ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

«ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΟΖΑΝΗΣ»

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΣΟΦΙΑ ΓΑΒΡΙΗΛΙΔΟΥ ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΑΒΕΛΛΑ ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΙΩΓΑΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΘΕΜΗΣ ΚΑΡΜΑΖΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΑΝΝΙΤΑ ΚΟΥΤΣΟΝΑΝΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΜΗΤΟΥΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΕΛΕΝΗ ΠΑΛΑΣΙΔΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΣΩΝΙΑ ΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ - ΞΥΝΟΠΟΥΛΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΤΣΙΡΕΚΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΟΜΑΓΑ ΔΡΓΑΣΙΑΣ «ΑΝΟΙΧΤΟΣ ΗΓΖΜΟΣ ΚΙΘΗΥΩΡΟΙ»
ΘΔΜΑ: ΤΠΟΒΟΛΖ ΠΡΟΣΑΣΖΣ
ΜΔΛΖ:

ΓΑΒΡΙΗΛΖΛΗΓΟΤ	ΣΟΦΙΑ	ΠΟΛΙΤΗΚΟΣ
ΓΔΣΠΟΣΗΤΖΣ	ΚΩΣΤΑΣ	ΑΡΥΣΙΔΚΣΩΝ
ΕΑΡΑΒΔΛΛΑ	ΔΛΔΝΖ	ΠΟΛΙΤΗΚΟΣ
ΕΚΦΩΓΑΣ	ΚΩΝ/ΝΟΣ	ΑΡΥΣΙΔΚΣΩΝ
ΚΑΡΜΑΕΖΣ	ΘΔΜΖΣ	ΠΟΛΙΤΗΚΟΣ
ΚΟΤΣΣΟΝΑΝΟΤ	ΑΝΝΗΣΙΑ	ΑΡΥΣΙΔΚΣΩΝ
ΜΖΣΟΤΛΖ	ΑΝΣΗΤΟΝΖ	ΑΡΥΣΙΔΚΣΩΝ
ΠΑΛΑΣΙΓΟΤ	ΔΛΔΝΖ	ΑΡΥΣΙΔΚΣΩΝ
ΡΑΚΟΠΟΤΛΟΤ	ΣΩΝΙΑ	ΑΡΥΣΙΔΚΣΩΝ
ΣΣΙΡΔΚΑ	ΓΔΣΠΟΙΝΙΑ	ΑΡΥΣΙΔΚΣΩΝ

ΣΤΝΣΟΝΙΣΣΖΣ :

ΓΔΣΠΟΣΗΤΖΣ	ΚΩΣΤΑΣ	ΑΡΥΣΙΔΚΣΩΝ

Σηα πηαίζηα ηεο νθαδαο εξγαζίαο «Αλνηηηή Γεθνζηθή Υώξνο» ζαο ζπνβάιιεη νθε ηα θάησζη θήθαηα ηεο εξγαζίαο :

1. Κεηξηθή αλαδξνθή
2. Νξηδνληνγξαθή αλνηηηώλ δεθόδεησλ ηώξσλ
3. Αλάηζε πεξηνρήο κειέηεο
4. Υάξηεο αλαηζεζεο ηεο δηαλνίεζεο πεξηνρήο κειέηεο 1:2000 θαη ηωλ επηκέξνοο πεξηνρώλ 1:1000 .
5. Πίλαθεο θαηαγξαθεο ηεο ζεηθηήθειεο θαηαζθεπαζεο ηωλ νδώλ.
6. Πξνηάζεηο αλάπηπμεο ηωλ αλνηηηώλ δεθόδεησλ ηωλ ηωξωλ δηεθ. πεξηνρή κειέηεο.
7. Πίλαθεο θαηεγνξνπνηήζεσλ ηωλ νδωλ δηθηωλα κε ηελ πξόηαζε.
8. Υάξηεο ηεο πξόηαζεο ηωλ επηκέξνοο πεξηνρωλ κειε ηεο 1:500 θαη ηωλ ιε πηνκεξεηώλ 1:200.
9. Παραξηεκα κε θωηνγξαθεηθό πιηθό θαη πιηθό κειέηεο.

Κνδάλε 28-6-2013
Με ηηκή,

Ζ ΟΜΑΓΑ ΔΡΓΑΣΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ -Η ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΟΖΑΝΗΣ

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Η **ίδρυση** της πόλης τοποθετείται στα τέλη του 14ου - αρχές 15ου αιώνα, την εποχή δηλαδή της κατάκτησης της Μακεδονίας από τους Τούρκους. Λόγω των ορεινών όγκων της περιοχής, που λειτουργούσαν ως φυσική οχύρωση, ο οικισμός της Κοζάνης αποτέλεσε χώρο μόνιμης εγκατάστασης, δημιουργίας και παραγωγής για τους διωκόμενους ελληνικούς πληθυσμούς.

Η **μεγαλύτερη ακμή** της Κοζάνης παρατηρείται κατά το 18ο και 19ο αιώνα, οπότε και αποκτά σημαντική θέση ανάμεσα στα πιο ισχυρά εμπορικά και βιοτεχνικά κέντρα της Δυτικής Μακεδονίας. Παράλληλα, αναπτύσσονται σημαντικές εμπορικές συναλλαγές με τα Βαλκάνια και την Κεντρική Ευρώπη. Στις αρχές τού 19ου αιώνα. παρά την ύφεση στο εμπόριο και τη βιοτεχνία εξαιτίας της βιομηχανικής επανάστασης η πόλη της Κοζάνης συνέχισε να αποτελεί ένα από τα δυναμικά κέντρα οικονομικής δραστηριότητας.

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ

Κατά το 14ο-15ο αιώνα και μετά από συνεχείς μετακινήσεις πληθυσμού, δημιουργήθηκαν οι πρώτες «γειτονιές» του αρχικού ιστού της πόλης, σε μια προνομιακή θέση στους πρόποδες των Καραγιαννίων, με θέα την κοιλάδα του Αλιάκμονα. Η **αρχική πολεοδομική χάραξη** δεν ανήκει σε καμία συγκεκριμένη τυπολογία, αλλά διαμορφώθηκε βάσει των γεωμορφολογικών κλίσεων και των αναγκών των κατοίκων για ασφάλεια και ικανοποιητική άμυνα του οικισμού.

Στη θέση που είναι χτισμένη σήμερα η Κοζάνη υπήρχαν οικισμοί από τα προϊστορικά χρόνια. Το 1392 άποικοι προερχόμενοι από την Πρεμέτη το Μπιθικούκιο και την Κόζδιανη της Ηπείρου, κατάφυγαν κυνηγημένοι από τους Τουρκαλβανούς στην περιοχή βόρεια της Σέλιτσας (που μέχρι σήμερα ονομάζεται Παλιοκόζδιανη) και στη συνέχεια μεταναστεύοντας ανατολικά συνάντησαν τον χριστιανικό οικισμό στα Καλύβια. Οι κάτοικοι των Καλυβιών δεν τους αποξένωσαν, αλλά τους υποχρέωσαν να χτίσουν τις κατοικίες τους ανατολικότερα. Οι νέοι κάτοικοι ονόμασαν την περιοχή Τζαμουριά διασώζοντας το πατρωνύμιο της παλιάς τους περιοχής. Σήμερα η περιοχή ονομάζεται Τζάμπρα. Επίσης το βραχώδη λόφο επάνω από την Τζάμπρα τον ονόμασαν Σκρίκα ή Σκίρκα (Σκ'ρκα), που σημαίνει βραχώδες ύψωμα. Αν και υπάρχουν διάφορες εκδοχές για το όνομα της πόλεως η επικρατέστερη είναι πως οι άποικοι αυτοί της Ηπείρου ονόμασαν το νέο οικισμό Κόσδιανη που στη συνέχεια μετατράπηκε σε Κόζιανη και οι μετέπειτα λόγιοι το μετασχημάτισαν σε Κοζάνη. Με το σημερινό όνομα αναφέρεται οικισμός γύρω στα 1450 μ.Χ. Λίγα χρόνια αργότερα οικογένειες από τα Σέρβια και το Δρέπανο μετοικίζουν και ενισχύουν τον οικισμό της Κόσδιανης. Οι κάτοικοι παλιών και νέων οικισμών ενώνονται σε μια νέα ενιαία κοινότητα, χτίζουν την εκκλησία τους, κατασκευάζουν υδραγωγεία. Η εγκατάσταση πλέον παίρνει μόνιμο χαρακτήρα και βελτιώνεται και η ποιότητα των υλικών κατασκευής των κατοικιών.

Το 15ο, 16ο και 17ο αι. συνεχίζεται η εγκατάσταση στην Κοζάνη πολλών καταδιωκόμενων Ελλήνων από διάφορες περιοχές, λόγω του ότι έγινε γνωστός ως ασφαλής τόπος για τους χριστιανικούς πληθυσμούς και η πόλη συνεχώς αναπτύσσεται. Στις αρχές του 17ου αιώνα η Κοζάνη κατοι-

κείται από 400 οικογένειες και υποστηρίζεται ότι έχουν σχηματιστεί τέσσερις συνοικίες με τέσσερις αντίστοιχα ενοριακές εκκλησίες: Άγιος Αθανάσιος, Αγιος Δημήτριος, Αγιοι Ανάργυροι, Αγιος Γεώργιος. Οι εκκλησίες αποτελούνκοινωνικά κέντρα των συνοικιών, τόποι συνάθροισης και κοινωνικών εκδηλώσεων.
Το 1612 λόγω των διώξεων που υπέστησαν από τους Κονιάρηδες Τούρκους, κάτοικοι από τα 'Αγραφα και τη Θεσσαλία κατάφυγαν στην Κοζάνη η οποία αποτελεί πλέον μια ελληνική κοιτίδα πολιτισμού μέσα στον τούρκικο ωκεανό που την περιβάλλει. Στα μέσα του 17ου αιώνα η Κοζάνη αποτελούνταν από έξι οικισμούς διάσπαρτους σε μορφή ημικυκλίου

γύρω από το κέντρο της σημερινής πόλης: το Τζαμαρά, τοΤσιάμρα, τη Σκ'ρκα, τους Αγίους Αναργύρους, τον Άγιο Δημήτριο και τον Άγιο Γεώργιο ή Κρεβατάκια). Το 1646 νέοι άποικοι από την Θεσσαλία, από το χωριό Χόρμοβο, έρχονται και χτίζουν τα σπίτια τους στη Σκ'ρκα και στα περίχωρα της πόλης. Τρία χρόνια αργότερα το 1649 εκατόν είκοσι οικογένειες από το χωριό Κτένι υπό την αρχηγία του προεστού τους Ιωάννη Τράντα, εγκαταστάθηκαν στη θέση Κρεβατάκια, ιδρύοντας τον οικισμό τους εκατέρωθεν του ρέματος που υπήρχε κατά την πορεία των σημερινών οδών Παύλου Μελά, Βαλταδώρων, Δρίζη και Μητροπολίτου Φωτίου. Στο δυτικό τμήμα δόθηκε η ονομασία Γκιουλέρ (τα ρόδα) και στο ανατολικό Σαριπάσχου. Στο τμήμα Σαριπάσχου έκτισαν ένα μικρό ναό (ο οποίος έμελλε να γίνει συγκρότημα του Αγίου Νικολάου) και ο οικισμός δεν πύκνωσε γρήγορα. Ο γιος του Ιωάννη Τράντα, Χαρίσιος, κατόρθωσε να λάβει Σουλτανικό διάταγμα με προνόμια για τους κατοίκους της πόλης. <<Μαλικανές>>, η πόλη δηλαδή ήταν υπό την προστασία της Σουλτανομήτορος..Οι κάτοικοι ήταν ελεύθεροι από κάποιους φόρους. Ήδη είχε αρχίσει η εμπορική επαφή των Κοζανιτών με τα μεγάλα αστικά κέντρα, Κωνσταντινούπολη, Ουγγαρία, Πολωνία, Γερμανία. Ο πρίγκιπας της Τρανσυλβανίας Ράκοζι, το 1667, παραχωρεί στους Κοζανίτες εμπορικά προνόμια και έτσι από πραματευτάδες γίνονται ιδρυτές μεγάλων οίκων στις παραδουνάβιες χώρες. Δημιουργήθηκαν οι ονομαστές κοινότητες των Κοζανιτών στο Ζέμουν (Σέμλινο), στη Βιέννη, στη Βούδα στην Πέστη, το Βουκουρέστι και σε άλλες πόλεις της Αυστροουγγαρίας. Τα προϊόντα που εμπορεύονται είναι κιλίμια, αλατζάδες, κάπες, νήματα, μεταξωτά, κρόκος, κρασιά, δέρματα και υφαντά. Η επαφή αυτή με την Ευρώπη προάγει οικονομικά, πνευματικά και κοινωνικά την πόλη. Επί τουρκοκρατίας στην Κοζάνη, ο τρόπος ζωής

είχε αστικοποιηθεί, γεγονός που ευνοήθηκε από τις εμπορικές σχέσεις με την κεντρική Ευρώπη. Η δύναμη και η ευημερία της εμποροβιοτεχνικής τάξης εκδηλώνεται στο χώρο με σημαντικά δημόσια έργα και οικοδομική δραστηριότητα. Ολοκληρώνεται και καλλωπίζεται η αγορά, το *κοινό τζιαρσί,* πραγματοποιούνται έργα που διευκολύνουν τις εμπορικές και βιοτεχνικές δραστηριότητες, όπως τα γεφύρια και τα καλντερίμια που συνδέουν τις συνοικίες. Η συνένωση των συνοικιών συντελείται και στο επίπεδα των θρησκευτικών και κοινωνικών σχέσεων με την ίδρυση του Αγίου Νικολάου. Παράλληλα κατασκευάζονται αξιόλογα αρχοντικά. Αρκετά από αυτά έφεραν αναθηματικές ή κτητορικές επιγραφές, όπου αναγράφονταν ως έτος κατασκευής το 1745, όπως Κουτσουσίμου, Κοντορούση, Μεσδιάνη, Δημισκή, κ.α. Όλα σχεδόν όμως έχουν κατεδαφιστεί σήμερα. Η μεταφορά της επισκοπής το 1745 από τα Σέρβια στη Κοζάνη φανερώνει την γρήγορη ανάπτυξη της πόλης η οποία υπερτερεί δημογραφικά των Σερβίων περίπου από τις αρχές του 17ου αι.

Η Κοζάνη, ως οικισμός νεότερων χρόνων δε χρειάστηκε περιμετρική οχύρωση (λόγω του ότι με την οθωμανική αυτοκρατορία οι εισβολείς περιορίστηκαν και παράλληλα εξελίχθηκε η πολεμική τεχνολογία). Μετά την κατάργηση της περιμετρικής οχύρωσης, την περίοδο της ακμής της πόλης, ο οικισμός επεκτάθηκε στην ύπαιθρο που τον περιβάλλει και εξελίχθηκε σε σημαντικό εμποροβιοτεχνικό κέντρο. Η μόνη της προστασία ήταν η εσωστρεφής αμυντική οργάνωση γεγονός που χαρακτήρισε και άλλους οικισμούς της Δυτικής Μακεδονίας. Η αμυντική οργάνωση βασιζόταν στην οχυρή μορφή των κατοικιών και στη δαιδαλώδη μορφή του οδικού δικτύου, σε συνδυασμό με ένα σύστημα επικοινωνίας των αυλών, την απάνοιξη, που επέτρεπαν τη διαφυγή σε ώρα κινδύνου. Τελικά η πολεοδομική διάταξη δεν ακολούθησε κάποιο προκαθορισμένο σχέδιο, αλλά η αυθόρμητη χάραξη των δρόμων υπαγορευόταν από τις κλίσεις του εδάφους και κυρίως την ασφάλεια, ή τις ανάγκες του οικισμού.

Η οικιστική δομή της πόλης διαρθρώνεται ως εξής: υπάρχουν ενότητες κατοικιών, οι συνοικίες και ο πυρήνας, όπου βρίσκονται τα σπίτια των πατριαρχικών οικογενειών. Οι εκκλησίες χωροθετούνται στην περιφέρεια του οικισμού (ε-

κτός από τον Άγιο Νικόλαο). Τα κέντρα των συνοικιών είναι οι μικρές διαπλατύνσεις στη συμβολή των δρόμων, με τη Βρύση και τον Πλάτανο.
Συνήθως οι κατοικίες κατασκευάζονταν κάθετα στις υψομετρικές καμπύλες του ανάγλυφου, ώστε η όψη της της κεντρικής εισόδου να προσανατολίζεται νότια ή νότιοανατολικά και οι καλοί οντάδες να αντικρίζουν τη θέα της κοιλάδας του Αλιάκμονα. Οι κατοικίες ήταν εσωστρεφείς και το οδικό δίκτυο απαρτιζόταν από στενά δρομάκια-ποτέ ευθεία και συχνά αδιέξοδα ενώ κατά τη διασταύρωση των δρόμων δε δημιουργούνταν σχεδόν ποτέ σταυροδρόμια- με ακανόνιστο πλάτος και ένα σύστημα επικοινωνίας μεταξύ των ιδιοκτησιών με μικρές πόρτες στους ψηλούς μαντρότοιχους τους. Περιβάλλονταν δηλαδή από ασφαλείς ψηλούς περιβόλους με ελάχιστα σιδερόφρακτα ανοίγματα, αλλά οι εσωτερικοί χώροι στρέφονταν προς την εσωτερική αυλή, με την οποία επικοι-

νωνούσαν με ανοίγματα και σκεπαστές στοές, τα χαγιάτια. Στους ορόφους οι κατασκευές ανοίγουν με προεξοχές, σαχνισί, προς τους δρόμους και ανοιχτούς εξώστες, χαγιάτια, ή ηλιακούς προς την εσωτερική αυλή. Εξαίρεση αποτελούν τα μεγάλα «αρχοντικά» της ακμής της πόλης (μέσα 18ου αιώνα) που προβάλλουν επιδεικτικά πάνω από τις μάντρες. Η κλίμακα πάντως της αρχιτεκτονικής είναι πάντα μικρή (το πολύ διώροφα) και η πυκνότητα χαμηλή. Στις «λαϊκές» γειτονιές επικρατούν τα μονώροφα που σχεδόν δεν ξεχωρίζουν από τις μάντρες. Σήμερα ελάχιστες απομένουν οι περιοχές μέσα στην Κοζάνη που διατηρούν την πιο παλιά τους διάρθρωση, με στενά δρομάκια ακανόνιστα, που

σχηματίζουν κλειστούς «λαβύρινθους» για τους αμύητους. Οι παλιές αυτές γειτονιές (Κεραμαριό, Γιτά, Αλώνια, Σκίρκα, Νεάπολη) βασίστηκαν σε μια οργάνωση πυρήνων κατοικίας μέσα σε αυλές ή περιβόλια, Πάντα με ψηλές μάντρες, ώστε ο διαβάτης να έχει συνέχεια την αίσθηση ενός κλειστού μετώπου και από τις δύο μεριές. Η συνεχής αλλαγή κατεύθυνσης και τα πολλά αδιέξοδα βοηθούσαν ώστε να αποπροσανατολιστεί ο διαβάτης, πράγμα που διαπιστώνεται και σήμερα μια και οι χάρτες δεν αποδίδουν ποτέ πιστά την πραγματικότητα.

Ακριβώς επειδή υπήρχε αυτή η «μεσαιωνική» διάρθρωση, είναι σαφής ο διαχωρισμός ανάμεσα σε ιδιωτικό και δημόσιο χώρο - ο δημόσιος λιτός και εκτός από ελάχιστες περιπτώσεις διαρθρωμένος σαν «πέρασμα» και ο ιδιωτικός φροντισμένος, με πράσινο, ημιυπαίθριους χώρους (χαγιάτια) και πλακόστρωτα.

Η ίδια λογική ακολουθείται και στο τέλος του 17ου αιώνα, όπου αυτοκρατορικό διάταγμα του σουλτάνου καθόριζε ότι η πόλη είναι στην ιδιοκτησία της μητέρας του σουλτάνου και με το οποίο απαγορευόταν η διέλευση και εγκατάσταση των Τούρκων, κατά συνέπεια η πόλη μένει καθαρό χριστιανική.

Ο χώρος της πόλης διαρθρώνεται από επιμέρους ενότητες κατοικιών, που αντιστοιχούν στις πατριαρχικές οικογένειες που κατέφυγαν στην Κοζάνη. Καθώς η εγκατάσταση είχε ομαδικό χαρακτήρα, οι συνοικίες, οι μαχαλάδες, δημιουργήθηκαν από εγκατάσταση οικογενειών κοινής καταγωγής, όπου ενσωματωνόταν αρχικά

Εικ. 1. *Η Κοζάνη γύρω στα 1800. Στον αριθμό 24 το συγκρότημα του Αγίου Νικολάου.*

και ορισμένα εργαστήρια, αποθήκες και βιοτεχνικά εργαστήρια.
Σε προσπάθεια λοιπόν για την ανάπτυξη της πόλης, δημιουργείται Ο "γκιουλέρ μαχαλά", στο κέντρο της σημερινής πόλης.

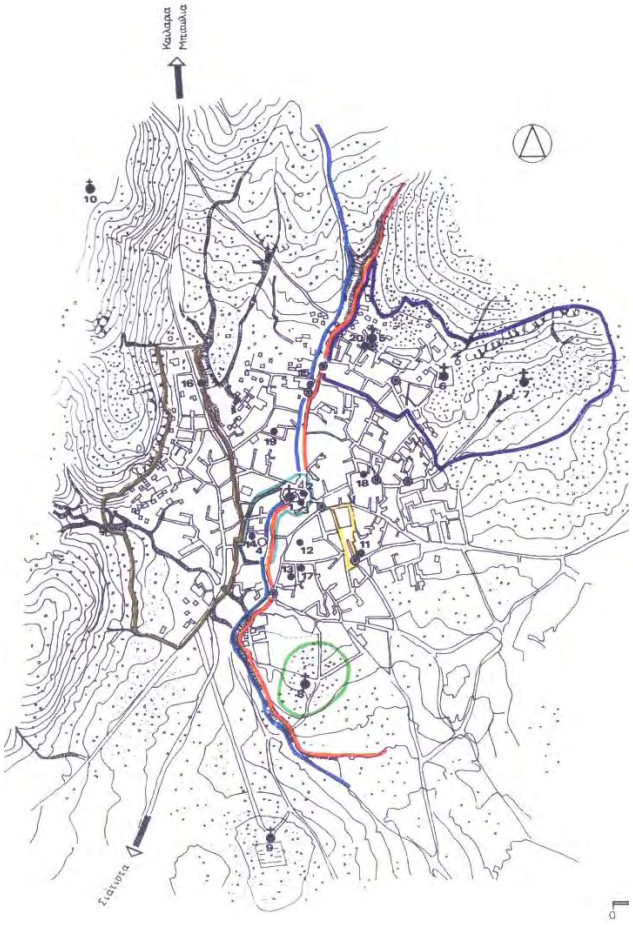
Τον 18^{ο} αι. η Κοζάνη αποτελείται πλέον από συνοικίες, των οποίων οι ονομασίες προήλθαν από τα ονόματα των οικογενειών που τα εποίκησαν. Το 18ο αιώνα, όπως φαίνεται, ο τρόπος ζωής έχει αστικοποιηθεί, γεγονός που ευνοήθηκε από τις εμπορικές σχέσεις με την Κεντρική Ευρώπη. Η δύναμη της εμποροβιοτεχνικής τάξης εκδηλώνεται στο χώρο με σημαντικά δημόσια έργα και την οικοδομική της δραστηριότητα.

Η Κοζάνη σήμερα διαφέρει από το παρελθόν. Η αλλοίωση της μορφής του παραδοσιακού πολεοδομικού ιστού της πόλης άρχισε αρκετά νωρίς μέσα στον αιώνα μας. Οι πρώτες εξωτερικές επιρροές στην τοπική αρχιτεκτονική και πολεοδομία εισάγονται με το νεοκλασικισμό στις αρχές του 2Ου αιώνα και στις εκσυγχρονιστικές επεμβάσεις της οθωμανικής διοίκησης οφείλονται οι διανοίξεις των υπεραστικών οδών στρατηγικής σημασίας, που διέτρεχαν την πόλη. Από λίγα στοιχεία στη διάθεσή μας, καταλαβαίνουμε ότι ήδη το 1920 η Κοζάνη είχε αλλάξει χαρακτήρα και ήταν πολύ πιο κοντά στη σύγχρονή της μορφή παρά σε κάποια «παραδοσιακή», για την οποία διαθέτουμε κάποιες περιγραφές αλλά όχι τεκμήρια πέρα από τους πυρήνες στις παλιές γειτονιές.

Εικ. 2. Η αποτύπωση της πόλης στα 1925-26. Το συγκρότημα στο Ο.Τ. 258.

Η Κοζάνη ανήκει σε εκείνη την κατηγορία των πόλεων που αναπτύχθηκαν ραγδαία μεταπολεμικά και κυρίως μετά το 1970. Αυτό είχε σαν συνέπεια την καταστροφή του παραδο-

σιακού ιστού της πόλης στο κέντρο και γύρω από αυτό, γιατί γκρεμιστήκαν πολλά παλιά κτίσματα για να αντικατασταθούν με πενταόροφες πολυκατοικίες.



Το ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης όμως ήταν σχεδόν ανύπαρκτο (τελευταία αναθεώρηση το 1928) και όλες οι νέες οικοδομές ακολουθούσαν ή δεν ακολουθούσαν τις παλιές ρυμοτομικές γραμμές ανάλογα με την περίπτωση, ενώ η κατάσταση κάπως διασκεδαζόταν με συνεχείς πράξεις τακτοποίησης και αναλογισμού. Το «νέο» ρυμοτομικό σχέδιο αντίστοιχα που προέκυψε στο κέντρο διακρίνεται από μεγάλους άξονες (Ε. Βενιζέλου, Κωνσταντίνου Διαδόχου, Π. Μελά, Μ. Αλεξάνδρου, Τράντα κ.λ.π.) που εξυπηρετούν τις κυκλοφοριακές ανάγκες του αυτοκινήτου από τη μια μεριά αλλά «διαλύουν» και το παλιό πλέγμα δρόμων της «παραδοσιακής» Κοζάνης.

Αναπτυγμένη χωρίς σχέδιο, με πλήθος προβλήματα στις παρυφές της (τεράστιες σχετικά εκτάσεις με αυθαίρετα) και με έντονη οικοδομική δραστηριότητα χωρίς να λύνεται το οξύ πρόβλημα της στέγασης, η Κοζάνη, ως σήμερα τουλάχιστον, έδειχνε πως είχε άλλες προτεραιότητες από την προστασία των παραδοσιακών της συνόλων. Αντίθετα, γινόταν μεγάλη προσπάθεια εξωραϊσμού (πλατείες όπως της Νίκης ή του Συντάγματος) εις βάρος των κλειστών παλιών συνόλων, που χωρίς καμιά μέριμνα αφήνονταν να καταρρεύσουν.

Είναι φανερό ότι η αξιολόγηση των προτεραιοτήτων αντανακλούσε και σε συνέχεια ενίσχυε την τάση περιφρόνησης κάθε δείγματος παλιάς κατασκευής, από τοπικούς φορείς και κατοίκους. Αλλά και το επίσημο κράτος, μέσω των υπηρεσιών του, δεν έδειξε, ή μάλλον δεν μπόρεσε να δώσει, την απαιτούμενη προσοχή. Η συμβολή του κράτους

ήταν αναμφίβολα σωστική τουλάχιστον στη διάσωση των δύο μοναδικών αρχοντικών Βούρκα (18ος αιώνας). Το ίδιο και ο αγώνας, για να σωθεί το ιστορικό αρχοντικό Γ. Λασσάνη στην αγορά της πόλης.

ΑΠΟ ΤΟ ΧΘΕΣ ΣΤΟ ΣΗΜΕΡΑ

Με την πάροδο του χρόνου δημιουργήθηκαν προβλήματα ανησυχητικής πυκνότητας, ασύμβατης αισθητικής και μειωμένης λειτουργικότητας, όπως:

- ανεπαρκής ηλιασμός / αερισμός των κτιρίων
- κορεσμός λειτουργιών κεντρικού χαρακτήρα σε περιοχή περιορισμένης έκτασης
- έλλειψη υπαίθριων χώρων αναψυχής και πολιτισμού.

Το γεγονός της ύπαρξης ενός μόνο κέντρου στην πόλη της Κοζάνης, σε συνδυασμό με τον ανεπαρκή εξοπλισμό κάποιων άλλων τοπικών κέντρων και την απρογραμμάτιστη εγκατάσταση της παραγωγικής υποδομής στον οικισμό, δυσχεραίνουν ακόμα περισσότερο την κατάσταση και οδηγούν σε μία πολυδιάσπαση της πόλης και σε ελλιπή διάρθρωση των χρήσεων. Ωστόσο, βάσει της συγκέντρωσης των κεντρικών λειτουργιών, καθορίζεται μία κεντρική περιοχή της πόλης, όχι επαρκώς οργανωμένη.

Ο **πολυτεμαχισμός του αστικού ιστού** επιτείνεται από τη διάνοιξη οδών, μεγάλης κυκλοφορίας (αλλά στενής διατομής, που διασχίζουν την πόλη της Κοζάνης επιβαρύνοντας την τοπική εσωτερική κυκλοφορία και διακίνηση, διασπώντας την πολεοδομική σύνθεση και λειτουργία του ιστού και αλλοιώνοντας τον παραδοσιακό της χαρακτήρα.

Η **πολεοδομική οργάνωση** της Κοζάνης θα χαρακτηριζόταν κεντροβαρική, με μια ιδιαίτερη ανισομερή συμπύκνωση κεντρικών λειτουργιών σε περιοχή περιορισμένης έκτασης -κέντρο της πόλης-χωρίς την εξασφάλιση ουσιαστικών προϋποθέσεων κυκλοφορίας και διακίνησης σε αυτό. Αναπτύχθηκε σταδιακά

γύρω από τον ιστορικό πυρήνα που χαρακτηρίζεται από δαιδαλώδη πολεοδομικό ιστό. Ως προς το κέντρο και την περιφέρεια της πόλης, διαπιστώνεται :

- Ασφυκτική λειτουργία του κέντρου και τάσεις εκτόνωσης προς τα ΝΔ.
- Υποτυπώδης ανάπτυξη τοπικών κέντρων.
- Χωροθέτηση σημαντικών λειτουργιών κατ' ανάγκη, λόγω έλλειψης χώρων, εκτός πόλης.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 1986 επηρέασε σε σημαντικό βαθμό την ανάπτυξη δραστηριοτήτων στον εξωαστικό χώρο, με τον καθορισμό των ΖΟΕ με εξειδικευμένες χρήσεις και της ΖΕΠ. Η ανάπτυξη που έγινε σύμφωνα με τις ΖΟΕ απεικονίζεται σαφέστερα στις περιοχές :

- Ανατολικά της πόλης, με έντονη συγκέντρωση παραγωγικών δραστηριοτήτων.
- Νότια και νοτιοδυτικά της πόλης, με ανάπτυξη κατοικίας και εμπορικών και παραγωγικών επιχειρήσεων.

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Η παρουσιαζόμενη **σημερινή οργάνωση του οδικού δικτύου** και της κυκλοφορίας στην πόλη είναι κυρίως αποτέλεσμα της εφαρμογής των προτάσεων της «ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΟΖΑΝΗΣ», που συντάχθηκε το Φεβρουάριο του 1994 από την εταιρία DENCO ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΕΠΕ. Η μελέτη αυτή συμπλήρωσε και αναμόρφωσε άλλη παλαιότερη του 1981. Το τελικό αποτέλεσμα είναι ένα εκτεταμένο δίκτυο μονοδρόμων στην πόλη, που οργανώνονται σε ζεύγη αντίθετης ροής. Η λύση αυτή προφανώς υπαγορεύτηκε από το μικρό πλάτος των περισσοτέρων δρόμων της πόλης που δεν επέτρεπε την ύπαρξη πολλών δρόμων διπλής κυκλοφορίας χωρίς προβλήματα Η λύση αυτή των εκτεταμένων μονοδρομήσεων έλυσε σε πολλά σημεία το πρόβλημα της απρόσκοπτης ροής των οχημάτων, αλλά προκαλεί μεγαλύτερο συνολικό φόρτο κυκλοφορίας, εφόσον τα οχήματα αναγκάζονται να κάνουν μεγαλύτερες διαδρομές για να φτάσουν στον προορισμό τους. έχουν γίνει επίσης, ιδίως στο κέντρο της πόλης , εκτεταμένες πεζοδρομήσεις.

Το υπερτοπικό οδικό δίκτυο στο Δήμο Κοζάνης λειτουργούσε ακτινικά με κέντρο την πόλη της Κοζάνης. Η διέλευση της Εγνατίας οδού ανατρέπει αυτή

την ακτινική διάταξη και δημιουργεί νέα δεδομένα για τη λειτουργία τόσο του υπερτοπικού όσο και του αστικού οδικού δικτύου.

Το βασικό αστικό οδικό δίκτυο της πόλης της Κοζάνης (πρωτεύοντες άξονες), όπως αναπτύχθηκε ιστορικά, συντίθεται από αριθμό ακτινικών αξόνων που αποτελούν συνέχεια των κύριων υπεραστικών αξόνων. Πέραν των παραπάνω πρωτευόντων ακτινικών αξόνων, με βάση την τελευταία κυκλοφοριακή μελέτη και τα δεδομένα της εποχής εκείνης έγινε προσπάθεια εφαρμογής ενός οδικού δακτυλίου μέσα στον αστικό ιστό, ώστε αστικές μετακινήσεις που έχουν αρχή και τέλος στις περιφερειακές ζώνες της πόλης να μη διέρχονται αναγκαστικά από το κέντρο και το κορεσμένο, ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής, οδικό δίκτυο. Ο δακτύλιος αυτός συντίθεται από τους ακόλουθους άξονες:

- Φιλίππου Β΄(τμήμα)
- Μικρού Βασιλικής
- Στρατηλατών
- Κοσμά Αιτωλού
- Μπιζανίου
- Μοναστηρίου
- Αηλιόστρατας
- Κορυτσάς
- Ψαρρών
- Δαβάκη
- Κασομούλη
- Γκέρτσου
- 11ης Οκτωβρίου (τμήμα)
- Βερμίου (τμήμα)

Οι παραπάνω άξονες στη συντριπτική τους πλειοψηφία διαθέτουν ανεπαρκή γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά (μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση όταν είναι αμφίδρομοι) για το ρόλο της πρωτεύουσας αρτηρίας που καλούνται να διαδραματίσουν. Επιπρόσθετα η κυκλοφοριακή τους ικανότητα μειώνεται ακόμα περισσότερο από το γεγονός ότι σε μεγάλο μέρος του μήκους τους χρησιμοποιούνται και για στάθμευση αυτοκινήτων παρά την οδό.

Πέραν των παραπάνω πρωτευουσών αρτηριών, το οδικό δίκτυο περιλαμβάνει και αριθμό δευτερευουσών αρτηριών, που λειτουργούν τροφοδοτικά προς τις πρωτεύουσες αρτηρίες. Οι άξονες αυτοί σε πολλές περιπτώσεις αποτελούν τη φυσική συνέχεια υφιστάμενων επαρχιακών οδών που εξασφαλίζουν τη σύνδεση της πόλης της Κοζάνης με τους γύρω οικισμούς.
Κύριος προορισμός της συντριπτικής πλειοψηφίας των παραπάνω μετακινήσεων είναι το κέντρο της πόλης, όπου συγκεντρώνονται τόσο η διοίκηση όσο οι χρήσεις εμπορίου - αναψυχής. Από τα παραπάνω, σε συνδυασμό με την κατακόρυφη αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ των τελευταίων χρόνων, προκύπτει έντονη ζήτηση για θέσεις στάθμευσης.
Σήμερα η ζήτηση για στάθμευση καλύπτεται κατά το μεγαλύτερο μέρος με στάθμευση παρά την οδό. Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού υπάρχουν ελάχιστοι και η διαθέσιμη χωρητικότητα τους δεν επαρκεί να καλύψει τη ζήτηση, εφόσον πολλές θέσεις διατίθενται σε μόνιμους πελάτες (με το μήνα κλπ.).
Λόγω του ελλείμματος νόμιμων θέσεων στάθμευσης παρατηρείται ανεξέλεγκτη παράνομη στάθμευση σε κάθε διαθέσιμο χώρο, γωνία, πεζοδρόμιο κλπ., που έχει σαν αποτέλεσμα την παραπέρα υποβάθμιση της κυκλοφοριακής ικανότητας του οδικού δικτύου και την συνακόλουθη εμφάνιση φαινομένων κυκλοφοριακής συμφόρησης.
Όπως έχει διαμορφωθεί το οδικό δίκτυο και με βάση τις σημερινές λειτουργίες της πόλης θεωρείται ανεπαρκές για να καλύψει τις τρέχουσες αλλά και τις μελλοντικές ανάγκες για μετακινήσεις, ιδιαίτερα σε ορισμένα σημεία του κέντρου.
Η αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ αυτοκινήτου, η βελτίωση του επιπέδου ζωής που αυξάνει την επιθυμία για μετακινήσεις και η συσσώρευση πολλών διοικητικών λειτουργιών που αποτελούν σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων στον περιορισμένο χώρο του κέντρου της πόλης διαμορφώνουν ένα πλαίσιο ασφυκτικής πίεσης για το οδικό δίκτυο:

- Τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των βασικών οδικών αρτηριών είναι ανεπαρκή για τους κυκλοφοριακούς φόρτους που καλούνται σήμερα να εξυπηρετήσουν, ιδιαίτερα τις ώρες αιχμής.

- Παρατηρείται σημαντικό έλλειμμα χώρων νόμιμης στάθμευσης, με αποτέλεσμα την παράνομη στάθμευση παρά την οδό και την παραπέρα υποβάθμιση της κυκλοφοριακής ικανότητας του δικτύου.

- Το λεωφορειακό δίκτυο όπως έχει διαμορφωθεί θα μπορούσε να καλύψει σημαντικό μέρος των αναγκών για αστικές, μικρού μήκους, μετακινήσεις. Ωστόσο φαίνεται να μην έχει την αναμενόμενη απήχηση στο κοινό.

ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΧΩΡΙΚΩΝ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

Προκειμένου να υλοποιηθεί η ανάπλαση του πολεοδομικού ιστού της πυκνοκατοικημένης περιοχής του ιστορικού διοικητικού και εμπορικού κέντρου της Κοζάνης, πρέπει να δοθεί δυνατότητα ολοκληρωμένης παρέμβασης. Προϋπόθεση για την ολοκλήρωση της ανάπλασης είναι η ύπαρξη δημοτικών εκτάσεων εντός σχεδίου, που θα εξασφαλίσουν στο Δήμο αντικείμενο διαπραγμάτευσης για ανταλλαγή ακινήτων με τους ιδιοκτήτες των οποίων τα ακίνητα κρίνονται απαραίτητα να απαλλοτριωθούν. Κατάλληλες, για την περίπτωση αυτή, είναι οι δημοτικές εκτάσεις που υπάρχουν στην ΖΕΧ, με την προϋπόθεση ότι στην περιοχή τους θα ισχύει η χρήση της κατοικίας. Η τροποποίηση των χρήσεων γης σε τμήμα της ΖΕΧ και η επέκταση του σχεδίου πόλης στην ευρύτερη περιοχή της δίνουν την δυνατότητα να αναβαθμιστεί ποιοτικά η ζωή των κατοι-

κων στην πόλη της Κοζάνης να ενισχυθεί η βιώσιμη ανάπτυξη να αναδειχτεί η πολιτισμική της ταυτότητα διαφοροποιώντας και ανατρέποντας το μεταπολεμικό μοντέλο ανάπτυξης.

Προκειμένου να εξασφαλιστούν οι απαραίτητες εκτάσεις για την υλοποίηση των ρυθμίσεων που αφορούν κοινοχρήστους χώρους είναι απαραίτητη η διαδικασία για την απόκτηση των απαιτούμενων ακινήτων από τον Δήμο, η οποία μπορεί να πραγματοποιηθεί μετά από ελεύθερες διαπραγματεύσεις σύμφωνα με την § 8 του άρθρου 12 του Ν 2508/97. Το αντάλλαγμα μπορεί να είναι ίσης αξίας οικόπεδο ή κτίριο ή διαμέρισμα στην περιοχή. Για την ανταλλαγή αυτή μπορούν να χρησιμοποιηθούν δημοτικές εκτάσεις γης εντός σχεδίου ή στην περιοχή επέκτασης. Με τον τρόπο αυτό δίνεται η δυνατότητα να πραγματοποιηθούν έργα ανάπλασης που θα συντελέσουν στην αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος, στην ανάδειξη της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς και στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων του οικισμού.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΚΟΖΑΝΗΣ

Μέσα από τη μελέτη των Ανοιχτών χώρων προέκυψαν διάφορα ερωτήματα και δόθηκαν αντίστοιχες απαντήσεις σε ζητήματα που αφορούσαν στη συγκεκριμένη περιοχή μελέτης. Ωστόσο η προσέγγιση δεν μπορούσε παρά να ήταν αποσπασματική, γι' αυτό προέκυψαν και οι παραδοχές. Η μελέτη αυτή αποτέλεσε πεδίο προβληματισμού για την ανάγκη συνολικού Στρατηγικού σχεδιασμού της πόλης του μέλλοντος.

Στην πορεία του Σχεδιασμού για μια ανθρώπινη πόλη πρέπει να έχουμε ως στόχο την Αειφόρο ή Βιώσιμη ανάπτυξη. Βιώσιμη λοιπόν ή αειφόρος θεωρείται η ανάπτυξη ή πόλη που είναι οργανωμένη κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ικανοποιεί τις

ανάγκες της παρούσας γενιάς χωρίς όμως να παρεμποδίζει τη δυνατότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιούν τις δικές τους.

Η πόλη της Κοζάνη και η ευρύτερη περιοχή του Καλλικρατικού Δήμου, έχει σήμερα ανάγκη από ένα νέο όραμα για τη πόλη του μέλλοντος. Αυτό πρέπει να περιλαμβάνει:

- Εκπόνηση ενός νέου συνεκτικού Γ.Π.Σ., που θα αναθεωρεί το υπό μελέτη, για την κάλυψη των απόλυτα απαραίτητων αναγκών των πολιτών, χωρίς να υποθηκεύει το περιβάλλον, αφήνοντας περιθώρια ελιγμών στις επόμενες γενιές.
- Αναθεώρηση του πολεοδομικού σχεδίου Κοζάνης, με στόχο μια πόλη ελκυστική, ανθρώπινη, με σεβασμό στο περιβάλλον, διαμορφώνοντας συνθήκες κατάλληλες ώστε να κρατήσει τον πληθυσμό στον τόπο εξασφαλίζοντας εργασία σε όλους τους παραγωγικούς τομείς. Στόχος το μοντέλο της συνεκτικής πόλης που βρίσκεται σε πλεονεκτική θέση, σε σχέση μα την αραιά δομημένη πόλη, επειδή διαθέτει όρια, καταναλώνει λιγότερο χώρο, ισορροπεί εισροές-εκροές και μπορεί να παρέχει πυκνά συγκοινωνιακά δίκτυα. Η δημόσια συγκοινωνία γίνεται πλέον ανταγωνιστική ως προς το ιδιωτικό αυτοκίνητο, ενώ ένα μέρος των μετακινήσεων μπορεί να γίνει με ποδήλατο ή με τα πόδια.
- Εκπόνηση νέας κυκλοφοριακής μελέτης που θα περιλαμβάνει περιμετρικό οδικό άξονα (λειτουργικού δακτυλίου – όχι κλειστού), για την αποσυμφόρηση του κέντρου και παράλληλα δημιουργία κατάλληλων συνθηκών κυκλοφορίας στο κέντρο με απόλυτη προτεραιότητα στον πεζό πολίτη, το ποδήλατο και τα μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Στόχος είναι η βιώσιμη κινητικότητα, όρος που περιγράφει τις συνθήκες και τα μέσα μετακίνησης που εντάσσονται στα χαρακτηριστικά, στον τρόπο λειτουργίας της βιώσιμης πόλης. Η βιώσιμη κινητικότητα επιτυγχάνεται

μέσω ενός ολοκληρωμένου συγκοινωνιακού σχεδιασμού που περιλαμβάνει δίκτυα - ιεράρχηση - μέσα κλπ. Σ' αυτό το πλέγμα οι λεγόμενες «δομικές αρτηρίες» αποτελούν την ραχοκοκαλιά της ανάπτυξης του οικιστικού ιστού. Αυτή τη ραχοκοκαλιά καλείται το Γ.Π.Σ. να προσδιορίσει με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ακρίβεια και με βάση αυτή να αναπτύξει τις επεκτάσεις και να καθορίσει τις χρήσεις γης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ-ΑΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΓΕΝΙΚΑ

Το αστικό τοπίο είναι ένας χώρος δυναμικός με κύριο παράγοντα τον άνθρωπο ως δράστη και όχι ως θεατή, ένας χώρος χαρακτηρίζεται από τις χρήσεις που έχουν θεσπισθεί και ρυθμίσεις που έχουν γίνει, ένας χώρος που δεν είναι ελεύθερος και προπαντός όχι κενός. Το αστικό τοπίο χωρίζεται στον δημόσιο και στον ιδιωτικό χώρο. Συμφώνα με τον Γερμανό κοινωνιολόγο Walter Siebel ο δημόσιος χώρος είναι χώρος τελετουργικής ανωνυμίας, μιας επιτηδευμένης συμπεριφοράς που κρατά αποστάσεις ενώ ο ιδιωτικός χώρος είναι χώρος οικειότητας και συναισθηματισμού. Επίσης, στον δημόσιο χώρο εντοπίζονται οι λειτουργιές της αγοράς, της αναψυχής καθώς και πολιτιστικές και πολιτικές δραστηριότητες, ενώ στον ιδιωτικούς χώρο λαμβάνουν χώρα η παραγωγικές και αναπαραγωγικές διαδικασίες της επιχείρησης και της κατοικίας.

Για πολλούς το αστικό δημόσιο τοπίο είναι ένας συνδυασμός κτισμένων και ελεύθερων χώρων, υπαίθριων και στεγασμένων, ανοιχτών και κλειστών, πρασίνων και δομημένων. Κυβερνητικά κτίρια, δημόσιες βιβλιοθήκες και σχολικά κτίρια είναι παραδείγματα των στεγασμένων δημοσίων χώρων. Αντίθετα, οι μη δομημένες εκτάσεις, οι δρόμοι, οι πεζόδρομοι και οι πλατείες, οι παιδικές χάρες, οι παραλίες όταν οι πόλεις είναι παραθαλάσσιες, τα ρέματα και οι ανοιχτοί αρχαιολογικοί χώροι, τα πάρκα και τα άλση, οι ανοιχτές αθλητικές εγκαταστάσεις, είναι χώροι δημόσιοι όπου έχουν πρόσβαση όλοι οι πολίτες.

Οι ελεύθεροι χώροι στην πόλη χαρακτηρίζονται από μεγάλη ποικιλία ως προς τα χαρακτηριστικά τους και τη συμμέτοχη τους στη διαμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος. Ταξινομούνται ανάλογα με το ρόλο που καλούνται να παίξουν, τη συχνότητα στη χρήση τους, τη χωρητικότητα, την επιφάνεια, το μέγεθος τους την περιοχή εξυπηρέτησης και την ακτίνα επιρροής.

Με βάση τη σημασία τους για την πόλη διακρίνονται σε τοπικούς, υπερτοπικούς και μητροπολιτικούς χώρους, με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς σε δημόσιους και ιδιωτικούς, με βάση την χρήση σε κοινόχρηστους και μη, με

βάση τη θέση τους σε σχέση με την πόλη, σε αστικούς και περιαστικούς. Επίσης, ταξινομούνται με βάση τη λειτουργία τους σε χώρους πρασίνου, συνάθροισης πολιτών, αθλητισμού, περιπάτου, κυκλοφορίας, πολιτισμού ή και συνδυασμό των παραπάνω. Σε μια παραπέρα ανάλυση οι χώροι πρασίνου διαχωρίζονται ανάλογα με το χαρακτήρα σε αστικούς, αγροτικούς και δασικούς, διακρίνονται με βάση το ύψος της φύτευσης σε χαμηλό και ψηλό και τέλος, διαχωρίζονται με βάση την προέλευση σε αυτοφυείς και σε ανθρωπογενείς.

Η σημασία των ελεύθερων χώρων και του πρασίνου στη πόλη είναι εξαιρετικά μεγάλη για τη ποιότητα ζωής των πολιτών, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις πόλεων με υψηλές πυκνότητες δόμησης, καθώς από την ύπαρξή τους προκύπτουν σημαντικά οικολογικά και κοινωνικά οφέλη όπως:

- Βελτιώνουν σημαντικά την ποιότητα του αέρα.
- Συμβάλλουν στη μείωση της θερμοκρασίας
- Απορροφούν τους θορύβους της πόλης
- Είναι τα τελευταία καταφύγια βιοποικιλότητας στα αστικά κέντρα
- Μειώνουν τον κίνδυνο πλημμυρών
- Είναι καταφύγια αναψυχής, χαλάρωσης ή άθλησης και κοινωνικής συναναστροφής
- Αναβαθμίζουν την έννοια της γειτονιάς και τις κοινωνικές σχέσεις στη πόλη.
- Είναι χώροι συγκέντρωσης των κατοίκων σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης.

Οι κατηγορίες ελεύθερων χώρων, με βάση τη θέση στη πόλη και το θεσμικό και ιδιοκτησιακό καθεστώς που τους διέπει είναι:

- Αστικοί δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι
- Ιδιωτικοί ελεύθεροι χώροι
- Αστικοί χώροι ειδικών ρυθμίσεων (αρχαιολογικοί χώροι, στρατόπεδα κλπ)
- Μεγάλοι φυσικοί σχηματισμοί μέσα ή γύρω από τη πόλη (περιαστικό πράσινο, φυσικά υδάτινα στοιχεία κλπ).

Στη παρούσα μελέτη θα ασχοληθούμε με τη κατηγορία των Αστικών Δημόσιων Κοινόχρηστων Χώρων

ΑΣΤΙΚΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ

Από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα οι δημόσιοι χώροι λειτουργούν ως χώροι ελεύθερης έκφρασης, κίνησης και δράσης των πολιτών, ως χώροι αναψυχής και κοινωνικής επαφής, ως χώροι διεκδίκησης και επανάστασης, αλλά και ως χώροι της δημόσιας σφαίρας, αναδεικνύοντας με αυτόν τον τρόπο την ιδιαίτερη σημασία που έχουν για το κοινωνικό σύνολο.

Ο σχεδιασμός των ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων της πόλης πρέπει να έχει ως στόχο την ανάδειξή τους σε ενεργητικό, πολύ-λειτουργικό χώρο, με τη δημιουργία ευχάριστων χώρων κίνησης, συνάντησης, πληροφόρησης και αναψυχής. Προϋπόθεση αποτελεί η μελέτη της μορφής, της λειτουργίας και της σημασίας του δημόσιου χώρου (δρόμος, πλατεία, πάρκο) και των ιστορικών του χαρακτηριστικών.

Οι δημόσιοι ελεύθεροι χώροι της πόλης εκπληρώνουν δυο διαφορετικούς αλλά και συμπληρωματικούς μεταξύ τους ρόλους. Πρώτον είναι χώροι ανοικτοί προς τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος. Επιτρέπουν δηλαδή την παρουσία και - ως ένα βαθμό - την λειτουργία της φύσης στο δομημένο περιβάλλον. Με αυτόν τον τρόπο έχουν ρυθμιστικό ρόλο όσον αφορά το μικροκλίμα και την ποιότητα του περιβάλλοντος της πόλης και ταυτόχρονα παρέχουν τη δυνατότητα στους ανθρώπους που ζουν και κινούνται σε αυτήν να έρχονται σε άμεση επαφή με τα στοιχεία της φύσης. Ταυτόχρονα είναι δημόσιοι αστικοί χώροι και με αυτήν την έννοια κοινωνικοί χώροι. Φέρουν δηλαδή ένα μεγάλο μέρος της κοινωνικής ζωής στην πόλη, ως τόποι επιμέρους κοινωνικών δραστηριοτήτων ή ως χώροι κίνησης-στάσης δραστηριοτήτων και ροών του δομημένου περιβάλλοντος.

ΔΡΟΜΟΙ

Οι δρόμοι είναι κοινόχρηστες εκτάσεις που εξυπηρετούν την κυκλοφορία είτε θέτοντας τα όρια κίνησης των αυτοκίνητων είτε οριοθετώντας την κίνηση των πεζών μέσα από τις διαβάσεις και τα πεζοδρόμια. Στους δρόμους

συχνά συναντάμε δενδροφυτεύσεις, νησίδες, λωρίδες για την κίνηση ποδηλάτων και χώρους στάθμευσης αυτοκίνητων.

Από περιβαλλοντική σκοπιά οι δενδροστοιχίες που υπάρχουν στους δρόμους μειώνουν την θερμότητα που εκπέμπεται από τις μηχανές των αυτοκίνητων και την άσφαλτο ενώ παράλληλα μειώνουν τους ρύποι των εξατμίσεων προσφέροντας σκιά και δροσιά στους πεζούς κατά τους θερινούς μήνες. Επιπρόσθετα, απορροφούν τα νερά της βροχής περιορίζοντας τις πλημμύρες.

Χαρακτηριστικοί μεγάλοι δρόμοι στην πόλη της Κοζάνης είναι η οδός Δημοκρατίας και Παύλου Μελά καθώς επίσης και η οδός Γκέρτσου.

Μια άποψη από την οδό Μακεδονομάχων που αποτελεί μια από τις πιο εμπορικές οδούς της πόλης της Κοζάνης.

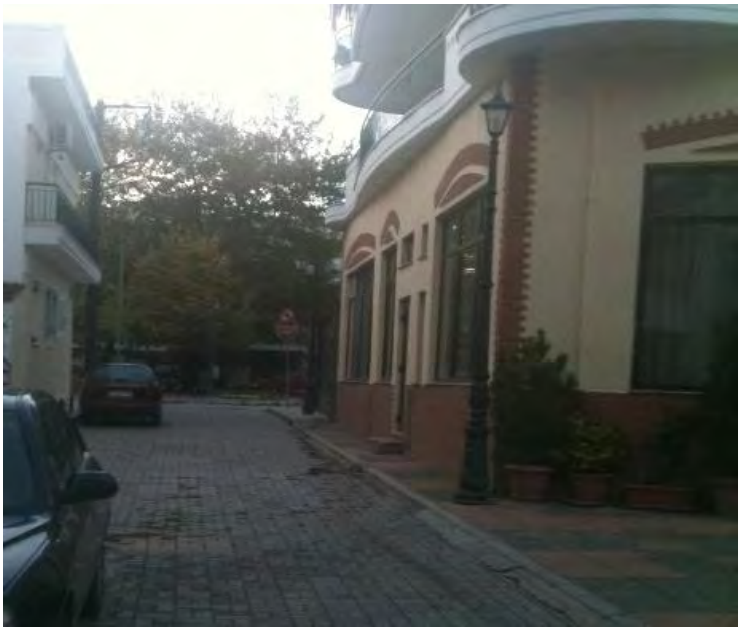
ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

Οι πεζόδρομοι είναι οι δρόμοι που έχουν ως αποκλειστική χρήση την κίνηση των πεζών. Πολλές φορές επιτρέπεται η κίνηση οχημάτων για συγκεκριμένες ώρες ή εξασφαλίζεται η διέλευση οχημάτων έκτακτης ανάγκης, κυρίως των ασθενοφόρων και των πυροσβεστικών οχημάτων. Υπάρχουν εμπορικοί πεζόδρομοι που εξυπηρετούν καλύτερα την λειτουργία της αγοράς ή ακόμα και πεζόδρομοι διπλά σε έναν ναό ή έναν αρχαιολογικό χώρο που συνδέουν το χώρο αυτό με την υπόλοιπη πόλη. Στους πεζόδρο-

μους συνήθως υπάρχουν δένδρα, θάμνοι, καθιστικά και στέγαστρα. Τα υλικά τους είναι συνήθως φιλικά προς το περιβάλλον.

Προτείνεται οι πεζόδρομοι της πόλης σε συνδυασμό με τα πεζοδρόμια κάποιων οδικών αξόνων να λειτουργούν κάτω από τη λογική ενός ολοκληρωμένου δικτύου.

Χαρακτηριστικοί πεζόδρομοι του ιστού της πόλης της Κοζάνης βρίσκονται στην οδό Κωνσταντίνου Μητροπολίτη και στην οδό Κομπανίας.



Μια άποψη από τον πεζόδρομο στην οδό Αμύντα Α.

ΠΛΑΤΕΙΕΣ

Η πλατεία είναι ένας επίπεδος συνήθως χώρος, μεγάλης έκτασης, ακάλυπτος και διαμορφωμένος σε μια κατοικημένη περιοχή. Από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα οι πλατείες αποτέλεσαν χώρους με πολλαπλά μηνύματα-κοινωνικά πολιτικά, πολιτιστικά, οικονομικά. Ως χώρος άλλοτε βρίσκεται στην είσοδο-αφετηρία της πόλης και άλλοτε στο κέντρο της, ενώ άλλοτε αποτελεί κόμβο ώστε να ρυθμίζει την κυκλοφορία ή τοποθετείται σε οδικό άξονα.

Οι πλατειές είναι ελεύθεροι χώροι που καλύπτονται από δενδροφυτεύσεις, εξοπλισμό όπως καθιστικά και επιμέρους διαμορφώσεις που συχνά χρησιμοποιούνται για την συγκέντρωση κόσμου και συνδέονται με την ύπαρξη

ενός ναού, ενός μνημείου ή ενός δημαρχείου. Τέτοια παραδείγματα για την πόλη της Κοζάνης αποτελούν η πλατεία Νίκης και η πλατεία Λασσάνη.

Η πλατεία Λασσάνη

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ-ΔΙΚΤΥΑ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

Τα δίκτυα αυτά λειτουργούν ως παράγοντας ενοποίησης όλων των αστικών και περιαστικών χώρων πρασίνου. Σ΄ αυτούς περιλαμβάνονται μικροί ανοιχτοί χώροι, πλατείες, δίκτυο πεζοδρόμων, πάρκα, άλση κλπ. Λαμβάνοντας υπόψη τον ορισμό της αειφόρου ανάπτυξης και του αειφόρου σχεδιασμού, αλλά και τις ανάγκες σχεδιασμού των αστικών χώρων μέσα από την αρχιτεκτονική του τοπίου, ορίζεται μια σειρά αρχών που πρέπει να χαρακτηρίζουν το σχεδιασμό των δικτύων πρασίνου στον σύγχρονο αστικό χώρο:

- Σχεδιασμός που αναλύει, αξιολογεί και «εκμεταλλεύεται» κατάλληλα την τοπιομορφία κάθε αστικής περιοχής (κλίμα, ανάγλυφο και τοπογραφία, βλάστηση κτλ).

- Βιοκλιματικός σχεδιασμός, που αξιοποιεί τους μηχανισμούς της φύσης (αέρας, νερό, βλάστηση) και εξασφαλίζει θερμική άνεση σε κοινόχρηστους χώρους και κτίρια.
- Διατήρηση και ενίσχυση της βιοποικιλότητας με φύτευση ενδημικών φυτών και προστασία των υπαρχόντων ζωτικών οργανισμών.
- Εξοικονόμηση πόρων (νερού και ενέργειας) τόσο για την κατασκευή των πράσινων χώρων, όσο και για τη λειτουργία τους.
- Χρήση υλικών φιλικών προς το περιβάλλον.
- Μέριμνα για σύνδεση αστικού και περιαστικού πρασίνου για τη διείσδυση της φύσης στην πόλη.
- Ανάπτυξη των επικαλυπτόμενων δικτύων που να λειτουργούν ανεξάρτητα αλλά και συνδυαστικά και να εξυπηρετούν παράλληλες λειτουργίες όπως είναι η αναψυχή και οι καθημερινές μετακινήσεις (εξοικονομώντας πόρους και μειώνοντας τους παραγόμενους ρύπους).
- Ανασυγκρότηση των ήδη δομημένων περιοχών, προστασία των αδόμητων και ανάκτηση των εγκαταλειμμένων (Λιονάτου, 2008).

ΠΑΡΚΑ ΚΑΙ ΑΛΣΗ

Το πάρκο αποτελεί μια έκταση με πράσινο μέσα στην πόλη, ενώ το άλσος είναι ένα μικρό πάρκο. Σαφώς και τα δυο έχουν οικολογικό χαρακτήρα, αποτελούν χώρους αναπαύσης, αναψυχής ή ακόμα και άθλησης. Συχνά διαθέτουν παιδικές χάρες και χώρους παιχνιδιού. Περιλαμβάνουν μεγάλα δένδρα, μεγάλες επιφάνειες από χώμα ή πετρώδη υλικά ή ακόμα και λίμνες φυσικές ή τεχνητές. Χαρακτηριστικά παραδείγματα στην πόλη της Κοζάνης και την ευρύτερη περιοχή της είναι το πάρκο του Άγιου Δημήτριου και το άλσος Κουρί.

Πάρκο Αγ. Δημητρίου

Άλσος στην πόλη της Κοζάνης απέναντι από την εκκλησία του Αγ. Δημητρίου

ΚΗΠΟΙ

Ο κήπος είναι ένας πράσινος χώρος με μεγάλη ποικιλία φυτεύσεων. Συχνά οι κήποι αποτελούν πλούσιους και πυκνούς χώρους βλάστησης και όχι σπάνια φιλοξενούν και ορνιθοπάνιδα. Γενικά, οι κήποι έχουν ιστορική αξία και διακρίνονται για την κηποτεχνική τους.

Στην Κοζάνη υπάρχει ο δημοτικός κήπος, που αποτελεί ίσως το μεγαλύτερο οργανωμένο χώρο πράσινου στην πόλη αλλά σε καμία περίπτωση δεν συναγωνίζεται σε έκταση και ποικιλομορφία τους κήπους των μεγάλων πόλεων όπως τον εθνικό και τον βοτανικό κήπο στην Αθήνα.

Δημοτικός κήπος Κοζάνης.

ΘΕΜΕΛΙΩΔΕΙΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΙΣΩ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Δε νοείται ανοιχτός δημόσιος χώρος χωρίς την ύπαρξη αστικού ιστού που τον περιβάλλει. Οι ανοιχτοί δημόσιοι χώροι και ο αστικός ιστός αποτελούν δυο έννοιες αλληλοεξαρτώμενες και αλληλοσυμπληρούμενες. Συνεπώς, θα ήταν σκόπιμο να αναφερθούν και οι δομικές αρχές του αστικού ιστού. Οι διεργασίες που δημιουργούν τον αστικό ιστό μπορούν να συνοψιστούν σε τρεις γενικές αρχές, που έχουν να κάνουν με συνδέσεις, καθώς και με την τοπολογία αυτών των συνδέσεων. Οι τρεις αρχές αυτές μπορούν να διατυπωθούν ως εξής:

(1) Κόμβοι. Ο αστικός ιστός ορίζεται από κόμβους ανθρώπινων δραστηριοτήτων των οποίων οι διασυνδέσεις οριοθετούν τον ιστό. Υπάρχουν διάφοροι τύποι κόμβων: το σπίτι, η δουλειά, το πάρκο, το κατάστημα, το εστιατόριο, η εκκλησία, κλπ. Τα φυσικά και αρχιτεκτονικά στοιχεία ενισχύουν τους κόμβους ανθρώπινης δραστηριότητας καθώς και τα συνδετικά μονοπάτια αυτών. Ο ιστός είναι αυτός που καθορίζει την χωροθέτηση και τον σχεδιασμό των κτιρίων, και όχι αντιστρόφως. Κόμβοι, πολύ απομα-

κρυσμένοι ο ένας από τον άλλον, δε μπορούν να συνδεθούν με ένα μονοπάτι για πεζούς.

(2) Συνδέσεις. Συνδέσεις κατά ζεύγη σχηματίζονται ανάμεσα σε συμπληρωματικούς κόμβους. Τα μονοπάτια των πεζών αποτελούν σύντομα ευθεία τμήματα ανάμεσα από κόμβους· κανένα τμήμα δε πρέπει να ξεπερνά ένα συγκεκριμένο μέγιστο μήκος. Για να διευκολύνουμε πολλαπλές συνδέσεις ανάμεσα σε δύο σημεία, κάποια μονοπάτια πρέπει αναγκαστικά να είναι καμπυλωτά ή ασύμμετρα. Επίσης, υπερβολικά πολλές συνδέσεις που συμπίπτουν υπερφορτώνουν το κανάλι. Επιτυχημένα μονοπάτια (που χρησιμοποιούνται) βρίσκονται πάντα στην ένωση (σύνορο/παρυφή) αναμεταξύ δύο περιοχών με διαφορετικά χαρακτηριστικά.

(3) Ιεραρχία. Εφόσον του επιτρέπεται, το αστικό δίκτυο αυτοοργανώνεται δημιουργώντας μια τακτοποιημένη ιεραρχία συνδέσεων σε διάφορα επίπεδα κλιμάκων. Περιέχει, λοιπόν, πολλαπλές συνδέσεις χωρίς να καταντά χαοτικό. Η διαδικασία οργάνωσης ακολουθεί μια αυστηρή σειρά: αρχίζοντας από τις μικρότερες κλίμακες (μονοπάτια) και καταλήγοντας προοδευτικά σε μεγαλύτερες κλίμακες (δρόμοι αυξημένης δυναμικότητας). Η έλλειψη κάποιου συνδετικού επιπέδου αποτελεί παθογένεια για τον ιστό. Μία ιεραρχία σπάνια δημιουργείται αμέσως.

ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ.

Η αρχιτεκτονική συνδέει τα δομικά στοιχεία και τους χώρους για να πετύχει συνοχή. Οι συνδέσεις στον αστικό σχεδιασμό φέρνουν σε επαφή τρεις ξεχωριστούς τύπους στοιχείων: τα φυσικά στοιχεία, τους κόμβους ανθρώπινης δραστηριότητας, και τα αρχιτεκτονικά στοιχεία. Παράδειγμα φυσικού στοιχείου αποτελεί το ρυάκι, ένα σύνολο δέντρων, ή μια επιφάνεια με γρασίδι. Οι ανθρώπινες δραστηριότητες καθορίζουν τους κόμβους, όπως για παράδειγμα ο χώρος εργασίας ή κατοικίας, ένα κατάστημα, ή ένα σημείο όπου μπορεί κάποιος να καθίσει και να πιει τον καφέ του. Τα αρχιτεκτονικά στοιχεία περιλαμβάνουν οτιδήποτε οι άνθρωποι κτίζουν ώστε να

συνδέσουν τα φυσικά στοιχεία, καθώς και να ενισχύσουν τους κόμβους δραστηριότητας

ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΚΟΜΒΟΥΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ.

Οι αστικοί κόμβοι δεν καθορίζονται αποκλειστικά από κατασκευές, όπως ένα εξέχον κτίριο ή ένα μνημείο. Μπορεί να είναι πιο «ταπεινοί» και συνηθισμένοι, όπως μια καντίνα γρήγορου φαγητού ή ένα σκιερό παγκάκι. Οι κόμβοι πρέπει να προσελκύσουν τους ανθρώπους για κάποιο λόγο, επομένως ένα κτίριο ή ένα μνημείο θεωρείται κόμβος μόνον εφόσον υπάρχει μια καλά καθορισμένη δραστηριότητα εκεί. Προεξέχοντα κτίρια και μνημεία, που αποτελούν κόμβους για ανθρώπινες δραστηριότητες, είναι σημεία συνάντησης των μονοπατιών. Αντιθέτως, αρχιτεκτονικές τοποθεσίες οι οποίες δεν επιτυγχάνουν να ενδυναμώνουν την ανθρώπινη δραστηριότητα αυτοαποξενώνονται από τον αστικό ιστό. Μια διαφοροποίηση οφείλει να γίνει ανάμεσα στις ορατές συνδέσεις (visual connections) και στα μονοπάτια που συνδέουν τη φυσική κίνηση των ανθρώπων. Όπως έχει τονιστεί από τον Kevin Lynch (1960) και έχει αναπτυχθεί αργότερα από τον Bill Hillier (Hillier, 1996· Hillier και Hanson, 1984), οι ορατές συνδέσεις είναι αναγκαίες για τον προσανατολισμό, καθώς και για τη δημιουργία μιας συνεκτικής εικόνας του αστικού τοπίου. Η αλληλεξάρτηση ανάμεσα στις ορατές συνδέσεις και τα μονοπάτια είναι αρκετά περίπλοκη. Τα αρχιτεκτονικά στοιχεία συνδέονται το ένα με το άλλο σε μια απόσταση, σχηματίζοντας συμμετρίες, ομοιότητες, και ενδιάμεσες μορφές (Salingaros, 1995). Ωστόσο, υπάρχει μια βασική διαφορά ανάμεσα στις αρχιτεκτονικές και ανθρώπινες συνδέσεις. Οι λειτουργικές συνδέσεις ανάμεσα στους κόμβους ανθρώπινης δραστηριότητας δεν είναι υποκείμενες σε μια θεώρηση βάση συμμετριών, διότι αυτά τα πρότυπα είναι πολύ περίπλοκα. Για αυτό τον λόγο, όταν ένα κτίριο ή μια πόλη σχεδιάζεται απεικονιστικά, τέτοιες συνδέσεις τείνουν να αγνοηθούν. Η οργανωμένη πολυπλοκότητα ενός λειτουργικού αστικού ιστού είναι αυτή που καθορίζει τη συνολική της μορφή. Η οργάνωση συνδυάζει τη σύνθετη, πολλαπλή συνδεσιμότητα (multiple connectivity) με μια ιεραρχική τακτοποίηση (hierarchical ordering). Πολλές φορές ένα μέρος του αστικού ιστού μπορεί να μοιάζει οργανωμένο, μα

στην ουσία να είναι αποσυνδεδεμένο. Αντίθετα, ένα άλλο μέρος μπορεί να μοιάζει στο σχέδιο μη οργανωμένο, μα εν τέλει να είναι πολύ συνδεδεμένο και άκρως λειτουργικό.

ΤΑ ΣΥΝΔΕΤΙΚΑ ΜΟΝΟΠΑΤΙΑ ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥΠΛΕΥΡΑ ΚΑΙ ΑΚΑΝΟΝΙΣΤΑ.

Κάθε στοιχείο σε ένα αστικό τοπίο αποκτά νόημα εφόσον σχετίζεται με μια ανθρώπινη δραστηριότητα. Μία περίπλοκη διαδικασία οργάνωσης συνδέει τους διάφορους κόμβους του αστικού ιστού. Οι συνδέσεις διευκολύνουν κάποιον να φτάσει εύκολα σε οποιαδήποτε σημείο, κατά προτίμηση μέσω πολλών διαφορετικών μονοπατιών. Ένα τακτοποιημένο αστικό περιβάλλον, το οποίο είναι ισχυρά διασυνδεδεμένο, συνήθως μοιάζει ακανόνιστο από τον αέρα (Gehl, 1987· Hillier, 1996). Ενώ η γεωμετρική κανονικότητα στο σχέδιο είναι χρήσιμη σαν οργανωτική αρχή, δεν είναι απαραίτητη όταν δοκιμάζεται στο έδαφος (Batty και Longley, 1994).

ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ.

Μπορούμε να πούμε ότι οι πολυσύνθετες αλλά λειτουργικές πόλεις είναι αυτές που έχουνε περίσσεια συνδέσεων, βασιζόμενες στη θεωρία δικτύων. Έχοντας κανείς όλο και περισσότερους τρόπους να διατρέξει μια πόλη μέσω των κόμβων της, τότε αν κοπεί κάποιος σύνδεσμος ανάμεσα από δύο κόμβους, η πόλη παραμένει λειτουργική.

ΑΠΟΦΕΥΓΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΥΠΕΡΦΟΡΤΩΣΗ ΤΟΥ ΚΑΝΑΛΙΟΥ.

Υπάρχουν λειτουργικοί λόγοι που κάνουν επιτακτική την ανάγκη για πολλαπλή συνδεσιμότητα. Συχνά, πολλά μονοπάτια συνασπίζονται σε ένα κανάλι. Όταν όλες οι συνδέσεις είναι του ίδιου τύπου ανταγωνίζονται μεταξύ τους υπερβαίνοντας τη δυναμική ροής του καναλιού. Η μοναδικότητα (singularity, μια μαθηματική ποσότητα που γίνεται άπειρη) εκφράζεται σαν κυκλοφοριακή συμφόρηση είτε των οχημάτων, είτε των πεζών. Στις περιπτώσεις όπου διαφορετικού τύπου συνδέσεις συμπίπτουν, οι λιγότερο δυνατές εξαφανίζονται εντελώς. Για παράδειγμα, διαδρομές πεζών ή ποδηλα-

τόδρομοι δε γίνεται να συνυπάρχουν με λεωφόρους. Συνδέσεις σε πολύ διαφορετικά επίπεδα μπορούν να συναντώνται, μα όχι να συμπίπτουν.

ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΠΟΛΥΠΛΟΚΟΤΗΤΑ.

Μία χαοτική διαδικασία απλοποιείται μέσω οργάνωσης, χωρίς να χαθεί απαραίτητα κάποιο από το εγγενές της περιεχόμενο. Πολύπλοκα και διαφορετικά στοιχεία ομαδοποιούνται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να συνεργάζονται, και ως αποτέλεσμα εμφανίζονται οργανωμένα. Γνωρίζουμε, πλέον, πολλά περισσότερα σχετικά με την αντιληπτική διαδικασία που αποτυπώνει τον αστικό ιστό στο ανθρώπινο μυαλό. Τα δύο αυτά είναι αρκετά όμοια, και αποτελούνται από αλληλεπιδρώντα συνδετικά δίκτυα σε διάφορα επίπεδα. Μία ιδέα, ή μία διαδρομή, δημιουργείται συνδέοντας κοντινά τμήματα του δικτύου. Η ανάγκη ύπαρξης πολλών εναλλακτικών διαδρομών, και της συγκρίσεως αυτών, είναι το κλειδί της λογικής σκέψης. Ένας πολεοδόμος μπορεί να μας επιβάλλει μία μοναδική διαδρομή, αλλά το μυαλό μας δε λειτουργεί κατά αυτό τον τρόπο.

ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΠΟΥ ΕΝΩΝΟΥΝ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΥΣ ΚΟΜΒΟΥΣ.

Το κλειδί στην κατασκευή του αστικού ιστού: δημιουργία πολλαπλών συνδέσεων μεταξύ συμπληρωματικών κόμβων, που έπειτα συγχωνεύονται δημιουργώντας μονοπάτια που συνδέουν επίσης όμοιους κόμβους. Αντίθετα, οι συνδέσεις μόνο μεταξύ όμοιων κόμβων είναι πολύ ασθενείς για να δημιουργήσουν μονοπάτια. Αυτός είναι ο κύριος λόγος για τον οποίο τα προάστια είναι νεκρά. Χρειαζόμαστε μία ισορροπία μεταξύ των όμοιων και αντίθετων κόμβων. Κατά τη συγχώνευση πολλαπλών συνδέσεων σε ένα μονοπάτι, χρειάζεται προσοχή ώστε να μην υπερφορτωθεί ο αγωγός.

ΑΝΘΡΩΠΙΝΕΣ ΚΛΙΜΑΚΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΖΕΥΓΗ.

Στη πραγματικότητα ολόκληρη η διαδικασία σχεδιασμού αρχίζει από τον καθορισμό μια κατάλληλης σύνδεσης για τους πεζούς ανάμεσα από δύο κόμβους δραστηριότητας. Αν αυτοί τυγχάνουν να βρίσκονται αρκετά απομακρυσμένοι, τότε εισάγουμε ενδιάμεσους κόμβους, καθώς αλλιώς η σύν-

δεση δε θα είναι λειτουργική . Οι κόμβοι πρέπει να είναι διασυνδεδεμένοι: έτσι δημιουργούνται μονοπάτια καθώς και η ανάγκη για ακόμη περισσότερους κόμβους. Αυτοί οι νέοι, ενδιάμεσοι κόμβοι οφείλουν να συνδεθούν με τους ήδη υπάρχοντες διπλανούς κόμβους, δημιουργώντας την ανάγκη για νέα μονοπάτια, κλπ. Κατά αυτόν τον τρόπο, ο αστικός ιστός αναπαράγεται και όσο πιο συνεκτική υποδομή έχει, τόσο πιο σταθερός γίνεται.

Η ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΑΤΕΙΩΝ.

Η φύση των μονοπατιών για πεζοπορία προϋποθέτει ένα μέγιστο, αλλά όχι ελάχιστο, μήκος για κάθε τμήμα. Όσο πιο τετμημένο είναι ένα μονοπάτι τόσο πιο δυνατή και συνεκτική είναι η δομή του ιστού. Οι παλιότεροι εμπορικοί δρόμοι έχουνε καταστήματα το ένα δίπλα στο άλλο. Η ποικιλία και η γειτνίαση των καταστημάτων τους επιτρέπουν να σχηματίσουν μια εμπορική περιοχή. Το ίδιο σκεπτικό ακολουθείται και σε μια επιτυχημένη πλατεία. Η ζώνη των πεζών δε δημιουργείται απλά απαγορεύοντας την κυκλοφορία οχημάτων, αλλά καθορίζεται από την αλληλεπικάλυψη και το αντάμωμα μονοπατιών για πεζούς. Η πεζοδρομοποίηση είναι θεμιτή όταν είναι αδύνατος ο καθορισμός ενός ή δύο μονοπατιών για την εξυπηρέτηση όλων των συνδέσεων που αφορούν τους πεζούς. Διαφορετικά μονοπάτια πρέπει να συνδέουν συμπληρωματικά σημεία ενδιαφέροντος. Μία λειτουργική πλατεία οφείλει να έχει αντίθετους τύπους κόμβων παντού τριγύρω της. Εφόσον δεν υπάρχει κυκλοφορία οχημάτων να εμποδίζει τους πεζούς και όλα τα δυνατά μονοπάτια καλύπτουν σχεδόν μια περιοχή, τότε είναι προτιμότερο να γίνει η πλατεία ζώνη πεζών, από το να δημιουργηθούν πολλά ξεχωριστά μονοπάτια.

Η ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΣΑΝ ΠΑΡΥΦΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.

Μία διαδρομή μέσα από μια ομοιόμορφη, ενιαία περιοχή είναι διφορούμενη, διότι χωρίζει τη περιοχή σε παρόμοια συνθετικά τμήματα: θα μπορούσε απλά να τοποθετηθεί οπουδήποτε μέσα της. Κάθε στοιχείο του αστικού ιστού πρέπει να ενισχύει κάθε άλλο στοιχείο προς την επίτευξη μέγιστης σταθερότητας. Διαφορετικά, δημιουργούνται δυνάμεις που διαταράσσουν

την ισορροπία του σχεδιασμού. Από την σκοπιά μιας περιοχής που διαχωρίζεται, ένα μονοπάτι διαταράσσει την αρχική ενότητά της, αποτελεί έναν εισβολέα και για αυτό δεν χαίρει υποστήριξης από τη παραπάνω περιοχή. Είναι πολύ διαφορετικό όταν μια διαδρομή δημιουργείται κατά μήκος των συνόρων δύο ξεχωριστών περιοχών. Το μονοπάτι τώρα υποστηρίζει το σύνορο. διαχωρισμός πρέπει να γίνεται σε ένα συμπληρωματικό, και όχι παρόμοιο, ζεύγος.

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΣΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ.

Ο αστικός ιστός αποτελείται από αλληλοεπικαλυπτόμενα δίκτυα συνδέσεων. Ο ιστός έχει δομική δύναμη μόνο όταν τα δίκτυα διαφορετικών επιπέδων τέμνονται και συμπίπτουν, δημιουργώντας χιαστή συνδεσιμότητα. Όταν οι συνδέσεις πιέζονται να συμπέσουν γίνονται εν τέλει ένα (πάρα πολλές συγκεντρώνονται σε μια διαδρομή). Υπάρχει μια βέλτιστη ακολουθία: οι χώροι πρασίνου και πεζών καθορίζονται πρώτα, ύστερα οι συνδέσεις αυτών και έπειτα τα κτίρια και οι δρόμοι . Τα μονοπάτια των πεζών δε χρειάζεται αναγκαστικά να είναι ξεχωριστά από αυτά των ποδηλατών. Ούτε πάλι είναι απαραίτητο όλα αυτά να είναι ξεχωριστά από τους δρόμους, τα πάντα εξαρτώνται από τη πυκνότητα της κυκλοφορίας. Στη πραγματικότητα, οι πεζοί αρέσκονται στην οπτική σύνδεση που έχει ένα μονοπάτι με τον δρόμο. Επίσης, ένα απομονωμένο μονοπάτι εγκυμονεί και κινδύνους. Εφόσον, λοιπόν, η ροή της κυκλοφορίας δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλη, ένα μονοπάτι μπορεί να εκτείνεται δίπλα και κατά μήκος του δρόμου. Με τις κατάλληλες διαδικασίες επιβράδυνσης, τα μονοπάτια μπορούν ακόμη και να συμπέσουν με τους δρόμους (Gehl, 1987).

ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΟΝΤΑΣ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ.

Υπάρχουν κάποιες οδηγίες που βοηθούν, κατά την εξέταση μιας σύνδεσης, να κρίνουμε αν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ή όχι. Επίσης, επιθυμούμε την αποφυγή συνδέσεων οι οποίες δε χρησιμοποιούνται για οποιοδήποτε λόγο, συμπεριλαμβανομένου λειτουργιών που δεν έχουν συζητηθεί εδώ. Όταν η

πόλη αγωνίζεται για την κατασκευή δημόσιων διαδρομών κατά μήκος μιας εμπορικής έκτασης, οι διαδρομές αυτές είναι καλύτερα να χρησιμοποιηθούν, αλλιώς η διαδικασία θα πέσει σε ανυποληψία από μελλοντικές εφαρμογές. Ο αστικός σχεδιαστής έχει καθήκον να βελτιστοποιήσει τις συνθήκες, έτσι ώστε μια δεδομένη διαδρομή να εξυπηρετεί ικανό μέγεθος κυκλοφορίας που να την καθιστά βιώσιμη.

ΤΟ ΠΡΟΤΥΠΟ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΩΣ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΑΡΧΗ.

Η κυκλοφορία των οχημάτων υποτίθεται πως διευκολύνει τις ανθρώπινες δραστηριότητες. Μετά τα φυσικά στοιχεία, δημιουργούνται τα αρχιτεκτονικά στοιχεία και οι συνδέσεις που αφορούν τους πεζούς, και έπειτα οι δρόμοι έρχονται να οργανώσουν τις συνδέσεις σε υψηλότερο επίπεδο. Είναι ουσιώδες βήμα η δημιουργία οδικών δρόμων σύμφωνα με την κατάλληλη ιεραρχία. Σε κάθε περίπλοκο σύστημα, η οργάνωση αρχίζει από το μικρότερο προς το μεγαλύτερο. Ο κάθε τύπος δρόμου προορίζεται για κυκλοφορία συγκεκριμένης πυκνότητας και δεν υπάρχει, λοιπόν, ένα μέγεθος που να μπορεί να τις εξυπηρετήσει όλες. Πολλά ανεξάρτητα συνδετικά δίκτυα διασταυρώνονται σε πολλά διαφορετικά σημεία. Κάθε τύπος διασταύρωσης αποτελεί ένα ξεχωριστό, ειδικό πρόβλημα προς λύση, αλλιώς η κυκλοφορία θα διακοπεί .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ -ΟΙ ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΗ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΟΖΑΝΗΣ

Από την ιστορική αναδρομή πόλης της Κοζάνης, συνάγεται ότι σε γενικές γραμμές ο πολεοδομικός ιστός της αποτελεί ένα μίγμα του παλιού ιστού και του ρυμοτομικού σχεδίου του 1927. Μετά το 1985 το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο συμπληρώθηκε με επεκτάσεις περιμετρικά της παλιάς πόλης.

Η εργασία αυτή προσπαθεί να αναδείξει το ρόλο των δημόσιων χώρων, όπως αυτοί έχουν ορισθεί σε προηγούμενα κεφάλαια, να εντοπισθούν αδυναμίες και να προταθούν λύσεις στην κατεύθυνση της ενίσχυσής τους, σε συνδυασμό με τις χρήσεις που τους περιβάλλουν. Στόχο αποτελεί η ανάδειξη και η διάκριση αυτού του ρόλου όλων των ελεύθερων χώρων σε επίπεδο γειτονιάς στα πλαίσια ενός σύγχρονου αστικού περιβάλλοντος και η προβολή των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών αυτών.

Η περιοχή μελέτης αποτελεί ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα της πόλης, καθώς περιλαμβάνει τμήμα του παλιού ιστού, αλλά και του νεότερου. Εντοπίζεται σε ένα άξονα που διατρέχει τη πόλη από βορρά προς νότο και διαπερνά τόσο περιφερειακές όσο και κεντρικές περιοχές της πόλης, εντοπίζοντας το ρόλο των ελεύθερων χώρων σε κάθε μια από αυτές. Οι κεντρικές περιοχές που επιλέχτηκαν, ελέγχονται για τον διπλό ρόλο που παίζουν ως προς την τοπικότητα ή την υπερτοπικότητά τους ανάλογα με τις χρήσεις που φιλοξενούν, ωστόσο παράλληλα είναι και περιοχές που έχουν χάσει μέρος του χαρακτήρα τους.

Για τη διαμόρφωση της πρότασης λήφθηκαν υπόψη τα χαρακτηριστικά της πόλης ως προς το ανάγλυφο του εδάφους (έντονες υψομετρικές κλίσεις σε όλη την έκταση του πολεοδομικού ιστού), το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο, οι χρήσεις γης, η ισχύουσα (επί 30 χρόνια) κυκλοφοριακή μελέτη σε συνδυασμό με τα πλάτη των δρόμων και η χωροθέτηση και τα μεγέθη των υπολοίπων Ανοιχτών Δημόσιων Χώρων, όπως αυτοί έχουν οριστεί σε προηγούμενη παράγραφο. Επισημαίνεται πως για τη σύνταξη του παρόντος δεν έχει γίνει νέα Κυκλοφοριακή Μελέτη. Ωστόσο, σε κάποιες περιπτώσεις έχει τρο-

ποποιηθεί, κατά συνθήκη, η κίνηση των οχημάτων (μονοδρόμηση οδών, αλλαγές κατευθύνσεων κλπ).

Η μελέτη του χώρου αποτέλεσε διαχρονικά καίριο ζήτημα και είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την αστική και ανθρώπινη γεωγραφία, την αστική κοινωνιολογία και οικονομία. Με την αναδιοργάνωση και αναβάθμιση του δημόσιου χώρου μπορεί να επιτευχθεί η επανασύνδεση της παραδοσιακής σχέσης του ανθρώπου με τη γειτονιά και παράλληλα ο αναπροσδιορισμός των διαπροσωπικών σχέσεων. Η τάση οικειοποίησης και κακοποίησης του δημόσιου χώρου πρέπει ανακοπεί και να αντικατασταθεί με το σεβασμό και τη προστασία. Οι ρόλοι του ιδιωτικού και δημόσιου χώρου πρέπει να είναι σαφείς και να διέπονται από κανόνες αλληλοσεβασμού. Ο σχεδιασμός των ελεύθερων χώρων με επίκεντρο τον πεζό πολίτη, η βιοκλιματική προσέγγιση και η χρήση του ποδηλάτου με παράλληλη υποχώρηση του κυρίαρχου ρόλου του αυτοκινήτου, αποτελούν τα βασικά στοιχεία της πρότασης. Οι δημόσιοι χώροι πρέπει να αποκτήσουν χαρακτήρα με σκοπό την ενίσχυση της σχέσης του ανθρώπου με το χώρο, τον τόπο και την αρχιτεκτονική.

Παραδοχές μελέτης

Βασική παραδοχή για τη σύνταξη της πρότασης αποτέλεσε η ήδη διαμορφωμένη κατανομή των διαφόρων δραστηριοτήτων ή λειτουργιών (λιανικό εμπόριο, κατοικία, αναψυχή, εκπαίδευση) στις επιμέρους περιοχές μελέτης. Οι λειτουργίες αυτές είναι στενά συνδεδεμένες με την εξέλιξη της ίδιας της περιοχής, καθώς και την κλιμάκωση του πληθυσμού και κατ' επέκταση την πυκνότητα της δόμησης. Επίσης, βασική παραδοχή αποτελεί το ήδη διαμορφωμένο ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης της Κοζάνης.

Οι γενικές παραδοχές της μελέτης είναι οι εξής:

1) Χάραξη περιφερειακού οδικού δακτυλίου, που αποφορτίζει την κυκλοφορία στη πόλη.
2) Εγκατάσταση περιφερειακών χώρων μαζικής στάθμευσης που καταργούν υφιστάμενες μεμονωμένες θέσεις στο κέντρο.
3) Λειτουργία του Σιδηροδρομικού Σταθμού μόνο ως επιβατικού.

4) Μετακίνηση του τερματικού σταθμού των Αστικών Λεωφορείων στη περιοχή του Σιδηροδρομικού Σταθμού

5) Ύπαρξη ολοκληρωμένου δικτύου κίνησης ποδηλάτων σε όλο το εύρος της περιοχής μελέτης

6) Δυνατότητα εκμετάλλευσης του χώρου ΥΕΒ (Υπηρεσία Εγγειων Βελτιώσεων)

Περιοχές και Στάδια Μελέτης

Η περιοχή μελέτης που χωρίζεται σε επί μέρους **υποπεριοχές**, όπως αποτυπώνεται στο συνημμένο χάρτη, αποτελείται από κάποιους βασικούς κατακόρυφους άξονες και από τμήματα τη πόλης που τους περιβάλλουν καθώς και από οριζόντιους άξονες που τέμνουν και "επεκτείνουν" την αρχική περιοχή. Συγκεκριμένα, οι οδικοί άξονες που ορίζουν τη περιοχή μελέτης και καθορίζουν τις υποπεριοχές είναι οι εξής:

Υποπεριοχή Α΄: Οδοί Στέφανου Σταμκίδη, Αγίας Παρασκευής, Καπετάν Ηλία, Αγίων Σαράντα, Μπιζανίου

Υποπεριοχή Β΄: Οδοί Μπιζανίου, Δαιδάλου, Δοιράνης, Καλαμά, Καπεταν Βαγγέλη, Νούλη, Ευγενίου

Βούλγαρη, Ρουσιάδη, Κύπρου, Περικλέους, Στάμκου Αναστασίου, Ισαύρων,

Δωδεκανήσου, Κομνηνών, Υψηλάντη, Μάρκου Σιακαβάρα, Ιπποκράτους, Αμύντα Α!,

Μακεδονομάχων, Μεγάλου Αλέξανδρου, Παγούνη

Υποπεριοχή Γ΄: Οδοί Λιούφη, Ερμού, Ολύμπου, Παλαμά, Ναβαρίνου, Γεωργίου Τιόλη

Υποπεριοχή Δ΄: Οδοί Γκέρτσου, Ολύμπου, Εδέσσης, Βοσπόρου, Πλαταιών, Τριών Δέντρων,

Θεσσαλονίκης, Περιοχή ΟΣΕ.

Τη πρώτη φάση της μελέτης αποτέλεσε η καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης, που αποτυπώθηκαν σε διαγράμματα των υποπεριοχών και πίνακες κατηγοριοποίησης. Εντοπίστηκαν οι Ανοιχτοί Δημόσιοι Χώροι και κατηγοριοποιήθηκαν ως προς το είδος τους: **Δρόμοι, πλατείες, χώροι πρασίνου, αδόμητα οικόπεδα, δημόσια κτήρια, αναψυχή** (βλ. ορισμοί).

Σε δεύτερο στάδιο έγινε κατηγοριοποίηση των υποπεριοχών ως προς το μέγεθός τους, τις περιβάλλουσες χρήσεις και την τοπικότητα ή υπερτοπικότητα αυτών. Αναλύθηκαν και κατατάχθηκαν όλοι οι Ανοιχτοί Χώροι ανάλογά με τη βαρύτητα του καθενός και τη συσχέτιση με το περιβάλλον. Καταγράφηκαν τα πολεοδομικά μεγέθη καθώς και τα κτίρια με υψηλό βαθμό σημαντικότητας, είτε ως προς τη χρήση τους, είτε ως προς την ίδια την κατασκευή, όπως για παράδειγμα το Αρχοντικό του Λασσάνη στην ομώνυμη Πλατεία.

Το τρίτο στάδιο περιλαμβάνει τη πρόταση.

Γενική Περιγραφή Πρότασης

Βασική προϋπόθεση των προτάσεων αποτέλεσε ο σεβασμός προς τον πεζό πολίτη. Αυτό δημιούργησε την απαίτηση για διαπλάτυνση πεζοδρομίων, με συνέπεια τη μείωση των θέσεων στάθμευσης και την απομάκρυνση σημαντικού αριθμού οχημάτων από τη περιοχή μελέτης. Παράλληλα προωθήθηκε η ιδέα της κίνησης με ποδήλατο κατά μήκος των υποπεριοχών και η προώθηση της χρήσης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Ο βιοκλιματικός σχεδιασμός που προτείνεται περιλαμβάνει αλλαγή των υλικών επιστρώσεων και φυτεύσεις σε κάθε σημείο που είναι εφικτό, με την υιοθέτηση της λογικής των μικρών πάρκων (pocket parks) καθώς και πράσινες εστίες σε κάθε πλατεία.

Τέλος, θα πρέπει να επισημανθεί πως η παρούσα εργασία δεν αποτελεί μελέτη, αλλά πρόταση ανάπλασης, με ότι αυτό συνεπάγεται, δίνοντας όμως συγκεκριμένες κατευθύνσεις για τον τρόπο διαμόρφωσης των Ανοιχτών Δημόσιων Χώρων, που αλλοιώθηκαν ως προς τη χρήση και τα χαρακτηριστικά τους.

Η προτεραιότητα της εργασίας είναι η ενίσχυση της "πόλις" με την Αριστοτελική της έννοια, δηλαδή της δημιουργίας ενός πλαισίου ικανού για την ευνοϊκή συνύπαρξη και ανάπτυξη των ατόμων, για μια Βιώσιμη Πόλη, ιδιαίτερα όταν αυτό οδηγεί στο μετασχηματισμό των κοινωνικών και ανθρωπίνων σχέσεων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ

- ✓ Παν. Διούφη: "Ιστορία της Κοζάνης", Αθήνα 1924
- ✓ Παπακωνσταντίνου Μιχάλης, Μια Βορειοελληνική πόλη στην Τουρκοκρατία. Ιστορία της Κοζάνης 1400-1912, Εκδ. Εστία, Αθήνα 1992.
- ✓ «ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΟΖΑΝΗΣ», εταιρία DENCO ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΕΠΕ.
- ✓ http://el.wikipedia.org/
- ✓ http://www.kozanh.gr
- ✓ http://11dim-kozan.koz.sch.gr
- ✓ http://kozanimedia.gr
- ✓ http://www.travelstyle.gr
- ✓ www.wikimapia.org
- ✓ ΓΠΣ ΚΟΖΑΝΗΣ
- ✓ Χωροταξικό σχέδιο της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας
- ✓ WWF Οδηγός για περιβάλλον «Πράσινο και ελεύθεροι χώροι στην πόλη» , Νίκος Μπελαβίλας, Φερενίκη Βαταβάλη
- ✓ Η πλατεία στα πλαίσια της ελληνικής πόλης. Σχέσεις επικοινωνίας και πολιτισμού, του Γιάννη Σχίζα
- ✓ Στρατηγικές για μια περιβάλλοντα Βιώσιμη Αστική Ανασυγκρότηση, Αχιλλέας Ψυλλίδης από το archive.gr
- ✓ Η Αρχιτεκτονική Πληροφοριών της Πόλης. Οι πόλεις αποτελούν συστήματα αρχιτεκτονικής πληροφοριών. Εδώ ο όρος "αρχιτεκτονική" χρησιμοποιείται με την έννοια της αρχιτεκτονικής των ηλεκτρονικών υπολογιστών, δεν αφορά στο σχεδιασμό των κτιρίων αλλά στο πως τα στοιχεία ενός περίπλοκου συστήματος αλληλεπιδρούν, του Νίκου Σαλίγκαρου
- ✓ http://www.greekarchitects.gr/gr/αρχιτεκτονικες-ματιες/στοιχεία-πολεοδομίας-κεφάλαιο-1-θεωρία-του-αστικού-ιστού-id2411
- ✓ http://www.patternlanguage.com/archives/alexander1.htm

✓ http://www.greekarchitects.gr/gr/αρχιτεκτονικες-ματιες/στοιχεία-πολεοδομίας-κεφάλαιο-7-id2745

✓ http://www.greekarchitects.gr/gr/αρχιτεκτονικες-ματιες/τα-ρυθμιστικά-σχέδια-αθηνών-και-οι-μεταβολές-των-πλαισίων-τους-id3464

✓ http://www.greekarchitects.gr/gr/αρχιτεκτονικες-ματιες/ξανακτίζοντας-τις-πόλεις-id51

ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

«ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΟΖΑΝΗΣ»

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΣΟΦΙΑ ΓΑΒΡΙΗΛΙΔΟΥ ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΑΒΕΛΛΑ ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΙΩΓΑΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΘΕΜΗΣ ΚΑΡΜΑΖΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΑΝΝΙΤΑ ΚΟΥΤΣΟΝΑΝΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΜΗΤΟΥΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΕΛΕΝΗ ΠΑΛΑΣΙΔΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΣΩΝΙΑ ΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ - ΞΥΝΟΠΟΥΛΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΤΣΙΡΕΚΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

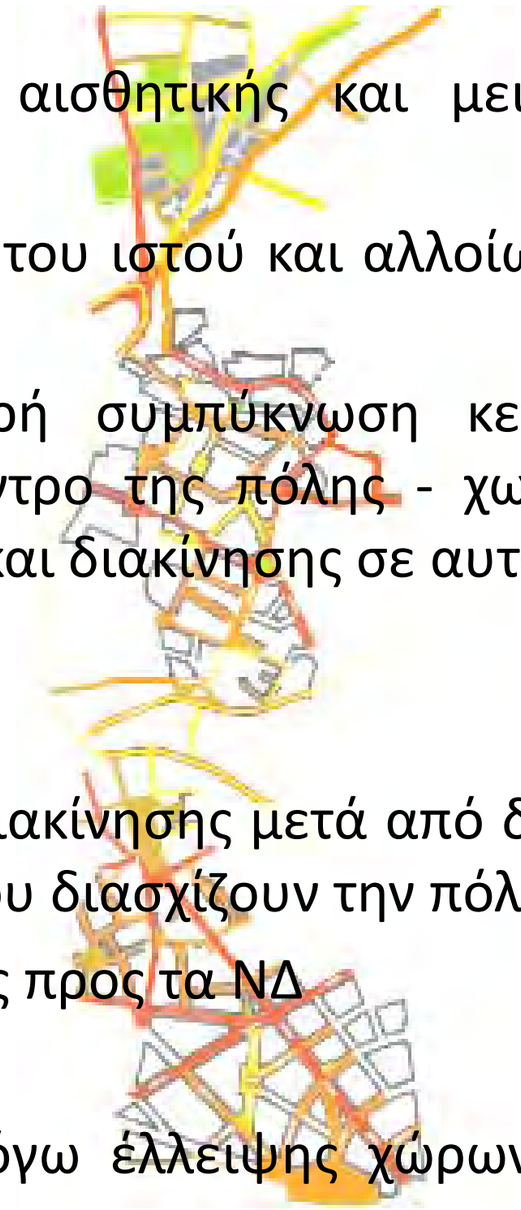
ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

- Προϊστορικά χρόνια. Εμφάνιση πρώτων οικισμών στη σημερινή θέση της πόλης.
- Τέλη του 14ου - αρχές 15ου αιώνα. Ίδρυση της πόλης. Μετά από συνεχείς μετακινήσεις πληθυσμού, δημιουργήθηκαν οι πρώτες «γειτονιές» του αρχικού ιστού της πόλης
- 15ος, 16ος μέχρι και τέλος 17ου αιώνα. Συνεχίζεται η εγκατάσταση στην Κοζάνη πολλών καταδιωκόμενων Ελλήνων από διάφορες περιοχές, καθότι αποτέλεσε ασφαλή τόπο για τους χριστιανικούς πληθυσμούς
- 18ος και 19ος αιώνας. Διαμορφώνονται συνοικίες, των οποίων οι ονομασίες προήλθαν από τα ονόματα των οικογενειών που τα εποίκησαν. Η πόλη αποτελεί πλέον ένα ισχυρά εμπορικό και βιοτεχνικό κέντρο της Δυτικής Μακεδονίας
- Σήμερα. Η αλλοίωση της μορφής του παραδοσιακού πολεοδομικού ιστού της πόλης άρχισε αρκετά νωρίς μέσα στον αιώνα μας με την κατεδάφιση πολλών κτιρίων και αντικατάσταση τους από πολυώροφες οικοδομές. Οι πρώτες εξωτερικές επιρροές στην τοπική αρχιτεκτονική και πολεοδομία εισάγονται με το νεοκλασικισμό στις αρχές του 20ου αιώνα και κορυφώνονται ραγδαία μεταπολεμικά και κυρίως μετά το 1970

ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

Ο ΑΣΤΙΚΟΣ ΙΣΤΟΣ



Προβλήματα ανησυχητικής πυκνότητας, ασύμβατης αισθητικής και μειωμένης λειτουργικότητας, όπως:

- διάσπαση της πολεοδομικής σύνθεσης και λειτουργίας του ιστού και αλλοίωση του παραδοσιακού της χαρακτήρα
- κεντροβαρική πολεοδομική οργάνωση, με ανισομερή συμπύκνωση κεντρικών λειτουργιών σε περιοχή περιορισμένης έκτασης - κέντρο της πόλης - χωρίς την εξασφάλιση ουσιαστικών προϋποθέσεων κυκλοφορίας και διακίνησης σε αυτό
- ανεπαρκής ηλιασμός / αερισμός των κτιρίων
- έλλειψη υπαίθριων χώρων αναψυχής και πολιτισμού
- επιβάρυνση της τοπικής εσωτερικής κυκλοφορίας και διακίνησης μετά από διάνοιξη οδών, μεγάλης κυκλοφορίας (αλλά στενής διατομής), που διασχίζουν την πόλη
- ασφυκτική λειτουργία του κέντρου και τάσεις εκτόνωσης προς τα ΝΔ
- υποτυπώδης ανάπτυξη τοπικών κέντρων
- χωροθέτηση σημαντικών λειτουργιών κατ’ ανάγκη, λόγω έλλειψης χώρων, εκτός πόλης

ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

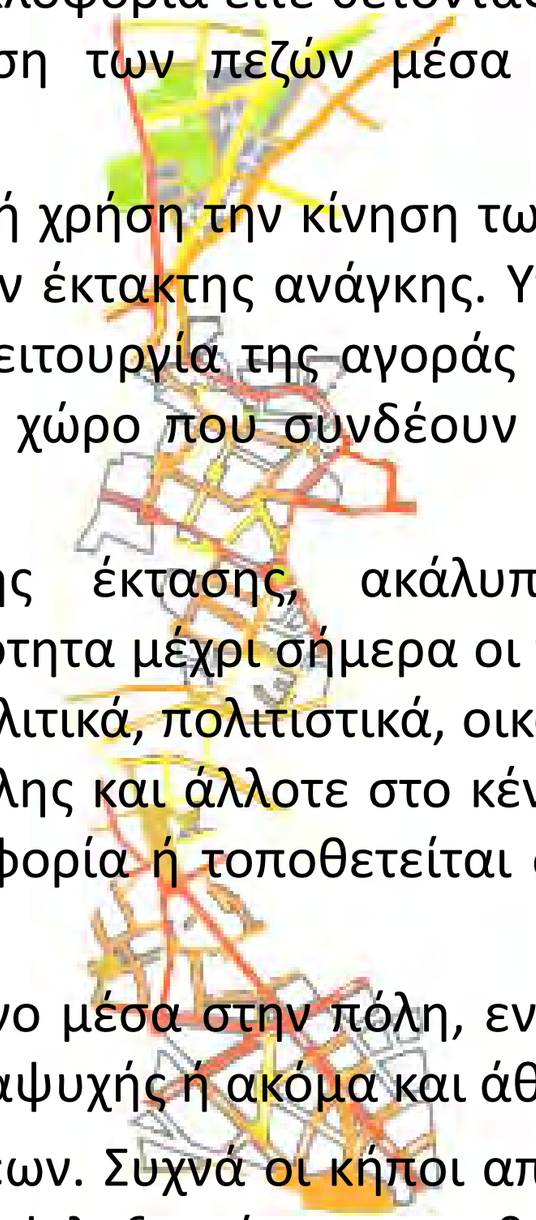
ΑΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ

- οι δημόσιοι χώροι λειτουργούν ως
  - χώροι ελεύθερης έκφρασης, κίνησης και δράσης των πολιτών
  - χώροι αναψυχής και κοινωνικής επαφής
  - χώροι διεκδίκησης και επανάστασης
  - χώροι της δημόσιας σφαίρας, αναδεικνύοντας με αυτόν τον τρόπο την ιδιαίτερη σημασία που έχουν για το κοινωνικό σύνολο
- Οι δημόσιοι ελεύθεροι χώροι της πόλης εκπληρώνουν δυο διαφορετικούς αλλά και συμπληρωματικούς μεταξύ τους ρόλους
  - Πρώτον είναι χώροι ανοικτοί προς τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος, επιτρέποντας την παρουσία και - ως ένα βαθμό - την λειτουργία της φύσης στο δομημένο περιβάλλον, ρυθμίζοντας το μικροκλίμα και την ποιότητα του περιβάλλοντος της πόλης και παρεχοντας τη δυνατότητα στους ανθρώπους που ζουν και κινούνται σε αυτήν να έρχονται σε άμεση επαφή με τα στοιχεία της φύσης
  - Ταυτόχρονα είναι δημόσιοι αστικοί χώροι και με αυτήν την έννοια κοινωνικοί χώροι. Φέρουν δηλαδή ένα μεγάλο μέρος της κοινωνικής ζωής στην πόλη, ως τόποι επιμέρους κοινωνικών δραστηριοτήτων ή ως χώροι κίνησης - στάσης δραστηριοτήτων και ροών του δομημένου περιβάλλοντος

ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

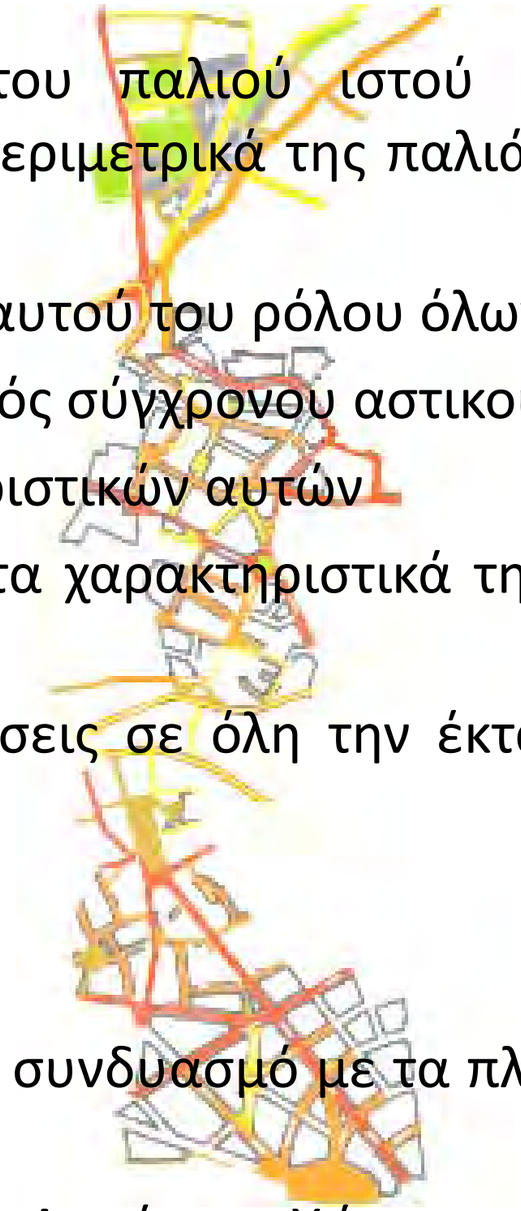
- **ΔΡΟΜΟΙ.** Κοινόχρηστες εκτάσεις που εξυπηρετούν την κυκλοφορία είτε θέτοντας τα όρια κίνησης των αυτοκίνητων είτε οριοθετώντας την κίνηση των πεζών μέσα από τις διαβάσεις και τα πεζοδρόμια
- **ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ.** Είναι οι δρόμοι που έχουν ως αποκλειστική χρήση την κίνηση των πεζών. Επιτρέπεται περιορισμένα η κίνηση οχημάτων ή οχημάτων έκτακτης ανάγκης. Υπάρχουν εμπορικοί πεζόδρομοι που εξυπηρετούν καλύτερα την λειτουργία της αγοράς ή ακόμα και πεζόδρομοι διπλά σε έναν ναό ή έναν αρχαιολογικό χώρο που συνδέουν το χώρο αυτό με την υπόλοιπη πόλη
- **ΠΛΑΤΕΙΕΣ.** Είναι επίπεδοι συνήθως χώροι, μεγάλης έκτασης, ακάλυπτοι και διαμορφωμένοι σε κατοικημένες περιοχές. Από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα οι πλατείες αποτέλεσαν χώρους με πολλαπλά μηνύματα-κοινωνικά πολιτικά, πολιτιστικά, οικονομικά. Ως χώρος άλλοτε βρίσκεται στην είσοδο-αφετηρία της πόλης και άλλοτε στο κέντρο της, ενώ άλλοτε αποτελεί κόμβο ώστε να ρυθμίζει την κυκλοφορία ή τοποθετείται σε οδικό άξονα
- **ΠΑΡΚΑ ΚΑΙ ΑΛΣΗ.** Πάρκο αποτελεί μια έκταση με πράσινο μέσα στην πόλη, ενώ άλσος είναι ένα μικρό πάρκο. Αποτελούν χώρους ανάπαυσης, αναψυχής ή ακόμα και άθλησης
- **ΚΗΠΟΙ.** Είναι πράσινοι χώροι με μεγάλη ποικιλία φυτεύσεων. Συχνά οι κήποι αποτελούν πλούσιους και πυκνούς χώρους βλάστησης και όχι σπάνια φιλοξενούν και ορνιθοπάνιδα. Γενικά, οι κήποι έχουν ιστορική αξία και διακρίνονται για την κηποτεχνική τους



ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ο πολεοδομικός ιστός της αποτελεί ένα μίγμα του παλιού ιστού και του ρυμοτομικού σχεδίου του 1927 και των επεκτάσεων περιμετρικά της παλιάς πόλης του ρυμοτομικού σχεδίου του 1985.



- Στόχο της μελέτης αποτελεί η ανάδειξη και η διάκριση αυτού του ρόλου όλων των ελεύθερων χώρων σε επίπεδο γειτονιάς στα πλαίσια ενός σύγχρονου αστικού περιβάλλοντος και η προβολή των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών αυτών
- Για τη διαμόρφωση της πρότασης λήφθηκαν υπόψη τα χαρακτηριστικά της πόλης ως προς :

➢ το ανάγλυφο του εδάφους (έντονες υψομετρικές κλίσεις σε όλη την έκταση του πολεοδομικού ιστού)

➢ το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο

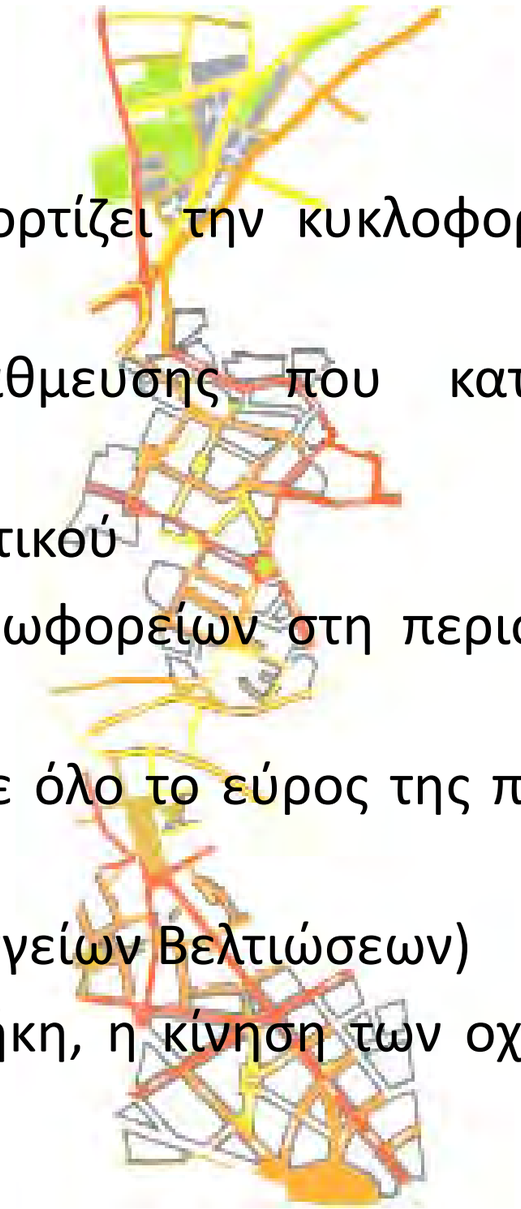
➢ τις χρήσεις γης

➢ την ισχύουσα (επί 30 χρόνια) κυκλοφοριακή μελέτη σε συνδυασμό με τα πλάτη των δρόμων και

➢ τη χωροθέτηση και τα μεγέθη των υπολοίπων Ανοιχτών Δημόσιων Χώρων

ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ



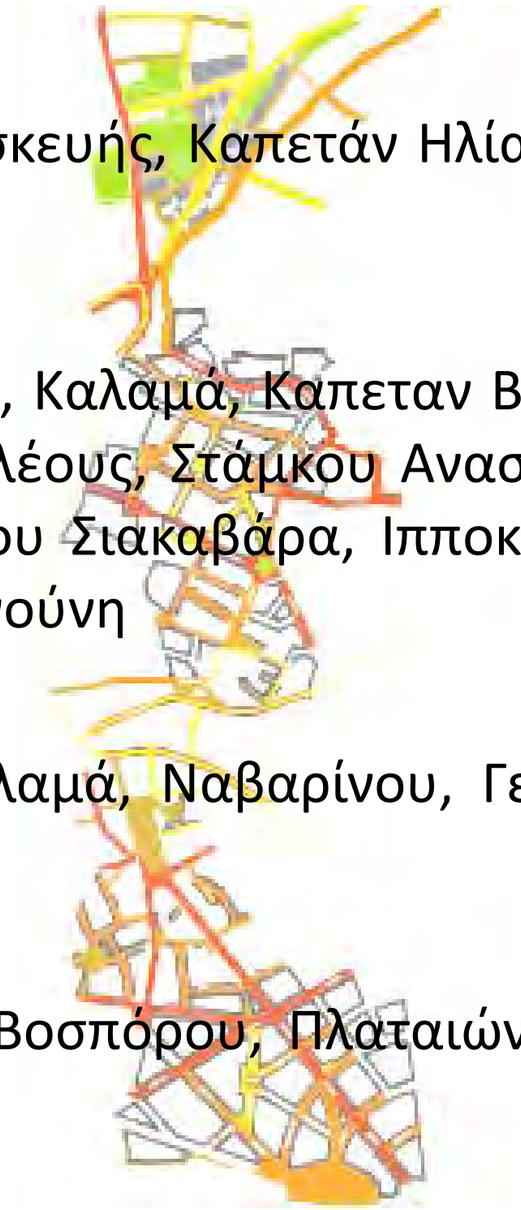
Γενικές παραδοχές της μελέτης

- Χάραξη περιφερειακού οδικού δακτυλίου, που αποφορτίζει την κυκλοφορία στη πόλη
- Εγκατάσταση περιφερειακών χώρων μαζικής στάθμευσης που καταργούν υφιστάμενες μεμονωμένες θέσεις στο κέντρο
- Λειτουργία του Σιδηροδρομικού Σταθμού μόνο ως επιβατικού
- Μετακίνηση του τερματικού σταθμού των Αστικών Λεωφορείων στη περιοχή του Σιδηροδρομικού Σταθμού
- Ύπαρξη ολοκληρωμένου δικτύου κίνησης ποδηλάτων σε όλο το εύρος της περιοχής μελέτης
- Δυνατότητα εκμετάλλευσης του χώρου ΥΕΒ (Υπηρεσία Εγγείων Βελτιώσεων)
- Σε κάποιες περιπτώσεις έχει τροποποιηθεί, κατά συνθήκη, η κίνηση των οχημάτων (μονοδρόμηση οδών, αλλαγές κατευθύνσεων κλπ)

ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ



- **Υποπεριοχή Α΄:** Οδοί Στέφανου Σταμκίδη, Αγίας Παρασκευής, Καπετάν Ηλία, Αγίων Σαράντα, Μπιζανίου

- **Υποπεριοχή Β΄:** Οδοί Μπιζανίου, Δαιδάλου, Δοιράνης, Καλαμά, Καπεταν Βαγγέλη, Νούλη, Ευγενίου Βούλγαρη, Ρουσιάδη, Κύπρου, Περικλέους, Στάμκου Αναστασίου, Ισαύρων, Δωδεκανήσου, Κομνηνών, Υψηλάντη, Μάρκου Σιακαβάρα, Ιπποκράτους, Αμύντα Α!, Μακεδονομάχων, Μεγάλου Αλέξανδρου, Παγούνη

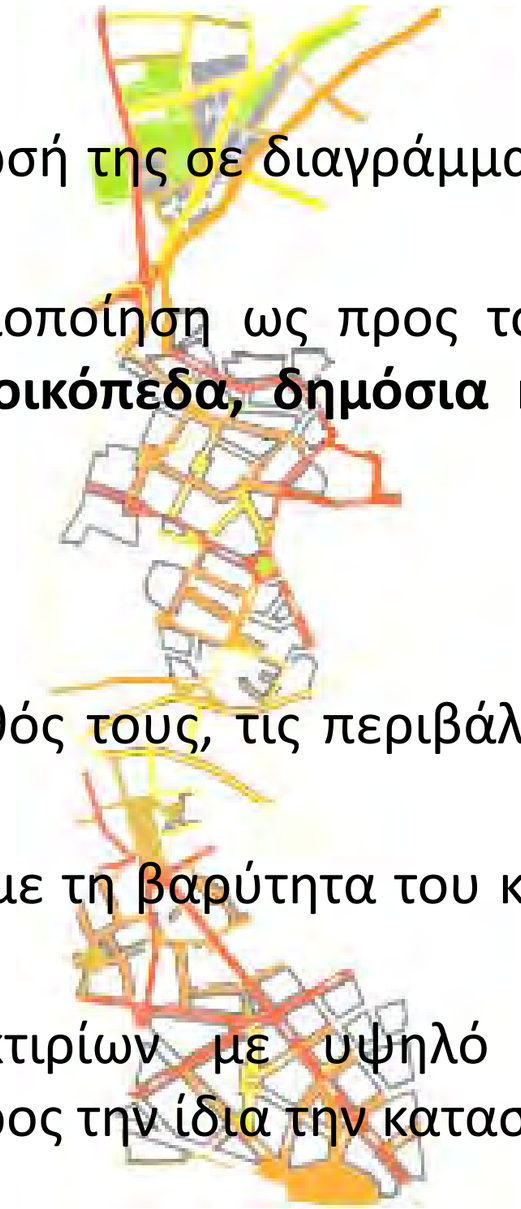
- **Υποπεριοχή Γ΄:** Οδοί Λιούφη, Ερμού, Ολύμπου, Παλαμά, Ναβαρίνου, Γεωργίου Τιόλη

- **Υποπεριοχή Δ΄:** Οδοί Γκέρτσου, Ολύμπου, Εδέσσης, Βοσπόρου, Πλαταιών, Τριών Δέντρων, Θεσσαλονίκης, Περιοχή ΟΣΕ.

ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

Α ‘ φάση

- Καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και αποτυπώσή της σε διαγράμματα των υποπεριοχών και πίνακες κατηγοριοποίησης
- Εντοπισμός Ανοιχτών Δημόσιων Χώρων και κατηγοριοποίηση ως προς το είδος τους: **δρόμοι, πλατείες, χώροι πρασίνου, αδόμητα οικόπεδα, δημόσια κτήρια, αναψυχή**



Β ‘ φάση

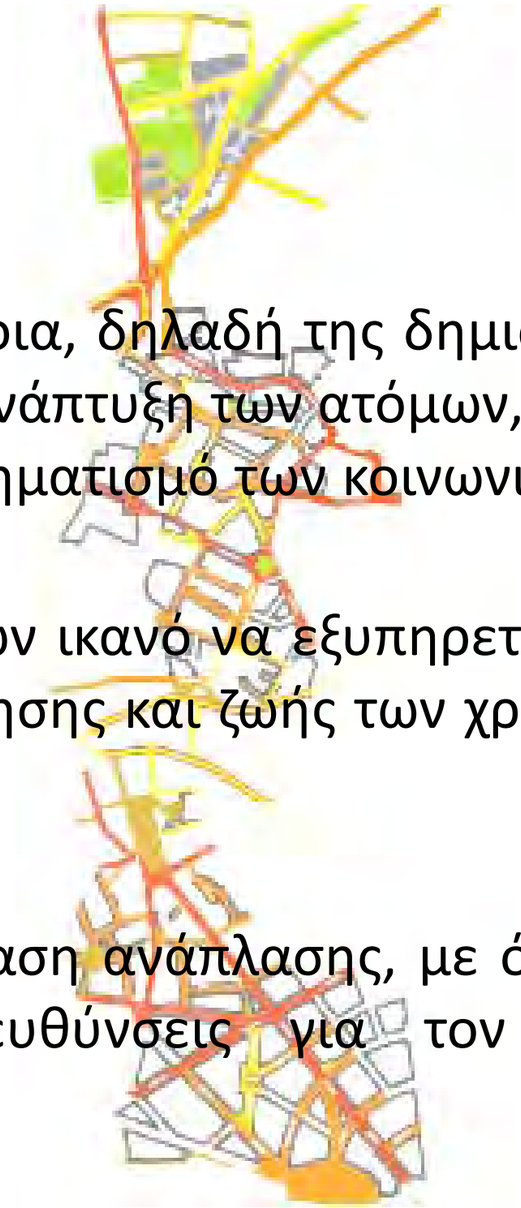
- Κατηγοριοποίηση των υποπεριοχών ως προς το μέγεθός τους, τις περιβάλλουσες χρήσεις και την τοπικότητα ή υπερτοπικότητα αυτών
- Ανάλυση και κατάταξη των Ανοιχτών Χώρων ανάλογα με τη βαρύτητα του καθενός και τη συσχέτιση με το περιβάλλον
- Καταγραφή πολεοδομικών μεγεθών καθώς και κτιρίων με υψηλό βαθμό σημαντικότητας, είτε ως προς τη χρήση τους, είτε ως προς την ίδια την κατασκευή

ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

Γ' φάση

Σύνταξη πρότασης με βασικές προϋπόθεσεις :

- το σεβασμό προς τον πεζό πολίτη
- την ενίσχυση της "πόλις" με την Αριστοτελική της έννοια, δηλαδή της δημιουργίας ενός πλαισίου ικανού για την ευνοϊκή συνύπαρξη και ανάπτυξη των ατόμων, για μια Βιώσιμη Πόλη, ιδιαίτερα όταν αυτό οδηγεί στο μετασχηματισμό των κοινωνικών και ανθρωπίνων σχέσεων
- τη σύνθεση των δημόσιων χώρων σε ένα δίκτυο χώρων ικανό να εξυπηρετήσει τις αστικές λειτουργιές και διαφορετικές ανάγκες μετακίνησης και ζωής των χρηστών - κατοίκων - πολιτών



Η παρούσα εργασία δεν αποτελεί μελέτη, αλλά πρόταση ανάπλασης, με ότι αυτό συνεπάγεται, δίνοντας όμως συγκεκριμένες κατευθύνσεις για τον τρόπο διαμόρφωσης των Ανοιχτών Δημόσιων Χώρων

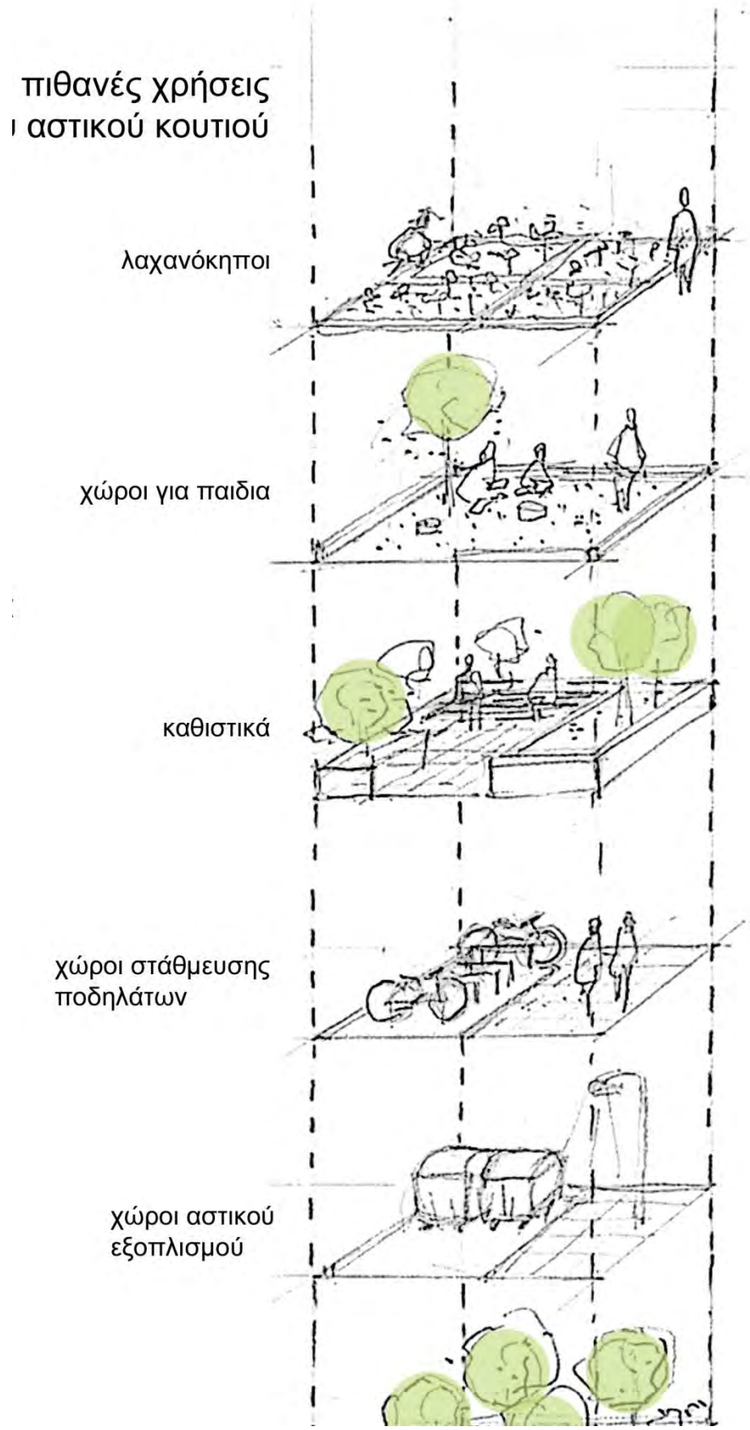
ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΕΡΙΟΧΗ Α

Προτείνεται :

- Ο σχεδιασμός των αδιαμόρφωτων δημόσιων χώρων και η σύνδεση τους με τους υπόλοιπους χώρους σε ένα δίκτυο
- Ο χειρισμός των έντονων κλίσεων και υψομετρικών διαφορών με πρανή και φυτεύσεις
- Η διαμόρφωση των δρόμων (όπου απαιτείται) ώστε να αμβλυνθούν τα αυστηρά όρια και να δημιουργηθούν χώροι ταυτόχρονης συνύρπαξης, μετακίνησης και αστικής ζωής
- Η χρήση του ¨αστικού κουτιού¨ ή αστικής νησίδας ως συνθετικού μοτίβου και εργαλείου διαχείρισης του χώρου, επαναλαμβανόμενο στα κατάλληλα σημεία κατά μήκος του δρόμου οριοθετεί την πορεία του αυτοκινήτου και διαμορφώνει χώρους στάσης και κίνησης για τους πεζούς



ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Οδός Καπετανάκη Ηλία

Πλάτωμα στη Σταμκίδη

Οδός Στεφάνου Σταμκίδη

Οδός Καπετανάκη Ηλία

Διασταύρωση Καπετανάκη-Σταμκίδη

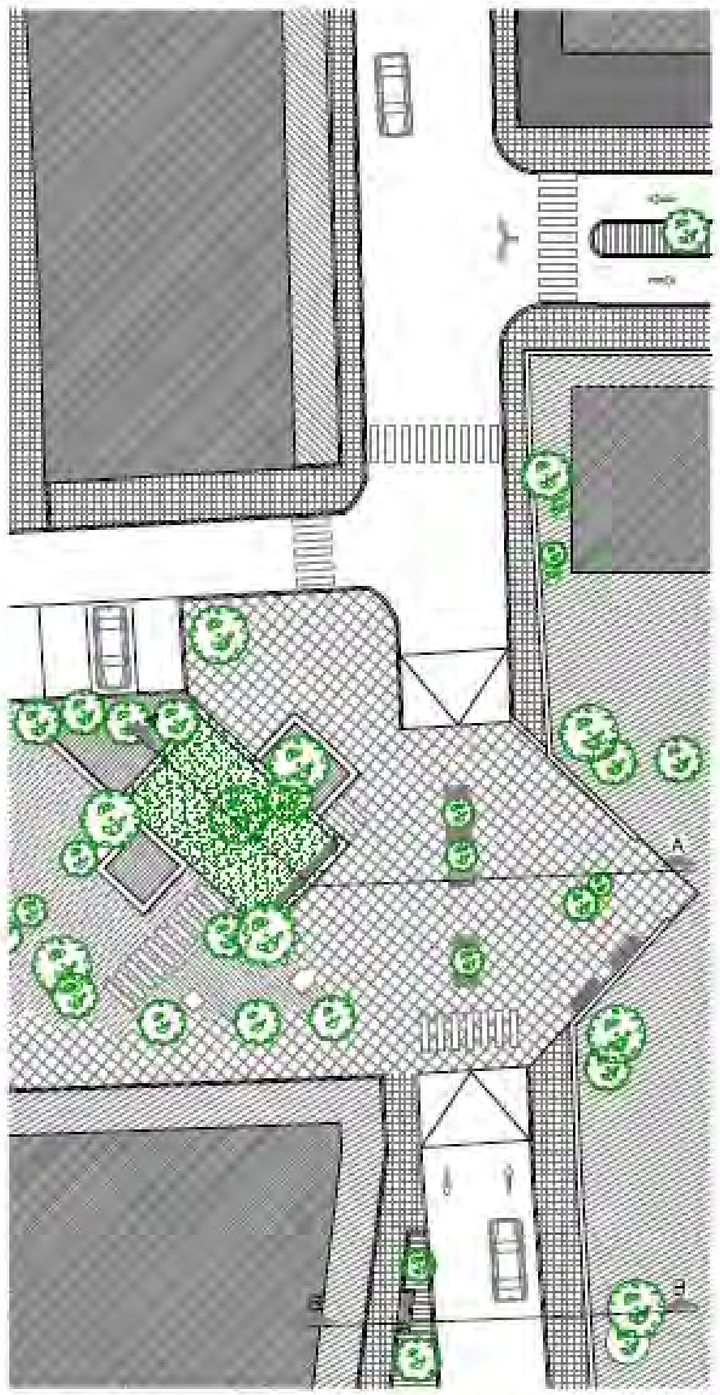
Οδός Στεφάνου Σταμκίδη

ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

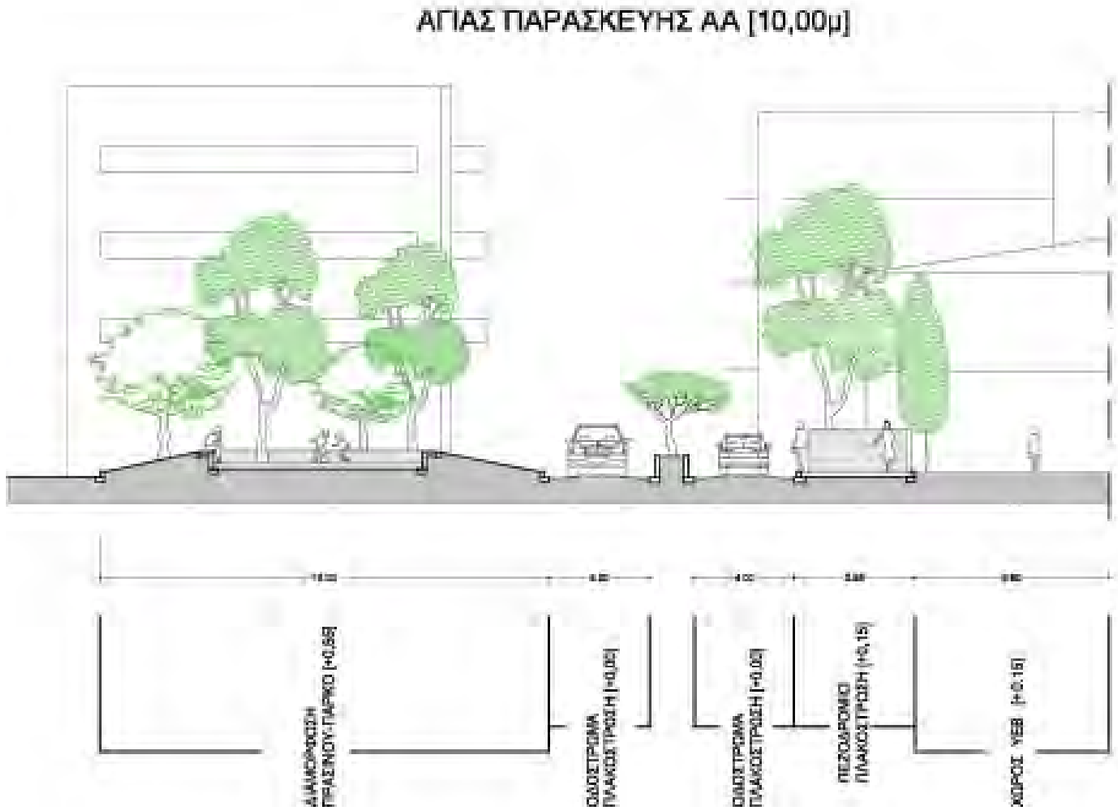
ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

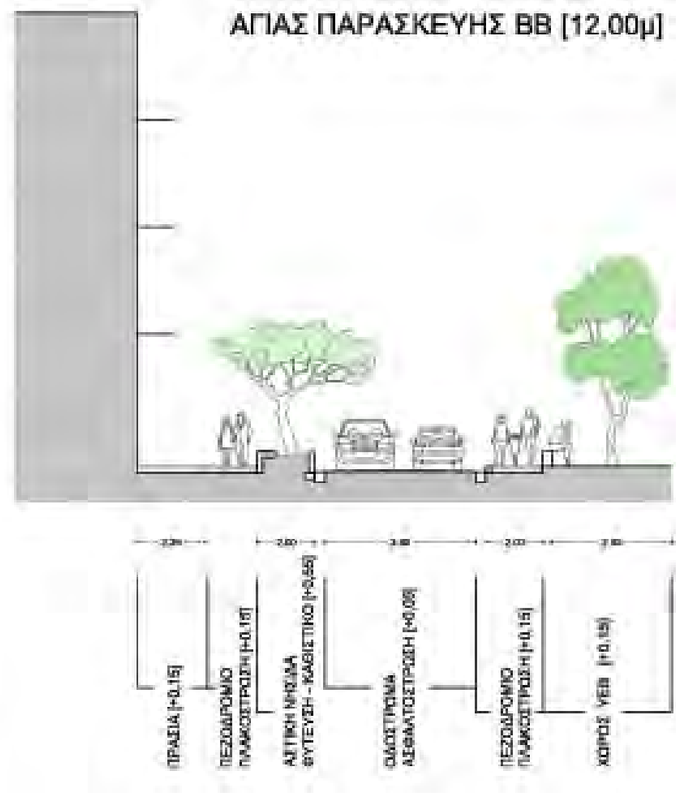
ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ



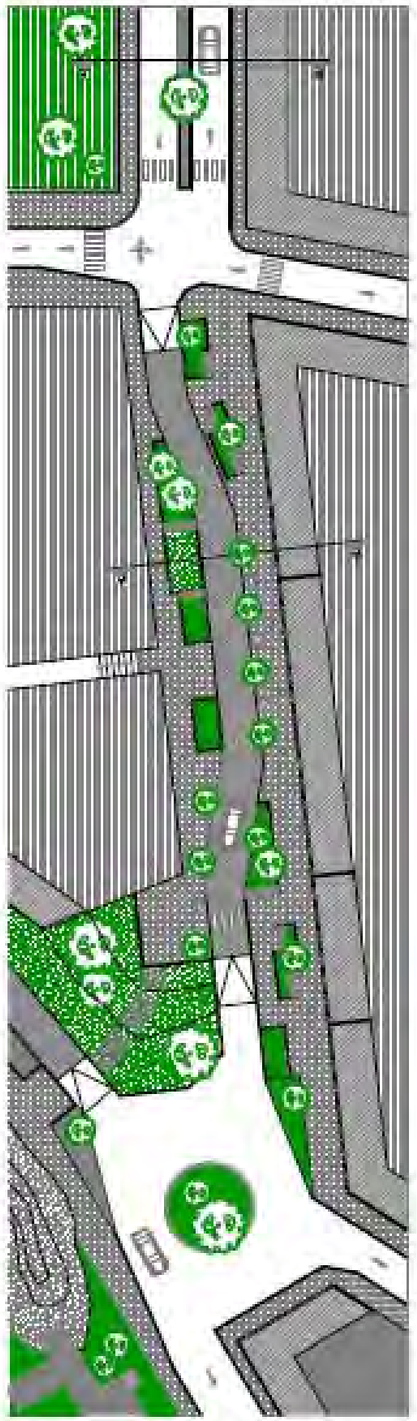
ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

Οδός: Αγίας Παρασκευής		
Σχέδιο	Υφιστάμενη κατάσταση	Κύρια πρόταση
Τομη ΑΑ Τομη ΒΒ	Δρόμος φαρδύς, πλάτος 10.00μ. τοπικού χαρακτήρα. Κίνηση αυτοκινήτων αμφίδρομη με αραιή στάθμευση. Πλάτος πεζοδρομίου 1,30μ.	Σημειακή επέμβαση της οδού στο ύψος του Σχολείου Δεύτερης Ευκαιρίας ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβαση των πεζών, δημιουργώντας μια συνέχεια των παρακείμενων ανοικτών δημόσιων χώρων.
Σημειώσεις: Δίνεται ιδιαίτερη σημασία στη διαχείρηση του χώρου προτείνοντας ως μονάδα διαμόρφωσης το αστικό κουτί (2.50 x 4.00).		





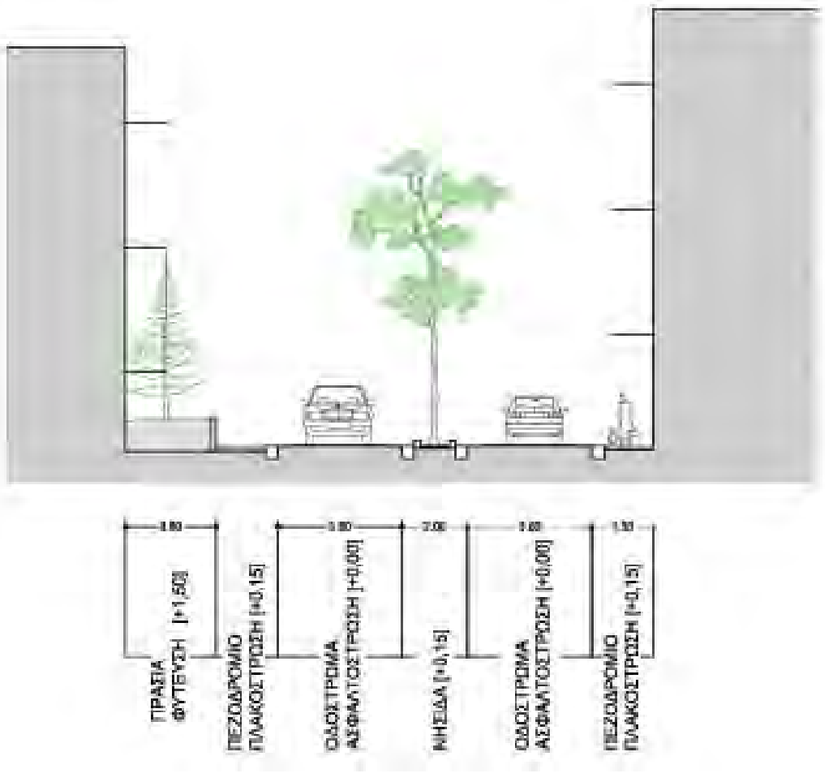
ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ



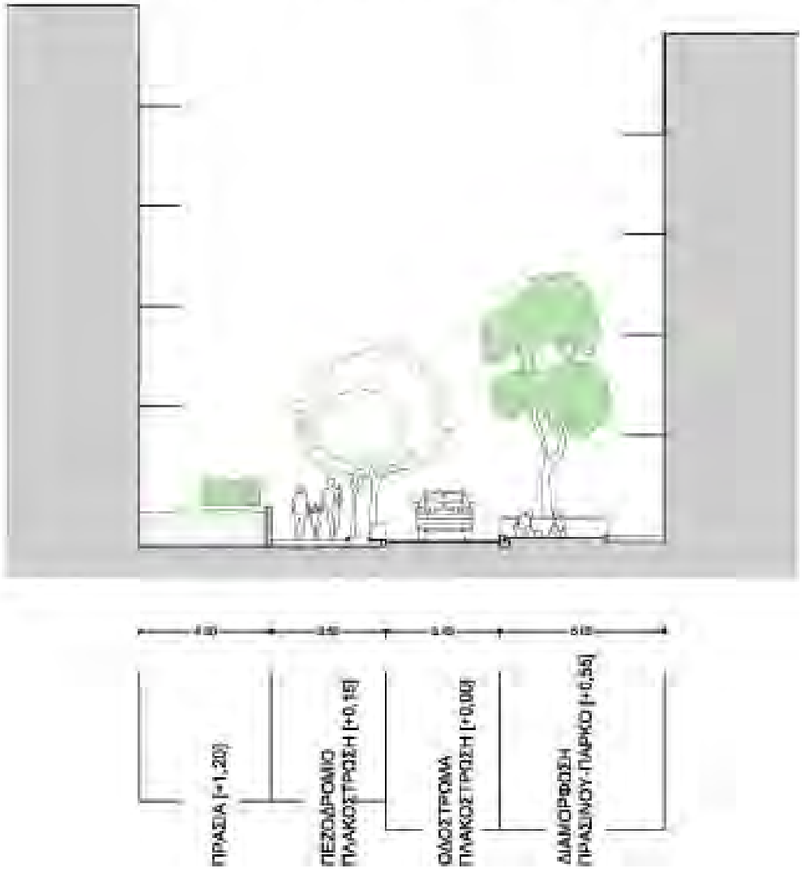
ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

Οδός: Καπετανάκη Ηλία		
Σχέδιο	Υφιστάμενη κατάσταση	Κύρια πρόταση
Τομη ΑΑ Τομη ΒΒ	Δρόμος φαρδύς, πλάτος 12.00μ. τοπικού χαρακτήρα. Κίνηση αυτοκινήτων αμφίδρομη με αραιή στάθμευση. Πλάτος πεζοδρομίου 1,30μ.	Διατηρείται ο τοπικός χαρακτήρας του δρόμου ενώ μειώνεται η ταχύτητα των οχημάτων με τις κατάλληλες διαμορφώσεις. Πλήρης κατάργηση της στάθμευσης και στις δύο πλευρές. Σημαντική συρρίκνωση του οδοστρώματος. Χώρος αμφίδρομης κίνησης αυτοκινήτου με 3.60. το κάθε ρεύμα. Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, δημιουργία χώρου κίνησης πεζών μεταβλητού πλάτους, με ελάχιστο πλάτος τα 2.50μ. Δημιουργία ζωνών πρασίνου - φύτευσης.
Σημειώσεις: Δίνεται ιδιαίτερη σημασία στη διαχείρηση του χώρου προτείνοντας ως μονάδα διαμόρφωσης το αστικό κουτί (2.50 x 4.00).		

ΗΛΙΑ ΚΑΠΕΤΑΝΑΚΗ ΒΒ [16,40μ]

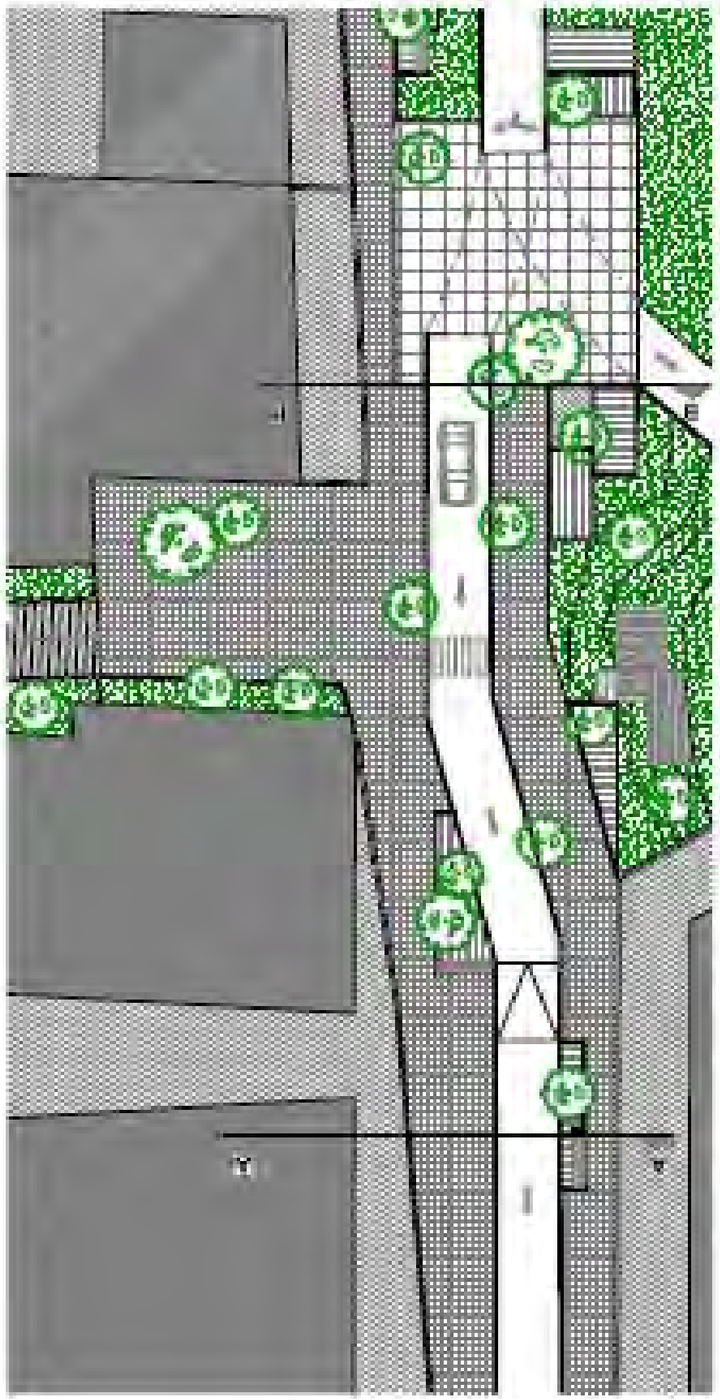


ΗΛΙΑ ΚΑΠΕΤΑΝΑΚΗ ΑΑ [12,00μ]



ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

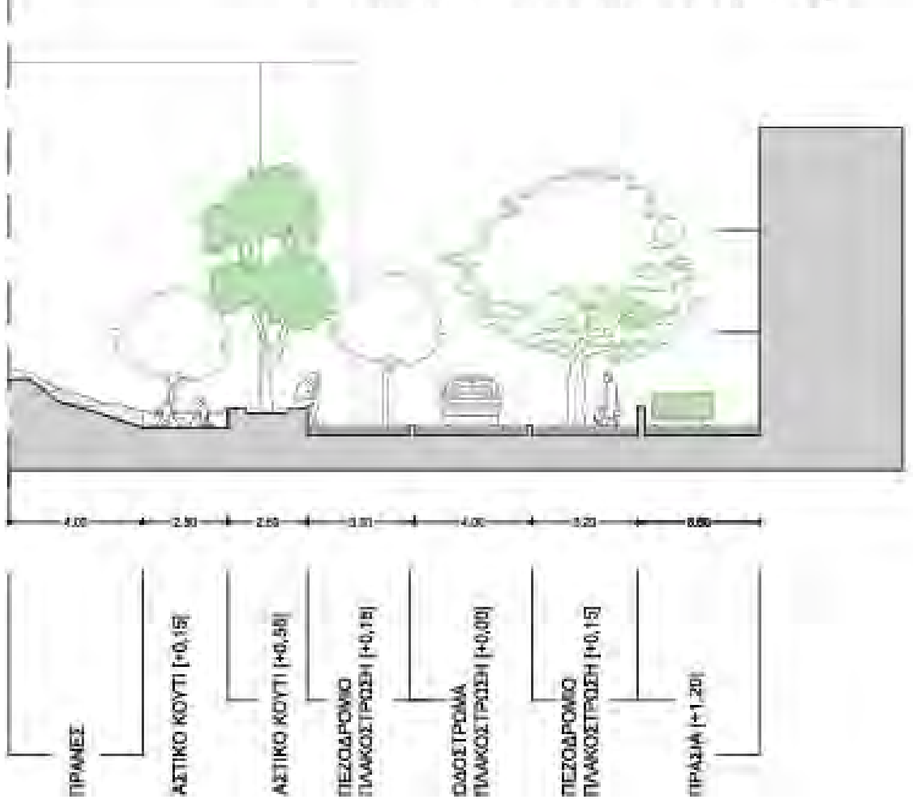
ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ



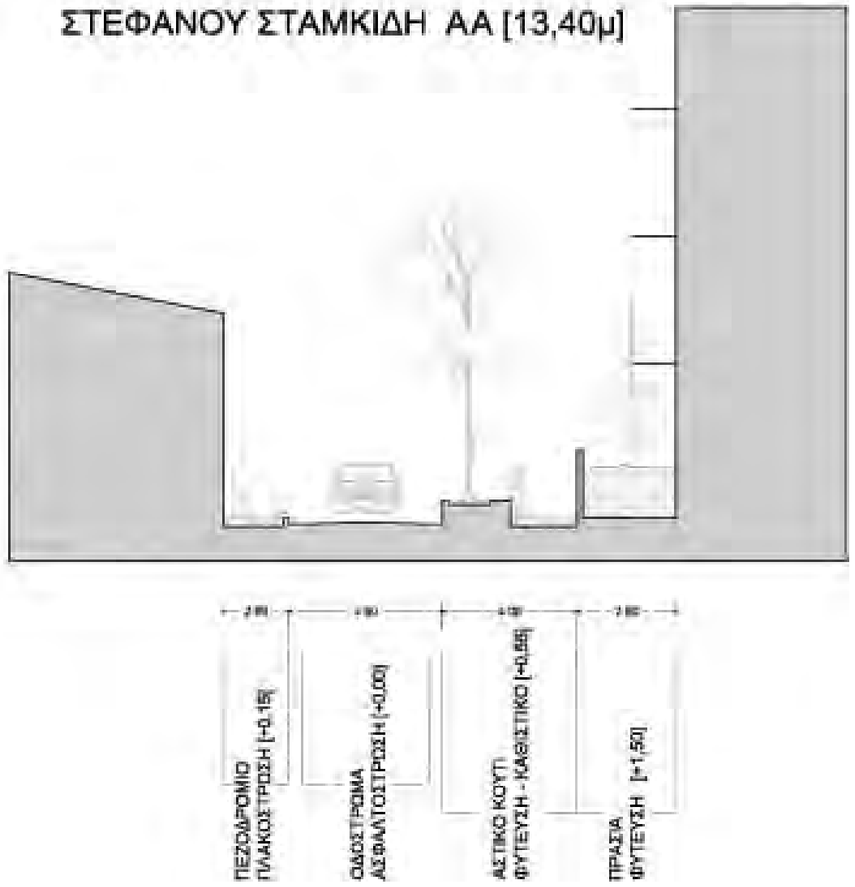
ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

Οδός Στεφάνου Σταμκίδη		
Σχέδιο	Υφιστάμενη κατάσταση	Κύρια πρόταση
Τομη ΑΑ Τομη ΒΒ	Δρόμος μεταβλητού πλάτος 10.00-16.00μ. τοπικού χαρακτήρα. Κίνηση αυτοκινήτων αμφίδρομη με αραιή στάθμευση. Πλάτος πεζοδρομίου 1,30μ.	Διατηρείται ο τοπικός χαρακτήρας του δρόμου ενώ μειώνεται η ταχύτητα των οχημάτων με τις κατάλληλες διαμορφώσεις. Πλήρης κατάργηση της στάθμευσης και στις δύο πλευρές. Σημαντική συρρίκνωση του οδοστρώματος. Χώρος μονόδρομης κίνησης αυτοκινήτου 3.60μ. Δημιουργία χώρου κίνησης πεζών μεταβλητού πλάτους, με ελάχιστο πλάτος τα 2.50μ. Δημιουργία ζωνών πρασίνου - φύτευσης μεταβλητού πλάτους.
Σημειώσεις: Δίνεται ιδιαίτερη σημασία στη διαχείρηση του χώρου προτείνοντας ως μονάδα διαμόρφωσης το αστικό κουτί (2.50 x 4.00).		

ΣΤΕΦΑΝΟΥ ΣΤΑΜΚΙΔΗ ΒΒ [13,20]



ΣΤΕΦΑΝΟΥ ΣΤΑΜΚΙΔΗ ΑΑ [13,40μ]



ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

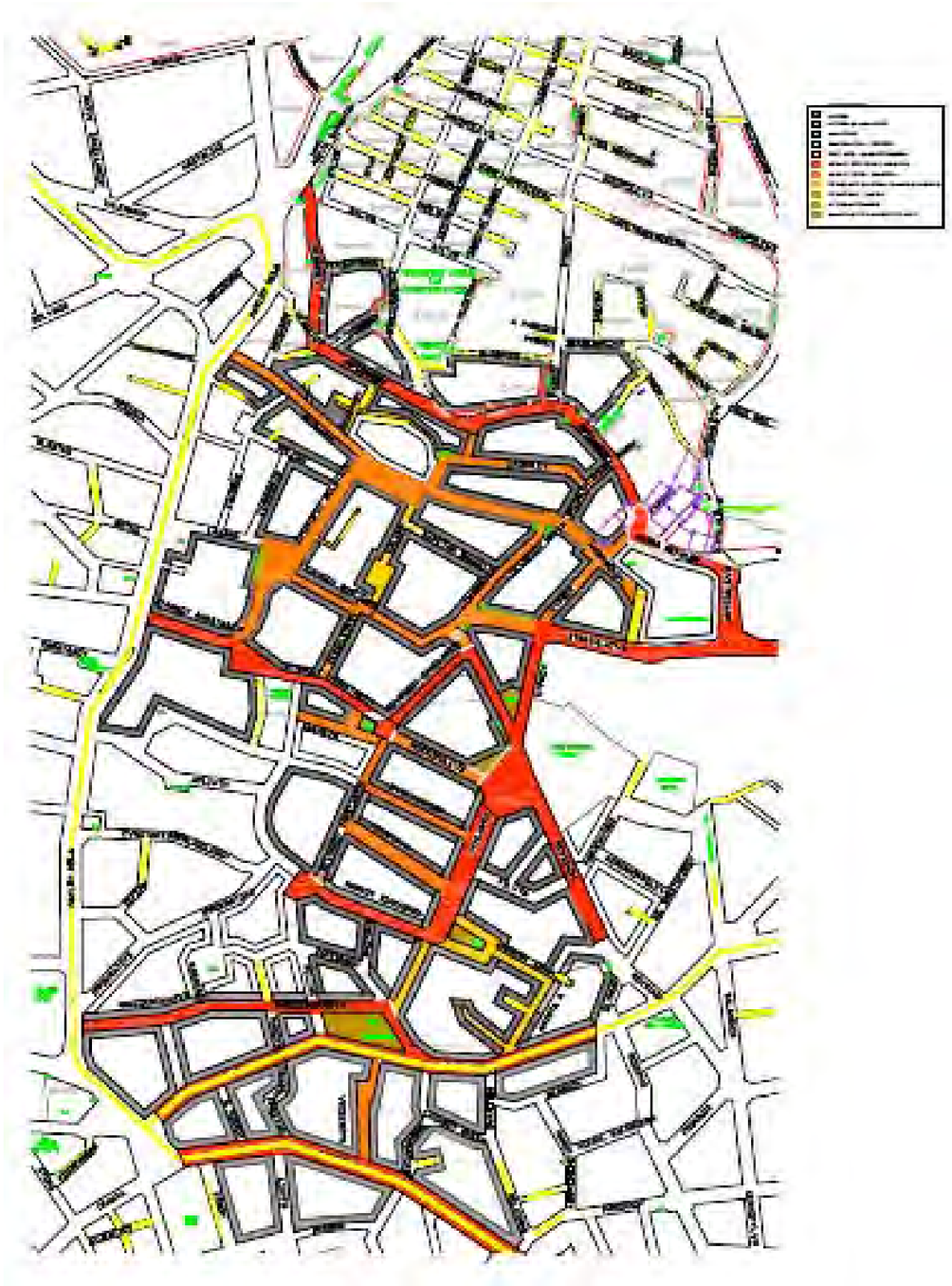
ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΕΡΙΟΧΗ Β

- Δημιουργείται ένα ολοκληρωμένο δίκτυο πλακοστρωμένων δρόμων και κόμβων μεταξύ των οδών Μπιζανίου και Παγούνη προκειμένου να ενισχυθεί ο οικιστικός χαρακτήρας της περιοχής
- Προστίθενται στοιχεία αστικού εξοπλισμού (καθίσματα, φωτιστικά, θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων κλπ)
- Ένταξη νέων χώρων πρασίνου
- Δημιουργία ποδηλατοδρόμου
- Μείωση θέσεων στάθμευσης και περιορισμός της κίνησης των αυτοκινήτων
- Δημιουργία κυκλικού κόμβου ήπιας κυκλοφορίας σε άμεση σύνδεση με το χώρο του σχολείου με υπερυψωμένη ράμπα

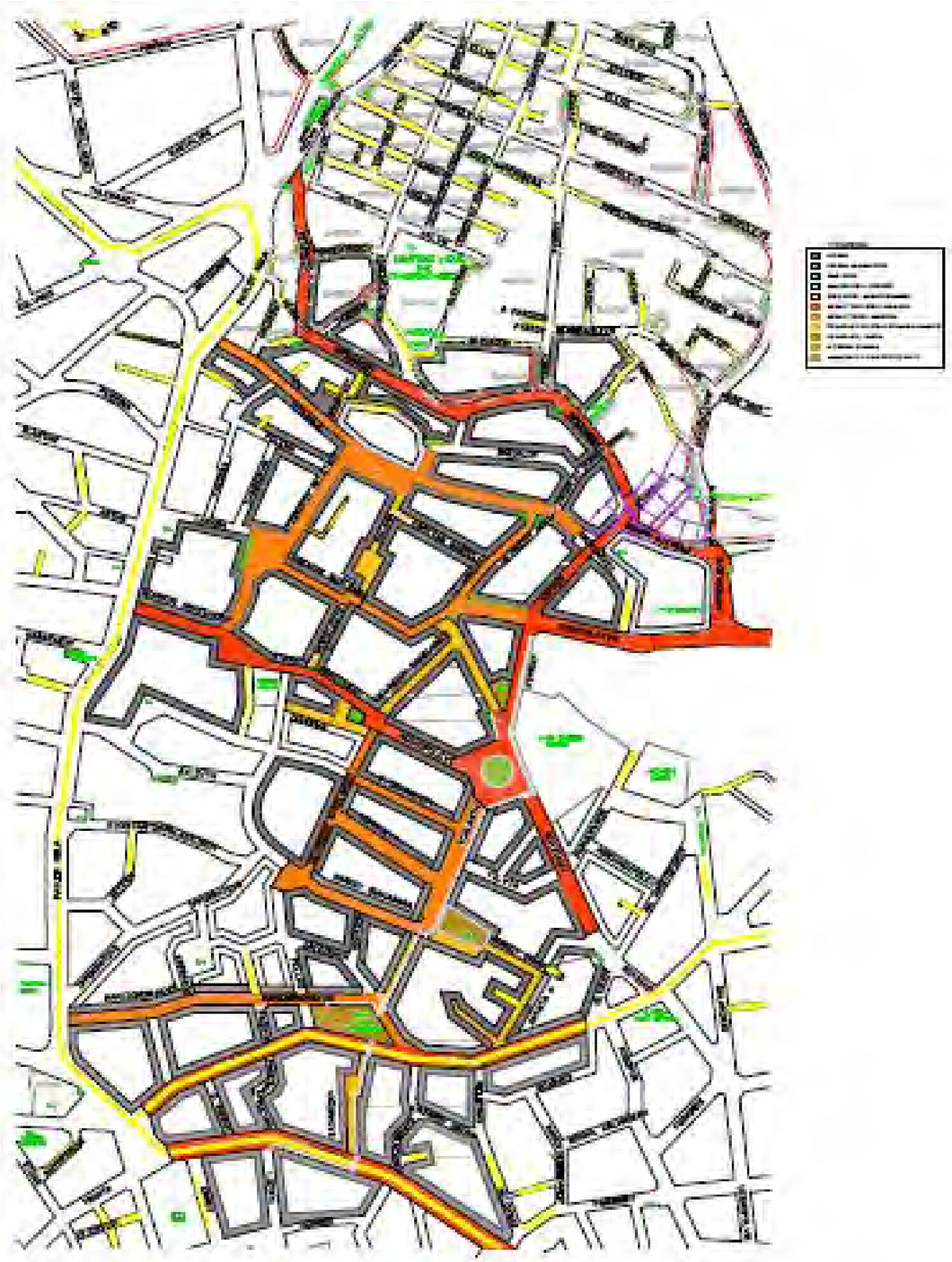
ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ



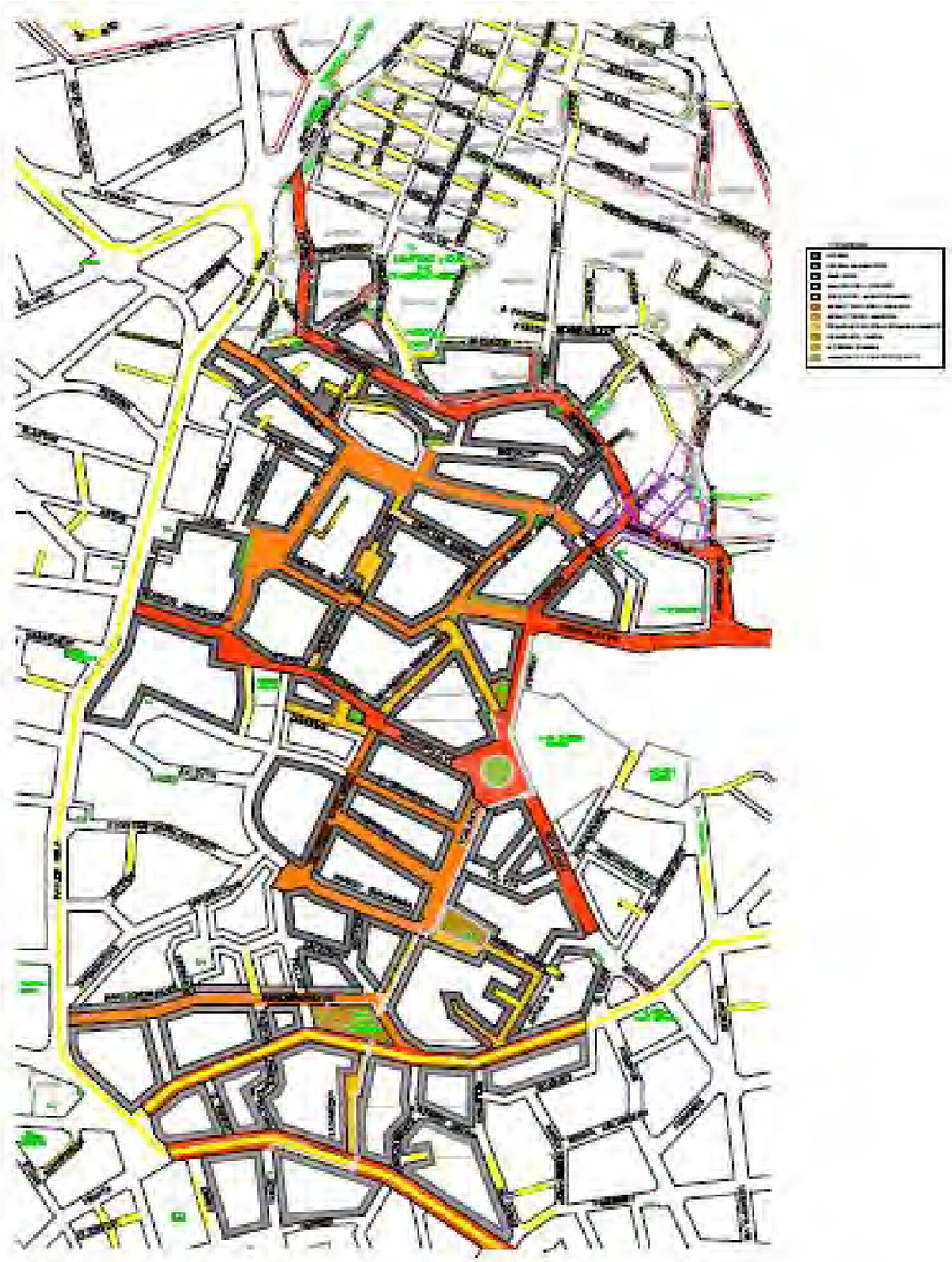
ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ



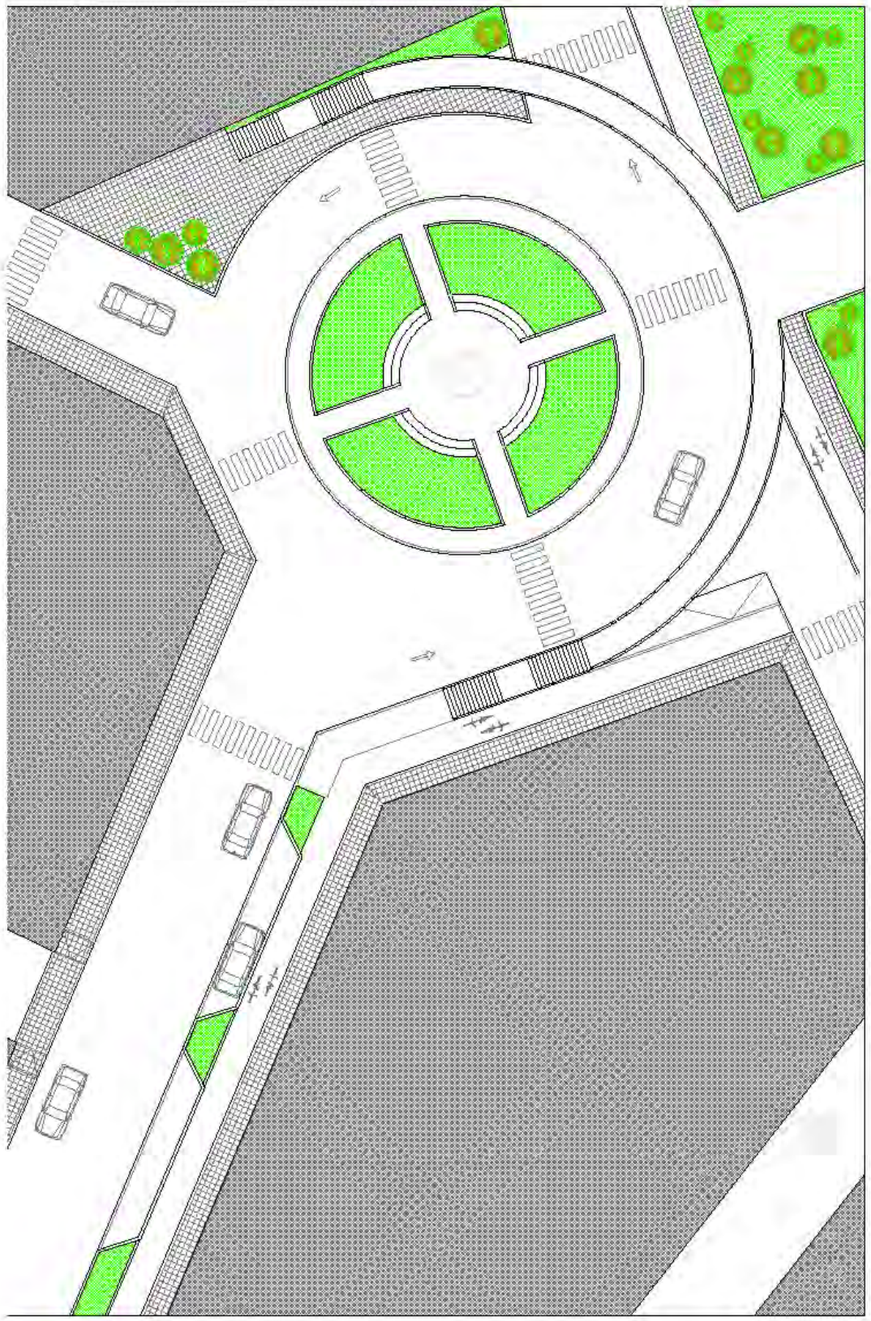
ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ



ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

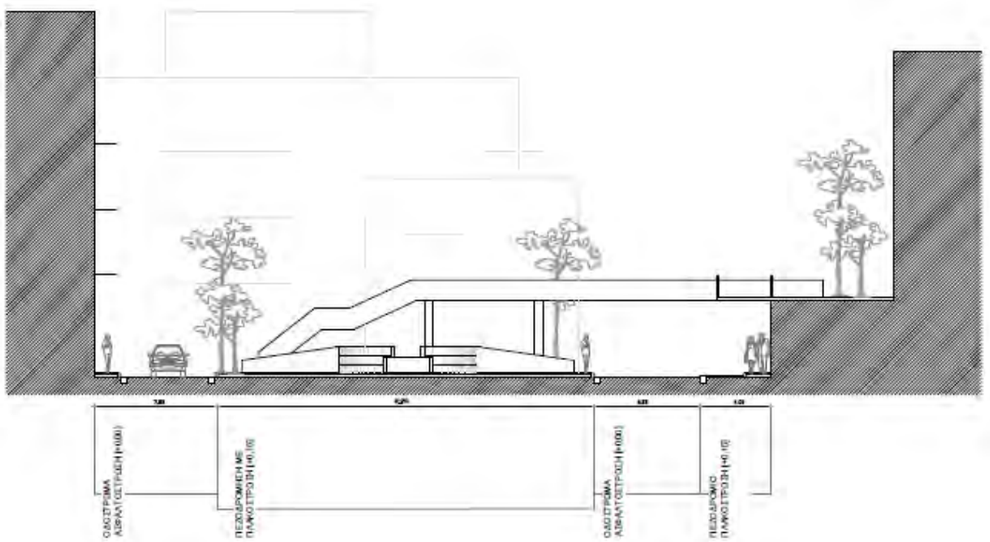
ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ



ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

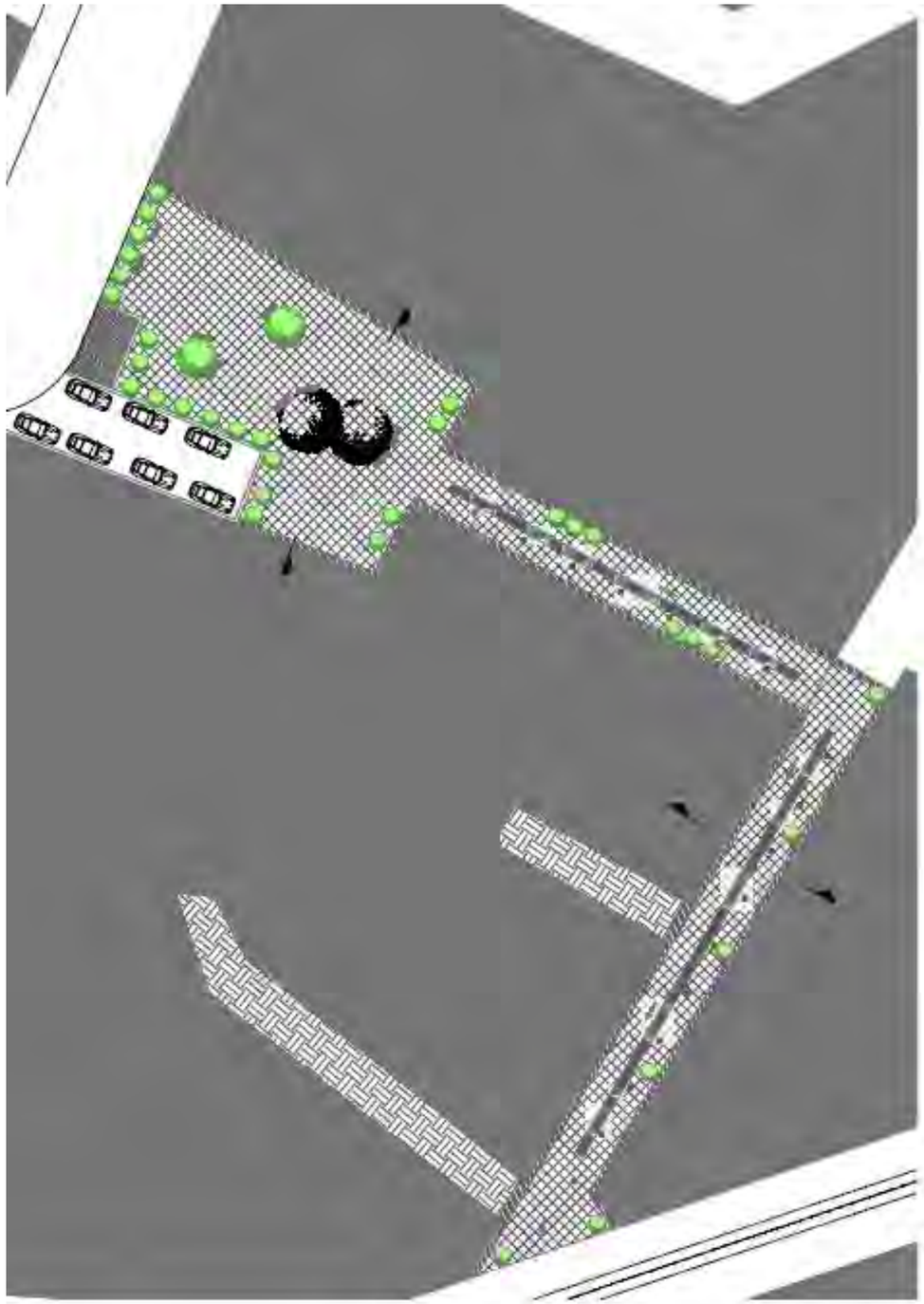
ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Οδός: Υψηλάντη 1			**Οδός: Υψηλάντη 2**		
Παραδοχές:			**Παραδοχές:**		
Σχέδιο	**Υφιστάμενη κατάσταση**	**Κύρια πρόταση**	**Σχέδιο**	**Υφιστάμενη κατάσταση**	**Κύρια πρόταση**
Α7	Δρόμος μέσου κυκλοφοριακού φόρτου, πλάτους 6.00 μ, τοπικού χαρακτήρα. Μονόδρομη κίνηση αυτοκινήτων. Στάθμευση αυτοκίντων από την αριστερή πλευρα. Πλάτος πεζοδρομίου 0.70-0,80μ. Τα ύψη των κτιρίων είναι 2-3 όροφοι. Ανύπαρκτος αστικός εξοπλισμός .Κύρια χρήση κατοικία.	Διατηρείται ο τοπικός χαρακτήρας του δρόμου και η μονόδρομη κίνηση των αυτοκινήτων .Πλήρης κατάργηση των θέσεων στάθμευσης.Πλακόστρωση της οδού με ταυτόχρονη μείωση της ταχύτητας των αυτοκινήτων.Δημιουργία ποδηλατόδρομου.	Α8	Δρόμος μέσου κυκλοφοριακού φόρτου, πλάτους 15.00 μ, υπερτοπικού χαρακτήρα. Μονόδρομη κίνηση αυτοκινήτων με αραιή στάθμευση. Πλάτος πεζοδρομίων 0,6-0,8μ. Τα ύψη των κτιρίων είναι 2-3 όροφοι. Τα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού περιορίζονται στο φωτισμό, εκτός απο το σημείο όπου διαμορφώνεται μια μικρή πλατεία.Κύριες χρήσεις κατοικία,εμπόριο και αναψυχή. Μέτρια κλίση εδάφους.Στη συμβολή των οδών Σιακαβάρα με Υψηλάντη υπάρχει μια μικρή πλατεία με πλήρη αστικό εξοπλισμό σε κακή κατάσταση	Διατηρείται ο υπερτοπικός χαρακτήρας του δρόμου και η μονόδρομη κίνηση των αυτοκινήτων με διαμορφωση θέσεων σταθμευσης. Δημιουργία ποδηλατόδρομου. Εμπλουτισμός των στοιχείων αστικού εξοπλισμού (παγκάκια, κάδοι απορριμάτων κτλ).Καλύτερη διαμόρφωση και συντήρησης της πλατείας στη συμβολη των οδών Σιακαβάρα και Υψηλάντη
Σημειώσεις:			Σημειώσεις: Κακή συντήρηση του πλακόστρωτου		



ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ



ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

Οδός: Σιακαβάρα

Παραδοχές:

Σχέδιο	Υφιστάμενη κατάσταση	Κύρια πρόταση
Α7	Δρόμος μέσου κυκλοφοριακού φόρτου, πλάτους 8.00 μ, υπερτοπικού χαρακτήρα. Μονόδρομη κίνηση αυτοκινήτων.Στάθμευση αυτοκινήτων και απο τις δύο πλευρές του δρόμου. Πλάτος πεζοδρομίου 0.60-0,80μ. Τα ύψη των κτιρίων είναι 2-4 όροφοι. Υποτυπώδης αστικός εξοπλισμός (φωτισμός,παγκάκια, κάδοι απορριμάτων, σήμανση κτλ). Κύρια χρήση κατοικία,εμπόριο,αναψυχή.	Διατηρείται ο τοπικός χαρακτήρας του δρόμου και η μονόδρομη κίνηση των αυτοκινήτων.Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων με διαμόρφωση θέσεων στάθμευσης και στις δύο πλευρές. Εμπλουτισμός του πρασίνου στα πεζοδρόμια.

Σημειώσεις:

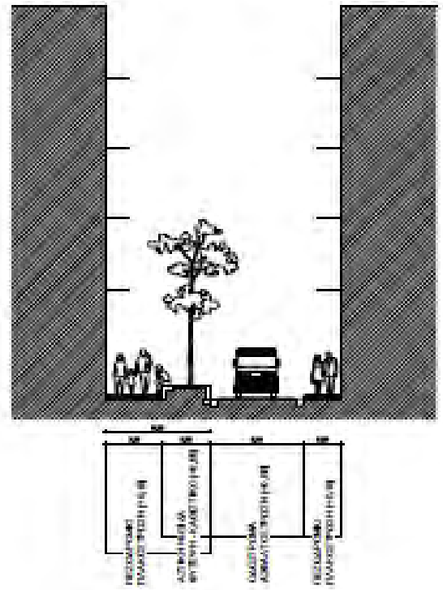
Οδός: Αμύντα Α

Παραδοχές:

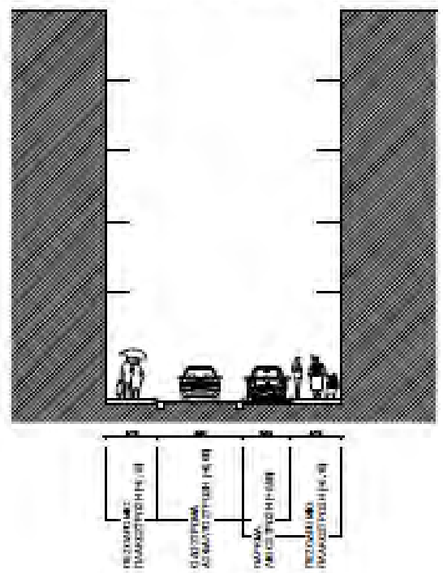
Σχέδιο	Υφιστάμενη κατάσταση	Κύρια πρόταση
Α9	Δρόμος με πλακόστρωση, ήπιου κυκλοφοριακού φόρτου, πλάτους 6.00 μ, τοπικού χαρακτήρα. Μονόδρομη κίνηση αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση των κατοίκων της γειτονιάς. Μη ύπαρξη πεζοδρομίων. Τα ύψη των κτιρίων είναι 2-3 όροφοι. Τα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού περίοριζονται στο φωτισμό.Κύρια χρήση κατοικία.Ύπαρξη όψεων παρδοσιακών κτιρίων	Διατηρείται ο τοπικός χαρακτήρας του δρόμου και η μονόδρομη κίνηση των αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση των κατοίκων. Εμπλουτισμός των στοιχείων αστικού εξοπλισμού (παγκάκια, κάδοι απορριμάτων κτλ) και του πράσινου.Εκμετάλευση των όψεων των παραδοσιακών κτιρίων, ώστε να δώσουν πιο παραδοσιακό χαρακτήρα στη γειτονιά.

Σημειώσεις: Καλύτερη συντήρηση του πλακόστρωτου

ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΗ ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ [10,00μ]



ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ ΑΜΥΝΤΑ Α [10,00μ]



ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Οδός: Ρουσιάδου 2

Παραδοχές:

Σχέδιο	Υφιστάμενη κατάσταση	Κύρια πρόταση
Α4	Δρόμος υψηλού κυκλοφοριακού φόρτου με πλάτος 10.00μ υπερτοπικού χαρακτήρα με μονόδρομη κίνηση και μικρή κλίση. Τα ύψη των κτιρίων είναι 4-5 όροφοι. Πυκνή στάθμευση αυτοκινήτων και από τις δύο πλευρές του δρόμου. Πλάτος πεζοδρομίου 0.70-0.80μ. Τα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού περιορίζονται στους κάδους, τη σήμανση και τον υποτυπώδη φωτισμό. Κύριες χρήσεις είναι η κατοικία, το εμπόριο και η εκπαίδευση. Στη συμβολή με την οδό Υψηλάντη και Ρουσιάδου υπάρχει αδιαμόρφωτος χώρος που χρησιμοποιείται ως χώρος στάθμευσης.	Διατηρείται ο υπερτοπικός χαρακτήρας του δρόμου ως υψηλού κυκλοφοριακού φόρτου, ενώ στη συμβολη των οδων Υψηλάντη και Ρουσιαδου προτείνεται η δημιουργία κυκλικου κόμβου για την καλυτερη ρυθμιση τησ κυκλοφορίας. Διαπλάτυνση των εκατέρωθεν πεζοδρομίων. Δημιουργία θέσεων στάθμευσης σε εσοχές των πεζοδρομίων

Σημειώσεις:
Δενδροφύτευση του κυκλικου κομβου και τοποθετηση

Οδός: Νιούλη

Παραδοχές:

Σχέδιο	Υφιστάμενη κατάσταση	Κύρια πρόταση
Α5	Δρόμος υψηλού κυκλοφοριακού φόρτου, πλάτους 6.00 μ, τοπικού χαρακτήρα. Μονόδρομη κίνηση αυτοκινήτων με αραιή στάθμευση. Πλάτος πεζοδρομίου 0.70μ. Τα ύψη των κτιρίων είναι 4-5 όροφοι. Τα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού περιορίζονται στο φωτισμό και τη σήμανση. Κύρια χρήση κατοικία και εκπαίδευση. Μέτρια κλίση εδάφους	Διατηρείται ο τοπικός χαρακτήρας του δρόμου και η μονόδρομη κίνηση των αυτοκινήτων . Πλήρης κατάργηση της στάθμευσης και στις δύο πλευρές. Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και εμπλουτισμός των στοιχείων αστικού εξοπλισμού (παγκάκια, κάδοι απορριμάτων κτλ)

Σημειώσεις:
Δενδροφύτευση των πεζοδρομίων με δέντρα που φύονται στη γειτονιά ώστε να τονίζεται ο τοπικός χαρακτήρας.

Οδός: Κύπρου

Παραδοχές:

Σχέδιο	Υφιστάμενη κατάσταση	Κύρια πρόταση
Α8	Δρόμος υψηλού κυκλοφοριακού φόρτου, πλάτους 8.00 μ, υπερτοπικού χαρακτήρα. Μονόδρομη κίνηση αυτοκινήτων με πυκνή στάθμευση. Πλάτος πεζοδρομίων 0,80μ. Τα ύψη των κτιρίων είναι 2-5 όροφοι. Τα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού αποτελούνται απο το φωτισμό,τη σήμανση και τους κάδους απορριμάτων. Κύρια χρήση κατοικία και εκεπαιδευση. Μεγάλη κλίση εδάφους.	Διατηρείται ο υπερτοπικός χαρακτήρας του δρόμου και η μονόδρομη κίνηση των αυτοκινήτων. Διατηρηση των θέσεων στάθμευσης απο τη μια πλευρα με τις εσοχές που δημιουργούνται στα πεζοδρόμια.Δημιουργία ποδηλατόδρομου. Εμπλουτισμός των στοιχείων αστικού εξοπλισμού (παγκάκια, κάδοι απορριμάτων κτλ) και του πράσινου.

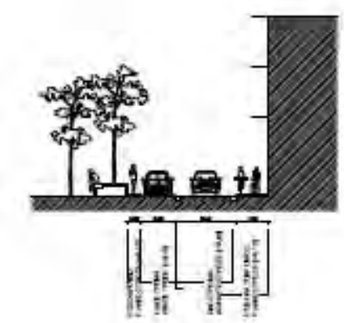
Σημειώσεις: Στη συμβολή των οδων Κύπρου και Στρατηλατών βρίσκεται το πάρκο του Αγ.Δημητρίου και το Πνευματικό Κέντρο Κοζάνης .

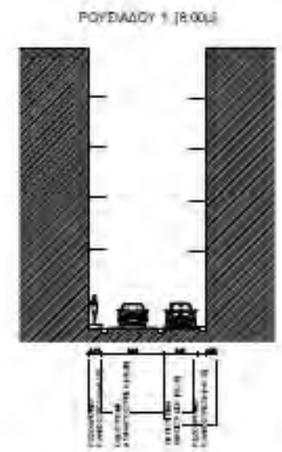
Οδός: Στρατηλατών

Παραδοχές:

Σχέδιο	Υφιστάμενη κατάσταση	Κύρια πρόταση
Α9	Δρόμος υψηλού κυκλοφοριακού φόρτου, πλάτους 11.00 μ, υπερτοπικού χαρακτήρα. Αμφίδρομη κίνηση αυτοκινήτων. Πλάτος πεζοδρομίων 0,90-1.10μ. Τα ύψη των κτιρίων είναι 1-5 όροφοι. Τα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού περίοριζονται στο φωτισμό,σημανση και κάδους.Μεγάλη κλίση του εδάφους σχηματίζοντας ανωφέρεια και κατωφέρεια.Κύρια χρήση κατοικία,εμποριο και αναψυχή.Σημαντικό στοιχείο του δρόμου αποτελεί η εκκλησια του Αγ.Δημητρίου.	Διατηρείται ο υπερτοπικός χαρακτήρας του δρόμου και η αμφιδρομη κίνηση των αυτοκινήτων. Εμπλουτισμός των στοιχείων αστικού εξοπλισμού (παγκάκια, κάδοι απορριμάτων κτλ) και του πράσινου.Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και δημιουργία χώρων στάσης για τα ποδήλατα.Εμπλουτισμός του πρασίνου στα πεζοδρόμια.

Σημειώσεις: Τοπόσημο της ευρύτερης περιοχής αποτελεί το πάρκο του Αγ.Δημητρίου, στο χώρο του οποίου βρίσκεται το Πνευματικό Κέντρο Κοζάνης.Επιτακτική αναγκη αποτελεί η συντήρηση του πάρκου και του υπαίθριου αμφιθεάτρου.





ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

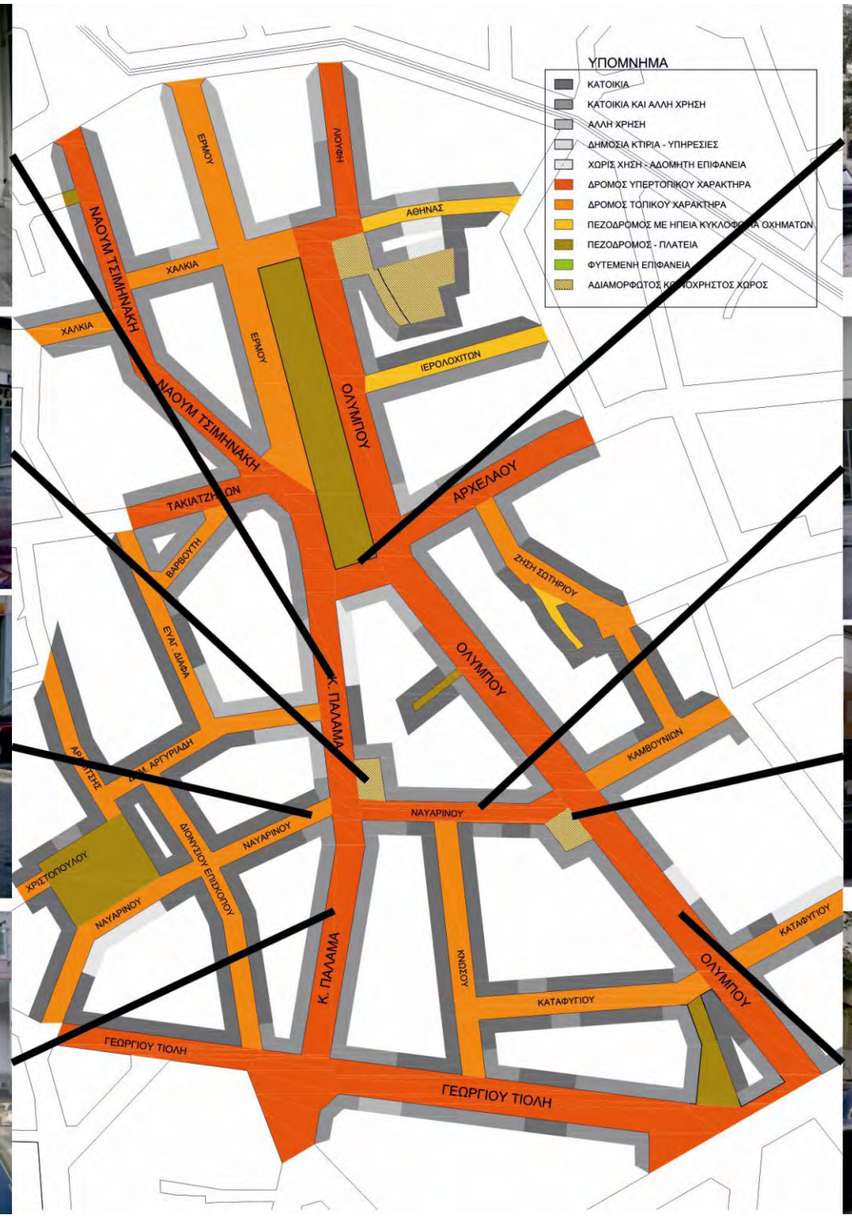
ΠΕΡΙΟΧΗ Γ

Επεμβάσεις

- Πεζοδρόμηση οδών γύρω από την πλατεία Λασσάνη και ενσωμάτωσή τους σε αυτή
- Κατάργηση θέσεων στάθμευσης, σημαντική συρρίκνωση του οδοστρώματος, αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων
- Διαμόρφωση λωρίδας φύτευσης και ποδηλατόδρομου
- Διαμόρφωση πεζόδρομου με φυτεύσεις, οι οποίες δημιουργούν φυσικό εμπόδιο στη διέλευση των οχημάτων, στα οποία επιτρέπεται στάση και όχι στάθμευση. Ταυτόχρονη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων
- Διαμόρφωση χώρων με χαμηλή βλάστηση και ρηχή υδάτινη επιφάνεια, με περιμετρική πλακόστρωση για τη διέλευση των πεζών και την εξυπηρέτηση των όμορων ιδιοκτησιών
- Αλλαγή του σταθμού αστικών λεωφορείων από τερματικό σε επιβατικό

ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ



ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΟΖΑΝΗΣ
Υποπεριοχή Γ΄:

Οδοί Λιούφη, Ερμού, Ολύμπου, Παλαμά, Ναβαρίνου, Γεωργίου Τιόλη

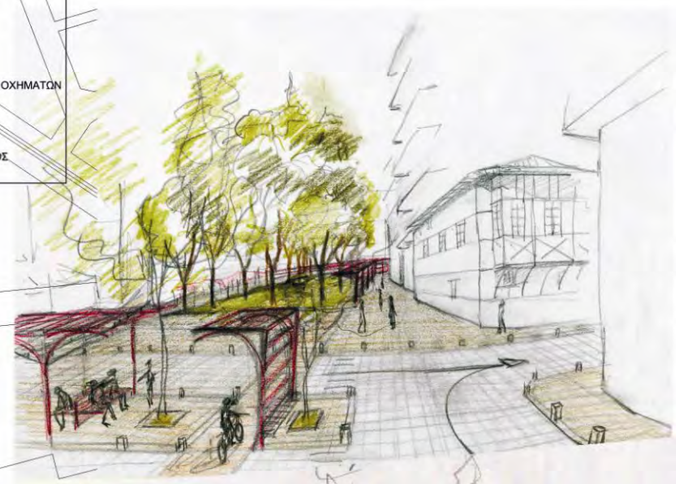
Περιλαμβάνει τμήμα του παλιού ιστού, αλλά και του νεότερου, το οποίο στο πέρασμα του χρόνου αποτέλεσε κομβικό σημείο εμπορικής δραστηριότητας.

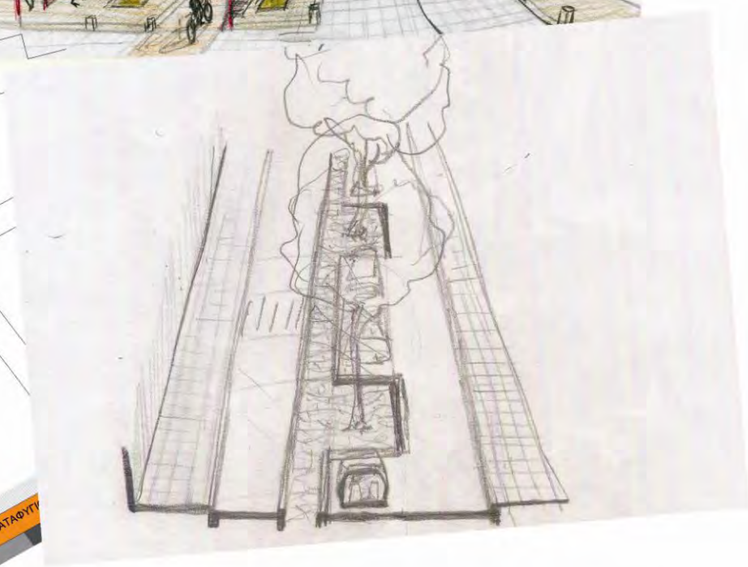
Αναλύθηκαν και κατατάχθηκαν όλοι οι Ανοιχτοί Χώροι ανάλογά με τη βαρύτητα του καθενός και τη συσχέτιση με το περιβάλλον, ως προς το μέγεθός τους, τις περιβάλλουσες χρήσεις και την τοπικότητα ή υπερτοπικότητά τους.

Επιχειρήθηκε η αξιοποίηση, η λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση των ελεύθερων ανοιχτών χώρων, σε μια εξαιρετικά πυκνοδομημένη περιοχή, προς την κατεύθυνση της άνετης και ευχάριστης διαβίωσης:

Με γνώμονα αφενός τον εμπορικό, υπερτοπικής σημασίας χαρακτήρα της περιοχής και αφετέρου τον σεβασμό προς τον πεζό πολίτη, προτείνονται τρόποι διαπλάτυνσης πεζοδρομίων και περιορισμού της διέλευσης των οχημάτων, με παράλληλη διαμόρφωση ποδηλατοδρόμων.

Μέσα από έναν βιοκλιματικό σχεδιασμό, και την υιοθέτηση της λογικής μικρών πάρκων (pocket parks), προτείνεται αλλαγή των υλικών επιστρώσεων και φυτεύσεις σε κάθε σημείο που είναι εφικτό.





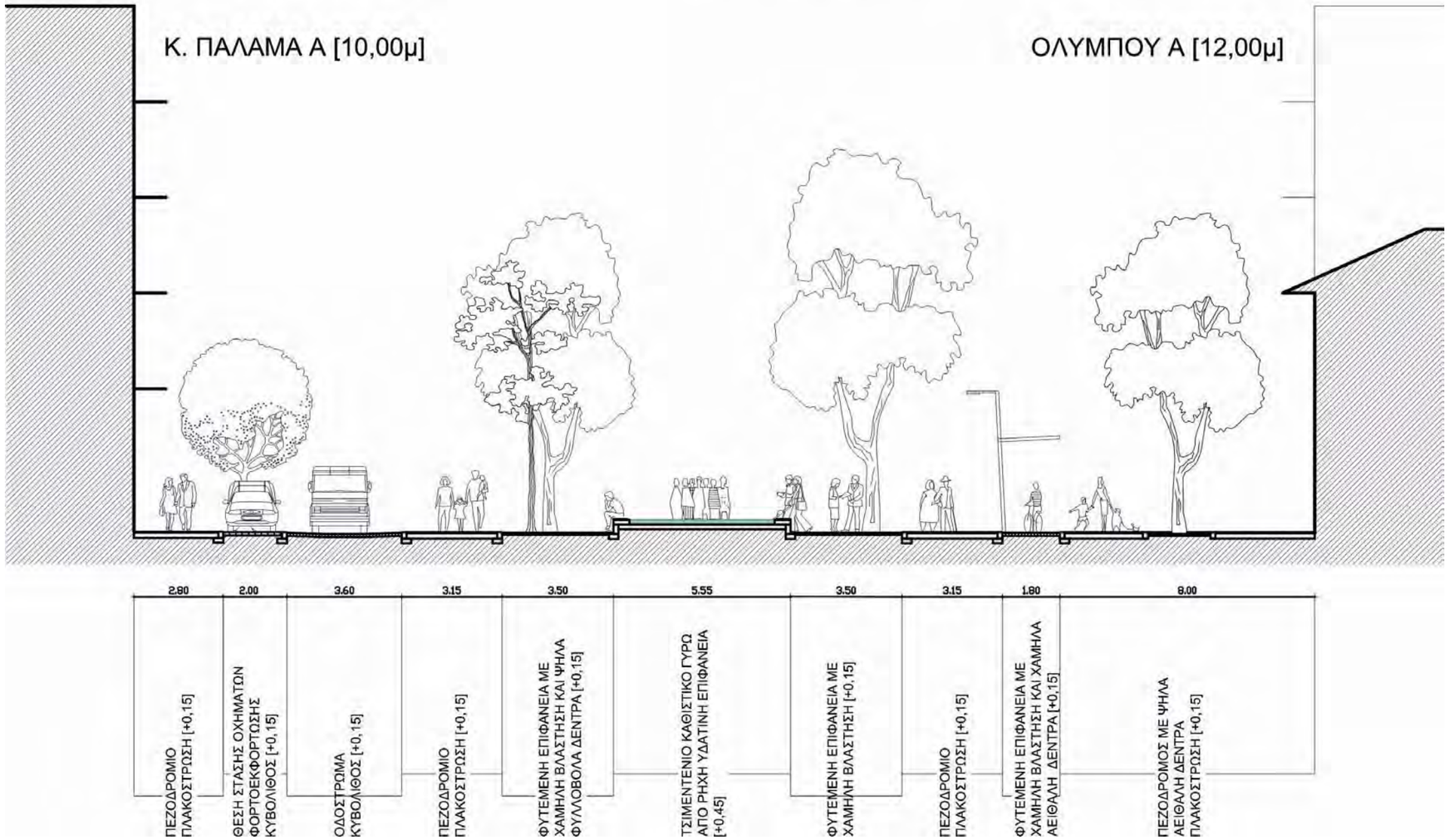
ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

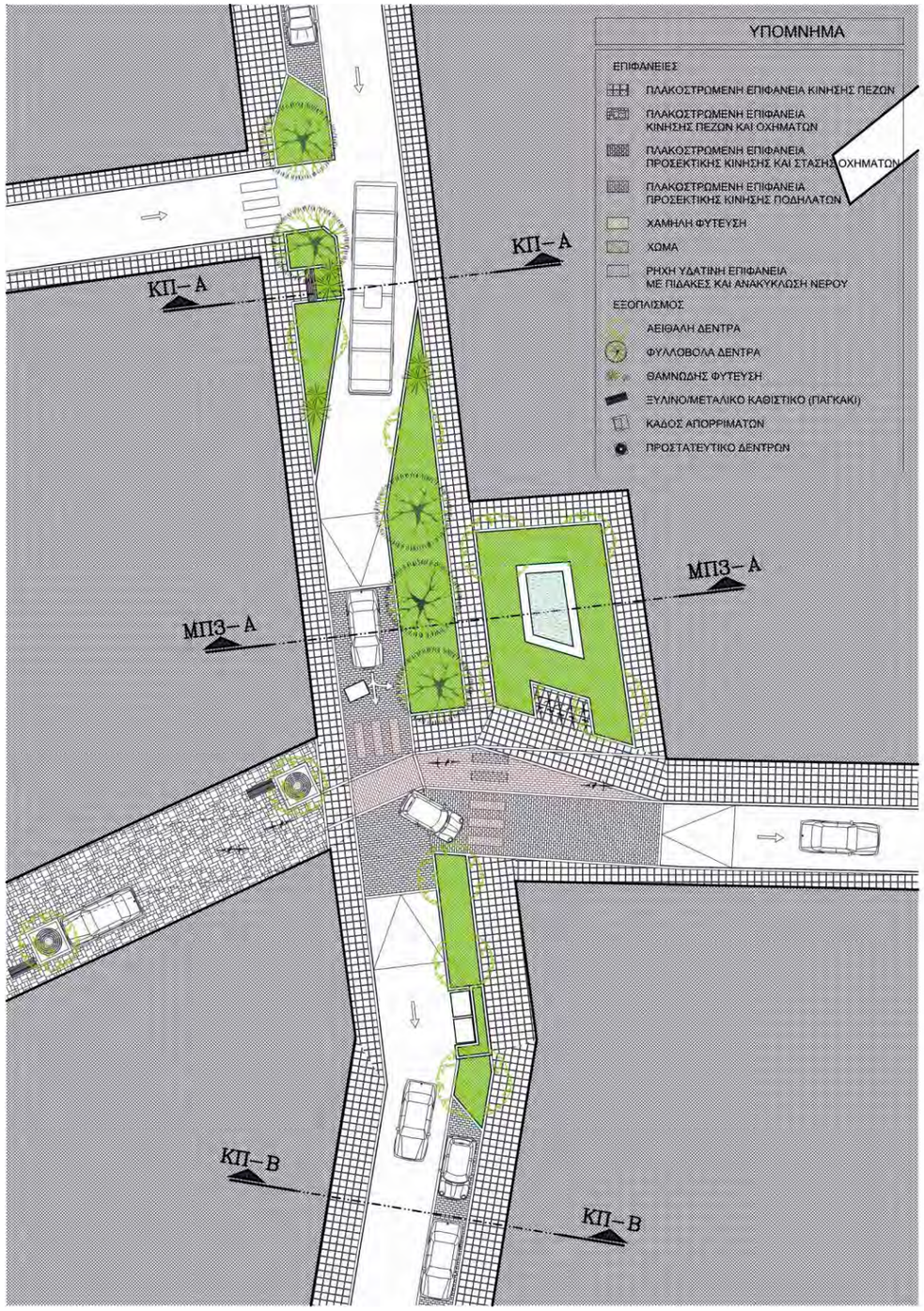
οδός	**ΠΛΑΤΕΙΑ ΛΑΣΣΑΝΗ**	
παραδοχές	κυκλοφοριακή μελέτη αποσυμφόρησης του κέντρου, πρόβλεψη περιφερειακού δακτυλίου, δημιουργία σταθμών στάθμευσης περιμετρικά του κέντρου, δημιουργία-ενίσχυση γραμμών ΜΜΜ	
σχέδιο	**υφιστάμενη κατάσταση**	**κύρια πρόταση**
	Κοινόχρηστος χώρος με επίστρωση πλακών και υψηλή βλάστηση με περιμετρικά προσπέλαση οχημάτων.	Πεζοδρόμηση των περιμετρικών δρόμων, διαμόρφωση με χαμηλή και υψηλή βλάστηση και χαμηλή υδάτινη επιφάνεια στο νότιο τμήμα της πλατείας. Αλλαγή του σταθμού αστικών λεωφορείων από τερματικό σε επιβατικό.

ΠΛΑΤΕΙΑ ΛΑΣΣΑΝΗ 1



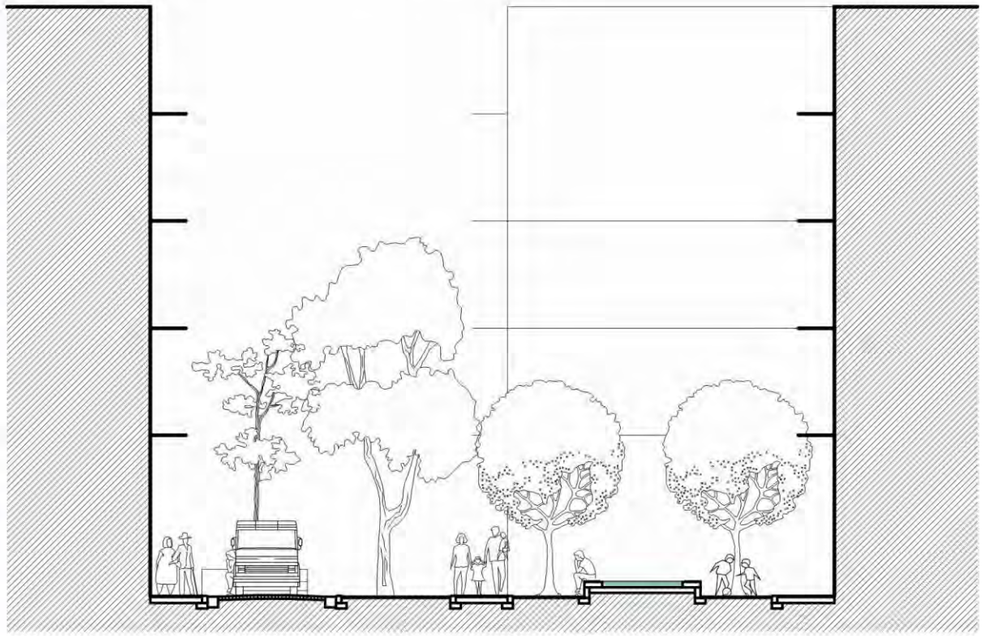
ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

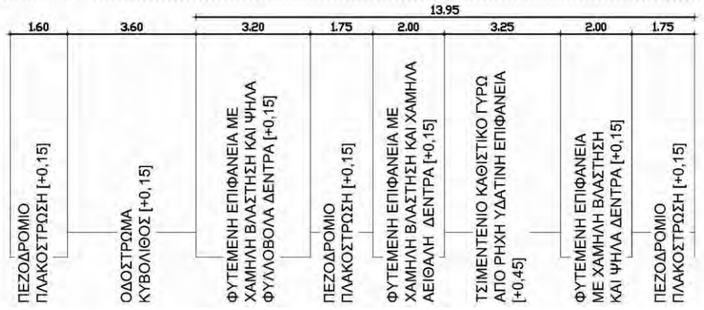
ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ



οδός	**ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΟΔΩΝ Κ.ΠΑΛΑΜΑ** & ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ	
παραδοχές	κυκλοφοριακή μελέτη αποσυμφόρησης του κέντρου, πρόβλεψη περιφερειακού δακτυλίου, δημιουργία σταθμών στάθμευσης περιμετρικά του κέντρου, δημιουργία-ενίσχυση γραμμών ΜΜΜ	
σχέδιο	**υφιστάμενη κατάσταση**	**κύρια πρόταση**
	Κοινόχρηστος χώρος αδιαμόρφωτος, ως επί το πλείστον χρησιμοποιείται για στάθμευση αυτοκινήτων.	Διαμορφώνεται σε μικρό πάρκο, χώρο στάσης και αναψυχής, με ψηλή βλάστηση και ρηχή υδάτινη επιφάνεια, και περιμετρική πλακόστρωση για τη διέλευση των πεζών και την εξυπηρέτηση των όμορων ιδιοκτησιών.

ΜΙΚΡΟ ΠΑΡΚΟ 3

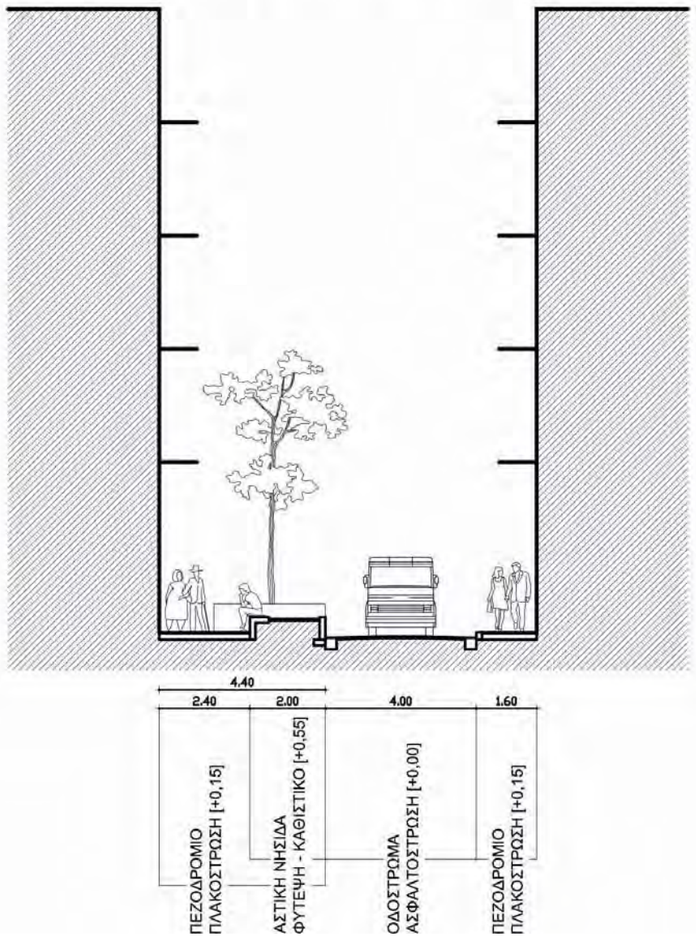




ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

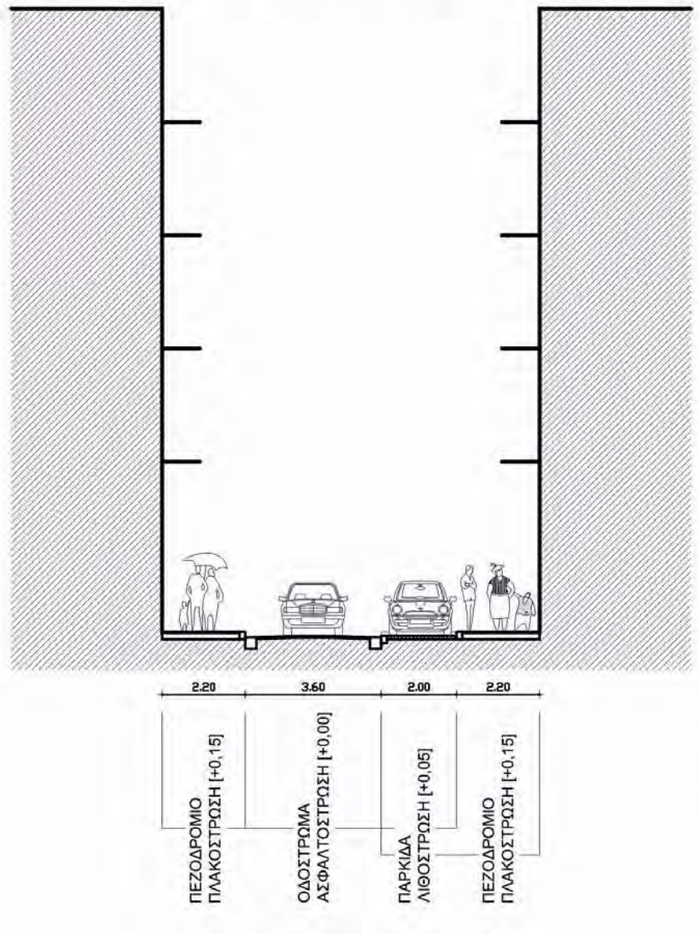
οδός	Κ. ΠΑΛΑΜΑ Α	
παραδοχές	κυκλοφοριακή μελέτη αποσυμφόρησης του κέντρου, πρόβλεψη περιφερειακού δακτυλίου, δημιουργία σταθμών στάθμευσης περιμετρικά του κέντρου, δημιουργία-ενίσχυση γραμμών ΜΜΜ	
σχέδιο	υφιστάμενη κατάσταση	κύρια πρόταση
	Δρόμος πλάτους 10.00m, υπερτοπικού χαρακτήρα. Περιβάλλουσες χρήσεις: υπηρεσίες. Κίνηση αυτοκινήτων μονόδρομη σε οδόστρωμα πλάτους 4.00m, χωρίς στάθμευση, με παρκίδες φορτοεκφόρτωσης. Πλάτος Πεζοδρομίων 4.80m και 1.20m.	Διατηρείται ο υπερτοπικός χαρακτήρας του δρόμου, η μονόδρομη κίνηση των οχημάτων και το πλάτος στο πεζοδρόμιο των 4.80m, ενώ αυξάνεται το πλάτος του πεζοδρομίου των 1.20m σε 1.40m, μειώνοντας το πλάτος στα 3.60m.

ΚΩΣΤΗ ΠΑΛΑΜΑ Α [10,00μ]



οδός	Κ. ΠΑΛΑΜΑ Β	
παραδοχές	κυκλοφοριακή μελέτη αποσυμφόρησης του κέντρου, πρόβλεψη περιφερειακού δακτυλίου, δημιουργία σταθμών στάθμευσης περιμετρικά του κέντρου, δημιουργία-ενίσχυση γραμμών ΜΜΜ	
σχέδιο	υφιστάμενη κατάσταση	κύρια πρόταση
	Δρόμος πλάτους 10.00m, υπερτοπικού χαρακτήρα. Περιβάλλουσες χρήσεις γενικής κατοικίας με εμπόριο στο ισόγειο. Κίνηση αυτοκινήτων μονόδρομη σε οδόστρωμα πλάτους 7.20m, με αμφίπλευρη στάθμευση. Πλάτος πεζοδρομίων 1.40m.	Διατηρείται ο υπερτοπικός χαρακτήρας του δρόμου, μειώνεται η ταχύτητα των οχημάτων με τις κατάλληλες διαμορφώσεις. Κατάργηση της στάθμευσης στη μία πλευρά. Σημαντική συρρίκνωση του οδοστρώματος στα 3.60m. Αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων στα 2.20m.

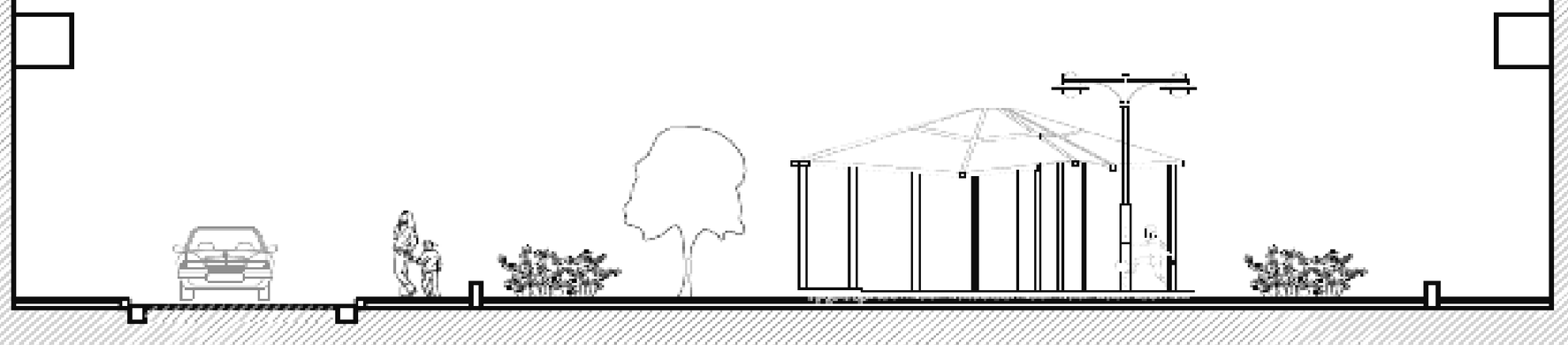
ΚΩΣΤΗ ΠΑΛΑΜΑ Β [10,00μ]



ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΠΕΡΙΟΧΗ Δ

- Η περιοχή που εκτείνεται νότια της οδού Γκέρτσου έως και τον Σιδ. Σταθμό χαρακτηρίζεται από ήπιο ανάγλυφο εδάφους και αποτελείται από οδούς τοπικού χαρακτήρα με εξαίρεση την οδό Ολύμπου που έχει υπερτοπική χρήση.
- Βασικά σημεία σχεδιασμού είναι:
  - Η οδός Ολύμπου ορίζεται μονόδρομος με κατεύθυνση προς τον Σιδ. Σταθμό και κατασκευή ποδηλατοδρόμου προς ενοποίηση του υπόλοιπου τμήματος της οδού, βόρεια της οδού Γκέρτσου.
  - Η εκμετάλλευση της διεύρυνσης πλάτους 27,00μ στην οδό Εδέσσης με την χωροθέτηση νέας πλατείας τοπικού χαρακτήρα με περιμετρική μονόδρομη κίνηση οχημάτων και κατάργηση της στάθμευσης με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων των οδών που συμβάλουν στην νέα πλατεία.



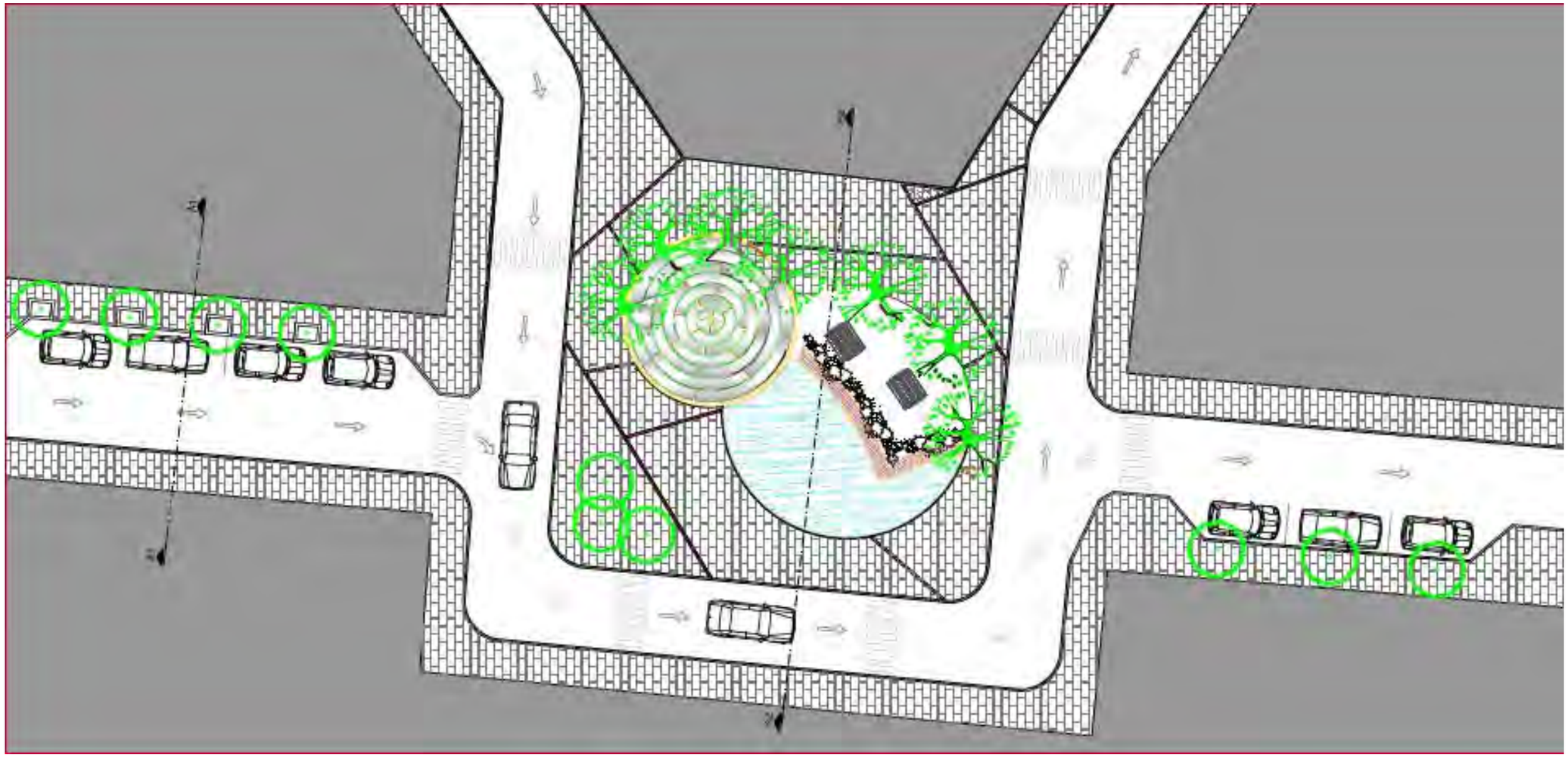
ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ



ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Οδός: Βεροίας

Παραδοχές:

Σχέδιο	Υφιστάμενη κατάσταση	Κύρια πρόταση
Α10	Δρόμος με πλάτος 10.00μ. Τοπικού χαρακτήρα . Κίνηση αυτοκινήτων μονόδρομη με στάθμευση και από τις δύο μία πλευρές. Πλάτος πεζοδρομίου 1,25μ.	Διατηρείται ο τοπικός χαρακτήρας του δρόμου και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του σε όλο το μήκος της οδού.

Σημειώσεις:

Οδός: Πλαταιών

Παραδοχές:

Σχέδιο	Υφιστάμενη κατάσταση	Κύρια πρόταση
Α7	Δρόμος με πλάτος 12.00μ. Τοπικού χαρακτήρα ενώνει την οδό Γκέρτσου με τον Σταθμό του Ο.Σ.Ε. Κίνηση αυτοκινήτων μονόδρομη με πυκνή στάθμευση και στις δύο πλευρές.Πλάτος πεζοδρομίου 1,50μ.	Διατηρείται ο τοπικός χαρακτήρας του δρόμου και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του σε όλο το μήκος της οδού.

Σημειώσεις:

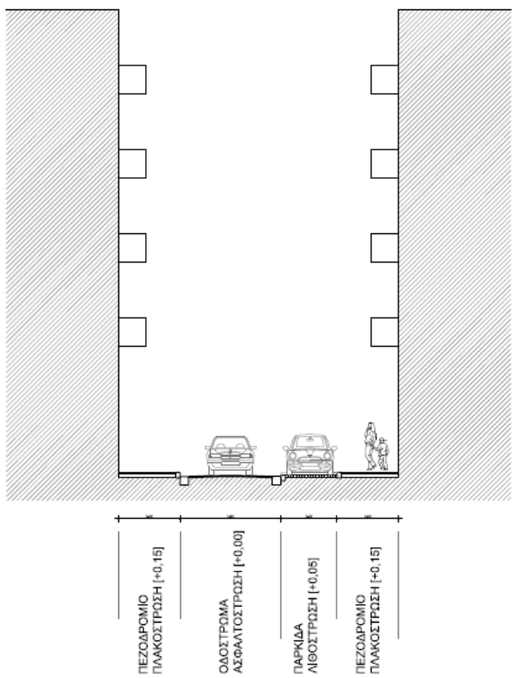
Οδός: Εδέσσης

Παραδοχές:

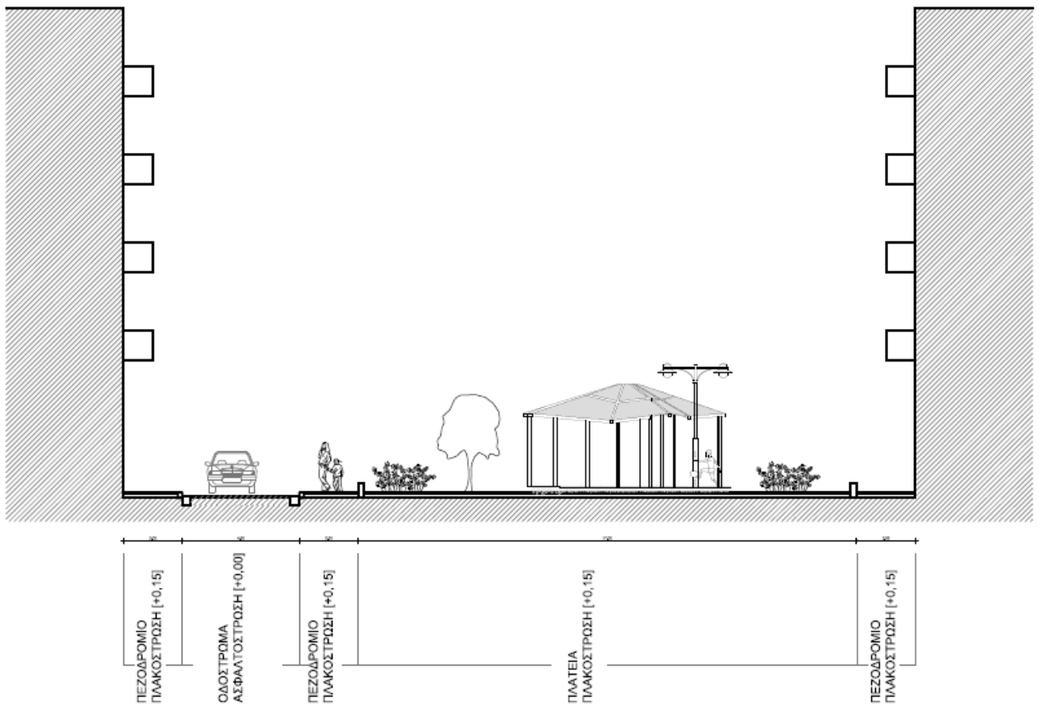
Σχέδιο	Υφιστάμενη κατάσταση	Κύρια πρόταση
Α4	Δρόμος με ασφαλτόστρωση, μικρού κυκλοφοριακού φόρτου, πλάτους 10.00 μ, τοπικού χαρακτήρα. Μονόδρομη κίνηση αυτοκινήτων έως την διασταύρωση με οδό Βοσπόρου μετά η κίνηση γίνεται αμφίδρομη.Στάθμευση αυτοκινήτων και από τισ δύο πλευρές. Πλάτος πεζοδρομίου 1.20μ. Τα ύψη των κτιρίων είναι 4όροφα. Μέτριος αστικός εξοπλισμός (φωτισμός,κάδοι απορριμάτων, σήμανση κτλ) . Κύρια χρήση κατοικία.Στη συμβολή με την οδό Βοσπόρου υπάρχει διεύρυσνη της οδού με πλάτος 27.00μ.	Διατηρείται ο τοπικός χαρακτήρας του δρόμου και η κίνηση των οχημάτων γίνεται μονόδρομη σε όλο το μήκος της οδού.Κατάργηση της στάθμευσης των οχημάτων από την μία πλευρά.Στο σημείο της διέρυνσης χωροθετείται νέα πλατεία με την τοποθέτηση αστικού πρασίνου και λοιπού αστικού εξοπλισμού (φωτιστικά σώματα, παγκάκια ακόμα και κατασκευή παιδικής χαράς). Πλάτος περιμετρικής κίνησης οχημάτων γύρω από την νέα πλατεία 3.80μ-4.00μ. Στην συμβολή με οδό Πλαταιών ο υφιστάμενος χώρος - νησίδα πρασίνου διευρύνεται έως την ρυμοτομική γραμμή .

Σημειώσεις:

ΕΔΕΣΣΗΣ Α [10,00μ]



ΕΔΕΣΣΗΣ Β [27,00μ]



ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΤΕΕ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας!