



ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ

Σχολή Χημικών Μηχανικών και
Μηχανικών Περιβάλλοντος

Κατεύθυνση: Μηχανικών Περιβάλλοντος

ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΝΔΕΙΑ ΣΤΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ ΧΑΝΙΩΝ ΚΑΙ ΠΛΑΤΑΝΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΗΣ

ΤΣΙΓΑΡΟΥ ΑΣΗΜΙΝΑΣ

A.M. 2007050009

ΧΑΝΙΑ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ, 2024

"Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για μη κερδοσκοπικό σκοπό, εκπαιδευτικού ή ερευνητικού χαρακτήρα, με την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της εργασίας για άλλη χρήση θα πρέπει να απευθύνονται προς το συγγραφέα.

Οι απόψεις και τα συμπεράσματα που περιέχονται σε αυτό το έγγραφο εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Πολυτεχνείου Κρήτης".



ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ

Σχολή Χημικών Μηχανικών και
Μηχανικών Περιβάλλοντος

Κατεύθυνση: Μηχανικών Περιβάλλοντος

ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΝΔΕΙΑ ΣΤΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ ΧΑΝΙΩΝ ΚΑΙ ΠΛΑΤΑΝΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΗΣ

ΤΣΙΓΑΡΟΥ ΑΣΗΜΙΝΑΣ

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:

Τσούτσος Θεοχάρης, Καθηγητής
Δάρας Τρύφων, Αναπλ. Καθηγητής
Διμέλλη Δέσποινα, Αναπλ. Καθηγήτρια

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της διατριβής αποτελεί η μελέτη της μεταφορικής ένδειας για τους δήμους Χανίων και Πλατανιά. Για τη συλλογή δεδομένων και επεξεργασία αυτών διαμοιράστηκε ηλεκτρονικά ερωτηματολόγιο, το οποίο συνοδευόταν από αντίστοιχη πρόσκληση για τη συμπλήρωσή του. Μετέπειτα, ακολούθησε η επεξεργασία των δεδομένων που συλλέχθηκαν, σε συνάρτηση με δημογραφικά στοιχεία, ώστε να επιτευχθεί η καλύτερη κατανόηση του φαινομένου της περιορισμένης πρόσβασης στο δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και των σχετικών παρεχόμενων υπηρεσιών μετακίνησης.

Στην εισαγωγή, γίνεται μία πρώτη επαφή με τον όρο της μεταφορικής ένδειας. Παρατίθενται οι πτυχές και οι μορφές του προβλήματος, οι τρόποι με τους οποίους επηρεάζονται ομάδες πολιτών, ενώ παρουσιάζονται στοιχεία από σχετικές μελέτες, από την υφιστάμενη βιβλιογραφία.

Στο επόμενο κεφάλαιο γίνεται παρουσίαση της μεθοδολογίας, η οποία ακολουθήθηκε για την προσέγγιση του προβλήματος, με στόχο τη συλλογή δεδομένων. Οι απαντήσεις των ερωτηματολογίων παρουσιάζονται σε μορφή πινάκων, συνοδευόμενοι από σύντομη περιγραφή σχετικά με τους παράγοντες για τους οποίους εξετάζονται.

Μετά την παρουσίαση των αποτελεσμάτων, ακολουθεί η συζήτηση, κατά την οποία εξετάζεται, κατά πόσο εμφανίζεται το φαινόμενο της φτώχειας στην κινητικότητα για τους δήμους Πλατανιά και Χανίων. Φαινόμενα μεταφορικής ένδειας εντοπίζονται και στους δύο δήμους, καθώς μεγάλο ποσοστό δημοτών μετακινείται με άλλα μέσα εκτός του λεωφορείου. Οι ελλείψεις, η χαμηλή ποιότητα των υπηρεσιών και υποδομών, καθώς και η υψηλή τιμή εισιτηρίου φαίνεται να επηρεάζουν έναν αριθμό κοινωνικών ομάδων.

Τέλος, δίνεται μία πιο πλήρης και σαφή εικόνα των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι δημότες. Ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες όπως είναι οι γυναίκες, άτομα με χαμηλά εισοδήματα, νεαρά άτομα και μεγάλοι σε ηλικία καλούνται να αντιμετωπίσουν προκλήσεις σε ότι αφορά την καθημερινή χρήση των λεωφορείων. Το συμπέρασμα που εξάγεται από αυτή τη διατριβή είναι ότι και οι δύο δήμοι αντιμετωπίζουν φαινόμενα μεταφορικής ένδειας, η οποία φαίνεται να επηρεάζει τις προαναφερόμενες ομάδες. Απόρροια της μελέτης είναι κατανόηση της φύσης του προβλήματος και η πρόταση λύσεων και περαιτέρω διερεύνηση για τους υπόλοιπους δήμους. Τα στοιχεία αυτά θα μπορούσαν να αποτελέσουν σημείο αναφοράς για την υιοθέτηση και το σχεδιασμό αποδοτικών συστημάτων μεταφοράς, ώστε να προαχθεί η βελτίωση της ποιότητας ζωής των μόνιμων κατοίκων, αλλά και των επισκεπτών των δημοφιλών αυτών τουριστικών προορισμών.

ABSTRACT

The subject of the thesis is the study of mobility poverty for the municipalities of Chania and Platanias. For the collection and data process, an online questionnaire was distributed, accompanied by an invitation for encouraging citizens to participate. Subsequently, the data collected were processed in conjunction with demographics, in order to define a better understanding of the phenomenon of limited access to the public transport services.

In the introduction, the initial definition of mobility poverty was given, together with aspects and layers of the phenomenon. The factors that accelerating the appearance of mobility poverty were defined, the affected target groups and critical findings from the limited available literature.

The next chapter presents the methodological approach that was followed for the investigation of the phenomenon in the selected territories, aiming to collect the necessary responses through the structured questionnaire. The responses are presented in tabular form, accompanied by a brief description on the factors for which they are considered.

After the presentation of the results, a discussion follows, which examines whether the phenomenon of mobility poverty in Platanias and Chania municipalities exists, and which are the circumstances that enhance its appearance. Mobility poverty phenomena are found in both municipalities, where the population is called to travel using alternative modes than the public transport since the services are considered limited. The limited provided services and absence of transportation equipment and infrastructure at local level, the low-quality services and the high-ticket cost seem to affect numerous of social groups.

Concluding, a clearer and completed view of the problems faced by citizens is given. Vulnerable social groups such as women, low-income households, young and older people face challenges in terms of daily transportation. As a result, the identification of mobility poverty phenomena in both selected municipalities is derived from the research of this thesis. The outcome of the study is the understanding of the nature of this problem and the suggestion of solutions and further investigation, possibly for other municipalities with the same characteristics. The findings could be a reference point for the adoption and design of sufficient and inclusive transport services to promote the improvement of the quality of life for the residents, and the visitors also, of these popular tourist destinations.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΚΑΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του προπτυχιακού προγράμματος της σχολής Χημικών Μηχανικών και Μηχανικών Περιβάλλοντος του Πολυτεχνείου Κρήτης, και συγκεκριμένα στο εργαστήριο Ανανεώσιμων και Βιώσιμων Ενεργειακών Συστημάτων.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω την μητέρα μου, Παχιαδάκη Κυριακή, και τον πατέρα μου, Τσιγάρο Μιχαήλ, για την αμέριστη στήριξη, τη συμπαράσταση και την εμπιστοσύνη τους σ εμένα, όλα αυτά τα χρόνια.

Ακόμη, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου, κύριο Τσούτσο Θεοχάρη, για τη βοήθεια και την κατανόηση του, την κυρία Αρυμπλιά Μαρία για την καθοδήγηση, τις συμβουλές και την υποστήριξή της, τον κύριο Νικόλαο Τραμπούλη για τη συμβολή του στη διεκπεραίωση της έρευνας και τον κύριο Δάρα Τρύφων για τη βοήθειά του.

1 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

8

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

8

2 8

3 16

3.1 16

4 17

4.1 17

4.2 24

4.3 28

4.4 322

4.5 355

4.6 38

5 **Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.**1

5.1 411

5.2 4848

5.3 522

5.4 577

5.5 60

5.6 64

6 68

7 74

8 75

8.1 76

8.2 84

8.3 87

8.4 90

8.5 943

8.6 97

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 4.1. Δημογραφικά στοιχεία	17
Πίνακας 4.1.2 Απόψεις σχετικά με τις μετακινήσεις, ανά περιοχή και συνολικά	19
Πίνακας 4.2 Χρήση των MMM με βάση το φύλο	25
Πίνακας 4.3 Χρήση μεταφορικών μέσων σε κάθε ηλικιακή ομάδα	28
Πίνακας 4.4 Μεταφορική συμπεριφορά και επίπεδο εκπαίδευσης	33
Πίνακας 4.5 Χρήση μέσων μετακίνησης σε συνάρτηση με την επαγγελματική κατάσταση	36
Πίνακας 4.6 Χρήση μέσω μεταφοράς σε συνάρτηση με το εισόδημα	40
Πίνακας 6.1 Ελλείψεις δικτύου Μέσων μαζικής Μεταφοράς για τους δήμους Χανίων και Πλατανιά	72
Πίνακας 6.2 Δημογραφικά κριτήρια μελέτης μεταφορικής ένδειας για τους δήμους Χανίων και Πλατανιά.	75

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 5.1.1 Κύριο μέσο μετακίνησης	42
Γράφημα 5.1.2 Συχνότητα χρήσης ιδιωτικού μέσου μεταφοράς	42
Γράφημα 5.1.3 Κύριος σκοπός καθημερινής μετακίνησης	44
Γράφημα 5.1.4 Απαιτούμενος χρόνος για τον κύριο σκοπό μετακίνησης	45
Γράφημα 5.1.5 Άποψη ερωτηθέντων σχετικά με το αντίτιμο για τη χρήση MMM	46
Γράφημα 5.1.6 Λόγοι χρήσης των MMM	47
Γράφημα 5.1.7 Λόγοι μη χρήσης των MMM	48
Γράφημα 5.2.1 Αίσθημα ασφάλειας κατά τη χρήση των δημοσίων μέσων μεταφοράς, ανά φύλο	49
Γράφημα 5.2.2 Απαιτούμενος χρόνος μετακίνησης για εργασία/σπουδές, ανά φύλο	50
Γράφημα 5.2.3 Λόγοι χρήσης των MMM ανά φύλο	50
Γράφημα 5.2.3 Λόγοι μη χρήσης των MMM ανά φύλο	51
Γράφημα 5.3.1 Κύριο μέσο μετακίνησης ανά ηλικία	52
Γράφημα 5.3.2 Συχνότητα επιλογής λεωφορείου ως μέσο μετακίνησης ανά ηλικία	53
Γράφημα 5.3.3 Χρόνος αναμονής στη στάση ανά ηλικία	54
Γράφημα 5.3.4 Λόγοι χρήσης των MMM ανά ηλικία 55	56
Γράφημα 5.3.5 Λόγοι μη χρήσης των MMM ανά ηλικία	56
Γράφημα 5.4.1 Κυριότητα ιδιωτικού μέσου μεταφοράς ανά επίπεδο εκπαίδευσης	57
Γράφημα 5.4.2 Λόγοι χρήσης των MMM ανά εκπαίδευση	58
Γράφημα 5.4.3 Λόγοι μη χρήσης των MMM ανά εκπαίδευση	59
Γράφημα 5.5.1 Άποψη σχετικά με την τιμή του εισιτηρίου ανά επάγγελμα	60
Γράφημα 5.5.2 Μηνιαίο κόστος μετακίνησης ανά επάγγελμα	61
Γράφημα 5.5.3 Λόγοι χρήσης των MMM ανά επάγγελμα	62
Γράφημα 5.5.4: Λόγοι μη χρήσης των MMM ανά επάγγελμα	63
Γράφημα 5.6.1 Μηνιαίο κόστος μετακίνησης ανά εισόδημα	64
Γράφημα 5.6.2 Λόγοι χρήσης των MMM ανά εισόδημα	65
Γράφημα 5.6.3 Λόγοι μη χρήσης των MMM ανά εισόδημα	66

2 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο άνθρωπος μέσα στο πέρασμα των αιώνων, λόγω της κοινωνικής φύσης του, αλλά και της αναζήτησης για μέρη με συνθήκες καλύτερης διαβίωσης, ή για την ανάπτυξη εμπορικών σχέσεων, αναγκάστηκε να μεταφερθεί και να διανύσει μεγάλες αποστάσεις. Με την σταδιακή ανάπτυξη της τεχνολογίας και της επιστήμης δόθηκαν περισσότερες επιλογές και κατέστη η μετακίνηση, πιο γρήγορη, πιο ασφαλής και όλο και περισσότερο προσβάσιμη στο ευρύ κοινό. Όλο και περισσότερος κόσμος μπορούσε να μετακινηθεί σε μεγαλύτερες αποστάσεις χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι δεν παρουσιάζονται εξαιρέσεις, στις οποίες υπάρχουν περιορισμοί στις επιλογές για μετακίνηση, ακόμα και αν υπάρχει πρόθεση και η ανάγκη (Kuttler & Moraglio, 2021).

Η μεταφορική ένδεια αποτελεί ένα φαινόμενο τόσο των αναπτυσσόμενων όσο και των αναπτυσσόμενων χωρών, με σοβαρές κοινωνικοοικονομικές εκφάνσεις, θέτοντας περιορισμούς στις μετακινήσεις κατοίκων και την πρόσβαση σε υπηρεσίες και αγαθά. Αν και αποτελεί πραγματικότητα και επηρεάζει τη ζωή εκατομμυρίων ανθρώπων, έχει υπάρξει ανεπαρκής καταγραφή και συνεπώς δεν έχει διαμορφωθεί ουσιαστική συστηματική αντιμετώπιση, παρά μόνο τμηματική διαχείριση καταστάσεων σε περιορισμένο επίπεδο και κλίμακα (Lucas, Verlinghieri, Mattioli, & Guzman, 2016).

Η έλλειψη καθορισμένης και κοινής ορολογίας για τη μεταφορική ένδεια, έχει σαν αποτέλεσμα να μην υπάρχει κοινή στρατηγική προσέγγισης και μελέτης του φαινομένου, ώστε να μπορούν να εξαχθούν συγκρίσιμα αποτελέσματα. Η προσέγγιση αυτού του προβλήματος, με την παράλληλη μελέτη παρόμοιων φαινομένων ένδειας, έχουν εντοπίσει τη σύνδεση που υπάρχει με μία αντίστοιχη μορφή ένδειας που αφορά τον ενεργειακό τομέα. Η σύνδεση των δύο αυτών μορφών ένδειας, έχει ως αποτέλεσμα τη συγχώνευση όρων και τη διαμόρφωση κοινών ορισμών λόγω της αλληλοεπικάλυψης τους. Μία πρώτη προσέγγιση και των δύο φαινομένων, έχει γίνει στο Ηνωμένο Βασίλειο, κατά την οποία μελετήθηκε η δυνατότητα ενοποίησης στοιχείων της ενεργειακής και μεταφορικής ένδειας, σκιαγραφώντας ένα πλαίσιο μελέτης. Το συμπέρασμα της μελέτης ήταν ότι μία απλή προσέγγιση των δύο αυτών φαινομένων δεν είναι δυνατή, καθώς οι αιτίες εμφάνισής τους είναι πολυπαραγοντικές (Lowans, Furszyfer Del Rio, K. Sovacool, Rooney, & M. Foley, 2021). Η πολυπλοκότητα της ανάλυσης, έγκειται επίσης στην προσβασιμότητα στην πληροφορία, στη δυνατότητα συλλογής δεδομένων σε περιοχές με εξορισμού μειωμένη πρόσβαση, όπως είναι οι αγροτικές. Επιπρόσθετα, η έλλειψη μιας κοινής ορολογίας και καθορισμένων παραγόντων μελέτης, δυσχεραίνει τη μελέτη του φαινομένου της μεταφορικής ένδειας, καθώς κάποιες φορές συγχέεται με την αποφυγή μεμονωμένων μετακινήσεων, όπως ενός ταξιδιού λόγω υψηλού κόστους (Pérez-Peña, Jiménez-García, Ruiz-Chico, & Peña-Sánchez, 2021)

Σε μελέτη που έγινε σε οχτώ μητροπόλεις του Καναδά, παρατηρήθηκε ότι περιοχές με σχετικά χαμηλό οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο, αντιμετώπιζαν φαινόμενα ένδειας στους διαθέσιμους τρόπους μετακίνησης και στις συγκοινωνίες, καθιστώντας τροχοπέδη τη μεταφορά ακόμη και στην εργασία (Allena & Farberb, 2019). Έχοντας μία σφαιρική και ολική εικόνα των δεδομένων που ισχύουν, θα μπορούν να καθοριστούν οι ανάγκες αλλά και τα προβλήματα που καλούνται να αντιμετωπίσουν κοινωνικές ομάδες, όπως είναι τα παιδιά, μεγάλες ηλικιακές ομάδες, μετανάστες και διάφορες άλλες κατηγορίες πολιτών, για να διασφαλίσουν τη δυνατότητα της πρόσβασης σε μέσα μεταφοράς.

Με βάση την υφιστάμενη βιβλιογραφία, το φαινόμενο της μεταφορικής ένδειας, μπορεί να φτάσει να επηρεάζει μέχρι και το 90% του πληθυσμού της μελετώμενης περιοχής, σε συνάρτηση πάντα τους παράγοντες με τους οποίους εξετάζεται και τη γεωγραφία της. Χώρες όπως η Αγγλία, οι περιοχές της οποίας, επηρεάζονται σημαντικά από το φαινόμενο, έχουν επίσης καθορίσει τον αντίκτυπο του φαινομένου σε διάφορα κοινωνικά στρώματα και στις συνθήκες διαβίωσης τους, συνιστώντας καταστάσεις κοινωνικού αποκλεισμού.

Όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή, η μεταφορική ένδεια είναι ένα πολυπαραγοντικό πρόβλημα και ορισμένοι παράγοντες έχουν κοινά σημεία με άλλες μορφές ένδειας, όπως αυτή της ενεργειακής. Σε σχετικές βιβλιογραφικές ανασκοπήσεις, έχει παρατηρηθεί ότι τα αίτια τόσο της ενεργειακής όσο και της μεταφορικής ένδειας παρουσιάζουν παρόμοια χαρακτηριστικά, με βάση τις κοινωνικοοικονομικές συνθήκες και την πολιτική κατάσταση της εκάστοτε χώρας. Οι παράγοντες που φαίνεται να συνδέονται με την μεταφορική ένδεια είναι οι εξής:

- Εισοδηματικά κριτήρια
- Αποτύπωμα άνθρακα
- Υφιστάμενες υποδομές και δίκτυα σε αστικές, περιαστικές και αγροτικές περιοχές.
- Τεχνολογική εξέλιξη
- Πυκνότητα πληθυσμού και απόσταση του τόπου διαμονής από δομές
- Προσβασιμότητα για ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες, όπως γυναίκες, ηλικιωμένοι, άτομα με αναπηρία, μικρά παιδιά
- Μεταφορικές ανάγκες και προσβασιμότητα με βάση το φύλο
- Μεταφορικές ανάγκες και προσβασιμότητα με βάση την ηλικία
- Η προσβασιμότητα σε συνάρτηση με μορφές αναπηρίας
- Η προσβασιμότητας στην μετακίνηση για τις νεαρές ηλικίες
- Η προσβασιμότητα με βάση την εκάστοτε χώρα

Χαρακτηριστικό των ανεπτυγμένων χωρών αποτελεί το γεγονός ότι κοινωνικές ομάδες που καλούνται να βιοποριστούν με χαμηλά εισοδήματα, εξαρτώνται και χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ξοδεύοντας ένα μεγάλο μέρος του προϋπολογισμού τους, περιορίζοντας τις μετακινήσεις τους στις απολύτως απαραίτητες.

Στην αντίπερα όχθη, ενώ οι πολίτες με περιορισμένο εισόδημα χρησιμοποιούν μέσα μεταφοράς, τα οποία σε κάποιες περιπτώσεις μπορεί να προσφέρουν χαμηλής ποιότητας υπηρεσίες, ομάδες με υψηλότερα εισοδήματα, έχουν πρόσβαση σε συστήματα μεταφοράς με καλύτερη ποιότητα και ξοδεύουν λιγότερα χρήματα σε αυτές (Lucas, Mattioli, Verlinghieri, & Guzman, 2016).

Επιπρόσθετο αίτιο αποκλεισμού σε δομές μετακίνησης μπορεί να παρατηρηθεί κατά την προσπάθεια βελτίωσης και συντήρησης υποδομών στο πλαίσιο ενεργειών με χαμηλό αποτύπωμα άνθρακα (Lowans, Furszyfer Del Rio, K. Sovacool, Rooney, & M. Foley, 2021). Η υιοθέτηση τρόπων μετακίνησης περισσότερο φιλικών προς το περιβάλλον, μπορεί να εντείνει το φαινόμενο της μεταφορικής ένδειας, λόγω του αυξημένου κόστους που θα προκύψει κατά τη μετάβαση σε λύσεις με χαμηλό αποτύπωμα άνθρακα.

Δυσχερής πρόσβαση στην μετακίνηση παρατηρείται στις αγροτικές περιοχές, στις οποίες οι δυνατότητες και οι επιλογές είναι περιορισμένες δυσκολεύοντας ήτοι περισσότερο τη διαβίωση στις περιοχές αυτές. Η αύξηση των επιλογών μετακίνησης και η καθιέρωση συστημάτων που να υποστηρίζουν μία πληθώρα δυνατοτήτων σε αστικά συστήματα,

διαμορφώνουν μία ελίτ ανθρώπων που διαθέτουν την οικονομική δυνατότητα να μπορούν να διαβιούν σε περιοχές με επιλογές στη μετακίνηση και με οργανωμένο δίκτυο μεταφοράς. Εν αντιθέσει με πιο απομακρυσμένες και αγροτικές περιοχές, όπου υπάρχει περιορισμός στα μέσα και στα υφιστάμενα δίκτυα. Υποβαθμισμένες περιοχές, φιλοξενούν κατά κύριο λόγο κοινωνικά στρώματα με χαμηλότερη οικονομική δύναμη, τα οποία μην μπορώντας να καλύψουν τα υψηλά κόστη διαβίωσης και στέγασης στις πόλεις, μετακινούνται σε περιοχές με περιορισμένες επιλογές μετακίνησης (Allena & Farberb, 2019). Η σύνδεση της κινητικότητας με τον κοινωνικό αποκλεισμό, επίσης αναφέρεται από αντίστοιχη μελέτη που πραγματοποιήθηκε από τη Μονάδα Κοινωνικού Αποκλεισμού.

Επιπρόσθετος παράγοντας, που συντελεί στην μεταφορική ένδεια, αποτελεί η τεχνολογική εξέλιξη. Η χρήση τεχνολογικών προϊόντων, ακόμη και στον τομέα των μεταφορών, έρχεται να συμβάλει στον αποκλεισμό ορισμένων κοινωνικών ομάδων, οι οποίες δυσκολεύονται να εντάξουν την τεχνολογία στη ζωή τους. Η συμβολή της τεχνολογίας, στη διευθέτηση και στον προγραμματισμό της καθημερινότητας, δημιουργεί ένα πολύπλοκο περιβάλλον στον τομέα της μετακίνησης λόγω των εξατομικευμένων και επιπρόσθετων επιλογών που είναι διαθέσιμες. Απόρροια αυτού, είναι η κοινωνική ομάδα, η οποία έχει τη δυνατότητα να έχει πρόσβαση σε τεχνολογικές λύσεις, να έχει και μεγαλύτερη πρόσβαση στον τομέα της μεταφοράς, εν αντιθέσει με ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες που καλούνται να αντιμετωπίσουν επιπλέον εμπόδια. Κατά τη μετάβαση σε ψηφιακές και αυτοματοποιημένες κοινωνίες, οι παραδοσιακοί τρόποι μετακίνησης επηρεάζονται από την τριβή μεταξύ των παλιών κανόνων και ρόλων και τον γρήγορο ρυθμό της σύγχρονης ζωής. Μέσα από συστηματική ανάλυση και μελέτη γίνεται κατανοητό ότι η μεταφορική ένδεια συνδέεται με την τεχνολογική εξοικείωση, καθώς μπορεί να επηρεάσει την πρόσβαση στην πληροφορία που σχετίζεται με τη λειτουργία δικτύων μεταφοράς.

Η μη ύπαρξη διαμορφωμένης πολιτικής εξομάλυνσης των διαφορών στο δικτυακό κεφάλαιο, έχει αντίκτυπο στην ίδια την ελευθερία του ατόμου στο να μετακινείται. Με τον όρο δικτυακό κεφάλαιο αναφερόμαστε στην ικανότητα ανάπτυξης κοινωνικών σχέσεων με ανθρώπους, συγγενείς ή μη, με αποτέλεσμα τη δημιουργία οφελών σε οικονομικό, πρακτικό και συναισθηματικό επίπεδο. Ο ελλιπής σχεδιασμός στις μεταφορές, σε συνδυασμό με την απουσία διαμορφωμένης πολιτικής που να προωθεί την δικτύωση όλων των κοινωνικών ομάδων και συνεπώς να ενισχύει την ελευθερία στην κινητικότητα, συμβάλλουν επίσης στην μεταφορική ένδεια (Kuttler & Moraglio, 2021).

Η πυκνότητα του πληθυσμού και τα χωρικά όρια μέσα στα οποία βρίσκονται ο χώρος εργασίας και διαμονής, καθώς και η απόσταση αυτών, μπορεί να διαμορφώσουν τα δίκτυα μετακίνησης. Η διαμονή σε περιοχές εκτός αστικού ιστού, όπως αγροτικές περιοχές, περιοχές με χαμηλή προσβασιμότητα, περιορίζουν τη μετάβαση σε κύριες δραστηριότητες όπως η εργασία, πρόσβαση σε δομές που έχουν να κάνουν με την υγιεινική περίθαλψη ακόμη και στην περίπτωση που υπάρχει η δυνατότητα μετακίνησης με ιδιωτικό μέσο, καθώς η χρονική απαίτηση είναι αρκετά σημαντική, όπως επίσης και το αντίστοιχο κόστος που έπεται (Berg & Ihlström, 2019).

Αναφερόμενοι στην χωροταξική έκφραση του φαινομένου, υπάρχει περιορισμένη δυνατότητα μετακίνησης σε υποβαθμισμένες περιοχές, ή σχεδόν ανύπαρκτη σε περιοχές που φιλοξενούν μειονότητες, καθώς οι υφιστάμενες δομές είναι περιορισμένες. Στην περίπτωση των μεγάλων αστικών περιοχών, αποτελεί πρόκληση η επάρκεια επιλογών

μετακίνησης μέσα στην αστική αλλά και στις περιφερειακές περιοχές (Pengjun & Zhao, 2020).

Οι αγροτικές περιοχές καλούνται να αντιμετωπίσουν προκλήσεις που σχετίζονται με το μεταφορικό δίκτυο, καθώς στις περισσότερες περιπτώσεις είναι υποτυπώδεις, χωρίς να υπάρχει κάλυψη όλων των περιοχών που έχουν ανάγκη από πρόσβαση. Επιπρόσθετα, η απουσία απαιτούμενης συχνότητας δρομολογίων, δυσχεραίνει περισσότερο τη ζωή των κατοίκων. Η διασπορά των χωριών και των οικισμών στις αγροτικές περιοχές, καθιστούν την εξυπηρέτηση από τις δημόσιες μεταφορές δαπανηρή, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να υποστηριχθεί η απαιτούμενη συχνότητα των δρομολογίων, ενώ οι προσφερόμενες υπηρεσίες συνήθως είναι χαμηλής ποιότητας. Οι κάτοικοι των περιοχών αυτών, για να μπορέσουν να καλύψουν τις ανάγκες μετακίνησης, αναγκάζονται να προσφύγουν σε λύσεις ιδιωτικής ιδιοκτησίας οχήματος, ως απάντηση στις περιορισμένες επιλογές μετακίνησης (European Commission, 2015).

Η ευζωία και η βελτίωση των συνθηκών των αγροτικών περιοχών, έγκειται στην προσβασιμότητα που έχουν και στο οδικό σύστημα από το οποίο υποστηρίζεται. Ο σχεδιασμός, η κατασκευή όσο και η διαχείριση και η συντήρηση των δημοσίων οδικών συστημάτων, αποτελούν μία μεγάλη πρόκληση για πολλά ευρωπαϊκά κράτη. Με βάση τα στοιχεία από την έκθεση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, τα απαιτούμενα κονδύλια που απαιτούνται για τη διατήρηση των υποδομών είναι ιδιαίτερα αυξημένα εξαιτίας μίας σειράς παραγόντων. Οι μεγάλες αποστάσεις των οδικών διαδρομών που εξυπηρετούν τα διάσπαρτα χωριά, σε συνάρτηση με τον μικρό αριθμό των κατοίκων που εξυπηρετούνται από τη συχνή χρήση των δρόμων αυτών, καθώς και οι υποτυπώδεις προϋπάρχουσες υποδομές, συχνά ανεπαρκής, καθιστούν τις ανάγκες για χρηματοδότηση αρκετά υψηλές (Council of Europe, 2017). Οι υφιστάμενες δομές, οι οποίες καλούνται να εξυπηρετήσουν αρκετά μεγάλες σε έκταση περιοχές, συνήθως δε λαμβάνουν την χρηματική υποστήριξη που χρειάζονται, για ενίσχυση και συντήρηση των δομών αυτών. Η ανεπαρκής χρηματοδότηση έχει ως αποτέλεσμα να παρατηρείται μία υποβάθμιση σε διάφορους τομείς, όπως καθαριότητα, συντήρηση μηχανημάτων και δομής, αυξάνοντας τον κίνδυνο για πιθανά ατυχήματα αλλά και επηρεάζοντας την ποιότητα ζωής των κατοίκων (Kuttler & Moraglio, 2021).

Αναφερόμενοι στο θέμα του σχεδιασμού των μεταφορικών δικτύων και μέσων, γίνεται κατανοητό ότι η διαδικασία αυτή διαμορφώνει το τελικό αποτέλεσμα, χωρίς να λαμβάνει υπόψη παράγοντες και κριτήρια που έχουν αλλάξει τα τελευταία χρόνια. Ο ρόλος της γυναίκας, οι υποχρεώσεις και οι απαιτήσεις που εκφύονται από τους πολλαπλούς ρόλους που έχει επωμιστεί, έχουν σαν αποτέλεσμα να πρέπει να ακολουθούν ένα αρκετά πολύπλοκο σε μετακινήσεις πρόγραμμα. Η διαθέσιμη βιβλιογραφία τονίζει τις διαφορές στα μοτίβα μετακίνησης, ενώ επίσης κάνει διακριτή τη διαφορά στις ανάγκες και τους διαφορετικούς σκοπούς για την οποία αυτή επιτελείται. Με βάση στατιστικά στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σχετικά με τα θέματα των γυναικών στη μεταφορά (European Union, She moves - Women issues in transportation, 2014), παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των γυναικών κινούνται είτε με τα πόδια, είτε με αυτοκίνητο ενώ αποτελεί τελευταία επιλογή η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Ο υφιστάμενος σχεδιασμός των μέσων μαζικής μεταφοράς, ικανοποιεί τις ανάγκες για μετακίνηση στις ώρες που υπάρχει μεγαλύτερη ζήτηση, δηλαδή σε ώρες αιχμής, χωρίς απαραίτητα να υπάρχει ταύτιση με τα ιδιαίτερα προγράμματα μετακίνησης που έχουν υιοθετήσει οι γυναίκες για να καλύπτουν τις καθημερινές υποχρεώσεις και απαιτήσεις. Οι πολυάριθμοι ρόλοι των γυναικών στη

μοντέρνα κοινωνία, τις αναγκάζει να μετακινούνται αρκετές φορές, σε ωράρια τα οποία είναι πέρα από το πρόγραμμα που έχει καθιερωθεί από το δίκτυο των μέσων μεταφοράς. Για να επιτευχθεί η κάλυψη των απαιτήσεων για μετακίνηση, ο γυναικείος πληθυσμός στρέφεται στο συνδυασμό δημόσιων ή στη χρήση ιδιωτικών μέσων όπως το ποδήλατο και το αυτοκίνητο (CIVITAS, 2020). Ένα επιπλέον φαινόμενο μεταφορικής ένδειας, αφορά την ποιότητα των μέσων μεταφοράς και συγκεκριμένα την έλλειψη ασφάλειας, πράγμα που κάνει ένα μέρος του γυναικείου πληθυσμού να δείχνει προτίμηση σε άλλους τρόπους μετακίνησης. Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, σε έρευνα που πραγματοποιήθηκε στο Ηνωμένο Βασίλειο, κατέδειξε ότι περίπου το 55% των ερωτηθέντων γυναικών θα έκανε χρήση του λεωφορείου κατά τη διάρκεια της ημέρας και μόνο το 35% θα έπαιρνε λεωφορείο κατά τη διάρκεια της νύχτας, δίνοντας ένα σαφές στίγμα σχετικά με το σημαντικό ρόλο που έχει ο παράγοντας της ασφάλειας για τις γυναίκες (Kuttler & Moraglio, 2021).

Μία από τις ηλικιακές ομάδες, που επηρεάζεται σημαντικά η πρόσβασή της στη μεταφορά, είναι η τρίτη ηλικία. Οι ηλικιωμένοι καλούνται να αντιμετωπίσουν ένα ιδιαίτερα στρεσογόνο περιβάλλον που επικρατεί στα δίκτυα μεταφοράς, ιδίως σε ώρες αιχμής. Σε όλο αυτό το ιδιαίτερο περιβάλλον έρχεται να προστεθεί το γεγονός της επερχόμενης μείωσης και εξασθένησης σε διάφορες φυσιολογικές λειτουργίες, αποτρέποντας τη χρήση των διαθέσιμων δημόσιων μέσων μεταφοράς. Ανεξάρτητα από τον τρόπο μεταφοράς, η προσβασιμότητα είναι βασικό ζήτημα για τους ηλικιωμένους. Η ψηφιοποίηση της πληροφορίας σχετικά με τα ωράρια και τη λειτουργία των δικτύων αυτών, επηρεάζει την προσβασιμότητα των ηλικιωμένων ατόμων, στο δίκτυο μεταφοράς. Επιπρόσθετα, σημαντικοί παράγοντες για τους ανθρώπους της τρίτης ηλικίας είναι η τοποθεσία των στάσεων του λεωφορείου σε σχέση με την προέλευση και τον προορισμό του ταξιδιού, η ποιότητα της υποδομής και η προσβασιμότητα που προσφέρουν. Η χρήση των μέσων μεταφοράς αποτελεί ουσιαστικά μία συνήθεια, καθώς ηλικιωμένοι που έχουν χρησιμοποιήσει τα μέσα μαζικής μεταφοράς σε όλη τους τη ζωή, συνήθως τείνουν να χρησιμοποιούν εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς. Σε αντίθεση με τους ανθρώπους που βασίζονται κυρίως στα ιδιωτικά αυτοκίνητα. Λαμβάνοντας υπόψη πώς η ηλικιακή αυτή κατηγορία είναι περισσότερο επιρρεπής σε τραυματισμούς, η ασφάλεια είναι μια σοβαρή ανησυχία για αυτούς (Shrestha, Millonig, Hounsell, & McDonald, 2017).

Οι άνθρωποι που αντιμετωπίζουν διάφορες μορφές αναπηρίας, καλούνται καθημερινά να έρχονται αντιμέτωποι με έναν αριθμό προβλημάτων, που επηρεάζουν την καθημερινή τους ζωή και πραγματικότητα. Άτομα που παρουσιάζουν κάποια μορφή αναπηρίας φαίνεται να κάνουν λιγότερο χρήση του δημόσιου δικτύου μετακίνησης, καθώς για την ομάδα αυτή σημαντικός παράγοντας αποτελεί η έλλειψη προσβασιμότητας σε πολλά σημεία του δικτύου. Η επιλογή επηρεάζεται από την περιορισμένη παροχή πληροφοριών με οπτικά αλλά και με ηχητικά μέσα, ώστε να είναι κατανοητή η λειτουργία των μέσων μαζικής μεταφοράς. Επιπρόσθετα, η προσβασιμότητα σε εγκαταστάσεις είναι περιορισμένη και σε κάποια σημεία μη εφικτή για άτομα με αναπηρικά αμαξίδια, ενώ επίσης η μη αποτελεσματική κυκλοφορία αέρα σε καλυπτόμενους τερματικούς σταθμούς και η συσσώρευση καυσαερίων, μπορεί επιπλέον να επηρεάσει κάποια κατηγορία ατόμων (Bascom, 2017).

Μία ακόμη ομάδα που φαίνεται να παρουσιάζει περιορισμένη πρόσβαση στα δίκτυα μεταφοράς είναι η ομάδα των νέων, που περιλαμβάνει άτομα με σχέσεις εξάρτησης από ενήλικα άτομα ή που έχουν σχετική ελευθερία και είναι κάτω των εικοσιπέντε ετών. Οι ανάγκες κινητικότητας που σχετίζονται με δραστηριότητες που αφορούν την εκπαίδευση και

την ψυχαγωγία, μεταφράζονται σε αντίστοιχα μοτίβα, τα οποία δεν έχουν ληφθεί υπόψη κατά το σχεδιασμό των δικτύων, δυσχεραίνοντας την πρόσβασή τους στα μέσα μεταφοράς. Η ανεξάρτητη χρήση από τα ανήλικα άτομα τείνει να μειώνεται, καθώς όλο και περισσότεροι γονείς παρουσιάζουν όλο και περισσότερο αυξημένη αντίληψη για την ασφάλεια των παιδιών τους και τους κινδύνους που μπορεί να αντιμετωπίσουν. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα, η μεγαλύτερη εξάρτηση από ιδιωτικά μέσα μετακίνησης, ώστε να μπορέσουν να παρακολουθήσουν και να συμμετάσχουν τα παιδιά σε δραστηριότητες (Konrad & Wittowsky, 2017). Επιπρόσθετες δυσκολίες αντιμετωπίζουν τα παιδιά που βρίσκονται σε αγροτικές περιοχές, όπου η μετακίνηση με μέσα μαζικής μεταφοράς δυσχεραίνει ακόμη περισσότερο, περιορίζοντας τις ευκαιρίες για κοινωνικοποίηση και συμμετοχή σε δραστηριότητες.

Τα νεαρά ενήλικα άτομα, από την άλλη, αν και έχουν μεγαλύτερη ελευθερία από ότι τα παιδιά, παρουσιάζουν και αυτοί περιορισμούς σε ότι αφορά την ικανότητά τους να μεταφερθούν. Λαμβάνοντας υπόψη ότι πάνω από το ένα τρίτο των μετακινήσεων τους πραγματοποιείται με μέσα μαζικής μεταφοράς, όπως είναι τα λεωφορεία για να μπορέσουν να έχουν πρόσβαση στην εκπαίδευση, αλλά και την εργασία, γίνεται κατανοητή η σημαντικότητα ενός οργανωμένου δικτύου συγκοινωνίας. Ένας επιπρόσθετος παράγοντας, που μπορεί να επηρεάσει τη συχνότητα χρήσης, αλλά και την πρόσβαση στα μέσα μεταφοράς, αποτελεί το κόστος της μετακίνησης. Πιο συγκεκριμένα, οι νεαρές ηλικίες είναι πιο επιρρεπείς στην μεταφορική ένδεια, καθώς παρουσιάζουν περιορισμένους οικονομικούς πόρους και η μετακίνηση στην εργασία δεν παρουσιάζει σε όλες τις περιπτώσεις ευκολία. (Campaign for Better Transport, 2020)

Φαινόμενα μεταφορικής ένδειας είναι υπαρκτά σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες, με διαφορετική ένταση και επηρεάζουν τη ζωή των κατοίκων της εκάστοτε χώρας ποικιλοτρόπως. Στον ελλαδικό χώρο έχει επίσης εμφανιστεί και μελετηθεί μέσω του προγράμματος HiReach, δίνοντας έμφαση στα νησιά, καθώς αποτελούν ιδιόζουσες περιπτώσεις. Στις νησιωτικές περιοχές τίθεται ιδιαίτερο ζήτημα απομόνωσης, καθώς δεν ευνοείται η σύνδεση των χωριών, πόσο μάλλον των απομονωμένων. Οι κάτοικοι καλούνται να αντιμετωπίσουν δυσκολίες για να επιτύχουν πρόσβαση σε διάφορες δομές. Οι ιδιαίτερα αυξανόμενες ανάγκες των κατοίκων στον ελλαδικό χώρο και ιδιαίτερα στο νησιωτικό, με σημείο αναφοράς τα νησιά Νάξος και Ηράκλεια έχουν αποτελέσει αντικείμενο μελέτης, ώστε να γίνει κατανοητή η έκταση του προβλήματος. Τα δύο νησιά επιλέχθηκαν καθώς παρουσιάζεται μία μεγάλη ποικιλομορφία στο διάστημα του έτους. Πιο συγκεκριμένα, κατά τους θερινούς μήνες, η κινητικότητα είναι υψηλή λόγω τουριστικών δραστηριοτήτων σε σχέση με τους χειμερινούς μήνες όπου η δραστηριότητα που λαμβάνει χώρα αφορά τους κατοίκους του νησιού. Η σύνδεση της μεταφορικής ένδειας, με το οικονομικό επίπεδο των κατοίκων ήταν εμφανής, με τη διαφορά να είναι ακόμη περισσότερο έντονη για άτομα τα οποία βρισκόταν σε αγροτικές περιοχές. Οι κάτοικοι των απομακρυσμένων ορεινών περιοχών αντιμετωπίζουν τον κίνδυνο της απομόνωσης, καθώς οι ανάγκες τους για μετακίνηση δεν καλύπτονται από το υφιστάμενο δίκτυο, το οποίο παρουσιάζει εποχικό χαρακτήρα, εξαναγκάζοντας τους να καταφύγουν στην απόκτηση και στη χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων. Η περιορισμένη προσφορά μέσων για μετακίνηση, καθιστά έτη δυσκολότερη τη μεταφορά ατόμων που δεν έχουν στην κατοχή τους αυτοκίνητο ή δεν είναι σε θέση να οδηγήσουν. Η υψηλή τιμή των εισιτηρίων, σε συνδυασμό με το χαμηλό αριθμό δρομολογίων και την ατελή κάλυψη σε περιοχές και προσβασιμότητα οδηγούν σε αποκλεισμό μία μερίδα ανθρώπων που αντιμετωπίζουν κινητικά προβλήματα ή είναι μεγάλοι σε ηλικία, ενώ οι

νεότεροι σε ηλικία στερούνται των ευκαιριών κοινωνικοποίησης. Η μετακίνηση των μικρών παιδιών για τις σχολικές τους δραστηριότητες υποστηρίζεται από την ίδια τη δημοτική αρχή, καθώς υπάρχει σχολικό όχημα που συλλέγει τους μαθητές καθημερινά, ακόμη και από απομακρυσμένες περιοχές εξασφαλίζοντας έτσι την καθημερινή μεταφορά τους προς το σχολείο και την επιστροφή στο σπίτι. Η καθημερινή απόσταση που διανύουν οι μαθητές σε συνάρτηση με την παρουσία σχολικού λεωφορείου που εξυπηρετεί μόνο τις ώρες που υπάρχει ανάγκη με βάση το ωράριο του σχολείου, καθιστά τη συμμετοχή σε εξωσχολικές δραστηριότητες, ιδιαίτερα δύσκολη.

Σε γενικές γραμμές η έλλειψη μεταφορικού δικτύου, ακόμη και η ανεπάρκεια σε κάποιες των περιπτώσεων, αναγκάζει τους κατοίκους να αφιερώνουν αρκετό μέρος από τον καθημερινό τους χρόνο για τη μετακίνηση σε υπηρεσίες και καθημερινές δραστηριότητες. Οι περισσότεροι κάτοικοι του νησιού αναγκάζονται να μετακινούνται είτε με ιδιωτικό αμάξι, είτε με ταξί, το οποίο έχει υψηλό κόστος, ενώ επίσης η μορφολογία του εδάφους του νησιού, με τις ορεινές περιοχές δεν ενδείκνυται, ούτε και υπάρχει υποδομή για τη χρήση μέσων όπως το ποδήλατο. Όπως αναφέρθηκε, η παρουσία μεταφορικών μέσων και η λειτουργία του δικτύου χαρακτηρίζεται από εποχικότητα, έχοντας ως αποτέλεσμα με το τέλος της τουριστικής περιόδου, το δίκτυο να καλείται να καλύψει έναν πολύ μικρότερο αριθμό χρηστών, οδηγώντας σε περικοπές δρομολογίων τόσο σε αριθμό όσο και σε συχνότητα (Kuttler & Moraglio, 2021).

3 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

3.1 Στατιστική ανάλυση

Για την εκτίμηση του ενδεχομένου ύπαρξης μεταφορικής ένδειας στους δήμους Χανίων και Πλατανιά, Περιφερειακής Ενότητας Χανίων της Περιφέρειας Κρήτης, έγινε διανομή ηλεκτρονικού ερωτηματολογίου το χρονικό διάστημα Δεκέμβριου 2020-Ιανουαρίου 2021. Στο χρονικό διάστημα αυτό, υπήρχε περιορισμός των μετακινήσεων στην περιοχή ως μέτρο προστασίας από τη διασπορά του Covid19. Το μόνο διαθέσιμο μέσο μαζικής μεταφοράς στις εν λόγω περιοχές είναι το λεωφορείο. Στη συνέχεια πραγματοποιήθηκε περιγραφική ανάλυση των απαντήσεων με την εξαγωγή απόλυτων (n) και σχετικών (%) συχνοτήτων για όλες τις μεταβλητές τόσο σε κάθε περιοχή ξεχωριστά όσο και στο σύνολο του δείγματος. Έπειτα πραγματοποιήθηκε ανάλυση συσχέτισης με τα βασικά δημογραφικά χαρακτηριστικά των συμμετεχόντων με χρήση της στατιστικής δοκιμασίας χ^2 (Pearson's chi-square). Η δοκιμασία χ^2 εφαρμόζεται ως τεστ ανεξαρτησίας σε περιπτώσεις ερευνητικών ερωτημάτων ή υποθέσεων στις οποίες οι εμπλεκόμενες μεταβλητές είναι αποκλειστικά κατηγορικές (ή ποιοτικές). Η στατιστική δοκιμασία χ^2 εξετάζει, στην ουσία, αν υπάρχει διαφορά μεταξύ των δεδομένων που έχουν συλλεχθεί κατά τη διάρκεια της έρευνας (πραγματικές συχνότητες – observed frequencies) και αυτών που θα περιμέναμε να εμφανιστούν αν ίσχυε η μηδενική υπόθεση (αναμενόμενες συχνότητες – expected frequencies). Αυτό στην πράξη σημαίνει ότι, αν οι πραγματικές συχνότητες είναι τυχαίες, θα πρέπει να πλησιάζουν αρκετά τις αναμενόμενες συχνότητες.

Ως όριο στατιστικής σημαντικότητας ορίστηκε το 5% ($p\text{-value} < 0,05$). Όλες οι αναλύσεις πραγματοποιήθηκαν με χρήση του στατιστικού πακέτου SPSS.

4 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

4.1 Περιγραφική ανάλυση

Τα δημογραφικά στοιχεία των συμμετεχόντων παρουσιάζονται στον Πίνακα 4.1. Δημογραφικά στοιχεία. Στην έρευνα συμμετείχαν συνολικά 235 συμμετέχοντες εκ των οποίων οι 37 ήταν από την περιοχή του Πλατανιά και οι 198 από την περιοχή των Χανίων.

Περίπου οι μισοί συμμετέχοντες ήταν άντρες (43,4%) ενώ σε σχέση με την ηλικία το 29,8% ήταν ηλικίας 25-34 έτη, το 26,4% ήταν ηλικίας 35-44 ετών, το 20% ήταν ηλικίας 45-54 έτη, το 17,4% ήταν ηλικίας 18-24 έτη ενώ το υπόλοιπο 6,4% ήταν ηλικίας άνω των 55 ετών. Το 26% των συμμετεχόντων είχαν ολοκληρώσει γυμνάσιο-λύκειο, το 19,1% των συμμετεχόντων είχαν ολοκληρώσει ανώτερη εκπαίδευση (ΙΕΚ, σχολές επαγγελματικής εξειδίκευσης) το 37,1% συμμετεχόντων είχε ολοκληρώσει ανώτατη εκπαίδευση και ακόμα ένα 17% είχε μεταπτυχιακό ή διδακτορικό δίπλωμα. Σε σχέση με την απασχόληση τους το 7,9% ήταν φοιτητές, το 20,9% ήταν ιδιωτικοί υπάλληλοι πλήρους απασχόλησης, το 24,7% ήταν ελεύθεροι επαγγελματίες, το 5,1% ήταν ιδιωτικοί υπάλληλοι μερικής απασχόλησης, το 8,5% ήταν άνεργοι, το 20,9% ήταν δημόσιοι υπάλληλοι, το 0,9% συνταξιούχοι και το 1,3% ασχολούνταν με οικιακά.

Πίνακας 4.1. Δημογραφικά στοιχεία

	Περιοχή		Συνολικά	p-value
	Πλατανιά N=37	Χανίων N=198	N=235	
	N (%)	N (%)	N (%)	
Φύλο				
Άνδρας	16 (43,2)	86 (43,4)	102 (43,4)	0,999*
Γυναίκα	21 (56,8)	110 (55,6)	131 (55,7)	
Δεν απαντώ	0 (0,0)	2 (1,0)	2 (0,9)	
Ηλικία				
18-24 ετών	7 (18,9)	34 (17,2)	41 (17,4)	0,925*
25-34 ετών	11 (29,7)	59 (29,8)	70 (29,8)	
35-44 ετών	10 (27,0)	52 (26,3)	62 (26,4)	
45-54 ετών	6 (16,2)	41 (20,7)	47 (20,0)	
55-64 ετών	3 (8,1)	10 (5,1)	13 (5,5)	
65 και άνω	0 (0,0)	2 (1,0)	2 (0,9)	
Ποιο είναι το υψηλότερο επίπεδο εκπαίδευσης που έχετε ολοκληρώσει;				

Μεταπτυχιακό/Διδακτορικό	8 (21,6)	32 (16,2)	40 (17,0)	0,229
Ανώτατη εκπαίδευση	9 (24,3)	80 (40,4)	89 (37,9)	
Ανώτερη εκπαίδευση (π.χ. ΙΕΚ, σχολές επαγγελματικής εξειδίκευσης)	11 (29,7)	34 (17,2)	45 (19,1)	
Λύκειο	9 (24,3)	50 (25,3)	59 (25,1)	
Γυμνάσιο	0 (0,0)	2 (1,0)	2 (0,9)	
Απασχολείστε ως:				
Φοιτητής	5 (13,5)	37 (18,7)	42 (17,9)	0,672*
Ιδιωτικός υπάλληλος πλήρους απασχόλησης	5 (13,5)	44 (22,2)	49 (20,9)	
Ελεύθερος επαγγελματίας	10 (27,0)	48 (24,2)	58 (24,7)	
Ιδιωτικός υπάλληλος μερικής απασχόλησης	3 (8,1)	9 (4,5)	12 (5,1)	
Άνεργος	5 (13,5)	15 (7,6)	20 (8,5)	
Δημόσιος υπάλληλος	9 (24,3)	40 (20,2)	49 (20,9)	
Συνταξιούχος	0 (0,0)	2 (1,0)	2 (0,9)	
Οικιακά	0 (0,0)	3 (1,5)	3 (1,3)	
Μηνιαίο ατομικό εισόδημα				
Έως 500€	9 (24,3)	35 (17,7)	44 (18,7)	0,395*
501€ έως 1.000€	12 (32,4)	73 (36,9)	85 (36,2)	
1001€ έως 1500€	5 (13,5)	40 (20,2)	45 (19,1)	
1501€ έως 2000€	0 (0,0)	8 (4,0)	8 (3,4)	
2001€ έως 2500€	2 (5,4)	12 (6,1)	14 (6,0)	
2501€ έως 3000€	2 (5,4)	3 (1,5)	5 (2,1)	
Πάνω από 3000€	2 (5,4)	4 (2,0)	6 (2,6)	
Δεν γνωρίζω / Δεν απαντώ	5 (13,5)	23 (11,6)	28 (11,9)	
Πώς αναμένετε να μεταβληθεί η οικονομική σας κατάσταση μετά το τέλος της πανδημίας;				
Θα χειροτερέψει πολύ	5 (13,5)	12 (6,1)	17 (7,2)	0,065*
Θα χειροτερέψει	12 (32,4)	53 (26,8)	65 (27,7)	
Δεν θα μεταβληθεί	10 (27,0)	95 (48,0)	105 (44,7)	
Θα βελτιωθεί	10 (27,0)	33 (16,7)	43 (18,3)	
Θα βελτιωθεί πολύ	0 (0,0)	5 (2,5)	5 (2,1)	

*Fisher's exact test

Στον Πίνακα 4.1.2 Απόψεις σχετικά με τις μετακινήσεις, ανά περιοχή και συνολικά, παρατίθενται στοιχεία που αφορούν τους τρόπους μετακίνησης ανά δήμο και συνολικά, ενώ επίσης μελετάται η ικανοποίηση σχετικά με την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται, την προσβασιμότητα και την ασφάλεια. Παρατηρείται ότι η πλειονότητα των δημοτών, είναι κάτοχοι ιδιωτικών μέσων μεταφοράς και υπάρχει σαφή προτίμηση στη χρήση των μέσων αυτών για τις καθημερινές τους μετακινήσεις. Η εικόνα που υπάρχει σχετικά με το υφιστάμενο δίκτυο Μέσων Μαζικής μεταφοράς είναι ότι η κάλυψη των περιοχών είναι μέτρια επαρκής καθώς και η συχνότητα των δρομολογίων. Η τήρηση των κανόνων υγιεινής και οι κατάλληλες υποδομές φαίνεται να μην είναι υπαρκτές στον επιθυμητό βαθμό. Στο σημείο αυτό να τονιστεί ότι δεν παρατηρείται κάποιο αίσθημα ανασφάλειας, σχετικά με τη χρήση του λεωφορείου ενώ το αντίτιμο του εισιτηρίου θεωρείται σχετικά χαμηλό. Αν και η μετακίνηση με το λεωφορείο θεωρείται αρκετά ασφαλής, οι συμμετέχοντες εκφράζουν ανησυχία για τη διασφάλιση της υγείας τους κάνοντας χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς κατά τη διάρκεια της καραντίνας. Σε διάστημα περίπου πέντε λεπτών, η πλειονότητα των δημοτών έχει πρόσβαση στην κοντινότερη στάση λεωφορείου, με μέσο διάστημα αναμονής από τα 6 μέχρι 15 λεπτά, ενώ η απόσταση που χρειάζεται να διανυθεί από το σπίτι μέχρι το χώρο εργασίας ή φοίτησης κυμαίνεται από 15 λεπτά μέχρι μισή ώρα.

Σχετικά με το αντίτιμο του εισιτηρίου, η πλειονότητα των ερωτηθέντων θεωρεί ότι η τιμή του είναι υψηλή. Το μηνιαίο κόστος μετακίνησης φτάνει μέχρι τα 100€ με κύριο λόγο καθημερινής μετακίνησης την πρόσβαση στον εργασιακό τους χώρο.

Στο δήμο Χανίων, για την ερώτηση κατά πόσο συχνά οι συμμετέχοντες κάνουν χρήση του λεωφορείου, οι περισσότεροι απάντησαν ποτέ, ενώ επίσης σπάνια κάνουν χρήση ταξί. Στην αντίπερα όχθη παρατηρείται ότι στην περιοχή Πλατανιά, ο μεγαλύτερος αριθμός συμμετεχόντων χρησιμοποιεί σπάνια το λεωφορείο και ποτέ δεν χρησιμοποιεί ταξί.

Πίνακας 4.1.2 Απόψεις σχετικά με τις μετακινήσεις, ανά περιοχή και συνολικά

	Περιοχή		Συνολικά	p-value
	Πλατανιά	Χανίων		
	N (%)	N (%)	N (%)	
Ποιο είναι το μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιείτε πιο πολύ στις καθημερινές μετακινήσεις σας;				
Ι.Χ. ως οδηγός	31 (83,8)	125 (63,1)	156 (66,4)	0,054*
Λεωφορείο	1 (2,7)	11 (5,6)	12 (5,1)	
Ι.Χ. ως συνεπιβάτης	3 (8,1)	10 (5,1)	13 (5,5)	
Μηχανοκίνητο Δίκυκλο	1 (2,7)	13 (6,6)	14 (6,0)	
Πεζός-ή	1 (2,7)	38 (19,2)	39 (16,6)	
Ποδήλατο	0 (0,0)	1 (0,5)	1 (0,4)	
Έχετε ιδιωτικό μέσο μεταφοράς (αυτοκίνητο, δίκυκλο);				
Ναι	34 (91,9)	161 (81,3)	195 (83,0)	0,116

Όχι	3 (8,1)	37 (18,7)	40 (17,0)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε το ιδιωτικό σας μέσο για τις καθημερινές σας μετακινήσεις πριν την πανδημία;				
Καθημερινά	29 (78,4)	140 (70,7)	169 (71,9)	0,046*
3-4 φορές την εβδομάδα	8 (21,6)	19 (9,6)	27 (11,5)	
5-10 φορές το μήνα	0 (0,0)	4 (2,0)	4 (1,7)	
3-4 φορές το μήνα	0 (0,0)	5 (2,5)	5 (2,1)	
Καθόλου	0 (0,0)	23 (11,6)	23 (9,8)	
Δεν απαντώ	0 (0,0)	7 (3,5)	7 (3,0)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας το Λεωφορείο;				
Ποτέ	10 (27,0)	88 (44,4)	98 (41,7)	0,036
Σπάνια	22 (59,5)	73 (36,9)	95 (40,4)	
Συχνά	5 (13,5)	37 (18,7)	42 (17,9)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας Ταξί;				
Ποτέ	21 (56,8)	81 (40,9)	102 (43,4)	0,200
Σπάνια	15 (40,5)	108 (54,5)	123 (52,3)	
Συχνά	1 (2,7)	9 (4,5)	10 (4,3)	
Για ποιους λόγους χρησιμοποιείτε τα ΜΜΜ: (Μπορείτε να επιλέξετε και πάνω από μία επιλογή)				
Δεν χρησιμοποιώ δημόσια μέσα μεταφοράς	24 (64,9)	123 (62,1)	147 (62,6)	0,752
Μετακινούμαι γρηγορότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου	2 (5,4)	13 (6,6)	15 (6,4)	0,999*
Μετακινούμαι οικονομικότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου	5 (13,5)	28 (14,1)	33 (14,0)	0,920
Χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα	4 (10,8)	21 (10,6)	25 (10,6)	0,999*
Δεν επιθυμώ να οδηγώ	4 (10,8)	23 (11,6)	27 (11,5)	0,999*
Η σχέση ποιότητας και κόστους είναι ικανοποιητική	3 (8,1)	14 (7,1)	17 (7,2)	0,736*
Ικανοποιητικές υποδομές για την προσβασιμότητα (π.χ. ΑΜΕΑ)	0 (0,0)	1 (0,5)	1 (0,4)	0,999*
Δεν υπάρχει επαρκής κάλυψη των περιοχών				
Ελάχιστα	3 (11,5)	25 (16,8)	28 (16,0)	0,884
Λίγο	3 (11,5)	19 (12,8)	22 (12,6)	

Μέτρια	6 (23,1)	42 (28,2)	48 (27,4)	
Πολύ	6 (23,1)	27 (18,1)	33 (18,9)	
Πάρα πολύ	8 (30,8)	36 (24,2)	44 (25,1)	
Η συχνότητα των δρομολογίων είναι αραιή				
Ελάχιστα	3 (10,7)	27 (18,0)	30 (16,9)	0,582
Λίγο	2 (7,1)	20 (13,3)	22 (12,4)	
Μέτρια	10 (35,7)	38 (25,3)	48 (27,0)	
Πολύ	7 (25,0)	29 (19,3)	36 (20,2)	
Πάρα πολύ	6 (21,4)	36 (24,0)	42 (23,6)	
Δεν πληρούνται οι απαραίτητες υγειονομικές διατάξεις				
Ελάχιστα	6 (23,1)	29 (20,6)	35 (21,0)	0,593*
Λίγο	7 (26,9)	25 (17,7)	32 (19,2)	
Μέτρια	9 (34,6)	47 (33,3)	56 (33,5)	
Πολύ	1 (3,8)	19 (13,5)	20 (12,0)	
Πάρα πολύ	3 (11,5)	21 (14,9)	24 (14,4)	
Δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές (ενημερωτικές πινακίδες δρομολογίων, κατάσταση στάσεων)				
Ελάχιστα	4 (15,4)	33 (22,9)	37 (21,8)	0,249
Λίγο	9 (34,6)	24 (16,7)	33 (19,4)	
Μέτρια	5 (19,2)	45 (31,3)	50 (29,4)	
Πολύ	4 (15,4)	19 (13,2)	23 (13,5)	
Πάρα πολύ	4 (15,4)	23 (16,0)	27 (15,9)	
Δεν νιώθω ασφάλεια.				
Ελάχιστα	13 (52,0)	73 (52,1)	86 (52,1)	0,902*
Λίγο	6 (24,0)	28 (20,0)	34 (20,6)	
Μέτρια	3 (12,0)	24 (17,1)	27 (16,4)	

Πολύ	2 (8,0)	7 (5,0)	9 (5,5)	
Πάρα πολύ	1 (4,0)	8 (5,7)	9 (5,5)	
Υψηλό κόστος εισιτηρίου σε σχέση με τις παροχές				
Ελάχιστα	3 (12,5)	36 (24,7)	39 (22,9)	0,361
Λίγο	5 (20,8)	34 (23,3)	39 (22,9)	
Μέτρια	10 (41,7)	36 (24,7)	46 (27,1)	
Πολύ	4 (16,7)	19 (13,0)	23 (13,5)	
Πάρα πολύ	2 (8,3)	21 (14,4)	23 (13,5)	
Σε τι βαθμό νιώθετε ασφαλής όταν μετακινείστε με δημόσια μέσα μεταφοράς;				
Δεν χρησιμοποιού δημόσια μέσα μεταφοράς	12 (32,4)	54 (27,3)	66 (28,1)	0,364
Καθόλου ασφαλής	2 (5,4)	5 (2,5)	7 (3,0)	
Όχι και τόσο ασφαλής	5 (13,5)	30 (15,2)	35 (14,9)	
Μάλλον ασφαλής	6 (16,2)	63 (31,8)	69 (29,4)	
Πολύ ασφαλής	10 (27,0)	34 (17,2)	44 (18,7)	
Απόλυτα ασφαλής	2 (5,4)	12 (6,1)	14 (6,0)	
Πόσο επικίνδυνη για την ατομική σας υγεία θεωρείτε την μετακίνησή σας με τα δημόσια μέσα μεταφοράς κατά τη διάρκεια της πανδημίας;				
Καθόλου	4 (10,8)	5 (2,5)	9 (3,8)	0,110
Λίγο	2 (5,4)	10 (5,1)	12 (5,1)	
Μέτρια	6 (16,2)	38 (19,2)	44 (18,7)	
Αρκετά	16 (43,2)	72 (36,4)	88 (37,4)	
Πάρα πολύ	9 (24,3)	73 (36,9)	82 (34,9)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε τα δημόσια μέσα μεταφοράς πριν την πανδημία;				
Ποτέ	11 (29,7)	61 (30,8)	72 (30,6)	0,931*
Σπάνια	18 (48,6)	89 (44,9)	107 (45,5)	
1 φορά το μήνα	3 (8,1)	9 (4,5)	12 (5,1)	
2-4 φορές το μήνα	1 (2,7)	7 (3,5)	8 (3,4)	
2-4 φορές την εβδομάδα	2 (5,4)	17 (8,6)	19 (8,1)	
Κάθε μέρα	2 (5,4)	15 (7,6)	17 (7,2)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε αυτήν τη περίοδο τα δημόσια μέσα μεταφοράς;				
Ποτέ	28 (75,7)	144 (72,7)	172 (73,2)	0,779

Σπάνια	8 (21,6)	36 (18,2)	44 (18,7)	
1 φορά το μήνα	0 (0,0)	3 (1,5)	3 (1,3)	
2-4 φορές το μήνα	0 (0,0)	8 (4,0)	8 (3,4)	
2-4 φορές την εβδομάδα	1 (2,7)	3 (1,5)	4 (1,7)	
Κάθε μέρα	0 (0,0)	4 (2,0)	4 (1,7)	
Σε πόσο χρόνο μετά τη λήξη των μέτρων περιορισμού διάδοσης του κορονοϊού πιστεύετε ότι θα χρησιμοποιήσετε τα δημόσια μέσα μεταφοράς όπως και πριν την πανδημία;				
1 ημέρα	0 (0,0)	27 (14,9)	27 (12,7)	0,017*
1 εβδομάδα	5 (15,6)	12 (6,6)	17 (8,0)	
1 μήνα	3 (9,4)	25 (13,8)	28 (13,1)	
3 μήνες	3 (9,4)	31 (17,1)	34 (16,0)	
Πάνω από 6 μήνες	21 (65,6)	86 (47,5)	107 (50,2)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε για να μεταβείτε από το σπίτι σας στη πλησιέστερη στάση;				
Δεν με αφορά	3 (8,1)	37 (18,7)	40 (17,0)	0,295
Λιγότερο από 5'	20 (54,1)	103 (52,0)	123 (52,3)	
6'-10'	7 (18,9)	36 (18,2)	43 (18,3)	
11'-15'	3 (8,1)	14 (7,1)	17 (7,2)	
Περισσότερο από 16'	4 (10,8)	8 (4,0)	12 (5,1)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε από τη στιγμή που θα ξεκινήσετε από το σπίτι σας μέχρι να φτάσετε στο χώρο εργασίας/σπουδών;				
Δεν με αφορά	2 (5,4)	24 (12,1)	26 (11,1)	0,517*
Λιγότερο από 15'	12 (32,4)	66 (33,3)	78 (33,2)	
16'-30'	12 (32,4)	70 (35,4)	82 (34,9)	
31'-45'	8 (21,6)	24 (12,1)	32 (13,6)	
46'-60'	2 (5,4)	8 (4,0)	10 (4,3)	
Περισσότερο από 60'	1 (2,7)	6 (3,0)	7 (3,0)	
Πόση ώρα περιμένετε συνήθως στη στάση για να έρθει το ΜΜΜ που χρησιμοποιείτε;				
Δεν με αφορά	10 (27,0)	84 (43,3)	94 (40,7)	0,054
Λιγότερο από 5'	2 (5,4)	8 (4,1)	10 (4,3)	
6'-15'	11 (29,7)	66 (34,0)	77 (33,3)	

Περισσότερο από 16'	14 (37,8)	36 (18,6)	50 (21,6)	
Θεωρείτε ότι η τιμή του εισιτηρίου είναι υψηλή για τη χρήση των Μέσα Μαζικής Μεταφοράς;				
Ναι	24 (64,9)	108 (54,5)	132 (56,2)	0,406
Όχι	6 (16,2)	32 (16,2)	38 (16,2)	
Δεν γνωρίζω	7 (18,9)	58 (29,3)	65 (27,7)	
Μηνιαίο κόστος μετακίνησης				
έως 100€	19 (51,4)	137 (69,2)	156 (66,4)	0,141*
101€ έως 200€	15 (40,5)	48 (24,2)	63 (26,8)	
201€ έως 300€	3 (8,1)	12 (6,1)	15 (6,4)	
301€ έως 400 €	0 (0,0)	1 (0,5)	1 (0,4)	
Ποιος ήταν ο κύριος σκοπός των καθημερινών σας μετακινήσεων πριν την πανδημία;				
Σπουδές-εκπαίδευση	4 (10,8)	38 (19,2)	42 (17,9)	0,139*
Αναψυχή-κοινωνικά	2 (5,4)	18 (9,1)	20 (8,5)	
Εργασία	25 (67,6)	128 (64,6)	153 (65,1)	
Αγορές	4 (10,8)	5 (2,5)	9 (3,8)	
Άλλος σκοπός μετακίνησης	2 (5,4)	9 (4,5)	11 (4,7)	
Συμφωνείτε με την άποψη ότι η γη είναι τόσο μεγάλη που κάθε άνθρωπος έχει μικρή ατομική επίδραση στο περιβάλλον;				
Διαφωνώ	14 (37,8)	92 (46,5)	106 (45,1)	0,606
Δεν έχω πειστεί ακόμη	2 (5,4)	4 (2,0)	6 (2,6)	
Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	8 (21,6)	31 (15,7)	39 (16,6)	
Έχω πειστεί σε μεγάλο βαθμό	2 (5,4)	14 (7,1)	16 (6,8)	
Συμφωνώ	11 (29,7)	57 (28,8)	68 (28,9)	

*Fisher's exact test

4.2 Ανάλυση ανά φύλο

Στον παρακάτω πίνακα μελετάται η χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς από τα δύο φύλα., ενώ επίσης παρατίθενται στοιχεία σχετικά με την άποψη που επικρατεί στις γυναίκες και στους άντρες σχετικά με την ποιότητα και την ασφάλεια χρήσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς.

Τόσο οι άνδρες όσο και οι γυναίκες εμφανίζουν χαμηλά ποσοστά χρήσης των Μέσων Μαζικής μεταφοράς, με σαφή προτίμηση στην μετακίνηση με τη χρήση αυτοκινήτου. Το ιδιοκτησιακό καθεστώς ιδιωτικού οχήματος είναι μεγαλύτερο σε σύγκριση με αυτό των αντρών (67,2% για το γυναικείο φύλο και 66,7% για τους άντρες). Η χρήση του αυτοκινήτου πριν την πανδημία γινόταν σε καθημερινή βάση και για τα δύο φύλα. Οι γυναίκες ωστόσο χρησιμοποιούν πιο συχνά το λεωφορείο σε σύγκριση με τον αντρικό πληθυσμό. Οι λόγοι για τους οποίους οι γυναίκες στρέφονται στη χρήση ιδιωτικού αμαξίου είναι η μη κάλυψη των αναγκών του μοτίβου μετακίνησης καθώς η προσβασιμότητα είναι περιορισμένη και η συχνότητα των δρομολογίων ανεπαρκής. Επιπρόσθετα σημαντικός παράγοντας για το γυναικείο φύλο είναι η έλλειψη αίσθησης ασφάλειας κατά τη χρήση δημόσιων μέσων Μεταφοράς και οι μη επαρκείς συνθήκες υγιεινής , που τις προτρέπουν να κάνουν χρήση άλλων μέσω πέρα του λεωφορείου.

Πίνακας 4.2 Χρήση των MMM με βάση το φύλο

	Φύλο		p-value
	Άνδρας	Γυναίκα	
	N (%)	N (%)	
Ποιο είναι το μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιείτε πιο πολύ στις καθημερινές μετακινήσεις σας;			0,007
I.X. ως οδηγός	68 (66,7)	88 (67,2)	
Λεωφορείο	4 (3,9)	7 (5,3)	
I.X. ως συνεπιβάτης	1 (1,0)	12 (9,2)	
Μηχανοκίνητο Δίκυκλο	11 (10,8)	3 (2,3)	
Πεζός-ή/ Ποδήλατο	18 (17,6)	21 (16,0)	
Έχετε ιδιωτικό μέσο μεταφοράς (αυτοκίνητο, δίκυκλο);			0,864
Ναι	84 (82,4)	109 (83,2)	
Όχι	18 (17,6)	22 (16,8)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε το ιδιωτικό σας μέσο για τις καθημερινές σας μετακινήσεις πριν την πανδημία			0,688
Καθημερινά	75 (75,8)	93 (73,2)	
3-4 φορές την εβδομάδα/ 5-10 φορές το μήνα	11 (11,1)	19 (15,0)	
3-4 φορές το μήνα/Καθόλου	13 (13,1)	15 (11,8)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας το Λεωφορείο;			0,497
Ποτέ	46 (45,1)	51 (38,9)	
Σπάνια	41 (40,2)	54 (41,2)	
Συχνά	15 (14,7)	26 (19,8)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας Ταξί;			0,033
Ποτέ	54 (52,9)	47 (35,9)	
Σπάνια	45 (44,1)	78 (59,5)	
Συχνά	3 (2,9)	6 (4,6)	
Δεν χρησιμοποιώ δημόσια μέσα μεταφοράς			0,053
Ναι	71 (69,6)	75 (57,3)	
Όχι	31 (30,4)	56 (42,7)	
Μετακινούμαι γρηγορότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου			0,014
Ναι	2 (2,0)	13 (9,9)	

Όχι	100 (98,0)	118 (90,1)	
Μετακινούμαι οικονομικότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου			0,556
Ναι	16 (15,7)	17 (13,0)	
Όχι	86 (84,3)	114 (87,0)	
Χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα			0,407
Ναι	9 (8,8)	16 (12,2)	
Όχι	93 (91,2)	115 (87,8)	
Δεν επιθυμώ να οδηγώ			0,047
Ναι	7 (6,9)	20 (15,3)	
Όχι	95 (93,1)	111 (84,7)	
Η σχέση ποιότητας και κόστους είναι ικανοποιητική			0,777
Ναι	8 (7,8)	9 (6,9)	
Όχι	94 (92,2)	122 (93,1)	
Ικανοποιητικές υποδομές για την προσβασιμότητα (π.χ. ΑΜΕΑ)			
Ναι	0 (0,0)	0 (0,0)	
Όχι	102 (100,0)	131 (100,0)	
Δεν υπάρχει επαρκής κάλυψη των περιοχών			0,035
Ναι	27 (35,5)	50 (51,5)	
Όχι	49 (64,5)	47 (48,5)	
Η συχνότητα των δρομολογίων είναι αραιή			0,110
Ναι	27 (36,5)	50 (48,5)	
Όχι	47 (63,5)	53 (51,5)	
Δεν πληρούνται οι απαραίτητες υγειονομικές διατάξεις			0,004
Ναι	11 (15,3)	33 (35,5)	
Όχι	61 (84,7)	60 (64,5)	
Δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές			0,326
Ναι	19 (25,7)	31 (32,6)	
Όχι	55 (74,3)	64 (67,4)	
Δεν νιώθω ασφάλεια.			0,003
Ναι	2 (2,8)	16 (17,2)	
Όχι	69 (97,2)	77 (82,8)	
Υψηλό κόστος εισιτηρίου σε σχέση με τις παροχές			0,108
Ναι	15 (20,8)	31 (32,0)	
Όχι	57 (79,2)	66 (68,0)	
Σε τι βαθμό νιώθετε ασφαλής όταν μετακινείστε με δημόσια μέσα μεταφοράς;			0,001
Καθόλου ασφαλής/ Όχι και τόσο ασφαλής/ Μάλλον ασφαλής	38 (51,4)	72 (76,6)	
Πολύ ασφαλής/ Απόλυτα ασφαλής	36 (48,6)	22 (23,4)	
Πόσο επικίνδυνη για την ατομική σας υγεία θεωρείτε την μετακίνησή σας με τα δημόσια μέσα μεταφοράς κατά τη διάρκεια της πανδημίας;			0,026
Καθόλου/ Λίγο/ Μέτρια	36 (35,3)	29 (22,1)	
Αρκετά/ Πάρα πολύ	66 (64,7)	102 (77,9)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε τα δημόσια μέσα μεταφοράς πριν την πανδημία;			0,084

Ποτέ	37 (36,3)	33 (25,2)	
Σπάνια/ 1 φορά το μήνα	51 (50,0)	68 (51,9)	
2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα	14 (13,7)	30 (22,9)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε αυτήν τη περίοδο τα δημόσια μέσα μεταφοράς;			0,693
Ποτέ	77 (75,5)	94 (71,8)	
Σπάνια/ 1 φορά το μήνα	18 (17,6)	29 (22,1)	
2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα	7 (6,9)	8 (6,1)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε για να μεταβείτε από το σπίτι σας στη πλησιέστερη στάση;			0,552
Λιγότερο από 5'	50 (60,2)	73 (65,2)	
6'-10'	18 (21,7)	25 (22,3)	
11'-15'/ Περισσότερο από 16'	15 (18,1)	14 (12,5)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε από τη στιγμή που θα ξεκινήσετε από το σπίτι σας μέχρι να φτάσετε στο χώρο εργασίας/σπουδών;			0,038
Λιγότερο από 15'	41 (47,7)	37 (30,3)	
16'-30'	29 (33,7)	53 (43,4)	
31'-45'/ 46'-60'/ Περισσότερο από 60'	16 (18,6)	32 (26,2)	
Πόση ώρα περιμένετε συνήθως στη στάση για να έρθει το ΜΜΜ που χρησιμοποιείτε;			0,364
Λιγότερο από 5'/ 6'-15'	40 (67,8)	47 (60,3)	
Περισσότερο από 16'	19 (32,2)	31 (39,7)	
Θεωρείτε ότι η τιμή του εισιτηρίου είναι υψηλή για τη χρήση των Μέσα Μαζικής Μεταφοράς;			0,123
Ναι	51 (71,8)	81 (81,8)	
Όχι	20 (28,2)	18 (18,2)	
Μηνιαίο κόστος μετακίνησης			0,811
έως 100€	67 (65,7)	88 (67,2)	
> 100€	35 (34,3)	43 (32,8)	
Συμφωνείτε με την άποψη ότι η γη είναι τόσο μεγάλη που κάθε άνθρωπος έχει μικρή ατομική επίδραση στο περιβάλλον;			0,281
Διαφωνώ/Δεν έχω πειστεί ακόμη/Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	70 (68,6)	81 (61,8)	
Έχω πειστεί σε μεγάλο βαθμό/Συμφωνώ	32 (31,4)	50 (38,2)	

4.3 Ανάλυση ανά ηλικία

Ο παρακάτω πίνακας περιλαμβάνει στοιχεία σχετικά με τη χρήση ιδιωτικών και δημόσιων μέσων μεταφοράς σε συσχέτιση με την ηλικία. Οι ηλικιακές ομάδες που μελετώνται είναι 18-24, 25-34, 35-44 και 45 και άνω. Η μετακίνηση με ιδιωτικό όχημα παρατηρείται σε μεγαλύτερο ποσοστό στις ηλικίες 25 και άνω, οι οποίες αφορούν καθημερινές μετακινήσεις. Η χρήση του λεωφορείου γίνεται περισσότερο συχνά από ηλικιακές ομάδες 18-25, ενώ σπάνια χρησιμοποιείται από άτομα άνω των 45 ετών. Σημαντικός παράγοντας για τις μεγάλες ηλικίες αποτελεί η προσβασιμότητα σε στάσεις, ενώ επίσης παρουσιάζουν αυξημένο χρόνο αναμονής, κάτι το οποίο έγκειται στην πρόσβαση στην πληροφορία σχετικά με τα ωράρια των λεωφορείων. Ένας επιπρόσθετος παράγοντας μεταφορικής ένδειας για την ηλικιακή ομάδα άνω των 45 ετών είναι η αίσθηση ανασφάλειας κατά τη χρήση των λεωφορείων και της διασφάλισης της υγείας.

Πίνακας 4.3 Χρήση μεταφορικών μέσων σε κάθε ηλικιακή ομάδα

	Ηλικία				p-value
	18-24 ετών	25-34 ετών	35-44 ετών	45+	
	N (%)	N (%)	N (%)	N (%)	
Ποιο είναι το μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιείτε πιο πολύ στις καθημερινές μετακινήσεις σας;					<0,001
I.X. ως οδηγός	12 (29,3)	51 (72,9)	47 (75,8)	46 (74,2)	
Λεωφορείο	6 (14,6)	3 (4,3)	1 (1,6)	2 (3,2)	
I.X. ως συνεπιβάτης	6 (14,6)	1 (1,4)	2 (3,2)	4 (6,5)	
Μηχανοκίνητο Δίκυκλο	2 (4,9)	2 (2,9)	5 (8,1)	5 (8,1)	
Πεζός-ή/ Ποδήλατο	15 (36,6)	13 (18,6)	7 (11,3)	5 (8,1)	
Έχετε ιδιωτικό μέσο μεταφοράς (αυτοκίνητο, δίκυκλο);					<0,001
Ναι	18 (43,9)	58 (82,9)	60 (96,8)	59 (95,2)	
Όχι	23 (56,1)	12 (17,1)	2 (3,2)	3 (4,8)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε το ιδιωτικό σας μέσο για τις καθημερινές σας μετακινήσεις πριν την πανδημία					<0,001
Καθημερινά	15 (42,9)	47 (68,1)	55 (88,7)	52 (83,9)	
3-4 φορές την εβδομάδα/ 5-10 φορές το μήνα	6 (17,1)	13 (18,8)	4 (6,5)	8 (12,9)	
3-4 φορές το μήνα/Καθόλου	14 (40,0)	9 (13,0)	3 (4,8)	2 (3,2)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας το Λεωφορείο;					<0,001
Ποτέ	5 (12,2)	26 (37,1)	38 (61,3)	29 (46,8)	

Σπάνια	13 (31,7)	34 (48,6)	20 (32,3)	28 (45,2)	
Συχνά	23 (56,1)	10 (14,3)	4 (6,5)	5 (8,1)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας Ταξί;					0,433
Ποτέ	17 (41,5)	32 (45,7)	30 (48,4)	23 (37,1)	
Σπάνια	20 (48,8)	36 (51,4)	31 (50,0)	36 (58,1)	
Συχνά	4 (9,8)	2 (2,9)	1 (1,6)	3 (4,8)	
Δεν χρησιμοποιώ δημόσια μέσα μεταφοράς					0,001
Ναι	15 (36,6)	45 (64,3)	46 (74,2)	41 (66,1)	
Όχι	26 (63,4)	25 (35,7)	16 (25,8)	21 (33,9)	
Μετακινούμαι γρηγορότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου					0,858
Ναι	2 (4,9)	5 (7,1)	5 (8,1)	3 (4,8)	
Όχι	39 (95,1)	65 (92,9)	57 (91,9)	59 (95,2)	
Μετακινούμαι οικονομικότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου					0,057
Ναι	11 (26,8)	10 (14,3)	6 (9,7)	6 (9,7)	
Όχι	30 (73,2)	60 (85,7)	56 (90,3)	56 (90,3)	
Χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα					<0,001
Ναι	12 (29,3)	7 (10,0)	4 (6,5)	2 (3,2)	
Όχι	29 (70,7)	63 (90,0)	58 (93,5)	60 (96,8)	
Δεν επιθυμώ να οδηγώ					0,841
Ναι	4 (9,8)	7 (10,0)	7 (11,3)	9 (14,5)	
Όχι	37 (90,2)	63 (90,0)	55 (88,7)	53 (85,5)	
Η σχέση ποιότητας και κόστους είναι ικανοποιητική					0,011
Ναι	8 (19,5)	3 (4,3)	3 (4,8)	3 (4,8)	
Όχι	33 (80,5)	67 (95,7)	59 (95,2)	59 (95,2)	
Ικανοποιητικές υποδομές για την προσβασιμότητα (π.χ. ΑΜΕΑ)					0,423
Ναι	0 (0,0)	0 (0,0)	0 (0,0)	1 (1,6)	
Όχι	41 (100,0)	70 (100,0)	62 (100,0)	61 (98,4)	
Δεν υπάρχει επαρκής κάλυψη των περιοχών					0,606
Ναι	11 (40,7)	26 (52,0)	22 (41,5)	18 (40,0)	
Όχι	16 (59,3)	24 (48,0)	31 (58,5)	27 (60,0)	
Η συχνότητα των δρομολογίων είναι αραιή					0,659

Ναι	11 (39,3)	27 (50,9)	22 (40,7)	18 (41,9)	
Όχι	17 (60,7)	26 (49,1)	32 (59,3)	25 (58,1)	
Δεν πληρούνται οι απαραίτητες υγειονομικές διατάξεις					0,750
Ναι	7 (28,0)	16 (31,4)	12 (23,5)	9 (22,5)	
Όχι	18 (72,0)	35 (68,6)	39 (76,5)	31 (77,5)	
Δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές					0,962
Ναι	8 (28,6)	14 (27,5)	17 (32,1)	11 (28,9)	
Όχι	20 (71,4)	37 (72,5)	36 (67,9)	27 (71,1)	
Δεν νιώθω ασφάλεια.					0,037
Ναι	1 (3,8)	10 (19,6)	2 (3,8)	5 (14,3)	
Όχι	25 (96,2)	41 (80,4)	51 (96,2)	30 (85,7)	
Υψηλό κόστος εισιτηρίου σε σχέση με τις παροχές					0,005
Ναι	7 (26,9)	19 (38,0)	5 (9,6)	15 (35,7)	
Όχι	19 (73,1)	31 (62,0)	47 (90,4)	27 (64,3)	
Σε τι βαθμό νιώθετε ασφαλής όταν μετακινείστε με δημόσια μέσα μεταφοράς;					0,086
Καθόλου ασφαλής/ Όχι και τόσο ασφαλής/ Μάλλον ασφαλής	21 (60,0)	40 (80,0)	27 (61,4)	23 (57,5)	
Πολύ ασφαλής/ Απόλυτα ασφαλής	14 (40,0)	10 (20,0)	17 (38,6)	17 (42,5)	
Πόσο επικίνδυνη για την ατομική σας υγεία θεωρείτε την μετακίνησή σας με τα δημόσια μέσα μεταφοράς κατά τη διάρκεια της πανδημίας;					0,055
Καθόλου/ Λίγο/ Μέτρια	18 (43,9)	20 (28,6)	13 (21,0)	14 (22,6)	
Αρκετά/ Πάρα πολύ	23 (56,1)	50 (71,4)	49 (79,0)	48 (77,4)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε τα δημόσια μέσα μεταφοράς πριν την πανδημία;					<0,001
Ποτέ	5 (12,2)	16 (22,9)	27 (43,5)	24 (38,7)	
Σπάνια/ 1 φορά το μήνα	15 (36,6)	43 (61,4)	30 (48,4)	31 (50,0)	
2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα	21 (51,2)	11 (15,7)	5 (8,1)	7 (11,3)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε αυτήν τη περίοδο τα δημόσια μέσα μεταφοράς;					<0,001
Ποτέ	18 (43,9)	55 (78,6)	54 (87,1)	45 (72,6)	

Σπάνια/ 1 φορά το μήνα	14 (34,1)	13 (18,6)	7 (11,3)	13 (21,0)	
2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα	9 (22,0)	2 (2,9)	1 (1,6)	4 (6,5)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε για να μεταβείτε από το σπίτι σας στη πλησιέστερη στάση;					0,248
Λιγότερο από 5'	24 (61,5)	39 (65,0)	30 (57,7)	30 (68,2)	
6'-10'	13 (33,3)	11 (18,3)	13 (25,0)	6 (13,6)	
11'-15'/ Περισσότερο από 16'	2 (5,1)	10 (16,7)	9 (17,3)	8 (18,2)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε από τη στιγμή που θα ξεκινήσετε από το σπίτι σας μέχρι να φτάσετε στο χώρο εργασίας/σπουδών;					0,066
Λιγότερο από 15'	10 (27,8)	19 (29,7)	26 (45,6)	23 (44,2)	
16'-30'	18 (50,0)	23 (35,9)	24 (42,1)	17 (32,7)	
31'-45'/ 46'-60'/ Περισσότερο από 60'	8 (22,2)	22 (34,4)	7 (12,3)	12 (23,1)	
Πόση ώρα περιμένετε συνήθως στη στάση για να έρθει το ΜΜΜ που χρησιμοποιείτε;					0,014
Λιγότερο από 5'/ 6'-15'	30 (85,7)	25 (59,5)	18 (56,3)	14 (50,0)	
Περισσότερο από 16'	5 (14,3)	17 (40,5)	14 (43,8)	14 (50,0)	
Θεωρείτε ότι η τιμή του εισιτηρίου είναι υψηλή για τη χρήση των Μέσα Μαζικής Μεταφοράς;					0,456
Ναι	26 (70,3)	47 (83,9)	29 (78,4)	30 (75,0)	
Όχι	11 (29,7)	9 (16,1)	8 (21,6)	10 (25,0)	
Μηνιαίο κόστος μετακίνησης					0,004
έως 100€	36 (87,8)	46 (65,7)	41 (66,1)	33 (53,2)	
> 100€	5 (12,2)	24 (34,3)	21 (33,9)	29 (46,8)	
Συμφωνείτε με την άποψη ότι η γη είναι τόσο μεγάλη που κάθε άνθρωπος έχει μικρή ατομική επίδραση στο περιβάλλον;					0,029
Διαφωνώ/Δεν έχω πειστεί ακόμη/Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	30 (73,2)	35 (50,0)	43 (69,4)	43 (69,4)	
Έχω πειστεί σε μεγάλο βαθμό/Συμφωνώ	11 (26,8)	35 (50,0)	19 (30,6)	19 (30,6)	

4.4 Ανάλυση ανά επίπεδο εκπαίδευσης

Η ανάλυση που ακολουθεί παρουσιάζει δεδομένα σχετικά με το κατά πόσο υπάρχει συσχέτιση μεταξύ του μορφωτικού επιπέδου και με την επιλογή χρήσης του λεωφορείου σαν μέσο μεταφοράς

Οι κατηγορίες που μελετώνται αφορούν άτομα με δευτεροβάθμια και μεταδευτεροβάθμια βαθμίδα μόρφωσης σε σύγκριση με άτομα που έχουν ολοκληρώσει την τριτοβάθμια εκπαίδευση. Και στις δύο κατηγορίες παρατηρείται υψηλό ποσοστό χρήσης άλλων μέσων μεταφοράς πέρα του λεωφορείου, καθώς για τα δύο επίπεδα μόρφωσης οι λόγοι μη χρήσης των Μέσων μαζικής μεταφοράς είναι κοινοί. Η μετακίνηση με το λεωφορείο παρουσιάζει περιορισμένη προσβασιμότητα και συχνότητα, ενώ οι συνθήκες υγιεινής δεν εμπνέουν αίσθημα ασφάλειας.

Πίνακας 4.4 Μεταφορική συμπεριφορά και επίπεδο εκπαίδευσης

	Εκπαιδευτικό επίπεδο		p-value
	Δευτεροβάθμια - μεταδευτεροβάθμια εκπαίδευση	Τριτοβάθμια εκπαίδευση	
	N (%)	N (%)	
Ποιο είναι το μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιείτε πιο πολύ στις καθημερινές μετακινήσεις σας;			0,248
I.X. ως οδηγός	63 (59,4)	93 (72,1)	
Λεωφορείο	6 (5,7)	6 (4,7)	
I.X. ως συνεπιβάτης	8 (7,5)	5 (3,9)	
Μηχανοκίνητο Δίκυκλο	9 (8,5)	5 (3,9)	
Πεζός-ή/ Ποδήλατο	20 (18,9)	20 (15,5)	
Έχετε ιδιωτικό μέσο μεταφοράς (αυτοκίνητο, δίκυκλο);			0,001
Ναι	78 (73,6)	117 (90,7)	
Όχι	28 (26,4)	12 (9,3)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε το ιδιωτικό σας μέσο για τις καθημερινές σας μετακινήσεις πριν την πανδημία			0,378
Καθημερινά	69 (69,7)	100 (77,5)	
3-4 φορές την εβδομάδα/ 5-10 φορές το μήνα	15 (15,2)	16 (12,4)	
3-4 φορές το μήνα/Καθόλου	15 (15,2)	13 (10,1)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας το Λεωφορείο;			0,053
Ποτέ	40 (37,7)	58 (45,0)	
Σπάνια	40 (37,7)	55 (42,6)	
Συχνά	26 (24,5)	16 (12,4)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας Ταξί;			0,484
Ποτέ	48 (45,3)	54 (41,9)	
Σπάνια	52 (49,1)	71 (55,0)	
Συχνά	6 (5,7)	4 (3,1)	
Δεν χρησιμοποιώ δημόσια μέσα μεταφοράς			0,151

Ναι	61 (57,5)	86 (66,7)	
Όχι	45 (42,5)	43 (33,3)	
Μετακινούμαι γρηγορότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου			0,138
Ναι	4 (3,8)	11 (8,5)	
Όχι	102 (96,2)	118 (91,5)	
Μετακινούμαι οικονομικότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου			0,007
Ναι	22 (20,8)	11 (8,5)	
Όχι	84 (79,2)	118 (91,5)	
Χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα			0,464
Ναι	13 (12,3)	12 (9,3)	
Όχι	93 (87,7)	117 (90,7)	
Δεν επιθυμώ να οδηγώ			0,191
Ναι	9 (8,5)	18 (14,0)	
Όχι	97 (91,5)	111 (86,0)	
Η σχέση ποιότητας και κόστους είναι ικανοποιητική			0,735
Ναι	7 (6,6)	10 (7,8)	
Όχι	99 (93,4)	119 (92,2)	
Ικανοποιητικές υποδομές για την προσβασιμότητα (π.χ, ΑΜΕΑ)			0,364
Ναι	0 (0,0)	1 (0,8)	
Όχι	106 (100,0)	128 (99,2)	
Δεν υπάρχει επαρκής κάλυψη των περιοχών			0,007
Ναι	23 (31,9)	54 (52,4)	
Όχι	49 (68,1)	49 (47,6)	
Η συχνότητα των δρομολογίων είναι αραιή			0,028
Ναι	24 (33,8)	54 (50,5)	
Όχι	47 (66,2)	53 (49,5)	
Δεν πληρούνται οι απαραίτητες υγειονομικές διατάξεις			0,223
Ναι	14 (21,2)	30 (29,7)	
Όχι	52 (78,8)	71 (70,3)	
Δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές			0,325
Ναι	18 (25,4)	32 (32,3)	
Όχι	53 (74,6)	67 (67,7)	
Δεν νιώθω ασφάλεια,			0,832
Ναι	7 (10,3)	11 (11,3)	
Όχι	61 (89,7)	86 (88,7)	
Υψηλό κόστος εισιτηρίου σε σχέση με τις παροχές			0,348
Ναι	16 (23,2)	30 (29,7)	
Όχι	53 (76,8)	71 (70,3)	
Σε τι βαθμό νιώθετε ασφαλής όταν μετακινείστε με δημόσια μέσα μεταφοράς;			0,724
Καθόλου ασφαλής/ Όχι και τόσο ασφαλής/ Μάλλον ασφαλής	51 (67,1)	60 (64,5)	
Πολύ ασφαλής/ Απόλυτα ασφαλής	25 (32,9)	33 (35,5)	
Πόσο επικίνδυνη για την ατομική σας υγεία θεωρείτε την μετακίνησή σας με τα δημόσια μέσα μεταφοράς κατά τη διάρκεια της πανδημίας;			0,096
Καθόλου/ Λίγο/ Μέτρια	35 (33,0)	30 (23,3)	
Αρκετά/ Πάρα πολύ	71 (67,0)	99 (76,7)	

Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε τα δημόσια μέσα μεταφοράς πριν την πανδημία;			0,061
Ποτέ	34 (32,1)	38 (29,5)	
Σπάνια/ 1 φορά το μήνα	46 (43,4)	73 (56,6)	
2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα	26 (24,5)	18 (14,0)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε αυτήν τη περίοδο τα δημόσια μέσα μεταφοράς;			0,374
Ποτέ	73 (68,9)	99 (76,7)	
Σπάνια/ 1 φορά το μήνα	24 (22,6)	23 (17,8)	
2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα	9 (8,5)	7 (5,4)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε για να μεταβείτε από το σπίτι σας στη πλησιέστερη στάση;			0,044
Λιγότερο από 5'	57 (67,1)	66 (60,0)	
6'-10'	12 (14,1)	31 (28,2)	
11'-15'/ Περισσότερο από 16'	16 (18,8)	13 (11,8)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε από τη στιγμή που θα ξεκινήσετε από το σπίτι σας μέχρι να φτάσετε στο χώρο εργασίας/σπουδών;			0,891
Λιγότερο από 15'	34 (37,4)	44 (37,3)	
16'-30'	37 (40,7)	45 (38,1)	
31'-45'/ 46'-60'/ Περισσότερο από 60'	20 (22,0)	29 (24,6)	
Πόση ώρα περιμένετε συνήθως στη στάση για να έρθει το ΜΜΜ που χρησιμοποιείτε;			0,121
Λιγότερο από 5'/ 6'-15'	45 (70,3)	42 (57,5)	
Περισσότερο από 16'	19 (29,7)	31 (42,5)	
Θεωρείτε ότι η τιμή του εισιτηρίου είναι υψηλή για τη χρήση των Μέσα Μαζικής Μεταφοράς;			0,872
Ναι	61 (78,2)	71 (77,2)	
Όχι	17 (21,8)	21 (22,8)	
Μηνιαίο κόστος μετακίνησης			0,650
έως 100€	72 (67,9)	84 (65,1)	
> 100€	34 (32,1)	45 (34,9)	
Συμφωνείτε με την άποψη ότι η γη είναι τόσο μεγάλη που κάθε άνθρωπος έχει μικρή ατομική επίδραση στο περιβάλλον;			0,162
Διαφωνώ/Δεν έχω πειστεί ακόμη/Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	63 (59,4)	88 (68,2)	
Έχω πειστεί σε μεγάλο βαθμό/Συμφωνώ	43 (40,6)	41 (31,8)	

4.5 Ανάλυση ανά επάγγελμα

Στον Πίνακα 4.5 Χρήση μέσων μετακίνησης σε συνάρτηση με την επαγγελματική κατάσταση παρατίθενται στοιχεία που αφορούν σχετική ανάλυση με το βαθμό συσχέτισης του επαγγέλματος σε συνάρτηση με τη χρήση του λεωφορείου ως μέσο μεταφοράς. Οι κατηγορίες που μελετώνται είναι οι φοιτητές, οι εργαζόμενοι και η μη εργαζόμενοι. Η κύρια χρήση των Μέσων μαζικής Μεταφοράς πραγματοποιείται από τους φοιτητές καθώς έχουν μικρότερη πρόσβαση σε ιδιωτικό όχημα και περιορισμένη οικονομική δυνατότητα. Οι εργαζόμενοι δείχνουν σαφή προτίμηση στη χρήση του αυτοκινήτου για την καθημερινή μετακίνηση σε σύγκριση με τους φοιτητές. Το υφιστάμενο δίκτυο Μέσων Μαζικής μεταφοράς δε φαίνεται να καλύπτει τις ανάγκες των φοιτητών σε συχνότητα δρομολογίων και ποιότητα υπηρεσιών και υγιεινής.

Πίνακας 4.5 Χρήση μέσων μετακίνησης σε συνάρτηση με την επαγγελματική κατάσταση

	Επαγγελματική κατάσταση			p-value
	Φοιτητής	Εργαζόμενος	Μη εργαζόμενος	
	N (%)	N (%)	N (%)	
Ποιο είναι το μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιείτε πιο πολύ στις καθημερινές μετακινήσεις σας;				<0,001
I.X. ως οδηγός	10 (23,8)	133 (79.2)	13 (52.0)	
Λεωφορείο	7 (16,7)	3 (1.8)	2 (8.0)	
I.X. ως συνεπιβάτης	4 (9,5)	6 (3.6)	3 (12.0)	
Μηχανοκίνητο Δίκυκλο	2 (4,8)	10 (6.0)	2 (8.0)	
Πεζός-ή/ Ποδήλατο	19 (45,2)	16 (9.5)	5 (20.0)	
Έχετε ιδιωτικό μέσο μεταφοράς (αυτοκίνητο, δίκυκλο);				<0,001
Ναι	17 (40,5)	157 (93.5)	21 (84.0)	
Όχι	25 (59,5)	11 (6.5)	4 (16.0)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε το ιδιωτικό σας μέσο για τις καθημερινές σας μετακινήσεις πριν την πανδημία				<0,001
Καθημερινά	12 (33,3)	142 (85.0)	15 (60.0)	
3-4 φορές την εβδομάδα/ 5-10 φορές το μήνα	8 (22,2)	17 (10.2)	6 (24.0)	
3-4 φορές το μήνα/Καθόλου	16 (44,4)	8 (4.8)	4 (16.0)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας το Λεωφορείο;				<0,001
Ποτέ	4 (9,5)	87 (51.8)	7 (28.0)	
Σπάνια	13 (31,0)	69 (41.1)	13 (52.0)	
Συχνά	25 (59,5)	12 (7.1)	5 (20.0)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας Ταξί;				0,393
Ποτέ	16 (38,1)	78 (46.4)	8 (32.0)	
Σπάνια	23 (54,8)	85 (50.6)	15 (60.0)	
Συχνά	3 (7,1)	5 (3.0)	2 (8.0)	
Δεν χρησιμοποιώ δημόσια μέσα μεταφοράς				<0,001
Ναι	11 (26,2)	122 (72.6)	14 (56.0)	
Όχι	31 (73,8)	46 (27.4)	11 (44.0)	

Μετακινούμαι γρηγορότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου				0,459
Ναι	2 (4,8)	10 (6,0)	3 (12,0)	
Όχι	40 (95,2)	158 (94,0)	22 (88,0)	
Μετακινούμαι οικονομικότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου				<0,001
Ναι	14 (33,3)	15 (8,9)	4 (16,0)	
Όχι	28 (66,7)	153 (91,1)	21 (84,0)	
Χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα				<0,001
Ναι	13 (31,0)	9 (5,4)	3 (12,0)	
Όχι	29 (69,0)	159 (94,6)	22 (88,0)	
Δεν επιθυμώ να οδηγώ				0,731
Ναι	6 (14,3)	19 (11,3)	2 (8,0)	
Όχι	36 (85,7)	149 (88,7)	23 (92,0)	
Η σχέση ποιότητας και κόστους είναι ικανοποιητική				0,004
Ναι	8 (19,0)	7 (4,2)	2 (8,0)	
Όχι	34 (81,0)	161 (95,8)	23 (92,0)	
Ικανοποιητικές υποδομές για την προσβασιμότητα (π,χ, ΑΜΕΑ)				0,015
Ναι	0 (0,0)	0 (0,0)	1 (4,0)	
Όχι	42 (100,0)	168 (100,0)	24 (96,0)	
Δεν υπάρχει επαρκής κάλυψη των περιοχών				0,393
Ναι	14 (53,8)	57 (43,5)	6 (33,3)	
Όχι	12 (46,2)	74 (56,5)	12 (66,7)	
Η συχνότητα των δρομολογίων είναι αραιή				0,907
Ναι	13 (46,4)	57 (43,8)	8 (40,0)	
Όχι	15 (53,6)	73 (56,2)	12 (60,0)	
Δεν πληρούνται οι απαραίτητες υγειονομικές διατάξεις				0,347
Ναι	8 (29,6)	34 (27,6)	2 (11,8)	
Όχι	19 (70,4)	89 (72,4)	15 (88,2)	
Δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές				0,527
Ναι	6 (20,7)	38 (31,1)	6 (31,6)	
Όχι	23 (79,3)	84 (68,9)	13 (68,4)	
Δεν νιώθω ασφάλεια,				0,816
Ναι	2 (7,4)	14 (11,6)	2 (11,8)	
Όχι	25 (92,6)	107 (88,4)	15 (88,2)	
Υψηλό κόστος εισιτηρίου σε σχέση με τις παροχές				0,521
Ναι	10 (35,7)	32 (25,6)	4 (23,5)	
Όχι	18 (64,3)	93 (74,4)	13 (76,5)	
Σε τι βαθμό νιώθετε ασφαλής όταν μετακινείστε με δημόσια μέσα μεταφοράς;				0,719
Καθόλου ασφαλής/ Όχι και τόσο ασφαλής/ Μάλλον ασφαλής	24 (63,2)	73 (65,2)	14 (73,7)	
Πολύ ασφαλής/ Απόλυτα ασφαλής	14 (36,8)	39 (34,8)	5 (26,3)	
Πόσο επικίνδυνη για την ατομική σας υγεία θεωρείτε την μετακίνησή σας με τα δημόσια μέσα μεταφοράς κατά τη διάρκεια της πανδημίας;				0,908
Καθόλου/ Λίγο/ Μέτρια	12 (28,6)	47 (28,0)	6 (24,0)	
Αρκετά/ Πάρα πολύ	30 (71,4)	121 (72,0)	19 (76,0)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε τα δημόσια μέσα μεταφοράς πριν την πανδημία;				<0,001

Ποτέ	4 (9,5)	62 (36,9)	6 (24,0)	
Σπάνια/ 1 φορά το μήνα	14 (33,3)	92 (54,8)	13 (52,0)	
2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα	24 (57,1)	14 (8,3)	6 (24,0)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε αυτήν τη περίοδο τα δημόσια μέσα μεταφοράς;				<0,001
Ποτέ	18 (42,9)	140 (83,3)	14 (56,0)	
Σπάνια/ 1 φορά το μήνα	15 (35,7)	23 (13,7)	9 (36,0)	
2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα	9 (21,4)	5 (3,0)	2 (8,0)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε για να μεταβείτε από το σπίτι σας στη πλησιέστερη στάση;				0,594
Λιγότερο από 5'	26 (61,9)	82 (62,1)	15 (71,4)	
6'-10'	12 (28,6)	28 (21,2)	3 (14,3)	
11'-15'/ Περισσότερο από 16'	4 (9,5)	22 (16,7)	3 (14,3)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε από τη στιγμή που θα ξεκινήσετε από το σπίτι σας μέχρι να φτάσετε στο χώρο εργασίας/σπουδών;				0,707
Λιγότερο από 15'	12 (29,3)	59 (39,9)	7 (35,0)	
16'-30'	19 (46,3)	56 (37,8)	7 (35,0)	
31'-45'/ 46'-60'/ Περισσότερο από 60'	10 (24,4)	33 (22,3)	6 (30,0)	
Πόση ώρα περιμένετε συνήθως στη στάση για να έρθει το ΜΜΜ που χρησιμοποιείτε;				0,001
Λιγότερο από 5'/ 6'-15'	32 (84,2)	39 (50,0)	16 (76,2)	
Περισσότερο από 16'	6 (15,8)	39 (50,0)	5 (23,8)	
Θεωρείτε ότι η τιμή του εισιτηρίου είναι υψηλή για τη χρήση των Μέσα Μαζικής Μεταφοράς;				0,044
Ναι	30 (73,2)	83 (75,5)	19 (100,0)	
Όχι	11 (26,8)	27 (24,5)	0 (0,0)	
Μηνιαίο κόστος μετακίνησης				<0,001
έως 100€	40 (95,2)	99 (58,9)	17 (68,0)	
> 100€	2 (4,8)	69 (41,1)	8 (32,0)	
Συμφωνείτε με την άποψη ότι η γη είναι τόσο μεγάλη που κάθε άνθρωπος έχει μικρή ατομική επίδραση στο περιβάλλον;				0,396
Διαφωνώ/Δεν έχω πειστεί ακόμη/Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	28 (66,7)	110 (65,5)	13 (52,0)	
Έχω πειστεί σε μεγάλο βαθμό/Συμφωνώ	14 (33,3)	58 (34,5)	12 (48,0)	

4.6 Ανάλυση ανά εισόδημα

Τέλος, η ανάλυση αυτή πραγματεύεται τη σχέση μεταξύ των εισοδηματικών κριτηρίων, σε σχέση με τη χρήση ιδιωτικού αμαξίου ή λεωφορείου ως επιλογή μετακίνησης. Ο δύο κατηγορίες που μελετώνται αφορά άτομα, των οποίων το εισόδημα τους διαμορφώνεται κάτω από τα 1000 ευρώ μηνιαίως και τα άτομα, των οποίων το εισόδημα είναι πάνω από 1000 ευρώ. Με βάση τον παρακάτω πίνακα παρατηρούμε ότι το ποσοστό ιδιοκτησίας σε ιδιωτικό όχημα είναι αρκετά υψηλό και για τις δύο κατηγορίες, αλλά μεγαλύτερο ποσοστό ανθρώπων με εισόδημα κάτω των 1000 ευρώ επιλέγει να χρησιμοποιήσει τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Πριν την περίοδο της πανδημίας, η χρήση του λεωφορείου γινόταν σε καθημερινή βάση για να καλυφθούν οι ανάγκες για μετακίνηση ενώ μετά την υγειονομική κρίση διαπιστώνεται ότι συνεχίζεται, αλλά σε χαμηλότερη ένταση. Παρά την ανεπάρκεια στα δρομολόγια, τόσο σε χωρική κάλυψη όσο και σε συχνότητα άτομα με εισόδημα χαμηλότερο των 1000 ευρώ, χρησιμοποιούν τα λεωφορεία για οικονομικούς λόγους.

Πίνακας 4.6 Χρήση μέσω μεταφοράς σε συνάρτηση με το εισόδημα

	Μηνιαίο ατομικό εισόδημα		p-value
	Έως 1,000	Πάνω από 1,000	
	N (%)	N (%)	
Ποιο είναι το μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιείτε πιο πολύ στις καθημερινές μετακινήσεις σας;			0,125
I.X. ως οδηγός	81 (62,8)	60 (76,9)	
Λεωφορείο	8 (6,2)	2 (2,6)	
I.X. ως συνεπιβάτης	7 (5,4)	3 (3,8)	
Μηχανοκίνητο Δίκυκλο	7 (5,4)	6 (7,7)	
Πεζός-ή/ Ποδήλατο	26 (20,2)	7 (9,0)	
Έχετε ιδιωτικό μέσο μεταφοράς (αυτοκίνητο, δίκυκλο);			<0,001
Ναι	99 (76,7)	77 (98,7)	
Όχι	30 (23,3)	1 (1,3)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε το ιδιωτικό σας μέσο για τις καθημερινές σας μετακινήσεις πριν την πανδημία			0,004
Καθημερινά	84 (68,3)	69 (88,5)	
3-4 φορές την εβδομάδα/ 5-10 φορές το μήνα	21 (17,1)	4 (5,1)	
3-4 φορές το μήνα/Καθόλου	18 (14,6)	5 (6,4)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας το Λεωφορείο;			<0,001
Ποτέ	39 (30,2)	49 (62,8)	
Σπάνια	60 (46,5)	26 (33,3)	
Συχνά	30 (23,3)	3 (3,8)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας Ταξί;			0,041
Ποτέ	48 (37,2)	43 (55,1)	
Σπάνια	75 (58,1)	32 (41,0)	
Συχνά	6 (4,7)	3 (3,8)	
Δεν χρησιμοποιώ δημόσια μέσα μεταφοράς			0,011
Ναι	77 (59,7)	60 (76,9)	

Όχι	52 (40,3)	18 (23,1)	
Μετακινούμαι γρηγορότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου			0,466
Ναι	10 (7,8)	4 (5,1)	
Όχι	119 (92,2)	74 (94,9)	
Μετακινούμαι οικονομικότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου			0,004
Ναι	25 (19,4)	4 (5,1)	
Όχι	104 (80,6)	74 (94,9)	
Χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα			0,054
Ναι	15 (11,6)	3 (3,8)	
Όχι	114 (88,4)	75 (96,2)	
Δεν επιθυμώ να οδηγώ			0,030
Ναι	8 (6,2)	12 (15,4)	
Όχι	121 (93,8)	66 (84,6)	
Η σχέση ποιότητας και κόστους είναι ικανοποιητική			0,170
Ναι	9 (7,0)	2 (2,6)	
Όχι	120 (93,0)	76 (97,4)	
Ικανοποιητικές υποδομές για την προσβασιμότητα (π.χ, ΑΜΕΑ)			0,197
Ναι	0 (0,0)	1 (1,3)	
Όχι	129 (100,0)	77 (98,7)	
Δεν υπάρχει επαρκής κάλυψη των περιοχών			0,902
Ναι	42 (45,2)	30 (46,2)	
Όχι	51 (54,8)	35 (53,8)	
Η συχνότητα των δρομολογίων είναι αραιή			0,459
Ναι	42 (42,4)	30 (48,4)	
Όχι	57 (57,6)	32 (51,6)	
Δεν πληρούνται οι απαραίτητες υγειονομικές διατάξεις			0,017
Ναι	31 (34,4)	10 (16,7)	
Όχι	59 (65,6)	50 (83,3)	
Δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές			0,499
Ναι	27 (28,7)	20 (33,9)	
Όχι	67 (71,3)	39 (66,1)	
Δεν νιώθω ασφάλεια,			0,068
Ναι	14 (15,2)	3 (5,4)	
Όχι	78 (84,8)	53 (94,6)	
Υψηλό κόστος εισιτηρίου σε σχέση με τις παροχές			0,359
Ναι	28 (30,1)	14 (23,3)	
Όχι	65 (69,9)	46 (76,7)	
Σε τι βαθμό νιώθετε ασφαλής όταν μετακινείστε με δημόσια μέσα μεταφοράς;			0,228
Καθόλου ασφαλής/ Όχι και τόσο ασφαλής/ Μάλλον ασφαλής	71 (71,7)	31 (62,0)	
Πολύ ασφαλής/ Απόλυτα ασφαλής	28 (28,3)	19 (38,0)	
Πόσο επικίνδυνη για την ατομική σας υγεία θεωρείτε την μετακίνησή σας με τα δημόσια μέσα μεταφοράς κατά τη διάρκεια της πανδημίας;			0,315
Καθόλου/ Λίγο/ Μέτρια	33 (25,6)	25 (32,1)	
Αρκετά/ Πάρα πολύ	96 (74,4)	53 (67,9)	

Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε τα δημόσια μέσα μεταφοράς πριν την πανδημία;			<0,001
Ποτέ	29 (22,5)	35 (44,9)	
Σπάνια/ 1 φορά το μήνα	69 (53,5)	38 (48,7)	
2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα	31 (24,0)	5 (6,4)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε αυτήν τη περίοδο τα δημόσια μέσα μεταφοράς;			0,247
Ποτέ	89 (69,0)	62 (79,5)	
Σπάνια/ 1 φορά το μήνα	31 (24,0)	13 (16,7)	
2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα	9 (7,0)	3 (3,8)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε για να μεταβείτε από το σπίτι σας στη πλησιέστερη στάση;			0,445
Λιγότερο από 5'	69 (60,5)	39 (68,4)	
6'-10'	25 (21,9)	12 (21,1)	
11'-15'/ Περισσότερο από 16'	20 (17,5)	6 (10,5)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε από τη στιγμή που θα ξεκινήσετε από το σπίτι σας μέχρι να φτάσετε στο χώρο εργασίας/σπουδών;			0,658
Λιγότερο από 15'	43 (36,1)	27 (42,2)	
16'-30'	46 (38,7)	24 (37,5)	
31'-45'/ 46'-60'/ Περισσότερο από 60'	30 (25,2)	13 (20,3)	
Πόση ώρα περιμένετε συνήθως στη στάση για να έρθει το ΜΜΜ που χρησιμοποιείτε;			0,131
Λιγότερο από 5'/ 6'-15'	58 (65,2)	16 (50,0)	
Περισσότερο από 16'	31 (34,8)	16 (50,0)	
Θεωρείτε ότι η τιμή του εισιτηρίου είναι υψηλή για τη χρήση των Μέσα Μαζικής Μεταφοράς;			0,368
Ναι	88 (81,5)	33 (75,0)	
Όχι	20 (18,5)	11 (25,0)	
Μηνιαίο κόστος μετακίνησης			0,001
έως 100€	95 (73,6)	40 (51,3)	
> 100€	34 (26,4)	38 (48,7)	
Συμφωνείτε με την άποψη ότι η γη είναι τόσο μεγάλη που κάθε άνθρωπος έχει μικρή			0,074
Διαφωνώ/Δεν έχω πειστεί ακόμη/Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	75 (58,1)	55 (70,5)	
Έχω πειστεί σε μεγάλο βαθμό/Συμφωνώ	54 (41,9)	23 (29,5)	

5 ΣΥΖΗΤΗΣΗ

5.1 Περιγραφική ανάλυση δείγματος

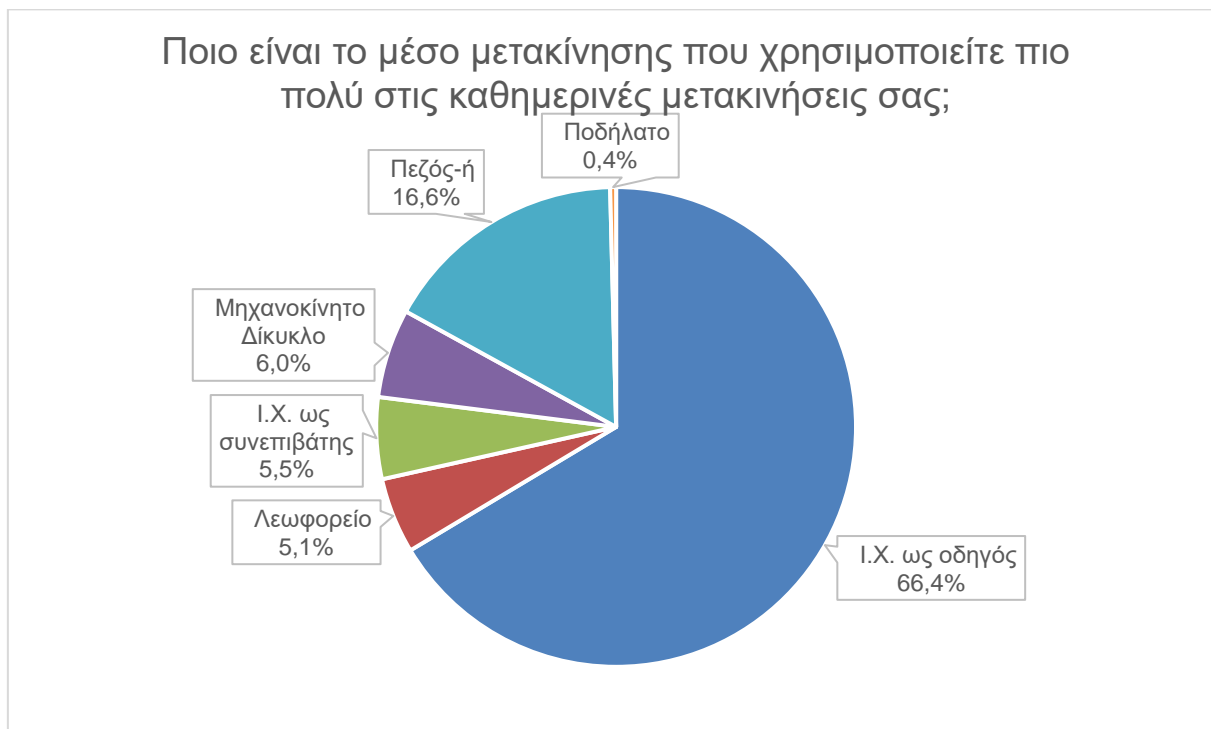
Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ, ο δήμος Χανίων έχει μόνιμο πληθυσμό 108642 κατοίκους, εκ των οποίων οι 54163 είναι άρρενες και οι 54479 θήλεις. Αντίστοιχα, ο δήμος Πλατανιά έχει 16874 μόνιμους κατοίκους εκ των οποίων 8548 άρρενες και 8326 θήλεις. Από τα δημογραφικά στοιχεία που παρατίθενται από την Ελληνική Στατιστική υπηρεσία, συμπεραίνει κανείς, ότι η τουριστική πόλη των Χανίων παρουσιάζει σαφέστατα μεγαλύτερη πυκνότητα πληθυσμού σε σύγκριση με το δήμο Πλατανιά.

Στον πίνακα που παρατίθεται στο προηγούμενο κεφάλαιο (Πίνακας 4.1. Δημογραφικά στοιχεία), παρουσιάζονται τα δημογραφικά χαρακτηριστικά των δήμων Πλατανιά και Χανίων. Παρατηρούμε ότι η αναλογία των δύο φύλων είναι σχεδόν η ίδια και στους δύο δήμους. Μεγαλύτερη συμμετοχή στην έρευνα προέρχεται από το δήμο Χανίων. Το ηλικιακό γκρουπ των συμμετεχόντων αφορούσε τις ηλικιακές ομάδες 25-34 και 35-44 έτη. Επιπρόσθετα, το μορφωτικό επίπεδο των ερωτηθέντων στην πλειοψηφία τους ήταν άτομα που είχαν ολοκληρώσει την ανώτατη εκπαίδευση, ενώ οι περισσότεροι απασχολούνται ως ελεύθεροι επαγγελματίες ή ιδιωτικοί υπάλληλοι. Το μέσο μηνιαίο εισόδημα, κατά κύριο λόγο κυμαίνεται από 501€ έως 1.000€, ενώ σε μικρότερο ποσοστό μπορεί να φτάσει μέχρι και τα 1500€. Σχετικά με την ύπαρξη προοπτικής βελτίωσης της υφιστάμενης οικονομικής κατάστασης η συντριπτική πλειοψηφία δεν αναμένει κάποια μεταβολή.

Σχετικά με τον πληθυσμό του δήμου Πλατανιά, που συμμετείχε στην έρευνα, ο μεγαλύτερος αριθμός συμμετεχόντων προέρχεται από την ηλικιακή ομάδα των 25-34 ετών και 35-44 ετών. Σχετικά με το επίπεδο εκπαίδευσης, οι περισσότεροι εξ' αυτών έχουν ολοκληρώσει την ανώτερη εκπαίδευση, λύκειο ή ανώτατη εκπαίδευση, με το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού να απασχολείται ως ελεύθερος επαγγελματίας. Χαρακτηριστικό είναι ότι ο αριθμός ιδιωτικών υπαλλήλων, των φοιτητών και των ανέργων να είναι ο ίδιος και για τις τρεις κατηγορίες απασχόλησης. Το μέσο εισόδημα του πληθυσμού κυμαίνεται από 501€ έως 1.000€, ενώ επιπρόσθετα ένα σεβαστό ποσοστό του πληθυσμού έχει εισοδήματα κάτω των 500€, ενώ δεν παρατηρούνται εισοδήματα που μπορεί να κυμαίνονται από τα 1001€-1500€. Σε αντίστοιχη ερώτηση για το πώς αναμένουν να μεταβληθεί η οικονομική κατάσταση, οι περισσότεροι απάντησαν ότι θεωρούν ότι δεν πρόκειται να επέλθει βελτίωση, αλλά το αντίθετο θα χειροτερέψει.

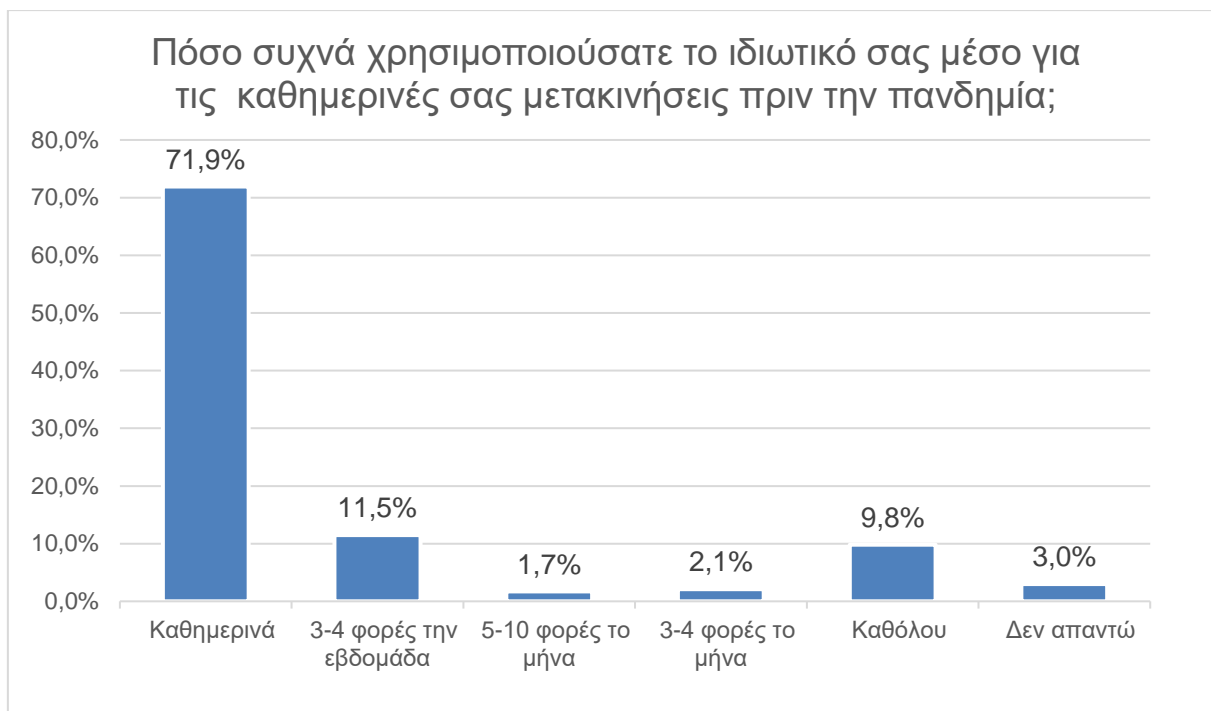
Το βασικό μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιούν οι συμμετέχοντες στις καθημερινές τους μετακινήσεις είναι το ΙΧ ως οδηγός με 66,4%, ακολουθεί το πεζός με 16,6% και στη συνέχεια το μηχανοκίνητο δίκυκλο με 6%, το ΙΧ ως συνεπιβάτης με 5,5%, το λεωφορείο με 5,1% ενώ μόνο ένας συμμετέχων δήλωσε πως χρησιμοποιεί ποδήλατο (0,4%, *Γράφημα 5.1.1* Κύριο μέσο μετακίνησης). Συνολικά ιδιωτικό μέσο μεταφοράς (αυτοκίνητο ή δίκυκλο) διέθετε το 83% των συμμετεχόντων. Σε αυτό το σημείο έρχεται να επιβεβαιωθεί, η ιδιάζουσα περίπτωση των ελληνικών νησιών. Όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή σύμφωνα με τα αποτελέσματα που προέκυψαν από το πρόγραμμα HiReach, η λειτουργία του δικτύου των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς χαρακτηρίζεται από εποχικότητα και από τον αριθμό των ατόμων που καλείται να εξυπηρετήσει. Λαμβάνοντας υπόψη την πυκνότητα του πληθυσμού και το γεγονός ότι και οι δύο δήμοι αποτελούν τουριστικούς προορισμούς,

παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο μέρος των συμμετεχόντων στρέφονται στη χρήση ιδιωτικού οχήματος για να μπορέσουν να καλύψουν τις ανάγκες για μεταφορά.



Γράφημα 5.1.1 Κύριο μέσο μετακίνησης

Στην ερώτηση «Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε το ιδιωτικό σας μέσο για τις καθημερινές σας μετακινήσεις πριν την Πανδημία» το 71,9% απάντησε καθημερινά, το 11,5% απάντησε 3 με 4 φορές την εβδομάδα, το 1,7% απάντησε 5 με 10 φορές το μήνα, το 2,1% απάντησε 3 με 4 φορές το μήνα, το 9,8% απάντησε καθόλου και ένα 3% δεν απάντησε στην ερώτηση (Γράφημα 5.1.2 Συχνότητα χρήσης ιδιωτικού μέσου μεταφοράς).



Γράφημα 5.1.2 Συχνότητα χρήσης ιδιωτικού μέσου μεταφοράς

Σε σχέση με το πόσο συχνά επιλέγουν για τις μετακινήσεις τους το λεωφορείο, το 41,7% απάντησε ποτέ, το 40,4% απάντησε σπάνια και το 17,9% απάντησε συχνά ενώ σε σχέση με το ταξί τα αντίστοιχα ποσοστά ήταν 43,4% 52,3% και 4,3%.

Οι ερωτήσεις καταστούν σαφές ότι η χρήση ιδιωτικού οχήματος συνδέεται με την κάλυψη της ανάγκης για καθημερινή μετακίνηση. Σε αντίστοιχη περίπτωση μελέτης παρατηρήθηκε επίσης παρόμοιο φαινόμενο, όπου οι κάτοικοι των ελληνικών νησιών έδειχναν σαφή προτίμηση για τις καθημερινές τους μετακινήσεις, λόγω της ανεπάρκειας του δημόσιου δικτύου μεταφορών.

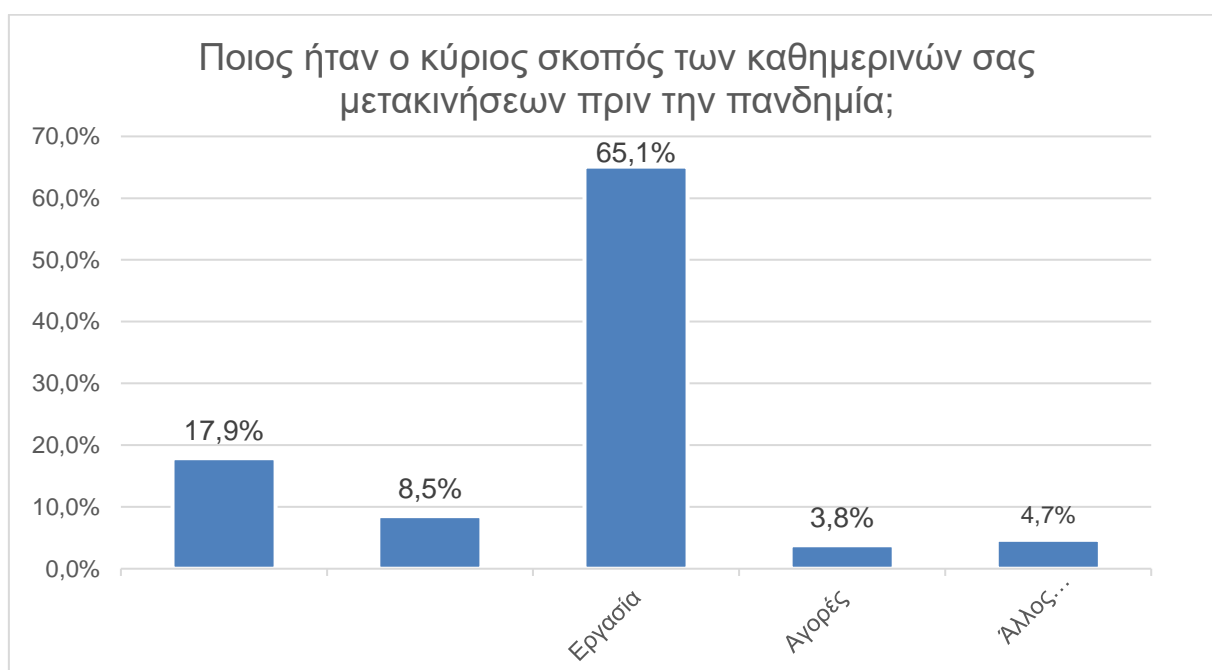
Στην ερώτηση «Σε τι βαθμό νιώθετε ασφαλής όταν να μετακινείστε με δημόσια μέσα μεταφοράς», το 28,1% δήλωσε ότι δεν χρησιμοποιεί δημόσια μέσα μεταφοράς, εν το 29,4% δήλωσε μάλλον ασφαλής. Στην ερώτηση «Πόσο επικίνδυνη για την ατομική σας υγεία θεωρείται τη μετακίνησή σας με τα δημόσια μέσα μεταφοράς κατά τη διάρκεια της πανδημίας» το 37,4% απάντησε αρκετά και το 34,9% απάντησε πάρα πολύ.

Στην ερώτηση «Πόσο συχνά χρησιμοποιούσε τα δημόσια μέσα μεταφοράς πριν την πανδημία» το 30,6% απάντησε ποτέ, το 45,5% απάντησε σπάνια. Στην ερώτηση «Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε αυτή την περίοδο τα δημόσια μέσα μεταφοράς» το 73,2% απάντησε ποτέ, το 18,7% απάντησε σπάνια. Σε σχέση με το χρόνο που απαιτείται για να επέλθει μια κανονικότητα στις μετακινήσεις με τα δημόσια μέσα μεταφοράς, μετά τη λήξη της πανδημίας, το 50,2% απάντησε πως θα χρειαστούν πάνω από 6 μήνες.

Οι παραπάνω ερωτήσεις αντικατοπτρίζουν την εικόνα των συμμετεχόντων για την κατάσταση στα δημόσια μέσα μεταφοράς και τη υφιστάμενη κατάσταση μεταφορικής ένδειας. Γίνεται αντιληπτό ότι η ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται δεν είναι επαρκής, ώστε να καλλιεργηθεί αίσθημα εμπιστοσύνης στους δημότες. Πιο συγκεκριμένα, οι χρήστες των λεωφορείων εκφράζουν το αίσθημα ανασφάλειας σχετικά με την υγιεινή και

το περιβάλλον στο λεωφορείο. Η ανασφάλεια αυτή σχετικά με την κατάσταση της υγιεινής και τις συνθήκες αποτυπώνεται εντονότερα από την καθολική αποχή από τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς κατά τη διάρκεια της πανδημίας, καθώς υπάρχει η αίσθηση του κινδύνου της προσωπικής υγείας. Σε αυτό το σημείο αξίζει να υπενθυμίσουμε αντίστοιχο προβληματισμό που είχε εκφραστεί από το Συμβούλιο της Ευρώπης, καθώς λόγω του περιορισμένου πληθυσμού που καλούνται να εξυπηρετήσουν τα δημόσια δίκτυα στα νησιά η χρηματοδότηση για συντήρηση και βελτίωση είναι περιορισμένη.

Στην ερώτηση «Πόσο χρόνο χρειάζεται για να μεταβείτε από το σπίτι σας στην πλησιέστερη στάση» το 17% απάντησε δεν με αφορά, το 52,3% απάντησε λιγότερο από 5 λεπτά, το 18,3% απάντησε 6 με 10 λεπτά, το 7,2% απάντησε 11 με 15 λεπτά, και το 5,1% απάντησε περισσότερο από 16 λεπτά.



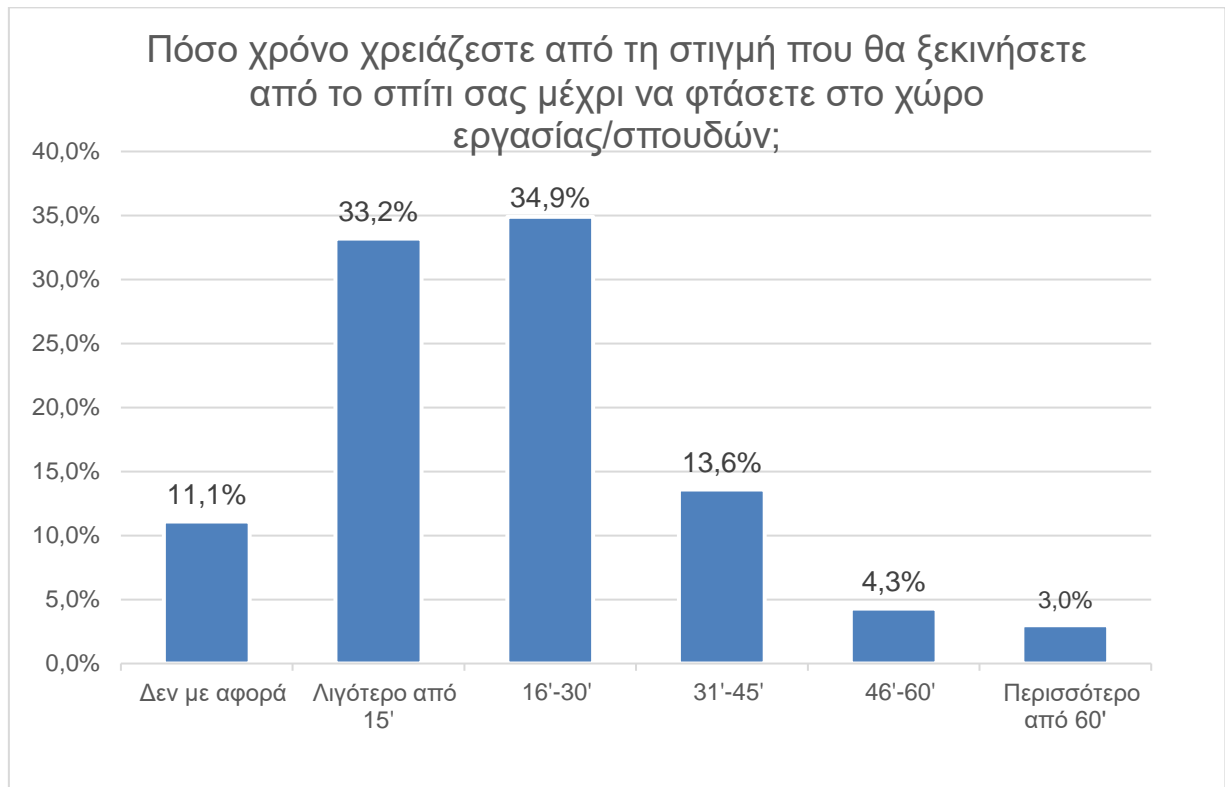
Γράφημα 5.1.3 Κύριος σκοπός καθημερινής μετακίνησης

Ο κύριος σκοπός μετακίνησης πριν την πανδημία ήταν η εργασία με 65,1% και ακολουθούν οι σπουδές με 17,9% ενώ στη συνέχεια έρχεται η αναψυχή και τα κοινωνικά με 8,5%, οι αγορές με 3,8% και άλλο σκοπό μετακίνησης δήλωσε το 4,7% (Γράφημα 5.1.3 Κύριος σκοπός καθημερινής μετακίνησης). Παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο μέρος των συμμετεχόντων περιορίζει την καθημερινή του μετακίνηση στην εργασία ενώ σε πολύ μικρό βαθμό μπορεί να μεταφερθεί από το χώρο του για να λάβει μέρος σε δραστηριότητες. Η παραγκώνιση της κοινωνικοποίησης και ο περιορισμός της ελεύθερης μετακίνησης αποτελεί ένα από τα γνωρίσματα της μεταφορικής ένδειας.

Το Γράφημα 5.1.4 Απαιτούμενος χρόνος για τον κύριο σκοπό μετακίνησης παρουσιάζει τις πατήσεις που δόθηκαν σε αντίστοιχη ερώτηση σχετικά με τον απαραίτητο χρόνο που χρειάζονται ο δημότες για να φτάσουν στο χώρο ενδιαφέροντος τους.

Άλλο ένα χαρακτηριστικό σχετικά με την κατάσταση μεταφορικής ένδειας για την περίπτωση των ελληνικών νησιών που μελετήθηκε και στην παρούσα εργασία, είναι ο χρόνος που

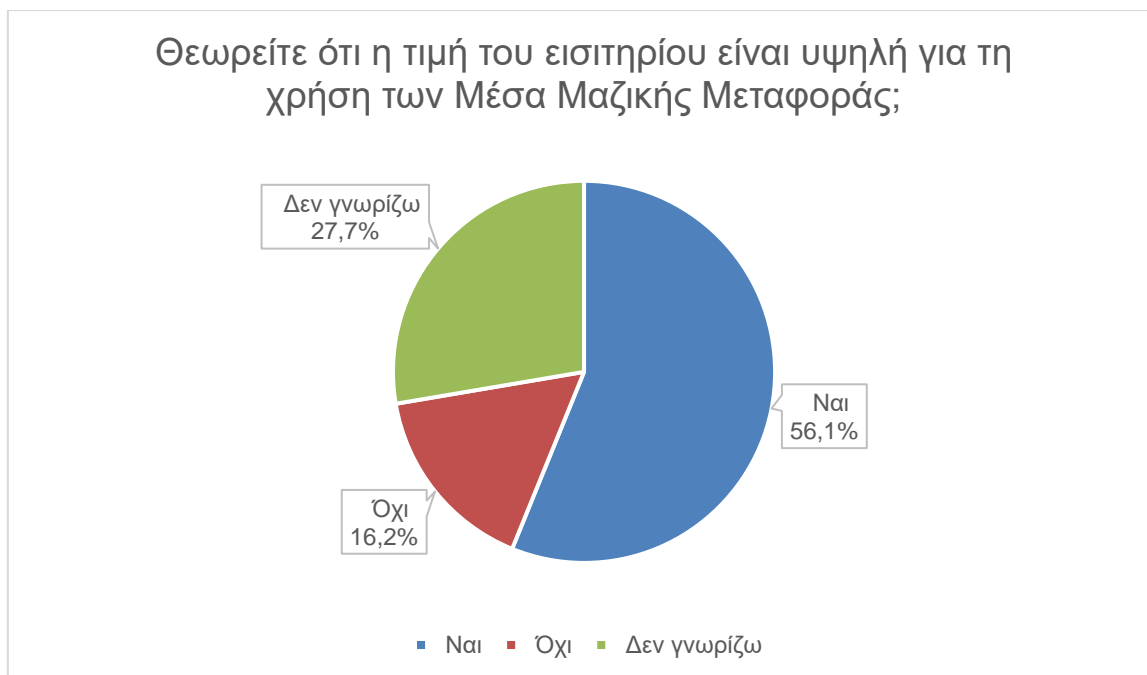
ξοδεύουν οι κάτοικοι για τις μετακινήσεις τους και η πρόσβαση που έχουν σε στάσεις λεωφορείων. Στην ερώτηση «Πόσο χρόνο χρειάζεστε από τη στιγμή που θα ξεκινήσετε από το σπίτι σας μέχρι να φτάσετε στο χώρο εργασίας / σπουδών» το 11,1% απάντησε ότι δεν τους αφορά αυτή η ερώτηση, το 33,2% απάντησε λιγότερο από 15 λεπτά, το 34,9% απάντησε από 16 έως 30 λεπτά, το 13,6% απάντησε 31 με 45 λεπτά, το 4,3% απάντησε 46 με 60 λεπτά και το 3% απάντησε περισσότερο από 60 λεπτά (Γράφημα 5.1.4 Απαιτούμενος χρόνος για τον κύριο σκοπό μετακίνησης).



Γράφημα 5.1.4 Απαιτούμενος χρόνος για τον κύριο σκοπό μετακίνησης

Στην ερώτηση «Πόση ώρα περιμένετε συνήθως στη στάση για να έρθει το ΜΜΜ που χρησιμοποιείτε το 40,7% απάντησε ότι δεν τους αφορά αυτή η ερώτηση, το 4,3% απάντησε λιγότερο από 5 λεπτά, το 33,3% απάντησε 6 με 15 λεπτά και το 21,6% απάντησε περισσότερο από 16 λεπτά. Το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων αφορούν διαδρομές που δεν ξεπερνούν τη μισή ώρα, ενώ ο μέσος χρόνος αναμονής στη στάση του λεωφορείου είναι πάνω από πέντε λεπτά και μπορεί να φτάσει και το τέταρτο της ώρας. Συνολικά, η μετακίνηση ενός δημότη από το χώρο κατοικίας στην εργασία ή στο χώρο φοίτησης και την επιστροφή του απαιτεί περίπου τρεις ώρες. Σε αντίστοιχες βιβλιογραφικές αναφορές, έχει παρατηρηθεί επίσης ότι κάτοικοι νησιωτικών περιοχών, ξοδεύουν σεβαστό χρονικό διάστημα στη διαδρομή μόνο για την εργασία τους.

Στην ερώτηση «Θεωρείτε ότι η τιμή του εισιτηρίου είναι υψηλή για τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς το 56,1% απάντησε ναι, το 16,2% απάντησε όχι, ενώ το 27,7% απάντησε πως δεν γνωρίζει (Γράφημα 5.1.5 Αποψη ερωτηθέντων σχετικά με το αντίτιμο για τη χρήση ΜΜΜ).



Γράφημα 5.1.5 Άποψη ερωτηθέντων σχετικά με το αντίτιμο για τη χρήση ΜΜΜ

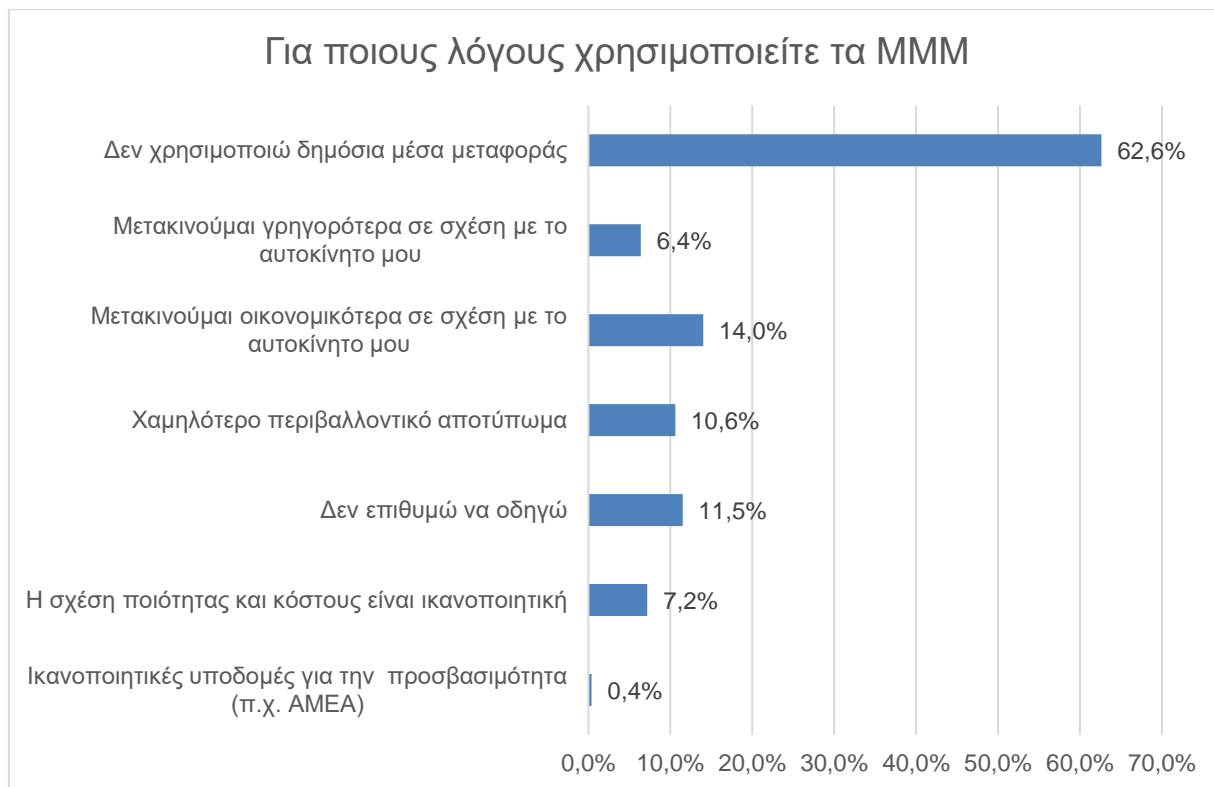
Σχετικά με το μηνιαίο κόστος μετακίνησης η πλειοψηφία των συμμετεχόντων (66,4%) απάντησε πως ξοδεύει έως 100 ευρώ και ακόμα ένα 26,8% απάντησε όπως ξοδεύει μεταξύ 101 και 200 ευρώ, το 6,4% μεταξύ 201 και 300 ευρώ ενώ ένα 0,4% από 301 έως 400 ευρώ.

Σε σχέση με την ερώτηση «Συμφωνείτε με την άποψη ότι η γη είναι τόσο μεγάλη που κάθε άνθρωπος έχει μικρή ατομική επίδραση στο περιβάλλον» το 45,1% διαφώνησε, το 6,2% δήλωσε ότι δεν έχει πειστεί ακόμη, το 16,6% ούτε συμφώνησε ούτε διαφώνησε, το 6,8% δήλωσε ότι έχει πειστεί σε μεγάλο βαθμό ενώ το 28,9% συμφώνησε.

Το μέσο εισόδημα της πλειοψηφίας των κατοίκων του νησιού, όπως φαίνεται και από τον αντίστοιχο πίνακα με τα δημογραφικά στοιχεία (Πίνακας 4.1. Δημογραφικά στοιχεία), κυμαίνεται από 500 μέχρι και 750 ευρώ. Με το μηνιαίο κόστος μετακίνησης να φτάνει στα 100 ευρώ γίνεται κατανοητό ότι οι μετακινήσεις, οι οποίες κατά κύριο λόγο περιορίζονται για την καθημερινή προσέλευση στην εργασία, απορροφά ένα σεβαστό ποσοστό από το μηνιαίο εισόδημα των κατοίκων. Στην ερώτηση σχετικά με το αντίτιμο του εισιτηρίου, η πλειοψηφία απάντησε ότι το θεωρεί υψηλό. Η υψηλή συνεπώς τιμή του εισιτηρίου, σε συνάρτηση με το μηνιαίο εισόδημα στρέφει τους δημότες στον περιορισμό των μετακινήσεων τους στις απολύτως αναγκαίες.

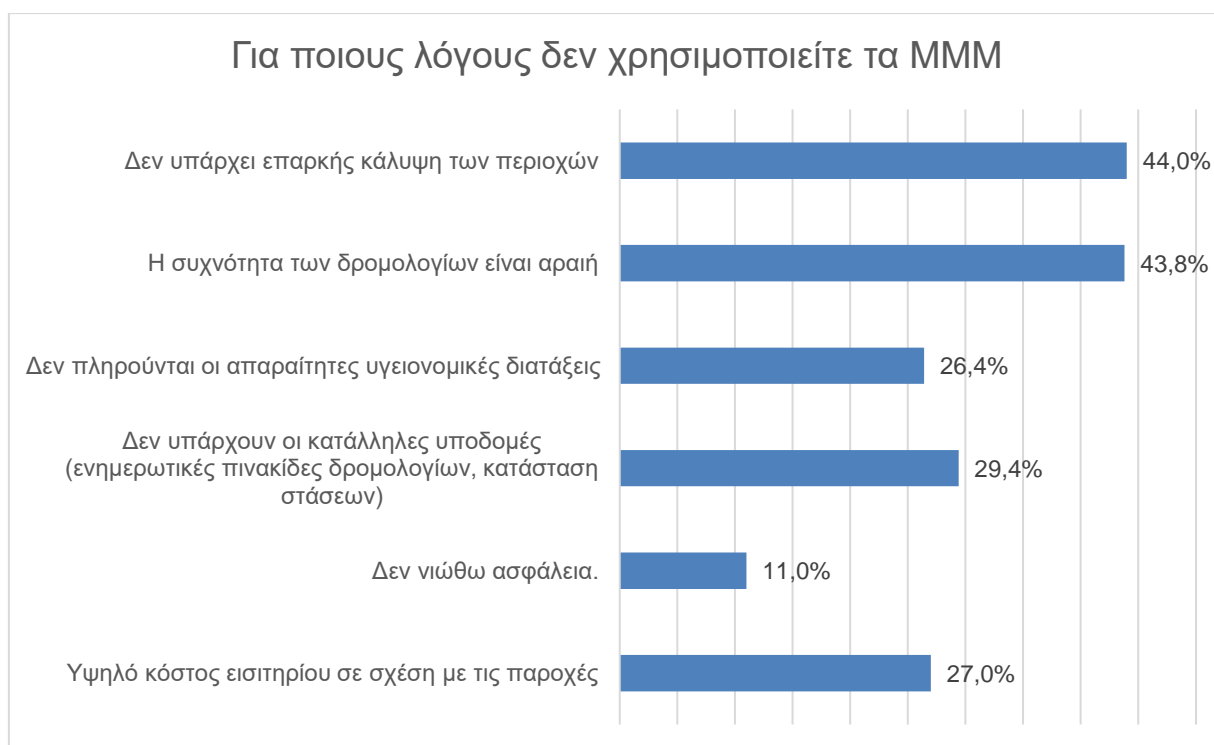
Ακολουθούν δύο διαγράμματα τα οποία δίνουν στοιχεία με βάση τις απαντήσεις των ερωτηθέντων για τους λόγους που κάνουν χρήση των λεωφορείων και τους λόγους για τους οποίους κάποιοι άλλοι δεν χρησιμοποιούν τα Μέσα μαζικής Μεταφοράς. Οι λόγοι χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς παρουσιάζονται στο Γράφημα 5.1.6 Λόγοι χρήσης των ΜΜΜ. Το 62,6% δήλωσε πως δεν χρησιμοποιεί δημόσια μέσα μεταφοράς, το 6,4% δήλωσε ότι μετακινείται γρηγορότερα σε σχέση με το αυτοκίνητό του, το 14% δηλώνει ότι μετακινείται οικονομικότερα σε σχέση με το αυτοκίνητό του, το 10,6% δήλωσε πως έχει χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα, το 11,5% πως δεν επιθυμεί να οδηγεί, το 7,2% πως η σχέση ποιότητας και κόστους είναι ικανοποιητική και μόλις ένα συμμετέχοντας (0,4%) δήλωσε πως υπάρχουν ικανοποιητικές υποδομές για την προσβασιμότητα (π.χ. ΑΜΕΑ). Στην εν λόγω

ερώτηση υπήρχε δυνατότητα επιλογής περισσότερων από μια απαντήσεων. Από τις απαντήσεις που δόθηκαν, είναι σαφές ότι το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού έχει στραφεί στη μετακίνηση με το αμάξι και συνεπώς δε χρησιμοποιεί το λεωφορείο. Από το σύνολο που κάνει χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, οι περισσότεροι δήλωσαν ότι η επιλογή τους είναι με βάση τα οικονομικά κριτήρια.



Γράφημα 5.1.6 Λόγοι χρήσης των ΜΜΜ

Οι λόγοι μη χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς παρουσιάζονται στο Γράφημα 5.1.7 Λόγοι μη χρήσης των ΜΜΜ. Το 44% των συμμετεχόντων δήλωσε πως δεν υπάρχει επαρκής κάλυψη των περιοχών, το 43,8% των συμμετεχόντων δήλωσε πως η συχνότητα των δρομολογίων είναι αραιή, το 26,4% δήλωσε ότι δεν πληρούνται οι απαραίτητες υγειονομικές διατάξεις, το 29,4% πως δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές, το 11% πως δεν νιώθει ασφάλεια, και το 27% ότι το κόστος του εισιτηρίου σε σχέση με τις παροχές είναι ψηλό.



Γράφημα 5.1.7 Λόγοι μη χρήσης των ΜΜΜ

Η υψηλή τιμή των εισιτηρίων, σε συνδυασμό με την αραιή συχνότητα των δρομολογίων και την μη επαρκή κάλυψη σε περιοχές είναι σαφή σημάδια μεταφορικής ένδειας, καθώς μπορούν να οδηγήσουν σε αποκλεισμό μερίδας ανθρώπων και να στερηθούν τη δυνατότητα της ελεύθερης μετακίνησης.

5.2 Ανάλυση ανά φύλο

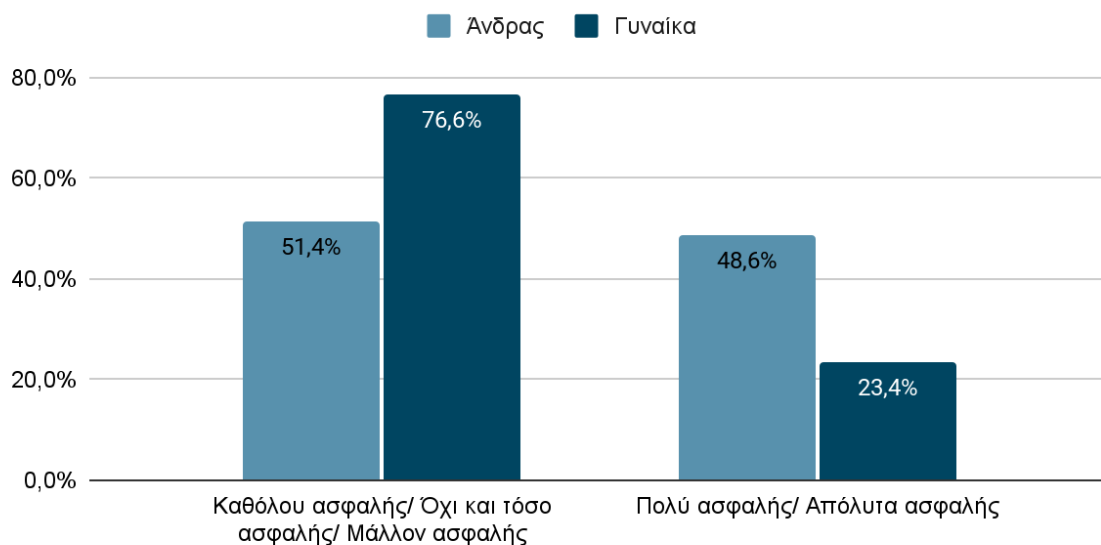
Παρατηρήθηκαν ορισμένες διαφορές στις απαντήσεις των ερωτηθέντων σχετικά με τις μετακινήσεις τους, ανάλογα με το φύλο του συμμετέχοντα.

Αρχικά παρατηρήθηκε διαφορά στο μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιείται πιο πολύ στις καθημερινές μετακινήσεις, με τις γυναίκες να είναι πιο συχνά σε Ι.Χ. ως συνεπιβάτες (9,2% έναντι 1,0% στους άντρες) ενώ αντίθετα οι άντρες και μετακινούνται πιο συχνά με μηχανοκίνητο δίκυκλο (10,8% έναντι 2,3% στις γυναίκες) ($p\text{-value} = 0,007$).

Επίσης παρατηρήθηκε διαφορά στο πόσο συχνά επιλέγουν για τις μετακινήσεις τους ταξί, με τους άντρες να απαντάνε πιο συχνά «ποτέ» (52,9%) σε σχέση με τις γυναίκες (35,9%, $p\text{-value} = 0,033$).

Σε σχέση με την ασφάλεια που νιώθουν οι συμμετέχοντες όταν μετακινούνται με δημόσια μέσα μεταφοράς οι γυναίκες δήλωσαν πως δεν νιώθουν ασφαλείς περισσότερο συχνά σε σχέση με τους άντρες 76,6% έναντι 51,4%, $p\text{-value} = 0,001$ (Γράφημα 5.2.1 Αίσθημα ασφάλειας κατά τη χρήση των δημοσίων μέσων μεταφοράς, ανά φύλο)

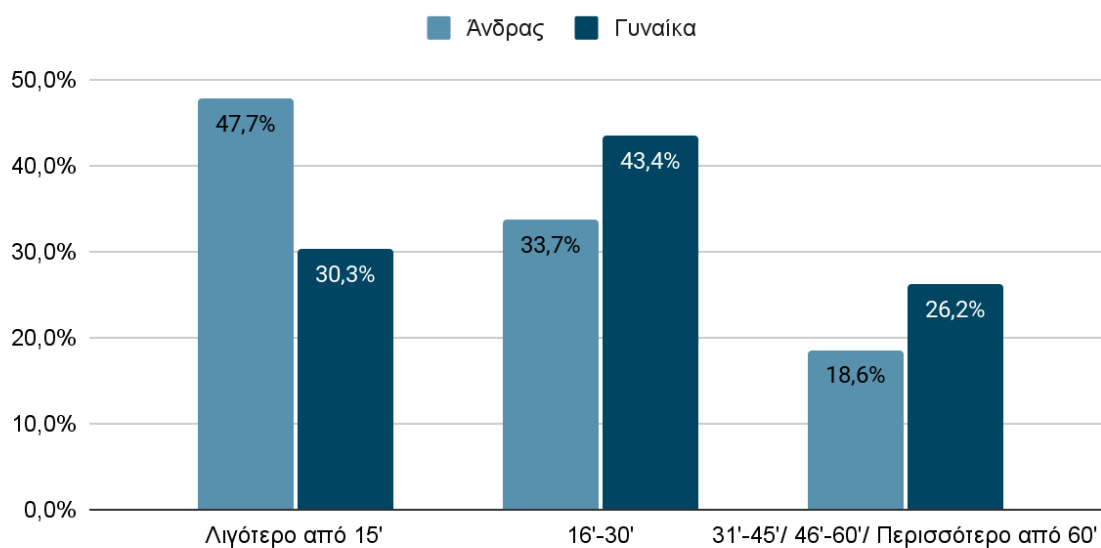
Σε τι βαθμό νιώθετε ασφαλής όταν μετακινείστε με δημόσια μέσα μεταφοράς;



Γράφημα 5.2.1 Αίσθημα ασφάλειας κατά τη χρήση των δημοσίων μέσων μεταφοράς, ανά φύλο

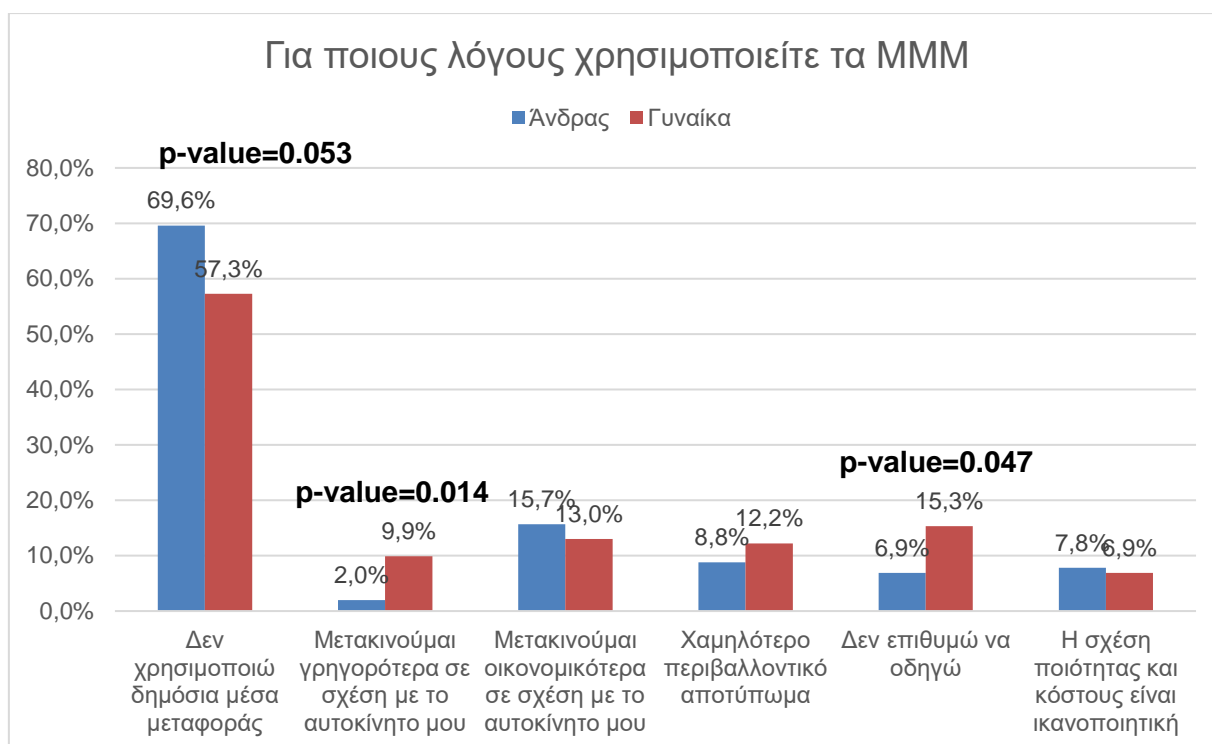
Επιπλέον παρατηρήθηκε διαφορά στο χρόνο που χρειάζονται από τη στιγμή που θα ξεκινήσουν από το σπίτι μέχρι να φτάσουν στο χώρο εργασίας ή σπουδών τους, με τους άντρες να χρειάζονται πιο συχνά λιγότερο από 15 λεπτά (47,7% έναντι 30,3% στις γυναίκες, $p\text{-value} = 0,038$ Γράφημα 5.2.2 Απαιτούμενος χρόνος μετακίνησης για εργασία/σπουδές, ανά φύλο).

Πόσο χρόνο χρειάζεστε από τη στιγμή που θα ξεκινήσετε από το σπίτι σας μέχρι να φτάσετε στο χώρο εργασίας/σπουδών;



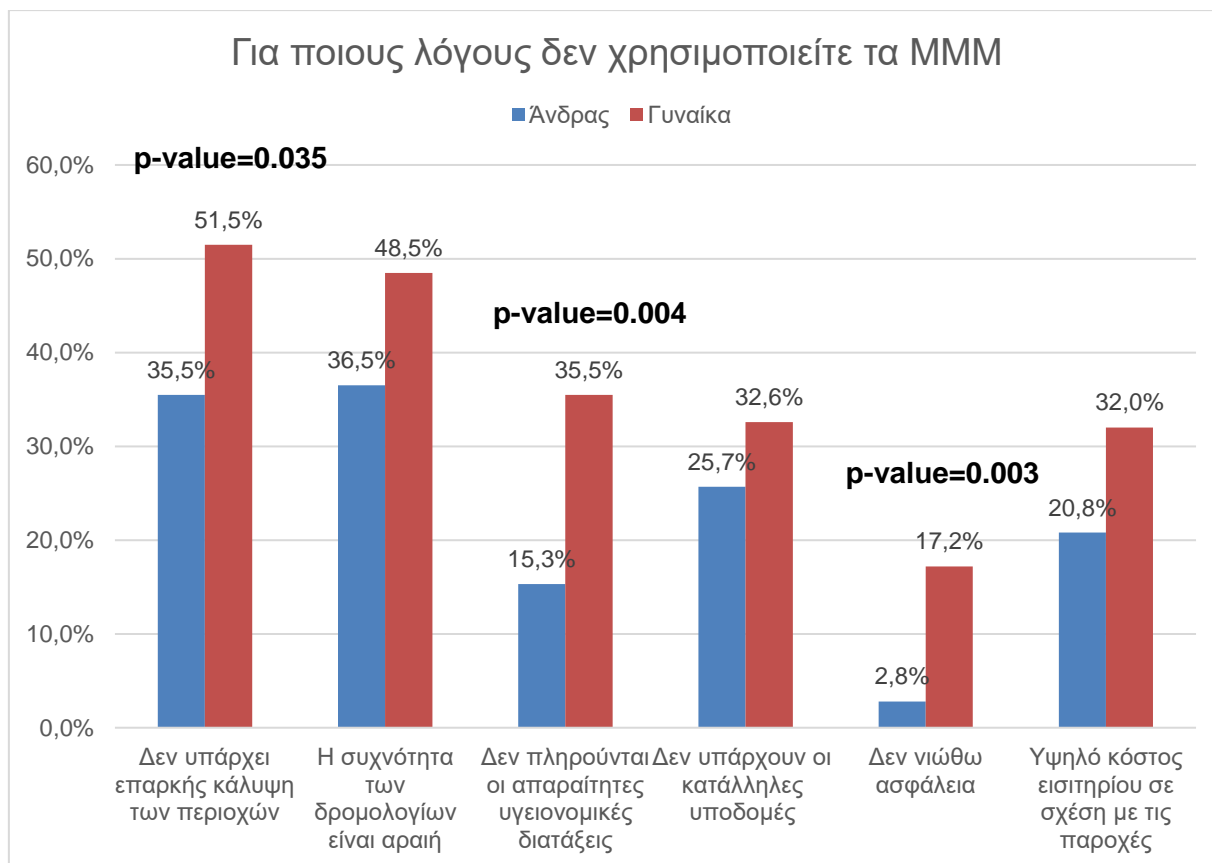
Γράφημα 5.2.2 Απαιτούμενος χρόνος μετακίνησης για εργασία/σπουδές, ανά φύλο

Επιπροσθέτως, παρατηρήθηκαν διαφορές στους λόγους για τους οποίους χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς οι άντρες και γυναίκες (Γράφημα 5.2.3 Λόγοι χρήσης των MMM ανά φύλο). Αρχικά παρατηρήθηκε διαφορά στη δήλωση «Δεν χρησιμοποιώ δημόσια μέσα μεταφοράς» με τους άντρες να συμφωνούν πιο συχνά (69,6% έναντι 57,3% στις γυναίκες $p\text{-value}=0,053$). Αντίθετα, οι γυναίκες δήλωσαν ότι μετακινούνται γρηγορότερα σε σχέση με το αυτοκίνητό τους με 9,9% έναντι 2% στους άντρες και $p\text{-value}=0,014$. Τέλος, με τη δήλωση δεν επιθυμώ να οδηγώ συμφώνησαν οι γυναίκες με ποσοστό 15,3% έναντι του 6,9% των ανδρών και $p\text{-value}=0,047$.



Γράφημα 5.2.3 Λόγοι χρήσης των MMM ανά φύλο

Οι λόγοι μη χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς ανά φύλο παρουσιάζονται στο Γράφημα 5.2.3 Λόγοι μη χρήσης των MMM ανά φύλο. Με τη δήλωση «Δεν υπάρχει επαρκής κάλυψη των περιοχών» συμφώνησαν πιο συχνά οι γυναίκες με 51,5% έναντι 35,5% στους άντρες και $p\text{-value}=0,035$. Επιπλέον με τη δήλωση ότι «δεν πληρούνται οι απαραίτητες υγειονομικές διατάξεις» συμφώνησαν πιο συχνά οι γυναίκες με 35,5% έναντι 15,3% στους άντρες και $p\text{-value}=0,004$. Τέλος οι γυναίκες δήλωσαν και πάλι με μεγαλύτερη συχνότητα πως δεν νιώθουν ασφάλεια με 17,2% έναντι 2,8% στους άντρες και $p\text{-value}=0,003$.



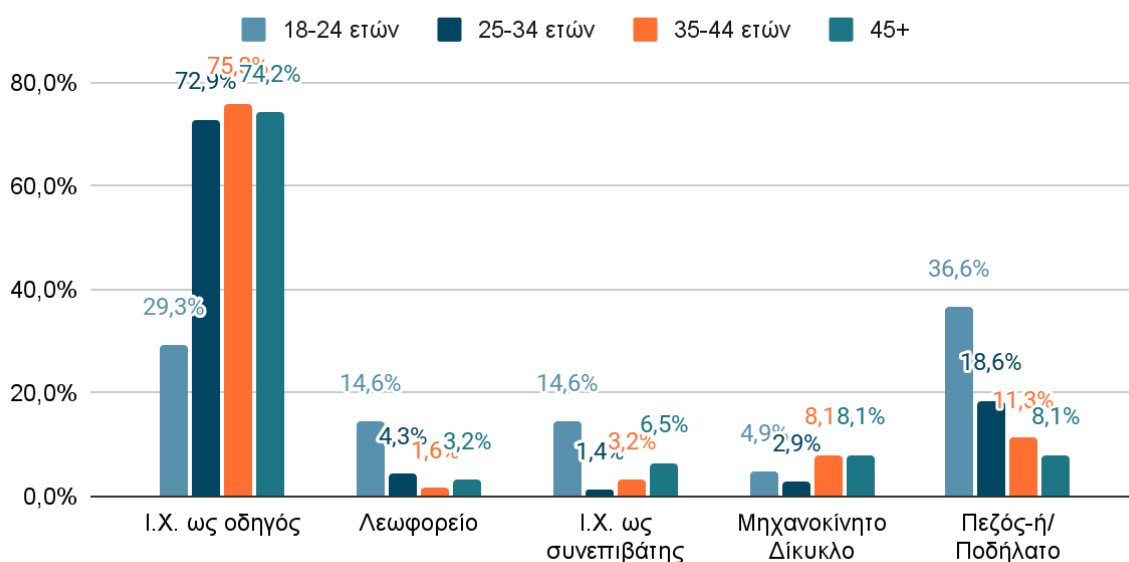
Γράφημα 5.2.3 Λόγοι μη χρήσης των ΜΜΜ ανά φύλο

Πιο συγκεκριμένα παρατηρείται ότι οι γυναίκες χρησιμοποιούν το αμάξι σε μεγάλο ποσοστό. Ο αντρικός πληθυσμός δε χρησιμοποιεί τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς ή ταξί, ενώ το γυναικείο φύλο σπάνια μετακινείται με το λεωφορείο ή κάνει χρήση ταξί. Η ποιότητα των υπηρεσιών των Μέσων μαζικής Μεταφοράς δε θεωρείται ικανοποιητική σε σχέση με το κόστος, όπως επίσης και οι υφιστάμενες υποδομές είναι ανεπαρκείς ώστε να διασφαλιστεί η προσβασιμότητα στα μέσα αυτά. Η κάλυψη που προσφέρουν τα δρομολόγια και η συχνότητα τους δεν είναι σε θέση να καλύψουν τις ανάγκες μετακίνησης των γυναικών. Χαρακτηριστικό σημείο της έρευνας είναι η ανασφάλεια που εκφράζεται από τις γυναίκες σχετικά με τη χρήση του λεωφορείου. Το αίσθημα αυτό οδηγεί στην παραγκώνιση του γυναικείου φύλου από την πρόσβαση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Επιπρόσθετα αποτέλεσμα της υγειονομικής κρίσης είναι η αποφυγή χρήσης του λεωφορείου καθώς και τα δύο φύλα θεωρούν ότι η ατομική τους υγεία τίθεται σε κίνδυνο κατά τη χρήση των δημοσίων μέσων μεταφοράς. Το αντίτιμο του εισιτηρίου θεωρείται υψηλό. Βλέπουμε εδώ ότι μία ευαίσθητη κοινωνική ομάδα, όπως οι γυναίκες, περιορίζονται στην μετακίνησή τους με το λεωφορείο λόγω του αντιτίμου του εισιτηρίου.

5.3 Ανάλυση ανά ηλικία

Σχετικά με το μέσο που χρησιμοποιούν πιο πολύ στις καθημερινές τους μετακινήσεις, το ΙΧ ως οδηγό χρησιμοποιούν πιο συχνά οι ηλικίες άνω των 25 (72,9%, 75,8% και 74,2% για τις ηλικίες 25-34, 35-44 και άνω των 45 ετών αντίστοιχα) σε σχέση με τις ηλικίες κάτω των 18-24 ετών (29,3%) ενώ αντίθετα οι 18-24 ετών μετακινούνται πιο συχνά πεζοί ή χρησιμοποιούν ποδήλατο (36,6%) σε σχέση με τους μεγαλύτερους τους (18,6%, 11,3% και 8,1% για τις ηλικίες 25-34, 35-44 και άνω των 45 ετών αντίστοιχα) και χρησιμοποιούν πιο συχνά λεωφορείο ή ΙΧ ως συνεπιβάτες (p-value<0,001, Γράφημα 5.3.1 Κύριο μέσο μετακίνησης ανά ηλικία).

Ποιο είναι το μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιείτε πιο πολύ στις καθημερινές μετακινήσεις σας;



Γράφημα 5.3.1 Κύριο μέσο μετακίνησης ανά ηλικία

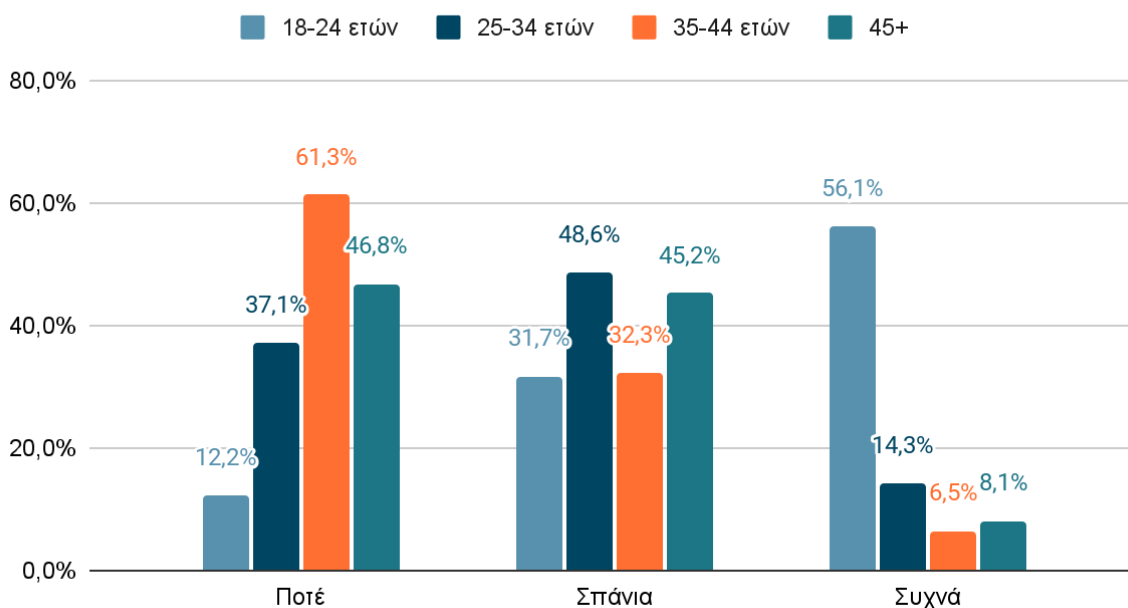
Επιπλέον τα άτομα ηλικίας 18-24 ετών δεν διαθέτουν τόσο συχνά ιδιωτικό μέσο μεταφοράς (43,9%) σε σχέση με τους μεγαλύτερους (82,9%, 96,8% και 95,2% για τις ηλικίες 25-34, 35-44 και άνω των 45 ετών αντίστοιχα, p-value<0,001).

Επίσης παρατηρείται διαφορά στη συχνότητα χρήσης του ιδιωτικού τους μέσου για τις καθημερινές μετακινήσεις πριν την πανδημία με το 83,9% των ατόμων άνω των 45 ετών, το 88,7% των ατόμων ηλικίας 35-44 έτη, το 68,1% των ατόμων ηλικίας 25-34 έτη και το 42,9% των ατόμων 18 με 24 έτη να δηλώνουν ότι το χρησιμοποιούν καθημερινά. Αντίθετα τρεις με τέσσερις φορές το μήνα ή καθόλου το χρησιμοποιούν το 40% των ατόμων ηλικίας 18-24 ετών, το 13% των ατόμων 25-34 ετών, το 4,8% των ατόμων ηλικίας 35 με 40 ετών και μόλις το 3,2% των ατόμων 45 ετών και άνω (p-value<0,001).

Επίσης παρατηρήθηκε διαφορά στη συχνότητα μετακίνησης με λεωφορείο με τα άτομα ηλικίας 35 με 44 έτη να απαντούν πιο συχνά «Ποτέ» με 61,3% και ακολουθούν τα άτομα

ηλικίας άνω των 45 ετών με 46,8%, τα άτομα ηλικίας 25-34 έτη με 37,1%, και τέλος τα άτομα ηλικίας 18-24 ετών με 12,2%. Αντίθετα συχνή χρήση του λεωφορείου δήλωσαν περισσότερο τα άτομα ηλικίας 18-24 ετών με 56,1%, και ακολουθούν τα άτομα ηλικίας 25-34 ετών με 14,3, τα άτομα ηλικίας 45 και άνω με 8,1% και τέλος τα άτομα ηλικίας 35-44 ετών με 6,5% ($p\text{-value}<0.001$), όπως φαίνεται στο Γράφημα 5.3.2 Συχνότητα επιλογής λεωφορείου ως μέσο μετακίνησης, ανά ηλικία.

Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας το λεωφορείο;



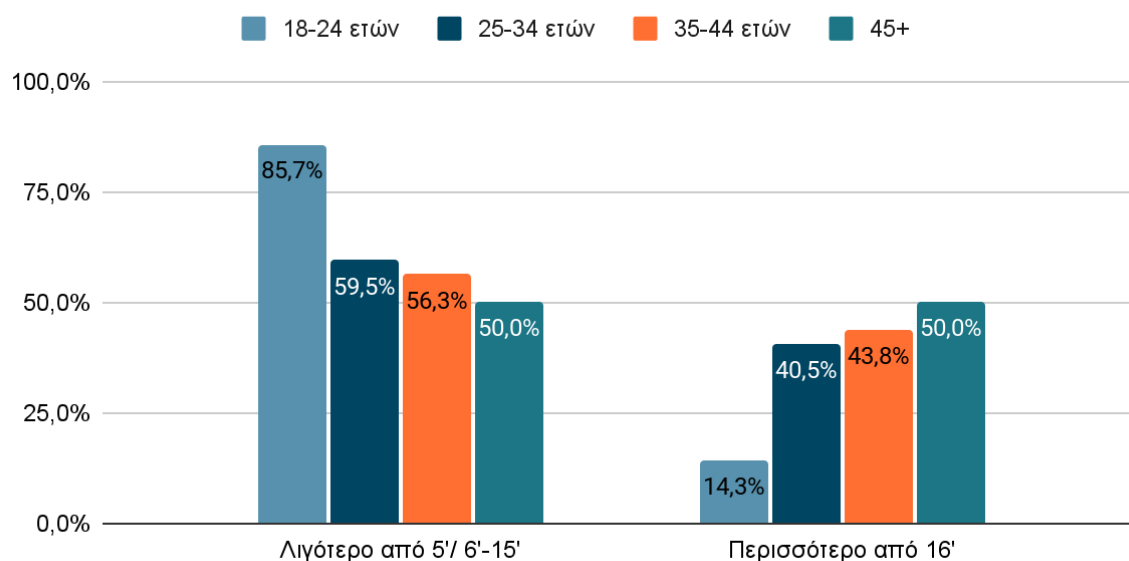
Γράφημα 5.3.2 Συχνότητα επιλογής λεωφορείου ως μέσο μετακίνησης ανά ηλικία

Αντιστοίχως σε σχέση με τη συχνότητα χρήσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς πριν την πανδημία περισσότερο συχνά τα χρησιμοποιούσαν τα άτομα ηλικίας 18 με 24 ετών με 51,2% (2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα) ενώ λιγότερο συχνά τα χρησιμοποιούσαν τα άτομα μεγαλύτερης ηλικίας (15,7%, 8,1% και 11,3% τα άτομα ηλικίας 25-34, 35-44 και άνω των 44 ετών αντίστοιχα, $p\text{-value}<0,001$).

Στην ερώτηση «Πόσο συχνά χρησιμοποιείται αυτή την περίοδο τα δημόσια μέσα μεταφοράς» τα παρατηρούμενα ποσοστά είναι χαμηλότερα αλλά και πάλι τα άτομα νεότερης ηλικίας δηλώνουν ότι χρησιμοποιούν πιο συχνά τα δημόσια μέσα μεταφοράς με το 22,0% των ηλικιών 18-24 να απαντούν 2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα τα αντίστοιχα ποσοστά για τις ηλικίες 25-34, 35-44 και άνω των 44 ετών ήταν 2,9%, 1,6% και 6,5% ($p\text{-value}<0,001$).

Επίσης παρατηρείται διαφορά στο χρόνο αναμονής στη στάση μέχρι να έρθει το μέσο Μαζικής Μεταφοράς που οι συμμετέχοντες χρησιμοποιούν με τα άτομα ηλικίας 18-24 έτη να δηλώνουν πιο συχνά λιγότερο από 15 λεπτά αναμονής (85,7%) σε σχέση με τα άτομα ηλικίας 25 με 34 έτη (59,5%) τα άτομα ηλικίας 35 με 44 έτη (56,3%) και τα άτομα ηλικίας άνω των 45 ετών (50%) ($p\text{-value}=0,014$)(Γράφημα 5.3.3 Χρόνος αναμονής στη στάση ανά ηλικία).

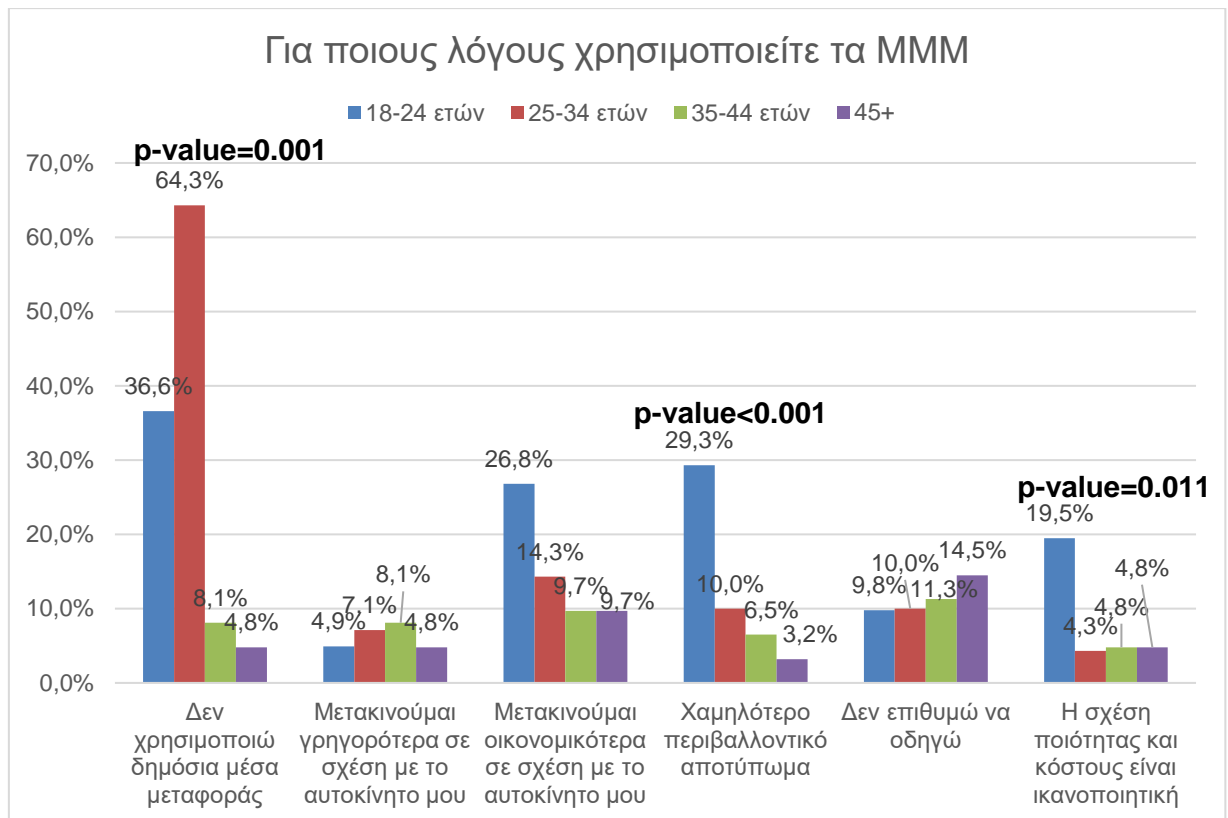
Πόση ώρα περιμένετε συνήθως στη στάση για να έρθει το MMM που χρησιμοποιείτε;



Γράφημα 5.3.3 Χρόνος αναμονής στη στάση ανά ηλικία

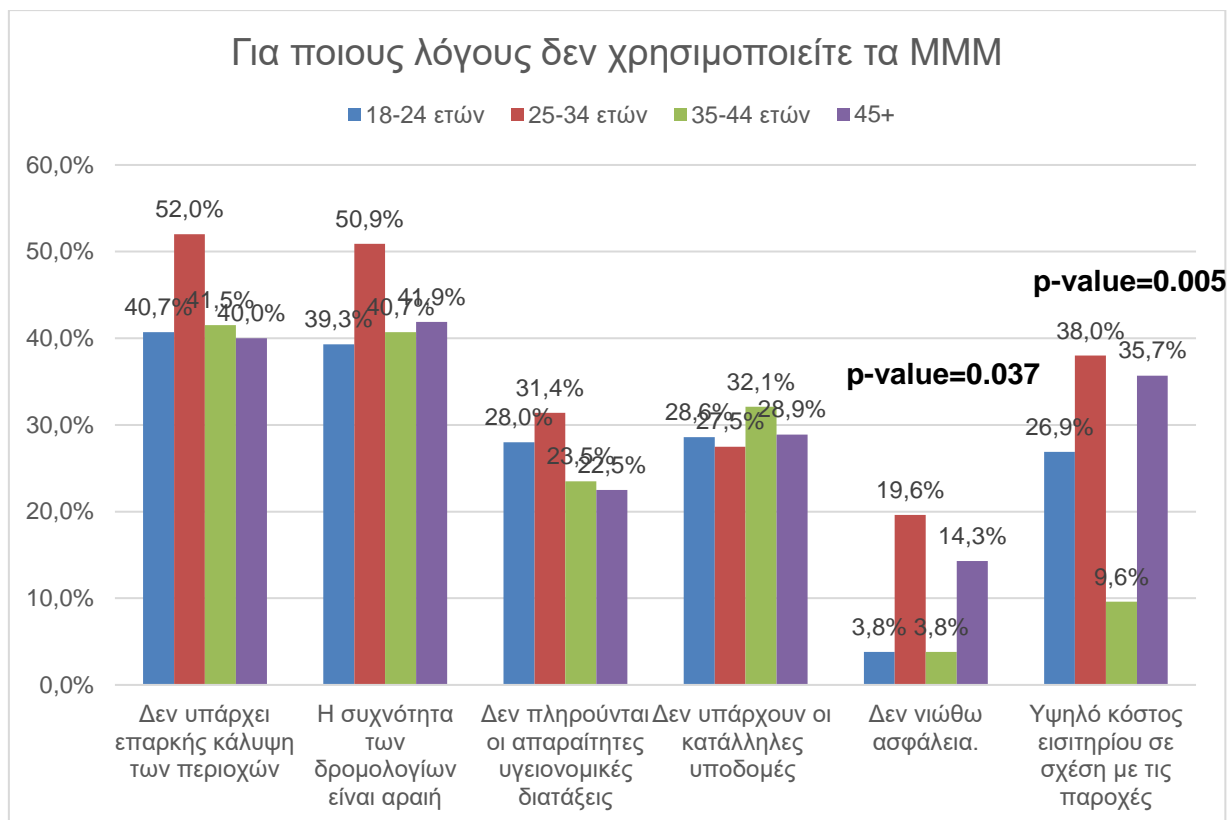
Επίσης το μηνιαίο κόστος μετακίνησης ήταν χαμηλότερο στις νεότερες ηλικίες με το 87,8% των ατόμων ηλικίας 18-24 έτη να δηλώνουν μηνιαίο κόστος μετακίνησης κάτω από 100 ευρώ ενώ τα αντίστοιχα ποσοστά για τις ηλικίες 25-34, 35-44 και άνω των 45 ετών ήταν 65,7% 66,1% και 53,2% αντίστοιχα ($p\text{-value} = 0,004$).

Επιπροσθέτως, παρατηρήθηκαν διαφορές στους λόγους για τους οποίους επιλέγουν να χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς οι συμμετέχοντες ανάλογα με την ηλικία τους (Γράφημα 5.3.4 Λόγοι χρήσης των MMM ανά ηλικία). Αρχικά παρατηρήθηκε διαφορά στη δήλωση «Δεν χρησιμοποιώ δημόσια μέσα μεταφοράς» με τους 25-34 ετών να συμφωνούν πιο συχνά (64,3% έναντι 36,6% στους 18-24, 8,1% στους 35-44 και 4,8% στους άνω των 45, $p\text{-value} = 0,001$). Επιπλέον το χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα δήλωσαν πιο συχνά ως λόγω χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς τα άτομα ηλικίας 18-24 ετών με 29,3% έναντι 10%, 6,5% και 3,2% στα άτομα ηλικίας 25-34, 35-44 και άνω των 45 ετών αντίστοιχα ($p\text{-value} < 0,001$). Τέλος τον λόγο ότι η σχέση ποιότητας και κόστους είναι ικανοποιητική δήλωσαν πιο συχνά ως λόγω χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς τα άτομα ηλικίας 18-24 ετών με 19,5% έναντι 4,3% στα άτομα ηλικίας 25-34 και 4,8% στα άτομα ηλικίας 35-44 και άνω των 45 ετών ($p\text{-value} = 0,011$).



Γράφημα 5.3.4 Λόγοι χρήσης των ΜΜΜ ανά ηλικία

Οι λόγοι μη χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς ανά ηλικία παρουσιάζονται στο *Γράφημα 5.3.5 Λόγοι μη χρήσης των ΜΜΜ ανά ηλικία*. Συχνότερα δήλωσαν ότι δεν χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς επειδή δεν νιώθουν ασφάλεια τα άτομα ηλικίας 25-34 ετών με 19,6% και τα άτομα ηλικίας άνω των 45 ετών με 14,3% σε σχέση με τα άτομα 18-24 ετών και 35-44 ετών με 3,8% ($p\text{-value} = 0,037$). Παρομοίως, περισσότερο συχνά δήλωσαν ότι δεν χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς λόγω του υψηλού κόστους του εισιτηρίου σε σχέση με τις παροχές τα άτομα ηλικίας 25-34 ετών με 38% και τα άτομα ηλικίας άνω των 45 ετών με 35,7% σε σχέση με τα άτομα 18-24 ετών με 26,9% και τα άτομα 35-44 ετών με 9,6% ($p\text{-value} = 0,005$).



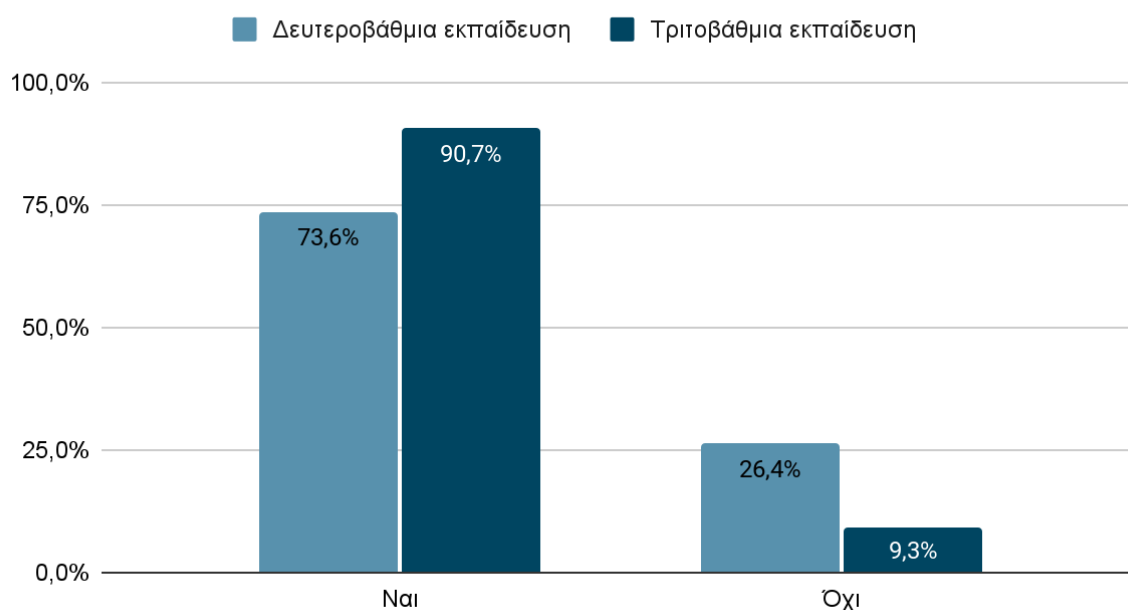
Γράφημα 5.3.5 Λόγοι μη χρήσης των MMM ανά ηλικία

Με βάση το αρχικό σχόλιο στη συζήτηση, παρατηρείται ότι οι ηλικιωμένοι αντιμετωπίζουν φαινόμενα φτώχειας στις εξεταζόμενες περιοχές. Οι άνθρωποι μεγαλύτερης ηλικίας καλούνται να αντιμετωπίσουν το στρεσογόνο περιβάλλον μετακίνησης καθώς υπάρχει αίσθημα ανασφάλειας σχετικά με τη χρήση του λεωφορείου και επιπρόσθετα το κόστος του εισιτηρίου είναι υψηλό για τη συγκεκριμένη ευαίσθητη κοινωνική ομάδα.

5.4 Ανάλυση ανά εκπαίδευση

Λιγότερες διαφορές παρατηρήθηκαν σε σχέση με την εκπαίδευση των συμμετεχόντων (Πίνακας 4.4 Μεταφορική συμπεριφορά και επίπεδο εκπαίδευσης. Τα άτομα που έχουν ολοκληρώσει τριτοβάθμια εκπαίδευση έχουν στην κατοχή τους ιδιωτικό μέσο μεταφοράς πιο συχνά με 90,7% σε σχέση με τα άτομα που έχουν ολοκληρώσει δευτεροβάθμια ή μεταδευτεροβάθμια εκπαίδευση με 73,6% και $p\text{-value} = 0,001$. (Γράφημα 5.4.1 Κυριότητα ιδιωτικού μέσου μεταφοράς ανά επίπεδο εκπαίδευσης)

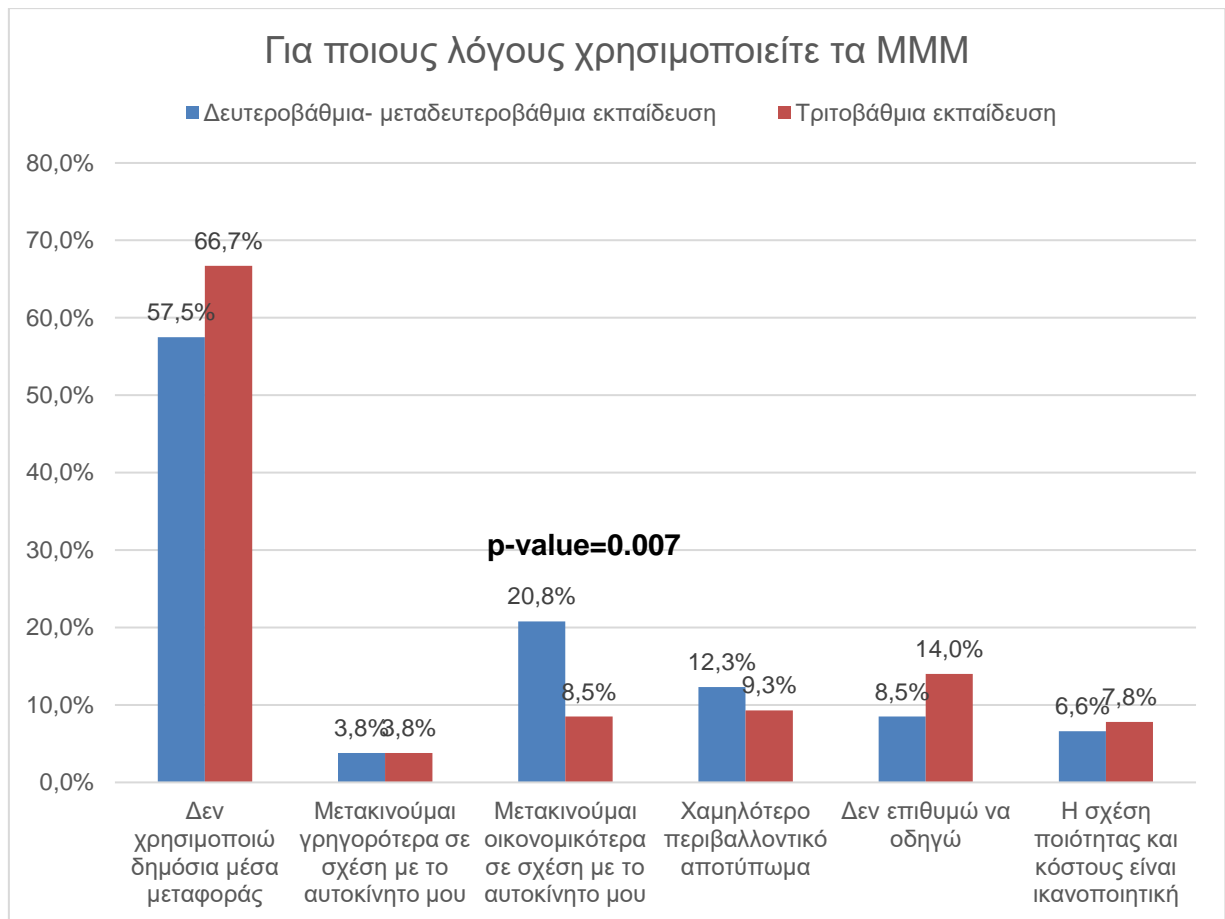
Έχετε ιδιωτικό μέσο μεταφοράς (αυτοκίνητο, δίκυκλο);



Γράφημα 5.4.1 Κυριότητα ιδιωτικού μέσου μεταφοράς ανά επίπεδο εκπαίδευσης

Επίσης τα άτομα που έχουν ολοκληρώσει τη δευτεροβάθμια ή μεταδευτεροβάθμια εκπαίδευση δήλωσαν πιο συχνά ότι τους παίρνει πάνω από 10 λεπτά για να μεταβούν από το σπίτι τους στην πλησιέστερη στάση με 18,8% ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τα άτομα που έχουν ολοκληρώσει τριτοβάθμια εκπαίδευση ήταν 11,8%. Αντίστοιχα περισσότερο συχνά δήλωσαν ότι τους παίρνει έξι με δέκα λεπτά για να μεταβούν στην πλησιέστερη στάση τα άτομα που έχουν ολοκληρώσει τριτοβάθμια εκπαίδευση με 28,2% ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τα άτομα που είχαν ολοκληρώσει τη δευτεροβάθμια ή μεταδευτεροβάθμια εκπαίδευση ήταν 14,1% ($p\text{-value} = 0,044$).

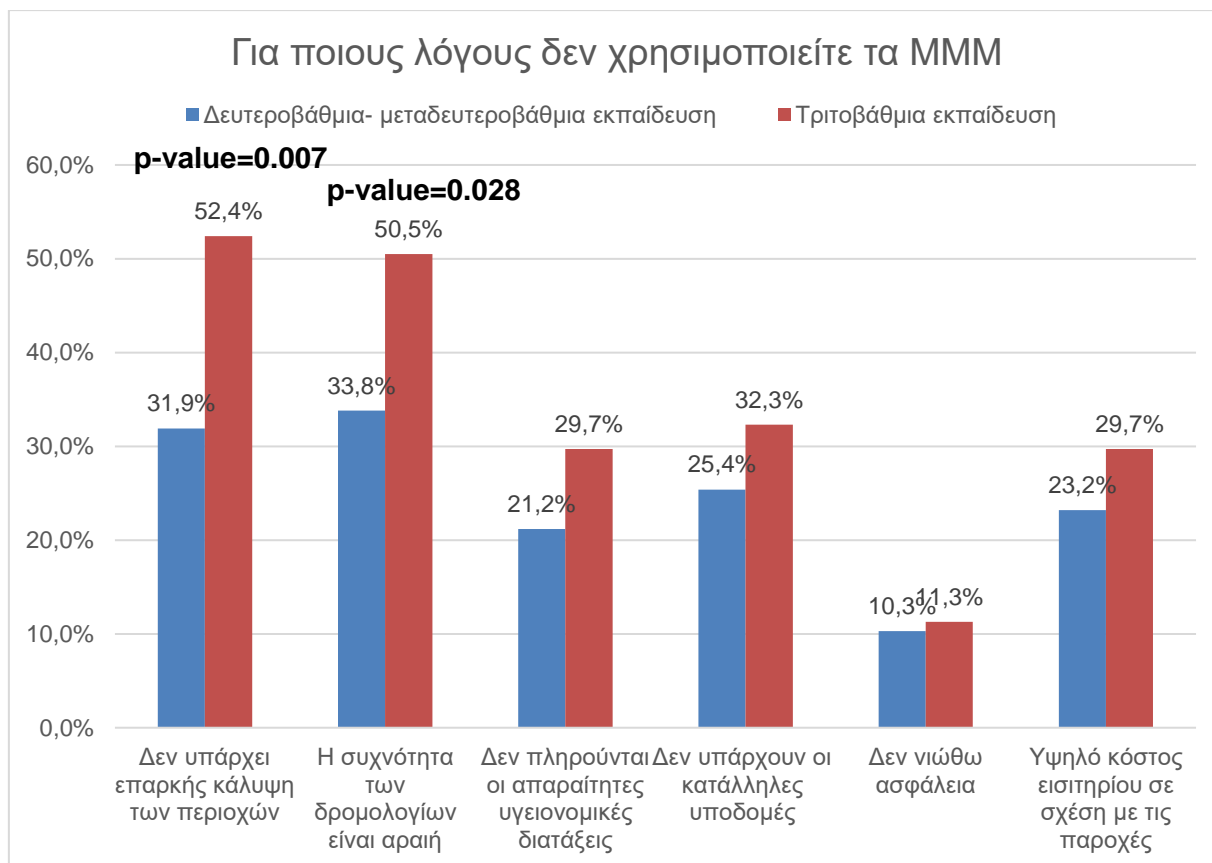
Οι λόγοι χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς ανάλογα με την εκπαίδευση του συμμετέχοντα παρουσιάζονται στο Γράφημα 5.4.2 Λόγοι χρήσης των ΜΜΜ ανά εκπαίδευση. Ότι μετακινούνται οικονομικότερα σε σχέση με το αυτοκίνητό τους δήλωσαν πιο συχνά τα άτομα δευτεροβάθμιας ή μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης με 20,8% ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τα άτομα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ήταν 8,5% με $p\text{-value} = 0,007$.



Γράφημα 5.4.2 Λόγοι χρήσης των MMM ανά εκπαίδευση

Η επιλογή χρήσης του λεωφορείου για τα άτομα με δευτεροβάθμια μόρφωση διαμορφώνεται για οικονομικούς λόγους κατά κύριο λόγο.

Οι λόγοι μη χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς ανάλογα με την εκπαίδευση του συμμετέχοντα παρουσιάζονται στο Γράφημα 5.4.3 Λόγοι μη χρήσης των MMM ανά εκπαίδευση. Το ότι δεν υπάρχει επαρκής κάλυψη των περιοχών δήλωσαν πιο συχνά τα άτομα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης με 52,4% ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τα άτομα δευτεροβάθμιας και μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης στην 31,9% με $p\text{-value}=0,001$. Τέλος το ότι η συχνότητα δρομολογίων είναι αραιή δήλωσε το 50,5% των ατόμων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και των 33,8% των ατόμων δευτεροβάθμιας ή μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης με $p\text{-value}=0,008$.



Γράφημα 5.4.3 Λόγοι μη χρήσης των MMM ανά εκπαίδευση

Η μη επαρκής κάλυψη και η χαμηλή συχνότητα των δρομολογίων εκφράζεται περισσότερο συχνά από ανθρώπους με τριτοβάθμια εκπαίδευση ως ανασταλτικός παράγοντας για τη χρήση λεωφορείων. Η χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς γίνεται κατά κύριο λόγο από ανθρώπους με δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Άτομα με υψηλό επίπεδο μόρφωσης λαμβάνουν σοβαρά υπόψη την ποιότητα των υπηρεσιών και των υποδομών που προσφέρονται σε σχέση με την τιμή του εισιτηρίου.

5.5 Ανάλυση ανά επάγγελμα

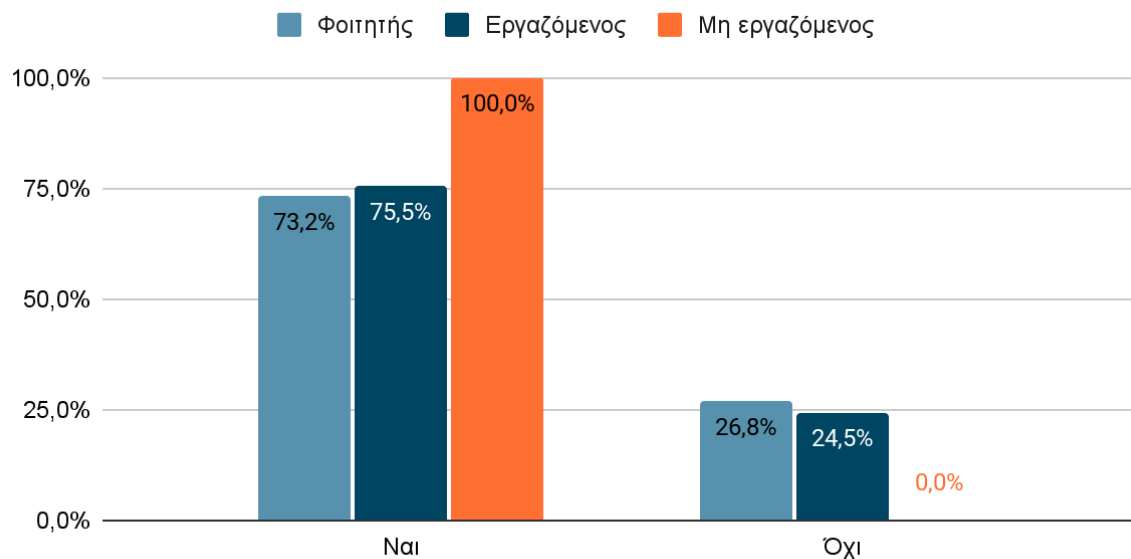
Οι συσχετίσεις με το επάγγελμα των συμμετεχόντων παρουσιάζονται στον Πίνακα 4.5 Χρήση μέσων μετακίνησης σε συνάρτηση με την επαγγελματική κατάσταση. Το καθημερινό μέσο μετακίνησης ήταν το ΙΧ ως οδηγός πιο συχνά για τους εργαζόμενους συμμετέχοντες με 79,2% ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τους μη εργαζόμενους ήταν 52% και για τους φοιτητές ήταν 23,8%. Το λεωφορείο δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν πιο συχνά οι φοιτητές με 16,7%, ενώ για τους εργαζόμενους του αντίστοιχο ποσοστό ήταν 1,8% και για τους μη εργαζόμενους 8%. Επίσης το ΙΧ ως συνεπιβάτες δήλωσαν πιο συχνά οι μη εργαζόμενοι με 12% ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τους φοιτητές ήταν 9,5% και για τους εργαζόμενους ήταν 3,6%. Μηχανοκίνητο δίκυκλο χρησιμοποιούσαν πιο συχνά οι μη εργαζόμενοι με 8% σε σχέση με 6% ανάμεσα στους εργαζόμενους και 4,8% ανάμεσα στους φοιτητές. Τέλος οι φοιτητές μετακινούνταν πιο συχνά πεζοί ή χρησιμοποιούσαν ποδήλατο με 45,2% έναντι 20% στους μη εργαζόμενους και 9,5% στους εργαζόμενους ($p\text{-value}<0,001$). Αντίστοιχα, οι εργαζόμενοι είχαν πιο συχνά στην κατοχή τους ιδιωτικό μέσο μεταφοράς με 93,5% έναντι 84% ανάμεσα στους μη εργαζόμενους και 40,5% ανάμεσα στους φοιτητές με $p\text{-value}<0,001$.

Καθημερινή χρήση του ιδιωτικού τους μέσου για τις καθημερινές μετακινήσεις πριν την πανδημία δήλωσαν πιο συχνά οι εργαζόμενοι συμμετέχοντες με 85%, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τους μη εργαζόμενους ήταν 60% και για τους φοιτητές ήταν 33,3% με $p\text{-value}<0,001$. Οι φοιτητές επιλέγουν συχνά το λεωφορείο για τις μετακινήσεις τους σε ποσοστό 59,5% ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τους μη εργαζόμενους ήταν 20% και για τους εργαζόμενους 7,1 % με $p\text{-value}<0,001$. Επίσης οι φοιτητές χρησιμοποιούσαν τα δημόσια μέσα μεταφοράς πριν την πανδημία πιο συχνά (2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα) σε ποσοστό 57,1% σε σχέση με τους μη εργαζόμενους με ποσοστό 24% και τους εργαζόμενους με 8,3% με $p\text{-value}<0,001$. Το ίδιο συχνά αυτή την περίοδο χρησιμοποιούν τα δημόσια μέσα μεταφοράς οι φοιτητές σε ποσοστό 21,4%, οι μη εργαζόμενοι σε ποσοστό 8% και οι εργαζόμενοι σε ποσοστό 3% ($p\text{-value}<0,001$).

Ακόμη, παρατηρείται διάφορα στο χρόνο αναμονής στη στάση για να έρθει το μέσο που συμμετέχοντες χρησιμοποιούν με τους φοιτητές και τους μη εργαζόμενους να περιμένουν λιγότερο από 15 λεπτά σε ποσοστό 84,2% και 76,2% σε σχέση με τους εργαζόμενους (50%, $p\text{-value}=0,001$), ενώ περισσότερα από 15 λεπτά αναμονής χρειάζεται το 15,8% των φοιτητών, το 50% των εργαζομένων και το 23,8% των μη εργαζομένων.

Όλοι οι μη εργαζόμενοι (100%) θεώρησαν ότι η τιμή του εισιτηρίου είναι υψηλή για τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς, ενώ τα αντίστοιχα ποσοστά ανάμεσα στους φοιτητές ήταν 73,2% και στους εργαζόμενους 75,5% ($p\text{-value}=0,044$) Γράφημα 5.5.1 Άποψη σχετικά με την τιμή του εισιτηρίου ανά επάγγελμα .

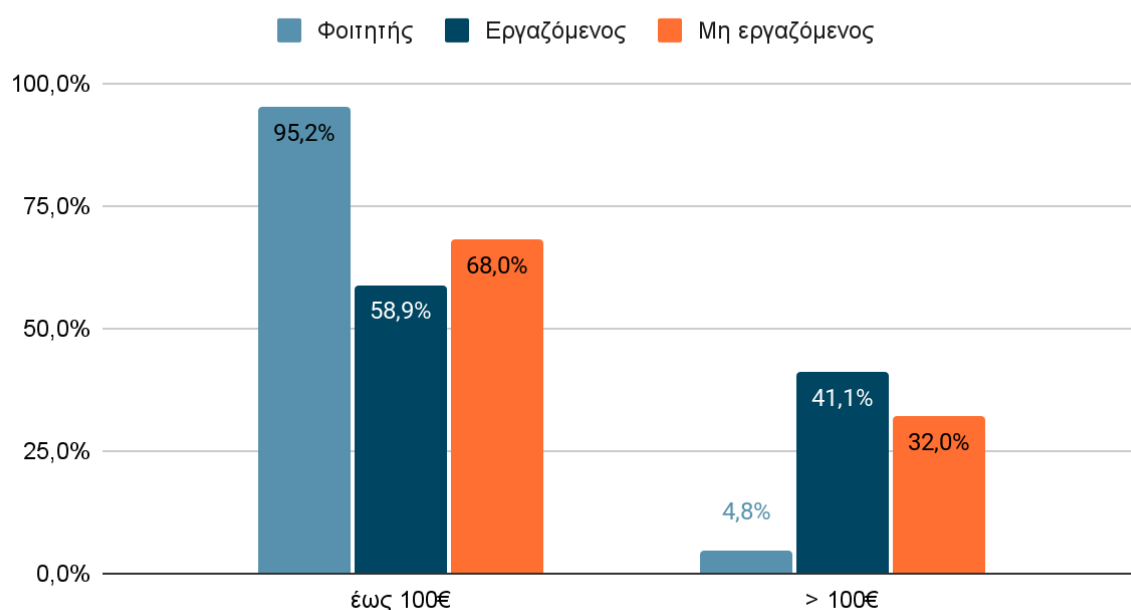
Θεωρείτε ότι η τιμή του εισιτηρίου είναι υψηλή για τη χρήση των Μέσα Μαζικής Μεταφοράς;



Γράφημα 5.5.1 Άποψη σχετικά με την τιμή του εισιτηρίου ανά επάγγελμα

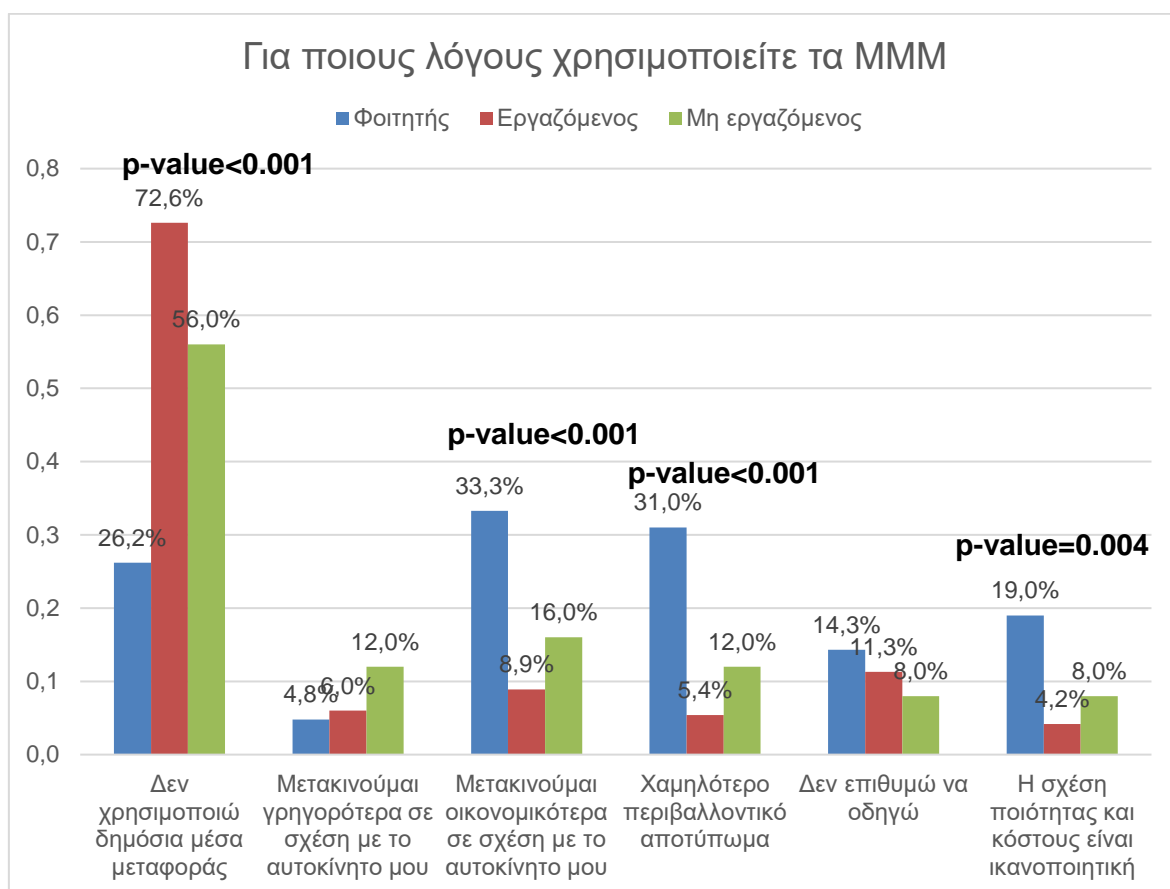
Τέλος, το μηνιαίο κόστος μετακίνησης ήταν κάτω των 100 ευρώ για το 95,2% των φοιτητών, το 58,9% των εργαζομένων και το 68% των μη εργαζομένων ($p\text{-value} < 0,001$, Γράφημα 5.5.2 Μηνιαίο κόστος μετακίνησης ανά επίπεδο εκπαίδευσης).

Μηνιαίο κόστος μετακίνησης



Γράφημα 5.5.2 Μηνιαίο κόστος μετακίνησης ανά επάγγελμα

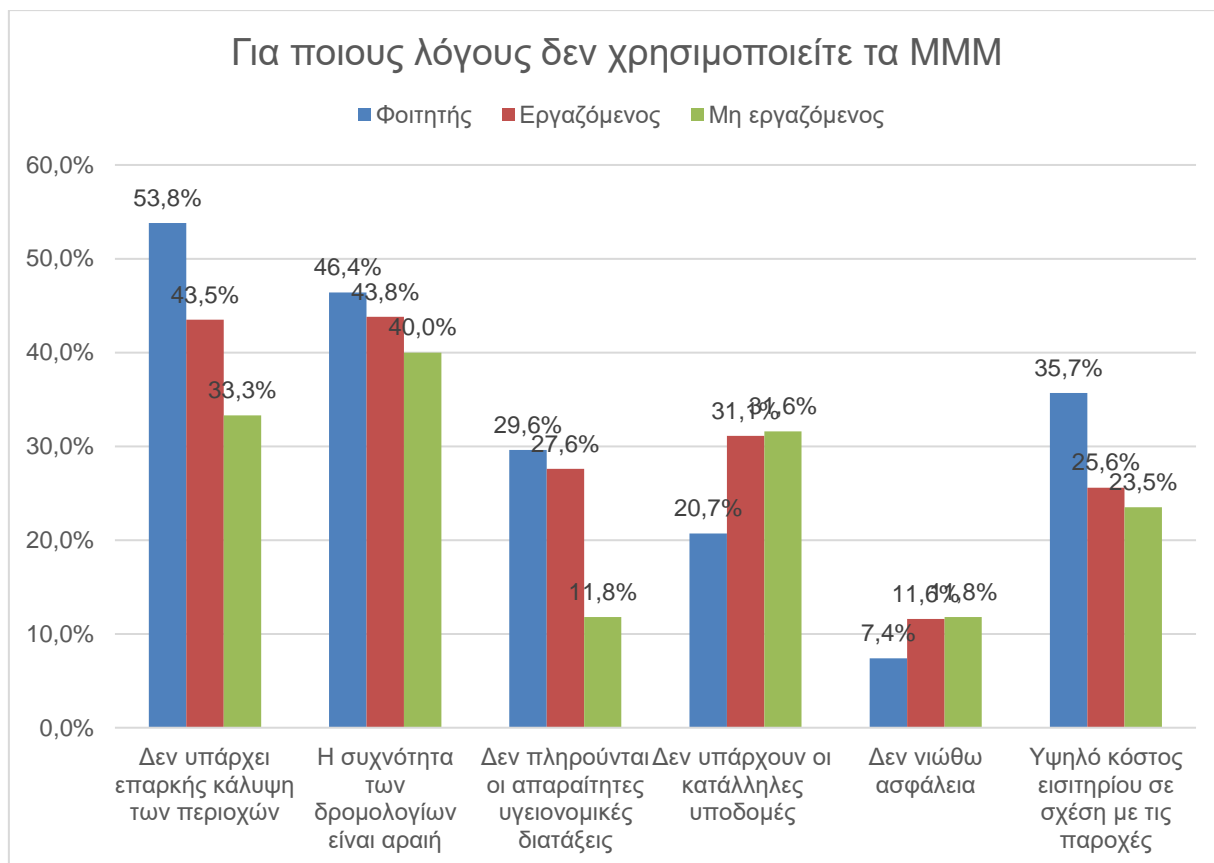
Οι λόγοι χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς ανά επάγγελμα παρουσιάζονται στο παρακάτω γράφημα:



Γράφημα 5.5.3 Λόγοι χρήσης των ΜΜΜ ανά επάγγελμα

Ότι δεν χρησιμοποιούν δημόσια μέσα μεταφοράς δήλωσαν πιο συχνά οι εργαζόμενοι με 72,6% λιγότερο συχνά οι εργαζόμενοι με 56% και ακόμα λιγότερο οι φοιτητές με 26,2% με $p\text{-value} < 0,001$. Το λόγο ότι μετακινούνται οικονομικότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο δήλωσαν πιο συχνά οι φοιτητές με 33,3% αμέσως μετά οι μη εργαζόμενοι με 16% και λιγότερο συχνά οι εργαζόμενοι με 8,9% με $p\text{-value} < 0,001$. Το χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα δήλωσαν πιο συχνά οι φοιτητές με 31% σε σχέση με τους μη εργαζόμενους με 12% και τους εργαζόμενους με 5,4% και με $p\text{-value} < 0,001$. Τέλος, ότι η σχέση ποιότητας και κόστους είναι ικανοποιητική δήλωσαν επίσης πιο συχνά οι φοιτητές με 19% σε σχέση με τους μη εργαζόμενους με 8% και τους εργαζόμενους με 4,2% και με $p\text{-value} = 0,004$.

Οι λόγοι μη χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς ανά επάγγελμα παρουσιάζονται στο Γράφημα 5.5.4 Λόγοι μη χρήσης των ΜΜΜ ανά επάγγελμα, ωστόσο δεν παρατηρείται συσχέτιση του επαγγέλματος με τις απαντήσεις.



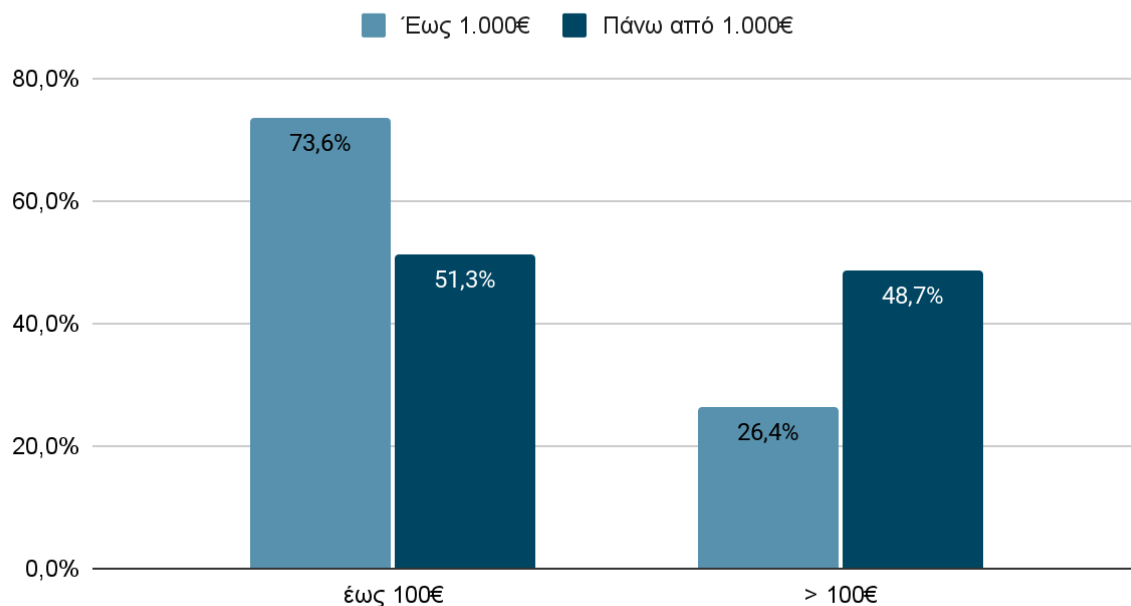
Γράφημα 5.5.4: Λόγοι μη χρήσης των ΜΜΜ ανά επάγγελμα

5.6 Ανάλυση ανά εισόδημα

Οι συσχετίσεις με το εισόδημα των συμμετεχόντων παρουσιάζονται στον Πίνακας 4.6 Χρήση μέσω μεταφοράς σε συνάρτηση με το εισόδημα . Οι συμμετέχοντες που είχαν μηνιαίο ατομικό εισόδημα πάνω από 1.000 ευρώ είχαν πιο συχνά ιδιωτικό μέσο μεταφοράς με ποσοστό 98,7% έναντι 76,7% στα άτομα με μηνιαίο ατομικό εισόδημα έως 1.000 ευρώ και $p\text{-value}<0,001$. Σε σχέση με τη συχνότητα χρήσης του ιδιωτικού τους μέσου για τις καθημερινές μετακινήσεις πριν την πανδημία, σε καθημερινή βάση δήλωσαν ότι το χρησιμοποιούν σε ποσοστό 88,5% τα άτομα με μηνιαίο ατομικό εισόδημα πάνω από 1.000 ευρώ έναντι 38,3% τα άτομα με μηνιαίο ατομικό εισόδημα έως 1.000 ευρώ με $p\text{-value}=0,004$.

Το λεωφορείο δεν επιλέγουν πότε για τις μετακινήσεις τους τα άτομα με εισόδημα πάνω από 1.000 ευρώ σε ποσοστό 62,8% ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τα άτομα με μηνιαίο ατομικό εισόδημα έως 1.000 ευρώ ήταν 30,2% με $p\text{-value}<0,001$. Επίσης ποτέ δεν επιλέγουν για τις μετακινήσεις τους το ταξί τα άτομα με μηνιαίο ατομικό εισόδημα πάνω από 1.000 ευρώ σε ποσοστό 55,1% ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τα άτομα με μηνιαίο ατομικό εισόδημα έως 1.000 ευρώ η 37,2% με $p\text{-value}=0,041$. Πριν την πανδημία δεν χρησιμοποιούσαν πότε τα δημόσια μέσα μεταφοράς τα άτομα με μηνιαίο ατομικό εισόδημα πάνω από 1.000 ευρώ σε ποσοστό το 44,9% ενώ τα άτομα με μηνιαίο ατομικό εισόδημα έως 1.000 ευρώ δεν χρησιμοποιούσαν τότε τα δημόσια μέσα μεταφοράς πριν την πανδημία σε ποσοστό 22,5% με $p\text{-value}<0,001$. Τέλος, το μηνιαίο κόστος μετακίνησης είναι κάτω των 100 ευρώ πιο συχνά στα άτομα με μηνιαίο ατομικό εισόδημα έως 1.000 ευρώ (73,6%) σε σχέση με τα άτομα με μηνιαίο ατομικό εισόδημα πάνω από 1.000 ευρώ (51,3% $p\text{-value}=0,001$)(Γράφημα 5.6.1 Μηνιαίο κόστος μετακίνησης ανά εισόδημα).

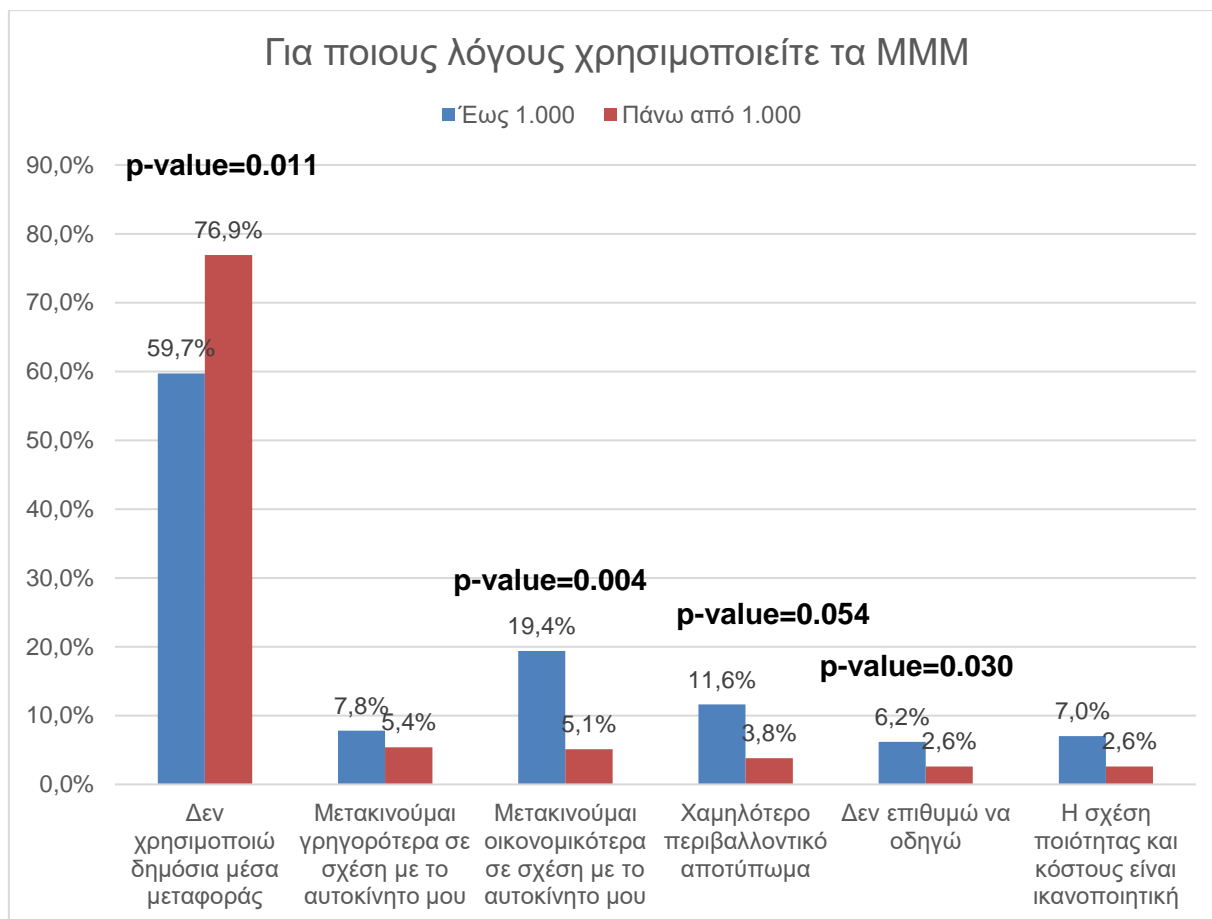
Μηνιαίο κόστος μετακίνησης



Γράφημα 5.6.1 Μηνιαίο κόστος μετακίνησης ανά εισόδημα

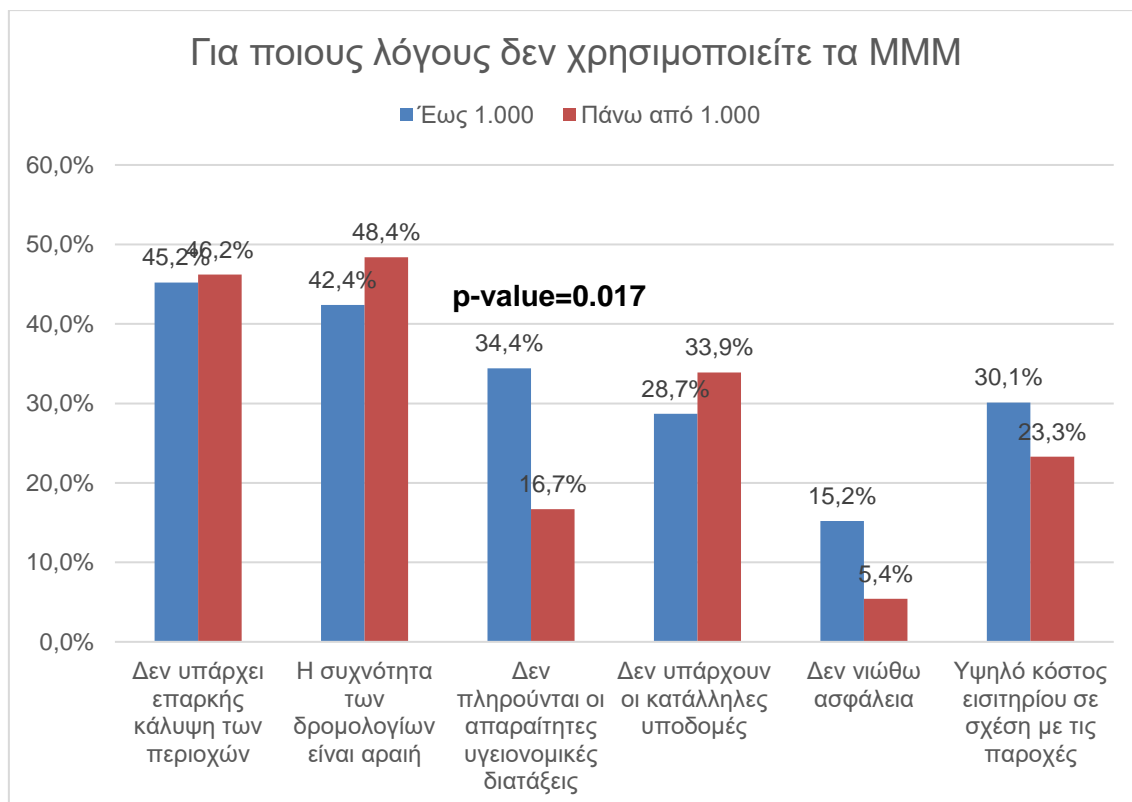
Οι λόγοι χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς ανάλογα με το εισόδημα του συμμετέχοντα παρουσιάζονται στο *Γράφημα 5.6.2 Λόγοι χρήσης των ΜΜΜ ανά εισόδημα*. Με τη δήλωση ότι δεν χρησιμοποιούν δημόσια μέσα μεταφοράς συμφώνησαν πιο συχνά τα άτομα με εισόδημα πάνω από 1.000 ευρώ σε ποσοστό 76,9% έναντι 59,7% στα άτομα με μηνιαίο ατομικό εισόδημα έως 1.000 ευρώ ($p\text{-value}=0,011$). Το ότι μετακινούνται οικονομικότερα σε σχέση με το αυτοκίνητό τους δήλωσαν πιο συχνά τα άτομα με εισόδημα έως 1.000 ευρώ σε ποσοστό 19,4% έναντι 5,1% στα άτομα με εισόδημα πάνω από 1.000 ευρώ ($p\text{-value}=0,004$). Το ότι έχουν χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα δήλωσαν πιο συχνά τα άτομα με εισόδημα έως 1.000 ευρώ σε ποσοστό 10,6% έναντι 3,8% στα άτομα με μηνιαίο εισόδημα πάνω από 1.000 ευρώ ($p\text{-value}=0,054$). Τέλος, ότι δεν επιθυμούν να οδηγούν δήλωσαν πιο συχνά τα άτομα με μηνιαίο ατομικό εισόδημα έως 1.000 ευρώ σε ποσοστό 6,2% έναντι 2,6% στα άτομα με εισόδημα πάνω από 1.000 ευρώ με $p\text{-value} = 0,030$.

Οι λόγοι μη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς ανάλογα με το εισόδημα του συμμετέχοντα παρουσιάζουν στο *Γράφημα 5.6.3 Λόγοι μη χρήσης των ΜΜΜ ανά εισόδημα*. Το ότι δεν πληρούνται οι απαραίτητες υγειονομικές διατάξεις δήλωσε το 34,4% των ατόμων με μηνιαίο εισόδημα έως 1.000 ευρώ ενώ το αντίστοιχο ποσοστό στα άτομα με μηνιαίο ατομικό εισόδημα πάνω από 1.000 ευρώ ήταν 16,7% με $p\text{-value} = 0,017$.



Γράφημα 5.6.2 Λόγοι χρήσης των ΜΜΜ ανά εισόδημα

Με βάση τον παραπάνω σχολιασμό και ανάλυση των διαθέσιμων στοιχείων, διαπιστώνουμε ότι άτομα με χαμηλότερο εισόδημα κάνουν περισσότερο χρήση των Μέσων μαζικής Μεταφοράς λόγω των περισσότερων περιορισμένων χρηματικών πόρων που διαθέτουν. Σε αντίθεση με τα άτομα με μεγαλύτερο εισόδημα που έχουν περισσότερες επιλογές σε ότι αφορά τους τρόπους μετακίνησης και συνεπώς επιλέγουν μετακίνηση με ιδιωτικό μέσο μεταφοράς. Όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω, άτομα με περιορισμένο μηνιαίο εισόδημα χρησιμοποιούν τα λεωφορεία, παρά το γεγονός ότι το αντίτιμο είναι αρκετά υψηλό σε σύγκριση με την προσφερόμενη ποιότητα υπηρεσιών. Αντίστοιχο φαινόμενο έχει παρατηρηθεί και σε άλλες περιοχές όπου μελετήθηκε το φαινόμενο της μεταφορικής ένδειας και πώς επηρεάζει τις κοινωνικές ομάδες με κριτήριο την οικονομική τους κατάσταση. Σε γενικές γραμμές έχει διαπιστωθεί ότι τα άτομα με χαμηλό οικονομικό εισόδημα τείνουν να ξοδεύουν μεγαλύτερο ποσοστό χρημάτων για τη μεταφορά με μέσα μαζικής μεταφοράς, με χαμηλότερη ποιότητα σε υπηρεσίες, σε σχέση με άτομα με μεγαλύτερα εισοδήματα.



Γράφημα 5.6.3 Λόγοι μη χρήσης των MMM ανά εισόδημα

Η μεταφορική ένδεια αντικατοπτρίζεται στην ποιότητα των υπηρεσιών και τις συνθήκες υγιεινής που επικρατούν. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση στα ελληνικά νησιά, όπου το υφιστάμενο δίκτυο μεταφέρων παρουσιάζει ανεπάρκεια τόσο στη συχνότητα, την χωρική κάλυψη όσο και στις συνθήκες υγιεινής που επικρατούν. Στους δήμους που πραγματεύονται στη συγκεκριμένη διατριβή εντοπίζεται η ίδια εικόνα. Άτομα με εισόδημα πάνω από 1000 ευρώ δεν επιλέγουν να κάνουν χρήση των λεωφορείων καθώς τόσο η χωρική κάλυψη των δρομολογίων όσο και η συχνότητα είναι ανεπαρκής, ενώ επίσης οι συνθήκες υγιεινής αποτελούν τρίτο σημαντικό παράγοντα για τη μη επιλογή χρήσης λεωφορείων.

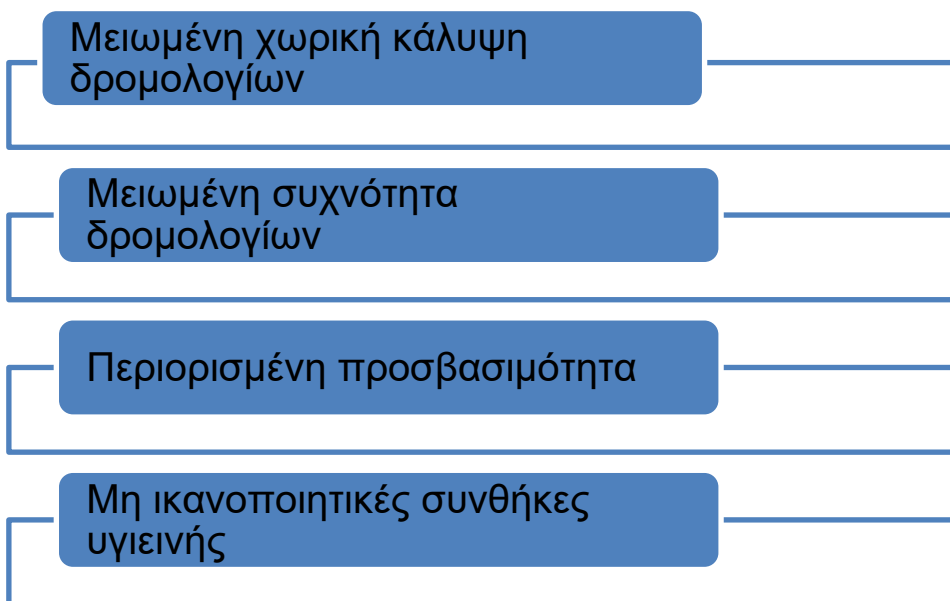
6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην έρευνα συμμετείχαν πολίτες των δήμων Χανίων και Πλατανιά. Το δείγμα αποτελείται από ισομερή αναλογία ανδρών και γυναικών και στους δύο δήμους, με το μεγαλύτερο ποσοστό να αντιστοιχεί σε παραγωγικές ηλικιακές ομάδες 25-54 ετών. Άλλα δημογραφικά στοιχεία που συνθέτουν το σύνολο των συμμετεχόντων είναι ότι οι ελεύθεροι επαγγελματίες αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό των εργαζομένων και στη συνέχεια έπονται οι ιδιωτικοί μαζί με τους δημοσίους υπαλλήλους. Το μέσο ατομικό εισόδημα για την πλειοψηφία των ερωτηθέντων αντιστοιχούσε σε 500-1000€.

Έχοντας σχηματίσει μία σφαιρική εικόνα για τη δομή των κατοίκων που διαμένουν στους δύο δήμους, παρατηρούμε ότι η συντριπτική πλειοψηφία αυτών χρησιμοποιεί το ιδιωτικό αυτοκίνητο ή δίκυκλο ως μέσο μετακίνησης, είτε σαν οδηγός είτε σαν συνεπιβάτης. Το υψηλό ποσοστό της χρήσης του ιδιωτικού οχήματος σε συνδυασμό με τη συχνότητα, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι το αμάξι αποτελεί κύριο μέσο μετακίνησης για να επιτευχθεί η πρόσβαση σε βασικές δραστηριότητες, όπως είναι η εργασία και πολύ λιγότερο για συμμετοχή σε άλλες ενέργειες. Ο περιορισμός της μετακίνησης για απαραίτητους μόνο λόγους, αντικατοπτρίζουν ουσιαστικά μιας μορφής αδυναμίας μετακίνησης που οδηγεί στον αποκλεισμό των ατόμων δυσχεραίνοντας την κοινωνικοποίηση. Στην αντίπερα όχθη, μόνο το 5% των κατοίκων δηλώνει ότι χρησιμοποιεί το λεωφορείο για συστηματική μετακίνηση, με το 1,7% περίπου να δηλώνει ότι χρησιμοποιεί το λεωφορείο σε καθημερινή βάση. Το χαμηλό ποσοστό της χρήσης του υφιστάμενου οδικού δικτύου, οφείλεται στη συνολική έλλειψη τόσο της πρόσβασης, όσο και των υποδομών και της ασφάλειας, που προσφέρουν οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις και τα λεωφορεία. Πιο συγκεκριμένα, η ελλιπής κάλυψη του δικτύου και η αραιή συχνότητα των δρομολογίων των λεωφορείων, που εξυπηρετούν το επιβατικό κοινό, αποτελούν δύο από τους βασικότερους λόγους για την προτίμηση των κατοίκων σε ιδιωτικά μέσα μεταφοράς. Στη συνέχεια έπεται η έλλειψη κατάλληλων υποδομών και πληροφορίας σχετικά με τη λειτουργία των δρομολογίων, καθιστώντας την πρόσβαση των κατοίκων και τη χρήση αυτών των μέσων μεταφοράς προβληματική. Επιπρόσθετα, το υψηλό κόστος του αντιτίμου του εισιτηρίου, οδηγεί σε αποκλεισμό από τη χρήση του κοινωνικές ομάδες με χαμηλό εισόδημα, όπως παιδιά, άνεργοι και ηλικιωμένοι. Τέλος, το αίσθημα της ασφάλειας δεν ενισχύεται, τόσο στο θέμα της υγιεινής, καθώς οι απαραίτητες υγειονομικές διατάξεις δεν τηρούνται, όσο και της σωματικής. Όπως αναφέρθηκε στο εισαγωγικό κεφάλαιο της διατριβής, απομακρυσμένες περιοχές και δη περιοχές σε νησιά, αντιμετωπίζουν τεράστια προβλήματα φαινομένου αποκλεισμού και μεταφορικής ένδειας, εξαιτίας του δικτύου Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και των ελλείψεων που παρουσιάζει.

Θέτοντας θέμα ανασφάλειας, το μεγαλύτερο ποσοστό αισθάνεται ότι η ατομική του υγεία ίσως να τίθεται σε κίνδυνο στο χώρο των λεωφορείων, καθώς θεωρεί ότι η μετακίνηση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς δεν είναι ασφαλής. Η επίδραση της πανδημίας στη συμπεριφορά φαίνεται σε μία απλή σύγκριση που σχετίζεται με τον αριθμό των ατόμων που έκαναν χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς πριν την πανδημία και κατά τη διάρκεια αυτής. Πριν την εκδήλωση της κρίσιμότητας της κατάστασης, οι επιβάτες που δεν επέλεγαν να κάνουν χρήση του λεωφορείου ποτέ, κυμαινόταν στο 31% περίπου, με το ποσοστό αυτό να διπλασιάζεται περίπου κατά την πανδημική περίοδο. Σε αντίθεση με τους συγκεκριμένους αριθμούς έρχεται το πλήθος των ανθρώπων που επιλέγουν τα λεωφορεία ως καθημερινό

μέσο μετακίνησης. Πιο συγκεκριμένα, πριν εμφανιστεί ο κορονοϊός, ο αριθμός των ατόμων των δύο περιοχών, που έκαναν χρήση του λεωφορείου σε καθημερινή βάση έφτανε το 7%, με το ποσοστό αυτό να υπό-πολλαπλασιάζεται και να αντιστοιχεί μόλις στο 1.7%. Σε αυτό το σημείο να προστεθεί το γεγονός ότι το υφιστάμενο δίκτυο παρουσιάζει θέματα περιορισμένης πρόσβασης για το σύνολο των δύο εξεταζόμενων δήμων, καθώς οι υφιστάμενες υποδομές είναι ανεπαρκείς, συμβάλλοντας στην εικόνα που ενισχύει τη επιλογή για περιορισμένη χρήση του λεωφορείου. Παρατηρείται λοιπόν, ότι ανέκαθεν υπήρχε εντονότερη η προτίμηση στα ιδιωτικά μέσα μετακίνησης, με το χάσμα να μεγαλώνει ακόμη περισσότερο, καθώς υπάρχει ένας σημαντικός παράγοντας που καθορίζει τη συμπεριφορά των επιβατών και αυτός είναι η υγεία και το πόσο νιώθει κανείς ότι προστατεύεται από το περιβάλλοντα χώρο στον οποίο εκτίθεται κάποιος. Συνοψίζοντας τις ελλείψεις αυτές θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι οι εξής:



Πίνακας 6.1 Ελλείψεις δικτύου Μέσων μαζικής Μεταφοράς για τους δήμους Χανίων και Πλατανιά

Η πλειοψηφία των μετακινήσεων γίνεται για γίνεται για επαγγελματικούς λόγους κατά κύριο λόγο, με τις σπουδές να ακολουθούν σε ποσοστό. Αξίζει να σημειωθεί ότι ένα αρκετά μεγάλο μέρος των ανθρώπων που επιβαίνουν στα λεωφορεία, της τάξης του 21%, χρησιμοποιούν το συγκεκριμένο μέσο για να καλύψουν μεγάλες διαδρομές που χρειάζονται πάνω από μισή ώρα. Ένας επίσης σημαντικός παράγοντας, είναι το αντίτιμο του εισιτηρίου σε συνάρτηση με το μηνιαίο κόστος. Με βάση τα αντίστοιχα δημογραφικά στοιχεία, το μισθολογικό επίπεδο των περισσότερων συμμετεχόντων κυμαινόταν από 501 έως 1.000 ευρώ, σε συνδυασμό με το μέσο μηνιαίο κόστος μετακίνησης κάνοντας χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς, το οποίο κυμαίνεται στα εκατό ευρώ για τους περισσότερους επιβάτες. Διαπιστώνεται, ότι η καθημερινή μεταφορά αποτελεί ένα βασικό έξοδο για τους δημότες των δύο εξεταζόμενων περιοχών, κάτι το οποίο επιβεβαιώνεται από την απάντηση που δόθηκε στη μη χρήση των λεωφορείων σε συνάρτηση με το αντίτιμο του εισιτηρίου.

Με βάση τα δεδομένα που προκύπτουν, από τις απαντήσεις που δόθηκαν, κατά τη διάρκεια της συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου, διαφαίνεται το αντίκτυπο της μεταφορικής ένδειας στο γυναικείο φύλο καθώς οι γυναίκες φαίνονται ουσιαστικά να έχουν μειωμένη πρόσβαση στο δίκτυο μεταφοράς των δήμων και να στρέφονται στην κτήση ή και χρήση άλλων μέσων

μεταφοράς. Όπως έχει αναφερθεί και πρωτίτερα, η γυναίκα τη σημερινή εποχή έχει αναλάβει πολλούς ρόλους ταυτόχρονα και καλείται να φέρει εις πέρας τις καθημερινές ασχολίες υιοθετώντας ένα πολύπλοκο πρόγραμμα μετακίνησης. Η ανεπαρκής κάλυψη των περιοχών καθώς και η μικρή συχνότητα στα δρομολόγια δεν δύνανται να καλύψουν καθημερινές ανάγκες του γυναικείου φύλου. Επιπρόσθετα, καθώς η συμμετοχή της γυναίκας στην αγορά εργασίας είναι μικρότερη σε σχέση με το αντίθετο φύλο και αντίστοιχα οι απολαβές αυτών, η σχέση υψηλού κόστους σε σχέση με την μειωμένη πρόσβαση λόγω ακατάλληλων δομών καθώς του χαμηλού επιπέδου υγειονομικής ασφάλειας, το οποίο αντιμετωπίζει τον κίνδυνο του αποκλεισμού από τη μετακίνηση καθώς εκφράζει ένα αίσθημα ανασφάλειας σχετικά με τη χρήση του λεωφορείου και συνεπώς στρέφεται στην μετακίνηση με το αμάξι ή σε κάποιες περιπτώσεις με ταξί. Ο γυναικείος πληθυσμός αντιμετωπίζει εντονότερα τη δυσκολία στην πρόσβαση καθώς δηλώνει ότι χρειάζεται περισσότερο χρόνο για να φτάσει στην κοντινότερη στάση εν συγκρίσει με το αντίθετο φύλο.

Μελετώντας τη χρήση των μέσων Μαζικής Μεταφοράς σε σχέση με την ηλικία, αντιλαμβανόμαστε ότι οι ηλικίες μέχρι 25 που χρησιμοποιούν τα λεωφορεία σε μεγάλο ποσοστό, η επιλογή τους κατευθύνεται με βάση το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που έχει η δραστηριότητα τους αυτή και στη συνέχεια έπεται η επιλογή για οικονομικούς λόγους. Επιπρόσθετα, οι παραγωγικές ηλικίες των 25-34 ετών δείχνουν σαφή προτίμηση στη χρήση άλλων μέσων εκτός του λεωφορείου, ενώ όσοι επιλέγουν να το χρησιμοποιήσουν είναι επειδή δεν επιθυμούν να οδηγήσουν οι ίδιοι. Από την ηλικία των 35 ετών και πάνω είναι σαφής η προτίμηση της χρήσης του λεωφορείου καθώς οι επιβαίνοντες δεν επιθυμούν να οδηγήσουν και σε δεύτερη θέση έρχεται ο οικονομικός παράγοντας.

Η μειωμένη πρόσβαση λόγω των περιορισμένων δρομολογίων και της ελλιπούς κάλυψης αποτελεί τον κύριο λόγο περιορισμού της χρήσης για όλες τις ηλικιακές ομάδες, με περισσότερη ένταση την ηλικία των 25-34 ετών που κάνουν μεγαλύτερη χρήση ιδιωτικού μέσου μεταφοράς ως λύση στην μεταφορική ένδεια. Το υψηλό κόστος του εισιτηρίου και η έλλειψη ασφάλειας, περιορίζει την πρόσβαση σε δύο ηλικιακές ομάδες αυτή των 25-34 ετών, και στην ηλικία των 45 ετών και άνω.

Λαμβάνοντας υπόψη ακόμη έναν δημογραφικό παράγοντα, αυτόν του επιπέδου της εκπαίδευσης των συμμετεχόντων και με βάση το επίπεδο μόρφωσης, στους έχοντες δευτεροβάθμια εκπαίδευση και στα άτομα με τριτοβάθμια εκπαίδευση, συσχέτιση υπάρχει με τη χρήση του δικτύου και των λεωφορείων για την μεταφορά τους. Η πλειοψηφία των επιβατών και για τα δύο μορφωτικά επίπεδα, μπορεί να έχει πρόσβαση σε στάση λεωφορείου διανύοντας μία απόσταση που διαρκεί λιγότερο από πέντε λεπτά. Με βάση τα στατιστικά στοιχεία, άτομα που έχουν πανεπιστημιακή εκπαίδευση προτιμούν λιγότερο τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς εν συγκρίσει με τα άτομα δευτεροβάθμιας-μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Οι περισσότεροι επιβάτες δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης δηλώνουν στην πλειοψηφία τους ότι χρησιμοποιούν το λεωφορείο γιατί αποτελεί μία πιο οικονομική εναλλακτική αντί του αυτοκινήτου τους, ενώ επίσης φαίνεται να διαθέτουν περισσότερο οικολογική συνείδηση σε σχέση με τους κατέχοντες τριτοβάθμια εκπαίδευση, καθώς το περιβαλλοντικό αποτύπωμα καθορίζει επίσης τις επιλογές για τη μετακίνησή τους. Από την άλλη πλευρά, άνθρωποι με τριτοβάθμια εκπαίδευση φαίνεται να επιλέγουν να χρησιμοποιήσουν το λεωφορείο γιατί κατά κύριο λόγο δεν επιθυμούν να οδηγήσουν και σε δεύτερη θέση τίθεται ο προβληματισμός για το οικολογικό αντίκτυπο.

Στους λόγους για τους οποίους κάποιοι δημότες επιλέγουν να κινηθούν με άλλα μέσα εκτός του λεωφορείου, δηλώνουν ότι βασικοί λόγοι είναι η ελλιπής κάλυψη περιοχών και η συχνότητα των δρομολογίων. Σχεδόν το 50% των ανθρώπων που έχουν πανεπιστημιακή εκπαίδευση δεν κάνουν χρήση των λεωφορείων για τους δύο αυτούς κύριους λόγους, ενώ έπεται η ανυπαρξία κατάλληλων δομών. Βλέπουμε ότι ο προαναφερθέντες τρεις λόγοι ακολουθούν την ίδια σειρά σημαντικότητας και για τα άτομα που έχουν δευτεροβάθμια μόρφωση, ενώ τέταρτος σημαντικός λόγος αποτελεί το κόστος του εισιτηρίου και στην πέμπτη θέση η μη τήρηση των κανόνων υγιεινής, εν αντιθέσει με τα άτομα πανεπιστημιακής μόρφωσης που θεωρούν το κόστος με τη διασφάλιση της υγείας εξίσου σημαντικά.

Σε συνάρτηση με την επαγγελματική κατάσταση, παρατηρούμε ότι η χρήση των λεωφορείων γίνεται κατά κύριο λόγο από τους φοιτητές, με τους μη έχοντες εργασία να κάνουν περιορισμένη χρήση και τους εργαζομένους ακόμη λιγότερο σε ποσοστό. Το ποσοστό των φοιτητών που χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, επιλέγουν τη χρήση του λεωφορείου για οικονομικούς και για περιβαλλοντικούς λόγους. Σχετικά με τους συμμετέχοντες που δε χρησιμοποιούν τα λεωφορεία, οι λόγοι για την περιορισμένη χρήση καθορίζονται από την έλλειψη δρομολογίων που καλύπτουν το σύνολο των περιοχών και τη χαμηλή συχνότητα των δρομολογίων σε συνάρτηση με την περιορισμένη πρόσβαση λόγω των ελλειπών υποδομών. Το υψηλό κόστος του εισιτηρίου φαίνεται να απασχολεί πολύ περισσότερο του φοιτητές σε σχέση με τις υπόλοιπες δύο εξεταζόμενες κατηγορίες.

Τέλος, μελετώντας τον παράγοντα του εισοδήματος και το πώς συνδέεται με τη χρήση των ιδιωτικών οχημάτων και το φαινόμενο της μεταφορικής ένδειας στους δήμους Χανίων και Πλατανιά. Χαρακτηριστικό αποτελεί ότι άτομα με υψηλότερο μηνιαίο εισόδημα φαίνεται να χρησιμοποιούν σχεδόν αποκλειστικά το αμάξι για τις μετακινήσεις τους σε σύγκριση με κατοίκους που έχουν μικρότερο εισόδημα που χρησιμοποιούν τα λεωφορεία σε μεγαλύτερο ποσοστό. Τα αίτια για τα οποία και για τις δύο κατηγορίες μηνιαίων εισοδημάτων δε χρησιμοποιούν τα λεωφορεία, είναι λόγω των περιορισμένων δρομολογίων που δεν καλύπτουν το σύνολο των περιοχών, με τη συχνότητα των δρομολογίων να αφορά περισσότερο την τάξη των ανθρώπων με μηνιαίο εισόδημα πάνω από 1000 ευρώ το μήνα.

Συνοψίζοντας, παρατηρούμε ότι οι δήμοι των Χανίων και του Πλατανιά αντιμετωπίζουν το φαινόμενο της μεταφορικής ένδειας, επηρεάζοντας ευαίσθητες ομάδες ανθρώπων. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να μελετηθούν οι συσχετίσεις των απαντήσεων σε συνάρτηση με τα δημογραφικά χαρακτηριστικά του πληθυσμού, τα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων επεξεργάστηκαν με βάση την παρακάτω κατηγοριοποίηση:



Πίνακας 6.2 Δημογραφικά κριτήρια μελέτης μεταφορικής ένδειας για τους δήμους Χανίων και Πλατανιά.

Σε όλες τις περιπτώσεις σε συσχέτιση με όποιο από τα μελετώμενα δημογραφικά στοιχεία, παρατηρούμε ότι η μειωμένη πρόσβαση στο υφιστάμενο δίκτυο μεταφορών οφείλεται σε τρεις βασικούς λόγους. Η έλλειψη διαδρομών που να καλύπτουν το σύνολο των περιοχών που πρέπει να εξυπηρετηθούν οδηγούν στην απομόνωση κάποιων ομάδων, οι οποίες για τη μετακίνησή τους μπορεί να στραφούν σε άλλα μέσα μετακίνησης ή να περιορίσουν τις μετακινήσεις τους μόνο στις απαραίτητες. Επιπρόσθετα, η συχνότητα των δρομολογίων είναι αραιή, μη μπορώντας να καλύψει τις ανάγκες μετακίνησης πολλών κοινωνικών ομάδων ενώ επίσης η ελλιπής πληροφόρηση σχετικά με το ωράριο και τις πληροφορίες σχετικά με τα δρομολόγια καθώς και οι ελλείψεις σε υποδομές δεν καθιστούν τη χρήση των λεωφορείων προσφιλή για την πλειοψηφία των δημοτών με αποτέλεσμα το μεγαλύτερο μέρος των κατοίκων να στρέφεται την κτίση και τη χρήση των αυτοκινήτων.

Λόγω της ιδιαιτερότητας της κατάστασης και του περιορισμού των μετακινήσεων κατά τη διάρκεια της πανδημίας φαίνεται να επηρεάστηκε η κατηγορία των ανθρώπων που δε χρησιμοποιούν τα λεωφορεία καθώς καταγράφηκε έντονα το αίσθημα ανασφάλειας, ιδίως για το θέμα της υγιεινής και το κατά πόσο πληρούνται οι υγειονομικές διατάξεις.

Περαιτέρω μελέτη σχετικά με τη συμπεριφορά απέναντι στις μετακινήσεις με το υφιστάμενο δίκτυο για τους υπόλοιπους δήμους θα έδινε μία πιο σφαιρική εικόνα σχετικά με τα αδύναμα σημεία ώστε να αποτελέσει βάση για την καλύτερη κατανόηση των προβλημάτων και των περιορισμών για ορισμένες κοινωνικές ομάδες και την πρόταση βελτιωτικών κινήσεων.

Εν κατακλείδι, το φαινόμενο της μεταφορικής ένδειας παρουσιάζει πολυπλοκότητα τόσο στον εντοπισμό των αιτιών που το προκαλούν, καθώς έχει κοινωνικές, περιβαλλοντικές, οικονομικές, πολιτικές και ανθρωπιστικές προεκτάσεις, γεγονός που συνεπάγεται περαιτέρω δυσκολίες στην προσπάθεια επίλυσης του προβλήματος. Η αντιμετώπισή του, προϋποθέτει τεκμηριωμένη γνώση, σχεδιασμό και στρατηγική.

Η χαρτογράφηση της υφιστάμενης κατάστασης και η καταγραφή ιδιαιτεροτήτων μετακίνησης για κάθε περιοχή και πληθυσμιακή ομάδα, θα πρέπει να προϋπάρχουν της οποιασδήποτε προσπάθειας λήψης μέτρων για την αντιμετώπιση του φαινομένου. Ενδεχομένως, η δημιουργία δεικτών οι οποίοι να χρησιμοποιούνται καθολικά, όπως στην περίπτωση της ενεργειακής φτώχειας, θα μπορούσε να είναι ένα πρώτο βήμα ώστε να μπορούν να εξαχθούν συγκρίσιμα αποτελέσματα με σκοπό να προσδιοριστούν οι ευάλωτοι και να εκτιμηθεί ο κίνδυνος που υποκρύπτεται για την ευημερία τους.

7 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Allena, J., & Farberb, S. (2019). Sizing up transport poverty: A national scale accounting of low-income households suffering from inaccessibility in Canada, and what to do about it. *Transport Policy* 74, σσ. 214–223.
- Bascom, G. (2017). *Transportation related challenges for persons' with disabilities social participation*. Ανάκτηση από Utah State University: <https://digitalcommons.usu.edu/etd/5265>
- Berg, J., & Ihlström, J. (2019). The Importance of Public Transport for Mobility and Everyday Activities among Rural Residents. *Social Sciences, MDPI*, vol. 8(2), σσ. 1-13.
- Campaign for Better Transport. (2020). *Why getting transport right matters to young people*. Ανάκτηση από Campaign for Better Transport: <https://bettertransport.org.uk/>
- CIVITAS. (2020). *Smart choices for cities – Gender equality and mobility: mind the gap!* Ανάκτηση από CIVITAS WIKI Policy Analyses series: https://civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-an2_m_web.pdf
- Council of Europe. (2017). “A better future for Europe’s rural areas.” *Congress of Local and Regional Authorities. Council of Europe 33rd SESSION Report*. Ανάκτηση από 33rd SESSION Report, CG33(2017)16final: <https://rm.coe.int/a-better-future-for-europe-s-rural-areas-governance-committee-rapporte/168074b728>
- European Commission. (2015). *EU survey on issues related to transport and mobility*. Joint Research Centre.
- European Union. (2014). *She moves - Women issues in*.
- Konrad, K., & Wittowsky, D. (2017). Virtual mobility and travel behavior of young people – Connections of two dimensions of mobility. *Research in Transportation Economics* 68, σσ. 11-17.
- Kuttler, T., & Moraglio, M. (2021). *Re-thinking mobility poverty*. Routledge.
- Lowans, C., Furszyfer Del Rio, D., K. Sovacool, B., Rooney, D., & M. Foley, A. (2021). What is the state of the art in energy and transport poverty metrics? A critical and comprehensive review. *Energy Economics* 101, σ. 105360. Ανάκτηση από Energy Economics: <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2021.105360>
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Transport (169)*, σσ. 353-365.
- Lucas, K., Verlinghieri, E., Mattioli, G., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *ICE Proceedings Transport 169(6)*, σ. 1680/jtran.15.00073. .
- Pengjun, Z., & Zhao, Y. (2020). Investigating mobility in rural areas of China: Features, equity, and factors. *Transport Policy, Elsevier*, vol. 94(C), σσ. pages 66-77.

- Pérez-Peña, M. d., Jiménez-García, M., Ruiz-Chico, J., & Peña-Sánchez, A. R. (2021). Transport Poverty with Special Reference to Sustainability: A Systematic Review of the Literature. *Sustainability*, σ. 1451.
- Shrestha, B. P., Millonig, A., Hounsell, N. B., & McDonald, M. (2017). Review of Public Transport Needs of Older People in European Context. *Population Ageing* 10, σσ. 343-361. Ανάκτηση από Journal of Population Ageing.

8 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ (Index)

8.1 Α. Περιγραφική Ανάλυση

Πίνακας 1: Δημογραφικά στοιχεία

	Περιοχή		Συνολικά	
	Πλατανιά N=37	Χανίων N=198	N=235	
	N (%)	N (%)	N (%)	p- value
Φύλο				
Άνδρας	16 (43,2)	86 (43,4)	102 (43,4)	0,999*
Γυναίκα	21 (56,8)	110 (55,6)	131 (55,7)	
Δεν απαντώ	0 (0,0)	2 (1,0)	2 (0,9)	
Ηλικία				
18-24 ετών	7 (18,9)	34 (17,2)	41 (17,4)	0,925*
25-34 ετών	11 (29,7)	59 (29,8)	70 (29,8)	
35-44 ετών	10 (27,0)	52 (26,3)	62 (26,4)	
45-54 ετών	6 (16,2)	41 (20,7)	47 (20,0)	
55-64 ετών	3 (8,1)	10 (5,1)	13 (5,5)	
65 και άνω	0 (0,0)	2 (1,0)	2 (0,9)	
Ποιο είναι το υψηλότερο επίπεδο εκπαίδευσης που έχετε ολοκληρώσει;				
Μεταπτυχιακό/Διδακτορικό	8 (21,6)	32 (16,2)	40 (17,0)	0,229
Ανώτατη εκπαίδευση	9 (24,3)	80 (40,4)	89 (37,9)	
Ανώτερη εκπαίδευση (π.χ, ΙΕΚ, σχολές επαγγελματικής εξειδίκευσης)	11 (29,7)	34 (17,2)	45 (19,1)	
Λύκειο	9 (24,3)	50 (25,3)	59 (25,1)	
Γυμνάσιο	0 (0,0)	2 (1,0)	2 (0,9)	
Απασχολείστε ως:				
Φοιτητής	5 (13,5)	37 (18,7)	42 (17,9)	0,672*
Ιδιωτικός υπάλληλος πλήρους απασχόλησης	5 (13,5)	44 (22,2)	49 (20,9)	

Ελεύθερος επαγγελματίας	10 (27,0)	48 (24,2)	58 (24,7)	
Ιδιωτικός υπάλληλος μερικής απασχόλησης	3 (8,1)	9 (4,5)	12 (5,1)	
Άνεργος	5 (13,5)	15 (7,6)	20 (8,5)	
Δημόσιος υπάλληλος	9 (24,3)	40 (20,2)	49 (20,9)	
Συνταξιούχος	0 (0,0)	2 (1,0)	2 (0,9)	
Οικιακά	0 (0,0)	3 (1,5)	3 (1,3)	
Μηνιαίο ατομικό σας εισόδημα				
Έως 500€	9 (24,3)	35 (17,7)	44 (18,7)	0,395*
501€ έως 1.000€	12 (32,4)	73 (36,9)	85 (36,2)	
1.001€ έως 1.500€	5 (13,5)	40 (20,2)	45 (19,1)	
1.501€ έως 2.000€	0 (0,0)	8 (4,0)	8 (3,4)	
2.001€ έως 2.500€	2 (5,4)	12 (6,1)	14 (6,0)	
2.501€ έως 3.000€	2 (5,4)	3 (1,5)	5 (2,1)	
Πάνω από 3.000€	2 (5,4)	4 (2,0)	6 (2,6)	
Δεν γνωρίζω / Δεν απαντώ	5 (13,5)	23 (11,6)	28 (11,9)	
Πώς αναμένετε να μεταβληθεί η οικονομική σας κατάσταση μετά το τέλος της πανδημίας;				
Θα χειροτερέψει πολύ	5 (13,5)	12 (6,1)	17 (7,2)	0,065*
Θα χειροτερέψει	12 (32,4)	53 (26,8)	65 (27,7)	
Δεν θα μεταβληθεί	10 (27,0)	95 (48,0)	105 (44,7)	
Θα βελτιωθεί	10 (27,0)	33 (16,7)	43 (18,3)	
Θα βελτιωθεί πολύ	0 (0,0)	5 (2,5)	5 (2,1)	

*Fisher's exact test

Πίνακας 2: Απόψεις σχετικά με τις μετακινήσεις, ανά περιοχή και συνολικά

	Περιοχή		Συνολικά	p-value
	Πλατανιά	Χανίων		
	N (%)	N (%)	N (%)	
Ποιο είναι το μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιείτε πιο πολύ στις καθημερινές μετακινήσεις σας;				
Ι.Χ. ως οδηγός	31 (83,8)	125 (63,1)	156 (66,4)	0,054*
Λεωφορείο	1 (2,7)	11 (5,6)	12 (5,1)	
Ι.Χ. ως συνεπιβάτης	3 (8,1)	10 (5,1)	13 (5,5)	
Μηχανοκίνητο Δίκυκλο	1 (2,7)	13 (6,6)	14 (6,0)	
Πεζός-ή	1 (2,7)	38 (19,2)	39 (16,6)	
Ποδήλατο	0 (0,0)	1 (0,5)	1 (0,4)	
Έχετε ιδιωτικό μέσο μεταφοράς (αυτοκίνητο, δίκυκλο);				
Ναι	34 (91,9)	161 (81,3)	195 (83,0)	0,116
Όχι	3 (8,1)	37 (18,7)	40 (17,0)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε το ιδιωτικό σας μέσο για τις καθημερινές σας μετακινήσεις πριν την πανδημία;				
Καθημερινά	29 (78,4)	140 (70,7)	169 (71,9)	0,046*
3-4 φορές την εβδομάδα	8 (21,6)	19 (9,6)	27 (11,5)	
5-10 φορές το μήνα	0 (0,0)	4 (2,0)	4 (1,7)	
3-4 φορές το μήνα	0 (0,0)	5 (2,5)	5 (2,1)	
Καθόλου	0 (0,0)	23 (11,6)	23 (9,8)	
Δεν απαντώ	0 (0,0)	7 (3,5)	7 (3,0)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας το Λεωφορείο;				
Ποτέ	10 (27,0)	88 (44,4)	98 (41,7)	0,036
Σπάνια	22 (59,5)	73 (36,9)	95 (40,4)	
Συχνά	5 (13,5)	37 (18,7)	42 (17,9)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας Ταξί;				
Ποτέ	21 (56,8)	81 (40,9)	102 (43,4)	0,200

Σπάνια	15 (40,5)	108 (54,5)	123 (52,3)	
Συχνά	1 (2,7)	9 (4,5)	10 (4,3)	
Για ποιους λόγους χρησιμοποιείτε τα MMM: (Μπορείτε να επιλέξετε και πάνω από μία επιλογή)				
Δεν χρησιμοποιώ δημόσια μέσα μεταφοράς	24 (64,9)	123 (62,1)	147 (62,6)	0,752
Μετακινούμαι γρηγορότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου	2 (5,4)	13 (6,6)	15 (6,4)	0,999*
Μετακινούμαι οικονομικότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου	5 (13,5)	28 (14,1)	33 (14,0)	0,920
Χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα	4 (10,8)	21 (10,6)	25 (10,6)	0,999*
Δεν επιθυμώ να οδηγώ	4 (10,8)	23 (11,6)	27 (11,5)	0,999*
Η σχέση ποιότητας και κόστους είναι ικανοποιητική	3 (8,1)	14 (7,1)	17 (7,2)	0,736*
Ικανοποιητικές υποδομές για την προσβασιμότητα (π.χ. ΑΜΕΑ)	0 (0,0)	1 (0,5)	1 (0,4)	0,999*
Δεν υπάρχει επαρκής κάλυψη των περιοχών				
Ελάχιστα	3 (11,5)	25 (16,8)	28 (16,0)	0,884
Λίγο	3 (11,5)	19 (12,8)	22 (12,6)	
Μέτρια	6 (23,1)	42 (28,2)	48 (27,4)	
Πολύ	6 (23,1)	27 (18,1)	33 (18,9)	
Πάρα πολύ	8 (30,8)	36 (24,2)	44 (25,1)	
Η συχνότητα των δρομολογίων είναι αραιή				
Ελάχιστα	3 (10,7)	27 (18,0)	30 (16,9)	0,582
Λίγο	2 (7,1)	20 (13,3)	22 (12,4)	
Μέτρια	10 (35,7)	38 (25,3)	48 (27,0)	
Πολύ	7 (25,0)	29 (19,3)	36 (20,2)	
Πάρα πολύ	6 (21,4)	36 (24,0)	42 (23,6)	
Δεν πληρούνται οι απαραίτητες υγειονομικές διατάξεις				
Ελάχιστα	6 (23,1)	29 (20,6)	35 (21,0)	0,593*

Λίγο	7 (26,9)	25 (17,7)	32 (19,2)		
Μέτρια	9 (34,6)	47 (33,3)	56 (33,5)		
Πολύ	1 (3,8)	19 (13,5)	20 (12,0)		
Πάρα πολύ	3 (11,5)	21 (14,9)	24 (14,4)		
Δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές (ενημερωτικές πινακίδες δρομολογίων, κατάσταση στάσεων)					
Ελάχιστα	4 (15,4)	33 (22,9)	37 (21,8)	0,249	
Λίγο	9 (34,6)	24 (16,7)	33 (19,4)		
Μέτρια	5 (19,2)	45 (31,3)	50 (29,4)		
Πολύ	4 (15,4)	19 (13,2)	23 (13,5)		
Πάρα πολύ	4 (15,4)	23 (16,0)	27 (15,9)		
Δεν νιώθω ασφάλεια.					
Ελάχιστα	13 (52,0)	73 (52,1)	86 (52,1)	0,902*	
Λίγο	6 (24,0)	28 (20,0)	34 (20,6)		
Μέτρια	3 (12,0)	24 (17,1)	27 (16,4)		
Πολύ	2 (8,0)	7 (5,0)	9 (5,5)		
Πάρα πολύ	1 (4,0)	8 (5,7)	9 (5,5)		
Υψηλό κόστος εισιτηρίου σε σχέση με τις παροχές					
Ελάχιστα	3 (12,5)	36 (24,7)	39 (22,9)	0,361	
Λίγο	5 (20,8)	34 (23,3)	39 (22,9)		
Μέτρια	10 (41,7)	36 (24,7)	46 (27,1)		
Πολύ	4 (16,7)	19 (13,0)	23 (13,5)		
Πάρα πολύ	2 (8,3)	21 (14,4)	23 (13,5)		
Σε τι βαθμό νιώθετε ασφαλής όταν μετακινείστε με δημόσια μέσα μεταφοράς;					
Δεν χρησιμοποιώ δημόσια μέσα μεταφοράς	12 (32,4)	54 (27,3)	66 (28,1)	0,364	
Καθόλου ασφαλής	2 (5,4)	5 (2,5)	7 (3,0)		

Όχι και τόσο ασφαλής	5 (13,5)	30 (15,2)	35 (14,9)	
Μάλλον ασφαλής	6 (16,2)	63 (31,8)	69 (29,4)	
Πολύ ασφαλής	10 (27,0)	34 (17,2)	44 (18,7)	
Απόλυτα ασφαλής	2 (5,4)	12 (6,1)	14 (6,0)	
Πόσο επικίνδυνη για την ατομική σας υγεία θεωρείτε την μετακίνησή σας με τα δημόσια μέσα μεταφοράς κατά τη διάρκεια της πανδημίας;				
Καθόλου	4 (10,8)	5 (2,5)	9 (3,8)	0,110
Λίγο	2 (5,4)	10 (5,1)	12 (5,1)	
Μέτρια	6 (16,2)	38 (19,2)	44 (18,7)	
Αρκετά	16 (43,2)	72 (36,4)	88 (37,4)	
Πάρα πολύ	9 (24,3)	73 (36,9)	82 (34,9)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε τα δημόσια μέσα μεταφοράς πριν την πανδημία;				
Ποτέ	11 (29,7)	61 (30,8)	72 (30,6)	0,931*
Σπάνια	18 (48,6)	89 (44,9)	107 (45,5)	
1 φορά το μήνα	3 (8,1)	9 (4,5)	12 (5,1)	
2-4 φορές το μήνα	1 (2,7)	7 (3,5)	8 (3,4)	
2-4 φορές την εβδομάδα	2 (5,4)	17 (8,6)	19 (8,1)	
Κάθε μέρα	2 (5,4)	15 (7,6)	17 (7,2)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε αυτήν τη περίοδο τα δημόσια μέσα μεταφοράς;				
Ποτέ	28 (75,7)	144 (72,7)	172 (73,2)	0,779
Σπάνια	8 (21,6)	36 (18,2)	44 (18,7)	
1 φορά το μήνα	0 (0,0)	3 (1,5)	3 (1,3)	
2-4 φορές το μήνα	0 (0,0)	8 (4,0)	8 (3,4)	
2-4 φορές την εβδομάδα	1 (2,7)	3 (1,5)	4 (1,7)	
Κάθε μέρα	0 (0,0)	4 (2,0)	4 (1,7)	
Σε πόσο χρόνο μετά τη λήξη των μέτρων περιορισμού διάδοσης του κορονοϊού πιστεύετε ότι θα χρησιμοποιήσετε τα δημόσια μέσα μεταφοράς όπως και πριν την πανδημία;				
1 ημέρα	0 (0,0)	27 (14,9)	27 (12,7)	0,017*

1 εβδομάδα	5 (15,6)	12 (6,6)	17 (8,0)	
1 μήνα	3 (9,4)	25 (13,8)	28 (13,1)	
3 μήνες	3 (9,4)	31 (17,1)	34 (16,0)	
Πάνω από 6 μήνες	21 (65,6)	86 (47,5)	107 (50,2)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε για να μεταβείτε από το σπίτι σας στη πλησιέστερη στάση;				
Δεν με αφορά	3 (8,1)	37 (18,7)	40 (17,0)	0,295
Λιγότερο από 5'	20 (54,1)	103 (52,0)	123 (52,3)	
6'-10'	7 (18,9)	36 (18,2)	43 (18,3)	
11'-15'	3 (8,1)	14 (7,1)	17 (7,2)	
Περισσότερο από 16'	4 (10,8)	8 (4,0)	12 (5,1)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε από τη στιγμή που θα ξεκινήσετε από το σπίτι σας μέχρι να φτάσετε στο χώρο εργασίας/σπουδών;				
Δεν με αφορά	2 (5,4)	24 (12,1)	26 (11,1)	0,517*
Λιγότερο από 15'	12 (32,4)	66 (33,3)	78 (33,2)	
16'-30'	12 (32,4)	70 (35,4)	82 (34,9)	
31'-45'	8 (21,6)	24 (12,1)	32 (13,6)	
46'-60'	2 (5,4)	8 (4,0)	10 (4,3)	
Περισσότερο από 60'	1 (2,7)	6 (3,0)	7 (3,0)	
Πόση ώρα περιμένετε συνήθως στη στάση για να έρθει το ΜΜΜ που χρησιμοποιείτε;				
Δεν με αφορά	10 (27,0)	84 (43,3)	94 (40,7)	0,054
Λιγότερο από 5'	2 (5,4)	8 (4,1)	10 (4,3)	
6'-15'	11 (29,7)	66 (34,0)	77 (33,3)	
Περισσότερο από 16'	14 (37,8)	36 (18,6)	50 (21,6)	
Θεωρείτε ότι η τιμή του εισιτηρίου είναι υψηλή για τη χρήση των Μέσα Μαζικής Μεταφοράς;				
Ναι	24 (64,9)	108 (54,5)	132 (56,2)	0,406
Όχι	6 (16,2)	32 (16,2)	38 (16,2)	

Δεν γνωρίζω	7 (18,9)	58 (29,3)	65 (27,7)	
Μηνιαίο κόστος μετακίνησης				
έως 100€	19 (51,4)	137 (69,2)	156 (66,4)	0,141*
101€ έως 200€	15 (40,5)	48 (24,2)	63 (26,8)	
201€ έως 300€	3 (8,1)	12 (6,1)	15 (6,4)	
301€ έως 400 €	0 (0,0)	1 (0,5)	1 (0,4)	
Ποιος ήταν ο κύριος σκοπός των καθημερινών σας μετακινήσεων πριν την πανδημία;				
Σπουδές-εκπαίδευση	4 (10,8)	38 (19,2)	42 (17,9)	0,139*
Αναψυχή-κοινωνικά	2 (5,4)	18 (9,1)	20 (8,5)	
Εργασία	25 (67,6)	128 (64,6)	153 (65,1)	
Αγορές	4 (10,8)	5 (2,5)	9 (3,8)	
Άλλος σκοπός μετακίνησης	2 (5,4)	9 (4,5)	11 (4,7)	
Συμφωνείτε με την άποψη ότι η γη είναι τόσο μεγάλη που κάθε άνθρωπος έχει μικρή ατομική επίδραση στο περιβάλλον;				
Διαφωνώ	14 (37,8)	92 (46,5)	106 (45,1)	0,606
Δεν έχω πειστεί ακόμη	2 (5,4)	4 (2,0)	6 (2,6)	
Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	8 (21,6)	31 (15,7)	39 (16,6)	
Έχω πειστεί σε μεγάλο βαθμό	2 (5,4)	14 (7,1)	16 (6,8)	
Συμφωνώ	11 (29,7)	57 (28,8)	68 (28,9)	

*Fisher's exact test

8.2 Β. Ανάλυση ανά φύλο

	Φύλο		p-value
	Άνδρας	Γυναίκα	
	N (%)	N (%)	
Ποιο είναι το μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιείτε πιο πολύ στις καθημερινές μετακινήσεις σας;			0,007
Ι.Χ. ως οδηγός	68 (66,7)	88 (67,2)	
Λεωφορείο	4 (3,9)	7 (5,3)	
Ι.Χ. ως συνεπιβάτης	1 (1,0)	12 (9,2)	
Μηχανοκίνητο Δίκυκλο	11 (10,8)	3 (2,3)	
Πεζός-ή/ Ποδήλατο	18 (17,6)	21 (16,0)	
Έχετε ιδιωτικό μέσο μεταφοράς (αυτοκίνητο, δίκυκλο);			0,864
Ναι	84 (82,4)	109 (83,2)	
Όχι	18 (17,6)	22 (16,8)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε το ιδιωτικό σας μέσο για τις καθημερινές σας μετακινήσεις πριν την πανδημία			0,688
Καθημερινά	75 (75,8)	93 (73,2)	
3-4 φορές την εβδομάδα/ 5-10 φορές το μήνα	11 (11,1)	19 (15,0)	
3-4 φορές το μήνα/Καθόλου	13 (13,1)	15 (11,8)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας το Λεωφορείο;			0,497
Ποτέ	46 (45,1)	51 (38,9)	
Σπάνια	41 (40,2)	54 (41,2)	
Συχνά	15 (14,7)	26 (19,8)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας Ταξί;			0,033
Ποτέ	54 (52,9)	47 (35,9)	
Σπάνια	45 (44,1)	78 (59,5)	
Συχνά	3 (2,9)	6 (4,6)	
Δεν χρησιμοποιώ δημόσια μέσα μεταφοράς			0,053
Ναι	71 (69,6)	75 (57,3)	
Όχι	31 (30,4)	56 (42,7)	
Μετακινούμαι γρηγορότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου			0,014
Ναι	2 (2,0)	13 (9,9)	
Όχι	100 (98,0)	118 (90,1)	
Μετακινούμαι οικονομικότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου			0,556
Ναι	16 (15,7)	17 (13,0)	
Όχι	86 (84,3)	114 (87,0)	
Χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα			0,407
Ναι	9 (8,8)	16 (12,2)	

Όχι	93 (91,2)	115 (87,8)	
Δεν επιθυμώ να οδηγώ			0,047
Ναι	7 (6,9)	20 (15,3)	
Όχι	95 (93,1)	111 (84,7)	
Η σχέση ποιότητας και κόστους είναι ικανοποιητική			0,777
Ναι	8 (7,8)	9 (6,9)	
Όχι	94 (92,2)	122 (93,1)	
Ικανοποιητικές υποδομές για την προσβασιμότητα (π.χ. ΑΜΕΑ)			
Ναι	0 (0,0)	0 (0,0)	
Όχι	102 (100,0)	131 (100,0)	
Δεν υπάρχει επαρκής κάλυψη των περιοχών			0,035
Ναι	27 (35,5)	50 (51,5)	
Όχι	49 (64,5)	47 (48,5)	
Η συχνότητα των δρομολογίων είναι αραιή			0,110
Ναι	27 (36,5)	50 (48,5)	
Όχι	47 (63,5)	53 (51,5)	
Δεν πληρούνται οι απαραίτητες υγειονομικές διατάξεις			0,004
Ναι	11 (15,3)	33 (35,5)	
Όχι	61 (84,7)	60 (64,5)	
Δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές			0,326
Ναι	19 (25,7)	31 (32,6)	
Όχι	55 (74,3)	64 (67,4)	
Δεν νιώθω ασφάλεια.			0,003
Ναι	2 (2,8)	16 (17,2)	
Όχι	69 (97,2)	77 (82,8)	
Υψηλό κόστος εισιτηρίου σε σχέση με τις παροχές			0,108
Ναι	15 (20,8)	31 (32,0)	
Όχι	57 (79,2)	66 (68,0)	
Σε τι βαθμό νιώθετε ασφαλής όταν μετακινείστε με δημόσια μέσα μεταφοράς;			0,001
Καθόλου ασφαλής/ Όχι και τόσο ασφαλής/ Μάλλον ασφαλής	38 (51,4)	72 (76,6)	
Πολύ ασφαλής/ Απόλυτα ασφαλής	36 (48,6)	22 (23,4)	
Πόσο επικίνδυνη για την ατομική σας υγεία θεωρείτε την μετακίνησή σας με τα δημόσια μέσα μεταφοράς κατά τη διάρκεια της πανδημίας;			0,026
Καθόλου/ Λίγο/ Μέτρια	36 (35,3)	29 (22,1)	
Αρκετά/ Πάρα πολύ	66 (64,7)	102 (77,9)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε τα δημόσια μέσα μεταφοράς πριν την πανδημία;			0,084
Ποτέ	37 (36,3)	33 (25,2)	

Σπάνια/ 1 φορά το μήνα	51 (50,0)	68 (51,9)	
2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα	14 (13,7)	30 (22,9)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε αυτήν τη περίοδο τα δημόσια μέσα μεταφοράς;			0,693
Ποτέ	77 (75,5)	94 (71,8)	
Σπάνια/ 1 φορά το μήνα	18 (17,6)	29 (22,1)	
2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα	7 (6,9)	8 (6,1)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε για να μεταβείτε από το σπίτι σας στη πλησιέστερη στάση;			0,552
Λιγότερο από 5'	50 (60,2)	73 (65,2)	
6'-10'	18 (21,7)	25 (22,3)	
11'-15'/ Περισσότερο από 16'	15 (18,1)	14 (12,5)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε από τη στιγμή που θα ξεκινήσετε από το σπίτι σας μέχρι να φτάσετε στο χώρο εργασίας/σπουδών;			0,038
Λιγότερο από 15'	41 (47,7)	37 (30,3)	
16'-30'	29 (33,7)	53 (43,4)	
31'-45'/ 46'-60'/ Περισσότερο από 60'	16 (18,6)	32 (26,2)	
Πόση ώρα περιμένετε συνήθως στη στάση για να έρθει το ΜΜΜ που χρησιμοποιείτε;			0,364
Λιγότερο από 5'/ 6'-15'	40 (67,8)	47 (60,3)	
Περισσότερο από 16'	19 (32,2)	31 (39,7)	
Θεωρείτε ότι η τιμή του εισιτηρίου είναι υψηλή για τη χρήση των Μέσα Μαζικής Μεταφοράς;			0,123
Ναι	51 (71,8)	81 (81,8)	
Όχι	20 (28,2)	18 (18,2)	
Μηνιαίο κόστος μετακίνησης			0,811
έως 100€	67 (65,7)	88 (67,2)	
> 100€	35 (34,3)	43 (32,8)	
Συμφωνείτε με την άποψη ότι η γη είναι τόσο μεγάλη που κάθε άνθρωπος έχει μικρή ατομική επίδραση στο περιβάλλον;			0,281
Διαφωνώ/Δεν έχω πειστεί ακόμη/Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	70 (68,6)	81 (61,8)	
Έχω πειστεί σε μεγάλο βαθμό/Συμφωνώ	32 (31,4)	50 (38,2)	

8.3 Γ. Ανάλυση ανά ηλικία

	Ηλικία				
	18-24 ετών	25-34 ετών	35-44 ετών	45+	
	N (%)	N (%)	N (%)	N (%)	p-value
Ποιο είναι το μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιείτε πιο πολύ στις καθημερινές μετακινήσεις σας;					<0,001
I.X. ως οδηγός	12 (29,3)	51 (72,9)	47 (75,8)	46 (74,2)	
Λεωφορείο	6 (14,6)	3 (4,3)	1 (1,6)	2 (3,2)	
I.X. ως συνεπιβάτης	6 (14,6)	1 (1,4)	2 (3,2)	4 (6,5)	
Μηχανοκίνητο Δίκυκλο	2 (4,9)	2 (2,9)	5 (8,1)	5 (8,1)	
Πεζός-ή/ Ποδήλατο	15 (36,6)	13 (18,6)	7 (11,3)	5 (8,1)	
Έχετε ιδιωτικό μέσο μεταφοράς (αυτοκίνητο, δίκυκλο);					<0,001
Ναι	18 (43,9)	58 (82,9)	60 (96,8)	59 (95,2)	
Όχι	23 (56,1)	12 (17,1)	2 (3,2)	3 (4,8)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε το ιδιωτικό σας μέσο για τις καθημερινές σας μετακινήσεις πριν την πανδημία					<0,001
Καθημερινά	15 (42,9)	47 (68,1)	55 (88,7)	52 (83,9)	
3-4 φορές την εβδομάδα/ 5-10 φορές το μήνα	6 (17,1)	13 (18,8)	4 (6,5)	8 (12,9)	
3-4 φορές το μήνα/Καθόλου	14 (40,0)	9 (13,0)	3 (4,8)	2 (3,2)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας το Λεωφορείο;					<0,001
Ποτέ	5 (12,2)	26 (37,1)	38 (61,3)	29 (46,8)	
Σπάνια	13 (31,7)	34 (48,6)	20 (32,3)	28 (45,2)	
Συχνά	23 (56,1)	10 (14,3)	4 (6,5)	5 (8,1)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας Ταξί;					0,433
Ποτέ	17 (41,5)	32 (45,7)	30 (48,4)	23 (37,1)	
Σπάνια	20 (48,8)	36 (51,4)	31 (50,0)	36 (58,1)	
Συχνά	4 (9,8)	2 (2,9)	1 (1,6)	3 (4,8)	
Δεν χρησιμοποιώ δημόσια μέσα μεταφοράς					0,001
Ναι	15 (36,6)	45 (64,3)	46 (74,2)	41 (66,1)	
Όχι	26 (63,4)	25 (35,7)	16 (25,8)	21 (33,9)	
Μετακινούμαι γρηγορότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου					0,858
Ναι	2 (4,9)	5 (7,1)	5 (8,1)	3 (4,8)	
Όχι	39 (95,1)	65 (92,9)	57 (91,9)	59 (95,2)	
Μετακινούμαι οικονομικότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου					0,057
Ναι	11 (26,8)	10 (14,3)	6 (9,7)	6 (9,7)	
Όχι	30 (73,2)	60 (85,7)	56 (90,3)	56 (90,3)	
Χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα					<0,001
Ναι	12 (29,3)	7 (10,0)	4 (6,5)	2 (3,2)	
Όχι	29 (70,7)	63 (90,0)	58 (93,5)	60 (96,8)	
Δεν επιθυμώ να οδηγώ					0,841

Ναι	4 (9,8)	7 (10,0)	7 (11,3)	9 (14,5)	
Όχι	37 (90,2)	63 (90,0)	55 (88,7)	53 (85,5)	
Η σχέση ποιότητας και κόστους είναι ικανοποιητική					0,011
Ναι	8 (19,5)	3 (4,3)	3 (4,8)	3 (4,8)	
Όχι	33 (80,5)	67 (95,7)	59 (95,2)	59 (95,2)	
Ικανοποιητικές υποδομές για την προσβασιμότητα (π.χ. ΑΜΕΑ)					0,423
Ναι	0 (0,0)	0 (0,0)	0 (0,0)	1 (1,6)	
Όχι	41 (100,0)	70 (100,0)	62 (100,0)	61 (98,4)	
Δεν υπάρχει επαρκής κάλυψη των περιοχών					0,606
Ναι	11 (40,7)	26 (52,0)	22 (41,5)	18 (40,0)	
Όχι	16 (59,3)	24 (48,0)	31 (58,5)	27 (60,0)	
Η συχνότητα των δρομολογίων είναι αραιή					0,659
Ναι	11 (39,3)	27 (50,9)	22 (40,7)	18 (41,9)	
Όχι	17 (60,7)	26 (49,1)	32 (59,3)	25 (58,1)	
Δεν πληρούνται οι απαραίτητες υγειονομικές διατάξεις					0,750
Ναι	7 (28,0)	16 (31,4)	12 (23,5)	9 (22,5)	
Όχι	18 (72,0)	35 (68,6)	39 (76,5)	31 (77,5)	
Δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές					0,962
Ναι	8 (28,6)	14 (27,5)	17 (32,1)	11 (28,9)	
Όχι	20 (71,4)	37 (72,5)	36 (67,9)	27 (71,1)	
Δεν νιώθω ασφάλεια.					0,037
Ναι	1 (3,8)	10 (19,6)	2 (3,8)	5 (14,3)	
Όχι	25 (96,2)	41 (80,4)	51 (96,2)	30 (85,7)	
Υψηλό κόστος εισιτηρίου σε σχέση με τις παροχές					0,005
Ναι	7 (26,9)	19 (38,0)	5 (9,6)	15 (35,7)	
Όχι	19 (73,1)	31 (62,0)	47 (90,4)	27 (64,3)	
Σε τι βαθμό νιώθετε ασφαλής όταν μετακινείστε με δημόσια μέσα μεταφοράς;					0,086
Καθόλου ασφαλής/ Όχι και τόσο ασφαλής/ Μάλλον ασφαλής	21 (60,0)	40 (80,0)	27 (61,4)	23 (57,5)	
Πολύ ασφαλής/ Απόλυτα ασφαλής	14 (40,0)	10 (20,0)	17 (38,6)	17 (42,5)	
Πόσο επικίνδυνη για την ατομική σας υγεία θεωρείτε την μετακίνησή σας με τα δημόσια μέσα μεταφοράς κατά τη διάρκεια της πανδημίας;					0,055
Καθόλου/ Λίγο/ Μέτρια	18 (43,9)	20 (28,6)	13 (21,0)	14 (22,6)	
Αρκετά/ Πάρα πολύ	23 (56,1)	50 (71,4)	49 (79,0)	48 (77,4)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε τα δημόσια μέσα μεταφοράς πριν την πανδημία;					<0,001
Ποτέ	5 (12,2)	16 (22,9)	27 (43,5)	24 (38,7)	
Σπάνια/ 1 φορά το μήνα	15 (36,6)	43 (61,4)	30 (48,4)	31 (50,0)	
2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα	21 (51,2)	11 (15,7)	5 (8,1)	7 (11,3)	

Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε αυτήν τη περίοδο τα δημόσια μέσα μεταφοράς;					<0,001
Ποτέ	18 (43,9)	55 (78,6)	54 (87,1)	45 (72,6)	
Σπάνια/ 1 φορά το μήνα	14 (34,1)	13 (18,6)	7 (11,3)	13 (21,0)	
2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα	9 (22,0)	2 (2,9)	1 (1,6)	4 (6,5)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε για να μεταβείτε από το σπίτι σας στη πλησιέστερη στάση;					0,248
Λιγότερο από 5'	24 (61,5)	39 (65,0)	30 (57,7)	30 (68,2)	
6'-10'	13 (33,3)	11 (18,3)	13 (25,0)	6 (13,6)	
11'-15'/ Περισσότερο από 16'	2 (5,1)	10 (16,7)	9 (17,3)	8 (18,2)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε από τη στιγμή που θα ξεκινήσετε από το σπίτι σας μέχρι να φτάσετε στο χώρο εργασίας/σπουδών;					0,066
Λιγότερο από 15'	10 (27,8)	19 (29,7)	26 (45,6)	23 (44,2)	
16'-30'	18 (50,0)	23 (35,9)	24 (42,1)	17 (32,7)	
31'-45'/ 46'-60'/ Περισσότερο από 60'	8 (22,2)	22 (34,4)	7 (12,3)	12 (23,1)	
Πόση ώρα περιμένετε συνήθως στη στάση για να έρθει το ΜΜΜ που χρησιμοποιείτε;					0,014
Λιγότερο από 5'/ 6'-15'	30 (85,7)	25 (59,5)	18 (56,3)	14 (50,0)	
Περισσότερο από 16'	5 (14,3)	17 (40,5)	14 (43,8)	14 (50,0)	
Θεωρείτε ότι η τιμή του εισιτηρίου είναι υψηλή για τη χρήση των Μέσα Μαζικής Μεταφοράς;					0,456
Ναι	26 (70,3)	47 (83,9)	29 (78,4)	30 (75,0)	
Όχι	11 (29,7)	9 (16,1)	8 (21,6)	10 (25,0)	
Μηνιαίο κόστος μετακίνησης					0,004
έως 100€	36 (87,8)	46 (65,7)	41 (66,1)	33 (53,2)	
> 100€	5 (12,2)	24 (34,3)	21 (33,9)	29 (46,8)	
Συμφωνείτε με την άποψη ότι η γη είναι τόσο μεγάλη που κάθε άνθρωπος έχει μικρή ατομική επίδραση στο περιβάλλον;					0,029
Διαφωνώ/Δεν έχω πειστεί ακόμη/Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	30 (73,2)	35 (50,0)	43 (69,4)	43 (69,4)	
Έχω πειστεί σε μεγάλο βαθμό/Συμφωνώ	11 (26,8)	35 (50,0)	19 (30,6)	19 (30,6)	

1.

8.4 Δ. Ανάλυση ανά επίπεδο εκπαίδευσης

	Εκπαιδευτικό επίπεδο		
	Δευτεροβάθμια-μεταδευτεροβάθμια εκπαίδευση	Τριτοβάθμια εκπαίδευση	
	N (%)	N (%)	p-value
Ποιο είναι το μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιείτε πιο πολύ στις καθημερινές μετακινήσεις σας;			0,248
I.X. ως οδηγός	63 (59,4)	93 (72,1)	
Λεωφορείο	6 (5,7)	6 (4,7)	
I.X. ως συνεπιβάτης	8 (7,5)	5 (3,9)	
Μηχανοκίνητο Δίκυκλο	9 (8,5)	5 (3,9)	
Πεζός-ή/ Ποδήλατο	20 (18,9)	20 (15,5)	
Έχετε ιδιωτικό μέσο μεταφοράς (αυτοκίνητο, δίκυκλο);			0,001
Ναι	78 (73,6)	117 (90,7)	
Όχι	28 (26,4)	12 (9,3)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε το ιδιωτικό σας μέσο για τις καθημερινές σας μετακινήσεις πριν την πανδημία			0,378
Καθημερινά	69 (69,7)	100 (77,5)	
3-4 φορές την εβδομάδα/ 5-10 φορές το μήνα	15 (15,2)	16 (12,4)	
3-4 φορές το μήνα/Καθόλου	15 (15,2)	13 (10,1)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας το Λεωφορείο;			0,053
Ποτέ	40 (37,7)	58 (45,0)	
Σπάνια	40 (37,7)	55 (42,6)	
Συχνά	26 (24,5)	16 (12,4)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας Ταξί;			0,484
Ποτέ	48 (45,3)	54 (41,9)	
Σπάνια	52 (49,1)	71 (55,0)	
Συχνά	6 (5,7)	4 (3,1)	
Δεν χρησιμοποιώ δημόσια μέσα μεταφοράς			0,151
Ναι	61 (57,5)	86 (66,7)	
Όχι	45 (42,5)	43 (33,3)	
Μετακινούμαι γρηγορότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου			0,138
Ναι	4 (3,8)	11 (8,5)	
Όχι	102 (96,2)	118 (91,5)	
Μετακινούμαι οικονομικότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου			0,007

Ναι	22 (20,8)	11 (8,5)	
Όχι	84 (79,2)	118 (91,5)	
Χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα			0,464
Ναι	13 (12,3)	12 (9,3)	
Όχι	93 (87,7)	117 (90,7)	
Δεν επιθυμώ να οδηγώ			0,191
Ναι	9 (8,5)	18 (14,0)	
Όχι	97 (91,5)	111 (86,0)	
Η σχέση ποιότητας και κόστους είναι ικανοποιητική			0,735
Ναι	7 (6,6)	10 (7,8)	
Όχι	99 (93,4)	119 (92,2)	
Ικανοποιητικές υποδομές για την προσβασιμότητα (π.χ. ΑΜΕΑ)			0,364
Ναι	0 (0,0)	1 (0,8)	
Όχι	106 (100,0)	128 (99,2)	
Δεν υπάρχει επαρκής κάλυψη των περιοχών			0,007
Ναι	23 (31,9)	54 (52,4)	
Όχι	49 (68,1)	49 (47,6)	
Η συχνότητα των δρομολογίων είναι αραιή			0,028
Ναι	24 (33,8)	54 (50,5)	
Όχι	47 (66,2)	53 (49,5)	
Δεν πληρούνται οι απαραίτητες υγειονομικές διατάξεις			0,223
Ναι	14 (21,2)	30 (29,7)	
Όχι	52 (78,8)	71 (70,3)	
Δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές			0,325
Ναι	18 (25,4)	32 (32,3)	
Όχι	53 (74,6)	67 (67,7)	
Δεν νιώθω ασφάλεια.			0,832
Ναι	7 (10,3)	11 (11,3)	
Όχι	61 (89,7)	86 (88,7)	
Υψηλό κόστος εισιτηρίου σε σχέση με τις παροχές			0,348
Ναι	16 (23,2)	30 (29,7)	
Όχι	53 (76,8)	71 (70,3)	
Σε τι βαθμό νιώθετε ασφαλής όταν μετακινείστε με δημόσια μέσα μεταφοράς;			0,724

Καθόλου ασφαλής/ Όχι και τόσο ασφαλής/ Μάλλον ασφαλής	51 (67,1)	60 (64,5)	
Πολύ ασφαλής/ Απόλυτα ασφαλής	25 (32,9)	33 (35,5)	
Πόσο επικίνδυνη για την ατομική σας υγεία θεωρείτε την μετακίνησή σας με τα δημόσια μέσα μεταφοράς κατά τη διάρκεια της πανδημίας;			0,096
Καθόλου/ Λίγο/ Μέτρια	35 (33,0)	30 (23,3)	
Αρκετά/ Πάρα πολύ	71 (67,0)	99 (76,7)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε τα δημόσια μέσα μεταφοράς πριν την πανδημία;			0,061
Ποτέ	34 (32,1)	38 (29,5)	
Σπάνια/ 1 φορά το μήνα	46 (43,4)	73 (56,6)	
2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα	26 (24,5)	18 (14,0)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε αυτήν τη περίοδο τα δημόσια μέσα μεταφοράς;			0,374
Ποτέ	73 (68,9)	99 (76,7)	
Σπάνια/ 1 φορά το μήνα	24 (22,6)	23 (17,8)	
2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα	9 (8,5)	7 (5,4)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε για να μεταβείτε από το σπίτι σας στη πλησιέστερη στάση;			0,044
Λιγότερο από 5'	57 (67,1)	66 (60,0)	
6'-10'	12 (14,1)	31 (28,2)	
11'-15'/ Περισσότερο από 16'	16 (18,8)	13 (11,8)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε από τη στιγμή που θα ξεκινήσετε από το σπίτι σας μέχρι να φτάσετε στο χώρο εργασίας/σπουδών;			0,891
Λιγότερο από 15'	34 (37,4)	44 (37,3)	
16'-30'	37 (40,7)	45 (38,1)	
31'-45'/ 46'-60'/ Περισσότερο από 60'	20 (22,0)	29 (24,6)	
Πόση ώρα περιμένετε συνήθως στη στάση για να έρθει το ΜΜΜ που χρησιμοποιείτε;			0,121
Λιγότερο από 5'/ 6'-15'	45 (70,3)	42 (57,5)	
Περισσότερο από 16'	19 (29,7)	31 (42,5)	
Θεωρείτε ότι η τιμή του εισιτηρίου είναι υψηλή για τη χρήση των Μέσα Μαζικής Μεταφοράς;			0,872
Ναι	61 (78,2)	71 (77,2)	
Όχι	17 (21,8)	21 (22,8)	
Μηνιαίο κόστος μετακίνησης			0,650
έως 100€	72 (67,9)	84 (65,1)	
> 100€	34 (32,1)	45 (34,9)	
Συμφωνείτε με την άποψη ότι η γη είναι τόσο μεγάλη που κάθε άνθρωπος			0,162

έχει μικρή ατομική επίδραση στο περιβάλλον;			
Διαφωνώ/Δεν έχω πειστεί ακόμη/Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	63 (59,4)	88 (68,2)	
Έχω πειστεί σε μεγάλο βαθμό/Συμφωνώ	43 (40,6)	41 (31,8)	

8.5 Ε. Ανάλυση ανά επάγγελμα

	Επαγγελματική κατάσταση			
	Φοιτητής	Εργαζόμενος	Μη εργαζόμενος	
	N (%)	N (%)	N (%)	p-value
Ποιο είναι το μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιείτε πιο πολύ στις καθημερινές μετακινήσεις σας;				<0,001
I,X, ως οδηγός	10 (23,8)	133 (79,2)	13 (52,0)	
Λεωφορείο	7 (16,7)	3 (1,8)	2 (8,0)	
I,X, ως συνεπιβάτης	4 (9,5)	6 (3,6)	3 (12,0)	
Μηχανοκίνητο Δίκυκλο	2 (4,8)	10 (6,0)	2 (8,0)	
Πεζός-ή/ Ποδήλατο	19 (45,2)	16 (9,5)	5 (20,0)	
Έχετε ιδιωτικό μέσο μεταφοράς (αυτοκίνητο, δίκυκλο);				<0,001
Ναι	17 (40,5)	157 (93,5)	21 (84,0)	
Όχι	25 (59,5)	11 (6,5)	4 (16,0)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε το ιδιωτικό σας μέσο για τις καθημερινές σας μετακινήσεις πριν την πανδημία				<0,001
Καθημερινά	12 (33,3)	142 (85,0)	15 (60,0)	
3-4 φορές την εβδομάδα/ 5-10 φορές το μήνα	8 (22,2)	17 (10,2)	6 (24,0)	
3-4 φορές το μήνα/Καθόλου	16 (44,4)	8 (4,8)	4 (16,0)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας το Λεωφορείο;				<0,001
Ποτέ	4 (9,5)	87 (51,8)	7 (28,0)	
Σπάνια	13 (31,0)	69 (41,1)	13 (52,0)	
Συχνά	25 (59,5)	12 (7,1)	5 (20,0)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας Ταξί;				0,393
Ποτέ	16 (38,1)	78 (46,4)	8 (32,0)	
Σπάνια	23 (54,8)	85 (50,6)	15 (60,0)	
Συχνά	3 (7,1)	5 (3,0)	2 (8,0)	
Δεν χρησιμοποιώ δημόσια μέσα μεταφοράς				<0,001
Ναι	11 (26,2)	122 (72,6)	14 (56,0)	
Όχι	31 (73,8)	46 (27,4)	11 (44,0)	
Μετακινούμαι γρηγορότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου				0,459
Ναι	2 (4,8)	10 (6,0)	3 (12,0)	
Όχι	40 (95,2)	158 (94,0)	22 (88,0)	
Μετακινούμαι οικονομικότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου				<0,001
Ναι	14 (33,3)	15 (8,9)	4 (16,0)	
Όχι	28 (66,7)	153 (91,1)	21 (84,0)	
Χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα				<0,001
Ναι	13 (31,0)	9 (5,4)	3 (12,0)	

Όχι	29 (69,0)	159 (94,6)	22 (88,0)	
Δεν επιθυμώ να οδηγώ				0,731
Ναι	6 (14,3)	19 (11,3)	2 (8,0)	
Όχι	36 (85,7)	149 (88,7)	23 (92,0)	
Η σχέση ποιότητας και κόστους είναι ικανοποιητική				0,004
Ναι	8 (19,0)	7 (4,2)	2 (8,0)	
Όχι	34 (81,0)	161 (95,8)	23 (92,0)	
Ικανοποιητικές υποδομές για την προσβασιμότητα (π,χ, ΑΜΕΑ)				0,015
Ναι	0 (0,0)	0 (0,0)	1 (4,0)	
Όχι	42 (100,0)	168 (100,0)	24 (96,0)	
Δεν υπάρχει επαρκής κάλυψη των περιοχών				0,393
Ναι	14 (53,8)	57 (43,5)	6 (33,3)	
Όχι	12 (46,2)	74 (56,5)	12 (66,7)	
Η συχνότητα των δρομολογίων είναι αραιή				0,907
Ναι	13 (46,4)	57 (43,8)	8 (40,0)	
Όχι	15 (53,6)	73 (56,2)	12 (60,0)	
Δεν πληρούνται οι απαραίτητες υγειονομικές διατάξεις				0,347
Ναι	8 (29,6)	34 (27,6)	2 (11,8)	
Όχι	19 (70,4)	89 (72,4)	15 (88,2)	
Δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές				0,527
Ναι	6 (20,7)	38 (31,1)	6 (31,6)	
Όχι	23 (79,3)	84 (68,9)	13 (68,4)	
Δεν νιώθω ασφάλεια,				0,816
Ναι	2 (7,4)	14 (11,6)	2 (11,8)	
Όχι	25 (92,6)	107 (88,4)	15 (88,2)	
Υψηλό κόστος εισιτηρίου σε σχέση με τις παροχές				0,521
Ναι	10 (35,7)	32 (25,6)	4 (23,5)	
Όχι	18 (64,3)	93 (74,4)	13 (76,5)	
Σε τι βαθμό νιώθετε ασφαλής όταν μετακινείστε με δημόσια μέσα μεταφοράς;				0,719
Καθόλου ασφαλής/ Όχι και τόσο ασφαλής/ Μάλλον ασφαλής	24 (63,2)	73 (65,2)	14 (73,7)	
Πολύ ασφαλής/ Απόλυτα ασφαλής	14 (36,8)	39 (34,8)	5 (26,3)	
Πόσο επικίνδυνη για την ατομική σας υγεία θεωρείτε την μετακίνησή σας με τα δημόσια μέσα μεταφοράς κατά τη διάρκεια της πανδημίας;				0,908
Καθόλου/ Λίγο/ Μέτρια	12 (28,6)	47 (28,0)	6 (24,0)	
Αρκετά/ Πάρα πολύ	30 (71,4)	121 (72,0)	19 (76,0)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε τα δημόσια μέσα μεταφοράς πριν την πανδημία;				<0,001
Ποτέ	4 (9,5)	62 (36,9)	6 (24,0)	
Σπάνια/ 1 φορά το μήνα	14 (33,3)	92 (54,8)	13 (52,0)	

2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα	24 (57,1)	14 (8,3)	6 (24,0)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε αυτήν τη περίοδο τα δημόσια μέσα μεταφοράς;				<0,001
Ποτέ	18 (42,9)	140 (83,3)	14 (56,0)	
Σπάνια/ 1 φορά το μήνα	15 (35,7)	23 (13,7)	9 (36,0)	
2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα	9 (21,4)	5 (3,0)	2 (8,0)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε για να μεταβείτε από το σπίτι σας στη πλησιέστερη στάση;				0,594
Λιγότερο από 5'	26 (61,9)	82 (62,1)	15 (71,4)	
6'-10'	12 (28,6)	28 (21,2)	3 (14,3)	
11'-15'/ Περισσότερο από 16'	4 (9,5)	22 (16,7)	3 (14,3)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε από τη στιγμή που θα ξεκινήσετε από το σπίτι σας μέχρι να φτάσετε στο χώρο εργασίας/σπουδών;				0,707
Λιγότερο από 15'	12 (29,3)	59 (39,9)	7 (35,0)	
16'-30'	19 (46,3)	56 (37,8)	7 (35,0)	
31'-45'/ 46'-60'/ Περισσότερο από 60'	10 (24,4)	33 (22,3)	6 (30,0)	
Πόση ώρα περιμένετε συνήθως στη στάση για να έρθει το ΜΜΜ που χρησιμοποιείτε;				0,001
Λιγότερο από 5'/ 6'-15'	32 (84,2)	39 (50,0)	16 (76,2)	
Περισσότερο από 16'	6 (15,8)	39 (50,0)	5 (23,8)	
Θεωρείτε ότι η τιμή του εισιτηρίου είναι υψηλή για τη χρήση των Μέσα Μαζικής Μεταφοράς;				0,044
Ναι	30 (73,2)	83 (75,5)	19 (100,0)	
Όχι	11 (26,8)	27 (24,5)	0 (0,0)	
Μηνιαίο κόστος μετακίνησης				<0,001
έως 100€	40 (95,2)	99 (58,9)	17 (68,0)	
> 100€	2 (4,8)	69 (41,1)	8 (32,0)	
Συμφωνείτε με την άποψη ότι η γη είναι τόσο μεγάλη που κάθε άνθρωπος έχει μικρή ατομική επίδραση στο περιβάλλον;				0,396
Διαφωνώ/Δεν έχω πειστεί ακόμη/Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	28 (66,7)	110 (65,5)	13 (52,0)	
Έχω πειστεί σε μεγάλο βαθμό/Συμφωνώ	14 (33,3)	58 (34,5)	12 (48,0)	

8.6 ΣΤ. Ανάλυση ανά εισόδημα

	Μηνιαίο ατομικό εισόδημα		p-value
	Έως 1,000	Πάνω από 1,000	
	N (%)	N (%)	
Ποιο είναι το μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιείτε πιο πολύ στις καθημερινές μετακινήσεις σας;			0,125
Ι,Χ, ως οδηγός	81 (62,8)	60 (76,9)	
Λεωφορείο	8 (6,2)	2 (2,6)	
Ι,Χ, ως συνεπιβάτης	7 (5,4)	3 (3,8)	
Μηχανοκίνητο Δίκυκλο	7 (5,4)	6 (7,7)	
Πεζός-ή/ Ποδήλατο	26 (20,2)	7 (9,0)	
Έχετε ιδιωτικό μέσο μεταφοράς (αυτοκίνητο, δίκυκλο);			<0,001
Ναι	99 (76,7)	77 (98,7)	
Όχι	30 (23,3)	1 (1,3)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε το ιδιωτικό σας μέσο για τις καθημερινές σας μετακινήσεις πριν την πανδημία			0,004
Καθημερινά	84 (68,3)	69 (88,5)	
3-4 φορές την εβδομάδα/ 5-10 φορές το μήνα	21 (17,1)	4 (5,1)	
3-4 φορές το μήνα/Καθόλου	18 (14,6)	5 (6,4)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας το Λεωφορείο;			<0,001
Ποτέ	39 (30,2)	49 (62,8)	
Σπάνια	60 (46,5)	26 (33,3)	
Συχνά	30 (23,3)	3 (3,8)	
Πόσο συχνά επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας Ταξί;			0,041
Ποτέ	48 (37,2)	43 (55,1)	
Σπάνια	75 (58,1)	32 (41,0)	
Συχνά	6 (4,7)	3 (3,8)	
Δεν χρησιμοποιώ δημόσια μέσα μεταφοράς			0,011
Ναι	77 (59,7)	60 (76,9)	
Όχι	52 (40,3)	18 (23,1)	
Μετακινούμαι γρηγορότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου			0,466
Ναι	10 (7,8)	4 (5,1)	
Όχι	119 (92,2)	74 (94,9)	
Μετακινούμαι οικονομικότερα σε σχέση με το αυτοκίνητο μου			0,004
Ναι	25 (19,4)	4 (5,1)	
Όχι	104 (80,6)	74 (94,9)	

Χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα			0,054
Ναι	15 (11,6)	3 (3,8)	
Όχι	114 (88,4)	75 (96,2)	
Δεν επιθυμώ να οδηγώ			0,030
Ναι	8 (6,2)	12 (15,4)	
Όχι	121 (93,8)	66 (84,6)	
Η σχέση ποιότητας και κόστους είναι ικανοποιητική			0,170
Ναι	9 (7,0)	2 (2,6)	
Όχι	120 (93,0)	76 (97,4)	
Ικανοποιητικές υποδομές για την προσβασιμότητα (π,χ, ΑΜΕΑ)			0,197
Ναι	0 (0,0)	1 (1,3)	
Όχι	129 (100,0)	77 (98,7)	
Δεν υπάρχει επαρκής κάλυψη των περιοχών			0,902
Ναι	42 (45,2)	30 (46,2)	
Όχι	51 (54,8)	35 (53,8)	
Η συχνότητα των δρομολογίων είναι αραιή			0,459
Ναι	42 (42,4)	30 (48,4)	
Όχι	57 (57,6)	32 (51,6)	
Δεν πληρούνται οι απαραίτητες υγειονομικές διατάξεις			0,017
Ναι	31 (34,4)	10 (16,7)	
Όχι	59 (65,6)	50 (83,3)	
Δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές			0,499
Ναι	27 (28,7)	20 (33,9)	
Όχι	67 (71,3)	39 (66,1)	
Δεν νιώθω ασφάλεια,			0,068
Ναι	14 (15,2)	3 (5,4)	
Όχι	78 (84,8)	53 (94,6)	
Υψηλό κόστος εισιτηρίου σε σχέση με τις παροχές			0,359
Ναι	28 (30,1)	14 (23,3)	
Όχι	65 (69,9)	46 (76,7)	
Σε τι βαθμό νιώθετε ασφαλής όταν μετακινείστε με δημόσια μέσα μεταφοράς;			0,228
Καθόλου ασφαλής/ Όχι και τόσο ασφαλής/ Μάλλον ασφαλής	71 (71,7)	31 (62,0)	
Πολύ ασφαλής/ Απόλυτα ασφαλής	28 (28,3)	19 (38,0)	
Πόσο επικίνδυνη για την ατομική σας υγεία θεωρείτε την μετακίνησή σας με τα δημόσια μέσα μεταφοράς κατά τη διάρκεια της πανδημίας;			0,315
Καθόλου/ Λίγο/ Μέτρια	33 (25,6)	25 (32,1)	
Αρκετά/ Πάρα πολύ	96 (74,4)	53 (67,9)	

Πόσο συχνά χρησιμοποιούσατε τα δημόσια μέσα μεταφοράς πριν την πανδημία;			<0,001
Ποτέ	29 (22,5)	35 (44,9)	
Σπάνια/ 1 φορά το μήνα	69 (53,5)	38 (48,7)	
2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα	31 (24,0)	5 (6,4)	
Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε αυτήν τη περίοδο τα δημόσια μέσα μεταφοράς;			0,247
Ποτέ	89 (69,0)	62 (79,5)	
Σπάνια/ 1 φορά το μήνα	31 (24,0)	13 (16,7)	
2-4 φορές το μήνα/ 2-4 φορές την εβδομάδα/Κάθε μέρα	9 (7,0)	3 (3,8)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε για να μεταβείτε από το σπίτι σας στη πλησιέστερη στάση;			0,445
Λιγότερο από 5'	69 (60,5)	39 (68,4)	
6'-10'	25 (21,9)	12 (21,1)	
11'-15'/ Περισσότερο από 16'	20 (17,5)	6 (10,5)	
Πόσο χρόνο χρειάζεστε από τη στιγμή που θα ξεκινήσετε από το σπίτι σας μέχρι να φτάσετε στο χώρο εργασίας/σπουδών;			0,658
Λιγότερο από 15'	43 (36,1)	27 (42,2)	
16'-30'	46 (38,7)	24 (37,5)	
31'-45'/ 46'-60'/ Περισσότερο από 60'	30 (25,2)	13 (20,3)	
Πόση ώρα περιμένετε συνήθως στη στάση για να έρθει το ΜΜΜ που χρησιμοποιείτε;			0,131
Λιγότερο από 5'/ 6'-15'	58 (65,2)	16 (50,0)	
Περισσότερο από 16'	31 (34,8)	16 (50,0)	
Θεωρείτε ότι η τιμή του εισιτηρίου είναι υψηλή για τη χρήση των Μέσα Μαζικής Μεταφοράς;			0,368
Ναι	88 (81,5)	33 (75,0)	
Όχι	20 (18,5)	11 (25,0)	
Μηνιαίο κόστος μετακίνησης			0,001
έως 100€	95 (73,6)	40 (51,3)	
> 100€	34 (26,4)	38 (48,7)	
Συμφωνείτε με την άποψη ότι η γη είναι τόσο μεγάλη που κάθε άνθρωπος έχει μικρή			0,074
Διαφωνώ/Δεν έχω πειστεί ακόμη/Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	75 (58,1)	55 (70,5)	
Έχω πειστεί σε μεγάλο βαθμό/Συμφωνώ	54 (41,9)	23 (29,5)	

