



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΠΜΣ «ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ»

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β' - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ & ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

Χωρικές, οικονομικές, κοινωνικές και πολιτισμικές διαστάσεις  
της ανάπτυξης και του σχεδιασμού

## Το περπάτημα ως ζωντανή παρουσία στο δημόσιο χώρο Αναζητήσεις των κύριων χαρακτηριστικών του στο Παγκράτι



**Εκπόνηση:**

Στέφανος Τσιγδινός

**Διδάσκουσες:**

Ε. Παναγιωτάτου,  
Κ. Βαλεριάνου

Ιούνιος 2017



## Περιεχόμενα

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</b>	<b>5</b>
1.1. Μεθοδολογικά Βήματα .....	5
1.2. Στόχος/Αντικείμενο Εργασίας .....	6
1.3. Υποθέσεις Εργασίας .....	7
1.4. Ερευνητικές Αναζητήσεις.....	7
1.4.1. Βασικά ερωτήματα.....	7
1.4.2. Συμπληρωματικά ερωτήματα .....	8
1.4.3. Ευρύτερα ερωτήματα .....	8
1.5. Δομή Εργασίας .....	8
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑΤΟΣ .....</b>	<b>11</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΟΡΙΟΘΕΤΩΝΤΑΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ .....</b>	<b>13</b>
3.1. Συγκροτώντας και Παρουσιάζοντας το Δείγμα των Οδών .....	14
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΕΞΕΡΕΥΝΩΝΤΑΣ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ ΣΤΟ ΠΑΓΚΡΑΤΙ.....</b>	<b>21</b>
4.1. Παρατηρήσεις και διαπιστώσεις από επιτόπιες μετρήσεις .....	21
4.1.1. Περί υπολογισμού της ταχύτητας .....	21
4.1.2. Περί καταγραφής των δράσεων/πρακτικών .....	21
4.1.3. Μια γενική ματιά .....	22
4.1.5. Μια ματιά ανά επίσκεψη.....	27
4.2. Εξερευνώντας τα ερωτηματολόγια.....	38
4.2.1. Γενικά Στοιχεία για το περπάτημα .....	39
4.2.2. Άνδρας-Γυναίκα.....	43
4.2.3. Ιδιότητα.....	46
4.2.4. Κάτοχοι Αυτοκινήτου .....	48
4.2.4. Συνθέτοντας μια γενική απόληξη.....	50
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....</b>	<b>53</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....</b>	<b>57</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ .....</b>	<b>59</b>



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η έννοια της πόλης παραπέμπει σε μία περιοχή που αποτελείται από δομημένους και αδόμητους χώρους και κατοικείται από έναν σημαντικό αριθμό ατόμων (Αναγνωστοπούλου, 2015). Ωστόσο, η πόλη δεν αποτελεί μονάχα ένα άθροισμα από φυσικά στοιχεία, κτίρια και τεχνικές υποδομές, αντίθετα είναι πρωτίστως ένα σύνολο σχέσεων κοινωνικών, οικονομικών, φυσικών.

Σύμφωνα, με τον Βλαστό (2005, 2007) η πόλη συνιστά ένα συμπαγές τοπίο έντονων ανταλλαγών, δραστηριοτήτων και επικοινωνίας καθώς και τόπο συλλογικής και οργανωμένης ζωής. Το ουσιαστικό γνώρισμα της είναι η συγκέντρωση και η συνύπαρξη (Lefebvre, 2007).

Στην πόλη συνυπάρχουν διαφορετικές οικονομικές τάξεις, κοινωνικές, εθνοτικές, ηλικιακές ομάδες κλπ., μετατρέποντας με τις πρακτικές τους τον αστικό χώρο από τη μία σε μέρος αλληλεγγύης και αλληλοβοήθειας και από την άλλη σε μέρος συγκρούσεων και διεκδικήσεων. Επομένως ο χώρος της πόλης δεν είναι ενιαίος, αντιθέτως συνιστά τον τόπο που εκδηλώνονται οι αντιφάσεις της θεωρούμενης κοινωνίας (Lefebvre, 2007, σ. 252).

Κατά κύριο λόγο, ένα σημαντικό ποσοστό της συνύπαρξης, της επικοινωνίας, των αλληλεπιδράσεων, των συγκρούσεων κτλ των σχέσεων δηλαδή που δημιουργούνται στην πόλη, συμβαίνει επάνω στο δημόσιο χώρο της (δρόμοι, πλατείες, πάρκα), νοσηματοδοτώντας τον ανάλογα. Κατ' επέκταση ο χώρος αυτός συνιστά συλλογικό χώρο αποτελώντας ζωντανό κομμάτι της πόλης με κομβική σημασία για τη λειτουργία της. Δεν είναι στατικός και αμετάβλητος μέσα στο χρόνο αλλά, διαμορφώνεται μέσα από τις ανθρώπινες δραστηριότητες μετασχηματίζοντας τη λειτουργία του και τη μορφή του.

Διαπιστώνεται λοιπόν πως ο δημόσιος χώρος συμβάλλει ενεργά στην κοινωνικοποίηση του ατόμου και στην ένταξη του στην αστική ζωή. Ως εκ τούτου οφείλει να είναι προσιτός, προσβάσιμος, ανοικτός και οικειοποιήσιμος. Με την έννοια οικειοποιήσιμος νοείται, η δυνατότητα του ατόμου να κάνει δικό του το δημόσιο χώρο, να αποκτήσει βιώματα, να έρθει σε ποιοτική συνδιαλλαγή με το αστικό τοπίο και να τον χρησιμοποιεί όσο το δυνατό περισσότερο με ουσιαστικό ενδιαφέρον και όχι με αδιάφορο και μηχανιστικό τρόπο.

Επομένως, αποτελεί μεγάλη αναγκαιότητα στη σημερινή εποχή ο κάτοικος να αφήσει την «ασφάλεια» της ιδιωτικής του σφαίρας (κατοικία ή αυτοκίνητο) και να παρουσιαστεί/«εκτεθεί» στο δημόσιο χώρο. Μια σημαντική δραστηριότητα με την οποία εμφανίζεται κανείς/καμία στο συλλογικό χώρο της πόλης, έχοντας με αυτόν τον τρόπο μεγάλες πιθανότητες οικειοποίησής του, είναι το περπάτημα. Οι συμπεριφορές και τα χαρακτηριστικά του βαδίσματος των «αστικών οδοιπόρων» φανερώνουν πολλά τόσο ως προς τη σχέση τους με το χώρο όσο και την μεταξύ τους αλληλεπίδραση.

### 1.1. Μεθοδολογικά Βήματα

Η εκπόνηση της έρευνας βασίζεται σε οργανωμένα και συνεκτικά μεθοδολογικά βήματα. Αρχικά, καθορίζεται ο στόχος και το αντικείμενο της εργασίας. Είναι απαραίτητο ο στόχος να χαρακτηρίζεται όσο το δυνατό περισσότερο από σαφήνεια, προκειμένου να γίνεται εύκολα αντιληπτός.



Στη συνέχεια, διατυπώνονται οι υποθέσεις εργασίας, καθώς και τα ερευνητικά ερωτήματα. Η ορθή διατύπωση τους συνιστά αρκετά σημαντικό βήμα, διότι αποτελούν τη βάση για την εκπόνηση των επόμενων σταδίων της εργασίας. Ωστόσο, η διατύπωση τους δεν είναι δεσμευτική, ο ερευνητής/ρια, έχει δυνατότητα να τους επεξεργαστεί κατά τη διάρκεια της πορείας της έρευνας και να τους διαφοροποιήσει.

Το επόμενο βήμα είναι η ενασχόληση με χαρακτηριστικά του περπατήματος. Η ύπαρξη του βήματος αυτού κρίνεται ιδιαίτερα σημαντική καθώς αποδελτιώνει τα κρίσιμα σημεία του συγκεκριμένου τρόπου μετακίνησης πχ ταχύτητα, παράλληλες δράσεις, ενώ ταυτόχρονα εξετάζει και τη σχέση που έχει το περπάτημα με το δημόσιο χώρο της πόλης και το κατά πόσο συμβάλλει στην οικειοποίηση του ή/και στη δημιουργία κοινωνικών σχέσεων μεταξύ των περιπατητών.

Το τρίτο βήμα στη μεθοδολογική πορεία συνιστά η επιλογή και η περιγραφή της περιοχής μελέτης. Η εν λόγω περιοχή, αποτελεί το χωρικό πεδίο στο οποίο θα εστιάσει η έρευνα. Η επιλογή της πραγματοποιείται μέσα από ένα μεγαλύτερο χωρικό επίπεδο (στην παρούσα εργασία, το επίπεδο αυτό είναι ο δήμος Αθηναίων) και βασίζεται σε σειρά συγκεκριμένων κριτηρίων.

Αφού προσδιοριστεί η περιοχή μελέτης, το βήμα που ακολουθεί είναι η αναζήτηση και καταγραφή των χαρακτηριστικών του περπατήματος. Η διαδικασία ανάγνωσης και διερεύνησης του προβλήματος στηρίζεται σημαντικά στα ερευνητικά ερωτήματα που παρουσιάζονται προηγουμένως. Τα αποτελέσματα που προκύπτουν παρουσιάζονται με τα κατάλληλα μέσα κατά τον ερευνητή/ρια πχ χάρτες, διαγράμματα και θεωρείται αναγκαίο να είναι άμεσα και ευανάγνωστα.

Τελευταίο βήμα συνιστά η σύνθεση συμπερασμάτων και κρίσιμων ζητημάτων τα οποία προκύπτουν για την περιοχή. Τα συμπεράσματα πέρα από διαπιστώσεις για την περιοχή μελέτης αφορούν και άλλες περιοχές με παρόμοια με αυτήν χαρακτηριστικά. Ακόμη, στο βήμα αυτό πραγματοποιείται και η περιγραφή ορισμένων ενδεικτικών κατευθύνσεων για την περιοχή. Τέλος, σημειώνεται πως η διαδικασία που περιγράφηκε παραπάνω επιδέχεται μια συνεχή ανάδραση στα πλαίσια μιας αναλυτικοσυνθετικής προσέγγισης.

Η μεθοδολογική προσέγγιση λοιπόν συνοψίζεται στα εξής βήματα:

- Καθορισμός Στόχου
- Διατύπωση Υποθέσεων Εργασίας και Ερευνητικών Ερωτημάτων
- Παρουσίαση Βασικών Στοιχείων του Περπατήματος
- Επιλογή και Περιγραφή Περιοχής Μελέτης-Χωρική Ειδίκευση
- Ανίχνευση και Καταγραφή Χαρακτηριστικών Περπατήματος και Παρουσίαση Αποτελεσμάτων
- Συμπεράσματα-Διαπιστώσεις-Κατευθύνσεις

## 1.2. Στόχος/Αντικείμενο Εργασίας

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας αποτελεί η καταγραφή και αποτύπωση των χαρακτηριστικών του περπατήματος στην Αθήνα. Τα διαφορετικά δείγματα δρόμων που χρησιμοποιούνται επιτρέπουν τη σύνθεση ποικιλόμορφων συμπερασμάτων για τη συμπεριφορά των πεζών στο δημόσιο χώρο.



Ακόμα, επιχειρείται η συσχέτιση της εν λόγω συμπεριφοράς με ορισμένα στοιχεία τόσο της πόλης όσο και του μετακινούμενου/ης. Τελικός στόχος της εργασίας είναι η αναζήτηση απαντήσεων στο ερώτημα του κατά πόσο ο δημόσιος χώρος του δρόμου συνιστά χώρο κοινωνικοποίησης και οικειοποίησης ή απλά χώρο μηχανιστικής κυκλοφορίας ανθρώπων.

### 1.3. Υποθέσεις Εργασίας

Η διατύπωση υποθέσεων εργασίας κρίνεται σημαντική καθώς δίνουν μια αναγνώσιμη κατεύθυνση στην παρούσα έρευνα. Οι υποθέσεις αυτές, οι οποίες ακολουθούν παρακάτω, δεν χαρακτηρίζονται από στατικότητα, αντιθέτως υπόκεινται αναθεωρήσεις και αλλαγές, ως αποτέλεσμα της διαρκούς ανατροφοδότησης κατά την πορεία εκπόνησης της έρευνας.

1<sup>η</sup>: Ο δημόσιος χώρος ως ο κατεξοχήν χώρος εκδήλωσης συμπεριφορών, κοινωνικοποίησης και αλληλεπιδράσεων στην πόλη.

2<sup>η</sup>: Το περπάτημα ως ένα από τα πιο σημαντικά στοιχεία δραστηριοποίησης στο δημόσιο χώρο. Με το περπάτημα τονίζεται η κοινωνική διάσταση των αστικών μετακινήσεων, καθώς ενθαρρύνεται αφενός μεν η επαφή του «οδοιπόρου» με την πόλη αφετέρου δε η επικοινωνία του με τους άλλους ανθρώπους.

3<sup>η</sup>: Το περπάτημα που βοηθάει την κοινωνική επαφή είναι εκείνο που δεν πραγματοποιείται με ιδιαίτερα μεγάλη ταχύτητα.

4<sup>η</sup>: Τα χαρακτηριστικά του περπατήματος (αριθμός μετακινούμενων, ταχύτητα, δραστηριότητες κατά το περπάτημα όπως κουβέντα) επηρεάζονται σε σημαντικό βαθμό από διάφορους παράγοντες όπως η κατάσταση του οδικού περιβάλλοντος, οι δραστηριότητες/χρήσεις γης, ο χρόνος, τα κοινωνικά χαρακτηριστικά κα.

5<sup>η</sup>: Το περπάτημα αποτελεί βασική ανάγκη για όλους/όλες τους κατοίκους της πόλης. Ωστόσο στην περίπτωση της Αθήνας ο αποκλεισμός ορισμένων κοινωνικών ομάδων πχ ΑΜΕΑ από το περπάτημα και κατ' επέκταση από την παρουσία στο δημόσιο χώρο είναι έντονος.



### 1.4. Ερευνητικές Αναζητήσεις

Με αφετηρία τις παραπάνω υποθέσεις εργασίας, προκύπτουν κάποια επιμέρους ερωτήματα προς διερεύνηση:

#### 1.4.1. Βασικά ερωτήματα

Τα βασικά ερωτήματα προς αναζήτηση είναι τα παρακάτω:

- Τι κάνει κάποιος/α όταν περπατάει? Περπατάει βιαστικά/μηχανικά ή κινείται αργά και έρχεται σε καλύτερη επαφή με την πόλη? Γίνονται συζητήσεις μεταξύ των πεζών της πόλης? Κατηγοριοποίηση ανά ηλικία και φύλο.
- Η σημασία του χρόνου στη μετακίνηση με το περπάτημα. Χρονικές διακυμάνσεις του περπατήματος κατά τη διάρκεια της μέρας ή της εβδομάδας.

- Απόψεις κατοίκων για το περπάτημα. Γιατί περπατάνε? Πόσο περπατάνε? Τι αποστάσεις διανύουν?

#### 1.4.2. Συμπληρωματικά ερωτήματα

Πέρα από τα παραπάνω βασικά ερωτήματα η παρούσα έρευνα αναζητά απαντήσεις και σε ορισμένα συμπληρωματικά/επεξηγηματικά ερωτήματα, τα οποία παρατίθενται ακολούθως:

- Σχέση βασικών στοιχείων περπατήματος και κατάστασης οδικού περιβάλλοντος (πεζοδρόμια, κλίσεις κα)
- Σχέση βασικών στοιχείων περπατήματος και δραστηριοτήτων (αναψυχή, εργασία, εμπόριο κα)
- Σχέση βασικών στοιχείων περπατήματος και κοινωνικών στοιχείων των μετακινούμενων (ιδιοκτησία αυτοκινήτου, τρίτη ηλικία, ιδιότητα κα)

#### 1.4.3. Ευρύτερα ερωτήματα

Η έρευνα περιλαμβάνει ακόμη και ερωτήματα τα οποία αγγίζουν ευρύτερες προεκτάσεις και αφορούν πέρα από την ανάγνωση της σημερινής κατάστασης και τη δημιουργία κατευθύνσεων για το περπάτημα σε τοπικό ή εθνικό επίπεδο.

- Πως μπορεί η παρούσα έρευνα να συμβάλει στη σύνθεση συμπερασμάτων η οποία να υπερβαίνει την δεδομένη περιοχή μελέτης?
- Πως αντιμετωπίζεται το ζήτημα του περπατήματος σε υπερτοπικό, περιφερειακό ή ακόμα και εθνικό επίπεδο?
- Τι μέτρα και πολιτικές πρέπει να ασκηθούν προκειμένου να γίνει ο δημόσιος χώρος του δρόμου ένα πεδίο κοινωνικοποίησης και οικειοποίησης και όχι ένας χώρος μηχανιστικής χρήσης?
- Η σημερινή κοινωνικοοικονομική συγκυρία πως επηρεάζει τα παραπάνω μέτρα? Ποια είναι η τύχη του περπατήματος σε καιρούς κρίσης?



### 1.5. Δομή Εργασίας

Η εργασία διαρθρώνεται σε πέντε βασικά κεφάλαια, καθένα από τα οποία συνίσταται από επιμέρους ενότητες.

Στο δεύτερο κεφάλαιο πραγματοποιείται συνοπτική αναφορά ορισμένων στοιχείων για το περπάτημα στην πόλη. Συγκεκριμένα, διατυπώνονται απόψεις περί της συμβολής του περπατήματος στη χρήση και οικειοποίηση του δημόσιου χώρου του δρόμου της πόλης αλλά και συγχρόνως παρουσιάζονται τα κύρια χαρακτηριστικά του εν λόγω τρόπου μετακίνησης τα οποία θα απασχολήσουν την εργασία.

Στο τρίτο κεφάλαιο πραγματοποιείται η επιλογή και η περιγραφή της περιοχής μελέτης. Ειδικότερα, σε πρώτο στάδιο παρατίθενται τα όρια και τα γενικά χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής καθώς και τα κριτήρια επιλογής της. Στη συνέχεια σε δεύτερο στάδιο λαμβάνει χώρα η εξειδίκευση στην άμεση περιοχή ενδιαφέροντος, η οποία συνοδεύεται και αυτή τόσο από ορισμένα στοιχεία αλλά και από τους λόγους επιλογής της.



Στο τέταρτο κεφάλαιο διενεργείται η ανίχνευση των χαρακτηριστικών του περπατήματος στην περιοχή μελέτης και η παρουσίαση των αποτελεσμάτων που προκύπτουν. Αναλυτικότερα, παρατίθενται χάρτες, διαγράμματα, απαντήσεις ερωτηματολογίων από περιπατητές, ποιοτικά και ποσοτικά δεδομένα, τα οποία περιγράφουν επαρκώς και με όσο το δυνατό πιο αντιπροσωπευτικό τρόπο την υφιστάμενη κατάσταση.

Τέλος, στο πέμπτο κεφάλαιο αποτυπώνονται τα συμπεράσματα και οι διαπιστώσεις που προκύπτουν για την περιοχή. Μέσα σε αυτές τις διαπιστώσεις σκιαγραφούνται ορισμένες κατευθύνσεις για το περπάτημα στην πόλη. Οι κατευθύνσεις αυτές μπορούν να ειπωθούν ως πειράματα ανάλογα με τον τύπο της περιοχής, ενώ σημαντική κρίνεται ακόμη και η εξειδίκευση τους σε θύλακες εντός μιας δεδομένης περιοχής.





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑΤΟΣ

Το περπάτημα αποτελεί το σημαντικότερο και πιο ιστορικό είδος μετακίνησης στην πόλη. Κάθε μετακίνηση αναμφίβολα ξεκινάει και τελειώνει με περπάτημα, οπότε συνιστά μια δραστηριότητα που εκτελείται καθημερινά και όλοι οι πολίτες αποτελούν ή έχουν υπάρξει, χρήστες του.

Με το περπάτημα έχει κανείς ελευθερία κινήσεων και η σχέση του με το δημόσιο χώρο δεν διέπεται από κάποια εμπορική συναλλαγή (Βλαστός & Μηλάκης, 2006, σ. 8). Ο πεζός έχει τη δυνατότητα να θαυμάσει τις λεπτομέρειες της πόλης, να τις κάνει κτήμα του, να τις οικειοποιηθεί (Μπαρμπόπουλος, 2002, σ. 112; Wunderlich, 2008, p. 130; Macauley, 2000, p. 4) Το να βαδίζεις σημαίνει να οικειοποιείσαι (Millan, 2009). Επίσης, σημειώνεται ότι από τους χρήστες του δρόμου, ο πεζός είναι ο πιο διαθέσιμος να επικοινωνήσει. Η παρουσία του λοιπόν στο δημόσιο χώρο του δρόμου συμβάλλει κυρίως στη ζωντάνια του κοινωνικού περιβάλλοντος της πόλης (Middleton J. , 2016).

Ωστόσο, μια από τις βασικές προϋποθέσεις για ουσιαστική οικειοποίηση του δρόμου από τον πεζό καθώς και οικοδόμηση σχέσεων με τους υπόλοιπους «αστικούς οδοιπόρους» του δημόσιου χώρου είναι η σχετικά αργή ταχύτητα βαδίσματος. Όπως δηλώνει και ο Gehl (2013, p. 85) αργή κίνηση σημαίνει ζωντανές πόλεις. Μέσα από μια ιδανική ταχύτητα η οποία κυμαίνεται ανάμεσα στα 4 με 5 km/h (Gehl J. , 2010, p. 43) οι περιπατητές έχουν τη δυνατότητα να δουν τι συμβαίνει τριγύρω τους και έτσι να μπορούν να επαναπροσδιορίσουν δυναμικά κάθε φορά το μονοπάτι που θα ακολουθήσουν. Αντίθετα μέσα από μια υψηλή ταχύτητα που υπερβαίνει κατά πολύ τα 5 με 5,5 km/h και μάλιστα ορισμένες φορές φτάνει σε οριακές τιμές που το περπάτημα μετατρέπεται σε τρέξιμο (7,6 km/h (Mohler, et al., 2004)), οι πεζοί όχι μόνο δεν μπορούν να κατανοήσουν επί της ουσίας το περιβάλλον του δημόσιου χώρου αλλά και αδυνατούν να έρθουν σε επικοινωνία μεταξύ τους. Αυτή η συνθήκη εκφράζει μια στάση αδιαφορίας για το κοινωνικό περιβάλλον της πόλης καθώς αντιμετωπίζεται σαν ένα εμπόδιο το οποίο επιχειρείται συστηματικά να παρακάμπτεται (Περπερίδου & Βλαστός, 2007, σ. 35).

Παρατηρείται λοιπόν πως το περπάτημα δεν συνιστά απλή και ορθολογική μεταφορά από ένα σημείο Α σε ένα σημείο Β, έναν χαμένο δηλαδή χρόνο στη διάρκεια του οποίου δεν συμβαίνει τίποτα άξιο αναφοράς (Sheller & Urry, 2006, p. 213) αντίθετα αποτελεί ποικιλόμορφη, ζωντανή και κατ' εξοχήν κοινωνική διαδικασία στην οποία λαμβάνει χώρα πληθώρα δράσεων και συμπεριφορών. Οι δράσεις αυτές μπορεί να είναι είτε αναγκαστικές είτε προαιρετικές, μπορούν να πραγματοποιούνται συχνά ή αραιά, μπορεί να είναι ατομικές ή συλλογικές. Ωστόσο παρά τις επιμέρους διαφορές τους έχουν όλες ένα κοινό: είναι στιγμές παρουσίας στο δημόσιο χώρο, στιγμές που τα βλέμματα συναντώνται και ο χώρος μοιράζεται, στιγμές όπου μπορούν να ξεπηδήσουν καινούριες δράσεις απρόσμενες και πρωτότυπες, στιγμές όπου η πόλη βρίσκει τη ζωντάνια της. Οι δράσεις αυτές ποικίλουν και παρουσιάζουν σημαντικές σχέσεις με άλλα στοιχεία της πόλης (οδικό περιβάλλον, δραστηριότητες/χρήσεις γης, κοινωνικά χαρακτηριστικά κτ). Η κατανόηση των σχέσεων αυτών συνεισφέρει ενεργά στην προσπάθεια για ερμηνεία αλλά και βελτίωση των σύγχρονων πόλεων.



Παραδείγματα δράσεων είναι η κουβέντα, η παρατήρηση στοιχείων της πόλης, η μεταφορά πραγμάτων, το άκουσμα μουσικής κα. Προτιμότερες βέβαια για το στοιχείο της οικειοποίησης είναι εκείνες που βοηθούν την επικοινωνία και αλληλεπίδραση μεταξύ των περιπατητών.

Επιπρόσθετα, το περπάτημα αποτελεί βασική καρδιαγγειακή άσκηση, ανάγκη που προέκυψε ως αποτέλεσμα του τρόπου ζωής στην πόλη (Χρονόπουλος, 2005, σ. 22). Ακόμη, πέρα από τα οφέλη στην κοινωνική παρουσία και στην ψυχική και σωματική υγεία των πολιτών, είναι φιλικό προς το περιβάλλον, συμβάλλει στην αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, στην αύξηση της φέρουσας ικανότητας του οδικού δικτύου κα.

Όπως διαπιστώνεται το περπάτημα με τον ιδιαίτερα πλουραλιστικό και απρόβλεπτο χαρακτήρα του προσφέρει πολύ περισσότερα από μια απλή μετακίνηση (Middleton J. , 2009, p. 1958). Επομένως, είναι απαραίτητη η παροχή όσο το δυνατό περισσότερο ικανοποιητικών συνθηκών στο αστικό περιβάλλον έτσι ώστε οι κάτοικοι να μπορούν να περπατήσουν, να σταθούν, να καθίσουν και γενικότερα να εκφραστούν άνετα στο δημόσιο χώρο του δρόμου (Gehl J. , 2010, p. 118). Σε αντίθετη περίπτωση, μεγάλος αριθμός κατοίκων από διάφορες κοινωνικές ομάδες (ΑΜΕΑ, ηλικιωμένοι, παιδιά κα) αποφεύγουν συστηματικά το περπάτημα καταφεύγοντας στη χρήση μηχανοκίνητων μέσων ή εγκλωβίζονται στον ιδιωτικό τους χώρο (Χρονόπουλος & Βλαστός, 2007, σ. 39).

Συγκεκριμένα, όσον αφορά στην περίπτωση του υλικού περιβάλλοντος του δρόμου είναι αδιαμφισβήτητο πως το περπάτημα απαιτεί έναν ελάχιστα αναγκαίο χώρο (Gehl J. , 2013, p. 141). Χώρο ο οποίος παρέχει ασφάλεια, άνεση, ομαλή και αδιάκοπη κίνηση όλων των περιπατητών ανεξαρτήτως ηλικίας και σωματικής κατάστασης. Μέσα σε έναν τέτοιο προσπελάσιμο χώρο οι δυνατότητες για οικειοποίηση του δημόσιου χώρου και κοινωνικοποίηση μεταξύ των ατόμων που τον χρησιμοποιούν αυξάνονται σημαντικά, συνεισφέροντας συνολικά στην κοινωνικότητα της πόλης.

Η ζωή λοιπόν συμβαίνει στο δρόμο και βιώνεται μέσα από το περπάτημα (Gehl, 2010, p. 119; de Certeau, 1984, p. 93). Ως εκ τούτου οι πεζοί πρέπει να ανακτήσουν τη θέση τους και να ληφθούν ολοκληρωτικά υπόψη στη διαδικασία του σχεδιασμού, όχι ως απειλούμενο είδος που πρέπει να κινείται ξεχωριστά σε ειδικούς πεζόδρομους, αλλά ως σημαντικοί περιπατητές των δρόμων της πόλης. Ως πρωταγωνιστές μια νέας αστικής εμπειρίας με όλες τις αισθήσεις τους.



### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΟΡΙΟΘΕΤΩΝΤΑΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ο καθορισμός της περιοχής μελέτης, δηλαδή το χωρικό πεδίο στο οποίο εστιάζει η εκάστοτε εργασία, είναι αρκετά σημαντικό και οφείλει να γίνεται με διακριτό τρόπο. Στην παρούσα έρευνα ως περιοχή αναζήτησης στοιχείων του περπατήματος επιλέχθηκε το Παγκράτι.

Η εν λόγω περιοχή αποτελεί συνοικία του 2<sup>ου</sup> Δημοτικού Διαμερίσματος της Αθήνας και ορίζεται από τις οδούς Μουσούρου, Βασιλέως Κωνσταντίνου, Αντήνορος, Ιοφώντος, Φορμίωνος, Αρήτης, Χρεμωνίδου, Ιλιάδος και Εμπεδοκλέους. Η έκταση της ανέρχεται περίπου στα 122 εκτάρια (3% του δήμου Αθηναίων) και ο πληθυσμός της, σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ το έτος 2011, στους 35173 κατοίκους (34% του 2<sup>ου</sup> Δ.Δ. και 5% του δήμου Αθηναίων). Ακόμη, εκ των παραπάνω προκύπτει πως η οικιστική της πυκνότητα ισούται με 287 άτομα/εκτάριο. Οι λόγοι επιλογής του Παγκρατίου κατηγοριοποιούνται στους εξής <sup>1</sup>:

- Πολεοδομικούς

Το Παγκράτι έχει μείξη δραστηριοτήτων/χρήσεων γης, είναι ζωντανή περιοχή που διατηρεί τα χαρακτηριστικά γειτονιάς, παρουσιάζει πληθώρα δημόσιων χώρων, ενώ τα τελευταία χρόνια έχουν πραγματοποιηθεί ορισμένες αναπλάσεις (Μεσολογγίου, Βαρνάβα, πεζοδρόμια).

- Κοινωνικούς

Η περιοχή φιλοξενεί εργατικά και μικρομεσαία κοινωνικά στρώματα (Παναγοπούλου & Σμύρνη, 2014). Ακόμη, στην περιοχή κατοικούν διάφορες ηλικιακές ομάδες, ενώ παράλληλα ένα εύλογο ποσοστό των κατοίκων δεν διαθέτουν αυτοκίνητο και θέση στάθμευσης.

- Γεωγραφικούς

Το Παγκράτι εμφανίζει σημαντική εγγύτητα με το κέντρο της Αθήνας, γεγονός που δείχνει την κομβική σημασία της περιοχής στο δήμο.

- Κυκλοφοριακούς-Συγκοινωνιακούς

Η περιοχή του Παγκρατίου περιλαμβάνει ποικιλομορφία κατηγοριών οδικών αξόνων (από κύριο οδικό δίκτυο μέχρι πεζοδρόμους), ενώ σύμφωνα με στοιχεία του ΟΑΣΑ για το 2011 προκύπτει πως οι κάτοικοι της περιοχής έχουν σημαντική προτίμηση στις συλλογικές μετακινήσεις και στο περπάτημα.

Όλοι οι παραπάνω λόγοι δείχνουν πως το Παγκράτι συνιστά έναν ιδιαίτερο τόπο για περπάτημα και επομένως έχει τις δυνατότητες να αποτελέσει το πεδίο παρατηρήσεων και σύνθεσης συμπερασμάτων της παρούσας έρευνας.

<sup>1</sup> Η λεπτομερής τεκμηρίωση των λόγων αυτών πραγματοποιήθηκε σε προγενέστερη έρευνα με τίτλο «Ανιχνεύοντας την προσπελασιμότητα στο Παγκράτι: Η περίπτωση της πλατείας Βαρνάβα».



### 3.1. Συγκροτώντας και Παρουσιάζοντας το Δείγμα των Οδών

Αφού προσδιορίστηκε και οριοθετήθηκε η περιοχή μελέτης, το επόμενο βήμα είναι ο καθορισμός των επιμέρους οδών που θα συγκροτήσουν το δείγμα στο οποίο θα πραγματοποιηθεί η επιτόπια έρευνα. Η επιλογή του δείγματος γίνεται καθώς δεν καθίσταται δυνατή στα πλαίσια της παρούσας ερευνητικής εργασίας η παρατήρηση και μέτρηση όλων των οδών του Παγκρατίου. Έτσι λοιπόν αποφασίστηκε (μετά και από διενέργεια προ-έρευνας στο πεδίο) να επιλεχθούν πέντε τμήματα οδών διαφορετικού χαρακτήρα, προκειμένου να είναι αντιπροσωπευτικό το δείγμα. Οι οδοί απεικονίζονται συγκεντρωμένες στον παρακάτω πίνακα:

**Πίνακας 3.1:** Χαρακτήρας Οδών Δείγματος

Πηγή: Επεξεργασία από τον ερευνητή

Όνομα Οδού	Χαρακτήρας
<b>Υμηττού</b> (από Ζηνοδότου έως Τιμοθέου)	Πολεοδομικό Κέντρο-Εμπορικός
<b>Εμπεδοκλέους</b> (από Σπ. Λούη έως πλ. Βαρνάβα)	Κέντρο Γειτονιάς
<b>Πλατεία Μεσολογγίου</b>	Πλατεία
<b>Δουρίδος</b> (από Πρατίνου έως Σπ. Μερκούρη)	Πεζόδρομος-Κατοικίας
<b>Πύρρωνος</b> (από Προαιρεσίου έως Ηγησάνδρου)	Περιοχή Κατοικίας

Η απεικόνιση των παραπάνω οδών πραγματοποιείται στον ακόλουθο χάρτη:



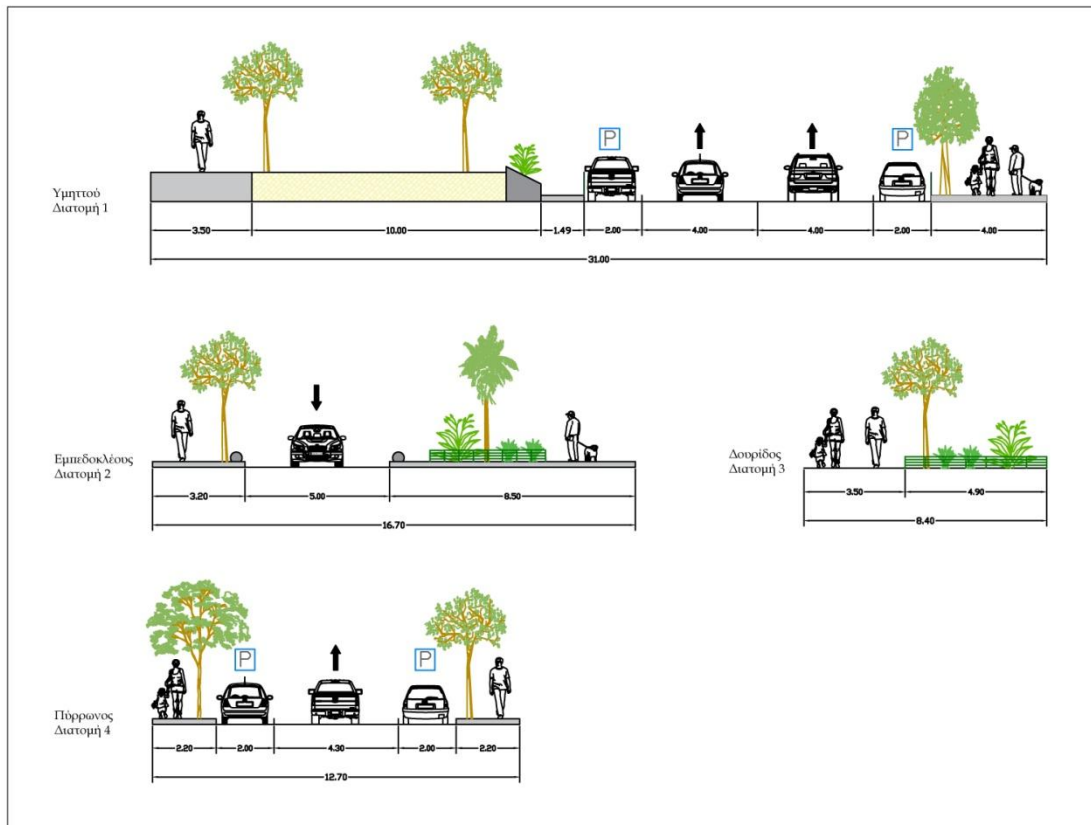
**Χάρτης 3.1:** Περιοχή Μελέτης

Πηγή: Επεξεργασία από τον ερευνητή



Όπως προκύπτει από το σχετικό χάρτη, η γεωγραφική κατανομή των οδών που συνθέτουν το δείγμα, συγκεντρώνεται σε δύο βασικά σημεία της περιοχής μελέτης. Το πρώτο σημείο διακρίνεται γύρω από την πλατεία Μεσολογγίου και εκτός από αυτήν περιέχει τις οδούς Δουρίδος και Υμηττού, ενώ το δεύτερο εντοπίζεται στην περιοχή της πλατείας Βαρνάβα και περιλαμβάνει τις οδούς Εμπεδοκλέους και Πύρρωνος.

Πέρα από την κάτοψη των οδών και την ανίχνευση της θέσης τους στο χώρο, κρίνεται επίσης σκόπιμη η παρουσίαση των διατομών τους με στόχο την σφαιρικότερη κατανόηση της «οντότητας» τους σε τρεις διαστάσεις. Το ακόλουθο σχέδιο εμφανίζει τις διατομές τεσσάρων από τις πέντε οδούς (η πλατεία Μεσολογγίου εξαιρέθηκε λόγω της γεωμετρίας της ως πλατείας) και αναπαριστά με τον καλύτερο τρόπο τις επιμέρους διαφορές μεταξύ τους.

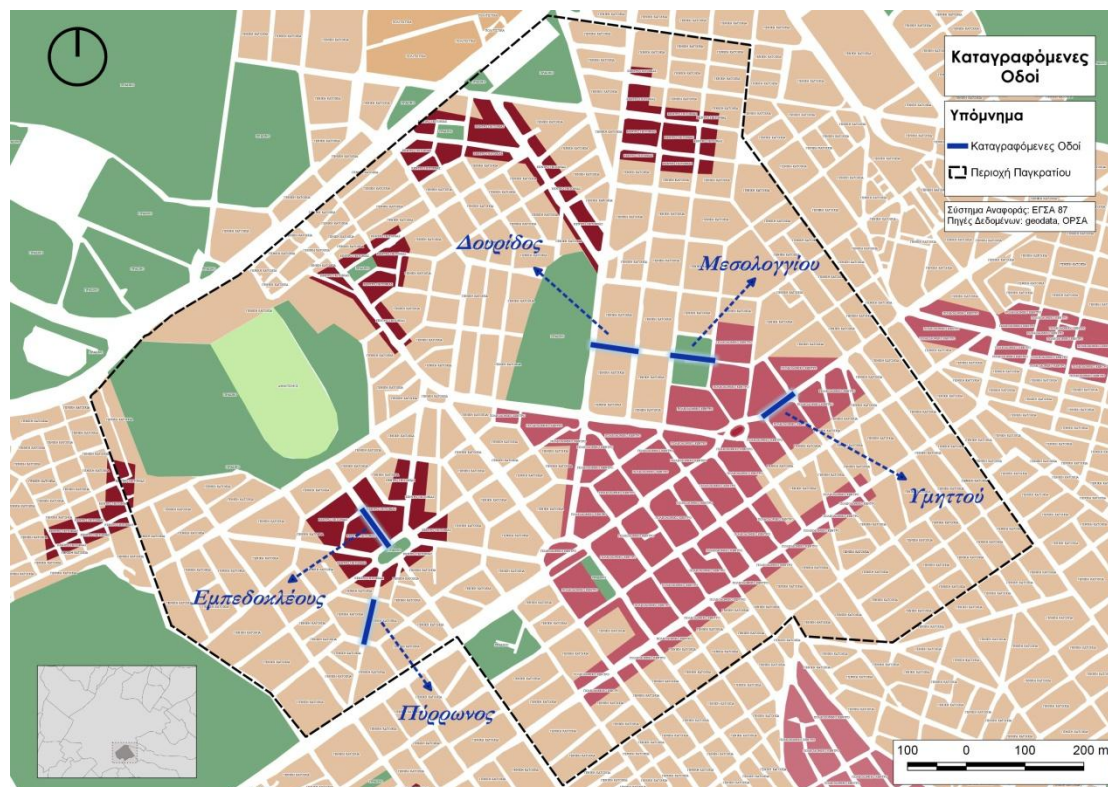


**Σχέδιο 3.1:** Διατομές Οδών Δείγματος  
**πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή

Το μεγαλύτερο πλάτος διατομής έχει η οδός Υμηττού η οποία υπερβαίνει τα 31 m, ενώ τη μικρότερη η οδός Δουρίδος η οποία ανέρχεται περίπου στα 8,40 m. Το μεγαλύτερο συνολικό πλάτος οδοστρώματος (μαζί με τη στάθμευση) έχει η Υμηττού με 12 m, τιμή που δημιουργεί έντονη ασυνέχεια μεταξύ των δύο πεζοδρομίων της οδού, αποθαρρύνοντας τους πεζούς να τη διασχίζουν ελεύθερα. Αναφορικά με την οδό με το μεγαλύτερο ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου, διαπιστώθηκε πως αυτή είναι η Δουρίδος της οποίας ο χώρος για τους πεζούς ανέρχεται σε πλάτος 3,5 m. Τέλος, τονίζεται πως κανένα από τα επιλεχθέντα τμήματα οδών δεν εμπόδιζε έντονα το περπάτημα λόγω ύπαρξης απροσπέλαστων εμποδίων.



Στη συνέχεια ακολουθούν χάρτες που εμφανίζουν στοιχεία σχετικά με τις επιλεγμένες οδούς. Ο πρώτος χάρτης απεικονίζει το δείγμα των οδών σε σχέση με τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης της περιοχής:



**Χάρτης 3.2:** Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης και Οδοί Δείγματος

**Πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή



Όπως προκύπτει η γεωγραφική επιλογή του δείγματος, παρά τη συγκέντρωση της σε δύο κυρίαρχα σημεία, κατάφερε να αποσπάσει δείγμα από κάθε μία κατηγορία θεσμοθετημένων χρήσεων γης. Αναλυτικότερα, η οδός Υμηττού εντάσσεται στο πολεοδομικό κέντρο, η οδός Εμπεδοκλέους στο κέντρο γειτονιάς, η οδός Μεσολογγίου στο αστικό πράσινο και οι οδοί Δουρίδος (πεζόδρομος) και Πύρρωνος στη χρήση της γενικής κατοικίας. Λόγω αυτού επιβεβαιώνεται πως οι οδοί στις οποίες εστιάζεται το ενδιαφέρον της έρευνας αντιπροσωπεύουν με ικανοποιητικό τρόπο την περιοχή του Παγκρατίου. Η μοναδική κατηγορία που εξαιρέθηκε από το δείγμα είναι εκείνη του αθλητισμού καθώς αποτελεί ειδική κατηγορία που δεν απασχολεί ερευνητικά την παρούσα εργασία.

Το επόμενο βασικό στοιχείο των οδών του δείγματος είναι η κατηγορία του οδικού δικτύου στην οποία ανήκουν. Σε παρακάτω σχετικό χάρτη (χάρτης 3.3) απεικονίζεται λεπτομερώς η κατηγοριοποίηση των οδών για το σύνολο του Παγκρατίου, συμπεριλαμβανομένου και εκείνων του δείγματος.

Όπως διαπιστώνεται, η οδός Υμηττού συνιστά οδό δευτερεύοντος οδικού δικτύου, μάλιστα αποτελεί διαρθρωτικό κομμάτι του δακτυλίου της Αθήνας, η οδός Εμπεδοκλέους τοπικό δρόμο με διέλευση λεωφορείου, η οδός Πύρρωνος επίσης χωρίς ωστόσο διέλευση αντίστοιχου μέσου δημόσιας συγκοινωνίας, η οδός Δουρίδος καθώς και η πλατεία Μεσολογγίου πεζοδρόμους.



Διαπιστώνεται λοιπόν ότι το δείγμα καλύπτει όλες σχεδόν τις λειτουργικές κατηγορίες οδικού δικτύου εκτός από συλλεκτήριο. Καθώς όμως το συγκεκριμένο είδος οδού προσομοιάζει με εκείνο του δευτερεύοντος οδικού δικτύου, προκύπτει ότι η επιλογή των παραπάνω οδών είναι αντιπροσωπευτική της περιοχής.



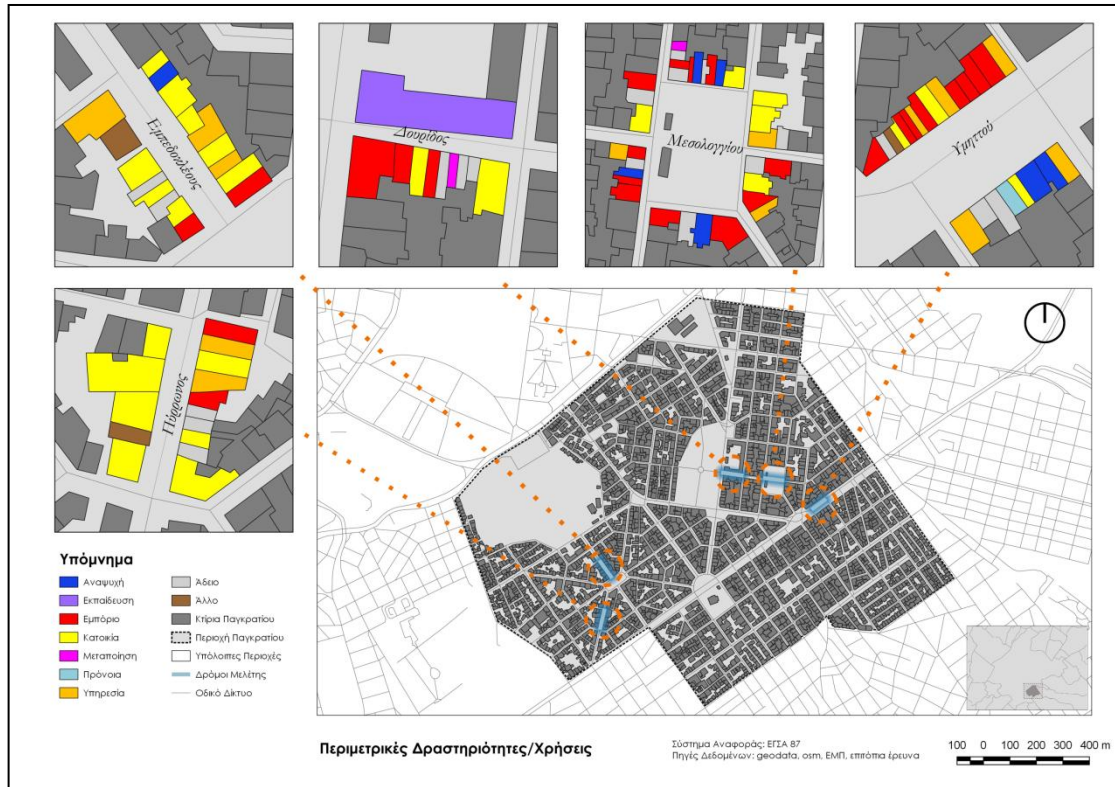
**Χάρτης 3.3:** Οδικό Δίκτυο Παγκρατίου

**Πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή

Ένα ακόμα σημαντικό στοιχείο το οποίο επηρεάζει σε σημαντικό βαθμό τα χαρακτηριστικά του περπατήματος είναι οι δραστηριότητες που εντοπίζονται περιμετρικά των οδικών τμημάτων του δείγματος. Αυτή η θέση βασίζεται στην αλληλεπίδραση που έχουν οι δραστηριότητες με τη μετακίνηση.

Σύμφωνα με το σχετικό χάρτη (χάρτης 3.4) συμπεραίνεται πως οι περιμετρικές χρήσεις/δραστηριότητες διαφοροποιούνται ανάλογα με την οδό. Ορισμένες παρουσιάζουν μεγαλύτερη ποικιλομορφία, αντιθέτως άλλες εμφανίζουν περιορισμένη μείξη χρήσεων/δραστηριοτήτων κυριαρχούμενες από δραστηριότητα. Αναλυτικότερα, η οδός με τη μεγαλύτερη ποικιλομορφία στις επιμέρους περιμετρικές της δραστηριότητες είναι η οδός Υμηττού, ενώ εκείνη με τη χαμηλότερη η οδός Πύρρωνος. Μάλιστα, αυτό αποδεικνύεται και μαθηματικά μέσα από τον τύπο της εντροπίας<sup>2</sup> ο οποίος κυμαίνεται μεταξύ 0 και 1, με την τιμή όσο πιο κοντά στη μονάδα να σημαίνει μεγαλύτερη μείξη. Προέκυψε λοιπόν πως η πρώτη οδός έχει τιμή 0,73 σε αντίθεση με την τελευταία που περιορίζεται στο 0,54. Βέβαια, αν γίνει η παραδοχή πως οι περιμετρικές χρήσεις της πλατείας Μεσολογίου δεν επιδρούν τόσο πολύ στον διερχόμενο περιπατητή και ως εκ τούτου μειωθεί η εντροπία της στο μισό τότε είναι εκείνη που καταλαμβάνει την τελευταία θέση με τιμή που ισούται με 0,33.

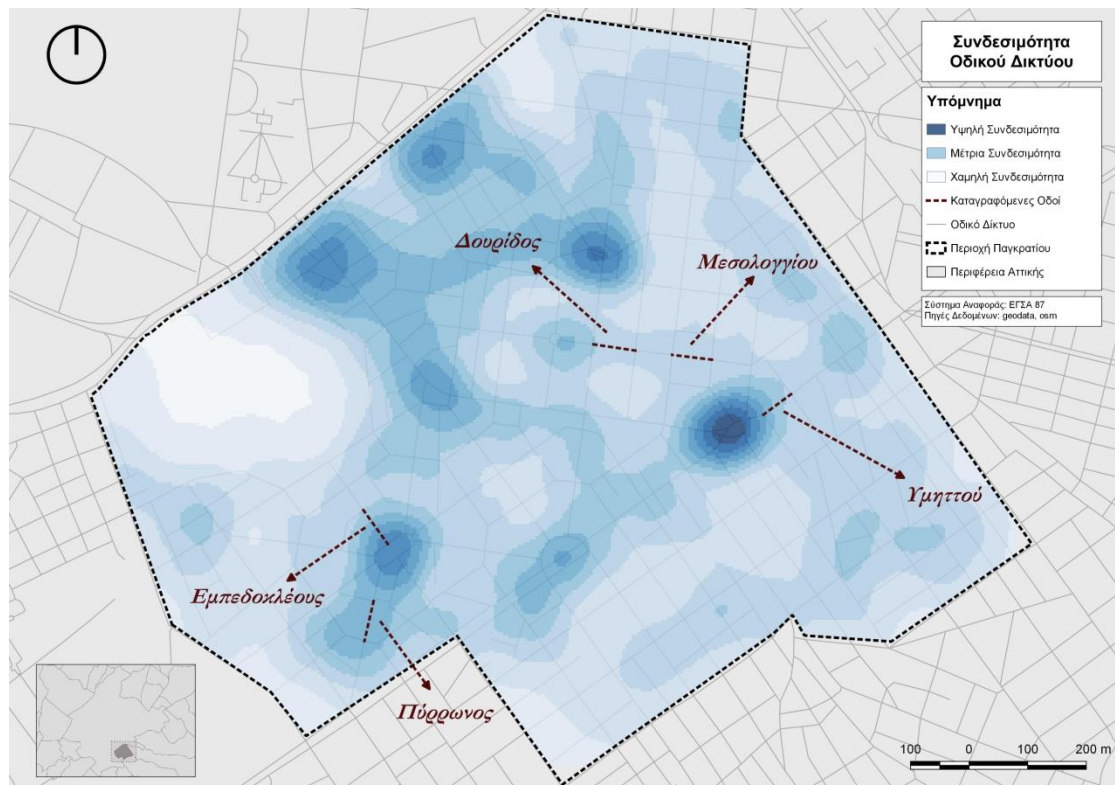
<sup>2</sup> Ο τύπος είναι Εντροπία =  $-\sum \text{ποσοστό χρήσης } i * [\ln(\text{ποσοστό χρήσης } i) / \ln(\text{αριθμους συνολικών χρήσεων})]$  (Cervero & Kockelman, 1997, p. 206)



**Χάρτης 3.4:** Περιμετρικές Δραστηριότητες Οδών Δείγματος

Πηγή: Επεξεργασία από τον ερευνητή

Ο επόμενος χάρτης σχετίζεται με τη συνδεσιμότητα του οδικού δικτύου.



**Χάρτης 3.5:** Συνδεσιμότητα Οδικού Δικτύου Παγκρατίου

Πηγή: Επεξεργασία από τον ερευνητή

Η συνδεσιμότητα αποκαλύπτει το βαθμό κυκλοφοριακής/γεωμετρικής ένταξης των οδών του δείγματος στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο. Ένας τρόπος υπολογισμού λαμβάνει υπόψη τις πυκνώσεις των διασταυρώσεων, καθώς όσο πιο μεγάλη είναι η πυκνότητα των κόμβων τόσο πιο φιλικό προς το περπάτημα είναι το δίκτυο των δρόμων (Ewing, 1999). Από την παρατήρηση του σχετικού χάρτη προκύπτει πως η Υμηττού βρίσκεται στην πιο ενταγμένη περιοχή του Παγκρατίου σε αντίθεση με τη Δουρίδος ή την Μεσολογγίου οι οποίες εμφανίζουν φανερά μικρότερη συνδεσιμότητα.

Στο επόμενο κεφάλαιο θα διαπιστωθεί εάν η γεωμετρική/κυκλοφοριακή οργάνωση του χώρου επιδρά τόσο στον αριθμό των μετακινούμενων όσο και στις επιλογές και τα χαρακτηριστικά του περπατήματος τους.





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΕΞΕΡΕΥΝΩΝΤΑΣ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ ΣΤΟ ΠΑΓΚΡΑΤΙ

Το παρόν κεφάλαιο έχει ως αντικείμενο τη διερεύνηση των χαρακτηριστικών του περπατήματος στο Παγκράτι. Αρχικά, παρουσιάζονται οι παρατηρήσεις και οι διαπιστώσεις που προέκυψαν από τις επιτόπιες μετρήσεις στις οδούς μελέτης και στη συνέχεια εξερευνώνται λεπτομερώς τα ερωτηματολόγια που αναφέρονται στο σύνολο του Παγκρατίου.

### 4.1. Παρατηρήσεις και διαπιστώσεις από επιτόπιες μετρήσεις

Η επιτόπια έρευνα εστίασε στην ταχύτητα και στις δράσεις/πρακτικές των περιπατητών κατά τη διάρκεια του βαδίσματος. Η γνώση αυτών των δύο βασικών στοιχείων του περπατήματος συμβάλλει ενεργά στη σύνθεση συμπερασμάτων για το εάν οι κάτοικοι οικειοποιούνται το χώρο και αλληλεπιδρούν μεταξύ τους. Οι διαδικασίες που ακολουθήθηκαν για την ανίχνευση του καθενός επιμέρους στοιχείου διαφέρουν και περιγράφονται αναλυτικά παρακάτω.

#### 4.1.1. Περί υπολογισμού της ταχύτητας

Προκειμένου να υπολογιστεί η ταχύτητα των περιπατητών λήφθηκαν υπόψη προκαθορισμένες ευθύγραμμες αποστάσεις στα επιλεγμένα τμήματα οδών και μετρήθηκε ο χρόνος που απαιτείται για την κάλυψή τους σε δευτερόλεπτα (Χρονόπουλος, 2005, σ. 6). Οι αποστάσεις καθορίστηκαν με κριτήριο την ποιότητα της ορατότητας και είναι οι εξής:

- Υμηττού: 23m
- Δουρίδος: 26m
- Μεσολογγίου: 32m
- Εμπεδοκλέους: 25m
- Πύρρωνος: 33m

Η μετατροπή του χρόνου σε ταχύτητα έγινε μέσω του τύπου  $V = \frac{x}{t}$  όπου  $x$  είναι η απόσταση σε m και  $t$  ο χρόνος σε sec. Σχετικά με τον αριθμό του δείγματος ανά μέτρηση, αυτό αποφασίστηκε να είναι 10 περιπατητές με τυχαία κατανομή φύλου και ηλικίας, οι οποίοι θα διέσχιζαν πρώτοι/ες ολόκληρο το μήκος της διαδρομής. Άρα κατά τη λήξη των μετρήσεων όλες οι οδοί θα έχουν ίδιο αριθμό παρατηρήσεων.

#### 4.1.2. Περί καταγραφής των δράσεων/πρακτικών

Η καταγραφή των δράσεων/πρακτικών στους επιλεγμένους δρόμους του Παγκρατίου δεν συνοδεύονταν από κάποιο όριο στο δείγμα όπως οι μετρήσεις της ταχύτητας, αντίθετα κρίθηκε σκόπιμο να υπόκεινται σε χρονικό περιορισμό. Αναλυτικότερα, αποφασίστηκε να σημειωθούν όλοι οι περιπατητές που διασχίζουν την κεντρική διατομή του κάθε επιμέρους τμήματος οδού εντός ενός εύλογου χρονικού διαστήματος. Το όριο ήταν τα 10 λεπτά καθώς αποτελεί ένα αντιπροσωπευτικό χρονικό περιθώριο, μέσω του οποίου προσφέρεται η ευκαιρία άντλησης σημαντικών πληροφοριών για τις πρακτικές που συμβαίνουν κατά το περπάτημα στο δημόσιο χώρο του Παγκρατίου. Επομένως κατά το πέρας των καταγραφών οι οδοί θα έχουν διαφορετικό αριθμό παρατηρήσεων, δείχνοντας με αυτόν τον τρόπο παράλληλα και τον πιο πολυσύχναστο δρόμο.





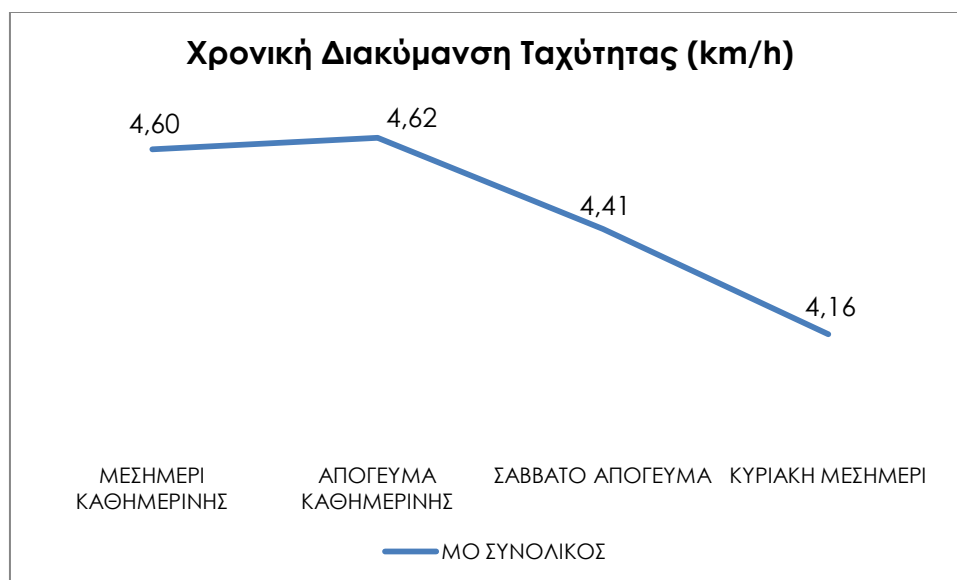
Τέλος οφείλει να σημειωθεί πως οι μετρήσεις τόσο για τον υπολογισμό της ταχύτητας όσο και για την καταγραφή των δράσεων έλαβαν χώρα σε τέσσερις διαφορετικές επισκέψεις. Συγκεκριμένα ένα μεσημέρι και ένα απόγευμα καθημερινής, ένα απόγευμα Σαββάτου καθώς και ένα μεσημέρι Κυριακής. Η διάσταση του χρόνου είναι καθοριστική καθώς παρέχει σημαντικές δυνατότητες για την σφαιρική κατανόηση της ζωής στο δημόσιο χώρο του δρόμου (Gehl & Birgitte, 2013, p. 19).

### 4.1.3. Μια γενική ματιά

Η ερευνητική πορεία διερεύνησης των στοιχείων ξεκινάει με μια γενική ματιά στα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Ο συνολικός μέσος όρος της ταχύτητας που καταγράφηκε από όλους τους δρόμους μελέτης για όλες τις ημέρες ανέρχεται στα 4,45 km/h. Η τιμή αυτή φανερώνει ότι στη συνοικία του Παγκρατίου το περπάτημα πραγματοποιείται με ήπιο τρόπο συμβάλλοντας ενεργά στην πιθανή οικειοποίηση του χώρου αλλά και στην ενδεχόμενη επικοινωνία μεταξύ των «αστικών οδοιπόρων» της πόλης. Εμβαθύνοντας περαιτέρω διαπιστώθηκε πως οι άντρες κινούνται με 4,65 ενώ οι γυναίκες με 4,19 km/h. Οι τιμές είναι εμφανώς διαφοροποιημένες αντικατοπτρίζοντας διαφορετικές συνήθειες περπατήματος στην πόλη.

Η χρονική διάσταση στο περπάτημα εμφανίζεται στο παρακάτω διάγραμμα το οποίο απεικονίζει το συνολικό μέσο όρο της ταχύτητας για κάθε επίσκεψη μέτρησης.



**Διάγραμμα 4.1:** Χρονική Διακύμανση Ταχύτητας  
**Πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή

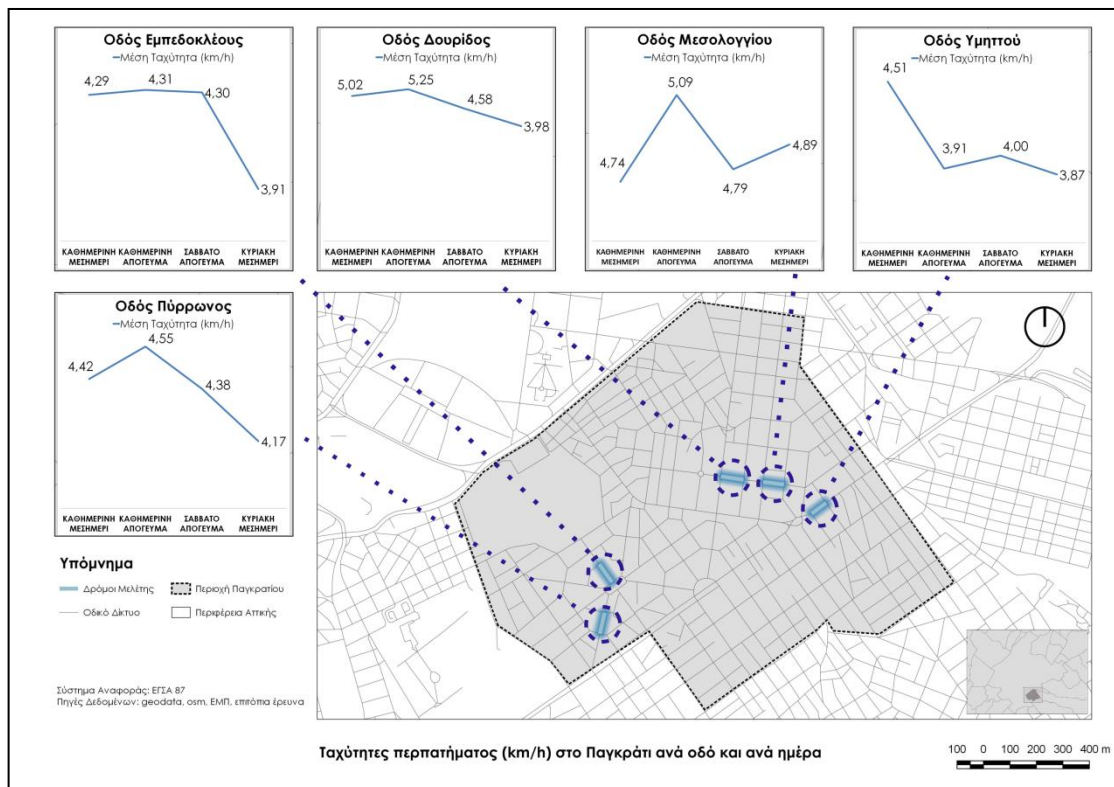
Όπως παρατηρείται η ταχύτητα είναι διαφορετική στην περίπτωση της καθημερινής (πρωί και απόγευμα) σε σχέση με την αντίστοιχη του σαββατοκύριακου. Αυτό το γεγονός υποδηλώνει πως ο χρόνος ασκεί ιδιαίτερα έντονη επίδραση στον τρόπο που βαδίζει κάποιος/α. Μια πιθανή εξήγηση είναι πως το σαββατοκύριακο οι ρυθμοί ζωής για ένα μεγάλο μέρος των περιπατητών δεν είναι τόσο εντατικοποιημένοι (ειδικά στην περίπτωση της Κυριακής), εν αντιθέσει με τις καθημερινές όπου οι υποχρεώσεις είναι



περισσότερες και ορισμένες φορές συνεχείς, καθιστώντας το περπάτημα μηχανικό και σχετικά πιο γρήγορο.

Αναφορικά με πιο λεπτομερή αποτελέσματα των μετρήσεων, αξίζει να αναφερθεί πως η μεγαλύτερη μέγιστη τιμή περπατήματος εντοπίστηκε το μεσημέρι της καθημερινής και ανέρχεται στα 5,80 km/h, ενώ η χαμηλότερη ελάχιστη σημειώθηκε το μεσημέρι της Κυριακής και ισούται με 3,12 km/h. Επίσης η μεγαλύτερη τιμή τυπικής απόκλισης (κατά πόσο δηλαδή απέχουν οι τιμές από το μέσο όρο (Γαγαλής, Γιαννόπουλος, Γλαμπεδάκης, Κομισσόπουλος, Παπαδήμας, & Σειμένης, 1989) εντοπίζεται στο μεσημέρι της καθημερινής (0,84 km/h) και η μικρότερη την Κυριακή (0,71 km/h). Διαπιστώνεται λοιπόν πως στην περίπτωση του μεσημεριού της καθημερινής οι κινήσεις των ανθρώπων διαφέρουν αρκετά μεταξύ τους παράγοντας ένα τοπίο ανισοτήτων στις ταχύτητες, αντίθετα την Κυριακή οι άνθρωποι τείνουν να κινούνται με ομοιόμορφο τρόπο. Τέλος, σχετικά με το φύλο των περιπατητών παρατηρήθηκε ότι ο μεγαλύτερος μέσος όρος για τους άνδρες είναι 4,87 km/h το απόγευμα της καθημερινής, ενώ ο μικρότερος αγγίζει τα 4,44 km/h και έλαβε χώρα το μεσημέρι της Κυριακής. Όσον αφορά στις γυναίκες, η μέγιστη και ελάχιστη τιμή του μέσου όρου συναντώνται στις ίδιες χρονικές στιγμές με τις ταχύτητες ωστόσο να διαφέρουν σημαντικά από τους άνδρες (4,44 km/h η μέγιστη, 3,93 km/h η ελάχιστη).

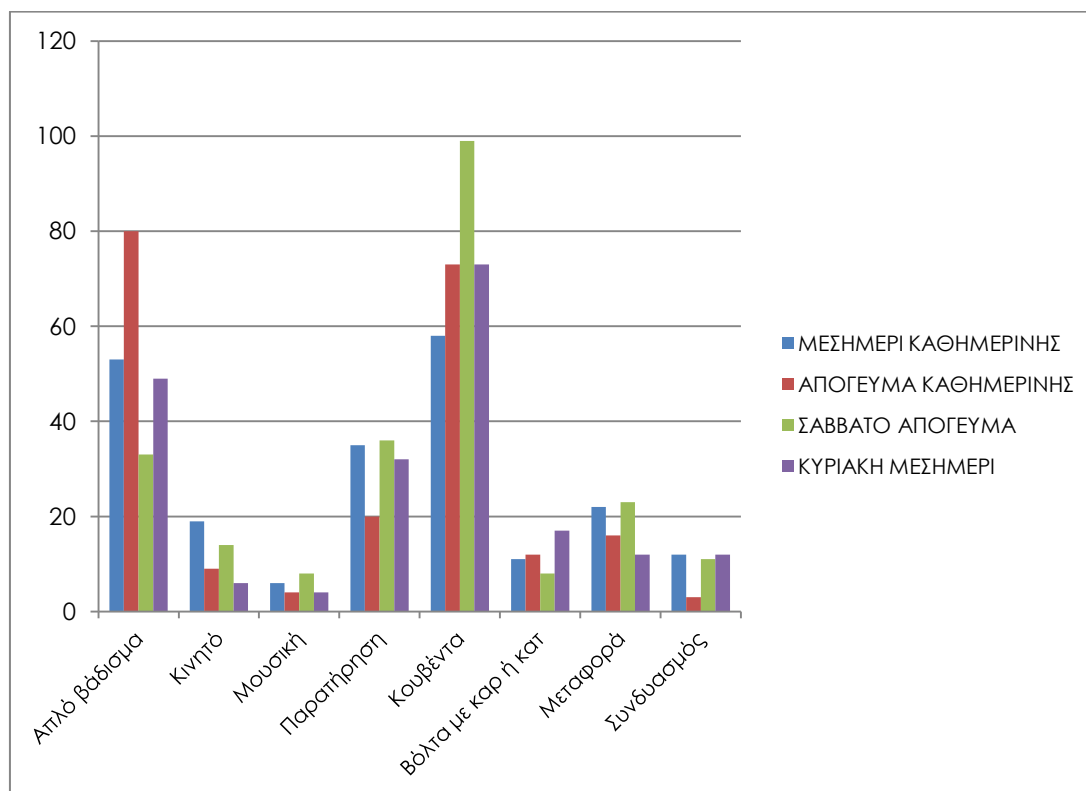
Συνεχίζοντας την περιγραφή του στοιχείου της ταχύτητας κρίνεται αναγκαία η παράθεση της χρονικής διακύμανσης του κάθε επιμέρους δρόμου σε μία ενιαία εικόνα με στόχο την καλύτερη σύγκριση τους.



**Χάρτης 4.1:** Ταχύτητες ανά Οδό και ανά Ημέρα  
**Πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή

Όπως φαίνεται από τον παραπάνω χάρτη, οι μεγαλύτερες τιμές ταχυτήτων σε όλους τους δρόμους σημειώνονται στην περίπτωση της καθημερινής είτε απόγευμα είτε πρωί, ενώ οι χαμηλότερες παρατηρούνται σχεδόν στο σύνολό τους (εξαιρέση αποτελεί η πλατεία Μεσολογγίου) την ημέρα της Κυριακής. Επιπλέον μέσα από μια γρήγορη ματιά φαίνεται πως η οδός Υμηττού χαρακτηρίζεται από αισθητά χαμηλότερες ταχύτητες περπατήματος σε σχέση με τους υπόλοιπους δρόμους, αξίζει να αναφερθεί πως σε καμία επίσκεψη δεν υπερβαίνουν τα 5 km/h, ενώ η οδός Δουρίδος και η πλατεία Μεσολογγίου εμφανίζουν τις μεγαλύτερες. Αναδύεται λοιπόν μια αντίθεση στην περιοχή μελέτης που θα εξηγηθεί περαιτέρω στη συνέχεια, ανάμεσα σε οδούς με υψηλές και χαμηλές ταχύτητες. Η εξήγηση της αντίθεσης αυτής θα έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και θα συνεισφέρει σημαντικά στη διατύπωση συμπερασμάτων.

Εκτός της ταχύτητας το δεύτερο στοιχείο του περπατήματος που καταγράφηκε στα πλαίσια της έρευνας ήταν οι δράσεις των ανθρώπων κατά το περπάτημα. Η ποσοτική εκτίμηση που γίνεται μέσω της μέτρησης του πόσοι άνθρωποι δρουν κάνει δυνατή την ανάγνωση της αστικής ζωής (Gehl & Birgitte, 2013, p. 13). Οι κυριότερες δράσεις είναι οι εξής: Απλό βόδισμα, κινητό, μουσική, παρατήρηση, κουβέντα, βόλτα με κατοικίδιο ή καρότσι, η μεταφορά πραγμάτων και πιθανός συνδυασμός κάποιων από τα παραπάνω. Ορισμένες από αυτές χαρακτηρίζονται ως δράσεις που βοηθούν την οικειοποίηση και οι άλλες ως απλές δράσεις καθημερινότητας. Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει τις ακόλουθες: Παρατήρηση, Κουβέντα και Βόλτα με κατοικίδιο ή καρότσι, ενώ η δεύτερη τις υπόλοιπες. Όλες οι δράσεις παρουσιάζονται παρακάτω συνοδευόμενες από τις παρατηρούμενες τιμές για κάθε επίσκεψη μέτρησης.

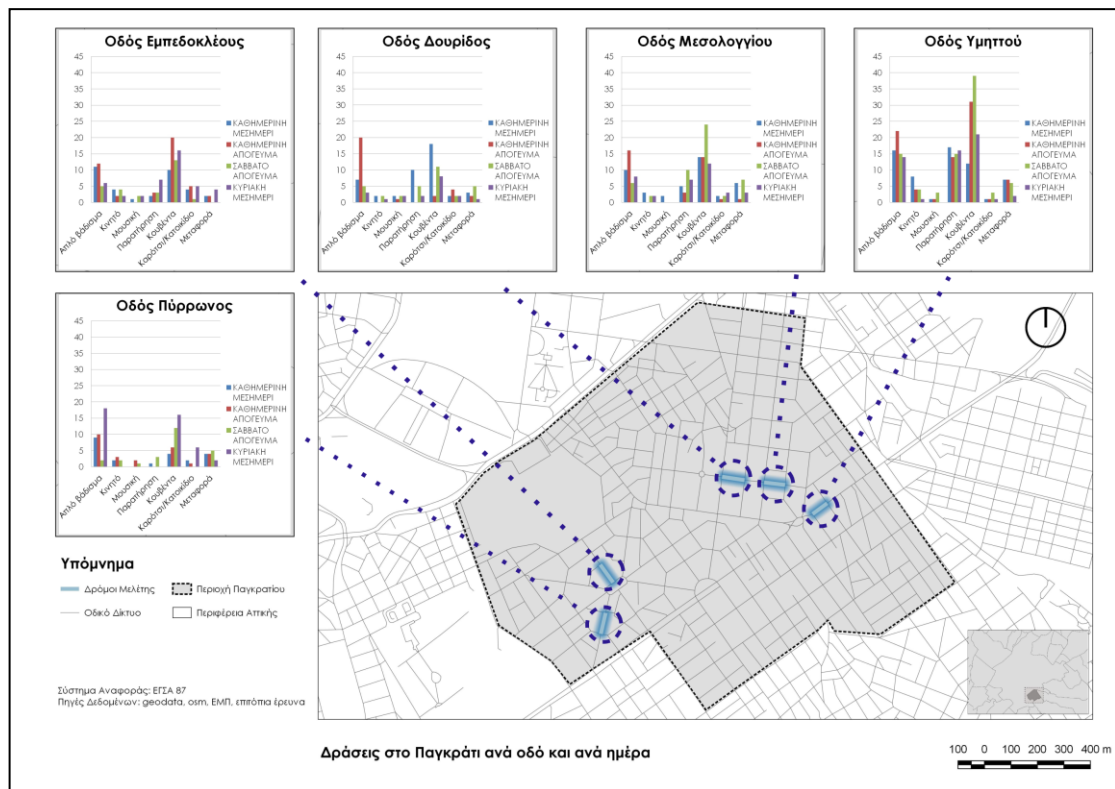


**Διάγραμμα 4.2:** Δράσεις κατά το Περπάτημα στο Παγκράτι  
**Πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή





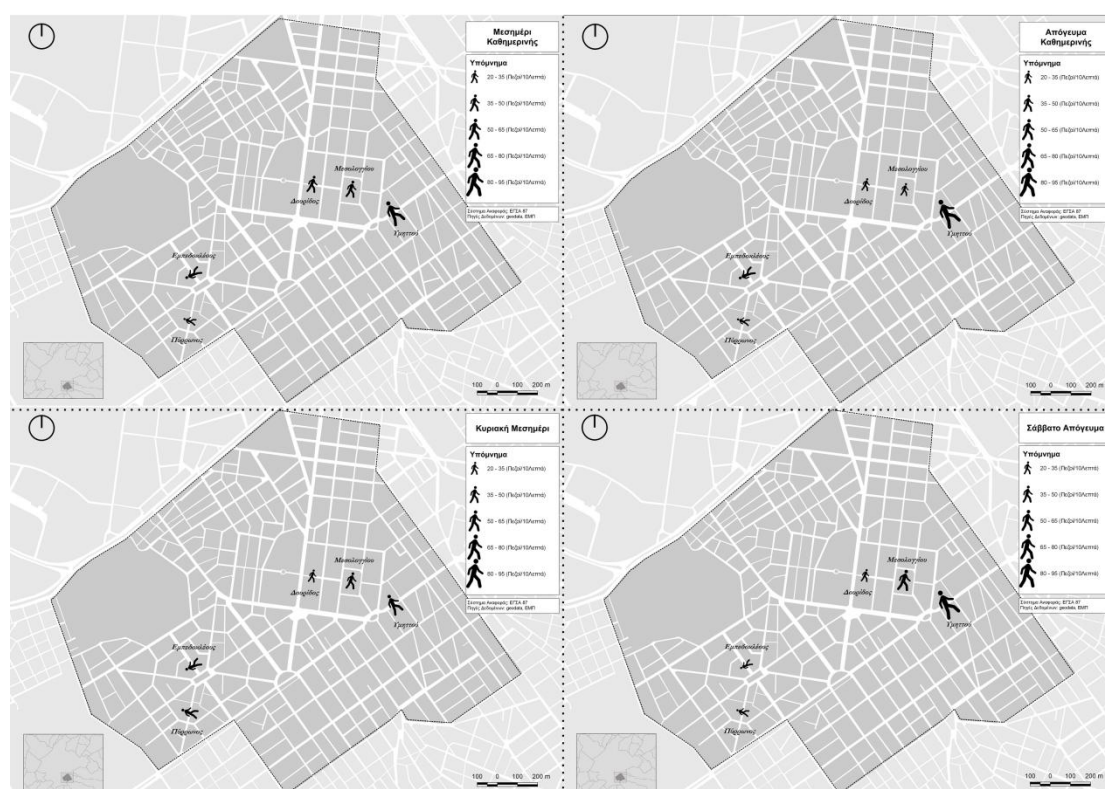
Σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα οι δράσεις που πραγματοποιούνται περισσότερο στο δημόσιο χώρο των δρόμων μελέτης για όλες τις ημέρες μέτρησης είναι η κουβέντα, το απλό βάδισμα και η παρατήρηση. Αντίθετα ιδιαίτερα χαμηλές τιμές παρουσιάζει η δραστηριότητα της μουσικής. Αναλυτικότερα, η μέγιστη τιμή δράσης παρατηρήθηκε το Σάββατο το απόγευμα και ισούται με 99 περιπτώσεις περιπατητών που κουβέντιαζαν, η αμέσως επόμενη συναντάται το απόγευμα της καθημερινής και αφορά σε 80 περιπτώσεις ατόμων που απλά βάδισαν, ενώ η χαμηλότερη συμβαίνει απόγευμα καθημερινής και μεσημέρι Κυριακής και πρόκειται για 4 περιπτώσεις πεζών ανά φορά μέτρησης που άκουγαν μουσική. Σχετικά με τη χρονική διάσταση και την επιρροή της στις συμπεριφορές στο χώρο αξίζει να αναφερθεί πως όλες οι δράσεις διαφοροποιούνται σε μικρό ή μεγάλο βαθμό ανάλογα με την ημέρα και την ώρα παρατήρησης. Από τις μεγαλύτερες μεταβολές σημειώνει το απλό βάδισμα, το οποίο από το απόγευμα της καθημερινής έως το απόγευμα του Σαββάτου μειώνεται κατά 59% και η κουβέντα η οποία κατά τις ίδιες χρονικές περιόδους αυξάνεται κατά 80%. Ακόμα, σημαντικό στοιχείο είναι πως η κουβέντα εμφανίζει μεγάλες τιμές δράσεων καθ' όλες τις ημέρες παρατήρησης με ιδιαίτερη αύξηση το σαββατοκύριακο. Συμπερασματικά φαίνεται ότι το Παγκράτι αποτελεί μια περιοχή που ενθαρρύνει την οικειοποίηση και την αλληλεπίδραση των κατοίκων ιδιαιτέρως το σαββατοκύριακο. Μάλιστα, αν αθροίσει κανείς/καμία τις δράσεις ανά κατηγορία παρατηρεί ότι εκείνες που συμβάλλουν στην επικοινωνία και κοινωνικοποίηση ξεπερνούν κατά 83% και 72% τις υπόλοιπες το Σάββατο και την Κυριακή αντίστοιχα. Συνεχίζοντας την περιγραφή του στοιχείου των δράσεων κρίνεται αναγκαία η παράθεση της χρονικής διακύμανσης του κάθε επιμέρους δρόμου σε μία ενιαία εικόνα με στόχο την καλύτερη σύγκριση τους.



**Χάρτης 4.2:** Δράσεις ανά Οδό και ανά Ημέρα  
Πηγή: Επεξεργασία από τον ερευνητή

Παρατηρώντας τον χάρτη, διαπιστώνεται ότι μια από τις κύριες δραστηριότητες και στους πέντε δρόμους του δείγματος είναι η κουβέντα της οποίας η μέγιστη τιμή εντοπίζεται στην Υμηττού το Σάββατο απόγευμα (39 άτομα) και ακολουθεί το απλό βάδισμα όπου η μέγιστη τιμή παρατηρείται και αυτή στην Υμηττού (22 άτομα), ωστόσο όχι το Σάββατο αλλά την καθημερινή το απόγευμα. Άλλη μία σημαντική δραστηριότητα είναι η παρατήρηση της οποίας η μεγαλύτερη τιμή συναντάται και αυτή στην Υμηττού (17 άτομα) την καθημερινή το μεσημέρι όπου σημειώνεται πως τα καταστήματα είναι εκείνη την ώρα ανοικτά. Προκύπτει λοιπόν πως από τις τρεις κυρίαρχες δράσεις στους δρόμους, οι δύο συνιστούν δράσεις υποστηρικτικές προς την οικειοποίηση και την επικοινωνία των περιπατητών, με ιδιαίτερα υψηλές παρατηρούμενες τιμές.

Στη συνέχεια ακολουθεί χάρτης με την ένταση του αριθμού των περιπατητών ανά χρονική περίοδο και ανά οδό μελέτης.



**Χάρτης 4.3:** Συνολικοί Περιπατητές  
**Πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή

Μέσα από την παρατήρηση της παραπάνω χαρτογραφικής απεικόνισης, φαίνεται ιδιαίτερα καθαρά πως οι περισσότεροι περιπατητές για το σύνολο των ημερών αλλά και ανά ημέρα ξεχωριστά διέρχονται από την οδό Υμηττού. Το άθροισμα τους ανέρχεται στα 289 άτομα και η μέγιστη τιμή ανά ημέρα συναντάται το Σάββατο και ισούται με 86 άτομα. Αυτό κατά κύριο λόγο συμβαίνει, όπως θα αναλυθεί πιο διεξοδικά παρακάτω, λόγω της ποικιλίας δραστηριοτήτων/χρήσεων γης αλλά και της καλής συνδεσιμότητας του δρόμου με το συνολικό οδικό δίκτυο. Αντίθετα η περίπτωση της οδού Πύρρωνος ενός τοπικού δρόμου με μικρή ποικιλία δραστηριοτήτων και περίπου μέτρια συνδεσιμότητα, παρουσιάζει τις χαμηλότερες τιμές τόσο συνολικά (131 άτομα) αλλά και ανά ημέρα με εξαίρεση βέβαια την Κυριακή. Η

χαμηλότερη τιμή της σημειώθηκε μεσημέρι καθημερινής και δεν ξεπέρασε τα 23 άτομα. Τέλος αξίζει να αναφερθεί πως το Σάββατο αποτελεί την πιο πολυσύχναστη ημέρα με σημαντική διαφορά από τις άλλες.

Συνολικά από τα παραπάνω μπορεί κανείς εύκολα να συμπεράνει πως τόσο ο χώρος όσο και ο χρόνος διαδραματίζουν πολύ βασικό ρόλο στη διαμόρφωση συμπεριφορών και επιλογών για το περπάτημα. Παρακάτω το ερευνητικό ταξίδι συνεχίζεται με μία πιο λεπτομερή ματιά ανά επίσκεψη.

#### 4.1.5. Μια ματιά ανά επίσκεψη

Η εμπάθунση που γίνεται στο σημείο αυτό επιτρέπει αφενός μεν την σύνθεση σφαιρικότερων συμπερασμάτων για τα χαρακτηριστικά του περπατήματος, αφετέρου δε τη διενέργεια ποσοτικών και ποιοτικών συσχετίσεων μεταξύ των μετρήσεων και διάφορων χαρακτηριστικών των οδών. Εξάλλου σε γενικές γραμμές η επίδραση του «μικροκλίματος» της οδού στον αριθμό των ανθρώπων που ξετυλίγουν τις συμπεριφορές τους εκεί φαίνεται να είναι υπολογίσιμη.

#### Επίσκεψη I: Καθημερινή Μεσημέρι

Η πρώτη επίσκεψη είναι το μεσημέρι της καθημερινής, επίσκεψη η οποία χαρακτηρίζεται από σχετικά υψηλότερες ταχύτητες σε σχέση με τις άλλες ημέρες. Ο παρακάτω πίνακας δείχνει βασικές πτυχές της ταχύτητας του περπατήματος για κάθε επιμέρους οδό.

**Πίνακας 4.1:** Ταχύτητες Καθημερινή Μεσημέρι  
Πηγή: Επεξεργασία από τον ερευνητή

ΟΔΟΣ	ΜΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΟ ΑΝΤΡΕΣ	ΜΟ ΓΥΝΑΙΚΕΣ
ΔΟΥΡΙΔΟΣ	5,02	5,65	2,93	0,89	5,02	3,90
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	4,74	6,05	3,34	0,79	4,89	4,65
ΥΜΗΤΤΟΥ	4,51	5,71	3,22	0,87	4,72	4,23
ΕΜΠΕΔΟΚΛΕΟΥΣ	4,29	5,95	3,13	0,91	4,65	3,93
ΠΥΡΡΩΝΟΣ	4,42	5,62	3,07	0,76	4,28	4,56

Όπως προκύπτει από την παρατήρηση του παραπάνω πίνακα ο δρόμος με τη μεγαλύτερο μέσο όρο είναι η Δουρίδος, ένας τοπικός και ήσυχος πεζόδρομος, ενώ εκείνος με το χαμηλότερο η Εμπεδοκλέους η οποία συνιστά αρκετά προσπελάσιμο με περπάτημα δρόμο και ενδιαφέρουσες περιμετρικές δραστηριότητες/χρήσεις. Ακόμα ενδιαφέρον παρουσιάζει το στοιχείο της τυπικής απόκλισης. Σύμφωνα με αυτό ο δρόμος που εμφανίζει τη μεγαλύτερη ομοιομορφία στον τρόπο περπατήματος είναι η οδός Πύρρωνος. Τέλος, ο μεγαλύτερος μέσος όρος των ανδρών εντοπίζεται στην οδό Δουρίδος και ο χαμηλότερος στην Πύρρωνος, ενώ των γυναικών στην οδό Μεσολογγίου και Δουρίδος αντίστοιχα, φανερώνοντας ορισμένες μικρές διαφορές στις συνήθειες περπατήματος ανάμεσα στα δύο φύλα.

Πέρα από τα παραπάνω αξίζει να αναφερθούν και ορισμένα στοιχεία που συνδέουν την ταχύτητα με τις ηλικίες των παρατηρούμενων. Αρχικά, στην οδό Δουρίδος η ηλικιακή κατηγορία κάτω των 25 ετών εμφάνισε μέσο όρο



ταχύτητας 4,82 km/h, η δεύτερη κατηγορία με ηλικίες από 26-40 ετών είχε μέσο όρο 4,58 km/h, η τρίτη με ηλικίες 41-65 ετών χαρακτηρίζεται από μέσο όρο 4,77 km/h, ενώ η τελευταία κατηγορία με άτομα άνω των 65 ετών από μόλις 3,71 km/h. Στην πλατεία Μεσολογγίου η πρώτη κατηγορία είχε μέσο όρο 5,12 km/h, στη δεύτερη 5,39 km/h, στην τρίτη 4,40 km/h και στην τέταρτη 3,34 km/h. Στην οδό Υμηττού τα πράγματα δεν διαφοροποιούνται ιδιαίτερα και επομένως παρατηρείται στην πρώτη ηλικιακή κατηγορία 5,13 km/h, στη δεύτερη 5,01 km/h, στην τρίτη 4,25 km/h και στην τελευταία 3,36 km/h.

Στην οδό Εμπεδοκλέους οι ταχύτητες μειώνονται ελάχιστα και τα τελικά αποτελέσματα είναι τα εξής: Η πρώτη κατηγορία εμφάνισε μέσο όρο 4,30 km/h, η δεύτερη την σχετικά αυξημένη τιμή των 4,86 km/h, η τρίτη περπατάει με περίπου 3,89 km/h και η τέταρτη βρίσκεται στην τελευταία θέση με μέσο όρο μόλις 3,78 km/h. Η τελευταία οδός είναι η Πύρρωνος στην οποία η πρώτη κατηγορία παρουσίασε τη μεγαλύτερη τιμή μέσου όρου και συγκεκριμένα 4,89 km/h, η δεύτερη κατηγορία άγγιξε την τιμή των 4,55 km/h, η τρίτη δεν ξεπέρασε τα 4,35 km/h και η τέταρτη δεν είχε σχετικές παρατηρήσεις. Το κοινό συμπέρασμα από την παραπάνω κατάσταση είναι πως η ηλικία επιδρά με χαρακτηριστικό τρόπο στην ταχύτητα περπατήματος των ανθρώπων στο Παγκράτι.

Αφού περιγράφηκε επαρκώς το τοπίο που αφορά την ταχύτητα, στο σημείο αυτό λαμβάνει χώρα η συσχέτιση των παρατηρήσεων με άλλα χαρακτηριστικά των οδών του Παγκρατίου, όπως οι δραστηριότητες, το ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου και η κλίση του οδικού δικτύου.

Σχετικά με τα χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος διαπιστώθηκε ότι η ταχύτητα έχει σημαντική θετική συσχέτιση με το ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου (0,67), ισχυρή αρνητική συσχέτιση με την κλίση του δρόμου (-0,54) και όχι ιδιαίτερα σημαντική αρνητική συσχέτιση με τη μείξη των χρήσεων γης (-0,23).

Όσον αφορά στις δράσεις των περιπατητών παρατίθεται σχετικός πίνακας με τις παρατηρούμενες τιμές για κάθε οδό του δείγματος.

**Πίνακας 4.2:** Δράσεις Καθημερινή Μεσημέρι  
**Πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΔΟΥΡΙΔΟΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΥΜΗΤΤΟΥ	ΕΜΠΕΔΟΚΛΕΟΥΣ	ΠΥΡΡΩΝΟΣ
Απλό βάδισμα	7	10	16	11	9
Κινητό	2	3	8	4	2
Μουσική	2	2	1	1	0
Παρατήρηση	10	5	17	2	1
Κουβέντα	18	14	12	10	4
Βόλτα (κατοικίδιο ή καρότσι)	2	2	1	4	2
Μεταφορά	3	6	7	2	4
Συνδυασμός	3	2	4	2	1



Από τα παραπάνω συμπεραίνεται πως η δράση με τη μεγαλύτερη ένταση είναι η κουβέντα και συναντάται στην οδό Δουρίδος, ακολουθεί η παρατήρηση και το βόδισμα στην οδό Υμηττού. Επίσης, αν αθροίσει κανείς τις δράσεις που ευνοούν την οικειοποίηση τότε διαπιστώνει ότι οι οδοί που αναφέρθηκαν καταλαμβάνουν τις καλύτερες θέσεις. Βέβαια η Υμηττού έχει καλύτερες προϋποθέσεις καθώς συγκεντρώνει αρκετά περισσότερους περιπατητές στον χώρο της.

Αναφορικά με την ηλικιακή και φυλετική κατηγοριοποίηση των δράσεων, αξίζει να αναφερθούν τα εξής. Στην οδό Δουρίδος η πλειοψηφία των ανδρών ήταν κάτω των 25 ετών και κύρια δράση τους η κουβέντα και των γυναικών άνηκε στην ίδια ηλικιακή κατηγορία και ως εντονότερη δράση παρατηρήθηκε πάλι η κουβέντα και επικοινωνία. Στην πλατεία Μεσολογγίου όσον αφορά τους άνδρες επικρατούν πάλι οι μικρές ηλικίες που κατά κύριο λόγο κουβεντιάζουν, ενώ αναφορικά με τις γυναίκες η κατάσταση είναι διαφορετική καθώς δύο ηλικιακές ομάδες μοιράζονται την κορυφή. Η πρώτη 26-40 ετών βαδίζει αλλά και κουβεντιάζει και η δεύτερη 41-65 ετών μετακινείται απλά χωρίς παράλληλη δράση. Στην οδό Υμηττού τα πράγματα είναι διαφορετικά. Στην παρούσα περίπτωση οι μεσαίες ηλικίες κυριαρχούν στους άνδρες (41-65 ετών) οι οποίοι κατά βάση παρατηρούν διάφορα στοιχεία της πόλης, ενώ στις γυναίκες επικρατεί η ηλικιακή ομάδα (26-40 ετών) και ως κυρίαρχη δραστηριότητα η παρατήρηση και η κουβέντα. Η επόμενη οδός είναι η οδός Εμπεδοκλέους, όπου κυριαρχούν στους άνδρες τα άτομα ηλικίας 26 έως 40 ετών και από δράσεις η κουβέντα και στις γυναίκες τα άτομα της ίδιας ηλικιακής ομάδας που δρουν περισσότερο με τον ίδιο ακριβώς τρόπο. Η τελευταία οδός είναι η οδός Πύρρωνος στην οποία δεν κυριαρχεί έντονα κάποια ηλικιακή ομάδα στους άνδρες, ωστόσο είναι ενδιαφέρον ότι οι μικρότερες ηλικίες κουβεντιάζουν περισσότερο, σε αντίθεση με τις μεγαλύτερες που κατά κύριο λόγο μεταφέρουν πράγματα. Σχετικά με τις γυναίκες της οδού, επικρατεί η ηλικιακή ομάδα των 41 έως 65 ετών η οποία πραγματοποιεί περισσότερο μεταφορά πραγμάτων ή απλά βαδίζει.

Σημειώνεται επίσης πως στην παρούσα επίσκεψη δεν παρατηρήθηκε κανένα άτομο με ειδικές ανάγκες γεγονός που υποδηλώνει το αφιλόξενο περιβάλλον των δρόμων της πόλης και την άρνηση αυτού να υποδεχτεί ισότιμα την παρουσία και μετακίνηση της συγκεκριμένης κοινωνικής ομάδας.

Αφού περιγράφηκε επαρκώς η κατάσταση των μετακινήσεων ακολουθεί η συσχέτιση των παρατηρήσεων με άλλα χαρακτηριστικά των οδών του Παγκρατίου, όπως οι δραστηριότητες, το ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου και η κλίση του οδικού δικτύου.

Σχετικά με τα χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος διαπιστώθηκε ότι ο συνολικός όγκος δράσεων έχει σημαντική θετική συσχέτιση με το ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου (0,59), ασήμαντη συσχέτιση με την κλίση του δρόμου και μέτρια θετική με την ποικιλομορφία των χρήσεων γης/δραστηριοτήτων (0,43). Επιπρόσθετα, το ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου επιδρά χαρακτηριστικά στην απόφαση ή όχι των πεζών να χρησιμοποιήσουν το οδόστρωμα καθώς αποδεικνύεται ότι όσο μεγαλύτερο το πλάτος τόσο λιγότεροι περπατούν εκτός του χώρου του πεζοδρομίου. Ακόμα, η δράση της παρατήρησης έδειξε σημαντική θετική συσχέτιση με την ποικιλία των περιμετρικών χρήσεων γης.



## Επίσκεψη II: Καθημερινή Απόγευμα

Η δεύτερη επίσκεψη είναι το απόγευμα της καθημερινής, επίσκεψη η οποία χαρακτηρίζεται από σχετικά μέτριες προς υψηλές ταχύτητες. Ο παρακάτω πίνακας δείχνει βασικές πτυχές της ταχύτητας του περπατήματος για κάθε επιμέρους οδό.

**Πίνακας 4.3:** Ταχύτητες Καθημερινή Απόγευμα

Πηγή: Επεξεργασία από τον ερευνητή

ΟΔΟΣ	ΜΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΟ ΑΝΤΡΕΣ	ΜΟ ΓΥΝΑΙΚΕΣ
ΔΟΥΡΙΔΟΣ	5,25	6,91	3,71	0,87	5,37	5,07
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	5,09	5,91	2,77	0,94	5,01	5,74
ΥΜΗΤΤΟΥ	3,91	5,35	3,14	0,64	4,39	3,59
ΕΜΠΕΔΟΚΛΕΟΥΣ	4,31	5,54	3,27	0,84	4,83	3,54
ΠΥΡΡΩΝΟΣ	4,55	5,26	3,31	0,65	4,73	4,28

Μέσα από την παρατήρηση του παραπάνω πίνακα προκύπτει πως ο δρόμος με το μεγαλύτερο μέσο όρο είναι ξανά η Δουρίδος, ενώ εκείνος με τη χαμηλότερη η Υμηττού η οποία βρίσκεται στο πολεοδομικό κέντρο της περιοχής. Επιπλέον όσον αφορά στην τυπική απόκλιση, ο δρόμος που εμφανίζει τη μεγαλύτερη ομοιομορφία στον τρόπο περπατήματος είναι η οδός Υμηττού και τη μικρότερη η οδός Μεσολογγίου. Τέλος, ο μεγαλύτερος μέσος όρος των ανδρών εντοπίζεται στην οδό Δουρίδος και ο χαμηλότερος στην Υμηττού, ενώ των γυναικών στην οδό Μεσολογγίου και Εμπεδοκλέους αντίστοιχα, καθιστώντας διακριτές τις διαφορές στις ταχύτητες ανάμεσα στα δύο φύλα.

Πέρα από τα παραπάνω αξίζει να αναφερθούν και ορισμένα στοιχεία που συνδέουν την ταχύτητα με τις ηλικίες των παρατηρούμενων. Αρχικά, στην οδό Δουρίδος η ηλικιακή κατηγορία κάτω των 25 ετών εμφάνισε μέσο όρο ταχύτητας 5,59 km/h, η δεύτερη κατηγορία με ηλικίες από 26-40 ετών δεν είχε παρατηρήσεις, η τρίτη με ηλικίες 41-65 ετών χαρακτηρίζεται από μέσο όρο 4,85 km/h, ενώ η τελευταία κατηγορία με άτομα άνω των 65 ετών μόλις 3,71 km/h. Στην πλατεία Μεσολογγίου όπου εμφανίζονται ιδιαίτερα υψηλές τιμές, η πρώτη κατηγορία είχε μέσο όρο 5,60 km/h, στη δεύτερη 5,65 km/h, στην τρίτη 4,97 km/h και στην τέταρτη 3,60 km/h. Στην οδό Υμηττού οι τιμές μειώνονται χαρακτηριστικά και έτσι παρατηρείται στις ηλικίες από 26 έως 40 ετών μέσος όρος ταχύτητας 3,97 5,13 km/h, σε εκείνες από 41 έως 65 ανέρχεται στα 4,05 km/h και στις ηλικίες άνω των 65 ετών η ταχύτητα δεν ξεπερνά τα 3,48 km/h. Στην οδό Εμπεδοκλέους συναντώνται ασυνήθιστες ταχύτητες καθώς η πρώτη κατηγορία εμφάνισε μέσο όρο 3,99 km/h, η δεύτερη λίγο πιο αυξημένο (4,04 km/h), η τρίτη βαδίζει με ταχύτητα περίπου 4,68 km/h και η τελευταία 5,54 km/h. Η παραπάνω ιδιαίτερη κατάσταση οφείλεται στο γεγονός ότι η τελευταία ηλικιακή κατηγορία περιλαμβάνει μόνο μία παρατήρηση. Η τελευταία οδός είναι η Πύρρωνος στην οποία η πρώτη κατηγορία παρουσίασε τιμή μέσου όρου 4,78 km/h, δεύτερη 3,72 km/h, η τρίτη ξεπέρασε για λίγο τα 5 km/h (5,02 km/h) και η τελευταία άγγιξε τα μόλις 3,31 km/h. Προκύπτει από τα παραπάνω πως και σε αυτή την επίσκεψη η ηλικία διαμορφώνει διαφορετικές ταχύτητες περπατήματος.



Αφού περιγράφηκε επαρκώς η κατάσταση της ταχύτητας, ακολουθεί στη συνέχεια η συσχέτιση των παρατηρήσεων με άλλα χαρακτηριστικά των οδών του Παγκρατίου, όπως οι δραστηριότητες, το ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου και η κλίση του οδικού δικτύου.

Αναφορικά με τα χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος διαπιστώθηκε ότι η ταχύτητα έχει μέτρια θετική συσχέτιση με το ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου (0,48), πολύ ισχυρή αρνητική συσχέτιση με την κλίση του δρόμου (-0,76) και σημαντική αρνητική συσχέτιση με τη μείξη των χρήσεων γης (-0,65).

Σχετικά με τις δράσεις των περπατητών παρατίθεται σχετικός πίνακας με τις παρατηρούμενες τιμές για κάθε οδό του δείγματος.

**Πίνακας 4.4:** Δράσεις Καθημερινή Απόγευμα

Πηγή: Επεξεργασία από τον ερευνητή

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΔΟΥΡΙΔΟΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΥΜΗΤΤΟΥ	ΕΜΠΕΔΟΚΛΕΟΥΣ	ΠΥΡΡΩΝΟΣ
Απλό βάδισμα	20	16	22	12	10
Κινητό	0	0	4	2	3
Μουσική	1	0	1	0	2
Παρατήρηση	0	3	14	3	0
Κουβέντα	2	14	31	20	6
Βόλτα (κατοικίδιο ή καρότσι)	4	1	1	5	1
Μεταφορά	2	1	7	2	4
Συνδυασμός	2	3	1	3	2



Από τα παραπάνω συμπεραίνεται πως η δράση με τη μεγαλύτερη ένταση είναι η κουβέντα και συναντάται στην οδό Υμηττού, ακολουθεί το βάδισμα στην οδό Υμηττού και η παρατήρηση στην οδό Εμπεδοκλέους. Επίσης, αν αθροίσει κανείς τις δράσεις που ευνοούν την οικειοποίηση τότε διαπιστώνει ότι η οδός Υμηττού επικρατεί πλήρως σε σχέση με τις υπόλοιπες. Σε αντίθεση με τη Δουρίδος και την Πύρρωνος όπου οι απλές καθημερινές δράσεις δείχνουν να κυριαρχούν με μεγάλη διαφορά.

Για την ηλικιακή και φυλετική κατηγοριοποίηση των δράσεων, αξίζει να αναφερθούν τα εξής. Στην οδό Δουρίδος η πλειοψηφία των ανδρών ήταν κάτω των 25 ετών και κύρια δράση τους το απλό βάδισμα, ενώ των γυναικών οι μεγαλύτερες τιμές παρουσιάζονται στις ηλικιακές κατηγορίες 26 έως 40 και 41 έως 65 ετών με σημαντικότερη δράση το απλό βάδισμα. Στην πλατεία Μεσολογγίου όσον αφορά τους άνδρες επικρατούν πάλι οι μικρές ηλικίες που κατά κύριο λόγο βαδίζουν απλά, ενώ αναφορικά με τις γυναίκες η κατάσταση είναι διαφορετική καθώς την πλειοψηφία έχει η ηλικιακή ομάδα των 26 έως 40 ετών, η οποία κατά βάση παρατηρεί ή απλά βαδίζει. Στην οδό Υμηττού τα πράγματα είναι διαφορετικά. Στην παρούσα περίπτωση οι ηλικίες 26 έως 40 ετών επικρατούν στους άνδρες των οποίων το μεγαλύτερο ποσοστό κουβεντιάζει, αντίθετα στις κυριαρχεί η ομάδα από 41 έως 65 ετών που κουβεντιάζει ή παρατηρεί. Η επόμενη οδός είναι η οδός Εμπεδοκλέους, όπου τόσο στους άνδρες όσο και στις γυναίκες επικρατεί η ηλικιακή ομάδα 26-40

ετών και ως κυρίαρχη δραστηριότητα κρίνεται και στις δύο περιπτώσεις η κουβέντα. Η τελευταία οδός είναι η οδός Πύρρωνος η οποία εμφανίζει ακριβώς τα ίδια αποτελέσματα με την οδό Εμπεδοκλέους σε αρκετά πιο περιορισμένη ένταση ωστόσο.

Τονίζεται ακόμη ότι στην παρούσα ημέρα μέτρησης δεν παρατηρήθηκε κανένα άτομο με ειδικές ανάγκες γεγονός που υποδηλώνει για άλλη μια φορά το αφιλόξενο περιβάλλον των δρόμων της πόλης και την άρνηση αυτού να υποδεχτεί ισότιμα την παρουσία και μετακίνηση της συγκεκριμένης κοινωνικής ομάδας.

Στο σημείο αυτό πραγματοποιείται η συσχέτιση των παρατηρήσεων με άλλα χαρακτηριστικά των οδών του Παγκρατίου, όπως οι δραστηριότητες και το ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου. Διαπιστώθηκε λοιπόν ότι ο συνολικός όγκος δράσεων δεν έχει σημαντική συσχέτιση με το ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου (0,11), σε αντίθεση με τη συσχέτιση με τις περιμετρικές δραστηριότητες/χρήσεις που αποδεικνύεται ιδιαίτερος σημαντική (0,62). Ακόμη, η μείξη των περιμετρικών δραστηριοτήτων επιδρά θετικά στις δράσεις της παρατήρησης και της κουβέντας.

### Επίσκεψη III: Σάββατο Απόγευμα

Η τρίτη επίσκεψη είναι το μεσημέρι της καθημερινής, περίοδος η οποία δεν εμφανίζει σημαντικά μεγάλες τιμές ταχυτήτων. Ο ακόλουθος πίνακας δείχνει τις βασικές πτυχές της ταχύτητας του περπατήματος για κάθε επιμέρους οδό.

**Πίνακας 4.5:** Ταχύτητες Σάββατο Απόγευμα

Πηγή: Επεξεργασία από τον ερευνητή

ΟΔΟΣ	ΜΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΟ ΑΝΤΡΕΣ	ΜΟ ΓΥΝΑΙΚΕΣ
ΔΟΥΡΙΔΟΣ	4,58	5,86	3,06	0,83	4,83	4,21
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	4,79	6,58	4,12	0,71	4,91	4,72
ΥΜΗΤΤΟΥ	4,00	4,87	2,99	0,62	4,05	3,96
ΕΜΠΕΔΟΚΛΕΟΥΣ	4,30	6,04	3,01	0,91	4,65	3,45
ΠΥΡΡΩΝΟΣ	4,38	5,5	2,53	0,85	4,47	4,29

Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται πως η οδός με το μεγαλύτερο μέσο όρο είναι η πλατεία Μεσολογγίου, ενώ εκείνη με το χαμηλότερο η Υμηττού. Επίσης, στην ίδια οδό οι περιπατητές εμφανίζουν τη μεγαλύτερη ομοιομορφία στον τρόπο περπατήματος σε αντίθεση με την Πύρρωνος στην οποία εντοπίζεται η μεγαλύτερη διασπορά ταχυτήτων. Σχετικά με τις ταχύτητες των δύο φύλων διαπιστώνεται πως ο μεγαλύτερος μέσος όρος των ανδρών συναντάται στην πλατεία Μεσολογγίου και ο χαμηλότερος στην οδό Υμηττού, ακολουθώντας το γενικό πρότυπο. Από την άλλη πλευρά μπορεί μεν οι γυναίκες να περπατούν πιο γρήγορα κατά μέσο όρο στην πλατεία Μεσολογγίου αλλά η μικρότερη τιμή του μέσου όρου τους βρίσκεται στην οδό Εμπεδοκλέους.

Πέρα από τα παραπάνω αξίζει να αναφερθούν και ορισμένα στοιχεία που συνδέουν την ταχύτητα με τις ηλικίες των παρατηρούμενων. Αρχικά, στην οδό Δουρίδος η ηλικιακή κατηγορία κάτω των 25 ετών εμφάνισε μέσο όρο ταχύτητας 4,25 km/h, η δεύτερη κατηγορία με ηλικίες από 26-40 ετών είχε μέσο





όρο 5,04 km/h, η τρίτη με ηλικίες 41-65 ετών χαρακτηρίζεται από μέσο όρο 4,49km/h, ενώ η τελευταία κατηγορία με άτομα άνω των 65 ετών έχει μέση τιμή ταχύτητας 5,04 km/h, αλλά αυτό οφείλεται στο ότι είναι μόνο μία παρατήρηση. Στην πλατεία Μεσολογίου η πρώτη κατηγορία είχε μέσο όρο την ιδιαίτερος μεγάλη τιμή των 5,58 km/h, στη δεύτερη 4,56 km/h, στην τρίτη 4,42 km/h και στην τέταρτη 4,27 km/h. Στην οδό Υμηττού τα πράγματα οι τιμές είναι σαφώς πιο μειωμένες. Αναλυτικότερα, η πρώτη κατηγορία εμφάνισε μέσο όρο 4,04 km/h, η δεύτερη 4,46 km/h, η τρίτη 4,10 km/h και η τέταρτη μόλις 3,17 km/h. Στην οδό Εμπειδοκλέους οι ταχύτητες ανά ηλικιακή ομάδα δείχνουν ξεκάθαρο προβάδισμα των νεαρότερων ηλικιών. Ειδικότερα, η πρώτη ηλικιακή ομάδα βαδίζει με μέσο όρο ταχύτητας 5,07 km/h, η δεύτερη με 3,92 km/h, η τρίτη με 3,89 km/h και η τέταρτη με 3,01 km/h, τιμή που συνιστά μία από τις μικρότερες που παρατηρήθηκαν στην έρευνα. Το πάζλ των οδών συμπληρώνει η Πύρρωνος στην οποία η πρώτη κατηγορία εμφάνισε μέση τιμή ίση με 4,97 km/h, η δεύτερη 4,55 km/h, η τρίτη 3,08 km/h και η τέταρτη 4,95 km/h.

Αφού σχηματίστηκε ικανοποιητική εικόνα για την κατάσταση της ταχύτητας, το επόμενο βήμα είναι η συσχέτιση των παρατηρήσεων με άλλα χαρακτηριστικά των οδών του Παγκρατίου, όπως οι δραστηριότητες, το ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου και η κλίση του οδικού δικτύου.

Αναφορικά με τα χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος αποδεικνύεται ότι η ταχύτητα έχει μέτρια θετική συσχέτιση με το ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου (0,48), πολύ ισχυρή αρνητική συσχέτιση με την κλίση του δρόμου (-0,88) και τη μείξη των χρήσεων γης (-0,87).

Σχετικά με τις δράσεις των περιπατητών παρατίθεται σχετικός πίνακας με τις παρατηρούμενες τιμές για κάθε οδό του δείγματος.

**Πίνακας 4.6:** Δράσεις Σάββατο Απόγευμα

Πηγή: Επεξεργασία από τον ερευνητή

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΔΟΥΡΙΔΟΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΥΜΗΤΤΟΥ	ΕΜΠΕΔΟΚΛΕΟΥΣ	ΠΥΡΡΩΝΟΣ
Απλό βάδισμα	5	6	15	5	2
Κινητό	2	2	4	4	2
Μουσική	2	0	3	2	1
Παρατήρηση	5	10	15	3	3
Κουβέντα	11	24	39	13	12
Βόλτα (κατοκίδιο ή καρότσι)	2	2	3	1	0
Μεταφορά	5	7	6	0	5
Συνδυασμός	0	0	1	2	0

Από τα παραπάνω συμπεραίνεται πως η δράση με τη μεγαλύτερη ένταση είναι η κουβέντα και συναντάται στην οδό Υμηττού αλλά και στην πλατεία Μεσολογίου. Σημαντική επίσης θέση καταλαμβάνει και η παρατήρηση, ιδίως στην οδό Υμηττού. Επίσης, οι παραπάνω οδοί επιδεικνύουν τις μεγαλύτερες τιμές όσον αφορά σε δράσεις που ευνοούν την οικειοποίηση.



Αναφορικά με την ηλικιακή και φυλετική κατηγοριοποίηση των δράσεων, αξίζει να αναφερθούν τα εξής. Στην οδό Δουρίδος η πλειοψηφία τόσο των ανδρών όσο και των γυναικών δεν ξεπερνά τα 25 έτη και η βασική τους δράση είναι η κουβέντα. Στην πλατεία Μεσολογγίου το μεγαλύτερο ποσοστό των ανδρών ανήκει και αυτό στην πρώτη ηλικιακή κατηγορία και ως σημαντικότερη δράση πραγματοποιεί την κουβέντα. Από την άλλη πλευρά οι γυναίκες στην εν λόγω εμφανίζονται περισσότερες στις ηλικίες 26 έως 40 ετών και κατά κύριο λόγο κουβεντιάζουν ή μεταφέρουν πράγματα.

Στην οδό Υμηττού οι περισσότεροι άνδρες ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 26 έως 40 ετών με σημαντικότερη δράση την κουβέντα, ενώ οι γυναίκες εμφανίζονται περισσότερες άνω των 65 ετών έχοντας ωστόσο την ίδια κυρίαρχη πρακτική κατά το περπάτημα. Η επόμενη οδός του ψηφιδωτού είναι η οδός Εμπειδοκλέους, όπου κυριαρχούν στους άνδρες τα νεαρά άτομα και από τις δράσεις τους ξεχωρίζουν η κουβέντα, η ενασχόληση με το κινητό και η μουσική. Αντιθέτως οι γυναίκες που καταγράφηκαν στο συγκεκριμένο δρόμο εντάσσονται κατά κύριο λόγο στην ηλικιακή κατηγορία 41 έως 65 ετών και η δράση τους με τη μεγαλύτερη ένταση είναι η κουβέντα.

Συμπληρώνοντας το δείγμα των οδών, σημειώνεται πως στην οδό Πύρρωνος οι περισσότεροι άνδρες ανήκουν στην κατηγορία 26 έως 40 ετών με βασική δραστηριότητα τη κουβέντα και οι γυναίκες στην κατηγορία 41 έως 65 πραγματοποιώντας πιο έντονα την ίδια δραστηριότητα.

Ακόμα αξίζει να σχολιαστεί το γεγονός πως ούτε και σε αυτήν την επίσκεψη μέτρησης εντοπίστηκε κάποιο άτομο με ειδικές ανάγκες γεγονός που επιβεβαιώνει τις υποθέσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω.

Πέρα από την καταγραφή και παρουσίαση των δεδομένων κομβική αξία έχει και η συσχέτιση των παρατηρήσεων με άλλα χαρακτηριστικά των οδών του Παγκρατίου.

Όσον αφορά στα χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος διαπιστώθηκε ότι ο συνολικός αριθμός δράσεων έχει θετική συσχέτιση με το ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου (0,37), ασήμαντη συσχέτιση με την κλίση του δρόμου και χαμηλή θετική με την ποικιλομορφία των χρήσεων γης/δραστηριοτήτων (0,27).

Επιπρόσθετα, οι μετρήσεις φανερώνουν πως το ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου επιδρά χαρακτηριστικά στην απόφαση ή όχι των πεζών να χρησιμοποιήσουν το οδόστρωμα καθώς αποδεικνύεται ότι όσο μεγαλύτερο το πλάτος τόσο λιγότεροι περπατούν εκτός του χώρου του πεζοδρομίου. Τέλος, η δράση της κουβέντας αποκάλυψε μικρή θετική συσχέτιση με την ποικιλία των περιμετρικών χρήσεων γης.

#### **Επίσκεψη IV: Κυριακή Μεσημέρι**

Η τέταρτη επίσκεψη είναι το μεσημέρι της Κυριακής, όπου παρατηρήθηκε ότι οι ταχύτητες κυμαίνονται κατά βάση σε χαμηλά επίπεδα. Ο επόμενος πίνακας απεικονίζει τα βασικά στοιχεία της ταχύτητας του περπατήματος για κάθε επιμέρους οδό.



**Πίνακας 4.7:** Ταχύτητες Κυριακή Μεσημέρι

Πηγή: Επεξεργασία από τον ερευνητή

ΟΔΟΣ	ΜΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΟ ΑΝΤΡΕΣ	ΜΟ ΓΥΝΑΙΚΕΣ
ΔΟΥΡΙΔΟΣ	3,98	4,79	2,89	0,72	3,94	4,01
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	4,89	6,77	3,32	1,07	5,66	4,69
ΥΜΗΠΤΟΥ	3,87	4,83	3,28	0,43	3,90	3,84
ΕΜΠΕΔΟΚΛΕΟΥΣ	3,91	5,63	2,92	0,82	4,41	3,16
ΠΥΡΡΩΝΟΣ	4,17	4,66	3,18	0,51	4,31	3,97

Η παρατήρηση του σχετικού πίνακα αποκαλύπτει πως ο δρόμος με το μεγαλύτερο μέσο όρο ταχύτητας είναι η πλατεία Μεσολογγίου που διαφέρει κατά πολύ από τους υπόλοιπους, ενώ εκείνος με την μικρότερη είναι και σε αυτήν την περίπτωση η Υμηπτού. Μάλιστα η εν λόγω οδός χαρακτηρίζεται από αρκετά μεγάλη ομοιομορφία στον τρόπο περπατήματος σε αντίθεση με την Μεσολογγίου όπου η συγκέντρωση των ταχυτήτων είναι ιδιαίτερα μικρή. Τέλος, ο μεγαλύτερος μέσος όρος των ανδρών συναντάται στην οδό Μεσολογγίου και ο χαμηλότερος στην Υμηπτού. Όσον αφορά στις γυναίκες η μεγαλύτερη μέση τιμή εντοπίζεται ξανά στην πλατεία Μεσολογγίου αλλά η χαμηλότερη στην Εμπεδοκλέους.

Εκτός των παραπάνω βασικών στοιχείων αξίζει να αναφερθούν και ορισμένα που αναφέρονται στις ηλικίες των παρατηρούμενων. Αρχικά, στην οδό Δουρίδος η ηλικιακή κατηγορία κάτω των 25 ετών εμφάνισε μέσο όρο ταχύτητας ίσο με 3,84 km/h, η δεύτερη κατηγορία με ηλικίες από 26-40 ετών είχε μέση τιμή 4,40 km/h, η τρίτη με ηλικίες 41-65 ετών χαρακτηρίζεται από μέσο όρο 3,82 km/h, ενώ η τελευταία κατηγορία με άτομα άνω των 65 ετών παρουσιάζει μέση ταχύτητα ίση με 4,01 km/h. Στην πλατεία Μεσολογγίου η πρώτη κατηγορία είχε μέσο όρο την αρκετά υψηλή τιμή των 6,77 km/h (αυτό συνέβη αν αναλογιστεί κανείς πως ήταν μόνο μία μέτρηση στην εν λόγω κατηγορία), στη δεύτερη 4,43 km/h, στην τρίτη 5,62 km/h και στην τέταρτη 4,38 km/h. Στην οδό Υμηπτού τα πράγματα διαφοροποιούνται σε σημαντικό βαθμό και το τοπίο διαμορφώνεται ως εξής. Η πρώτη ηλικιακή κατηγορία έχει μέσο όρο 4,23 km/h, η δεύτερη δεν περιείχε παρατηρήσεις, η τρίτη 3,71 km/h και η τελευταία 3,28 km/h. Στην οδό Εμπεδοκλέους η πρώτη ομάδα παρουσίασε μέσο όρο 4,27 km/h, η αμέσως επόμενη την ίδια τιμή, η τρίτη 3,37 km/h και η τέταρτη κατηγορία δεν περιλάμβανε παρατηρήσεις. Στην οδό Πύρρωνος που αποτελεί και την τελευταία του δείγματος η πρώτη κατηγορία εμφάνισε μέσο όρο 4,57 km/h, η δεύτερη 4,19 km/h, η τρίτη 4,14 km/h και η τέταρτη 3,82 km/h.

Στο σημείο αυτό επιχειρείται η ερμηνεία των παραπάνω αποτελεσμάτων μέσα από την εύρεση της σχέσης τους με άλλα χαρακτηριστικά των οδών του δείγματος. Σχετικά με τα χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος προέκυψε ότι η ταχύτητα έχει μέτρια θετική συσχέτιση με το ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου (0,42), ισχυρή αρνητική συσχέτιση με την κλίση του δρόμου (-0,94) και με την ποικιλομορφία των χρήσεων γης (-0,96).

Το επόμενο στοιχείο που περιγράφεται είναι οι δράσεις των περιπατητών για τις οποίες παρατίθεται σχετικός πίνακας με τις παρατηρούμενες τιμές.



**Πίνακας 4.8:** Δράσεις Κυριακή Μεσημέρι  
**Πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΔΟΥΡΙΔΟΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΥΜΗΤΤΟΥ	ΕΜΠΕΔΟΚΛΕΟΥΣ	ΠΥΡΡΩΝΟΣ
Απλό βάδισμα	3	8	14	6	18
Κινητό	1	2	1	2	0
Μουσική	2	0	0	2	0
Παρατήρηση	2	7	16	7	0
Κουβέντα	8	12	21	16	16
Βόλτα (κατοικίδιο ή καρότσι)	2	3	1	5	6
Μεταφορά	1	3	2	4	2
Συνδυασμός	2	5	1	5	0

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα διαπιστώνεται ότι η δράση με τον μεγαλύτερο αριθμό παρατηρήσεων είναι η κουβέντα και ιδιαίτερο κέντρο έκφρασης αυτής συνιστά η οδός Υμηττού. Βέβαια η κουβέντα φαίνεται αυξημένη σε όλες τις οδούς. Δευτερεύουσα θέση στις πρακτικές λαμβάνει η παρατήρηση από την πλευρά των δράσεων οικειοποίησης και το απλό βάδισμα από τις απλές δράσεις της καθημερινότητας.

Σχετικά με την ηλικιακή και φυλετική κατηγοριοποίηση των δράσεων, αξίζει να παρουσιαστούν τα εξής: Στην οδό Δουρίδος η πλειοψηφία των ανδρών ήταν κάτω των 25 ετών και κύρια δράση τους ήταν η κουβέντα, ενώ η πλειοψηφία των γυναικών ήταν ανάμεσα στις ηλικίες 26 και 40 με την ίδια ωστόσο κύρια δράση. Στην πλατεία Μεσολογγίου όσον αφορά στους άνδρες οι επικρατέστερες ηλικιακές ομάδες ήταν εκείνη των 26 έως 40 ετών καθώς και αυτή των 65+, με κυρίαρχη δράση και στις δύο την κουβέντα. Αντίθετα οι γυναίκες διαμοιράζονται ισόποσα στις τρεις πρώτες κατηγορίες με πιο έντονες δράσεις τη κουβέντα, την παρατήρηση και το απλό βάδισμα. Στην οδό Υμηττού τόσο οι περισσότεροι άνδρες όσο και οι περισσότερες γυναίκες εντοπίζονται στην δεύτερη ηλικιακή ομάδα (26-40 ετών) με κύρια δράση την κουβέντα και δευτερεύουσα την παρατήρηση. Η επόμενη οδός είναι η οδός Εμπεδοκλέους, στην οποία κυριαρχούν στους άνδρες τα άτομα ηλικίας 26 έως 40 ετών και από δράσεις η κουβέντα με σημαντική ύπαρξη της βόλτας με κατοικίδιο ή καρότσι και στις γυναίκες τα άτομα που ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 41 έως 65 ετών που δρουν περισσότερο με τον ίδιο ακριβώς τρόπο. Τέλος, σχετικά με την οδό Πύρρωνος σημειώνονται τα εξής: Οι άνδρες ανήκουν κυρίως στις ηλικιακές ομάδες 26-40 ετών και 41-65 ετών. Η πρώτη έχει ως βασική δράση το απλό βάδισμα και η δεύτερη την κουβέντα. Οι γυναίκες από την άλλη έχουν ανήκουν στην πλειοψηφία τους στην ηλικιακή ομάδα των 41 έως 65 ετών και κύρια δράση την κουβέντα.

Αξιοσημείωτο γεγονός σε αυτήν την περίπτωση μέτρησης είναι πως παρατηρήθηκε ένα άτομο με ειδικές ανάγκες στην οδό Υμηττού. Βέβαια αυτός ο αριθμός είναι σχεδόν μηδαμινός αν αναλογιστεί κανείς την παρουσία αρκετών ατόμων της συγκεκριμένης κοινωνικής ομάδας εγκλωβισμένων στον ιδιωτικό χώρο του διαμερίσματός τους.



Σε αυτό το σημείο πραγματοποιείται η συσχέτιση των παρατηρήσεων που αφορούν στις δράσεις με άλλα στοιχεία των οδών του που ανήκουν στο δείγμα. Σχετικά με τα χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος διαπιστώθηκε ότι ο συνολικός όγκος δράσεων, οι δράσεις παρατηρήσεις αλλά και εκείνες της κουβέντας έχουν θετική σχέση με την ποικιλομορφία των περιμετρικών δραστηριοτήτων (0,27). Αντίθετα ο αριθμός των περιπατητών που χρησιμοποιεί το οδόστρωμα έχει αρνητική σχέση με το ελεύθερο πλάτος του πεζοδρομίου.

### **Πραγματοποιώντας μια γενική σύνθεση των στοιχείων**

Με την ολοκλήρωση της περιγραφής των στοιχείων που συλλέχθηκαν από τις επιτόπιες μετρήσεις έχουν τη δυνατότητα να παραχθούν πολύτιμα συμπεράσματα σχετικά με την κατάσταση του περπατήματος στο Παγκράτι.

Αρχικά, μέσα από το χαρακτηριστικό της ταχύτητας φαίνεται πως το περπάτημα στην περιοχή μελέτης πραγματοποιείται με ιδιαίτερα ήπιο τρόπο παρέχοντας σημαντικές ευκαιρίες για την οικειοποίηση του χώρου αλλά και για την οικοδόμηση σχέσεων των «αστικών οδοιπόρων» της πόλης. Βέβαια, οι μέρες του Σαββατοκύριακου συμβάλλουν περισσότερο στην επικοινωνία και αλληλεπίδραση των περιπατητών καθώς και στην επαφή τους με τον δημόσιο χώρο της πόλης. Αυτό προκύπτει από τις χαμηλότερες τιμές μέσου όρου ταχύτητας που εμφανίζονται τόσο το Σάββατο όσο και (ιδίως) την Κυριακή. Ακόμη, το Σαββατοκύριακο εντοπίζονται και μικρότερες τιμές στην τυπική απόκλιση υποδηλώνοντας την ομοιομορφία στο περπάτημα των κατοίκων.

Σχετικά με τις επιμέρους διαφορές στο βάδισμα ανάμεσα στα δύο φύλα, παρατηρήθηκε πως υφίστανται διότι οι άνδρες εμφανίζουν σε γενικές γραμμές μεγαλύτερες ταχύτητες ωστόσο δεν είναι οι διαφορές αυτές δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ιδιαίτερα μεγάλες. Πέρα από το ζήτημα του φύλου, άλλο ένα ιδιαίτερα κρίσιμο ζήτημα του περπατήματος είναι η σχέση του περπατήματος και της ηλικίας των περιπατητών. Πάρα τις επιμέρους διαφοροποιήσεις και ορισμένες εξαιρέσεις καθίσταται σαφές ότι οι νεαρότερες ηλικίες βαδίζουν κατά κύριο λόγο με μεγαλύτερες ταχύτητες στις οδούς του δείγματος. Αυτό οφείλεται κυρίως στις σωματικές αντοχές και στο πρόγραμμα της καθημερινότητά τους αλλά και σε άλλους βέβαια παράγοντες.

Ακόμη, εξειδικεύοντας κανείς στους δρόμους του δείγματος διαπιστώνει πως η οδός Υμηττού συνιστά τον δρόμο με τις χαμηλότερες ταχύτητες ενώ εκείνοι με τις μεγαλύτερες (που σε ορισμένες φορές ξεπερνούν ακόμη και τα 5,5 km/h) είναι η οδός Δουρίδος και η πλατεία Μεσολογγίου. Επομένως η κάθε επιμέρους κατηγορία οδού διαμορφώνει διαφορετικές συμπεριφορές.

Τέλος, μέσα από την επεξεργασία των μετρήσεων φανερώθηκε θετική σχέση ταχύτητας και ελεύθερου πλάτους της οδού, αλλά αρνητική με την ποικιλομορφία των μίξεων χρήσεων γης και την κλίση του δρόμου. Άρα, όσο μεγαλύτερο το πεζοδρόμιο τόσο μεγαλύτερες ταχύτητες, και όσο πιο έντονη κλίση η οδός ή πιο μεικτές οι περιμετρικές χρήσεις τόσο μικρότερη η ταχύτητα.

Όσον αφορά στο δεύτερο χαρακτηριστικό του περπατήματος, δηλαδή τις δράσεις που συμβαίνουν, αξίζει να αναφερθεί πως η εξερεύνηση τους οδήγησε στο ίδιο συμπέρασμα με το στοιχείο της ταχύτητας. Δηλαδή, το Παγκράτι λόγω της αξιοσημείωτης έντασης των δράσεων που ευνοούν την οικειοποίηση και την επικοινωνία συνιστά μια περιοχή ζωντανή και κοινωνική.



Ωστόσο, και σε αυτήν την περίπτωση όπως παραπάνω οι ημέρες του Σαββατοκύριακου και ιδιαιτέρως το Σάββατο (μέγιστη τιμή δράσης κουβέντας) αποτελούν της ημέρες της εβδομάδας που βοηθούν περισσότερο το ενεργό και δραστήριο κοινωνικά περπάτημα.

Ιδιαίτερο αρνητικό της περιοχής είναι η απουσία ατόμων με ειδικές ανάγκες στο δημόσιο χώρο του δρόμου (μόνο 1 παρατήρηση για όλες τις ημέρες μέτρησης). Το γεγονός φανερώνει το δυσμενές περιβάλλον των δρόμων της πόλης και την άρνηση αυτού να υποδεχτεί ισότιμα την παρουσία και μετακίνηση της συγκεκριμένης κοινωνικής ομάδας.

Αναφορικά με ενδεχόμενες διαφορές στο βάδισμα ανάμεσα στα δύο φύλα ή στις διαφορετικές ηλικίες, σημειώνεται ότι δεν παρατηρήθηκαν ιδιαίτερα μεγάλες διαφορές αλλά αντίθετα διαπιστώθηκε μια κοινή προτίμηση στις δράσεις κουβέντα, παρατήρηση και απλό βάδισμα. Βέβαια, οι νεαρότερες ηλικίες είχαν σε ορισμένες φορές μεγαλύτερες τιμές στην ακρόαση μουσικής και στην ενασχόληση με τον κινητό.

Επίσης, αν εστιάσει κανείς στους επιμέρους δρόμους του δείγματος συμπεραίνει ότι η Υμηττού αποτελεί την οδό με τις περισσότερες δράσεις οικειοποίησης όλες τις μέρες, ενώ η Πύρρωνος και η Δουρίδος τους δρόμους με τις λιγότερες. Άρα, ο χώρος επηρεάζει σημαντικά τις δράσεις που γίνονται.

Τέλος, μέσα από την επεξεργασία των μετρήσεων φανερώθηκε θετική σχέση ανάμεσα στις συνολικές δράσεις και στο ελεύθερο πλάτος της οδού αλλά και στην ποικιλομορφία των περιμετρικών δραστηριοτήτων και τυχαία σχέση με την κλίση της οδού. Ακόμα, οι δράσεις της παρατήρησης και της κουβέντας σε ορισμένες φορές είχαν θετική σχέση με την μείξη των δραστηριοτήτων. Επίσης, αξίζει να αναφερθεί ότι ο αριθμός των ατόμων που χρησιμοποιούν το οδόστρωμα μειώνεται όσο αυξάνεται το πλάτος του πεζοδρομίου της οδού.



## 4.2. Εξερευνώντας τα ερωτηματολόγια

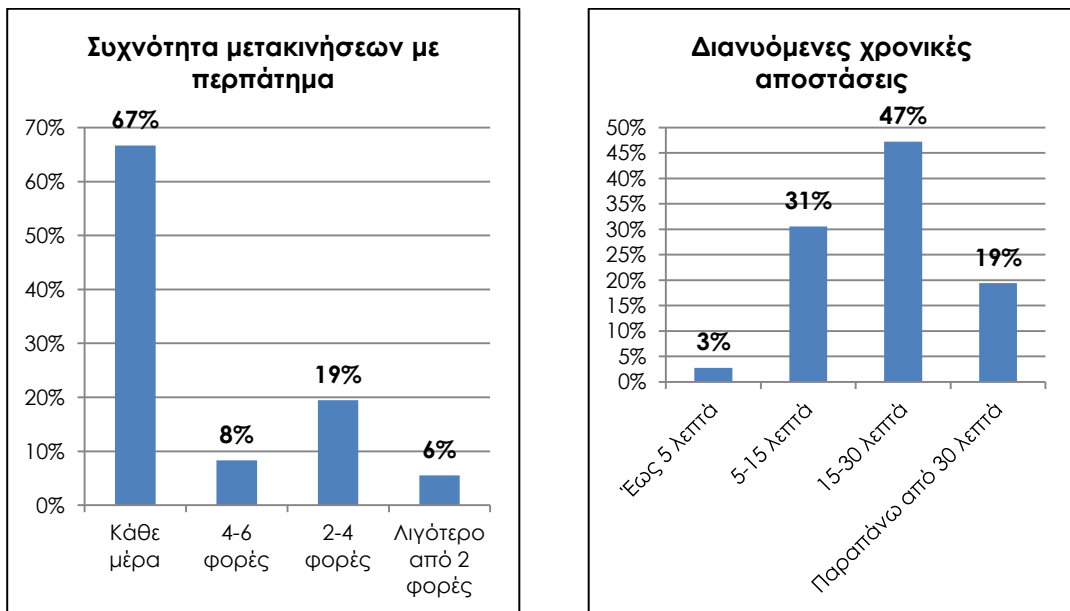
Δειγματοληψία είναι η μέθοδος μελέτης ενός πληθυσμού με βάση ένα δείγμα του πληθυσμού αυτού (Μπένος, 1989, σ. 96). Στην παρούσα ερευνητική εργασία, χρησιμοποιήθηκε για λόγους απλοποίησης και διαχείρισης δειγματοληψία που δεν βασίζεται στις πιθανότητες, στην οποία δεν είναι γνωστό το υπόδειγμα της μεταβλητικότητας κατά τη διαδικασία. Συγκεκριμένα έγινε χρήση της δειγματοληψίας σκοπιμότητας (Purposive sampling) ή αναλογική δειγματοληψία, στην οποία το δείγμα επιλέγεται με τέτοιο τρόπο ώστε να ικανοποιεί μια προκαθορισμένη αναλογία (Φώτης, 2009, σ. 50).

Επομένως, το δείγμα αποφασίστηκε να αποτελείται από 36 άτομα, 20 γυναίκες και 16 άνδρες, τα οποία κατοικούν στο Παγκράτι. Η αναλογία αυτή αντιπροσωπεύει το ποσοστό της κατανομής των δύο φύλων 55% και 45% αντίστοιχα που παρατηρείται στο σύνολο της περιοχής. Επίσης, εστίασαν σε νέους και νέες 18-30. για καλύτερη αξιοπιστία. Αποτελούνται από 19 ερωτήσεις που διαχωρίζονται σε 5 ενότητες. Η πρώτη αναφέρεται σε γενικές πληροφορίες, η δεύτερη σε γενικά στοιχεία για μετακίνηση με περπάτημα, η τρίτη και η τέταρτη επικεντρώνονται σε στοιχεία για το περπάτημα στο Παγκράτι και η πέμπτη αφορά μελλοντικές προεκτάσεις. Δόθηκαν ηλεκτρονικά, καθώς και σε μέρη του Παγκρατίου (Βαρνάβα, Μεσολογγίου) μέρες Σάββατο, Κυριακή και καθημερινή. Η αναλυτική μορφή τους επισυνάπτεται σε παράρτημα στο τέλος της εργασίας.

Σκοπός των ερωτηματολογίων είναι η απόκτηση πληροφοριών σχετικά με τα χαρακτηριστικά, τις επιλογές και τις απόψεις των νέων κατοίκων του Παγκρατίου σε ζητήματα που αφορούν στο περπάτημα. Η διαδρομή εξερεύνησης των ερωτηματολογίων ξεκινάει πρωτίστως με την παρουσίαση γενικών στοιχείων για το περπάτημα, τα οποία αποτελούν αποτέλεσμα όλων των κοινωνικών κατηγοριών μαζί. Στη συνέχεια ωστόσο, πραγματοποιείται ξεχωριστή ανάλυση ανάλογα με το φύλο, την ιδιότητα και την ιδιοκτησία αυτοκινήτου.

#### 4.2.1. Γενικά Στοιχεία για το περπάτημα

Το διαγράμματα που ακολουθούν αντιστοιχούν στις δύο πρώτες ερωτήσεις της 2<sup>ης</sup> κατηγορίας.



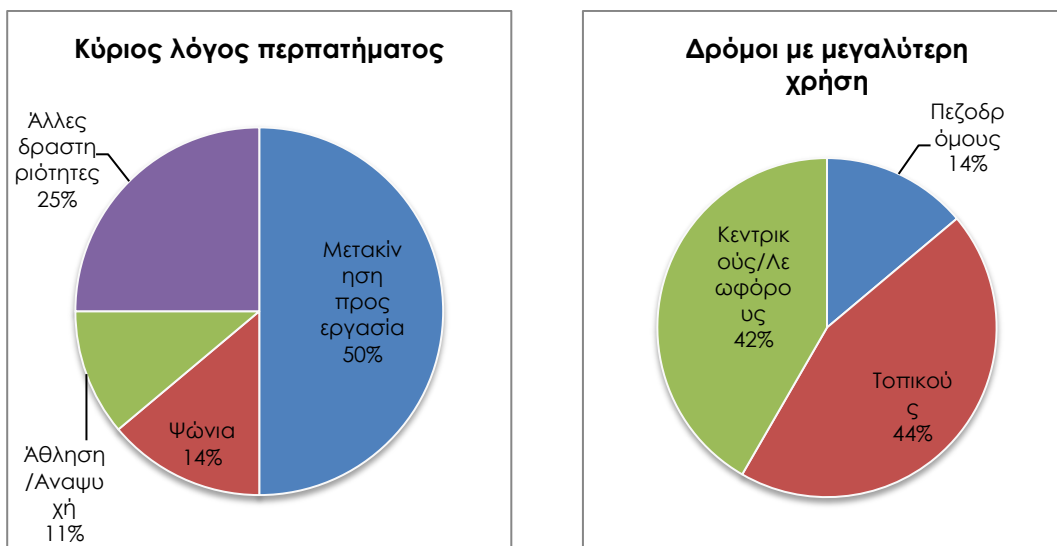
**Διάγραμμα 4.3:** Συχνότητα και Αποστάσεις

Πηγή: Επεξεργασία από τον ερευνητή

Σύμφωνα με το πρώτο σχετικό διάγραμμα διαπιστώνεται ότι η συντριπτική πλειοψηφία των νέων κατοίκων του Παγκρατίου μετακινείται καθημερινά με τα πόδια γεγονός ιδιαίτερος ενθαρρυντικό και με πολλαπλές ωφέλειες. Σχετικά με τις χρονικές αποστάσεις που διανύονται παρατηρήθηκε πως περίπου το 50% του δείγματος αφιερώνει περίπου 15 με 30 λεπτά για τις πεζή μετακίνησής του. Ακόμα, αν συνυπολογίσει κανείς το σχεδόν μηδαμινό ποσοστό που περπατάει έως 5 λεπτά, συμπεραίνεται πως οι νέοι στο Παγκράτι διανύουν αξιοσημείωτες αποστάσεις περπατώντας. Ακόμα, στην ερώτηση αν θα επιθυμούσαν να βαδίζουν περισσότερο ένα σημαντικό ποσοστό 56% απάντησε θετικά.

Τα επόμενα δύο διαγράμματα αναφέρονται στον κύριο λόγο περπατήματος και στους δρόμους του Παγκρατίου που χρησιμοποιούνται περισσότερο.





**Διάγραμμα 4.4:** Λόγος Περπατήματος και Δρόμοι με Μεγαλύτερη Χρήση  
**Πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή

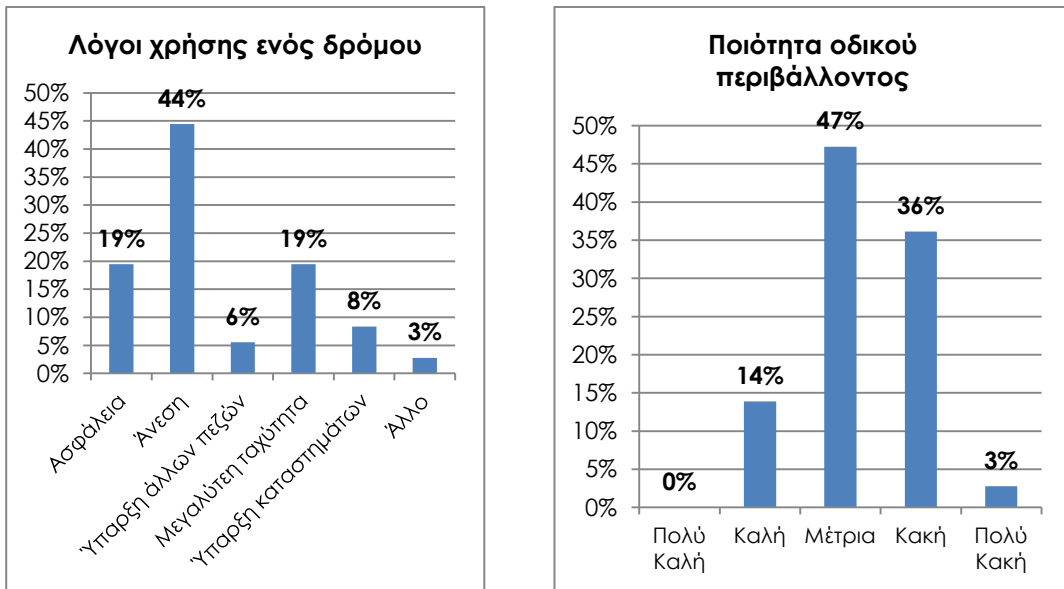
Από την παρατήρηση του αριστερά διαγράμματος προκύπτει ότι οι μισές μετακινήσεις με περπάτημα έχουν ως σκοπό την εργασία, ενώ εκείνες με το χαμηλότερο ποσοστό την άθληση ή αναψυχή. Το αποτέλεσμα αυτό φανερώνει τη μεγάλη χρησιμότητα του περπατήματος όχι μόνο για δραστηριότητες του ελεύθερου χρόνου αλλά και για καθημερινές και επαναλαμβανόμενες. Σχετικά με το δεξιά, διαπιστώνεται η ευρεία προτίμηση του δείγματος για περπάτημα σε κεντρικούς καθώς και σε τοπικούς δρόμους. Παρακάτω ακολουθούν οι λόγοι επιλογής ενός δρόμου καθώς και οι απόψεις των νέων κατοίκων για την ποιότητα του οδικού περιβάλλοντος.

Όπως δείχνει το σχετικό διάγραμμα (Διάγραμμα 4.4) ο κυριότερος λόγος χρήσης ενός δρόμου στο δίκτυο είναι η εξασφάλιση άνεση και δευτερεύοντος η αίσθηση ασφάλειας και η δυνατότητα ανάπτυξης μεγαλύτερης ταχύτητας. Αντιθέτως χαμηλά ποσοστά συγκεντρώνει η ύπαρξη άλλων πεζών. Τα παραπάνω φανερώνουν εν μέρει μια συνθήκη εσωτερικευσης του περπατήματος με την έννοια ότι οι περιπατητές κάνουν τις επιλογές τους με γνώμονα αποκλειστικά την προσωπική τους ωφέλεια και όχι με βάση την κοινωνικότητα του δρόμου.

Αναφορικά με την ποιότητα του οδικού περιβάλλοντος η μεγάλη πλειοψηφία των απαντήσεων χαρακτήρισε είτε μέτριας (47%) είτε κακής (36%) κατάστασης καθιστώντας σαφές πως ο δημόσιος χώρος στο Παγκράτι έχει ανάγκη από αλλαγές.



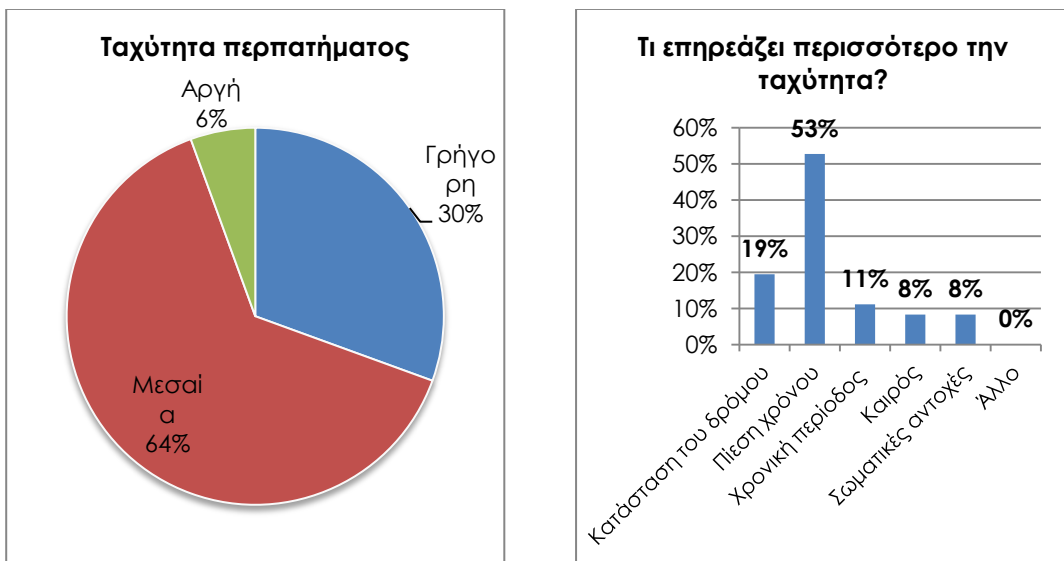




**Διάγραμμα 4.5:** Λόγοι Χρήσης και Ποιότητα Οδικού Περιβάλλοντος  
**Πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή

Σε άμεση σύνδεση με τα παραπάνω ζητήθηκε από το δείγμα να προτείνει ενδεικτικά ορισμένα μέτρα προς τη δημιουργία ενός καλύτερου οδικού δικτύου για τον πεζό στο Παγκράτι. Οι κυριότερες απαντήσεις συμπυκνώνονται στην απαίτηση για διαπлатύνσεις πεζοδρομίων και επιδιορθώσεις σε τυχόν υφιστάμενες φθορές, περισσότερες διαβάσεις, λιγότερα σταθμευμένα αυτοκίνητα, καλύτερο φωτισμό στους δρόμους κα, ενώ υπήρξαν και ελάχιστες απαντήσεις που δεν πρότειναν κάποια τροποποίηση της κατάστασης.

Όσον αφορά στην ταχύτητα βαδίσματος των νέων αλλά και τι στοιχεία την επηρεάζουν, παρατίθεται τα επόμενα δύο χρήσιμα διαγράμματα:



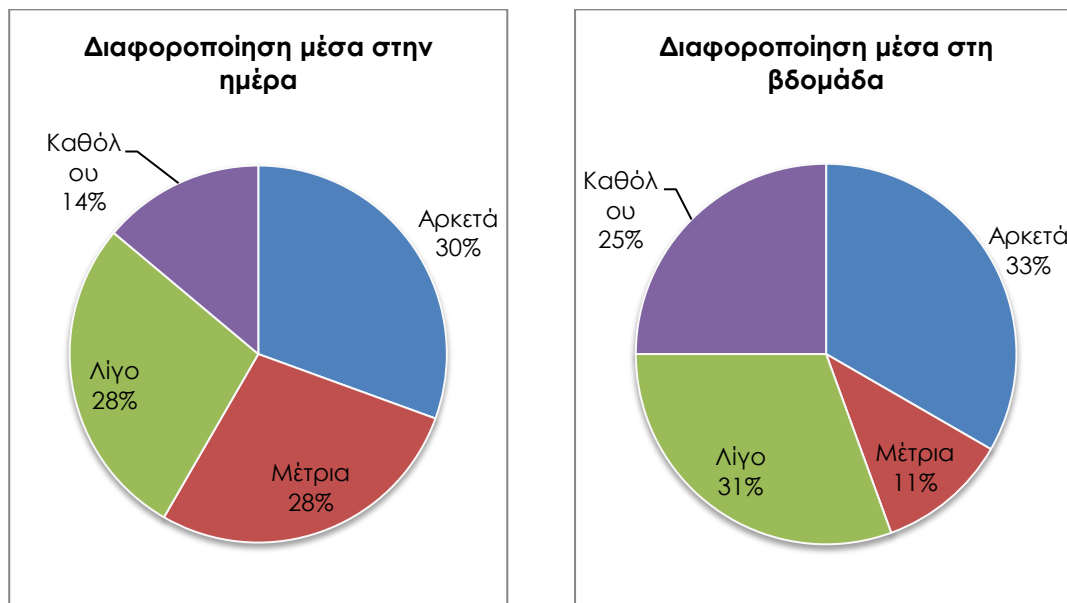
**Διάγραμμα 4.6:** Ταχύτητα και Στοιχεία Επιρροής  
**Πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή

Σύμφωνα με τα παραπάνω η ταχύτητα των νέων περιπατητών είναι κατά βάση μεσαία, γεγονός πολύ ευνοϊκό για την οικειοποίηση του χώρου αλλά και τη σύναψη σχέσεων με άλλους περιπατητές και ο βασικός λόγος διαμόρφωσής



της είναι η πίεση χρόνου, δηλαδή η ροή και οι απαιτήσεις της καθημερινότητας. Αξίζει να σημειωθεί πως ιδιαίτερη επίδραση έχει και η κατάσταση του δρόμου.

Στα ερευνητικά ερωτήματα εάν το δείγμα διαφοροποιεί την ταχύτητα του μέσα στην ημέρα ή μέσα στη βδομάδα, ιδιαίτερα κατατοπιστικά κρίνονται τα ακόλουθα δύο διαγράμματα.

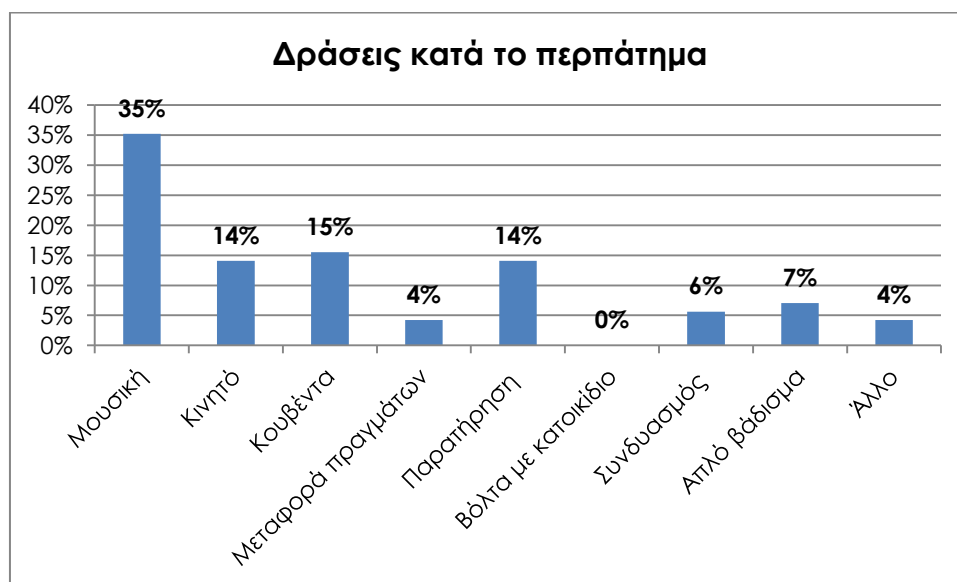


**Διάγραμμα 4.7:** Διαφοροποιήσεις της Ταχύτητας

Πηγή: Επεξεργασία από τον ερευνητή

Κοιτώντας συνδυαστικά και τα δύο διαγράμματα προκύπτει πως οι περιπατητές αλλάζουν την ταχύτητα τους ανάλογα την χρονική περίοδο στην οποία περπατούν. Αυτή η διαπίστωση έρχεται σε σύμπτωση με τα ευρήματα των επιτόπιων μετρήσεων που παρουσιάστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο.

Το επόμενο διάγραμμα παρουσιάζει τις δράσεις των νέων κατοίκων του Παγκρατίου κατά το περπάτημα.



**Διάγραμμα 4.8:** Δράσεις κατά το περπάτημα

Πηγή: Επεξεργασία από τον ερευνητή



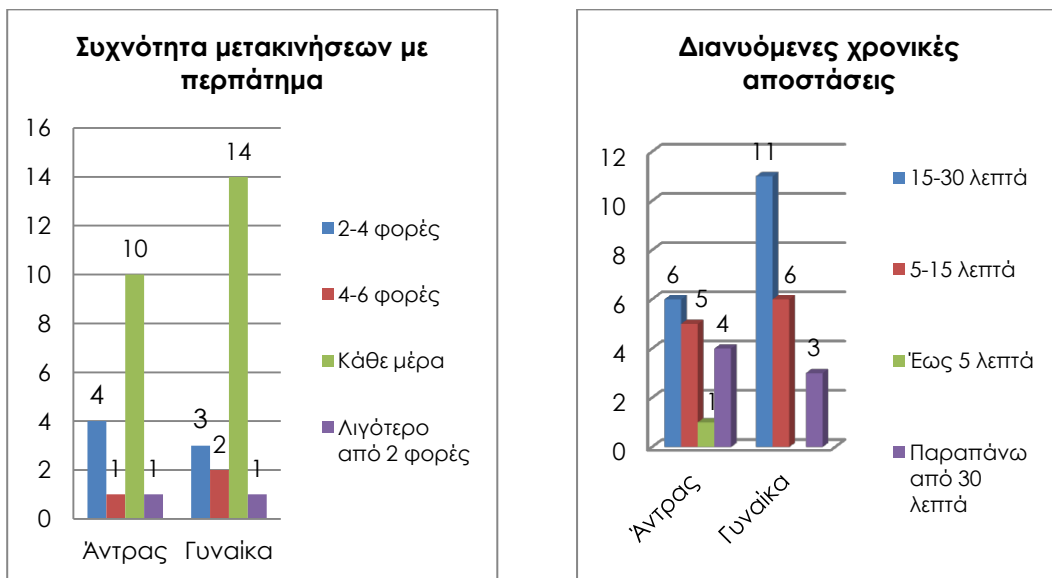
Όπως φαίνεται την πρώτη θέση κατέχει η μουσική και στη συνέχεια η κουβέντα. Βέβαια, οφείλει να αναφερθεί πως τα αποτελέσματα των επιτόπιων μετρήσεων κρίνονται περισσότερο αξιόπιστα καθώς συνιστούν καταγεγραμμένα δεδομένα.

Τέλος, στην ερώτηση για το εάν το περπάτημα θα έχει καίρια θέση σε μία ιδανική πόλη ήταν σχεδόν ομόφωνη η θετική απάντηση.

#### 4.2.2. Άνδρας-Γυναίκα

Στο σημείο αυτό ορισμένες απαντήσεις διαχωρίζονται με βάση το φύλο των ερωτηθέντων, προκειμένου να διαπιστωθούν ενδεχόμενες διαφοροποιήσεις σε απόψεις σχετικές με το περπάτημα.

Τα πρώτα διαγράμματα αφορούν τη συχνότητα των μετακινήσεων καθώς και τις διανυόμενες χρονικές αποστάσεις.



**Διάγραμμα 4.9:** Συχνότητα και Διανυόμενες Αποστάσεις ανά Φύλο

**Πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή

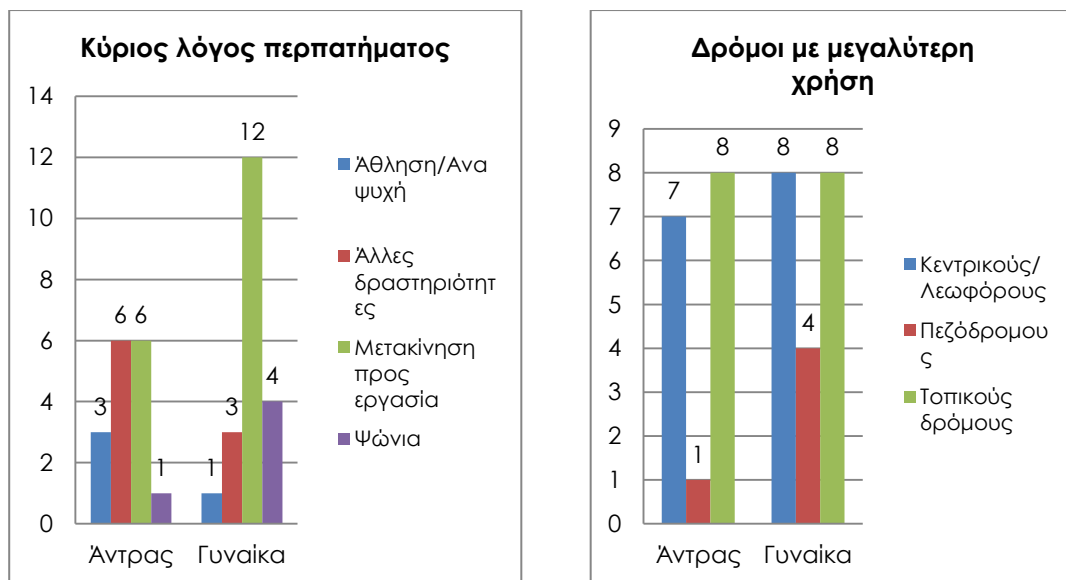
Μέσα από την παρατήρηση του αριστερού διαγράμματος συμπεραίνεται πως και τα δύο φύλα περπατούν καθημερινά με τις γυναίκες ωστόσο που έδωσαν τη συγκεκριμένη απάντηση να είναι περισσότερες. Όσον αφορά στις αποστάσεις που διανύονται, οι πλειοψηφίες του κάθε φύλου εναρμονίζονται και σε αυτήν την περίπτωση δηλώνοντας πως βαδίζουν από 15 έως 30 λεπτά. Επίσης, στην ερώτηση αν επιθυμούν να περπατάνε περισσότερο η πλειοψηφία των γυναικών δήλωσε πως θα το επιθυμούσε, ενώ οι άνδρες διαμοιράστηκαν ισόποσα σε καταφατική και αρνητική απάντηση.

Σε σχέση με τον κύριο λόγο περπατήματος προέκυψε (βλ. διάγραμμα 4.9) πως για τους άνδρες είναι είτε η μετακίνηση προς εργασία είτε άλλες δραστηριότητες, ενώ για τις γυναίκες είναι μονάχα η μετακίνηση προς εργασία με μεγάλη διαφορά από τους υπόλοιπους πιθανούς λόγους.

Στις προτιμήσεις ειδών δρόμων για περπάτημα οι απόψεις των δύο φύλων μοιάζουν χαρακτηριστικά καθώς όπως φαίνεται και στο σχετικό διάγραμμα (διάγραμμα 4.10) οι κεντρικοί και οι τοπικοί δρόμοι συγκεντρώνουν τις περισσότερες απαντήσεις. Ωστόσο υπάρχει μια μικρή διαφοροποίηση στο

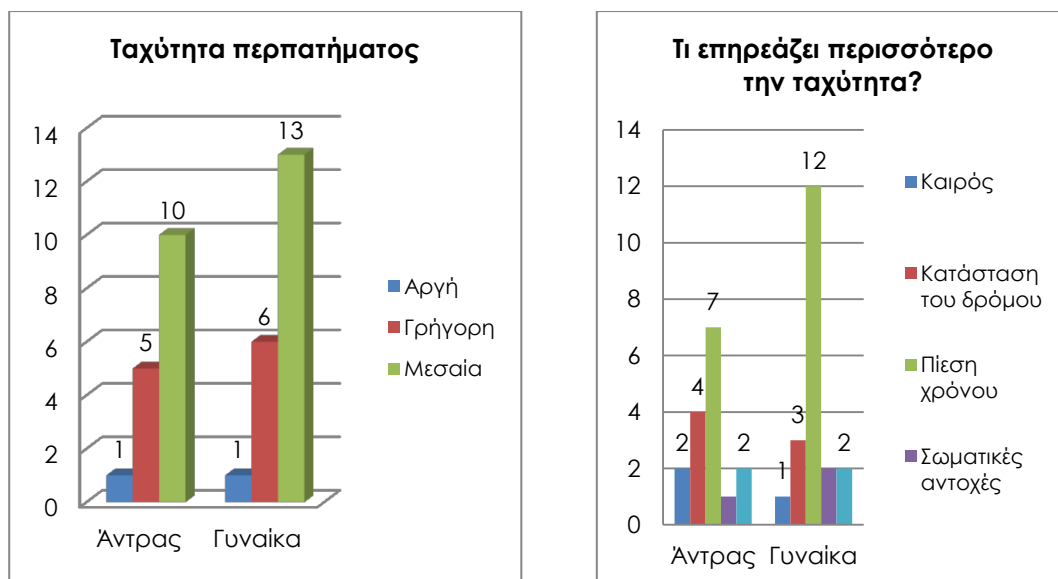


ζήτημα των πεζοδρόμων, όπου οι γυναίκες φαίνεται να τους προτιμούν αναλογικά περισσότερο από τους άνδρες. Άλλο ένα πολύ ενδιαφέρον στοιχείο είναι πως μόνο γυναίκες δήλωσαν ως κύριο λόγο επιλογής του δρόμου την ασφάλεια. Αυτό δείχνει τη άνιση θέση του γυναικείου φύλου στο δημόσιο χώρο και τον ενδεχόμενο φόβο για διάφορα ατυχή συμβάντα.



**Διάγραμμα 4.10:** Κύριος Λόγος Περπατήματος και Δρόμοι με μεγαλύτερη χρήση ανά Φύλο  
**Πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή

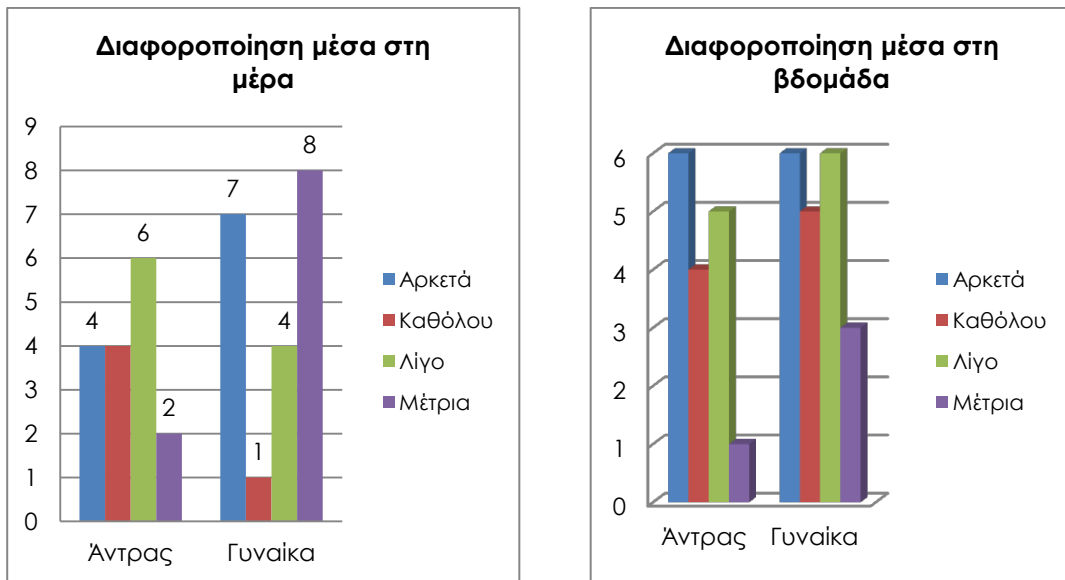
Το επόμενο διαγράμματα σχετίζονται με την ταχύτητα του περπατήματος.



**Διάγραμμα 4.11:** Ταχύτητα και Στοιχεία Επιρροής ανά Φύλο  
**Πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή

Παρατηρώντας το αριστερό διάγραμμα διακρίνεται ότι η ταχύτητα που δηλώνει η πλειοψηφία τόσο των ανδρών όσο και των γυναικών είναι η μεσαία και ο κυριότερος λόγος που επιδρά στη διαμόρφωση της η πίεση χρόνου. Γενικά στα παραπάνω ερωτήματα φαίνεται πως οι απόψεις των δύο φύλων παρουσιάζουν αμελητέες διαφοροποιήσεις.

Άλλο ένα βασικό στοιχείο αποτελεί η διαφοροποίηση της ταχύτητας ανάλογα την χρονική περίοδο που λαμβάνει χώρα η πεζή μετακίνηση. Τα παρακάτω σχετικά διαγράμματα (Διάγραμμα 4.12) εμπλουτίζουν τα ευρήματα της έρευνας. Σύμφωνα με αυτά οι άντρες διαφοροποιούν λίγο την ταχύτητα τους μέσα στην ημέρα αλλά αρκετά μέσα στη βδομάδα, σε αντίθεση με τις γυναίκες που τη διαφοροποιούν και στις δύο περιπτώσεις. Η περίπτωση της ημέρας δείχνει τη διαφορά στην ταχύτητα ανάμεσα σε πρωί και βράδυ, επιβεβαιώνοντας ακόμα μια φορά τον ενδεχόμενο φόβο που νιώθουν οι γυναίκες στο δημόσιο χώρο του δρόμου.



**Διάγραμμα 4.12:** Διαφοροποιήσεις της Ταχύτητας ανά Φύλο  
**Πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή



Πέρα από την ταχύτητα παρατίθενται και οι δράσεις κατά το περπάτημα ανά φύλο. Όπως φαίνεται από το σχετικό διάγραμμα οι γυναίκες εμφανίζουν μεγαλύτερες τιμές σε δράσεις που σχετίζονται με την οικειοποίηση και την επικοινωνία, ενώ οι άνδρες πραγματοποιούν περισσότερο απλές καθημερινές δράσεις.

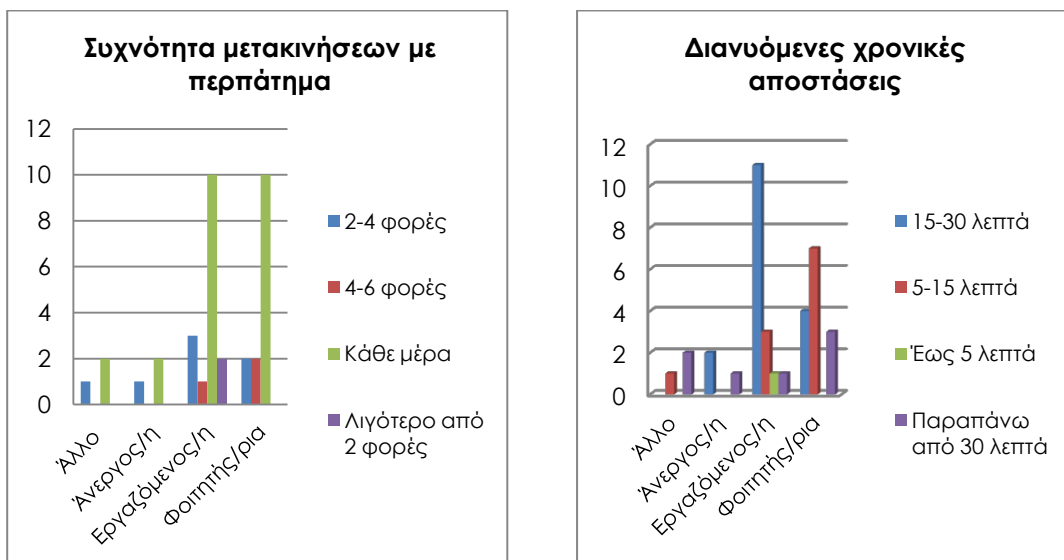


**Διάγραμμα 4.13:** Δράσεις κατά το Περπάτημα ανά φύλο  
**Πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή

### 4.2.3. Ιδιότητα

Στο σημείο αυτό οι απαντήσεις διαχωρίζονται με βάση την ιδιότητα των ερωτηθέντων. Η ιδιότητα ενός ατόμου (πχ φοιτητής/ρια, εργαζόμενος/η κα) επιδρά σε μεγάλο βαθμό στη διαμόρφωση της καθημερινότητας του, επομένως ο διαχωρισμός αυτός πραγματοποιείται με σκοπό την ανίχνευση τυχόν διαφοροποιήσεων των νέων κατοίκων και στο ζήτημα του περπατήματος.

Αναφορικά με τις συχνότητα των μετακινήσεων με περπάτημα αλλά και τις διανυόμενες αποστάσεις παρατίθενται στη συνέχεια τα επόμενα δύο σχετικά διαγράμματα.



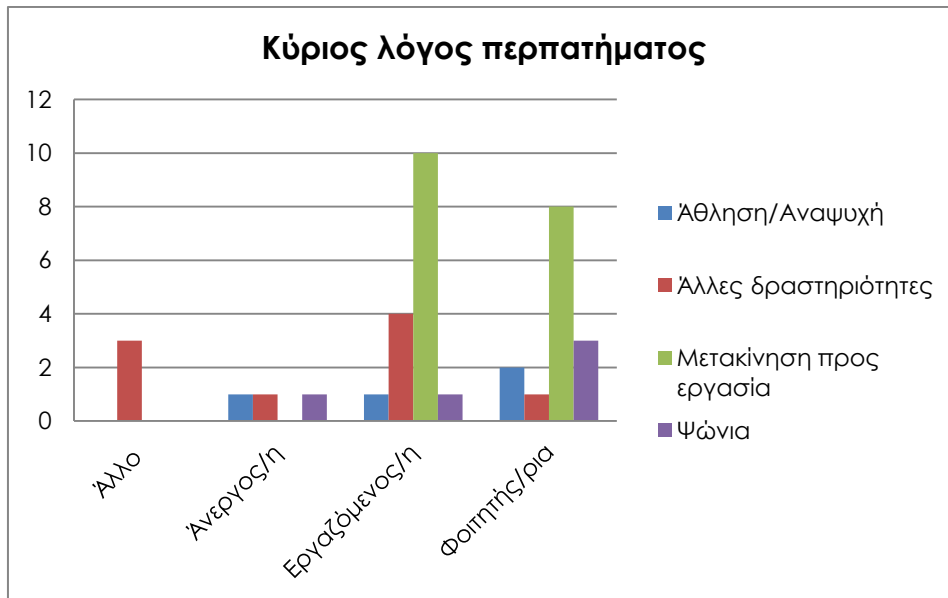
**Διάγραμμα 4.14:** Συχνότητα και Διανυόμενες Αποστάσεις ανά Ιδιότητα

**Πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή

Μέσα από μια ματιά στο αριστερό διάγραμμα προκύπτει ότι οι εργαζόμενοι και οι φοιτητές μετακινούνται κατά κύριο λόγο καθημερινά με τα πόδια. Αυτό οφείλεται σε ενδεχόμενες αναγκαστικές μετακινήσεις που έχουν σχέση είτε με τις σπουδές είτε με την επαγγελματική τους απασχόληση. Όσον αφορά το δεξιό διάγραμμα αυτό που παρατηρείται είναι πως αναλογικά οι φοιτητές/ριες περπατούν μικρότερες χρονοαποστάσεις σε σχέση με τους εργαζόμενους/ες.

Το επόμενο στοιχείο που ερευνάται είναι ο κύριος λόγος περπατήματος κατά ιδιότητα.

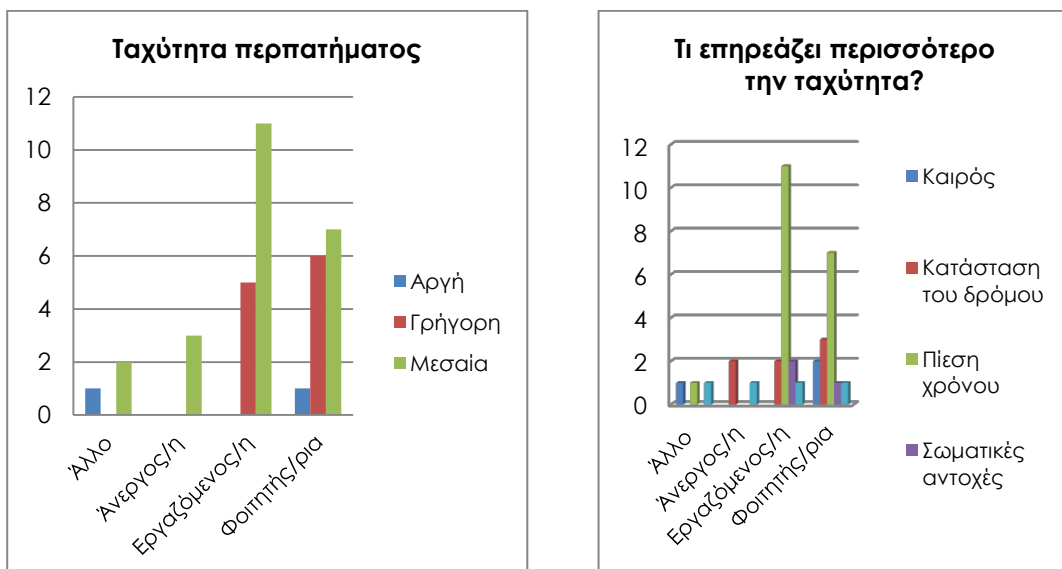




**Διάγραμμα 4.15:** Κύριος Λόγος Περπατήματος ανά Ιδιότητα

Πηγή: Επεξεργασία από τον ερευνητή

Όπως προκύπτει ο κύριος λόγος περπατήματος τόσο για εργαζόμενους/ες όσο και για φοιτητές/ριες είναι η μετακίνηση προς εργασία. Αυτό δείχνει πως οι αναγκαστικές δραστηριότητες έχουν σημαντική θέση στις μετακινήσεις ενός ατόμου στην περιοχή του Παγκρατίου. Σε σχέση με την ταχύτητα του περπατήματος παρουσιάζονται οι επόμενες δύο γραφικές απεικονίσεις.



**Διάγραμμα 4.16:** Ταχύτητα και Στοιχεία Επιρροής ανά Ιδιότητα

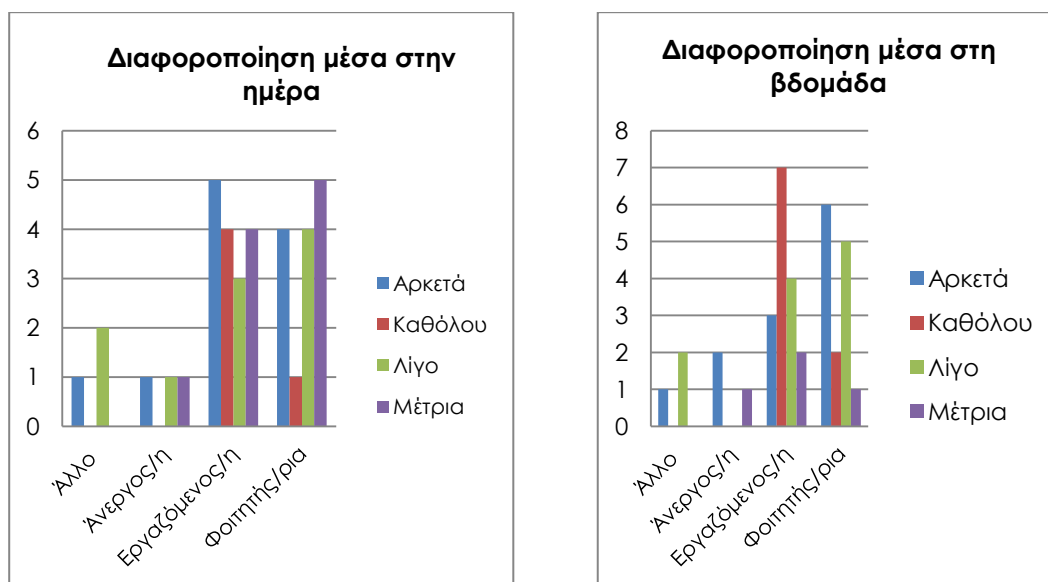
Πηγή: Επεξεργασία από τον ερευνητή

Σύμφωνα με την αριστερή απεικόνιση, η κυρίαρχη ταχύτητα για όλες της ομάδες είναι η μεσαία, γεγονός που ενθαρρύνει την επικοινωνία και αλληλεπίδραση μεταξύ των περιπατητών καθώς και την οικειοποίηση του χώρου από αυτούς. Αναφορικά με τις αιτίες που επηρεάζουν περισσότερο την ταχύτητα, βασικός λόγος τόσο για τους εργαζόμενους/ες όσο και για τους φοιτητές/ριες είναι η πίεση χρόνου ενώ για τους άνεργους το σημαντικότερο είναι η κατάσταση του οδικού περιβάλλοντος.





Το επόμενο στοιχείο είναι η διαφοροποίηση εντός της ημέρας και εντός της εβδομάδας.



**Διάγραμμα 4.17:** Διαφοροποιήσεις της Ταχύτητας ανά Ιδιότητα  
**Πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή

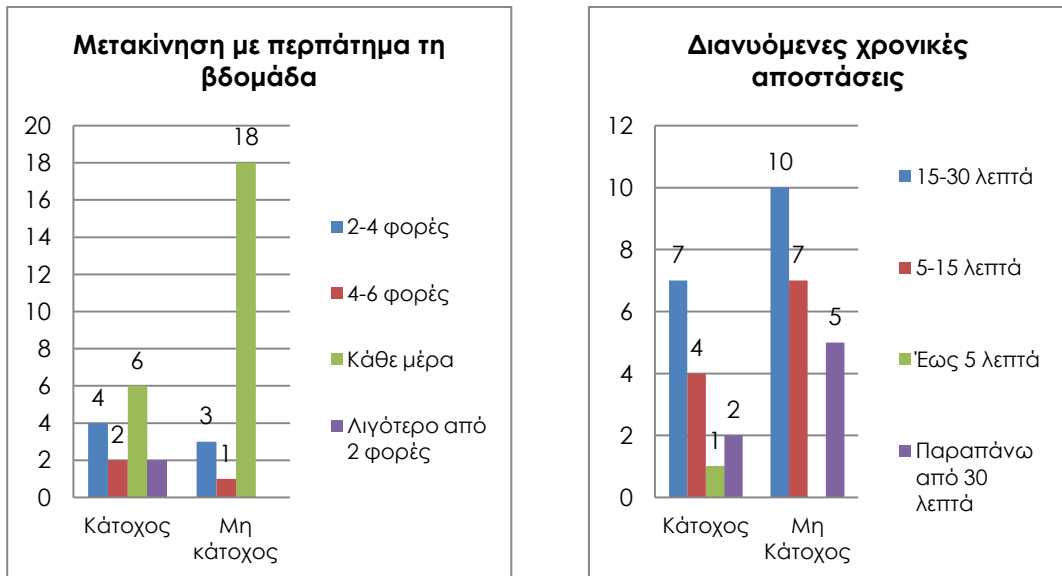
Σύμφωνα με τα παραπάνω γραφήματα προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα: Η χρονική διακύμανση της ημέρας αλλάζει τις συμπεριφορές περπατήματος τόσο των εργαζομένων όσο και των φοιτητών και η κατάσταση αυτή ενδεχομένως οφείλεται στο εργασιακό ή διδακτικό ωράριο του καθενός/μιας. Από την άλλη πλευρά η χρονική διακύμανση της εβδομάδας επηρεάζει περισσότερο μόνο τους φοιτητές/ριες και όχι τόσο τους εργαζομένους/ες. Ίσως αυτό δείχνει ότι το ωράριο των απασχολούμενων είναι πλέον ιδιαίτερα ελαστικό με αποτέλεσμα να εργάζονται ακόμα και τα Σαββατοκύριακα και έτσι να έχουν αρκετά μεγάλη πίεση χρόνου, που όπως φάνηκε και προηγουμένως οδηγεί σε μεγάλες ταχύτητες και άρα μικρότερες δυνατότητες για οικειοποίηση του χώρου και επικοινωνία.

#### 4.2.4. Κάτοχοι Αυτοκινήτου

Η ιδιοκτησία ή όχι αυτοκινήτου επηρεάζει σε πολύ σημαντικό βαθμό τις επιλογές μετακίνησης αλλά και τις συμπεριφορές κατά τη διάρκειά της. Στο παρόν τμήμα της ενότητας οι απαντήσεις διαχωρίζονται με βάση την κατοχή ή όχι του εν λόγω μεταφορικού μέσου. Σημειώνεται πως κάτοχοι αυτοκινήτου ήταν το 39% του δείγματος, τιμή που δεν διαφέρει πολύ από εκείνη του πραγματικού πληθυσμού.

Η πρώτη σειρά διαγραμμάτων αφορούν στη συχνότητα μετακινήσεων αλλά και στις διανυόμενες χρονικές αποστάσεις.





**Διάγραμμα 4.18:** Συχνότητα και Διανυόμενες Αποστάσεις ανά Κατοχή Αυτοκινήτου

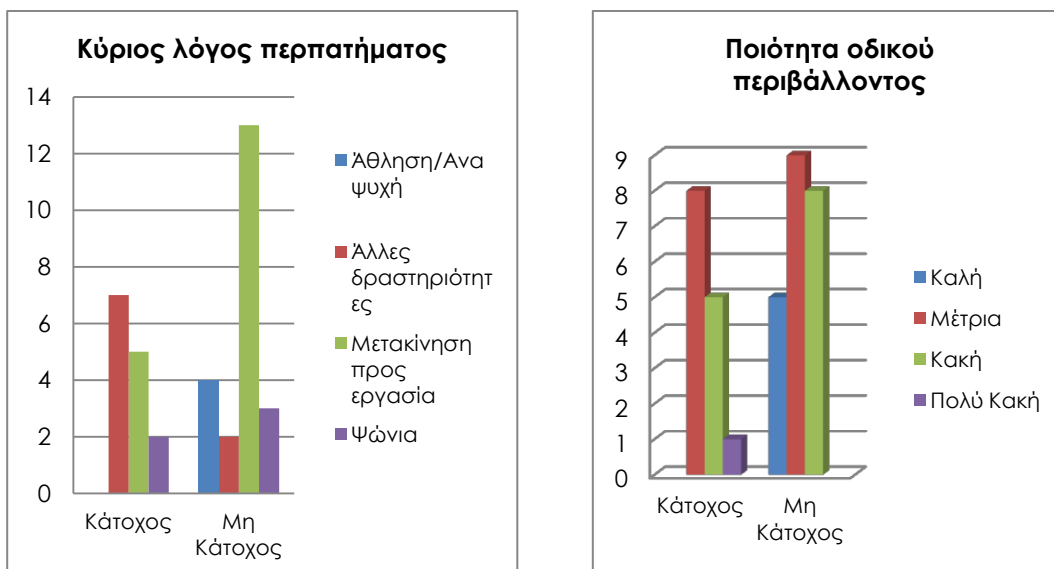
**Πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή

Κοιτώντας το αριστερό διάγραμμα φαίνεται ότι το ποσοστό καθημερινής προτίμησης των πεζή μετακινήσεων για τους κατόχους αυτοκινήτου είναι αρκετά μικρότερο από το αντίστοιχο των ατόμων που δεν έχουν στην ιδιοκτησία τους το ιδιωτικό αυτό μέσο. Συγκεκριμένα το πρώτο ποσοστό ανέρχεται σε 43% και το δεύτερο σε 82%, σχεδόν διπλάσιο δηλαδή. Άρα, αποδεικνύεται με αδιαμφισβήτητο τρόπο ότι η ιδιοκτησία αυτοκινήτου επιδρά σημαντικά στις επιλογές μετακίνησης.

Σχετικά με τις διανυόμενες χρονικές αποστάσεις παρατηρείται πως και στις δύο περιπτώσεις η πλειοψηφία της κάθε ομάδας ξεχωριστά βαδίζει περίπου από 15 έως 30 λεπτά. Ωστόσο η σημαντική διαφορά παρατηρείται στις αποστάσεις άνω των 30 λεπτών όπου οι μη κάτοχοι αυτοκινήτου εμφανίζουν ένα σημαντικά μεγαλύτερο ποσοστό (23% έναντι 14%). Αυτό ενδεχομένως να σημαίνει πως οι κάτοχοι αυτοκινήτου πραγματοποιούν πεζή μετακινήσεις περιορισμένου μήκους.

Η δεύτερη και τελευταία σειρά διαγραμμάτων απευθύνεται στον κύριο λόγο περπατήματος αλλά και στην ποιότητα του οδικού περιβάλλοντος.





**Διάγραμμα 4.19:** Κύριος Λόγος Περπατήματος και Ποιότητα Δρόμου ανά Κατοχή Αυτοκινήτου  
**Πηγή:** Επεξεργασία από τον ερευνητή

Σχετικά με το πρώτο ερώτημα και σύμφωνα με το αριστερό διάγραμμα διαπιστώνεται ότι οι νέοι που δεν έχουν αυτοκίνητο περπατάνε αναλογικά συχνότερα για μετακινήσεις προς εργασία, ενώ παράλληλα χρησιμοποιούν και το περπάτημα σαν άθληση.

Αναφορικά με το δεύτερο ερώτημα και με βάση το δεξιό διάγραμμα, αποδεικνύεται πως τόσο εκείνοι που έχουν όσο και εκείνοι που δεν διαθέτουν αυτοκίνητο στην πλειοψηφία τους αξιολογούν αρνητικά την κατάσταση του δρόμου στο Παγκράτι.

Τέλος η πλειοψηφία των κατόχων αυτοκινήτου ανέφερε πως θα άφηνε το αυτοκίνητο προκειμένου να πραγματοποιήσει περισσότερες μετακινήσεις με περπάτημα.

#### 4.2.4. Συνθέτοντας μια γενική απώληξη

Η διαδικασία της εξερεύνησης των απαντήσεων των ερωτηματολογίων αποκάλυψε ορισμένα αρκετά χρήσιμα συμπεράσματα. Αρχικά, διαπιστώθηκε πως η μεγάλη πλειοψηφία των νέων κατοίκων της περιοχής μετακινείται καθημερινά με τις συνηθισμένες διανυόμενες χρονικές αποστάσεις να κυμαίνονται μεταξύ 15 και 30 λεπτών, ενώ ο βασικός σκοπός των μετακινήσεων είναι η εργασία.

Οι δρόμοι που προτιμούνται είναι οι κεντρικοί ή οι τοπικοί δρόμοι και οι κύριοι λόγοι επιλογής είναι η πρωτίστως η άνεση και δευτερευόντως η ασφάλεια και η δυνατότητα μεγαλύτερης ταχύτητας, ενώ η ύπαρξη άλλων πεζών δεν κρίνεται ως σημαντικός λόγος. Αυτό δείχνει μια ατομική παρά κοινωνική στάση επιλογής των οδών για περπάτημα.

Σχετικά με το οδικό περιβάλλον χαρακτηρίζεται μέτριο και άσχημο και γι' αυτό οι προτεινόμενες αλλαγές εστιάζουν στην κατάσταση των πεζοδρομίων, στις διαβάσεις, στην παρόδια στάθμευση και στο φωτισμό.



Όσον αφορά στην ταχύτητα των περιπατητών, αυτή είναι κατά βάση μεσαία και το πιο κρίσιμο στοιχείο διαμόρφωσης της είναι η πίεση του χρόνου και δευτερευόντως η κατάσταση του δρόμου. Επίσης, παρατηρήθηκαν διαφοροποιήσεις στην ταχύτητα τόσο μέσα στη μέρα όσο και μέσα στην εβδομάδα. Άρα, οι περιπατητές λαμβάνουν σοβαρά υπόψη τους την χρονική περίοδο που κινούνται και τις συνθήκες που επικρατούν σε αυτή προκειμένου να ρυθμίσουν την ταχύτητα που βαδίζουν. Τέλος, ήταν σχεδόν ομόφωνη η συμφωνία του δείγματος για τη βασική θέση του περπατήματος στην πόλη.

Μέσα από την ερμηνεία των ερωτηματολογίων προέκυψαν πολύτιμες πληροφορίες σχετικά με τη σύνδεση περπατήματος και κοινωνικών χαρακτηριστικών. Όπως φάνηκε οι γυναίκες και οι άνδρες παρά τη μεγάλη ομοιότητα στο θέμα του περπατήματος, έχουν ορισμένες διαφορές σε σχέση με τους δρόμους που χρησιμοποιούνται συχνότερα, καθώς οι γυναίκες προτιμούν περισσότερο τους πεζοδρόμους, στους λόγους επιλογής οδού διότι οι άνδρες δεν ενδιαφέρονται για την ασφάλεια αλλά και στη διαφοροποίηση της ταχύτητας μέσα στην ημέρα όπου οι γυναίκες την μεταβάλλουν σημαντικά. Σχετικά με τη σχέση της ιδιότητας κάποιου/ας και των χαρακτηριστικών του περπατήματος, διαπιστώθηκε ότι δεν υπάρχουν αρκετές διαφορές παρά μόνο στα εξής: Στους λόγους διαμόρφωσης της ταχύτητας όπου οι άνεργοι/ες δίνουν βάση περισσότερο στην κατάσταση του δρόμου και οι εργαζόμενοι/ες καθώς και οι φοιτητές/ριες στην πίεση του χρόνου και στην χρονική διακύμανση της ταχύτητας όπου οι εργαζόμενοι τη μεταβάλλουν περισσότερο μέσα στην ίδια μέρα, ενώ οι φοιτητές μέσα στη βδομάδα. Τέλος, οι κάτοχοι αυτοκινήτου δεν εμφανίζουν μεγάλο ποσοστό καθημερινής μετακίνησης, δεν διανύουν συχνά μεγάλες αποστάσεις με το περπάτημα, ενώ δεν προτιμούν το περπάτημα για μετακινήσεις προς εργασία. Βέβαια, η πλειοψηφία τους (57%) δήλωσε πως θα άφηνε το αυτοκίνητο έτσι ώστε να περπατήσει περισσότερο.





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το περπάτημα, όπως αναφέρθηκε και στα προηγούμενα κεφάλαια, αποτελεί έναν από τους βασικούς τρόπους δήλωσης παρουσίας στο δημόσιο χώρο που παρέχει ευκαιρίες επαφής με την πόλη και αλληλεπίδρασης με άλλους ανθρώπους. Η περίπτωση του Παγκρατίου μιας ιδιαίτερα ενδιαφέρουσας συνοικίας του δήμου Αθηναίων, κρίνεται ότι αποτελεί έναν αξιοσημείωτο τόπο «πειραμάτων» και εξερεύνησης των χαρακτηριστικών της πολύπλοκης αυτής κοινωνικής διαδικασίας που ονομάζεται περπάτημα.

Μέσα από την ερευνητική διαδρομή της εργασίας απαντιόνταν σταδιακά επαρκώς ή όχι, ένα-ένα από τα ερωτήματα που τέθηκαν στο πρώτο κεφάλαιο. Βέβαια, οφείλει να τονισθεί πως οι απαντήσεις στα ερωτήματα δεν αποτελούν απόλυτες αλήθειες αλλά μια σκιαγράφιση της κατάστασης, ένα μικρό «λιθαράκι» στην αναζήτηση απαντήσεων για το περπάτημα στο Παγκράτι.

Σχετικά με το πρώτο ερώτημα, δηλαδή με τις δράσεις και την ταχύτητα των περιπατητών, διαπιστώθηκε πως οι δράσεις με τη μεγαλύτερη ένταση ήταν η κουβέντα, η παρατήρηση και το απλό βάδισμα. Οι δύο πρώτες μάλιστα συνιστούν δράσεις οι οποίες ευνοούν την αλληλεπίδραση και την οικειοποίηση του χώρου στην πόλη, επομένως το Παγκράτι κρίνεται ως τόπος επικοινωνίας και όχι χώρος μηχανιστικής δράσης. Οι διαφορές ανάμεσα στο φύλο και την ηλικία δεν ήταν ιδιαίτερα μεγάλες. Σχετικά με το ρυθμό κίνησης των περιπατητών στο Παγκράτι, προέκυψε πως είναι κυρίως ήπιος καθώς η μέση ταχύτητα σε αρκετές περιπτώσεις δεν ξεπερνούσε τα 5km/h. Βέβαια τονίζεται πως υφίστανται διαφοροποιήσεις ανάμεσα στα είδη των οδών του δείγματος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα οι οδοί Δουρίδος και Υμηττού όπου στην πρώτη εμφανίζονται υψηλοί μέσοι όροι ταχυτήτων και στη δεύτερη αρκετά πιο μειωμένοι. Τέλος, αποδείχτηκε πως οι γυναίκες και οι ηλικιωμένοι εμφανίζουν κατά βάση μικρότερες μέσες τιμές ταχυτήτων χωρίς αυτό να αποκλείει την ύπαρξη εξαιρέσεων.

Το δεύτερο ερώτημα αφορούσε τη σημασία του χρόνου στις μετακινήσεις με περπάτημα. Η απάντηση που προκύπτει μέσα από τις επιτόπιες μετρήσεις αλλά και από τα ερωτηματολόγια είναι πως ο ρόλος του χρόνου είναι αρκετά καθοριστικός για την ταχύτητα του περπατήματος. Ένα αξιοσημείωτο συμπέρασμα είναι πως το Σαββατοκύριακο οι μέσοι όροι της ταχύτητας μειώνονται κατά ένα μεγάλο ποσοστό σε σχέση με τις υπόλοιπες ημέρες της εβδομάδας.

Αναφορικά με το τρίτο ερώτημα, δηλαδή ποιες είναι οι απόψεις των κατοίκων του Παγκρατίου από 18 έως 30 ετών για το περπάτημα σημειώνεται πως εξήχθησαν αρκετά χρήσιμες πληροφορίες. Αρχικά, το περπάτημα έχει βασική θέση στις μετακινήσεις τους καθώς βαδίζουν καθημερινά. Οι αποστάσεις που διανύουν συνήθως είναι περίπου από 15 έως 30 λεπτά, ο βασικός σκοπός τους είναι η μετακίνηση για εργασία, ενώ θεωρούν πως το περπάτημα οφείλει να έχει κεντρικό ρόλο σε κοινωνική πόλη. Μεγάλες διαφορές ανάμεσα σε ανδρικό και γυναικείο φύλο δεν υπήρχαν παρά μόνο ότι οι γυναίκες δίνουν ιδιαίτερη βάση στην ασφάλεια για την επιλογή του δρόμου που θα περπατήσουν.



Τα επόμενα τρία ερωτήματα αφορούν στη σχέση του περπατήματος και άλλων χαρακτηριστικών. Αυτά τα χαρακτηριστικά αναφέρονται είτε στο υλικό περιβάλλον είτε στα κοινωνικά στοιχεία των μετακινούμενων. Μέσω της εκπόνησης της εργασίας συμπεραίνονται τα εξής: Η ταχύτητα εμφανίζει θετική σχέση με το πλάτος του πεζοδρομίου, αρνητική σχέση με την κλίση του εδάφους και αρνητική σχέση με την ποικιλομορφία των περιμετρικών δραστηριοτήτων. Ακόμη, προκύπτει πως οι ηλικιωμένοι περπατούν κατά βάση με χαμηλότερες ταχύτητες από τους νέους, ενώ η κατοχή αυτοκινήτου και η ιδιότητα δεν έδειξαν να επηρεάζουν άμεσα την ταχύτητα. Όσον αφορά στις δράσεις, αποδεικνύεται πως παρουσιάζουν θετική σχέση με το πλάτος του πεζοδρομίου και τη μείξη των περιμετρικών δραστηριοτήτων και τυχαία σχέση με την κλίση του εδάφους. Εστιάζοντας στις δράσεις κουβέντα και παρατήρηση φαίνεται πως η μείξη των χρήσεων/δραστηριοτήτων επιδρά θετικά. Επίσης, διαπιστώνεται πως οι ηλικιωμένοι ενώ δεν διαφέρουν σε μεγάλο βαθμό από τις άλλες ηλικιακές ομάδες ως προς τις πρακτικές κατά το περπάτημα, εντούτοις είναι φανερό η απουσία προτίμησής τους στην ενασχόληση με το κινητό και στην ακρόαση μουσικής. Τέλος, η ιδιότητα και η κατοχή αυτοκινήτου επηρεάζουν σε μικρό βαθμό τις δράσεις κατά το περπάτημα.

Το έβδομο ερώτημα αναφέρεται στο πως τα συμπεράσματα της εργασίας θα υπερβαίνουν την περιοχική μελέτη. Η απάντηση πάνω σε αυτό είναι πως η επιλογή της περιοχής έγινε με προσεκτικό τρόπο βασιζόμενη σε κριτήρια τα οποία ενδεχομένως να ανταποκρίνονται και σε άλλες αστικές περιοχές είτε στην Αθήνα είτε σε άλλες πόλεις. Επομένως, το Παγκράτι λαμβάνει το ρόλο της περιοχής-δείγμα και ως εκ τούτου τα συμπεράσματα που προέκυψαν έχουν τη δυνατότητα να αφορούν και άλλες παρόμοιες με αυτό περιοχές. Ωστόσο, στην περίπτωση περιοχών όπου τα χαρακτηριστικά τους δεν προσομοιάζουν εκείνα του Παγκρατίου τότε είναι επιτακτική η διενέργεια νέας έρευνας με σκοπό την εξαγωγή αντιπροσωπευτικότερων συμπερασμάτων.

Το επόμενο ερώτημα επικεντρώνει το ενδιαφέρον του στην εύρεση τρόπου προσέγγισης με στόχο τη διερεύνηση αλλά και τη χάραξη στρατηγικής για το περπάτημα σε ευρύτερα χωρικά επίπεδα από αυτό της περιοχής μελέτης. Ένας αρκετά πρωτότυπος και διαλεκτικός τρόπος είναι η διεξαγωγή πειραμάτων ανίχνευσης και προτάσεων σε διάφορες περιοχές δείγματα οι οποίες θα αποτελούν τα κύτταρα των ευρύτερων χωρικών επιπέδων. Επιπρόσθετα, θα ήταν δυνατή και επιθυμητή όπου χρειάζεται η δημιουργία θυλάκων ακόμα και στο εσωτερικό της περιοχής-κύτταρο με στόχο την ουσιαστική ανταπόκριση στα προβλήματα του χώρου. Στη συνέχεια όλες οι περιοχές κύτταρα ενώνονται σχηματίζοντας ένα μωσαϊκό από διαφορές και αντιθέσεις στο χώρο, το οποίο θα δημιουργήσει αυτόματα δίκτυα με κόμβους περιοχές από πολλές ευρύτερες χωρικές μονάδες. Με αυτόν τον τρόπο θα φανούν σχέσεις στον χώρο και θα αναδειχθούν οι περιοχές που έχουν τις ίδιες ανάγκες για το περπάτημα. Αυτή η από τα κάτω προς τα πάνω προσέγγιση μπορεί να επεκταθεί σταδιακά και σε εθνικό επίπεδο μέσα από τη δημιουργία εθνικού δικτύου για το περπάτημα και τις αστικές μετακινήσεις γενικότερα. Μέσα από αυτήν την ενδεικτική πορεία σκιαγραφείται μια νέα μέθοδος αντιμετώπισης του ζητήματος και επιχειρείται η ανατροπή της σημερινής σχεδιαστικής πρακτικής λογικής η οποία επιζητεί την ομοιομορφία και επιβάλλεται εκ των άνω στον χώρο.





Σχετικά με το ένατο ερώτημα που αφορά σε ενδεχόμενα μελλοντικά μέτρα και πολιτικές πρέπει να αναφερθεί ότι η κατεύθυνση που θα αποφασιστεί δεν θα πρέπει να είναι μονοσήμαντη και να επικεντρωθεί μονάχα σε λύσεις αλλαγής του υλικού περιβάλλοντος. Αντίθετα θα πρέπει να εμπλουτίσει τα εργαλεία της και με πολιτικές κοινωνικού χαρακτήρα. Επομένως, προτείνονται δύο βασικοί πυλώνες μέτρων και πολιτικών. Ο πρώτος απευθύνεται στο υλικό περιβάλλον και σχετίζεται άμεσα με την προσπελασιμότητα του χώρου. Μέσα σε αυτόν τον πυλώνα εντοπίζονται λύσεις όπως βελτίωση της ποιότητας του οδικού περιβάλλοντος (αποκατάσταση φθορών και διαπλάτυνση πεζοδρομίου, δημιουργία διαβάσεων και ραμπών, βελτίωση του φωτισμού κα), τη διαχείριση της παρόδιας στάθμευσης, τη μείωση των ταχυτήτων για τα αυτοκίνητα και την αναβάθμιση των μέσων μαζικής μεταφοράς κα. Όλα τα παραπάνω λειτουργούν σαν ενιαίο σύστημα και θα βοηθήσουν σημαντικά την ενίσχυση του περπατήματος στην πόλη. Ωστόσο επειδή ο στόχος είναι ζωντανές και δίκαιες πόλεις, είναι καθοριστικής σημασίας η ύπαρξη και του δεύτερου πυλώνα μέτρων και πολιτικών. Ο πυλώνας αυτός έχει κοινωνικό χαρακτήρα και μπορεί να περιλαμβάνει λύσεις όπως κοινωνικά μέτρα ελάφρυνσης του όγκου απασχόλησης που να οδηγούν σε περισσότερο ελεύθερο χρόνο και πιο αξιοπρεπή διαβίωση, επιδόματα στην χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς, διοργάνωση εκδηλώσεων στο δρόμο με ποικίλες θεματικές και ενθάρρυνση πραγματοποίησης ζωντανών δράσεων στο δημόσιο χώρο κα.

Το τελευταίο ερώτημα αναφέρεται στη σημερινή κοινωνικοοικονομική συγκυρία και το κατά πόσο αυτή θα επηρεάσει τα παραπάνω αλλά και γενικά το περπάτημα. Όπως είναι αναμφίβολα φανερό η κρίση του κοινωνικού συστήματος που επικρατεί εδώ και αρκετά χρόνια έχει δημιουργήσει αρκετά προβλήματα στη ζωή στις πόλεις. Μια όψη των προβλημάτων είναι και οι μετακινήσεις. Το αυτοκίνητο έγινε ακριβότερο και έτσι όλο και περισσότερος κόσμος περπατάει από ανάγκη. Βέβαια, οι συνθήκες του δρόμου όπως έχει τονιστεί σε όλη την έκταση της εργασίας δεν είναι καθόλου ικανοποιητικές με ελάχιστες αποκλίσεις. Αυτή η εικόνα του δημόσιου χώρου με το αφιλόξενο οδικό περιβάλλον για τον πεζό με εξαίρεση περιοχές που προσελκύουν επενδυτές και επιχειρήσεις είναι πλέον ο κανόνας για τις περισσότερες πόλεις της χώρας και ειδικά για την Αθήνα. Άρα η τύχη του περπατήματος είναι αρκετά δυσμενής στην παρούσα φάση καθώς παρά την αυξανόμενη διάθεση για βόλτα οι υλικές συνθήκες δεν το υποστηρίζουν προωθητικά. Επίσης, η κρίση σε ορισμένες περιπτώσεις οδηγεί στην εξατομίκευση οπότε αυτό επιδρά στις συμπεριφορές των περιπατητών στο δημόσιο χώρο όπου είναι πιθανό να μην επιθυμούν να αλληλεπιδράσουν με το διπλανό τους. Μέσα σε αυτό πλαίσιο της απαξίωσης των δημόσιων αναγκών, τα μέτρα θα αντιμετωπίσουν μεγάλη δυσκολία εφαρμογής όμως η επιμονή και η διεκδίκησή τους ίσως να μπορέσει να αποφέρει καρπούς και να δοθεί η απαραίτητη έμφαση στο περπάτημα και στο δικαίωμα του κόσμου να το πραγματοποιεί ανεμπόδιστα και με ισότιμο τρόπο.

Η παρούσα εργασία εστίασε το ενδιαφέρον της στην αναζήτηση των χαρακτηριστικών του περπατήματος (ταχύτητα, δράσεις) στο Παγκράτι. Τα μεθοδολογικά βήματα που ακολουθήθηκαν έχουν τη δυνατότητα να εφαρμοστούν υπό προϋποθέσεις και σε άλλες περιοχές της Αθήνας ή και της χώρας γενικότερα. Ωστόσο κρίνεται αναγκαία η προσαρμογή σε ενδεχόμενες ιδιαιτερότητες των εκάστοτε περιοχών προς μελέτη.



Σε γενικές γραμμές είναι επιτακτική η όλο και περισσότερη ερευνητική ενασχόληση με το περπάτημα στις πόλεις διότι συνιστά μια ποικιλόμορφη κοινωνική διαδικασία η οποία πρέπει να διαδραματίσει κεντρικό ρόλο στην καθημερινότητα των ανθρώπων. Γι' αυτό λοιπόν προτείνονται θέματα που σχετίζονται τόσο με το υλικό περιβάλλον όπως η διερεύνηση της συνέχειας των κινήσεων των πεζών καθώς και τρόπων βελτίωσης της (διαβάσεις, αλλαγές στον χαρακτήρα των οδών κα) όσο και με την κοινωνική δράση των περιπατητών όπως τις προτιμήσεις σχετικά με τις διαδρομές στην πόλη (λεπτομερής αποτύπωση διαδρομών δειγμάτων) κα. Η ερευνητική και κοινωνική δραστηριότητα έχει καθήκον να αναδείξει τη σημασία του περπατήματος και να το καταστήσει ουσιαστικό στοιχείο δημιουργίας πιο ζωντανών, πιο κοινωνικών και πιο δίκαιων πόλεων.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Βιβλιογραφικές Αναφορές

Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). Travel Demand and the 3Ds: Density, Diversity, and Design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment Vol.2, Issue 3* , σσ. 199-219.

de Certeau, M. (1984). *The practice of everyday life*. Berkeley: University of California Press.

Ewing, R. (1999). *Pedestrian- and transit-friendly design: A primer for smart growth*. Smart Growth Network.

Gehl, J. (2010). *Cities for People*. London: Island Press.

Gehl, J. (2013). *Η ζωή ανάμεσα στα κτήρια*. Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

Gehl, J., & Birgitte, S. (2013). *How to study public life*. Washington DC: Island Press.

Lefebvre, H. (2007). *Δικαίωμα στην Πόλη: Χώρος και Πολιτική*. Κουκίδα.

Macaulay, D. (2000). Walking the city: An essay on peripatetic practices and politics. *Capitalism Nature Socialism 11:4* , σσ. 3-43.

Middleton, J. (2009). "Stepping in time": walking, time, and space in the city. *Environment and Planning A 41* , σσ. 1943-1961.

Middleton, J. (2016). The socialities of everyday urban walking and the 'right to the city' . *Urban Studies* , σσ. 1-20.

Millan, J. (2009). Οδοιπόρος ενός απέραντου τοπίου. Στο Συλλογικό, *Πόλη και Αυτοκίνητο* (σσ. 77-85). Θεσσαλονίκη: Νησίδες.

Mohler, B., Thompson, W., Creem-Regehr, S., Pick, H., William, W., Rieser, J., και συν. (2004). Visual motion influences locomotion in a treadmill virtual environment. *Proceedings of the 1st Symposium on Applied perception in graphics and visualization August 07-08* (σσ. 19-22). Los Angeles: Association for computing machinery .

Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A 38* , σσ. 207-226.

Wunderlich, F. M. (2008). Walking and Rhythmicity: Sensing Urban Space. *Journal of Urban Design 13:1* , σσ. 125-139.

Αναγνωστοπούλου, Ν. (2015). Ο Ρόλος των Μητροπολιτικών Πάρκων σε Πόλεις του Κόσμου: Η Περίπτωση του Πάρκου Τρίτση. *Διπλωματική Εργασία, Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών, ΕΜΠ* . Αθήνα.

Βλαστός, Θ. (2007). Γένεση και Γεωγραφία των κυκλοφοριακών ροών. Στο Α. Αραβαντινός, *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου* (σσ. 445-460). Αθήνα: Συμμετρία .

Βλαστός, Θ. (2005). Γεωγραφία των Μεταφορών. Διδακτικές σημειώσεις μαθήματος "Γεωγραφία των Μεταφορών", Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών, ΕΜΠ . Αθήνα.

Βλαστός, Θ. (2007). Οι επιπτώσεις της κυκλοφορίας και η απάντηση του σχεδιασμού. Οι νεώτεροι στόχοι. Στο Α. Αραβαντινός, *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη αστική ανάπτυξη* (σσ. 461-476). Αθήνα: Συμμετρία.

Βλαστός, Θ., & Μηλάκης, Δ. (2006). *Πολεοδομία vs Μεταφορές: από την απόκλιση στη σύγκλιση*. Αθήνα.

Γαγαλής, Ν., Γιαννόπουλος, Θ., Γλαμπεδάκης, Μ., Κομισόπουλος, Φ., Παπαδήμας, Ό., & Σεϊμένης, Α. (1989). *Περιγραφή Στατιστική*. Αθήνα: Ίων.

Μηλάκης, Δ. (2006). Χρήσεις Γης και μεταφορές Διερεύνηση της Επίδρασης των Πολεοδομικών Χαρακτηριστικών Μακρο- και Μικρο- κλίμακας στις Επιλογές Μετακίνησης. *Διδακτορική διατριβή, Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού, Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων μηχανικών, ΕΜΠ . Αθήνα.*

Μπαρμπόπουλος, Ν. (2002). Προς τη βιώσιμη κινητικότητα στην Ευρωπαϊκή πόλη-Αποτίμηση πολιτικών και προσέγγιση μεθοδολογίας σχεδιασμού αστικών μεταφορών. *Διδακτορική Διατριβή, ΣΑΤΜ, ΕΜΠ . Αθήνα.*

Μπένος, Β. (1989). *Μέθοδοι και Τεχνικές Δειγματοληψίας*. Πειραιάς: Σταμούλης.

Παναγοπούλου, Κ., & Σμύρνη, Α. (2014). Αποτύπωση-Επανάχρηση: Εργατική Λέσχη στο Παγκράτι. *Διπλωματική Εργασία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, ΕΜΠ . Αθήνα.*

Περπερίδου, Δ., & Βλαστός, Θ. (2007). Σχεδιασμός με στόχο την εξυπηρέτηση πεζή μετακινήσεων. *Τεχνικά Χρονικά-Επιστημονική Έκδοση ΤΕΕ 3* , σσ. 33-43.

Φώτης, Γ. (2009). *Ποσοτική Χωρική Ανάλυση*. Αθήνα: Γκοβόστη.

Χρονόπουλος, Γ. (2005). Περπάτημα: Ποιοτικές και Ποσοτικές Προσεγγίσεις. *Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, ΔΠΜΣ "Πολεοδομία-Χωροταξία", Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, ΕΜΠ . Αθήνα.*

Χρονόπουλος, Γ., & Βλαστός, Θ. (2007). Τα εμπόδια στο περπάτημα. Ποσοτική αποτίμηση στην περίπτωση της Αθήνας. *Δίκαιο και Περιβάλλον 39* , σσ. 38-44.

## **Ιστοσελίδες**

Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία

<http://www.statistics.gr/>

Συγκοινωνίες Αθηνών (Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας)

<http://www.oasa.gr/>

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Περιβάλλοντος Αθήνας

<http://www.organismosathinas.gr/>

Geodata

<http://geodata.gov.gr/>

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**





**ΘΕΜΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:** Το περπάτημα ως ζωντανή παρουσία στο δημόσιο χώρο  
Αναζητήσεις των κύριων χαρακτηριστικών του στην Αθήνα

## ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

### Γενικές Πληροφορίες

Φύλο: Α) Άνδρας Β) Γυναίκα

Ηλικία: Α) 18-30 Β) 31-45 Γ) 46-65 Δ) 65+

Ιδιότητα: Α) Εργαζόμενος/η Β) Άνεργος/η Γ) Φοιτητής/ρια Δ) Συνταξιούχος Ε) Άλλο

Κάτοχος Αυτοκινήτου: Α) ΝΑΙ Β) ΟΧΙ

### Μετακίνηση με περπάτημα

• Πόσες φορές την εβδομάδα κάνετε μετακίνηση με περπάτημα?

Α) Κάθε μέρα Β) 4-6 φορές Γ) 2-4 φορές Δ) Λιγότερο από 2 φορές

• Περίπου τι χρονικές αποστάσεις διανύετε ανά μετακίνηση (Σημειώστε τη συχνότερη)?

Α) Έως 5 λεπτά Β) 5 – 15 λεπτά Γ) 15 – 30 λεπτά Δ) Παραπάνω από 30 λεπτά

• Ποιος είναι κύριος λόγος που περπατάτε (Κυκλώστε μια απάντηση)?

Α) Μετακίνηση προς εργασία Β) Ψώνια Γ) Άθληση/Αναψυχή Δ) Άλλες δραστηριότητες

• Θα επιθυμούσατε να περπατάτε περισσότερο?

Α) ΝΑΙ Β) ΟΧΙ

• Θα αφήνατε το αυτοκίνητο σας προκειμένου να κάνετε περισσότερες μετακινήσεις με τα πόδια?

Α) ΝΑΙ Β) ΟΧΙ Γ) ΙΣΩΣ

### Παγκράτι και περπάτημα

• Τι δρόμους χρησιμοποιείτε περισσότερο για να περπατήσετε στο Παγκράτι (Μία απάντηση)?

Α) Πεζόδρομους Β) Τοπικούς δρόμους Γ) Κεντρικούς/Λεωφόρους

• Γιατί (Συμπληρώστε αυτό που θεωρείται σημαντικότερο-Μία απάντηση)?

Α) Ασφάλεια Β) Άνεση Γ) Ύπαρξη άλλων πεζών Δ) Δυνατότητα μεγαλύτερης ταχύτητας Ε) Ύπαρξη καταστημάτων ΣΤ) Άλλο.....

• Πως σας φαίνεται η κατάσταση των δρόμων (πεζοδρόμια, διαβάσεις, ράμπες, φανάρια κα) στο Παγκράτι?

Α) Πολύ καλή Β) Καλή Γ) Μέτρια Δ) Κακή Ε) Πολύ κακή

• Τι θα θέλατε να αλλάξει προς βελτίωση των συνθηκών?

.....



## Χαρακτηριστικά περπατήματος στο Παγκράτι

- Ποια η συνηθισμένη ταχύτητα περπατήματος σας στο Παγκράτι(προσεγγιστικά)?

A) Γρήγορη B) Μεσαία Γ) Αργή

- Τι από τα παρακάτω επηρεάζει περισσότερο την ταχύτητα που περπατάτε (Μία απάντηση)?

A) Κατάσταση του δρόμου B) Πίεση χρόνου Γ) Χρονική περίοδος της ημέρας Δ) Καιρός E) Σωματικές αντοχές ΣΤ) Άλλο.....

- Θεωρείτε πως διαφοροποιείτε την ταχύτητα περπατήματος σας ανάλογα με τη χρονική περίοδο της ημέρας πχ βράδυ ή πρωί?

A) Αρκετά B) Μέτρια Γ) Λίγο Δ) Καθόλου

- Θεωρείτε πως διαφοροποιείτε την ταχύτητα περπατήματος σας ανάλογα με τη μέρα της εβδομάδας πχ Καθημερινή ή Σαββατοκύριακα?

A) Αρκετά B) Μέτρια Γ) Λίγο Δ) Καθόλου

- Κάνετε άλλες δραστηριότητες όταν περπατάτε? (Κυκλώστε μία ή περισσότερες που κάνετε πιο συχνά)

A) Μουσική B) Κινητό Γ) Κουβέντα Δ) Μεταφορά πραγμάτων E) Παρατήρηση πχ μαγαζιά ΣΤ) Βόλτα με κατοικίδιο Ζ) Συνδυασμός Η) Απλό Βάδισμα Θ) Άλλο.....

## Μελλοντικές προεκτάσεις

- Σε μια ιδανική για εσάς πόλη θα θέλατε το περπάτημα να έχει βασική θέση στις μετακινήσεις σας?

A) ΝΑΙ B) ΟΧΙ

**Σας ευχαριστώ για τον χρόνο σας**