

**ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ
ΠΟΔΗΛΑΣΙΑΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ
ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΚΙΛΚΙΣ**

της
Καρακώστα Κωνσταντίνας
ΑΕΜ:736/10

Μεταπτυχιακή διατριβή που υποβάλλεται στο καθηγητικό σώμα για τη μερική εκπλήρωση των υποχρεώσεων απόκτησης του μεταπτυχιακού τίτλου του Διατμηματικού Μεταπτυχιακού Προγράμματος «Άσκηση και Ποιότητα Ζωής» των Τμημάτων Επιστήμης Φυσικής Αγωγής και Αθλητισμού του Δημοκρίτειου Παν/μίου Θράκης και του Παν/μίου Θεσσαλίας στην κατεύθυνση «Φυσική Δραστηριότητα και Αθλητική Αναψυχή».

Τρίκαλα
2012

Εγκεκριμένο από το Καθηγητικό σώμα:

1^{ος} Επιβλέπων: Κουθούρης Χαρίλαος, Αναπ. Καθηγητής

2^{ος} Επιβλέπων: Αλεξανδρής Κων/νος, Επικ. Καθηγητής

3^{ος} Επιβλέπων: Λάϊος Αθανάσιος, Αναπ. Καθηγητής

13350/1

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Καρακώστα Κωνσταντίνα: Αξιολόγηση στοιχείων διαχείρισης προγραμμάτων ποδηλασίας αναψυχής και ικανοποίηση των συμμετεχόντων.

Η περίπτωση της πόλης του Κιλκίς.

(Υπο την επίβλεψη του κ. Κουθούρη Χαρίλαου, Αναπληρωτή Καθηγητή)

Σκοπός της παρούσας έρευνας ήταν η διερεύνηση στοιχείων διαχείρισης προγραμμάτων ποδηλασίας αναψυχής, η καταγραφή της ικανοποίησης των συμμετεχόντων και επιπρόσθετα η διαπίστωση διαφορών λόγω δημογραφικών χαρακτηριστικών. Στην έρευνα έλαβαν μέρος 252 άτομα (69.8% άνδρες και 30.2% γυναίκες) ηλικίας από 16 έως 65 ετών. Ως όργανο αξιολόγησης των στοιχείων διαχείρισης προγραμμάτων ποδηλασίας αναψυχής χρησιμοποιήθηκε το ερωτηματολόγιο των Agur και συνεργατών (2005) προσαρμοσμένο στην ελληνική πραγματικότητα, ενώ η καταγραφή της ικανοποίησης των συμμετεχόντων έγινε με τη χρήση του οργάνου των Μασμανίδη και συνεργατών (2004). Τα αποτελέσματα της έρευνας υποστήριξαν την ύπαρξη στατιστικά σημαντικών διαφορών ανάμεσα σε ποδηλάτες διαφορετικού φύλου στα στοιχεία διαχείρισης: ‘χρήση ενδυμασίας διακριτότητας’ ($p < .001$) και ‘συμμόρφωση με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας’ ($p < .05$). Ακόμη στατιστικά σημαντικές διαφορές σημειώθηκαν μεταξύ ομάδων ποδηλατών με διαφορετική ηλικία στα στοιχεία διαχείρισης: ‘χρήση ενδυμασίας διακριτότητας’ ($p < .05$), ‘χρήση κράνους’ ($p < .05$), ‘γνώση του κώδικα οδικής κυκλοφορίας’ ($p < .05$), ‘συχνότητα συμμετοχής’ ($p < .01$), ‘ικανοποίηση από τη συμμετοχή’ ($p < .01$) και στη μεταβλητή ‘αίσθημα ασφάλειας’ ($p < .05$) συνολικά από τις δράσεις. Η ανάλυση συσχετίσεων ανάμεσα στα στοιχεία διαχείρισης προγραμμάτων ποδηλασίας αναψυχής και της ικανοποίησης των ατόμων από τη συμμετοχή υποστήριξε υψηλές θετικές συσχετίσεις. Συμπερασματικά υποστηρίχθηκε η ανάγκη βελτίωσης της ποδηλατικής εκπαίδευσης και παιδείας των Ελλήνων όπως και η ενίσχυση των προσπαθειών της πολιτείας για δημιουργία ασφαλούς πλαισίου χρήσης του ποδηλάτου στην καθημερινή ζωή.

Λέξεις κλειδιά: ποδηλασία αναψυχής, ποδηλατική παιδεία, ικανοποίηση.

ABSTRACT

Karakosta Konstantina: Evaluation of data management in leisure cycling programmes and satisfaction of the participants.

The case of Kilkis city.

(Under the supervision of Kouthouris Charilaos, Associate Professor)

The purpose of the present study was the investigation of data management in leisure cycling programmes, the recording of the participants' satisfaction and additional the finding of differences due to demographic characteristics of the sample. The survey involved 252 persons (69.8% men and 30.2% women), aged from 16 to 65 years old. As an assessment instrument of data management in leisure cycling programmes used the questionnaire of Arup et al (2005), adapted to the Greek every day life. While for the recording of the participants' satisfaction was used the instrument of Masmanidis et al (2004). Results supported significant statistically differences between bikers with different sex, at the data management: 'use of granularity clothing' ($p < .001$) and 'compliance with the Highway Code' ($p < .05$). Significant statistical differences also revealed between all of the cycling groups with different age, at the data: 'use of granularity clothing' ($p < .05$), 'use of helmet' ($p < .05$), 'knowledge of the Highway Code' ($p < .05$), 'frequency of participation' ($p < .01$), 'satisfaction from the participation' ($p < .01$) and also in the variable 'sense of security' ($p < .05$) totally to the actions of cycling club. Correlation analysis between the data management in leisure cycling programmes and the data of satisfaction from the participation supported respectively high and positive correlations. In conclusion, was supported the necessity to improve the bike training and education of Greeks as well as the strengthening of the state's efforts to create a secure framework for cycling in everyday life.

Key words: leisure cycling, bike education, satisfaction.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ολοκληρώνοντας την παρούσα εργασία θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στον κ. Κουθούρη Χαρίλαο για την ουσιαστική βοήθεια, καθοδήγηση και επιστημονική του επίβλεψη σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της διατριβής μου, καθώς και στους κ.κ. Αλεξανδρή Κωνσταντίνο και Λάϊο Αθανάσιο για τις πολύτιμες συμβουλές τους ως μέλη της τριμελούς επιτροπής. Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω το σύλλογο φίλων ποδηλάτου Κιλκίς στον οποίο πραγματοποίησα τη μαθητεία μου και όλους τους ποδηλάτες για την εθελοντική συμμετοχή τους.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	ii
ABSTRACT	iii
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	v
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	vii
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ	viii
I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
Ποδηλασία αναψυχής.....	1
Σημασία της έρευνας.....	5
Σκοπός της έρευνας.....	5
Ερευνητικές υποθέσεις.....	6
Περιορισμοί της έρευνας.....	7
Οριοθέτηση της έρευνας	7
Λειτουργικοί ορισμοί	8
II. ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ.....	9
Ποδηλασία αναψυχής στον αστικό ιστό.....	9
Ποδηλατική παιδεία και εκπαίδευση.....	11
Κίνητρα για συμμετοχή στην ποδηλασία και ανασταλτικοί λόγοι συμμετοχής.....	14
Η σημασία του διαφορετικού φύλου στην ποδηλασία αναψυχής.....	17
Διαχείριση κινητικών προγραμμάτων αναψυχής	18
Προώθηση προγραμμάτων ποδηλασίας αναψυχής	20
Ικανοποίηση από τη συμμετοχή σε δράσεις αναψυχής.....	21
Ποδηλασία αναψυχής και ικανοποίηση	23
Ποδηλασία και περιβάλλον	25
Ποδηλατικές υποδομές και εγκαταστάσεις στον αστικό ιστό.....	25
III. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ	28
Συμμετέχοντες στην έρευνα	28
Όργανα αξιολόγησης.....	28
Συλλογή δεδομένων.....	28
Διαδικασία μέτρησης.....	29

Σχεδιασμός της έρευνας	29
IV. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ.....	30
Δημογραφικά χαρακτηριστικά δείγματος	30
Περιγραφικά αποτελέσματα των στοιχείων εκπαίδευσης.....	31
Περιγραφικά αποτελέσματα των στοιχείων ικανοποίησης	33
Διερεύνηση διαφορών ανάμεσα σε άτομα διαφορετικού φύλου, αναφορικά των στοιχείων της εκπαίδευσης των ποδηλατών	35
Διερεύνηση διαφορών ανάμεσα σε ποδηλάτες διαφορετικών ηλικιακών ομάδων, αναφορικά των στοιχείων της εκπαίδευσης των ποδηλατών.....	35
Ανάλυση συσχέτισης μεταξύ των στοιχείων εκπαίδευσης.....	36
Διερεύνηση διαφορών ανάμεσα σε ποδηλάτες διαφορετικού φύλου, αναφορικά των στοιχείων ικανοποίησης των ποδηλατών από τις υπηρεσίες του συλλόγου.....	37
Διερεύνηση διαφορών ανάμεσα σε ποδηλάτες διαφορετικών ηλικιακών ομάδων αναφορικά των στοιχείων ικανοποίησης των ποδηλατών από τις υπηρεσίες του συλλόγου	38
Ανάλυση συσχέτισης μεταξύ των στοιχείων ικανοποίησης των ποδηλατών	39
V. ΣΥΖΗΤΗΣΗ.....	40
VI. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	45
Μελλοντικές έρευνες.....	45
VII. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	47
VIII. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	56
Παράρτημα 1: Ερωτηματολόγιο.....	56

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1. Ποσοστά συμμετεχόντων ανά ηλικιακή ομάδα.....	30
Πίνακας 2. Λόγοι χρήσης του ποδηλάτου και συχνότητα	30
Πίνακας 3. Διερεύνηση στοιχείων εκπαίδευσης ανά ηλικιακή ομάδα.....	36
Πίνακας 4. Συσχετίσεις μεταξύ μεταβλητών εκπαίδευσης του ποδηλάτη.....	37
Πίνακας 5. Διερεύνηση στοιχείων ικανοποίησης ανά ηλικιακή ομάδα.....	39
Πίνακας 6. Συσχετίσεις μεταξύ μεταβλητών ικανοποίησης	39

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1. Συμμετοχή στις εκδηλώσεις του συλλόγου	31
Σχήμα 2. Συχνότητα χρήσης ενδυμασίας υψηλής διακριτότητας	31
Σχήμα 3. Συχνότητα χρήσης ποδηλατικού κράνους	32
Σχήμα 4. Εκατοστιαία ποσοστά γνώσης του κώδικα οδικής κυκλοφορίας	32
Σχήμα 5. Εκατοστιαία ποσοστά συμμόρφωσης ποδηλατών με τον κώδικα ...	32
Σχήμα 6. Εκατοστιαία ποσοστά γνώσης δικαιωμάτων και υποχρεώσεων.....	33
Σχήμα 7. Εκατοστιαία ποσοστά της συχνότητας συμμετοχής	33
Σχήμα 8. Εκατοστιαία ποσοστά της ικανοποίησης από τη συμμετοχή.....	34
Σχήμα 9. Εκατοστιαία ποσοστά αισθήματος ασφάλειας	34



ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΚΙΛΚΙΣ

Η λέξη ποδήλατο είναι ελληνική και σημαίνει πους (πόδι) και ελαύνω (ωθώ σε κίνηση, κινώ). Η ποδηλασία είναι η άσκηση με χρήση ποδηλάτου, ιδιαίτερα διαδεδομένη σε όλο τον κόσμο με διάφορες μορφές (μετακίνηση, αναψυχή, άθλημα) (Μπαμπινιώτης, 2009). Στα μέσα του 20ου αιώνα, το ποδήλατο έγινε το βασικό μέσο μετακίνησης για εκατομμύρια κατοίκους του πλανήτη. Θεωρείται ένα μέσο το οποίο δε ρυπαίνει, δεν προκαλεί θόρυβο, γυμνάζει το σώμα, δεν καταναλώνει χώρο, δεν κοστίζει και προφανώς έχει μια θέση σημαντική στη βιώσιμη πόλη (Βλαστός, Μπαρμπόπουλος & Μπαλτάς, 2005). Η σημερινή μορφή του ποδηλάτου κέρδισε σημαντική θέση στην κυκλοφορία, διότι είναι το πιο φθηνό μέσο μετακίνησης. Το ποδήλατο δε βοηθάει μόνο στην άσκηση του σώματος, αλλά και στην ανάπτυξη ενός άλλου τρόπου ζωής, μιας άλλης νοοτροπίας και συμπεριφοράς. Ταυτόχρονα, επηρεάζει την οικονομία και την καθημερινή λειτουργία της πόλης. Την τελευταία δεκαετία, με αφετηρία το παράδειγμα πολλών ευρωπαϊκών πόλεων, διατυπώνονται πολλές προτάσεις στη χώρα μας για το νέο κυκλοφοριακό ρόλο που θα μπορούσε να παίξει το ποδήλατο ως εναλλακτικό μέσο μετακίνησης, συμβάλλοντας στην προοπτική ανάπλασης των αστικών περιοχών (Βλαστός & Μηλάκης, 2003).

Αν ο χώρος χρήσης του ποδηλάτου δεν είναι αναβαθμισμένος λειτουργικά, αισθητικά και περιβαλλοντικά, η επιλογή των νέων θα συνεχίζει να τείνει προς τα μηχανοκίνητα μέσα και κυρίως προς το μηχανοκίνητο δίκυκλο καθώς εάν δεν υπάρχει ειδική υποδομή (ξεχωριστή λωρίδα κίνησης) ο ποδηλάτης υποχρεώνεται να μοιράζεται το οδόστρωμα με τα αυτοκίνητα. Κατά συνέπεια, για να υπάρχει ποδήλατο σε αστικό ιστό πρέπει να επικρατούν φιλικές συνθήκες στο δρόμο. Η ασφάλεια παραμένει ένας σημαντικός παράγοντας της αύξησης του αριθμού των ποδηλατών, ειδικά μεταξύ γυναικών, παιδιών και ηλικιωμένων καθώς ενθαρρύνει περισσότερους ανθρώπους να ποδηλατούν. Οι ποδηλάτες έχουν πέντε βασικές απαιτήσεις για την ασφάλεια και την αποδοτικότητα.

Αυτές είναι ο επαρκής χώρος για βόλτα, η ομαλή επιφάνεια, η διατήρηση σταθερής ταχύτητας, η καλή συνδεσιμότητα του οδικού δικτύου και η εύκολη εύρεση πληροφοριών (Arup: Bicycle strategy, 2005). Στο περιβάλλον των ποδηλατών αναψυχής, αναφέρεται ο όρος ‘ασφάλεια σε αριθμούς’ που σημαίνει ότι όσα περισσότερα άτομα ποδηλατούν ταυτόχρονα σε ένα συγκεκριμένο χώρο-περιοχή ανεβαίνει αντίστοιχα και το αίσθημα ασφάλειας, καθώς οι ποδηλάτες είναι πιο ευδιάκριτοι στους οδηγούς (Buehler & Pucher, 2012). Είναι κατανοητό ότι όσο υψηλότερα είναι τα επίπεδα συμμετοχής τόσο χαμηλότερα είναι τα ποσοστά των ατυχημάτων. Ο τριπλασιασμός της χρήσης του ποδηλάτου σε χώρες της Ευρώπης είχε ως αποτέλεσμα να μειωθεί στο μισό το ποσοστό των συγκρούσεων ανάμεσα στα μηχανοκίνητα και τα ποδήλατα (Αυτόνομη πρωτοβουλία πολιτικών επιστημών, 2010). Δεν είναι μόνο σημαντικό να αυξηθεί η ασφάλεια για τους ποδηλάτες βελτιώνοντας τις υποδομές και την οδική συμπεριφορά των χρηστών, αλλά ενθαρρύνοντας περισσότερους ανθρώπους να ποδηλατούν πιο συχνά μειώνοντας περαιτέρω τον κίνδυνο ατυχημάτων (Safety in numbers - a cycling strategy for South Australia, 2006-2010).

Είτε η συμμετοχή στην ποδηλασία αφορά στην αναψυχή, είτε στην μετακίνηση η έλλειψη ασφάλειας μπορεί να αποτελέσει εμπόδιο για την αύξηση σε ποσοστά συμμετοχής. Επιπρόσθετα, τα θέματα ασφάλειας απορρέουν από την ταχύτητα και τον όγκο της κίνησης καθώς η επιθετική οδήγηση έχει επανειλημμένα χαρακτηριστεί ως αποτρεπτική στην τακτική ποδηλασία. Η απόκτηση ποδηλατικής παιδείας και η εκπαίδευση μπορεί επίσης να διασφαλίσει ότι ποδηλάτες και οδηγοί μοιράζονται κοινές ευθύνες για να κάνουν τους δρόμους περισσότερο ασφαλείς (Rivara & Metrik, 1998). Παρά τον πιθανό κίνδυνο από τραυματισμό στο κεφάλι, ένας μεγάλος αριθμός αναβατών δε φοράει κράνος λόγω περιορισμένου αερισμού της κεφαλής. Η χρήση του όμως διασφαλίζει ένα σημαντικό κομμάτι της σωματικής ασφάλειας. Μια στατιστικά σημαντική αύξηση της χρήσης του κράνους σε παιδιά, παρατηρήθηκε μετά από μια εκστρατεία και διανομή εκπαιδευτικού υλικού (Abularrage & DeLuca, 1997) καθώς η νομοθεσία από μόνη της είναι ανεπαρκής για τη διασφάλιση της αυξημένης χρήσης ποδηλατικού κράνους. Σε εργασία τους οι Kerr, Au και Lindner (2004) διαπίστωσαν ότι υπάρχει μια σειρά από κοινωνικά κριτήρια που καθορίζουν σημαντικά την επιλογή των γυναικών να συμμετέχουν ή όχι στην ποδηλασία. Συχνά οι γυναίκες βιώνουν μεγαλύτερη ένταση κατά την εκτέλεση μιας δραστηριότητας και για αυτό το λόγο τείνουν να την αποφεύγουν.

Ενδεικτικά οι άνδρες συμμετέχουν σε μεγάλο βαθμό για το «παιχνίδι» και την τελειοποίηση της κίνησης, ενώ στις γυναίκες σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η ανάπτυξη ανθρώπινων σχέσεων μέσα από τη συμμετοχή στη ποδηλασία και περισσότερο η δημιουργία φιλίας. Η ασφάλεια, η ευκολία χρήσης του ποδηλάτου και οι συνθήκες διαδρομής έχουν περισσότερη επιρροή στην πιθανότητα κάποιος να ποδηλατήσει. Η κίνηση φαίνεται να έχει μεγαλύτερη επίδραση στην ποδηλασία αναψυχής παρά στην ποδηλασία μετακίνησης καθώς η έκθεση σε αυξημένα επίπεδα αστικής κυκλοφορίας σχετίζεται με μείωση των ποσοστών συμμετοχής σε αυτήν και ειδικότερα σε συνδυασμό με την κακή ποιότητα του οδικού περιβάλλοντος (Foster Panter & Wareham, 2011). Πολλές φορές η απόφαση συμμετοχής καθορίζεται από τις ικανότητες του ποδηλάτη, την αυτοπεποίθηση του, την εμπειρία του καθώς και από την εξοικείωση ή όχι της διαδρομής που θα ακολουθήσει (Rissel & Garrard, 2006). Άλλοι ανασταλτικοί παράγοντες συμμετοχής είναι ο θόρυβος της κυκλοφορίας, η περιβαλλοντική ρύπανση και οι κακές καιρικές συνθήκες. Όσο η ποδηλασία σε αστικό ιστό αυξάνεται, αποκτά αναγνωρισιμότητα ως μέσο μετακίνησης και δημιουργεί μεγαλύτερη δημόσια και πολιτική στήριξη για περισσότερες και καλύτερες εγκαταστάσεις ποδηλασίας.

Η διαχείριση υπηρεσιών στο χώρο του αθλητισμού αναψυχής κατέχει ένα σημαντικό ρόλο για την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή υπαίθριων δράσεων. Σύμφωνα με τους Jones και George (2003) η διαχείριση (management) είναι ο σχεδιασμός, η οργάνωση, η καθοδήγηση, ο έλεγχος των πόρων και του ανθρώπινου δυναμικού του οργανισμού με τέτοιον τρόπο ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι με όσο το δυνατόν πιο αποδοτικό και αποτελεσματικό τρόπο. Η διαχείριση μπορεί να ταξινομηθεί σε τρεις λειτουργίες: εκπαίδευση - πληροφόρηση, σχεδιασμός – διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος, κανονισμοί και εφαρμογή (Chiou & Kriwoken, 2003). Η συνεχής παρακολούθηση και αξιολόγηση της διαδικασίας διαχείρισης είναι επίσης σημαντική. Βασικά στοιχεία διαχείρισης σε υπαίθρια δράση, όπως η ποδηλασία, αποτελούν ο σχεδιασμός της διαδρομής κατά τον οποίο θα πρέπει να επιτευχθεί το μέγιστο της ευχαρίστησης και το ελάχιστο της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, οι επιπτώσεις της διαδρομής, τα εργαλεία διαχείρισης και οι στρατηγικές διαχείρισης που θα χρησιμοποιηθούν (Symmonds & Hammitt, 2000). Για την προώθηση της ποδηλασίας σπουδαίο ρόλο διαδραματίζει η τοποθεσία και ο σχεδιασμός της διαδρομής (Winters, Davidson, Kao & Teschke, 2011).

Η προώθηση της υλοποίησης μιας ποδηλατικής δράσης είναι απίθανο να είναι επιτυχής χωρίς την ταυτόχρονη παροχή κατάλληλου φυσικού περιβάλλοντος (Oja & Vuori, 2000). Η τάση που επικρατούσε για την προώθηση της ποδηλασίας αφορούσε την προώθηση των προσωπικών και περιβαλλοντικών οφελών. Οι πρόσφατες εξελίξεις έχουν δείξει ότι οι άνθρωποι θα χρησιμοποιούσαν περισσότερο το ποδήλατο, αν υπήρχε η παραδοχή ότι η γνώση επηρεάζει τη στάση και έπειτα τη συμπεριφορά (Davies, Halliday, Mayes & Pocock, 1997). Η μελέτη της συμπεριφοράς των ατόμων που συμμετέχουν σε δράσεις αναψυχής είναι απαραίτητη για την αποτίμηση της αξίας ενός προγράμματος. Συγκεκριμένα η αλλαγή της συμπεριφοράς αφορά μια σταδιακή διαδικασία και είναι αποτελεσματική εάν βασίζεται στην πρότερη γνώση του προφίλ των υφισταμένων, των δυνητικών ποδηλατών, των αναγκών, των αντιλήψεων και των παραγόντων που θα παρακινούσαν στην αλλαγή της συμπεριφοράς (Davies et al., 1997).

Ο Kotler (2000) αναφέρει ότι η ικανοποίηση ενός ατόμου βιώνεται με αισθήματα ευχαρίστησης ή απογοήτευσης τα οποία προκύπτουν από τη σύγκριση της απόδοσης μιας υπηρεσίας σε σχέση με τις προσδοκίες που θέτονται από το συμμετέχοντα. Η ικανοποίηση αποτελεί συνάρτηση της αντιλαμβανόμενης απόδοσης της υπηρεσίας και των προσδοκιών του καταναλωτή. Η ευχαρίστηση από δράση αναψυχής είναι ένα σύνθετο ψυχολογικό φαινόμενο και είναι δύσκολο να αποδοθεί ένας πλήρης ορισμός και να γίνει αξιόπιστη μέτρηση. Πιθανότατα προέρχεται από την εκτίμηση των σχετικών περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών μιας δράσης όπως η ποδηλασία, την υποκειμενική γνώμη και τα συναισθήματα του συμμετέχοντα (Whisman & Hollenhorst, 1998).

Έναν ακόμη σημαντικό ρόλο στην ποδηλασία αναψυχής σε αστικό ιστό, κατέχουν οι εγκαταστάσεις και οι υποδομές των πόλεων. Οι πόλεις με τα μεγαλύτερα ποσοστά σε ποδηλατόδρομους έχουν και υψηλότερα ποσοστά μετακίνησης με ποδήλατο ακόμη και μετά τον έλεγχο για άλλους παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν τα επίπεδα ποδηλασίας. Κατά τη διερεύνηση της επιρροής του περιβάλλοντος στις μετακινήσεις με το ποδήλατο βρέθηκε ότι ο καθορισμός αυτού διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο (Geus, Bourdeaudhuij, Jannes & Meeusen, 2008). Εάν η μελλοντική ανάπτυξη της ποδηλασίας πρόκειται να βασιστεί σε μια αξιοσημείωτη αύξηση της συμμετοχής με τη δημιουργία ίσως μιας ποδηλατικής κουλτούρας τότε οι πάροχοι των εγκαταστάσεων θα πρέπει να έχουν υπόψη τις απαιτήσεις του κάθε χρήστη (Dowson & Doxford, 1997).

Η ποδηλασία αναψυχής αποτελεί το πρώτο βήμα για ορισμένα άτομα προς την κατεύθυνση της ποδηλασίας ως μέσο μετακίνησης, καθώς μπορεί να παρέχει μια θετική εισαγωγή για τα άτομα που αποθαρρύνονται από τη χρήση του ποδηλάτου. Αυτή η θετική εισαγωγή δίνει τη δυνατότητα στο άτομο για απόκτηση εμπειριών που σχετίζονται με τα οφέλη προς την υγεία, τη διασκέδαση και το αίσθημα ελευθερίας αυξάνοντας με αυτόν τον τρόπο την αυτοπεποίθηση και τις δεξιότητες χειρισμού του ποδηλάτου (Thanet cycling plan-cycle forum: Douglas, 2003). Η σπουδαιότητα της ποδηλασίας τόσο σε φιλικά προς το περιβάλλον πλαίσια κίνησης, όσο και ως μια δημοφιλής δραστηριότητα ελεύθερου χρόνου κάθε ενεργού πολίτη μιας σύγχρονης κοινωνίας, δικαιολογεί την ανάγκη για τη διεξαγωγή μιας πιο ολοκληρωμένης μελέτης, όπως η προσπάθεια της παρούσας έρευνας.

Σημασία της έρευνας

Η απουσία αντίστοιχων δεδομένων στον ελλαδικό χώρο, που αφορούν τη μελέτη στοιχείων διαχείρισης προγραμμάτων ποδηλασίας αναψυχής σε αστικό ιστό και ταυτόχρονα της αξιολόγησης των υπηρεσιών συγκεκριμένου ποδηλατικού συλλόγου μέσω της ικανοποίησης των συμμετεχόντων, καθιστά αναγκαία την παρούσα έρευνα. Παράλληλα με τη διερεύνηση που έγινε σε συγκεκριμένες παραμέτρους, συλλέχθηκαν και πληροφορίες που είναι δυνατόν να συμβάλλουν στη διαμόρφωση ενός ασφαλούς ποδηλατικού πλαισίου για τους πολίτες κάθε δημοτικής αρχής της χώρας. Ακόμη, η παρούσα εργασία απέβλεπε στη βελτίωση της εκπαίδευσης των ατόμων που είναι λάτρεις της συγκεκριμένης δραστηριότητας και στη βοήθεια βελτίωσης των προσφερόμενων υπηρεσιών που αντίστοιχα προσφέρονται από τις διοικήσεις συλλόγων που προωθούν την ποδηλασία ως μέσο μετακίνησης και αναψυχής στον αστικό ιστό της πόλης τους, μέσω προγραμμάτων με μαζική προσέλευση.

Σκοπός της έρευνας

Σκοπός της εργασίας ήταν η καταγραφή συγκεκριμένων στοιχείων διαχείρισης προγραμμάτων ποδηλασίας αναψυχής σε αστικό ιστό και του επιπέδου ικανοποίησης φίλων ποδηλάτου από τη συμμετοχή στις ποδηλατοδράσεις του συλλόγου της πόλης του Κιλκίς ώστε να συλλεχθούν στοιχεία που θα βοηθούσαν προς τη βελτίωση της ποδηλατικής υποδομής της πόλης του Κιλκίς και ανάπτυξης αντίστοιχων προγραμμάτων εκπαίδευσης των πολιτών.

Ερευνητικές υποθέσεις

A. Μηδενικές Υποθέσεις:

Επίπεδο εκπαίδευσης ποδηλατών.

H₀₁: Το στοιχείο «χρήση ενδυμασίας υψηλής διακριτότητας» δεν εξαρτάται από το διαφορετικό φύλο ή τη διαφορετική ηλικία των συμμετεχόντων.

H₀₂: Το στοιχείο «χρήση κράνους» δεν εξαρτάται από το διαφορετικό φύλο ή τη διαφορετική ηλικία των συμμετεχόντων.

H₀₃: Το στοιχείο «επίπεδο γνώσης του κώδικα οδικής κυκλοφορίας» δεν εξαρτάται από το διαφορετικό φύλο ή τη διαφορετική ηλικία των συμμετεχόντων.

H₀₄: Το στοιχείο «συμμόρφωση με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας» δεν εξαρτάται από το διαφορετικό φύλο ή τη διαφορετική ηλικία των συμμετεχόντων.

H₀₅: Το στοιχείο «γνώση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων του ποδηλάτη» δεν εξαρτάται από το διαφορετικό φύλο ή τη διαφορετική ηλικία των συμμετεχόντων.

H₀₆: Το στοιχείο «συνολικό επίπεδο εκπαίδευσης» δεν εξαρτάται από το διαφορετικό φύλο ή τη διαφορετική ηλικία των συμμετεχόντων.

H₀₇: Τα στοιχεία εκπαίδευσης των ποδηλατών δε συσχετίζονται θετικά μεταξύ τους.

Επίπεδο ικανοποίησης ποδηλατών από τη συμμετοχή στις δράσεις του συλλόγου.

H₀₈: Το στοιχείο «συχνότητα συμμετοχής» στις εκδηλώσεις του συλλόγου δεν εξαρτάται από το διαφορετικό φύλο ή τη διαφορετική ηλικία των συμμετεχόντων.

H₀₉: Το στοιχείο «ικανοποίηση από τη συμμετοχή» στις ποδηλατοδράσεις δεν εξαρτάται από το διαφορετικό φύλο ή τη διαφορετική ηλικία των συμμετεχόντων.

H₀₁₀: Το στοιχείο «αίσθημα ασφάλειας» στη διάρκεια δράσεων δεν εξαρτάται από το διαφορετικό φύλο ή τη διαφορετική ηλικία των συμμετεχόντων.

H₀₁₁: Το στοιχείο «συνολικό επίπεδο ικανοποίησης» από τις ποδηλατοδράσεις δεν εξαρτάται από το διαφορετικό φύλο ή τη διαφορετική ηλικία των συμμετεχόντων.

H₀₁₂: Τα στοιχεία της ικανοποίησης των ποδηλατών δε συσχετίζονται θετικά μεταξύ τους.

B. Εναλλακτικές υποθέσεις:

Επίπεδο εκπαίδευσης ποδηλατών.

H₁₁: Το στοιχείο «χρήση ενδυμασίας υψηλής διακριτότητας» εξαρτάται από το διαφορετικό φύλο ή τη διαφορετική ηλικία των συμμετεχόντων.

H₁₂: Το στοιχείο «χρήση κράνους» εξαρτάται από το διαφορετικό φύλο ή τη διαφορετική ηλικία των συμμετεχόντων.

H₁₃: Το στοιχείο «επίπεδο γνώσης του κώδικα οδικής κυκλοφορίας» εξαρτάται από το διαφορετικό φύλο ή τη διαφορετική ηλικία των συμμετεχόντων.

H₁₄: Το στοιχείο «συμμόρφωση με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας» εξαρτάται από το διαφορετικό φύλο ή τη διαφορετική ηλικία των συμμετεχόντων.

H₁₅: Το στοιχείο «γνώση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων του ποδηλάτη» εξαρτάται από το διαφορετικό φύλο ή τη διαφορετική ηλικία των συμμετεχόντων.

H₁₆: Το στοιχείο «συνολικό επίπεδο εκπαίδευσης» εξαρτάται από το διαφορετικό φύλο ή τη διαφορετική ηλικία των συμμετεχόντων.

H₁₇: Μεταξύ των στοιχείων «εκπαίδευσης των ποδηλατών» αναμένεται υψηλή θετική συσχέτιση.

Επίπεδο ικανοποίησης ποδηλατών από τη συμμετοχή στις δράσεις του συλλόγου.

H₁₈: Το στοιχείο «συχνότητα συμμετοχής» στις εκδηλώσεις του συλλόγου εξαρτάται από το διαφορετικό φύλο ή τη διαφορετική ηλικία των συμμετεχόντων.

H₁₉: Το στοιχείο «ικανοποίηση από τη συμμετοχή» στις ποδηλατοδράσεις εξαρτάται από το διαφορετικό φύλο ή τη διαφορετική ηλικία των συμμετεχόντων.

H₁₀: Το στοιχείο «αίσθημα ασφάλειας» στη διάρκεια δράσεων εξαρτάται από το διαφορετικό φύλο ή τη διαφορετική ηλικία των συμμετεχόντων.

H₁₁: Το στοιχείο «συνολικό επίπεδο ικανοποίησης» από τις ποδηλατοδράσεις εξαρτάται από το διαφορετικό φύλο ή τη διαφορετική ηλικία των συμμετεχόντων.

H₁₂: Μεταξύ των στοιχείων «ικανοποίησης των ποδηλατών» από τις υπηρεσίες του συλλόγου αναμένεται υψηλή θετική συσχέτιση.

Περιορισμοί της έρευνας

Το δείγμα δεν είναι αντιπροσωπευτικό για το σύνολο των ατόμων που λαμβάνουν μέρος σε ποικίλες δραστηριότητες ποδηλασίας αναψυχής. Η έρευνα περιορίζεται στην εξέταση δείγματος ενός μόνο συλλόγου. Επίσης, περιορίζεται μόνο σε μία πόλη.

Οριοθέτηση της έρευνας

Στην έρευνα αυτή έλαβαν μέρος ποδηλάτες οι οποίοι συμμετείχαν ενεργά σε δράσεις του συλλόγου που αφορούσαν την ποδηλασία αναψυχής. Η διαδικασία συλλογής των δεδομένων έγινε με δύο τρόπους.

Είτε με έντυπη φόρμα όπου οι ποδηλάτες συμπλήρωναν το έντυπο στα γραφεία του συλλόγου, είτε με ηλεκτρονική μορφή μέσω διαδικτύου, στη διάρκεια προγράμματος δράσεων τεσσάρων μηνών. Η συμπλήρωση του ερωτηματολογίου ήταν εθελοντική, ανώνυμη και εξυπηρετούσε καθαρά ερευνητικούς σκοπούς.

Λειτουργικοί ορισμοί

A. Ποδηλασία αναψυχής (leisure cycling): Η δραστηριότητα της ποδηλασίας είναι από τις πλέον δημοφιλείς και φιλικές προς το περιβάλλον κινητικές δραστηριότητες παγκοσμίως, καθώς αποτελεί μέσο καθημερινής μετακίνησης και αναψυχής κατά τον ελεύθερο χρόνο δεκάδων εκατομμυρίων ανθρώπων στον πλανήτη ανεξαρτήτως ηλικίας, περιοχής του πλανήτη και τοπικών συνθηκών ζωής (Κουθούρης, 2009).

B. Ποδηλατική παιδεία (bike education): Το σύνολο των γνώσεων και η εφαρμογή των κανόνων που διέπουν την ασφαλή οδική συμπεριφορά κατά την κίνηση με ποδήλατο σε αστικό περιβάλλον (Rivara et al., 1998).

Γ. Ποδηλατική ασφάλεια (bike safety): Η ποδηλασία γίνεται περισσότερο ασφαλής με την παράλληλη ύπαρξη ποδηλατικών γραμμών, ποδηλατόδρομων και ανάλογων εγκαταστάσεων (Pucher & Buehler, 2008).

Δ. Διαχείριση υπηρεσιών (service management): Το σύνολο των ενεργειών που λαμβάνουν χώρα από την πολιτεία ή κάποιον άλλο επίσημο φορέα για την ομαλή και ασφαλή διοργάνωση δράσεων ποδηλασίας (Wiley & Sons, 2007).

E. Προώθηση υπηρεσιών (service promotion): Το σύνολο των προωθητικών μέσων ή ενεργειών που χρησιμοποιούνται από την πολιτεία ή κάποιον άλλο επίσημο φορέα για να κάνουν περισσότερο ορατές από το ευρύ κοινό τις προσφερόμενες ποδηλατικές, στην παρούσα περίπτωση, υπηρεσίες (Wiley et al., 2007).

Z. Ικανοποίηση από τη συμμετοχή (satisfaction from the participation): Το σύνολο των συναισθημάτων που βιώνει το άτομο μετά από την ενεργή συμμετοχή του σε ένα πρόγραμμα (Ragheb & Griffith, 1982).

II. ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ

Ποδηλασία αναψυχής στον αστικό ιστό

Η στρατηγική εθνικής ποδηλασίας το 1996 εδραίωσε την ποδηλασία ως ένα κεντρικό παράγοντα παροχής ενός περιβαλλοντικά βιώσιμου και υγιεινού τρόπου μετακίνησης (Thanet cycling plan-cycle forum: Douglas, 2003). Την τελευταία δεκαετία στη δυτική Ευρώπη, η χρήση ποδηλάτου σε αστικό ιστό αναδεικνύεται ως ένα από τα πιο μοντέρνα εργαλεία του συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Συγκεκριμένα, στην Ολλανδία περίπου το 30% όλων των μετακινήσεων γίνεται με ποδήλατο καθώς αποτελεί το δεύτερο μέσο μεταφοράς μετά το ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητο. Στη Δανία αντιστοιχούν περισσότερα από δυο ποδήλατα ανά κατοικία έναντι 0.72 αυτοκινήτων (Φραντζεσκάκης, Πιτσιάβα-Λατινοπούλου & Τσαμπούλας, 1997). Σήμερα για τις αστικές περιοχές της Δανίας το ποδήλατο αποτελεί το δεύτερο πιο χρησιμοποιούμενο μέσο μετά το αυτοκίνητο, το οποίο φορολογείται με υψηλότετους συντελεστές. Στην Κοπεγχάγη η καθημερινή χρήση του ποδηλάτου αγγίζει το 34%. Ενώ στο Ηνωμένο Βασίλειο η χρήση του είναι σχετικά χαμηλή σε σχέση με τις χώρες της βορειοδυτικής Ευρώπης καθώς αποτελεί μόλις το 2.5% των μετακινήσεων (Βλαστός & συν., 2005).

Ήδη σε πόλεις της Ευρώπης εφαρμόζεται πολιτική υπαίθριας κινητικής αναψυχής για τους πολίτες. Ειδικότερα, στο δήμο του Παρισιού έχουν γίνει επιτυχείς ενέργειες για τη χρήση του ποδηλάτου ως προτεινόμενο μέσο μετακίνησης σε καθημερινή βάση με τη δημιουργία μέσα στην πόλη εκατοντάδων σταθμών προμήθειας και παράδοσης δημόσιων δικύκλων και με ελάχιστο κόστος χρήσης. Μια φορά την εβδομάδα, τις βραδινές ώρες κλείνουν για το αυτοκίνητο κεντρικές αρτηρίες και ανοίγουν για εκατοντάδες ποδηλάτες που κάνουν το γύρω της πόλης (Κουθούρης, 2009). Η ποδηλασία σε ένα μεγάλο μέρος του βιομηχανοποιημένου κόσμου είναι ένας περιθωριακός τρόπος μετακίνησης, χρησιμοποιείται περιστασιακά για λόγους αναψυχής αλλά σπάνια για πρακτικές, καθημερινές, ταξιδιωτικές ανάγκες. Μεταξύ των φύλων η κοινωνική κατανομή τείνει να είναι πολύ άνιση με τους νέους άνδρες να ποδηλατούν περισσότερο, τις γυναίκες πολύ λιγότερο και τους ηλικιωμένους ελάχιστα.

Στην Ολλανδία, Γερμανία και Δανία τα επίπεδα ποδηλασίας είναι δέκα φορές υψηλότερα σε σχέση με το Ηνωμένο Βασίλειο και τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, με τις γυναίκες να ποδηλατούν το ίδιο συχνά με τους άνδρες (Pucher et al., 2008). Τα ποσοστά ποδηλασίας στην Αυστραλία όπως και στις υπόλοιπες αγγλόφωνες χώρες είναι χαμηλά σε σχέση με χώρες της δυτικής Ευρώπης και της Ασίας. Στην Αυστραλία οι γυναίκες αφιερώνουν περισσότερο χρόνο στα οικιακά καθήκοντα και στη φροντίδα των παιδιών από ότι οι άνδρες ακόμη και αν εργάζονται. Οι συνθήκες που ευνοούν την κίνηση του ποδηλάτου ταυτίζονται με τις συνθήκες που θα χαρακτήριζαν μια βιώσιμη πόλη. Μικρές ταχύτητες αυτοκινήτων, χαμηλά επίπεδα θορύβου, όμορφο οδικό περιβάλλον, συστηματικά συντηρούμενο αστικό δίκτυο, επαρκής εξοπλισμός σήμανσης, πληροφόρησης και καθαρός αέρας. Η χρήση του ποδηλάτου συνδυάζει τη σημερινή τάση για φυσική άσκηση και υγιεινή διαβίωση με το σεβασμό προς το περιβάλλον. Η προώθηση των αστικών κυρίως μετακινήσεων ενισχύεται από τα σημαντικά πλεονεκτήματα που συγκεντρώνει.

Στην Ελλάδα την τελευταία δεκαετία παρατηρείται σημαντική αξιοποίηση της χρήσης του ποδηλάτου. Οι πολιτικές που ακολουθούνται για τη χρήση του δεν είχαν μέχρι σήμερα, ως αφετηρία τους την πρωτεύουσα αλλά αρκετές επαρχιακές πόλεις. Σε ένα επίπεδο ανώτερο του τοπικού, αυτό που χρειάζεται είναι η συνεργασία, η διάδοση της τεχνογνωσίας, η ανταλλαγή εμπειριών και η χρηματοδότηση συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στη βελτίωση των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών συνθηκών των ελληνικών πόλεων.

Το 2004, η Καρδίτσα ήταν η πρώτη πόλη στην Ελλάδα που ενσωμάτωσε δίκτυο ποδηλατόδρομων μήκους 4 χλμ., στους βασικότερους δρόμους της, με εντυπωσιακή χρήση ποδηλάτου από τους δημότες (Βλαστός & συν., 2005). Η παρουσία πεζών και ποδηλατών στους δρόμους της Καρδίτσας είναι εντυπωσιακή για τα ελληνικά δεδομένα, καθώς αντιπροσωπεύουν το 43% της κυκλοφορίας. Η συχνότητα χρήσης του είναι της τάξεως των 128 ποδηλάτων ανά ώρα, που μεταφράζεται σε 2,13 ποδήλατα ανά λεπτό (Βλαστός, Μπαρμπόπουλος & Μηλάκης, 2007). Ακολούθησε η λειτουργία του ποδηλατόδρομου στη Ναύπακτο μήκους 5.5 χλμ. και στις αρχές του έτους 2013 ξεκίνησε η πιλοτική εφαρμογή του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) προς ορισμένο αριθμό πολιτών στο δήμο Μοσχάτου, στο Αίγιο και στην Καρδίτσα, ενώ ήδη λειτουργεί στην πόλη των Ιωαννίνων. Στην Κομοτηνή έχει ξεκινήσει η υλοποίηση ποδηλατικών εγκαταστάσεων με έξι τερματικούς σταθμούς.

Μελλοντικά θα μπορούσε να γίνει και στην πόλη του Κιλκίς εισάγοντας το ποδήλατο και την υποδομή του στην κυκλοφορία (Δεμερτζής & Νικολάου, 2011). Με τη δημιουργία ποδηλατόδρομου κεντρικά της πόλης του Κιλκίς αναμένεται να μειωθεί σημαντικά ο αριθμός των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων με ευνοϊκότερες συνθήκες μετακίνησης για ποδηλάτες, πεζούς και ωφέλειες τόσο στο φυσικό όσο και στο αστικό περιβάλλον.

Ποδηλατική παιδεία και εκπαίδευση

Η ασφάλεια είναι ένας σημαντικός παράγοντας των επιπέδων ποδηλασίας. Αρκετές μελέτες επιβεβαιώνουν ότι το αυξημένο αίσθημα ασφάλειας ενθαρρύνει ολόένα και περισσότερους ανθρώπους να ποδηλατούν (Alam, 2010; Pucher, 2008; Rissel, 2006). Μια βασική αιτία τροχαίων ατυχημάτων αποτελεί η κακή οδική συμπεριφορά ως αποτέλεσμα ελλιπούς παιδείας και εκπαίδευσης. Τα παιδιά θα πρέπει να λαμβάνουν εκτενή εκπαίδευση σε τεχνικές που αφορούν την ασφαλή και αποτελεσματική ποδηλασία ως μέρος του υποχρεωτικού προγράμματος σπουδών στο σχολείο τους (Abularrage, 1997; Macknin, 1994). Τα τελευταία χρόνια στα ελληνικά σχολεία γίνεται προσπάθεια ενημέρωσης των παιδιών μέσα από τη δημιουργία πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής, για την εκπαίδευση τους σε κανόνες κυκλοφορίας και οδικής ασφάλειας με πρακτική εξάσκηση και αξιολόγηση των παιδιών.

Οι στόχοι του προγράμματος είναι η απόκτηση παιδείας για θέματα όπως η ασφαλή συνύπαρξη με πεζούς και οδηγούς καθώς και η ορθή οδική συμπεριφορά. Με τη χρήση εκπαιδευτικών προγραμμάτων και την κατασκευή υποδομών που θα συμπεριλαμβάνουν πεζοδρόμια, μονοπάτια, ποδηλατόδρομους, διαβάσεις, σήματα και σήμανση (Rivara et al., 1998). Τα παιδιά μπορούν να επωφεληθούν από τα εκπαιδευτικά εργαλεία που διδάσκουν τους κανόνες, τα δικαιώματα και τις αρμοδιότητες των διαφόρων τρόπων μετακίνησης. Η εκπαίδευση συνδέεται με υψηλότερα ποσοστά στη χρήση του ποδηλάτου, καθώς έχουν παρατηρηθεί υψηλότερα επίπεδα σωματικής δραστηριότητας σε περισσότερο μορφωμένους ανθρώπους (Bike Fort Worth, 2009). Η ποδηλασία σε πεζοδρόμια παρατηρείται ιδιαίτερα από παιδιά και τους λιγότερους έμπειρους ενήλικες ποδηλάτες. Αυτό δεν είναι ιδανικό αλλά είναι αποδεκτό για όσο διάστημα η κυκλοφορία πεζών είναι χαμηλή και οι ποδηλάτες συμπεριφέρονται όπως οι πεζοί. Ο σχεδιασμός πεζοδρομίων για χρήση ποδηλάτων αυξάνει την πιθανότητα συγκρούσεων ανάμεσα στα ποδήλατα και τους πεζούς.

Οι ποδηλάτες έχουν πενταπλάσια πιθανότητα να εμπλακούν σε ατύχημα κατά την οδήγηση σε πεζοδρόμια συγκριτικά με την οδήγηση σε δρόμο ακόμη και όταν δεν υπάρχουν ποδηλατικές εγκαταστάσεις (Moritz, 1997). Στη μελέτη του Rissel (2002) τα χαμηλά επίπεδα γνώσης οδικής κυκλοφορίας συνδέθηκαν με κακή στάση των οδηγών προς τους ποδηλάτες. Έχει παρατηρηθεί ότι ένας μεγάλος αριθμός ποδηλατών δε φοράει κράνη παρόλο που υπάρχει πιθανός κίνδυνος από έναν ενδεχόμενο τραυματισμό. Η χρήση κράνους όμως διασφαλίζει ένα σημαντικό κομμάτι της σωματικής ασφάλειας καθώς μειώνει τον κίνδυνο τραυματισμού στο κεφάλι από 60% έως 90% σε περίπτωση ατυχήματος (Holly, 1993; Thomas, 1994; Weiss, 1991). Ανεξάρτητα από το πόσο σύντομη είναι η διαδρομή ή πόσο ομαλό είναι το οδόστρωμα και πόσο έμπειρος είναι ο ποδηλάτης, η χρήση του επιβάλλεται καθώς τα ατυχήματα μπορούν να συμβούν σε απρόβλεπτο χρόνο.

Στην Ελλάδα, κατά το χρονικό διάστημα 1996-2000, διαπιστώθηκαν στο σύστημα καταγραφής ατυχημάτων στο οποίο συνεργάζονταν τέσσερα νοσοκομεία της χώρας, 3.917 τροχαία ατυχήματα σε παιδιά έως 15 ετών. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι ένα στα δέκα παιδιά ποδηλατούσε την ώρα του ατυχήματος και κανένα εξ αυτών δε φορούσε κράνος (Τερζίδης, 2011). Εκτός από την ασφάλεια που παρέχει, δυο άλλοι παράμετροι οι οποίοι θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη είναι η αεροδυναμική απόδοση και η θερμική άνεση που είναι εξίσου σημαντικές για την επιλογή ποδηλατικού κράνους είτε πρόκειται για απλό ποδηλάτη είτε για ποδηλάτη-αθλητή (Weddell, Winters & Teschke, 2012). Στη μελέτη του Berg (2001) συμμετείχαν μαθητές 14-15 ετών οι οποίοι δήλωσαν ότι σταμάτησαν τη χρήση κράνους επειδή το ένιωθαν άσχημο, άκομψο και άβολο κατά την εφαρμογή του.

Η νομοθεσία από μόνη της είναι ανεπαρκής για τη διασφάλιση της αυξημένης χρήσης ποδηλατικού κράνους και για αυτό το λόγο, καλό θα είναι να συνδυάζεται με την εκπαίδευση του ατόμου (Macknin, VanderBrug & Medendorp, 1994). Η στάση του οικογενειακού και κοινωνικού περιβάλλοντος απέναντι στη χρήση κράνους επηρεάζει και τη συχνότητα χρήσης από τα παιδιά. Είναι επίσης σημαντικό ο ποδηλάτης να είναι ορατός στους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, ιδιαίτερα στη διάρκεια της νύχτας, καθώς η αυξημένη ορατότητα μπορεί να μειώσει τον αριθμό των ατυχημάτων (Ireland, 2004). Έρευνες έχουν δείξει ότι η αύξηση χρήσης βοηθητικών οπτικών μέσων μπορεί να βελτιώσει την ικανότητα των οδηγών να αναγνωρίζουν έγκαιρα τους ποδηλάτες και αυτό να έχει ως αποτέλεσμα τη μεγαλύτερη ανταπόκριση των οδηγών στο χρόνο (Wood, Lacherez, Marszalek & King, 2009).

Τα φώτα ποδηλασίας και τα υψηλής διακριτότητας ρούχα (ανακλαστικά ή φθορίζοντα) ταξινομούνται στους παράγοντες εξοπλισμού κάθε ποδηλάτη. Η χρήση του εν λόγω εξοπλισμού μπορεί να μειώσει τον κίνδυνο σύγκρουσης σε συνθήκες μειωμένης ορατότητας. Σύμφωνα με μελέτη, ποδηλάτες με κράνη είχαν περισσότερες πιθανότητες να χρησιμοποιήσουν και άλλα μέτρα ασφάλειας συγκριτικά με αυτούς που δεν φορούσαν. Επιπλέον, τα ρούχα υψηλής διακριτότητας συνδυάστηκαν με χρήση κράνους από τους ποδηλάτες, καθώς δεν αποτέλεσαν επιλογή μοναδικού μέτρου ασφάλειας (McGuire & Smith, 2000).

Ο κώδικας οδικής κυκλοφορίας (ΚΟΚ) σε κάθε χώρα καθορίζει τη συμπεριφορά όλων όσων χρησιμοποιούν οδούς και με αυτήν την έννοια αποτελεί θεμελιώδες κείμενο διαμόρφωσης των συνθηκών κυκλοφορίας. Η καλή γνώση και τήρηση των διατάξεων του είναι απαραίτητη καθώς η ασφάλεια επηρεάζεται από τη συμπεριφορά όλων μας. Οι ποδηλάτες (παιδιά & ενήλικες) υποχρεούνται να γνωρίζουν τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας, να συμμορφώνονται με αυτόν και να τον σέβονται την ώρα που ποδηλατούν (Τσάγκα, Λάτσιος, Πατρός & Αλεξάκης, 2007). Σύμφωνα με το άρθρο 76 (φώτα ποδηλάτων) του κώδικα, τα ποδήλατα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ένα λευκό ή κίτρινο φως μπροστά και ένα ερυθρό φως και ανακλαστικό στοιχείο πίσω, ως και με έναν τουλάχιστον ανακλαστήρα σε κάθε πλευρά. Ομοίως αντανακλαστικό στοιχείο κίτρινου χρώματος επιβάλλεται να τοποθετείται σε κάθε ποδομοχλό. Εξαιρούνται της υποχρέωσης να φέρουν τα παραπάνω φώτα εφόσον δεν κυκλοφορούν τη νύχτα, τα ποδήλατα των οποίων η διάμετρος τροχού δεν υπερβαίνει τα 500 χιλιοστά, τα αγωνιστικά και τα ορειβατικά ποδήλατα.

Η χρήση ανακλαστικού γιλέκου προβλέπεται ήδη από τον υπάρχον κώδικα και είναι υποχρεωτική στη διάρκεια της νύχτας. Το άρθρο 81 (μηχανισμοί, εξαρτήματα & συσκευές οχημάτων) αναφέρει ότι τα ποδήλατα (εκτός από τα χρησιμοποιούμενα σε αγώνες), επιβάλλεται να είναι εξοπλισμένα με ένα κουδούνι ηχητικής προειδοποίησης. Αναφορικά με την τροχοπέδηση (άρθρο 59), τα ποδήλατα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με δύο συστήματα άμεσης και αποτελεσματικής ενέργειας, εκ των οποίων το ένα θα επενεργεί στο μπροστινό και το άλλο στον πίσω τροχό (Τσάγκα & συν., 2007). Η πρώτη προτεραιότητα του ατόμου πριν βγει στο δρόμο, πρέπει να είναι ο έλεγχος της κατάστασης του ποδηλάτου (φρένα, αλυσίδα κτλ.). Σύμφωνα με το άρθρο 40 (ειδικοί κανόνες) του κώδικα οδικής κυκλοφορίας υπάρχουν κάποιες απαγορεύσεις για τους ποδηλάτες.

Ορισμένες εξ αυτών αφορούν τη μεταφορά αντικειμένων σε σακούλες, τη χρήση εν κινήσει ακουστικών και κινητού τηλεφώνου το οποίο δεν είναι σε θέση ανοικτής ακρόασης.

Κίνητρα για συμμετοχή στην ποδηλασία και ανασταλτικοί λόγοι συμμετοχής

Ο ποδηλάτης αναψυχής σύμφωνα με τον Ritchie (1998) είναι ένα άτομο (πρόσωπο) που συμμετέχει σε οποιαδήποτε δραστηριότητα ποδηλασίας αναψυχής ή εξόρμηση η οποία πραγματοποιείται στα πλαίσια μιας χρονικής περιόδου που δεν υπερβαίνει τις 24 ώρες ή μια νύχτα μακριά από το σπίτι του και για τον οποίο η ποδηλασία θεωρείται ένας θετικός τρόπος χρήσης ελεύθερου χρόνου. Οι λόγοι που ωθούν ένα άτομο στην ενεργή συμμετοχή ορίζονται ως κίνητρα. Οι βασικές κατηγορίες κινήτρων που έχουν προταθεί στη βιβλιογραφία για το χώρο του αθλητισμού αναψυχής είναι:

- Υγεία και φυσική κατάσταση
- Βελτίωση εμφάνισης
- Χαλάρωση και ηρεμία
- Διαφυγή από την καθημερινότητα
- Συναγωνισμός και επίτευξη
- Κοινωνικοποίηση
- Μάθηση και βελτίωση ατομικών ικανοτήτων

Υπάρχουν πολλοί παράγοντες που επηρεάζουν ένα άτομο να χρησιμοποιήσει το ποδήλατο. Τα σημαντικότερα κίνητρα είναι η βελτίωση της προσωπικής υγείας και ευεξίας, η αναψυχή, η προστασία του περιβάλλοντος (μείωση των ρίπων), η ευκολία στάθμευσης και η σύνδεση του ατόμου με τη δουλειά του ή τα ψώνια του (Winters et al., 2011). Στόχος της μελέτης των κινήτρων στην αναψυχή είναι ο καθορισμός των λόγων που αποτρέπουν ένα άτομο να προβεί σε κάποιες ενέργειες και συγκεκριμένα στη συμμετοχή του σε δραστηριότητες αναψυχής. Η μελέτη και γνώση των κινήτρων μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να προβλέψει διαστάσεις της συμμετοχής, όπως την πρόβλεψη της πρόθεσης για συνέχιση, την αφοσίωση, την ανάμειξη και την εξειδίκευση (Alexandris & Kouthouris, 2005).

Εσωτερικά κίνητρα είναι εκείνα τα οποία ωθούν ένα άτομο να ακολουθήσει κάποια μορφή άσκησης με στόχο την αυτοπραγμάτωση και την ενέργεια που αντλεί από τον εσωτερικό του κόσμο (Λίλου, Καϊμακάμης & Δούκα, 2012). Από την άλλη πλευρά, τα εξωτερικά κίνητρα αναφέρονται στις ανταμοιβές που προσλαμβάνει το άτομο από το εξωτερικό του περιβάλλον, από τη συμμετοχή του στη δραστηριότητα, όπως την κοινωνική αναγνώριση και τη θετική κριτική από το κοινωνικό του περιβάλλον. Είναι σημαντικό να κατανοήσουμε την αξία της γνώσης των κινήτρων των ατόμων που ξεκινούν να συμμετέχουν σε αθλητικές δραστηριότητες. Άγνοια αυτών των κινήτρων σημαίνει λανθασμένες στρατηγικές, δυσαρέσκεια των συμμετεχόντων και συνεπώς εγκατάλειψη και μη συνέχιση της αθλητικής συμμετοχής τους (Αλεξανδρής, 2007).

Ο Creyer (2003) χωρίζει τα κίνητρα σε κανονιστικά, ηδονιστικά και αυτό-αποτελεσματικότητας. Σύμφωνα με την εξήγηση που δίνει τα κανονιστικά κίνητρα ταυτίζονται με τα εξωτερικά και αφορούν τη δημιουργία μιας νέας ταυτότητας μέσω της ένταξης και της αποδοχής σε ένα νέο κοινωνικό περιβάλλον, τη συντροφικότητα και τη συναναστροφή με νέα άτομα. Στα ηδονιστικά κατατάσσονται τα κίνητρα που εκ του αποτελέσματος προκαλούν ευχαρίστηση στο άτομο. Το βασικότερο κίνητρο που απαντάται είναι η ικανοποίηση της ανάγκης για βίωση νέων, έντονων, περιπετειωδών καταστάσεων κάποιες φορές μέσα από την έκφραση ενός αθλήματος. Αυτόνομο κίνητρο μπορεί να θεωρηθεί η ανάγκη για απόκτηση σύνθετων τεχνικών και τελειοποίηση αυτών, οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν στην αισθητική απόλαυση και τον εκστασιασμό εξαιτίας της αρμονίας των κινήσεων τους. Στην ουσία, λοιπόν, το άτομο πασχίζει για την αυτό-επιβεβαίωση των δυνατοτήτων και των ικανοτήτων του, οι οποίες με τη σειρά τους θα ενισχύσουν την αυτοπεποίθησή του.

Τα ερευνητικά δεδομένα στο χώρο των κινήτρων συμμετοχής είναι σημαντικά καθώς δίνουν απάντηση στο ερώτημα *‘γιατί συμμετέχει κάποιος στα προγράμματα;’* το ίδιο σημαντική είναι και η απάντηση στο ερώτημα *‘γιατί ένα άτομο δε συμμετέχει σε προγράμματα;’*. Στη μελέτη του Winter (2011) τα κορυφαία κίνητρα ήταν διαδρομές μακριά από το θόρυβο της κυκλοφορίας και τη ρύπανση, διαδρομές σε όμορφα τοπία και μονοπάτια που διαχωρίζονται από την κυκλοφορία της πόλης. Επιπρόσθετα, σε άλλη έρευνα τη μεγαλύτερη επιρροή στην πιθανότητα για ποδηλασία παρουσίασαν παράγοντες όπως η ασφάλεια, η ευκολία χρήσης του ποδηλάτου, οι καλές συνθήκες διαδρομής και οι περιορισμένες αλληλεπιδράσεις με τα μηχανοκίνητα οχήματα.

Αντίθετα, ανασταλτικοί παράγοντες αποτέλεσαν οι κακές καιρικές συνθήκες (πάγος, χιόνι κτλ.), η απότομη κλίση του οδοστρώματος, οι δρόμοι με αυξημένα επίπεδα κυκλοφορίας και υψηλή ταχύτητα κίνησης καθώς και οι κίνδυνοι από τη συνύπαρξη των αυτοκινητιστών (Winters et al., 2011). Μια ποικιλία αναγκών θα πρέπει να εξετάζεται κατά τη διάρκεια ανάπτυξης σχεδίων και προγραμμάτων που σχετίζονται με την ποδηλασία. Οι παράγοντες που ενθαρρύνουν περισσότερο τη χρήση του ποδηλάτου είναι η ύπαρξη περισσότερων ή βελτιωμένων ποδηλατόδρομων στην πόλη, η οδική ασφάλεια, η περιορισμένη κίνηση στους δρόμους, η επίπεδη διαδρομή, ο μειωμένος χρόνος ποδηλασίας σε σχέση με άλλα μέσα και η σχετικά μικρή χιλιομετρική απόσταση (λιγότερο από 5 km). Ακόμη, οι ασφαλείς θέσεις στάθμευσης, η αύξηση της ευαισθητοποίησης του οδηγού για την ποδηλατική ασφάλεια και την κοινή χρήση του δρόμου καθώς και η συνεχής σήμανση της λωρίδας. Συμμετοχή που γίνεται παράλληλα με την ενεργή συνύπαρξη κάποιων συγγενών, φίλων και συναδέλφων έχει ως αποτέλεσμα πιο υψηλά επίπεδα εξωτερικής αυτό-αποτελεσματικότητας (Agur et al., 2005).

Για τους κατοίκους της Σάντα Ρόζα, η άσκηση και η μετακίνηση ήταν οι δυο πιο σημαντικοί λόγοι ποδηλασίας. Η ποδηλασία αναψυχής ήταν επίσης ένας βασικός λόγος (τρίτος σε σειρά) για τους κατοίκους σύμφωνα και με άλλες έρευνες (Willis, Manaugh & El-Genedy, 2013). Αντίθετα, η πιο συχνά αναφερόμενη ανασταλτική αιτία ήταν η έλλειψη προσωπικής ασφάλειας στις ώρες αιχμής, ακολουθούσαν οι επικίνδυνες συνθήκες και η απουσία οδικών συνδέσεων (City of Santa Rosa - Transit department, 2010).

Σύμφωνα με έρευνα, ο παράγοντας 'ποδηλασία για μετακίνηση στη δουλειά' ήταν περισσότερο δημοφιλής στους άνδρες παρά στις γυναίκες και ιδιαίτερα στις ηλικίες 25-34 ετών. Αντίθετα, παρατηρήθηκε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των γυναικών χρησιμοποιούσε το ποδήλατο για αναψυχή χωρίς όμως αυτό το ποσοστό να ξεπερνά το αντίστοιχο των ανδρών (Australia cycling - the national strategy, 2004). Πολλές γυναίκες ανέφεραν ότι η συνεχή υποστήριξη, αναγνώριση και ενθάρρυνση από την οικογένεια ή τους φίλους ήταν σημαντική για τη διατήρησή τους σε ποδηλατικές δράσεις. Όπως επίσης και η παράλληλη ποδηλασία με άλλους ανθρώπους ήταν ένας ουσιαστικός παράγοντας παρακίνησης του γυναικείου φύλου σε συνδυασμό με το αίσθημα απόλαυσης σε ένα ευχάριστο εξωτερικό περιβάλλον.

Η συμμετοχή με άλλες γυναίκες βοήθησε να κάνουν πράγματα που δεν θα έκαναν μόνες τους καθώς το αίσθημα ασφάλειας ήταν μεγαλύτερο (Garrard, 2003). Σύμφωνα με έρευνα του Foster (2011) η κίνηση φαίνεται να είχε μεγαλύτερο αντίκτυπο στην ποδηλασία αναψυχής παρά στην ποδηλασία μετακίνησης και στα δυο φύλα. Αναφορικά με τα δημογραφικά χαρακτηριστικά, η χαμηλή συχνότητα και η μειωμένη πιθανότητα ποδηλασίας συσχετίστηκε με τη μεγαλύτερη ηλικία, το γυναικείο φύλο, τα χαμηλότερα επίπεδα εκπαίδευσης και το υψηλό εισόδημα. Η βροχόπτωση και οι χαμηλές θερμοκρασίες συνδέθηκαν με χαμηλότερα επίπεδα χρήσης ποδηλάτου (Winters, Friesen, Koehoorn & Teschke, 2007). Άλλοι παράγοντες αναχαίτισης ήταν οι προσωπικοί περιορισμοί οι οποίοι αναφέρθηκαν από γυναίκες όπως για παράδειγμα, η έλλειψη εμπιστοσύνης, η έλλειψη φυσικής κατάστασης και η χαμηλή αυτοαποτελεσματικότητα για την επιλογή, την αγορά, το χειρισμό και τη συντήρηση του ποδηλάτου. Αντίστοιχα ευρήματα υπήρχαν και σε άλλη έρευνα με παράγοντες όπως ο κίνδυνος από τους οδηγούς που δεν γνώριζαν τους κανόνες ασφαλούς οδήγησης κοντά σε ποδήλατα και ο αυξημένος κίνδυνος τραυματισμού από συγκρούσεις και οχήματα με ταχύτητα πάνω από 50km/h.

Το επίπεδο άνεσης ή η έλλειψη του στρες θεωρείται ο πιο σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει ένα άτομο στην απόφαση για ποδηλασία. Όσο μεγαλύτερος είναι ο όγκος και η ταχύτητα των αυτοκινήτων, τόσο μεγαλύτερος είναι ο βαθμός διαχωρισμού και προστασίας που απαιτείται για τους ποδηλάτες ώστε να αισθάνονται άνετα (Cycling for everyone - Ian Jarvis, 2011). Ο εντοπισμός τους είναι απαραίτητος για να αναπτυχθούν στρατηγικές και να ξεπεραστούν οι ανασταλτικοί παράγοντες. Ο βαθμός εμπειρίας που έχει το άτομο διαδραματίζει σημαντικό ρόλο καθώς οι αρχάριοι ποδηλάτες έχουν διαφορετικές ανάγκες από τη συμμετοχή στην ίδια δράση συγκριτικά με τους έμπειρους. Συνεπώς, η ποδηλατική εμπειρία του ατόμου έχει αντίκτυπο και στην επιλογή της διαδρομής που θα ακολουθήσει. (Garrard, 2003).

Η σημασία του διαφορετικού φύλου στην ποδηλασία αναψυχής

Σημαντικές διαφορές μεταξύ των φύλων όσον αφορά τη συμμετοχή έχουν οδηγήσει κάποιους ερευνητές στην Αυστραλία να προτείνουν ότι οι γυναίκες απλώς δεν ενδιαφέρονται για αυτή τη δραστηριότητα. Αυτή η διαφορά δεν οφείλεται βέβαια σε ενδογενή απέχθεια του γυναικείου φύλου προς την ποδηλασία.

Παρά το γεγονός ότι τα ποσοστά είναι χαμηλά, ανήκει στην πρώτη δεκάδα δραστηριοτήτων αναψυχής για γυναίκες. Ενώ λίγες μελέτες έχουν ερευνήσει συστηματικά τις αντιλήψεις και τις εμπειρίες των γυναικών στην ποδηλασία. Επιπλέον, τα ποσοστά συμμετοχής τους είναι μικρότερα από αυτά των ανδρών σε πολλές αγγλόφωνες χώρες όπως είναι η Αυστραλία και οι Ηνωμένες Πολιτείες (Downson et al., 1997) σε αντίθεση με βόρειες ευρωπαϊκές χώρες (Δανία, Ολλανδία & Γερμανία). Διεθνή δεδομένα δείχνουν ότι κοινωνικοί και περιβαλλοντικοί παράγοντες είναι δυνατόν να έχουν σημαντική επίδραση στη συμμετοχή των γυναικών στην ποδηλασία (Garrard, 2003).

Η έλλειψη ασφάλειας φαίνεται να είναι ένας σημαντικός αναχαιτιστικός παράγοντας για τις γυναίκες. Λίγες πληροφορίες είναι διαθέσιμες σχετικά με το τι είναι αυτό που τις παρακινεί. Παράγοντες-κίνητρα που ανέφεραν οι γυναίκες ήταν τα αισθήματα ευθυμίας και ανεξαρτησίας που σχετίζονται με την ποδηλασία ως μορφή κινητικότητας καθώς επίσης η κοινωνική αλληλεπίδραση, η επίτευξη προσωπικών στόχων και η εκμάθηση νέων δεξιοτήτων αυξάνοντας με αυτόν τον τρόπο την αυτοπεποίθησή τους. Στην έρευνα του Garrard (2003) οι γυναίκες έπρεπε να μάθουν τις δεξιότητες σε ένα ασφαλές και υποστηρικτικό περιβάλλον με έναν μεσολαβητή (facilitator) ο οποίος δεν τις πίεζε να κάνουν πράγματα για τα οποία δεν ήταν ακόμη έτοιμες. Η υποστήριξη νέων ποδηλατών από τους ηγέτες (leaders) της ποδηλασίας αποδεικνύεται ένας αποτελεσματικός τρόπος καθώς διασφαλίζει ότι κανένας συμμετέχων δε μένει πίσω και παρέχεται βοήθεια σε δυσκολίες που παρουσιάζονται. Στα ευρήματα της μελέτης του Foster (2011) μεγαλύτερο ποσοστό ανδρών ανέφερε κάποιο είδος ποδηλασίας αναψυχής σε σχέση με τις γυναίκες οι οποίες με τη σειρά τους παρουσίασαν μεγαλύτερα ποσοστά στην ποδηλασία ως μέσο μετακίνησης συγκριτικά με τους άνδρες. Στη Νέα Ζηλανδία η ποδηλασία κατέλαβε την πέμπτη θέση στην προτίμηση ανάμεσα σε είκοσι δράσεις αναψυχής (η πεζοπορία την πρώτη) μεταξύ των οποίων οι περισσότεροι ήταν άνδρες ηλικίας 35-49 ετών (Sport & recreation New Zealand, 2009).

Διαχείριση κινητικών προγραμμάτων αναψυχής

Κατά το σχεδιασμό ενός προγράμματος πρέπει να μελετηθεί και να εκτιμηθεί η εφικτότητα του σε ένα δεδομένο χρονικό διάστημα. Θα πρέπει να υπάρχουν κριτήρια με τα οποία θα συγκριθεί η απόδοση όταν θα ολοκληρωθεί το πρόγραμμα.

Απαραίτητο είναι να υφίστανται οι πιθανές εναλλακτικές δραστηριότητες που θα οδηγήσουν πιο γρήγορα και αποτελεσματικά στο πιθανό αποτέλεσμα. Κατά τη διάρκεια εφαρμογής του είναι απαραίτητη η παρακολούθηση του για την καλύτερη υλοποίηση των στόχων. Μετά την ολοκλήρωση του ακολουθεί η τελική αξιολόγηση του προγράμματος (Agur et al., 2005). Η σύγκριση των επιθυμητών αποτελεσμάτων με αυτά που επιτεύχθηκαν επιτρέπει τον εντοπισμό προβλημάτων απόδοσης. Συνήθως εστιάζεται στα αποτελέσματα και όχι στη διαδικασία εκτέλεσης η οποία αποτελεί στιγμιαίες εναλλαγές εικόνων συναισθημάτων, ενώ μετά το τέλος διαμορφώνεται μια ολιστική εικόνα εμπειρίας. Η τελική εμπειρία σε δράση ποδηλασίας αναψυχής σχετίζεται με φυσικά στοιχεία (π.χ. δεξιότητες, αντοχή, άγχος), συναισθηματικά στοιχεία (π.χ. στάσεις, γνώμες, συμπεριφορές), κοινωνικά στοιχεία (π.χ. φιλία, συνεργασία, ένταξη) και πνευματικά στοιχεία (π.χ. γνώση, σύνθεση) (The city of Newcastle: cycling strategy, 2012).

Τα στελέχη υπαίθριας κινητικής αναψυχής είναι απαραίτητο να γνωρίζουν την φιλοσοφία και τις επιμέρους αξίες που διέπουν τα προγράμματα υπαίθριας αναψυχής. Ειδικότερα, αυτές οι αρχές και οι αξίες είναι η αισθητική, η ηθική, η κοινωνική συνοχή, η λογική, η επιστημονική τεκμηρίωση και η έρευνα (Κουθούρης, 2009). Είναι σαφές ότι οι υπεύθυνοι των ποδηλατικών συλλόγων θα πρέπει όχι μόνο να θέτουν και να υλοποιούν συγκεκριμένους στόχους αλλά να επινοούν και να βελτιώνουν τα παρεχόμενα στους συμμετέχοντες προγράμματα ποδηλασίας αναψυχής.

Είναι επίσης απαραίτητο να γνωρίζουν το ρόλο και τα οφέλη της αξιολόγησης ώστε να συμμετέχουν ενεργά και ουσιαστικά. Τα οφέλη που προκύπτουν από την αξιολόγηση προγραμμάτων ποδηλασίας αναψυχής, με κριτήριο την ικανοποίηση, επιτρέπουν τη συστηματική συλλογή, επεξεργασία και χρήση πληροφοριών που σχετίζονται με την απόδοση, συμβάλλουν στην υλοποίηση στόχων, καλλιεργούν τη θετική εικόνα των προγραμμάτων και ενισχύουν την αποδοχή τους (Dowson et al., 1997). Η αποτελεσματικότητα αναφέρεται ως μια διαδικασία αξιολόγησης της απόδοσης των προγραμμάτων κάθε συλλόγου σε σχέση με τους στόχους που έχουν τεθεί (Cameron & Whetten, 1996). Οι αποτελεσματικοί σύλλογοι ή οργανισμοί χαρακτηρίζονται από τον τρόπο λειτουργίας τους, τις δυνατότητες προσαρμογής τους σε δυναμικά και μεταβαλλόμενα περιβάλλοντα καθώς και στη δυνατότητα διαχείρισης απρόβλεπτων καταστάσεων και κρίσεων (Branch, 1990).

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο αναπτύχθηκε μια μέθοδος με την ονομασία BYPAD και η οποία βασίζεται σε μια ανάλυση της πολιτικής που ακολουθείται. Η ιδέα είναι επικεντρωμένη γύρω από επτά διαφορετικές πτυχές οι οποίες αξιολογούνται. Ειδικότερα, αυτές είναι οι απαιτήσεις και οι ανάγκες των χρηστών, ο πολιτικός συντονισμός, η στρατηγική και ο προγραμματισμός των μέτρων, η οικονομική διαχείριση, η διαχείριση προσωπικού, τα έργα, οι δράσεις, η παρακολούθηση και η τελική αξιολόγηση. Η BYPAD μέθοδος περιλαμβάνει τη δημιουργία τοπικών ομάδων αξιολόγησης καθώς και εκπρόσωπων από αρμόδιες διοικητικές υπηρεσίες και τοπικές οργανώσεις χρηστών. Η μέθοδος αυτή έχει πραγματοποιηθεί σε περισσότερες από 120 πόλεις μεταξύ 21 ευρωπαϊκών χωρών (Cycling quality management & evaluation in Europe, 2012).

Προώθηση προγραμμάτων ποδηλασίας αναψυχής

Η απλή προώθηση και διαφήμιση των προσωπικών και περιβαλλοντικών οφελών που παρέχει η ποδηλασία αναψυχής επηρεάζει περισσότερους ανθρώπους να χρησιμοποιήσουν το ποδήλατο θεωρώντας ότι οι γνώσεις επηρεάζουν τις στάσεις και στη συνέχεια τη συμπεριφορά (Davies et al., 1997). Η παρουσία της διαφήμισης και των οφελών της ποδηλασίας είναι απαραίτητη καθώς σε πολλές περιπτώσεις οι άνθρωποι αγνοούν αυτό που είναι διαθέσιμο. Η επικοινωνία είναι επίσης ένα βασικό μέρος κάθε προωθητικής ενέργειας (π.χ. πληροφορίες, καμπάνιες, διαφήμιση). Τα τελευταία χρόνια το διαδίκτυο αποτελεί ένα από τα πιο χρήσιμα εργαλεία δημόσιας προώθησης παρέχοντας αναλυτικές πληροφορίες μέσω συνεχόμενης πληροφόρησης για υπηρεσίες που σχετίζονται με την ποδηλασία αναψυχής. Υπάρχουν δυο στοιχεία που εμπλέκονται στην προώθηση της ποδηλασίας. Αυτά είναι η παροχή υλικοτεχνικής υποδομής - χωροταξικού σχεδιασμού και εγκαταστάσεις για ποδηλάτες μέσα από παροχή πληροφοριών, δημόσιων σχέσεων και προωθητικών ενεργειών.

Οι καμπάνιες θα πρέπει να προσελκύουν τα συναισθήματα και τα ενδιαφέροντα των ομάδων – στόχων. Μέθοδοι για την ενθάρρυνση της ποδηλασίας αναψυχής είναι η εγκατάσταση μέτρων ήπιας κυκλοφορίας ώστε να παρέχονται ελκυστικές ποδηλατικές διαδρομές, η ελεύθερη είσοδος ποδηλάτων στα μέσα μαζικής μεταφοράς ενθαρρύνοντας ταξίδια αναψυχής, η οργάνωση και δημοσιοποίηση οργανωμένων διαδρομών / εκδηλώσεων με ποδήλατο, η έκδοση οδικών και ποδηλατικών χαρτών με σκοπό την ενθάρρυνση για ανεξάρτητη ποδηλασία αναψυχής και η παροχή αξιόπιστων πληροφοριών αναφορικά με τις διαδρομές.

Άλλοι μέθοδοι είναι η παροχή πληροφοριών σε σημεία αναψυχής σχετικά με τις καθημερινές τοπικές ποδηλατικές διαδρομές (π.χ. χάρτες, ιστοσελίδες κτλ.) και ευκαιρίες ποδηλατικής εκπαίδευσης (π.χ. ποδηλασία σε δρόμο ή σε αστικές περιοχές) (Devon county council, 2011). Οργανωμένες βόλτες που παρέχονται δωρεάν, έχουν αποδειχθεί μια πολύ επιτυχημένη παρέμβαση η οποία ενθαρρύνει τους νέους ποδηλάτες. Μια άλλη προωθητική ενέργεια είναι η ενσωμάτωση της ποδηλασίας σε μια σειρά από δραστηριότητες αναψυχής όπως για παράδειγμα διαδρομή σε παραλία, επίσκεψη σε μουσείο ή άλλα τοπικά αξιοθέατα σε συνδυασμό με τη ποδηλασία ως μέσο μετακίνησης. Οι δραστηριότητες αυτές έχουν σχεδιαστεί για να διασκεδάζουν τους συμμετέχοντες και να τους προσφέρουν μια ποικιλία από φιλικές προς την οικογένεια δραστηριότητες (Devon county council, 2011).

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα μιας μελέτης τα μεγαλύτερα ποσοστά ποδηλασίας επιτεύχθηκαν μέσα από ένα συνδυασμό πρωτοβουλιών συμπεριλαμβανομένων των ζωντανών προωθητικών εκδηλώσεων, την παροχή δωρεάν καθοδηγούμενων ποδηλατικών διαδρομών αναψυχής κατά τη διάρκεια του Σαββατοκύριακου και την οργάνωση καλοκαιρινών εκδηλώσεων ιδιαίτερα σε άτομα με λίγη ή καθόλου εμπειρία μέσω της ενημέρωσης από ειδικό δικτυακό τόπο (Devon county council, 2011). Η αξιολόγηση της προωθητικής δραστηριότητας και των στρατηγικών που ακολουθούνται είναι επίσης σημαντική για το σχεδιασμό μελλοντικών εκστρατειών. Ο τύπος της στρατηγικής προώθησης που θα υιοθετηθεί από ένα σύλλογο ή οργανισμό εξαρτάται από τους ειδικότερους επιμέρους στόχους που θα επιλέξει να θέσει.

Ικανοποίηση από τη συμμετοχή σε δράσεις αναψυχής

Η εσωτερική παρακίνηση του ατόμου είναι αυτή που διαμορφώνει τη βάση για μακροπρόθεσμη προσκόλληση σε προγράμματα αθλητισμού αναψυχής. Τα άτομα τείνουν να αρχίζουν την άσκηση για εξωτερικούς λόγους (π.χ. βελτίωση εικόνας σώματος) αλλά παραμένουν σε αυτήν για περισσότερο εσωτερικούς λόγους (π.χ. για τη χαρά της εμπειρίας) (Θεοδωράκης, 2010). Το κάθε άτομο έχει μια σειρά από ανάγκες, κάποιες από τις οποίες είναι εσωτερικές και κάποιες άλλες είναι επίκτητες εξωτερικές (π.χ. εκτίμηση, κοινωνική αποδοχή). Ο προσδιορισμός των αναγκών που προσπαθούν να ικανοποιήσουν τα άτομα είναι σημαντικός για την ανάπτυξη των χαρακτηριστικών των υπηρεσιών ώστε να ικανοποιήσουν οι συμμετέχοντες τις προσωπικές τους ανάγκες (Κουθούρης, 2009).

Μια από τις πιο γνωστές θεωρίες είναι η θεωρία του Maslow η οποία ταξινομεί τις ανάγκες σε τέσσερα επίπεδα (φυσιολογικές ανάγκες, ανάγκες ασφάλειας, κοινωνικές ανάγκες, εκτίμησης & ανάγκες αυτοπραγμάτωσης). Για να αποκλείσουμε το ενδεχόμενο της αποχώρησης από μια δραστηριότητα θα πρέπει να εστιάσουμε στο κομμάτι της συμπεριφοράς (Αλεξανδρής, 2007). Στην πραγματικότητα αφορά μια διαδικασία τροποποίησης της, η οποία πρέπει να γίνει σταδιακά.

Όταν το κριτήριο της ευχαρίστησης και των προσωπικών ορίων είναι η κατευθυντήρια γραμμή τότε είναι πιο εύκολο να τροποποιηθεί η συμπεριφορά του συμμετέχοντα, ώστε να είναι ικανός να προσαρμόζεται σε νέες πραγματικότητες και στο τέλος να φτάνει στη μοναδικότητα της ευχάριστης εμπειρίας. Το θετικό συναίσθημα ικανοποίησης εξαρτάται από την κάλυψη των προσδοκιών ή των αναγκών του ατόμου μετά το τέλος της συμμετοχής του στη δράση. Ενώ η μη κάλυψη αντίστοιχα του συνόλου των προσδοκιών του ατόμου προϋδεάζει για το συναίσθημα της δυσαρέσκειας.

Σύμφωνα με τον Ragheb, (1982) οι διαστάσεις της ευχαρίστησης έπειτα από συμμετοχή σε δραστηριότητες αναψυχής είναι:

- Ψυχολογικές (αίσθηση ελευθερίας, διασκέδαση, συνύπαρξη)
- Εκπαίδευσης (παρακίνηση και μάθηση του χαρακτήρα του ατόμου)
- Κοινωνικότητας (σχέσεις μεταξύ ατόμων της κοινωνίας)
- Χαλάρωσης (ηρεμία, γαλήνη, ευεξία)
- Φυσιολογικές (φυσική κατάσταση, υγεία, έλεγχος βάρους)
- Αισθητικές (ομορφιά τοπίου, αίσθηση της φύσης, φροντίδα και ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος)

Οι εκτιμήσεις σχετικά με την ικανοποίηση γίνονται βάση των προσωπικών προσδοκιών από τη χρήση μιας υπηρεσίας αλλά καθορίζονται και από παράγοντες που επιδρούν σε αυτήν, όπως είναι προσωπικοί (π.χ. ψυχική διάθεση, ατομικές προσδοκίες) και περιβαλλοντικοί (π.χ. καιρικές συνθήκες). Η ικανοποίηση σχετίζεται με την έννοια της εκπλήρωσης και εμπεριέχει τόσο γνωστικές όσο και συναισθηματικές εκτιμήσεις (Oliver, 1997).

Η ικανοποίηση από τον ελεύθερο χρόνο, οι θετικές αντιλήψεις και τα συναισθήματα που διαμορφώνει, αποσπά και αποκομίζει ένα άτομο, ως αποτέλεσμα συμμετοχής σε δραστηριότητες αναψυχής, είναι ο βαθμός στον οποίο το άτομο είναι ήδη ικανοποιημένο και ευχαριστημένο με τις εμπειρίες αναψυχής. Αυτό το θετικό συναίσθημα προκύπτει από την ικανοποίηση των αντιληπτών ή των μη αντιληπτών αναγκών του ατόμου. Ο παράγοντας ‘οφέλη συμμετοχής’ αναφέρεται στις εμπειρίες που αποκτούν οι συμμετέχοντες σε δράσεις άθλησης, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής, στις ευκαιρίες για κοινωνικότητα, στην απόκτηση υγιών συνηθειών και στην αντίληψη ότι τα προγράμματα προσφέρουν τόσο στο σύνολο όσο και στο κάθε άτομο ξεχωριστά. Η ικανοποίηση των συμμετεχόντων και η ποιότητα των υπηρεσιών έχουν αναγνωριστεί ως οι βασικοί παράγοντες με τη μεγαλύτερη επιρροή στις μελλοντικές προθέσεις συμπεριφοράς των καταναλωτών στο περιβάλλον των υπηρεσιών (Δραμητινού & Αυθίνο, 2009). Σύμφωνα με τον Chelladurai (1987) η ικανοποίηση αποτελεί τη διαφορά αυτού που θέλει και προσδοκά ένα άτομο και της αντίληψης τελικά αυτού που θα λάβει. Επιπλέον, αποτελεί βασικό παράγοντα για τη συμμετοχή περισσότερων ατόμων και την παραμονή αθλούμενων σε προγράμματα αναψυχής.

Ο Kotler (2004) υποστηρίζει ότι οι πολύ ικανοποιημένοι συμμετέχοντες είναι ελάχιστα πιθανό να εγκαταλείψουν ένα σύλλογο ή έναν οργανισμό καθώς αναπτύσσεται ένας συναισθηματικός δεσμός. Παρόλα αυτά δεν είναι βέβαιο ότι η αντίληψη για την ικανοποίηση των αθλούμενων δε θα οδηγεί απαραίτητα στη δέσμευσή τους με το σύλλογο που παρέχει την υπηρεσία. Για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των προγραμμάτων είναι σημαντική η ύπαρξη έγκυρων και αξιόπιστων οργάνων αξιολόγησης. Με βάση τα δεδομένα από την εκτίμηση της αποτελεσματικότητας των προγραμμάτων άθλησης δίνεται η δυνατότητα να εντοπιστούν τυχόν αδυναμίες που χρειάζονται βελτίωση και να γίνει σύγκριση της αποτελεσματικότητας με παρόμοια προγράμματα άλλων συλλόγων (Weese, 1997).

Ποδηλασία αναψυχής και ικανοποίηση

Η ικανοποίηση από τη συμμετοχή σε προγράμματα ποδηλασίας αναψυχής πρέπει να είναι πρωταρχικό μέλημα κάθε ποδηλατικού συλλόγου. Τα προγράμματα ανάλογα με τον τρόπο σχεδιασμού τους καθορίζουν αντίστοιχα και διαφορετικά επίπεδα δυσκολίας για τους συμμετέχοντες.

Κάποιες φορές προσφέρουν μια απλή αισθητική εμπειρία ή μια σχετική σωματική και συναισθηματική διέγερση (π.χ. μια ποδηλατική βόλτα) και άλλες φορές επιδιώκουν την εμπλοκή του συμμετέχοντα σε απαιτήσεις μεγαλύτερης συναισθηματικής έντασης και σωματικής εγρήγορσης όπως είναι ένας αγώνας ποδηλασίας (Bike fort worth, 2009). Η διερεύνηση της ικανοποίησης και η καθιέρωση συχνής αξιολόγησης παρέχουν πληροφορίες για το σχεδιασμό νέων προγραμμάτων ή για τη βελτίωση των ήδη υπάρχοντων (Willis et al., 2013). Είναι σημαντικό για τους διοργανωτές να γνωρίζουν πόσο ικανοποιημένοι είναι οι συμμετέχοντες στα παρεχόμενα προγράμματα ποδηλασίας αναψυχής, ώστε να μπορούν να σχεδιάζουν και να εφαρμόζουν διαδικασίες βελτίωσης τους, αυξάνοντας έτσι το επίπεδο της ικανοποίησης των συμμετεχόντων και στη συνέχεια την παραμονή τους στα προγράμματα. Σύμφωνα με τους Bolton και Lemon (1999) η γενική ικανοποίηση των πελατών έχει σημαντικές επιπτώσεις στη συχνότητα με την οποία χρησιμοποιείται μια υπηρεσία.

Τα οργανωτικά μέλη κάθε συλλόγου πρέπει να γνωρίζουν και να βελτιώνουν τους παράγοντες ικανοποίησης που διαμορφώνουν τη γνώμη των ποδηλατών ώστε να κατευθύνουν ανάλογα τις ενέργειές τους. Πρώτα πρέπει να βελτιώνονται οι παράγοντες που έχουν τη μέγιστη επιρροή στην ικανοποίηση των ατόμων (Triado, Aparicio & Rimbau, 1999). Αρκετές μελέτες έχουν δείξει ότι οι ποδηλάτες είναι περισσότερο ικανοποιημένοι από τους οδηγούς και τους αναβάτες μέσω δημόσιας διέλευσης καθώς απολαμβάνουν πιο πολύ τη διαδρομή συγκριτικά με τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου.

Ειδικότερα, σε έκθεση του Λονδίνου αναφορικά με την κίνηση (Transport for London, 2011) διαπιστώθηκε ότι οι ποδηλάτες ήταν 78% ικανοποιημένοι, ελαφρώς λιγότερο από τους περιπατητές (81%) αλλά περισσότερο από τους χρήστες δημόσιων μέσων μετακίνησης (76%) και τους αυτοκινητιστές (72%). Ενώ οι ποδηλάτες ήταν οι λιγότεροι ικανοποιημένοι με το αστικό δίκτυο μετακίνησης και τις οδικές συνθήκες. Παρόμοια αποτελέσματα υπήρχαν και σε μελέτη του Καναδά (Turcotte, 2005). Τα παραπάνω αποτελέσματα πιθανότατα αποδίδονται στο γεγονός ότι οι ποδηλάτες αντιλαμβάνονται περισσότερο τον κίνδυνο την ώρα που ποδηλατούν, έχουν τις λιγότερες οδικές καθυστερήσεις με το μικρότερο χρόνο σε διάρκεια απόστασης και απολαμβάνουν περισσότερο το τοπίο κατά μήκος της μετακίνησης τους συγκριτικά με τους υπόλοιπους χρήστες του οδικού δικτύου μιας πόλης.

Ποδηλασία και περιβάλλον

Η φιλικότητα της πόλης προς το ποδήλατο είναι συνάρτηση των πολιτικών που ακολουθούνται, των προγραμμάτων που εφαρμόζονται και της επιλογής των θέσεων των εγκαταστάσεων για την αρμονική συνύπαρξη του ποδηλάτη και του αυτοκινήτου στο αστικό δίκτυο με κύριο στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών. Ένα υποστηρικτικό περιβάλλον για ποδηλασία επιφέρει θετικές μακροπρόθεσμες αλλαγές στην ταξιδιωτική συμπεριφορά και στα πρότυπα σωματικής δραστηριότητας.

Το φυσικό περιβάλλον μπορεί να επηρεάσει τόσο τη δραστηριότητα αναψυχής όσο και τη δραστηριότητα μετακίνησης (π.χ. το σημείο προορισμού, οι μεταβλητές κυκλοφορίας στον οδικό άξονα & οι εγκαταστάσεις για τους ποδηλάτες – facilities).

Επιπρόσθετα, το κοινωνικό περιβάλλον (οικογένεια, φίλοι) θα μπορούσε να είναι μια σημαντική επιρροή σχετικά με την πιθανότητα επίτευξης επαρκούς δραστηριότητας συμμετεχόντων καθώς τα υψηλά επίπεδα κοινωνικής υποστήριξης αυξάνουν την πιθανότητα συμμετοχής (Geus et al., 2008).

Η υιοθέτηση μιας υπεύθυνης συμπεριφοράς προς το περιβάλλον αντανακλάται στις καθημερινές ατομικές συνήθειες, όπως στην οικονομία νερού και ενέργειας, στην εφαρμογή προγραμμάτων ανακύκλωσης, στην αντίσταση της υπερκατανάλωσης, μέχρι και στη συμμετοχή σε οργανωμένες ομαδικές περιβαλλοντικές εκδηλώσεις (Bun Lee, 2008). Η άμεση εμπειρία με την ύπαιθρο δημιουργεί δεσμούς που επηρεάζουν και τη συμπεριφορά. Τα άτομα με υψηλότερο μορφωτικό επίπεδο παρουσιάζουν πιο υπεύθυνη περιβαλλοντική συμπεριφορά. Η σχέση που αναπτύσσεται μεταξύ ασκούμενων και φυσικού περιβάλλοντος είναι ισχυρή και δίνει στον άνθρωπο τη δυνατότητα απόκτησης επίγνωσης και ευαισθησίας συνολικά για το περιβάλλον και τα προβλήματα που συνδέονται με αυτό (Ζαφειρούδη & Χατζηγεωργιάδης, 2012).

Ποδηλατικές υποδομές και εγκαταστάσεις στον αστικό ιστό

Η αντικειμενική εκτίμηση της ποιότητας των ποδηλατικών υποδομών και η σύγκριση με άλλους αντίστοιχους δήμους πραγματοποιείται για την ενθάρρυνση των τοπικών φορέων να αυξήσουν τις προδιαγραφές για την πολιτική ποδηλασίας που θα ακολουθήσουν στην πόλη τους. Η ποδηλατική ισορροπία βασίζεται σε μια ανάλυση των δυνατών και αδύνατων σημείων και περιλαμβάνει πέντε στοιχεία. Γραπτή εκτίμηση του ρόλου του ποδηλάτου στο δημοτικό σχεδιασμό και αξιολόγηση της ικανοποίησης των ποδηλατών σχετικά με τις τοπικές συνθήκες ποδηλασίας.

Ακόμη, πληροφορίες σχετικά με το ποσοστό χρήσης και τον όγκο της οδικής ασφάλειας, καταγραφή μιας σειράς από παράγοντες όπως ποιότητα επιφάνειας του δρόμου ή χρόνος αναμονής με ένα ειδικά σχεδιασμένο ποδήλατο μέτρησης και αξιολόγησης της ποιότητας των εγκαταστάσεων του χώρου στάθμευσης (Cycling quality management & evaluation in Europe, 2012). Ο καθορισμός του πλάτους των ποδηλατικών γραμμών καθορίζεται από ορισμένους παράγοντες όπως είναι ο αριθμός των ποδηλατών, η ταχύτητα κίνησης, ο ήχος των μεγάλων τροχοφόρων, η ικανότητα κατασκευής διαθέσιμου χώρου, οι ανάγκες των υπόλοιπων χρηστών του δρόμου καθώς και από φυσικούς και δημοσιονομικούς περιορισμούς.

Τα στοιχεία που καθορίζουν το χαρακτήρα και τους άξονες ανάπτυξης ενός ολοκληρωμένου και αξιόπιστου δικτύου ποδηλάτου είναι η αμεσότητα σύνδεσης με τους κύριους προορισμούς, η ελκυστικότητα της υποδομής, η ασφάλεια και η άνεση. Οι βασικές αρχές που θα πρέπει να ακολουθούνται στη στρατηγική σχεδιασμού είναι η απλότητα του δικτύου, η αισθητική ποιότητα του οδικού περιβάλλοντος, η συνεχής οπτική επαφή οδηγού αυτοκινήτου και ποδηλάτη, η προσαρμογή του δικτύου στα πολεοδομικά, γεωμετρικά, κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά και τις ιδιαιτερότητες της κάθε περιοχής (Βλαστός & συν., 2003). Πολλές μελέτες καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι υπάρχει σημαντική σχέση μεταξύ των εγκαταστάσεων και των επιπέδων συμμετοχής στη δράση της ποδηλασίας (Buehler et al., 2012).

Ένας φιλικός ποδηλατικός σχεδιασμός περιλαμβάνει τη βελτίωση της ασφάλειας και της διευκόλυνσης των ποδηλατών για ένα ελκυστικότερο οδικό δίκτυο που θα συνδέεται με σημαντικούς προορισμούς (Thanet cycling plan-cycle forum: Douglas, 2003). Οι σχεδιαστές μέσω μετακίνησης έχουν κατηγοριοποιήσει πέντε *E* για τη δραστηριότητα της ποδηλασίας στην αγγλική ορολογία. Συγκεκριμένα προέρχονται από το αρχικό γράμμα πέντε αγγλικών λέξεων οι οποίες είναι Engineering, Education, Encouragement, Enforcement and Environment. Η Μηχανική (Engineering) περιλαμβάνει αλληλεπιδράσεις με οχήματα, επιφάνειες διαδρομών, λωρίδες με σήμανση, σηματοδότηση, διασταυρώσεις και σήματα κυκλοφορίας. Η Εκπαίδευση (Education) χαρτογραφεί τους παράγοντες παιδεία, ενημέρωση και κίνητρα (Bike forth worth, 2009). Η Ενθάρρυνση (Encouragement) περιλαμβάνει την ολοκλήρωση με τη διαμετακόμιση, το χώρο στάθμευσης για ποδήλατα και το ταξίδι των παροχών με κυβερνητικά κίνητρα.

Ενώ η Εφαρμογή (Enforcement) χαρτογραφεί τους νόμους που σχετίζονται με την ποδηλασία. Νόμοι που ρυθμίζουν την κυκλοφορία ποδηλατών, οδηγών και άλλων χρηστών του δρόμου αποτελούν το βασικό στοιχείο για την εξασφάλιση ενός ασφαλούς και υγιούς περιβάλλοντος ποδηλασίας (Winters et al., 2011). Το Περιβάλλον (Environment) περιλαμβάνει το φυσικό περιβάλλον, το κοινωνικό και την ασφάλεια που συχνά αναφέρεται ότι επηρεάζει τη φυσική δραστηριότητα και την ποδηλασία ειδικότερα. Αυτό το πλαίσιο έχει θεσπιστεί για το δημοτικό και περιφερειακό χωροταξικό σχεδιασμό χρήσης του ποδηλάτου σε Καναδά και σε πόλεις των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής (Υπουργείο μεταφορών και Ομοσπονδιακή διαχείριση εθνικής οδού).

III. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Συμμετέχοντες στην έρευνα

Στην παρούσα έρευνα συμμετείχαν 252 άτομα μέλη του συλλόγου φίλων ποδηλάτου (Σ. Φι. Π.) της πόλης του Κιλκίς. Από αυτούς οι 176 ήταν άνδρες (69.8%) και 76 γυναίκες (30.2%) με μέσο όρο ηλικίας συμμετεχόντων τα 30 έτη. Το δείγμα χωρίστηκε σε τέσσερις ηλικιακές ομάδες (16-20 ετών, 21-30 ετών, 31-40 ετών & 41-65 χρόνων).

Όργανα αξιολόγησης

Στην παρούσα έρευνα διαμορφώθηκε ερωτηματολόγιο το οποίο αποτελούνταν από τρία μέρη. Το πρώτο μέρος περιελάμβανε ερωτήσεις καταγραφής δημογραφικών χαρακτηριστικών του δείγματος. Το δεύτερο μέρος κατέγραψε στοιχεία που αφορούσαν στη διαχείριση προγραμμάτων ποδηλασίας αναψυχής και εκπαίδευσης ποδηλατών, κάνοντας χρήση του προσαρμοσμένου στα Ελληνικά ερωτηματολογίου των Agur και συνεργατών 'bicycle strategy' (2005). Το τρίτο μέρος κατέγραψε στοιχεία αναφορικά της ικανοποίησης των ποδηλατών από τη συμμετοχή τους στα προγράμματα αστικής ποδηλασίας, ενώ έγινε χρήση του οργάνου αξιολόγησης των Μασμανίδη και συνεργατών (2004). Οι απαντήσεις και στα δύο όργανα δόθηκαν σε πενταβάθμια κλίμακα τύπου Likert (από 1=Καθόλου έως 5=Πάντα).

Συλλογή δεδομένων

Η συλλογή των δεδομένων πραγματοποιήθηκε στη διάρκεια τεσσάρων μηνών σε δράσεις που πραγματοποίησε ο σύλλογος. Η συμπλήρωση του ερωτηματολογίου έγινε με δύο τρόπους: Σε έντυπη φόρμα όπου οι ποδηλάτες συμπλήρωναν το έντυπο στα γραφεία του συλλόγου και σε ηλεκτρονική μορφή (την αντίστοιχη φόρμα την αναζητούσαν στο διαδίκτυο και ακολούθως τη συμπλήρωναν). Πριν τη συμπλήρωση γινόταν ενημέρωση στους ποδηλάτες πως η συμμετοχή ήταν ανώνυμη, εθελοντική και επισημάνθηκε ότι το ερωτηματολόγιο εξυπηρετούσε ερευνητικούς σκοπούς και ακολουθούσε τον κώδικα επιστημονικής δεοντολογίας.

Διαδικασία μέτρησης

Διευκρινήσεις για το σκοπό της έρευνας, τη διαδικασία συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου και για τυχόν άλλες απορίες δίνονταν σε κάθε συμμετέχοντα ξεχωριστά. Ο συνολικός χρόνος συμπλήρωσης των ερωτημάτων ήταν από πέντε έως οκτώ λεπτά.

Σχεδιασμός της έρευνας

Οι ανεξάρτητες μεταβλητές ήταν το φύλο και η ηλικία ενώ οι εξαρτημένες ήταν τα στοιχεία της εκπαίδευσης και της ικανοποίησης από τις δράσεις του ποδηλατικού συλλόγου. Για την ανάλυση των δεδομένων χρησιμοποιήθηκε το στατιστικό πρόγραμμα SPSS 13 όπου έγινε περιγραφική στατιστική ανάλυση, t-test για ανεξάρτητα δείγματα, ανάλυση διακύμανσης ως προς ένα παράγοντα (one-way Anova) και ανάλυση συσχέτισης.

IV. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Δημογραφικά χαρακτηριστικά δείγματος

Στην έρευνα συμμετείχαν N=252 ποδηλάτες του συλλόγου φίλων ποδηλάτου της πόλης του Κιλκίς, εκ των οποίων 176 ήταν άνδρες (69.8%) και 76 γυναίκες (30.2%) ηλικίας από 16 έως 65 ετών με μέσο όρο τα 30 έτη και τυπική απόκλιση 10.85. Για τη διευκόλυνση της διεξαγωγής της έρευνας κρίθηκε απαραίτητο να γίνει διαχωρισμός του δείγματος σε τέσσερις ηλικιακές ομάδες (πίνακα 1).

Πίνακας 1. Ποσοστά συμμετεχόντων ανά ηλικιακή ομάδα.

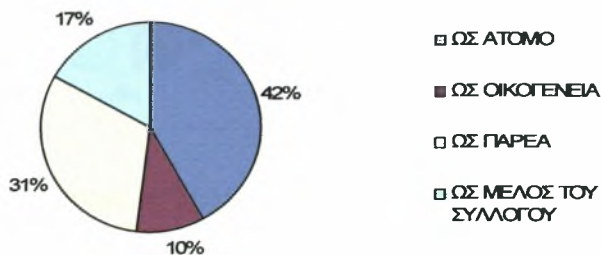
ΗΛΙΚΙΑ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ
16-20	61	24.2
21-30	64	25.4
31-40	77	30.6
41-65	50	19.8
ΣΥΝΟΛΟ	252	100,0

Ο σύλλογος διοργάνωνε εβδομαδιαίες ποδηλατικές διαδρομές, αγώνες ορεινής ποδηλασίας καθώς και νυχτερινές διαδρομές. Τρεις ήταν οι βασικοί παράγοντες παρακίνησης για χρήση ποδηλάτου με διαφορετικό βαθμό συμμετοχής (πίνακας 2).

Πίνακας 2. Λόγοι χρήσης του ποδηλάτου και συχνότητα.

ΛΟΓΟΙ- ΚΙΝΗΤΡΑ	ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΤΗ ΔΟΥΛΕΙΑ	ΩΣ ΑΣΚΗΣΗ	ΣΤΟΝ ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΧΡΟΝΟ
ΠΟΤΕ	83	6	1
ΣΠΑΝΙΑ	56	39	17
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	6	3	1
ΣΥΧΝΑ	74	107	89
ΠΑΝΤΑ	33	97	144
ΣΥΝΟΛΟ	252	252	252

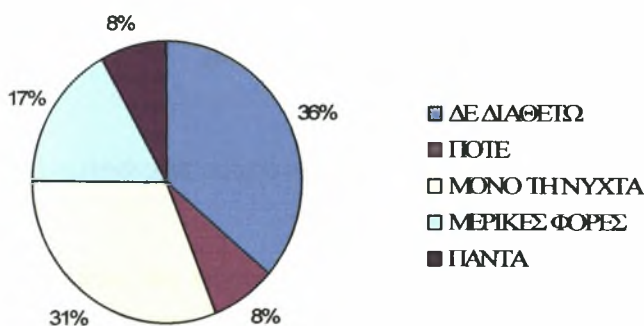
Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της παρούσας μελέτης η παρέα αποτέλεσε σημαντικό παράγοντα (31%) για την απόφαση συμμετοχής στις εκδηλώσεις του ποδηλατικού συλλόγου (σχήμα 1).



Σχήμα 1. Συμμετοχή στις εκδηλώσεις του συλλόγου.

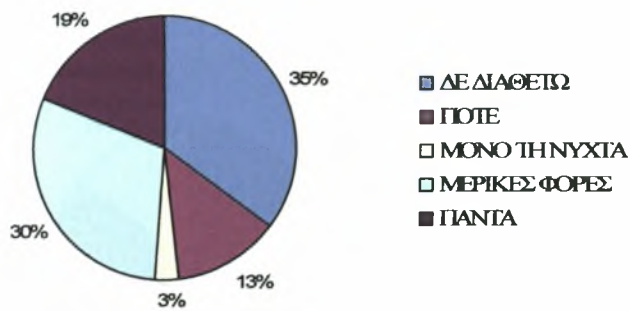
Περιγραφικά αποτελέσματα των στοιχείων εκπαίδευσης

A) Η ενδυμασία υψηλής διακριτότητας ήταν υποχρεωτική κατά τη διάρκεια των νυχτερινών διαδρομών με σκοπό την εξασφάλιση της ασφάλειας του κάθε ποδηλάτη καθώς με αυτόν τον τρόπο γινόταν ορατός από διερχόμενους οδηγούς (σχήμα 2).



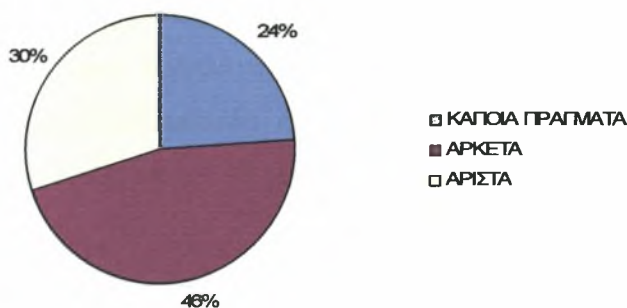
Σχήμα 2. Συχνότητα χρήσης ενδυμασίας υψηλής διακριτότητας.

B) Στους αγώνες του συλλόγου ήταν υποχρεωτική η χρήση κράνους, όπως και στις νυχτερινές διαδρομές, όχι όμως και κατά τη διάρκεια των ποδηλατικών εκδρομών εντός και εκτός της πόλης. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι ένα σημαντικό μεγάλο ποσοστό των ατόμων δε διέθετε κράνος (σχήμα 3).



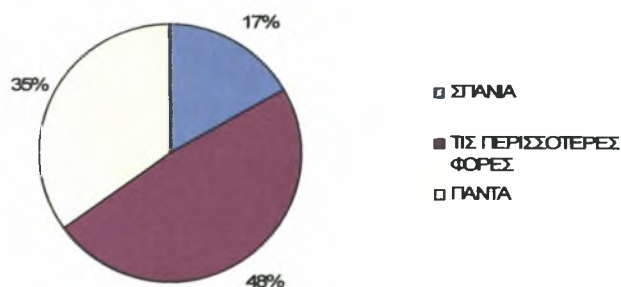
Σχήμα 3. Συχνότητα χρήσης ποδηλατικού κράνους.

Γ) Το επίπεδο γνώσης των συμμετεχόντων ποδηλατών αναφορικά με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας ήταν αρκετά καλό όπως φαίνεται και στο σχήμα 4.



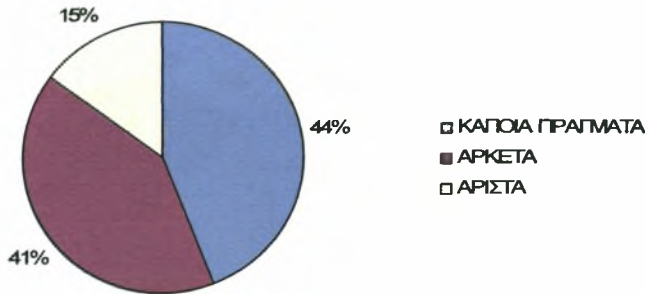
Σχήμα 4. Εκατοστιαία ποσοστά γνώσης του κώδικα οδικής κυκλοφορίας.

Δ) Οι ποδηλάτες τις περισσότερες φορές συμμορφώνονταν με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας καθώς κινούνταν στο οδικό δίκτυο της πόλης (σχήμα 5).



Σχήμα 5. Εκατοστιαία ποσοστά συμμόρφωσης ποδηλατών με τον κώδικα.

Ε) Οι ποδηλάτες στο μεγαλύτερο ποσοστό γνώριζαν κάποια από τα δικαιώματα τους και τις υποχρεώσεις τους στη διάρκεια της ποδηλασίας (σχήμα 6).

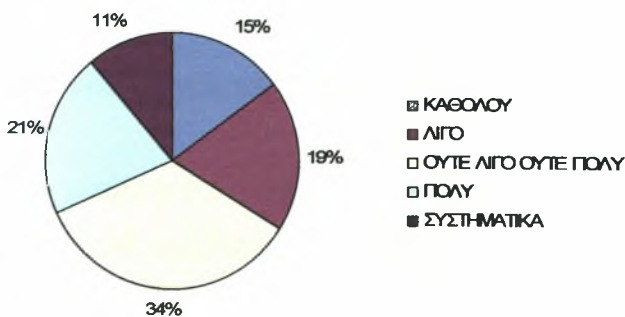


Σχήμα 6. Εκατοστιαία ποσοστά γνώσης δικαιωμάτων και υποχρεώσεων.

Από το άθροισμα των πέντε στοιχείων (χρήση ενδυμασίας διακριτότητας, χρήση κράνους, επίπεδο γνώσης του κώδικα, συμμόρφωση με τον κώδικα, δικαιώματα και υποχρεώσεις του ποδηλάτη) δημιουργήθηκε μια νέα μεταβλητή (compute) το στοιχείο «συνολικό επίπεδο εκπαίδευσης» των ποδηλατών. Η ελάχιστη τιμή της μεταβλητής αυτής ήταν 1.40 και η μέγιστη 5, με μέσο όρο 3.28 και τυπική απόκλιση .84.

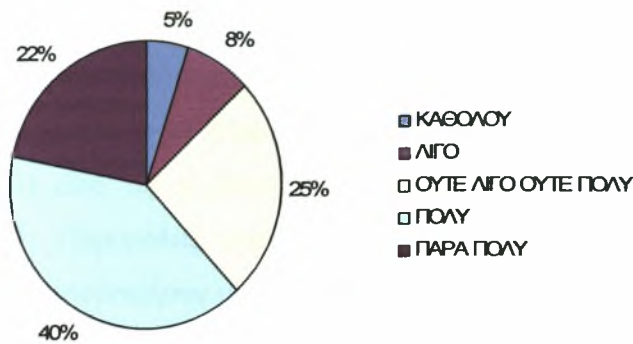
Περιγραφικά αποτελέσματα των στοιχείων ικανοποίησης

Α) Η συχνότητα συμμετοχής ατόμων στις ποδηλατικές δράσεις του συλλόγου ήταν ποικίλης σε ποσοστά όπου το 1/3 ακολουθούσε πιστά τις εκδηλώσεις του (σχήμα 7).



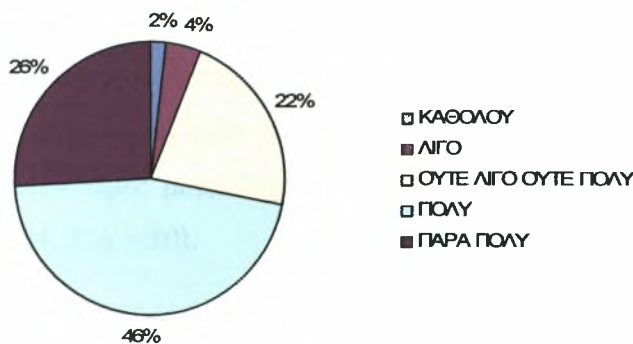
Σχήμα 7. Εκατοστιαία ποσοστά της συχνότητας συμμετοχής.

Β) Ο βαθμός της ικανοποίησης που ένιωθαν τα άτομα από τη συμμετοχή τους στις διάφορες ποδηλατικές δράσεις του συλλόγου ήταν καθοριστικός για την εξασφάλιση της επανάληψης (σχήμα 8).



Σχήμα 8. Εκατοστιαία ποσοστά της ικανοποίησης από τη συμμετοχή.

Γ) Το αίσθημα ασφάλειας που ένιωθαν τα άτομα από τη συμμετοχή τους σε οργανωμένες εκδηλώσεις του συλλόγου ήταν αρκετά υψηλό (σχήμα 9).



Σχήμα 9. Εκατοστιαία ποσοστά αισθήματος ασφάλειας.

Μια νέα μεταβλητή (compute) το στοιχείο «συνολικό επίπεδο ικανοποίησης» των ποδηλατών από τις δράσεις του συλλόγου, δημιουργήθηκε ως το άθροισμα των τριών στοιχείων (συχνότητα συμμετοχής, ικανοποίηση από τη συμμετοχή και αίσθημα ασφάλειας). Η ελάχιστη τιμή της μεταβλητής αυτής ήταν 1 και η μέγιστη 5 με μέσο όρο 3.49 και τυπική απόκλιση .93.

Αποτελέσματα για τις υποθέσεις από 1 έως 7

Διερεύνηση διαφορών ανάμεσα σε άτομα διαφορετικού φύλου, αναφορικά των στοιχείων της εκπαίδευσης των ποδηλατών

Τα στοιχεία εκπαίδευσης του ποδηλάτη λήφθηκαν σε όλες τις αναλύσεις ως εξαρτημένη μεταβλητή και το φύλο των συμμετεχόντων ως ανεξάρτητη. Η ανάλυση ανέδειξε στατιστικά σημαντικές διαφορές στον άξονα ‘ενδυμασία διακριτότητας’ ($t_{(153)}=5.68$, $p<.001$) με τους άνδρες να σημειώνουν τιμές μεγαλύτερες (M.O.=2.81, T.A.=1.29) από τις αντίστοιχες τιμές που σημείωσαν οι γυναίκες (M.O.=1.86, T.A.=1.19). Παρομοίως, στον άξονα ‘χρήση κράνους’ ($t_{(147)}=4.00$, $p<.001$) με τους άνδρες να παρουσιάζουν μεγαλύτερες τιμές (M.O.=3.10, T.A.=1.58) από τις γυναίκες (M.O.=2.25, T.A.=1.52).

Αντίθετα στον άξονα ‘συμμόρφωση με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας’ η ανάλυση ανέδειξε στατιστικά σημαντικές διαφορές ($t_{(148)}=-2.30$, $p<.05$) με τις γυναίκες να σημειώνουν τιμές μεγαλύτερες (M.O.=2.33, T.A.=.64) σε σχέση με τις αντίστοιχες τιμές των ανδρών (M.O.=2.11, T.A.=.71). Αναφορικά με ‘το επίπεδο γνώσης του κώδικα οδικής κυκλοφορίας’ οι άνδρες παρουσίασαν ($t_{(137)}=2.80$, $p<.05$) μεγαλύτερες τιμές (M.O.=2.14, T.A.=.72) συγκριτικά με τις γυναίκες (M.O.=1.86, T.A.=.71).

Στον άξονα ‘δικαιώματα και υποχρεώσεις του ποδηλάτη’ δε σημειώθηκαν στατιστικά σημαντικές διαφορές μεταξύ των δυο φύλων ($t_{(123)}=1.57$, $p=.11>.05$). Στο σύνολο των στοιχείων που καθορίζουν το επίπεδο εκπαίδευσης ($t_{(92)}=3.44$, $p=.001$) οι άνδρες παρουσίασαν τιμές μεγαλύτερες (M.O.=3.45, T.A.=.82) σε σχέση με τις γυναίκες (M.O.=2.94, T.A.=.80).

Διερεύνηση διαφορών ανάμεσα σε ποδηλάτες διαφορετικών ηλικιακών ομάδων, αναφορικά των στοιχείων της εκπαίδευσης των ποδηλατών

Σχετικά με την επίδραση της ηλικίας (ανεξάρτητη μεταβλητή) στα στοιχεία επιπέδου εκπαίδευσης (εξαρτημένη μεταβλητή) εφαρμόστηκε ανάλυση διακύμανσης ως προς ένα παράγοντα (one way Anova) ακολουθούμενη από post hoc test.

Τα αποτελέσματα ανέδειξαν στατιστικά σημαντικές διαφορές, ειδικότερα στον άξονα ‘ενδυμασία διακριτότητας’ ($F_{(3,24)}=4.82$, $p<.05$) μεταξύ των ατόμων της πρώτης ηλικιακής ομάδας, έως 20 ετών (M.O.=2.82, T.A.=1.21), η οποία σημείωσε μεγαλύτερες τιμές συγκριτικά με τη δεύτερη (M.O.=2.08, T.A.=1.23). Ακόμη, τα άτομα ηλικίας 21-30 σημείωσαν μικρότερες τιμές (M.O.=2.08, T.A.=1.23) συγκριτικά με τους ποδηλάτες 31-40 ετών (M.O.=2.78, T.A.=1.32).

Αναφορικά με ‘τη χρήση κράνους’ σημειώθηκαν σημαντικές στατιστικά διαφορές ($F_{(3,24)}=3.36$, $p<.05$) με τα άτομα ηλικίας ως 20 ετών να σημειώνουν μεγαλύτερες τιμές (M.O.=3.16, T.A.=1.52) σε σχέση με αυτούς που ήταν 21-30 ετών (M.O.=2.34, T.A.=1.55). Όσον αφορά ‘το επίπεδο γνώσης του κώδικα οδικής κυκλοφορίας’ των ποδηλατών ανάλογα με τις ηλικιακές ομάδες οι διαφορές ($F_{(3,24)}=2.97$, $p<.05$) που σημειώθηκαν ήταν στατιστικά σημαντικές.

Οι ποδηλάτες της πρώτης ηλικιακής ομάδας, ως 20 ετών είχαν μικρότερες τιμές (M.O.=1.86, T.A.=.80) σε σχέση με τα άτομα ηλικίας 31-40 (M.O.=2.23, T.A.=.62). Ενώ στις μεταβλητές ‘συμμόρφωση με τον κώδικα’ ($F_{(3,24)}=1.50$, $p=.21>.05$), ‘δικαιώματα και υποχρεώσεις’ ($F_{(3,12)}=2.47$, $p=.06>.05$) και ‘συνολικό επίπεδο εκπαίδευσης’ ($F_{(3,13)}=3.27$, $p=.02$) συγκριτικά με την ηλικία, δε σημειώθηκαν στατιστικά σημαντικές διαφορές. Στον πίνακα 3 απεικονίζονται οι σημαντικές στατιστικά διαφορές.

Πίνακας 3. Διερεύνηση στοιχείων εκπαίδευσης ανά ηλικιακή ομάδα.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	ΜΕΣΟΙ ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ				F	p	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΥΠΟ- ΟΜΑΔΩΝ
	1η 16<20	2η 21<30	3η 31<40	4η 41<65			
ΕΝΔΥΜΑΣΙΑ	2.82	2.08	2.78	2.34	4.82	<.05	(1-2)* (2-3)*
ΔΙΑΚΡΙΤΟΤΗΤΑΣ ΧΡΗΣΗ ΚΡΑΝΟΥΣ	3.16	2.34	3.04	2.78	3.36	<.05	(1-2)*
ΓΝΩΣΗ ΚΩΔΙΚΑ	1.86	2.06	2.23	2.02	2.97	<.05	(1-3)*

• Σημαντικότητα σε επίπεδο $p<.05$

Ανάλυση συσχέτισης μεταξύ των στοιχείων εκπαίδευσης

Στην ανάλυση αυτή προστέθηκε και μια νέα μεταβλητή που δημιουργήθηκε για να εκφράσει το ‘συνολικό επίπεδο εκπαίδευσης’ των ποδηλατών. Η μεταβλητή αυτή προήλθε ως το σύνολο των πέντε επί μέρους στοιχείων (compute). Στη συνέχεια η ανάλυση συσχετίσεων έδειξε ότι τα περισσότερα στοιχεία της εκπαίδευσης φανέρωσαν θετικές συσχετίσεις μεταξύ τους.

Ειδικότερα, ‘η ενδυμασία διακριτότητας’ συσχετιζόταν θετικά με τη ‘χρήση κράνους’ ($r=.548, p<.01$), ‘με τη συμμόρφωση με τον κώδικα’ ($r=.137, p<.05$), ‘με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις’ ($r=.260, p<.01$) και με το ‘συνολικό επίπεδο εκπαίδευσης’ ($r=.710, p<.01$). Το στοιχείο ‘χρήση κράνους’ συσχετιζόταν θετικά με τα ‘δικαιώματα και τις υποχρεώσεις’ ($r=.245, p<.01$) καθώς και με το ‘συνολικό επίπεδο εκπαίδευσης’ ($r=.710, p=.00<.01$). Όσον αφορά το στοιχείο ‘συμμόρφωση με τον κώδικα’, φάνηκε να σχετίζεται θετικά με το ‘επίπεδο γνώσης του κώδικα’ ($r=.462, p<.01$), με τα ‘δικαιώματα και τις υποχρεώσεις’ ($r=.390, p<.01$) και με το ‘συνολικό επίπεδο εκπαίδευσης’ του ποδηλάτη ($r=.570, p<.01$).

Το ‘επίπεδο γνώσης του κώδικα’ συσχετίστηκε θετικά με τα ‘δικαιώματα και τις υποχρεώσεις’ ($r=.470, p=.00<.01$) καθώς και με ‘το συνολικό επίπεδο εκπαίδευσης’ ($r=.690, p<.01$). Τέλος, τα ‘δικαιώματα και οι υποχρεώσεις’ του ποδηλάτη συσχετίστηκαν θετικά με το ‘συνολικό επίπεδο εκπαίδευσης’ ($r=.660, p<.01$). Στον πίνακα 4 παρουσιάζονται οι τιμές από την ανάλυση συσχέτισης.

Πίνακας 4. Συσχετίσεις μεταξύ μεταβλητών εκπαίδευσης του ποδηλάτη.

	1	2	3	4	5
1. Ενδυμασία διακριτότητας	-				
2. Χρήση κράνους	.548**	-			
3. Γνώση του κώδικα	.116	.085	-		
4. Συμμόρφωση με τον κώδικα	.137*	.070	.462**	-	
5. Δικαιώματα και υποχρεώσεις	.260**	.245**	.395**	.475**	-
6. Συνολική εκπαίδευση	.710**	.719**	.572**	.694**	.662**

* $p<.05$, ** $p<.01$

Αποτελέσματα για τις υποθέσεις από 8 έως 12

Διερεύνηση διαφορών ανάμεσα σε ποδηλάτες διαφορετικού φύλου, αναφορικά των στοιχείων ικανοποίησης των ποδηλατών από τις υπηρεσίες του συλλόγου

Για την ανίχνευση στατιστικά σημαντικών διαφορών ανάμεσα στα δυο φύλα εφαρμόστηκε t-test ανάλυση για ανεξάρτητα δείγματα.

Το επίπεδο ικανοποίησης λήφθηκε ως εξαρτημένη μεταβλητή και στα τρία στοιχεία και το φύλο ως ανεξάρτητη. Από τα αποτελέσματα φάνηκε ότι δεν υπήρχαν στατιστικά σημαντικές διαφορές ανάμεσα στο φύλο και στα στοιχεία ‘συχνότητα συμμετοχής’ ($t_{(250)}=.75, p=.45>.05$), ‘ικανοποίηση από τη συμμετοχή’ ($t_{(250)}=-.56, p=.57>.05$), ‘αίσθημα ασφάλειας’ ($t_{(250)}=.58, p=.55>.05$) καθώς και στο ‘συνολικό επίπεδο ικανοποίησης’ ($t_{(250)}=.30, p=.76>.05$).

Διερεύνηση διαφορών ανάμεσα σε ποδηλάτες διαφορετικών ηλικιακών ομάδων, αναφορικά των στοιχείων ικανοποίησης των ποδηλατών από τις υπηρεσίες του συλλόγου

Σχετικά με την επίδραση της ηλικίας (ανεξάρτητη μεταβλητή) στα στοιχεία που διέπουν το επίπεδο ικανοποίησης (εξαρτημένη μεταβλητή) εφαρμόστηκε ανάλυση διακύμανσης ως προς ένα παράγοντα (one way Anova) ακολουθούμενη από post hoc test. Τα αποτελέσματα ανέδειξαν στατιστικά σημαντικές διαφορές, ειδικότερα στον άξονα ‘συχνότητα συμμετοχής’ ($F_{(3,24)}=9.28, p<.01$) μεταξύ των ατόμων της τέταρτης ηλικιακής ομάδας, 41-65 ετών (M.O.=2.24, T.A.=1.25) και της πρώτης (M.O.=3.38, T.A.=.87), δεύτερης (M.O.=2.95, T.A.=1.10), τρίτης ηλικιακής ομάδας (M.O.=3.00, T.A.=1.27).

Αναφορικά με το βαθμό ‘ικανοποίησης από τη συμμετοχή’ σημειώθηκαν σημαντικές στατιστικά διαφορές ($F_{(3,24)}=7.45, p<.01$) με τα άτομα ηλικίας 16 - 20 ετών να σημειώνουν μεγαλύτερες τιμές (M.O.=4.10, T.A.=.67) σε σχέση με αυτούς που ήταν 41-65 ετών (M.O.=3.18, T.A.=1.11).

Όσον αφορά το ‘αίσθημα ασφάλειας’ στη διάρκεια δράσεων ($F_{(3,24)}=3.59, p<.05$) οι ποδηλάτες της τέταρτης σε σειρά ηλικιακής ομάδας, είχαν μικρότερες τιμές (M.O.=3.60, T.A.=.83) σε σχέση με τα άτομα ηλικίας 16 - 20 (M.O.=4.16, T.A.=.73). Ενώ τα άτομα της πρώτης (M.O.=3.87, T.A.=.66) και τρίτης ομάδας (M.O.=3.51, T.A.=.98) αναφορικά με το ‘συνολικό επίπεδο ικανοποίησης’ ($F_{(3,24)}=8.68, p<.01$) σημείωσαν μεγαλύτερες τιμές συγκριτικά με τα άτομα 41-65 ετών (M.O.=3.00, T.A.=.93). Ειδικότερα, οι σημαντικές στατιστικά διαφορές απεικονίζονται στον πίνακα 5.

Πίνακας 5. Διερεύνηση στοιχείων ικανοποίησης ανά ηλικιακή ομάδα.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΙΚΑΝΟΠ.	ΜΕΣΟΙ ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΗΛ. ΟΜΑΔΕΣ				F	p	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΥΠΟ- ΟΜΑΔΩΝ (1-4)*
	1η 16<20	2η 21<30	3η 31<40	4η 41<65			
ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	3.38	2.95	3.00	2.24	9.28	<.01	(2-4)*
ΣΥΜ/ΧΗΣ							(3-4)*
ΙΚΑΝΟΠ. ΣΥΜ/ΧΗΣ	4.10	3.63	3.68	3.18	7.45	<.01	(1-4)*
ΑΙΣΘΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	4.16	3.84	3.87	3.60	3.59	<.05	(1-4)*

• Σημαντικότητα σε επίπεδο $p < .05$

Ανάλυση συσχέτισης μεταξύ των στοιχείων ικανοποίησης των ποδηλατών

Στην ανάλυση προστέθηκε μια νέα μεταβλητή που δημιουργήθηκε για να εκφράσει το ‘συνολικό επίπεδο ικανοποίησης’ των ποδηλατών. Η μεταβλητή αυτή προήλθε από την πρόσθεση των τριών επί μέρους στοιχείων (compute). Η ανάλυση συσχετίσεων έδειξε ότι τα περισσότερα στοιχεία της ικανοποίησης φανέρωσαν θετικές συσχετίσεις μεταξύ τους. Ειδικότερα, ‘η συχνότητα συμμετοχής’ συσχετιζόταν θετικά με την ‘ικανοποίηση από τη συμμετοχή’ ($r=.734$, $p<.01$), με το ‘αίσθημα ασφάλειας’ ($r=.575$, $p<.01$) και με το ‘συνολικό επίπεδο ικανοποίησης’ ($r=.891$, $p<.01$). Ακόμη το στοιχείο της ‘ικανοποίησης από τη συμμετοχή’ φάνηκε να σχετίζεται θετικά με το ‘αίσθημα ασφάλειας’ ($r=.699$, $p<.01$) και με το ‘συνολικό επίπεδο ικανοποίησης’ ($r=.919$, $p<.01$). Τέλος, το ‘συνολικό επίπεδο ικανοποίησης’ σχετιζόταν θετικά με το ‘αίσθημα ασφάλειας’ ($r=.837$, $p<.01$) (πίνακας 6).

Πίνακας 6. Συσχετίσεις μεταξύ μεταβλητών ικανοποίησης.

	1	2	3
1. Συχνότητα συμμετοχής	-		
2. Ικανοποίηση από τη συμμετοχή	.734**	-	
3. Αίσθημα ασφάλειας	.575**	.699**	-
4. Συνολικό επίπεδο ικανοποίησης	.891**	.919**	.837**

* $p < .05$, ** $p < .01$

V. ΣΥΖΗΤΗΣΗ

Είναι γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια ο αριθμός των ποδηλατών στους δρόμους των ελληνικών πόλεων, έχει αυξηθεί κατακόρυφα, καθώς οι πολίτες θεωρούν το ποδήλατο ως ένα μέσο το οποίο μπορεί να συνδυάσει τη μεταφορά μαζί με το χαμηλό κόστος, τη σωματική άσκηση αλλά και τη φιλική συμπεριφορά προς το περιβάλλον (Buehler, 2012; Geus, 2008; Foster, 2011; Rissel, 2006). Δυστυχώς οι δρόμοι πολλών πόλεων αποτελούν παγίδες ατυχημάτων, τόσο για τους ποδηλάτες, όσο και για τους οδηγούς καθώς μπορεί να προκληθεί κάποιο τροχαίο ατύχημα ή τραυματισμός (Buehler et al., 2012). Η ασφάλεια αποτελεί βασική προϋπόθεση για την επιλογή του ποδήλατου ως μέσο μετακίνησης μέσα στην πόλη. Στο ίδιο αποτέλεσμα κατέληξαν και άλλες έρευνες (Βλαστός, 2005; Buehler, 2012). Η εκπαίδευση μπορεί να διασφαλίσει ότι ποδηλάτες και οδηγοί μοιράζονται κοινές ευθύνες για να κάνουν τους δρόμους περισσότερο ασφαλείς (Rivara et al., 1998).

Στην Ελλάδα οι πολιτικές που ακολουθούνται για τη χρήση του ποδηλάτου δεν είχαν μέχρι σήμερα ως αφετηρία τους την πρωτεύουσα αλλά τις επαρχιακές πόλεις. Σε ένα επίπεδο ανώτερο του τοπικού, αυτό που χρειάζεται είναι η συνεργασία, η διάδοση της τεχνογνωσίας, η ανταλλαγή εμπειριών και φυσικά η χρηματοδότηση ανάλογων έργων υποδομής. Η ευθύνη για την ένταξη του ποδηλάτου στον αστικό ιστό ανήκει κατά κανόνα στην τοπική αυτοδιοίκηση. Η Καρδίτσα ήταν η πρώτη επαρχιακή ελληνική πόλη που ενσωμάτωσε δίκτυο ποδηλατόδρομων στους βασικότερους δρόμους με εντυπωσιακή ανταπόκριση από τους δημότες (Βλαστός & συν., 2005), καθώς η παρουσία πεζών και ποδηλατών στους δρόμους της αντιπροσωπεύει το 43% της κυκλοφορίας με συχνότητα χρήσης ποδηλάτων 128 ανά ώρα (Βλαστός & συν., 2007). Ακολούθησε η πόλη της Ναύπακτου και στις αρχές του έτους 2013 ξεκίνησε σε αρκετούς δήμους της χώρας η πιλοτική εφαρμογή του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) για ορισμένο αριθμό δημοτών. Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί ο δήμος του Μοσχάτου και της Καρδίτσας. Μελλοντικά μια ανάλογη υλοποίηση θα ήταν εφικτή και στην πόλη του Κιλκίς εισάγοντας το ποδήλατο και την υποδομή του στην κυκλοφορία (Δεμερτζής & συν., 2011).

Από τα αποτελέσματα της παρούσας έρευνας φάνηκε ότι το όργανο αξιολόγησης που επιλέχθηκε και χρησιμοποιήθηκε αποτέλεσε χρήσιμο ερευνητικό εργαλείο για τη διερεύνηση των στοιχείων που ορίζουν το επίπεδο εκπαίδευσης των συμμετεχόντων στην ποδηλασία αναψυχής σε ελληνικό αστικό περιβάλλον. Είναι σημαντικό να τονισθεί ότι χρησιμοποιήθηκε ως βάση αξιολόγησης της εκπαίδευσης των ποδηλατών, προσαρμοσμένο στα ελληνικά δεδομένα το όργανο των Agur και συνεργατών (2005). Οι ερευνητές πρόσθεσαν αρκετά νέα θέματα, η αξιοπιστία των οποίων ελέγχθηκε επιτυχώς. Ειδικότερα, συμπληρώθηκαν τα θέματα που αφορούσαν το επίπεδο γνώσης του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, τη συμμόρφωση του ατόμου στον κώδικα, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του ποδηλάτη.

Από την ανάλυση των περιγραφικών δεδομένων της έρευνας προκύπτει ότι το επίπεδο ασφάλειας των ποδηλατών του αστικού ιστού στη χώρα μας έχει αρκετά περιθώρια βελτίωσης. Όσον αφορά τη διερεύνηση για πιθανές διαφορές των στοιχείων εκπαίδευσης αναφορικά των δημογραφικών χαρακτηριστικών, τα ευρήματα της παρούσας μελέτης υποστήριξαν ότι το φύλο και η ηλικία επηρέασαν το επίπεδο της ποδηλατικής εκπαίδευσης. Σύμφωνα με την ανάλυση των αποτελεσμάτων η πρώτη, δεύτερη και τρίτη υπόθεση επιβεβαιώθηκαν. Συγκεκριμένα, οι άνδρες ποδηλάτες σημείωσαν υψηλότερες τιμές στη χρήση ενδυμασίας, στη χρήση κράνους και στο επίπεδο γνώσης του κώδικα από ότι οι γυναίκες. Επίσης αντίστοιχα αναδείχθηκαν στατιστικά σημαντικές διαφορές μεταξύ των διαφορετικών ηλικιακών ομάδων. Ειδικότερα, οι έφηβοι συμμετέχοντες (από 16 έως 20 ετών) χρησιμοποίησαν περισσότερο την ενδυμασία διακριτότητας και το κράνος όταν ποδηλατούσαν, συγκριτικά με τους νεότερους (από 21 έως 30 ετών). Ενώ τα άτομα μέσης ηλικίας (από 31 έως 40 ετών) χρησιμοποίησαν περισσότερο την ενδυμασία σε σχέση με τους νεότερους ποδηλάτες (από 21 έως 30 ετών) και γνώριζαν καλύτερα τον κώδικα συγκριτικά με τους έφηβους συμμετέχοντες.

Η τέταρτη υπόθεση επιβεβαιώθηκε μόνο ως προς τον παράγοντα φύλο καθώς οι γυναίκες παρουσίασαν μεγαλύτερες τιμές συγκριτικά με τους άνδρες. Αν και οι ίδιοι γνώριζαν περισσότερο τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας, οι γυναίκες κινούνταν σύμφωνα με τη νομοθεσία του, σε μεγαλύτερο βαθμό. Σε αντίστοιχη έρευνα δεν υπήρχαν διαφορές μεταξύ των φύλων (Berg & Westerling, 2001). Η πέμπτη υπόθεση δεν επιβεβαιώθηκε διότι δεν αναδείχθηκαν στατιστικά σημαντικές διαφορές αναφορικά ούτε με το φύλο αλλά ούτε και με την ηλικία.

Ενώ η έκτη επιβεβαιώθηκε μόνο ως προς το φύλο καθώς οι άνδρες παρουσίασαν μεγαλύτερες τιμές στο συνολικό επίπεδο εκπαίδευσης συγκριτικά με τις γυναίκες. Η ηλικία δεν επηρέασε το συνολικό επίπεδο εκπαίδευσης των ποδηλατών καθώς δεν αναδείχθηκαν στατιστικά σημαντικές διαφορές. Μελλοντικές έρευνες αναφορικά με τον δημογραφικό παράγοντα ηλικία απαιτούνται να πραγματοποιηθούν για να επιβεβαιώσουν τα σχετικά ευρήματα. Τα περισσότερα στοιχεία που καθορίζουν το επίπεδο εκπαίδευσης παρουσίασαν θετική συσχέτιση μεταξύ τους επιβεβαιώνοντας την έβδομη υπόθεση. Το γεγονός αυτό υποστηρίζει θεωρητικά τη δομική εγκυρότητα του οργάνου μέτρησης, καθώς παρατηρήθηκε υψηλός βαθμός συσχέτισης μεταξύ των στοιχείων της εκπαίδευσης και του συνολικού δείκτη αυτής. Τα αποτελέσματα της παρούσας ανάλυσης τονίζουν την αλληλένδετη σχέση της χρήσης κράνους και της ενδυμασίας υψηλής διακριτότητας ως αναπόσπαστο κομμάτι του ποδηλατικού εξοπλισμού.

Παρόμοια ευρήματα υπήρξαν σε αντίστοιχη μελέτη, με τους ποδηλάτες που φορούσαν κράνη να έχουν περισσότερες πιθανότητες να χρησιμοποιήσουν και άλλα μέτρα ασφάλειας συγκριτικά με αυτούς που δεν φορούσαν. Επιπρόσθετα, τα ρούχα υψηλής διακριτότητας συνδυάστηκαν με χρήση κράνους από τους ποδηλάτες, καθώς δεν αποτέλεσαν επιλογή μοναδικού μέτρου ασφάλειας (McGuire et al., 2000). Η συχνότητα χρήσης του υποχρεωτικού εξοπλισμού ασφάλειας συνδέθηκε και με το επίπεδο γνώσης α) του κώδικα, β) των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων του ποδηλάτη. Μια στατιστικά σημαντική αύξηση της χρήσης του ποδηλατικού κράνους σε μαθητές παρατηρήθηκε μετά από μια ενημερωτική εκστρατεία και διανομή εκπαιδευτικού υλικού (Abularrage et al., 1997). Το επίπεδο γνώσης για τη χρήση του ποδηλάτου σε αστικό περιβάλλον φαίνεται να επηρεάζει και την ασφαλή οδική συμπεριφορά. Στη μελέτη του Rissel (2002), τα χαμηλά επίπεδα γνώσης οδικής κυκλοφορίας συνδέθηκαν με κακή στάση των οδηγών προς τους ποδηλάτες. Από τα παραπάνω διακρίνεται η σπουδαιότητα του συνολικού επιπέδου εκπαίδευσης του ατόμου το οποίο απαρτίζεται από επιμέρους αλληλοεξαρτώμενα στοιχεία που καθορίζουν το βαθμό της οδικής ποδηλατικής συμπεριφοράς του. Αυτό αποτελεί δείκτη δομικής εγκυρότητας του οργάνου, που όμως θα πρέπει στο μέλλον να εξετασθεί περισσότερο μέσω παραγοντικής ανάλυσης.

Η ικανοποίηση των συμμετεχόντων στα προγράμματα ποδηλασίας αναψυχής πρέπει να είναι πρωταρχικό μέλημα κάθε ποδηλατικού συλλόγου.

Η διερεύνηση της ικανοποίησης των ατόμων σε αυτά τα προγράμματα και η καθιέρωση συχνής αξιολόγησης παρέχουν πληροφορίες για ανατροφοδότηση και σχεδιασμό νέων προγραμμάτων ή για τη βελτίωση των ήδη υπάρχοντων (Willis et al., 2013). Ο Kotler (2004) υποστηρίζει ότι οι πολύ ικανοποιημένοι συμμετέχοντες είναι ελάχιστα πιθανό να εγκαταλείψουν έναν οργανισμό ή ένα σύλλογο καθώς καλλιεργείτε ένας συναισθηματικός δεσμός και δεν αποτελεί απλά μια λογική προτίμηση.

Από τα ευρήματα της παρούσας εργασίας φάνηκε ότι το ερωτηματολόγιο της αντιλαμβανόμενης ικανοποίησης συμμετεχόντων σε προγράμματα άσκησης των Μασμανίδη και συνεργατών (2004), αποτέλεσε χρήσιμο ερευνητικό εργαλείο για τη διερεύνηση των στοιχείων που ορίζουν το επίπεδο ικανοποίησης από τις εκδηλώσεις ποδηλατικού συλλόγου σε ελληνικό αστικό περιβάλλον. Όσον αφορά τη διερεύνηση για πιθανές διαφορές των στοιχείων ικανοποίησης αναφορικά των δημογραφικών χαρακτηριστικών, τα ευρήματα της μελέτης δείχνουν ότι το φύλο δεν επηρέασε το επίπεδο ικανοποίησης των ποδηλατών καθώς δεν αναδείχθηκαν στατιστικά σημαντικές διαφορές στην όγδοη, ένατη, δέκατη και ενδέκατη αντίστοιχα υπόθεση οι οποίες επιβεβαιώθηκαν μόνο ως προς την ηλικία. Σε αντίθεση με τη μελέτη του Stetson (2008) όπου οι άνδρες ενθαρρύνονταν και ικανοποιούνταν περισσότερο από τη δράση της ποδηλασίας από ότι οι γυναίκες.

Ειδικότερα, οι έφηβοι (από 16 έως 20 ετών) παρουσίασαν μεγαλύτερα ποσοστά στη συχνότητα συμμετοχής, στην ικανοποίηση από τις ποδηλατοδράσεις του συλλόγου, στο αίσθημα ασφάλειας και στο συνολικό επίπεδο ικανοποίησης συγκριτικά με τα μεγαλύτερα σε ηλικία άτομα (από 41 έως 65 ετών). Τα άτομα μέσης ηλικίας (από 31 έως 40 ετών) σημείωσαν μεγαλύτερες τιμές στη συχνότητα συμμετοχής και στο συνολικό επίπεδο ικανοποίησης σε σχέση με την τέταρτη σε σειρά ηλικιακή ομάδα (από 41 έως 65 ετών). Ενώ οι νεώτεροι ποδηλάτες (από 21 έως 30 ετών) σημείωσαν μεγαλύτερες τιμές στη συχνότητα συμμετοχής συγκριτικά με τους συμμετέχοντες μεγαλύτερης ηλικίας (από 41 έως 65 ετών). Οι εκδηλώσεις του συλλόγου φαίνεται ότι προσέλκυαν περισσότερο τους νέους οι οποίοι ένιωθαν και περισσότερο ασφαλείς. Στην έρευνα του Willis (2013) οι νεαροί ποδηλάτες αισθάνονταν μεγαλύτερη ικανοποίηση και εκπλήρωση προσωπικών αναγκών. Από αντίστοιχα ευρήματα (Rissel, Campbell, Ashley & Jackson, 2002) φάνηκε ότι η ηλικία επηρέασε το αίσθημα ασφάλειας.

Ειδικότερα παρατηρήθηκε ότι οι νέοι ένιωθαν περισσότερη σιγουριά, με υπαρκτό το ενδεχόμενο να υπερεκτιμούσαν τα επίπεδα ρίσκου, ενώ οι ποδηλάτες μέσης ηλικίας και άνω αισθάνονταν λιγότερο ασφαλείς. Τα στοιχεία που διαμορφώνουν το επίπεδο ικανοποίησης σημείωσαν υψηλά θετική συσχέτιση μεταξύ τους επιβεβαιώνοντας τη δωδέκατη υπόθεση. Το γεγονός αυτό υποστηρίζει θεωρητικά τη δομική εγκυρότητα του οργάνου μέτρησης, καθώς τα αποτελέσματα της παρούσας εργασίας τονίζουν την υψηλή συσχέτιση και αλληλεπίδραση μεταξύ του στοιχείου του αισθήματος ασφάλειας στη διάρκεια οργανωμένων δράσεων και του στοιχείου της ικανοποίησης από τη συμμετοχή σε δράση ποδηλασίας αναψυχής. Σύμφωνα με τους Bolton και Lemon (1999) η γενική ικανοποίηση των ατόμων έχει σημαντικές επιπτώσεις στη συχνότητα με την οποία χρησιμοποιείται μια υπηρεσία. Επομένως γίνεται κατανοητή η σημαντικότητα του συνολικού επιπέδου ικανοποίησης του συμμετέχοντα που διαμορφώνεται από επιμέρους αλληλένδετα στοιχεία τα οποία μπορούν να επηρεάσουν το βαθμό συμμετοχής του σε εκδηλώσεις ποδηλατικού συλλόγου. Πολλά από τα στοιχεία που προέκυψαν από την έρευνα και την ανάλυση θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τη βελτίωση της ασφάλειας και κατ' επέκταση της ικανοποίησης από τις δράσεις και από άλλους συλλόγους με απώτερο σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

VI. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το ποδήλατο ενδείκνυται για χρήση στις περισσότερες συνθήκες των ελληνικών πόλεων αποτελώντας ταυτόχρονα μια πρόκληση για έργα υποδομής που θα δημιουργήσουν ένα αστικό χώρο πιο πολιτισμένο, εκσυγχρονισμένο και λειτουργικό. Υπάρχει πάντοτε η ανάγκη βελτίωσης της ποδηλατικής εκπαίδευσης ατόμων που έχουν στην καθημερινότητα τους ως μέσο μετακίνησης το ποδήλατο. Ταυτόχρονα οι δημοτικές αρχές οφείλουν να διαμορφώσουν ένα ασφαλές οδικό πλαίσιο μετακίνησης στις σύγχρονες ελληνικές πόλεις. Η απόκτηση ποδηλατικής παιδείας και κουλτούρας είναι απαραίτητες για την ασφαλή μετακίνηση και την προσέλκυση όλων και περισσότερων ατόμων στη δραστηριότητα της ποδηλασίας, ανεξάρτητα από το φύλο και την ηλικία. Στόχος είναι η ένταξη του ποδηλάτου στην ελληνική πόλη με συνθήκες όλο και πιο βιώσιμες. Στο Κιλκίς το ποδήλατο συχνά αποφεύγεται να χρησιμοποιείται ατομικά στο κέντρο της πόλης, παρά μόνο σε ομαδικές ή δημόσιες δράσεις τοπικού συλλόγου. Υπάρχει η ανάγκη για μεγαλύτερη ενθάρρυνση στη χρήση του ποδηλάτου σε καθημερινές διαδρομές μέσα στην πόλη (Garrard, 2003). Η δημιουργία και η υλοποίηση οργανωμένων δράσεων από πλευράς συλλόγου και συνεργασίας με τους τοπικούς φορείς αυξάνει τα επίπεδα αισθήματος ασφάλειας, αισθήματος ικανοποίησης και κατά συνέπεια συχνότητας συμμετοχής όπως προέκυψε και από τα ευρήματα της παρούσας εργασίας. Με βάση αυτό το δεδομένο, η ανάπτυξη ενός ποδηλατικού δικτύου θα πρέπει να έχει ως πρώτο στόχο τη δημιουργία μιας ισχυρής και ελκυστικής εικόνας για το νέο αυτό μέσο που έχει πολλά πλεονεκτήματα χρήσης (Βλαστός & συν., 2005).

Μελλοντικές έρευνες

Σε επόμενες μελέτες είναι αναγκαίο να διερευνηθεί πιο διεξοδικά η έννοια της εκπαίδευσης του ατόμου για ασφαλή ποδηλατική συμπεριφορά. Ακόμη, είναι σημαντικό να τονισθεί η ανάγκη για αρμονική συνύπαρξη του ποδηλάτη και του αυτοκινήτου στο οδικό δίκτυο λαμβάνοντας υπόψη και τις δυνατότητες βελτίωσης της αστικής κυκλοφορίας και της παράλληλης προστασίας του περιβάλλοντος, βελτιώνοντας με αυτόν τον τρόπο την ποιότητα ζωής των πολιτών της πόλης.

Επιπλέον, θα πρέπει να διερευνηθεί εάν οι κάτοικοι-πολίτες διαφορετικών πόλεων στη χώρα μας, έχουν διαφορετικό βαθμό εκπαίδευσης, διάθεσης και συμπεριφοράς αναφορικά της μετακίνησης με ποδήλατο στον αστικό ιστό.

VII. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Abularrage, J., DeLuca, A. & Abularrage, C. (1997). Effect of education and legislation on bicycle helmet use in a multiracial population. *Archives of pediatrics & adolescent medicine*, 151(1), 41-44.

Alam, F., Chowdhury, H., Elmir, Z., Sayogo, A., Love, J. & Subic, A. (2010). An experimental study of thermal comfort and aerodynamic efficiency of recreational and racing bicycle helmets. *Procedia engineering*, 2(2), 2413-2418.

Αλεξανδρή, Κ. (2007). *Αρχές μάνατζμεντ και μάρκετινγκ. Οργανισμών και επιχειρήσεων αθλητισμού και αναψυχής*. Θεσσαλονίκη: Χριστοδουλίδη.

Alexandris, K. & Kouthouris, C. (2005). Personal incentives for participation in summer children camps: Investigating their relationships with satisfaction and loyalty. *Managing Leisure: An International Journal*, 10, 39-54.

Arup. (2005). The development of the Stonnington bicycle strategy. Ημερομηνία ανάκτησης: 4-05-2012. <http://www.bicyclenetwork.com.au/media/vanilla/file/Stonnington%20Strategy%202005.pdf>.

Australia cycling. (2004). The national strategy 1999-2004. Bicycle ownership, use and demographics. Australian bicycle council. Ημερομηνία ανάκτησης: 10-12-2012. <http://www.cycle-helmets.com/australia-strategy-2004.pdf>.

Αυτόνομη πρωτοβουλία πολιτικών επιστημών Α.Π.Θ. (2010). Ποδήλατο - Τα οικολογικά αδιέξοδα της πόλης μας. Ημερομηνία ανάκτησης: 7-02-2013. <http://appe2000.wordpress.com/2010/01/>.

Berg, P. & Westerling, R. (2001). Bicycle helmet use among schoolchildren-the influence of parental involvement and children's attitudes. *Injury prevention*, 7, 218-222.

Bike fort worth. (2009). A comprehensive bicycle transportation plan. Ημερομηνία ανάκτησης: 21-01-2013. http://fortworthtexas.gov/uploadedFiles/Sustainability/Bike_Fort_Worth/BIKE_FORT_WORTH_FINAL.pdf.

Βλαστός, Θ., Μπαρμπόπουλος, Ν. & Μηλάκης, Δ. (2007). Ποδήλατο και περιβάλλον. Έρευνα των κοινωνικών, χωρικών, κυκλοφοριακών και θεσμικών προϋποθέσεων για την ενσωμάτωσή του στις πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας στην Ελλάδα. *Πρακτικά ημερίδας για την προβολή της επιστημονικής έρευνας στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο 'Πυθαγόρας'*, 351-356.

Βλαστός, Θ., Μπαρμπόπουλος, Ν. & Μπαλτάς, Π. (2005). Ζητήματα ασφάλειας για την κίνηση των ποδηλατών. Η περίπτωση της Καρδίτσας. *Πρακτικά 3^{ου} Πανελληνίου συνεδρίου οδικής ασφάλειας*, Πάτρα.

Βλαστός, Θ. & Μηλάκης, Δ. (2003). Διερεύνηση με γεωμετρικά κριτήρια της δυνατότητας εισαγωγής του ποδηλάτου στην ελληνική πόλη. Το παράδειγμα του Μοσχάτου. *Τεχνικά χρονικά επιστημονική έκδοση ΤΕΕ*, 23(1-2), 39-50.

Bolton, N. & Lemon, N. (1999). A dynamic model of customers' usage of services: usage as an antecedent and consequence of satisfaction. *Journal of marketing research*, 36, 171-86.

Branch, D. (1990). Athletic director leader behaviour as a predictor of intercollegiate athletic organizational effectiveness. *Journal of Sport Management*, 4, 161-173.

Buehler, R. & Pucher, J. (2012). Cycling to work in 90 large American cities: new evidence on the role of bike paths and lanes. *Transportation*, 39, 409-432.

Bun Lee E. (2008). Environmental attitudes and information sources among African American college students. *Journal of environmental education*, 40(1), 29-42.

Cameron, K. & Whetten D. (1996). Organizational effectiveness and quality: The second generation. *Higher education handbook of theory and research*, 11, 265-306.

Chelladurai, P. (1987). Multidimensionality and multiple perspectives of organizational effectiveness. *Journal of sport management*, 1, 37-47.

Chiou, L. & Kriwoken, L. (2003). Managing recreational mountain biking in Wellington park, Tasmania, Australia. *Annals of leisure research*, 6(4), 339-361.

City of Santa Rosa. (2010). Transit Department. Bicycle and pedestrian master plan. Ημερομηνία ανάρτησης: 23-03-2013. <http://ci.santa-rosa.ca.us/doclib/Documents/BikePedMasterPlanCLEAN2Sept2010.pdf>.

Creyer, H., Ross, T. & Evers, D. (2003). Risky recreation: an exploration of factors influencing the likelihood of participation and the effects of experience. *Leisure Studies*, 22, 239-253.

Cycling for everyone. (2011). Ian Jarvis: A regional cycling strategy for metro Vancouver. Ημερομηνία ανάκτησης: 27-01-2013. http://www.translink.ca/~media/documents/cycling/regional_cycling_strategy/cycling%20for%20everyone.ashx.

Cycling quality management and evaluation in Europe. (2012). Cycling expertise – organisation, communication, and cooperation. Ημερομηνία ανάκτησης: 28-09-2012. <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/en/transferstelle/downloads/cye-o-08.pdf>.

Davies, G., Halliday, M., Mayes, M. & Pocock, R. (1997). Attitudes to cycling: A qualitative study and conceptual framework. *TRL Report 266*, TRL Limited, Crowthorne.

Δεμερτζής, Φ. & Νικολάου, Κ. (2011). Σχεδιασμός δικτύου ποδηλατοδρόμων στην πόλη του Κιλκίς. Ελληνικό ανοιχτό πανεπιστήμιο, Πάτρα. Ημερομηνία ανάρτησης: 12-2-2013. http://www.ekke.gr/estia/Cooper/Synedrio_PSM/demertzis.pdf.

Devon county council. (2011). Where will you cycle today? Finding new solutions, leisure cycling project. Cycling England. Ημερομηνία ανάρτησης: 14-12-2012. <http://www.devon.gov.uk/text/dcaf-090210-paper6-leisurecyclingprojectdeliveryplan-draft.pdf>.

Dowson, B. & Doxford, D. (1997). Planning for recreational cycling - meeting local demand? *Land use policy*, 14(2), 163-165.

Δραμητινού, Κ. & Αυθίνος, Ι. (2009). Αξιολόγηση της ποιότητας των υπηρεσιών, της ικανοποίησης και της πρόθεσης για επανάληψη της συμμετοχής των αθλούμενων στο δημοτικό αθλητικό και πολιτιστικό κέντρο Ηρακλείου. *Πρακτικά 10^{ου} πανελληνίου συνεδρίου αθλητικής διοίκησης*. Καβάλα: ΤΕΙ Καβάλας και Ελληνική εταιρεία διοίκησης αθλητισμού.

Ζαφειρούδη, Α. & Χατζηγεωργιάδης, Α. (2012). Περιβαλλοντικά υπεύθυνα συμπεριφορά και άσκηση σε υπαίθρια αθλητικά κέντρα. *Ελληνικό περιοδικό διοίκησης αθλητισμού & αναψυχής*, 9(1), 1-9.

Θεοδωράκης, Γ. (2010). *Άσκηση, ψυχική υγεία και ποιότητα ζωής*. Θεσσαλονίκη: Χριστοδουλίδης.

Foster, C., Panter, J. & Wareham, N. (2011). Assessing the impact of road traffic on cycling for leisure and cycling to work. *International journal of behavioral nutrition and physical activity*, 8(61), 1-5.

Garrard, J. (2003). Healthy revolutions: promoting cycling among women. *Health promotion journal of Australia*, 14, 213-5.

Geus, B., Bourdeaudhuij, I., Jannes, C. & Meeusen, R. (2008). Psychosocial and environmental factors associated with cycling for transport among a working population. *Advance Access publication*, 23(4), 697-708.

Holly, S., Ross, R. & Connor, K. (1993). Bicycle helmet counselling by pediatricians: A random national survey. *American journal of public health*, 83(5), 728-730.

- Ireland, M. (2004). Cycle sense, London cyclists' trust, cycling - good for London. *Ημερομηνία Ανάκτησης: 21-02-2013*. <http://www.choosecycling.co.uk/files/Cycle%20Sense%20-%20tips%20on%20cycling%20skills.pdf>.
- Jones, G. & George, G. (2003). *Contemporary management*. Boston: McGraw-Hill.
- Kerr, H., Au, F. & Lindner, J. (2004). Motivation and level of risk in male and female recreational sport participation. *Personality and individual differences*, 37, 1245-1253.
- Kotler, P. (2004). *Marketing management*. London: Prentice Hill.
- Kotler, P. (2000). *Marketing management*. London: Prentice Hill.
- Κουθούρης, Χ. (2009). *Υπαίθριες δραστηριότητες αναψυχής, ακραία αθλήματα. Μάνατζμεντ υπηρεσιών και εκπαίδευση στελεχών*. Θεσσαλονίκη: Χριστοδουλίδη.
- Kouthouris, C. & Alexandris, K. (2005). Can service quality predict customer satisfaction and behavioral intentions in the sport tourism industry? An application of the servqual model in an outdoors setting. *Journal of sport tourism*, 10(2), 101-111.
- Λίλου, Ο., Καϊμακάμης, Δ. & Δούκα, Σ. (2012). Ο ρόλος των κινήτρων στην ανάπτυξη της ανάμειξης σε προγράμματα άσκησης γυναικών. *Ελληνικό περιοδικό διοίκησης αθλητισμού & αναψυχής*, 9(2), 34-41.
- Macknin, M., VanderBrug, S. & Medendorp, M. (1994). Association between bicycle helmet legislation, bicycle safety education, and use of bicycle helmets in children. *Arch pediatr. adolesc. med.*, 148(3), 255-259.
- Μασμανίδης, Θ., Τσιγγίλης, Ν. & Κουστέλιος, Α. (2004). Εξέταση της δομικής εγκυρότητας ερωτηματολογίου αντιλαμβανόμενης ικανοποίησης συμμετεχόντων στα προγράμματα άσκησης στην τριτοβάθμια εκπαίδευση. *Φυσική αγωγή και αθλητισμός*, 54, 27-36.

McGuire, L. & Smith, N. (2000). Cycling safety: Injury prevention in Oxford cyclists. *Injury prevention*, 6, 285-287.

Moritz, W. (1997). University of Washington: Survey of North American bicycle commuters: Design and aggregate results. *Transportation research board*, 91-101.

Μπαμπινιώτης Γ. (2009). *Ετυμολογικό λεξικό της νέας ελληνικής γλώσσας. Ιστορία των λέξεων*. Αθήνα: Κέντρο λεξικολογίας.

Oja, P. & Vuori, I. (2000). Promotion of transport walking and cycling in Europe: Strategy directions. The European network for promotion of health - Enhancing physical activity. Ημερομηνία ανάκτησης: 18-10-2012. <http://www.panh.ch/hepaeurope/materials/HEPA%20Walking%20and%20Cycling%20Strategy%20.pdf>

Oliver, R. (1997). *Satisfaction: A behavioural perspective on the consumer*. New York: McGraw-Hill.

Pucher, J., Buehler, R., Bassett, D. & Dannenberg, A. (2010). Walking and cycling to health: A Comparison of recent evidence from city, state, and international studies. *American journal of public health*, 100(10), 1986-1992.

Pucher, J. & Buehler, R. (2008). Making cycling irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport reviews*, 28(4), 495-528.

Ragheb, M. & Griffith, C. (1982). The contribution of leisure participation and leisure satisfaction to life satisfaction of older persons. *Journal of leisure research*, 14(4), 295-306.

Rissel, C. & Garrard, J. (2006). Cycling for active transport and recreation in Australia: Status review and future directions. *World transport policy & practice*, 13(1), 49-63.

Rissel, C., Campbell, F., Ashley, B. & Jackson, L. (2002). Driver road rule knowledge and attitudes towards cyclists. *Australian journal of primary health*, 8(2), 66-69.

Ritchie, W. (1998). Bicycle tourism in the South island of New Zealand planning and management issues. *Tourism management*, 19(6), 567-582.

Rivara, F. & Metrik, J. (1998). Training programs for bicycle safety. Washington traffic safety commission. Harborview injury prevention and research center. Ημερομηνία ανάκτησης: 17-09-2012. <http://depts.washington.edu/hiprc/pdf/report.pdf>.

Safety in numbers. (2006 – 2010). A cycling strategy for South Australia. Government of South Australia. Ημερομηνία ανάκτησης: 13-11-2012. http://www.sa.gov.au/upload/franchise/Transport,%20travel%20and%20motoring/cycling_strategy.pdf.

Sport and recreation New Zealand. (2009). Sport and recreation profile: Cycling - findings from the 2007/08 Active New Zealand Survey. Ημερομηνία ανάρτησης: 11-10-2012. <http://www.activenzsurvey.org.nz/Documents/sport-profiles/Cycling.pdf>.

Stetson –Lee, Teal. (2008). Women in cycling: An uphill climb for gender equity. Ημερομηνία ανάρτησης: 9-12-2012. <http://eprints.fortlewis.edu/32/>.

Symmonds, M. & Hammitt, W. (2000). Managing recreational trail environments for mountain bike user preferences. *Environmental management*, 25(5), 549-564.

Τερζίδης, Α. (2011). Πρόληψη τροχαίων ατυχημάτων - τροχαία ατυχήματα σε παιδιά στην Ελλάδα. Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, τμήμα φιλοσοφίας, παιδαγωγικής και ψυχολογίας. Ημερομηνία ανάρτησης: 08-03-2013. <http://repository.edulll.gr/edulll/handle/10795/787>.

Thanet cycling plan. (2003). Kent county council. Douglas Bush by Thanet cycle forum. Ημερομηνία ανάκτησης: 24-01-2013. <http://www.spokeseastkent.org.uk/future-routes/docs/Thanet--Cycling-Plan-2003/ThanetCyclingPlan.pdf>.

The city of Newcastle. (2012). Cycling strategy and action plan. Ημερομηνία ανάκτησης: 28-11-2012.

http://www.newcastle.nsw.gov.au/__data/assets/pdf_file/0007/203020/Final_Newcastle_Cycling_Strategy_and_Action_Plan.pdf

Thomas, S., Acton, C., Nixon, J., Battistutta, D., Pitt, W. & Clark, R. (1994). Effectiveness of bicycle helmets in preventing head injury in children: case-control study. *British medical journal*, 308, 173-6.

Transport for London. (2011). Travel in London Report 4. Ημερομηνία ανάκτησης: 5-09-2012. <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/travel-in-london-report-4.pdf>

Triado, M., Aparicio, P. & Rimbau, E. (1999). Identification of factors of customers' satisfaction in municipal sport centers in Barcelona: Some suggestions for satisfaction improvement. *Cyber Journal of Sport Marketing*, 3, 1-11.

Τσάγκα, Ε., Λάτσινος, Α., Πατρής, Γ. & Αλεξάκης, Ι. (2007). *Κώδικας οδικής κυκλοφορίας*. Υπουργείο μεταφορών και επικοινωνιών, Ίδρυμα Ευγενίδου.

Turcotte, M. (2005). Like commuting? Workers' perceptions of their daily commute. *Canadian social trends*, 5, 33-39.

Φραντζεσκάκης, Μ., Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Χ. & Τσαμπούλας, Α. (1997). *Διαχείριση κυκλοφορίας*. Εκδόσεις Παπασωτηρίου.

Weddell, A., Winters, M. & Teschke, K. (2012). Evidence from safety research to update cycling training materials in Canada. The university of British Columbia & Simon Fraser university. Ημερομηνία ανάκτησης: 22-08-2012. <http://cyclingincities-spph.sites.olt.ubc.ca/files/2012/09/EvidenceTrainingReport.pdf>

Weese, J. (1997). The development of an instrument to measure effectiveness in campus recreation programs. *Journal of sport management*, 11, 263-274.

Weiss, B. (1991). Bicycle helmets: Effective but underused. *The journal of the American medical association*, 266(21), 3022-3033.

Whisman, S. & Hollenhorst, S. (1998). A path model of Whitewater boating satisfaction of the Cheat River of West Virginia. *Environmental management*, 22(1), 109-117.

Wiley, J. & Sons. (2007). Service Management and Marketing. *European journal of marketing*, 15(2), 3-31.

Willis, D., Manaugh, K. & El-Geneidy, A. (2013). Uniquely satisfied: Exploring cyclists trip satisfaction. *Paper accepted for presentation at the 92nd transportation research board annual meeting*. Washington D.C., USA.

Winters, M., Davidson, G., Kao, D. & Teschke, K. (2011). Motivators and deterrents of bicycling: comparing influences on decisions to ride. *Transportation*, 38, 153-168.

Winters, M., Friesen, C., Koehoorn, M. & Teschke, K. (2007). Utilitarian bicycling: a multilevel analysis of climate and personal influences. *American journal of preventive medicine*, 32(1), 52-8.

Wood, J., Lacherez, P., Marszalek, R. & King, J. (2009). Drivers' and cyclists' experiences of sharing the road: Incidents, attitudes and perceptions of visibility. *Accident analysis and prevention*, 41(4), 772-776.

VIII. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1. ΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ

(Η συμπλήρωση του ερωτηματολογίου είναι εθελοντική, ανώνυμη και εξυπηρετεί ερευνητικούς σκοπούς.)

ΠΑΡΑΚΑΛΩ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΤΕ ΤΙΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΑΦΙΕΡΩΝΟΝΤΑΣ 5-8 ΛΕΠΤΑ ΑΠΟ ΤΟ ΧΡΟΝΟ ΣΑΣ

1. ΦΥΛΟ: ΑΝΔΡΑΣ..... ΓΥΝΑΙΚΑ.....

2. ΗΛΙΚΙΑ.....

3. ΣΤΙΣ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΛΑΜΒΑΝΩ ΜΕΡΟΣ:

ΩΣ ΑΤΟΜΟ	ΩΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ	ΩΣ ΠΑΡΕΑ	ΩΣ ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ
----------	---------------	----------	-----------------------

4. ΤΙ ΤΥΠΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΕ;

ΠΟΛΗΣ	ΒΟΥΝΟΥ	ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ	ΜΕ ΚΑΛΑΘΙ	ΑΠΛΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ.
-------	--------	------------	-----------	----------------

5. ΓΙΑ ΠΟΙΟΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΠΑΡΑΚΑΤΩ ΛΟΓΟΥΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΕ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ;

	ΠΑΝΤΑ	ΣΥΧΝΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΣΠΑΝΙΑ	ΠΟΤΕ
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΣΤΗ ΔΟΥΛΕΙΑ					
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ ΣΧΟΛΕΙΟ / ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΟ					
ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΜΙΚΡΕΣ ΔΟΥΛΕΙΕΣ Ή ΓΙΑ ΨΩΝΙΑ					
ΣΤΟΝ ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΧΡΟΝΟ ΜΟΥ					
ΓΙΑ ΑΣΚΗΣΗ					

6. ΦΟΡΑΤΕ ΕΝΔΥΜΑΣΙΑ ΥΨΗΛΗΣ ΔΙΑΚΡΙΤΟΤΗΤΑΣ / (που να φωσφορίζει) ;

ΠΑΝΤΑ	ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ	ΜΟΝΟ ΤΗ ΝΥΧΤΑ	ΠΟΤΕ	ΔΕΝ ΔΙΑΘΕΤΩ
-------	---------------	---------------	------	-------------

7. ΦΟΡΑΤΕ ΚΡΑΝΟΣ;

ΠΑΝΤΑ	ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ	ΜΟΝΟ ΤΗ ΝΥΧΤΑ	ΠΟΤΕ	ΔΕΝ ΔΙΑΘΕΤΩ
-------	---------------	---------------	------	-------------

8. ΜΠΟΡΕΙΤΕ ΝΑ ΒΡΕΙΤΕ ΕΠΑΡΚΗ ΧΩΡΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΠΟΔΗΛΑΤΑ ΣΤΗ ΠΟΛΗ ΣΑΣ;

ΠΑΝΤΑ	ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ	ΔΕΝ ΕΧΩ ΑΠΟΨΗ	ΣΠΑΝΙΑ	ΠΟΤΕ
-------	---------------	---------------	--------	------

9. ΠΟΣΟ ΣΥΧΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΕ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ;

ΗΜΕΡΕΣ / ΕΒΔΟΜΑΔΑ	ΗΜΕΡΕΣ / ΜΗΝΑ	ΜΗΝΕΣ ΤΟ ΧΡΟΝΟ

10. ΑΙΣΘΑΝΕΣΤΕ ΑΣΦΑΛΕΙΣ ΟΤΑΝ ΚΑΝΕΤΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΣΤΙΣ ΑΚΟΛΟΥΘΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ;

	ΠΑΝΤΑ	ΣΥΧΝΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΣΠΑΝΙΑ	ΠΟΤΕ
ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΕ ΔΡΟΜΟΥΣ					
ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΕΝΟΥΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥΣ					
ΣΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ					
ΣΕ ΜΟΝΟΠΑΤΙΑ ΣΤΟ ΒΟΥΝΟ					
ΣΕ ΔΡΟΜΟΥΣ ΧΩΡΙΣ ΣΗΜΑΝΣΗ ΓΙΑ ΠΟΔΗΛΑΤΑ					
ΣΤΟ ΕΠΑΡΧΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ					

11. ΤΙ ΑΠΟ ΤΑ ΠΑΡΑΚΑΤΩ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΕΙ ΕΜΠΟΔΙΟ ΣΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΓΙΑ ΕΣΑΣ;

	ΠΑΝΤΑ	ΣΥΧΝΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΣΠΑΝΙΑ	ΠΟΤΕ
ΟΙ ΠΕΖΟΙ					
ΟΙ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΕΣ					
ΤΑ ΔΕΩΦΟΡΕΙΑ / ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ / ΤΡΟΧΟΦΟΡΑ					
Η ΕΛΛΕΙΨΗ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟ ΣΠΙΤΙ					
ΟΙ ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΝΗΦΟΡΕΣ					
ΟΙ ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ					
Ο ΜΗ ΑΣΦΑΛΗΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ					

12. ΠΟΙΟΣ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΣΑΣ ;

ΜΟΝΟΣ ΜΟΥ	ΕΝΑ ΦΙΛΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΟ	ΕΝΑ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ	Ο ΣΥΛΛΟΓΟΣ
-----------	--------------------	---------------	------------

13. ΟΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΥΝ ΤΙΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΣΑΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΓΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗ ΚΑΙ ΑΘΛΗΣΗ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ;

ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΟΥΤΕ ΛΙΓΟ ΟΥΤΕ ΠΟΛΥ	ΠΟΛΥ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ
---------	------	---------------------	------	-----------

14. ΟΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΑΥΞΗΣΑΝ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΣΑΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΑΘΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ;

ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΟΥΤΕ ΛΙΓΟ ΟΥΤΕ ΠΟΛΥ	ΠΟΛΥ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ
---------	------	---------------------	------	-----------

15. ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΠΟΥ ΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΓΝΩΡΙΖΟΥΝ ΤΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑΣ ;

ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΟΥΤΕ ΛΙΓΟ ΟΥΤΕ ΠΟΛΥ	ΠΟΛΥ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ
---------	------	---------------------	------	-----------

16. ΠΟΣΟ ΔΥΣΚΟΛΟ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΣΤΑΜΑΤΗΣΕΤΕ ΝΑ ΣΥΜΜΕΤΑΣΧΕΤΕ ΣΤΙΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΚΑΙ ΑΘΛΗΣΗΣ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ;

ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΟΥΤΕ ΛΙΓΟ ΟΥΤΕ ΠΟΛΥ	ΠΟΛΥ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ
---------	------	---------------------	------	-----------

17. ΠΟΣΟ ΑΠΟΦΑΣΙΣΜΕΝΟΣ /Η ΕΙΣΤΕ ΝΑ ΣΥΝΕΧΙΣΕΤΕ ΝΑ ΣΥΜΜΕΤΑΣΧΕΤΕ ΣΤΙΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ;

ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΟΥΤΕ ΛΙΓΟ ΟΥΤΕ ΠΟΛΥ	ΠΟΛΥ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ
---------	------	---------------------	------	-----------

18. ΘΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΩ ΤΗ ΖΩΗ ΜΟΥ ΚΑΤΑΛΛΗΛΑ, ΩΣΤΕ ΝΑ ΣΥΝΕΧΙΣΩ ΝΑ ΣΥΜΜΕΤΑΣΧΩ ΣΤΙΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ;

ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΟΥΤΕ ΛΙΓΟ ΟΥΤΕ ΠΟΛΥ	ΠΟΛΥ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ
---------	------	---------------------	------	-----------

19. ΟΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΠΡΟΩΘΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΑ ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΛΗ;

(δηλαδή ΕΝΗΜΕΡΩΝΕΣΤΕ ΕΓΚΑΙΡΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΠΟΥ ΟΡΓΑΝΩΝΕΙ;)

ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΟΥΤΕ ΛΙΓΟ ΟΥΤΕ ΠΟΛΥ	ΠΟΛΥ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ
---------	------	---------------------	------	-----------

20. ΓΝΩΡΙΖΩ ΜΕ ΑΚΡΙΒΕΙΑ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΚΑΙ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΙΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ.

ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΟΥΤΕ ΛΙΓΟ ΟΥΤΕ ΠΟΛΥ	ΠΟΛΥ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ
---------	------	---------------------	------	-----------

21. ΠΟΣΟ ΣΥΧΝΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΕΤΕ ΣΤΙΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ;

ΕΛΑΧΙΣΤΑ	ΛΙΓΟ	ΟΥΤΕ ΛΙΓΟ ΟΥΤΕ ΠΟΛΥ	ΠΟΛΥ	ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΑ
----------	------	---------------------	------	-------------

22. ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΠΟΣΟ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΑΙΣΘΑΝΕΣΤΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΑΣ ΣΤΙΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ;

ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΟΥΤΕ ΛΙΓΟ ΟΥΤΕ ΠΟΛΥ	ΠΟΛΥ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ
---------	------	---------------------	------	-----------

23. ΑΙΣΘΑΝΕΣΤΕ ΑΣΦΑΛΗΣ ΟΤΑΝ ΣΥΜΜΕΤΕΧΕΤΕ ΣΕ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΕΣ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΜΕ

ΠΟΔΗΛΑΤΟ ;

ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΟΥΤΕ ΛΙΓΟ ΟΥΤΕ ΠΟΛΥ	ΠΟΛΥ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ
---------	------	---------------------	------	-----------

24. ΠΟΣΟ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΕΙΣΤΕ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ;

ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΟΥΤΕ ΛΙΓΟ ΟΥΤΕ ΠΟΛΥ	ΠΟΛΥ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ
---------	------	---------------------	------	-----------

25. ΠΟΣΟ ΣΥΧΝΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΕΤΕ ΣΕ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ / ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ;

ΠΟΤΕ	ΣΠΑΝΙΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΑΡΚΕΤΕΣ ΦΟΡΕΣ	ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΑ
------	--------	------------	---------------	-------------

26. ΣΤΗΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΣΑΣ ΖΩΗ ΩΣ ΑΤΟΜΟ, ΚΑΝΕΤΕ ΣΤΟ ΣΠΙΤΙ ΣΑΣ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΟΥ ΘΑ ΣΑΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΑΝ ΩΣ ΥΠΕΥΘΥΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΑΤΟΜΟ ;

ΠΟΤΕ	ΣΠΑΝΙΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΑΡΚΕΤΕΣ ΦΟΡΕΣ	ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΑ
------	--------	------------	---------------	-------------

27. ΚΙΝΗΣΤΕ ΜΕ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΣΑΣ ΣΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ;

ΠΟΤΕ	ΣΠΑΝΙΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΤΙΣ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΦΟΡΕΣ	ΠΑΝΤΑ
------	--------	------------	------------------------	-------

28. ΠΟΣΟ ΚΑΛΑ ΓΝΩΡΙΖΕΤΕ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ;

ΚΑΘΟΛΟΥ	ΚΑΠΟΙΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΑΡΚΕΤΑ	ΑΡΙΣΤΑ
---------	-----------------	------------	--------	--------

29. ΠΟΣΟ ΚΑΛΑ ΓΝΩΡΙΖΕΤΕ ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΣΑΣ 'ΩΣ ΠΟΔΗΛΑΤΗΣ' ΟΤΑΝ ΠΟΔΗΛΑΤΕΙΤΕ;

ΚΑΘΟΛΟΥ	ΚΑΠΟΙΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	ΑΡΚΕΤΑ	ΑΡΙΣΤΑ
---------	-----------------	------------	--------	--------

30. ΕΚΤΙΜΗΣΤΕ ΤΟ ΚΑΤΑ ΠΟΣΟ ΣΥΜΦΩΝΕΙΤΕ Ή ΔΙΑΦΩΝΕΙΤΕ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΚΑΤΩ ΔΗΛΩΣΕΙΣ.

	ΔΙΑΦΩΝΩ ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	ΔΙΑΦΩΝΩ	ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	ΣΥΜΦΩΝΩ	ΣΥΜΦΩΝΩ ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ
Η ΠΟΔΗΛΑΣΙΑ ΕΙΝΑΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΙΟ ΕΥΧΑΡΙΣΤΕΣ ΑΣΧΟΛΙΕΣ	1	2	3	4	5
Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΗΝ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑ ΕΙΝΑΙ 1 ΑΠΟ ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ ΠΟΥ ΜΕ ΙΚΑΝΟΠΟΙΟΥΝ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ	1	2	3	4	5
Η ΠΟΔΗΛΑΣΙΑ ΜΕ ΧΑΛΑΡΩΝΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΠΙΕΣΗ	1	2	3	4	5
ΜΟΥ ΑΡΕΣΕΙ ΝΑ ΣΥΖΗΤΩ ΓΙΑ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΦΙΛΟΥΣ ΜΟΥ	1	2	3	4	5

ΔΕΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΑΙ ΚΑΙ ΠΟΛΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑ	1	2	3	4	5
Η ΠΟΔΗΛΑΣΙΑ ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΓΙΑ ΜΕΝΑ	1	2	3	4	5
Η ΠΟΔΗΛΑΣΙΑ ΣΟΥ ΛΕΕΙ ΠΟΛΛΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΙΟΣ ΕΙΣΑΙ	1	2	3	4	5
Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΗΝ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑ ΜΕ ΕΚΦΡΑΖΕΙ	1	2	3	4	5
ΟΤΑΝ ΣΥΜΜΕΤΕΧΩ ΣΕ ΔΡΑΣΗ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑΣ ΕΙΜΑΙ Ο ΕΑΥΤΟΣ ΜΟΥ	1	2	3	4	5
ΜΠΟΡΕΙΣ ΝΑ ΠΕΙΣ ΠΟΛΛΑ ΓΙΑ ΕΝΑΝ ΑΝΘΡΩΠΟ ΟΤΑΝ ΤΟΝ ΒΛΕΠΕΙΣ ΝΑ ΚΑΝΕΙ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑ	1	2	3	4	5
ΝΟΜΙΖΩ ΟΤΙ ΠΟΛΛΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ ΣΤΗ ΖΩΗ ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑ	1	2	3	4	5
ΟΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΦΙΛΟΥΣ ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΜΕ ΚΑΠΟΙΟ ΤΡΟΠΟ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΟΙ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑ	1	2	3	4	5

ΣΑΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΠΟΛΥ ΓΙΑ ΤΟ ΧΡΟΝΟ ΣΑΣ.