

ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΤΜΗΜΑ: ΟΙΚΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ:

ΟΙ ΠΡΟΤΙΜΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ
ΤΑ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Επιβλέπων: Καθηγητής Γ. Χονδρογιάννης
Μέλη: Λέκτορας Α. Τσίτουρας
Δρ. Ε. Σαρδιανού

Φοιτητής:
Ζουλιάτης Κων/νος
Α.Μ 20315

ΑΘΗΝΑ 2008

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	2
2. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	
2.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	4
2.2 ΕΜΠΕΙΡΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΥΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	
2.2.1 ΈΡΕΥΝΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΧΩΡΕΣ	6
2.2.2 ΈΡΕΥΝΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΧΩΡΕΣ.....	24
2.2.3 ΈΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΗ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ.....	29
3. ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	
3.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	31
3.2 ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	32
3.2.1 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ.....	34
3.2.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ ΔΙΠΛΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ.....	52
3.3 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΩΝ ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΡΟΤΙΜΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	57
4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	65
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	68
<u>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ:</u>	
Α) ΠΙΝΑΚΕΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ.....	72
Β) ΠΙΝΑΚΕΣ ΔΙΠΛΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ.....	118
Γ) ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ.....	137
Δ) ΓΡΑΦΗΜΑ.....	145
Ε) ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ.....	197
ΣΤ) ΠΙΝΑΚΑΣ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟΥ ΜΕΡΟΥΣ.....	201

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η κατάσταση που αντιμετωπίζουν χιλιάδες έλληνες στο δρόμο καθημερινά έχει γίνει πλέον αφόρητη. Είναι γεγονός ότι η κυκλοφοριακή συμφόρηση δυσκολεύει τις ζωές μας. Το όνειρο του Ι.Χ αυτοκινήτου, έχει γίνει σήμερα εφιάλτης. Οι μικρές αποστάσεις που άλλοτε διατρέχοντο σε λίγα λεπτά, έχουν γίνει πλέον πολύ χρονοβόρες. Η μόλυνση του περιβάλλοντος που προέρχεται από τους ρύπους των αυτοκινήτων είναι ένα ακόμα πρόβλημα που απασχολεί τον Έλληνα πολίτη. Για την καλύτερη εξυπηρέτηση λοιπόν όλων των πολιτών αλλά κυρίως για την ριζική μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, οφείλουμε να αποθαρρύνουμε την χρήση του αυτοκινήτου και να αντικαταστήσουμε την λειτουργία του με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Αυτός είναι και ο σκοπός της πτυχιακής μελέτης. Να εξετάσουμε τις εναλλακτικές μορφές συγκοινωνίας και να εστιάσουμε στο προφίλ των χρηστών που χρησιμοποιούν αλλά και εκείνους που δεν χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς καθώς και τους τρόπους με τους οποίους η κυβέρνηση με διάφορες πολιτικές αποθαρρύνει την χρήση του Ι.Χ ενισχύοντας παράλληλα την χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Η συγκεκριμένη μελέτη εξετάζει τις προτιμήσεις των καταναλωτών ως προς τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Η μελέτη χωρίζεται σε 4 κεφάλαια και κλείνει με την βιβλιογραφία και τα παραρτήματα. Αρχικά, στην βιβλιογραφική προσέγγιση εξετάζεται η ισχύουσα κατάσταση αναφορικά με τα μέσα μαζικής μεταφοράς στην Ελλάδα. Το συμπέρασμα στο οποίο καταλήγουμε είναι ότι αρχίζουν να κερδίζουν την εμπιστοσύνη των χρηστών κάθε μέρα ολοένα και περισσότερο. Εν συνεχεία, εξετάζονται κάποιες έρευνες που έχουν γίνει από άλλους μελετητές στο παρελθόν σε Ευρωπαϊκές και μη Ευρωπαϊκές χώρες.

Στην εμπειρική ανάλυση, που αποτελεί το επόμενο κεφάλαιο της μελέτης διεξάγεται μια έρευνα βασισμένη σε ένα ερωτηματολόγιο που έχει συνταχθεί για τους σκοπούς της παρούσας εργασίας. Το ερωτηματολόγιο εστιάζει στο προφίλ των χρηστών και καταλήγει σε κάποια αποτελέσματα τα οποία δίνονται με διαγράμματα αναφορικά με τις προτιμήσεις ως προς

τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς που είναι όπως προαναφέραμε και το κεντρικό θέμα της μελέτης. Ένα εξίσου σημαντικό υποκεφάλαιο είναι το τελευταίο στο οποίο εξετάζονται τα υποδείγματα παλινδρόμησης.

Στο τέλος της μελέτης συνάγονται τα συμπεράσματα που διεξάγονται από την εκπόνηση της πτυχιακής. Η μελέτη κλείνει με την βιβλιογραφία και τα παραρτήματα.

2. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

2.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ολοένα και περισσότερο κερδίζουν την εμπιστοσύνη των Αθηναίων τα μέσα μαζικής μεταφοράς, χωρίς ωστόσο αυτό να σημαίνει ότι οι κάτοικοι της πρωτεύουσας είναι διατεθειμένοι να εγκαταλείψουν τα ΙΧ για τις καθημερινές τους μετακινήσεις.

Η κατάσταση αυτή, μαζί με την ταχύτατη αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας αυτοκινήτων που θα συνεχίζεται (η Ελλάδα είχε το 1990 τον μικρότερο αριθμό αυτοκινήτων ανά 1.000 κατοίκους μεταξύ των χωρών της Ε.Ε.), οδηγούν σε σημαντικά προβλήματα διακίνησης επιβατών σε ώρες και ημέρες αιχμής, αλλά και σε συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες αύξησης της χωρητικότητας των οδικών αξόνων στα μεγάλα αστικά κέντρα, κάτι το οποίο όμως φαντάζει εξαιρετικά δύσκολο.

Ποια είναι η λύση; Σύμφωνα με τους συγκοινωνιολόγους, η βελτίωση και επέκταση του δικτύου των μέσων μαζικής μεταφοράς, αλλά και η δημιουργία και βέλτιστη διαχείριση των χώρων στάθμευσης. Βέβαια ορισμένοι εξακολουθούν να προτείνουν την επιβολή διοδίων στο κέντρο της Αθήνας, αφού ο δακτύλιος έχει ουσιαστικά "εκφυλιστεί", ωστόσο το Υπουργείο Μεταφορών δεν επιθυμεί κάτι τέτοιο. Σε όλα τα παραπάνω έρχεται να προστεθεί ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, με τα εξοντωτικά πρόστιμα, αλλά και η σταδιακή κατάργηση του χάρτινου εισιτηρίου. Το 2006 τα μέσα μαζικής μεταφοράς της Αθήνας (ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ, ΑΜΕΛ, ΤΡΑΜ, Προαστιακός) διακίνησαν 756 εκ. επιβάτες έναντι 740 εκ. επιβατών το 2005, σημειώνοντας αύξηση 2,16%. Η ΕΘΕΛ (λεωφορεία) μείωσε την επιβατική της κίνηση, ενώ αξιοσημείωτη αύξηση σημείωσαν το Τραμ και ο Προαστιακός, εξαιτίας των νέων σταθμών και της επέκτασης του δικτύου.

Αυτή την περίοδο αναμένονται τα αποτελέσματα της "Έρευνα Μετακινήσεων 2006" σε 30.000 νοικοκυριά της Αθήνας. Στα συμπεράσματα της έρευνας θα βασιστεί η σύνταξη του "Γενικού Σχεδίου Μεταφορών της

Αττικής" και ο προγραμματισμός των νέων μεγάλων συγκοινωνιακών έργων. Πάντως, εάν και τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς πραγματοποιούν σαφείς βελτιωτικές κινήσεις και αυξάνουν την επιβατική τους κίνηση ο Αθηναίος εξακολουθεί να εμπιστεύεται για τις μετακινήσεις του το ΙΧ. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της τελευταίας μεγάλης έρευνας για τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς που διεξήγαγε η εταιρία MARC, για λογαριασμό του υπουργείου Μεταφορών και του ΟΑΣΑ σε 813 νοικοκυριά, εξήχθησαν τα εξής συμπεράσματα:

- Μονάχα το 31% των Αθηναίων χρησιμοποιεί καθημερινά ή σχεδόν καθημερινά τα Μ.Μ.Μ, το 21% τα χρησιμοποιεί 2 ή 3 φορές την εβδομάδα, ενώ το 17% καθόλου.
- Το λεωφορείο αποτελεί το συνηθέστερο μέσο (55,8%), ενώ ακολουθεί το Μετρό (47,8%) και ο ΗΣΑΠ (30,8%), ενώ τελευταίος είναι ο Προαστιακός (2,1%).
- Οι περισσότεροι χρήστες των Μ.Μ.Μ είναι παλαιοί (82,3%), ενώ τους τελευταίους 6 μήνες οι νέοι χρήστες ανέρχονται σε ποσοστό 2,5%.
- Το 69,4% των ερωτηθέντων κρίνουν θετικά το επίπεδο εξυπηρέτησης των Μ.Μ.Μ, ενώ το 72,3% θεωρεί ότι η τιμή των εισιτηρίων είναι λογική ως προς τις προσφερόμενες υπηρεσίες.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (σε εκ.)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
ΕΘΕΛ	378,0	369,9	379,3	369,5	362,2	356,8
ΗΛΠΑΠ	83,5	80,2	81,0	80,2	78,4	80,0
ΗΣΑΠ	109,9	108,7	104,6	113,2	116,8	124,7
ΑΜΕΛ	119,0	132,3	149,4	163,9	166,7	168,9
ΤΡΑΜ				3,2	12,9	21,9
ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ				0,6	2,9	3,9

Πηγή: ΕΣΥΕ

2.2 ΕΜΠΕΙΡΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΥΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ

ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

2.2.1 ΈΡΕΥΝΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΧΩΡΕΣ

Στην έρευνα που πραγματοποίησε ο *Jensen* (2007), μελετά το πώς η μεταφορά έχει γίνει μέρος της καθημερινής ζωής και πως έχει επηρεάσει την ταξιδιωτική συμπεριφορά, την στάση απέναντι στα μέσα μεταφοράς και την περιβαλλοντική ευσυνειδησία.

Τα δεδομένα προήλθαν από μια ποιοτική αλλά και από μια ποσοτική έρευνα. Όσον αφορά την ποιοτική, η έρευνα βασίζεται σε 20 αναλυτικές συνεντεύξεις 30 ανθρώπων. Βασιζόμενοι στις ποιοτικές συνεντεύξεις, η ποσοτική έρευνα είναι πανεθνική, στην οποία πήραν μέρος 1000 Δανέζοι ηλικίας 16-70 ετών. Οι συνεντεύξεις διεξήχθησαν μέσω τηλεφώνου, με μέσο όρο 30λεπτά/συνέντευξη. Τα πραγματικά δεδομένα συλλέχθηκαν από τα 788 άτομα. Η έρευνα αυτή είχε βαθμό ανταπόκρισης 79%.

Το 76% των ερωτηθέντων δήλωσε πως έχει στην κατοχή του αυτοκίνητο. Οπότε θεωρούνται οδηγοί. Από την ποιοτική έρευνα προέκυψαν 6 τύποι οδηγών. Οι υπόλοιποι είναι ποδηλάτες και χρήστες μέσων μεταφοράς. 1)οι παθιασμένοι οδηγοί αυτοκινήτων, που αποτελούν το 6.3% του δείγματος. Στην πλειοψηφία είναι άντρες ηλικίας 30-60 ετών 2)οι οδηγοί της καθημερινής ζωής, οι οποίοι αποτελούν το 33% του δείγματος και αποτελούνται από άντρες και γυναίκες, με τους άντρες να υπερτερούν. Χαρακτηριστικό των οδηγών αυτών είναι ότι το 40% έχει μόρφωση 3)οι οδηγοί του ελεύθερου χρόνου υπερτερούν έναντι όλων των άλλων τύπων οδηγών με ποσοστό 36.4%. Σε αυτό τον τύπο υπάρχουν ελαφρά περισσότερες γυναίκες από τους άντρες και στην πλειοψηφία είναι ηλικίας 50-70 ετών 4)Ποδηλάτες/ χρήστες μέσων μεταφοράς, αποτελούν το 1.4%. Η πλειοψηφία αυτών είναι γυναίκες. 45% είναι ηλικίας 20-29 ετών. 5)ποδηλάτες/ χρήστες μεταφοράς ευκολίας αποτελούν το 16.4% όλου του δείγματος. Συχνά άτομα αυτής της κατηγορίας δεν είναι εργαζόμενα. Περισσότεροι από 40% είναι άνεργοι ή παίρνουν σύνταξη και 6)ποδηλάτες/ χρήστες μεταφοράς αναγκαιότητας,

αποτελούν το 6.5% του συνόλου. Το 1/5 αυτών έχει παιδιά. Τα άτομα που ανήκουν σε αυτό το γκρουπ είναι νεαρά και βρίσκονται στην μέση της εκπαίδευσής τους. Τα ευρήματα της έρευνας δείχνουν ότι το αυτοκίνητο αποτελεί σύμβολο ελευθερίας και ανεξαρτησίας. Οι οδηγοί αυτοκινήτων που το πιστεύουν αυτό, φτάνουν σε ποσοστό 80%. Επίσης το ίδιο παραδέχονται και οι ποδηλάτες/ χρήστες μέσων μεταφοράς σε ποσοστό 50-60%. Η ελευθερία σχετίζεται με το αυτοκίνητο και με την οδήγηση. Η ανεξαρτησία σχετίζεται με τον χρόνο και τον χώρο που έχει την δυνατότητα να κινείται το αυτοκίνητο. Όσον αφορά την περιβαλλοντική ευσυνειδησία, η έρευνα έδειξε ότι οι οδηγοί αναγνωρίζουν πως με την χρήση του αυτοκινήτου καταπονούν το περιβάλλον αλλά παρά ταύτα δεν κάνουν τίποτα για να μειώσουν τα δρομολόγια τους ή να αλλάξουν τρόπο μεταφοράς. Περίπου οι μισοί από όλους τους οδηγούς δήλωσαν πως χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο για να εκτελέσουν δρομολόγια μικρότερα του 1-2χλμ. Αυτό ασφαλώς θα μπορούσε να αποφευχθεί εάν χρησιμοποιούσαν ποδήλατο ή ακόμα και τα πόδια τους, αλλά οι περισσότεροι επιλέγουν το αυτοκίνητο. Ολοκληρώνοντας, το αυτοκίνητο έχει γίνει ένα ισχυρό σύμβολο της μοντέρνας κοινωνίας. Εμπεριέχει, κύρος, δύναμη, δόξα, ταχύτητα, έλεγχο και δυναμικότητα.

Για ποιους λόγους όμως μπορεί να χρησιμοποιείται το ιδιωτικό αυτοκίνητο; Η επόμενη έρευνα απαντάει σε αυτό το κρίσιμο ερώτημα. Οι *Stradling et. al.* (2000) εξετάζουν αυτό το φαινόμενο καθώς επίσης μελετάνε κατά πόσο οι αυτοκινητιστές είναι διατεθειμένοι να μειώσουν την χρήση του αυτοκινήτου. Τα δεδομένα προήλθαν από ένα εκτενές ερωτηματολόγιο που διεξήχθη σε Άγγλους οδηγούς και στάλθηκε μέσω e-mail σε 3800 ενήλικες. Ο βαθμός ανταπόκρισης ήταν 21% καθώς μόνο 791 οδηγοί ανταποκρίθηκαν.

Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι το ιδιωτικό αυτοκίνητο χρησιμοποιείται για τους εξής λόγους: 1)Τα 2/3 δηλαδή, το 64% ισχυρίσθηκαν ότι οδηγούν αυτοκίνητο σαν μέρος της δουλειάς τους. Από αυτούς το 75% είναι άντρες και το 49% γυναίκες. 2)Χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους για να πηγαίνουν στην δουλειά, αλλά και όταν επιστρέφουν. 3)Υποχρεώσεις των παιδιών(σχολεία) 4)Οδήγηση κατά τις διακοπές αλλά και τα Σαββατοκύριακα 5)Για ενίσχυση των καθημερινών δραστηριοτήτων, π.χ για χόμπι, ή οδήγηση επειδή τους αρέσει. Από την έρευνα φάνηκε ότι το 33% των οδηγών επιθυμούσε να μειώσει την χρήση του αυτοκινήτου. 1/5 οδηγούς επιθυμούσε να μειώσει την

χρήση του αυτοκινήτου, αλλά να αυξήσει την χρήση των μέσων μεταφοράς. Όσον αφορά τα πιθανά μέτρα (carrots and sticks) τα οποία θα ενισχύουν και θα προσελκύουν τους χρήστες προς τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, καθώς επίσης και να αποθαρρύνουν τους χρήστες από την χρήση του αυτοκινήτου, τα αποτελέσματα είναι τα εξής: Τα μέτρα που ως στόχο θα είχαν να ενισχύσουν την χρήση εναλλακτικών μορφών συγκοινωνίας (carrots) φάνηκε να είναι πιο αποδοτικά στις νεαρές ηλικίες (17-21 ετών) και στους οδηγούς μικρών αυτοκινήτων. Τα μέτρα που θα είχαν ως στόχο την αποθάρρυνση από την χρήση του αυτοκινήτου φάνηκε να είναι πιο αποδοτικά σε ηλικίες άνω των 55 ετών. Έτσι είναι πιο πιθανό αυτά τα μέτρα να επιτύχουν μια μείωση στην χρήση του αυτοκινήτου στους παλιούς οδηγούς και στους χαμηλοεισοδηματίες. Από την άλλη τα άτομα τα οποία κάνουν πολλά χλμ. με το αυτοκίνητο και το χρησιμοποιούν καθημερινά σαν μέρος της δουλειάς τους, δεν τους επηρεάζουν τα μέτρα.

Υπάρχουν όμως και άλλοι κοινωνικοί λόγοι για τους οποίους μπορεί να είναι προτιμητέα η οδήγηση ενός αυτοκινήτου, όπως δείχνει και η επόμενη έρευνα. Οι *Hiscock et. al.* (2002) μελετούν τον τρόπο με τον οποίο οι ψυχοκοινωνικοί παράγοντες επιδρούν στην προτίμηση του αυτοκινήτου από τα υπόλοιπα μέσα μαζικής μεταφοράς. Με 2 τρόπους διεξήχθη η έρευνα. Το πρώτο μέρος περιελάμβανε μια ταχυδρομική έρευνα ενός δείγματος 6500 ενηλίκων στην Γλασκόβη και στο Clyde Valley Structure Plan Area. Το δεύτερο μέρος της έρευνας περιελάμβανε συνεντεύξεις.

Τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν ότι τα αυτοκίνητα σε σχέση με τα Μ.Μ.Μ δείχνουν να προσφέρουν προστασία, αυτονομία και κύρος. Όσον αφορά το πρώτο κριτήριο, τα αυτοκίνητα προσφέρουν προστασία και ασφάλεια από ανεπιθύμητους ανθρώπους (π.χ αλκοολικούς) η περιστατικά και λειτουργούν σαν ένα καλό μέρος όπου μπορείς να τα αποφύγεις όλα αυτά εκτός από τα ατυχήματα. Όσον αφορά την αυτονομία, τα αυτοκίνητα φαίνεται να είναι πιο βολικά, αξιόπιστα και παρέχουν πρόσβαση σε περισσότερους προορισμούς από τις δημόσιες συγκοινωνίες. Επίσης, τα αυτοκίνητα φάνηκε πως απονέμουν και κάποια άλλα κοινωνικά χαρακτηριστικά πέρα από το κύρος, όπως ικανότητα, δεξιότητα και αρρενωπότητα. Επιπλέον μερικά από τα οφέλη που προσφέρουν τα αυτοκίνητα πέρα από τα παραπάνω ανήκουν στον πρακτικό τομέα. Π.χ είναι μια έτοιμη μορφή καταφυγίου στην Σκοτία

όπου δεν έχει καλό κλίμα και δεν είναι και τόσο πρακτικό να περιμένεις στην στάση.

Η εξάρτηση που έχουν οι άνθρωποι με το αυτοκίνητο αλλά και το κατά πόσο είναι διατεθειμένοι να το αλλάξουν με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς μελετά η έρευνα των *Curtis and Headicar* (1997). Η έρευνα πραγματοποιήθηκε σε 584 νοικοκυριά, στο Oxfordshire. Τουλάχιστον ένα μέλος του νοικοκυριού έπρεπε να είναι εργαζόμενο.

Τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν ότι το 95% των ερωτηθέντων έχουν άδεια οδήγησης και το 61% κάνουν χρήση του αυτοκινήτου. Μόνο ένα 3% δεν είχαν καθόλου αυτοκίνητο. Έτσι δεν είναι καθόλου απίθανο το γεγονός ότι 72% οδηγούν για να πάνε στην δουλειά. Η πλειοψηφία, δηλαδή το 71% θεώρησε την διαδρομή για την δουλειά με το αυτοκίνητο εύκολη. Από αυτούς που την βρήκαν δύσκολη, δήλωσαν ότι ο κύριος λόγος είναι η κυκλοφοριακή συμφόρηση. Σχεδόν όλοι (92%) είχαν ελεύθερο πάρκινγκ το οποίο παρέχόταν από τον εργοδότη. Στην ερώτηση εάν είχαν ποτέ σκεφτεί να αντικαταστήσουν το αυτοκίνητο με ένα άλλο μέσο, η πλειοψηφία (62%), δήλωσε πως δεν το είχε σκεφτεί. Αυτοί που είναι λιγότερο πιθανό να το σκεφτούν ανήκουν σε μια από τις κατηγορίες: οδηγοί εταιρειών, αυτοί που ταξιδεύουν περισσότερες από μια αποστάσεις και αυτοί που μοιράζονται το αυτοκίνητό τους. Όσον αφορά το ερώτημα που λέει εάν είναι πρακτικό να ταξιδεύεις τακτικά με άλλα μέσα πέραν του αυτοκινήτου το 73% δήλωσε ότι δεν είναι καθόλου πρακτικό. Σε γενικές γραμμές, περισσότεροι από τους μισούς του δείγματος (56%), δεν είναι επιρρεπείς στην αλλαγή του αυτοκινήτου με άλλο μέσο. Ένα μικρότερο γκρουπ (17%) ήταν διατεθειμένο να αλλάξει, αλλά δεν το βρήκε πρακτικό. Ωστόσο, η μειονότητα δήλωσε ότι μπορούσε να χρησιμοποιήσει άλλο μέσο πέραν του αυτοκινήτου και το θεώρησε και πρακτικό(22%). Η έρευνα έδειξε ότι η οικειότητα με τις δημόσιες μεταφορές παίζει έναν σημαντικό ρόλο για την αλλαγή. Σε αυτό το δείγμα, μόνο 18 ενήλικες που οδηγούν το αυτοκίνητό τους τακτικά χρησιμοποιούν τις δημόσιες συγκοινωνίες και από αυτούς μόνο 5 ήταν διατεθειμένοι να αλλάξουν. Για αυτούς που ήταν πιο επιρρεπείς στην αλλαγή, η πλειοψηφία θα άλλαζε το αυτοκίνητο για το ποδήλατο(39%) . Ένα τέταρτο(1/4) θα μετακινούνταν προς το λεωφορείο και ένα μικρό ποσοστό θα περπατούσε(12%). Οι λόγοι για τους οποίους δεν θα άλλαζαν μέσο είναι οι εξής: Το 37% δήλωσε προβλήματα με την συγκοινωνία που σχετίζονται με

κόστος μεταφοράς, αξιοπιστία και συχνότητα. Το 36% δήλωσε ότι είχε τεμπελιά και προσωπικές προτιμήσεις. Το 15% του δείγματος δήλωσε ότι είναι οι συνθήκες εργασίας που το κάνουν να χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο. Τέλος, τα έξοδα του αυτοκινήτου πληρώνονται από πολλούς εργοδότες κι αυτό μειώνει το ατομικό κόστος. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να μην εγκαταλείπουν τα αυτοκίνητα.

Την ποιότητα ζωής των ηλικιωμένων σε σχέση με τις μεταφορές εξετάζουν οι *Banister and Bowling* (2004). Τα δεδομένα προήλθαν από έρευνα που πραγματοποιήθηκε σε ανθρώπους ηλικίας άνω των 65 ετών στην Βρετανία. Η έρευνα διεξήχθη στα σπίτια των ανταποκριθέντων. Οι ερωτηθέντες βρέθηκαν με χρήση του ταχυδρομικού κωδικού. Η μελέτη διεξήχθη τον Ιούλιο, Σεπτέμβριο, Νοέμβριο, Δεκέμβριο του 2000 και τον Φλεβάρη του 2001. Από το δείγμα των 1299 ατόμων, οι 999 ανταποκρίθηκαν στην έρευνα(77%). 19% αρνήθηκε να συμμετάσχει στην έρευνα. Ο τρόπος της έρευνας ήταν ερωτήσεις ανοιχτού-κλειστού τύπου.

Όσον αφορά την κινητικότητα, το 7% δήλωσε ότι δεν έχει δραστηριότητες, ενώ το 33% ότι έχει περισσότερες από 5 δραστηριότητες. Το αυτοκίνητο φάνηκε ότι παίζει έναν σημαντικό ρόλο όσον αφορά την κινητικότητά τους και το πλήθος των δραστηριοτήτων. 56% δήλωσαν ότι είχαν πρόσβαση σε αυτοκίνητο. Το 41% που είχε πρόσβαση σε αυτοκίνητο είχε 1 δραστηριότητα, το 43% είχε 2 δραστηριότητες, το 59% είχε 3 δραστηριότητες, το 63% είχε 4 δραστηριότητες, το 67% είχε 5 δραστηριότητες και το 85% είχε 6 δραστηριότητες. Επίσης 63 άτομα δήλωσαν ότι δεν βγαίνουν έξω τις νυχτερινές ώρες. Το 6% δήλωσε ότι δεν βγαίνει καθόλου έξω κατά την διάρκεια της ημέρας και 42% κατά την διάρκεια της νύχτας. Όσον αφορά το περπάτημα και την τοποθεσία το 92% είναι ικανοποιημένο από την τοποθεσία που ζει και ότι η πλειοψηφία δεν έχει πρόβλημα να περπατήσει 400 γιάρδες. Οι δραστηριότητες που γίνονται κατά την διάρκεια της ημέρας φάνηκε να είναι πιο ασφαλείς από τις βραδινές. Αυτό αφορά αντιλήψεις που σχετίζονται με την ασφάλεια, την προστασία και το έγκλημα. Ανησυχία προξενεί στους ηλικιωμένους τα επίπεδα της κίνησης. 21% πιστεύουν ότι είναι μεγάλο πρόβλημα και 35% πολύ μεγάλο πρόβλημα. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση και ταχύτητα(56%) φαίνεται να είναι μεγαλύτερης σημασίας από τα σκουπίδια (30%)και τα εγκλήματα (24%) στην γειτονιά τους.

Δυο παράγοντες πολύ σημαντικούς εξετάζουν στην επόμενη έρευνα οι *Paulley et. al.* (2006). Την αύξηση της τιμής των εισιτηρίων, καθώς επίσης και την αύξηση του εισοδήματος ως προς την χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς, αλλά και του αυτοκινήτου. Τα δεδομένα είναι από υπάρχουσες έρευνες στην Μ. Βρετανία.

Τα αποτελέσματα των ερευνών δείχνουν ότι Τα εισιτήρια στις δημόσιες συγκοινωνίες είναι θεμελιώδη για την λειτουργία τους καθώς και μια σημαντική πηγή εισοδήματος για τους χειριστές. Εάν αυξηθούν τα ναύλα, η πελατεία θα μειωθεί. οι άνθρωποι που ζουν σε επαρχίες βασίζονται περισσότερο στο αυτοκίνητό τους και λιγότερο στις δημόσιες συγκοινωνίες. Έτσι μια αύξηση της τιμής των εισιτηρίων θα έχει σαν αποτέλεσμα να χρησιμοποιούν περισσότερο το αυτοκίνητο. Το εισόδημα, είναι ένας καθοριστικός παράγοντας για την χρήση του αυτοκινήτου και καθώς αυξάνεται το εισόδημα, αυξάνεται η χρήση και κατοχή του αυτοκινήτου. Έτσι μια αύξηση του εισοδήματος έχει σαν αποτέλεσμα, αύξηση των ταξιδιών που γίνονται με το αυτοκίνητο, μείωση των μέσων μεταφοράς και αύξηση στην ιδιοκτησία των αυτοκινήτων.

Μια άλλη πολύ σημαντική παράμετρος που καλείται να καλύψει η ακόλουθη έρευνα είναι κατά πόσον το εισόδημα επηρεάζει την κατοχή αυτοκινήτου. Ο *Dargay* (2001) εξετάζει τον παράγοντα τον παράγοντα του εισοδήματος και καταλήγει στο γεγονός ότι η σχέση μεταξύ εισοδήματος νοικοκυριού-κατοχής αυτοκινήτου δεν εμφανίζεται να είναι συμμετρική. Η υστέρηση βασίζεται στα ακόλουθα δεδομένα που δημιουργήθηκαν από έρευνες στα οικογενειακά έξοδα της του Ηνωμένου Βασιλείου το χρονικό διάστημα 1970-1995. Το δείγμα είναι τυχαίο και περιλαμβάνει 7000 νοικοκυριά. Τα στατιστικά δεδομένα επιβεβαιώνουν ότι η ελαστικότητα του αυξανόμενου εισοδήματος είναι σημαντικά ανώτερη από την ελαστικότητα του ελαττωμένου εισοδήματος. Το αυξανόμενο εισόδημα το κάνει πιο εύκολο για τα άτομα του νοικοκυριού να κατέχουν αυτοκίνητο. Συνηθίζουν την χρήση του αυτοκινήτου και γενικότερα 'μαθαίνουν' σε αυτόν τον τρόπο ζωής με αποτέλεσμα όταν μειώνεται το εισόδημα να μην εγκαταλείπουν τόσο εύκολα το αυτοκίνητο. Η απόκτηση του αυτοκινήτου στην αρχή φαίνεται σαν πολυτέλεια, αλλά αφού αποκτηθεί φαίνεται σαν αναγκαιότητα γι' αυτό και είναι δύσκολο να το εγκαταλείψουν. Τα στατιστικά αποτελέσματα επίσης,

αποδεικνύουν ότι η ελαστικότητα εισοδήματος δεν είναι σταθερή, αλλά μειώνεται όσο αυξάνεται η κατοχή του αυτοκινήτου.

Η επόμενη έρευνα που θα μας απασχολήσει, έγινε από τον *Johansson* (2000) και μελετά την οδήγηση και την χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας με βάση το εισόδημα και την ηλικία. Η έρευνα διεξήχθη το 1996 και περιλάμβανε 3240 ενήλικες σε 1922 νοικοκυριά στην Σουηδία.

Οι έρευνες έδειξαν ότι η οδήγηση αυξάνεται με το εισόδημα. Έτσι και στις σχέσεις των ανθρώπων αυτός με το μεγαλύτερο εισόδημα έχει μεγαλύτερες πιθανότητες να χρησιμοποιήσει αυτοκίνητο και αυτός με το μικρότερο εισόδημα έχει περισσότερες πιθανότητες να χρησιμοποιήσει δημόσιες συγκοινωνίες. Η ηλικία παίζει επίσης σημαντικό ρόλο στην χρήση του αυτοκινήτου. Η οδήγηση φθάνει στα μέγιστα, στην ηλικία των 50 ετών, ενώ οι δημόσιες συγκοινωνίες φθάνουν στα ελάχιστα, σε αυτήν την ηλικία. Η πρόσβαση σε αυτοκίνητο της εταιρείας, αυξάνει τις πιθανότητες της οδήγησης. Το να είναι κανείς μέλος περιβαλλοντικού οργανισμού δεν επηρεάζει την οδήγηση με το αυτοκίνητο ή με τις δημόσιες συγκοινωνίες.

Στην ίδια χώρα πάλι, οι *Eriksson et. al.* (2006) εξετάζουν τους προσδιοριστικούς παράγοντες για την χρήση του αυτοκινήτου στην Σουηδία λαμβάνοντας υπόψη 3 προσδιοριστικούς παράγοντες: διαφημιστικές καμπάνιες, αύξηση στην τιμή των καυσίμων και βελτίωση της δημόσιας συγκοινωνίας. Η έρευνα διεξήχθη στην Σουηδία με την μορφή ερωτηματολογίων μέσω e-mail. Επιλέχθηκε ένα τυχαίο δείγμα ηλικίας 20-75 ετών. Το δείγμα περιλάμβανε περίπου 4000 άτομα.

Τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν ότι η πλειοψηφία των ανταποκριθέντων (74%) είχε άδεια οδήγησης και ήταν οδηγοί αυτοκινήτου. Το 52% ήταν γυναίκες, μέσης ηλικίας 49 ετών. Η ανάλυση των ερευνών έδειξε ότι η αύξηση στην τιμή των καυσίμων περιόριζε την ελευθερία να διαλέξουν μέσο, ενώ οι βελτιωμένες συγκοινωνίες αύξαναν την επιλογή να διαλέξουν μέσο μεταφοράς. Έτσι, ενώ η βελτιωμένη συγκοινωνία χαρακτηρίστηκε σαν δίκαιο μέτρο και αποδεκτό καθώς επίσης και ότι αυξάνει την ελευθερία η αύξηση της τιμής των καυσίμων χαρακτηρίστηκε σαν άδικο και μη αποδεκτό μέτρο, το οποίο μειώνει την ελευθερία. Οι διαφημιστικές καμπάνιες φάνηκε να περιορίζουν ακόμα λιγότερο την ελευθερία. Από τους 3 προσδιοριστικούς παράγοντες, ο πιο αποτελεσματικός φάνηκε να είναι η αποτελεσματική

συγκοινωνία η οποία θα είχε σαν αποτέλεσμα μείωση της χρήσης αυτοκινήτων κατά 20%. Έπειτα ακολουθεί η αύξηση των φόρων στα καύσιμα με 15% και το λιγότερο αποτελεσματικό μέτρο οι διαφημιστικές καμπάνιες με 10% μείωση στην χρήση του αυτοκινήτου. Έτσι η χρήση του αυτοκινήτου φαίνεται να σχετίζεται περισσότερο με την βελτιωμένη αστική συγκοινωνία παρά με τους φόρους στα καύσιμα και τις διαφημιστικές καμπάνιες.

Υπάρχουν όμως και εναλλακτικοί τρόποι μεταφοράς πέρα από το αυτοκίνητο, οι οποίοι όπως διαπιστώνεται στην παρακάτω έρευνα προτιμούνται και ιδίως σε κοντινές αποστάσεις. Με αυτό το θέμα ασχολήθηκε ο *Mackett* (2001). Το χρονικό διάστημα στο οποίο πραγματοποιήθηκαν οι έρευνες ήταν ανάμεσα στον Μάιο του 1998 και τον Ιούλιο του 2000. Οι έρευνες πραγματοποιήθηκαν στο Ηνωμένο Βασίλειο σε 5 επιλεγμένες περιοχές ανάλογα με την τοπογραφία της καθεμιάς. Από αστική σε αγροτική και από επίπεδη σε λοφώδη. Αυτό έγινε διότι οι απαντήσεις των ερωτηθέντων σχετικά με τα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιούνε μπορεί να αλλάξει σημαντικά αναλόγως την τοπογραφία της περιοχής. Η έρευνα αποτελείται από 2 μέρη. Την ταξιδιωτική έρευνα όπου οι ενδιαφερόμενοι κρατούν ένα ημερολόγιο δυο ημερών στο οποίο καταγράφουν τα μέσα που χρησιμοποιούνε για να μεταβούν στον προορισμό τους. Το δεύτερο μέρος της έρευνας αποτελείται από μια εκ βαθέων συνέντευξη. Στο δεύτερο μέρος της έρευνας προσεγγίσθηκαν 377 άνθρωποι.

Από τις έρευνες προέκυψε ότι το 78% των ταξιδιών με αυτοκίνητο μπορούν κάλλιστα να γίνουν με εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς. Το 22% παραδέχτηκε ότι δεν μπορούν να υπάρξουν εναλλακτικοί τρόποι μεταφοράς πέρα από το αυτοκίνητο. Σύμφωνα με τις έρευνες, το 31% θα μπορούσε να μεταφερθεί με τα πόδια, το 31% θα μπορούσε να μεταφερθεί με το λεωφορείο και ένα 7% με το ποδήλατο. Περίπου 4% παραδέχθηκαν ότι δεν θα πήγαιναν πουθενά εάν δεν είχαν αυτοκίνητο, και περίπου οι μισοί από αυτούς θα ταξίδευαν μέσω άλλων ανθρώπων. Η τακτική που θα έπρεπε να ακολουθηθεί για να αποσπάσουν περισσότερους οδηγούς από τα αυτοκίνητά τους και να μεταφερθούν με το λεωφορείο είναι να βελτιωθούν οι υπηρεσίες του λεωφορείου. Το 21% των σύντομων ταξιδιών θα μπορούσε να γίνει με το λεωφορείο. Οι βασικές επεμβάσεις που θα πρέπει να γίνουν αφορούν την συχνότητα εμφάνισης των λεωφορείων (6%), τα δρομολόγια (10%) και την

χρήση των λεωφορείων κατά την διάρκεια της νύχτας(1%). Θα πρέπει δηλαδή, οι δημόσιες μεταφορές να ταιριάζουν με τον χαρακτήρα του αυτοκινήτου, έτσι ώστε να μετακινηθεί ο κόσμος από το αυτοκίνητο σε εναλλακτικές μορφές μεταφοράς. Είναι ακόμα πιο δύσκολο να επενδύσουν σε μέτρα που θα αφορούν το περπάτημα, όπως επίσης και την ποδηλασία. Περίπου 5% θα μπορούσαν να επηρεαστούν και να αλλάξουν το αυτοκίνητο για το περπάτημα. Αυτό μπορεί να γίνει πιο εύκολο εάν γίνει ασφαλέστερο το περπάτημα στους δρόμους, όπως επίσης και να δημιουργηθούν εμπορικά μαγαζιά τα οποία θα είναι πιο εύκολο να τα περπατήσει κανείς από το να είναι στο αυτοκίνητο. Το ίδιο συμβαίνει και με την ποδηλασία. Το 2% παραδέχεται ότι βελτιώσεις στους ποδηλατοδρόμους θα τους έκανε να αφήσουν το αυτοκίνητο και να χρησιμοποιήσουν το ποδήλατο. Ένας σημαντικός παράγοντας που αποθαρρύνει πολλούς από το περπάτημα και την ποδηλασία είναι ο κακός καιρός. Ενώ τίποτα δεν μπορεί να γίνει για να αποφευχθεί αυτό, περισσότερες στάσεις λεωφορείων που θα χρησιμεύσουν σαν καταφύγιο και πιο αξιόπιστες υπηρεσίες θα μπορούσαν να βοηθήσουν. Όσον αφορά τα ταξί, η αντίληψη που ισχύει είναι πώς είναι ακριβά. Όμως ένα ταξίδι με το ταξί σε αντίθεση με ένα ταξίδι με το αυτοκίνητο μπορεί να είναι ωφέλιμο επειδή η χρήση του αυτοκινήτου απαιτεί και το παρκάρισμα στο τέλος της διαδρομής. Το σύνολο όλων αυτών των μέτρων εάν τεθούν σε εφαρμογή, μπορεί να μειώσει το σύνολο των μικρών ταξιδιών που γίνονται με το αυτοκίνητο σε ένα ποσοστό 39%. Μέτρα τα οποία θα αυξάνουν την χρήση του λεωφορείου, θα μειώνουν την χρήση του αυτοκινήτου κατά 22%. Μέτρα τα οποία θα αυξάνουν την χρήση του ποδηλάτου καθώς επίσης και του περπατήματος, θα μειώνουν την χρήση του αυτοκινήτου κατά 2%.

Οι απόψεις όμως δίστανται σχετικά με το αν πρέπει να επιλεγούν οι δημόσιες συγκοινωνίες ή το αυτοκίνητο. Στην επόμενη έρευνα διαφαίνονται τα υπέρ και τα κατά των Μ.Μ.Μ. Οι *Beirao and Cabral* (2007), προσπάθησαν να κατανοήσουν τις στάσεις και τις αντιλήψεις του κόσμου σχετικά με την χρήση του αυτοκινήτου, αλλά και των μέσων μεταφοράς. Η έρευνα αποτελείται από 24 αναλυτικές συνεντεύξεις και περιλαμβάνει τακτικούς και περιστασιακούς χρήστες των μέσων μεταφοράς καθώς επίσης και οδηγούς αυτοκινήτων. Οι ηλικίες είναι από 18 ως 70 ετών με έμφαση να δίνεται στους νεώτερους ανταποκριτές. Οι αναλυτικές συνεντεύξεις πήραν μέρος στο Πόρτο. Οι

συμμετέχοντες έπρεπε να μένουν σε διαφορετικές γεωγραφικά περιοχές στο Πόρτο, καθώς οι εναλλακτικές διαθέσιμες επιλογές διαφέρουν από μέρος σε μέρος. Από τα 24 άτομα που πήραν μέρος στην έρευνα, τα 14 ήταν γυναίκες και τα 10 άντρες.

Οι χρήστες των μέσων μεταφοράς είναι 7, οι χρήστες των αυτοκινήτων είναι 10 και αυτοί που χρησιμοποιούν και το αυτοκίνητο και τις συγκοινωνίες είναι 7. Η έρευνα έδειξε ότι μόνο δυο άτομα δεν είχαν δίπλωμα οδήγησης και 3 δεν είχαν πρόσβαση στο αυτοκίνητο. Οι περισσότεροι από τους ερωτηθέντες ζουν σε νοικοκυριό που έχει 2 ή περισσότερα αυτοκίνητα. Η διαδρομή από το σπίτι στο σχολείο ή στην δουλειά ήταν η συνηθέστερη. 11 άτομα την πραγματοποιούσαν με το αυτοκίνητο, 5 με δημόσιες συγκοινωνίες, 3 χρησιμοποιώντας είτε το αυτοκίνητο είτε τις συγκοινωνίες, δυο χρησιμοποιώντας και το αυτοκίνητο και τις συγκοινωνίες και ένας πήγαινε με τα πόδια. Ο χρόνος του ταξιδιού θεωρείται ταυτόχρονα και μειονέκτημα αλλά και πλεονέκτημα των λεωφορείων και είναι ένας σημαντικός παράγοντας για την επιλογή των μέσων. Για διαδρομές μέσα στο κέντρο, ή σε περιοχές με πολλή κίνηση η χρήση του λεωφορείου θεωρείται σαν σπατάλη χρόνου από τους οδηγούς αυτοκινήτου και τους περιστασιακούς χρήστες των μέσων μεταφοράς. Αυτό επίσης περιλαμβάνει και την ώρα αναμονής που θεωρείται μεγάλη και λειτουργεί σαν εμπόδιο για την χρήση δημόσιας συγκοινωνίας. Οι οδηγοί αυτοκινήτων νιώθουν περισσότερο έλεγχο όταν βρίσκονται μες το αυτοκίνητο και νιώθουν ότι μπορούν να αποφύγουν την κίνηση κάνοντας διαφορετικά δρομολόγια κερδίζοντας έτσι πολύτιμο χρόνο σε αντίθεση με τις δημόσιες συγκοινωνίες. Έτσι γι' αυτούς τους συμμετέχοντες η έλλειψη του ελέγχου και η αβεβαιότητα για το πότε θα έρθει το λεωφορείο καθιστά την υπηρεσία αναξιόπιστη. Γενικότερα οι άνθρωποι δεν θέλουν να αλλάζουν συγκοινωνίες κατά την διάρκεια της διαδρομής εκτός κι αν αυτό θεωρείται γρήγορο και εύκολο. Οι ανταποκριθέντες θέλουν να έχουν άνετο ταξίδι, να έχουν θέση, να έχουν ένα ωραίο περιβάλλον χωρίς δυσάρεστες οσμές, καθώς επίσης και να μην υπάρχει συνωστισμός. Ενδιαφέρον να σημειωθεί είναι ότι κανείς από τους ανταποκριθέντες δεν παραπονέθηκε για το κόστος μεταφοράς στο λεωφορείο και ότι πολλοί οδηγοί αυτοκινήτου παραδέχτηκαν ότι το λεωφορείο είναι πιο φθηνό από το αυτοκίνητο. Η χρήση του τρένου θεωρείται πιο αξιόπιστη, άνετη, συχνή και γρήγορη από την χρήση του

λεωφορείου και πολλές φορές χαρακτηρίζεται σαν την ιδανική υπηρεσία. Οι περισσότεροι οδηγοί αυτοκινήτων έκαναν πιο θετικά σχόλια για την χρήση του τρένου από τους χρήστες των μέσων συγκοινωνίας. Οι χρήστες των μέσων μεταφοράς δεν έκαναν και τα καλύτερα σχόλια και δήλωσαν ότι το λεωφορείο καλύπτει εκτενέστερα τις περιοχές και ότι είναι φθηνότερο από την χρήση του τρένου. Από την άλλη μεριά, οι χρήστες του λεωφορείου είχαν περισσότερες θετικές πεποιθήσεις σχετικά με τις υπηρεσίες του λεωφορείου από τους χρήστες του αυτοκινήτου. Άνθρωποι που ποτέ δεν είχαν χρησιμοποιήσει λεωφορεία ή τα είχαν χρησιμοποιήσει πολύ παλαιότερα έχουν σχηματισμένες αρνητικές αντιλήψεις για αυτό το μέσο μεταφοράς. Επίσης οι πληροφορίες παίζουν έναν πολύ σημαντικό ρόλο και δρουν σαν εμπόδιο όταν δεν υπάρχουν στην χρήση των μέσων μεταφοράς. Πολλοί οδηγοί αυτοκινήτων παραδέχονται πως αν υπήρχαν οι απαραίτητες πληροφορίες για τις υπηρεσίες των λεωφορείων, τότε θα ήταν πολύ πιθανόν να τα χρησιμοποιήσουν κάποια στιγμή. Σε γενικές γραμμές από την έρευνα φάνηκε ότι αν θέλουμε να αυξήσουμε την χρήση των μέσων μεταφοράς, η υπηρεσία θα πρέπει να σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο, ώστε να στεγάζει τις απαιτήσεις των καταναλωτών. Και κάνοντας αυτό ίσως προσελκύσει περισσότερους χρήστες. Δεν αναμένεται ότι όλοι οι οδηγοί αυτοκινήτων θα αφήσουν το αυτοκίνητο και θα στραφούν στις δημόσιες συγκοινωνίες. Αλλά η πρόθεση και η βελτίωση των επιπέδων του σέρβις των δημοσίων συγκοινωνιών μπορεί να προσελκύσει πιθανούς χρήστες. Από την άλλη, εάν το σύστημα χαρακτηρίζεται από χαμηλή συχνότητα, έλλειψη άνεσης και αναξιοπιστία, τότε είναι πιο πιθανόν οι χρήστες να στραφούν στην χρήση του αυτοκινήτου. Για να πετύχει το σύστημα είναι απαραίτητο να καταλάβουμε τις ανάγκες των ανθρώπων, τις προσδοκίες και να αναγνωρίσουμε ότι διαφορετικοί άνθρωποι έχουν διαφορετικές ανάγκες, υποκινημένοι από διαφορετικούς παράγοντες.

Ποιοι παράγοντες όμως πρέπει να βελτιωθούν ούτως ώστε να επιλέξουν περισσότεροι άνθρωποι τις δημόσιες συγκοινωνίες; Η επόμενη έρευνα που πραγματοποιήθηκε από τους *Hine and Scott* (2000), απαντά σε αυτό το ερώτημα. Ο τρόπος της έρευνας βασίζεται σε δυο μεθόδους. Α) σε εστιασμένα γκρουπ και β) σε μια αναλυτική συνέντευξη. Τα εστιασμένα γκρουπ μπορεί να παρέχουν μεγάλη ποσότητα δεδομένων σε μικρό χρονικό διάστημα. Η έρευνα έγινε σε 4 εστιασμένα γκρουπ. Το πρώτο γκρουπ

περιελάμβανε 12 χρήστες αυτοκινήτων και διεξήχθη στο Εδιμβούργο. Το δεύτερο και το τρίτο γκρουπ περιελάμβανε 11 συμμετέχοντες από το Κιλμαρνόκ και 3 από την Γλασκόβη. Το τέταρτο γκρουπ διεξήχθη στο Εδιμβούργο και περιελάμβανε 7 ανθρώπους με κινητικά προβλήματα. Όσον αφορά το δεύτερο μέρος της έρευνας, δηλαδή τις αναλυτικές συνεντεύξεις, πραγματοποιήθηκαν για να αποκτηθούν περισσότερες πληροφορίες για κάθε πλευρά της καθημερινής τους διαδρομής, από το στάδιο του προγραμματισμού ως το τελικό στάδιο που είναι η μετάβαση στον προορισμό τους.

Όσον αφορά τα focus groups: οι συμμετέχοντες πιστεύουν πως οι δημόσιες συγκοινωνίες και η εναλλαγή των συγκοινωνιών μπορεί να βελτιωθεί αν υπάρξει περισσότερο προσωπικό το οποίο θα βοηθά τους επιβάτες με τις αποσκευές του, θα δίνει πληροφορίες, θα βοηθά τον κόσμο να βρει την σωστή διαδρομή του και θα βοηθάει παιδιά ή άτομα με αναπηρία. Κάποιες αυτοματοποιημένες υπηρεσίες έχει φανεί ότι είναι πολύ χρήσιμες ιδιαίτερα σε ώρες αιχμής όπου δημιουργούνται ουρές. Τέτοιες είναι τα αυτόματα μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίων. Επίσης το προσωπικό όπως προαναφέρθηκε είναι πολύ χρήσιμο τόσο για να δίνει πληροφορίες στον κόσμο καθισυχάζοντάς τους, όσο και στον τομέα της ασφάλειας. Οι υπηρεσίες των λεωφορείων φάνηκε να είναι πολύ πιο αναξιόπιστες και προβληματικές από τις υπηρεσίες των τρένων, ιδιαίτερα όταν γίνεται εναλλαγή στα λεωφορεία και μετεπιβίβαση σε άλλο μέσο. Η εναλλαγή απαιτεί έναν προγραμματισμό του δρομολογίου εκ των προτέρων. Όσον αφορά τους κινητικά ανάπηρους ανθρώπους, η μετακίνησή με τα μέσα μεταφοράς φάνηκε να είναι πολύ προβληματική. Γι' αυτούς τους ανθρώπους η υψηλής ποιότητα παροχή πληροφοριών που θα τους βοηθούσε να προγραμματίσουν το ταξίδι τους φάνηκε να είναι υψηλής προτεραιότητας. Σε γενικές γραμμές τα γκρουπ βρήκαν πιο εύκολο να προσδιορίσουν τις κακές πλευρές των συγκοινωνιών παρά τις καλές. Το κοινό χαρακτηριστικό όλων των γκρουπ φάνηκε να είναι: η αναμονή στις στάσεις, τα εισιτήρια, η παροχή πληροφοριών, η φροντίδα του πελάτη και η ποιότητα τους σέρβις. Όσον αφορά τις αναλυτικές συνεντεύξεις, οι ανταποκρινόμενοι που χρησιμοποιούσαν τις μεταφορές σε καθημερινή βάση και ήξεραν πως λειτουργεί το όλο σύστημα με τα προβλήματα του φάνηκε να έχουν διαφορετική στάση και άποψη. Λαμβάνοντας υπόψη την

αναμονή στις στάσεις και τον χρόνο που χρειάζεται για να μεταβούν στις στάσεις μπορούσαν να ελαχιστοποιήσουν κατά πολύ τον χρόνο που διαθέτουν για να μεταβούν στον προορισμό τους. Η μετακίνηση με τις δημόσιες συγκοινωνίες, φάνηκε να είναι πολύ πιο εύκολη όταν το σπίτι τους βρισκόταν σε κάποιον κεντρικό δρόμο όπου οι συχνότητες των λεωφορείων είναι μεγαλύτερες και υπάρχει μεγαλύτερη επιλογή των μέσων που θα χρησιμοποιήσουν. Όσον αφορά τους ηλικιωμένους ανθρώπους, το να ταξιδεύουν με τα δημόσια μέσα είναι μια καλή ευκαιρία για να αισθανθούν σαν κοινωνικά όντα. Όσον αφορά την εναλλαγή των μέσων μεταφοράς οι ανταποκριθέντες δήλωσαν πως όπου είναι δυνατόν προσπαθούν να αποφεύγουν αυτήν την εναλλαγή. Σε μεγαλύτερο βαθμό προσπαθούσαν να αποφύγουν την εναλλαγή όταν ο προορισμός τους ήταν η δουλειά και αυτό γιατί ήξεραν ότι θα καθυστερήσουν. Η χρήση του αυτοκινήτου από την άλλη φαίνεται να ξεπερνά αυτά τα προβλήματα και να προκαλεί μεγαλύτερη ευελιξία σε αντίθεση με τις δημόσιες μεταφορές. Επίσης η οδήγηση του αυτοκινήτου φάνηκε να είναι πιο άνετη και βολική όταν υπάρχουν κακές καιρικές συνθήκες στην περιοχή. Όσον αφορά το κόστος μεταφοράς οι ερωτηθέντες δήλωσαν πως παίζει μεγάλο και σημαντικό ρόλο στην χρησιμοποίηση των μέσων μεταφοράς. Ειδικά για τους ηλικιωμένους που έχουν χαμηλότερο εισόδημα το κόστος μετακίνησης είναι μείζονος σημασίας. Γενικά το κόστος θεωρείται καλό και προσιτό όταν οι υπηρεσίες είναι αξιόπιστες και συχνές. Τα πάρκινγκ, επίσης διαδραματίζουν ένα σημαντικό κριτήριο τα οποία μπορούν να επηρεάσουν την ταξιδιωτική συμπεριφορά των οδηγών σε μεγάλο βαθμό. Γενικά μια σφιχτή νομοθεσία στα πάρκινγκ μπορεί να κάνει τους οδηγούς να εγκαταλείψουν το αυτοκίνητο και να στραφούν σε εναλλακτικές επιλογές όπου και εάν είναι διαθέσιμο.

Σε περίπτωση ταξιδιών προτιμούνται όλα τα άλλα μέσα όπως το αεροπλάνο και το λεωφορείο παρά το αυτοκίνητο όπως διαφαίνεται στην μελέτη που έκαναν οι *Thompson and Schofield* (2007), οι οποίοι ερεύνησαν την ταξιδιωτική συμπεριφορά των ταξιδιωτών-επισκεπτών στο Μάντσεστερ. Συνολικά 280 απαντήσεις αποκτήθηκαν από τους μακρινούς επισκέπτες στο Μάντσεστερ. 56% ήταν άντρες, με την πλειοψηφία των συμμετεχόντων (73%) να είναι κάτω από 35 χρονών και 44% ήταν γυναίκες.

Η πλειοψηφία των επισκεπτών στο Μάντσεστερ ήρθαν με το αεροπλάνο (87%). Μόνο το 3 % ήρθε με το αυτοκίνητο. Όταν ρωτήθηκαν αν θα είχαν ένα αυτοκίνητο διαθέσιμο τις μέρες παραμονής τους, το 75.2% είπε όχι. Έτσι τα 3/4 των επισκεπτών μπορεί να ταξινομηθούν σαν ενεργοί χρήστες των M.M.M. Έπειτα, οι επισκέπτες ρωτήθηκαν για τα M.M.M που χρησιμοποίησαν περισσότερο κατά την διαμονή τους και οι περισσότεροι είπαν ότι χρησιμοποίησαν το λεωφορείο περισσότερο από κάθε άλλη μορφή συγκοινωνίας σε ποσοστό 29%. Καταλήγοντας, η επιρροή της ευκολίας της χρήσης των M.M.M φάνηκε να είναι μεγαλύτερη από την επιρροή της αποτελεσματικότητας και της ασφάλειας. Η ευκολία στην χρήση συνδέεται στενά με την απλότητα και φάνηκε να έχει έναν μικρό, αλλά σημαντικό ρόλο στην πρόβλεψη της ικανοποίησης των επιβατών όσον αφορά τον προορισμό τους. Όσον αφορά την αποτελεσματικότητα και την ασφάλεια τότε μιλάμε για τον χρόνο και για την ασφάλεια στις δημόσιες συγκοινωνίες. Η ακρίβεια και ο χρόνος του ταξιδιού φάνηκε να παίζουν σημαντικό ρόλο στην αξιοπιστία του συστήματος. Η ασφάλεια όπως αποδείχθηκε παίζει σημαντικό ρόλο στις συγκοινωνίες. Όσον αφορά το πάρκινγκ, αυτό σχετίζεται περισσότερο με την ιδιωτική παρά με την δημόσια συγκοινωνία και χαρακτηρίστηκε ως καλό, δηλαδή είναι εύκολο να παρκάρεις το αυτοκίνητο στο Μάντσεστερ. Η επιλογή της ιδιωτικής συγκοινωνίας δεν φάνηκε να είναι σημαντικός παράγοντας της ικανοποίησης των επιβατών όσον αφορά τον προορισμό τους. Ολοκληρώνοντας, την έρευνα συνεπάγεται ότι δεν υπάρχουν μεγάλες διαφορές ανάμεσα στους ντόπιους και τους μακρινούς επισκέπτες όσον αφορά την απόδοση των δημοσίων συγκοινωνιών.

Μία άλλη έρευνα που πραγματοποιήθηκε στο Εδιμβούργο από τον *Hu and Saleh* (2005), μελετά την εισαγωγή εξόδων συνωστισμού και τον αντίκτυπο στα δρομολόγια που γίνονται στο κέντρο της πόλης με σκοπό τις αγορές. Επίσης μελετά τις αντιλήψεις για την παρούσα κατάσταση στις συγκοινωνίες της περιοχής. Τα δεδομένα προήλθαν από μια έρευνα του νοικοκυριού. Η έρευνα ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο και τον Ιούλιο του 2004 και πραγματοποιήθηκε στο Εδιμβούργο. Η έρευνα έγινε με την μορφή συνεντεύξεων. Διεξήχθησαν 1199 συνεντεύξεις. Οι ερωτηθέντες απάντησαν σε ερωτήματα σχετικά με την συχνότητα που κάνουν τα ψώνια τους, τις απόψεις τους σχετικά με την παρούσα κατάσταση των μέσων μεταφοράς και

τα επίπεδα κίνησης. Το 10% των ερωτηθέντων πηγαίνει στο κέντρο της πόλης καθημερινά για ψώνια ή τουλάχιστον 4-6 φορές την εβδομάδα. Το 40% πηγαίνουν τουλάχιστον μια φορά την εβδομάδα. Τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν ότι το 60% αυτών που πηγαίνουν στο κέντρο της πόλης για ψώνια χρησιμοποιούν το λεωφορείο ή το τρένο. Περίπου το 27% χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους και το 15% περπατάει. Όσον αφορά τις απόψεις τους για την παρούσα κατάσταση στις συγκοινωνίες, το 45.8% δήλωσε ότι είναι καλές οι υπηρεσίες και το 17.4% ότι δεν είναι καλές και είναι χαμηλού επιπέδου. Υπήρχε μια διαφορά στις απόψεις αυτών που χρησιμοποιούσαν αυτοκίνητο και αυτών που χρησιμοποιούσαν συγκοινωνίες. Όσον αφορά τον συνωστισμό και τα επίπεδα κίνησης στην πόλη, το 43% αυτών που ταξιδεύουν στην πόλη με το αυτοκίνητο καθώς επίσης και αυτοί που ταξιδεύουν με δημόσιες συγκοινωνίες(τρένο ή λεωφορείο) θεώρησαν πως είναι σημαντικό πρόβλημα, ενώ το 60% δήλωσε πως δεν είναι σημαντικό πρόβλημα ή δεν είναι καθόλου πρόβλημα. Όσον αφορά στο ερώτημα το τι θα ενθάρρυνε τους ανθρώπους να ψωνίζουν περισσότερο στο κέντρο της πόλης, το 38% των χρηστών αυτοκινήτου δήλωσε ότι σημαντικό ρόλο παίζει το φθηνό parking αλλά και οι εύκολα προσβάσιμοι χώροι στάθμευσης, ενώ περίπου 15% δήλωσε ότι βελτιώσεις στις δημόσιες συγκοινωνίες θα τους ενθάρρυναν να κάνουν περισσότερες αγορές. Μόνο 7% των οδηγών δήλωσε ότι η κίνηση και ο συνωστισμός είναι σημαντικό πρόβλημα για αυτούς. Γενικά η εύκολη πρόσβαση σε χώρους στάθμευσης, το φθηνό πάρκινγκ καθώς επίσης και οι βελτιώσεις στις δημόσιες συγκοινωνίες παίζουν καθοριστικό ρόλο ενθάρρυνσης αγορών στο κέντρο της πόλης. Η εισαγωγή χρέωσης συνωστισμού σαν νόμος αφορά τους αυτοκινητιστές και είναι τα έξοδα τα οποία θα πρέπει να πληρώνουν για την είσοδο τους στην πόλη. Από την έρευνα φάνηκε ότι 37% των οδηγών θα πηγαίνουν αλλού για ψώνια και ότι θα ξοδεύουν λιγότερα, ενώ το 90% αυτών που χρησιμοποιούν τα μέσα μεταφοράς δήλωσαν πως αυτό το μέτρο τους αφήνει ανεπηρέαστους. Ποιο συγκεκριμένα οι οδηγοί ηλικίας 55 και άνω εμφανίζονται λιγότερο επηρεασμένοι να κάνουν λιγότερα ταξίδια, ενώ η συχνότητα των ταξιδιών για άτομα ηλικίας 16-34 αναμένεται να αυξηθεί. Η εισαγωγή οπότε αυτού του μέτρου, θα έχει ως αποτέλεσμα την μείωση των ταξιδιών που γίνονται για αγορές προς την πόλη. Έτσι θα βελτιωθεί η προσβασιμότητα στις δημόσιες

συγκοινωνίες καθώς επίσης η μειωμένη κίνηση θα έχει ως αποτέλεσμα καλύτερη πρόσβαση στις εγκαταστάσεις πάρκινγκ. Παρά ταύτα αυτός ο νόμος απορρίφθηκε στο Εδιμβούργο.

Με την μείωση του συνωστισμού ασχολείται και η έρευνα του *Steiner and Bristow* (2000), οι οποίοι μελετούν την τιμολόγηση του δρόμου σε μη-αστικές περιοχές και τις επιδράσεις στα μέσα μεταφοράς. Η κυρίως έρευνα διεξήχθη Σάββατο 12 και Κυριακή 13 Ιουλίου 1997 στους χώρους στάθμευσης στο Kettlewell και στο Buckden. Συνολικά δόθηκαν 63 συνεντεύξεις. Ο χώρος έρευνας ήταν το Yorkshire Dales National Park. Αυτή η έρευνα βασίστηκε στους επισκέπτες, οδηγούς αυτοκινήτου και συνδυάζει οδήγηση(και τιμολόγηση δρόμου),στάθμευση του αυτοκινήτου και επιβίβαση στο λεωφορείο με στόχο να μειωθεί ο συνωστισμός.

Τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν ότι το 68% πιστεύουν ότι η τιμολόγηση του δρόμου με συμπληρωματική υπηρεσία την στάθμευση και την επιβίβαση στο λεωφορείο είναι ένας καλός τρόπος για να μειωθεί ο συνωστισμός στο Upper Wharfedale. Πολλοί δήλωσαν ότι θα ήταν διατεθειμένοι να πληρώσουν την τιμολόγηση του δρόμου κι αν μην είχε αυτές τις συμπληρωματικές υπηρεσίες(στάθμευση και επιβίβαση). Μόνο το 17% ισχυρίστηκε πως δεν θα ερχόταν καθόλου στην περιοχή και θα πήγαινε κάπου αλλού εάν το κόστος ήταν υψηλότερο από το υπάρχων κόστος. Έτσι το 49% θα χρησιμοποιούσε την στάθμευση και την επιβίβαση σε άλλη υπηρεσία, το 34% ότι θα πλήρωνε την τιμολόγηση και θα συνέχιζε με το αυτοκίνητο και το 17% ότι θα προτιμούσε να πάει κάπου αλλού. Οι τοπικοί έμποροι αντέδρασαν, διότι θεώρησαν αρκετά υψηλό το ποσοστό 10-20% των επισκεπτών που θα χάσουν καθώς το εισόδημά τους εξαρτάται από αυτούς. Στην πραγματικότητα η μείωση της κίνησης ίσως είναι ελκυστική για άλλους επισκέπτες, καθώς επίσης η δραστηριότητα στην περιοχή θα αυξηθεί.

Ευρεία χρήση του τρένου καταδεικνύει η επόμενη έρευνα που έγινε από τους *Givoni and Rietveld* (2007), οι οποίοι μελετούν την πρόσβαση στον σταθμό του τρένου, αλλά και τους παράγοντες που είναι καθοριστικοί για την ικανοποίηση των επιβατών κατά την διαδρομή τους με το τρένο. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε σε Γερμανικές σιδηροδρομικές γραμμές μεταξύ 26 και 30 Σεπτεμβρίου του 2005. Συνολικά 2542 ερωτηματολόγια ήταν έτοιμα για ανάλυση.

Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι οι επιβάτες πηγαίνουν ή φεύγουν από τον σταθμό περπατώντας, με την χρήση ποδηλάτου ή με την χρήση δημόσιας συγκοινωνίας. Η επιρροή του αυτοκινήτου δεν φαίνεται να έχει μεγάλες επιδράσεις στην προτίμηση τους. Οι κυριότεροι λόγοι χρήσης του τρένου κατά την διάρκεια της εβδομάδας είναι για να μεταβούν οι άνθρωποι στην δουλειά τους ή στις σπουδές τους. Από το σύνολο των ταξιδιών που πραγματοποιούνται, περίπου το 1/5 χρησιμοποιείται για άλλες δραστηριότητες πέρα από την μετάβαση στο χώρο εργασίας τους. Όσον αφορά το φύλο, 47% είναι άνδρες και 53% γυναίκες. Περίπου οι μισοί από τους επιβάτες είναι ηλικίας 19-35 ετών. Η συχνότητα χρήσης του τρένου είναι φανερό ότι μειώνεται με την ηλικία υποδηλώνοντας μια αύξηση στην χρήση του αυτοκινήτου. 76% των επιβατών χρησιμοποιούν το τρένο και είναι ηλικίας κάτω των 18 ετών. Το 61%, 42% και 3% είναι αντίστοιχα ηλικίας 19-35 ετών, 35-65 ετών και άνω των 65 ετών. Όσον αφορά την χρήση του αυτοκινήτου για την πρόσβαση στο σταθμό, περίπου 43% δήλωσαν ότι έχουν διαθέσιμο αυτοκίνητο, αλλά δεν το χρησιμοποιούν για να μεταβούνε στο τρένο. Το κυριότερο υποκατάστατο του αυτοκινήτου όταν δεν είναι διαθέσιμο, είναι το ποδήλατο για αποστάσεις μικρότερες των 3χλμ.(50% των ερωτηθέντων που δεν έχουν αυτοκίνητο, μεταβαίνουν στο τραίνο με το ποδήλατο). Για αποστάσεις μεγαλύτερες των 3 χλμ. χρησιμοποιούν το λεωφορείο. (57%). Η ποιότητα του σταθμού και οι εγκαταστάσεις φαίνεται να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο για χρήση του τραίνου καθώς επίσης και η συνδεσιμότητα του με άλλες συγκοινωνίες. Αλλά σημαντικότερο ρόλο φαίνεται να έχει το κόστος μεταφοράς.

Όμως και ο προαστιακός όπως φαίνεται από την επόμενη έρευνα χρησιμοποιείται σε μεγάλο βαθμό. Όπως παρουσίασε στην έρευνα του ο *Asensio* (2000), η χρήση του προαστιακού στην Ισπανία παρουσίασε μια αύξηση 30% κατά την διάρκεια του 1990. Οι παράγοντες που καθορίζουν κυρίως την χρήση του προαστιακού είναι η τιμή και η ποιότητα. Μηνιαίες παρατηρήσεις 11 αστικών περιοχών έγιναν μεταξύ Ιανουαρίου 1991 και Δεκεμβρίου 1995.

Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι οι επιβάτες είναι πιο πιθανό να χρησιμοποιήσουν τον προαστιακό όταν πηγαίνουν στις δουλειές τους οι οποίες βρίσκονται στον αστικό χώρο από το να τον χρησιμοποιήσουν για να

πάνε στις δουλειές τους οι οποίες βρίσκονται έξω από το κέντρο της πόλης. Αυτή η συμπεριφορά μπορεί να εξηγηθεί στην μεγαλύτερη άνεση της πρόσβασης στον προαστιακό από το σπίτι από το να φτάσουν στον τόπο εργασίας τους από τον σταθμό.

Σημαντική είναι και η έρευνα των *Tolley et. al.* (2001), σχετικά με την τάση που θα έχει το περπάτημα στην Ευρώπη το 2010. Συνολικά στάλθηκαν 300 ερωτηματολόγια και έγινε κάθε προσπάθεια για να ανταποκριθούν οι περισσότεροι είτε μέσω e-mails, είτε μέσω τηλεφωνημάτων. Από τα 300, απαντήθηκαν μόνο τα 112, δηλαδή το 37%. Η έρευνα απαιτεί συμμετοχή ειδικών οι οποίοι θα είναι διαθέσιμοι να αφιερώσουν χρόνο και να δώσουν τις πολύτιμες απόψεις τους. Ίσως κάποιοι αρνήθηκαν να συνεργαστούν επειδή δεν είχαν ελεύθερο χρόνο. Ένας άλλος λόγος που ίσως αρνήθηκαν ήταν ότι η έρευνα πραγματοποιήθηκε στα Αγγλικά και πολλοί δεν είχαν την ευχέρεια για να ανταποκριθούν και να απαντήσουν στις ερωτήσεις.

Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι θα υπάρχει τάση για αύξηση στο περπάτημα που θα σχετίζεται με διακοπές, με τον ελεύθερο χρόνο ή με την υγεία, είτε πρόκειται για αστικές είτε για αγροτικές περιοχές. Οι ειδικοί δεν έχουν αμφιβολίες πώς η υποδομή για όλες τις δραστηριότητες που αφορούν το περπάτημα θα βελτιωθούν, περισσότερες πληροφορίες θα παρέχονται, και θα υποστηρίζονται από περισσότερα δρομολόγια καθώς επίσης και από δίκτυα. Όλοι οι οργανισμοί, κυβερνητικοί και μη, ακαδημαϊκοί βλέπουν το περπάτημα περισσότερο σημαντικό κατά το 2010. Παρά ταύτα, ενώ θα υπάρχει περισσότερο περπάτημα για λόγους υγείας, αλλά και κατά τον ελεύθερο χρόνο, θα υπάρχει λιγότερο καθημερινό περπάτημα. Ο κυριότερος λόγος για την μείωση του περπατήματος, είναι τα αυτοκίνητα. Εν τέλει, υπάρχει ένα αίνιγμα, μία ευκαιρία και μία πρόκληση. Το αίνιγμα είναι ότι ενώ θα υπάρχει περισσότερη συζήτηση για το περπάτημα, περισσότερος σχεδιασμός και περισσότερες παροχές, στο σύνολο το περπάτημα θα μειωθεί κατά μήκος της Ευρώπης. Η ευκαιρία έγκειται στους ανθρώπους καθώς οι ειδικοί δίνουν μια αρνητική εικόνα για το μέλλον. Οπότε η μείωση του περπατήματος και η χρησιμοποίηση εναλλακτικών μέσων δεν θα είναι και ότι καλύτερο για το περιβάλλον. Δηλαδή, δίδεται η ευκαιρία να σωθεί κατά κάποιο τρόπο το περιβάλλον, καθώς θα υπάρχουν λιγότεροι εκπνεμπόμενοι ρύποι και

η πρόκληση θα είναι να αντιστραφεί αυτή η εικόνα καθώς επίσης και υπάρχουσες τάσεις.

2.2.2 ΈΡΕΥΝΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΧΩΡΕΣ.

Το Hong-Kong, θεωρείται πρότυπο για την χρήση των μέσων μεταφοράς έναντι της χρήσης του αυτοκινήτου. Η μελέτη που πραγματοποίησε ο *Cullinane* (2002), εξετάζει τη σχέση μεταξύ της ιδιοκτησίας του αυτοκινήτου και των δημόσιων συγκοινωνιών. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε με την μορφή ερωτηματολογίου σε 389 φοιτητές πανεπιστημίων στο Hong-Kong. Διεξήχθη στην Αγγλία τον Δεκέμβριο του 2000. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε σε φοιτητές διότι αυτοί θα είναι πιθανότατα οι υψηλά αμειβόμενοι στο μέλλον ακόμη και σε μια χώρα (Hong-Kong) όπου η ιδιοκτησία του αυτοκινήτου βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα.

Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι το 40% ήταν άντρες και το 60% γυναίκες. Οι οικογένειες του 15% των ερωτηθέντων είχαν αυτοκίνητο. Από τους ερωτηθέντες, λιγότεροι από το 1% είχαν αυτοκίνητο στην κατοχή τους. 6% είχαν άδεια οδήγησης και 7% μάθαιναν να οδηγούν. Το 33% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι δεν είχε πρόθεση να αγοράσει αυτοκίνητο τα επόμενα 10 χρόνια. Το 47% δήλωσε ότι η αγορά αυτοκινήτου δεν ήταν προτεραιότητα και μόνο ένα 20% είχε την επιθυμία να αγοράσει αυτοκίνητο. Από την έρευνα φαίνεται ότι οι ανταποκρινόμενοι που προέρχονται από οικογένεια που έχει στην διάθεση της αυτοκίνητο είναι στατιστικά πιο πιθανό να θέλουν να αγοράσουν αυτοκίνητο. Ένα άλλο ενδιαφέρον θέμα έχει σχέση με το φύλο. Συγκριτικά πιο πολλοί άντρες θέλουν να αγοράσουν αυτοκίνητο από τις γυναίκες. 24% των αντρών θα αγόραζε αυτοκίνητο εάν είχε την άνεση, έναντι 11% των γυναικών. Όμοια, 40% των γυναικών δεν είχε πρόθεση να αγοράσει αυτοκίνητο τα επόμενα 10 χρόνια έναντι 20.1% των αντρών. Ολοκληρώνοντας, το 65% δήλωσε ότι δεν είχε πρόθεση να αγοράσει αυτοκίνητο τα επόμενα 5 χρόνια και το 33% δήλωσε ότι δεν είχε την διάθεση να αγοράσει αυτοκίνητο τα επόμενα 10 χρόνια. Η στάση των αντρών απέναντι

στα αυτοκίνητα χαρακτηρίστηκε πιο ευνοϊκή έναντι των γυναικών. Το αποτέλεσμα σε γενικές γραμμές είναι ότι αν οι συγκοινωνίες χαρακτηρίζονται φθηνές και καλές τότε μπορούν να υπερνικήσουν την ζήτηση για τα αυτοκίνητα.

Μια αντίστοιχη έρευνα πραγματοποίησε πάλι ο *Cullinane*, σε συνεργασία με τον *Cullinane* (2003). Αυτή η έρευνα διεξήχθη πάλι στο Hong-Kong και εξετάζει τον λόγο που οι άνθρωποι στο Hong-Kong διαθέτουν αυτοκίνητα και πόσο εξαρτημένοι είναι από αυτά. Η έρευνα διεξήχθη το καλοκαίρι του 2001 με την μορφή συνέντευξης σε 401 ιδιοκτήτες αυτοκινήτου στο Hong-Kong.

Η έρευνα έδειξε ότι μόνο το 25% των ανταποκριθέντων που είχαν άδεια οδήγησης ήταν γυναίκες. Το 15% είχε αυτοκίνητο της εταιρείας. Το 34% είχε πανεπιστημιακή μόρφωση, υποδεικνύοντας μια γερή σχέση ανάμεσα στην μόρφωση και στην κατοχή αυτοκινήτου. Στην ερώτηση ποιοι είναι οι λόγοι για την αγορά αυτοκινήτου η απάντηση ήταν πως είναι ωφέλιμο για να μεταφέρουν πράγματα. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι δημόσιες συγκοινωνίες στο Hong-Kong ενώ είναι πολύ αποτελεσματικές αποθαρρύνουν την χρησιμοποίηση πραγμάτων. Η πίεση του χώρου και ο όγκος των ανθρώπων το καθιστούν ιδιαίτερα δύσκολο, ιδιαίτερα τις ώρες αιχμής τόσο στα μέσα μεταφοράς, όσο και μέσα στα οχήματα. Το 38% των ανθρώπων, θεωρούν το αυτοκίνητο ως απόλυτα σημαντικό για την ζωή τους, το 46% ως λιγότερο σημαντικό και το 15% δεν το θεωρεί καθόλου σημαντικό. Από τα νοικοκυριά με παιδιά, το 44% δήλωσε την ανάγκη να πηγαίνει τα παιδιά στο σχολείο αλλά και σε άλλες δραστηριότητες ως έναν από τους τρεις κυριότερους λόγους που ώθησε το νοικοκυριό να προβεί στην αγορά αυτοκινήτου. Ολοκληρώνοντας, τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν ότι ενώ η κατοχή αυτοκινήτου δεν είναι τόσο διαδεδομένη στο Hong-Kong, εάν αποκτηθεί τότε γίνεται ένα απαραίτητο κομμάτι της ζωής του. Ένας από τους λόγους που χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο είναι για να μεταφέρουν τα πράγματα και να κερδίζουν χρόνο, αλλά τότε χρησιμοποιείται για την πλειοψηφία των ταξιδιών, αλλά και για όλες τις δραστηριότητες. Η ύπαρξη καλής συγκοινωνίας, μπορεί να αποθαρρύνει την χρήση και αγορά αυτοκινήτου. Αυτός είναι και ο λόγος που η χρήση της συγκοινωνίας στο Hong-Kong βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα.

Οι *Fallon et. al.* (2004) μελετούν τους παράγοντες που ωθούν τους ανθρώπους να χρησιμοποιούν τις πρωινές ώρες τα αυτοκίνητα τους έναντι των μέσων μεταφοράς για να πάνε στην δουλειά τους. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε στις 3 μεγαλύτερες περιοχές της Νέας Ζηλανδίας. Στο Auckland, στο Wellington και στο Christchurch. Αυτές οι περιοχές διαφέρουν σημαντικά σε πολλά σημεία ως προς τον τρόπο μεταφοράς. Συνολικά ανταποκρίθηκαν 732 άτομα στις 3 αυτές περιοχές. Η έρευνα έγινε με την μορφή συνεντεύξεων. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι στις 3 αυτές περιοχές ο κύριος τρόπος μεταφοράς ήταν το περπάτημα και η επιβίβαση στις δημόσιες συγκοινωνίες. Οι διαφορές σε αυτά τα 3 μέρη είναι οι εξής: Το Auckland έχει την μικρότερη αναλογία εργασιών και είναι αποκεντρωμένο. Το Wellington είναι η περιοχή με τα λιγότερα αυτοκίνητα όπου οι άνθρωποι κάνουν μεγάλη χρήση των μέσων μεταφοράς. Το Christchurch έχει την υψηλότερη αναλογία χρήσης ποδηλάτου και σε αυτό εξυπηρετούν οι μεγάλοι και φαρδιοί δρόμοι.

Περίπου τα μισά άτομα (48%) πάντα επιλέγουν να οδηγούν το αυτοκίνητό τους. Αυτά τα άτομα είναι πιθανότερο να είναι άντρες, αυτοαπασχολούμενοι(οι μαθητές είναι πιο εύκολο να αλλάξουνε μέσα), να οδηγούν αυτοκίνητο της δουλειάς τους και να χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους εν ώρα εργασίας. Και στις 3 πόλεις, το κύριο εναλλακτικό μέσο ήταν το περπάτημα και η επιβίβαση στο λεωφορείο. Η μείωση των εισιτηρίων στα λεωφορεία, δεν φάνηκε να παίζει τόσο σημαντικό ρόλο στην βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών, όσο η συχνότητα και τα δρομολόγια των υπηρεσιών. Στο Christchurch, η πιθανή αύξηση των γραμμών των ποδηλατοδρόμων δεν φάνηκε να είχε ισχυρό αντίκτυπο στις επιλογές των οδηγών να αυξήσουν την ποδηλασία. Οι εργασιακές συνθήκες φάνηκε ότι παίζουν σημαντικό ρόλο στην χρήση του αυτοκινήτου κυρίως γιατί: Παρέχονται εργασιακά οχήματα, χρειάζεται να χρησιμοποιήσεις ένα αυτοκίνητο κατά την διάρκεια της ημέρας για εργασιακούς λόγους και επιπλέον πολλές φορές οι εργοδότες παρέχουν πάρκινγκ. Οι μαθητές φάνηκε ότι μπορούν να εναλλάξουν μέσα συγκοινωνίας ευκολότερα. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι δεν έχουνε μεγάλο εισόδημα και ότι έχουν μεγαλύτερη ευελιξία. Οι αυτοαπασχολούμενοι από την άλλη είναι λιγότερο πιθανό να αλλάξουν το αυτοκίνητο για χρήση άλλων μέσων. Τα κύρια χαρακτηριστικά τους είναι, 76% είναι άντρες, μόνο 8% είναι ηλικίας μικρότερης των 30 ετών

και το 38% οδηγούν το αυτοκίνητο τους για εργασιακούς λόγους κατά την διάρκεια της ημέρας. Επιπρόσθετα η σύνθεση του νοικοκυριού και ποιο συγκεκριμένα από το αν αποτελείται από παιδιά ή όχι ηλικίας κάτω των 18 παίζει σημαντικό ρόλο στην επιλογή των μέσων. Αυτό σε μεγάλο βαθμό μειώνει την πιθανότητα οι άνθρωποι να χρησιμοποιούν τα πόδια για την επιβίβαση στις δημόσιες συγκοινωνίες. Η απόσταση και η ηλικία δεν επιβάλλουν περιοριστικούς παράγοντες στην χρήση των μέσων μεταφοράς.

Οι *Handy et. al.* (2005) εξετάζουν στην επόμενη μελέτη ένα πολύ βασικό ερώτημα. Οδήγηση από επιλογή ή από αναγκαιότητα? Τα αποτελέσματα προέρχονται από μία σειρά εμπειριστατωμένων συνεντεύξεων που διεξήχθησαν τον Μάιο και τον Ιούνιο του 2003 στο πανεπιστήμιο του Texas, στο Austin. Τέλος η έρευνα καταλήγει σε μια συζήτηση για την εφαρμογή πιθανών νόμων που πρέπει να επιβληθούν για την υπερβολική οδήγηση, όπως επίσης και ερωτήσεις για περαιτέρω έρευνα.

Οι διαθέσιμες πληροφορίες υποδεικνύουν ότι ένα σημαντικό μέρος της οδήγησής τους είναι από επιλογή παρά από αναγκαιότητα. Μια κατανόηση αυτών των φιλοσοφικών θεμάτων (επιλογή-αναγκαιότητα) μπορεί να καθορίσει την τακτική που πρέπει να ακολουθηθεί έτσι ώστε να μειωθεί η οδήγηση και να ενισχυθούν εναλλακτικοί τρόποι από τους οποίους θα ωφεληθεί η κοινότητα. Περίπου το 1/3 των συμμετεχόντων ισχυρίστηκε ότι οδηγεί περισσότερο από ότι χρειάζεται, όπως επίσης οδηγεί περισσότερο κι από αυτό που θέλουν. Αυτοί οι συμμετέχοντες, προφανώς οδηγούν από επιλογή. Περίπου οι μισοί από τους συμμετέχοντες δήλωσαν ότι δεν οδηγούν περισσότερο από όσο χρειάζεται αλλά παρά ταύτα οδηγούν περισσότερο από όσο θέλουν. Γι' αυτούς οι νόμοι θα πρέπει να παρέχουν εναλλακτικούς τρόπους από την οδήγηση ή να μειώνουν το μέγεθος των ταξιδιών. Αυτοί οι νόμοι ίσως θα έπρεπε να συμπεριλάβουν καλύτερη υποδομή όσον αφορά τους πεζόδρομους καθώς επίσης και τους ποδηλατοδρόμους. Αυτοί οι συμμετέχοντες δεν οδηγούν από επιλογή, αλλά η αναγκαιότητα τους κάνει. Γι' αυτούς οι οποίοι οδηγούν από αναγκαιότητα οι νόμοι αφορούν το επίπεδο της κοινότητας εάν όχι το ατομικό επίπεδο. Νόμοι οι οποίοι θα παρέχουν εναλλακτικούς τρόπους πέρα από την οδήγηση ή θα μειώνουν απαραίτητες αποστάσεις ίσως οδηγήσουν σε λιγότερη χρήση του αυτοκινήτου και με αυτόν τον τρόπο θα ωφεληθεί η κοινότητα. Επίσης, νόμοι οι οποίοι θα αυξάνουν το

κόστος της οδήγησης, θα ενθαρρύνουν αυτούς τους ανθρώπους να επιλέγουν εναλλακτικούς τρόπους πέρα από την οδήγηση και να οδηγούν λιγότερο. Τέλος, γι' αυτούς που οδηγούν περισσότερο από επιλογή(περισσότερο απ' όσο χρειάζεται και περισσότερο απ' όσο θέλουν) παρά από αναγκαιότητα δύο διαφορετικοί νόμοι είναι πιθανοί. Εάν ο μεγαλύτερος στόχος είναι να μειωθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις και να μειωθεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση, τότε νόμοι οι οποίοι θα αυξάνουν τα έξοδα της οδήγησης θα μπορούσαν να τους αποθαρρύνουν. Εάν ο μεγαλύτερος στόχος τους είναι να καλύψουν τις επιθυμίες τους, τότε μεγαλύτεροι δρόμοι θα ήταν μια καλή λύση.

Ένα άλλο πρόβλημα που θα μας απασχολήσει στην επόμενη έρευνα είναι τα ταξιδιωτικά εμπόδια που αντιμετωπίζουν οι μετανάστες και ειδικότερα οι Ασιάτες. Ο *Blumenberg* (2008), κάνει έρευνα σε βάθος και αποκαλύπτει τους παράγοντες, οι οποίοι αποθαρρύνουν τους Ασιάτες να χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς και τους παράγοντες που τους ενθαρρύνουν να χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο. Τα δεδομένα προήλθαν από τηλεφωνικές έρευνες. Η έρευνα έγινε σε 2 μήρη. Στο Los Angeles όπου πήραν μέρος 1645 άτομα και στο Fresno όπου συμμετείχαν 502 άτομα. Οι ανταποκριθέντες συμπλήρωσαν ένα σύντομο ταξιδιωτικό ημερολόγιο στο οποίο περιέγραφαν τα 5 πρώτα δρομολόγια που πραγματοποίησαν την προηγούμενη ημέρα καθώς επίσης και τα μέσα τα οποία χρησιμοποίησαν.

Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι οι Ασιάτες ήταν πιο γλωσσικά απομονωμένοι από τα υπόλοιπα γκρουπ στο δείγμα. Περίπου 70% δεν μιλούσαν Αγγλικά έναντι 40% των Ισπανών. Επιπρόσθετα το 67% των Ασιατών φάνηκε να είναι χαμηλότερου μορφωτικού επιπέδου (επίπεδο γυμνασίου) σε σύγκριση με τα άλλα γκρουπ. Όσον αφορά τις ταξιδιωτικές συνήθειες, περισσότεροι από το 90% πηγαίνουν στην δουλειά τους με το αυτοκίνητο. 84% υποστηρίζουν πώς έχουν στην κατοχή τους αυτοκίνητο και το 62% δήλωσε πως θα μπορούσε να το χρησιμοποιήσει όποτε ήθελε. Τα νούμερα δείχνουν πώς οι Ασιάτες δεν έχουν πρόβλημα να ταξιδέψουν στους προορισμούς τους με το αυτοκίνητο καθώς απ' ότι φαίνεται, όποτε θελήσουν μπορούν να τα έχουν. Περισσότεροι από τους μισούς όμως παραδέχτηκαν πως έχουν προβλήματα με τις μετακινήσεις τους με τα αυτοκίνητα κι αυτό γιατί τα αυτοκίνητά τους είναι παλιά.(10ετίας). 66% δήλωσαν ότι έχουν παλιό αυτοκίνητο. Έτσι όταν ρωτήθηκαν ποιο είναι το μεγαλύτερο πρόβλημα που

αντιμετωπίζουν με την χρήση του αυτοκινήτου το 61% δήλωσε πώς έχει προβλήματα συντήρησης του αυτοκινήτου. Το μέγεθος του νοικοκυριού επίσης παίζει ρόλο στην απόκτηση του αυτοκινήτου. Συγκρινόμενοι με τα άλλα γκρουπ οι Ασιάτες παρουσίαζαν 3 ενήλικες ανά οικογένεια, πράγμα που σημαίνει ότι υπάρχουν περισσότερα εργατικά χέρια που συνεπάγεται και περισσότερα χρήματα στο νοικοκυριό. Ένας άλλος παράγοντας που δεν χρησιμοποιούν τις δημόσιες συγκοινωνίες είναι οι δυσκολίες στην γλώσσα που αντιμετωπίζουν. Το περιορισμένο επίπεδο των Αγγλικών που έχουν, κάνει ακόμα πιο δύσκολη την μεταφορά τους και υπάρχει φοβία και αβεβαιότητα. Δεν υπάρχουν οι απαραίτητες γνώσεις και πληροφορίες για να χρησιμοποιήσουν εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, με αποτέλεσμα να βασίζονται στην πλειονότητα στο αυτοκίνητο.

2.2.2 ΈΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΚΑΙ ΜΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΧΩΡΕΣ

Ένας άλλος πολύ σημαντικός λόγος για τον οποίο προτιμούνται τα αυτοκίνητα από τα Μ.Μ.Μ είναι σε απεργιακές καταστάσεις. Στην έρευνα που πραγματοποίησαν οι *Van Exel and Rietveld* (2001), μελετούν την ταξιδιωτική συμπεριφορά του κόσμου σε περίπτωση απεργίας στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Τα δεδομένα προήλθαν από 13 έρευνες από απεργίες των δημοσίων μέσων μεταφοράς σε Ευρώπη και Αμερική και αφορά τα χρονικά διαστήματα μεταξύ 1966 και 2000.

Τα ευρήματα της έρευνας δείχνουν ότι ένα μικρό ποσοστό που χρησιμοποιεί τις δημόσιες συγκοινωνίες για να μεταφερθεί στον χώρο εργασίας του ή στο σχολείο(10-20%) ακυρώνουν εντελώς την διαδρομή τους όταν πρόκειται για απεργία. Αυτό το ποσοστό είναι ακόμη μεγαλύτερο όταν αφορά ηλικιωμένα άτομα ή άτομα με ειδικές ανάγκες. Στα κέντρα των αστικών πόλεων υπάρχουν πολλοί τρόποι για να μεταβεί ο κόσμος στην δουλειά του, όπως η ποδηλασία, το περπάτημα, τα ταξί, ή να πάνε στην δουλειά με κάποιον συνάδελφο ή με κάποιο μέλος της οικογενείας. Εξαίρεση σε αυτό αποτελούν οι άνθρωποι που ζουν έξω από το κέντρο και χρησιμοποιούν τις

συγκοινωνίες για να πάνε ή για να έρθουν από τις δουλειές τους. Αυτοί οι άνθρωποι σε περίπτωση απεργίας χρησιμοποιούν κυρίως το αυτοκίνητο, καθώς δεν έχουν πολλές εναλλακτικές επιλογές. Τα μη σημαντικά δρομολόγια μπορούν εύκολα να αναβληθούν. Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας είναι η διάρκεια της απεργίας. Οι μικρές απεργίες μπορούν να αποφευχθούν εύκολα με μικρότερες παρενέργειες για τον κόσμο, παίρνοντας μια μέρα άδεια, φέρνοντας την δουλειά σπίτι ή αναπροσαρμόζοντας το πρόγραμμα τους. Επίσης, όσον αφορά τις απεργίες μικρής διάρκειας σημαντικό ρόλο παίζει εάν έχει ανακοινωθεί εκ των προτέρων. Αυτό κάνει πιο εύκολο τον προγραμματισμό των εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς σε περίπτωση απεργίας καθώς θα είναι και προγραμματισμένος. Πολλοί δηλώνουν ότι είναι ανίκανοι να προγραμματίσουν την χρησιμοποίηση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς, ενώ κάποιοι άλλοι δηλώνουν ικανοί. Αυτό γίνεται εξαιρετικά δύσκολο όταν πρόκειται για απεργίες μεγάλης διάρκειας, καθώς οι άνθρωποι δεν μπορούν να μείνουν μακριά από τις δουλειές τους, ή τα παιδιά από τα σχολεία. Όσον αφορά τις συγκεκριμένες απεργίες (μεγάλης διάρκειας) οι ταξιδιώτες που είναι επηρεασμένοι από την απεργία ή ακόμη κι αυτοί που έχουν ακούσει για τους 'παθόντες' ταξιδιώτες αναπτύσσουν μια αρνητική στάση στο συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς μειώνοντας την πιθανότητα χρησιμοποίησης του κατά το άμεσο μέλλον. Έτσι μια απεργία στο σύστημα μπορεί να δημιουργήσει αρνητικές αντιλήψεις προς τις δημόσιες συγκοινωνίες. Σε γενικές γραμμές μια απεργία έχει σαν επακόλουθο την αυξανόμενη χρήση του αυτοκινήτου.

3. ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

3.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η έρευνα σχετικά με τις προτιμήσεις των καταναλωτών ως προς τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς έλαβε χώρα κατά το χρονικό διάστημα 06/06/2007 ως 11/07/2007. Τα δεδομένα προήλθαν από την συμπλήρωση ενός ερωτηματολογίου που δόθηκε σε 3 περιοχές. Την Καλλιθέα, την Ν. Σμύρνη και τον Πειραιά. Τα ερωτηματολόγια μοιράσθηκαν σε καφετέριες, μαγαζιά αλλά και σε ανθρώπους που περιμένανε υπομονετικά στην στάση. Σύνολο εδόθησαν 110 ερωτηματολόγια από τα οποία πήραμε πίσω τα 100. Το σύνολο των ερωτήσεων του ερωτηματολογίου καλύπτει μια μεγάλη γκάμα σχετικά με τις προτιμήσεις των καταναλωτών ως προς τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.

Στο πρώτο μέρος του ερωτηματολογίου περιέχονται ερωτήσεις που αφορούν τα *κοινωνικά χαρακτηριστικά* του καταναλωτή. Έτσι διατυπώνουμε μια πρώτη εικόνα σχετικά με το φύλο του, την ηλικία του, το επάγγελμά του, την οικογενειακή του κατάσταση, το μέγεθος της οικογενείας, τον τόπο διαμονής όπως επίσης και τον τόπο εργασίας στην Αθήνα, το εισόδημά του καθώς επίσης και το αν χρησιμοποιεί αυτοκίνητο ή όχι..

Στο δεύτερο μέρος του ερωτηματολογίου περιέχονται ερωτήσεις που αφορούν την *χρήση και τις προτιμήσεις των καταναλωτών ως προς τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς*. Εδώ εξετάζουμε πρώτα την περιοχή που ζει, δηλαδή από ποια Μέσα Μαζικής Μεταφοράς εξυπηρετείται και έπειτα εξετάζουμε τις συνήθειες και τις τάσεις του καταναλωτή ως προς την χρήση των Μέσων αυτών. Ποιο συγκεκριμένα ρωτάμε τον καταναλωτή πόσο συχνά χρησιμοποιεί τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ποιες χρονικές περιόδους κατά την διάρκεια της ημέρας, για ποιόν λόγο τα

χρησιμοποιεί, για ποιόν λόγο δεν θα τα χρησιμοποιούσε, ποια μέσα θεωρεί πιο αξιόπιστα, ασφαλή, γρήγορα, πόση ώρα περιμένει στην στάση καθώς επίσης και τον βαθμό ικανοποίησής του από την χρήση των μέσων αυτών. Επίσης για να διαπιστώσουμε πόσο οικολογικά συνειδητοποιημένος είναι, τον ρωτάμε πότε είναι η Ευρωπαϊκή ημέρα χωρίς αυτοκίνητο καθώς επίσης και τι Μέσα Μαζικής Μεταφοράς χρησιμοποιεί την συγκεκριμένη ημέρα.

3.2 ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Το σύνολο του δείγματος (83%) ζει μόνιμα στην Αθήνα με μεγαλύτερη συχνότητα εμφάνισης, τα Νότια Προάστια(43%). Το 93% των ατόμων απάντησαν ότι δεν υπάρχουν άτομα με ειδικές ανάγκες στον χώρο διαμονής τους. Το γυναικείο φύλο υπερτερεί στην έρευνα με ποσοστό 74%, έναντι 26% των αντρών. Το εύρος της ηλικίας είναι από 19 μέχρι 64 ετών. 30% όλων των ερωτηθέντων είναι ηλικίας 20-22 ετών. Το μορφωτικό επίπεδο των ανταποκριθέντων είναι το εξής: Το 56% των ερωτηθέντων είναι Απόφοιτοι Λυκείου και πτυχιούχοι Ι.Ε.Κ, ενώ το 32% είναι πτυχιούχοι Α.Ε.Ι/ Τ.Ε.Ι. Έτσι, ως προς την επαγγελματική τους ιδιότητα το 45% είναι ιδιωτικοί υπάλληλοι, ενώ το 23% είναι ελεύθεροι επαγγελματίες. Επίσης το 23% είναι μαθητές/ φοιτητές. Ως προς την οικογενειακή κατάσταση το 70% είναι άγαμοι, ενώ μόλις το 17% είναι παντρεμένοι με παιδιά. Οι ποιο πολλοί παρατηρούμε ότι δεν έχουνε παιδιά. Το ποσοστό αυτό αγγίζει το 75%.

Το μέγεθος της οικογένειας, ο αριθμός των εργαζομένων στο νοικοκυριό, αλλά και το μηνιαίο εισόδημα φαίνονται στις ακόλουθες γραμμές. το 56% των ατόμων προέρχονται από 4μελή οικογένεια, ενώ

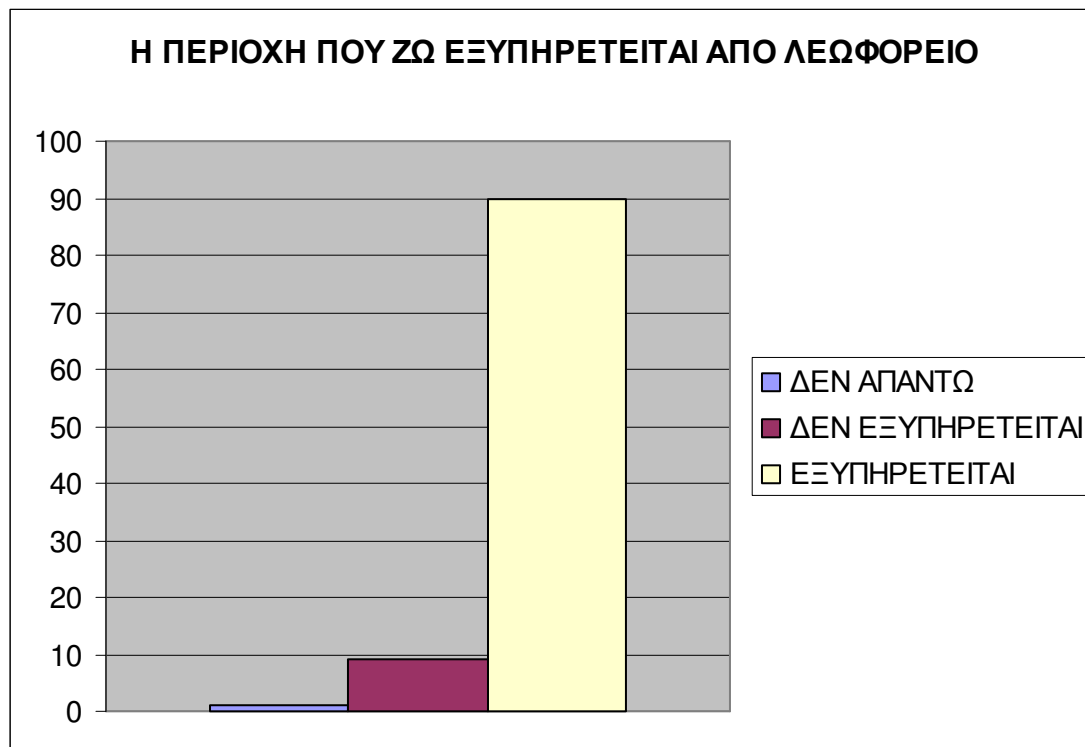
παρατηρούμε ότι το ο αριθμός των εργαζομένων στο νοικοκυριό, αγγίζει το 1 με 2 άτομα σε ποσοστό 28% και 30% αντίστοιχα. Το 40% των ανταποκρινόμενων έχουν μηνιαίο εισόδημα που είναι μεταξύ 500-800€.

Έναν πολύ σημαντικό ρόλο στην έρευνα διαδραματίζει και το αυτοκίνητο. Έτσι, παρατηρούμε ότι το 39% χρησιμοποιούν αυτοκίνητο, ενώ το 22% από αυτούς χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους καθημερινά.

3.2.1 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ

Παρατηρούμε ότι το λεωφορείο καλύπτει σχεδόν όλες τις περιοχές. Το 90% των χρηστών παραδέχονται ότι οι περιοχές τους εξυπηρετούνται από το λεωφορείο (πίνακας 1.18),

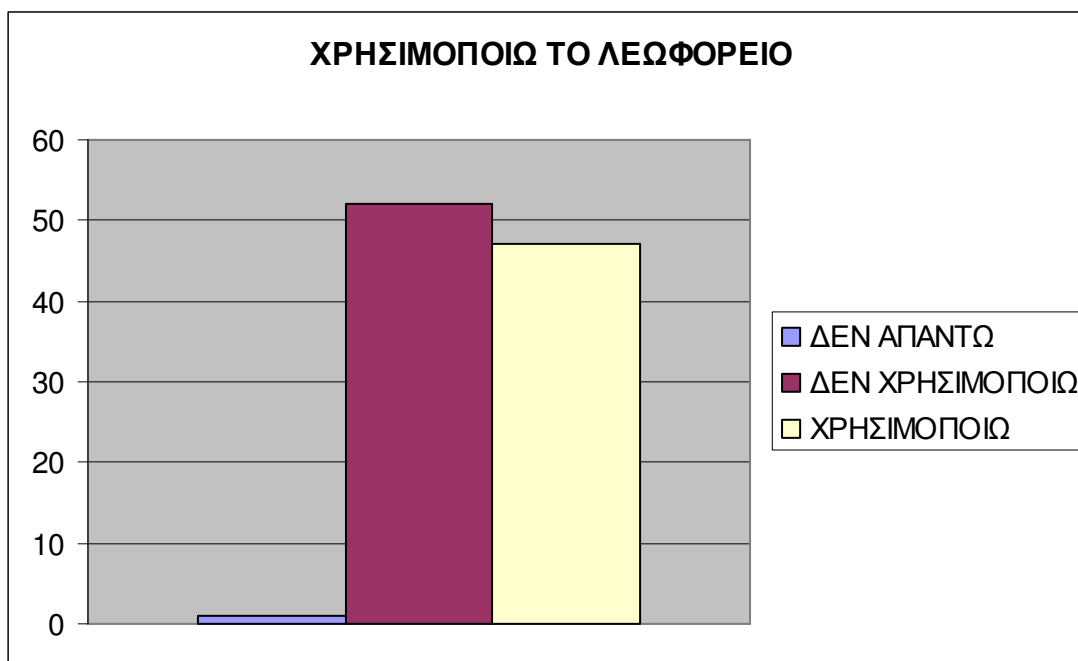
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΟΥ ΖΩ ΑΠΟ ΤΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ



ενώ το 46% από το Τρόλεϊ. (πίνακας 1.19).

Το 60% δηλώνουν ότι οι περιοχές τους δεν εξυπηρετούνται από το Μετρό(πίνακας 1.17), ενώ το 58% ισχυρίζονται ότι οι περιοχές τους δεν εξυπηρετούνται από Ηλεκτρικό(πίνακας 1.16).

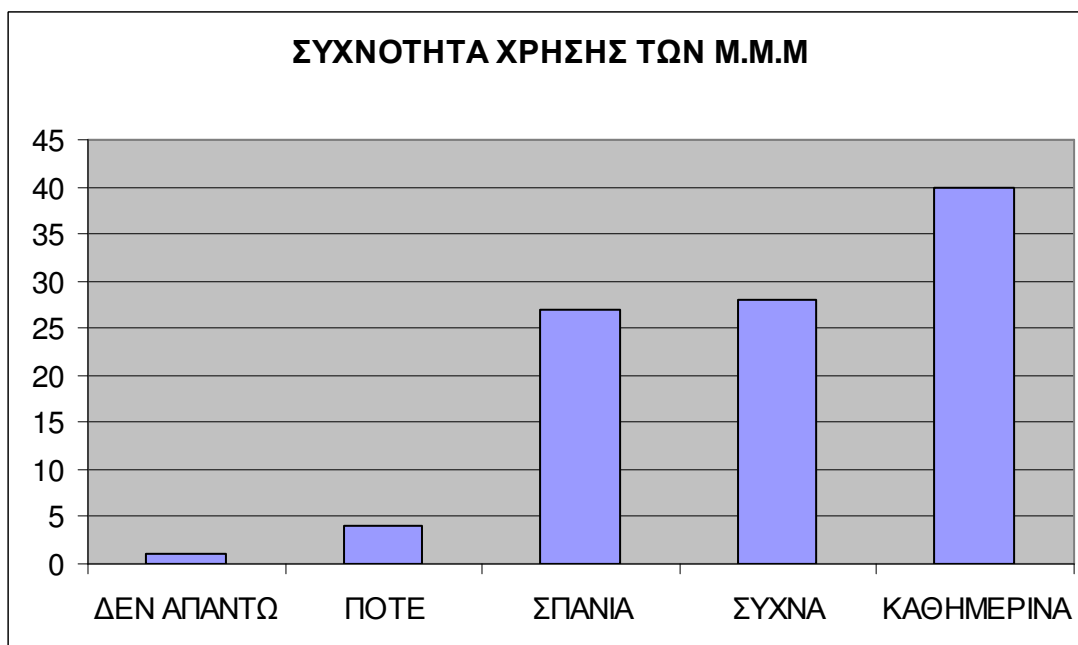
Όσον αφορά την χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, το 30% χρησιμοποιεί Ηλεκτρικό(πίνακας 1.24) ενώ το 28% χρησιμοποιεί Μετρό(πίνακας 1.25). Το 47% χρησιμοποιεί λεωφορείο(πίνακας 1.26),



ενώ μόλις το 26% χρησιμοποιεί Τρόλεϊ(πίνακας 1.27).

Το 40% των καταναλωτών χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς καθημερινά(πίνακας 1.32).

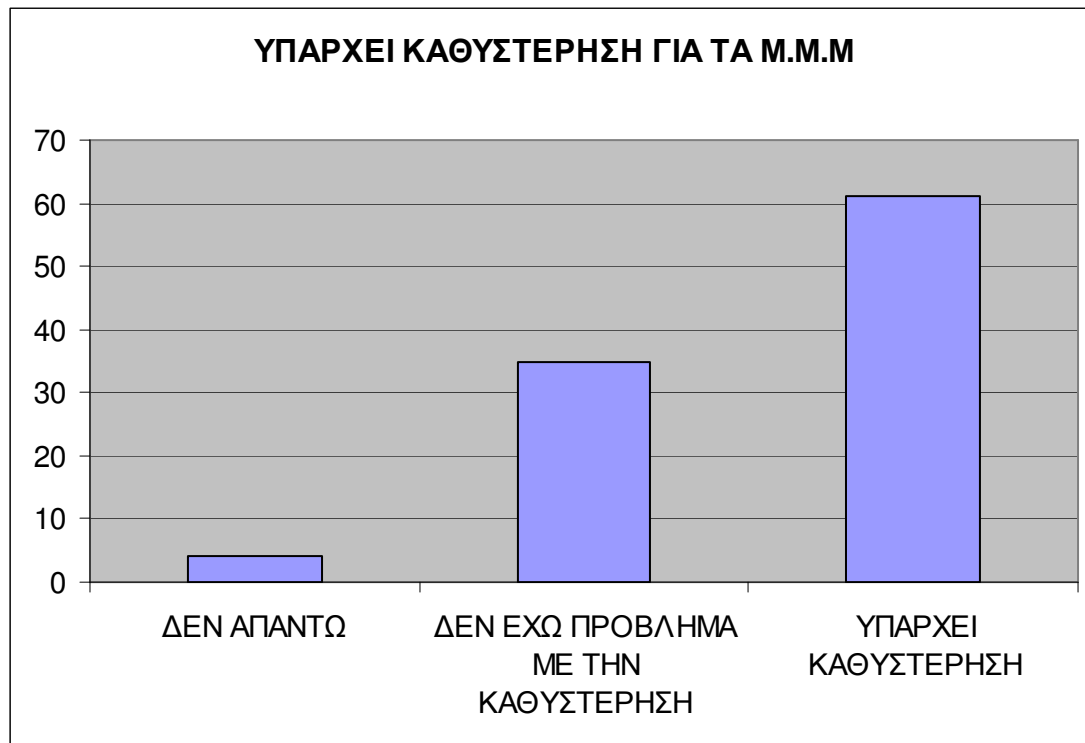
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ



Το 53% τα χρησιμοποιεί για δουλειά(πίνακας 1.33), το 48% για ψυχαγωγία(πίνακας 1.36) και το 51% τα χρησιμοποιεί για αγορές(πίνακας 1.37).

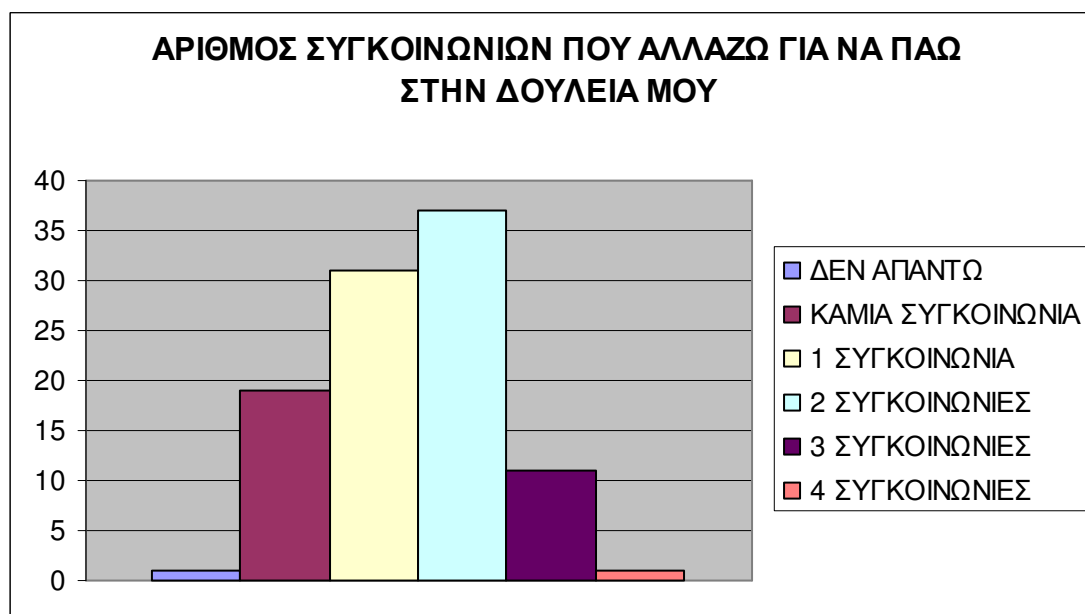
Το 61% των χρηστών δηλώνει ότι υπάρχει καθυστέρηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (πίνακας 1.43).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΥΠΑΡΞΗ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ ΣΤΑ Μ.Μ.Μ



Το 37% των χρηστών δηλώνει ότι χρησιμοποιεί 2 συγκοινωνίες για να μεταβεί στον χώρο εργασίας του (πίνακας 1.46).

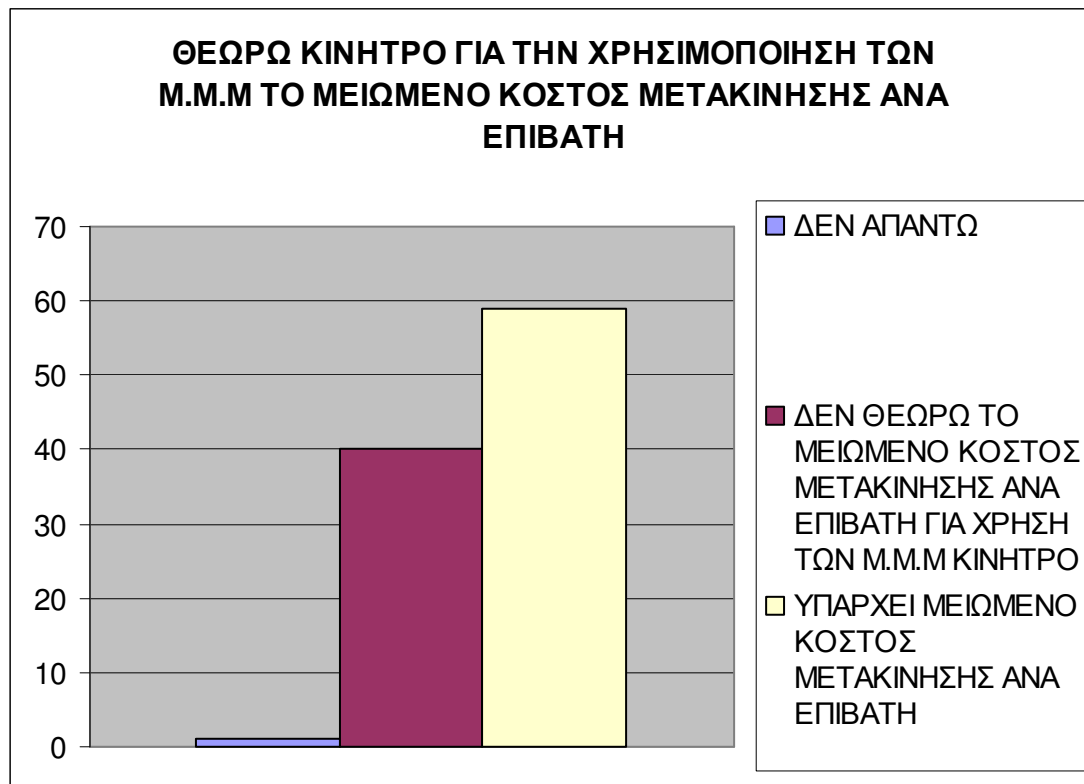
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΠΟΥ ΑΛΛΑΖΩ ΓΙΑ ΝΑ ΜΕΤΑΒΩ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΟΥ



Σχεδόν όλοι σε ποσοστό 87% μεταβαίνουν στις στάσεις των Μέσων μαζικής Μεταφοράς με τα πόδια (πίνακας 1.47).

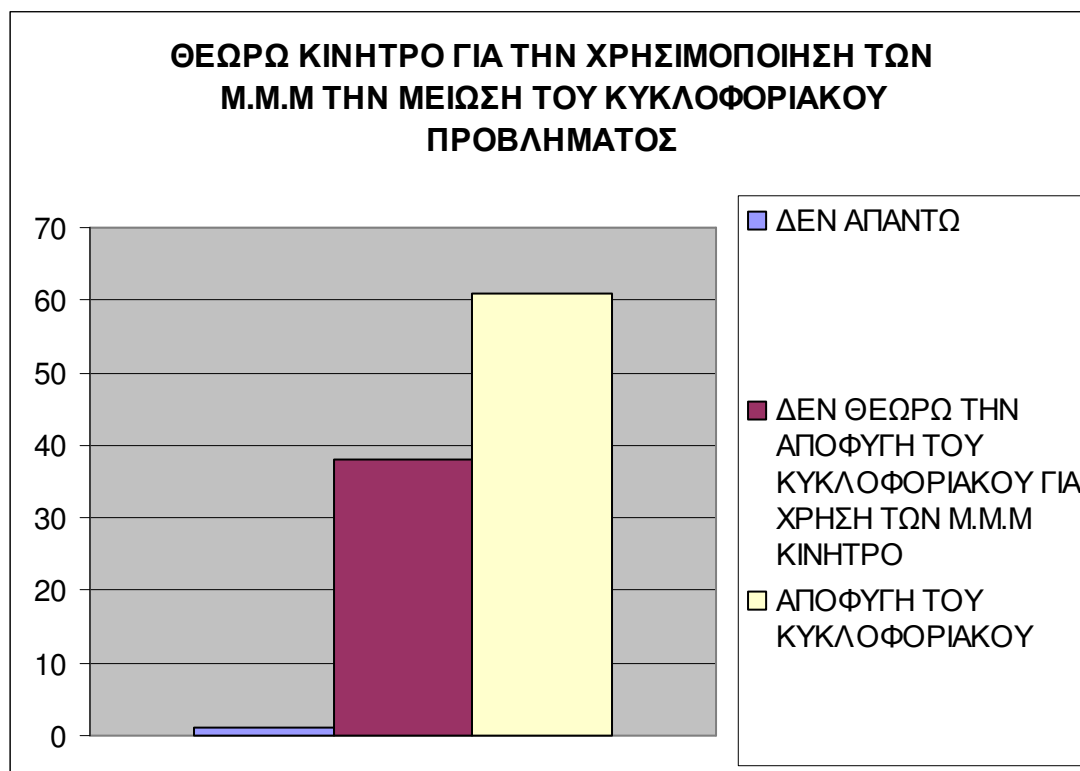
Το 59% υποστηρίζει ότι ένα γερό κίνητρο για την χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς είναι το μειωμένο κόστος μετακίνησης ανά επιβάτη(πίνακας 1.51).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΛΟΓΩ ΤΟΥ ΜΕΙΩΜΕΝΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΑΝΑ ΕΠΙΒΑΤΗ



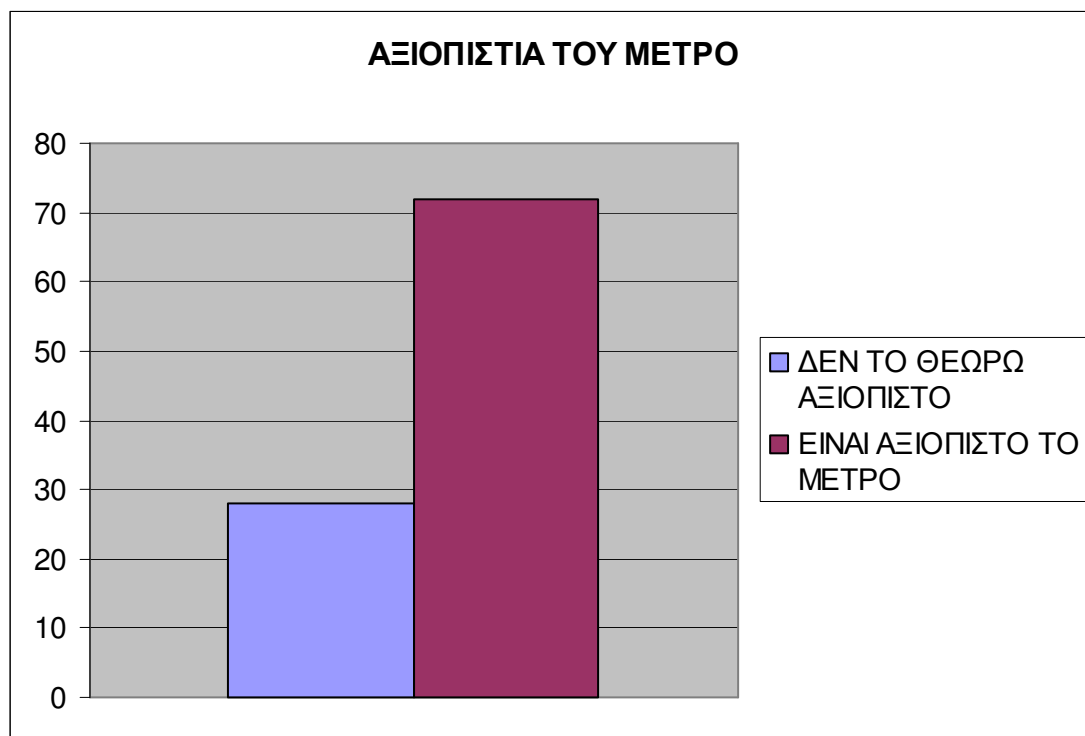
Ένα άλλο ισχυρό κίνητρο είναι η αποφυγή του κυκλοφοριακού. Το 61% δηλώνει ότι ένας λόγος που χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς είναι γιατί με αυτόν τον τρόπο αποφεύγεται το πρόβλημα του κυκλοφοριακού(πίνακας 1.54).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ



Ως προς την αξιοπιστία των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς το 72% δηλώνει ότι το πιο αξιόπιστο μέσο είναι το Μετρό(πίνακας 1.57).

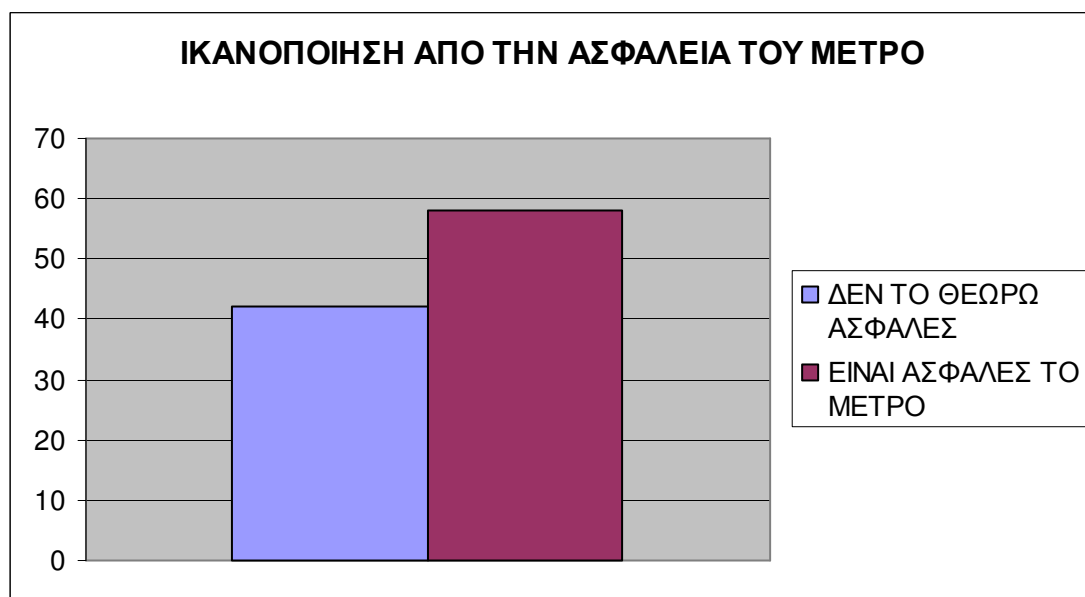
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ



Ακολουθεί ο Ηλεκτρικός με 33%(πίνακας 1.56) και ο Προαστιακός με 29%(πίνακας 1.61).

Ως προς το θέμα της ασφάλειας το πιο ασφαλές κρίνεται πάλι το Μετρό με 58%(πίνακας 1.63).

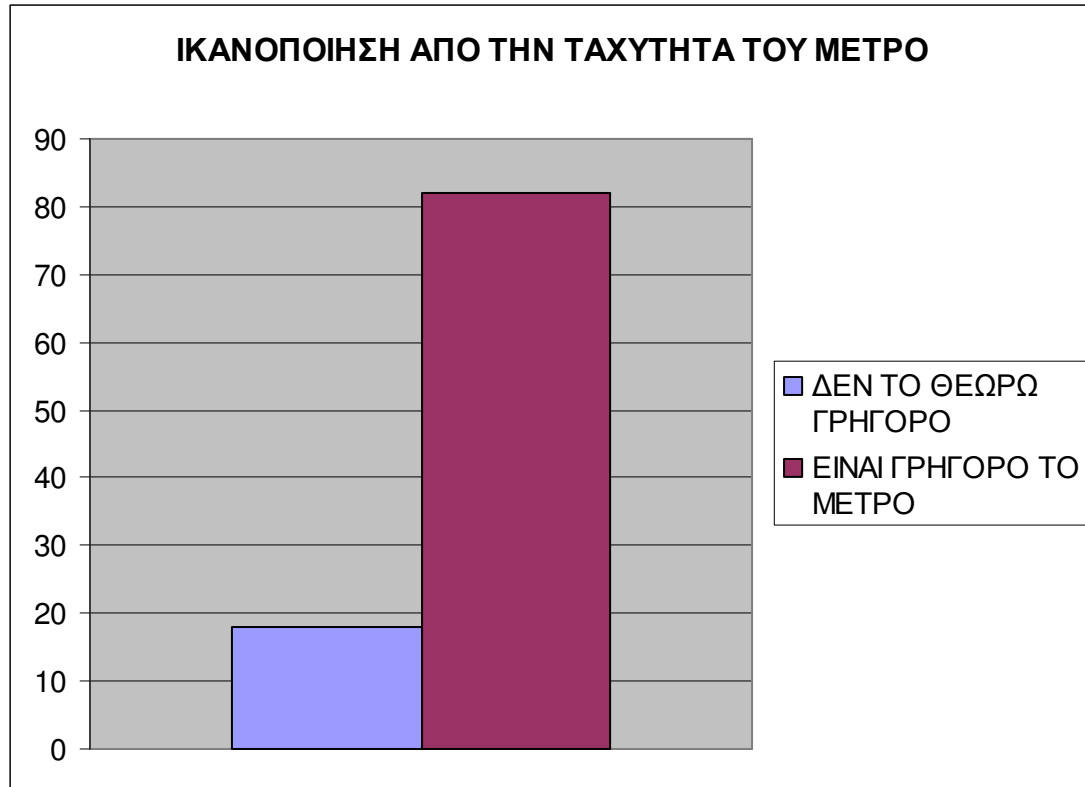
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ



Ακολουθεί ο Ηλεκτρικός με 24%(πίνακας 1.62) και έπονται το Τραμ και ο Προαστιακός με 20%(πίνακας 1.67).

Οι επιβάτες φαίνεται να είναι πιο ικανοποιημένοι με την ταχύτητα του Μετρό καθώς αγγίζουν το 82%(πίνακας 1.69).

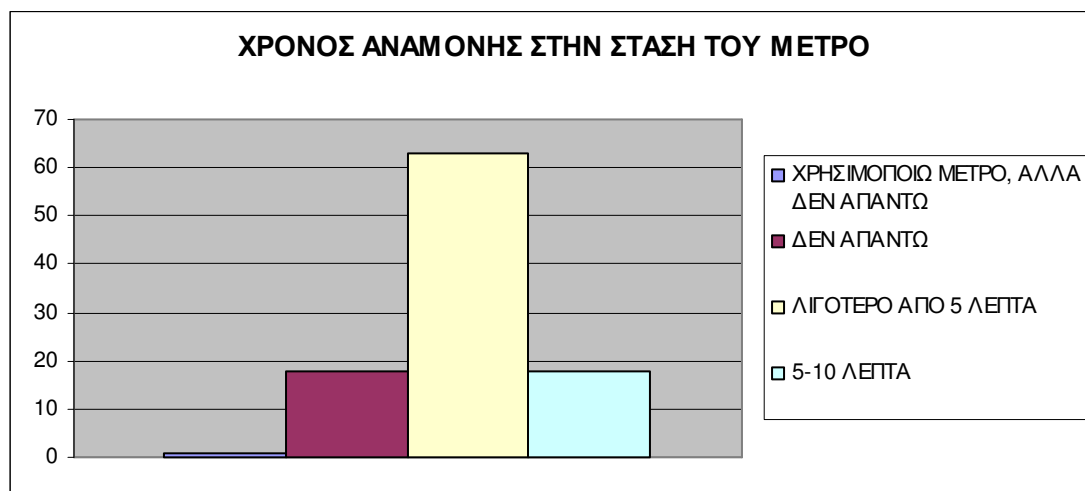
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ



Στην συνέχεια ακολουθεί ο Ηλεκτρικός με 28%(πίνακας 1.68) και ο Προαστιακός με 23%(πίνακας 1.73).

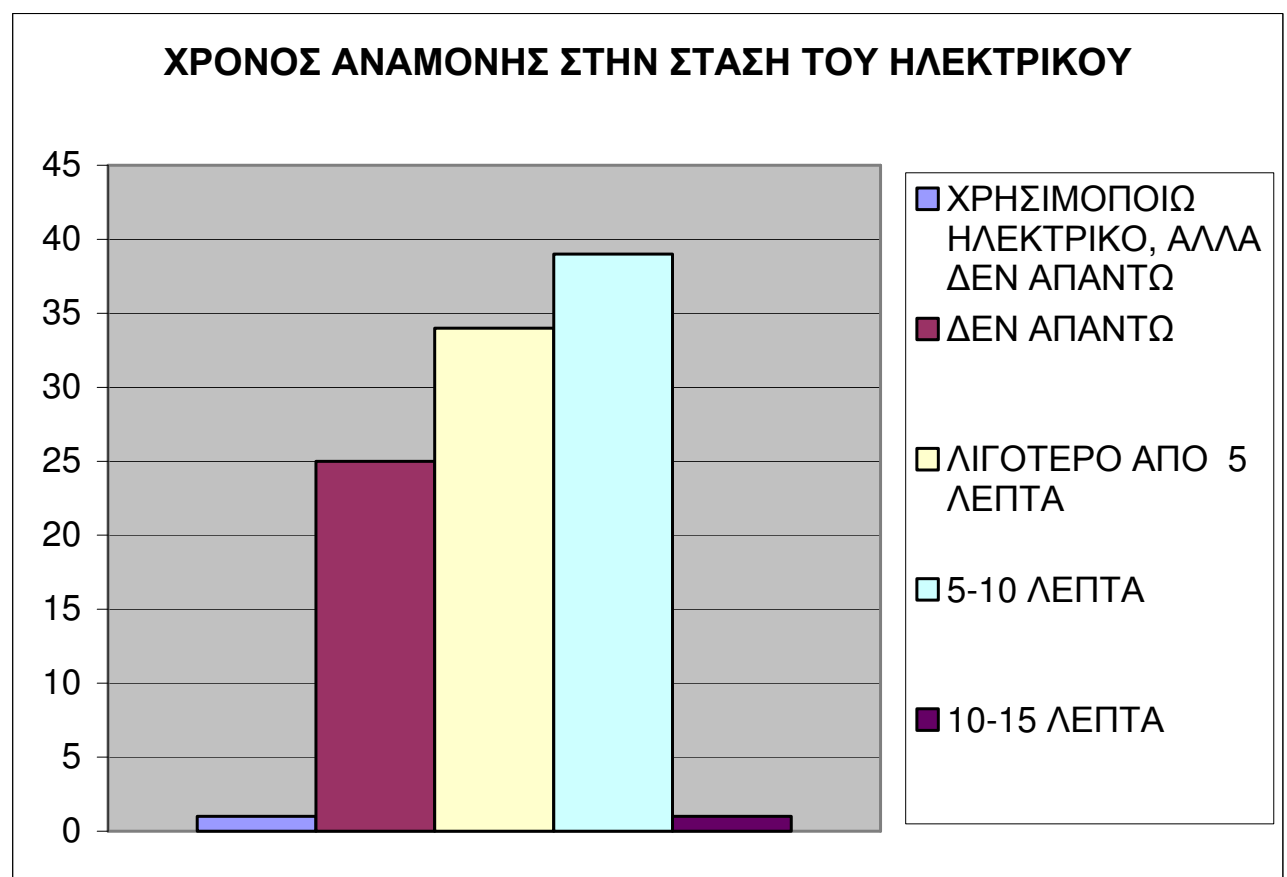
Ένα άλλο ενδιαφέρον θέμα που αξίζει να σχολιάσουμε είναι ο χρόνος αναμονής στην στάση. Παρατηρούμε ότι την μικρότερη αναμονή την έχει το Μετρό, όπου οι επιβάτες περιμένουν στην στάση τον επόμενο συρμό σε διάστημα μικρότερο των 5 λεπτών. Το ποσοστό είναι 63%(πίνακας 1.80).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ ΑΝΑΜΟΝΗΣ ΣΤΗΝ ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ



Ακολουθεί ο Ηλεκτρικός όπου το 34% υποστηρίζουν ότι ο χρόνος αναμονής είναι <5 min, ενώ το 39% υποστηρίζει ότι ο χρόνος αναμονής είναι μεταξύ 5-10 min(πίνακας 1.81).

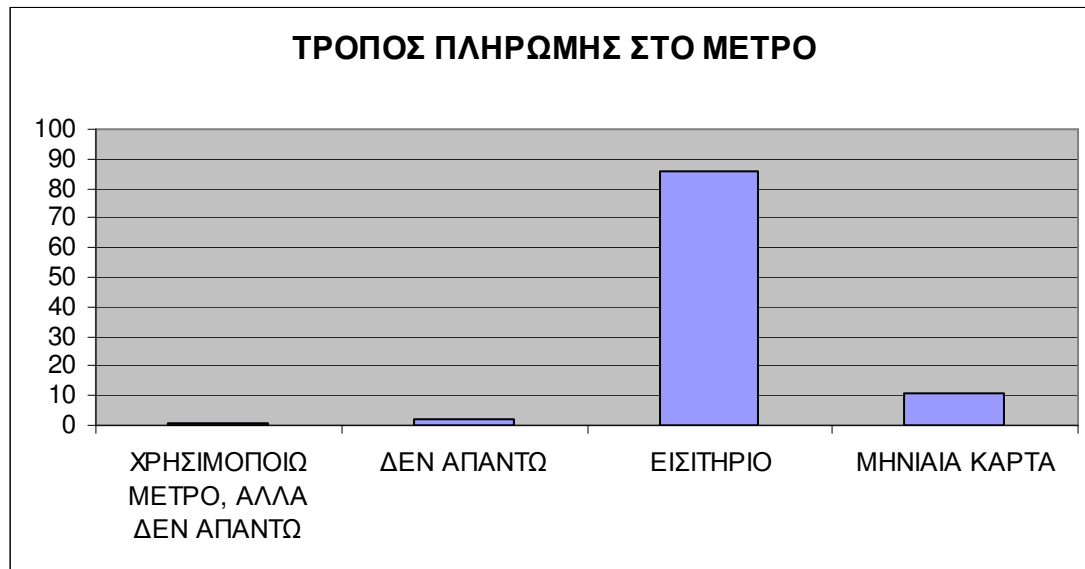
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ ΑΝΑΜΟΝΗΣ ΣΤΗΝ ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ



Απ' ότι φαίνεται η πλειοψηφία των επιβατών χρησιμοποιούν το Μετρό από τις 17.30 ως τις 22.00 το βράδυ σε ποσοστό 43%(πίνακας 1.90).

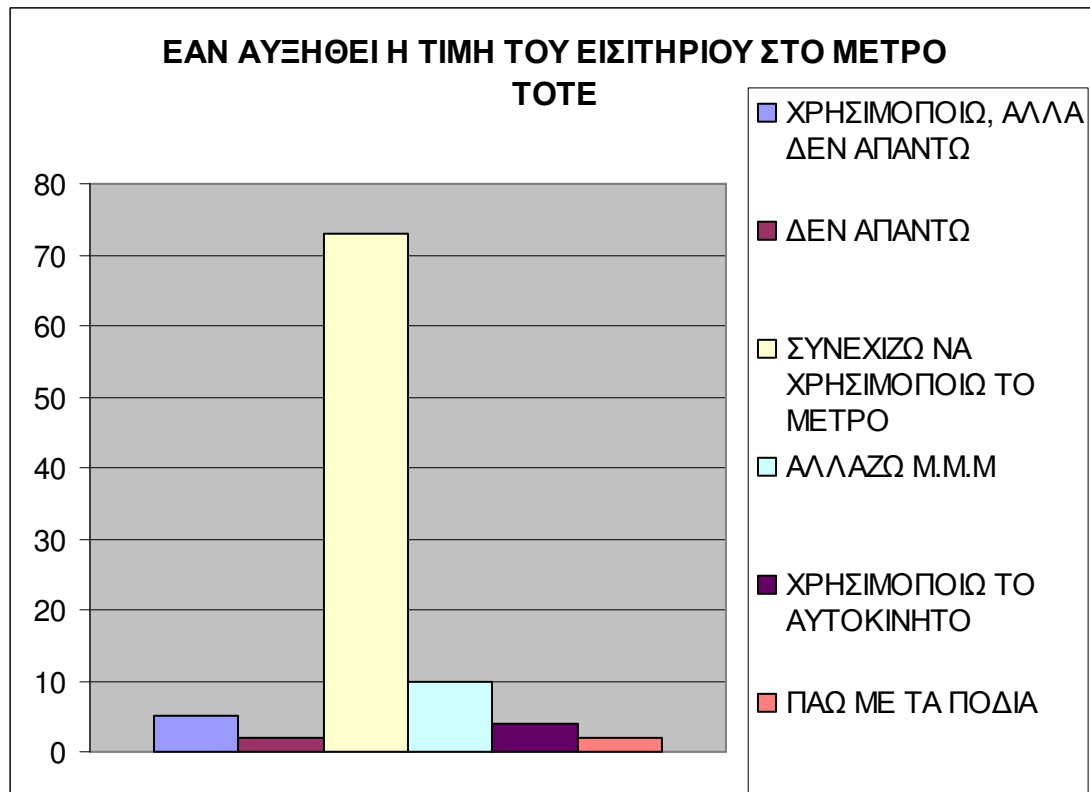
Σχεδόν όλοι οι επιβάτες που χρησιμοποιούν Μετρό σε ποσοστό 86% πραγματοποιούν τα δρομολόγια τους χρησιμοποιώντας εισιτήριο(πίνακας 1.92).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΠΛΗΡΩΜΗΣ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ



Εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι το 73% των χρηστών του Μετρό, θα συνεχίσουν να το χρησιμοποιούν έπειτα από αύξηση της τιμής του εισιτηρίου(πίνακας 1.93).

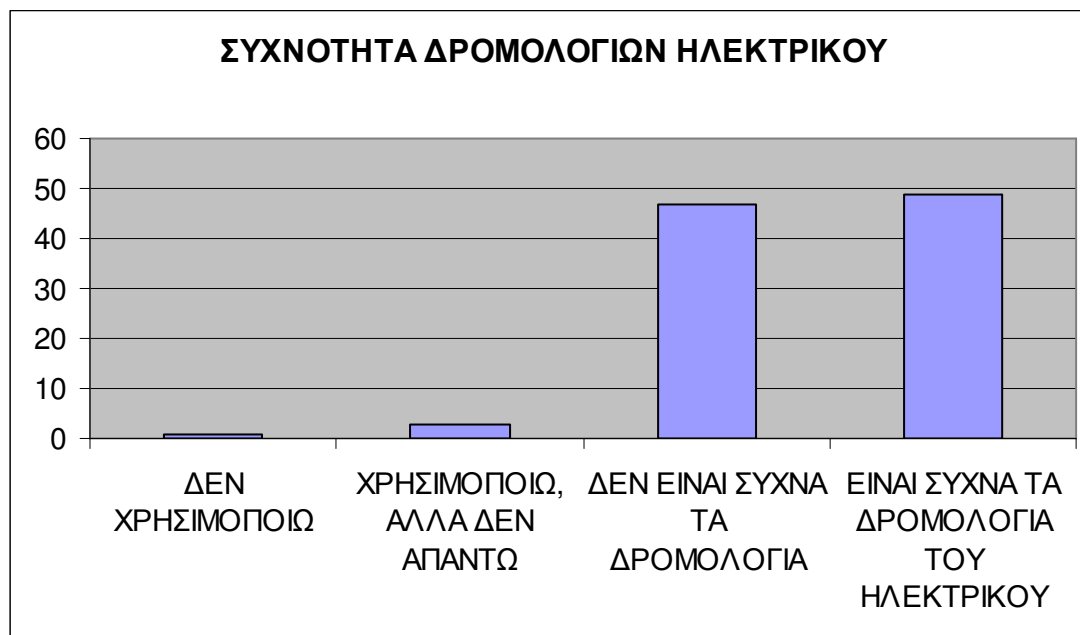
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΙΘΑΝΑ ΜΕΤΑΒΑΛΛΟΜΕΝΗ ΤΙΜΗ ΤΟΥ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ



Το πιο αξιόπιστο μέσο μαζικής μεταφοράς ως προς τα δρομολόγια χαρακτηρίζεται το Μετρό σε ποσοστό 78%(πίνακας 1.94). Ακολουθεί ο Ηλεκτρικός σε ποσοστό 50%(πίνακας 1.95).

Ως προς την συχνότητα των δρομολογίων πάλι το Μετρό έρχεται πρώτο με 79%(πίνακας 1.100) και ακολουθεί ο Ηλεκτρικός με 49%(πίνακας 1.101).

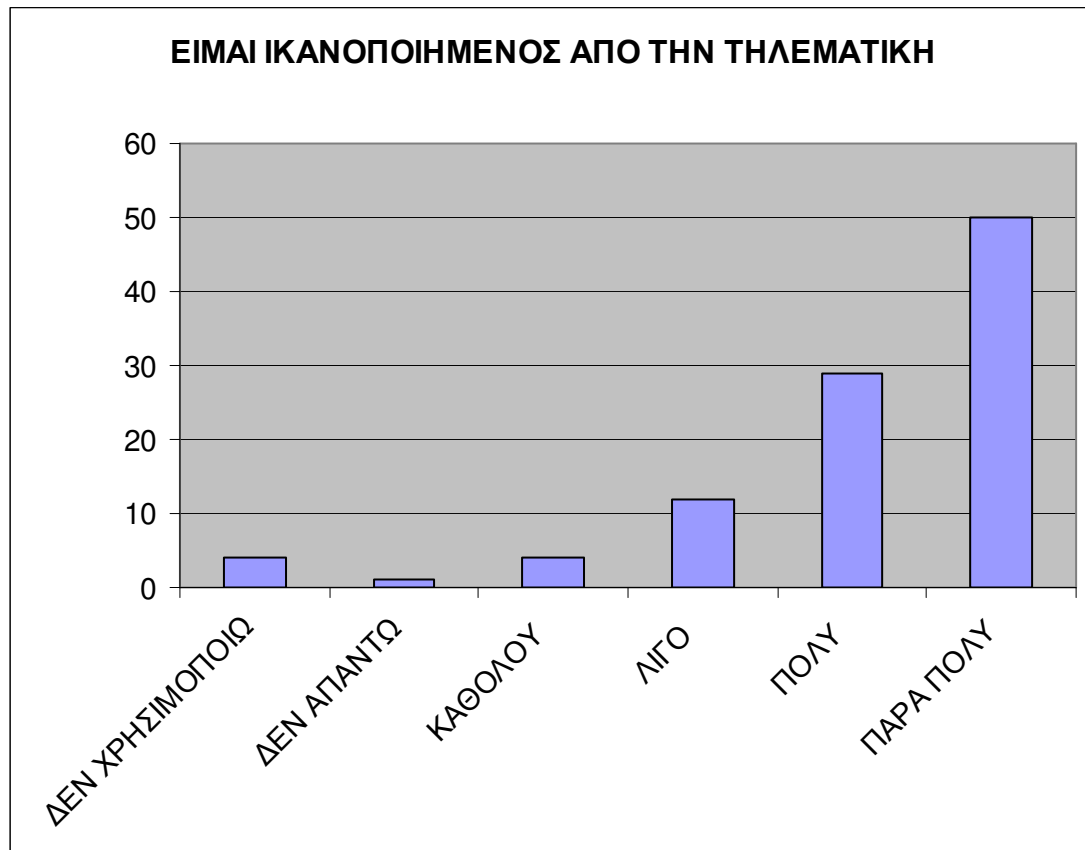
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ



Η ευκολία έκδοσης των εισιτηρίων παίζει σπουδαίο ρόλο στην χρησιμοποίηση των μέσων αυτών. Το Μετρό έρχεται πρώτο με ποσοστό 72%(πίνακας 1.124), ακολουθεί ο Ηλεκτρικός με ποσοστό 42%(πίνακας 1.125), έπειτα το Τραμ με 21%(πίνακας 1.128), ο Προαστιακός με 17%(πίνακας 1.129) και τις τελευταίες θέσεις παίρνουν το Λεωφορείο με 13%(πίνακας 1.126) και το Τρόλεϊ με 8%(πίνακας 1.127).

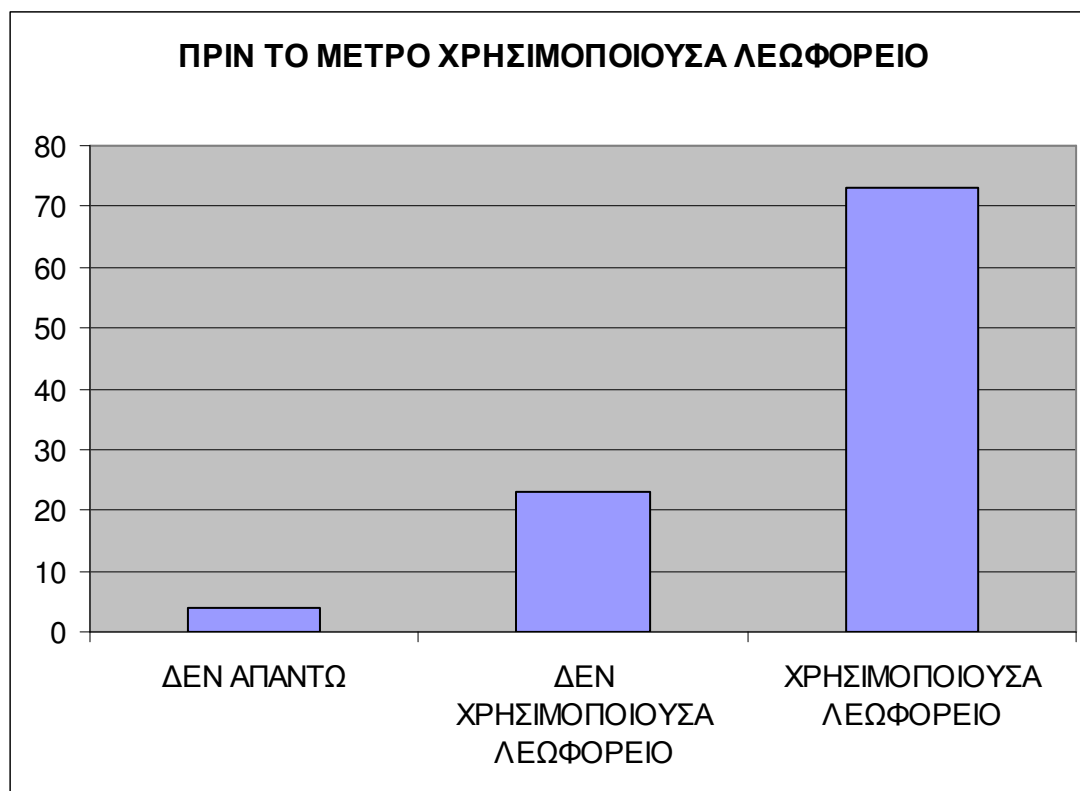
Η τηλεματική απ' ότι παρατηρούμε εξυπηρετεί το 50% των χρηστών σε μέγιστο βαθμό(πίνακας 1.130).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΒΑΘΜΟ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΗ



Πριν την κατασκευή του Μετρό παρατηρούμε ότι η πλειοψηφία χρησιμοποιούσε Λεωφορείο σε ποσοστό 73%(πίνακας 1.131)

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ

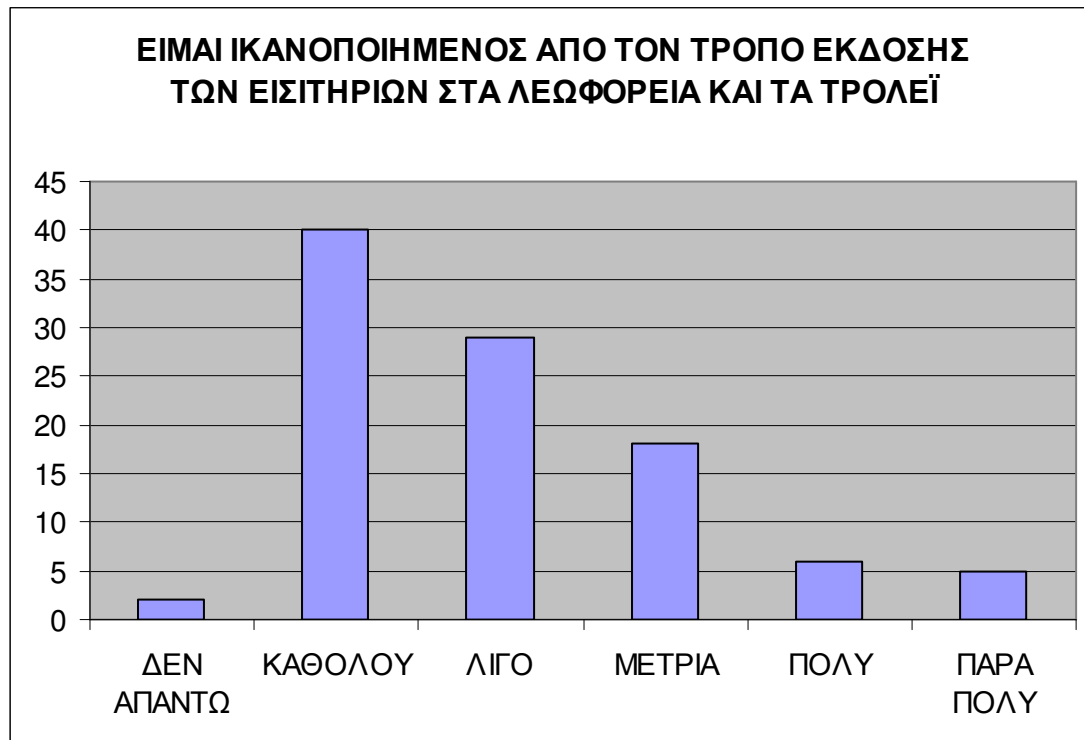


και ακολουθούσε ο Ηλεκτρικός σε ποσοστό 50%(πίνακας 1.133).

Το αυτόματο σύστημα ενημέρωσης βλέπουμε ότι εξυπηρετεί και στα Τρόλεϊ και στα Λεωφορεία. Το ποσοστό είναι 29%(πίνακας 1.136) και 39% αντίστοιχα(πίνακας 1.137).

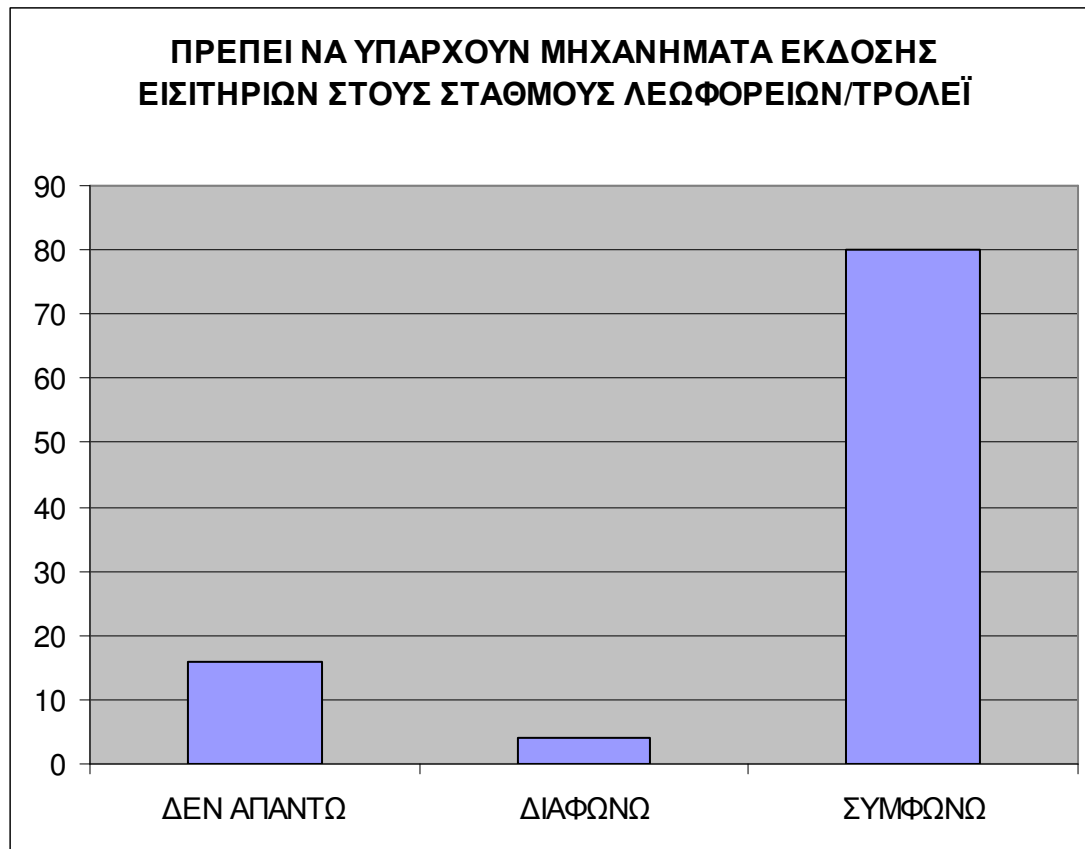
Μία άλλη σημαντική λεπτομέρεια είναι ότι ο κόσμος δεν διευκολύνεται με τον υπάρχων τρόπο έκδοσης εισιτηρίων στα Λεωφορεία και στα Τρόλεϊ. Το 40% δεν είναι ικανοποιημένοι από αυτόν τον τρόπο έκδοσης εισιτηρίων.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΒΑΘΜΟ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΥΠΑΡΧΩΝ ΤΡΟΠΟ ΕΚΔΟΣΗΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΣΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΤΡΟΛΕΪ



Στους εναλλακτικούς τρόπους πώλησης εισιτηρίων παρατηρούμε ότι το 56% των χρηστών θα συμφωνούσε με την πώληση εισιτηρίων στους σταθμούς Μετρό/ Ηλεκτρικός(πίνακας 1.139). Το 67% θα συμφωνούσε με την ύπαρξη αυτόματων μηχανημάτων έκδοσης εισιτηρίων μέσα στα Λεωφορεία/ Τρόλεϊ(πίνακας 1.141). Η καλύτερη επιλογή απ' ό τι φαίνεται που συγκεντρώνει το 80% όμως, είναι τα μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίων στις στάσεις των Λεωφορείων και Τρόλεϊ(πίνακας 1.140).

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΥΠΑΡΞΗ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΕΚΔΟΣΗΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ
ΣΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ/ΤΡΟΛΕΪ**

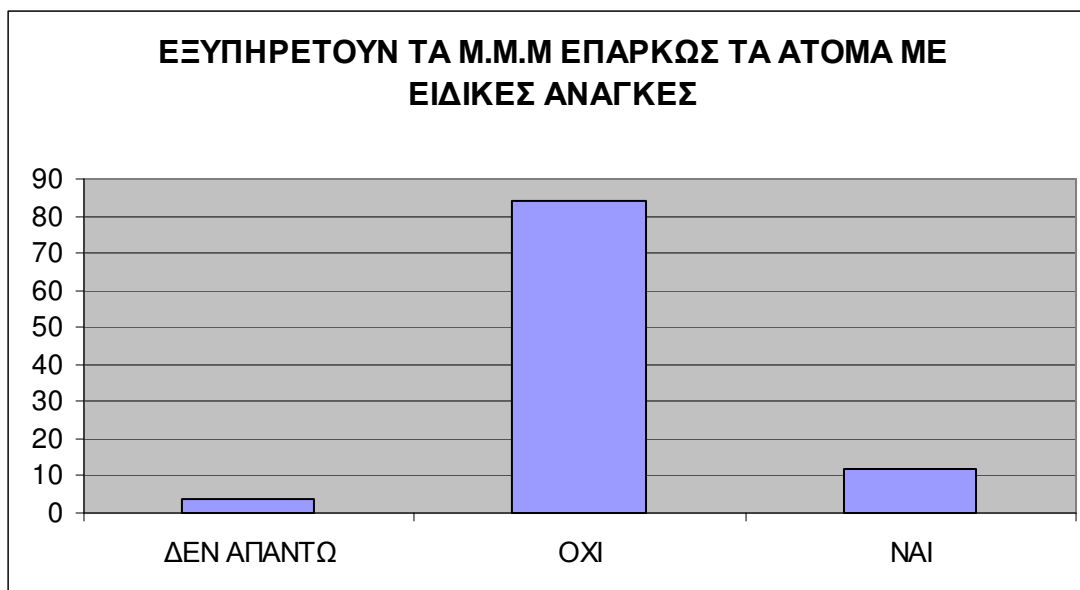


Το 32% απάντησαν ότι χρησιμοποιούν το ενιαίο εισιτήριο μεταφοράς επειδή είναι οικονομικό(πίνακας 1.144) .

Στην ερώτηση, αν θα τους εξυπηρετούσε η λειτουργία των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς κατά την διάρκεια της νύχτας, το 37% απάντησε, ότι θα τους εξυπηρετούσε πάρα πολύ(πίνακας 1.165).

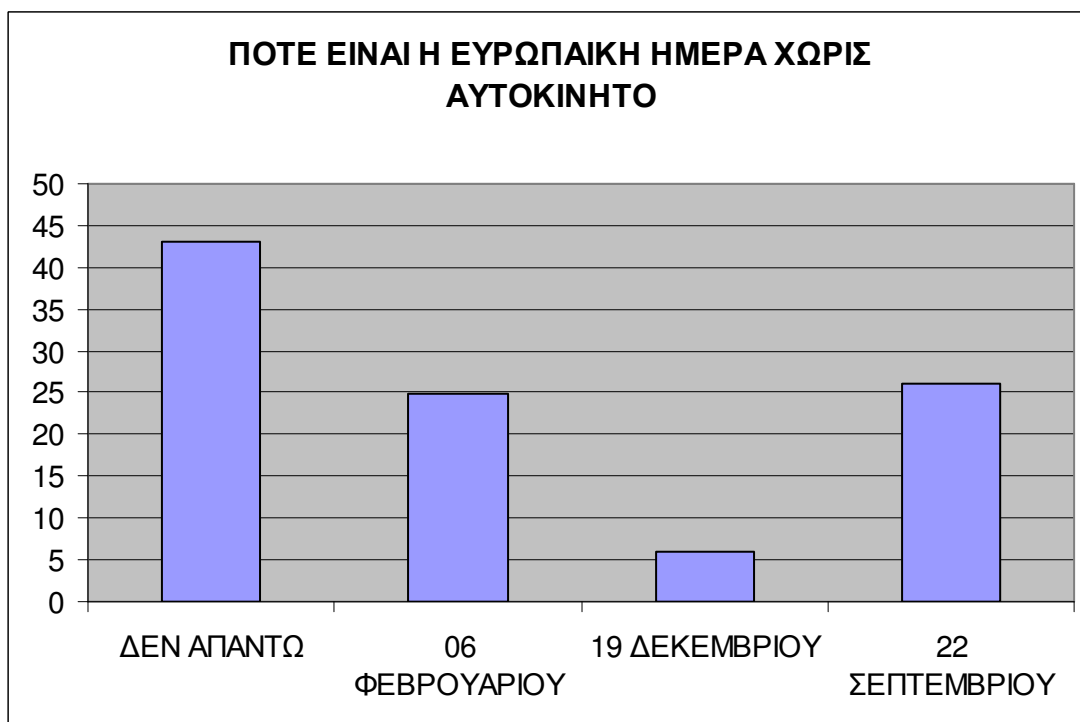
Ένα άλλο σημείο αναφοράς είναι τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Το 84% απάντησε ότι τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς δεν εξυπηρετούν επαρκώς τα άτομα με ειδικές ανάγκες(πίνακας 1.166).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΥΚΟΛΙΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΑΠΟ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ



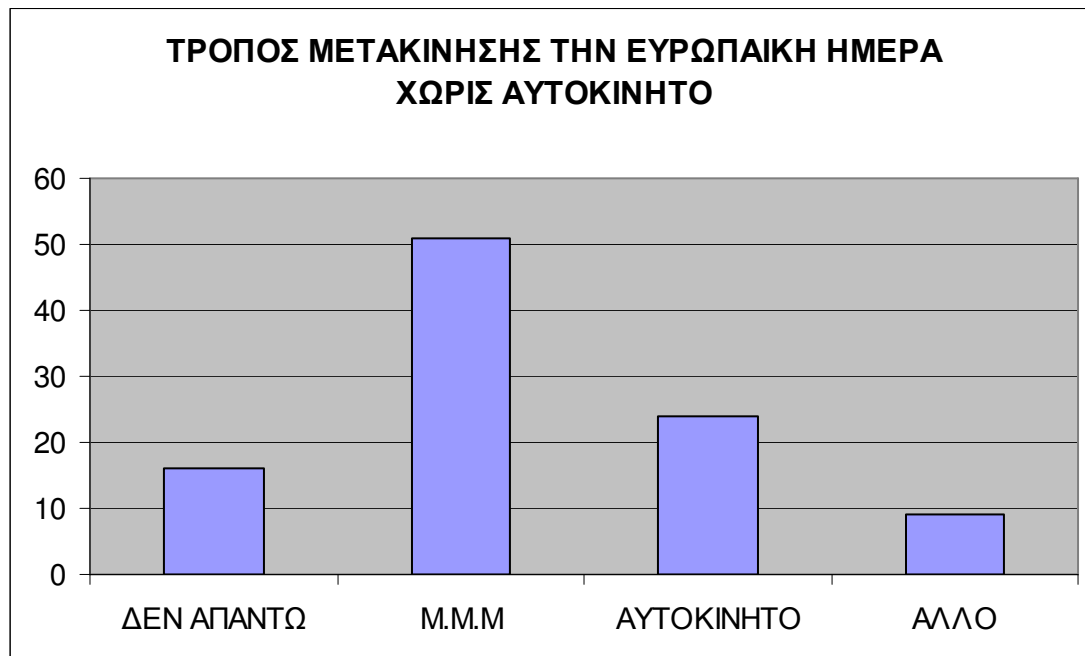
Εντύπωση προκαλεί η ερώτηση που σχετίζεται με την Ευρωπαϊκή ημέρα χωρίς αυτοκίνητο. Το 26% απάντησαν σωστά, δηλαδή στις 22 Σεπτεμβρίου, ενώ το 25% απάντησαν στις 6 Φεβρουαρίου.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΗΜΕΡΑ ΧΩΡΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ



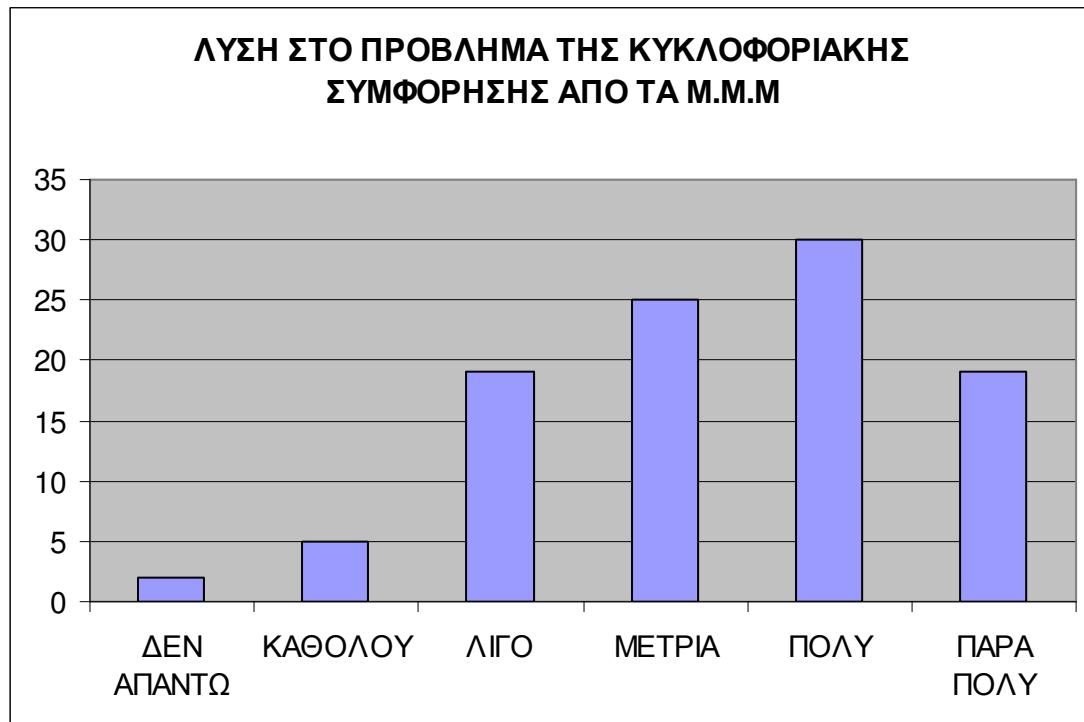
Παρά ταύτα, το 51% δήλωσε πως χρησιμοποιεί τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς την Ευρωπαϊκή ημέρα για την μετακίνησή του(πίνακας 1.168).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΗΜΕΡΑ ΧΩΡΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ



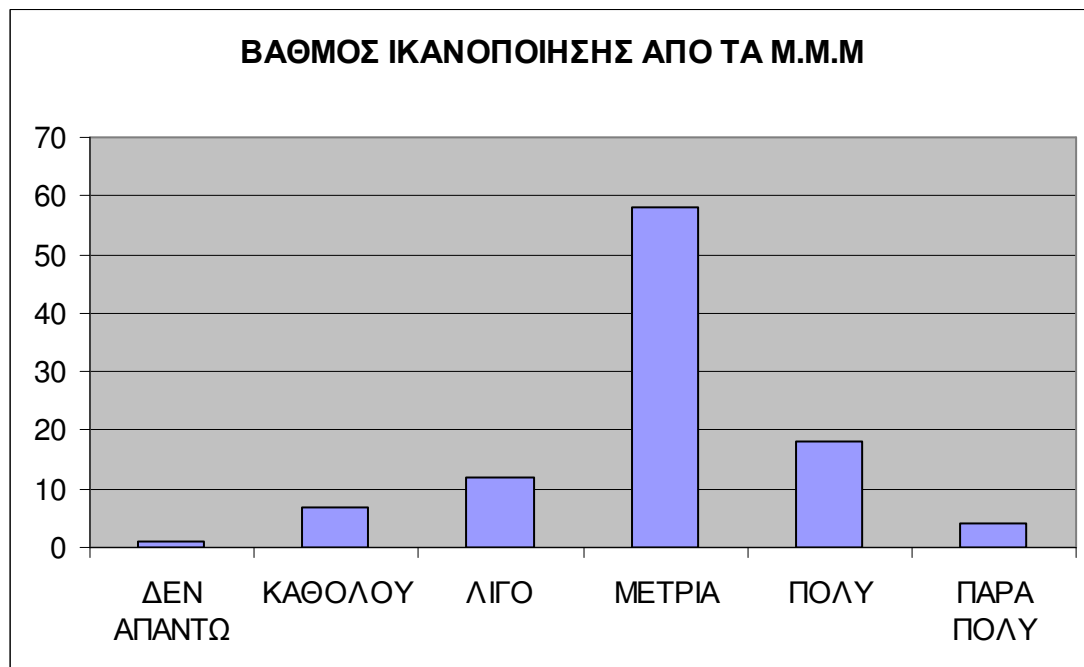
Ως προς την κυκλοφοριακή συμφόρηση το 30% δήλωσε ότι τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς εξυπηρετούν πολύ στη λύση για το πρόβλημά της(πίνακας 169).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΛΥΣΗ ΣΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ Μ.Μ.Μ



Σε γενικές γραμμές το 58% δήλωσε πως είναι μέτρια ικανοποιημένο από τις υπηρεσίες των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς(πίνακας 1.170).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΒΑΘΜΟ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ Μ.Μ.Μ



3.2.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ ΔΙΠΛΗΣ

ΕΙΣΟΔΟΥ

ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ:

Η πλειοψηφία των ερωτηθέντων 56% δηλώνει πως η οικογένεια τους αποτελείται από 4 άτομα. Το 17% από αυτούς υποστηρίζει πως ο αριθμός των εργαζομένων στο νοικοκυριό είναι 2 άτομα, ενώ το 15% υποστηρίζει πως μόνο το ένα άτομο είναι το εργαζόμενο στην οικογένεια.(πίνακας 2.1)

Από το σύνολο των ατόμων που κάνουν χρήση του αυτοκινήτου (39%), το 22% παραδέχεται πως χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο σε καθημερινή βάση.(πίνακας 2.2)

Από το σύνολο των ερωτηθέντων, το 49,5% κατοικεί στα Νότια Προάστια. Από αυτούς το 31% δηλώνει πως ο τόπος εργασίας τους βρίσκεται στα Νότια προάστια. Αυτό μας δείχνει πως δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούν και πολλά μέσα για να μεταβούν στον τόπο εργασίας τους.(πίνακας 2.3). Από αυτούς που κατοικούν στα Νότια Προάστια το 18,6% χρησιμοποιούν δυο συγκοινωνίες για να μεταβούν στον χώρο εργασίας τους, ενώ το 14.4% χρησιμοποιεί μια. Όσοι μένουν στα Δυτικά Προάστια χρησιμοποιούν 1-3 συγκοινωνίες(πίνακας 2.5)

Οι ηλικίες με την μεγαλύτερη συχνότητα εμφάνισης είναι στα 21 με ποσοστό (12%) και στα 22 με ποσοστό (10%). Τα παιδιά ηλικίας 21 ετών παραδέχονται πως χρησιμοποιούν τα MMM καθημερινά σε ποσοστό 10%. Τα παιδιά ηλικίας 22 ετών παραδέχονται πως χρησιμοποιούν τα MMM συχνά σε ποσοστό 9%.

Η πλειοψηφία του δείγματος (40%) δηλώνει πως χρησιμοποιεί τα MMM σε καθημερινή βάση.(πίνακας 2.4)

ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ:

Από το σύνολο αυτών που χρησιμοποιούν τα MMM και ειδικότερα το Λεωφορείο(47%), το 40% θεωρεί πως το αυτόματο σύστημα ενημέρωσης μέσα στα λεωφορεία για την επόμενη στάση είναι πολύ ως πάρα πολύ εξυπηρετικό. Η πλειοψηφία όσων απάντησαν, είτε χρησιμοποιούν το

λεωφορείο σε τακτική βάση είτε όχι, απάντησαν σε ποσοστό 39% ότι είναι πάρα πολύ εξυπηρετικό το αυτόματο σύστημα ενημέρωσης μέσα στα λεωφορεία.(πίνακας 2.6). Από τον πίνακα 2.10 φαίνεται ότι το λεωφορείο καλύπτει επαρκώς το σύνολο των περιοχών σε ποσοστό 90%. Παρά ταύτα μόνο το 47% χρησιμοποιούν το λεωφορείο για να μεταβούν στον προορισμό τους(πίνακας 2.10). Στην συνέχεια εξετάζεται ο υπάρχων τρόπος έκδοσης στα λεωφορεία. Από το σύνολο (47%) αυτών που χρησιμοποιούν λεωφορείο, το 38% δήλωσε πως δεν είναι εύκολος ο υπάρχων τρόπος έκδοσης εισιτηρίου στα λεωφορεία. Η συντριπτική πλειοψηφία αυτών που χρησιμοποιούν το λεωφορείο σε καθημερινή βάση, αλλά και αυτών που το χρησιμοποιούν περιστασιακά δήλωσε σε ποσοστό 83% πως δεν είναι εύκολος ο υπάρχων τρόπος έκδοσης του εισιτηρίου. (πίνακας 2.22)

ΤΡΟΛΕΪ:

Το 73% των ερωτηθέντων δήλωσαν ότι δεν χρησιμοποιούν το Τρόλεϊ για να μεταβούν στον προορισμό τους. Το 51% δήλωσε ότι η περιοχή που ζουν δεν εξυπηρετείται από το Τρόλεϊ. Το 26% ισχυρίζονται ότι χρησιμοποιούν το Τρόλεϊ. Από αυτούς μόνο το 24% τόνισε ότι η περιοχή που ζουν εξυπηρετείται από το Τρόλεϊ.(πίνακας 2.11). Από το σύνολο αυτών που χρησιμοποιούν τα ΜΜΜ και ειδικότερα το Τρόλεϊ(26%), το 13% πιστεύουν πως το αυτόματο σύστημα ενημέρωσης μέσα στα Τρόλεϊ εξυπηρετεί πάρα πολύ. Η πλειοψηφία όσων απάντησαν, είτε χρησιμοποιούν το Τρόλεϊ σε τακτική βάση είτε όχι, απάντησαν σε ποσοστό 29% ότι είναι πάρα πολύ εξυπηρετικό το αυτόματο σύστημα ενημέρωσης μέσα στα Τρόλεϊ. (πίνακας 2.7)

ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ:

Το 58% των ερωτηθέντων δήλωσαν ότι η περιοχή τους δεν εξυπηρετείται από Ηλεκτρικό με αποτέλεσμα το 51% από αυτούς να μην χρησιμοποιούν τον Ηλεκτρικό για να μεταβούν στον προορισμό τους. Ο Ηλεκτρικός εξυπηρετεί το 41% των περιοχών των ερωτηθέντων από τους οποίους, μόνο το 23% τον χρησιμοποιεί για να μεταβεί στον προορισμό του.(πίνακας 2.8)

METPO:

Το 71% των ερωτηθέντων δήλωσαν ότι δεν χρησιμοποιούν το Μετρό για να μεταβούν στον προορισμό τους. Το 51% δήλωσε ότι η περιοχή που ζουν δεν εξυπηρετείται από το Μετρό, ενώ το 20% εκμεταλλεύεται πλήρως τις υπηρεσίες που του προσφέρει το Μετρό της περιοχής του.(πίνακας 2.9)

Το 86% των ερωτηθέντων δήλωσαν πως χρησιμοποιούν εισιτήριο στο Μετρό για να μεταφερθούν από το ένα μέρος στο άλλο. Ένα ποσοστό 11% δήλωσε πως χρησιμοποιεί την μηνιαία κάρτα. Από αυτούς το 8% χρησιμοποιούν το Μετρό σε καθημερινή βάση.(πίνακας 2.21). Στην συνέχεια εξετάζεται ο υπάρχων τρόπος έκδοσης του εισιτηρίου. Από το σύνολο αυτών που χρησιμοποιούν το Μετρό για την μετακίνησή τους(28%), το 23% υποστήριξε πως είναι εύκολος ο υπάρχων τρόπος έκδοσης του εισιτηρίου. Σε γενικές γραμμές, στο σύνολο αυτών που χρησιμοποιούν το Μέτρο είτε σε καθημερινή βάση είτε όχι, η πλειοψηφία (72%) είναι ικανοποιημένοι από τον υπάρχων τρόπο έκδοσης του εισιτηρίου.(πίνακας 2.23). Πριν την κατασκευή του Μετρό τα αποτελέσματα έχουν ως εξής: Το 73% των ερωτηθέντων δήλωσε πως πριν την κατασκευή του Μετρό χρησιμοποιούσε το λεωφορείο για την μετακίνησή του.(πίνακας 2.24). Από τον πίνακα 2.25 φαίνεται πως ένα μικρό ποσοστό 27% χρησιμοποιούσε το Τρόλεϊ πριν την κατασκευή του Μετρό.(πίνακας 2.25). Το πλήθος του δείγματος (28%) υποστηρίζει πως χρησιμοποιεί το Μετρό. Από αυτούς το 24% παραδέχεται πως πριν την κατασκευή του Μετρό δεν χρησιμοποιούσε αυτοκίνητο. Μόνο ένα 3% υποστηρίζει πως χρησιμοποιούσε το αυτοκίνητο.(πίνακας 2.26)

TRAM:

Το 69% των ερωτηθέντων υποστηρίζουν ότι η περιοχή που ζούνε δεν εξυπηρετείται από το Τραμ. Το Τραμ χρησιμοποιείται σε ποσοστό 18%. Από αυτούς το 12% δηλώνουν πως η περιοχή που ζούνε εξυπηρετείται από το Τραμ, αλλά και το χρησιμοποιούν(πίνακας 2.12).

ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ:

Το 95% των ερωτηθέντων δηλώνουν πως δεν χρησιμοποιούν καθόλου τον Προαστιακό. Το 89% ισχυρίζονται πως η περιοχή που ζούνε δεν εξυπηρετείται καθόλου από τον Προαστιακό. Από το σύνολο των

ερωτηθέντων μόνο το 4% χρησιμοποιεί τον Προαστιακό για να μεταβεί στον προορισμό του.(πίνακας 2.13)

ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ:

Το 96% των ερωτηθέντων δηλώνουν πως δεν χρησιμοποιούν την δημοτική συγκοινωνία για να μεταβούν στον προορισμό τους. Το 77% ισχυρίζεται πως η περιοχή που ζούνε δεν εξυπηρετείται από την δημοτική συγκοινωνία. Από το σύνολο των ερωτηθέντων μόνο το 3% χρησιμοποιεί την Δημοτική συγκοινωνία για να μεταβεί στον προορισμό του(πίνακας 2.14)

ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΑ Μ.Μ.Μ:

Από το σύνολο αυτών που χρησιμοποιούν τα ΜΜΜ για να κάνουν εμπορικές αγορές (51%), το 41% είναι γυναίκες. Από το σύνολο των ανδρών το 14% δεν χρησιμοποιεί τα ΜΜΜ για να κάνει εμπορικές αγορές.(πίνακας 2.15).Από το σύνολο αυτών που χρησιμοποιούν τα ΜΜΜ για να πάνε στην δουλειά τους (53%), το 40% είναι γυναίκες. Το 11% των ανδρών παραδέχεται πως δεν χρησιμοποιεί τα ΜΜΜ για να πάει στην δουλειά του σε αντίθεση με το υπόλοιπο 13% που τα χρησιμοποιεί.(πίνακας 2.16)

Το 51% των ερωτηθέντων δήλωσαν ότι την Ευρωπαϊκή ημέρα χωρίς αυτοκίνητο χρησιμοποιούν τα ΜΜΜ για να μεταβούν στον προορισμό τους.(πίνακας 2.18).Από το σύνολο των ανδρών που χρησιμοποιούν τα ΜΜΜ (26%) το 14% παραδέχεται πως χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο την Ευρωπαϊκή ημέρα χωρίς αυτοκίνητο. Από το σύνολο των γυναικών που χρησιμοποιούν τα ΜΜΜ (74%), το 42% υποστηρίζει πως εξακολουθεί να χρησιμοποιεί τα ΜΜΜ την Ευρωπαϊκή ημέρα χωρίς αυτοκίνητο.(πίνακας 2.19).Από το σύνολο των ερωτηθέντων που χρησιμοποιούν αυτοκίνητο (39%), το 17% δήλωσε πως χρησιμοποιεί αυτοκίνητο για την μετακίνησή του την Ευρωπαϊκή ημέρα χωρίς αυτοκίνητο.(πίνακας 2.20)

Από το σύνολο των γυναικών (74%), το 25% ισχυρίζεται πως τα ΜΜΜ δίνουν λύση σε μεγάλο βαθμό στο πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Ένα 4% ισχυρίζεται μόνο πως δεν δίνουν λύση στο πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Από το σύνολο των ανδρών (26%), το 10% ισχυρίζεται πως τα ΜΜΜ δίνουν μεγάλη λύση στο πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης.(πίνακας 2.27). Άνδρες και γυναίκες

απολαμβάνουν μέτρια ικανοποίηση από τα MMM σε ποσοστό 58%. Οι άνδρες σε ποσοστό 13% και οι γυναίκες σε ποσοστό 45%.(πίνακας 2.28)

3.3 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΩΝ

ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΡΟΤΙΜΗΣΕΙΣ

ΤΩΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΣΑ

ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι να διερευνηθούν οι παράγοντες που επηρεάζουν την πιθανότητα χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς που σύμφωνα με την έρευνα χρησιμοποιούνται πιο συχνά από τους ερωτώμενους. Δηλαδή, του Λεωφορείου, του Τρόλεϊ, του Μετρό και του Ηλεκτρικού.

Προκειμένου να επιτευχθεί ο σκοπός αυτός εκτιμήθηκαν αντίστοιχες λογιστικές παλινδρομήσεις. Δηλαδή η εξαρτημένη μεταβλητή ήταν μια ψευδομεταβλητή που έπαιρνε την τιμή 0 στην περίπτωση που δεν χρησιμοποιούσαν το εκάστοτε Μέσο Μαζικής Μεταφοράς και την τιμή 1 στην περίπτωση που το χρησιμοποιούσαν. Σύμφωνα με προηγούμενες έρευνες :

[*Palley et. al.* (2006), *Dargay* (2001), *Johansson* (2000), *Beirao and Cabral* (2007), *Givoni and Rietveld* (2007)], οι κυρίαρχοι παράγοντες που επηρεάζουν την χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς είναι: η ηλικία, το φύλο, το εισόδημα και η ιδιοκτησία αυτοκινήτου. Έτσι, οι εξισώσεις λογιστικής παλινδρόμησης που εκτιμήθηκαν για τους προσδιοριστικούς παράγοντες για την πιθανότητα χρήσης καθενός από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς έχουν την ακόλουθη γενική μορφή:

$$X_{rhsHlek} = \alpha_0 + \alpha_1 \cdot age + \alpha_2 \cdot sex + \alpha_3 \cdot caruse + \alpha_4 \cdot income + \varepsilon_i \quad [3.1]$$

$$X_{rhsMetr} = \alpha_0 + \alpha_1 \cdot age + \alpha_2 \cdot sex + \alpha_3 \cdot caruse + \alpha_4 \cdot income + \varepsilon_i \quad [3.2]$$

$$X_{rhsBus} = \alpha_0 + \alpha_1 \cdot age + \alpha_2 \cdot sex + \alpha_3 \cdot caruse + \alpha_4 \cdot income + \varepsilon_i \quad [3.3]$$

$$X_{rhsTrol} = \alpha_0 + \alpha_1 \cdot age + \alpha_2 \cdot sex + \alpha_3 \cdot caruse + \alpha_4 \cdot income + \varepsilon_i \quad [3.4]$$

Όπου:

XrhsHlek: είναι ψευδομεταβλητή που παίρνει την τιμή 0 όταν δεν χρησιμοποιώ τον Ηλεκτρικό και την τιμή 1, όταν τον χρησιμοποιώ.

XrhsMetr: είναι ψευδομεταβλητή που παίρνει την τιμή 0 όταν δεν χρησιμοποιώ το Μετρό και την τιμή 1, όταν το χρησιμοποιώ.

XrhsBus: είναι ψευδομεταβλητή που παίρνει την τιμή 0 όταν δεν χρησιμοποιώ το Λεωφορείο και την τιμή 1, όταν το χρησιμοποιώ.

XrhsTrol: είναι ψευδομεταβλητή που παίρνει την τιμή 0 όταν δεν χρησιμοποιώ το Τρόλεϊ και την τιμή 1, όταν το χρησιμοποιώ.

Age: είναι ποσοτική μεταβλητή για την ηλικία του ερωτώμενου.

Sex: είναι ψευδομεταβλητή που παίρνει την τιμή 0 όταν είναι άνδρας και την τιμή 1 όταν είναι γυναίκα.

Caruse: είναι ψευδομεταβλητή που παίρνει την τιμή 0 όταν δεν χρησιμοποιώ το αυτοκίνητο και την τιμή 1, όταν το χρησιμοποιώ.

Income: είναι ποσοτική μεταβλητή που εκφράζει το μηνιαίο εισόδημα του ερωτώμενου.

ε_i : είναι τα σφάλματα εκτίμησης της παλινδρόμησης

Τα αποτελέσματα της εκτίμησης των εξισώσεων 3.1-3.4 παρουσιάζονται στους πίνακες 3.1 και 3.2.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1: ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΚΑΙ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ.

ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ	ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ	
	ΧΡΗSHLEK	ΧΡΗSMETR
ΣΤΑΘΕΡΟΣ ΟΡΟΣ	-0.173 (0.37)	0.830 (0.744)
AGE	-0.015 (0.309)	-0.45** (2.106)
SEX	0.778* (1.693)	0.354 (0.381)
CARUSE	0.253* (1.936)	-0.31* (0.074)
INCOME	-0.002*** (5.937)	-0.01*** (4.198)
Nagelkerk e R Square	0.145	0.160
Log likelihood	-0.102	-106.845

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι ενδείξεις ***, ** και * υποδηλώνουν στατιστική σημαντικότητα σε ποσοστό 1%, 5% και 10% αντίστοιχα. Τα μεγέθη στις παρενθέσεις ακολουθούν την κανονική κατανομή. Τα τυπικά σφάλματα εκτίμησης είναι διορθωμένα για ετεροσκεδαστικότητα σύμφωνα με την μέθοδο του White.

Από τον παραπάνω πίνακα προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

Οι γυναίκες είναι πιθανότερο να χρησιμοποιήσουν τον Ηλεκτρικό από τους άνδρες. Η επίδραση αυτή είναι στατιστικά σημαντική σε επίπεδο σημαντικότητας 10%. Αυτοί που χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο είναι πιθανότερο να χρησιμοποιήσουν τον Ηλεκτρικό από αυτούς που δεν το χρησιμοποιούν. Η επίδραση αυτή είναι στατιστικά σημαντική σε επίπεδο σημαντικότητας 10%. Παρατηρούμε ότι όσο αυξάνεται το εισόδημα, η πιθανότητα να χρησιμοποιούνε τον Ηλεκτρικό μειώνεται. Δηλαδή, αυτοί που

έχουν χαμηλό εισόδημα είναι πιθανότερο να χρησιμοποιούν τον Ηλεκτρικό. Η επίδραση αυτή είναι στατιστικά σημαντική σε επίπεδο σημαντικότητας 1%.

Όσον αφορά την ηλικία, όσο αυξάνεται η ηλικία η πιθανότητα να χρησιμοποιούν τον Ηλεκτρικό μειώνεται. Η επίδραση αυτή δεν είναι στατιστικά σημαντική.

Όσο αυξάνεται η ηλικία, η πιθανότητα να χρησιμοποιούν το Μετρό μειώνεται. Η επίδραση αυτή είναι στατιστικά σημαντική σε επίπεδο σημαντικότητας 5%. Αυτοί που χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο είναι λιγότερο πιθανό να χρησιμοποιήσουν το Μετρό. Η επίδραση αυτή είναι στατιστικά σημαντική σε επίπεδο σημαντικότητας 10%. Παρατηρούμε ότι όσο αυξάνεται το εισόδημα, η πιθανότητα να χρησιμοποιούν το Μετρό μειώνεται. Δηλαδή, αυτοί που έχουν χαμηλό εισόδημα είναι πιθανότερο να χρησιμοποιούν το Μετρό. Η επίδραση αυτή είναι στατιστικά σημαντική σε επίπεδο σημαντικότητας 1%.

Οι γυναίκες είναι πιθανότερο να χρησιμοποιούν το Μετρό από τους άνδρες. Η επίδραση αυτή δεν είναι στατιστικά σημαντική.

Τα αποτελέσματα των πινάκων παλινδρόμησης υποδεικνύουν ότι ο παράγοντας ηλικία παίζει σημαντικό ρόλο για την συχνότητα χρήσης του Μετρό και του Ηλεκτρικού. Μας δείχνουν ότι όσο αυξάνεται η ηλικία, η πιθανότητα να μειωθεί η συχνότητα χρήσης των Μέσων αυτών αυξάνεται. Το συμπέρασμα αυτό είναι σύμφωνο με την έρευνα που είχε κάνει ο Johansson (2000) στην Σουηδία, καθώς επίσης και οι *Givoni and Rietveld (2007)*, στην Γερμανία.

Το εισόδημα επιπρόσθετα μας δείχνει ότι μια επικείμενη αύξηση (στο εισόδημα), έχει ως αποτέλεσμα την μείωση της συχνότητας χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Το συμπέρασμα αυτό είναι σύμφωνο με την έρευνα που είχαν κάνει οι *Paulley et.al.(2006)* στην Μ. Βρετανία, *Dargay (2001)* στην Αγγλία, *Johansson* στην Σουηδία (2000).

Αξιόλογο ενδιαφέρον παρουσιάζει η χρήση του αυτοκινήτου και η προτίμηση του Ηλεκτρικού έναντι του Μετρό. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο Ηλεκτρικός είναι παλαιότερο Μέσο Μαζικής Μεταφοράς από το Μετρό και στην συνείδηση του ηλικιωμένου Έλληνα πολίτη ο Ηλεκτρικός είναι πιο

κατοχυρωμένος και πιο εύκολος στην χρήση από το Μετρό. Ο Ηλεκτρικός είναι πιο εξυπηρετικός από το Μετρό γιατί δεν έχει τόσες σκάλες με αποτέλεσμα να έχει μεγαλύτερη προσβασιμότητα στους ηλικιωμένους χρήστες που μένουν πιστοί στην οδήγηση των Ι.Χ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2: ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΤΡΟΛΕΪ.

ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ	ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ	
	ΧΡΗΣΒUS	ΧΡΗΣΤROL
ΣΤΑΘΕΡΟΣ ΟΡΟΣ	1.085 (1.833)	-0.963 (1.189)
AGE	-0.34** (1.958)	0.007* (0.074)
SEX	0.468 (0.903)	0.515 (0.787)
CARUSE	0.128* (1.178)	-0.065 (0.326)
INCOME	-0.001*** (2.870)	-0.001*** (3.402)
Nagelkerk e R Square	0.112	0.087
Log likelihood	-129.517	-108.462

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι ενδείξεις ***,** και * υποδηλώνουν στατιστική σημαντικότητα σε ποσοστό 1%, 5% και 10% αντίστοιχα. Τα μεγέθη στις παρενθέσεις ακολουθούν την κανονική κατανομή. Τα τυπικά σφάλματα εκτίμησης είναι διορθωμένα για ετεροσκεδαστικότητα σύμφωνα με την μέθοδο του White.

Από τον παραπάνω πίνακα προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

Όσο αυξάνεται η ηλικία, η πιθανότητα να χρησιμοποιούν το Λεωφορείο μειώνεται. Η επίδραση αυτή είναι στατιστικά σημαντική σε επίπεδο σημαντικότητας 5%. Αυτοί που χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο είναι πιθανότερο να χρησιμοποιήσουν το Λεωφορείο από αυτούς που δεν το χρησιμοποιούν. Η επίδραση αυτή είναι στατιστικά σημαντική σε επίπεδο σημαντικότητας 10%. Παρατηρούμε ότι όσο αυξάνεται το εισόδημα, η πιθανότητα να χρησιμοποιούν το Λεωφορείο μειώνεται. Δηλαδή, αυτοί που έχουν χαμηλό εισόδημα είναι πιθανότερο να χρησιμοποιούν το Λεωφορείο. Η επίδραση αυτή είναι στατιστικά σημαντική σε επίπεδο σημαντικότητας 1%.

Οι γυναίκες είναι πιθανότερο να χρησιμοποιούν το Λεωφορείο από τους άνδρες. Η επίδραση αυτή δεν είναι στατιστικά σημαντική.

Όσο αυξάνεται η ηλικία, η πιθανότητα να χρησιμοποιούν το Τρόλεϊ αυξάνεται. Η επίδραση αυτή είναι στατιστικά σημαντική σε επίπεδο σημαντικότητας 10%. Παρατηρούμε ότι όσο αυξάνεται το εισόδημα, η πιθανότητα να χρησιμοποιούν το Τρόλεϊ μειώνεται. Δηλαδή, αυτοί που έχουν χαμηλό εισόδημα είναι πιθανότερο να χρησιμοποιούν το Τρόλεϊ. Η επίδραση αυτή είναι στατιστικά σημαντική σε επίπεδο σημαντικότητας 1%.

Οι γυναίκες είναι πιθανότερο να χρησιμοποιούν το Τρόλεϊ από τους άνδρες. Η επίδραση αυτή δεν είναι στατιστικά σημαντική. Αυτοί που χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο είναι λιγότερο πιθανό να χρησιμοποιήσουν το Τρόλεϊ. Η επίδραση αυτή δεν είναι στατιστικά σημαντική.

Τα αποτελέσματα των πινάκων παλινδρόμησης μας δείχνουν ότι όσο αυξάνεται η ηλικία μειώνεται η πιθανότητα χρήσης του Λεωφορείου αλλά αυξάνεται η πιθανότητα χρήσης του αυτοκινήτου. Το συμπέρασμα αυτό είναι σύμφωνο με την έρευνα που είχε κάνει ο *Johansson* (2000) στην Σουηδία, καθώς επίσης και οι *Givoni and Rietveld* (2007), στην Γερμανία.

Το εισόδημα όπως προαναφέρθηκε και παραπάνω, όσο αυξάνεται, τόσο μειώνεται η πιθανότητα χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Έτσι και τώρα, μια αύξηση στο μηνιαίο εισόδημα θα επιφέρει μείωση της συχνότητας χρήσης του Λεωφορείου και του Τρόλεϊ. Το συμπέρασμα αυτό είναι σύμφωνο με την έρευνα που είχαν κάνει οι *Paulley et.al.* (2006) στην Μ. Βρετανία, *Dargay* (2001) στην Αγγλία, *Johansson* στην Σουηδία (2000).

Ολοκληρώνοντας, παρατηρούμε ότι το εισόδημα διαδραματίζει ίσως τον σημαντικότερο ρόλο για την συχνότητα χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Τα Λεωφορεία-Τρόλεϊ σε σύγκριση με το Μετρό-Ηλεκτρικός, θεωρούνται πιο φθηνά από τους χρήστες των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς αλλά ταυτοχρόνως, το Μετρό-Ηλεκτρικός θεωρούνται πιο αξιόπιστα, ασφαλή και γρήγορα από τους οδηγούς αυτοκινήτων.(όχι τακτικοί χρήστες των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς). Σε αυτό το συμπέρασμα κατέληξε και η έρευνα των *Beirao and Cabral* (2007), στο Πόρτο.

Επιπρόσθετα, η ηλικία κρίθηκε στατιστικά σημαντική σε όλα τα μέσα (πλην του Ηλεκτρικού). Μια αύξηση στην τιμή της ηλικίας, έχει σαν αποτέλεσμα μια μείωση στην συχνότητα χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι νέοι άνθρωποι χαρακτηρίζονται πιο ευέλικτοι και μπορούν να κάνουν εναλλαγή των Μέσων Μεταφοράς. Επιπλέον, οι νέοι άνθρωποι και κυρίως οι φοιτητές χαρακτηρίζονται από χαμηλότερο εισόδημα σε σχέση με τους μεγαλύτερους σε ηλικία ανθρώπους. Έχοντας υπόψη το γεγονός ότι τα έξοδα του ταξιδιού που γίνονται με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς είναι οικονομικότερα από τα έξοδα χρήσης του αυτοκινήτου για τον ίδιο σκοπό, μπορούμε εύκολα να καταλάβουμε που οφείλεται αυτή η κλίση των νέων με χαμηλό εισόδημα στα μέσα μεταφοράς. Αντίθετα, οι άνθρωποι ηλικίας άνω των 50, χαρακτηρίζονται προσκολλημένοι στην χρήση του αυτοκινήτου. Το συμπέρασμα αυτό είναι σύμφωνο με την έρευνα που είχε κάνει ο *Johansson* (2000) στην Σουηδία, καθώς επίσης και οι *Givoni and Rietveld* (2007), στην Γερμανία.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο σκοπός της παρούσας έρευνας ήταν να εξετάσουμε τις εναλλακτικές μορφές συγκοινωνίας και να εστιάσουμε στο προφίλ των χρηστών που χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Σύμφωνα με την εμπειρική ανάλυση οι κυρίαρχοι παράγοντες που επηρεάζουν την χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς είναι: η ηλικία, το φύλο, το εισόδημα και η ιδιοκτησία αυτοκινήτου. Πιο συγκεκριμένα, από την εκτίμηση αποτελεσμάτων λογιστικής παλινδρόμησης τόσο του Μετρό-Ηλεκτρικός, όσο και του Τρόλεϊ-Λεωφορείου, καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι οι παράγοντες με την μεγαλύτερη βαρύτητα στην χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς είναι το εισόδημα και η ηλικία. Όσον αφορά το εισόδημα, συμπεράναμε ότι όταν είναι αυξημένο παρατηρείται μείωση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Τόσο στο Μετρό, όσο και στον Ηλεκτρικό, η επίδραση αυτή είναι στατιστικά σημαντική σε επίπεδο σημαντικότητας 1%. Το ίδιο ισχύει και για Τρόλεϊ-Λεωφορεία. Το συμπέρασμα αυτό είναι σύμφωνο με την έρευνα που είχαν κάνει οι *Paulley et.al.(2006)* στην Μ. Βρετανία, *Dargay (2001)* στην Αγγλία, *Johansson* στην Σουηδία (2000). Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα νεαρά σε ηλικία άτομα έχουν χαμηλότερο εισόδημα σε σχέση με τους πιο ηλικιωμένους. Αυτό κάνει πιο προσιτή την χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς για τα άτομα αυτά καθώς χαρακτηρίζονται πιο οικονομικά από την χρήση του αυτοκινήτου για τους ίδιους σκοπούς.

Όσον αφορά την ηλικία, συνάγαμε ότι οι μεγαλύτεροι σε ηλικία άνθρωποι εμφανίζονται πιο προσκολλημένοι στην χρήση του Ι.Χ. γιατί είναι πιο δύσκολη για αυτούς η εναλλαγή των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και δεν θεωρούνται τόσο ευέλικτοι όσο οι νέοι. Το συμπέρασμα αυτό είναι σύμφωνο με την έρευνα που είχε κάνει ο *Johansson (2000)* στην Σουηδία, καθώς επίσης και οι *Givoni and Rietveld (2007)*, στην Γερμανία. Από τους πίνακες λογιστικής παλινδρόμησης προκύπτει ότι τόσο στα Λεωφορεία όσο και στο Μετρό η επίδραση αυτή (αύξηση ηλικίας και μείωση χρήσης ΜΜΜ) είναι στατιστικά σημαντική σε επίπεδο σημαντικότητας 5%. Στα Τρόλεϊ η επίδραση αυτή είναι στατιστικά σημαντική σε επίπεδο σημαντικότητας 10%. Όσον αφορά το φύλο, οι γυναίκες χαρακτηρίζονται με βάση τα αποτελέσματα πιο επιρρεπείς στην χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.(Μετρό, Ηλεκτρικός,

λεωφορείο, Τρόλει). Η επίδραση αυτή χαρακτηρίζεται στατιστικά σημαντική για τον Ηλεκτρικό σε επίπεδο σημαντικότητας 10%, ενώ στα υπόλοιπα ΜΜΜ δεν εμφανίζεται ως στατιστικά σημαντική.

Αναφορικά με τις προτιμήσεις των χρηστών ως προς τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, πρώτο έρχεται το Λεωφορείο με ποσοστό 47%, Από την έρευνα διαφαίνεται ότι τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς δεν εξυπηρετούν πλήρως όλες τις περιοχές. Το λεωφορείο εν αντιθέσει καλύπτει το 90% των περιοχών που κατοικείται από το μεγαλύτερο σύνολο των ερωτηθέντων. Δεύτερο έρχεται ο Ηλεκτρικός με ποσοστό 30% και ακολουθεί το Μετρό με ποσοστό 28%. Τελευταίο στην επιλογή των χρηστών έρχεται το Τρόλεϊ με ποσοστό 26%. Ως προς την αξιοπιστία των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, πρώτο στις προτιμήσεις των χρηστών με ποσοστό 72% έρχεται το Μετρό. Ακολουθεί ο Ηλεκτρικός με ποσοστό 33% και έπεται ο Προαστιακός με ποσοστό 29%. Τέλος, ως προς το θέμα της ασφάλειας πρώτο έρχεται πάλι το Μετρό με ποσοστό 58%, ακολουθεί ο Ηλεκτρικός με ποσοστό 24% και έπονται το Τραμ και ο Προαστιακός με 20%.

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας πέρα από την ασφάλεια και την αξιοπιστία για την προτίμηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς αποτελεί και η ταχύτητα. Οι επιβάτες φαίνεται να είναι πιο ικανοποιημένοι με την ταχύτητα του Μετρό καθώς φαίνεται από τα ποσοστά ότι φτάνουν το 82%. Στην συνέχεια ακολουθεί ο Ηλεκτρικός με 28% και ο Προαστιακός με 23%. Είναι γεγονός ότι το 73% των χρηστών του Μετρό, θα συνεχίσουν να το χρησιμοποιούν έπειτα από αύξηση της τιμής του εισιτηρίου λόγω του κύρους και της αξιοπιστίας που έχει το Μετρό στην συνείδηση του Έλληνα πολίτη. Ως προς τον υπάρχων τρόπο έκδοσης των εισιτηρίων το 67% θα συμφωνούσε με την ύπαρξη αυτόματων μηχανημάτων έκδοσης εισιτηρίων μέσα στα Λεωφορεία/ Τρόλεϊ. Αλλά ακόμα μεγαλύτερο ποσοστό θα συμφωνούσε με την ύπαρξη μηχανημάτων έκδοσης στις στάσεις των Λεωφορείων-Τρόλεϊ. Το ποσοστό αυτό φτάνει το 80%. Μια ακόμη παράμετρος στην οποία καταλήξαμε είναι ότι το κυκλοφοριακό αποτελεί τον σπουδαιότερο ανασταλτικό παράγοντα για την χρήση του Ι.Χ. Από το σύνολο των ατόμων που κάνουν χρήση του αυτοκινήτου (39%), το 22% παραδέχεται πως χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο σε καθημερινή βάση. Όπως καταδεικνύεται και από το ερωτηματολόγιο για το 61% των ερωτηθέντων η αποφυγή του κυκλοφοριακού αποτελεί τον κύριο

λόγο για την χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Σε γενικές γραμμές, το 30% δήλωσε ότι τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς εξυπηρετούν πολύ στο πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Assensio, J. (2000), "The success story of Spanish suburban railways: determinants of demand and policy implications", *Transport Policy*, Vol. 7, pp.295-302.
2. Banister, D., and A. Bowling (2004), "Quality of life for the elderly: the transport dimension", *Transport Policy*, Vol. 11, pp.105-115.
3. Beirao, G. and J.A. Sarsfield Cabral (2007), "Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study", *Transport Policy*, Vol. 14, pp.478-489.
4. Blumenberg, E. (2008), "Immigrants and transport barriers to employment: The case of Southeast Asian welfare recipients in California", *Transport Policy*, Vol. 15, pp.33-42.
5. Cullinane, S. (2002), "The relationship between car ownership and public transport provision: a case study of Hong Kong", *Transport Policy*, Vol. 9, No.1, pp.29-39.
6. Cullinane, S. and K. Cullinane (2003), "Car dependence in a public transport dominated city: evidence from Hong-Kong", *Transportation Research Part D*, Vol. 8, pp.129-138.
7. Cullinane, S. and K. Cullinane (1999), "Attitudes towards traffic problems and public transport in the Dartmoor and lake District National Parks ", *Journal of Transport Geography*, Vol. 7, pp.79-87.
8. Curtis, C. and P. Headicar (1997), "Targeting travel awareness campaigns. Which individuals are more likely to switch from car to other transport for the journey to work?", *Transport Policy*, Vol. 4, No. 1, pp.57-65.
9. Dargay Joyce, M. (2001), "The effect of income on car ownership: evidence of asymmetry ", *Transportation Research Part A*, Vol. 35, pp.807-821.
10. Eriksson, L., Carvill, J., A. Nordlund (2006), "Acceptability of travel demand management measures: The importance of problem awareness, personal norm, freedom, and fairness", *Journal of Environmental Psychology*, Vol. 26, No. 1, pp.15-26.

11. Ferrari, P. (2005), "Road pricing and users' surplus", *Transport Policy*, Vol.12, No. 6, pp.477-487.
12. Givoni, M. and P.Rietveld (2007), "The access journey to the railway station and its role in passengers' satisfaction with rail travel", *Transport Policy*, Vol. 14, pp.357-365.
13. Handy, S., Weston, L., L. Patricia Mokhtarian (2005), "Driving by choice or necessity? ", *Transportation Research Part A*, Vol. 39, pp.183-203.
14. Hine, J. and J. Scott (2000), "Seamless, accessible travel: users' views of the public transport journey and interchange ", *Transport Policy*, Vol. 7, pp.217-226.
15. Hiscock, R., Macintyre, S., Kearns, A., A. Ellaway (2002), "Means of transport and ontological security: Do cars provide psycho-social benefits to their users? ", *Transportation Research Part D*, Vol. 7, pp.119-135.
16. Hu, S. and W. Saleh (2005), "Impacts of congestion charging on shopping trips in Edinburgh", *Transport Policy*, Vol. 12, pp.443-450.
17. Jensen, M. (1999), "Passion and heart in transport-a sociological analysis on transport behaviour", *Transport Policy*, Vol. 6, pp.19-33.
18. Johansson-Stenman, O. (2000), "Estimating individual driving distance by car and public transport use in Sweden", *Applied Economics*, Vol. 34(8), pp. 959-967.
19. Loukopoulos, P., Jakobsson, C., Garling, T., Claudia Schneider, M., S. Fujii (2005), "Public attitudes towards policy measures for reducing private car use: evidence from a study in Sweden ", *Environmental Science & Policy*, Vol. 8, pp.57-66.
20. Mackett, R.L. (2001), " Policies to attract drivers out of their cars for short trips ", *Transport Policy*, Vol. 8, pp.295-306.
21. O'Fallon, C., Sullivan, C., D. A. Hensher (2004), "Constraints affecting mode choices by morning car commuters", *Transport Policy*, Vol. 11, pp.17-29.
22. Paulley, N., Balcombe, R., Mackett, R., Titheridge, H., Preston, J., Wardman, M., Shires, J., P. White (2006), "The demand for public transport: The effects of fares, quality of service, income and car ownership", *Transport Policy*, Vol. 13 (4), pp. 295-306.

23. Steiner, T.J. and A.L. Bristow (2000), "Road pricing in National Parks: a case study in the Yorkshire Dales National Park", *Transport Policy*, Vol. 7, pp.93-103.
24. Stradling, S.G., Meadows, M.L, S. Beatty (2000), "Helping drivers out of their cars Integrating transport policy and social psychology for sustainable change", *Transport Policy*, Vol. 7, pp.207-215.
25. Thompson, K. and P. Schofield (2007), "An investigation of the relationship between public transport performance and destination satisfaction", *Journal of Transport Geography*, Vol.15, pp.136-144.
26. Tolley, R., Lumsdon, L., K. Bickerstaff (2001), "The future of walking in Europe: a Delphi project to identify expert opinion on future walking scenarios", *Transport Policy*, Vol. 8, pp.307-315.
27. Ubillos, J. and A. Sainz (2004), "The influence of quality and price on the demand for urban transport: The case of university students.", *Transport Research Part A*, Vol.38, No. 8, pp. 607-614.
28. Van Exel, N. Job A. and P. Rietveld (2001), "Public transport strikes and travell behaviour", *Transport Policy*, Vol. 8, pp.237-246.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Α) ΠΙΝΑΚΕΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΦΥΛΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΑΝΔΡΑΣ	26	26.0	26.0
ΓΥΝΑΙΚΑ	74	74.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2 :ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
19 ΕΤΩΝ	2	2.0	2.0
20 ΕΤΩΝ	8	8.0	10.0
21 ΕΤΩΝ	12	12.0	22.0
22 ΕΤΩΝ	10	10.0	32.0
23 ΕΤΩΝ	4	4.0	36.0
24 ΕΤΩΝ	6	6.0	42.0
25 ΕΤΩΝ	5	5.0	47.0
26 ΕΤΩΝ	4	4.0	51.0
27 ΕΤΩΝ	5	5.0	56.0
28 ΕΤΩΝ	4	4.0	60.0
29 ΕΤΩΝ	3	3.0	63.0
30 ΕΤΩΝ	6	6.0	69.0
31 ΕΤΩΝ	2	2.0	71.0
32 ΕΤΩΝ	2	2.0	73.0
34 ΕΤΩΝ	2	2.0	75.0
35 ΕΤΩΝ	2	2.0	77.0
36 ΕΤΩΝ	1	1.0	78.0
37 ΕΤΩΝ	3	3.0	81.0
38 ΕΤΩΝ	2	2.0	83.0
39 ΕΤΩΝ	2	2.0	85.0
40 ΕΤΩΝ	1	1.0	86.0
42 ΕΤΩΝ	1	1.0	87.0
43 ΕΤΩΝ	1	1.0	88.0
45 ΕΤΩΝ	2	2.0	90.0
49 ΕΤΩΝ	1	1.0	91.0
50 ΕΤΩΝ	2	2.0	93.0
51 ΕΤΩΝ	1	1.0	94.0
53 ΕΤΩΝ	1	1.0	95.0
54 ΕΤΩΝ	1	1.0	96.0
55 ΕΤΩΝ	1	1.0	97.0
56 ΕΤΩΝ	1	1.0	98.0
61 ΕΤΩΝ	1	1.0	99.0
64 ΕΤΩΝ	1	1.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.3:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
Μερικές τάξεις δημοτικού	3	3.0	3.0
Μερικές τάξεις Γυμνασίου	3	3.0	6.0
Απόφοιτος Γυμνασίου	2	2.0	8.0
Μερικές τάξεις Λυκείου	2	2.0	10.0
Απόφοιτος Λυκείου/ πτυχιούχος Ι.Ε.Κ	56	56.0	66.0
Πτυχιούχος Α.Ε.Ι/Τ.Ε.Ι	33	33.0	99.0
Κάτοχος Μεταπτυχιακού Διπλώματος	1	1.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	2	2.0	2.0
Ιδιωτικός υπάλληλος	45	45.0	47.0
Ελεύθερος επαγγελματίας	23	23.0	70.0
Μαθητής/ φοιτητής	23	23.0	93.0
Συνταξιούχος	2	2.0	95.0
Άνεργος	2	2.0	97.0
Οικιακά	1	1.0	98.0
Άλλο	2	2.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.5:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΑΓΑΜΟΣ	70	70.0	70.0
ΠΑΝΤΡΕΜΕΝΟΣ	9	9.0	79.0
ΠΑΝΤΡΕΜΕΝΟΣ ΜΕ ΠΑΙΔΙΑ	17	17.0	96.0
ΕΝ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙ	2	2.0	98.0
ΑΛΛΟ	2	2.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.6:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΚΑΝΕΝΑ ΑΤΟΜΟ	2	2.0	3.0
1 ΑΤΟΜΟ	3	3.0	6.0
2 ΑΤΟΜΟ	12	12.0	18.0
3 ΑΤΟΜΟ	10	10.0	28.0
4 ΑΤΟΜΟ	56	56.0	84.0
5 ΑΤΟΜΟ	11	11.0	95.0
6 ΑΤΟΜΟ	5	5.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.7:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΤΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΚΑΝΕΝΑ ΠΑΙΔΙ	75	75.0	75.0
1 ΠΑΙΔΙ	6	6.0	81.0
2 ΠΑΙΔΙΑ	17	17.0	98.0
3 ΠΑΙΔΙΑ	2	2.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.8:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	9	9.0	9.0
ΚΑΝΕΝΑΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΣ	4	4.0	13.0
1 ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΣ	28	28.0	41.0
2 ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ	30	30.0	71.0
3 ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ	14	14.0	85.0
4 ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ	12	12.0	97.0
5 ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ	3	3.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.9:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΔΙΑΜΟΝΗΣ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ	93	93.0	94.0
ΥΠΑΡΧΟΥΝ	6	6.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.10:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΖΩ ΜΟΝΙΜΑ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΟΧΙ, ΔΕΝ ΖΩ	14	14.0	14.0
ΝΑΙ, ΖΩ	83	83.0	97.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.11:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΠΟ ΔΙΑΜΟΝΗΣ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	2	2.0	2.0
ΚΕΝΤΡΟ	19	19.0	21.0
ΔΥΤΙΚΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ	19	19.0	40.0
ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ	5	5.0	45.0
ΒΟΡΕΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ	6	6.0	51.0
ΝΟΤΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ	49	49.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.12:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΠΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΘΕΛΩ ΝΑ ΑΠΑΝΤΗΣΩ	25	25.0	26.0
ΚΕΝΤΡΟ	14	14.0	40.0
ΔΥΤΙΚΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ	11	11.0	51.0
ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ	4	4.0	55.0
ΒΟΡΕΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ	2	2.0	57.0
ΝΟΤΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ	43	43.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.13:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΜΗΝΙΑΙΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΘΕΛΩ ΝΑ ΑΠΑΝΤΗΣΩ	12	12.0	12.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	15.0
<=500€	18	18.0	33.0
501-800€	40	40.0	73.0
801-1100€	11	11.0	84.0
1101-1400€	7	7.0	91.0
>=1401€	9	9.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.14:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	4	4.0	4.0
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	57	57.0	61.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	39	39.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.15:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	34	34.0	34.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	2	2.0	36.0
ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ	22	22.0	58.0
3-4 ΦΟΡΕΣ/ ΕΒΔΟΜΑΔΑ	15	15.0	73.0
5-10 ΦΟΡΕΣ/ ΜΗΝΑ	8	8.0	81.0
ΣΧΕΔΟΝ ΚΑΘΟΛΟΥ	3	3.0	84.0
ΚΑΘΟΛΟΥ	16	16.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.16:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΥ ΖΩ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ	58	58.0	59.0
ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ	41	41.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.17:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΥ ΖΩ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΜΕΤΡΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ	60	60.0	61.0
ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ	39	39.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.18:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΥ ΖΩ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ	9	9.0	10.0
ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ	90	90.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.19:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΥ ΖΩ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΡΟΛΕΪ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ	53	53.0	54.0
ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ	46	46.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.20:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΥ ΖΩ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΡΑΜ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ	69	69.0	70.0
ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ	30	30.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.21:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΥ ΖΩ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ	92	92.0	93.0
ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ	7	7.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.22:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΥ ΖΩ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ	77	77.0	78.0
ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ	22	22.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.23:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΥ ΖΩ ΔΕΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΚΑΝΕΝΑ ΜΜΜ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤ Α	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙ ΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ Μ.Μ.Μ	97	97.0	98.0
ΔΕΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΚΑΝΕΝΑ ΜΜΜ	2	2.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.24:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ	69	69.0	70.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ	30	30.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.25:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	71	71.0	72.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	28	28.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.26:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ
ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	52	52.0	53.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	47	47.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.27:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ
ΤΡΟΛΕΪ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	73	73.0	74.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	26	26.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.28:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ
ΤΡΑΜ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	81	81.0	82.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	18	18.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.29:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ
ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	95	95.0	96.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	4	4.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.30:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	96	96.0	97.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	3	3.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.31:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΚΑΝΕΝΑ ΜΜΜ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	4	4.0	4.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ Μ.Μ.Μ	91	91.0	95.0
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΚΑΝΕΝΑ ΜΜΜ	5	5.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.32:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΜΜΜ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΠΟΤΕ	4	4.0	5.0
ΣΠΑΝΙΑ	27	27.0	32.0
ΣΥΧΝΑ	28	28.0	60.0
ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ	40	40.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.33:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΔΟΥΛΕΙΑ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	3.0
ΔΕΝ ΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΓΙΑ ΔΟΥΛΕΙΑ	44	44.0	47.0
ΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΓΙΑ ΔΟΥΛΕΙΑ	53	53.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.34:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΣΠΟΥΔΕΣ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	3.0
ΔΕΝ ΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΓΙΑ ΣΠΟΥΔΕΣ	71	71.0	74.0
ΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΓΙΑ ΣΠΟΥΔΕΣ	26	26.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.35:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΣΧΟΛΕΙΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙ ΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	3.0
ΔΕΝ ΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΟΛΕΙΟ	95	95.0	98.0
ΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΟΛΕΙΟ	2	2.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.36:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚ Ο ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	3.0
ΔΕΝ ΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΓΙΑ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ	49	49.0	52.0
ΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΓΙΑ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ	48	48.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.37:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΓΟΡΕΣ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	3.0
ΔΕΝ ΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΓΙΑ ΑΓΟΡΕΣ	46	46.0	49.0
ΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΓΙΑ ΑΓΟΡΕΣ	51	51.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.38:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΕΛΩΝ
ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ**

	ΣΥΧΝΟΤΗ ΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙ ΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	3.0
ΔΕΝ ΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΕΛΩΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ	96	96.0	99.0
ΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΕΛΩΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ	1	1.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.39:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΛΛΟ 19

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	3.0
ΔΕΝ ΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΓΙΑ ΑΛΛΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ	89	89.0	92.0
ΑΛΛΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ	8	8.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.40:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΕΙΨΗ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΙΣ ΒΡΑΔΙΝΕΣ ΩΡΕΣ**

	ΣΥΧΝΟΤΗ ΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙ ΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	5	5.0	5.0
ΔΕΝ ΕΧΩ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΜΕ ΤΗΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΜΟΥ ΤΟ ΒΡΑΔΥ	73	73.0	78.0
Η ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΤΟ ΒΡΑΔΥ ΜΕ ΤΑ ΜΜΜ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ	22	22.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.41:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΥΝΩΣΤΙΣΜΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	4	4.0	4.0
ΔΕΝ ΕΧΩ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΜΕ ΤΟΝ ΣΥΝΩΣΤΙΣΜΟ	53	53.0	57.0
ΔΕΝ ΜΟΥ ΑΡΕΣΕΙ Ο ΣΥΝΩΣΤΙΣΜΟΣ	43	43.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.42:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΕΙΨΗ ΑΝΕΣΗΣ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	4	4.0	4.0
ΔΕΝ ΕΧΩ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΕΙΨΗ ΑΝΕΣΗΣ	66	66.0	70.0
ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΛΛΕΙΨΗ ΑΝΕΣΗΣ	30	30.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.43:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	4	4.0	4.0
ΔΕΝ ΕΧΩ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ	35	35.0	39.0
ΥΠΑΡΧΕΙ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ	61	61.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.44:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΕΙΝΑΙ ΜΑΚΡΙΑ Η ΣΤΑΣΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	4	4.0	4.0
ΔΕΝ ΕΧΩ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΣΤΑΣΗΣ	67	67.0	71.0
ΕΙΝΑΙ ΜΑΚΡΙΑ Η ΣΤΑΣΗ	29	29.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.45:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΛΛΟ 20

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	4	4.0	4.0
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΛΛΟΣ ΛΟΓΟΣ	92	92.0	96.0
ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΛΛΟΣ ΛΟΓΟΣ	4	4.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.46:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΣΥΓΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΠΟΥ ΑΛΛΑΖΩ ΓΙΑ ΝΑ ΠΑΩ ΣΤΗΝ ΔΟΥΛΕΙΑ ΜΟΥ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΚΑΜΙΑ ΣΥΓΓΚΟΙΝΩΝΙΑ	19	19.0	20.0
1 ΣΥΓΓΚΟΙΝΩΝΙΑ	31	31.0	51.0
2 ΣΥΓΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	37	37.0	88.0
3 ΣΥΓΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	11	11.0	99.0
4 ΣΥΓΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	1	1.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.47:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ ΣΤΙΣ ΣΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΜΜ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΠΟΔΙΑ	87	87.0	87.0
ΠΟΔΙΑ, ΠΟΔΗΛΑΤΟ	1	1.0	88.0
ΠΟΔΙΑ, ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	6	6.0	94.0
ΠΟΔΙΑ, ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ, ΑΛΛΟ	1	1.0	95.0
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	2	2.0	97.0
ΑΛΛΟ	3	3.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.48:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ ΑΠΟ ΤΟ ΣΠΙΤΙ ΣΤΗΝ ΔΟΥΛΕΙΑ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΜΜΜ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΜΜ	4	4.0	4.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΜΜ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	7	7.0	11.1
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	12.1
ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΑΠΟ 10 ΛΕΠΤΑ	21	21.0	33.3
10-20 ΛΕΠΤΑ	17	17.0	50.5
20-30 ΛΕΠΤΑ	17	17.0	67.7
30-40 ΛΕΠΤΑ	11	11.0	78.8
ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΑΠΟ 40 ΛΕΠΤΑ	21	21.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	99	99.0	
System	1	1.0	
	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.49:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΜΙΚΡΟΤΕΡΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΘΕΩΡΩ ΤΟ ΜΙΚΡΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΚΙΝΗΤΡΟ	51	51.0	52.0
ΥΠΑΡΧΕΙ ΜΙΚΡΟΤΕΡΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	48	48.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.50:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΚΙΝΗΤΡΟ	68	68.0	69.0
ΥΠΑΡΧΕΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	31	31.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.51:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΜΕΙΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΠΙΒΑΤΗ**

	ΣΥΧΝΟΤΗ ΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙ ΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΘΕΩΡΩ ΤΟ ΜΕΙΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΑΝΑ ΕΠΙΒΑΤΗ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΚΙΝΗΤΡΟ	40	40.0	41.0
ΥΠΑΡΧΕΙ ΜΕΙΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΑΝΑ ΕΠΙΒΑΤΗ	59	59.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.52:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΟΥ
ΑΥΞΗΜΕΝΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ**

	ΣΥΧΝΟΤΗ ΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙ ΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΑΥΞΗΜΕΝΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΚΙΝΗΤΡΟ	68	68.0	69.0
ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΟΥ ΑΥΞΗΜΕΝΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	31	31.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.53:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΟΥ ΑΥΞΗΜΕΝΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΟΥ ΑΥΞΗΜΕΝΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΚΙΝΗΤΡΟ	59	59.0	60.0
ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΟΥ ΑΥΞΗΜΕΝΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	40	40.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.54:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΚΙΝΗΤΡΟ	38	38.0	39.0
ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ	61	61.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.55:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΚΙΝΗΤΡΟ	90	90.0	91.0
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	9	9.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.56:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΤΟ ΘΕΩΡΩ ΑΞΙΟΠΙΣΤΟ	67	67.0	67.0
ΕΙΝΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΟΣ Ο ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ	33	33.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.57:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΜΕΤΡΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΤΟ ΘΕΩΡΩ ΑΞΙΟΠΙΣΤΟ	28	28.0	28.0
ΕΙΝΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ	72	72.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.58:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ
ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΤΟ ΘΕΩΡΩ ΑΞΙΟΠΙΣΤΟ	89	89.0	89.0
ΕΙΝΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΟ ΤΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ	11	11.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.59:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΤΡΟΛΕΪ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΤΟ ΘΕΩΡΩ ΑΞΙΟΠΙΣΤΟ	90	90.0	90.0
ΕΙΝΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΟ ΤΟ ΤΡΟΛΕΪ	10	10.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.60:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΤΡΑΜ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΤΟ ΘΕΩΡΩ ΑΞΙΟΠΙΣΤΟ	74	74.0	74.0
ΕΙΝΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΟ ΤΟ ΤΡΑΜ	26	26.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.61:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ
ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΤΟ ΘΕΩΡΩ ΑΞΙΟΠΙΣΤΟ	71	71.0	71.0
ΕΙΝΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΟΣ Ο ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ	29	29.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.62:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΤΟ ΘΕΩΡΩ ΑΣΦΑΛΕΣ	76	76.0	76.0
ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ Ο ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ	24	24.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.63:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΡΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΤΟ ΘΕΩΡΩ ΑΣΦΑΛΕΣ	42	42.0	42.0
ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ ΤΟ ΜΕΤΡΟ	58	58.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.64:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΤΟ ΘΕΩΡΩ ΑΣΦΑΛΕΣ	92	92.0	92.0
ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ ΤΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ	8	8.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.65:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΡΟΛΕΪ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΤΟ ΘΕΩΡΩ ΑΣΦΑΛΕΣ	93	93.0	93.0
ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ ΤΟ ΤΡΟΛΕΪ	7	7.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.66:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ TRAM

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΤΟ ΘΕΩΡΩ ΑΣΦΑΛΕΣ	80	80.0	80.0
ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ ΤΟ TRAM	20	20.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.67:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΤΟ ΘΕΩΡΩ ΑΣΦΑΛΕΣ	80	80.0	80.0
ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ Ο ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ	20	20.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.68:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΤΟ ΘΕΩΡΩ ΓΡΗΓΟΡΟ	72	72.0	72.0
ΕΙΝΑΙ ΓΡΗΓΟΡΟΣ Ο ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ	28	28.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.69:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΤΟ ΘΕΩΡΩ ΓΡΗΓΟΡΟ	18	18.0	18.0
ΕΙΝΑΙ ΓΡΗΓΟΡΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ	82	82.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.70:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΤΟ ΘΕΩΡΩ ΓΡΗΓΟΡΟ	99	99.0	99.0
ΕΙΝΑΙ ΓΡΗΓΟΡΟ ΤΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ	1	1.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.71:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΤΡΟΛΕΪ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΤΟ ΘΕΩΡΩ ΓΡΗΓΟΡΟ	100	100.0	100.0

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.72:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΤΡΑΜ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΤΟ ΘΕΩΡΩ ΓΡΗΓΟΡΟ	94	94.0	94.0
ΕΙΝΑΙ ΓΡΗΓΟΡΟ ΤΟ ΤΡΑΜ	6	6.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.73:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑ
ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΤΟ ΘΕΩΡΩ ΓΡΗΓΟΡΟ	77	77.0	77.0
ΕΙΝΑΙ ΓΡΗΓΟΡΟΣ Ο ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ	23	23.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.74:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ
ΜΕΤΡΟ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	5	5.0	6.0
ΠΟΤΕ	4	4.0	10.0
ΣΠΑΝΙΑ	46	46.0	56.0
ΣΥΧΝΑ	36	36.0	92.0
ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ	8	8.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.75:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ
ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	11	11.0	12.0
ΠΟΤΕ	5	5.0	17.0
ΣΠΑΝΙΑ	49	49.0	66.0
ΣΥΧΝΑ	27	27.0	93.0
ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ	7	7.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.76:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΡΟΛΕΪ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΤΡΟΛΕΪ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	18	18.0	19.0
ΠΟΤΕ	32	32.0	51.0
ΣΠΑΝΙΑ	32	32.0	83.0
ΣΥΧΝΑ	9	9.0	92.0
ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ	8	8.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.77:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	9	9.0	10.0
ΠΟΤΕ	8	8.0	18.0
ΣΠΑΝΙΑ	24	24.0	42.0
ΣΥΧΝΑ	26	26.0	68.0
ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ	32	32.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.78:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΡΑΜ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΤΡΑΜ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	16	16.0	17.0
ΠΟΤΕ	31	31.0	48.0
ΣΠΑΝΙΑ	30	30.0	78.0
ΣΥΧΝΑ	10	10.0	88.0
ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ	12	12.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.79:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	20	20.0	21.0
ΠΟΤΕ	60	60.0	81.0
ΣΠΑΝΙΑ	17	17.0	98.0
ΣΥΧΝΑ	1	1.0	99.0
ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ	1	1.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.80:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΧΡΟΝΟ ΑΝΑΜΟΝΗΣ ΣΤΗΝ ΣΤΑΣΗ ΜΕΤΡΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	18	18.0	19.0
ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΑΠΟ 5 ΛΕΠΤΑ	63	63.0	82.0
5-10 ΛΕΠΤΑ	18	18.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.81:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΧΡΟΝΟ ΑΝΑΜΟΝΗΣ ΣΤΗΝ ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	25	25.0	26.0
ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΑΠΟ 5 ΛΕΠΤΑ	34	34.0	60.0
5-10 ΛΕΠΤΑ	39	39.0	99.0
10-15 ΛΕΠΤΑ	1	1.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.82:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΧΡΟΝΟ ΑΝΑΜΟΝΗΣ
ΣΤΗΝ ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΤΡΟΛΕΪ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΤΡΟΛΕΪ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	51	51.0	52.0
ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΑΠΟ 5 ΛΕΠΤΑ	2	2.0	54.0
5-10 ΛΕΠΤΑ	13	13.0	67.0
10-15 ΛΕΠΤΑ	24	24.0	91.0
ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΑΠΟ 15 ΛΕΠΤΑ	9	9.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.83:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΧΡΟΝΟ ΑΝΑΜΟΝΗΣ
ΣΤΗΝ ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	17	17.0	18.0
ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΑΠΟ 5 ΛΕΠΤΑ	1	1.0	19.0
5-10 ΛΕΠΤΑ	23	23.0	42.0
10-15 ΛΕΠΤΑ	29	29.0	71.0
ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΑΠΟ 15 ΛΕΠΤΑ	29	29.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.84:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΧΡΟΝΟ ΑΝΑΜΟΝΗΣ
ΣΤΗΝ ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΤΡΑΜ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΤΡΑΜ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	57	57.0	58.0
ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΑΠΟ 5 ΛΕΠΤΑ	3	3.0	61.0
5-10 ΛΕΠΤΑ	21	21.0	82.0
10-15 ΛΕΠΤΑ	13	13.0	95.0
ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΑΠΟ 15 ΛΕΠΤΑ	5	5.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.85:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΧΡΟΝΟ ΑΝΑΜΟΝΗΣ
ΣΤΗΝ ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	78	78.0	79.0
ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΑΠΟ 5 ΛΕΠΤΑ	3	3.0	82.0
5-10 ΛΕΠΤΑ	10	10.0	92.0
10-15 ΛΕΠΤΑ	1	1.0	93.0
ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΑΠΟ 15 ΛΕΠΤΑ	7	7.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.86:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΩΡΕΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ
ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ 0530-0700

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ	5	5.0	5.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	2	2.0	7.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	91	91.0	98.0
0530-0700	2	2.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.87:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΩΡΕΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ
ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ 0700-0930

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ	5	5.0	5.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	2	2.0	7.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	68	68.0	75.0
0700-0930	25	25.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.88:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΩΡΕΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ
ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ 0930-1400

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ	5	5.0	5.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	2	2.0	7.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	60	60.0	67.0
0930-1400	33	33.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.89:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΩΡΕΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ
ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ 1400-1730

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ	5	5.0	5.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	2	2.0	7.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	66	66.0	73.0
1400-1730	27	27.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.90:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΩΡΕΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ
ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ 1730-2200

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ	5	5.0	5.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	2	2.0	7.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	50	50.0	57.0
1730-2200	43	43.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.91:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΩΡΕΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ
ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ 2200-2400

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ	5	5.0	5.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	2	2.0	7.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	80	80.0	87.0
2200-2400	13	13.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.92:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΡΟΠΟ ΠΛΗΡΩΜΗΣ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	2	2.0	3.0
ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ	86	86.0	89.0
ΜΗΝΙΑΙΑ ΚΑΡΤΑ	11	11.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.93:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΤΟΥ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	5	5.0	5.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	2	2.0	7.0
ΣΥΝΕΧΙΖΩ ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΤΟ ΜΕΤΡΟ	73	73.0	80.0
ΑΛΛΑΖΩ Μ.Μ.Μ	10	10.0	90.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	4	4.0	94.0
ΠΑΩ ΜΕ ΤΑ ΠΟΔΙΑ	2	2.0	96.0
ΑΛΛΟ	4	4.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.94:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΑ	18	18.0	22.0
ΕΙΝΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ	78	78.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.95:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΑ	46	46.0	50.0
ΕΙΝΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ	50	50.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.96:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΑ	89	89.0	93.0
ΕΙΝΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ	7	7.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.97:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ ΤΡΟΛΕΪ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΑ	89	89.0	93.0
ΕΙΝΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΤΡΟΛΕΪ	7	7.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.98:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ TRAM**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΑ	76	76.0	80.0
ΕΙΝΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ TRAM	20	20.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.99:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΑ	82	82.0	86.0
ΕΙΝΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ	14	14.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.100:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΣΥΧΝΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	17	17.0	21.0
ΕΙΝΑΙ ΣΥΧΝΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ	79	79.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.101:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΣΥΧΝΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	47	47.0	51.0
ΕΙΝΑΙ ΣΥΧΝΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ	49	49.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.102:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΣΥΧΝΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	89	89.0	93.0
ΕΙΝΑΙ ΣΥΧΝΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ	7	7.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.103:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ ΤΡΟΛΕΪ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΣΥΧΝΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	90	90.0	94.0
ΕΙΝΑΙ ΣΥΧΝΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΤΡΟΛΕΪ	6	6.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.104:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ TRAM**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΣΥΧΝΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	90	90.0	94.0
ΕΙΝΑΙ ΣΥΧΝΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ TRAM	6	6.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.105:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΣΥΧΝΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	89	89.0	93.0
ΕΙΝΑΙ ΣΥΧΝΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ	7	7.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.106:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΜΕΤΡΟ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	18	18.0	22.0
ΥΠΑΡΧΕΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ	78	78.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.107:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	67	67.0	71.0
ΥΠΑΡΧΕΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ	29	29.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.108:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
-ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	92	92.0	96.0
ΥΠΑΡΧΕΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ	4	4.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.109:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΤΡΟΛΕΪ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	95	95.0	99.0
ΥΠΑΡΧΕΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟ ΤΡΟΛΕΪ	1	1.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.110:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ TRAM**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	94	94.0	98.0
ΥΠΑΡΧΕΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟ TRAM	2	2.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.111:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	84	84.0	88.0
ΥΠΑΡΧΕΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟΝ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ	12	12.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.112:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΜΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	39	39.0	43.0
ΕΙΜΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ	57	57.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.113:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΜΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	82	82.0	86.0
ΕΙΜΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ	14	14.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.114:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΜΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	92	92.0	96.0
ΕΙΜΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ	4	4.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.115:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΤΡΟΛΕΪ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΜΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	95	95.0	99.0
ΕΙΜΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟ ΤΡΟΛΕΪ	1	1.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.116:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΤΡΑΜ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΜΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	79	79.0	83.0
ΕΙΜΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟ ΤΡΑΜ	17	17.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.117:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΜΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	85	85.0	89.0
ΕΙΜΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟΝ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ	11	11.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.118:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΜΕΤΡΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΤΡΟ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΜΕΤΡΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ	46	46.0	50.0
ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΜΕΤΡΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ	50	50.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.119:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΜΕΤΡΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΜΕΤΡΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ	85	85.0	89.0
ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΜΕΤΡΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΣΤΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ	11	11.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.120:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΜΕΤΡΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΜΕΤΡΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ	91	91.0	95.0
ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΜΕΤΡΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΣΤΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ	5	5.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.121:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΜΕΤΡΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΤΡΟΛΕΪ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΜΕΤΡΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ	94	94.0	98.0
ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΜΕΤΡΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΣΤΟ ΤΡΟΛΕΪ	2	2.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.122:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΜΕΤΡΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΤΡΑΜ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΜΕΤΡΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ	80	80.0	84.0
ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΜΕΤΡΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΣΤΟ ΤΡΑΜ	16	16.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.123:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΜΕΤΡΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΜΕΤΡΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ	84	84.0	88.0
ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΜΕΤΡΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΣΤΟΝ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ	12	12.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.124:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΕΥΚΟΛΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ
ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟ ΝΑ ΒΓΑΛΕΙΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ	24	24.0	28.0
ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟ ΝΑ ΒΓΑΛΕΙΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ	72	72.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.125:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΕΥΚΟΛΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ
ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟ ΝΑ ΒΓΑΛΕΙΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ	54	54.0	58.0
ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟ ΝΑ ΒΓΑΛΕΙΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΣΤΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ	42	42.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.126:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΕΥΚΟΛΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ
ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟ ΝΑ ΒΓΑΛΕΙΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ	83	83.0	87.0
ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟ ΝΑ ΒΓΑΛΕΙΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΣΤΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ	13	13.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.127:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΕΥΚΟΛΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ
ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ΤΟΥ ΤΡΟΛΕΪ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟ ΝΑ ΒΓΑΛΕΙΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ	88	88.0	92.0
ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟ ΝΑ ΒΓΑΛΕΙΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΣΤΟ ΤΡΟΛΕΪ	8	8.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.128:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΕΥΚΟΛΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ
ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ΤΟΥ ΤΡΑΜ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟ ΝΑ ΒΓΑΛΕΙΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ	75	75.0	79.0
ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟ ΝΑ ΒΓΑΛΕΙΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΣΤΟ ΤΡΑΜ	21	21.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.129:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΕΥΚΟΛΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ
ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	1	1.0	1.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	4.0
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟ ΝΑ ΒΓΑΛΕΙΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ	79	79.0	83.0
ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟ ΝΑ ΒΓΑΛΕΙΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΣΤΟΝ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ	17	17.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.130:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	4	4.0	4.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	5.0
ΚΑΘΟΛΟΥ	4	4.0	9.0
ΛΙΓΟ	12	12.0	21.0
ΠΟΛΥ	29	29.0	50.0
ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	50	50.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.131:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ
ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	4	4.0	4.0
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΣΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ	23	23.0	27.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΣΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ	73	73.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.132:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΡΟΛΕΪ ΠΡΙΝ
ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	3.0
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΣΑ ΤΡΟΛΕΪ	70	70.0	73.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΣΑ ΤΡΟΛΕΪ	27	27.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.133:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ
ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	3.0	3.0
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΣΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ	47	47.0	50.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΣΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ	50	50.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.134:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	2	2.0	2.0
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΣΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	73	73.0	75.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΣΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	25	25.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.135:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΣΑΝ ΚΑΝΕΝΑ ΜΜΜ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	2.0
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΣΑ ΚΑΠΟΙΑ ΑΠΟ ΤΑ ΠΑΡΑΠΑΝΩ Μ.Μ.Μ	90	90.0	92.0
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΣΑ ΚΑΝΕΝΑ ΑΠΟ ΤΑ ΠΑΡΑΠΑΝΩ Μ.Μ.Μ	8	8.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.136:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΥΤΟΜΑΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΜΕΣΑ ΣΤΑ ΤΡΟΛΕΪ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	17	17.0	17.0
ΔΕΝ ΘΕΛΩ ΝΑ ΑΠΑΝΤΗΣΩ	3	3.0	20.0
ΚΑΘΟΛΟΥ	3	3.0	23.0
ΛΙΓΟ	9	9.0	32.0
ΜΕΤΡΙΑ	13	13.0	45.0
ΠΟΛΥ	26	26.0	71.0
ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	29	29.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.137:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΥΤΟΜΑΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΜΕΣΑ ΣΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	2	2.0	2.0
ΔΕΝ ΘΕΛΩ ΝΑ ΑΠΑΝΤΗΣΩ	1	1.0	3.0
ΚΑΘΟΛΟΥ	6	6.0	9.0
ΛΙΓΟ	5	5.0	14.0
ΜΕΤΡΙΑ	11	11.0	25.0
ΠΟΛΥ	36	36.0	61.0
ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	39	39.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.138:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΑΡΧΩΝ ΤΡΟΠΟ
ΕΚΔΟΣΗΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ΣΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΤΡΟΛΕΪ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	2	2.0	2.0
ΚΑΘΟΛΟΥ	40	40.0	42.0
ΛΙΓΟ	29	29.0	71.0
ΜΕΤΡΙΑ	18	18.0	89.0
ΠΟΛΥ	6	6.0	95.0
ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	5	5.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.139:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΠΩΛΗΣΗ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ
ΣΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ: ΜΕΤΡΟ/ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	37	37.0	37.0
ΔΙΑΦΩΝΩ	7	7.0	44.0
ΣΥΜΦΩΝΩ	56	56.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.140:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ
ΕΚΔΟΣΗΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΣΤΙΣ ΣΤΑΣΕΙΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ/ΤΡΟΛΕΙ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	16	16.0	16.0
ΔΙΑΦΩΝΩ	4	4.0	20.0
ΣΥΜΦΩΝΩ	80	80.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.141:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΥΤΟΜΑΤΑ
ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΕΚΔΟΣΗΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΜΕΣΑ ΣΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ/ΤΡΟΛΕΙ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	23	23.0	23.0
ΔΙΑΦΩΝΩ	10	10.0	33.0
ΣΥΜΦΩΝΩ	67	67.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.142:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΑΛΛΟ 37

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
0	1	1.0	20.0
ΑΛΛΟΣ ΤΡΟΠΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	3	3.0	80.0
4	1	1.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	5	5.0	
System	95	95.0	
	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.143:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΧΡΟΝΟ ΑΝΑΜΟΝΗΣ
ΣΤΗΝ ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	69	69.0	69.0
5-10 ΛΕΠΤΑ	13	13.0	82.0
10-15 ΛΕΠΤΑ	5	5.0	87.0
15-20 ΛΕΠΤΑ	3	3.0	90.0
20-25 ΛΕΠΤΑ	2	2.0	92.0
25-30 ΛΕΠΤΑ	5	5.0	97.0
ΠΑΝΩ ΑΠΟ 30 ΛΕΠΤΑ	3	3.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.144:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ
ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	9	9.0	9.0
ΝΑΙ, ΓΙΑΤΙ ΜΕ ΣΥΜΦΕΡΕΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ	32	32.0	41.0
ΝΑΙ, ΓΙΑΤΙ ΜΕ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΠΟΥ ΚΑΝΩ	6	6.0	47.0
ΟΧΙ, ΓΙΑΤΙ ΕΙΝΑΙ ΑΚΡΙΒΟ	4	4.0	51.0
ΟΧΙ, ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΜΕ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΠΟΥ ΚΑΝΩ	17	17.0	68.0
ΟΧΙ, ΓΙΑΤΙ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΣΠΑΝΙΑ ΤΑ Μ.Μ.Μ.	24	24.0	92.0
ΑΛΛΟ	8	8.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.145:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ
ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ, ΚΑΘΟΛΟΥ ΥΨΗΛΗ**

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	81	81.0	81.0
ΚΑΘΟΛΟΥ ΥΨΗΛΗ	19	19.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.146:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ
ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΛΙΓΟ ΥΨΗΛΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	51	51.0	51.0
ΛΙΓΟ ΥΨΗΛΗ	49	49.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.147:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ
ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	81	81.0	81.0
ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ	19	19.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.148:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ
ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	93	93.0	93.0
ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ	7	7.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.149:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ
ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ, ΚΑΘΟΛΟΥ ΥΨΗΛΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	78	78.0	78.0
ΚΑΘΟΛΟΥ ΥΨΗΛΗ	22	22.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.150:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ
ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΛΙΓΟ ΥΨΗΛΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	62	62.0	62.0
ΛΙΓΟ ΥΨΗΛΗ	38	38.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.151:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ
ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	89	89.0	89.0
ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ	11	11.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.152:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ
ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	93	93.0	93.0
ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ	7	7.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.153:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ
ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ/ΤΡΟΛΕΙ ΚΑΘΟΛΟΥ ΥΨΗΛΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	61	61.0	61.0
ΚΑΘΟΛΟΥ ΥΨΗΛΗ	39	39.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.154:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ
ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ/ΤΡΟΛΕΙ ΛΙΓΟ ΥΨΗΛΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	77	77.0	77.0
ΛΙΓΟ ΥΨΗΛΗ	23	23.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.155:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ
ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ/ΤΡΟΛΕΙ ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	88	88.0	88.0
ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ	12	12.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.156:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ
ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ/ΤΡΟΛΕΙ ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	93	93.0	93.0
ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ	7	7.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.157:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ
ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΤΡΑΜ ΚΑΘΟΛΟΥ ΥΨΗΛΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	76	76.0	76.0
ΚΑΘΟΛΟΥ ΥΨΗΛΗ	24	24.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.158:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ
ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΤΡΑΜ ΛΙΓΟ ΥΨΗΛΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	74	74.0	74.0
ΛΙΓΟ ΥΨΗΛΗ	26	26.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.159:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ
ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΤΡΑΜ ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	87	87.0	87.0
ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ	13	13.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.160:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ
ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΤΡΑΜ ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	96	96.0	96.0
ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ	4	4.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.161:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ
ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΚΑΘΟΛΟΥ ΥΨΗΛΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	90	90.0	90.0
ΚΑΘΟΛΟΥ ΥΨΗΛΗ	10	10.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.162:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΛΙΓΟ ΥΨΗΛΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	87	87.0	87.0
ΛΙΓΟ ΥΨΗΛΗ	13	13.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.163:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	84	84.0	84.0
ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ	16	16.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.164:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΘΕΩΡΩ ΤΗΝ ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	88	88.0	88.9
ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ	11	11.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	99	99.0	
System	1	1.0	
	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.165:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΜΜΜ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΝΥΧΤΑΣ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΤΑ Μ.Μ.Μ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΝΥΧΤΑΣ	3	3.0	3.0
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	2	2.0	5.0
ΚΑΘΟΛΟΥ	10	10.0	15.0
ΛΙΓΟ	25	25.0	40.0
ΠΟΛΥ	23	23.0	63.0
ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	37	37.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.166:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ
ΤΑ ΜΜΜ ΕΠΑΡΚΩΣ ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	4	4.0	4.0
ΟΧΙ	84	84.0	88.0
ΝΑΙ	12	12.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.167:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΗΜΕΡΑ ΧΩΡΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	43	431.0	43.0
06 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ	25	25.0	68.0
19 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ	6	6.0	74.0
22 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ	26	26.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.168:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΗΜΕΡΑ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	16	16.0	16.0
Μ.Μ.Μ	51	51.0	67.0
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	24	24.0	91.0
ΑΛΛΟ	9	9.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.169:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΛΥΣΗ ΣΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΜΜΜ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	2	2.0	2.0
ΚΑΘΟΛΟΥ	5	5.0	7.0
ΛΙΓΟ	19	19.0	26.0
ΜΕΤΡΙΑ	25	25.0	51.0
ΠΟΛΥ	30	30.0	81.0
ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	19	19.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.170:ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΒΑΘΜΟ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΩΝ ΜΜΜ

	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1	1.0	1.0
ΚΑΘΟΛΟΥ	7	7.0	8.0
ΛΙΓΟ	12	12.0	20.0
ΜΕΤΡΙΑ	58	58.0	78.0
ΠΟΛΥ	18	18.0	96.0
ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	4	4.0	100.0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100.0	

B) ΠΙΝΑΚΕΣ ΔΙΠΛΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1: ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ
ΑΡΙΘΜΟ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟ

		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟ						
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΚΑΝΕΝΑΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕ ΝΟΣ	1 ΑΤΟΜΟ	2 ΑΤΟΜΑ	3 ΑΤΟΜΑ	4 ΑΤΟΜΑ	5 ΑΤΟΜΑ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1 1.0%						
	ΚΑΝΕΝΑ ΑΤΟΜΟ		1 1.0%	1 1.0%				
	1 ΑΤΟΜΟ		1 1.0%	2 2.0%				
	2 ΑΤΟΜΑ		1 1.0%	1 1.0%	9 9.0%			1 1.0%
	3 ΑΤΟΜΑ	2 2.0%		5 5.0%	1 1.0%	2 2.0%		
	4 ΑΤΟΜΑ	4 4.0%	1 1.0%	16 16.0%	17 17.0%	10 10.0%	8 8.0%	
	5 ΑΤΟΜΑ	1 1.0%		3 3.0%	2 2.0%	2 2.0%	2 2.0%	1 1.0%
	6 ΑΤΟΜΑ	1 1.0%			1 1.0%		2 2.0%	1 1.0%
	ΣΥΝΟΛΟ	9 9.0%	4 4.0%	2 28.0%	30 30.0%	14 14.0%	12 12.0%	3 3.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2: ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

		ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ				
		ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟ ΠΟΙΩ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ	3-4 ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ	5-10 ΦΟΡΕΣ ΤΟΝ ΜΗΝΑ
ΧΡΗΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ	ΔΕΝ ΑΠΑ ΝΤΩ		2 2.0%	2 2.0%		
	ΟΧΙ	34 34.0%			2 2.0%	2 2.0%
	ΝΑΙ			20 20.0%	13 13.0%	6 6.0%
	ΣΥΝΟΛΟ	34 34.0%	2 2.0%	22 22.0%	15 15.0%	8 8.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3: ΤΟΠΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΤΟΠΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

		ΤΟΠΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ					
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΔΕΝ ΘΕΛΩ ΝΑ ΑΠΑΝΤΗΣΩ	ΚΕΝΤΡΟ	ΔΥΤ.ΠΡΟΑΣΤΙΑ	ΑΝΑΤ.ΠΡΟΑΣΤΙΑ	ΒΟΡ.
ΣΕ ΠΟΙΟ ΜΕΡΟΣ ΖΩ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ		1			1	
			1.0%			1.0%	
	ΚΕΝΤΡΟ		5	11			
			5.0%	11.0%			
	ΔΥΤ.ΠΡΟΑΣΤΙΑ		4		7		
			4.0%		7.0%		
	ΑΝΑΤ.ΠΡΟΑΣΤΙΑ		2			1	
			2.0%			1.0%	
	ΒΟΡ.ΠΡΟΑΣΤΙΑ		3			2	
			3.0%			2.0%	
	ΝΟΤ.ΠΡΟΑΣΤΙΑ	1	10	3	4		
		1.0%	10.0%	3.0%	4.0%		
ΣΥΝΟΛΟ		1	25	14	11	4	
		1.0%	25.0%	14.0%	11.0%	4.0%	

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4: ΗΛΙΚΙΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΜΜΜ

		ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΜΜΜ					ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΠΟΤΕ	ΣΠΑΝΙΑ	ΣΥΧΝΑ	ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ	
	5 ετών	1					1
		1.0%					1.0%
	6 ετών		2	1			3
			2.0%	1.0%			3.0%
	19 ετών					2	2
						2.0%	2.0%

ΗΛΙΚΙΑ	20 ετών			1	2	4	7
				1.0%	2.0%	4.0%	7.0%
	21 ετών			1	1	10	12
				1.0%	1.0%	10.0%	12.0%
	22 ετών				9	1	10
					9.0%	1.0%	10.0%
	23 ετών			1		3	4
				1.0%		3.0%	4.0%
	24 ετών			2	2	2	6
				2.0%	2.0%	2.0%	6.0%
	25 ετών			1	2	2	5
				1.0%	2.0%	2.0%	5.0%
	26 ετών			2	1	1	4
				2.0%	1.0%	1.0%	4.0%
	27 ετών			1	3	1	5
				1.0%	3.0%	1.0%	5.0%
	28 ετών		1	2		1	4
			1.0%	2.0%		1.0%	4.0%
	29 ετών			2		1	3
				2.0%		1.0%	3.0%
	30 ετών				2	4	6
					2.0%	4.0%	6.0%
	31 ετών			1		1	2
				1.0%		1.0%	2.0%
	32 ετών		1	1			2
			1.0%	1.0%			2.0%
	34 ετών					2	2
						2.0%	2.0%
	35 ετών			1		1	2
				1.0%		1.0%	2.0%
	36 ετών			1			1
				1.0%			1.0%
	37 ετών			2		1	3
				2.0%		1.0%	3.0%
	38 ετών			2			2
				2.0%			2.0%
	39 ετών				1	1	2
					1.0%	1.0%	2.0%
	40 ετών					1	1
						1.0%	1.0%
	43 ετών			1			1
				1.0%			1.0%
	45 ετών			1	1		2
				1.0%	1.0%		2.0%
	49 ετών			1			1
				1.0%			1.0%
	50 ετών				1		1
					1.0%		1.0%
	51 ετών				1		1
					1.0%		1.0%
	54 ετών				1		1
					1.0%		1.0%
	55 ετών				1		1
					1.0%		1.0%
	56 ετών			1			1
				1.0%			1.0%
	61 ετών			1			1
				1.0%			1.0%

	64 ετών					1	1
						1.0%	1.0%
ΣΥΝΟΛΟ		1	4	27	28	40	100
		1.0%	4.0%	27.0%	28.0%	40.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.5: ΤΟΠΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΠΟΥ ΑΛΛΑΖΩ ΓΙΑ ΝΑ ΜΕΤΑΦΕΡΘΩ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΟΥ

		ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΠΟΥ ΑΛΛΑΖΩ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΟΥΛΕΙΑ ΜΟΥ						ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΚΑΜΙΑ	ΜΙΑ	ΔΥΟ	ΤΡΕΙΣ	ΤΕΣΣΕΡΙΣ	
ΣΕ ΠΟΙΟ ΜΕΡΟΣ ΖΩ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ			1	1			2
				1.0%	1.0%			2.1%
	ΚΕΝΤΡΟ		6	8	5			19
			6.2%	8.2%	5.2%			19.6%
	ΔΥΤ.ΠΡΟΑΣΤΙΑ		1	7	4	7		19
			1.0%	7.2%	4.1%	7.2%		19.6%
	ΑΝΑΤ.ΠΡΟΑΣΤΙΑ			1	2			4
				1.0%	2.1%			4.1%
	ΒΟΡ.ΠΡΟΑΣΤΙΑ		1		4			5
			1.0%		4.1%			5.2%
	ΝΟΤ.ΠΡΟΑΣΤΙΑ	1	8	14	20	4	1	48
		1.0%	8.2%	14.4%	20.7%	4.1%	1.0%	49.5%
ΣΥΝΟΛΟ		1	16	31	37	11	1	97
		1.0%	16.5%	32.0%	38.2%	11.3%	1.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.6: ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΜΑΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΜΕΣΑ ΣΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

		ΑΥΤΟΜΑΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΜΕΣΑ ΣΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ							ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΔΕΝ ΘΕΛΩ ΝΑ ΑΠΑΝΤΗΣΩ	ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ		1						1
			1.0%						1.0%
	ΟΧΙ	2		4	5	6	16	19	52
		2.0%		4.0%	5.0%	6.0%	16.0%	19.0%	52.0%
	ΝΑΙ			2		5	20	20	47
ΣΥΝΟΛΟ				2.0%		5.0%	20.0%	20.0%	47.0%
		2	1	6	5	11	36	39	100
		2.0%	1.0%	6.0%	5.0%	11.0%	36.0%	39.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.7: ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΤΡΟΛΕΪ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΜΑΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΜΕΣΑ ΣΤΑ ΤΡΟΛΕΪ

		ΑΥΤΟΜΑΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΜΕΣΑ ΣΤΑ ΤΡΟΛΕΪ							ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΔΕΝ ΘΕΛΩ ΝΑ ΑΠΑΝΤΗΣΩ	ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΤΡΟΛΕΪ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ		1						1
			1.0%						1.0%
	ΟΧΙ	17	1	3	9	9	18	16	73
		17.0%	1.0%	3.0%	9.0%	9.0%	18.0%	16.0%	73.0%
	ΝΑΙ		1			4	8	13	26
ΣΥΝΟΛΟ			1.0%			4.0%	8.0%	13.0%	26.0%
		17	3	3	9	13	26	29	100
		17.0%	3.0%	3.0%	9.0%	13.0%	26.0%	29.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.8:ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ

		ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ			ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1			1
		1.0%			1.0%
	ΟΧΙ		51	7	58
			51.0%	7.0%	58.0%
	ΝΑΙ		18	23	41
			18.0%	23.0%	41.0%
ΣΥΝΟΛΟ		1	69	30	100
		1.0%	69.0%	30.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.9:ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ
ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ

		ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ			ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΜΕΤΡΟ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1			1
		1.0%			1.0%
	ΟΧΙ		51	9	60
			51.0%	9.0%	60.0%
	ΝΑΙ		20	19	39
			20.0%	19.0%	39.0%
ΣΥΝΟΛΟ		1	71	28	100
		1.0%	71.0%	28.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.10:ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ

		ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ			ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1			1
		1.0%			1.0%
	ΟΧΙ		9		9
			9.0%		9.0%
	ΝΑΙ		43	47	90
			43.0%	47.0%	90.0%
ΣΥΝΟΛΟ		1	52	47	100
		1.0%	52.0%	47.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.11:ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΤΡΟΛΕΪ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ
ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΤΡΟΛΕΪ

		ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΤΡΟΛΕΪ			ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΡΟΛΕΪ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1			1
		1.0%			1.0%
	ΟΧΙ		51	2	53
			51.0%	2.0%	53.0%
	ΝΑΙ		22	24	46
			22.0%	24.0%	46.0%
ΣΥΝΟΛΟ		1	73	26	100
		1.0%	73.0%	26.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.12: ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΤΡΑΜ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΤΡΑΜ

		ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΤΡΑΜ			ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΡΑΜ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1			1
		1.0%			1.0%
	ΟΧΙ		63	6	69
			63.0%	6.0%	69.0%
	ΝΑΙ		18	12	30
			18.0%	12.0%	30.0%
ΣΥΝΟΛΟ		1	81	18	100
		1.0%	81.0%	18.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.13: ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ

		ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ			ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1			1
		1.0%			1.0%
	ΟΧΙ		89	3	92
			89.0%	3.0%	92.0%
	ΝΑΙ		6	1	7
			6.0%	1.0%	7.0%
ΣΥΝΟΛΟ		1	95	4	100
		1.0%	95.0%	4.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.14:ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ

		ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ			ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1			1
		1.0%			1.0%
	ΟΧΙ		77		77
			77.0%		77.0%
	ΝΑΙ		19	3	22
			19.0%	3.0%	22.0%
ΣΥΝΟΛΟ		1	96	3	100
		1.0%	96.0%	3.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.15:ΦΥΛΟ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΜΜΜ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

		ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΤΑ ΜΜΜ ΓΙΑ ΑΓΟΡΕΣ			ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
ΦΥΛΟ	ΑΝΔΡΑΣ	2	14	10	26
		2.0%	14.0%	10.0%	26.0%
	ΓΥΝΑΙΚΑ	1	32	41	74
		1.0%	32.0%	41.0%	74.0%
ΣΥΝΟΛΟ		3	46	51	100
		3.0%	46.0%	51.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.16: ΦΥΛΟ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΜΜΜ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

		ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΤΑ ΜΜΜ ΓΙΑ ΝΑ ΠΑΩ ΣΤΗΝ ΔΟΥΛΕΙΑ			ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
ΦΥΛΟ	ΑΝΔΡΑΣ	2	11	13	26
		2.0%	11.0%	13.0%	26.0%
	ΓΥΝΑΙΚΑ	1	33	40	74
		1.0%	33.0%	40.0%	74.0%
ΣΥΝΟΛΟ		3	44	53	100
		3.0%	44.0%	53.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.17: ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ Η ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΜΟΥ ΤΟ ΒΡΑΔΥ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΝΥΧΤΑΣ

		ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΜΜΜ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΝΥΧΤΑΣ						ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΤΑ Μ.Μ.Μ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΝΥΧΤΑΣ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΠΟΛΥ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ Η ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΜΟΥ ΤΟ ΒΡΑΔΥ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ				1	2	2	2
					1.0%	2.0%	2.0%	2.0%
	ΔΕΝ ΕΧΩ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΜΕ ΤΗΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΜΟΥ ΤΟ ΒΡΑΔΥ		2	8	21	16	26	73
			2.0%	8.0%	21.0%	16.0%	26.0%	73.0%
	Η ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΜΟΥ ΤΟ ΒΡΑΔΥ ΜΕ ΤΑ Μ.Μ.Μ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ	3		2	3	5	9	22
		3.0%		2.0%	3.0%	5.0%	9.0%	22.0%
ΣΥΝΟΛΟ		3	2	10	25	23	37	100
		3.0%	2.0%	10.0%	25.0%	23.0%	37.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.18: ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΗΜΕΡΑ ΧΩΡΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΝ ΗΜΕΡΑ ΑΥΤΗ

		ΤΡΟΠΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΗΜΕΡΑ					ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΜΜΜ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	ΑΛΛΟ	
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΗΜΕΡΑ ΧΩΡΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	14	14	13	1	1	43
		14.0%	14.0%	13.0%	1.0%	1.0%	43.0%
	6 ΦΕΒ	1	16	5		3	25
		1.0%	16.0%	5.0%		3.0%	25.0%
	19 ΔΕΚ		4	1		1	6
			4.0%	1.0%		1.0%	6.0%
	22 ΣΕΠΤΕ	1	17	4		4	26
		1.0%	17.0%	4.0%		4.0%	26.0%
ΣΥΝΟΛΟ		16	51	23	1	9	100
		16.0%	51.0%	23.0%	1.0%	9.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.19: ΦΥΛΟ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΗΜΕΡΑ ΧΩΡΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

		ΤΡΟΠΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΗΜΕΡΑ ΧΩΡΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ					ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΜΜΜ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	ΑΛΛΟ	
ΦΥΛΟ	ΑΝΔΡΑΣ	2	9	13	1	1	26
		2.0%	9.0%	13.0%	1.0%	1.0%	26.0%
	ΓΥΝΑΙΚΑ	14	42	10		8	74
		14.0%	42.0%	10.0%		8.0%	74.0%
ΣΥΝΟΛΟ		16	51	23	1	9	100
		16.0%	51.0%	23.0%	1.0%	9.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.20: ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΗΜΕΡΑ ΧΩΡΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

		ΤΡΟΠΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΗΜΕΡΑ ΧΩΡΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ				ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΜΜΜ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	ΑΛΛΟ	
ΧΡΗΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	2	2			4
		2.0%	2.0%			4.0%
	ΟΧΙ	3	40	7	7	57
		3.0%	40.0%	7.0%	7.0%	57.0%
	ΝΑΙ	11	9	17	2	39
		11.0%	9.0%	17.0%	2.0%	39.0%
ΣΥΝΟΛΟ		16	51	24	9	100
		16.0%	51.0%	24.0%	9.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.21: ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΠΛΗΡΩΜΗΣ

		ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ ΜΕΤΡΟ				ΣΥΝΟΛΟ
		ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ	ΜΗΝΙΑΙΑ ΚΑΡΤΑ	
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	1				1
		1.0%				1.0%
	ΟΧΙ		2	66	3	71
			2.0%	66.0%	3.0%	71.0%
	ΝΑΙ			20	8	28
				20.0%	8.0%	28.0%
ΣΥΝΟΛΟ		1	2	86	11	100
		1.0%	2.0%	86.0%	11.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.22: ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΥΚΟΛΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ ΤΟΥ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ

		ΕΥΚΟΛΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ΣΤΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ				ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟ	ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟ	
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ			1		1
				1.0%		1.0%
	ΟΧΙ	1	3	44	4	52
		1.0%	3.0%	44.0%	4.0%	52.0%
	ΝΑΙ			38	9	47
				38.0%	9.0%	47.0%
ΣΥΝΟΛΟ		1	3	83	13	100
		1.0%	3.0%	83.0%	13.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.23: ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΥΚΟΛΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ ΤΟΥ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ

		ΕΥΚΟΛΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ				ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ	ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟ	ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟ	
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ			1		1
				1.0%		1.0%
	ΟΧΙ	1	3	18	49	71
		1.0%	3.0%	18.0%	49.0%	71.0%
	ΝΑΙ			5	23	28
				5.0%	23.0%	28.0%
ΣΥΝΟΛΟ		1	3	24	72	100
		1.0%	3.0%	24.0%	72.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.24:ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ

		ΠΡΙΝ ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΣΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ			ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ		1		1
			1.0%		1.0%
	ΟΧΙ	2	17	52	71
		2.0%	17.0%	52.0%	71.0%
	ΝΑΙ	2	5	21	28
		2.0%	5.0%	21.0%	28.0%
ΣΥΝΟΛΟ		4	23	73	100
		4.0%	23.0%	73.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.25:ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΤΡΟΛΕΪ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ

		ΠΡΙΝ ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΣΑ ΤΡΟΛΕΪ			ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ		1		1
			1.0%		1.0%
	ΟΧΙ	2	52	17	71
		2.0%	52.0%	17.0%	71.0%
	ΝΑΙ	1	17	10	28
		1.0%	17.0%	10.0%	28.0%
ΣΥΝΟΛΟ		3	70	27	100
		3.0%	70.0%	27.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.26: ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ

		ΠΡΙΝ ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΣΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ			ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΜΕΤΡΟ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ			1	1
				1.0%	1.0%
	ΟΧΙ	1	49	21	71
		1.0%	49.0%	21.0%	71.0%
	ΝΑΙ	1	24	3	28
		1.0%	24.0%	3.0%	28.0%
ΣΥΝΟΛΟ		2	73	25	100
		2.0%	73.0%	25.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.27: ΦΥΛΟ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΛΥΣΗ ΣΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ

		ΛΥΣΗ ΣΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ						ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	
ΦΥΛΟ	ΑΝΔΡΑΣ		1	6	9	5	5	26
			1.0%	6.0%	9.0%	5.0%	5.0%	26.0%
	ΓΥΝΑΙΚΑ	2	4	13	16	25	14	74
		2.0%	4.0%	13.0%	16.0%	25.0%	14.0%	74.0%
ΣΥΝΟΛΟ		2	5	19	25	30	19	100
		2.0%	5.0%	19.0%	25.0%	30.0%	19.0%	100.0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.28: ΦΥΛΟ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΜΜΜ.

		ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΜΜΜ						ΣΥΝΟΛΟ
		ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	
ΦΥΛΟ	ΑΝΔΡΑΣ		1	6	13	4	2	26
			1.0%	6.0%	13.0%	4.0%	2.0%	26.0%
	ΓΥΝΑΙΚΑ	1	6	6	45	14	2	74
		1.0%	6.0%	6.0%	45.0%	14.0%	2.0%	74.0%
ΣΥΝΟΛΟ		1	7	12	58	18	4	100
		1.0%	7.0%	12.0%	58.0%	18.0%	4.0%	100.0%

Γ) ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΤΜΗΜΑ: ΟΙΚΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ

Ερωτηματολόγιο για την πτυχιακή μελέτη με θέμα:
**<<Οι προτιμήσεις του καταναλωτή ως προς τα Μέσα Μαζικής
Μεταφοράς>>**

Το παρόν ερωτηματολόγιο είναι ανώνυμο και πραγματοποιείται στο πλαίσιο πτυχιακής
εργασίας.

Σας ευχαριστούμε εκ των προτέρων για την συνεργασία σας.

Ημερομηνία:.....

Νº ερωτηματολογίου:.....

Περιοχή:.....

Το ερωτηματολόγιο συμπληρώθηκε πλήρως:.....

Από τον φοιτητή
Ζουλιάτη Κων/νο

Αθήνα, 2007

ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

1. **Φύλο:**

Άνδρας

Γυναίκα

2. **Ποια είναι η ηλικία σας;**

Ετών

3. **Εκπαίδευση:**

Μερικές τάξεις δημοτικού

Απόφοιτος δημοτικού

Μερικές τάξεις γυμνασίου

Απόφοιτος Γυμνασίου

Μερικές τάξεις λυκείου

Απόφοιτος Λυκείου/Πτυχιούχος Ι.Ε.Κ

Πτυχιούχος Α.Ε.Ι/Τ.Ε.Ι

Κάτοχος μεταπτυχιακού διπλώματος

Κάτοχος διδακτορικού διπλώματος

4. **Ποιο είναι το επάγγελμά σας;**

Ιδιωτικός υπάλληλος

Δημόσιος υπάλληλος

Ελεύθερος επαγγελματίας

Μαθητής/φοιτητής

Συνταξιούχος

Άνεργος

Οικιακά

Άλλο.....

5. **Ποια η οικογενειακή σας κατάσταση;**

Άγαμος

Παντρεμένος

Παντρεμένος με παιδιά

Εν διαστάσει

Συμβίωση

Χήρος

Άλλο.....

6. **Από πόσα άτομα αποτελείται η οικογένειά σας;**

7. **Αν έχετε παιδιά, πόσα είναι;**
8. **Αριθμός εργαζομένων στο νοικοκυριό:**
9. **Υπάρχουν στο χώρο που ζείτε άτομα με ειδικές ανάγκες;**
 Ναι ☐ Όχι ☐
10. **Ζείτε μόνιμα στην Αθήνα;**
 Ναι ☐ Όχι ☐
11. **Πού ζείτε στην Αθήνα;**
 Κέντρο ☐
 Δυτικά προάστια ☐
 Ανατολικά προάστια ☐
 Βόρεια προάστια ☐
 Νότια προάστια ☐
12. **Εάν δουλεύετε στην Αθήνα που βρίσκεται ο τόπος εργασίας σας:**
 Κέντρο ☐
 Δυτικά προάστια ☐
 Ανατολικά προάστια ☐
 Βόρεια προάστια ☐
 Νότια προάστια ☐
13. **Ποιο είναι το μηνιαίο σας εισόδημα;**
 έως 500€ ☐
 501-800€ ☐
 801-1100€ ☐
 1101-1400€ ☐
 1401€ και πάνω ☐
14. **Χρησιμοποιείτε αυτοκίνητο;**
 Ναι ☐ Όχι ☐
15. **Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε το αυτοκίνητό σας;**
 Καθημερινά ☐
 3-4 φορές την εβδομάδα ☐
 5-10 φορές τον μήνα ☐
 Σχεδόν καθόλου ☐
 Καθόλου ☐

Χρήση και προτιμήσεις ως προς τα Μ.Μ.Μ.

16. Η περιοχή όπου κατοικείτε: (Σημειώστε όλα όσα ισχύουν)

χρησιμοποιείτε	εξυπηρετείται από	μέσα που
Ηλεκτρικός	☐	☐
Μετρό	☐	☐
Λεωφορείο	☐	☐
Τρόλεϊ	☐	☐
Τραμ	☐	☐
Προαστιακός	☐	☐
Δημοτική συγκοινωνία	☐	☐
Κανένα Μ.Μ.Μ	☐	☐

17. Χρησιμοποιείτε τα Μ.Μ.Μ.;

Ποτέ	☐
Σπάνια	☐
Συχνά	☐
Καθημερινά	☐

18. Συνήθως για ποιο λόγο χρησιμοποιείτε τα Μ.Μ.Μ.;(Σημειώστε όλα όσα ισχύουν)

Δουλειά	☐
Σπουδές	☐
Σχολείο	☐
Ψυχαγωγία	☐
Εμπορικές αγορές	☐
Για να μεταφέρω μέλη της οικογένειάς μου	☐
Άλλο.....	☐

19. Για ποιους από τους παρακάτω λόγους δε χρησιμοποιείτε ή δε θα χρησιμοποιούσατε τα Μ.Μ.Μ.:(Σημειώστε όλα όσα ισχύουν)

Γιατί η μετακίνησή μου με τα Μ.Μ.Μ το βράδυ δεν είναι ασφαλής	☐
Δεν μου αρέσει ο συνωστισμός	☐
Έλλειψη άνεσης	☐
καθυστέρηση	☐
Είναι μακριά η στάση	☐
Άλλο.....	☐

20. Πόσες συγκοινωνίες αλλάζετε για τον προορισμό σας;

21. Πώς μεταβαίνετε στις στάσεις των Μ.Μ.Μ.;

- Πόδια ☐
 Ποδήλατο ☐
 Αυτοκίνητο ☐
 Άλλο..... ☐

22. Αν δεν οδηγείτε αυτοκίνητο πόση ώρα περίπου διαρκεί η διαδρομή από το σπίτι στη δουλειά σας με τα Μ.Μ.Μ.;

- Λιγότερο από 10 λεπτά ☐
 10-20 λεπτά ☐
 20-30 λεπτά ☐
 30-40 λεπτά ☐
 Περισσότερο από 40 λεπτά ☐

23. Ποιο ή ποια θεωρείτε ως κίνητρα για τη χρήση Μ.Μ.Μ.;

- Μικρότερο περιβαλλοντικό κόστος ☐
 Ταχύτητα μεταφοράς ☐
 Μειωμένο κόστος μετακίνησης για τον επιβάτη ☐
 Αποφυγή του αυξημένου κόστους της στάθμευσης των αυτοκινήτων ☐
 Αποφυγή του αυξημένου κόστους των καυσίμων των αυτοκινήτων ☐
 Αποφυγή του κυκλοφοριακού ☐
 Ασφάλεια μεταφοράς ☐

24. Ποιο από τα παρακάτω Μ.Μ.Μ θεωρείτε ότι είναι: το πιο αξιόπιστο,ασφαλές,γρήγορο;

	αξιόπιστο	ασφαλές	γρήγορο
Ηλεκτρικός	☐	☐	☐
Μετρό	☐	☐	☐
Λεωφορείο	☐	☐	☐
Τρόλεϊ	☐	☐	☐
Τραμ	☐	☐	☐
Προαστιακός	☐	☐	☐

25. Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τα Μ.Μ.Μ.;

	Μετρό	Ηλεκτρικός	Τρόλεϊ	Λεωφορείο	Τραμ	Προαστιακός
Ποτέ	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Σπάνια	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Συχνά	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Καθημερινά	☐	☐	☐	☐	☐	☐

26. Πόση ώρα περίπου περιμένετε μέχρι να έρθουν στην στάση τα Μ.Μ.Μ;
 Μετρό Ηλεκτρικός Τρόλεϊ Λεωφορείο Τραμ Προαστιακός

Λιγότερο από 5 λεπτά	☐	☐	☐	☐	☐	☐
5-10 λεπτά	☐	☐	☐	☐	☐	☐
10-15 λεπτά	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Περισσότερο από 15 λεπτά	☐	☐	☐	☐	☐	☐

27. Ποιες ώρες συνήθως χρησιμοποιείτε το Μετρό;

5:30-07:00 π.μ.	☐
07:00-09:30 π.μ.	☐
09:30-14:00 μ.μ	☐
14:00-17:30 μ.μ	☐
17:30-22:00 μ.μ	☐
22:00-24:00 μ.μ	☐

28. Τι μέσο πληρωμής χρησιμοποιείτε στο μετρό;

Εισιτήριο	☐
Μηνιαία κάρτα	☐
Άλλο.....	☐

29. Αν υποθέσουμε ότι αυξάνεται η τιμή του εισιτηρίου του Μετρό, τι θα κάνατε;

Συνεχίζω να χρησιμοποιώ το μετρό	☐
Αλλάζω Μ.Μ.Μ	☐
Χρησιμοποιώ το αυτοκίνητο	☐
Πάω με τα πόδια	☐
Άλλο.....	☐

30. Είστε ικανοποιημένοι από τα ακόλουθα χαρακτηριστικά των Μ.Μ.Μ.;

Μετρό Ηλεκτρικός Λεωφορείο Τρόλεϊ Τραμ Προαστιακός

Αξιοπιστία δρομολογίων	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Συχνότητα των δρομολογίων	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ταχύτητα μεταφοράς	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Συνθήκες μεταφοράς	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Μέτρα πληροφόρησης και ενημέρωσης του κοινού	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ευκολία έκδοσης εισιτηρίου	☐	☐	☐	☐	☐	☐

31. Σας διευκολύνει στο μετρό το αυτόματο σύστημα πληροφόρησης για το χρόνο διέλευσης του επόμενου συρμού;(τηλεματική)

Καθόλου	☐
Λίγο	☐
Πολύ	☐
Πάρα πολύ	☐

32. Πριν την κατασκευή του Μετρό τι μέσο μεταφοράς χρησιμοποιούσατε;(Σημειώστε όλα όσα ισχύουν)

Λεωφορείο	☐
Τρόλεϊ	☐

- Ηλεκτρικός ☐
 Αυτοκίνητο ☐
 Κανένα από τα παραπάνω..... ☐

33. Σας εξυπηρετεί το αυτόματο σύστημα ενημέρωσης για την επόμενη στάση μέσα στα τρόλεϊ;

- Καθόλου ☐
 Λίγο ☐
 Μέτρια ☐
 Πολύ ☐
 Πάρα πολύ ☐

34. Θα σας διευκόλυνε το αυτόματο σύστημα ενημέρωσης για την επόμενη στάση και στα λεωφορεία;

- Καθόλου ☐
 Λίγο ☐
 Μέτρια ☐
 Πολύ ☐
 Πάρα πολύ ☐

35. Σας εξυπηρετεί ο υπάρχων τρόπος έκδοσης εισιτηρίου για τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ;

- Καθόλου ☐
 Λίγο ☐
 Μέτρια ☐
 Πολύ ☐
 Πάρα πολύ ☐

36. Αν δεν σας εξυπηρετεί, τι πιστεύετε ότι θα ήταν προτιμότερο;

	<u>Συμφωνώ</u>	<u>Διαφωνώ</u>
Πώληση εισιτηρίων σε όλους τους σταθμούς του ηλεκτρικού και του Μετρό	☐	☐
Αυτόματα μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίων στις στάσεις των Λεωφορείων/Τρόλεϊ	☐	☐
Αυτόματα μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίων μέσα στο λεωφορείο/τρόλεϊ	☐	☐
Άλλο.....	☐	☐

37. Πόση ώρα περιμένετε μέχρι να έρθει στη στάση ο προαστιακός;

- Λιγότερο από 5 λεπτά ☐
 5-10 λεπτά ☐
 10-15 λεπτά ☐
 15-20 λεπτά ☐
 20-25 λεπτά ☐
 25-30 λεπτά ☐
 Πάνω από 30 ☐

38. Χρησιμοποιείτε το ενιαίο εισιτήριο μεταφοράς για όλα τα μέσα;

- Ναι, γιατί με συμφέρει οικονομικά ☐
 Ναι, γιατί με εξυπηρετεί για τη διαδρομή που κάνω ☐
 Όχι, γιατί είναι ακριβό ☐

- Όχι, γιατί δεν με εξυπηρετεί για τη διαδρομή που κάνω ☐
 Όχι, γιατί χρησιμοποιώ σπάνια τα Μ.Μ.Μ ☐
 Άλλο..... ☐

39. Θεωρείτε την τιμή του εισιτηρίου των ακόλουθων Μ.Μ.Μ υψηλή;

	Καθόλου	Λίγο	Πολύ	Πάρα πολύ
Μετρό	☐	☐	☐	☐
Ηλεκτρικός	☐	☐	☐	☐
λεωφορείο/τρόλεϊ	☐	☐	☐	☐
τράμ	☐	☐	☐	☐
προαστιακός	☐	☐	☐	☐

40. Θα σας εξυπηρετούσε η λειτουργία των Μ.Μ.Μ και κατά τη διάρκεια της νύχτας;

Καθόλου	☐
Λίγο	☐
Πολύ	☐
Πάρα πολύ	☐

41. Πιστεύετε ότι τα Μ.Μ.Μ εξυπηρετούν επαρκώς τα άτομα με ειδικές ανάγκες;

Ναι ☐ Όχι ☐

42. Γνωρίζετε πότε είναι η <ευρωπαϊκή ημέρα χωρίς αυτοκίνητο>;

06 Φεβρουαρίου	☐
19 Δεκεμβρίου	☐
22 Σεπτεμβρίου	☐

43. Την ημέρα αυτή εσείς πώς μετακινείστε;

Μ.Μ.Μ ☐ Αυτοκίνητο ☐ Άλλο.....☐

44. Πόσο πιστεύετε ότι δίνουν λύση στο πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης τα Μ.Μ.Μ;

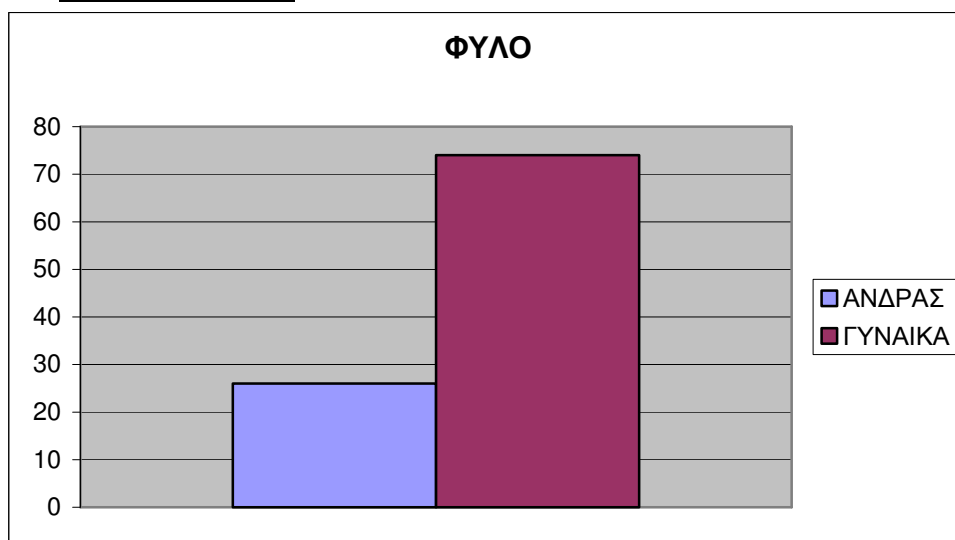
Καθόλου	☐
Λίγο	☐
Μέτρια	☐
Πολύ	☐
Πάρα πολύ	☐

45. Γενικά είστε ικανοποιημένος/η από τις υπηρεσίες των Μ.Μ.Μ;

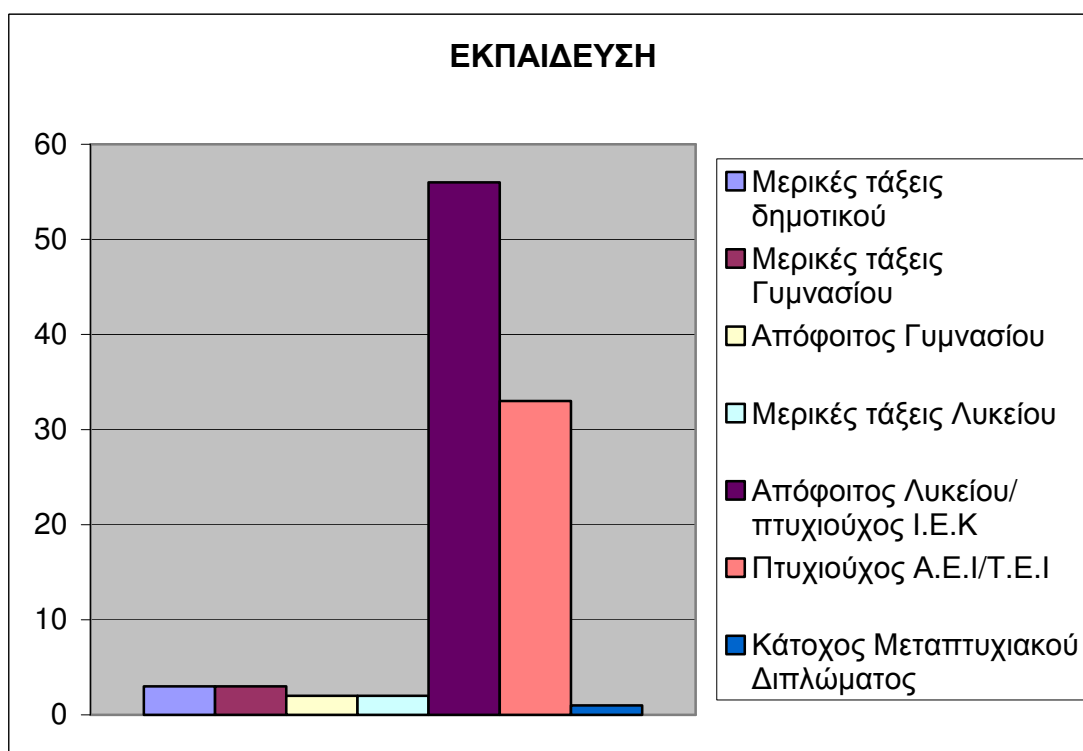
Καθόλου	☐
Λίγο	☐
Μέτρια	☐
Πολύ	☐
Πάρα πολύ	☐

Δ) ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

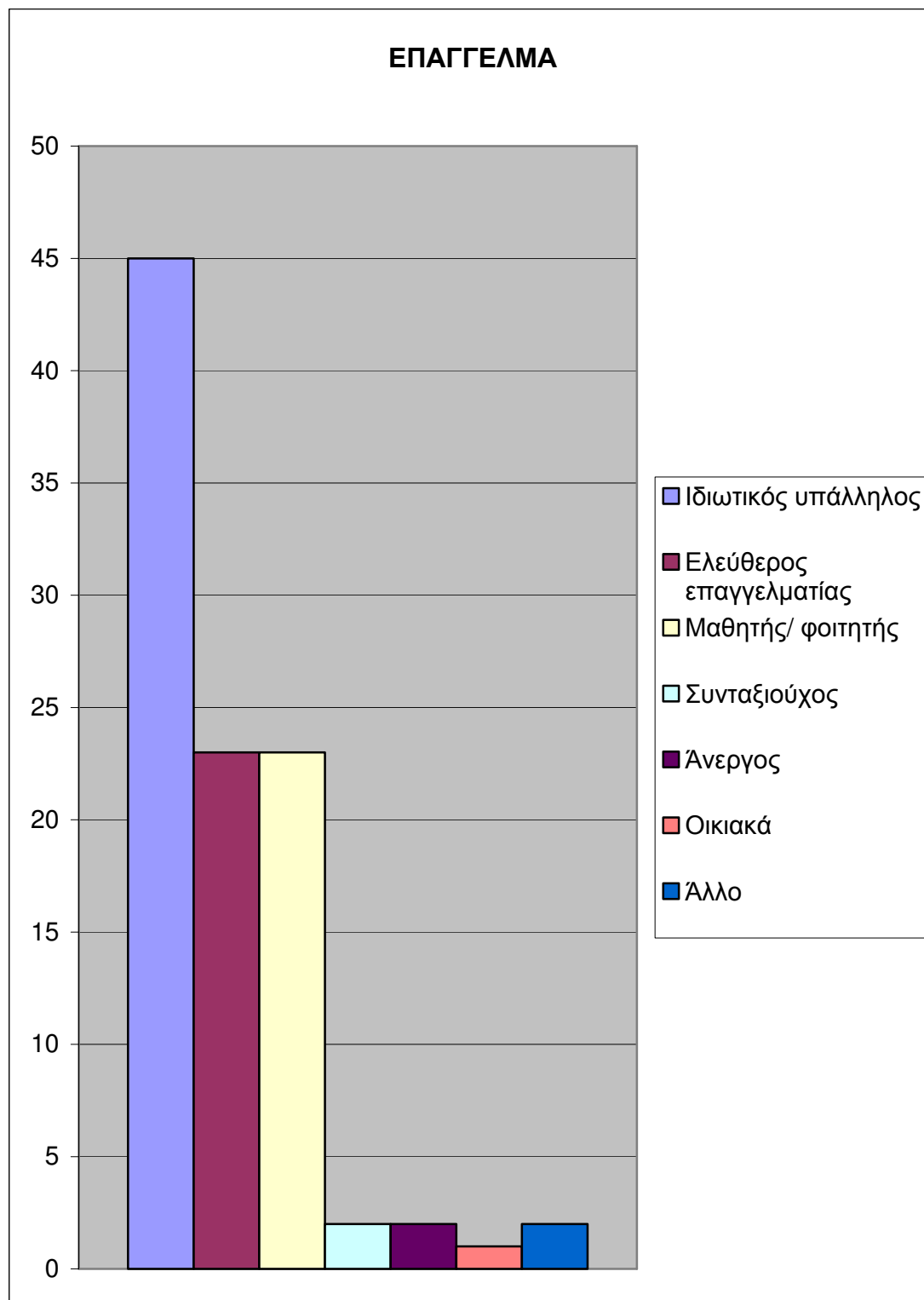
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΦΥΛΟ ΤΩΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΩΝ



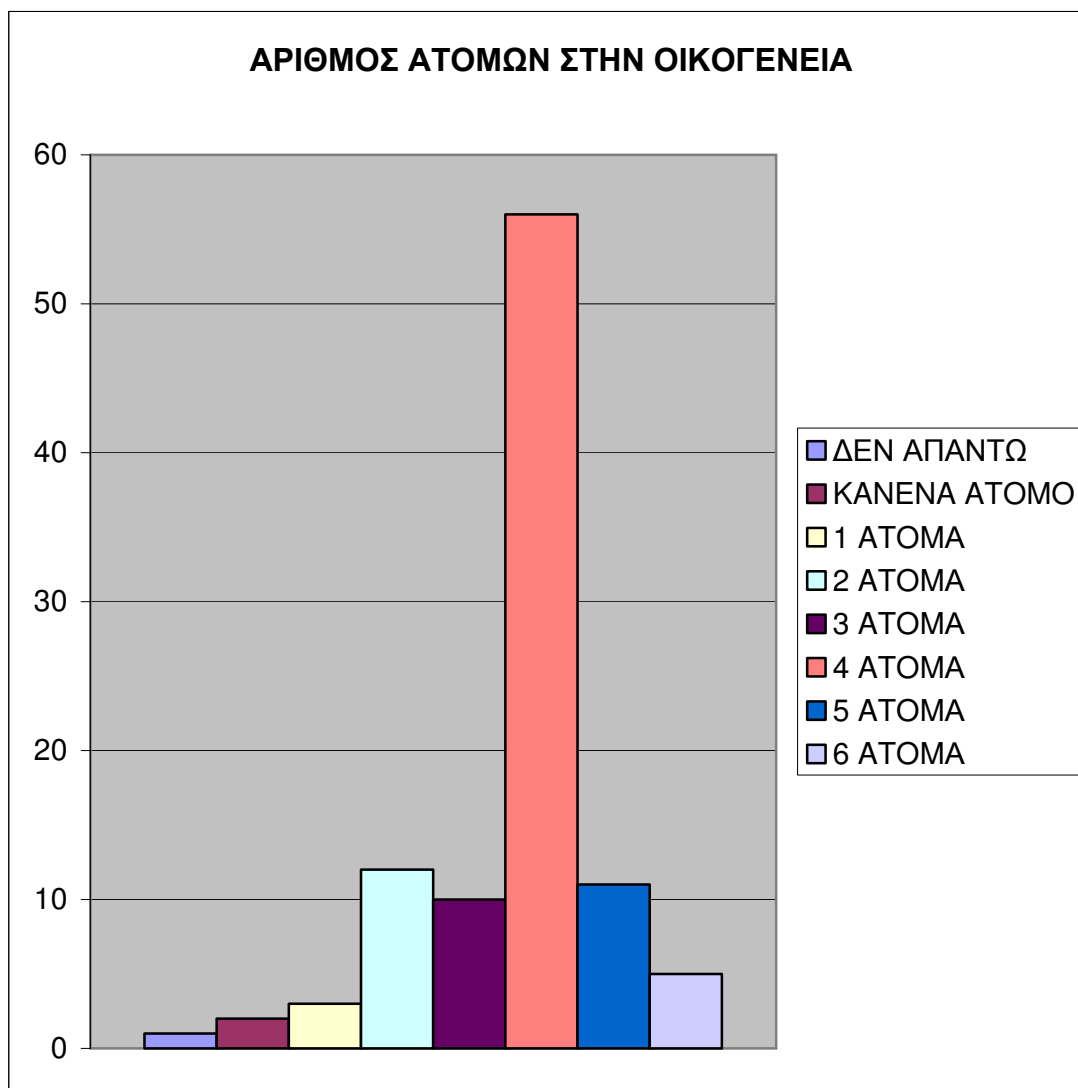
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΩΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΩΝ



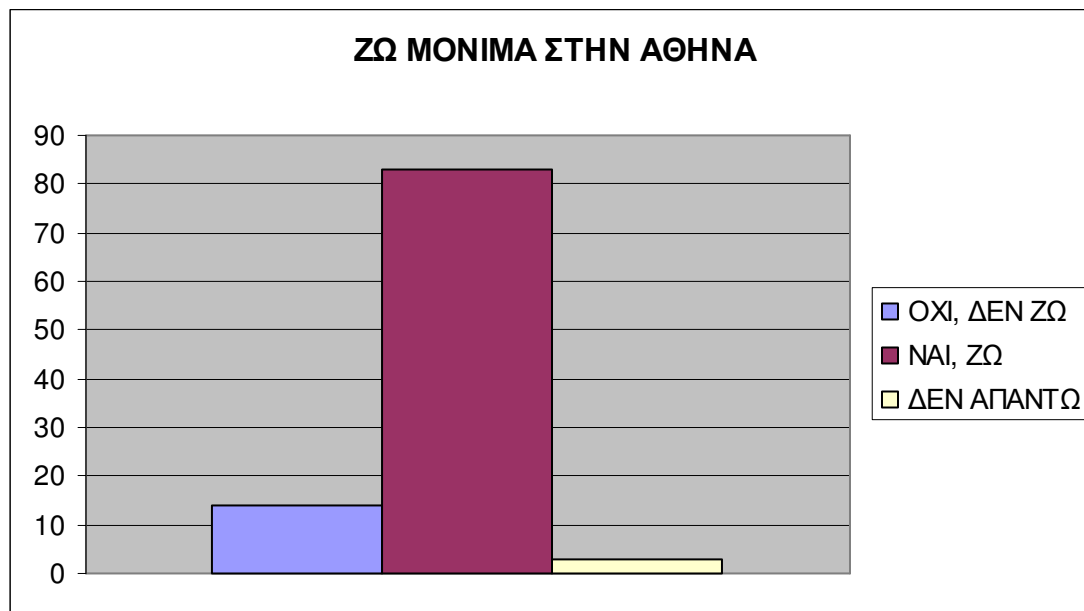
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ ΤΩΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΩΝ



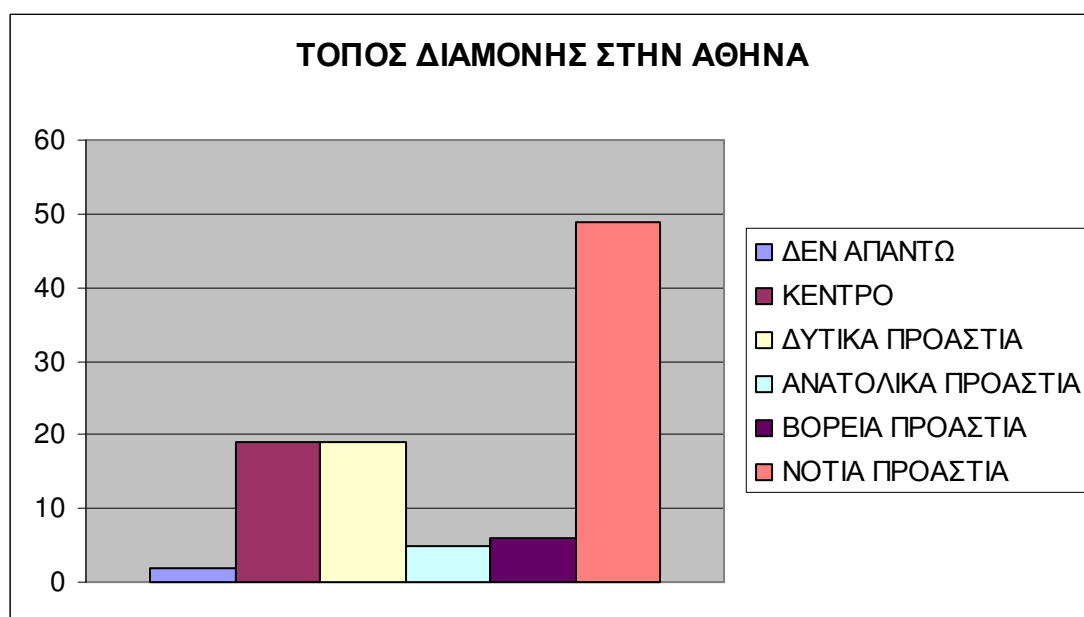
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΑΤΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΤΩΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΩΝ



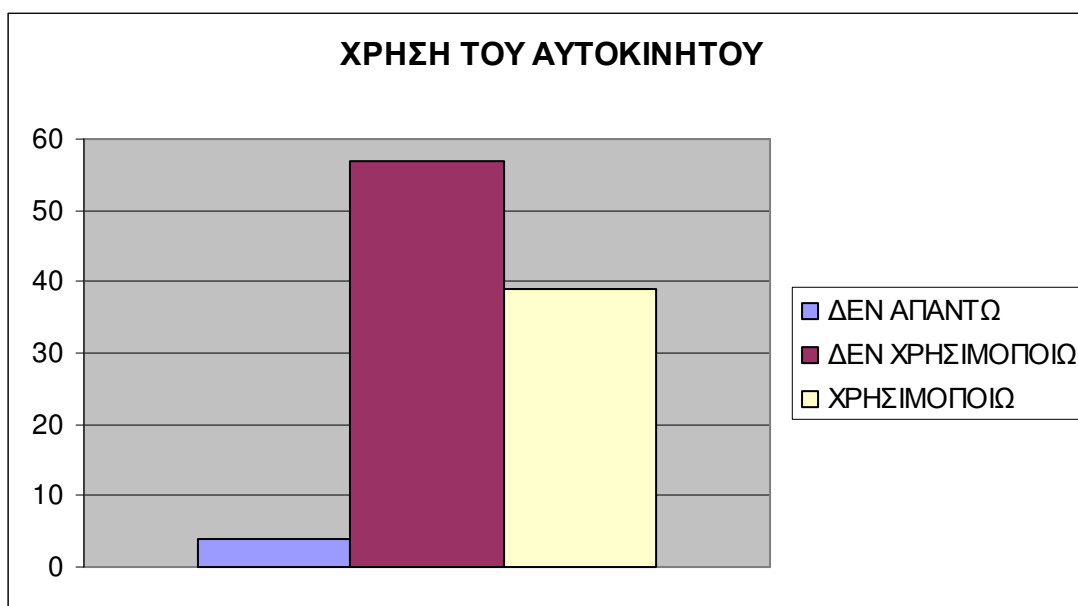
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΜΟΝΙΜΗ ΔΙΑΜΟΝΗ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ ΤΩΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΩΝ



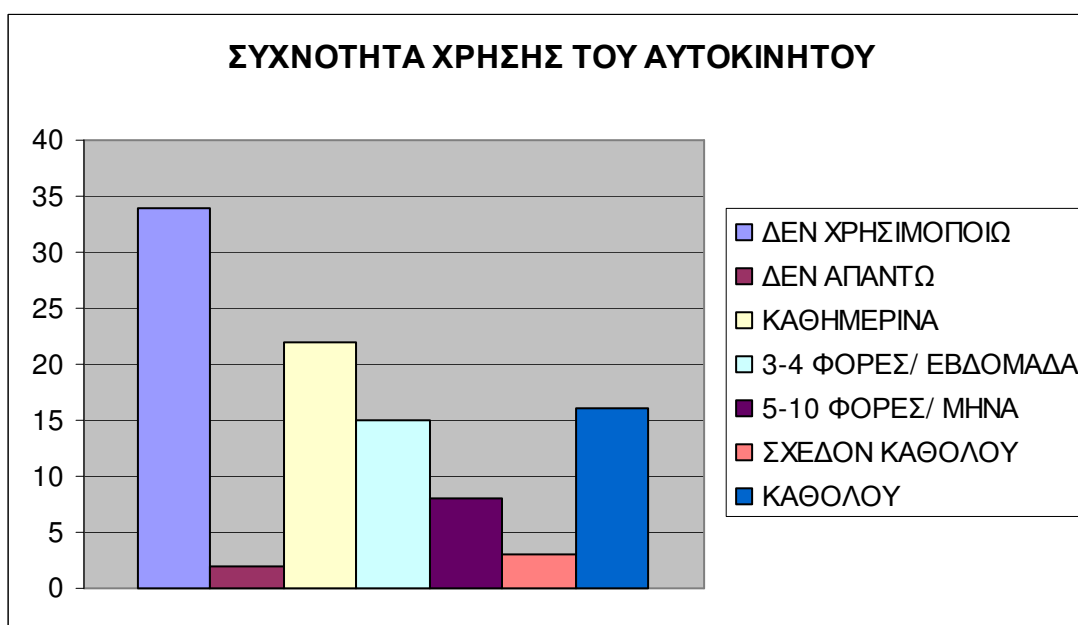
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΤΟΠΟ ΔΙΑΜΟΝΗΣ ΤΩΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΩΝ



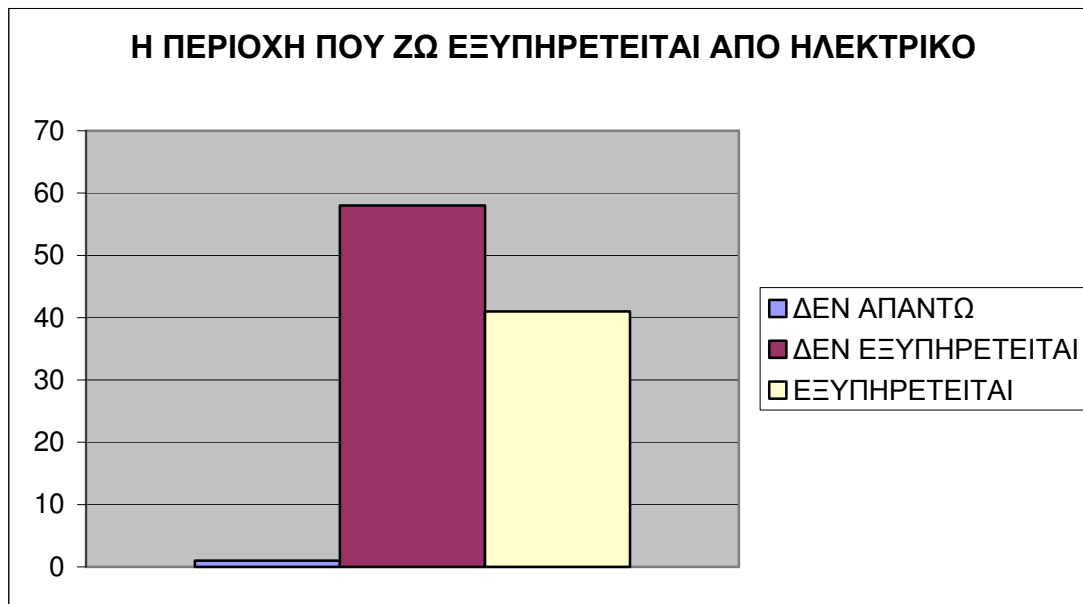
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΤΩΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΩΝ



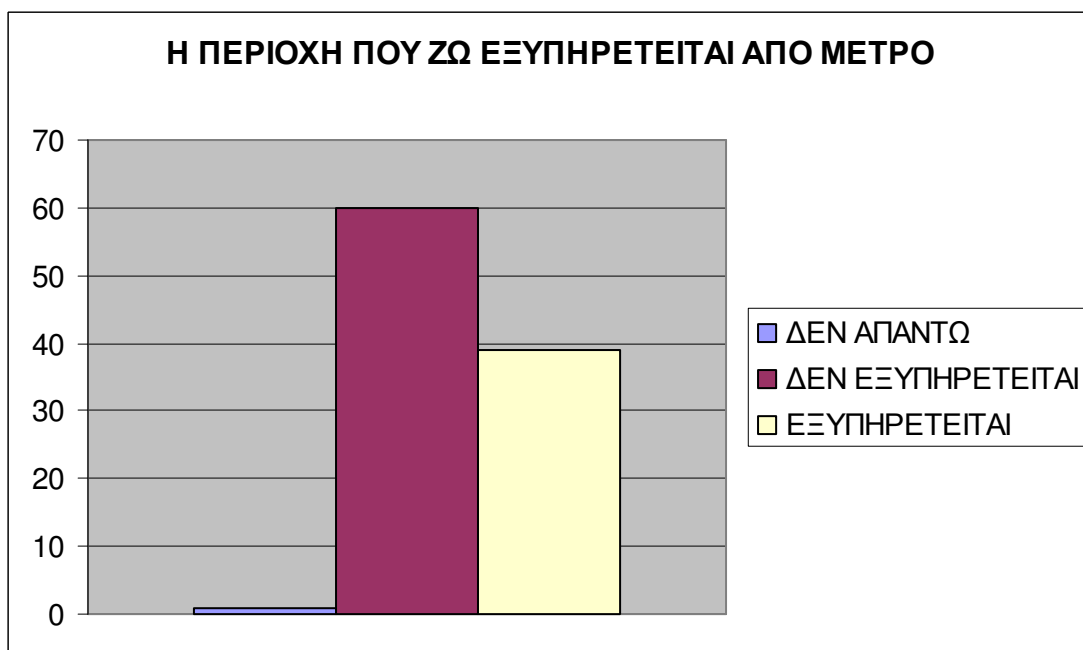
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΤΩΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΩΝ



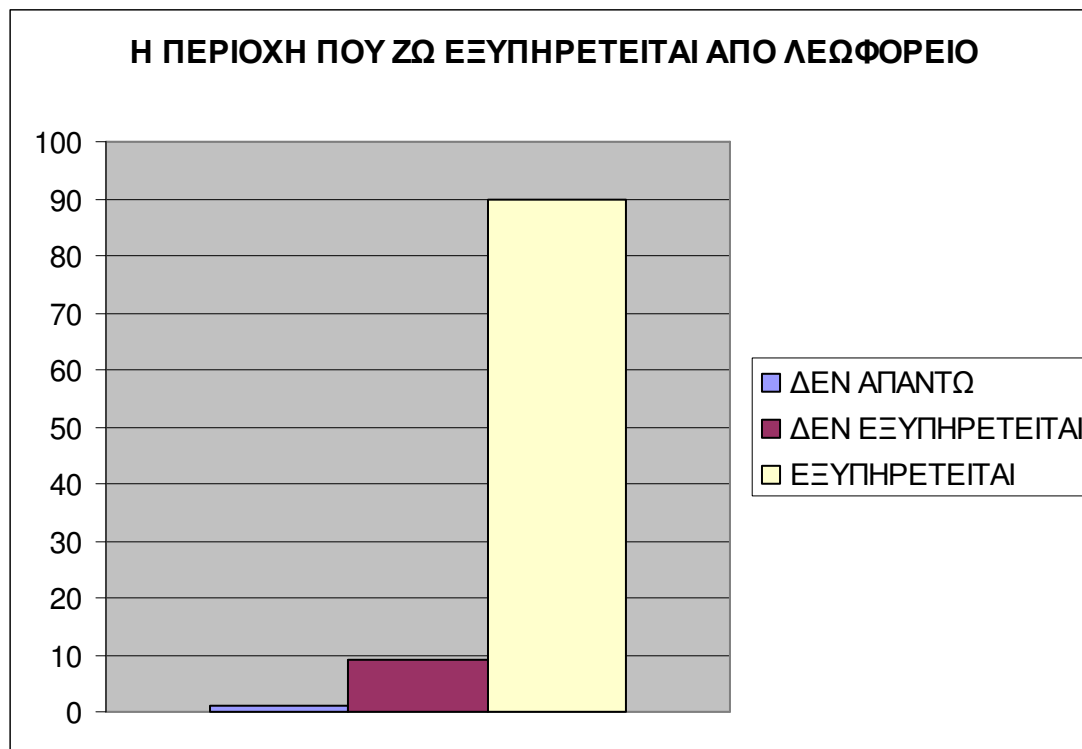
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΟΥ ΖΩ ΑΠΟ ΤΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ



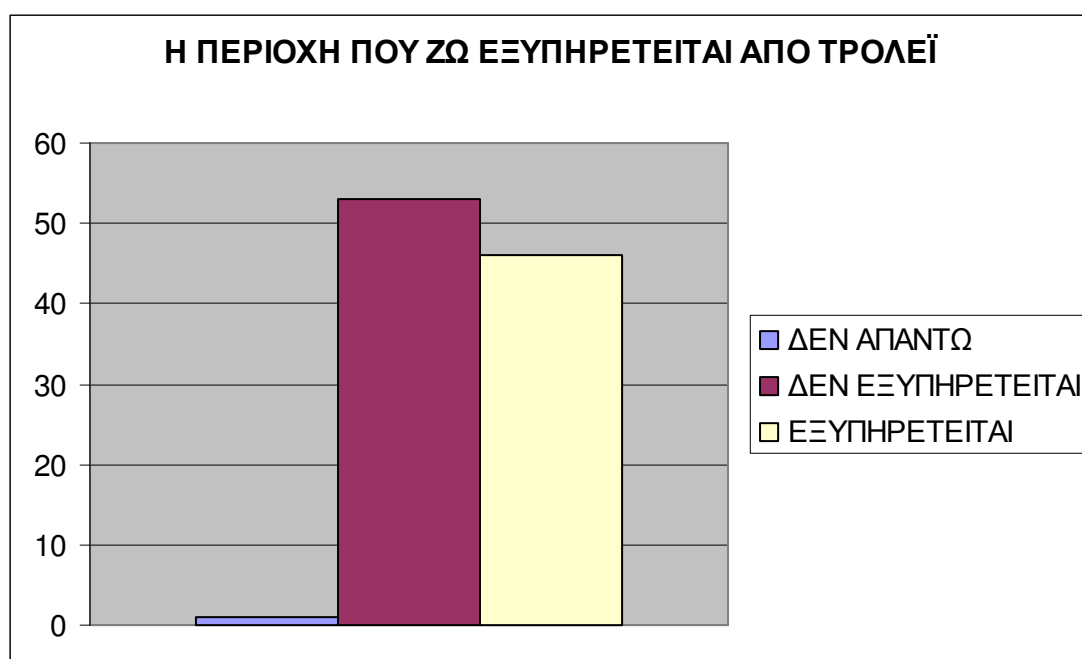
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΟΥ ΖΩ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ



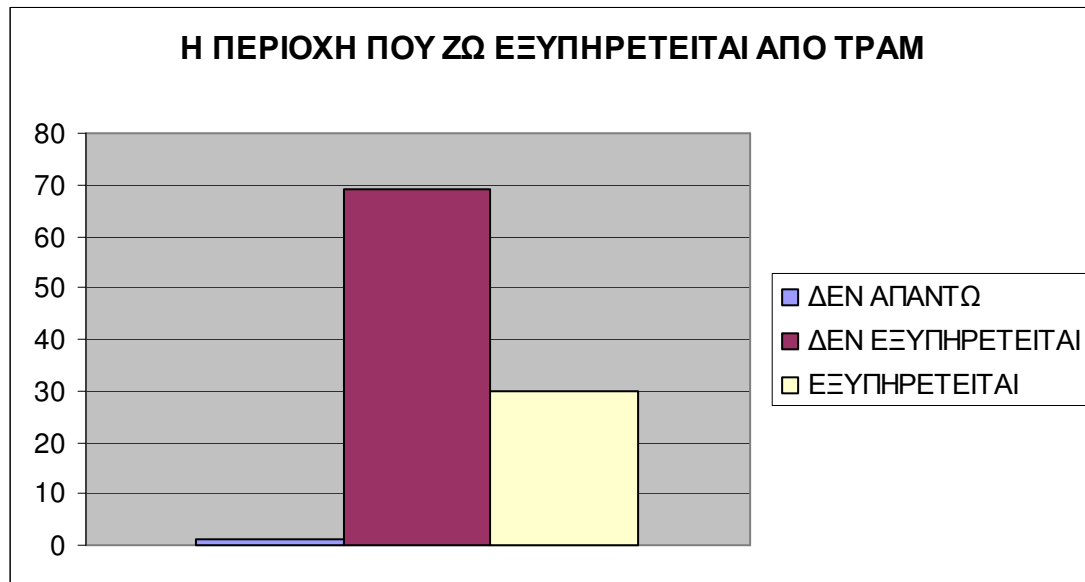
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 12: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΟΥ ΖΩ ΑΠΟ ΤΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ



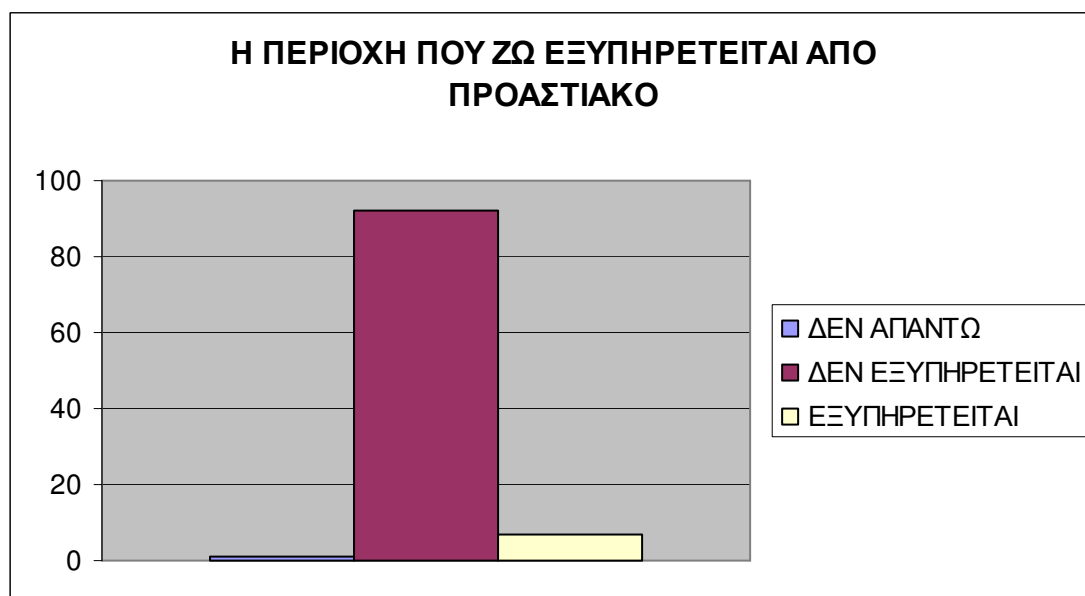
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 13: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΟΥ ΖΩ ΑΠΟ ΤΟ ΤΡΟΛΕΪ



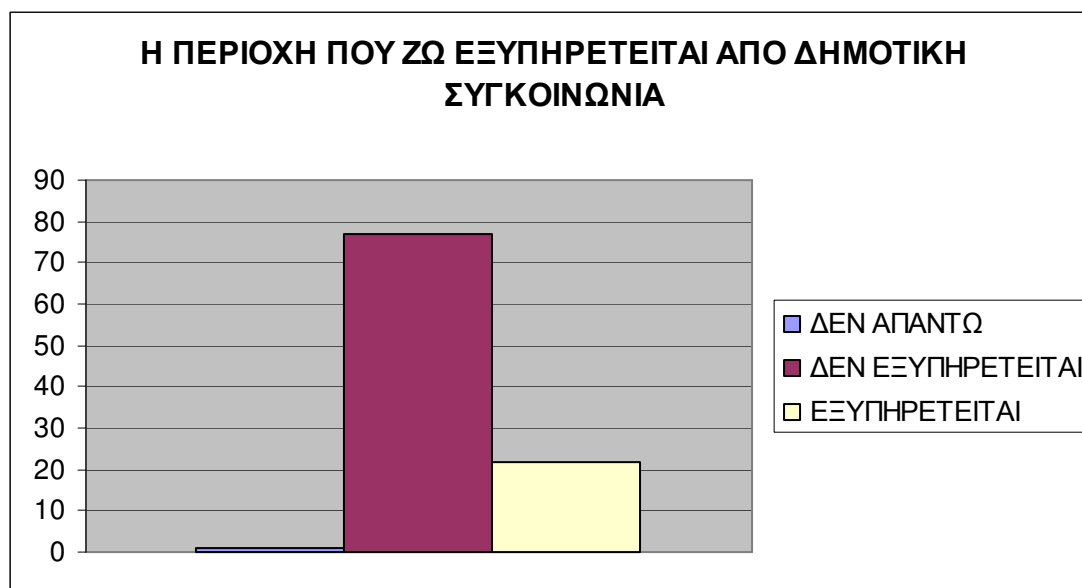
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 14: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΟΥ ΖΩ ΑΠΟ ΤΟ ΤΡΑΜ



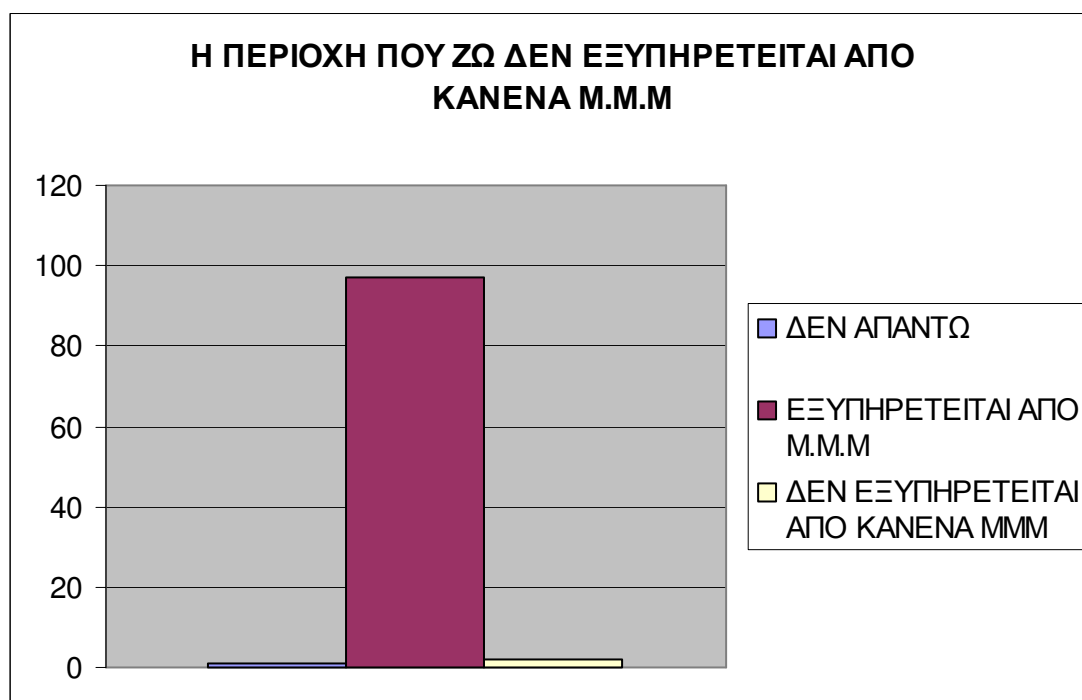
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 15: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΟΥ ΖΩ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ



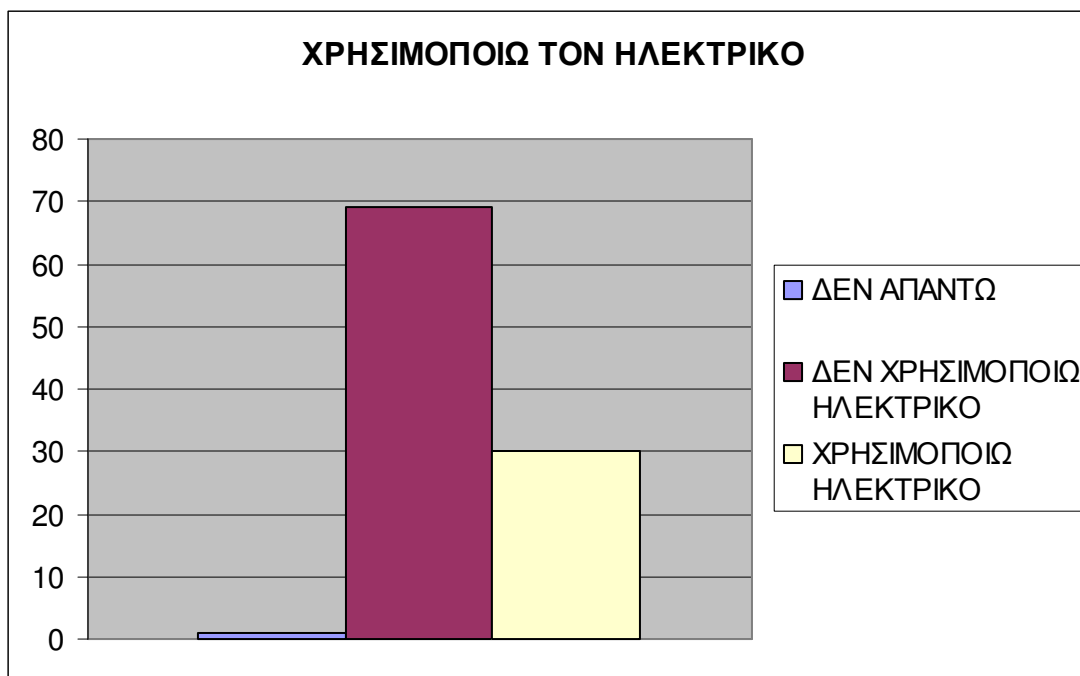
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 16: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΟΥ ΖΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ



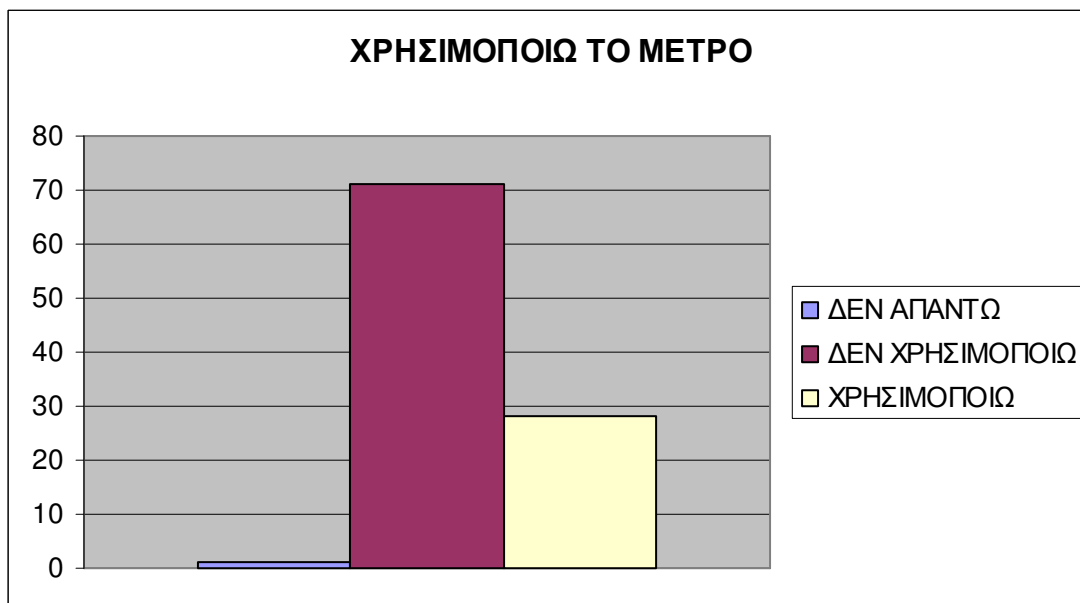
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 17: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΟΥ ΖΩ ΑΠΟ ΤΑ Μ.Μ.Μ



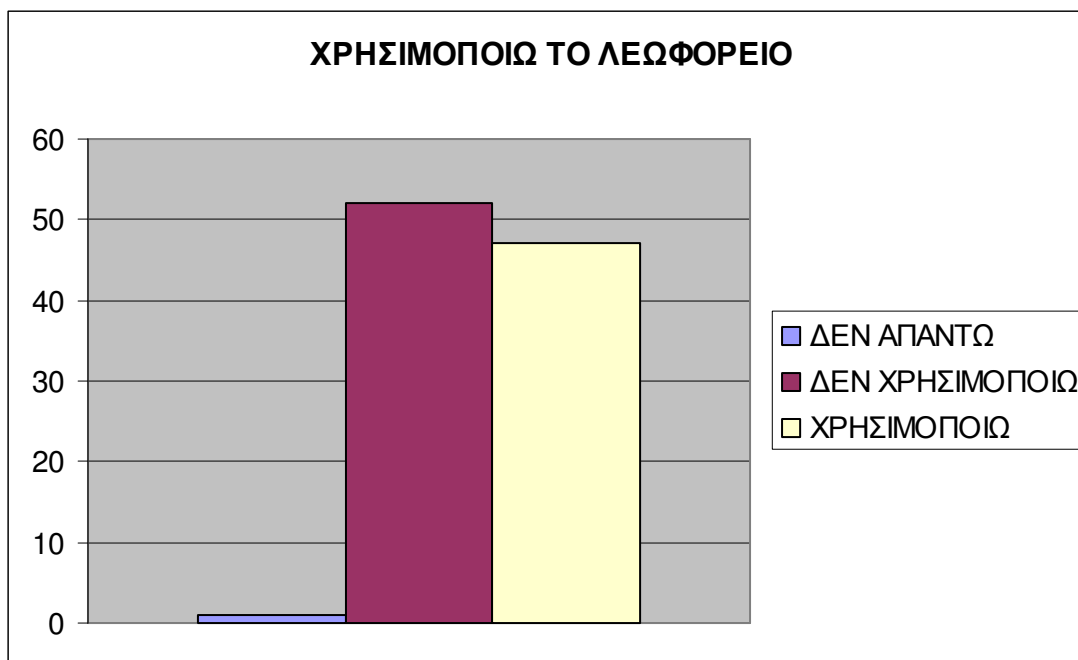
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 18: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ



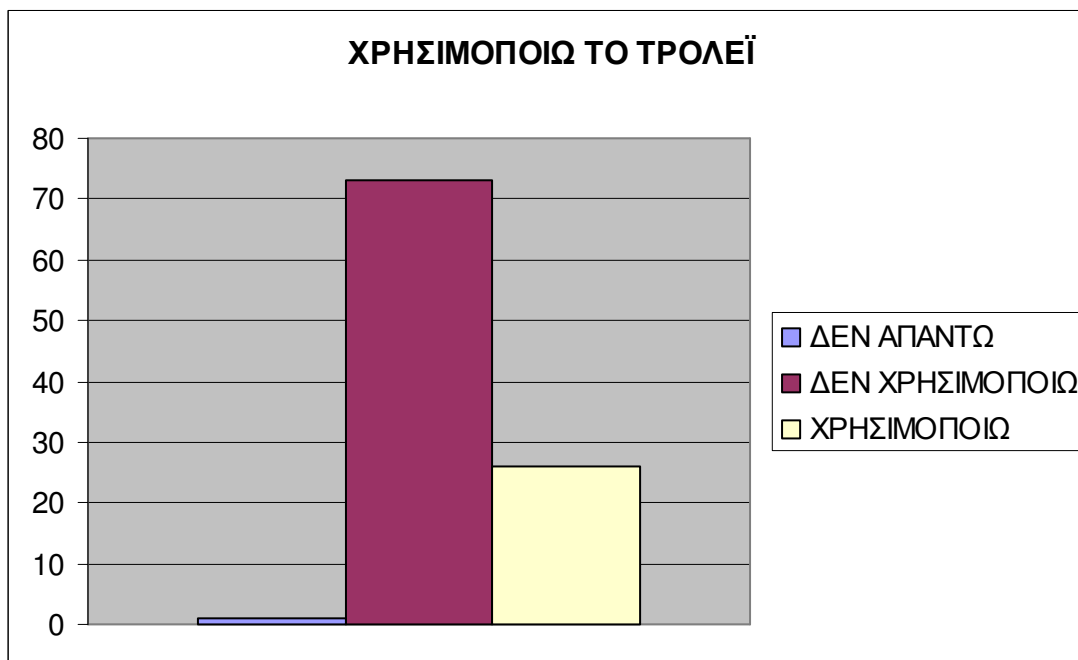
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 19: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ



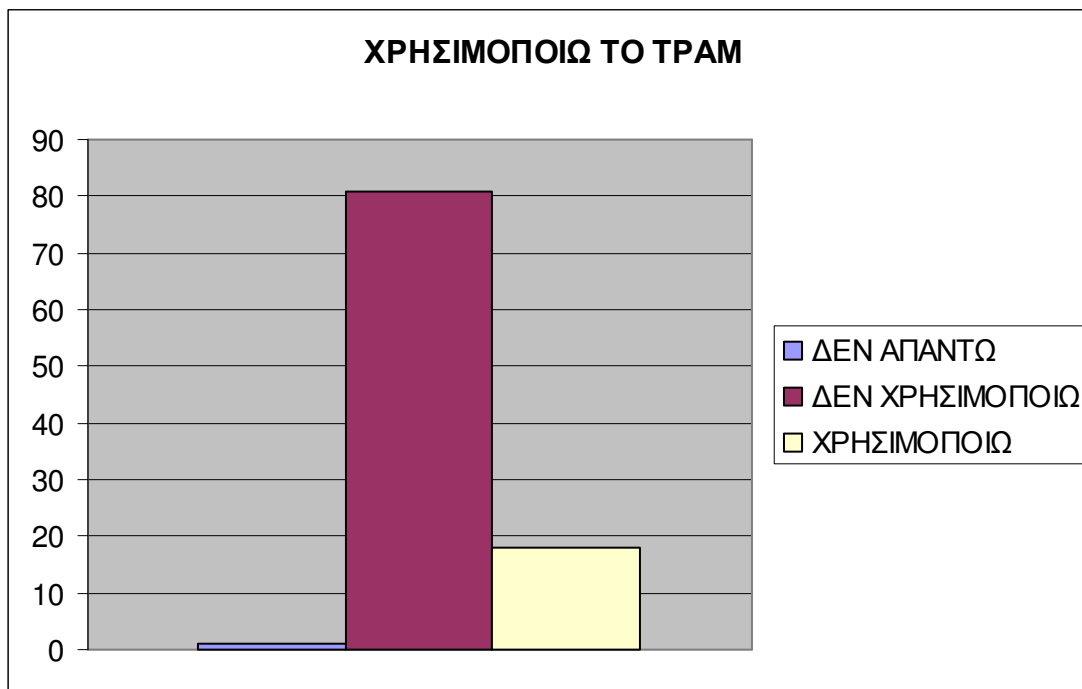
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 20: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ



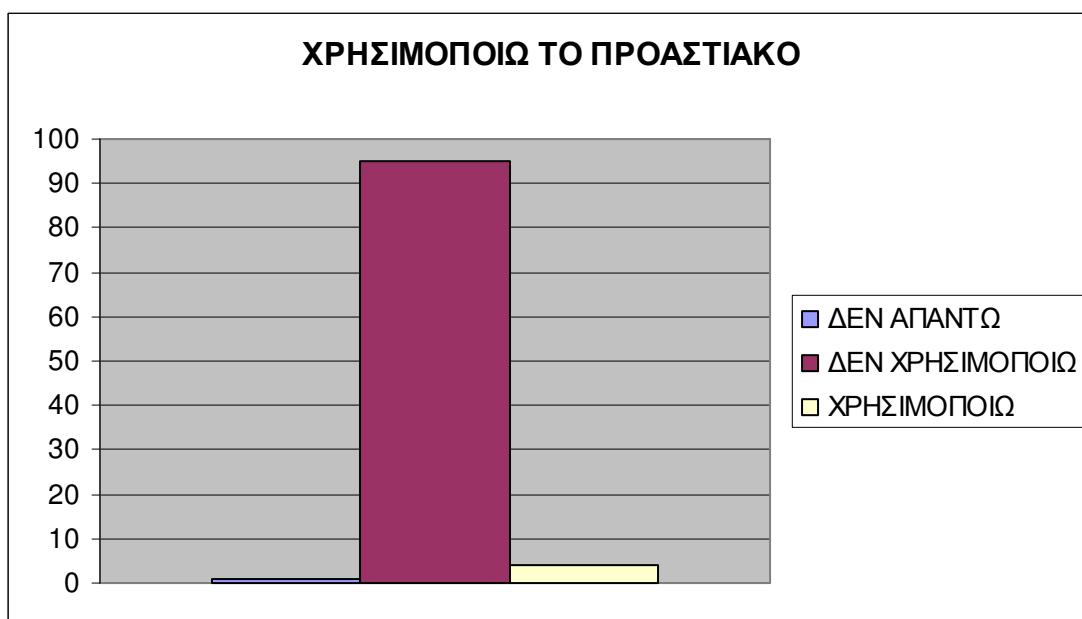
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 21: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΤΡΟΛΕΪ



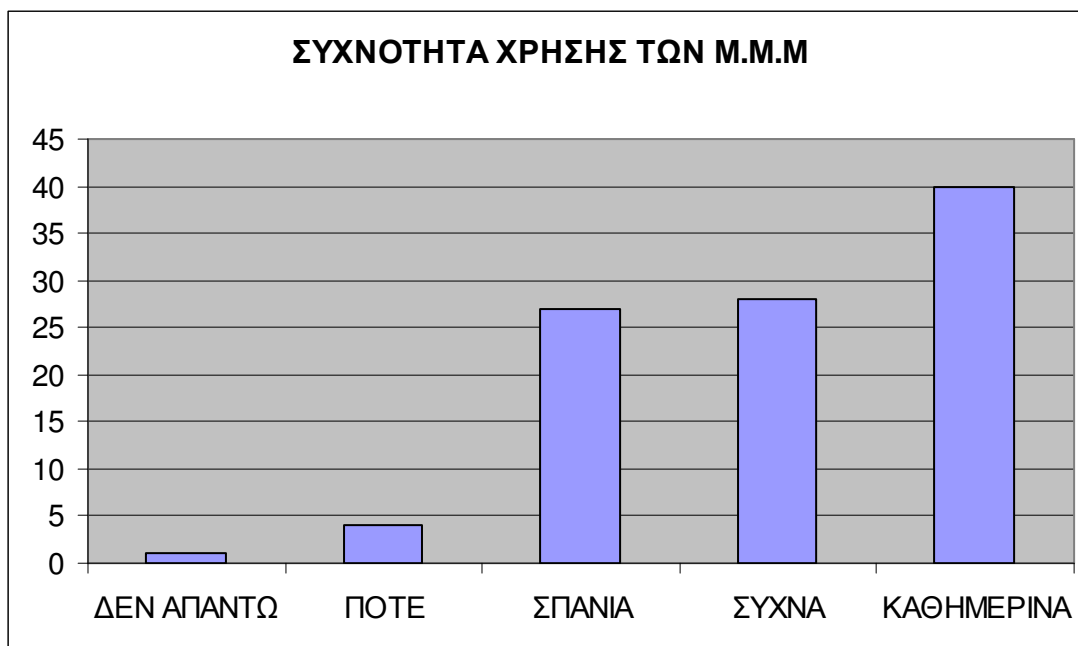
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 22: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΤΡΑΜ



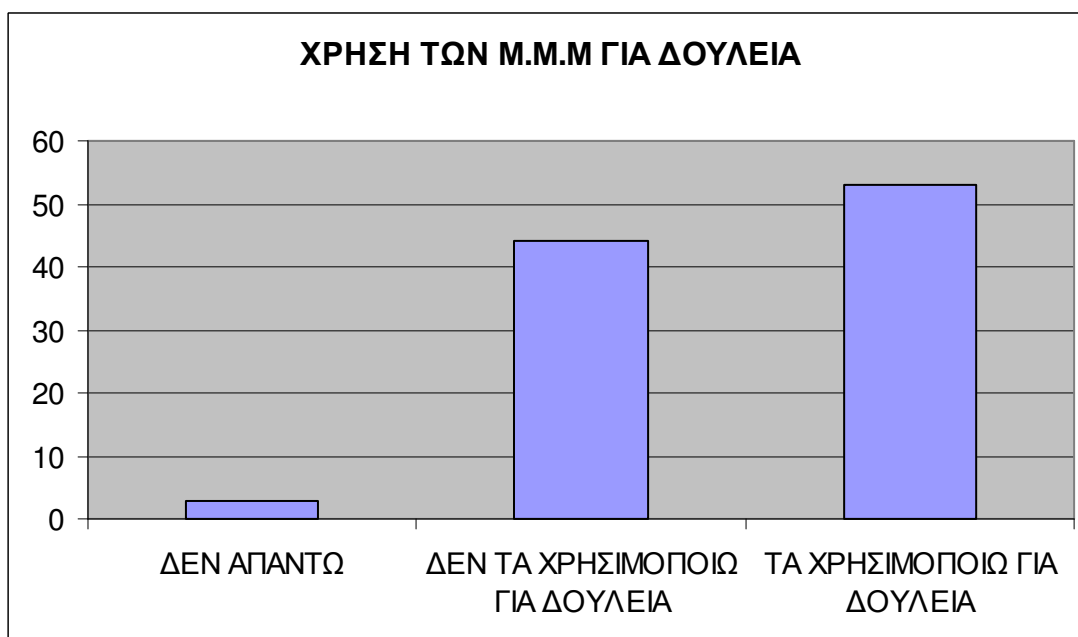
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 23: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ



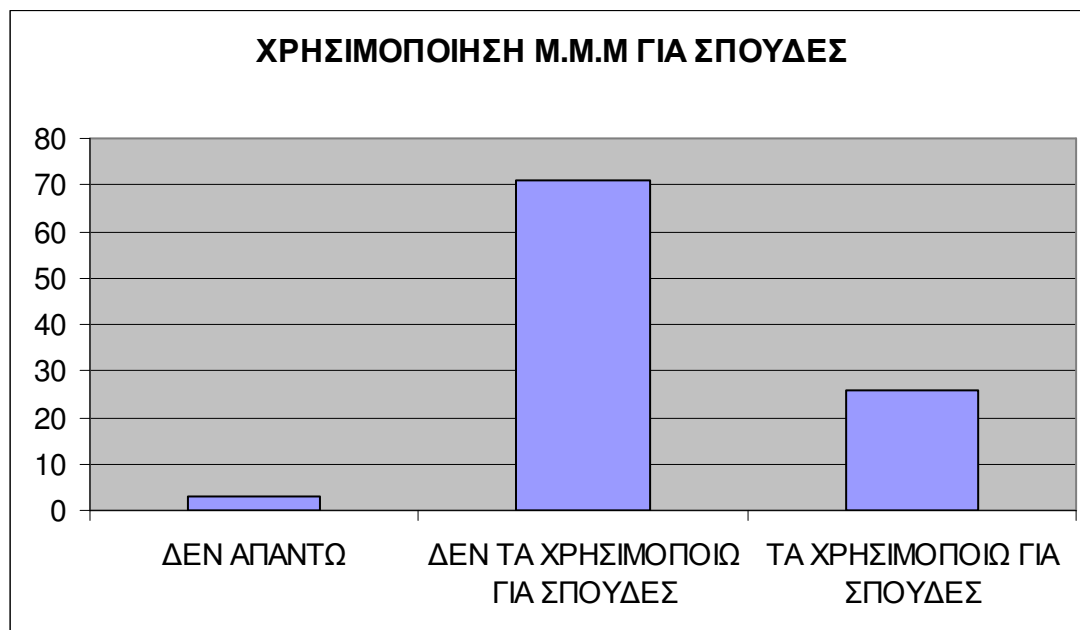
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 24: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ



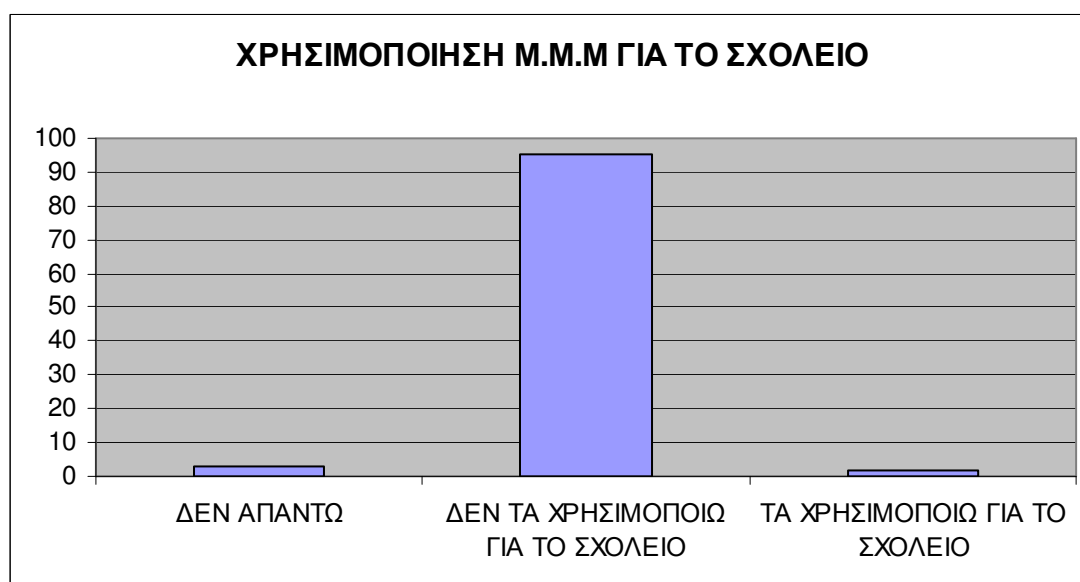
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 25: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΓΙΑ ΔΟΥΛΕΙΑ



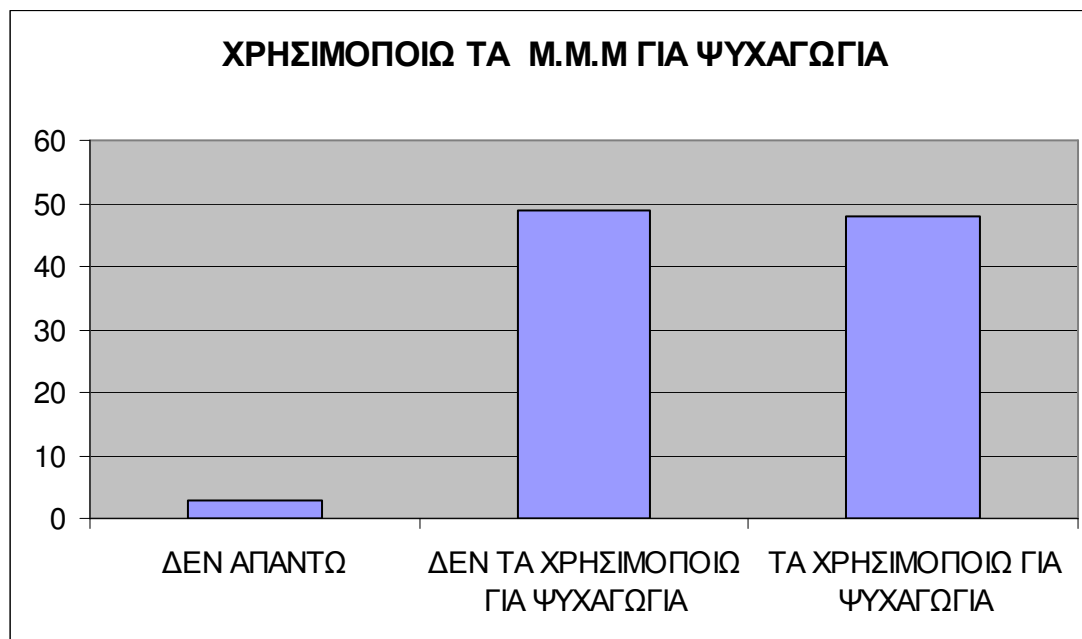
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 26: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΠΟΥΔΕΣ



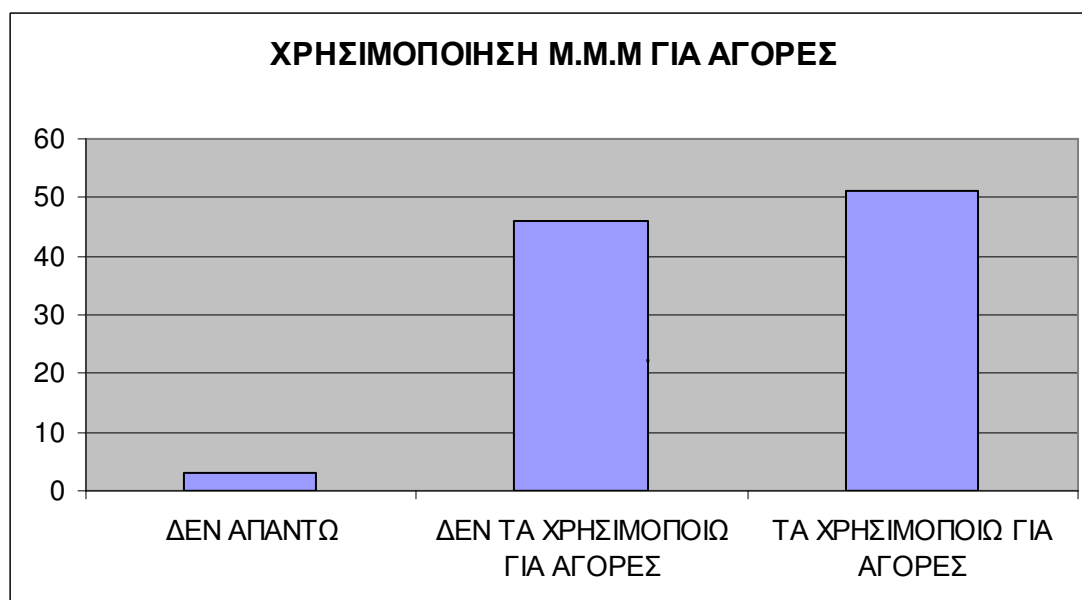
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 27: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΟΛΕΙΟ



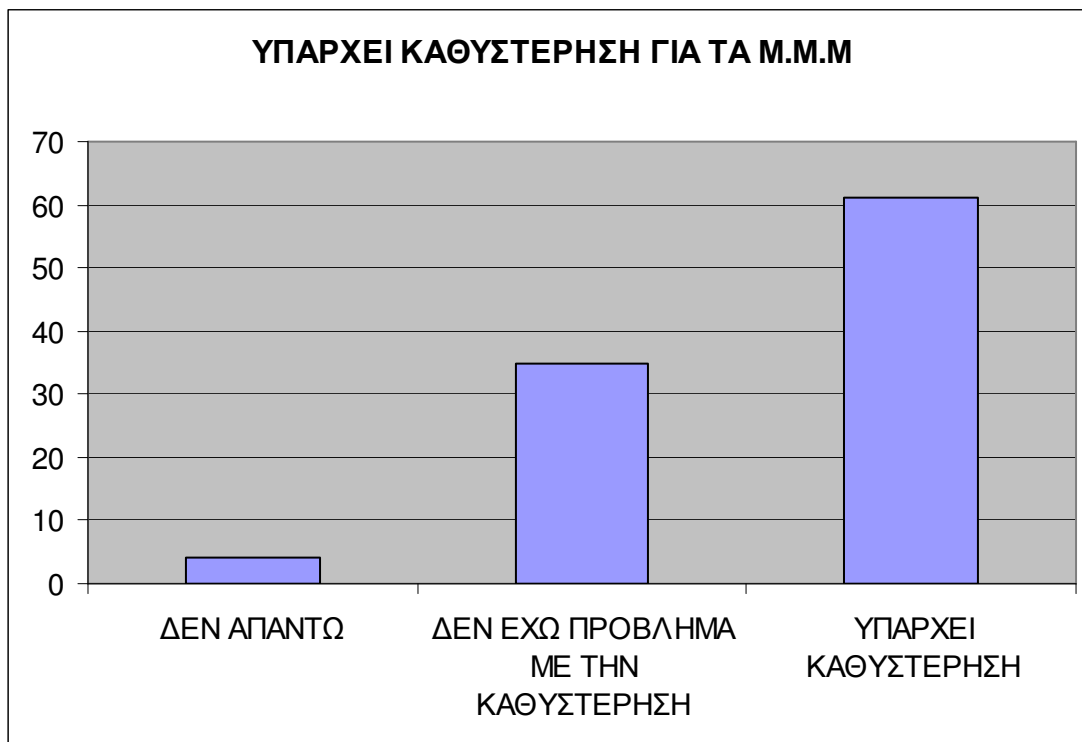
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 28: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΓΙΑ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ



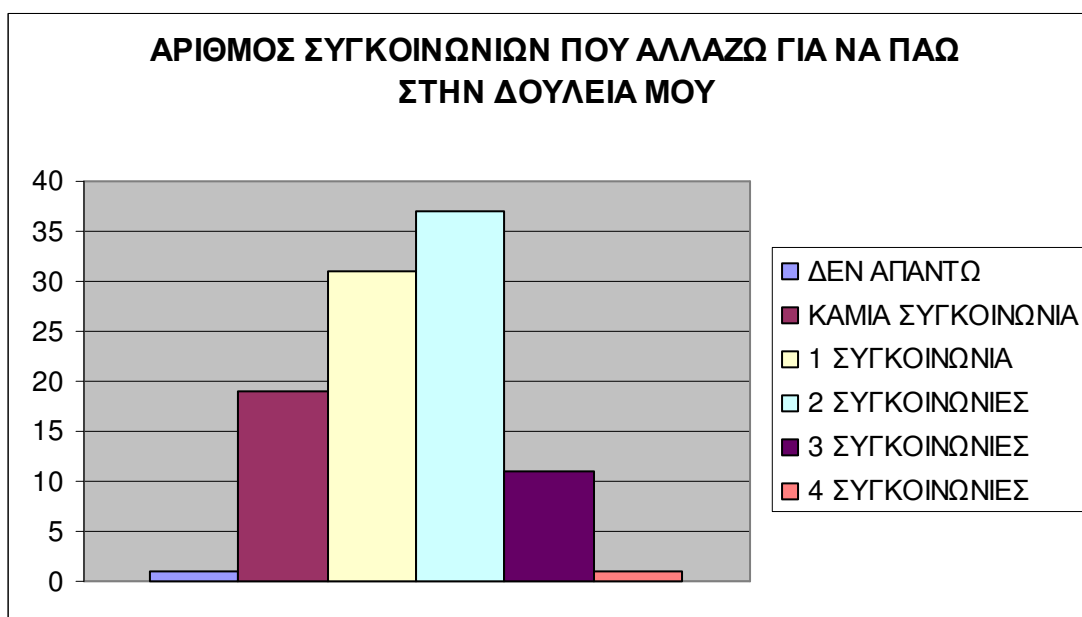
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 29: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΓΙΑ ΑΓΟΡΕΣ



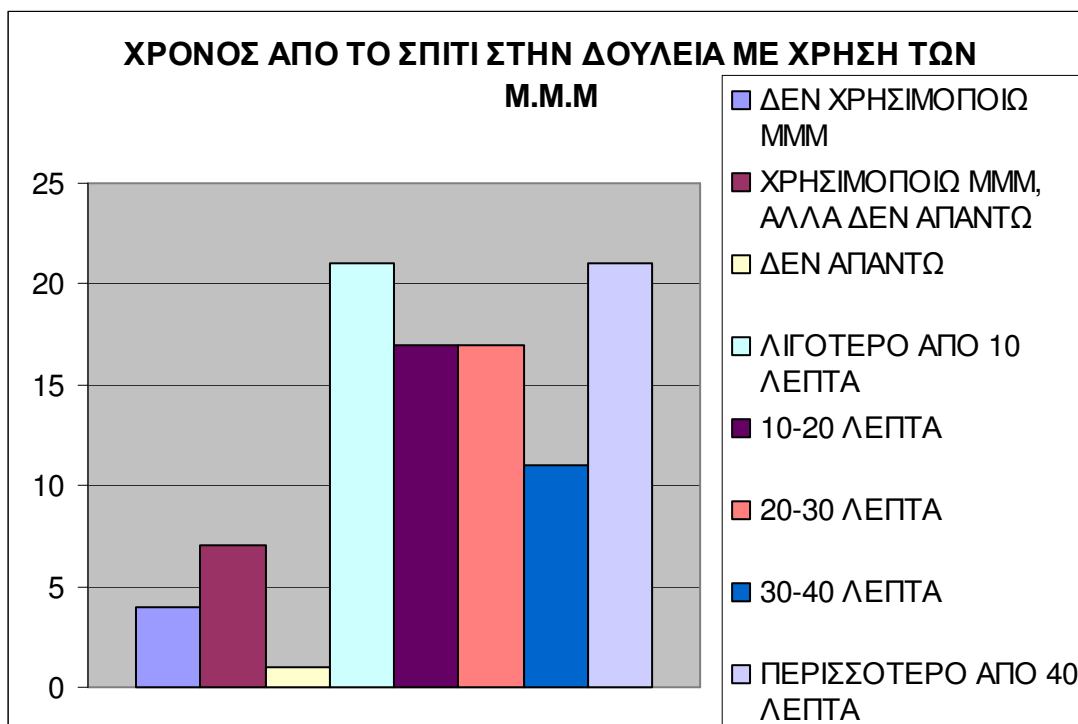
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 30: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ



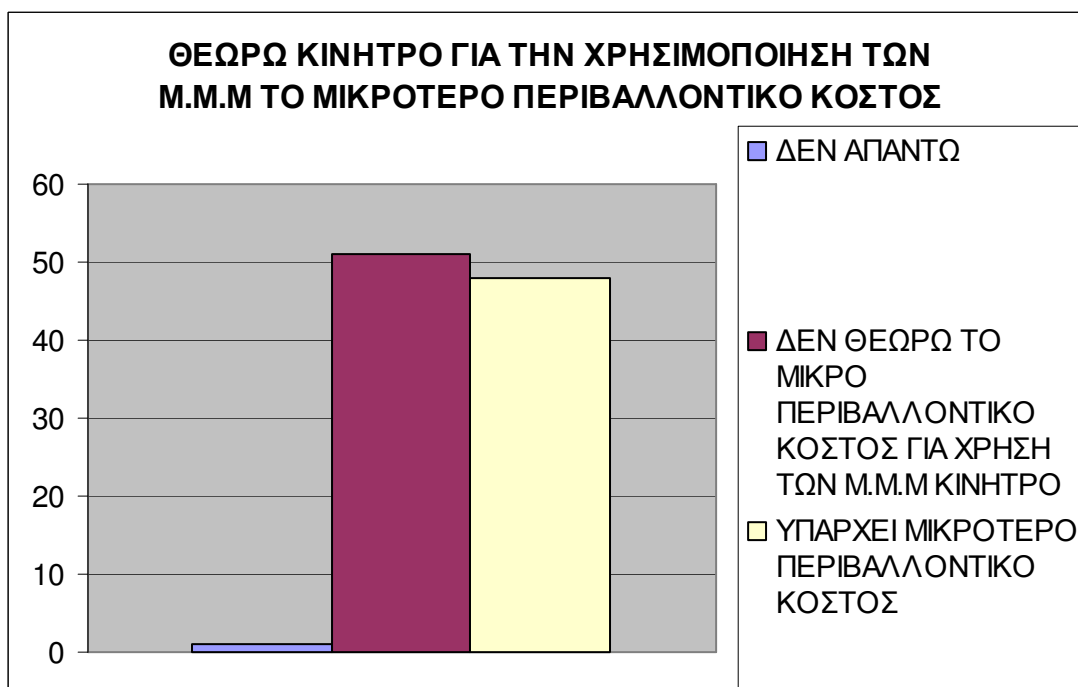
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 31: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΤΗΣ ΕΝΑΛΛΑΓΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΠΟΥ ΑΛΛΑΖΩ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΔΟΥΛΕΙΑΣ



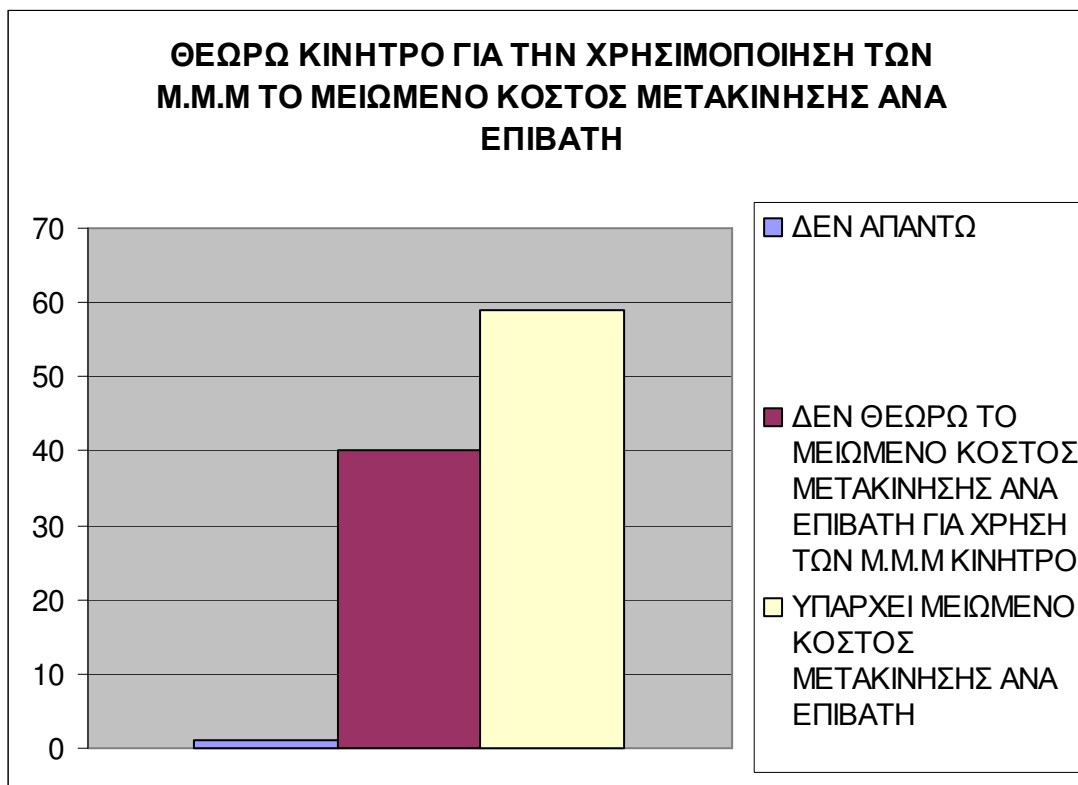
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 32: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ ΠΟΥ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΠΙΤΙ ΣΤΗΝ ΔΟΥΛΕΙΑ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ



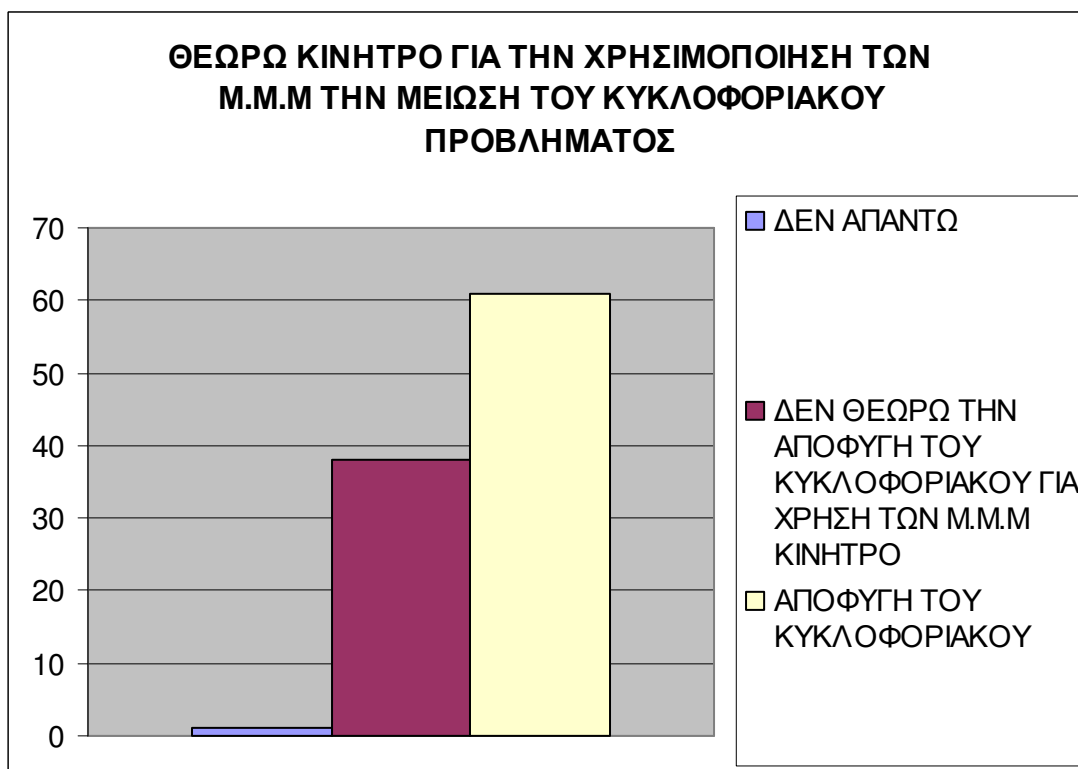
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 33: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΛΟΓΩ ΤΟΥ ΜΕΙΩΜΕΝΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ



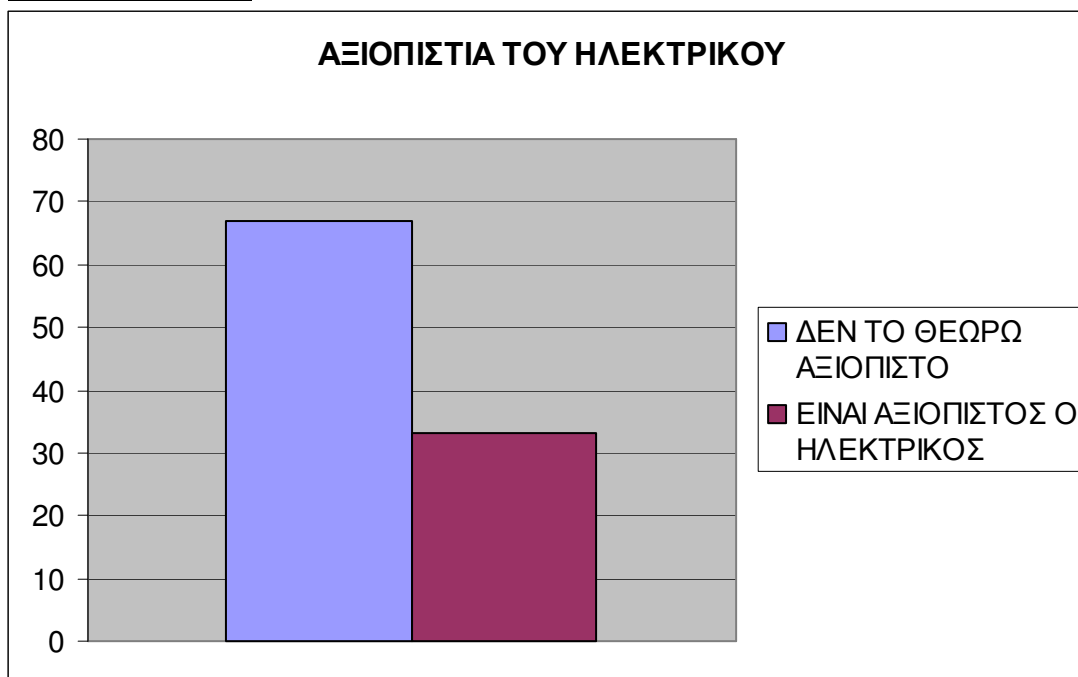
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 34: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΛΟΓΩ ΤΟΥ ΜΕΙΩΜΕΝΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΑΝΑ ΕΠΙΒΑΤΗ



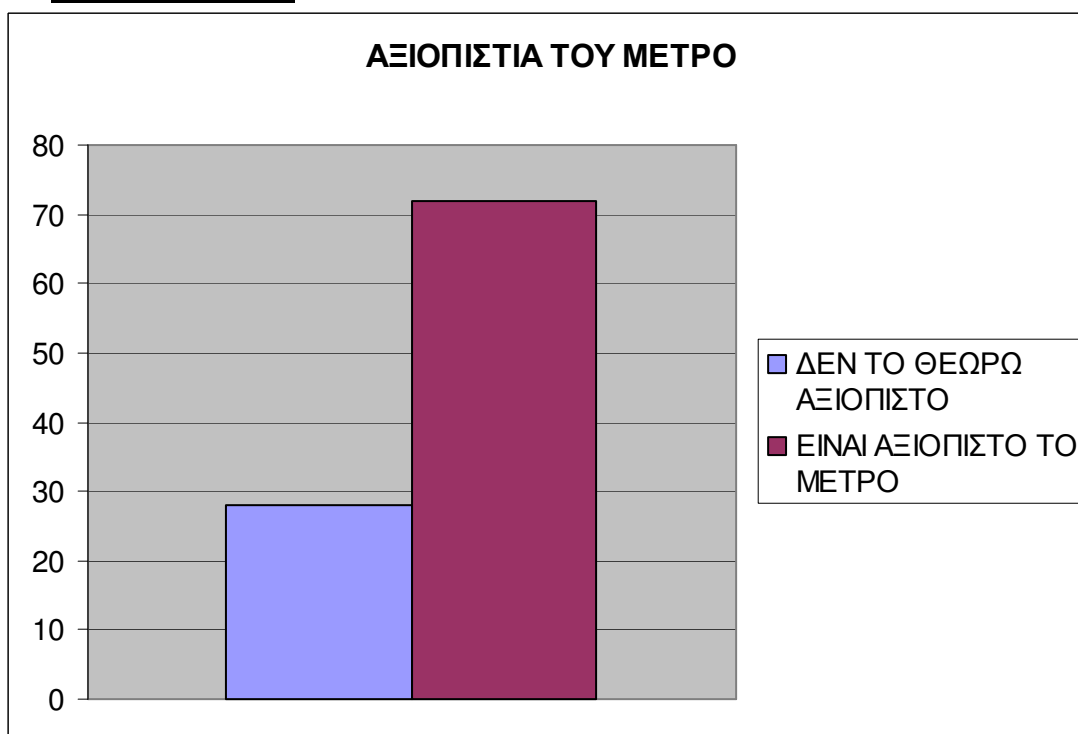
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 35: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΛΟΓΩ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ



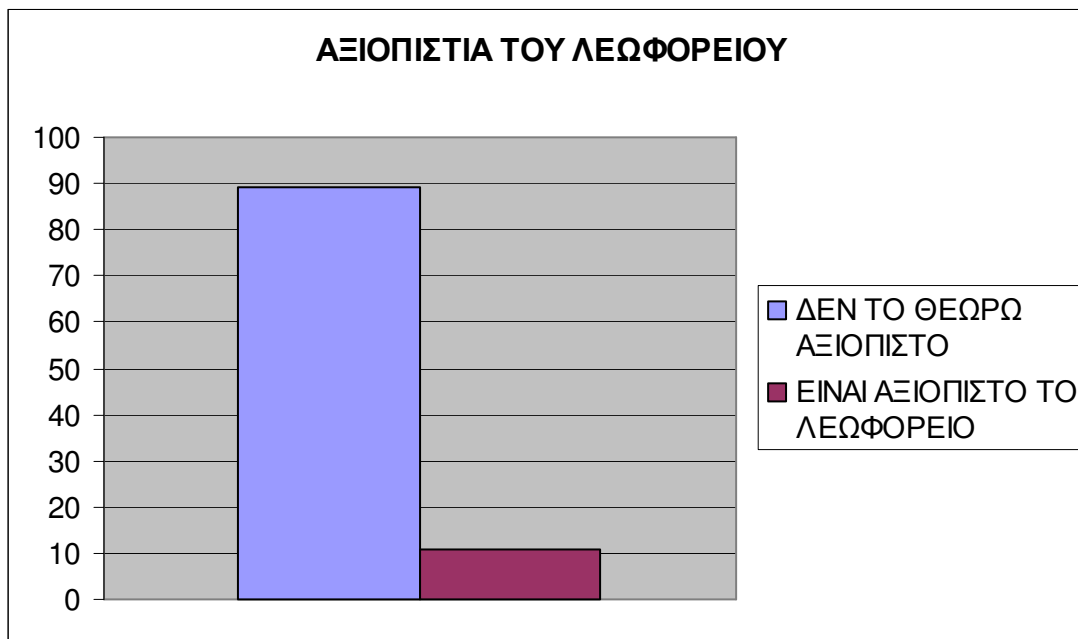
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 36: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ



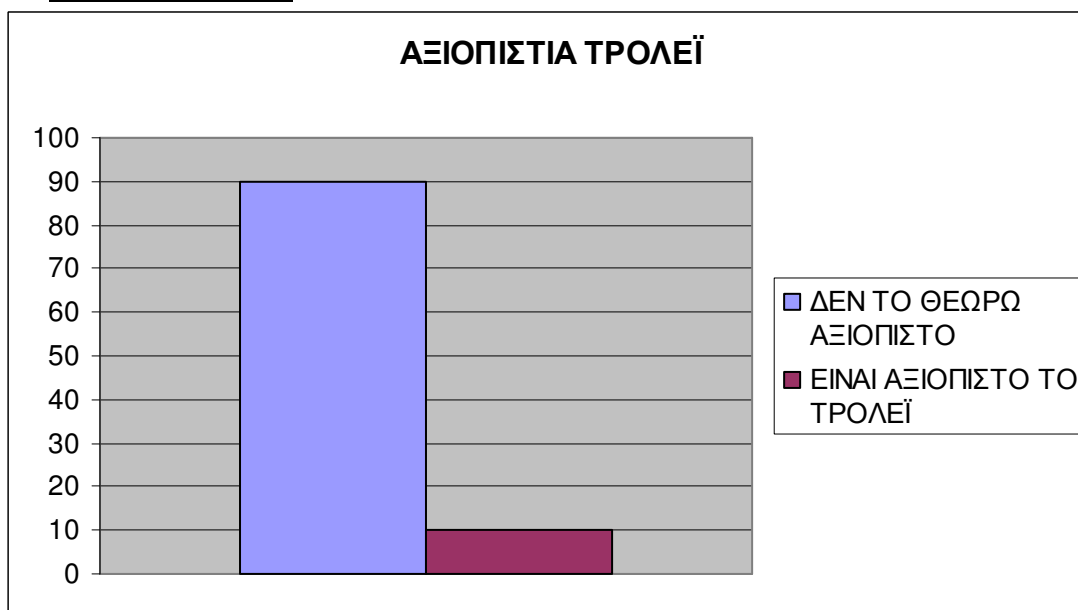
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 37: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ



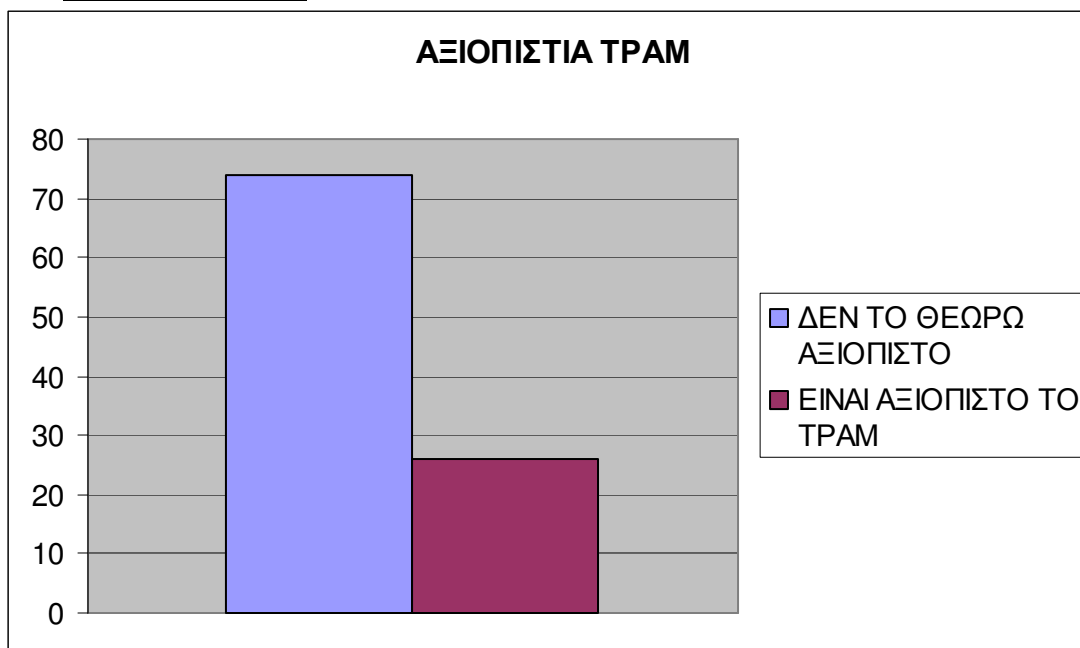
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 38: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ



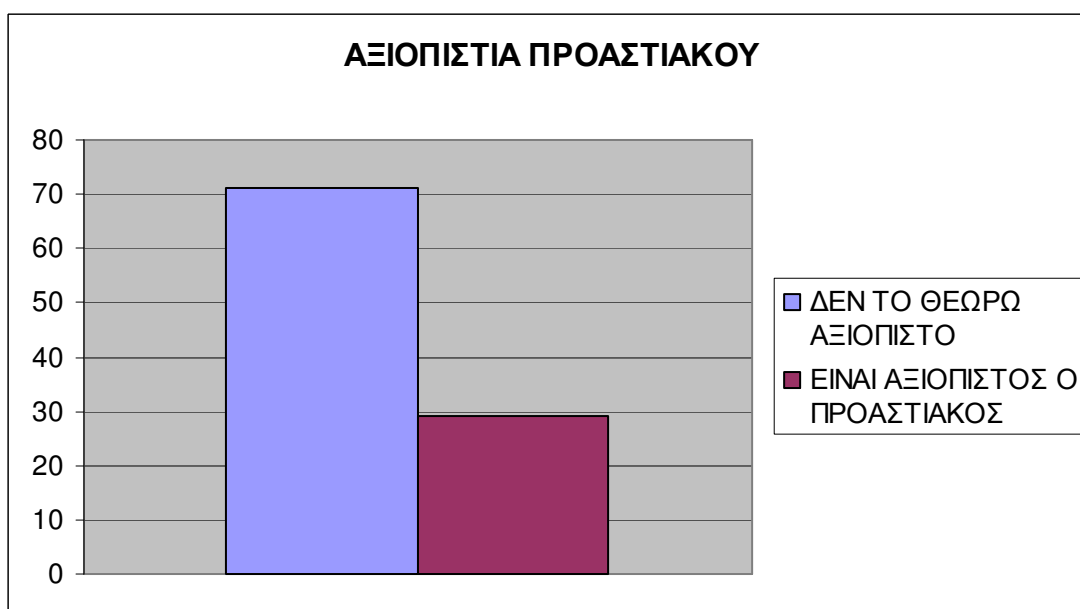
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 39: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΤΟΥ ΤΡΟΛΕΪ



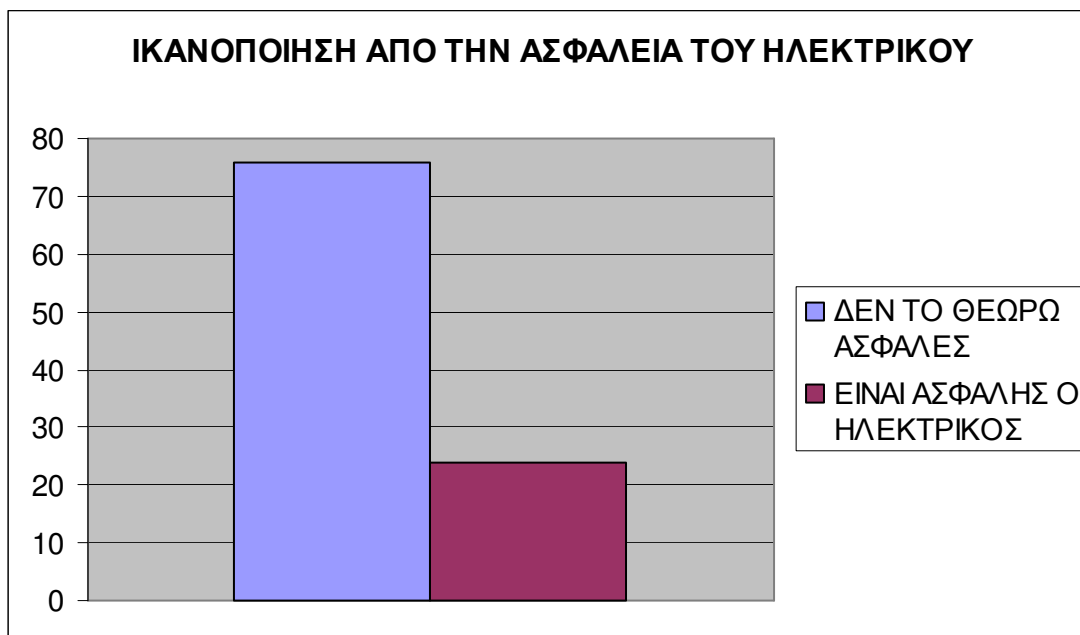
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 40: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΤΟΥ ΤΡΑΜ



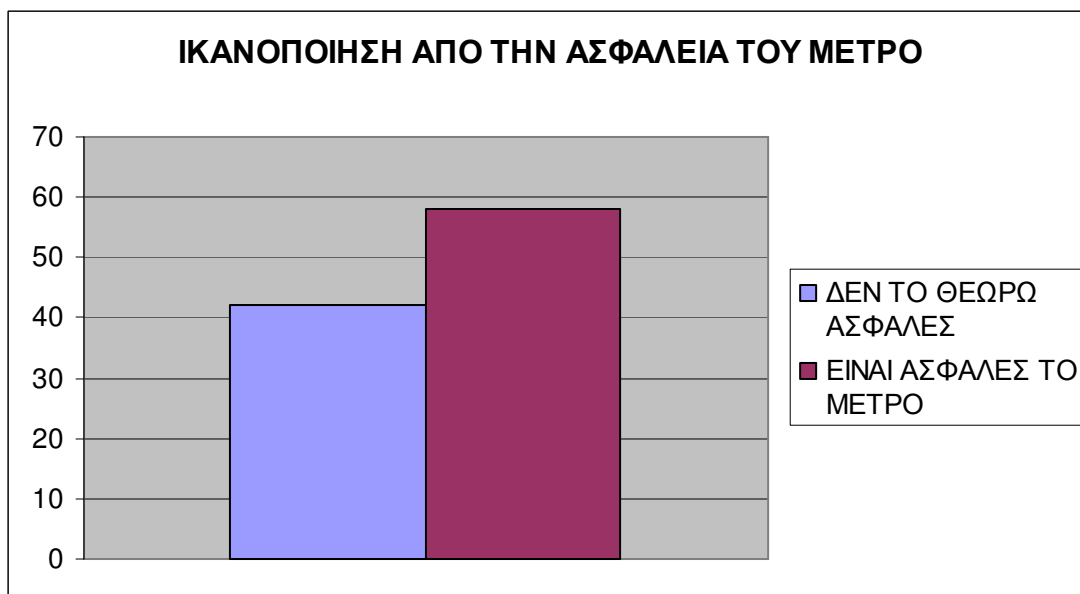
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 41: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ



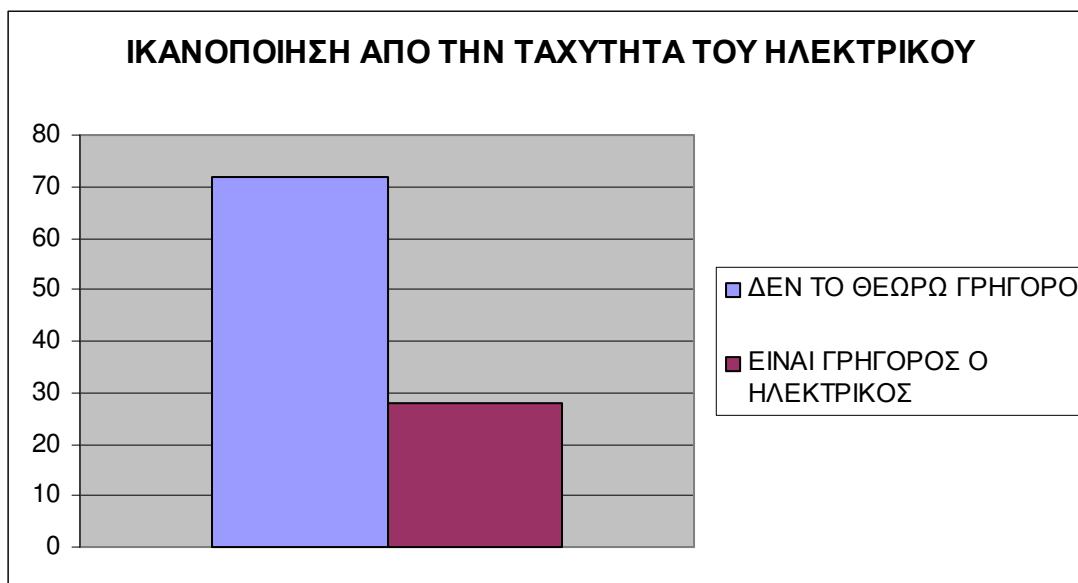
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 42: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ



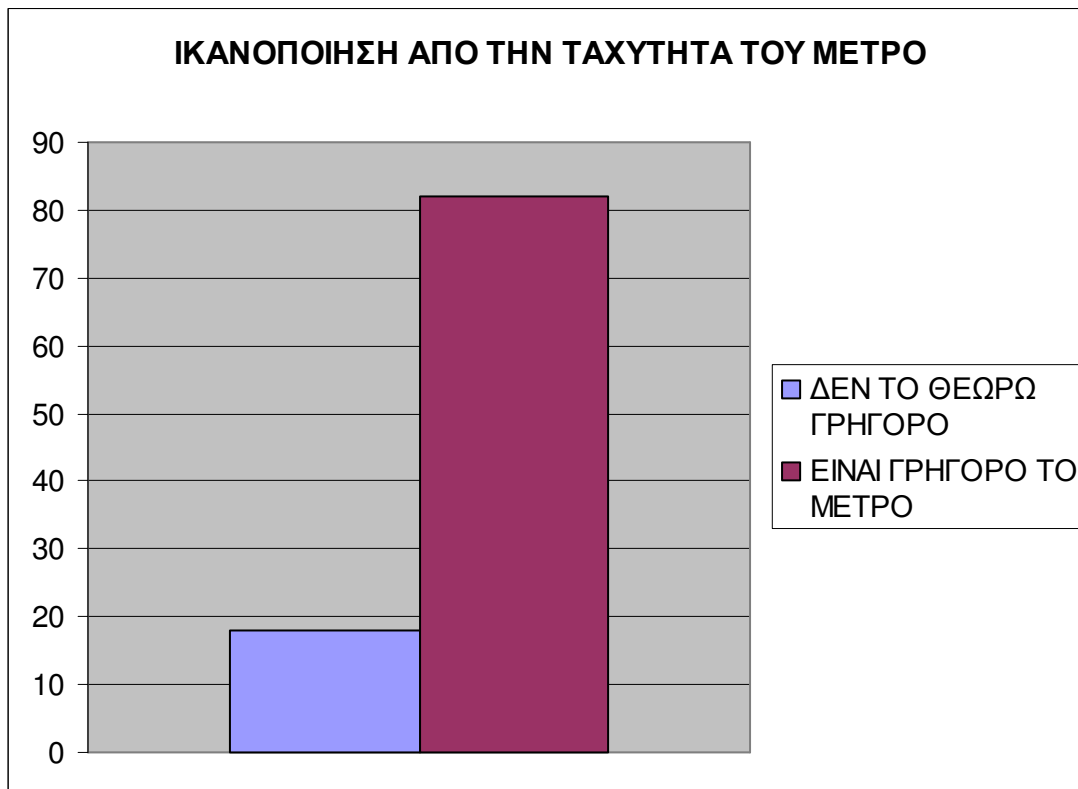
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 43: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ



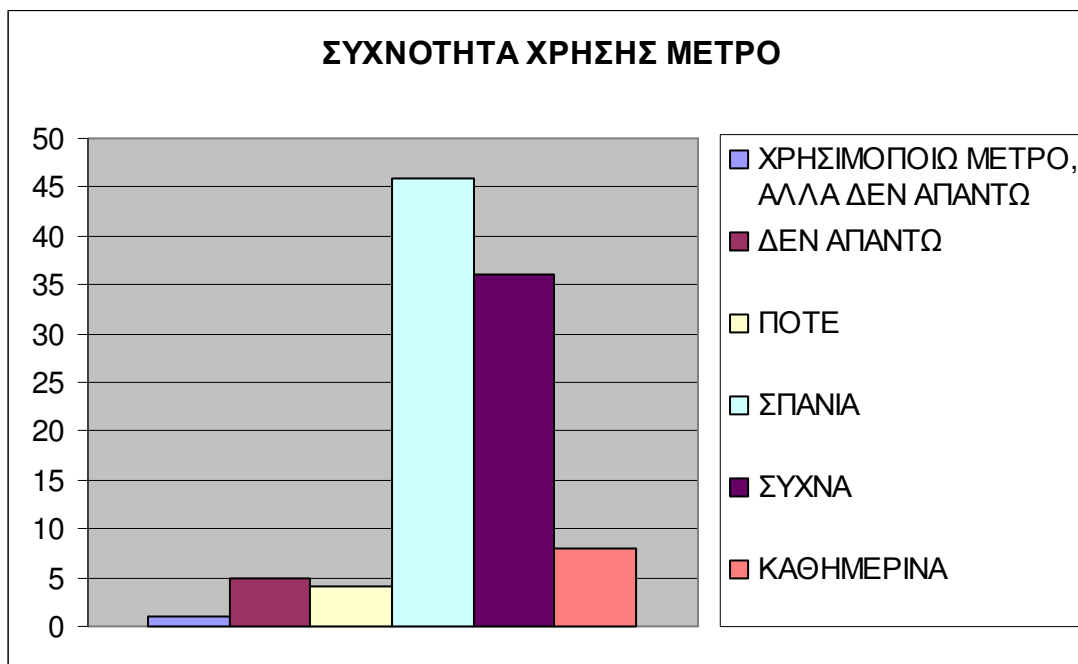
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 44: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ



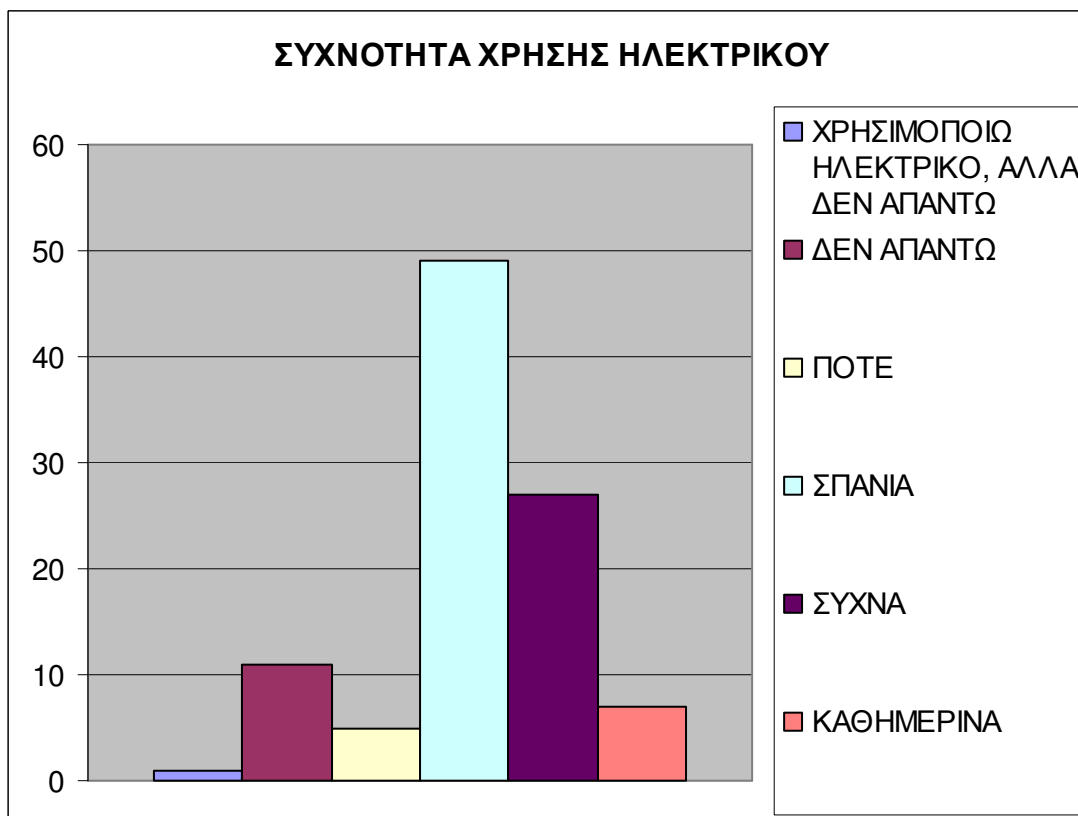
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 45: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ



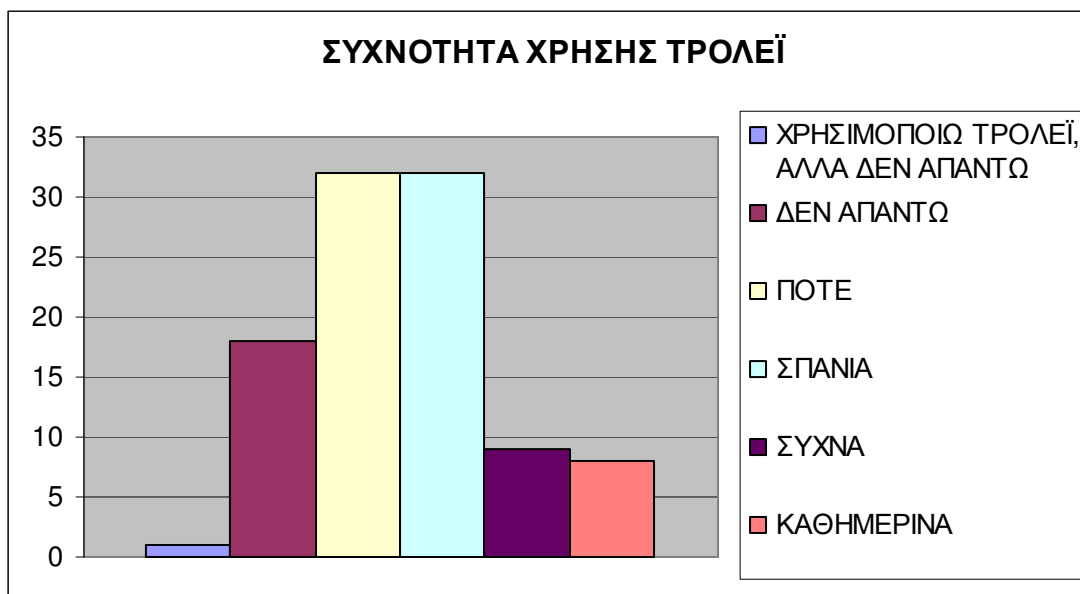
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 46: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ



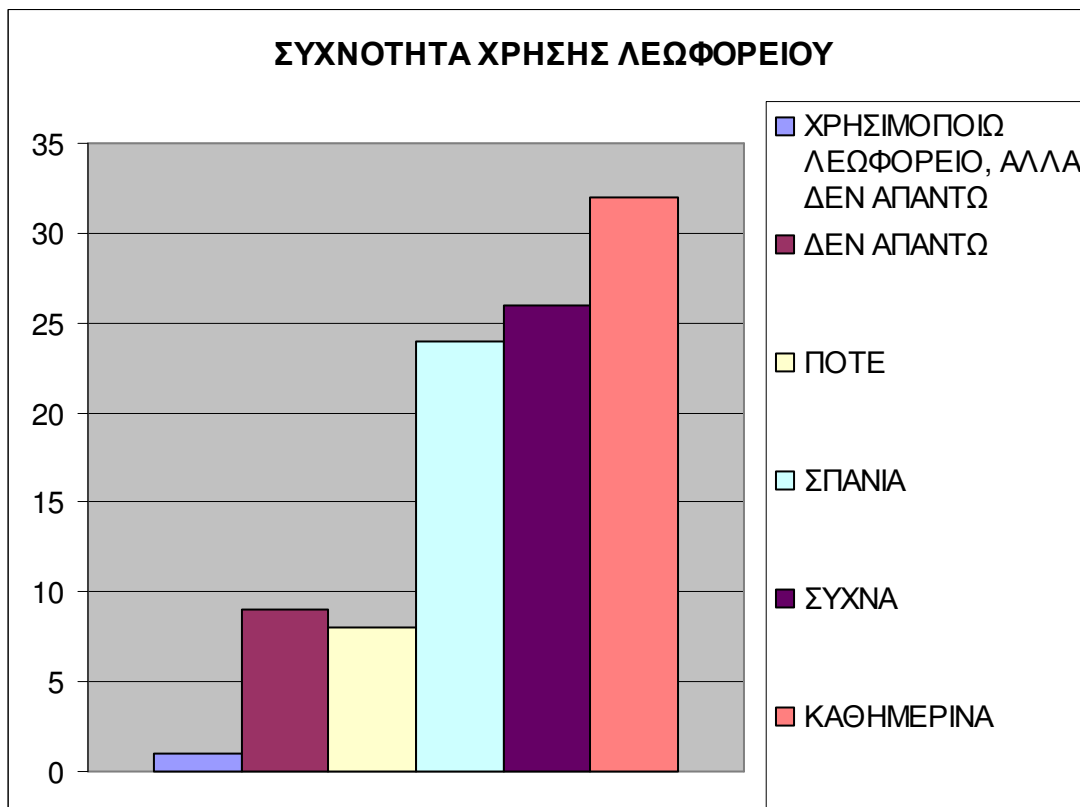
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 47: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ



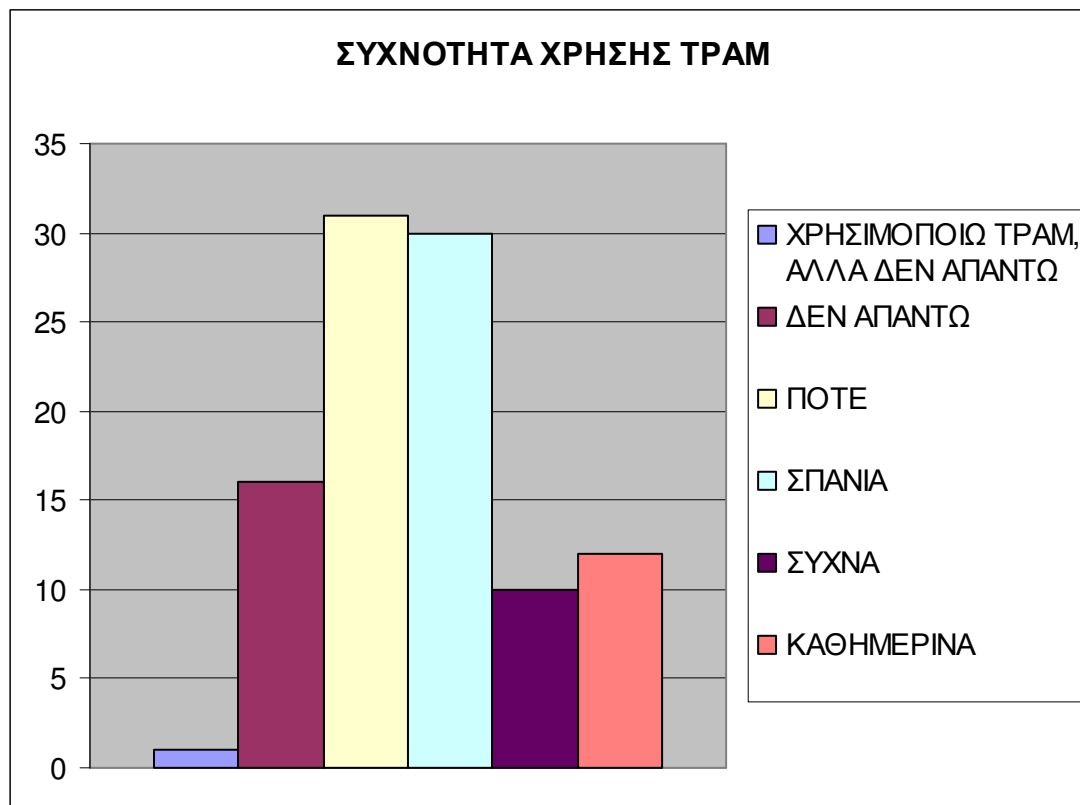
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 48: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΤΡΟΛΕΪ



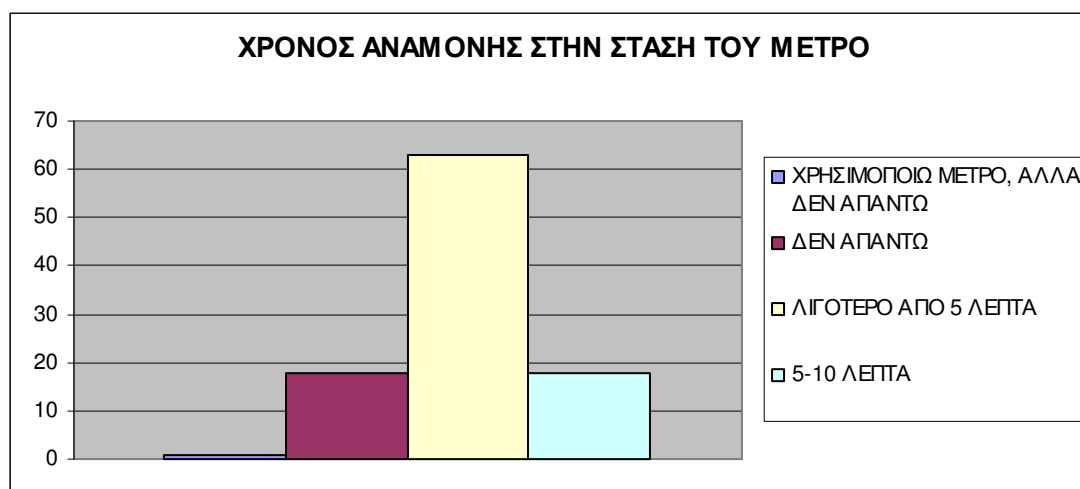
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 49: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ



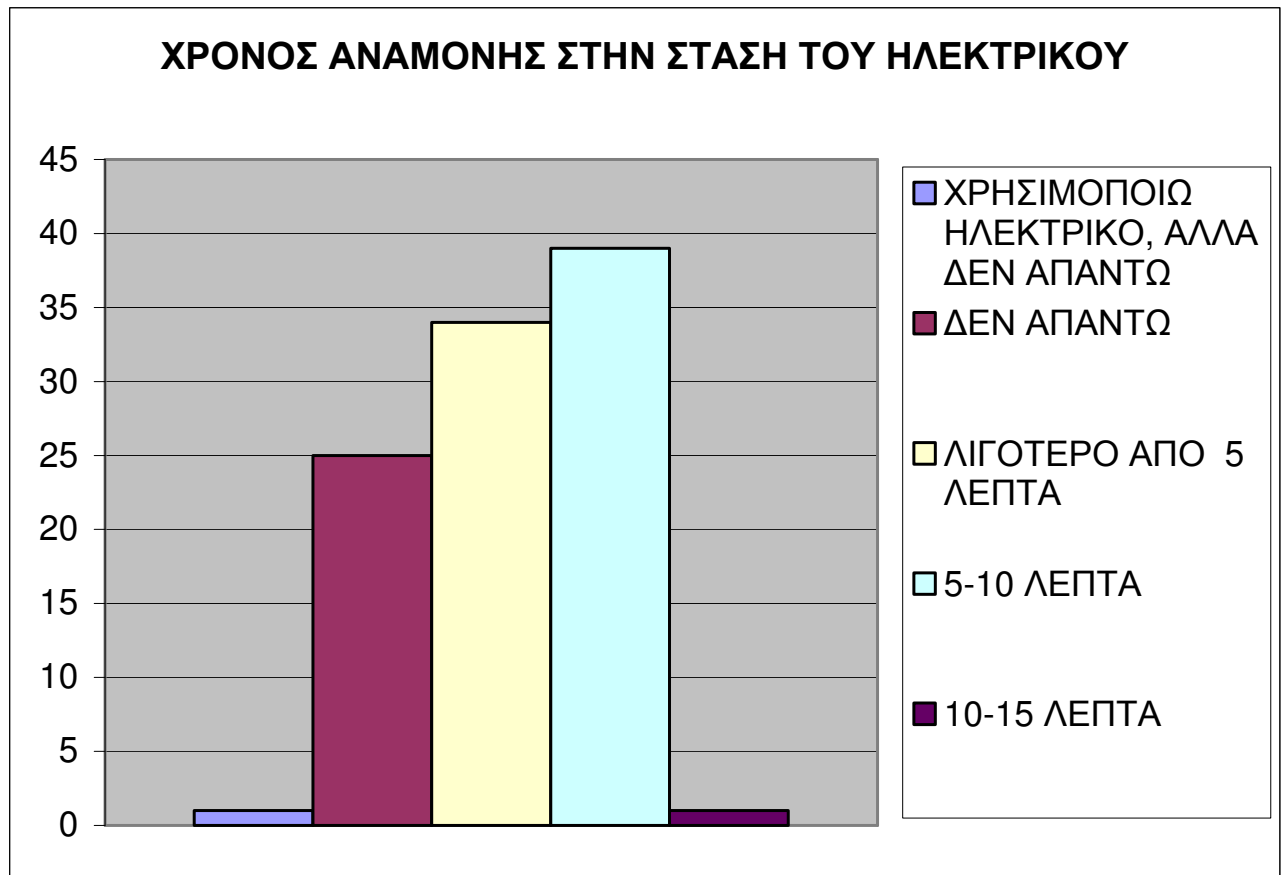
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 50: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΤΡΑΜ



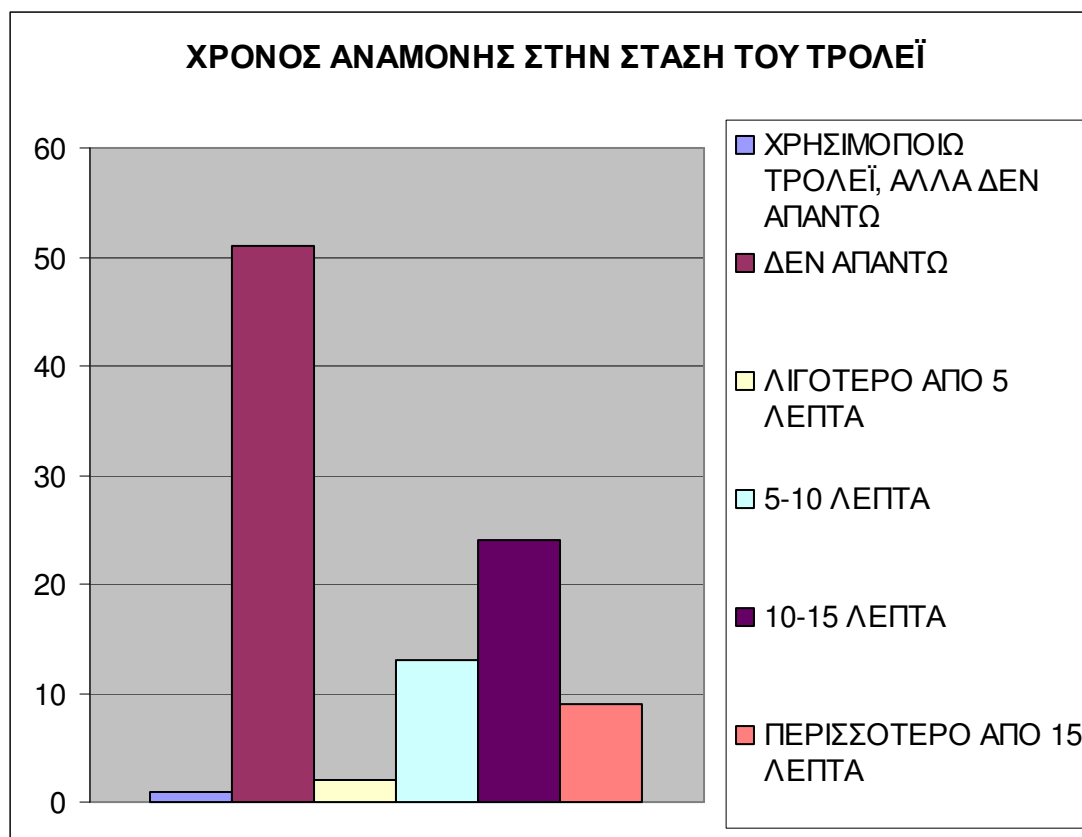
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 51: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ ΑΝΑΜΟΝΗΣ ΣΤΗΝ ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ



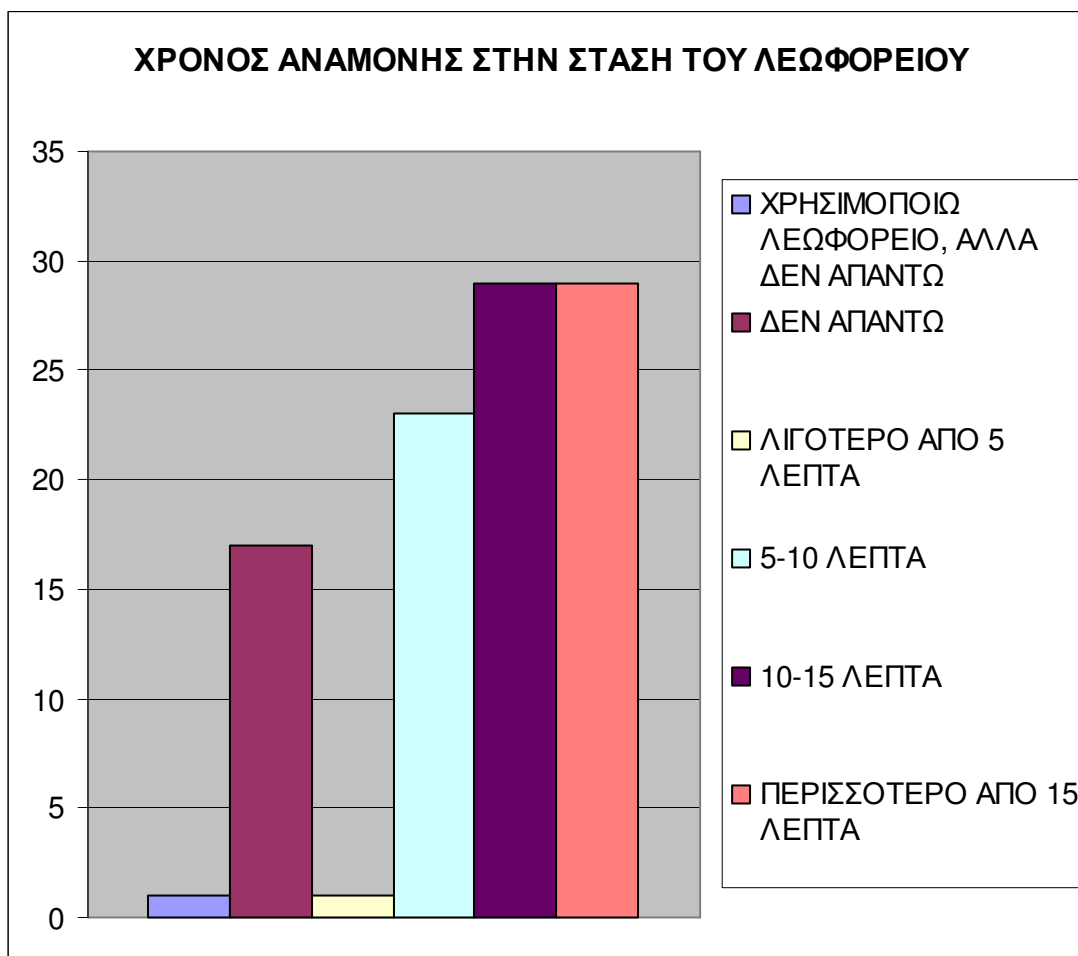
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 52: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ ΑΝΑΜΟΝΗΣ ΣΤΗΝ ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ



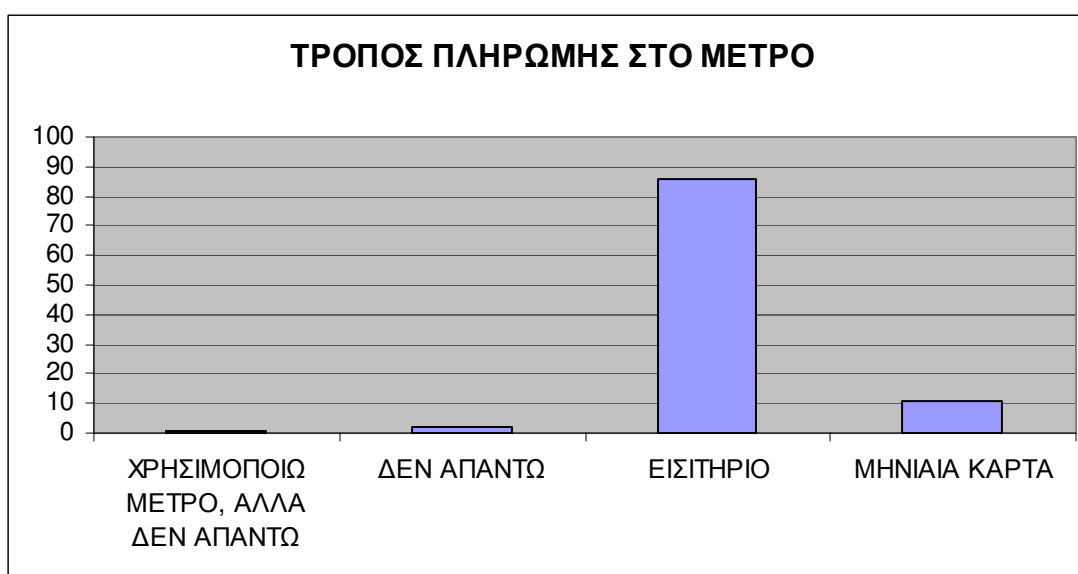
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 53: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ ΑΝΑΜΟΝΗΣ ΣΤΗΝ ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ



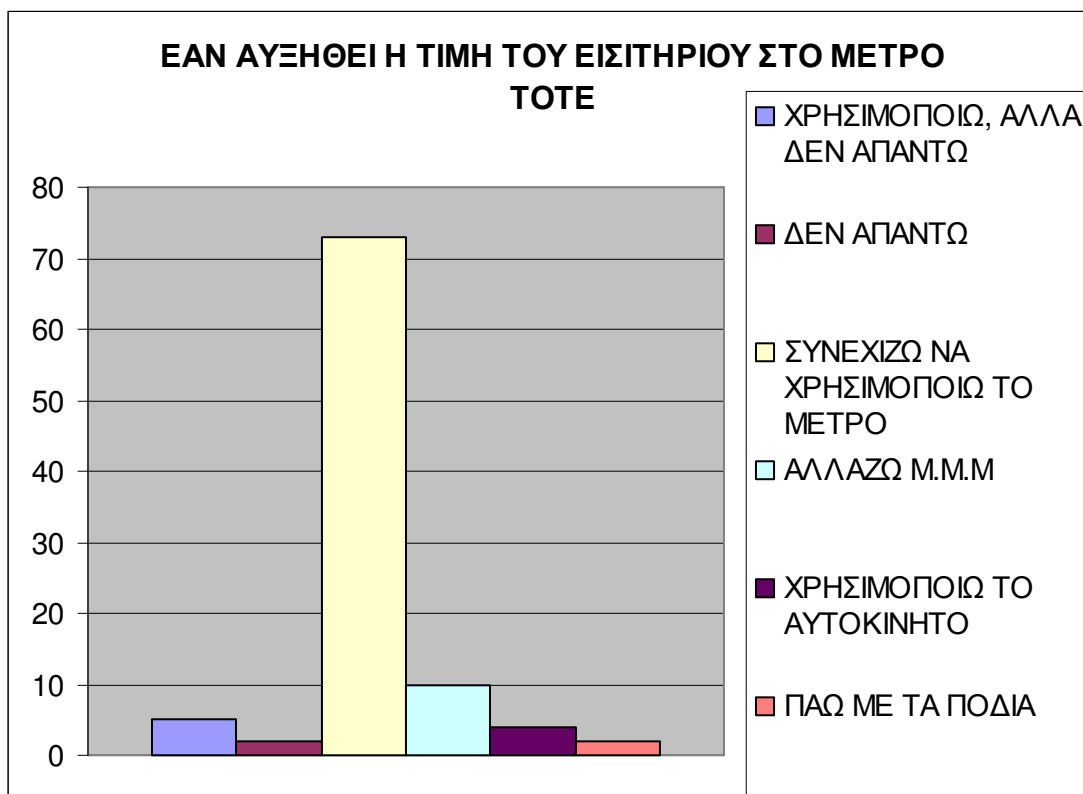
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 54: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ ΑΝΑΜΟΝΗΣ ΣΤΗΝ ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ



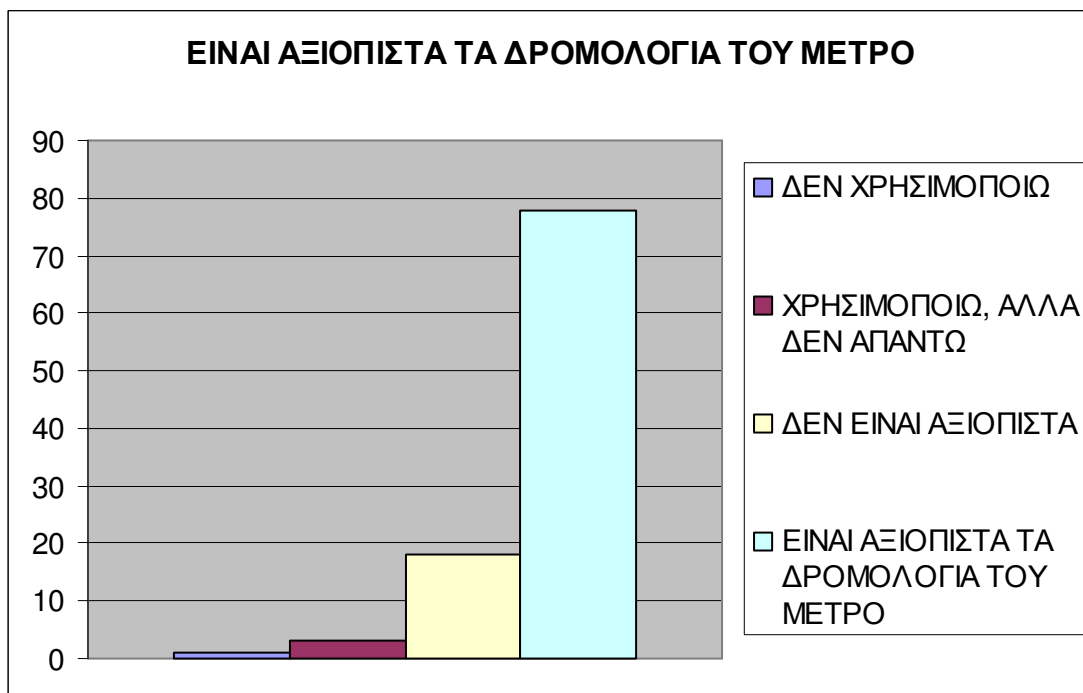
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 55: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΠΛΗΡΩΜΗΣ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ



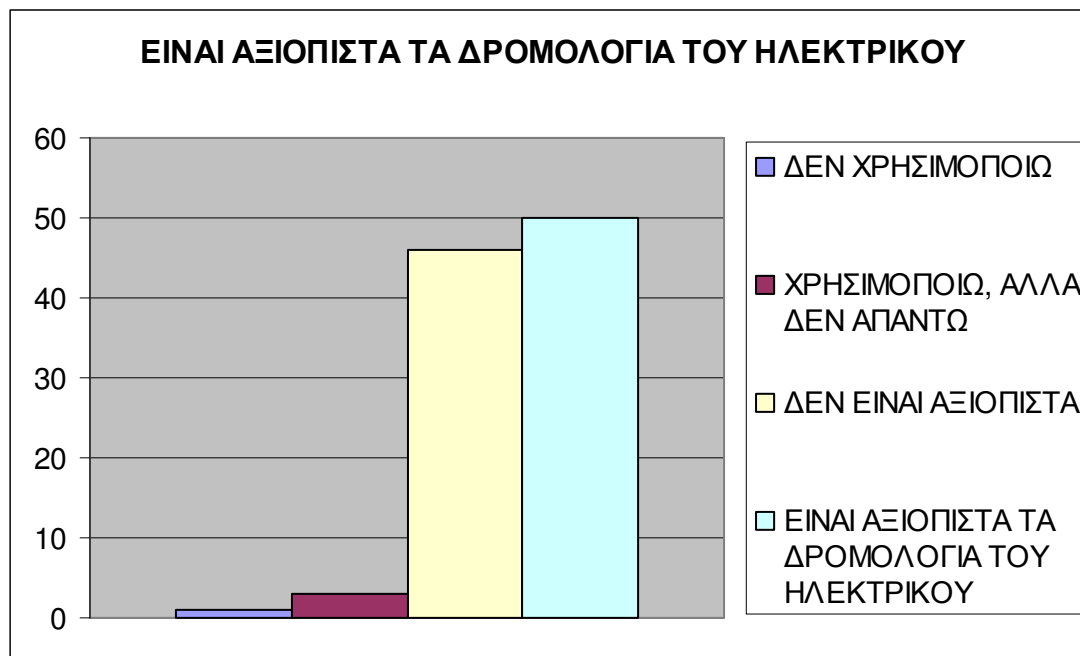
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 56: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΙΘΑΝΑ ΜΕΤΑΒΑΛΛΟΜΕΝΗ ΤΙΜΗ ΤΟΥ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ



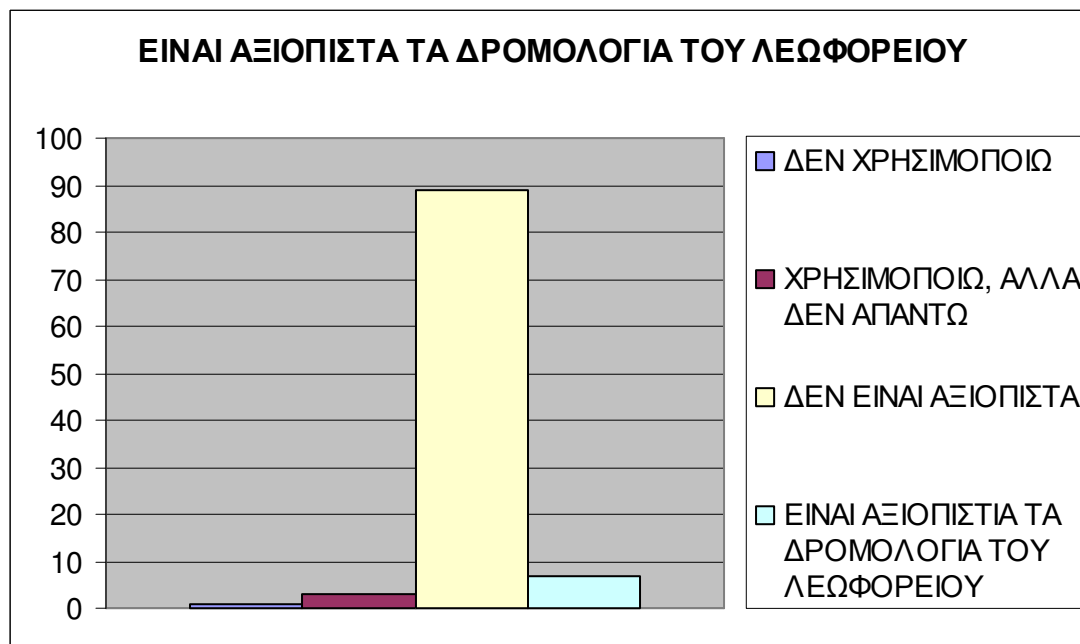
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 57: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΤΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ



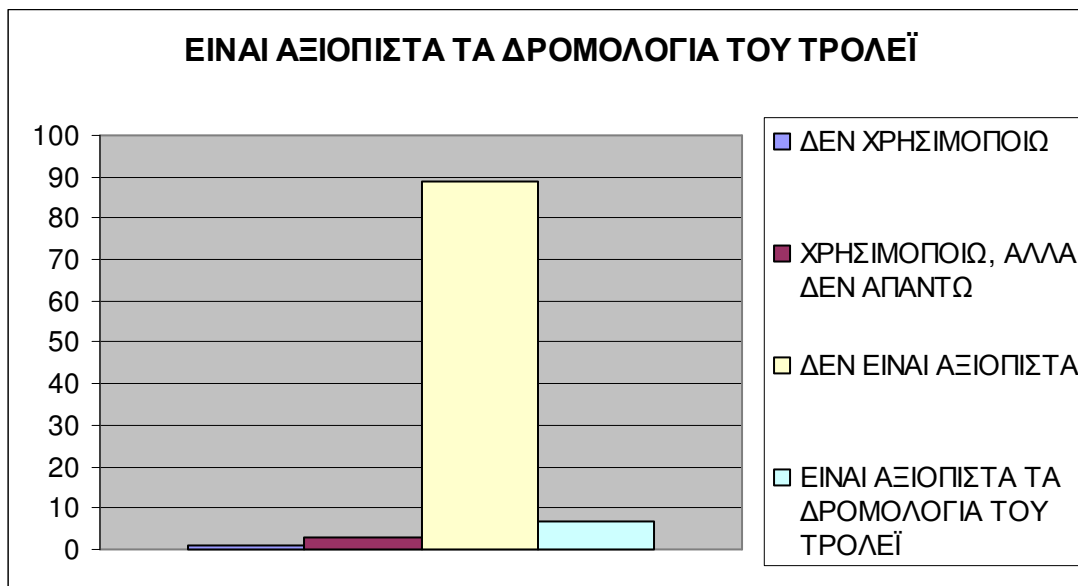
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 58: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΤΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ



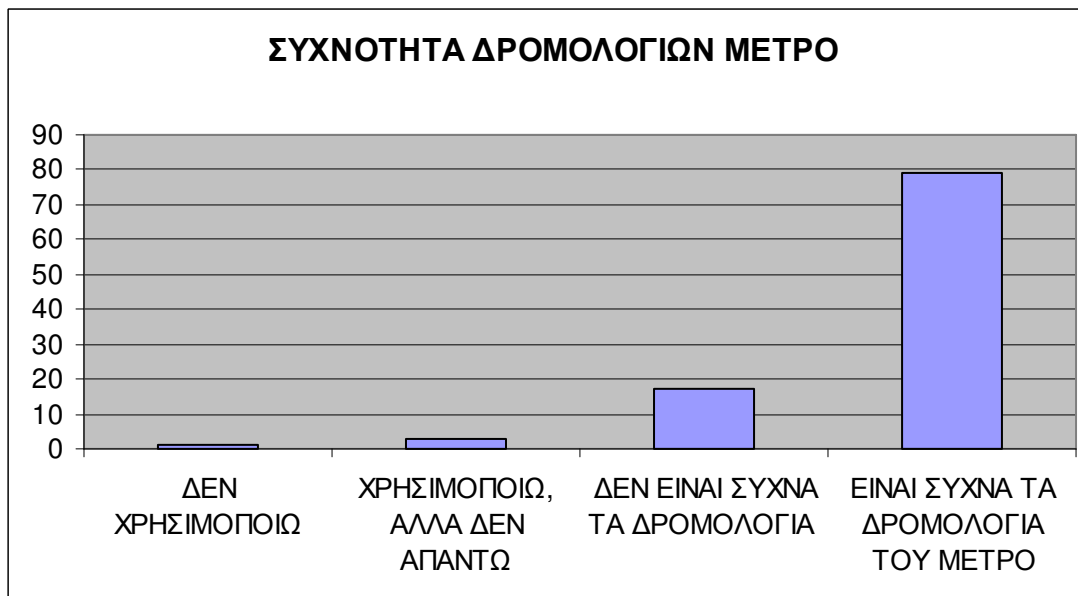
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 59: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΤΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ



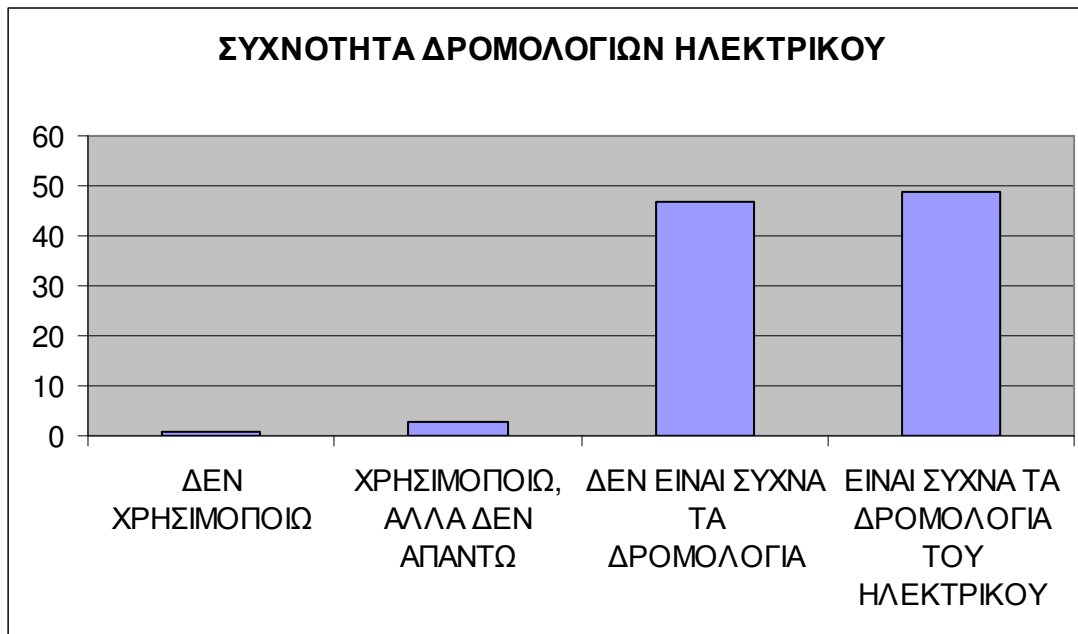
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 60: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΤΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ ΤΡΟΛΕΪ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 61: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ



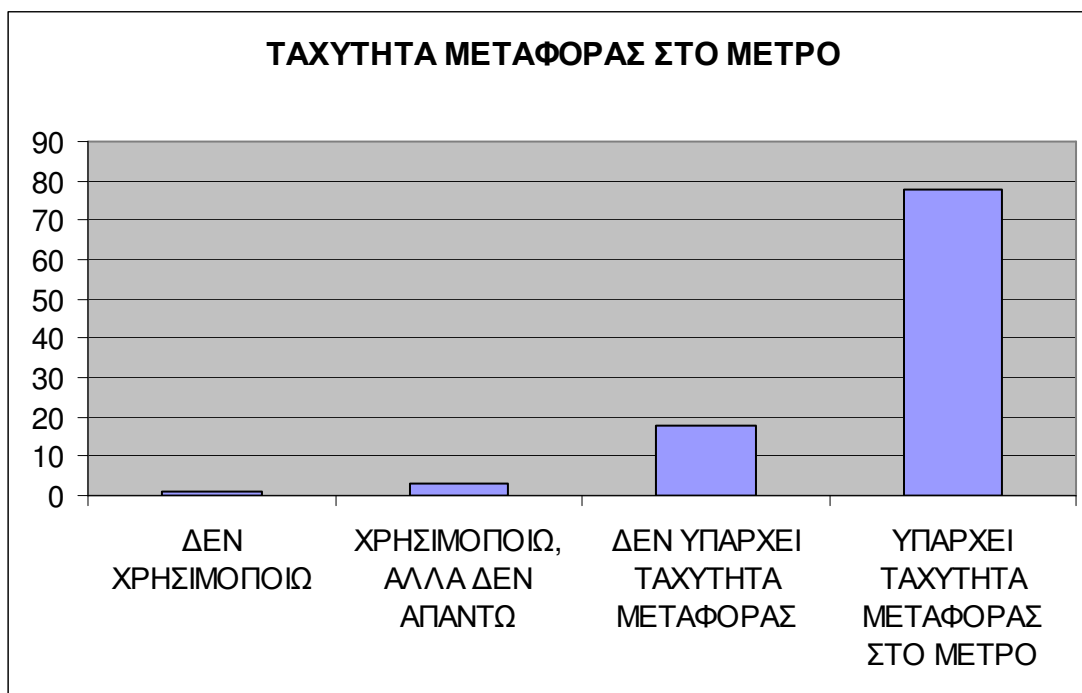
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 62: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 63: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ



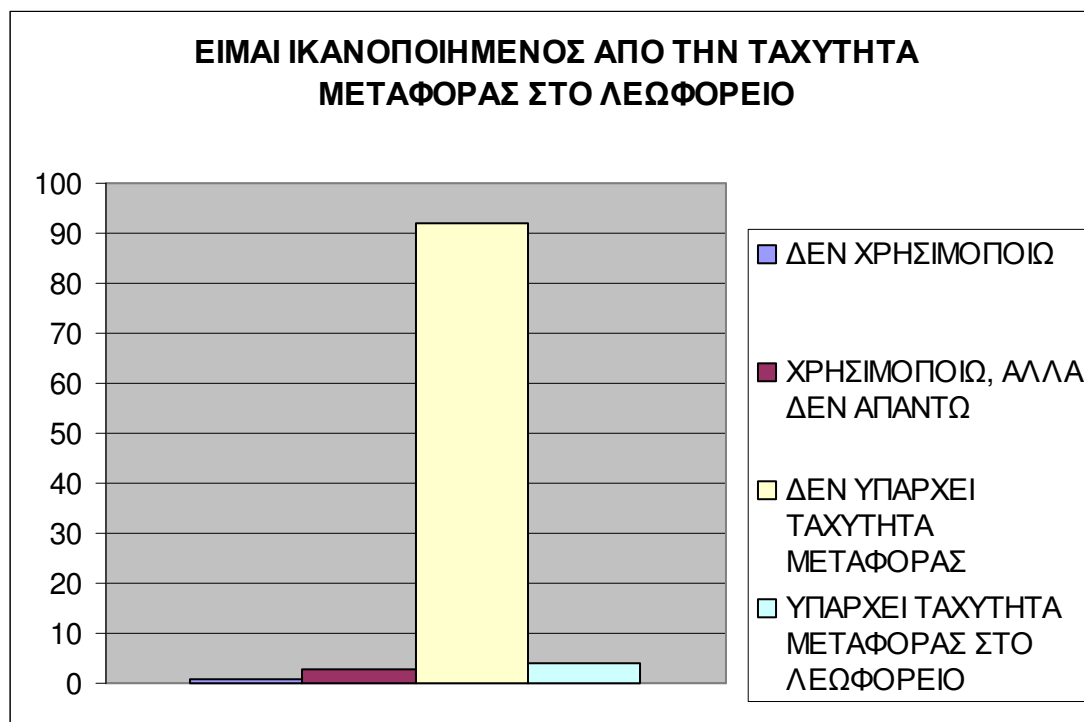
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 64: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ



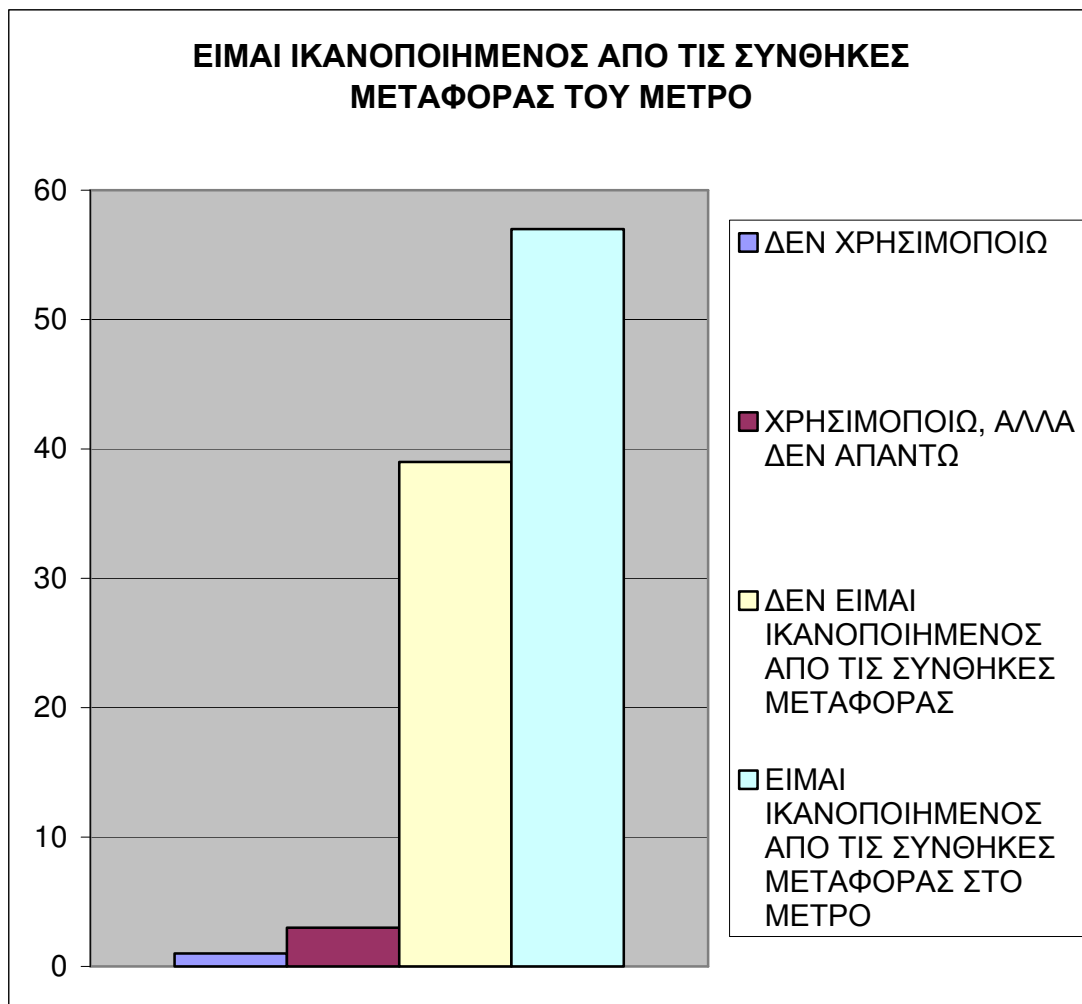
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 65: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ



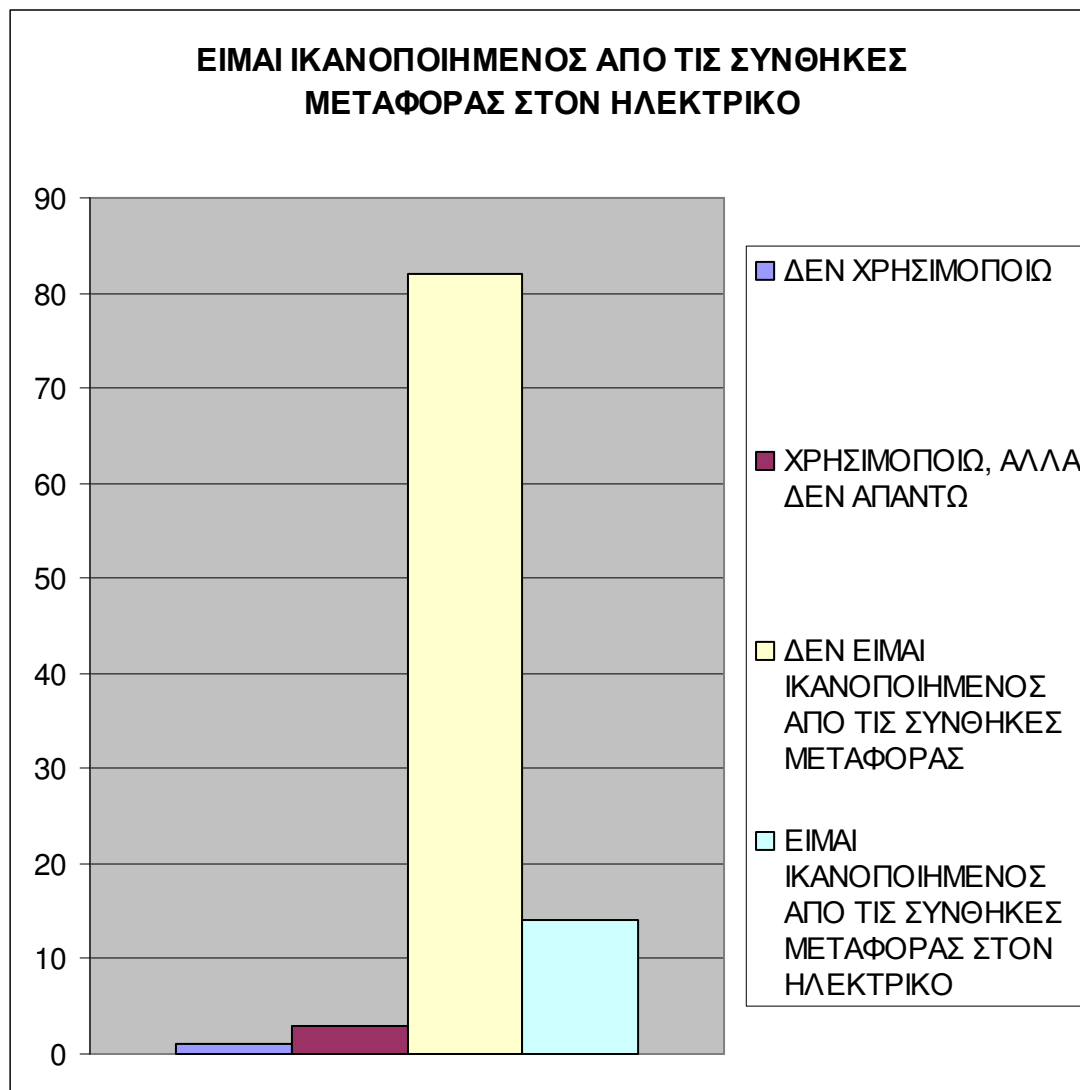
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 66: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ



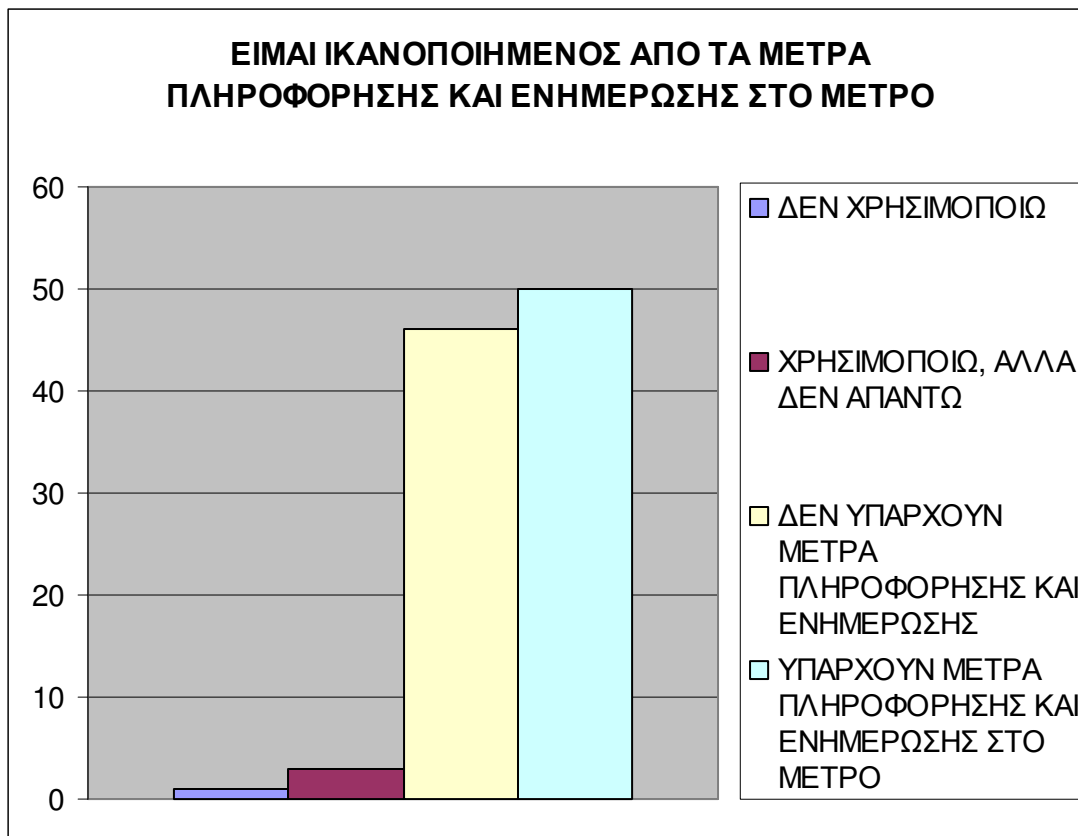
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 67: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ



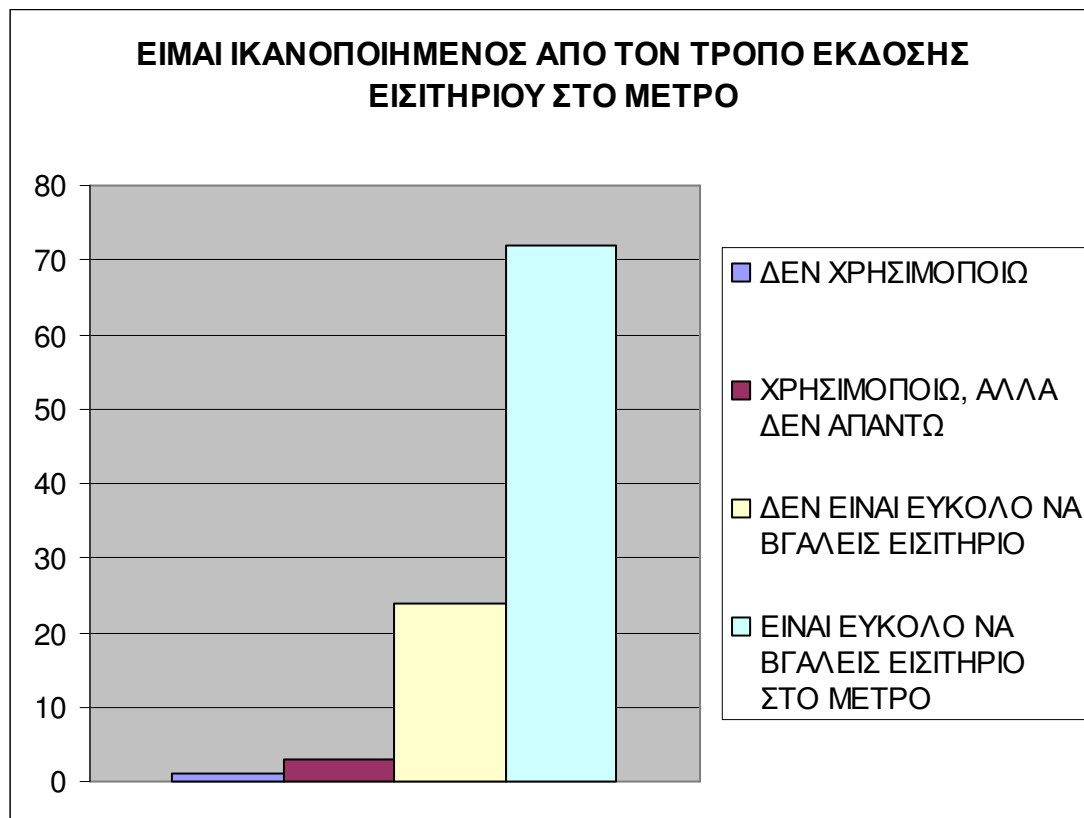
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 68: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΙΣ
ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ



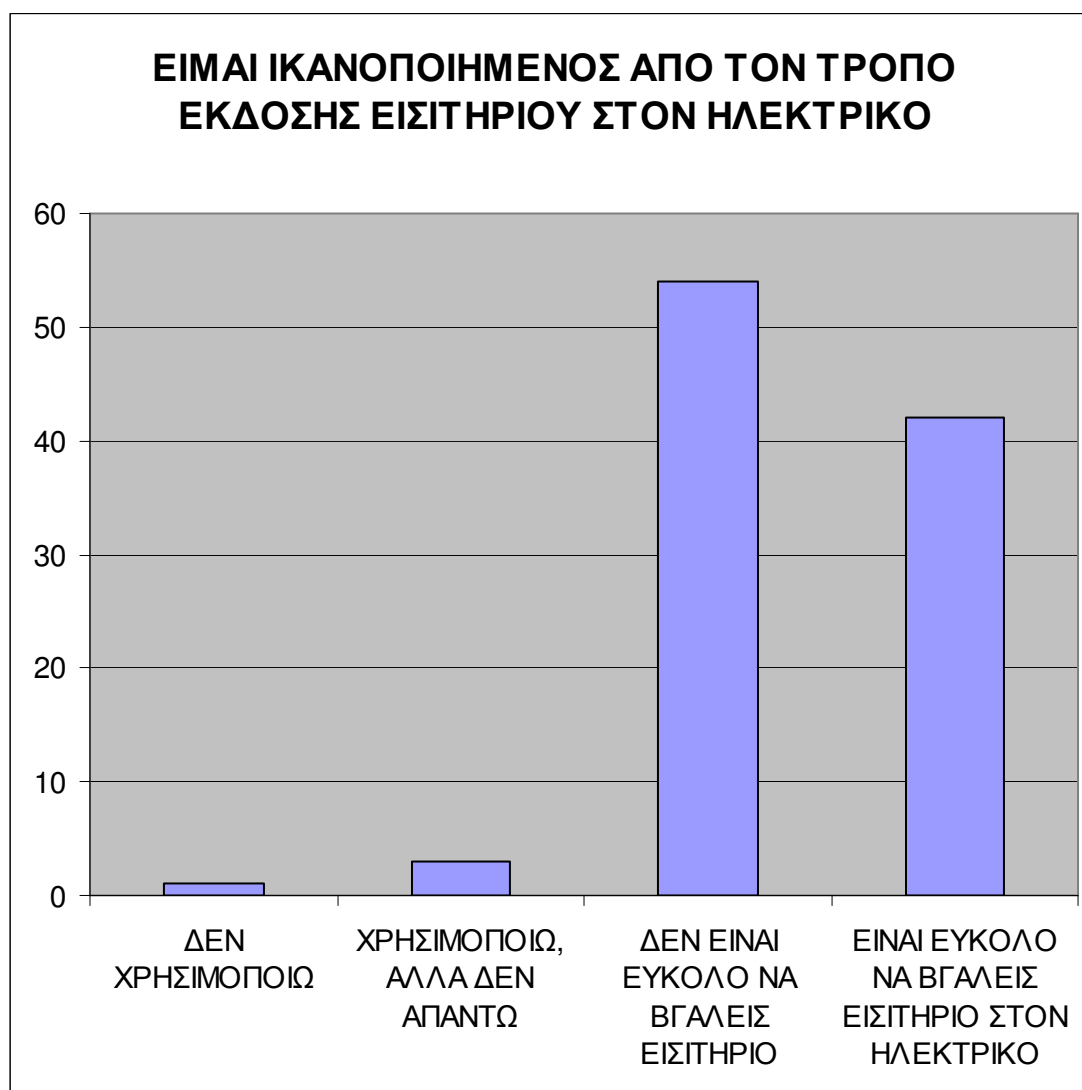
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 69: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ



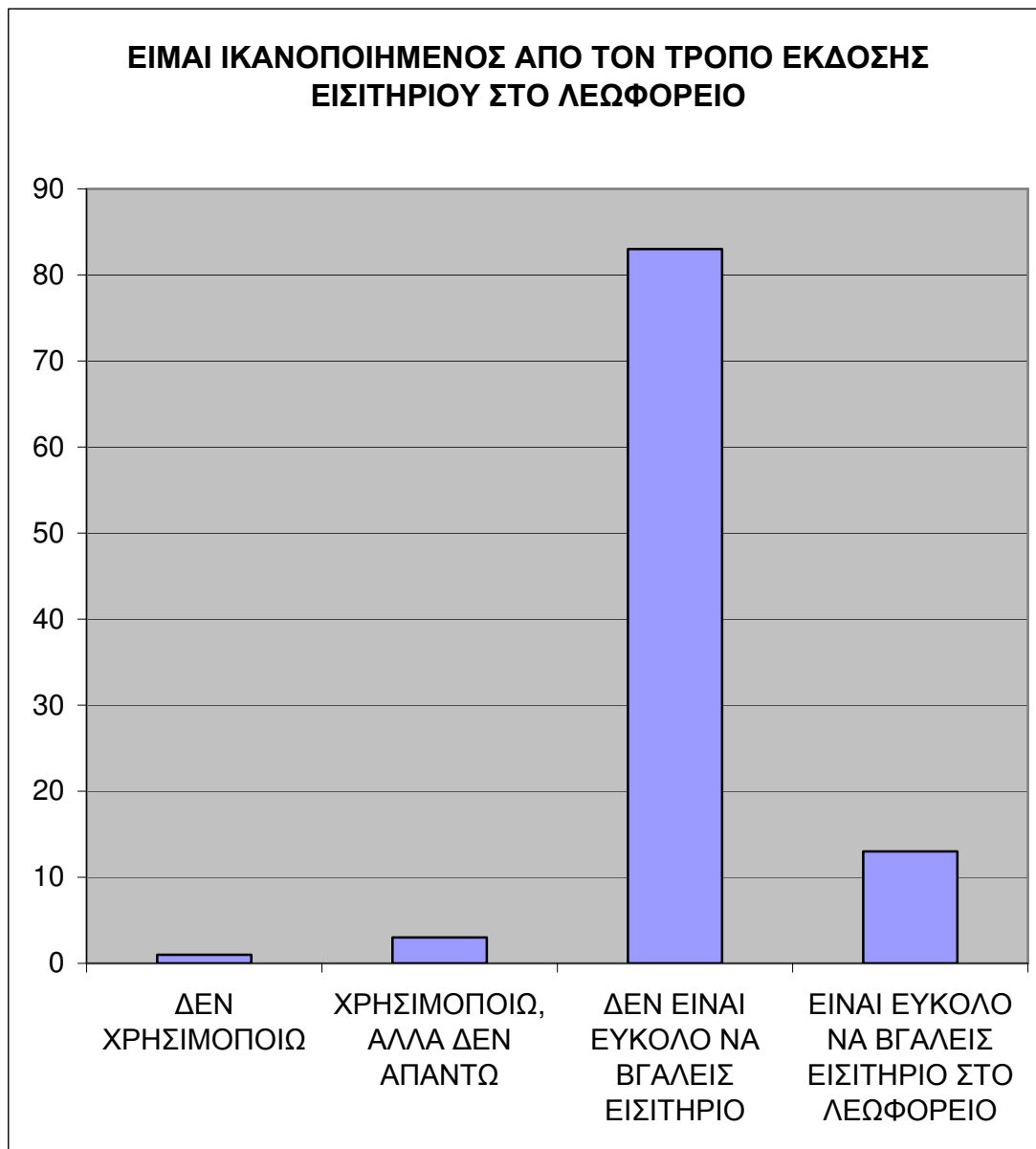
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 70: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΕΚΔΟΣΗΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ



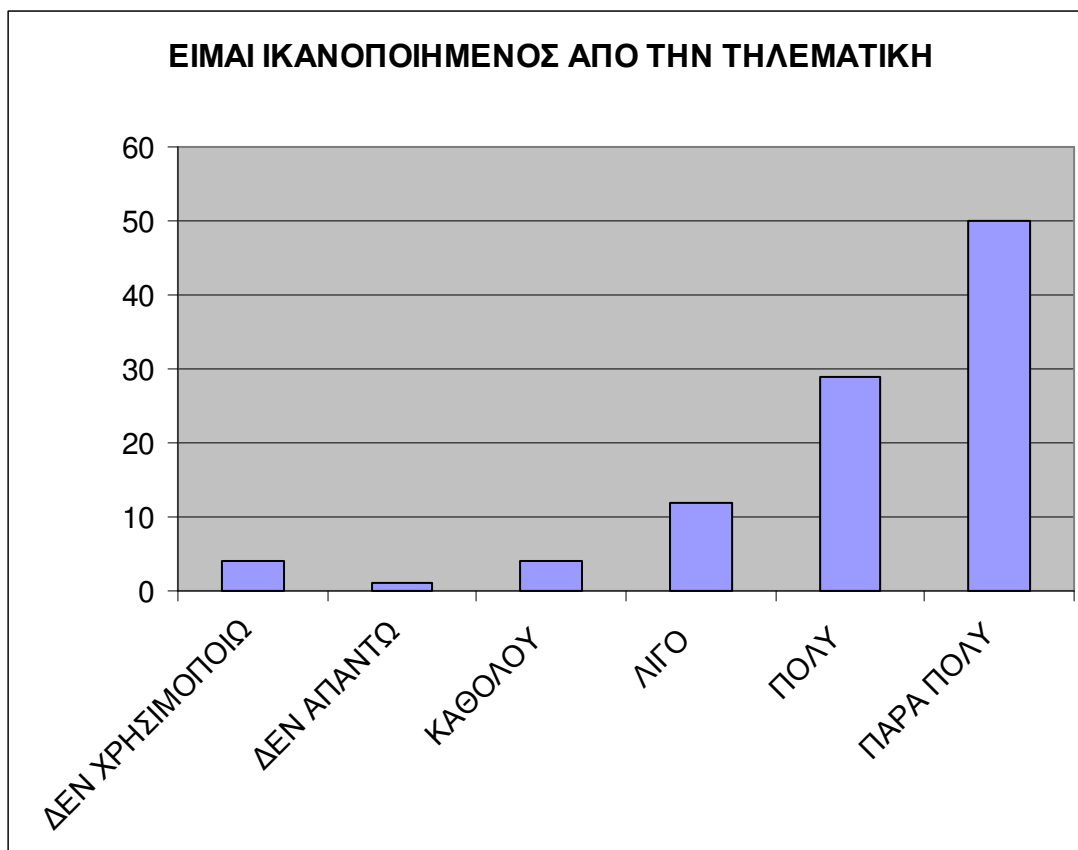
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 71: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΕΚΔΟΣΗΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ΣΤΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ



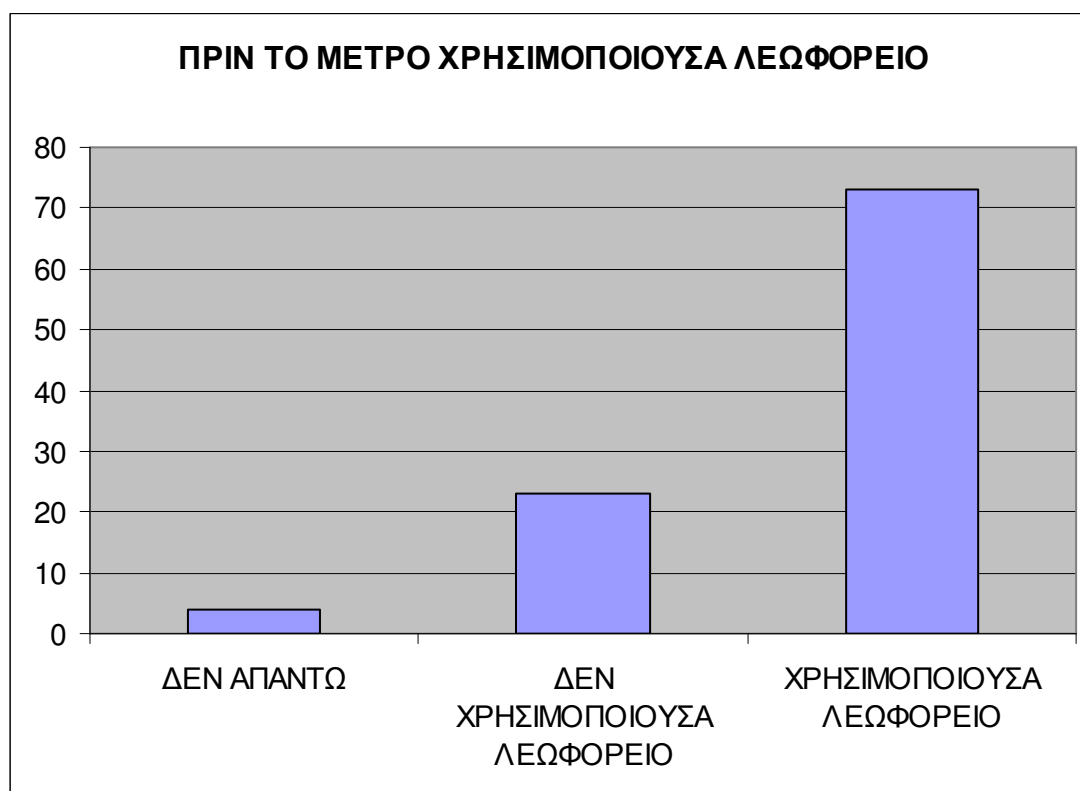
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 72: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΕΚΔΟΣΗΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ΣΤΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ



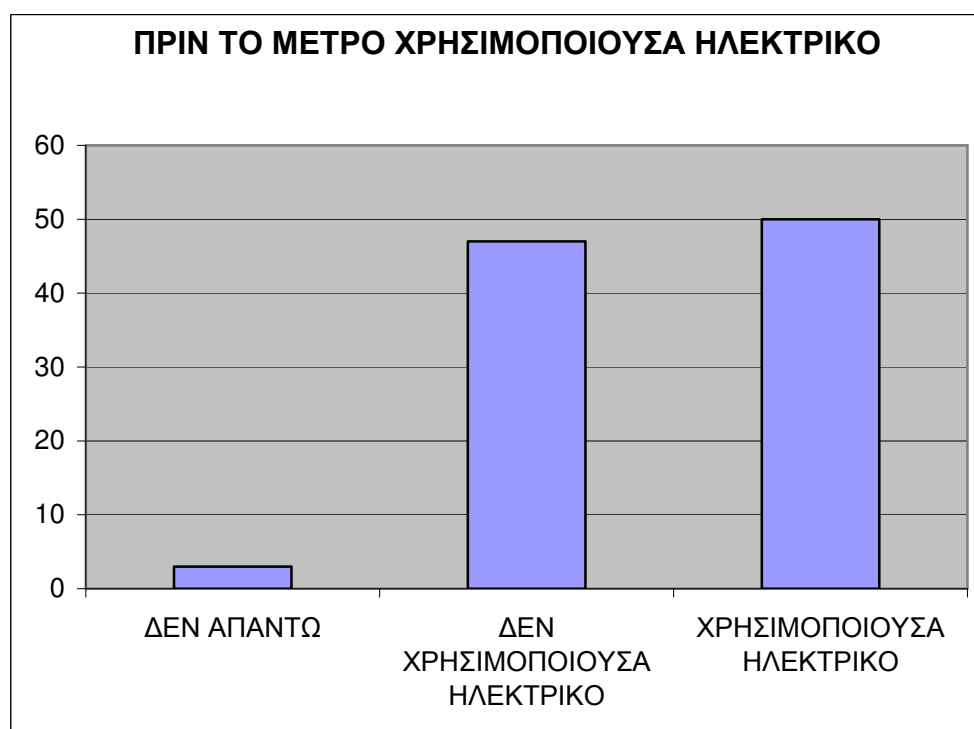
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 73: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΗ



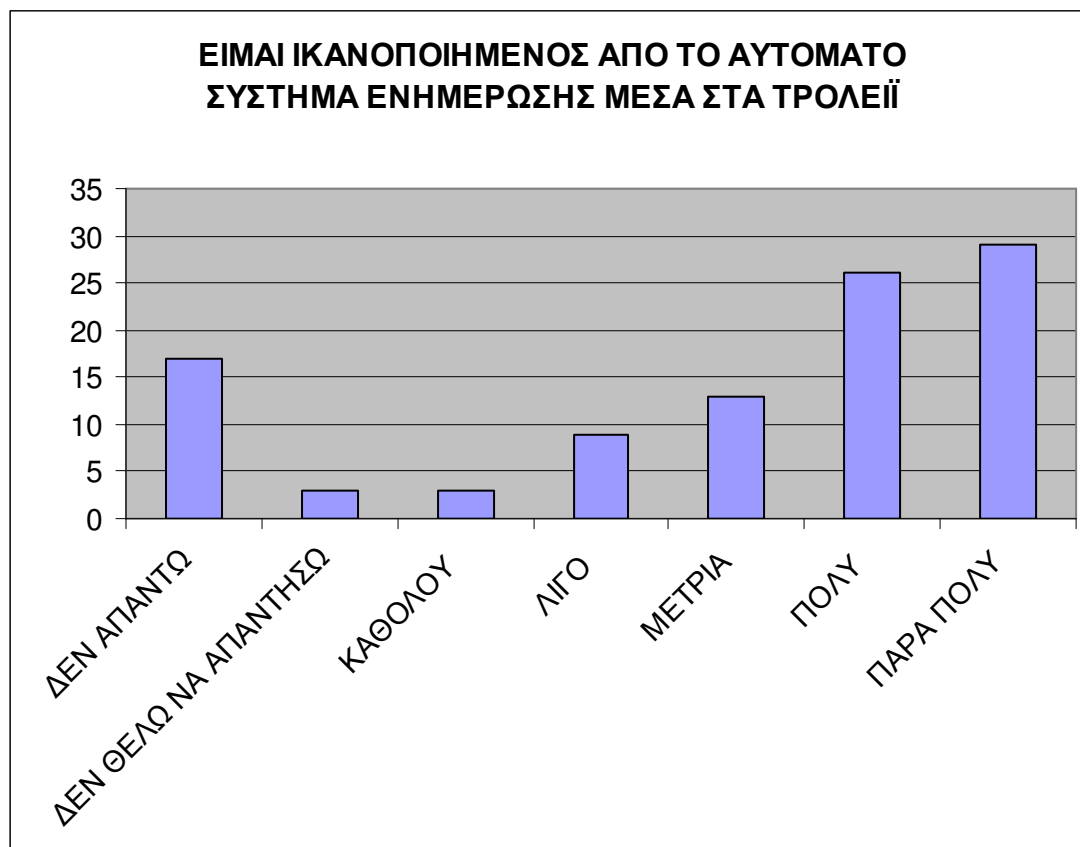
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 74: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ



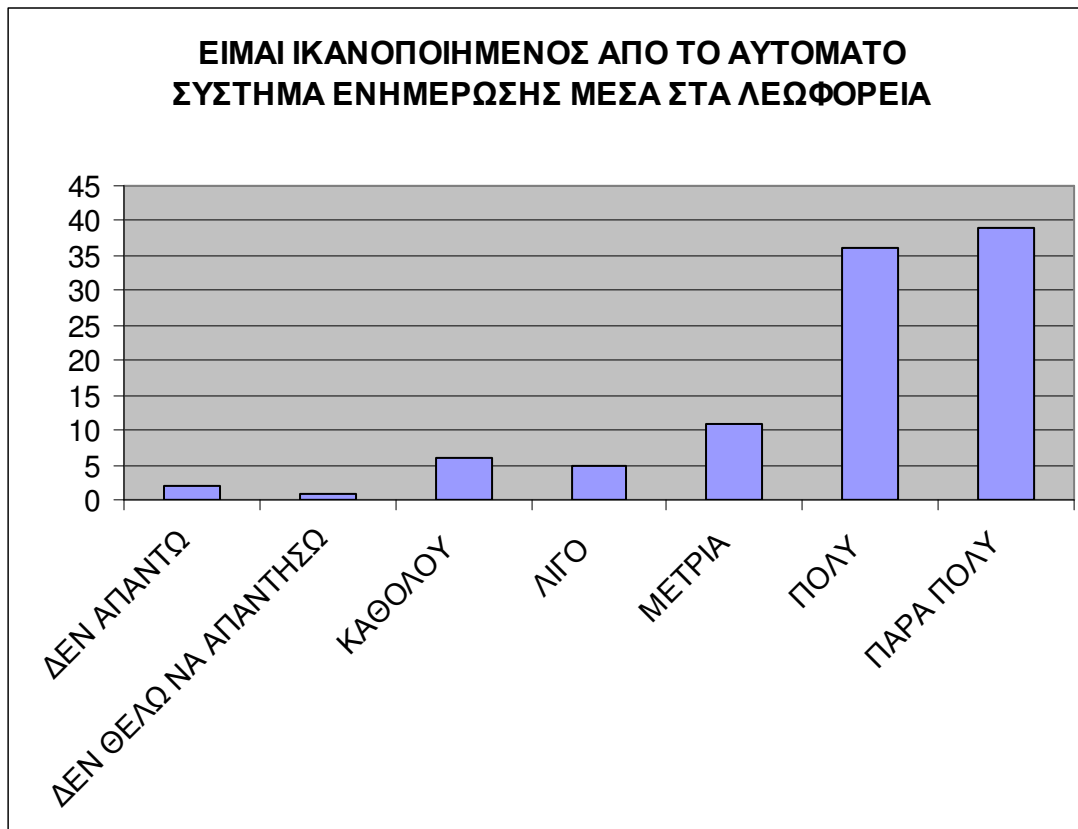
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 75: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ



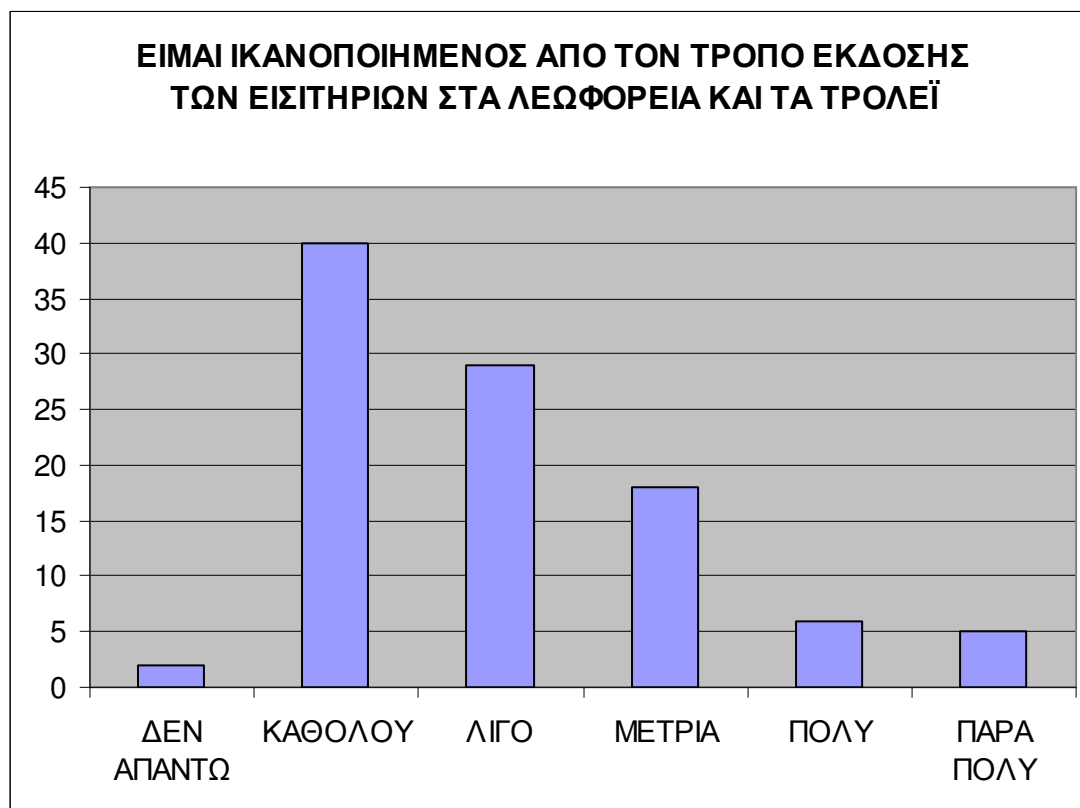
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 76: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΑΥΤΟΜΑΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΜΕΣΑ ΣΤΑ ΤΡΟΛΕΪ



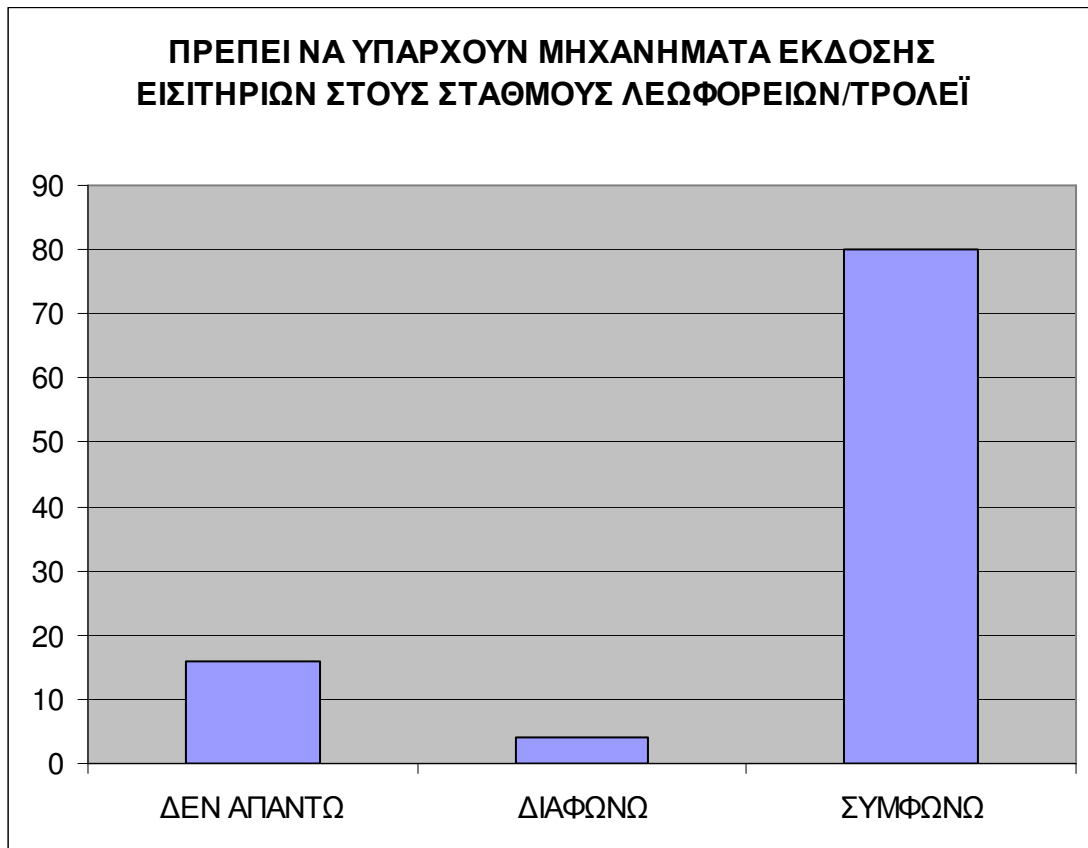
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 77: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΑΥΤΟΜΑΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΜΕΣΑ ΣΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ



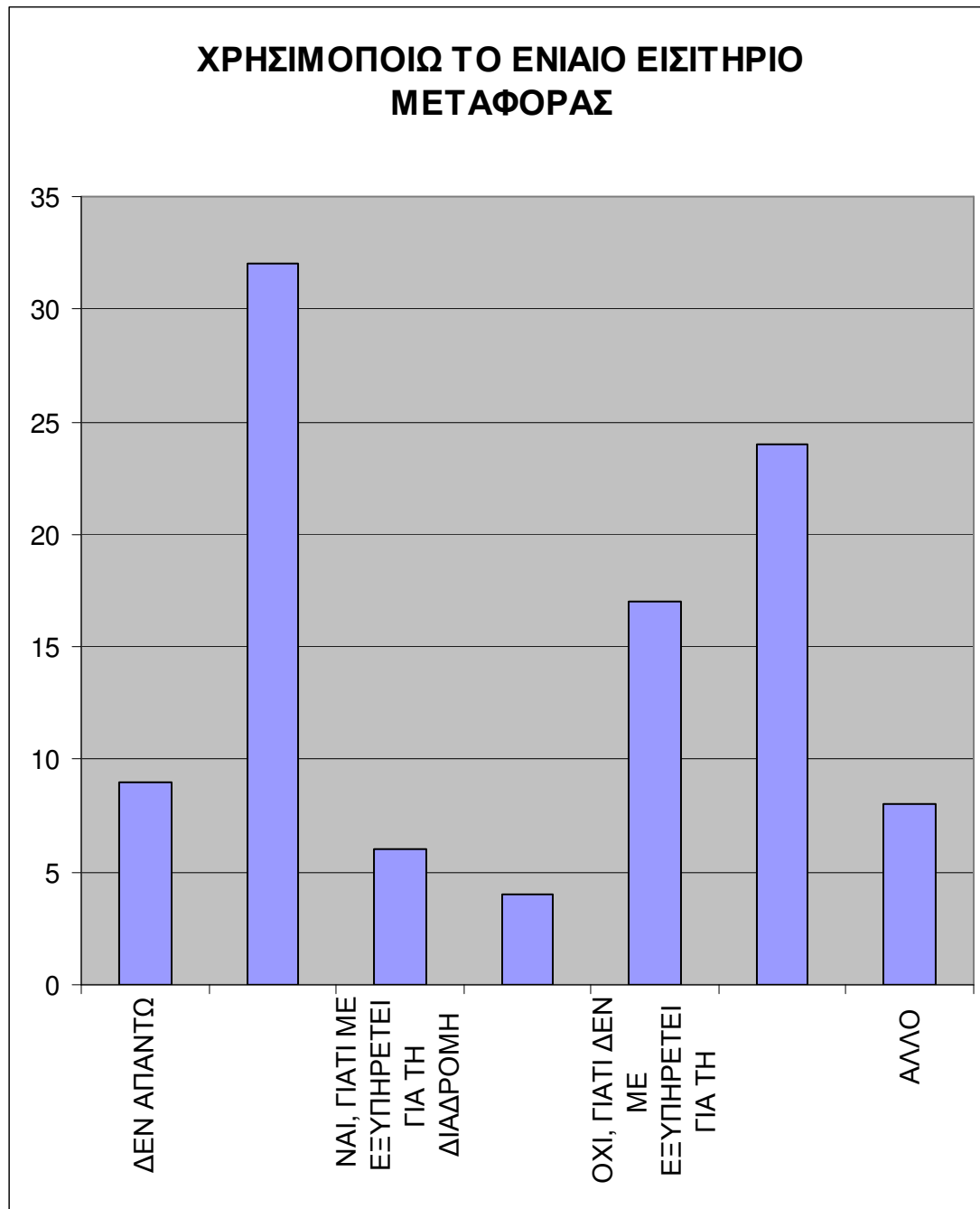
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 78: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΥΠΑΡΧΩΝ ΤΡΟΠΟ ΕΚΔΟΣΗΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΣΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΤΡΟΛΕΪ



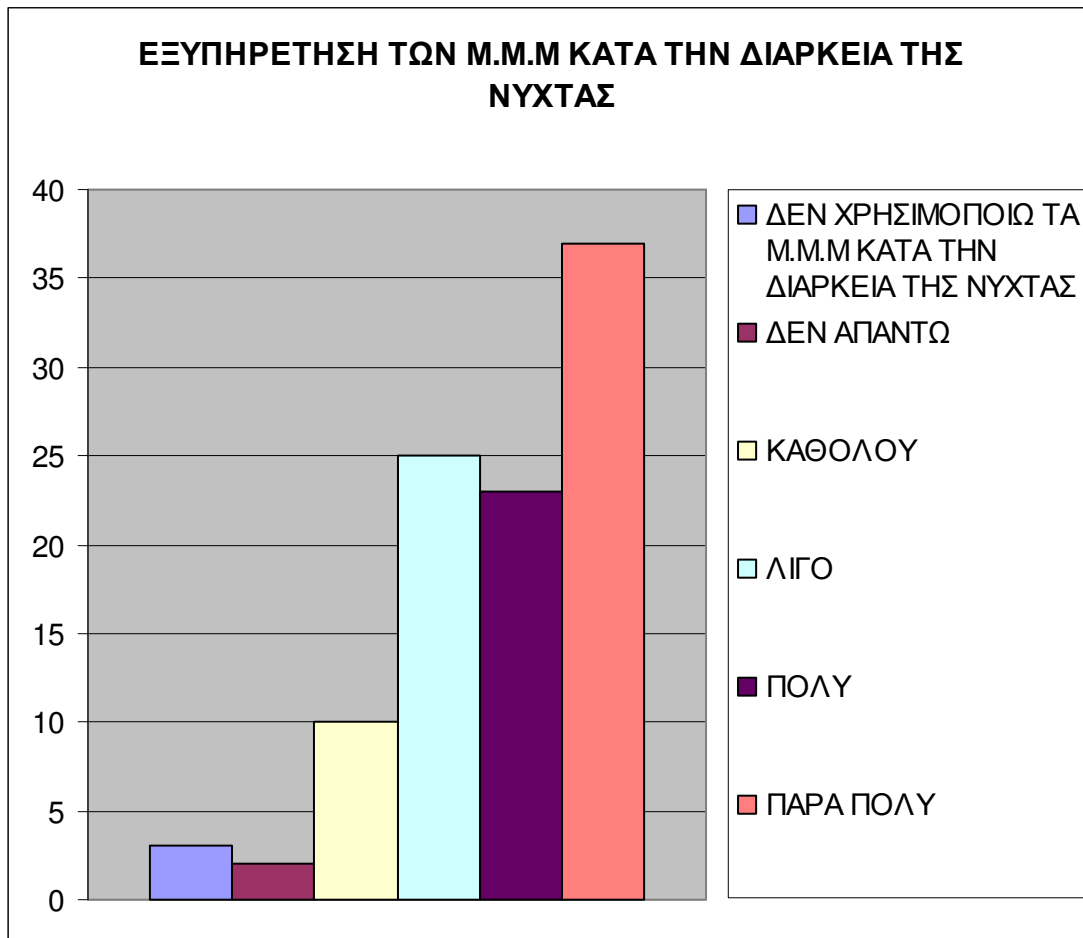
**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 79: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΥΠΑΡΞΗ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ
ΕΚΔΟΣΗΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΣΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ/ ΤΡΟΛΕΪ**



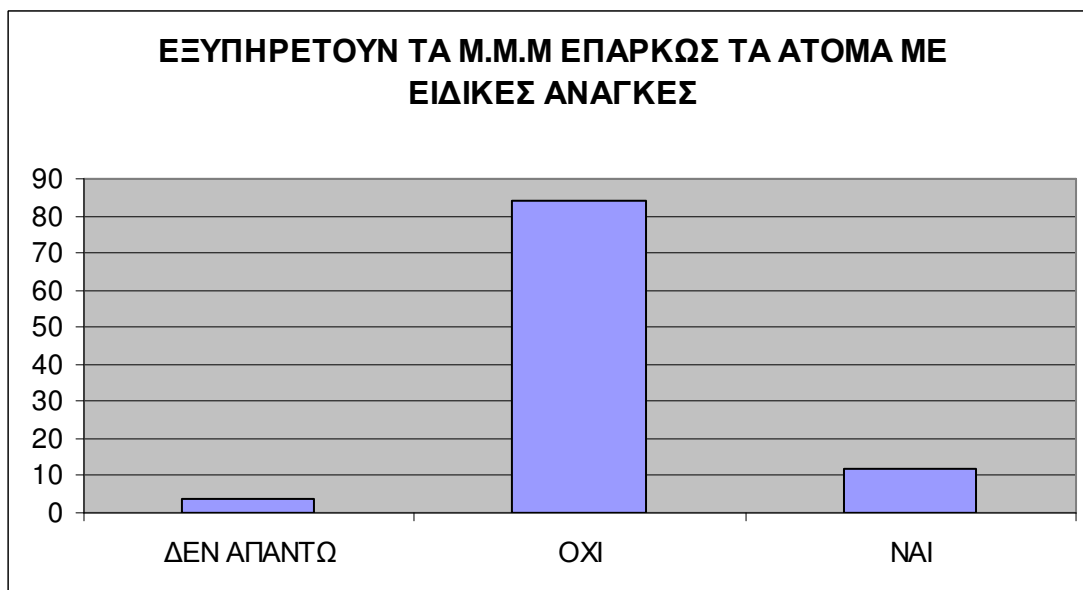
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 80: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 81: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΝΥΧΤΑΣ



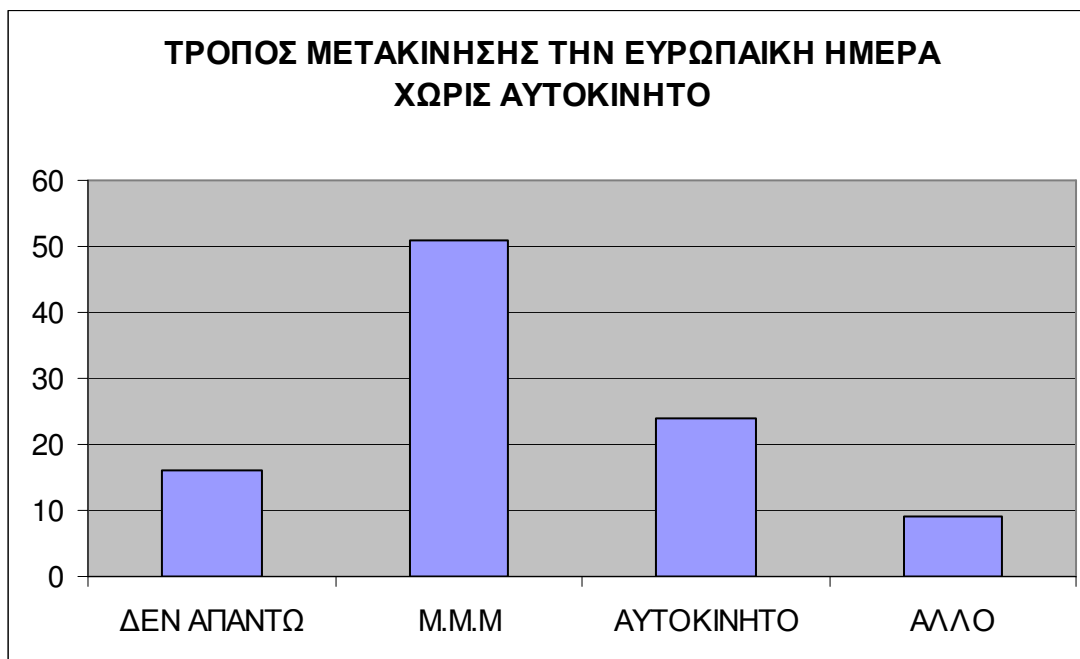
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 82: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΥΚΟΛΙΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ ΑΠΟ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ



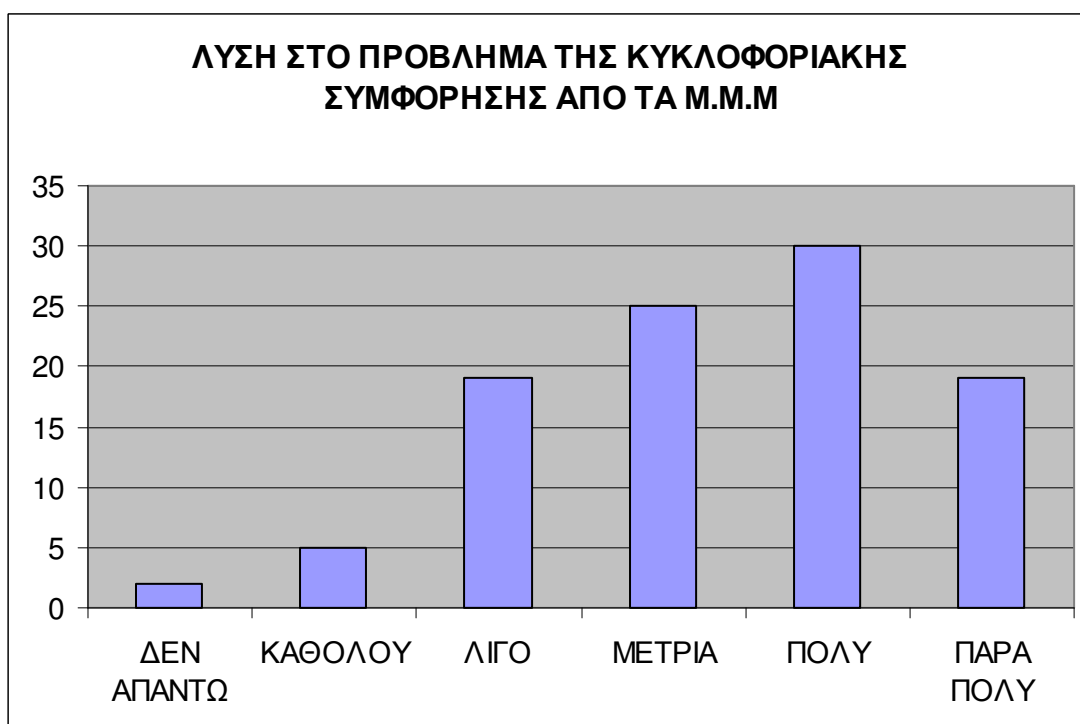
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 83: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΗΜΕΡΑ ΧΩΡΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ



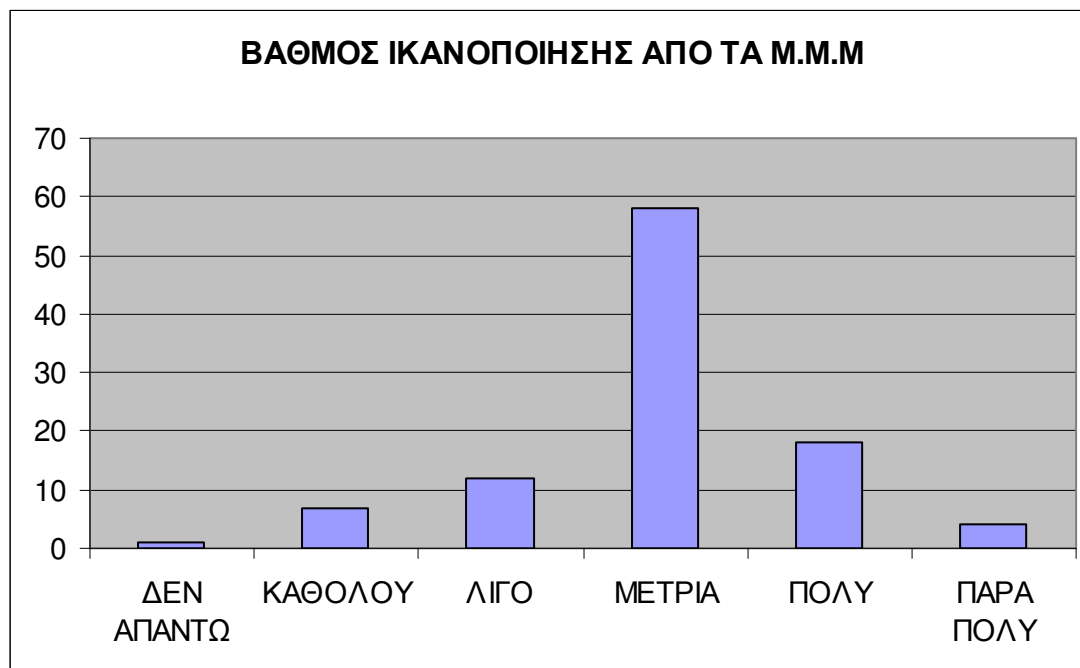
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 84: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΗΜΕΡΑ ΧΩΡΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 85: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΛΥΣΗ ΠΟΥ ΔΙΝΟΥΝ ΤΑ Μ.Μ.Μ ΣΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 86: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΒΑΘΜΟ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ Μ.Μ.Μ



Ε) ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ

VARIABLES	
AA	Αύξων Αριθμός
Sex	Φύλο
Age	Ηλικία
Educ	Εκπαίδευση
Job	Επάγγελμα
Family	Οικογενειακή Κατάσταση
NoFamil	Αριθμός ατόμων στην οικογένεια
NoChild	Αριθμός παιδιών
NoWorker	Αριθμός εργαζομένων στο νοικοκυριό
spNeeds	Άτομα με ειδικές ανάγκες στο χώρο διαμονής
Athineos	Ζω μόνιμα στην Αθήνα
LiveAth	Σε ποιο μέρος ζω στην Αθήνα
Workplace	Τόπος εργασίας
Income	Μηνιαίο Εισόδημα
CarUse	Χρήση αυτοκινήτου
FreqCar	Συχνότητα χρήσης αυτοκινήτου
exHlektr	Η περιοχή εξυπηρετείται από Ηλεκτρικό
exMetro	Η περιοχή εξυπηρετείται από Μετρό
exBus	Η περιοχή εξυπηρετείται από Λεωφορείο
exTrolei	Η περιοχή εξυπηρετείται από Τρόλεϊ
exTram	Η περιοχή εξυπηρετείται από Τραμ
exProast	Η περιοχή εξυπηρετείται από Προαστιακό
exDhmSyg	Η περιοχή εξυπηρετείται από Δημοτική Συγκοινωνία
noMMM	Κανένα MMM
xrhsHlek	Χρησιμοποιώ:Ηλεκτρικό
XrhsMetr	Χρησιμοποιώ:μετρό
XrhsBus	Χρησιμοποιώ:Λεωφορείο
XrhsTrol	Χρησιμοποιώ:Τρόλεϊ
XrhsTram	Χρησιμοποιώ:Τραμ
XrhsPro	Χρησιμοποιώ:Προαστιακό
XrhsDSyg	Χρησιμοποιώ:Δημοτική Συγκοινωνία
DenXrhs	Δεν Χρησιμοποιώ MMM
useofMMM	Συχνότητα χρήσης MMM
Douleia	Δουλειά
Spoudes	Σπουδές
Sxoleio	Σχολείο
Psyxa	Ψυχαγωγία
Agores	Αγορές
Transfer	Μεταφορά μελών οικογενείας
Allo19	Άλλο
Nosafety	Δεν είναι ασφαλής η μετακίνηση το βράδυ
Congest	Δεν μου αρέσει ο συνωστισμός
noAnesh	Έλλειψη άνεσης
Late	Καθυστέρηση

farStat	Είναι μακριά η στάση
Allo20	Άλλο
Commute	Αριθμός συγκοινωνιών που αλλάζω για την δουλειά μου
gotoStat	Τρόπος μετάβασης στις στάσεις των MMM
MMMtoJob	Χρόνος από το σπίτι στην δουλειά με τα MMM
envCost	Μικρότερο Περιβαλλοντικό κόστος
speedTra	Ταχύτητα Μεταφοράς
lessCost	Μειωμένο κόστος μετακίνησης για τον επιβάτη
ParkCost	Αποφυγή του αυξημένου κόστους στάθμευσης των αυτοκινήτων
Fuelcost	Αποφυγή του αυξημένου κόστους των καυσίμων των αυτοκινήτων
LessTraf	Αποφυγή του Κυκλοφοριακού
Safety	Ασφάλεια Μεταφοράς
axHlektr	Αξιοπιστία: Ηλεκτρικός
axMetro	Αξιοπιστία:Μετρό
axBus	Αξιοπιστία:Λεωφορείο
axTrolei	Αξιοπιστία:Τρόλεϊ
axTram	Αξιοπιστία:Τραμ
axProast	Αξιοπιστία:Προαστιακός
asfHlekt	Ασφαλές: Ηλεκτρικός
asfMetro	Ασφαλές:Μετρό
Asfbus	Ασφαλές: Λεωφορείο
Asftrol	Ασφαλές:Τρόλεϊ
asfTram	Ασφαλές:Τραμ
asfProas	Ασφαλές:Προαστιακός
grHlektr	Γρήγορο:Ηλεκτρικός
grmetro	Γρήγορο:Μετρό
grBus	Γρήγορο:Λεωφορείο
grtrolei	Γρήγορο:Τρόλεϊ
grTram	Γρήγορο:Τραμ
grproast	Γρήγορο:Προαστιακός
frMetro	Συχνότητα χρήσης:Μετρό
frHlektr	Συχνότητα χρήσης:Ηλεκτρικός
frTrolei	Συχνότητα χρήσης:Τρόλεϊ
FrBus	Συχνότητα χρήσης:Λεωφορείο
Frtram	Συχνότητα χρήσης:Τραμ
frProast	Συχνότητα χρήσης:Προαστιακός
Minmetro	Χρόνος αναμονής στην στάση:Μετρό
minHlekt	Χρόνος αναμονής στην στάση:Ηλεκτρικός
minTrol	Χρόνος αναμονής στην στάση:Τρόλεϊ
MinBus	Χρόνος αναμονής στην στάση:Λεωφορείο
MinTram	Χρόνος αναμονής στην στάση:Τραμ
MinProas	Χρόνος αναμονής στην στάση:Προαστιακός
0530-0700	05.30-07.00
0700-0930	07.00-09.30
0930-1400	09.30-14.00
1400-1730	14.00-17.30

1730-2200	17.30-22.00
2200-2400	22.00-24.00
Paymetro	Τρόπος πληρωμής Μετρό
UpTickM	Αύξηση τιμής Μετρό
axdrMet	Αξιοπιστία Δρομολογίων :Μετρό
axdrHlek	Αξιοπιστία Δρομολογίων :Ηλεκτρικός
axdrBus	Αξιοπιστία Δρομολογίων :Λεωφορείο
axdrTrol	Αξιοπιστία Δρομολογίων :Τρόλεϊ
axdrTram	Αξιοπιστία Δρομολογίων :Τραμ
axdrPr	Αξιοπιστία Δρομολογίων :Προαστιακός
frdrMet	Συχνότητα Δρομολογίων: Μετρό
frdrHlek	Αξιοπιστία Δρομολογίων :Ηλεκτρικός
frdrBus	Αξιοπιστία Δρομολογίων :Λεωφορείο
frdrTrol	Αξιοπιστία Δρομολογίων :Τρόλεϊ
frdrTram	Αξιοπιστία Δρομολογίων :Τραμ
frdrPr	Αξιοπιστία Δρομολογίων :Προαστιακός
velTrM	Ταχύτητα Μεταφοράς:Μετρό
velTrHl	Ταχύτητα Μεταφοράς:Ηλεκτρικός
velTrBus	Ταχύτητα Μεταφοράς:Λεωφορείο
veltrTr	Ταχύτητα Μεταφοράς:Τρόλεϊ
veltrTrm	Ταχύτητα μεταφοράς Τραμ
velTrPro	Ταχύτητα Μεταφοράς:Προαστιακός
conTrM	Συνθήκες Μεταφοράς:Μετρό
conTrHl	Συνθήκες Μεταφοράς:Ηλεκτρικός
conTrBus	Συνθήκες Μεταφοράς:Λεωφορείο
contrTr	Συνθήκες Μεταφοράς:Τρόλεϊ
contrTrm	Συνθήκες Μεταφοράς:Τραμ
contrPr	Συνθήκες Μεταφοράς:Προαστιακός
InfMetro	Μέτρα πληροφόρησης και ενημέρωσης του κοινού:Μετρό
InfHlek	Μέτρα πληροφόρησης και ενημέρωσης του κοινού:Ηλεκτρικός
InfBus	Μέτρα πληροφόρησης και ενημέρωσης του κοινού:Λεωφορείο
Inftrrol	Μέτρα πληροφόρησης και ενημέρωσης του κοινού:Τρόλεϊ
infTram	Μέτρα πληροφόρησης και ενημέρωσης του κοινού:Τραμ
InfProas	Μέτρα πληροφόρησης και ενημέρωσης του κοινού:Προαστιακός
tickMetr	Ευκολία έκδοσης εισιτηρίου:Μετρό
tickHlek	Ευκολία έκδοσης εισιτηρίου:Ηλεκτρικός
tickBus	Ευκολία έκδοσης εισιτηρίου:Λεωφορείο
tickTrol	Ευκολία έκδοσης εισιτηρίου:Τρόλεϊ
tickTram	Ευκολία έκδοσης εισιτηρίου:Τραμ
tickPr	Ευκολία έκδοσης εισιτηρίου:Προαστιακός
Tilemat	Τηλεματική
BefmBus	Πριν το Μετρό χρησιμοποιούσα:Λεωφορείο
befmTrol	Πριν το Μετρό χρησιμοποιούσα:Τρόλεϊ

BefmHlek	Πριν το Μετρό χρησιμοποιούσα: Ηλεκτρικός
Befmcar	Πριν το Μετρό χρησιμοποιούσα: Αυτοκίνητο
None	Κανένα από τα παραπάνω
inforTr	Αυτόματο σύστημα ενημέρωσης μέσα στα Τρόλει
infoBus	Αυτόματο σύστημα ενημέρωσης μέσα στα λεωφορεία
TicBusTr	Υπάρχων τρόπος έκδοσης μέσα στα λεωφορεία και τα Τρόλει
TicInMH	Πώληση εισιτηρίων στους σταθμούς: Μετρό/Ηλεκτρικός
TicInSta	Μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίων στις στάσεις Λεωφορείων/Τρόλει
TicInBT	Αυτόματα μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίων μέσα στα Λεωφορεία/Τρόλει
Allo37	Άλλο 37
minProa	Αναμονή στην στάση μέχρι να έρθει ο Προαστιακός (minutes)
enTicMMM	Χρήση του ενιαίου εισιτηρίου μεταφοράς
Ka8Metr	Καθόλου Μετρό
LigMetr	Λίγο Μετρό
polMetr	Πολύ Μετρό
PpolyM	Πάρα Πολύ Μετρό
Ka8Hlekt	Καθόλου Ηλεκτρικός
ligHlekt	Λίγο Ηλεκτρικός
PolyHlekt	Πολύ Ηλεκτρικός
Ka8BT	Καθόλου Λεωφορεία/Τρόλει
LigBT	Λίγο Λεωφορεία/Τρόλει
PolyBT	Πολύ Λεωφορεία/Τρόλει
PpolyBT	Πάρα Πολύ Λεωφορεία/Τρόλει
Ka8Tram	Καθόλου Τραμ
LigTram	Λίγο τραμ
PolyTram	Πολύ Τραμ
Ppolytr	Πάρα Πολύ Τραμ
Ka8Proas	Καθόλου Προαστιακός
LigProas	Λίγο Προαστιακός
PolProas	Πολύ Προαστιακός
PpolyPro	Πάρα πολύ Προαστιακός
AtNight	Χρήση των MMM κατά την διάρκεια της νύχτας
Mmspneeds	Εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες από τα MMM
EuropDay	Ευρωπαϊκή ημέρα χωρίς αυτοκίνητο
Movement	Τρόπος μετακίνησης την Ευρωπαϊκή ημέρα
TrafJum	Λύση στο πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης
Satisfac	Ικανοποίηση από τα MMM

ΣΤ) ΠΙΝΑΚΑΣ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟΥ ΜΕΡΟΥΣ