Τ Ε Ι ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ
ΤΜΗΜΑ
ΕΚΔΟΣΕΩΝ & ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ
ΙΔΡΥΜΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

«ΔΗΜΟΙ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ. "Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ"»

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ: ΝΙΚΑ ΤΑΤΙΑΝΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : ΜΠΙΤΣΑΝΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

Καλαμάτα 2010

ΣΔΟ(ΔΜΤΑ)
Π.1041

Περίληψη

Η κατασκευή των ποδηλατοδρόμων δεν είναι μια επιπόλαια ιδέα αλλά έχει ένα βαθύ νόημα με στόχο την Βιώσιμη ανάπτυξη. Είναι μια δράση που επιδιώκει την μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προκαλούν τα μηχανοκίνητα οχήματα.

Η Ολλανδία, η Δανία και η Γερμανία είναι τρία από τα πρώτα πέντε ευρωπαϊκά κράτη με τα υψηλότερα ποσοστά χρήσης ποδηλάτων ως προς το σύνολο των μετακινήσεων .

Τα πρώτα δίκτυα ήπιας μεταφοράς στην Ελλάδα, κατασκευάστηκαν στη Καρδίτσα και τη Λάρισα με μια αισθητή καθυστέρηση σε σχέση με τα παραπάνω κράτη.

Η Καλαμάτα απέκτησε το δικό της ποδηλατόδρομο τον Μάιο του 2010. Μελετώντας όλα τα διαθέσιμα στοιχεία για την κατασκευή του έργου, παρατηρώντας τις εργασίες που εκτελέστηκαν, καθώς και ρωτώντας τους πολίτες, προέκυψαν κάποια συμπεράσματα όπως: ότι κατά την διάρκεια των εργασιών δεν είχαν ληφθεί σε ορισμένα σημεία τα απαραίτητα μέτρα ασφάλειας. Υπήρχαν ελλείψεις και προβλήματα, καθώς και δυσκολίες με την κυκλοφορία των οχημάτων. Ένα ερώτημα που προέκυψε ήταν σε σχέση με τα προϋπάρχοντα φρεάτια που καλύφθηκαν με κυβόλιθους στο ύψος του πάρκου του ΟΣΕ δίχως καμία διευκρίνηση στην Τεχνική περιγραφή για το συγκεκριμένο ζήτημα.

Κατά την άποψη των πολιτών, η κατασκευή του ποδηλατοδρόμου ήταν απαραίτητη αλλά δεν τους παρακίνησε για να κάνουν αγορά ποδηλάτου ούτε να χρησιμοποιούν περισσότερο το ποδήλατο. Παρά τα προβλήματα και τις ελλείψεις, είναι ικανοποιημένοι από το έργο. Είναι πρόθυμοι να κάνουν καθημερινή χρήση του ποδηλάτου για να βελτιώσουν την ποιότητα της ατμόσφαιρας και να λύσουν εν μέρει το κυκλοφοριακό πρόβλημα Εμπόδιο για την μαζική χρήση του ποδηλάτου είναι ότι δεν σε προστατεύει σε περίπτωση ατυχήματος αν και από την μελέτη του έργου συμπεραίνουμε πως η Δημοτική αρχή έχει φροντίσει για την ασφάλεια των ποδηλατιστών με το καλύτερο δυνατό τρόπο. Ένα μεγάλο μειονέκτημα είναι η έλλειψη ενημέρωσης των πολιτών από την δημοτική αρχή για τα επίκαιρα ζητήματα της πόλης καθώς και για ότι αφορά τον Κεντρικό ποδηλατόδρομο.

Τ Ε Ι ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ
ΤΜΗΜΑ
ΕΚΔΟΣΕΩΝ & ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη..... I
Περιεχόμενα..... II
Περιεχόμενα γραφημάτων..... III
Κατάλογος φωτογραφιών IV
Κατάλογος χαρτών V
Κατάλογος πινάκων..... VI
Εισαγωγή..... 1
Κεφάλαιο 1.Ποδηλατόδρομοι.
1.1.Ευρωπαϊκή πολιτική για προστασία του περιβάλλοντος και η Ελληνική προσπάθεια για μια βιώσιμη ανάπτυξη 3
1.2 Παραδείγματα ποδηλατοδρόμων στην Ευρώπη και στην Ελλάδα..... 9
1.2.1. Ολλανδία..... 11
1.2.2. Δανία..... 13
1.2.3. Γερμανία 15
1.2.4. Ποδηλατόδρομος Καρδίτσας..... 17
1.2.5. Ποδηλατόδρομος στον Δήμο Λάρισας..... 22
Κεφάλαιο 2 Η περίπτωση του ποδηλατοδρόμου στον δήμο Καλαμάτας.

2.1 Το Τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Καλαμάτας για το έτος 2009..... 25

2.2 Οι αποτυχημένες προσπάθειες της Δημοτικής Αρχής στο παρελθόν για σχεδίαση ποδηλατοδρόμου στην πόλη 26

2.3 Η ένταξη του έργου κατασκευή Κεντρικού Ποδηλατόδρομου για χρηματοδότηση από το Υπουργείο Μεταφορών στα πλαίσια του Γ.ΚΠΣ 27

2.4 Ο ανοιχτός διαγωνισμός για την ανάθεση του έργου και η υποστήριξη της ιδέας του Δημάρχου για μια πόλη με ποδήλατα..... 30

2.5 Τεχνική περιγραφή του έργου.....
32
2.6 Η εκτέλεση των εργασιών για την κατασκευή του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου..... 33
2.7 Τα Εγκαίνια του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου..... 39
Κεφάλαιο 3.Ερωτηματολόγιο και ανάλυση των απαντήσεων που δόθηκαν από τους πολίτες του Δήμου Καλαμάτας..... 41
3.1 Εισαγωγή..... 41
3.2 Αποτελέσματα έρευνας..... 42
Συμπεράσματα και προτάσεις 64
Πήγες πληροφόρησης 67
Παραρτήματα..... 69

Περιεχόμενα γραφημάτων

1.1 Αναλογίες εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ανά τομέα 8

3.1 Ποσοστά των ερωτηθέντων αντρών και γυναικών 42

3.2Ηλικία ερωτηθέντων 43

3.3Ποσοστά πολιτών που έχουν ποδήλατο 44

3.4Επιθυμία των πολιτών για αγορά ποδηλάτων 44

3.5Συχνότητα χρήσης ποδηλάτου 46

3.6Σκοπός για τον οποίον γίνεται η χρήση του ποδηλάτου 47

3.7Ποσοστό πολιτών που είχαν ατύχημα με το ποδήλατο και ποσοστό ατόμων που δεν είχαν ατύχημα με το ποδήλατο 49

3.8Πλεονεκτήματα του ποδηλάτου 50

3.9Μειονεκτήματα του ποδηλάτου 51

3.10Αναγκαιότητα του έργου 52

3.11Χρησιμότητα του ποδηλατοδρόμου 53

3.12Απόψεις για το νέο δίκτυο 54

3.13Επιπτώσεις του έργου στους πολίτες 55

3.14Προβλήματα και ελλείψεις του ποδηλατοδρόμου κατά την άποψη των πολιτών. 57

3.15Ποσοστά αρεσκείας σχετικά με την κυκλοφορία στην πόλη. 58

3.16Ποσοστά που αναλογούν στις διάφορες απόψεις για την επίδραση του ποδηλατοδρόμου στην κυκλοφορία. 59

3.17Προθυμία των πολιτών για την χρήση του ποδηλάτου ως βασικό μεταφορικό μέσο 60

3.18 Ποσοστά ικανοποίησης των ερωτηθέντων από την παρεχόμενη πληροφόρηση από την δημοτική αρχή 61

3.19Ποσοστά που παριστάνουν το βαθμό της ικανοποίησης των πολιτών από την ενημέρωση σε σχέση με τα θέματα που αφορούν τον Κεντρικό ποδηλατόδρομο 63

Περιεχόμενα φωτογραφιών

1.1 Ποδηλατοδρόμος στην πόλη Γκρόνινγκεν της Ολλανδίας	11
1.2 Άμστερνταμ	12
1.3 Η χρήση του ποδηλάτου από τις μητέρες με μικρά παιδιά.	12
1.4 Ποδηλατόδρομος Κοπεγχάγης	13
1.5 Σταθμός ποδηλάτων στην Κοπεγχάγη	14
1.6 και 1.7 Οι ποδηλατόδρομοι στην πόλη Μιούνστερ	16
1.8. Ποδηλατόδρομος οδού Καραϊσκάκη	19
1.9 Ποδηλατόδρομος στην οδό Υψηλάντου	20
2.1 Ποδηλατόδρομος στην οδό Μαυρομιχάλη	26
2.2 Ποδηλατόδρομος οδού Μαυρομιχάλη	27
2.3 Ο Δήμαρχος παραδίδει καινούρια ποδήλατα στην Δημοτική αστυνομία	30
2.4 Συζήτηση του Δημάρχου με την ομάδα ποδηλατιστών	31
2.5 Πριν την κατασκευή του ποδηλατοδρόμου	34
2.6 Κατασκευή Ποδηλατοδρόμου στην Κεντρική Αγορά	34
2.7Ο καινούργιος ποδηλατόδρομος στην οδού Ναυαρίνου	35
2.8 Στάση λεωφορείων επί της οδό Ναυαρίνου δίχως τις αρχικά προβλεπόμενες ορθογώνιες εσοχές στην επέκταση του πεζοδρομίου για την απορροή των όμβριων.	36
2.9 Κυκλοφοριακές δυσκολίες στην οδό Ναυαρίνου	36
2.10 Ελλιπή μέτρα ασφαλείας κατά την διάρκεια της εκτέλεσης των εργασίων στο πεζόδρομο επί των οδών Κρήτης και Αριστομένους στο πάρκο του ΟΣΕ	37
2.11 Επικίνδυνα σημεία χωρίς μέτρα ασφαλείας στο ύψος του Πάρκου του ΟΣΕ	37
2.12 Οδός Αριστομένους με τα φρεάτια που υπάρχουν στο ύψος του πάρκου του ΟΣΕ πριν να γίνει το έργο .	38
2.13 Οδός Αριστομένους με καλυμμένα φρεάτια μετά την κατασκευή του ποδηλατοδρόμου	39
2.14 Τα εγκαίνια του Ποδηλατοδρόμου της Καλαμάτας	40

Περιεχόμενα χαρτών

1.1Κεντρικοί σταθμοί διάθεσης ποδηλάτων στο κέντρο της Κοπεγχάγη 15

1.2Δίκτυα ποδηλατοδρόμων στην Καρδίτσα 21

1.3Δίκτύο ποδηλατοδρόμου στην Λάρισα 24

2.1Σχέδιο του Ποδηλατοδρόμου Καλαμάτας 29

Περιεχόμενα πινάκων

1.1 Ευρωπαϊκών χώρων με τα υψηλότερα ποσοστά χρήσης ποδηλάτου ως προς το σύνολο των μετακινήσεων. 10

3.1 Ποσοστά των ερωτηθέντων αντρών και γυναικών. 41

3.2 Ηλικία ερωτηθέντων. 42

3.3 Ποσοστά πολιτών που έχουν ποδήλατο. 43

3.4 Επιθυμία των πολιτών για αγορά ποδηλατών. 45

3.5 Συχνότητα χρήσης ποδηλάτου. 45

3.6 Σκοπός για τον οποίον γίνεται η χρήση του ποδηλάτου. 46

3.7 7Ποσοστό πολιτών που είχαν ατύχημα με το ποδήλατο και ποσοστό ατόμων που δεν είχαν ατύχημα με το ποδήλατο. 48

3.8 Πλεονεκτήματα του ποδηλάτου. 49

3.9 Μειονεκτήματα του ποδηλάτου. 50

3.10 Αναγκαιότητα του έργου. 52

3.11 Χρησιμότητα του ποδηλατοδρόμου. 53

3.12 Απόψεις για το νέο δίκτυο. 53

3.13 Επιπτώσεις του έργου στους πολίτες. 54

3.14 Προβλήματα και ελλείψεις του ποδηλατοδρόμου κατά την άποψη των πολιτών. 55

3.15 Ποσοστό αρεσκείας σχετικά με την κυκλοφορία στην πόλη. 58

3.16 Ποσοστά που αναλογούν στις διάφορες απόψεις για την επίδραση του ποδηλατοδρόμου στην κυκλοφορία. 59

3.17 Προθυμία των πολιτών για την χρήση του ποδηλάτου ως βασικό μεταφορικό μέσο. 60

3.18 Ποσοστά ικανοποίησης των ερωτηθέντων από την παρεχόμενη πληροφόρηση. 62

3.19Ποσοστά που παριστάνουν το βαθμό της ικανοποίησης των πολιτών από την ενημέρωση σε σχέση με τα θέματα που αφορούν τον Κεντρικό ποδηλατόδρομο 62

Εισαγωγή

Στην παρούσα πτυχιακή εργασία παρουσιάζονται κάποια ευρωπαϊκά και ελληνικά παραδείγματα πόλεων που έχουν κατασκευάσει ποδηλατοδρόμους με στόχο να αποδεχθεί ότι οι ποδηλατοδρόμοι δεν είναι τυχαία και επιπόλαια έργα των Δημοτικών Αρχών αλλά είναι έργα προσπάθειας για μια πράσινη και ανθρώπινη πόλη με ποδήλατα. Η σχεδίαση και η κατασκευή των ποδηλατοδρόμων είναι ένα σύνολο από δράσεις οι οποίες προωθούνται από την ΕΕ με απώτερο σκοπό την επιδίωξη της αειφόρου βιώσιμης ανάπτυξης. Με τη χρήση των ποδηλάτων συμβάλουμε σημαντικά στην μείωση των επιβλαβών ρύπων στην ατμόσφαιρα, καταπολεμάμε τον θόρυβο και το φαινόμενο του θερμοκηπίου.

Οι οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοικήσεις Α΄ βαθμού έχουν αγκαλιάσει την ιδέα για τις ήπιες μορφές μεταφοράς και την έχουν ενσωματώσει κατά ένα μεγάλο βαθμό στα Τεχνικά τους προγράμματα. Παρά τις διάφορες δυσκολίες κατά την κατασκευή των δικτύων αυτών, σήμερα στην Ελλάδα υπάρχουν αρκετές τέτοιες υποδομές. Σε κάποιες περιπτώσεις τα αποτελέσματα είναι πολύ καλά σε κάποιες άλλες όμως τα προβλήματα καθυστερούν την ολοκλήρωση των έργων.

Για μεγαλύτερη σαφήνεια σχετικά με το τι συμβαίνει από την στιγμή της υϊοθέτησης της ιδέας, μέχρι και την ολοκλήρωση ενός ποδηλατοδρόμου, γίνεται παρουσίαση της μελέτης για την κατασκευή του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου στην Καλαμάτα, παρατηρούνται οι εργασίες και αναλύονται οι απόψεις των κατοίκων της πόλης, βάσει των απαντήσεων που είχαν δώσει στο ερωτηματολόγιο. Σαν αποτέλεσμα των παραπάνω ενεργειών θα υπάρχουν κάποια συμπεράσματα και κάποιες προτάσεις.

Στο πρώτο κεφαλαίο, παρουσιάζονται βασικές οδηγίες, νομοθεσίες, στόχοι, άξονες, μέτρα και δράσεις με τις οποίες η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Ελλάδα προσπαθούν να δώσουν μια λύση σε Παγκόσμια προβλήματα όπως η ρύπανση της ατμόσφαιρας και το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Ακολουθεί ανάλυση της ενσωμάτωσης της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας στην Εθνική νομοθεσία .Σημαντική θέση στο ΕΣΠΑ 2007-2013, έχουν τα ζητήματα του περιβάλλοντος και οι μεταφορές.

Η Ολλανδία ,η Δανία και η Γερμανία είναι ανάμεσα στα πρώτα πέντε ευρωπαϊκά κράτη με τις μεγαλύτερες υποδομές ήπιων μεταφορών και χρήση ποδηλάτων .

Οι πρώτες δυο ελληνικές πόλεις που κατασκεύασαν ποδηλατοδρόμους είναι η Καρδίτσα και ή Λάρισα.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύεται η περίπτωση του ποδηλατοδρόμου στο δήμο Καλαμάτας και όλα τα σταδία από τα οποία πέρασε η ιδέα για την κατασκευή ποδηλατοδρόμου στην πόλη ώστε να γίνει πραγματικότητα. Περιγράφονται και αναφέρονται διάφορες δυσκολίες, ελλείψεις και προβλήματα που υπήρχαν κατά την διάρκεια των εργασιών.

Το τρίτο κεφάλαιο περιλαμβάνει το ερωτηματολόγιο για το έργο κατασκευή "Κεντρικού ποδηλατοδρόμου Καλαμάτας ", την χρήση του ποδηλάτου και το πόσο αποτελεσματική και επαρκής πληροφόρηση παρέχεται από τις αρμόδιες υπηρεσίες για τα θέματα του περιβάλλοντος και για τα μέτρα που λαμβάνονται για την επίλυση τους. Γίνεται ανάλυση στις γνώμες και τις απόψεις των κατοίκων, βάσει των απαντήσεων που έχουν δώσει στο ερωτηματολόγιο.

Ακολουθούν τα συμπεράσματα και οι προτάσεις που έχουν διατυπωθεί .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ
ΔΗΜΟΙ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ

1.1 Η Ευρωπαϊκή πολιτική για την προστασία του περιβάλλοντος και η Ελληνική προσπάθεια για μια βιώσιμη ανάπτυξη .

Η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της εφαρμόζουν πολιτικές που στοχεύουν στην εξομάλυνση των Περιφερειακών διαφορών μεταξύ αναπτυγμένων και υποανάπτυκτων περιοχών.

Οι πολιτικές αυτές είναι:

Α)Κοινή Γεωργική πολιτική και Κοινή Αλιευτική πολιτική

Β)Ανταγωνιστικές πολιτικές όπως:[1]

- Κοινή πολιτική των μεταφορών
- Η βιομηχανική πολιτική
- Τα διευρωπαϊκά δίκτυα

Γ)Αναπτυξιακές πολιτικές όπως :[2]

- Η οικονομική και κοινωνική συνοχή
- Η Έρευνα και η τεχνολογική ανάπτυξη
- Η πολιτική για την ενέργεια

Δ) Προστατευτικές πολιτικές :[3]

- Η περιβαλλοντική πολιτική
- Η κοινωνική πολιτική
- Η προστασία του καταναλωτή

Ο βασικός στόχος των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η Βιώσιμη Ανάπτυξη. Μια ανάπτυξη με σκοπό τον σεβασμό και την προστασία του Περιβάλλοντος.

Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός πρέπει να υπάρχει μια ορθολογική χρήση των περιορισμένων φυσικών πλούτων, να διατηρείται, να προστατεύεται και να βελτιώνεται η ποιότητα του Περιβάλλοντος, να προωθούνται σε Διεθνές επίπεδο τα

[1] Πανάγου Β.-Τσούντας Κ.,(2004),Παγκοσμιοποίηση, ολοκλήρωση &συνεργασία στη σύγχρονη διεθνή κοινωνία ,Εμμανουηλίδης,σελ.343

[2] Πανάγου Β.-Τσούντας Κ.,(2004),Παγκοσμιοποίηση, ολοκλήρωση &συνεργασία στη σύγχρονη διεθνή κοινωνία ,Εμμανουηλίδης,σελ.378

[3] Πανάγου Β.-Τσούντας Κ.,(2004),Παγκοσμιοποίηση, ολοκλήρωση &συνεργασία στη σύγχρονη διεθνή κοινωνία ,Εμμανουηλίδης,σελ.411

μέτρα για αντιμετώπιση των Περιφερειακών ή Παγκοσμίων περιβαλλοντικών προβλημάτων.

Τα τεράστια Παγκόσμια Περιβαλλοντικά προβλήματα είναι η μόλυνση του νερού, του αέρα και του εδάφους με επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες , τα απορρίμματα και η ηχορύπανση.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση καθορίζει και χαράζει τις κατευθυντήριες γραμμές και πολιτικές με τις οποίες καθοδηγεί τα υπόλοιπα Ευρωπαϊκά κράτη προς την επίτευξη της Αειφόρου ανάπτυξης.

Η συγκεκριμένη εργασία έχει ως θέμα την κατασκευή ποδηλατοδρόμων και για το λόγο αυτό αναφέρονται μόνο κάποιες πολιτικές, νομοθεσίες και οδηγίες, μέτρα και σχέδια δράσης τα οποία συσχετίζονται με το αντικείμενο και θα στοχεύουν στην μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης.

Μετά από την συνθήκη του Άμστερνταμ που έχει ως βασικό στόχο την αειφόρο ανάπτυξη, τα κράτη της ΕΕ στις 7 Φεβρουάριου του έτους 1994 προχώρησαν στην σύνταξη της Συμβάσεως πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματολογικές αλλαγές, με στόχο την προστασία του Περιβάλλοντος για τις μελλοντικές γενιές .

Λίγα χρόνια αργότερα το 1997 εγκρίνεται από τα κράτη μέλη Ε.Ε το Πρωτόκολλο του Κυότο για τις κλιματολογικές αλλαγές. Η επικύρωση του πρωτοκόλλου του Κυότο έγινε στις 31 Μαΐου του 2002.

Ένα μήνα αργότερα δηλαδή ,τον Ιούλιο το 2002 η Ε.Ε αποφασίζει και εγκρίνει το Έκτο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον με το οποίο επιδιώκει την βελτίωση της ποιότητας ζωής, της υγείας και το περιβάλλοντος. Δίνει έμφαση στην ορθολογική κατανάλωση των περιορισμένων ορυκτών πλούτων και λαμβάνει μέτρα για την καταπολέμηση του φαινομένου του θερμοκηπίου.

Η οδηγία 2002/49/ΕΚ αφορά την ηχορύπανση και καθιστά απαραίτητη την ηχομέτρηση στις οικιστικές περιοχές και στους αυτοκινητόδρομους. Η οδηγία 49 /2002 της ΕΚ ενσωματώθηκε στο εθνικό θεσμικό πλαίσιο με την ΚΥΑ 13586/724/2006 (ΦΕΚ 384 Β/28.3.2006. Με την ΚΥΑ 13586 καθορίστηκαν τα μέτρα, οι μέθοδοι και τα επιτρεπόμενα όρια ηχορύπανσης.

Με την οδηγία 2008/50/ΕΚ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα τα κράτη μέλη πρέπει να παρέχουν πληροφορίες για την ποιότητα της ατμόσφαιρας μέσω επαρκών σε αριθμό σταθμούς μέτρησης Α Σ 2,5 καθώς και να ενσωματώσουν την παρούσα οδηγία στο εθνικό δίκαιο τους το αργότερο την 10η Ιουνίου του 2010.

Το P6-TA(2009)0307 σχέδιο υποστηρίζει το σχεδιασμό και υλοποίηση υποδομών για ήπια κυκλοφορία.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποφασίζει:

Έχοντας υπόψη την πράσινη βίβλο της επιτροπής της 25ης Σεπτεμβρίου του 2007 με τίτλο «Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας» (COM(2007)0551), τη λευκή βίβλο της Επιτροπής, της 12ης Σεπτεμβρίου 2001, με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών » (COM(2001)0370), των διαφόρων ανακοινώσεων, προτάσεων, ψηφισμάτων, την οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη, τη νομική βάση, την οποία αποτελούν τα άρθρα 70 έως 80 της Συνθήκης ΕΚ, το άρθρο 45 του Κανονισμού, ενθαρρύνει την προώθηση των διάφορων μεταφορικών μέσων. Συνιστά την υλοποίηση και την χρήση βιώσιμων ολοκληρωμένων σχεδίων για αστικές μετακινήσεις σε πόλεις με πάνω από 10.000 κατοίκους. Τα σχέδια για αειφόρο ανάπτυξη περιλαμβάνουν τις προτάσεις και τον σχεδιασμό υποδομών για ήπιες μορφές μετακίνησης όπως λωρίδες ποδηλάτων, ζώνες πεζών και συνιστά την θέσπιση «χάρτη χρηστών» των αστικών μεταφορών στους οποίους να περιλαμβάνονται και οι ποδηλάτες.[4]

Εδώ πρέπει να επισημανθεί πως η Ελλάδα πρέπει να ενσωματώσει το συντομότερο όλες τις Κοινοτικές Οδηγίες στο Εθνικό δίκαιο της, διότι για την υστέρηση μας σε σχέση με τα υπόλοιπα αναπτυγμένα Ευρωπαϊκά κράτη κατά μεγάλο μέρος ευθύνονται οι ελλείψεις που υπάρχουν στο Εθνικό Δίκαιο μας.

Με το άρθρο 24 του Συντάγματος, η προστασία του φυσικού περιβάλλον είναι υποχρέωση του κράτος και δικαίωμα του καθενός.

Το 1992 με τον νόμο 2052 που έχει δημοσιευτεί στο ΦΕΚ 94/Α/5-6-92 ο πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας λαμβάνει μέτρα για την αντιμετώπιση του νέφους και τις πολεοδομικές ρυθμίσεις.

Με τον νόμο 2742/99 έχουν καθοριστεί οι στόχοι για την Αειφόρο Ανάπτυξη.

Όσο αφορά την Ελλάδα που είναι μια χώρα η οποία στηρίζεται κυρίων στον Τριτογενή Τομέα της Οικονομίας και παρά τους οικονομικούς πόρους που είχαν διατεθεί κατά την διάρκεια των προηγούμενων Προγραμματικών περιόδων για Βασικές περιβαλλοντικές υποδομές, η χώρα μας συνεχίζει να υστερεί σε σχέση με τα αλλά αναπτυγμένα Ευρωπαϊκά κράτη.

---

[4] διαθέσιμο σε: http://europa.eu/pol/index_el.htm/2010/01/12

Για την Αειφόρο Ανάπτυξη βασικό ρόλο έχει ο Εθνικός Αναπτυξιακός Σχεδιασμός και το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς.

Το ΕΣΠΑ 2007-2013 διαμορφώθηκε υπό την στενή συνεργασία των καθ'υλην αρμοδίων Υπουργείων, των Περιφερειακών και Τοπικών αρχών και του Υπουργείου Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Το ΕΣΠΑ αποτελείται από οκτώ Τομεακά Ε.Π, πέντε Περιφερειακά Ε.Π. και δεκατέσσερα Προγράμματα Ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας .

Ο Στρατηγικός στόχος για τον τομέα Περιβάλλοντος και αειφόρου ανάπτυξης κατά την περίοδο 2007-2013 είναι η προστασία, αναβάθμιση και αειφόρος διαχείριση του περιβάλλοντος.

Οι γενικοί στόχοι είναι :

1) Η αειφόρος διαχείριση των περιβαλλοντικών μέσων, του φυσικού αποθέματος και των αστικών κέντρων.
2) Η βελτίωση της αποτελεσματικότητας της Δημόσιας διοίκησης στο σχεδιασμό και την εφαρμογή περιβαλλοντικής πολιτικής και η ανταπόκριση της Κοινωνίας και των πολιτών σε θέματα Περιβαλλοντικής προστασίας.[5]

Οι άξονες προτεραιότητας είναι[6] :

1) Προστασία Ατμοσφαιρικού Περιβάλλοντος και Αστικές Μεταφορές –Αντιμετώπιση Κλιματικής Αλλαγής-Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας
2) Προστασία και Διαχείριση Υδάτινων Πόρων
3) Πρόληψη και Αντιμετώπιση Περιβαλλοντικού κινδύνου
4) Προστασία Εδαφικών Συστημάτων –Διαχείριση Στερεών Αποβλήτων
5) Τεχνική βοήθεια
6) Προστασία Ατμοσφαιρικού Περιβάλλοντος-Αντιμετώπιση Κλιματικής Αλλαγής
7) Προστασία και διαχείριση Υδάτινων πόρων
8) Πρόληψη και αντιμετώπιση Περιβαλλοντικού Κινδύνου
9) Προστασία Φυσικού Περιβάλλοντος και βιοποικιλότητας
10) Θεσμοί και μηχανισμοί
11) Τεχνική Βοήθεια

---

[5] Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων Ε.Π "Περιβάλλον και αειφόρου ανάπτυξη 2007-2013", σελ 54 διαθέσιμα σε http://195.167.92.155/aimages/EP_PERIVALLON_AEIFOROS_ANAPTYXH.pdf.2009/12/20

[6] Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων Ε.Π "Περιβάλλον και αειφόρου ανάπτυξη 2007-2013", σελ 119-120 διαθέσιμα σε : www. http://195.167.92.155/aimages/EP_PERIVALLON_AEIFOROS_ANAPTYXH.pdf.2009/12/20

Με τους στόχους και με τους άξονες προτεραιότητας που αναφέρθηκαν πιο πάνω αναμένεται μια ουσιαστική θετική επίδραση στο περιβάλλον και στην ποιότητα ζωής των ανθρώπων. Θα εστιάσουμε την προσοχή μας σε δυο από τους παραπάνω άξονες.

1)Προστασία Ατμοσφαιρικού Περιβάλλοντος και Αστικές Μεταφορές –Αντιμετώπιση Κλιματικής Αλλαγής-Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας.

και

6)Προστασία Ατμοσφαιρικού Περιβάλλοντος-Αντιμετώπιση Κλιματικής Αλλαγής .

Ως δράσεις σε αυτούς τους δυο άξονες είναι τα έργα κατασκευής και επέκτασης των ποδηλατοδρόμων και οι τελικοί δικαιούχοι είναι τα υπουργεία ,Γενικές Γραμματείες Περιφερειών, Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου, Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' και Β' βαθμού.

Από το Άρθρου 75 του «Κώδικα δήμων και κοινοτήτων » και σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας διαπιστώνεται ότι οι δημοτικές και κοινοτικές αρχές διευθύνουν και ρυθμίζουν όλες τις τοπικές υποθέσεις για « την προστασία ,την ανάπτυξη και την συνεχή βελτίωση των συμφερόντων και της ποιότητας ζωής της τοπικής κοινωνίας»[7]

Οι ΟΤΑ Πρώτου βαθμού είναι αρμόδιοι κυρίως για θέματα που αφορούν τους τομείς: ανάπτυξη, περιβάλλον, απασχόληση, ποιότητα ζωής, παιδεία, πολιτισμός και αθλητισμός, κοινωνική προστασία και αλληλεγγύη, πολιτική προστασία καθώς και ασκούν σε τοπικό επίπεδο αρμοδιότητες κρατικού χαρακτήρα οι οποίες τους έχουν ανατεθεί λόγω της καλύτερης εξυπηρέτησης των πολιτών.

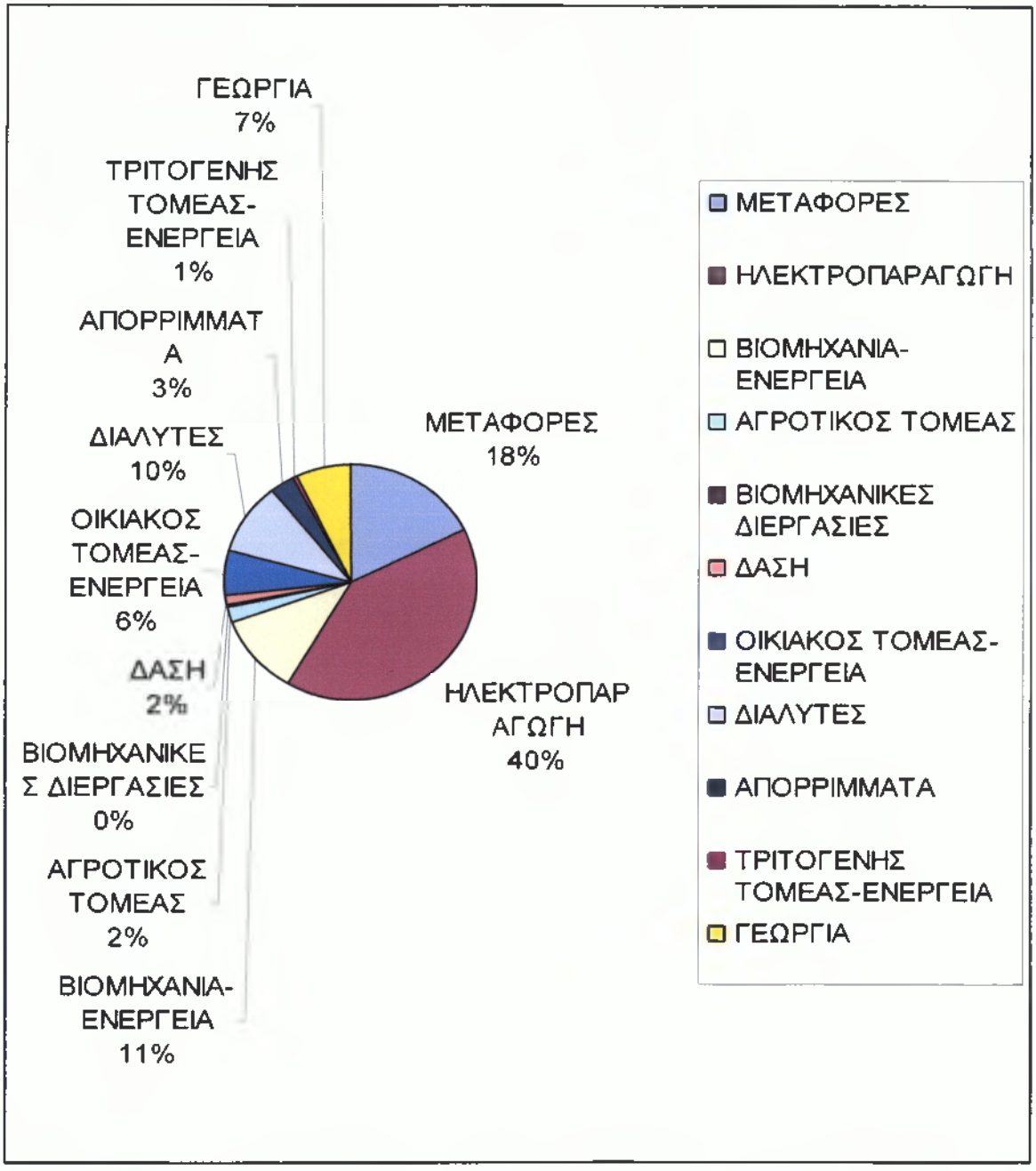
Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η διαχείριση υποδομών για την στήριξη της τοπικής οικονομίας όπως έργα οδοποιίας καθώς και η ρύθμιση της κυκλοφορίας, ο καθορισμός των πεζοδρόμων, δίκτυα ποδηλατοδρόμων, μονοδρομήσεων, είναι ένα μικρό μέρος από τα θέματα στα οποία είναι αρμόδιοι οι ΟΤΑ.

Όπως προκύπτει από τα προαναφερθέντα ένα μέρος από τα βασικά προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπίσει η Τοπική Αυτοδιοίκηση έχει σχέση με την συμφόρηση στην κυκλοφορία των οχημάτων, την ρύπανση και τον θόρυβο.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφερθεί πως ο τομέας των μεταφορών είναι η δεύτερη βασική πηγή εκπομπών αέριων του θερμοκηπίου μετά από τον ενεργειακό και τον βιομηχανικό τομέα .Στο διάγραμμα 1.1 βλέπουμε τις αναλογίες εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ανά τομέα. Στην ηλεκτροπαραγωγή αναλογούν τα 40,6 % των εκπομπών, ακολουθούν οι τομείς των μεταφορών με το 17,7 %και της βιομηχανίας με 10,9

[7] «Κώδικα δήμων και κοινοτήτων » σελίδα 125.

%.[8].Βάσει αυτών των στοιχείων συνάγεται το συμπέρασμα ότι υπάρχουν πολλά ζητήματα και προβλήματα στα οποία θα πρέπει να δοθούν λύσεις το συντομότερο δυνατόν ,από τα αρμοδία Υπουργεία και ΟΤΑ πρώτου βαθμού.



Γράφημα. 1.1 Αναλογίες εκπομπών αέριων του θερμοκηπίου ανά τομέα
Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον και Αειφόρου Ανάπτυξη 2007-2013

---

[8] Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων Ε.Π "Περιβάλλον και αειφόρου ανάπτυξη 2007-2013" σελ. 34.
διαθέσιμα σε :
http://195.167.92.155/aimages/EP_PERIVALLON_AEIFOROS_ANAPTYXH.pdf. 2009/12/20

Το Υπουργείο μεταφορών και επικοινωνιών αναθέτει στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείου να κάνει έρευνα για την ένταξη του ποδηλάτου σε δεκαεπτά ελληνικές πόλεις.

Οι Τοπικές Αυτοδιοικήσεις σε εντυπωσιακό βαθμό αποδέχτηκαν την πρωτοβουλία του Υπουργείου Μεταφορών και συνεργάστηκαν με την επιστημονική ομάδα του Πολυτεχνείου.

Παρά το γεγονός ότι οι νέες προτάσεις θα επηρέαζαν σημαντικά την κυκλοφορία του οχημάτων στα κέντρα, οι Τοπικές Αυτοδιοικήσεις αποδέχτηκαν χωρίς δισταγμό τις αλλαγές.

Τα πρώτα βήματα προς την κατεύθυνση για μια πόλη με ζωή και ποδήλατα ξεκινάει με τις κατασκευές ποδηλατοδρόμων στην Καρδίτσα και τη Λάρισα.[9]Ακολουθεί μια περιγραφή των Ευρωπαϊκών και Ελληνικών δικτύων ποδηλατοδρόμων.

1.2.Παραδείγματα ποδηλατοδρόμων στην Ευρώπη και στην Ελλάδα.

Σε πολλές Ευρωπαϊκές πόλεις έχουν παρθεί μέτρα για τον περιορισμό της κυκλοφορίας του μηχανοκίνητων οχημάτων και προωθείται η χρήση ποδηλάτων με στόχο την μείωση των επιβλαβών ρύπων και έντονων ήχων, φαινόμενα τα οποία παρατηρούνται συνήθως στις πρωτεύουσες, στις βιομηχανικές περιοχές και στις μεγάλες πόλεις.

Υπάρχουν πολλές Ευρωπαϊκές πόλεις όπου έχουν φτιαχτεί ποδηλατόδρομοι και τα αποτελέσματα των έργων αυτών από πλευράς πολεοδομικού σχεδιασμού είναι καταπληκτικά. Πρέπει να σημειωθεί εδώ η σημαντική επίδραση της χρήσης των ποδηλάτων και των ποδηλατοδρόμων όσον αφορά την καλύτερη ποιότητα του περιβάλλοντος και την βελτίωση της ζωής των κατοίκων στις περιοχές αυτές.

Η Ολλανδία, η Δανία και Γερμανία είναι από τα πρώτα πέντε κράτη με την εκτεταμένη χρήση του ποδηλάτου .

Αν αναλύσουμε τον πίνακα 1.1 των Ευρωπαϊκών χώρων με τα υψηλότερα ποσοστά χρήσης ποδηλάτου ως προς το σύνολο των μετακινήσεων (2002) διαθέσιμο από ECMT 2004 θα δούμε ότι:

Στην Ολλανδία το 27% από σύνολο των μετακινήσεων γίνεται με ποδήλατο .Η αναλογία αυτή στην Δανία είναι 18% ,ενώ στην Γερμανία 10 %. .

---

[9] Θ.Βλαστος , «Το ποδήλατο σε 17 Ελληνικές πόλεις .Οδηγός εκπόνηση μελετών.» σελ 18 και 19 διαθέσιμο σε :http://podilatreis.gr 2009/11/03

Πίνακας1.1

Ευρωπαϊκών χώρων με τα υψηλότερα ποσοστά χρήσης ποδηλάτου ως προς το σύνολο των μετακινήσεων.

Χώρες	Ποσοστό
Ολλανδία	**27**
Δανία	**18**
Σουηδία	**13**
Γερμανία	**10**
Βέλγιο	**10**
Φινλανδία	**7**
Ιρλανδία	**6**
Αυστρία	**5**

Πηγή: ECMT 2004.

1.2.1. Ολλανδία

Ένα από τα πολλά ευρωπαϊκά παραδείγματα για κατασκευές ποδηλατοδρόμων και για την προώθηση της χρήσης των ποδηλατών είναι η Ολλανδία. Η ιδέα για την προώθηση του ποδηλάτου στην Ολλανδία γεννιέται κατά την δεκαετία του 75 με 85 όποτε η εθνική κυβέρνηση διαθέτει για έργα κατασκευής ποδηλατοδρόμων 230 εκατομμύρια δολάρια .

Το 1990 δημοσιεύεται η εθνική στρατηγική για την προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου, όπου σημαντικό ρόλο για την χάραξη της είχε η Τοπική Αυτοδιοίκηση. Όλες οι βασικές αρμοδιότητες για τους ποδηλατοδρόμους έχουν αναθέτει στην Τοπική Αυτοδιοίκησης ενώ η κεντρική διοίκηση είχε περιορισμένο επιτελικό χαρακτήρα.[10]

Στο Γκρόνινγκεν οι ποδηλατοδρόμοι, οι χώροι στάθμευσης ποδηλάτων, καθώς και οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της χρήσης των ποδηλάτων στο μισό του συνόλου των διαδρομών που γίνονται μέσα στην πόλη.[11]

Στην φωτογραφία 1.1 διαπιστώνουμε πως ο ποδηλατόδρομος είναι στο ίδιο επίπεδο με τον αυτοκινητόδρομο και στην διασταύρωση, οι ποδηλάτες σταματούν μπροστά από την υπόλοιπη κυκλοφορία. Με αυτό τον τρόπο οι υπόλοιποι οδηγοί είναι υποχρεωμένοι να δώσουν την ανάλογη προσοχή, προστασία, σεβασμό και προτεραιότητα των ποδηλάτων. Η επιφάνεια του ποδηλατοδρόμου έχει βαφτεί με πράσινο χρώμα.

Φωτογραφία 1.1 Ποδηλατοδρόμος στην πόλη Γκρόνινγκεν της Ολλανδίας

Πηγή: www.podilates-thess.gr

[10] διαθέσιμο σε http://www.podilato.gr/2010/09/06
[11] Μικρά-μικρά από το «Ποδήλατο:Όχημα για ένα μικρό πλανήτη» διαθέσιμο σε http://www.podilates-thess.gr/2010/05/13/

Το Άμστερνταμ είναι μια πόλη όπου έχει ένα από τα πιο εντυπωσιακά δίκτυα ποδηλατοδρόμων. Ο ποδηλατόδρομος βρίσκεται στο ίδιο ύψος με το δρόμο και ως υλικά για την κατασκευή του έχουν χρησιμοποιηθεί κυβόλιθοι ή πλάκες από τσιμέντο. Υπάρχει η απαραίτητη σήμανση. Τα ποδήλατα χρησιμοποιούνται για την δουλειά, για την βόλτα, για τα ψώνια, για άθληση τις ελεύθερες ώρες από όλες τις ηλικίες και ανεξαρτήτως φύλου. Στις φωτογραφίες1.2 βλέπουμε πώς είναι ο ποδηλατοδρόμος και 1.3 η χρήση του ποδηλάτου από τις μητέρες με μικρά παιδιά.

Φωτογραφία 1.2 . Άμστερνταμ
Πηγή: http://www.boreiodytika.com

Φωτογραφία 1.3 Η χρήση του ποδηλάτου από τις μητέρες με μικρά παιδιά.
Πηγή: http://www.boreiodytika.com

1.2.2. Δανία

Άλλη χώρα στην οποία η χρήση του ποδήλατο έχει γίνει αναπόσπαστο και αναγκαίο κομμάτι της καθημερινής ζωής των κατοίκων είναι η Δανία. Στην Κοπεγχάγη οι ποδηλατοδρόμοι, όπως βλέπουμε στην φωτογραφία 1.4, δεν είναι βαμμένοι με χρώμα για να ξεχωρίζουν από το αυτοκινητόδρομο και δεν υπάρχουν προστατευτικά κολονάκια. Το 42 % του οδικού δικτύου είναι καλυμμένο με ειδική υποδομή για ποδηλάτες .

Ο συνδυασμός του πολύ καλού οδικού δικτύου, του κώδικα οδικής κυκλοφορίας και η ευαισθητοποίηση, υπευθυνότητα και υπακοή προς τους νόμους εκ μέρος των κατοίκων της Δανέζικη πρωτεύουσα έχουν ως αποτέλεσμα να κατονομάσουμε την Κοπεγχάγη ως μια έξυπνη πόλη .[12]

Φωτογραφία1.4. Ποδηλατοδρόμος Κοπεγχάγης

Πηγή: στο http://www.boreiodytika.com

[12] Κοπεγχάγη, μια ουσιαστικά ΕΞΥΠΝΗ πόλη...
διαθέσιμο σε http://www.podilatestrikalon.wordpress.com/2010/01/22

Τα ποδήλατα διατίθενται σε πολλά σημεία της πόλης και όλοι μπορούν να τα έχουν στην διάθεση τους βάζοντας ένα κέρμα .Όταν δεν χρειάζεσαι πια το ποδήλατο μπορείς να το αφήσεις σε οποιαδήποτε στάση ποδηλατών και να πάρεις το κέρμα σου πίσω.

Φωτογραφία1. 5 Σταθμός ποδηλάτων στην Κοπεγχάγη

Πηγή: http://www.minenv.gr

Η Κοπεγχάγη ήταν η πρώτη που εφάρμοσε από το 1998 το μη ηλεκτρονικό σύστημα δωρεάν παροχής ποδηλάτων στην κεντρική περιοχή, που περιλάμβανε 2000 ποδήλατα σε 200 σημεία στάθμευσης. Στον χάρτη 1.1 βλέπετε τους κεντρικούς σταθμούς διάθεσης ποδηλάτων. Το Υπουργείο Μεταφορών της Δανίας με δυναμική δραστηριότητα του, κινητοποίησε την Τοπική Αυτοδιοίκηση και αυτή σε συνεργασία με άλλους φορείς κοινωνικών υπηρεσιών, σχολεία, εμπορικές επιχειρήσεις και φορείς δημόσιας συγκοινωνίας έκαναν την Δανία ένα παράδειγμα για τα άλλα κράτη.

Χάρτης 1. 1 Κεντρικών σταθμών διάθεση ποδηλάτων στο κέντρο της Κοπεγχάγη

Πηγή: http://www.minenv.gr

1.2.3. Γερμανία

Για την Γερμανία το παράδειγμα είναι η πόλη Μιούνστερ. Μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο, οι κάτοικοι είχαν πάρει την απόφαση πως τα βασικά μεταφορικά μέσα που θα πρέπει να υποστηριχτούν είναι τα λεωφορεία και τα ποδήλατα. Σήμερα η Μιούνστερ έχει ένα καλοσχεδιασμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμου. Η χρήση του ποδηλατοδρόμου προωθείται και από την διοίκηση με διάφορους τρόπους όπως, μαθήματα ποδηλάτου και σήματα για όλες τις ηλικίες, ενημερωτικά φυλλάδια για να μάθουν το όφελος του ποδηλάτου για την υγεία του άνθρωπου καθώς και για την καλυτέρευση της κατάστασης του περιβάλλοντος, για τον ίδιο τον ποδηλατοδρόμο και για τους σταθμούς που υπάρχουν.

Φωτογραφίες 1.6 και 1.7 Οι ποδηλατοδρόμοι στην πόλη Μιούνστερ

Πηγή: http://www.geo.sunysb.edu/bicycle-muenster/index.html

Ας προσέξουμε τα υλικά με τα οποία έχουν κατασκευαστεί οι ποδηλατοδρόμοι. Στην περίπτωση της πόλης Μιούνστερ έχουν τοποθετεί κυβόλιθοι η τσιμεντόλιθοι .

Ο σκοπός ,με τα πιο πάνω παραδείγματα ευρωπαϊκών πόλεων και ποδηλατοδρόμων, ήταν να αποδειχθεί ότι το ποδήλατο σαν ένα μεταφορικό μέσον φιλικό προς το περιβάλλον έχει μια σημαντική θέση στην καθημερινή ζωή των κατοίκων της Βόρειας Ευρώπης. Τα κράτη αυτά εδώ και πολύ καιρό έχουν ήδη καλοσχεδιασμένους, λειτουργικούς ποδηλατοδρόμους.

Βασικό ρόλο για την προώθηση του ποδηλάτου σαν μεταφορικό μέσον, είχε η διοίκηση των παραπάνω πόλεων.

Σε σύγκριση με τα κράτη της Βόρειας Ευρώπης η Ελλάδα υστερεί στον τομέα της προώθησης και της χρήσης των ήπιων μεταφορικών μέσων. Τα τελευταία δέκα χρόνια, η ιδέα για την χρήση του ποδηλάτου έχει αρχίσει να ωριμάζει και στην χώρα μας. Μεγάλος αριθμός Ελληνικών πόλεων είχαν προβλέψει την μελέτη και την κατασκευή ποδηλατοδρόμων στα Τεχνικά τους προγράμματα.

1.2.3. Ποδηλατόδρομος Καρδίτσας

Ο Δήμος Καρδίτσας έχει 50.000 κατοίκους και είναι ο πρωτοπόρος δήμος που χάρισε στους δημότες του ποδηλατοδρόμους . Η επιλογή αυτής της πόλης ως παράδειγμα δεν ήταν καθόλου τυχαία .Καθοριστικό ρόλο έπαιξε η πρωτιά της αλλά εξίσου σημαντικός παράγων είναι και το γεγονός ότι η Καρδίτσα είναι μια μικρή πόλη με 50.000 κατοίκους όπως και η Καλαμάτα Αυτό το γεγονός βοηθά έτσι ώστε να γίνουν κάποιες συγκρίσεις .

Η ιδέα για την κατασκευή του ποδηλατοδρόμου της Καρδίτσας γεννιέται το1998 .Στις 22 Δεκεμβρίου του 98 η Δημοτική αρχή καταθέτει την πρόταση της για χρηματοδότηση στο ΥΠΕΧΩΔΕ.[13]

Για την κατασκευή του ποδηλατοδρόμου χρειαζόταν ένα σημαντικό ποσό αλλά μαζί με αυτό χρειαζόταν και κοινωνική συναίνεση και αποδοχή των πολιτών, διότι ο ποδηλατοδρόμος θα άλλαζε κατά πολύ την κυκλοφορία στην πόλη.

Για τους παραπάνω λόγους η Δημοτική αρχή αποφασίζει να κατασκευάσει ένα βασικό δίκτυο στο οποίο θα βασιστεί στο μέλλον η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμου.

---

[13] διαθέσιμο σε http://www karditsa-sity.gr /2010/09/02/

Την μελέτη του ποδηλατοδρόμου εκπόνησε ο κ. Θάνος Βλαστός. Το βασικό δίκτυο αρχίζει από το κέντρο της Καρδίτσας και τελειώνει στο συγκρότημα ΤΕΙ –Λυκείων, Εθνικό στάδιο και Σιδηροδρομικό σταθμό που έχουν μεγάλη κυκλοφορία.

Το βασικό ποδηλατικό δίκτυο περνάει από την οδό Καραϊσκάκη και καταλήγει στον Σιδηροδρομικό σταθμό ,και από την οδό Υψηλάντους η οποία είναι κύριος εμπορικός άξονας καταλήγει στο Δημοτικό στάδιο.

Ο βασικός άξονας του ποδηλατοδρόμου της Καρδίτσας ολοκληρώθηκε το έτος 2004. Βάσει της έρευνας από το Μετσόβειο Πολυτεχνείο, το 25% από τις διαδρομές στην πόλη γίνεται με ποδήλατα.

Στα πλαίσια της προσπάθειας του Δήμου για συνεχή αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος καθώς και για την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, ανατίθεται στο Αρμόδιο τμήμα του Εθνικού Μετσόβειου Πολυτεχνείου, του οποίον προϊσταται ο κ. Θ. Βλαστός, ένα ερευνητικό πρόγραμμα με σκοπό να γίνουν απαραίτητες αναπλάσεις ,διαμορφώσεις, χώροι πρασίνου αλλά και να επιτευχθεί ο στόχος για βιώσιμη κινητικότητα στην Καρδίτσα. Πρόκειται για ένα ολοκληρωμένο σχέδιο το οποίο ο δήμος Καρδίτσας προτείνει για χρηματοδότηση στο Ε.Π. Θεσσαλίας –Στερεάς Ελλάδας – Ηπείρου 2007-2013. Άξονας 4 .Αειφόρου ανάπτυξης και ποιότητας ζωής της Θεσσαλίας.

Η τεχνική περιγραφή του έργου αναφέρεται στις εργασίες που προβλέπονται να γίνουν καθώς τα σημεία, τα οποία θα διαμορφωθούν.

Στην οδό 18 Σεπτεμβρίου θα γίνει μια ανάπλαση του πεζοδρομίου και του ποδηλατοδρόμου ο οποίος θα έχει πλάτος 2 μέτρα και αμφίδρομη κίνηση. Προβλέπεται και ζώνη εμφύτευσης πρασίνου με φάρδος 1,25 μέτρα.

Στο Αγ. Σεραφείμ θα γίνει ανάπλαση του πεζοδρομίου και ποδηλατοδρόμου με πλάτος 2 μέτρα.

Από το Αγ. Σεραφείμ μέχρι και την Κτηνιατρική σχολή θα γίνει διαμόρφωση του υπάρχοντος πεζοδρομίου όπου θα διαμορφωθεί σε ποδηλατοδρόμο με αμφίδρομη κίνηση και πλάτος 1,70-2,00 μέτρα. Επίσης, προβλέπεται να υπάρχει και ζώνη πρασίνου πλάτος 0,60 μέτρα για εμφύτευση δέντρων.

Στην οδό Αντρέα Παπανδρέου οι παρεμβάσεις γίνονται στην ανατολική πλευρά του υπάρχοντος πεζοδρομίου. Κατασκευάζεται ποδηλατοδρόμος με κίνηση και στις δυο κατευθύνσεις, πλάτος 2,5 μέτρα και ζώνη πρασίνου με πλάτος 1,5 μέτρα .

Το έργο συμβάλει στην ανάκτηση του δημόσιου χώρου, στην ασφάλεια του πολίτη χρησιμοποιώντας υλικά φιλικά προς το περιβάλλον. Η τελική επίστρωση θα γίνει με βότσαλα και μαρμαροψιφίδες οι οποίες είναι υλικά με πολύ καλύτερη θερμική

συμπεριφορά σε σχέση με την άσφαλτο διότι απορροφούν μικρότερη ποσότητα θερμότητας του καλοκαίρι.

Οι ζώνες πρασίνου έχουν στόχο εκτός από το να διαμορφώσουν το εξωτερικό περιβάλλον,να προσφέρουν και ασφάλεια στους ποδηλατιστές. Για αυτό το λόγο βρίσκονται ανάμεσα στον ποδηλατοδρόμο και τις λωρίδες ταχείας κυκλοφορίας. Στην ίδια ζώνη θα γίνουν οι ειδικές εσοχές για τους κάδους απορριμμάτων, φωτοβολταϊκός φωτισμός και ποδηλατοστάσια .

Σήμερα η Καρδίτσα διαθέτει τέσσερα χιλιόμετρα αστικό δίκτυο και δέκα χιλιόμετρα υπεραστικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων.

Στο νομό Καρδίτσας έχουν γίνει προτάσεις μέσω το προγράμματος CYRONMED για δυο ποδηλατικές διαδρομές. Η μια συνδέει την πόλη με την λίμνη Πλαστήρα και η δεύτερη με το Μουζάκι και την Αργιθέα .

Φωτογραφία1.8. Ποδηλατοδρόμος οδού Καραϊσκάκη

Πηγή: ://www.monumenta.org/article.

Φωτογραφία 1. 9. Ποδηλατοδρόμου στην οδό Υψηλάντου

Πηγή: ://www.monumenta.org/article.

Για την καλύτερη προετοιμασία των νέων στην Καρδίτσα έχει δημιουργηθεί το Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής. Υπάρχει επίσης και η απαραίτητη σήμανση για την διευκόλυνση της κυκλοφορίας στην πόλη. Ο προϋπολογισμός των παραπάνω αναπλάσεων ανέρχεται στα 2.800.000 ευρω.

Από τα αναφερόμενα πιο πάνω γεγονότα, συμπεραίνουμε πως από το 1998 έχουν ξεκινήσει προσπάθειες με ένα πολύ καλά οργανωμένο και ιεραρχημένο, βάσει προτεραιοτήτων, σχέδιο το οποίο συνεχώς επεκτείνεται από το κέντρο της πόλης προς τις περιφέρειες και διαμορφώνεται σύμφωνα με τις νέες και πρωτοποριακές ιδέες που προτείνουν οι εμπειρογνώμονες και οι ειδικοί στα θέματα που αφορούν την κατασκευή του ποδηλατοδρόμου.

Η Δημοτική αρχή μαζί με ειδικούς συνεργάτες προσπαθούν τα τελευταία δέκα χρόνια να απορροφούν όσο το δυνατόν περισσότερα κονδύλια μπορούν από Ευρωπαϊκά προγράμματα και εθνικούς πόρους, για να επιτευχθεί ο στόχος τους για μια τοπική ενδογενή βιώσιμη ανάπτυξη .

Χάρτης 1.2 .Δίκτυα ποδηλατοδρόμων στην Καρδίτσα

Πηγή:http://podilatreis.gr

Στο χάρτη δυο βλέπεται την ορθή αξιοποίηση κάθε δυνατού σημείου της πόλης για την μαζική χρήση του ποδηλάτου.

1.2.5 Ποδηλατόδρομος δήμου Λάρισας

Ο Δήμος Λάρισας βρίσκεται στον νομό Θεσσαλίας και έχει περίπου 200.000 κατοίκους. Η Λάρισα είναι ένα διοικητικό, βιομηχανικό, πολιτιστικό και συγκοινωνιακό κέντρο. Οι πρώτες προσπάθειες για πολεοδομικό σχεδιασμό στην Λάρισα άρχισαν κατά την δεκαετία του 70 και το πρώτο ρυθμιστικό σχέδιο για την πόλη παραδόθηκε το έτος 1978 .Το 1980 το σχέδιο είχε αναθεωρηθεί. Τονίστηκαν οι αδυναμίες, επισημάνθηκαν τα προβλήματα στα οποία πρέπει να βρεθούν λύσεις και με επικεφαλής την Δημοτική αρχή και τις υπηρεσίες του δήμου εκπονήθηκαν το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο και η Πολεοδομική μελέτη Επέκτασης και Αναθεώρησης. Παρά τις πρώτες αρνητικές αντιδράσεις των καταστηματαρχών, η Δημοτική αρχή προχώρησε στην κατασκευή του κεντρικού πεζοδρομίου μήκους 1.650 μέτρων.

Το 1988 ο δήμος είχε αναθέσει μια έρευνα για το τρόπο αναβάθμισης του Ιστορικού κέντρου της πόλης στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο και ταυτόχρονα μετά από πολλές προσπάθειες ανατέθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ στην εταιρία DENKO ΕΠΕ η Γενική μελέτη κυκλοφορίας και μεταφορών. Μετά την ολοκλήρωση των μελετών άρχισε η εφαρμογή τους παρά τις έντονες αντιρρήσεις των καταστηματαρχών και των κάτοικων της κεντρικής περιοχής. Τελικά, μετά από λίγο χρονικό διάστημα το οποίο ήταν απαραίτητο για να γίνει η προσαρμογή των πολιτών στα νέα δεδομένα, όλοι έδειξαν ικανοποίηση από την νέα πραγματικότητα.

Η διαμόρφωση του κέντρου έδωσε την ώθηση των επιχειρήσεων της περιοχής καθώς και αύξηση του αριθμού των καταστημάτων. Αναλόγως χρειάστηκε και νέος χώρος για στάθμευση των αυτοκίνητων. Η κυκλοφορία των οχημάτων ειδικά στις ώρες αιχμής ήταν δύσκολη. Το καλοκαίρι λόγω των πολλών κέντρων διασκέδασης και αναψυχής εκτός από την κυκλοφοριακή συμφόρηση, υπήρχε και μεγάλος θόρυβος. Με την πεζοδρόμηση του κέντρου τα παραπάνω προβλήματα λύθηκαν. Έγιναν και οι απαραίτητες ενημερώσεις των πολιτών μέσω του ραδιόφωνου, της τηλεόρασης και με ενημερωτικά φυλλάδια . Το 1990,από την τεχνική υπηρεσία έγινε και η πρώτη μελέτη για το δίκτυο ποδηλατοδρόμου. Λόγω του μικρού πλάτους (8- 10 μέτρα) του οδικού δικτύου στην κεντρική περιοχή της πόλης, η ποδηλασία είχε αξιολογηθεί ως επικίνδυνη στο σημείο αυτό. Στις συνοικίες όμως όπου δεν υπήρχε μεγάλη κίνηση μηχανοκίνητων οχημάτων άρχισε με γοργούς ρυθμούς η εφαρμογή του δικτύου του ποδηλατοδρόμου.

Το 1994 έγινε η μελέτη για "Διερεύνηση χρήσεως γης στην ευρύτερη κεντρική περιοχή και προτάσεις για αναβάθμιση" η οποία ολοκληρώθηκε το έτος 1999.Η μελέτη είχε

καταγράψει όλες τις αλλαγές στις χρήσεις γης που προέκυψαν μετά από την πεζοδρόμηση του κέντρου καθώς και όλες τις οικονομικές και κοινωνικές αλλαγές. Η ερεύνα "Αξιολόγηση των δομικών και λειτουργικών στοιχείων του Συγκοινωνιακού Συστήματος της Λάρισας και πρόγραμμα Πρότυπων βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων παρεμβάσεων" που διεξάχθηκε το 1996 στο Α.Π.Θ. τμήμα τοπογράφων, μαζί με την έρευνα για τα "Μαζικά Συστήματα Ήπιας Μεταφοράς Στην Λάρισα" καθώς και την έρευνα για το "Στρατηγικό σχέδιο Ανάπτυξης της Λάρισας", αποτέλεσαν τις βάσεις πάνω στις οποίες αναπτύχθηκε η νέα μελέτη διαμόρφωσης και ανάπλασης του κεντρικού χώρου.

Από το 2000 έως και σήμερα, έχουν φτιαχτεί φαρδύτερα και καλύτερα πεζοδρόμια, διαβάσεις για τα άτομα με ειδικές ανάγκες, χώροι πράσινου και δίκτυα ποδηλατοδρόμων.

Ο Δήμος Λάρισας είναι ένας από τους πρώτους Δήμους που δήλωσε υποψηφιότητα για ένταξη στο πρόγραμμα του Υπουργείου Μεταφορών για "Ένταξη στο Εθνικό Πρόγραμμα Οδικής Ασφάλειας έργων υλοποίησης παρεμβάσεων για την ασφαλή κυκλοφορία ποδηλάτων και την κατασκευή ποδηλατοδρόμων "

Η μελέτη του ποδηλατοδρόμου εκπονήθηκε από την επιστημονική ομάδα του Εθνικού Μετσόβειου Πολυτεχνείου και την επιστημονική υποστήριξη του καθηγητή Θ. Βλαστού.

Βάσει της μελέτης αυτής, δημιουργήθηκε ένα νέο δίκτυο ποδηλατοδρόμου μήκους 4,5 χιλιόμετρων.

Μαζί με το ήδη υπάρχον δικτύο των 5,5 χιλιόμετρων η πόλη είχε πλέον 10 χιλιόμετρα δίκτυο ποδηλατοδρόμου .Στο μέλλον προβλέπεται από την μελέτη η Λάρισα να αποκτήσει άλλα 54 χιλιόμετρα δίκτυο.

Κατά την εκτέλεση του έργου υπήρχαν και πολλές δυσκολίες όπως αρνητική στάση του πληθυσμού, εμπόδια από υπάρχουσες υποδομές, τα οποία δεν επέτρεπαν την ομαλή εξέλιξη των εργασιων και εξαιτίας των οποίων δεν εκτελέσθηκαν τα προβλεπόμενα στην μελέτη.

Ο δήμος Λάρισας είναι και ενεργό μέλος στο Ευρωπαϊκό δίκτυο «Πόλεις χωρίς αυτοκίνητα».Συμμετέχει επίσης στο πρόγραμμα Pacte-Hermes για ανταλλαγή εμπειριών στην "Εφαρμογή τεχνικών και μέτρων αναβάθμισης αστικών μεταφορών και αστικού περιβάλλοντος ". Ο δήμος Λάρισας είναι και μέλος του Δικτύου υγείων πόλεων και έχει υπογράψει την χάρτα του Aaborg για αειφόρο και βιώσιμη ανάπτυξη.

Επίσης η Λάρισα είναι από τους πρώτους δήμους που εντάχθηκαν στο πρόγραμμα του Υπουργείου μεταφορών και επικοινωνιών και μέσω του προγράμματος αυτού, απέκτησε

το Πάρκο Κυκλοφοριακής αγωγής. Το πάρκο λειτουργεί από το 2002 και μέχρι σήμερα το έχουν επισκεφθεί 6.500 παιδία .

Στο χάρτη 1.3 βλέπουμε το βασικό δίκτυο ποδηλατοδρόμου στην Λάρισα το οποίο έχει κόκκινο χρώμα και τα δευτερεύοντα δίκτυα τα οποία έχουν μπλε χρώμα .

Χάρτη 1.3 Δικτύου ποδηλατοδρόμου στην Λάρισα

Πηγή:Το ποδήλατο σε 17 Ελληνικές πόλεις σελ.241 διαθέσιμο σε//www.podilates.gr

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

2.1. Το Τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Καλαμάτα για το έτος 2009

Στις 21 Μαΐου του 2009 δημοσιεύθηκε το Τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Καλαμάτας το οποίο εκπονήθηκε με σκοπό τον καλύτερο σχεδιασμό, ανάλυση, αξιολόγηση και υλοποίηση των πολιτικών για την βιώσιμη και μακροχρόνια ανάπτυξη της περιοχής. Για την κατάρτιση του Τεχνικού Προγράμματος, συνεργάσθηκαν στελέχη του Δήμου, της Διεπιστημονικής Ομάδας Έργου και των επιστημόνων του ΤΕΙ Καλαμάτας. Το Τεχνικό Πρόγραμμα εκπονήθηκε βάσει της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, την ιεράρχηση των αναγκών των κατοίκων, τον καθορισμό των στρατηγικών στόχων, τον προσδιορισμό των αναγκαίων έργων και δράσεων, υπολογίζοντας το κόστος καθώς και το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής του. Έχει 4 Άξονες, 31 Μέτρα, 91 γενικούς στόχους, 300 δράσεις, 1200 ενέργειες.

Οι πηγές χρηματοδότησης είναι διάφορες, όπως Δημοτικοί πόροι, Κεντρικοί Αυτοτελείς πόροι, ΣΑΤΑ, ΘΗΣΕΑΣ, Ειδικές Επιχορηγήσεις του Κεντρικών Φορέων μέσω των Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων.

Το Τεχνικό Πρόγραμμα εκφράζει το όραμα των αιρετών προσώπων για μια ενδογενή τοπική ανάπτυξη, για την διατήρηση της ιδιοπροσωπίας των 13 Τοπικών Διαμερισμάτων που συμπεριλαμβάνονται στο Δήμο Καλαμάτας, για μια ανάπτυξη που στηρίζεται στην ιδιαιτερότητα της πόλης ως μια πόλη που προσελκύει μεγάλο αριθμό τουριστών λόγω της θέσης και του πολιτιστικού πλούτου της. Συμβάλει σημαντικά στην αναβάθμιση της λειτουργικότητας της πόλης, στην αειφόρο διαχείριση του περιβάλλοντος, στην βελτίωση των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών. Ενισχύει το επιχειρηματικό πνεύμα, βοηθά στην προώθηση της απασχόλησης και στην καλύτερη ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους πολίτες.

Οι τέσσερις άξονες για μια ενδογενή τοπική και βιώσιμη ανάπτυξη του Δήμου Καλαμάτας είναι:[14]

- Ανάδειξη αρχιτεκτονικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος
- Ανάπτυξη κοινωνικών υπηρεσιών απασχόλησης και στήριξης

[14] «Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας»,(2009),Δήμο Καλαμάτα Διαθέσιμο σε http://www.kalamata.gr/assets/deltiatypou/20090520_epixkal.pdf

- Αξιοποίηση ζώνης λιμένα και παράκτιας ζώνης
- Ανασχεδιασμός διαδικασιών εξυπηρέτησης πολιτών

Η κατασκευή του ποδηλατοδρόμου ανήκει στο άξονα ένα, μέτρο πέντε "Αναβάθμιση της λειτουργικότητας της πόλης" που θα λύσει το κυκλοφοριακό πρόβλημα καθώς και το πρόβλημα με την στάθμευση των οχημάτων. Θα εξασφαλίσει καλύτερες συνθήκες κυκλοφορίας των πεζών, και θα ωθήσει την αύξηση κυκλοφορίας των ποδηλάτων.

2.2 Οι αποτυχημένες προσπάθειες της Δημοτικής Αρχής στο παρελθόν για σχεδίαση ποδηλατοδρόμο στην πόλη

Στο παρελθόν είχε γίνει και άλλη μια προσπάθεια για ώθηση της χρήση του ποδηλάτου στον Δήμο Καλαμάτας. Είχαν σχεδιαστεί και οριοθετεί λωρίδες ήπια κυκλοφορία αλλά η προσπάθεια αυτή δεν είχε το αναμενόμενο αποτέλεσμα Οι λωρίδες ήταν χρήσιμες σε όλους τους υπόλοιπους εκτός από τους ποδηλάτες .

Οι φωτογραφίες 2.1 και 2.2 απεικονίζουν την οδό Μαυρομιχάλη. Διακρίνονται τα παράνομα σταθμευμένα οχήματα και την χρήση του πεζόδρομου μαζί με ένα μέρος από την λωρίδα του ποδηλατοδρόμου για έκθεση των εμπορευμάτων του διπλανού καταστήματος.

Φωτογραφία 2.1. Ποδηλατοδρόμου στην οδό Μαυρομιχάλη

Φωτογραφία 2.2.Ποδηλατοδρόμος οδού Μαυρομιχάλη

Δυστυχώς παρόμοιες εικόνες διάφορων παραβάσεων μπορούμε να δούμε σε όλη την Καλαμάτα. Οι οδηγοί δεν συμμορφώνονται εύκολα και για αυτό μπορεί να φταίει και η Τροχαία , η οποία θα έπρεπε να επιβάλει πιο αυστηρά μέτρα στους παραβάτες.

2.3 Η ένταξη του έργου "Κατασκευή Κεντρικού Ποδηλατόδρομου" για χρηματοδότηση από το Υπουργείο Μεταφορών στα πλαίσια του Γ.ΚΠΣ

Η "Κατασκευή κεντρικού ποδηλατοδρόμου" ήταν η πρόταση του Δήμου Καλαμάτας προς την πρόσκληση του Υπουργείου Μεταφορών για ένταξη έργων στο ΕΠ. ΣΑΑΣ 2000 – 2006 στα πλαίσια του Γ΄ΚΠΣ

Άξονας 4 «Αστικές Συγκοινωνίες και Οδική Ασφάλεια»

Μέτρο 4.1 «Εκσυγχρονισμός Ομίλου ΟΑΣΑ και εφαρμογή του Επιχειρησιακού Σχεδίου Ομίλου ΟΑΣΑ. »,

Δράση «Κατασκευή ποδηλατοδρόμων και συναφών υποδομών εξυπηρέτησης ποδηλάτων»

Το Υπουργείο Μεταφορών στις 23 Απριλίου ενέκρινε την μελέτη του Κεντρικού Ποδηλατοδρόμου ο προϋπολογισμός τον οποίον αναμένεται να φτάσει 985.000,00 και θα συγχρηματοδοτείται κατά 75% από ΕΤΠΑ.

Στις 28 Απριλίου του έτους 2009 η Δημαρχιακή επιτροπή ψήφισε ομόφωνα την κατασκευή του Κεντρικού Ποδηλατοδρόμου ο οποίος θα ξεκινάει από την Κεντρική αγορά, θα περνάει από την οδό Νέδοντος, την Κεντρική πλατεία της Καλαμάτας, το πάρκο του ΟΣΕ, θα διασχίζει κατά μήκος την Ανατολική παραλία, τελειώνοντας στον Ιερό Ναό της Αναστάσεως.

Το μήκος του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου θα είναι 3700 μέτρα και θα διαθέτει χώρους στάθμευσης ποδηλάτων.

Το παρακάτω σχεδιάγραμμα είναι το σχέδιο του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου Καλαμάτας[15] που ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο του 2009.Ο ανάδοχος της μελέτης είναι η ΕΠΕ «Δρόμος» με υπεύθυνο τον κ. Κωνσταντίνο Ζέκκο. Ο γεωμετρικός σχεδιασμός του ποδηλατοδρόμου ήταν ένα προσθετό αντικείμενο στην μελέτη «Εκπόνηση απαιτούμενων μελετών για την ένταξη « Ελαφρού Τροχιοδρομικού Μέσου (Τραμ) στο σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών Δήμου Καλαμάτας».

Τα βασικά σημεία στην Καλαμάτα με καθημερινά κυκλοφοριακά προβλήματα, θόρυβο και ρύπανση είναι το Κέντρο και η Ανατολική Παραλιακή ζώνη. Για την αντιμετώπιση των βασικών αυτών προβλημάτων η Δημοτική αρχή ενθαρρύνει και προωθεί την χρήση του ποδηλάτου ώς ένα μεταφορικό μέσον, φθηνό, οικονομικό και φιλικό προς το περιβάλλον και δεν είναι καθόλου τυχαίο, ότι σχεδιάζει τον ποδηλατοδρόμο να περνάει κατά μήκος της Κεντρικής πλατειάς και στην συνέχεια διασχίζοντας όλη την οδό Ναυαρίνου να καταλήγει στον Ιερό Ναό της Αναστάσεως.

Στο μέλλον προβλέπεται επέκταση του ποδηλατοδρόμου έως και το ξενοδοχείο Filoxenia το οποίο βρίσκεται στα προάστια της πόλης.

Ο σχεδιασμός του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου είναι βασισμένος στις Γενικές οδηγίες για κατασκευή ποδηλατοδρόμων του ΥΠΕΧΩΔΕ έτος 2002, την έκδοση ΟΑΕΒ "Το ποδήλατο σε 17 Ελληνικές πόλης. Οδηγός εκπόνηση μελετών." Το βιβλίο του καθηγητή του Πολυτεχνείου:Βλαστός Θάνος, "Ποδήλατο και αρχιτεκτονική του οδικού δικτύου. Παράμετροι και κριτήρια σχεδιασμού "καθώς και άλλη ελληνική και ξένη βιβλιογραφία.

---

[15] Δελτίο τύπου θέμα 6 «Ο Κεντρικός Ποδηλατοδρόμος της Καλαμάτας» Διαθέσιμο σε http://www.kalamata.gr/assets/deltiatypou29/04/2009

Χάρτης 2.1 Σχέδιο του Ποδηλατόδρομου Καλαμάτα
Πηγή: http.//www.kalamata.gr

2.4 Ο ανοιχτός διαγωνισμός για την ανάθεση του έργου και η υποστήριξη του Δημάρχου της ιδέας για μια πόλη με ποδήλατα

Στις 15 του Σεπτέμβρη διεξήχθει ο ανοιχτός διαγωνισμός για την ανάθεση του έργου στον οποίο μπορούσαν να συμμετέχουν:

Α) ημεδαποί διαγωνιζόμενοι, μεμονωμένοι ή σε κοινοπραξία, εγγεγραμμένοι στο Μ.Ε.ΕΠ , στην 1η , 2η και 3η τάξη ανά την επικράτεια για έργα κατηγορίας ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ, και στην Α2, 1η στην επικράτεια και στην 2η τάξη με έδρα τον νομό σαν γειτονικό για έργα κατηγορίας ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ.

Β) αλλοδαποί διαγωνιζόμενοι που αποδεικνύουν ότι κατά την τελευταία πενταετία, έχουν εκτελέσει έργα παρόμοια

(ποιοτικά και ποσοτικά) με το δημοπρατούμενο.[16]

Ως καταληκτική ημερομηνία εκτέλεσης του έργου ορίστηκαν 90 ημέρες.

Στις 21 του Σεπτέμβρη ο Δήμαρχος της Καλαμάτας, ο κύριος Παναγιώτης Νίκας με μια μικρή τελετή μπροστά στο Δημαρχείο παρέδωσε τρία καινούρια ποδήλατα με τα οποία εξοπλίσθηκε η δημοτική αστυνομία .

Φωτογραφία 2.3 Ο Δήμαρχος παραδίδει καινούρια ποδήλατα στην Δημοτική αστυνομία

Πηγή: http.//www.kalamata.gr

[16] Περίληψη διακήρυξης διαγωνισμού για το έργο «Κατασκευή κεντρικού ποδηλατοδρόμου Καλαμάτα http.//www.kalamata.gr25/8/2009

Την ίδια μέρα ο Δήμαρχος δέχτηκε επίσκεψη μιας ομάδος ποδηλατιστών που έθεσε διάφορα ζητήματα σε σχέση με την κατασκευή του Κεντρικού Ποδηλατοδρόμου, όπως η δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων σε όλους τους κεντρικούς δρόμους καθώς και σταθμούς στους οποίους να έχουν πρόσβαση όλοι όσοι θέλουν να ενοικιάσουν ποδήλατα από την Δημοτική αρχή έναντι μικρού αντίτιμου. Σε απάντηση ο Δήμαρχος διαβεβαίωσε πως η Δημοτική Αρχή θα συγκροτήσει ομάδα στήριξης αυτής της ιδέας.

Φωτογραφία 2.4 : Συζήτηση του Δημάρχου με την ομάδα ποδηλατιστών

Πηγή: http.//www.kalamata.gr

Στις 22 Σεπτεμβρίου ορίσθηκε ως ανάδοχος για την κατασκευή του ποδηλατοδρόμου η εταιρία «Τέθρων » η οποία αμέσως και ταυτόχρονα άρχισε τις εργασίες σε διάφορα σημεία της πόλης κατά μήκος της διαδρομής που προβλέπεται να διαμορφωθεί ως ποδηλατοδρόμος.

2.5 Τεχνική περιγραφή του έργου

Όπως προκύπτει από την τεχνική περιγραφή, το έργο θα ξεκινήσει νότια από την Κεντρική αγορά όπου προβλέπεται στο μέλλον να κατασκευαστεί ένας σύγχρονος σταθμός διάθεσης ποδηλάτων από τον Δήμο. Στην συνέχεια θα ακολουθήσει το ανατολικό πεζοδρόμιο της οδού Νέδοντος μέχρι την πλατειά 23 ης Μαρτίου και έπειτα θα συνεχίσει στο δυτικό πεζοδρόμιο της οδού Νέδοντος μέχρι και την οδό Κροντήρη όπου εντάσσεται στο νότιο πεζοδρόμιο της. Το έργο συνεχίζει στην ανατολική πλευρά της πλατείας Βασ. Γεωργίου έως και την Φραντζή μετά ακολουθεί το δυτικό πεζοδρόμοι της οδού Αριστομένους. Φθάνοντας μέχρι το πάρκο του ΟΣΕ το ποδηλατοδρόμο ακολουθεί νότια κατεύθυνση μέχρι την οδό Πινδάρου.Η χάραξη του ποδηλατοδρόμου περνά από το βόρειο πεζοδρόμιο της οδού Κρήτης και συνεχίζοντας δυτικά εντάσσεται στο δυτικό πεζοδρόμιο της οδού Μιαούλη. Μετά το πάρκο του Λιμενικού συνεχίζει στο δυτικό πεζοδρόμιο της Τσαμαδού μέχρι να βγει στην Ναυαρίνου, όπου εντάσσεται στην νότια πλευρά του εις βάρους του οδοστρώματος. Ο ποδηλατοδρόμος είναι μικτός με κύριους χρήστες τους ποδηλάτες. Λόγω ελλείψεως χώρου έχει σχεδιαστεί κατά όλο το μήκος με πλάτος 2,00 μέτρα.

Για την επίστρωση του θα χρησιμοποιηθούν πλάκες τύπου Βυζαντινού κύκλου με διαστάσεις 40χ40χ3,5 mm. Ενδιάμεσα οδού και πεζοδρομίου, θα τοποθετεί στρώση ασφαλτόμιγματος με κόκκινο χρώμα Για να μην αλλιωθεί ο χαρακτήρας της περιοχής του Πάρκου του ΟΣΕ, έχουν χρησιμοποιηθεί συμπαγείς κυβόλιθοι Στα σημεία στα οποία ο ποδηλατοδρόμος θα κατασκευαστεί πάνω στα υφιστάμενα πεζοδρόμια και εφόσον κατά την κατασκευή τους είχε προβλεφθεί στρώση σκυροδέματος, θα αντικατασταθούν μόνο οι επιφανειακές πλάκες με τις προβλεπόμενες τύπου Βυζαντινού κύκλο πλάκες. Σε σημεία μετάβασης του ποδηλατοδρόμου από πεζοδρόμιο σε οδό κυκλοφορίας καθώς και για την διέλευση των κεντρικών αρτηριών θα γίνουν συναρμογές για την ασφαλή διέλευση του ποδηλάτη.

Στην οδό Ναυαρίνου υπάρχει ένα πρόβλημα λόγω του χώρου στάθμευσης ,των υπάρχουσων στάσεων λεωφορείων, των κάδων απορριμμάτων και της απορροής των ομβρίων. Για την λύση των παραπάνω ζητημάτων, αποφασίστηκε ότι το πλάτος της Ναυαρίνου θα μειωθεί από τα 10 μέτρα στα 8 μέτρα. Στην νότια πλευρά θα γίνει επέκταση του πεζόδρομου κατά 2 μέτρα στα οποία θα κατασκευαστεί ο ποδηλατοδρόμος .Οι κάδοι απορριμμάτων θα μεταφερθούν σε ειδικές εσοχές του πεζοδρομίου. Τα φρεάτια θα παραμείνουν στα σημεία που είναι και θα διαμορφωθούν ορθογώνιες εσοχές στην

επέκταση του πεζοδρομίου για την απορροή των ομβρίων. Θα τοποθετούν ανακλινώμενες σχάρες με διαστάσεις 1μ. επί 2μ που θα δίνει την δυνατότητα καθαρισμού του φρεατίου. Στις στάσεις, θα τοποθετηθούν συμπληρωματικές σχάρες πλάτος 40 εκ. για καλύτερη απορροή των ομβρίων.

Κατά μήκος του ποδηλατοδρόμου έχουμε πέντε επιφάνειες :

- Η πρώτη είναι η ένταξη του ποδηλατοδρόμου σε νέα πεζοδρόμια όπως προβλέπεται για την οδό Ναυαρίνου που η τελική επιφάνεια θα είναι πλάκες τύπου "Βυζαντινός κύκλος " πάχους 5 εκ.
- Η δεύτερη επιφάνεια είναι η ενδιάμεση στάθμη μεταξύ οδού και πεζοδρόμιου που θα γίνει από ασφαλτόμιγμα πάχους 4 εκ., σε κόκκινη απόχρωση.
- Η τρίτη, αφορά τον ποδηλατόδρομο επί υφισταμένης οδού και θα φτιαχτεί από αντιολισθηρή στρώση ασφάλτου με πάχους 4 εκ.
- Η τέταρτη επιφάνια είναι η ένταξη του ποδηλατοδρόμου επί ζώνης νέου πεζόδρομου και θα στρωθεί με κυβόλιθους 10χ10χ10 σε φαιό- πράσινο χρώμα
- Η τελευταία πέμπτη επιφάνεια,αφορά την ένταξη του ποδηλατοδρόμου επί υφισταμένου ασφαλτοστρωμένου παρκοδρομίου και θα διατηρηθεί όπως είχε με επίχρισμα ακρίλικής βαφής κατά προτίμηση χρώματος γαλάζιου.

Για τις πλατείες Βασ. Γεωργίου και Όθωνος οι επιφάνειες θα παραμείνουν όπως είναι, λόγω έργων αστικής ανάπλασης.

2.6 Η εκτέλεση των εργασιών για την κατασκευή του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου

Από το πρώτο δεκαπενθήμερο του Οκτωβρίου άρχισε με γοργούς ρυθμούς η κατασκευή του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου στο σημείο της Κεντρικής Αγοράς. Στην φωτογραφία 2.5 βλέπουμε πώς ήταν η κεντρική αγορά πριν την κατασκευή του ποδηλατοδρόμου και συγκρίνοντας την με την φωτογραφία 2.6, διαπιστώνουμε πως έχει ξηλωθεί η παλιά στρώση από λίθους και στην θέση τους έχουν τοποθετεί κόκκινες πλάκες Βυζαντινού τύπου, όπως προβλέπεται στην τεχνική περιγραφή.

Φωτογραφία 2.5. Πριν την κατασκευή του ποδηλατοδρόμου
πηγή: Τεχνική περιγραφή του Κεντρικού Ποδηλατοδρόμο φωτ.124

Φωτογραφία 2.6. Κατασκευή Ποδηλατοδρόμου στην Κεντρική Αγορά
πηγή: http.//www.kalamata.gr/20091019

Στην ανατολική παραλία, στην οδό Ναυαρίνου από τις 2 του Οκτωβρίου επίσης έχουν αρχίσει οι εργασίες για την κατασκευή του ποδηλατοδρόμου. Όπως προβλέπεται στην

Τεχνική Περιγραφή του έργου, γίνεται ένταξη του ποδηλατοδρόμου σε νέα πεζοδρόμια. Για αυτό το λόγο επεκτείνεται το Νότιο πεζοδρόμιο και μικραίνει το πλάτος της οδού.

Τα προβλήματα που προβλέπονται στην Τεχνική περιγραφή, σε γενικές γραμμές, έχουν λυθεί . Οι κάδοι απορριμμάτων έχουν μεταφερθεί σε ειδικές επεκτάσεις του πεζοδρομίου. Τα φρεάτια έχουν παραμείνει στα σημεία που είναι αλλά δεν υπάρχουν οι αρχικά προβλεπόμενες ορθογώνιες εσοχές στην επέκταση του πεζοδρομίου για την απορροή των ομβρίων .Δεν έχουν τοποθετεί οι ανακλινώμενες σχάρες με διαστάσεις 1μ. επί 2μ που θα δίνουν την δυνατότητα καθαρισμού του φρεατίου όπως προβλέπεται στην τεχνική περιγραφή του έργου .

Φωτογραφία 2.7 Ο καινούργιος ποδηλατόδρομος στην οδού Ναυαρίνου

Για την τελική επίστρωση έχουν χρησιμοποιηθεί οι πλάκες Βυζαντινού κύκλου και κυβόλιθοι σε κόκκινη απόχρωση. Μεταξύ του ποδηλατοδρόμου και της οδού έχουν τοποθετεί μεταλλικά κολονάκια πράσινου χρώματος για προστασία του ποδηλάτη από τα μηχανοκίνητα οχήματα. Έχει τοποθετεί η απαραίτητη προειδοποιητική σήμανση για εκτέλεση έργου καθώς και έχουν παρθεί όλα τα μέτρα ασφάλειας .

Φωτογραφία 2.8 Στάση λεωφορείων επί της οδό Ναυαρίνου δίχως τις αρχικά προβλεπόμενες ορθογώνιες εσοχές στην επέκταση του πεζοδρομίου για την απορροή των ομβρίων.

Στις στάσεις δεν έχουν τοποθετεί οι συμπληρωματικές σχάρες πλάτους 40 εκ. που προβλέπονται για καλύτερη απορροή των ομβρίων. Κατά την κατασκευή του ποδηλατοδρόμου στις οδούς Τσαμαδού, Μιαούλη και Κρήτης δεν υπήρχαν κάποιες ιδιαίτερες δυσκολίες εκτός από τις κυκλοφοριακές.

Φωτογραφία 2.9 Κυκλοφοριακές δυσκολίες στην οδό Ναυαρίνου

Στην συνέχεια το έργο προχωρά στην κατασκευή του κομματιού στο ύψος του πάρκου του ΟΣΕ. Για να μη αλλιωθεί ο χαρακτήρας της περιοχής, έχουν χρησιμοποιηθεί συμπαγείς κυβόλιθοι με τους οποίους έχει καλυφθεί η υπάρχουσα οδός Αριστομένους. Στο σημείο αυτό δεν έχουν παρθεί τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας κατά την διάρκεια της εκτέλεσης των εργασιων.

Φωτογραφία 2.10 Ελλιπή μέτρα ασφαλείας κατά την διάρκεια της εκτέλεσης των εργασίων στο πεζόδρομο επί των οδών Κρήτης και Αριστομένους στο πάρκο του ΟΣΕ.

Διαπιστώνεται ότι ενδιάμεσα του υπάρχοντος πεζοδρομίου της οδού Κρήτης και της νέας επίστρωσης με κυβόλιθους υπάρχει ένα μεγάλο κενό με βάθος δέκα εκατοστά το οποίο είναι άκρως επικίνδυνο για τους πεζούς ειδικά τις βραδινές ώρες.

Χωρίς απαραίτητα μέτρα ασφάλειας ήταν και άλλα σημεία κατά το μήκος της Αριστομένους στο ύψος του πάρκου του ΟΣΕ. Στην φωτογραφία 2.11 υπάρχουν μικρά παιδιά που παίζουν και κάνουν ποδήλατο σε σημείο που λείπουν οι σχάρες για την απορροή των όμβριων. Επίσης δεν υπάρχει και ο απαραίτητος φωτισμός.

Φωτογραφία 2.11 Επικίνδυνα σημεία χωρίς μέτρα ασφαλείας στο ύψος του Πάρκου του ΟΣΕ

Στην φωτογραφία 2.12 διακρίνονται φρεάτια αλλά μετά το έργο όπως θα δείτε στην φωτογραφία 2.13 αυτά έχουν καλυφθεί με κυβόλιθους. Στην τεχνική περιγραφή δεν υπάρχει κανένα μέρος το οποίο να εξηγεί το τι θα γίνει με τα φρεάτια στο κομμάτι του πάρκου του ΟΣΕ και αυτό είναι παράβλεψη η οποία μπορεί να έχει σοβαρές επιπτώσεις ειδικά τον χειμώνα . Εάν δεχθούμε ότι αυτά που ισχύουν για τις διαμορφώσεις επί της οδού Ναυαρίνου ισχύουν και για το κάτω μέρος της οδού Αριστομένους τότε μπορούμε να πούμε ότι δεν έχουν τηρηθεί οι απαιτούμενες προδιαγραφές για την κατασκευή του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου στο κομμάτι αυτό.

Φωτογραφία 2.12 Οδός Αριστομένους με τα φρεάτια που υπάρχουν στο ύψος του πάρκου του ΟΣΕ πριν να γίνει το έργο .
Πηγή: Τεχνική περιγραφή του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου σελίδα 94

Φωτογραφία 2.13 Οδός Αριστομένους με καλυμμένα φρεάτια μετά την κατασκευή του ποδηλατοδρόμου

Η κατασκευή του ποδηλατοδρόμου στο ύψος του Διοικητηρίου ήταν χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα. Στην Κεντρική πλατεία και στην πλατεία Όθωνος δεν έγιναν αλλαγές, λόγω της αναμενόμενης ανάπλασης των σημείων αυτών. Ο ποδηλατοδρόμος σχεδιάστηκε επί των υπάρχουσων επιφανειών με κίτρινο χρώμα.

Κατά τη διάρκεια των εργασιών υπήρχαν μόνο δυο ενημερωτικές ταμπέλες που έλεγαν:" Προσοχή έργο ποδηλατοδρόμου".Πουθενά δεν υπήρχε ενημερωτική ταμπέλα που να έλεγε για παράδειγμα: "Εργο Κεντρικός ποδηλατοδρόμος. Ανάδοχος εταιρία "Τέθρων". Προϋπολογισμός 985.000,00 ευρώ. .Συγχρηματοδοτούμενο κατά 75% από ΕΤΠΑ" .

2.7 Τα Εγκαίνια του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου

Στις 23 Μαΐου του 2010 έγιναν τα Εγκαίνια του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου της Καλαμάτας. Ο Σεβασμιότατος μητροπολίτης Χρυσόστομος ευλόγησε το έργο. Εκτός των εκατοντάδων ποδηλατιστών και πολιτών στην εγκαίνια παρεβρίσκονταν και ο νομάρχης Μεσσηνίας ο κ. Δράκος. Στην ομιλία του ο δήμαρχος ο κ. Παναγιώτης Νίκας διευκρίνισε ότι η προσπάθεια της Δημοτικής αρχής θα συνεχιστεί και θα επιδιωχθεί ο στόχος, η πόλη της Καλαμάτας να γίνει πρωταθλήτρια πόλη στην χρήση του ποδήλατου και στο δίκτυο ποδηλατοδρόμου.

Φωτογραφία2.14 Η εγκαίνια του Ποδηλατοδρόμου της Καλαμάτας

Πηγή: http.//www.kalamata.gr /assets/deltiatypou/20100525

Μετά τα εγκαίνια συνέχισαν οι επιπλέον εργασίες όπως η κατασκευή ποδηλατοστασίων σε διάφορα σημεία της πόλης και η τοποθέτηση σήμανσης .

Στις 10 Αυγούστου του 2010 σε μια σύντομη συζήτηση που είχαμε με την κ. Αγγελική Κανελλοπούλου, υπάλληλο στην Τεχνική υπηρεσία,μας εξήγησε ότι και μέχρι τώρα γίνονται επικαιροποιήσεις του έργου. Παράδειγμα δεν υπήρχαν στο αρχικό σχέδιο οι στάσεις στάθμευσης ποδηλάτων. Τα ολοκληρωμένα σχέδια με τις στάσεις ποδηλάτων που είχαν ήδη τοποθετεί σε διάφορα σημεία κατά μήκος του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου και όλες τις σχετικές λεπτομέρειες, ήταν ακόμα πρόχειρα σχεδιασμένα. Κατά την μέση του Σεπτεμβρίου θα ήταν έτοιμα.

Άρα συμβαίνει το εξής με το συγκεκριμένο έργο. Υπήρχε μια μελέτη και ένα αρχικό σχέδιο τα οποία έχουν εγκριθεί. Στην συνέχεια αυτά συμπληρωνόταν και διαμορφωνόταν σύμφωνα με τα οράματα και τις επιπλέον απαιτήσεις και ανάγκες που προέκυπταν καθώς και με τους επιπλέον πόρους που έβρισκε η Δημοτική Αρχή για να κάνει τον ποδηλατόδρομο της Καλαμάτας ελκυστικό για τους πολίτες και παραδειγματικό για τους άλλους δήμους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΔΟΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

3.1 Εισαγωγή

Το ερωτηματολόγιο έγινε για να αποτυπώσει την γνώμη των πολιτών για το έργο "Κατασκευή Κεντρικού ποδηλατόδρομο " Το ερωτηματολόγιο έχει συμπληρωθεί από τον ερευνητή σε άμεση συνεργασία με τον ερωτώμενο. Η επιλογή του δείγματος έγινε με την μέθοδο του τυχαίου δείγματος.

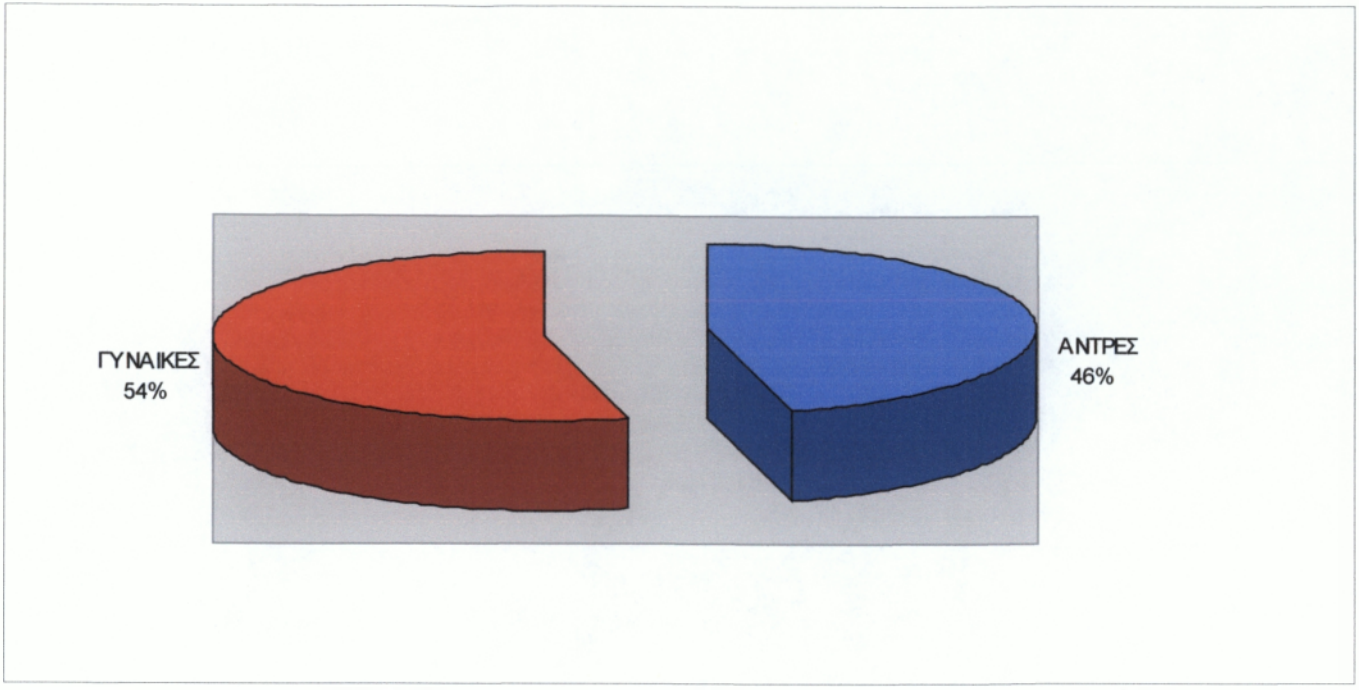
Στις 30 Οκτωβρίου από τις 12 το μεσημέρι μέχρι τις 15 μ.μ. ερωτήθηκε κάθε δέκατος περαστικός στην οδού Ναυαρίνου στο ύψος της διασταύρωσης με την οδό Ακρίτας. Στην περίπτωση άρνηση του τυχαίου δείγματος να απαντήσει οι ερωτήσεις γινόντουσαν στο αμέσως επόμενο πολίτη που θα τύχαινε να περάσει. Στο ερωτηματολόγιο απάντησαν συνολικά 61 άτομα .

3.2 Αποτελέσματα έρευνας

Η πρώτη και δεύτερη ερώτηση στοχεύουν στην καταγραφή των δημογραφικών στοιχείων του ερωτηθέντων για την ηλικία και το φύλο. Σύμφωνα με τον πίνακα 3.1 οι άντρες είναι το 46% και οι γυναίκες 54%

Πίνακας : 3.1 "Ποσοστά των ερωτηθέντων αντρών και γυναικών "

ΦΥΛΛΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
ΑΝΤΡΕΣ	28	46%
ΓΥΝΑΙΚΕΣ	33	54%



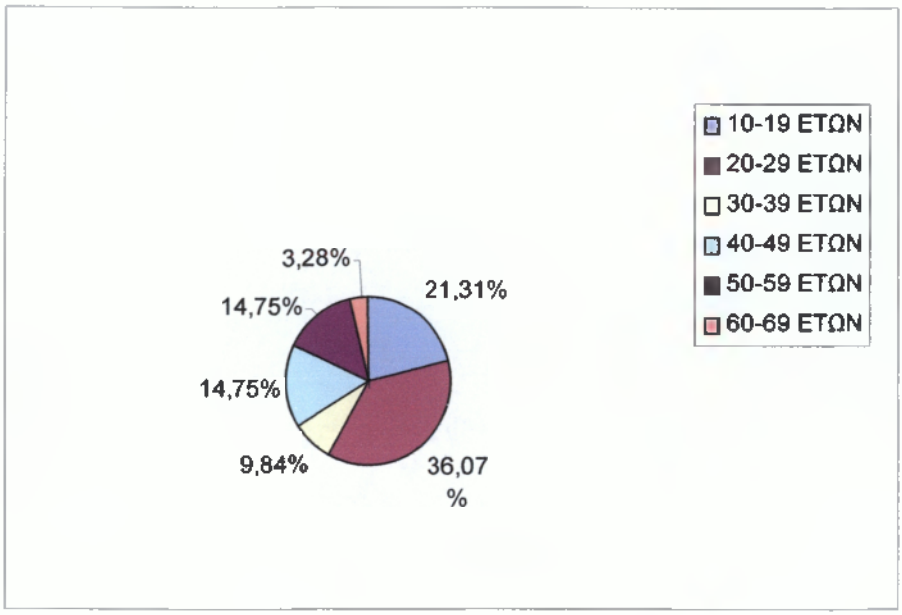
Γράφημα 3.1 "Ποσοστά των ερωτηθέντων αντρών και γυναικών"

Αν κατατάξουμε σε πίνακα τάξεως όλους τους ερωτηθέντες σύμφωνα με την ηλικία τους βλέπουμε ότι : Η μέση ηλικία των ερωτηθέντων είναι : 32,60 χρόνια

Πίνακας 3.2 "Ηλικία ερωτηθέντων"

ΗΛΙΚΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ (%)
10-19 ΕΤΩΝ	13	**21%**
20-29 ΕΤΩΝ	22	**36%**
30-39 ΕΤΩΝ	6	**10%**
40-49 ΕΤΩΝ	9	**15%**
50-59 ΕΤΩΝ	9	**15%**
60-69 ΕΤΩΝ	2	**3%**

Όπως προκύπτει από αυτή την ερώτηση, οι περισσότεροι των ερωτηθέντων είχαν την ηλικία 20 με 29 ετών δηλαδή, το 36,07%. Με το ποσοστό των 21,31% ακολουθούν οι ερωτώμενοι με ηλικία 10-19 και στην τρίτη θέση είναι η ηλικία 40-49 ετών με 14,75%.



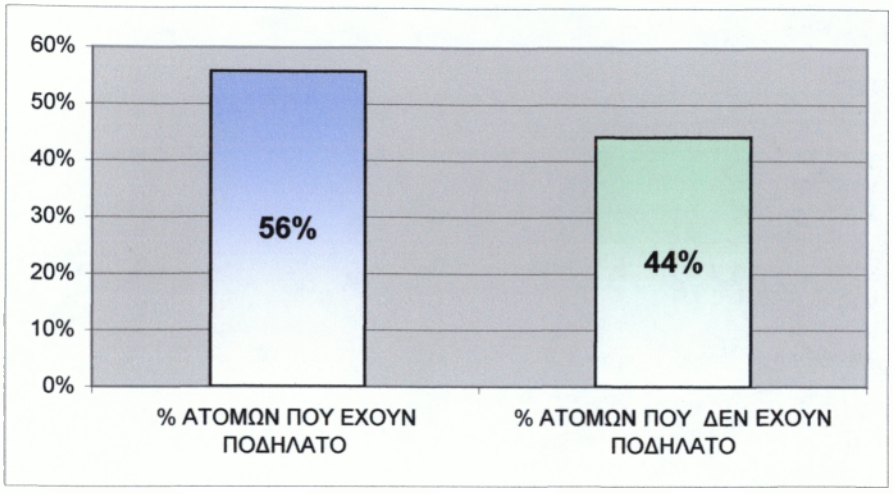
Γράφημα 3.2 Ηλικία ερωτηθέντων

Από τα παραπάνω μπορούμε να συμπεράνουμε πως οι ερωτώμενοι κατά πλειοψηφία είναι νέα άτομα.

Εάν κατατάξουμε τις απαντήσεις που αφορούν την κατοχή ποδηλάτων στο πίνακα 3.3 θα δούμε πως το 56% από των ερωτηθέντων έχουν ποδήλατο και το 44% δεν έχουν. Αποδεικνύεται πως κάθε δεύτερος στην πόλη της Καλαμάτας έχει δικό του ποδήλατο.

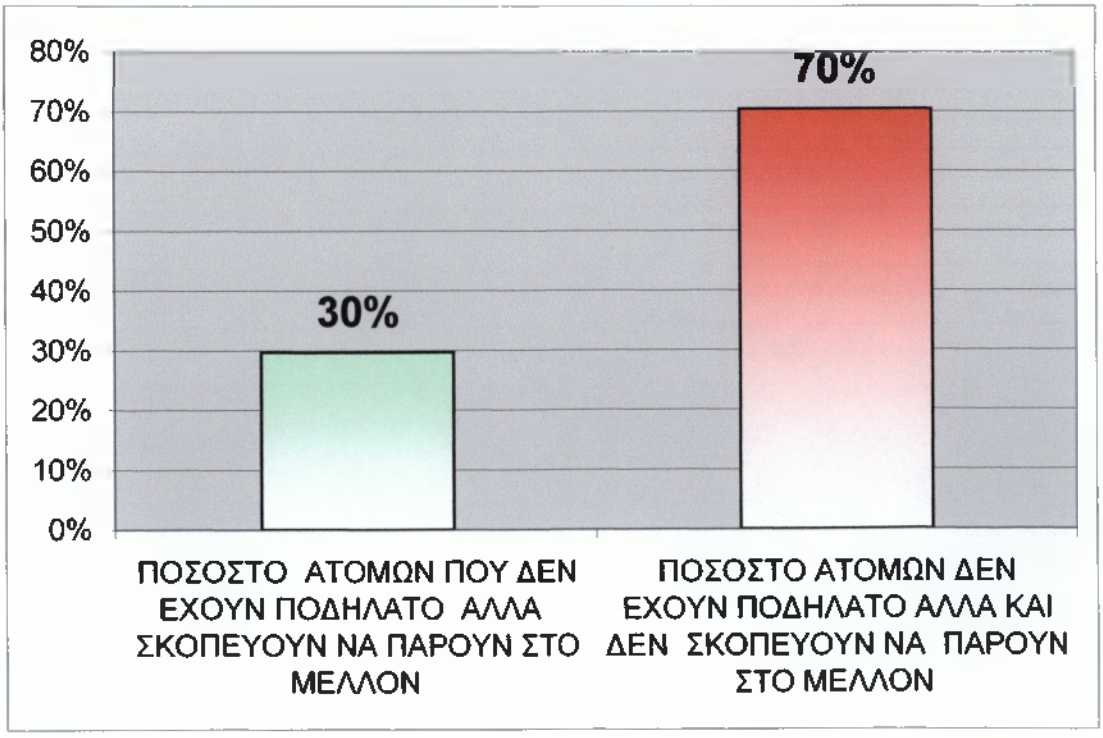
Πίνακας 3.3 Ποσοστά πολιτών που έχουν ποδήλατο

ΠΟΛΙΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Πολιτών που έχουν ποδήλατο	34	56%
Πολιτών που δεν έχουν ποδήλατο	27	44%



Γράφημα 3.3 Ποσοστά πολιτών του έχουν ποδήλατο.

Από όλους που απάντησαν πως δεν έχουν ποδήλατο το 30% σκοπεύουν να αγοράσουν στο μέλλον και το 70% δεν σκοπεύουν. Το γράφημα 3.4 και πίνακα 3.4 απεικονίζουν τα παραπάνω ποσά.



Γράφημα 3.4 Επιθυμία των πολιτών για αγορά ποδηλάτων

Πίνακας 3.4 Επιθυμία των πολιτών για αγορά ποδηλατών

ΑΤΟΜΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
ΑΤΟΜΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΑΛΛΑ ΣΚΟΠΕΥΟΥΝ ΝΑ ΠΑΡΟΥΝ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ	8	30%
ΑΤΟΜΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΔΕΝ ΣΚΟΠΕΥΟΥΝ ΝΑ ΠΑΡΟΥΝ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ	19	70%

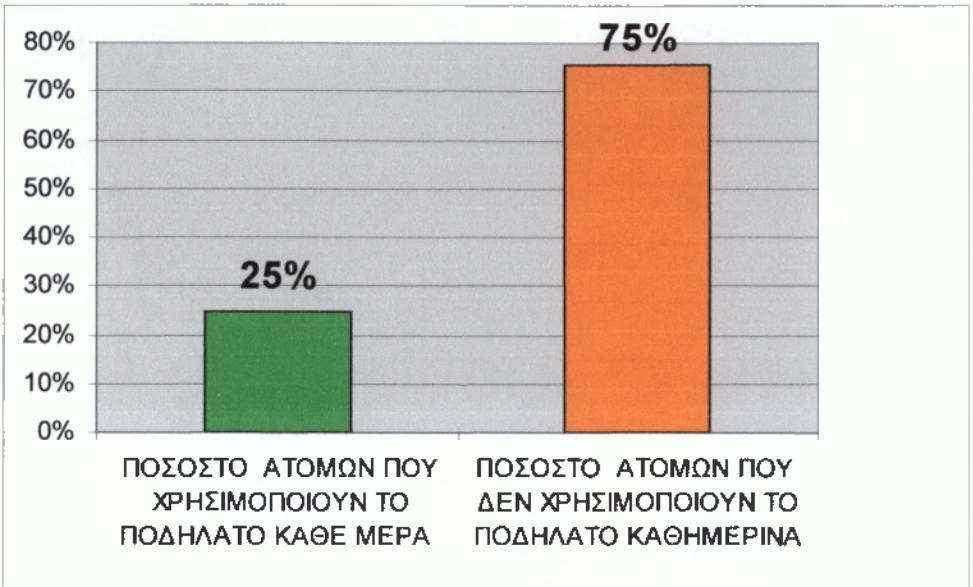
Βάσει αυτών των στοιχείων μπορούμε να πούμε πως υπάρχει μια τάση για αύξηση του ποσοστού των ατόμων που θα έχουν ποδήλατα στο μέλλον και συνεπώς θα υπάρχει και η πιθανότητα για αύξηση της χρήσης του ποδηλατοδρόμου.

Όπως προκύπτει από τις απαντήσεις των ερωτηθέντων, διαπιστώνουμε πως για το 25% από αυτούς το ποδήλατο κατέχει μια σημαντική θέση στην καθημερινότητα τους ενώ για το 75% δεν έχει .Ο πίνακας 3.5. μας δείχνει το ποσοστό των ανθρώπων που χρησιμοποιούν το ποδήλατο κάθε μέρα καθώς και το ποσοστό των ανθρώπων που δεν χρησιμοποιούν το ποδήλατο καθημερινά.

Πίνακας 3.5 Συχνότητα χρήσης ποδηλάτου

ΑΤΟΜΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
ΑΤΟΜΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ	15	25%
ΑΤΟΜΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ	46	75%

Μόνο το ένα τέταρτο των ερωτηθέντων χρησιμοποιεί το ποδήλατο καθημερινά και για την Καλαμάτα το ποσοστό αυτό είναι πολύ μικρό διότι η Καλαμάτα είναι μια σχετικά μικρή πόλη και μπορείς σχετικά γρήγορα να την διασχίσεις είτε με τα πόδια είτε με ποδήλατο. Άρα βάσει των στοιχείων για την καθημερινή χρήση του ποδηλάτου μπορούμε να πούμε πως η δημοτική αρχή πρέπει να προβάλλει περισσότερο την προώθηση της καθημερινής χρήσης του ποδηλάτου και του ποδηλατοδρόμου καθώς και να ευαισθητοποιεί τους πολίτες .

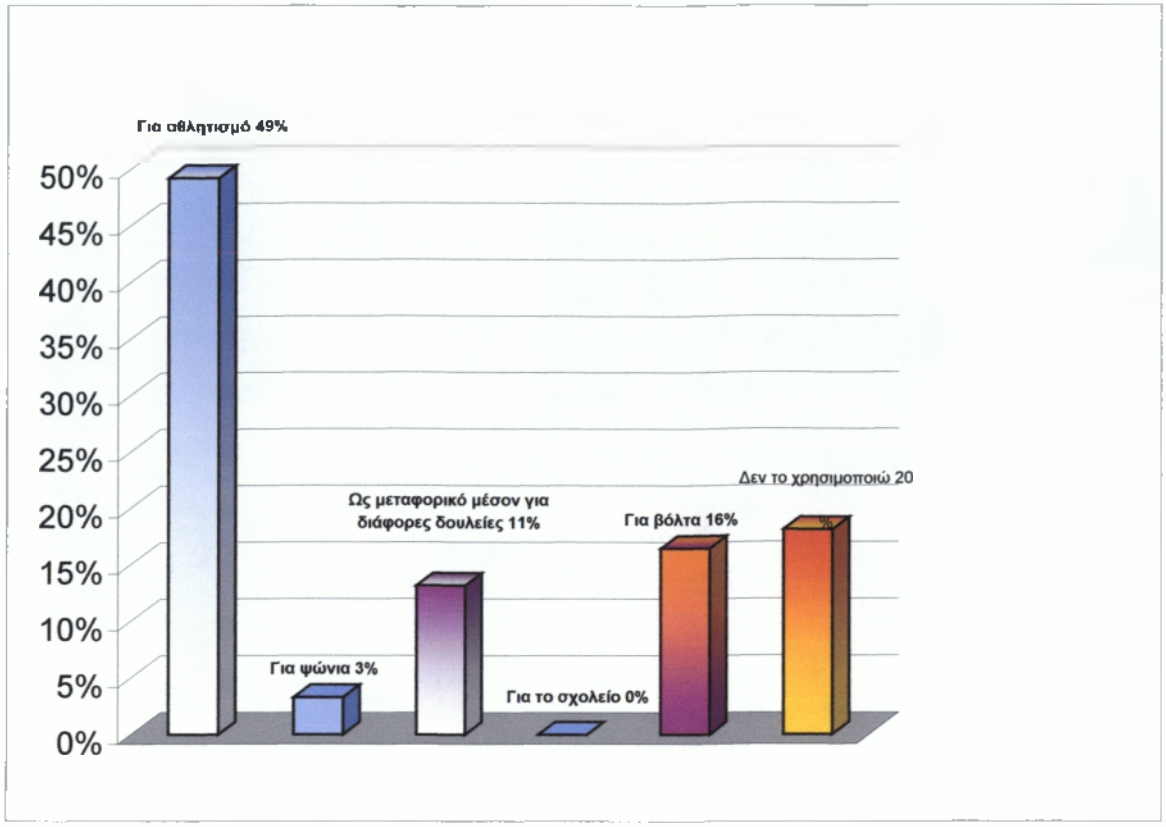


Γράφημα 3.5 Συχνότητα χρήσης του ποδηλάτου

Από τους πέντε λόγους που είχαν δοθεί σαν απάντηση και οι οποίοι ήταν για αθλητισμό, ψώνια, μεταφορικό μέσον για διάφορες δουλειές, για το σχολείο, για βόλτα και "δεν το χρησιμοποιώ" διαπιστώνουμε ότι :

Πίνακας 3.6.Σκοπός για τον οποίον γίνεται η χρήση του ποδηλάτου

ΣΚΟΠΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΠΟΙΟΝ ΓΙΝΕΤΑΙ Η ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΤΟΜΩΝ
Για αθλητισμό	**30**	**49%**
Για ψώνια	**2**	**3%**
Ως μεταφορικό μέσον για διάφορες δουλείες	**7**	**11%**
Για το σχολείο	**0**	**0%**
Για βόλτα	**10**	**16%**
Δεν το χρησιμοποιώ	**12**	**20%**



Γράφημα 3.6 Σκοπός για τον οποίον γίνεται η χρήση του ποδηλάτου

Το 49% από τους ερωτηθέντες χρησιμοποιούν το ποδήλατο για αθλητισμό, το 20% δεν χρησιμοποιούν ποδήλατο το 16% το χρησιμοποιούν για να κάνουν βόλτες, το 11 % έχουν το ποδήλατο ως μεταφορικό μέσον για τις δουλείες που έχουν, το 3% κάνουν τα ψώνια τους με το ποδήλατο και κανένας δεν κάνει χρήση του ποδήλατο για να πάει στο σχολείο

Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει πως ο βασικός σκοπό με τον οποίο γίνεται η χρήση του ποδηλάτου είναι ο αθλητισμός. Μπορούμε να πούμε πως οι περιοχές στις οποίες έχει κατασκευαστεί ο Κεντρικός ποδηλατοδρόμος είναι οι πιο κατάλληλες και οι πιο επιθυμητές από τους πολίτες .Άρα η Δημοτική Αρχή έχει πετύχει τον στόχο της μαζικότητας και έχει ελκύσει τους περισσότερους πολίτες οι οποίοι θα χρησιμοποιήσουν το νέο ποδηλατοδρόμο. Το μειονέκτημα που προκύπτει από τις απαντήσεις είναι πως δεν υπάρχει καμία χρήση του ποδηλάτου για να πάει κάποιος στο σχολείο του. Δηλαδή τα παιδιά δεν έχουν συνηθίσει να χρησιμοποιούν το ποδήλατο ως μεταφορικό μέσον.

Για το πόσο ασφαλές μεταφορικό μέσον είναι το ποδήλατο ρωτήσαμε τους πολιτες εάν τους έχει συμβεί κάποιο σοβαρό ατύχημα με το ποδήλατο και όπως προκύπτει από τον πίνακα3.7 στους 10% έχει συμβεί να έχουν ατύχημα με το ποδήλατο και στο 90% δεν είχε ποτέ ατύχημα.

Πίνακα 3.7 Ποσοστό πολιτών που είχαν ατύχημα με το ποδήλατο και ποσοστό ατόμων που δεν είχαν ατύχημα με το ποδήλατο

ΑΤΟΜΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
ΑΤΟΜΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΙΧΑΝ ΠΟΤΕ ΑΤΥΧΗΜΑ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ	55	90%
ΑΤΟΜΑ ΠΟΥ ΕΙΧΑΝ ΑΤΥΧΗΜΑ ΜΕ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ	6	10%

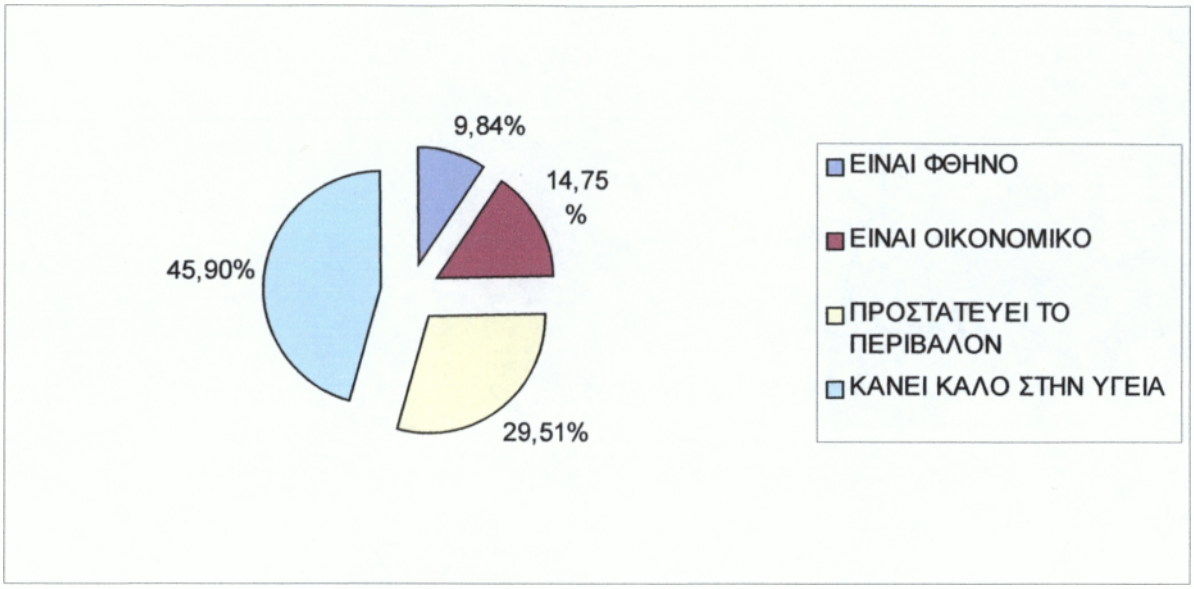
Οι απαντήσεις αποδεικνύουν πως το ποδήλατο είναι ένα ασφαλής μεταφορικό μέσον. Η διαπίστωση αυτή μπορεί να χρησιμοποιηθεί από την δημοτική αρχή και από όλους τους ενδιαφερόμενους ως βάση μιας πολιτικής που θα υποστηρίζει την χρήση του ποδηλάτου και των ποδηλατοδρόμων από τους πιο μικρούς έως και τους μεγαλύτερους σε ηλικία πολίτες. Στο γράφημα 3.7 απεικονίζονται τα ποσοστά των ατόμων που είχαν και τα ποσοστά των ατόμων που δεν είχαν ατύχημα με το ποδήλατο .

Γράφημα 3.7 Ποσοστό πολιτών που είχαν ατύχημα με το ποδήλατο και ποσοστό ατόμων που δεν είχαν ατύχημα με το ποδήλατο .

Όπως φαίνεται από τις τέσσερις πιθανές απαντήσεις - είναι φθηνό, είναι οικονομικό, δεν μολύνει το περιβάλλον και κάνει καλό στην υγεία - το πιο σημαντικό πλεονέκτημα είναι ότι η ποδηλασία κάνει καλό στην υγεία. Ακολουθεί η απάντηση πως το ποδήλατο είναι φιλικό προς το περιβάλλον. Στην τρίτη και τέταρτη θέση αναλόγως είναι οι απαντήσεις ότι το ποδήλατο είναι οικονομικό και φθηνό. Βλέπετε τον πίνακα 3.8

Πίνακας 3.8 Πλεονεκτήματα του ποδηλάτου

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΟΛΙΤΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΟΛΙΤΩΝ
ΕΙΝΑΙ ΦΘΗΝΟ	6	9,84%
ΕΙΝΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ	9	14,75%
ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΕΙ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	18	29,51%
ΚΑΝΕΙ ΚΑΛΟ ΣΤΗΝ ΥΓΕΙΑ	28	45,90%



Γράφημα 3.8 Πλεονεκτήματα του ποδηλάτου

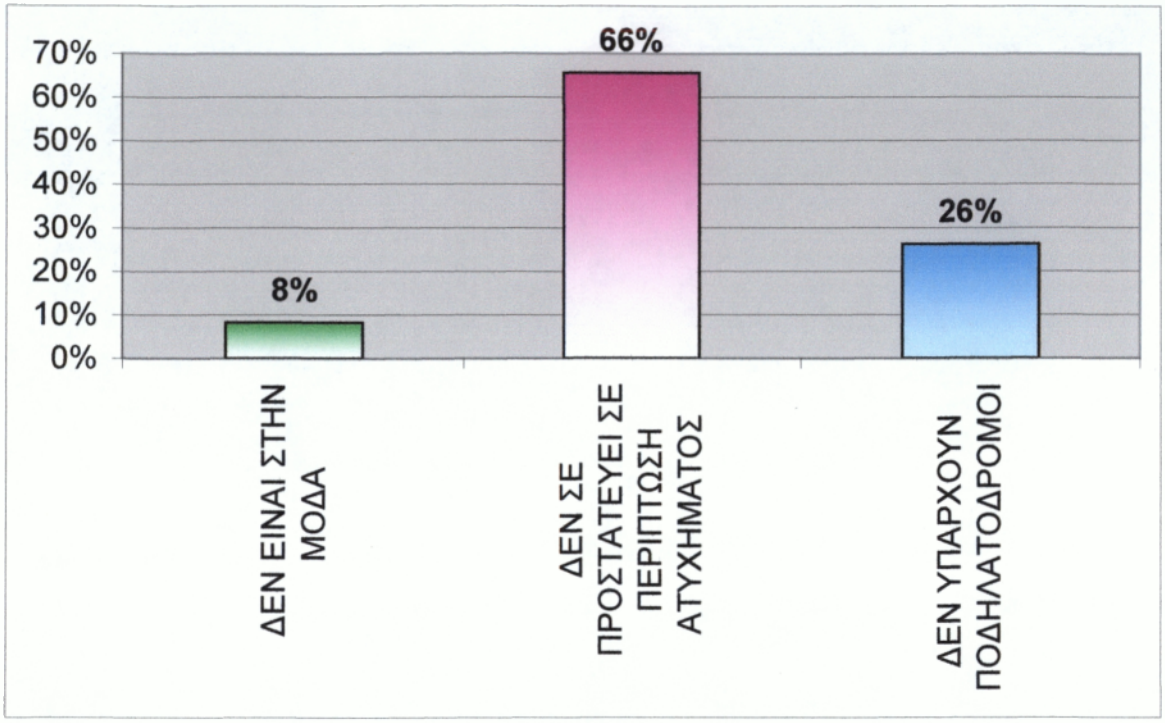
Βασιζόμενος στην άποψη των ερωτηθέντων για το ποίο είναι το μεγαλύτερο πλεονέκτημα του ποδηλάτου και τι όφελος έχουμε όταν το χρησιμοποιούμε, θα μπορούσε ο δήμος Καλαμάτας να κάνει καλύτερη προώθηση της μαζικής χρήσης του ποδηλάτου και του ποδηλατοδρόμου.

Για το βασικό μειονέκτημα που έχει το ποδήλατο οι απαντήσεις είναι τρεις – δεν είναι στην μόδα, δεν μπορεί να σε προστατέψει σε περίπτωση ατυχήματος και δεν υπάρχουν αρκετές διαδρομές ποδηλατοδρόμων.

Ο σκοπός της ερώτησης είναι να δούμε ποίο είναι το βασικό εμπόδιο από τα τρία που έχουν αναφερθεί για να είναι πιο μαζική η χρήση του ποδηλάτου καθώς και εάν η δημοτική αρχή το έχει λάβει υπόψη. Όπως βλέπετε στο γράφημα3.9 και τον πίνακα 3.9 το βασικό εμπόδιο για την χρήση του ποδήλατο είναι το ότι δεν σε προστατεύει σε περίπτωση ατυχήματος.

Πίνακα 3.9. Μειονεκτήματα του ποδηλάτου

ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΩΝ
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΣΤΗΝ ΜΟΔΑ	5	8%
ΔΕΝ ΣΕ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΕΙ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	40	66%
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ	16	26%



Γράφημα 3.9 Μειονεκτήματα του ποδηλάτου

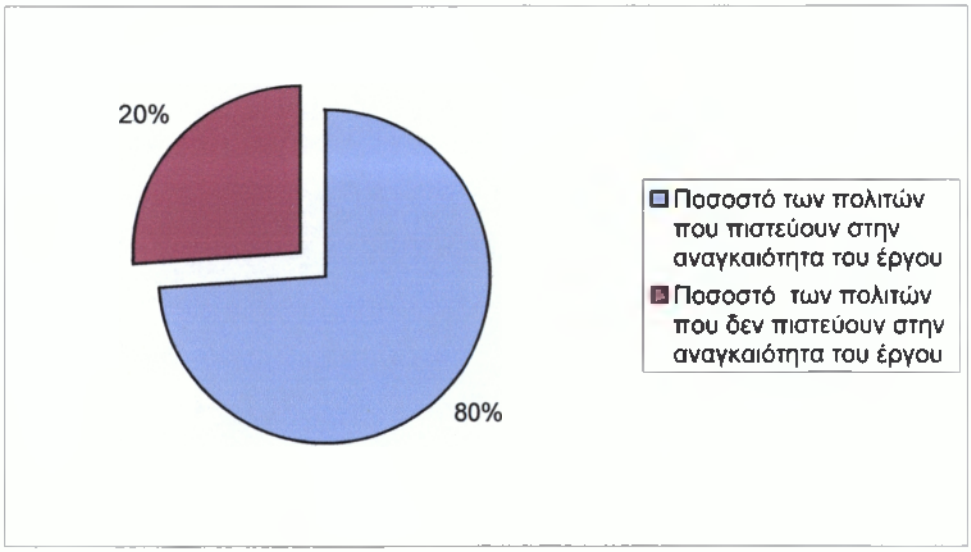
Βασιζόμενοι στην απάντηση πως το μεγαλύτερο μειονέκτημα του ποδηλάτου είναι ότι δεν σε προστατεύει από τυχόν ατυχήματα θα πούμε πως η μελέτη του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου για το που ,πως και από τι θα φτιαχτεί ο ποδηλατοδρόμος έχει φροντίσει για την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ασφάλεια και προστασία των μελλοντικών ποδηλατιστών.

Όπως προκύπτει από τον πίνακα 3.10 Όσον αφορά την αναγκαιότητα του έργου, το 80% από τους ερωτώμενους πιστεύουν στην χρησιμότητα του έργου και το υπόλοιπο 20% νομίζουν πως η κατασκευή του έργου είναι άσκοπη σπατάλη χρημάτων.

Πίνακα 3.10 Αναγκαιότητα του έργου

Πολίτες	Αριθμός	Ποσοστό
Που πιστεύουν στην αναγκαιότητα του έργου	49	80%
Πολιτών που δεν πιστεύουν στην αναγκαιότητα του έργου	12	20%

Στο γράφημα 3.10 απεικονίζονται οι απόψεις των πολιτών για την αναγκαιότητα του έργου Κατασκευή Κεντρικού ποδηλατοδρόμου



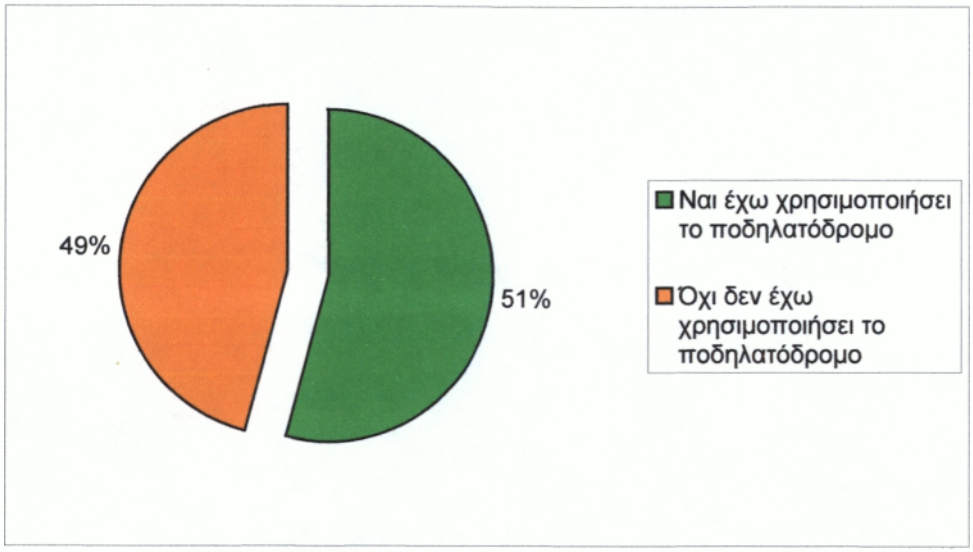
Γράφημα 3.10Αναγκαιότητα του έργου

Συμπεραίνουμε πως σε ένα μεγάλο βαθμό οι κάτοικοι της πόλης βλέπουν θετικά στο έργο.

Στην ερώτηση "εάν έχετε χρησιμοποιήσει το νέο ποδηλατοδρόμο " που έχει στόχο να αποτυπώσει την χρησιμότητα του έργου, θα διαπιστώσουμε από τον πίνακα 3.11 "Χρησιμότητα του ποδηλατοδρόμου" ότι το 51% από τους ερωτηθέντες έχουν χρησιμοποιήσει το ποδηλατοδρόμο. Αντιστοίχως το 49% δεν το έχει χρησιμοποιήσει. Η γραφική παράσταση των απαντήσεων για την χρησιμότητα του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου απεικονίζονται στο γράφημα 3.11

Πίνακα 3.11 Χρησιμότητα του ποδηλατοδρόμου

Πολίτες	Αριθμός	Ποσοστό
Που έχουν χρησιμοποιήσει το ποδηλατοδρόμο	31	51%
Που δεν έχουν χρησιμοποιήσει το ποδηλατοδρόμο	30	49%



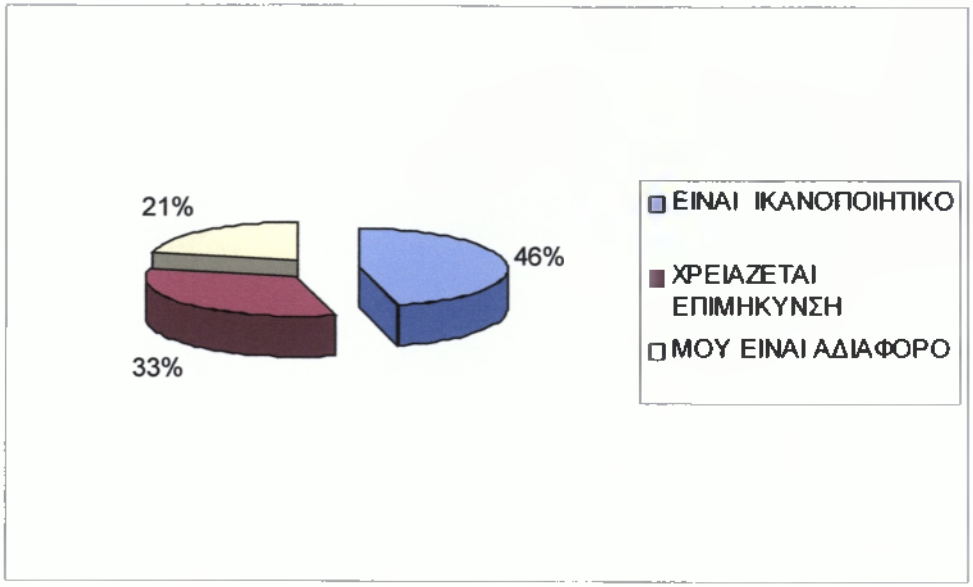
Γράφημα 3.11 Χρησιμότητα του ποδηλατοδρόμου

Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι πως πρέπει να αυξηθεί η χρήση του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου και για να γίνει αυτό χρειάζεται μια πιο καλή προβολή.

Ικανοποίηση από το δίκτυο του ποδηλατοδρόμου έτσι όπως έχει αναπτυχθεί εκφράσανε το 46%,το33% πιστεύουν πως χρειάζεται επιμήκυνση του νέου δικτύου και το 21% τους είναι αδιάφορο. Βλέπετε πίνακα 3.12 Απόψεις για το νέο δίκτυο και γράφημα 3.12.Γραφική παράσταση των απόψεων για το νέο δίκτυο ποδηλατοδρόμο

Πίνακα 3.12 Απόψεις για το νέο δίκτυο

ΑΠΟΨΕΙΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΤΟΜΩΝ
ΕΙΝΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΟ	28	46%
ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΕΠΙΜΗΚΥΝΣΗ	20	33%
ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΔΙΑΦΟΡΟ	13	21%



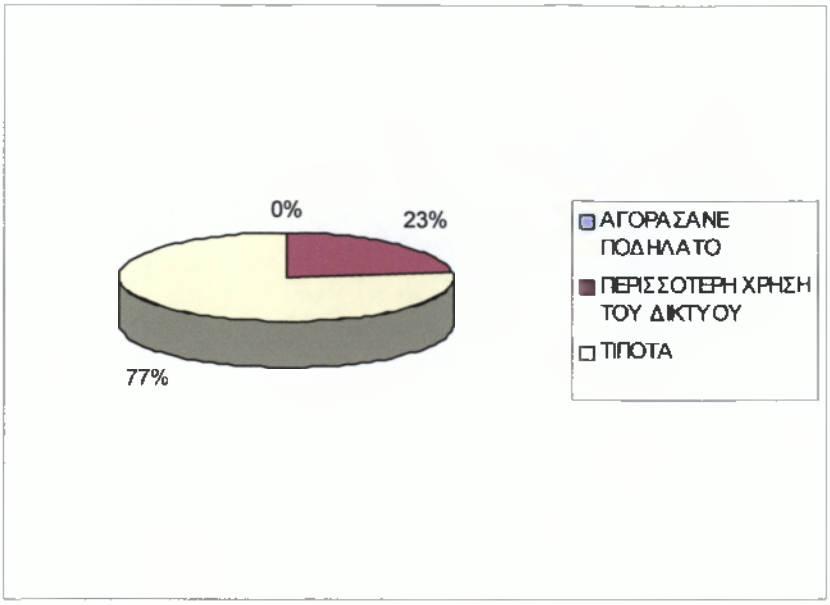
Γράφημα 3.12Απόψεων για το νέο δίκτυο

Σύμφωνα με τα ποσοστά που έχουν προκύψει φαίνεται πως το νέο δίκτυο χρειάζεται επιμήκυνση για να μπορέσει να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις των πολιτών.

Κάθε ένα έργο τις δημοτικής αρχής πρέπει να ικανοποιεί τους πολίτες και να έχει κατά ένα μεγάλο ποσοστό θετική επίδραση πάνω τους, αλλάζοντας κάποιες συνήθειες ή κάνοντας να δρουν αναλόγως την περίσταση. Στην περίπτωση του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου όπως βλέπετε στον πίνακα 3.13," Επιπτώσεις του έργου στους πολίτες", το έργο δεν έχει αλλάξει τίποτα στους 77% από τους ερωτηθέντες. Το 23% χρησιμοποιούν περισσότερο το δίκτυο και κανένας δεν έχει προβεί στην αγορά ποδηλάτου.

Πίνακα 3.13 Επιπτώσεις του έργου στους πολίτες

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΗΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
ΑΓΟΡΑΣΑΝΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ	0	0%
ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	14	23%
ΤΙΠΟΤΑ	47	77%



Γράφημα 3.13 Επιπτώσεις του έργου στους πολίτες

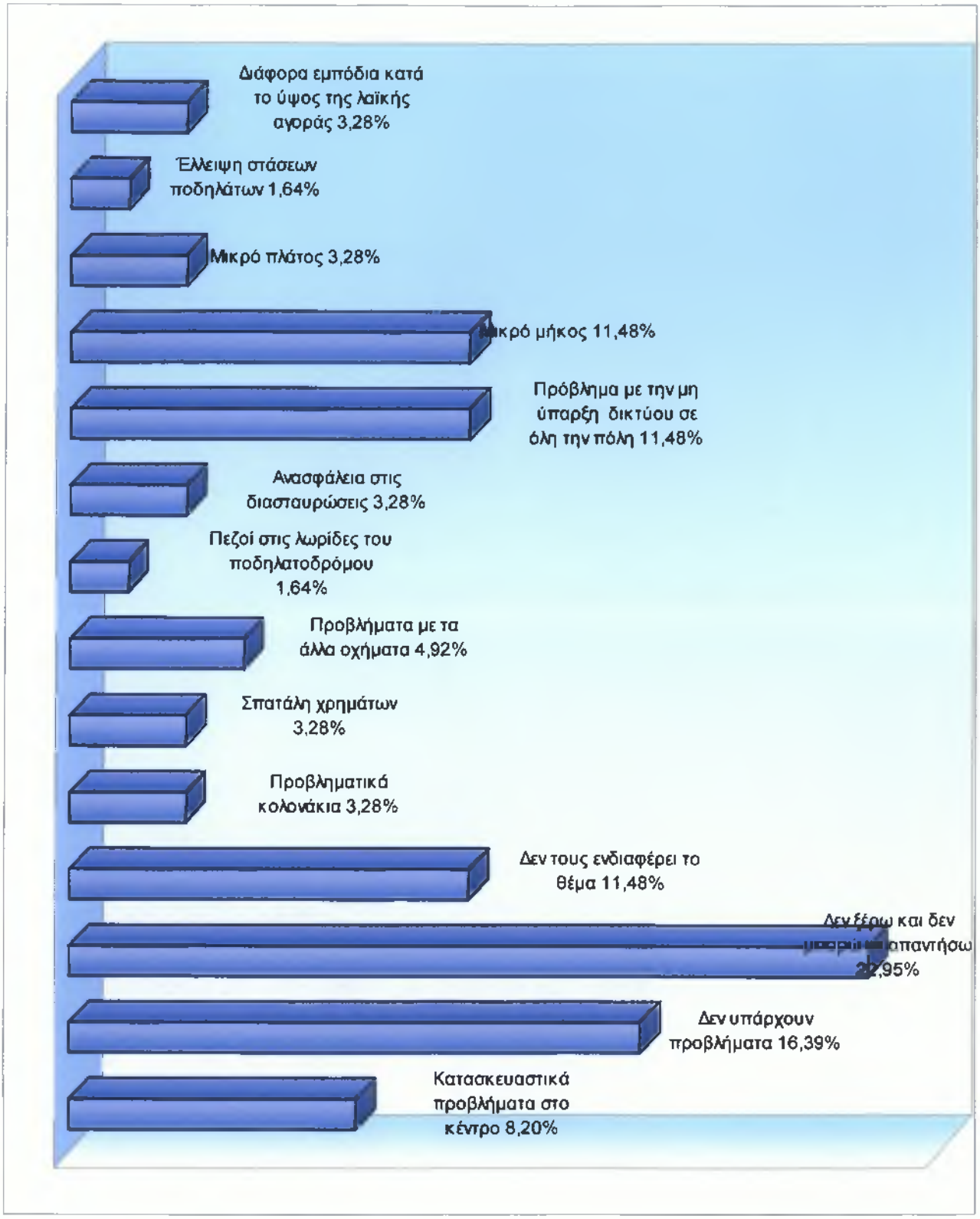
Πολύ μεγάλη σημασία έχει το κατά πόσο έχουν ικανοποιηθεί οι πολίτες του Δήμου Καλαμάτα από το Κεντρικό ποδηλατοδρόμο, καθώς και ποια κατά την γνώμη τους είναι τα προβλήματα και οι ελλείψεις του έργου. Βλέποντας τον πίνακα 3.14 θα διαπιστώσουμε ότι:

Πίνακας 3.14 Προβλήματα και ελλείψεις του ποδηλατοδρόμου κατά την άποψη των πολιτών

Απόψεις των πολιτών για τα ποια είναι τα προβλήματα και οι ελλείψεις του έργου	Αριθμός	Ποσοστό
Κατασκευαστικά προβλήματα στο κέντρο	5	8,20%
Δεν υπάρχουν προβλήματα	10	16,39%
Δεν ξέρω και δεν μπορώ να απαντήσω	14	22,95%
Δεν τους ενδιαφέρει το θέμα	7	11,48%
Προβληματικά κολονάκια	2	3,28%
Σπατάλη χρημάτων	2	3,28%
Προβλήματα με τα άλλα οχήματα	3	4,92%
Πεζοί στις λωρίδες του ποδηλατοδρόμου	1	1,64%
Ανασφάλεια στις διασταυρώσεις	2	3,28%
Πρόβλημα με την μη ύπαρξη δικτύου σε όλη την πόλη	7	11,48%
Μικρό μήκος	7	11,48%
Μικρό πλάτος	2	3,28%
Έλλειψη στάσεων ποδηλάτων	1	1,64%
Διάφορα εμπόδια κατά το ύψος της λαϊκής αγοράς	2	3,28%

Υπάρχουν διάφορες απόψεις για τα ποια είναι τα προβλήματα και οι ελλείψεις του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου. Επικρατέστερη με το ποσοστό του 22,95 % είναι πως οι κάτοικοι δεν γνωρίζουν και δεν μπορούν να εκφράσουν γνώμη επί του θέματος. Με το 16,39%, ακολουθεί η άποψη πως δεν υπάρχουν προβλήματα και ελλείψεις. Το ποσοστό του 11,48% απαντούν πως δεν τους απασχολεί το θέμα. Με το ίδιο ποσοστό είναι και οι πολίτες που πιστεύουν πως χρειάζεται μεγαλύτερο μήκος καθώς και αυτοί που επιμένουν ότι το δίκτυο πρέπει να υπάρχει σε όλη την πόλη.

Το 8,2% δεν είναι ικανοποιημένοι από το κεντρικό κομμάτι το οποίο έχει οριοθετεί με χρώμα επί την υπάρχουσα επιφάνεια. Το 4,92% αντιμετωπίζουν προβλήματα με τους οδηγούς των άλλων ειδών μεταφορικών μέσων. Οι πολίτες οι οποίοι εκφράσανε το προβληματισμό τους σχετικά με το μικρό πλάτος, τα διάφορα εμπόδια στην λαϊκή αγορά, την ανασφάλεια που νιώθουν στις διασταυρώσεις, την δυσαρέσκεια από τα κολονάκια που έχουν τοποθετεί κατά μήκος του ποδηλατοδρόμου και αυτοί που πιστεύουν πως το έργο είναι σπατάλη χρημάτων, ανέρχεται στο 3,28. Ένα μικρό ποσοστό το οποίο ανέρχεται στο 1,64% επιθυμούν περισσότερους χώρους σταθμεύσεις ποδηλάτων. Το ίδιο ποσοστό έχουν και οι πολίτες οι οποίοι έχουν προβλήματα με τους πεζούς που περπατούν στις λωρίδες του ποδηλατοδρόμου. Στο γράφημα 3.14 προκύπτουν τα παραπάνω ποσοστά.



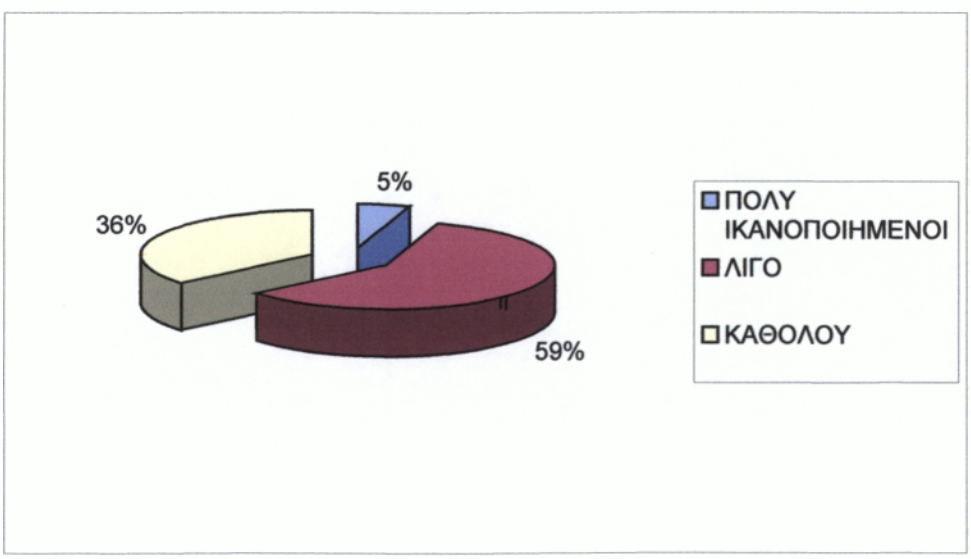
Γράφημα 3.14. Προβλήματα και ελλείψεις του ποδηλατοδρόμου κατά την άποψη των πολιτών

Μπορούμε να συμπεράνουμε ότι μόνο το ένα έκτο των ερωτηθέντων είναι ικανοποιημένο από το Κεντρικό ποδηλατοδρόμο έτσι όπως έχει κατασκευαστεί. Παραπάνω από το ένα πέμπτο των ερωτηθέντων δεν μπορεί να εκφράσει άποψη για διάφορους λόγους. Αποδεικνύεται πως υπάρχουν πολλά και διάφορα μικρά προβλήματα και ελλείψεις. Εκφράστηκε από ένα ποσοστό των πολιτών η δυσαρέσκεια από την κατασκευή του ποδηλατοδρόμου στην Κεντρική πλατειά Υπάρχουν και πολίτες που επιθυμούν την κατασκευή ποδηλατοδρόμων σε όλη την πόλη.

Σημαντικό ρόλο έχουν οι απόψεις των ερωτηθέντων για την επικρατούσα κυκλοφοριακή κατάσταση στην πόλη. Ένα από τα πολλά καθήκοντα της δημοτικής αρχής είναι και η κυκλοφορία στην πόλη. Μέχρι τώρα όπως προκύπτει από τον πίνακα 3.15"Ποσοστό αρεσκείας σχετικά με την κυκλοφορία στην πόλη" και το γράφημα 3.15 βλέπουμε ότι το 59% από των ερωτηθέντων είναι λίγο ικανοποιημένοι ,το 36% δεν τους αρέσει η κυκλοφορία στην πόλη και μόνο το 5% πιστεύουν ότι δεν υπάρχουν κυκλοφοριακά προβλήματα.

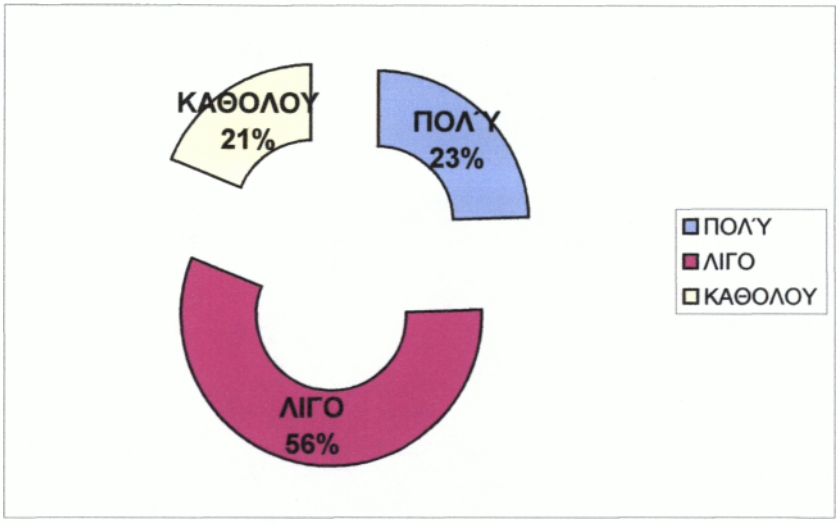
Πίνακας 3.15.Ποσοστό αρεσκείας σχετικά με την κυκλοφορία στην πόλη

ΒΑΘΜΟΣ ΑΡΕΣΚΕΙΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
ΠΟΛΥ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ	3	5%
ΛΙΓΟ	36	59%
ΚΑΘΟΛΟΥ	22	36%



Γράφημα 3.15Ποσοστα αρεσκείας σχετικά με την κυκλοφορία στην πόλη.

Διαπιστώσαμε πως η δημοτική αρχή πρέπει να λάβει και επιπλέον μέτρα για να ικανοποιήσει τους πολίτες της πόλης. Ένα από τα μέτρα για ανακούφιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων είναι και η κατασκευή του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου. Την γνώμη των ερωτηθέντων, για το πόσο μπορεί το μέτρο αυτό να επιδράσει στην κυκλοφορία ,θα δούμε από το γράφημα 3.16" Ποσοστά που αναλογούν στις διάφορες απόψεις για την επίδραση του ποδηλατόδρομου στην κυκλοφορία". Το 56% από τους πολίτες πιστεύουν πως ο ποδηλατοδρόμος μπορεί να βελτιώσει λίγο την κυκλοφορία στην πόλη. Το 19 % δεν πιστεύει πως ο ποδηλατοδρόμος μπορεί να κάνει την κυκλοφορία καλύτερη και το 25 % ή το ένα τέταρτο από τους ερωτηθέντες πιστεύει ότι η κυκλοφορία έχει γίνει καλύτερη



Γράφημα 3.16 Ποσοστά που αναλογούν στις διάφορες απόψεις για την επίδραση του ποδηλατόδρομου στην κυκλοφορία.

Πίνακα 3.16 Ποσοστά που αναλογούν στις διάφορες απόψεις για την επίδραση του ποδηλατοδρόμου στην κυκλοφορία

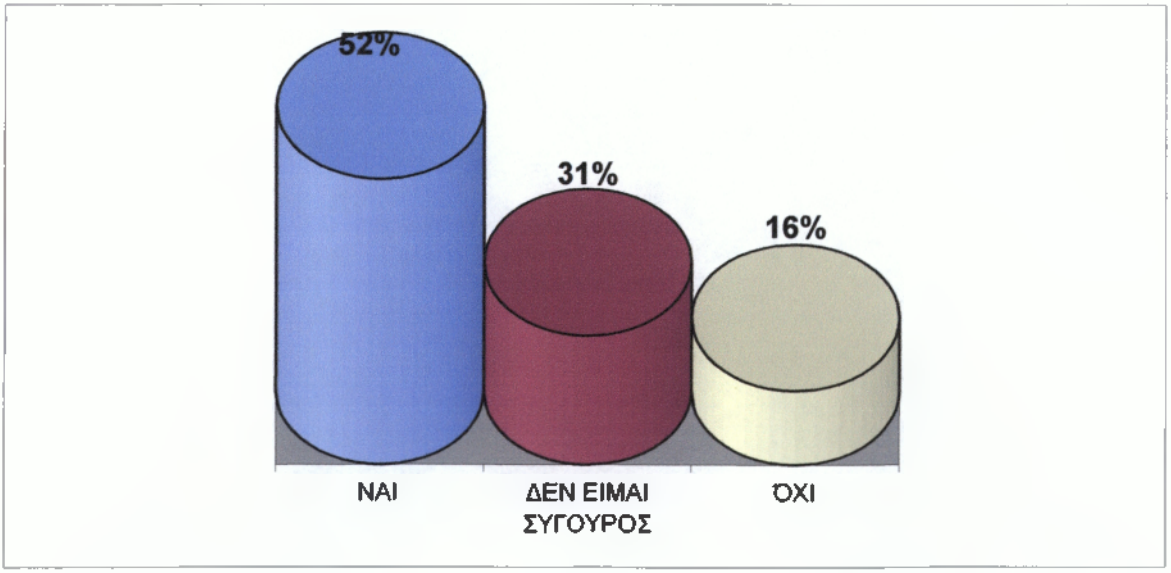
ΑΠΟΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΒΑΘΜΟ ΕΠΙΔΡΑΣΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
ΠΟΛΥ	14	23%
ΛΙΓΟ	34	56%
ΚΑΘΟΛΟΥ	13	21%

Από το πόσο είναι πρόθυμοι οι πολίτες να χρησιμοποιούν το ποδήλατο ως βασικό μεταφορικό μέσον, εξαρτάται και το κατά πόσο θα επιτευχθεί ο στόχος για την ανακούφιση του κυκλοφορικού προβλήματος στην Καλαμάτα. Για να διαπιστώσουμε το πόσο ευαισθητοποιημένοι είμαστε στο πρόβλημα της ρύπανσης του αέρα και πόσο πρόθυμοι είμαστε για να δράσουμε ενεργά για την επίλυση του κυκλοφορικού προβλήματος, θα αναλύσουμε τις απαντήσεις που δόθηκαν από τους ερωτηθέντες στο πίνακα 3.17 "Προθυμία για την χρήση του ποδηλάτου ως βασικό μεταφορικό μέσο".

Πίνακα 3.17 Προθυμία των πολιτών για την χρήση του ποδήλατο ως βασικό μεταφορικό μέσο

ΒΑΘΜΟΣ ΠΡΟΘΥΜΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
ΝΑΙ	32	52%
ΔΕΝ ΕΙΜΑΙ ΣΙΓΟΥΡΟΣ	19	31%
ΟΧΙ	10	16%

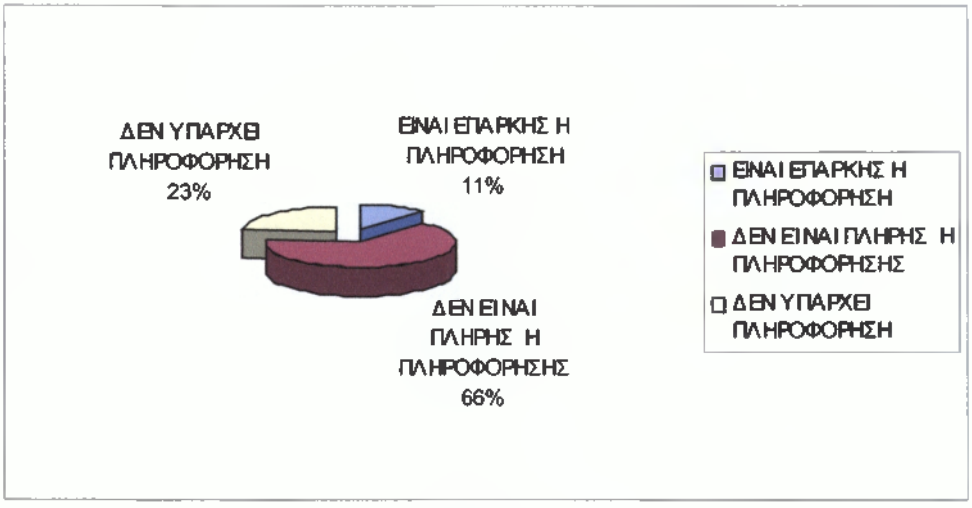
Οι απαντήσεις δείχνουν ότι το 52% είναι ευαισθητοποιημένοι και έτοιμοι για να δράσουν υπέρ της ιδέας για μια πόλη με καθαρή ατμόσφαιρα και το υπόλοιπο 16% δεν έχει καταλάβει ακόμα το μέγεθος του προβλήματος της ρύπανσης της ατμόσφαιρας. Με το "δεν είμαι σίγουρος " απάντησαν το 31%.



Γράφημα 3.17 Προθυμία των πολιτών για την χρήση του ποδήλατο ως βασικό μεταφορικό μέσο

Με βάσει τα παραπάνω προκύπτει, ότι υπάρχει κυκλοφορικό πρόβλημα το οποίο πρέπει να λυθεί. Οι πολίτες αναγνωρίζουν το ότι ο ποδηλατόδρομος είναι ένα τρόπος με τον οποίον μπορεί να επιτευχθεί μια βελτίωση στην κυκλοφορία της πόλης και είναι πρόθυμοι να χρησιμοποιούν το ποδήλατο ως βασικό μεταφορικό μέσο.

Σήμερα, βασικό ρόλο για τις σωστές αποφάσεις που πρέπει να ληφθούν έχει η γρήγορη, έγκαιρη και σωστή πληροφόρηση. Για τα θέματα που ανήκουν στην αρμοδιότητα της δημοτικής αρχής και αφορούν όλους μας πρέπει να υπάρχει μια καλή ενημέρωση της τοπικής κοινωνίας. Από το γράφημα 3.18"Ποσοστά ικανοποίησης των ερωτηθέντων από την παρεχόμενη πληροφόρηση", βλέπουμε ότι το 11% των πολιτών απάντησε πως η πληροφόρηση από τις αρμόδιες υπηρεσίες είναι επαρκής. Το 66% απάντησε ότι δεν υπάρχει πλήρης πληροφόρηση και το 23% απάντησε πως δεν υπάρχει καμία πληροφόρηση.



Γράφημα 3.18 Ποσοστά ικανοποίησης των ερωτηθέντων από την παρεχόμενη πληροφόρηση

Το αποτέλεσμα των απαντήσεων δεν είναι ικανοποιητικό. Παρατηρώντας τον πίνακα 3.18 "Ποσοστά ικανοποίησης των ερωτηθέντων από την παρεχόμενη πληροφόρηση",το ποσοστό των ατόμων που πιστεύουν ότι υπάρχει πλήρης πληροφόρηση είναι μόνο το11%.Άρα θα πρέπει να ληφθούν γρήγορα και δραστήρια μέτρα για να υπάρχει πλήρης πληροφόρηση για όλα τα θέματα στο μέλλον.

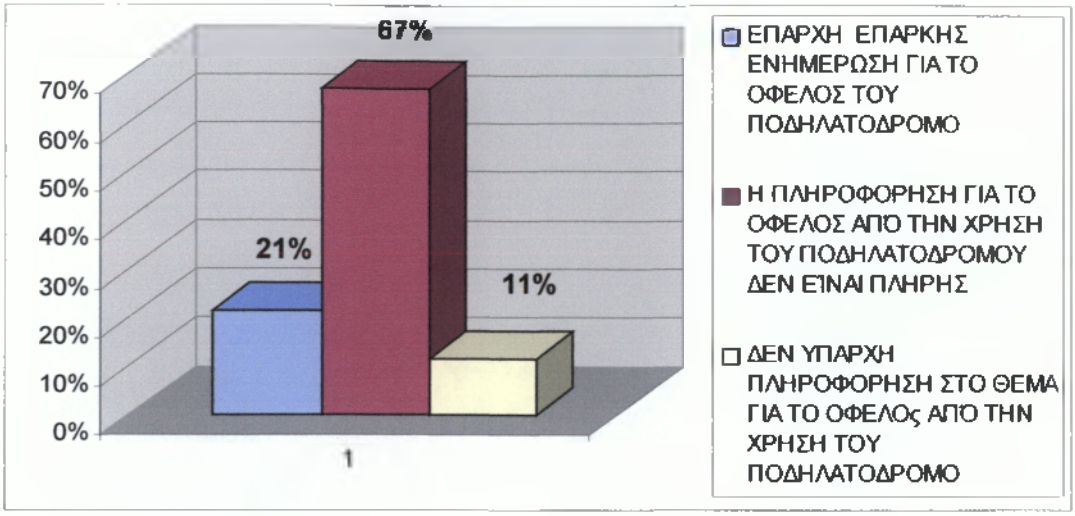
Πίνακα 3.18 Ποσοστά ικανοποίησης των ερωτηθέντων από την παρεχόμενη πληροφόρηση

ΒΑΘΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
ΕΙΝΑΙ ΕΠΑΡΚΗΣ Η ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ	7	11%
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΠΛΗΡΗΣ Η ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ	40	66%
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ	14	23%

Για να διαπιστώσουμε εάν υπάρχει σωστή προώθηση και διαφήμιση της χρήσης του ποδηλάτου και του ποδηλατοδρόμου από τις αρμόδιες αρχές θα εστιάσουμε την προσοχή μας στο πίνακα 3.19" Ποσοστά που παριστάνουν το βαθμό ικανοποίηση των πολιτών από την ενημέρωση σε σχέση με τα θέματα που αφορούν τον Κεντρικό ποδηλατόδρομο". Φαίνεται ότι το 21% πιστεύει ότι η ενημέρωση για το όφελος από την χρήση του ποδηλάτου και του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου είναι επαρκής .Το άλλο 67% νομίζει πως δεν επαρκεί η ενημέρωση και το 11% απαντά πως δεν υπάρχει καμία ενημέρωση.

Πίνακα 3.19 Ποσοστά που παριστάνουν το βαθμό ικανοποίησης των πολιτών από την ενημέρωση σε σχέση με τα θέματα που αφορούν τον Κεντρικό ποδηλατόδρομο .

ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ	**ΑΡΙΘΜΟΣ**	**ΠΟΣΟΣΤΟ**
ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΠΑΡΚΗΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΟΦΕΛΟΣ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ	**13**	**21%**
Η ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΟΦΕΛΟΣ ΑΠΌ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ΔΕΝ ΕΊΝΑΙ ΠΛΗΡΗΣ	**41**	**67%**
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΣΤΟ ΘΕΜΑ ΓΙΑ ΤΟ ΟΦΕΛΟΣ ΑΠΌ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ	**7**	**11%**



Γράφημα 3.19 Ποσοστά που παριστάνουν το βαθμό ικανοποίησης των πολιτών από την ενημέρωση σε σχέση με τα θέματα που αφορούν το Κεντρικό ποδηλατόδρομο

Αν συγκρίνουμε τις απαντήσεις των δυο ερωτήσεων, θα διαπιστώσουμε ότι και στις δυο περιπτώσεις το ποσοστό των ερωτηθέντων που απαντά πως η πληροφόρηση δεν είναι πλήρης είναι το 66% και το 67%. Άρα μπορούμε να θεωρήσουμε πως υπάρχει μεγάλο πρόβλημα πληροφόρησης με συνέπεια οι κάτοικοι να μην μπορούν να εκφράσουν απόψεις για πολλά θέματα που αφορούν την τοπική κοινωνία.

Συμπεράσματα και προτάσεις

Για να κατανοήσουμε το πόσο αναγκαίες είναι οι κατασκευές ποδηλατοδρόμων θα πρέπει να έχουμε μια γενική εικόνα για το θέμα. Για το λόγο αυτό αναλύσαμε την υπάρχουσα ευρωπαϊκή και ελληνική νομοθεσία για την προστασία του περιβάλλοντος διότι με τις κατασκευές ποδηλατοδρόμων στοχεύουμε στην μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προκαλείται από την χρήση των μηχανοκίνητων οχημάτων και στην βελτίωση της ποιότητας του αέρα. Όπως, ξέρουμε αυτά είναι βασικά ζητήματα για την επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης. Σαν αποτέλεσμα των αναλύσεων διαπιστώνουμε πως η Ελλάδα θα πρέπει το συντομότερο δυνατόν να ενσωματώσει όλες τις Κοινοτικές οδηγίες στο Εθνικό Δίκαιο της, διότι οι ελλείψεις αυτές είναι υπεύθυνες για την υστέρηση μας σε σχέση με τα άλλα Ευρωπαϊκά κράτη.

Η Ολλανδία, η Δανία και η Γερμανία είναι τρεις από τις πρώτες πέντε χώρες με τα υψηλότερα ποσοστά στην χρήση του ποδηλάτου ως προς το σύνολο των μετακινήσεων.

Σε σύγκριση με τα κράτη της Βόρειας Ευρώπης συμπεραίνουμε ότι η Ελλάδα υστερεί στον τομέα της προώθησης και της χρήσης των ήπιων μεταφορικών μέσων. Όταν μελετήσουμε τα Τεχνικά Προγράμματα των Δήμων, θα διαπιστώσουμε ότι η ιδέα για την χρήση του ποδηλάτου έχει αρχίσει να ωριμάζει μόλις την τελευταία δεκαετία στην χώρα μας.

Περιγράφοντας κάποια παραδείγματα Ευρωπαϊκών και Ελληνικών ποδηλατοδρόμων μπορούμε να πούμε πως το αποτέλεσμα από την κατασκευή των Ελληνικών δικτύων ήπιας μεταφοράς και την χρήση του ποδηλάτου, είναι ικανοποιητικά.

Από τα παρουσιαζόμενα στοιχεία στην εργασία, προβαίνουμε στο συμπέρασμα ότι σημαντικό ρόλο για το θετικό αποτέλεσμα έχουν οι ΟΤΑ Α' βαθμού.

Μελετώντας την περίπτωση του Κεντρικού Ποδηλατοδρόμου στην Καλαμάτα, συμπεραίνουμε ότι η αρχική μελέτη η οποία είχε εγκριθεί από το Υπουργείο Μεταφορών, κατά την εκτέλεση των εργασιών, διαμορφωνόταν ανάλογα με τις ανάγκες που προέκυπταν. Σε ορισμένα σημεία δεν είχαν παρθεί τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας. Υπήρχαν και ελλείψεις όπως οι σχάρες στις στάσεις λεωφορείων και οι ορθογώνιες εσοχές στην επέκταση του πεζόδρομου για την καλύτερη απορροή των όμβριων. Στην οδό Αριστομένους στο ύψος του πάρκου του ΟΣΕ τα προϋπάρχοντα φρεάτια είχαν καλυφθεί με κυβόλιθους και στην Τεχνική Περιγραφή δεν αναφερόταν τίποτα για αυτό το θέμα. Κρίνοντας από αυτά που έχουν προβλεφθεί στην Τεχνική περιγραφή για τα προϋπάρχοντα

φρεάτια στην οδό Ναυαρίνου, φαίνεται πως τα φρεάτια που καλύφθηκαν με κυβόλιθους είναι λάθος επιλογή.

Ερωτώντας τους πολίτες μπορέσαμε να διατυπώσουμε τα εξής:

- Οι μισοί κάτοικοι της Καλαμάτας έχουν δικό τους ποδήλατο. Το ένα τρίτο από αυτούς που δεν έχουν ποδήλατο είναι πρόθυμοι να αγοράσουν. Άρα υπάρχει μια πιθανότητα για την αύξηση της χρήσης του ποδηλατοδρόμου.
- Τα τρία τέταρτα από τους ερωτηθέντες δεν χρησιμοποιούν το ποδήλατο κάθε μέρα.
- Ο βασικός σκοπός για τον οποίον γίνεται η χρήση του ποδηλάτου είναι ο αθλητισμός άρα η δημοτική αρχή με την κατασκευή του ποδηλατοδρόμου στις επιλεγμένες περιοχές της πόλης, έχει πετύχει τον στόχο της μαζικότητας και έχει ελκύσει τους περισσότερους πολίτες, οι οποίοι θα χρησιμοποιούν με μεγάλη ικανοποίηση το νέο ποδηλατοδρόμιο.
- Πολύ σπάνια μπορεί να γίνει ατύχημα με ποδήλατο
- Το βασικό από τα αναφερόμενα πλεονεκτήματα από την χρήση του ποδηλάτου είναι ότι κάνει καλό στην υγειά και το βασικό μειονέκτημα όπως μας διατυπώνουν οι απαντήσεις, είναι ότι δεν μπορεί να σε προστατεύσει στην περίπτωση ατυχήματος. Συνεπώς η Τεχνική μελέτη για το πού, πώς και από τι θα φτιαχτεί ο ποδηλατοδρόμος έχει φροντίσει για την μεγαλύτερη ασφάλεια και προστασία των ποδηλατιστών.
- Το 80% από τους ερωτηθέντες απάντησε πως το ποδηλατοδρόμιο είναι ένα χρήσιμο έργο για την πόλη μας.
- Το 51% από τους ερωτηθέντες έχουν χρησιμοποιήσει το ποδηλατοδρόμιο.
- Το 46% είναι ικανοποιημένοι από το δίκτυο όπως έχει αναπτυχθεί και 33% θα ήθελαν το δίκτυο να έχει μεγαλύτερο μήκος.
- Μετά την κατασκευή του έργου κατά την άποψη του 77% των ερωτηθέντων, δεν έχει αλλάξει τίποτα στην καθημερινότητα τους,
- Πολλά και διάφορα προβλήματα και ελλείψεις του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου αναφέρθηκαν από τους ερωτηθέντες όπως:κατασκευαστικά προβλήματα, ανασφάλεια στις διασταυρώσεις, τα κολονάκια, το μήκος, το πλάτος, προβλήματα με τους πεζούς και τα αλλά οχήματα, την έλλειψη του δικτύου σε όλη την πόλη, τα εμπόδια σε διάφορα σημεία, αλλά αυτό που προκαλεί επίσης ενδιαφέρον είναι το μεγάλο ποσοστό των πολιτών που δεν ξέρουν ή αδιαφορούν για το ζήτημα.

- Μόνο 5% από τους ερωτηθέντες είναι ικανοποιημένοι από την κατάσταση της κυκλοφορίας στην πόλη.
- Πολλοί πιστεύουν πως ο ποδηλατόδρομος επιδρά θετικά στην κυκλοφορία .
- Το 52% των κάτοικων της Καλαμάτας είναι ευαισθητοποιημένοι και έτοιμοι να δράσουν υπέρ της ιδέας για μια πόλη με καθαρή ατμόσφαιρα κάνοντας το ποδήλατο βασικό μεταφορικό μέσον στην καθημερινότητα τους.
- Η πληροφόρηση από τις αρμόδιες υπηρεσίες, σε ένα μεγάλο βαθμό δεν είναι επαρκής.
- Στο θέμα της προβολής και διαφήμισης του Κεντρικού ποδηλατοδρόμου, η πληροφόρηση δεν είναι πλήρης.

Βάσει των συμπερασμάτων οι προτάσεις που θα κάνω είναι :

- Η δημοτική αρχή πρέπει να προβάλλει περισσότερο την προώθηση της καθημερινής χρήσης του ποδηλάτου και του ποδηλατοδρόμου.
- Θα πρέπει να γίνουν επιπλέον ρυθμίσεις στην κυκλοφορία των οχημάτων.
- Να ληφθούν γρήγορα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να υπάρχει μια έγκαιρη, σωστή και πλήρη ενημέρωση των πολιτών για όλα τα επίκαιρα ζητήματα της πόλης.
- Να επεκταθεί το υπάρχον δίκτυο ήπιας μεταφοράς.
- Να οργανωθούν μαθήματα κυκλοφοριακής αγωγής για όλες τις ηλικίες με στόχο, την γνώση του οδικού κώδικα από όλους, και με αποτέλεσμα να δοθεί η απαραίτητη σημασία των πεζών και των ποδηλατιστών.

Πήγες πληροφόρησης

Βλάστος Θ., «Το ποδήλατο σε 17 Ελληνικές πόλεις .Οδηγός εκπόνηση μελετών.»

Πανάγου Β.-Τσούντας Κ.,(2004),Παγκοσμιοποίηση, ολοκλήρωση &συνεργασία στη σύγχρονη διεθνή κοινωνία ,Εμμανουηλίδης,599 σελ.

ΥΠΕΧΩΔΕ "Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον και Αειφόρου Ανάπτυξη 2007-2013" (2007) σελίδες 221

Υπουργείο εσωτερικών δημόσια διοίκησης και αποκέντρωσης «Κώδικα δήμων και κοινοτήτων » (2006) Ε.Ε.Τ.Α. σελίδες 844σελ.

Τεχνική περιγραφή του Κεντρικού Ποδηλατοδρόμο

Αναζήτηση στο Google.gr

http://www.boreiodytika.com

http://www.eur-lex.europa.eu.

_.http://www.geo.sunysb.edu/bicycle-muenster

http://wwwkalamat.gr2009/05/20 φορέας Δήμος Καλαμάτας

http://wwwkarditsa-sity.gr2010/09/02 φορέας Δήμος Καρδίτσας

http://www.minenv.gr

http://www.monumenta

http://www.podilates-thess.gr2009/11/03

http://www.podilatestrikalon.wordpreww.com/2010/01/22

http://www.podilato.gr/2010/09/06

http:// WWF

Παράρτημα

1ΗΛΙΚΙΑ
2. ΦΥΛΟ Α Θ
3.ΕΧΕΤΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ; ΝΑΙ ΟΧΙ
⇓
σκοπεύετε να πάρετε στο μέλλον
⇓ ⇓
ΝΑΙ ΟΧΙ
4. ΑΝ ΕΙΧΑΤΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΘΑ ΤΟ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΣΑΤΕ ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ;
ΝΑΙ ΟΧΙ
5.ΜΕ ΠΟΙΟ ΣΚΟΠΟ ΘΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΣΑΤΕ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ;
α) ΓΙΑ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟ
β) ΓΙΑ ΨΩΝΙΑ
γ)ΩΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟΝ ΓΙΑ ΝΑ ΚΑΝΕΤΕ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΔΟΥΛΕΙΕΣ
δ) ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΠΟΥΔΕΣ ΣΑΣ
ε) ΓΙΑ ΒΟΛΤΑ
ζ) ΔΕΝ ΘΑ ΤΟ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ
6.ΕΙΧΑΤΕ ΠΟΤΕ ΚΑΠΟΙΟ ΣΟΒΑΡΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΜΕ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ;
ΝΑΙ ΟΧΙ
7.ΠΟΙΟ ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ;
α) ΕΙΝΑΙ ΦΘΗΝΟ
β) ΕΙΝΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΛΟΓΩ ΤΟΥ ΟΤΙ ΔΕΝ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΑ
γ) ΔΕΝ ΜΟΛΥΝΕΙ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ
δ) ΚΑΝΕΙ ΚΑΛΟ ΣΤΗΝ ΥΓΕΙΑ
8.ΠΟΙΟ ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ;
α) ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΣΤΗΝ ΜΟΔΑ
β) ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΣΕ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΣΕΙ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
γ) ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΑΡΚΕΤΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ
9.ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΟΤΙ ΗΤΑΝ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΜΑΣ;
ΝΑΙ ΟΧΙ
10.ΕΧΕΤΕ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΕΙ ΤΟΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟ;
ΝΑΙ ΟΧΙ

11.ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ΟΠΩΣ ΕΧΕΙ ΑΝΑΠΤΥΧΘΕΙ:
α)ΕΙΝΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΟ
β) ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΕΠΙΜΗΚΥΝΣΗ
γ)ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΔΙΑΦΟΡΟ
12.ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ
α) ΑΓΟΡΑΣΑΤΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ
β) ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ
γ) ΤΙΠΟΤΑ
13. ΠΟΙΑ ΝΟΜΙΖΕΤΕ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΟΙ ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ΕΑΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΒΕΒΑΙΑ

14. ΚΑΤΑ ΠΟΣΟ ΕΙΣΑΣΤΕ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΟΥ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙ ΣΤΗΝ ΚΑΛΑΜΑΤΑ ;
α) ΠΟΛΥ β) ΛΙΓΟ γ) ΚΑΘΟΛΟΥ 15.ΚΑΤΑ ΠΟΣΟ ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΟΤΙ ΜΠΟΡΕΙ Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ΚΑΙ Η ΜΑΖΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΝΑ ΣΥΜΒΑΛΟΥΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΚΑΛΑΜΑΤΑ;
α) ΠΟΛΥ β) ΛΙΓΟ γ) ΚΑΘΟΛΟΥ
16. ΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΟΤΙ ΜΕ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΜΕΙΩΝΕΤΑΙ Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΑ ΜΕ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΚΑΛΥΤΕΡΕΨΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΑΤΕ ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΕ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΩΣ ΒΑΣΙΚΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟΝ ΣΤΗΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΟΤΗΤΑ ΣΑΣ;
α) ΝΑΙ β) ΔΕΝ ΕΙΜΑΙ ΣΙΓΟΥΡΟΣ γ) ΟΧΙ
17.ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΠΩΣ Η ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΧΕΙ Η ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΦΑΡΜΟΣΤΟΥΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΥΣΗ ΤΟΥΣ ΕΙΝΑΙ ;
α) ΕΙΝΑΙ ΕΠΑΡΚΗ β) ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΠΛΗΡΗ γ) ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ
18.ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΠΩΣ Η ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΟΦΕΛΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΕΙΝΑΙ ΕΠΑΡΚΗΣ ;
α) ΕΙΝΑΙ ΕΠΑΡΚΗΣ β) ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΠΛΗΡΗΣ γ) ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ

ΣΑΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕ .