

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ
ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ
ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 6/2013
ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΥΣΑ
ΑΠΟΦΑΣΗ 18/2013

Στην Καλαμάτα σήμερα, **την 4^η Απριλίου 2013, ημέρα Πέμπτη και ώρα 13:00** στο Δημαρχιακό Κατάστημα της οδού Αριστομένους 28, συνέρχεται στην 6η/2013 κατεπείγουσα συνεδρίαση η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Καλαμάτας, μετά την υπ' αριθμ. πρωτ. 17726/3-4-2013 πρόσκληση του κ. Προέδρου, που επιδόθηκε σύμφωνα με το νόμο.

Παραβρίσκονται στη συνεδρίαση αυτή ο κ. Δημόπουλος Δημήτριος, Αντιδήμαρχος Καλαμάτας, Πρόεδρος της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής και από τα τακτικά μέλη οι κ.κ. 1) Γκλεγκλές Ιωάννης, 2) Καραγιάννης Ανδρέας, 3) Ντίντα Παναγιώτα (προσέλευση στην υπ' αριθμ. 18 απόφαση) και 4) Ριζάς Χρίστος.

Δεν παραβρίσκονται αν και κλήθηκαν νόμιμα τα τακτικά μέλη κ.κ. 1) Βασιλόπουλος Παναγιώτης, 2) Μανδηλάρης Ιωάννης, 3) Μωρακέας Σπυρίδων και 4) Χριστόπουλος Ιωάννης.

Στη συνεδρίαση παραβρίσκονται επίσης τα αναπληρωματικά μέλη της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής κ.κ. 1) Αθανασόπουλος Κων/νος και 2) Μιχαλόπουλος Κων/νος, οι οποίοι συμμετέχουν στη συνεδρίαση αυτή αναπληρώνοντας τα απουσιάζοντα τακτικά μέλη κ.κ. Μανδηλάρη Ιωάννη και Μωρακέα Σπυρίδωνα αντίστοιχα.

Αφού επιτυγχάνεται έτσι νόμιμη απαρτία, ο Πρόεδρος κηρύσσει την έναρξη της συνεδρίασης.

Με την έναρξη της συνεδρίασης ο κ. Πρόεδρος αναφέρεται στον κατεπείγοντα χαρακτήρα της παρούσας συνεδρίασης λέγοντας τα εξής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Άνοιξε το "Πράσινο Ταμείο" και η πρόσκληση εκδόθηκε την 1^η/4/2013 και ανέβηκε στο site του Πράσινου Ταμείου στις 2/4/2013 και ως ημερομηνία λήξης της υποβολής προτάσεων ορίζεται η Δευτέρα 22/4/2013. Αν βάλτε κάτω τις ημερομηνίες δεν προλαβαίνει, κατά πάσα πιθανότητα δεν θα συνεδριάσει το Δημοτικό Συμβούλιο μέχρι τότε πρώτον και δεύτερον δεν είναι το μόνο προαπαιτούμενο για να μπορέσουμε να εντάξουμε κάποιες μελέτες στο συγκεκριμένο Άξονα. Συνεπώς αυτό δικαιολογεί το κατεπείγον. Συμφωνείτε ως προς αυτό καταρχήν;

Το Σώμα, ομόφωνα, αποφαινεται θετικά για το κατεπείγον των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης της παρούσας συνεδρίασης.

.....

Στη συνέχεια εισάγεται από τον κ. Πρόεδρο για συζήτηση το 2ο θέμα της ημερήσιας διάταξης με τίτλο :

Έγκριση μελέτης με τίτλο «Αυτοματοποιημένο Σύστημα Κοινοχρήστων Ποδηλάτων Δήμου Καλαμάτας» και υποβολή πρότασης χρηματοδότησης στην πρόσκληση 20/2013 του Πράσινου Ταμείου, στο χρηματοδοτικό πρόγραμμα «Αστική Αναζωογόνηση 2012 – 2015».

Η με αριθμ. πρωτ. 18018/2-4-2013 εισήγηση του Τμήματος Προγραμματισμού & Ευρωπαϊκών Θεμάτων της Διεύθυνσης Προγραμματισμού, Ανάπτυξης & Ευρωπαϊκών Θεμάτων του Δήμου, το οποίο έχει ως εξής:

Θέμα: Έγκριση μελέτης με τίτλο «Αυτοματοποιημένο Σύστημα Κοινοχρήστων Ποδηλάτων Δήμου Καλαμάτας» και υποβολή πρότασης χρηματοδότησης στην πρόσκληση 20 /2013 (Α.Π. 886/1-4-2013) του Πράσινου Ταμείου, στο χρηματοδοτικό πρόγραμμα «Αστική Αναζωογόνηση 2012 - 2015».

Ο Πρόεδρος του Πράσινου Ταμείου προσκαλεί τους Δήμους της Χώρας να υποβάλλουν πρόταση στην πρόσκληση με Κωδικό 20/2013 (Α.Π. 886/1-4-2013), προκειμένου να ενταχθούν και χρηματοδοτηθούν στο πλαίσιο των Αξόνων Προτεραιότητας «2. Αναβάθμιση αστικών υποδομών», «3. Προστασία και ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος» και «4. Ενίσχυση ελκυστικότητας των πόλεων», του Χρηματοδοτικού Προγράμματος «Αστική Αναζωογόνηση 2012 - 2015». Οι προτάσεις που θα υποβληθούν θα πρέπει να υπηρετούν και να συμβάλουν στους ειδικούς στόχους των παραπάνω Αξόνων Προτεραιότητας.

Ειδικότερα, ο Άξονας 2 αφορά την: Αναβάθμιση αστικών υποδομών μέσω παρεμβάσεων για την αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος των πόλεων, τη βελτίωση του αστικού εξοπλισμού και των αστικών υποδομών για τη βιώσιμη κινητικότητα, τη διαμόρφωση ελεύθερων χώρων και την ενίσχυση της

επισκεψιμότητας τους, καθώς επίσης και την ενεργειακή αναβάθμιση των αστικών υποδομών. Παράλληλα, προωθούνται οι εναλλακτικές μορφές μετακίνησης (με ποδήλατο, πεζή). Ο παραπάνω Άξονας εξειδικεύεται στα Μέτρα 2.1 Υποστήριξη της βιώσιμης κινητικότητας και 2.2 Βελτίωση αστικού εξοπλισμού.

Η Διεύθυνση Προγραμματισμού, Ανάπτυξης & Ευρωπαϊκών Θεμάτων, εκπόνησε την μελέτη με τίτλο «Αυτοματοποιημένο Σύστημα Κοινοχρήστων Ποδηλάτων Δήμου Καλαμάτας» και προϋπολογισμό 237.513,00€ συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α. προκειμένου να υποβληθεί στο Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα του Πράσινου Ταμείου «Αστική Αναζωογόνηση 2012 - 2015», στο Μέτρο 2.1 «Υποστήριξη της βιώσιμης κινητικότητας», του Άξονα 2 «Αναβάθμιση αστικών υποδομών». Το φυσικό αντικείμενο της εν λόγω μελέτης περιγράφεται αναλυτικά στη συνημμένη τεχνική έκθεση.

Μετά από τα παραπάνω, **εισηγούμεθα** όπως, η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής και το Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας αποφασίσει για :

1. Την έγκριση της υπ' αριθμό 2/2013 μελέτης με τίτλο «Αυτοματοποιημένο Σύστημα Κοινοχρήστων Ποδηλάτων Δήμου Καλαμάτας», προϋπολογισμού 237.513,00€ συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α.
2. Την υποβολή πρότασης με τίτλο «Αυτοματοποιημένο Σύστημα Κοινοχρήστων Ποδηλάτων Δήμου Καλαμάτας», προϋπολογισμού 237.513,00€ συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α. στη πρόσκληση με κωδικό 20/2013 (Α.Π. 886/1-4-2013) του Πράσινου Ταμείου, στο Μέτρο 2.1 «Υποστήριξη της βιώσιμης κινητικότητας», του Άξονα 2 «Αναβάθμιση αστικών υποδομών».
3. Την εξουσιοδότηση του Δημάρχου Καλαμάτας κου. Παναγιώτη Νίκα, όπως υπογράψει την πρόταση υποβολής, καθώς και οποιοδήποτε έγγραφο είναι απαραίτητο.

Η ΔΙΕΥΘΥΝΤΡΙΑ

ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ ΑΓΡΙΟΥ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΜSc

Συν/να:

1. Τεχνική Έκθεση
2. Πρόσκληση με κωδικό 20/2013 (Α.Π. 886/1-4-2013)

Εισηγούμενος το θέμα ο κ. Πρόεδρος αναφέρεται στην τεχνική έκθεση και περιγραφή του έργου, η οποία έχει ως εξής:

Τ Ε Χ Ν Ι Κ Η Ε Κ Θ Ε Σ Η

Ο Δ. Καλαμάτας καταβάλλει κάθε προσπάθεια προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας. Η πόλη της Καλαμάτας διαθέτει όλα τα χαρακτηριστικά, λόγω της τοπογραφίας του εδάφους της αλλά και των κατάλληλων κλιματολογικών συνθηκών, ανάπτυξης της χρήσης του ποδηλάτου.

Στα πλαίσια αυτά ο Δήμος Καλαμάτας έχει κατασκευάσει κεντρικό ποδηλατόδρομο, ο οποίος διατρέχει τον άξονα των κεντρικών λειτουργιών της πόλης (αγορά, Δημαρχείο, κεντρική πλατεία, Διοικητήριο, Πάρκο ΟΣΕ, λιμάνι) και της παραλιακής οδού (οδός Ναυαρίνου). Το συνολικό μήκος του ποδηλατόδρομου είναι 3.697 μ. Το έργο αυτό προβλέπεται στη Γενική Κυκλοφοριακή μελέτη και το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. (ΦΕΚ 77 ΑΑΠ,3/5/2011) και έχει χρηματοδοτηθεί Από το Γ.Κ.Π.Σ..

Επίσης, ο Δήμος Καλαμάτας ολοκληρώνει την μελέτη με τίτλο «Ανάπλαση ανατολικής όχθης του Νέδοντα από την οδό Κροντήρη έως τη Μαρίνα», προϋπολογισμού (περίπου) 1.250.000,00 € με ΦΠΑ, όπου προβλέπεται η κατασκευή ποδηλατοδρόμου μήκους 3.101,00 μ. Ο νέος ποδηλατόδρομος συνδέεται σε δύο σημεία με τον υπάρχοντα κεντρικό ποδηλατόδρομο, στο κέντρο της πόλης και στην παραλία και επεκτείνεται δυτικά στη ζώνη του ποταμού Νέδοντα, όπου διασχίζει την πόλη από βορρά σε νότο καταλήγοντας στην περιοχή της Μαρίνας. Επομένως, συνολικά θα διαθέτει 6.800 μ ποδηλατόδρομου.

Κατ' επέκταση θεωρείται σκόπιμο και απαραίτητο το έργο με τίτλο «Αυτοματοποιημένο σύστημα κοινοχρήστων ποδηλάτων Δήμου Καλαμάτας», που θα συμβάλει στη παραπέρα αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου ως εναλλακτικού μέσου μετακίνησης.

Η παρούσα μελέτη αφορά την προμήθεια: Αυτοματοποιημένου Συστήματος Κοινόχρηστων Ποδηλάτων για την πόλη της Καλαμάτας.

Οι σταθμοί αυτόματης διαχείρισης ποδηλάτων θα επιτρέπουν την αυτόματη μίσθωση ποδηλάτων χωρίς την παρουσία προσωπικού.

Πρόκειται για ένα αυτοματοποιημένο ηλεκτρονικό σύστημα που θα δίδει στους πολίτες την ευχέρεια να παραλάβουν και να χρησιμοποιήσουν ένα ποδήλατο για όσο χρόνο επιθυμούν, επιστρέφοντας το σε κάποιο από τα εγκατεστημένα σημεία στάθμευσης.

Το ηλεκτρονικό σύστημα διαχείρισης ποδηλάτων θα επιτρέψει στον φορέα να προσφέρει στους πολίτες ένα σύγχρονο εργαλείο που θα συμβάλει στην μείωση των ρύπων και του θορύβου εντός πόλης, στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση, στην περιβαντολογική ευαισθητοποίηση και στην βελτίωση της υγείας των πολιτών.

Παράλληλα, με τον τρόπο αυτό θα μπορέσει το ποδήλατο να αποτελέσει ένα εναλλακτικό μέσο μετακίνησης των τουριστών και της γνωριμίας τους με την πόλη και τα τοπικά αξιοθέατα.

Συγκεκριμένα προβλέπεται η προμήθεια:

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΟΥ				
A/A	Περιγραφή είδους	Τεμάχια	Τιμή χωρίς ΦΠΑ €	Σύνολο €
1	Ποδήλατα ειδικής κατασκευής για κίνηση σε αστικό ιστό	100	370	37.000
2	Ηλεκτρονικοί σταθμοί πληροφόρησης και αποδοχής πιστωτικών καρτών	2	5800	11.600
3	Ηλεκτρονικές θέσεις ασφάλισης ποδηλάτων	128	950	121.600
4	Παραμετροποίηση του συστήματος	1	4.000	4.000
5	Κάρτες RF ID	1000	4	3.500
6	Web site	1	1.100	1.100

7	Άδεια χρήσης και υποστήριξη λογισμικού διάρκειας 12 μηνών	120	65	7.800	
8	Εγκατάσταση συστήματος, σταθμών και λογισμικού και μεταφορικά	1	6.500	6.500	
				Μερικό σύνολο	193.100
				ΦΠΑ 23%	44.413
				Γενικό Σύνολο	237.513 €

Η προμήθεια αφορά στην υλοποίηση ενός Συστήματος Κοινόχρηστων Ποδηλάτων (ΣΚΠ) εντός των ορίων του Δήμου Καλαμάτας και στοχεύει:

- στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση της πόλης
- στη μείωση των αστικών ρύπων και, ειδικότερα, αυτών που προέρχονται από τα ιδιωτικής χρήσης οχήματα
- στην αύξηση της απασχόλησης
- στην τόνωση της εμπορικής κίνησης της πόλης
- στην υποστήριξη της βιώσιμης κινητικότητας μέσω της χρήσης του ποδηλάτου ως ενός ακόμη μέσου δημόσιας συγκοινωνίας
- στη βελτίωση της δημόσιας υγείας
- στη μείωση των ενδοαστικών ανισοτήτων

Το σύστημα θα περιλαμβάνει (εκατό) 100 ποδήλατα καταμετρημένα σε 9 σταθμούς ενοικίασης που θα περιλαμβάνουν 128 ηλεκτρονικές θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων. Σε 2 από τους σταθμούς θα τοποθετηθούν ηλεκτρονικοί σταθμοί πληροφόρησης με δυνατότητα αποδοχής πιστωτικών καρτών με ασφαλή τρόπο (unattended terminals for on-line credit card transactions).

Η δαπάνη για την προμήθεια προϋπολογίζεται στο ποσό των 246.000 ευρώ με το Φ.Π.Α. 23%. Στην τελική τιμή πρέπει να συμπεριλαμβάνονται και όλα τα έξοδα εγκατάστασης και καλής λειτουργίας.

Η σύναψη σύμβασης εκτέλεσης της προμήθειας θα πραγματοποιηθεί με τις διαδικασίες του ανοικτού δημόσιου διαγωνισμού μετά από συγκέντρωση προσφορών από το αρμόδια διεύθυνση του Δ. Καλαμάτας, την τεχνική αξιολόγηση από την αρμόδια επιτροπή και με κριτήριο κατακύρωσης την συμφερότερη για τον Δήμο προσφορά, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΕΚΠΟΤΑ, του Ν. 2286/95 και του Ν. 3463/2006.

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ - ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

1. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

Τα συστήματα μίσθωσης δημόσιας χρήσης ποδηλάτων, τυγχάνουν μεγάλης αποδοχής διεθνώς και αποτελούν μια πρωτοβουλία με ιδιαίτερη απήχηση στο κοινό. Πρόκειται για συστήματα όπου μια ομάδα ποδηλάτων είναι διαθέσιμη προς χρήση από μια κοινότητα χρηστών που αποτελείται από άτομα που δεν είναι ιδιοκτήτες των ποδηλάτων. Οι λόγοι υιοθέτησης συστημάτων μίσθωσης ποδηλάτων είναι πολλοί και προφανείς. Αποτελούν ένα θαυμάσιο μέσο για την μείωση των ρύπων στην πόλη και την βελτίωση της υγείας των χρηστών. Παρέχουν την δυνατότητα της οικονομικής και οικολογικής μετακίνησης και συμβάλλουν στην οικονομία.

Α. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ, ΣΕΝΑΡΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ

1)Στοιχεία μελέτης

Η μελέτη αφορά την προμήθεια και θέση σε λειτουργία αυτοματοποιημένου συστήματος βραχυχρόνιας μίσθωσης ποδηλάτων που θα εξυπηρετεί τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης. Το σύστημα θα αποτελείται από τα εξής στοιχεία :

A/A	Περιγραφή είδους	Τεμάχια
1	Ποδήλατα ειδικής κατασκευής για κίνηση σε αστικό ιστό	100
2	Ηλεκτρονικοί σταθμοί πληροφόρησης και αποδοχής πιστωτικών καρτών	2
3	Ηλεκτρονικές θέσεις ασφάλισης ποδηλάτων	128
4	Παραμετροποίηση του συστήματος	1
5	Κάρτες RF ID	1000
6	Web site	1
7	Άδεια χρήσης και υποστήριξη λογισμικού διάρκειας 12 μηνών	120
8	Εγκατάσταση συστήματος, σταθμών και λογισμικού και μεταφορικά	1

Το σύστημα θα περιλαμβάνει 100 ποδήλατα κατανεμημένα σε 9 σταθμούς ενοικίασης, 4 σταθμούς με 12 θέσεις ποδηλάτων και 5 σταθμούς με 16 θέσεις ποδηλάτων που θα περιλαμβάνουν 128 ηλεκτρονικές θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων. Σε 2 από τους σταθμούς θα τοποθετηθούν ηλεκτρονικοί σταθμοί πληροφόρησης με δυνατότητα αποδοχής πιστωτικών καρτών με ασφαλή τρόπο (unattended terminals for on-line credit card transactions). Η όλη λειτουργία του συστήματος θα ελέγχεται από ειδικό λογισμικό που θα λειτουργεί τοπικά αλλά και απομακρυσμένα για πρόσβαση στο σύστημα από απόσταση.

2) Παράγοντες Επιτυχίας του Έργου

Η πράξη αφορά στην εισαγωγή αυτοματοποιημένου Συστήματος Διάθεσης Κοινόχρηστων Ποδηλάτων (Bike Sharing) στον Δήμο, το οποίο:

θα αποτελέσει ένα αποδοτικό και προσιτό σύστημα δημόσιας μεταφοράς

θα βοηθήσει στην μετακίνηση τουριστών και επισκεπτών

θα προωθήσει τη βιώσιμη αστική κινητικότητα

θα αναβαθμίσει το φυσικό και δομημένο περιβάλλον

θα αναβαθμίσει την ποιότητα της ζωής της πόλης, με λιγότερους ρύπους και ηχορρύπανση

θα μειώσει το κυκλοφοριακό πρόβλημα

θα βελτιώσει την υγεία των χρηστών

θα συμβάλει στην οικονομία

θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας

Σημαντικό παράγοντα για την βιωσιμότητα του έργου, αποτελεί η επιλογή και υιοθέτηση ενός συστήματος που θα είναι προσαρμοσμένο στις ανάγκες και τα χαρακτηριστικά της περιοχής προκειμένου να τύχει ευρείας αποδοχής από κατοίκους και επισκέπτες. Σημαντικοί επομένως παράγοντες επιτυχίας είναι :

- Το περιβάλλον διεπαφής του συστήματος (συνίσταται στο πόσο εύκολα μπορεί να χρησιμοποιήσει το σύστημα κάποιος χωρίς να έχει ιδιαίτερη εξοικείωση με την τεχνολογία ώστε να παραλάβει ή να παραδώσει ένα ποδήλατο)
- Το εύρος του κοινού στόχου στο οποίο απευθύνεται (το σύστημα θα απευθύνεται σε μόνιμους κατοίκους και περιστασιακούς χρήστες ώστε να εξυπηρετεί δημότες, επισκέπτες και τουρίστες)
- Η κατασκευή των ποδηλάτων ώστε να επιτρέπουν την εύκολη κίνηση στον αστικό ιστό και να αντέχουν στην αδιάλειπτη λειτουργία υπό δύσκολες συνθήκες
- Η κατασκευή του ηλεκτρονικού και μηχανολογικού εξοπλισμού ώστε να παρέχει ασφάλεια, αδιάλειπτη λειτουργία και συνεχόμενη διαθεσιμότητα
- Η ευκολία και η ασφάλεια εγκατάστασης ώστε να εγκατασταθεί στον αστικό ιστό χωρίς μεγάλη αναστάτωση της πόλης και να ενσωματωθεί το σύστημα στο υπόλοιπο αστικό περιβάλλον και να είναι κατά το δυνατό προστατευμένο από βανδαλισμούς και κλοπές
- Η δυνατότητα επέκτασης και διασύνδεσης με άλλα συστήματα προκειμένου στο μέλλον να αποτελέσει μέρος ενός ευρύτερου δικτύου χρήσης κοινοχρήστων ποδηλάτων
- Η ευκολία διαχείρισης ώστε να είναι εύκολη και οικονομική η λειτουργία και η συντήρηση του συστήματος

3) Σκοπιμότητα και αναμενόμενα οφέλη

Το έργο αναμένεται να συμβάλει ουσιαστικά στους ακόλουθους τομείς :

i. Οικονομία και ταχύτητα

Με το ποδήλατο η κίνηση σε δύσκολα σημεία ιδιαίτερα τις ώρες αιχμής γίνεται με μοναδική ταχύτητα και φυσικά με μέγιστη οικονομία. Με την χρήση του συστήματος επωφελούνται οι πολίτες αλλά και το κοινωνικό σύνολο διότι οι χρήστες του συμβάλουν στην εξοικονόμηση ενέργειας πετυχαίνοντας παράλληλα και προσωπική οικονομία.

ii. Κυκλοφοριακή συμφόρηση

Η μετακίνηση με ποδήλατο συμβάλει στην κυκλοφοριακή συμφόρηση με 2 τρόπους : εξοικονομώντας χώρους σταθμευμένων αυτοκινήτων που εμποδίζουν την κίνηση σε σημεία κυκλοφοριακής αιχμής και περιορίζοντας την χρήση του αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης. Παράλληλα ενισχύεται σημαντικά η ευκολία χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας ειδικότερα στις περιπτώσεις συνδυασμού του συστήματος μίσθωσης ποδηλάτων με τα υπόλοιπα μέσα της δημόσιας συγκοινωνίας. Ως αποτέλεσμα, δημιουργούνται σημεία μετεπιβίβασης τα οποία μπορούν να επιτρέψουν την εύκολη και οικονομική κίνηση στο κέντρο της πόλης. Παράλληλα είναι ουσιαστική και η υποβοήθηση κατόχων αυτοκινήτων, οι οποίοι πλέον θα έχουν την δυνατότητα να σταθμεύουν τα οχήματά τους σε χώρους στάθμευσης και χρησιμοποιώντας τα δημόσια ποδήλατα να προσεγγίζουν τα σημεία ενδιαφέροντος τους.

iii. Αστικό περιβάλλον

Το κεντρικό τμήμα της πόλης υποβαθμίζεται συστηματικά τις ώρες αιχμής λόγω αυξημένου κυκλοφοριακού φόρτου, δημιουργώντας δυσκολίες στην κινητικότητα εποχούμενων και πεζών κατοίκων και επισκεπτών, καθώς και αύξηση των ρύπων των αυτοκινήτων. Το έργο θα συμβάλει στην βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος του Δήμου υποκαθιστώντας μετακινήσεις που θα γινόταν με άλλο τρόπο (Ι.Χ. αυτοκίνητο, μηχανή, ταξί, ΜΜΜ) με την χρήση ποδηλάτου. Το αποτέλεσμα της αντικατάστασης αυτής στην μείωση των ρύπων και του θορύβου αλλά και στην χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς είναι σημαντικό και μετρήσιμο (εκτιμάται ότι ένα μέσο κοινόχρηστο ποδήλατο εξοικονομεί περίπου 0.1 τόνο εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα ετησίως).

iv. Ενίσχυση της τοπικής αγοράς

Είναι γνωστό και αποδεδειγμένο ότι οι ποδηλάτες είναι από τις καλύτερες ομάδες αγοραστών. Αυτό συμβαίνει διότι σε αντίθεση με τους οδηγούς αυτοκινήτων ή τους χρήστες της δημόσιας συγκοινωνίας και του TAXI, οι ποδηλάτες έχουν την ευχέρεια της άμεσης πρόσβασης σε βιτρίνες μαγαζιών και άλλα εμπορικά σημεία. Με τον τρόπο αυτό έχουν εγγύτερη και ταχύτερη πρόσβαση στα σημεία εμπορικού ενδιαφέροντος και παράλληλα έχουν την δυνατότητα να ψωνίσουν με ταχύτητα.

v. Άσκηση

Με την εύκολη πρόσβαση σε κοινόχρηστα ποδήλατα, ο Δήμος προσφέρει έναν άμεσο τρόπο για άσκηση και βελτίωση της υγείας των πολιτών. Η άσκηση με ποδήλατο είναι σημαντική ενώ ακόμα σημαντικότερη είναι η εξοικονόμηση χρόνου καθώς δεν απαιτείται χρόνος για την καθημερινή άσκηση, η οποία επιτυγχάνεται κατά την μετακίνηση στην δουλειά, στην διασκέδαση, κλπ

vi. Βελτιωμένη πρόσβαση σε σημεία ενδιαφέροντος

Τα ποδήλατα μπορούν να κινηθούν σε σημεία όπου δεν μπορούν να κινηθούν άλλα οχήματα, όπως προστατευμένες περιοχές, πεζόδρομοι, πλατείες, σημεία ενδιαφέροντος κλπ. Με την δυνατότητα εύκολης πρόσβασης σε ποδήλατα, γίνεται δυνατή η πρόσβαση σε σημεία περιορισμένης πρόσβασης και διευκολύνεται η κίνηση μεταξύ σημείων ενδιαφέροντος μιας περιοχής. Με τον τρόπο αυτό η εμπειρία ξενάγησης και εξερεύνησης μιας περιοχής γίνεται μοναδική.

4. Περιγραφή λειτουργίας του συστήματος

Για την λειτουργία του συστήματος είναι απαραίτητη:

- i. Η εγκατάσταση ειδικών ηλεκτρονικών σταθμών στάθμευσης ποδηλάτων εξωτερικού χώρου που ελέγχουν την στάθμευση των ποδηλάτων και αποτελούν το σημείο διεπαφής των συνδρομητών με το σύστημα
- ii. Η εγκατάσταση ηλεκτρονικών σταθμών πληροφόρησης και αποδοχής πιστωτικών καρτών σε μη εποπτευόμενα σημεία (Unattended credit card terminals)
- iii. Η προμήθεια ποδηλάτων ειδικής κατασκευής κατάλληλα για δημόσια χρήση σε αστικό ιστό.
- iv. Η λειτουργία ιστοσελίδας ενδιαφερομένων χρηστών με δυνατότητα on-line έκδοσης κωδικών με την χρήση πιστωτικής κάρτας
- v. Η παροχή πληροφοριών για το σύστημα από απόσταση με ειδικό λογισμικό που διαχειρίζεται την λειτουργία του συστήματος και εκδίδει στοιχεία τιμολόγησης και στατιστικά στοιχεία χρήσης.

Το σύστημα θα πρέπει να μπορεί να εξυπηρετεί χρήστες με ηλεκτρονική κάρτα δημότη ή και με πιστωτική κάρτα. Και στις 2 περιπτώσεις η χρήση του ποδηλάτου θα χρεώνεται ωστόσο θα ελέγχεται η ταυτότητα του χρήστη και σε περίπτωση απώλειας του ποδηλάτου ή βανδαλισμού, θα χρεώνεται και το ποσό που αντιστοιχεί στην αξία του ποδηλάτου αυτόματα.

Η λειτουργικότητα του συστήματος θα πρέπει κατ' ελάχιστο να ικανοποιεί το ακόλουθο σενάριο χρήσης :

Ο ενδιαφερόμενος πηγαίνει στον σταθμό ενοικίασης και χρησιμοποιώντας στην θέση κλειδώματος την ειδική ηλεκτρονική κάρτα ή στον ειδικό σταθμό πληροφόρησης την πιστωτική του κάρτα πιστοποιεί την ταυτότητα του και ξεκλειδώνει και παραλαμβάνει ένα ποδήλατο.

Ο χρήστης πραγματοποιεί μια διαδρομή.

Κατά την επιστροφή του ποδηλάτου σε οποιονδήποτε σταθμό, ο χρήστης τοποθετεί το ποδήλατο στην ειδική θέση στάθμευσης όπου και κλειδώνει αυτόματα. Πραγματοποιείται αυτόματα η ταυτοποίηση του χρήστη και η διάρκεια ενοικίασης υπολογίζεται σε πραγματικό χρόνο οπότε και πραγματοποιούνται οι χρεώσεις ανάλογα με τον χρόνο χρήσης. Εφόσον το ποδήλατο έχει επιστραφεί χωρίς ζημιές και στον προβλεπόμενο χρόνο (π.χ. εντός συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος

από την μίσθωση όπως θα ορίσει ο Δήμος) θα υπάρξει η προβλεπόμενη χρέωση σύμφωνα με τον χρόνο χρήσης. Σε άλλη περίπτωση θα χρεώνονται αυτόματα οι αναλογούσες σε φθορές ή κλοπή ζημιές.

Το σύστημα θα πρέπει να επιτρέπει τον ορισμό κανόνων λειτουργίας, παραδείγματος χάριν την λήξη της κάρτας σε ορισμένο διάστημα, την χρέωση εφόσον το ποδήλατο δεν επιστραφεί εγκαίρως, τον ορισμό διαφορετικών επιτρεπόμενων σεναρίων χρέωσης της χρήσης του ποδηλάτου σε διαφορετικά χρονικά διαστήματα.

Την τελική επιλογή των κανόνων λειτουργίας θα την αποφασίσει ο Δήμος.

Το Σύστημα θα είναι σχεδιασμένο ώστε να εξυπηρετεί τόσο τακτικούς χρήστες (δημότες, φοιτητές και τακτικούς επισκέπτες) όσο και «περιστασιακούς» χρήστες.

Στην περίπτωση των τακτικών χρηστών η ταυτοποίηση θα γίνεται με ειδική **ηλεκτρονική κάρτα δημότη** (κάρτα RF – ID) η οποία θα είναι προπληρωμένη κάρτα.

Στην περίπτωση των περιστασιακών χρηστών θα είναι απαραίτητη η **χρήση πιστωτικής κάρτας στους σταθμούς αποδοχής πιστωτικών**. Επιπρόσθετα για τους περιστασιακούς χρήστες, θα πρέπει να είναι δυνατή η έκδοση κωδικών χρήσης μέσω του web site που θα κατασκευάσει ο Ανάδοχος. Στην περίπτωση αυτή οι περιστασιακοί χρήστες θα εκδίδουν κωδικούς χρήσης χρεώνοντας την πιστωτική τους κάρτα. Ο υποψήφιος Ανάδοχος θα πρέπει να περιγράψει με λεπτομέρεια την διαδικασία χρήσης της πιστωτικής κάρτας σε μη εποπτευόμενα σημεία και στο Internet και την συμβατότητα της προτεινόμενης μεθόδου με τους ισχύοντες τεχνικούς κανόνες και πρακτικές.

Σε περίπτωση που ο χρήστης δεν έχει επιστρέψει και δεν έχει ειδοποιήσει σχετικά με οποιοδήποτε πρόβλημα τον αποτρέπει να επιστρέψει το Ποδήλατο εντός 24 ωρών, το ποσό της εγγύησης θα δύναται να χρεωθεί στην πιστωτική του κάρτα. Σε κάθε περίπτωση το λογισμικό του συστήματος θα πρέπει να είναι πλήρως παραμετροποιημένο ως προς τον τρόπο χρέωσης της εγγύησης (εφόσον απαιτείται) και χρήσης. Επίσης θα πρέπει να είναι δυνατός ο καθορισμός διαφορετικής τιμολογιακής πολιτικής εγγύησης για διαφορετικές ομάδες χρηστών. Ο Ανάδοχος θα πρέπει να περιγράψει αναλυτικά την διαδικασία χρέωσης κάρτας δημότη και πιστωτικής κάρτας, την διασύνδεση των σταθμών με κατάλληλο τραπεζικό οργανισμό μέσω ασφαλούς διασύνδεσης, την διασφάλιση των συναλλαγών σύμφωνα με του ισχύοντες κανόνες για συναλλαγές μέσω πιστωτικών καρτών σε μη εποπτευόμενους χώρους και την παροχή ασφαλείας των προσωπικών δεδομένων χρηστών.

Σε γενικές γραμμές, οι χρεώσεις θα περιλαμβάνουν ένα πάγιο τέλος πρόσβασης στο σύστημα και επιπρόσθετη χρονοχρέωση βάση του χρόνου χρήσης του ποδηλάτου.

5. Σημεία εγκατάστασης των σταθμών

- A) Στην πλατεία Β. Γεωργίου στη θέση Ψαράκια
- B) Στην Πλατεία Όθωνος
- Γ) Στην οδό Ναυαρίνου (πλησίον της συμβολής της με την οδό Φαρρών)
- Δ) Στην οδό Ναυαρίνου (πλησίον της εκκλησίας Ανάστασης)
- Ε) Στο Πανεπιστήμιο – Τέντα (οδός Σφακιανάκη)
- ΣΤ) Στην περιοχή της Μαρίνας
- Z) Στο πάρκο του ΟΣΕ
- Η) Στο κεντρικό parking
- Θ) Στο υπεραστικό ΚΤΕΛ

B. ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΥΠΟ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

1) Ποδήλατα

Το ποδήλατο αποτελεί το βασικό τμήμα υλοποίησης του έργου. Θα πρέπει να είναι μια κατασκευή ειδική για χρήση εντός πόλης ενώ παράλληλα θα πρέπει να είναι ανθεκτικό σε φθορές και σε δύσκολη χρήση. Ο προμηθευτής του συστήματος θα πρέπει να αναφέρει ρητά τον κατασκευαστή των ποδηλάτων και να προσκομίσει σχετικό συμφωνητικό πρόθεσης συνεργασίας για το συγκεκριμένο έργο. Καθώς το ποδήλατο αποτελεί σημαντικό τμήμα του έργου, θα πρέπει τα ποδήλατα με τις προδιαγραφές τους να είναι δοκιμασμένες κατασκευές και να έχουν χρησιμοποιηθεί σε αντίστοιχο έργο κοινόχρηστων ποδηλάτων.

Τα ποδήλατα θα πρέπει να έχουν τον βασικό εξοπλισμό των συνήθων ποδηλάτων, εύχρηστο κιβώτιο ταχυτήτων, ρυθμιζόμενο ύψος σέλας για ύψος χρηστών από 1,5 m και άνω. Θα πρέπει να διαθέτουν χαμηλό οριζόντιο σωλήνα low step (χαμηλής εισόδου) και προστατευτικό κάλυμμα από πλαστικό για τον μπροστά δίσκο που δίνει την κίνηση στην αλυσίδα. Οι ταχύτητες του ποδηλάτου θα πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να εξασφαλίζεται η εύκολη χρήση. Οι ταχύτητες θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 3. Τα φρένα θα πρέπει να είναι τύπου V- Brakes αλουμινίου ή Roller Brakes. Οι τροχοί θα πρέπει να είναι διαμέτρου 26" ιντσών και τα στεφάνια τους από αλουμίνιο.

Τα ποδήλατα θα πρέπει να φέρουν λασπωτήρες και στους δυο τροχούς, με τον οπίσθιο να καλύπτει περισσότερο από το 1/3 του τροχού για μεγαλύτερη προστασία του αναβάτη και να διαθέτει χώρο που μπορεί να αξιοποιήσει ο Δήμος για την προβολή μηνυμάτων. Η σέλα θα πρέπει να είναι άνετη και ανατομική, με ειδικό απορροφητικό υλικό για την απορρόφηση των κραδασμών. Ο λαιμός της σέλας θα ρυθμίζεται ως προς το ύψος με λεβιέ (quick release) αλλά θα πρέπει παράλληλα να διαθέτει εσωτερικό μηχανισμό ασφάλισης ώστε να μην μπορεί να αποσπασθεί από τον σκελετό. Τα ποδήλατα θα πρέπει να διαθέτουν μπροστινά και πίσω φώτα τροφοδοτούμενα από δυναμό και εμπρόσθιο καλάθι ικανής χωρητικότητας μη αποσπώμενο. Τα ποδήλατα δεν θα πρέπει να διαθέτουν πίσω σχάρα ώστε να μην είναι δυνατή η μεταφορά δευτέρου ατόμου.

Ο χρωματισμός και η αισθητική του ποδηλάτου θα πρέπει να είναι ενιαία και χαρακτηριστική, με αποτέλεσμα να γίνεται το ποδήλατο εύκολα διακριτό. Ο χρωματισμός του σκελετού του ποδηλάτου θα γίνει σύμφωνα με επιλογή του Δήμου σε χρώματα που θα επιλεγούν από τον Αναθέτοντα, με ειδική βιομηχανική βαφή ώστε τα δημοτικά ποδήλατα να είναι διακριτά σε σχέση με αντίστοιχα εμπορικά προϊόντα. Τα ποδήλατα θα είναι ποδήλατα πόλης σχεδιασμένα όμως για σκληρή καθημερινή χρήση τουλάχιστον 30 km, όλο το 24ωρο. Τα ποδήλατα θα πρέπει να είναι συμβατά με τις βάσεις στάθμευσης και να ασφαλίζουν στις βάσεις στάθμευσης με την χρήση ειδικής ηλεκτρονικής κλειδαριάς ασφαλείας των βάσεων με αντικλεπτική προστασία.

Στις προσφορές θα πρέπει κατ' ελάχιστον να διευκρινίζονται τα εξής :

1. Ο τρόπος μετάδοσης της κίνησης
2. Οι διαστάσεις του ποδηλάτου και των τροχών
3. Το βάρος του ποδηλάτου
4. Οι ταχύτητες
5. Το υλικό κατασκευής του σκελετού των ποδηλάτων
6. Φωτιστικά σώματα που διαθέτουν και η τεχνολογία τους
7. Η τεχνολογία των φρένων που διαθέτουν
8. Ο τύπος ελαστικών που διαθέτουν
9. Η βαφή των ποδηλάτων
10. Άλλα τυχόν πρόσθετα στοιχεία

Αναλυτικά, τα ποδήλατα του Συστήματος πρέπει να φέρουν τα ακόλουθα τεχνικά χαρακτηριστικά:

- είναι ειδικά σχεδιασμένα, για χρήση στο Σύστημα αυτόματης διάθεσης ποδηλάτων, εμφανώς αναγνωρίσιμα, με χαρακτηριστικό χρώμα σύμφωνο με την ταυτότητα του Συστήματος

- Τροχοί 26"
- Αντιβανδαλιστική και αντικλεπτική προστασία για την σέλα και τους τροχούς
- Φτερά εμπρός και πίσω με τον πίσω προφυλακτήρα να καταλαμβάνει το 1/3 του τροχού για προστασία και προβολή διαφημίσεων
- Διαθέτουν χώρο που μπορεί να παρασχεθεί για την προβολή μηνυμάτων
- Καλάθι για τη δυνατότητα μεταφοράς των προσωπικών αντικειμένων του χρήστη και όχι σχάρα για μεταφορά δευτέρου ατόμου
- Απαιτείται η ύπαρξη διαφημιστικού χώρου στο πίσω μέρος του ποδηλάτου με την χρήση ειδικού πλαστικού προφυλακτήρα που καλύπτει το 1/3 του τροχού.
- Πλαίσιο από αλουμίνιο για μείωση του βάρους και αντισκωριακή προστασία, να μπορούν να φέρουν το διακριτικό χρώμα και άλλα σημάδια που θα επιλέξει ο Δήμος
- Χρήση ανοξειδωτων υλικών στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό (ζάντες, ακτίνες, ντίζα σέλας, τιμόνι, μπουλόνια τροχών). Ο υποψήφιος Προμηθευτής του Συστήματος θα πρέπει να διευκρινίσει ποια εξαρτήματα δεν είναι ανοξειδωτα
- Κλειδαριά για ασφάλιση του ποδηλάτου μεταξύ των μισθώσεων. Να αναφερθεί ο τρόπος που λειτουργεί η κλειδαριά αυτή
- Σέλα από ανατομικό ανθεκτικό υλικό, μη αποσπώμενη, με σύστημα ρύθμισης του ύψους. Η σέλα θα πρέπει να ρυθμίζεται με quick release αλλά να μην αποσπάται και να ασφαλίζει στον σκελετό του ποδηλάτου με εσωτερικό αντικλεπτικό μηχανισμό
- Φώτα εμπρός και πίσω με τροφοδοσία ρεύματος από δυναμό
- Hub Dynamo στον εμπρός τροχό
- Προστατευτικό αλυσίδας
- Ανακλαστικά στους τροχούς
- Πετάλια με ανακλαστήρες
- Τουλάχιστον 3 ταχύτητες ενσωματωμένες στην πλήμνη του πίσω τροχού
- Λασπωτήρες εμπρός και πίσω
- Κουδούνι
- Στήριγμα (Stand)
- Διασφαλισμένη διαθεσιμότητα ώστε να μπορεί ο Δήμος να προμηθευτεί περισσότερα ίδια ποδήλατα την επόμενη 5ετία
- σε εμφανές σημείο του Ποδηλάτου τυπωμένο με decals να υπάρχει το όνομα του Δήμου και του συστήματος

Ο υποψήφιος Ανάδοχος θα πρέπει στο φάκελο τεχνικής προσφοράς θα πρέπει να παρέχει σε σχέση με τα ποδήλατα:

Υπεύθυνη δήλωση του κατασκευαστή του ποδηλάτου για :

1. χρήση των ποδηλάτων σε αντίστοιχο έργο σε Ελλάδα ή και εξωτερικό.
2. εγγύηση καλής λειτουργίας τουλάχιστον 5 έτη για τον σκελετό και 2 έτη για τα ανταλλακτικά από την ημερομηνία παράδοσης.
3. διαθεσιμότητα των ανταλλακτικών του ποδηλάτου, όμοια ή συμβατά, για 5 τουλάχιστο έτη από την ημερομηνία παράδοσης

2. Σταθμοί ενοικίασης ποδηλάτων και ηλεκτρονικές θέσεις στάθμευσης και κλειδώματος ποδηλάτων

Οι σταθμοί μίσθωσης ποδηλάτων περιλαμβάνουν :

- Ηλεκτρονικές θέσεις στάθμευσης και ασφάλισης ποδηλάτων
- Ηλεκτρονικούς σταθμούς πληροφόρησης και αποδοχής πιστωτικών καρτών (σε ορισμένους σταθμούς ενοικίασης μόνο)

Οι σταθμοί μίσθωσης ποδηλάτων επιτρέπουν το ηλεκτρονικό κλείδωμα – ξεκλείδωμα των ποδηλάτων και τον υπολογισμό του χρόνου χρήσης τους. Είναι ουσιαστικά το σημείο διεπαφής του συστήματος με το κοινό.

Η κατασκευή του σταθμού θα πρέπει να είναι εργονομική και να επιτρέπει την άμεση και εύκολη επικοινωνία με το κοινό. Στο εξωτερικό μέρος του σταθμού

θα πρέπει να αναγράφονται αναλυτικές οδηγίες χρήσης του συστήματος σε δύο τουλάχιστον γλώσσες (Ελληνικά και Αγγλικά). Επίσης θα πρέπει να αναγράφονται οι όροι χρήσης του συστήματος, η μέθοδος και τα σημεία εξυπηρέτησης χρηστών. Για την αξιολόγηση της εμφάνισης του σταθμού, ο υποψήφιος Ανάδοχος θα πρέπει να συμπεριλάβει στην προσφορά του αναλυτικά τα χαρακτηριστικά τους και τις διαστάσεις τους υποβάλλοντας σχετικά διαγράμματα των σταθμών.

Ο κάθε σταθμός μίσθωσης ποδηλάτων θα πρέπει να είναι ώριμη και δοκιμασμένη συσκευή που λειτουργεί χωρίς προβλήματα. Ο σταθμός μίσθωσης θα πρέπει επί ποινή αποκλεισμού να έχει εγκατασταθεί σε τουλάχιστον 2 παρόμοια έργα σε Ελλάδα ή σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (να αναφερθούν τα έργα και τα στοιχεία των Αναθετόντων).

Ο σταθμός μίσθωσης θα πρέπει να είναι μόνιμα συνδεδεμένος με το κέντρο ελέγχου. Για την αποφυγή εργασιών καλωδίωσης δικτύου, ο σταθμός θα πρέπει να διασυνδέεται μέσω ασύρματου δικτύου κινητής τηλεφωνίας GPRS. Για τον λόγο αυτό θα πρέπει να διαθέτει εσωτερικό GPRS modem και σχετική κεραία ώστε να υπάρχει ανεμπόδιστη και συνεχής επικοινωνία. Επίσης για την αποφυγή τεχνικών εργασιών σκαψίματος και την εξοικονόμηση κόστους και χρόνου, το σύστημα θα πρέπει να διαθέτει τραβέρσες. Η δικτύωση του σταθμού θα επιτρέπει την ενημέρωση σε πραγματικό χρόνο του σταθμού αλλά και του κέντρου ελέγχου για την κατάσταση του συστήματος, για την διαθεσιμότητα των ποδηλάτων και για τις πραγματοποιηθείσες χρήσεις. Για την λειτουργία του σταθμού θα διατεθεί από τον Αναθέτοντα κάρτα κινητής τηλεφωνίας GPRS με μηνιαία δυνατότητα ανταλλαγής data 250 MB. Η μηνιαία κατανάλωση data traffic δεν θα πρέπει να υπερβαίνει το όριο αυτό.

Οι θέσεις στις οποίες ασφαλίζει το ποδήλατο θα πρέπει να διαθέτουν οθόνη πληροφοριών LCD τουλάχιστον 2 γραμμών. Με τον τρόπο αυτό θα πρέπει να είναι δυνατή η παραλαβή και παράδοση του ποδηλάτου απευθείας από την θέση όπου βρίσκεται το ποδήλατο λαμβάνοντας ο χρήστης σχετικές πληροφορίες στην οθόνη που θα πρέπει να υπάρχει εκεί. Οι θέσεις ασφάλισης θα πρέπει να διαθέτουν προστασία από την βροχή και από κλοπές.

Το σύστημα θα πρέπει να είναι αρθρωτό και επεκτάσιμο. Θα πρέπει να είναι εύκολη τόσο η μετεγκατάσταση του σταθμού σε διαφορετικά σημεία (με τις ελάχιστες δυνατές τεχνικές εργασίες) όσο και η επέκταση των ποδηλάτων σε άλλα σημεία με την προσθήκη σταθμών που συνεργάζονται μεταξύ τους.

Η λειτουργία των σταθμών θα πρέπει να μπορεί να γίνεται είτε με παροχή ρεύματος με σύνδεση στο δημόσιο δίκτυο ηλεκτρισμού, είτε με την χρήση ηλιακών συλλεκτών, είτε με σύνδεση με εσωτερική μπαταρία. Η συγκεκριμένη εγκατάσταση ωστόσο, θα πραγματοποιηθεί με σύνδεση με το δίκτυο ηλεκτροδότησης.

Οι σταθμοί μίσθωσης θα πρέπει να επιτρέπουν την συναλλαγή με το κοινό με ηλεκτρονική κάρτα δημότη RF - ID και με πιστωτική κάρτα σε σταθμούς όπου υπάρχει σταθμός αποδοχής πιστωτικών καρτών. Για ευκολία χρήσης, η συναλλαγή με την κάρτα δημότη θα πρέπει να πραγματοποιείται χωρίς την εισαγωγή της κάρτας στον σταθμό αλλά με απλή επίδειξη της κάρτας σε μικρή απόσταση από ειδικό αισθητήρα ανάγνωσης και αναγνώρισης των στοιχείων της κάρτας.

Οι σταθμοί θα διαθέτουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Ηλεκτρονικές θέσεις ασφάλισης που επιτρέπουν στα ποδήλατα να ξεκλειδώνουν αυτόματα μετά την ταυτοποίηση του χρήστη και να μην απαιτούνται περαιτέρω ενέργειες για την παραλαβή τους
- Η ταυτοποίηση του χρήστη θα γίνεται με τεχνολογία ραδιοσυχνοτήτων (RF-ID) σε κάθε θέση ασφάλισης ώστε να μην απαιτείται ο κάτοχος της κάρτας να επισκέπτεται κάθε φορά το infokiosk αλλά και να είναι δυνατή η δημιουργία σταθμών χωρίς infokiosk σε περιπτώσεις όπου η κίνηση τουριστών δεν είναι μεγάλη
- Κάθε θέση ασφάλισης θα διαθέτει οθόνη LCD για την παροχή πληροφοριών στον χρήστη

- Για την επιστροφή του Ποδηλάτου, ο χρήστης θα αρκεί να αποθέσει το Ποδήλατο σε κάποιον σταθμό και δεν θα χρειάζεται να ξανα-ταυτοποιηθεί ή να προβεί σε οποιαδήποτε άλλη ενέργεια στον σταθμό
 - Οι ηλεκτρονικές θέσεις ασφάλισης θα ειδοποιούν με ηχητική και οπτική ένδειξη στην οθόνη LCD της κάθε θέσης ασφάλισης τον χρήστη όταν παραλαμβάνει ή επιστρέφει το ποδήλατο και το τοποθετεί στη θέση κλειδώματος ότι η διαδικασία κλειδώματος έγινε με επιτυχία
 - Θα μπορεί ο χρήστης να δηλώνει ότι το ποδήλατο που παρέδωσε έχει κάποια βλάβη
 - Οι θέσεις ασφάλισης και όλες οι μεταλλικές κατασκευές θα διαθέτουν τουλάχιστον 5ετή εγγύηση αντισκωριακής προστασίας
 - Οι θέσεις ασφάλισης θα διαθέτουν τουλάχιστον 1 έτος εγγύηση καλής λειτουργίας για όλα τα ηλεκτρονικά μέρη
 - Οι θέσεις ασφάλισης θα φέρουν βαρέος τύπου μηχανισμό κλειδώματος των Ποδηλάτων
 - Το σύστημα θα είναι αρθρωτό και θα μπορούν να προστίθενται στο μέλλον επιπρόσθετες θέσεις κλειδώματος
 - Οι θέσεις ασφάλισης θα υποστηρίζουν τεχνολογία πιστοποίησης NFC (Near Field Communication) σε κάθε θέση ασφάλισης
 - Οι θέσεις ασφάλισης θα υποστηρίζουν άνοιγμα κλειδαριάς με την αποστολή γραπτού μηνύματος από κινητό τηλέφωνο (SMS)
 - Οι θέσεις ασφάλισης θα μπορούν να αναγνωρίζουν μοναδικά το κάθε Ποδήλατο όταν αυτό κλειδώνει επάνω στην κλειδαριά, με αυτόματο τρόπο με χρήση ραδιοσυχνοτήτων (RF-ID)
 - Το Σύστημα θα έχει απομακρυσμένη επικοινωνία με όλους τους Σταθμούς ώστε να μπορεί να ενημερώνει τους διαχειριστές σε πραγματικό χρόνο με πληροφορίες για την κατάσταση των Σταθμών όπως, διαθεσιμότητα Ποδηλάτων, διαθεσιμότητα κενών θέσεων, καλή λειτουργία, τυχόν προβλήματα αναφερθέντα από χρήστες
 - Το σύστημα θα διαθέτει τραβέρσες και κανάλια μεταξύ των θέσεων κλειδώματος καθώς και με το infokiosk (όπου υπάρχει) ώστε να περνούν οι καλωδιώσεις χωρίς να απαιτούνται εκσκαφές και ιδιαίτερες τεχνικές εργασίες
 - Το σύστημα θα επιτρέπει την δημιουργία σταθμών με ή χωρίς infokiosk
 - Στα σημεία όπου υπάρχει infokiosk θα παρουσιάζονται στο infokiosk πληροφορίες αναφορικά με τις θέσεις των Σταθμών, τη διαθεσιμότητα των Ποδηλάτων, το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων και τους όρους χρήσης του Συστήματος
 - Τα infokiosks θα είναι κατασκευασμένα από χάλυβα υψηλής αντοχής βαρέως γαλβανισμού
 - Τα infokiosks θα διαθέτουν στέγαστρο για προστασία των χρηστών από καιρικές συνθήκες κατά την διάρκεια συναλλαγών
 - Τα infokiosks θα διαθέτουν έγχρωμη αντιβανδαλιστική οθόνη αφής 15' ή μεγαλύτερη, υψηλής φωτεινότητας
 - Τα infokiosks θα διαθέτουν ενσωματωμένο GSM/GPRS modem
 - Τα infokiosks θα διαθέτουν αναγνώστη πιστωτικών καρτών πιστοποιημένο κατά EMV I και II και PCI/PED
 - Στο infokiosk θα εκτελείται λογισμικό το οποίο θα επιτρέπει την επιτόπια έκδοση κωδικού πρόσβασης περιστασιακών χρηστών με την χρήση πιστωτικής κάρτας μέσω διασύνδεσης με χρηματοπιστωτικό οργανισμό
- Οι θέσεις στάθμευσης θα είναι κατάλληλες για χρήση σε υπαίθριο χώρο και θα διαθέτουν εργονομική κατασκευή που θα επιτρέπει την ασφαλή τοποθέτηση των ποδηλάτων σε αυτές με τέτοιο τρόπο ώστε το ποδήλατο να παραμένει όρθιο όταν τοποθετείται στις βάσεις χωρίς την χρήση ορθοστάτη ή άλλου βοηθητικού μέσου. Οι θέσεις θα είναι αρθρωτές δηλαδή η κάθε κλειδαριά θα εξυπηρετεί ένα ποδήλατο. Με τον τρόπο αυτό θα είναι δυνατή η απόφαση για μεταβολή του αριθμού των ποδηλάτων που εγκαθίστανται σε κάθε σταθμό ενοικίασης, με απλή μετεγκατάσταση ενός αριθμού θέσεων από το ένα σημείο στο άλλο.

Ο υποψήφιος Ανάδοχος θα πρέπει επί ποινή αποκλεισμού στο φάκελο τεχνικής προσφοράς να παρέχει σε σχέση με τους σταθμούς μίσθωσης:

1. Υπεύθυνη δήλωση για εγγύηση καλής λειτουργίας ενός έτους και για αντισκωριακή προστασία τουλάχιστον 5 ετών.

3. Λογισμικό διαχείρισης του συστήματος

Το λογισμικό του κέντρου ελέγχου θα αποτελεί ουσιαστικά το σημείο ελέγχου του συστήματος και το εργαλείο διαχείρισης και έκδοσης στοιχείων τιμολόγησης, χρήσης και στατιστικών στοιχείων. Το λογισμικό θα λειτουργεί σε τουλάχιστον 2 γλώσσες (Ελληνικά και Αγγλικά) και θα παρέχεται στον Δήμο είτε ως υπηρεσία (software as a service) είτε με αυτόνομη εγκατάσταση. Σε κάθε περίπτωση θα συνοδεύεται από άδεια χρήσης τουλάχιστον ενός έτους.

Πρόκειται για το κεντρικό σύστημα λογισμικού από όπου διατίθενται οι πληροφορίες που συλλέγονται στους Σταθμούς και μέσω του οποίου διενεργείται ο κεντρικός έλεγχος και η διαχείριση του Συστήματος.

Το λογισμικό διαχείρισης ποδηλάτων θα πρέπει να παρέχει ένα εύκολο περιβάλλον διαχείρισης του συστήματος. Θα παρέχει κατ' ελάχιστον τις εξής δυνατότητες:

- Διατίθεται σε δύο τουλάχιστον γλώσσες (ελληνικά και αγγλικά)
- Θα επιτρέπει την εισαγωγή στοιχείων χρηστών και την έκδοση κάρτας συνδρομητή
- Θα επιτρέπει την καταχώρηση πληρωμών σε κάρτα συνδρομητή
- Θα παρέχει στοιχεία χρήσης των ποδηλάτων σε πραγματικό χρόνο
- Θα παρέχει στοιχεία βλάβης των ποδηλάτων όπως επισημαίνονται στους σταθμούς
- Θα επιτρέπει την δήλωση βλαβών στα ποδήλατα όπως δηλώνονται από τους χρήστες στο Help-desk του συστήματος
- Θα δίδει στατιστικά στοιχεία κίνησης των ποδηλάτων
- Θα παρέχει στοιχεία χρηστών – Προβολή – Διαμόρφωση
- Θα δίδει πληροφορίες για σταθμούς σε κανονική λειτουργία ή με βλάβη
- Θα δίδει ανάλυση των κινήσεων που γίνονται στο σύστημα (παραλαβή ποδηλάτων – επιστροφή ποδηλάτων, σταθμός αναχώρησης, σταθμός επιστροφής, αριθμός ποδηλάτου, χρήστης, κλπ)
- Θα δίδει αναλυτικά στατιστικά στοιχεία χρήσης (μισθώσεις ανά σταθμό και ανά ποδήλατο, έσοδα ανά ημέρα, κλπ)

Ο υποψήφιος Ανάδοχος θα πρέπει στο φάκελο τεχνικής προσφοράς να παρέχει σε σχέση με το λογισμικό:

1. Υπεύθυνη δήλωση του κατασκευαστή του λογισμικού για :

1. χρήση του λογισμικού σε αντίστοιχο έργο σε Ελλάδα ή και εξωτερικό.

4. Λογισμικό διεπαφής τελικών χρηστών (web site του συστήματος)

Είναι η διεπαφή μέσω της οποίας οι χρήστες λαμβάνουν πληροφορίες για το Σύστημα (τοποθεσία Σταθμών, διαθεσιμότητα ποδηλάτων, εγγραφή, κ.λπ.) και αλληλεπιδρούν με αυτό. Η Εφαρμογή για τους χρήστες θα είναι προσπελάσιμη μέσω του επίσημου δικτυακού τόπου του Δήμου και θα δίδει την δυνατότητα on-line έκδοσης κωδικών πρόσβασης στο σύστημα με την χρήση πιστωτικής κάρτας ως εγγύηση σε ασφαλές περιβάλλον. Η Εφαρμογή χρηστών θα διαθέτει κατ' ελάχιστον την ακόλουθη λειτουργικότητα:

- Διατίθεται σε δύο τουλάχιστον γλώσσες (ελληνικά και αγγλικά)
- Διεπαφή έκδοσης κωδικών με χρήση πιστωτικής κάρτας
- Διεπαφή έκδοσης κάρτας συνδρομητή με την χρήση της πιστωτικής κάρτας και συλλογής των απαραίτητων δικαιολογητικών μέσω web interface
- Δυνατότητα αυτόματης αποστολής της κάρτας συνδρομητή με courier
- Οδηγίες χρήσης – διαθεσιμότητα – χρεώσεις κ.λπ.

- Ενημέρωση για τη διαθεσιμότητα ποδηλάτων σε κάθε σταθμό ανά πάσα στιγμή.
- Μηχανισμό για τη διεκπεραίωση ασφαλών συναλλαγών.
- Δυνατότητα στους χρήστες για επικοινωνία με τον Δήμο, καθώς και την υποβολή παρατηρήσεων για τη βελτίωση του Συστήματος και παραπόνων.
- Δυνατότητα για τη διενέργεια έρευνας ικανοποίησης των χρηστών, τα αποτελέσματα της οποίας θα χρησιμοποιούνται για τη βελτίωση του Συστήματος.
- Σύνδεση με social media
- Ειδική σελίδα με αναφορά σε όλα τα ενδεδειγμένα μέτρα ασφάλειας για τη χρήση ποδηλάτου και με προτροπή για την τήρησή τους.
- Σε εμφανές σημείο κάθε σελίδας θα αναγράφεται το τηλέφωνο επικοινωνίας με την υπηρεσία τηλεφωνικής εξυπηρέτησης

5. Mobile web site ή native app

Καθώς είναι σημαντική η πρόσβαση σε πληροφορίες για το σύστημα και η on-line ενημέρωση για την διαθεσιμότητα σταθμών και ποδηλάτων κατά την διάρκεια της κίνησης των κατοίκων, θα παρέχεται λογισμικό για χρήση σε κινητά τηλέφωνα προκειμένου να πραγματοποιούνται on-line συναλλαγές και να γίνεται ενημέρωση των χρηστών. Η εφαρμογή σε κινητά τηλέφωνα θα είναι είτε native για λειτουργία σε περιβάλλον Android και iOS είτε responsive web site με δυνατότητα προσαρμογής σε διαφορετικούς τύπους ανάλυσης οθονών και φορητών συσκευών.

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΘΕΣΗ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Όλα τα παραπάνω στοιχεία του έργου θα εγκατασταθούν στα σημεία τοποθέτησης των σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων που έχουν ήδη αποφασισθεί από τον Δήμο. Ο Ανάδοχος του έργου θα αναλάβει την πλήρη εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία του συστήματος. Ο Δήμος θα αναλάβει την παροχή των ελάχιστων υποδομών που απαιτούνται για την εγκατάσταση (ηλεκτροδότηση στα σημεία, παροχή SIM καρτών (μια κάρτα / σημείο)). Η επιλογή των σημείων εγκατάστασης επηρεάζει την λειτουργία του συστήματος καθοριστικά. Η επιλογή των σημείων έγινε με βάση τα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής εγκατάστασης ώστε να προκύψει υπολογισμός της χωρητικότητας των σταθμών και αναμενόμενης κίνησης των σταθμών και του συστήματος προκειμένου να επιλεγθούν με προσοχή τα σημεία τοποθέτησης των σταθμών στάθμευσης των ποδηλάτων. Επίσης, πολύ σημαντικός είναι ο συνδυασμός του συστήματος με τα υπόλοιπα διαθέσιμα μέσα μετακίνησης ώστε να υπάρχει συμπληρωματικότητα και συνολική διευκόλυνση.

2. Χρονοδιάγραμμα και Φάσεις Έργου

Το Έργο μπορεί να διακριθεί στις ακόλουθες φάσεις:

2.1. Σχεδιασμός Συστήματος

Ο Ανάδοχος θα συνεργαστεί με την Αναθέτουσα Αρχή για να σχεδιαστεί το Σύστημα. Σε αυτή τη Φάση ο Ανάδοχος θα καταγράψει πλήρως τις απαιτήσεις του Δήμου σχετικά με τη λειτουργικότητα του Συστήματος και θα παραδώσει τον σχεδιασμό του που θα περιλαμβάνει μεταξύ άλλων:

- την προσαρμογή του Συστήματος στην τιμολογιακή πολιτική που θα επιλέξει ο Δήμος
- την προσαρμογή του περιβάλλοντος διεπαφής τελικών χρηστών σύμφωνα με την εικαστική προσέγγιση του Δήμου (χρώμα ποδηλάτων, σταθμών, κλπ)
- την καταγραφή χρηστών με δικαιώματα διαχείρισης
- στον σχεδιασμό των σχετικών διεπαφών

Φάση 1

Έναρξη	T0	Λήξη	T0 + 20
Τίτλος Φάσης	Ανάλυση Απαιτήσεων - Λειτουργικός Σχεδιασμός		
Στόχοι Φάσης: Στόχος 1: καταγραφή λειτουργικών απαιτήσεων Στόχος 2: τελικός σχεδιασμός του Συστήματος			
Παραδοτέα: Π1.1: Σχεδιασμός Συστήματος			

2.2. Σχεδιασμός Ταυτότητας Συστήματος

Σε αυτή τη Φάση ο Ανάδοχος θα παραδώσει τις εικαστικές προτάσεις σχετικά με το Σύστημα. Οι προτάσεις θα περιλαμβάνουν το όνομα του Συστήματος, τα χρώματα και θα αφορούν στους Σταθμούς, στα Ποδήλατα, στη Διεπαφή των τελικών Χρηστών, καθώς και σε κάθε άλλη εφαρμογή του Συστήματος, με την οποία έρχονται σε επαφή οι τελικές χρήστες. Τ

Φάση 2

Έναρξη	T0	Λήξη	Φ1 + 20
Τίτλος Φάσης	Σχεδιασμός Ταυτότητας Συστήματος		
Στόχοι Φάσης: Στόχος 1: δημιουργία επικοινωνιακής ταυτότητας Συστήματος			
Παραδοτέα: Π2.1: Εικαστικές προτάσεις Π2.2: Εγκεκριμένα τελικά σχέδια			

2.3. Εγκατάσταση ηλεκτρονικών θέσεων ασφάλισης και Infokiosk

Ο Ανάδοχος θα εγκαταστήσει όλο τον εξοπλισμό των σταθμών που περιλαμβάνει το Σύστημα. Ο Ανάδοχος θα έχει ενημερώσει τον Δήμο τουλάχιστον δέκα ημέρες πριν την εγκατάσταση του Συστήματος έτσι ώστε να έχουν αναληφθεί πιθανές ενέργειες που απαιτούνται από την πλευρά του Δήμου ώστε να διευκολυνθεί η διαδικασία εγκατάστασης και να μη διαταραχθεί η εύρυθμη λειτουργία της πόλης.

Φάση 3

Έναρξη	T0	Λήξη	T0+70
Τίτλος Φάσης	Εγκατάσταση Συστήματος		
Στόχοι Φάσης: Στόχος 1: Εγκατάσταση των σταθμών του συστήματος			
Παραδοτέα: Π3.1: Σταθμοί			

2.4. Παραμετροποίηση Λογισμικού Διαχείρισης

Αντλώντας από τη γνώση της Φάσης 1 ο Ανάδοχος θα σχεδιάσει και παραμετροποιήσει την Εφαρμογή Διαχείρισης του Συστήματος.

Φάση 4

Έναρξη	T0	Λήξη	T0+30
Τίτλος Φάσης	Παραμετροποίηση Λογισμικού Διαχείρισης		
Στόχοι Φάσης: Στόχος 1: παροχή Λογισμικού Διαχείρισης Στόχος 2: παραγωγή αναφορών προς τον Δήμο από το Σύστημα Στόχος 3: παραγωγή alerts σε συγκεκριμένα συμβάντα			
Παραδοτέα: Π4.1: Παραμετροποιημένο Λογισμικό Διαχείρισης			

2.5. Ανάπτυξη και Παραμετροποίηση Εφαρμογής Διεπαφής Τελικών Χρηστών

Ο Ανάδοχος θα αναπτύξει και παραμετροποιήσει την Εφαρμογή Διεπαφής Τελικών Χρηστών. Η Εφαρμογή Διεπαφής Τελικών Χρηστών θα είναι διαδικτυακή. Η εφαρμογή θα παρέχεται και στους υπαλλήλους του Δήμου, οι οποίοι θα αναλάβουν τη διαδικασία εγγραφής χρηστών στο Σύστημα, όταν οι τελευταίοι δεν το κάνουν από μόνοι τους. Η Εφαρμογή θα περιλαμβάνει κάθε πιθανή εκδοχή της διαδικασίας εγγραφής του χρήστη ως συνδρομητή (με πιστωτική κάρτα ή χωρίς), καθώς και κάθε πιθανό τρόπο ταυτοποίησής του στον Σταθμό (συνθηματικά (username&password), πιστωτική κάρτα, μαγνητική κάρτα).

Φάση 5

Έναρξη	T0	Λήξη	T0+30
Τίτλος Φάσης	Ανάπτυξη και Παραμετροποίηση Εφαρμογής Διεπαφής Τελικών Χρηστών		
Στόχοι Φάσης: Στόχος 1: παροχή εφαρμογής τελικών χρηστών Στόχος 2: προσωποποίηση αναφορών τελικών χρηστών Στόχος 3: διαδικασία εγγραφής χρήστη Στόχος 4: διαδικασία ταυτοποίησης χρήστη			
Παραδοτέα: Π5.1: Εφαρμογή Διεπαφής Τελικών Χρηστών			

2.6. Δοκιμή Λογισμικού

Ο Ανάδοχος θα παραδώσει την πρώτη εκδοχή της Εφαρμογής τόσο για τους διαχειριστές όσο και για τους χρήστες του Συστήματος. Ο Δήμος θα προβεί σε δοκιμές του λογισμικού με στόχο την τεκμηρίωση κάλυψης των αναγκών του και τη βελτιστοποίηση του Συστήματος.

Φάση 6

Έναρξη	Φ5	Λήξη	Φ5+10
Τίτλος Φάσης	Δοκιμή Λογισμικού		
Στόχοι Φάσης: Στόχος 1: τεκμηρίωση πληρότητας λογισμικού Στόχος 2: τελικές διορθώσεις, βελτιστοποίηση			
Παραδοτέα: Π6.1: Διορθωμένη τελική έκδοση Λογισμικού Διαχείρισης και Εφαρμογής Διεπαφής Τελικών Χρηστών βάσει των παρατηρήσεων του Δήμου			

2.7. Πιλοτική Λειτουργία

Η πιλοτική λειτουργία περιλαμβάνει την παράδοση των ποδηλάτων και των μαγνητικών καρτών και τη θέση του Συστήματος σε λειτουργία και κάθε πιθανό έλεγχο ότι όλα τα συστατικά του λειτουργούν απρόσκοπτα. Ο Δήμος θα παράσχει κάρτες συνδρομητή σε συγκεκριμένο αριθμό χρηστών (testusers), οι οποίοι θα είναι είτε υπάλληλοι του Δήμου είτε «εθελοντές» από συγκεκριμένες ομάδες πιθανών χρηστών (πχ ποδηλατικές ομάδες, αθλητικοί σύλλογοι κ.λπ.) ώστε το Σύστημα να ξεκινήσει να λειτουργεί και να διαπιστωθεί η εύρυθμη λειτουργία του υπό κανονικές συνθήκες. Η πιλοτική λειτουργία θα διαρκέσει 15 ημέρες. Κατά τη διάρκειά της οι υπηρεσίες του Συστήματος θα παρέχονται στους χρήστες δωρεάν.

Φάση 7

Έναρξη	Φ3	Λήξη	Φ3+20
Τίτλος Φάσης	Πιλοτική Λειτουργία Συστήματος		
Στόχοι Φάσης: Στόχος 1: τελικές προσαρμογές - προετοιμασία για τη θέση του Συστήματος σε παραγωγική λειτουργία			

Παραδοτέα: Π7.1: Ποδήλατα Π7.2: Μαγνητικές Κάρτες Π7.3:Αποτελέσματα Πιλοτικής Λειτουργίας, διορθωτικές ενέργειες, σφάλματα που διορθώθηκαν, βελτιστοποιήσεις

2.8. Εκπαίδευση Διαχειριστή και Χρηστών

Ο Ανάδοχος θα αναλάβει την εκπαίδευση υπαλλήλων του Δήμου για τη διαχείριση και χρήση του Συστήματος. Η εκπαίδευση θα γίνει σε χώρο που θα διαθέσει ο Δήμος. Ο Ανάδοχος θα παραδώσει τα τελικά εγχειρίδια χρήσης.

Φάση 8

Έναρξη	Φ6	Λήξη	Φ6+1
Τίτλος Φάσης	Εκπαίδευση		
Στόχοι Φάσης: Στόχος 1: εκπαίδευση διαχειριστών Στόχος 2: εκπαίδευση χρηστών Στόχος 3: ανάπτυξη των δεξιοτήτων του Δήμου στη διαχείριση και χρήση του Συστήματος			
Παραδοτέα: Π8.1: Εκπαίδευση Π8.2: Εγχειρίδια Χρήσης			

2.9. Παραγωγική Λειτουργία – Οριστική Παραλαβή

Έχοντας αντλήσει γνώση από τη Φάση 7 – Πιλοτική Λειτουργία και έχοντας προβεί σε τυχόν βελτιώσεις και σε διόρθωση πιθανών σφαλμάτων, ο Ανάδοχος θα παραδώσει οριστικά το Σύστημα στον Δήμο.

Φάση 9

Έναρξη	Φ7	Λήξη	Φ7
Τίτλος Φάσης	Παραγωγική Λειτουργία – Οριστική Παραλαβή		
Στόχοι Φάσης: Στόχος 1: η θέση του Συστήματος σε παραγωγική λειτουργία και η έναρξη παροχής των υπηρεσιών του σε όλους του δυνητικούς χρήστες του			
Παραδοτέα: Π9.1: Σύστημα σε Παραγωγική Λειτουργία			

3. Υπηρεσίες Εγγύησης «Καλής Λειτουργίας»

Τα ποδήλατα θα συνοδεύονται από εγγύηση καλής λειτουργίας που καλύπτει αστοχία υλικών, διάρκειας τουλάχιστον 1 έτους από την ημερομηνία παράδοσης. Τα ηλεκτρονικά μέρη των Σταθμών συνοδεύονται από εγγύηση καλής λειτουργίας διάρκειας 1 έτους. Οι θέσεις κλειδώματος των ποδηλάτων και όλες οι μεταλλικές κατασκευές θα συνοδεύονται από αντισκωριακή εγγύηση τουλάχιστον 5 ετών.

Με την οριστική παραλαβή του έργου θα αρχίσει η περίοδος **Εγγύησης Καλής Λειτουργίας** του Συστήματος, **διάρκειας τουλάχιστον 1 έτους**, κατά την οποία ο Ανάδοχος υποχρεούται να παρέχει **δωρεάν** όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες Συντήρησης και Τεχνικής Υποστήριξης, για την αδιάλειπτη, απρόσκοπτη και ασφαλή λειτουργία του Συστήματος. Οι υποχρεώσεις του Ανάδοχου στο πλαίσιο Εγγύησης Καλής Λειτουργίας, περιλαμβάνουν κατ' ελάχιστο τις παρακάτω υπηρεσίες:

- Διασφάλιση καλής λειτουργίας του συνόλου του Συστήματος (εξοπλισμός, λογισμικό)
- Αποκατάσταση βλαβών και ανωμαλιών λειτουργίας του εξοπλισμού και του λογισμικού (bugs) και τυχόν άλλων προβλημάτων, εντός 48 ωρών
- Απαραίτητες αναβαθμίσεις του λογισμικού του συστήματος. Εγκατάσταση patches (το αργότερο σε 5 εργάσιμες ημέρες από την

ανακοίνωσή τους) και άμεση εγκατάσταση (εντός της επόμενης εργάσιμης) των κρίσιμων εκδόσεων ασφαλείας (security updates)

- Διενέργεια προληπτικής συντήρησης του Συστήματος, τουλάχιστον 2 φορές το χρόνο. Οποιαδήποτε εργασία προληπτικής συντήρησης, η οποία προϋποθέτει τη μη διαθεσιμότητα του Συστήματος, θα εκτελείται εκτός ωραρίου εργασίας της Αναθέτουσας Αρχής
- Παράδοση αντιτύπων όλων των μεταβολών, επανεκδόσεων, τροποποιήσεων των εγχειριδίων του υλικού και λογισμικού του Συστήματος

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Οτιδήποτε δεν αναφέρεται σε αυτή την τεχνική προδιαγραφή αναλυτικά νοείται ότι θα πραγματοποιηθεί και θα ληφθεί υπόψιν σύμφωνα με τους κανόνες της τέχνης που ισχύουν και με τις σύγχρονες εξελίξεις της τεχνολογίας, στην κατηγορία αυτή των οχημάτων.

Καλαμάτα, 29/ 03 / 2013
ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΑΝΤΕΣ

ΜΑΡΑΝΤΟΣ ΦΩΤΙΟΣ
ΠΕ ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧ.

Καλαμάτα, 29/ 03 / 2013
ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
Η ΔΙΕΥΘΥΝΤΡΙΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ,
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ

ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗ ΒΑΣΙΛΙΚΗ
ΠΕ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ

ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ ΑΓΡΙΟΥ
M.Sc. ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Ακολουθεί διαλογική συζήτηση ως εξής:

ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ: Επειδή δεν το μελέτησα πολύ το φάκελο, μια ματιά του έριξα, δεν είδα κάπου, έχει διατιμηθεί πόσο την ώρα θα πληρώνει ο κάθε χρήστης ποδηλάτου; Το ένα είναι αυτό, έχει σχέση με το πόσο διατιμάται η χρήση του ποδηλάτου ανά ώρα μέσω της πιστωτικής κάρτας.

Το δεύτερο είναι το εξής. Αν κάποιος χρήστης πάρει το ποδήλατο και το επιστρέψει τρακαρισμένο ή με φθορές, ποιος θα τον ελέγξει αφού στα τερματικά, εκεί που θα το ξαναφήσει, δεν υπάρχει υπάλληλος να το ελέγξει; Έχει ληφθεί μέριμνα γι' αυτό;

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: Στο ίδιο ακριβώς μήκος κύματος αφού ξεκίνησε ο συνάδελφος.

Έχουμε κατ' επανάληψη και ο κ. Αθανασόπουλος μας έχει πει, ότι δεν μπορούμε να ελέγξουμε φθορές. Φανταστείτε τώρα τι έχει να γίνει σ' αυτά τα μηχανήματα τα οποία λογικά θα έχουμε... είναι σαν να έχεις ένα ΑΤΜ το οποίο ξέρουν όλοι ότι εκεί έχει κέρματα, δεν ξέρω κι εγώ τι έχει, σε εννέα μέρη της πόλης και να μην περιμένουμε να έχουμε φθορές. Εγώ πιστεύω ότι με αυτό το σύστημα εάν δεν μελετηθεί σε βάθος, θα έχουμε το φαινόμενο ότι θα έχουμε εννιά σημεία τα οποία θα είναι κατεστραμμένα, δεν θα λειτουργεί τίποτα. Πιστεύετε πραγματικά ότι θα πάει ένας άνθρωπος να νοικιάσει ποδήλατο με on line transactions, με κάρτες πιστωτικές κτλ; Αυτά τα πράγματα, πρέπει να είμαστε και λίγο σοβαροί. Εκεί θα πάει να νοικιάσει ένας πισιρικός, κάποιος... Ποιος on line, θα πάω δηλαδή εγώ που έχω κάρτα να νοικιάσω on line με κάρτα με το μηχανήμα;

Δηλαδή κάπου ας το κοιτάξουμε λίγο σε ρεαλιστικούς άξονες και να μην ονειρευόμαστε πράγματα τα οποία πιστεύω ότι ναι μεν είναι καλά, σε μια ευρωπαϊκή πόλη θα μπορούσαν να περπατήσουν άνετα αλλά εδώ δεν έχουμε λύσει βασικά προβλήματα. Πληθώρα δημοσιευμάτων την τελευταία εβδομάδα έχουν να κάνουν με τα προβλήματα του ποδηλατόδρομου και της αγωγής των ποδηλατών στην Καλαμάτα. Εδώ δεν μπορούμε να κυκλοφορήσουμε.

Ας λύσουμε λοιπόν τα προβληματάκια αυτά, ας κάνουμε πιλοτικά κάτι τέτοιο. Εγώ θα πρότεινα το εξής. Θέλουμε να κάνουμε κάτι τέτοιο; Ας το κάνουμε πιο πραγματικό, χωρίς on line transactions, με κέρματα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ...*(δεν ακούγεται)*

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: Θα έχει και κέρματα Καταλαβαίνεις τι έρεισμα θα δώσεις σε κάποιους που θα θέλουν να το σπάσουνε.

Ας κάνουμε πιλοτικά κάποιο μικρό, με μικρότερο κόστος, να δούμε πως θα προχωρήσει. Ποιος θα τα συντηρεί αυτά; Έχει ο Δήμος προβλέψει ας πούμε τις φθορές που ανέφερε ο συνάδελφος, υπάρχουν χρήματα να διαθέσεις γι' αυτά; Και μετά να δούμε. Δούλεψε καλά για έξι μήνες, ας το επεκτείνουμε κι αλλού. Μη ξεκινήσουμε δηλαδή, χαλάσουμε, κάνουμε μια μελέτη, δεσμεύσουμε χώρους, ποδήλατα κτλ και δεν δουλέψει. Γιατί ουσιαστικά αυτό που φοβάμαι είναι ότι μια καλή ιδέα όπως πολλά πράγματα εδώ, έχουμε μια καλή ιδέα πάμε να την κάνουμε, δεν πετυχαίνει και στο τέλος βάζει ο κόσμος ένα "X" και σου λέει, *"αυτές είναι χαζομάρες"*.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Αθανασόπουλος ερώτηση.

ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Η δαπάνη αυτή που θα γίνει... Ή μάλλον τα ηλεκτρονικά συστήματα μπορεί να γίνει για την επέκταση του ποδηλατοδρόμου και να γίνει δοκιμαστικά ένας σταθμός όπως λέει ο κ. Γκλεγκλές; Γιατί λυπάμαι να πω ότι αυτά ούτε στο Παρίσι δεν... και με τα σημερινά δεδομένα της αναρχίας που επικρατεί, λόγω της οικονομικής παγκοσμίου κρίσεως, φοβούμαι ότι θα μας μαζεύουμε κόκαλα. Το πρώτο έχει σχέση μ' αυτό.

Και δεύτερον. Η προστασία του ποδηλατοδρόμου θα είναι με το ίδιο σύστημα που έχει γίνει εδώ με τα κολωνάκια;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Καταρχήν το ίδιο σύστημα ξέρουμε ότι αυτή τη στιγμή υπάρχει και στην πόλη της Τρίπολης και έχει λειτουργήσει επαρκώς. Όσο για το ποσό που προβλέπεται στη μελέτη, εφόσον ενταχθεί στο "Πράσινο Ταμείο" να πάρουμε για την κατασκευή αυτού του συστήματος ενοικίασης ποδηλάτων, δεν μπορεί να κατευθυνθεί προς τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων. Εκ των πραγμάτων αυτή τη στιγμή υπάρχει μελέτη για δεύτερο κομμάτι του ποδηλατοδρόμου όπως άλλωστε γνωρίζετε.

Υπάρχουν δύο ειδών χρήστες, υπάρχουν οι περιστασιακοί και οι συνδρομητικοί χρήστες ας το πούμε.

Οι τιμές ποιες είναι. Θα υπάρχει μια ετήσια εφάπαξ συνδρομή των 24 ευρώ, θα έχει ο άλλος μια κάρτα και θα μπορεί ανά πάσα στιγμή με αυτή τη συνδρομή να πηγαίνει και να παίρνει ένα ποδήλατο. Η κάρτα εκτός ότι δείχνει τη συνδρομή, δείχνει και το όνομα και τα στοιχεία του χρήστη. Οπότε ανά πάσα στιγμή ένα ποδήλατο που θα λείπει, θα ξέρουμε ποιος το έχει.

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: Είμαι κακός, είμαι κακόβουλος Έλληνας, έχω ετήσια συνδρομή, γιατί να μην το κρατήσω σπίτι;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Γιατί μετά, όταν θα λήξει ο χρόνος...

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: Είναι ετήσια η συνδρομή.(δεν ακούγεται)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όσο θες.

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: Όσο θέλω; Το παίρνω σπίτι μου.

ΡΙΖΑΣ: Έχει gps.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν μπορείς να το έχεις σπίτι σου. Αυτό είναι, ακόμα και να το πάρεις...

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: Εντάξει, δεν το παίρνω σπίτι μου, πάω και το παίρνω από το πρωί, έχω περιθώριο να το χρησιμοποιήσω;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι. Έχεις δικαίωμα.

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: Το παίρνω σπίτι μου, δεν το κλέβω.

ΡΙΖΑΣ: Πρέπει να το αποδώσεις σε κάποια...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όταν θα τελειώσει...

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: ...(δεν ακούγεται)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία, μετά το τέλος του χρόνου θα είσαι υποχρεωμένος να το αποδώσεις.

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: Ξέρεις τι ζημιές θα κάνεις σ' αυτούς που πουλάνε ποδήλατα εάν εγώ μπορώ με 24 ευρώ να πάω να αγοράσω ένα ποδήλατο ουσιαστικά;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έχει αποδειχθεί και εγώ την ίδια απορία είχα όταν συζητήσαμε τη μελέτη, ότι κάνει καλό τελικά σ' αυτούς που πουλάνε ποδήλατα γιατί υπάρχει μεγαλύτερο ενδιαφέρον για τα ποδήλατα, δημιουργείται μεγαλύτερη ανάγκη, ενισχύεται το ποδήλατο και τελικά έχουμε θετικό αποτέλεσμα.

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: Μου λέτε ότι εγώ αυτή τη στιγμή μπορώ να αγοράσω ένα ποδήλατο με 24 ευρώ. Αυτό μου λέτε, εγώ αυτό καταλαβαίνω.

ΝΤΙΝΤΑ: Τη χρονιά;

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: Τη χρονιά. Να σε πληρώσω για πέντε χρόνια να έχω ένα ποδήλατο και μετά ποιος ζει ποιος πεθαίνει;

ΛΙΑΚΟΥΝΑΚΟΥ (Πρόεδρος Συμβουλίου Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας):

Εγώ όμως δεν μπορώ να δεχτώ ότι πρέπει όλοι οι έλληνες να σκεφτόμαστε ότι δεν είμαστε πολιτισμένοι. Βεβαίως και υπάρχουν και αυτοί οι κίνδυνοι να χαθεί κάτι, να κλαπεί κάτι, όμως δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να δοκιμάσουμε και κάτι. Εν πάση περιπτώσει την αγωγή μας θα την καλλιεργήσουμε.

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: Καλά, τώρα μη πιάσουμε κουβέντα τέτοια.

ΛΙΑΚΟΥΝΑΚΟΥ: ...*(δεν ακούγεται)*

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: ...*(δεν ακούγεται)*

ΛΙΑΚΟΥΝΑΚΟΥ: ...*(δεν ακούγεται)*... και δεν είμαστε Γαλλία και να μην το πούμε, να προετοιμάσουμε κάτι ...*(δεν ακούγεται)*

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Συγγνώμη κάτι μπορεί να μη το διευκρίνισα καλά. Η κάρτα αυτή η προπληρωμένη δεν είναι επ' άπειρο, έχει κάποια χρόνο μέσα. Δεν μπορεί να το πάρεις... Για να το πάρεις σπίτι σου σημαίνει ότι θα σε φορτώνει παραπάνω χρήματα. Είναι για προπληρωμένο χρόνο 5, 10, 20 ώρες. Από κει και μετά...

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: ...*(δεν ακούγεται)*

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι, ναι, δεν απάντησα σωστά, συγγνώμη.

Προφανώς είναι έτσι όπως τα λες. Ξέρεις τι κατάλαβα; Κατάλαβα να πάρεις το ποδήλατο για τις 5, 10, 20 ώρες και μετά να το έχεις και να συνεχίσεις να χρεώνεσαι. Προφανώς συνεχίζεις και χρεώνεσαι και σου βγάζει ένα ποσό στο τέλος που δεν σε συμφέρει να έχεις το νοικιασμένο ποδήλατο, θα σε συμφέρει να αγοράσεις.

ΛΙΑΚΟΥΝΑΚΟΥ: Όχι, πέρα απ' αυτό μπορεί να κλαπεί και κάτι. Τότε με το ίδιο σκεπτικό θα πρέπει να... *(δεν ακούγεται)*

ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: ...*(δεν ακούγεται)*

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εφόσον κλαπεί το ποδήλατο, είναι σε συγκεκριμένο όνομα με την κάρτα αυτή, οπότε είναι υπεύθυνος ο ενοικιαστής του ποδηλάτου.

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: Αν χρησιμοποιήσει ψιλά;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Υπάρχει κάποιο σύστημα, έχουν gprs τα ποδήλατα πρώτα απ' όλα, υπάρχει κάποιο σύστημα παρακολούθησης.

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: Βρέθηκε gprs μέσα στο σιντριβάνι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τότε με το ίδιο σκεπτικό υπάρχουν προβλήματα σε όλες

Κενό στην εγγραφή

ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ: Για τη μίσθωση δεν πήραμε ολοκληρωμένη απάντηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Υπάρχουν λοιπόν οι περιστασιακοί χρήστες όπου η πρώτη μισή ώρα είναι δωρεάν και στη συνέχεια με χρέωση μισό ευρώ ανά μισή ώρα. Η έννοια του ποδηλάτου του ενοικιαζόμενου δεν είναι να πάρεις το ποδήλατο να αρχίσεις να κάνεις τα ψώνια σου ή θα πάρεις το ποδήλατό σου να μεταβείς από το σημείο "Α" μέχρι το σημείο "Β" εντός της πόλης. Κυρίως είναι για τους τουρίστες πιο πολύ που θέλει να πάρει ο άλλος ένα ποδήλατο να κατέβει στην παραλία. Ακολουθεί τον ποδηλατόδρομο και παρακολουθεί και μία συγκεκριμένη διαδρομή.

Τοποθετήσεις, Ο κ. Ριζάς

ΡΙΖΑΣ: Εγώ συμφωνώ με την πιλοτική θα έλεγα για τα δεδομένα της Καλαμάτας διαδικασία αυτή. Το γεγονός δε ότι είναι από το "Πράσινο Ταμείο" και θα είναι δωρεάν η παραπάνω χρηματοδότηση περίπου 250.000 ευρώ αν κατάλαβα καλά, να το κάνουμε. Υπάρχει μια εμπειρία στην Καλαμάτα, υπάρχει μία παιδεία στην Καλαμάτα με τον ποδηλατόδρομο, πιστεύω ότι είμαστε σε καλό δρόμο, τώρα θα ξεκινήσουμε και μια βαθιά συντήρηση σε όλο το δίκτυο του ποδηλατόδρομου αυτή τη προσεχή εβδομάδα, το έχουμε προγραμματίσει και θα τα δούμε τα αποτελέσματα. Πρέπει να φροντίσουμε να το κάνουμε, τα χρήματα που θα εισπράττονται όπως μας είπε θα είναι για τη συντήρηση των ποδηλάτων βασικά. Άρα λοιπόν νομίζω ότι θα υπάρχει και από κει μία αντιμετώπιση και μία υποστήριξη τεχνική μέσα απ' αυτά τα χρήματα που θα εισπράττονται και θεωρώ ότι θα πρέπει να το κάνουμε το βήμα γιατί θα πρέπει ουσιαστικά να δώσουμε τη διάσταση μιας ποδηλατούπολης στην Καλαμάτα που έχει ήδη ξεκινήσει ο ποδηλατόδρομος, έχουμε και μία μελέτη έτοιμη όπως γνωρίζετε και έχει πάρει απόφαση το Δημοτικό μας Συμβούλιο για να τον επεκτείνουμε και να γίνει μια τέτοια έτσι ευρύτερη κουλτούρα, ακόμη μεγαλύτερη για το ποδήλατο.

Νομίζω λοιπόν με τη συντήρηση, με τα χρήματα που θα εισπράττονται, με το δωρεάν το οποίο θα μας παρασχεθεί από το αρμόδιο Ταμείο, το "Πράσινο Ταμείο", να κάνουμε λοιπόν αυτό το εγχείρημα και νομίζω ότι εκφράσεις του στίλ "είμαστε βάνδαλοι", εντάξει, παντού υπάρχουν βάνδαλοι δεν είναι μόνο στην Ελλάδα, νομίζω ότι πρέπει να το τολμήσουμε κύριοι συνάδελφοι. Υπέρ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Η κα Ντίντα.

ΝΤΙΝΤΑ: Ευχαριστώ κε Πρόεδρε. Κι εγώ από την πλευρά μου πιστεύω ότι είναι μία πάρα πολύ καλή πρόταση η οποία πραγματικά ανταποκρίνεται στο 100% στις προσδοκίες του "Πράσινου Ταμείου". Δηλαδή δράσεις οι οποίες έχουν να κάνουν με τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και όχι μόνο και των τουριστών. Θεωρώ ότι θα είναι μια πάρα πολύ ωραία εικόνα 100 ποδήλατα κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου να μπορούν να διατίθενται σε τουρίστες οι οποίοι θα μπορούν να κάνουν και μικρές και μεγάλες διαδρομές στο Δήμο Καλαμάτας και κυρίως στην πόλη της Καλαμάτας η οποία έχει διαμορφωμένους και ασφαλείς ποδηλατοδρόμους και πιστεύω ότι είναι ένα συνοδό έργο και του ποδηλατόδρομου ο οποίος ήδη έχει κατασκευαστεί και λειτουργεί, καθώς επίσης και του ποδηλατόδρομου τον οποίο έχουμε υποβάλει σε αντίστοιχο χρηματοδοτικό πρόγραμμα και αναμένουμε έγκριση. Νομίζω ότι όλα τα έργα του ΕΣΠΑ θα πρέπει να έχουν μια λογική και σίγουρα το ένα να λειτουργήσει συνοδευτικά με το άλλο. Και επειδή πιστεύω ότι έχουν γίνει επενδύσεις στο θέμα των ποδηλατόδρομων, νομίζω ότι είναι ένα συνοδό έργο το οποίο θα πρέπει όλοι να το υποστηρίξουμε. Ευχαριστώ και είμαι υπέρ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Γκλεγκλές.

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: Καταρχήν εμείς εξ αρχής θα μελετήσουμε πάλι πιο λεπτομερώς τη μελέτη. Ψηφίζουμε "λευκό" για τώρα, αλλά δυο – τρεις παρατηρήσεις. Ειπώθηκε ότι είναι για τους τουρίστες. Συμφωνώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι κυρίως.

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: Είναι κυρίως για τους τουρίστες. Γιατί εννιά σταθμοί και όχι δύο τότε; Λέω τώρα εγώ. Π.χ. ένας στην 23^η Μαρτίου και ένας στην Παραλία. Με πια λογική δεδομένου του ποδηλατόδρομου, του δικτύου που υπάρχει στην

Καλαμάτα, κάποιος αφού πάμε για τους τουρίστες βασικά, ή θα ξεκινήσει από την 23^η Μαρτίου και θα πάει προς την Παραλία ή θα έρθει τουρίστας με τα κρουαζιερόπλοια από την Παραλία και θα πάει να δει την 23^η Μαρτίου, το ιστορικό κέντρο.

Θεωρώ λοιπόν, γι' αυτό μιλάμε να το δούμε πιο συστηματικά και πιο εμπεριστατωμένα. Το πρόβλημα δεν είναι αν είναι καλή ιδέα, μια χαρά ιδέα είναι. Το πρόβλημα είναι ότι τις ιδέες αυτές επειδή τις κάνουν κάποιιοι στο εξωτερικό και θέλω εδώ πέρα να ξεκαθαρίσω κάτι. Εγώ δεν θεωρώ ότι οι γάλλοι είναι πιο πολιτισμένοι ούτε οι ουκρανοί ούτε οι αμερικάνοι. Απλά στην Ελλάδα υπάρχει ατιμωρησία. Όταν ο έλληνας διασχίζει τα σύνορα και πηγαίνει στη Γαλλία, γίνεται "κότα" και δεν τολμάει όχι σκουπίδι να πετάξει... Με το που γυρνάει και περνάει τα σύνορα στην Ελλάδα, "ξέρεις ποιος είμαι εγώ, ποιον έχω μπάρμπα;" Άρα λοιπόν όσο δεν υπάρχει αστυνόμευση και έρχομαι στον κ. Αθανασόπουλο, όσο δεν έχουμε πόρους να αστυνομεύουμε το τι γίνεται στο ποδηλατόδρομο γιατί αυτά που γίνονται στον ποδηλατόδρομο αγαπητοί συνάδελφοι είναι αίσχη. Δεν έχετε δει εσείς ποδηλάτες όταν κάνετε με τα παιδιά σας βόλτα στη Ναυαρίνου να χτυπάνε τα κουδουνάκια και είτε φεύγεις από τη μέση είτε σε παίρνουν παραμάζωμα; Αν ήξεραν όμως ότι αυτό είναι παράνομο και θα τρώγανε ένα πρόστιμο και δεν θα το ξανακάνανε, να σε δω εγώ πως θα πηγαίνανε σαν στρατιωτάκια.

Άρα λοιπόν το θέμα δεν είναι να δούμε μια ιδέα η οποία σαν ιδέα είναι πολύ καλή, να τη δούμε όμως στα πραγματικά δεδομένα της Καλαμάτας και σε ρεαλιστικούς στόχους γιατί αυτό που δεν θέλουμε είναι να έχουμε εννέα σταθμούς κάπου οι οποίοι μετά από ένα μήνα να είναι κατεστραμμένοι και να έχουμε εννέα κουφάρια σε εννέα σημεία της πόλης. Αυτό όχι μόνο θα δώσει άσχημη εικόνα, όχι μόνο θα χαλαστούν κάποια χρήματα, όχι των δημοτών αλλά θα χαλαστούν χρήματα, από την άλλη θα αμαυρώσει και μια ιδέα η οποία υπό άλλες συνθήκες θα μπορούσε να έχει αποδώσει πολύ καλλίτερα. Λευκό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Μιχαλόπουλος.

ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ.: Δυο κουβέντες θα ήθελα να πω. Καταρχήν θετικά την βλέπουμε την ανάπτυξη του προγράμματος αυτού, δεν είμαστε αρνητικοί απέναντι σ' αυτό. Με μια παρατήρηση. Πιστεύουμε καταρχήν ότι το μισό ή ένα ευρώ την ώρα, είναι αρκετά μεγάλη τιμή. Έχουμε μια ένσταση επάνω σ' αυτό. Σίγουρα θα τοποθετηθούμε στο Δημοτικό Συμβούλιο, επειδή δεν το μελετήσαμε το θέμα σαν παράταξη, δεν είμαι εξουσιοδοτημένος να ψηφίσω "υπέρ". Θα ψηφίσω "λευκό" με την υπόσχεση να τοποθετηθούμε το βράδυ στο Δημοτικό Συμβούλιο.

Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής με την ολοκλήρωση της διαλογικής συζήτησης, αφού λαμβάνει υπόψη της τα προαναφερόμενα, τις διατάξεις του άρθρου 73 του Ν. 3852/2010, καθώς και τη δήλωση ΛΕΥΚΗΣ ψήφου από τους κ.κ. Γκλεγκλέ και Μιχαλόπουλο Κων., κατά πλειοψηφία,

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

Εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο για:

- 1. την έγκριση της υπ' αριθμ. 2/2013 μελέτης με τίτλο «Αυτοματοποιημένο Σύστημα Κοινοχρήστων Ποδηλάτων Δήμου Καλαμάτας», προϋπολογισμού 237.513,00 €, συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α.**

2. την υποβολή πρότασης χρηματοδότησης με τίτλο «Αυτοματοποιημένο Σύστημα Κοινοχρήστων Ποδηλάτων Δήμου Καλαμάτας», στην πρόσκληση με κωδικό 20/2013 του Πράσινου Ταμείου, στο Μέτρο 2.1 «Υποστήριξη της βιώσιμης κινητικότητας», του Άξονα 2 «Αναβάθμιση αστικών υποδομών»,

σύμφωνα με την υπ' αριθμ. πρωτ. 18018/2-4-2013 εισήγηση του Τμήματος Προγραμματισμού & Ευρωπαϊκών Θεμάτων της Διεύθυνσης Προγραμματισμού, Ανάπτυξης & Ευρωπαϊκών Θεμάτων του Δήμου, η οποία αναλυτικά καταχωρείται στο ιστορικό της απόφασης αυτής.

Έτσι συντάσσεται αυτό το απόσπασμα πρακτικού το οποίο υπογράφεται όπως ακολουθεί :

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Δημήτριος Δημόπουλος

ΤΑ ΜΕΛΗ

1. Αθανασόπουλος Κων/νος
2. Γκλεγκλές Ιωάννης
3. Καραγιάννης Ανδρέας
4. Μιχαλόπουλος Κων/νος
5. Ντίντα Παναγιώτα
6. Ριζάς Χρήστος

Ακριβές Απόσπασμα
Καλαμάτα 9 Απριλίου 2013
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ
(ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ)