



ΑΣΙ

Χώρος

Κείμενα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Ανάπτυξης

Ειδικό τεύχος – Αφιέρωμα

Μεταφορικές Υποδομές, Δίκτυα και Ανάπτυξη

2019

28



Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Ειδικό τεύχος – Αφιέρωμα

Μεταφορικές Υποδομές, Δίκτυα και Ανάπτυξη

Επιμέλεια

Σεραφείμ Πολύζος

Επιστημονικό Περιοδικό

αιχλώρος

Διεύθυνση:
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας
και Περιφερειακής Ανάπτυξης
Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ
Πεδίον Άρεως, 383 34 ΒΟΛΟΣ
<http://www.aeihoros.gr>, e-mail: aeihoros@prd.uth.gr
τηλ.: 24210 – 74486

Επιμέλεια έκδοσης: Εύη Κολοβού
Λαγού: Παναγιώτης Μανέτος
Σχεδιασμός εξωφύλλου: Γιώργος Παρασκευάς-Παναγιώτης Μανέτος

	Πολύζος, Σ.	4
	Μεταφορικές Υποδομές, Δίκτυα και Ανάπτυξη	
	Πολύζος, Σ.	14
	Θεωρητική ανάλυση της συμβολής των μεταφορικών υποδομών στην περιφερειακή ανάπτυξη	
	Τσιώτας, Δ., Ραπτόπουλος, Κ.	40
	Η ημερήσια μετακίνηση με σκοπό την εργασία ως πολύπλοκο δίκτυο: Η περίπτωση της Ελλάδας	
	Στεφανούλη, Μ.	76
	Αστικά και οικονομικά δίπολα στην Ελλάδα βάσει ημερήσιων μετακινήσεων με σκοπό την εργασία	
	Τσιώτας, Δ., Γεράκη Μ., Νιαβής, Σ.	98
	Τα δίκτυα μεταφορών στην Ελλάδα και η σημασία τους για την οικονομική ανάπτυξη	
	Νιαβής, Σ.	157
	Αξιολόγηση της επίδρασης του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος στις προοπτικές ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας	
	Τσιώτας, Δ.	182
	Μοντελοποίηση του οδικού διαπεριφερειακού δικτύου της Ελλάδας με χρήση ανάλυσης σύνθετων δικτύων (complex network analysis)	
	Καρύδη, Η., Θεοφανόπουλος, Π.	216
	Η ανάκτηση της σιδηροδρομικής υποδομής ως εργαλείο σχεδιασμού για την ανάπτυξη της ελληνικής περιφέρειας: Η περίπτωση της Πελοποννήσου	
	Ψαθά, Ε., Λουροντζή, Ε., Πεταχτή, Σ.	250
	Επιλογή του ποδηλάτου ως μέσου αστικής μετακίνησης: Χρηστικές και Μεταχρηστικές Διαστάσεις	
	Τζούρας, Π., Κυριακίδης, Χ., Μπακογιάννης, Ε., Βλαστός, Θ.	276
	Προσεγγίζοντας το ζήτημα της βιωσιμότητας περιαστικών ποδηλατικών υποδομών μεγάλου μήκους με χρήση Κοινωνικής Ανάλυσης Κόστους-Οφέλους: Η ποδηλατική σύνδεση Ναυπλίου-Άργους	

Επιλογή του ποδηλάτου ως μέσου αστικής μετακίνησης: Χρηστικές και μεταχρηστικές διαστάσεις

Εύα Ψαθά

ΕΔΠΙ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ελένη Λουροντζή

Φοιτήτρια, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Στυλιανή Πεταχτή

Φοιτήτρια, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Περίληψη

Το παρόν άρθρο εξετάζει τους παράγοντες που σχετίζονται με την επιλογή του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης στις μεσαίες, κυρίως, πόλεις, αναδεικνύοντας εκτός από τους προβλέψιμους τεχνικής φύσεως λόγους και το ρόλο λιγότερο προφανών παραγόντων, συμβολικών και συναισθηματικών. Αποκλίνοντας από τις συνήθειες σχετικές έρευνες για τη χρήση των βιώσιμων μέσων μετακίνησης, η μεθοδολογία της έρευνας βασίστηκε σε μια διαφορετική από τις συνήθειες θεώρηση των παραμέτρων που σχετίζονται με το βαθμό χρήσης του ποδηλάτου, κατά την οποία συναισθήματα, συνήθειες και κοινωνικά πρότυπα θεωρούνται εξίσου σημαντικά με τα στοιχεία του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και της κοινωνικοοικονομικής κατάστασης των ερωτώμενων. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε με ερωτηματολόγια σε δείγμα 363 κατοίκων του Βόλου. Τα αποτελέσματα ανέδειξαν, μεταξύ άλλων, και τη σημαντική επιρροή των συμβολικών και ψυχο-συναισθηματικών παραγόντων επιλογής του μέσου μετακίνησης, οι οποίοι συνήθως δεν προσμετρώνται κατά το σχεδιασμό των αστικών μετακινήσεων. Ορατοί και αθέατοι παράγοντες δύνανται, τελικά, να παίξουν σχεδόν εξίσου σημαντικό ρόλο στον επαναπροσδιορισμό των επιλογών των μετακινούμενων ως προς το μέσο που θα χρησιμοποιήσουν, επιδρώντας καθοριστικά στο ποσοστό χρήσης του ποδηλάτου στις ελληνικές πόλεις, διαπίστωση που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά το σχεδιασμό.

Λέξεις κλειδιά

βιώσιμες αστικές μετακινήσεις, συγκοινωνιακός σχεδιασμός, ποδήλατο, κοινωνικά πρότυπα, επιλογή μέσου μετακίνησης, ελληνικές πόλεις, Βόλος

The bicycle as urban transportation: Utility and symbolic dimensions

Abstract

This article examines the factors associated with the choice of cycling as a means of transportation in medium sized cities, giving prominence to the role of less obvious factors, symbolic or emotional, compared to the rather expected technical ones.

Distanced from the conventional studies regarding the use of sustainable means of transport, the methodology of the research is based on a different approach concerning the parameters linked to use of bicycle in cities. Under this viewpoint, emotions, habits and social norms are considered equally important to other factors like the natural and the built environment and the socio-economic parameters. The research includes a questionnaire survey, carried out in Volos, in which 363 people participated. The results revealed the important influence of symbolic and emotional factors associated with transportation choices, which are rarely taken into consideration by urban transportation planning. It seems that both the typical 'objective' factors and the less expected 'subjective' ones, may play an important role in redefining the travel behavior of city residents, and then the modal split in Greek cities.

Keywords

sustainable urban transportation, transportation planning, bicycle, social norms, means of transportation, modal choice, Greek cities, Volos

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το ποδήλατο, ήδη από τα τέλη του 19ου αιώνα και μέχρι να εκτοπιστεί από το αυτοκίνητο, υπήρξε ένα δημοφιλές μέσο και διαδόθηκε ευρέως σε παγκόσμιο επίπεδο. Στη διάδοση του ποδηλάτου, ιδιαίτερα στα χαμηλά εισοδήματα, συνέβαλε αναμφισβήτητα το εξαιρετικά χαμηλό κόστος απόκτησης και χρήσης του. Παρόλα αυτά, σχεδόν αμέσως στην Αμερική και με μερικές δεκαετίες καθυστέρηση στην Ευρώπη, το ιδιωτικό αυτοκίνητο και οι σχετικές με αυτό υποδομές αποτέλεσαν σύμβολα 'προόδου' και 'ανάπτυξης' και η κοινωνική εικόνα του ποδηλάτου βρέθηκε μάλλον καθηλωμένη, μειώνοντας το κύρος του.

Στις σύγχρονες πόλεις, ωστόσο, λόγω της επιτακτικής ανάγκης για προώθηση των λεγόμενων βιώσιμων μέσων μετακίνησης, αλλά και χάρη στο διαρκώς αυξανόμενο ενδιαφέρον για βελτίωση της φυσικής κατάστασης των κατοίκων των πόλεων, ο ρόλος του ποδηλάτου έναντι του Ι.Χ. αυτοκινήτου στις αστικές μετακινήσεις τείνει να αναβαθμίζεται

διαρκώς, ενώ ο χαρακτήρας του γίνεται δυσδιάστατος: χρηστικός και συμβολικός (Πολύζος, 2015· Ekblad et al, 2016). Ήδη σε κάποιες βορειοευρωπαϊκές και αμερικανικές πόλεις, ο διάλογος εστιάζεται στο κατά πόσο οι ποδηλατόδρομοι είναι ικανοί να προκαλέσουν φαινόμενα κοινωνικού εξευγενισμού, εφόσον η χρήση των ποδηλάτων θεωρείται ότι συσχετίζεται πλέον με την ανώτερη εισοδηματικά και τη 'δημιουργική' τάξη (Florida, 2011· Geoghegan, 2016).

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο έχουν καταγραφεί σημαντικά βήματα τόσο στις πολιτικές και τη νομοθεσία, όσο και στις υποδομές που αφορούν στο ποδήλατο. Πιο συγκεκριμένα, το μήνυμα που προωθείται από τους Ευρωπαϊκούς θεσμούς, είναι πως οι κάτοικοι θα πρέπει να νιώθουν ελεύθεροι και ασφαλείς να μετακινούνται με το ποδήλατο προωθώντας τη «βιώσιμη αστική κινητικότητα» και μειώνοντας τον κοινωνικό και οικολογικό αντίκτυπο που προκαλείται σε σχέση με άλλους τρόπους μετακίνησης. Η πορεία πολλών πόλεων της Βόρειας, κυρίως, Ευρώπης προς αυτή την κατεύθυνση γίνεται με ομαλά βήματα, δίνοντας βάση στις πολιτικές αλλά και στην καλλιέργεια μιας διαφορετικής νοοτροπίας σε σχέση με την ποδηλασία, ιδιαίτερα όπου το σκέλος των υποδομών μπορεί να θεωρηθεί καλυμμένο, εφόσον η ύπαρξη ποδηλατικών υποδομών εξακολουθεί να θεωρείται καθοριστική για την προώθηση του μέσου (Βλαστός κ.ά., 2005· Ekblad et al, 2016).

Έτσι, σε μία αντιστροφή ρόλων με το I.X., το ποδήλατο αναδεικνύεται σταδιακά από απλό μέσο μετακίνησης σε σημαντικό εργαλείο για την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας και αστικής ανάπτυξης (Βλαστός, κ.α. 2005). Αυτό δεν σημαίνει ότι η χρήση του ποδηλάτου δεν εξακολουθεί να διέπεται από άτυπες κοινωνικές επιταγές. Πρόσφατη έρευνα των Chen και Zhu ανέδειξε σημαντικές διαφορές στους λόγους χρήσης του ποδηλάτου μεταξύ των διαφορετικών εισοδηματικών τάξεων (Chen and Zhu, 2016), ενώ η έρευνα των Passafaro et al, αναδεικνύει και το ρόλο των κοινωνικών προτύπων στα πρότυπα χρήσης του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης (Passafaro et al, 2014).

Φαίνεται, επομένως, ότι η προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου στις πόλεις διέρχεται και μέσα από τα κανάλια προβολής των συμβολικών διαστάσεων του μέσου, ή και της ανατροπής παρωχημένων αλλά ακόμη ισχυρότων σε κάποιες περιπτώσεις κοινωνικών προτύπων, που συνδέουν το μέσο μετακίνησης με το κοινωνικό κύρος.

Σκοπός του παρόντος άρθρου είναι η διερεύνηση του ρόλου που παίζουν τυχόν αθέατοι κοινωνικοί και συναισθηματικοί παράγοντες στην επιλογή του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης στις ελληνικές πόλεις, με στόχο την ανάδειξή τους σε παράμετρο σχεδιασμού. Για το λόγο αυτό διεξήχθη έρευνα ερωτηματολογίων σε δείγμα 363 κατοίκων του Βόλου, μιας ελληνικής πόλης μεσαίου μεγέθους με παράδοση στη χρήση του ποδηλάτου και σημαντικό ιστορικό, περισσότερο ή λιγότερο επιτυχημένων, προσπαθειών ενσωμάτωσης των ποδηλατικών υποδομών στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Σύμφωνα με την υπόθεση

της έρευνας αφανείς παράγοντες όπως συναισθήματα, συνήθειες και κοινωνικά πρότυπα θεωρούνται επίσης αν όχι εξίσου, σημαντικά με τα στοιχεία του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, κατά την επιλογή ή όχι του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης στην πόλη. Τα αποτελέσματα της έρευνας ανέδειξαν, όντως, την επιρροή των συμβολικών και, ψυχο-συναισθηματικών παραγόντων στην επιλογή του μέσου μετακίνησης, αν και οι παράγοντες που σχετίζονται με το φυσικό σχεδιασμό εξακολουθούν να κυριαρχούν. Επιβεβαιώνεται, λοιπόν, ότι τόσο οι τεχνικής φύσης ‘ορατοί’ παράγοντες (όπως η ύπαρξη ποδηλατόδρομων και η ποιότητά τους), όσο και οι αθέατοι εξεταζόμενοι παράγοντες, δύνανται, τελικά, να παίξουν σημαντικό ρόλο στον επαναπροσδιορισμό της συμπεριφοράς των ατόμων ως προς τον τρόπο μετακίνησης, επιδρώντας καθοριστικά στο ποσοστό χρήσης του ποδηλάτου στις ελληνικές πόλεις.

2. ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΩΣ ΜΕΣΟΥ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΗΝ (ΕΛΛΗΝΙΚΗ) ΠΟΛΗ

Εξαιτίας της ισχυρής σχέσης που συνδέει την έννοια της βιωσιμότητας με τις αστικές μετακινήσεις, το ενδιαφέρον για τα ζητήματα κυκλοφορίας στις πόλεις έχει προσανατολιστεί στο νεότερο και πιο ολοκληρωμένο πλαίσιο που ονομάζεται ‘βιώσιμη κινητικότητα’. Ως μέσα βιώσιμης αστικής κινητικότητας θεωρούνται τα εναλλακτικά του ιδιωτικού αυτοκινήτου, δηλαδή η πεζή κίνηση, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία (European Commission 2007· Γιαννής κ.α., 2008).

Αρκετοί δείκτες εντοπίζονται στη βιβλιογραφία αναφορικά με την αστική κινητικότητα υπό το πρίσμα της βιωσιμότητας. Οι Ευρωπαϊκοί Κοινοί Δείκτες, για παράδειγμα, προκειμένου να αξιολογήσουν τη βιωσιμότητα των αστικών μετακινήσεων στις ευρωπαϊκές πόλεις προτείνουν την παρακολούθηση του αριθμού των καθημερινών μετακινήσεων και του χρόνου που τους αντιστοιχεί ανά μετακινούμενο, ανά σκοπό και ανά μέσο μετακίνησης. Οι επικαιροποιημένοι αστικοί δείκτες της Habitat Agenda του Ο.Η.Ε. ενσωματώνουν το χρόνο που απαιτείται κατά μέσο όρο για τη μετάβαση στην εργασία και το ποσοστό των διαφόρων μέσων μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία, μηχανοκίνητο όχημα) στις συνολικές μετακινήσεις με σκοπό την εργασία (European Commission, 2003· UNHABITAT, 2009).

Η προτεινόμενη παρακολούθηση των παραπάνω μεγεθών έχει ως στόχο την καταγραφή της προόδου στην αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που δεν γίνονται με Ι.Χ., συμπεριλαμβανομένης της χρήσης του ποδηλάτου, θεωρώντας μάλλον δεδομένη την ύπαρξη των σχετικών υποδομών (ποδηλατόδρομοι, κανονιστικό πλαίσιο, υποδομές στάθμευσης ποδηλάτων), κάτι που δεν ισχύει, ακόμη για τις ελληνικές πόλεις, παρά το γεγονός ότι η σχετικά μικρή έκταση των ελληνικών πόλεων μεσαίου μεγέθους δεν ευνοεί

τη δημιουργία δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας με πυκνές γραμμές και δρομολόγια ώστε να εξυπηρετήσει επαρκώς τις σύντομες μετακινήσεις. Για το λόγο αυτό το ποδήλατο και το καλά οργανωμένο δίκτυο κυκλοφορίας του, σε συνδυασμό με τη διευκόλυνση των μετακινήσεων πεζή, αποτελούν τη βάση της όποιας λύσης για τη βιώσιμη κινητικότητα στις πόλεις αυτές (Θώμος, 2013). Για να υπάρξει, όμως, μια πορεία ενσωμάτωσης του ποδηλάτου στις καθημερινές αστικές μετακινήσεις, θα πρέπει να πραγματοποιηθεί μία ουσιαστική ανατροπή τόσο σε επίπεδο υποδομών, οι οποίες λείπουν, όσο και σε επίπεδο νοοτροπίας. Η χώρα χαρακτηρίζεται από βραδύτητα στην ενσωμάτωση πολιτικών που αφορούν τη βιώσιμη κινητικότητα σε σύγκριση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Οι λόγοι υστέρησης των ελληνικών πόλεων αναφορικά με το ποδήλατο εντοπίζονται στην νοοτροπία, στις επικρατούσες εχθρικές συνθήκες στο δρόμο, στην έλλειψη σχετικών υποδομών όσο και στη διαχείριση εκείνων που ήδη υπάρχουν, παράγοντες που με τη σειρά τους έχουν αντίκτυπο στη συναισθηματική κατάσταση των χρηστών οι οποίοι πολλές φορές εκλαμβάνουν την μετακίνηση με ποδήλατο εντός της πόλης ως μία επικίνδυνη δραστηριότητα (Βλαστός, κ.α., 2005). Από αυτή την άποψη, η περίπτωση του Βόλου είναι χαρακτηριστική. Ο διάλογος για την ένταξη των ποδηλατικών υποδομών στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό της πόλης ξεκίνησε στις αρχές της δεκαετίας του '90, υποστηρίχθηκε περισσότερο ή λιγότερο από όλες τις δημοτικές αρχές που μεσολάβησαν και κατέληξε στην ανάπτυξη ενός δικτύου ποδηλατόδρομων το 2009. Η μορφή του έργου, ωστόσο, πυροδότησε μεγάλες τοπικές αντιδράσεις, με το ζήτημα της οδικής ασφάλειας και της μείωσης των θέσεων στάθμευσης να κυριαρχούν στον τοπικό διάλογο, ενώ η υπόθεση έφτασε να απασχολήσει τα τοπικά δικαστήρια. Ο διάλογος για τη διαχείριση των υποδομών και του τρόπου βελτίωσης της λειτουργικότητας και της ασφάλειάς τους, κατέληξε στην αφαίρεση σχεδόν του συνόλου τους, κατά την περίοδο 2016-17.

Αν και το ζήτημα της ασφάλειας από τη χρήση του ποδηλάτου στις πόλεις έχει διερευνηθεί επανειλημμένα από τους ερευνητές και η χρήση του θεωρείται ασφαλής όταν τηρούνται συγκεκριμένοι όροι, ή και ωφέλιμη αν συνυπολογιστεί η συνεισφορά του στη μείωση του καρδιαγγειακού κινδύνου του χρήστη, η αντιλαμβανόμενη ασφάλεια του υποψήφιου ποδηλάτη, στοιχείο που επηρεάζεται από το σχεδιασμό αλλά και τις αντιλήψεις των ατόμων, είναι καθοριστικός παράγοντας στην επιλογή ή όχι του ποδηλάτου για τις καθημερινές αστικές μετακινήσεις (Hartog et al, 2010· Teschle et al, 2012). Εκτός από την αντιλαμβανόμενη ασφάλεια, η διανυόμενη απόσταση, το κόστος και η ταχύτητα μετακίνησης, οι κυκλοφοριακές συνθήκες και κοινωνικοί και δημογραφικοί παράγοντες επηρεάζουν, όπως και οι αστικές μεταφορικές υποδομές, επίσης άμεσα τις επιλογές μετακίνησης (Βλαστός κ.α., 2005· Πολύζος, 2015).

Λιγότερο αναγνωρισμένοι παράγοντες στην επιλογή μέσου μετακίνησης, αποτελούν οι ψυχο-συναισθηματικοί παράγοντες που πολλές φορές καθορίζουν αφανώς τις επιλογές των ατόμων. Αν και είναι γνωστό ότι η συναισθηματική κατάσταση του χρήστη εξαρτάται από το περιβάλλον στο οποίο αυτός δρα, δεχόμενος από αυτό ποικίλα ερεθίσματα (Βλαστός, κ.α, 2007), οι στάσεις και οι αντιλήψεις των κατοίκων των πόλεων απέναντι στη χρήση του ποδηλάτου και ακόμη περισσότερο η διερεύνηση του πλαισίου των συναισθημάτων που σχετίζονται με τη χρήση του δεν έχει ολοκληρωθεί.

Σημαντική ωστόσο είναι η συμβολή της έρευνας των Passafaro et al (2014) που διεξήχθη στη Ρώμη. Εξετάστηκε η κινητήρια βάση της χρήσης του ποδηλάτου για τις καθημερινές ανάγκες μετακίνησης στην πόλη, μέσω ενός κοινωνικού ψυχολογικού μοντέλου (Perugini and Bagozzi's model of goal-directed behaviour) που χρησιμοποιήθηκε ως θεωρητικό πλαίσιο, εστιάζοντας στην πρόβλεψη των επιθυμιών. Στα συμπεράσματα επισημαίνεται ότι, προκειμένου να αυξηθεί η χρήση ποδηλάτου στην πόλη, οι τοπικοί φορείς θα πρέπει όταν σχεδιάζουν να εξετάζουν σοβαρά τις συναισθηματικές πτυχές της ποδηλασίας. (Passafaro et al, 2014).

3. ΣΤΟΧΟΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Σκοπός της έρευνας¹ ήταν ο εντοπισμός των παραγόντων που σχετίζονται με την επιλογή του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης σε μία πόλη μεσαίου μεγέθους, με στόχο την ανάδειξη τους σε δυνητικά εργαλεία για την αύξηση της χρήσης του στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η έμφαση δόθηκε στον εντοπισμό τυχόν αθέατων παραγόντων, που συχνά αποτυγχάνουν να αποτελέσουν παραμέτρους του κυκλοφοριακού σχεδιασμού, σε μία ενδεχομένως λανθασμένη θεώρηση ότι η ανάπτυξη υποδομών για το ποδήλατο αρκεί για τη διάδοση της χρήσης του. Ως τέτοιοι παράγοντες λειτουργούν συχνά τα κοινωνικά πρότυπα και η εικόνα που έχουν οι χρήστες των διαφόρων μέσων μετακίνησης για το ποδήλατο και τη χρήση του.

Ως πόλη διεξαγωγής της έρευνας επιλέχθηκε ο Βόλος, αφού αποτελεί ένα μάλλον τυπικό παράδειγμα μεσαίας ελληνικής πόλης που γεωμορφολογικά ενδείκνυται για τη χρήση ποδηλάτου, ενώ ιστορικά το ζήτημα της ενίσχυσης των ποδηλατικών υποδομών έχει βρεθεί συχνά στο επίκεντρο των τοπικών θεμάτων. Αν και ο Βόλος παρουσιάζει ένα ιδιαίτερα φιλικό 'ποδηλατικό προφίλ' χάρη στο ήπιο κλίμα της πόλης, την επίτεδη επιφάνεια και τις μικρές σχετικά αποστάσεις της (Βλαστός, Μηλάκης & Αθανασόπουλος, 2004), η χρήση του ποδηλάτου δεν είναι συγκρίσιμη με εκείνη που καταγράφεται σε

¹ Η έρευνα διεξήχθη στο πλαίσιο της πρακτικής άσκησης της Ελένης Λουροντζή και της Στέλλας Πεταχτή στο Εργαστήριο Τουριστικού Σχεδιασμού, Έρευνας και Πολιτικής του ΤΜΧΠΠΑ με επιβλέποντες την Εύα Ψαθά και το Νικόλο Βογιαζίδη

πόλεις της βόρειας Ευρώπης.. Ταυτόχρονα αποτελεί μια πόλη που τις τελευταίες δεκαετίες επιχειρεί να επανεντάξει το ποδήλατο στην καθημερινότητά της, είτε μέσω των πολιτικών των εκάστοτε τοπικών αρχών, είτε με συλλογικές ενέργειες των πολιτών. Είναι σημαντικό, επομένως, να διερευνηθούν οι ανασταλτικοί παράγοντες σε αυτή την επιδίωξη, αλλά και οι παράγοντες που εξακολουθούν να διατηρούν στην επικαιρότητα τη σχετική συζήτηση. Επιπλέον λόγος για την επιλογή του Βόλου ως μελέτης περίπτωσης ήταν, φυσικά, η καλή γνώση της πόλης και των θεμάτων που απασχολούν την τοπική κοινωνία από τους ερευνητές.

Για τους σκοπούς της έρευνας χρησιμοποιήθηκε μια στοιχειώδης κατηγοριοποίηση των παραγόντων που θεωρείται πως επηρεάζουν τη χρήση του ποδηλάτου οι οποίοι είναι οι εξής:

1. το περιβάλλον άσκησης της δραστηριότητας και η καθημερινότητα του ατόμου ως αναπόσπαστο κομμάτι της αμφίδρομης σχέσης μεταξύ του χρήστη και του χώρου που τον περιβάλλει (φυσικό και δομημένο περιβάλλον, υποδομές ποδηλάτου, κοινωνικοοικονομικοί παράγοντες, κ.α.) και
2. οι διάφοροι ψυχολογικοί και συναισθηματικοί παράγοντες που μπορεί να συνδέονται με τις επιλογές, τις συνήθειες και τις μελλοντικές αλλαγές στη συμπεριφορά του χρήστη (συμπεριφορές, συνήθειες, κοινωνικά πρότυπα, κ.α.).

Στόχος της έρευνας ήταν όχι μόνο η διερεύνηση των λόγων επιλογής του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης στην πόλη, αλλά και η καταγραφή των γενικότερων στάσεων και αντιλήψεων των κατοίκων απέναντι στο ποδήλατο και τους ποδηλάτες. Επιπλέον ερευνητικά ερωτήματα, επομένως, αποτέλεσαν ο βαθμός συσχέτισης των παραπάνω κατηγοριών παραγόντων με το βαθμό χρήσης του ποδηλάτου, η στάση των πολιτών (ποδηλατών και μη) απέναντι στη χρήση του μέσου και ο ρόλος της ποδηλασίας στην καθημερινότητα του ατόμου.

4. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η έρευνα διεξήχθη με ηλεκτρονικά ερωτηματολόγια σε ένα τελικό (μετά την επεξεργασία) δείγμα 363 ατόμων. Το ερωτηματολόγιο ήταν διαθέσιμο προς συμπλήρωση για 30 ημέρες. Η διαδικασία στόχευε όσο το δυνατόν περισσότερο στην ισορροπία των συμμετεχόντων αναφορικά με το φύλο και έτσι το τελικό δείγμα περιέλαβε 163 άντρες (44.9%) και 200 γυναίκες (55.1%) ηλικίας από 18 έως 60 ετών. Τα άτομα ηλικίας άνω των 60 ετών δεν συμπεριελήφθησαν στην έρευνα, καθώς ένα πολύ μικρό ποσοστό αυτών χρησιμοποιεί το ποδήλατο (Public Issue, 2013). Επιπλέον, λόγω και της μικρότερης χρήσης των ηλεκτρονικών μέσων ενημέρωσης, μέσω των οποίων διεξήχθη η έρευνα, από τα άτομα άνω των 60 ετών, η συγκεκριμένη ηλικιακή ομάδα δεν θα μπορούσε να αντιπροσωπευτεί

επαρκώς. Το εύρος των ηλικιών των ερωτώμενων χωρίστηκε σε κλάσεις με το τελικό δείγμα να διαμορφώνεται ως εξής: ηλικία 18-30 είχαν 259 άτομα (71.3%), ηλικία 31-45 είχαν 68 άτομα (18.7%) και ηλικία 45-60 είχαν 36 άτομα (9.9%). Όπως είναι φανερό η έρευνα προσανατολίστηκε, κυρίως, στις απόψεις των νεότερων ποδηλατών, ενώ καταγράφηκαν και οι απόψεις μιας μικρότερης μερίδας ατόμων, που δεν ποδηλατούν, η οποία ανέρχεται σε 64 άτομα (ποσοστό 18%). Καθώς δεν υπάρχουν διαθέσιμα πρόσφατα στοιχεία για τα συνολικά ποσοστά χρήσης του ποδηλάτου ανά ηλικιακή ομάδα στο Βόλο, δεν είναι γνωστό σε ποιο βαθμό οι ηλικιακές ομάδες του δείγματος είναι ή όχι αντιπροσωπευτικές. Σε κάθε περίπτωση, όμως, η έμφαση στις νεότερες ηλικίες έχει ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον στα ζητήματα βιώσιμης κινητικότητας, εφόσον η βιωσιμότητα από τη φύση αφορά σε μία έννοια με αντίκρισμα στο μέλλον.

Όσον αφορά το επίπεδο εκπαίδευσης των μελών του δείγματος, η πλειονότητα είναι κάτοχοι πτυχίου της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ή και μεταπτυχιακού τίτλου, σε ποσοστό 66.7%. Συγκεκριμένα, απόφοιτοι Γενικού Λυκείου, ΕΠΑΛ ή ΕΠΑΣ είναι το 28.9% (105 άτομα), οι απόφοιτοι Ανωτέρας Σχολής ή ΙΕΚ το 4.4% (16), από Ανώτατη Σχολή (ΑΕΙ, ΤΕΙ) έχει αποφοιτήσει το 44.9% (163), ενώ Μεταπτυχιακό τίτλο κατέχει το 21.8% (79 άτομα).

Η επαγγελματική ενασχόληση των ερωτηθέντων ήταν ετερόκλητη και κατανεμήθηκε ως εξής: 203 άτομα (55.9%) δήλωσαν μαθητές-σπουδαστές, 4 άτομα (0.8%) διοικητικά και διευθυντικά στελέχη του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, 78 άτομα (21.5%) πρόσωπα που ασκούν επιστημονικά, καλλιτεχνικά και συναφή επαγγέλματα, 6 άτομα (1.7%) τεχνολόγοι, τεχνικοί βοηθοί και ασκούντες συναφή επαγγέλματα, 43 άτομα (11.8%) υπάλληλοι γραφείου και ασκούντες συναφή επαγγέλματα, 3 άτομα (0.8%) απασχολούμενοι στην παροχή υπηρεσιών και πωλητές σε καταστήματα και υπαίθριες αγορές, 3 άτομα (0.8%) ειδικευμένοι τεχνίτες και ασκούντες συναφή τεχνικά επαγγέλματα, 3 άτομα (0.8%) χειριστές σταθερών βιομηχανικών εγκαταστάσεων, μηχανημάτων και εξοπλισμού και συναρμολογητές, 1 άτομο (0.3%) ανειδίκευτοι εργάτες, χειρώνακτες και μικροεπαγγελματίες, 3 άτομα (0.8%) ένοπλες δυνάμεις, 16 άτομα (4.4%) δήλωσαν άνεργα και τέλος 1 άτομο (0.3%) δήλωσε συνταξιούχος.

5. ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

5.1. Ποδήλατο και σκοπός μετακίνησης

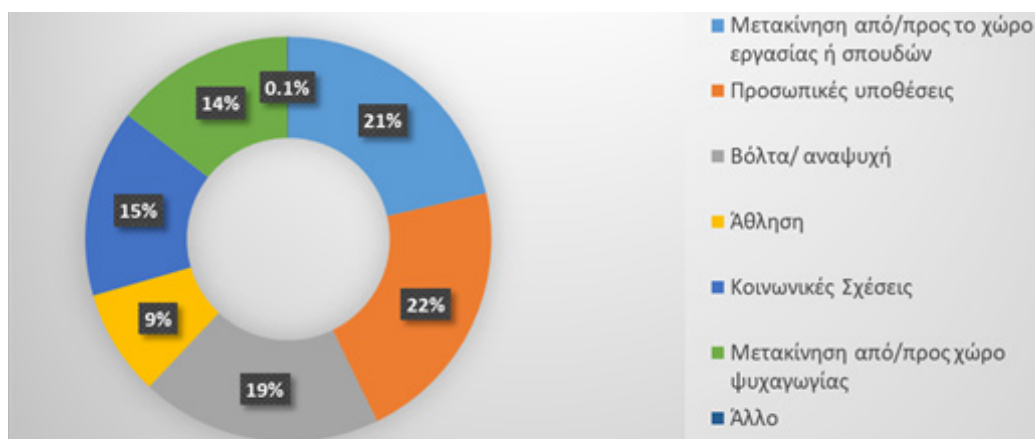
Σε μία από τις πρώτες ερωτήσεις της έρευνας ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες να επιλέξουν τους συνηθέστερους σκοπούς μετακίνησής τους όταν χρησιμοποιούν το ποδήλατο. Οι απαντήσεις τους παρουσιάζονται στο Γράφημα 1.

Προκειμένου να προκύψει ένα σαφές συμπέρασμα από τα δεδομένα που συλλέξαμε, οι παραπάνω σκοποί μετακίνησης ομαδοποιήθηκαν σε δυο κατηγορίες:

1. Αξιοποίηση ελεύθερου χρόνου: Βόλτα με το ποδήλατο, άθληση, κοινωνικές σχέσεις και μετακίνηση από και προς χώρο ψυχαγωγίας
2. Εργασία και υποχρεώσεις: Μετακίνηση από και προς το χώρο εργασίας ή/και σπουδών και προσωπικές υποθέσεις.

Παρατηρώντας τις αρχικές συγκεντρώσεις των σκοπών των δύο κατηγοριών διαπιστώθηκε πως οι δύο μεγαλύτερες ανήκουν στους σκοπούς της 2ης κατηγορίας. Αθροίζοντας τα αριθμητικά σύνολα κάθε ομάδας καταλήγουμε στο Γράφημα 2.

Γράφημα 1. Σκοπός μετακίνησης κατά τη χρήση ποδηλάτου

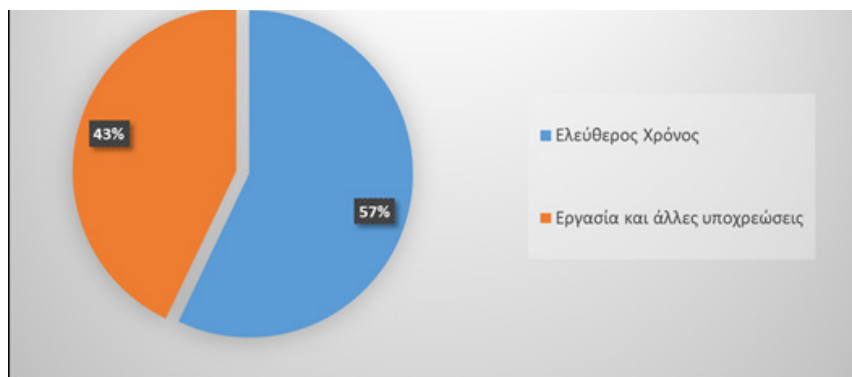


Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Βλέπουμε, πλέον, ότι η οι σκοποί μετακίνησης που σχετίζονται με την αξιοποίηση του ελεύθερου χρόνου του χρήστη υπερέχουν έναντι εκείνων της εργασίας και των υποχρεώσεων. Με μία διαφορά της τάξης των 14 ποσοστιαίων μονάδων, θα μπορούσαμε να πούμε πως η χρήση του ποδηλάτου στην πόλη του Βόλου φαίνεται να σχετίζεται περισσότερο με την αναψυχή και την αξιοποίηση του ελεύθερου χρόνου του χρήστη, παρά με τις καθημερινές του υποχρεώσεις, όπως είναι η εργασία. Το εύρημα αυτό είναι σε συμφωνία με την έρευνα του Θώμου για τη Λάρισα (Θώμος, 2013) όπου, επίσης, οι ερωτώμενοι δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν το ποδήλατο κυρίως για άθληση και αναψυχή. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην έρευνα των Chen και Zhu (2016) στο King County της Washington, η χρήση του ποδηλάτου στο πλαίσιο του ελεύθερου χρόνου συσχετίστηκε έντονα με υψηλότερο εισόδημα, σε αντίθεση με τη χρήση του ποδηλάτου με σκοπό τη

μετάβαση στην εργασία που προτιμάται από τα άτομα με χαμηλότερο εισόδημα. Λόγω των χαρακτηριστικών της παρούσας έρευνας (σχετικά μικρό δείγμα και έμφαση στις νεότερες ηλικίες) δεν περιλήφθηκε στο ερωτηματολόγιο ερώτηση σχετικά με το εισόδημα ώστε να επιβεβαιωθεί αν η προηγούμενη διαπίστωση ισχύει ή όχι για την ελληνική πόλη. Εκτιμάται ότι το συγκεκριμένο ερώτημα θα είχε εξαιρετικό ενδιαφέρον.

Γράφημα 2. Ομαδοποιημένοι σκοποί μετακίνησης



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

5.2. Ποδήλατο και Ι.Χ.

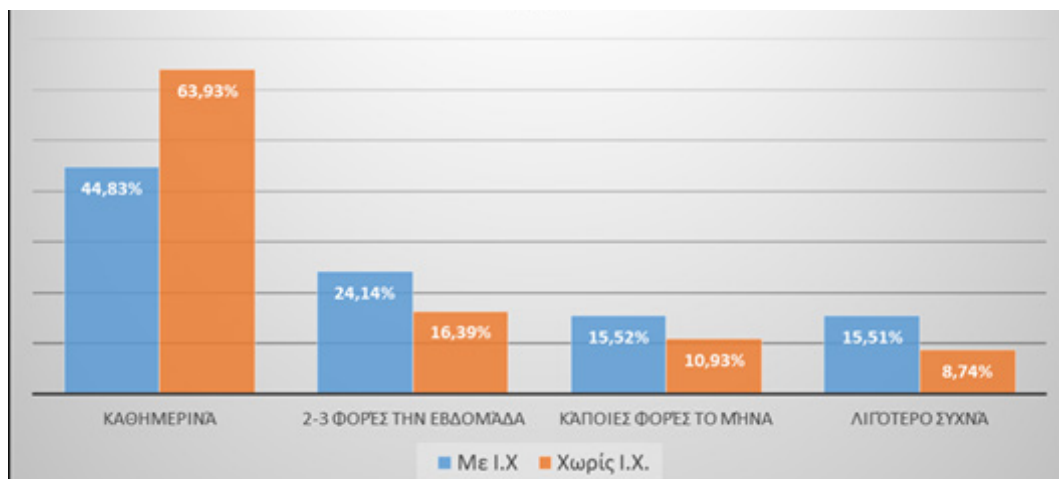
Μέσω του ερωτηματολογίου αναζητήθηκε, επίσης, η σχέση μεταξύ της ιδιοκτησίας Ι.Χ. αυτοκινήτου ή μηχανοκίνητου δικύκλου και της συχνότητας χρήσης του ποδηλάτου. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας, από το σύνολο των ερωτηθέντων ποδηλατών (299 άτομα) το 38.8% δηλώνει κάτοχος Ι.Χ (116 άτομα). Στο γράφημα 3 βλέπουμε την κατανομή της συχνότητας χρήσης του ποδηλάτου σε συνάρτηση με την κατοχή ή μη ιδιωτικού αυτοκινήτου ή μηχανοκίνητου δικύκλου.

Παρατηρείται πως το 45% των ιδιοκτητών Ι.Χ. χρησιμοποιούν καθημερινά το ποδήλατο, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τους μη ιδιοκτήτες Ι.Χ. ανέρχεται στο 64%. Επίσης, το 24% και 16% αντίστοιχα χρησιμοποιεί το ποδήλατο δύο με τρεις φορές την εβδομάδα, το 15% και 11% αντίστοιχα το χρησιμοποιεί κάποιες φορές το μήνα και λιγότερο συχνά το χρησιμοποιούν το 16% και 9% αντίστοιχα.

Η καθημερινή χρήση του ποδηλάτου από τους μισούς περίπου ερωτώμενους που διαθέτουν Ι.Χ, φανερώνει πως η χρήση του ποδηλάτου δεν φαίνεται να αποτελεί απλά μια λύση ανάγκης ελλείψει άλλου μέσου μετακίνησης, αλλά μία συνειδητή επιλογή για

σημαντική μερίδα των πολιτών. Ο έλεγχος της συχνότητας χρήσης του ποδηλάτου από τους κατόχους Ι.Χ. ανάλογα με το σκοπό της μετακίνησης μπορεί να φωτίσει καλύτερα αυτή τη διαπίστωση και κρίνεται απαραίτητος σε τυχόν επανάληψη της έρευνας.

Γράφημα 3. Συχνότητα χρήσης του ποδηλάτου από κατόχους και μη Ι.Χ.



Πηγή: Ϊδια επεξεργασία

5.3. Αξιολόγηση Υποδομών

Ένα ακόμη ζήτημα που διερευνήθηκε στην παρούσα έρευνα ήταν σε ποιο βαθμό η υφιστάμενη κατάσταση των ποιοτικών χαρακτηριστικών των ποδηλατόδρομων και οι σχετικές με αυτούς υποδομές σχετίζονται με το βαθμό χρήσης του ποδηλάτου.

Όσον αφορά τους ερωτηθέντες που ποδηλατούν, στην ερώτηση «Αν θα θέλατε να χρησιμοποιείτε περισσότερο το ποδήλατο, για ποιο λόγο δεν το κάνετε;», το 67.7% αυτών (88 άτομα), δήλωσαν πως ο λόγος είναι η έλλειψη ποδηλατόδρομων και υποδομών στάθμευσης, ενώ 90 άτομα δήλωσαν πως η επικινδυνότητα και η έλλειψη ασφάλειας στο δρόμο είναι επίσης σημαντικός λόγος. Οι ερωτηθέντες κλήθηκαν επίσης να ιεραρχήσουν τους προηγούμενους λόγους από τον σημαντικότερο προς τον λιγότερο σημαντικό. Η απάντηση για την έλλειψη ποδηλατόδρομων ιεραρχείται δεύτερη, με τις απαντήσεις σχετικά με την έλλειψη ασφάλειας, να υπερτερούν.

Κρίνοντας τα παραπάνω αποτελέσματα συμπεραίνουμε πως η έλλειψη ποδηλατόδρομων και σχετικών υποδομών ιεραρχείται ως ο πρώτος ή ο δεύτερος

σημαντικότερος λόγος για τον οποίο οι κάτοικοι του Βόλου δεν χρησιμοποιούν σε μεγάλο βαθμό το ποδήλατο.

Παράλληλα οι ποδηλάτες ερωτήθηκαν αν θεωρούν πως η πόλη του Βόλου παρέχει τους κατάλληλους/επαρκείς ποδηλατοδρόμους αξιολογώντας τους τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά. Για να καταγραφεί αυτό κλήθηκαν να εκτιμήσουν μέσω της κλίμακας Likert τρεις απόψεις που αφορούσαν την ποιότητα των ποδηλατόδρομων, το πλήθος και τη διευκόλυνση που προσφέρουν στους χρήστες. Συγκεκριμένα, κλήθηκαν να βαθμολογήσουν ως προς την προσωπική τους εκτίμηση τις εξής διατυπώσεις: (1) Οι ποδηλατόδρομοι είναι ποιοτικά κατάλληλοι για χρήση και ασφαλείς, (2) Το δίκτυο των ποδηλατόδρομων είναι επαρκές και υπάρχουν αρκετοί ποδηλατόδρομοι και (3) Το δίκτυο των υφιστάμενων ποδηλατόδρομων εξυπηρετεί σε ικανοποιητικό βαθμό τις ανάγκες των ποδηλατών.

Το μεγαλύτερο ποσοστό ήταν αρνητικό και με τις τρεις απόψεις, δηλώνοντας ουσιαστικά πως οι ποδηλατόδρομοι είναι ποιοτικά ακατάλληλοι για χρήση, δεν είναι αρκετοί σε αριθμό, ενώ το δίκτυο των υφιστάμενων ποδηλατόδρομων δεν εξυπηρετεί σε ικανοποιητικό βαθμό τις ανάγκες των ποδηλατών. Πιο συγκεκριμένα τα μεγαλύτερα ποσοστά των ερωτηθέντων δήλωσαν πως διαφωνούν απόλυτα ή πως τείνουν να διαφωνήσουν, ενώ ελάχιστοι δήλωσαν ότι συμφωνούν απόλυτα ή τείνουν να συμφωνήσουν. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί πως με την άποψη ότι οι ποδηλατόδρομοι είναι ποιοτικά κατάλληλοι για χρήση δήλωσε πως τείνει να συμφωνήσει ένα σχετικά μεγαλύτερο ποσοστό σε σχέση με τις άλλες δύο απόψεις.

Επικρατέστερη αιτία για τη μη χρήση του ποδηλάτου από τους πολίτες που ερωτήθηκαν είναι η επικινδυνότητα και η έλλειψη ασφάλειας στον δρόμο (65.5% των μη ποδηλατών), ενώ ως αμέσως επόμενο αίτιο εμφανίζεται η προτίμηση της μετακίνησης με τα πόδια (48.3%), εύρημα σημαντικό σε ένα πλαίσιο προώθησης των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης εν γένει, εφόσον στόχος δεν είναι η επικράτηση του ποδηλάτου per se, αλλά ο περιορισμός της χρήσης του Ι.Χ. Η έλλειψη ποδηλατόδρομων και υποδομών στάθμευσης για τα ποδήλατα αποτελεί την τρίτη επικρατέστερη αιτία μη χρήσης του ποδηλάτου, με ποσοστό 37.9%.

Οι μη ποδηλάτες φαίνεται πως προτιμούν για τις μετακινήσεις τους στην πόλη είτε την μετακίνηση πεζή (53,4%) είτε το Ι.Χ. (27,6%), ενώ μόνο το 12,1% επιλέγει το λεωφορείο. Η κατανομή, βέβαια, των ποσοστών αυτών είναι εμφανώς επηρεασμένη από το μικρό μέγεθος του δείγματος και την υπεροχή των φοιτητών σε αυτό.

Ταυτόχρονα, σε επόμενη ερώτηση, με τη δήλωση «Οι ποδηλατόδρομοι είναι ποιοτικά κατάλληλοι για χρήση» τείνει να διαφωνήσει το 36.2% των ερωτηθέντων (ποδηλατών και μη ποδηλατών), ενώ διαφωνεί απόλυτα το 32.8%. Αν συμπτύξουμε τα αποτελέσματα αυτά καταλήγουμε σε ένα ποσοστό της τάξης του 69% για τους ερωτηθέντες που δεν είναι

ευχαριστημένοι από την ποιότητα των σημερινών ποδηλατόδρομων. Ακόμη, το 34.5% των ερωτηθέντων διαφωνεί απόλυτα με τη δήλωση πως «Υπάρχουν αρκετοί ποδηλατόδρομοι», ενώ το 29.3% τείνει να διαφωνήσει. Τέλος, με τη δήλωση «Το δίκτυο των υφιστάμενων ποδηλατόδρομων εξυπηρετεί σε ικανοποιητικό βαθμό τις ανάγκες των ποδηλατών», διαφωνεί απόλυτα το 29.3% και τείνει να διαφωνήσει επίσης το 32.8% των ερωτηθέντων. Επομένως το 62.1% διαφωνεί σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό με την παραπάνω δήλωση.

Στην ερώτηση "Αν οι ποδηλατόδρομοι στην πόλη του Βόλου βελτιώνονταν/πλήθαιναν, πόσο πιθανό είναι να ξεκινούσατε τη χρήση ποδηλάτου;», το 6.9% των ερωτηθέντων απάντησε πως είναι βέβαιο, το 41.4% απάντησε πως είναι πολύ πιθανό, ενώ μετρίως πιθανό απάντησε το 32.8%.

Από τα παραπάνω αποτελέσματα μπορούμε να συμπεράνουμε πως η σημερινή κατάσταση των ποδηλατόδρομων του Βόλου αλλά και των σχετικών υποδομών φύλαξης και στάθμευσης των ποδηλάτων συσχετίζεται αρνητικά με το βαθμό χρήσης του μέσου και μάλιστα σε σημαντικό επίπεδο. Παράλληλα, μεγάλο ποσοστό των ερωτηθέντων προτίθεται να ξεκινήσει να χρησιμοποιεί το ποδήλατο μέσα στην πόλη σε περίπτωση που οι ποδηλατόδρομοι βελτιωθούν ή/και πληθύνουν.

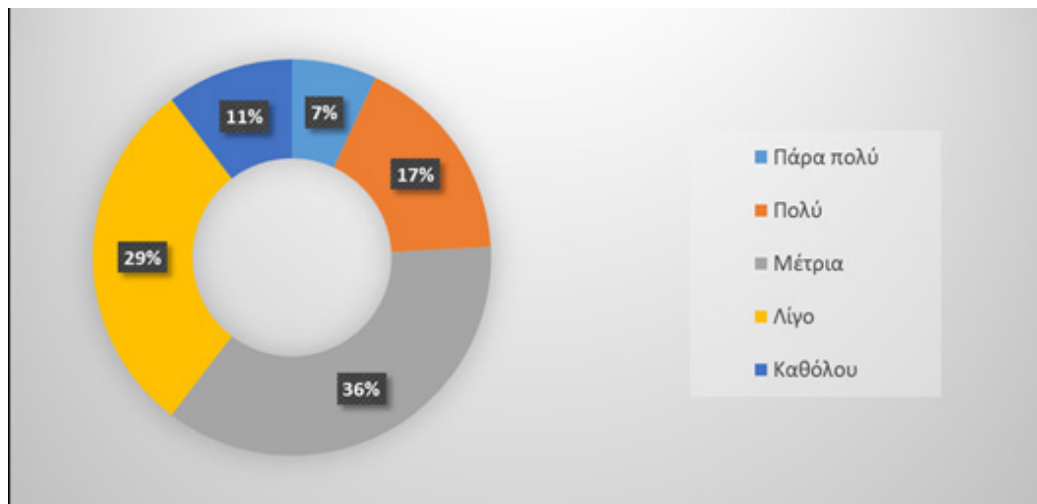
5.4. Η διάθεση του κοινού: Αντιλήψεις, συνήθειες, κοινωνικά πρότυπα

Ένα από τα ερωτήματα που διερευνήθηκαν κατά την διάρκεια της έρευνας ήταν εάν υπάρχει η επιθυμία από την πλευρά των πολιτών για αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου στην πόλη. Είναι χαρακτηριστικό ότι στην ερώτηση «Θα θέλατε να χρησιμοποιείτε περισσότερο το ποδήλατο;» το 96,2% των ποδηλατών απάντησε καταφατικά, γεγονός που στοιχειοθετεί μία θετική στάση των πολιτών απέναντι στο ποδήλατο. Βέβαια η πλειονότητα των απαντήσεων προέρχεται από ποδηλάτες.

Στην ερώτηση «Κατά πόσον αισθάνεστε την επιθυμία να χρησιμοποιήσετε το ποδήλατο;» το 36,2% των μη ποδηλατών απάντησε «μέτρια», το 29,3% απάντησε «λίγο», ενώ το 17,2% απάντησε «πολύ» (Γράφημα 4).

Φαίνεται, επομένως, ότι ανάμεσα στους μη ποδηλάτες υπάρχει και μία σημαντική ομάδα δυνητικών ποδηλατών. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν και οι απαντήσεις στην ερώτηση «Αν οι ποδηλατόδρομοι στην πόλη του Βόλου βελτιώνονταν/πλήθαιναν, πόσο πιθανό είναι να νιώθατε την επιθυμία να χρησιμοποιήσετε το ποδήλατο;» το 48,3% των μη ποδηλατών έδωσε την απάντηση «πολύ πιθανό» και το 27,6% έδωσε την απάντηση «μέτρια πιθανότητα», αναδεικνύοντας για άλλη μια φορά τη σημασία των υποδομών στην απόφαση επιλογής του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης.

Γράφημα 4. Βαθμός επιθυμίας χρήσης του ποδηλάτου



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

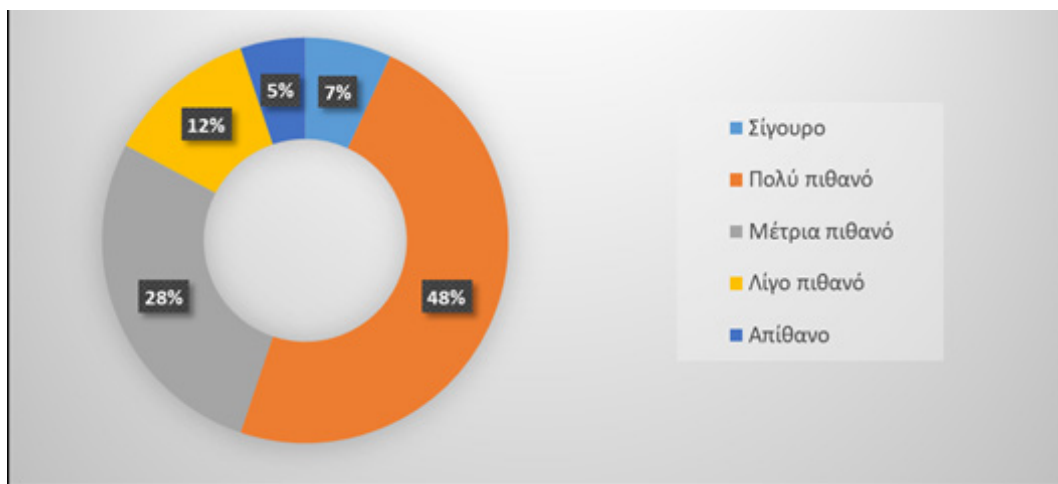
Στην ερώτηση «Κατά πόσον αισθάνεστε την επιθυμία να χρησιμοποιήσετε το ποδήλατο;» το 36,2% των μη ποδηλατών απάντησε «μέτρια», το 29,3% απάντησε «λίγο», ενώ το 17,2% απάντησε «πολύ» (Γράφημα 4).

Φαίνεται, επομένως, ότι ανάμεσα στους μη ποδηλάτες υπάρχει και μία σημαντική ομάδα δυνητικών ποδηλατών. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν και οι απαντήσεις στην ερώτηση «Αν οι ποδηλατόδρομοι στην πόλη του Βόλου βελτιώνονταν/πλήθαιναν, πόσο πιθανό είναι να νιώθατε την επιθυμία να χρησιμοποιήσετε το ποδήλατο;» το 48,3% των μη ποδηλατών έδωσε την απάντηση «πολύ πιθανό» και το 27,6% έδωσε την απάντηση «μέτρια πιθανότητα», αναδεικνύοντας για άλλη μια φορά τη σημασία των υποδομών στην απόφαση επιλογής του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης.

Γενικά, φαίνεται πως υπάρχει η επιθυμία για αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου από την συντριπτική πλειονότητα των χρηστών του μέσου, ενώ ενδιαφέροντα είναι τα στοιχεία και για τους μη χρήστες του ποδηλάτου, εφόσον το 35% αυτών δηλώνει ότι αισθάνεται την επιθυμία να χρησιμοποιήσει μελλοντικά το ποδήλατο. Αξίζει, πάντως, να σημειωθεί ότι ένα σημαντικό ποσοστό των μη ποδηλατών (22.4%) δεν έχει χρησιμοποιήσει ποτέ ποδήλατο και άρα δεν διαθέτει επαρκείς σχετικές εμπειρίες ή/και μνήμες ώστε να είναι σε θέση να προσδιορίσει το ακριβές επίπεδο επιθυμίας για μελλοντική χρήση του ποδηλάτου.

Από την άλλη πλευρά, όπως φαίνεται στο γράφημα 5, παρατηρούμε πως μια βελτίωση ή/και επέκταση του δικτύου των ποδηλατόδρομων είναι πολύ πιθανό να είχε ως αποτέλεσμα την ενίσχυση της επιθυμίας χρήσης του ποδηλάτου για το 48.3% του συνόλου των ερωτηθέντων (ποδηλατών και μη ποδηλατών). Παρατηρούμε, λοιπόν, πως το ενδεχόμενο αυτό σχετίζεται με έναν αυξημένο βαθμό επιθυμίας χρήσης του ποδηλάτου, αφού έχουμε μια μετατόπιση των αποτελεσμάτων προς τις θετικότερες αποκρίσεις σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση, με μόνη σταθερή αυτή της βεβαιότητας.

Γράφημα 5. Βαθμός επιθυμίας χρήσης του ποδηλάτου, αν βελτιωθεί το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων



Πηγή: Ϊδια επεξεργασία

Συνοψίζοντας τα παραπάνω καταλήγουμε στον εντοπισμό μιας αξιοσημείωτης συνολικά επιθυμίας του κοινού για χρήση του ποδηλάτου, η οποία υπό κατάλληλες συνθήκες δύναται να αυξηθεί. Στοιχειοθετείται, επίσης, ότι η σημερινή κατάσταση των ποδηλατόδρομων της πόλης του Βόλου αλλά και των σχετικών υποδομών φύλαξης και στάθμευσης σχετίζεται αρνητικά με το βαθμό χρήσης του ποδηλάτου.

Όσον αφορά τους λόγους προτίμησης του ποδηλάτου για τις μετακινήσεις στην πόλη, οι συμμετέχοντες ποδηλάτες ανέδειξαν τόσο τα πρακτικά πλεονεκτήματα της ποδηλασίας όσο και τα συμβολικά. Στην ερώτηση «Για ποιο λόγο προτιμάτε το ποδήλατο;» οι ποδηλάτες είχαν τη δυνατότητα πολλαπλής απάντησης. Τα αποτελέσματα έδειξαν πως το 80% των συμμετεχόντων προτιμά το ποδήλατο επειδή μεταξύ άλλων αποτελεί οικονομικό μέσο μετακίνησης, το 74,9% επειδή είναι ένας εύκολος ή/και απλός τρόπος μετακίνησης εντός της πόλης, το 63,5% επειδή είναι ένα οικολογικό μέσο, το 62,9% διότι θεωρεί πως συμβάλλει

στη διατήρηση μιας καλής φυσικής κατάστασης, ενώ το 45,2% ποδηλατεί επειδή, μεταξύ άλλων, αυτό του προκαλεί θετικά συναισθήματα. Μόλις το 38% των ερωτηθέντων θεωρεί πως το ποδήλατο συνάδει με το γενικότερο τρόπο ζωής του.

Σε συνέχεια της παραπάνω ερώτησης ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες να επιλέξουν τους τρεις σημαντικότερους από τους παραπάνω παράγοντες και να τους ιεραρχήσουν. Τα αποτελέσματα ανέδειξαν ως σημαντικότερη την ευκολία/απλότητα της χρήσης του ποδηλάτου για τις μετακινήσεις στην πόλη και αμέσως επόμενη την οικονομικότητα αυτού του τρόπου μετακίνησης. Επόμενη σε σειρά προτίμησης απάντηση είναι η συμβολή του ποδηλάτου στην σωματική υγεία του χρήστη, παράγοντας, που ανάλογα με τον τρόπο θεώρησης μπορεί να θεωρηθεί εξίσου χρηστικός και συμβολικός, εφόσον η άθληση αποτελεί προσωπική επιλογή για τον τρόπο ζωής του ατόμου, και ακολουθούν η οικολογική διάσταση της χρήσης του ποδηλάτου και η συσχέτισή της με την πρόκληση θετικών συναισθημάτων. Παρατηρούμε, λοιπόν, πως ανάμεσα στους πέντε σημαντικότερους λόγους για τους οποίους προτιμάται το ποδήλατο συμπεριλαμβάνονται τρεις συμβολικοί παράγοντες.

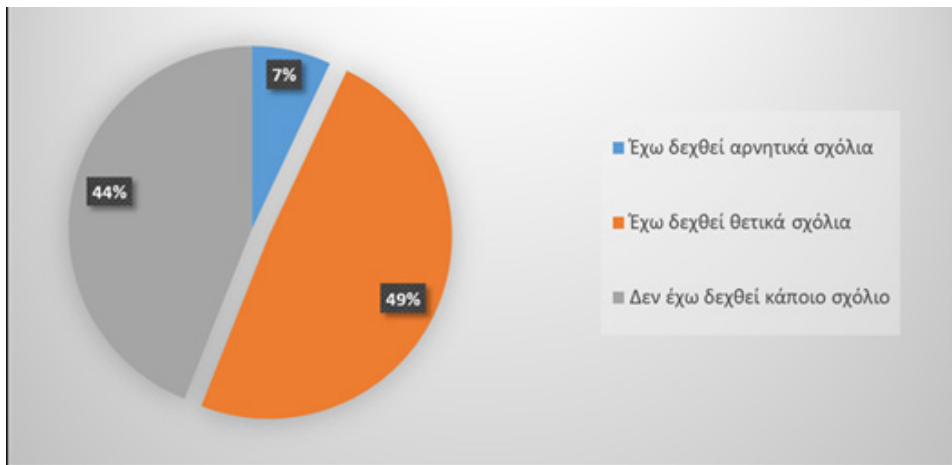
Επίσης, ποδηλάτες και μη, ερωτήθηκαν για την αντίληψή τους σχετικά με το βαθμό χρήσης του ποδηλάτου στην πόλη του Βόλου και δεν αποτέλεσε έκπληξη το γεγονός πως και οι δύο ομάδες ερωτηθέντων συμφώνησαν για τον υψηλό βαθμό χρήσης του (53 - 61%). Στην ερώτηση «Πόσο δύσκολη/εύκολη θεωρείτε τη χρήση του ποδηλάτου στην πόλη του Βόλου;» με δυνατότητα απάντησης σε κλίμακα Likert 5 βαθμίδων όπου το 1 αντιστοιχούσε στην απάντηση «πολύ δύσκολη» και το 5 στην απάντηση «πολύ εύκολη», ποδηλάτες και μη επέλεγον κατά πλειοψηφία την 3η βαθμίδα (ούτε εύκολη, ούτε δύσκολη) με ποσοστά 42,8% και 48,3% αντίστοιχα. Η απάντηση αυτή ακολουθείται από την 4η (εύκολη) και 2η (δύσκολη) βαθμίδα για τους ποδηλάτες (25,8% και 21,7% αντίστοιχα) και από την 2η (δύσκολη) και 1η βαθμίδα για τους μη ποδηλάτες (24,1% και 10,3% αντίστοιχα). Όπως είναι αναμενόμενο, παρά την επικράτηση της ουδέτερης απάντησης, οι ποδηλάτες θεωρούν συνολικά ευκολότερη την χρήση του ποδηλάτου ενώ οι μη ποδηλάτες τη θεωρούν περισσότερο δύσκολη.

Ανάμεσα στους στόχους της έρευνας ήταν και η διερεύνηση της παρουσίας κοινωνικών προτύπων ανάμεσα στους λόγους επιλογής του ποδηλάτου, καθώς και η τυχόν επιρροή τους στη συνήθεια του χρήστη να ποδηλατεί ή να ξεκινήσει τη χρήση του μέσου. Έτσι, σχετικές ερωτήσεις απευθύνθηκαν τόσο στους ποδηλάτες όσο και στους μη ποδηλάτες συμμετέχοντες.

Όσον αφορά στους ποδηλάτες, τους απευθύνθηκαν δύο σχετικές ερωτήσεις. Στην ερώτηση «Πώς αντιδρούν οι φίλοι/συγγενείς σας στο γεγονός πως χρησιμοποιείτε το ποδήλατο για τις μετακινήσεις σας;» 22 άτομα (7.4%) δήλωσαν πως έχουν δεχθεί αρνητικά

σχόλια, 151 άτομα (50.5%) δήλωσαν πως δεν έχουν δεχθεί κανένα σχόλιο ενώ 135 άτομα (45.2%) δήλωσαν πως έχουν δεχθεί θετικά σχόλια (Γράφημα 6).

Γράφημα 6. Η άποψη του κοινωνικού περιγύρου του ποδηλάτη



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

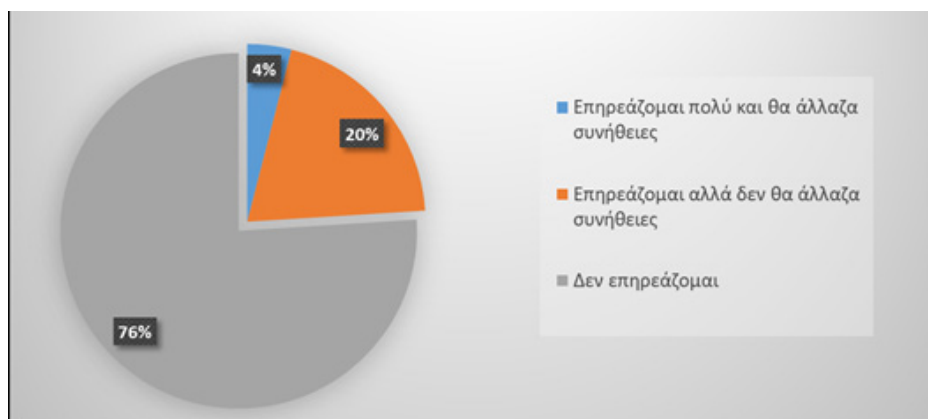
Όταν ρωτήθηκαν σε ποιο βαθμό επηρεάζονται από την άποψη του κοινωνικού τους περιγύρου 227 άτομα, δηλαδή το 75.9% των ερωτηθέντων, δήλωσε πως δεν επηρεάζεται και δεν θα άλλαζε τις συνήθειές του από τυχόν αρνητική κριτική. Το 20.1%, ωστόσο, δήλωσε πως επηρεάζεται αλλά δεν θα άλλαζε τις συνήθειες του, ενώ μόλις το 4% δήλωσε πως επηρεάζεται από τον κοινωνικό του περίγυρο και θα άλλαζε τις συνήθειες του (Γράφημα 7).

Στην ερώτηση που αφορούσε τα άτομα που δεν ποδηλατούν ένα εντυπωσιακό ποσοστό 37.9% δήλωσε πως θα επηρεαζόταν από την παρότρυνση του κοινωνικού του περιγύρου να ξεκινήσει τη χρήση του ποδηλάτου και θα άλλαζε εν τέλει τις συνήθειές του, ενώ αντίστοιχο ποσοστό, και συγκεκριμένα το 36.2%, δήλωσε πως θα επηρεαζόταν μεν από την παρότρυνση του κοινωνικού του περιγύρου, ωστόσο δεν θα άλλαζε τις συνήθειες του. Ανεπηρέαστο από τον κοινωνικό του περίγυρο δήλωσε πως θα παρέμενε το 25.9% των ερωτηθέντων, ποσοστό αρκετά υψηλό συγκριτικά και με τα δύο προηγούμενα (Γράφημα 8).

Τέλος, δύο από τις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου επικεντρώθηκαν στην στάση των συμμετεχόντων απέναντι στην καθημερινή φυσική άσκηση και την συσχέτισή της με την ποδηλασία. Παρατηρήθηκε ότι το 61,9% των ποδηλατών αθλείται/ασκείται σε καθημερινή βάση, μη συμπεριλαμβανομένης της χρήσης του ποδηλάτου, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό

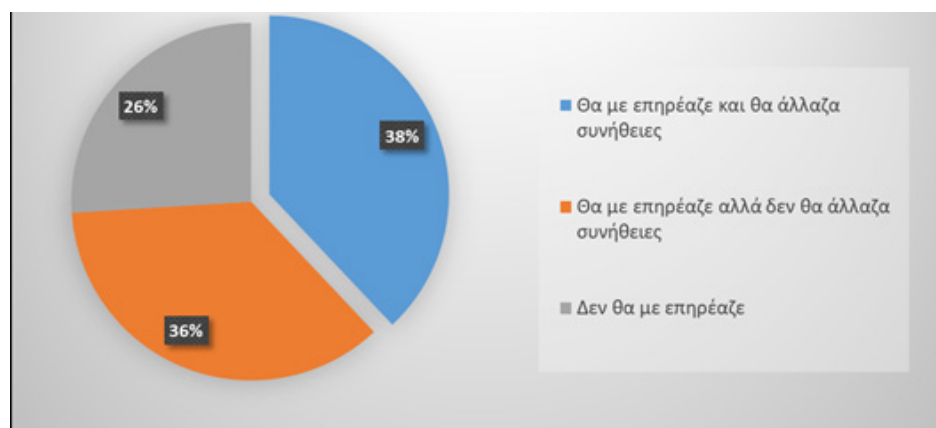
για τους μη ποδηλάτες είναι 53,4%. Επίσης, οι δύο ομάδες ερωτηθέντων συμφώνησαν πως η χρήση του ποδηλάτου έχει θετική επιρροή στην απόκτηση ή/και διατήρηση μιας καλής φυσικής κατάστασης, με τις απαντήσεις των ποδηλατών βέβαια να είναι περισσότερο μετριοπαθείς. Επιβεβαιώθηκε, επομένως, η αναμενόμενη συσχέτιση της χρήσης του ποδηλάτου με το γενικότερο ενδιαφέρον για την υιοθέτηση υγιεινών προτύπων διαβίωσης και τη διατήρηση καλής φυσικής κατάστασης.

Γράφημα 7. Βαθμός επίδρασης στον ποδηλάτη της κριτικής από το κοινωνικό του περιβάλλον



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Γράφημα 8. Βαθμός (πιθανής) επίδρασης στο μη ποδηλάτη της κριτικής από το κοινωνικό του περιβάλλον



5.5. Ποδήλατο και συναισθήματα

Όπως έχει τεκμηριωθεί από προηγούμενες έρευνες, τα ερεθίσματα που λαμβάνουν οι χρήστες του ποδηλάτου και ο αντίκτυπος στη συναισθηματική/ψυχική τους κατάσταση είναι παράγοντες που σχετίζονται άμεσα με το βαθμό χρήσης του ποδηλάτου (Heinen et al, 2010). Ένα από τα βασικά ερωτήματα της έρευνας είναι η διερεύνηση της έντασης της συσχέτισης αυτής. Έτσι, οι ερωτηθέντες χρήστες του ποδηλάτου κλήθηκαν να βαθμονομήσουν κάποια βασικά συναισθήματα, θετικά και αρνητικά που ενδέχεται να τους προκαλούνται καθώς ποδηλατούν. Πιο συγκεκριμένα στην άμεση ερώτηση «Ποια συναισθήματα σας προκαλεί η χρήση του ποδηλάτου;» κλήθηκαν να επιλέξουν ανάμεσα σε θετικά συναισθήματα, όπως χαρά, ευτυχία, ικανοποίηση και αρνητικά συναισθήματα, όπως στενοχώρια, θυμό και εκνευρισμό. Το μεγαλύτερο ποσοστό συσχέτισε απόλυτα ή έτεινε να συσχετίσει την ποδηλασία με θετικά συναισθήματα όπως χαρά/ευτυχία, ενώ διαφώνησε απόλυτα ή έτεινε να διαφωνήσει με το γεγονός πως η χρήση του ποδηλάτου τους προκαλεί αρνητικά συναισθήματα όπως εκνευρισμό/θυμό.

Σε μια δεύτερη ερώτηση, οι ερωτηθέντες δήλωσαν κατά πόσο πιστεύουν πως η ποδηλασία έχει θετική επιρροή στη συναισθηματική/ψυχική τους ισορροπία. Το 74.3% απάντησε θετικά ενώ ένα πολύ μικρό ποσοστό, συγκεκριμένα το 6.4%, διαφώνησε.

Η επιρροή που έχει η χρήση του ποδηλάτου στην αντίληψη της συναισθηματικής/ψυχικής κατάστασης των χρηστών παρουσιάζει ανάλογο ενδιαφέρον και στα άτομα που δεν ποδηλατούν. Διερευνώντας την ύπαρξη τυχόν πρόθεσης εκ μέρους των μη ποδηλατών να ξεκινήσουν ή όχι τη χρήση του ποδηλάτου, αλλά και τους ανασταλτικούς γι' αυτό παράγοντες, οι μη ποδηλάτες κλήθηκαν να απαντήσουν στην ερώτηση «Πώς πιστεύετε ότι θα αισθανόσασταν αν ξεκινούσατε τη χρήση του ποδηλάτου στην πόλη;». Το μεγαλύτερο ποσοστό τη συνδύασε με θετικά και όχι με αρνητικά συναισθήματα. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, πάντως, σημαντικό ποσοστό (41%) προτίμησε να δώσει μετριοπαθή απάντηση για όλη την γκάμα συναισθημάτων, αδυνατώντας μάλλον να συσχετίσουν με κάποιο συναίσθημα μια δραστηριότητα την οποία ακόμη δεν έχουν επιλέξει. Τέλος, πολύ μεγάλο ποσοστό (73%), δήλωσε πως πιστεύει ότι το ποδήλατο έχει γενικά θετική επιρροή στη συναισθηματική/ψυχική ισορροπία/ηρεμία, επιβεβαιώνοντας τη σχετική υπόθεση.

Αν και η έρευνα προσανατολίστηκε κυρίως στους χρήστες του ποδηλάτου, έχουν συμπεριληφθεί κάποιες απόψεις ατόμων που δεν χρησιμοποιούν το ποδήλατο προκειμένου να φωτιστούν οι λόγοι που τους αποτρέπουν από τη χρήση του μέσου αλλά

και τυχόν παρεμβάσεις που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην αναθεώρηση των επιλογών μετακίνησής τους.

Στην ερώτηση «γνωρίζετε να κάνετε ποδήλατο» ιδιαίτερα μικρό ποσοστό (6 άτομα) απάντησε αρνητικά, ενώ και η πλειονότητα εξ' αυτών (5 άτομα) δήλωσαν πως θα ήθελαν να μάθουν να ποδηλατούν. Επιπρόσθετα, στο ίδιο σκέλος του ερωτηματολογίου, τέθηκε στους μη ποδηλάτες το ερώτημα για το αν έχουν χρησιμοποιήσει το ποδήλατο κατά το παρελθόν. Το 77.6% (45 άτομα) απάντησε θετικά, ενώ το 22.4% (13 άτομα) απάντησε αρνητικά. Επιπρόσθετα, για να διερευνηθεί η συναισθηματική αντίληψη των μη ποδηλατών για την ποδηλασία μέσα στην πόλη, τέθηκε το ερώτημα κατά πόσο θα ένιωθαν ασφαλείς αν ξεκινούσαν σήμερα τη χρήση του ποδηλάτου για τις μετακινήσεις τους, με τη δυνατότητα απάντησης σε κλίμακα Likert πέντε βαθμίδων, που κυμαίνεται από το 'πάρα πολύ' έως το 'καθόλου'. Μόλις 3 άτομα δήλωσαν πως θα ένιωθαν «πάρα πολύ ασφαλή» και ακόμη 3 άτομα «πολύ ασφαλή», διαμορφώνοντας ένα ποσοστό της τάξης του 9%. Η πλειονότητα των ερωτώμενων ήταν από μετριοπαθείς έως αρνητικοί, με το 31,2% (20 άτομα) να απαντά ουδέτερα και το 35% (22 άτομα) να δηλώνουν πως θα ένιωθαν λίγο ασφαλείς. Τέλος, το 6,4% (10 άτομα) απάντησαν πως δεν θα ένιωθαν καθόλου ασφαλή αν ξεκινούσαν σήμερα τη χρήση του ποδηλάτου.

Κλείνοντας αυτό το σκέλος της έρευνας, οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να προσδιορίσουν κάποιο παράγοντα, σύμφωνα με την προσωπική τους κρίση, που θα τους επηρέαζε να ξεκινήσουν τη χρήση του ποδηλάτου για τις μετακινήσεις τους στην πόλη. Συνοψίζοντας τις απαντήσεις που δόθηκαν, βγαίνει το συμπέρασμα πως το πρωτεύον κίνητρο είναι η δημιουργία περισσότερων και ασφαλέστερων ποδηλατόδρομων που πληρούν την αίσθηση ασφάλειας που θέλει να νιώθει ο ποδηλάτης κατά τη μετακίνηση του. Σημαντικό ποσοστό ανέφερε επίσης πως μια αλλαγή στη νοοτροπία των οδηγών και η τήρηση του Κ.Ο.Κ θα ήταν εξίσου σημαντική για να ξεκινήσουν να ποδηλατούν στην πόλη, όπως επίσης και η απόφαση για βελτίωση της φυσικής τους κατάστασης. Συμβολικοί παράγοντες που δεν σχετίζονται με τις υποδομές και την ασφάλεια ωστόσο, όπως η δημιουργία σημείων με κοινόχρηστα ποδήλατα και η διοργάνωση εκδηλώσεων σχετικών με το ποδήλατο, κατέγραψαν επίσης θετικές επιδόσεις, εφόσον σημαντικό ποσοστό απάντησε ότι θα αποτελούσαν σημαντικό κίνητρο.

Ενδιαφέρον έχει και η σύγκριση των στάσεων και αντιλήψεων μεταξύ ποδηλατών και μη ποδηλατών στα επιμέρους ζητήματα που αφορούν στη χρήση του μέσου, όπως παρουσιάζονται στο γράφημα 9.

Γράφημα 9. Αντιλήψεις ποδηλατών και μη ποδηλατών για επιμέρους ζητήματα της χρήσης του ποδηλάτου

	Χρήστες Ποδηλάτου	Μη χρήστες ποδηλάτου
Αντίληψη για την ευκολία χρήσης του ποδηλάτου στην πόλη	εύκολη	Ούτε εύκολη, ούτε δύσκολη
Κύριοι ανασταλτικοί παράγοντες για τη χρήση του ποδηλάτου	1. Έλλειψη ασφάλειας 2. Ανεπάρκεια ποδηλατόδρομων 3. Έλλειψη χώρων στάθμευσης	1. Έλλειψη ασφάλειας 2. Ανεπάρκεια ποδηλατόδρομων 3. «Προτιμώ να μετακινούμαι με τα πόδια»
Αντίληψη για την ασφάλεια χρήσης του ποδηλάτου στην πόλη	Μετρίως ασφαλής	Σχετικά επικίνδυνη
Συσχέτιση της ποδηλασίας με συναισθήματα	Θετικά συναισθήματα	Θετικά συναισθήματα
Επίδραση του κοινωνικού περιγύρου	Μικρή	Μεγάλη
Άθληση και υγιεινός τρόπος ζωής	Πολύ υψηλό ποσοστό	Μετρίως υψηλό ποσοστό

Πηγή: Ϊδια επεξεργασία

Όπως προκύπτει από το γράφημα 9, συνοψίζοντας και αντιπαραθέτοντας τις απαντήσεις ποδηλατών και μη ποδηλατών προκύπτουν ενδιαφέρουσες διαφορές σε συγκεκριμένους παράγοντες, οι οποίοι τείνουν να είναι στο σύνολό τους συμβολικοί. Δεδομένης, όμως, της περιορισμένης εκπροσώπησης των μη ποδηλατών στο δείγμα της έρευνας η γενίκευση αυτών των συμπερασμάτων είναι παρακινδυνευμένη.

Στο τέλος κάθε σκέλους του ερωτηματολογίου, οι ερωτηθέντες/είσες είχαν τη δυνατότητα να εκφράσουν ελεύθερα κάποιες απόψεις επί του θέματος που θεώρησαν πως δεν έχουν καλυφθεί, αναλύοντας περισσότερο τις σκέψεις τους και τους προβληματισμούς τους. Συνοψίζοντας τις ποικίλες απόψεις που εκφράστηκαν η πλειονότητα αναφέρθηκε στην έλλειψη ποδηλατόδρομων και τη δυσλειτουργικότητα των υφισταμένων, ενώ αρκετοί εξέφρασαν τη δυσαρέσκειά τους σχετικά με τα πολλά κρούσματα κλοπής ποδηλάτων. Στους λόγους που αποτρέπουν τη χρήση του ποδηλάτου κάποια άτομα ανέφεραν επίσης την μεγάλη απόσταση των μετακινήσεων που κάνουν καθημερινά, όπως για παράδειγμα μεταξύ σπιτιού και χώρου εργασίας. Παρακάτω παρατίθενται κάποιες από τις απόψεις που κατατέθηκαν:

«Σημαντικό ζήτημα είναι και η στάθμευση των ποδηλάτων, ιδιαίτερα στην κεντρική εμπορική ζώνη και στην παραλία. Καλό θα ήταν να λειτουργήσουν κατάλληλοι χώροι.»

«Είναι αναγκαία η μελέτη δημιουργίας πολλών ασφαλών και επιτηρούμενων ποδηλατόδρομων με παράλληλη πολιτική κινήτρων για αύξηση των μετακινήσεων με ποδήλατο»

«Νομίζω ότι ο Βόλος αποτελεί μία πόλη που διευκολύνει τη χρήση ποδηλάτου, ακόμα και χωρίς τις σχετικές υποδομές»

«Η έλλειψη σεβασμού οδηγών αυτοκινήτου προς τους ποδηλάτες είναι κάτι που θα πρέπει να τονιστεί, καθώς δεν είναι λίγες οι φορές που παρκαρισμένα αυτοκίνητα εμποδίζουν την διέλευση των ποδηλατών από τους ποδηλατοδρόμους. Κατά τη γνώμη μου θα πρέπει να υπάρχει αστυνόμευση για τη συμμόρφωση των πολιτών»

Είναι φανερό από τα σχόλια των ερωτηθέντων, ότι ζητήματα νοοτροπίας, αστικής καθημερινότητας και ποιότητας ζωής στην πόλη αναδύονται ως περισσότερο ή λιγότερο σημαντικοί παράγοντες για την επιλογή του ποδηλάτου.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα αποτελέσματα της έρευνας αφορούν στους παράγοντες που σχετίζονται με την επιλογή του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης στην ελληνική πόλη μεσαίου μεγέθους, καθώς και στη γενικότερη διάθεση χρήσης του μέσου εκ μέρους των πολιτών. Διακρίνοντας τις εξεταζόμενες παραμέτρους σε ‘αντικειμενικούς’ παράγοντες, σχετιζόμενους με το φυσικό σχεδιασμό των πόλεων και σε ‘υποκειμενικούς’ παράγοντες, σχετιζόμενους με τις στάσεις και αντιλήψεις των κατοίκων, προκύπτουν μια σειρά από ενδιαφέροντα συμπεράσματα για το ρόλο των τελευταίων παραγόντων στην επιλογή του μέσου μετακίνησης.

Πράγματι, ανάμεσα στους λόγους για τους οποίους το ποδήλατο επιλέγεται ως μέσο μετακίνησης αναδεικνύονται και συμβολικοί παράγοντες: (α) η οικολογικότητα του μέσου, (β) η αντίληψη πως συμβάλλει στη διατήρηση μιας καλής φυσικής κατάστασης και (γ) η πεποίθηση πως η χρήση του προκαλεί θετικά συναισθήματα στο χρήστη.

Ενδιαφέρουσες είναι και οι διαπιστώσεις που αφορούν στο πλαίσιο χρήσης του ποδηλάτου, καθώς, τουλάχιστον στην περίπτωση του Βόλου, φαίνεται πως η χρήση του σχετίζεται περισσότερο με την αναψυχή και την αξιοποίηση του ελεύθερου χρόνου παρά με τις καθημερινές υποχρεώσεις των χρηστών, όπως είναι η μετάβαση στην εργασία. Η διαπίστωση αυτή δεν προκαλεί έκπληξη, καθώς τόσο οι εναπομείναντες ποδηλατόδρομοι όσο και οι οδοί χωρίς ποδηλατικές υποδομές που διευκολύνουν ωστόσο - λόγω των γεωμετρικών χαρακτηριστικών τους - τη χρήση του ποδηλάτου, περιορίζονται ουσιαστικά στο κέντρο της πόλης διότι καταλαμβάνονται όλο και περισσότερο από αυτοκίνητα.

Αναφορικά με τα ισχύοντα κοινωνικά πρότυπα, που σχετίζονται με τη χρήση του ποδηλάτου, και το βαθμό επιρροής τους στην απόφαση του μετακινούμενου να χρησιμοποιεί το ποδήλατο, ένα μεγάλο ποσοστό (~43%) των ποδηλατών δηλώνει πως έχει δεχθεί θετικά σχόλια σχετικά με την συνήθειά του να χρησιμοποιεί το ποδήλατο. Ο βαθμός επίδρασης των σχολίων αυτών είναι ωστόσο αμφισβητούμενος, καθώς η συντριπτική πλειονότητα των ερωτηθέντων/εισών απάντησε ότι δεν επηρεάζονται από την άποψη του κοινωνικού περιβάλλοντος.

Ανάμεσα στους μη ποδηλάτες, ωστόσο, η εικόνα που διαμορφώνεται είναι αρκετά διαφορετική, καθώς το 38% των ερωτηθέντων/εισών δήλωσαν πως θα επηρεάζονταν από την παρότρυνση του κοινωνικού τους περιγύρου να ξεκινήσει τη χρήση του ποδηλάτου και θα άλλαζαν εν τέλει τις συνήθειές τους. Διαφαίνεται, επομένως, ένα περιθώριο ενίσχυσης της χρήσης του ποδηλάτου στις ελληνικές πόλεις, μέσω της ενίσχυσης της θετικής εικόνας του με τις κατάλληλες δράσεις.

Επιχειρώντας να αποκαλύψουμε τα βασικά συναισθήματα που συνδέονται με τη χρήση του ποδηλάτου στην πόλη αλλά και τις αντιλήψεις των μη ποδηλατών σχετικά με τη συσχέτιση ποδηλάτου και ψυχικής κατάστασης, διαπιστώθηκε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των ποδηλατών συσχέτισε σε μεγάλο βαθμό την ποδηλασία με θετικά συναισθήματα όπως χαρά, ευτυχία, ικανοποίηση και πληρότητα, ενώ ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν και οι απαντήσεις των μη ποδηλατών, καθώς ήταν εν γένει επίσης θετικές. Και πάλι στοιχειοθετείται, επομένως, η ύπαρξη μιας σημαντικής ομάδας δυνητικών νέων χρηστών που μπορούν να προσεγγιστούν με κατάλληλες δράσεις προώθησης του ποδηλάτου, καθώς φαίνεται πως ανεξάρτητα από τη χρήση του είναι μέσο ιδιαίτερα δημοφιλές. Σημαντικό είναι και το περιθώριο περαιτέρω ενίσχυσης της χρήσης του από τους ήδη ποδηλάτες καθώς, η συντριπτική πλειονότητα αυτών δήλωσε ότι επιθυμεί να αυξήσει τη χρήση του υπό προϋποθέσεις.

Στον αντίποδα των θετικών συναισθημάτων που προκαλεί η χρήση του ποδηλάτου μπορεί να τοποθετηθεί η ελλιπής αίσθηση ασφάλειας, η οποία δρα ως βασικός ανασταλτικός παράγοντας για τη χρήση του. Οι μεν χρήστες κατέταξαν την έλλειψη ασφάλειας στο δρόμο ως το δεύτερο σημαντικότερο λόγο για τον οποίο δε χρησιμοποιούν εντατικά το ποδήλατο, ενώ τα άτομα που δεν ποδηλατούν την κατέταξαν, επίσης, στους σημαντικότερους λόγους για τους οποίους δεν ξεκινούν τη χρήση του ποδηλάτου.

Η αίσθηση της ασφάλειας μπορεί να θεωρηθεί εξίσου συμβολικός και χρηστικός παράγοντας, εφόσον αν και εξαρτάται σαφώς από αντικειμενικές παραμέτρους, παραμένει ταυτόχρονα εξαιρετικά υποκειμενική. Σε κάθε περίπτωση μια βελτίωση ή/και αύξηση των ποδηλατόδρομων στην πόλη είναι πολύ πιθανό να έχει ως αποτέλεσμα την απόφαση χρήσης του ποδηλάτου τους μισούς, περίπου, ερωτηθέντες μη ποδηλάτες (~48,5%), οι οποίοι με τις

παρούσες υποδομές εμφανίζουν μέτρια έως χαμηλή επιθυμία να ξεκινήσουν τη χρήση του. Τόσο η υφιστάμενη κατάσταση των ποδηλατόδρομων όσο και των υποδομών φύλαξης και στάθμευσης φαίνεται ότι επηρεάζουν αρνητικά το βαθμό χρήσης του ποδηλάτου στο Βόλο.

Αναφορικά με τη σχέση του δείκτη ιδιοκτησίας I.X με τη χρήση του ποδηλάτου, αν και όπως είναι αναμενόμενο οι δυο παράμετροι συσχετίζονται αρνητικά, η συσχέτιση είναι λιγότερο ισχυρή από τα αναμενόμενο, καθώς ένα αξιοσημείωτο ποσοστό μεταξύ των ερωτηθέντων/εισών που διαθέτουν I.X (44.83%), επιλέγει να χρησιμοποιεί καθημερινά το ποδήλατο. Το εύρημα αυτό συνδυάζεται με τη διαπίστωση προτίμησης της χρήσης του ποδηλάτου στο πλαίσιο του ελεύθερου χρόνου, και όχι ως μέσου μετάβασης στην εργασία, ελλείπει (ή όχι) ιδιωτικού αυτοκινήτου.

Η ισχυρή δημοφιλία του ποδηλάτου, οι θετικές στάσεις των ερωτώμενων και η διάθεση ποδηλατών και, κυρίως, μη ποδηλατών να αυξήσουν τη χρήση του μέσου είναι ίσως τα σημαντικότερα συμπεράσματα της έρευνας. Βάσει αυτών η επανάληψη της έρευνας σε μεγαλύτερο, αντιπροσωπευτικό δείγμα και σε περισσότερες πόλεις θεωρείται επιβεβλημένη, προκειμένου να αναδειχτούν περισσότεροι αθέατοι παράγοντες για τη χρήση του ποδηλάτου σε σχέση με τα ποσοτικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά των υποδομών και να αποσαφηνιστεί ο τρόπος με τον οποίο επιδρούν στις επιλογές μετακίνησης των ατόμων, προκειμένου να προσανατολιστεί η χάραξη πολιτικών για την ενίσχυση του μεριδίου του ποδηλάτου στις αστικές μετακινήσεις με στόχο τη βιωσιμότητα.

Με βάση τα συμπεράσματα της έρευνας για τους συμβολικούς παράγοντες προσδιορισμού της επιλογής μέσου μετακίνησης, οι σχετικές δράσεις θα πρέπει να περιλαμβάνουν τόσο ζητήματα φυσικού σχεδιασμού (νέους ποδηλατικούς άξονες και σύνδεση περιοχών εργασίας με το κέντρο και τις γειτονιές), όσο και δράσεις μάρκετινγκ που θα βασίζονται στη διαπίστωση ότι η χρήση του ποδηλάτου συνδέεται με θετικά συναισθήματα, θεωρούμενη ως μία ευχάριστη δραστηριότητα. Στόχος των δράσεων θα πρέπει να είναι η περαιτέρω ενίσχυση της εικόνας του ποδηλάτου, η συσχέτισή της με την ταυτότητα της πόλης, αλλά και η σύνδεσή της με τη σύγχρονη αστική βιωσιμότητα και τον υγιεινό τρόπο ζωής.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Βλαστός, Θ., Μπαρμπούπουλος, Ν. και Μηλάκης, Δ. (2007) «Ποδήλατο και περιβάλλον: Έρευνα των κοινωνικών, χωρικών, κυκλοφοριακών και θεσμικών προϋποθέσεων για την ενσωμάτωσή του στις πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας στην Ελλάδα». *Πρακτικά Ημερίδας για την προβολή της επιστημονικής έρευνας στο Εθνικό*

Μετσόβιο Πολυτεχνείο «ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ», σσ. 351-356. Πλωμάρι Λέσβου, 5-8 Ιουλίου. Βλαστός, Θ., Μηλάκης, Δ. και Αθανασόπουλος, Κ. (2004) *Το ποδήλατο σε 17 ελληνικές πόλεις: Οδηγός εκπόνησης μελετών*. Αθήνα: ΟΕΔΒ.

Βλαστός, Θ., Μπαρμπόπουλος, Ν. και Μπαλτάς, Π. (2005) «Νομοθεσία και πολιτικές για την προώθηση του ποδηλάτου στην Ευρώπη: Οι παλινωδίες στην Ελλάδα». *Περιβάλλον και Δίκαιο*, τ. 32, σελ. 235-243.

Γιαννής, Γ., Συκιανάκη, Α., Μπαϊρακτάρη, Σ., Τολέρης, Ε., Καπερώνη, Π., Θεοφίλης, Ι. και Κοψαχείλη, Α. (2008) *Εισήγηση για τη στρατηγική αστικής κινητικότητας σε θέματα αρμοδιότητας ΥΠΕΧΩΔΕ*. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ. Διαθέσιμο στο: <http://www.minenv.gr/download/2008-03-17.eisigisi.astiki.kinitikotita.pdf> [Ανάκτηση Φεβρουάριος 2015].

Θώμος, Γ. (2013) *Παράγοντες που επηρεάζουν το βαθμό χρήσης του ποδηλάτου σε πόλεις μεσαίου μεγέθους: Η Λάρισα ως μελέτη περίπτωσης*. Διπλωματική εργασία, ΠΜΣ 'Πολεοδομία – Χωροταξία'. Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Πολύζος, Σ. (2015) *Αστική ανάπτυξη*. Αθήνα: Κριτική.

Public Issue (2013) *Greek social issues: Η χρήση του ποδηλάτου στην Ελλάδα, 2012*. Διαθέσιμο στο: http://www.publicissue.gr/wp-content/uploads/2013/01/gsi2013001_bicycle_eng.pdf [Ανάκτηση Σεπτέμβριος 2015].

Ξενόγλωσση

Chen, C. and Zhu, X. (2016) "Does the built environment affect nonmotorized travel behaviors differently for lower- and higher-income people?" *Transportation Research Board Annual Meeting*, 16-3122.

Commission of the European Communities (2007) *White paper on a strategy for Europe on nutrition, overweight and obesity related health issues*. Διαθέσιμο στο: http://europa.eu/legislation_summaries/public_health/health_determinants_lifestyle/c11542c_en.htm [Ανάκτηση Απρίλιος 2014].

European Commission (2003) *European common indicators: Towards a local sustainability profile*. Milano: Ambiente Italia.

Florida, R. (2011) *Bicycling and the wealth and happiness of cities*. Διαθέσιμο στο http://www.creativeclass.com/_v3/creative_class/2011/06/27/bicycling-and-the-wealth-and-happiness-of-cities/ [Ανάκτηση Μάρτιος 2017].

Geoghegan, P. (2016) "Blame it on the bike: Does cycling contribute to a city's gentrification?" *The Guardian*, 5/10/2016.

Hartog, J., Boogaard, H., Nijland, H. and Hoek, G. (2010) "Do the health benefits of cycling outweigh the risks?" *Environmental Health Perspectives*, 118 (8), pp. 1109–1116.

- Heinen, E., Wee, B. and Maat, K.. (2010) "Commuting by bicycle: An overview of the literature". *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, 30 (1), pp.59-96.
- Passafaro, P., Rimano, A., Piccini, M.P., Metastasio, R., Gambardella, V., Gullace, G. and Lettieri, C. (2014) "The bicycle and the city: Desires and emotions versus attitudes, habits and norms". *Journal of Environmental Psychology*, 38, pp.76-83.
- Teschke, K., Reynolds, C., Ries, F., Gouge, B. and Winters, M. (2012) "Bicycling: Health risk or benefit?" *University of British Columbia Medical Journal*, 3 (2), pp.6-11.

Εύα Ψαθά

ΕΔΙΠ, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, 38334, Βόλος.
email: epsatha(AT)uth.gr

Ελένη Λουροντζή

Φοιτήτρια, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, 38334, Βόλος.
email: lourontz(AT)uth.gr

Στυλιανή Πεταχτή

Φοιτήτρια, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, 38334, Βόλος.
email: petachti(AT)uth.gr

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ
ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ
ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ
ΔΕΦΝΕΡ ΑΛΕΞΗΣ
ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΟΛΓΑ
ΨΥΧΑΡΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ
ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Αραβαντινός Αθανάσιος	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Ανδρικόπουλος Ανδρέας	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Βασενχόβεν Λουδοβίκος	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Γιαννακούρου Τζίνα	- Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Γιαννιάς Δημήτρης	- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Δελλαδέτσιμας Παύλος	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Ιωαννίδης Γιάννης	- Tufts University, USA
Καλογήρου Νίκος	- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ)
Καρύδης Δημήτρης	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Κοσμόπουλος Πάνος	- Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης (ΔΠΘ)
Κουκλέλη Ελένη	- University of California, USA
Λαμπριανίδης Λόης	- Πανεπιστήμιο Μακεδονίας
Λουκάκης Παύλος	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Λουρή Ελένη	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Μαλούτας Θωμάς	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Μαντουβάλου Μαρία	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Μελαχροινός Κώστας	- Queen Mary, University of London
Μοδινός Μιχάλης	- Διεπιστημονικό Ινστιτούτο Περιβαλλοντικών Ερευνών (ΔΙΠΕ)
Μπριασούλη Ελένη	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Παπαθεοδώρου Ανδρέας	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Πρεβελάκης Γεώργιος-Στυλ.	- Université de Paris I, France
Φωτόπουλος Γιώργος	- Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου
Χαστάογλου Βίλμα	- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ)

αιχώρος

ΤΕΥΧΟΣ 28 | ΕΤΟΣ 2019
ISSUE | YEAR

- Πολύζος, Σ. 4
Μεταφορικές Υποδομές, Δίκτυα και Ανάπτυξη
- Πολύζος, Σ. 14
Θεωρητική ανάλυση της συμβολής των μεταφορικών υποδομών στην περιφερειακή ανάπτυξη
- Τσιώτας, Δ., Ραπτόπουλος, Κ. 40
Η ημερήσια μετακίνηση με σκοπό την εργασία ως πολύπλοκο δίκτυο: Η περίπτωση της Ελλάδας
- Στεφανούλη Μ. 76
Αστικά και οικονομικά δίπολα στην Ελλάδα βάσει ημερήσιων μετακινήσεων με σκοπό την εργασία
- Τσιώτας, Δ., Γεράκη Μ., Νιαβής, Σ. 98
Τα δίκτυα μεταφορών στην Ελλάδα και η σημασία τους για την οικονομική ανάπτυξη
- Νιαβής, Σ. 157
Αξιολόγηση της επίδρασης του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος στις προοπτικές ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας
- Τσιώτας, Δ. 182
Μοντελοποίηση του οδικού διαπεριφερειακού δικτύου της Ελλάδας με χρήση ανάλυσης σύνθετων δικτύων (complex network analysis)
- Καρύδη, Η., Θεοφανόπουλος, Π. 216
Η ανάκτηση της σιδηροδρομικής υποδομής ως εργαλείο σχεδιασμού για την ανάπτυξη της ελληνικής περιφέρειας: Η περίπτωση της Πελοποννήσου
- Ψαθά, Ε., Λουροντζή Ε., Πεταχτή Σ. 250
Επιλογή του ποδηλάτου ως μέσου αστικής μετακίνησης: Χρηστικές και Μεταχρηστικές Διαστάσεις
- Τζούρας, Π., Κυριακίδης, Χ., Μπακογιάννης, Ε., Βλαστός, Θ. 276
Προσεγγίζοντας το ζήτημα της βιωσιμότητας περιαστικών ποδηλατικών υποδομών μεγάλου μήκους με χρήση Κοινωνικής Ανάλυσης Κόστους-Οφέλους: Η ποδηλατική σύνδεση Ναυπλίου-Άργους