

## Θέσεις – παρατηρήσεις της Ομάδας Εργασίας ΤΕΕ/ΤΔΜ για το ΣΒΑΚ Κοζάνης

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Κοζάνης έχοντας εξ' ορισμού του ως χαρακτηριστικό τη συμμετοχική προσέγγιση και έχοντας πεδίο εφαρμογής ολόκληρο το σύστημα μεταφορών της πόλης της Κοζάνης απαιτεί την ενεργό συμμετοχή και συνδρομή του ΤΕΕ/Τμήματος Δυτικής Μακεδονίας στη σχετική διαβούλευση αρχικά, στην άρτια κατάρτιση και εφαρμογή του Σχεδίου, κατόπιν.

### A. Θέσεις της ομάδας εργασίας του ΤΕΕ/ΤΔΜ για το ΣΒΑΚ

Το ΤΕΕ/ΤΔΜ από το 2011 ακόμα έδειξε έμπρακτο ενδιαφέρον για τη βιώσιμη κινητικότητα στην πόλη της Κοζάνης με τη σύσταση ομάδας εργασίας «Ανοιχτοί δημόσιοι χώροι στην Κοζάνη» [2011-2013], με σκοπό τη μελέτη ζητημάτων του δημόσιου χώρου της πόλης.

Η ομάδα εντόπισε προβλήματα όπως η ανησυχητική πυκνότητα, η ασύμβατη αισθητική και η μειωμένη λειτουργικότητα, που πηγάζουν από τον ανεπαρκή ηλιασμό / αερισμό των κτιρίων, τον κορεσμό λειτουργιών κεντρικού χαρακτήρα σε περιοχή περιορισμένης έκτασης και την έλλειψη υπαίθριων χώρων αναψυχής και πολιτισμού. Εντόπισε, επίσης, το γεγονός της ύπαρξης ενός μόνο κέντρου στην πόλη της Κοζάνης, που σε συνδυασμό με την υποτυπώδη ανάπτυξη και εφοδιασμό σε λειτουργίες κάποιων άλλων τοπικών κέντρων, όπως και την χωρίς σχέδιο και προγραμματισμό εγκατάσταση της παραγωγικής υποδομής στον αστικό ιστό, οδήγησε σε ελλιπή και μη επαρκώς οργανωμένη διάρθρωση των χρήσεων γης.

Επιπροσθέτως, η κεντροβαρική πολεοδομική οργάνωση και ταυτόχρονα η ανισομερής χωρική κατανομή κεντρικών λειτουργιών, χωρίς την εξασφάλιση ουσιαστικών προϋποθέσεων κυκλοφορίας και διακίνησης οδήγησαν σε:

- Ασφυκτική λειτουργία του κέντρου και τάσεις εκτόνωσης προς τα νοτιοδυτικά.
- Υποτυπώδη ανάπτυξη τοπικών κέντρων.
- Χωροθέτηση σημαντικών λειτουργιών κατ' ανάγκη, λόγω έλλειψης χώρων, εκτός πόλης.
- Έντονη συγκέντρωση παραγωγικών δραστηριοτήτων στα ανατολικά.
- Ανάπτυξη κατοικίας και εμπορικών και παραγωγικών επιχειρήσεων στα νότια και νοτιοδυτικά της πόλης.

Με δεδομένα τα προβλήματα των κύριων οδικών αξόνων (ανεπαρκή γεωμετρικά, λειτουργικά χαρακτηριστικά και στάθμευση παρά την οδό) και των δευτερευουσών αρτηριών (ως συνέχεια επαρχιακών οδών) διαπιστώνουμε ότι δημιουργείται ένα πλαίσιο ασφυκτικής πίεσης για το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία:

- 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, ωστόσο δεν έχει την αναμενόμενη απήχηση στο κοινό και παρουσιάζει προβλήματα εξυπηρευσιμότητας

Η μελέτη αυτή αποτέλεσε πεδίο προβληματισμού για την ανάγκη ενός συνολικού Στρατηγικού σχεδιασμού της πόλης, ενός νέου οράματος για μια πόλη ελκυστική, ανθρώπινη, με σεβασμό στο περιβάλλον, διαμορφώνοντας συνθήκες κατάλληλες ώστε να κρατήσει τον πληθυσμό στον τόπο εξασφαλίζοντας εργασία στους περισσότερους παραγωγικούς τομείς. Για μια συνεκτική πόλη που θα βρίσκεται σε πλεονεκτική θέση, σε σχέση με την αραιά δομημένη πόλη, επειδή θα διαθέτει όρια, θα αναπτύσσεται σε λιγότερο χώρο, θα ισορροπεί εισροές-εκροές και θα μπορεί να παρέχει πυκνά συγκοινωνιακά δίκτυα, όπου η δημόσια συγκοινωνία θα γίνεται πλέον ανταγωνιστική ως προς το ιδιωτικό αυτοκίνητο (Ι.Χ.), ενώ ένα μέρος των μετακινήσεων θα μπορεί να γίνει με ποδήλατο ή με τα πόδια. Μια πόλη 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 θα πρέπει να είναι η βιώσιμη κινητικότητα, όρος που περιγράφει τις συνθήκες και τα μέσα μετακίνησης που εντάσσονται στα χαρακτηριστικά, στον τρόπο λειτουργίας της βιώσιμης πόλης και θα επιτυγχάνεται μέσω ενός ολοκληρωμένου συγκοινωνιακού σχεδιασμού που θα περιλαμβάνει δίκτυα - ιεράρχηση - μέσα κλπ. Στο οποίο οι λεγόμενες «δομικές αρτηρίες» θα αποτελούν την ραχοκοκαλιά της ανάπτυξης του οικιστικού ιστού.

Με βάση τα παραπάνω η **επιτυχής εκπόνηση και εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί επιτακτική και αδήριτη ανάγκη.**

## Όραμα – Προτεραιότητες

Σύμφωνα με την ομάδα εργασίας του ΤΕΕ/ΤΔΜ, το όραμα για τις μεταφορές στο Δήμο Κοζάνης θα πρέπει να συνοψίζεται στα εξής:

**«Ανάπτυξη και διατήρηση ενός ολοκληρωμένου και βιώσιμου συστήματος μεταφορών, το οποίο θα συνδυάζει πολλαπλά μέσα μεταφοράς και θα λαμβάνει υπόψη τα ιδιαίτερα φυσικά, κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά της πόλης για την εξυπηρέτηση των κατοίκων και των επισκεπτών»**

Στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κοζάνης, ως στρατηγικό σχέδιο, που έχει στόχο να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα αστικών μεταφορών, πρέπει να έχουν προτεραιότητα:

- η βελτίωση της ποιότητας ζωής,
- η βελτίωση της προσβασιμότητας,
- η βελτίωση του δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος,
- η διατήρηση των οικοσυστημάτων,
- οι Πράσινες και Έξυπνες Τεχνολογίες,
- η οικονομική αποτελεσματικότητα,
- η οδική ασφάλεια και
- η βέλτιστη χωροθέτηση των χρήσεων γης

οδηγώντας σε συνθήκες καλύτερης ποιότητας ζωής για τους κατοίκους και ελκυστικότερο περιβάλλον για τους επισκέπτες.

## B. Παρατηρήσεις – Προτάσεις

Οι παρατηρήσεις και προτάσεις της ομάδας εργασίας του ΤΕΕ/ΤΔΜ για το ΣΒΑΚ Κοζάνης οργανώνονται σε οκτώ θεματικές Ενότητες, ήτοι:

- τη γενικότερη διαδικασία,
- τους πεζούς,
- τα ποδήλατα,
- τα αυτοκίνητα,
- τα λεωφορεία,
- την ενημέρωση-συμμετοχή του κοινού κατά την εκπόνηση και εφαρμογή του σχεδίου,
- μεμονωμένες «αστοχίες» του Σχεδίου που απαιτούν διερεύνηση και
- τις Πράσινες Διαδρομές.

### 1. Διαδικασία

Το παραδοτέο της ερευνητικής ομάδας του ΕΜΠ ονομάζεται «**Ερευνητική συνδρομή στο Δήμο Κοζάνης για τη χάραξη δράσεων στροφής από τον κορεσμό προς τη Βιώσιμη Κινητικότητα – Πλαίσιο στρατηγικής για την ευαισθητοποίηση της τοπικής κοινωνίας απέναντι σε προβλήματα περιβάλλοντος και μετακινήσεων**» και όχι Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κοζάνης, όπως θα ήταν αναμενόμενο και συμβαίνει ήδη σε άλλους Δήμους της Χώρας μας. Θεωρούμε ότι θα πρέπει να διερευνηθούν πιθανές επιπτώσεις στα μετέπειτα στάδια εφαρμογής λόγω αυτής της διαφοροποίησης, τόσο ως προς το νομικό πλαίσιο και τις σχετικές νομοθετικές διατάξεις που (θα) διέπουν τα ΣΒΑΚ, όσο και ως προς τη διαδικασία και δυνατότητα υλοποίησης δράσεων που προϋποθέτουν το ΣΒΑΚ.

Επιπλέον, πρέπει να διευκρινιστεί η **διαδικασία έγκρισης** και το χρονοδιάγραμμα του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και αντίστοιχα της αναγκαίας Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), στην περίπτωση που αυτή απαιτηθεί από τις κείμενες νομοθετικές διατάξεις, όπως αυτές θα είναι σε ισχύ κατά την έγκριση του ΣΒΑΚ. Κατόπιν της έγκρισης από το Δημοτικό Συμβούλιο Δήμου Κοζάνης, φαίνεται ότι δεν υπάρχει κάποια επιπλέον διαδικασία έγκρισης μέχρι σήμερα. Άποψη της Ομάδας Εργασίας είναι ότι θα έπρεπε να προβλέπεται κάποια συγκεκριμένη διαδικασία, καθώς αποτελεί κάτι μεταξύ χωροταξικού σχεδιασμού - όπως το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) και πολεοδομικού σχεδίου-πολεοδομικής μελέτης.

Στον ιστότοπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αναφέρονται τα παρακάτω:

*«Σύμφωνα με Ανακοίνωση του το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με αφορμή τη Χρηματοδότηση 162 Δήμων από το Πράσινο Ταμείο για εκπόνηση ΣΒΑΚ, προχώρησε στη σύσταση ομάδας εργασίας, με σκοπό τη διαμόρφωση κατευθυντήριων πλαισίων*

προδιαγραφών για τη σύνταξη των Σ.Β.Α.Κ. Το Πράσινο Ταμείο ενημέρωσε στις 27/01/2017 τους επιλεγμένους προς χρηματοδότηση Δήμους, να μην προθούν σε έναρξη των διαδικασιών προκήρυξης των ΣΒΑΚ, μέχρι την έκδοση των κατευθυντήριων πλαισίων προδιαγραφών. Παρ' όλα αυτά, με δεδομένο όμως ότι η έκδοση των κατευθυντήριων πλαισίων προδιαγραφών συνεχίζει να είναι σε εκκρεμότητα, και προκειμένου να υπάρχει βέλτιστη απορροφητικότητα του προγράμματός μας, ενημερώνουμε τους ενταγμένους Δήμους με τις αριθ. 114.6/2016 και 118.1/2017 αποφάσεις του ΔΣ του Πράσινου Ταμείου, ότι **μπορούν να προχωρήσουν στις διαδικασίες εκπόνησης των ΣΒΑΚ**, σύμφωνα με τις υφιστάμενες ευρωπαϊκές κατευθύνσεις των *eltis*. Σχετική ενημέρωση για τις υφιστάμενες προδιαγραφές, μπορείτε να αναζητηθεί στον ακόλουθο σύνδεσμο, ο οποίος είναι και μεταφρασμένος στα ελληνικά : <http://www.eltis.org/el>.

Επίσης όπως αναφέρει η ανακοίνωση, η επιλογή και ανάθεση του συνόλου ή διακριτών τμημάτων των ΣΒΑΚ σε σχετικούς μελετητές ή συμβούλους του εκάστοτε Δήμου, μπορούν να γίνουν με οποιονδήποτε πρόσφορο και νόμιμο τρόπο σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, με την εξασφάλιση της έγκρισης της σχετικής υπηρεσίας του Επιτρόπου του Ελεγκτικού Συμβουλίου».

Το ΣΒΑΚ θα αποτελεί έναν οδικό χάρτη για τις μετέπειτα παρεμβάσεις/επεμβάσεις στο Δήμο Κοζάνης. Ως εκ τούτου, πρέπει να περιλαμβάνει και ένα **Σχέδιο Δράσης**, με αναφορά των απαραίτητων μελετών και τα βήματα που θα απαιτηθούν σε κάθε στάδιο. Στο πλαίσιο αυτού του Σχεδίου Δράσης θα προτείνουμε να συμπεριληφθεί και πιθανό χρονοδιάγραμμα (διάρκεια δράσεων) και αντίστοιχοι προϋπολογισμοί κάθε δράσης ή/και πηγές χρηματοδότησης.

## 2. Πεζοί

Εκτός από την δημιουργία κατάλληλων πεζοδρομίων για την απρόσκοπτη μετακίνηση των πεζών, των πεζών με παιδικά καροτσάκια και των ΑμεΑ, παράλληλα, πρέπει να αναδειχθούν με δράσεις και τεχνικά έργα τοπόσημα και ελεύθεροι χώροι, που θα αναδείξουν την ταυτότητα των πεζών και ποδηλατικών διαδρομών. Έργα που προτείνονται από την ομάδα μελέτης όπως διαμορφώσεις πεζοδρομίων, διαβάσεων κ.λπ. θεωρούνται απαραίτητα.

Σχετικά με το Πλάτος Πεζοδρομίου που χρησιμοποιείται ως βασική μεταβλητή (σελ 25 - 3.2.4. Πλάτος Πεζοδρομίου) θεωρούμε ότι θα ήταν καλύτερο να χρησιμοποιηθεί κατά τη φάση των υπολογισμών ο όρος ενεργό πλάτος πεζοδρομίου με τις αντίστοιχες «μειωμένες» σε σχέση με το κανονικό πλάτος τιμές του, καθώς παρατηρείται ακόμη και σε σημεία που το πλάτος του πεζοδρομίου δείχνει επαρκές, λόγω πάγιου αστικού εξοπλισμού της οδού ή κινητού – τραπεζοκαθίσματα κλπ – να είναι τελικά ανεπαρκές.

Στο πλαίσιο της ανάγκης για ασφάλεια στις μετακινήσεις σε όλη την έκταση της πόλης και δεδομένης της ανάγκης μετακινήσεων και περιφερειακά, ιδιαίτερα από ευπαθείς ομάδες πληθυσμού [μετακινήσεις παιδιών, πεζών ή και με ποδήλατο, από τη μία γειτονιά στην άλλη, ή προς γειτονικούς χώρους άθλησης και αναψυχής, διασχίζοντας μεγάλες οδικές αρτηρίες με αυξημένο φόρτο κυκλοφορίας), προτείνουμε να εξεταστεί η σκοπιμότητα και η δυνατότητα σύνδεσης των προτεινόμενων ακτινωτών πράσινων διαδρομών μεταξύ τους και περιφερειακά (εκτός από την προτεινόμενη μέσω του κέντρου ή του χώρου του ΟΣΕ), σε ένα πιο εκτεταμένο και ολοκληρωμένο δίκτυο πεζής και με ποδήλατο ήπιας κινητικότητας.

## 3. Ποδήλατα

Προτεραιότητα στην ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων πρέπει να δοθεί στο νότιο τμήμα της πόλης, το οποίο είναι καταλληλότερο για την χρήση ποδηλάτου. Για την καλύτερη ενημέρωση των πολιτών και προώθηση της χρήσης ποδηλάτου θα μπορούσαν να δημιουργηθούν και να

διατίθενται σε επίκαιρα σημεία της πόλης χάρτες ποδηλατικών διαδρομών, και καταλληλόλητας χρήσης ποδηλάτου.

Στα πλαίσια της προώθησης της χρήσης ποδηλάτου είναι απαραίτητη η δημιουργία ασφαλών διαδρομών και χώρων στάθμευσης ποδηλάτων και η προώθηση του Bike & Ride με τον συνδυασμό MMM και ποδηλάτου (μπορούν να προταθούν χώροι στάθμευσης ποδηλάτου δίπλα σε στάσεις και να επιτρέπεται η μεταφορά του ποδηλάτου μέσα στο λεωφορείο).

## 4. Αυτοκίνητα

### 1. Parking

Σε σχέση με την πολιτική στάθμευσης, θα πρέπει να ληφθεί πρόνοια για την προστασία των θέσεων στάθμευσης των μόνιμων κατοίκων, κυρίως του επιβαρυμένου κέντρου. Πρόκειται για ένα στοίχημα που πρέπει να κερδίσει ο Δήμος Κοζάνης, καθώς κατά κοινή ομολογία εμπλεκόμενων σε αντίστοιχες δράσεις στο εξωτερικό, καταργώντας τη θέση στάθμευσης από έναν πολίτη κάτω από το σπίτι του, είναι σαν να του «κλέβεις» κομμάτι της καθημερινότητάς του.

Προτείνουμε να διερευνηθούν και να ενσωματωθούν στις προτεινόμενες δράσεις ισοδύναμα μέτρα για την κάλυψη των θέσεων που θα χαθούν, αλλά και των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων που ενδεχομένως να έχει το γεγονός αυτό, ιδιαίτερα κατά την εφαρμογή των πρώτων επεμβάσεων, προκειμένου να είναι ομαλότερη η μετάβαση για τους πολίτες και τους επαγγελματίες. Πέρα από την παράθεση του χάρτη με τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης, θα πρέπει να γίνεται αναφορά στις θέσεις οι οποίες μπορούν να αναπληρώσουν όσες (αρχικά), ή μέρος αυτών (όταν το ΣΒΑΚ θα αρχίσει να αποδίδει καλύτερες μαζικές μεταφορές και λιγότερη χρήση ΙΧ αυτοκινήτου) καταργηθούν. Τέτοιες θέσεις θα μπορούσαν να προκύψουν από υφιστάμενους ή και προτεινόμενους χώρους στάθμευσης, κλειστούς και ανοιχτούς, υπέργειους και υπόγειους, δημοτικούς αλλά και ιδιωτικούς, σε συνδυασμό και με αναφορά σε ενδεχόμενη ανάλογη τιμολογιακή πολιτική (αναφέρθηκε κατά την παρουσίαση του Σχεδίου πιθανή επιδότηση θέσεων για τους μόνιμους κατοίκους από πλευράς του Δήμου Κοζάνης, πράγμα που θα μπορούσε να γίνει και από την πλευρά του εμπορικού και επιχειρηματικού κόσμου για θέσεις επισκεπτών στο κέντρο της πόλης).

Παράλληλα, αναγκαία είναι η βελτιστοποίηση υπάρχοντων χώρων στάθμευσης με τεχνικά έργα και σημειακές παρεμβάσεις, ώστε να επιτευχθεί η βέλτιστη χωρητικότητα σε συνδυασμό με την βέλτιστη προσβασιμότητα όλων και η εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης.

Επειδή είναι σοβαρό το πρόβλημα της στάθμευσης, προτείνουμε να εκπονηθεί μελέτη της παρεχόμενης στάθμευσης με καταγραφή σε κάθε δρόμο της πραγματικής στάθμευσης και με υπολογισμό των αναγκών σε θέσεις στάθμευσης για τους μόνιμους κατοίκους, αλλά και για τους εισερχόμενους στην πόλη, λαμβάνοντας υπ' όψιν όλες τις πιθανές παραμέτρους .

### 2. Μετακινήσεις

Η ανάπτυξη ενός προγράμματος οργανωμένων μετακινήσεων μπορεί να βελτιώσει αισθητά την κυκλοφορία στην πόλη. Η καλύτερη οργάνωση των μετακινήσεων των μαθητών στα σχολεία, προς και από τη ΖΕΠ με την χρήση κατάλληλων πολιτικών αποθάρρυνσης χρήσης του αυτοκινήτου και των μετακινήσεων προς και από τη ΔΕΗ μπορεί να φέρει σημαντικά αποτελέσματα. Στοχευμένες δράσεις ως προς τις μετακινήσεις για εργασία και εκπαίδευση κρίνονται απαραίτητες. Να διερευνηθούν επίσης οι κινήσεις των οχημάτων του Δήμου (οχήματα καθαριότητας, απορριμματοφόρα, κλπ.), ως προς την οργάνωση των μετακινήσεων τους στο κέντρο της πόλης, κυρίως στις ώρες αιχμής.

Επισημαίνουμε επιπλέον, την ανάγκη για περαιτέρω διερεύνηση των επιπτώσεων που θα προκύψουν για το κέντρο της πόλης και τη διοχέτευση της κυκλοφορίας των οχημάτων στις παράπλευρες οδούς, από την **πεζοδρόμηση της οδού Παύλου Μελά** για το τμήμα που προτείνεται.

**Απόλυτη προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στην υλοποίηση του περιμετρικού οδικού άξονα (λειτουργικού δακτυλίου – όχι κλειστού)**, για την αποσυμφόρηση του κέντρου, κάτι που θα δώσει την δυνατότητα (μέσω της αναδιάρθρωσης των διαμπερών και άλλων κινήσεων) για την δημιουργία κατάλληλων συνθηκών κυκλοφορίας στο κέντρο με προτεραιότητα στον πεζό πολίτη, το ποδήλατο και τα μέσα Μαζικής Μεταφοράς.

## 5. Λεωφορεία

Η ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του συστήματος μεταφορών της πόλης είναι αδύνατη χωρίς την συνεργασία με το ΚΤΕΛ Αστικών Γραμμών Κοζάνης. Η αξιολόγηση των θέσεων των στάσεων, των διαδρομών και των δρομολογίων (πυκνότητα, συχνότητα) είναι απαραίτητη για την σχηματοποίηση προτάσεων που θα ενισχύσουν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.). Προτείνεται να εξεταστούν πρωτοβουλίες όπως:

- η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων,
- ελκυστικότερες χρεώσεις εισιτηρίων,
- λεωφορεία και εξοπλισμός στάσεων κατάλληλων για ΑμεΑ
- εκστρατείες πληροφόρησης (και με χαρτογραφικό υλικό),
- υπηρεσίες μετακίνησης με μικρά λεωφορεία (πχ 7 θέσεων) στη βάση σταθερών δρομολογίων ή μετά από κλήση ή συνεννόηση για συστηματική εξυπηρέτηση των μετακινούμενων.

Σημαντική παράμετρος που θα πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι η **λειτουργικότητα των κινήσεων των λεωφορείων** -κυρίως- εντός της πόλης, ώστε να εξυπηρετούν και όχι να ταλαιπωρούν. Απαραίτητα στοιχεία για αυτό αποτελούν:

- ο οργανωμένος χρονοπρογραμματισμός των μετακινήσεων,
- η επάρκεια του αριθμού και του χώρου των στάσεων,
- η εξασφάλιση της απρόσκοπτης κίνησης των λεωφορείων

Επιθυμητή επίσης είναι και η διερεύνηση εναλλακτικών σεναρίων κίνησης Μ.Μ.Μ., ποδηλάτων, πεζών και τυχόν μελετών που θα πρέπει να συνταχθούν, με στόχο τη λιγότερη δυνατή επιβάρυνση των κινήσεων των κατοίκων της πόλης.

Προτείνεται, σε συνεργασία πάντα με το ΚΤΕΛ Αστικών Γραμμών Κοζάνης, να εξεταστεί η σταδιακά ομαλή προσαρμογή της λειτουργίας των αστικών Μ.Μ.Μ. στο δίκτυο της πόλης όπως αυτό θα διαμορφώνεται στα επιμέρους στάδια εφαρμογής του ΣΒΑΚ.

Γνωρίζουμε ότι το Μάρτιο του 2018 εκπονήθηκε από την Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας **Περιφερειακό Σχέδιο Δράσης για την Κινητικότητα** στο πλαίσιο του έργου REGIO-MOB / Interreg Europe με συγκεκριμένες στοχευμένες δράσεις για τις δημόσιες συγκοινωνίες, το οποίο μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην προώθηση αυτών των συγκεκριμένων δράσεων (θέματα τιμολόγησης και μετακινήσεων on demand). Είναι ανάγκη να ενσωματωθούν δράσεις του στο ΣΒΑΚ.

Με τις κατάλληλες δράσεις η δημόσια συγκοινωνία πρέπει να γίνει πλέον ανταγωνιστική ως προς το ιδιωτικό αυτοκίνητο, αφού μόνο ένα μέρος των μετακινήσεων μπορεί να γίνει με ποδήλατο ή με τα πόδια.

## 6. Ενημέρωση – συμμετοχή κοινού

Στις προτεραιότητες του Σχεδίου πρέπει να συμπεριληφθεί η καλύτερη και συχνότερη επικοινωνία με τους πολίτες. Η εκτενής ενημέρωσή τους για το σχέδιο θα συμβάλει στην καλύτερη υιοθέτησή του από αυτούς που θα κληθούν να το εφαρμόσουν. Είναι απαραίτητες οι δράσεις ευαισθητοποίησης και αλλαγής κουλτούρας μετακινούμενων, καθώς και οι δράσεις προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας στα σχολεία, άλλα εκπαιδευτικά ιδρύματα κτλ. Το ΣΒΑΚ όντας από τις προδιαγραφές του συμμετοχικό πρέπει να διατηρήσει αυτόν τον χαρακτήρα του και σε ολόκληρη την εφαρμογή του.

Τέλος, η εφαρμογή του Σχεδίου Δράσης που θα παραδοθεί από την ομάδα μελέτης προτείνεται να υλοποιηθεί από έξω προς τα μέσα, διατηρώντας πάντα μια ισορροπία. Η πυκνότητα των κινήσεων και των δραστηριοτήτων στις περιοχές εκτός του κέντρου επιτρέπει την ομαλότερη υιοθέτηση του Σχεδίου. Από την άλλη πλευρά, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην εφαρμογή του στο κέντρο έχοντας υπόψη το μεγάλο πλήθος δραστηριοτήτων που επηρεάζονται. Οι διαμορφώσεις των πράσινων διαδρομών από και προς την περιφέρεια και το κέντρο, αλλά και των περιοχών ήπιας κινητικότητας γύρω από το κέντρο, πιστεύουμε θα ήταν καλύτερο να πραγματοποιηθούν και να λειτουργήσουν πριν τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο κέντρο.

## 7. Μεμονωμένες «αστοχίες» του Σχεδίου που απαιτούν διερεύνηση

Σε αυτό το σημείο παρατίθενται γενικές παρατηρήσεις και προτάσεις επί συγκεκριμένων σημείων του παραδοτέου που απαιτούν διερεύνηση:

- Στην παρούσα οριοθέτηση της Περιοχής Περιορισμένης Κυκλοφορίας Μηχανοκίνητων Οχημάτων παρατηρούμε ότι περιλαμβάνονται οδοί που δεν πληρούν τα κριτήρια της ιστορικότητας και της εμπορικότητας. Αντίθετα δεν περιλαμβάνονται άλλοι που τα πληρούν. Ειδικότερα, ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε την περιοχή ανάμεσα στις οδούς Ναούσης και Ρουσιάδου που περιλαμβάνεται στις περιοχές Περιορισμένης Κυκλοφορίας Μηχανοκίνητων Οχημάτων και τις οδούς Μελούνας, Ερμού, Λιούφη, Χαλκιά και Τσιμηνάκη που δεν περιλαμβάνονται. Προτείνουμε τον επαναπροσδιορισμό της Περιοχής στη βάση της εμπορικότητας και ιστορικότητας των οδών. Αν και η μορφή του ιστορικού κέντρου έχει αλλοιωθεί, η μνήμη πρέπει να διατηρηθεί και να προσδιοριστεί και μέσω της εν λόγω περιοχής.
- **Πλατεία Μιχάλη Παπακωνσταντίνου** (σελ. 10): ουσιαστικά ολόκληρη είναι υπαίθριος χώρος στάθμευσης και όχι μόνο ένα τμήμα της.
- **Πλατεία 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου** (σελ. 10) πρέπει να είναι σαφές από το κείμενο ότι ουσιαστικά αποτελεί μία νησίδα με φύτευση και όχι πλατεία (ανεξάρτητα από το πώς ονομάζεται).
- σελ 19 – 20 : Και στα δύο σχήματα των διαδρομών αστικού ΚΤΕΛ, mini bus και υπεραστικού ΚΤΕΛ υπάρχει η ίδια αρίθμηση και ο ίδιος τίτλος.
- Στο κείμενο χρησιμοποιείται επανειλημμένα ο όρος «**Άνω Πόλη**» που δεν είναι δόκιμος για την πόλη της Κοζάνης.
- σελ 51 : οδός Κ. Γκέρτσου αντί για οδό 11ης Οκτωβρίου.

## 8. Παρατηρήσεις - προτάσεις σχετικά με την επιλογή των προτεινόμενων βέλτιστων διαδρομών ήπιας κινητικότητας (Πράσινες Διαδρομές)

- Πράσινη Διαδρομή στην οδό Αριστοτέλους (Δ1)

Παρόλο που συνεχίζουμε να θεωρούμε [βλ. [ΤΕΕ/ΤΑΜ - Παρατηρήσεις επί του προσχεδίου «Επιχειρησιακό Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Κοζάνης»](#)] τη συγκεκριμένη διαδρομή ιδανική ως «πράσινο» άξονα περιπάτου – αναψυχής, που θα ενώνει τον χώρο πρασίνου του Σιδηροδρομικού Σταθμού με το πάρκο του Αγίου Δημητρίου, προβληματίζει ως προς τη βέλτιστη/επιθυμητή επίτευξη του στόχου αυτού:

- το μικρό πλάτος και η μεγάλη κλίση της οδού Θερμοπυλών, και της οδού Σαλαμίνας,
- η διακοπή της διαδρομής από πολλές οδούς με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο [Γκέρτσου, 11ης Οκτωβρίου, Φιλίππου]

Προτείνουμε

- τη διερεύνηση δυνατότητας και λύσεων **διαπλάτυνσης της οδού Θερμοπυλών**, στα πλαίσια του σχεδίου πόλεως που από το 1929 προβλέπει το Ο.Τ.377 να γίνει Κ.Χ. - πλατεία.
- να εξετασθεί η ύπαρξη και **εναλλακτικής απόληξης της διαδρομής στο πάρκο του Αγ. Δημητρίου**, μέσω των οδών Ρουσιάδου και Αγ. Χριστοφόρου, μετά την οδό Θερμοπυλών, ώστε να υπάρχει η δυνατότητα και πορείας με λιγότερη κλίση.
- να υπάρξει **χωροθετημένος ποδηλατόδρομος** στην οδό Αριστοτέλους μόνο αν υπάρξει δυνατότητα επέκτασής του μέσω της οδού Προύσης προς περιοχή ήπιας κυκλοφορίας και σύνδεση με την διαδρομή 4, ώστε να έχει νόημα η αποσπασματική ύπαρξή του, αφού οι διασταυρώσεις της με κύριους οδικούς άξονες είναι πολύ συχνή, και υπάρχει σε κοντινή απόσταση με καλύτερες συνθήκες και διασύνδεση ο ποδηλατόδρομος στην οδό Ολύμπου, παρότι η Αριστοτέλους διαθέτει ικανό πλάτος για να τον υποδεχτεί.

Η ολική πεζοδρόμηση του νότιου τμήματος της οδού Αριστοτέλους θεωρούμε ότι θα πρέπει να προχωρήσει εφόσον και όταν επιτευχθούν «συνθήκες» κεντρικότητας στην περιοχή εξαιτίας της ανάπλασης του χώρου του ΟΣΕ, οι οποίες να δικαιολογούν μία τέτοια διαμόρφωση.

- Διαδρομή στον άξονα της οδού Ολύμπου (Δ2)

Η προσπελασιμότητα της διαδρομής με ποδήλατο στο τμήμα της διαδρομής από τη διασταύρωση με την οδό Γκέρτσου μέχρι και την πλατεία Λασσάνη, δεν είναι σε χειρότερη κατάσταση εξαιτίας της κλίσης του εδάφους από το υπόλοιπο τμήμα της διαδρομής μέχρι την πλατεία Νίκης, και πάντως όχι ιδιαίτερα απαγορευτική για ποδήλατο. Δεν είναι δε, καθόλου απαγορευτική σε σύγκριση με το βόρειο τμήμα της διαδρομής της οδού Αριστοτέλους.

- Διαδρομή στη γειτονιά Σκ'ρκα (Δ3)

Η χάραξη της διαδρομής δεν επιτελεί το σκοπό της:

- Περνάει ελάχιστα από τον ιδιαίτερο πολεοδομικό ιστό της ιστορικής γειτονιάς της Σκ'ρκας.
- Δεν ενώνει άμεσα το κέντρο με τις δασοσκεπείς εκτάσεις του Αγίου Θωμά και του Προφήτη Ηλία και δεν λειτουργεί ως άξονας περιπάτου προς τους



σημαντικούς αυτούς χώρους πρασίνου, όπως προορίζεται σύμφωνα με τη μελέτη.

- Δεν εκμεταλλεύεται τις εντυπωσιακές θεάσεις προς την πόλη και το φυσικό τοπίο.
- Περνάει από κλιμακωτό δρόμο αποκλείοντας μεγάλο μέρος χρηστών [καροτσάκια, ποδήλατα]

Προτείνονται εναλλακτικές χαράξεις που θα διέρχονται από τις οδούς Γράμμου και Αετοράχης, οι οποίες κινούνται παράλληλα με τις ισοϋψείς καμπύλες, με αποτέλεσμα να εξασφαλίζουν μικρές σχετικά κλίσεις και εντυπωσιακές φυγές θέασης, και θα δικτυώνουν το κέντρο με την πλατεία της Σκ'ρκας και το νέο τμήμα της γειτονιάς δυτικά της Αηλιόστρατας, και μέσω του δρόμου προς τον ΙΝ Μεταμορφώσεως του Σωτήρα (χαμηλός Αή'λιας) με τον χώρο του Ξενία.

Η διασύνδεση με το κέντρο μπορεί να γίνει άμεσα μέσω της οδού Μ. Κυρατσού, ή έμμεσα με σύνδεση με τη διαδρομή Δ5 στο ύψος κάτω από το νοσοκομείο.

- Διαδρομή προς Δημοτικό Κήπο Κοζάνης (Δ8)

Θεωρούμε ότι θα πρέπει να δοθεί βαρύτητα στη σύνδεση της Κεντρικής Πλατείας (μέσω του Πεζόδρομου Ειρήνης) με τον Δημοτικό Κήπο και τη Βιβλιοθήκη εκτός από τη σύνδεσή τους μέσω της περιοχής του Σιδηροδρομικού Σταθμού.

Η οδός Παύλου Χαρίση, ως η συντομότερη πορεία για τη σύνδεση αυτή, θα μπορούσε να παίξει το ρόλο αυτό με κατάλληλη ανάπλαση των υφισταμένων πεζοδρομίων. Το πλάτος της όμως σε συνδυασμό με τη σημαντικότητα της ως οδικού άξονα, την κλίση του εδάφους, και τους συχνούς κόμβους, καθιστούν σχεδόν απαγορευτική τη χρήση του ποδηλάτου και την ίδια όχι την ιδανικότερη από άποψη συνθηκών άνεσης για περπάτημα.

Από την άλλη, έχει παρατηρηθεί μεγάλη κίνηση πεζών καθημερινά προς το Δημοτικό Κήπο και από τη διαδρομή: Πλατεία Νίκης -> οδός Ειρήνης -> Οδός Ηπείρου -> Πλατεία Σκ'ρκας -> οδός Κορυτσάς -> Δημοτικός Κήπος (και Υπαίθριο Θέατρο, όπου κατά τη διεξαγωγή παραστάσεων και συναυλιών, το σύνολο των πεζών μετακινήσεων πραγματοποιείται κατά μήκος αυτής της διαδρομής). Η πεζή μετακίνηση πραγματοποιείται σήμερα εντός του οδοστρώματος. Επίσης κατά τις απογευματινές / βραδινές ώρες η πλατεία Σκ'ρκας λειτουργεί ως χώρος συνάθροισης τεράστιου αριθμού μαθητών μέχρι τις πρώτες πρωινές ώρες (όπως αντίστοιχα και ο Δημοτικός Κήπος). Θα αποτελούσε ιδανική χάραξη διαδρομής ήπιας κινητικότητας, ακόμα και για ποδήλατο, με εξαίρεση μικρά τμήματα με έντονη κλίση, μόνο αν βρισκόταν εναλλακτική διαδρομή για την κίνηση των οχημάτων γιατί, τόσο ο κυκλοφοριακός φόρτος που καλούνται να παραλαμβάνουν με τον υπάρχον σχεδιασμό, όσο και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους, δεν επιτρέπουν τη μετατροπή τους σε άξονα ήπιας κινητικότητας.

Σαν ενδιάμεση λύση, προτείνουμε την διαδρομή που ξεκινώντας από την πλατεία Ελευθερίας στο κέντρο, διέρχεται από τις οδούς Εστίας, Ντιούφα, Πίνδου, Γ. Τιάλιου, Τυφοξύλου, Κλειδή, Ηροδότου για να φτάσει στον Δημοτικό Κήπο. Πρόκειται για μια διαδρομή όχι τόσο προφανή, αφού κινείται στα δαιδαλώδη και στενά, κατά τόπους «γραφικά» [Γ. Τιάλιου στο στέκι Φιλοπρόοδου], δρομάκια της «κάτω» Σκ'ρκας, σε ήπιο ανάγλυφο, με μικρή κίνηση οχημάτων, και συνδέει ήδη κατασκευασμένους πεζοδρόμους, ανοιχτούς χώρους (παιδική χαρά της οδού Πίνδου) και χώρους πολιτισμού (στέκι Φιλοπρόοδου, Μουσείο Σύγχρονης Ιστορίας).

- Διαδρομή προς Γενικό Περιφερειακό Νοσοκομείο Κοζάνης (Δ5)

Θεωρούμε ότι θα πρέπει να επεκταθεί η διαδρομή και να ενώσει μεταξύ τους και με το κέντρο τις βόρειες γειτονιές της Αγ. Παρασκευής και των Ηπειρώτικων και να ενωθεί με τη διαδρομή Δ1 στο πάρκο του Αγ. Δημητρίου.

Σημαντική επίσης θεωρούμε την επέκταση και σύνδεση της διαδρομής αυτής από το κέντρο με την οδό Ξενία που αποτελεί δημοφιλή προορισμό περιπάτου και γειτνιάζει με τις δασοσκεπείς εκτάσεις του Αγίου Θωμά και του Προφήτη Ηλία και την ένωσή της με τη διαδρομή Δ3.

- Διαδρομή στη γειτονιά Αγίου Αθανασίου (Δ6)

Να τονιστεί η σημαντικότητα της διαδρομής, πέρα από τη σύνδεση πολλών γειτονιών του νοτιοδυτικού τμήματος της πόλης με τον χώρο του ΟΣΕ αλλά και μεταξύ τους, ως εναλλακτική μελλοντική σύνδεση με το στρατοπέδου Μακεδονομάχων του χώρου του ΟΣΕ και κατ' επέκταση του κέντρου της πόλης.

Η χρήση του ποδηλάτου δυσχεραίνεται αρκετά στο ύψωμα του Αγίου Αθανασίου στη μέση της διαδρομής, καθώς η κλίση του εδάφους είναι απότομα μεγάλη εκατέρωθεν του υψώματος. Στη δυτική πλευρά μάλιστα η προσπέλαση γίνεται με μικρές κλίμακες.

- Διαδρομές στη γειτονιά Πλατάνια (Δ7)

Προτείνεται η επέκταση της μέσα από το δίκτυο πεζοδρόμων τόσο δυτικά προς το άλσος του Αγίου Αθανασίου και τη διαδρομή Δ6, όσο και ανατολικά προς τον Ιερό Ναό Παναγίας Φανερωμένης και τη διαδρομή Δ9

- Διαδρομή στις γειτονιές Κόμβος-Πανόραμα και Συνοικισμός (Δ9)

Προτείνεται η διαδρομή που θα ενώσει τη γειτονιά Κόμβος-Πανόραμα και αυτή του Συνοικισμού με τον χώρο του ΟΣΕ να διέρχεται από τις οδούς Έβρου, Ανδρ. Κάλβου, Αιόλου, Σιαλβέρα, Θέμελη, Καλλιόπης, Ουρανίας, Θάλειας, ενώνοντας τα εκτεταμένα σχολικά συγκροτήματα όλων των βαθμίδων που βρίσκονται κατά μήκος της μέσα από υλοποιημένους πεζοδρόμους

- Διαδρομή προς δάσος Κουρί (Δ4)

Προτείνεται η διασύνδεση της διαδρομής απευθείας με τον χώρο του ΟΣΕ από την οδό Οινόης, μέσω της Πράσινης Διαδρομής (Δ9), ή μέσω της οδού Μουσών και του περιμετρικού παράλληλα της σιδηροδρομικής γραμμής, ώστε να ενώσει περιπατητικά, αλλά κυρίως ποδηλατικά τους δύο σημαντικούς αυτούς πόλους αναψυχής.

**Επισημαίνουμε ότι στο σύνολό της, η πρόταση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κοζάνης, στόχο και σκοπό έχει τη βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης στην πόλη και τη μελλοντική εξέλιξή της, σίγουρα με θετικό πρόσημο, λαμβάνοντας υπόψη τις τεχνοκρατικές απόψεις και τις λειτουργικές όψεις της πόλης.**