



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΖΑΝΗΣ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

Ίων Σαγιάς, Αναπληρωτής Καθηγητής Τομέα Γεωγραφίας & Περιφερειακού
Σχεδιασμού

Αθήνα, Ιούλιος 2017

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	1
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	7
2.1.Γενικά Στοιχεία - Διοικητική Οργάνωση	7
2.2. Ιστορικό περιβάλλον	12
2.3. Φυσικό περιβάλλον	13
2.3.1. Ανάγλυφο	13
2.3.2. Κλίμα	14
2.3.3. Τεκτονική - Στοιχεία σεισμικότητας.....	16
2.4. Δημογραφικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά.....	19
2.4.1. Πληθυσμός - Πυκνότητα πληθυσμού.....	19
2.4.2. Ηλικία & Οικογενειακή κατάσταση	20
2.4.3. Μετανάστευση.....	23
2.4.4. Επίπεδο εκπαίδευσης.....	25
2.4.5. Απασχόληση	27
2.5. Οικονομικά χαρακτηριστικά.....	30
2.5.1. Πρωτογενής τομέας.....	32
2.5.2. Δευτερογενής τομέας.....	33
2.5.3. Τριτογενής τομέας	36
2.6. Κοινωνικές υποδομές.....	43
2.6.1. Πολιτισμός	43
2.6.2. Εκπαίδευση	44
2.6.3. Αθλητισμός	45
2.6.4. Δημόσιες υπηρεσίες	45
2.6.5. Οδική συγκοινωνία - Εξυπηρέτηση πεζών & ΑΜΕΑ	47
2.7. Τεχνικές υποδομές.....	50
2.7.1. Οδικό Δίκτυο	50

2.7.2. Σιδηροδρομική συγκοινωνία	52
2.7.3. Αεροπορική Συγκοινωνία	54
2.7.4. Δίκτυα τηλεπικοινωνιών	54
2.8. Σημεία ενδιαφέροντος	57
2.9. Διερεύνηση της ευρύτερης περιοχής.....	60
3. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ & ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ	64
3.1. Θεσμικό Πλαίσιο	64
3.1.1. Πλαίσια χωροταξικού σχεδιασμού	65
3.1.1.1. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης	65
3.1.1.2. Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Βιομηχανία)	70
3.1.1.3. Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Τουρισμός)	71
3.1.1.4. Διατήρηση της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις	72
3.1.1.5. Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας.....	73
3.1.2. Πλαίσια πολεοδομικού σχεδιασμού (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Κοζάνης).....	77
3.1.2.1. Νέες πολεοδομικές ενότητες	77
3.1.2.2. Θεσμοθετημένες χρήσεις γης	82
3.1.2.3. Επεκτάσεις οικισμών.....	86
3.1.2.4. Όροι δόμησης	86
3.2. Υφιστάμενες χρήσεις γης	90
3.2.1. Το πρόγραμμα Corine Landcover 2000.....	90
3.2.2. Υφιστάμενες χρήσεις Δήμου Κοζάνης	92
3.2.2.1. Υφιστάμενες χρήσεις γης Δήμου Κοζάνης (Corine 2000).....	92
3.2.2.2. Υφιστάμενες χρήσεις κτιρίων Δήμου Κοζάνης.....	93
3.2.3. Υφιστάμενες χρήσεις Κοζάνης	95
3.2.3.1. Υφιστάμενες χρήσεις γης Κοζάνης	95
3.2.3.2. Υφιστάμενες χρήσεις κτιρίων Κοζάνης.....	98

3.3. Κυκλοφοριακή οργάνωση.....	100
3.3.1. Κυκλοφοριακά προβλήματα.....	100
3.3.2. Προτάσεις επίλυσης.....	101
4. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ & ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	103
4.1. Πολεοδομικός Σχεδιασμός Περιοχής Μελέτης	104
4.1.1. Η συμπαγής πόλη	104
4.1.2. Διαχείριση της διάσπασης της πόλης από το Σιδηροδρομικό Σταθμό	107
4.1.3. Βελτίωση του περιβάλλοντα χώρου εξεχόντων κτιρίων και πλατειών	108
4.1.4. Επανάχρηση κτιρίων – Αξιοποίηση κενών χώρων.....	110
4.1.5. Οι πολεοδομικές παρεμβάσεις	113
4.2. Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός Περιοχής Μελέτης	118
4.2.1. Η βιώσιμη κινητικότητα	118
4.2.1.1. Ο ρόλος του αυτοκινήτου στις σύγχρονες πόλεις.....	118
4.2.1.2. Εφαρμογή των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης	119
4.2.2. Οι κυκλοφοριακές παρεμβάσεις	121
4.2.2.1. Η πράσινη διαδρομή	122
4.2.2.2. Ο δακτύλιος κυκλοφορίας αυτοκινήτων	124
4.2.2.3. Συνοδευτικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις	126
5. ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	129
6. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ.....	130

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η παρουσίαση μιας ολοκληρωμένης πρότασης πολεοδομικού σχεδιασμού για μια συγκεκριμένη έκταση γύρω από τον Σιδηροδρομικό Σταθμό της Κοζάνης. Ο τομέας της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών στον οποίο αναφέρεται η εργασία είναι ο Τομέας Γεωγραφίας & Περιφερειακού Σχεδιασμού. Για την επιτυχή υλοποίησή της χρησίμευσαν οι γνώσεις που λαμβάνουν οι φοιτητές της μέσα από τα μαθήματα κορμού της Πολεοδομίας και της Χωροταξίας, καθώς και από τα μαθήματα της αντίστοιχης εμβάθυνσης. Επιπλέον, αναζητήθηκαν επιπρόσθετες πληροφορίες οι οποίες αντλήθηκαν από σχετική βιβλιογραφία. Βέβαια, μία πρόταση πολεοδομικού σχεδιασμού για να είναι ολοκληρωμένη, θα πρέπει να τεκμηριώνεται οπτικά. Συνεπώς, σε κάθε κεφάλαιο της εργασίας αυτής περιλαμβάνονται εικόνες, πίνακες και χάρτες, οι οποίοι συνοδεύουν και επεξηγούν τα κείμενα. Οι εικόνες και οι πίνακες προέκυψαν από διάφορες πηγές, τόσο ηλεκτρονικές όσο και αναλογικές, ενώ οι χάρτες υλοποιήθηκαν στο ελεύθερο λογισμικό συστήματος γεωγραφικών πληροφοριών, το QuantumGis (QGIS).

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η δομή της διπλωματικής αυτής εργασίας έχει ως εξής:

- ❖ Αρχικά, αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση, σε διάφορα χωρικά επίπεδα (επίπεδο περιφέρειας, δήμου, πόλης), της περιοχής μελέτης. Η ανάλυση αυτή είναι πολύ σημαντική, καθώς αποτελεί μια «ακτινογραφία» της εξεταζόμενης ζώνης, άρα καταδεικνύονται με τρόπο αποτελεσματικό τα προβλήματα που πρέπει να επιλυθούν.
- ❖ Εν συνέχεια, παρουσιάζεται η λεπτομερής θεώρηση της περιοχής μελέτης, σε όλα τα δυνατά χωρικά επίπεδα, με βάση το ισχύον νομικό πλαίσιο, δηλαδή με άλλα λόγια η πολεοδομική, χωροταξική και κυκλοφοριακή οργάνωση της περιοχής. Η ενότητα αυτή αποτελεί σημαντικό σταθμό της εργασίας, διότι οι παρεμβάσεις που προτείνονται θα πρέπει να υπόκεινται σε κάποιους περιορισμούς και να μην είναι αυθαίρετες.
- ❖ Τέλος, πραγματοποιείται ο ζητούμενος πολεοδομικός σχεδιασμός, αξιοποιώντας τα στοιχεία που προέκυψαν από τη συγγραφή των δύο προηγούμενων κεφαλαίων. Το επίπεδο χωρικής ανάλυσης αφορά μόνο την περιοχή του Σιδηροδρομικού Σταθμού και δε γενικεύεται περαιτέρω, μιας που κάτι τέτοιο δεν είναι δυνατό στο πλαίσιο μιας διπλωματικής εργασίας. Οι προτάσεις συνοδεύονται από ένα σύνολο κυκλοφοριακών παρεμβάσεων, οι οποίες είναι αλληλένδετες με τις αντίστοιχες πολεοδομικές.

ABSTRACT

The structure of this thesis is as follows:

- ❖ First of all, the existing situation is analyzed, at various spatial levels (district, municipality, city) of the study area. This analysis is very important, as it is an "x-ray" of the study zone, thus effectively eliminating the problems to be solved.

- ❖ After that, the detailed view of the study area is presented, at all possible spatial levels, based on the current legal framework, in other words the urban planning, spatial and traffic organization of the area. This module is an important part of the work, because the interventions proposed should be subject to some limitations and not arbitrary.

- ❖ Finally, the planning is carried out, utilizing the data that emerged from the writing of the two previous chapters. The level of spatial analysis only concerns the area of the Railway Station and is not generalized further, since this is not possible in the context of a diplomatic work. The proposals are accompanied by a set of traffic interventions, which are interrelated with the corresponding urban planning.

2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

2.1. Γενικά Στοιχεία – Διοικητική Οργάνωση

Η περιοχή μελέτης του σιδηροδρομικού σταθμού της Κοζάνης βρίσκεται στο νομό (πλέον περιφερειακή ενότητα) Κοζάνης, που εντάσσεται διοικητικά στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και ανήκει στο γεωγραφικό διαμέρισμα της Μακεδονίας. Διευκρινίζεται ότι, μέσω της Διοικητικής Μεταρρύθμισης «Καλλικράτης» (Ν.3852/2010) πραγματοποιήθηκε ριζικός σχεδιασμός όσον αφορά τα επίπεδα διακυβέρνησης. Συγκεκριμένα, καθορίστηκαν τα εξής τρία επίπεδα διοίκησης: οι δήμοι, οι περιφέρειες και οι αποκεντρωμένες διοικήσεις. Όσον αφορά το επίπεδο των δήμων, πραγματοποιήθηκε συνένωση των καποδοστριακών δήμων (Σχέδιο «Καποδοστρίας», Ν.2539/97), ενώ καταργήθηκαν πλήρως οι κοινότητες. Έτσι, η Ελλάδα διαιρείται πλέον σε 325 δήμους, οι οποίοι αντικατέστησαν τους 910 δήμους και τις 124 κοινότητες που προϋπήρχαν και οι οποίοι αποτελούν πρωτοβάθμιους ΟΤΑ. Αυτοί διαιρούνται σε δημοτικές ενότητες, οι οποίες ταυτίζονται με τους δήμους που συνενώθηκαν. Η έννοια του νομού και της νομαρχίας έχει πλέον καταργηθεί. Πλέον οι νομοί καλούνται περιφερειακές ενότητες. Όσο για τις περιφέρειες, αυτές παρέμειναν 13 σε αριθμό και αποτελούν δευτεροβάθμιους ΟΤΑ, ενώ εισάχθηκε ο θεσμός των αποκεντρωμένων διοικήσεων, οι οποίες είναι 7 σε αριθμό.

Στους παρακάτω πίνακες γίνεται περισσότερο κατανοητή η οργάνωση αυτή και με σκούρο γκρι χρώμα έχει σημειωθεί η περιφέρεια και η αποκεντρωμένη διοίκηση στις οποίες εντάσσεται η περιοχή μελέτης.

Αποκεντρωμένη Διοίκηση	Έδρα
Αττικής	Αθήνα
Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας	Λάρισα
Ηπείρου-Δυτικής Μακεδονίας	Ιωάννινα
Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας & Ιονίου	Πάτρα
Αιγαίου	Πειραιάς
Κρήτης	Ηράκλειο
Μακεδονίας-Θράκης	Θεσσαλονίκη

Πίνακας 2.1.1: Αποκεντρωμένες διοικήσεις (<https://el.wikipedia.org>)

Περιφέρεια	Έδρα
Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Κομοτηνή
Κεντρικής Μακεδονίας	Θεσσαλονίκη
Δυτικής Μακεδονίας	Κοζάνη
Ηπείρου	Ιωάννινα
Θεσσαλίας	Λάρισα
Ιονίων Νήσων	Κέρκυρα
Δυτικής Ελλάδας	Πάτρα
Στερεάς Ελλάδας	Λαμία
Αττικής	Αθήνα
Πελοποννήσου	Τρίπολη
Βορείου Αιγαίου	Μυτιλήνη
Νοτίου Αιγαίου	Ερμούπολη
Κρήτης	Ηράκλειο

Πίνακας 2.1.2: Περιφέρειες (<https://el.wikipedia.org>)

Τέλος, σε επίπεδο δήμου, η περιοχή μελέτης υπάγεται στο Δήμο Κοζάνης, ο οποίος προέκυψε από τη συνένωση των Καποδοιστριακών δήμων και πλέον δημοτικών ενοτήτων Αιανής, Δημητρίου Υψηλάντη, Ελιμείας, Ελλησπόντου και Κοζάνης. Έδρα του δήμου είναι η Κοζάνη, ενώ ιστορική έδρα η Αιανή. Παρακάτω φαίνονται τα βασικά χαρακτηριστικά του δήμου:

Δήμος Κοζάνης	
Έδρα	Κοζάνη
Δήμαρχος	Ελευθέριος Ιωαννίδης
Έκταση	9451km ²
Πληθυσμός (2011)	71388

Πίνακας 2.1.3: Στοιχεία Δήμου Κοζάνης (πηγή: <https://el.wikipedia.org>)

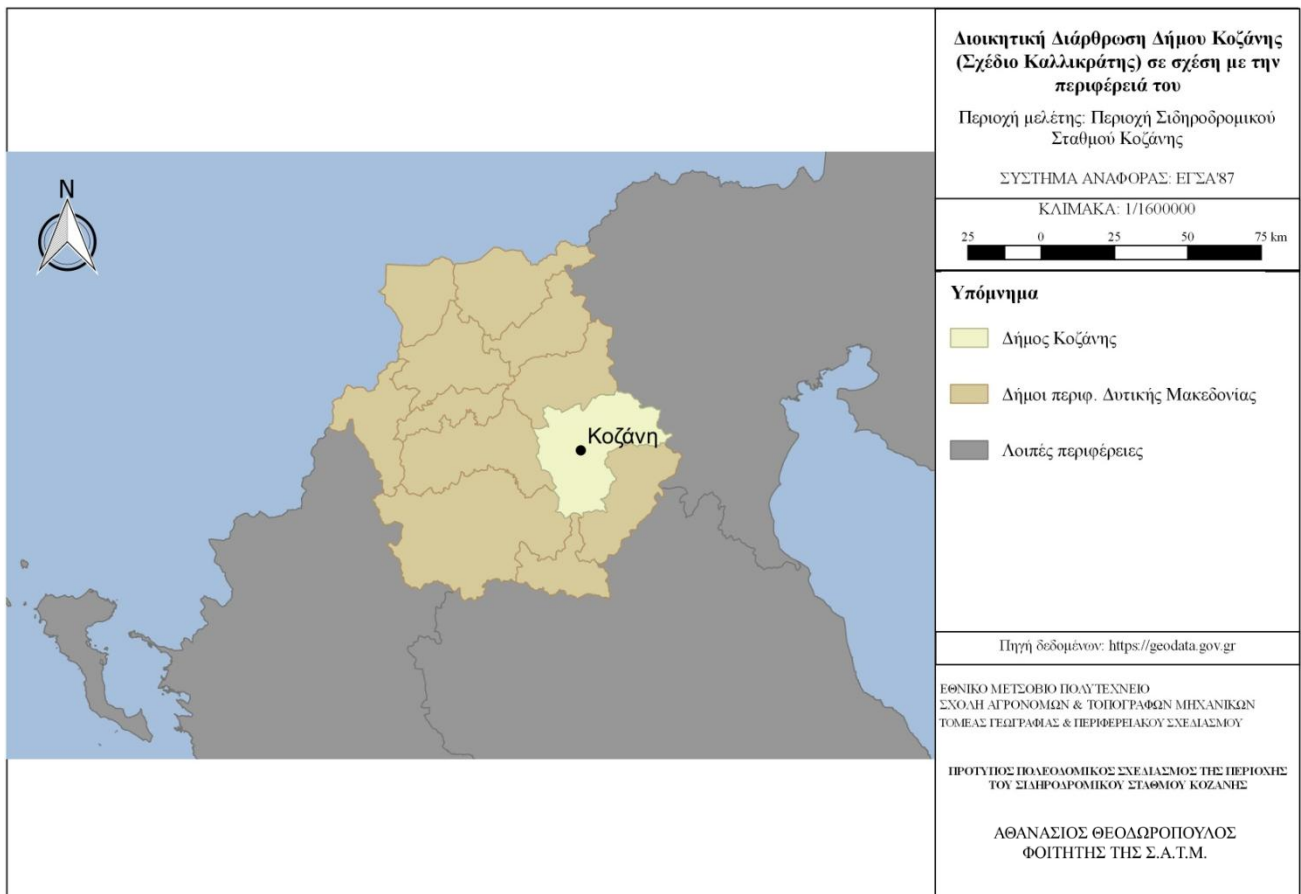
Όμως, οι δημοτικές ενότητες που αναφέρθηκαν παραπάνω προέκυψαν από τη συγχώνευση κάποιων προκαποδοιστριακών ΟΤΑ, τα λεγόμενα δημοτικά διαμερίσματα. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται αναλυτικά η διοικητική αυτή διάρθρωση από το γενικό (σημερινός Δήμος Κοζάνης) στο ειδικό (δημοτικές ενότητες, οι οποίες ταυτίζονται με τους καποδοιστριακούς δήμους και τέλος δημοτικά διαμερίσματα).

ΔΗΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ (Σχέδιο Καλλικράτης)	Δημοτική Ενότητα (Καποδιστριακός Δήμος)	Δημοτικό Διαμέρισμα
	Δημοτική Ενότητα Κοζάνης	
Δ.Δ. Αλωνακίων		
Δ.Δ. Ανθοτόπου		
Δ.Δ. Αργίλου		
Δ.Δ. Βατερού		
Δ.Δ. Εξοχής		
Δ.Δ. Καλαμιάς		
Δ.Δ. Καρυδίτσας		
Δ.Δ. Κοίλων		
Δ.Δ. Λευκόβρυσης		
Δ.Δ. Λευκοπηγής		
Δ.Δ. Λυγερής		
Δ.Δ. Μεταμορφώσεως		
Δ.Δ. Νέας Νεάπολης		
Δ.Δ. Ξηρολιμνης		
Δ.Δ. Οινόης		
Δ.Δ. Πετράνων		
Δ.Δ. Πρωτοχωρίου		
Δ.Δ. Πτελέας		
Δ.Δ. Σκήτης		
Δ.Δ. Χαραυγής		
Δημοτική Ενότητα Αιανής		Δ.Δ. Αιανής
		Δ.Δ. Αγ. Παρασκευής
		Δ.Δ. Κερασέας
		Δ.Δ. Κτενίου
		Δ.Δ. Ροδιανής
		Δ.Δ. Ρυμνίου
		Δ.Δ. Χρωμίου
Δημοτική Ενότητα Ελιμείας		Δ.Δ. Κρόκου
		Δ.Δ. Αμυγδαλέας
		Δ.Δ. Άνω Κώμης
		Δ.Δ. Καισαρείας
		Δ.Δ. Κάτω Κώμης
		Δ.Δ. Κοντοβουνίου
		Δ.Δ. Μηλέα
		Δ.Δ. Σπάρτου
Δημοτική Ενότητα Ελλησπόντου		Δ.Δ. Κοιλιάδας
		Δ.Δ. Αγ. Δημητρίου
		Δ.Δ. Αγ. Χαραλάμπους
		Δ.Δ. Ακρινής
		Δ.Δ. Αυγής

Δημοτική Ενότητα Δημ.Υψηλάντη	Δ.Δ. Βοσκοχωρίου
	Δ.Δ. Δρεπάνου
	Δ.Δ. Καπινοχωρίου
	Δ.Δ. Κλείτου
	Δ.Δ. Πολυμύλου
	Δ.Δ. Ρυακίου
	Δ.Δ. Τετραλόφου
	Δ.Δ. Μαυροδενδρίου
	Δ.Δ. Λιβέρων
	Δ.Δ. Ποντοκόμης
Δ.Δ. Σιδερά	

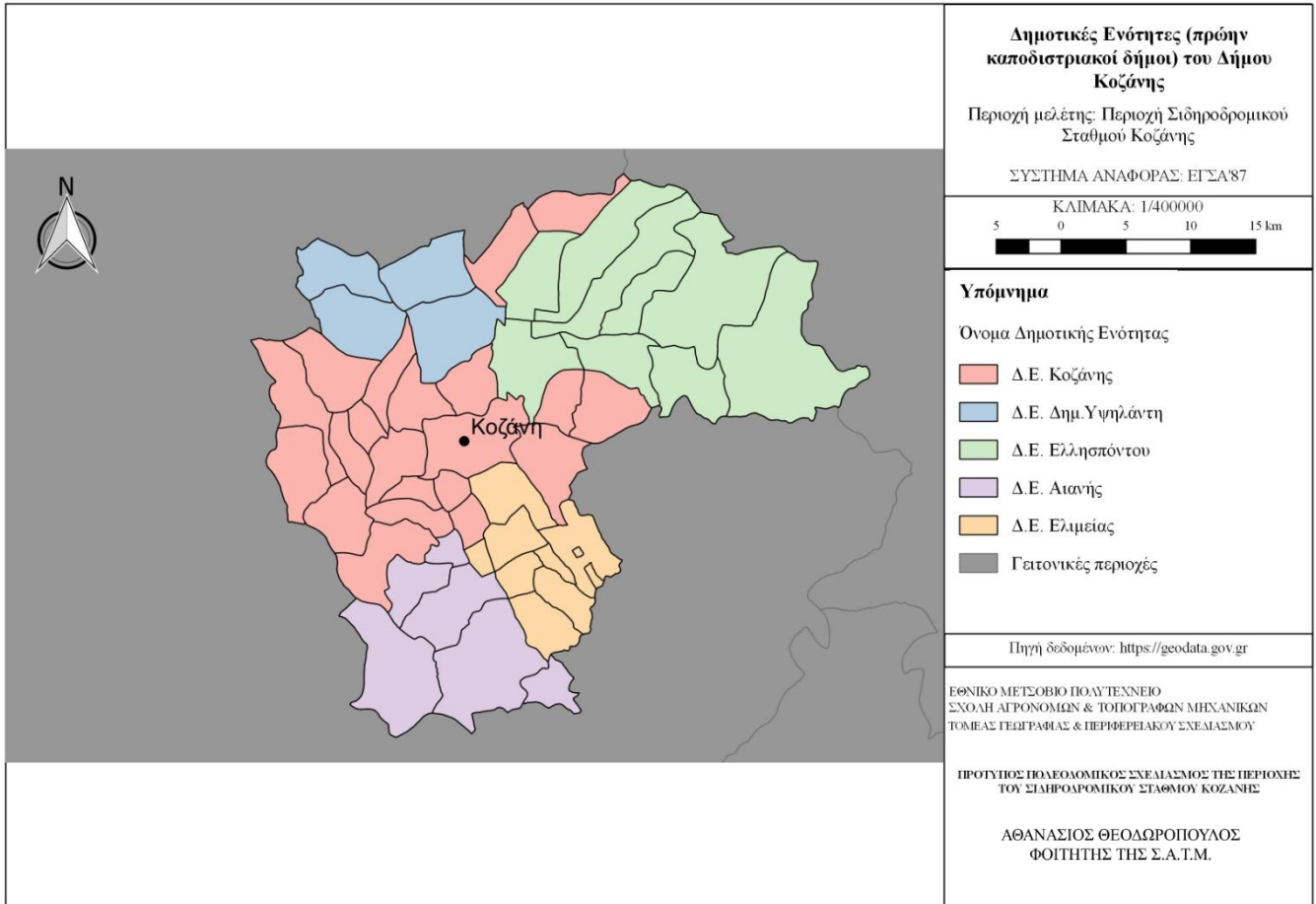
Πίνακας 2.1.4: Διοικητική διάρθρωση Δήμου Κοζάνης από το γενικό στο ειδικό (πηγή: <https://www.statistics.gr>)

Στον παρακάτω χάρτη απεικονίζεται η διοικητική διάρθρωση του καλλικρατικού Δήμου Κοζάνης, στον οποίον εντάσσεται η περιοχή μελέτης, σε σχέση με την περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας στην οποία ανήκει.



Εικόνα 2.1.1: Διοικητική διάρθρωση περιοχής μελέτης – ο Δήμος Κοζάνης σε σχέση με την περιφέρειά του (ιδία επεξεργασία)

Στον επόμενο και τελευταίο χάρτη αυτής της ενότητας απεικονίζεται η διοικητική διάρθρωση της περιοχής σε πιο εξειδικευμένο επίπεδο, καθώς είναι εμφανείς οι δημοτικές ενότητες στις οποίες χωρίζεται ο σημερινός Δήμος Κοζάνης.



Εικόνα 2.1.2: Διοικητική διάρθρωση περιοχής μελέτης – Δημοτικές Ενότητες Δήμου Κοζάνης (ιδία επεξεργασία)

2.2. Ιστορικό περιβάλλον

Έχει αποδειχθεί, βάσει παλαιολιθικών ευρημάτων, ότι οι πρώτες μορφές ζωής στο νομό Κοζάνης εμφανίστηκαν στα παλαιολιθικά χρόνια. Μάλιστα, στα ανατολικά της Κοζάνης έχει αποκαλυφθεί πόλη που χρονολογείται στην Εποχή του Σιδήρου (1600-600 π.Χ). Οι κάτοικοι του νομού στην αρχαιότητα ήταν απόγονοι των Ελιμιωτών Μακεδόνων, που ανήκαν στα βορειοδυτικά ελληνικά φύλα. Στη συνέχεια, αφομοίωσαν τον προελληνικό πληθυσμό, τους Πελασγούς, που ήταν εγκατεστημένοι στην περιοχή από την Νεολιθική εποχή. Αργότερα, η περιοχή ενσωματώθηκε στο ενιαίο Μακεδονικό Βασίλειο του Φίλιππου Β', ενώ συμμετείχε στην εκστρατεία του Μεγάλου Αλεξάνδρου. Το 176 π.Χ. υποτάχθηκε στους Ρωμαίους. Αυτό αποδεικνύεται από αντίστοιχα ευρήματα (ερείπια, λουτρά, τμήμα υδραγωγείου κλπ).

Μεταξύ 1100 και 1300 ιδρύθηκε ο οικισμός Καλύβια, νοτιοδυτικά της σύγχρονης Κοζάνης. Η πόλη δημιουργήθηκε σταδιακά, ύστερα από συγχώνευση επιμέρους οικισμών. Στα Βυζαντινά χρόνια η περιοχή μαζί με την υπόλοιπη σημερινή Μακεδονία ανήκε στο Β' Θέμα της αυτοκρατορίας. Πιο μετά, η περιοχή υποδουλώθηκε στους Τούρκους το 1389, ύστερα από ήττα των κατοίκων στη μάχη του Κοσσυφοπεδίου στη Σερβία. Σημαντικός σταθμός στην ιστορία της πόλης της Κοζάνης ήταν η ίδρυση της βιβλιοθήκης το 1668. Γενικά κατά το 17^ο-18^ο αι. η πόλη γνώρισε πρόοδο όσον αφορά την οικονομία και τον πολιτισμό. Ωστόσο, η Κοζάνη λεηλατήθηκε το 1803 και συμμετείχε στην επανάσταση του 1821 με στόχο να πάψει να είναι υποδουλωμένη. Η οριστική απελευθέρωση από τους Τούρκους έγινε το 1912. Μετά από αυτό, η πόλη συνέχισε να αναπτύσσεται ραγδαία, μέχρι σήμερα, με ενδιάμεσες διακοπές λόγω των δύο πολέμων.

Σήμερα η πόλη αποτελεί σημαντικό εμπορικό, συγκοινωνιακό και διοικητικό κέντρο της Μακεδονίας. Φυσικά λόγω της συνεχώς αυξανόμενης αστικοποίησης έχει χάσει αρκετούς κατοίκους, η εγγύτητά της ωστόσο στους σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας της Πτολεμαΐδας προσελκύει συνεχώς μεγάλο αριθμό εργαζόμενων.

2.3. Φυσικό περιβάλλον

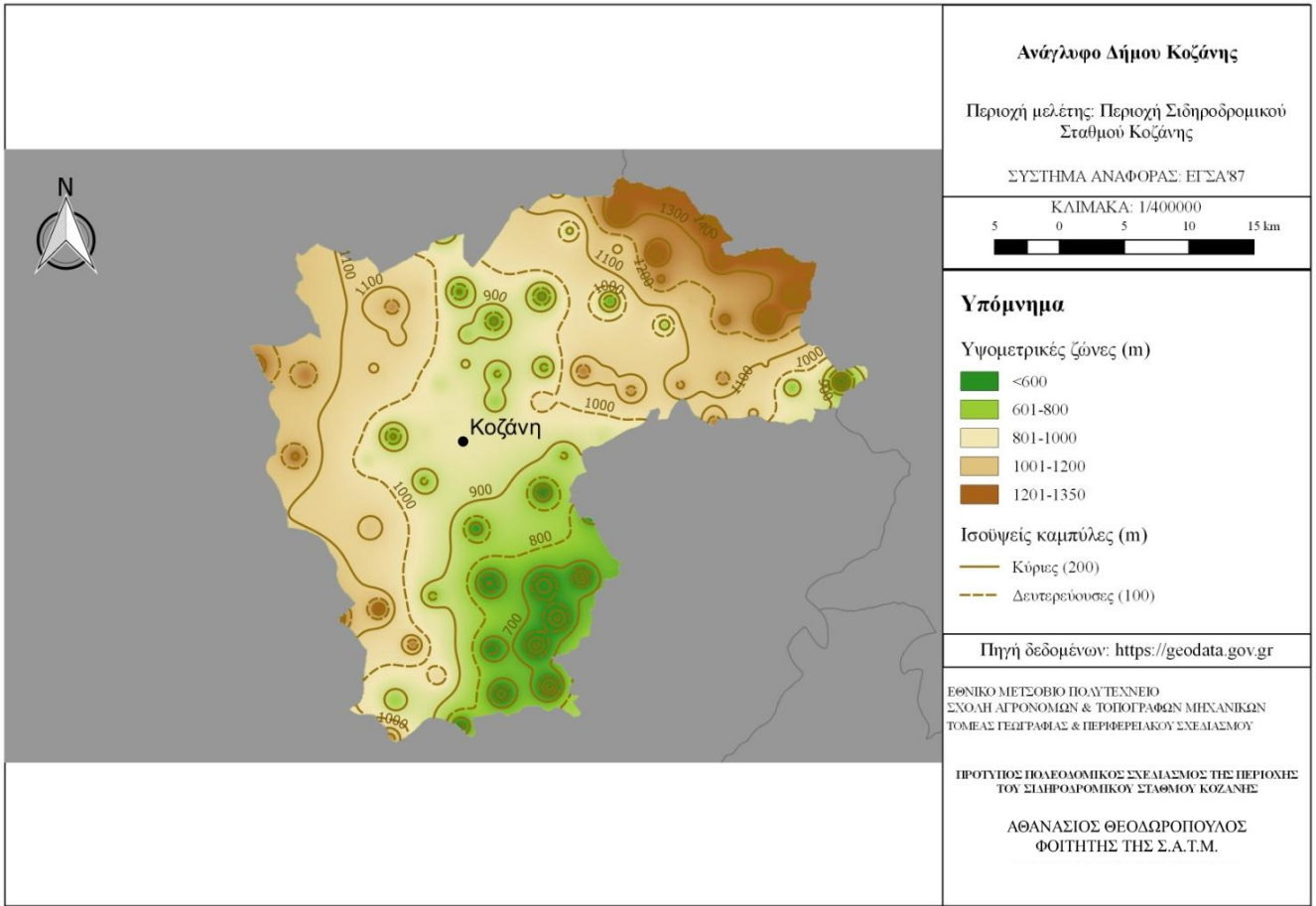
2.3.1. Ανάγλυφο

Το παρόν υποκεφάλαιο αφορά τη μελέτη της μορφολογίας του εδάφους, στο επίπεδο του σημερινού Δήμου Κοζάνης. Η ανάλυση σε μεγαλύτερη κλίμακα δεν έχει νόημα, καθώς δεν θα γίνονταν έτσι αντιληπτές οι μεταβολές των υψομέτρων που ενδιαφέρουν εδώ.

Σύμφωνα με το ΠΔ/24-4-85 (ΦΕΚ-181/Δ/3-5-85): «Οικισμοί κάτω από 2000 κατοίκους», στο οποίο πραγματοποιείται η κατάταξη των οικισμών, δίνεται ο ακόλουθος ορισμός για τους ορεινούς οικισμούς: «Ορεινοί οικισμοί είναι αυτοί των οποίων η επιφάνεια είναι κατεξοχήν κεκλιμένη και ανώμαλη, διακόπτεται από χαράδρες ή καλύπτεται από απότομους ορεινούς όγκους, οι οποίοι δημιουργούν στο έδαφος βαθιές και πολλαπλές πτυχώσεις με υψομετρικές διαφορές σημείων της κοινότητας πάνω από 400 μέτρα, καθώς επίσης, και των κοινοτήτων των οποίων ολόκληρη η επιφάνεια ή μεγάλο μέρος αυτής βρίσκεται σε υψόμετρο πάνω από 800 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας»

Με βάση αυτήν την ταξινόμηση, είναι φανερό ότι όλοι οι οικισμοί που ανήκουν στο Δήμο Κοζάνης, κατά συνέπεια και η έδρα αυτού, Κοζάνη θεωρούνται ορεινοί. Άρα και η περιοχή γύρω από το Σιδηροδρομικό Σταθμό Κοζάνης που αποτελεί την περιοχή μελέτης βρίσκεται σε ορεινό έδαφος. Συγκεκριμένα, η πόλη εδράζεται στο υψόμετρο των 700-800m. Αυτό επιβεβαιώνεται αν παρατηρηθεί προσεκτικά ο παρακάτω χάρτης (Εικόνα 2.3.1), ο οποίος απεικονίζει το ψηφιακό μοντέλο εδάφους για το δήμο. Για την υλοποίησή του, χρησιμοποιήθηκαν υψομετρικά σημεία της περιοχής και στη συνέχεια πραγματοποιήθηκε παρεμβολή.

Σημαντικοί ορεινοί όγκοι που περιβάλλουν την πόλη της Κοζάνης και απεικονίζονται εν μέρει και στο χάρτη που απεικονίζεται παρακάτω είναι οι οροσειρές του Βερμίου, του Μπούρινου και των Πιερίων.



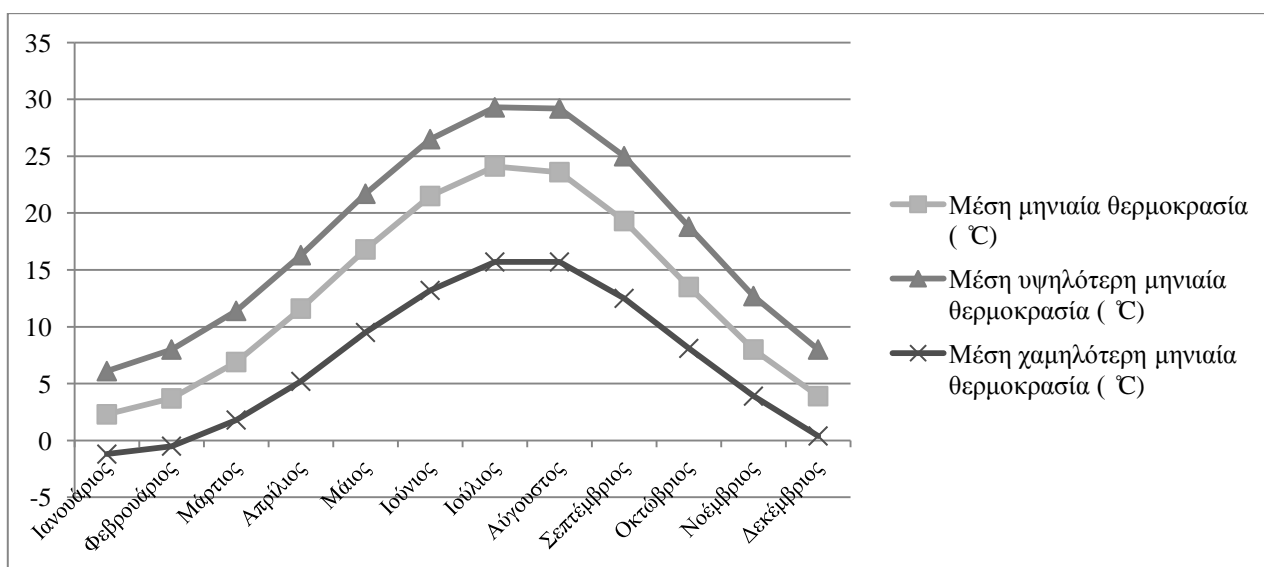
Εικόνα 2.3.1: Ανάγλυφο Δήμου Κοζάνης (ίδια επεξεργασία)

2.3.2. Κλίμα

Το κλίμα του νομού είναι ηπειρωτικό, καθώς η περιοχή βρίσκεται στην ενδοχώρα, μακριά από την επίδραση της θάλασσας. Χαρακτηρίζεται από ψυχρούς, ξηρούς χειμώνες και θερμά καλοκαίρια. Υπάρχουν έντονες διαφοροποιήσεις ως προς τη μέση χειμερινή και θερινή θερμοκρασία, ενώ το χειμώνα παρατηρείται μεγάλη πτώση, ικανή να προκαλέσει χιονοπτώσεις για αρκετές μέρες το χρόνο. Στα παρακάτω διαγράμματα παρουσιάζεται η κατανομή φαινομένων όπως η θερμοκρασία, η βροχόπτωση και οι άνεμοι σε σχέση με το χρόνο. Η χρονική μονάδα ανάλυσης που έχει επιλεγεί είναι ο μήνας. Εδώ πρέπει να τονιστεί ότι αυτά αναφέρονται στην πόλη της Κοζάνης και όχι σε όλη την έκταση του νομού. Επίσης, τα δεδομένα προέρχονται από μετρήσεις και αναλύσεις 43 χρόνων, επομένως η αξιοπιστία τους είναι διασφαλισμένη.

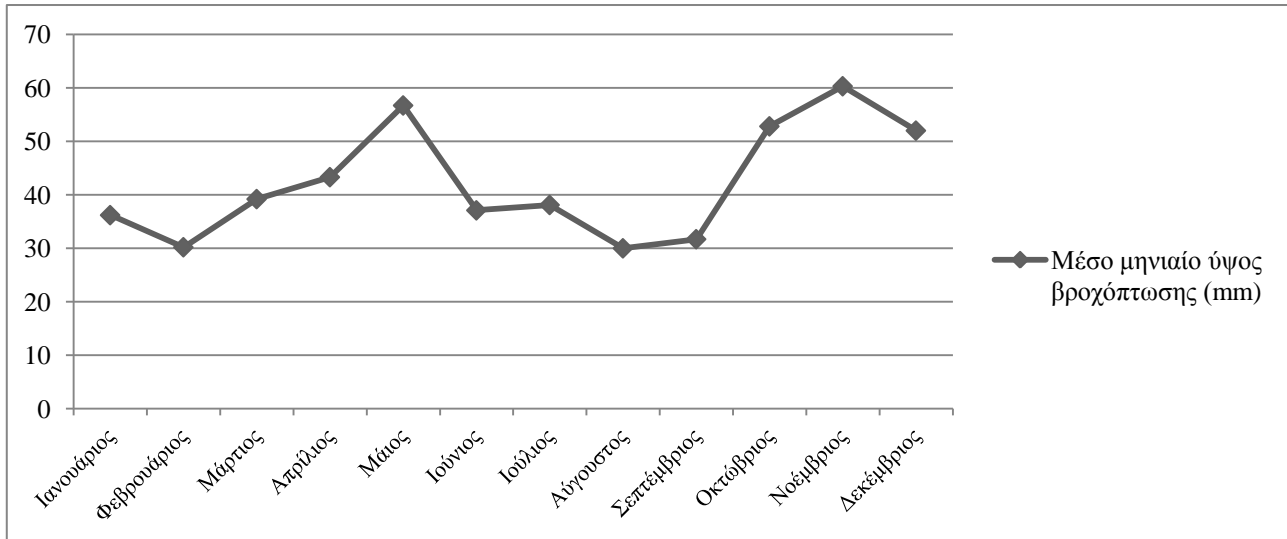
Στο παρακάτω διάγραμμα παριστάνονται τρεις καμπύλες που απεικονίζουν τη μεταβολή της μέσης, μέσης υψηλότερης και μέσης χαμηλότερης θερμοκρασίας που επικρατεί στην πόλη της Κοζάνης, από μήνα σε μήνα. Από τη μορφή των καμπυλών

αυτών επιβεβαιώνονται τα παραπάνω και κυρίως η μεγάλη διακύμανση που παρατηρείται στη θερμοκρασία ανάμεσα στους θερινούς και χειμερινούς μήνες. Όσον αφορά τη μέση τιμή της θερμοκρασίας, η ελάχιστη τιμή που παρατηρείται είναι αυτή των 2.3°C (Ιανουάριος) και η μέγιστη 23.6°C (Αύγουστος). Από την καμπύλη των ακραίων υψηλών τιμών, προκύπτει ότι η μεγαλύτερη μέση θερμοκρασία (για ανάλυση 43 χρόνων) είναι αυτή των 29.3°C (Ιούλιος). Αντιθέτως, από την αντίστοιχη καμπύλη των ακραίων χαμηλών τιμών, προκύπτει ότι η μικρότερη μέση θερμοκρασία είναι αυτή των -1.2°C (Ιανουάριος).

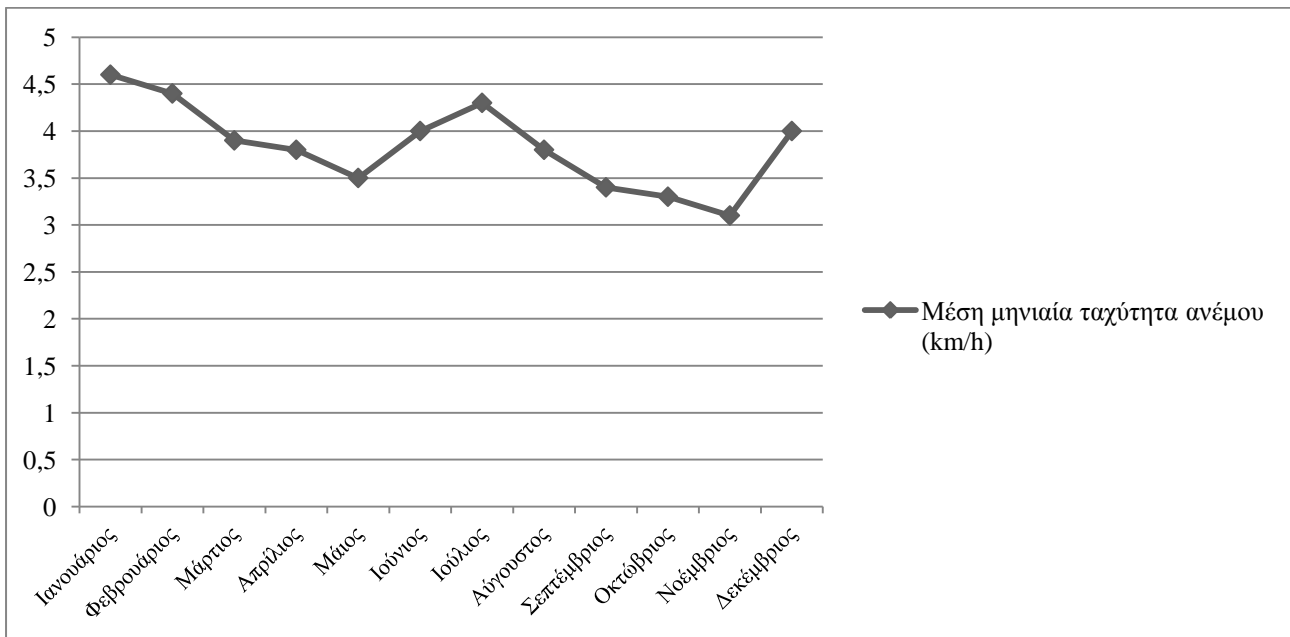


Διάγραμμα 2.3.1: Θερμοκρασία Κοζάνης – μέσες και ακραίες τιμές
(<http://www.weatherbase.com>, ίδια επεξεργασία)

Στο επόμενο διάγραμμα η καμπύλη παριστάνει τη μέση μηνιαία βροχόπτωση εκφρασμένη σε mm. Οι συγκεκριμένες τιμές, σύμφωνα με τις προδιαγραφές, θεωρούνται μικρές άρα επιβεβαιώνεται η ιδιότητα των ξηρών χειμώνων που αναφέρθηκε παραπάνω. Τέλος, οι άνεμοι στην περιοχή είναι ασθενείς, καθώς η μέγιστη τιμή των km/h που παρατηρείται για το μήνα Ιανουάριο αντιστοιχεί σε 1 βαθμό της κλίμακας Beaufort (Διάγραμμα 2.3.3).



Διάγραμμα 2.3.2: Μέσο μηνιαίο ύψος βροχόπτωσης ([http:// www.weatherbase.com](http://www.weatherbase.com), ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 2.3.3: Μέση μηνιαία ταχύτητα ανέμου ([http:// www.weatherbase.com](http://www.weatherbase.com), ίδια επεξεργασία)

2.3.3. Τεκτονική – Στοιχεία σεισμικότητας

Η επιστήμη της Νεοτεκτονικής έχει ως αντικείμενο μελέτης τις πιο πρόσφατες γεωλογικά δομές και εργασίες. Μία περιοχή του ελλαδικού χώρου που την έχει απασχολήσει αρκετά είναι η νεογενής λεκάνη Φλώρινας – Βεγορίτιδας – Πτολεμαΐδας, η οποία απέχει πολύ μικρή απόσταση από την περιοχή μελέτης, όπως

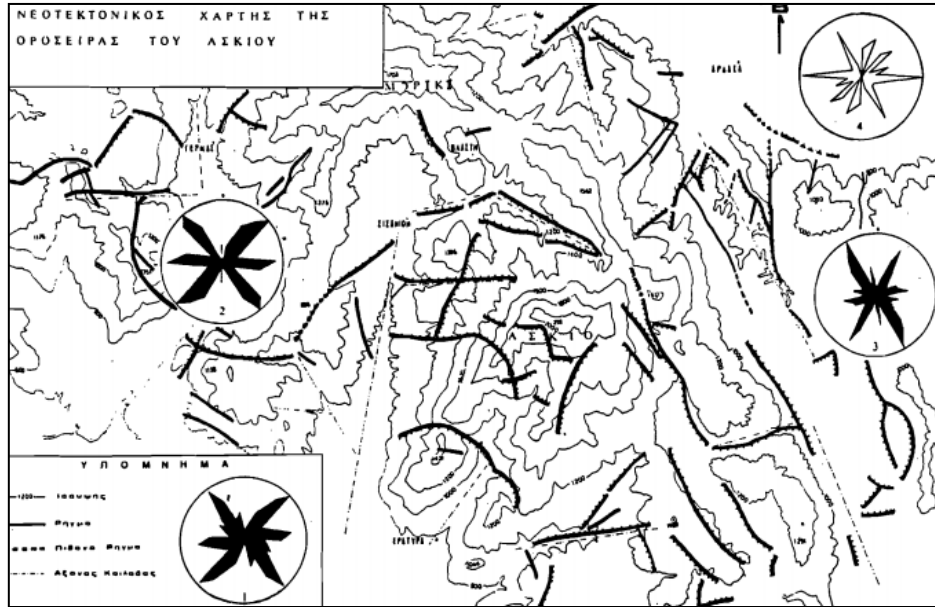
είναι εμφανές και στο παρακάτω σκαρίφημα. Στη λεκάνη αυτή περιλαμβάνονται και κάποια ρήγματα, τα οποία είναι άξια αναφοράς, διότι η ενεργοποίησή τους σε περίπτωση σεισμού, μπορεί να συνεπάγεται την πρόκληση καταστροφών σε περίπτωση σεισμού. Τα ρήγματα αυτά είναι τα ακόλουθα:

- Ρήγμα Αχλάδας – Σκοπού – Παπαδιάς, ΒΑ-ΝΔ διεύθυνσης, μήκους 10km.
- Ρήγμα Κέλλης – Αγίου Αθανάσιου, ΒΑ-ΝΔ διεύθυνσης, μήκους 12km.
- Ρήγμα Πετρών – Ξυνού Νερού – Αετού – Νυμφαίου, ΒΑ-ΝΔ διεύθυνσης, μήκους 30km.
- Ρήγμα Βεγοριτίδας, ΒΒΑ-ΝΝΔ διεύθυνσης, μήκους 12km.
- Ρήγμα Χειμαδίτιδας – Αναργύρων, ΒΑ-ΝΔ διεύθυνσης, μήκους 10km.
- Ρήγματα κοιλάδας Κομνηνών – Πύργων, ΒΑ-ΝΔ διεύθυνσης, μήκους 10km.
- Ρήγματα Καρσοχωρίου, Πτολεμαΐδας, Προαστίου, ΒΑ-ΝΔ διεύθυνσης
- Ρήγμα Βόρα – Βεγοριτίδας – Βερμίου, ΒΔ-ΝΑ διεύθυνσης και ΒΑ-ΝΔ διεύθυνσης



Εικόνα 2.3.2: Η νεογενής λεκάνη Φλώρινας-Βεγοριτίδας-Πτολεμαΐδας (Παυλίδης Σ.Β., Νεοτεκτονική εξέλιξη της λεκάνης Φλώρινας-Βεγοριτίδας-Πτολεμαΐδας)

Υπάρχουν μερικά ακόμη ρήγματα, αυτά της οροσειράς του Άσκιου, δυτικά της περιοχής μελέτης. Συγκεκριμένα, εντοπίζονται δύο κύριες ομάδες ρηγμάτων, με ΒΑ-ΝΔ διεύθυνση η μία και ΒΔ-ΝΑ διεύθυνση η άλλη, όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα:



Εικόνα 2.3.3: Τα ρήγματα της οροσειράς του Άσκιου

(Σπυρόπουλος κ.ά., Μορφοτεκτονικές παρατηρήσεις στα βουνά Μορικό και Άσκιο και συσχέτιση αυτών με τη νεοτεκτονική δράση)

Βέβαια, παρά την ύπαρξη ρηγμάτων σε τόσο μεγάλη εγγύτητα ως προς την περιοχή μελέτης, αυτή έχει καταγραφεί ως περιοχή μέσης σεισμικής δραστηριότητας. Παρ' όλα αυτά, κρίνεται απαραίτητη η λήψη μέτρων αντισεισμικής προστασίας από την Πολιτεία, με σκοπό την πρόληψη τυχόν καταστροφών.

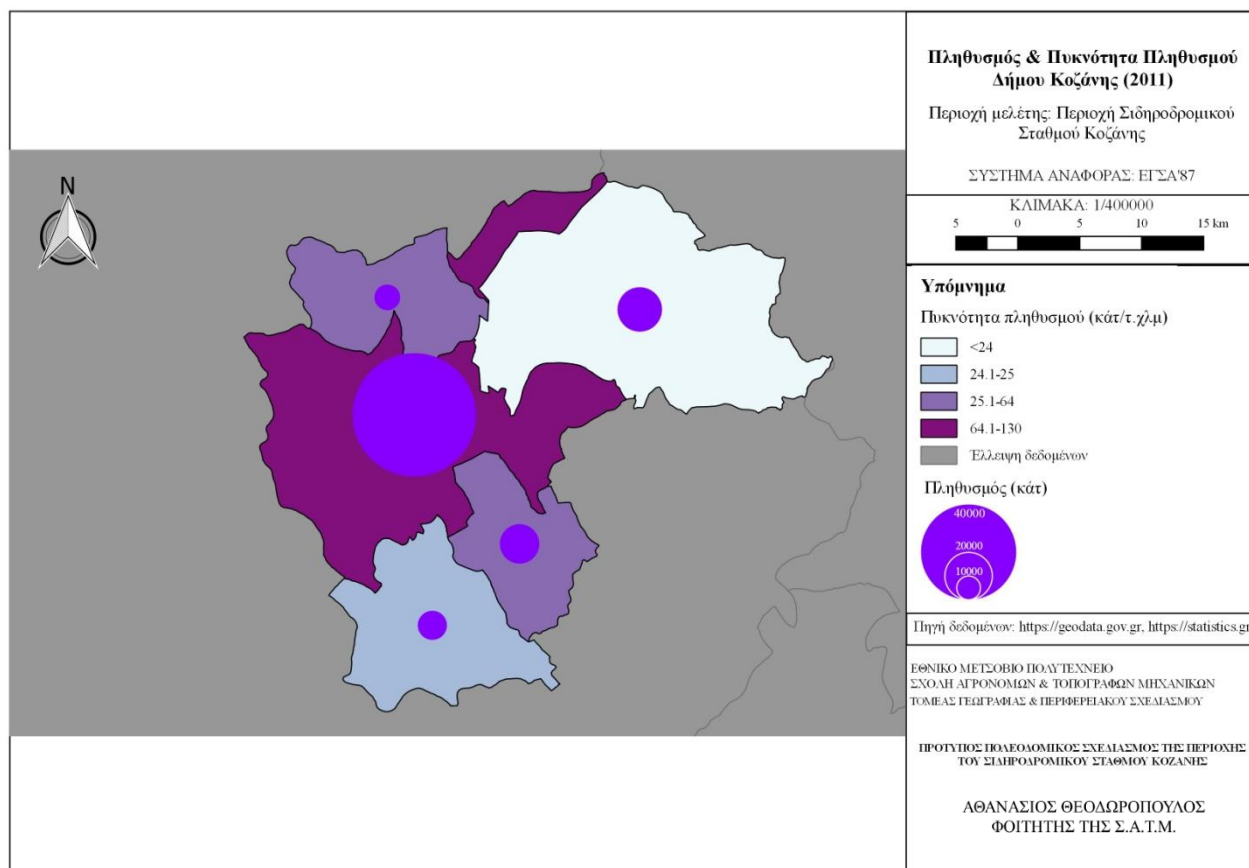
2.4. Δημογραφικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά

2.4.1. Πληθυσμός - Πυκνότητα πληθυσμού

Ο συνολικός πληθυσμός του Δήμου Κοζάνης (απογραφή 2011) είναι ίσος με 71388 κατοίκους και δεδομένου ότι η έκταση είναι ίση με 9451km², προκύπτει ότι η πυκνότητα του πληθυσμού ισούται με 7.55 κατοίκους ανά km² για τα όρια της συγκεκριμένης χωρικής ενότητας. Αυτό σημαίνει ότι ο Δήμος Κοζάνης είναι αρκετά αραιοκατοικημένος. Κάτι τέτοιο είναι λογικό, αν σκεφτεί κανείς ότι η περιοχή στερείται μεγάλων υποδομών που είναι υπαρκτές σε άλλους δήμους, πιο πυκνοκατοικημένους. Επιπλέον, οι παράγοντες του έντονου αναγλύφου και του ηπειρωτικού κλίματος αποτελούν ανασταλτικούς παράγοντες στην προοπτική της μόνιμης εγκατάστασης εντός των ορίων του δήμου αυτού. Όσον αφορά την πόλη της Κοζάνης, αυτή έχει μόνιμο πληθυσμό 41066 κατοίκους (απογραφή 2011) και πυκνότητα πληθυσμού 112.20 κατοίκους ανά km². Ο αριθμός αυτός είναι μεγαλύτερος σε σχέση με τον εθνικό μέσο όρο (81.75κάτ/km²), αλλά δεδομένου ότι η Κοζάνη είναι αστικό κέντρο, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι είναι μια πόλη μέσης πυκνότητας.

Ο παρακάτω χάρτης (Εικόνα 2.4.1) απεικονίζει δύο μεταβλητές, τόσο τον πληθυσμό κάθε μιας δημοτικής ενότητας (πρώην καποδιστριακός δήμος) του Δήμου Κοζάνης σε απόλυτο αριθμό όσο και την πυκνότητα αυτού.

Είναι φανερό ότι η πιο πυκνοκατοικημένη χωρική ενότητα είναι η Δ.Ε. Κοζάνης, καθώς το επιφανειακό σύμβολο που απεικονίζει την πυκνότητα του πληθυσμού της είναι αυτό με την σκουρότερη απόχρωση της χρωματικής κλίμακας που επιλέχθηκε. Αυτό είναι λογικό, μιας που στη συγκεκριμένη περιοχή βρίσκεται η πόλη της Κοζάνης. Από την άλλη, η Δ.Ε. Ελλησπόντου είναι η πιο αραιοκατοικημένη. Όσον αφορά τον πληθυσμό καθεαυτό, το εμβαδόν των κύκλων είναι ανάλογο της τιμής του φαινομένου που απεικονίζουν. Έτσι, η Δ.Ε. Κοζάνης είναι η πολυπληθέστερη του Δήμου, ενώ η Δ.Ε. Αιανής είναι αυτή με τους λιγότερους κατοίκους. Αυτό είναι αναμενόμενο, καθώς στην τελευταία εντάσσονται πολύ λιγότεροι οικισμοί, από οποιαδήποτε άλλη δημοτική ενότητα του Δήμου Κοζάνης.



Εικόνα 2.4.1: Πληθυσμός & Πυκνότητα πληθυσμού των δημοτικών ενότητων του Δήμου Κοζάνης (ιδία επεξεργασία)

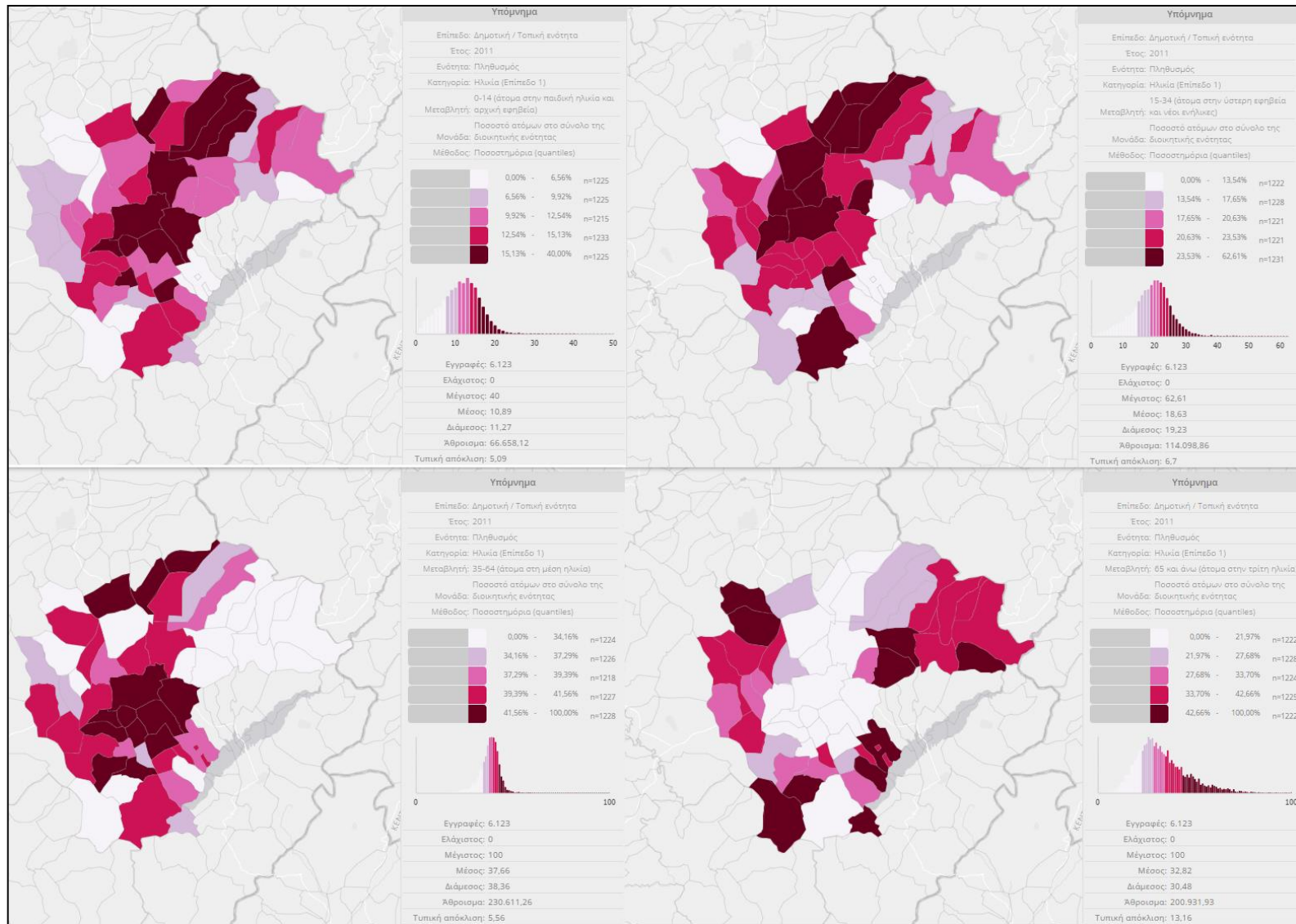
2.4.2. Ηλικία & Οικογενειακή κατάσταση

Στους παρακάτω θεματικούς χάρτες παρουσιάζεται η πυκνότητα του πληθυσμού για όσες δημοτικές ενότητες του Δήμου Κοζάνης υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα από την απογραφή του 2011.

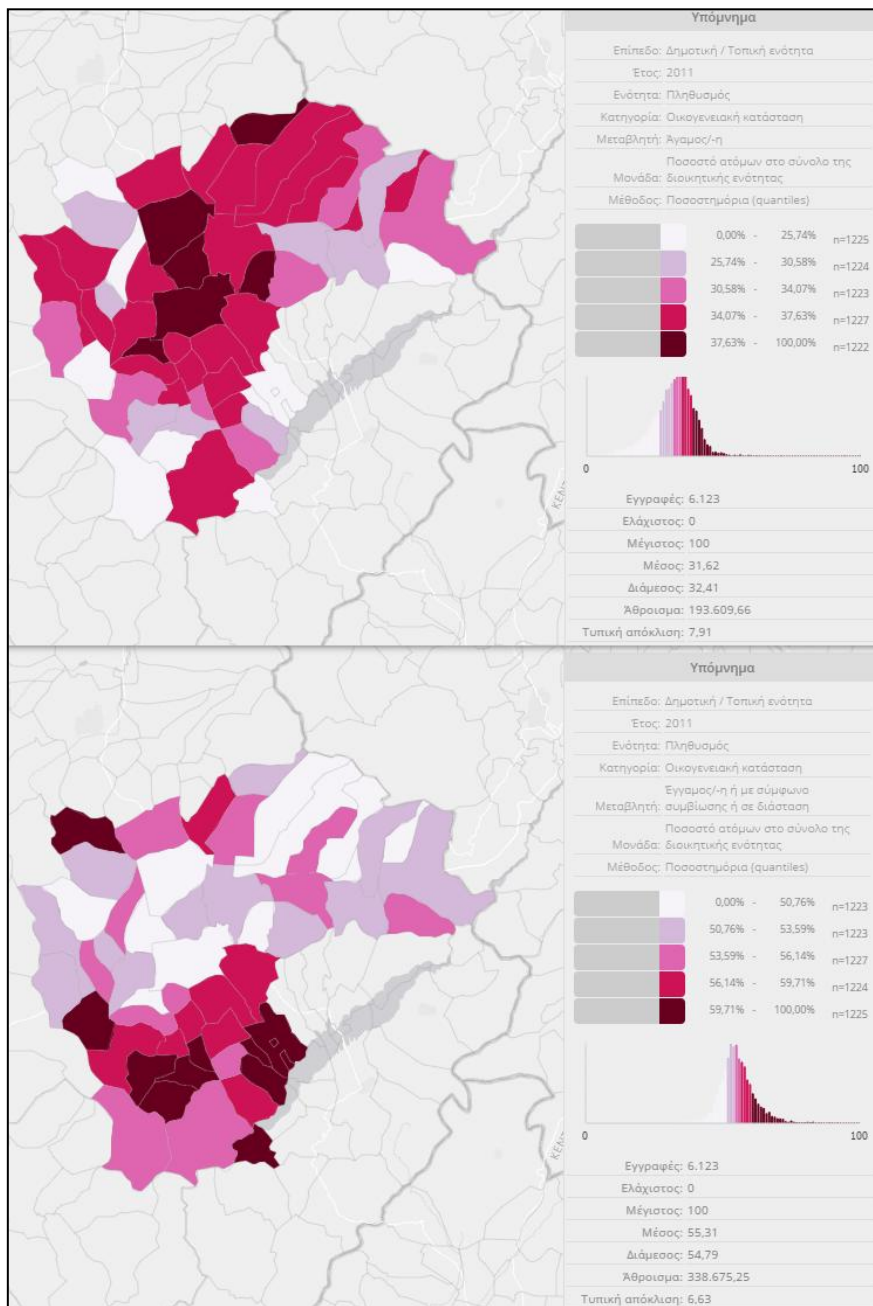
Όπως φαίνεται στην Εικόνα 2.4.2, η μεταβλητή που απεικονίζεται είναι η πυκνότητα του πληθυσμού για την κατηγορία της ηλικίας. Συγκεκριμένα, έχουν παραχθεί 4 χάρτες, ένας για κάθε μία ηλικιακή ομάδα από τις εξής: 0-14 ετών, 15-34 ετών, 35-64 ετών και άνω των 65 ετών. Είναι σαφές ότι, όσο αυξάνεται η απόσταση από την πόλη της Κοζάνης, τόσο μειώνεται η πυκνότητα του πληθυσμού κυρίως για τους νέους και τους ενήλικες. Αυτό είναι λογικό, καθώς το πανεπιστήμιο που βρίσκεται στην Κοζάνη προσελκύει πολλούς νέους φοιτητές, ενώ η αυξημένη ανάπτυξη του δευτερογενούς τομέα στην ευρύτερη περιοχή προσελκύει φθηνά εργατικά χέρια, με αποτέλεσμα την αύξηση του ενήλικου πληθυσμού. Όσο για τους ηλικιωμένους

κατοίκους, αυτοί περιορίζονται στους μικρούς οικισμούς σε μεγάλη απόσταση από την πόλη της Κοζάνης.

Αν παρατηρηθεί προσεκτικά η Εικόνα 2.4.3, είναι σαφές ότι η μεταβλητή που απεικονίζεται είναι η πυκνότητα του πληθυσμού των έγγαμων και άγαμων κατοίκων της περιοχής. Συμπεραίνεται ότι οι άγαμοι είναι πολύ περισσότεροι στη Δ.Ε. Κοζάνης και στις εγγύτερες αυτής, καθώς, όπως αναφέρθηκε, η ύπαρξη του πανεπιστημίου προσελκύει μεγάλο αριθμό νέων. Αντιθέτως, στις υπόλοιπες περιοχές όπου η πυκνότητα των άγαμων κατοίκων είναι μειωμένη, αυξάνεται η αντίστοιχη των έγγαμων.



Εικόνα 2.4.2: Πυκνότητα πληθυσμού για τις ηλικίες 0-14 (πάνω αριστερά), 15-34 (πάνω δεξιά), 35-64 (κάτω αριστερά) και 65 και άνω (κάτω δεξιά) (<http://www.panoramaps.statistics.gr>)

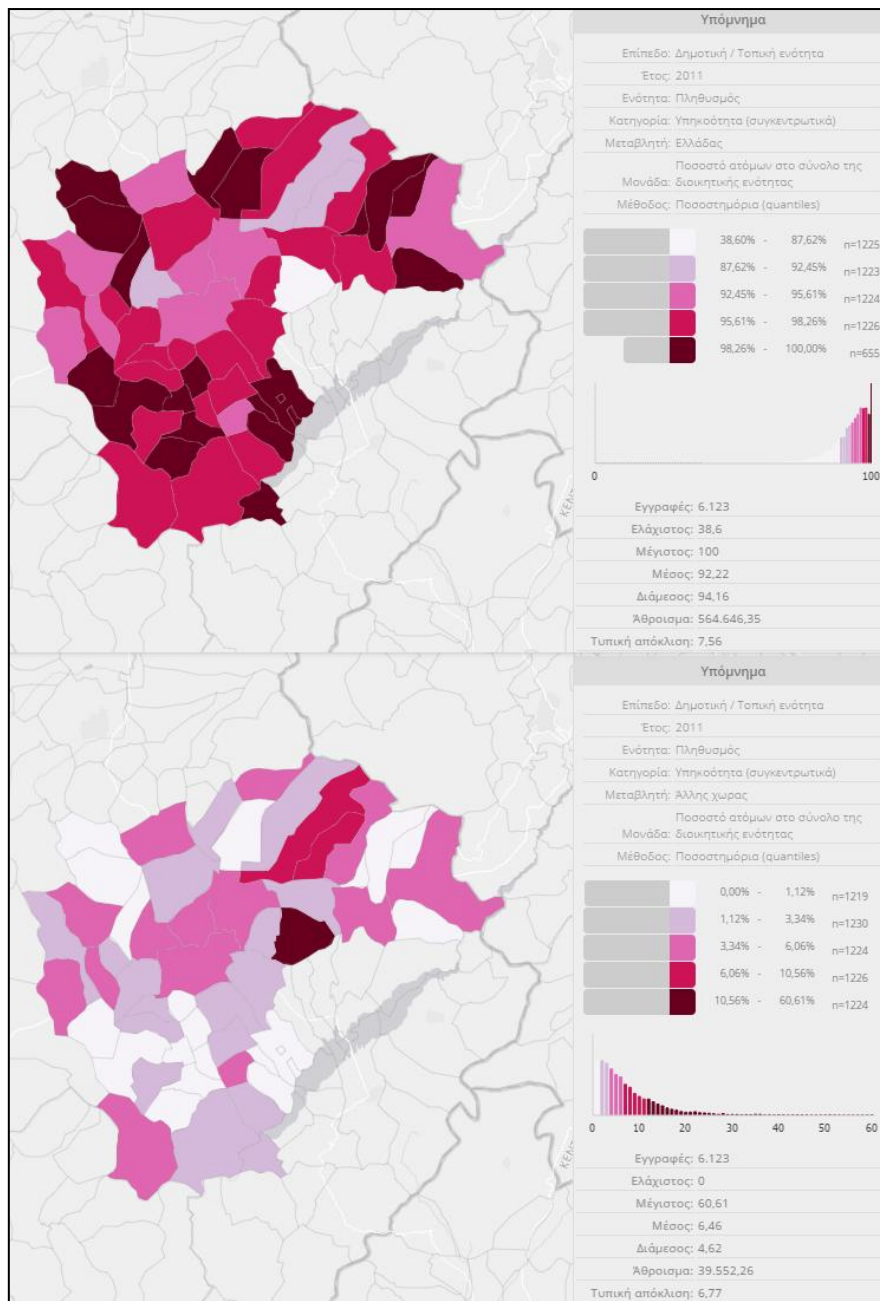


Εικόνα 2.4.3: Πυκνότητα πληθυσμού για την κατηγορία οικογενειακής κατάστασης: άγαμοι (πάνω), έγγαμοι (κάτω) (<http://www.panoramaps.statistics.gr>)

2.4.3. Μετανάστευση

Ο Δήμος Κοζάνης χαρακτηρίζεται από αρκετά μεγάλο ποσοστό μετανάστευσης. Πιο αναλυτικά, από την απογραφή του 2011 προκύπτει ότι ο συνολικός αριθμός των κατοίκων με ελληνική υπηκοότητα ανέρχεται στους 68845, ενώ οι μετανάστες

αποτελούν το 4% του πληθυσμού, που είναι ικανό ποσοστό, καθώς ισούνται με 2543. Αυτό είναι λογικό, αν ληφθεί υπόψη η ανάπτυξη του δευτερογενούς τομέα (βιομηχανία, βιοτεχνία) που διαδραματίζεται τις τελευταίες δεκαετίες στην ευρύτερη περιοχή. Αυτό επιβεβαιώνεται αν παρατηρηθούν οι παρακάτω χάρτες πυκνότητας πληθυσμού (Εικόνα 2.4.4), όπου είναι εμφανής η συμμετοχή των μεταναστών στο συνολικό πληθυσμό του δήμου.

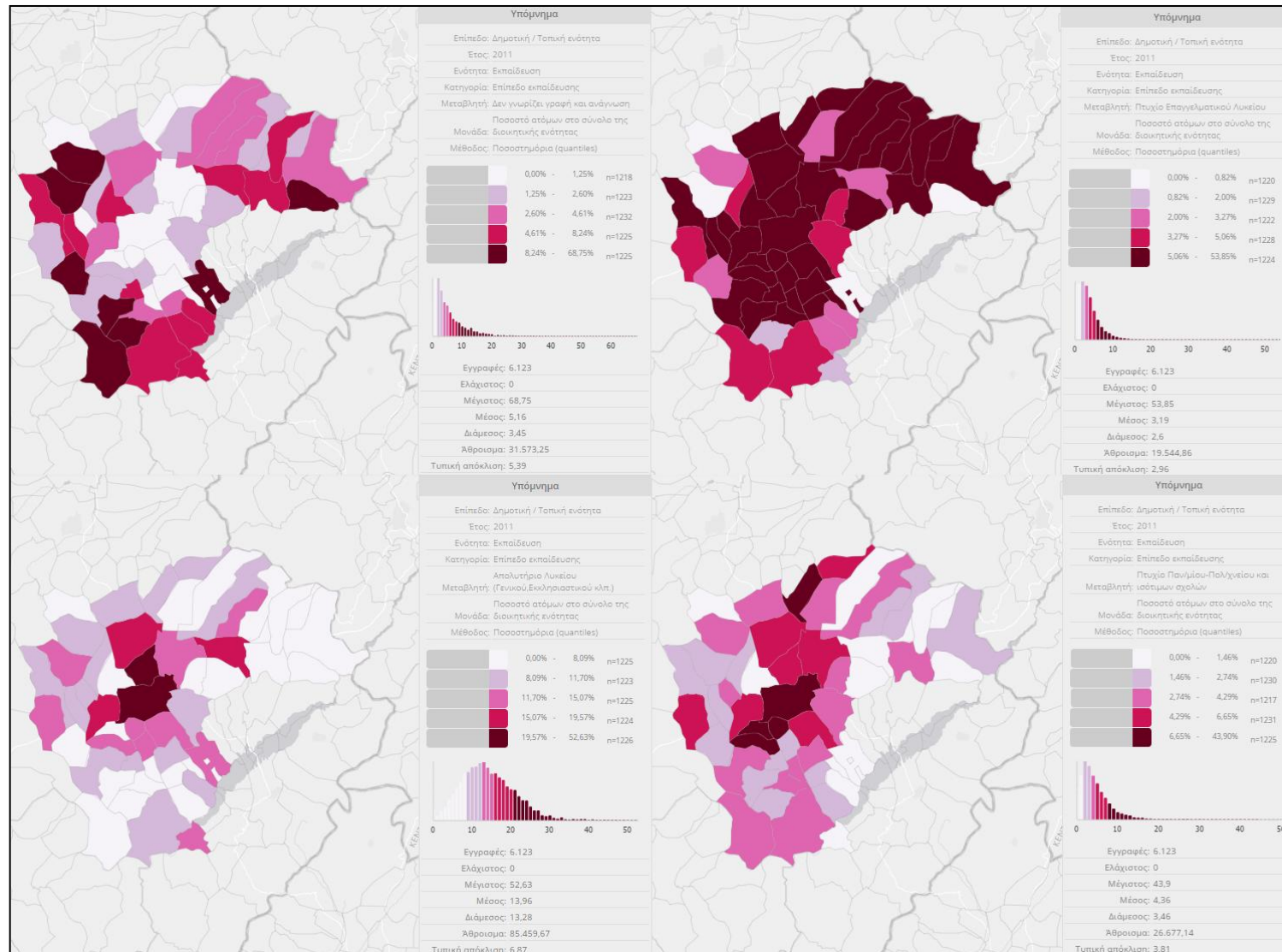


Εικόνα 2.4.4: Πυκνότητα πληθυσμού για την κατηγορία της υψηλότητας: ελληνική (πάνω), άλλη (κάτω) (<http://www.panoramaps.statistics.gr>)

2.4.4. Επίπεδο εκπαίδευσης

Από την παρατήρηση των παρακάτω θεματικών χαρτών (Εικόνα 2.4.5), οι οποίοι βασίζονται σε πληθυσμιακά δεδομένα της απογραφής του 2011, με μια πρώτη ματιά προκύπτει ότι το μορφωτικό επίπεδο των κατοίκων του Δήμου Κοζάνης είναι αρκετά χαμηλό. Συγκεκριμένα, η πυκνότητα του πληθυσμού των κατοίκων που δε γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση, είναι εντυπωσιακά υψηλή. Μάλιστα, αν πραγματοποιηθεί σύγκριση με την Εικόνα 2.4.2, παρατηρούνται πολλές ομοιότητες με το χάρτη που απεικονίζει την πυκνότητα του πληθυσμού των ηλικιωμένων κατοίκων. Πράγματι, μεγάλο ποσοστό αυτών είναι αναλφάβητοι. Αυτό συμβαίνει καθώς πριν αρκετές δεκαετίες δεν υπήρχαν τα μέσα και οι υποδομές, ειδικά σε απομονωμένες περιοχές όπως η Κοζάνη και οι γύρω οικισμοί για μόρφωση. Πέρα όμως από τους ηλικιωμένους, πολλοί κάτοικοι νέας και μέσης ηλικίας εμφανίζονται να είναι όχι τόσο αναλφάβητοι, αλλά πιο πολύ απόφοιτοι είτε δημοτικού είτε γυμνασίου, καθώς προσανατολίζονται από μικρές ηλικίες σε τεχνικά επαγγέλματα του πρωτογενούς και κυρίως του δευτερογενούς τομέα.

Αξιοσημείωτη είναι η μεγάλη πυκνότητα του πληθυσμού των κατοίκων που είναι απόφοιτοι επαγγελματικού λυκείου. Όπως έχει αναφερθεί και προηγουμένως, οι αυξημένες ανάγκες ανθρώπινου δυναμικού σε επαγγέλματα του δευτερογενούς κυρίως τομέα έχει ως συνέπεια οι κάτοικοι να λαμβάνουν την ανάλογη πρακτική εκπαίδευση. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την ύπαρξη μικρού αριθμού κατοίκων, οι οποίοι είναι απόφοιτοι γενικού λυκείου. Ακολούθως, ο αριθμός των απόφοιτων Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων είναι εξίσου μικρός και αυτό έχει επίδραση και στην αντίστοιχη πληθυσμιακή πυκνότητα. Οι μόνες περιοχές που εξαιρούνται από το μοτίβο αυτό είναι η Δ.Ε. Κοζάνης και οι γειτονικές της, διότι, λόγω της ύπαρξης των κατάλληλων υποδομών εκπαίδευσης που θα αναλυθούν στη συνέχεια, το μορφωτικό επίπεδο των συγκεκριμένων περιοχών είναι υψηλότερο σχετικά με τον υπόλοιπο δήμο.



Εικόνα 2.4.5: Πυκνότητα πληθυσμού για το επίπεδο εκπαίδευσης, αναλφάβητοι (πάνω αριστερά), απόφοιτοι ΕΠΑΛ (πάνω δεξιά), λυκείου (κάτω αριστερά) και ΑΕΙ (κάτω δεξιά) (<http://www.panoramaps.statistics.gr>)

2.4.5. Απασχόληση

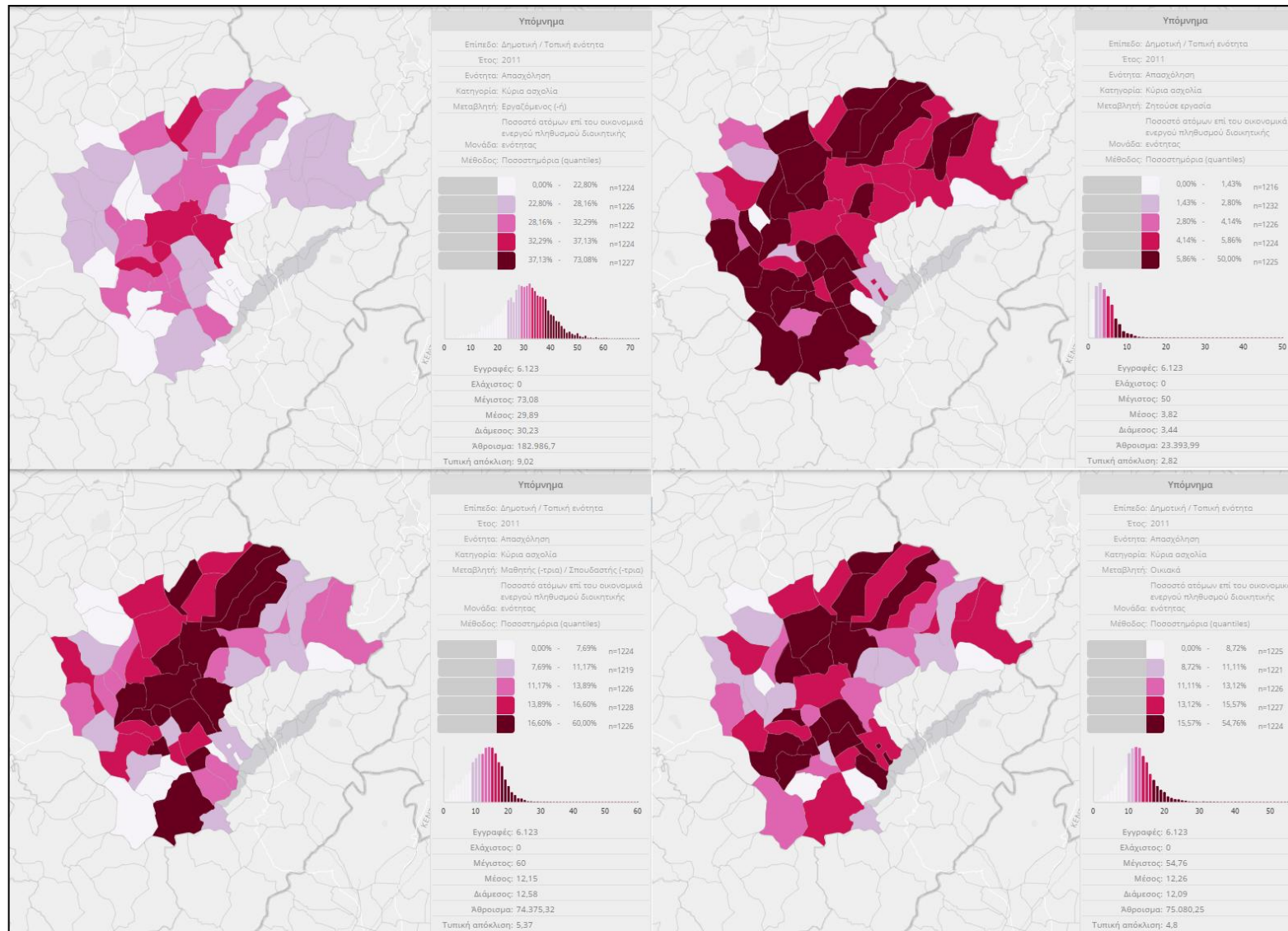
Οι παρακάτω θεματικοί χάρτες πυκνότητας πληθυσμού αναφέρονται στο είδος της απασχόλησης των κατοίκων των δημοτικών ενοτήτων του Δήμου Κοζάνης. Αυτό προκύπτει ως το αποτέλεσμα της υπάρχουσας οικονομικής κατάστασης και του μορφωτικού επιπέδου της περιοχής.

Με μια πρώτη ματιά, είναι εμφανές ότι καταγράφηκε μεγάλος αριθμός ατόμων που ζητούσε εργασία. Το υψηλό αυτό ποσοστό ανεργίας οφείλεται στην τρέχουσα οικονομική κρίση που επικρατεί τα τελευταία έτη στη χώρα μας. Η κρίση πλήττει κυρίως περιοχές που στηρίζονται στο δευτερογενή ή τον τριτογενή τομέα της οικονομίας και ο Δήμος Κοζάνης ανήκει σε αυτήν την κατηγορία. Επιπλέον, φαινόμενα όπως η μετανάστευση έχουν ως αποτέλεσμα την υπέρμετρη αύξηση της ζήτησης για εργασία. Λόγω της αδυναμίας κάλυψης της ζήτησης από την υπάρχουσα προσφορά, η πυκνότητα των εργαζόμενων είναι είτε αισθητά μικρή σε σχέση με αυτή των ανέργων, είτε, λόγω της κρίσης, υπάρχει υψηλό επίπεδο φοροδιαφυγής.

Όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω, ο αριθμός των νέων είναι αρκετά αυξημένος στην περιοχή. Άρα η πυκνότητα του πληθυσμού μαθητών και σπουδαστών είναι αρκετά μεγάλη, ειδικά στη Δ.Ε. Κοζάνης. Αρκετά μεγάλο είναι και το ποσοστό των κατοίκων που ασχολούνται με τα οικιακά, αν ληφθεί υπόψη η ανεργία που μαστίζει την περιοχή. Ακόμη, το χαμηλό μορφωτικό επίπεδο των κατοίκων έχει ως αποτέλεσμα, όσοι δεν μπορούν να εργαστούν (κυρίως ηλικιωμένοι), να περιορίζονται στις οικιακές υποχρεώσεις.

Σε μια προσπάθεια γενικά να περιγραφεί το προφίλ του απασχολούμενου ή μη εντός της πόλεως της Κοζάνης για να δοθεί μια απτή συνολική εικόνα, αναφέρονται τα εξής συμπεράσματα που προέκυψαν από έρευνα του 2006. Ο εργαζόμενος με πλήρη απασχόληση είναι άνδρας, ηλικίας 41-45 ετών, έγγαμος με παιδιά, απόφοιτος λυκείου, γνώστης αγγλικών και ηλεκτρονικού υπολογιστή, αλλά δεν έχει συμμετάσχει ποτέ σε πρόγραμμα επαγγελματικής κατάρτισης. Ο ημιαπασχολούμενος εργαζόμενος είναι άνδρας, ηλικίας 26-30 ετών, άγαμος, πτυχιούχος ΑΕΙ, γνώστης επίσης αγγλικών και υπολογιστών και ούτε αυτός έχει συμμετάσχει σε πρόγραμμα επαγγελματικής κατάστασης. Τέλος, οι άνεργοι της Κοζάνης είναι στην πλειοψηφία τους γυναίκες, άγαμες, 21-25 ετών, έχουν ολοκληρώσει τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση, γνωρίζουν αγγλικά αλλά όχι

ηλεκτρονικούς υπολογιστές. Επίσης, δεν έχουν συμμετάσχει ποτέ σε πρόγραμμα επαγγελματικής κατάρτισης.



Εικόνα 2.4.6: Πυκνότητα πληθυσμού για την απασχόληση, εργαζόμενοι (πάνω αριστερά), άνεργοι (πάνω δεξιά), μαθητές/σπουδαστές (κάτω αριστερά) και άτομα με κύρια ενασχόληση τα οικιακά (κάτω δεξιά) (<http://www.panoramaps.statistics.gr>)

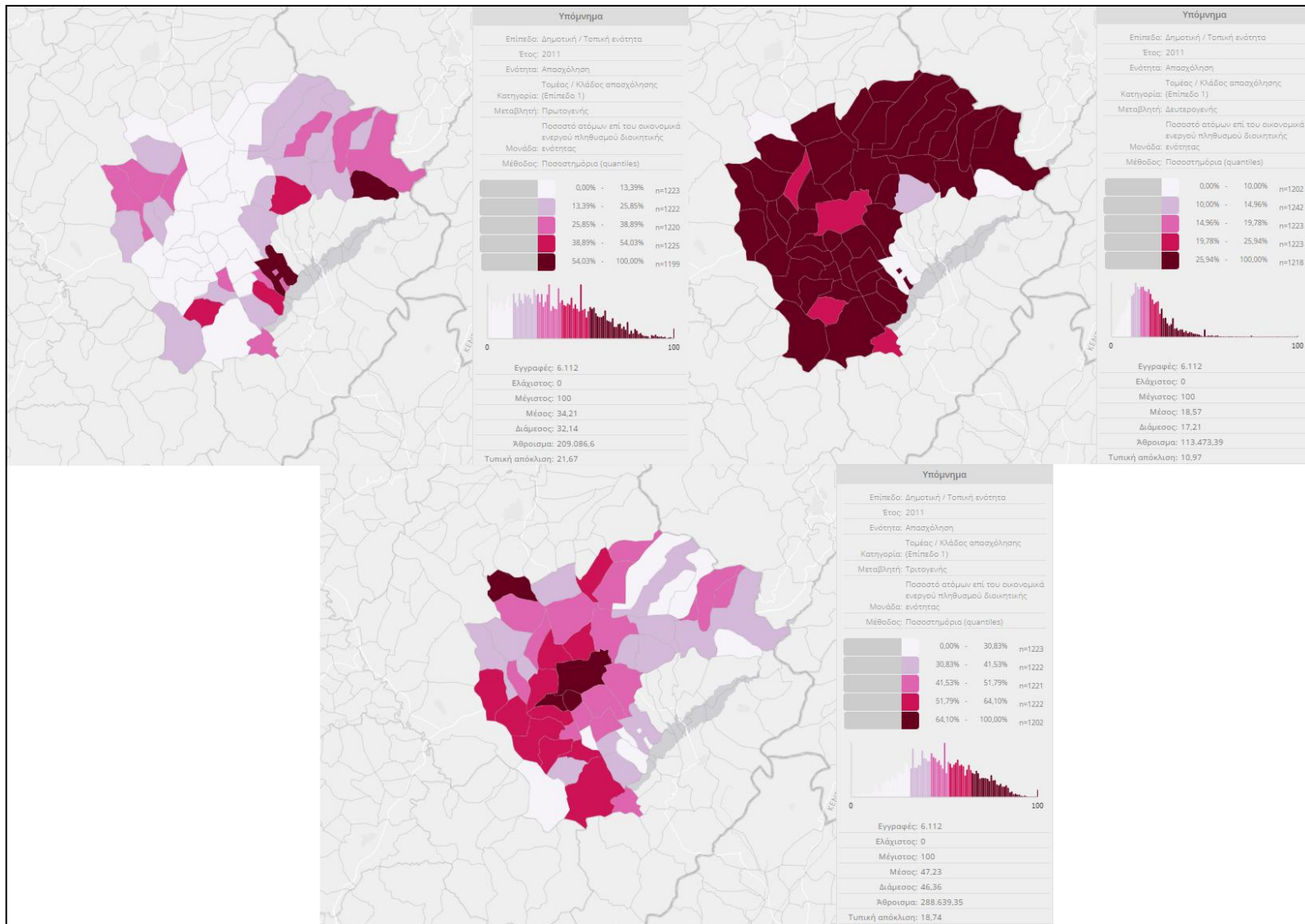
2.5. Οικονομικά χαρακτηριστικά

Στην παρούσα υποενότητα γίνεται μια απόπειρα προσδιορισμού της οικονομικής δομής του δήμου Κοζάνης. Εδώ πρέπει να καταστεί σαφές ποιοι είναι οι τρεις τομείς της οικονομίας και ποιες δραστηριότητες περιλαμβάνει ο καθένας.

- ❖ Πρωτογενής τομέας: Σε αυτόν ανήκουν η γεωργία, η κτηνοτροφία, η αλιεία, η εξόρυξη μεταλλευμάτων και η δασική εκμετάλλευση. Αντικείμενό του η παραγωγή αγαθών και πρώτων υλών κατ' ευθείαν από τη φύση, με σκοπό τη χρήση και κατανάλωσή τους χωρίς να προηγηθεί κάποια μεταποίηση.
- ❖ Δευτερογενής τομέας: Σε αυτόν ανήκουν η βιοτεχνία, η βιομηχανία, η παραγωγή ενέργειας και οι κατασκευές. Ασχολείται με την επεξεργασία των πρώτων υλών που λαμβάνονται από τις δραστηριότητες του πρωτογενούς τομέα.
- ❖ Τριτογενής τομέας: Σε αυτόν ανήκουν ο τουρισμός, οι υπηρεσίες, το εμπόριο, οι μεταφορές, οι επικοινωνίες. Αντικείμενό του η παροχή υπηρεσιών στο κοινό και όχι η προσφορά κάποιου υλικού αγαθού.

Σε επίπεδο Δήμου Κοζάνης, καλό θα ήταν να δοθεί μια πρώτη εικόνα σχετικά με τους περισσότερο οικονομικά επικερδείς τομείς στην περιοχή. Αν παρατηρηθεί προσεκτικά η παρακάτω εικόνα, είναι σαφές ότι ο επικρατέστερος τομέας είναι ο δευτερογενής, ακολουθεί ο τριτογενής και τελευταίος έρχεται ο πρωτογενής (απογραφή 2011). Επίσης, παρατηρείται ότι η ενασχόληση με τις δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα είναι πιο έντονη στην περιοχή της Δ.Ε. Κοζάνης και στις εγγύτερες περιοχές. Όσο όμως μεγαλώνει η απόσταση από την πόλη της Κοζάνης παρατηρείται μια ύφεση. Από την άλλη πλευρά όμως, οι σχετικά απομονωμένες αυτές περιοχές του δήμου ασχολούνται πολύ περισσότερο με δραστηριότητες του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα.

Ακολουθεί λεπτομερής ανάλυση των οικονομικών χαρακτηριστικών ανά τομέα παραγωγής για την πόλη της Κοζάνης, εντός της οποίας βρίσκεται η περιοχή μελέτης.

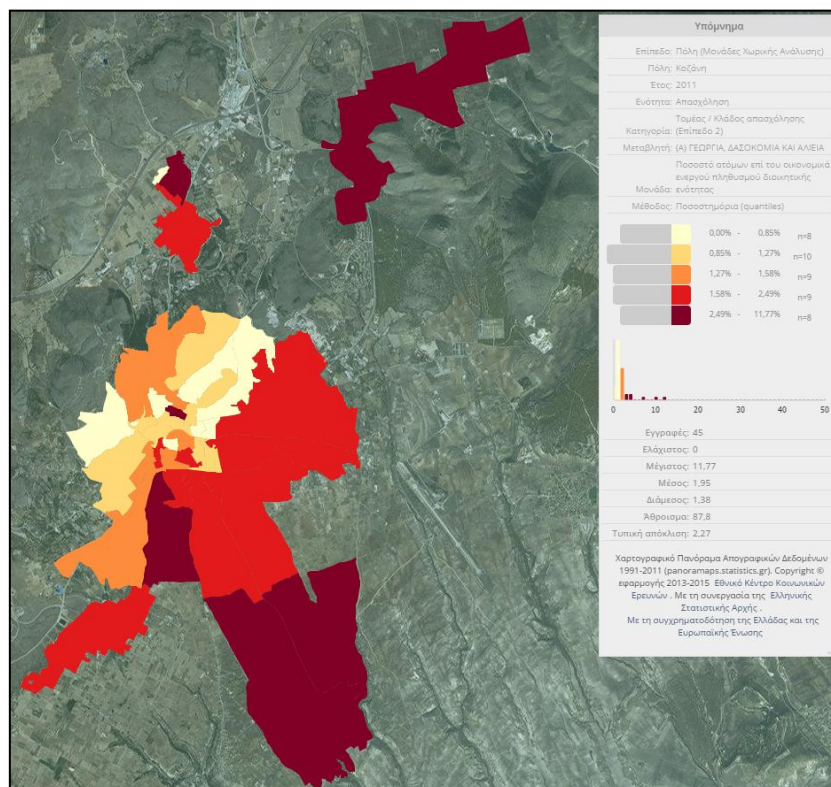


Εικόνα 2.5.1: Πυκνότητα πληθυσμού για τους τομείς της οικονομίας, πρωτογενής (πάνω αριστερά), δευτερογενής (πάνω δεξιά), και τριτογενής (κάτω) (<http://www.panoramaps.statistics.gr>)

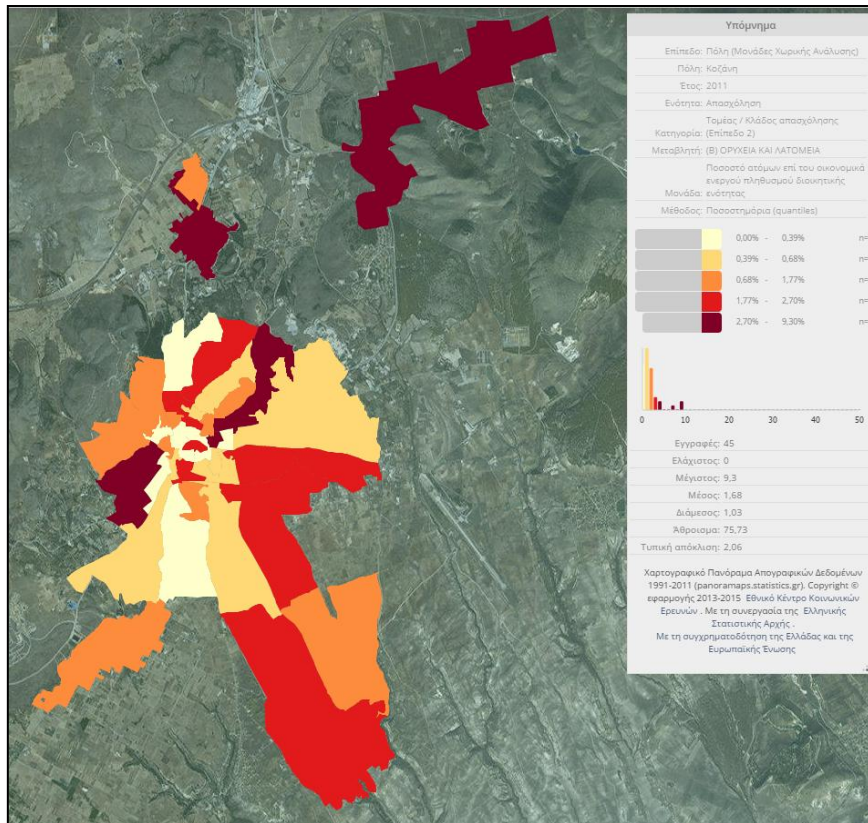
2.5.1. Πρωτογενής τομέας

Στους παρακάτω χάρτες πυκνότητας πληθυσμού είναι εμφανής η κατανομή των δραστηριοτήτων του πρωτογενούς τομέα της παραγωγής για την πόλη της Κοζάνης. Παρατηρείται ότι όσο αυξάνεται η απόσταση από το κέντρο της, τόσο μειώνεται το ποσοστό των ατόμων που απασχολούνται στις συγκεκριμένες δραστηριότητες. Η μεγαλύτερη παρατηρούμενη τιμή στους δυο χάρτες, η οποία αντιστοιχεί στο ποσοστό των ατόμων που εργάζονται ως γεωργοί, κτηνοτρόφοι, μεταλλωρύχοι κλπ είναι της τάξης του 10% και θεωρείται αρκετά ικανό μέγεθος σε σχέση με το σύνολο των απασχολούμενων. Η ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα οφείλεται κυρίως στη συστηματική καλλιέργεια του κρόκου Κοζάνης, ο οποίος καλλιεργείται μόνο στους οικισμούς Κρόκος, Καρυδίτσα, Αγία Παρασκευή, Άνω Κώμη, Κάτω Κώμη, Λευκοπηγή, Πετρανά του Δήμου Κοζάνης και πουθενά αλλού στην Ελλάδα.

Οι υπόλοιπες αγροτικές δραστηριότητες προσανατολίζονται κυρίως στην παραγωγή φρούτων και κρασιών, ενώ οι εξορύξεις μαρμάρων συνεισφέρουν σημαντικά στην τοπική οικονομία.



Εικόνα 2.5.2: Ποσοστό ενασχόλησης με τη γεωργία-δασοκομία-αλιεία (<http://www.panoramaps.statistics.gr>)



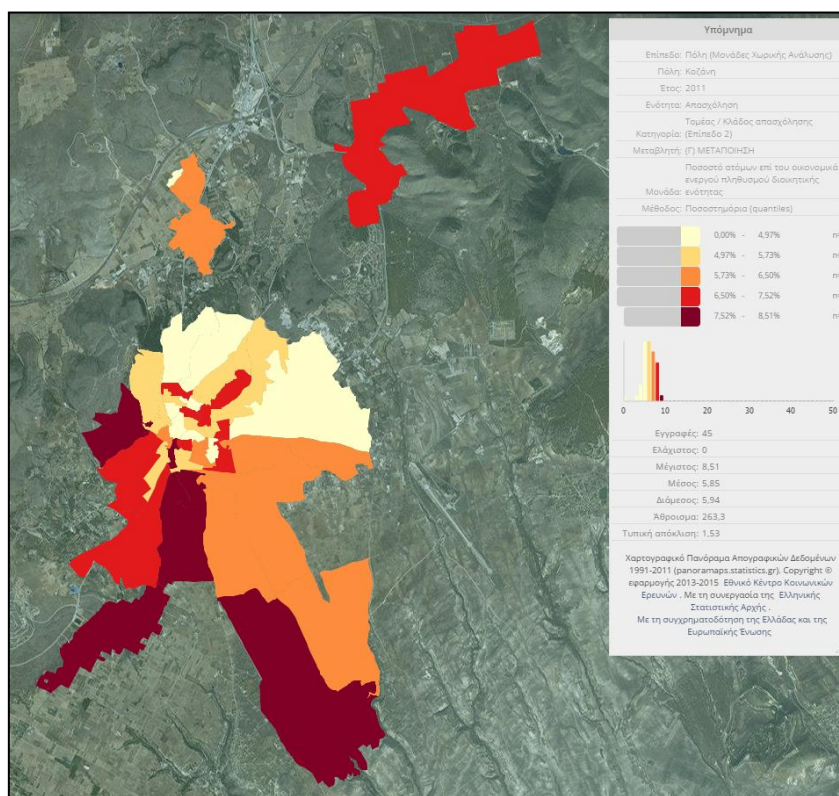
Εικόνα 2.5.3: Ποσοστό ενασχόλησης με τα ορυχεία-λατομεία (<http://www.panoramaps.statistics.gr>)

2.5.2. Δευτερογενής τομέας

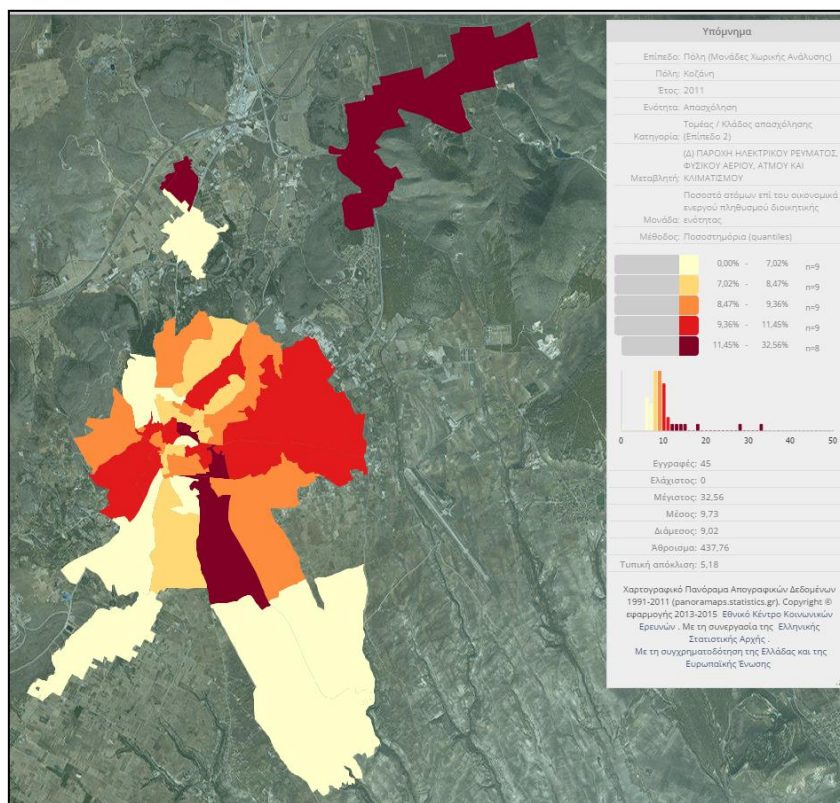
Αν παρατηρηθούν προσεκτικά οι επόμενοι χάρτες, οι οποίοι απεικονίζουν το ποσοστό των ατόμων που ασχολούνται με δραστηριότητες του δευτερογενούς τομέα, γίνεται σαφές ότι κύρια πηγή εσόδων για την πόλη είναι οι κατασκευές και η παροχή ηλεκτρικού ρεύματος. Όσον αφορά τις κατασκευές, αυτό γίνεται αντιληπτό από το γεγονός ότι η μέγιστη τιμή που παρατηρείται είναι το 27.95%. Αυτή αντιστοιχεί βέβαια σε περιοχές μακριά από το κέντρο της Κοζάνης, προς τα προάστια. Κάτι τέτοιο είναι λογικό αν σκεφθεί κανείς ότι, αν αυτές οι δραστηριότητες λάμβαναν χώρα στο κέντρο, το οποίο είναι πυκνοκατοικημένο σε σχέση με τα προάστια, θα δημιουργούνταν προβλήματα στη διαβίωση των κατοίκων λόγω της ρύπανσης.

Οι μεταποιητικές εργασίες αντιστοιχούν σε ένα ικανό μερίδιο των απασχολούμενων, όχι όμως τόσο ικανό όσο το ποσοστό που αφορά την παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, φυσικού αερίου, ατμού και κλιματισμού (μέγιστη τιμή 32.56%). Η μεγάλη αυτή έξαρση στην παραγωγή ενέργειας οφείλεται στην εγγύτητα της Κοζάνης με την πόλη

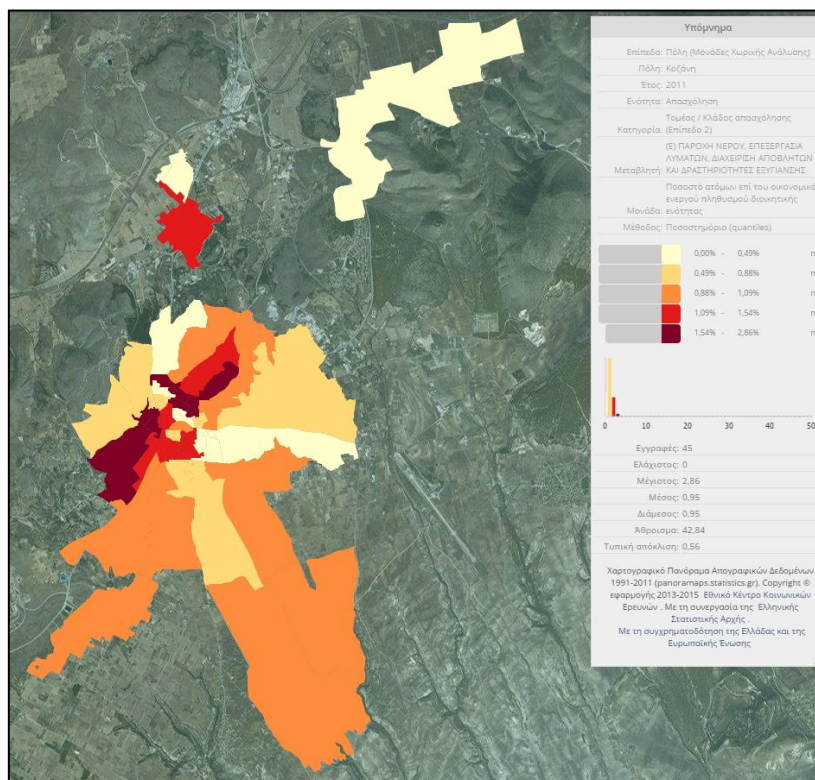
της Πτολεμαΐδας. Η περιοχή της έχει γνωρίσει τις τελευταίες δεκαετίες μεγάλη ανάπτυξη λόγω της έντονης παρουσίας της ΔΕΗ με την αξιοποίηση των λιγνιτών και τη λειτουργία των σταθμών παραγωγής ενέργειας. Συγκεκριμένα, το 1928 ξεκίνησε η εκμετάλλευση του λιγνίτη, το 1955 ιδρύθηκε η ΛΙΠΤΟΛ για αυτό το σκοπό και το 1959 η ΔΕΗ ανέλαβε πλέον την εντατική παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Επακόλουθο ήταν από τη μία η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στη βιομηχανία και από την άλλη η σταδιακή εγκατάλειψη των αγροτικών δραστηριοτήτων και ο προσανατολισμός στις δραστηριότητες της ΔΕΗ από τη δεκαετία του 1950 και έπειτα. Οι δραστηριότητες αυτές αποτελούσαν την κύρια πηγή εισοδήματος των κατοίκων και σε αυτό οφείλεται η ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση της Κοζάνης και της Πτολεμαΐδας, καθώς και η κοινωνικοοικονομική τους ανάπτυξη στις επόμενες δεκαετίες. Σε αυτό το σημείο τονίζεται ότι οι εργασίες επεξεργασίας του λιγνίτη πραγματοποιούνται κυρίως στα περίξ της πόλης για τον ίδιο λόγο με τις κατασκευές.



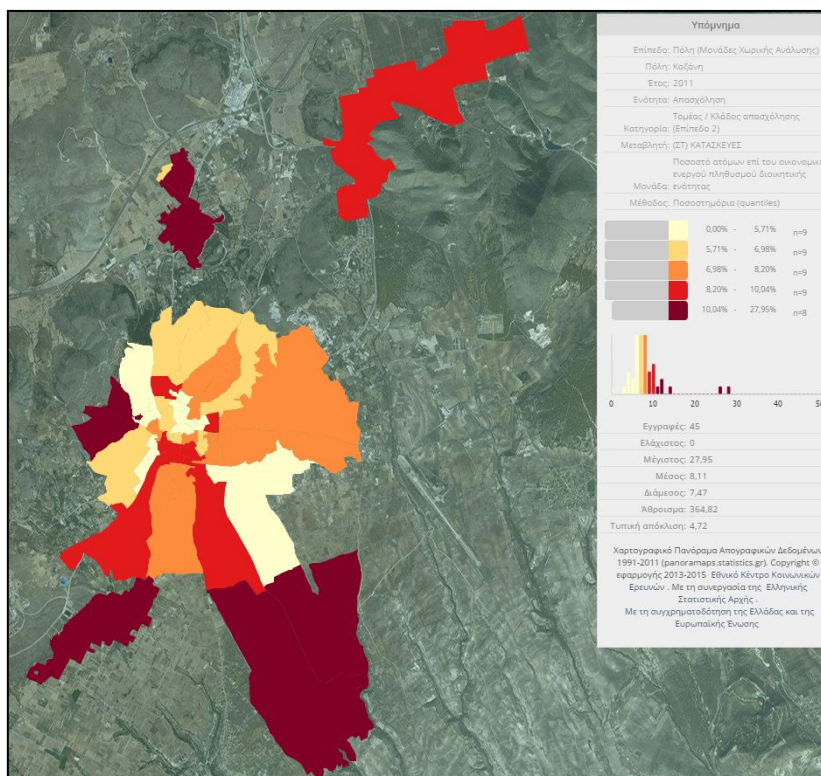
Εικόνα 2.5.4: Ποσοστό ενασχόλησης με τη μεταποίηση (<http://www.panoramaps.statistics.gr>)



Εικόνα 2.5.5: Ποσοστό ενασχόλησης με την παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, φυσικού αερίου κλπ (<http://www.panoramaps.statistics.gr>)



Εικόνα 2.5.6: Ποσοστό ενασχόλησης με την παροχή νερού, επεξεργασία λυμάτων κλπ
(<http://www.panoramaps.statistics.gr>)



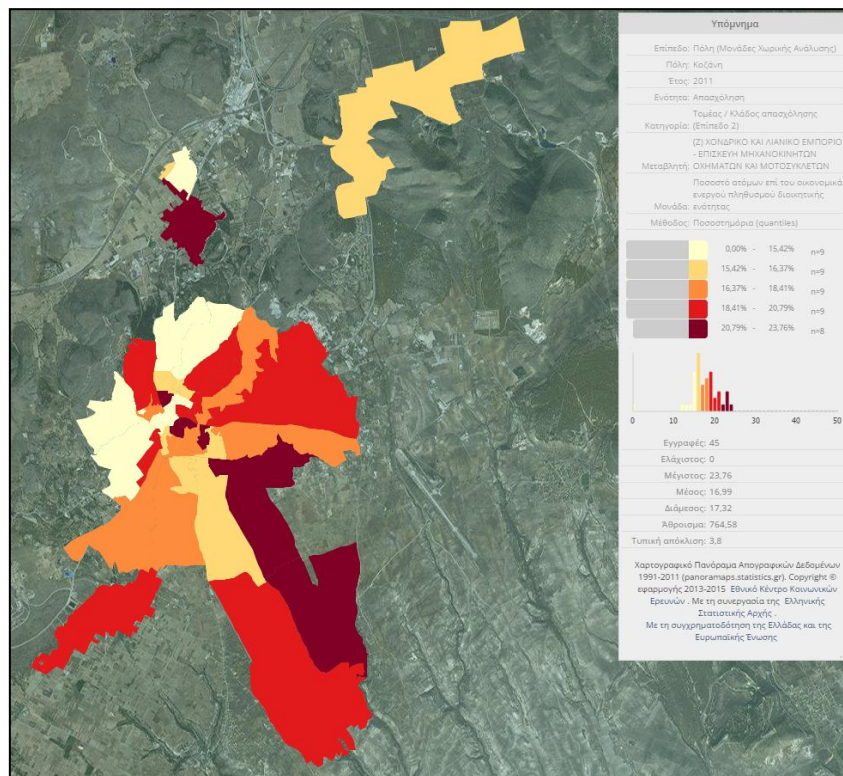
Εικόνα 2.5.7: Ποσοστό ενασχόλησης με τις κατασκευές
(<http://www.panoramaps.statistics.gr>)

2.5.3. Τριτογενής τομέας

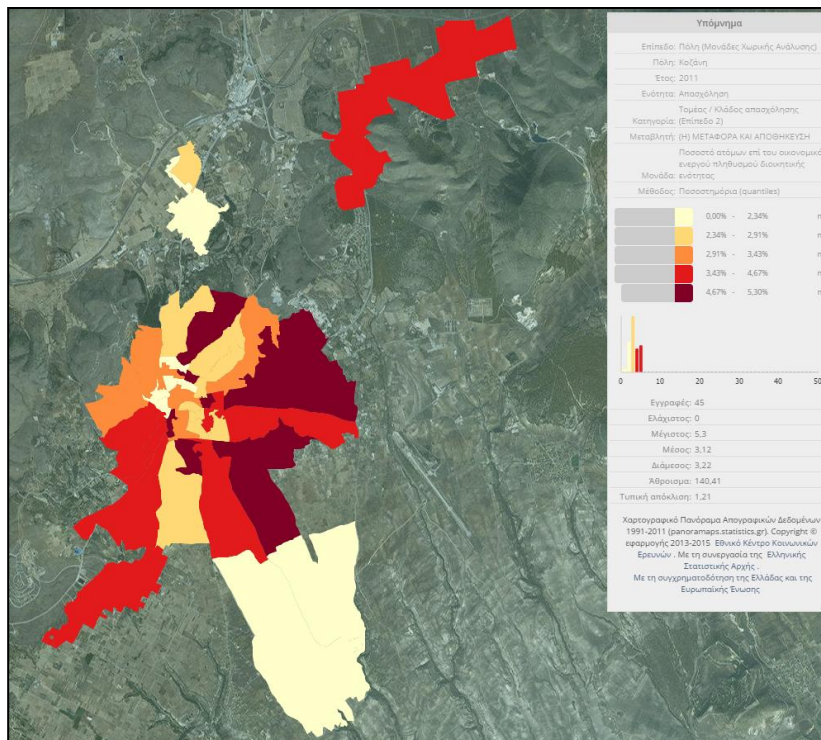
Ο τομέας αυτός του εμπορίου και των υπηρεσιών συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό των εργαζομένων, ίσως λόγω της μεγάλης απόστασης της Κοζάνης από άλλες, μεγαλύτερες πόλεις, αλλά όχι τόσο μεγάλο όσο με τις βιομηχανίες. Πράγματι, στην πόλη λειτουργεί μεγάλος αριθμός μικρών επιχειρήσεων λιανικού εμπορίου, οι οποίες καταφέρνουν να τονώσουν την τοπική οικονομία. Πολύ σημαντικό ρόλο βέβαια παίζει και η πώληση τοπικών προϊόντων, όπως είναι ο κρόκος. Αυτή η άνθηση του εμπορίου γίνεται αντιληπτή από τον παρακάτω χάρτη, όπου παρατηρείται ως μέγιστη τιμή το 23.76%. Αξιοσημείωτη είναι επίσης η εμπορική έκθεση της Κοζάνης, η οποία πραγματοποιείται κάθε χρόνο και σε αυτήν συμμετέχουν πωλητές από όλη τη χώρα.

Ένα μικρό ποσοστό των εργαζόμενων απασχολείται σε μεταφορικές-αποθηκευτικές δραστηριότητες, οι οποίες είναι αλληλένδετες με το εμπόριο. Στην κατηγορία των

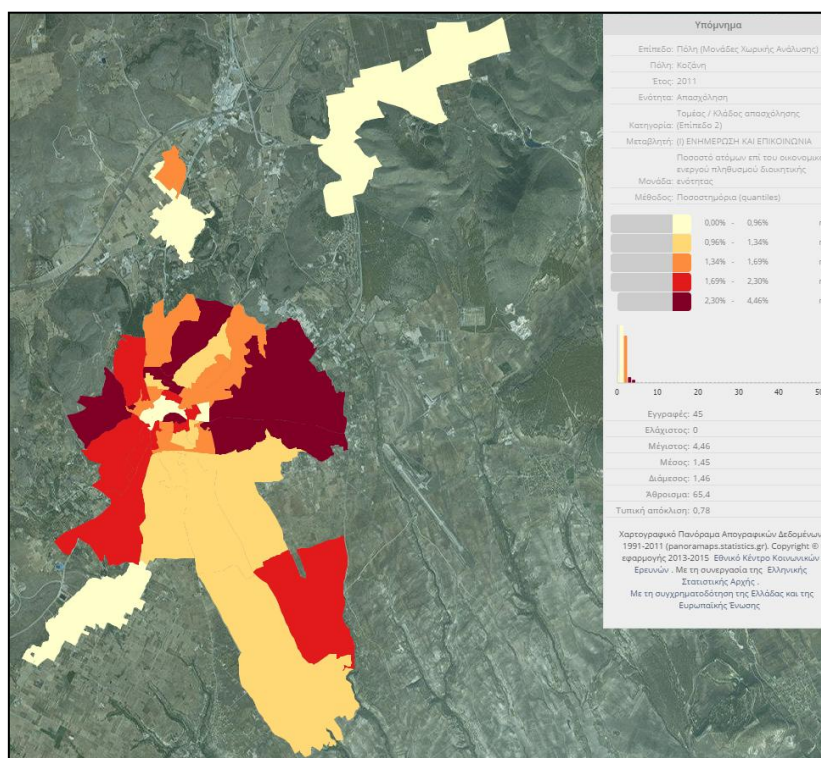
επαγγελματικών-επιστημονικών-τεχνικών δραστηριοτήτων εργάζεται μεγάλο μέρος το πληθυσμού τόσο λόγω της μεγάλης κλίμακας εργασιών που καλύπτουν όσο και του γεγονότος ότι το Πανεπιστήμιο Δυτικής Μακεδονίας εδράζεται στην Κοζάνη. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι οι όποιες επιστημονικές έρευνες διεξάγονται σε αυτό αποτελούν τμήμα των επιστημονικών δραστηριοτήτων που αναφέρθηκαν παραπάνω. Αν μάλιστα παρατηρηθεί προσεκτικά ο χάρτης της Εικόνας 2.5.11, οι σκούρες περιοχές που αντιστοιχούν στη μέγιστη τιμή του φαινομένου χαρακτηρίζονται από μεγάλη εγγύτητα στο εκπαιδευτικό-ερευνητικό αυτό ίδρυμα.



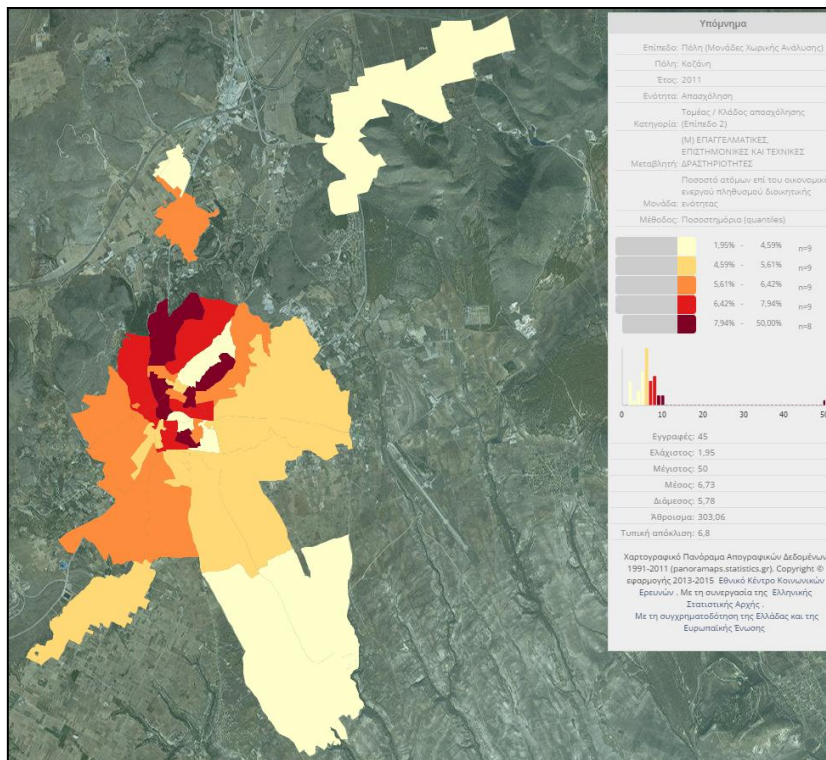
Εικόνα 2.5.8: Ποσοστό ενασχόλησης με το εμπόριο (<http://www.panoramaps.statistics.gr>)



Εικόνα 2.5.9: Ποσοστό ενασχόλησης με μεταφορικές-αποθηκευτικές δραστηριότητες (<http://www.panoramaps.statistics.gr>)



Εικόνα 2.5.10: Ποσοστό ενασχόλησης με τις επικοινωνίες (<http://www.panoramaps.statistics.gr>)

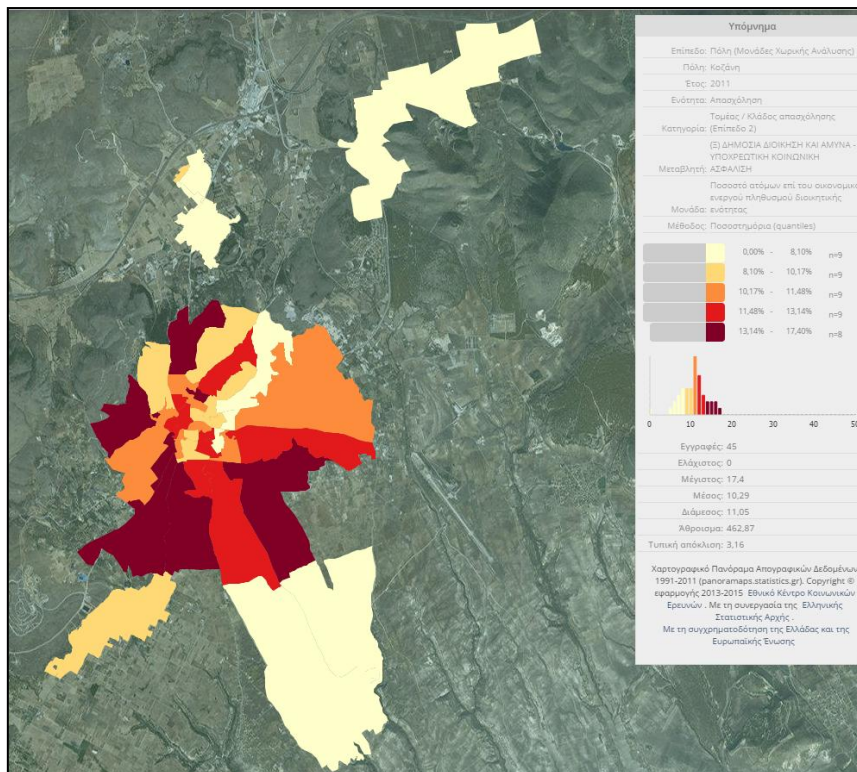


Εικόνα 2.5.11: Ποσοστό ενασχόλησης με τις επαγγελματικές/επιστημονικές/τεχνικές δραστηριότητες (<http://www.panoramaps.statistics.gr>)

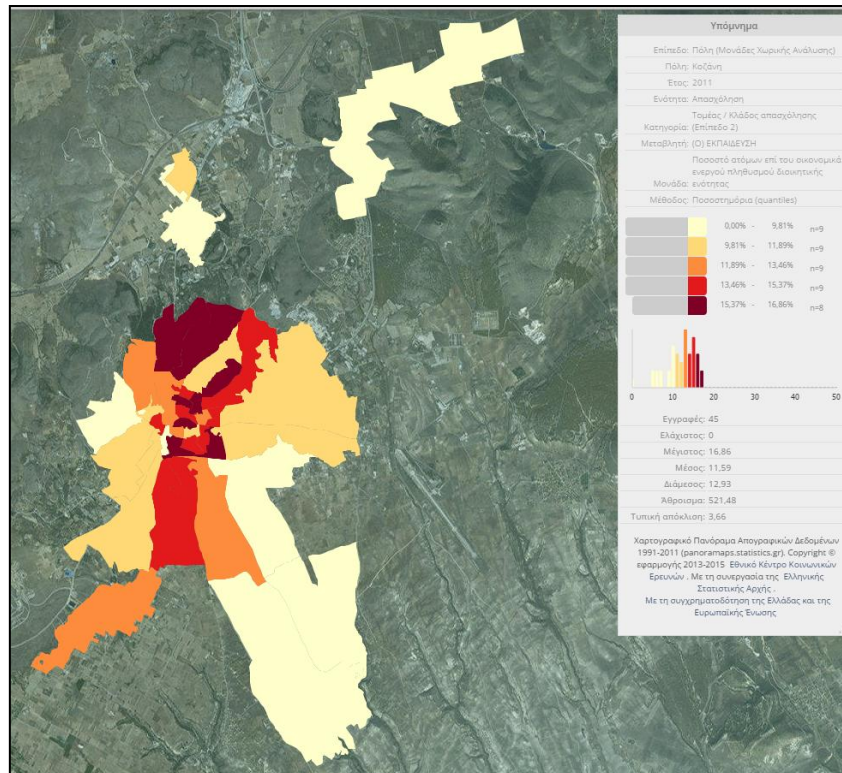
Μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού ασχολείται με τη δημόσια διοίκηση και άμυνα. Αν παρατηρηθεί προσεκτικά ο παρακάτω χάρτης, οι δραστηριότητες αυτές βρίσκονται κοντινότερα στο κέντρο της πόλης και όχι στα προάστια. Αυτό συμβαίνει διότι με αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται η βέλτιστη εξυπηρέτηση των κατοίκων του πυκνοκατοικημένου κέντρου της Κοζάνης. Για τους απασχολούμενους στην εκπαίδευση ισχύει ό,τι αναφέρθηκε παραπάνω για τις επιστημονικές δραστηριότητες διότι αυτοί συνδέονται άμεσα με το Πανεπιστήμιο. Οι υπηρεσίες υγείας λειτουργούν σε αρκετά ικανοποιητικό επίπεδο και το ίδιο ισχύει και για τα επαγγέλματα που ασχολούνται με θέματα κοινωνικής μέριμνας, όπως διαπιστώνεται από τους αντίστοιχους χάρτες. Μικρά ποσοστά ενασχόλησης παρατηρούνται στον τομέα των επικοινωνιών. Τέλος, οι δραστηριότητες της διαμονής και της εστίασης απασχολούν ικανό μέρος του ενεργού πληθυσμού και αυτές είναι χωροθετημένες κυρίως στο κέντρο της πόλης κυρίως για την εξυπηρέτηση των τουριστών που ενδιαφέρονται για τα αξιοθέατα της πόλης.

Από την ανάλυση της συγκεκριμένης υποενότητας μπορεί το ποσοστό των κατοίκων που απασχολούνται σε επαγγέλματα του τριτογενούς τομέα να παρουσιάζεται

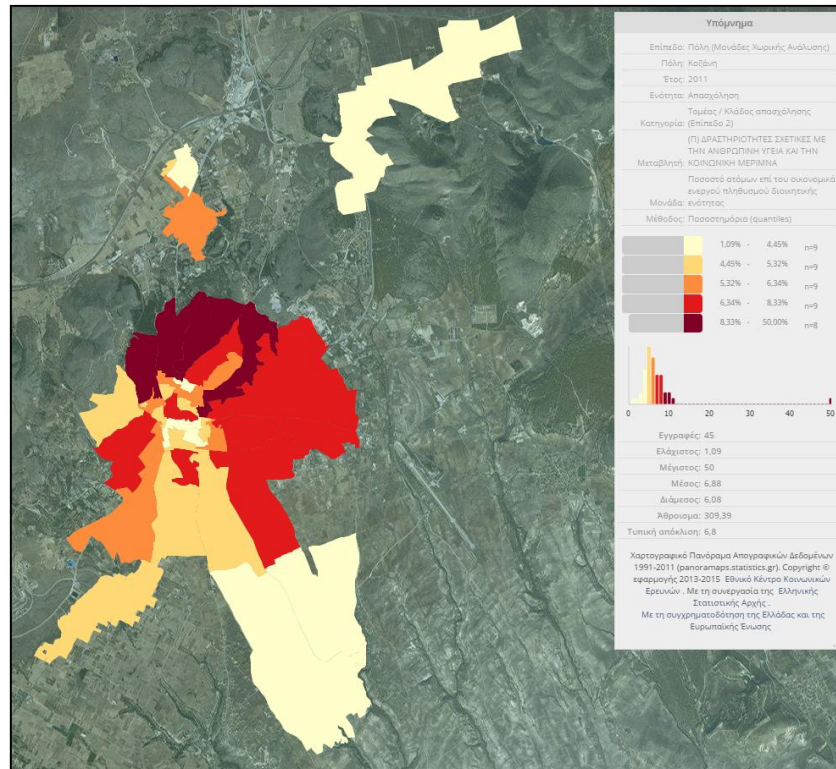
ικανοποιητικό, ωστόσο επισκιάζεται σε μεγάλο βαθμό από αυτό που αφορά το δευτερογενή τομέα της παραγωγής.



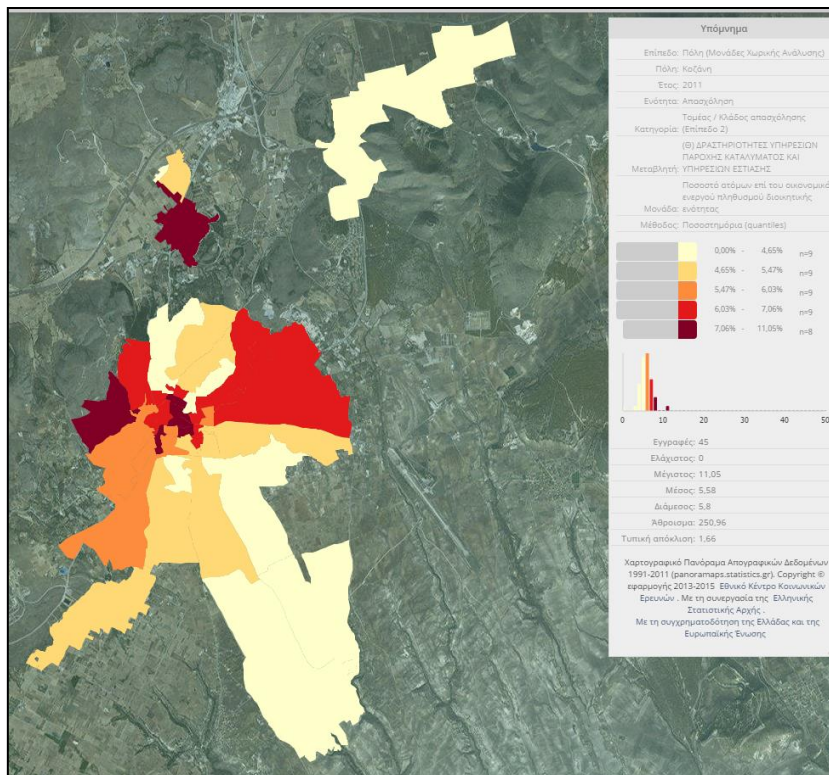
Εικόνα 2.5.12: Ποσοστό ενασχόλησης με τις δραστηριότητες δημόσιας διοίκησης & άμυνας (<http://www.panoramaps.statistics.gr>)



Εικόνα 2.5.13: Ποσοστό ενασχόλησης με την εκπαίδευση (<http://www.panoramaps.statistics.gr>)



Εικόνα 2.5.14: Ποσοστό ενασχόλησης με τις υπηρεσίες υγείας (<http://www.panoramaps.statistics.gr>)



Εικόνα 2.5.15: Ποσοστό ενασχόλησης με τις υπηρεσίες διαμονής & εστίασης (<http://www.panoramaps.statistics.gr>)



Εικόνα 2.5.16: Πτολεμαΐδα – Παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας (<http://www.pinterest.com>)

2.6. Κοινωνικές υποδομές

2.6.1. Πολιτισμός

Η περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερο πολιτισμικό ενδιαφέρον. Συγκεκριμένα, μέσα στην πόλη της Κοζάνης βρίσκονται τα παρακάτω αξιοθέατα, τα οποία προσελκύουν μεγάλο αριθμό τουριστών κυρίως από την ενδοχώρα.

- ❖ Η Κοβεντάρειος Δημοτική Βιβλιοθήκη, η οποία είναι η δεύτερη μεγαλύτερη στην Ελλάδα μετά από αυτήν της Αθήνας.
- ❖ Το Ιστορικό-Λαογραφικό & Φυσικής Ιστορίας Μουσείο
- ❖ Το Αρχαιολογικό Μουσείο
- ❖ Το Μουσείο Σύγχρονης Τοπικής Ιστορίας
- ❖ Τα αρχοντικά των Βούκα και Λασσάνη
- ❖ Ο Μητροπολιτικός ναός του Αγ. Νικολάου, ο οποίος ενισχύει το θρησκευτικό τουρισμό
- ❖ Το Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο, κ.ά.



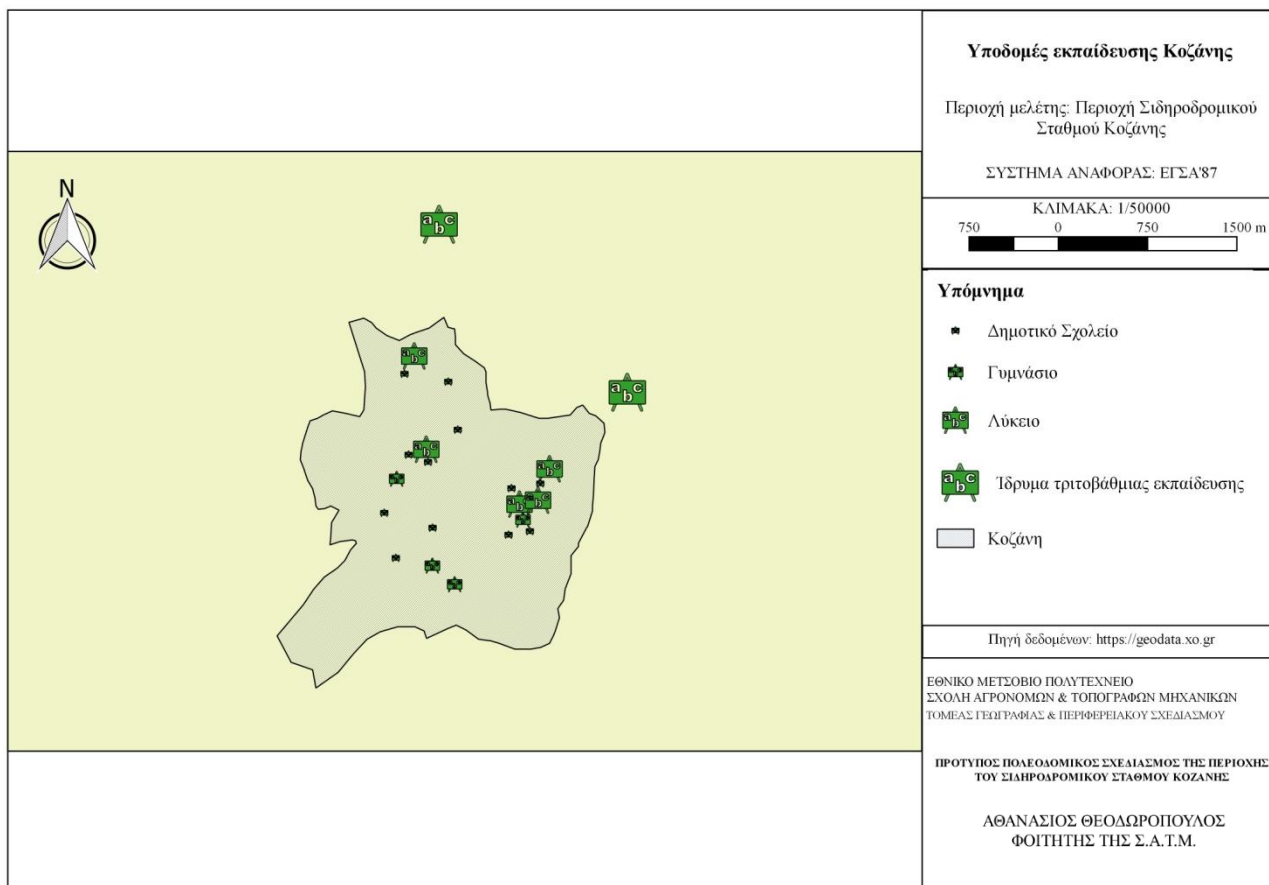
Εικόνα 2.6.1: Η Κοβεντάρειος Δημοτική Βιβλιοθήκη της Κοζάνης
(<http://www.e-ptolemeos.gr>)

Επιπλέον, η πόλη της Κοζάνης εντάσσεται στο Εθνικό Πολιτιστικό Δίκτυο Πόλεων, καθώς προωθεί την ανάγνωση. Αυτό οφείλεται στην ύπαρξη της βιβλιοθήκης που αναφέρθηκε παραπάνω. Πέρα από αυτό, πολύ φημισμένος είναι ο εορτασμός της Αποκριάς στην πόλη. Ακόμη, η Κοζάνη είναι γνωστή για την ετήσια εμποροπανήγυρη, η οποία έχει ως αποτέλεσμα την τόνωση της τοπικής οικονομίας,

καθώς σε αυτήν συμμετέχει πολύς κόσμος, τόσο ως πλανόδιοι πωλητές όσο και ως αγοραστές. Τέλος, ο Δήμος Κοζάνης είναι ευρέως γνωστός για τη Φιλαρμονική του, η οποία είναι η παλαιότερη στη χώρα.

2.6.2. Εκπαίδευση

Όπως αναφέρθηκε και στο κεφάλαιο των δημογραφικών και κοινωνικών χαρακτηριστικών, το μορφωτικό επίπεδο των κατοίκων του Δήμου Κοζάνης είναι αρκετά χαμηλό, κάτι που διαφαίνεται από το υψηλό ποσοστό των αναλφάβητων κατοίκων. Επίσης, οι γνώσεις των κατοίκων που έχουν λάβει κάποιο πιστοποιητικό δευτεροβάθμιας ή τριτοβάθμιας εκπαίδευσης αφορούν κυρίως τεχνικά επαγγέλματα και όχι κάποια επιστήμη. Πέρα από το γεγονός ότι, η ανάπτυξη του δευτερογενούς τομέα απαιτεί απασχολούμενους με την ανάλογη εξειδίκευση, μεγάλο ρόλο παίζουν και οι υποδομές. Τα σχολεία είναι ελάχιστα και είναι όλα συγκεντρωμένα στο κέντρο της πόλης, ενώ υπάρχουν μόνο δύο ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, το ΤΕΙ Δυτικής Μακεδονίας και το Τμήμα Μηχανικών Πληροφορικής & Τηλεπικοινωνιών του Πανεπιστημίου Δυτικής Μακεδονίας. Η κατανομή των υποδομών εκπαίδευσης παρουσιάζεται στον παρακάτω χάρτη, από τον οποίο γίνεται σαφής ο περιορισμένος αριθμός τους και η ανομοιόμορφη κατανομή τους.



Εικόνα 2.6.2: Υποδομές εκπαίδευσης Κοζάνης (ίδια επεξεργασία)

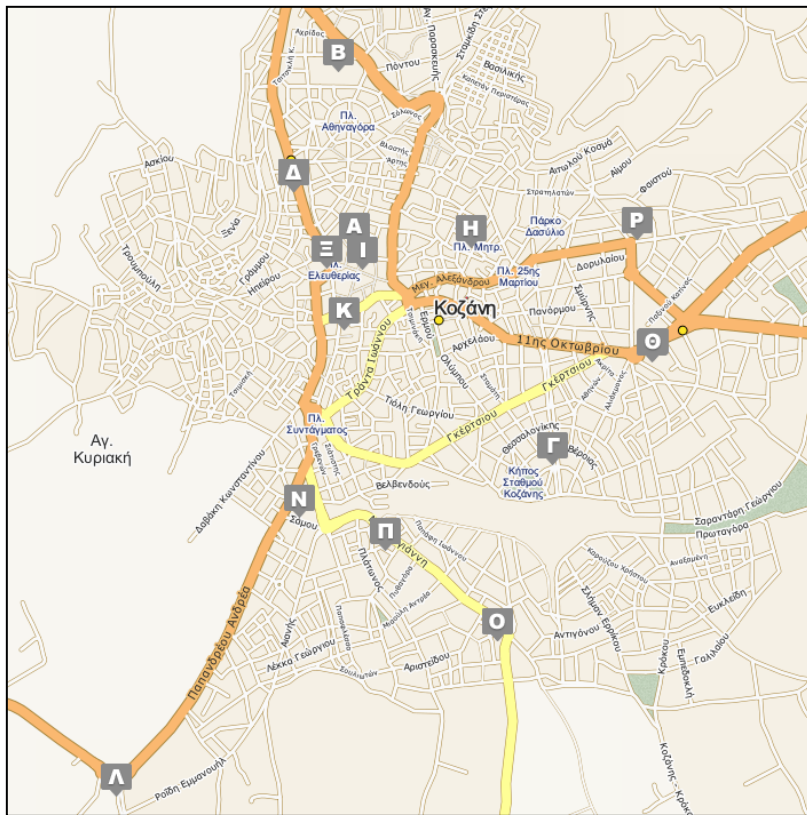
2.6.3. Αθλητισμός

Όσον αφορά τον αθλητισμό, η πόλη της Κοζάνης είναι αρκετά γνωστή στις γύρω περιοχές για τους αθλητικούς συλλόγους και σωματεία της και συγκεκριμένα για την Ένωση Ποδοσφαιρικών Σωματείων Κοζάνης, η οποία ανήκει στην Ελληνική Ποδοσφαιρική Ομοσπονδία. Σε αυτήν υπάγονται οι ποδοσφαιρικοί σύλλογοι του νομού και κυρίως του Δήμου Κοζάνης. Οι διοργανώσεις της Ε.Π.Σ. Κοζάνης είναι τα πρωταθλήματα Α', Β' και Γ' Κατηγορίας, το Κύπελλο Ερασιτεχνών Ε.Π.Σ. Κοζάνης και άλλα πρωταθλήματα, όπως παιδικά. Η Κοζάνη είναι επίσης γνωστή για το Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο της, το οποίο προσελκύει πολύ κόσμο ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες, λόγω της πισίνας του.

2.6.4. Δημόσιες υπηρεσίες

Στην πόλη της Κοζάνης υπάρχει φυσικά το δημαρχείο της, σε αρκετά προνομιακή θέση, ώστε να μπορούν να εξυπηρετούνται όσο το δυνατόν περισσότεροι πολίτες.

Πέρα από αυτό, όπως φαίνεται στον παρακάτω χάρτη και τον αντίστοιχο πίνακα, παρουσιάζονται συνοπτικά οι σημαντικότερες δημόσιες υπηρεσίες της πόλης.



Εικόνα 2.6.3: Δημόσιες Υπηρεσίες Κοζάνης
(<http://www.vrisko.gr>)

Δημόσιες υπηρεσίες Κοζάνης	
Α) ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΑΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΟΖΑΝΗΣ - ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ	Λ) ΠΕΚ - ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΕΠΙΜΟΡΦΩΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΟΖΑΝΗΣ - ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
Β) ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΤΗΜΑΤΟΓΡΑΦΗΣΗΣ ΚΟΖΑΝΗΣ	Μ) ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΩΤΟΒΑΘΜΙΑΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΝΟΜΟΥ ΚΟΖΑΝΗΣ
Γ) ΕΦΟΡΙΑ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ ΓΡΕΒΕΝΩΝ	Ν) ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΖΑΝΗΣ
Δ) ΥΔΕ - ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΟΖΑΝΗΣ - ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ	Ξ) ΕΦΟΡΙΑ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΟΖΑΝΗΣ - ΑΠΟΘΗΚΗ

Ε) ΚΕΔΔΥ - ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΑΦΟΡΟΔΙΑΓΝΩΣΗΣ ΔΙΑΓΝΩΣΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ ΚΟΖΑΝΗΣ	Ο) ΣΔΟΕ - ΣΩΜΑ ΔΙΩΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ - ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
Ζ) ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΟΖΑΝΗΣ	Π) ΚΕΑΟ - ΚΕΝΤΡΟ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΟΦΕΙΛΩΝ
Η) ΚΕΠΕΚ - ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ - ΤΜΗΜΑ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΥΠΕΙΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΚΟΖΑΝΗΣ	Ρ) ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΩΤΟΒΑΘΜΙΑΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΟΖΑΝΗΣ - ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ
Θ) ΓΑΚ - ΓΕΝΙΚΑ ΑΡΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ - ΑΡΧΕΙΑ ΚΟΖΑΝΗΣ	Σ) ΕΙΔΙΚΟ ΑΜΙΣΘΟ ΥΠΟΘΗΚΟΦΥΛΑΚΕΙΟ ΚΟΖΑΝΗΣ
Ι) ΚΕΣΥΠ - ΚΕΝΤΡΟ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ ΚΟΖΑΝΗΣ	Τ) ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ
Κ) ΝΣΚ - ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ - ΔΙΚΑΣΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΖΑΝΗΣ	Υ) ΧΗΜΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΚΟΖΑΝΗΣ

Πίνακας 2.6.1: Δημόσιες Υπηρεσίες Κοζάνης
(<http://www.vrisko.gr>)

Πέρα από τα παραπάνω, στην πόλη βρίσκονται αστυνομικό τμήμα, ΙΚΑ, ΤΕΒΕ κ.ά. Δεν μπορεί φυσικά να παραλειφθεί από το κεφάλαιο αυτό ο «Σιδηροδρομικός Σταθμός Κοζάνης - R.S.Kozanis» της ΤΡΑΙΝΟΣΕ που αποτελεί ουσιαστικά το αντικείμενο της παρούσας εργασίας.

2.6.5. Οδική συγκοινωνία - Εξυπηρέτηση πεζών & ΑΜΕΑ

Αν παρατηρηθεί προσεκτικά ο χάρτης της Εικόνας 2.6.5, είναι σαφές ότι η λεωφορειακή εξυπηρέτηση των κατοίκων είναι ικανοποιητική, διότι οι στάσεις των λεωφορείων είναι ομοιόμορφα κατανομημένες. Παρατηρείται επίσης ότι τόσο οι σημαντικοί δρόμοι της πόλης (π.χ. Δημοκρατίας, Φιλίππου Β΄) όσο και ο περισσότερο τοπικοί έχουν πρόσβαση στις στάσεις αυτές. Εδώ βέβαια να τονιστεί ότι η μετακίνηση μέσω οδικών συγκοινωνιών στην Κοζάνη γίνεται με τα minibus, τα οποία είναι μικρής χωρητικότητας και όχι με μεγάλα λεωφορεία τύπου ΟΑΣΑ/ΟΑΣΘ (Εικόνα 2.6.4). Από την παρατήρηση των αντίστοιχων πινάκων

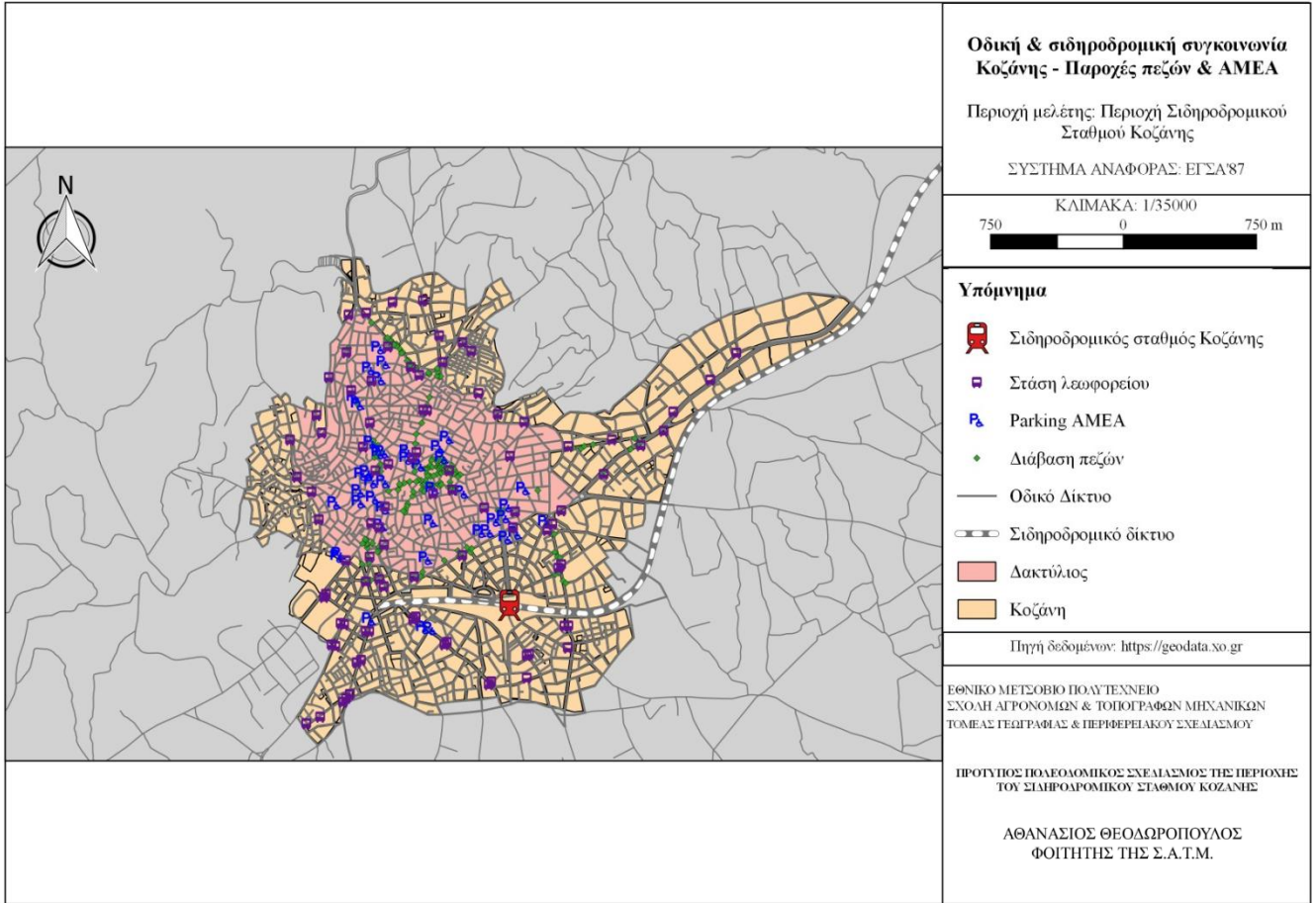
δρομολογίων διαπιστώνεται ότι τα δρομολόγια δεν είναι ικανοποιητικής συχνότητας, καθώς πραγματοποιούνται μία ή δύο φορές την ώρα.



Εικόνα 2.6.4: Minibus Κοζάνης
(<http://www.neaptolemaidas.gr>)

ΑΦΗΓΗΡΙΑ ΚΑΡΟΥΖΟΥ (18ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ)	ΕΡΓΙΚΟΥ ΣΑΪΜΑΝ	ΜΑΡΙΑΤΟΥ ΣΠΥΡΙΔΩΝΗ	ΜΑΡΙΑΤΟΥ ΣΠ. & ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗ	ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗ (ΣΧΟΛΕΙΑ)	ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗ (ΑΣΦΑΛΤΙΣΤΙΚΟ ΔΕΗ)	ΑΔΑΜΗΣ (ΕΙΔΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ)	ΑΔΑΜΗΣ & ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗ ΣΟΦΟΥΛΗ	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΑΠΑΓΙΑΣ	ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΟΡΜΠΑ	ΣΔΟΕ	Α. ΑΝ. ΠΑΠΑΔΑΚΗ (ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΚΑΤ.)	Α. ΑΝ. ΠΑΠΑΔΑΚΗ (Σ. Η ΜΑΡΙΝΟΠΟΥΛΟΣ)	ΚΟΛΥΜΒΗΤΗΡΙΟ	ΠΤΟΛΕΜΑΙΔΑΣ	ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΟΥ ΦΩΤΙΟΥ & ΧΕΙΜΑΡΑΣ	ΜΗΤΡΟΠΟΛΗ	ΠΛΑΤΕΙΑ ΤΡΑΛΙΟΥ	ΦΩΝΗ ΚΩΣΤΑΝΗ & ΦΑΡΜΑΚΗ	Ρ. ΑΦ. ΕΠΙΤΡΙΑ ΚΑΛΑΓΛΙΔΙΚΗΣ & ΚΑΤΟΡΓΙΑΣ	ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ	ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΥ	ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΥ & ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ	ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ (ΠΛΑΤΕΙΑ ΤΙΤΩΔΑΗ)	ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ	ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (ΕΞΟΧΟΜΕΙΟ ΑΛΙΑΚΜΩΝ)	11ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ (ΟΤΕ)	11ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ (ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ)	ΙΩΝΙΑΣ (ΑΡΧΗ)	ΙΩΝΙΑΣ (ΣΧΟΛΕΙΑ)	ΓΕΦΥΡΑ (ΠΡΟΣ ΚΡΟΚΟ)	ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ
6:30	6:31	6:32	6:33	6:34	6:35	6:36	6:37	6:38	6:39	6:40	6:41	6:42	6:43	6:44	6:45	6:46	6:47	6:48	6:49	6:50	6:51	6:52	6:53	6:54	6:55	6:56	6:57	6:58	6:59	7:00	7:01	
7:05	7:06	7:07	7:08	7:09	7:10	7:11	7:12	7:13	7:14	7:15	7:16	7:17	7:18	7:19	7:20	7:21	7:22	7:23	7:24	7:25	7:26	7:27	7:28	7:29	7:30	7:31	7:32	7:33	7:34	7:35	7:36	
7:40	7:41	7:42	7:43	7:44	7:45	7:46	7:47	7:48	7:49	7:50	7:51	7:52	7:53	7:54	7:55	7:56	7:57	7:58	7:59	8:00	8:03	8:08	8:09	8:10	8:11	8:12	8:13	8:14	8:15	8:16	8:17	
8:20	8:21	8:22	8:23	8:24	8:25	8:26	8:27	8:28	8:29	8:30	8:31	8:32	8:33	8:34	8:36	8:38	8:40	8:41	8:42	8:43	8:44	8:46	8:48	8:49	8:50	8:51	8:54	8:55	8:56	8:57	8:58	
9:05	9:06	9:07	9:08	9:09	9:10	9:11	9:12	9:13	9:14	9:15	9:16	9:18	9:20	9:21	9:23	9:24	9:25	9:26	9:27	9:33	9:34	9:36	9:38	9:39	9:40	9:41	9:43	9:44	9:45	9:46	9:47	
9:55	9:56	9:57	9:59	10:00	10:01	10:02	10:03	10:04	10:05	10:06	10:07	10:09	10:10	10:11	10:13	10:14	10:16	10:17	10:18	10:19	10:20	10:22	10:24	10:25	10:26	10:27	10:29	10:30	10:31	10:32	10:33	
10:40	10:41	10:42	10:44	10:45	10:46	10:47	10:48	10:49	10:50	10:51	10:52	10:54	10:56	10:57	10:59	11:00	11:01	11:02	11:03	11:08	11:09	11:11	11:13	11:14	11:15	11:16	11:18	11:19	11:20	11:21	11:22	
11:30	11:31	11:32	11:34	11:35	11:36	11:37	11:38	11:39	11:40	11:41	11:42	11:44	11:46	11:47	11:49	11:50	11:52	11:53	11:54	11:55	11:56	11:58	12:00	12:01	12:02	12:03	12:05	12:06	12:07	12:08	12:09	
12:15	12:16	12:17	12:19	12:20	12:21	12:22	12:23	12:24	12:25	12:26	12:27	12:29	12:31	12:32	12:34	12:35	12:36	12:37	12:38	12:43	12:44	12:46	12:48	12:49	12:50	12:51	12:53	12:54	12:55	12:56	12:57	
13:05	13:06	13:07	13:09	13:10	13:11	13:12	13:13	13:14	13:15	13:16	13:17	13:19	13:21	13:22	13:24	13:25	13:27	13:28	13:29	13:30	13:31	13:33	13:35	13:36	13:37	13:38	13:40	13:41	13:42	13:43	13:44	
13:55	13:56	13:57	13:59	14:00	14:01	14:02	14:03	14:04	14:05	14:06	14:07	14:09	14:11	14:12	14:14	14:15	14:17	14:18	14:19	14:22	14:26	14:27	14:28	14:29	14:30	14:31	14:32	14:33	14:34	14:35	14:36	
14:40	14:41	14:42	14:44	14:45	14:46	14:47	14:48	14:49	14:50	14:51	14:52	14:54	14:56	14:58	15:00	15:01	15:03	15:04	15:05	15:10	15:11	15:13	15:14	15:15	15:16	15:17	15:19	15:20	15:21	15:22	15:24	

Πίνακας 2.6.2: Δρομολόγια minibus Κοζάνης
(<http://www.neaptolemaidas.gr>)



Εικόνα 2.6.5: Οδική & Σιδηροδρομική Συγκοινωνία Κοζάνης (ίδια επεξεργασία)

Ένα θετικό στοιχείο που διαπιστώνεται παρατηρώντας το χάρτη, είναι το γεγονός ότι υπάρχουν αρκετού χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ. Από την άλλη όμως, δεν είναι πολύ ενθαρρυντικός ο πολύ μικρός αριθμός διαβάσεων πεζών, καθώς υποδηλώνει μικρό αριθμό φωτεινών σηματοδοτών στην πόλη και άρα αυξημένη επικινδυνότητα. Αυτό αιτιολογείται εν μέρει από το γεγονός ότι οι περισσότεροι δρόμοι της Κοζάνης είναι πολύ μικροί για την προσθήκη σηματοδοτών και διαβάσεων. Από την άλλη όμως, μια τέτοια ενέργεια θα διασφάλιζε την ασφαλή κυκλοφορία πεζών και οχημάτων μέσα στην πόλη.

2.7. Τεχνικές υποδομές

2.7.1. Οδικό Δίκτυο

Η μελέτη του οδικού δικτύου τόσο της πόλης της Κοζάνης όσο και της εγγύτερης περιοχής αυτής, κρίνεται απαραίτητη διότι λαμβάνονται πληροφορίες για τη συνδεσιμότητα της πόλης με τις γειτονικές της, αλλά και με την υπόλοιπη Ελλάδα. Αυτό επιτυγχάνεται μέσω των μεγάλων οδικών αρτηριών. Η μορφή του οδικού δικτύου στο εσωτερικό της πόλης, δείχνει κατά πόσο είναι δυνατή η μετακίνηση των κατοίκων από και προς τα διάφορα σημεία της. Από την άλλη, είναι απαραίτητο να μελετηθεί το σιδηροδρομικό δίκτυο της περιοχής. Αυτό συμβαίνει τόσο επειδή η χρήση του τρένου αποτελεί έναν εναλλακτικό και ευέλικτο τρόπο μετακίνησης, επομένως αξίζει να γίνει μια αναφορά, όσο και επειδή ο Σιδηροδρομικός Σταθμός Κοζάνης αποτελεί την αφετηρία του πολεοδομικού σχεδιασμού που πραγματεύεται η παρούσα εργασία.

Στην κατηγορία του πρωτεύοντος οδικού δικτύου της περιοχής ανήκουν οι δρόμοι εκείνοι που αποτελούν παρακλάδια των κύριων δρόμων της Ελλάδας, δηλαδή οι αυτοκινητόδρομοι και οι εθνικές οδοί. Έτσι, οι μεγάλες αρτηρίες που γειτνιάζουν με την πόλη της Κοζάνης είναι οι ακόλουθες:

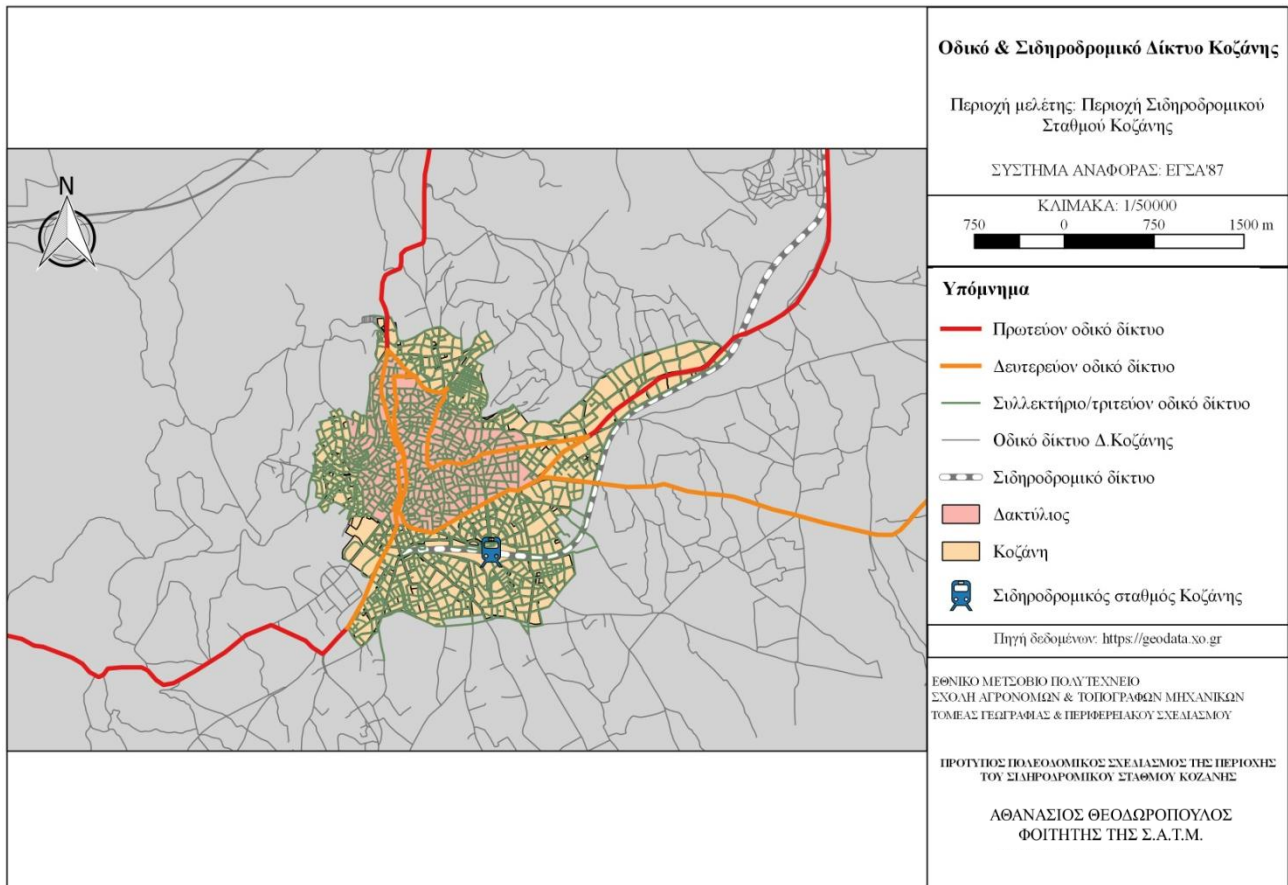
- ❖ Η Εθνική Οδός Κοζάνης-Πτολεμαΐδας, η οποία αποτελεί τμήμα της αρτηρίας Ε03 που ξεκινά από την Ελευσίνα και, μέσω Θήβας-Λαμίας-Λάρισας-Τύρναβου-Κοζάνης-Πτολεμαΐδας-Φλώρινας, καταλήγει στα σύνορα της Ελλάδας με την ΠΓΔΜ. Η ΕΟ Κοζάνης-Πτολεμαΐδας χαρακτηρίζεται από αρκετά υψηλό φόρτο, τόσο διότι καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της ηπειρωτικής Ελλάδας, όσο και επειδή εξυπηρετεί τη μετάβαση προς το εργοστάσιο της ΔΕΗ στην Πτολεμαΐδα.
- ❖ Η Εθνική Οδός Κοζάνης-Ιωαννίνων, η οποία αποτελεί τμήμα της αρτηρίας Ε21 που ξεκινά από την Κοζάνη και, διερχόμενη από τις ενδιάμεσες πόλεις (π.χ. Κόνιτσα) καταλήγει στα Ιωάννινα. Το συγκεκριμένο τμήμα είναι σχετικά μικρό, ωστόσο συνδέει επιτυχώς την πόλη της Κοζάνης με την Ήπειρο.
- ❖ Η Εθνική Οδός Αλεξάνδρειας-Κοζάνης, η οποία αποτελεί τμήμα της αρτηρίας Ε04 που ξεκινά από την Αλεξάνδρεια του νομού Ημαθίας και μέσω της Βέροιας και ενδιάμεσων περιοχών καταλήγει στην Κοζάνη.

- ❖ Φυσικά δε γίνεται να παραλειφθεί μια αναφορά στην Εγνατία Οδό. Αυτή αποτελεί τον μεγαλύτερο αυτοκινητόδρομο της Ελλάδας και καλύπτει ολόκληρη τη Βόρεια Ελλάδα, με κατεύθυνση από τα δυτικά προς τα ανατολικά. Αφετηρία της είναι η πόλη της Ηγουμενίτσας και, διερχόμενη από αρκετές σημαντικές πόλεις (Ιωάννινα-Κοζάνη-Βέροια-Θεσσαλονίκη-Καβάλα-Ξάνθη-Κομοτηνή-Αλεξανδρούπολη) καταλήγει στα ελληνοτουρκικά σύνορα στον ποταμό Έβρο. Καθώς η Εγνατία οδός συνδέει όλες αυτές τις περιοχές ικανοποιητικά μεταξύ τους και, επιπλέον, παρέχει το πλεονέκτημα διατήρησης υψηλών ταχυτήτων, εξυπηρετεί τεράστιο φόρτο οχημάτων καθημερινά. Ακόμη, παρατηρείται ότι το κοντινότερο σημείο της βρίσκεται σε απόσταση 3.12km από το κέντρο της Κοζάνης, το οποίο είναι θετικό τόσο ως προς τη μείωση της ηχορύπανσης όσο και στη δυνατότητα κίνησης των οχημάτων με ταχύτητες άνω των 100km/h.

Όσον αφορά το δευτερεύον οδικό δίκτυο, σε αυτήν την κατηγορία ανήκουν δρόμοι εντός της πόλης της Κοζάνης. Αυτοί χαρακτηρίζονται από χαμηλότερα όρια ταχυτήτων, πλάτος, αριθμό λωρίδων και φόρτο οχημάτων σε σχέση με τους αντίστοιχους της προηγούμενης κατηγορίας. Εξυπηρετούν τη σύνδεση της πόλης με τις γειτονικές της, μέσω των μεγάλων αρτηριών που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Επειδή είναι αδύνατον τμήματα εθνικής οδού και αυτοκινητοδρόμων να διέρχονται από το εσωτερικό της Κοζάνης, διαταράσσοντας έτσι την ηρεμία των κατοίκων και αυξάνοντας τις πιθανότητες ατυχημάτων, είναι απαραίτητη η ύπαρξη του δευτερεύοντος οδικού δικτύου.

Η τελευταία κατηγορία που μελετάται είναι αυτή του τριτεύοντος οδικού δικτύου. Αναφέρεται στους τοπικούς δρόμους, οι οποίοι βρίσκονται στο εσωτερικό της πόλης. Χαρακτηρίζονται από πολύ μικρό πλάτος, φόρτο και όριο ταχύτητας, ενώ περιλαμβάνουν, όπως διαπιστώθηκε, το πολύ 2 λωρίδες. Ο ρόλος τους περιορίζεται στη μεταφορά των οχημάτων σε σημαντικότερους δρόμους, για αυτό λέγονται και συλλεκτήριες οδοί. Επιπλέον, λόγω της περιορισμένης μέγιστης ταχύτητας των 50km/h που ισχύει για τους δρόμους εντός κατοικημένων περιοχών, αυτοί μπορούν να διασχίζονται και από πεζούς.

Οι διάφορες κατηγορίες οδικού δικτύου που αναλύθηκαν παραπάνω, απεικονίζονται στον επόμενο χάρτη. Σε αυτόν αναπαριστάται και ο δακτύλιος που ορίζεται από κάποιους δρόμους της δεύτερης κατηγορίας, ενώ αναπτύσσεται γύρω από το ιστορικό κέντρο της πόλης.



Εικόνα 2.7.1: Οδικό & Σιδηροδρομικό Δίκτυο Κοζάνης (ίδια επεξεργασία)

2.7.2. Σιδηροδρομική συγκοινωνία

Η σιδηροδρομική γραμμή που απεικονίζεται στον παραπάνω χάρτη αποτελεί το τμήμα Αμύνταιου-Κοζάνης. Το μήκος της φθάνει τα 59km και είναι επίγεια σε όλο το μήκος της. Ξεκινά από το Αμύνταιο και, διερχόμενη από την Πτολεμαΐδα (εργοστάσια ΔΕΗ) καταλήγει στην Κοζάνη. Σκοπός αρχικά της κατασκευής της γραμμής αποτέλεσε η σύνδεση της Μακεδονίας με τη Θεσσαλία και την Κεντρική Ελλάδα. Δηλαδή στόχος ήταν η συνέχιση της γραμμής μέσω της προσθήκης του επιπλέον τμήματος Κοζάνη-Γρεβενά-Καλαμπάκα. Ωστόσο, επειδή ο ανάδοχος του έργου δε συμφώνησε, η γραμμή σταματά στο νοτιοδυτικό τμήμα της Κοζάνης και δε συνεχίστηκε ποτέ.

Η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Αμύνταιο-Κοζάνη ξεκίνησε το 1951 και ολοκληρώθηκε το 1954, ενώ πραγματοποιήθηκε ανακαίνιση την περίοδο 2003-2007.

Λόγω της επέκτασης των λιγνιτωρυχείων της ΔΕΗ, η γραμμή έχει αποκοπεί προσωρινά στην περιοχή της Ποντοκόμης. Μέχρι το 2010, είχε κυρίως βιομηχανικό χαρακτήρα, χρήστες της δηλαδή ήταν κατά πλειοψηφία εργαζόμενοι στο εργοστάσιο της ΔΕΗ της Πτολεμαΐδας. Κατά τα άλλα, χρησιμοποιείτο για τη μεταφορά εμπορευμάτων και μάλιστα ζαχαρότευτλων στο εργοστάσιο παραγωγής ζάχαρης στην Ημαθία, καθώς και πετρέλαιο στην Πτολεμαΐδα. Ωστόσο, το 2010 ο ΟΣΕ αναχαιτίσει κατά κάποιο τρόπο προσωρινά τη λειτουργία της γραμμής, λόγω της μείωσης του αριθμού των επιβατών. Ακόμη, από τότε εμφανίζονται ασυνέχειες της γραμμής στο ύψος των λιγνιτωρυχείων της ΔΕΗ, ενώ εξετάζονται οι προοπτικές για αλλαγές στη χάραξη, τέτοιες ώστε να παρακάμπτεται η συγκεκριμένη περιοχή (Βλαστός, Δεσποτίδης κ.ά., 2017). Η υπό μελέτη γραμμή απεικονίζεται στην παρακάτω εικόνα:



Εικόνα 2.7.2: Σιδηροδρομική γραμμή Αμύνταιο-Κοζάνη (ιδία επεξεργασία)

2.7.3. Αεροπορική Συγκοινωνία

Ο αερολιμένας Κοζάνης με την ονομασία «Φίλιππος» βρίσκεται στο 4^ο χιλιόμετρο της Εθνικής Οδού Κοζάνης-Λάρισας και νοτιοανατολικά της πόλης της Κοζάνης σε απόσταση 4km περίπου. Είναι κρατικός, δηλαδή αποτελεί ιδιοκτησία του Ελληνικού Δημοσίου. Ο χαρακτήρας του αεροδρομίου είναι τόσο πολιτικός όσο και στρατιωτικός, καθώς αρχικά είχε κατασκευαστεί για στρατιωτικούς σκοπούς, το 1950. Σήμερα εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο το νομό Κοζάνης και γενικότερα τη Δυτική Μακεδονία. Ωστόσο, οι εγκαταστάσεις του δεν προορίζονται για μεγάλα αεροσκάφη. Σημαντικό μειονέκτημα του αεροδρομίου είναι η κατάσταση του, η οποία αφήνει σημαντικά περιθώρια βελτίωσης.



Εικόνα 2.7.3: Αεροσκάφος στον αερολιμένα Κοζάνης
(<https://foursquare.com>)

2.7.4. Δίκτυα τηλεπικοινωνιών

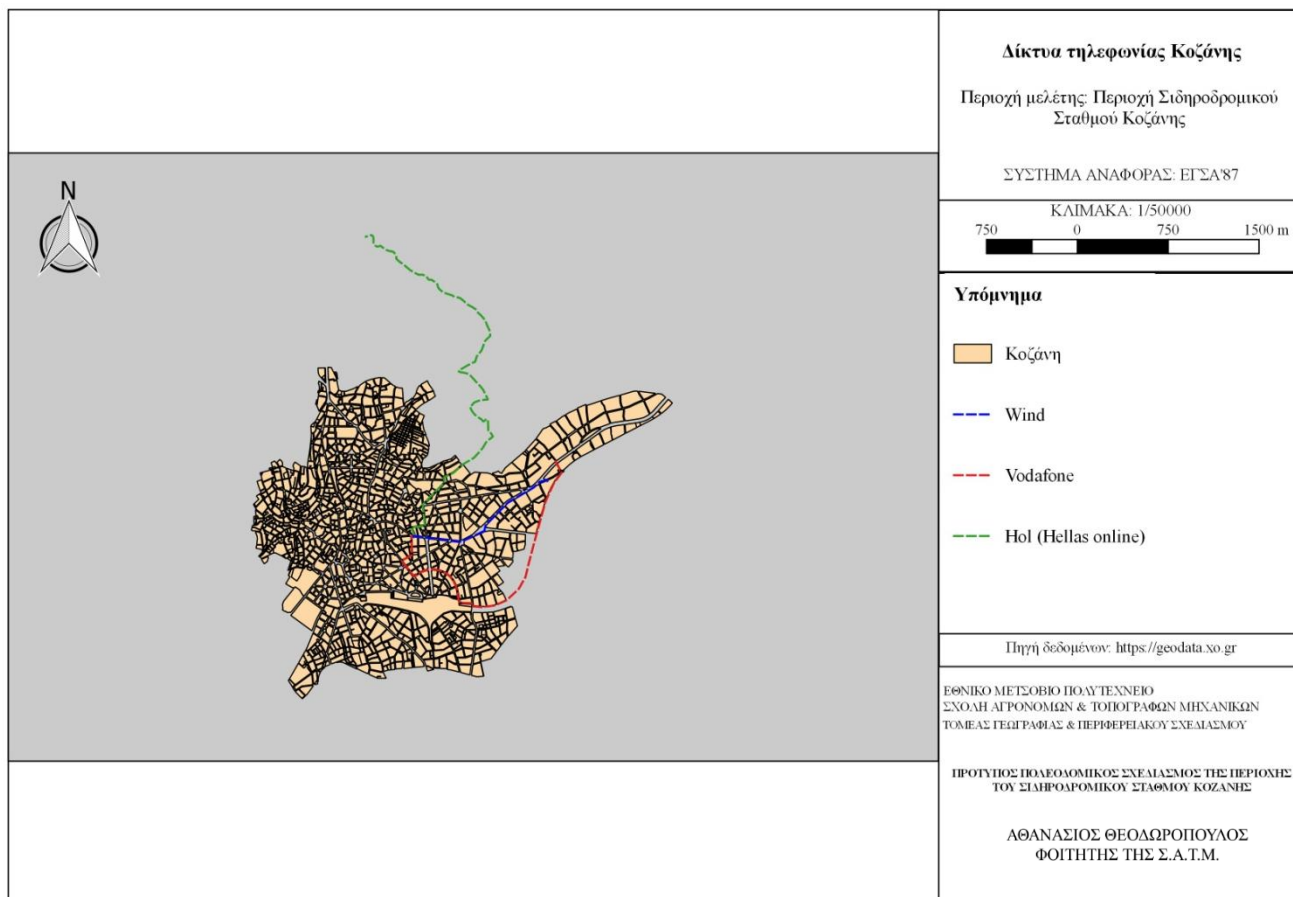
Η ενότητα αυτή των υποδομών κλείνει με μια μικρή αναφορά στα δίκτυα τηλεπικοινωνιών της Κοζάνης. Σχετικά με τα δίκτυα κινητής τηλεφωνίας, οι ανάγκες για την ασύρματη μετάδοση της πληροφορίας έκαναν δυνατό το σχεδιασμό ενός δικτύου που επιτρέπει την επικοινωνία εν κινήσει. Αυτό πραγματοποιείται με την εγκατάσταση σταθερών αναμεταδοτών, δηλαδή κεραιών, και τη χρήση ασύρματων συσκευών, δηλαδή κινητών τηλεφώνων που επικοινωνούν μέσω των κεραιών. Όσον αφορά την πόλη της Κοζάνης, σε ακτίνα 1,5km από το κέντρο της εντοπίζονται οι ακόλουθες κεραιές, όπως αυτές παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

#	Κωδ. θέσης	Κατηγορία	Εταιρία	Διεύθυνση	Δήμος
1	1008606	Αδειοδοτημένη	VODAFONE	ΕΡΜΟΥ & ΛΙΟΥΦΗ	Κοζάνης
2	1148606	Δήλωση ΕΚΚΧΟ	VODAFONE	ΕΡΜΟΥ & ΛΙΟΥΦΗ	Κοζάνης
3	0330042	Νόμιμη Λειτουργία	ΟΤΕ	11ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2 & ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ	Κοζάνης
4	1003919	Δήλωση ΕΚΚΧΟ	VODAFONE	ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 9	Κοζάνης
5	1149154	Δήλωση ΕΚΚΧΟ	VODAFONE	Αριστοτέλους 4, ΚΟΖΑΝΗ.	Κοζάνης
6	1000142	Αδειοδοτημένη	VODAFONE	ΑΓ. ΣΑΡΑΝΤΑ, ΚΟΖΑΝΗ	Κοζάνης
7	1408441	Δήλωση ΕΚΚΧΟ	COSMOTE	3ΗΣ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 32	Κοζάνης
8	1403713	Αδειοδοτημένη	COSMOTE	ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΟΥ ΦΩΤΙΟΥ 23, ΚΟΖΑΝΗ	Κοζάνης
9	1003829	Δήλωση ΕΚΚΧΟ	VODAFONE	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΔΡΙΖΗ 16	Κοζάνης
10	0330045	Αδειοδοτημένη	ΟΤΕ	ΚΟΜΠΑΝΙΑΣ - ΣΤΟΑΣ & ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΟΥ	Κοζάνης
11	1404123	Νόμιμη Λειτουργία	COSMOTE	ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΣΤΟΑΣ ΚΑΙ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗ	Κοζάνης
12	1101341	Αδειοδοτημένη	VODAFONE	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 5	Κοζάνης
13	1200181	Αδειοδοτημένη	WIND	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 5	Κοζάνης

Πίνακας 2.7.1: Κεραίες κινητής τηλεφωνίας
(<http://www.keraies.eett.gr>)

Παρατηρείται ότι οι περισσότερες κεραίες αντιστοιχούν σε δίκτυα κινητής τηλεφωνίας, κυρίως Vodafone και Cosmote. Υπάρχει μόνο μία κεραία Wind και δύο μόνο κεραίες ΟΤΕ.

Στον παρακάτω χάρτη απεικονίζονται τα περισσότερο χρησιμοποιούμενα δίκτυα τηλεπικοινωνιών της Κοζάνης, δηλαδή Vodafone, Wing και hol (hellas online).



Εικόνα 2.7.4: Δίκτυα τηλεφωνίας Κοζάνης (ιδία επεξεργασία)

2.8. Σημεία ενδιαφέροντος

Στο παρόν κεφάλαιο διερευνάται κατά πόσο η πόλη της Κοζάνης, αλλά και η ευρύτερη περιοχή που περικλείεται από τα όρια του Καλλικρατικού Δήμου Κοζάνης είναι εξοπλισμένη όσον αφορά τις υποδομές υγείας, εκπαίδευσης, διοίκησης, αναψυχής κλπ. Έτσι, οργανωμένα σε κατηγορίες, τα σημεία ενδιαφέροντος παρουσιάζονται ως ακολούθως:

Υγεία

- ❖ Γενικό Νοσοκομείο Κοζάνης
- ❖ 403 Γενικό Στρατιωτικό Νοσοκομείο Κοζάνης
- ❖ Ψυχιατρική Κλινική, Κοντογούνη Ζήση & ΣΙΑ Ο.Ε.
- ❖ Θεραπευτήριο, Σπινάρης Ν.ΑΕ.
- ❖ Κλινική Euromedica Α.Ε.
- ❖ Κτηνιατρείο, Χριστόπουλος Α.-Δημογιάννη-Χριστοπούλου Γιαννούλα Ο.Ε.
- ❖ Κτηνιατρείο Animaland
- ❖ Κλινική, Καραλιγκας Νικόλαος
- ❖ Κτηνιατρείο, Κοσματοπούλου Αφροδίτη
- ❖ Κτηνιατρείο, Τζάρος Αθανάσιος
- ❖ Κτηνιατρείο, Ανθεμίδου Ελένη
- ❖ Κτηνιατρείο, Χαλβατζής Παναγιώτης
- ❖ Κτηνιατρικό Κέντρο Σιάτιστας
- ❖ Γυναικολογικό ιατρείο, Σιώζος Αθανάσιος
- ❖ Μικροδιαγνωστική Χατζημπούγιας Ιωάννης-Χατζημπούγιας Δημήτρης
- ❖ Φαρμακείο, Φλώρος Δημήτριος
- ❖ Το Φαρμακείο της Γης, Σφήκα Ελένη & ΣΙΑ Ο.Ε.
- ❖ Φαρμακείο, Ματιάκη Ηλιάνα
- ❖ Φαρμακείο, Χριστοδούλου Περσεφώνη
- ❖ Φαρμακείο, Λέντζας Αρίσταρχος
- ❖ Φαρμακείο, Μεντεσίδης Δημήτριος
- ❖ Φαρμακείο, Παπαγιάννης Ιωάννης
- ❖ Φαρμακείο, Ρουκουνάκη Ελευθερία
- ❖ Φαρμακείο, Μουμουλίδου Μαρία κ.ά.

Όσον αφορά τον τομέα της υγείας, λοιπόν, εντοπίστηκαν 15 νοσοκομεία /ιατρεία/ κτηνοτροφεία και 59 φαρμακεία. Ο αριθμός των φαρμακείων είναι επαρκής για την πόλη της Κοζάνης, αλλά καλό θα ήταν να υπάρχουν περισσότερα φαρμακεία στους

γειτονικούς οικισμούς της. Όσον αφορά τον αριθμό των κέντρων περιθάλψης, καλό θα ήταν αυτός να αυξηθεί άμεσα.

Προστασία του πολίτη

- ❖ Αστυνομικό τμήμα Κοζάνης
- ❖ Πυροσβεστική Υπηρεσία Κοζάνης
- ❖ Πυροσβεστήρες-Πυρασφάλεια, Δάτσιος Μιλτιάδης
- ❖ Πυροσβεστήρες-Πυρασφάλεια, Νάνος Αθανάσιος
- ❖ Samaras Fire Security
- ❖ Συστήματα Ασφαλείας, Lock Center Hellas
- ❖ Συστήματα Ασφαλείας, Γάζης Κωνσταντίνος
- ❖ Συστήματα Ασφαλείας, Brinks Ermis SA
- ❖ Συστήματα Ασφαλείας, G4S Cash Solutions SA

Εδώ τονίζεται ότι η εμβέλεια του αστυνομικού τμήματος της Κοζάνης αφορά ολόκληρη τη Δυτική Μακεδονία, που σημαίνει ότι η ύπαρξη περισσότερων αστυνομικών τμημάτων είναι πολύ σημαντική για την ασφάλεια των κατοίκων της περιοχής. Ο πυροσβεστικός εξοπλισμός καθώς και οι υπηρεσίες security, από την άλλη, επαρκούν.

Τέλος, υπάρχουν αρκετοί χώροι αναψυχής, όπως φαίνεται από την παρακάτω λίστα.

Χώροι αναψυχής - Πολιτισμός

- ❖ Κέντρο Διασκέδασης SENSO
- ❖ Κέντρο Διασκέδασης BORA BORA και ακόμη 12 κέντρα
- ❖ Θεματικό Πάρκο, Ασημάκης Σταύρος
- ❖ Θεματικό Πάρκο, Serial Key
- ❖ Θεματικό Πάρκο, In & Out in 60 minutes
- ❖ Θεματικό Πάρκο, Sideris Park
- ❖ Ιστορικό, Λαογραφικό & Φυσικής Ιστορίας Μουσείο Κοζάνης
- ❖ Αρχαιολογικό Μουσείο
- ❖ Κοβεντάρειος Δημοτική Βιβλιοθήκη
- ❖ Μουσείο Σύγχρονης Τοπικής Ιστορίας
- ❖ Τα αρχοντικά των Βούκα και Λασσάνη
- ❖ Εικαστικό Εργαστήριο Δήμου Κοζάνης
- ❖ Μπόουλινγκ & Σφαιριστήρια, Man Cave

- ❖ Μπούλινγκ & Σφαιριστήρια, Μπαράζ
- ❖ Μπούλινγκ & Σφαιριστήρια, Δελιζήσης Α. & ΣΙΑ Ο.Ε.
- ❖ Γκαλερί, Τσιώρα Ανδρομάχη
- ❖ Γκαλερί, Γρηγοριάδου Μαρία
- ❖ Κινηματοθέατρο Ολύμπιον
- ❖ ΔΗΠΕΘΕ Κοζάνης

Θρησκεία

- ❖ Ιερά Μητρόπολη Σερβίων & Κοζάνης
- ❖ Ελευθέρα Αποστολική Εκκλησία Πεντηκοστής
- ❖ Ιερός Ναός Προφήτη Ηλία Κοζάνης
- ❖ Ιερός Μητροπολιτικός Ναός Αγίου Νικολάου Κοζάνης
- ❖ Ναός Πέτρου & Παύλου
- ❖ Ιερός Ναός Παμμέγιστων Ταξιαρχών και 38 ακόμη εκκλησίες

Δημόσιες υπηρεσίες

Έχουν αναλυθεί σε προηγούμενη υποενότητα.

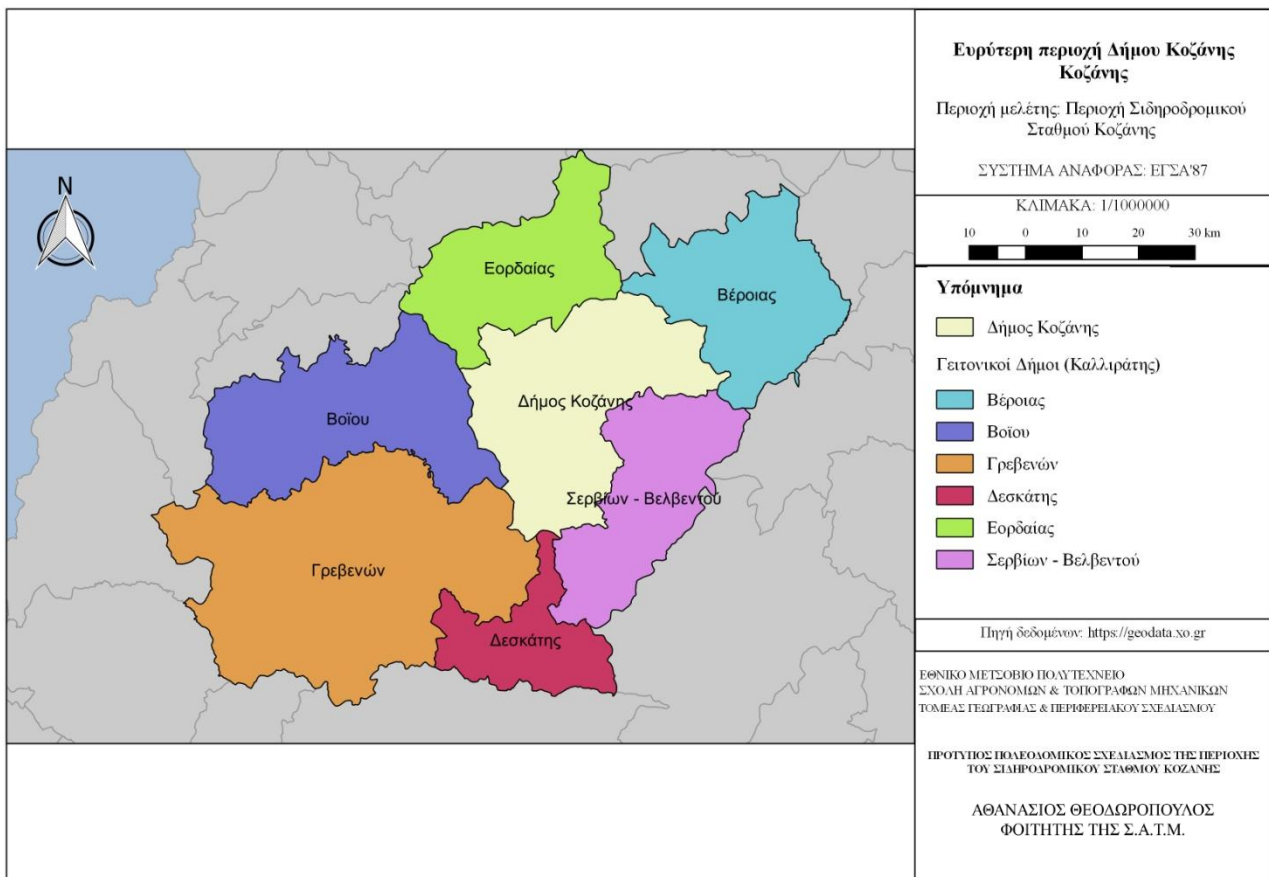
Τράπεζες

- ❖ Εθνική Τράπεζα Ελλάδος (2 υποκαταστήματα)
- ❖ Τράπεζα Πειραιώς (3 υποκαταστήματα)
- ❖ Attica Bank (1 υποκατάστημα)
- ❖ Eurobank (2 υποκαταστήματα)
- ❖ Τράπεζα της Ελλάδος
- ❖ Alpha Bank (2 υποκαταστήματα)

Τα τραπεζικά καταστήματα επαρκούν, αλλά θα ήταν εξαιρετικά βοηθητικό για τους κατοίκους να υπήρχαν μερικά ακόμη.

2.9. Διερεύνηση της ευρύτερης περιοχής

Στη συγκεκριμένη υποενότητα περιγράφονται συνοπτικά τα βασικά χαρακτηριστικά των Καλλικρατικών Δήμων που γειτνιάζουν με το δήμο Κοζάνης. Αυτοί είναι: ο Δήμος Βοΐου, Δήμος Εορδαίας, Δήμος Βέροιας, Δήμος Σερβίων - Βελβετού, Δήμος Δεσκάτης, Δήμος Γρεβενών, όπως απεικονίζονται στον επόμενο χάρτη:



Εικόνα 2.9.1: Διερεύνηση της ευρύτερης περιοχής (ίδια επεξεργασία)

Δήμος Βέροιας

Διοικητικά υπάγεται στην περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας που συστάθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης. Είναι προϊόν της συνένωσης του παλαιού Δήμου Βέροιας, με τους Δήμους Βεργίνας, Μακεδονίδος, Δοβρά και Αποστόλου Παύλου. Η έκταση του δήμου είναι 791.43km² και ο πληθυσμός του 66547 κάτοικοι σύμφωνα με την απογραφή του 2011. Έδρα του δήμου είναι η Βέροια και ιστορική έδρα η Βεργίνα. Το έδαφός του είναι περισσότερο ημιορεινό και οι κάτοικοι ασχολούνται περισσότερο με τη γεωργία, αλλά προσπαθούν να τη συνδυάζουν με δραστηριότητες του δευτερογενούς τομέα για τη μέγιστη δυνατή παραγωγικότητα.

Ο Δήμος Βέροιας είναι περισσότερο γνωστός για την πόλη της Βέροιας, η οποία αποτελεί και την πρωτεύουσα του Ν.Ημαθίας. Η πόλη διακρίνεται για την αρχιτεκτονική της, τις βυζαντινές εκκλησίες της, καθώς και τη γαστρονομία της. Η Βέροια άρχισε να γίνεται αντιληπτή κυρίως από τους κλασικούς χρόνους, ενώ γνώρισε μεγάλη άνθηση στην ελληνιστική εποχή, χάρη κυρίως στους χειρισμούς του Μ.Αλεξάνδρου. Παρήκμασε, ωστόσο, κατά τα βυζαντινά χρόνια και μεγάλο μέρος της καταστράφηκε το 1864 λόγω μεγάλης πυρκαγιάς. Σήμερα η πόλη αποτελεί ορόσημο όχι μόνο λόγω της πολιτιστικής της κληρονομιάς, αλλά και λόγω των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων που εδράζονται σε αυτήν (π.χ. ΑΕΙ Μηχανικών Χωροταξίας & Ανάπτυξης), καθώς και της ενασχόλησής της με τον αθλητισμό.

Δήμος Βοΐου

Διοικητικά υπάγεται στην περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας που συστάθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης. Ο Δήμος Βοΐου προέκυψε από τη συγχώνευση των δήμων Τσοτυλίου, Νεάπολης, Άσκιου και Σιάτιστας και της Κοινότητας Πενταλόφου, που σήμερα θεωρούνται δημοτικές ενότητες. Ο νέος καλλικρατικός δήμος έχει έκταση 1021.02km² και πληθυσμό 18386 κατοίκους (2011). Έδρα του είναι η Σιάτιστα και ιστορική έδρα η Νεάπολη. Το ανάγλυφο του εδάφους είναι κατ'εξοχήν ορεινό, ενώ οι κλίσεις είναι αρκετά μεγάλες. Το κλίμα είναι μεσογειακό και ευνοεί την καλλιέργεια αμπελιών. Οι θερμοκρασίες θεωρούνται ήπιες, αν και σημειώνονται και αρνητικές τιμές την περίοδο του χειμώνα. Οι κάτοικοι ασχολούνται κυρίως με τη γεωργία, την κτηνοτροφία και τη βιοτεχνία.

Ο Δήμος Βοΐου είναι αρκετά γνωστός κυρίως λόγω της έδρας του, Σιάτιστας. Εικάζεται ότι η πόλη κατοικήθηκε πρώτη φορά στα αρχαία χρόνια, ωστόσο έγινε περισσότερο γνωστή από το 17^ο αι. και έπειτα, λόγω της μεγάλης εμπορικής της εμβέλειας, την περίοδο εκείνη μέχρι τον 19^ο αι. Επίσης, αξιοσημείωτη είναι η συνεισφορά της πόλης στην Ελληνική Επανάσταση του 1821. Σήμερα είναι κυρίως γνωστή για τα μνημεία αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής της κληρονομιάς και συγκεκριμένα τα αρχοντικά της. Οι κάτοικοι της συνεχίζουν να ενισχύουν την τοπική οικονομία κυρίως μέσω της ενασχόλησής τους με τη βιοτεχνία και το εμπόριο.

Δήμος Γρεβενών

Διοικητικά υπάγεται στην περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας που συστάθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης και προέκυψε από τη συνένωση των προϋπαρχόντων

δήμων Βεντζίου, Γρεβενών, Γόργιανης, Ηρακλεωτών, Θ. Ζιάκα, Κοσμά Αιτωλού, καθώς και κάποιων κοινοτήτων. Πρωτεύουσά του είναι τα Γρεβενά, τα οποία είναι επίσης η μοναδική πόλη του. Είναι ο μεγαλύτερος σε έκταση δήμος της Ελλάδας, με 1.859km² ενώ ο σημερινός πληθυσμός του είναι 25905 (2011). Το ανάγλυφό του είναι κυρίως ορεινό, ωστόσο έχουν γίνει προσπάθειες ελέγχου και αξιοποίησής του, μέσω μεγάλων έργων υποδομής.

Τα Γρεβενά είναι μια πόλη υπαρκτή από τα ρωμαϊκά χρόνια, ενώ αποτελεί τόπο καταγωγής κορυφαίων αγωνιστών της Ελληνικής Επανάστασης. Σήμερα η πόλη είναι περισσότερο γνωστή για τους αθλητικούς συλλόγους της. Κύριος τομέας οικονομίας είναι ο τριτογενείς, καθώς οι κάτοικοι ασχολούνται πιο πολύ με τις υπηρεσίες και το εμπόριο.

Δήμος Δεσκάτης

Διοικητικά υπάγεται στην περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας που συστάθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης και προέκυψε από τη συνένωση των δήμων Δεσκάτης και Χασίων. Έδρα του είναι η Δεσκάτη. Ο πληθυσμός του είναι 5852 κάτοικοι σύμφωνα με την απογραφή του 2011.

Δήμος Εορδαίας

Ο συγκεκριμένος δήμος αποτελεί τμήμα της περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας. Σύμφωνα με το Σχέδιο Καλλικράτης, δημιουργήθηκε από την συνένωση των δήμων Πτολεμαΐδας, Αγίας Παρασκευής, Μουρικίου και Βερμίου και της Κοινότητας Βλάστης. Η έκταση του νέου Δήμου είναι 707.93km² και ο πληθυσμός του είναι 45592 κάτοικοι (2011). Έδρα του νέου δήμου ορίστηκε η Πτολεμαΐδα. Επειδή περιλαμβάνει την κοιλάδα της Εορδαίας, το έδαφος σε κάποια σημεία είναι πεδινό και σε άλλα ημιορεινό. Το κλίμα είναι ηπειρωτικό, με ακραίες θερμοκρασίες ειδικά τους χειμερινούς μήνες. Ειδικά η Πτολεμαΐδα φημίζεται για τις πολύ χαμηλές θερμοκρασίες της. Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενη ενότητα, η πόλη αποτελεί το ενεργειακό κέντρο της Ελλάδας, λόγω της εγγύτητάς της στους θερμοηλεκτρικούς σταθμούς παραγωγής ενέργειας. Έτσι, είναι αναμενόμενο η κύρια ενασχόληση των κατοίκων του δήμου να είναι οι βιομηχανικές δραστηριότητες (δευτερογενής τομέας), λόγω του εργοστασίου της ΔΕΗ.

Δήμος Σερβίων & Βελβεντού

Διοικητικά υπάγεται στην περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας. Προέκυψε από την συνένωση των προϋπαρχόντων δήμων Βελβεντού, Σερβίων και Καμβουνίων και της κοινότητας Λιβαδερού. Η έκταση του νέου Δήμου είναι 732.2km² και ο πληθυσμός του 14830 κάτοικοι (2011). Έδρα του νέου δήμου ορίστηκαν τα Σέρβια. Η πόλη είναι γνωστή κυρίως λόγω της εγγύτητάς της στη μονάδα παραγωγής υδροηλεκτρικής ενέργειας, καθώς και στην τεχνητή λίμνη του Πολυφύτου. Όσον αφορά την ιστορική της εξέλιξη, η πόλη ιδρύθηκε τον 7^ο αι. από τον Βυζαντινό αυτοκράτορα Ηράκλειο. Σημαντικός σταθμός αποτέλεσε η συμβολή της στην Ελληνική Επανάσταση. Γενικά πάντως, σύμφωνα με τα αρχαιολογικά ευρήματα, ο δήμος φαίνεται να κατοικήθηκε πρώτη φορά στα προϊστορικά χρόνια.

3. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ & ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Το περιεχόμενο του συγκεκριμένου κεφαλαίου εξυπηρετεί το αντικείμενο της εργασίας, δηλαδή τον πολεοδομικό σχεδιασμό της περιοχής του σιδηροδρομικού σταθμού της Κοζάνης. Συγκεκριμένα, πραγματεύεται τους κανόνες που διέπουν την πολεοδομική οργάνωση της περιοχής μελέτης, καθώς και τις ρυθμίσεις που πρόκειται να λάβουν χώρα μέσα στα επόμενα χρόνια. Κάθε μελέτη, η οποία αφορά παρεμβάσεις στο χώρο από πολεοδομική σκοπιά, είναι αδύνατον να υλοποιηθεί χωρίς να εναρμονίζεται με τις διατάξεις που καθορίζουν το προφίλ μιας χωρικής ενότητας. Αυτό συμβαίνει διότι, υπάρχει κίνδυνος για τις νέες προτάσεις είτε να μην μπορούν να εφαρμοστούν είτε, αν εφαρμοστούν, να προκαλέσουν προβλήματα στους κατοίκους και στο περιβάλλον.

3.1. Θεσμικό Πλαίσιο

Οι παρεμβάσεις που προτείνονται στο πλαίσιο της ανάλυσης αυτής αφορούν την περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού της Κοζάνης. Ωστόσο, αυτές θα πρέπει να συνάδουν με τα όσα ορίζονται από διατάξεις που αφορούν περισσότερο γενικευμένα επίπεδα σχεδιασμού. Έτσι, λήφθηκαν υπόψη τα ακόλουθα:

- ❖ Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, (ΦΕΚ 128 Α/03.07.2008)
- ❖ Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία, (ΦΕΚ 151 ΑΑΠ/13.04.2009)
- ❖ Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό, (ΦΕΚ 1138 Β/11.06.2009).
- ❖ Διατήρηση της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις, (ΦΕΚ 60Α/31.03.2011)

- ❖ Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικό Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας, (ΦΕΚ 1472B / 09.10.2003)

- ❖ Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Κοζάνης (ΦΕΚ 1472B / 09.10.2003)

3.1.1. Πλαίσια χωροταξικού σχεδιασμού

Ο χωροταξικός σχεδιασμός αποσκοπεί στην ισορροπη ανάπτυξη μεταξύ περιβάλλοντος, οικονομίας και κοινωνίας. Συγκεκριμένα, επιδιώκεται η προστασία και η αποκατάσταση για το περιβάλλον, συνακόλουθα με την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, παράλληλα με την εξασφάλιση κοινωνικής συνοχής (Γιαουτζή & Στρατηγέα, 2011). Για την υλοποίηση των στόχων αυτών, είναι απαραίτητο να λαμβάνονται υπόψη τα μέσα χωροταξικού σχεδιασμού, δηλαδή το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης, καθώς και τα Ειδικά και Περιφερειακά Πλαίσια.

3.1.1.1. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, σύμφωνα με το ΦΕΚ 128 Α/03.07.2008 αποσκοπεί στη χάραξη των στρατηγικών για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και αειφόρο οργάνωση της Ελλάδας, με στόχο τη διαμόρφωση ενός χωρικού πλαισίου ανάπτυξης με βάση τις αρχές της βιωσιμότητας και της αειφορίας. Συγκεκριμένα, επιδιώκεται η ενίσχυση της θέσης της χώρας σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, η ανάδειξη και προστασία της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς της, ενώ γίνεται προσπάθεια για διασφάλιση του ρόλου της ως σημαντικός κόμβος μεταφορών, ενέργειας και επικοινωνιών. Επιπρόσθετα, προτείνεται η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας, μέσω της ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας για τους τομείς εκείνους που παρατηρείται κάποιο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Απαραίτητη προϋπόθεση για να επιτευχθεί αυτό, είναι φυσικά η εισαγωγή της έρευνας και της καινοτομίας και η περαιτέρω αξιοποίηση της τεχνολογίας στην παραγωγική διαδικασία. Στο εισαγωγικό κομμάτι του Γενικού Πλαισίου και συγκεκριμένα σε εκείνο που πραγματεύεται την κατάσταση της οικονομίας της χώρας, επισημαίνονται τόσο θετικά όσο και αρνητικά στοιχεία για την περιοχή μελέτης.

Υπάρχουν πολλοί ανασταλτικοί παράγοντες οι οποίοι αναχαιτίζουν την ανάπτυξη της περιοχής μελέτης. Αναλυτικότερα, η περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας παρουσιάζει μειονέκτημα ως προς την ανάπτυξη και την ευημερία σε σχέση με άλλες περιφέρειες, οι οποίες έχουν αξιοποιήσει περισσότερο τον τουρισμό. Ο δευτερογενής τομέας της οικονομίας, ο οποίος αποτελεί την κύρια πηγή εισοδήματος της περιοχής μελέτης, χαρακτηρίζεται από στασιμότητα. Ακόμη, πολλές από τις περιφέρειες, όπως στην περίπτωση μας, δεν έχουν ενσωματώσει τη λογική της επιχειρηματικότητας. Σε αυτό οφείλεται η έλλειψη υποδομών, ο φόβος των επιχειρήσεων για πραγματοποίηση καινοτομιών, οι διοικητικές δυσκολίες, με αποτέλεσμα την περιορισμένη ανάπτυξη των επιχειρήσεων που εδράζονται στην επαρχία, μακριά από τα μεγάλα κέντρα.

Από την άλλη, δεν μπορεί να αγνοηθεί το γεγονός ότι, η ηλεκτρική ενέργεια παράγεται κυρίως στη Δυτική Μακεδονία, τροφοδοτώντας έτσι τα ανατολικά και νότια διαμερίσματα της υπόλοιπης χώρας. Για να γίνει η μεταφορά της ηλεκτρικής ενέργειας, είναι απαραίτητη η δημιουργία ενός δικτύου, σύμφωνα με τη θέση των πηγών της. Επομένως, τα δίκτυα διανομής είναι χωροθετημένα κυρίως στον άξονα ανάπτυξης Βορρά - Νότου. Ένα ακόμη πλεονέκτημα είναι η ύπαρξη της Εγνατίας Οδού, η οποία, όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, εξυπηρετεί σημαντικό φόρτο οχημάτων καθημερινά. Η επέκτασή της, η οποία έχει τεθεί ως στόχος, πρόκειται να ενισχύσει τη σφαίρα επιρροής τόσο της περιοχής όσο και της χώρας στο σύνολό της.

Με βάση τα παραπάνω, προκύπτει η ανάγκη αξιοποίησης των πλεονεκτημάτων και επίλυσης των προβλημάτων που αναφέρθηκαν. Αρχικά, όπως υπάρχουν τα μητροπολιτικά κέντρα (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και οι πρωτεύοντες εθνικοί πόλοι (Πάτρα, Λάρισα-Βόλος, Κομοτηνή-Αλεξανδρούπολη, Ιωάννινα, Ηράκλειο-Χανιά), υπάρχουν και οι δευτερεύοντες εθνικοί πόλοι. Σε αυτήν την κατηγορία συγκαταλέγονται κάποια σημαντικά αστικά κέντρα και ένα από αυτά είναι η πόλη της Κοζάνης. Υπάρχει άμεση ανάγκη αναβάθμισης των υποδομών, καθώς και η προώθηση της καινοτομίας για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας. Φυσικά, επειδή κάθε περιοχή αλληλεπιδρά με της γειτονικές της, είναι πολύ σημαντικό να δημιουργηθούν σχέσεις συνεργασίας μεταξύ κοντινών πόλεων. Ένα τυπικό παράδειγμα είναι αυτό του τρίπτυχου Κοζάνης -Πτολεμαΐδας - Φλώρινας.

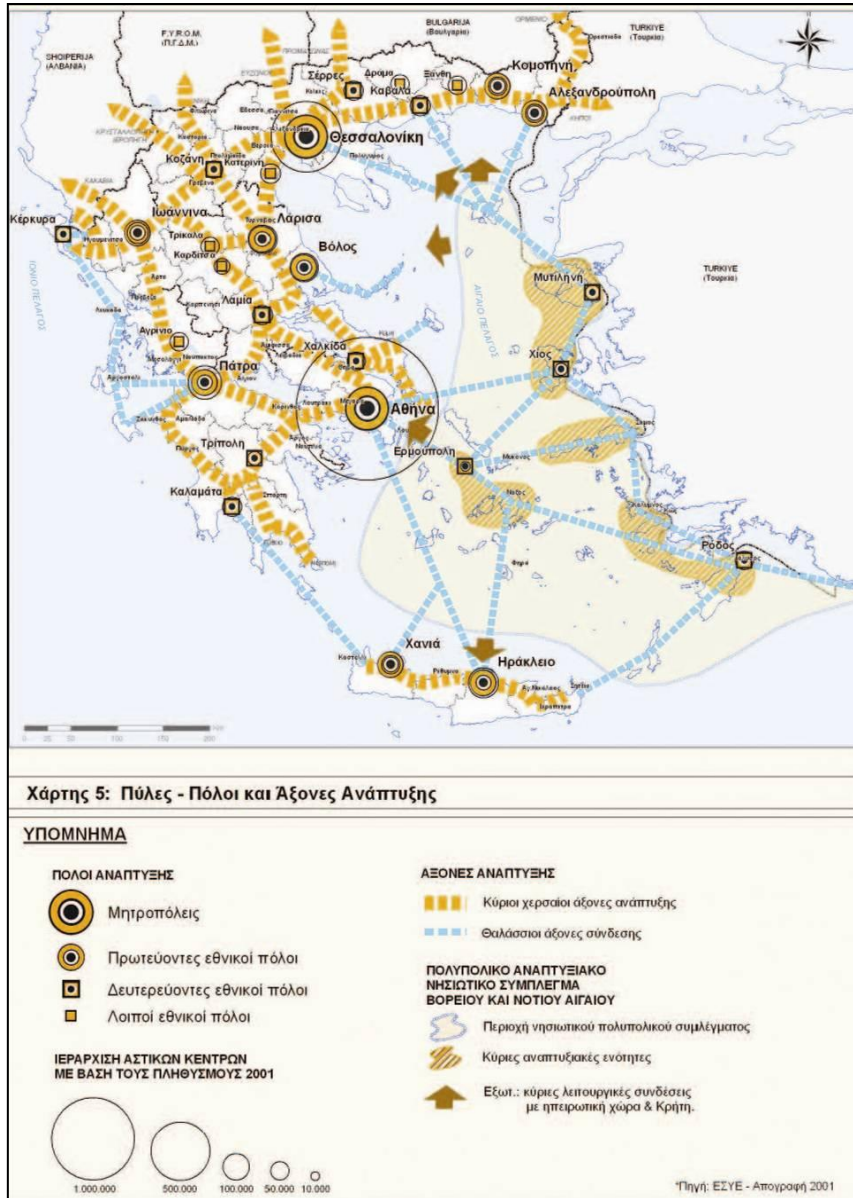
Για να είναι επιτυχημένη κάθε προσπάθεια αναβάθμισης των προβληματικών περιοχών, είναι απαραίτητο να ακολουθηθούν συγκεκριμένοι άξονες ανάπτυξης. Ο Βόρειος Άξονας καταλαμβάνει το βόρειο τμήμα της χώρας, βαδίζοντας πάνω στην

Εγνατία Οδό. Περιλαμβάνει τη Θεσσαλονίκη, τα Ιωάννινα, το δίπολο Κομοτηνής-Αλεξανδρούπολης και φυσικά την Κοζάνη καθώς και άλλες πόλεις (Καβάλα, Σέρρες κλπ). Υπάρχει και ο Άξονας Κεντρικής Ενδοχώρας, ο οποίος αναπτύσσεται κατά μήκος της Ευρωπαϊκής Οδικής Αρτηρίας E65, η οποία ξεκινά από τη Σουηδία και καταλήγει στη χώρα μας, καθώς και του οδικού άξονα Λάρισα – Κοζάνη – Φλώρινα – Νίκη.

Ο τομέας των μεταφορών και των υπηρεσιών αποτελεί σημαντική προτεραιότητα, όπως επισημαίνεται στο Γενικό Πλαίσιο. Μάλιστα, απαιτείται αναβάθμιση και επέκταση δύο πολύ σημαντικών οδικών αρτηριών που βρίσκονται κοντά στην περιοχή μελέτης, η Εγνατία Οδός, η ΠΑΘΕ (Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Σύνορα με Π.Γ.Δ.Μ.) και η Ευρωπαϊκή Οδός E65. Ακόμη, είναι απαραίτητο να εμπλουτιστεί το υπάρχον οδικό δίκτυο, μέσω επιπρόσθετων αξόνων (π.χ. μεταξύ Λάρισας και Κοζάνης). Αναφέρεται επίσης η ανάγκη για αναβάθμιση των θαλάσσιων και σιδηροδρομικών κυρίως υποδομών, χωρίς φυσικά να βλάπτουν το περιβάλλον. Προτείνεται χαρακτηριστικά η επέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής Κοζάνη-Αμύνταιο προς την Καλαμπάκα καθώς και η εισαγωγή σιδηρόδρομου προαστιακού τύπου μεταξύ Κοζάνης και Φλώρινας.

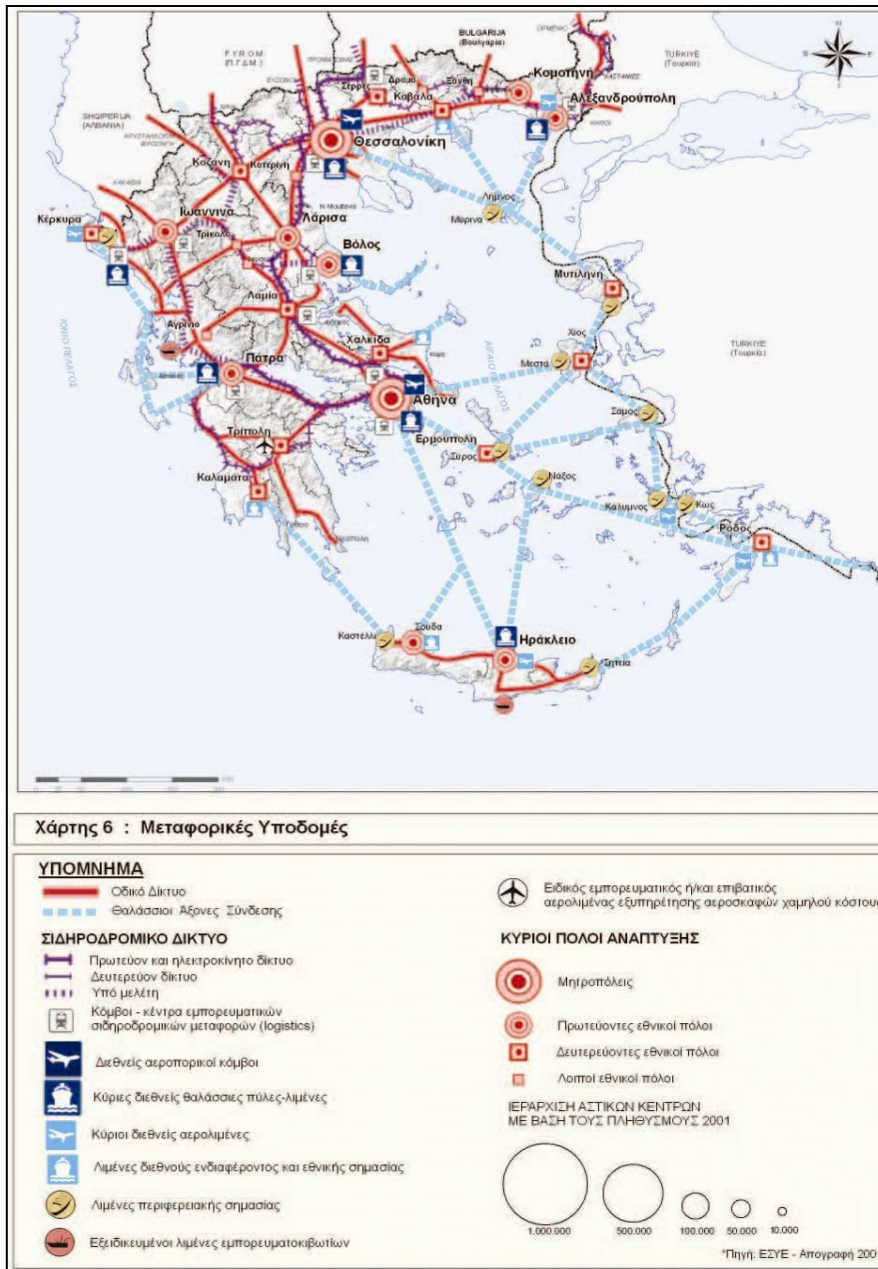
Όσον αφορά τον τομέα της ενέργειας, είναι σημαντικό να πραγματοποιηθούν ριζικές αλλαγές και βελτιώσεις με σκοπό την εξασφάλιση της μέγιστης παραγωγικότητας. Πρέπει, κατ' αρχάς, να εκσυγχρονιστούν οι εγκαταστάσεις και να ληφθούν μέτρα ώστε να είναι περισσότερο φιλικές προς το περιβάλλον. Ακόμη, επειδή η Δυτική Μακεδονία χαρακτηρίζεται από πλούτο αποθεμάτων σε λιγνίτη, προτείνεται η αξιοποίησή του στο έπακρον. Τέλος, έχει γίνει ήδη η αρχή στη χρήση του φυσικού αερίου, το οποίο αποτελεί έναν πόρο που δεν είναι πάρα πολύ διαδεδομένος, αλλά συμφέρει κυρίως με βάση τα περιβαλλοντικά κριτήρια. Έτσι, μια καλή ιδέα θα ήταν η επέκταση των υποδομών του φυσικού αερίου μεταξύ Κοζάνης-Πτολεμαΐδας – Φλώρινας.

Από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει ότι, οι ιδέες που προτάθηκαν στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας, εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις που υπαγορεύει το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Στις επόμενες εικόνες παρουσιάζονται τμήματα από τους χάρτες που περιλαμβάνονται στο Πλαίσιο. Τα αποσπάσματα αυτά δείχνουν την αντιστοιχία της Κοζάνης στα όσα ορίζονται από αυτό.



Εικόνα 3.1.1: Ο ρόλος της Κοζάνης ως δευτερεύοντος εθνικού πόλου και οι κύριοι άξονες ανάπτυξης (Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, ΦΕΚ 128 Α/03.07.2008)

Στον παραπάνω χάρτη επιβεβαιώνονται τα παραπάνω, ο ρόλος δηλαδή της Κοζάνης ως δευτερεύοντος πόλου, οι λειτουργικές αλληλεξαρτήσεις με τα υπόλοιπα αστικά κέντρα που έχουν επισημανθεί ως πόλοι, καθώς και οι κύριοι άξονες ανάπτυξης.



Εικόνα 3.1.2: Ο ρόλος της Κοζάνης ως δευτερεύοντος εθνικού πόλου και οι κύριοι άξονες ανάπτυξης (Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, ΦΕΚ 128 Α/03.07.2008)

Τέλος, στο χάρτη της παραπάνω εικόνας, αναπαριστώνται γραφικά οι παρεμβάσεις που καλό θα ήταν να συμβούν στον τομέα των μεταφορών, όπως η μελλοντική επέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής Κοζάνη - Αμόνταιο και της Εγνατίας Οδού.

3.1.1.2. Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Βιομηχανία)

Το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη βιομηχανία, σύμφωνα με το ΦΕΚ 151 ΑΑΠ/13.04.2009 ασχολείται με την εξειδίκευση των κατευθύνσεων του Γενικού Πλαισίου όσον αφορά τον τομέα της βιομηχανίας. Συγκεκριμένα, εξετάζεται η χωρική διάρθρωση του κλάδου σε όλη την έκταση του ελλαδικού χώρου (Γιαουτζή & Στρατηγέα, 2011). Έτσι, επισημαίνονται σε πρώτη φάση κάποιες ανεπάρκειες που εντοπίζονται στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας. Οι ανεπάρκειες αυτές τίθενται αυτόματα ως αναπτυξιακοί στόχοι. Αρχικά, είναι σημαντική η πραγματοποίηση καινοτομιών στον τομέα της βιομηχανίας, η στροφή στις επενδύσεις, ο εκσυγχρονισμός των μέσων παραγωγής. Ακόμη, θα πρέπει να ληφθούν ρίσκα στον τομέα της μεταποίησης, ο οποίος προς το παρόν δεν έχει αναπτυχθεί πλήρως. Φυσικά είναι ανησυχητικό το γεγονός ότι οι βιομηχανικές δραστηριότητες δεν είναι σε μεγάλο βαθμό εντάσεως τεχνολογίας, το οποίο σημαίνει ότι υπάρχουν ιδέες που παραμένουν αναξιοποίητες.

Συν τοις άλλοις, είναι σημαντικό να τεθούν οι σωστές προτεραιότητες όσον αφορά τον κλάδο αυτό. Για παράδειγμα, επειδή η κύρια δραστηριότητα της περιοχής είναι η παραγωγή ηλεκτρικού ρεύματος, καλό θα ήταν να υποστηριχθεί με άλλες. Επίσης, ο τομέας της μεταποίησης (π.χ. γουναρικών) θα μπορούσε να συνδεθεί με την αγροτική παραγωγή με αποτέλεσμα οι δυο δραστηριότητες να αλληλουποστηριχθούν. Επίσης, ένα πρόβλημα της βιομηχανικής παραγωγής στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας είναι η χωροθέτηση των επιχειρήσεων, οι οποίες περιορίζονται στην Καστοριά, την Κοζάνη, τη Σιάτιστα και την Πτολεμαΐδα. Θα μπορούσε λοιπόν να δημιουργηθεί ένα ισχυρό δίκτυο με την προσθήκη επιπλέον μονάδων σε αυτό. Δεν παραλείπεται φυσικά η προοπτική της μετεγκατάστασης επιχειρήσεων.

Ειδικότερα για την Κοζάνη προτείνονται τα ακόλουθα:

- ❖ Επειδή, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, ο τομέας της μεταποίησης δεν είναι και τόσο αναπτυγμένος, όσο της ηλεκτροπαραγωγής, είναι απαραίτητη η ενίσχυσή του, χωρίς ωστόσο να υποβαθμιστεί η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας.
- ❖ Όπως έχει αναφερθεί και στο κεφάλαιο της οικονομίας, κύρια πηγή εισοδήματος για την πόλη της Κοζάνης αλλά αρκετές περιοχές του νομού

είναι οι δευτερογενείς δραστηριότητες. Προτείνεται λοιπόν η περαιτέρω εξάπλωσή τους.

- ❖ Τέλος, είναι πολύ σημαντική η λήψη μέτρων για την αναχαίτιση των επιπτώσεων που έχουν στο περιβάλλον οι βιομηχανικές δραστηριότητες. Εδώ σημειώνεται ότι η κύρια πηγή ρύπανσης είναι η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και όχι τόσο η μεταποίηση.
- ❖ Τέλος, η συνεργασία μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα έχει προοπτικές να απογειώσει το βιομηχανικό κλάδο. Η εισαγωγή ιδιωτικών πρωτοβουλιών είναι αναπόφευκτη, αλλά παράλληλα μπορεί να αποδειχθεί πολύ βοηθητική.

3.1.1.3. Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Τουρισμός)

Το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον τουρισμό, σύμφωνα με το ΦΕΚ 1138 Β/11.06.2009 ασχολείται με τη συμπλήρωση των αναφερόμενων του Γενικού Πλαισίου σχετικά με τον τομέα του τουρισμού. Η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας ανήκει στις αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές, καθώς χαρακτηρίζεται από πληθώρα περιβαλλοντικών και πολιτιστικών πόρων. Ακόμη, υπάρχει αποδεκτός αριθμός υποδομών και παράλληλα προγραμματίζεται η αναβάθμιση ή/και η εισαγωγή νέων. Πιο συγκεκριμένα, είναι εμφανείς οι προοπτικές ανάπτυξης μορφών εναλλακτικού τουρισμού (π.χ. περιηγητικός, θρησκευτικός, ορειβατικός κλπ). Επιπλέον, πολλές από τις περιοχές της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας εντάσσονται στο Δίκτυο Natura 2000, είναι δηλαδή προστατευόμενες. Τέλος, υπάρχει πληθώρα μικρών οικισμών οι οποίοι είναι παραδοσιακοί, καθώς και αρχαιολογικά ευρήματα που είναι ικανά να προσελκύσουν μεγάλο αριθμό τουριστών.

Οι λύσεις που προτείνονται για την ενίσχυση του τουρισμού στην περιοχή και οι οποίες αφορούν και το νομό Κοζάνης, είναι οι ακόλουθες:

- ❖ Για την αξιοποίηση των περιβαλλοντικών και πολιτιστικών πόρων της περιοχής, μια καλή ιδέα θα ήταν η δημιουργία θεματικών διαδρομών, με σκοπό την καθοδήγηση των επισκεπτών.

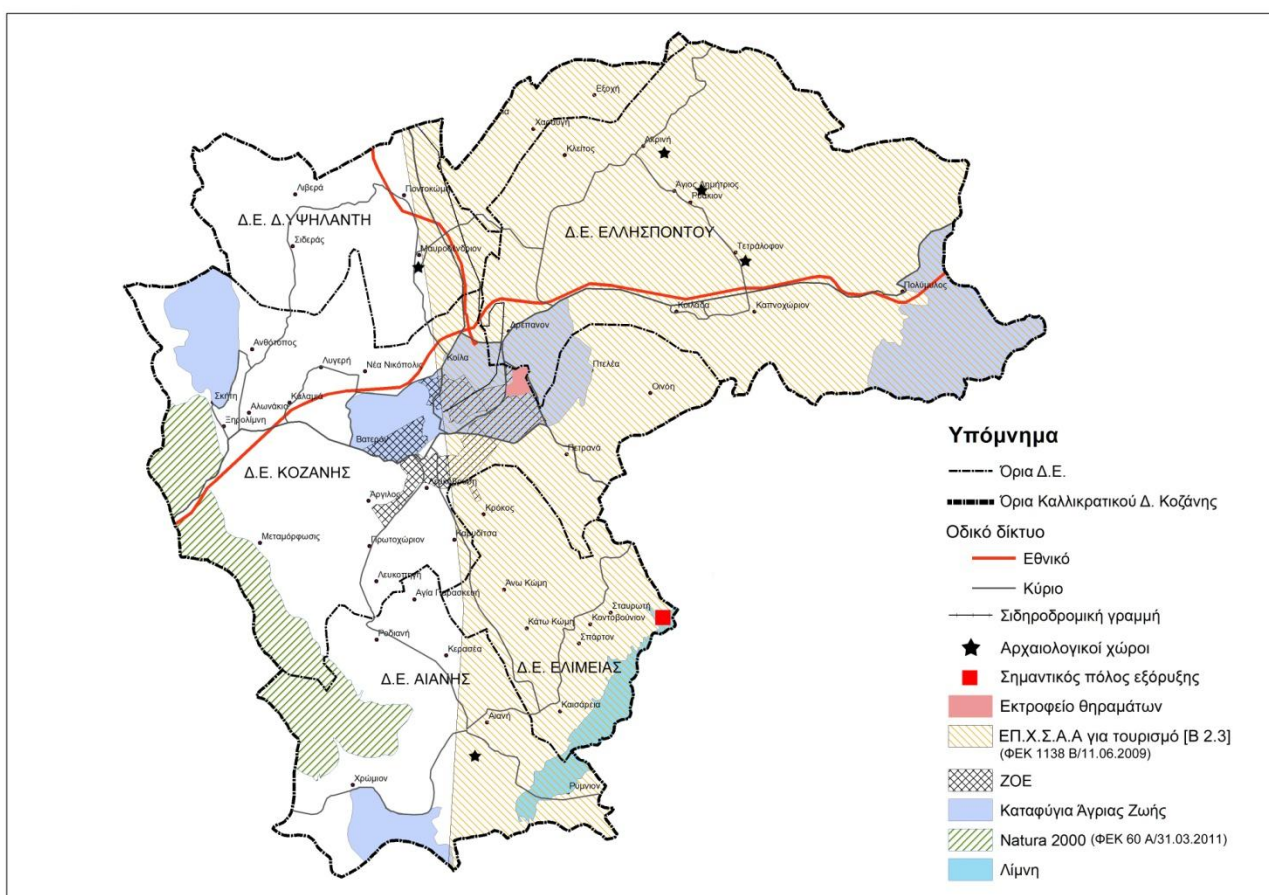
- ❖ Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, είναι σημαντικό να αναβαθμιστούν οι υπάρχουσες υποδομές και, όπου αυτό είναι αναγκαίο, να δημιουργηθούν νέες. Για τις ορεινές περιοχές, οι οποίες καταλαμβάνουν μεγάλο μέρος της περιοχής, πρέπει να ληφθούν ειδικά κατασκευαστικά μέτρα ώστε να μην αλλοιωθεί ο τοπικός χαρακτήρας των κτιρίων και της ήδη διαμορφωμένης αρχιτεκτονικής.
- ❖ Πολλά κτίρια που παραμένουν αναξιοποίητα μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν με σκοπό την κάλυψη των αναγκών εστίασης και διαμονής. Ακόμη, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ώστε η τοπολογία των καταλυμάτων να συνάδει με τη φυσιογνωμία της περιοχής.
- ❖ Ένα ουσιώδες μέτρο είναι η διεκδίκηση χρηματοδοτήσεων για τον τομέα του τουρισμού.
- ❖ Μία ακόμη πρόταση που ορίζεται στο Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο είναι ο περιορισμός της δόμησης νέων καταλυμάτων και υποδομών εστίασης εντός των οικισμών και σε μια ζώνη πλάτους 500m από το όριό τους. Εξαιρέση φυσικά αποτελεί η επέκταση εγκαταστάσεων για λόγους βιωσιμότητας.
- ❖ Τέλος, οι αλλαγές που πρόκειται να πραγματοποιηθούν θα γίνονται με γνώμονα το σεβασμό στο περιβάλλον και την ισόρροπη ανάπτυξη μεταξύ κοινωνίας, οικονομίας και περιβάλλοντος.

3.1.1.4. Διατήρηση της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 60Α/31.03.2011, το οποίο αναφέρεται στην προστασία του περιβάλλοντος, υπάρχουν περιοχές εντός του Δήμου Κοζάνης οι οποίες έχουν επισημανθεί ως ζώνες προστασίας του περιβάλλοντος. Η ύπαρξη αυτών των περιοχών συνεπάγεται περιορισμούς ως προς τη δόμηση και τη χωροθέτηση ορισμένων χρήσεων γης, όπως είναι η απαγόρευση της εγκατάστασης ιδιαίτερα επικίνδυνων και οχλουσών βιομηχανικών εγκαταστάσεων. Ακόμη, τίθενται περιορισμοί ως προς τις οικονομικές δραστηριότητες των κατοίκων.

Στον επόμενο χάρτη έχουν επισημανθεί οι περιοχές του καλλικρατικού Δήμου Κοζάνης, οι οποίες εντάσσονται στο Δίκτυο Natura 2000, καθώς και καταφύγια

άγριας ζωής. Επίσης, ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχουν οι λεγόμενες «Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου – ΖΟΕ», για τις οποίες έχουν θεσμοθετηθεί ειδικοί όροι για τη δόμηση και τις υπόλοιπες χρήσεις γης, καθώς και μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος (Γιαουτζή & Στρατηγέα, 2011).



Εικόνα 3.1.3: Περιοχές Natura 2000, Καταφύγια άγριας ζωής & ΖΟΕ του Δήμου Κοζάνης (Διατήρηση της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις, ΦΕΚ 60Α/31.03.2011)

3.1.1.5. Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας

Στην παρούσα υποενότητα γίνεται μια αναφορά στις κατευθύνσεις του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου που αφορά την Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (ΦΕΚ 1472Β / 09.10.2003). Όπως μαρτυρά και ο τίτλος του, αυτό καταρτίζεται για την υπό μελέτη περιφέρεια, αποτελεί δηλαδή την εξειδίκευση του Γενικού και των Ειδικών Πλαισίων σε μικρότερες χωρικές ενότητες. Συγκεκριμένα,

αξιολογείται η θέση της περιφέρειας σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, ενώ συζητούνται οι λειτουργίες διαπεριφερειακού χαρακτήρα που μπορεί να αναπτύξει. Προτείνονται επίσης αλλαγές που πρόκειται να οδηγήσουν την περιοχή σε ανάπτυξη και επισημαίνονται οι προτεραιότητες και οι στρατηγικές που πρέπει να ακολουθηθούν. Τέλος, αναλύονται οι επιπτώσεις από τις διάφορες εθνικές και διεθνείς πολιτικές, στην ίδια την περιφέρεια (Γιαουτζή & Στρατηγέα, 2011).

Αρχικά, επισημαίνεται ο ρόλος της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας ως πύλη της χώρας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η επισήμανση αυτή εναρμονίζεται με τις κατευθύνσεις των προηγούμενων πλαισίων, που αναφέρουν την Κοζάνη και την ευρύτερη περιοχή της ως πόλους εθνικής σημασίας. Πιο συγκεκριμένα, εξειδικεύονται και αναλύονται οι προτάσεις που έχουν ήδη αναφερθεί στα προηγούμενα πλαίσια, ως εξής:

- ❖ Επισημαίνεται η ανάγκη τόνωσης της περιφερειακής οικονομίας μέσω της ενίσχυσης των τομέων της μεταποίησης και της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Είναι σημαντικό να αναχαιτιστεί η παρακμή που υφίστανται οι κλάδοι αυτοί τα τελευταία χρόνια, λόγω και της γενικευμένης κρίσης που υφίσταται η αγορά.
- ❖ Αναφέρεται η ανάγκη ολοκλήρωσης της Εγνατίας Οδού. Πέρα από το γεγονός ότι πρόκειται να αποτελέσει άξονα ανάπτυξης, θα εξασφαλιστεί συνάμα η προσπελασιμότητα και η εσωτερική συνοχή της περιφέρειας.
- ❖ Όσον αφορά τη διάρθρωση του οικιστικού δικτύου, επισημαίνεται η ενίσχυση των αστικών κέντρων 1^{ου} και 2^{ου} επιπέδου. Το δίπολο Κοζάνης-Πτολεμαΐδας έχει διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση αυτή. Η κατάσταση αυτή όμως έχει ως αποτέλεσμα να παρακμάζουν οι μικρότεροι οικισμοί και οι κάτοικοί τους να στερούνται πρόσβασης σε βασικές υποδομές. Επιπλέον, η βιομηχανική δραστηριότητα της ΔΕΗ κατά μήκος της ζώνης Αμύνταιο – Πτολεμαΐδα – Κοζάνη, δημιουργεί οξυμένα προβλήματα ρύπανσης. Είναι σημαντικό λοιπόν, να δοθεί μια λύση η οποία θα ενισχύσει τις περιοχές που δεν είναι αυτόνομες και εξαρτώνται από άλλες και παράλληλα να αντιμετωπιστεί το θέμα της περιβαλλοντικής ρύπανσης.

Για να προταθούν λύσεις είναι σημαντικό να προσδιοριστούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής. Εδώ γίνεται αναφορά σε αυτά του νομού (περιφερειακής ενότητας) Κοζάνης καθώς έχει άμεση σχέση με το αντικείμενο της

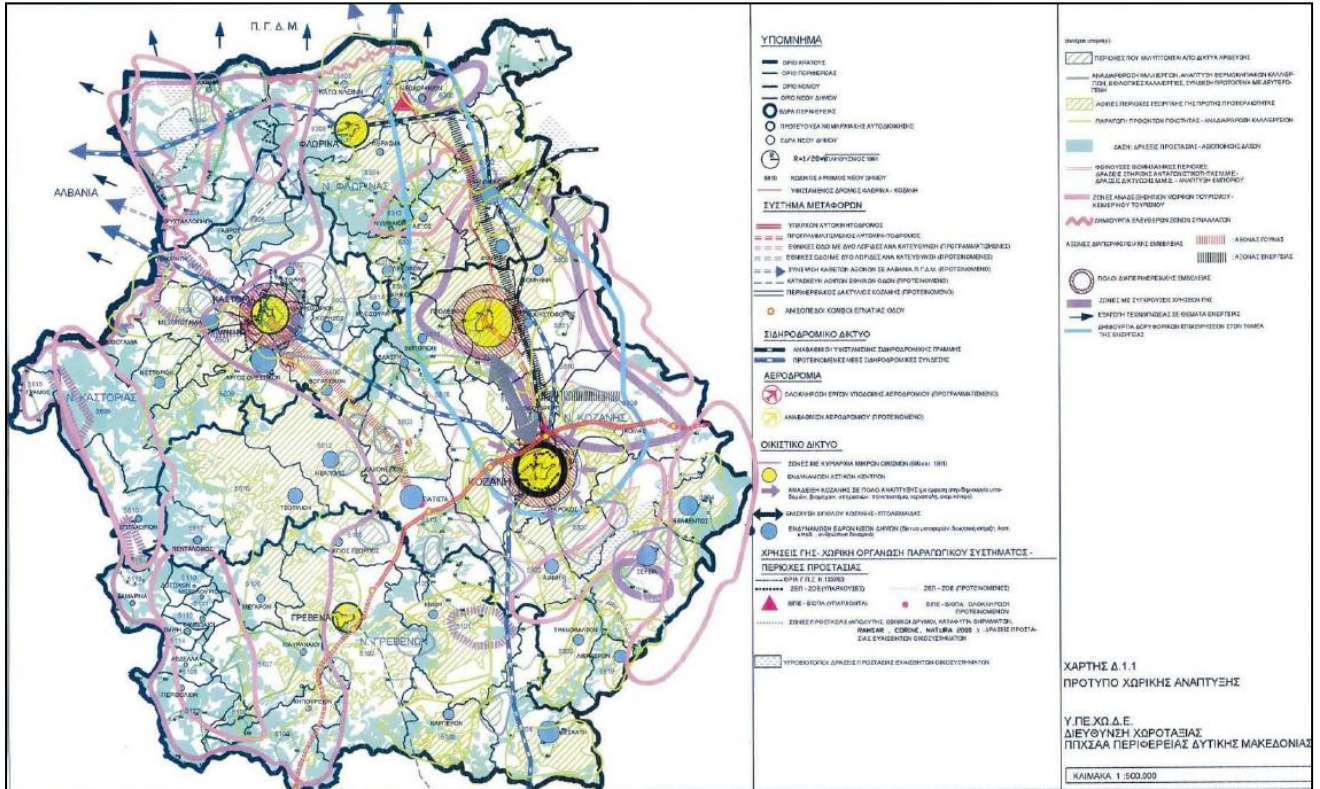
εργασίας. Έτσι τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του νομού παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα:

Συγκριτικά πλεονεκτήματα Π.Ε. Κοζάνης	
Αξιόλογα κοιτάσματα λιγνίτη – παραγωγή του 54% της ηλεκτρικής ενέργειας της χώρας	Ύπαρξη εξεχόντων οικοσυστημάτων και περιοχών που τελούν υπό προστασία
Γειτνίαση με Αλβανία και ΠΓΔΜ – Δημιουργία δεσμών-συναναστροφών με τη βαλκανική χερσόνησο	Θετικές οι προοπτικές για τουριστική ανάπτυξη
Σημαντική η ύπαρξη εργατικού δυναμικού στις δραστηριότητες που αφορούν παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και μεταποίηση γουναρικών	Ύπαρξη βασικών αξόνων ανάπτυξης (άξονας εξόρυξης λιγνίτη, Φλώρινα - Αμύνταιο - Πτολεμαΐδα – Σαριγκιόλ και άξονας της γούνας, Καστοριά – Άργος - Ορεστικό - Σιάτιστα - Βόϊο) οι οποίοι αφορούν τις επικρατέστερες παραγωγικές δραστηριότητες του νομού
Παραγωγή ποιοτικών προϊόντων και στον πρωτογενή τομέα	Δυναμική η παρουσία ορισμένων περιοχών νότια της Κοζάνης όσον αφορά τις κτηνοτροφικές και αγροτικές δραστηριότητες

Πίνακας 3.1: Συγκριτικά πλεονεκτήματα Π.Ε. Κοζάνης
(ΦΕΚ 1472B / 09.10.2003)

Τέλος, αναφέρονται συγκεκριμένα για τη Δημοτική Ενότητα Κοζάνης (πρώην καποδιστριακός δήμος) κάποια θετικά στοιχεία. Επισημαίνονται οι δυνατότητες της Κοζάνης να εξελιχθεί ως κόμβος παραγωγικών, εμπορικών, επιστημονικών και τεχνολογικών δραστηριοτήτων για την ευρύτερη περιοχή της. Τα έργα που πρόκειται να υλοποιηθούν όσον αφορά το συγκοινωνιακό κομμάτι (επέκταση σιδηροδρομικής γραμμής Κοζάνης – Πτολεμαΐδας, βελτίωση υποδομών αεροδρομίου) πρόκειται να ενισχύσουν τη σφαίρα επιρροής της Κοζάνης. Μάλιστα, ο σιδηρόδρομος παίζει σημαντικό ρόλο και στις μεταφορές που αφορούν εμπορεύματα. Τέλος, η ολοκλήρωση των έργων υποδομής για την ενίσχυση του δευτερογενούς τομέα, (ΒΙΠΕ Κοζάνης, εκθεσιακό κέντρο και ΒΙΟΠΑ) συμβάλλουν στη διεύρυνση της εμβέλειας της πόλης και της τόνωσης της τοπικής οικονομίας.

Στον επόμενο χάρτη, ο οποίος συνοδεύει το Περιφερειακό Πλαίσιο, επισημαίνονται οι προτάσεις που αναφέρθηκαν στο πλαίσιο της παρούσας υποενότητας, όσες τουλάχιστον από αυτές μπορούν να εκφραστούν χωρικά:



Εικόνα 3.1.4: Πρότυπο χωρικής ανάπτυξης – Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικό Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας, ΦΕΚ 1472B / 09.10.2003)

3.1.2. Πλαίσια πολεοδομικού σχεδιασμού (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Κοζάνης)

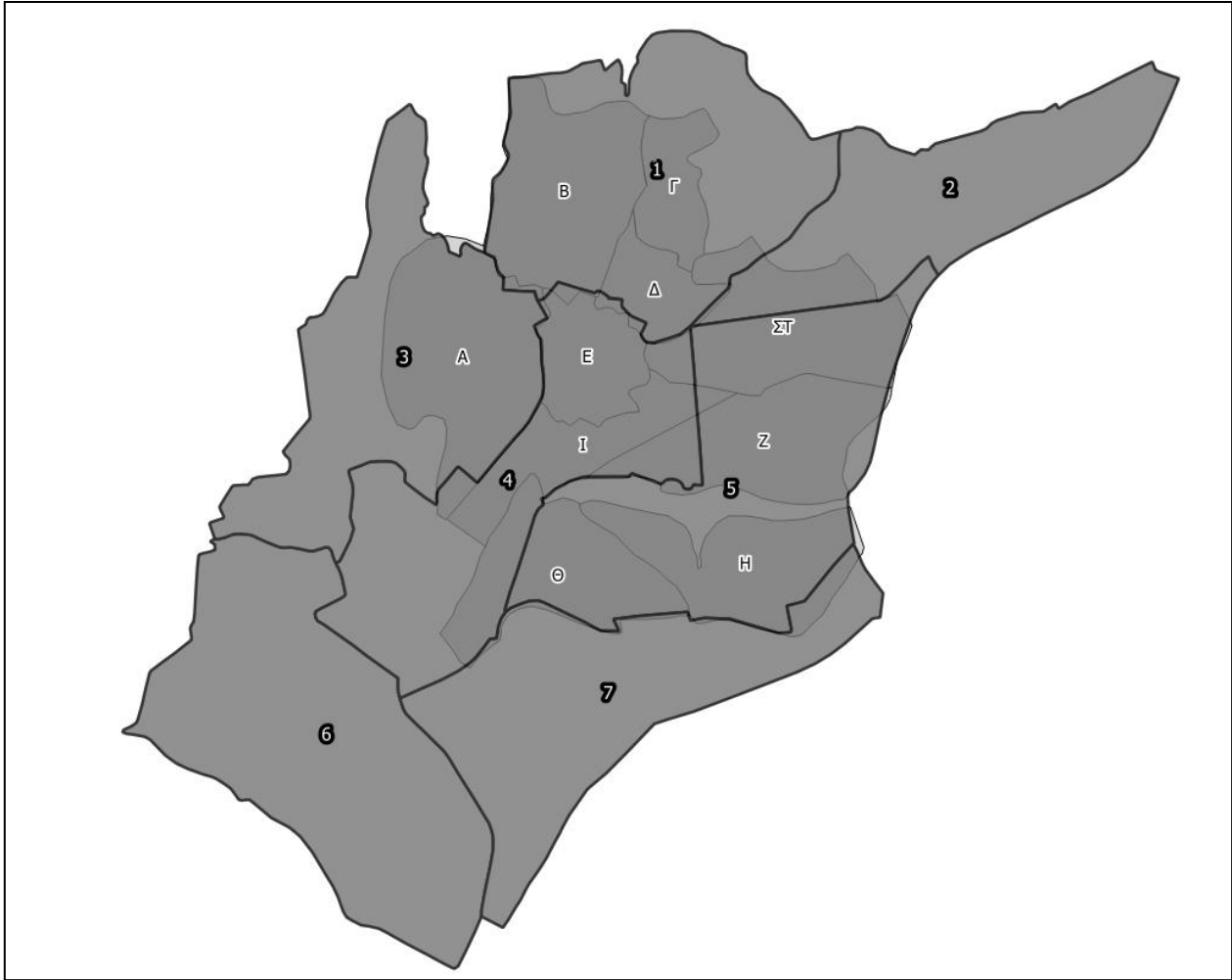
Στην παρούσα υποενότητα αναλύονται όσα ισχύουν για το Δήμο Κοζάνης, σε πολεοδομικό επίπεδο, σύμφωνα με τις πληροφορίες που αντλούνται από το ΓΠΣ (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο) της περιοχής.

Γενικά, όταν πρόκειται μια περιοχή να ενταχθεί στο σχέδιο πόλης, δημιουργείται το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. Αυτό καλύπτει τις πολεοδομημένες περιοχές ενός οποιουδήποτε δήμου, ή αυτές που πρόκειται να πολεοδομηθούν. Το περιεχόμενο του ΓΠΣ αποτελείται από τα όρια της κάθε περιοχής που μελετάται και η οποία πρόκειται να ενταχθεί στο σχέδιο, με σαφείς υποδιαίρεσεις οι οποίες διαχωρίζουν τις πυκνοδομημένες και αραιοδομημένες ζώνες, καθώς και αυτές που δεν έχουν δομηθεί. Επίσης, περιλαμβάνονται οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι, οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης, τα κέντρα, το κύριο δίκτυο κυκλοφορίας, οι πυκνότητες και ο μέσος συντελεστής δόμησης. Εδώ αναφέρεται ότι ο συντελεστής δόμησης είναι ένας αριθμός, ο οποίος πολλαπλασιαζόμενος με την επιφάνεια ενός οικοπέδου δίνει τη συνολική επιφάνεια των ορόφων του κτιρίου που μπορεί να δομηθεί. Φυσικά αναφέρεται και ποιες είναι οι αναμενόμενες επιπτώσεις στο περιβάλλον, από την εφαρμογή της πρότασης πολεοδομικής οργάνωσης που περιγράφεται στο σχέδιο. Επιπρόσθετα, καθορίζεται η χωροθέτηση βιομηχανικών και βιοτεχνικών περιοχών και περιοχών άλλων ειδικών χρήσεων στην έκταση της ΖΟΕ γύρω από την πόλη ή τον οικισμό (Αθανασόπουλος, 2009).

3.1.2.1. Νέες πολεοδομικές ενότητες

Πρώτα από όλα, καλό θα ήταν να δοθεί μια γενική εικόνα της θεσμοθετημένης πολεοδομικής οργάνωσης της περιοχής μελέτης. Για αυτό, στον επόμενο χάρτη του ΓΠΣ, στην εικόνα που ακολουθεί, απεικονίζεται η διαίρεση της Κοζάνης σε πολεοδομικές ενότητες, όπως προτείνεται από το Πλαίσιο. Γενικότερα, επειδή προβλέπεται επέκταση του σχεδίου στις ενότητες-γειτονιές αυτές, καλό θα ήταν να αναφερθούν τα χαρακτηριστικά που έχει ή αναμένεται να έχει η καθεμιά.

Στον ακόλουθο χάρτη παρουσιάζονται οι νέες πολεοδομικές ενότητες μαζί με τις περιοχές μελλοντικής επέκτασης του σχεδίου πόλεως σε αντιδιαστολή με το παλιό σχέδιο:



Εικόνα 3.1.5: Διαίρεση της πόλης της Κοζάνης σε πολεοδομικές ενότητες
(ιδία επεξεργασία, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Κοζάνης, ΦΕΚ 1472Β / 09.10.2003)

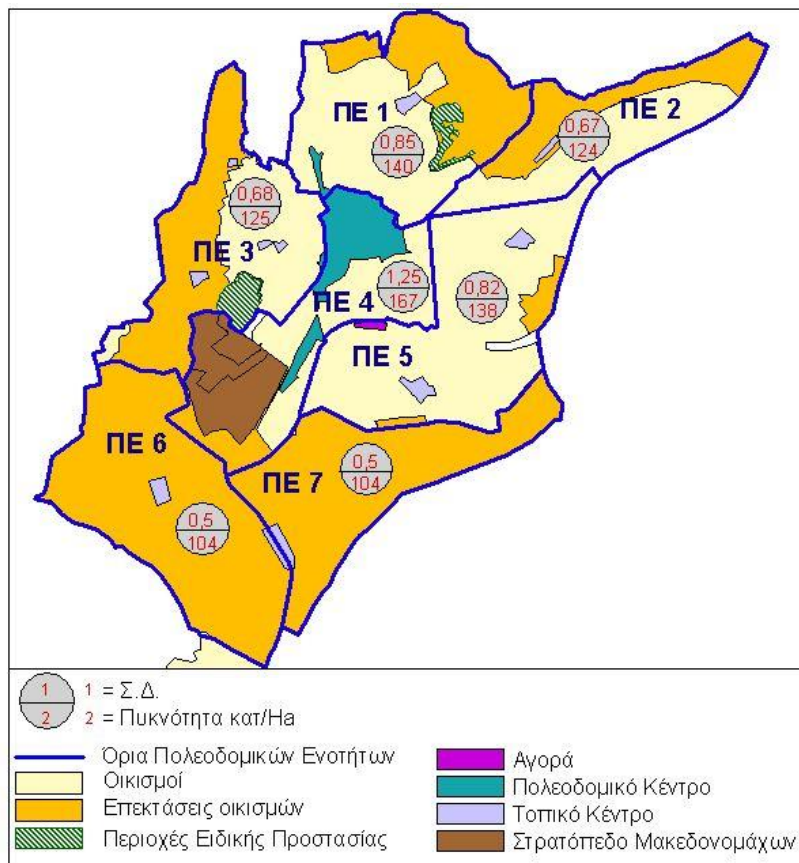
Οι ήδη υπάρχουσες πολεοδομικές ενότητες είναι οι Α,Β,Γ,Δ,Ε,ΣΤ,Ζ,Η,Θ και Ι. Οι νέες, όπως αυτές καθορίζονται από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο είναι οι 1,2,3,4,5,6 και 7. Όπως φαίνεται από το χάρτη, σχεδιάζεται η επέκταση της πόλης, ενώ οι καινούργιες πολεοδομικές ενότητες αποτελούνται από τμήματα των παλαιών και προστίθεται σε καθεμία κάποια περιοχή επέκτασης.

Η 1^η πολεοδομική ενότητα χαρακτηρίζεται από έντονο ανάγλυφο και κλίσεις και σε αυτήν συμπεριλαμβάνονται ζώνες με εξέχοντα περιβαλλοντικά στοιχεία. Η επικρατούσα χρήση είναι αυτή της κατοικίας. Επίσης, στην ενότητα αυτή βρίσκονται σημαντικά κτίρια όπως η Νομαρχία, το νοσοκομείο, το Πνευματικό Κέντρο του δήμου, καθώς και το Πανεπιστήμιο Δυτικής Μακεδονίας. Στη 2^η πολεοδομική ενότητα η κυριαρχούσα χρήση είναι το εμπόριο, ενώ χαρακτηρίζεται και αυτή από πολύ έντονες κλίσεις. Η 3^η πολεοδομική ενότητα χαρακτηρίζεται από έντονες κλίσεις και περιοχές με σημαντικά περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά. Η

κύρια χρήση είναι αυτή της κατοικίας και μάλιστα είναι μια αρκετά πυκνά δομημένη περιοχή.

Η 4^η πολεοδομική ενότητα, μιας που βρίσκεται στο κέντρο της πόλης, αποτελείται περισσότερο από τις κεντρικές λειτουργίες και εμπορικές δραστηριότητες της Κοζάνης. Πιο αναλυτικά, σε αυτήν εδράζονται το Δημαρχείο, οι δημόσιες υπηρεσίες, οι τράπεζες, το αστυνομικό τμήμα κ.ά. Η συγκεκριμένη ενότητα είναι αρκετά σημαντική, καθώς αποτελεί περιοχή μελέτης αρκετών προτάσεων ανάπλασης. Συγκεκριμένα, θα περιλαμβάνει το Στρατόπεδο Μακεδονομάχων που θα αναπτυχθεί ως κέντρο διοίκησης. Περισσότερα για αυτό το θέμα αναλύονται στην επόμενη υποενότητα, αυτή των θεσμοθετημένων χρήσεων γης. Όσο για την 5^η πολεοδομική ενότητα, αυτή οριοθετείται από το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Κοζάνη-Αμύνταιο, το οποίο βρίσκεται στην περιοχή μελέτης. Και αυτή η ενότητα αποτελεί περιοχή προς ανάπλαση, καθώς προτείνονται τμηματικές υπογειοποιήσεις, δενδροφυτεύσεις, χώροι στάθμευσης οχημάτων κλπ. Περισσότερα για αυτό το θέμα αναφέρονται στο επόμενο κεφάλαιο, μιας που συνδέεται άρρηκτα με το αντικείμενο της εργασίας. Φυσιογραφικά η περιοχή χαρακτηρίζεται από επίπεδο ανάγλυφο και, όσον αφορά τις χρήσεις, κυριαρχεί η κατοικία σε συνδυασμό με υπερτοπικές λειτουργίες (π.χ. ΚΤΕΛ, γραφεία ΔΕΗ κ.ά.).

Τέλος, η 6^η και η 7^η πολεοδομική ενότητα είναι σχετικά αραιοδομημένες και έτσι πρόκειται να παραμείνουν. Προβλέπεται να υλοποιηθεί η ανάπτυξή τους με χαμηλούς όρους δόμησης, ενώ θα ληφθούν υπόψη ειδικοί κανονισμοί κατά την επέκταση του σχεδίου.



Εικόνα 3.1.6: Διάρθρωση της πόλης της Κοζάνης σε πολεοδομικές ενότητες (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Κοζάνης, ΦΕΚ 1472B / 09.10.2003)

Γενικά, αν παρατηρηθεί προσεκτικά ο χάρτης, διαπιστώνεται ότι η περιοχή χαρακτηρίζεται από σχετικά χαμηλούς συντελεστές δόμησης, μιας που αυτοί είναι μικρότεροι της μονάδας. Οι μέγιστες επιτρεπόμενες πυκνότητες οίκησης παραμένουν επίσης σε χαμηλά επίπεδα, ενώ, όπως αναφέρεται και στις διατάξεις του ΓΠΣ, δεν αναμένεται να αυξηθούν. Οι αριθμοί αυτοί είναι σχετικά αυξημένοι μόνο στις πολεοδομικές ενότητες 4 και 5, το οποίο είναι λογικό, διότι περιλαμβάνουν τμήμα του κέντρου της πόλης.

Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται οι συντελεστές δόμησης καθώς και οι πυκνότητες για την κάθε μία πολεοδομική ενότητα:

Πολεοδομική Ενότητα	Μέσος Συντελεστής δόμησης	Μέση Πυκνότητα οικήσεως (κάτοικοι/εκτάριο)
1	0.85	140
2	0.67	124
3	0.68	125

4	1.25	167
5	0.82	138
6	0.5	104
7	0.5	104

Πίνακας 3.2: Μέση πυκνότητα & Μέσος συντελεστής δόμησης ανά πολεοδομική ενότητα (ΦΕΚ 1472B / 09.10.2003)

Στον επόμενο πίνακα παριστάνεται η εκτίμηση της χωρητικότητας των νέων πολεοδομικών ενότητων, σε κατοίκους:

Πολεοδομική Ενότητα	Συνολική χωρητικότητα (κάτοικοι)
1	10656
2	6251
3	8541
4	11446
5	11671
6	8724
7	6417

Πίνακας 3.3: Εκτιμώμενη χωρητικότητα ανά πολεοδομική ενότητα (ΦΕΚ 1472B / 09.10.2003)

Με βάση τα αποτελέσματα αυτά, θα είναι δυνατή η εκτόνωση των πυκνοδομημένων τμημάτων της Κοζάνης, όταν υλοποιηθούν τα όσα ορίζει το ΓΠΣ.

3.1.2.2. Θεσμοθετημένες χρήσεις γης

Στην παρούσα υποενότητα αναφέρονται αναλυτικά οι χρήσεις γης που προβλέπονται από τις διατάξεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου για την πόλη της Κοζάνης. Όσον αφορά τις περιοχές επέκτασης του σχεδίου πόλεως, για αυτές προτείνεται η χρήση της γενικής κατοικίας, ενώ για τα τμήματα κεντρικών λειτουργιών, αναμένεται να έχουν τις χρήσεις του πολεοδομικού κέντρου. Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζεται η περαιτέρω εξειδίκευση των χρήσεων αυτών:

Γενική κατοικία	Πολεοδομικό κέντρο
Κατοικία	Κατοικία
Ξενοδοχεία μέχρι 100 κλινών και ξενώνες	Ξενώνες, ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις
Εμπορικά καταστήματα (όχι υπεραγορές και πολυκαταστήματα)	Εμπορικά καταστήματα
Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί	Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
Εκπαίδευση	Διοίκηση
Εστιατόρια	Εστιατόρια
Αναψυκτήρια	Αναψυκτήρια
Θρησκευτικοί χώροι	Κέντρα διασκέδασης και αναψυχής
Κοινωνική πρόνοια	Χώροι συνάθροισης κοινού
Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης	Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις
Αθλητικές εγκαταστάσεις	Εκπαίδευση
Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης	Θρησκευτικοί χώροι
Πολιτιστικά κτίρια	Κοινωνική πρόνοια
	Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
	Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης
	Πρατήρια βενζίνης
	Αθλητικές εγκαταστάσεις
	Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
	Εγκαταστάσεις ΜΜΜ

Πίνακας 3.4: Επιτρεπόμενες χρήσεις για τις λειτουργίες της γενικής κατοικίας και του πολεοδομικού κέντρου (ΦΕΚ 166Δ /23-2/6-03-1987, «Περί κατηγοριών και περιεχομένου χρήσεων γης»)

Έτσι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που αντλούνται από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, δημιουργήθηκε ένας χάρτης (Εικόνα 3.1.7) που αφορά τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης τόσο για το υπάρχον τμήμα της πόλης, όσο και για τις μελλοντικές επεκτάσεις. Με μια πρώτη ματιά, η κατηγορία που υπερτερεί είναι αυτή της γενικής κατοικίας, τόσο στα υπάρχοντα οικοδομικά τετράγωνα, όσο και στα νέα τμήματα που ορίζονται από το σχέδιο.

Όσο για τις υπόλοιπες χρήσεις, διαπιστώνονται τα εξής, ανά πολεοδομική ενότητα:

- ❖ Στην 1^η πολεοδομική ενότητα κυριαρχεί η γενική κατοικία, ενώ η παρουσία της εκπαίδευσης και της περίθαλψης είναι εμφανείς, λόγω της ύπαρξης του Πανεπιστημίου και υποδομών υγείας. Έντονη είναι και η ύπαρξη κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου. Η ενότητα αυτή περιλαμβάνει το πάρκο Αγίου Δημητρίου, το οποίο προτείνεται να περιληφθεί στην κατηγορία χρήσεων «Ελεύθεροι χώροι-Αστικό πράσινο». Σε αυτήν περιλαμβάνονται σύμφωνα με τον επόμενο πίνακα:

Ελεύθεροι χώροι – Αστικό πράσινο
Αναψυκτήρια
Αθλητικές εγκαταστάσεις
Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις
Χώροι συνάθροισης κοινού

Πίνακας 3.5: Επιτρεπόμενες χρήσεις για τους ελεύθερους χώρους-αστικό πράσινο (ΦΕΚ 166Δ /23-2/6-03-1987, «Περί κατηγοριών και περιεχομένου χρήσεων γης»)

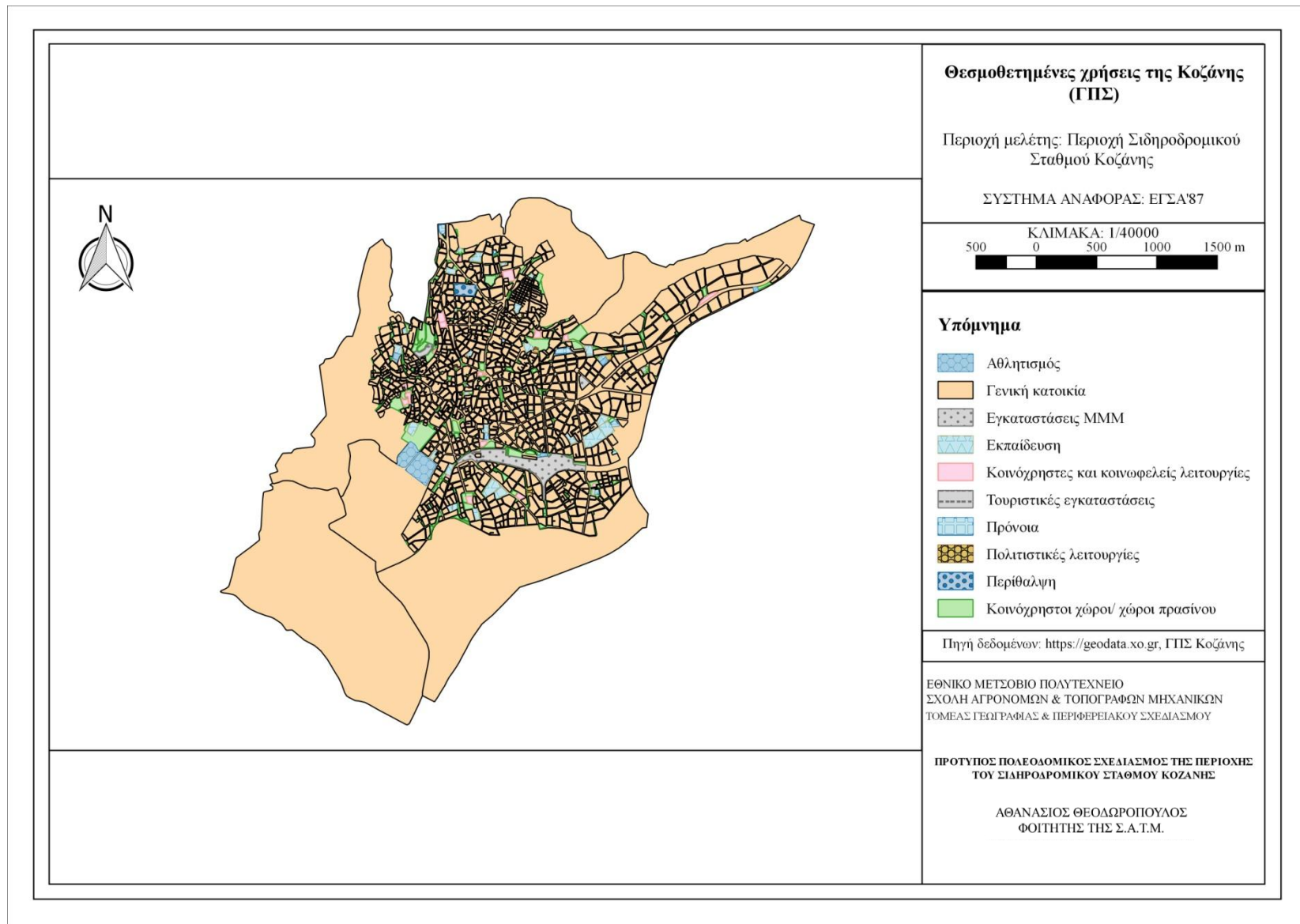
- ❖ Στη 2^η πολεοδομική ενότητα κυριαρχεί η γενική κατοικία.
- ❖ Στην 3^η πολεοδομική ενότητα παρατηρείται μίξη χρήσεων, με κυριαρχούσα τη γενική κατοικία. Ακολουθούν σημαντικά ποσοστά πρασίνου καθώς και υπηρεσιών πρόνοιας.
- ❖ Η 4^η πολεοδομική ενότητα, λόγω σύμπτωσης με το ιστορικό κέντρο, χαρακτηρίζεται κυρίως από χρήσεις πολεοδομικού κέντρου. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, αυτή περιλαμβάνει το στρατόπεδο Μακεδονομάχων που θα αναπτυχθεί ως κέντρο διοίκησης. Πιο αναλυτικά, προβλέπεται η αποδέσμευση των 215.2 από τα 399.4 στρ. του στρατοπέδου. Αυτά θα

αξιοποιηθούν για τη χωροθέτηση αστικών χρήσεων γης και μάλιστα την εγκατάσταση των λεγόμενων «κεντρικών λειτουργιών πόλης». Σε αυτές συγκαταλέγονται, σύμφωνα με τον επόμενο πίνακα:

Κεντρικές λειτουργίες πόλης
Εμπορικά καταστήματα
Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
Διοίκηση
Εστιατόρια
Αναψυκτήρια
Χώροι συνάθροισης κοινού
Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις
Εκπαίδευση
Κοινωνική πρόνοια
Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης
Αθλητικές εγκαταστάσεις
Εγκαταστάσεις ΜΜΜ

Πίνακας 3.6: Επιτρεπόμενες χρήσεις για τις κεντρικές λειτουργίες πόλης (ΦΕΚ 166Δ /23-2/6-03-1987, «Περί κατηγοριών και περιεχομένου χρήσεων γης»)

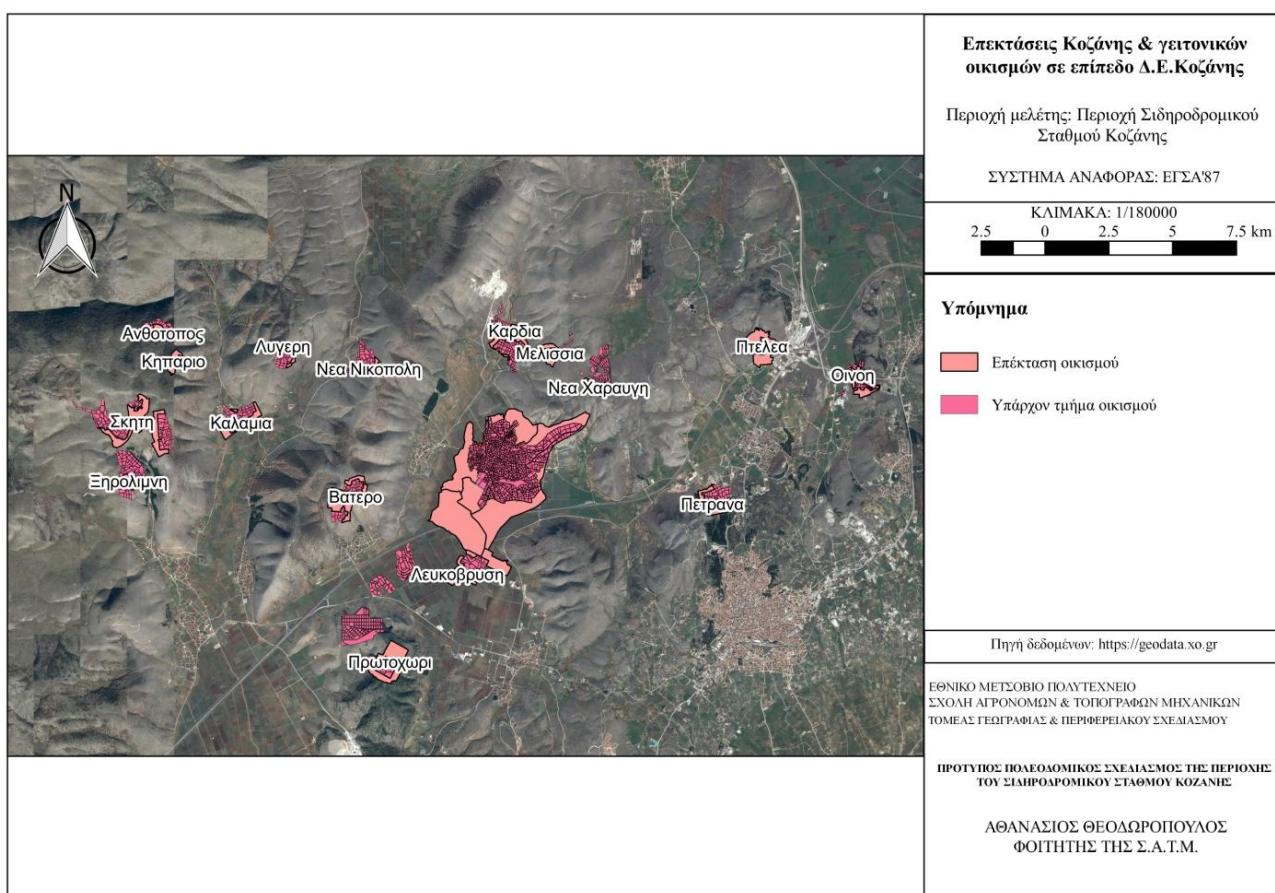
- ❖ Στην 5^η πολεοδομική ενότητα κυριαρχεί η γενική κατοικία, αλλά είναι πολύ έντονη και κραυγαλέα η παρουσία των εγκαταστάσεων μέσω μαζικής μεταφοράς, λόγω της ύπαρξης του ΟΣΕ. Στη ζώνη αυτή, επιτρέπονται από εδώ και πέρα εμπορικές και χρήσεις που εξυπηρετούν τις λειτουργίες του σιδηροδρομικού σταθμού. Όσο για τον περιβάλλοντα χώρο του σταθμού, αυτός αναμένεται να ενσωματωθεί ομαλά στην πόλη, εξ' ου και οι χρήσεις πρασίνου και πολιτιστικών λειτουργιών που φαίνονται στο χάρτη.
- ❖ Στην 6^η πολεοδομική ενότητα υπερτερεί η χρήση της κατοικίας, αλλά στην περιοχή της Λευκόβρυσης προβλέπεται η χρήση των αθλητικών εγκαταστάσεων, εκτός από το σημείο που βρίσκεται το ΚΤΕΟ.
- ❖ Στην 7^η πολεοδομική ενότητα κυριαρχεί η γενική κατοικία.



Εικόνα 3.1.7: Θεσμοθετημένες χρήσεις Κοζάνης (ιδία επεξεργασία)

3.1.2.3. Επεκτάσεις οικισμών

Επειδή ένα ΓΠΣ αναφέρεται σε επίπεδο δήμου, στην παρούσα περίπτωση αντλήθηκαν περαιτέρω πληροφορίες που αφορούν την επέκταση του σχεδίου για τους οικισμούς που γειτνιάζουν με την πόλη της Κοζάνης. Στον επόμενο χάρτη απεικονίζεται η Κοζάνη στο κέντρο, ενώ γύρω της εκτείνονται οι γειτονικές περιοχές. Είναι σαφές ότι για όλους τους οικισμούς αυτούς προορίζεται επέκταση σχεδίου. Μια τέτοια πολιτική θα ήταν πολύ χρήσιμη στην εκτόνωση της αστικοποίησης, καθώς και στην ενίσχυση του ρόλου των μικρών αυτών οικισμών, με στόχο την αυτονομία τους.



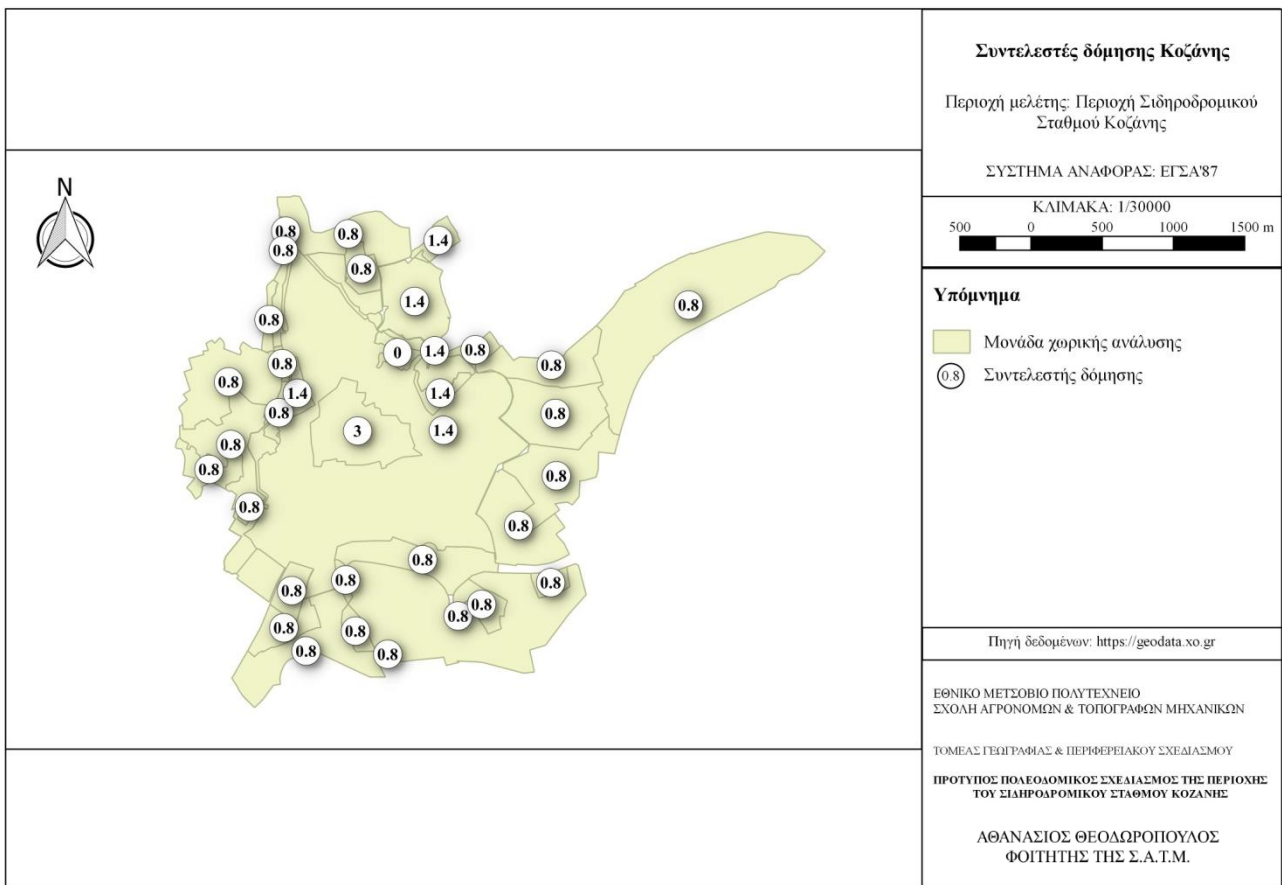
Εικόνα 3.1.8: Επεκτάσεις σχεδίου οικισμών πλησίον της Κοζάνης (ίδια επεξεργασία)

3.1.2.4. Όροι δόμησης

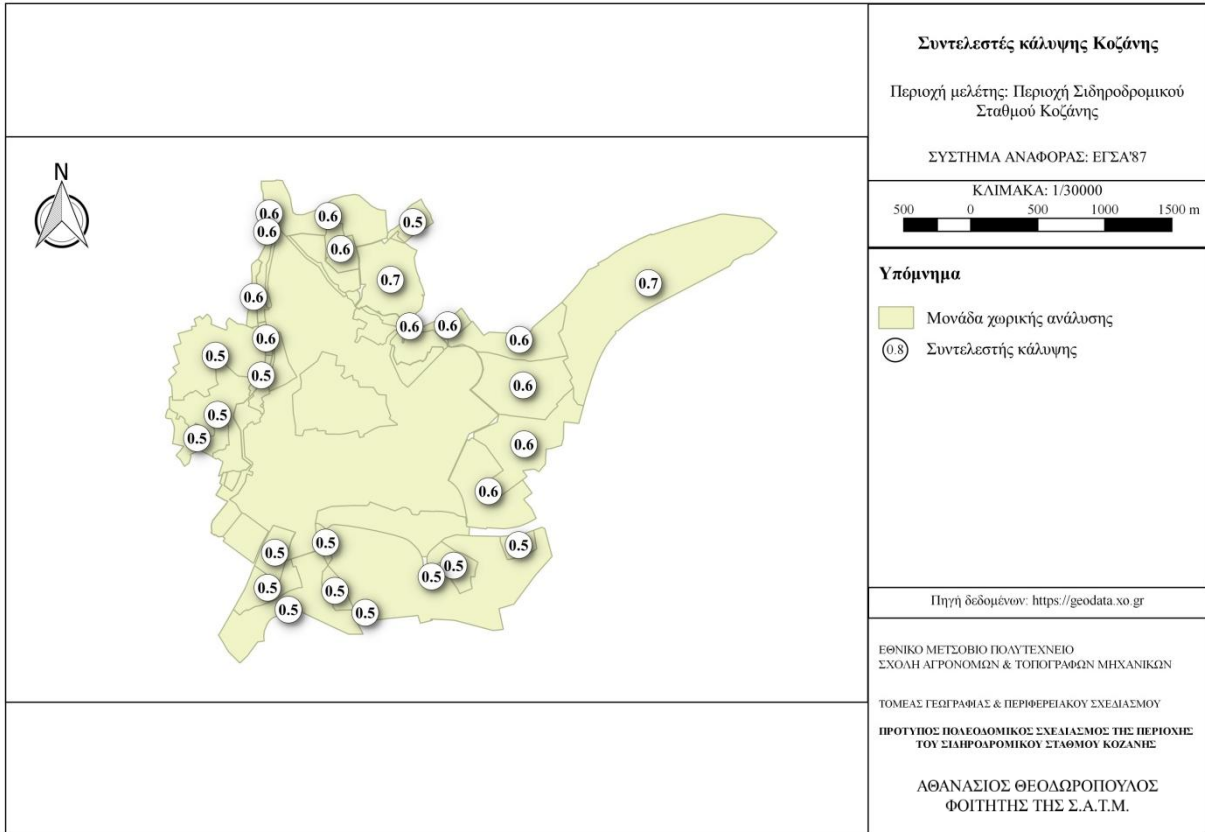
Στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο αναφέρονται οι προβλεπόμενοι όροι δόμησης για την πόλη της Κοζάνης. Οι όροι δόμησης συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- ❖ Συντελεστής δόμησης
- ❖ Συντελεστής κάλυψης οικοπέδου
- ❖ Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίου
- ❖ Ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπου οικοπέδου

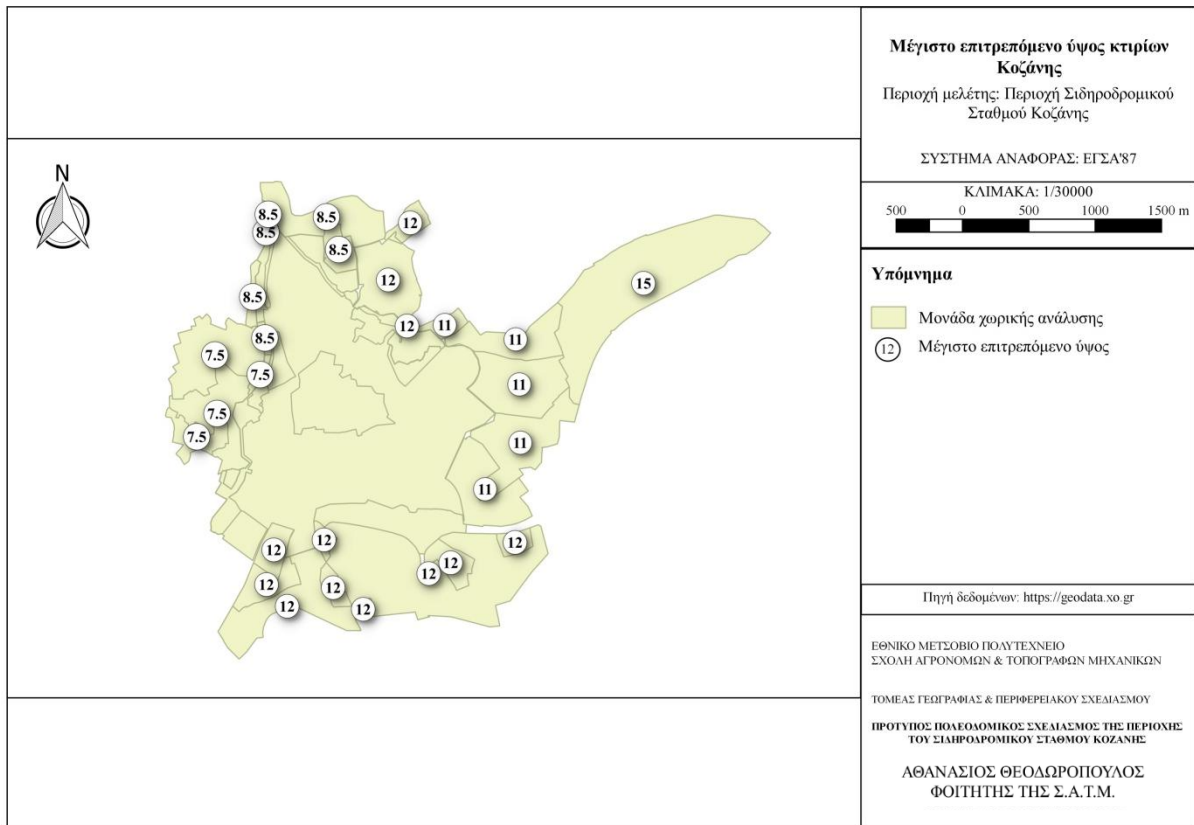
Από τα παραπάνω ο συντελεστής δόμησης έχει επεξηγηθεί σε προηγούμενη παράγραφο, ενώ ο συντελεστής κάλυψης είναι ένα ποσοστό επί του οικοπέδου που αντιστοιχεί στη μέγιστη επιφάνεια που επιτρέπεται να οικοδομηθεί. Το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίου αντιπροσωπεύει το ανώτατο όριο σε μέτρα για το ύψος ενός κτιρίου. Τέλος, τα ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπου δείχνουν ότι, αν τα όρια αυτά τηρούνται, τότε το οικόπεδο θεωρείται άρτιο και οικοδομήσιμο. Έτσι, προέκυψαν οι όροι δόμησης, όπως φαίνεται στους επόμενους χάρτες:



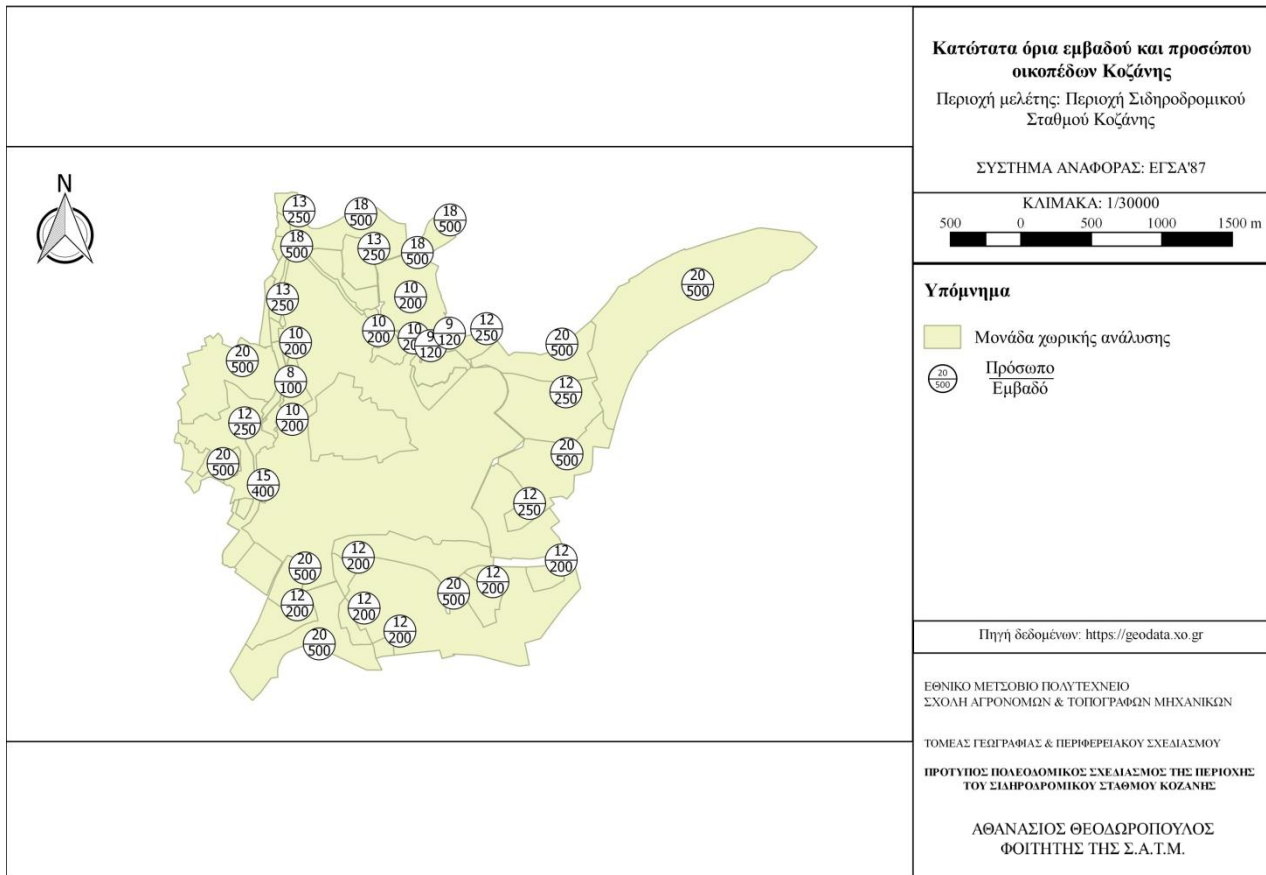
Εικόνα 3.1.9: Συντελεστές δόμησης Κοζάνης (ίδια επεξεργασία)



Εικόνα 3.1.10: Συντελεστές κάλυψης Κοζάνης (ιδία επεξεργασία)



Εικόνα 3.1.11: Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων Κοζάνης (ιδία επεξεργασία)



Εικόνα 3.1.12: Ελάχιστο εμβαδό και πρόσωπο οικοπέδων Κοζάνης (ίδια επεξεργασία)

Παρατηρείται ότι οι συντελεστές δόμησης είναι σχετικά χαμηλή, κάτι που είναι λογικό εφόσον γίνεται προσπάθεια επιβολής ελέγχων στην ανεξέλεγκτη δόμηση. Είναι ωστόσο σχετικά αυξημένοι στο ιστορικό κέντρο της πόλης. Αυτό είναι λογικό από τη στιγμή που οι κεντρικές αυτές περιοχές είναι περισσότερο πυκνοκατοικημένες. Οι συντελεστές κάλυψης κυμαίνονται επίσης σε σχετικά χαμηλά επίπεδα. Το ίδιο συμβαίνει και με το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων. Τέλος, όσον αφορά την αρτιότητα και την οικοδομησιμότητα των οικοπέδων, αυτές είναι εύκολο να εξασφαλιστούν από τη στιγμή που το ελάχιστο εμβαδό και πρόσωπο είναι αρκετά μικρά.

3.2. Υφιστάμενες χρήσεις γης

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ένας από τους ρόλους του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου είναι ο καθορισμός των χρήσεων γης που επιτρέπονται σε μια χωρική ενότητα. Το πλαίσιο αυτό επομένως παρέχει τη δυνατότητα ελέγχου, για το αν τηρούνται τα όσα ορίζονται αναφορικά με τις χρήσεις γης, ή υπάρχει κάποια παρέκκλιση στους κανονισμούς. Εάν ισχύει η δεύτερη περίπτωση, τότε καλό θα ήταν να ληφθούν τα ανάλογα μέτρα.

3.2.1. Το πρόγραμμα Corine Landcover 2000

Οι υφιστάμενες χρήσεις γης που αποτελούν το θέμα της ενότητας αυτής, έχουν οριστεί με βάση το πρόγραμμα Corine Landcover 2000. Οι χρήσεις αυτές προέκυψαν ύστερα από οπτική ερμηνεία με τη βοήθεια φωτοαναγνωριστικών στοιχείων (υφή, πρότυπο, τόνος κλπ) αλλά και εκτενή ανάλυση τηλεσκοπικών δεδομένων με εξειδικευμένες μεθόδους. Έτσι, προέκυψαν οι διάφορες κλάσεις. Υπάρχουν 5 ευρείες κατηγορίες (τεχνητές περιοχές, αγροτικές περιοχές, δασικές και «ημιφυσικές» (semi-natural) περιοχές, υγράτοποι και τέλος υδάτινες περιοχές) (Bossard, Feranec & Otahel, 2000). Οι κατηγορίες αυτές με τη σειρά τους διακλαδίζονται σε υποκατηγορίες, υπομνηματισμένες κατάλληλα, όπως φαίνεται στον επόμενο πίνακα:

1. Τεχνητές περιοχές	1.1. Αστικός ιστός	1.1.1. Συνεχής αστικός ιστός	
		1.1.2. Ασυνεχής αστικός ιστός	
	1.2. Βιομηχανικές, εμπορικές και μεταφορικές ενότητες	1.2.1. Βιομηχανικές και εμπορικές ενότητες	
		1.2.2. Οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα	
		1.2.3. Λιμάνια	
		1.2.4. Αεροδρόμια	
	1.3. Ορυχεία και εγκαταλελειμμένες ή/και υπό κατασκευή περιοχές	1.3.1. Σημεία εξόρυξης ορυκτών	
		1.3.2. Εγκαταλελειμμένες περιοχές	
		1.3.3. Εργοτάξια	
	1.4. Τεχνητές ή γεωργικές εκτάσεις με βλάστηση	1.4.1. Περιοχές αστικού πρασίνου	
		1.4.2. Αθλητικές και ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις	
	2. Αγροτικές περιοχές	2.1. Αρόσιμες εκτάσεις	2.1.1. Μη αρδευόμενες αρόσιμες εκτάσεις

		2.1.2. Μόνιμα αρδευόμενες εκτάσεις	
		2.1.3. Ορυζώνες	
	2.2. Μόνιμες καλλιέργειες	2.2.1. Αμπελώνες	
		2.2.2. Οπωροφόρα δέντρα και φυτείες μούρων	
		2.2.3. Ελαιώνες	
	2.3. Βοσκότοποι	2.3.1. Βοσκότοποι	
	2.4. Ετερογενείς αγροτικές περιοχές	2.4.1. Ετήσιες καλλιέργειες συνδεδεμένες με μόνιμες καλλιέργειες	
		2.4.2. Σύνθετα μοτίβα καλλιεργειών	
		2.4.3. Αγροτεμάχια με σημαντική ποσότητα φυσικής βλάστησης	
		2.4.4. Συνδυασμός αγροτικών και δασικών περιοχών	
3. Δασικές και ημιφυσικές περιοχές	3.1. Δάση	3.1.1. Δάση πλατύφυλλων	
		3.1.2. Δάση κωνοφόρων	
		3.1.3. Μικτά δάση	
	3.2. Θάμνοι και ποώδη φυτά	3.2.1. Φυσικοί βοσκότοποι	
		3.2.2. Βαλτότοποι	
		3.2.3. Περιοχές σκληρόφυλλης βλάστησης	
		3.2.4. Μεταβατικά δάση/θάμνοι	
	3.3. Ανοιχτές εκτάσεις με ελάχιστη ή/και καθόλου βλάστηση	3.3.1. Παραλίες, θίνες και πεδιάδες άμμου	
		3.3.2. Βραχώδεις περιοχές	
		3.3.3. Περιοχές αραιής βλάστησης	
		3.3.4. Καμένες περιοχές	
		3.3.5. Παγετώνες	
	4. Υγρότοποι	4.1. Εσωτερικοί υγρότοποι	4.1.1. Εσωτερικά έλη
			4.1.2. Βάλτοι με αποσυντεθημένη βλάστηση
		4.2. Παράκτιοι υγρότοποι	4.2.1. Αλατούχα έλη
4.2.2. Αλυκές			
4.2.3. Μεταβατική ζώνη μεταξύ ξηράς και θάλασσας			
5. Υδάτινες περιοχές	5.1. Εσωτερικά ύδατα	5.1.1. Χείμαρροι/ ποταμοί	
		5.1.2. Λίμνες	
	5.2. Θαλάσσια ύδατα	5.2.1. Παράκτιες λιμνοθάλασσες	

		5.2.2. Εκβολές ποταμών
		5.2.3. Θάλασσα/ Ωκεανός

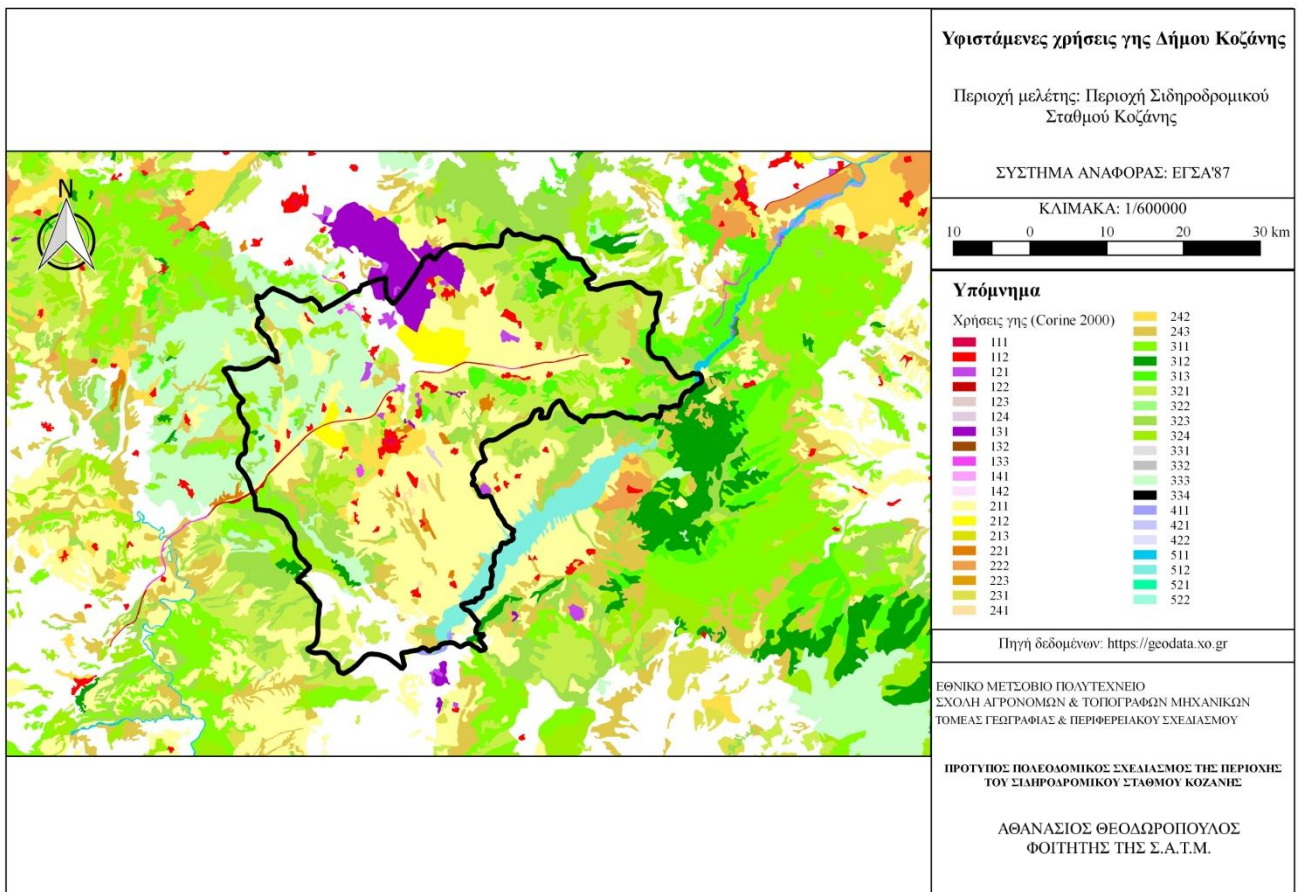
Πίνακας 3.7: Χρήσεις γης, πρόγραμμα Corine 2000

(Bossard, M., Feranec, J., & Otahel, J. (2000). CORINE land cover technical guide: Addendum 2000.)

3.2.2. Υφιστάμενες χρήσεις Δήμου Κοζάνης

3.2.2.1. Υφιστάμενες χρήσεις γης Δήμου Κοζάνης (Corine 2000)

Με τη χρήση των γεωχωρικών δεδομένων του Corine 2000 για τον ελλαδικό χώρο, προέκυψαν οι υφιστάμενες χρήσεις γης για το Δήμο Κοζάνης, όπως απεικονίζεται στον επόμενο χάρτη:



Εικόνα 3.2.1: Υφιστάμενες χρήσεις γης Δήμου Κοζάνης (Corine Landcover 2000) (ιδία επεξεργασία)

Όπως φαίνεται από τον παραπάνω χάρτη, μεγάλο ποσοστό του δήμου καταλαμβάνουν οι μη αρδεύομενες αρόσιμες εκτάσεις και οι βοσκότοποι. Όπως

όμως έχει τονιστεί στις κατευθύνσεις των χωροταξικών πλαισίων, οι εκτάσεις αυτές αφήνουν μεγάλα περιθώρια περαιτέρω αξιοποίησης με σκοπό την ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα της οικονομίας. Ακολουθούν οι περιοχές σκληρόφυλλης και αραιής βλάστησης. Μικρότερα αλλά σημαντικά ποσοστά καταλαμβάνουν οι περιοχές θαμνωδών εκτάσεων και τα δάση. Οι τεχνητές περιοχές (οικισμοί, βιομηχανικές ζώνες κλπ) χαρακτηρίζονται από μικρότερα ποσοστά κάλυψης. Ωστόσο, αξίζει να αναφερθεί η σημαντική παρουσία βιομηχανικών και εμπορικών ενοτήτων καθώς και περιοχών εξόρυξης ορυκτών στο βόρειο κομμάτι του δήμου, λόγω της δυναμικής ενασχόλησης των κατοίκων με δραστηριότητες του δευτερογενούς τομέα (παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας). Ακόμη, η πόλη της Κοζάνης καθώς και οι γειτονικοί οικισμοί αυτής ταυτίζονται με τα υπάρχοντα τμήματα αστικού ιστού όπως φαίνεται στο χάρτη της Εικόνας 3.1.7, χωρίς να διαπιστώνεται κάποια σημαντική παρέκκλιση συγκριτικά με τα όσα ορίζει το ΓΠΣ. Η ύπαρξη της τεχνητής λίμνης Πολυφύτου στο νοτιοανατολικό κομμάτι του δήμου έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντική παρουσία υδάτινων στοιχείων στην περιοχή.

3.2.2.2. Υφιστάμενες χρήσεις κτιρίων Δήμου Κοζάνης

Σύμφωνα με κάποια στατιστικά στοιχεία που αντλήθηκαν από την Ελληνική Στατιστική Αρχή (Απογραφή 2011) παρουσιάζονται οι χρήσεις των κτιρίων του Δήμου Κοζάνης, τόσο σε απόλυτο αριθμό όσο και υπό τη μορφή ποσοστών, στους επόμενους πίνακες. Τα κτίρια διαχωρίζονται σε αποκλειστικής και μικτής χρήσης. Είναι εμφανές ότι η χρήση της κατοικίας υπερτερεί έναντι των υπολοίπων, ενώ ικανά ποσοστά διαθέτουν κάποιες δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα.

Περιγραφή διοικητικής διαίρεσης	Κτίρια αποκλειστικής χρήσης									
	Αποκλειστική χρήση κτιρίων									
	Σύνολο κτιρίων αποκλειστικής χρήσης	Κατοικία	Εκκλησία/Μοναστήρι	Ξενοδοχείο	Εργοστάσιο/Εργαστήριο	Εκπαίδευση	Κατάστημα/Γραφείο	Χώρος στάθμευσης	Νοσοκομείο	Άλλο
Δήμος Κοζάνης	24.175	16.081	260	10	229	147	904	594	14	5.936
Ποσοστά χρήσεων επί του συνόλου (%)										
	100	60,18	0,97	0,04	0,86	0,55	3,38	2,22	0,05	22,21

Πίνακας 3.8: Αριθμός και ποσοστό χρήσεων κτιρίων του Δήμου Κοζάνης – Αποκλειστική χρήση κτιρίων (<http://www.statistics.gr>)

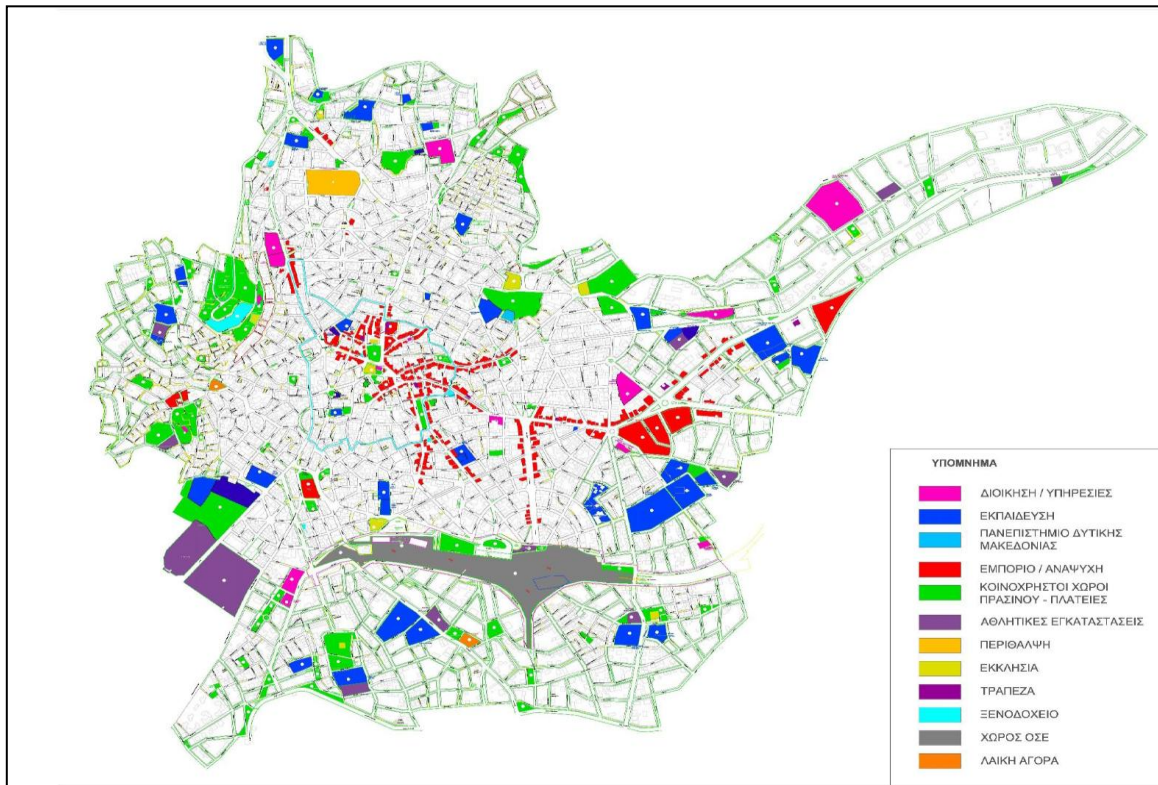
Περιγραφή διοικητικής διαίρεσης	Κτίρια μικτής χρήσης									
	Μικτή χρήση κτιρίων									
	Σύνολο κτιρίων μικτής χρήσης	Κατοικία	Εκκλησία/Μοναστήρι	Ξενοδοχείο	Εργοστάσιο/Εργαστήριο	Εκπαίδευση	Κατάστημα/Γραφείο	Χώρος στάθμευσης	Νοσοκομείο	Άλλο
Δήμος Κοζάνης	2.547	2.188	1	2	19	19	270	12	1	35
Ποσοστά χρήσεων επί του συνόλου (%)										
	100	85,90	0,04	0,08	0,75	0,75	10,60	0,47	0,04	1,37

Πίνακας 3.9: Αριθμός και ποσοστό χρήσεων κτιρίων του Δήμου Κοζάνης – Κτίρια μικτής χρήσης (<http://www.statistics.gr>)

3.2.3. Υφιστάμενες χρήσεις Κοζάνης

3.2.3.1. Υφιστάμενες χρήσεις γης Κοζάνης

Στον επόμενο χάρτη απεικονίζονται οι υφιστάμενες χρήσεις γης για την πόλη της Κοζάνης:



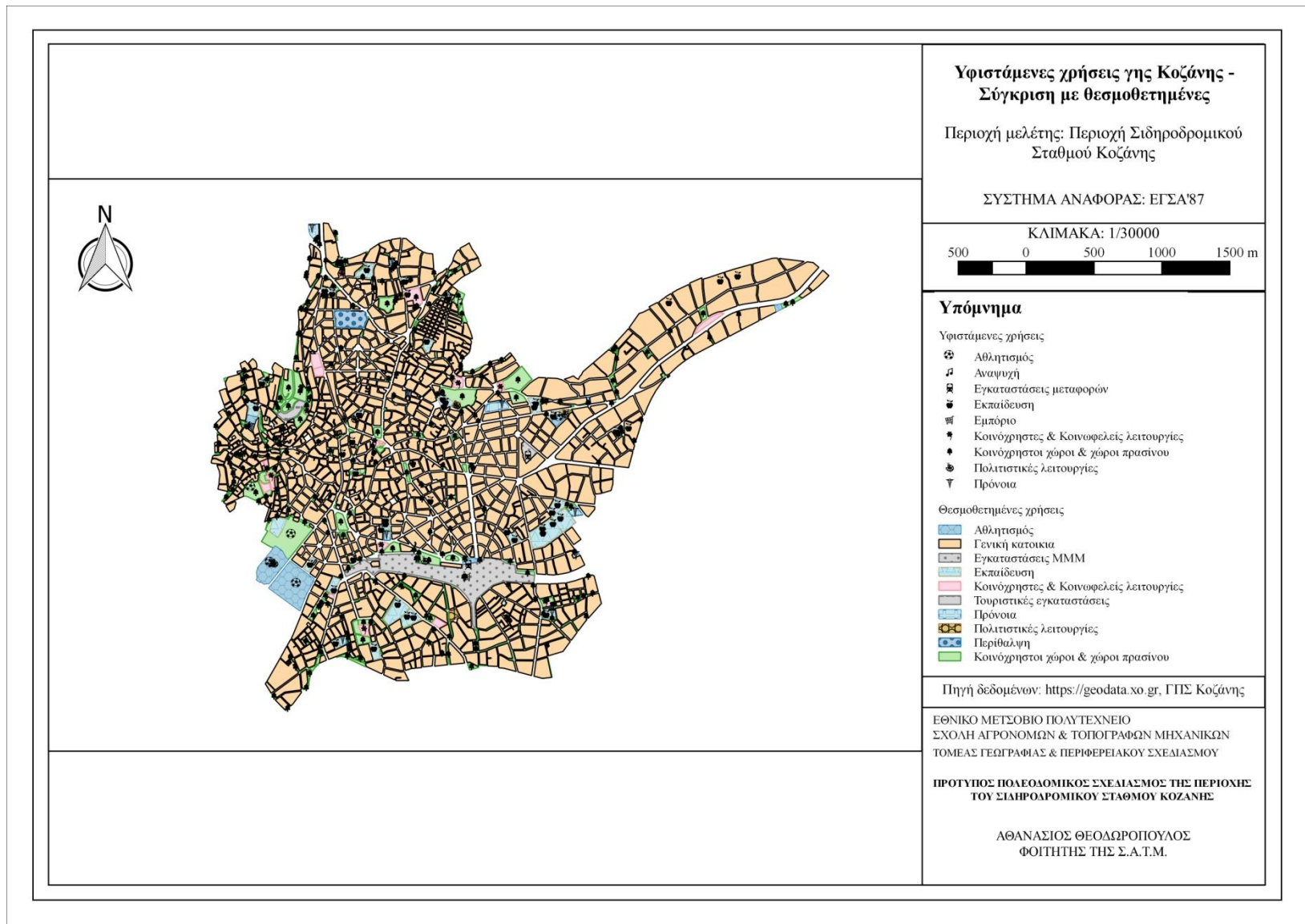
Εικόνα 3.2.2: Υφιστάμενες χρήσεις γης Κοζάνης (Βλαστός, Δεσποτιδής κ.ά, 2017)

Επίσης, υπάρχουν διαθέσιμα κάποια σημειακά γεωχωρικά δεδομένα που δείχνουν ποιες είναι οι τρέχουσες χρήσεις γης σε συγκεκριμένα σημεία της πόλης της Κοζάνης. Οι χρήσεις αυτές παριστάνονται, με κατάλληλα εικονογραφικά σύμβολα, στον επόμενο χάρτη. Στον ίδιο χάρτη πραγματοποιείται σύγκριση μεταξύ της υφιστάμενης κατάστασης και των νόμιμων χρήσεων, όπως αυτές καθορίζονται από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. Με την αντιπαραβολή αυτή, είναι εύκολη η επισήμανση παρεκκλίσεων από τις ισχύουσες διατάξεις και κατά συνέπεια η διαχείριση του προβλήματος αυτού.

Ύστερα από την επίθεση των δυο θεματικών επιπέδων, δηλαδή των υφιστάμενων και θεσμοθετημένων χρήσεων παρατηρήθηκε μια γενικευμένη συμμόρφωση με τους

κανονισμούς, στο μεγαλύτερο ποσοστό. Διαπιστώθηκαν, ωστόσο, οι ακόλουθες παρεκκλίσεις:

- ❖ Στο Ο.Τ. 814: Η θεσμοθετημένη χρήση είναι αυτή των πολιτιστικών λειτουργιών, ενώ η υφιστάμενη είναι η κατοικία.
- ❖ Στο Ο.Τ. 834: Η θεσμοθετημένη χρήση είναι αυτή των πολιτιστικών λειτουργιών, ενώ η υφιστάμενη είναι η κατοικία.
- ❖ Πλησίον του σιδηροδρομικού σταθμού της πόλης λειτουργεί εμπορική επιχείρηση ενώ η θεσμοθετημένη χρήση για αυτή τη ζώνη είναι εκείνη των εγκαταστάσεων για τα μέσα μαζικής μεταφοράς.
- ❖ Στο Ο.Τ. 406^A: Η θεσμοθετημένη χρήση είναι αυτή των κοινόχρηστων χώρων, ενώ η υφιστάμενη είναι αυτή των πολιτιστικών λειτουργιών.
- ❖ Στο Ο.Τ. 204: Η θεσμοθετημένη χρήση είναι αυτή των αθλητικών εγκαταστάσεων, ενώ υφίστανται πολιτιστικές λειτουργίες και χώροι αναψυχής.
- ❖ Στο Ο.Τ. 203: Η θεσμοθετημένη χρήση είναι αυτή των κοινόχρηστων χώρων, τη στιγμή που παρατηρούνται αθλητικές εγκαταστάσεις.
- ❖ Στο Ο.Τ. 470: Η θεσμοθετημένη χρήση είναι αυτή των κοινόχρηστων χώρων, ενώ η υφιστάμενη είναι οι εγκαταστάσεις αναψυχής.



Εικόνα 3.2.3: Υφιστάμενες χρήσεις Κοζάνης - Σύγκριση με θεσμοθετημένες (ίδια επεξεργασία)

3.2.3.2. Υφιστάμενες χρήσεις κτιρίων Κοζάνης

Σύμφωνα και πάλι με κάποια στατιστικά στοιχεία που αντλήθηκαν από την Ελληνική Στατιστική Αρχή (Απογραφή 2011) παρουσιάζονται οι χρήσεις των κτιρίων της Κοζάνης, τόσο σε απόλυτο αριθμό όσο και υπό τη μορφή ποσοστών, στους επόμενους πίνακες. Και εδώ τα κτίρια διακρίνονται σε αποκλειστικής και μικτής χρήσης.

Παρατηρείται ένα ανάλογο μοτίβο με την κατανομή των χρήσεων, ομοίως με το Δήμο Κοζάνης στο σύνολό του. Είτε πρόκειται για αποκλειστική είτε για μικτή χρήση κτιρίων, η κυριαρχούσα χρήση είναι αυτή της κατοικίας. Τα κτίρια που λειτουργούν ως καταστήματα ή/και γραφεία διαθέτουν μεγάλο ποσοστό επί του συνόλου και μάλιστα μεγαλύτερο από το αντίστοιχο του Δήμου Κοζάνης. Αυτό συμβαίνει επειδή ο Δήμος Κοζάνης περιλαμβάνει αρκετούς μικρούς οικισμούς οι οποίοι υστερούν στο κομμάτι αυτό των δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα. Ανάλογο συμπέρασμα ισχύει και για τις υποδομές εκπαίδευσης.

Περιγραφή διοικητικής διαίρεσης	Κτίρια αποκλειστικής χρήσης									
	Αποκλειστική χρήση κτιρίων									
	Σύνολο κτιρίων αποκλειστικής χρήσης	Κατοικία	Εκκλησία/Μοναστήρι	Ξενοδοχείο	Εργοστάσιο/Εργαστήριο	Εκπαίδευση	Κατάστημα/Γραφείο	Χώρος στάθμευσης	Νοσοκομείο	Άλλο
Δήμος Κοζάνης	5.618	4.699	35	6	29	46	455	53	12	283
Ποσοστά χρήσεων επί του συνόλου (%)										
	100	83,64	0,62	0,11	0,52	0,82	8,10	0,94	0,21	5,04

Πίνακας 3.10: Αριθμός και ποσοστό χρήσεων κτιρίων της Κοζάνης – Αποκλειστική χρήση κτιρίων (<http://www.statistics.gr>)

Περιγραφή διοικητικής διαίρεσης	Κτίρια μικτής χρήσης									
	Μικτή χρήση κτιρίων									
	Σύνολο κτιρίων μικτής χρήσης	Κατοικία	Εκκλησία/Μοναστήρι	Ξενοδοχείο	Εργοστάσιο/Εργαστήριο	Εκπαίδευση	Κατάστημα/Γραφείο	Χώρος στάθμευσης	Νοσοκομείο	Άλλο
Δήμος Κοζάνης	1164	1.021	0	0	5	13	114	2	0	9
Ποσοστά χρήσεων επί του συνόλου (%)										
	100	87,71	0,00	0,00	0,43	1,12	9,79	0,17	0,00	0,77

Πίνακας 3.11: Αριθμός και ποσοστό χρήσεων κτιρίων του Δήμου Κοζάνης – Κτίρια μικτής χρήσης (<http://www.statistics.gr>)

3.3. Κυκλοφοριακή οργάνωση

Στο κεφάλαιο της υφιστάμενης κατάστασης αναλύθηκε διεξοδικά η μορφή και ο ρόλος του οδικού δικτύου της πόλης της Κοζάνης, αλλά και της ευρύτερης περιοχής της. Αναφέρθηκαν τρεις κατηγορίες οδικού δικτύου, πρωτεύον, δευτερεύον και μια τρίτη κατηγορία, που αφορά τις συλλεκτήριες οδούς. Υπενθυμίζεται ότι το πρωτεύον οδικό δίκτυο απαρτίζεται από δρόμους μεγάλης σημασίας, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο (π.χ. Εγνατία Οδός). Εξυπηρετούν τη σύνδεση της Κοζάνης με τις υπόλοιπες σημαντικές πόλεις που βρίσκονται κοντά της. Οι δευτερεύουσες οδοί βρίσκονται μέσα στην πόλη και εξυπηρετούν τις μετακινήσεις των κατοίκων από και προς τα σημαντικά σημεία της πόλης. Τέλος, οι συλλεκτήριοι δρόμοι οι οποίοι συνιστούν το τοπικό οδικό δίκτυο, εξυπηρετούν μετακινήσεις σε κοντινές αποστάσεις.

3.3.1. Κυκλοφοριακά προβλήματα

Η τωρινή κατάσταση από κυκλοφοριακής άποψης που επικρατεί στην Κοζάνη είναι κρίσιμη, καθώς έχει υπολογιστεί ότι οι ολοένα και αυξανόμενες μελλοντικές μετακινήσεις δεν μπορούν να υποστηριχθούν από το υπάρχον οδικό δίκτυο. Αυτό συμβαίνει για τους εξής λόγους:

- ❖ Αρχικά, οι λεωφορειακές γραμμές της πόλης και ειδικά τα «mini bus» αποτελούν έναν παράγοντα δημιουργίας κυκλοφοριακής συμφόρησης. Όπως είχε αναφερθεί και στο κεφάλαιο της υφιστάμενης κατάστασης, τα δρομολόγια των λεωφορείων είναι αρκετά αραιά. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι κάτοικοι της πόλης να απορρίπτουν το μέσο αυτό της οδικής συγκοινωνίας και να καταφεύγουν στα οχήματα ιδιωτικής χρήσης.
- ❖ Οι δρόμοι της πόλης και ειδικά οι τοπικοί, όταν κατασκευάστηκαν προορίζονταν για χαμηλότερους φόρτους οχημάτων, με αποτέλεσμα να προκαλείται κυκλοφοριακή συμφόρηση, ιδίως τις ώρες αιχμής. Επιπλέον, ο τρόπος με τον οποίο έχει υλοποιηθεί η χάραξη δυσχεραίνει την ομαλή κυκλοφορία των οχημάτων.
- ❖ Το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης βρίσκεται σε έξαρση, λόγω έλλειψης χώρων που προορίζονται για αυτό το σκοπό, αλλά και λόγω της υπέρμετρης αύξησης της ζήτησης.

Για να επιλυθούν τα προβλήματα αυτά, είναι απαραίτητη η αναδιάρθρωση του οδικού δικτύου, έτσι ώστε να μπορεί να ανταποκρίνεται στις νέες παραμέτρους που ορίζει το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. Επίσης, οι τροποποιήσεις που θα υλοποιηθούν αναμένεται να βελτιώσουν την προσπελασιμότητα της Κοζάνης σε σχέση με τους γειτονικούς οικισμούς και τη συνδεσιμότητά του με τους βασικούς υπερτοπικούς άξονες.

3.3.2. Προτάσεις επίλυσης

Με βάση τα παραπάνω προβλήματα, προτείνονται οι ακόλουθες παρεμβάσεις:

Από τη στιγμή που προβλέπεται επέκταση του σχεδίου πόλης, είναι σημαντικό να μεταφερθεί ο δακτύλιος στο εξωτερικό όριο αυτής και να απέχει μεγαλύτερη απόσταση από το ιστορικό κέντρο. Ο νέος αυτός δακτύλιος (Περιμετρική Κοζάνης) θα εξασφαλίζει ταχύτερη πρόσβαση προς την Εγνατία Οδό (προς Θεσσαλονίκη και Ιωάννινα) για τις χρήσεις υπερτοπικού χαρακτήρα που χωροθετούνται στις περιοχές που θα εισαχθούν στην πόλη σύμφωνα με το νέο σχέδιο (Εικόνα 3.3.1). Επιπλέον, η μετάβαση από την Περιμετρική Κοζάνης στο κέντρο της πόλης δε θα είναι πολύ χρονοβόρα, λόγω των αυξημένων ταχυτήτων που θα μπορούν να αναπτύσσονται και των συνθηκών ανεμπόδιστης ροής της κυκλοφορίας.

Επιπλέον, προβλέπεται η δημιουργία των ακόλουθων οδικών αξόνων:

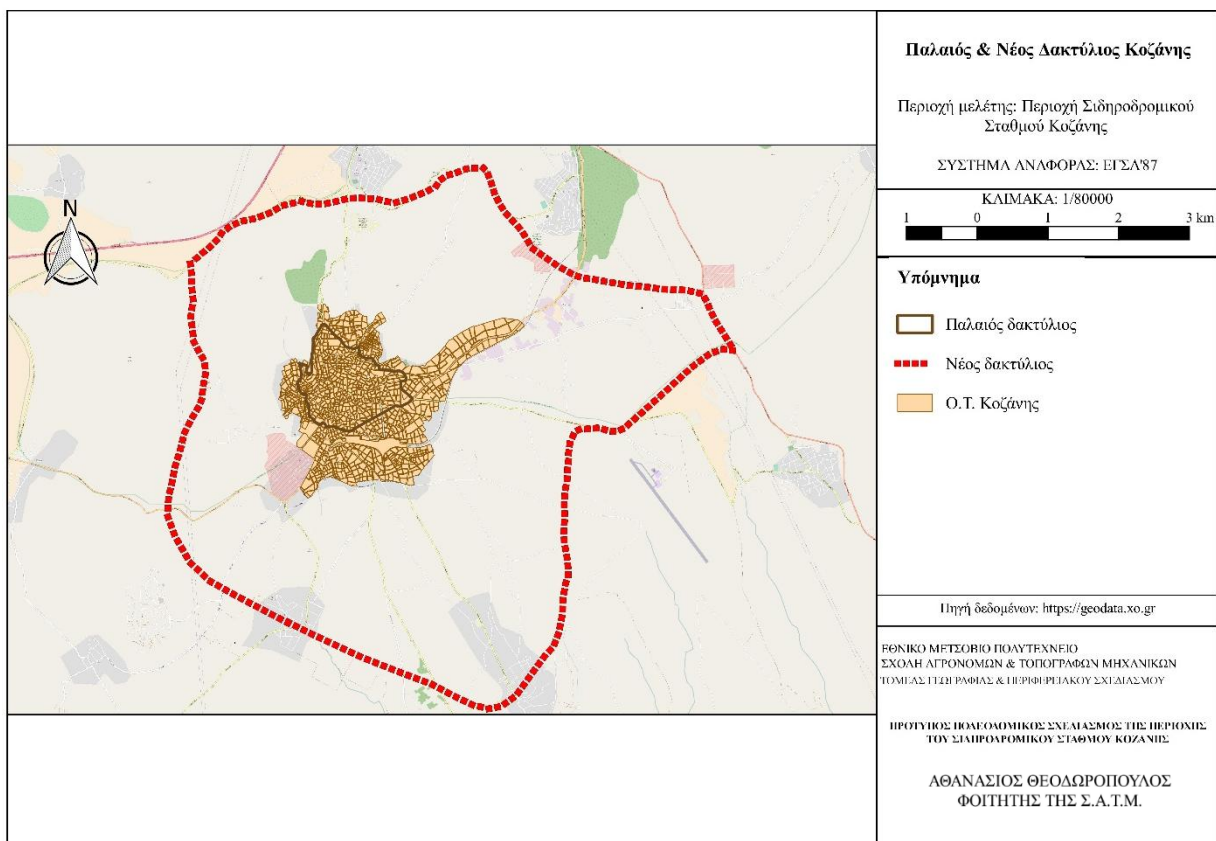
- ❖ Κοζάνη – Ρύμνιο
- ❖ Κοζάνη - Λευκόβρυση - Πρωτοχώρι - Λευκοπηγή
- ❖ Κοζάνη - ΖΕΠ - Άργιλος
- ❖ Κοζάνη - Μελίσσια - Κόμβος Εγνατίας
- ❖ Δαβάκη - Εθν. Οδού 20 (προς Ιωάννινα)

Ακόμη, είναι σημαντικό να υλοποιηθούν κάποιες συνδέσεις:

- ❖ Βατερό - Μεταμόρφωση
- ❖ Βατερό - Πανεπιστήμιο
- ❖ Νέος οικισμός Κλείτου - Άργιλος
- ❖ Νέος οικισμός Κλείτου - Πρωτοχώρι
- ❖ Λευκόβρυση - ΖΕΠ / Πανεπιστήμιο
- ❖ Λευκόβρυση (Αγ. Μαρίνα) - ΖΕΠ / Πανεπιστήμιο
- ❖ Όρια πόλης (κόμβος Express Service) - Βόρεια όρια Λευκόβρυσης

- ❖ Πτελέα - Δρέπανο
- ❖ Οινόη - Βαθύλακκος
- ❖ Οινόη - Καπνοχώρι
- ❖ Σκήτη - Γαλατινή

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο της πόλης της Κοζάνης, αυτό επιδέχεται αρκετές διορθώσεις, με σκοπό τη μέγιστη λειτουργικότητά του. Είναι απαραίτητη η εκπόνηση μιας κυκλοφοριακής μελέτης για να υλοποιηθούν κάποιες νέες χαράξεις ή βελτιώσεις στα ήδη υπάρχοντα οδικά τμήματα. Για το πρόβλημα της στάθμευσης προτείνεται η κατασκευή χώρων που θα προορίζονται αποκλειστικά για αυτή τη χρήση. Τέλος, θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν κάποιες παρεμβάσεις που αφορούν αποκλειστικά στην κυκλοφορία των οχημάτων, όπως μονοδρομήσεις, αστυνόμευση κλπ. Ένα άλλο μέτρο, το οποίο αποσκοπεί στην αποσυμφόρηση των κεντρικών δρόμων της πόλης είναι η αποκέντρωση κάποιων κεντρικών λειτουργιών, με την προϋπόθεση φυσικά ότι θα υπάρχει καλή εξυπηρέτηση με τις λεωφορειακές γραμμές της πόλης.

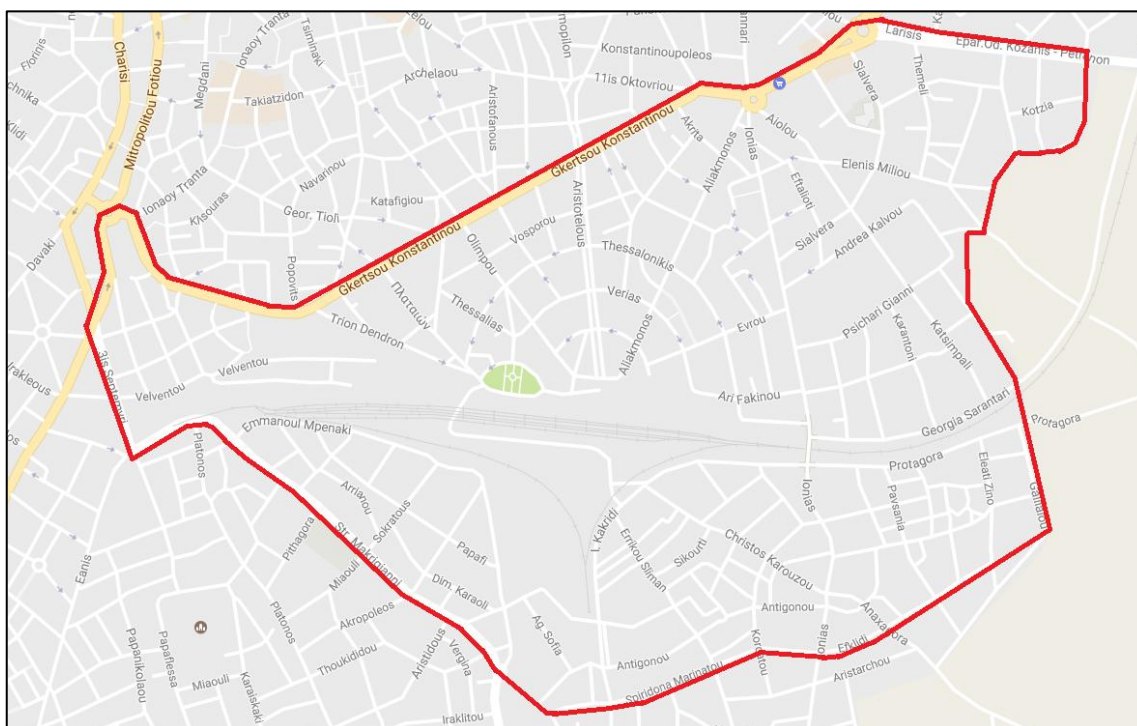


Εικόνα 3.3.1: Παλιός & Νέος Δακτύλιος Κοζάνης
(ίδια επεξεργασία)

4. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ & ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Το τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας αφορά την πρόταση λύσεων για να επιλυθούν τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά προβλήματα που εντοπίστηκαν κατά τη μέχρι τώρα ανάλυση. Συγκεκριμένα, σε πολεοδομικό επίπεδο προτείνονται αλλαγές κυρίως σχετικά με τις χρήσεις γης και τη χωροκοινωνική οργάνωση της περιοχής μελέτης. Σε κυκλοφοριακό επίπεδο, πρόκειται να ρυθμιστεί η αποδοτική διέλευση πεζών και οχημάτων εντός των ορίων αυτών.

Σε πρώτη φάση, οριοθετήθηκε η περιοχή εντός της οποίας ισχύει η πολεοδομική και κυκλοφοριακή αναδιάρθρωση. Το άνω όριο των παρεμβάσεων οριοθετείται από την οδό Γκέρτσου, λίγο βόρεια του Σιδηροδρομικού Σταθμού, η οποία συνεχίζει προς τα ανατολικά ως οδός 11^{ης} Οκτωβρίου, μέχρι να συναντήσει την αφετηρία της Επαρχιακής Οδού Κοζάνης-Πετρανών. Όσο για το κάτω όριο, αυτό αποτελείται από την οδό Στρ. Μακρυγιάννη και εν συνεχεία τις οδούς Μαρινάτου και Ευκλείδη. Τέλος, το δυτικό όριο της εξεταζόμενης περιοχής είναι η οδός 3ης Σεπτεμβρίου, ενώ το ανατολικό η Γαλλιανάτου.



Εικόνα 4.1: Η περιοχή αναφοράς των παρεμβάσεων (ίδια επεξεργασία)

4.1. Πολεοδομικός Σχεδιασμός Περιοχής Μελέτης

Για να δοθεί μια αποτελεσματική πρόταση πολεοδομικής αναδιοργάνωσης, είναι σημαντικό αυτή να διαχωριστεί σε διαφόρους άξονες παρέμβασης. Κατά το σχεδιασμό μεριμνήθηκε ώστε οι προτάσεις αυτές να είναι δημιουργικές και ταυτόχρονα εφικτές. Είναι πράγματι απαραίτητο να υπάρχει μια χρυσή τομή μεταξύ της παραγωγής καινοτομιών, οι οποίες πρόκειται να ανανεώσουν σημαντικά την πόλη, και της βελτίωσης του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων. Φυσικά οι λύσεις είναι σημαντικό να είναι βιώσιμες, δηλαδή να σέβονται το περιβάλλον, να μην προϋποθέτουν τη δαπάνη μεγάλων ποσών χρημάτων και τέλος να είναι αποδεκτές από το μεγαλύτερο μέρος της κοινωνίας.

4.1.1. Η συμπαγής πόλη

Αποφασίστηκε οι άξονες παρέμβασης που πρόκειται να ακολουθηθούν να εναρμονίζονται με τις αρχές της συμπαγούς πόλης (compact city). Το μοντέλο αυτό αστικής ανάπτυξης έχει προσελκύσει το ενδιαφέρον αρκετών ερευνητών, από τη δεκαετία του '90 και έπειτα. Πράγματι, η Ευρωπαϊκή Ένωση προσανατολίστηκε προς τη βιώσιμη συμπαγή πόλη, το 1990, με την έκδοση του «Πράσινου Βιβλίου για το Αστικό Περιβάλλον». Σύμφωνα με αυτό, η χρήση του αυτοκινήτου είναι αντιστρόφως ανάλογη με τις οικιστικές πυκνότητες. Μεγάλες πυκνότητες συνεπάγονται μικρή χρήση ΙΧ και αντιστρόφως. Αντιθέτως, στις χαμηλές πυκνότητες παρατηρείται εξάρτηση από τα ΙΧ και ελαχιστοποίηση των μετακινήσεων με το ποδήλατο και τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Αυτό σημαίνει ότι στις περιπτώσεις αυτές αναμένεται να υπάρχει μεγάλη κατανάλωση ενέργειας η οποία οδηγεί στην έξαρση της περιβαλλοντικής (κυρίως ατμοσφαιρικής) ρύπανσης (Μπαρμπόπουλος, Μηλάκης & Βλαστός, 2005). Είναι φανερό λοιπόν ότι μια τέτοια κατάσταση έρχεται σε αντίθεση με τις αρχές της βιωσιμότητας. Η έννοια αυτή εξυπηρετείται σε μεγάλο βαθμό από το μοντέλο της συμπαγούς πόλης και μάλιστα αποτελεί πρωταρχικό στόχο του.

Η Κοζάνη είναι μία πόλη η οποία, ύστερα από την ανάλυση που πραγματοποιήθηκε, διαπιστώνεται ότι διαθέτει ένα αρκετά πυκνοκατοικημένο κέντρο σε σχέση με άλλες επαρχιακές πόλεις. Συν τοις άλλοις, από τη στιγμή που οι κάτοικοι της δεν μπορούν να βασιστούν απόλυτα στη συγκοινωνία της πόλης, μιας που τα δρομολόγια των minibuses είναι αρκετά αραιά, παρατηρείται μια μεγάλη στροφή προς το αυτοκίνητο. Υπενθυμίζεται μάλιστα ότι η πόλη έχει να

αντιμετωπίσει μια σειρά περιβαλλοντικών προβλημάτων τα οποία οφείλονται στην έντονη βιομηχανική δραστηριότητα που λαμβάνει χώρα στο εργοστάσιο της ΔΕΗ. Οι κάτοικοι επηρεάζονται άμεσα από αυτήν την κατάσταση, λόγω της εγγύτητας της Κοζάνης με τα λιγνιτωρυχεία. Επομένως, η εφαρμογή του μοντέλου της συμπαγούς πόλης στα όρια της περιοχής μελέτης έχει μεγάλες πιθανότητες αφενός να ελαχιστοποιήσει την ατμοσφαιρική ρύπανση και να βελτιώσει το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων, αφετέρου δε να εξασφαλίσει την ύπαρξη κοινωνικής συνοχής η οποία είναι απαραίτητη από τη στιγμή που μελετάται μια αυτόνομη επαρχιακή πόλη.

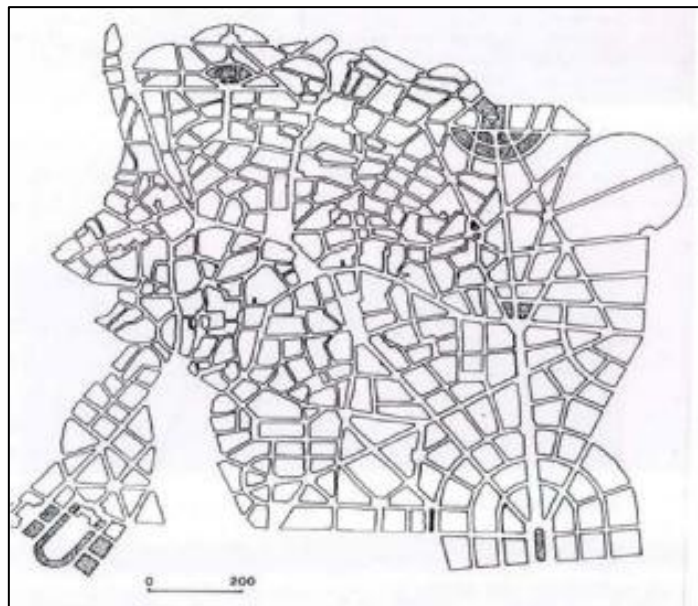
Τα γνωρίσματα μιας συμπαγούς πόλης είναι τα ακόλουθα:

- ❖ Υψηλές οικιστικές πυκνότητες, οι οποίες εξασφαλίζουν μια συμπαγή αστική δομή χωρίς κενά και κοινωνική συνοχή.
- ❖ Περιορισμός της χρήσης του ΙΧ και γενικά μηχανοκίνητων οχημάτων (π.χ. μοτοσυκλέτες), τα οποία δημιουργούν προβλήματα στάθμευσης και κυκλοφοριακής συμφόρησης, ενώ καθιστούν επικίνδυνα τη διέλευση των πεζών και των ΑΜΕΑ.
- ❖ Στροφή στη χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς (λεωφορεία, τρόλλεϊ, τραμ, τρένο).
- ❖ Βελτίωση εγκαταστάσεων και υποδομών με σκοπό την ασφαλή μετακίνηση πεζών και ποδηλατών - Κατασκευή ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων, όπου αυτό είναι δυνατό.
- ❖ Ανάμιξη χρήσεων γης, μια πρακτική που έχει ως αποτέλεσμα οι κάτοικοι να βρίσκονται πιο κοντά στους χώρους εργασίας και αναψυχής τους. Έτσι, μειώνεται σημαντικά ο χρόνος ταξιδιού και οι μακρινές μετακινήσεις με το ΙΧ παύουν να είναι απαραίτητες. Ούτως ή άλλως, ο διαχωρισμός σε ζώνες ομοίων χρήσεων, οδηγεί στην απομόνωση των κατοίκων, ενώ τους καλλιεργεί αίσθημα ανασφάλειας (Αθανασόπουλος, 2009).
- ❖ Επανάχρηση κτιρίων με σκοπό τον περιορισμό της ανεξέλεγκτης επέκτασης των πόλεων στα προάστια μέσω της αξιοποίησης του ήδη υπάρχοντος κτιριακού δυναμικού.
- ❖ Εμπλουτισμός κέντρου με υπερτοπικές λειτουργίες για να διασφαλιστεί η αέναη επαφή του πολίτη με το κέντρο της πόλης του και κατά συνέπεια την ιστορία και την κουλτούρα της.
- ❖ Ανάπτυξη λειτουργιών (αναψυχή, υπηρεσίες, εμπόριο) γύρω από σταθμούς μέσων μαζικής μεταφοράς και το αντίστροφο, δηλαδή δημιουργία σταθμών κοντά σε σημαντικές κεντρικές λειτουργίες (Μπαρμπόπουλος, Μηλάκης & Βλαστός, 2005).

- ❖ Πληροφόρηση και συμμετοχή του κοινού στις διαδικασίες αυτές (Αθανασόπουλος, 2009).

Γενικά, στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης πρόκειται να γίνει απόπειρα εφαρμογής των παραπάνω στην εξεταζόμενη περιοχή. Τα μέτρα αυτά έχουν προοπτικές να ανανεώσουν την πόλη σε λογικά πάντα πλαίσια και ρυθμούς, ούτως ώστε να μην προκαλέσουν αναστάτωση σε κατοίκους οι οποίοι δεν είναι ιδιαίτερα φιλικοί σε ριζοσπαστικές αλλαγές.

Η κεντρική ιδέα είναι γενικά η ανάπλαση της περιοχής του σιδηροδρομικού σταθμού της Κοζάνης και μάλιστα ένα τμήμα αυτής αντιστοιχεί στο ιστορικό κέντρο της πόλης. Πράγματι, παρακάτω (Εικόνα 4.1.1) απεικονίζεται το πρώτο εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης της Κοζάνης, το οποίο εκπονήθηκε από τον Αριστοτέλη Ζάχο το 1925. Ουσιαστικά αντιστοιχεί στο ιστορικό κέντρο της. Αν η εικόνα αυτή συγκριθεί με το σημερινό σχέδιο της πόλης, παρατηρείται ότι το ιστορικό κέντρο εντάσσεται στην περιοχή του Σιδηροδρομικού Σταθμού. Ο ιστορικός πυρήνας έχει μεγάλη σημασία διότι αποτελεί την αφετηρία γύρω από την οποία αναπτύχθηκε σταδιακά η πόλη. Βασική προτεραιότητα λοιπόν αποτελεί η ανάδειξή του και η δικτύωσή του με το βόρειο και νότιο τμήμα της (Βλαστός, Δεσποτίδης κ.ά, 2017).



Εικόνα 4.1.1: Το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο της Κοζάνης (Καυκούλα κ.ά., 1999)

Λίγο πριν τη δημιουργία του πρώτου εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου, σημαντικές πολεοδομικές αναδιαρθρώσεις έλαβαν χώρα στο ιστορικό κέντρο της

πόλης. Πολλές από τις πρώτες γειτονιές εξαφανίστηκαν, σημαντικά κτίρια κατεδαφίστηκαν, ενώ διανοίχθηκαν νέοι δρόμοι. Ο παραδοσιακός δηλαδή πυρήνας της πόλης αλλοιώθηκε εξαιτίας του εκσυγχρονισμού που αυτή υπέστη (Αθανασόπουλος, 2009). Με άλλα λόγια, η κάποτε γραφική πόλη έδωσε σταδιακά τη θέση της σε έναν νέο, μεγαλύτερο αστικό υποδοχέα έτοιμο να ανταποκριθεί στις νέες συνθήκες. Τα νέα δεδομένα αφορούσαν την ενασχόληση με την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, καθώς και τις έλξεις πληθυσμών που κατέφθαναν συνεχώς στην πόλη. Κρίνεται λοιπόν απαραίτητη η λήψη μέτρων ούτως ώστε η πόλη να ξαναβρεί την ταυτότητά της, χωρίς ωστόσο να επιβραδυνθούν οι ρυθμοί ζωής των κατοίκων. Η κατάσταση μπορεί να διορθωθεί μέσω της ενίσχυσης της τουριστικής, εμπορικής και ψυχαγωγικής σημασίας του κέντρου.

Γενικά, η πολεοδομική αναβάθμιση του εμπορικού και ιστορικού κέντρου της Κοζάνης θα έχει ως αποτέλεσμα μια πόλη που θα εξελιχθεί σε πόλο έλξης επισκεπτών, αλλά και ανθρώπων που στοχεύουν στην εγκατάσταση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σε αυτήν. Οι πολιτικές ανάπτυξης θα αφορούν πεζοδρόμηση όπου αυτό είναι δυνατόν, αλλαγές χρήσεων γης, εκμετάλλευση/ανάδειξη πολιτιστικού πλούτου. Στο τέλος της ενότητας υπάρχει ένας συγκεντρωτικός χάρτης στον οποίο παρουσιάζονται όλες οι λύσεις που αφορούν την πολεοδομική αναβάθμιση της περιοχής μελέτης, συνολικά.

4.1.2. Διαχείριση της διάσπασης της πόλης από το Σιδηροδρομικό Σταθμό

Η περιοχή μελέτης έχει μεγάλη ιστορική και πολεοδομική σημασία για τους κατοίκους της πόλης. Για αυτούς αποτελούσε εδώ και πολύ καιρό έναν ελεύθερο χώρο συνάθροισης και έχει λειτουργήσει ως καταφύγιο για καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης, όπως σε περιπτώσεις σεισμών. Πέρα όμως από την τεράστια συναισθηματική της αξία, η περιοχή χαρακτηρίζεται από ένα βασικό μειονέκτημα, καθώς παραμένει σε μεγάλο βαθμό αναξιποίητη. Η σιδηροδρομική γραμμή αποτελεί ένα «όριο», διασπώντας την πόλη της Κοζάνης σε δύο μέρη, με αποτέλεσμα να αποκόπεται η άμεση επικοινωνία μεταξύ του άνω και κάτω τμήματος (Βλαστός, Δεσποτίδης κ.ά, 2017). Αυτό δημιουργεί λειτουργικά προβλήματα, καθώς δυσχεραίνεται η μετάβαση των κατοίκων από το ένα άκρο στο άλλο. Παράλληλα, η κατάσταση αυτή γίνεται εμπόδιο στην ομαλή συνύπαρξη των κατοίκων, καθώς δημιουργεί αίσθημα αποξένωσης, καθώς έτσι γίνεται αδύνατη η συνεργασία και η αλληλοβοήθεια μεταξύ των πολιτών. Στόχος είναι λοιπόν η αξιοποίηση του κενού

που δημιουργείται από την ύπαρξη του σταθμού στο συγκεκριμένο σημείο, με στόχο την αναβάθμιση της πόλης.

Η δενδροφύτευση περιμετρικά του σταθμού με μια πρώτη ματιά αποτελεί θετικό στοιχείο. Πράγματι, η ύπαρξη πρασίνου παρέχει στους κατοίκους την αίσθηση ηρεμίας και ασφάλειας που χρειάζονται για μια ικανοποιητική διαβίωση. Από την άλλη όμως το πολεοδομικό χάσμα που δημιουργείται λόγω της παρουσίας του σταθμού, διευρύνεται αντί να εξομαλύνεται (Εικόνα 4.1.2). Η ιδιαιτερότητα αυτή θα πρέπει να αξιοποιηθεί όσο το δυνατόν πιο έξυπνα, αποκλείοντας την κατάργηση του πρασίνου περιμετρικά του σταθμού.



Εικόνα 4.1.2: Η δενδροφύτευση ως όριο του σταθμού με την πόλη παράλληλα με την οδό Ιωνίας (<https://www.google.gr/maps>)

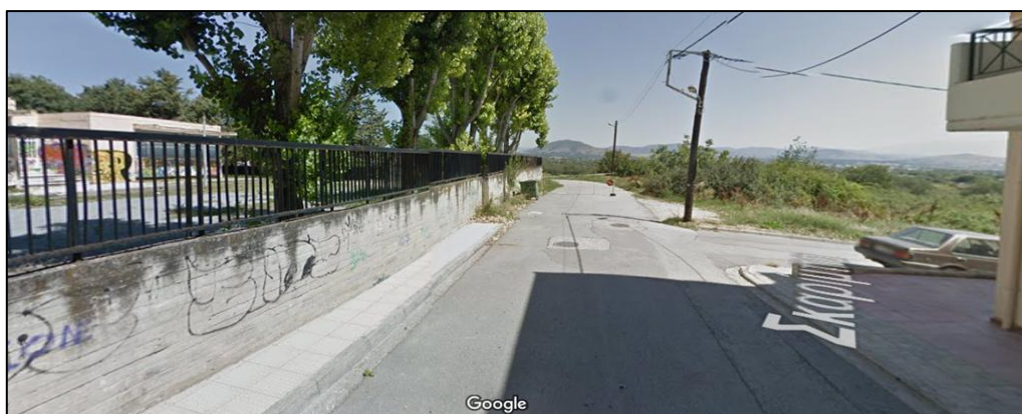
4.1.3. Βελτίωση του περιβάλλοντα χώρου εξεχόντων κτιρίων και πλατειών

Στην περιοχή μελέτης εδράζονται κάποια εκπαιδευτικά ιδρύματα (Εικόνα 4.1.3), τα οποία δεν αναδεικνύονται όπως θα έπρεπε, ως χώροι μετάδοσης γνώσεων. Ενώ η θέσεις τους είναι σωστές και εναρμονιζόμενες με τις διατάξεις που υπαγορεύονται από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, οι περιβάλλοντες χώροι τους είναι ακατάλληλοι. Αυτό συμβαίνει επειδή περιμετρικά παρατηρείται κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων, κάτι που δεν εξασφαλίζει την απαιτούμενη ηρεμία και συγκέντρωση στους φοιτητές και το εκπαιδευτικό προσωπικό. Επίσης, παρατηρείται ότι τα κτίρια αυτά περιβάλλονται κυρίως από κενά οικόπεδα (Εικόνα 4.1.4). Οι

αδόμητες αυτές εκτάσεις καθιστούν τις περιμέτρους των κτιρίων μη ελκυστικές, ενώ καλλιεργούν μεγάλο αίσθημα ανασφάλειας σε όσους παρευρίσκονται εκεί. Προτείνεται λοιπόν η αξιοποίηση των ανεκμετάλλετων αυτών περιοχών διότι μια τέτοια ενέργεια συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου μιας συμπαγούς πόλης.



Εικόνα 4.1.3: Ακατάλληλοι οι περιβάλλοντες χώροι των εκπαιδευτικών χώρων
(<https://www.google.gr/maps>)



Εικόνα 4.1.4: Ύπαρξη κενών οικοπέδων περιμετρικά των εκπαιδευτικών χώρων
(<https://www.google.gr/maps>)

Μία από τις πολιτικές των παρεμβάσεων στο πλαίσιο της ανάπλασης του ιστορικού κέντρου της Κοζάνης είναι η ανάδειξη σημαντικών κτιρίων που μετέχουν στην πολιτιστική κληρονομιά της πόλης. Στα κτίρια αυτή περιλαμβάνεται η Εκκλησία του Αγ. Κωνσταντίνου, η οποία βρίσκεται βορειοδυτικά του σταθμού και ανήκει στην περιοχή μελέτης. Ένα τέτοιο εμβληματικό στοιχείο της θρησκευτικής ταυτότητας της πόλης θα πρέπει να αντιμετωπιστεί με ανάλογο τρόπο, επομένως πρόκειται να συμπεριληφθεί και αυτό στις παρεμβάσεις. Στην ίδια κατηγορία ανήκουν και οι υπόλοιπες εκκλησίες που ανήκουν στην περιοχή μελέτης. Άλλα κτίρια πολιτιστικού ενδιαφέροντος δεν εντοπίστηκαν.

Τέλος, δεν θα μπορούσαν να εξαιρεθούν από την πολεοδομική αναβάθμιση της περιοχής κάποιες σημαντικές πλατείες της πόλης. Βόρεια του Σιδηροδρομικού

Σταθμού Κοζάνης εδράζεται μια πλατεία η οποία με μια πρώτη ματιά είναι αρκετά περιποιημένη και λειτουργεί θετικά για τους κατοίκους της περιοχής μελέτης, ως ένας χώρος ηρεμίας και περισυλλογής. Ωστόσο, ο περιβάλλον χώρος της συγκεκριμένης πλατείας έρχεται σε αντίθεση με τα οφέλη της, καθώς παρατηρείται έντονη διέλευση οχημάτων, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η διέλευση των πεζών και των ποδηλατών (Εικόνα 4.1.5). Επομένως, η πλατεία αυτή συγκαταλέγεται αυτόματα στους χώρους που πρέπει να υποστούν αλλαγές σε πολεοδομικό επίπεδο.



Εικόνα 4.1.5: Προβληματικός ο περιβάλλον χώρος της πλατείας βόρεια του σταθμού (<https://www.google.gr/maps>)

Η πλατεία Συντάγματος περιλαμβάνεται επίσης στην περιοχή μελέτης, επομένως ανήκει και αυτή στα σχέδια των αναπλάσεων.

4.1.4. Επανάχρηση κτιρίων - Αξιοποίηση κενών χώρων

Για την πολεοδομική αναδιοργάνωση της περιοχής μελέτης θα πρέπει να τεθεί περιορισμός στη δόμηση νέων κτιρίων. Αντί αυτού, είναι σημαντικό να αξιοποιηθούν τα ήδη υπάρχοντα, μιας που έχει εντοπιστεί μεγάλος αριθμός εγκαταλελειμμένων κτιρίων και κενών οικοπέδων και εμπορικών χώρων (Εικόνα 4.1.6). Πολλά μάλιστα από αυτά βρίσκονται σε σημαντικούς οδικούς άξονες (Ιωνίας, Γκέρτσου κλπ) με αποτέλεσμα να έχουν δυσφημιστικό χαρακτήρα τόσο για τους ίδιους τους κατοίκους της πόλης όσο και τους επισκέπτες, οι οποίοι αμφότεροι επιθυμούν να την ανακαλύψουν.

Προτείνεται λοιπόν η αντικατάσταση κάποιων από τα κενά κτίρια με καταστήματα λιανικού εμπορίου και χώρους εστίασης, τα οποία πρόκειται να προσδώσουν

ζωντάνια στην πόλη και να την καταστήσουν φιλική τόσο στους μόνιμους κατοίκους όσο και στους επισκέπτες. Επιπρόσθετα, θα ενισχυθεί η αστική και κοινωνική συνοχή καθώς και ο επιθυμητός «συμπαγής» χαρακτήρας της Κοζάνης, καθώς η ύπαρξη των νέων αυτών χρήσεων θα φέρει σε επαφή τον πληθυσμό με το κέντρο-αφετηρία της πόλης. Όσο για τα κενά οικοπέδα, εφόσον αυτά δεν ανήκουν σε κάποιον, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως κοινόχρηστοι χώροι-χώροι πρασίνου.



Εικόνα 4.1.6: Ύπαρξη κενών/ εγκαταλελειμμένων κτιρίων
(<https://www.google.gr/maps>)

Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στα κτίρια εκείνα που παραμένουν εδώ και χρόνια ή δεκαετίες κλειστά και τα οποία χρησιμοποιούνταν πριν 20-30 χρόνια περίπου. Με αυτόν τον τρόπο, η λειτουργία και η φήμη τους ήταν και είναι ήδη ευρέως γνωστή σε μεγάλο μέρος του πληθυσμού της πόλης. Ένα τυπικό παράδειγμα είναι το κτίριο που απεικονίζεται παρακάτω (Εικόνα 4.1.7), το οποίο υπενθυμίζει στους κατοίκους τη ζωή στην πόλη πριν δεκαετίες και τους καλλιεργεί αίσθημα νοσταλγίας. Μια επαναστατική, φρέσκια, μοντέρνα και συγχρόνως χρήσιμη ιδέα θα ήταν, τέτοια “vintage” κτίρια, τα οποία χαρακτηρίζονται από μια παλαιότητα, να επαναλειτουργήσουν. Η χρήση μπορεί να είναι είτε η ίδια είτε κάποια άλλη εντελώς διαφορετική. Για παράδειγμα, το κτίριο αυτό θα μπορούσε να μετατραπεί σε

καφετέρια, φέροντας την ίδια επωνυμία. Η τάση αυτή ήδη εφαρμόζεται σε αρκετά μέρη της Ελλάδας και ιδίως στις μητροπόλεις Αθήνα και Θεσσαλονίκη.



Εικόνα 4.1.7: Τυπικό παράδειγμα vintage κτιρίου προς επανάχρηση
(<https://www.google.gr/maps>)

Ένα γενικό πρόβλημα που παρατηρείται σε αρκετά σημεία στην περιοχή μελέτης είναι οι αντιαισθητικές όψεις των κτιρίων απο διάφορα “tags”, οι οποίες έχουν άμεση ανάγκη καθαρισμού. Ένα τυπικό παράδειγμα φαίνεται στην παρακάτω εικόνα (Εικόνα 4.1.8):



Εικόνα 4.1.8: Απεριποίητη όψη σε κτίριο στην περιοχή μελέτης
(<https://www.google.gr/maps>)

4.1.5. Οι πολεοδομικές παρεμβάσεις

Στο χάρτη των πολεοδομικών παρεμβάσεων (Εικόνα 4.1.13) απεικονίζονται συγκεντρωτικά οι αλλαγές που αποφασίστηκε να γίνουν.

Όσον αφορά την ανάπλαση του ιστορικού κέντρου, αυτή πρόκειται να πραγματοποιηθεί με τμηματικές αλλαγές σε σημεία της πόλης που χρειάζονται αναβάθμιση. Μάλιστα, πολλά από αυτά τα προβληματικά σημεία έχουν αναφερθεί ως παραδείγματα στις προηγούμενες υποενότητες του κεφαλαίου αυτού. Έτσι, οι πλατείες και οι εξέχοντες χώροι πολιτισμικού και θρησκευτικού ενδιαφέροντος, προορίζονται για τροποποιήσεις. Συγκεκριμένα, οι περιβάλλοντες δρόμοι που χρησιμοποιούνται κυρίως από οχήματα πρόκειται να πεζοδρομηθούν, ούτως ώστε να διασφαλιστεί το κλίμα ηρεμίας και ασφάλειας που τα κτίρια αυτά έχουν ανάγκη για να επιτελούν σωστά τη λειτουργία τους. Όμως η δημιουργία πεζόδρομων έχει ως αποτέλεσμα να «αχρηστεύονται» κάποιοι δρόμοι που οδηγούν σε αυτούς και να μην είναι πλέον δυνατόν να χρησιμοποιούνται από οχήματα. Έτσι, όπως φαίνεται από την Εικόνα 4.1.9, μία από τις παρεμβάσεις είναι η επιπρόσθετη πεζοδρόμηση οδών ή τμημάτων τους που δε διαδραματίζουν κάποιο σημαντικό ρόλο στην κυκλοφορία. Αυτό συνεπάγεται τροποποιήσεις στην πορεία των οχημάτων, επομένως θα πρέπει να βρεθούν εναλλακτικές διαδρομές. Περισσότερα για αυτό αναλύονται στο κεφάλαιο των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.



Εικόνα 4.1.9: Παράδειγμα πεζοδρόμησης οικοδομικού τετραγώνου που στεγάζει εξέχουσα χρήση (ίδια επεξεργασία)

Αναφέρθηκε ότι ένα πρόβλημα της περιοχής μελέτης είναι το γεγονός ότι η παρουσία του Σιδηροδρομικού Σταθμού έχει την τάση να αποκόπτει τον αστικό ιστό

και κυρίως δημιουργεί φαινόμενα περιθωριοποίησης των κατοίκων που χρησιμοποιούν το σταθμό από τους υπόλοιπους. Μια λύση είναι η εγκατάσταση γεφυρών για τους πεζούς, ούτως ώστε να διασφαλιστεί η επικοινωνία μεταξύ του άνω και κάτω ορίου του Σταθμού. Επίσης, μέσω του μέτρου αυτού η επίδραση στη δενδροφύτευση περιμετρικά του σταθμού θα είναι αμελητέα. Ακόμη, όπως φαίνεται από την Εικόνα 4.1.10, κάποιοι δρόμοι νότια του σταθμού δεν εξυπηρετούν σημαντικά την κυκλοφορία των οχημάτων, επομένως θα ήταν περισσότερο χρήσιμοι ως πεζόδρομοι. Επιπλέον, το μέτρο αυτό θα μπορούσε να συνοδευθεί με τη συνακόλουθη ανάπτυξη της περιοχής αυτής. Πράγματι, σύμφωνα με τις αρχές της συμπαγούς πόλης, σημαντικό γνώρισμα αυτής είναι ο εμπλουτισμός των σταθμών των μέσων μαζικής μεταφοράς με υπερτοπικές λειτουργίες. Συγκεκριμένα, μια ιδέα θα ήταν η εγκατάσταση καταστημάτων λιανικού εμπορίου και χώρων αναψυχής, στα σημεία που σχεδιάζεται να γίνει η πεζοδρόμηση. Με αυτόν τον τρόπο, ο περιβάλλον χώρος του σταθμού μπορεί να γίνει περισσότερο ελκυστικός στους κατοίκους της πόλης. Έτσι, θα δημιουργηθούν ακόμη ισχυρότεροι δεσμοί μεταξύ αυτών και της ιστορικής σημασίας που έχει ο Σιδηροδρομικός Σταθμός ως έμβλημα της πόλης. Ούτως ή άλλως, η ενίσχυση της ζώνης αυτής με τέτοιες δραστηριότητες θα έχει θετικό αντίκτυπο στην τόνωση της τοπικής οικονομίας, μέσω της ανάπτυξης του τριτογενούς τομέα.



Εικόνα 4.1.10: Σύνδεση βόρειου και νότιου τμήματος περιοχής μελέτης με πεζογέφυρες – Δημιουργία επιπρόσθετων χώρων πρασίνου – Ανάπτυξη σταθμού με την προσθήκη υπερτοπικών λειτουργιών (ιδία επεξεργασία)

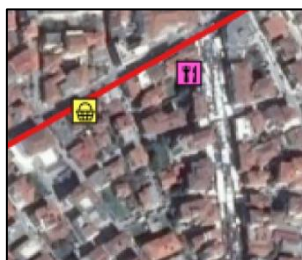
Η ύπαρξη μεγάλου αριθμού κενών οικοπέδων δημιουργεί, μεταξύ άλλων, αίσθημα ανασφάλειας στους κατοίκους, ενώ καλλιεργεί στους επισκέπτες την εντύπωση ότι βρίσκονται σε μια υποβαθμισμένη περιοχή χωρίς συνοχή. Κάτι τέτοιο έρχεται επίσης αντίθετο με το σκεπτικό της συμπαγούς πόλης. Έτσι, ένας τρόπος να πληρωθούν τα «κενά» αυτά και να εξασφαλιστεί η επιθυμητή συνάφεια, είναι η μετατροπή των οικοπέδων αυτών σε πλατείες, μια λύση οικονομικά και περιβαλλοντικά βιώσιμη. Φυσικά θα πρέπει πρώτα να εξασφαλιστεί ότι τα οικόπεδα αυτά δεν ανήκουν σε κάποιον και μετά να εφαρμοστεί το μέτρο. Επειδή η πλατεία θεωρείται εξ' ορισμού ένας ελεύθερος χώρος συνάντησης και κοινωνικοποίησης, πέρα από πνεύμονας πρασίνου για την πόλη, προτείνεται η εγκατάσταση και πάλι χώρων εστίασης και αναψυχής, καθώς και καταστημάτων λιανικού εμπορίου και αθλητικών εγκαταστάσεων. Τέλος, κρίνεται απαραίτητη η προστασία των νέων αυτών πλατειών μέσω πεζοδρόμησης, όπου αυτό είναι δυνατόν.



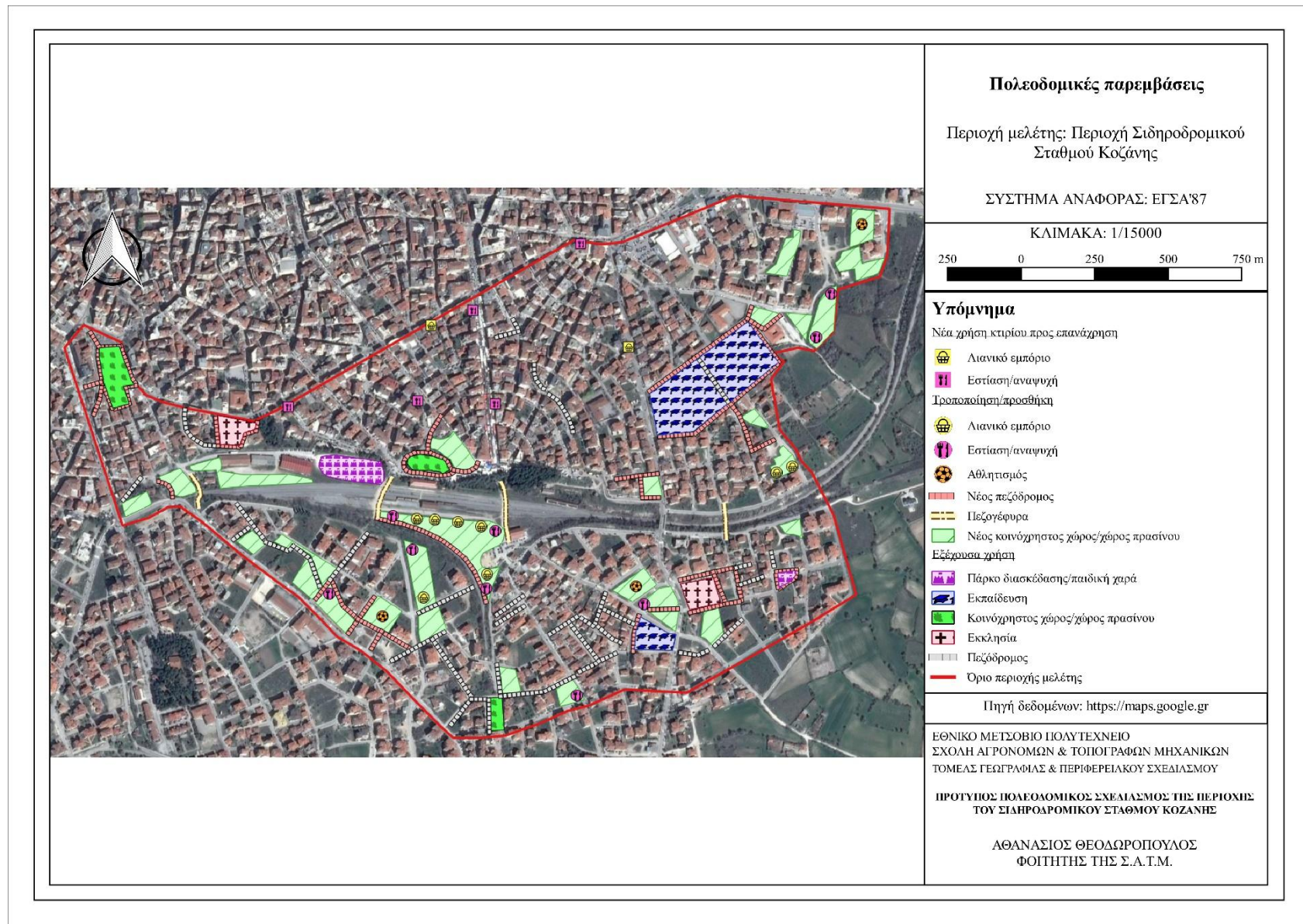
Εικόνα 4.1.11: Μετατροπή ανεκμετάλλευτων οικοπέδων σε κοινόχρηστους χώρους και χώρους πρασίνου – Προσθήκη χρήσεων αναψυχής, εμπορίου και αθλητισμού σε αυτά – Πεζοδρόμηση όπου αυτό είναι δυνατό (ιδία επεξεργασία)

Κλείνοντας, βασικό γνώρισμα της συμπαγούς πόλης είναι η ανάδειξη του ήδη υπάρχοντος κτιριακού αποθέματος, μέχρι να επέλθει σημείο κορεσμού. Μετά από αυτό το σημείο θα έπρεπε να εξετάζεται η πιθανότητα επέκτασης του σχεδίου της πόλης προς τα προάστια. Από την άλλη, όπως δείχνουν κάποιες από τις επίγειες φωτογραφίες των σημαντικών οδικών αξόνων της Κοζάνης, εντοπίζονται πολλοί εγκαταλελειμμένοι χώροι, κάτι που δεν είναι ιδιαίτερα κολακευτικό για την εικόνα της πόλης. Έτσι, προτείνεται η επανάχρηση κάποιων από τους κενούς αυτούς χώρους. Η κατηγορία στην οποία θα ανήκουν οι νέες αυτές χρήσεις αφήνεται στη διακριτική ευχέρεια του εκάστοτε ιδιοκτήτη, αρκεί φυσικά να είναι σύμφωνες με το

ΓΠΣ. Στο χάρτη παρουσιάζονται κάποια ενδεικτικά παραδείγματα μελλοντικών χρήσεων, σύμφωνα με τις ανάγκες κάθε επιμέρους γειτονιάς (Εικόνα 4.1.12). Επίσης, η ελευθερία στην επιλογή του τρόπου με τον οποίο θα λειτουργεί κάθε κτίριο εξυπηρετεί τη λεγόμενη μίξη χρήσεων. Αυτή καθιστά ευκολότερη την καθημερινότητα των κατοίκων, μιας που οι τελευταίοι δε χρειάζεται να διανύουν μεγάλες αποστάσεις με το αυτοκίνητο για να εξυπηρετούνται. Αντιθέτως, ενθαρρύνεται το περπάτημα και η χρήση δημόσιας συγκοινωνίας. Κλείνοντας, είναι σημαντικό να καθαριστούν οι όψεις των κτιρίων από τα αντιαισθητικά “tags” και, αν αυτό κριθεί απαραίτητο, να επαναβαφούν.



Εικόνα 4.1.12: Επανάχρηση κενών κτιρίων
(ίδια επεξεργασία)



Εικόνα 4.1.13: Πολεοδομικές παρεμβάσεις (ιδία επεξεργασία)

4.2. Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός Περιοχής Μελέτης

Η δεύτερη φάση της εφαρμογής των παρεμβάσεων που πρόκειται να διεξαχθούν στην περιοχή μελέτης αφορά τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Ουσιαστικά η ενότητα αυτή πραγματεύεται τις ρυθμίσεις που θα καθορίζουν την κυκλοφορία πεζών και οχημάτων εντός των ορίων της εξεταζόμενης ζώνης. Πράγματι, οι πολεοδομικές παρεμβάσεις (αλλαγή χρήσεων κτιρίων, δημιουργία κοινόχρηστων χώρων, πεζοδρόμηση) που περιγράφηκαν στην προηγούμενη υποενότητα θα έχουν άμεσο αντίκτυπο, αν εφαρμοστούν, στην εξυπηρέτηση των κατοίκων από το οδικό δίκτυο και τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Έτσι, είναι απαραίτητο οι πολεοδομικές μεταβολές να συνοδευθούν από αντίστοιχες κυκλοφοριακές, όπως και περιγράφονται στις επόμενες σελίδες.

4.2.1. Η βιώσιμη κινητικότητα

Στην προηγούμενη υποενότητα αναπτύχθηκαν κάποιες ιδέες για την πολεοδομική αναδιάρθρωση της εξεταζόμενης περιοχής, με γνώμονα το μοντέλο της συμπαγούς πόλης. Επομένως, οι παράμετροι που θα θεσπίζουν την κυκλοφορία των οχημάτων και των πεζών δεν είναι δυνατόν να είναι αυθαίρετα ορισμένες. Αντιθέτως, κρίνεται απαραίτητο η μελέτη να στηρίζεται σε ένα συγκεκριμένο καθεστώς. Αποφασίστηκε, λοιπόν, οι μελλοντικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις να εναρμονίζονται με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

4.2.1.1. Ο ρόλος του αυτοκινήτου στις σύγχρονες πόλεις

Αν πραγματοποιηθεί μια αναδρομή στο παρελθόν, προκύπτει ότι με την εμφάνιση αρχικά και στη συνέχεια την εξάπλωση του αυτοκινήτου στις πόλεις πυροδοτήθηκε μια επανάσταση, καθώς έγινε για πρώτη φορά δυνατή η άμεση μετάβαση από το ένα σημείο του αστικού χώρου στο άλλο. Ωστόσο, η μαζική του διάδοση είχε ως αποτέλεσμα να επηρεαστούν οι κοινωνικοπολιτικές λειτουργίες των αστικών κέντρων. Πράγματι, όπως επιβεβαιώνεται και από την υπάρχουσα κατάσταση στην πόλη της Κοζάνης, οι κοινόχρηστοι χώροι και χώροι πρασίνου, οι οποίοι θεωρούνται οι κατ' εξοχήν τόποι κοινωνικής επαφής και αλληλεγγύης έχουν απωλέσει το ρόλο αυτό. Αντιθέτως, εξυπηρετούν απλώς τη διόδο ή/και τη στάθμευση των αυτοκινήτων. Έτσι, παρατηρείται πλήρης αποκοπή των κοινωνικών

δεσμών και κατάργηση της έννοιας της γειτονιάς και της ομαλής συνύπαρξης των πολιτών (Αθανασόπουλος, 2009). Συν τοις άλλοις, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της εξάρτησης από το αυτοκίνητο είναι ολέθριες, μιας που προκαλείται ατμοσφαιρική κυρίως ρύπανση. Η κατάσταση αυτή μεταφράζεται εντονότατα σε μια πόλη όπως η Κοζάνη, η οποία μαστίζεται ήδη από περιβαλλοντικά προβλήματα, λόγω της εγγύτητας με το εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας.

Επιστρέφοντας στο σήμερα, είναι σαφές ότι πλέον το αυτοκίνητο έχει εισαχθεί ολοκληρωτικά στις ζωές των κατοίκων, ή έστω της μερίδας εκείνης του πληθυσμού που έχει τη δυνατότητα να υποστηρίξει την κατοχή και τη συντήρηση ενός τέτοιου μέσου. Παράλληλα, δυσχεραίνεται η διαβίωση, ενώ τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των πολιτών που δεν είναι ιδιοκτήτες κάποιου ιδιωτικού μέσου μεταφοράς και αναγκάζονται να ζουν σε μια πόλη φιλική προς το αυτοκίνητο. Πράγματι, η εικόνα της Κοζάνης με τους φαρδιούς δρόμους και τις ανεπαρκείς οδικές συγκοινωνίες (αραιά δρομολόγια Minibus), αφαιρεί αυτόματα τα προνόμια της ελευθερίας, της ανεξαρτησίας και της ασφάλειας από τους πεζούς, τα ΑΜΕΑ και όσους κινούνται με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Έτσι, η πόλη μετατρέπεται αυτόματα σε ένα ιδιαίτερα εχθρικό περιβάλλον για τις ομάδες αυτές. Αυτό όμως δε σημαίνει ότι οι ίδιοι οι χρήστες των αυτοκινήτων δεν έχουν να αντιμετωπίσουν προβλήματα. Αντιθέτως, επιβαρύνονται και οι ίδιοι από το άγχος κατά τις ώρες αιχμής που παρατηρείται κυκλοφοριακή συμφόρηση και την αδυναμία εύρεσης χώρου στάθμευσης, καθώς και τις συνέπειες της καθιστικής ζωής. Συνεπώς, πέρα από το δευτερεύον πρόβλημα της απώλειας της έννοιας της γειτονιάς και της ομαλής συνύπαρξης μεταξύ των κατοίκων, αναλύεται από τις πρακτικές αυτές δυσκολίες που ενέχει η εξάρτηση από το αυτοκίνητο.

4.2.1.2. Εφαρμογή των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης

Η προτεινόμενη στρατηγική αφορά την ευαισθητοποίηση των κατοίκων απέναντι στα κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα που συνεπάγεται η ανεξέλεγκτη χρήση του αυτοκινήτου και ο παραγκωνισμός από την άλλη της δημόσιας συγκοινωνίας και της πεζής μετακίνησης. Έτσι, η βιώσιμη κινητικότητα τίθεται αυτόματα ως η προώθηση του περπατήματος και της χρήσης του ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας στις καθημερινές μετακινήσεις. Ταυτόχρονα, στοχεύεται ο περιορισμός του αυτοκινήτου και κατά συνέπεια ο περιορισμός των κοινωνικών και περιβαλλοντικών δυσλειτουργιών που επιφέρει η αποκλειστική κυκλοφορία με

αυτό. Με αυτόν τον τρόπο, η πόλη ανακτά τον κοινωνικό χαρακτήρα της, διότι αμβλύνονται οι κοινωνικές ανισότητες στις μετακινήσεις, οι άνθρωποι γίνονται περισσότερο δεκτικοί στις μαζικές μεταφορές, ενώ επιτυγχάνεται η επανασύσταση της γειτονιάς (Αθανασόπουλος, 2009).

Η στρατηγική της βιώσιμης κινητικότητας έχει αντιμετωπιστεί πολύ θετικά εδώ και αρκετές δεκαετίες σε πολλές μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις (Λονδίνο, Φρανκφούρτη, Άμστερνταμ, Βιέννη, Στοκχόλμη, Κοπεγχάγη κ.ά.), μέσω της ενίσχυσης του συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών και του περιορισμού στην ανεξέλεγκτη κατασκευή αυτοκινητοδρόμων (Βλαστός, 1984). Όσον αφορά την Ελλάδα, αν μελετηθεί προσεκτικά το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας και Θεσσαλονίκης, παρατηρείται ότι δίνονται οι κατευθύνσεις για ενιαίο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό με σκοπό την επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης. Όπως επισημαίνεται άλλωστε στο «Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον», ο περιορισμός του αυτοκινήτου και η ενθάρρυνση του περπατήματος και της χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας τίθενται αυτόματα ως στόχοι, με τη συνακόλουθη αξιοποίηση της πυκνής δόμησης που χαρακτηρίζει και αρκετές ελληνικές πόλεις (Πολύζος, 1990). Έτσι, κάτι ανάλογο αποφασίστηκε να εφαρμοστεί και στην περιοχή μελέτης, μιας που η Κοζάνη είναι μια πόλη φιλική προς το αυτοκίνητο και αφήνει αρκετά περιθώρια απεξάρτησης από αυτό.

Προτείνονται, λοιπόν, οι ακόλουθες ιδέες:

- ❖ Οι τοπικές συνοικίες που βρίσκονται στα όρια της περιοχής μελέτης θα πρέπει να προστατεύονται από τις διαμπερείς ροές οχημάτων (Ζαφείρης, 2012). Ωστόσο, υπενθυμίζεται ότι μια από τις πολιτικές των πολεοδομικών παρεμβάσεων είναι η πεζοδρόμηση κάποιων οδικών τμημάτων. Αυτή η τροποποίηση αυτόματα ωθεί τους οδηγούς των οχημάτων να αναγκάζονται να διασχίζουν μικρούς συνοικιακούς δρόμους, ενοχλώντας έτσι τους κατοίκους της εκάστοτε γειτονιάς. Έτσι, επιλέγεται μία χρυσή τομή: Θα επιτρέπεται η διαμπερής κυκλοφορία, αλλά αυτή θα υπόκειται σε κάποιους περιορισμούς και συγκεκριμένα πρακτικές όπως μονοδρόμηση και μείωση ορίων ταχύτητας.
- ❖ Η βιωσιμότητα μιας πόλης και η διευκόλυνση των μετακινήσεων με τα πόδια είναι δύο έννοιες αλληλένδετες. Επιδιώκεται, επομένως, η ενθάρρυνση του περπατήματος μέσα στην πόλη, διότι αυτό συνεπάγεται σημαντικά οφέλη στη σωματική και ψυχική υγεία των κατοίκων, αλλά και στην επίτευξη κοινωνικής

συνοχής. Το πιο σημαντικό όμως είναι ότι ο πολίτης έρχεται σε επαφή με το περιβάλλον του, κάτι που δεν εξασφαλίζεται από την κυκλοφορία με το αυτοκίνητο ή κάποιο δίκτυο υπόγειου σιδηροδρόμου. Στο κεφάλαιο των πολεοδομικών παρεμβάσεων αναφέρθηκε η πεζοδρόμηση ως μέσον υποστήριξης των πεζών. Πρέπει όμως να ακολουθήσουν και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για την προστασία τους, όπως ο περιορισμός της στάθμευσης πάνω στα πεζοδρόμια και η επιβολή αυστηρών κυρώσεων στους οδηγούς των οχημάτων εάν σημειώνονται τέτοιες παραβάσεις. Επίσης, είναι απαραίτητη η προσθήκη συνοδευτικού εξοπλισμού (Ζαφείρης, 2012), όπως φωτισμός, παγκάκια και επιπλέον διαβάσεις πεζών. Τέλος, προτείνεται η μείωση του χρόνου πρασίνου για τα οχήματα, ούτως ώστε να υποβοηθηθούν οι πεζοί και τα ΑΜΕΑ, που θεωρούνται ευάλωτες ομάδες σε σχέση με τους οδηγούς. Σε αυτήν την κατηγορία συγκαταλέγονται και οι ποδηλάτες, οι οποίοι είναι απροστάτευτοι από τη στιγμή που το ποδήλατο δεν είναι μηχανοκίνητο όχημα και συν τοις άλλοις δεν τους δίνεται η πρέπουσα σημασία.

- ❖ Μία από τις προϋποθέσεις της βιώσιμης κινητικότητας είναι η ενίσχυση του ρόλου της δημόσιας συγκοινωνίας, η οποία αποτελεί μέχρι τώρα ένα «αναγκαίο κακό», καθώς είναι η μόνη εναλλακτική για τους ανθρώπους που δεν μπορούν να μετακινηθούν με κάποιον άλλο τρόπο. Ειδικά στην πόλη της Κοζάνης, το μόνο μέσο μαζικής μεταφοράς μέσα στην πόλη είναι το minibus, μιας που δεν προβλέπεται άμεσα η δημιουργία υπόγειου σιδηροδρόμου. Ωστόσο, όπως έχει σχολιαστεί και προηγουμένως, το μέσο αυτό δεν είναι ιδιαίτερα αξιόπιστο, αφού τα δρομολόγια είναι αρκετά αραιά και ο αριθμός των στάσεων περιορίζεται εκτός της περιοχής μελέτης. Προτείνεται λοιπόν η δημιουργία περισσότερων λεωφορειακών γραμμών, η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων στα 10' και τέλος η τοποθέτηση περισσότερων στάσεων, ούτως ώστε να καλύπτεται και η περιοχή γύρω από το Σιδηροδρομικό Σταθμό. Εδώ να τονιστεί ότι είναι απαραίτητη η εφαρμογή των κυρώσεων για τους οδηγούς σταθμεύουν σε απόσταση μικρότερη των 12m από στάση λεωφορείου.

4.2.2. Οι κυκλοφοριακές παρεμβάσεις

Πέρα από τις ιδέες που αναφέρθηκαν στην υποενότητα της βιώσιμης κινητικότητας, αποτελεί άμεση προτεραιότητα η υλοποίηση κυκλοφοριακών προσαρμογών στην

περιοχή μελέτης, ούτως ώστε να υποστηριχθούν ικανοποιητικά οι πολεοδομικές παρεμβάσεις που αναλύθηκαν. Στο χάρτη της Εικόνας 4.2.2 παρουσιάζονται συγκεντρωτικά οι αλλαγές που προτείνονται σε κυκλοφοριακό επίπεδο.

4.2.2.1. Η πράσινη διαδρομή

Μία κομβική αλλαγή που προτείνεται στο πλαίσιο της εργασίας είναι η χάραξη μιας ή περισσότερων «πράσινων» διαδρομών μέσα στην περιοχή μελέτης, οι οποίες θα επεκτείνονται και εκτός αυτής. Συγκεκριμένα, πρόκειται να πραγματοποιηθούν προσαρμογές σε συγκεκριμένους δρόμους, ούτως ώστε αυτοί να προορίζονται για την ασφαλή κίνηση πεζών, ποδηλατών και ηλεκτρικού λεωφορείου. Έτσι, απαιτείται η εισαγωγή πεζόδρομου, ποδηλατόδρομου και μιας λωρίδας λεωφορείων. Όπως είναι κατανοητό, προκύπτει ότι μια τέτοια διαδρομή δεν μπορεί παρά να είναι μονής κατεύθυνσης, για δύο λόγους. Ο πρώτος αφορά τον πρακτικό σχεδιασμό, μιας που δεν υπάρχει διαθέσιμος χώρος για διπλή πορεία. Ο δεύτερος και σημαντικότερος προκύπτει από τη στρατηγική της βιώσιμης κινητικότητας, σύμφωνα με την οποία επιδιώκεται ο περιορισμός του αυτοκινήτου και η σταδιακή υποκατάστασή του από την κυκλοφορία με τα πόδια, το ποδήλατο και το ηλεκτρικό λεωφορείο. Το τελευταίο, γνωστό και ως trolley-bus, κινείται με τη χρήση ηλεκτρικού ρεύματος. Συγκεκριμένα, διαθέτει ηλεκτροκινητήρα που τροφοδοτείται από εναέριο δίκτυο καλωδίων υψηλής τάσης, μέσω αγωγών που βρίσκονται στην οροφή του. Διαφέρει ως προς το συμβατικό λεωφορείο ως προς την εκπομπή ρύπων και έτσι είναι πιο οικολογικό. Επομένως, είναι σαφές ότι η υλοποίηση μιας πράσινης διαδρομής εξυπηρετεί αποτελεσματικά τους στόχους μιας συμπαγούς πόλης, η κυκλοφορία μέσα στα όρια της οποίας καθορίζεται από τη στρατηγική της βιώσιμης κινητικότητας.

Ως γνωστόν, ο Σιδηροδρομικός Σταθμός είναι ένας χώρος που χαρακτηρίζεται από έντονη κινητικότητα επιβατών. Η έντονη αυτή κινητικότητα είναι χαρακτηριστικό των κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων που υπάρχουν στην περιοχή μελέτης. Πιο συγκεκριμένα, από τις πλατείες Νίκης και Λασσάνη διέρχονται καθημερινά πολλοί πολίτες. Ένα μεγάλο ποσοστό αυτών αποσκοπεί στην απρόσκοπτη πρόσβαση στο σταθμό, κάτι που δεν είναι ιδιαίτερα εφικτό μιας που οι δυο αυτές πλατείες δε συνδέονται άμεσα με αυτόν. Έτσι, προτείνεται η αφετηρία της πράσινης διαδρομής να είναι η πλατεία Νίκης και να συνδέεται με την πλατεία Λασσάνη με τρόπο τέτοιο

ώστε, να μη μεσολαβούν εμπόδια μεταξύ της καθεμιάς από τις δύο αυτές πλατείες και του Σιδηροδρομικού Σταθμού.

Ένας ακόμη ρόλος της νέας αυτής διαδρομής είναι η ικανοποιητική γεφύρωση του χάσματος μεταξύ βόρειου και νότιου τμήματος της περιοχής μελέτης. Οι δύο αυτές ζώνες, όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω, διαχωρίζονται εξαιτίας της ύπαρξης του Σιδηροδρομικού Σταθμού. Έτσι, μια ιδανική λύση θα ήταν, πέρα από την τοποθέτηση πεζογεφυρών που σχολιάστηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, να μπορεί να υλοποιηθεί η επιθυμητή σύνδεση τόσο μέσω ποδηλάτου όσο και ηλεκτρικού λεωφορείου. Επιπλέον, δόθηκε σημασία ώστε οι κλάδοι της διαδρομής αυτής να συνδέουν μεταξύ τους τους νέους κοινόχρηστους χώρους που πρόκειται να δημιουργηθούν στην περιοχή μελέτης, καθώς και να εξυπηρετεί την πρόσβαση σε οικοδομικά τετράγωνα με εξέχουσες χρήσεις (π.χ. εκπαίδευση).

Όπως φαίνεται από την Εικόνα 4.2.2, υλοποιήθηκαν τρεις τέτοιες διαδρομές, δύο κύριες και μια δευτερεύουσα. Συγκεκριμένα:

- ❖ Η πρώτη διαδρομή ξεκινά από την πλατεία Νίκης και συνεχίζει νότια μέχρι την πλατεία Λασσάνη. Στη συνέχεια, περνά κατά μήκος της οδού Ολύμπου και μετά ακολουθεί βόρεια την οδό Αριστοτέλους για να καταλήξει και πάλι στην πλατεία Νίκης. Σημειώνεται ότι η οδός Αριστοτέλους είναι διπλής κυκλοφορίας και τα δύο ρεύματα διαχωρίζονται με μια νησίδα. Επομένως, πρόκειται να επιβληθεί μονοδρόμηση στο δρόμο αυτό. Το τμήμα αριστερά της νησίδας θα απαρτίζεται από λωρίδες πεζοδρόμου και αυτοκινητοδρόμου, ενώ το δεξιό θα αντιστοιχεί σε λωρίδα κυκλοφορίας ηλεκτρικού λεωφορείου (Εικόνα 4.2.1).

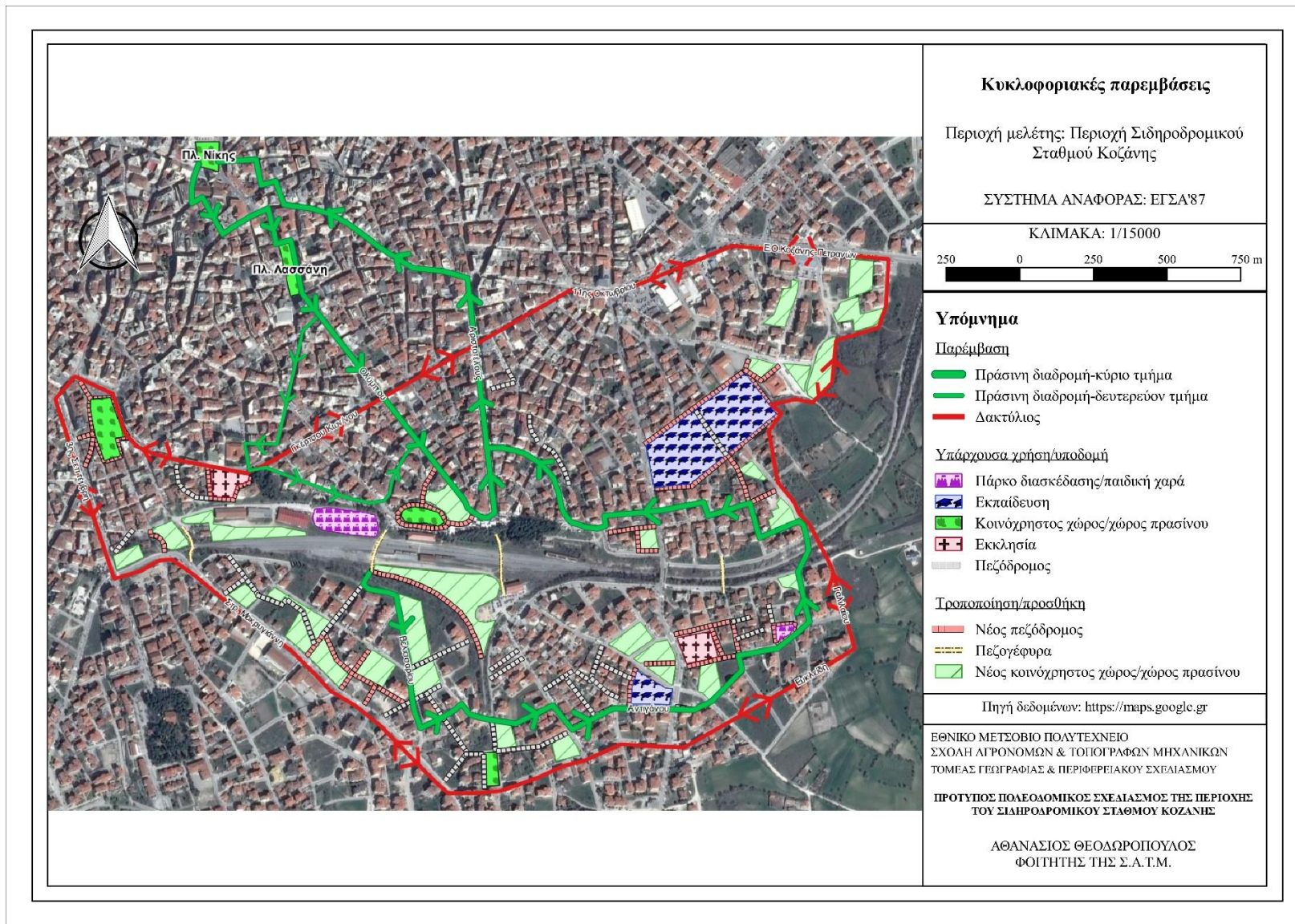


Εικόνα 4.2.1: Μελλοντική διαμόρφωση οδού Αριστοτέλους (ιδία επεξεργασία)

- ❖ Η δεύτερη διαδρομή αποτελεί ουσιαστικά μία παράκαμψη της πρώτης. Ξεκινά με κατεύθυνση νότια μέσω των οδών Κωστή Παλαμά και Εμμ. Παπιά και συνεχίζει ανατολικά μέσω της οδού Τριών Δένδρων με σκοπό να καταλήξει πάλι στην πρώτη διαδρομή. Αν ακολουθήσει κάποιος τη διαδρομή αυτή, μπορεί να μεταβεί στην εκκλησία ή/και στο πάρκο διασκέδασης που βρίσκεται βόρεια του σταθμού.
- ❖ Η τρίτη διαδρομή καλύπτει όλο το νότιο τμήμα της περιοχής μελέτης, αυτό δηλαδή που βρίσκεται κάτω ακριβώς από το σταθμό. Ξεκινά με κατεύθυνση προς το νότο διανύοντας την οδό Εμμ. Μπενάκη και Βελισαρίου, και μέσω των οδών Αντιγόνου και Ελεάτη Ζήνων, καταλήγει στο βόρειο τμήμα της περιοχής μελέτης και συνδέεται με την πρώτη διαδρομή στο ύψος της οδού Βέροιας. Ο ρόλος της συγκεκριμένης διαδρομής είναι η σύνδεση κάποιων σημαντικών οικοδομικών τετραγώνων (νέοι κοινόχρηστοι χώροι, σχολεία) τόσο μεταξύ τους όσο και με το σταθμό.

4.2.2.2. Ο δακτύλιος κυκλοφορίας αυτοκινήτων

Είναι σαφές ότι, αν εφαρμοστούν τα παραπάνω ριζικά μέτρα, όπως είναι η δημιουργία της πράσινης διαδρομής, οι τμηματικές πεζοδρομήσεις κ.ά, αυτόματα τίθενται περιορισμοί στην κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Αυτά θα αναγκαστούν να ακολουθήσουν εναλλακτική πορεία σε δακτύλιο, ο οποίος θα προστατεύει την περιοχή μελέτης από την ανεξέλεγκτη κυκλοφορία αυτοκινήτων. Όσον αφορά το τμήμα που θα εσωκλείεται στο δακτύλιο, εκεί η κίνηση των οχημάτων θα υπόκειται σε αυστηρούς κανονισμούς, όπως έχει ήδη αναφερθεί στην υποενότητα της βιώσιμης κινητικότητας. Γενικά ο στόχος είναι η ελαχιστοποίηση της χρήσης του αυτοκινήτου, ούτως ώστε να προστατευτούν οι γειτονιές της περιοχής μελέτης από τις διαμπερείς ροές και τους μεγάλους φόρτους οχημάτων (Ζαφείρης, 2012) που συνεπάγονται όχληση των κατοίκων. Αποφασίστηκε ο δακτύλιος να ταυτίζεται με το κλειστό πολύγωνο που ταυτίζεται με το όριο της περιοχής μελέτης και το οποίο αποτελείται από τους δρόμους Γκέρτσου Κωνσταντίνου, Στρ. Μακρυγιάννη κ.ά, όπως φαίνεται στην Εικόνα 4.2.2.



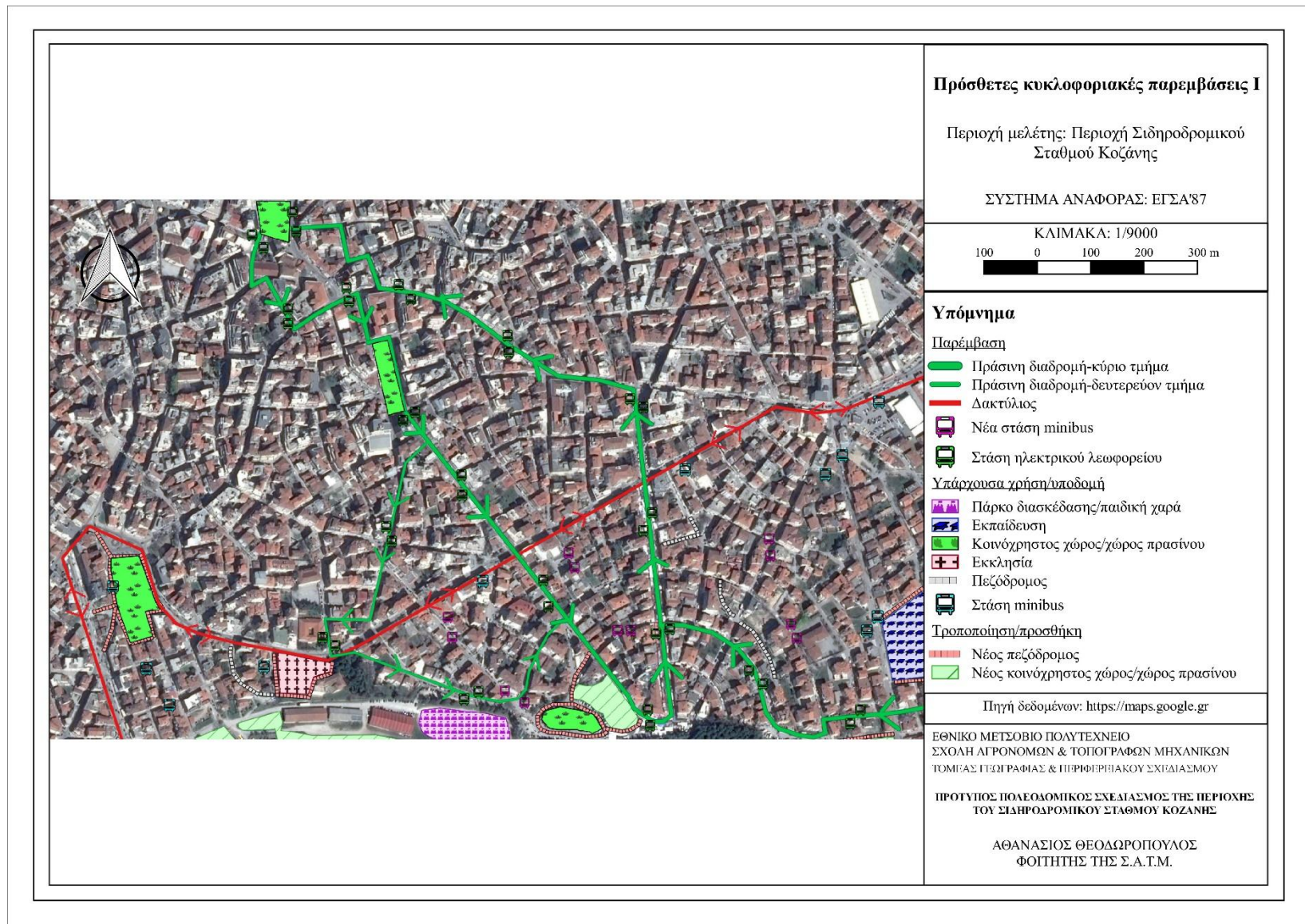
Εικόνα 4.2.2: Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις (ιδία επεξεργασία)

4.2.2.3. Συνοδευτικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις

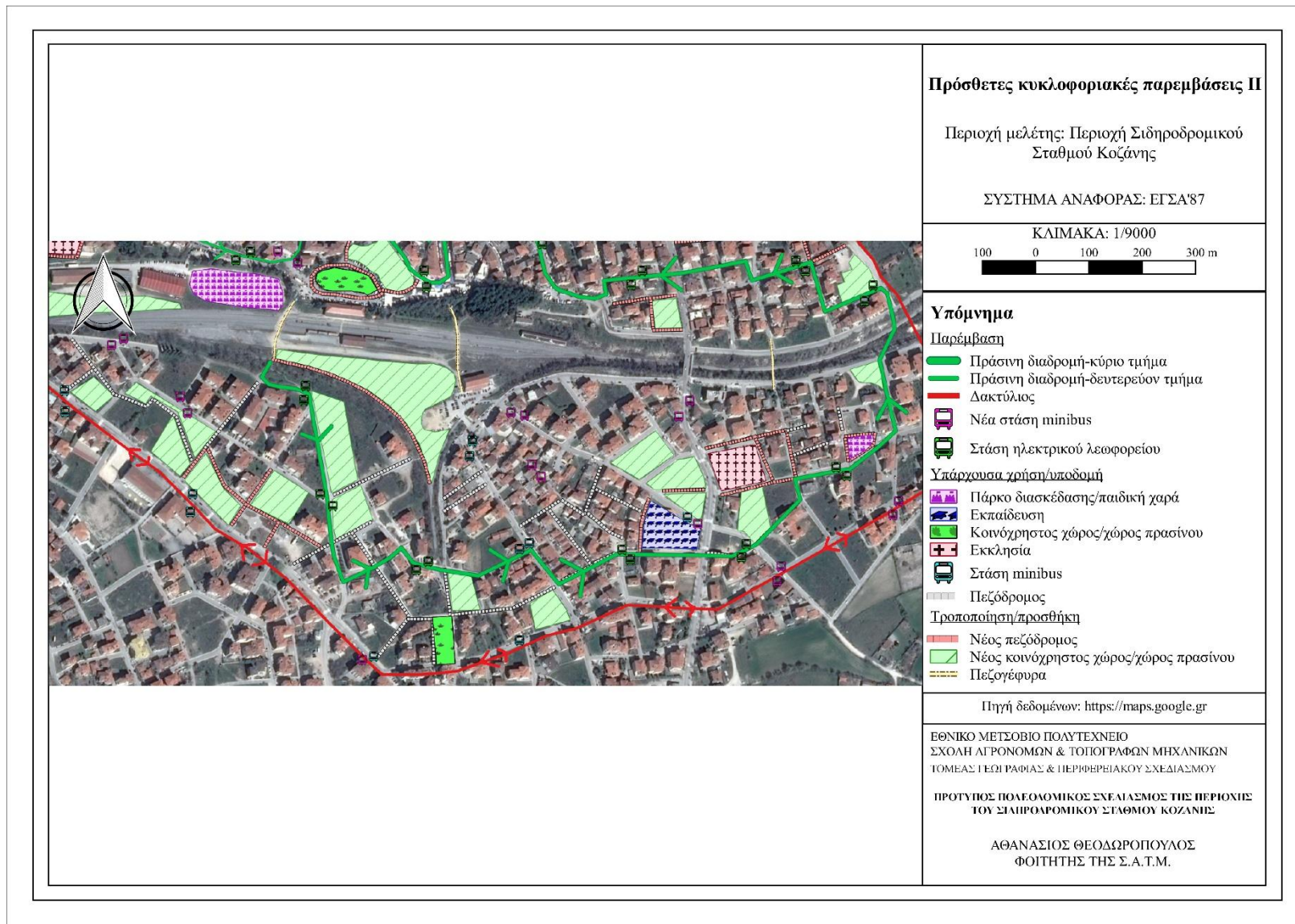
Η ενότητα των κυκλοφοριακών παρεμβάσεων κλείνει μέσω της επισήμανσης κάποιων επιμέρους προσθηκών. Συγκεκριμένα:

- ❖ Στοχεύεται η αύξηση του αριθμού των στάσεων minibus στην περιοχή μελέτης, μιας που ο τρέχων αριθμός δεν εξασφαλίζει την εύκολη πρόσβαση των κατοίκων σε αυτές.
- ❖ Η πράσινη διαδρομή θα ενισχυθεί με στάσεις ηλεκτρικού λεωφορείου σε μικρές σχετικά αποστάσεις, οι οποίες θα είναι ομοιόμορφα κατανεμημένες κατά μήκος της. Οι στάσεις αυτές πρόκειται να χωροθετηθούν σε όλους τους κλάδους, τόσο τους δύο κύριους όσο και τον δευτερεύοντα.

Στις επόμενες δύο εικόνες παρουσιάζονται οι επιπρόσθετες αυτές παρεμβάσεις, σε δύο ξεχωριστά τμήματα, μιας που απαιτείται μεγαλύτερη κλίμακα σε σχέση με τους προηγούμενους χάρτες:



Εικόνα 4.2.3: Πρόσθετες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις I (ίδια επεξεργασία)



Εικόνα 4.2.4: Πρόσθετες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις II (ίδια επεξεργασία)

5. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Υπενθυμίζεται ότι ζητούμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η πολεοδομική και κυκλοφοριακή αναβάθμιση της περιοχής του Σιδηροδρομικού Σταθμού Κοζάνης. Η περιοχή μελέτης, όπως έγινε αντιληπτό από τη μέχρι τώρα ανάλυση, διέπεται από κάποια αρνητικά χαρακτηριστικά που περιγράφουν σε μεγάλο βαθμό μία σύγχρονη πολεοδομική πόλη. Έτσι, αφού πραγματοποιήθηκε ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και διεξοδική μελέτη των θεσμικών πλαισίων που αφορούν την περιοχή σε διάφορα επίπεδα, λήφθηκαν οι ακόλουθες αποφάσεις:

- ❖ Σύμφωνα με την πολεοδομική σκοπιά, αποφασίστηκε να πραγματοποιηθούν κάποιες παρεμβάσεις με γνώμονα τα χαρακτηριστικά της συμπαγούς πόλης. Έτσι, προτάθηκαν πολιτικές όπως πεζοδρόμηση, αύξηση κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου, επανάχρηση κτιρίων, γεφύρωση του αστικού χάσματος μεταξύ βόρειου και νότιου τμήματος της περιοχής μελέτης, εμπλουτισμός με υπερτοπικές λειτουργίες.
- ❖ Για τις κυκλοφοριακές παρεμβάσεις λήφθηκε υπόψη η στρατηγική της βιώσιμης κινητικότητας. Έτσι, αποφασίστηκε να εφαρμοστούν πολιτικές που καθιστούν την πόλη φιλική προς τους πεζούς, τους ποδηλάτες και τους πολίτες που βασίζονται στη δημόσια συγκοινωνία για τις μετακινήσεις τους, ούτως ώστε να αρχίσει σταδιακά η απεξάρτηση από το αυτοκίνητο. Η βασική ριζοσπαστική αλλαγή που διατυπώθηκε αφορά τη δημιουργία μιας πράσινης διαδρομής, η οποία θα προορίζεται για χρήση από τις παραπάνω κυρίως ομάδες. Ταυτόχρονα, χαράχθηκε περιμετρικός δακτύλιος για να προστατευθεί η περιοχή μελέτης από τις διαμπερείς ροές οχημάτων.

Είναι σαφές ότι οι παραπάνω λύσεις είναι αρκετά ριζοσπαστικές και σίγουρα θα φέρουν τους κατοίκους αντιμέτωπους με σημαντικές αλλαγές στον τρόπο ζωής τους. Ωστόσο, εάν αυτές οι προτάσεις εφαρμοστούν, μακροπρόθεσμα θα επέλθει βελτίωση του επιπέδου διαβίωσης των πολιτών, θα διασφαλιστεί η προστασία του περιβάλλοντος, ενώ θα αμβλυνθούν οι ανισότητες μεταξύ των κοινωνικών ομάδων.

6. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Βιβλιογραφία:

Bossard, M., Feranec, J., & Otahel, J. (2000). CORINE land cover technical guide: Addendum 2000.

Αθανασόπουλος, Κ. (2009). Προς μία μέθοδο ένταξης των πολιτών στο σχεδιασμό έργων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (Doctoral dissertation, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ). Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών. Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού).

Βλαστός, Θ. (1984). Αρχιτεκτονική της Αστικής Κυκλοφορίας, Τεχνικά Χρονικά, τ.4(3).

Βλαστός, Θ., Δεσποτίδης, Κ., κ.ά. (2017). Ερευνητική συνδρομή στο Δήμο Κοζάνης για τη χάραξη δράσεων στροφής από τον κορεσμό προς τη Βιώσιμη Κινητικότητα – Πλαίσιο στρατηγικής για την ευαισθητοποίηση της τοπικής κοινωνίας απέναντι σε προβλήματα περιβάλλοντος και μετακινήσεων.

Γιαουτζή, Μ., Στρατηγέα, Α. (2011). Χωροταξικός σχεδιασμός: Θεωρία και πράξη, Εκδόσεις Κριτική.

Γιαννοπούλου, Σ. Α. (2006). Η απασχόληση ως παράγοντας ανάπτυξης. Εμπειρική έρευνα της υφιστάμενης κατάστασης της απασχόλησης και της ανεργίας στην περιοχή της Κοζάνης.

Ζαφείρης, Β. (2012). Πρότυπος Πολεοδομικός Σχεδιασμός στην περιοχή «Αεροδρόμιο» του Δήμου Ελευσίνας, Διπλωματική Εργασία, Αθήνα.

Παντελίδου, Ο. (2015). Η διαχείριση από την τοπική αυτοδιοίκηση των προβλημάτων που προκύπτουν από την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας στην Πτολεμαΐδα.

Παυλίδης, Σ. Β. (1985) Νεοτεκτονική εξέλιξη της λεκάνης Φλώρινας - Βεγορίτιδας - Πτολεμαΐδας (Δ. Μακεδονία), Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ),23

Πολύζος, Ι. (1990). Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Γενική Διεύθυνση: Περιβάλλον, Βρυξέλλες.

Σπυρόπουλος, Ν. Α., Παυλίδης, Σ. Β., Κίλιας, Α. Α., & Μουντράκης, Δ. Μ. (1987). Μορφοτεκτονικές παρατηρήσεις στα βουνά Μορίκι και Άκιο δυτική Μακεδονία και

συσχέτιση αυτών με την νοεοτεκτονική δράση= Morphotectonics of the Moriki-Askio mountains western Macedonia and their correlation with the neotectonic activity. Πανελλήνια (Διεθνή) Γεωγραφικά Συνέδρια, Συλλογή Πρακτικών, 2, 145-152.

ΦΕΚ 1472B / 09.10.2003, Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικό Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας.

ΦΕΚ 1472B / 09.10.2003, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Κοζάνης.

ΦΕΚ 128 Α/03.07.2008, Βουλή των Ελλήνων, Αριθμ. 6876/4871. Έγκριση του Γενικού Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

ΦΕΚ 151 ΑΑΠ/13.04.2009, Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία.

ΦΕΚ 1138 Β/11.06.2009, Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό.

ΦΕΚ 60Α/31.03.2011, Διατήρηση της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις.

Διαδίκτυο:

<https://agroforestry.net.files.wordpress.com>

<http://www.e-ptolemeos.gr>

<http://www.foursquare.com>

<http://www.keraies.eett.gr>

<http://www.kozanh.gr>

<http://www.kozanh.gr/web/guest/kozanihistory>

<http://www.neaptolemaidas.gr>

<http://www.panoramaps.statistics.gr>

<http://www.pinterest.com>

<https://www.statistics.gr>

<http://www.vrisko.gr>

<http://www.weatherbase.com>

<http://www.xo.gr>