

**ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ****ΑΔΑ :****Κοζάνη 18-5-2015****Αρ. πρωτ. 387****ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 6<sup>η</sup> / 2015  
ΔΙΟΙΚΟΥΣΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Τ.Ε.Ε./Τ.Δ.Μ.****Κοζάνη**  
Μπουσίου & Εστίας 3  
(Αίθουσα Συνεδριάσεων Τ.Ε.Ε./Τ.Δ.Μ.)**Τρίτη**  
**31-3-2015****Ώρα,**  
**19:00 μ.μ.****ΘΕΜΑΤΑ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ**

- 1.Επικύρωση πρακτικών συνεδριάσεων ΤΕΕ/ΤΔΜ (1<sup>η</sup>,2<sup>η</sup>,3<sup>η</sup>,4<sup>η</sup>).
2. Ενημέρωση – Ανακοινώσεις\*.
3. Εισήγηση της Ομάδας Εργασίας για το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κοζάνης.
4. Εισήγηση της Μόνιμης Επιτροπής Ενέργειας για τη νέα λιγνιτική μονάδα Πτολεμαΐδα V.

**\*Ενημέρωση – Ανακοινώσεις**

- α) Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τον ορισμό των μελών του Περιφερειακού Συμβουλίου Έρευνας και Καινοτομίας της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας.
- β) Επιστολή ΑΝ.ΚΟ. για τη διαδικασία εκ μέρους της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας για την υποβολή πρότασης από «Ευρωπαϊκό Ταμείο Προσαρμογής στην παγκοσμιοποίηση (Ε.Τ.Π)» για τον κλάδο της ενέργειας.
- γ) Επιστολή ΤΕΕ Ανατολικής Κρήτης για την επιβολή εισφοράς υπέρ ΤΕΕ στους κατόχους μελετητικών πτυχίων.
- δ) Δημοτική Επιτροπή Διαβούλευσης Δήμου Κοζάνης για το ΓΠΣ και το Σιδηροδρομικό Σταθμό Κοζάνης, Τετάρτη 1/4/2015 και ώρα 18:00 στο Κοβεντάρειο.

Ο Πρόεδρος

Δημήτρης Μαυροματίδης

**Τα σχετικά συνημμένα έγγραφα της Συνεδρίασης, βρίσκονται στο πρόγραμμα λογισμικού «Drobox» και ειδικότερα στο φάκελο «Διοικούσα Επιτροπή - Υλικό», υποφάκελος «6.2015». Για να τα διαβάσετε πατήστε [εδώ](#)**

**ΠΑΡΟΝΤΕΣ** : Μαυροματίδης Δημήτριος - Πρόεδρος, Γιαννακίδης Δημήτριος - Αντιπρόεδρος, Ζιώγας Κωνσταντίνος, Βασιλειάδης Θεόδωρος, Παμπόρης Βασίλειος, Κακάλης Αθανάσιος, Ντέλμας Κωνσταντίνος, Συλλίρης Νικόλαος, Τζίτζικας Γεώργιος, μέλη.

**ΑΠΟΝΤΕΣ** : , μέλη

Γίνεται ενημέρωση για την παραίτηση από τη Δ.Ε. του Τ.Ε.Ε. /Τ.Δ.Μ. ως μέλος της και Γενική Γραμματέας της συν. Καλαμάρα Κλεοπάτρας και την αντικατάστασή της ως μέλος της Δ.Ε. με τον συνάδελφο Ζιώγα Κωνσταντίνο.

Γίνεται συζήτηση για την εκτέλεση των χρεών του Γενικού Γραμματέα μέχρι την εκλογή από την Αντιπροσωπεία του Τμήματος νέου Γενικού Γραμματέα.

#### **Απόφαση Α1/Δ.Ε./Σ6/2015**

Σε κάθε συνεδρίαση θα αποφασίζεται το μέλος της Δ.Ε. που θα εκτελεί χρέη Γραμματέα. Στην παρούσα συνεδρίαση αποφασίζεται καθήκοντα Γεν. Γραμματέα να εκτελεί ο συν. Ζιώγας Κωνσταντίνος.

Επικυρώνεται αυθημερόν.

**ΣΕΙΡΑ ΣΥΖΗΤΗΣΗΣ ΘΕΜΑΤΩΝ:1°, 3ο,4ο , 2°.**

#### **ΘΕΜΑ 1°**

##### **Απόφαση Α2/Δ.Ε./Σ6/2015**

Επικυρώνονται τα πρακτικά της 1<sup>ης</sup>, 2<sup>ης</sup>, 3<sup>ης</sup>, 4<sup>ης</sup> με την ενσωμάτωση παρατηρήσεων και διορθώσεων μελών της Δ.Ε.

Επικυρώνεται αυθημερόν.

#### **ΘΕΜΑ 3°**

**Ο Πρόεδρος Δημήτρης Μαυροματίδης αναφέρει:** “Συνάδελφοι η Ομάδα Εργασίας για το Γ.Π.Σ. Κοζάνης, τελείωσε το έργο της και παραθέτει το πόρισμα της με τις παρατηρήσεις της. Ο λόγος δίνεται στα μέλη της Ομάδας Έργου που παρευρίσκονται στη σημερινή συνεδρίαση (συν. Ζιώγας, Χριστοπούλου, Λιάκου). Σημειώνεται ότι εδώ έχουμε και τον οδικό χάρτη όπως τον διατυπώσαμε στην 24<sup>η</sup> /20-11-2014 συνεδρίαση της ΔΕ ώστε να καταγραφούν όλες οι απόψεις. Ο συν. Συλλίρης με Δελτίο Τύπου που μας κοινοποίησε ανέφερε ότι διαφωνεί.

Θα παρακαλούσα λοιπόν η κουβέντα να δομηθεί ως εξής: Να γίνει η παρουσίαση από την Ομάδα Έργου και ταυτόχρονα να δούμε και τις θέσεις του Δήμου Κοζάνης όπως μας εστάλη και αναφέρεται στο με τα τρία σενάρια για τον Σιδηρόδρομο. Αναλυτικότερα η επιστολή του Δήμου αναφέρει τρεις προτάσεις και προτείνει την Πρόταση 3 τις οποίες παραθέτω:

#### **Πρόταση 1:**

1. Καθαίρεση των δυο γεφυρών του ΟΣΕ στις ανατολικές παρυφές της πόλης.
2. Αποκατάσταση της γραμμής με αντικατάσταση των γεφυρών με νέες μεγαλύτερου μήκους.
3. Μελέτη της χάραξης της γραμμής Καλαμπάκα-Κοζάνης (ηλεκτροκίνηση) με δημιουργία νέου Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού στα Κοίλα Κοζάνης

(με δύο εναλλακτικές χωροθετήσεις : πρώτη πριν τον κόμβο της Εγνατίας, προς τη

Καλαμπάκα και δεύτερη μετά τον κόμβο προς Φλώρινα).

4. Ηλεκτροκίνηση της γραμμής Κοζάνης-Φλώρινας.

5. Διατήρηση του υφιστάμενου Σιδηροδρομικού Σταθμού Κοζάνης, ως Επιβατικού και σύνδεσή του με τη γραμμή Καλαμπάκας - Κοζάνης μέσω σηράγγων και cut & cover, μήκους 2000μ και 2200μ αντίστοιχα, που θα διαπερνούν τον λόφο της ΖΕΠ Κοζάνης καθώς και τμήμα της πόλης.

### **Πρόταση 2:**

1. Καθαίρεση των δυο γεφυρών του ΟΣΕ στις ανατολικές παρυφές της πόλης.

2. Κατάργηση των επιχωμάτων και ορυγμάτων της υφιστάμενης γραμμής από το Δρέπανο μέχρι τον Σ.Σ. Κοζάνης. Επαναφορά του ανάγλυφου στο φυσικό έδαφος.

3. Κατάργηση του υφιστάμενου σιδηροδρομικού σταθμού Κοζάνης και απόδοση του χώρου στη πόλη της Κοζάνης.

4. Μελέτη της χάραξης της γραμμής Καλαμπάκα-Κοζάνης (ηλεκτροκίνηση) με χωροθέτηση του εμπορευματικού και επιβατικού σιδηροδρομικού σταθμού στα Κοίλα Κοζάνης (πριν από τον κόμβο της Εγνατίας, προς Καλαμπάκα).

5. Ηλεκτροκίνηση της γραμμής Κοζάνης-Φλώρινας.

6. Δημιουργία μέσω Γ.Π.Σ. (υπό μελέτη) προϋποθέσεων ανταλλαγής του υφιστάμενου χώρου του ΟΣΕ στη πόλη, με εκτάσεις στη περιοχή των Κοίλων για την δημιουργία του Νέου Σταθμού. Τμήμα της έκτασης του σημερινού Σ.Σ. θα μπορούσε να παραμείνει στην ιδιοκτησία του ΟΣΕ και να ενσωματωθεί στο σχέδιο πόλης με χρήση κατοικίας.

### **Πρόταση 3:**

1. Καθαίρεση των δυο γεφυρών του ΟΣΕ στις ανατολικές παρυφές της πόλης.

2. Κατάργηση των επιχωμάτων και ορυγμάτων της υφιστάμενης γραμμής από το Δρέπανο μέχρι τον Σ.Σ. Κοζάνης. Επαναφορά του ανάγλυφου στο φυσικό έδαφος.

3. Μελέτη της χάραξης της γραμμής Καλαμπάκα-Κοζάνης (ηλεκτροκίνηση) με δημιουργία νέου Εμπορευματικού και Επιβατικού σταθμού στα Κοίλα (μετά τον κόμβο της Εγνατίας, προς Φλώρινα) πλησίον της χωροθετημένης από το ΓΠΣ, ΒΙΠΕ (ΕΤΒΑ) Κοζάνης.

4. Ηλεκτροκίνηση της γραμμής Κοζάνης-Φλώρινας.

5. Δημιουργία προϋποθέσεων κίνησης ηλεκτρικού μέσου ελαφράς τροχιάς LRT (Light Rail Transit) που θα λειτουργεί ως αστικός ελαφρύς επιφανειακός σιδηρόδρομος. Το Tram-train αυτό θα αποτελεί ουσιαστικά ένα υβριδικό μέσο σταθερής τροχιάς που θα μπορεί να κινείται ως τραμ μέσα στην πόλη και στα περίχωρα (Δρέπανο-Κοζάνη- ΖΕΠ-Βατερό) και ως προαστιακός/τοπικός σιδηρόδρομος στη κλασική (υφιστάμενη) σιδηροδρομική γραμμή συνδέοντας απευθείας γειτονικές πόλεις (Κοζάνη- Πτολεμαΐδα-Αμύνταιο-Φλώρινα) αλλά και όλο το Λιγνιτικό λεκανοπέδιο της Δυτικής Μακεδονίας.

6. Διατήρηση μιας (1) γραμμής στον σημερινό ΣΣ Κοζάνης και του κτιρίου του Σταθμού ως στάση για την εξυπηρέτηση του LRT και απόδοση του υπολοίπου χώρου στη πόλη της Κοζάνης.

7. Δημιουργία μέσω Γ.Π.Σ. (υπό μελέτη) προϋποθέσεων ανταλλαγής του παραπάνω χώρου του ΟΣΕ με εκτάσεις στη περιοχή των Κοίλων για την

δημιουργία του Νέου Σταθμού. Τμήμα της έκτασης του σημερινού Σ.Σ. θα μπορούσε να παραμείνει στην ιδιοκτησία του ΟΣΕ και να ενσωματωθεί στο σχέδιο πόλης με χρήση γενικής κατοικίας.

Στα παραπάνω ο προβληματισμός που διαμορφώθηκε στην ΔΕ του ΤΕΕ/ΤΔΜ κατά την παραπάνω συνεδρίαση [24<sup>η</sup> /20-11-2014] αναφέρει:

**«ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΥ ΤΕΕ/ΤΔΜ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ ΣΤΗΝ ΚΟΖΑΝΗ**

**24<sup>η</sup> Συνεδρίαση 20.11.2014**

Το παρακάτω κείμενο αναφέρεται ως ένας «Οδικός Χάρτης» και είναι μη δημοσιοποιήσιμο:

- **Η χωροθέτηση του Σιδηροδρομικού Σταθμού προτείνεται να γίνει σε κατάλληλη περιοχή εκτός της πόλης της Κοζάνης στην περιοχή των Κοίλων.** Θέση την οποία το ΤΕΕ/τμ. Δυτικής Μακεδονίας εξέφρασε με παρεμβάσεις του τόσο το 2006 όσο και το 2008.
- **Ο νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός θα πρέπει να είναι ενιαίος, εμπορευματικός και επιβατικός.** Λόγω του ότι η εμπορευματική λειτουργία είναι κρίσιμη για την ανάπτυξη και την εξωστρέφεια της Δυτικής Μακεδονίας οφείλει να ληφθεί σοβαρά υπόψη στον σχεδιασμό σε σχέση με την χωροθέτηση ενός Κέντρου Εμπορευματικών Μεταφορών.
- **Μέρος ή το σύνολο των εγκαταστάσεων και εκτάσεων του σημερινού - μη λειτουργούντος από το 2010 Σιδηροδρομικού Σταθμού – οφείλουν να διατεθούν στην πόλη της Κοζάνης με τη μορφή κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου.**
- **Το ΤΕΕ/τμ. Δυτικής Μακεδονίας λαμβάνοντας υπόψη τον Νόμο 4254/2014 με την οποία είναι δυνατή η δόμηση από την ΓΑΙΑΟΣΕ οποιασδήποτε έκτασης της ανήκει (και του νυν σιδηροδρομικού σταθμού Κοζάνης) τονίζει ότι ο όποιος σχεδιασμός οφείλει να συμπεριλάβει μέσα από διαβούλευση τις ανάγκες και τις προοπτικές της πόλης και της κοινωνίας όπως αυτές διαμορφώνονται από το Πολεοδομικό Σχεδιασμό. Ειδικότερα επισημαίνεται ότι πρέπει να καταργηθεί η πρόβλεψη του Νόμου 4254/2014 άρθρο 6 & 4.γ.iii που προβλέπει «Μέχρι την έκδοση των πιο πάνω διαταγμάτων, για κάθε πολεοδομική ρύθμιση επί των ακινήτων του άρθρου αυτού, όπως είναι ιδίως ο καθορισμός χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης μέσω Γ.Π.Σ. ή Σ.Χ.ΟΟΑ.Π. ή άλλων σχεδίων χρήσεων γης ή η ένταξη σε σχέδιο πόλεως και η επιβολή οποιασδήποτε πολεοδομικής δέσμευσης, βάρους ή περιορισμού, απαιτείται η σύμφωνη γνώμη της ΓΑΙΑΟΣΕ».**
- **Ο σχεδιασμός οφείλει να αποτυπωθεί με σαφήνεια για το σιδηροδρομικό δίκτυο και τα τρία επίπεδα σχεδιασμού Εθνικό – Περιφερειακό – Τοπικό να είναι σε άμεση συνέργεια μεταξύ τους.**
- **Το κόστος όλων των νέων υποδομών του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού πρέπει να είναι απόλυτα διασφαλισμένο.** Πρέπει να δοθεί άμεσα από την

πολιτεία σαφές χρονοδιάγραμμα δράσεων και κάλυψης των σχετιζόμενων δαπανών (απαλλοτριώσεις, νέες υποδομές κλπ). Είναι αυτονόητο για το **ΤΕΕ/ΤΔΜ ότι κόστη** κατεδάφισης των γεφυρών είναι υποχρέωση του ΟΣΕ δεδομένου ότι έχει «στραγγαλιστεί» η πολη της Κοζάνης με το περιορισμένο πλάτος τους δημιουργώντας σοβαρά θέματα ασφαλείας στην κυκλοφοριακή κίνηση. Εφόσον λόγω του κατεπείγοντος όπως αποφασίστηκε από το πρόσφατο Περιφερειακό Συμβούλιο Δυτικής Μακεδονίας γίνει με πόρους της ΠΔΜ [τοπικούς πόρους] τότε οφείλει να διεκδικηθεί και να συνυπολογιστεί στις επόμενες ενέργειες. Ειδικότερα για το κόστος των νέων υποδομών που αναμένεται να σχεδιασθούν και οφείλουν να ολοκληρωθούν το συντομότερο δυνατόν για να είναι η σιδηροδρομική γραμμή «λειτουργική» πρέπει να διασφαλιστεί με πόρους του ΟΣΕ ή από κεντρικούς πόρους εφόσον το Κράτος επιδοτεί τις υποδομές του ΟΣΕ. **Σε διαφορετική περίπτωση ο όποιος σχεδιασμός δεν θα μπορεί να υλοποιηθεί ή θα καταστήσει μη λειτουργικό το σιδηροδρομικό δίκτυο.**

- Τα παραπάνω προέκυψαν από αναλυτική συζήτηση στο ΤΕΕ/ΤΔΜ λαμβάνοντας υπόψη τόσο τις τοποθετήσεις των μελών του και της Διοικούσας Επιτροπής όσο και από τις πάγιες θέσεις του ΤΕΕ/ΤΔΜ αναφορικά με τον σιδηρόδρομο.
- Το ΤΕΕ/ τμ. Δυτικής Μακεδονίας τίθεται στην διάθεση των φορέων να συμμετάσχει στην εμπειριστατωμένη προσέγγιση που πρέπει να γίνει με όρους αυστηρά τεχνοκρατικούς και αναπτυξιακούς, δεδομένου ότι η ακριβής χωροθέτηση της θέσης του νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού παραμένει ζητούμενο διότι πρέπει να συνυπολογισθούν:
  - i. Η ακριβής χωροθέτηση του νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού, λαμβάνοντας υπόψη τα κρίσιμα ζητήματα του Εθνικού, Περιφερειακού και Αστικού Σχεδιασμού καθώς και όλες τις ενέργειες που έχουν πραγματοποιηθεί στα πλαίσια της υλοποίησης της Σιδηροδρομικής Εγνατίας.
  - ii. Η πρόβλεψη για χρήση ή μη ενός μέσου συνδυαστικής τροχιάς.
  - iii. Η συσχέτιση των αναμενόμενων έργων υποδομής με τα υφιστάμενα χρηματοδοτικά μέσα και τις διαβεβαιώσεις του ΟΣΕ και της Πολιτείας.

Ωστόσο είναι ένας διάλογος που οφείλει να γίνει με όρους διαφάνειας, τεχνοκρατικής προσέγγισης και να προκύψει με την συμμετοχή όλων των εταίρων, πέραν του Δήμου Κοζάνης και της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας, συμπεριλαμβανομένων του ΟΣΕ και του αρμόδιου Υπουργείου.»

Ο όρος «**μη δημοσιοποιήσιμο**» είχε να κάνει με την κατάθεση των προτάσεων όπως αναφέρθηκε. Προτείνω ποια να είναι δημοσιοποιήσιμες οι θέσεις του ΤΕΕ/ΤΔΜ δεδομένου και ότι αύριο θα παραστούμε στην Επιτροπή Διαβούλευσης του Δήμου Κοζάνης. Συνεπώς η πρόταση που απορρίπτεται με βάση τις αποφάσεις του ΤΕΕ/ΤΔΜ είναι Πρόταση 1 όπως τέθηκε από τον Δήμο Κοζάνης. Αναφορικά με τις άλλες 2 προτάσεις νομίζω ότι καλυπτόμαστε από το

παραπάνω κείμενο. Θα μπορούσε συνοπτικά να διαφοροποιηθεί/επικαιροποιηθεί και να γίνει πιο συγκεκριμένο ως εξής:

- **Η χωροθέτηση του Σιδηροδρομικού Σταθμού προτείνεται να γίνει σε κατάλληλη περιοχή εκτός της πόλης της Κοζάνης στην περιοχή των Κοίλων.** Θέση την οποία το ΤΕΕ/τμ. Δυτικής Μακεδονίας εξέφρασε με παρεμβάσεις του τόσο το 2006 όσο και το 2008.
- **Ο νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός θα πρέπει να είναι ενιαίος, εμπορευματικός και επιβατικός.** Λόγω του ότι η εμπορευματική λειτουργία είναι κρίσιμη για την ανάπτυξη και την εξωστρέφεια της Δυτικής Μακεδονίας οφείλει να ληφθεί σοβαρά υπόψη στον σχεδιασμό σε σχέση με την χωροθέτηση ενός Κέντρου Εμπορευματικών Μεταφορών.
- **Μέρος ή το σύνολο των εγκαταστάσεων και εκτάσεων του σημερινού - μη λειτουργούντος από το 2010 Σιδηροδρομικού Σταθμού – οφείλουν να διατεθούν στην πόλη της Κοζάνης με τη μορφή κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου.**
- **Το ΤΕΕ/τμ. Δυτικής Μακεδονίας λαμβάνοντας υπόψη τον Νόμο 4254/2014, του οποίου την κατάργηση ζήτησε,** με την οποία είναι δυνατή η δόμηση από την ΓΑΙΑΟΣΕ οποιασδήποτε έκτασης της ανήκει (και του νυν σιδηροδρομικού σταθμού Κοζάνης) τονίζει ότι ο όποιος σχεδιασμός οφείλει να συμπεριλάβει μέσα από διαβούλευση τις ανάγκες και τις προοπτικές της πόλης και της κοινωνίας όπως αυτές διαμορφώνονται από το Πολεοδομικό Σχεδιασμό.
- Ο σχεδιασμός οφείλει να αποτυπωθεί με σαφήνεια για το σιδηροδρομικό δίκτυο και τα τρία επίπεδα σχεδιασμού Εθνικό – Περιφερειακό – Τοπικό να είναι σε άμεση συνέργεια μεταξύ τους.
- **Το κόστος όλων των νέων υποδομών του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού πρέπει να είναι απόλυτα διασφαλισμένο.** Πρέπει να δοθεί άμεσα από την πολιτεία σαφές χρονοδιάγραμμα δράσεων και κάλυψης των σχετιζόμενων δαπανών (απαλλοτριώσεις, νέες υποδομές κλπ). Είναι αυτονόητο για το **ΤΕΕ/ΤΑΜ ότι κόστη** κατεδάφισης των γεφυρών είναι υποχρέωση του ΟΣΕ δεδομένου ότι έχει «στραγγαλιστεί» η πολη της Κοζάνης με το περιορισμένο πλάτος τους δημιουργώντας σοβαρά θέματα ασφαλείας στην κυκλοφοριακή κίνηση. Εφόσον λόγω του κατεπείγοντος όπως αποφασίστηκε από το πρόσφατο Περιφερειακό Συμβούλιο Δυτικής Μακεδονίας γίνει με πόρους της ΠΔΜ [τοπικούς πόρους] τότε οφείλει να διεκδικηθεί και να συνυπολογιστεί στις επόμενες ενέργειες. Ειδικότερα για το κόστος των νέων υποδομών που αναμένεται να σχεδιασθούν και οφείλουν να ολοκληρωθούν το συντομότερο δυνατόν για να είναι η σιδηροδρομική γραμμή «λειτουργική» πρέπει να διασφαλιστεί με πόρους του ΟΣΕ ή από κεντρικούς πόρους εφόσον το Κράτος επιδοτεί τις υποδομές του ΟΣΕ. **Σε διαφορετική περίπτωση ο όποιος σχεδιασμός δεν θα μπορεί να υλοποιηθεί ή θα καταστήσει μη λειτουργικό το σιδηροδρομικό δίκτυο.**

- Το ΤΕΕ/ τμ. Δυτικής Μακεδονίας τίθεται στην διάθεση των φορέων να συμμετάσχει στην εμπειριστατωμένη προσέγγιση που πρέπει να γίνει με όρους αυστηρά τεχνοκρατικούς και αναπτυξιακούς, δεδομένου ότι η ακριβής χωροθέτηση της θέσης του νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού παραμένει ζητούμενο διότι πρέπει να συνυπολογισθούν:
  - iv. Η ακριβής χωροθέτηση του νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού, λαμβάνοντας υπόψη τα κρίσιμα ζητήματα του Εθνικού, Περιφερειακού και Αστικού Σχεδιασμού καθώς και όλες τις ενέργειες που έχουν πραγματοποιηθεί στα πλαίσια της υλοποίησης της Σιδηροδρομικής Εγνατίας.
  - v. Η πρόβλεψη για χρήση ή μη ενός μέσου συνδυαστικής τροχιάς.
  - vi. Η συσχέτιση των αναμενόμενων έργων υποδομής με τα υφιστάμενα χρηματοδοτικά μέσα και τις διαβεβαιώσεις του ΟΣΕ και της Πολιτείας.

Ωστόσο είναι ένας διάλογος που οφείλει να γίνει με όρους διαφάνειας, τεχνοκρατικής προσέγγισης και να προκύψει με την συμμετοχή όλων των εταίρων, πέραν του Δήμου Κοζάνης και της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας, συμπεριλαμβανομένων του ΟΣΕ και του αρμόδιου Υπουργείου.»

#### **Ο συνάδελφος Συλλίρης καταθέτει τα παρακάτω :**

Με την ευκαιρία που ο Δήμος Κοζάνης έφερε προς Διαβούλευση το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) της Κοζάνης και την χάραξη της Σιδηροδρομικής Γραμμής προς Καλαμπάκα, η παράταξη μας «ΝΕΑ ΠΡΟΤΑΣΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ» κρίνει σκόπιμο να καταθέσει δημόσια τη θέση της, η οποία έχει ήδη εκφραστεί σε σχετική συνεδρίαση της ΔΕ του ΤΕΕ/ΤΔΜ και μειοψήφησε.

Είναι γνωστό ότι το ΤΕΕ/ΤΔΜ στο παρελθόν ασχολήθηκε, επί μακρόν και επί της ουσίας, τόσο με την μελέτη του νέου ΓΠΣ Κοζάνης, όσο και με την χάραξη - χωροθέτηση της νέας Σιδηροδρομικής Γραμμής Κοζάνης- Καλαμπάκας.

Συγκεκριμένα η ΔΕ του ΤΕΕ/ΤΔΜ με δύο ΟΜΟΦΩΝΕΣ και ΤΑΥΤΟΣΗΜΕΣ αποφάσεις την με αρ. πρωτ. 2012/21-12-2006 και την με αρ. πρωτ. 758/1-4-2008 είχε αποφασίσει και πρότεινε :

**« 1) Να γίνει Σιδηροδρομική Παράκαμψη της Κοζάνης συνεχίζοντας η Σιδ. Γραμμή από την περιοχή Καλαμιάς, δίπλα από την Εγνατία προς τα Κοίλα, όπου και θα μεταφερθεί ο σημερινός Σιδηροδρομικός Σταθμός (Επιβατικός και Εμπορικός), νότια του Κόμβου των Κοίλων της Εγνατίας Οδού και δυτικά των Κοίλων, καταργουμένου**

**του παλιού Σιδηρ. Σταθμού και της Γραμμής μέχρι το δάσος Κουρί.**

**2) Ο χώρος του σημερινού Σιδ. Σταθμού και η γραμμή μέχρι το δάσος Κουρί να γίνουν Κοινόχρηστος Χώρος (ΚΧ)-πράσινο και Λεωφόρος-πεζόδρομος-ποδηλατοδρόμος και να δημιουργηθούν και κάθετοι δρόμοι.**

**Τα δεδομένα στην περιοχή καθιστούν μη βιώσιμη οικονομικά την δημιουργία περιαστικού σιδηροδρόμου μεταξύ Κοζάνης- Πτολεμαΐδας.**

**Οποιαδήποτε διέλευση του τραίνου μέσα από την Κοζάνη θα δημιουργούσε σοβαρότατα προβλήματα (επιχώματα, ορύγματα, κυκλοφοριακός φραγμός κλπ.)**

**».**

Η παράταξη μας συμφωνεί απόλυτα με τις ανωτέρω θέσεις του ΤΕΕ/ΤΔΜ, τις αποδέχεται και τις υποστηρίζει. Η εξέλιξη δε των πραγμάτων με την παύση λειτουργίας του τραίνου μεταξύ Κοζάνης-Πτολεμαΐδας έρχεται να επιβεβαιώσει την ορθότητα τους.

Η μελετητική ομάδα που επεξεργάστηκε την πρόταση του Χωροταξικού Σχεδίου Δυτικής Μακεδονίας τοποθετεί την Σιδηροδρομική Γραμμή προς Καλαμπάκα παράλληλα με την Εγνατία Οδό, υιοθετώντας την ανωτέρω διαχρονική θέση του ΤΕΕ/ΤΔΜ.

Πληροφορούμαστε ότι και ο ΟΣΕ πλέον κατευθύνεται σ' αυτήν την λύση της σιδηροδρομικής παράκαμψης και της μεταφοράς του σταθμού στα Κοίλα Κοζάνης.

Επίσης πιστεύουμε, με μαθηματική ακρίβεια, ότι η ενδεχόμενη επιλογή δημιουργίας τραμ στην θέση της παλιάς γραμμής από Βατερό-ΖΕΠ-παλιός Σιδηρ. Σταθμός- Δρέπανο δεν είναι οικονομικά βιώσιμη, έχει τεράστιο κόστος και δεν πρόκειται να γίνει ποτέ.

Αναφέρουμε, παρεμπιπτόντως, ότι υπάρχει σχετική «προμελέτη» τεχνικοοικονομική συναδέλφου Πολ. Μηχανικού, η οποία αποδεικνύει την μη βιωσιμότητα και το ανέφικτο του «τραμ».

Επιπλέον τυχόν πρόβλεψη της στο ΓΠΣ θα δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στον σχεδιασμό και την αξιοποίηση του χώρου του σταθμού και της παλιάς γραμμής, αλλά και στη χωροθέτηση του νέου σταθμού.

Για τους λόγους αυτούς πρέπει να απορριφθεί εξ αρχής η εκδοχή του «τραμ» και να γίνει δεκτή η μόνη εφικτή και συμφέρουσα επιλογή, σύμφωνα με τις προαναφερθείσες αποφάσεις του ΤΕΕ/ΤΔΜ.

Ο Δήμος, οι πολιτικοί και κοινωνικοί φορείς οφείλουν να δώσουν ένα συντεταγμένο, σκληρό και στοχευμένο αγώνα, ώστε ολόκληρος ο χώρος των 110 στρεμμάτων του παλιού σταθμού να περιέλθει στη δικαιοδοσία της Αυτοδιοίκησης. Σε καμιά περίπτωση δεν πρέπει να επιτραπεί η παρακράτηση κανενός τμήματος από τον ΓΑΙΟΣΕ- εργολάβο, για να κτιστούν πολυκατοικίες και να πουληθούν διαμερίσματα ή καταστήματα.

Αν τελικά δικαιωθεί ο Δήμος Κοζάνης και αποκτήσει όλον αυτό τον χώρο και στη συνέχεια τον σχεδιάσει και τον αξιοποιήσει σωστά, με κυρίαρχο στοιχείο μια λεωφόρο- ΚΧ –πράσινο, θα αναδείξει σημαντικά την Κοζάνη, δίνοντάς της ένα προβάδισμα και ένα καίριο συγκριτικό πλεονέκτημα. Πραγματικά και ουσιαστικά θα μετριάσει σε μεγάλο βαθμό το σοβαρό πρόβλημα της Κοζάνης που είναι η έλλειψη καλών δρόμων, λεωφόρων και χώρων πρασίνου.

***Ο συνάδελφος Συλλίρης αποχωρεί.***

**Απόφαση Α3/Δ.Ε./Σ6/2015**

***Η Θέση του ΤΕΕ/Τμήματος Δυτικής Μακεδονίας αναφορικά με το Σιδηροδρομικό Σταθμό Κοζάνης και τη συσχέτισή του με το Γ.Π.Σ. Κοζάνης***

Η θέση του ΤΕΕ/Τμήματος Δυτικής Μακεδονίας αναφορικά με το Σιδηρόδρομο αποτυπώνεται συνοπτικά παρακάτω:



- Η χωροθέτηση του Σιδηροδρομικού Σταθμού προτείνεται να γίνει σε κατάλληλη περιοχή εκτός της πόλης της Κοζάνης, στην περιοχή των Κοίλων. Θέση την οποία το ΤΕΕ/τμήμα Δυτικής Μακεδονίας εξέφρασε με παρεμβάσεις του τόσο το 2006 όσο και το 2008.
- Ο νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός θα πρέπει να είναι ενιαίος, εμπορευματικός και επιβατικός. Λόγω του ότι η εμπορευματική λειτουργία είναι κρίσιμη για την ανάπτυξη και την εξωστρέφεια της Δυτικής Μακεδονίας, οφείλει να ληφθεί σοβαρά υπόψη στον σχεδιασμό σε σχέση με την χωροθέτηση ενός Κέντρου Εμπορευματικών Μεταφορών.
- Οι εγκαταστάσεις και εκτάσεις του σημερινού - μη λειτουργούντος από το 2010 Σιδηροδρομικού Σταθμού – οφείλουν να διατεθούν στην πόλη της Κοζάνης με τη μορφή κοινόχρηστων χώρων με πρόβλεψη στο Γ.Π.Σ. Κοζάνης.
- Το ΤΕΕ/Τμήμα Δυτικής Μακεδονίας λαμβάνοντας υπόψη το Νόμο 4254/2014 με τον οποίο είναι δυνατή η δόμηση από την ΓΑΙΑΟΣΕ οποιασδήποτε έκτασης της ανήκει (και του νυν σιδηροδρομικού σταθμού Κοζάνης), τονίζει ότι ο όποιος σχεδιασμός οφείλει να συμπεριλάβει μέσα από διαβούλευση τις ανάγκες και τις προοπτικές της πόλης και της κοινωνίας όπως αυτές διαμορφώνονται από το Πολεοδομικό Σχεδιασμό. **Ειδικότερα επισημαίνεται ότι πρέπει να καταργηθεί η πρόβλεψη του Νόμου 4254/2014 άρθρο 6 & 4.γ.iii που προβλέπει «Μέχρι την έκδοση των πιο πάνω διαταγμάτων, για κάθε πολεοδομική ρύθμιση επί των ακινήτων του άρθρου αυτού, όπως είναι ιδίως ο καθορισμός χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης μέσω Γ.Π.Σ. ή Σ.Χ.ΟΟΑ.Π. ή άλλων σχεδίων χρήσεων γης ή η ένταξη σε σχέδιο πόλεως και η επιβολή οποιασδήποτε πολεοδομικής δέσμευσης, βάρους ή περιορισμού, απαιτείται η σύμφωνη γνώμη της ΓΑΙΑΟΣΕ».** Σημειώνεται ότι ήδη το ΤΕΕ/ΤΔΜ έχει παρέμβει ζητώντας την κατάργηση των παραπάνω διατάξεων.
- Το κόστος όλων των νέων υποδομών του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού πρέπει να είναι απόλυτα διασφαλισμένο. Πρέπει να δοθεί άμεσα από την πολιτεία σαφές χρονοδιάγραμμα δράσεων και κάλυψης των σχετιζόμενων δαπανών (απαλλοτριώσεις, νέες υποδομές κλπ). Το κόστος των νέων υποδομών που αναμένεται να σχεδιασθούν και οφείλουν να ολοκληρωθούν το συντομότερο δυνατόν για να είναι η σιδηροδρομική γραμμή «λειτουργική», είναι ανάγκη να διασφαλιστεί με πόρους του ΟΣΕ ή από κεντρικούς πόρους εφόσον το Κράτος επιδοτεί τις υποδομές του ΟΣΕ. Σε διαφορετική περίπτωση ο όποιος σχεδιασμός δεν θα μπορεί να υλοποιηθεί ή θα καταστήσει μη λειτουργικό το σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Το ΤΕΕ/Τμήμα Δυτικής Μακεδονίας τίθεται στην διάθεση των φορέων να συμμετάσχει στην εμπειριστατωμένη προσέγγιση που χρειάζεται να γίνει με όρους αυστηρά τεχνοκρατικούς και αναπτυξιακούς, δεδομένου ότι η ακριβής χωροθέτηση της θέσης του νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού παραμένει ζητούμενο διότι πρέπει να συνυπολογισθούν:

- i. Η ακριβής χωροθέτηση του νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού, λαμβάνοντας υπόψη τα κρίσιμα ζητήματα του Εθνικού, Περιφερειακού και Αστικού Σχεδιασμού καθώς και όλες τις ενέργειες που έχουν πραγματοποιηθεί στα πλαίσια της υλοποίησης της Σιδηροδρομικής Εγνατίας.
- ii. Τα τρία επίπεδα σχεδιασμού Εθνικού – Περιφερειακού – Τοπικού, ώστε να είναι σε άμεση συνέργεια μεταξύ τους.
- iii. Η συσχέτιση των αναμενόμενων έργων υποδομής με τα υφιστάμενα χρηματοδοτικά μέσα και τον προγραμματισμό του ΟΣΕ και της Πολιτείας.

Ωστόσο είναι ένας διάλογος που οφείλει να γίνει με όρους διαφάνειας και τεχνοκρατικής προσέγγισης με την συμμετοχή της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας, του Δήμου Κοζάνης, του ΟΣΕ και του αρμόδιου Υπουργείου.

## ***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΤΑΔΙΟΥ Β2 ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΤΟΥ ΓΠΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΟΖΑΝΗΣ***

### **1. Εισαγωγικά Στοιχεία**

Από την μελέτη του Β2 Σταδίου της Μελέτης του ΓΠΣ του Δήμου Κοζάνης προκύπτουν τα εξής:

I. Θα πρέπει να εξεταστεί η αναγκαιότητα επικαιροποίησης της μελέτης, καθώς η ανάλυση έχει γίνει με στοιχεία και παραδοχές του 2002 ενώ αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του 2015. Αποτέλεσμα είναι να υπάρχουν διαφορετικά στοιχεία στο τμήμα της ανάλυσης σε σχέση με τη σημερινή κατάσταση (πληθυσμός, απασχόληση, χρήσεις γης, κ.λ.π). Ακολούθως οι προτάσεις της Μελέτης στηρίχθηκαν στα στοιχεία της προ δεκαετούς ανάλυσης:

- Στην πρόβλεψη του πληθυσμού εντοπίζεται και η μεγαλύτερη απόκλιση. Ειδικότερα για την πόλη της Κοζάνης υπάρχει μια διαφορά στα προγραμματικά μεγέθη +4.000 κατοίκων σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση (απογραφή 2011), ενώ εντοπίζονται αποκλίσεις σε όλους τους οικισμούς του Δήμου Κοζάνης. Παρατηρείται ότι οι προβλέψεις πραγματοποιούνται σε σχέση με το 2001 και για διαστήματα π.χ. 2006-15. Ήδη διανύουμε το 2015 και έχει γίνει και η απογραφή του 2011. Θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί η απογραφή ουσιαστικά και όχι απλά ως μέσο σύγκρισης με τις προβλέψεις που έγιναν τότε.
- Όλες οι προτεινόμενες παρεμβάσεις (επεκτάσεις, καθορισμός χρήσεων γης, κλπ) βασίζονται στα παραπάνω προγραμματικά μεγέθη γεγονός που πρέπει να ληφθεί πολύ σοβαρά υπόψη.
- Την παρούσα χρονική στιγμή υπάρχει μια σημαντική κοινωνικοοικονομική κρίση στη χώρα που έχει επηρεάσει αρνητικά κάθε

αναπτυξιακή προσπάθεια αλλά και διαφορετική οργάνωση των Δήμων (Ν 3852/2010 «Καλλικράτης»). Οι δύο παραπάνω διαπιστώσεις δημιουργούν νέα πολεοδομικά – χωροταξικά δεδομένα και αναπτυξιακές προοπτικές και για το Δήμο Κοζάνης, οι οποίες ήταν αδύνατο να ληφθούν υπόψη κατά το σχεδιασμό του ΓΠΣ.

- Ο σχεδιασμός βασίζεται στο ΕΣΠΑ 2007-13 τη στιγμή που πλέον έχει εγκριθεί το νέο προγραμματικό πλαίσιο 2014-2020. Παράλληλα απαιτείται η αναπροσαρμογή όσον αφορά στα ζητήματα όπως μελέτες και έργα κτιριακά / υποδομών που έχουν ήδη ολοκληρωθεί στην περιοχή.

- Σε ένα μεγάλο τμήμα της Β2 φάσης της Μελέτης του ΓΠΣ του Δήμου Κοζάνης επαναλαμβάνονται στοιχεία από το Χωροταξικό της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας και από τη Συγκριτική Αξιολόγηση.

II. Κατ' επέκταση των παραπάνω πρέπει να εξεταστεί εάν οι προτάσεις είναι υλοποιήσιμες ή έχει ήδη διαμορφωθεί μία «μη αναστρέψιμη» υφιστάμενη κατάσταση η οποία έρχεται σε «σύγκρουση» με τις προτάσεις αυτές.

III. Πρέπει να εξεταστεί κατά πόσον αγγίζει το συγκεκριμένο ΓΠΣ τα βασικά ζητήματα που εντοπίζονται παρακάτω, τι στόχους βάζει ως προς αυτά και πώς τα αντιμετωπίζει.

IV. Οι παρατηρήσεις/επισημάνσεις της Ομάδας Εργασίας προσπαθούν να απαντήσουν στον προβληματισμό «τι είδους Πόλη θέλουμε; θα μπορούσαμε να φανταστούμε μια Πόλη διαφορετική πιο ανθρώπινη, πιο ήπια, πιο δίκαιη απέναντι στους ευάλωτους χρήστες του δρόμου και πιο ελκυστική για περπάτημα, ποδήλατο και χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας και φυσικά να την περιγράψουμε. Ο στόχος θα μπορούσε να είναι η δημιουργία μιας πόλης “βιώσιμης και ελκυστικής για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της”».

## 2. Νομοθετικό Πλαίσιο – Ειδικότερες Μελέτες

α) Νομοθετικό πλαίσιο, υπερκείμενου χωροταξικού σχεδιασμού, που λαμβάνεται υπόψη κατά τα στάδια εκπόνησης του Γ.Π.Σ. Δ. Κοζάνης:

Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ 128Α'/03-07-2008)

Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου ανάπτυξης για τις ΑΠΕ (ΦΕΚ 2464Β'/03-12-2008)

Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου ανάπτυξης για τη Βιομηχανία (ΦΕΚ 151ΑΑΠ/13-04-2009)

Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΦΕΚ 1138Β'/11-06-2009)

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας (Υ.Α. 26295/01.07.03) (ΦΕΚ1472Β'/09-10-2003)

υπό επικαιροποίηση Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας με την:  
«ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ, ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ»,

- i) ΦΑΣΗ Α' - ΣΤΑΔΙΟ Α1 – ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2012
- ii) ΦΑΣΗ Α' - ΣΤΑΔΙΟ Α2- ΣΥΝΟΨΗ ΠΟΡΙΣΜΑΤΩΝ ΕΚΘΕΣΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ - ΙΟΥΝΙΟΣ 2013
- iii) ΦΑΣΗ Α' -ΣΤΑΔΙΟ Α2-ΣΥΝΟΨΗ ΠΟΡΙΣΜΑΤΩΝ ΕΚΘΕΣΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2013
- iv) ΦΑΣΗ Β'- ΣΤΑΔΙΟ Β1-ΣΥΝΟΨΗ ΠΟΡΙΣΜΑΤΩΝ ΕΚΘΕΣΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ - ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2014

β) Επιστημόνσεις για ειδικότερες-απαραίτητες μελέτες για τη σύνταξη του Γ.Π.Σ.:

- η σύνταξη **μελέτης γεωλογικής καταλληλότητας** των περιοχών επέκτασης, όπως και ειδικές δεσμεύσεις λόγω γεωλογικών συνθηκών (Χάρτης Γεωλογικής Καταλληλότητας), οι οποίες πρέπει να λαμβάνονται υποχρεωτικά υπόψη κατά τη σύνταξη των μελετών πολεοδομικής των περιοχών. Στο χρονοδιάγραμμα μελέτης ΓΠΣ αναφέρεται μετά την παρουσίαση του Β1 σταδίου και πριν την ολοκλήρωση Β2 σταδίου, χωριστό λήμα: Εκπόνηση Μελέτης Γεωλογικής Καταλληλότητας από ΙΓΜΕ. Είναι λοιπόν εύλογο το ερώτημα το προκύπτει για την έγκρισή της από τον αρμόδιο φορέα, ώστε να ληφθεί υπόψη στο τελικό Β2 στάδιο.
- η **διαδικασία Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης** (Σ.Π.Ε.) που αφορά την περιβαλλοντική αδειοδότηση του εκπονούμενου Γ.Π.Σ., σύμφωνα με τις ισχύουσες νομοθετικές διατάξεις θα είναι σκόπιμο να διερευνηθεί πριν ολοκληρωθεί πριν το Β2 στάδιο.
- η **οριοθέτηση των ρεμάτων** μπορεί να μην είναι εξ ολοκλήρου αντικείμενο του υπόψη επιπέδου σχεδιασμού, θα πρέπει όμως να διερευνηθεί αν απαιτείται σύμφωνα με τις νέες διατάξεις πολεοδομικού σχεδιασμού και όπου σύμφωνα με το άρθρο 11, παρ.2γ του Ν.3010/02, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα, η έκταση αυτών δεν προσμετράται στο ποσοστό κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων, επιβάλλεται ο αποκλεισμός της δόμησης σε αυτά, καθώς και σε ζώνη που να διατηρεί την αγροτική γη σε απόλυτη φυσική κατάσταση ή σε κλίσεις εδάφους πάνω από 25%.
- η **διερεύνηση για συνέχιση της μελέτης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Κοζάνης και πιθανή ένταξη/προσαρμογή της στα δεδομένα των μεταβατικών διατάξεων του Ν.4269/2014 και των διευκρινιστικών εγκυκλίων εφαρμογής.**

### 3. Μεταφορικές Υποδομές

Όσον αφορά στο θεματικό πεδίο «Μεταφορικές Υποδομές», προκύπτουν οι εξής επισημάνσεις:

i. Εντός της πόλης το σύνολο σχεδόν του φόρτου κατανέμεται στις κύριες οδικές αρτηρίες οι οποίες επιφορτίζονται και με τους φόρτους από τις δευτερεύουσες αρτηρίες. Βασική διαπίστωση που προκύπτει από τη φάση της ανάλυσης είναι ότι η πόλη ακολουθεί μια «γραμμικού τύπου» ανάπτυξη με βασικά χαρακτηριστικά:

- Αναπτύσσεται κατά μήκος των κύριων οδικών αρτηριών της δημιουργώντας διαμπερείς κινήσεις κατά μήκος τους
- Επεκτείνεται άναρχα και ακανόνιστα προς όλες τις κατευθύνσεις «αναλώνοντας» και αστικοποιώντας αγροτικές εκτάσεις και άλλες χρήσεις.

Οι παραπάνω διαπιστώσεις σε συνδυασμό με την απουσία ιεράρχησης του αστικού οδικού δικτύου οδηγούν σε σημαντικά προβλήματα τα οποία είναι:

#### 1. κυκλοφοριακός κορεσμός :

- τα μεταβαλλόμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των κεντρικών οδών σε σχέση με τον κυκλοφοριακό φόρτο, οι υφιστάμενες χρήσεις<sup>1</sup> και οι τρέχουσες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις δημιουργούν συνθήκες κυκλοφοριακού κορεσμού ιδιαίτερα τις ώρες αιχμής. Η επίπτωση αυτή αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα κακής κυκλοφοριακής οργάνωσης και σχεδιασμού δεδομένου ότι πρόκειται για μικρού πληθυσμιακού μεγέθους αστική περιοχή.
- Διαμπερής κίνηση στην κεντρική οδό (Παύλου Μελά) που διέρχεται από το κέντρο της πόλης δεχόμενη όλο τον κυκλοφοριακό φόρτο και επιβαρυνόμενη από της δευτερεύουσες οδούς αυξάνοντας το μήκος των μετακινήσεων

2. Αποκοπή αστικού ιστού. Η αποκοπή δεν είναι τόσο αποτέλεσμα του πλάτους του δρόμου όσο του μεγέθους της κυκλοφορίας που υποδέχεται.

Αυτό που έχει ιδιαίτερη σημασία είναι ότι (από τη φάση της ανάλυσης αλλά και της πρότασης της μελέτης του ΓΠΣ) δεν φαίνεται πουθενά να υπάρχει «συγκοινωνιακός σχεδιασμός» ο οποίος αποτελεί και βασική παράμετρο του Πολεοδομικού σχεδιασμού. Κατά κύριο λόγο παρατηρείται η **εξαιρετικά περιορισμένη και γενική αναφορά στα ζητήματα που αφορούν τις αστικές συγκοινωνίες και μετακινήσεις** (καταγραφή μεγεθών, υφιστάμενη κατάσταση, πιθανές προτάσεις).

Ειδικότερα, εντοπίζεται **πολύ περιορισμένη αναφορά στην υφιστάμενη κατάσταση των αστικών μετακινήσεων και των χαρακτηριστικών της κυκλοφορίας** στην πόλη της Κοζάνης. Στο πλαίσιο καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης πρέπει να περιλαμβάνονται στις οδικές συνδέσεις τα νέα εμβληματικά κτίρια της πόλης (Νέα Δημοτική

<sup>1</sup> Κατά μήκος τους υπάρχει διασπορά οχλουσών χρήσεων και διοικητικών υπηρεσιών (εκπαίδευση, διοικητικές υπηρεσίες, υπαίθρια λαϊκή αγορά 1 φορά την εβδομάδα κ.λ.π.)

Βιβλιοθήκη, Νέα Αρχαιολογική Συλλογή, Δημοτική Χαρτοθήκη, Πινακοθήκη κλπ) και να διαμορφώνεται κατάλληλα η γύρω περιοχή (π.χ. οργανωμένες πεζοδρομήσεις και διασυνδέσεις).

**Κρίνεται επιτακτική η ανάγκη εκπόνησης νέας κυκλοφοριακής μελέτης** (ιεράρχηση των οδών, ολοκληρωμένο δίκτυο πεζοδρομίων, καταγραφές φόρτων και θορύβου) καθώς η τελευταία εκπονήθηκε το 1993 από το Συγκοινωνιολόγο Φραντζεσκάκη Ι. και εγκρίθηκε από το Δήμο Κοζάνης το 1994. Η μελέτη αυτή αφορούσε τις κύριες αρτηρίες της πόλης της Κοζάνης και έχει υλοποιηθεί μεγάλο μέρος αυτής (εκτός από τις προτάσεις στις δημόσιες συγκοινωνίες). Έκτοτε όλες οι συγκοινωνιακές παρεμβάσεις πραγματοποιούνταν από τον ίδιο το Δήμο Κοζάνης.

Εν όψει της νέας προγραμματικής περιόδου 2014-2020, ο Δήμος Κοζάνης υποχρεούται να εκπονήσει **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)** προκειμένου να εντάξει συγκοινωνιακά έργα και κυκλοφοριακές επεμβάσεις. Ο Δήμος Κοζάνης βρίσκεται στη φάση σύνταξης των τευχών διαγωνισμού για την εκπόνησή του. Θα πρέπει να εξασφαλιστεί η απόλυτη σύγκλιση του ΣΒΑΚ με το ΓΠΣ ώστε μελλοντικά ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός να γίνεται βάσει συγκεκριμένης μελέτης και όχι με μεμονωμένες παρεμβάσεις.

Όσον αφορά στο θέμα της **στάθμευσης**, επίσης δεν υπάρχει ακριβής καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης. Ειδικότερα, πέρα από τις θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης, που το πλήθος των στοιχείων είναι διαθέσιμο στο Δήμο Κοζάνης, λειτουργούν και έξι ιδιωτικοί και ένας δημοτικός (Πλατεία Συντάγματος – 113 θέσεων) χώροι στάθμευσης με χωρητικότητα ικανή να καλύψει σημαντικό τμήμα των υφιστάμενων αναγκών στάθμευσης.

Σχετικά με τα **αστικά λεωφορεία**, προβλέπεται η μεταφορά της αφετηρίας τους εκτός της Πλατείας Λασσάνη, όπου η υφιστάμενη αφετηρία θα λειτουργεί ως στάση.

Τα **mini bus** εξακολουθούν τα τελευταία χρόνια να εξυπηρετούν τις ανάγκες αστικών μετακινήσεων μέσω Σύμβασης μεταξύ του Δήμου Κοζάνης και των ΚΤΕΛ. (επικαιροποίηση της μελέτης που στη σελ 184 αναφέρει ότι ο Δήμος Κοζάνης προμηθεύτηκε πρόσφατα τα mini bus)

Επίσης δεν γίνεται καμία αναφορά σε πιθανό **ποδηλατόδρομο** και γενικότερα σε τρόπους διευκόλυνσης της χρήσης του ποδηλάτου. Προτείνουμε τη σύνδεση του υφιστάμενου ποδηλατόδρομου, που συνδέει την Κοζάνη με το χωριό Άργιλος, με το κέντρο της πόλης της Κοζάνης μέσω της ασφαλούς διαδρομής Κεντρική Πλατεία – οδός Π. Χαρίση – οδός Δαβάκη – οδός Παπανδρέου, με κατάργηση της παρόδιας στάθμευσης στη μία πλευρά της οδού Π. Χαρίση. Με αυτόν τον τρόπο δημιουργείται μία ασφαλής ποδηλατική διαδρομή που περνάει από δημόσια κτίρια της πόλης ιδιαίτερου ενδιαφέροντος (Αρχαιολογική Συλλογή, Λαογραφικό Μουσείο, Δημοτικό

Ωδείο, Νέα Δημοτική Βιβλιοθήκη, Δημοτικός Κήπος). Η ποδηλατική διαδρομή θα μπορούσε να λειτουργήσει συνδυαστικά και με πεζόδρομο.

Στη σελ 178 επιλέγεται η οδός **Δαβάκη** σαν κύριος άξονας για την έξοδο στην Εγνατία Οδό. Θεωρούμε ότι η οδός αυτή θα ήταν σαφώς προτιμότερο να ενταχθεί σε **δίκτυο ήπιας κυκλοφορίας** καθώς εκατέρωθεν της συνδυάζει χρήσεις πάρκου αναψυχής, ωδείου και βιβλιοθήκης. Για τη συγκεκριμένη περιοχή προτείνεται ανάπλαση σύμφωνη με τις αρχές της ήπιας κυκλοφορίας, καθώς προβλέπεται και η μεταφορά του διοικητικού κέντρου του Δήμου εντός του γειτονικού στρατοπέδου.

Σχετικά με την **περιμετρική οδό (εσωτερικός δακτύλιος)** (σελ 176) αναφέρονται γεωμετρικά χαρακτηριστικά (2 λωρίδες ανά κατεύθυνση και στη μέση νησίδα 4 μ) και θα θέλαμε να διευκρινιστεί εάν υπάρχει κάποια υφιστάμενη μελέτη από όπου να προκύπτουν αυτές οι κατασκευαστικές λεπτομέρειες. Στόχος της περιμετρικής είναι να αποτελεί εναλλακτική διαδρομή διέλευσης ώστε να ανακουφιστεί κυκλοφοριακά το κέντρο της πόλης. Ως εκ τούτου η χάραξή της θα πρέπει να βρίσκεται κοντά στα όρια της πόλης.

Παρομοίως, σχετικά με την **εξωτερική περιφερειακή οδό (Ε.Ο. Εγνατία – Ρύμνιο και Παράκαμψη προς Βατερό)**, θα πρέπει να ενσωματωθούν στα σχέδια του ΓΠΣ και οι πρόσφατες προτάσεις του μελετητή του σχετικού έργου (δύο εναλλακτικές προτάσεις Αεροδρόμιο – Κόμβος Εγνατίας Κοίλων και μία πρόταση προς Βατερό). Το μελλοντικό τμήμα αυτοκινητοδρόμου που θα συνδέει την έξοδο της πόλης από την οδό Βερμίου μέχρι τον κόμβο της Εγνατίας Οδού προς Θεσσαλονίκη – Πτολεμαΐδα κλπ. είναι καίριας σημασίας για την κυκλοφορία στην πόλη της Κοζάνης και την ανακούφιση του κέντρου. Από την εποχή που κατασκευάστηκε η Εγνατία Οδός, είναι ελκυστικότερη η έξοδος μέσω Κοίλων, ακόμη και με προορισμό τη Θεσσαλονίκη. Η υλοποίηση του έργου θα επαναφέρει την κύρια έξοδο της πόλης για Θεσσαλονίκη αλλά και για Πτολεμαΐδα, στην οδό Βερμίου, που είναι καλύτερα ενταγμένη στο δίκτυο και με μεγαλύτερη κυκλοφοριακή ικανότητα σε σχέση με την υποχρεωτική διέλευση από το κορεσμένο κέντρο και την Π. Μελά. Προτείνεται η εναλλακτική που διέρχεται αμέσως μετά το ύψος του Θεραπευτηρίου Σπινάρη, για ταχύτερη είσοδο στον αυτοκινητόδρομο από την πόλη, πάντοτε με την επιφύλαξη του κόστους. Επίσης, κατά τον οριστικό σχεδιασμό της Παράκαμψης προς Βατερό θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και η πολεοδόμηση της περιοχής ΖΕΠ – Ποντοκώμης - Ακρινής.

Προτείνεται η γενικότερη **επικαιροποίηση της μελέτης** βάσει των έργων που έχουν ήδη ολοκληρωθεί τόσο σε αστικό όσο και σε υπεραστικό επίπεδο (ενδεικτικά στη σελ 240 αναφέρεται στο Γ' ΚΠΣ, στην ολοκλήρωση της Εγνατίας). Σε αστικό επίπεδο, έχουν ολοκληρωθεί σημαντικά έργα αναπλάσεων που έχουν αλλάξει σε σημαντικό βαθμό τη φυσιογνωμία της πόλης. Σχετικά με την ύπαρξη του **Αεροδρομίου**, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη

βαρύτητα ώστε να διατηρηθεί η αεροπορική σύνδεση της Κοζάνης με την Αθήνα (σήμερα πραγματοποιείται με επιδοτούμενα δρομολόγια).

#### 4. Κατεύθυνση Επέκτασης / Πολεοδομικές Ενότητες

Σχετικά με την κατεύθυνση που δίνει το νέο ΓΠΣ για την επέκταση της πόλης της Κοζάνης, καθώς και για τα μεγέθη και τον τρόπο που αυτή υλοποιείται μέσα από την προτεινόμενη διάρθρωση των Πολεοδομικών Ενότητων, παλαιών και νέων, προκύπτουν οι εξής παρατηρήσεις-προβληματισμοί:

- Η **κατεύθυνση επέκτασης** της πόλης περιμετρικά με έμφαση στην πιο ήπια μορφολογικά νοτιοδυτική πλευρά της, αιτιολογείται επαρκώς ως η πιο ενδεδειγμένη επιλογή γεωμορφολογικά. Η πρόθεση ωστόσο να ενσωματώσει σε έναν ενιαίο πολεοδομικό ιστό, υλοποιημένες με διαφορετικά χαρακτηριστικά περιφερειακές πολεοδομικές οντότητες (ΖΕΠ-Πανεπιστήμιο-μετεγκαταστάσεις) και μη αστικοποιημένους οικισμούς (Λευκόβρυση), σαν πόλους ενός τριπολικού πολεοδομικού κέντρου, υπερδιπλασιάζοντας τον σημερινό πολεοδομικό ιστό, δεν συνάδει με τα σημερινά κοινωνικοοικονομικά δεδομένα. Ειδικότερα, δεν συμφωνεί με τις αρχές της συμπαγούς και συνεκτικής πόλης που υιοθετούνται, ούτε συμβαδίζει με τις σημερινές τάσεις και οδηγίες για βιώσιμη ανάπτυξη και οικονομία στις οικιστικές επεκτάσεις. Μια τέτοια εκτατική «γιγάντωση» της πόλης, χωρίς την ανάλογη ζήτηση ανοικοδόμησης θα έχει ως αποτέλεσμα την αποσπασματική ανάπτυξη και διάχυση της πόλης κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων (ευκολότερη πρόσβαση σε υποδομές), και όχι τη συμπαγή ανάπτυξή της, δυσχεραίνοντας εκτός των άλλων τη συνολική της λειτουργία (μεταφορές – μετακινήσεις κλπ).

- Αντ' αυτού θα μπορούσε να εξετασθεί μια λειτουργική ενίσχυση και αστικοποίηση των παραπάνω περιφερειακών πολεοδομικών οντοτήτων, μέσω χωροθέτησης κεντρικών χρήσεων σε αυτές, ώστε να λειτουργήσουν ως ανεξάρτητοι πόλοι δορυφόροι. Παράλληλα με τη δημιουργία, ή την διατήρηση, ή την ενίσχυση, ή την τροποποίηση μιας ΖΟΕ, που θα λειτουργούσε δυνητικά ως «πράσινη» ζώνη, θα εξασφάλιζε αυτή τη δορυφορική σχέση, χωρίζοντας και ενώνοντας οικιστικές περιοχές οργανωμένες σε ολοκληρωμένες πολεοδομικές οντότητες.

- Το **μέγεθος** συνολικά των **επεκτάσεων** που προτείνονται φαντάζει μάλλον υπερβολικό και δεν δικαιολογείται από τα προγραμματικά μεγέθη, με αποτέλεσμα να δημιουργεί πολύ χαμηλούς Σ.Δ. (0,5 στην νότια πλευρά), ιδιαίτερα με τα σημερινά κοινωνικοοικονομικά και δημογραφικά δεδομένα, τόσο ως προς την προσδοκούμενη κάλυψή τους, αφού η τάση της τοπικής κοινωνίας (πληθυσμιακά, οικονομικά μεγέθη) δεν υποστηρίζει τέτοια ασιοδοξία για το επόμενο χρονικό διάστημα, όσο και ως προς τη βιωσιμότητα τους, αφού θα είναι δύσκολο να υλοποιηθούν άμεσα και αποτελεσματικά οι απαραίτητες υποδομές στην οποιαδήποτε (αναμενόμενα μικρή) ζήτηση. Η ζήτηση για κατοικία έχει μειωθεί δραματικά τα τελευταία χρόνια, άρα θα πρέπει, σύμφωνα και με τη μελέτη, να αναθεωρηθεί και η ανάγκη να οριστούν



σημαντικές σε μέγεθος επεκτάσεις, οι οποίες θα δεσμεύσουν την εξέλιξη της πόλης σε μια κατεύθυνση, η υλοποίηση της οποίας υπερβαίνει τον χρονικό ορίζοντα του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου.

- Ως προς τον **αριθμό**, το **μέγεθος** και την **οριοθέτηση των πολεοδομικών ενοτήτων**, δεν υπάρχει επαρκής αιτιολόγηση και τεκμηρίωση των επιλογών της μελέτης, ούτε ως προς το ποιά είναι τα χαρακτηριστικά που επιλέγονται για την καθεμία.

- Ο πληθυσμός των πολεοδομικών ενοτήτων παρουσιάζεται να παίζει καθοριστικό ρόλο στην διαμόρφωση του **μεγέθους** τους, καθορίζοντας κατά συνέπεια και τον αριθμό τους. Λόγω του ελλείμματος των προγραμματικών μεγεθών στις προβλέψεις αύξησης του πληθυσμού, και στην προσπάθεια να καλυφθούν τα απαιτούμενα μεγέθη των σταθερότυπων (χώροι πρασίνου, ελεύθεροι χώροι, κοινωφελείς, κλπ) στις προτεινόμενες επεκτάσεις, αλλά και οι ελλείψεις αυτών στις υπάρχουσες πολεοδομικές ενότητες, η μελέτη προχωρά σε οργάνωση λιγότερων αλλά διευρυμένων σε μέγεθος πολεοδομικών ενοτήτων, συνενώνοντας ανομοιογενείς περιοχές με διαφορετικά χαρακτηριστικά.

- Δεδομένου ότι ο διαχωρισμός της πόλης σε πολεοδομικές ενότητες σύμφωνα με το υφιστάμενο εγκεκριμένο σχέδιο πόλης, ακολουθεί τη λογική των παλιών γειτονιών, εντοπίζονται **σε κάθε προτεινόμενη πολεοδομική ενότητα που περιλαμβάνει εκτάσεις του υπάρχοντος ιστού**, περισσότερα από ένα τοπικά κέντρα, καθώς και υποπεριοχές με διαφορετικά γεωμορφολογικά, οικιστικά, εγκατεστημένων χρήσεων και λόγω οδικών χαράξεων χαρακτηριστικά. Η ανομοιογένεια αυτή που προκύπτει, σε ένα ήδη δομημένο με διαφορετικές λογικές χώρο, θα προκαλέσει κρίσιμα κοινωνικά και χωρικά προβλήματα στην βιώσιμη πολεοδομική του οργάνωση σαν ενιαίο σύνολο.

- Ανομοιογένεια, η οποία δυσχεραίνει, αν όχι αποκλείει τη δυνατότητα εξέλιξης τους ως βιώσιμα ενιαία πολεοδομικά σύνολα, παρατηρείται και στις **πολεοδομικές ενότητες 6 και 7, των «αποκλειστικών» επεκτάσεων**, οι οποίες διασχίζονται από κύριους και υπερτοπικούς οδικούς άξονες (Κοζάνης-Κρόκου, Κοζάνης-Καρυδίτσας, Κοζάνης-Αργίλου, Κοζάνης-Λάρισας, Κοζάνης Καστοριάς), και ενσωματώνουν οργανωμένα οικιστικά σύνολα εκτός σχεδίου δόμησης (περιοχές Παναγιάς, Σιόποτο), για τα οποία θα ήταν χρήσιμο να εξεταστεί η δυνατότητα ένταξής τους ως ανεξάρτητες πολεοδομικές ενότητες με τους δικούς τους όρους.

- Επιπλέον, η προτεινόμενη μείωση του αριθμού και η αναδιάρθρωση των παλαιών πολεοδομικών ενοτήτων μαζί με τμήματα επεκτάσεων σε νέες μεγαλύτερες, λόγω του **μικρού μέσου Συντελεστή Δόμησης** που προκύπτει, και μέχρι την ολοκλήρωση της πολεοδόμησης των επεκτάσεων, θα έχει αρνητικές συνέπειες τόσο διαδικαστικά αλλά και κοινωνικά - οικονομικά. Επιπλέον θα επιφέρει στην πόλη σημαντική ανομοιογένεια μεταξύ των υφιστάμενων πυκνοδομημένων Πολεοδομικών Ενοτήτων και των προτεινόμενων. Ειδικότερα η αύξηση της έκτασης των πολεοδομικών ενοτήτων η οποία συνεπάγεται την μείωση του Μέσου Συντελεστή Δόμησης δεν θα επιφέρει την επιθυμητή εκπλήρωση των απαιτούμενων μεγεθών

των σταθερότυπων (χώροι πρασίνου, ελεύθεροι χώροι, κοινωφελείς, κλπ). Ο διπλασιασμός της έκτασης της πόλης δεν είναι από μόνος του ικανό μέγεθος για να μειώσει ουσιαστικά τις πυκνότητες του υπάρχοντος ιστού.

- **Συμπερασματικά**, στην οργάνωση του πολεοδομικού ιστού θα μπορούσε να υιοθετηθεί μια λογική με περισσότερες πολεοδομικές ενότητες, τέτοιες ώστε να παρουσιάζουν μεγαλύτερη ομοιογένεια ως προς τα χαρακτηριστικά που τις ορίζουν, ώστε να μπορούν να πολεοδομηθούν ευκολότερα και χωρίς διαδικαστικές επιπλοκές, και να υλοποιηθούν αποτελεσματικότερα. Κατ'αυτόν τον τρόπο θα έχει νόημα και η ενσωμάτωση των παλιών ενοτήτων με τμήματα επέκτασης, η οποία, όπως προτείνεται, είναι επιθυμητή για την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και τη διατήρηση των κοινωνικοοικονομικών χαρακτηριστικών της πόλης.

## 5. Χρήσεις γης

Το ΓΠΣ αποτελεί το πρώτο επίπεδο οικιστικής οργάνωσης και πολεοδομικού σχεδιασμού μιας περιοχής. Με την έγκρισή του επιχειρείται μεταξύ άλλων η οργάνωση των χρήσεων γης και η προστασία του περιβάλλοντος. Από τη μελέτη του τεύχους του Β2 σταδίου, και αναφορικά με τις προτεινόμενες χρήσεις γης στον περιαστικό χώρο της πόλης της Κοζάνης και των οικισμών και πέραν των προτεινόμενων επεκτάσεων, προκύπτουν τα παρακάτω:

### 1. Π.2.3 – Ζώνες Παραγωγικών Δραστηριοτήτων και Ειδικών Χρήσεων & Π.2.4 – Ζώνες Εφαρμογής Χωροταξικών – Πολεοδομικών Μηχανισμών και Προστασία Περιβάλλοντος.

1. Σύμφωνα με το Ν. 4178/13 αρθ. 51 παρ. 11, το Ν.4280/14 αρθ. 28 παρ. 37β και την Εγκ. ΑΠ οικ.1889/7-4-2014 του ΥΠΕΚΑ προκύπτει ότι οι δεσμευτικές διατάξεις που αφορούν στη γη υψηλής παραγωγικότητας περιλαμβάνουν και τις περιπτώσεις γεωργικής γης που δεν είναι χαρακτηρισμένη ως τέτοια. Βάσει των παραπάνω, θα πρέπει ίσως να επανεξεταστεί ο χαρακτηρισμός των εκτάσεων που απεικονίζονται ως **γεωργική γη** και οι τυχόν δεσμεύσεις που θα προκύψουν, σύμφωνα με τις προαναφερόμενες διατάξεις.

2. Στην εν λόγω μελέτη, καθορίζονται **Ζώνες Παραγωγικών δραστηριοτήτων, ΠΕΠ, ΠΕΠΔ** και διατηρούνται οι υφιστάμενες **ΖΟΕ**. Υπάρχει όμως σημαντική έκταση της περιοχής μελέτης για την οποία δεν γίνεται καμία αναφορά ως προς την οργάνωση των επιτρεπόμενων χρήσεων γης και τις τυχόν δεσμεύσεις. Προκύπτει λοιπόν ο προβληματισμός εάν θα πρέπει με την παρούσα μελέτη του ΓΠΣ να προβλεφθούν όλες ή επιλεκτικά ορισμένες από τις χρήσεις γης της «εκτός σχεδίου δόμησης» ή και απαγορεύσεις για το σύνολο της έκτασης της περιοχής μελέτης με την δημιουργία επιπλέον Περιοχών Ελέγχου και Περιορισμού Δόμησης (ΠΕΠΔ), ώστε να αποφευχθούν τυχόν προβλήματα σε μελλοντικές χωροθετήσεις χρήσεων γης σε περιοχές εκτός των προτεινόμενων Περιοχών Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ), ΠΕΠΔ, ΖΟΕ κλπ της ευρύτερης εκτός σχεδίου περιοχής. Επιπλέον, λαμβάνοντας υπόψη τα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά του κάθε οικισμού όπως και τις

αλλαγές που υφίστανται σήμερα στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής (ενδεχόμενη στροφή προς τη γεωργία-κτηνοτροφία, όπως και ενδιαφέρον για την εκτροφή γουνοφόρων ζώων) θα πρέπει να εξεταστεί η δημιουργία κτηνοτροφικών πάρκων ή ζωνών τουλάχιστον σε κάθε οικισμό που παρουσιάζει τέτοιο ενδιαφέρον.

3. Αναφορικά με τη **Ζώνη Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (ΖΠΔ)** και **Ειδικών Χρήσεων ΖΠΔ 1-Επιχειρηματικό Πάρκο Εξυγίανσης** σύμφωνα με το Ν.3982/11 σημειώνονται τα παρακάτω:

Σύμφωνα με το αρθ. 56 παρ. 1 θα πρέπει αρχικά η εν λόγω περιοχή να χαρακτηριστεί ως περιοχή που χρήζει περιβαλλοντικής εξυγίανσης και γι' αυτό **προηγείται** η υποβολή σχετικής μελέτης στην αρμόδια Υπηρεσία της ΓΓΒ του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Η μελέτη συντάσσεται είτε από τον οικείο ΟΤΑ Α και Β βαθμού, είτε από ιδιώτη που έχει έννομο συμφέρον είτε από τα αρμόδια για τις δραστηριότητες του παρόντος νόμου Επιμελητήρια, είτε από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, είτε από το Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και τεκμηριώνει την αναγκαιότητα περιβαλλοντικής ή λειτουργικής εξυγίανσης της περιοχής και τα προτεινόμενα έργα και όρια. **Η ίδρυση του ΕΠΕ ακολουθεί.** Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η διαδικασία ίδρυσης του ΕΠΕ είναι σύνθετη, με προϋποθέσεις και χρονοβόρα. Τίθεται λοιπόν ο προβληματισμός εάν η πρόταση για τη δημιουργία άλλου τύπου Επιχειρηματικού Πάρκου θα συνέβαλε σε ταχύτερη οργάνωση και αξιοποίηση της περιοχής.

4. Αναφορικά με τις Περιοχές Ελέγχου και Περιορισμού Δόμησης σημειώνεται ότι θα πρέπει να ληφθούν υπόψη το αρθ. 51 παρ. 2γ Ν.4178/13 και το αρθ. 7 Ν. 3325/05 κατά την αναφορά στη διατήρηση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων.

5. Αναφορικά με τις **Περιοχές Ελέγχου Δόμησης** και συγκεκριμένα για την ΠΕΠ 4, προτείνεται να επανεξεταστεί το πλάτος της προτεινόμενης ζώνης, δεδομένου ότι σύμφωνα με το αρθ. 51 παρ. 11<sup>α</sup> του Ν.4178/13 δίνεται η δυνατότητα για την κατά παρέκκλιση δόμηση σε γη υψηλής παραγωγικότητας κατά μήκος των οδών σε βάθος 200μ από τον άξονα των Εθνικών οδών. Προτείνεται η μείωση του πλάτους της ΠΕΠ 4 στα 60μ εκατέρωθεν του άξονα της Εγνατίας οδού όσο δηλαδή και η απόσταση που ορίζεται και από τις διατάξεις για την ασφάλεια οδού. Η προτεινόμενη μείωση δεν έρχεται σε αντίθεση με το Χωροταξικό της Περιφέρειας στο οποίο γίνεται αναφορά στον έλεγχο της τυχασίας γραμμικής ανάπτυξης χρήσεων κατά μήκος των οδών, η οποία και πάλι εξασφαλίζεται.

6. Επιπλέον από τη μελέτη προκύπτει πρόταση της επέκτασης του σχεδίου πόλης στην περιοχή της Αηλιόστρατας ενώ αυτή βρίσκεται μεταξύ των ΠΕΠ2 και ΠΕΠ 3δ. Το έντονο ανάγλυφο της περιοχής σε συνδυασμό με τις δύο ΠΕΠ που την περιβάλλουν, οδηγεί σε προβληματισμούς σχετικά με την ορθή επιλογή ως προς την προτεινόμενη επέκταση.

## **II. Π. 3.1.3 – Προτεινόμενες χρήσεις γης**

Είναι κοινά αποδεκτό ότι η ρύθμιση των χρήσεων γης αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα εργαλεία διαχείρισης του αστικού χώρου. Οι λειτουργίες και οι δραστηριότητες μιας πόλης, η εξασφάλιση των ανοιχτών ή κοινόχρηστων και

κοινοφελών χώρων, τα δίκτυα υποδομής απορρέουν από τον σχεδιασμό των χρήσεων γης.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι το ΓΠΣ αποτελεί το πρώτο και βασικότερο επίπεδο σχεδιασμού των χρήσεων γης, η προαναφερόμενη γενική παραδοχή δεν ικανοποιείται στο μέγιστο δυνατό βαθμό, όπως αυτές προσεγγίζονται στην φάση Β2 του ΓΠΣ Κοζάνης, τόσο όσον αφορά στις «περιοχές των νέων οικιστικών υποδοχέων», όσο και «στις περιοχές κεντρικών λειτουργιών».

Ειδικότερα, σύμφωνα με την παρ. Π.3.1.3 προβλέπονται τρεις (3) βασικές κατηγορίες χρήσεων:

- Γενική κατοικία
- Πολεοδομικό κέντρο πόλης
- Τοπικό κέντρο συνοικίας

Η πρόταση περιλαμβάνει μόνο την παράθεση των προαναφερόμενων επιτρεπόμενων χρήσεων (σύμφωνα με το ΠΔ23-2/06-03-1987) και την αποτύπωση τους στον σχετικό χάρτη Π.3.1.1, χωρίς ωστόσο να αναλύεται – τεκμηριώνεται η συγκεκριμένη επιλογή, τα κριτήρια και οι στόχοι αυτής.

Έτσι, κυρίαρχη χρήση αποτελεί η Γενική Κατοικία και προτείνεται να θεσπιστεί στο σύνολο σχεδόν των Π.Ε., με εξαίρεση:

- Συγκεκριμένα Ο.Τ. στις Π.Ε. 1, 4 και 3 με χρήσεις Πολεοδομικού Κέντρου Πόλης
- Συγκεκριμένα Ο.Τ. στις Π.Ε. 1, 2, 3, 5 με χρήσεις Τοπικό Κέντρο Συνοικίας/ Πολεοδομικής Ενότητας
- Το Στρατόπεδο Μακεδονομάχων με χρήσεις Κεντρικών Λειτουργιών Πόλης
  - Την περιοχή του ΟΣΕ
  - Το πάρκο του Αγ. Δημητρίου ως «ελεύθερο χώρο - αστικό πράσινο»
  - Τις αθλητικές εγκαταστάσεις και την λειτουργία του ΚΤΕΟ στην ζώνη του τοπικού ρυμοτομικού της Λευκόβρυσης

Παρατηρείται λοιπόν μια τάση ομογενοποίησης των χρήσεων γης της πόλης, καθώς για παράδειγμα σε περιοχές στις οποίες σήμερα κυριαρχεί η χρήση της αμιγούς κατοικίας (βλ. Π.Ε. 1, 2, και 3), προτείνεται η χρήση της Γενικής Κατοικίας. Το ερώτημα που προκύπτει λοιπόν σχετίζεται με την επιθυμία διατήρησης ή όχι της φυσιογνωμίας τόσο των υφιστάμενων περιοχών αμιγούς κατοικίας, όσο και των νέων επεκτάσεων και εάν η αλλαγή είναι πράγματι επιθυμητή, ποιες μελλοντικές ανάγκες και ποιους στόχους θα εξυπηρετήσει.

Παράλληλα, η **αξιοποίηση του Στρατοπέδου Μακεδονομάχων** και η πρόβλεψη για χρήσεις κεντρικών λειτουργιών πόλης, μπορεί υπό προϋποθέσεις να οδηγήσει σε μια μετατόπιση του κέντρου προς το νότιο τμήμα της πόλης. Δυνητικά αφενός αυτό μπορεί να οδηγήσει σε αποδυνάμωση του σημερινού κέντρου της, αφετέρου αντιτίθεται με τις γενικότερες σχεδιαστικές τάσεις ενδυνάμωσης των

κέντρων των πόλεων. Ωστόσο, και κάνοντας αποδεκτή την πρόταση, θεωρείται για την επιτυχή λειτουργία του χώρου ως νέο πολεοδομικό κέντρο και την σύνδεση του ή λειτουργική ένταξή του στον υπόλοιπο ιστό της πόλης, θα πρέπει να χωροθετηθούν (στο στρατόπεδο Μακεδονομάχων) χρήσεις διοίκησης, με ρόλο χρήσεων «αναφοράς». Ποιες χρήσεις διοίκησης επιπέδου γειτονιάς όπως αναφέρονται ως επιτρεπόμενες, θα μπορούσαν να χωροθετηθούν, λαμβάνοντας υπόψη ότι θα πρέπει να εξυπηρετούν το σύνολο των κατοίκων της πόλης; Εάν δεν ολοκληρωθεί η παραχώρηση του στρατοπέδου πως θα επιτευχθούν οι στόχοι της μελέτης αναφορικά με τις χρήσεις που θα φιλοξενούσε η συγκεκριμένη έκταση (κεντρικές λειτουργίες πόλης και πράσινο); Θα μπορούσε η ευρύτερη περιοχή, όπως λειτουργεί σήμερα, να υποδεχθεί χρήσεις υποστηρικτικές και συμπληρωματικές προς τις νέες προτεινόμενες;

Σημειώνεται ότι η τάση προώθησης μορφών αστικής ανάπτυξης με μεικτές χρήσεις θα πρέπει να περιλαμβάνει και τον σχεδιασμό των μεταφορών και ειδικότερα των δημοσίων μέσων μεταφοράς.

Παρατηρούνται επίσης ελλείψεις αναφοράς σε χρήσεις γης τόσο υφιστάμενες, όσο και προτεινόμενες που σχετίζονται με:

- Τον αθλητισμό
- Τον πολιτισμό
- Τους χώρους πρασίνου, υπερτοπικής σημασίας και εμβέλειας

Σημειώνεται ότι στον χάρτη Π.3.1.2 στις Π.Ε. 1 και 3 εμφανίζονται Περιοχές Ειδικής Προστασίας, για τις οποίες δεν γίνεται καμία αναφορά στην εν λόγω παράγραφο (Π.3.1.3). Όμοια στον ίδιο χάρτη στην Π.Ε. 5 εμφανίζεται η χρήση «αγορά», για την οποία και πάλι δεν υπάρχει καμία σχετική αναφορά.

Γνωρίζοντας ότι οι χρήσεις γης θα προσδιορισθούν ειδικότερα στο επόμενο στάδιο της πολεοδομικής μελέτης, κρίνεται ωστόσο σκόπιμο η ταυτότητα της πόλης να σκιαγραφηθεί στο στάδιο του ΓΠΣ, με ειδικότερες αναφορές και αναλύσεις, υιοθετώντας τις αρχές της συμπαγούς πόλης .

**Τέλος, σύμφωνα με το Ν.4269/14 αρθ.33 παρ. 2 και επειδή η μελέτη ΓΠΣ Κοζάνης είναι σε εξέλιξη, θα πρέπει να συνταχθεί ειδική έκθεση στην οποία θα αντιστοιχίζονται κατ' αναλογία οι προβλεπόμενες στη μελέτη χρήσεις γης του ΠΔ/23-2-87, με τις χρήσεις γης του προαναφερόμενου νόμου.**

### **III. Προτεινόμενες Ειδικές χρήσεις γης**

Ειδικότερα όπως προαναφέρεται, στο χώρο του **Στρατοπέδου Μακεδονομάχων** ο επικείμενος καθορισμός των χρήσεων, που αφορά τη χωροθέτηση νέου Διοικητικού Κέντρου της πόλης, θα είναι άστοχος χωρίς τη δέσμευση και επιβεβαίωση του αρμόδιου Υπουργείου για αποδέσμευση των χώρων αυτών, σύμφωνα με το Ν.2745/99. Στον Α' τόμο της μελέτης (Β1 στάδιο) αναφέρεται «τμηματική» απόδοση του Στρατοπέδου από το ΥΕΘΑ

(σελ.172), γεγονός που δημιουργεί ερωτηματικά σχετικά με την ολοκλήρωση της διαδικασίας παραχώρησης του χώρου του στρατοπέδου στους πολίτες της Κοζάνης.

Η έκταση του **Σιδηροδρομικού Σταθμού**, θα μπορούσε να ενταχθεί στο σχέδιο ως Κοινόχρηστος Χώρος, ώστε να μπορεί μελλοντικά, στην περίπτωση μεταφοράς της σιδηροδρομικής υποδομής, όλης ή τμήματος αυτής, εκτός του πολεοδομικού ιστού, να αξιοποιηθεί προς όφελος της πόλης και της τοπικής κοινότητας,. Το ίδιο θα μπορούσε να γίνει και για την έκταση της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής που διασχίζει τον πολεοδομικό ιστό, προτείνοντας εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς/χρήσης (μέσο ελαφριάς σταθερής τροχιάς, ποδηλάτου, πεζών, κτλ).

Οι **οργανωμένες παραγωγικές - ζώνες (ΒΙΠΕ, ΒΙΟΠΑ)** δεν έχουν ολοκληρωθεί, αλλά και όπου έχει γίνει αυτό παρατηρούνται κρίσιμα ελλείμματα λειτουργίας, Παράλληλα με την αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου, δεν έχουν ενεργοποιηθεί οι διαδικασίες προώθησης της πολεοδόμησης, της ήδη καθορισμένης έκτασης, της ΒΙΠΕ Κοζάνης (Ν.2545/1997, Ν.3325/2005). Η θέση της ΒΙΠΕ θα είναι σκόπιμο να ειδωθεί σε συνάρτηση με τη δημιουργία/χωροθέτηση του Εμπορευματικού Σταθμού σε χώρο πλησίον, σύμφωνα και με το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία (ΦΕΚ 151ΑΑΠ/13-04-2009).

Όπως αναφέρουμε και πιο πάνω, στη μελέτη, καθορίζονται **Ζώνες Παραγωγικών δραστηριοτήτων, ΠΕΠ, ΠΕΠΔ** και διατηρούνται οι υφιστάμενες **ΖΟΕ**. Όμως λόγω του ότι διατηρούνται κάποια υπολειπόμενα/εναπομένοντα τμήματα των ΖΟΕ, πέραν των προτεινόμενων ζωνών, κρίνεται σκόπιμο να διερευνηθεί το νομοθετικό πλαίσιο (Ν.4042/2012, άρθρο 62) που θα ακολουθηθεί για τον καθορισμό των χρήσεων γης σε αυτά τα τμήματα (σελ.147 μελέτης ΓΠΣ-Β2 Στάδιο).

Μία πρόσφατη προσαρμογή των όρων και περιορισμών δόμησης εντός των ορίων των **οικισμών με πληθυσμό μέχρι 2.000 κατοίκους** (ΦΕΚ 289ΑΑΠ/4-11-2011). Η μεταβολή αυτή πρέπει να συνεκτιμηθεί για τον προσδιορισμό των οικιστικών περιοχών σε οικισμούς κάτω των 2.000 κατοίκων. Η εκτίμηση χωρητικότητας των οικιστικών ζωνών στην μελέτη του Γ.Π.Σ. είχε γίνει με βάση το προηγούμενο θεσμικό πλαίσιο και επομένως θα πρέπει αρχικά να εντοπιστούν οι διαφορές που προκύπτουν με βάση το νέο θεσμικό πλαίσιο.

Όσον αφορά τις θέσεις των **ΧΑΔΑ** και των **ΕΕΛ** οικισμών επιβάλλεται να επικαιροποιηθούν τα στοιχεία στην πρόταση του Γ.Π.Σ. (νέος βιολογικός καθαρισμός σε θέση πλησίον της ΒΙΠΕ).

## 6. Μετεγκαταστάσεις οικισμών / ΖΕΠ

Κατά τη μελέτη του ΓΠΣ σχετικά με το θέμα των μετεγκαταστάσεων οικισμών και την περιοχή της ΖΕΠ-Πανεπιστήμιο, προέκυψαν οι εξής διαπιστώσεις, παρατηρήσεις και προβληματισμοί:

1. Είναι σαφές ότι ο ρόλος της ΖΕΠ ως «πρότυπο αναπτυξιακό κέντρο» αποτελεί βασικό στόχο μέσα στα πλαίσια του γενικού οράματος ανάπτυξης της πόλης της Κοζάνης και της ευρύτερης περιοχής. Αφενός προβλέπεται η δημιουργία μιας «πρότυπης οικιστικής περιοχής κατοικίας» με «...χαμηλούς όρους δόμησης και χαμηλές πυκνότητες» και αφετέρου η δημιουργία ενός «πρότυπου αναπτυξιακού κέντρου» με χρήσεις και δραστηριότητες υπερτοπικού χαρακτήρα και συγκεκριμένα : υπερτοπικό εμπόριο, υπηρεσίες διοίκησης, αθλητισμό, εκπαίδευση, υγεία, τουρισμό και αναψυχή. Κατά την υλοποίηση αυτού του οράματος υπάρχει ο κίνδυνος δημιουργίας μιας περιοχής η οποία θα διαθέτει τον απαιτούμενο υπερτοπικό χαρακτήρα και χρήσεις για την ανάδειξη της περιοχής και την αποσυμφόρηση της πόλης αλλά δε θα εξυπηρετεί τους κατοίκους – χρήστες της ως προς την ποιότητα ζωής που θα ήθελαν, με τις ανάγκες της πόλης να υπονομεύουν τις δικές τους. Επομένως είναι απαραίτητο να ληφθούν υπόψη οι ανάγκες της πόλης αλλά πρωτίστως αυτές των κατοίκων της ΖΕΠ και της περιοχής που γειτνιάζει με αυτήν (οικισμοί Κλείτους - Άργιλου και των προς μετεγκατάσταση οικισμών Ποντοκώμης - Ακρινής) κατά την «προσαρμογή των επιτρεπόμενων χρήσεων γης και την αναδιοργάνωση της λειτουργίας της ΖΕΠ » ή των όρων δόμησης, ώστε να διατηρηθεί ο στόχος της ανάπτυξης πρότυπης κατοικίας.

2. Σε συνέχεια των όσων προαναφέρθηκαν ενδεχομένως θα λειτουργούσε επικουρικά η κατηγοριοποίηση χρήσεων, οι οποίες θα μπορούσαν να διαταράξουν την εύρυθμη λειτουργία του μοντέλου της «πρότυπης κατοικίας», αλλά είναι απαραίτητες για την επίτευξη του οράματος δημιουργίας ενός «πρότυπου αναπτυξιακού κέντρου» . Με βάση αυτή την κατηγοριοποίηση θα μπορούσαν ορισμένες χρήσεις να χωροθετηθούν στην περιοχή ανάμεσα στη ΖΕΠ και την πόλη της Κοζάνης και όχι στη ΖΕΠ, ώστε να επιτευχθούν και οι δυο στόχοι – οράματα.

IV. Τέλος, επισημαίνεται ότι δεν έχει υλοποιηθεί ακόμη το έργο της μετακίνησης των γραμμών διέλευσης υψηλής τάσης που προβλέπεται από το ΓΠΣ και επιβάλλεται για την μετεγκατάσταση του οικισμού της Ποντοκώμης.

### ΘΕΜΑ 4<sup>ο</sup>

**Εισηγείται ο συν. Γιαννακόπουλος Διονύσης** εκ μέρους της Μόνιμης Επιτροπής Ενέργειας του Τμήματος, που αναφέρει ότι η ΜΕ Ενέργειας – Ηλεκτροπαραγωγής συναντήθηκε για να διατυπώσει τις απόψεις της περί των σεναρίων ακύρωσης της Μονάδας που διατυπώνονται από την WWF. Καταθέτει ότι το ΤΕΕ/ΤΔΜ πρέπει να βγει υπέρ της μονάδας Πτολεμαΐδας V αναφέροντας με τεχνικά σημεία τα πλεονεκτήματα από την κατασκευή της νέας μονάδας:

**Απόφαση Α4/Δ.Ε./Σ6/2015**

## **Παρέμβαση του ΤΕΕ/Τμήμα Δυτικής Μακεδονίας αναφορικά με την κατασκευή της νέας λιγνιτικής μονάδας Πτολεμαίδα V**

### **Εισαγωγικά**

Το ΤΕΕ/τμ. Δυτικής Μακεδονίας, με αφορμή τις πρόσφατες δημόσιες συζητήσεις που αφορούν στην σκοπιμότητα κατασκευής της νέας λιγνιτικής μονάδας Πτολεμαίδα V, καταθέτει για μία ακόμη φορά και με ξεκάθαρο τρόπο τη θέση του:

Στηρίζει την κατασκευή της νέας λιγνιτικής μονάδας Πτολεμαίδα V ως ένα έργο στρατηγικής σημασίας για την ασφάλεια του εθνικού ενεργειακού εφοδιασμού, συμπληρωματικό και όχι ανταγωνιστικό στις εναλλακτικές μορφές ενέργειας, αναντικατάστατο για τη λειτουργία της τηλεθέρμανσης της πόλης της Πτολεμαΐδας, αναγκαίο στην ορθολογική διαχείριση του εγχώριου λιγνίτη και αποκατάστασης των εδαφών, καθοριστικό για την ομαλή μετάβαση της Δυτικής Μακεδονίας στην νομοτέλεια της μεταλιγνιτικής εποχής.

Η παραπάνω θέση έχει τεκμηριωθεί επαρκώς μέσα από μελέτες και δημόσιες παρεμβάσεις του ΤΕΕ/τΔΜ και διαχρονικά, έχει κοινοποιηθεί στα αρμόδια θεσμικά όργανα τόσο σε περιφερειακό όσο και κεντρικό επίπεδο. Κατατέθηκε δε και σχετικό Υπόμνημα με τις πρόσφατες παρεμβάσεις του ΤΕΕ/τμ. Δυτικής Μακεδονίας στον Υπουργό Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας κ. Παναγιώτη Λαφαζάνη κατά την πρόσφατη επίσκεψη του στην Κοζάνη.

Συνεχίζοντας την προσπάθεια αυτή, το ΤΕΕ/τΔΜ μετά την εκπόνηση της μελέτης “Εκτίμηση του κόστους μετάβασης της Δυτικής Μακεδονίας σε καθεστώς χαμηλής λιγνιτικής παραγωγής” (Ιούλιος 2012), θα προχωρήσει άμεσα στην τεκμηρίωση των εξωτερικών παραμέτρων (externalities) που σχετίζονται με το σύνολο των θετικών και αρνητικών επιδράσεων της λιγνιτικής βιομηχανίας στη Δυτική Μακεδονία.

Πέραν αυτών, λαμβάνοντας υπόψη την καθολική απαίτηση ανάταξης της εθνικής οικονομίας και τον καταλυτικό ρόλο της Ενέργειας, οφείλουμε άμεσα να διαμορφώσουμε και κυρίως να υλοποιήσουμε μια Εθνική Ενεργειακή Στρατηγική με ρεαλιστικούς στόχους, τεκμηριωμένες προσεγγίσεις και με τη μέγιστη δυνατή αποδοχή.

Σε κάθε περίπτωση, το ΤΕΕ/τΔΜ θεωρεί τη δημόσια συζήτηση αναφορικά με την σκοπιμότητα κατασκευής της νέας λιγνιτικής μονάδας Πτολεμαίδα V και άκαιρη και ξεπερασμένη από τις εξελίξεις. Προς επίρρωση των θέσεων του ακολουθεί η παρούσα παρέμβαση η οποία αποτελεί εισήγηση της Μόνιμης Επιτροπής Ενέργειας – Ηλεκτροπαραγωγής του Τμήματος Δυτικής Μακεδονίας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας και ομόφωνη απόφαση της Διοικούσας Επιτροπής του.

### **Παρέμβαση του ΤΕΕ/Τμήμα Δυτικής Μακεδονίας αναφορικά με την κατασκευή της νέας λιγνιτικής μονάδας Πτολεμαίδα V**

Η ΔΕΗ ΑΕ έχει λάβει απόφαση για την κατασκευή της νέας λιγνιτικής μονάδας ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑ V και ήδη έχει ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός και η ανακήρυξη αναδόχου για το έργο. Η νέα μονάδα έχει ενταχθεί ήδη σε σενάρια ενεργειακού



σχεδιασμού καθώς και σε μελέτες ανάπτυξης του ενεργειακού συστήματος της χώρας, από τους αρμόδιους φορείς, με έτος ένταξης περί το 2020. Στην απόφαση αυτή έχουν κατά καιρούς εκφρασθεί αντίθετες απόψεις και έχουν κατατεθεί εναλλακτικές λύσεις με βάση τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ).

Όπως είναι γνωστό, η νέα λιγνιτική μονάδα Πτολεμαΐδα V θα είναι 660 MWel με παράλληλη δυνατότητα παροχής 140 θερμικών MW για χρήση τηλεθέρμανσης στην πόλη της Πτολεμαΐδας. Θα χρησιμοποιεί την τεχνολογία καύσης κονιοποιημένου λιγνίτη, επιτυγχάνοντας καθαρό ηλεκτρικό βαθμό απόδοσης άνω του 40%, με υπερκρίσιμα χαρακτηριστικά ατμού. Θα αντικαταστήσει υπέργρηρο και χαμηλής απόδοσης λιγνιτικό δυναμικό και ως εκ τούτου ιδιαίτερα ρυπογόνο, μειώνοντας κατά 30% τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) ανά παραγόμενη MWh, κατά 98% τις εκπομπές σωματιδίων, κατά 73% αυτές του διοξειδίου του θείου (SO<sub>2</sub>) και κατά 60% τα οξείδια του αζώτου (NOx). Αξιοποιώντας υφιστάμενες περιφερειακές υποδομές εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ, εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, αναπληρώνοντας μέρος της αποσυρόμενης λιγνιτικής ισχύος.

Ως προς την πληρότητα των θέσεων και απόψεων που διατυπώνονται ως εναλλακτικές επιλογές απέναντι στην κατασκευή της μονάδας ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑ V, επισημαίνεται ότι θα πρέπει να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

- Ολοκληρωμένη προσέγγιση της λειτουργίας του διασυνδεδεμένου δικτύου, της συμμετοχής του συνολικού δυναμικού παραγωγής ισχύος και των διασυνδέσεων του λαμβάνοντας υπόψη την μακροχρόνια εξέλιξη τους στη διαμόρφωση του εθνικού ενεργειακού μίγματος και όχι αποσπασματικές λύσεις που περιλαμβάνουν χρήσεις ΑΠΕ.
- Αναγνώριση του αναντικατάστατου ρόλου της νέας λιγνιτικής μονάδας στην λειτουργία της τηλεθέρμανσης Πτολεμαΐδας. Η κάθε προτεινόμενη λύση θα πρέπει να εξασφαλίζει την απρόσκοπτη λειτουργία της τηλεθέρμανσης που αποτελεί ζωτική παράμετρο για την εύρυθμη λειτουργία της πόλης, δεδομένου ότι καλύπτει με τον πλέον περιβαλλοντικά αποδεκτό τρόπο τις αυξημένες θερμικές απαιτήσεις της συγκεκριμένης αστικής περιοχής.
- Διατύπωση θέσεων για τις προοπτικές αξιοποίησης του λιγνίτη ως εγχώρια πρωτογενή πηγή ενέργειας, το μέλλον των λιγνιτωρυχείων της Δυτικής Μακεδονίας καθώς και την ομαλή εξάντληση τους και την αποκατάσταση των εδαφών τους.

Επί του πρακτέου, οι εναλλακτικές λύσεις που κατά καιρούς έχουν παρουσιασθεί, φιλοδοξούν να αποδείξουν ότι είναι τεχνικοοικονομικά εύλογη και περιβαλλοντικά επιθυμητή η πλήρης υποκατάσταση της συνεισφοράς της νέας λιγνιτικής μονάδας στο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας (HE), από έναν «κατάλληλο» συνδυασμό νέων ανεμογεννητριών, νέων φωτοβολταϊκών και υφιστάμενων υδροηλεκτρικών σταθμών

(ΥΗΣ), οι οποίοι θα μετατραπούν σε αντλησιοταμιευτικούς με την προσθήκη ταμιευτήρων και αντλητικών συγκροτημάτων.

Οι λύσεις αυτές προτείνεται να μην διέπονται από μια αποσπασματική θεώρηση του ηλεκτρικού δικτύου, χωρίς να παρουσιάζουν το οποιοδήποτε σενάριο για τη σύνθεση του υπόλοιπου δυναμικού παραγωγής και τη μεσοπρόθεσμη εξέλιξή του, σε συνδυασμό και με σενάρια εξέλιξης της ζήτησης. Λαμβάνοντας υπόψη την έκθεση του International Energy Agency (IEA) “*Integration of Wind & Hydropower Systems*” (12<sup>ος</sup>/2011) στην οποία αναφέρεται ότι η διερεύνηση των επιπτώσεων της αυξημένης ενσωμάτωσης των αιολικών πρέπει να γίνεται στα πλαίσια του συνολικού συστήματος, με το σύνολο των φορτίων και των μέσων ηλεκτροπαραγωγής και όχι σε αυτόνομη θεώρηση, θεωρείται εύλογο να τεκμηριώνεται σε κάθε προτεινόμενη λύση η δυνατότητα και οι τεχνικές (καταρχήν) προϋποθέσεις υποκατάστασης τμημάτων ισχύος βάσης (θερμικές Μονάδες) του ελληνικού συστήματος ΗΕ από συνδυασμούς ώριμων τεχνολογιών ΑΠΕ και της αντλησιοταμίευσης.

Σημαντικό επίσης στοιχείο αξιολόγησης της κάθε προτεινόμενης εναλλακτικής λύσης είναι η εξέταση πέραν της ηλεκτροπαραγωγικής δυνατότητας της λιγνιτικής μονάδας και αυτής του έργου της τηλεθέρμανσης που σχεδιάζεται να καλύπτει. Σημειώνεται ότι η έννοια της εναλλακτικής λύσης, αναφέρεται στην επιλογή διαφορετικών τεχνολογιών που εξυπηρετούν πλήρως ή ισοδύναμα τα αρχικά σχεδιαζόμενα αποτελέσματα. Κάθε εναλλακτική λύση που δεν περιλαμβάνει το έργο της τηλεθέρμανσης θεωρείται ότι δεν αποτελεί εναλλακτική λύση.

Η νέα μονάδα Πτολεμαΐδα V έχει σχεδιασθεί με την δυνατότητα παροχής θερμικής ισχύος 140 MW στο σύστημα τηλεθέρμανσης της πόλης της Πτολεμαΐδας (που από το 1993 είναι ο αποκλειστικός τρόπος θέρμανσής της και για το οποίο ο Δήμος και Δημοτική Επιχείρηση επένδυσαν περισσότερα από 60 εκ. ευρώ δημόσιων και ιδίων πόρων) και θα αποτελέσει την μόνη πηγή τροφοδοσίας θερμικής ενέργειας μετά την απόσυρση των μονάδων του Ατμοηλεκτρικού σταθμού της Καρδιάς περί το 2020.

Επίσης μελετάται η αύξηση του βαθμού εκμετάλλευσης της συμπαραγόμενης θερμότητας με την ανάπτυξη θερμοβόρων δραστηριοτήτων (θερμοκήπια, ξηραντήρια κλπ.) και με την διασύνδεση και αλληλοτροφοδότηση των όμορων συστημάτων τηλεθέρμανσης Αμυνταίου και Κοζάνης.

Η Τηλεθέρμανση, ως αποκεντρωμένο ενεργειακό σύστημα συλλογικής θέρμανσης, αποτελεί σημαντική υποδομή των Δήμων, μεγάλη κατάκτηση για τις τοπικές

κοινωνίες και από τις μεγαλύτερες επενδύσεις της αυτοδιοίκησης. Στην Πτολεμαΐδα 3.851 κτίρια θερμαίνονται αποκλειστικά με τηλεθέρμανη, όπου κατά την χειμερινή περίοδο 2013-14 η πωληθείσα ωφέλιμη θερμική ενέργεια ανήλθε σε 157 GWh, δημιουργώντας συναλλαγματικό όφελος στη χώρα από την υποκατάσταση πετρελαίου της τάξης άνω των 300 εκατ. Ευρώ κατά την διάρκεια της λειτουργίας της μονάδας ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑ V, ενώ παράλληλα η λειτουργία της τηλεθέρμανσης υποστηρίζεται και από την χορήγηση δωρεάν δικαιωμάτων εκπομπής CO<sub>2</sub> προς τον παραγωγό (ΔΕΗ), σύμφωνα με το ευρωπαϊκό σύστημα εμπορίας εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Βιώσιμα, ανταποδοτικά, αποκεντρωμένα ενεργειακά συστήματα, με εγχώριους ενεργειακούς πόρους, όπως η Τηλεθέρμανση, αυτονότητα απαιτείται να υποστηριχθούν, να ενισχυθούν και να διευρυνθούν, εξ αιτίας των πολλών ωφελημάτων τους, ενώ τυχόν καθυστερήσεις ή ακύρωση της νέας μονάδας συνεπάγονται ευθέως διακινδύνευση ή ακύρωση και του συστήματος Τηλεθέρμανσης, διότι θεωρείται ανέφικτο να κατασκευαστεί άλλη, ισοδύναμη και οικονομοτεχνικά βιώσιμη μονάδα παραγωγής θερμότητας για την πόλη της Πτολεμαΐδας.

Επόμενο επίμαχο στοιχείο για την αξιολόγηση της πληρότητας κάθε εναλλακτικής πρότασης, είναι η τοποθέτησή της ως προς τη μελλοντική αξιοποίηση του εγχώριου στερεού καυσίμου που είναι ο λιγνίτης. Σε όλες τις χώρες της Ευρώπης, ακόμη και σε όσες δεν διαθέτουν εγχώρια κοιτάσματα γαιανθράκων (λιγνίτες- λιθάνθρακες), χρησιμοποιούνται στερεά καύσιμα, έστω και εισαγόμενα, για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Ειδικότερα, μεταξύ των χωρών που διαθέτουν σημαντικά κοιτάσματα γαιανθράκων (Βουλγαρία, Γερμανία, Ελλάδα, Ην. Βασίλειο, Ισπανία, Ουγγαρία, Ουκρανία, Πολωνία, Ρουμανία, Σερβία, Σλοβακία, Σλοβενία, Τουρκία και Τσεχία), σύμφωνα με στοιχεία της EURACOAL για το έτος 2012 η χώρα μας κατατάσσεται 4<sup>η</sup> στα εκμεταλλεύσιμα αποθέματα λιγνίτη και 5<sup>η</sup> στην κατά κεφαλή παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από στερεά καύσιμα. Η Ελλάδα βρίσκεται σε μια ενδιάμεση θέση ως προς το επίπεδο αξιοποίησης των στερεών καυσίμων, ωστόσο, υστερεί δραματικά στον εκσυγχρονισμό των λιγνιτικών μονάδων ή και την κατασκευή νέων. Η έλλειψη εκσυγχρονισμού του λιγνιτικού στόλου έχει σαν αποτέλεσμα:

- Την απομείωση του υφιστάμενου λιγνιτικού δυναμικού, που αξιοποιούν τα κοιτάσματα της Δυτικής Μακεδονίας, από 17 μονάδες ηλεκτροπαραγωγής καθαρής ισχύος 3.9 GW σε 8 μονάδες αντίστοιχης ισχύος 2.3 GW το 2020, εκ των οποίων 6 μονάδες των 1.7 GW θα υπόκεινται σε καθεστώς περιορισμού ωρών λειτουργίας μετά το 2016.
- Λόγω του χαμηλού συγκριτικά βαθμού απόδοσης των εν λειτουργία λιγνιτικών ΑΗΣ καταναλώνονται φυσικοί πόροι (λιγνίτης) που σε συνθήκες λειτουργίας νέων σύγχρονων μονάδων θα είχε αποφευχθεί.

Η στρατηγικής σημασίας μονάδα Πτολεμαΐδα V θα αναπληρώσει μέρος της αποσυρόμενης ισχύος, ώστε, μετά το 2020, να διατίθεται στοιχειώδης λιγνιτική βάση στη χώρα, με αξιοποίηση μάλιστα των υφισταμένων υποδομών, των λιγνιτικών πεδίων και του εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού. Πρέπει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με τη Μελέτη Επάρκειας Ισχύος 2013-2020 του ΑΔΜΗΕ, αν δεν

κατασκευαστεί η Πτολεμαΐδα V, το 2020 εκτιμάται ότι θα υπάρξουν προβλήματα επάρκειας ηλεκτρικής ενέργειας.

Οι νέες λιγνιτικές μονάδες που προβλέπονται, δηλαδή η Πτολεμαΐδα V και η Μελίτη II προγραμματίζονται για να υποκαταστήσουν υφιστάμενες μονάδες παλαιότερης τεχνολογίας, ώστε ο λιγνίτης να συνεχίσει να συνεισφέρει στην εθνική οικονομία ως εγχώριο καύσιμο με καλύτερες αποδόσεις, άρα δεν πρόκειται για πρόσθετη ισχύ στο σύστημα, αλλά για ενεργειακή και περιβαλλοντική αναβάθμιση της αξιοποίησης του λιγνίτη. Η λειτουργία των νέων μονάδων θα συνεισφέρει στην ομαλή εξάντληση των λιγνιτορυχείων και στην πλήρη και οικονομικά επωφελή αποκατάστασή τους, διασφαλίζοντας περισσότερες θέσεις εργασίας για αρκετά έτη ακόμη. Σημειώνεται ότι από την έναρξη εκμετάλλευσης των κοιτασμάτων (πλην Μελίτης) της περιοχής της Δυτικής Μακεδονίας από το 1956 έως το 2006 η εξόρυξη λιγνίτη ανήλθε σε 1.2 δις τόνους ενώ τα υφιστάμενα κοιτάσματα λιγνίτη στην αξιοποιούμενη περιοχή ανέρχονται σε 0.9 δις τόνους και λαμβάνοντας υπόψη και τις προβλέψεις για αξιοποίηση παρακείμενων και νέων κοιτασμάτων, η συνολική διαθέσιμη ποσότητα εκτιμάται ότι αφορά περίπου 1.8 δις τόνους εγχώριου καυσίμου.

Η εξέλιξη της τεχνολογίας κατά την πρόσφατη 15ετία και η συνεχιζόμενη πρόοδος στον τομέα αυτό, έχουν οδηγήσει στην κατασκευή νέων λιγνιτικών ΑΗΣ με καθαρό βαθμό απόδοσης (β.α.) > 40% σε αντικατάσταση παλιών, που είχαν αντίστοιχο β.α. στο επίπεδο του 30 έως 32% (Παράρτημα). Η πρόοδος που σημειώνεται στις τεχνολογίες καύσης των γαιανθράκων εγγυάται βαθμούς απόδοσης >46% στην περίοδο 2015-20 και αναμένεται βελτίωση >50% μετά το 2020.

Σύμφωνα με στοιχεία του 2012 και λαμβάνοντας υπόψη και τα επαγωγικά οφέλη στον τομέα της εργασίας, το όφελος στην απασχόληση από την λειτουργία των ΑΗΣ προσδιορίζεται σε 1.3, ενώ από τα ορυχεία σε 4.19, δίδοντας ένα συνολικό συντελεστή απασχόλησης για το σύνολο της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας της τάξης του 3.28. Αντίστοιχα ο πολλαπλασιαστής εισοδήματος ανέρχεται σε 3.09 όπως αυτός προκύπτει από τους επιμέρους συντελεστές 1.3 για του Ατμοηλεκτρικούς Σταθμούς και 4.19 από τα ορυχεία. Επί συνόλου 6,882 μόνιμων και εκτάκτων υπαλλήλων της ΔΕΗ ΑΕ στην περιοχή, συντηρούνται συνολικά 22,573 θέσεις εργασίας σε επίπεδο Δυτικής Μακεδονίας. Τα 387 εκατ. € που αποτελούν το καθαρό ετήσιο διαθέσιμο εισόδημα των εργαζομένων στη ΔΕΗ ΑΕ αλλά και των κάθε είδους εργαλαβιών και υπηρεσιών προς τα ορυχεία και τους σταθμούς παραγωγής, δημιουργούν πλούτο 1.2 δις € για το σύνολο της τοπικής οικονομίας.

Στις αναλύσεις κόστους των εναλλακτικών επιλογών θα πρέπει να περιλαμβάνεται και η επίδραση τους στην ελληνική οικονομία. Για παράδειγμα, από το πόσο και για πόσο διάστημα θέσεις εργασίας δημιουργούνται σε κάθε επιλογή, πόση συγκέντρωση επενδυτικών κεφαλαίων συνεπάγεται κάθε μία από αυτές, (και πόσο αυτά μπορεί να βρεθούν), ποιές είναι, ενδεχομένως, πιο πειστικές ανάγκες για επενδύσεις στη χώρα (εκτός της ηλεκτροπαραγωγής) με δεδομένη τη στενότητα κεφαλαίων κλπ. Παράλληλα, ως προς την εξέταση του κόστους εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα ανά τεχνολογία και την οικονομικότητα των εναλλακτικών λύσεων σε σύγκριση με την Πτολεμαΐδα V, θα πρέπει στις τελικές επιλογές να περιλαμβάνεται και ο συνυπολογισμός της εθνικής ασφάλειας εφοδιασμού απέναντι στα εισαγόμενα καύσιμα όπως το φυσικό αέριο.

Επιπλέον η εξέταση σεναρίων κρίνεται ότι θα πρέπει να περιλαμβάνει και την επιλογή λειτουργίας της Πτολεμαΐδας V σε συνδυασμό με σύστημα δέσμευσης και αποθήκευσης άνθρακα, για την οποία η μονάδα έχει σχεδιασθεί να είναι έτοιμη να εφαρμόσει (capture ready), που θα τροποποιούσαν πλήρως τα περιβαλλοντικά δεδομένα όσον αφορά στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Σημειώνεται ότι οι τεχνολογίες δέσμευσης και αποθήκευσης διοξειδίου του άνθρακα από εγχώρια στερεά καύσιμα έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως στοιχείο που συμβάλει στην ενεργειακή επάρκεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως και οι ΑΠΕ.

Αυτών δεδομένων, οι οποίες προτεινόμενες λύσεις απέναντι στην Πτολεμαΐδα V θα πρέπει να αξιολογούνται σε μια κοινή βάση και με πολλαπλά κριτήρια, ενδεικτικά ως ακολούθως .

- Την ωριμότητα της προτεινόμενης τεχνολογίας και την αξιόπιστη ενσωμάτωση της στο ηλεκτρικό σύστημα έχοντας ως δεδομένο ότι η Πτολεμαΐδα V αποτελεί μια πλήρως δοκιμασμένη και ώριμη τεχνολογία
- Την περιβαλλοντική επίδοση, λαμβάνοντας υπόψη ότι η Πτολεμαΐδα V είναι συγκριτικά βελτιωμένη ως προς το λιγνιτικό δυναμικό που αντικαθιστά
- Τον δείκτη απασχόλησης όπου η λύση της Πτολεμαΐδας V εκτιμάται ότι θα οδηγήσει σε 250 άμεσες και 820 έμμεσες θέσεις απασχόλησης
- Την αξιοπιστία στην ασφάλεια του εθνικού ενεργειακού εφοδιασμού με την Πτολεμαΐδα V να έχει υψηλή συνεισφορά
- Την ορθολογική διαχείριση διαθέσιμων αποθεμάτων λιγνίτη με αποτελεσματική την επίδραση από την λειτουργία της Πτολεμαΐδας V
- Την κάλυψη της τηλεθέρμανση Πτολεμαΐδας και Εορδαίας για την οποία θεωρείται αναντικατάστατη η λειτουργία της Πτολεμαΐδας V
- Την περιφερειακή οικονομία και την ομαλή μετάβαση στη μεταλιγνιτική εποχή και στην οποία επίσης θεωρείται αναντικατάστατη η λειτουργία της Πτολεμαΐδας V

Λαμβάνοντας υπόψη την καθολική απαίτηση ανάταξης της εθνικής οικονομίας και τον καταλυτικό ρόλο της Ενέργειας, οφείλουμε άμεσα να διαμορφώσουμε και κυρίως να υλοποιήσουμε μια Εθνική Ενεργειακή Στρατηγική με ρεαλιστικούς στόχους, τεκμηριωμένες προσεγγίσεις και με τη μέγιστη δυνατή αποδοχή. Στην πλαίσιο αυτό θα πρέπει να κατατεθούν όλες οι τεκμηριωμένες θέσεις και να αξιολογηθούν τόσο από άποψη επιστημονικής μεθοδολογίας όσο και ως προς την εγκυρότητα των δεδομένων που χρησιμοποιούν. **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

Αναφέρονται σχετικά τα ακόλουθα χαρακτηριστικά παραδείγματα νέων λιγνιτικών ΑΗΣ, σύμφωνα και με την ποιότητα του καυσίμου που θα αξιοποιηθούν :

#### ΓΕΡΜΑΝΙΑ

- SCHWARZE PUMPE(1998), 2X750 MWe, β.α. 41% και με τη συνολική εκμετάλλευση της θερμότητας ανέρχεται έως 55%.
- LIPPENDORF, 934 MW, (1999), β.α. 42,6% - 46% με αξιοποίηση της θερμότητας
- BOXBERG, 900 MW, (2000), β.α. 41,8% - 44% με αξιοποίηση της θερμότητας
- BoA 1, 1012 MW, NIEDERAUSSEM (2003) , β.α. >43%

- ΒοΑ 2/3, 2X1100 MW, NEURATH (2010, 2012), β.α. >43%.

#### ΠΟΛΩΝΙΑ

- ΑΗΣ TUROW. Έγινε αντικατάσταση των 10X200 MW παλιών μονάδων β.α 31% με έξι (6) νέες
- μονάδες (3X235 MW και 3X262 MW) με β.α. ~41% κατά τη χρονική περίοδο 2000 - 2005.
- ΑΗΣ LAGISZA 460 MW (2009), β.α. >40%
- ΑΗΣ BELHATOW 858 MW (2010), β.α >42%

#### ΤΣΕΧΙΑ

- Αναμένονταν εντός του έτους 2014 να λειτουργήσει ο νέος λιγνιτικός ΑΗΣ LEDVICE με τα ακόλουθα στοιχεία: Ισχύς 660 MW, καθαρός β.α. 42,5%, μικτός β.α. 47%, λιγνίτης με ΚΘΙ 2600 KCAL/KG (ελαφρά καλύτερη θερμογόνος ικανότητα ως προς το κοίτασμα Βεύης Φλώρινας), εκπομπές NOx < 200 mg/NM<sup>3</sup>, SOx <150 mg/ NM<sup>3</sup> και ιπτάμενα στερεά < 20 mg/NM<sup>3</sup>. Αναμενόμενος χρόνος ζωής του ΑΗΣ σαράντα (40) χρόνια.

### ΘΕΜΑ 2<sup>ο</sup>

Γίνεται ενημέρωση για τα αναγραφόμενα του 2<sup>ου</sup> θέματος .

**Λύεται η συνεδρίαση.**

**Ο Πρόεδρος**

**Ο εκτελών χρέη Γενικού Γραμματέως**

**Δημήτρης Μαυροματίδης**

**Ζιώγας Κωνσταντίνος**