγή*

Η μέση πληθυσμιακή πυκνότητα στη Ζωοδόχο Πηγή υπολογίστηκε στους 203 κατοίκους ανά εκτάριο.

### ❖ *Καρέας – Ζωοδόχος Πηγή*

Συγκρίνοντας την πυκνότητα του πληθυσμού στις δύο περιοχές είναι φανερό ότι η Ζωοδόχος Πηγή είναι σαφώς πιο πυκνοκατοικημένη από ότι ο Καρέας. Παρόλο που ο Καρέας έχει κυρίως πολυκατοικίες, ενώ η Ζωοδόχος Πηγή έχει έκτος από πολυκατοικίες και αρκετές μονοκατοικίες, έχει οικοδομικά τετράγωνα ακανόνιστου σχήματος, τα οποία είναι άκτιστα σε μεγάλο ποσοστό. Αντιθέτως, στη Ζωοδόχο Πηγή είναι εμφανές το ιπποδάμειο σύστημα με μικρότερα οικοδομικά τετράγωνα και έτσι δικαιολογείται η μεγαλύτερη πυκνότητα με λιγότερες πολυκατοικίες.



## 3.2 Χρήσεις Γης Και Διάχυση Δραστηριοτήτων

### 3.2.1 Το ΓΠΣ του δήμου Βύρωνα

Το ΓΠΣ του δήμου Βύρωνα δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ με αριθμό 221Δ του 1990 και αναδημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ με αριθμό 108 του 1996. Σύμφωνα με αυτό, η πολεοδομική οργάνωση του δήμου με πληθυσμό 63000 κατοίκους το έτος 1991 έχει ως στόχο τη σταθεροποίηση του πληθυσμού σε αυτό το επίπεδο. Με αυτό το γνώμονα, ο δήμος χωρίζεται σε έντεκα πολεοδομικές ενότητες με αναφορά στη μέση πυκνότητα κατοίκων ανά εκτάριο και το μέσο συντελεστή δόμησης.

Συγκεκριμένα, ο Καρέας είναι η πρώτη πολεοδομική ενότητα με μέση πυκνότητα οικήσεως 119 κατ/Ha και μέσο συντελεστή δόμησης 1,0. Αντίστοιχα η Ζωοδόχος Πηγή είναι η δεύτερη πολεοδομική ενότητα με μέση πυκνότητα οικήσεως 178 κατ/Ha και μέσο συντελεστή δόμησης 1,4. Η χρήση γης και για τις δύο περιοχές, σύμφωνα με το ΓΠΣ είναι η γενική κατοικία.

### 3.2.2 Θεσμικό πλαίσιο χρήσεων γης

Αναφορικά με την κατηγοριοποίηση των χρήσεων γης, σήμερα, εφαρμόζεται το Προεδρικό Διάταγμα της 23/2/1987, όπως αυτό δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 166Δ της 6/3/1987 με τίτλο «Κατηγορίες και Περιεχόμενο Χρήσεως γης».

Στο άρθρο 1 ταξινομούνται οι χρήσεις γης σύμφωνα με τη γενική πολεοδομική λειτουργία τους σε εννιά κατηγορίες και σύμφωνα με την ειδική πολεοδομική λειτουργίες τους σε είκοσι επτά κατηγορίες. Οι κατηγορίες αυτές παραθέτονται ακολούθως:

A) Σύμφωνα με τη γενική πολεοδομική λειτουργία τους:

1. Αμιγής κατοικία.
2. Γενική κατοικία.
3. Πολεοδομικά κέντρα - κεντρικές λειτουργίες πόλης - τοπικό κέντρο συνοικίας - γειτονιάς.
4. Μη οχλούσα βιομηχανία - βιοτεχνία, βιομηχανικό και βιοτεχνικό πάρκο (χαμηλή - μέση όχληση).
5. Οχλούσα βιομηχανία - βιοτεχνία (υψηλή όχληση).
6. Χονδρεμπόριο.
7. Τουρισμός - αναψυχή.
8. Ελεύθεροι χώροι - αστικό πράσινο.
9. Κοινωφελείς εξυπηρετήσεις.

B) Σύμφωνα με την ειδική πολεοδομική λειτουργία τους:

1. Κατοικία. Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται χώροι κτηρίων κατοικίας για άσκηση επαγγέλματος συμβιβαστούν προς την κυρία χρήση του κτηρίου (ιατρεία, δικηγορικά γραφεία κλπ.).
2. Ξενώνες μικρού δυναμικού (περί τις 20 κλίνες).
3. Εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών.
4. Γραφεία, Τράπεζα, Ασφάλειες, Κοινωφελείς οργανισμοί.
5. Διοίκηση.
6. Εστιατόρια.



## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

7. Αναψυκτήρια.
8. Κέντρα διασκέδασης αναψυχής.
9. Ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις.
10. Χώροι συνάθροισης κοινού (θέατρα, κινηματογράφοι, αίθουσες συγκέντρωσης κλπ.).
11. Πολιτιστικά κτήρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις (βιβλιοθήκες, αίθουσες εκθέσεων κλπ.).
12. Κτήρια εκπαίδευσης (πρωτοβάθμιας, δευτεροβάθμιας, τριτοβάθμιας, ειδικής εκπαίδευσης).
13. Θρησκευτικοί χώροι.
14. Κτήρια κοινωνικής πρόνοιας (Υγειονομικά κέντρα, παιδικοί σταθμοί, οίκοι ευγηρίας κλπ.).
15. Κτήρια περίθαλψης (νοσοκομεία, κλινικές).
16. Βιομηχανικές εγκαταστάσεις (χαμηλής, μέσης, υψηλής όχλησης).
17. α) Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις (χαμηλής, μέσης, υψηλής όχλησης), β) Επαγγελματικά εργαστήρια (χαμηλής, μέσης, υψηλής όχλησης).
18. Κτήρια, γήπεδα αποθήκευσης.
19. Κτήρια, γήπεδα στάθμευσης.
20. Πρατήρια βενζίνης, υγραερίου.
21. Εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου.
22. Εγκαταστάσεις γεωργικών, δασικών, κτηνοτροφικών, αλιευτικών και λοιπών αγροτικών εκμεταλλεύσεων.
23. Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων, εκθεσιακά κέντρα.
24. Αθλητικές εγκαταστάσεις.
25. Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι (πλατείες, πάρκα, άλση, οδοί, παιδικές χαρές κλπ.).
26. Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών.
27. Άλλες ειδικές χρήσεις (στρατιωτικές εγκαταστάσεις, νεκροταφεία κλπ.).

Στα άρθρα 2 ως 10 αναφέρεται το επιτρεπόμενο περιεχόμενο καθεμιάς από τις γενικές χρήσεις γης του άρθρου 1. Οι υπό εξέταση περιοχές ανήκουν στην κατηγορία της γενικής κατοικίας, σύμφωνα με το ΓΠΣ του δήμου. Έτσι ακολουθεί το άρθρο 3, στο οποίο αναφέρεται οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης της γενικής κατοικίας.

Στις περιοχές γενικής κατοικίας επιτρέπονται μόνο:

1. Κατοικία.
2. Ξενοδοχεία μέχρι 100 κλινών και ξενώνες.
3. Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα).
4. Γραφεία τράπεζες ασφάλειες κοινωφελείς οργανισμοί.
5. Κτήρια εκπαίδευσης.
6. Εστιατόρια.
7. Αναψυκτήρια.
8. Θρησκευτικοί χώροι.
9. Κτήρια κοινωνικής πρόνοιας.
10. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης.
11. Πρατήρια βενζίνης.
12. Αθλητικές εγκαταστάσεις.
13. Κτήρια, γήπεδα στάθμευσης.
14. Πολιτιστικά κτήρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις).

### 3.2.3 Διάχυση δραστηριοτήτων

Στην επιτόπια έρευνα που έγινε στις περιοχές μελέτης, έγινε καταγραφή των δραστηριοτήτων τόσο στα ισόγεια των κτηρίων όσο και στους ορόφους. Με βάση αυτά τα στοιχεία, για κάθε περιοχή κατασκευάστηκε χάρτης με τις εκάστοτε δραστηριότητες. Έτσι, για την περιοχή του Καρέα, οι δραστηριότητες των ισογείων απεικονίζονται στο χάρτη II-3, ενώ της Ζωοδόχου Πηγής στο χάρτη II-4 του παραρτήματος II. Αντίστοιχα, στους χάρτες II-5 και II-6 του παραρτήματος II απεικονίζονται οι χρήσεις των ορόφων. Τέλος, στο χάρτη II-7 παρουσιάζονται οι κατηγορίες των χρήσεων γης με βάση την ειδική πολεοδομική λειτουργία τους για τις δύο περιοχές.

#### ❖ *Καρέας*

Η περιοχή του Καρέα, όπως φαίνεται και στο χάρτη II-3, αλλά και στο χάρτη I-5, είναι κυρίως περιοχή κατοικίας με μικρή διάχυση δραστηριοτήτων. Οι δραστηριότητες που υπάρχουν βρίσκονται κατά μήκος του μεγαλύτερου οδικού άξονα της περιοχής.

Όσον αφορά την εφαρμογή του ΓΠΣ, σε γενικές γραμμές οι δραστηριότητες που υπάρχουν είναι αυτές που επιτρέπονται σε περιοχές γενικής κατοικίας. Όμως, στην περιοχή υπάρχει κέντρο διασκέδασης, εγκαταστάσεις αστικών δομών, συγκεκριμένα της ΕΥΔΑΠ και εργοστάσιο. Αυτές είναι χρήσεις που δε συνάδουν με τη γενική κατοικία.

#### ❖ *Ζωοδόχος Πηγή*

Η Ζωοδόχος Πηγή, όπως φαίνεται και στο χάρτη II-4, αλλά και στο χάρτη II-6, είναι κατά κύριο λόγο περιοχή κατοικίας αλλά έχει αρκετά μεγάλη διάχυση αλλά και μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων. Πολλές από τις δραστηριότητες της περιοχής βρίσκονται στα όρια της, όπου περνάει ένας βασικός οδικός άξονας του δήμου. Γενικά, οι δραστηριότητες είναι διάχυτες σε όλη την περιοχή και κυρίως στον πρώτο οικιστικό πυρήνα που δημιουργήθηκε.

Σχεδόν, όλες οι δραστηριότητες που υπάρχουν στην περιοχή επιτρέπονται σε περιοχές γενικής κατοικίας. Εξαιρέση αποτελούν το δημαρχείο, ο κινηματογράφος και οι εγκαταστάσεις εξόρυξης μαρμάρου και γρανίτη. Βέβαια, ο κινηματογράφος υπήρχε στην περιοχή αρκετά πιο νωρίς από τη σύνταξη του ΓΠΣ, ενώ το δημαρχείο δημιουργεί ένα τοπικό κέντρο στην περιοχή. Τέλος, όσον αφορά την ύπαρξη εγκαταστάσεων εξόρυξης μαρμάρου, αυτή οφείλεται στη γεωλογία της περιοχής. Παρόμοιες εγκαταστάσεις υπάρχουν και σε γειτονικές περιοχές της Ζωοδόχου Πηγής, οι οποίες λειτουργούν αρκετά χρόνια.

#### ❖ *Καρέας – Ζωοδόχος Πηγή*

Για να είναι πιο αποτελεσματική η σύγκριση των δύο περιοχών, δημιουργήθηκε ο χάρτης II-7, όπου παρουσιάζονται οι κατηγορίες χρήσεων με βάση την ειδική πολεοδομική λειτουργία τους. Με βάση αυτά τα στοιχεία υπολογίστηκε το ποσοστό κάλυψης κάθε κατηγορίας χρήσεων, σε επίπεδο κτηρίου, στις δύο περιοχές. Έτσι, στην κατηγορία του αναψυκτηρίου, η Ζωοδόχος Πηγή έχει 3,5 φορές μεγαλύτερο ποσοστό κάλυψης έναντι του Καρέα. Στην κατηγορία των γραφείων και του εμπορίου 2 φορές και των επαγγελματικών εργαστηρίων χαμηλής όχλησης 1,5 φορά. Παρατηρείται, δηλαδή, ότι η Ζωοδόχος Πηγή υπερτερεί πολύ σε δραστηριότητες έναντι του

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Καρέα. Ο Καρέας υπερτερεί στον τομέα της εστίασης, όπου το ποσοστό κάλυψης είναι 4,5 φορές μεγαλύτερο. Τέλος, όσο αφορά την κατοικία και τους ελεύθερους κοινόχρηστους χώρους τα ποσοστά κάλυψης είναι ίδια και για τις δύο περιοχές.

Συμπερασματικά, η Ζωοδόχος Πηγή είναι μια γειτονιά με αρκετά πιο έντονη διάχυση δραστηριοτήτων, αλλά και περισσότερες και μεγαλύτερου εύρους δραστηριότητες, σε σχέση με τον Καρέα.

## 3.3 Κυκλοφοριακά Χαρακτηριστικά

### 3.3.1 Οδικό δίκτυο

Το οδικό δίκτυο των περιοχών μελέτης ταξινομήθηκε σε τέσσερις κατηγορίες: πρωτεύον, δευτερεύον, τριτεύον οδικό δίκτυο και τοπικές οδοί. Το οδικό δίκτυο, χωρισμένο στις παραπάνω κατηγορίες, φαίνεται στο χάρτη II-1 του παραρτήματος II.

#### ❖ Καρέας

Το οδικό δίκτυο του Καρέα χωρίζεται σε πρωτεύον οδικό δίκτυο, σε τριτεύον οδικό δίκτυο και σε τοπικές οδούς.

Στο πρωτεύον οδικό δίκτυο ανήκει η λεωφόρος Αλίμου-Κατεχάκη, η οποία βρίσκεται στα δυτικά όρια της οικιστικής περιοχής, την οποία χωρίζει με το Γυμνάσιο και Λύκειο της.

Στο τριτεύον οδικό δίκτυο ανήκει η λεωφόρος Καρέα, η οποία μετονομάζεται σε 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου. Όλες οι υπόλοιπες οδοί της περιοχής ανήκουν στις τοπικές.

#### ❖ Ζωοδόχος Πηγή

Το οδικό δίκτυο της Ζωοδόχου Πηγής χωρίζεται σε τριτεύον οδικό δίκτυο και σε τοπικές οδούς.

Στο τριτεύον οδικό δίκτυο ανήκει η οδός Καραολή Δημητρίου, η οποία βρίσκεται στο βόρειο όρια της περιοχής, η λεωφόρος Καρέα, στα ανατολικά όρια και οι οδοί Μαγνησίας, Τμώλου και Φορμίωνος. Οι υπόλοιπες οδοί της Ζωοδόχου Πηγής είναι τοπικές.

#### ❖ Καρέας-Ζωοδόχος Πηγή

Συγκρίνοντας το οδικό δίκτυο των δύο περιοχών μελέτης, είναι φανερό ότι αποτελείται κυρίως από τοπικές οδούς και κάποιες τριτεύουσες, ενώ δεν υπάρχει καθόλου δευτερεύον οδικό δίκτυο. Η σημαντικότερη διαφορά έγκεινται στην ύπαρξη της λεωφόρου Αλίμου-Κατεχάκη, στα όρια του Καρέα, η οποία ανήκει στο πρωτεύον οδικό δίκτυο.

### 3.3.2 Δημόσια συγκοινωνία

#### ❖ Καρέας

Η περιοχή του Καρέα εξυπηρετείται από δύο λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ και από μία γραμμή δημοτικής συγκοινωνίας. Συγκεκριμένα, οι γραμμές

### Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

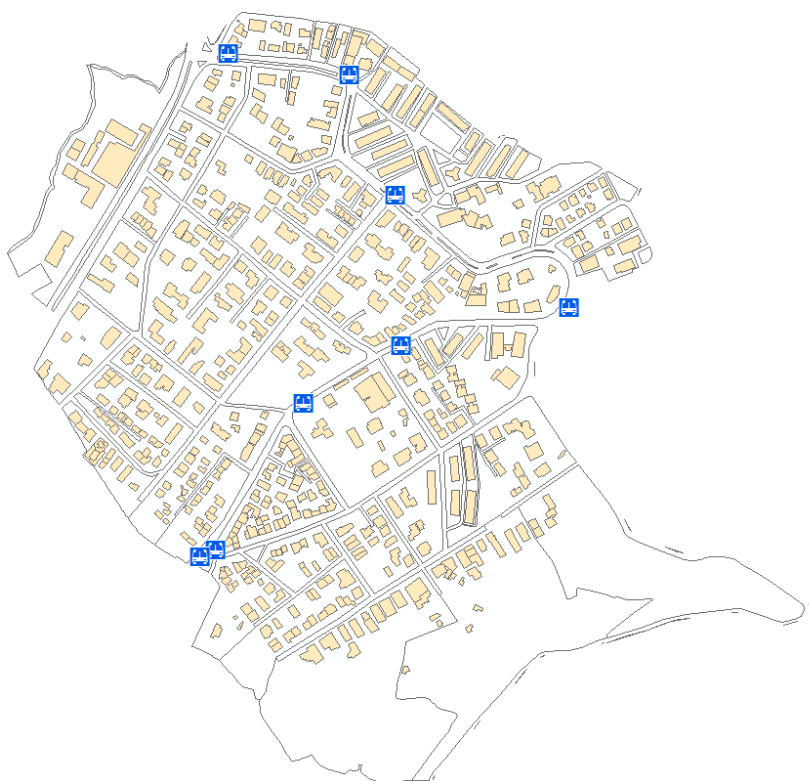
Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

του ΟΑΣΑ από τις οποίες εξυπηρετείται είναι οι: 203 Καρέας – Ακαδημία και 212 Σταθμός Μετρό Δάφνης – Βύρωνα – Καρέας.

Η γραμμή 203 είναι κυκλική και ενώνει την περιοχή με το κέντρο της Αθήνας, ενώ η 212 είναι διαδημοτική και ενώνει την περιοχή με το σταθμό μετρό της Δάφνης, ο οποίος είναι ο κοντινότερος σταθμός μέσου σταθερής τροχιάς στην περιοχή.

Η δημόσια συγκοινωνία του Καρέα δεν είναι καθόλου ικανοποιητική, τόσο από την άποψη ότι υπάρχουν μόνο δύο λεωφορειακές γραμμές όσο και από τη συχνότητα δρομολογίων που είναι πολύ αραιή.

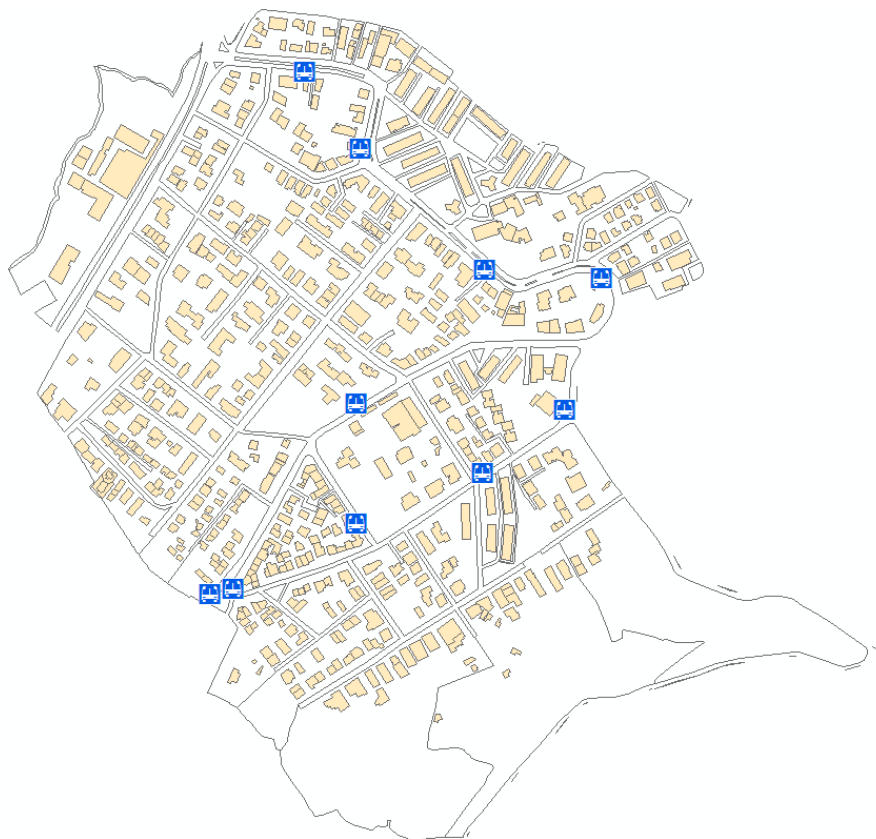
Οι στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας της περιοχής με κατεύθυνση από τον Καρέα και προς τον Καρέα φαίνονται στους χάρτες 3-1 και 3-2, αντιστοίχως.



*Χάρτης 3-1: Οι Στάσεις της Δημόσιας Συγκοινωνίας με Κατεύθυνση από τον Καρέα.*

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.



*Χάρτης 3-2: Οι Στάσεις της Δημόσιας Συγκοινωνίας με Κατεύθυνση Προς τον Καρέα.*

### ❖ Ζωοδόχος Πηγή

Οι λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν άμεσα τη Ζωοδόχο Πηγή είναι οι: 11 Άνω Πατήσια – Νέο Παγκράτι – Νέα Ελβετία, 203 Καρέας – Ακαδημία, 204 Στρατόπεδο Σακέτα – Ακαδημία, 212 Σταθμός Μετρό Δάφνης – Βύρωνας – Καρέας, 232 Πειραιάς – Υμηττός – Βύρωνας και 732 Άγιος Φανούριος – Ακαδημία – Ζωοδόχος Πηγή.

Οι δύο από αυτές τις γραμμές είναι κυκλικές (203, 204) και ενώνουν την περιοχή με το κέντρο της Αθήνας. Οι υπόλοιπες είναι διαδημοτικές και ενώνουν την περιοχή τόσο με το κέντρο (11, 732) όσο και με άλλες περιοχές. Η γραμμή 212 ενώνει την περιοχή με το σταθμό μετρό της Δάφνης, ο οποίος είναι ο κοντινότερος σταθμός μέσου σταθερής τροχιάς στην περιοχή. Τέλος, η γραμμή 232 ενώνει την περιοχή με το λιμάνι του Πειραιά.

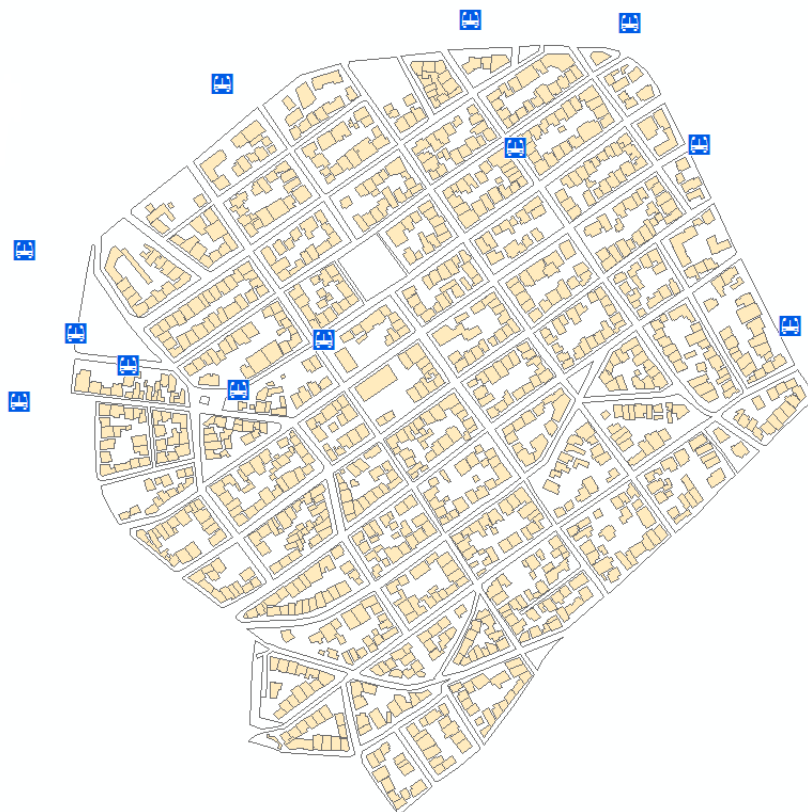
Είναι φανερό ότι, η δημόσια συγκοινωνία που εξυπηρετεί τη συγκεκριμένη περιοχή είναι αρκετά καλή και όσον αφορά το εύρος των περιοχών που ενώνει αλλά και όσον αφορά τη συχνότητα των δρομολογίων. Ειδικότερα, οι γραμμές 11 και 732 έχουν αρκετά μεγάλη συχνότητα δρομολογίων και συγκεκριμένα η γραμμή 11 λειτουργεί όλο το εικοσιτετράωρο.

Οι στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας της περιοχής με κατεύθυνση από τη Ζωοδόχο Πηγή και προς τη Ζωοδόχο Πηγή φαίνονται στους χάρτες 3-3 και 3-4, αντιστοίχως.

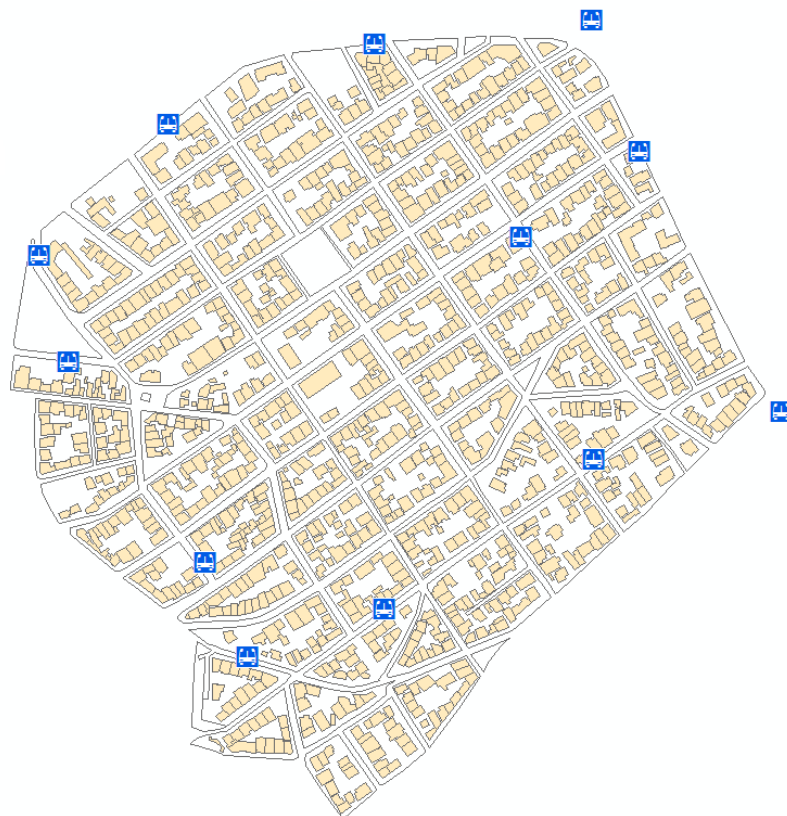


## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.



Χάρτης 3-3: Οι Στάσεις της Δημόσιας Συγκοινωνίας με Κατεύθυνση Από τη Ζωδόχο Πηγή.



Χάρτης 3-4: Οι Στάσεις της Δημόσιας Συγκοινωνίας με Κατεύθυνση Προς τη Ζωδόχο Πηγή.

## 4. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

### 4.1 Μελέτη ΟΑΣΑ 2006

Ο ΟΑΣΑ το 2006 διενήργησε μελέτη, στην οποία περιλαμβάνονταν και πίνακες προέλευσης προορισμού για όλους τους δήμους της Αττικής. Ο κάθε δήμος, επίσης, χωρίστηκε σε κυκλοφοριακές ζώνες και αντίστοιχα στοιχεία προέλευσης προορισμού κατεγράφησαν και για τις εκάστοτε ζώνες. Έτσι, από τον ΟΑΣΑ δόθηκαν, για την εκπόνηση της συγκεκριμένης διπλωματικής, οι πίνακες προέλευσης προορισμού από και προς τους δήμους της Αττικής με τη διαφορά ότι για το δήμο Βύρωνα υπήρχαν αναλυτικά στοιχεία για τις κυκλοφοριακές ζώνες. Συγκεκριμένα, δόθηκαν τέσσερις πίνακες προέλευσης προορισμού, ένας για χρήση ιδιωτικών μέσων και σκοπό την εργασία, ένας για χρήση ιδιωτικών μέσων και άλλο σκοπό, ένας για χρήση δημόσιων μέσων και σκοπό την εργασία και ένας για χρήση δημόσιων μέσων και άλλο σκοπό.

Με κατάλληλη επεξεργασία, βγήκαν συμπεράσματα για την κινητικότητα των κατοίκων ανάμεσα στην κάθε περιοχή μελέτης και τους άλλους δήμους της Αττικής, αλλά και τις κυκλοφοριακές ζώνες του δήμου.

### 4.2 Κινητικότητα Ανάμεσα Σε Περιοχές Μελέτης Και Υπόλοιπους Δήμους Ανά Σκοπό (Εργασία ή Άλλος Σκοπός)

Για να γίνει η σύγκριση της κινητικότητας των κατοίκων των δύο περιοχών μελέτης σε επίπεδο δήμων, με σκοπό την εργασία ή άλλο σκοπό πέραν της εργασίας, υπολογίστηκαν τα ανάλογα ποσοστά. Αναλυτικά τα ποσοστά παραθέτονται ακολούθως, καθώς και η σύγκριση των δύο περιοχών μελέτης. Επίσης, παραθέτονται πίνακες με τις συνολικές μετακινήσεις από και προς τις περιοχές μελέτης τόσο με σκοπό την εργασία, όσο και με άλλο σκοπό.

#### 4.2.1 Καρέας

Οι συνολικές μετακινήσεις από και προς τον Καρέα φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα.

	Εργασία	Άλλος Σκοπός
Από Καρέα	3053	2398
Προς Καρέα	3053	1824

Πίνακας 4-1: Συνολικές Μετακινήσεις από και προς τον Καρέα.

Πηγή: ΟΑΣΑ



## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Οι μετακινήσεις με σκοπό την εργασία, αφετηρία ή προορισμό τον Καρέα και με ιδιωτικό ή δημόσιο μέσο φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα.

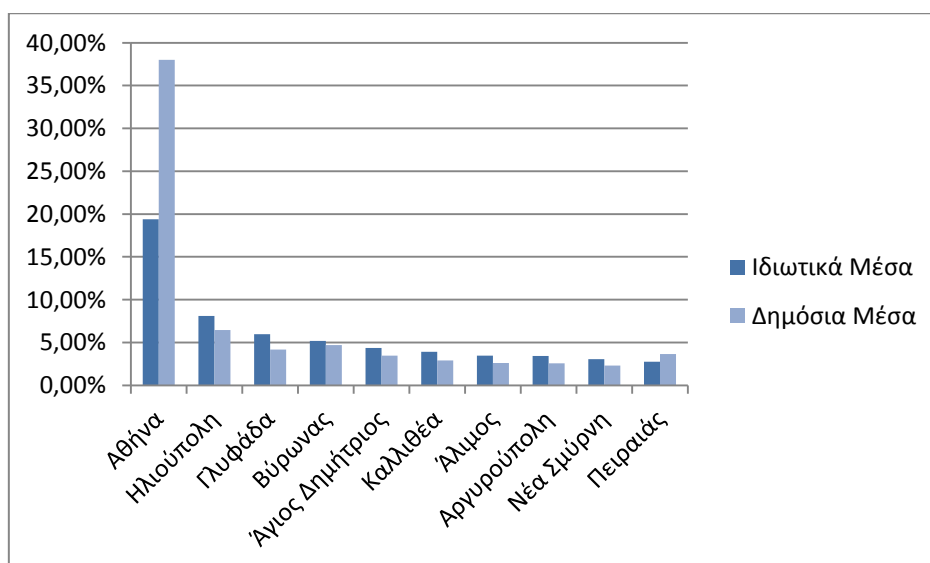
<i>Εργασία</i>	Ιδιωτικά Μέσα	Δημόσια Μέσα
<b>Από Καρέα</b>	64,42%	35,58%
<b>Προς Καρέα</b>	64,34%	35,66%

Πίνακας 4-2: Ποσοστά Μετακινήσεων με Σκοπό την Εργασία από και προς τον Καρέα.

Πηγή: ΟΑΣΑ

Από τα στοιχεία του πίνακα 4-2, φαίνεται ότι οι περισσότεροι από τους κατοίκους του Καρέα χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα για να μεταβούν στην εργασία τους. Είναι αξιοσημείωτο ότι, για τη μετάβαση σε όλους τους δήμους, το ποσοστό των κατοίκων που χρησιμοποιεί ιδιωτικά μέσα είναι μεγαλύτερο σε σχέση με αυτών που χρησιμοποιούν δημόσια, εκτός από την Αθήνα. Από τον Καρέα και προς την Αθήνα, η χρήση δημόσιων μέσων υπερτερεί των ιδιωτικών κατά 1,10%, ενώ από την Αθήνα προς τον Καρέα υπερτερεί κατά 1,23%.

Οι δέκα δήμοι στους οποίους μεταβαίνουν περισσότερο οι κάτοικοι του Καρέα με σκοπό την εργασία, με ιδιωτικά και δημόσια μέσα, παρουσιάζονται στο ακόλουθο διάγραμμα.



Διάγραμμα 4-1: Οι Δέκα Δήμοι στους Οποίους Μεταβαίνουν Περισσότερο οι Κάτοικοι του Καρέα με Σκοπό την Εργασία.

Πηγή: ΟΑΣΑ

Οι μετακινήσεις, με άλλο σκοπό πέραν της εργασίας, αφετηρία ή προορισμό τον Καρέα και με ιδιωτικό ή δημόσιο μέσο φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα.

<i>Άλλος Σκοπός</i>	Ιδιωτικά Μέσα	Δημόσια Μέσα
<b>Από Καρέα</b>	66,40%	33,60%
<b>Προς Καρέα</b>	68,94%	31,06%

Πίνακας 4-3: Ποσοστά Μετακινήσεων με Άλλο Σκοπό Πέραν της Εργασίας από και προς τον Καρέα.

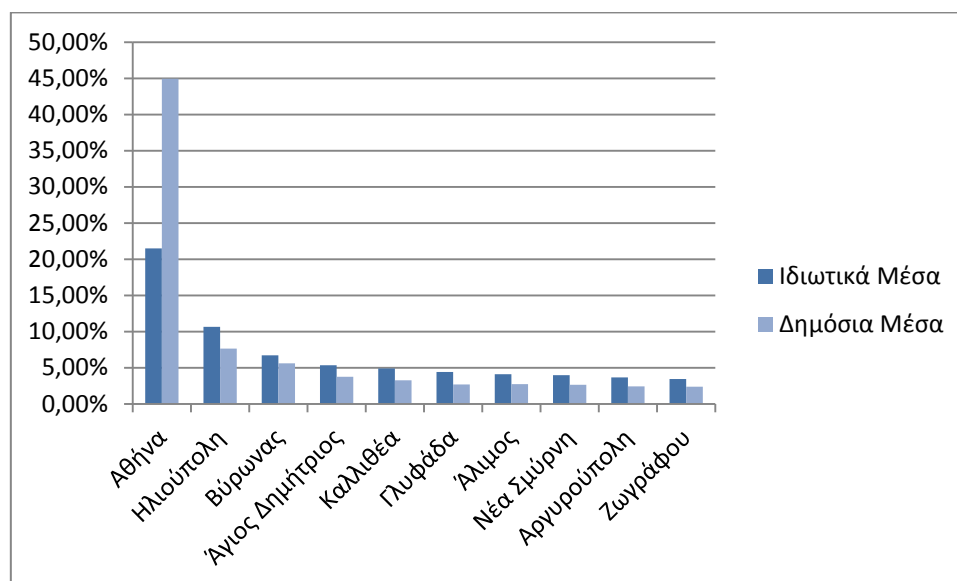
Πηγή: ΟΑΣΑ

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Από τον πίνακα 4-3, φαίνεται ότι για μετακινήσεις με άλλο σκοπό, πέραν της εργασίας, η χρήση των ιδιωτικών μέσων είναι μεγαλύτερη σε σχέση με των δημοσίων. Η διαφορά ανάμεσα στη χρήση ιδιωτικών μέσων έναντι των δημοσίων είναι λίγο μεγαλύτερη όταν η μετακίνηση έχει άλλο σκοπό από όταν η μετακίνηση έχει σκοπό την εργασία. Φαίνεται, επίσης, ότι η χρήση δημοσίων μέσων είναι μεγαλύτερη μόνο από και προς την Αθήνα, όπως συμβαίνει και στη μετάβαση στην εργασία. Βέβαια, η διαφορά αυτή είναι μικρότερη στη συγκεκριμένη περίπτωση και αγγίζει το 0,89% υπέρ των δημοσίων μέσων, όταν η μετακίνηση είναι από τον Καρέα και προς την Αθήνα, και το 0,28%, όταν είναι από την Αθήνα και προς τον Καρέα.

Οι δέκα δήμοι στους οποίους μεταβαίνουν οι κάτοικοι του Καρέα για άλλο σκοπό πέραν της εργασίας, με ιδιωτικά και δημόσια μέσα, φαίνονται στο διάγραμμα 4-2.



Διάγραμμα 4-2: Οι Δέκα Δήμοι στους Οποίους Μεταβαίνουν Περισσότερο οι Κάτοικοι του Καρέα με Άλλο Σκοπό Πέραν της Εργασίας.

Πηγή: ΟΑΣΑ

Από τα στοιχεία αυτά παρατηρείται ότι η μετακίνηση από και προς τον Καρέα είτε με σκοπό την εργασία είτε με άλλο σκοπό είναι σε γειτονικούς δήμους ή σε κοντινούς δήμους. Βέβαια, παρόλο που οι δήμοι αυτοί είναι σε πολύ κοντινή απόσταση από τον Καρέα δεν επιλέγεται η χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας κυρίως λόγω της κακής συνδεσιμότητας της περιοχής με αυτούς αλλά και λόγω των αραιών δρομολογίων. Επιπρόσθετα, σημαντικό ρόλο παίζει και η γεινίαση της περιοχής με τη λεωφόρο Αλίμου-Κατεχάκη, η οποία καθιστά πολύ εύκολη τη λύση της χρήσης των ιδιωτικών μέσων.

#### 4.2.2 Ζωοδόχος Πηγή

Οι συνολικές μετακινήσεις από και προς τη Ζωοδόχο Πηγή φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα.

	<b>Εργασία</b>	<b>Άλλος Σκοπός</b>
<b>Από Ζωοδόχο Πηγή</b>	4012	3151
<b>Προς Ζωοδόχο Πηγή</b>	4431	2907

Πίνακας 4-4: Συνολικές Μετακινήσεις Από και Προς τη Ζωοδόχο Πηγή.  
Πηγή: ΟΑΣΑ

Συγκρίνοντας τον παραπάνω πίνακα με τον αντίστοιχο του Καρέα, είναι φανερό ότι οι μετακινήσεις που γίνονται από και προς τη Ζωοδόχο Πηγή είναι περισσότερες από αυτές του Καρέα. Αυτό δικαιολογείται από το γεγονός ότι η Ζωοδόχος Πηγή είναι μια γειτονιά που έχει πιο έντονη διάχυση δραστηριοτήτων από αυτή του Καρέα, παρόλο που πληθυσμιακά είναι ίδιες. Ένας άλλος λόγος που μπορεί να δικαιολογήσει αυτό το φαινόμενο είναι το γεγονός ότι ο Καρέας είναι μια σχετικά απομακρυσμένη γειτονιά και δεν αλληλεπιδρά με άλλες περιοχές στο βαθμό που αλληλεπιδρά η Ζωοδόχος Πηγή.

Οι μετακινήσεις με σκοπό την εργασία, αφετηρία ή προορισμό τη Ζωοδόχο Πηγή και με ιδιωτικό ή δημόσιο μέσο φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα.

<b>Εργασία</b>	<b>Ιδιωτικά Μέσα</b>	<b>Δημόσια Μέσα</b>
<b>Από Ζωοδόχο Πηγή</b>	62,67%	37,33%
<b>Προς Ζωοδόχο Πηγή</b>	56,66%	43,34%

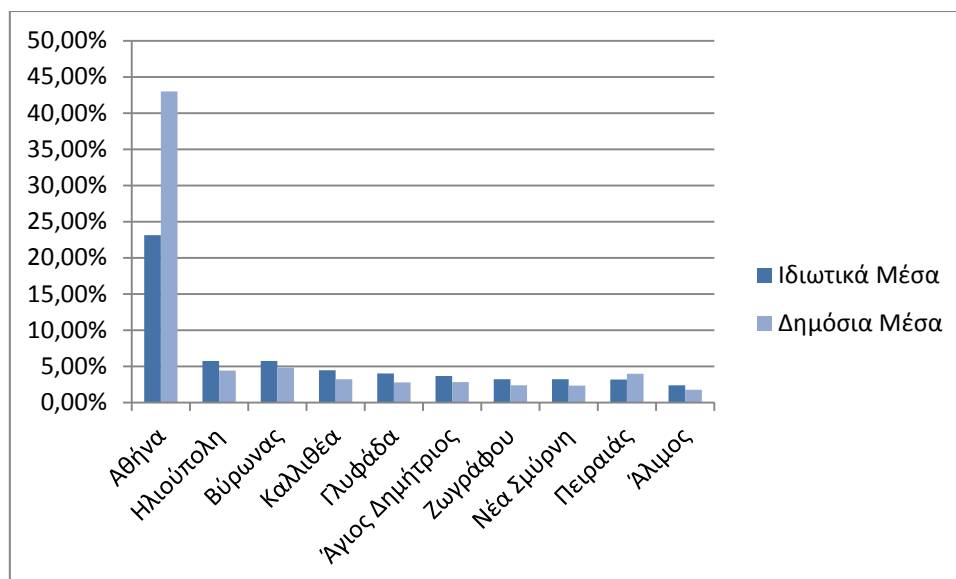
Πίνακας 4-5: Ποσοστά Μετακινήσεων με Σκοπό την Εργασία από και προς τη Ζωοδόχο Πηγή.  
Πηγή: ΟΑΣΑ

Με βάση τον προηγούμενο πίνακα, είναι φανερό ότι και στην περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής, όπως και στον Καρέα, υπερτερεί η χρήση των ιδιωτικών μέσων σε σχέση με τα δημόσια, για μετακινήσεις με σκοπό την εργασία. Βέβαια, συγκριτικά με τα αντίστοιχα ποσοστά του Καρέα, η χρήση δημόσιων μέσων είναι μεγαλύτερη στη Ζωοδόχο Πηγή και ειδικά προς την περιοχή αυτή είναι σχεδόν 50-50. Είναι αξιοσημείωτο ότι για όλες τους δήμους το ποσοστό χρήσης των ιδιωτικών μέσων είναι μεγαλύτερο σε σχέση με αυτό των δημόσιων, εκτός από την Αθήνα. Από τη Ζωοδόχο Πηγή και προς την Αθήνα, η χρήση δημόσιων μέσων υπερτερεί κατά 1,65%, ενώ από την Αθήνα προς τη Ζωοδόχο Πηγή υπερτερεί κατά 4,84%. Επίσης, τα ποσοστά είναι μεγαλύτερα από τα αντίστοιχα του Καρέα.

Οι δέκα δήμοι στους οποίους μεταβαίνουν περισσότερο οι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής με σκοπό την εργασία, με ιδιωτικά και δημόσια μέσα, παρουσιάζονται στο ακόλουθο διάγραμμα.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνας.



Διάγραμμα 4-3: Οι Δέκα Δήμοι στους Οποίους Μεταβαίνουν Περισσότερο οι Κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής με Σκοπό την Εργασία.

Πηγή: ΟΑΣΑ

Οι μετακινήσεις με άλλο σκοπό πέραν της εργασίας, αφετηρία ή προορισμό τη Ζωοδόχο Πηγή και με ιδιωτικό ή δημόσιο μέσο φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα.

Άλλος Σκοπός	Ιδιωτικά Μέσα	Δημόσια Μέσα
Από Ζωοδόχο Πηγή	63,49%	36,51%
Προς Ζωοδόχο Πηγή	66,13%	33,87%

Πίνακας 4-6: Ποσοστά Μετακινήσεων με Άλλο Σκοπό Πέραν της Εργασίας από και προς τη Ζωοδόχο Πηγή.

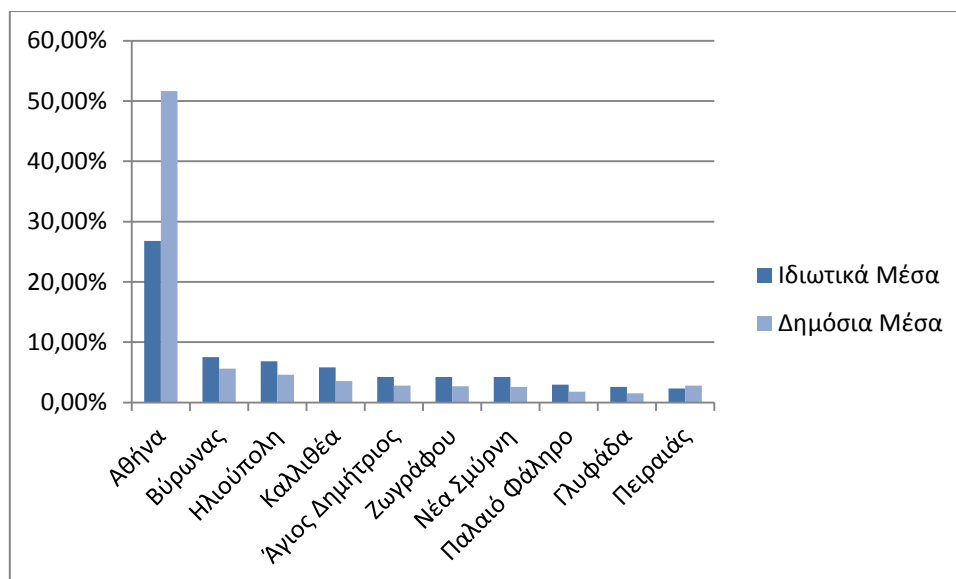
Πηγή: ΟΑΣΑ

Παρατηρώντας τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα, είναι φανερό ότι υπερτερεί η χρήση των ιδιωτικών μέσων σε σχέση με τα δημόσια, για μετακινήσεις με άλλο σκοπό πέραν της εργασίας. Η διαφορά, όμως, της χρήσης των ιδιωτικών σε σχέση με των δημοσίων μέσων είναι μεγαλύτερη από την αντίστοιχη των μετακινήσεων με σκοπό την εργασία. Βέβαια, και πάλι αυτή η διαφορά είναι μικρότερη από την αντίστοιχη του Καρέα. Επίσης, η χρήση δημόσιων μέσων υπερτερεί έναντι των ιδιωτικών στην περίπτωση της Αθήνας και συγκεκριμένα από τη Ζωοδόχο Πηγή και προς την Αθήνα είναι 1,61% και προς τη Ζωοδόχο Πηγή είναι 0,77%. Σε σύγκριση με τα αντίστοιχα ποσοστά του Καρέα, παρατηρείται ότι στην περίπτωση της Ζωοδόχου Πηγής είναι μεγαλύτερα.

Οι δέκα δήμοι στους οποίους μεταβαίνουν οι κάτοικοι του Καρέα για άλλο σκοπό πέραν της εργασίας, με ιδιωτικά και δημόσια μέσα, φαίνονται στο διάγραμμα 4-4.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.



Διάγραμμα 4-4: Οι Δέκα Δήμοι στους Οποίους Μεταβαίνουν Περισσότερο οι Κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής με Άλλο Σκοπό Πέραν της Εργασίας.

Πηγή: ΟΑΣΑ

Εξετάζοντας την κινητικότητα από και προς τη Ζωοδόχο Πηγή, παρατηρείται ότι είναι πιο έντονη σε γειτονικούς και σε κοντινούς δήμους. Συγκρίνοντας τους δήμους με τους οποίους αλληλεπιδρούν περισσότερο οι δύο περιοχές, είναι φανερό ότι υπάρχουν πολλές ομοιότητες και ελάχιστοι είναι οι δήμοι που διαφοροποιούνται. Επίσης, παρατηρείται ότι υπερτερεί η χρήση ιδιωτικών μέσων μετακίνησης σε σχέση με τη χρήση δημοσίων και στις δύο περιοχές μελέτης. Βέβαια, στη Ζωοδόχο Πηγή η χρήση δημοσίων μέσων είναι λίγο μεγαλύτερη από ότι στον Καρέα και κυρίως στις μετακινήσεις με σκοπό την εργασία.

### 4.3 Ενδοδημοτική Κινητικότητα Από και Προς Περιοχές Μελέτης Ανά Σκοπό (Εργασία ή Άλλος Σκοπός)

Για να γίνει η σύγκριση μεταξύ των δύο περιοχών μελέτης ως προς την κινητικότητα μέσα στα πλαίσια των γειτονιών του δήμου Βύρωνα υπολογίστηκαν τα αντίστοιχα ποσοστά χρήσης ιδιωτικών και δημοσίων μέσων. Εκτός από την παράθεση των ποσοστών αυτών, παρατίθεται και ο αριθμός των μετακινήσεων που γίνονται από και προς τις περιοχές μελέτης στα όρια του δήμου. Θα ακολουθήσουν οι αντίστοιχοι πίνακες για τις δύο περιοχές, καθώς και ο σχολιασμός αυτών και η σύγκριση των περιοχών.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

### 4.3.1 Καρέας

Το σύνολο των μετακινήσεων μέσα στη γειτονιά του Καρέα φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα.

	<b>Εργασία</b>	<b>Άλλος Σκοπός</b>
<b>Καρέα</b>	23	22

*Πίνακας 4-7: Οι Μετακινήσεις Μέσα στη Γειτονιά του Καρέα.*

*Πηγή: ΟΑΣΑ*

Το σύνολο των μετακινήσεων από και προς τις άλλες γειτονιές του δήμου φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα.

	<b>Εργασία</b>	<b>Άλλος Σκοπός</b>
<b>Από Καρέα</b>	130	130
<b>Προς Καρέα</b>	130	93

*Πίνακας 4-8: Οι Μετακινήσεις από και προς τη Γειτονιά του Καρέα σε Ενδοδημοτικό Επίπεδο.*

*Πηγή: ΟΑΣΑ*

Οι μετακινήσεις που γίνονται από και προς τον Καρέα, σε επίπεδο δήμου, με σκοπό την εργασία, με ιδιωτικά ή δημόσια μέσα φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

<b>Εργασία</b>	<b>Ιδιωτικά Μέσα</b>	<b>Δημόσια Μέσα</b>
<b>Από Καρέα</b>	66,65%	33,35%
<b>Προς Καρέα</b>	66,65%	33,35%

*Πίνακας 4-9: Ποσοστά Μετακινήσεων με Σκοπό την Εργασία από και προς τον Καρέα.*

*Πηγή: ΟΑΣΑ*

Από τα στοιχεία του πίνακα 4-9, φαίνεται ότι για τη μετακίνηση των κατοίκων του δήμου με σκοπό την εργασία χρησιμοποιούνται περισσότερο ιδιωτικά μέσα σε σχέση με τα δημόσια.

Οι μετακινήσεις που γίνονται από και προς τον Καρέα, μέσα στα όρια του δήμου, και με άλλο σκοπό πέραν της εργασίας, με ιδιωτικά ή δημόσια μέσα φαίνονται ακολούθως.

<b>Άλλος Σκοπός</b>	<b>Ιδιωτικά Μέσα</b>	<b>Δημόσια Μέσα</b>
<b>Από Καρέα</b>	70,31%	29,69%
<b>Προς Καρέα</b>	70,13%	29,87%

*Πίνακας 4-10: Ποσοστά Μετακινήσεων με Άλλον Σκοπό Πέραν της Εργασίας από και προς τον Καρέα.*

*Πηγή: ΟΑΣΑ*

Από τον πίνακα 4-10 προκύπτει ότι η χρήση των ιδιωτικών μέσων υπερτερεί έναντι της χρήσης των δημόσιων. Η διαφορά αυτή είναι λίγο μεγαλύτερη από την αντίστοιχη όταν η μετακίνηση έχει ως σκοπό την εργασία.

### 4.3.2 Ζωοδόχος Πηγή

Οι συνολικές μετακινήσεις που γίνονται μέσα στα όρια της Ζωοδόχου Πηγής φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

	<b>Εργασία</b>	<b>Άλλος Σκοπός</b>
<b>Ζωοδόχος Πηγή</b>	26	29

*Πίνακας 4-11: Οι Μετακινήσεις Μέσα στη Γειτονιά της Ζωοδόχου Πηγής.  
Πηγή: ΟΑΣΑ*

Συγκρίνοντας τον παραπάνω πίνακα με τον αντίστοιχο του Καρέα, παρατηρείται ότι μέσα στα όρια της Ζωοδόχου Πηγής γίνονται περισσότερες μετακινήσεις. Αυτό μπορεί να δικαιολογηθεί από την μεγαλύτερη διάχυση δραστηριοτήτων που υπάρχει στη συγκεκριμένη περιοχή.

Στον πίνακα που ακολουθεί, παρατίθεται το σύνολο των μετακινήσεων από και προς τις άλλες γειτονιές του δήμου πέραν της Ζωοδόχου Πηγής.

	<b>Εργασία</b>	<b>Άλλος Σκοπός</b>
<b>Από Ζωοδόχο Πηγή</b>	190	186
<b>Προς Ζωοδόχο Πηγή</b>	190	175

*Πίνακας 4-12: Οι Μετακινήσεις από και προς τη Γειτονιά της Ζωοδόχου Πηγής σε Ενδοδημοτικό Επίπεδο.  
Πηγή: ΟΑΣΑ*

Από τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα και του αντίστοιχου του Καρέα, παρατηρείται ότι οι μετακινήσεις από και προς τις άλλες γειτονιές του δήμου είναι αρκετά περισσότερες στην περίπτωση της Ζωοδόχου Πηγής. Αυτό συμβαίνει γιατί η Ζωοδόχος Πηγή είναι πιο κοντά σε όλες τις γειτονιές σε σχέση με τον Καρέα. Επίσης, ο Καρέας εκτός ότι είναι αρκετά απομονωμένος, χωρίζεται με τη λεωφόρο Αλίμου-Κατεχάκη από τον υπόλοιπο δήμο. Έτσι, δε συνδέεται άμεσα με τις υπόλοιπες γειτονιές.

Οι μετακινήσεις που γίνονται από και προς τη Ζωοδόχο Πηγή στα όρια του δήμου, που έχουν ως σκοπό την εργασία, με ιδιωτικά ή δημόσια μέσα παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

<i>Εργασία</i>	<b>Ιδιωτικά Μέσα</b>	<b>Δημόσια Μέσα</b>
<b>Από Ζωοδόχο Πηγή</b>	66,78%	33,22%
<b>Προς Ζωοδόχο Πηγή</b>	66,78%	33,22%

*Πίνακας 4-13: Ποσοστά Μετακινήσεων με Σκοπό την Εργασία από και προς τη Ζωοδόχο Πηγή.  
Πηγή: ΟΑΣΑ*

Από τον πίνακα 4-13, φαίνεται ότι η χρήση ιδιωτικών μέσων υπερτερεί έναντι στη χρήση δημόσιων μέσων, ακόμα και για μικρές αποστάσεις, αναφερόμενοι σε επίπεδο δήμου. Τα ποσοστά είναι σχεδόν ίδια με τα αντίστοιχα του Καρέα και αυτό δείχνει την εξάρτηση που υπάρχει από τα ιδιωτικά μέσα ακόμα και για μικρές αποστάσεις.



## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνας.

Στον ακόλουθο πίνακα, φαίνονται οι μετακινήσεις που γίνονται από και προς τη Ζωοδόχο Πηγή, με άλλο σκοπό πέραν της εργασίας, μέσα στα όρια του δήμου, με ιδιωτικό ή δημόσιο μέσο.

<b>Άλλος Σκοπός</b>	<b>Ιδιωτικά Μέσα</b>	<b>Δημόσια Μέσα</b>
<b>Από Ζωοδόχο Πηγή</b>	70,43%	29,57%
<b>Προς Ζωοδόχο Πηγή</b>	70,41%	29,59%

*Πίνακας 4-14: Ποσοστά Μετακινήσεων με Άλλον Σκοπό Πέραν της Εργασίας από και προς τη Ζωοδόχο Πηγή.  
Πηγή: ΟΑΣΑ*

Από τα παραπάνω στοιχεία, παρατηρείται ότι η χρήση των ιδιωτικών μέσων υπερτερεί έναντι της χρήσης των δημόσιων μέσων, για ενδοδημοτικές μετακινήσεις με άλλο σκοπό πέραν της εργασίας. Τα ποσοστά αυτά είναι σχεδόν ίδια με τα αντίστοιχα της περιοχής του Καρέα. Είναι φανερό ότι, η χρήση των ιδιωτικών μέσων υπερτερεί για μια ακόμη φορά, και μάλιστα κατά πολύ, και στις δύο περιοχές μελέτης.

### 4.4 Κινητικότητα Ανάμεσα Σε Περιοχές Μελέτης Και Υπόλοιπους Δήμους Ανά Κατηγορία Μέσου (Ιδιωτικά ή Δημόσια)

Για τη σύγκριση της κινητικότητας από και προς τις περιοχές μελέτης σε επίπεδο δήμων, με ιδιωτικό ή δημόσιο μέσο μετακίνησης, υπολογίστηκαν τα αντίστοιχα ποσοστά. Τα ποσοστά αυτά αλλά και οι συνολικές μετακινήσεις παραθέτονται παρακάτω. Επίσης, γίνεται σύγκριση των ποσοστών αυτών και του αριθμού των μετακινήσεων ανάμεσα στις δύο περιοχές μελέτης.

#### 4.4.1 Καρέας

Οι συνολικές μετακινήσεις από και προς τον Καρέα, σε επίπεδο δήμων, με ιδιωτικό ή δημόσιο μέσο, φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

	<b>Ιδιωτικά Μέσα</b>	<b>Δημόσια Μέσα</b>
<b>Από Καρέα</b>	3559	1892
<b>Προς Καρέα</b>	3222	1655

*Πίνακας 4-15: Οι Μετακινήσεις με Ιδιωτικά ή Δημόσια Μέσα στον Καρέα.  
Πηγή: ΟΑΣΑ*

#### Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Τα ποσοστά των μετακινήσεων από και προς τον Καρέα με ιδιωτικά ή δημόσια μέσα παρατίθενται στον ακόλουθο πίνακα.

	<b>Ιδιωτικά Μέσα</b>	<b>Δημόσια Μέσα</b>
<b>Από Καρέα</b>	65,29%	34,71%
<b>Προς Καρέα</b>	66,06%	33,94%

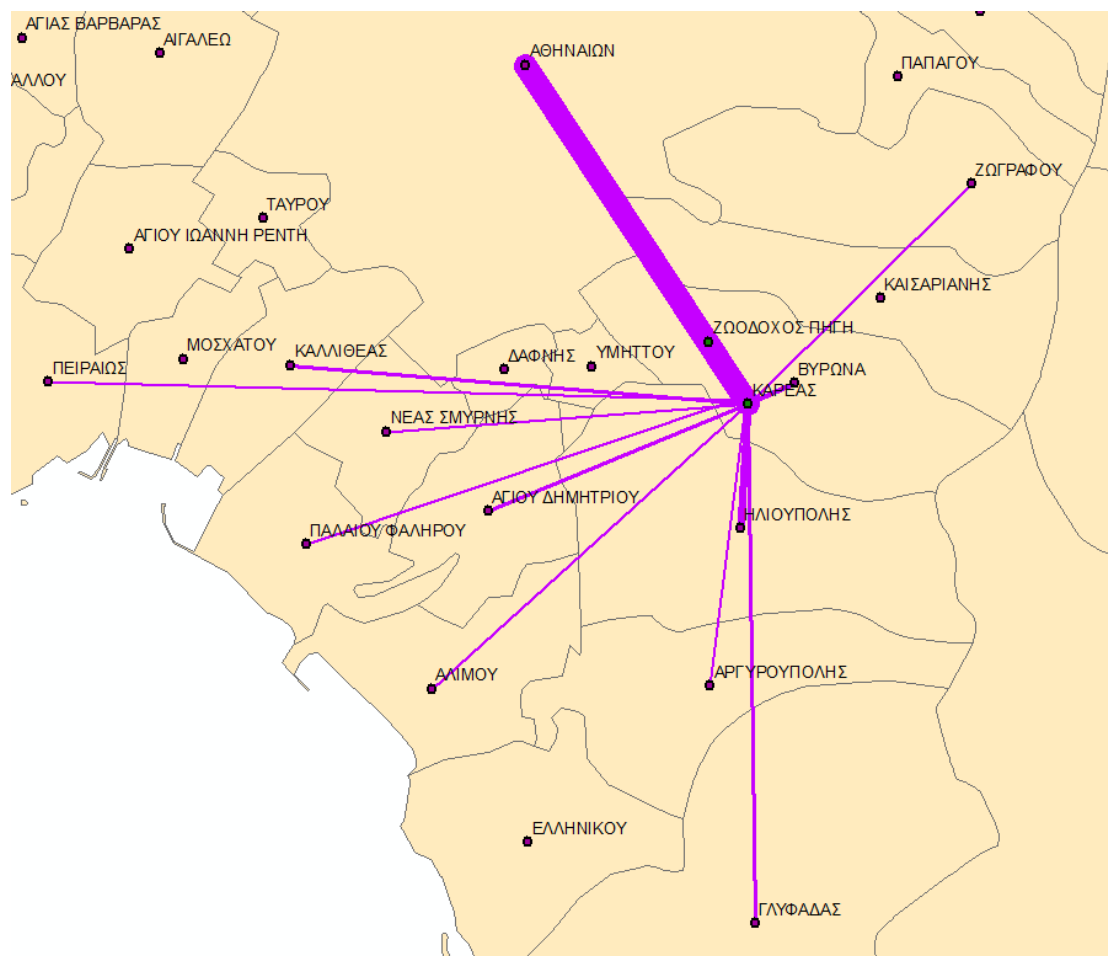
*Πίνακας 4-16: Ποσοστά Μετακινήσεων με Ιδιωτικά ή Δημόσια Μέσα στη Ζωοδόχο Πηγή.  
Πηγή: ΟΑΣΑ*

Από τον πίνακα 4-16 είναι φανερό ότι, σε επίπεδο δήμων, υπερτερεί η χρήση των ιδιωτικών μέσων σε σχέση με τη χρήση των δημοσίων μέσων. Περίπου δύο στους τρεις χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα για τη μετακίνησή τους ανεξάρτητα από το σκοπό αυτής. Η μόνη περιοχή της Αττικής όπου δεν υπερτερεί η χρήση των ιδιωτικών μέσων είναι η Αθήνα. Από τον Καρέα και προς την Αθήνα, η διαφορά στη χρήση δημοσίων μέσων έναντι των ιδιωτικών είναι 1,01%, ενώ από την Αθήνα και προς τον Καρέα είναι 0,88%. Η περιοχή για την οποία υπερτερούν περισσότερο τα ιδιωτικά μέσα είναι η Ηλιούπολη. Τα ιδιωτικά μέσα από τον Καρέα προς την Ηλιούπολη υπερτερούν κατά 3,83% έναντι των δημοσίων και από την Ηλιούπολη προς τον Καρέα κατά 3,87%.

Οι περιοχές στις οποίες μεταβαίνουν περισσότερο οι κάτοικοι του Καρέα, ανεξάρτητα από σκοπό και μέσο, φαίνονται στον χάρτη 4-1. Όσο μεγαλύτερο είναι το πάχος της κάθε γραμμής τόσο μεγαλύτερη είναι η κινητικότητα από τον Καρέα προς τον αντίστοιχο δήμο. Οι δήμοι που επιλέχθηκαν να παρουσιαστούν στο χάρτη είναι αυτοί προς τους οποίους μεταβαίνει ποσοστό των κατοίκων άνω του 2%.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.



Χάρτης 4-1: Η Κινητικότητα από τον Καρέα προς τους Δημοφιλέστερους Δήμους.  
Πηγή: ΟΑΣΑ

### 4.4.2 Ζωοδόχος Πηγή

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται ο αριθμός των μετακινήσεων από και προς τη Ζωοδόχο Πηγή, σε επίπεδο δήμων, με ιδιωτικά ή δημόσια μέσα.

	Ιδιωτικά Μέσα	Δημόσια μέσα
Από Ζωοδόχο Πηγή	4529	2634
Προς Ζωοδόχο Πηγή	4442	2896

Πίνακας 4-17: Οι Μετακινήσεις με Ιδιωτικά ή Δημόσια Μέσα στη Ζωοδόχο Πηγή.  
Πηγή: ΟΑΣΑ

Συγκρίνοντας τις συνολικές μετακινήσεις που γίνονται από και προς τις δύο περιοχές μελέτης, φαίνεται ότι οι μετακινήσεις που γίνονται από και προς τη Ζωοδόχο Πηγή είναι αρκετά περισσότερες από αυτές που γίνονται από και προς τον Καρέα, παρόλο που οι δύο περιοχές είναι σχεδόν ίδιες πληθυσμιακά. Από αυτό το γεγονός μπορεί να βγει το συμπέρασμα ότι η Ζωοδόχος Πηγή είναι πιο ζωντανή περιοχή και με περισσότερη κίνηση σε σχέση με τον Καρέα.

#### Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Στον παρακάτω πίνακα, παρουσιάζονται τα ποσοστά μετακίνησης από και προς τη Ζωοδόχο Πηγή, με ιδιωτικό ή δημόσιο μέσο.

	<b>Ιδιωτικά Μέσα</b>	<b>Δημόσια Μέσα</b>
<b>Από Ζωοδόχο Πηγή</b>	63,23%	36,77%
<b>Προς Ζωοδόχο Πηγή</b>	60,53%	39,47%

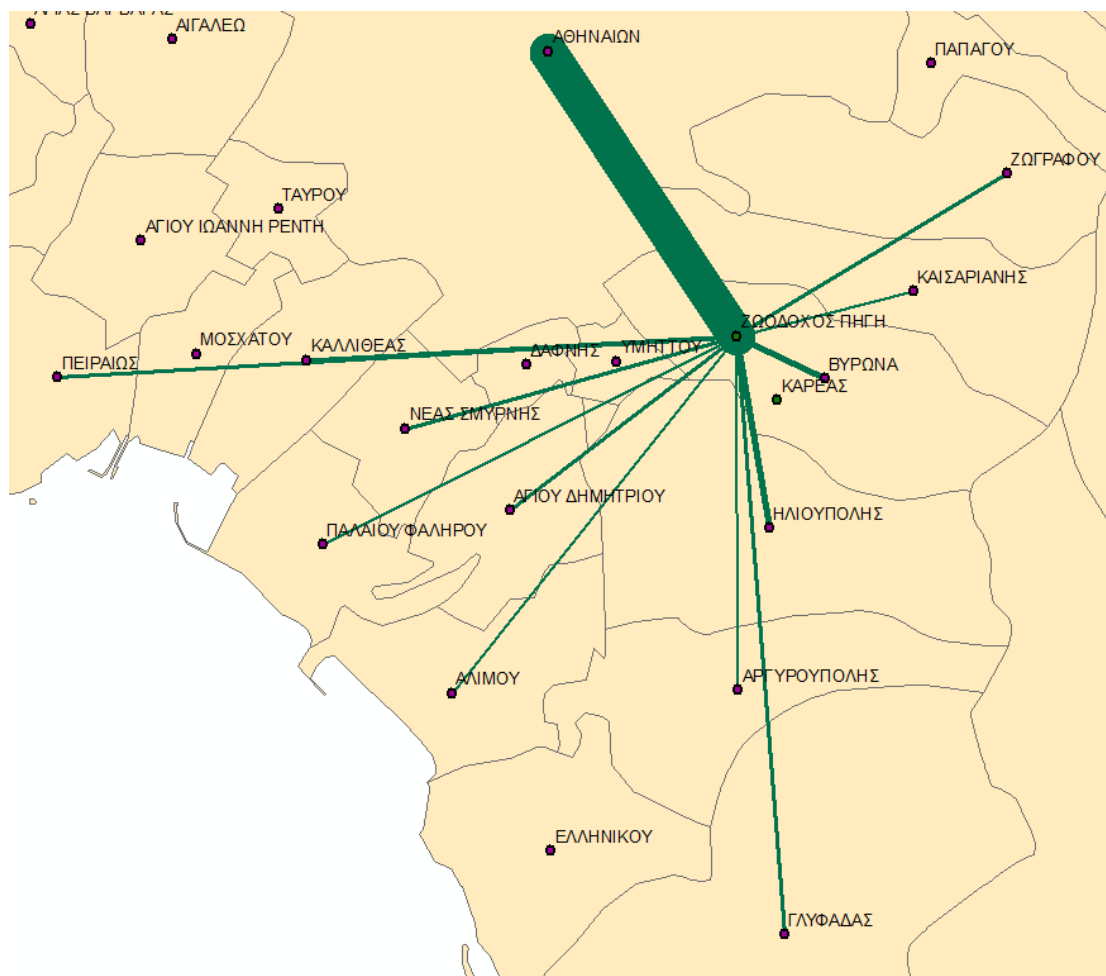
*Πίνακας 4-18: Ποσοστά Μετακινήσεων με Ιδιωτικά ή Δημόσια Μέσα στη Ζωοδόχο Πηγή.  
Πηγή: ΟΑΣΑ*

Από τα παραπάνω στοιχεία, φαίνεται ότι η χρήση των ιδιωτικών μέσων είναι μεγαλύτερη από τη χρήση των δημόσιων. Βέβαια, το ποσοστό χρήσης των ιδιωτικών μέσων στην περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής είναι λίγο μικρότερο από το αντίστοιχο του Καρέα. Η μόνη περιοχή που υπερτερεί η χρήση των δημόσιων μέσων έναντι των ιδιωτικών είναι η Αθήνα. Αυτή η διαφορά είναι 1,63% από τη Ζωοδόχο Πηγή προς την Αθήνα και 3,25% από την Αθήνα προς τη Ζωοδόχο Πηγή. Τα ποσοστά αυτά είναι μεγαλύτερα από τα αντίστοιχα του Καρέα. Ο δήμος που μεταβαίνουν πιο πολύ με ιδιωτικά παρά με δημόσια μέσα είναι η Ηλιούπολη. Τα ιδιωτικά μέσα υπερτερούν στη μετακίνηση από τη Ζωοδόχο Πηγή προς την Ηλιούπολη κατά 2,44% και προς τη Ζωοδόχο Πηγή κατά 1,85%. Τα ποσοστά αυτά είναι μικρότερα από τα αντίστοιχα του Καρέα. Αυτό είναι άμεσο αποτέλεσμα της κακής συνδεσιμότητας του Βύρωνα, άρα και της Ζωοδόχου Πηγής, με την Ηλιούπολη, η οποία είναι γειτονική περιοχή.

Οι περιοχές στις οποίες μεταβαίνουν περισσότερο οι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής, ανεξάρτητα από σκοπό και μέσο, φαίνονται στον χάρτη 4-2. Όσο μεγαλύτερο είναι το πάχος της κάθε γραμμής τόσο μεγαλύτερη είναι η κινητικότητα από την περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής προς τον αντίστοιχο δήμο. Οι δήμοι που επιλέχθηκαν να παρουσιαστούν στο χάρτη είναι αυτοί προς τους οποίους μεταβαίνει ποσοστό των κατοίκων άνω του 2%.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.



Χάρτης 4-2: Η Κινητικότητα από τη Ζωοδόχο Πηγή προς τους Δημοφιλέστερους Δήμους.  
Πηγή: ΟΑΣΑ

## 4.5 Ενδοδημοτική Κινητικότητα Από και Προς Περιοχές Μελέτης Ανά Κατηγορία Μέσου (Ιδιωτικά ή Δημόσια)

Για τη σύγκριση των περιοχών μελέτης ως προς την κινητικότητα σε επίπεδο γειτονιών παρατίθενται ακολούθως ο αριθμός των μετακινήσεων αλλά και τα αντίστοιχα ποσοστά, με ιδιωτικό ή δημόσιο μέσο μετακίνησης.

### 4.5.1 Καρέας

Οι μετακινήσεις που γίνονται εντός των ορίων του Καρέα, με ιδιωτικό ή δημόσιο μέσο, παραθέτονται στον ακόλουθο πίνακα.

	Ιδιωτικά Μέσα	Δημόσια Μέσα	Σύνολο
<b>Καρέας</b>	30	16	46

Πίνακας 4-19: Οι Μετακινήσεις Μέσα στη Γειτονιά του Καρέα.  
Πηγή: ΟΑΣΑ

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Είναι αξιοσημείωτο ότι μέσα στα όρια του Καρέα η χρήση των ιδιωτικών μέσων είναι διπλάσια από αυτή των δημόσιων. Ακόμα, δηλαδή, και για τόσο μικρές αποστάσεις μέσα στην ίδια γειτονιά προτιμάται η χρήση των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς.

Οι μετακινήσεις ανάμεσα στον Καρέα και στις υπόλοιπες γειτονιές του δήμου, με ιδιωτικό ή δημόσιο μέσο, φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

	<b>Ιδιωτικά Μέσα</b>	<b>Δημόσια Μέσα</b>	<b>Σύνολο</b>
<b>Από Καρέα</b>	180	81	261
<b>Προς Καρέα</b>	153	70	223

*Πίνακας 4-20: Οι Ενδοδημοτικές Μετακινήσεις από και προς τον Καρέα.*

*Πηγή: ΟΑΣΑ*

Από τα παραπάνω στοιχεία είναι φανερό ότι η χρήση των ιδιωτικών μέσων είναι 2,2 φορές μεγαλύτερη από αυτή των δημόσιων για μετακινήσεις που γίνονται με αφετηρία ή προορισμό τον Καρέα και μέσα στα όρια του δήμου.

Τα ποσοστά χρήσης των ιδιωτικών και των δημόσιων μέσων, σε ενδοδημοτικό επίπεδο, από και προς τον Καρέα φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα.

	<b>Ιδιωτικά Μέσα</b>	<b>Δημόσια Μέσα</b>
<b>Από Καρέα</b>	68,47%	31,53%
<b>Προς Καρέα</b>	68,14%	31,86%

*Πίνακας 4-21: Ποσοστά Μετακινήσεων με Ιδιωτικά ή Δημόσια Μέσα στον Καρέα.*

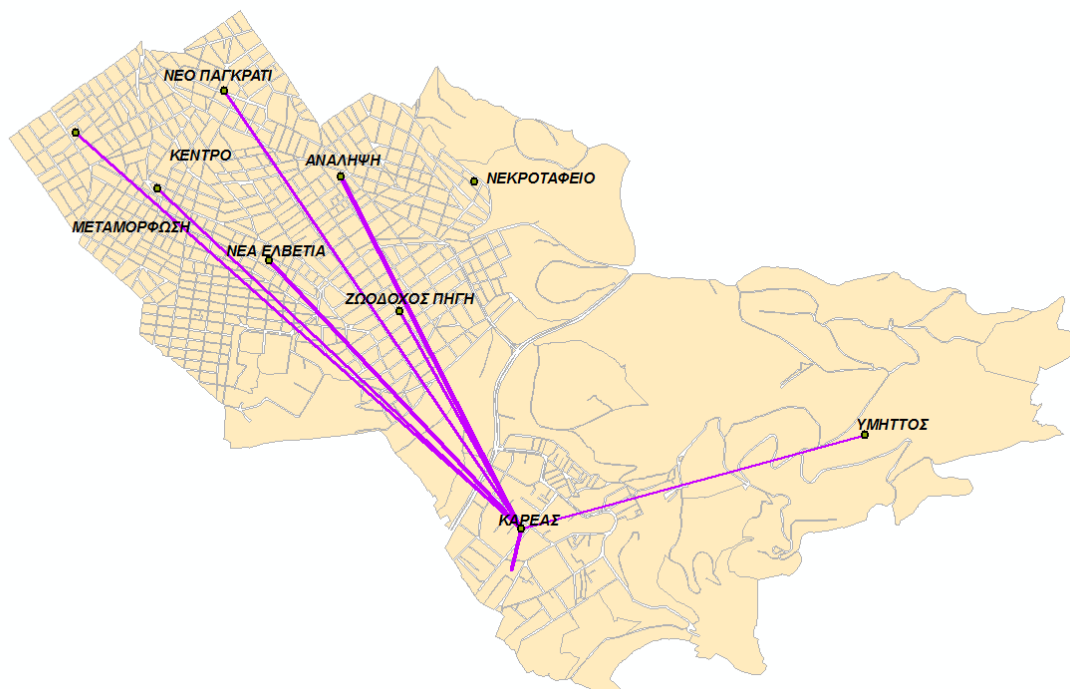
*Πηγή: ΟΑΣΑ*

Η χρήση των ιδιωτικών μέσων υπερτερεί κατά 2,3 φορές έναντι των δημόσιων, από και προς τον Καρέα, σε επίπεδο κυκλοφοριακών ζωνών του δήμου.

Στο χάρτη 4-3 παρουσιάζονται οι ενδοδημοτικές μετακινήσεις με αφετηρία τον Καρέα, όπου όσο περισσότερες είναι οι μετακινήσεις τόσο μεγαλύτερο είναι το πάχος της αντίστοιχης γραμμής.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνας.



Χάρτης 4-3: Η Κινητικότητα Εντός του Δήμου με Αφετηρία τον Καρέα.  
Πηγή: ΟΑΣΑ

### 4.5.2 Ζωοδόχος Πηγή

Οι μετακινήσεις που γίνονται μέσα στη Ζωοδόχο Πηγή, με ιδιωτικό ή δημόσιο μέσο, φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

	Ιδιωτικά Μέσα	Δημόσια Μέσα	Σύνολο
<b>Ζωοδόχο Πηγή</b>	37	18	55

Πίνακας 4-22: Οι Μετακινήσεις Μέσα στη Γειτονιά της Ζωοδόχου Πηγής.  
Πηγή: ΟΑΣΑ

Όπως και στην περιοχή του Καρέα, έτσι και στη Ζωοδόχο Πηγή, η χρήση των ιδιωτικών μέσων είναι διπλάσια από τη χρήση δημόσιων, για μετακινήσεις μέσα στη γειτονιά. Οι συνολικές μετακινήσεις μέσα στη Ζωοδόχο Πηγή είναι 1,2 φορές περισσότερες σε σχέση με τον Καρέα. Συμπερασματικά, η περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής έχει περισσότερη ζωντάνια και κρατάει το χαρακτήρα της έννοιας γειτονιά περισσότερο από τον Καρέα.

Στον ακόλουθο πίνακα, παραθέεται ο αριθμός των μετακινήσεων από και προς τη Ζωοδόχο Πηγή, μέσα στα όρια του δήμου, με ιδιωτικά ή δημόσια μέσα.

	Ιδιωτικά Μέσα	Δημόσια Μέσα	Σύνολο
<b>Από Ζωοδόχο Πηγή</b>	259	117	376
<b>Προς Ζωοδόχο Πηγή</b>	251	114	365

Πίνακας 4-23: Οι Ενδοδημοτικές Μετακινήσεις από και προς τη Ζωοδόχο Πηγή.  
Πηγή: ΟΑΣΑ



## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Οι μετακινήσεις με χρήση ιδιωτικών μέσων είναι 2,2 φορές περισσότερες από εκείνες με δημόσια μέσα. Αναλογικά είναι περίπου ίδιες με του Καρέα. Οι συνολικές μετακινήσεις που γίνονται ανάμεσα στη Ζωοδόχο Πηγή και στις άλλες γειτονιές του δήμου είναι 1,5 φορά περισσότερες από τις αντίστοιχες του Καρέα. Είναι φανερό, λοιπόν, ότι η Ζωοδόχος Πηγή έχει μεγαλύτερη αλληλεπίδραση από τον Καρέα με τις υπόλοιπες γειτονιές του Βύρωνα. Από αυτό φαίνεται ότι ο Καρέας δεν έχει έντονους δεσμούς με το δήμο, κυρίως λόγω της θέσης του που είναι αρκετά απομακρυσμένη από τον υπόλοιπο δήμο και λόγω της λεωφόρου Αλίμου-Κατεχάκη που τον χωρίζει από τον υπόλοιπο δήμο.

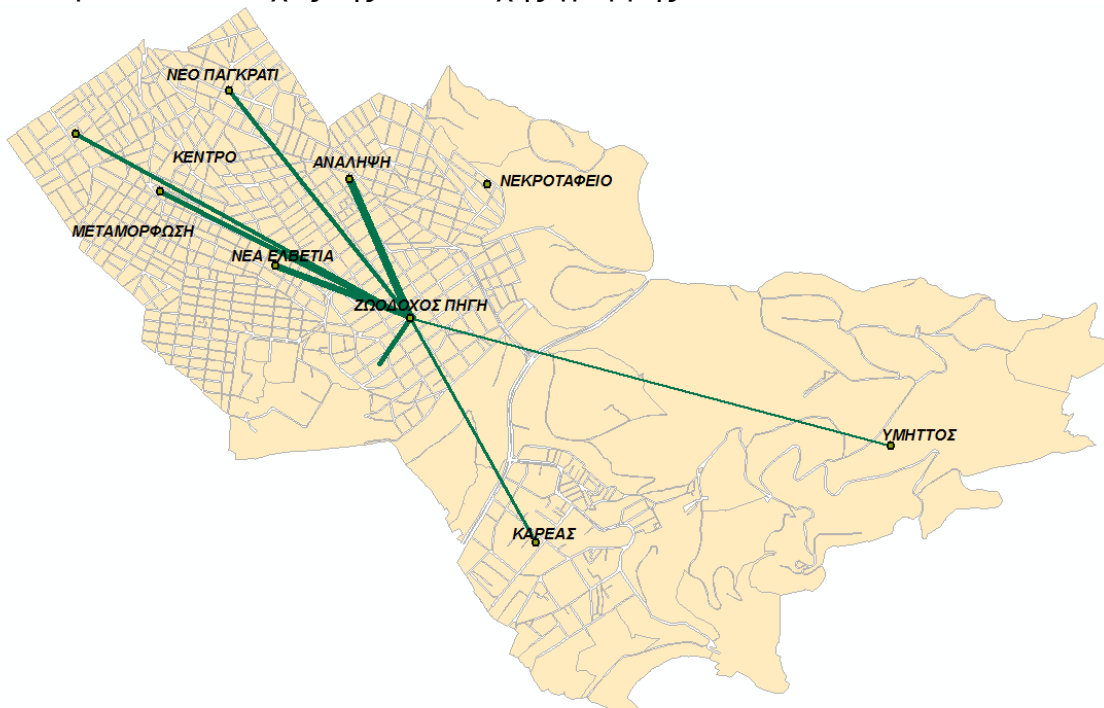
Τα ποσοστά χρήσης των ιδιωτικών και δημόσιων μέσων από και προς τη Ζωοδόχο Πηγή, σε ενδοδημοτικό επίπεδο, φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα.

	Ιδιωτικά Μέσα	Δημόσια Μέσα
Από Ζωοδόχο Πηγή	68,60%	31,40%
Προς Ζωοδόχο Πηγή	68,54%	31,46%

Πίνακας 4-24: Ποσοστά Μετακινήσεων με Ιδιωτικά ή Δημόσια Μέσα στη Ζωοδόχο Πηγή.  
Πηγή: ΟΑΣΑ

Παρατηρώντας τον παραπάνω πίνακα και συγκρίνοντας τον με τον αντίστοιχο του Καρέα, τα ποσοστά χρήσης ιδιωτικών και δημοσίων μέσων στις δύο περιοχές είναι περίπου ίδια. Φαίνεται ότι οι περιοχές συμπεριφέρονται το ίδιο σε σχέση με τη χρήση ιδιωτικών και δημοσίων μέσων, σε επίπεδο δήμου.

Στο χάρτη 4-4 παρουσιάζονται οι ενδοδημοτικές μετακινήσεις με αφετηρία τη Ζωοδόχο Πηγή, όπου όσο περισσότερες είναι οι μετακινήσεις τόσο μεγαλύτερο είναι το πάχος της αντίστοιχης γραμμής.



Χάρτης 4-4: Η Κινητικότητα Εντός του Δήμου με Αφετηρία τη Ζωοδόχο Πηγή.  
Πηγή: ΟΑΣΑ

## 5. ΕΡΕΥΝΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ

### 5.1 Σύνταξη Ερωτηματολογίων

Για να εξεταστεί κατά πόσο η γεωμετρία του χώρου και η διάχυση δραστηριοτήτων επηρεάζει τις μετακινήσεις, έγινε επιτόπια έρευνα με χρήση ερωτηματολογίων. Επιλέχθηκε να γίνουν ερωτηματολόγια σε κατοίκους των δύο περιοχών, αλλά και σε επισκέπτες και εργαζόμενους. Ο διαχωρισμός αυτός έγινε για να εξεταστεί όχι μόνο πώς επηρεάζονται οι κάτοικοι από τη γειτονιά στην οποία μένουν, αλλά και πώς επηρεάζονται οι εργαζόμενοι που οι θέσεις εργασίας τους βρίσκονται στα όρια της Ζωοδόχου Πηγής και του Καρέα, αλλά και κατά πόσο η κάθε περιοχή μελέτης προσελκύει κατοίκους άλλων περιοχών. Τα ερωτηματολόγια που συντάχθηκαν για αυτό το σκοπό παρατίθενται στο παράρτημα Ι.

Στην παρούσα έρευνα έγινε μια ποιοτική προσέγγιση της συμπεριφοράς των κατοίκων, των επισκεπτών και των εργαζομένων στον Καρέα και τη Ζωοδόχο Πηγή.

### 5.2 Διενέργεια Ερωτηματολογίων

Αναφορικά με την διενέργεια των ερωτηματολογίων των κατοίκων, επιλέχθηκε να γίνει στα σπίτια των κατοίκων των δύο περιοχών μελέτης. Αυτή η επιλογή έγινε εξαιτίας του χρόνου που χρειαζόταν για την απάντηση των ερωτήσεων αλλά και με το σκεπτικό να γίνει συζήτηση σχετικά με τις απαντήσεις ώστε να αποκτηθεί καλύτερη εικόνα της συμπεριφοράς τους.

Τόσο τα ερωτηματολόγια των επισκεπτών, όσο και των εργαζομένων επιλέχθηκαν να γίνουν σε καφετέριες και ταβέρνες που βρίσκονται στις περιοχές μελέτης. Η επιλογή αυτή έγινε ώστε να υπάρχει όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ανταπόκριση, αλλά και να εξεταστεί ποιο ποσοστό των κατοίκων πηγαίνουν σε δραστηριότητες της περιοχής τους για διασκέδαση και κατά πόσο η κάθε περιοχή μελέτης προσελκύει κατοίκους άλλων περιοχών. Συγκεκριμένα, στην περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής επιλέχθηκαν οι καφετέριες γιατί είναι περισσότερες, μεγαλύτερες και με περισσότερο κόσμο από τις αντίστοιχες του Καρέα, ενώ στην περιοχή του Καρέα επιλέχθηκαν οι ταβέρνες, λόγω του μεγάλου αριθμού τους και ότι αποτελούν κομμάτι του ιδιαίτερου χαρακτήρα της περιοχής. Επίσης, στην περίπτωση που κάποιος ήταν πελάτης των συγκεκριμένων επιχειρήσεων ήταν κάτοικος των περιοχών μελέτης συμπλήρωσε το αντίστοιχο ερωτηματολόγιο. Τέλος, υπολογίστηκε η αναλογία κατοίκων και επισκεπτών στις συγκεκριμένες επιχειρήσεις.

### 5.3 Ερωτηματολόγια Κατοίκων

Οι ερωτήσεις οι οποίες απαρτίζουν το ερωτηματολόγιο των κατοίκων αναφέρονται σε δημογραφικά χαρακτηριστικά, προσωπικά στοιχεία και χαρακτηριστικά μετακινήσεων. Τα δημογραφικά στοιχεία είναι το φύλο και η ηλικία. Τα προσωπικά στοιχεία είναι η ιδιότητα του ερωτώμενου (μαθητής, φοιτητής, εργαζόμενος, άνεργος ή συνταξιούχος), ο τόπος προηγούμενης

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

κατοικίας και ο χρόνος αλλαγής, καθώς και η κατοχή ή χρήση σε συχνή βάση ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων, αυτοκινήτου ή μοτοσυκλέτας.

Σκοπός είναι όχι μόνο να αναλυθεί ποιο ποσοστό κατέχει ή χρησιμοποιεί μηχανοκίνητα μέσα, αυτοκίνητο ή μηχανή, αλλά και πόσο εξαρτημένοι είναι από αυτά. Η εξάρτηση θα φανεί από τα μέσα που χρησιμοποιούν για τις μετακινήσεις τους.

Οι μετακινήσεις που επιλέχθηκαν να αναλυθούν είναι οι μετακινήσεις με σκοπό την εργασία, ή αντίστοιχα τις σπουδές, τα καθημερινά ψώνια, η διασκέδαση, η συνοδεία παιδιών στο σχολείο, η βόλτα για περπάτημα και οι επισκέψεις σε τρία σπίτια, φίλων ή συγγενών, για κοινωνικούς λόγους.

Για την κάθε μετακίνηση ρωτήθηκε ο προορισμός, το μέσο και ο χρόνος μετακίνησης. Στην περίπτωση που ο ερωτώμενος έβγαινε βόλτα για περπάτημα, ρωτήθηκε αν πήγαινε στο βουνό, στο πάρκο ή στη γειτονιά, καθώς και αν είχε σκύλο μαζί. Τέλος, στην περίπτωση χρήσης μηχανοκίνητων μέσων, διαχωρίστηκαν δύο περιπτώσεις, του οδηγού ή του επιβάτη.

### 5.3.1 Το δείγμα

#### ❖ *Καρέας*

Το δείγμα στην περιοχή του Καρέα αποτελείται από 50% άνδρες και 50% γυναίκες. Όσον αφορά τις ηλικίες, το 28% των ερωτώμενων είναι κάτω των 25 χρόνων, το 12% 26-35 χρόνων, το 44% 36-55 χρόνων και το 16% άνω των 56 χρόνων. Το 22% του δείγματος είναι φοιτητές, το 63% εργαζόμενοι, το 6% άνεργοι και το 9% συνταξιούχοι.

#### ❖ *Ζωοδόχος Πηγή*

Το δείγμα της περιοχής του Καρέα αποτελείται από 52% άνδρες και 48% γυναίκες. Αναφορικά με τις ηλικίες, το 33% των ερωτώμενων είναι κάτω των 25 χρόνων, το 9% 26-35 χρόνων, το 52% 36-55 χρόνων και το 6% άνω των 56 χρόνων. Το 21% του δείγματος είναι φοιτητές, το 59% εργαζόμενοι, το 12% άνεργοι και το 9% συνταξιούχοι.

#### ❖ *Καρέας – Ζωοδόχος Πηγή*

Παρατηρώντας τα δείγματα των δύο περιοχών, φαίνεται ότι είναι αρκετά ομοιογενή και μπορούν να συγκριθούν με ικανοποιητική ακρίβεια. Και τα δύο δείγματα αποτελούνται εξίσου σχεδόν και από τα δύο φύλα και καλύπτουν όλη το εύρος των ηλικιών. Το μεγαλύτερο ποσοστό είναι πρώτα των εργαζόμενων και έπειτα των φοιτητών. Αυτό το γεγονός είναι ιδιαίτερα χρήσιμο γιατί αυτή είναι η μερίδα του πληθυσμού που κάνει τις περισσότερες καθημερινές μετακινήσεις, τόσο για την εργασία όσο και για τα καθημερινά ψώνια. Έτσι, μπορεί να εξαχθεί ένα αρκετά ακριβές αποτέλεσμα για τις δύο αυτές κατηγορίες μετακινήσεων.

### 5.3.2 Τόπος προηγούμενης κατοικίας και έτος αλλαγής

Για να μπορέσει να αναλυθεί κατά πόσο ο Καρέας είναι παράδειγμα αστικής διάχυσης, έγινε η ερώτηση για το πού ήταν η προηγούμενη κατοικία των κατοίκων, στην περίπτωση που δεν ήταν ίδια, και ποιο ήταν το έτος αλλαγής. Αντίστοιχα για την περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής, να δειχθεί ότι είναι μια

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

γειτονιά με συνέχεια στο χρόνο και όχι μια καινούρια οικιστική περιοχή, όπως ο Καρέας.

### ❖ Καρέας

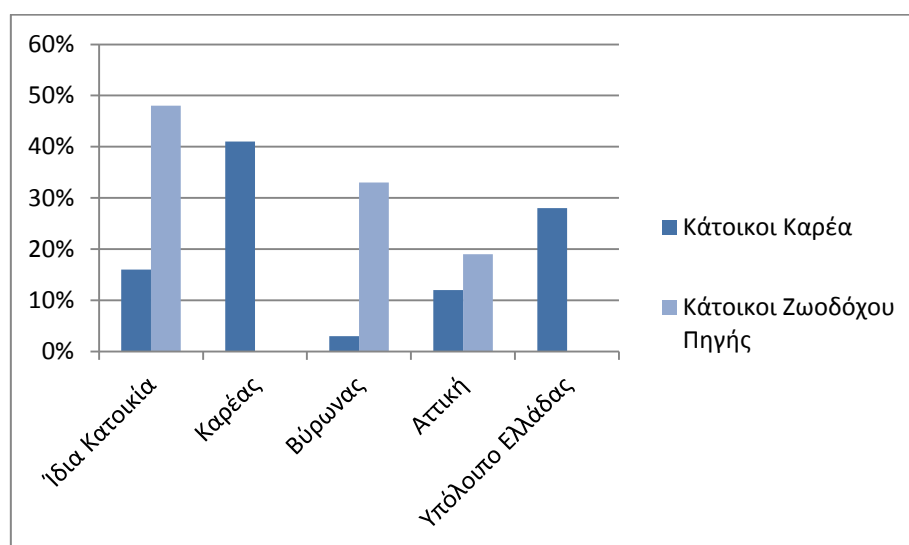
Το ποσοστό του δείγματος που η κατοικία του ήταν ίδια αποτελεί το 16%. Το 41% των κατοίκων είχε προηγούμενη κατοικία στον Καρέα, το 31% σε κάποια άλλη περιοχή της Αθήνας και το 12% στο υπόλοιπο της Ελλάδας. Από το δείγμα που άλλαξε κατοικία, δηλαδή το 84%, το 4% άλλαξε κατοικία τη δεκαετία του '70, το 4% τη δεκαετία του '80, το 74% τη δεκαετία του '90, το 11% τη δεκαετία του '00 και το 7% τη δεκαετία του '10.

### ❖ Ζωοδόχος Πηγή

Για την περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής, το ποσοστό των κατοίκων που κατοικεί στην ίδια κατοικία είναι το 48%. Το 33% είχε προηγούμενη κατοικία στο Βύρωνα, ενώ μόλις το 19% σε κάποια άλλη περιοχή της Αθήνας. Κανένας από το δείγμα δεν είχε προηγούμενη κατοικία σε περιοχή εκτός των Αθηνών. Από το δείγμα το 52% άλλαξε κατοικία και συγκεκριμένα το 6% τη δεκαετία του '80, το 47% τη δεκαετία του '90, το 41% τη δεκαετία του '00 και το 6% τη δεκαετία του '10.

### ❖ Καρέας – Ζωοδόχος Πηγή

Συγκρίνοντας, τα παραπάνω στοιχεία φαίνεται ότι στην περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής σχεδόν οι μισοί (48%) μένουν στην ίδια κατοικία, ενώ στον Καρέα ο ένας στους έξι μένουν στο ίδιο σπίτι. Αυτό είναι ένα σημάδι που μπορεί να δείξει ότι οι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής έχουν πιο έντονο δέσιμο με τη γειτονιά τους, σε αντίθεση με τους κατοίκους του Καρέα, λόγω της ιστορικής μνήμης που τους συνδέει με τον τόπο κατοικίας τους. Επίσης, αποδεικνύεται ότι ο Καρέας είναι όντως παράδειγμα αστικής διάχυσης, αφού τη δεκαετία του '90 έγιναν οι περισσότερες αλλαγές (74%) σε κατοικία. Ακόμα, φαίνεται ότι προτιμήθηκε ο Καρέας να κατοικηθεί και από εσωτερικούς μετανάστες λόγω της φυσιογνωμίας που έχει. Είναι μακριά από το κέντρο και στους πρόποδες του Υμηττού. Οι αλλαγές που έγιναν στην κατοικία φαίνονται στο ακόλουθο διάγραμμα.

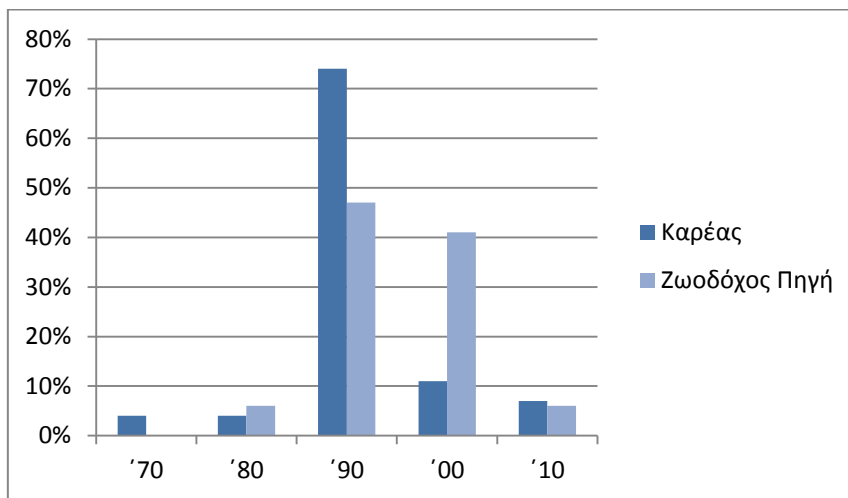


Διάγραμμα 5-1: Περιοχές Προηγούμενης Κατοικίας.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Οι δεκαετίες κατά τις οποίες έγιναν οι αλλαγές στην κατοικία παρουσιάζονται στο ακόλουθο διάγραμμα.



Διάγραμμα 5-2: Δεκαετίες Αλλαγής Κατοικίας.

### 5.3.3 Μηχανοκίνητα μέσα

Στη συγκεκριμένη παράγραφο παρουσιάζεται η κατοχή και η χρήση σε συχνή βάση ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων από τους κατοίκους των περιοχών. Σκοπός είναι να δειχθεί κατά πόσο υπάρχει διαφορά στην κατοχή και χρήση αυτοκινήτου και μοτοσυκλέτας στις δύο περιοχές.

#### ❖ Καρέας

Στην περιοχή του Καρέα, το ποσοστό των κατοίκων που κατέχουν ή χρησιμοποιούν μηχανοκίνητα μέσα ανέρχεται στο 85%. Επί του συνολικού δείγματος, το 47% έχουν στην κατοχή τους αυτοκίνητο, ενώ το 16% χρησιμοποιούν αυτοκίνητο σε συχνή βάση. Το 19% έχουν στην κατοχή τους αυτοκίνητο και μοτοσυκλέτα. Το 3% έχουν στην κατοχή τους μοτοσυκλέτα, αλλά χρησιμοποιούν αυτοκίνητο.

#### ❖ Ζωοδόχος Πηγή

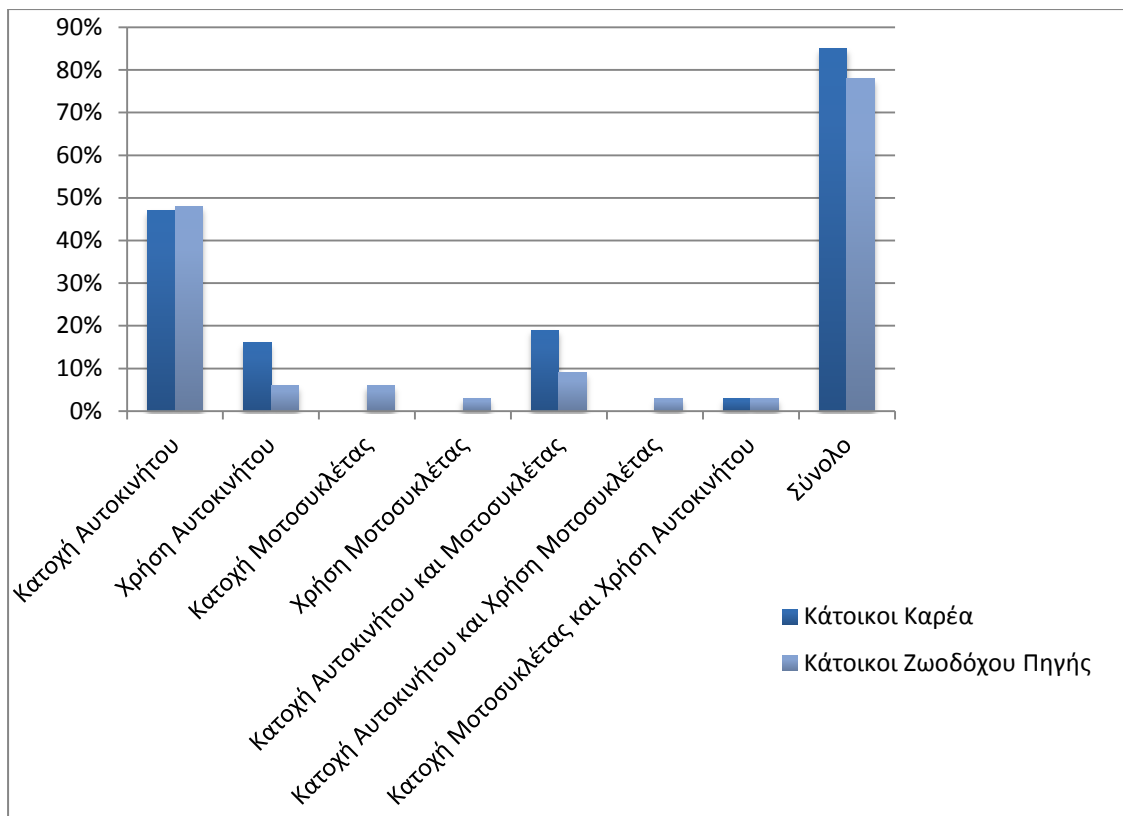
Στη Ζωοδόχο Πηγή, το ποσοστό των κατοίκων που έχουν στην κατοχή τους ή χρησιμοποιούν συχνά μηχανοκίνητα μέσα είναι 78%. Επί του συνολικού δείγματος, το 48% έχει στην κατοχή του αυτοκίνητο, ενώ χρησιμοποιεί αυτοκίνητο το 6%. Το 6% έχει στην κατοχή του μοτοσυκλέτα, ενώ το 3% χρησιμοποιεί συχνά μοτοσυκλέτα. Το 9% έχει στην κατοχή του αυτοκίνητο και μοτοσυκλέτα. Ένα 3% έχει στην κατοχή του αυτοκίνητο, αλλά χρησιμοποιεί και μοτοσυκλέτα και ένα 3% έχει στην κατοχή του μοτοσυκλέτα, αλλά χρησιμοποιεί και αυτοκίνητο.

#### ❖ Καρέας – Ζωοδόχος Πηγή

Συγκριτικά στις δύο περιοχές, η κατοχή και χρήση σε συχνή βάση ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων φαίνεται στο ακόλουθο διάγραμμα.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.



Διάγραμμα 5-3: Κατοχή και Χρήση Μηχανοκίνητων Μέσων.

Από το διάγραμμα 5-3, φαίνεται ότι οι κάτοικοι του Καρέα κατέχουν και χρησιμοποιούν μηχανοκίνητα μέσα περισσότερο από τους κατοίκους της Ζωοδόχου Πηγής κατά 7%. Όσον αφορά, όμως, την κατοχή αυτοκινήτου τα ποσοστά αυτά είναι σχεδόν ίδια για τις δύο περιοχές. Ο Καρέας έχει, επίσης, μεγαλύτερο ποσοστό στη χρήση αυτοκινήτου κατά 10% αλλά και στην κατοχή αυτοκινήτου και μοτοσυκλέτας κατά 10%. Το ποσοστό κατοχής μοτοσυκλέτας και χρήσης αυτοκινήτου είναι ίδιο και στις δύο περιοχές. Τέλος, η Ζωοδόχος Πηγή έχει μικρά ποσοστά στην κατοχή μοτοσυκλέτας, στη χρήση μοτοσυκλέτας και στην κατοχή αυτοκινήτου και χρήσης μοτοσυκλέτας, ενώ ο Καρέας έχει μηδενικά ποσοστά.

### 5.3.4 Μετακινήσεις με σκοπό την εργασία ή τις σπουδές

Στην ακόλουθη παράγραφο, θα αναλυθούν οι μετακινήσεις των κατοίκων που γίνονται με σκοπό την εργασία ή τις σπουδές, αντίστοιχα. Θα αναλυθεί ο προορισμός, το μέσο και ο χρόνος μετακίνησης. Επίσης, στην περίπτωση που η μετακίνηση γίνεται με αυτοκίνητο, θα αναφερθεί αν γίνεται πάντα με αυτό το μέσο και αν παίρνουν και άλλον μαζί και με ποια συχνότητα.

#### ❖ Καρέας Εργασία

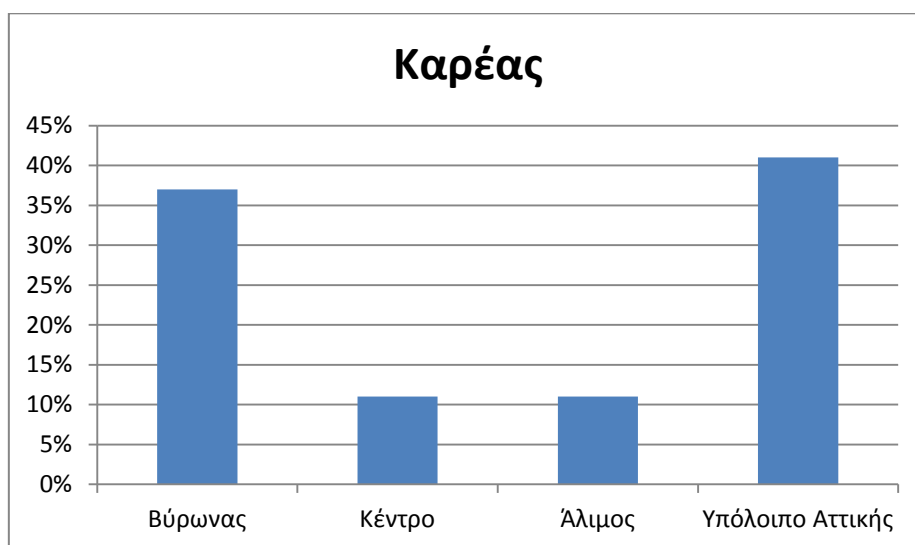
Οι περισσότεροι από τους κατοίκους του Καρέα χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα, αυτοκίνητο ή μοτοσυκλέτα, για τη μετακίνηση τους στις θέσεις εργασίας τους. Συγκεκριμένα, το 63% των εργαζομένων χρησιμοποιεί το αυτοκίνητό του, το 16% τη μοτοσυκλέτα του και το 11% το αυτοκίνητο ή τη μοτοσυκλέτα

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

του. Ένα 5% χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο σε συνδυασμό με το μέτρο για να πάει στην εργασία του. Τέλος, μόνο το 5% χρησιμοποιεί λεωφορείο. Αξίζει να σημειωθεί ότι αυτό το ποσοστό δεν έχει κάποιο μηχανοκίνητο μέσο στη διάθεσή του. Αθροιστικά, το 90% χρησιμοποιεί ιδιωτικό μέσο για τη μετακίνηση του από και προς την εργασία του. Ενώ μόλις το 10% χρησιμοποιεί δημόσια συγκοινωνία. Επίσης, όλοι οι εργαζόμενοι χρησιμοποιούν το δικό τους μέσο και κανένας ερωτώμενος δε χρησιμοποιεί ΙΧ ως συνεπιβάτης. Από τους κατοίκους που χρησιμοποιούν τη μοτοσυκλέτα για να πάνε στην εργασία τους, το 33% παίρνει κάποιον μαζί τουλάχιστον μια φορά την εβδομάδα, ποσοστό το οποίο, στο σύνολο του δείγματος, αντιστοιχεί στο 5%. Από τους κατοίκους που χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους για να μεταβούν στον τόπο εργασίας τους, το 17% παίρνει καθημερινά κάποιον μαζί. Στο σύνολο του δείγματος, αυτό το ποσοστό αντιστοιχεί στο 10%. Αξιοσημείωτο είναι ότι όσοι χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα, το 90% δηλαδή, πάντα κάνει τη διαδρομή αυτή με το συγκεκριμένο μέσο.

Όσον αφορά την περιοχή που βρίσκεται η εργασία των κατοίκων του Καρέα, του 37% αυτών είναι στο Βύρωνα, του 11% στον Άλιμο και του 11% στο Κέντρο. Το υπόλοιπο 41% των κατοίκων εργάζεται σε κάποια άλλη περιοχή της Αττικής. Τα στοιχεία αυτά φαίνονται στο ακόλουθο διάγραμμα.



Διάγραμμα 5-4: Προορισμός Μετακίνησης από Καρέα με Σκοπό την Εργασία.

Στη συνέχεια, θα εξεταστεί το μέσο που επιλέγουν οι κάτοικοι για τη μετάβασή τους στις τρεις παραπάνω περιοχές. Αρχικά, στο Βύρωνα, το 50% των εργαζομένων πηγαίνει με αυτοκίνητο, το 38% με μοτοσυκλέτα και το 12% με λεωφορείο. Ο χρόνος που χρειάζεται για να φτάσουν στην εργασία τους με αυτοκίνητο είναι περίπου 8', με μοτοσυκλέτα 5' και με λεωφορείο 30'. Αυτή η μεγάλη διαφορά χρόνου που συναντάται δικαιολογείται από την κακή δημόσια συγκοινωνία που εξυπηρετεί τον Καρέα. Άρα, ακόμα και για μια τόσο κοντινή διαδρομή το λεωφορείο δεν προτιμάται. Στο Κέντρο πηγαίνουν είτε με αυτοκίνητο είτε με συνδυασμό αυτοκινήτου και μετρό. Τέλος, στον Άλιμο πηγαίνουν αποκλειστικά με αυτοκίνητο.



### Σπουδές

Αναφορικά με τη μετάβαση των φοιτητών στο πανεπιστήμιό τους, παρατηρείται ότι χρησιμοποιούν αρκετά τη δημόσια συγκοινωνία. Αυτό συμβαίνει κυρίως γιατί είτε δεν έχουν κάποιο ιδιωτικό μέσο στην κατοχή τους είτε επειδή απλά χρησιμοποιούν κάποιο ιδιωτικό μέσο, το οποίο δεν έχουν διαθέσιμο τις ώρες που πηγαίνουν στο πανεπιστήμιο. Το 33% δε χρησιμοποιεί καθόλου αυτοκίνητο για τη διαδρομή αυτή και συνδυάζει είτε λεωφορείο με μετρό είτε λεωφορείο με πεζή μετακίνηση. Οι μισοί φοιτητές πηγαίνουν το πρωί με το αυτοκίνητο, ως συνεπιβάτες, και γυρίζουν με λεωφορείο. Βέβαια, ειδικότερα στην περίπτωση που η σχολή είναι στου Ζωγράφου, υπάρχει μεγάλη διαφορά στην ώρα που κάνουν οι φοιτητές για να μεταβούν με το λεωφορείο σε σχέση με το αυτοκίνητο. Η διαφορά αυτή είναι περίπου 80'. Αυτό συμβαίνει λόγω της κακής συνδεσιμότητας με δημόσια συγκοινωνία του Καρέα με τη γειτονική περιοχή του Ζωγράφου. Τέλος, το 17% συνδυάζουν το αυτοκίνητο με τη χρήση λεωφορείου ή πεζή μετακίνησης.

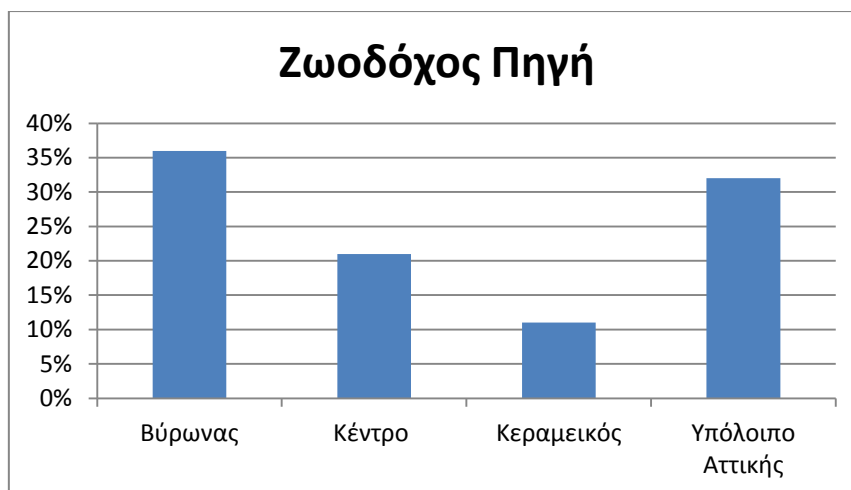
### ❖ Ζωοδόχος Πηγή Εργασία

Οι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής χρησιμοποιούν περισσότερο ιδιωτικά μέσα για τη μετακίνησή τους στην περιοχή όπου εργάζονται. Το 53% των εργαζομένων χρησιμοποιεί αυτοκίνητο και το 22% μοτοσυκλέτα. Δηλαδή, συνολικά το 75% χρησιμοποιεί ιδιωτικά μέσα για να μεταβεί στις θέσεις εργασίας του. Το υπόλοιπο 26% χρησιμοποιεί είτε δημόσια μέσα αποκλειστικά είτε συνδυασμό ιδιωτικών με δημόσιων μέσων. Συγκεκριμένα, χρησιμοποιούν λεωφορείο, αυτοκίνητο και μετρό, περπάτημα, λεωφορείο και μετρό ή αυτοκίνητο και λεωφορείο, με ποσοστό 5% σε κάθε περίπτωση. Βέβαια, είναι αξιοσημείωτο ότι όσοι χρησιμοποιούν αποκλειστικά δημόσια συγκοινωνία δεν έχουν κάποιο ιδιωτικό μέσο στην κατοχή τους. Από τους κατοίκους που χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα, το 79% το χρησιμοποιεί ως οδηγός, ενώ το 21% ως συνεπιβάτης. Επίσης, από τους εργαζόμενους που χρησιμοποιούν αυτοκίνητο το 10% παίρνει μαζί κάποιον καθημερινά. Στο σύνολο του δείγματος, το ποσοστό αυτό αντιστοιχεί μόλις στο 5%. Αξίζει να σημειωθεί ότι όσοι χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα, το 75% δηλαδή, πάντα κάνει τη διαδρομή αυτή με το συγκεκριμένο μέσο.

Οι περιοχές που μεταβαίνουν περισσότεροι κάτοικοι για την εργασία τους είναι ο Βύρωνα, το Κέντρο και ο Κεραμεικός. Στο Βύρωνα είναι η εργασία του 36% των κατοίκων, στο Κέντρο του 21% και στον Κεραμεικό του 11%. Το υπόλοιπο 32% εργάζεται σε κάποια άλλη περιοχή της Αττικής. Τα ποσοστά αυτά παρουσιάζονται στο ακόλουθο διάγραμμα.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.



Διάγραμμα 5-5: Προορισμός Μετακίνησης από τη Ζωοδόχο Πηγή με Σκοπό την Εργασία.

Στη συνέχεια, θα εξεταστεί ποιο μέσο επιλέγουν οι κάτοικοι για να μεταβούν στις τρεις παραπάνω περιοχές. Στο Βύρωνα πηγαίνει με αυτοκίνητο το 67%, με μηχανή το 16,5% και με περπάτημα το 16,5%. Ο χρόνος που κάνουν οι κάτοικοι με ιδιωτικά μέσα είναι περίπου 6', ενώ με τα πόδια 10'. Παρατηρείται ότι η διαφορά χρόνου είναι πολύ μικρή. Στο Κέντρο το 50% πηγαίνει με αυτοκίνητο, το 25% με μοτοσυκλέτα και το 25% με λεωφορείο. Ο χρόνος που χρειάζεται για τη μετάβαση με ιδιωτικά μέσα είναι περίπου 18', ενώ με το λεωφορείο 30'. Η διαφορά είναι αρκετά μικρή και οφείλεται στην καλή δημόσια συγκοινωνία της Ζωοδόχου Πηγής και στα αρκετά συχνά δρομολόγια. Στον Κεραμεικό μεταβαίνουν είτε με μοτοσυκλέτα είτε με λεωφορείο και μετρό. Σε αυτή την περίπτωση η διαφορά χρόνου είναι αρκετά μεγάλη. Με μοτοσυκλέτα είναι περίπου 20', ενώ με δημόσια συγκοινωνία είναι 45', δηλαδή το διπλάσιο.

### Σπουδές

Οι μισοί από τους φοιτητές που μένουν στην περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής χρησιμοποιούν δημόσια συγκοινωνία και οι μισοί ιδιωτικά μέσα για να μεταβούν στα πανεπιστήμιά τους. Οι φοιτητές που χρησιμοποιούν δημόσια συγκοινωνία είναι αυτοί που δεν έχουν κάποιο μηχανοκίνητο μέσο στην κατοχή τους. Οι φοιτητές που χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα, χρησιμοποιούν αυτοκίνητο ή μοτοσυκλέτα με την ίδια αναλογία. Οι φοιτητές που χρησιμοποιούν δημόσια συγκοινωνία συνδυάζουν δύο λεωφορεία ή λεωφορείο με μετρό και περπάτημα. Στην περίπτωση που η σχολή βρίσκεται στην περιοχή του Ζωγράφου, η διαφορά χρόνου με χρήση δημόσιας συγκοινωνίας αντί ιδιωτικού μέσου είναι πολύ μεγάλη και αγγίζει τα 55'. Αυτό οφείλεται στην κακή συνδεσιμότητα με δημόσια συγκοινωνία του Βύρωνα με το γειτονικό Ζωγάφο.

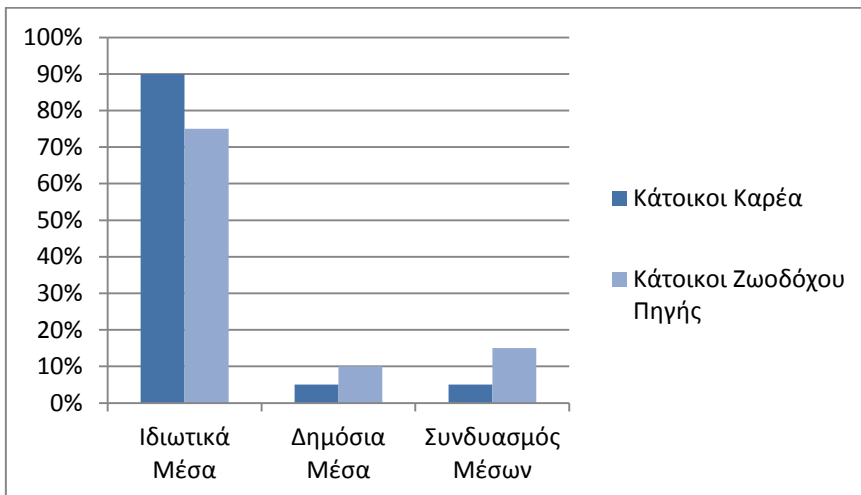
### ❖ Καρέας – Ζωοδόχος Πηγή Εργασία

Συγκρίνοντας τα μέσα που χρησιμοποιούν οι κάτοικοι των δύο περιοχών για να μεταβούν στις θέσεις εργασίας τους, υπερτερεί η χρήση ιδιωτικών μέσων έναντι των δημόσιων μέσων μεταφοράς. Συγκεκριμένα, στον Καρέα, η χρήση ιδιωτικών μέσων αγγίζει το 90%, ενώ στη Ζωοδόχο Πηγή το 75%. Παρατηρείται, δηλαδή, ότι η χρήση ιδιωτικών μέσων είναι 15% περισσότερη

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

στον Καρέα. Αυτό οφείλεται τόσο στη γεωγραφική του θέση, που είναι αποκομμένος από τον υπόλοιπο δήμο Βύρωνα εξ αιτίας της λεωφόρου Αλίμου-Κατεχάκη, αλλά και λόγω της κακής δημόσιας συγκοινωνίας με αραιά δρομολόγια, που αποθαρρύνει τους κατοίκους να την επιλέξουν. Στο ακόλουθο διάγραμμα παρουσιάζεται η χρήση ιδιωτικών μέσων, δημόσιων μέσων και ο συνδυασμός αυτών στις δύο περιοχές.



Διάγραμμα 5-6: Χρήση Ιδιωτικών Μέσων, Δημόσιων Μέσων και Συνδυασμός Αυτών Για Μετακινήσεις με Σκοπό την Εργασία.

Συγκρίνοντας τις περιοχές που μεταβαίνουν περισσότερο οι κάτοικοι για την εργασία τους, φαίνεται ότι οι πιο πολύ εργάζονται στο Βύρωνα. Μάλιστα, το ποσοστό των κατοίκων που εργάζονται στο Βύρωνα είναι περίπου ίδιο για τις δύο περιοχές. Επίσης, αρκετοί κάτοικοι μεταβαίνουν στο Κέντρο για την εργασία τους και από τις δύο περιοχές. Οι διαφορές έγκεινται στις υπόλοιπες περιοχές της Αττικής.

### Σπουδές

Σχετικά με τη μετάβαση στο πανεπιστήμιο, οι φοιτητές των δύο περιοχών έχουν παρόμοια συμπεριφορά. Χρησιμοποιούν τόσο τη δημόσια συγκοινωνία, όσο και ιδιωτικά μέσα. Αξιοσημείωτη είναι η κακή συνδεσιμότητα με δημόσια συγκοινωνία και των δύο περιοχών με το γειτονικό Ζωγράφο. Έτσι, ενώ θα μπορούσαν να χρησιμοποιούν δημόσια συγκοινωνία, όταν υπάρχει δυνατότητα χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα. Αυτό το πρόβλημα είναι πιο έντονο στον Καρέα, αφού η διαφορά χρόνου με χρήση δημόσιας συγκοινωνίας είναι 80', ενώ στη Ζωοδόχο Πηγή είναι 55'.

### 5.3.5 Μετακινήσεις με σκοπό τα καθημερινά ψώνια

Στην παράγραφο αυτή θα αναλυθεί με ποιο μέσο και σε ποια περιοχή κάνουν τα καθημερινά ψώνια τους οι κάτοικοι των δύο περιοχών.

#### ❖ Καρέας

Οι περισσότεροι κάτοικοι της περιοχής του Καρέα επιλέγουν να κάνουν τα καθημερινά ψώνια τους χρησιμοποιώντας το αυτοκίνητό τους. Το ποσοστό αυτό ανέρχεται στο 72%. Ένα 14% επιλέγουν να πάνε με τη μοτοσυκλέτα

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνας.

τους. Συνολικά, ιδιωτικά μέσα χρησιμοποιεί το 86% των κατοίκων. Τέλος, το υπόλοιπο 14% επιλέγει να κάνει τα ψώνια του με τα πόδια. Βέβαια, το ποσοστό των κατοίκων που επιλέγει να πάει με τα πόδια δεν έχει κάποιο μηχανοκίνητο μέσο στην κατοχή του.

Οι περιοχές που μεταβαίνουν πιο πολύ οι κάτοικοι για τα καθημερινά τους ψώνια είναι με αύξουσα σειρά ο Καρέας, η Ηλιούπολη, ο Βύρωνας και ο Άλιμος. Τα αντίστοιχα ποσοστά είναι 59% για τον Καρέα, 18% για την Ηλιούπολη, 14% για το Βύρωνα και 9% για τον Άλιμο.

Το ποσοστό των κατοίκων που πηγαίνει με τα πόδια για τα καθημερινά τους ψώνια χρησιμοποιεί τα μαγαζιά του Καρέα. Για όλες τις υπόλοιπες περιοχές, αλλά και για τον Καρέα χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα. Ο χρόνος που κάνουν με μηχανοκίνητα μέσα είναι περίπου 6', ενώ με τα πόδια είναι 13', περίπου το διπλάσιο.

### ❖ Ζωοδόχος Πηγή

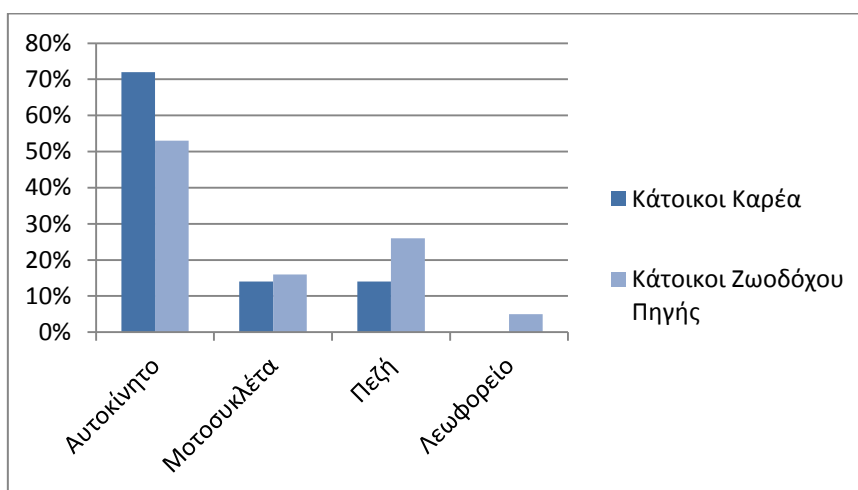
Οι περισσότεροι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο για τα καθημερινά τους ψώνια, με ποσοστό 53%. Αμέσως μετά χρησιμοποιούν το περπάτημα με ποσοστό 26%, τη μοτοσυκλέτα με 16% και το λεωφορείο με 5%. Συνολικά, δηλαδή, χρησιμοποιεί ιδιωτικά μέσα το 69% των κατοίκων και δημόσια το 31%.

Οι περιοχές στις οποίες κάνουν τα καθημερινά τους ψώνια είναι η Ζωοδόχος Πηγή και η Ηλιούπολη. Το ποσοστό που χρησιμοποιεί μαγαζιά της γειτονιάς του είναι το 95% και μόλις το 5% χρησιμοποιεί μαγαζιά της Ηλιούπολης.

Ο χρόνος που κάνουν οι κάτοικοι με μηχανοκίνητα μέσα είναι 4', ενώ με τα πόδια 13'. Παρατηρείται ότι με τα ιδιωτικά μέσα κάνουν πολύ μικρό χρόνο, ενώ ο χρόνος που κάνουν με τα πόδια είναι αρκετά μεγαλύτερος.

### ❖ Καρέας – Ζωοδόχος Πηγή

Συγκρίνοντας τη συμπεριφορά των κατοίκων των δύο περιοχών ως προς το μέσο που επιλέγουν για τα καθημερινά τους ψώνια, φαίνεται ότι οι κάτοικοι του Καρέα χρησιμοποιούν περισσότερο ιδιωτικά μέσα για τη μετακίνησή τους σε σχέση με τους κατοίκους της Ζωοδόχου Πηγής. Η διαφορά αυτή αγγίζει το 17%. Τα ποσοστά χρήσης των μέσων φαίνονται στο παρακάτω διάγραμμα.



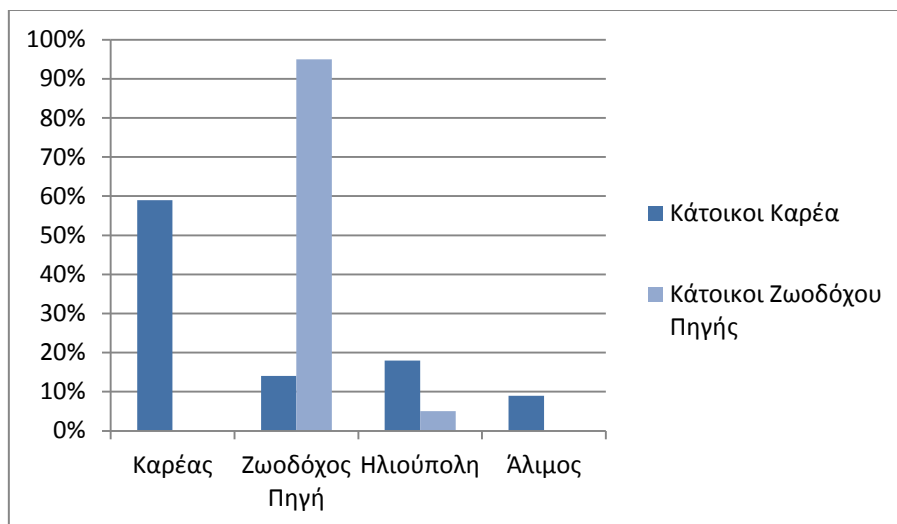
Διάγραμμα 5-7: Χρήση Μέσων Για Μετακινήσεις με Σκοπό τα Καθημερινά Ψώνια.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Από το παραπάνω διάγραμμα, παρατηρείται ότι οι κάτοικοι του Καρέα χρησιμοποιούν περισσότερο το αυτοκίνητο σε σχέση με τους κατοίκους της Ζωοδόχου Πηγής για τα καθημερινά τους ψώνια. Η χρήση μοτοσυκλέτας είναι περίπου ίδια για τις δύο περιοχές. Το ποσοστό των κατοίκων που πηγαίνουν με τα πόδια για ψώνια στη Ζωοδόχο Πηγή είναι σχεδόν διπλάσιο από το αντίστοιχο του Καρέα. Ένα μικρό ποσοστό των κατοίκων της Ζωοδόχου Πηγής χρησιμοποιεί το λεωφορείο, σε αντίθεση με του Καρέα που είναι μηδενικό.

Οι περιοχές που επισκέπτονται οι κάτοικοι των δύο περιοχών για να κάνουν τα καθημερινά τους ψώνια φαίνονται στο ακόλουθο διάγραμμα.



Διάγραμμα 5-8: Οι Περιοχές που Κάνουν οι Κάτοικοι τα Καθημερινά Ψώνια.

Από το διάγραμμα 5-8, παρατηρείται ότι οι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής προτιμούν να ψωνίζουν από τη γειτονιά τους, με ποσοστό που αγγίζει το 95%. Σε αντίθεση, οι κάτοικοι του Καρέας επιλέγουν και άλλες περιοχές πέραν της γειτονιάς τους και μόλις το 59% ψωνίζει στα όρια της γειτονιάς του.

### 5.3.6 Διασκέδαση

Σε αυτή την παράγραφο θα αναλυθεί κατά πόσο διασκεδάζουν οι κάτοικοι των δύο περιοχών. Επίσης, θα αναλυθεί ποιες είναι οι ηλικίες που διασκεδάζουν, καθώς και το μέρος και το μέσο που επιλέγουν για διασκέδαση.

#### ❖ Καρέας

Το ποσοστό των κατοίκων του Καρέα το οποίο βγαίνει για διασκέδαση αγγίζει το 59%. Ανάλογα με την ηλικία, παρατηρείται ότι όλοι οι κάτοικοι κάτω των 25 χρόνων διασκεδάζουν. Επίσης διασκεδάζει το 75% των κατοίκων με ηλικίες 26-35, το 36% με ηλικίες 36-55 και το 40% με ηλικία άνω των 56 χρόνων.

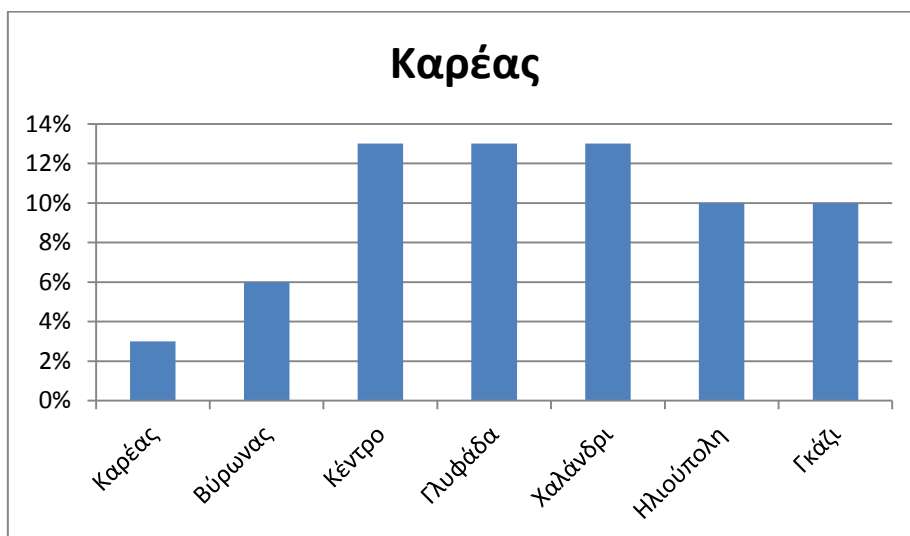
Ως προς το μέσο που προτιμούν οι κάτοικοι για τη μετάβασή τους στην περιοχή που διασκεδάζουν, το 59% επιλέγει το αυτοκίνητο, το 14% τη μοτοσυκλέτα, το 9% την πεζή μετακίνηση, το 9% το λεωφορείο σε συνδυασμό με μετρό, το 4,5% το ταξί και το 4,5% το λεωφορείο. Για μια ακόμη φορά οι

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

κάτοικοι προτιμούν ιδιωτικά μέσα για τη μετακίνησή τους με ποσοστό 77,5%. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι κάτοικοι που χρησιμοποιούν δημόσια συγκοινωνία, πεζή μετακίνηση και ταξί δεν έχουν κατοχή κάποιου ιδιωτικού μέσου. Επίσης, από εκείνους τους κατοίκους που χρησιμοποιούν ιδιωτικό μέσο για τη συγκεκριμένη μετακίνηση το 87% είναι το χρησιμοποιεί ως οδηγός και το 13% ως συνεπιβάτης.

Οι περιοχές που επισκέπτονται πιο συχνά οι κάτοικοι του Καρέα για διασκέδαση είναι η Γλυφάδα, το Χαλάνδρι και το Κέντρο με ποσοστό 13%, για κάθε μία περιοχή, ενώ ακολουθεί η Ηλιούπολη και το Γκάζι με ποσοστό 10%, για κάθε μία περιοχή. Όσον αφορά τους κατοίκους που επιλέγουν τον Καρέα και το Βύρωνα για τη διασκέδασή τους, είναι πολύ λίγοι με ποσοστά 3% και 6%, αντιστοίχως. Αυτά τα στοιχεία παρουσιάζονται στο ακόλουθο διάγραμμα.



Διάγραμμα 5-9: Οι Περιοχές που Μεταβαίνουν Περισσότερο οι Κάτοικοι του Καρέα με Σκοπό τη Διασκέδαση.

Στη συνέχεια θα εξεταστεί με ποιο μέσο επιλέγουν να πάνε στις παραπάνω περιοχές. Στη Γλυφάδα πηγαίνουν με αυτοκίνητο ή μοτοσυκλέτα με ποσοστά 75% και 25% αντίστοιχα. Επιλέγουν δηλαδή μόνο ιδιωτικά μέσα. Στο Χαλάνδρι πηγαίνουν αποκλειστικά με αυτοκίνητο. Στο Κέντρο το 50% πηγαίνει με αυτοκίνητο, το 25% με μοτοσυκλέτα και το 25% με λεωφορείο σε συνδυασμό με μετρό. Ο χρόνος με ιδιωτικά μέσα είναι περίπου 20', ενώ με δημόσια συγκοινωνία γύρω στα 40'. Παρατηρείται ότι χρειάζεται ο διπλάσιος χρόνος με χρήση δημόσιας συγκοινωνίας. Στο Γκάζι πηγαίνουν με λεωφορείο σε συνδυασμό με ταξί, με λεωφορείο και μετρό και με αυτοκίνητο, με ίδια ποσοστά στην κάθε περίπτωση. Ο χρόνος με χρήση δημόσιας συγκοινωνίας αποκλειστικά είναι 60', ενώ στις άλλες περιπτώσεις είναι ο μισός, δηλαδή 30'. Τέλος, στην Ηλιούπολη μεταβαίνουν είτε με πόδια είτε με αυτοκίνητο, με ποσοστά 33% και 77% αντίστοιχα. Ο χρόνος με αυτοκίνητο είναι περίπου 5', ενώ με πόδια 10'. Μπορεί ο χρόνος με πόδια να είναι ο διπλάσιος, αλλά είναι σχετικά μικρός και δεν αποθαρρύνει τους κατοίκους να περπατήσουν μέχρι τη συγκεκριμένη περιοχή.

Ο μέσος χρόνος που κάνει ένας κάτοικος για τη μετακίνηση του με ιδιωτικό μέσο είναι 18', ενώ με δημόσια συγκοινωνία είναι 42' και με πεζή μετακίνηση 7,5'. Στην περίπτωση που η μετακίνηση γίνεται περπατώντας έχει σαν προορισμό τον Καρέα ή την Ηλιούπολη, η οποία είναι γειτονική.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

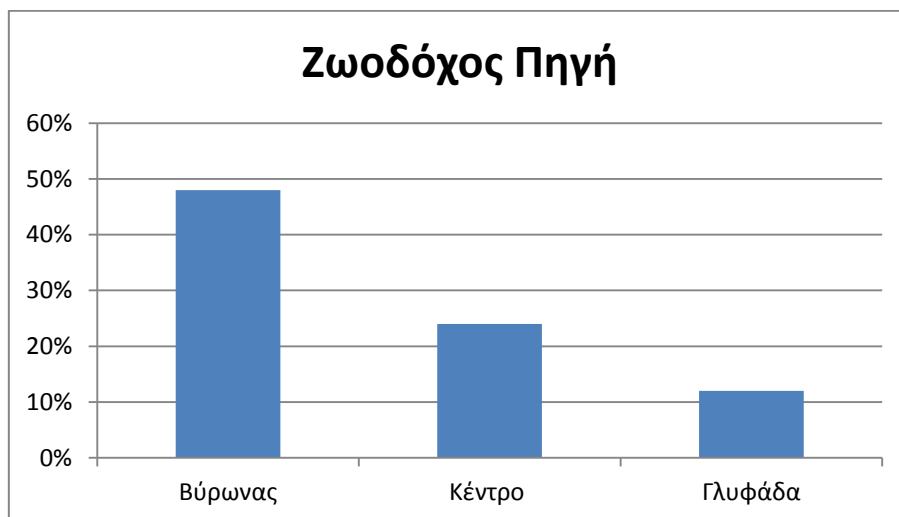
Παρατηρώντας τους χρόνους που κάνουν οι κάτοικοι για τις μετακινήσεις τους, ο χρόνος με δημόσια συγκοινωνία είναι παραπάνω από διπλάσιος. Αυτή η διαφορά είναι πολύ μικρότερη στην περίπτωση που ο προορισμός είναι το Κέντρο και αγγίζει περίπου τα 10'.

### ❖ Ζωοδόχος Πηγή

Το ποσοστό των κατοίκων της Ζωοδόχου Πηγής που βγαίνει για διασκέδαση ανέρχεται στο 76%. Παρατηρώντας τις ηλικίες, όλοι οι κάτοικοι κάτω των 35 βγαίνουν για διασκέδαση. Επίσης διασκεδάζει το 59% των ηλικιών 36-55 χρόνων και το 50% των άνω των 56 χρόνων.

Στη συνέχεια θα εξεταστεί ποιο μέσο χρησιμοποιούν για να βγουν για διασκέδαση. Το 43% των κατοίκων επιλέγει το αυτοκίνητο, το 23% την πεζή μετακίνηση, το 15% τη μοτοσυκλέτα, το 15% το λεωφορείο και το 4% συνδυάζει το λεωφορείο με το μετρό. Το συνολικό ποσοστό που χρησιμοποιεί ιδιωτικά μέσα ανέρχεται στο 58%. Από τους κατοίκους που χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα, το 87% τα χρησιμοποιεί ως οδηγός και το 13% ως συνεπιβάτης. Είναι αξιοσημείωτο ότι ακόμα και οι κάτοικοι που έχουν ιδιωτικό μέσο στη διάθεση τους επιλέγουν να χρησιμοποιήσουν δημόσια συγκοινωνία και μάλιστα με αναλογία 50-50. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι η δημόσια συγκοινωνία της περιοχής είναι πολύ καλή και το τρόλεϊ που την εξυπηρετεί λειτουργεί όλο το εικοσιτετράωρο.

Οι περιοχές που μεταβαίνουν πιο πολύ οι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής με σκοπό τη διασκέδαση είναι ο Βύρωνας με ποσοστό 48%, το Κέντρο με ποσοστό 24% και η Γλυφάδα με ποσοστό 12%. Φαίνεται, δηλαδή, ότι σχεδόν οι μισοί επιλέγουν τη γειτονιά τους για να διασκεδάσουν. Αυτό, όμως, δικαιολογείται από την ύπαρξη αρκετών μαγαζιών που μπορούν να πάνε οι κάτοικοι της περιοχής. Οι περιοχές αυτές φαίνονται στο ακόλουθο διάγραμμα.



Διάγραμμα 5-10: Οι Περιοχές που Μεταβαίνουν Περισσότερο οι Κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής με Σκοπό τη Διασκέδαση.

Σε κάθε μία από τις παραπάνω περιοχές θα εξεταστεί ποιο μέσο χρησιμοποιούν οι κάτοικοι για τη μετάβασή τους. Στο Βύρωνα πηγαίνουν κυρίως με περπατώντας, με ποσοστό 46%, με αυτοκίνητο, με ποσοστό 31%, με μοτοσυκλέτα, με ποσοστό 15% και με λεωφορείο, με ποσοστό 8%. Ο χρόνος που κάνουν οι κάτοικοι με τα πόδια είναι περίπου 6', ενώ με ιδιωτικά



## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

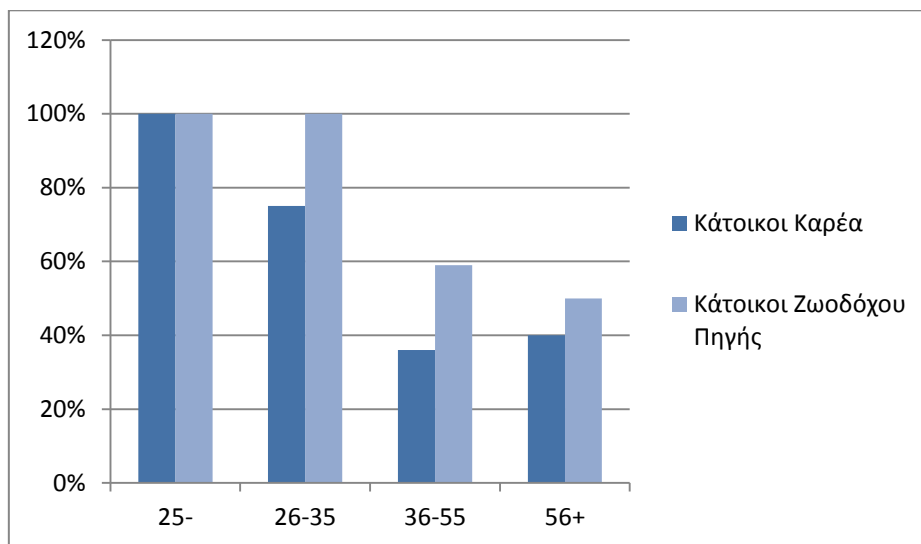
Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

μέσα είναι 4'. Παρατηρείται, δηλαδή, ότι η διαφορά στο χρόνο είναι αμελητέα. Στο Κέντρο μεταβαίνουν κυρίως με λεωφορείο, με ποσοστό 49%, με λεωφορείο και μετρό, με ποσοστό 17%, με αυτοκίνητο, με ποσοστό 17% και με μοτοσυκλέτα, με ποσοστό 17%. Ο χρόνος που κάνουν οι κάτοικοι με δημόσια συγκοινωνία είναι περίπου 22', ενώ με ιδιωτικά μέσα είναι 15'. Παρατηρείται, πάλι, ότι η διαφορά στο χρόνο ανάμεσα στα ιδιωτικά και στα δημόσια μέσα είναι αμελητέα. Τέλος, στη Γλυφάδα μεταβαίνουν αποκλειστικά με αυτοκίνητο.

Ο μέσος χρόνος που κάνει ένας κάτοικος της περιοχής για αυτή τη μετακίνηση είναι περίπου 4' με ιδιωτικό μέσο και 10' με δημόσια συγκοινωνία ή πόδια. Αυτό το γεγονός οφείλεται κυρίως στο ότι επιλέγουν να μείνουν στην περιοχή τους για να διασκεδάσουν ή κατά ένα μεγάλο ποσοστό να πάνε στο Κέντρο που είναι αρκετά κοντά.

### ❖ Καρέας – Ζωοδόχος Πηγή

Εξετάζοντας τα παραπάνω στοιχεία, παρατηρείται ότι περισσότεροι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής διασκεδάζουν σε σχέση με τους κατοίκους του Καρέα. Η διαφορά αυτή αγγίζει το 17%. Στο ακόλουθο διάγραμμα φαίνεται το ποσοστό των κατοίκων της κάθε ηλικιακής ομάδας που διασκεδάζουν σε κάθε περιοχή.

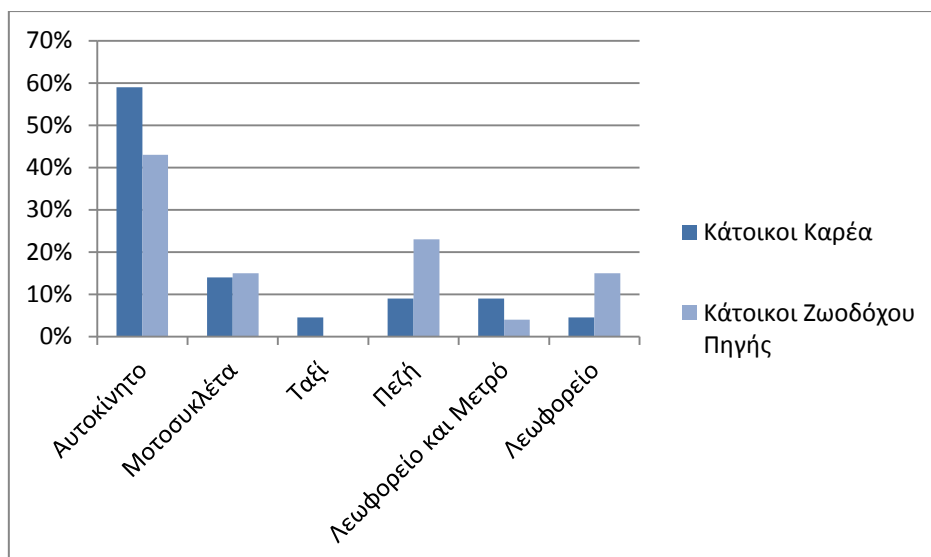


Διάγραμμα 5-11: Ποσοστά των Κατοίκων που Διασκεδάζουν Ανάλογα με την Ηλικία.

Οι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα για τη διασκέδασή τους με ποσοστό 58%, έναντι 77,5% του Καρέα. Η διαφορά αυτή είναι, δηλαδή, 19.5%. Τα μέσα που χρησιμοποιούν οι κάτοικοι των δύο περιοχών για μετακινήσεις με σκοπό τη διασκέδαση φαίνονται στο διάγραμμα 5-12.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

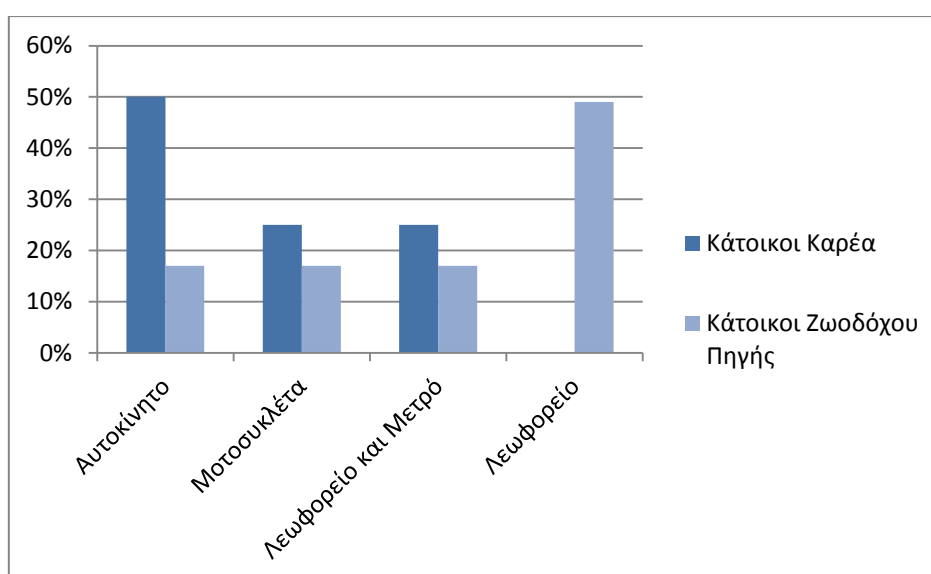
Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.



Διάγραμμα 5-12: Χρήση Μέσων με Σκοπό τη Διασκέδαση.

Από το παραπάνω διάγραμμα, φαίνεται ότι οι κάτοικοι των δύο περιοχών συμπεριφέρονται αρκετά διαφορετικά ως προς την επιλογή των μέσων που χρησιμοποιούν για τη μετακίνησή τους με σκοπό τη διασκέδαση. Οι κάτοικοι του Καρέα είναι πολύ εξαρτημένοι από το αυτοκίνητό τους, ενώ, αντιθέτως, οι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής χρησιμοποιούν σε μεγάλο ποσοστό την πεζή μετακίνηση και το λεωφορείο.

Η πιο σημαντική διαφορά που εντοπίζεται στη συμπεριφορά των κατοίκων των δύο περιοχών είναι η επιλογή της περιοχής, στην οποία διασκεδάζουν. Περίπου οι μισοί κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής διασκεδάζουν στη γειτονιά τους, ενώ οι κάτοικοι του Καρέα που διασκεδάζουν στη γειτονιά τους αντιστοιχούν μόλις στο 3%. Παρατηρείται ότι ένα μεγάλο ποσοστό και από τις δύο περιοχές διασκεδάζουν στο Κέντρο και τη Γλυφάδα. Για το Κέντρο, παρουσιάζεται στο ακόλουθο διάγραμμα ποια μέσα επιλέγουν για τη μετάβασή τους οι κάτοικοι των δύο περιοχών.



Διάγραμμα 5-13: Χρήση Μέσων με Προορισμό το Κέντρο.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Από το παραπάνω διάγραμμα, είναι εμφανής η διαφορά στη συμπεριφορά των κατοίκων των δύο περιοχών. Οι μισοί κάτοικοι του Καρέα χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους για να πάνε στο Κέντρο, ενώ οι μισοί κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής χρησιμοποιούν το λεωφορείο.

### 5.3.7 Συνοδεία παιδιών στο σχολείο

#### ❖ Καρέας

Οι κάτοικοι του Καρέα, οι οποίοι έχουν παιδιά σε σχετικά μικρή ηλικία, επιλέγουν το σχολείο των παιδιών τους να είναι στη γειτονιά τους. Οι μισοί από αυτούς πηγαίνουν τα παιδιά στο σχολείο με τα πόδια και οι άλλοι μισοί με το αυτοκίνητο. Ο χρόνος που κάνουν και στις δύο περιπτώσεις είναι περίπου ο ίδιος, γύρω στα 5', αφού η απόσταση για το σχολείο είναι σχετικά μικρή.

Είναι αξιοσημείωτο ότι όλοι οι γονείς που συνοδεύουν τα παιδιά τους στο σχολείο δε βγαίνουν για διασκέδαση. Επί του συνόλου του δείγματος, το ποσοστό αυτό είναι 12%.

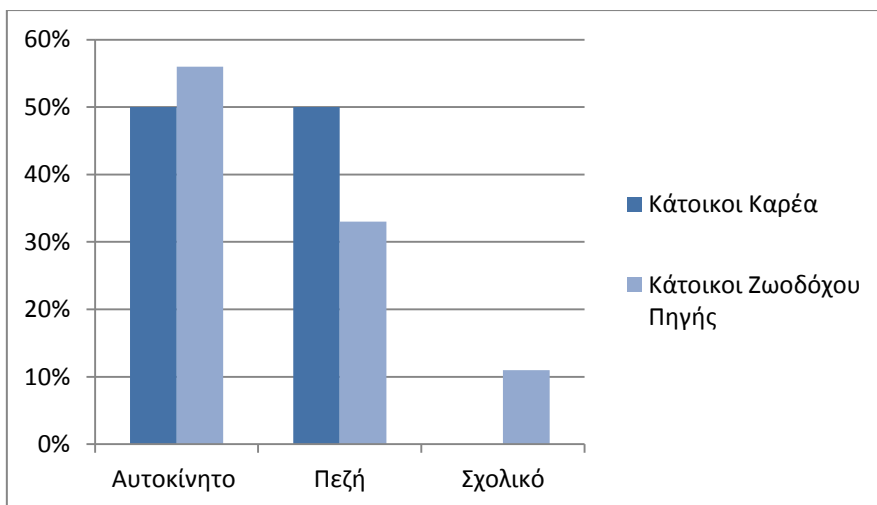
#### ❖ Ζωοδόχος Πηγή

Οι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής, που έχουν παιδιά σε σχετικά μικρή ηλικία, επιλέγουν σχολείο στη γειτονιά τους. Το 56% χρησιμοποιεί το αυτοκίνητό του για τη συνοδεία τους, το 33% το περπάτημα και το 11% τη χρήση σχολικού. Βέβαια, είτε με χρήση μηχανοκίνητου μέσου είτε με τα πόδια, ο χρόνος είναι περίπου ο ίδιος, περίπου 4', αφού η απόσταση του σχολείου από το σπίτι είναι μικρή.

Οι γονείς, οι οποίοι συνοδεύουν τα παιδιά στο σχολείο, αλλά βγαίνουν για διασκέδαση αποτελούν το 67%, έναντι του 33%, που δε διασκεδάζουν. Επί τους συνολικού δείγματος, το ποσοστό των γονιών που συνοδεύουν τα παιδιά στο σχολείο, αλλά δε διασκεδάζουν αγγίζει το 9%.

#### ❖ Καρέας – Ζωοδόχος Πηγή

Συγκρίνοντας τα στοιχεία των δύο περιοχών, παρατηρείται ότι οι κάτοικοι και των δύο περιοχών επιλέγουν σχολείο στην περιοχή τους. Όσον αφορά το μέσο που επιλέγουν για αυτή τη μετακίνηση, τα συγκριτικά στοιχεία φαίνονται στο ακόλουθο διάγραμμα.



Διάγραμμα 5-14: Χρήση Μέσων Για τη Συνοδεία Παιδιών στο Σχολείο.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

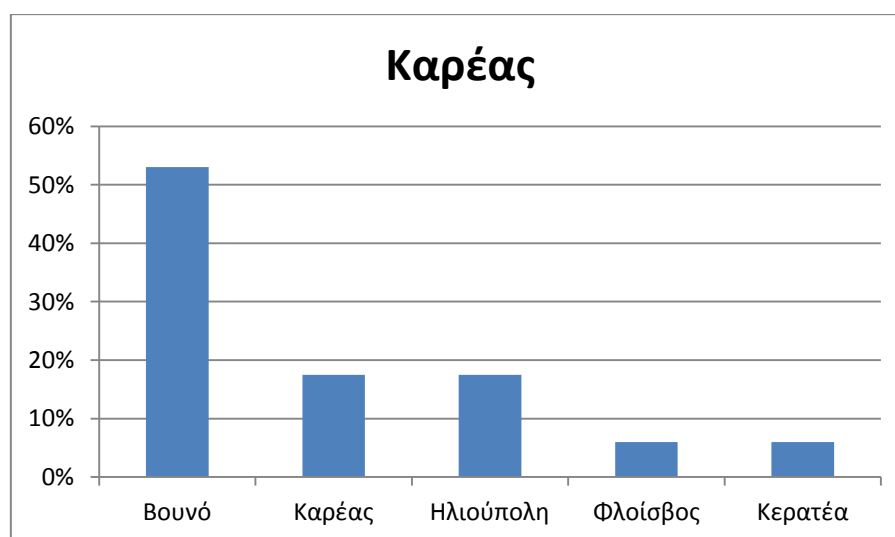
Από το παραπάνω διάγραμμα, φαίνεται ότι περίπου οι μισοί γονείς και των δύο περιοχών συνοδεύουν τα παιδιά τους στο σχολείο με το αυτοκίνητο. Οι κάτοικοι του Καρέα συνοδεύουν περισσότερο τα παιδιά περπατώντας από τους κατοίκους της Ζωοδόχου Πηγής. Τέλος, οι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής επιλέγουν σε ένα μικρό ποσοστό το σχολικό, σε αντίθεση με του Καρέα, οι οποίοι δεν το επιλέγουν.

### 5.3.8 Βόλτα για περπάτημα

Σε αυτή την παράγραφο, θα αναλυθεί κατά πόσο οι κάτοικοι των δύο περιοχών πηγαίνουν βόλτα για περπάτημα. Επίσης, θα αναλυθεί σε ποια περιοχή πηγαίνουν, αν πηγαίνουν στο βουνό, στον Υμηττό, σε κάποιο πάρκο ή στη γειτονιά. Ρωτήθηκε, ακόμα, αν πηγαίνουν βόλτα με το σκύλο τους ή όχι, πόσο χρόνο περπατάνε και με ποιο μέσο πηγαίνουν στο μέρος όπου περπατούν.

#### ❖ Καρέας

Από το σύνολο του δείγματος, το 47% πηγαίνει βόλτα για περπάτημα. Οι περισσότεροι από τους κατοίκους που περπατάνε, με ποσοστό 53%, πηγαίνουν βόλτα στο βουνό. Ένα 17,5% πηγαίνει βόλτα στη γειτονιά του Καρέα και άλλο ένα 17,5% στη γειτονιά της γειτονικής Ηλιούπολης. Ένα 6% πηγαίνει στο Φλοίσβο και άλλο ένα 6% στην Κερατέα. Τα ποσοστά αυτά φαίνονται στο ακόλουθο διάγραμμα.



Διάγραμμα 5-15: Οι Περιοχές που Πηγαίνουν οι Κάτοικοι του Καρέα Βόλτα για Περπάτημα.

Ο χρόνος που αφιερώνουν οι κάτοικοι στη βόλτα τους για περπάτημα είναι περίπου 52'. Συγκεκριμένα, όταν πηγαίνουν στο βουνό περπατούν 62', 10' παραπάνω από το μέσο χρόνο, και όταν πηγαίνουν στη γειτονιά περπατούν 43', 10' λιγότερο από το μέσο χρόνο.

Επί το σύνολο του δείγματος, κανείς δεν πηγαίνει βόλτα για περπάτημα με σκύλο. Όλοι οι κάτοικοι βγαίνουν μόνοι τους για περπάτημα.

Το μέσο που χρησιμοποιούν περισσότερο οι κάτοικοι για να μεταβούν στην περιοχή όπου περπατούν είναι το αυτοκίνητο με ποσοστό 55%. Ακολουθεί το

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνας.

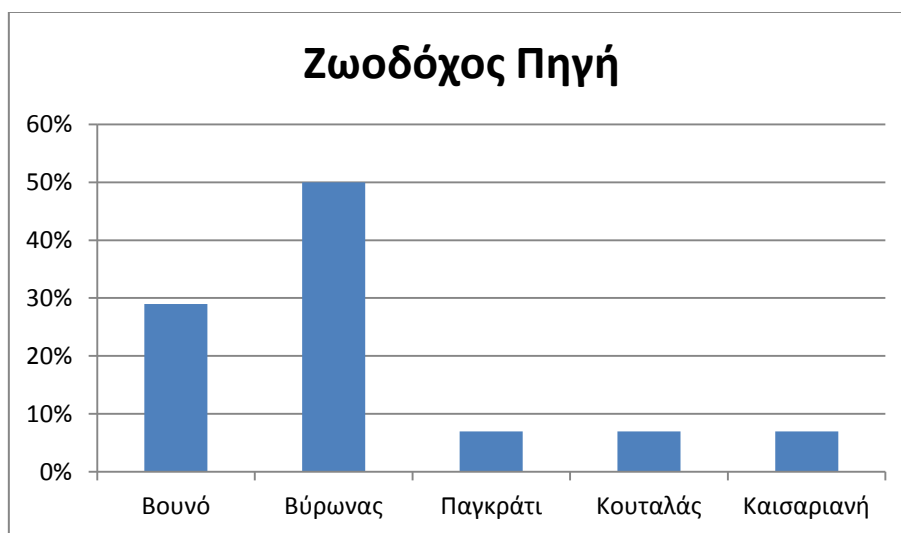
περπάτημα με 28% και, τέλος, η χρήση μοτοσυκλέτας με 17%. Συγκεκριμένα στην περίπτωση που πηγαίνουν βόλτα στο βουνό, υπερτερεί η χρήση του αυτοκινήτου, με ποσοστό 60%, και ακολουθούν το περπάτημα και η μοτοσυκλέτα με ποσοστό 20%, σε κάθε περίπτωση. Στην περίπτωση που πηγαίνουν βόλτα στη γειτονιά, υπερτερεί η χρήση του αυτοκινήτου, με ποσοστό 50%, ακολουθεί το περπάτημα, με ποσοστό 38% και η μοτοσυκλέτα, με ποσοστό 12%.

Στη συνέχεια, θα εξεταστεί ποιο είναι το ποσοστό των κατοίκων που πηγαίνει βόλτα για περπάτημα για κάθε ηλικιακή ομάδα. Το ποσοστό των κατοίκων κάτω των 25 χρόνων που πηγαίνει βόλτα για περπάτημα είναι 33%, των κατοίκων 26-35 χρόνων 50%, των κατοίκων 36-55 χρόνων 43% και των κατοίκων άνω των 56 το 80%.

Εξετάστηκε, επίσης, ποιο είναι το ποσοστό των κατοίκων που πηγαίνει βόλτα για περπάτημα, αλλά δε βγαίνει για διασκέδαση, δηλαδή, στην ουσία το περπάτημα είναι η διασκέδασή του. Το ποσοστό αυτό αγγίζει το 22%. Ακόμα, εξετάστηκε ποιο είναι το ποσοστό των κατοίκων που ούτε βγαίνει βόλτα για περπάτημα και ούτε διασκεδάει. Αυτό το ποσοστό ανέρχεται στο 19%.

### ❖ Ζωοδόχος Πηγή

Το ποσοστό των κατοίκων που μένουν στη Ζωοδόχο Πηγή και πηγαίνουν βόλτα για περπάτημα ανέρχεται στο 42%. Οι περισσότεροι από τους κατοίκους που βγαίνουν για περπάτημα επιλέγουν τη γειτονιά τους, με ποσοστό 50%. Ακολουθεί το 29% των κατοίκων που πηγαίνουν βόλτα στο βουνό. Τέλος, πηγαίνουν στο Παγκράτι, στον Κουταλά και σε πάρκο στην Καισαριανή, με ποσοστά 7% σε κάθε περίπτωση. Τα ποσοστά αυτά φαίνονται στο ακόλουθο διάγραμμα.



Διάγραμμα 5-16: Οι Περιοχές που Πηγαίνουν οι Κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής Βόλτα για Περπάτημα.

Ο χρόνος που αφιερώνουν οι κάτοικοι της περιοχής για να περπατήσουν είναι περίπου 30'. Ο χρόνος αυτός είναι ίδιος είτε περπατάνε στο βουνό είτε στη γειτονιά.

Οι περισσότεροι από τους κατοίκους πηγαίνουν βόλτα χωρίς σκύλο. Το ποσοστό που πηγαίνει βόλτα με σκύλο είναι αρκετά μεγάλο και αγγίζει το 43%.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

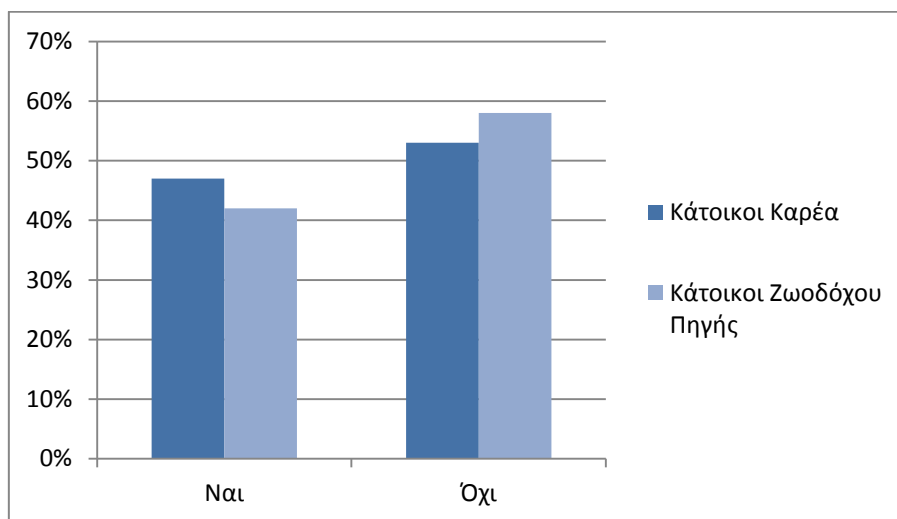
Οι περισσότεροι κάτοικοι, με ποσοστό 79%, που πηγαίνουν βόλτα για περπάτημα βγαίνουν από το σπίτι τους απευθείας με τα πόδια. Ακολουθεί η χρήση του αυτοκινήτου, με ποσοστό 14% και η μοτοσυκλέτα, με ποσοστό 7%. Συγκεκριμένα, οι κάτοικοι που πηγαίνουν βόλτα στη γειτονιά του Βύρωνα δε χρησιμοποιούν κάποιο μηχανοκίνητο μέσο, αλλά ξεκινούν απευθείας με τα πόδια από το σπίτι τους. Οι περισσότεροι που πάνε στο βουνό για περπάτημα, μεταβαίνουν εκεί περπατώντας, με ποσοστό 75%. Το υπόλοιπο 25% πηγαίνει με το αυτοκίνητο. Για τις υπόλοιπες περιοχές χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους.

Εξετάστηκε, επίσης, ποιο ποσοστό των κατοίκων πηγαίνει βόλτα για κάθε ηλικιακή ομάδα. Το ποσοστό των κατοίκων κάτω των 25 χρόνων που περπατούν είναι 73%, των 26-35 χρόνων 33%, των 36-55 χρόνων 29% και κανείς άνω των 56 χρόνων.

Στην περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής δεν υπάρχει κάποιος κάτοικος που να αντικαθιστά τη διασκέδαση του με τη βόλτα για περπάτημα. Όσοι περπατάνε βγαίνουν και για διασκέδαση. Το ποσοστό των κατοίκων που ούτε πηγαίνει βόλτα για περπάτημα ούτε διασκεδάζει ανέρχεται στο 24%.

### ❖ Καρέας – Ζωοδόχος Πηγή

Τα ποσοστά των κατοίκων κάθε περιοχής που πηγαίνουν βόλτα για περπάτημα και αυτών που δεν πηγαίνουν φαίνονται στο παρακάτω διάγραμμα.



Διάγραμμα 5-17: Ποσοστά Κατοίκων που Πηγαίνουν ή Όχι Βόλτα για Περπάτημα Για τις Δύο Περιοχές.

Από το παραπάνω διάγραμμα φαίνεται ότι σχεδόν οι μισοί κάτοικοι και των δύο περιοχών βγαίνουν βόλτα για περπάτημα. Περισσότεροι είναι οι κάτοικοι του Καρέα, οι οποίοι περπατάνε, σε σχέση με της Ζωοδόχου Πηγής. Αυτή η διαφορά είναι 5%.

Επίσης, παρατηρείται διαφορά ως προς το μέρος που επιλέγουν να περπατήσουν. Οι κάτοικοι του Καρέα επιλέγουν πιο πολύ να περπατήσουν στο βουνό, ενώ της Ζωοδόχου Πηγής στη γειτονιά τους.

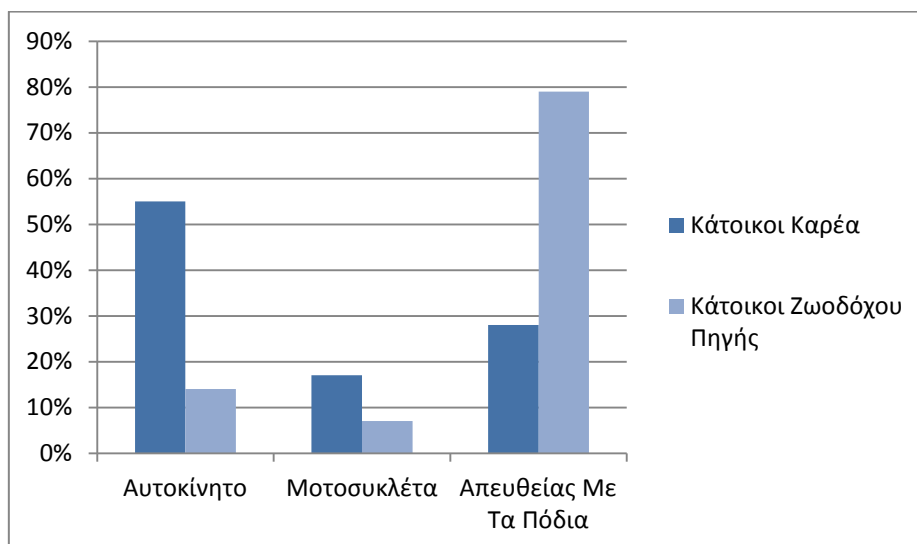
Σχετικά με το χρόνο που περπατούν, οι κάτοικοι του Καρέα περπατούν περισσότερη ώρα από τους κατοίκους της Ζωοδόχου Πηγής. Αυτή η διαφορά αγγίζει τα 22'.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Οι κάτοικοι του Καρέα βγαίνουν να περπατήσουν χωρίς σκύλο. Αντίθετα, οι περισσότεροι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής βγαίνουν να περπατήσουν χωρίς σκύλο, αλλά ένα μεγάλο ποσοστό, το 43%, βγαίνουν με το σκύλο τους.

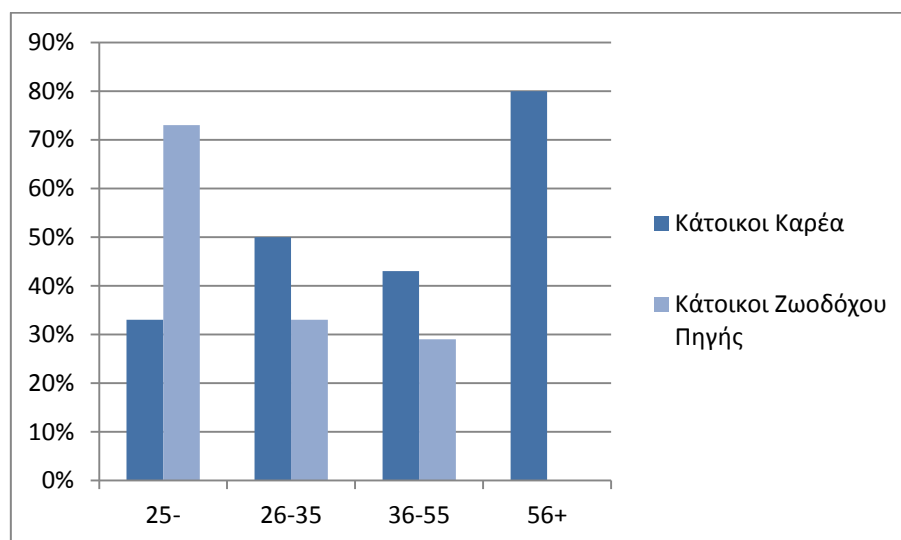
Ακόμα, παρατηρείται διαφορά ανάμεσα στις δύο περιοχές ως προς το μέσο που επιλέγουν για να μεταβούν στην περιοχή που περπατάνε. Τα μέσα που χρησιμοποιούν, καθώς και τα αντίστοιχα ποσοστά, φαίνονται στο ακόλουθο διάγραμμα.



Διάγραμμα 5-18: Χρήση Μέσων Για Μετάβαση στην Περιοχή Όπου οι Κάτοικοι Περπατούν.

Από το παραπάνω διάγραμμα, είναι εμφανές ότι οι κάτοικοι των δύο περιοχών συμπεριφέρονται διαφορετικά ως προς τα μέσα που χρησιμοποιούν για να πάνε στην περιοχή που περπατούν. Στην περίπτωση του Καρέα, υπερτερούν τα μηχανοκίνητα μέσα, με ποσοστό 72%, σε αντίθεση με τη Ζωοδόχο Πηγή, όπου το αντίστοιχο ποσοστό είναι μόλις 21%.

Για να δειχθεί ποιο ποσοστό κάθε ηλικιακής ομάδας περπατάει σε κάθε περιοχή, παραθέεται το παρακάτω διάγραμμα.



Διάγραμμα 5-19: Ποσοστά των Κατοίκων που Πηγαίνουν Βόλτα για Περπάτημα Σε Κάθε Ηλικιακή Ομάδα.

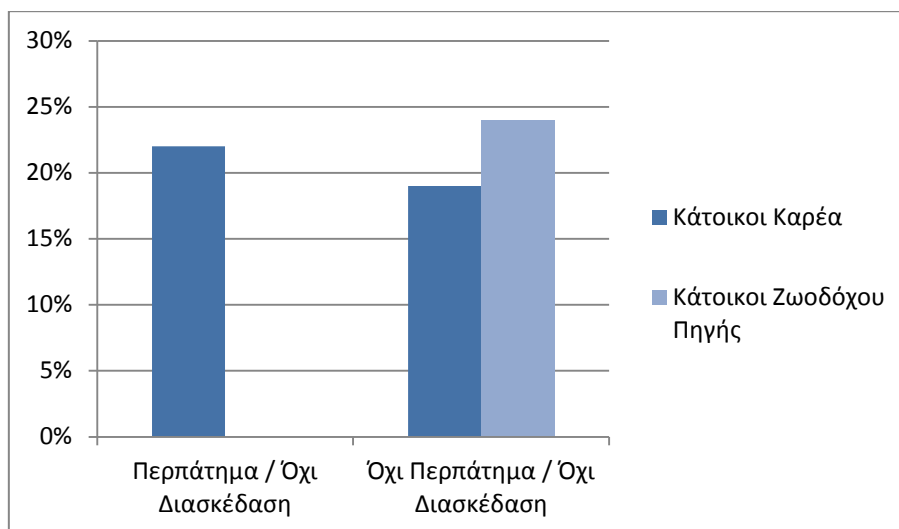


## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Από το παραπάνω διάγραμμα, φαίνεται ότι περισσότεροι κάτοικοι κάτω των 25 χρόνων που μένουν στη Ζωοδόχο Πηγή περπατούν σε σχέση με του Καρέα. Το αντίθετο συμβαίνει με τις ομάδες ηλικιών 26-35 και 36-55 χρόνων. Τέλος, φαίνεται ότι ένα πολύ μεγάλο ποσοστό των κατοίκων του Καρέα άνω των 56 χρόνων περπατούν, σε αντίθεση με της Ζωοδόχου Πηγής που δεν περπατούν.

Στο ακόλουθο διάγραμμα παρουσιάζονται τα ποσοστά των κατοίκων των δύο περιοχών που είτε αντικαθιστούν τη διασκέδαση με το περπάτημα είτε δε διασκεδάζουν και δεν περπατούν.



Διάγραμμα 5-20: Ποσοστά Κατοίκων που Περπατούν, αλλά δε Διασκεδάζουν και Ποσοστά Κατοίκων που δεν Περπατούν και δε Διασκεδάζουν.

Από το παραπάνω διάγραμμα, παρατηρείται ότι ένα μικρό ποσοστό των κατοίκων του Καρέα αντικαθιστά τη διασκέδαση με το περπάτημα, σε αντίθεση με της Ζωοδόχου Πηγής που είναι μηδενικό. Από την άλλη, παρατηρείται ότι το ποσοστό των κατοίκων που ούτε διασκεδάζουν ούτε περπατούν είναι λίγο μεγαλύτερο στην περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής.

### 5.3.9 Επισκέψεις σε σπίτια για κοινωνικούς λόγους

Στους κατοίκους των δύο περιοχών ρωτήθηκε ποια είναι τα τρία σπίτια που επισκέπτονται πιο συχνά για κοινωνικούς λόγους, είτε είναι σπίτια φίλων ή συγγενών. Ρωτήθηκε σε ποια περιοχή είναι και με ποιο μέσο πάνε εκεί. Στην περίπτωση χρήσης ιδιωτικών μέσων ρωτήθηκε, επίσης, το χρησιμοποιούν ως οδηγοί ή ως συνεπιβάτες.

#### ❖ Καρέας

Εξετάζοντας τα ερωτηματολόγια των κατοίκων του Καρέα, παρατηρήθηκε ότι ένα μεγάλο ποσοστό των κατοίκων επισκέπτονται τουλάχιστον τρία σπίτια. Υπήρχαν, όμως, και κάτοικοι που επισκέπτονται δύο ή και ένα μόνο σπίτι. Το ποσοστό που επισκέπτεται τρία σπίτια είναι 88%, δύο σπίτια 9% και ένα σπίτι 3%.

Οι περισσότεροι από τους κατοίκους επιλέγουν να χρησιμοποιήσουν το αυτοκίνητό τους για να μεταβούν εκεί, με ποσοστό 69%. Ακολουθεί το

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

περπάτημα, με ποσοστό 17%. Ένα 11% χρησιμοποιεί μοτοσυκλέτα. Τέλος, ένα 2% χρησιμοποιεί λεωφορείο και ένα 1% συνδυάζει λεωφορείο με μετρό. Συνολικά, ιδιωτικά μέσα χρησιμοποιεί το 79%, δημόσια συγκοινωνία μόλις το 3% και πεζή μετακίνηση το 18%. Από τους χρήστες ιδιωτικών μέσων, το 83% τα χρησιμοποιούν ως οδηγοί και το 17% ως συνεπιβάτες. Είναι αξιοσημείωτο ότι οι κάτοικοι που χρησιμοποιούν δημόσια συγκοινωνία δεν έχουν κάποιο μέσο στην κατοχή τους. Ένα 16% των κατοίκων που έχουν στην κατοχή τους μηχανοκίνητο μέσο κάνουν μερικές επισκέψεις με πεζή μετακίνηση. Συγκεκριμένα, το 12% επισκέπτεται ένα σπίτι με τα πόδια και το 3% κάνει όλες τις επισκέψεις περπατώντας.

Τα σπίτια που επισκέπτονται οι κάτοικοι είναι σε όλη την έκταση της Αττικής, αλλά και στη Λαμία. Οι περιοχές που βρίσκονται τα περισσότερα σπίτια είναι στον Καρέα, τον υπόλοιπο Βύρωνα και την Ηλιούπολη, με ποσοστά 15% σε κάθε περίπτωση. Επισκέπτονται, επίσης, σπίτια στον Άγιο Δημήτριο, με ποσοστό 5% και σπίτια στο Παγκράτι και στη Γλυφάδα, με ποσοστό 4%, σε κάθε περίπτωση.

Στη συνέχεια, θα εξεταστούν τα μέσα που χρησιμοποιούν για να μεταβούν στις παραπάνω περιοχές. Στον Καρέα, το 79% πηγαίνουν περπατώντας, το 14% με αυτοκίνητο και το 7% με μοτοσυκλέτα. Στο Βύρωνα, το 65% των κατοίκων πηγαίνει με αυτοκίνητο, το 21% με αυτοκίνητο ή μοτοσυκλέτα, το 7% με λεωφορείο και το 7% με πεζή μετακίνηση. Στην Ηλιούπολη, το 71% των κατοίκων πηγαίνει με το αυτοκίνητο και το 29% περπατώντας. Στον Άγιο Δημήτριο, το 60% των κατοίκων πηγαίνει με το αυτοκίνητο και το 40% με μοτοσυκλέτα. Στο Παγκράτι, όλοι πηγαίνουν με το αυτοκίνητο. Τέλος, στη Γλυφάδα, το 75% των κατοίκων πηγαίνει με το αυτοκίνητο και το 25% με μοτοσυκλέτα. Αθροιστικά, για τις πιο επισκέψιμες περιοχές, οι κάτοικοι του Καρέα χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα, με ποσοστό 69%, πεζή μετακίνηση, με ποσοστό 29% και δημόσια μέσα, με ποσοστό 2%.

### ❖ Ζωοδόχος Πηγή

Το μεγαλύτερο ποσοστό των κατοίκων της Ζωοδόχου Πηγής επισκέπτονται τουλάχιστον τρία σπίτια φίλων ή συγγενών. Το ποσοστό αυτό ανέρχεται στο 67%. Οι κάτοικοι που επισκέπτονται δύο ή ένα σπίτι αντιστοιχούν στο 12%, σε κάθε περίπτωση. Τέλος, ένα 9% δεν επισκέπτεται κανένα σπίτι. Για το ποσοστό που δεν επισκέπτεται κανένα σπίτι, το 6% δε διασκεδάζει ούτε περπατάει και το 3% περπατάει, αλλά δε βγαίνει για διασκέδαση.

Οι περισσότεροι κάτοικοι της περιοχής χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους για να επισκεφτούν σπίτια για κοινωνικούς λόγους. Το ποσοστό αυτό ανέρχεται στο 51%. Αμέσως μετά, επιλέγεται η πεζή μετακίνηση, με ποσοστό 38%. Τέλος, χρησιμοποιούν μοτοσυκλέτα, με ποσοστό 6% και λεωφορείο, με ποσοστό 5%. Συνολικά, ιδιωτικά μέσα χρησιμοποιεί το 57% και δημόσια συγκοινωνία το 5%. Από το ποσοστό που χρησιμοποιεί ιδιωτικά μέσα, το 80% τα χρησιμοποιεί ως οδηγός και το 20% ως συνεπιβάτης. Είναι αξιοσημείωτο ότι ένα 27% των κατοίκων που έχουν διαθέσιμο κάποιο μηχανοκίνητο μέσο επιλέγουν να επισκεφτούν φίλους ή συγγενείς περπατώντας ή με λεωφορείο. Συγκεκριμένα, το 24% επισκέπτεται ένα σπίτι με πεζή μετακίνηση ή λεωφορείο και το 3% όλα τα σπίτια τα επισκέπτεται περπατώντας.

Οι κάτοικοι της περιοχής κάνουν επισκέψεις σε σπίτια που βρίσκονται σε όλη την έκταση της Αττικής. Τα σπίτια που επισκέπτονται περισσότερο

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

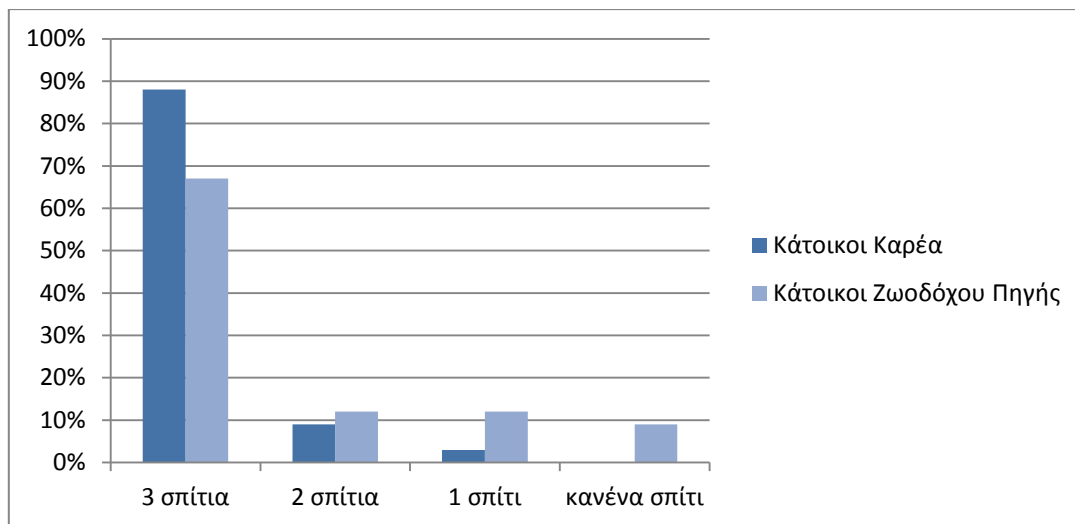
βρίσκονται στη γειτονιά τους, με ποσοστό 53%. Ένα 8% των σπιτιών βρίσκεται στην Ηλιούπολη, ένα 4% στο Αιγάλεω και ένα 4% στη Λούτσα.

Στη συνέχεια, θα εξεταστεί με ποιο μέσο πάνε οι κάτοικοι στις παραπάνω περιοχές. Στη Ζωοδόχο Πηγή, οι περισσότεροι κάτοικοι πηγαίνουν περπατώντας, με ποσοστό 61%. Ακολουθεί η χρήση του αυτοκινήτου, με ποσοστό 27%, μοτοσυκλέτας, με ποσοστό 7% και λεωφορείου, με ποσοστό 5%. Στην Ηλιούπολη, το 71% πηγαίνει περπατώντας και το υπόλοιπο 29% με λεωφορείο. Δεν χρησιμοποιείται, δηλαδή, ιδιωτικό μέσο. Στη Λούτσα και στο Αιγάλεω πηγαίνουν αποκλειστικά με το αυτοκίνητο. Αθροιστικά, αναφορικά με τις πιο επισκέψιμες περιοχές, το 56% χρησιμοποιεί την πεζή μετακίνηση, το 37% ιδιωτικά μέσα και το 7% δημόσια συγκοινωνία.

### ❖ Καρέας – Ζωοδόχος Πηγή

Στη συγκεκριμένη παράγραφο, θα γίνει σύγκριση των δύο περιοχών σχετικά με τα σπίτια που επισκέπτονται περισσότερο για κοινωνικούς λόγους. Θα γίνει σύγκριση αναφορικά με τον αριθμό των σπιτιών που επισκέπτονται, τις περιοχές που βρίσκονται αυτά καθώς και τα μέσα που χρησιμοποιούν για να μεταβούν εκεί.

Στο ακόλουθο διάγραμμα παρουσιάζεται ο αριθμός των σπιτιών που επισκέπτονται οι κάτοικοι των δύο περιοχών.



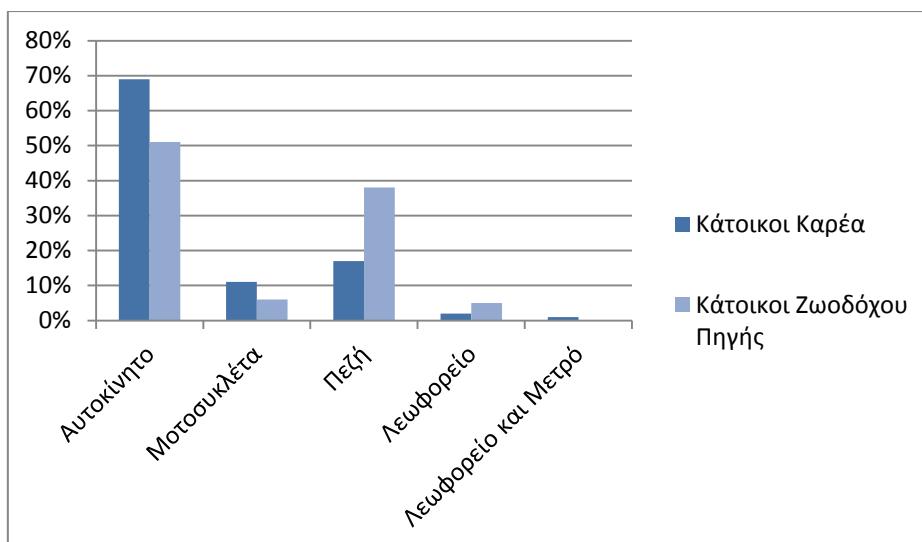
Διάγραμμα 5-21: Αριθμός Επισκέψιμων Σπιτιών.

Από το διάγραμμα 5-21, είναι φανερό ότι οι κάτοικοι του Καρέα κάνουν περισσότερες επισκέψεις σε σπίτια. Ένα πολύ μεγάλο ποσοστό επισκέπτεται τουλάχιστον τρία σπίτια φίλων ή συγγενών. Σε αντίθεση, οι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής κάνουν λιγότερες επισκέψεις. Είναι αξιοσημείωτο, ότι υπάρχει ένα ποσοστό των κατοίκων που δεν κάνουν καθόλου επισκέψεις σε σπίτια. Επίσης, το ποσοστό των κατοίκων που επισκέπτεται τουλάχιστον τρία σπίτια δεν είναι μεγάλο.

Στο επόμενο διάγραμμα, παρουσιάζονται τα μέσα που χρησιμοποιούν οι κάτοικοι για να μεταβούν στα σπίτια των φίλων ή συγγενών.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

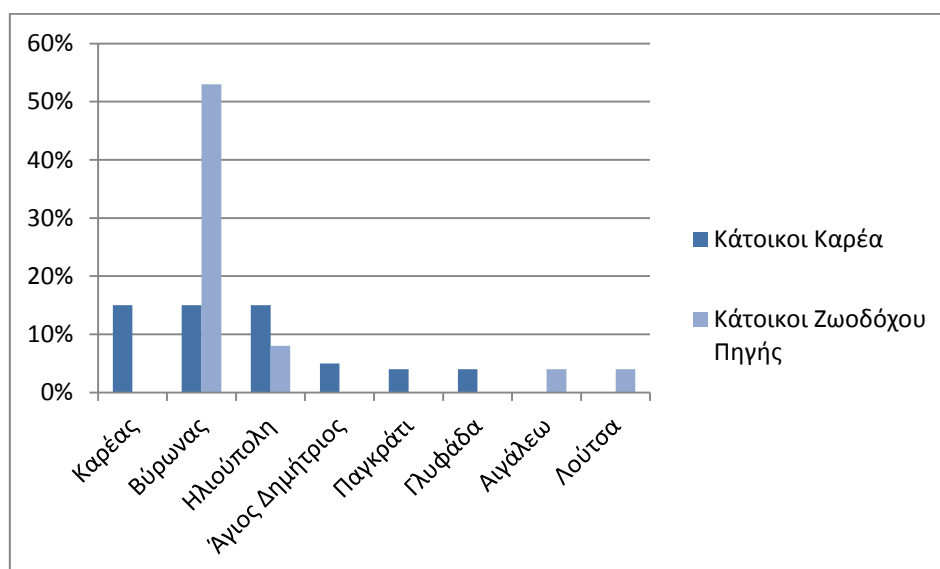
Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.



Διάγραμμα 5-22: Χρήση Μέσων Για την Επίσκεψη Φιλικών ή Συγγενικών Σπιτιών.

Από το διάγραμμα 5-22, παρατηρείται ότι οι κάτοικοι του Καρέα είναι πολύ εξαρτημένοι από το αυτοκίνητο και το χρησιμοποιούν σε πολύ μεγάλο ποσοστό. Οι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής χρησιμοποιούν σε μεγάλο ποσοστό το αυτοκίνητό τους, αλλά σε μικρότερο βαθμό από του Καρέα. Επίσης, ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό των κατοίκων της Ζωοδόχου Πηγής πηγαίνουν επισκέψεις σε σπίτια περπατώντας. Το αντίστοιχο ποσοστών των κατοίκων του Καρέα είναι αρκετά μικρότερο.

Στο ακόλουθο διάγραμμα, παρουσιάζονται οι περιοχές που βρίσκονται τα περισσότερα σπίτια που επισκέπτονται οι κάτοικοι των δύο περιοχών μελέτης.



Διάγραμμα 5-23: Οι Περιοχές που Βρίσκονται τα Περισσότερα Σπίτια Που Επισκέπτονται οι Κάτοικοι των Δύο Περιοχών.

Από το παραπάνω διάγραμμα, γίνεται εμφανές ότι οι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής έχουν πιο μεγάλο δέσιμο με την περιοχή τους σε σχέση με του Καρέα.

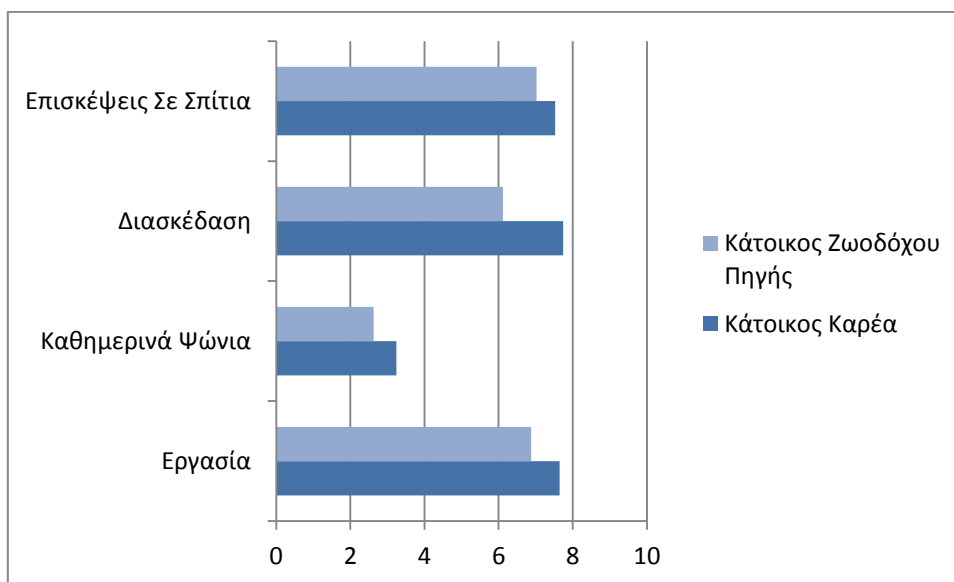
## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Τα περισσότερα, με διαφορά, σπίτια που επισκέπτονται βρίσκονται στη γειτονιά τους. Αυτό δε συμβαίνει στην περίπτωση του Καρέα, όπου ένα μικρό ποσοστό επισκέπτεται σπίτια στη γειτονιά.

### 5.3.10 Μέσο μήκος μετακίνησης

Χρησιμοποιώντας τα στοιχεία των ερωτηματολογίων σχετικά με τον προορισμό μετακίνησης και το χρόνο μετακίνησης, υπολογίστηκε το μέσο μήκος μετακίνησης για μετακινήσεις με σκοπό την εργασία, τα καθημερινά ψώνια, τη διασκέδαση και τις επισκέψεις σε φιλικά ή συγγενικά σπίτια. Για να γίνει ο υπολογισμός του μήκους μετακίνησης θεωρήθηκε ως ταχύτητα του αυτοκινήτου και της μηχανής τα 25km/h, του λεωφορείου τα 18km/h και της πεζή μετακίνησης τα 5m/s. Τα αποτελέσματα αυτά παρουσιάζονται στο ακόλουθο διάγραμμα, όπου το μέσο μήκος μετακίνησης είναι σε km.



Διάγραμμα 5-24: Μέσο Μήκος Μετακίνησης Κατοίκων Περιοχών Μελέτης.

Από το παραπάνω διάγραμμα, φαίνεται ότι οι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής διανύουν μικρότερες αποστάσεις από τους κατοίκους του Καρέα. Αυτό το γεγονός σε συνδυασμό με τη μεγαλύτερη προτίμηση των κατοίκων της Ζωοδόχου Πηγής στην πεζή μετακίνηση και στη δημόσια συγκοινωνία διαπιστώνεται ότι επιβαρύνουν λιγότερο το περιβάλλον με τις μετακινήσεις τους, σε σύγκριση με τους κατοίκους του Καρέα.

## 5.4 Ερωτηματολόγια Επισκεπτών

Το ερωτηματολόγιο των επισκεπτών απαρτίζεται από τα στοιχεία της επιχείρησης, όνομα και είδος, από τα δημογραφικά χαρακτηριστικά του ερωτώμενου, φύλο και ηλικία, καθώς και από τα χαρακτηριστικά της μετακίνησης, προέλευση, μέσο μετακίνησης, χρόνος μετακίνησης και συχνότητα επίσκεψης. Τέλος, ρωτήθηκε το κριτήριο επιλογής του εκάστοτε μαγαζιού.

### 5.4.1 Το δείγμα

#### ❖ Καρέας

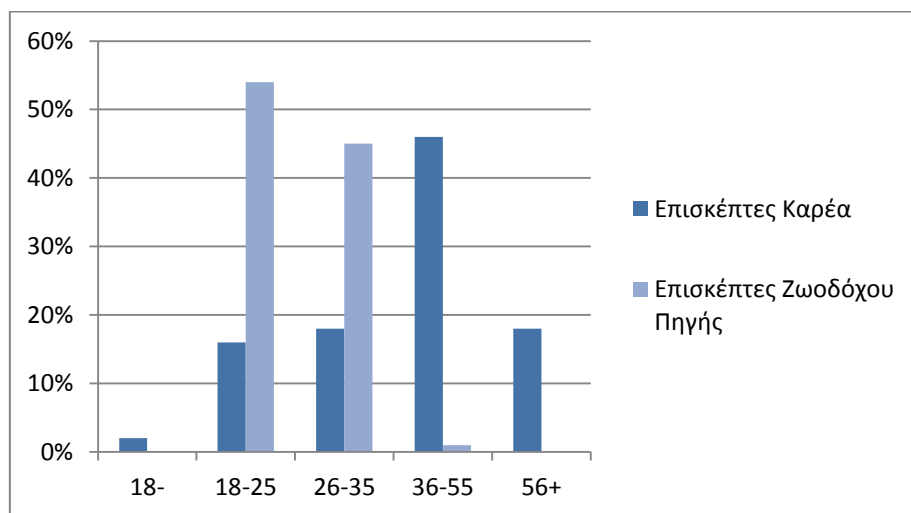
Το δείγμα των επισκεπτών για την περιοχή του Καρέα αποτελείται από 48% άνδρες και 52% γυναίκες. Αναφορικά με τις ηλικίες, το μεγαλύτερο ποσοστό είναι 36-55 χρόνων και αγγίζει το 46%. Ακολουθούν οι ηλικιακές ομάδες 26-35 χρόνων και άνω των 56 χρόνων, με ποσοστό 18% σε κάθε περίπτωση, οι 18-25 χρόνων, με ποσοστό 16% και οι κάτω των 18 χρόνων με ποσοστό 2%.

#### ❖ Ζωοδόχος Πηγή

Στην περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής, το δείγμα αποτελείται από 60% άνδρες και 40% γυναίκες. Η ηλικιακή ομάδα με το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού δείγματος είναι η 18-25 χρόνων και το οποίο ανέρχεται στο 54%. Ακολουθούν οι επισκέπτες ηλικίας 26-35 χρόνων, με ποσοστό 45%, και οι 36-55 χρόνων με 1% επί του συνολικού δείγματος.

#### ❖ Καρέας – Ζωοδόχος Πηγή

Παρατηρώντας τα δείγματα των δύο περιοχών, φαίνεται ότι παρουσιάζουν διαφορές στην κατανομή των ηλικιών. Η Ζωοδόχος Πηγή προσελκύει σχετικά πιο νέο κόσμο. Οι ηλικίες των δειγμάτων παρουσιάζονται στο ακόλουθο διάγραμμα.



Διάγραμμα 5-25: Επισκέπτες Περιοχών Μελέτης Ανά Ηλικιακή Ομάδα.

### 5.4.2 Χαρακτηριστικά μετακίνησης

Σε αυτή την ενότητα θα αναλυθούν οι ερωτήσεις που έγιναν στους επισκέπτες των δύο περιοχών μελέτης και θα συγκριθούν μεταξύ τους.

#### ❖ Καρέας

Οι περισσότεροι επισκέπτες του Καρέα είναι από την περιοχή του Βύρωνα και της Καισαριανής, με ποσοστό 20% επί του συνολικού δείγματος σε κάθε περίπτωση. Ακολουθούν οι επισκέπτες από την Ηλιούπολη, το Παγκράτι και του Ζωγράφου, με ποσοστά 14%, 11% και 9%, αντιστοίχως.

Όσον αφορά τα μέσα που επιλέγουν για τη μετάβασή τους στον Καρέα, χρησιμοποιούν αποκλειστικά ιδιωτικά μέσα. Το 89% επιλέγει το αυτοκίνητο, το

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

7% τη μοτοσυκλέτα και το 4% το ταξί. Το 36% των χρηστών αυτοκινήτου και μοτοσυκλέτας το χρησιμοποιούν ως οδηγό και το 64% ως συνεπιβάτες. Αυτό το γεγονός εξηγείται ότι μεταβαίνουν στην περιοχή κυρίως οικογένειες χρησιμοποιώντας το ίδιο μέσο.

Οι περισσότεροι από τους ερωτώμενους επισκέπτονται τις ταβέρνες της περιοχής περιστασιακά, με ποσοστό 84% και το υπόλοιπο 16% τουλάχιστον μια φορά τη βδομάδα.

Ο λόγος που επιλέγουν οι περισσότεροι κάτοικοι τις ταβέρνες του Καρέα είναι το καλό φαγητό που προσφέρουν, με ποσοστό 49%. Ακολουθεί η παρέα και η κοντινή απόσταση από το σπίτι τους, με ποσοστό 17% σε κάθε περίπτωση, το περιβάλλον, με ποσοστό 12% και το 5% τις έχει στέκι.

### ❖ Ζωοδόχος Πηγή

Οι περισσότεροι επισκέπτες της Ζωοδόχου Πηγής είναι από την περιοχή του Βύρωνα, με ποσοστό 46%, δηλαδή σχεδόν οι μισοί. Ακολουθεί η Καισαριανή και το Παγκράτι, με ποσοστά 9% και 6%, αντιστοίχως, Ένα 4% των επισκεπτών είναι από την Καλλιθέα και την Ηλιούπολη.

Οι περισσότεροι επισκέπτες μεταβαίνουν στη Ζωοδόχο Πηγή με αυτοκίνητο, με ποσοστό 43%. Ακολουθεί η πεζή μετακίνηση, με ποσοστό 25%, η χρήση μοτοσυκλέτας, με ποσοστό 24%, η χρήση δημόσιας συγκοινωνίας, με ποσοστό 5% και η χρήση ταξί, με ποσοστό 3%. Το 60% των χρηστών ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων τα χρησιμοποιεί ως οδηγός και το 40% ως συνεπιβάτες.

Το 34% των ερωτώμενων επισκέπτεται τις καφετέριες της περιοχής περιστασιακά, το 33% τουλάχιστον μια φορά τη βδομάδα και το 33% τουλάχιστον τρεις φορές τη βδομάδα.

Το 48% επισκέπτεται τις καφετέριες λόγω της παρέας, το 26% λόγω περιβάλλοντος, το 12% λόγω της κοντινής απόστασης, το 9% το έχουν στέκι και το 5% για άλλους λόγους.

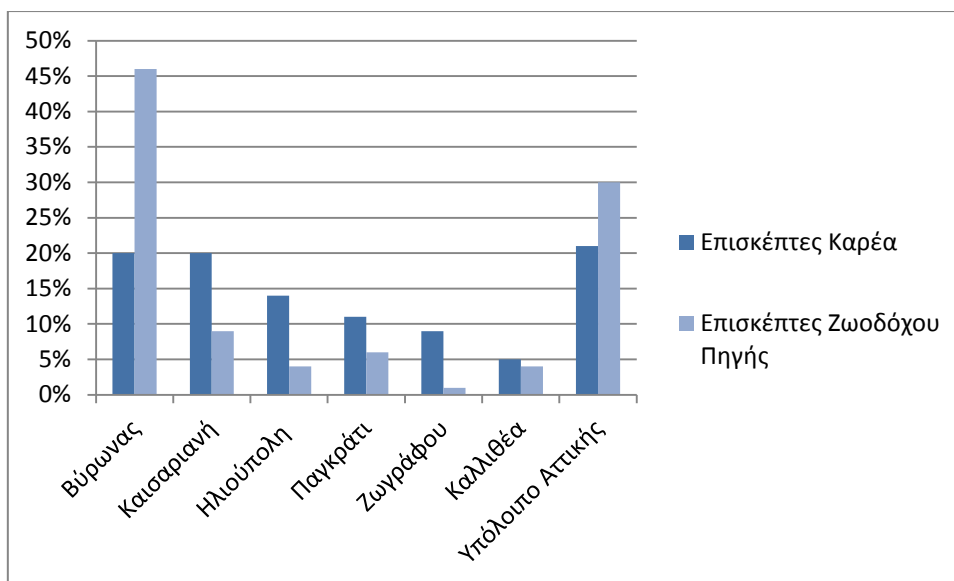
### ❖ Καρέας – Ζωοδόχος Πηγή

Στο διάγραμμα 5-26 παρουσιάζονται οι περιοχές προέλευσης των περισσότερων επισκεπτών των περιοχών μελέτης. Παρατηρείται ότι οι μισοί επισκέπτες της Ζωοδόχου Πηγής είναι από το Βύρωνα, ενώ αυτό δε συναντάται στον Καρέα. Επίσης, στη Ζωοδόχο Πηγή έρχονται από αρκετά περισσότερες περιοχές από ότι στον Καρέα.



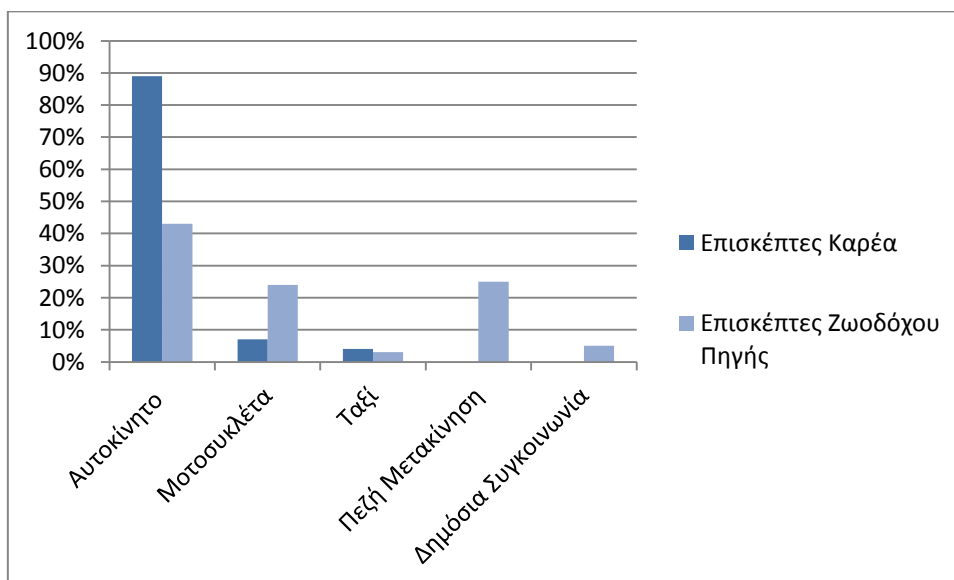
## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνας.



Διάγραμμα 5-26: Προέλευση Επισκεπτών Περιοχών Μελέτης.

Στο ακόλουθο διάγραμμα παρουσιάζονται τα μέσα που χρησιμοποιούν οι επισκέπτες για να μεταβούν στις περιοχές μελέτης.



Διάγραμμα 5-27: Μέσο Μετακίνησης Επισκεπτών Περιοχών Μελέτης.

Από το διάγραμμα 5-27, είναι φανερό ότι οι επισκέπτες των δύο περιοχών μελέτης έχουν τελείως διαφορετική συμπεριφορά ως προς τα μέσα που επιλέγουν για τη μετάβασή τους. Οι επισκέπτες του Καρέα χρησιμοποιούν μόνο ιδιωτικά μέσα και κυρίως αυτοκίνητο, ενώ οι επισκέπτες της Ζωδόχου Πηγής χρησιμοποιούν αρκετά την πεζή μετακίνηση, αλλά και τη δημόσια συγκοινωνία.

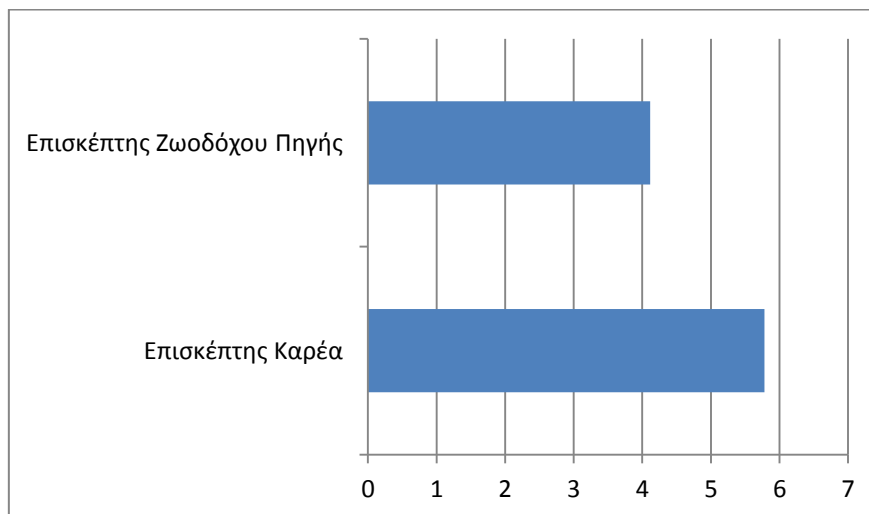
Συγκρίνοντας τη συχνότητα επίσκεψης, παρατηρείται ότι τα μαγαζιά της Ζωδόχου Πηγής έχουν μεγαλύτερη επισκεψιμότητα. Αυτό οφείλεται και στη φύση των μαγαζιών, αφού έχει πολλές καφετέριες, σε αντίθεση με τον Καρέα, ο οποίος έχει πολλές ταβέρνες, αλλά και στη γεωγραφική της θέση που δεν είναι απομακρυσμένη, όπως ο Καρέας.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

### 5.4.3 Μέσο μήκος μετακίνησης

Όπως φαίνεται και στο ακόλουθο διάγραμμα, το μέσο μήκος μετακίνησης των επισκεπτών του Καρέα είναι αρκετά μεγαλύτερο από το αντίστοιχο για τη Ζωοδόχου Πηγή. Το μήκος στο διάγραμμα είναι σε km.



Διάγραμμα 5-28: Μέσο Μήκος Μετακίνησης Επισκεπτών Περιοχής Μελέτης.

### 5.4.4 Αναλογία επισκεπτών και κατοίκων

Σε κάθε επιχείρηση που διενεργήθηκαν τα ερωτηματολόγια των επισκεπτών, σημειώθηκε πόσοι από τους πελάτες ήταν κάτοικοι και πόσοι επισκέπτες. Έτσι, υπολογίστηκαν τα ποσοστά των κατοίκων έναντι των επισκεπτών στις επιχειρήσεις αυτές. Για την περιοχή του Καρέα το ποσοστό των κατοίκων είναι 15% επί των συνολικών πελατών, ενώ για την περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής το αντίστοιχο ποσοστό είναι 19%. Παρατηρείται, δηλαδή, ότι οι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής επισκέπτονται περισσότερο τις επιχειρήσεις της γειτονιάς τους από τους κατοίκους του Καρέα, αν και η διαφορά τους είναι αρκετά μικρή.

## 5.5 Ερωτηματολόγια Εργαζομένων

Το ερωτηματολόγιο των εργαζομένων απαρτίζεται από τα στοιχεία της επιχείρησης, όνομα και είδος, από τα δημογραφικά χαρακτηριστικά του ερωτώμενου, φύλο και ηλικία, καθώς και από τα χαρακτηριστικά της μετακίνησης, προέλευση, μέσο μετακίνησης και χρόνος μετακίνησης. Τέλος, ρωτήθηκε αν πηγαίνουν σε κάποια από τα μαγαζιά της εκάστοτε περιοχής, πριν ή μετά τη δουλειά.

### 5.5.1 Το δείγμα

#### ❖ Καρέας

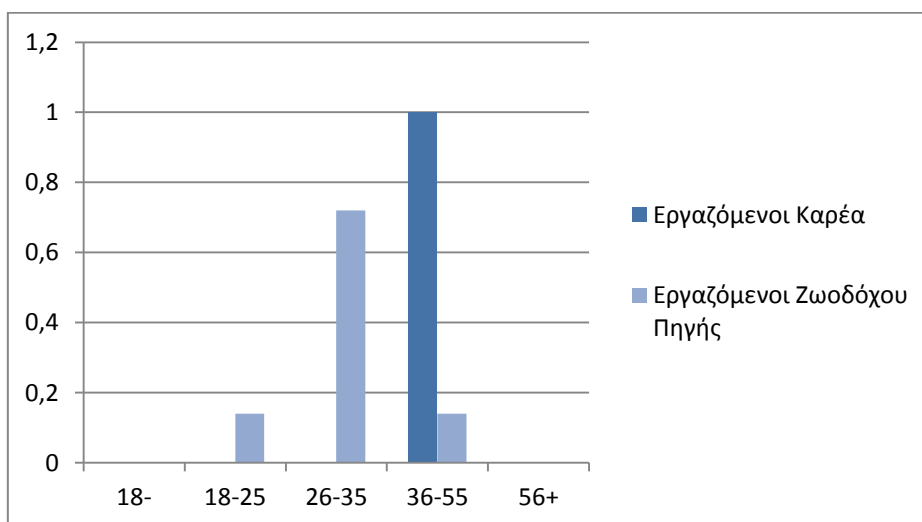
Το δείγμα των εργαζομένων της περιοχής του Καρέα αποτελείται από 65% άνδρες και 35% γυναίκες. Όλοι οι εργαζόμενοι που ρωτήθηκαν ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 36-55 χρόνων.

#### ❖ Ζωοδόχος Πηγή

Το δείγμα των εργαζομένων στη Ζωοδόχο Πηγή αποτελείται από άνδρες, σε ποσοστό 43% και γυναίκες, σε ποσοστό 57%. Οι περισσότεροι εργαζόμενοι έχουν ηλικία 26-35 χρόνων, σε ποσοστό 72%. Οι υπόλοιποι εργαζόμενοι είναι ηλικίας 18-25 χρόνων και 36-55 χρόνων, σε ποσοστό 14% σε κάθε περίπτωση.

#### ❖ Καρέας – Ζωοδόχος Πηγή

Συγκρίνοντας το δείγμα των εργαζομένων στις δύο περιοχές μελέτης είναι φανερό ότι υπάρχει μεγάλη διαφορά στις ηλικίες των εργαζομένων. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός της διαφορετικής φύσης των επιχειρήσεων, όπου έγιναν τα ερωτηματολόγια. Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η κατανομή των εργαζομένων ανάλογα με την ηλικία τους.



Διάγραμμα 5-29: Εργαζόμενοι Περιοχών Μελέτης Ανά Ηλικιακή Ομάδα.

### 5.5.2 Χαρακτηριστικά μετακίνησης

Σε αυτή την ενότητα θα αναλυθούν τα αποτελέσματα των ερωτήσεων των εργαζομένων για κάθε περιοχή μελέτης και στη συνέχεια θα συγκριθούν μεταξύ τους.

#### ❖ Καρέας

Οι περισσότεροι από τους εργαζόμενους στην περιοχή του Καρέα είναι είτε από τον ίδιο τον Καρέα είτε από την Ηλιούπολη, σε ποσοστό 30% σε κάθε περίπτωση.

Όλοι οι εργαζόμενοι μεταβαίνουν στην εργασία τους με ιδιωτικά μέσα. Το 80% των εργαζομένων χρησιμοποιεί το αυτοκίνητό του, ενώ το 20% μοτοσυκλέτα.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Οι περισσότεροι εργαζόμενοι δε χρησιμοποιούν κάποιο μαγαζί του Καρέα, πριν ή μετά τη δουλειά. Μόλις το 10% κάνει ψώνια στο super market, αλλά μόνο μερικές φορές.

### ❖ Ζωοδόχος Πηγή

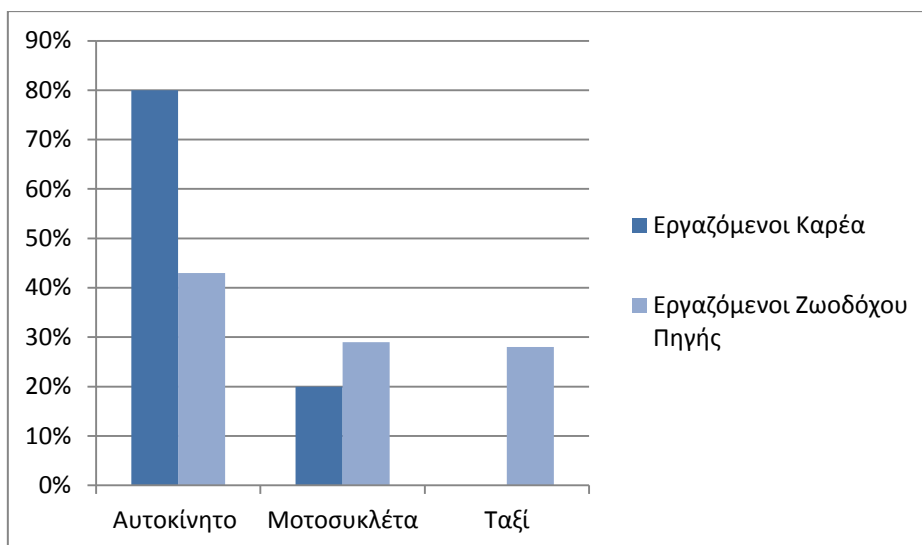
Οι περισσότεροι από τους εργαζόμενους στη Ζωοδόχο Πηγή κατοικούν στο Βύρωνα, σε ποσοστό που ανέρχεται στο 43%. Οι υπόλοιποι εργαζόμενοι κατοικούν σε άλλες περιοχές της Αττικής.

Οι εργαζόμενοι της περιοχής χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα για τη μετακίνησή τους και κυρίως μοτοσυκλέτα, σε ποσοστό 43%. Ένα 29% χρησιμοποιεί αυτοκίνητο και ένα 28% ταξί.

Οι περισσότεροι από τους εργαζόμενους δε χρησιμοποιούν μαγαζιά της περιοχής πριν ή μετά τη δουλειά. Όμως, το 28% πηγαίνει στο super market της περιοχής.

### ❖ Καρέας – Ζωοδόχος Πηγή

Οι εργαζόμενοι και των δύο περιοχών παρατηρείται ότι έχουν παρόμοια συμπεριφορά, κυρίως ως προς τα μέσα που χρησιμοποιούν, τα οποία είναι όλα ιδιωτικά. Τα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιούν οι εργαζόμενοι φαίνονται στο διάγραμμα 5-30.



Διάγραμμα 5-30: Μέσο Μετακίνησης Εργαζομένων Περιοχών Μελέτης.

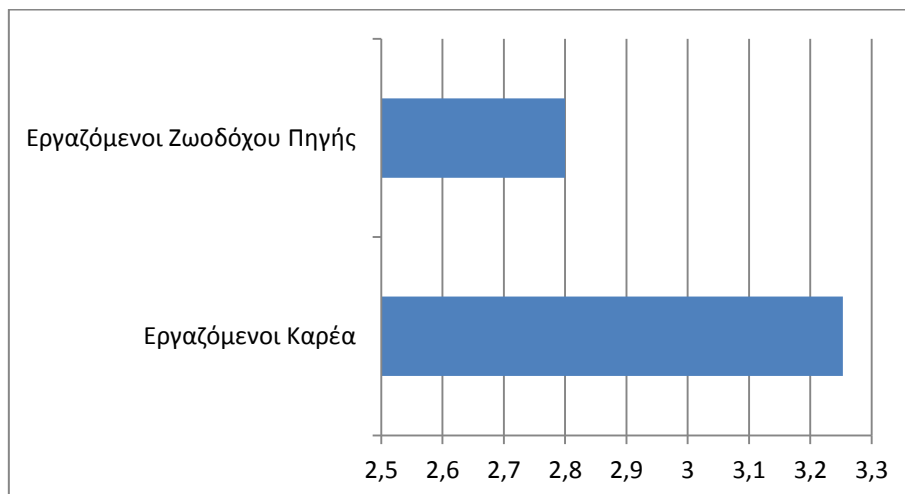
Η σημαντικότερη διαφορά έγκειται στη χρήση μαγαζιών της περιοχής. Παρατηρείται ότι οι εργαζόμενοι της Ζωοδόχου Πηγής, έστω και σε μικρό ποσοστό, χρησιμοποιούν τα μαγαζιά της. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό και για την οικονομία της περιοχής, αλλά και της ζωντανίας της.

### Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

#### 5.5.3 Μέσο μήκος μετακίνησης

Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 5-31, το μέσο μήκος μετακίνησης των εργαζομένων του Καρέα είναι μεγαλύτερο από το αντίστοιχο για τη Ζωοδόχο Πηγή. Το μήκος στο διάγραμμα είναι σε km.



Διάγραμμα 5-31: Μέσο Μήκος Μετακίνησης Εργαζομένων Περιοχής Μελέτης.

## 6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνοπτικά, τα συμπεράσματα που εξήχθησαν από τη μελέτη των περιοχών παρατίθενται ακολούθως.

- Στην περιοχή του Καρέα, οι κάτοικοι που δεν έχουν αλλάξει κατοικία αποτελούν το 16%, ενώ για την περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής το ποσοστό αυτό ανέρχεται στο 48%. Παρατηρείται, δηλαδή, ότι ο μισός σχεδόν πληθυσμός της Ζωοδόχου Πηγής έχει γεννηθεί και μεγαλώσει εκεί.
- Οι κάτοικοι του Καρέα που έχουν στην κατοχή τους ή χρησιμοποιούν σε συχνή βάση ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα αντιστοιχούν στο 85% του πληθυσμού, σε αντίθεση με της Ζωοδόχου Πηγής που αντιστοιχούν σε 78%.
- Οι κάτοικοι του Καρέα μετακινούνται από και προς την εργασία τους με ιδιωτικά μέσα σε ποσοστό 90%, ενώ κανένας δεν πηγαίνει περπατώντας. Από την άλλη, οι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής μεταβαίνουν στην εργασία τους με ιδιωτικά μέσα σε ποσοστό 75%, ενώ ένα 5% πηγαίνει περπατώντας.
- Οι κάτοικοι του Καρέα κάνουν τα καθημερινά τους ψώνια χρησιμοποιώντας ιδιωτικά μέσα σε ποσοστό 86% και περπατώντας σε ποσοστό 14%. Επίσης, οι περισσότεροι από αυτούς επιλέγουν να ψωνίσουν στη γειτονιά τους, με ποσοστό 59%. Σε αντίθεση, οι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής κάνουν τα καθημερινά τους ψώνια χρησιμοποιώντας ιδιωτικά μέσα σε ποσοστό 69% και περπατώντας σε ποσοστό 26%. Η συντριπτική πλειοψηφία (95%), όμως, επιλέγει μαγαζιά που βρίσκονται στη γειτονιά τους.
- Οι κάτοικοι του Καρέα χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα για να βγουν να διασκεδάσουν, με ποσοστό 77,5%, ενώ οι κάτοικοι που αντιπροσωπεύουν το 9% πηγαίνουν πεζή. Αντιθέτως, οι κάτοικοι της Ζωοδόχου Πηγής που χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα αντιστοιχούν στο 58% και αυτοί που πηγαίνουν περπατώντας αντιστοιχούν στο 23%. Η μεγάλη διαφορά έγκεινται στο μέρος που επιλέγουν να βγουν για διασκέδαση. Σχεδόν οι μισοί (48%) από τους κατοίκους της Ζωοδόχου Πηγής διασκεδάζουν στη γειτονιά τους, σε αντίθεση με μόλις ένα 3% των κατοίκων του Καρέα.
- Οι κάτοικοι και των δύο περιοχών συμπεριφέρονται το ίδιο όσον αφορά την επιλογή του σχολείου των παιδιών τους, το οποίο είναι στα όρια της γειτονιάς τους. Περίπου οι μισοί γονείς της κάθε περιοχής πηγαίνουν τα παιδιά με το αυτοκίνητο, ενώ οι γονείς που τα συνοδεύουν περπατώντας είναι λίγο περισσότεροι στην περίπτωση του Καρέα.
- Οι μισοί περίπου κάτοικοι και των δύο περιοχών βγαίνουν βόλτα για περπάτημα. Στην περίπτωση του Καρέα οι περισσότεροι πηγαίνουν στο βουνό, μιας και η γεωγραφική θέση του το επιτρέπει, ενώ μόλις το 17,5% των κατοίκων περπατάει στη γειτονιά του. Στην περίπτωση της Ζωοδόχου Πηγής, οι μισοί κάτοικοι από αυτούς που περπατάνε επιλέγει τη γειτονιά του.
- Οι κάτοικοι του Καρέα, οι οποίοι επισκέπτονται σπίτια φίλων ή συγγενών στη γειτονιά τους αντιστοιχούν σε ποσοστό 15%, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τους κατοίκους της Ζωοδόχου Πηγής είναι 53%. Αναφορικά με το μέσο που χρησιμοποιούν για τις επισκέψεις τους, οι κάτοικοι του Καρέα χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα σε ποσοστό 79%, ενώ με πεζή

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

μετακίνηση μεταβαίνει το 18%. Τα αντίστοιχα ποσοστά για τους κατοίκους της Ζωοδόχου Πηγής είναι 51% και 38%.

- Το μέσο μήκος μετακίνησης των κατοίκων της Ζωοδόχου Πηγής είναι αρκετά μικρότερο από των κατοίκων του Καρέα, σε όλες τις κατηγορίες μετακινήσεων.
- Οι επισκέπτες της Ζωοδόχου Πηγής είναι περισσότεροι από τους επισκέπτες του Καρέα, ενώ την επισκέπτονται σε πολύ μεγαλύτερη συχνότητα. Έτσι, ενισχύεται η ζωντάνια της περιοχής και ταυτόχρονα και η οικονομία της.
- Οι επισκέπτες της Ζωοδόχου Πηγής χρησιμοποιούν αρκετά την πεζή μετακίνηση και τη δημόσια συγκοινωνία για τη μετάβασή τους, σε αντίθεση με τους επισκέπτες του Καρέα, οι οποίοι χρησιμοποιούν κατά κόρον το αυτοκίνητό τους.
- Το μέσο μήκος μετακίνησης των επισκεπτών της Ζωοδόχου Πηγής είναι αρκετά μικρότερο από το αντίστοιχο των επισκεπτών του Καρέα.
- Οι εργαζόμενοι στις δύο περιοχές μελέτης χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα για τη μετακίνηση τους. Με τη διαφορά ότι οι εργαζόμενοι στη Ζωοδόχο Πηγή χρησιμοποιούν σε μεγάλο ποσοστό ταξί.
- Το μέσο μήκος μετακίνησης των εργαζομένων στη Ζωοδόχο Πηγή είναι αρκετά μικρότερο από το αντίστοιχο των εργαζομένων του Καρέα.

Από τα παραπάνω συμπεράσματα, τα οποία εξήχθηκαν για τις δύο περιοχές, παρατηρείται ότι η γειτονιά στην οποία μένει κάποιος και η κατανομή των δραστηριοτήτων επηρεάζει τη συμπεριφορά του. Η παραδοσιακή συνοικία της Ζωοδόχου Πηγής κρατάει τους κατοίκους της μέσα στα όρια της τόσο για τα καθημερινά τους ψώνια, όσο και για τη διασκέδασή τους και τις επισκέψεις τους σε φιλικά και συγγενικά σπίτια. Επίσης, δίνει τη δυνατότητα της πεζή μετακίνησης στους κατοίκους της και της μείωσης της χρήσης των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων. Επίσης, προσελκύει πολλούς επισκέπτες, οι οποίοι σε μεγάλο ποσοστό χρησιμοποιούν την πεζή μετακίνηση και τη δημόσια συγκοινωνία.

Στην περίπτωση που η Αθήνα είχε μόνο γειτονιές με ιστορική μνήμη, με έντονη διάχυση δραστηριοτήτων και μεγάλη πυκνότητα θα ήταν μια ανθρώπινη πόλη και θα προσέφερε στους κατοίκους της ένα ιδανικό περιβάλλον κατοικίας και ζωής. Θα ήταν μια πόλη με λιγότερα αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες, οι καθημερινές αποστάσεις θα μειώνονταν και οι κάτοικοι θα έβρισκαν τη χαμένη κοινωνικότητα τους.

Η Αθήνα μπορεί σήμερα να μην είναι η ιδανική και βιώσιμη πόλη, αλλά μέσα από τις απαραίτητες αλλαγές μπορεί να γίνει. Βέβαια, οι αλλαγές που πρέπει να γίνουν προς αυτή την κατεύθυνση είναι πολλές. Πρέπει να σημειωθεί ότι η Αθήνα είναι μια πόλη με πολλές διαφορετικές περιπτώσεις γειτονιών, οι οποίες είτε είναι αρκετά πολύπλοκες είτε επηρεάζονται πολύ από τους οδικούς άξονές τους. Η προσπάθεια για αλλαγή πρέπει να επικεντρωθεί στη διατήρηση των παραδοσιακών γειτονιών και στην προσπάθεια οι νέες γειτονιές να αλλάξουν χαρακτήρα και να αρχίσουν σιγά σιγά να θυμίζουν τις παραδοσιακές. Σημαντικό, επίσης, για να γίνει η Αθήνα του αύριο μια βιώσιμη πόλη είναι να μπορέσει να κρατήσει με κατάλληλες πολιτικές το σημερινό της μέγεθος και να μη δημιουργηθούν και άλλες νέες συνοικίες, γιατί όσο δημιουργούνται νέες οικιστικές περιοχές δεν μπορεί να υπάρξει ιστορική μνήμη.



## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Με την εκπλήρωση των δύο παραπάνω στόχων, η Αθήνα θα σταματήσει να είναι η άχρωμη πόλη των μεγάλων αποστάσεων και της εξάρτησης από το αυτοκίνητο, αλλά θα γίνει μια ανθρώπινη και ζωντανή πόλη, της οποίας οι κάτοικοι θα περπατούν καθημερινά στις γειτονιές τους και η καθημερινότητά τους δεν θα περιορίζεται στα όρια ενός διαμερίσματος ή ενός αυτοκινήτου.

Τα παραπάνω συμπεράσματα εξήχθησαν από τη μελέτη δύο μόνο από τις χιλιάδες γειτονιές της Αθήνας και κυρίως ως προς την κατανομή των δραστηριοτήτων. Για να μπορέσει η Αθήνα να αλλάξει ριζικά και να γίνει μια βιώσιμη πόλη με λιγότερα αυτοκίνητα, περισσότερους πεζούς, περισσότερο πράσινο και αναβαθμισμένη περιβαλλοντικά, πρέπει να εξεταστούν οι διαφορετικές γειτονιές της και να θεσπιστούν πολιτικές για κάθε μια γειτονιά. Πρέπει να εξεταστεί πώς οι κοινωνικοοικονομικοί παράγοντες επηρεάζουν τη συμπεριφορά των κατοίκων. Επίσης, πρέπει να μελετηθεί πώς η κατανομή του οδικού δικτύου επηρεάζει το χαρακτήρα των περιοχών και τι αλλαγές πρέπει να γίνουν μέσω αναπλάσεων και πεζοδρομήσεων. Μεγάλη βαρύτητα πρέπει να δοθεί στην συνολική εξυγίανση του ιστορικού κέντρου και να δοθούν κίνητρα για την επανακατοίκηση του. Ακόμη, προσπάθεια πρέπει να γίνει στη διατήρηση του μεγέθους της Αθήνας, ταυτόχρονα με την επανακατοίκηση άδειων σπιτιών και διαμερισμάτων που υπάρχουν σε κοντινές περιοχές γύρω από το Κέντρο της Αθήνας. Θα μπορούσε, τέλος, να γίνει προσπάθεια για ανάδειξη ιστορικών κτηρίων σε όλη την πόλη ώστε να αναδειχθεί η ιστορία του τόπου και να ενισχυθεί η ιστορική μνήμη των κατοίκων.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αραβαντινός Αθανάσιος (2007), *Πολοδομικός Σχεδιασμός: Για Μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.

Βλαστός Αθανάσιος, Μηλάκης Δημήτρης (2011), *Πολοδομία vs Μεταφορές: Από την Απόκλιση στη Σύγκλιση*, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα.

Βλαστός Θάνος, *Ελεγείο του Αστικού Συμπαγούς*, Περιβάλλον και Δίκαιο, Τεύχος 3, Έτος 2012, σελ. 435-448.

Βλαστός Θάνος, Πολοδομία, κινητικότητα και οι κοινωνικές τους παράμετροι: σχόλια ως προς τη σχέση του κατοίκου με τον τόπο, Φιλελεύθερη Έκφραση, Καλοκαίρι 2011, σελ. 126-135.

Βλαστός Θάνος, *Τα Όρια του Περπατήματος*, 2012.

Βλαστός Θάνος, Αθανασόπουλος Κωνσταντίνος, *Σύγκριση χρόνων μετακίνησης μεταξύ δημόσιας συγκοινωνίας και Ι.Χ. στη μεταολυμπιακή Αθήνα*, Τεχνικά Χρονικά, Επιστημονική Έκδοση ΤΕΕ, Τεύχος 2-3 2005, σελ. 89-98.

Βλαστός Θάνος, Μηλάκης Δημήτρης, Βαφειάδης Ευάγγελος, Μουκούλης Πολύβιος, Σαγιάς Ίων, Νάθενας Γιώργος, *Διερεύνηση της Δυνατότητας Εφαρμογής των Αρχών της Προσανατολισμένης στη Δημόσια Συγκοινωνία Αστικής Ανάπτυξης στην Ελληνική Πόλη. Η Περίπτωση του Αγ. Στεφάνου*, Volos 5o Congress SES.

Βλαστός Θάνος, Μήνα Δήμητρα, *Η χωροθέτηση των κινηματογράφων στην Αθήνα και η επίδρασή της στα χαρακτηριστικά μετακίνησης των θεατών*.

Κοκόλιας Απόστολος (2013), *90 Χρόνια Βύρωνα: Στους Πρόποδες του Υμηττού*, Εκδόσεις Δήμου Βύρωνα, Αθήνα.

Μηλάκης Δ., Βλαστός Θ., Μπαρμπόπουλος Ν., *Χρήσεις γης, κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά και μετακινήσεις. Διερεύνηση των αλληλεπιδράσεων*, Πρακτικά 3ου Διεθνούς Συνεδρίου για την Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα που οργάνωσαν ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων και το Ελληνικό Ινστιτούτο Μεταφορών στη Θεσσαλονίκη στις 19 και 20 Μαΐου 2006, σελ. 644-654.

Μπαρμπόπουλος Ν., Μηλάκης Δ., Βλαστός Θ., *Αναζητώντας τη μορφή της βιώσιμης πόλης: κριτική προσέγγιση του συμπαγούς πολοδομικού σχεδιασμού*, Αειχώρος – πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Τόμος 4, Τεύχος 1, Μάιος 2005, σελ. 20-44.

Milakis D., Vlastos Th., *Urban characteristics and travel behaviour on the macro and micro scale. An integrated approach for the case of Athens*, Proceedings of the 11<sup>th</sup> World Conference on Transport Research που έγινε στο University of California, Berkeley στις 24-28 Ιουνίου, 2007.

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

### ΠΗΓΕΣ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ

Ελληνική Στατιστική Αρχή, [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)

Ηλεκτρονική Εγκυκλοπαίδεια Wikipedia, [el.wikipedia.gr](http://el.wikipedia.gr)

Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, [www.smu.gr](http://www.smu.gr)

Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας, [www.oasa.gr](http://www.oasa.gr)

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασία Περιβάλλοντος Αθήνα, [www.organismosathinas.gr](http://www.organismosathinas.gr)

Υπουργείο Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής, [www.Ypeka.gr](http://www.Ypeka.gr)

GeoData, [geodata.gov.gr](http://geodata.gov.gr)

Public Transport Community, [leoforeia.gr](http://leoforeia.gr)

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

---

### ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

### Κάτοικοι

Θέση: Καρέας  Ζωοδόχος Πηγή

#### Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

Φύλο Άνδρας  Γυναίκα

Ηλικία 18-  18-25  26-35  36-55  56+

#### Προσωπικά Στοιχεία

Κατηγορία Μαθητής  Φοιτητής  Εργαζόμενος

Ανεργος  Συνταξιούχος

#### Προηγούμενη Κατοικία

Τόπος	
Έτος Αλλαγής	

#### Μηχανοκίνητα Μέσα

	Κατοχή	Χρήση σε Συχνή Βάση
Αυτοκίνητο		
Μοτοσυκλέτα		

#### Χαρακτηριστικά Μετακίνησης

Σκοπός Μετακίνησης Εργασία  Σπουδές

Προορισμός Βύρωνας  Άλλου  Πού άλλου;

Μέσο Μετακίνησης Διανομή: Ναι  Όχι

Αυτοκίνητο  Ταξί  Λεωφορείο/Τρόλεϊ  Πόδια

Μοτοσυκλέτα  Τραμ  Μετρό  Ποδήλατο

Αν η μετακίνηση γίνεται με αυτοκίνητο,

Όλες τις μέρες; Ναι  Όχι

Παίρνετε και άλλον μαζί; Καθημερινά  Τουλάχιστον 1 φορά τη εβδομάδα

Περιστασιακά

#### Χρόνος Μετακίνησης

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

### Χαρακτηριστικά Μετακίνησης

**Σκοπός Μετακίνησης** Καθημερινά Ψώνια Ναι  Όχι

**Προορισμός** Βύρωνας  Άλλού  Πού αλλού;

**Μέσο Μετακίνησης** Διανομή: Ναι  Όχι

Αυτοκίνητο  Ταξί  Λεωφορείο/Τρόλεϊ  Πόδια

Μοτοσυκλέτα  Τραμ  Μετρό  Ποδήλατο

**Χρόνος Μετακίνησης**

### Χαρακτηριστικά Μετακίνησης

**Σκοπός Μετακίνησης** Διασκέδαση Ναι  Όχι

**Προορισμός** Βύρωνας  Άλλού  Πού αλλού;

**Μέσο Μετακίνησης** Διανομή: Ναι  Όχι

Αυτοκίνητο  Ταξί  Λεωφορείο/Τρόλεϊ  Πόδια

Μοτοσυκλέτα  Τραμ  Μετρό  Ποδήλατο

**Χρόνος Μετακίνησης**

### Χαρακτηριστικά Μετακίνησης

**Σκοπός Μετακίνησης** Συνοδεία παιδιών στο σχολείο Ναι  Όχι

**Προορισμός** Βύρωνας  Άλλού  Πού αλλού;

**Μέσο Μετακίνησης**

Αυτοκίνητο  Ταξί  Λεωφορείο/Τρόλεϊ  Πόδια

Μοτοσυκλέτα  Τραμ  Μετρό  Ποδήλατο  Σχολικό

**Χρόνος Μετακίνησης**

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

### Χαρακτηριστικά Μετακίνησης

**Σκοπός Μετακίνησης** Βόλτα για περπάτημα Ναι  Όχι

**Προορισμός** Βύρωνα  Άλλού  Πού αλλού;

Συγκεκριμένα (πάρκο, πλατεία, βουνό κλπ):

Βόλτα σκύλου: Ναι  Όχι

Χρόνος Περπατήματος:

**Μέσο Μετακίνησης** Διανομή: Ναι  Όχι

Αυτοκίνητο  Ταξί  Λεωφορείο/Τρόλεϊ  Πόδια

Μοτοσυκλέτα  Τραμ  Μετρό  Ποδήλατο

**Χρόνος Μετακίνησης**

### Χαρακτηριστικά Μετακίνησης

**Σκοπός Μετακίνησης** Κοινωνικοί Λόγοι (Επίσκεψη σε συγγενείς, φίλους)

**Προορισμός** Βύρωνα  Άλλού  Πού αλλού;

**Μέσο Μετακίνησης** Διανομή: Ναι  Όχι

Αυτοκίνητο  Ταξί  Λεωφορείο/Τρόλεϊ  Πόδια

Μοτοσυκλέτα  Τραμ  Μετρό  Ποδήλατο

**Χρόνος Μετακίνησης**

### Χαρακτηριστικά Μετακίνησης

**Σκοπός Μετακίνησης** Κοινωνικοί Λόγοι (Επίσκεψη σε συγγενείς, φίλους)

**Προορισμός** Βύρωνα  Άλλού  Πού αλλού;

**Μέσο Μετακίνησης** Διανομή: Ναι  Όχι

Αυτοκίνητο  Ταξί  Λεωφορείο/Τρόλεϊ  Πόδια

Μοτοσυκλέτα  Τραμ  Μετρό  Ποδήλατο

**Χρόνος Μετακίνησης**



## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

### Χαρακτηριστικά Μετακίνησης

**Σκοπός Μετακίνησης** Κοινωνικοί Λόγοι (Επίσκεψη σε συγγενείς, φίλους)

**Προορισμός** Βύρωνα  Άλλού  Πού αλλού;

**Μέσο Μετακίνησης** Διανομή: Ναι  Όχι

Αυτοκίνητο  Ταξί  Λεωφορείο/Τρόλεϊ  Πόδια

Μοτοσυκλέτα  Τραμ  Μετρό  Ποδήλατο

**Χρόνος Μετακίνησης**

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

**Επισκέπτες**

**Θέση: Καρέας**  **Ζωοδόχος Πηγή**

Στοιχεία Επιχείρησης

**Όνομα επιχείρησης**

**Είδος επιχείρησης**

Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

**Φύλο** Άνδρας  Γυναίκα

**Ηλικία** 18-  18-25  26-35  36-55  56+

Χαρακτηριστικά Μετακίνησης

**Προέλευση** Βύρωνα (εκτός περιοχών μελέτης)  Άλλού  Πού άλλου;

**Μέσο Μετακίνησης** Διανομή: Ναι  Όχι

Αυτοκίνητο  Ταξί  Λεωφορείο/Τρόλεϊ  Πόδια

Μοτοσυκλέτα  Τραμ  Μετρό  Ποδήλατο

**Χρόνος Μετακίνησης**

**Συχνότητα Επίσκεψης**

Τουλ. 1 φορά / βδομάδα  Τουλ. 3 φορές / βδομάδα  Περιστασιακά

- **Γιατί επιλέξατε να έρθετε εδώ;**

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

**Εργαζόμενοι**

**Θέση: Καρέας**  **Ζωοδόχος Πηγή**

Στοιχεία Επιχείρησης

**Όνομα επιχείρησης**

**Είδος επιχείρησης**

Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

**Φύλο** Άνδρας  Γυναίκα

**Ηλικία** 18-  18-25  26-35  36-55  56+

Χαρακτηριστικά Μετακίνησης

**Προέλευση** Βύρωνα  Αλλού  Πού αλλού;

**Μέσο Μετακίνησης** Διανομή: Ναι  Όχι

Αυτοκίνητο  Ταξί  Λεωφορείο/Τρόλεϊ  Πόδια

Μοτοσυκλέτα  Τραμ  Μετρό  Ποδήλατο

**Χρόνος Μετακίνησης**

- **Πηγαίνετε σε κάποια μαγαζιά της περιοχής, πριν ή μετά τη δουλεία (π.χ. ψώνια);**

## Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.

Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

---

### ΧΑΡΤΕΣ



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ  
Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.  
Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών  
Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Εκπόνηση: Δανάη Παπαχρονοπούλου  
Επίβλεψη: Θάνος Βλαστός





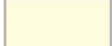

Χάρτης II-1

Οδικό Δίκτυο Δήμου Βύρωνα

Αθήνα 2013

Σύστημα Αναφοράς: ΕΓΣΑ 87  
Κλίμακα: 1:11000

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Πρωτεύον Οδικό Δίκτυο
-  Τριτεύον Οδικό Δίκτυο
-  Τοπικές Οδοί
-  Όρια Δήμων
-  ΟΤ Περιχώρων Μελέτης
-  ΟΤ Βύρωνα

Δ.Αθηναίων

Δ.Καισαριανής

Δ.Βύρωνα

Δ.Υμηττού

Υμηττός

Δ.Δάφνης

Δ.Ηλιούπολης

0 170 340 680 1.020 1.360 Meters





ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ  
Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.  
Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών  
Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Εκπόνηση: Δανάη Παπαχρονοπούλου  
Επίβλεψη: Θάνος Βλαστός

Χάρτης II-2

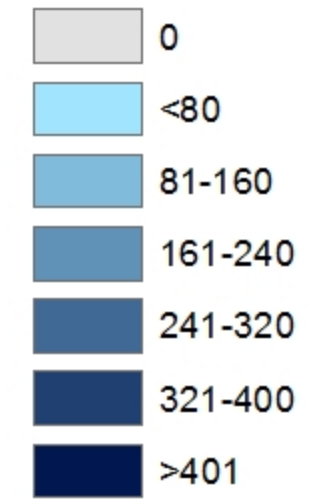
**Πληθυσμιακή Πυκνότητα  
Ζωοδόχου Πηγής Και Καρέα**

Αθήνα 2013

Σύστημα Αναφοράς: ΕΓΣΑ 87  
Κλίμακα: 1:6500 Πηγή: ΕΣΥΕ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

*Κάτοικοι/Ha*



----- Όρια Δήμων

— Όρια Περιοχών Μελέτης

0 100 200 400 600 800 Meters

Βύρωνας

Υμηττός

Ηλιούπολη





ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ  
Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.  
Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών  
Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Εκπόνηση: Δανάη Παπαχρονοπούλου  
Επίβλεψη: Θάνος Βλαστός

Χάρτης II-3

Αναλυτικές Χρήσεις Γης Ισογείων  
Στον Καρέα

Αθήνα 2013

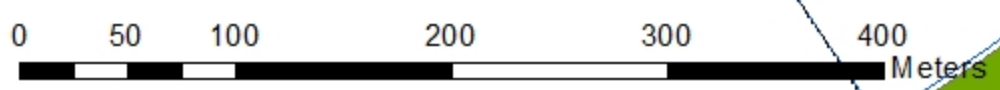
Σύστημα Αναφοράς: ΕΓΣΑ 87  
Κλίμακα: 1:3500

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

	Bar		Κατοικία
	Delicatessen Τροφίμων		Καφενείο
	Internet Cafe		Καφετέρια
	Super Market		Κλειστό Μαγαζί
	Αίθουσα Εκδηλώσεων		Κοινωνικός Ξένων
	Αθλητικές Εγκαταστάσεις		Κομμωτήριο
	Αναψυκτήριο		Κρεσπωλείο
	Ανθοπωλείο		Νηπιαγωγείο-Δημοτικό Σχολείο
	Βιβλιοπωλείο		Ξενοδοχείο
	Γυμνάσιο-Λύκειο		Οικοδομικά Υλικά
	Γυμναστήριο		Παιδική Χώρα
	ΕΥΔΑΠ		Παραδοσιακά Προϊόντα
	Εκκλησία		Πλατεία
	Εμπορία Donuts		Πρατήριο Βενζίνης
	Εμπορία Εσρωύχων		Προπό
	Εμπορία Καυσόξυλων		Συναρμολόγηση-Επισκευή Η/Υ
	Εμπορία Παραδοσιακών Προϊόντων		Συνεργείο Αυτοκινήτων
	Ενοικίαση και Πώληση Ιστιοπλοϊκών Σκαφών		Σχολή ΤΑΕ ΚΩΝ ΔΟ
	Ενοικιάσεις DVD		Σύλλογος Ποντίων
	Εργοστάσιο		Ταβέρνα
	Ζαχαροπλαστείο		Ταπητοκαθαριστήριο
	Ιατρείο		Το Χαμόγελο Του Παιδιού
	Ιδιωτικό Σχολείο		Φανοποιία-Βαφές
	Ιδιωτικός Παιδικός Σταθμός		Φαρμακείο
	Ιχθυοπωλείο		Φούρνος
	Καθαριστήριο		Φροντιστήριο Ξένων Γλωσσών
	Κατασκευή Κουφωμάτων Από Ξύλο		Φωτογραφείο
	Κατασκευή Κουφωμάτων Εξ Αλουμινίου		Ψιλικά
	Κατασκευή Τεντών		Όρια Περιοχών Μελέτης
	Κατασκευή Τζαμιών		Όρια Δήμων

Υμηττός

Ηλιούπολη







ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ  
Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.  
Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών  
Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Εκπόνηση: Δανάη Παπαχρονοπούλου  
Επίβλεψη: Θάνος Βλαστός

Χάρτης II-4

Αναλυτικές Χρήσεις Γης Ισογείων  
Στη Ζωοδόχο Πηγή

Αθήνα 2013

Σύστημα Αναφοράς: ΕΓΣΑ 87  
Κλίμακα: 1:3000

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- |  |                               |
|--|-------------------------------|
| Pet Shop   | Κινητή Τηλεφωνία              |
| Super Market                                     | Κλειστό Μαγαζί                |
| Έτοιμα Ενδύματα                                  | Κομμωτήριο                    |
| Αναψυκτήριο                                      | Κρεσπωλείο                    |
| Ανθοπωλείο                                       | Λογιστικό Γραφείο             |
| Αποφράξεις                                       | Μάρμαρα-Γρανίτες              |
| Ασφαλιστική Εταιρεία                             | Νηπιαγωγείο-Δημοτικό Σχολείο  |
| Βιβλιοπωλείο                                     | Ξυλουργείο                    |
| Βιοτεχνία Γυναικείων Εσωρούχων                   | Οικοδομικά Υλικά              |
| Γεωπόνος   | Οποροπαντοπωλείο              |
| Διανομή Πετρελαίου                               | Οπτικά                        |
| Είδη Υγιεινής                                    | Οπωρολαχανοπωλείο             |
| Εισαγωγές-Εξαγωγές                               | Παιδική Ένδυση                |
| Εκκλησία   | Παιδική Χαρά                  |
| Εκτυπώσεις                                       | Πλατεία                       |
| Ελεύθεροι Κοινόχρηστοι Χώροι                     | Πρατήριο Βενζίνης             |
| Εμπορία Αδαμαντοφόρων Εργαλείων                  | Προπό                         |
| Εμπορία Αυτοκινήτων και Μοτοσικλετών             | Πρώην Πρατήριο Βενζίνης       |
| Εμπορία Μεταχειρισμένων Αυτοκινήτων-Μοτοσικλετών | Συναρμολόγηση-Επισκευή Η/Υ    |
| Εμπορία Παιχνιδιών                               | Συνεργείο Αυτοκινήτων         |
| Εμπορία Χωμάτων και Λιπασμάτων                   | Συστήματα Ασφαλείας           |
| Ενοικιάσεις Σκαλωσίων-Εμπορία Χρωμάτων           | Ταβέρνα                       |
| Επιδιορθώσεις Ενδυμάτων                          | Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Βύρωνα |
| Επισκευή και Εμπορία Μοτοσικλετών και Ποδηλάτων  | Τεχνικό Γραφείο               |
| Εργαστήριο Εδαφομηχανικής                        | Υπό Ανέγερση Οικοδομή         |
| Ζαχαροπλαστείο                                   | Φανσοαία-Βαφές                |
| Ιατρείο  | Φαρμακείο                     |
| Ιδιωτικός Παιδικός Σταθμός                       | Φούρνος                       |
| Κάβα   | Φροντιστήριο Ξένων Γλωσσών    |
| Καθαριστήριο                                     | Φυσιοθεραπευτής               |
| Κατασκευή Κουφωμάτων Εξ Αλουμινίου               | Φωτογραφείο                   |
| Κατασκευή Τζαμών                                 | Χαρτικά                       |
| Κατοικία   | Ψιλικά                        |
| Καφενείο   | Ψυχολόγος                     |
| Καφετέρια  | Όρια Περιοχών Μελέτης         |
|  | Όρια Δήμων                    |

Βύρωνας

Υμητός



0 45 90 180 270 360 Meters





ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ  
Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.  
Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών  
Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Εκπόνηση: Δανάη Παπαχρονοπούλου  
Επίβλεψη: Θάνος Βλαστός




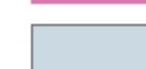
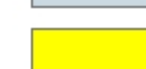




Χάρτης II-5

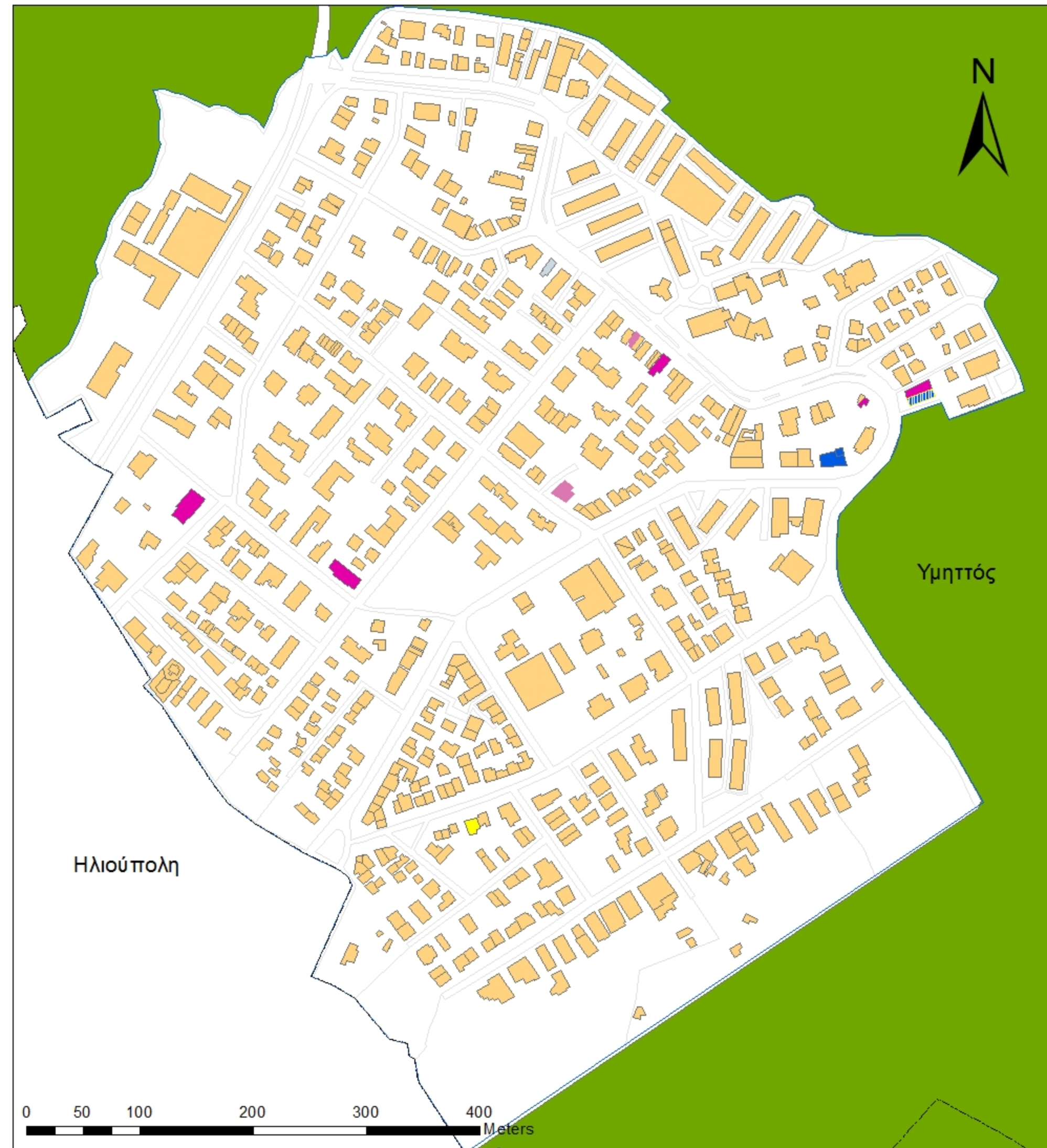
Αναλυτικές Χρήσεις Γης Ορόφων  
Στον Καρέα

Αθήνα 2013

Σύστημα Αναφοράς: ΕΓΣΑ 87  
Κλίμακα: 1:3500

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Κατοικία
-  Ιατρείο
-  Σχολή Χορού
-  Τεχνικό Γραφείο
-  Φοροτεχνικός
-  Φροντιστήριο
-  Φροντιστήριο Ξένων Γλωσσών
-  Όρια Περιοχών Μελέτης
-  Όρια Δήμων







ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ  
Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.  
Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών  
Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Εκπόνηση: Δανάη Παπαχρονοπούλου  
Επίβλεψη: Θάνος Βλαστός



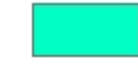









Χάρτης II-6

Αναλυτικές Χρήσεις Γης Ορόφων  
Στη Ζωοδόχο Πηγή

Αθήνα 2013

Σύστημα Αναφοράς: ΕΓΣΑ 87  
Κλίμακα: 1:3000

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Κατοικία
-  Δημαρχείο
-  Θερινός Κινηματογράφος
-  ΙΚΑ
-  Ιατρείο
-  Ταπητοκαθαριστήριο
-  Τεχνικό Γραφείο
-  Φροντιστήριο
-  Φροντιστήριο Ξένων Γλωσσών
-  Ψυχολόγος
-  Όρια Περιοχών Μελέτης
-  Όρια Δήμων

Βύρωνας



Υμηττός

0 45 90 180 270 360  
Meters





ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ  
Επίδραση των Δραστηριοτήτων στις Μετακινήσεις.  
Συγκριτική Ανάλυση Δύο Διαφορετικού Χαρακτήρα Γειτονικών  
Περιοχών στο Δήμο Βύρωνα.

Εκπόνηση: Δανάη Παπαχρονοπούλου  
Επίβλεψη: Θάνος Βλαστός


Χάρτης II-7

Χρήσεις Γης  
Στη Ζωοδόχο Πηγή και Στον Καρέα

Αθήνα 2013

Σύστημα Αναφοράς: ΕΓΣΑ 87  
Κλίμακα: 1:6500

### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Αθλητικές Εγκαταστάσεις
-  Αναψυκτήριο
-  Βιομηχανικές Εγκαταστάσεις
-  Γραφεία
-  Διοίκηση
-  Εγκαταστάσεις Αστικών Δομών
-  Εκπαίδευση
-  Ελεύθεροι Κοινόχρηστοι Χώροι
-  Εμπόριο
-  Επαγγελματικά Εργαστήρια Χαμηλής Όχλησης
-  Εστίαση
-  Θρησκευτικοί Χώροι
-  Κέντρα Διασκέδασης
-  Κατοικία
-  Κλειστό Μαγαζί
-  Κτήρια Κοινωνικής Πρόνοιας
-  Ξενοδοχείο
-  Περίθαλψη
-  Πρατήρια Βενζίνης
-  Χώροι Συνάθροισης Κοινού
-  Υπό Ανέγερση Οικοδομή
-  ΟΤ Περιχών Μελέτης
-  ΟΤ Βύρωνα
-  Όρια Περιχών Μελέτης
-  Όρια Δήμων

Βύρωνας



Υμηττός

Ηλιούπολη

0 100 200 400 600 800 Meters