# ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. - ΔΗΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ

# ΕΙΔΙΚΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΟΣΕ ΚΟΖΑΝΗΣ ΔΗΜΟΥ ΚΟΖΑΝΗΣ

# ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

**ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ Α.Ε. –**
**Αναπτυξιακή Α.Ε. Ο.Τ.Α.**

**Φον Καραγιάννη 1-3, 50100 Κοζάνη**
**Τηλ. 2461.024022 fax 2461.038628**
**e-mail : anko@anko.gr**

**ΚΩΔΙΚΟΣ ΔΡΑΣΗΣ : 151/DHB**

**ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ : ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2018**

# ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

**1. ΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ .....6**

*1.1. Εισαγωγή – γενικά στοιχεία .....6*
1.1.1. Γενικότερο πλαίσιο .....6
1.1.2. Στοιχεία για την περιοχή του ΟΣΕ .....10

*1.2. Σύντομη παρουσίαση του προτεινόμενου σχεδίου. .....13*

*1.3. Αναγκαιότητα εκπόνησης της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων18*

**2. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ .....19**

*2.1. Φορέας Υλοποίησης του προτεινόμενου σχεδίου .....19*

**3. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΟΣΕ ΚΟΖΑΝΗΣ .....20**

*3.1. Σκοπιμότητα του έργου.....20*

*3.2. Σχέσεις του έργου με άλλα σχέδια ή προγράμματα.....22*
3.2.1. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης 22
3.2.2. Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & και Αειφόρου Ανάπτυξης Δυτικής Μακεδονίας .....23
3.2.3. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κοζάνης .....24
3.2.4. Εξέλιξη του Πολεοδομικού Σχεδιασμού στην περιοχή του Σιδηροδρομικού Ακινήτου .....26
3.2.5. Χρήσεις γης .....30
3.2.6. Ανάπτυξη περιοδικού / υπαίθριου εμπορίου στην Κοζάνη .....32
3.2.7. Πρόγραμμα ανάπλασης στην κεντρική περιοχή Κοζάνης και την ευρύτερη περιοχή του σιδηροδρομικού ακινήτου .....33

**4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ Η ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ.....37**

*4.1. Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής.....37*

*4.2. Παρουσίαση του σχεδίου.....42*
4.2.1. Ζώνη δημοτικής αγοράς .....43
4.2.2. Ζώνη πάρκου ΟΣΕ .....44
4.2.3. Ζώνη Σιδηροδρομικού Σταθμού και Σιδηροδρομικής Λειτουργίας 45

*4.3. ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ .....47*

*4.4. Ισοζύγιο Κοινόχρηστων κι κοινωφελών χώρων.....51*

*4.5. Πρόταση γενικού σχεδιασμού αστικού ακινήτου ΟΣΕ Κοζάνης.....54*

*4.6. Έργα και δραστηριότητες που ενδεχομένων να προκύψουν από την εφαρμογή του προτεινόμενου σχεδίου.....62*
4.6.1. Ύδρευση .....62
4.6.2. Αποχέτευση ακαθάρτων .....62

4.6.3. Αποχέτευση ομβρίων ..... 63
4.6.4. Δίκτυο ηλεκτροφωτισμού και τηλεπικοινωνιών ..... 63
4.6.5. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις ..... 63

**5. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ..... 64**

*5.1. Μηδενική λύση ..... 64*
5.1.1. Επιπτώσεις από την επιλογή της μηδενικής λύσης. ..... 64

*5.2. Εναλλακτική λύση μέγιστης επέμβασης. ..... 65*
5.2.1. Θετικές επιπτώσεις της εφαρμογής της εναλλακτικής πρότασης 68
5.2.2. Αρνητικές επιπτώσεις της εναλλακτικής πρότασης ..... 69

**6. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ 71**

*6.1. Ανρθωπογενές - οικιστικό περιβάλλον ..... 71*
6.1.1. Γεωγραφικό Πλαίσιο ..... 71
6.1.2. Γενικά χαρακτηριστικά ..... 72
6.1.3. Δημογραφικά Δεδομένα ..... 75
6.1.4. Κοινωνικές υποδομές ..... 76
6.1.5. Δίκτυα κοινής ωφέλειας ..... 82

*6.2. Φυσικό Περιβάλλον ..... 85*
6.2.1. Γεωμορφολογία ..... 85
6.2.2. Γεωλογία περιοχής ενδιαφέροντος ..... 89
6.2.3. Υπόγεια υδατικά συστήματα – στοιχεία του Σχεδίου Διαχείρισης Υδάτων 90
6.2.4. Τεκτονικά στοιχεία εγγύς και ευρύτερης περιοχής ενδιαφέροντος 93
6.2.5. Στοιχεία σεισμικότητας - σεισμικοί συντελεστές ..... 95
6.2.6. Συμπεράσματα μελέτης γεωλογικής καταλληλότητας ..... 97
6.2.7. Κλιματικά και βιοκλιματικά χαρακτηριστικά ..... 99
6.2.8. Περιοχές του εθνικού συστήματος προστατευόμενων περιοχών . 104
6.2.9. Δάση και δασικές εκτάσεις ..... 104
6.2.10. Ατμοσφαιρικό περιβάλλον. ..... 104
6.2.11. Ακουστικό περιβάλλον και δονήσεις ..... 107
6.2.12. Ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία ..... 107

**7. ΕΚΤΙΜΗΣΗ, ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ Ή ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ..... 108**

*7.1. Έδαφος ..... 111*

*7.2. Αέρια απόβλητα ..... 112*

*7.3. Υγρά απόβλητα ..... 112*

*7.4. Στερεά απόβλητα, ιλύες, τοξικά απόβλητα, απορρίμματα ..... 113*

*7.5. Μεταφορές / Κυκλοφορία ..... 114*

*7.6. Χλωρίδα – Πανίδα ..... 115*

*7.7. Θόρυβος ..... 115*

*7.8. Χρήσεις γης.....116*

*7.9. Πληθυσμός – Κατοικία.....116*

*7.10. Κοινή Ωφέλεια.....116*

*7.11. Επιπτώσεις στη φυσιογνωμία της περιοχής.....116*

**8. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗΣ ΠΡΑΞΗΣ .....118**

*8.1. Προτάσεις, κατευθύνσεις, μέτρα για την πρόληψη, τον περιορισμό και την κατά το δυνατόν, αντιμετώπιση οποιονδήποτε σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον.....118*

*8.2. Σύστημα παρακολούθησης των σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του σχεδίου ή προγράμματος.....119*

**9. ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΠΟΥ ΑΝΕΚΥΨΑΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ .....121**

**10. ΒΑΣΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΕΣ.....122**

**11. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ.....123**

**12. ΧΑΡΤΕΣ – ΣΧΕΔΙΑ.....125**

# ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ ΠΙΝΑΚΩΝ

*Πιν. 4-1: Υπολογισμός επιφανειών κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων εντός του περιγράμματος περιοχής παρέμβασης του Σ.Α* *52*

*Πιν. 4-2: Υπολογισμός επιφανειών άλλων χρήσεων (Δημοτική αγορά, χώρος ΜΜΜ) και χρήσεων σε ιδιοκτησίες τρίτων (ΓΑΙΑΟΣΕ) εντός του περιγράμματος περιοχής παρέμβασης του Σ.Α.* *53*

*Πιν. 4-3: Υπολογισμός επιφανειών κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων εκτός του περιγράμματος περιοχής παρέμβασης του Σ.Α.* *54*

*Πιν. 6-1: Διαχρονική εξέλιξη του πληθυσμού στην Δημοτική Ενότητα Κοζάνης (στοιχεία ΕΣΥΕ).* *76*

*Πιν. 6-2: Ανανεώσιμα αποθέματα και απολήψεις υπόγειου νερού GR0900070 ΝΔ Βερμίου* *92*

*Πιν. 6-3: Εκτάσεις και ποσοστά κατηγοριών γεωλογικής καταλληλότητας στην έκταση παρέμβασης του σιδηροδρομικού σταθμού (ΟΣΕ) Κοζάνης* *98*

*Πιν. 6-4: Μετρήσεις ατμοσφαιρικής ρύπανσης στο σταθμό Ποντοκώμης, Ιανουάριος – Ιούνιος 2017. (Πηγή: Έκθεση περιβάλλοντος της ΔΕΗ.)* *106*

# ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ ΕΙΚΟΝΩΝ

*Εικ. 3-1: ΓΠΣ Κοζάνης - 1986* _____ *25*

*Εικ. 3-2: Χάρτης της προτεινόμενης με τη μελέτη του νέου ΓΠΣ οικιστικής ανάπτυξης. (Πηγή: ΓΠΣ Κοζάνης, 2006).* _____ *26*

*Εικ. 3-3: Συνολική εικόνα του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του1929 της Κοζάνης. (Πηγή : Σκρέκη Δήμητρα, 2014).* _____ *28*

*Εικ. 3-4: Το σύνολο του εγκεκριμένου σήμερα ρυμοτομικού σχεδίου. (Πηγή: Ειδική Πολεοδομική μελέτη ανάπλασης περιοχής ΟΣΕ Κοζάνης Δήμου Κοζάνης).* _____ *29*

*Εικ. 3-5: Υφιστάμενες χρήσεις γης Κοζάνης. (Πηγή: Θεοδωρόπουλος, 2017)* _____ *30*

*Εικ. 4-1: Υπό μελέτη περιοχή (Πηγή: ΕΣΣΒΑΑ Δήμου Κοζάνης 2017)* _____ *40*

*Εικ. 5-1: Ενδεικτική εικόνα της εναλλακτικής Μέγιστης επέμβασης. Πηγή: Δήμος Κοζάνης ΕΣΣΒΑΑ 2016.* *68*

*Εικ. 6-1: Η πόλη της Κοζάνης και οι νέοι οικιστικές περιοχές που δημιουργήθηκαν (Νέα Ποντοκώμη, Νέο Κλείτος, ΖΕΠ, Πανεπιστήμιο) ενώ συζητιέται και η χωροθέτηση της Ακρινής δυτικά της Πανεπιστημιούπολης.* _____ *75*

*Εικ. 6-2: Εποπτική εικόνα Υπόγειων Υδατικών Συστημάτων ΥΔ Δυτικής Μακεδονίας* _____ *90*

*Εικ. 6-5: Πιεζομετρία και διεύθυνση ροής νότιου καρστικού συστήματος (Groba et al., 1985). Πηγή: Μελέτη Γεωλογικής Καταλληλότητας* _____ *93*

*Εικ. 6-6: Διαχωρισμός της περιοχής ανάλογα με την γεωλογική καταλληλότητα για δόμηση (πηγή: Μελέτη Γεωλογικής καταλληλότητας).* _____ *99*

# ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

*Σχ. 6-1: Συχνότητα εμφάνισης μορφολογικών κλίσεων (%) υπό μελέτης έκτασης Σιδηροδρομικού Σταθμού Κοζάνης* _____ *88*

*Σχ. 7-1: Προσβασιμότητα σε στάσεις ΜΜΜ (πηγή ΣΒΑΚ Δήμου Κοζάνης).* _____ *115*

# 1. ΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

## 1.1. Εισαγωγή – γενικά στοιχεία

Η παρούσα Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων έχει ως στόχο την εκτίμηση και την επιπτώσεων που ενδέχεται να έχει στο περιβάλλον η εφαρμογή του σχεδίου για την ανάπλαση της περιοχής του ΟΣΕ Κοζάνης στην πόλη της Κοζάνης, και η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης, στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης και προστασίας του περιβάλλοντος.

Η αναγκαιότητα εκπόνησης της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων απορρέει από την Εθνική και την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία (ΚΥΑ 107017/2006[1], ΦΕΚ 1225/Β/05.09.2006 & οδηγία 2001/42//ΕΚ).

Η εφαρμογή του σχεδίου στην περιοχή του ΟΣΕ έχει προκύψει από το Επιχειρησιακό Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης του Δήμου Κοζάνης» (ΕΣΣΒΑΑ). Το γενικότερο πλαίσιο των μελετών που οδήγησαν στην αναγκαιότητα των παρεμβάσεων αυτών στην περιοχή του ΟΣΕ και στην τροποποίηση του πολεοδομικού σχεδίου παρουσιάζεται στη συνέχεια.

### *1.1.1. Γενικότερο πλαίσιο*

Στην μελέτη αναθεώρησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του δήμου Κοζάνης, προβλέπεται ο αναβαθμισμένος ρόλος της πόλης της Κοζάνης, ως διοικητικό κέντρο του νομού, όπου και προβλέπονται οι αναγκαίες αντίστοιχες πολεοδομικές παρεμβάσεις για την αντιμετώπιση αναμενόμενων οικιστικών πιέσεων και την ποσοτική και ποιοτική κάλυψή τους.

Επιπλέον, από το Γενικό Πολεοδομικό & Χωροταξικό Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης χαρακτηρίζεται η πόλης της Κοζάνης ως οικιστικό κέντρου 3$^{ου}$ επιπέδου, όπου απαιτούνται ολοκληρωμένες παρεμβάσεις που αφενός θα αναδεικνύουν τον υποστηρικτικό και προωθητικό αναπτυξιακό ρόλο της Κοζάνης, και αφετέρου θα διασφαλίζουν την απαιτούμενη ποιότητα ζωής των κατοίκων και την παραμονή τους στην περιοχή.

Ειδικότερη έμφαση δίνεται στο κέντρο της πόλης καθώς και σε περιοχές που αντιμετωπίζουν προβλήματα φτώχειας και περιβαλλοντικής υποβάθμισης.

[1] ¨Εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2001/42//ΕΚ «σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων» του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27$^{ης}$ Ιουνίου 2001¨.

Επιπλέον για την ανάδειξη του ρόλου της πόλης επιδιώκεται η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και της εικόνας της, μέσω δράσεων ολοκληρωμένου αστικού σχεδιασμού.

Στόχος του σχεδίου του Δήμου είναι η αναβάθμιση υποβαθμισμένων, περιβαλλοντικά και οικονομικά περιοχών και η προώθηση όλων εκείνων των απαραίτητων ενεργειών και δράσεων που πρέπει να γίνουν, ώστε να επιτευχθεί λειτουργική συνένωση αυτών και να αποτελέσουν μοχλό ανάπτυξης του συνόλου της πόλης.

Περαιτέρω στοχεύει, στην αντιστροφή της σημερινής εικόνας με την άμεση αντιμετώπιση των κοινωνικών συνεπειών της κρίσης με την αναζωογόνηση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, την ανασυγκρότηση των κοινωνικών υποδομών, την αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος, την προώθηση καινοτόμων, «έξυπνων» εφαρμογών στο αστικό περιβάλλον και την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας μέσω ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού.

Σε συνδυασμό με την μελέτη για το ΓΠΣ της Κοζάνης, εκπονείται και παρουσιάζεται το 2016 το «**Επιχειρησιακό Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης του Δήμου Κοζάνης» (ΕΣΣΒΑΑ**). Στόχος αυτού είναι η προώθηση και αναβάθμιση του *αστικού περιβάλλοντος του ιστορικού της κέντρου*, με τη δημιουργία δικτύου εκτεταμένων πεζοδρομήσεων και διαμορφώσεων κομβικών κοινοχρήστων χώρων που φτάνουν, μέσω της οδού Αριστοτέλους στη *θέση του σιδηροδρομικού σταθμού*.

Στόχος επίσης είναι *η αναβάθμιση των δύο υποβαθμισμένων κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά περιοχών (τμήμα εμπορικού κέντρου και* ***περιοχή του ΟΣΕ****)* και η προώθηση, μέσω των προγραμμάτων έργων του νέου ΕΣΠΑ, όλων εκείνων των απαραίτητων ενεργειών και δράσεων που πρέπει να γίνουν παράλληλα στις ενδιάμεσες περιοχές, ώστε να είναι εφικτή η λειτουργία τους ως μοχλού ανάπτυξης με θετικές επιπτώσεις επί του συνόλου της πόλης. Περαιτέρω στοχεύει, στην αντιστροφή της σημερινής εικόνας υποβάθμισης με την άμεση αντιμετώπιση των κοινωνικών συνεπειών της κρίσης με την αναζωογόνηση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, την ανασυγκρότηση των κοινωνικών υποδομών, την αναβάθμιση του περιβάλλοντος, την προώθηση καινοτόμων, «έξυπνων» εφαρμογών στο αστικό περιβάλλον και την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας μέσω ενός ολοκληρωμένου πολεοδομικού - κυκλοφοριακού σχεδιασμού.

Στην παραπάνω περιοχή παρέμβασης του ΕΣΣΒΑΑ (μέρος του οποίου είναι η περιοχή του ΟΣΕ) προβλέπονται:

- ✓ Η αναζωογόνηση τμήματος του Εμπορικού Κέντρου της πόλης, με παρεμβάσεις σε υποδομές και το αστικό περιβάλλον, ώστε να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις ένταξης των επιχειρήσεων σε προγράμματα προώθησης των δραστηριοτήτων τους.

- ✓ Η ανάπλαση της περιοχής της πλατείας Λασσάνη με στόχους την περεταίρω προβολή και αξιοποίηση του ομώνυμου αρχοντικού (δημοτική Χαρτοθήκη), την αύξηση του πρασίνου (πάρκο), πεζοδρομήσεις και την αναμόρφωση των όψεων των παρακείμενων εμπορικών καταστημάτων.

- ✓ Η δημιουργία Παιδικής Χαράς σε συνέχεια με την πλατεία Λασσάνη στα βορειοανατολικά.

- ✓ Η διαμόρφωση της οδού Ολύμπου, οδικού άξονα που συνδέει την Πλατεία Λασσάνη με την περιοχή του Σιδηροδρομικού Σταθμού, με αναβίωση της εμπορικότητάς, αλλά και των οδών Αριστοτέλους, 11ης Οκτωβρίου και Αρχελάου και των περιοχών που περιβάλλουν τις παραπάνω οδούς, με ανάπτυξη διαδρομών πρασίνου, κίνησης πεζών και ποδηλάτων.

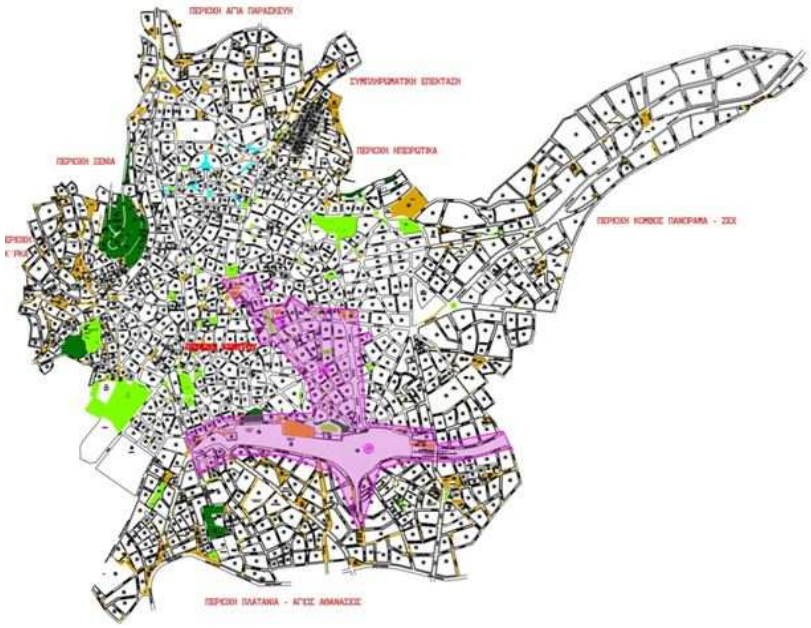
- ✓ **Η αξιοποίηση της περιοχής του ΟΣΕ, όπου με τη διαδικασία της πολεοδόμησης θα προβλεφθούν κατάλληλες χρήσεις ώστε να υποδεχθούν:**

    - **Το κτίριο του Σταθμού καθώς και χώρο για τις λειτουργικές ανάγκες του επιβατικού σιδηροδρομικού σταθμού και της γενικής σιδηροδρομικής λειτουργίας,**

    - **βιοκλιματικό πάρκο με εκτενείς χώρους πρασίνου - πάρκο αναψυχής, και περιβαλλοντικής αγωγής, ήπιες παρεμβάσεις πολιτισμού, αθλητισμού και αναψυχής, και**

    - **διαμόρφωση στεγασμένης Δημοτικής Αγοράς, συνοδευόμενης από κλειστές υποστηρικτικές εγκαταστάσεις μικρής κλίμακας (γραφεία, χώροι υγιεινής, καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος κλπ) για την εξυπηρέτηση εβδομαδιαίας κεντρικής λαϊκής αγορά Κοζάνης, περιοδικών εκθέσεων**

**τοπικών προϊόντων, άλλων παραγωγικών εκθέσεων και ποικίλων εκδηλώσεων**.



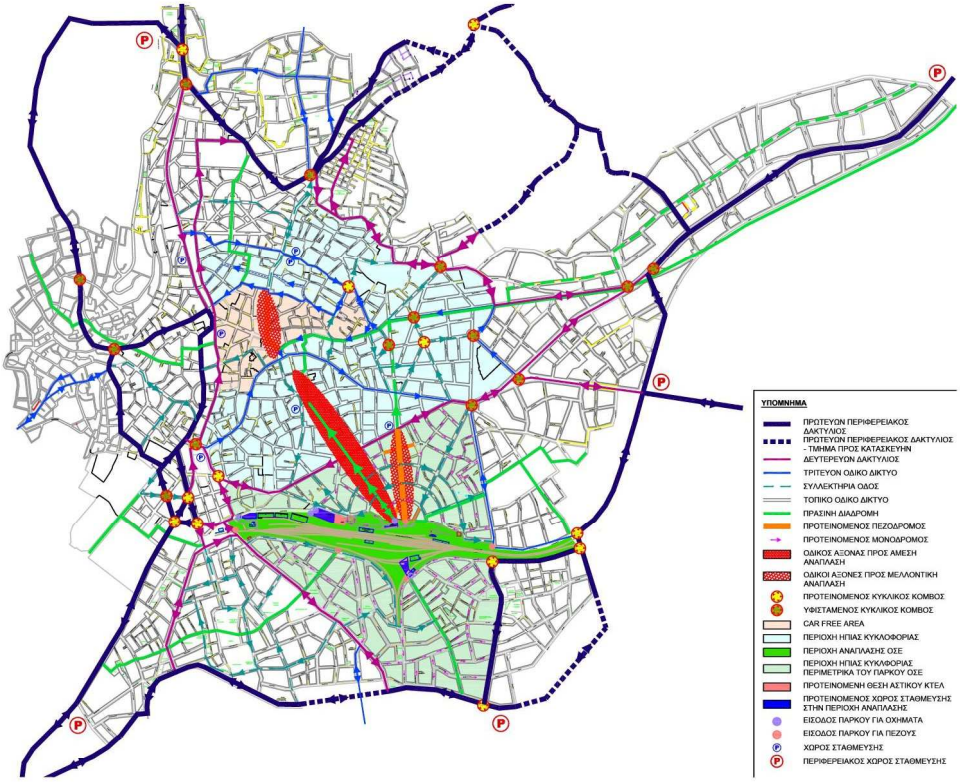

**Εικ. 1-1: Περιοχές παρέμβασης του ΕΣΣΒΑΑ**

Για την διασύνδεση όλων των περιοχών που προτείνονται να αναβαθμιστούν, εκπονείται και το **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας,** το οποίο καθορίζει τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις**.** Η περιοχή παρέμβασης επιλέχθηκε με στόχο να υπηρετήσουν την εικόνα μιας Βιώσιμης Πόλης.

Η σύνδεση θα πραγματοποιείται μέσω των οδικών αξόνων της πόλης : α) της οδού Ολύμπου β) των οδών Αριστοτέλους, 11ης Οκτωβρίου, Βενιζέλου και γ) της πλατείας Λασσάνη, μιας από τις κεντρικότερες της πόλης.

Στο πλαίσιο της Α΄ Φάσης της μελέτης αυτής έχουν προσδιοριστεί οι κυκλοφοριακές ροές αυτοκινήτων, ποδηλατών και πεζών, όπως φαίνεται στην επόμενη εικόνα[2], ενώ είναι εμφανείς η διασύνδεση της περιοχής του ΟΣΕ με την υπόλοιπη πόλη.

[2] Πηγή: ΕΜΠ – ΜΒΚ Σχολής Τοπογράφων & ΣΠΕ Σχολής Αρχιτεκτόνων, *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*, Α΄ Φάση, Μάρτιος 2017.




**Εικ. 1-2: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο προτείνονται από το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ ) (μελέτη υπό εξέλιξη).**

Για να επιτευχθεί λοιπόν όλος ο ανωτέρω σχεδιασμός που απορρέουν από τα παραπάνω σχέδια, απαιτείται η τροποποίηση του ρυμοτομικού στην περιοχή του ΟΣΕ. Για την τροποποίηση απαιτείται η ειδική πολεοδομική μελέτη που πρέπει να εγκριθεί, αφού πρώτα εκτιμηθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις που αυτό θα επιφέρει, στο πλαίσιο της παρούσας ΣΜΠΕ.

### *1.1.2. Στοιχεία για την περιοχή του ΟΣΕ*

Με το ν. 3891/2010 «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και ειδικότερα με το άρθρο 6, παρ. 5α, ανατέθηκε στη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. «*η αποκλειστική διαχείριση, αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση όλων των ακινήτων του ΟΣΕ, καθώς και αυτών που μεταβιβάζονται δια του παρόντος στο Δημόσιο αποτελεί ευθύνη και αρμοδιότητα της ΓΑΙΑΟΣΕ …*» καθώς και η «*με οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο μελέτη και επίλυση νομικών, πολεοδομικών, τεχνικών ή άλλων ζητημάτων προς το σκοπό της αξιοποίησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης ακινήτων, αστικών ή μη που ανήκουν στην ΓΑΙΑΟΣΕ ή τρίτους*».

Η Ο.Σ.Ε. Α.Ε. είναι ιδιοκτήτης, μεταξύ άλλων, έκτασης περίπου 170 στρμ. (η έκταση περιλαμβάνει περίπου 145,00 στρμ. που είναι η επιφάνεια του Σιδηροδρομικού Ακινήτου (Σ.Α.) και 25,00 στρμ. που περιλαμβάνει περιμετρικούς δρόμους και λοιπές κ.χ.). Τον Ιούλιο του 2017 υπεγράφη προγραμματική σύμβαση μεταξύ του Δήμου Κοζάνης και του ΟΣΕ Α.Ε και της ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε για την παραχώρηση του προαναφερθέντος χώρου του ΟΣΕ - Σιδηροδρομικού Σταθμού στην Κοζάνη. Η συγκεκριμένη συμφωνία και η προοπτική ανάπτυξης του Σιδηροδρομικού Ακινήτου (εφεξής Σ.Α), αποτελεί βασικό μέρος της πρότασης του Δήμου Κοζάνης για την υλοποίηση της παρέμβασης για το ***Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου***, συνολικού ύψους 15εκ. ευρώ στον άξονα εμπορικό κέντρο - ΟΣΕ με κοινοτική χρηματοδότηση στο πλαίσιο της προγραμματικής περιόδου του Συμφώνου Εταιρικής Σχέσης (ΣΕΣ) 2014-2020.

***Σκοπός είναι η έκταση αυτή, κατά το μέρος της που αποτελεί αντικείμενο παραχώρησης της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε προς τον οικείο Δήμο, μέσω της περιβαλλοντικά και πολεοδομικά κατάλληλης ανάπτυξή της να ενσωματωθεί λειτουργικά στον ιστό της πόλης συμβάλλοντας στη βελτίωση των υφισταμένων σήμερα συνθηκών στην ευρύτερη περιοχή και στην ολοκληρωμένη- βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης.***

Η Ο.Σ.Ε. Α.Ε. δρομολογεί τις απαραίτητες ενέργειες για την έγκριση της συνεργασίας με τον Δήμο Κοζάνης. Η Ο.Σ.Ε. Α.Ε. ως διαχειριστής της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, επίσης επιβεβαιώνει τη διαχείριση και δυνατότητα αξιοποίησης του χώρου από τη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3891/2010, όπως ισχύει μετά τη συμπλήρωσή του με το Ν.4254/2014. Η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., επίσης δεσμεύεται με την προαναφερθείσα προγραμματική σύμβαση να δρομολογήσει τις απαραίτητες ενέργειες για την έγκριση της συνεργασίας με το Δήμο Κοζάνης, από το Διοικητικό της Συμβούλιο.

Για να εφαρμοστεί το ανωτέρω σχέδιο, προβλέπεται η τροποποίηση του ρυμοτομικού στην περιοχή του Σ.Α. από την ΓΑΙΑΟΣΕ σε συνεργασία με τον δήμο Κοζάνης. Η τροποποίηση του ρυμοτομικού, θα συμβάλει στην επίτευξη των παρακάτω στόχων:

- ✓ *Την παραμονή του επιβατικού σιδηροδρομικού σταθμού της πόλης στην υφιστάμενη θέση παράλληλα με την μεταφορά του εμπορευματικού σταθμού στη νέα του θέση Μαυροδένδρι.*

- ✓ *Τη διαμόρφωση χώρων με χρήσεις πολιτισμού, τουρισμού, αθλητισμού, πρασίνου και αναψυχής.*
- ✓ *Τη χωροθέτηση λειτουργιών κλειστής αγοράς και στεγασμένης Δημοτικής λαϊκής αγοράς, σε περιβάλλον πρασίνου και αναψυχής.*
- ✓ *Τη διαμόρφωση χώρου στάθμευσης για την εξυπηρέτηση του συνόλου της περιοχής.*
- ✓ *Την αξιοποίηση των υπαρχόντων χώρων πρασίνου».*

Η Ειδική Πολεοδομική Μελέτη, εκπονήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 Α του Ν. 3891/2010(Α΄188) όπως αυτό συμπληρώθηκε με το Ν.4254/2014 (Α΄85), και η παρέμβαση με τη μελέτη αυτή αναφέρεται στην περιοχή που περιλαμβάνει την παραπάνω έκταση του Σιδηροδρομικού Ακινήτου (Σ.Α) του Σταθμού ΟΣΕ της Κοζάνης και έκταση που δημιουργείται με την επικάλυψη τμήματος των γραμμών ανατολικά αυτής, συνολικής επιφάνειας περίπου 145,00 στρμ. Η περιοχή βρίσκεται εντός του αστικού ιστού της πόλης και μεγάλο τμήμα της εντός του ρυμοτομικού σχεδίου (αρχικό ρυμοτομικό σχέδιο (Ρ.Σ) του 1929 και το ισχύον σήμερα σχέδιο αναθεώρησης του 2001). ***Στόχος της Ειδικής Πολεοδομικής Μελέτης είναι να προσδιοριστεί ο χωρικός προορισμός και το σχέδιο ανάπτυξης του παραπάνω Σιδηροδρομικού Ακινήτου (Σ.Α), ιδίως όσον αφορά τις χρήσεις γης και τους όρους και περιορισμούς δόμησης αυτού , σε συνάρτηση και με τις χρήσεις γης, τις εγκατεστημένες δραστηριότητες, την υπάρχουσα συγκοινωνιακή υποδομή και τις λοιπές εξυπηρετήσεις της άμεσα γειτνιάζουσας αλλά και της ευρύτερης περιοχής.*** Επίσης με την ειδική μελέτη τεκμηριώνεται, η συμβατότητα του προτεινόμενου γενικού σχεδίου ανάπτυξης του Σ.Α προς τα δεδομένα του ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού και προς τους ευρύτερους αναπτυξιακούς στόχους εθνικής και περιφερειακής κλίμακας.

Η παρούσα μελέτη αποτελεί στην Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), που εξετάζει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του προτεινόμενου σχεδίου και των έργων με τα οποία υλοποιείται και προτείνει τα απαραίτητα μέτρα για την αντιμετώπιση τυχόν επιπτώσεων, έτσι ώστε μετά την τήρηση των προβλεπόμενων συμμετοχικών διαδικασιών δημοσιοποίησης και διαβούλευσης, να εκδοθεί Προεδρικό Διάταγμα εγκρίνοντας των γενικό σχεδιασμό του αστικού σιδηροδρομικού ακινήτου (Σ.Α) της Κοζάνης (κατόπιν πρότασης των Υπουργών ΥΠΕΝ και Μεταφορών Υποδομών και Δικτύων και γνώμη του Κεντρικού Συμβουλίου Διοίκησης για την Αξιοποίηση της Δημόσιας Περιουσίας του άρθρου 16

του ν. 3986/2011, στο οποίο για την εφαρμογή του Ν.3891/2010, προεδρεύει ο Γενικός Γραμματέας Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων).

## 1.2. Σύντομη παρουσίαση του προτεινόμενου σχεδίου.

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Σχέδιο Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης του Δήμου Κοζάνης, οι προτεινόμενες παρεμβάσεις και δράσεις του δήμου σχετικά με την ενεργοποίηση του αστικού κενού του ΟΣΕ κωδικοποιούνται στα εξής σημεία:

- Διατήρηση του Επιβατικού Σταθμού στην σημερινή του θέση, εντός πόλης, με τη χρήση και λειτουργία δύο γραμμών παράλληλα με τη δημιουργία Εμπορευματικού Σταθμού στην περιοχή Μαυροδενδρίου, εκτός της πόλης της Κοζάνης (μετά τον κόμβο της Εγνατίας προς Πτολεμαΐδα), πλησίον της ΒΙ.ΠΕ. Κοζάνης. Το σημερινό κτίριο του Ο.Σ.Ε. βρίσκεται στο κέντρο της προτεινόμενης περιοχής αναβάθμισης και στην εν λόγω πρόταση αποτελεί το σημείο αναφοράς της παρέμβασης.

- Αξιοποίηση της έκτασης του υφιστάμενου χώρου του ΟΣΕ εντός της πόλης της Κοζάνης και ένταξή του στον πολεοδομικό ιστό αυτής.

- Διαμόρφωση χώρων πρασίνου και ήπιων αναπτύξεων με χρήσεις πολιτισμού κι αναψυχής με τα χαρακτηριστικά ενός βιοκλιματικού πάρκου (χρήση ΑΠΕ, βιοκλιματικός σχεδιασμός υπαίθριων χώρων, κλπ).

- Δημιουργία υπαίθριου στεγασμένου χώρου της νέας Δημοτικής Λαϊκής Αγοράς σε περιβάλλον πρασίνου, με κλειστές υποστηρικτικές εγκαταστάσεις μικρής κλίμακας.

Η πρόταση αυτή αποτελεί εξέλιξη της προηγούμενης πρότασης, που προσαρμόστηκε μετά τις διαβουλεύσεις του Δήμου τόσο με τη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε όσο και με την ερευνητική ομάδα του ΕΜΠ [3] και βασίστηκε στα στοιχεία και τις κατευθύνσεις που προέκυψαν από την πρόοδο της μελέτης του ΣΒΑΚ και τις αρχές της ήπιας ανάπτυξης της περιοχής και προκειμένου ***η εξυπηρέτηση των απαιτήσεων της λειτουργικής πολεοδομικής οργάνωσης της πόλης να μην***

[3] ΕΜΠ – ΜΒΚ Σχολής Τοπογράφων & ΣΠΕ Σχολής Αρχιτεκτόνων, στο πλαίσιο *Ερευνητικής συνδρομής 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*.

***επιφέρει «κατακερματισμό» της έκτασης και απώλεια της ευκαιρίας οργάνωσης ενός σημαντικού, επιμήκους σχήματος πάρκου για την πόλη***.

Για την ανάπτυξη αυτή θα γίνει ο Γενικός Σχεδιασμός του Σιδηροδρομικού Ακινήτου, με τον καθορισμό των επιτρεπόμενων εντός του ακινήτου ειδικών χρήσεων γης και ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης. Ο Συντελεστής Δόμησης (Σ.Δ.) είναι μικρότερος του 0,10, μέγεθος το οποίο είναι κατά πολύ μικρότερο των προβλεπόμενων μεγεθών συντελεστών δόμησης (0,4 ή και μεγαλύτερο, για αστικά ακίνητα, αν μεγαλύτερος σ.δ ισχύει στις όμορες του Σιδηροδρομικού Ακινήτου περιοχές) για την ανάπτυξη Σιδηροδρομικών Ακινήτων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6Α του Ν. 3891/2010(Α΄188) όπως αυτό συμπληρώθηκε με το Ν.4254/2014 (Α΄85).

Στην πρόταση αυτή προβλέπονται (εν συντομία) τα εξής:

- ✓ Στη θέση νότια και ανατολικά των υφισταμένων τριών κτιρίων (τα οποία δεν ανήκουν στην ιδιοκτησία του ΟΣΕ αλλά στους Τράπεζα Πειραιώς, Ένωση Γεωργικών Συνεταιρισμών και «Ελίμεια ΕΠΕ»), δημιουργείται ο χώρος της **κεντρικής υπαίθριας αγοράς επιπέδου πόλης** και μικρών κλειστών εγκαταστάσεων.

- ✓ Σε θέση ανατολικότερα της παραπάνω «Α», ορίζεται η ζώνη του Σιδηροδρομικού Σταθμού και της εν γένει σιδηροδρομικής λειτουργίας. Η ανάπτυξη του Σιδηροδρομικού Σταθμού διέπεται από τις ειδικές διατάξεις του ν.3891/2010, όπως ισχύει (επιτρέπονται γενικά χρήσεις αναψυχής όπως καφέ, αναψυκτήριο, παιδότοπος καταστήματα κλπ) καθώς και ορισμένες χρήσεις κεντρικών λειτουργιών που θα λειτουργήσουν υποστηρικτικά στο μελλοντικό συνολικό πρόγραμμα της παρέμβασης (όπως ξενοδοχεία, γραφεία, καταστήματα κλπ) .

- ✓ Σε κόκκινο περίγραμμα/περιοχή υποδοχής δόμησης, χωροθετούνται χρήσεις πολιτισμού (μουσείο, αίθουσα εικαστικών εκθέσεων, προβολών κλπ). Στη βόρεια πλευρά του υφισταμένου κτιρίου στη διατηρούμενη σιδηροδρομική γραμμή οργανώνονται υπαίθρια μουσειακά εκθέματα σιδηροδρομικού υλικού.

- ✓ Το σύνολο της περιοχής εκτός των παραπάνω κόκκινων περιγραμμάτων/περιοχών και συγκεκριμένων ζωνών υποδοχής δόμησης, καθορίζεται ως χώρος «πάρκου ΟΣΕ». Κατ΄ εξαίρεση επιτρέπεται η

ανάπτυξη δραστηριοτήτων υπαίθριας αναψυχής, αθλοπαιδιών και πολιτιστικές.

- ✓ Δημιουργείται επικάλυψη του ορύγματος των σιδηροδρομικών γραμμών, ανατολικά της οδού Ιωνίας και επί του νέου επιπέδου επιτρέπεται η ανάπτυξη πρασίνου, χώρων άθλησης και κοινοχρήστων χώρων. Η δόμηση επιτρέπεται για την κατασκευή μόνο κτιρίων υποστήριξης των παραπάνω χρήσεων.

- ✓ Στα δυτικά του «Πάρκου», βάσει των ρυθμίσεων για την οργάνωση της κυκλοφορίας της πόλης, αποκόπτεται τμήμα του Σιδηροδρομικού Ακινήτου του ΟΣΕ, το οποίο αποτελεί νέο Οικοδομικό Τετράγωνο. Τμήμα αυτού θα χαρακτηριστεί ως Κ/Φ χώρος ανέγερσης Παιδικού Σταθμού και το υπόλοιπο τμήμα θα χαρακτηριστεί χώρος κ.χ.

- ✓ Στα Ν-Α, δημιουργείται νέο Οικοδομικό Τετράγωνο, στη θέση όπου σήμερα υφίσταται εμπορικό κατάστημα που εκμισθώνεται από τη ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε. με ορισμένες χρήσεις κεντρικών λειτουργιών που θα λειτουργήσουν υποστηρικτικά στο μελλοντικό συνολικό πρόγραμμα της παρέμβασης, όπως ξενοδοχεία, καταστήματα, γραφεία κλπ.

- ✓ Οργανώνονται σε πέντε, τουλάχιστον, θέσεις, χώροι υπαίθριας στάθμευσης αυτοκινήτων.

Η δόμηση σύμφωνα με τις παραπάνω προτάσεις στο συνολικό Σ.Α περιορίζεται σε μέγεθος μικρότερο του 0,10.

Για την επίτευξη των ανωτέρω, *απαιτείται η τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Δ. Κοζάνης, με την ενοποίηση Οικοδομικών Τετραγώνων και την μετατόπιση Οικοδομικών και Ρυμοτομικών Γραμμών, την κατάργηση πεζοδρόμων - κοινωφελών χώρων - χώρων στάθμευσης και κ.χ. και τη δημιουργία νέων πεζοδρόμων, νέων κοινωφελών και νέων κοινόχρηστων χώρων και χώρων στάθμευσης, όπως οι παραπάνω ρυθμίσεις φαίνονται στα επισυναπτόμενα σχέδια και παρουσιάζονται αναλυτικά σε επόμενο κεφάλαιο.*

Ως προς τις γενικές χρήσεις γης καθορίζονται τα εξής:

i) Στο «ενιαίο» » Ο.Τ. 406 Γ (406Γ+419Α) και στα Ο.Τ. 406Α και Ο.Τ 406Η, επιτρέπονται οι χρήσεις πολεοδομικού κέντρου του άρθρου 4 του από Π.Δ από 23/2-6/3. 1987 (ΦΕΚ 166 Δ΄) και ειδικότερα μόνο,

- εγκαταστάσεις ΜΜΜ (χρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών και εγκαταστάσεων παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών και στάθμευσης λεωφορείων), στο χώρο του Σ.Σ. , όπως περιγράφεται παρακάτω
- μικρό «πράσινο σημείο» για ανακύκλωση
- δημοτική υπαίθρια αγορά
- εμπορικά καταστήματα
- γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
- αναψυκτήρια
- εστιατόρια
- πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις
- υπαίθριες αθλητικές δραστηριότητες και δραστηριότητες αναψυχής

Στο χώρο του Σ.Σ. καθώς και στο Ο.Τ 406Η επιτρέπεται η ανάπτυξη επιπλέον, συμπληρωματικών προς τις παραπάνω, χρήσεων κατοικίας, ξενοδοχείων, ξενώνων και λοιπών τουριστικών υποδομών, διοίκησης, χώρων συνάθροισης κοινού και κτιρίων στάθμευσης.

ii) στο Ο.Τ. 406 Δ επιτρέπονται οι χρήσεις γενικής κατοικίας του άρθρου 3 του από Π.Δ από 23/2-6/3. 1987 (ΦΕΚ 166 Δ΄) και ειδικότερα κτιρίων κοινωνικής πρόνοιας.

iii) στο Ο.Τ. 1065, επιτρέπονται οι χρήσεις ελεύθερων χώρων – αστικού πρασίνου του άρθρου 9 του από Π.Δ από 23/2-6/3. 1987 (ΦΕΚ 166 Δ΄).

Ως προς τις ειδικές χρήσεις και όρους δόμησης:

Β.Ι. Τροποποιείται το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο με την κατάργηση του πεζοδρόμου μεταξύ του Ο.Τ 419 Α και τμήματος του Ο.Τ 406 Γ και δημιουργείται νέο Ο.Τ 406Γ (Ο.Τ 406Γ + 419 Α), στο οποίο καθορίζονται οι εξής ζώνες/χώροι:

- Χώρος Σιδηροδρομικού Σταθμού και εν γένει σιδηροδρομικής λειτουργίας με διάφορες χρήσεις που αναφέρονται στο κεφάλαιο όπου γίνεται η αναλυτική παρουσίαση του έργου.
- Χώρος Στεγασμένης Δημοτικής υπαίθριας Αγοράς της Κοζάνης.
- Χώρος Πάρκου ΟΣΕ Κοζάνης.
- Κοινόχρηστος Χώρος.
- Υπαίθριος Χώρος στάθμευσης.

- Χώρος μικρού πράσινου σημείου.

Β.ΙΙ. Τροποποιείται το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο στα Ο.Τ 406Α, 406Β, 406Γ , 1065 και 419 με την μετατόπιση ή κατάργηση Ο.Γ. και Ρ.Γ., την μετατόπιση ή την κατάργηση Κ/Φ και Κ.Χ. και τη δημιουργία νέων πεζοδρόμων, νέων κ.χ. και χώρων στάθμευσης και χώρου αθλητισμού. Τα δημιουργούμενα νέα Ο.Τ. έχουν ως εξής:

1. Χώρος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) στο Ο.Τ. 406Α.
2. Υπαίθριοι χώροι στάθμευσης στα οικοδομικά τετράγωνα 406Β, $406^{E}$ και 406Ζ.
3. Χώρος Βρεφικού-Παιδικού Σταθμού και χώρου πρασίνου στο Ο.Τ 406Δ.
4. Χώρος Άλσους – Πάρκου ΟΣΕ, βόρεια των Σ.Γ. στο Ο.Τ. 406Γ (406Γ+$419^{A}$).
5. Χώρος κ.χ. – υπαίθριας άθλησης και πρασίνου στο νέο Ο.Τ. 1065.
6. Νέο Ο.Τ 406Η.
7. Κοινόχρηστος χώρος – χώρος πρασίνου στο Ο.Τ. 419.
8. Υπαίθριος Χώρος Στάθμευσης στο τροποποιούμενο Ο.Τ. 422.
9. Τη μετατόπιση των Ρ.Γ. –δυτικά και βόρεια- του Ο.Τ. 422Α με χρήση Παιδική Χαρά .
10. Κοινόχρηστος Χώρος στο νέο Ο.Τ. 406Θ.

Β.ΙΙΙ. Τροποποιείται το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο στα σημεία σύνδεσής του με την περιοχή του ΠΑΡΚΟΥ ΟΣΕ και ειδικότερα με:

1. Τη μετατόπιση της Ρ.Γ. μεταξύ του πεζοδρόμου στη νότια πλευρά του Ο.Τ. 322Α (Εκκλησιαστικό Ίδρυμα) και Ο.Τ. 404Α και της οδού Σιδηροδρομικών και τη διαπλάτυνσή της.
2. Τη μετατόπιση της Ρ.Γ. για τη διαπλάτυνση των οδών Γ. Σαραντάρη και Πρωταγόρα.
3. Τη μετατόπιση της Ρ.Γ. στην οδό Βεροίας μεταξύ των Ο.Τ. 418 και Ο.Τ. 419 με αύξηση των Κ.Χ. και Κ.Χ. – Πρασίνου, εκατέρωθεν της οδού.

4. Τη μετατόπιση των Ρ.Γ. του χώρου στάθμευσης νοτίως του Ο.Τ. 324 προς την οδό Σιδηροδρομικών και τη διαπλάτυνση του πεζοδρόμου μεταξύ του Ο.Τ. 324 και του χώρου στάθμευσης.

5. Την κατάργηση χώρου στάθμευσης και τη δημιουργία πρασίνου στο Ο.Τ. 236Α.

6. Τη δημιουργία νέων πεζοδρόμων σε διάφορα σημεία (βλέπε αναλυτική περιγραφή του έργου).

**Όλες οι παραπάνω ρυθμίσεις φαίνονται αναλυτικά στον επισυναπτόμενο σχέδιο με κωδικό: DHBWF04 και τίτλο: ¨Πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης / τροποποίησης εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου¨, (κλίμακα 1:1000) καθώς και στο σχέδιο με κωδικό: DHBWF02 και τίτλο: ¨Πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης / τροποποίησης εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου – χρήσεις γης¨, (κλίμακα 1:1000) που συνοδεύει την παρούσα μελέτη.**

## 1.3. Αναγκαιότητα εκπόνησης της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων

Η παρούσα Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) εκπονείται με στόχο την εκτίμηση των συνολικών επιπτώσεων από την εφαρμογή των τροποποιήσεων του ρυμοτομικού σχεδίου του δήμου Κοζάνης στην περιοχή του ΟΣΕ, προκειμένου να εφαρμοστούν όσα προβλέπονται στην Ειδική Πολεοδομική Μελέτη του ΟΣΕ, στον Δήμο Κοζάνης.

Η ειδική πολεοδομική όπως προαναφέρθηκε, εκπονήθηκε με στόχο την τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου ώστε να είναι εφικτή η εφαρμογή των προβλέψεων του Επιχειρησιακού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης αλλά και οι προβλέψεις του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κοζάνης.

Σημειώνεται, ότι ιδιοκτήτης των εκτάσεων της περιοχής (συνολικής επιφάνειας 170 περίπου στρεμμάτων) είναι ο Ο.Σ.Ε. Α.Ε., και για τον λόγο αυτό υπογράφτηκε τον Ιούλιο του 2017 προγραμματική σύμβαση μεταξύ του Δήμου Κοζάνης και του ΟΣΕ Α.Ε και της ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε για την παραχώρηση κατά χρήση του προαναφερθέντος χώρου του ΟΣΕ - Σιδηροδρομικού Σταθμού στον δήμο Κοζάνης.

# 2. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

## 2.1. Φορέας Υλοποίησης του προτεινόμενου σχεδίου

Φορέας υλοποίησης του συγκεκριμένου σχεδίου είναι η ΓΑΙΑΟΣΕ, ως ιδιοκτήτης του χώρου και όπως προβλέπεται βάσει του Ν. 3891/2010. Η εκπόνηση της ειδικής πολεοδομικής μελέτης έγινε σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου Κοζάνης.

Η υλοποίηση των υποχρεώσεων που θα προκύπτουν από την διαδικασία της έγκρισης της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων βαραίνει τόσο την ΓΑΙΟΣΕ όσο και τον Δήμο Κοζάνης.

Υπεύθυνος επίβλεψης και τήρησης των όρων από την πλευρά του δήμου Κοζάνης, είναι ο αρμόδιος αντιδήμαρχος του δήμου (κος Κών/νος Δεσποτίδης, Αρχιτέκτονας MSc)

Αρμόδιος φορέας εκπόνησης των μελετών εφαρμογής και του παρόντος φακέλου είναι η ΑΝΚΟ, Φον Καραγιάννη 1 – 3, 501 00 – Κοζάνη, τηλέφωνο επικοινωνίας 2461024022, FAX 2461038628.

Η παρούσα μελέτη εκπονήθηκε από την ακόλουθη ομάδα μελέτης της ΑΝΚΟ:

- Ελένη Τσικαρδάνη, Χημικός Μηχανικός MSc
- Σιτράς Βασίλης, Τοπογράφος Μηχανικός

# 3. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΟΣΕ ΚΟΖΑΝΗΣ

## 3.1. Σκοπιμότητα του έργου

Στόχος των έργων που θα προκύψουν από την εφαρμογή της Ειδικής Πολεοδομικής Μελέτης στην περιοχή του ΟΣΕ Κοζάνης, είναι η λειτουργική ενσωμάτωση της έκτασης στον ιστό της πόλης, μέσω της περιβαλλοντικά και πολεοδομικά κατάλληλης ανάπτυξή της, συμβάλλοντας στη βελτίωση των υφισταμένων σήμερα συνθηκών στην ευρύτερη περιοχή και στην ολοκληρωμένη-βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης.

Για την επίτευξη του στόχου αυτού, απαιτείται η τροποποίηση του τοπικού ρυμοτομικού στην περιοχή του ΟΣΕ, ώστε να είναι εφικτή η αλλαγή χρήσεων και οι παρεμβάσεις που προβλέπονται ώστε να καταργηθεί το αστικό κενό που έχει δημιουργηθεί σήμερα στην περιοχή. Το χωρικό αντικείμενο της Ειδικής Πολεοδομικής Μελέτης για την οποία εκπονείται η παρούσα ΣΜΠΕ, αποτελεί η έκταση του Σιδηροδρομικού Σταθμού της Κοζάνης και οι περιμετρικά αυτής χώροι που ανήκουν στην ιδιοκτησία του ΟΣΕ.

*Σημειώνεται πως η προτεινόμενη τροποποίηση του ρυμοτομικού, στοχεύει όχι στην ανοικοδόμηση της περιοχής αλλά στην ανάπτυξη εκείνων των λειτουργιών που έχει ανάγκη η πόλη της Κοζάνης, όπως οι σταθερές εγκαταστάσεις του υπαίθριου κυρίως εμπορίου και συναφών χρήσεων αναψυχής, οι διαδρομές πεζών και ποδηλατών με θεματικούς προορισμούς , όπως το Πάρκο ΟΣΕ και οι οργανωμένοι «αθλητικοί πυρήνες» (ο υφιστάμενος στα δυτικά και ο δημιουργούμενος στα ανατολικά) που θα συμβάλλουν στην «ανακούφιση» του επιβαρυμένου κέντρου της πόλης και στην ισόρροπη δικτύωση όλων των γειτονιών μεταξύ τους και με την κεντρική περιοχή στο στόχο και το όραμα για τη βιώσιμη ανάπτυξη και κινητικότητα στην πόλη της Κοζάνης.*

Οι βασικές παρεμβάσεις που θα προβλέπονται από την Ειδική Πολεοδομική Μελέτη, η οποία γίνεται με βάσει τους στόχους του Επιχειρησιακού Σχεδίου Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης και στοχεύει στην αποσυμφόρηση άλλων περιοχών της πόλης και την ενοποίησή τους, είναι:

- ✓ Στη θέση νότια και ανατολικά των υφισταμένων τριών κτιρίων (τα οποία δεν ανήκουν στην ιδιοκτησία του ΟΣΕ αλλά στους Τράπεζα Πειραιώς, Ένωση Γεωργικών Συνεταιρισμών και «Ελίμεια ΕΠΕ»), δημιουργείται ο χώρος της

**κεντρικής υπαίθριας αγοράς επιπέδου πόλης** και μικρών κλειστών εγκαταστάσεων με σκοπό την αποσυμφόρηση των οδών Αριστοτέλους και Γκέρτσου από την λειτουργία αυτής.

- ✓ Σε θέση ανατολικότερα της παραπάνω «Α» , ορίζεται η ζώνη του Σιδηροδρομικού Σταθμού και της εν γένει σιδηροδρομικής λειτουργίας . Η ανάπτυξη του Σ.Σ διέπεται από τις ειδικές διατάξεις του ν.3891/2010, όπως ισχύει (επιτρέπονται γενικά χρήσεις αναψυχής όπως καφέ, αναψυκτήριο, παιδότοπος, γραφεία , καταστήματα κλπ) καθώς και ορισμένες χρήσεις κεντρικών λειτουργιών που θα λειτουργήσουν υποστηρικτικά στο μελλοντικό συνολικό πρόγραμμα της παρέμβασης (όπως ξενοδοχεία, γραφεία, καταστήματα κλπ) .

- ✓ Σε κόκκινο περίγραμμα/περιοχή υποδοχής δόμησης, χωροθετούνται χρήσεις πολιτισμού (μουσείο, αίθουσα εικαστικών εκθέσεων, προβολών κλπ). Στη βόρεια πλευρά του υφισταμένου κτιρίου στη διατηρούμενη σιδ. γραμμή οργανώνονται υπαίθρια μουσειακά εκθέματα σιδηροδρομικού υλικού.

- ✓ Το σύνολο της περιοχής εκτός των παραπάνω κόκκινων περιγραμμάτων/περιοχών και συγκεκριμένων ζωνών υποδοχής δόμησης, καθορίζεται ως χώρος «πάρκου ΟΣΕ». Κατ΄εξαίρεση επιτρέπεται η ανάπτυξη δραστηριοτήτων υπαίθριας αναψυχής , αθλοπαιδιών και πολιτιστικές.

- ✓ Δημιουργείται επικάλυψη του ορύγματος των σιδηροδρομικών γραμμών, ανατολικά της οδού Ιωνίας και επί του επιπέδου αυτού επιτρέπεται η ανάπτυξη πρασίνου , χώρων άθλησης και κοινοχρήστων χώρων. Η δόμηση επιτρέπεται για την κατασκευή μόνο κτιρίων υποστήριξης των παραπάνω χρήσεων.

- ✓ Στα δυτικά του «Πάρκου», βάσει των ρυθμίσεων για την οργάνωση της κυκλοφορίας της πόλης , αποκόπτεται τμήμα του Σ.Α του ΟΣΕ, το οποίο αποτελεί νέο Ο.Τ. Τμήμα αυτού θα χαρακτηριστεί ως Κ/Φ χώρος ανέγερσης Παιδικού Σταθμού και το υπόλοιπο τμήμα θα χαρακτηριστεί χώρος κ.χ.

- ✓ Στα Ν-Α, δημιουργείται νέο Ο.Τ, στη θέση όπου σήμερα υφίσταται εμπορικό κατάστημα που εκμισθώνεται από τη ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε. με ορισμένες χρήσεις κεντρικών λειτουργιών που θα λειτουργήσουν υποστηρικτικά στο

μελλοντικό συνολικό πρόγραμμα της παρέμβασης (όπως ξενοδοχεία, γραφεία, καταστήματα κλπ.

- ✓ Οργανώνονται σε πέντε, τουλάχιστον, θέσεις, χώροι υπαίθριας στάθμευσης αυτοκινήτων.

Ο παραπάνω αναφερόμενος σχεδιασμός είναι σύννομος με τις αρχές της πολεοδομικής οργάνωσης, σεβόμενος τα πολιτιστικά και περιβαλλοντικά στοιχεία της περιοχής. Σε καμία περίπτωση δεν μειώνονται οι κοινόχρηστοι χώροι αλλά αντίθετα αυξάνονται, ενώ ο συνολικός συντελεστής δόμησης στην περιοχή περιορίζεται σε μέγεθος μικρότερο του 0,10.

## 3.2. Σχέσεις του έργου με άλλα σχέδια ή προγράμματα

### *3.2.1. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης*

Σύμφωνα με το Γενικό Πλαίσιο ΧΣΑΑ (ΦΕΚ 128Α΄/03.07.2008), η Κοζάνη κατατάσσεται στην κατηγορία ιδιαίτερα δυναμικών αστικών κέντρων της χώρας και θεωρείται σημαντικός εθνικός πόλος στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας. Στα κέντρα αυτά προωθείται η αναβάθμιση των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών και υπηρεσιών και η καινοτομία, με στόχο την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του παραγωγικού τους δυναμικού.

Στο πλαίσιο ειδικότερα των κατευθύνσεων του εγκεκριμένου από το 2003 ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Μακεδονίας (ΦΕΚ 1472Β / 09.10.2003), η Κοζάνη καλείται να παίξει το ρόλο του περιφερειακού πόλου ανάπτυξης, όχι μόνο σε επίπεδο Περιφέρειας, αλλά και σε εθνικό επίπεδο, αναλαμβάνοντας το ρόλο της πόλης κόμβου στα Δυτικά Βαλκάνια.

Αυτός ο αναπτυξιακός ρόλος της Κοζάνης προϋποθέτει την υιοθέτηση και προώθηση μιας σειράς παρεμβάσεων ώστε η Κοζάνη να εξελιχθεί σε κέντρο παραγωγικών, εμπορικών, εκπαιδευτικών (πανεπιστημιακού επιπέδου), τεχνολογικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, καθώς και κέντρο υπηρεσιών διοίκησης και τουρισμού για μία περιοχή ευρύτερη από αυτήν της Περιφέρειας. Ειδικότερα αναφέρεται ότι τα προτεινόμενα έργα στο τομέα των μεταφορών συμβάλλουν στην ισχυροποίηση του ρόλου της Κοζάνης (σύνδεση με την Εγνατία και τους Κάθετους Άξονες, διερεύνηση για την δημιουργία δικτύου σιδηροδρομικών συνδέσεων, δημιουργία εμπορευματικού κέντρου, ολοκλήρωση των έργων υποδομής στο αεροδρόμιο).

Η ολοκλήρωση της Εγνατίας θα συμβάλλει στην ενδυνάμωση της ενσωμάτωσης των Γρεβενών και της Καστοριάς στο δίκτυο της Περιφέρειας, μέσω του άξονα Κρυσταλλοπηγή – Καστοριά – Σιάτιστα – Εγνατία. Σημαντικός είναι και ο ρόλος του σιδηροδρόμου στον Άξονα Κοζάνης – Αμύνταιου ως προς την εμπορευματική κίνηση (λιθάνθρακες, πετρέλαιο, λιγνίτης και γεωργικά προϊόντα). Εμπορευματικά κέντρα με παροχή υπηρεσιών logistic (διαχείριση, αποθήκευση, διαμετακόμιση εμπορευμάτων) μπορούν να χωροθετηθούν σε κομβικά σημεία ικανά να αξιοποιήσουν την ανάπτυξη συνδυασμένων οδικών – σιδηροδρομικών μεταφορών (π.χ. στις παρυφές της Εγνατίας πλησίον του κόμβου της Κοζάνης ή στον κάθετο άξονα Νίκης – Φλώρινας πλησίον της πόλης της Φλώρινας).

Η ολοκλήρωση των έργων υποδομής για στήριξη του δευτερογενούς τομέα, (ΒΙΠΕ Κοζάνης, εκθεσιακό κέντρο και ΒΙΟΠΑ) θα συμβάλλει στην ενίσχυση του χαρακτήρα της πόλης ως κέντρου παραγωγικών και εμπορικών δραστηριοτήτων, ενώ η δημιουργία εμπορικού κέντρου – πάρκου, ως χώρου ανάπτυξης των εμπορικών συναλλαγών θα επιτρέψει την αύξηση της εμπορικής κίνησης και τη στήριξη των τοπικών εμπορικών επιχειρήσεων. Η αξιοποίηση ευκαιριών που μπορούν να προκύψουν από την παρουσία του κλάδου της ηλεκτροπαραγωγής για δημιουργία παράλληλων – συμπληρωματικών δραστηριοτήτων αποτελούν επίσης δυναμική στην κατεύθυνση της ανάπτυξης συναφών κλάδων επιχειρήσεων που θα συμβάλλουν στην ενίσχυση του προωθητικού ρόλου της πόλης στην ανάπτυξη της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας.

### *3.2.2. Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & και Αειφόρου Ανάπτυξης Δυτικής Μακεδονίας*

Στο υπό αναθεώρηση Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) της ΠΔΜ αναγνωρίζεται η Κοζάνη, η οποία κατατάσσεται στους δευτερεύοντες εθνικούς πόλους. Για τους δευτερεύοντες εθνικούς πόλους το ΓΠΧΣΑΑ προτείνει την προώθηση της αναβάθμισης των τεχνικών-κοινωνικών υποδομών και αστικών υπηρεσιών και της καινοτομίας με στόχο την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του παραγωγικού δυναμικού.

Στις αστικές περιοχές της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας και συγκεκριμένα στην Κοζάνη, προβλέπεται να εφαρμοστούν **ολοκληρωμένες Στρατηγικές Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΒΑΑ), με σκοπό την αποκατάσταση του οικονομικού τους ιστού και τη λειτουργία τους ως μοχλών ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής και αντιστροφής της κοινωνικής και περιβαλλοντικής υποβάθμισης ιδίως περιοχών συγκέντρωσης μειονεκτικών κοινωνικών ομάδων,**

**υποβαθμισμένων εμπορικών κέντρων και εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών/ βιοτεχνικών/ επαγγελματικών ζωνών.** Επίσης στόχος είναι η άμεση αντιμετώπιση των κοινωνικών συνεπειών της κρίσης με αναζωογόνηση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και ανασυγκρότηση των κοινωνικών υποδομών καθώς και η προώθηση της σύνδεσης καινοτομίας και επιχειρηματικότητας στο αστικό περιβάλλον.

Στο πλαίσιο των παραπάνω στόχων θα εξυπηρετηθούν ανάγκες:

- ✓ αναζωογόνησης της οικονομίας των αστικών περιοχών, με την προώθηση της καινοτομίας και τη διασύνδεσή της με την επιχειρηματικότητα και την τριτοβάθμια εκπαίδευση στο πλαίσιο και της στρατηγικής έξυπνης εξειδίκευσης και με την εν γένει τόνωση της επιχειρηματικότητας και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας,

- ✓ ενίσχυσης της κοινωνικής συνοχής, μέσω της ανάπτυξης δομών κοινωνικής προστασίας αλλά και οικονομίας με την ενεργό συμμετοχή των πολιτών, και

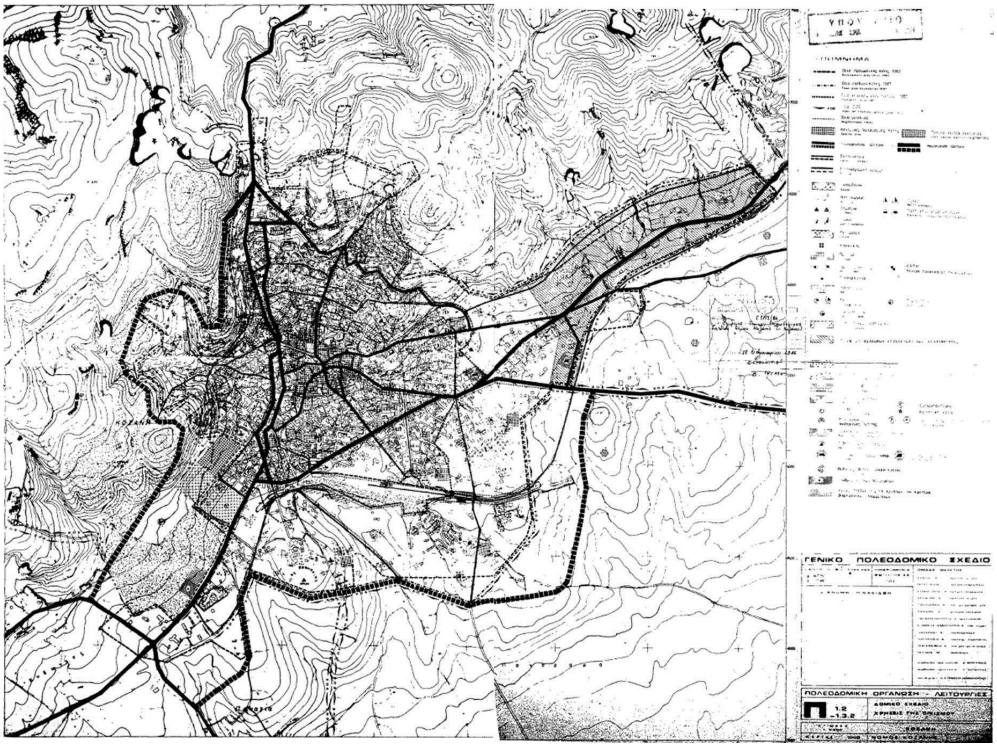
- ✓ αντιμετώπισης ζητημάτων περιβαλλοντικής υποβάθμισης των αστικών περιοχών με τη δημιουργία υποδομών και χώρων για τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας.

Η χρηματοδότηση των *Ολοκληρωμένων Στρατηγικών Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης που θα υποβάλουν οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού (Δήμοι)* των αστικών κέντρων της Περιφέρειας θα καλυφθεί από το ΕΠ Δυτικής Μακεδονίας και θα γίνει στο πλαίσιο ανταγωνιστικής διαδικασίας, με κριτήρια που θα αφορούν στην καταλληλότητα της στρατηγικής, στη συμβολή για την επίτευξη των αποτελεσμάτων του Προγράμματος, και στη διαχειριστική επάρκεια, την τεχνική ετοιμότητα και την ικανότητα μόχλευσης άλλων (ιδιωτικών) πόρων από τον φορέα.

### *3.2.3. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κοζάνης*

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) για το Δήμο Κοζάνης εγκρίθηκε το 1986 (ΦΕΚ 68/Δ/ 1986). Το σχέδιο αυτό περιλάμβανε επεκτάσεις του ήδη εγκεκριμένου σχεδίου πόλης σε εκτάσεις 2.500 στρμ. και την πολεοδομική οργάνωση του Δήμου για το πληθυσμιακό μέγεθος των 43.000 κατοίκων (για την επόμενη 5ετία), μέτρα για την ελάφρυνση της κεντρικής περιοχής της πόλης από διοικητικές λειτουργίες, μέτρα οργάνωσης των χρήσεων, μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος, προτάσεις για τα έργα και τις μελέτες για τα δίκτυα μεταφορικής υποδομής και

προτάσεις για την ανάπλαση και τη δημιουργία πεζοδρόμων σε τμήματα της πόλης.

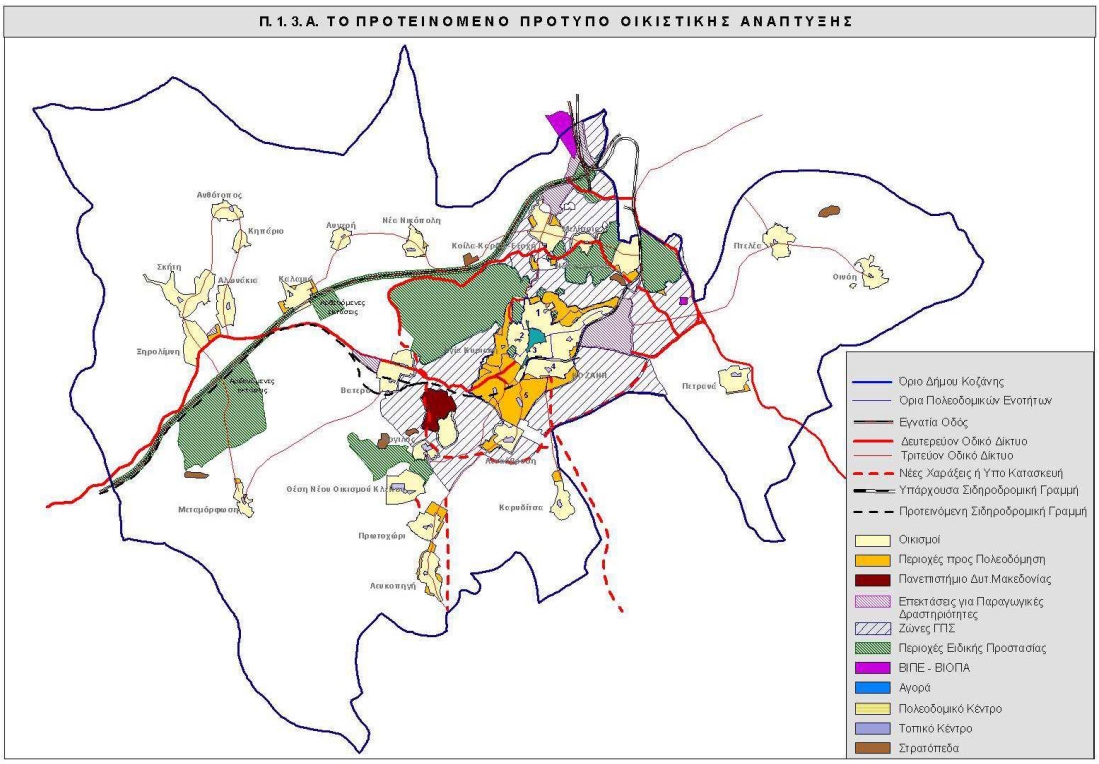



Εικ. 3-1: ΓΠΣ Κοζάνης - 1986

Μετά μια διετία περίπου εγκρίθηκε με Π.Δ (ΦΕΚ 582/Δ/1989) και η Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) Κοζάνης με την οποία καθορίστηκαν ζώνες ελέγχου των χρήσεων γης και της δόμησης, στην εκτός σχεδίου περιοχή του τότε Δήμου Κοζάνης και των τέως κοινοτήτων Βατερού, Λυκόβρυσης, Αργίλλου, Κρόκου, Πετρανών, Κοίλων και Νέας Νικόπολης, με στόχο τον περιαστικό έλεγχο και την εν γένει προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.

Από το 1991 είχαν ξεκινήσει διαδικασίες τροποποίησης του ΓΠΣ του 1986, χωρίς να ολοκληρωθούν. Το 2001 (με την υπ' αρ. 141/7-6-2001 Απόφαση Γ.Γ. Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας) ανατέθηκε η εκπόνηση μελέτης νέου ΓΠΣ, η οποία δεν έχει επίσης ολοκληρωθεί μέχρι σήμερα. Η σχετική Μελέτη του ΓΠΣ εκπονείται σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2508/1997 και βρίσκεται από το 2006

περίπου, σε τελικό στάδιο προσαρμογών (Στάδιο Β2), ώστε δύναται να ολοκληρωθεί με τις διατάξεις του νόμου αυτού[4].




**Εικ. 3-2: Χάρτης της προτεινόμενης με τη μελέτη του νέου ΓΠΣ οικιστικής ανάπτυξης. (Πηγή: ΓΠΣ Κοζάνης, 2006).**

### *3.2.4. Εξέλιξη του Πολεοδομικού Σχεδιασμού στην περιοχή του Σιδηροδρομικού Ακινήτου*

Το Ρυμοτομικό Σχέδιο της Κοζάνης με αρχικά σχέδια του 1925 του αρχιτέκτονα Αριστοτέλη Ζάχου, θα αναθεωρηθεί το 1927 και θα πάρει στην τελική του μορφή το 1929 με τροποποιήσεις και την προσθήκη επεκτάσεων κυρίως νότια του υπάρχοντος οικισμού.

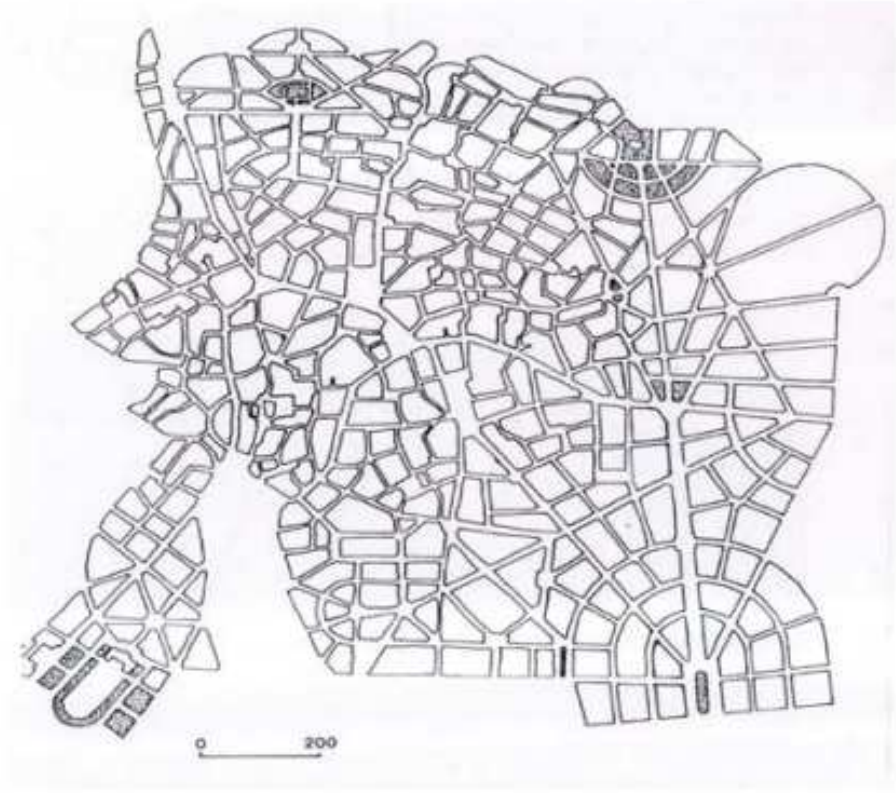
Στο κεντρικό τμήμα του νέου σχεδίου η ρυμοτομία διατηρεί τον «δαιδαλώδη» πολεοδομικό ιστό του προϋφιστάμενου οικισμού και επιχειρεί τη χάραξη του οδικού δικτύου διευρύνοντας κατά κανόνα τις ήδη υπάρχουσες οδούς/διόδους και καλντερίμια. Στις περιοχές επέκτασης, εκτός του ήδη συγκροτημένου οικισμού, το

[4]Από το 2014 ,με το Ν.4269/2014 για τη «Χωροταξική και Πολεοδομική Μεταρρύθμιση», ο οποίος αντικαταστάθηκε με τον Ν.4447/2016 για το «Βιώσιμο Χωρικό Σχεδιασμό», στη θέση των ΓΠΣ του Ν.2508/1997 εκπονούνται Τ.Χ.Σ (Τοπικά Χωρικά Σχέδια), τα οποία εγκρίνονται με Π.Δ (αντί των Αποφάσεων του Γ.Γ Αποκεντρωμένης Διοίκησης για την έγκριση των ΓΠΣ του Ν.2508/1997).

νέο σχέδιο προβλέπει τη διάνοιξη οδών σημαντικού εύρους, συμμετρική εκατέρωθεν ανάπτυξη Ο.Τ και νησίδων πρασίνου και ελεύθερων χώρων που παραπέμπουν σε σχεδιασμό «κηπούπολης».

Αμέσως μετά την έγκριση του Ρ.Σ το 1929, τη δεκαετία του 1930 αρχίζει η εφαρμογή του Ρ.Σ με τη διάνοιξη της σημερινής πλατείας Νίκης. Τη δεκαετία αυτή αναγείρονται σημαντικά για την πόλη δημόσια και άλλα κτίρια ( το δημαρχείο , το ξενοδοχείο Ερμιόνειο και το κτίριο της Εθνικής Τράπεζας) και το κεντρικό τμήμα της πόλης αποκτά την όψη που σε μεγάλο βαθμό χαρακτηρίζει και τη σημερινή εικόνα του.

Η δόμηση ακολούθησε τους όρους δόμησης (καθορισμός αρτιοτήτων και υψών ανάλογα με το πλάτος των οδών) σύμφωνα με τις προβλέψεις σχετικού Π.Δ του 1927. Ήδη από αυτό το πρώτο Π.Δ των όρων δόμησης του 1927, προβλεπόταν η ανέγερση κτιρίων ύψους μέχρι 24,0μ. σε οικόπεδα με πρόσωπο σε πλατείες. Οι όροι αυτοί , ως προς τα ύψη τουλάχιστον περιορίστηκαν με μια σειρά ρυθμίσεων τροποποιήσεων των όρων δόμησης τη δεκαετία του 1960(1962 και 1963). Ακολούθησε όμως η σημαντική αύξηση των μεγεθών, τόσο των υψών όσο και των Σ.Δ, το 1969 (όπως συνέβη σε όλες τις πόλεις της χώρας). Ο περιορισμός των ιδιαίτ ερα υψηλών Σ.Δ και υψών πραγματοποιήθηκε αρχικά το 1978 με σχετικό Π.Δ (ΦΕΚ 664/Δ/1978) και ακολούθησαν επίσης ρυθμίσεις μετά την εκπόνηση των σχετικών μελετών της ΕΠΑ (ΓΠΣ και ΠΜΕ-Α). Με Αποφάσεις του Νομάρχη (ΦΕΚ498/δ/1997 και 837/Δ/1997) , μετά την έγκριση του ΓΠΣ και στο πλαίσιο των κατευθύνσεων αυτού έγινε περαιτέρω αναθεώρηση και προσαρμογή των όρων δόμησης και τέλος με τη μελέτη αναθεώρησης του ρυμοτομικού σχεδίου και των όρων δόμησης, το 2001 , με Απόφαση του Γ.Γ Περιφέρειας ανακαθορίστηκαν οι ισχύοντες σήμερα όροι δόμησης της πόλης.




Το εγκεκριμένο σχέδιο της Κοζάνης από τον Αριστοτέλη Ζαχο
Πηγή:Καυκούλα κ.α. 1999

Εικ. 3-3: Συνολική εικόνα του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του1929 της Κοζάνης. (Πηγή : Σκρέκη Δήμητρα, 2014).

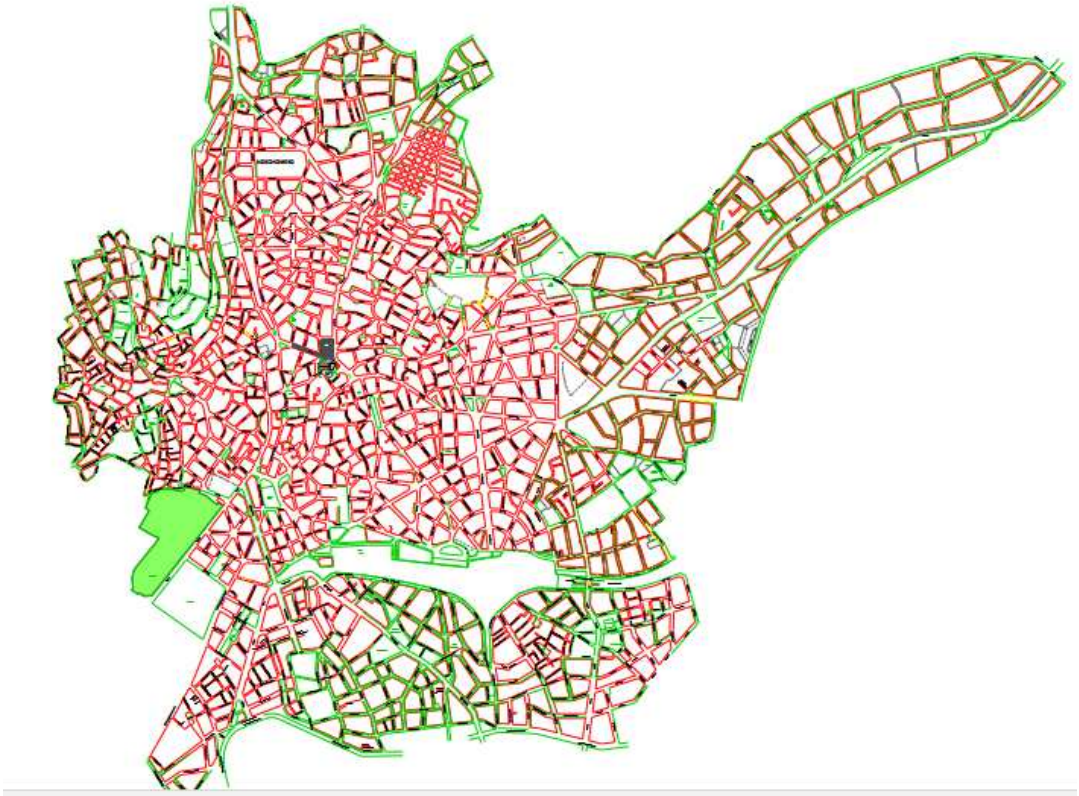
Το 1987 κηρύχθηκαν με Απόφαση του Υπουργού ΥΠΕΧΩΔΕ, ως διατηρητέα 27 κτίρια στον ιστό της πόλης (ΦΕΚ 374/Δ/1987). Ορισμένα εξ΄ αυτών των διατηρητέων κτιρίων, είναι επίσης κηρυγμένα ως νεώτερα μνημεία και προστατεύονται και από σχετικές διατάξεις του ΥΠΠΟΑ. Επίσης έχουν κηρυχθεί και μεταγενέστερα, μεμονωμένα, ως διατηρητέα, κτίρια εντός της πόλης με Υπουργικές Αποφάσεις του αρμόδιου (μετά το 1987) Υπουργού Μακεδονίας και Θράκης

Μόνο μια μικρή επέκταση στη γειτονιά Ηπειρώτικα, το 1974, συμπλήρωσε το Ρ.Σ του 1929 ενώ σημαντικές επεκτάσεις πραγματοποιήθηκαν μόνο μετά την εκπόνηση μελέτης του ΓΠΣ, τη δεκαετία του 1980, στο πλαίσιο της ΕΠΑ.

Την έγκριση του ΓΠΣ το 1986, ακολούθησαν εγκρίσεις ΠΜΕ στα επόμενα δυο χρόνια (1987 και 1988) με την έκδοση τεσσάρων Π.Δ με τα οποία ολοκληρώθηκε ο πολεοδομικός σχεδιασμός σε όλες τις προβλεπόμενες γειτονιές επεκτάσεων για τις χρήσεις της κατοικίας (κατά κανόνα γενική κατοικία) και σε μια ζώνη ειδικών

χρήσεων (ΖΕΧ) για την ανάπτυξη επαγγελματικών και βιοτεχνικών χρήσεων. Σήμερα, όπως προκύπτει και από τα στοιχεία του Δήμου και της ΑΝΚΟ, έχουν κυρωθεί όλες οι Πράξεις Εφαρμογής όλων των Πολεοδομικών Μελετών Επέκτασης της πόλης.

Σε όλες τις περιοχές επεκτάσεων έχουν καθοριστεί χαμηλοί Σ.Δ (0,8) και ύψη χαμηλότερα κατά κανόνα από τα ισχύοντα στους τομείς του παλιού ρυμοτομικού σχεδίου του κεντρικού τμήματος της πόλης, που είχε εγκριθεί προ του 1983.



Εικ. 3-4: Το σύνολο του εγκεκριμένου σήμερα ρυμοτομικού σχεδίου. (Πηγή: Ειδική Πολεοδομική μελέτη ανάπλασης περιοχής ΟΣΕ Κοζάνης Δήμου Κοζάνης).

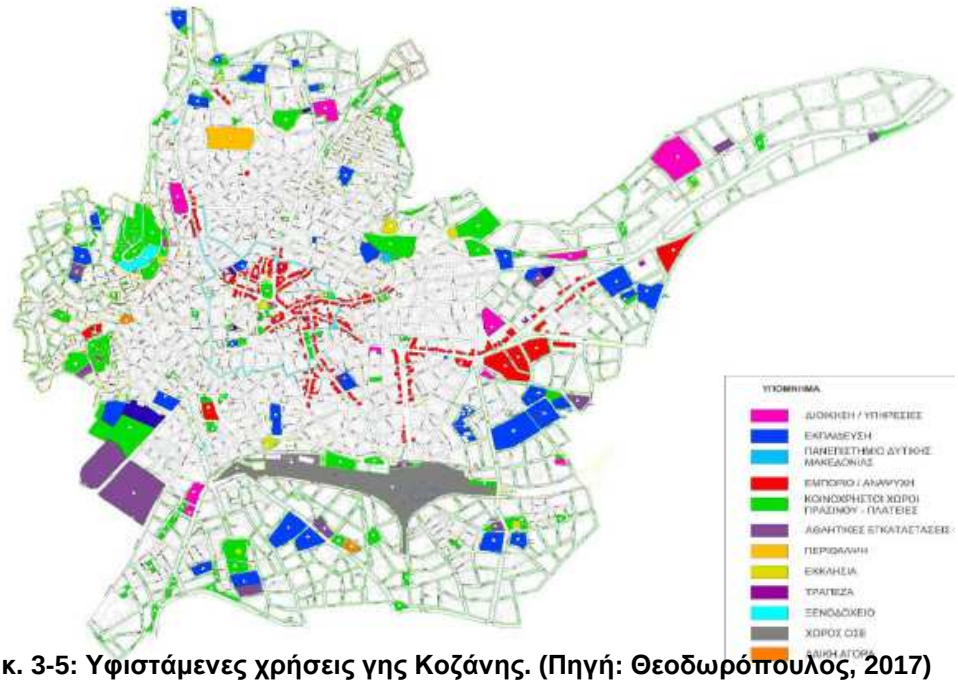
Το 1989, τρία χρόνια μετά την έγκριση του ΓΠΣ Κοζάνης, το οποίο προέβλεψε τη δημιουργία Ζώνης Ενεργού Πολεοδομίας (ΖΕΠ) στη θέση Παϊάμπορο, νοτιοδυτικά της πόλης , με φορέα ανάπτυξης Δημοτική εταιρεία, εγκρίθηκε η Πολεοδομική Μελέτη της ΖΕΠ (ΦΕΚ 138/Δ/1989). Η ΖΕΠ αναπτύσσεται με ποιοτικά υψηλές προδιαγραφές, σε μια έκταση 550 στρεμμάτων, σε απόσταση πέντε (5) χλμ από την πόλη της Κοζάνης και τριών (3) χλμ. από την Εγνατία Οδό ενώ γειτνιάζει με έκταση 950 στρ. (προς δυσμάς) που παραχωρήθηκε στο Πανεπιστήμιο Δυτικής

Μακεδονίας για τη δημιουργία Πανεπιστημιούπολης. Έχουν καθοριστεί τομείς (Ο.Τ) με χρήσεις κατοικίας, πολεοδομικού κέντρου, τουρισμού αναψυχής , ελεύθερων χώρων – πρασίνου κλπ και ήδη έχει εγκατασταθεί και λειτουργεί το διοικητικό υπερτοπικό κέντρο της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας και έχει εκτελεστεί οικιστικό/στεγαστικό πρόγραμμα σε τμήμα της.

Με το άρθρο 19 του Ν.4180/2013 (Α΄182) εγκρίθηκε Τοπικό Ρυμοτομικό Σχέδιο , σε έκταση 950στρ. περίπου στη θέση «Παϊάμπορο» για την ανέγερση κτιρίων του Πανεπιστημίου Δυτικής Μακεδονίας, με τον καθορισμό οδών, πεζοδρόμων, χώρων κοινόχρηστου πρασίνου, κοινόχρηστων χώρων, εγκαταστάσεων διοίκησης, συγκροτημάτων σχολών και βιβλιοθηκών, κτιρίων φοιτητικής μέριμνας, αθλητικών εγκαταστάσεων κλπ εγκαταστάσεων υποστήριξης των πανεπιστημιακών υποδομών.

### *3.2.5. Χρήσεις γης*

Οι χρήσεις γης που ισχύουν στο πολεοδομικό συγκρότημα της πόλης της Κοζάνης έχουν θεσμοθετηθεί με το ΓΠΣ του 1986 και εξειδικευτεί με τα Π.Δ των επεκτάσεων της πόλης καθώς και την Απόφαση του Γ. Γ Περιφέρειας του 2001 για την αναθεώρηση του παλιού εγκεκριμένου Ρ.Σ .




**Εικ. 3-5: Υφιστάμενες χρήσεις γης Κοζάνης. (Πηγή: Θεοδωρόπουλος, 2017)**

Αναλυτικά οι συγκεκριμένες ρυθμίσεις έχουν εγκριθεί με τις παρακάτω βασικές διοικητικές πράξεις:

1. Π.Δ από 21.11.1986 - Έγκριση Πολεοδομικής Μελέτης περιοχής Σκ΄ρκας - Αγ. Νικάνορας , Κοζάνης – ΦΕΚ 321Δ΄/1987.

2. Π.Δ από 19.6.1987 – Έγκριση Πολεοδομικής Μελέτης Π.Ε Αγ. Αθανάσιος και Πλατάνια, Κοζάνης – ΦΕΚ 774Δ΄/1987.

3. Π.Δ από 7.1.1988 – Έγκριση Πολεοδομικής Μελέτης περιοχής « Αγ. Παρασκευής», Κοζάνης – ΦΕΚ 266Δ΄/1988.

4. Π.Δ από 15.4.1988 – Έγκριση Πολεοδομικής Μελέτης Π.Ε «Πανόραμα» και «Κόμβος», Κοζάνης – ΦΕΚ 492Δ΄/1988.

5. Π.Δ από 16.2.1989 – Καθορισμός ΖΕΠ και έγκριση της πολεοδομικής μελέτης αυτής - ΦΕΚ 138Δ΄/1989.

6. Ν.4180/2013 άρθρο 19 - Έγκριση τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου του Χώρου της Πανεπιστημιούπολης Κοζάνης – ΦΕΚ 182 Α΄/ 2013.

7. Απόφαση Γ.Γ Περιφέρειας με αρ. ΠΕ.ΧΩ.1299/00/23.1.2001 - Τροποποίηση του εγκεκριμένου Ρ.Σ Κοζάνης – ΦΕΚ 129Δ΄/2001.

Η κυρίαρχη - επικρατούσα χρήση είναι της Γενικής Κατοικίας. Ειδικότερα, για τις περιοχές επεκτάσεων, βάσει του ΓΠΣ του 1986, οι χρήσεις Γενικής Κατοικίας του άρθρου 5 του Π.Δ 81/1980, ενώ για την περιοχή του παλιού Ρ.Σ, βάσει της ΠΜ αναθεώρησης του 2001, οι χρήσεις Γενικής Κατοικίας του άρθρου 3 του από 23/2-6/3. 1987 Π.Δ – ΦΕΚ 166/Δ΄/1987. Στην κεντρική περιοχή οριοθετούνται χρήσεις κεντρικών λειτουργιών του άρθρου 4 του παραπάνω Π.Δ/τος, διοίκηση, κοινωφελείς εξυπηρετήσεις κλπ, σύμφωνα με το λεπτομερή πολεοδομικό σχεδιασμό στο επίπεδο των επί μέρους τμημάτων του Ρ.Σ.

**Διακρίνεται η εμφανιζόμενη με γκρι χρωματισμό περιοχή του ΟΣΕ, που αναπτύσσεται στην κατεύθυνση ανατολής - δύσης, καταλαμβάνοντας σχεδόν το συνολικό μήκος της νότιας πλευράς του παλιού εγκεκριμένου Ρ.Σ (προ του 1986). Τμήματα της περιοχής που με την αναθεώρηση του 2001 ( ΦΕΚ 129/Δ΄/2001) περικλείονται με πράσινη γραμμή (ρυμοτομική) και φέρουν το χαρακτηρισμό «χώρος ΟΣΕ» ήταν εντός του παλιού ρυμοτομικού σχεδίου, άλλα τμήματα ήταν σε καθεστώς εκτός σχεδίου ενώ υφίστανται και τρείς ιδιοκτησίες τρίτων συνολικής επιφάνειας περίπου 3,50στρμ. (τρία περιγράμματα γύρω από υφιστάμενα κτίρια), από παραχωρητήρια του Υπ. Οικονομικών της δεκαετίας του 1960 για την ανέγερση γεωργικών αποθηκών.**

### *3.2.6. Ανάπτυξη περιοδικού / υπαίθριου εμπορίου στην Κοζάνη*

Στην πόλη της Κοζάνης διεξάγονται σε εβδομαδιαία βάση τρεις Λαϊκές Αγορές ως εξής:

1. Ημέρα Σάββατο επί της οδού Αριστοτέλους και παραπλεύρως επί των οδών Βοσπόρου, Θράκης, Θεσ/νίκης, Βεροίας, Κυκλάδων, Λήμνου, Ολύμπου, Αλιάκμονος και στα ΟΤ422 και ΟΤ422Α, πλησίον της σιδηροδρομικής γραμμής του Ο.Σ.Ε.

2. Ημέρα Τρίτη στην περιοχή Σκ΄ρκα επί της οδού Ζ. Γιαχνίκα,

3. Ημέρα Τρίτη στην περιοχή Ηπειρώτικα επί της οδού Σ.Σταμκίδη.

Η μεγαλύτερη από τις παραπάνω είναι *η Λαϊκή Αγορά επί της οδού Αριστοτέλους και τους μικρότερους κάθετους σε αυτήν δρόμους*.

Όπως προκύπτει από πρόσφατα στοιχεία της αρμόδιας υπηρεσίας του Δήμου (Τμήμα Εμπορικών Δραστηριοτήτων της Δ/νσης Τοπικής Οικονομικής Ανάπτυξης) στην εν λόγω Λαϊκή Αγορά δραστηριοποιούνται 163 παραγωγοί (εποχικοί και μη) και 182 έμποροι ( άθροισμα 163 + 182 = 345 συνολικά εκθέτες).

- Αριθμός 95 εκθετών ασχολούνται με πώληση βιοτεχνικών προϊόντων (ένδυση – οικιακά είδη – είδη προικός – ψιλικά).

- Αριθμός 16 εκθετών ασχολούνται με την πώληση ψαριών- θαλασσινών και 7 εκθέτες με την πώληση ευπαθών προϊόντων (νωπά πουλερικά- τυροκομικά).

***Η ανάπτυξη των πάγκων διάθεσης των προϊόντων του συνόλου των παραπάνω εκθετών γίνεται σε μήκος 1665 μ. περίπου, καταλαμβάνοντας όλη την οδό Αριστοτέλους και ορισμένους μικρότερους κάθετους σε αυτήν όπως προαναφέρθηκε***.

Στο πλαίσιο των μελετών του Επιχειρησιακού Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης και των Ολοκληρωμένων Χωρικών Επενδύσεων (ΕΣΠΑ 2014-2020), προωθήθηκε μια σειρά συνδυασμένων έργων ανάπλασης της κεντρικής περιοχής της πόλης με τίτλο **«Επιχειρησιακό Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης του Δήμου Κοζάνης» (ΕΣΣΒΑΑ), που μεταξύ των άλλων περιλαμβάνεται ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη σταθερών εγκαταστάσεων (ανοικτού τύπου στέγαστρα) στο χώρο του ΟΣΕ**, για τη διεξαγωγή της μεγάλης

Λαϊκής Αγοράς του Σαββάτου προκειμένου να αποδεσμευτεί και «απελευθερωθεί» η Αριστοτέλους που προορίζεται να γίνει βασικός άξονας πράσινης διαδρομής (και μελλοντικά να πεζοδρομηθεί) , όπως φαίνεται στην επόμενη παράγραφο 3.5.

### *3.2.7. Πρόγραμμα ανάπλασης στην κεντρική περιοχή Κοζάνης και την ευρύτερη περιοχή του σιδηροδρομικού ακινήτου*

Μέσω του Επιχειρησιακού Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης και των Ολοκληρωμένων Χωρικών Επενδύσεων (ΕΣΠΑ 2014-2020), προωθείται μια σειρά συνδυασμένων έργων ανάπλασης της κεντρικής περιοχής της πόλης με τίτλο «Επιχειρησιακό Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης του Δήμου Κοζάνης» (ΕΣΣΒΑΑ). Ήδη έχει γίνει η παρουσίαση του προγράμματος των αναπλάσεων αυτών (2016) στους πολίτες και τις αρμόδιες Επιτροπές Διαβούλευσης.

Το όραμα της Δημοτικής Αρχής για την ανάπτυξη του Δήμου εξειδικεύτηκε στο Στρατηγικό Σχεδιασμό 2014-2020 (2015) και στον Επιχειρησιακό Σχεδιασμό και αποτελεί τον «οδικό χάρτη» της Δημοτικής Αρχής για την επόμενη προγραμματική περίοδο.
Αυτός ο στρατηγικός σχεδιασμός αποσκοπεί στην ουσιαστική λειτουργική ενοποίηση των πέντε Δημοτικών Ενοτήτων (πρώην Δήμων) και τη βιώσιμη ανάπτυξη του ενιαίου Δήμου. Στο πλαίσιο αυτό, το Επιχειρησιακό Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΕΣΣΒΑΑ) είναι το πρώτο πρόγραμμα που προκηρύχτηκε από το νέο ΕΣΠΑ 2014-2020 ύψους περί τα 15 εκ. € και αποτελεί μια «ομπρέλα» έργων και παρεμβάσεων που θα γίνουν στο κέντρο της πόλης, στον άξονα Κέντρο – Πλατεία Λασσάνη –Σιδηροδρομικός Σταθμός.

Με αυτό το σχέδιο και το αντίστοιχο πρόγραμμα έργων, ο Δήμος Κοζάνης, προωθεί την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος του ιστορικού της κέντρου, με τη δημιουργία δικτύου εκτεταμένων πεζοδρομήσεων και διαμορφώσεων κομβικών κοινοχρήστων χώρων που φτάνουν , μέσω της οδού Αριστοτέλους στη θέση του σιδηροδρομικού σταθμού. Ειδικότερα στο χώρο του ΟΣΕ, μετά από πολύμηνες διαπραγματεύσεις με τον ΟΣΕ έχει υπογραφεί προγραμματική σύμβαση Συνεργασίας για την παραχώρηση έκτασης 170στρ. (περίπου 145,00 στρμ. η επιφάνεια του Σ.Α. και 25,00 στρμ. η επιφάνεια περιμετρικών δρόμων και λοιπών κ.χ.) με στόχο να δημιουργηθεί ένα λειτουργικό Πάρκο πρασίνου, αναψυχής και επιχειρηματικότητας που αφορά τη διεξαγωγή στη θέση αυτή της περιοδικής λαϊκής αγοράς της πόλης. Η ανάπτυξη αυτή θα επιτρέψει , μεταξύ άλλων προτάσεων ανάπλασης και την «απόδοση» της οδού Αριστοτέλους ως πεζοδρόμου που θα συνδέσει τις λειτουργίες αυτές με το εμπορικό κέντρο της πόλης.

*Περιλαμβάνει επίσης λύσεις που αφορούν παρεμβάσεις κοινωνικής – περιβαλλοντικής – οικονομικής αναβάθμισης, αναζωογόνησης και ανάδειξης της ευρύτερης περιοχής του νοητού άξονα που ενώνει την κεντρική πλατεία Νίκης της πόλης και την περιοχή του προς ανάπτυξη σιδηροδρομικού ακινήτου όπου επίσης θα παραμείνει και ο επιβατικός σταθμός του ΟΣΕ.*

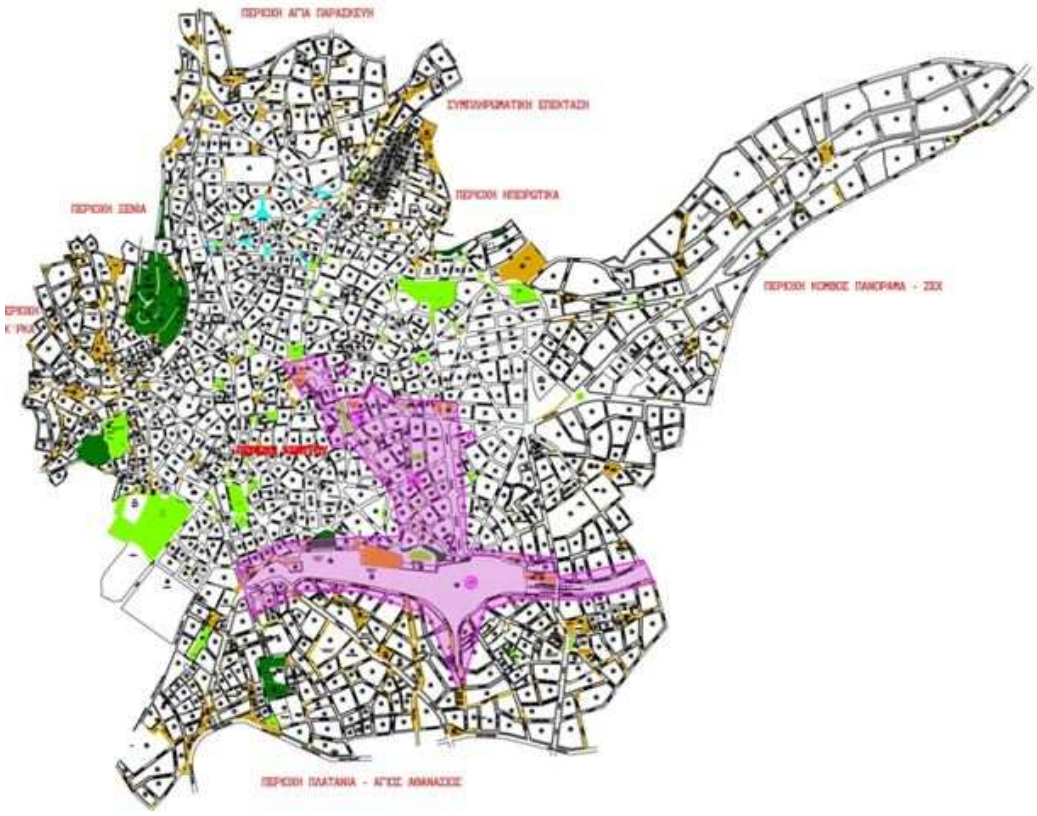
*Στόχος επίσης είναι η αναβάθμιση των δύο υποβαθμισμένων κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά περιοχών (τμήμα εμπορικού κέντρου και περιοχή του ΟΣΕ) και η προώθηση, μέσω των προγραμμάτων έργων του νέου ΕΣΠΑ, όλων εκείνων των απαραίτητων ενεργειών και δράσεων που πρέπει να γίνουν παράλληλα στις ενδιάμεσες περιοχές, ώστε να είναι εφικτή η λειτουργία τους ως μοχλού ανάπτυξης με θετικές επιπτώσεις επί του συνόλου της πόλης. Περαιτέρω στοχεύει, στην αντιστροφή της σημερινής εικόνας υποβάθμισης με την άμεση αντιμετώπιση των κοινωνικών συνεπειών της κρίσης με την αναζωογόνηση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, την ανασυγκρότηση των κοινωνικών υποδομών, την αναβάθμιση του περιβάλλοντος, την προώθηση καινοτόμων, «έξυπνων» εφαρμογών στο αστικό περιβάλλον και την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας μέσω ενός ολοκληρωμένου πολεοδομικού - κυκλοφοριακού σχεδιασμού.*

Στην παραπάνω περιοχή παρέμβασης του ΕΣΣΒΑΑ προβλέπονται:

- ✓ Αναζωογόνηση τμήματος του Εμπορικού Κέντρου της πόλης, με παρεμβάσεις σε υποδομές και το αστικό περιβάλλον, ώστε να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις ένταξης των επιχειρήσεων σε προγράμματα προώθησης των δραστηριοτήτων τους.

- ✓ Ανάπλαση της περιοχής της πλατείας Λασσάνη με στόχους την περεταίρω προβολή και αξιοποίηση του ομώνυμου αρχοντικού (δημοτική Χαρτοθήκη), την αύξηση του πρασίνου (πάρκο), πεζοδρομήσεις και την αναμόρφωση των όψεων των παρακείμενων εμπορικών καταστημάτων.

- ✓ Δημιουργία Παιδικής Χαράς σε συνέχεια με την πλατεία Λασσάνη στα βορειοανατολικά.




**Εικ. 3-6: Περιοχή παρέμβασης του ΕΣΣΒΑΑ**

- ✓ Διαμόρφωση της οδού Ολύμπου, οδικού άξονα που συνδέει την Πλατεία Λασσάνη με την περιοχή του Σιδηροδρομικού Σταθμού, με αναβίωση της εμπορικότητάς, αλλά και των οδών Αριστοτέλους, 11ης Οκτωβρίου και Αρχελάου και των περιοχών που περιβάλλουν τις παραπάνω οδούς, με ανάπτυξη διαδρομών πρασίνου, κίνησης πεζών και ποδηλάτων.

- ✓ **Αξιοποίηση της περιοχής του ΟΣΕ, όπου με τη διαδικασία της πολεοδόμησης θα προβλεφθούν κατάλληλες χρήσεις ώστε να υποδεχθούν:**

    - ***Το κτίριο του Σταθμού καθώς και χώρο για τις λειτουργικές ανάγκες του επιβατικού σιδηροδρομικού σταθμού και της γενικής σιδηροδρομικής λειτουργίας,***

- ***βιοκλιματικό πάρκο με εκτενείς χώρους πρασίνου - πάρκο αναψυχής, και περιβαλλοντικής αγωγής, ήπιες παρεμβάσεις πολιτισμού, αθλητισμού και αναψυχής και***

- ***διαμόρφωση στεγασμένης Δημοτικής Αγοράς, συνοδευόμενης από κλειστές υποστηρικτικές εγκαταστάσεις μικρής κλίμακας (γραφεία, χώροι υγιεινής, καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος κλπ) για την εξυπηρέτηση εβδομαδιαίας κεντρικής λαϊκής αγορά Κοζάνης, περιοδικών εκθέσεων τοπικών προϊόντων, άλλων παραγωγικών εκθέσεων και ποικίλων εκδηλώσεων.***

# 4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ Η ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

## 4.1. Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής

Η περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού της Κοζάνης βρίσκεται στο νότιο μέρος της παλιάς πόλης της Κοζάνης (σχέδια πόλης προ του 1986) και επιπλέον γειτνιάζει βορειανατολικά με τη γειτονιά Πανόραμα και νότια με τις γειτονιές Πλατάνια και Άγιος Αθανάσιος. Πρόκειται για μια επίπεδη έκταση που ***παραμένει «ανενεργή» από το καλοκαίρι του 2010 που ο ΟΣΕ διέκοψε τη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου της Περιφερειακής Ενότητας Κοζάνης***, στο πλαίσιο της μείωσης των δρομολογίων σε όλες τις γραμμές της Βόρειας Ελλάδας εξαιτίας της μεγάλης συρρίκνωσης του επιβατικού κοινού. Επιπροσθέτως η σιδηροδρομική γραμμή Κοζάνη-Πτολεμαΐδα έχει κοπεί στο ύψος των ορυχείων της ΔΕΗ και μελετάται η αλλαγή της χάραξης που θα παρακάμπτει τις περιοχές εξόρυξης της ΔΕΗ. Μετά την ολοκλήρωση των μελετών προβλέπεται η υλοποίηση της παραπάνω χάραξης με ορίζοντα ολοκλήρωσης το έτος 2019 (ΕΣΣΒΑΑ Κοζάνης, 2016· Ε.Π. Κοζάνης, 2011-2014).

Η περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού της Κοζάνης υπήρξε διαχρονικά άρρηκτα συνδεδεμένη με την ιστορία της πόλης, αποτελώντας για τους πολίτες της συναισθηματικά ιδιαίτερο και αγαπημένο χώρο. Μάλιστα κατά το σεισμό του 1995 αποτέλεσε έναν από τους χώρους συγκέντρωσης πληθυσμού που λειτούργησαν μεταξύ άλλων ανοικτών χώρων της πόλης γεγονός που ενδυναμώνει την ανάγκη διατήρησής του ως υπαίθριου ελεύθερου χώρου (ΓΠΣ Κοζάνης, 2014· ΕΣΣΒΑΑ Κοζάνης, 2016). Ακόμα θα πρέπει να αναλογιστούμε ότι η περιοχή του σταθμού και των γραμμών είναι φορτισμένη με το χαρακτηρισμό του ορίου κι εμποδίου ανάμεσα στα δύο τμήματα της πόλης που διαχωρίζει **διακόπτοντας τη συνέχεια του αστικού ιστού και δημιουργώντας ένα αστικό κενό**. Η σημερινή «εν υπνώσει» κατάστασή του, προσδίδει μια ιδιαίτερη δυναμική και αποτελεί μοναδική ευκαιρία για την αστική αναζωογόνηση της Κοζάνης, την ενίσχυση του αστικού πρασίνου και της δικτύωσής του, καθώς και τη σημαντική βελτίωση τόσο του μικροκλίματος όσο και της βιώσιμης κινητικότητας της πόλης.

Σύμφωνα με

**Φωτ. 4-1: Άποψη της περιοχής του ΟΣΕ μέσω δορυφορικής λήψης Google. Το μεγάλο αστικό κενό από τη μια αποτελεί ένα ρήγμα στη συνέχεια του αστικού ιστού κι από την άλλη ένα χώρο σε αναμονή με πολλαπλές δυνατότητες για περιβαλλοντική αναβάθμιση και βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης (Πηγή: ΕΣΣΒΑΑ Κοζάνης , 2016).**

Το Επιχειρησιακό Σχέδιο Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης του Δήμου Κοζάνης, οι προτεινόμενες παρεμβάσεις και δράσεις του δήμου σχετικά με την ενεργοποίηση του αστικού κενού του ΟΣΕ κωδικοποιούνται στα εξής σημεία:

- ✓ Διατήρηση του Επιβατικού Σταθμού στην σημερινή του θέση, εντός πόλης, με τη χρήση και λειτουργία δύο γραμμών παράλληλα με τη δημιουργία Εμπορευματικού Σταθμού στην περιοχή Μαυροδενδρίου, εκτός της πόλης της Κοζάνης (μετά τον κόμβο της Εγνατίας προς Πτολεμαΐδα), πλησίον της ΒΙ.ΠΕ. Κοζάνης. Το σημερινό κτίριο του Ο.Σ.Ε. βρίσκεται στο κέντρο της προτεινόμενης περιοχής αναβάθμισης και στην εν λόγω πρόταση θα αποτελεί το σημείο αναφοράς της παρέμβασης.

- ✓ Αξιοποίηση της έκτασης του υφιστάμενου χώρου του ΟΣΕ εντός της πόλης της Κοζάνης και ένταξή του στον πολεοδομικό ιστό αυτής.

- ✓ Διαμόρφωση χώρων πρασίνου και ήπιων αναπτύξεων με χρήσεις πολιτισμού κι αναψυχής με τα χαρακτηριστικά ενός βιοκλιματικού πάρκου (χρήση ΑΠΕ, βιοκλιματικός σχεδιασμός υπαίθριων χώρων, κλπ)

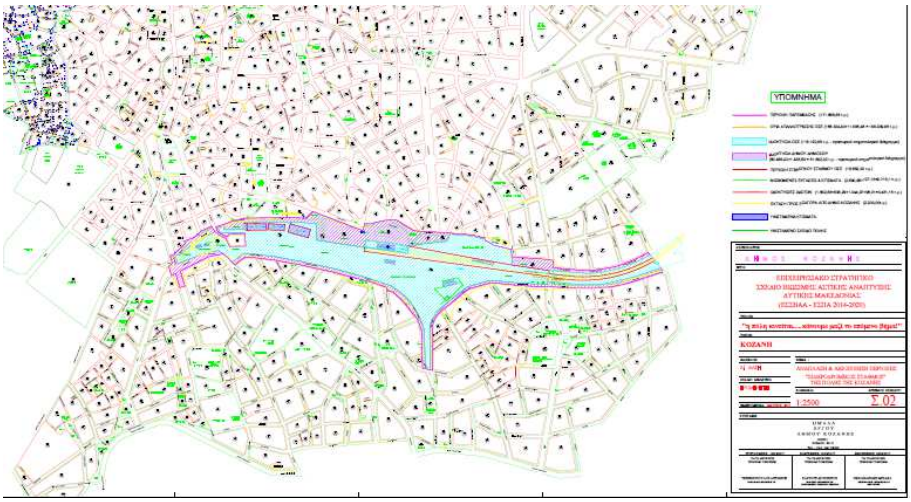
- ✓ Δημιουργία υπαίθριου στεγασμένου χώρου της νέας Δημοτικής Λαϊκής Αγοράς σε περιβάλλον πρασίνου, με κλειστές υποστηρικτικές εγκαταστάσεις μικρής κλίμακας.

Όπως προαναφέρθηκε οι οικιστικές περιοχές εντός των οποίων περικλείεται είναι σε μεγάλο βαθμό διαμορφωμένες περιοχές της πόλης. Υψηλότερες οικιστικές πυκνότητες είναι στα Β-Δ, στις γειτονιές Αγ. Κωνσταντίνου, Γιτιάς και Λαϊκής Αγοράς και χαμηλότερες στα Β-Α στη γειτονία του Πανοράματος και Νότια στις γειτονιές Αγ. Αθανασίου και Πλατανιών, περιοχές που εντάχθηκαν σε σχέδιο πόλης μετά το 1986, σύμφωνα με το εγκεκριμένο ΓΠΣ της Κοζάνης (ΦΕΚ 68/Δ/1986). Ο αστικός ιστός και οι δημόσιοι χώροι έχουν σε μεγάλο βαθμό υλοποιηθεί (διάνοιξη οδών, πεζοδρόμων , πλατειών κλπ) κυρίως στις περιοχές των επεκτάσεων, όπου και διαπιστώνεται η ιεράρχηση και επάρκεια εξυπηρέτησης των χώρων αυτών.

Το προς ανάπτυξη Σιδηροδρομικό Ακίνητο (Σ.Α), το οποίο σύμφωνα με το Ρ.Σ της αναθεώρησης του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης Κοζάνης φέρει το χαρακτηρισμό «χώρος ΟΣΕ» (Ο.Τ 406Γ) περιλαμβάνει:

- ✓ την περιοχή του Σιδηροδρομικού Σταθμού,
- ✓ τη σιδηροδρομική γραμμή και κτίρια υποστηρικτικά της σιδηροδρομικής λειτουργίας. Η ζώνη αυτή θα διατηρηθεί για τη σιδηροδρομική λειτουργία καθώς προγραμματίζεται η λειτουργία τους στο μέλλον για την εξυπηρέτηση μόνον επιβατών,
- ✓ κτίρια που είναι μισθωμένα (στη νότια πλευρά ως κατάστημα τροφίμων) και στη δυτική πλευρά που προορίζεται να αγοραστεί από το Δήμο για να στεγάσει προνοιακές εγκαταστάσεις (βρεφονηπιακό σταθμό) και
- ✓ κτίριο που δεν χρησιμοποιείται σε κεντρική θέση νότια του Σ.Σ.
- ✓ Ζώνη επικάλυψης του ορύγματος της σιδηροδρομικής γραμμής στα ανατολικά του παραπάνω Ο.Τ 406 Γ.
- ✓ Περιμετρικούς καθορισμένους κοινόχρηστους χώρους του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης Κοζάνης για το πολεοδομικό καθεστώς των οποίων έχει εκδοθεί το με αρ.1007/2017 έγγραφο της Δ/νσης Πολεοδομικού Σχεδιασμού & Τράπεζας Γης του ΥΠΕΝ, σύμφωνα με το οποίο οι χώροι αυτοί πρέπει να διατηρηθούν ως κ.χ. (περιμετρικές οδοί και χώροι πρασίνου-πλατείας) καθώς

και ως κοινόχρηστοι/κοινωφελείς χώροι πρασίνου, αναψυχής, πολιτισμού και αθλητισμού και υπαίθριοι χώροι στάθμευσης.




Εικ. 4-1: Υπό μελέτη περιοχή (Πηγή: ΕΣΣΒΑΑ Δήμου Κοζάνης 2017)

Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από το προσωρινό κτηματολόγιο επιφάνεια 51,9 στρμ. περίπου είναι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι του εγκεκριμένου σχεδίου ενώ η συνολική περιοχή παραχώρησης από τον ΟΣΕ προς το Δήμο είναι περίπου 170 στρμ., ενώ το προς ανάπτυξη Σ.Α έχει επιφάνεια περίπου 145 στρμ

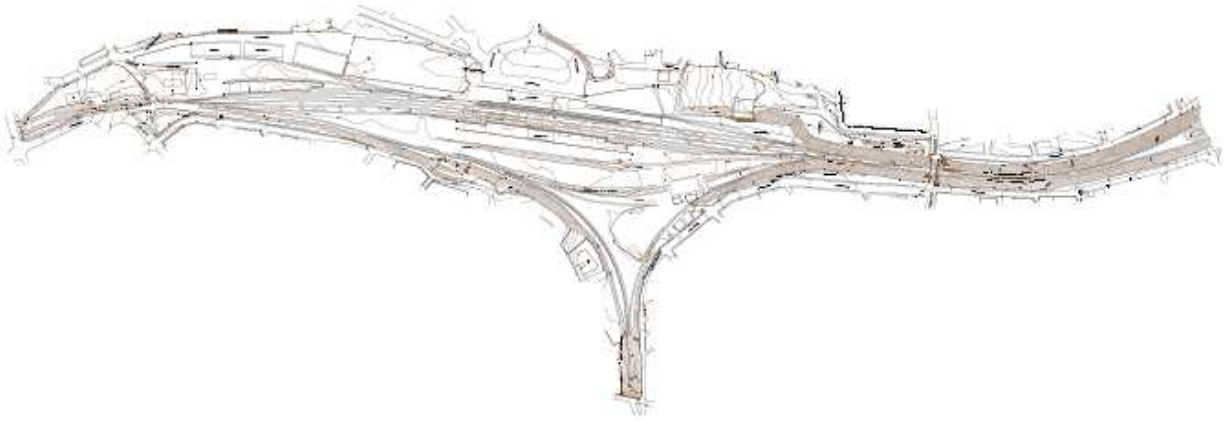
Για την έκταση αυτή έγινε σε παρελθόντα χρόνο απαλλοτρίωση προκειμένου να υλοποιηθούν τα έργα εξυπηρέτησης ΟΣΕ, σύμφωνα με τα παρακάτω ΦΕΚ: 70Α/21.02.1956, 140/02.10.1957, 6Α/11.01.1958, 99Δ/16.07.1960, 68Δ/21.06.1961, 88Δ/19.07.1962, 89Δ/21.07.1962, 14Δ/28.01.1966, 33Δ/17.03.1967, 29Δ/08.02.1969, 174Δ/27.09.1969, 77Δ/18.04.1970, 192Α/19.09.1970, 214Δ/30.09.1970, 121Δ/24.05.1972.

Στην παραπάνω συνολική έκταση «παρεμβάλλονται» (χωρίς να έχουν συνυπολογιστεί οι επιφάνειες/εμβαδά τους):

- ✓ το Ο.Τ 236 που είναι ξένη ιδιοκτησία και
- ✓ τρεις αυτοτελείς, διακριτές ιδιοκτησίες των Τράπεζας Πειραιώς , Ένωσης Γεωργικών Συνεταιρισμών και «Ελίμεια ΕΠΕ» που διέπονται από ειδικό καθεστώς, βάσει σχετικών παραχωρητηρίων από το Υπ.Οικονομικών της δεκαετίας του 1960.

Η μορφολογία του εδάφους φαίνεται στον επόμενο χάρτη με τις υψομετρικές καμπύλες. Προκύπτει πως το μεγαλύτερο τμήμα της έκτασης έχει μικρές

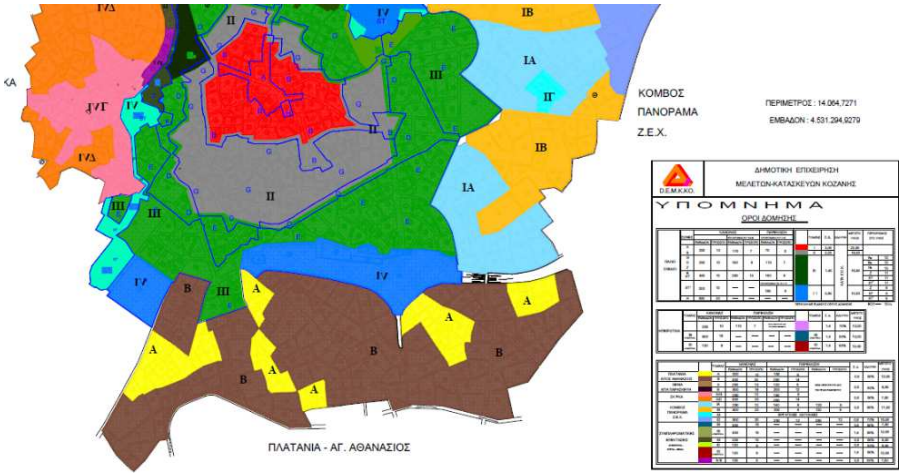
υψομετρικές διαφορές. Αυτές είναι μεγαλύτερες σε τμήματα του Σ.Α , προς νότο και στο βόρειο-ανατολικό τμήμα του. Επίσης το ανατολικό τμήμα του ακινήτου που περιλαμβάνει μόνο τη Σ.Γ, εντός ορύγματος, βρίσκεται σε αρκετά χαμηλότερη υψομετρική στάθμη από τις εκατέρωθεν περιοχές της πόλης (Πανόραμα και Πλατάνια – Αγ. Αθανάσιος).



**Εικ. 4-2: Μορφολογικός χάρτης και υψομετρικές καμπύλες περιοχής (Πηγή: Δήμος Κοζάνης).**

Στο ακίνητο του ΟΣΕ και στη διαχείριση της ΓΑΙΑΟΣΕ θα παραμείνει ο χώρος που σήμερα μισθώνεται και λειτουργεί ως κατάστημα τροφίμων (στη νότια πλευρά , όπου και δύο υφιστάμενα κτίρια) , όπως βέβαια και η ζώνη που θα εξυπηρετήσει τη μελλοντική σιδηροδρομική λειτουργία και ο υφιστάμενος Σιδηροδρομικός Σταθμός.

Οι Τομείς των συντελεστών δόμησης της πόλης φαίνονται στον παρακάτω χάρτη. **Η περιοχή ενδιαφέροντος βρίσκεται στον τομέα IV.** Στη βόρεια πλευρά του Σ.Α ο ισχύων Σ.Δ είναι στο τμήμα του παλιού Ρ.Σ 1,40 και στο τμήμα της επέκτασης 0,80. Στη νότια πλευρά (επεκτάσεις Αγ. Αθανασίου και Πλατάνια) ο Σ.Δ είναι 0,80.




**Εικ. 4-3: Χάρτης τομέων όρων δόμησης πόλης (οι αναφορές στις ισχύουσες γενικές διατάξεις- ύψη (πηγή: Δήμος Κοζάνης)**

## 4.2. Παρουσίαση του σχεδίου

Για τις παρεμβάσεις που προτείνονται να γίνουν εξετάστηκαν δύο διαφορετικές λύσεις: Η λύση της μέγιστης παρέμβασης και η λύση της μεσαίας παρέμβασης, καθώς και η μηδενική λύση που παρουσιάζονται στο αντίστοιχο κεφάλαιο. Τελικά, για λόγους που θα αναφερθούν στη συνέχεια επιλέχθηκε η λύση της μεσαίας παρέμβασης, η οποία και αναλύεται παρακάτω. Συνοψίζονται τα βασικά στοιχεία:

- ✓ Το όριο της περιοχής της πολεοδομικής μελέτης (και του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού ιδεών που θα προκηρυχθεί) αναφέρεται σε όλη την έκταση που δίδεται από την ΟΣΕ Α.Ε., ως ιδιοκτησία της και παρουσιάζεται σε επισυναπτόμενο χάρτη.

- ✓ Οι εγκεκριμένοι κ.χ., διατηρούνται οπωσδήποτε ως ποσοστό/μέγεθος συνολικής επιφάνειας, αλλά το σχήμα τους και οι θέσεις τους μπορούν με την πρόταση σχεδιασμού που αιτιολογείται από τις προαναφερθείσες κυκλοφοριακές και πολεοδομικές ανάγκες να διαφοροποιηθούν και τροποποιηθούν (κυρίως οι χώροι στάθμευσης που χωροθετούνται σε κατάλληλες θέσεις για να εξυπηρετούν τις χρήσεις αγοράς, πολιτιστικών και αθλητισμού καθώς και ο νέος χώρος των ΜΜΜ για τα αστικά λεωφορεία και το μικρό «πράσινο σημείο» για την ανακύκλωση).

- ✓ Τα κοινωφελή, των πολιτιστικών και αθλητικών χρήσεων «ενσωματώνονται στο ενιαίο Ο.Τ. 406 Γ (406Γ+419Α)» του Πάρκου ΟΣΕ, και τεκμηριώνεται πως ανασχεδιάζονται στο πλαίσιο του νέου συνολικού σχεδιασμού που στο σύνολό του έχει κοινωφελή χαρακτήρα.

- ✓ Ένας νέος κοινωφελής χώρος δημιουργείται για να καλύψει τις ανάγκες του Δήμου (βρεφονηπιακός σταθμός) και ένα μόνο Ο.Τ. με ορισμένες χρήσεις πολεοδομικού κέντρου, στη θέση όπου και σήμερα λειτουργεί κατάστημα τροφίμων.

- ✓ Εντός της έκτασης των Ο.Τ. 406Γ και του Ο.Τ. 419Α, που ενοποιούνται (με την κατάργηση και μετάθεση βόρεια του προβλεπόμενου στο ισχύον Ρ.Σ. πεζοδρόμου) που αποτελεί το βασικό «κορμό» του Σ.Α. βάσει της προτεινόμενης νέας πολεοδομικής οργάνωσης, θα αναπτυχθούν τρεις βασικές χρήσεις:

    - ο το Πάρκο του ΟΣΕ (με επιτρεπόμενες χρήσεις την αναψυχή, πολιτιστικές και υπαίθριες αθλοπαιδιές),

    - ο η Δημοτική Υπαίθρια Αγορά της Κοζάνης (με επιτρεπόμενες χρήσεις το εμπόριο και γραφειακή υποστήριξη και την εστίαση- αναψυχή),

    - ο η Ζώνη του Σιδηροδρομικού Σταθμού, της Σ.Γ. και εν γένει της σιδηροδρομικής λειτουργίας που αναμένεται να λειτουργήσει στο μέλλον καθώς και ορισμένων χρήσεων κεντρικών λειτουργιών που θα λειτουργήσουν υποστηρικτικά στο μελλοντικό συνολικό πρόγραμμα της παρέμβασης,

    ενώ μικρά τμήματα του Ο.Τ. 406Γ, θα διαχωριστούν σύμφωνα με τις ειδικότερες χρήσεις που ήδη λειτουργούν (κατάστημα τροφίμων με εκμίσθωση από τη ΓΑΙΑΟΣΕ) ή θα αναπτυχθούν σε αυτά (μικρό «πράσινο σημείο» ανακύκλωσης και κοινωφελής χώρος πρόνοιας σε ακίνητο που θα αποκτήσει ο Δήμος στο δυτικό άκρο), τις ανάγκες οργάνωσης της κυκλοφορίας και στάθμευσης στην άμεση και ευρύτερη περιοχή αυτή της πόλης καθώς και τις ανάγκες οργάνωσης των κινήσεων των πεζών και των ποδηλατών, στο πλαίσιο ανάπτυξης των παραπάνω (α), (β) και (γ) χρήσεων γης.

Τα παραπάνω αναλύονται στη συνέχεια:

### *4.2.1. Ζώνη δημοτικής αγοράς*

Η Ζώνη υποδοχής δόμησης της Στεγασμένης Δημοτικής Υπαίθριας Αγοράς (εβδομαδιαίας και άλλων περιοδικού χαρακτήρα διοργανώσεων εμπορικών εκθέσεων), αναπτύσσεται στη θέση νότια και ανατολικά των υφισταμένων τριών κτιρίων (τα οποία δεν ανήκουν στην ιδιοκτησία του ΟΣΕ αλλά στους Τράπεζα

Πειραιώς, Ένωση Γεωργικών Συνεταιρισμών και «Ελίμεια ΕΠΕ») και σε μια επιφάνεια περίπου 15,50 στρμ. Εντός της Ζώνης αυτής θα κατασκευαστούν – κατόπιν διενέργειας αρχιτεκτονικού διαγωνισμού ιδεών, με μέριμνα διοργάνωσής του από το Δήμο Κοζάνης – ανοικτά στέγαστρα της κεντρικής υπαίθριας αγοράς επιπέδου πόλης και οι αναγκαίες κλειστές, μόνιμου χαρακτήρα, εγκαταστάσεις για την υποστήριξη των κεντρικών χρήσεων της αγοράς.

Η επιφάνεια που επιτρέπεται να καλυφθεί ανέρχεται στο 60% της επιφάνειας της Ζώνης και ειδικότερα:

- ✓ Περί τα 1.000τμ, θα διατεθούν για μόνιμες κλειστές κτιριακές εγκαταστάσεις (για εγκατάσταση μικρών γραφείων, επιχειρήσεων εστίασης –αναψυχής κλπ) σε ισόγεια ή διώροφα κτίρια και

- ✓ περί τα 6.000 - 8.000τμ, θα διατεθούν για την κατασκευή στεγάστρων, στην καλυπτόμενη επιφάνεια των οποίων, θα αναπτύσσονται οι πάγκοι των εκθετών που συμμετέχουν στη λαϊκή αγορά της πόλης, άλλες περιοδικές εκθέσεις κλπ.

Τα κτίρια θα είναι ισόγεια ή 2 ορόφων ενώ και στα υπαίθρια στέγαστρα θα δοθεί η δυνατότητα ανάπτυξης των υπαίθριων εγκαταστάσεων σε 2 στάθμες και σε ποσοστό 25% της επιφάνειας κάλυψής τους.

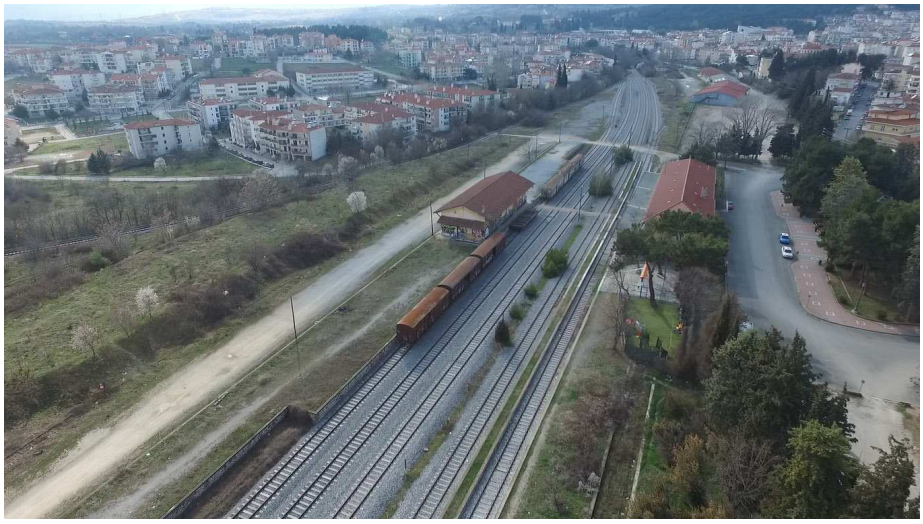
Εξετάστηκε η ιδέα να λειτουργήσουν ως υποστηρικτικοί της αγοράς και ως αποθήκες - ψυγεία οι εγκαταστάσεις των τριών προαναφερθέντων ξένων ιδιοκτησιών. *Η ιδέα αυτή, είναι πολεοδομικά συμβατή, όμως θα πρέπει να αναζητηθεί η θεσμική και διοικητική διαδικασία εφαρμογής της, δεδομένου ότι πρόκειται για ιδιοκτησίες «τρίτων», με ειδικό ιδιοκτησιακό καθεστώς (κληρούχοι με μόνη επιτρεπόμενη χρήση τη γεωργική αποθήκη) που δεν μπορεί να μετασχηματιστεί παρά μόνο μέσα από τη διαδικασία του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδιασμού, δηλ. πρέπει να προηγηθεί ο καθορισμός και άλλων ενδεχομένως, επιτρεπόμενων χρήσεων από εγκεκριμένο ΓΠΣ και να ακολουθήσει νομίμως η εξειδίκευση των χρήσεων αυτών στο επίπεδο του εγκεκριμένου Ρ.Σ.* Στην παρούσα πρόταση διατηρείται ως έχει το ισχύον καθεστώς και ο πέριξ χώρος των τριών κτιριακών εγκαταστάσεων χαρακτηρίζεται κ.χ.

### *4.2.2. Ζώνη πάρκου ΟΣΕ*

Στην υπόλοιπη έκταση του Ο.Τ. 406Γ, κυρίως αναπτύσσεται το Πάρκο του ΟΣΕ, που οργανώνεται σε δύο τμήματα, ένα νοτίως της Ζώνης της Σιδηροδρομικής

Γραμμής και του Σιδηροδρομικού Σταθμού (το μεγαλύτερο) και το δεύτερο βορείως αυτών. Η συνολική επιφάνεια μόνο του Πάρκου ανέρχεται σε περίπου 67,00 + 5,00 = 72,00 στρμ. Εντός του πάρκου θα γίνει φύτευση υψηλής και χαμηλής βλάστησης με διαμορφώσεις που θα προταθούν κατόπιν διενέργειας αρχιτεκτονικού διαγωνισμού. Στις επιτρεπόμενες χρήσεις θα είναι:

- ✓ Η ανάπτυξη **χρήσεων πολιτισμού** (μουσείο, αίθουσα εικαστικών εκθέσεων, προβολών κλπ), στο υπάρχον κτίριο στην περιοχή αυτή (νότια της περιοχής που θα παραμείνει ως «χώρος σιδηροδρομικού Σταθμού και σιδηροδρομικής λειτουργίας ΟΣΕ») , το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί ή να επεκταθεί ή αντικατασταθεί με νέο - θα αποτελέσει αντικείμενο του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού. Η δόμηση θα ανέλθει σε 1.000 τ.μ. το πολύ. Επίσης στη βόρεια πλευρά του προτείνεται η διατήρηση της σιδ. Γραμμής, ώστε να χρησιμοποιηθεί για υπαίθρια μουσειακά εκθέματα σιδηροδρομικού υλικού (βλέπε εικόνα). Περιορισμένα θα επιτρέπεται η ανάπτυξη δραστηριοτήτων υπαίθριας αναψυχής και αθλοπαιδιών (όργανα γυμναστικής κ.ά.).



Φωτ. 4-2: Άποψη του σταθμού ΟΣΕ και του κτιρίου αποθήκης. Στιγμιότυπο από βιντεοσκόπηση με χρήση Drone. (Πηγή: ΕΜΠ – ΜΒΚ Σχολής Τοπογράφων & ΣΠΕ Σχολής Αρχιτεκτόνων, *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*, Α΄ Φάση, Μάρτιος 2017).

### *4.2.3. Ζώνη Σιδηροδρομικού Σταθμού και Σιδηροδρομικής Λειτουργίας*

Η Ζώνη που θα παραμείνει για τη σιδηροδρομική λειτουργία περιορίζεται σημαντικά και η επιφάνειά της ανέρχεται σε περίπου 14,35 στρμ. Περιλαμβάνει τον υφιστάμενο Σιδηροδρομικό Σταθμό καθώς και άλλα κτίρια υποστήριξης της

σιδηροδρομικής λειτουργίας (αποθήκες, μηχανοστάσιο κλπ). Οι εγκαταστάσεις αυτές, σύμφωνα με το σχεδιασμό του ΟΣΕ προβλέπεται να λειτουργήσουν μελλοντικά, σαν τερματικός επιβατικός σταθμός. Στην παρούσα πρόταση επίσης προστίθεται η πρόβλεψη διατήρησης και προσαρμογής της χάραξης μιας γραμμής για την πιθανή ανάπτυξη μελλοντικά γραμμής Τραμ, από τον Σ.Σ της Κοζάνης προς τη ΖΕΠ.

Στο υφιστάμενο κτίριο του Σ.Σ. καθώς και στα υπόλοιπα κτίρια υπάρχει η δυνατότητα επισκευών, επεκτάσεων αλλά και η αντικατάστασή τους με νέα κτίρια , σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις που ισχύουν για τα ακίνητα του ΟΣΕ/ΓΑΙΑΟΣΕ (Ν.3891/2010, όπως ισχύει). *Με την παρούσα πρόταση ο Σ.Δ προτείνεται να καθοριστεί 0,50. Η ανάπτυξη της δόμησης προτείνεται να περιοριστεί σε δύο ζώνες εκατέρωθεν μιας ελεύθερης – αδόμητης ζώνης μήκους 75,00μ. περίπου, προκειμένου να διασφαλίζεται αφενός η σύνδεση των περιοχών κατοικίας βόρεια και νότια του Σ.Α., μέσω πεζόδρομων-πεζογέφυρας και ποδηλατόδρομου και αφετέρου η ελεύθερη οπτική επαφή/θέα προς το Πάρκο, όπως σημειώνεται στα διαγράμματα που συνοδεύουν την παρούσα μελέτη*. Οι χρήσεις που προτείνεται να αναπτυχθούν, συμπληρωματικά προς τις χρήσεις του Σιδηροδρομικού Σταθμού και της εν γένει σιδηροδρομικής λειτουργίας, είναι παρόμοιες και συμβατές με τις κεντρικές λειτουργίες της Στεγασμένης Δημοτικής Υπαίθριας Αγοράς. Στόχος είναι η ανάπτυξη των χρήσεων αυτών να συμβάλλει, μακροπρόθεσμα, στην καλή λειτουργία και βιωσιμότητα των επιχειρούμενων παρεμβάσεων τόσο στη Δημοτική Υπαίθρια Αγορά όσο και στο βιοκλιματικό Πάρκο του ΟΣΕ με τις πολιτιστικές και τις εγκαταστάσεις πρόνοιας.

1. Στην προς ανάπλαση περιοχή περιλαμβάνεται και η νέα επιφάνεια που δημιουργείται με την επικάλυψη του ορύγματος των σιδηροδρομικών γραμμών, ανατολικά της οδού Ιωνίας και επί του επιπέδου αυτού επιτρέπεται η ανάπτυξη πρασίνου, χώρων άθλησης και κοινοχρήστων χώρων. Η Ζώνη αυτή είναι επιφάνειας περίπου 10,00 στρμ. και σε αυτήν θα επιτρέπεται η ανάπτυξη πρασίνου, διαδρομών επικοινωνίας πεζών και ποδηλατών και αθλητισμού στο ½ της επιφάνειας. Η δόμηση θα επιτραπεί μόνο για την κατασκευή ισόγειων κτιρίων υποστήριξης των παραπάνω χρήσεων μέγιστης επιφάνειας δόμησης 200τμ.(αποδυτήρια, γραφεία συλλόγων, καφέ κ.ά.).

2. Στο δυτικό τμήμα του Ο.Τ 406Γ και του «Πάρκου» και, βάσει των ρυθμίσεων για την οργάνωση της κυκλοφορίας της πόλης, αποκόπτεται τμήμα του Σ.Α. του ΟΣΕ, το οποίο αποτελεί νέο Ο.Τ. Τμήμα αυτού

χαρακτηρίζεται ως Κ/Φ χώρος ανέγερσης Βρεφονηπιακού Σταθμού (επιφάνειας περίπου 2,20 στρμ.) και το υπόλοιπο τμήμα χώρος κ.χ. (επιφάνειας περίπου 0,50 στρμ.). Ο Σ.Δ. στον κ/φ χώρο καθορίζεται σε 0,40, που είναι κατά πολύ μικρότερος του ισχύοντος στις όμορες περιοχές (0,80 νότια και 1,40 βόρεια).

3. Στα Ν-Α, αποκόπτεται τμήμα επιφάνειας περίπου 2,75 στρμ. από την περιοχή του Ο.Τ 406Γ και <u>δημιουργείται νέο Ο.Τ.,</u> στη θέση όπου σήμερα υφίσταται εμπορικό κατάστημα τροφίμων που εκμισθώνεται από τη ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε. Ο Σ.Δ. στο Ο.Τ. καθορίζεται σε 0,60, μικρότερος του ισχύοντος στην όμορη/απέναντι περιοχή γενικής κατοικίας (0,80).

Η δόμηση σύμφωνα με τις παραπάνω προτάσεις στο συνολικό αστικό Σ.Α. ανέρχεται, όπως αναλυτικά υπολογίστηκε στην παρ. 8.3, σε μέγεθος περίπου 13.300τμ.

<u>Οι χώροι που αξιοποιούνται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ και τον ΟΣΕ είναι:</u>

- ΟΣΕ/ΓΑΙΑΟΣΕ 17,08 στρμ. ή ποσοστό 11,80% και η δόμηση αντιστοιχεί σε μέσο Σ.Δ. : 0,52.

<u>Οι χώροι που αξιοποιούνται από το Δήμο Κοζάνης στο Πάρκο ΟΣΕ κι από κ/φ χρήσεις είναι:</u>

- 97,95 στρμ. ή ποσοστό 67,55% και η δόμηση αντιστοιχεί σε μέσο Σ.Δ.: 0,046.

## 4.3. <u>ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ</u>

Το Σιδηροδρομικό Ακίνητο ΟΣΕ της Κοζάνης, εντάσσεται στην κατηγορία Περιφερειακών Σιδηροδρομικών Σταθμών, όπου σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1. β. του άρθρου 6 Α του Ν.3891/2010 (Α΄188) *«Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα»*, επιτρέπονται χρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών και εγκαταστάσεων παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών, καθώς και χρήσεις γενικής κατοικίας. Ταυτόχρονα όμως το ακίνητο αυτό εντάσσεται και στην κατηγορία των Σιδηροδρομικών Ακινήτων εντός αστικών περιοχών, καθώς βρίσκεται εντός του εγκεκριμένου από το 1986 ΓΠΣ της περιοχής (ΦΕΚ 68 Δ΄) και περιβάλλεται από περιοχές με εγκεκριμένα σχέδια πόλης και Πολεοδομικές Μελέτες Επεκτάσεων .

Με την Απόφαση με αρ. ΠΕ.ΧΩ 1299/00 / 2001 (ΦΕΚ 129 Δ΄) του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας (σήμερα Αποκεντρωμένης

Διοίκησης) εγκρίθηκε η αναθεώρηση του εγκεκριμένου για περιοχές του παλιού ρυμοτομικού σχεδίου (χωρίς τις επεκτάσεις που εγκρίθηκαν με το παραπάνω ΓΠΣ), όπου συμπεριελήφθη και η περιοχή του Σ.Α. ΟΣΕ της Κοζάνης. Συγκεκριμένα προβλέπεται ο χώρος του Σιδηροδρομικού Σταθμού (Ο.Τ. 419Α), χώροι αναψυχής, πολιτισμού και πρασίνου (Ο.Τ 406Α) , χώρος Κ.Χ.- στάθμευση-πράσινο (Ο.Τ. 406Β), Κ.Χ-Πράσινο (Ο.Τ 419), χώροι αθλητισμού και παιδικής χαράς (Ο.Τ 422 και 422Α) και το μεγαλύτερο τμήμα της έκτασης ως «χώρος ΟΣΕ» (στο Ο.Τ 406Γ). Οι παραπάνω χρήσεις γης, πλην αυτών του Ο.Τ 406Γ, επιτρέπονται στο πλαίσιο της γενικής κατοικίας, σύμφωνα με το άρθρο 3 του ισχύοντος μέχρι σήμερα Π.Δ. από 23/2-6/3. 1987 (ΦΕΚ 166 Δ΄).

Ο «χώρος ΟΣΕ» υπάγεται ως προς την ειδική πολεοδομική λειτουργία του στις εγκαταστάσεις ΜΜΜ, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. Β. 26 του άρθρου 1 του ισχύοντος. Οι εγκαταστάσεις ΜΜΜ επιτρέπονται στις περιοχές που καθορίζονται χρήσεις είτε του άρθρου 4 (Πολεοδομικών Κέντρων), είτε του 5 (μη οχλούσας βιομηχανίας/βιοτεχνίας), είτε του 6 (οχλουσών βιομηχανιών) ή και 8 (τουρισμού – αναψυχής). Εν προκειμένω, πολεοδομικά είναι κατάλληλη η επιλογή της γενικής κατηγορίας του άρθρου 4 του παραπάνω Π.Δ. ΦΕΚ 166 Δ΄/1987. Η επιλογή αυτή θα εξυπηρετήσει τη δυνατότητα διατήρησης του Σιδηροδρομικού Σταθμού – που προορίζεται να επαναλειτουργήσει, όπως προαναφέρθηκε - καθώς και τη χωροθέτηση της αφετηρίας των τοπικών «αστικών» λεωφορείων της πόλης στα δυτικά του σταθμού (Ο.Τ 406Α). Επίσης, θα εξυπηρετήσει τη χωροθέτηση – δυτικότερα ακόμα και νότια του χώρου των λεωφορείων – της Δημοτικής Υπαίθριας Αγοράς της Κοζάνης επιλύοντας σημαντικά λειτουργικά προβλήματα της πόλης που έχουν αναλυτικά αναφερθεί στα προηγούμενα κεφάλαια (3, 6, 7 και 8). Εξάλλου η δυνατότητα αυτή για τη χωροθέτηση και την οργάνωση χρήσεων που είναι αναγκαίες για την ανάπτυξη του ακινήτου σε συνδυασμό με την εξυπηρέτηση των αναγκών της πόλης επιτρέπεται ακόμα κι αν οι χρήσεις αυτές δεν προβλέπονται από τα εγκεκριμένα σχέδια της περιοχής, όπως ορίζεται στην παρ. 5 του άρθρου 6 Α του Ν.3891/2010, σύμφωνα με την οποία:

*«5. Με όμοια προεδρικά διατάγματα, και ύστερα από ειδικώς αιτιολογημένη εκτίμηση των πολεοδομικών, περιβαλλοντικών και αναπτυξιακών χαρακτηριστικών και επιπτώσεων της επιδιωκόμενης παρέμβασης, μπορεί να τροποποιούνται εγκεκριμένα σχέδια πόλεως και πολεοδομικές μελέτες, καθώς και να καθορίζονται ειδικοί όροι χρήσης και δόμησης για τα εντός σχεδίου πόλεως σιδηροδρομικά ακίνητα, ακόμη και κατά παρέκκλιση από τις τυχόν ισχύουσες στην περιοχή γενικές και ειδικές χρήσεις γης και όρους και περιορισμούς δόμησης, εφόσον οι ρυθμίσεις*

*αυτές καθίστανται αναγκαίες για την εκπλήρωση των βασικών πολεοδομικών λειτουργιών των σιδηροδρομικών ακινήτων και δεν αλλοιώνουν τη γενική πολεοδομική φυσιογνωμία των περιοχών ή πολεοδομικών ενοτήτων στις οποίες εντάσσονται τα ακίνητα.»*

Στην περίπτωση του Σιδηροδρομικού Ακινήτου ΟΣΕ Κοζάνης, το εγκεκριμένο ΓΠΣ (ΦΕΚ68 Δ΄/1986) προβλέπει για την περιοχή αυτή.

- ✓ *«Την παραμονή του σιδηροδρομικού Σταθμού στην σημερινή του θέση και την ανάδειξή του σε πόλο έλξης και καθημερινής συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης»* (παρ. 1. Α.β.) και

- ✓ *«Την παραμονή του σιδηροδρομικού Σταθμού στην σημερινή του θέση και προώθηση του σχεδίου σιδηροδρομικής σύνδεσης της Κοζάνης με την Καλαμπάκα»* (παρ. 1. Γ)

Η χρήση της «Υπαίθριας» Αγοράς χωροθετείται για πρώτη φορά με την παρούσα ειδική πολεοδομική μελέτη και εναρμονίζεται στις παραπάνω κατευθύνσεις του ΓΠΣ, αφού συμβάλλει στην ανάδειξη της υποβαθμισμένης σήμερα περιοχής του Σιδηροδρομικού Σταθμού σε πόλο έλξης και εξυπηρέτησης καθημερινών αναγκών του συνόλου της πόλης.

Αναλυτικότερα, οι προτάσεις της παρούσας ειδικής πολεοδομικής μελέτης, για τη νέα οργάνωση του Σιδηροδρομικού Ακινήτου που προβλέπουν κατά κύριο λόγο τη διατήρηση του σιδηροδρομικού σταθμού, τη χωροθέτηση της αφετηρίας των αστικών λεωφορείων της πόλης και την ανάπτυξη στο μεγαλύτερο τμήμα της έκτασης (βλ. επόμενους πίνακες) ενός σύγχρονου Πάρκου (ο σχεδιασμός του οποίου θα ακολουθήσει βιοκλιματικές αρχές και για τη διαμόρφωση του οποίου θα προκηρυχτεί από το Δήμο Κοζάνης αρχιτεκτονικός διαγωνισμός), εναρμονίζεται πλήρως με τις κατευθύνσεις του ισχύοντος ΓΠΣ. Στο πλαίσιο σχεδιασμού του Πάρκου προβλέπεται και η δημιουργία πολιτιστικών χρήσεων καθώς και υπαίθριων δραστηριοτήτων αθλητισμού, παιδικών χαρών, χώρου πρόνοιας, πρασίνου, στάθμευσης κ.ά. Επίσης προβλέπεται η δημιουργία χώρου για την οργάνωση σε υπαίθριες εγκαταστάσεις των λαϊκών περιοδικών (σε εβδομαδιαία βάση) αγορών καθώς και η δημιουργία των αναγκαίων χώρων στάθμευσης. Με τη χωροθέτηση της δημοτικής αγοράς , αφενός η λειτουργία αυτής της χρήσης θα γίνεται σε κατάλληλα διαμορφωμένους χώρους και εγκαταστάσεις με κάθε αναγκαία εξυπηρέτηση, όπως επιβάλουν οι κανόνες του σύγχρονου αστικού σχεδιασμού και αφετέρου θα διευκολυνθεί σημαντικά η οργάνωση και διαχείριση

της κυκλοφορίας στην ευρύτερη περιοχή της οδού Αριστοτέλους (όπου διεξάγεται σήμερα η λαϊκή αγορά), στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Με όλες αυτές τις ρυθμίσεις η συνολική περιοχή θα εξελιχθεί σε *«πόλο έλξης και καθημερινής κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης»*, έτσι ώστε στο σύνολό της η πρόταση να είναι σύμφωνη με τις παραπάνω κατευθύνσεις του ΓΠΣ. Στο πλαίσιο αυτό και για τη διατήρηση της πολεοδομικής ενότητας του Πάρκου και τον μη «κατακερματισμό» του με δρόμους ή πεζόδρομους , επιλέχθηκε ως κατάλληλη η οργάνωση των χωροθετούμενων χρήσεων σε επί μέρους ζώνες/χώρους ενός ενιαίου Ο.Τ. 406 Γ (406Γ+419Α).

Συγκεκριμένα, με την πρόταση οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης εξειδικεύονται ως εξής:

1. Χρήσεις πολεοδομικού κέντρου του άρθρου 4 του από Π.Δ από 23/2-6/3. 1987 (ΦΕΚ 166 Δ΄) στο «ενιαίο» Ο.Τ 406 Γ (406Γ+419Α) και στα Ο.Τ 406Α και 406Η και ειδικότερα,

    - ✓ εγκαταστάσεις ΜΜΜ (χρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών και εγκαταστάσεων παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών και στάθμευσης λεωφορείων),
    - ✓ μικρό «πράσινο σημείο» ανακύκλωσης,
    - ✓ δημοτική υπαίθρια αγορά,
    - ✓ εμπορικά καταστήματα,
    - ✓ γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες , κοινωφελείς οργανισμοί,
    - ✓ αναψυκτήρια,
    - ✓ εστιατόρια,
    - ✓ πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις,
    - ✓ υπαίθριες αθλητικές δραστηριότητες και δραστηριότητες αναψυχής,

Στο χώρο του Σ.Σ καθώς και στο Ο.Τ 406Η επιτρέπεται η ανάπτυξη επιπλέον, συμπληρωματικών προς τις παραπάνω, χρήσεων κατοικίας , ξενοδοχείων, ξενώνων και λοιπών τουριστικών υποδομών, διοίκησης, χώρων συνάθροισης κοινού και κτιρίων στάθμευσης.

**2.** Χρήσεις γενικής κατοικίας του άρθρου 3 του από Π.Δ από 23/2-6/3. 1987 (ΦΕΚ 166 Δ΄) στο Ο.Τ. 406Δ και ειδικότερα κτιρίων πρόνοιας.

**3.** Χρήσεις ελεύθερων χώρων - πρασίνου του άρθρου 9 του από Π.Δ από 23/2-6/3. 1987 (ΦΕΚ 166 Δ΄) στο Ο.Τ. 1065.

## 4.4. Ισοζύγιο Κοινόχρηστων κι κοινωφελών χώρων

Η πολεοδομική μελέτη του Σιδηροδρομικού Ακινήτου (Σ.Α) του ΟΣΕ στην Κοζάνη με τις παραπάνω διατάξεις του άρθρου 6Α του Ν.3891/2010 για την *«Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ» (Α΄188)*, με τις διατάξεις του οποίου εγκρίνεται ο χωρικός σχεδιασμός και η πολεοδομική οργάνωση της περιοχής των Σιδηροδρομικών Ακινήτων, δεν υπόκειται σε υποχρέωση διάθεσης συγκεκριμένου ποσοστού της επιφάνειας του εν λόγω Σ.Α. (ως υποχρέωση ανάλογη της εισφοράς γης , σύμφωνα με το άρθρο 24 του Συντάγματος, την πάγια πολεοδομική νομοθεσία και τις προδιαγραφές του πολεοδομικού σχεδιασμού), για τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων και των τυχόν αναγκαίων χώρων κοινωφελών χρήσεων.

Στην περίπτωση του Σ.Α. ΟΣΕ της Κοζάνης, όπως έχει περιγραφεί στις προηγούμενες παραγράφους, σημαντικό ποσοστό της έκτασης του ΟΣΕ έχει ήδη – από τον ισχύοντα πολεοδομικό σχεδιασμό της πόλης – διατεθεί για τη δημιουργία κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων (*51,9 στρμ. επί συνολικής έκτασης 171,56 στρμ. ήτοι ποσοστό 33%*).

*Όμως η προτεινόμενη ανάπτυξη, στοχεύει όχι στην ανοικοδόμηση της περιοχής αλλά στην ανάπτυξη εκείνων των λειτουργιών που έχει ανάγκη η πόλη της Κοζάνης, όπως οι σταθερές εγκαταστάσεις του υπαίθριου κυρίως εμπορίου και συναφών χρήσεων αναψυχής, οι διαδρομές πεζών και ποδηλατών με θεματικούς προορισμούς , όπως το Πάρκο ΟΣΕ και οι οργανωμένοι «αθλητικοί πυρήνες» (ο υφιστάμενος στα δυτικά και ο δημιουργούμενος στα ανατολικά) που θα συμβάλλουν στην «ανακούφιση» του επιβαρυμένου κέντρου της πόλης και στην ισόρροπη δικτύωση όλων των γειτονιών μεταξύ τους και με την κεντρική περιοχή στο στόχο και το όραμα για τη βιώσιμη ανάπτυξη και κινητικότητα στην πόλη της Κοζάνης.*

Τα οφέλη θα είναι πολλά για το σύνολο της πόλης και θα πολλαπλασιαστούν με τις έμμεσες θετικές επιπτώσεις στη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών σε βασικούς άξονες της πόλης όπως είναι η Αριστοτέλους και οι λοιποί δρόμοι όπου

γίνονται παρεμβάσεις ανάπλασης σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του Πάρκου στην περιοχή του ΟΣΕ.

Έτσι με τον προτεινόμενο σχεδιασμό τόσο οι κοινόχρηστοι χώροι όσο και οι κοινωφελείς αυξάνονται ως επιφάνειες και ως ποσοστό της επιφάνειας του Σ.Α του ΟΣΕ/ΓΑΙΑΟΣΕ, όπως φαίνεται στους παρακάτω πίνακες.

Η αύξηση των κ.χ. και κοινωφελών χώρων ισχύει και για τους ήδη εγκεκριμένους τέτοιους χώρους που γειτνιάζουν με την περιοχή παρέμβασης και ανάπτυξης και στους οποίους έχουν προβλεφθεί οι απαραίτητες για τη λειτουργική ενότητα του πολεοδομικού σχεδιασμού ρυθμίσεις/τροποποιήσεις καθώς είναι άμεσα συναρτώμενοι με την περιοχή παρέμβασης/ανάπτυξης.

Πρόκειται για τις περιμετρικές οδούς (Βελβενδού, Σιδηροδρομικών, Βεροίας, Γ.Σαραντάρη και Πρωταγόρα), χώρους στάθμευσης και πεζοδρόμους. Οι ρυθμίσεις είναι μετατοπίσεις των Ρ.Γ., διαπλατύνσεις τμημάτων οδών ή και αλλαγές των γεωμετρικών σχημάτων και τέλος η πεζοδρόμηση τμήματος της οδού Αριστοτέλους που με το μεγάλο εύρος της μπορεί να λειτουργήσει ως «εκτόνωση» του Πάρκου προς την πόλη ή και αντίστροφα ως κεντρική «σύνδεση» της πόλης με το Πάρκο.

**Πιν. 4-1:** Υπολογισμός επιφανειών κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων εντός του περιγράμματος περιοχής παρέμβασης του Σ.Α

| | **Θεσμοθετημένοι χώροι (Ρ.Σ. 2001) (στρμ.)** | **Προτεινόμενοι χώροι (ΤΡΟΠ. Ρ.Σ.) (στρμ.)** | **Διαφορά/Ποσοστό διαφοράς (στρμ. / %)** | **Παρατηρήσεις** |
|---|---|---|---|---|
| **Κ.Χ. – Πράσινο/Πάρκο** | 8,50 | 80,81 [(8,81+5,00)+ 67,00] | +72,31/+850,70 % | Όπου 5,00 στρμ. αναλογούν στο 50% της νέας επιφάνειας «γεφύρωσης» (ΟΤ 1065) |
| **Κ.Χ. - Παιδική Χαρά** | 0,40 | 0,37 | -0,03/-7,5% | |
| **Κ.Χ. - Δρόμοι** | 6,10 | 6,79 | +0,69/+11,31% | |
| **Κ.Χ. - Πεζόδρομοι** | 3,30 | 4,75 | +1,45/+43,94% | |
| **Κ.Χ- Στάθμευση** | 0,80 | 6,53 | +5,73/+716,25% | |
| **ΜΕΡΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ (Κ.Χ.)** | **19,10** | **99,25** | +80,15/+419,63 % | |
| **Κ/Φ - Αθλητισμός** | 1,45 | 5,00 | +3,55/+244,83% | Όπου 5,00 στρμ. αναλογούν στο 50% της νέας επιφάνειας «γεφύρωσης» (ΟΤ 1065) |
| **Κ/Φ - Πολιτισμός** | 2,90 | 1,28 | -1,62/-55,86% | Όπου 2,90 στρμ. |

| | Θεσμοθετημένοι χώροι (Ρ.Σ. 2001) (στρμ.) | Προτεινόμενοι χώροι (ΤΡΟΠ. Ρ.Σ.) (στρμ.) | Διαφορά/Ποσοστό διαφοράς (στρμ. / %) | Παρατηρήσεις |
|---|---|---|---|---|
| | | | | αναλογούν στο 50% της επιφάνειας χρήσης στο ΟΤ 406Α (Αναψυχή-Πολιτισμός-Πράσινο) |
| **Κ/Φ – Βρεφικός/Παιδικός Σταθμός** | - | 2,22 | 2,22 | |
| **ΜΕΡΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ (Κ/Φ)** | **4,35** | **8,50** | +4,15/+95,40% | |
| **ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ** | **23,45** | **107,75** | +84,30/ +359,49% | |

Διαπιστώνεται ότι όχι μόνο προκύπτει θετικό ισοζύγιο αλλά επέρχεται μεγάλη αύξηση του ποσοστού των κ.χ. + κ/φ κατά 359,49% δηλαδή σχεδόν τετραπλασιάζονται.

Πιν. 4-2: Υπολογισμός επιφανειών άλλων χρήσεων (Δημοτική αγορά, χώρος ΜΜΜ) και χρήσεων σε ιδιοκτησίες τρίτων (ΓΑΙΑΟΣΕ) εντός του περιγράμματος περιοχής παρέμβασης του Σ.Α.

| | Θεσμοθετημένοι χώροι (Ρ.Σ. 2001) (στρμ.) | Προτεινόμενοι χώροι (ΤΡΟΠ. Ρ.Σ.) (στρμ.) | Διαφορά/Ποσοστό διαφοράς (στρμ./ %) |
|---|---|---|---|
| **Δημοτική Υπαίθρια Αγορά** | - | 15,57 | +15,57 |
| **«Πράσινο σημείο» ανακύκλωσης** | - | 0,63 | +0,63 |
| **Χώρος ΜΜΜ** | - | 1,33 | +1,33 |
| **Χώρος Σ.Σ και σιδηρ/κής λειτουργίας (ΓΑΙΑΟΣΕ)** | 115,70 | 14,33 | -101,37/-87,61% |
| **ΟΤ Γενικής Κατοικίας (ΓΑΙΑΟΣΕ)** | - | 2,75 | +2,75 |
| **ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΟΘΕΤΟΥΜΕΝΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ** | **115,70** | **34,61** | -81,09 / -70,08% |

Διαπιστώνεται ότι το εμβαδόν των χώρων όπου χωροθετούνται άλλες χρήσεις (όχι κοινωφελείς) είναι περιορισμένο, περίπου κατά 70%, σε σχέση με την ισχύουσα σήμερα κατάσταση. Το ποσοστό αυτό, όπως φαίνεται στον προηγούμενο Πίνακα, διατίθεται για τη χωροθέτηση κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων/χρήσεων.

**Πιν. 4-3: Υπολογισμός επιφανειών κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων εκτός του περιγράμματος περιοχής παρέμβασης του Σ.Α.**[5]

| | Θεσμοθετημένοι χώροι (Ρ.Σ. 2001) (στρμ.) | Προτεινόμενοι χώροι (ΤΡΟΠ. Ρ.Σ.) (στρμ.) | Διαφορά-Ποσοστό διαφοράς (στρμ./ %) |
|---|---|---|---|
| **Κ.Χ. – Πράσινο** | 0,16 | 0,16 | - |
| **Κ.Χ. - Δρόμοι** | 3,03 | 3,65 | +0,62 / +20,46% |
| **Κ.Χ. - Πεζόδρομοι** | 1,70 | 1,08 | -0,62 / -36,47% |
| **Κ.Χ. - Στάθμευση** | 0,15 | 0,15 | - |
| **ΣΥΝΟΛΟ (Κ.Χ.)** | **5,04** | **5,04** | - |

Διαπιστώνεται ότι το εμβαδόν των επιφανειών των κ.χ., εκτός της περιοχής ανάπτυξης του Σ.Α., παραμένει σταθερό.

Συνοπτικά η περιγραφή της πρότασης για το χωρικό προορισμό και την πολεοδομική οργάνωση της περιοχής παρέμβασης εξειδικεύεται στο παρακάτω κείμενο (σχεδίου Π.Δ.).

## 4.5. Πρόταση γενικού σχεδιασμού αστικού ακινήτου ΟΣΕ Κοζάνης

*Α. ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ Σ.Α. - «ΠΑΡΚΟ ΟΣΕ ΚΟΖΑΝΗΣ»*

Καθορίζεται το προς ανάπτυξη Αστικό Σ.Α., «ΠΑΡΚΟ ΟΣΕ ΚΟΖΑΝΗΣ» του Δήμου Κοζάνης, όπως τα όρια αυτού σημειώνονται υπό στοιχεία Τ1,Τ2,Τ3,…….Τ117,Τ1 στο τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακας 1:1.000.

Εντός των ορίων του παραπάνω Αστικού Σ.Α., τροποποιείται το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο του Δ. Κοζάνης με την ενοποίηση Ο.Τ. και την μετατόπιση Ο.Γ. και Ρ.Γ., την κατάργηση πεζοδρόμων - κοινωφελών χώρων - χώρων στάθμευσης και κ.χ. και τη δημιουργία νέων πεζοδρόμων, νέων κοινωφελών και νέων κοινόχρηστων χώρων και χώρων στάθμευσης , όπως οι παραπάνω ρυθμίσεις φαίνονται στο ίδιο παραπάνω διάγραμμα και όπως αναλυτικά περιγράφονται στην επόμενη ενότητα.

*Α. Ως προς τις γενικές χρήσεις γης καθορίζονται τα εξής:*

i) στο «ενιαίο» Ο.Τ. 406 Γ (406Γ+419Α) και στα Ο.Τ. 406Α και Ο.Τ 406Η, επιτρέπονται οι χρήσεις πολεοδομικού κέντρου του άρθρου 4 του από Π.Δ από 23/2-6/3. 1987 (ΦΕΚ 166 Δ΄) και ειδικότερα μόνο,

[5] Βλ. διάγραμμα υπολογισμού επιφανειών στο Κεφ.11-Παράρτημα.

- ✓ εγκαταστάσεις ΜΜΜ (χρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών και εγκαταστάσεων παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών και στάθμευσης λεωφορείων), στο χώρο του Σ.Σ. , όπως περιγράφεται παρακάτω
- ✓ μικρό «πράσινο σημείο» για ανακύκλωση
- ✓ δημοτική υπαίθρια αγορά
- ✓ εμπορικά καταστήματα
- ✓ γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
- ✓ αναψυκτήρια
- ✓ εστιατόρια
- ✓ πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις
- ✓ υπαίθριες αθλητικές δραστηριότητες και δραστηριότητες αναψυχής

Στο χώρο του Σ.Σ. καθώς και στο Ο.Τ 406Η επιτρέπεται η ανάπτυξη επιπλέον, συμπληρωματικών προς τις παραπάνω, χρήσεων κατοικίας, ξενοδοχείων, ξενώνων και λοιπών τουριστικών υποδομών, διοίκησης, χώρων συνάθροισης κοινού και κτιρίων στάθμευσης.

ii) στο Ο.Τ. 406 Δ επιτρέπονται οι χρήσεις γενικής κατοικίας του άρθρου 3 του από Π.Δ από 23/2-6/3. 1987 (ΦΕΚ 166 Δ΄) και ειδικότερα κτιρίων κοινωνικής πρόνοιας.

iii) στο Ο.Τ. 1065, επιτρέπονται οι χρήσεις ελεύθερων χώρων – αστικού πρασίνου του άρθρου 9 του από Π.Δ από 23/2-6/3. 1987 (ΦΕΚ 166 Δ΄).

*Β. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΟΡΩΝ ΔΟΜΗΣΗΣ*

**Β.Ι. Τροποποιείται το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο με την κατάργηση του πεζοδρόμου μεταξύ του Ο.Τ. 419 Α και τμήματος του Ο.Τ. 406 Γ και δημιουργείται νέο Ο.Τ. 406 Γ (406Γ+419Α), στο οποίο καθορίζονται οι εξής ζώνες /χώροι:**

1. **Χώρος Σιδηροδρομικού Σταθμού** και εν γένει σιδηροδρομικής λειτουργίας (διέλευση σιδηροδρομικών γραμμών) υπό στοιχεία Τ118, Τ119, Τ224, Τ227, Τ120, Τ129, Τ121, Τ122, Τ30, Τ123, Τ229, Τ226, Τ225, Τ124, Τ125, Τ126, Τ118.

Στο χώρο αυτό επιτρέπεται η διατήρηση των υφισταμένων κτιρίων και εγκαταστάσεων καθώς και η επισκευή ή η κατασκευή προσθηκών και επεκτάσεων στα υφιστάμενα κτίρια, σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις του Ν.3981/2010, όπως εκάστοτε ισχύουν.

Επιτρεπόμενες χρήσεις ορίζονται οι χρήσεις του Σιδηροδρομικού Σταθμού και όλες οι συναφείς υποστηρικτικές χρήσεις για την άρτια λειτουργία του (γραφεία, χώροι αποθήκευσης, υγιεινής, καταστήματα εξυπηρέτησης χρηστών/επισκεπτών, όπως εμπορικά, αναψυκτήρια κ.ά.), όπως εκάστοτε ισχύουν από τις ειδικές διατάξεις για την ανάπτυξη των Σ.Σ. Επίσης επιτρέπονται οι χρήσεις που είναι αναγκαίες για την εν γένει υποστήριξη της σιδηροδρομικής λειτουργίας (αποθήκες υλικού, μηχανοστάσια κ.ά.).

- ✓ Σ.Δ. 0,5 επί της συνολικής επιφάνειας του χώρου.
- ✓ Π.Κ 40%
- ✓ Μέγιστο ύψος: Κατά ΝΟΚ
- ✓ Σύμφωνα με την παρ. 3 περ. α υποπερίπτωση (iii) του άρθρου 6 Α του Ν.3891/2010, στις περιπτώσεις ειδικών σιδηροδρομικών κτιρίων και κατασκευών ή εγκαταστάσεων που αφορούν τη σιδηροδρομική λειτουργία, καθώς και στις περιπτώσεις κτιρίων και εγκαταστάσεων που κατασκευάζονται πάνω από τις σιδηροδρομικές γραμμές, το μέγιστο κατά τα ανωτέρω επιτρεπόμενο ύψος μπορεί να προσαυξάνεται κατά ποσοστό έως και 30% ύστερα από αιτιολογημένη πρόταση της ΓΑΙΑΟΣΕ.
- ✓ Τα κτίρια τοποθετούνται εντός των δύο ζωνών υπό στοιχεία Τ224, Τ225, Τ124, Τ125, Τ126, Τ118, Τ119, Τ224 και Τ227, Τ120, Τ228, Τ229, Τ226, Τ227, είτε επί της Ρ.Γ. ή των ορίων του χώρου είτε σε απόσταση Δ.
- ✓ Στη μεταξύ των δύο παραπάνω ζωνών ελεύθερη/αδόμητη έκταση επιτρέπεται η κατασκευή υπέργειας πεζογέφυρας ή και υπόγειας διάβασης, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις, για τη σύνδεση του πάρκου με το δίκτυο των πεζόδρομων ή και ποδηλατοδρόμων της περιοχής.

2. **Χώρος Στεγασμένης Δημοτικής Υπαίθριας Αγοράς της Κοζάνης**, υπό στοιχεία Τ97, Τ98, Τ127, Τ128, Τ129, Τ130, Τ131, Τ132, Τ133, Τ109, Τ110, Τ134, Τ135, Τ118, Τ126, Τ97.

   Στο χώρο αυτό επιτρέπεται η ανέγερση μόνιμων κλειστών κτιρίων και ανοικτών κατασκευών στεγάστρων σε ποσοστό κάλυψης 60% της συνολικής επιφάνειας του χώρου, όπου οργανώνονται οι υπαίθριες κατασκευές (πάγκοι) των εκθετών/εμπόρων. Σε τμήμα που αντιστοιχεί στο ¼ της καλυπτόμενη επιφάνειας, επιτρέπεται η διάταξη σε δύο στάθμες (2οροφες) των υπαίθριων κατασκευών εκθετηρίων (πάγκοι).

   - ✓ Σ.Δ. 0,15 επί της συνολικής επιφάνειας του χώρου.
   - ✓ Μέγιστο ύψος 9,00μ.
   - ✓ Αποστάσεις των κτιρίων – στεγάστρων από τις Ρ.Γ ή τα όρια του χώρου : 10,0μ προς την πλευρά υπό στοιχεία Τ128, Τ129, Τ130, Τ131 (βόρεια εκεί που βρίσκονται τα 3 κτίρια ) και 4,00μ προς τις άλλες πλευρές του χώρου.
   - ✓ Οι κλειστές εγκαταστάσεις ανέρχονται σε 1.000 τμ κάλυψης και δόμησης σε ισόγεια ή διώροφα κτίρια.

   Οι επιτρεπόμενες χρήσεις είναι αυτές της δημοτικής υπαίθριας αγοράς και λοιπών σχετικών υπαίθριων εμπορικών εκθέσεων γεωργικών και λοιπών προϊόντων καθώς και υποστηρικτικών χρήσεων αυτών των λειτουργιών (όπως γραφεία, μικρές αποθήκες, καταστήματα εστίασης-αναψυχής σύμφωνα με τις επιτρεπόμενες χρήσεις της προηγούμενης παραγράφου.

3. **Χώρος Πάρκου ΟΣΕ Κοζάνης,** υπό στοιχεία Τ46, Τ47, Τ48, … , Τ84, Τ221, Τ92, Τ93, Τ94, Τ95, Τ96, Τ97, Τ126, Τ125, Τ124, Τ123, Τ46.

   Στο χώρο αυτό αναπτύσσεται πράσινο και επιτρέπονται συναφείς δραστηριότητες αναψυχής και ήπιας άσκησης με την αξιοποίηση και του υφισταμένου σιδηροδρομικού και τροχαίου υλικού (σιδηροδρομικές γραμμές, παλιά βαγόνια κ.ά.).

   Επιτρέπεται η εγκατάσταση πολιτιστικών χρήσεων/δραστηριοτήτων εντός του καθοριζόμενου κόκκινου περιγράμματος υπό στοιχεία Π1,Π2,Π3,Π4 και εντός του υφισταμένου κτιρίου το οποίο επιτρέπεται να ανακαινιστεί, επισκευαστεί ή και να επεκταθεί.

Η επιτρεπόμενη επιφάνεια κάλυψης ορίζεται σε 800τμ και η συνολική επιφάνεια δόμησης σε 1.000τμ. με μέγιστο ύψος 9,00μ.

4. **Κοινόχρηστος Χώρος,** υπό στοιχεία Τ107, Τ108, Τ109, Τ133, Τ132, Τ131, Τ130, Τ129, Τ128, Τ107 μεταξύ του χώρου της Δημοτικής υπαίθριας αγοράς και της οδού Σιδηροδρομικών και μεταξύ των τριών παρεμβαλλομένων ιδιοκτησιών τρίτων, που δεν περιλαμβάνονται στην παρούσα ρύθμιση.

5. **Υπαίθριος Χώρος στάθμευσης,** υπό στοιχεία Τ109, Τ216, Τ217, Τ218, Τ219, Τ109 μεταξύ της οδού Σιδηροδρόμων και της μιας εκ των παραπάνω τριών ιδιοκτησιών.

6. **Χώρος μικρού πράσινου σημείου,** υπό στοιχεία Τ92, Τ93, Τ94, Τ223, Τ222, Τ221, Τ92. Στο χώρο αυτό επιτρέπονται εγκαταστάσεις υποδομής κι εξοπλισμού μικρού πράσινου σημείου ανακύκλωσης, όπως και υποστηρικτικά κτίσματα γραφείου προσωπικού και χώρου φύλαξης υλικών κι εξοπλισμού. Ορίζονται:

   - ✓ Σ.Δ.: 0,5
   - ✓ Π.Κ.: 50%
   - ✓ Μέγιστο ύψος: 4,50μ.
   - ✓ Αποστάσεις κτισμάτων από τα όρια του χώρου: 3,00μ.

**Β.ΙΙ. Τροποποιείται το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο στα Ο.Τ 406Α, 406Β, 406Γ, 1065 και 419 με την μετατόπιση ή κατάργηση Ο.Γ. και Ρ.Γ., την μετατόπιση ή την κατάργηση Κ/Φ και Κ.Χ. και τη δημιουργία νέων πεζοδρόμων, νέων κ.χ. και χώρων στάθμευσης και χώρου αθλητισμού. Τα δημιουργούμενα νέα Ο.Τ. έχουν ως εξής:**

1. Χώρος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) στο Ο.Τ. 406Α, υπό στοιχεία Τ115, Τ179, Τ136, Τ137, Τ138, Τ115 με προστατευτικές νησίδες υψηλής φύτευσης – Χ.Π., υπό στοιχεία Τ116, Τ179, Τ136, Τ137, Τ138, Τ139, Τ140, Τ141, Τ116.

   Στο χώρο ΜΜΜ επιτρέπεται η δημιουργία μόνιμου κλειστού κτιρίου επιφάνειας μέχρι 50,00τμ και ανοικτής κατασκευής στεγάστρων συνολικής

καλυπτόμενης επιφάνειας σε ποσοστό μέχρι 50% της συνολικής επιφάνειας του χώρου με μέγιστο ύψος 9,00μ.

2. Υπαίθριοι Χώροι στάθμευσης στα:

   Ο.Τ. 406Β υπό στοιχεία Τ111, Τ113, Τ114, Τ142, Τ143, Τ111 με προστατευτικές νησίδες υψηλής φύτευσης – Χ.Π , υπό στοιχεία Τ111, Τ112, Τ144, Τ145, Τ142, Τ143, Τ111.

   Ο.Τ. 406Ε υπό στοιχεία Τ104, Τ105, Τ106, Τ146, Τ147, Τ148, Τ104 και

   Ο.Τ. 406 Ζ υπό στοιχεία Τ57, Τ149, Τ150, Τ151, Τ56, Τ57.

3. Χώρος Βρεφικού-Παιδικού Σταθμού και χώρου πρασίνου στο Ο.Τ 406Δ, υπό στοιχεία Τ87, Τ88, Τ89, Τ90, Τ91, Τ152, Τ153, Τ87.

   Στον κοινωφελή χώρο του Βρεφονηπιακού Σταθμού επιτρέπεται η εγκατάσταση χρήσεων /δραστηριοτήτων κοινωνικής πρόνοιας εντός του υφισταμένου κτιρίου το οποίο επιτρέπεται να ανακαινιστεί, επισκευαστεί ή και να επεκταθεί.

   - ✓ Αρτιότητα : όπως τα όρια του Κ/Φ χώρου.
   - ✓ Σ.Δ. : 0,40 επί της συνολικής επιφάνειας του κ/φ χώρου.
   - ✓ Π.Κ : 50%
   - ✓ Μέγιστο ύψος 9,00μ.
   - ✓ Απόσταση κτιρίων : τέσσερα (4,0) μέτρα από τις Ρ.Γ. ή τα όρια του χώρου.

4. **Χώρος Άλσους – Πάρκου ΟΣΕ, βόρεια των Σ.Γ. στο Ο.Τ. 406Γ-419Α ,** υπό στοιχεία Τ14, Τ15, Τ16, Τ17, Τ18, Τ19, Τ20, Τ21, Τ155, Τ156, Τ26, Τ27, Τ28, Τ29, Τ30, Τ122, Τ121, Τ120, Τ119, Τ157, Τ158, Τ159, Τ14. Επιτρέπεται η κατασκευή υπέργειων γεφυρών πεζών ή και ποδηλατών για τη σύνδεση του χώρου αυτού με το χώρο του Πάρκου ΟΣΕ, νότια των Σ.Γ.

5. **Χώρος κ.χ. – υπαίθριας άθλησης και πρασίνου στο νέο Ο.Τ. 1065,** υπό στοιχεία Τ160, Τ161, Τ162,… , Τ171, Τ161, ανατολικά της οδού Ιωνίας.

Στο χώρο αυτό, που δημιουργείται με την κατασκευή γεφύρωσης του ορύγματος διέλευσης των σιδηροδρομικών γραμμών, επιτρέπεται η ανάπτυξη υπαίθριων αθλητικών χρήσεων σε ποσοστό μέχρι 50% της συνολικής επιφάνειας του Ο.Τ. 1065.

Επιτρέπεται η δόμηση μόνο για την κατασκευή ισόγειων κτιρίων, για τη λειτουργική εξυπηρέτηση των παραπάνω υπαίθριων αθλητικών χρήσεων, μέγιστης συνολικής επιφάνειας δόμησης 200τμ.(αποδυτήρια, γραφεία συλλόγων, καφέ κ.ά.) μέγιστης συνολικής επιφάνειας κάλυψης 240τ.μ. και μέγιστου ύψους 4,50μ. Επίσης επιτρέπεται η υπαίθρια διαμόρφωση των απαιτούμενων θέσεων στάθμευσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ 350/1996 (Α΄230) όπως ισχύει, σε τμήμα της υπόλοιπης επιφάνειας του Ο.Τ. 1065, που καθορίζεται ως χώρος πρασίνου στον οποίο επιτρέπεται η διαμόρφωση διαδρομών σύνδεσης των εκατέρωθεν περιοχών για πεζούς και ποδηλάτες .

**Νέο Ο.Τ 406Η,** υπό στοιχεία Τ54, Τ55, Τ174, Τ173, Τ172, Τ54.

Καθορίζονται προκήπια πλάτους τριών (3,0) και έξι (6,0) μέτρων. Στο νέο αυτό Ο.Τ. επιτρέπεται η ανάπτυξη χρήσεων πολεοδομικού κέντρου του άρθρου 3 του από 23.2/6.3.1987 Π.Δ – ΦΕΚ 166 Δ΄, και ειδικότερα οι χρήσεις της παρ. Αi.

- ✓ Αρτιότητες : ελ. πρόσωπο 15,00μ , ελ. Εμβαδό 500,0τ.μ.
- ✓ Σ.Δ. : 0,60
- ✓ Π.Κ : 40%
- ✓ Μέγιστο ύψος: κατά ΝΟΚ

7) **Κοινόχρηστος χώρος – χώρος πρασίνου στο Ο.Τ. 419,** υπό στοιχεία Τ197, Τ198, Τ199, Τ200, …, Τ212, Τ213, Τ197, με την κατάργηση οδών και τη δημιουργία νέου πεζοδρόμου μεταξύ του ΟΤ 419 και του ΟΤ 406Γ – 419Α.

8) **Υπαίθριος Χώρος Στάθμευσης στο τροποποιούμενο Ο.Τ. 422,** υπό στοιχεία Τ10, Τ11, Τ180, Τ181, Τ182, Τ183, Τ184, Τ185, Τ186, Τ187, Τ188, Τ10, με την κατάργηση του χώρου «Αθλητισμός».

9) Τη μετατόπιση των Ρ.Γ. –δυτικά και βόρεια- του **Ο.Τ. 422Α με χρήση Παιδική Χαρά** υπό στοιχεία Τ12, Τ13, Τ215, Τ214, Τ12.

**10)** **Κοινόχρηστος Χώρος στο νέο Ο.Τ. 406Θ,** υπό στοιχεία Τ189, Τ190, Τ191, Τ192, Τ193, Τ194, Τ195, Τ196, Τ189 βορειοδυτικά του Σιδηροδρομικού Σταθμού.

Για τους λοιπούς όρους δόμησης που δεν ρυθμίζονται με το παρόν, εφαρμόζονται οι διατάξεις του Ν.4067/2012, όπως ισχύουν.

**Β.ΙΙΙ. Τροποποιείται το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο στα σημεία σύνδεσής του με την περιοχή του ΠΑΡΚΟΥ ΟΣΕ και ειδικότερα με:**

1. **Τη μετατόπιση της Ρ.Γ. μεταξύ του πεζοδρόμου στη νότια πλευρά του Ο.Τ. 322Α (Εκκλησιαστικό Ίδρυμα) και Ο.Τ. 404Α και της οδού Σιδηροδρομικών και τη διαπλάτυνσή της.**

2. **Τη μετατόπιση της Ρ.Γ. για τη διαπλάτυνση των οδών Γ. Σαραντάρη και Πρωταγόρα.**

3. **Τη μετατόπιση της Ρ.Γ. στην οδό Βεροίας μεταξύ των Ο.Τ. 418 και Ο.Τ. 419 με αύξηση των Κ.Χ. και Κ.Χ. – Πρασίνου, εκατέρωθεν της οδού.**

4. **Τη μετατόπιση των Ρ.Γ. του χώρου στάθμευσης νοτίως του Ο.Τ. 324 προς την οδό Σιδηροδρομικών και τη διαπλάτυνση του πεζοδρόμου μεταξύ του Ο.Τ. 324 και του χώρου στάθμευσης.**

5. **Την κατάργηση χώρου στάθμευσης και τη δημιουργία πρασίνου στο Ο.Τ. 236Α.**

6. **Τη δημιουργία νέων πεζοδρόμων ως εξής:**

- ✓ **ανατολικά του Ο.Τ. 406Ε και τη μείωση του πλάτους του πεζοδρόμου μεταξύ του Ο.Τ. 236 και του Κ.Χ – Πράσινο του Ο.Τ. 236Α ,** αποδίδοντας το πλάτος αυτό στο χώρο πρασίνου
- ✓ **ανατολικά του Ο.Τ. 406$^{Α}$**
- ✓ **νότια του Ο.Τ. 320 και**
- ✓ **νότια του Ο.Τ. 406Δ**
- ✓ **μεταξύ του Ο.Τ. 406Γ (406Γ+419Α) και των 406Α και 406Β καθώς και των 406Η και 406Ζ**

- ✓ **μεταξύ του Ο.Τ. 419 και του Ο.Τ. 406 Γ (406Γ+419Α)**
- ✓ **στο τμήμα της οδού Αριστοτέλους αυτής από την οδό Κυκλάδων και νότια μέχρι τον πεζόδρομο της Θάσου και με διεύρυνση του πλάτους αυτού μεταξύ του υπαίθριου χώρου στάθμευσης (Ο.Τ. 422) και του χώρου Παιδικής Χαράς (Ο.Τ. 422Α), σε προέκταση της Αριστοτέλους και σύμφωνα με το πλάτος αυτής.**
- ✓ **Βόρεια των Ο.Τ. 422 και Ο.Τ. 422Α.**
- ✓ **Στη δυτική πλευρά της γέφυρας της οδού Ιωνίας.**

**Όλες οι παραπάνω ρυθμίσεις παρουσιάζονται αναλυτικά στο επισυναπτόμενο σχέδιο της παρούσης με τίτλο σχεδίου: ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ/ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥ ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ.**

## 4.6. Έργα και δραστηριότητες που ενδεχομένων να προκύψουν από την εφαρμογή του προτεινόμενου σχεδίου

### *4.6.1. Ύδρευση*

Η περιοχή είναι εντός σχεδίου πόλης, και υδροδοτείται από το δίκτυο της πόλης, που τροφοδοτείται από τις πηγές Ερμακιάς και Γκιώνας, καθώς και από τις γεωτρήσεις στην περιοχή του Βαθυλάκκου. Δεν τίθεται θέμα επάρκειας νερού στην πόλη της Κοζάνης, το δίκτυο μάλιστα της οποίας έχει συνδεθεί και με άλλα υδραγωγεία προκειμένου να λειτουργεί συμπληρωματικά για την κάλυψη των αναγκών αιχμής.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις δεν θα απαιτήσουν αυξημένες ποσότητες νερού, και δεν θα υπάρξει καμία ανάγκη για νέα έργα υποδομής στον τομέα της ύδρευσης.

### *4.6.2. Αποχέτευση ακαθάρτων*

Τα λύματα της πόλης της Κοζάνης αφού συλλεχθούν με το εσωτερικό δίκτυο αποχέτευσης – που στη συγκεκριμένη περιοχή είναι παντοροϊκό - οδηγούνται μέσω του κεντρικού αγωγού ακαθάρτων στην Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων του οικισμού Καρυδίτσας.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις δεν θα επιφέρουν καμία αλλαγή στο εσωτερικό δίκτυο, ούτε θα αυξήσουν την ροή των αποβλήτων. Εάν απαιτηθούν κάποιες

συνδέσεις κτιρίων αυτές θα γίνουν στην εντός του σχεδίου πόλης περιοχή σε συνεργασία με τους υπευθύνους της ΔΕΥΑΚ.

### *4.6.3. Αποχέτευση ομβρίων*

Οι προτεινόμενες με την παρούσα πολεοδομικές παρεμβάσεις δεν διαφοροποιούν τον τρόπο αποχέτευσης ομβρίων. Σημειώνεται πως τα όμβρια της πόλης της Κοζάνης οδηγούνται στο παντοροϊκό δίκτυο ομβρίων, όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω που οδηγούνται στην ΕΕΛ Καρυδίτσας. Πριν την είσοδό τους στην εγκατάσταση δημιουργείται υπερχείλιση σε φρεάτιο υπερχείλισης που είναι τοποθετημένο πριν την εγκατάσταση.

### *4.6.4. Δίκτυο ηλεκτροφωτισμού και τηλεπικοινωνιών*

Καμία παρέμβαση δεν θα απαιτηθεί στο δίκτυο ηλεκτροφωτισμού και τηλεπικοινωνιών. Εάν απαιτηθούν τοπικές συνδέσεις, θα γίνουν σε συνεργασία με τις αντίστοιχες εταιρείας διαχείρισης των δικτύων αυτών.

### *4.6.5. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις*

Όπως προαναφέρθηκε, οι προτεινόμενες πολεοδομικές παρεμβάσεις προτάθηκαν λαμβάνοντας υπόψη το ΣΒΑΚ. Έτσι, η εφαρμογή των παρεμβάσεων αυτών θα οδηγήσει σε τροποποιήσεις σε ένα βαθμό των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Οι ρυθμίσεις στην περιοχή του ΟΣΕ παρουσιάζονται στο σχέδιο DHBWF06 (κλίμακα 1:5000) που επισυνάπτεται. Στο σχέδιο παρουσιάζονται οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο σύνολο της πόλης της Κοζάνης όπως προκύπτουν βάσει του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, όπως έχει διαμορφωθεί έως σήμερα.

# 5. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται οι εναλλακτικές λύσεις που εξετάστηκαν για την ανάπτυξη της συγκεκριμένης περιοχής, συμπεριλαμβανομένης της μηδενικής λύσης.

## 5.1. Μηδενική λύση

Η μηδενική λύση αφορά στο σενάριο του να μη γίνει καμία παρέμβαση (to do nothing).

Στη λύση αυτή, δεν θα γίνει καμία πολεοδομική επέμβαση στην περιοχή. Παρά το γεγονός ότι πριν 14 περίπου χρόνια έγιναν εργασίες αναβάθμισης της σιδηροδρομικής λειτουργίας δεν προβλέπεται η επαναλειτουργία της γραμμής – που διεκόπη το 2010 – παρά μόνο στο πλαίσιο μελλοντικού προγραμματισμού. Σήμερα λοιπόν διατηρούνται μόνο οι υπάρχουσες μισθώσεις της ΓΑΙΑΟΣΕ των υφισταμένων κτιρίων (κατά κανόνα παλιές αποθήκες), για χρήσεις καταστήματος τροφίμων κλπ. και η εκμετάλλευση του ακινήτου είναι περιορισμένη για την ιδιοκτήτρια ΓΑΙΑΟΣΕ. Παράλληλα, *η μεγάλη αυτή ελεύθερη και αδόμητη περιοχή παραμένει σε καθεστώς εγκατάλειψης/μη χρήσης, είναι ένα μεγάλο «αστικό κενό» που δημιουργεί προβλήματα στη λειτουργική πολεοδομική οργάνωση της πόλης (χρήσεις γης και κυκλοφοριακής οργάνωσης). Κάθε δόμηση ή άλλη πολεοδομική ρύθμιση στην περιοχή αυτή δεν μπορεί να προωθηθεί ξεχωριστά αν δεν καθοριστούν, για το συνολικό Σιδηροδρομικό Ακίνητο, με τις ισχύουσες ειδικές διατάξεις του ΟΣΕ για τη χωροθέτηση χρήσεων γης και τη γενική πολεοδομική οργάνωση της περιοχής σε συνάρτηση με τις όμορες γειτονιές της πόλης.*

### *5.1.1. Επιπτώσεις από την επιλογή της μηδενικής λύσης.*

Η μη επέμβαση στην περιοχή δεν θα έχει καμιά θετική επίπτωση ούτε στην ιδιοκτήτρια εταιρεία αλλά κυρίως στην πόλη, ενώ αντίθετα οι αρνητικές επιπτώσεις είναι σημαντικές και συνοψίζονται στις παρακάτω:

- ✓ Παραμένει μια μεγάλης έκτασης περιοχή «αστικού κενού», χωρίς χρήσεις που διακόπτει τη λειτουργικότητα της πόλης, αυξάνοντας τις αποστάσεις και οδηγώντας τους κατοίκους στην αυξημένη χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου.
- ✓ Αναπτύσσονται «άτυπες» μορφές διαδρομών που δεν είναι ασφαλείς για τους κατοίκους.

- ✓ Υποβαθμίζονται τα υφιστάμενα κενά χρήσης κτίρια (πλην αυτών που είναι μισθωμένα).

- ✓ Δημιουργούνται φαινόμενα «κορεσμού» σε γειτονικές περιοχές και ειδικότερα στο οδικό δίκτυο αυτών κατά τις ημέρες λειτουργίας της μεγάλης λαϊκής αγοράς του Σαββάτου (οδός Αριστοτέλους και κάθετες οδοί) και μεγάλη κυκλοφοριακή φόρτιση λόγω των αυξημένων αναγκών στάθμευσης και της έλλειψης επαρκών οργανωμένων χώρων στάθμευσης.

- ✓ Παραμένει η δυσκολία εφαρμογής των «μεμονωμένων» κοινωφελών χώρων του εγκεκριμένου σχεδίου που, χωρίς την εφαρμογή των διατάξεων της ειδικής νομοθεσίας του ΟΣΕ (Ν.3891/2010) απαιτείται να απαλλοτριωθούν από το Δήμο.

- ✓ Η έλλειψη συγκεκριμένων χρήσεων γης και όρων δόμησης δεν επιτρέπει στη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε την καλύτερη και οικονομικά αποδοτικότερη αξιοποίηση του Σιδηροδρομικού Ακινήτου.

## 5.2. Εναλλακτική λύση μέγιστης επέμβασης.

Τα βασικά στοιχεία της λύσης αυτής συνοψίζονται στα εξής:

- ✓ Ο επιβατικός σταθμός παραμένει στην υφιστάμενη θέση παράλληλα με την μεταφορά του εμπορευματικού σταθμού στη νέα του θέση στο Μαυροδένδρι.

- ✓ Διαμόρφωση χώρων με χρήσεις πολιτισμού, τουρισμού, αθλητισμού, πρασίνου και αναψυχής.

- ✓ Χωροθέτηση λειτουργιών Κλειστής Αγοράς και Στεγασμένης Δημοτικής λαϊκής αγοράς, σε περιβάλλον πρασίνου και αναψυχής.

- ✓ Διαμόρφωση χώρου στάθμευσης για την εξυπηρέτηση του συνόλου της περιοχής.

- ✓ Αξιοποίηση των υπαρχόντων χώρων πρασίνου.

- ✓ Χάραξη οδού νότια, για τη διασύνδεση της ανατολικής και δυτικής πλευράς.

Αναλυτικά η πρόταση περιγράφεται παρακάτω:

### *Χωροθέτηση Λειτουργιών*

Προτείνεται η πολεοδόμηση του συνόλου της έκτασης του ΟΣΕ με δημιουργία χώρων που θα υπηρετούν τις χρήσεις που προκύπτουν από τις παραπάνω επισημάνσεις. Διευκρινίζεται ότι με τον όρο «πολεοδόμηση» δεν νοείται οικοδόμηση των εκτάσεων αυτών, αλλά προσδιορισμός χρήσεων πρασίνου και αναψυχής, καθώς και κάποιων συνοδευτικών κοινόχρηστων εγκαταστάσεων. Συνολικά οι εκτάσεις αυτές θα πάρουν, ως βασική χρήση, τα χαρακτηριστικά ενός Βιοκλιματικού Πάρκου. Το σημερινό κτίριο του Ο.Σ.Ε. βρίσκεται στο κέντρο της προτεινόμενης περιοχής αναβάθμισης και στην εν λόγω πρόταση θα αποτελεί το σημείο αναφοράς της παρέμβασης.

Αναλυτικότερα ο σχεδιασμός, προέβλεπε τα παρακάτω την οργάνωση περιοχών χρήσεων, που δεν ταυτίζονται αναγκαστικά με Ο.Τ. της νέας πολεοδόμησης, όπως παρακάτω:

- ✓ **Υποπεριοχή IV-1**. Είναι η έκταση γύρω από το σημερινό κτίριο του Ο.Σ.Ε., ο οποίος θα παραμείνει ο επιβατικός σταθμός της πόλης και θα εξυπηρετείται από μία έως δύο γραμμές. Στην ίδια περιοχή περιλαμβάνεται η υπάρχουσα σήμερα αποθήκη του Ο.Σ.Ε. με τον απαραίτητο χώρο για τις λειτουργικές ανάγκες του τραίνου.

- ✓ **Υποπεριοχή IV-2.** Είναι η έκταση όπου η ΓΑΙΑΟΣΕ μισθώνει δύο ακίνητά της (Super Market).

- ✓ **Υποπεριοχή IV-3**. Βιοκλιματικό πάρκο. Βρίσκεται μεταξύ των δύο προηγούμενων περιοχών στα ανατολικά της συνολικής έκτασης και προορίζεται να αποτελέσει μέρος της συνολικής διαμόρφωσης με χρήσεις πρασίνου και αναψυχής.

- ✓ **Υποπεριοχή IV-4.** Βιοκλιματικό πάρκο. Στο κέντρο της συνολικής έκτασης και νότια του επιβατικού σταθμού, χωροθετείται έκταση με χρήσεις πρασίνου, πολιτισμού, τουρισμού, και αναψυχής.

- ✓ **Υποπεριοχές IV-5 & IV-6**. Δυτικά του χώρου της κεντρικής υποπεριοχής IV-4, διαμορφώνονται δύο διακριτές περιοχές εντός των οποίων, σε περιβάλλον πρασίνου, μπορούν να χωροθετηθούν λειτουργίες κλειστής αγοράς και στεγασμένης Δημοτικής Λαϊκής Αγοράς.

- ✓ **Υποπεριοχή IV-7**. Βόρεια του χώρου της κλειστής αγοράς και στεγασμένης Δημοτικής Λαϊκής Αγοράς τα υπάρχοντα κτίρια, μπορούν να αναμορφωθούν, αφού προηγηθεί συμφωνία με τους ιδιοκτήτες ώστε να αποτελέσουν (κατά περίπτωση) συνοδευτικές εγκαταστάσεις, για την εξυπηρέτηση των χρήσεων των περιοχών των προηγούμενων παραγράφων.

- ✓ **Υποπεριοχή IV-8**. Μεταξύ των υποπεριοχών IV-1 & IV-7 δημιουργείται χώρο στάθμευσης για την εξυπηρέτηση του συνόλου της περιοχής.

Το σύνολο του σημερινού χώρου του Ο.Σ.Ε. πολεοδομείται με βάση τον παραπάνω διαχωρισμό των περιοχών, οι οποίοι τελικά θα αποτελέσουν και τα Ο.Τ. με τις αντίστοιχες χρήσεις. Στον όλο σχεδιασμό εντάσσονται και οι υφιστάμενοι χώροι πρασίνου: η υποπεριοχή IV-9 (βόρεια του κτιρίου του σταθμού), η υποπεριοχή IV-10 (ανατολικά της υποπεριοχής IV-9 και βόρεια της υποπεριοχής IV-1), η υποπεριοχή IV-11 (νότια της κεντρικής υποπεριοχής IV-4), η υποπεριοχή IV-12 (δυτικά ης υποπεριοχής IV-6) και η υποπεριοχή IV-13 (νότια της υποπεριοχής IV-12).

Μεταξύ των παραπάνω προτεινόμενων προς διαμόρφωση υποπεριοχών δημιουργούνται χώροι πρασίνου, που ενοποιούνται με διαδρομές-πεζοδρόμους, ενισχύοντας τον βιοκλιματικό σχεδιασμό της όλης διαμόρφωσης.

Στην ευρύτερη περιοχή της παρέμβασης χωροθετούνται: α) αφετηρία Αστικών Λεωφορείων β) πιάτσα taxi κ.λπ.

Η πολεοδομική μελέτη, που πρόκειται να εκπονηθεί περιλαμβάνει τη δημιουργία Ο.Τ. με νέες χρήσεις. ***Επίσης περιλαμβάνει την χάραξη νέου οδικού άξονα παράκαμψης του κέντρου της πόλης, που συνδέει την οδό Σαραντάρη Γεωργίου στα ανατολικά με την οδό Αιανής στα δυτικά, μέσω των οδών Κακριδή Ι, Μπενάκη Εμμ. και Μακρυγιάννη και τη δημιουργία δύο κυκλικών κόμβων (στο ύψος της σημερινής γέφυρας στην οδό Ιωνίας και στο ύψος της γέφυρας της οδού 3ης Σεπτεμβρίου). Η παραπάνω χάραξη δημιουργεί προϋποθέσεις ενοποίησης των δύο περιοχών της πόλης στο ύψος των οδών Σαραντάρη Γεωργίου και Πρωταγόρα αντίστοιχα. Η ενοποίηση επιτυγχάνεται με την κατασκευή τεχνικού έργου σε σχήμα Π (cover) για την διέλευση του τραίνου και σε μήκος περίπου 200μ ανατολικά της γέφυρας της οδού Ιωνίας, η οποία καταργείται***.

**Εικ. 5-1: Ενδεικτική εικόνα της εναλλακτικής Μέγιστης επέμβασης. Πηγή: Δήμος Κοζάνης ΕΣΣΒΑΑ 2016.**

### *5.2.1. Θετικές επιπτώσεις της εφαρμογής της εναλλακτικής πρότασης*

Διαπιστώνεται ότι η επέμβαση αυτή έχει κατ΄ αρχάς θετικές επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή και την πόλη της Κοζάνης. Συγκεκριμένα:

- ✓ Προβλέπεται ο πολεοδομικός σχεδιασμός της περιοχής, με τις διατάξεις της ειδικής νομοθεσίας που διέπει την ανάπτυξη των Σιδηροδρομικών ακινήτων του ΟΣΕ – ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.

- ✓ Το «αστικό κενό» παύει να υπάρχει και οργανώνονται Ο.Τ με συγκεκριμένες χρήσεις που έχει ανάγκη η πόλη (κλειστή αγορά και στεγασμένη δημοτική λαϊκή αγορά), πολιτιστικές , αθλητικές λειτουργίες και λειτουργίες αναψυχής.

- ✓ Οργανώνεται βιοκλιματικό πάρκο σε σημαντικής επιφάνειας τμήματα της συνολικής έκτασης καθώς και μεγαλύτερος χώρος στάθμευσης.

- ✓ Προβλέπεται η διατήρηση ζώνης για το Σιδηροδρομικό Σταθμό του ΟΣΕ και την εν γένει σιδηροδρομική λειτουργία, για τη μελλοντική επαναλειτουργία του επιβατικού σταθμού.

- ✓ Προβλέπεται η ανάπτυξη Ο.Τ στη θέση όπου η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε μισθώνει δύο υφιστάμενα κτίρια σε επιχείρηση super market και εξασφαλίζονται όροι οικονομικών της ωφελημάτων.

- ✓ Προβλέπεται η «γεφύρωση» των γραμμών ανατολικά της οδού Ιωνίας για να επιτευχθεί η σύνδεση των εκατέρωθεν των γραμμών γειτονιών της πόλης (παρά το γεγονός ότι δεν προτείνεται αρχικά η συγκεκριμένη χρήση που θα αναπτυχθεί στο τμήμα αυτό) και για να δημιουργηθούν κυκλοφοριακοί κόμβοι.

### *5.2.2. Αρνητικές επιπτώσεις της εναλλακτικής πρότασης*

- ✓ Η πλήρης πολεοδόμηση της περιοχής, με τη δημιουργία 12 Ο.Τ και πλήρους οδικού δικτύου (οδοί και πεζόδρομοι), διασπά σε μεγάλο βαθμό την έκταση του Σ.Α και τη δυνατότητα της γραμμικής/επιμήκους ανάπτυξης ήπιων χρήσεων και πρασίνου σε ενιαίο χώρο.

- ✓ Ο προτεινόμενος Σ.Δ θα οδηγήσει σε υψηλά μεγέθη δόμησης, ιδιαίτερα στην περιοχή της κλειστής αγοράς και της στεγασμένης λαϊκής αγοράς, που καταλαμβάνουν ενιαίο και σημαντικής επιφάνειας τμήμα της έκτασης.

- ✓ Το ποσοστό των κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων του εγκεκριμένου σχεδίου οπωσδήποτε διατηρείται αλλά είναι διαχωρισμένο σε τμήματα, που διακόπτονται από οδικό ή άλλο δίκτυο (πεζόδρομοι) και έτσι μειώνεται η αποτελεσματικότητα και η περιβαλλοντική ωφέλεια που θα είχε η ενιαία ανάπτυξή τους.

- ✓ Η κυκλοφοριακή αναβάθμιση του σχεδιασμού του οδικού άξονα, νότια της έκτασης, με αυξημένα χαρακτηριστικά κυκλοφοριακής ικανότητας θα δημιουργήσει μεγαλύτερους φόρτους και ρύπανση από την υφιστάμενη σήμερα και θα δημιουργήσει εμπόδια (άλλου είδους αυτή τη φορά) στην απρόσκοπτη σύνδεση των εκατέρωθεν οικιστικών περιοχών.

- ✓ Δημιουργείται ένα Ο.Τ, στο οποίο περιλαμβάνονται τρείς ξένες ιδιοκτησίες, που δεν μπορούν να υπαχθούν στις ειδικές διατάξεις για το σχεδιασμό του Σ.Α της ΓΑΙΑΟΣΕ, χωρίς μάλιστα να έχει προηγηθεί η διερεύνηση της δυνατότητας αλλαγής των όρων των παραχωρητηρίων των ιδιοκτησιών

αυτών, με συνέπειες ως προς τη δυνατότητα προώθησης της έγκρισης της ρύθμισης αυτής.

# 6. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

## 6.1. Ανρθωπογενές - οικιστικό περιβάλλον

### *6.1.1. Γεωγραφικό Πλαίσιο*

Ως γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής και περιοχή μελέτης του Γενικού Σχεδίου του Σιδηροδρομικού (Σ.Α) ορίζεται η έκταση που καταλαμβάνει το υφιστάμενο στην Κοζάνη Σ.Α, το οποίο πρόκειται να παραχωρηθεί στο Δήμο (κατά το μεγαλύτερο ποσοστό της έκτασης).

Ως ευρύτερη αλλά άμεσα επηρεαζόμενη και επηρεάζουσα περιοχή μελέτης, θεωρείται η περιοχή των όμορων του Σ.Α γειτονιών, Αγ. Κωνσταντίνου, Γιτιάς, Λαϊκής Αγοράς, Πανοράματος, Αγ. Αθανασίου και Πλατανιών.

Ως ευρύτερη περιοχή μελέτης, θεωρείται όλη η περιοχή της Δημοτικής Ενότητας Κοζάνης.

Η παραπάνω περιοχή μελέτης είναι σύμφωνη με τα οριζόμενα στο άρθρο 6 Α, παρ.4.γ. και 5 του Ν. 3981/2010, ο οποίος ορίζει πως οι βασικές πολεοδομικές επιλογές του προτεινόμενου σχεδίου ανάπτυξης του ακινήτου, ιδίως όσον αφορά τις χρήσεις γης και όρους και περιορισμούς δόμησης γίνονται «σε συνάρτηση και με τις γειτνιάζουσες χρήσεις γης και δραστηριότητες, την υπάρχουσα συγκοινωνιακή υποδομή και τις λοιπές εξυπηρετήσεις, καθώς και τα βασικά χωρικά χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής. Τεκμηριώνεται επίσης, η συμβατότητα του προτεινόμενου σχεδίου ανάπτυξης προς τα δεδομένα του ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού και προς τους ευρύτερους αναπτυξιακούς στόχους εθνικής και περιφερειακής κλίμακας». Επίσης συνάδει με τα οριζόμενα σχετικά με τον προσδιορισμό της περιοχής μελέτης στην υπ' αριθ. 107017/2006 ΚΥΑ.

**Μια και η παρούσα ΣΜΠΕ αφορά σε έργο εντός του οικιστικού ιστού της Κοζάνης, η παρουσίαση του περιβάλλοντος αφορά κατά κύριο λόγω την πόλη της Κοζάνης την οποία και θα επηρεάσει. Λόγω της φύσης και της έκτασης της παρέμβασης, δεν αναμένεται καμία επίπτωση σε περιοχές εκτός του οικιστικού ιστού.**

### *6.1.2. Γενικά χαρακτηριστικά*

Η Κοζάνη αποτελεί μία πόλη κόμβο για την περιφέρειά της τόσο για την κεντροβαρική γεωγραφική της θέση όσο και για τον πολυδιάστατο ρόλο της· ιστορικό, οικονομικό, ενεργειακό, διοικητικό. Είναι η μεγαλύτερη πόλη της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας, της οποίας αποτελεί διοικητικό κέντρο και σύμφωνα με τον ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87/τ.Α'/2010, Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης), πρωτεύουσα της Περιφερειακής Ενότητας Κοζάνης (τέως Νομός Κοζάνης), η οποία συνορεύει βόρεια με τις Περιφερειακές Ενότητες Καστοριάς, Φλώρινας και Πέλλας, ανατολικά με τις Περιφέρειες Ημαθίας και Πιερίας και νότια με τις περιφέρειες Λάρισας και Γρεβενών .

Γεωγραφικά βρίσκεται μεταξύ των οροσειρών του Βερμίου και των Πιερίων και σε απόσταση δεκαπέντε χιλιομέτρων νότια από την πόλη, βρίσκεται η τεχνητή λίμνη Πολυφύτου, στον Ποταμό Αλιάκμονα. Στην Κοζάνη έχουν έδρα οι διοικητικές υπηρεσίες μιας εκ των δεκατριών Περιφερειών της χώρας, της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας.

Η Κοζάνη κατατάσσεται στην κατηγορία των ιδιαίτερα δυναμικών αστικών κέντρων της χώρας και θεωρείται σημαντικός εθνικός πόλος στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας. Στα κέντρα αυτά προωθείται η αναβάθμιση των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών και υπηρεσιών και η καινοτομία, με στόχο την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του παραγωγικού τους δυναμικού.

Αυτός ο αναπτυξιακός ρόλος της Κοζάνης προϋποθέτει την υιοθέτηση και προώθηση μιας σειράς παρεμβάσεων ώστε η πόλη να εξελιχθεί σε κέντρο παραγωγικών, εμπορικών, εκπαιδευτικών (πανεπιστημιακού επιπέδου), τεχνολογικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, καθώς και κέντρο υπηρεσιών διοίκησης και τουρισμού για μία περιοχή ευρύτερη από αυτήν της Περιφέρειας. ***Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και Ειδική Πολεοδομική Μελέτη για την περιοχή του ΟΣΕ, για την οποία και συντάσσεται η παρούσα ΣΜΠΕ***.

Ειδικότερα τα έργα της ευρύτερης περιοχής στον τομέα των μεταφορών συμβάλλουν στην ισχυροποίηση του ρόλου της Κοζάνης (σύνδεση με την Εγνατία και τους Κάθετους Άξονες, διερεύνηση για την δημιουργία δικτύου σιδηροδρομικών συνδέσεων, δημιουργία εμπορευματικού κέντρου, ολοκλήρωση των έργων υποδομής στο αεροδρόμιο).

Από το 2003 λειτουργεί το Πανεπιστήμιο Δυτικής Μακεδονίας με διοικητική έδρα του την Κοζάνη, όπου εδρεύει και η Πολυτεχνική Σχολή με τα Τμήματα Μηχανολόγων Μηχανικών, Μηχανικών Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών και Μηχανικών Περιβάλλοντος. Από το 1976 λειτουργεί στην Κοζάνη Κέντρο Ανώτερης Τεχνικής Εκπαίδευσης (ΚΑΤΕ), το οποίο μετεξελίχθηκε το 1977 σε ΚΑΤΕΕ (Κέντρο Ανώτερης Τεχνικής και Επαγγελματικής Εκπαίδευσης) και από το 1999 λειτουργεί ως ΤΕΙ Δυτικής Μακεδονίας με έδρα την Κοζάνη και παραρτήματα στη Φλώρινα, Καστοριά και Γρεβενά. Στην Κοζάνη λειτουργούν δύο Σχολές. Η Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών, με τα τμήματα: Μηχανολογίας, Ηλεκτρολογίας, Βιομηχανικού Σχεδιασμού, Γεωτεχνολογίας και Περιβάλλοντος, Τεχνολογιών Αντιρρύπανσης και η Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας, με τα τμήματα: Λογιστικής, Διοίκησης Επιχειρήσεων, Χρηματοοικονομικών Εφαρμογών. Στην Κοζάνη επίσης υπάγεται και το τμήμα Μαιευτικής που λειτουργεί στην πόλη της Πτολεμαΐδας.

Η πόλη της Κοζάνης διακρίνεται από μια έντονη δυναμική ανάπτυξη, απορροφώντας και άλλους οικισμούς στα περίχωρά της, οργανώνοντας και το βασικό οδικό δίκτυο.

Ο σημαντικότερος όγκος της οικιστικής ανάπτυξης λαμβάνει χώρα μέσα στα θεσμοθετημένα όρια των σχεδίων πόλεων και των ορίων των οικισμών. Στην πόλη της Κοζάνης φαίνεται πως οι περιοχές των επεκτάσεων, σύμφωνα με τις προβλέψεις του ισχύοντος ΓΠΣ του 1986 έχουν ανοικοδομηθεί στο μέγεθος της χωρητικότητάς τους. Στους υπόλοιπους μικρότερους οικισμούς η ανοικοδόμηση και οι τάσεις οικιστικής ανάπτυξης απέχουν πολύ από τις υφιστάμενες δυνατότητες των μεγεθών χωρητικότητας εντός των περιοχών που έχουν οριοθετηθεί, ως οικισμοί από το Νομάρχη με σχετικές αποφάσεις του 1985.

Η δυναμική της εξωαστικής οικοδομικής ανάπτυξης, ειδικότερα στην περιοχή του οικιστικού συγκροτήματος της Κοζάνης ακολουθεί γραμμική η διάσπαρτη δομή:

- ✓ κατά μήκος των εθνικών και σημαντικών τοπικών οδικών αξόνων, που οφείλεται κυρίως σε εγκατάσταση παραγωγικών μονάδων, αποθηκών, υπηρεσιών, εμπορικών εκθέσεων, κλπ. Ανάπτυξη κατοικιών καταγράφεται κοντά στην πόλη στα ανατολικά και δυτικά της ενώ οι λίγες διάσπαρτες κατοικίες, κυρίως στον κάμπο της Κοζάνης, έχουν εν γένει χαρακτήρα αγροικίας και σε λίγες περιπτώσεις είναι δεύτερη κατοικία.
- ✓ Σημαντικός αριθμός δημόσιων υπηρεσιών και οργανισμών συγκεντρώνεται στα βόρεια και βορειοανατολικά της Λευκόβρυσης: Δασαρχείο, Κτηνιατρείο,

Εθνικός Οργανισμός Καπνού, Ι.Γ.Μ.Ε., ΚΤΕΟ Κοζάνης, Γεωργική Σχολή, Τοπογραφική Υπηρεσία και Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής. Σε διαδικασία υλοποίησης βρίσκεται η δημιουργία, στην περιοχή, του νέου Αθλητικού Κέντρου Κοζάνης το οποίο περιλαμβάνει ανοιχτά γήπεδα και κλειστούς αθλητικούς χώρους ολυμπιακών προδιαγραφών, για διοργάνωση αγώνων και για προπονήσεις. Ο ίδιος χώρος θα περιλαμβάνει και χώρους αναψυχής και υπαίθριους χώρους εκδηλώσεων. Στην ευρύτερη περιοχή εκατέρωθεν του δρόμου Κοζάνης – Λευκόβρυσης, αναπτύσσονται και άλλες συναφείς αστικές λειτουργίες (ιδιωτικός παιδικός σταθμός, ιδιωτικό γήπεδο ποδοσφαίρου 5x5, κ.α.).

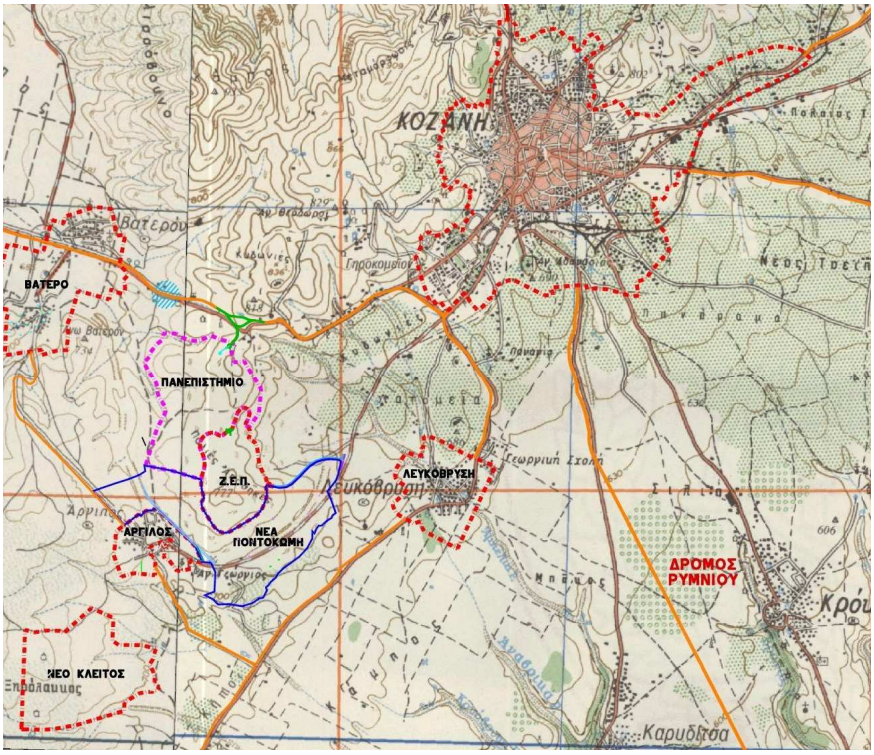
- ✓ Ο νέος οικισμός του Κλείτου, χωροθετείται σε μια εκτεταμένη (100 Ha) περιοχή μεταξύ Πρωτοχωρίου και Αργίλου, στα δυτικά της οδού Κοζάνης – Λευκοπηγής, για τη μετεγκατάσταση των κατοίκων από τον παλιό οικισμό, που έχει ενταχθεί στα πεδία εξόρυξης της ΔΕΗ.

- ✓ Η περιοχή της ΖΕΠ (έκτασης 55 Ha), υλοποιείται σύμφωνα με το ήδη εγκεκριμένο σχέδιό της στο πλαίσιο των κατευθύνσεων του ισχύοντος ΓΠΣ βορειοανατολικά του Αργίλου, στην περιοχή Παϊάμπορο.

- ✓ Η Πανεπιστημιούπολη έχει σχεδιαστεί και κατασκευάζεται σε περιοχή βορείως της ΖΕΠ.

- ✓ Ο νέο οικισμός Ποντοκώμης (130 Ha) μεταφέρθηκε σε περιοχή νοτίως της ΖΕΠ. Ήδη έχουν ξεκινήσει τα έργα υποδομής του οικισμού. Ο οικισμός μεταφέρθηκε από την περιοχή των λιγνιτορυχείων, λόγω της εξάπλωσης του μετώπου και της ύπαρξης σημαντικού κοιτάσματος λιγνίτη στο υπέδαφος του οικισμού.

- ✓ Σήμερα, συζητιέται η μεταφορά του οικισμού Ακρινής επίσης στην περιοχή αυτή, δυτικά της Πανεπιστημιούπολης.




Εικ. 6-1: Η πόλη της Κοζάνης και οι νέοι οικιστικές περιοχές που δημιουργήθηκαν (Νέα Ποντοκώμη, Νέο Κλείτος, ΖΕΠ, Πανεπιστήμιο) ενώ συζητιέται και η χωροθέτηση της Ακρινής δυτικά της Πανεπιστημιούπολης.

**Λαμβάνοντας υπόψη την αύξηση του πληθυσμού στα περίχωρα της Κοζάνης, προκύπτει πως είναι επιβεβλημένη τόσο η εφαρμογή του Επιχειρησιακού Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης όσο και του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, που θα συμβάλλουν στην βελτίωση της λειτουργικότητας και μετακίνησης των αυτοκινήτων στην πόλη, και στην αποσυμφόρισή της.**

### *6.1.3. Δημογραφικά Δεδομένα*

Στην τελευταία απογραφή του 2011 ο συνολικός πληθυσμός του νέου Καλλικρατικού δήμου καταγράφηκε στους 71.388 κατοίκους (ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφή 2011: Β02, Μόνιμος πληθυσμός κατά τόπο γέννησης, Δήμοι) και ειδικότερα της ΔΚ Κοζάνης (πόλης) στους 42.604 κατοίκους. Αν και το μεγαλύτερο ποσοστό αύξησης του πληθυσμού της η πόλη το παρουσίασε μεταξύ 1961-1981 - κατά 40% περίπου, φτάνοντας τους 31.247 κατοίκους – ακόμα και σήμερα συνεχίζει να παρουσιάζει αυξητικές τάσεις με ηπιότερο ωστόσο ρυθμό. Κύριος παράγοντας της μεγάλης δημογραφικής συγκέντρωσης στην Κοζάνη ήταν και είναι η ανάπτυξη της ενεργειακής παραγωγής και η μεταλλαγή της πόλης και της ευρύτερης περιοχής σε ενεργειακό πόλο. Συνέπεια του αυξανόμενου πληθυσμιακού ρυθμού και της οικονομικής ανάπτυξης ήταν η έντονη ανοικοδόμηση, η οποία μετασχημάτισε την

πόλη και της έδωσε τα σύγχρονα χαρακτηριστικά των ελληνικών πόλεων (Αυγερινού, 1990).

Αναλυτικά, η μεταβολή του πληθυσμού σε επίπεδο δήμου Κοζάνης (όπως διαμορφώθηκε με το νέο θεσμικό πλαίσιο του Νόμου 2539/4-12-97 για την Τοπική Αυτοδιοίκηση Α΄ βαθμού), δίνεται στον επόμενο πίνακα, όπου φαίνεται και η μεταβολή «απορρόφηση» του πληθυσμού στην πόλη της Κοζάνης.

**Πιν. 6-1: Διαχρονική εξέλιξη του πληθυσμού στην Δημοτική Ενότητα Κοζάνης (στοιχεία ΕΣΥΕ).**

| ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ | Πραγματικός πληθυσμός (απογραφή 2011) | | | ΑΛΛΑΓΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΥ | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1991 | 2001 | 2011 | 2011 - 1991 | 2001 - 1991 |
| Π. Ε. ΚΟΖΑΝΗΣ | 150,246 | 155,324 | 150,170 | *-76* | *5,078* |
| ΔΗΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ | 64,504 | 68,680 | 71,106 | *6,602* | *4,176* |
| **Δ.Ε. ΚΟΖΑΝΗΣ** | ***43,395*** | ***47,451*** | ***53,520*** | ***10,125*** | ***4,056*** |
| *Δημοτική Κοινότητα Κοζάνης* | *31,999* | *35,942* | *42,206* | *10,207* | *3,943* |
| *Τοπική Κοινότητα Αλωνακίων* | *433* | *383* | *370* | *-63* | *-50* |
| *Τοπική Κοινότητα Ανθοτόπου* | *266* | *234* | *155* | *-111* | *-32* |
| *Τοπική Κοινότητα Αργίλου* | *257* | *285* | *381* | *124* | *28* |
| *Τοπική Κοινότητα Βατερού* | *703* | *744* | *734* | *31* | *41* |
| *Τοπική Κοινότητα Εξοχής* | *81* | *104* | *111* | *30* | *23* |
| *Τοπική Κοινότητα Καλαμιάς* | *271* | *303* | *180* | *-91* | *32* |
| *Τοπική Κοινότητα Καρυδίτσας* | *949* | *953* | *906* | *-43* | *4* |
| *Τοπική Κοινότητα Κοίλων* | *1,452* | *1,494* | *1,644* | *192* | *42* |
| *Τοπική Κοινότητα Λευκόβρυσης* | *922* | *1,095* | *1,206* | *284* | *173* |
| *Τοπική Κοινότητα Λευκοπηγής* | *1,309* | *1,282* | *1,168* | *-141* | *-27* |
| *Τοπική Κοινότητα Λυγερής* | *191* | *165* | *118* | *-73* | *-26* |
| *Τοπική Κοινότητα Μεταμορφώσεως* | *546* | *491* | *356* | *-190* | *-55* |
| *Τοπική Κοινότητα Νέας Νικόπολης* | *216* | *224* | *195* | *-21* | *8* |
| *Τοπική Κοινότητα Ξηρολίμνης* | *461* | *424* | *400* | *-61* | *-37* |
| *Τοπική Κοινότητα Οινόης* | *198* | *156* | *109* | *-89* | *-42* |
| *Τοπική Κοινότητα Πετρανών* | *715* | *751* | *701* | *-14* | *36* |
| *Τοπική Κοινότητα Πρωτοχωρίου* | *741* | *626* | *839* | *98* | *-115* |
| *Τοπική Κοινότητα Πτελέας* | *175* | *174* | *160* | *-15* | *-1* |
| *Τοπική Κοινότητα Σκήτης* | *395* | *394* | *287* | *-108* | *-1* |
| *Τοπική Κοινότητα Χραυγής* | *1,115* | *1,227* | *1,294* | *179* | *112* |

Πηγή: ΕΣΥΕ

### *6.1.4. Κοινωνικές υποδομές*

#### *Δομές εκπαίδευσης*

Η Κοζάνη έχει να επιδείξει μια ιδιαίτερη παράδοση στην εκπαίδευση. Από την ίδρυση της πρώτης Σχολής το 1668, η Κοζάνη φημίζεται για την ποιότητα και το κύρος των ιστορικών σχολείων της. Αρκετά από αυτά στεγάστηκαν σε κτήρια που συνεχίζουν να λειτουργούν ως σχολεία (π.χ. Βαλταδώρειο/1$^{ο}$ Γυμνάσιο, Παρθεναγωγείο 3$^{ο}$ & 4$^{ο}$ δημοτικά σχολεία Χαρισίου Μούκα) γεγονός που τονίζει την ιστορική συνέχεια και αναδεικνύει το δίκτυο της εκπαίδευσης ως ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της φυσιογνωμίας της πόλης.

Μερικά από αυτά τα ιστορικά εκπαιδευτικά κτήρια είναι:

- ✓ Ελληνική Σχολή Κοζάνης (1668-1745)

- ✓ Στοά (1747-1772)
- ✓ Κομπανία (1768-1772)
- ✓ Σχολείο Παγούνη (1776-1799)
- ✓ Νέον Σχολείο (1803-1913)
- ✓ Διδασκαλείον (1914-1935)
- ✓ Βαλταδώρειο Γυμνάσιο (1901)
- ✓ Παρθεναγωγείο (1755/1911-1929)
- ✓ Ανώτερο Δημόσιο Παρθεναγωγείο (1915-1936)

Σήμερα στην πόλη της Κοζάνης λειτουργούν:

- ✓ Στον τομέα της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης: δεκαέξι (16) Δημοτικά Σχολεία (εκ των οποίων το ένα είναι ειδικό) και είκοσι ένα (21) Νηπιαγωγεία (εκ των οποίων το ένα είναι ειδικό). Επιπλέον λειτουργεί και 1 ιδιωτικό νηπιαγωγείο[6].
- ✓ Στον τομέα της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης: οκτώ (8) Γυμνάσια (εκ των οποίων ένα είναι εσπερινό και ένα πειραματικό, πέντε (5) Γενικά Λύκεια (εκ των οποίων το ένα είναι εσπερινό, τρία (3) Επαγγελματικά Λύκεια (εκ των οποίων ένα είναι εσπερινό) και 1 ΕΚ (Εργαστηριακό κέντρο). Επιπλέον λειτουργεί και σχολείο Δεύτερης Ευκαιρίας (Σ.Δ.Ε.).
- ✓ Στον τομέα της μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης: δύο (2) Ι.Ε.Κ. (Ινστιτούτα Επαγγελματικής Κατάρτισης, ένα δημόσιο και ένα ιδιωτικό), δεκατέσσερα (14) Κ.Ε.Κ.-Κ.Δ.Β.Μ. (Κέντρα Επαγγελματικής Κατάρτισης – Κέντρα Δια Βίου Μάθησης, τέσσερα από δημόσιους φορείς και δέκα ιδιωτικά).

Ακόμα όλες οι Δημοτικές Ενότητες εξυπηρετούνται από μονάδες που εδρεύουν στην πόλη της Κοζάνης και στον οικισμό των Πετρανών (η σχολή ΟΑΕΔ) για τις ανάγκες φοίτησης στο Λύκειο (Γενικό ή Επαγγελματικό) και σε άλλους τομείς εκπαίδευσης (Επαγγελματικές Σχολές, ΙΕΚ, ειδικά σχολεία). Το καλό επίπεδο στο οποίο βρίσκεται ο τομέας της εκπαίδευσης στο Δήμο της Κοζάνης επιβεβαιώνεται

[6] Αναλυτικά στοιχεία για τις εκπαιδευτικές μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης του Δήμου παρατίθενται στις αντίστοιχες ιστοσελίδες των δύο Διευθύνσεων: http://dipe.koz.sch.gr/cms/index.php/2011-10-04-15-28-27 http://dide.koz.sch.gr/cms/index.php/2009-03-16-10-21-14

κι από τη λειτουργία Ανώτατων και Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων. Έτσι, η μεγάλη παράδοση της Κοζάνης στην παροχή καλής ποιότητας εκπαίδευσης συνεχίζεται έως και σήμερα με την λειτουργία δύο τμημάτων ΑΕΙ και πέντε τμημάτων ΤΕΙ.

Στον τομέα λοιπόν της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης η πόλη της Κοζάνης είναι η έδρα τόσο του Πανεπιστημίου Δυτικής Μακεδονίας όσο και του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (ΤΕΙ) Δυτικής Μακεδονίας και φιλοξενεί τις διοικητικές υπηρεσίες και των δύο ιδρυμάτων. Ειδικότερα, λειτουργεί η Πολυτεχνική Σχολή του Πανεπιστημίου Δυτικής Μακεδονίας με τρία τμήματα: Τμήμα Μηχανικών Διαχείρισης Ενεργειακών Πόρων, Τμήμα Μηχανικών Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών και Τμήμα Μηχανικών Περιβάλλοντος. Τα Τμήματα αυτά στεγάζονται τόσο σε εγκαταστάσεις που έχει παραχωρήσει δωρεάν ο Δήμος όσο και σε άλλες που μισθώνει το Πανεπιστήμιο.

Ήδη έχει εγκριθεί το Τοπικό Ρυμοτομικό για την Πανεπιστημιούπολη της Κοζάνης έκτασης περίπου 950 στρεμμάτων και έχουν ξεκινήσει οι εργασίες κατασκευής του Πολυδύναμου Κτιρίου. Στο συγκρότημα προβλέπονται χώροι Διοίκησης, Εκπαιδευτικοί Χώροι – Σχολές, Βιβλιοθήκη, Φοιτητικές Εστίες, Λέσχη, Αθλητικές Εγκαταστάσεις και χώροι πρασίνου. Στο ΤΕΙ λειτουργούν τρία Τμήματα της Σχολής Τεχνολογικών Εφαρμογών: Τμήμα Ηλεκτρολόγων Μηχανικών ΤΕ, Τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών και Τμήμα Βιομηχανικού Σχεδιασμού ΤΕ, Τμήμα Μηχανικών Περιβάλλοντος και Μηχανικών Αντιρρύπανσης ΤΕ και δύο Τμήματα της Σχολής Διοίκησης και Οικονομίας: Τμήμα Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων.

Οι κτιριακές εγκαταστάσεις του ΤΕΙ βρίσκονται στα Κοίλα και καταλαμβάνουν έκταση άνω των 200 στρεμμάτων, στην οποία αναπτύσσονται το κύριο κτιριακό συγκρότημα (αποτελείται από 3 πτέρυγες, διαθέτει δύο αμφιθέατρα, αίθουσες διδασκαλίας και εργαστήρια, ενώ στον ισόγειο χώρο βρίσκονται το εστιατόριο και το κυλικείο), σπουδαστική εστία, αθλητικές εγκαταστάσεις (κλειστό γυμναστήριο και ανοικτά γήπεδα μπάσκετ, τένις, βόλεϊ), καθώς και το Κέντρο Τεχνολογικής Έρευνας (Κ.Τ.Ε) το οποίο φιλοξενεί την ερευνητική δραστηριότητα του Ιδρύματος, προωθημένα εργαστήρια, καθώς και μηχανισμούς υποστήριξης της επιχειρηματικής δραστηριότητας.

*Πολιτιστικές υποδομές*[7]

Οι πολιτιστικές υποδομές περιλαμβάνουν κυρίως αρχαιολογικούς χώρους, μουσεία, πολιτιστικά και πνευματικά κέντρα, δημοτικές βιβλιοθήκες, υπαίθρια θέατρα, παραδοσιακά αρχοντικά και άλλους χώρους κατάλληλους για την δραστηριοποίηση των πολιτιστικών δομών και φορέων της περιοχής, είτε σε επίπεδο καθημερινής λειτουργίας είτε με τη διοργάνωση πολιτιστικών εκδηλώσεων με στόχο την ανάδειξη του πλούσιου πολιτιστικού αποθέματος της περιοχής. Γενικά στον Δήμο Κοζάνης υπάρχει ικανός αριθμός υποδομών πολιτισμού. Ένα πλήθος φορέων (τοπικές αρχές, πολιτιστικοί σύλλογοι, θεατρικές ομάδες, φιλαρμονική, ωδεία, εικαστικά εργαστήρια κ.α.) ασκεί έντονη δραστηριότητα, αν και διαπιστώνεται υστέρηση στην αξιοποίηση των πολιτιστικών πόρων και στην προβολή των πολιτιστικών δραστηριοτήτων της περιοχής.

Ακολουθεί μία συνοπτική αναφορά στις πολιτιστικές υποδομές που βρίσκονται στα όρια της πόλης.

*Χώροι πολιτισμού:*

**Μουσείο Ιστορικό-Λαογραφικό και Φυσικής Ιστορίας**: λειτουργεί από το 1987 σε ιδιόκτητο κτήριο τετραώροφο κτήριο του Συλλόγου Γραμμάτων και Τεχνών, που είναι και ο φορέας λειτουργίας του. Αξίζει να σημειωθεί ότι το νέο κτήριο του μουσείου ανεγέρθηκε σε οικόπεδο παραχωρημένο από το δήμο Κοζάνης όπου βρίσκονταν τα παλιά δημοτικά λουτρά Κοζάνης.[8]

**Μουσείο Σύγχρονης Τοπικής Ιστορίας:** λειτουργεί από τον Δήμο Κοζάνης και στεγάζεται στο Αρχοντικό Φασούλα από το 2006.

**Αρχαιολογική συλλογή Κοζάνης**: στεγάζεται από το 2014 στο, παραχωρημένο από το δήμο, Αρχοντικό Παναγιωτίδη με φορέα λειτουργίας το Υπουργείο Πολιτισμού.

**«Κοβεντάρειος» Δημοτική Βιβλιοθήκη Κοζάνης (ΚΔΒΚ)**: είναι μια βιβλιοθήκη με πλούσια και μακρόχρονη ιστορία 300 ετών. Αποτελεί κέντρο αναφοράς και κοινό τόπο για τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής και θεωρείται μια από τις σπουδαιότερες στην Ελλάδα (μετά από την Εθνική κι αυτή της Βουλής) αφού διαθέτει μία από τις πιο σημαντικές συλλογές (Χάρτα του Ρήγα, Άτλας του Γαζή,

[7] Τα στοιχεία έχουν ληφθεί από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Κοζάνης Περιόδου 2014 - 2019, Προσχέδιο (2015) Στρατηγικός Σχεδιασμός Δήμου Κοζάνης και το Στρατηγικό Σχέδιο Marketing Κοζάνης, (2014).

[8] Για τα Δημόσια Λουτρά Κοζάνης έχει κάνει μια ενδιαφέρουσα μελέτη ο αρχιτέκτονας Αριστοτέλης Ζάχος. (Φεσσά-Εμμανουήλ, 2013)

Συλλογή Λιβεριάτου). Η βιβλιοθήκη δέχεται καθημερινά 500 άτομα, έχει 13.500 εγγεγραμμένους χρήστες και δανείζει 120.000 βιβλία ετησίως.[9] Αξίζει να αναφερθεί η λειτουργία του Media Lab που παρουσιάζει σημαντική επισκεψιμότητα. Πλέον η βιβλιοθήκη έχει μεταστεγαστεί σε νέο κτήριο επί της οδού Δαβάκη 9 και κοντά στον δημοτικό κήπο Κοζάνης. Τα νέο κτίριο[10] αναβαθμίζει τον ρόλο της ΚΔΒΚ και συμβάλλει στην περαιτέρω αξιοποίηση του ιστορικού και επιστημονικού της πλούτου και εκτιμάται ότι θα αναδειχθεί σε σημείο αναφοράς για τη ζωή της πόλης και σε ισχυρό πόλο έλξης αναπτυξιακών και παραγωγικών δραστηριοτήτων που συνδέονται με τον πολιτισμό.

**Χαρτοθήκη-Αρχοντικό Λασσάνη:** ιδρύθηκε 2008 με τη συνεργασία Δήμου Κοζάνης, Κοβεντάρειου Δημοτικής Βιβλιοθήκης και Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης και στεγάστηκε στο αποκατεστημένο Αρχοντικό Λασσάνη. Λειτουργεί ως εστία μνήμης και χώρος φύλαξης για την ελληνική χαρτογραφική παράδοση και κληρονομιά.

**Πνευματικό Κέντρο στο πάρκο Αγίου Δημητρίου**: εδώ στεγάζεται το ΔΗ.ΠΕ.ΘΕ. Κοζάνης και περιλαμβάνει την αίθουσα τέχνης, η οποία είναι χωρητικότητας 600 θεατών με σημαντική υλικοτεχνική υποδομή) και βοηθητική αίθουσα/«θεατράκι» που χρησιμοποιείται από τοπική θεατρική ομάδα. Στους υπόλοιπους χώρους του στεγάζεται η πρυτανεία και τα γραφεία διοίκησης του Πανεπιστημίου Δυτικής Μακεδονίας μετά από παραχώρηση του Δήμου Κοζάνης.

**Υπαίθριο θέατρο δημοτικού κήπου Κοζάνης:** πρόκειται για μία εξολοκλήρου ξύλινη κατασκευή χωρητικότητας 700 θέσεων εναρμονισμένη με το φυσικό περιβάλλον. Έχει συντελέσει σε μεγάλο βαθμό στη διάδοση της τέχνης του θεάτρου στην περιοχή και στην προώθηση της θεατρικής παραγωγής. Η συντήρηση, η διαφύλαξη της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας τους και η αξιοποίησή τους σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο πολιτιστικής ανάπτυξης κρίνεται κρίσιμη.

Κεντρικό ρόλο στις πολιτιστικές δραστηριότητες κατέχει η καταγραφή και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και η αναβίωση τοπικών εθίμων (Κοζανίτικη Αποκριά, Μωμόγεροι, Λαζαρίνες κ.α.) με την ενεργό συμμετοχή τοπικών πολιτιστικών συλλόγων που λαμβάνει χώρα στο σύνολο των δημοτικών και τοπικών κοινοτήτων του Δήμου. Στον Δήμο δραστηριοποιείται ένα πλήθος πολιτιστικών συλλόγων (τουλάχιστον ένας σε κάθε τοπική κοινότητα και περισσότεροι στις δημοτικές κοινότητες και ιδιαίτερα στην Κοζάνη) που

[9] Σύμφωνα με στοιχεία του 2013. (Στρατηγικό Σχέδιο Marketing Κοζάνης, 2014).
[10] http://www.kozlib.gr/kozlib_new/wp-content/uploads/2014/06/new_library_kozani.pdf

δραστηριοποιούνται σε ένα ή περισσότερους τομείς πολιτισμού. Λειτουργούν 55 Πολιτιστικοί /Μορφωτικοί Σύλλογοι με 11 από αυτούς να δραστηριοποιούνται στην Κοζανίτικη Αποκριά (*Φανοί*) κι ακολουθούν 18 Παραδοσιακοί Σύλλογοι που εκπροσωπούν διάφορες περιοχές του Ελληνισμού (Κρήτη, Πόντος, Μ. Ασία). Ενδεικτικά αναφέρονται σύλλογοι για τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και των τοπικών εθίμων, χορευτικοί σύλλογοι, θεατρικές ομάδες, κινηματογραφική λέσχη, σύλλογοι εικαστικών τεχνών, σύλλογοι γραμμάτων, χορωδίες, σύλλογοι φίλων μουσικής, λαογραφικοί σύλλογοι, σύλλογοι που εκπροσωπούν περιοχές της Ελλάδας κ.α.

*Αθλητικές υποδομές*[11]

Το δίκτυο των αθλητικών υποδομών στην πόλη της Κοζάνης περιλαμβάνει:

- ✓ **Το Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο (ΔΑΚ) Κοζάνης:** διαθέτει κλειστό κολυμβητήριο (με 25άρα πισίνα), γήπεδο ποδοσφαίρου με κερκίδες περίπου 5.000 θέσεων, κλειστό γυμναστήριο «*Ιωάννης Σκαρκαλάς*» χωρητικότητας περίπου 700 θέσεων, αίθουσα πάλης, στίβος με 8 διαδρομές, 3 ανοιχτά γήπεδα μπάσκετ, 2 γήπεδα τένις, αίθουσα με βάρη και αίθουσα ενόργανης γυμναστικής.

- ✓ **Ανοικτά γήπεδα ποδοσφαίρου με χλοοτάπητα:** στην Δ.Ε. Κοζάνης υπάρχουν 10.

- ✓ **Κλειστά γυμναστήρια:** στην Δ.Ε. Κοζάνης υπάρχουν 4.

- ✓ **Άλλοι χώροι:** κλειστή αίθουσα πινγκ-πονγκ στο 4ο Γυμνάσιο Κοζάνης,

Στον ευρύτερο Δήμο δραστηριοποιούνται 34 ποδοσφαιρικές ομάδες διαφόρων κατηγοριών με σύνολο αθλουμένων περίπου 3.000 και άλλοι 32 σύλλογοι σε άλλα αθλήματα (μπάσκετ, βόλεϊ, χάντμπολ, κολύμβηση, taekwondo, τένις, στίβος, πάλη, πινγκ-πονγκ, μηχανοκίνητα αθλήματα, ενόργανη γυμναστική, σκάκι, σκοποβολή, τραμπολίνο, πυγμαχία, τοξοβολία, ιππασία, κωπηλασία κ.α.) όπου συμμετέχουν περίπου 3.500 αθλούμενοι.

Οι αθλητικές δραστηριότητες που διοργανώνονται από τον Δήμο σε συνεργασία με άλλους φορείς (αθλητικούς/πολιτιστικούς συλλόγους, ενώσεις σωματείων, περιφερειακή αυτοδιοίκηση, εθελοντικούς φορείς κ.α) αφορούν αγώνες δρόμου (Λασσάνειος, παραλίμνιος αγώνας Ρυμνίου), τουρνουά πινγκ-πονγκ, αγώνες

[11] Τα στοιχεία έχουν ληφθεί από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Κοζάνης Περιόδου 2014 - 2019, Προσχέδιο (2015).

στίβου, τουρνουά ποδοσφαίρου, ποδηλατικούς αγώνες, αγώνας «αγάπης» (ποδοσφαιρικός αγώνας μεταξύ παλαιμάχων για φιλανθρωπικούς σκοπούς) και προγράμματα μαζικού αθλητισμού.

### *6.1.5. Δίκτυα κοινής ωφέλειας*

*Ύδρευση – Αποχέτευση - Απορρίμματα*

Όπως προαναφέρθηκε, το υδραγωγείο της πόλης της Κοζάνης εκτείνεται εκτός των ορίων της Δημοτικής Ενότητας, μια και χρησιμοποιεί νερό αφενός από γεωτρήσεις του Βαθυλάκκου (δήμος Σερβίων), και αφετέρου από τις πηγές Γκιώνας και Ερμακιάς (δήμος Εορδαίας). Το παραγόμενο νερό ελέγχεται σε όλα τα στάδια, τόσο στα υδροσημεία όσο και στις δεξαμενές και στις βρύσες των καταναλωτών, ως προς τα φυσικοχημικά και τα μικροβιολογικά χαρακτηριστικά και χαρακτηρίζεται κατάλληλο προς πόση. Την ευθύνη λειτουργίας του υδραγωγείου Κοζάνης την έχει η Δημοτική Επιχείρηση Ύδρευσης – Αποχέτευσης Κοζάνης, η οποία είναι υπεύθυνη για την ύδρευση και αποχέτευση των εγκαταστάσεων του δήμου Κοζάνης.

Η κατάσταση και λειτουργία των εσωτερικών δικτύων της Κοζάνης, είναι καλή. Στους οικισμούς τα εσωτερικά και εξωτερικά δίκτυα και οι δεξαμενές παρουσιάζουν σημαντικά προβλήματα που προβλέπεται να αντιμετωπιστούν στο πλαίσιο του συνολικού σχεδιασμού του Δήμου για τις συνθήκες ύδρευσης.

Η ΔΕΥΑΚ προγραμματίζει έργα βελτίωσης και αναβάθμισης της ικανότητας των δικτύων για ένα πληθυσμό που καλύπτει τα προγραμματικά μεγέθη. Παράλληλα, έχει ήδη ολοκληρώσει το σύστημα γεωτρήσεων νότια των Πετρανών, το οποίο θα εξυπηρετήσει τις προβλεπόμενες ανάγκες στην Κοζάνη και στους οικισμούς Καρυδίτσα, Πετρανά, Οινόη, Πτελέα, Χαραυγή, Κοίλα – Καρδιά – Εξοχή – Μελίσσια, Άργιλος και Λευκόβρυση.

Επίσης προβλέπεται μια σημαντική επέκταση των δικτύων:

- ✓ Στη ΝΔ περιοχή της Κοζάνης και στην ΚΕΔ (Πανεπιστήμιο).
- ✓ Σε μικρές επεκτάσεις στα όρια της πόλης.
- ✓ Στην περιοχή παραγωγικών δραστηριοτήτων (ανατολικά της πόλης).
- ✓ Στη θέση χωροθέτησης του ΤΕΙ.
- ✓ Στις προτεινόμενες επεκτάσεις (Ν. Χαραυγή, Κοίλα).

- ✓ Στις εκτάσεις των οικισμών που δεν έχουν πολεοδομηθεί (εντός ορίων οικισμών και επεκτάσεις που προτείνονται από πολεοδομικές μελέτες).

Η περιοχή ενδιαφέροντος διαθέτει δίκτυο ύδρευσης, ενώ υπάρχει επάρκεια νερού για την κάλυψη των αναγκών. Άλλωστε, οι προτεινόμενες παρεμβάσεις δεν αποτελούν κάποια ξεχωριστή χρήση νερού, παρά την χρήση για πότισμα των πάρκων – όπως αυτά θα διαμορφωθούν ή για τυχόν σιντριβάνια κ.λ.π.

Επιπλέον, στην περιοχή ενδιαφέροντος λειτουργεί παντοροϊκό δίκτυο ομβρίων – ακαθάρτων. Στους στόχους της ΔΕΥΑΚ είναι η μετατροπή του σε χωριστικό. Σε κάθε περίπτωση σήμερα είναι εφικτή η σύνδεση τυχόν νέων χρήσεων εντός του οικισμού και η διάθεσή των λυμάτων στην ΕΕΛ Κοζάνης που έχει κατασκευαστεί στην περιοχή του οικισμού Καρυδίτσας. Σημειώνεται πως πριν την εισροή των λυμάτων στην ΕΕΛ τα όμβρια στις περιπτώσεις έντονων βροχοπτώσεων υπερχειλίζουν σε προηγούμενο φρεάτιο υπερχείλισης.

Το θέμα της διαχείρισης των απορριμμάτων του Δήμου εντάσσεται στο γενικότερο σχέδιο «Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Απορριμμάτων Δυτικής Μακεδονίας». Ο Χώρος Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων (ΧΥΤΑ) δημιουργείται σε έκταση του Δ. Κοζάνης σε θέση του Νότιου Πεδίου της ΔΕΗ ενώ πλέον λειτουργει και το εργοστάσιο επεξεργασίας των απορριμμάτων. Περιφερειακά δημιουργούνται σταθμοί μεταφόρτωσης, ένας από τους οποίους έχει χωροθετηθεί σε χώρο της περιοχής Νιαήμερο της Κοζάνης. Εκεί συλλέγονται τα απορρίμματα του Δήμου που θα μεταφέρονται στον ΧΥΤΑ. Το ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης αποτελεί βασικό παράγοντα αναβάθμισης του περιβάλλοντος σε συνδυασμό και με τις παρεμβάσεις αποκατάστασης των παλαιών ΧΑΔΑ. Επισημαίνεται η ανάγκη αποκατάστασης του ΧΑΔΑ Κοζάνης, στην περιοχή Αη-Λιάς, σε παλιό λατομείο δίπλα στο σταθμό μεταφόρτωσης απορριμμάτων. Σήμερα, ο ΧΑΔΑ Κοζάνης χωροθετείται στην περιοχή Κασλά.

*Τηλεθέρμανση*

Όπως σε όλη την πόλη της Κοζάνης, η περιοχή του ΟΣΕ διαθέτει υφιστάμενο δίκτυο τηλεθέρμανσης το οποίο παρέχει ζεστό νερό για την θέρμανση των κτιρίων. Η θερμική ενέργεια προέρχεται από τα Υδροηλεκτρικά Εργοστάσια της ΔΕΗ, επιτυγχάνοντας σημαντική εξοικονόμηση ενέργειας. Το δίκτυο της τηλεθέρμανσης λειτουργεί στην Κοζάνη από το 1992 και επεκτείνεται και στην ευρύτερη περιοχή της πόλης.

Στη συγκεκριμένη έκταση, υπάρχει δίκτυο τηλεθέρμανσης με το οποίο συνδέονται οι καταναλωτές εφόσον το επιθυμούν.

*Δίκτυα τηλεπικοινωνιών και ηλεκτρικού ρεύματος*

Σήμερα η πόλης της Κοζάνης έχει ανεπτυγμένο δίκτυο τηλεπικοινωνιών και ηλεκτρικού ρεύματος για τη διασύνδεση τυχόν χρήσεων που θα απαιτηθούν.

*Μεταφορικά δίκτυα*

Η Κοζάνη διαθέτει εντός της πόλης ένα δαιδαλώδες δίκτυο δρόμων. Στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας, μέρους του οποίου αποτελεί και η παρούσα πρόταση για πολεοδόμηση της περιοχής, **βελτιώνεται σημαντικά η λειτουργία και προσπελασιμότητα των οχημάτων στα διάφορα σημεία της πόλης. Επιπλέον, με την παρούσα πολεοδόμηση παύει να υπάρχει αστικό κενό στην περιοχή του ΟΣΕ και βελτιώνεται η κινητικότητα των πεζών και οχημάτων, ενώ η μεταφορά των αστικών λεωφορείων από την πλατεία Λασσάνη στην περιοχή του ΟΣΕ εκτιμάται πως θα λειτουργήσει θετικά, αποσυμφορίζοντας το κέντρο της Κοζάνης**. Σημειώνεται πως το κυκλοφοριακό πρόβλημα είναι ένα από τα βασικότερα που αντιμετωπίζει η πόλη σήμερα. Ο μονοκεντρικός χαρακτήρας και το ισχυρό κέντρο της πόλης , που συγκεντρώνει διοικητικές λειτουργίες και εμπορικές χρήσεις – με ισχυρή εξάρτηση από αυτό των γύρω οικισμών – σε συνδυασμό με το δαιδαλώδες και με ανεπαρκή τεχνικά χαρακτηριστικά οδικό δίκτυο είναι καθοριστικοί παράγοντες της κυκλοφοριακής συμφόρησης της κεντρικής περιοχής της πόλης.

Σε ότι αφορά την διασύνδεση της Κοζάνης με άλλα αστικά κέντρα, με τους διάφορους τρόπους μεταφοράς αναφέρονται τα παρακάτω:

- ✓ Η Κοζάνη συνδέεται αεροπορικώς με την Αθήνα. Το αεροδρόμιο "Φίλιππος" βρίσκεται 4 χιλιόμετρα νοτιοανατολικά της πόλης. Λειτουργεί από τη δεκαετία του 1950.

- ✓ Στην Κοζάνη είναι ο τελευταίος σταθμός της σιδηροδρομικής γραμμής Αμυνταίου - Κοζάνης. Μέχρι το 2010 πραγματοποιούνταν τρία δρομολόγια ημερησίως για τη Θεσσαλονίκη, μέσω Πτολεμαΐδας, Έδεσσας, Βέροιας, ενώ έκτοτε ανεστάλη η λειτουργία της συγκεκριμένης σιδηροδρομικής γραμμής.

- ✓ Από τον νέο και υπερσύγχρονο σταθμό των ΚΤΕΛ, που βρίσκεται εκτός και στα ανατολικά του οικιστικού συγκροτήματος, ξεκινούν λεωφορεία για τις μεγαλύτερες ελληνικές πόλεις, όπως για τη Θεσσαλονίκη (κάθε μία ώρα), την

Αθήνα (3 φορές την ημέρα), τη Λάρισα, τα Ιωάννινα, το Βόλο, καθώς και για τις περισσότερες περιοχές της Δυτικής Μακεδονίας. Βόρεια της πόλης περνάει ο αυτοκινητόδρομος της Εγνατίας Οδού, ο οποίος ξεκινάει από την Ηγουμενίτσα και καταλήγει στα ελληνοτουρκικά σύνορα. Η συγκοινωνία μέσα στην πόλη γίνεται με δημοτικά minibus, ενώ μεταξύ του κέντρου της πόλης και των Δημοτικών Διαμερισμάτων με αστικά των ΚΤΕΛ.

## 6.2. Φυσικό Περιβάλλον

### *6.2.1. Γεωμορφολογία*

Η πόλη της Κοζάνης βρίσκεται δομημένη σε μια κοίλη αμφιθεατρική περιοχή με μέτωπο προς το Νότο, στις νότιες υπώρειες μίας επιμήκους λοφοσειράς γνωστή ως «λοφοσειρά Κοζάνης».

Η λοφοσειρά Κοζάνης και το όρος Σκοπός στα ανατολικά αυτής αποτελούν επίμηκες έξαρμα το οποίο -με γενική διεύθυνση νοτιοανατολικά / βορειοδυτικά - οριοθετούν το νότιο τμήμα της λεκάνης Πτολεμαΐδας – Κοζάνης, γνωστό με την ονομασία «Σαριγκιόλ», με την λεκάνη Κοζάνης – Σερβίων.

Ειδικότερα, η λοφοσειρά Κοζάνης αποτελεί ένα σύστημα χαμηλών λόφων, οι κυριότερες κορυφές του οποίου πλησίον της πόλης από τα νοτιοδυτικά προς τα βορειοανατολικά είναι οι εξής: Παλιές Αποθήκες (777 μ.), Κυδωνιές (836 μ.), Άγ. Θεόδωροι (829 μ.), Μεταμόρφωση (909 μ.), Προφήτης Ηλίας (952 μ.), Μαντζή Ράχη (847 μ.), Μπούκα Πέτρα (806 μ.) και Ηπειρώτικα (821 μ.).

Η λεκάνη Κοζάνης-Σερβίων αποτελεί τεκτονικό βύθισμα με έκταση 400 Km2 περίπου, αναπτύχθηκε κατά την διεύθυνση του κύριου ορεογραφικού άξονα των Ελληνίδων (ΒΔ-ΝΑ) και οριοθετείται στα δυτικά από την οροσειρά του Βούρινου, ανατολικά από την οροσειρά του Βερμίου και των Πιερίων, νότια από την οροσειρά των Καμβουνίων και βόρεια από την λοφοσειρά (έξαρμα) της Κοζάνης.

Το περίγραμμα της λεκάνης είναι ελλειψοειδείς με κύριο άξονα διεύθυνσης ΒΑ-ΝΔ

Σύμφωνα με τα παραπάνω, το μορφολογικό ανάγλυφο του δομημένου τμήματος της πόλης ποικίλλει και χαρακτηρίζεται ως έντονο με αυξημένες μορφολογικές κλίσεις στα βόρεια κυρίως τμήματα του οικιστικού ιστού ενώ αντίθετα στα νότια τμήματα, τα οποία αναπτύσσονται σε μία –γενικά- πεδινή έκταση, οι μορφολογικές κλίσεις είναι ήπιες.

Το μέσο υψόμετρο της Κοζάνης ανέρχεται στα +715 μ. περίπου αλλά λόγω της μορφολογίας του εδάφους το υψόμετρο της πόλης κυμαίνεται γενικά από τα +660 μ. έως τα +800 μ. περίπου.

Η περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού της Κοζάνης βρίσκεται στο νότιο τμήμα του οικιστικού ιστού.

Ειδικότερα η περιοχή μελέτης αποτελεί έκταση που στο μεγαλύτερο τμήμα της χαρακτηρίζεται από πολύ ομαλό μορφολογικό ανάγλυφο. Στο βόρειο – βορειοανατολικό τμήμα της υπό μελέτης έκτασης οι μορφολογικές κλίσεις αυξάνουν ταχέως αφενός λόγω των λοφοειδών εξάρσεων που εντοπίζονται στην περιοχή αφετέρου λόγω των τεχνητών –υψηλών- πρανών που δημιουργήθηκαν στο παρελθόν για την διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής.

Το υψόμετρο στην υπό μελέτη έκταση κυμαίνεται από 690 μ. περίπου στο βόρειο - βορειοανατολικό άκρο της έως 668 μ. περίπου στο νότιο άκρο της. Σύμφωνα με τα παραπάνω η μέγιστη υψομετρική διαφορά, στον άξονα βορειοανατολικά – νοτιοδυτικά, ανέρχεται σε 22 μ. περίπου διαμορφώνοντας γενική κλίση 6,6 % περίπου.

Αντίθετα, δεδομένου ότι στο παρελθόν η περιοχή του σταθμού και των γύρω από αυτόν εγκαταστάσεων έχει διαμορφωθεί, κατά μήκος του κύριου άξονα ανάπτυξης (Α-Δ) της υπό μελέτης έκτασης τα υψόμετρα ανέρχονται σε 677 - 678 μ. και η γενική κλίση είναι της τάξης του 1% περίπου.

Για τον υπολογισμό των μορφολογικών κλίσεων στην υπό μελέτη έκταση του σιδηροδρομικού σταθμού Κοζάνης, δημιουργήθηκε το ψηφιακό μοντέλο εδάφους (DTM: Digital Terrain Model) της περιοχής μελέτης (βλ. Σχ. 1) βάσει της τοπογραφικής αποτύπωσης που διενεργήθηκε στην περιοχή.

Με βάση τα παραπάνω και με τη βοήθεια προγράμματος Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (G.I.S.), δημιουργήθηκε το σχέδιο εδαφικών κλίσεων στην εγγύς περιοχή μελέτης με πέντε (5) κλάσεις ταξινόμησης:

- ✓ Πολύ ήπιες κλίσεις (0 - 5%)
- ✓ Ήπιες κλίσεις (5 - 10%)
- ✓ Μέτριες κλίσεις (10 - 25%)
- ✓ Έντονες κλίσεις (25 - 45%)

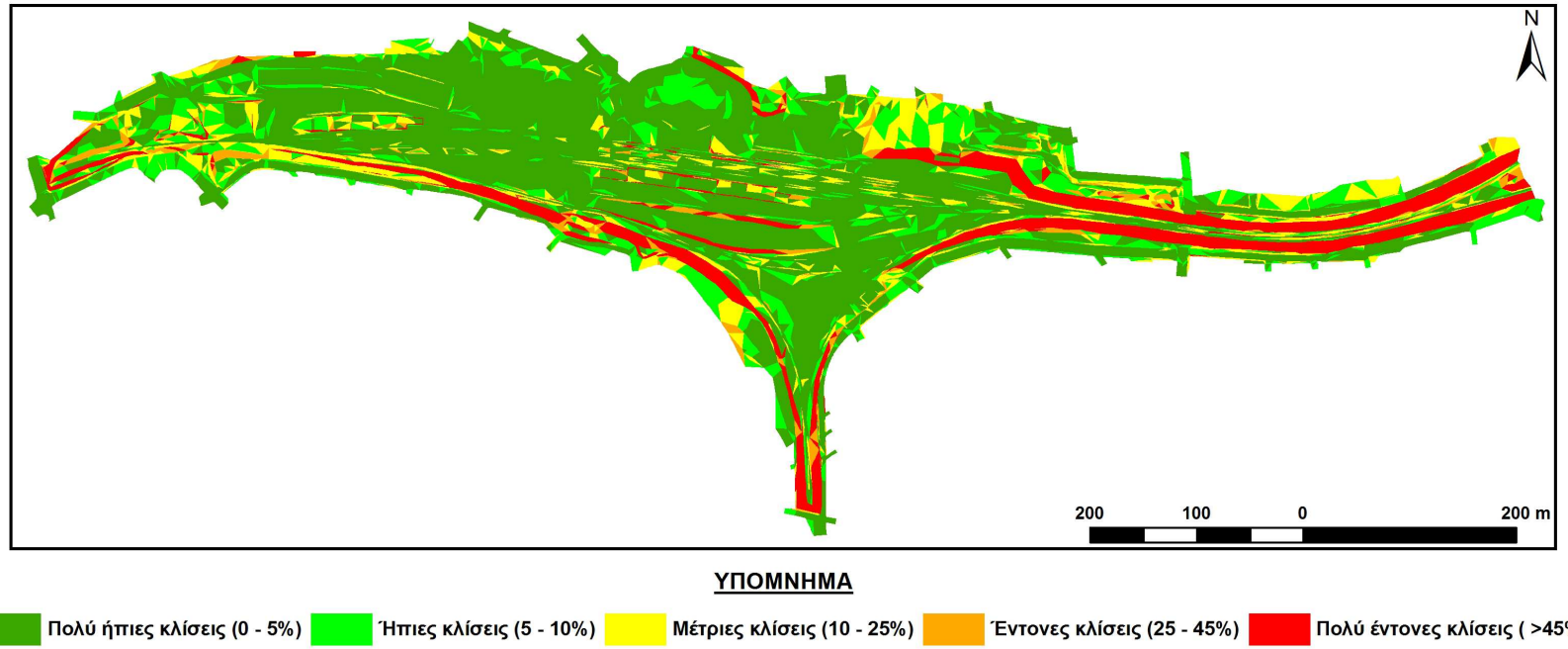
- ✓ Πολύ έντονες κλίσεις ( > 45%)

Σημειώνεται ότι το ψηφιακό μοντέλο εδάφους χαρακτηρίζεται από μέγεθος pixel («εικονοστοιχείου») 0,1 m × 0,1 m.

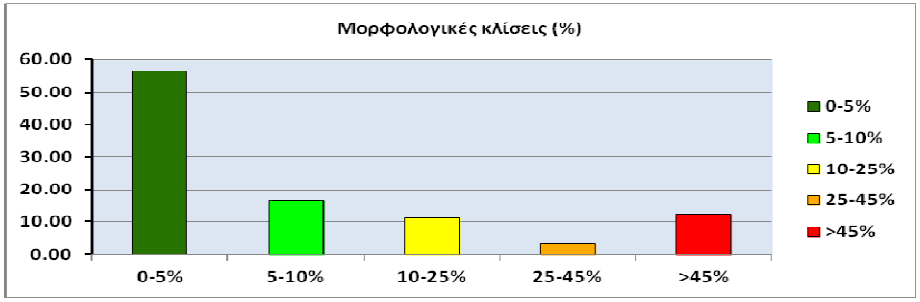
Σύμφωνα με το ψηφιακό μοντέλο εδάφους, στην υπό μελέτη έκταση του σιδηροδρομικού σταθμού Κοζάνης επικρατούν σε συχνότητα εμφάνισης οι πολύ ήπιες μορφολογικές κλίσεις (56,6% της συνολικής έκτασης).

Στην συνέχεια ακολουθούν σε συχνότητα εμφάνισης οι ήπιες μορφολογικές κλίσεις (16,5% της συνολικής έκτασης) ενώ, λόγω των τεχνητών –υψηλών- πρανών που δημιουργήθηκαν στο παρελθόν για την διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής, ακολουθούν οι πολύ έντονες μορφολογικές κλίσεις (12,5% της συνολικής έκτασης).

Τέλος έπονται σε συχνότητα εμφάνισης οι μέτριες (11,1% της συνολικής έκτασης) και οι έντονες (3,3% της συνολικής έκτασης) μορφολογικές κλίσεις.




**Σχ. 6-1: Συχνότητα εμφάνισης μορφολογικών κλίσεων (%) υπό μελέτης έκτασης Σιδηροδρομικού Σταθμού Κοζάνης**




**Διαγρ. 6-1: Ιστόγραμμα συχνότητας εμφάνισης μορφολογικών κλίσεων (%) υπό μελέτης έκτασης Σιδηροδρομικού Σταθμού Κοζάνης**

### *6.2.2. Γεωλογία περιοχής ενδιαφέροντος*

Από την επιτόπια έρευνα και χαρτογράφηση προέκυψε ότι στην υπό μελέτη έκταση του σιδηροδρομικού σταθμού Κοζάνης εντοπίζονται:

***Τεχνητές επιχωματώσεις & σκύρα σιδηροδρομικής γραμμής:*** χαλαρά υλικά, ποικίλης λιθολογικής σύστασης και κοκκομετρίας, από λεπτομερή υλικά μέχρι θραύσματα ποικίλων διαστάσεων και προέλευσης, καθώς και θραυστά ασβεστολιθικά σκύρα. Πρόκειται για υλικά διαμόρφωσης της περιοχής του σιδηροδρομικού σταθμού και έδρασης των σιδηροδρομικών γραμμών αντίστοιχα. Οι τεχνητές επιχωματώσεις αποτελούν αποθέσεις με εξαιρετική ετερογένεια και πολύ μειωμένα γεωμηχανικά χαρακτηριστικά (κατηγορία εδάφους ΕΑΚ: Χ).

***ΝΕΟΓΕΝΕΣ***

**Πλειόκαινο**

***Ανώτερος ορίζοντας Νεογενών:*** εναλλαγές μαργαϊκών ασβεστολίθων, χαρακτηριστικής τραβερτινοειδούς (σπογγώδους) υφής, με λευκότεφρες έως υποκίτρινες ασβεστιτικές μάργες. Κατά θέσεις ενστρώσεις λεπτοπλακωδών οριζόντων μαργαϊκών ασβεστολίθων. Πρόκειται για τον ανώτερο ορίζοντα των Νεογενών αποθέσεων και το πάχος τους στην περιοχή κυμαίνεται από λίγα έως 20 - 25 μέτρα.

***Κατώτερος ορίζοντας Νεογενών:*** εναλλαγές μαργών, αργιλομαργών, ασβεστιτικών μαργών και αμμούχων μαργών τόσο κατά την κατακόρυφη όσο και κατά την οριζόντια διάσταση. Αποτελούν τον κατώτερο ορίζοντα των Νεογενών αποθέσεων και το πάχος τους ανέρχεται σε λίγες δεκάδες μέτρα.

Οι παραπάνω γεωλογικοί σχηματισμοί καλύπτονται επιφανειακά από μανδύα αποσάθρωσης, καστανότεφρου έως καστανοκίτρινου χρώματος, αμμοϊλυώδους σύστασης με κυμαινόμενο ποσοστό αργίλου και θραύσματα πετρωμάτων τραβερτινοειδούς και ασβεστομαργαϊκής προέλευσης. Το πάχος του μανδύα αποσάθρωσης είναι αυξημένο στις ομαλές τοπογραφικά εκτάσεις ενώ στα επικλινή τμήματα το πάχος του περιορίζεται.

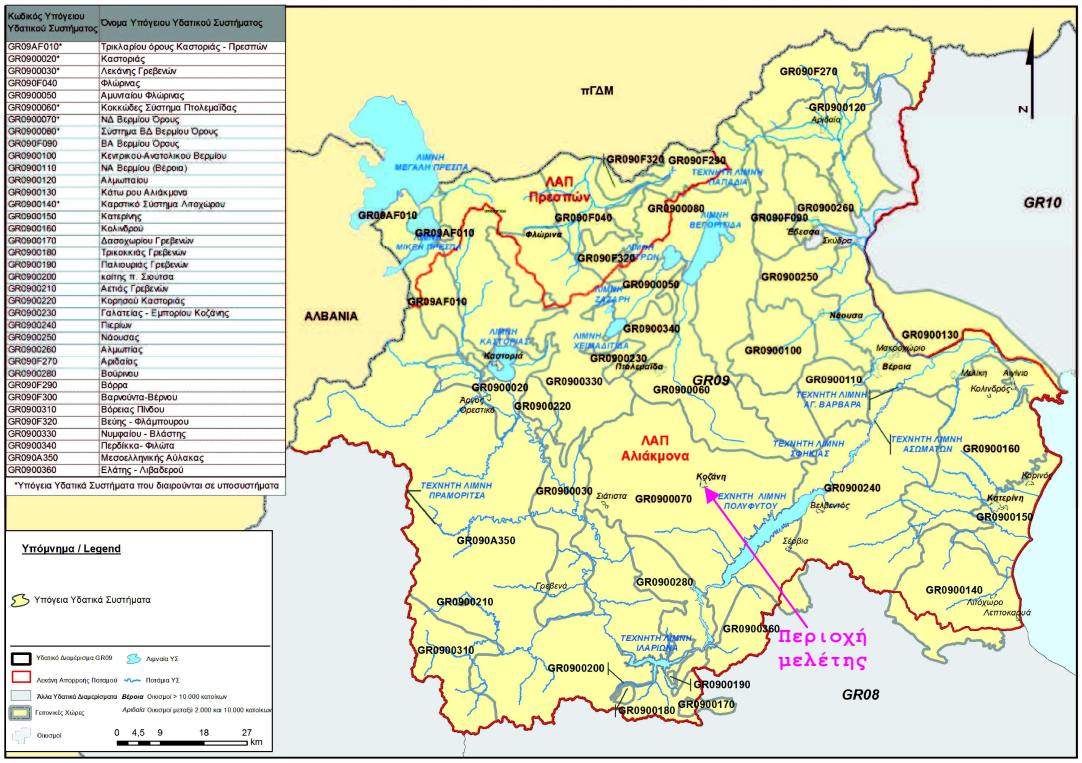
Τέλος, δεδομένου ότι η περιοχή μελέτης βρίσκεται εντός του οικιστικού ιστού της Κοζάνης εντοπίζονται επιχώσεις οδοστρωσίας αποτελούμενες από γαιώδη εδαφικά υλικά (αμμοχάλικα, μείγματα χονδρόκοκκων – λεπτόκοκκων υλικών κ.λπ.). Το σύνηθες πάχος των επιχώσεων οδοστρωσίας ανέρχεται σε λίγες δεκάδες εκατοστά.

### *6.2.3. Υπόγεια υδατικά συστήματα – στοιχεία του Σχεδίου Διαχείρισης Υδάτων*

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο Σχέδιο Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Δυτικής Μακεδονίας (ΥΔ 09), στην ευρύτερη περιοχή της πόλης της Κοζάνης αναπτύσσεται το Υπόγειο Υδατικό Σύστημα ΝΔ Βερμίου όρους (GR0900070) (βλ. Εικ. 6-2):

Τα στοιχεία που παρατίθενται στην συνέχεια προέρχονται από:

- ✓ το εγκεκριμένο Σχέδιο Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Δυτικής Μακεδονίας (GR09), Ιανουάριος 2014,
- ✓ το Παράρτημα Α: Αξιολόγηση και ταξινόμηση της ποιοτικής (χημικής) και ποσοτικής κατάστασης των υπόγειων υδατικών συστημάτων (Παραδοτέο 10 Α΄ Φάσης), Ιανουάριος 2014.




**Εικ. 6-2: Εποπτική εικόνα Υπόγειων Υδατικών Συστημάτων ΥΔ Δυτικής Μακεδονίας**

Πηγή: *Σχέδιο Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Δυτικής Μακεδονίας*, 2014

ΥΠΟΓΕΙΟ ΥΔΑΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ **GR0900070** ΝΔ ΒΕΡΜΙΟΥ ΟΡΟΥΣ

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο Σχέδιο Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Δυτικής Μακεδονίας (ΥΔ 09), το σύστημα ΝΔ Βερμίου όρους (GR0900070) υποδιαιρείται στα παρακάτω υποσυστήματα:

- ✓ το υποσύστημα GR0900071, καρστικό ΝΔ Βερμίου - Ασκίου όρους Κοζάνης,
- ✓ το υποσύστημα GR0900072, κοκκώδες Βατερού Κοζάνης,
- ✓ το υποσύστημα GR0900073, κοκκώδες Ξηρολίμνης Κοζάνης,
- ✓ το υποσύστημα GR0900074, κοκκώδες Κρόκου Κοζάνης,
- ✓ το υποσύστημα GR0900075, καρστικό Λευκοπηγής Κοζάνης,
- ✓ το υποσύστημα GR0900076, καρστικό Αργίλου - Πρωτοχωρίου Κοζάνης,
- ✓ το υποσύστημα GR0900077, ρωγματικό Πολυφύτου.

Ειδικότερα, στην ευρύτερη περιοχή της πόλης της Κοζάνης αναπτύσσονται τα κάτωθι υποσυστήματα:

- ✓ Το ρωγματικό Πολυφύτου (GR0900077) το οποίο αναπτύσσεται στις Νεογενείς αποθέσεις της λεκάνης Κοζάνης – Σερβίων και
- ✓ Το καρστικό ΝΔ Βερμίου - Ασκίου όρους Κοζάνης (GR0900071) το οποίο αναπτύσσεται σε βαθύτερα στρωματογραφικά επίπεδα.

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο Σχέδιο Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Δυτικής Μακεδονίας (ΥΔ 09) το ρωγματικό υποσύστημα Πολυφύτου (GR0900077) είναι χωρίς ιδιαίτερο υδρογεωλογικό ενδιαφέρον καθώς αφορά τους στεγανούς Νεογενείς σχηματισμούς που αναπτύσσονται στην λεκάνη Κοζάνης – Σερβίων και ως εκ τούτου δεν εξετάζεται περαιτέρω.

Το καρστικό σύστημα ΝΔ Βερμίου (GR0900071) αναπτύσσεται εντός των Τριαδικο-Ιουρασικών ασβεστολίθων, οι οποίοι εμφανίζονται κρυσταλλικοί, παχυστρωματώδεις έως άστρωτοι, μέτρια έως τοπικά έντονα καρστικοποιημένοι, με ενστρώσεις σχιστολίθων / φυλλιτών και λεπτοπλακωδών ασβεστολίθων.

Σημειώνεται ότι ο σχηματισμός των Τριαδικο-Ιουρασικών ασβεστολίθων εκτείνεται κάτω από τις Νεογενείς αποθέσεις της λεκάνης Σερβίων αλλά και κάτω από τις Πλειο-πλειστοκαινικές αποθέσεις στις παρυφές του Βούρινου.

Το υπόψη ΥΥΣ εκφορτίζεται στις πηγές Νεράιδας (οι οποίες έχουν καλυφθεί από το νερό της τεχνητής λίμνης Πολυφύτου) και στις πηγές Ρυμνίου (μόνιμης ροής).

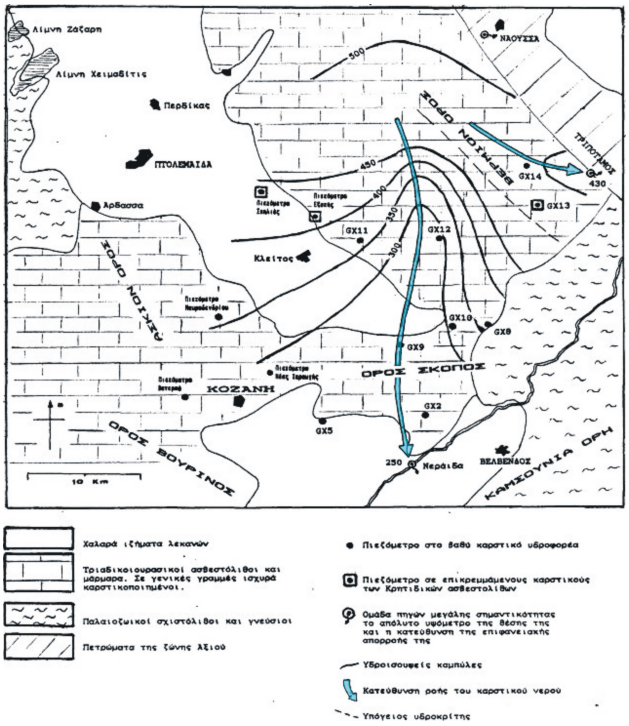
Η τροφοδοσία των υδατικών αποθεμάτων του συστήματος στο σύνολό του, γίνεται μέσω της κατείσδυσης των ατμοσφαιρικών κατακρημνισμάτων, της διήθησης των επιφανειακών και πηγαίων νερών, της διήθησης ποσοστού του νερού άρδευσης (αφορά τους προσχωματικούς υδροφορείς) καθώς και από υπόγεια πλευρική τροφοδοσία από τα εκατέρωθεν ρωγματικά συστήματα μέσω τεκτονισμένων ζωνών.

Αναφορικά με την ποσοτική και την χημική (ποιοτική) κατάσταση του καρστικού συστήματος ΝΔ Βερμίου – Ασκίου όρους (GR0900071) κρίνονται ως καλές τόσο από το αρχικό σχέδιο διαχείρισης όσο και από την αναθεώρησή του:

**Πιν. 6-2: Ποιοτική και ποσοτική κατάταση ΥΥΣ στη ΛΑΠ Αλιάκμονα (EL0902) (τεύχος πρώτης αναθεώρησης – πίνακας 5-16)**

| Α/Α | Κωδικός | Ονομασία | Ποσοτική κατάσταση | Τάση πτώσης στάθμης | Χημική κατάσταση | Ποιοτικά προβλήματα | Τάση ρύπων |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 13 | EL0900071 | Υπ. ΝΔ Βερμίου | Καλή | - | Καλή | Λατομεία-Μεταλλεία, Βιομηχανία | - |
| 14 | EL0900072 | Υπ. Βατερού | Καλή | - | Καλή | Γεωργία Υπεραντλήσεις | - |
| 15 | EL0900073 | Υπ.Ξηρολίμνης | Καλή | - | Καλή | Γεωργία | - |
| 16 | EL0900074 | Υπ. Κρόκου | Καλή | - | Καλή | - | - |
| 17 | EL0900075 | Υπ.Λευκοπηγής | Καλή | - | Καλή | Κτηνοτροφία | - |
| 18 | EL0900076 | Υπ. Αργίλου - Πρωτοχωρίου | Καλή | - | Καλή | ΟΧΙ | - |
| 19 | EL0900077 | Υπ.Πολυφύτου | Καλή | - | Καλή | ΟΧΙ | - |

Τέλος, η πιεζομετρία και η διεύθυνση ροής του καρστικού υδροφορέα στην ευρύτερη περιοχή της λεκάνης διακρίνονται στο παρακάτω σχήμα (Groba et al., 1985).




**Εικ. 6-3: Πιεζομετρία και διεύθυνση ροής νότιου καρστικού συστήματος (Groba et al., 1985). Πηγή: Μελέτη Γεωλογικής Καταλληλότητας**

### *6.2.4. Τεκτονικά στοιχεία εγγύς και ευρύτερης περιοχής ενδιαφέροντος*

Η περιοχή ενδιαφέροντος βρίσκεται στις βόρειες υπώρειες της λεκάνης Κοζάνης - Σερβίων όπου εντοπίζονται μια σειρά υπο-παράλληλων ρηγμάτων, διεύθυνσης ΒΑ-ΝΔ, τα οποία έχουν υποβιβάσει –κλιμακωτά- τις Νεογενείς αποθέσεις της λεκάνης προς τα νοτιοανατολικά.

Στην περιοχή του πολεοδομικού συγκροτήματος Κοζάνης έχει εκτελεστεί, με συνεργασία του Ινστιτούτου Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών (Ι.Γ.Μ.Ε.) και του Εργαστηρίου Εδαφομηχανικής και Θεμελιώσεων του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Α.Π.Θ., Μικροζωνική μελέτη (Τελική Έκθεση: Οκτώβριος 2000) στα πλαίσια της οποίας εκτελέστηκε γεωλογική χαρτογράφηση, γεωφυσικές διασκοπήσεις και ερευνητικές - δειγματοληπτικές γεωτρήσεις.

Από τις ερευνητικές εργασίες εντοπίστηκαν μια σειρά τεκτονικών δομών οι οποίες βρίσκονται στον ευρύτερο χώρο του οικιστικού ιστού της πόλης. Ειδικότερα, από τις έρευνες που εκτελέστηκαν εντοπίστηκαν στην εγγύς περιοχή ενδιαφέροντος:

Στο χώρο νοτιοδυτικά του στρατοπέδου δέσμη κανονικών ρηγμάτων με βορειοανατολικής διεύθυνσης, η οποία τέμνει το αλπικό υπόβαθρο και τις ριπιδοειδείς αποθέσεις του Αν. Πλειστοκαίνου και η οποία μπορεί να χαρακτηρισθεί ως πιθανά ενεργή (Γαλανάκης Δ. κ. αλ., 1998).

Στην περιοχή νοτίως του σιδηροδρομικού σταθμού, πλησίον της διασταύρωσης προς Καρυδίτσα, σε εκσκαφές που εκτέλεσε ο Δήμος Κοζάνης εντοπίστηκε εντός των λευκών μαργών ρήγμα με διεύθυνση ΒΑ-ΝΔ και κλίση προς ΒΔ. Το συγκεκριμένο ρήγμα χαρακτηρίζεται από μικρό άλμα, της τάξης των 50 εκ. περίπου (Γαλανάκης Δ. κ. αλ., 1998).

Στην ανατολική έξοδο της Κοζάνης, στη θέση Γέφυρα (150 μέτρα περίπου νοτιοανατολικά της διασταύρωσης του οδικού δικτύου με την σιδηροδρομική γραμμή) εντοπίστηκε ισχυρή διάρρηξη με ζώνη κατακερματισμού περίπου 2 μ. που τέμνει τις Πλειοκαινικές λιμναίες αποθέσεις. Η διάρρηξη αυτή με παράταξη Β $60^{o}$Α / $80^{o}$ ΒΔ και έντονη νεοτεκτονική δραστηριότητα φαίνεται ότι διευκόλυνε τη μετάδοση σεισμικής ενέργειας και ευνόησε τοπικά την αύξηση της σεισμικής έντασης, έτσι μπορούν να αιτιολογηθούν οι αστοχίες σε κατασκευές πλησίον και πάνω σε αυτή όπως, για παράδειγμα οι ρωγμές στη εξωτερική τοιχοποιία της περίφραξης του κέντρου διασκέδασης «Γέφυρα» (Γαλανάκης Δ. κ. αλ., 1998).

Σε ότι αφορά την ευρύτερη περιοχή, αναφέρονται τα στοιχεία της μελέτης γεωλογικής καταλληλότητας:

Σύμφωνα με τον «Τεχνικογεωλογικό χάρτη πόλης Κοζάνης κλίμακας 1:10.000 (Βακόνδιος Ι. & Κωνσταντοπούλου Γ. et al, 2006) στην εγγύς περιοχή ενδιαφέροντος εντοπίζονται ρήγματα διεύθυνσης ΒΑ –ΝΔ διεύθυνσης (βλ.).

Να σημειωθεί ότι η παρατήρηση τεκτονικών δομών στην εγγύς περιοχή μελέτης είναι εξαιρετικά δύσκολη καθώς καλύπτεται από εδαφικούς σχηματισμούς και ως εκ τούτου λόγω της πλαστικότητας και του κοκκώδους χαρακτήρα οι ασυνέχειες «επουλώνονται» ταχέως.

Η τεκτονική γραμμή του ποταμού Αλιάκμονα αποτελεί την σημαντικότερη νεοτεκτονική ρηξιγενή ζώνη στον χώρο της Δυτικής Μακεδονίας, χαρακτηρίζεται από συνολικό μήκος μεγαλύτερο των 70 χλμ και βρίσκεται σε απόσταση 20 χλμ περίπου νότια - νοτιοανατολικά της Κοζάνης.

Αποτελεί ρηξιγενή ζώνη που είχε σημαντική δράση για μακρά περίοδο κατά την διάρκεια Νεογενούς – Τεταρτογενούς και έχει κόψει εγκάρσια τις οροσειρές Βούρινου και Βερμίου για να δημιουργηθεί η δίοδος του ποταμού Αλιάκμονα.

Η ρηξιγενής ζώνη του Αλιάκμονα αποτελείται από συνεχόμενα ανεξάρτητα τμήματα (segments) που σχηματίζουν μεταξύ τους γωνίες. Η τμηματοποίηση της ρηξιγενούς ζώνης του Αλιάκμονα επιβεβαιώθηκε με τον σεισμό της 13ης Μαΐου 1995 στην

περιοχή Κοζάνης-Γρεβενών κατά τον οποίο ενεργοποιήθηκε ένα μόνο τμήμα της ρηξιγενούς ζώνης και προκάλεσε τον σεισμό μεγέθους M = 6,6R (Μουντράκης κ.αλ. 1995α, Pavlides et al 1995a).

Τα τμήματα της ρηξιγενούς ζώνης από τα δυτικά προς τα ανατολικά είναι τα εξής:

α) Σεισμικό ρήγμα Ρυμνίου –Παλαιοχωρίου- Σαρακήνας-Κέντρου,

β) Ενεργό ρήγμα Σερβίων-Βελβεντού και

γ) Ενεργό ρήγμα Βερμίου –Βεργίνας

### *6.2.5. Στοιχεία σεισμικότητας - σεισμικοί συντελεστές*

Σύμφωνα με τον Ελληνικό Αντισεισμικό Κανονισμό (Ε.Α.Κ.) του 2000, η περιοχή μελέτης εντάσσεται στην κατηγορία σεισμικής επικινδυνότητας Ι (από τις τρεις ζώνες σεισμικής επικινδυνότητας που είναι διαιρεμένος ο Ελλαδικός χώρος).

Με βάση τα παραπάνω η μέγιστη σεισμική επιτάχυνση είναι ίση με Α = 0,16g, όπου g η επιτάχυνση της βαρύτητας ή 157 cm/sec$^2$.

Θα πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι στην Τελική Έκθεση της Μικροζωνικής μελέτης πολεοδομικού συγκροτήματος Κοζάνης (Πιτιλάκης Κ. et al, 2000), τα φορτία σχεδιασμού που προτάθηκαν είναι μεγαλύτερα από τα προτεινόμενα στον ΕΑΚ 2000.

Ειδικότερα, η πόλη της Κοζάνης χωρίστηκε σε 6 ζώνες και η περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού Κοζάνης εντάσσεται **στην Ζώνη ΙΙΙ** και πιο συγκεκριμένα στις κάτωθι υπό-ζώνες:

- ✓ *Το δυτικό και κεντρικό τμήμα στην Ζώνη ΙΙΙ Α*
- ✓ *Το ανατολικό τμήμα στην Ζώνη ΙΙΙ Β*

Οι προτεινόμενοι παράμετροι σχεδιασμού που προτάθηκαν είναι οι εξής:

***ΖΩΝΗ ΙΙΙ Α***

- ✓ Μέση τιμή της δεσπόζουσας περιόδου των εδαφικών σχηματισμών:ΤΟ=0,53 sec
- ✓ Μέση τιμή της μέγιστης ενεργού εδαφικής επιτάχυνσης: PGA(ή amax)=0,19 g

***<u>ΖΩΝΗ ΙΙΙ Β</u>***

- ✓ Μέση τιμή της δεσπόζουσας περιόδου των εδαφικών σχηματισμών: ΤΟ=0,4 sec
- ✓ Μέση τιμή της μέγιστης ενεργού εδαφικής επιτάχυνσης: PGA(ή amax)=0,28 g

Αναφορικά με την κατάταξη των εδαφών που εντοπίζονται στην περιοχή ενδιαφέροντος και σύμφωνα με το έργο «Έρευνα γεωτεχνικών δεδομένων Δυτικής Μακεδονίας - Γεωτεχνικά δεδομένα αστικών περιοχών» (Βακόνδιος Ι. & Κωνσταντοπούλου Γ. et al, 2006), σημειώνονται τα εξής:

*Οι «Παλαιές και νέες επιχωματώσεις (μπάζα)» που καλύπτουν επιφανειακά το μεγαλύτερο τμήμα του σιδηροδρομικού σταθμού και ο «εδαφικός μανδύας αποσάθρωσης» κατατάσσονται στην κατηγορία Χ (πρόσφατες χαλαρές επιχωματώσεις - μπάζα & οργανικά εδάφη αντίστοιχα).*

Επισημαίνεται ότι στο τεύχος «Γεωτεχνικά δεδομένα αστικών περιοχών» (Βακόνδιος Ι. & Κωνσταντοπούλου Γ. et al, 2006) αναφέρεται ότι: «Δόμηση μόνιμων έργων σε εδάφη κατηγορίας Χ μπορεί να γίνει μόνο έπειτα από λεπτομερείς έρευνες και μελέτες και εφόσον ληφθούν κατάλληλα μέτρα βελτίωσης των ιδιοτήτων του εδάφους και αντιμετωπιστούν ειδικά τα συγκεκριμένα προβλήματα που υπάρχουν».

Οι «Τραβερτινοειδείς μαργαϊκοί ασβεστόλιθοι» που εντοπίζονται στα υψηλότερα τοπογραφικά τμήματα των λοφοειδών εξάρσεων της περιοχής του σταθμού του Ο.Σ.Ε. κατατάσσονται στην κατηγορία Β. Οι τιμές των χαρακτηριστικών περιόδων για τον προσδιορισμό των οριζόντιων σεισμικών κινήσεων του εδάφους Τ1 και Τ2 είναι 0,15 και 0,6 sec.

Οι «Μαργαϊκοί ορίζοντες» που αποτελούν το γεωλογικό υπόβαθρο στο μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής του σταθμού του Ο.Σ.Ε. κατατάσσονται στις κατηγορίες Β (στρώσεις κοκκώδους υλικού μέσης πυκνότητας, πάχους μεγαλύτερου των 5 μ.) έως Γ (στρώσεις κοκκώδους υλικού μικρής σχετικής πυκνότητας, πάχους μεγαλύτερου των 5μ). Οι τιμές των χαρακτηριστικών περιόδων για τον προσδιορισμό των οριζόντιων σεισμικών κινήσεων του εδάφους Τ1 και Τ2 είναι 0,15 και 0,6 sec (κατηγορία Β) και 0,2 και 0,8 sec (κατηγορία Γ).

Οποιοδήποτε οικοδομικό κτίριο πρόκειται να κατασκευαστεί στην περιοχή, πρέπει να λάβει υπόψη τους σεισμικούς συντελεστές κατά τον σχεδιασμό του.

### *6.2.6. Συμπεράσματα μελέτης γεωλογικής καταλληλότητας*

Από την ανάλυση των μορφολογικών, γεωλογικών, τεχνικογεωλογικών και γεωτεχνικών δεδομένων της περιοχής μελέτης σχεδιάστηκε ο Χάρτης Γεωλογικής Καταλληλότητας της περιοχής ενδιαφέροντος με τρεις γενικές κλάσεις ταξινόμησης:

**Περιοχές κατάλληλες προς δόμηση**

Ως περιοχές κατάλληλες προς δόμηση, προσδιορίσθηκαν τα τμήματα της υπό μελέτη περιοχής στα οποία δεν εντοπίστηκαν προβλήματα γεωλογικής - τεχνικογεωλογικής φύσεως και ως εκ τούτου η δόμηση κρίνεται ως –καταρχήν- ασφαλής.

**Περιοχές κατάλληλες προς δόμηση υπό προϋποθέσεις**

Περιοχές κατάλληλες προς δόμηση υπό προϋποθέσεις, με προϋπόθεση την εξυγίανση υποβάθρου πριν την κατασκευή τεχνικού έργου λόγω ύπαρξης τεχνητών επιχωματώσεων (μπάζα).

Πρόκειται για το μεγαλύτερο τμήμα της έκτασης του σιδηροδρομικού σταθμού το οποίο καλύπτεται επιφανειακά από *υλικά διαμόρφωσης και έδρασης των σιδηροδρομικών γραμμών και τα οποία χαρακτηρίζονται από μικρή συνοχή και συμπύκνωση*. Λόγω του περιορισμένου πάχους των υλικών αυτών δύναται είτε να απομακρύνονται είτε να «παρακάμπτονται» αυξάνοντας το βάθος θεμελίωσης των κατασκευών.

*Περιοχές κατάλληλες προς δόμηση υπό προϋποθέσεις, με προϋπόθεση την επιτόπια γεωλογική ή/και γεωτεχνική έρευνα λόγω εγγύτητας -αυξημένης κλίσης- υψηλών πρανών εκατέρωθεν*

*Πρόκειται για την επιμήκη «λωρίδα γης» που περιβάλλεται από υψηλά πρανή εκατέρωθεν και από την οποία διέρχεται η σιδηροδρομική γραμμή στο ανατολικό τμήμα της περιοχής μελέτης καθώς και για το υψηλό επίχωμα έδρασης της «απόληξης» της σιδηροδρομικής γραμμής στο νότιο άκρο της περιοχής μελέτης.*

Περιοχές κατάλληλες προς δόμηση υπό προϋποθέσεις, με προϋπόθεση την διαμόρφωση των κλίσεων των πρανών και την εξυγίανση υποβάθρου.

**Περιοχές ακατάλληλες προς δόμηση**

Ως περιοχές ακατάλληλες προς δόμηση κρίθηκαν οι περιοχές στις οποίες **εντοπίζονται πρανή -αυξημένου ύψους- και ισχυρών κλίσεων ευνοώντας τη δημιουργία εδαφικών αστοχιών**.

Πρόκειται για τα *υψηλά πρανή στο ανατολικό τμήμα της περιοχής μελέτης τα οποία δημιουργήθηκαν στο παρελθόν για την διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής καθώς και τα πρανή -αυξημένης κλίσης και ύψους- στο νοτιοδυτικό και δυτικό άκρο της περιοχής μελέτης*.

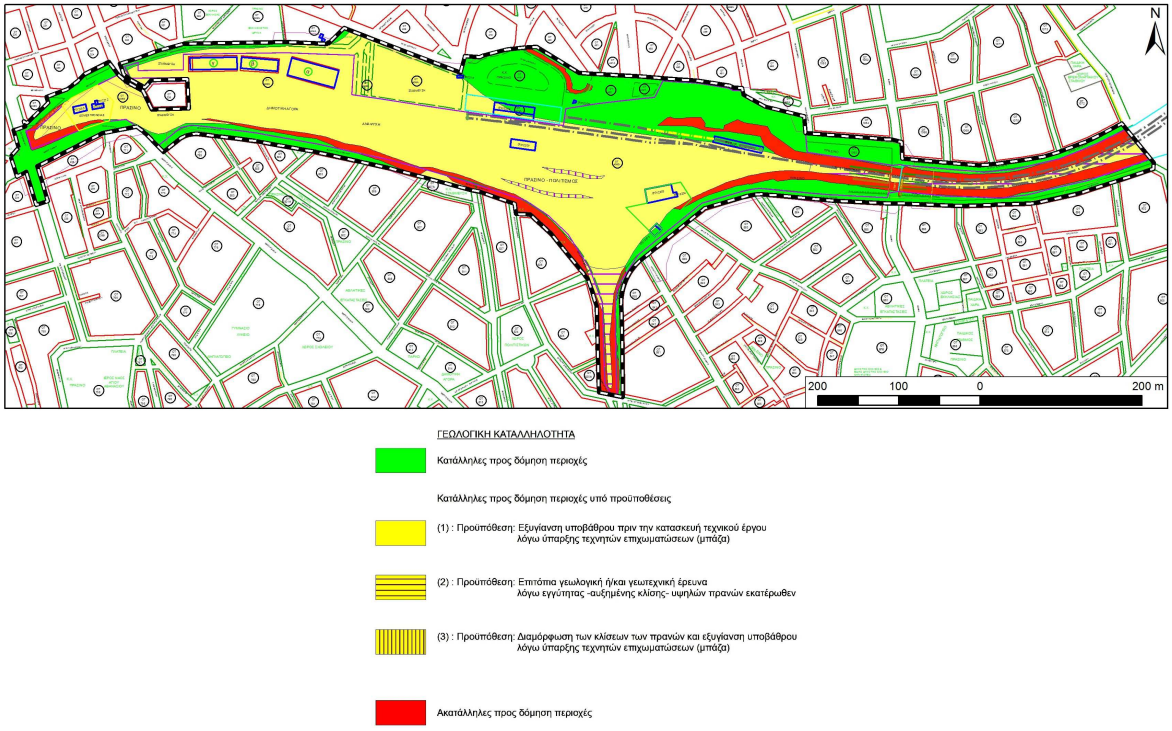
Σύμφωνα με το χαρτογραφικό μοντέλο που εφαρμόστηκε, το 12,3% της έκτασης (21,1 στρ.) παρέμβασης του σιδηροδρομικού σταθμού της Κοζάνης κρίνεται ως ακατάλληλο για δόμηση.

Επισημαίνεται ότι τυχόν «αποχαρακτηρισμός» της ακαταλληλότητας δόμησης των παραπάνω εκτάσεων θα πρέπει να γίνεται με γεωλογικά και γεωτεχνικά κριτήρια κατόπιν σχετικών μελετών και ερευνών κατάλληλων παρεμβάσεων.

Τέλος, στην συνέχεια παρουσιάζονται συγκεντρωτικά σε πίνακα και σε σχήμα οι επιμέρους εκτάσεις και τα αντίστοιχα ποσοστά των τριών κατηγοριών γεωλογικής καταλληλότητας ως προς την συνολική έκταση της περιοχής μελέτης.

| | **ΕΚΤΑΣΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΟΣΕ ΚΟΖΑΝΗΣ** | | |
|---|---|---|---|
| | **ΚΑΤΑΛΛΗΛΕΣ** | **ΚΑΤΑΛΛΗΛΕΣ ΥΠΟ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ** | **ΑΚΑΤΑΛΛΗΛΕΣ** |
| **Ποσοστό (%)** | **32,4** | **55,3** | **12,3** |
| **Εκταση (στρ.)** | **55.6** | **94.9** | **21.1** |

**Πιν. 6-3: Εκτάσεις και ποσοστά κατηγοριών γεωλογικής καταλληλότητας στην έκταση παρέμβασης του σιδηροδρομικού σταθμού (ΟΣΕ) Κοζάνης**



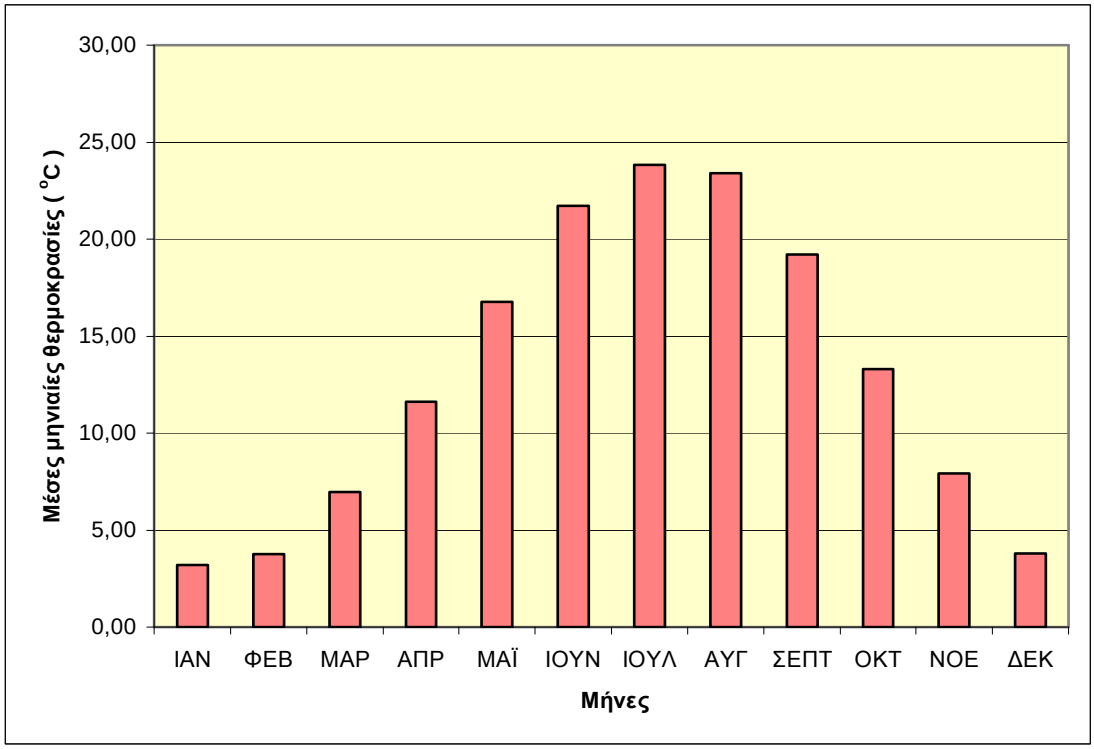

**Εικ. 6-4: Διαχωρισμός της περιοχής ανάλογα με την γεωλογική καταλληλότητα για δόμηση (πηγή: Μελέτη Γεωλογικής καταλληλότητας).**

### *6.2.7. Κλιματικά και βιοκλιματικά χαρακτηριστικά*

Το κλίμα γενικά στην περιοχή χαρακτηρίζεται από ψυχρό και υγρό χειμώνα και ζεστό και ξηρό καλοκαίρι, επομένως χαρακτηρίζεται ως ηπειρωτικό.

Τα κλιματικά στοιχεία που παρατίθενται είναι από μετρήσεις του Καπνικού Σταθμού Κοζάνης. Σύμφωνα με αυτά η μέση μηνιαία θερμοκρασία της περιοχής είναι 12,96 $^{o}$C και παίρνει τη μέση ελάχιστη τιμή της το μήνα Ιανουάριο (3,22 $^{o}$C) και τη μέση μέγιστη τον Ιούλιο (23,84 $^{o}$C).

Στο Σχήμα 6-1 που ακολουθεί δίνονται σε ραβδόγραμμα οι μέσες μηνιαίες θερμοκρασίες του μετεωρολογικού Καπνικού Σταθμού Κοζάνης για το χρονικό διάστημα 1969 - 2000.

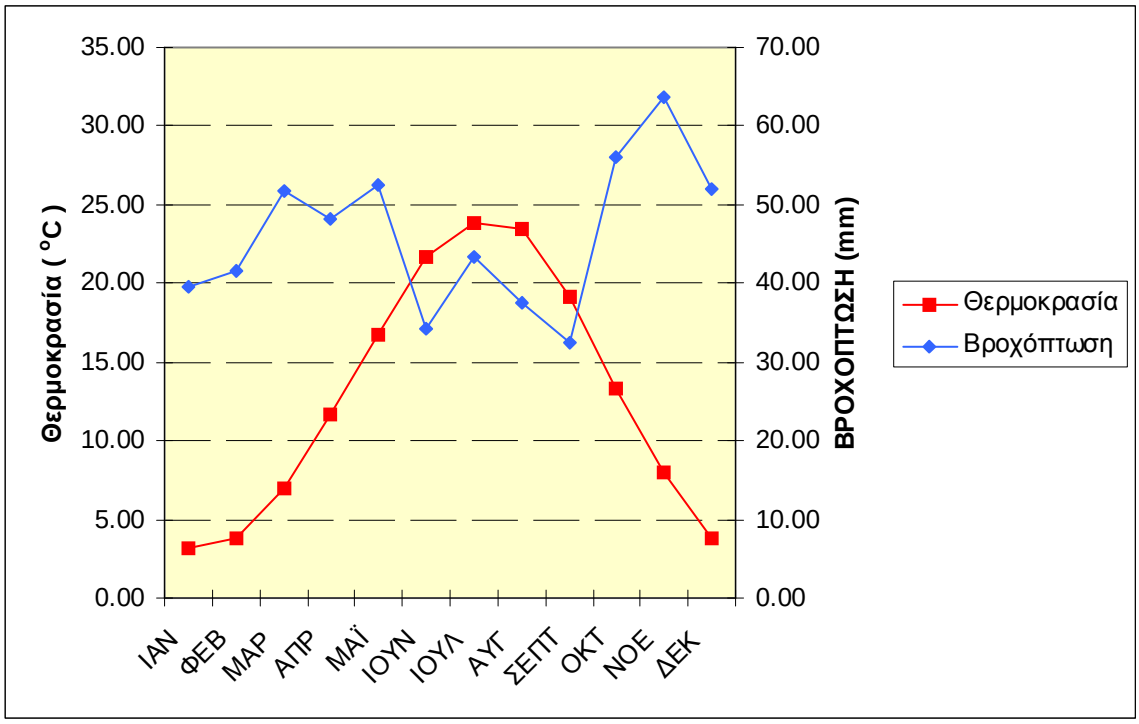



**Σχήμα 6-1: Μέσες μηνιαίες θερμοκρασίες του Μετεωρολογικού Καπνικού Σταθμού Κοζάνης.**

Οι Gaussen και Bagnouls δημιούργησαν ένα διάγραμμα, που καλείται "Ομβροθερμικό Διάγραμμα", στο οποίο απεικονίζεται, μήνα προς μήνα, η πορεία της μέσης μηνιαίας θερμοκρασίας σε $^{o}$C και του μέσου μηνιαίου ύψους βροχής σε mm. Το διάγραμμα αυτό έχει στην τετμημένη του μήνες του έτους και στις τεταγμένες (δύο), στη δεξιά τις μηνιαίες βροχοπτώσεις P σε mm και στην αριστερή τις μέσες μηνιαίες θερμοκρασίες T σε $^{o}$C σε κλίμακα διπλάσια των βροχοπτώσεων.

Με την ένωση των σημείων των μηνιαίων βροχοπτώσεων προκύπτει η καμπύλη βροχόπτωσης ενώ με την ένωση των σημείων των μέσων μηνιαίων θερμοκρασιών προκύπτει η καμπύλη των θερμοκρασιών. Τα δύο σημεία τομής των καμπυλών δείχνουν το χρονικό σημείο όπου P = 2T. Όταν η καμπύλη των βροχοπτώσεων διέρχεται κάτω από την καμπύλη των θερμοκρασιών τότε έχουμε P < 2T. Η επιφάνεια που περικλείεται από τις δυο αυτές καμπύλες μεταξύ των δύο σημείων των τομών (P=2T) δείχνει τη διάρκεια και την ένταση της ξηράς περιόδου. Αυτό δικαιολογείται, γιατί αν θεωρηθούν οι βροχοπτώσεις στο υδατικό ισοζύγιο ως κέρδος, τότε οι θερμοκρασίες εμμέσως εκφράζουν τις απώλειες από την εξάτμιση και τη διαπνοή. Όσο υψηλότερες είναι οι θερμοκρασίες, τόσο υψηλότερες είναι οι υδατικές απώλειες από την εξάτμιση και τη διαπνοή.

Στο Σχήμα 6-2 που ακολουθεί απεικονίζεται το ομβροθερμικό διάγραμμα που δημιουργήθηκε από την επεξεργασία των μετεωρολογικών δεδομένων για την περιοχή της Κοζάνης.




**Σχήμα 6-2: Ομβροθερμικό διάγραμμα Καπνικού Σταθμού Κοζάνης περιόδου 1969-2000.**

Από την ανάλυση των παραπάνω στοιχείων προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

⇒ Βάσει του Βιοκλιματικού χάρτη της Ελλάδας που κατασκευάστηκε από τον Γ. Μαυρομάτη (Ίδρυμα Δασικών Ερευνών) η περιοχή μελέτης ανήκει στην κατηγορία με Ξηρό-Θερμό Μεσογειακό κλίμα.

⇒ Ως προς τους βιοκλιματικούς ορόφους και υπό-ορόφους ο χειμώνας στην ευρύτερη περιοχής μελέτης χαρακτηρίζεται ως Ψυχρός και Υγρός.

⇒ Κατά τους Bagnous-Gaussen η περίοδος ξηρασίας περιλαμβάνει τους μήνες Ιούλιο – Ιούνιο – Αύγουστο - Σεπτέμβριο (120 ημέρες), άρα το κλίμα χαρακτηρίζεται ως Θερμομεσογειακό με σχετικά μικρή ξηρά περίοδο.

⇒ Κατά Koppen χαρακτηρίζεται ως κλίμα του εσωτερικού της Μεσογείου, δηλαδή ήπιοι χειμώνες με θερμά και ξηρά καλοκαίρια.

Ένα επίσης σημαντικό στοιχείο του κλίματος είναι οι άνεμοι που πνέουν στην περιοχή μελέτης. Έτσι σύμφωνα με τα στοιχεία του Καπνικού Σταθμού Κοζάνης, στην ευρύτερη περιοχή πνέουν κυρίως βόρειοι και νότιοι άνεμοι με ποσοστά 27,65% και 6,56% αντίστοιχα. Χαρακτηριστικό της επικράτησης των βορείων ανέμων αποτελεί το γεγονός της επιλεκτικής ανάπτυξης της βλάστησης στις βόρειες εκθέσεις των οροσειρών και λόφων της περιοχής, φαινόμενο που είναι γνωστό ως ομβροσκιά. Οι ταχύτητες των ανέμων είναι συνήθως μικρές (2.64 m/sec) ενώ η συχνότητα άπνοιας είναι μεγάλη, περίπου 54,7%. Τα μεγαλύτερα ποσοστά άπνοιας παρουσιάζονται από Σεπτέμβριο έως Δεκέμβριο, με έξαρση τον Νοέμβριο (25,9%).

Παρακάτω παρατίθενται μέσοι όροι κλιματικών στοιχείων από μετρήσεις της 30ετίας (1969 – 2000) (βλ. Πίνακας 6-1):

- *Μέση Θερμοκρασία (Τ) 12,96$^{o}$C*
- *Μέση Μέγιστη Θερμοκρασία 18,08$^{o}$C*
- *Μέση Ελάχιστη Θερμοκρασία 7,18$^{o}$C*
- *Μέση Σχετική Υγρασία Αέρος 68,09%*
- *Μέση Απόλυτη Υγρασία Αέρος 8,76%*
- *Ολική Ετήσια Εξάτμιση 833,89mm*
- *Ολικό Ετήσιο Ύψος Βροχόπτωσης 552,70mm*
- *Μέση Ταχύτητα Ανέμου 2,64 Μποφόρ*
- *Μέση Νέφωση 4,85*
- *Μέση ηλιοφάνεια 172,6 ώρες*

**Κατάσταση Μετεωρολογικών Στοιχείων Έτους 1969-2000 Καπνικού Σταθμού Κοζάνης**

| ΜΗΝΕΣ | Μέση θερμοκρ. αέρος | Ελάχιστη θερμοκρ. αέρος | Μεγίστη θερμοκρ. αέρος | Μέση σχετική υγρασ. αέρος | Μέση απόλυτη υγρασ. αέρος | Εξάτμιση Μ.Μ. | Βροχή | Μέση ταχύτητα ανέμου | Μέση νέφωση | Ηλιοφάνεια |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ιανουάριος | 3,22 | -1,46 | 7,52 | 80,92 | 4,63 | 31,24 | 39,57 | 3,11 | 5,20 | 102,31 |
| Φεβρουάριος | 3,78 | -0,78 | 8,78 | 77,39 | 4,72 | 36,10 | 41,49 | 4,13 | 5,72 | 103,87 |
| Μάρτιος | 6,96 | 1,76 | 11,76 | 69,49 | 5,61 | 56,03 | 51,68 | 3,56 | 5,35 | 138,87 |
| Απρίλιος | 11,62 | 5,56 | 16,50 | 65,52 | 8,41 | 69,82 | 48,13 | 2,79 | 6,23 | 157,44 |
| Μάιος | 16,78 | 10,17 | 21,73 | 65,76 | 10,25 | 78,80 | 52,42 | 1,98 | 4,56 | 198,78 |
| Ιούνιος | 21,73 | 14,10 | 26,71 | 58,06 | 12,40 | 106,68 | 34,23 | 2,14 | 3,68 | 251,95 |
| Ιούλιος | 23,84 | 16,29 | 29,28 | 53,90 | 13,78 | 124,97 | 43,41 | 2,23 | 3,04 | 279,12 |
| Αύγουστος | 23,42 | 16,11 | 29,06 | 55,74 | 13,52 | 118,87 | 37,54 | 1,57 | 2,75 | 260,95 |
| Σεπτέμβριος | 19,20 | 12,85 | 25,24 | 62,73 | 11,40 | 89,23 | 32,59 | 2,08 | 6,30 | 208,64 |
| Οκτώβριος | 13,32 | 8,19 | 18,92 | 71,73 | 8,95 | 55,07 | 56,01 | 1,77 | 4,45 | 150,13 |
| Νοέμβριος | 7,93 | 3,42 | 13,35 | 76,61 | 6,48 | 35,26 | 63,75 | 2,54 | 5,42 | 114,50 |
| Δεκέμβριος | 3,78 | -0,10 | 8,13 | 79,16 | 5,04 | 31,84 | 51,87 | 3,75 | 5,55 | 104,66 |
| **ΜΕΣΗ ΕΤΗΣΙΑ** | 12,96 | 7,18 | 18,08 | 68,09 | 8,76 | 69,49 | 46,06 | 2,64 | 4,85 | 172,60 |
| **ΟΛΙΚΗ ΕΤΗΣΙΑ** | | | | | | 833,89 | 552,70 | | | |

**Πίνακας 6-1**:**Μετεωρολογικά Στοιχεία Έτους 1969 – 2000 -** Πηγή: **Καπνικός Σταθμός Κοζάνης**

### *6.2.8. Περιοχές του εθνικού συστήματος προστατευόμενων περιοχών*

Στην άμεση περιοχή των έργων δεν υπάρχουν εκτάσεις που είναι προστατευόμενες, όπως αυτές ορίζονται από το Ν. 3937/2011. Στην ευρύτερη περιοχή του έργου εκτείνονται οι παρακάτω προστατευόμενες περιοχές:

| ΟΝΟΜΑΣΙΑ | Κωδικός | Κατηγορία θεσμοθετημένης περιοχής* | Θεσμοθετημένη έκταση (σε Ha) | Θεσμοθετημένη έκταση (σε Ha) εντός της Π.Δ.Μ. |
|---|---|---|---|---|
| ΟΡΟΣ ΒΟΥΡΙΝΟ (ΚΟΡΥΦΗ ΑΣΠΡΟΒΟΥΝΙ) | GR 1330001 | ΕΖΔ | 764.05 | 764.05 |
| ΟΡΗ ΒΟΡΕΙΟΥ ΒΟΥΡΙΝΟΥ ΚΑΙ ΜΕΛΛΙΑ | GR 1330002 | ΖΕΠ | 17,855.79 | 17,855.79 |

Οι περιοχές αυτές ανήκουν στο δίκτυο Natura 2000 αλλά είναι μακριά από την περιοχή του έργου. Συγκεκριμένα, η περιοχή «Όρη Βόρειου Βούρινου και Μέλλια» που έχει χαρακτηριστεί ως Ζώνη ειδικής προστασίας της ορνιθοπανίδας απέχει από την περιοχή του έργου απόσταση μεγαλύτερη από 7,5km, ενώ η περιοχή «Όρος Βούρινο (Κορυφή Ασπροβούνι)» που συμπεριλαμβάνεται εντός της προαναφερόμενης περιοχής βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη από 9km.

Επίσης, στην ευρύτερη περιοχή και σε απόσταση μεγαλύτερη από 5 km υπάρχουν καταφύγια άγριας ζωής, τα οποία όμως διόλου δεν επηρεάζονται από το συγκεκριμένο έργο, τόσο λόγω της φύσης του όσο και λόγω της μακρινής απόστασης του έργου από τις περιοχές αυτές.

### *6.2.9. Δάση και δασικές εκτάσεις*

Στην άμεση περιοχή του έργου αποτελεί αστικό κέντρο, και κατ' επέκταση δεν επηρεάζει δάση και δασικές εκτάσεις.

### *6.2.10. Ατμοσφαιρικό περιβάλλον.*

Η άμεση περιοχή ενδιαφέροντος δεν έχει κάποια σημαντική πηγή ρύπανσης του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος, πέρα από την κίνηση των οχημάτων στο οδικό δίκτυο της περιοχής η οποία όμως δεν θεωρείται σημαντική λόγω του μικρού φόρτου κυκλοφορίας. Δεν υπάρχουν βιοτεχνικές – βιομηχανικές δραστηριότητες που μια και είναι εντός του σχεδίου πόλης, ενώ η πόλη της Κοζάνης δεν επιβαρύνεται από τις κεντρικές θερμάνσεις σπιτιών, κάτι που συμβαίνει σε όλη τη χώρα, λόγω της ύπαρξης του δικτύου τηλεθέρμανσης.

Στην περιοχή υπάρχει κάποια επιβάρυνση λόγω της περιφερειακής ρύπανσης που δημιουργούν οι δραστηριότητες της ΔΕΗ (ηλεκτροπαραγωγή και εξόρυξη λιγνίτη).

Σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσιεύονται, δεν υπάρχουν συνεχείς υπερβάσεις των ορίων.

Πέραν της εξορυκτικής δραστηριότητας, το ατμοσφαιρικό περιβάλλον της περιοχής ενδιαφέροντος δέχεται πιέσεις από τις αέριες εκπομπές των ΑΗΣ Καρδιάς και Αγίου Δημητρίου, από την λειτουργία των ορυχείων της περιοχής καθώς και από την κυκλοφορία εργοταξιακών και μη οχημάτων στο οδικό δίκτυο της περιοχής.

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης αξιοποιούνται στοιχεία που προέρχονται από την ετήσια έκθεση ποιότητας ατμόσφαιρας της ΔΕΗ Α.Ε. για το διάστημα 2005 και το 2006, όσον αφορά τους σταθμούς μέτρησης που βρίσκονται εγγύτερα στην περιοχή μελέτης (Σταθμός Οικισμού ΔΕΗ, και Σταθμός Ποντοκώμης), αλλά και από το διάστημα Ιανουάριος 2017 – Ιούνιος 2017. Επομένως, σύμφωνα με την επεξεργασία των στοιχείων τα οποία παρουσιάζονται στις παραπάνω εκθέσεις, τα κύρια συμπεράσματα όσον αφορά στην ποιότητα της ατμόσφαιρας για την περιοχή, έχουν ως εξής:

- Διαπιστώνεται σε γενικές γραμμές τήρηση του ορίου υπερβάσεων της ωριαίας οριακής τιμής SO2 που ορίζει η κείμενη νομοθεσία, με περιορισμένες υπερβάσεις. Πάρα ταύτα, το 2006 στον Οικισμό ΔΕΗ διαπιστώθηκαν τέσσερις (4), έναντι επιτρεπτού αριθμού τριών (3) υπερβάσεων της σχετικής 24ωρης οριακής τιμής SO2. Επίσης, στο σταθμό της Ποντοκώμης το 2006 σημειώθηκε υπέρβαση της οριακής μέσης χειμερινής τιμής (28,28μg/Nm3 με όριο 20μg/Nm3).

- Οι συγκεντρώσεις NO2 και NOX βρίσκονται σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα και δε διαπιστώθηκε ουδεμία υπέρβαση των σχετικών θεσμοθετημένων ορίων.

Όσον αφορά τα εσπνεύσιμα σωματίδια (PM10), οι μέσες ετήσιες τιμές συγκέντρωσης βρίσκονται εντός των ορίων και στους δύο σταθμούς, παρουσιάζοντας μειούμενη τάση στο σταθμό του Οικισμού και αυξητική τάση στο σταθμό της Ποντοκώμης. Σημειώνεται πάντως πως υπήρξε αυξημένος αριθμός υπερβάσεων της ημερήσιας οριακής τιμής στους σταθμούς του Οικισμού (2005) της Ποντοκώμης (2006) και του Πεντάβρυσου (2006).

Συνοπτικά, κυρίως λόγω της έντονης ανθρωπογενούς δραστηριότητας, η υφιστάμενη κατάσταση του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος της περιοχής είναι σχετικά

επιβαρυμένη, ιδιαίτερα όσον αφορά το διοξείδιο του θείου (SO2) και τους εισπνεύσιμους σωματιδιακούς ρύπους (PM10), υπερβαίνοντας μάλιστα σε ορισμένες περιπτώσεις τα αντίστοιχα όρια που θέτει η κείμενη νομοθεσία.

Σε ότι αφορά την λειτουργία των ΑΗΣ της περιοχής, αναμένεται να υπάρξει μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στο μέλλον, λόγω της σταδιακής απόσυρσης των μονάδων παραγωγής ενέργειας. Συγκεκριμένα, αναμένεται μέχρι το έτος 2020 να αποσυρθούν οι τέσσερις μονάδες του ΑΗΣ Καρδιάς, καθώς και η 2$^{η}$ μονάδα του ΑΗΣ Αγίου Δημητρίου αλλά και οι 1 & 2 μονάδες του ΑΗΣ Αμυνταίου. Το γεγονός αυτό θα συμβάλει στην μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων όχι μόνο λόγω της μείωσης των ρύπων που θα προκύπτουν από τις καμινάδες, αλλά και λόγω της μειωμένης λειτουργίας των ορυχείων για εξόρυξη λιγνίτη με σκοπό την εξυπηρέτηση των μονάδων αυτών.

Σημειώνεται, ότι σήμερα βρίσκεται σε φάση κατασκευής η μονάδα Πτολεμαΐδα V, ισχύος 660 MWe και 140 MWth.

Συνοπτικά η έκθεση περιβάλλοντος της ΔΕΗ για το διάστημα Ιανουάριος 2017 – Ιούνιος 2017 δίνει τα παρακάτω αποτελέσματα σε ότι αφορά τις υπερβάσεις που έχουν καταγραφεί στον σταθμό παρακολούθησης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που είναι εγκατεστημένος στην Ποντοκώμη:

**Πιν. 6-4: Μετρήσεις ατμοσφαιρικής ρύπανσης στο σταθμό Ποντοκώμης, Ιανουάριος – Ιούνιος 2017**. *(Πηγή: Έκθεση περιβάλλοντος της ΔΕΗ.)*

| ***Τήρηση Οριακών Τιμών, Ποντοκώμη, Ιανουάριος – Ιούνιος 2017*** | | |
|---|---|---|
| ***Τήρηση Οριακών τιμών συγκέντρωσης $SO_2$*** | | |
| | **Οριακές τιμές** | **Τιμές μετρήσεων** |
| **Ωριαία οριακή τιμή** για την προστασία της ανθρώπινης υγείας | **350 μg/m$^3$** (επιτρέπονται 24 υπερβάσεις το έτος) | **Καμία υπέρβαση από 24 επιτρεπόμενες** |
| **Ημερήσια οριακή τιμή** για την προστασία της ανθρώπινης υγείας | **125 μg/m$^3$** (επιτρέπονται 24 υπερβάσεις το έτος) | **Καμία υπέρβαση από 24 επιτρεπόμενες** |
| ***Τήρηση οριακών τιμών συγκέντρωσης PM 10*** | | |
| | **Οριακές τιμές** | **Τιμές μετρήσεων** |
| **Ημερήσια οριακή τιμή** για την προστασία της ανθρώπινης υγείας | **50 μg/m$^3$** (επιτρέπονται 35 υπερβάσεις το έτος) | **23 υπερβάσεις**[12] **από 35 επιτρεπόμενες** |
| **Ετήσια οριακή τιμή** για την προστασία της ανθρώπινης υγείας | **40μg/m$^3$** | **[1]** |

[12] Δεκαεννιά (19) από τις τιμές >50μg/m3 που σημειώθηκαν, εκτός των άλλων τοπικών πηγών, οφείλονται στην συνεισφορά σκόνης που μεταφέρεται με τον άνεμο από τη Σαχάρα καθώς τις μέρες που σημειώθηκαν παρουσιάστηκε το φαινόμενο μεταφοράς σκόνης από την Αφρική.

| ***Τήρηση οριακών τιμών συγκέντρωσης $NO_2$*** | | |
|---|---|---|
| | **Οριακές τιμές** | **Τιμές μετρήσεων** |
| **Ωριαία οριακή τιμή** για την προστασία της ανθρώπινης υγείας | **200 μg/m$^3$** (επιτρέπονται 18 υπερβάσεις το έτος) | **Καμία υπέρβαση από 18 επιτρεπόμενες** |
| **Ετήσια οριακή τιμή** για την προστασία της ανθρώπινης υγείας | **40μg/m$^3$** | **[1]** |
| ***Τήρηση ορίων συναγερμού για το $NO_2$ και το $SO_2$*** | | |
| ***$NO_2$*** | **400 μg/m$^3$** (3 συνεχείς ώρες) | **Καμία υπέρβαση** |
| ***$SO_2$*** | **500 μg/m$^3$** (3 συνεχείς ώρες) | **Καμία υπέρβαση** |

[1]: Δεν δίνονται τιμές μέσου όρου έτους, διότι οι παραπάνω αναγραφόμενες τιμές αφορούν μόνο ένα εξάμηνο.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω στοιχεία, η κατάσταση του περιβάλλοντος είναι εντός των αποδεκτών ορίων.

### *6.2.11. Ακουστικό περιβάλλον και δονήσεις*

Στην περιοχή ενδιαφέροντος υπάρχει ο θόρυβος υποβάθρου που συνταντάται εντός της πόλης, λόγω της κίνησης κυρίως των οχημάτων που διέρχονται από το τοπικό οδικό δίκτυο και γενικά ήχοι που σχετίζονται με διάφορες ανθρωπογενείς δραστηριότητες. Δεν υπάρχουν γενικά δραστηριότητες που να δημιουργούν μόνιμο θόρυβο υποβάθρου ούτε δραστηριότητες που προκαλούν δονήσεις στην περιοχή. Πλέον που δεν λειτουργεί και η σιδηροδρομική γραμμή, δεν υπάρχει θόρυβος και δονήσεις που να προκαλούνται από την κίνηση τραίνων.

### *6.2.12. Ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία*

Στην περιοχή του που είναι αστικοποιημένη δεν υπάρχουν γραμμές υψηλής τάσης. Δεν έχει εντοπιστεί κάποια άλλη πηγή ηλεκτρομαγνητικής ακτινοβολίας.

# 7. ΕΚΤΙΜΗΣΗ, ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ Ή ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Η εκτίμηση και αξιολόγηση των πιέσεων που ασκούνται στο περιβάλλον της περιοχής από την εφαρμογή της ειδικής πολεοδομικής μελέτης στην περιοχή ανάπλασης του ΟΣΕ, γίνεται ανά περιβαλλοντική παράμετρο ή μέσο και οι επιπτώσεις διακρίνονται ανάλογα με:

- ✓ Το είδος τους σε: θετικές, ουδέτερες και αρνητικές.
- ✓ Το μέγεθός τους σε: αμελητέες, ασθενείς (μικρές), μέτριες (μη σημαντικές) και ισχυρές (σημαντικές, μεγάλες).
- ✓ Τη διάρκειά τους σε: βραχυχρόνιες (παροδικές) και μακροχρόνιες (μόνιμες).
- ✓ Την έκτασή τους σε: τοπικές, περιφερειακές, εθνικές και διασυνοριακές
- ✓ Τη δυνατότητα ανάταξης/αναστρεψιμότητας τους ή μη σε: αναστρέψιμες (ολικώς ή μερικώς) και μη αναστρέψιμες.
- ✓ Τη δυνατότητα αντιμετώπισής τους ή μη σε: αντιμετωπίσιμες (ολικώς ή μερικώς) και μη αντιμετωπίσιμες.

Αναλυτικότερα:

- ✓ Οι επιπτώσεις ανάλογα με το είδος της ευεργετικής ή μη επίδρασής τους επί ενός περιβαλλοντικού μέσου διακρίνονται σε **θετικές, ουδέτερες και αρνητικές**.
- ✓ Οι επιπτώσεις ανάλογα με το μέγεθος της επίδρασής τους επί ενός περιβαλλοντικού μέσου διακρίνονται σε **ασθενείς, μέτριες (μη σημαντικές) και ισχυρές (σημαντικές)**, σύμφωνα με τους ακόλουθους ορισμούς:
    - Ασθενής επίπτωση: Ως ασθενής επίπτωση επί ενός περιβαλλοντικού μέσου χαρακτηρίζεται η επίπτωση εκείνη η οποία προξενεί μη μετρήσιμες, και τοπικά περιορισμένες διαφοροποιήσεις στη φυσική κατάσταση, ή/και την περιβαλλοντική αξία, ή/και την παραγωγική δυνατότητα, ή/και τη χρήση του περιβαλλοντικού μέσου.

- Μέτρια (μη σημαντική) επίπτωση: Ως μέτρια ή μη σημαντική επίπτωση επί ενός περιβαλλοντικού μέσου χαρακτηρίζεται η επίπτωση εκείνη η οποία προξενεί μετρήσιμες διαφοροποιήσεις στη φυσική κατάσταση, ή/και την περιβαλλοντική αξία, ή/και την παραγωγική δυνατότητα, ή/και τη χρήση του περιβαλλοντικού μέσου, χωρίς όμως εκ των διαφοροποιήσεων αυτών να προκύπτουν ουσιώδεις αλλαγές στα παραπάνω χαρακτηριστικά του.

- Ισχυρή (σημαντική) επίπτωση: Ως ισχυρή ή σημαντική επίπτωση επί ενός περιβαλλοντικού μέσου χαρακτηρίζεται η επίπτωση εκείνη η οποία προξενεί μετρήσιμες διαφοροποιήσεις στην φυσική κατάσταση, ή/και την περιβαλλοντική αξία, ή/και την παραγωγική δυνατότητα, ή/και τη χρήση του περιβαλλοντικού μέσου, προξενώντας ταυτόχρονα ουσιώδεις αλλαγές στα παραπάνω χαρακτηριστικά του.

✓ Οι επιπτώσεις επί ενός περιβαλλοντικού μέσου ανάλογα με τη διάρκειά τους διακρίνονται σε μακροχρόνιες (μόνιμες) και σε βραχυχρόνιες (παροδικές). Μακροχρόνιες ή μόνιμες χαρακτηρίζονται εκείνες οι επιπτώσεις που συνεχίζουν να υφίστανται και μετά την ολοκλήρωση της δραστηριότητας, ενώ βραχυχρόνιες ή παροδικές χαρακτηρίζονται εκείνες που παύουν να υφίστανται μετά το πέρας της περιόδου λειτουργίας της δραστηριότητας.

✓ Οι επιπτώσεις, ανάλογα με τη δυνατότητα ανάταξης της περιβαλλοντικής παραμέτρου ή μέσου, δηλαδή της δυνατότητας να επιστρέψει στην αρχική ή παρόμοια με αυτή κατάσταση μετά την εφαρμογή μιας σειράς επανορθωτικών μέτρων (εφ' όσον αυτά απαιτούνται), διακρίνονται σε αναστρέψιμες και μη αναστρέψιμες. Οι αναστρέψιμες επιπτώσεις διακρίνονται σε μερικώς ή ολικώς αναστρέψιμες, ανάλογα με τη δυνατότητα ολικής ή μερικής αναστροφής της επίπτωσης μετά την εφαρμογή των επανορθωτικών μέτρων.

✓ Οι επιπτώσεις διακρίνονται επίσης ανάλογα με την έκταση επιρροής τους, δηλαδή τον βαθμό κατά τον οποίο επηρεάζουν μια δεδομένη βιογεωγραφική ενότητα, σε τοπικές, περιφερειακές, εθνικές, καθολικές και διασυνοριακές.

Τέλος, οι επιπτώσεις, ανάλογα με την δυνατότητα αντιμετώπισής τους, διακρίνονται σε αντιμετωπίσιμες, με την εφαρμογή μιας σειράς επανορθωτικών μέτρων, με σκοπό την ολική ή μερική αναστροφή της επίπτωσης και σε μη αντιμετωπίσιμες. Ακολούθως, οι αντιμετωπίσιμες επιπτώσεις διακρίνονται σε μερικώς ή ολικώς αντιμετωπίσιμες ανάλογα με τη δυνατότητα μερικής ή ολικής αναστροφής της επίπτωσης.

Σημειώνεται ότι η αξιολόγηση των δυνητικών επιπτώσεων ενός προγράμματος έργων **(πίνακας 7.1)**, και εν προκειμένω των έργων που θα προκύψουν από το σχέδιο ανάπλασης στην περιοχή του ΟΣΕ, εντός του αστικού ιστού της πόλης της Κοζάνης, γίνεται λαμβάνοντας υπόψη τα μέτρα πρόληψης και προστασίας του περιβάλλοντος που έχουν ενσωματωθεί στο σχεδιασμό.

Συνοπτικά, οι επιπτώσεις παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

**Πίνακας 7-1: Αξιολόγηση των πιέσεων που ασκούνται στο περιβάλλον από την μετεγκατάσταση του κοιμητηρίου στην περιοχή ενδιαφέροντος**

| | **ΕΙΔΟΣ** | | | **ΜΕΓΕΘΟΣ** | | | **ΔΙΑΡΚΕΙΑ** | | **ΕΚΤΑΣΗ** | | | **ΑΝΑΤΑΞΗ** | | | **ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ** | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **ΘΕΤΙΚΕΣ** | **ΟΥΔΕΤΕΡΕΣ** | **ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ** | **ΑΣΘΕΝΕΙΣ** | **ΜΕΤΡΙΕΣ Η ΜΗ ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ** | **ΙΣΧΥΡΕΣ Η ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ** | **ΠΑΡΟΔΙΚΕΣ Η ΒΡΑΧΥΧΡΟΝΙΕΣ** | **ΜΟΝΙΜΕΣ Η ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΕΣ** | **ΤΟΠΙΚΗ** | **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ** | **ΕΘΝΙΚΗ** | **ΟΛΙΚΩΣ ΑΝΑΣΤΡΕΨΙΜΕΣ** | **ΜΕΡΙΚΩΣ ΑΝΑΣΤΡΕΨΙΜΕΣ** | **ΜΗ ΑΝΑΣΤΡΕΨΙΜΕΣ** | **ΟΛΙΚΩΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΜΕΣ** | **ΜΕΡΙΚΩΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΜΕΣ** | **ΜΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΜΕΣ** |
| **Μικροκλιματικά χαρακτηριστικά** | - | ✓ | - | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | - | **-** | **-** | - | - | - | - | - | - |
| **Γεωλογικά (Κοιτασματολογικά) χαρακτηριστικά** | - | ✓ | - | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | - | **-** | **-** | - | - | - | - | - | - |
| **Γεωτεχνικά χαρακτηριστικά** | - | ✓ | - | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | - | **-** | **-** | - | - | - | - | - | - |
| **Εδαφικά χαρακτηριστικά** | - | ✓ | - | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | - | **-** | **-** | - | - | - | - | - | - |
| **Υδατικοί πόροι** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - ***Επιφανειακά νερά*** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Ποσοτικά χαρακτηριστικά | - | ✓ | - | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | - | **-** | **-** | **-** | - | - | - | - | - |
| 2. Ποιοτικά χαρακτηριστικά | - | ✓ | - | **-** | **-** | - | - | **-** | - | - | **-** | **-** | - | - | - | - | - |
| - ***Υπόγεια νερά*** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Ποσοτικά χαρακτηριστικά | - | ✓ | - | **-** | **-** | - | **-** | - | - | **-** | **-** | **-** | - | **-** | - | - | **-** |
| 2. Ποιοτικά χαρακτηριστικά | - | ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Οικοσυστήματα** | - | ✓ | - | **-** | **-** | **-** | **-** | - | - | **-** | **-** | **-** | - | - | **-** | - | - |
| **Χλωρίδα** | - | ✓ | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | - | - | **-** | **-** | **-** | - | - | **-** | - | - |
| **Καλλιεργούμενες** | - | ✓ | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | - | - | **-** | **-** | **-** | - | - | **-** | - | - |

| | **Είδος** | | | **Μέγεθος** | | | **Διάρκεια** | | **Έκταση** | | | **Αναταξη** | | | **Αντιμετωπιση** | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Θετικές** | **Ουδετερες** | **Αρνητικές** | **Ασθενεις** | **Μετριες η Μη Σημαντικες** | **Ισχυρες η Σημαντικες** | **Παροδικες η Βραχυχρονιες** | **Μονιμες η Μακροχρονιες** | **Τοπικη** | **Περιφερειακη** | **Εθνικη** | **Ολικως Αναστρεψιμες** | **Μερικως Αναστρεψιμες** | **Μη Αναστρεψιμες** | **Ολικως Αντιμετωπισιμες** | **Μερικως Αντιμετωπισιμες** | **Μη Αντιμετωπισιμες** |
| **εκτάσεις** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Πανίδα** | - | ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Μορφολογικά & Τοπιολογικά χαρακτηριστικά** | ✓ | - | - | ✓ | - | - | - | ✓ | ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Ατμοσφαιρικό περιβάλλον** | - | - | ✓ | ✓ | - | - | ✓ | - | ✓ | - | - | ✓ | - | - | ✓ | - | - |
| **Ακουστικό περιβάλλον** | - | - | ✓ | ✓ | - | - | ✓ | - | ✓ | - | - | ✓ | - | - | ✓ | - | - |
| **Απασχόληση** | ✓ | - | - | - | ✓ | - | ✓ | ✓ | ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Κατοικία** | ✓ | - | - | - | ✓ | - | - | ✓ | ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Υποδομές** | ✓ | - | - | - | ✓ | - | - | ✓ | ✓ | ✓ | - | - | - | - | - | - | - |
| **Χρήσεις γης** | ✓ | - | - | ✓ | - | - | - | ✓ | ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Χωροταξία** | ✓ | - | - | ✓ | - | - | - | ✓ | ✓ | ✓ | - | - | - | - | - | - | - |
| **Ιστορικό – Πολιτιστικό Περιβάλλον** | ✓ | - | - | ✓ | - | - | - | ✓ | ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - |

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, οι επιπτώσεις που αναμένεται να επιφέρουν οι προτεινόμενες πολεοδομικές παρεμβάσεις κρίνονται αμελητέες στο σύνολό τους σε ότι αφορά την πρόκληση περιβαλλοντικών επιπτώσεων στο άμεσο και ευρύτερο περιβάλλον της περιοχής. Πολλές από τις μεταβολές αποτελούν απλά θεσμικές αλλαγές, τροποποιώντας χρήσεις γης και όρους δόμησης.

Οι επιπτώσεις που θα προκύψουν από το συγκεκριμένο έργο αναλύονται παρακάτω:

## 7.1. Έδαφος

Από τα έργα ανάπλασης, θα προκύψουν κάποια έργα που θα αποσκοπούν στην τροποποίηση της υφιστάμενης εικόνας της περιοχής (κατάργηση ή δημιουργία πεζοδρομίων, μετατόπιση ρυμοτομικών γραμμών, την κατάργηση ή δημιουργία κοινωφελών και κοινόχρηστων χώρων και χώρων στάθμευσης κ.λ.π.

Επειδή όλα τα ανωτέρω αφορούν παρέμβαση σε τεχνητή κατά κύριο λόγο περιοχή εντός του αστικού ιστού της πόλης, οι επιπτώσεις τους στο έδαφος κρίνονται αμελητέες.

Εφόσον τηρηθούν όλα όσα απαιτούνται από την κείμενη νομοθεσία σχετικά με την διαχείριση υγρών και στερεών αποβλήτων, δεν θα υπάρχει και θέμα ρύπανσης / μόλυνσης των εδαφών την περιοχής παρέμβασης.

## 7.2. Αέρια απόβλητα

Κατά τη φάση κατασκευής των έργων, αναμένεται μικρή επιβάρυνση της ατμόσφαιρας στην άμεση περιοχή του έργου λόγω των εκπομπών ρύπων και σκόνης από την λειτουργία των βαρέων οχημάτων του εργοταξίου και των χωματουργικών εργασιών. Η βασικότερη παρέμβαση που προβλέπεται στο πλαίσιο του προτεινόμενου σχεδίου που αφορά σε υποδομή, είναι η επικάλυψη του ορύγματος της σιδηροδρομικής γραμμής στην ανατολική πλευρά της και οι διαμορφώσεις στο νέο επίπεδο.

Κατά τη φάση λειτουργίας του έργου, αναμένεται η αύξηση της κυκλοφορίας τόσο οχημάτων όσο και πεζών από την περιοχή αυτή, μια και θα πάψει να υπάρχει το «αστικό κενό» που σήμερα διακρίνεται. Εκτιμάται όμως πως θα μειωθούν οι συνολικοί ρύποι από την κυκλοφορία των οχημάτων, γιατί θα διευκολύνεται η κίνηση των οχημάτων στην ευρύτερη περιοχή μια και δίνεται πλέον προσβασιμότητα.

## 7.3. Υγρά απόβλητα

Κατά την **διάρκεια κατασκευής του έργου**, δεν υπάρχουν υγρά απόβλητα παρά μόνο αυτά που τυχόν θα προκύψουν από τη λειτουργία των μηχανημάτων – οχημάτων (λάδια, πετρέλαια κ.λ.π.). Για τα υλικά αυτά θα πρέπει – εφόσον προκύψουν - να ληφθεί μέριμνα ώστε να ελαχιστοποιηθεί η διαρροή τους, και η διαχείριση να γίνει με τον τρόπο που προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία (συλλογή αυτών και διάθεσή τους σε πιστοποιημένους συλλέκτες). Σε κάθε περίπτωση όμως η συντήρηση μηχανημάτων και οχημάτων κατασκευής έργων πρέπει να γίνεται σε συνεργεία όπου υπάρχει και η κατάλληλη υποδομή για την αποφυγή ρύπανσης του εδάφους.

Κατά **τη φάση λειτουργίας του έργου**, θα προκύπτουν – σε πολύ μικρές ποσότητες - λύματα οικιακού τύπου. Τα λύματα αυτά θα συλλέγονται και μέσω του αποχετευτικού δικτύου της πόλης και θα οδηγούνται στην ΕΕΛ Καρυδίτσας για επεξεργασία. Η επιπλέον ποσότητα είναι άνευ σημασίας.

Πέρα από τα λύματα αστικού τύπου, δεν αναμένεται η παραγωγή άλλου είδους υγρών αποβλήτων.

## 7.4. Στερεά απόβλητα, ιλύες, τοξικά απόβλητα, απορρίμματα

Οποιαδήποτε στερεά απόβλητα δημιουργηθούν κατά την **φάση κατασκευής** του έργου, θα πρέπει να συλλεχθούν και να διαχειριστούν κατά περίπτωση από τον υπεύθυνο του εργοταξίου.

Στερεά απόβλητα, όπως ελαστικά, μπαταρίες κ.λ.π. θα πρέπει να παραδίδονται σε εγκεκριμένους συλλέκτες για την ορθολογική διαχείριση (τοξικά ή μη).

Τυχόν χώματα εκσκαφών που θα προκύψουν από την κατασκευή των προβλεπόμενων έργων υποδομής, θα χρησιμοποιηθούν κατά προτεραιότητα για επιχώσεις, ώστε να ελαχιστοποιούνται οι επιπτώσεις από αυτά.

Τυχόν ποσότητες που θα περισσέψουν, θα διατεθούν στον χώρο απόθεσης αδρανών αποβλήτων του δήμου Κοζάνης, στην περιοχή των Κοίλων.

Εάν απαιτηθούν δάνεια υλικά, αυτά θα πρέπει να ληφθούν είτε από νομίμως λειτουργούσες επιχειρήσεις είτε από αδειοδοτημένους δανειοθαλάμους.

Κατά την **φάση λειτουργίας** των έργων θα προκύπτουν απορρίμματα οικιακού τύπου, τα οποία θα συλλέγονται σε ειδικούς κάδους απορριμμάτων που θα τοποθετούνται σε κάδους. Την ευθύνη για την εκκένωση των κάδων και την μεταφορά των απορριμμάτων στις εγκαταστάσεις διαχείρισης των απορριμμάτων Δυτικής Μακεδονίας που διαχειρίζεται η ΔΙΑΔΥΜΑ, θα την έχει ο Δήμος Κοζάνης. Επιπλέον, τα τοξικά απόβλητα οικιακού τύπου (π.χ. μπαταρίες) συλλέγονται μέσω του πιστοποιημένου δικτύου που λειτουργεί για τον σκοπό αυτό.

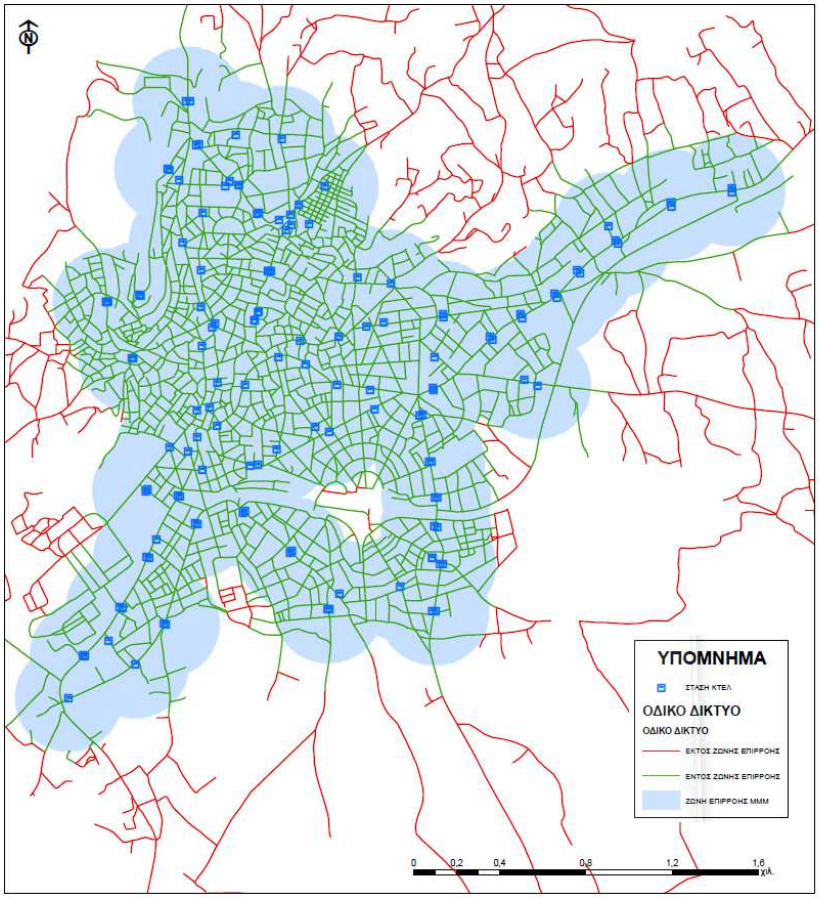
Η λειτουργία του πράσινου σημείου στην περιοχή παρέμβασης, μέσα στον αστικό ιστό, στοχεύει στην ενίσχυση της ενεργής συμμετοχής των πολιτών στην οργανωμένη ανακύκλωση και στο να αποτελέσει σημαντικό κίνητρο για την αλλαγή νοοτροπίας προς την πιο προσεκτική χρήση και κατανάλωση προϊόντων. Στόχος της αρχιτεκτονικής λύσης που επιλέγεται είναι να δοθεί έμφαση στον ενημερωτικό και συμμετοχικό κυρίως χαρακτήρα ενός τέτοιου είδους χώρου, που θα λειτουργεί όχι μόνο σε επίπεδο γειτονιάς, αλλά ολόκληρης της πόλης. Έτσι, αναμένεται αύξηση της

ανακύκλωσης στην πόλη της Κοζάνης, γεγονός που θα λειτουργήσει θετικά για το περιβάλλον.

Δεν αναμένεται από την λειτουργία του χώρου η παραγωγή άλλων τοξικών και επικίνδυνων αποβλήτων αν και στον χώρο του πράσινου σημείου θα υπάρχουν κάδοι για την συλλογή επικίνδυνων υλικών.

## 7.5. Μεταφορές / Κυκλοφορία

Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, το προτεινόμενο σχέδιο έλαβε υπόψη το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, το οποίο στοχεύει στην αποσυμφόρηση του κέντρου της πόλης της Κοζάνης, αλλά και στην κυκλοφοριακή διασύνδεση των περιοχών «εξαλείφοντας» το αστικό κενό που παρουσιάζεται στην περιοχή του ΟΣΕ. Επομένως, η εφαρμογή του σχεδίου θα διευκολύνει σημαντικά την λειτουργία, τόσο των οχημάτων όσο και του κόσμου. Είναι ενδεικτικός ο παρακάτω χάρτης που εκπονήθηκε στο πλαίσιο σύνταξης στου ΣΒΑΚ, όπου παρουσιάζεται το «κενό» που υπάρχει στην περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού, και αφορά όχι μόνο τα αυτοκίνητα αλλά και τα μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Πλέον, με την μεταφορά τον ΜΜΜ στην περιοχή του ΟΣΕ και των έργων ανάπλασης θα διαφοροποιηθεί η σημερινή εικόνα.




**Σχ. 7-1: Προσβασιμότητα σε στάσεις ΜΜΜ (πηγή ΣΒΑΚ Δήμου Κοζάνης).**

Κατά την φάση κατασκευής των έργων είναι πιθανό να δημιουργηθούν προβλήματα στην μεταφορά των οχημάτων στις περιοχές παρέμβασης. Τα προβλήματα αυτά πρέπει να διευθετούνται με κατάλληλη σήμανση και καθοδήγηση των οδηγών με ευθύνη της δ/νσης τεχνικών υπηρεσιών του δήμου Κοζάνης. Τα προβλήματα αυτά θα είναι αναστρέψιμα και βραχυπρόθεσμα.

## 7.6. Χλωρίδα – Πανίδα

Το προτεινόμενο έργο δεν αναμένεται να επηρεάσει αρνητικά την χλωρίδα και πανίδα της περιοχής στη φάση λειτουργίας, ενώ αναμένεται να βελτιωθεί η κατάσταση μετά το πέρας των εργασιών του έργου.

## 7.7. Θόρυβος

Κατά το στάδιο κατασκευής του έργου, θα υπάρξει αύξηση της στάθμης θορύβου στην ευρύτερη περιοχή λόγω της λειτουργίας των μηχανημάτων, η οποία όμως θα είναι παροδική και αναστρέψιμη επίπτωση.

Από την φάση λειτουργίας ίσως να υπάρξει μικρή αύξηση του θορύβου στις περιοχές που σήμερα δεν είναι προσβάσιμα τα αυτοκίνητα. Σε επίπεδο πόλης όμως η επίπτωση θα είναι σαφώς θετική γιατί θα αποσυμφορηθούν άλλες περιοχές της πόλης που σήμερα ασφυκτιούν (όπως η πλατεία Λασσάνη).

## 7.8. Χρήσεις γης

Οι χρήσεις που υπάρχουν στην περιοχή διατηρούνται, ενώ είναι σημαντικό, ότι επέρχεται θετικό ισοζύγιο σε ότι αφορά την αύξηση των κοινοφελών και κοινόχρηστων χώρων της περιοχής. Συγκεκριμένα, όπως εκτιμήθηκε από την ειδική πολεοδομική μελέτη, με την εφαρμογή των συγκεκριμένων τροποποιήσεων αυξάνει το ποσοστό των κ.χ. + κ/φ κατά 359,49% δηλαδή το ποσοστό αυτό σχεδόν τετραπλασιάζεται.

## 7.9. Πληθυσμός – Κατοικία

Το προτεινόμενο έργο αναμένεται να επηρεάσει θετικά το σύνολο των κατοίκων της πόλης της Κοζάνης, οι οποίοι θα αποκτήσουν άλλον ένα χώρο πολιτισμού και αναψυχής στην περιοχή που σήμερα χαρακτηρίζεται ως «αστικό κενό». Το γεγονός αυτό αναμένεται να δώσει ώθηση στην επιχειρηματικότητα των κατοίκων.

## 7.10. Κοινή Ωφέλεια

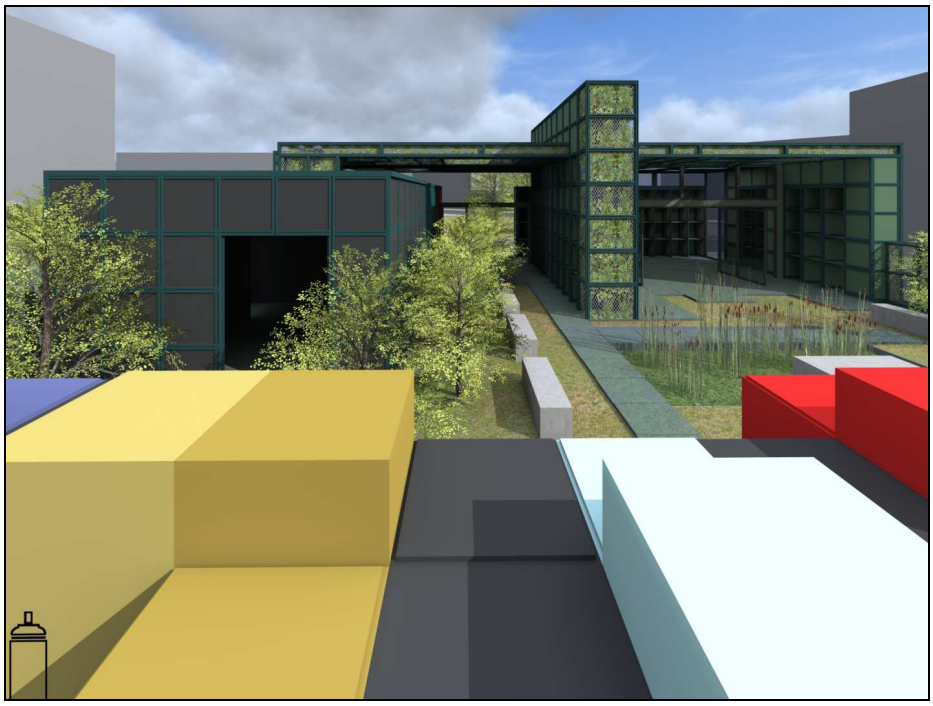
Το προτεινόμενο έργο δεν αναμένεται να επηρεάσει αρνητικά τα δίκτυα κοινής ωφέλειας. Τυχόν ζημιές που θα γίνουν στη φάση κατασκευής των έργων θα αποκατασταθούν άμεσα σε συνεργασία του δήμου με την ΔΕΥΑΚ.

## 7.11. Επιπτώσεις στη φυσιογνωμία της περιοχής

Η ανάπλαση της προτεινόμενης έκτασης αναμένεται να επηρεάσει θετικά την φυσιογνωμία της περιοχής. Η ανάπλαση στην περιοχή ανατολικά του χώρου, όπου θα καλυφθούν τα βαθειά πρανή για την σιδηροδρομική γραμμή, και η δημιουργία κοινόχρηστων χώρων, μόνο θετικές επιπτώσεις θα επιφέρει. Επιπλέον, η περιοχή του πράσινου σημείου προτείνεται να σχεδιαστεί με τρόπο που να αποτελέσει έναν ελκυστικό χώρο, αποτελώντας μια διαφορετική άποψη στην περιοχή, που θα συνθέτει χώρους κατάλληλα ώστε να γίνεται πιο ελκυστική η διαδικασία της ανακύκλωσης

Θετική παρέμβαση και πρωτοπόρα θα αποτελέσει το Πράσινο Σημείο (Greenpoint), που περιλαμβάνει το στοιχείο της επαναχρησιμοποίησης και της επιδιόρθωσης, στοιχεία που το διαφοροποιούν από τους άλλους χώρους ανακύκλωσης. Το αποτέλεσμα θα είναι η

δημιουργία μιας μεγάλης βιβλιοθήκης υλικών και ένα εργαστήριο στον ίδιο χώρο. Στον χώρο αυτό θα γίνονται επιπλέον δράσεις, όπως σεμινάρια και οργανωμένα εργαστήρια, ενισχύοντας το ενημερωτικό κομμάτι της πρόληψης δημιουργίας ανακυκλώσιμων προϊόντων και κατ' επέκταση αποβλήτων. Στην περιοχή του πράσινου σημείου προγραμματίζεται να γίνει εκτενή χρήση φυτεύσεων που ρέουν σε όλο το χώρο, στο έδαφος, σε φράχτες και στο φυτεμένο διάτρητο στέγαστρο ώστε να ενοποιεί τους υποκείμενους όγκους. Η χρήση αναρριχώμενων φυλλοβόλων φυτών αποτελεί βιοκλιματικό παράγοντα στο συγκρότημα.



# 8. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗΣ ΠΡΑΞΗΣ

Στο κεφάλαιο αυτό δίνονται στοιχεία κανονιστικής πράξης έγκρισης του σχεδίου, και περιλαμβάνει:

- Προτάσεις, κατευθύνσεις, μέτρα για την πρόληψη, τον περιορισμό και την κατά το δυνατόν, αντιμετώπιση οποιονδήποτε σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον.
- Το προβλεπόμενο σύστημα παρακολούθησης σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του σχεδίου ή προγράμματος.

## 8.1. Προτάσεις, κατευθύνσεις, μέτρα για την πρόληψη, τον περιορισμό και την κατά το δυνατόν, αντιμετώπιση οποιονδήποτε σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον

- Ο σχεδιασμός των έργων του συγκεκριμένου σχεδίου πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις παρακάτω παραμέτρους:
    - Θα πρέπει να γίνει ένα ορθολογικό και καλά σχεδιασμένο δίκτυο αποστράγγισης της περιοχής για την απομάκρυνση των ομβρίων υδάτων και ιδιαίτερα στην περιοχή του ανατολικού αναχώματος που θα καλυφθεί.
    - Να ακολουθηθεί ορθολογική σειρά των παρεμβάσεων, ώστε να μην εκτελούνται εργασίες π.χ. σε υπόγεια έργα υποδομής σε περιοχές που έχουν ολοκληρωθεί τα έργα ανάπλασης.
    - Να ελαχιστοποιηθεί η μετακίνηση αδρανών υλικών που θα απαιτηθούν για την κατασκευή των έργων με την χρησιμοποίηση των προϊόντων εκσκαφής, δημιουργώντας κατά το δυνατό ισοζύγια αδρανών.
    - Κατά τον σχεδιασμό έργων να λαμβάνονται κατά το δυνατό υπόψη κανόνες βιοκλιματικού σχεδιασμού καθώς και οι έντονες χιονοπτώσεις που παρατηρούνται στην περιοχή.
    - Ο σχεδιασμός των παρκινγκ θα πρέπει να γίνει με τέτοιο τρόπο που να εξυπηρετεί την στάθμευση των επισκεπτών του χώρου

και της λειτουργίας του και να είναι εύκολη η πρόσβαση και η διαφυγή των οχημάτων από αυτά.

- Ο χώρος λειτουργίας της υπαίθριας αγοράς θα πρέπει να συντηρείται και να καθαρίζεται από την υπηρεσία καθαριότητας του δήμου μετά από κάθε λαϊκή αγορά.

- Τυχόν σχεδιασμός και ανέγερση νέων κτιρίων θα πρέπει να λάβει υπόψη τόσο τους όρους δόμησης της περιοχής, όσο και την φυσιογνωμία αυτής.

- Ο δήμος Κοζάνης θα πρέπει να λάβει μέριμνα για το πότισμα του πρασίνου που θα δημιουργηθεί στην περιοχή.

- Στην περιοχή του παιδικού σταθμού θα πρέπει να υπάρξει κατάλληλη σήμανση για την μείωση της ταχύτητας των οχημάτων.

- Οποιαδήποτε άλλη παρέμβαση σχεδιαστεί στην περιοχή του δήμου Κοζάνης, θα πρέπει να λάβει υπόψη τον υφιστάμενο σχεδιασμό καθώς και το Σχέδιο Αστικής Βιώσιμης Κινητικότητας.

- Θα πρέπει να γίνεται ορθολογική διαχείριση των στερεών αποβλήτων – οικιακού τύπου που θα παράγονται στην περιοχή και συχνή εκκένωση των κάδων ώστε να μην υπερχειλίζουν.

- Απαιτείται ορθολογική κατανάλωση φυσικών πόρων αλλά και γενικότερα των εισροών στον χώρο (νερό ύδρευσης και άρδευσης, ηλεκτρισμός).

## 8.2. Σύστημα παρακολούθησης των σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του σχεδίου ή προγράμματος

Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, το συγκεκριμένο σχέδιο δεν θα επιφέρει περιβαλλοντικές επιπτώσεις που να απαιτούν συστηματική παρακολούθηση, μια και το σχέδιο, αφενός είναι πολύ μικρής έκτασης και αφετέρου κατασκευάζεται σε μια περιοχή που ενδείκνυται για το συγκεκριμένο έργο και αποτελεί ήδη αστικοποιημένο περιβάλλον.

Θα πρέπει όμως να παρακολουθούνται τα πρανή στο ανατολικό ανάχωμα που θα καλυφθούν, δημιουργώντας ένα νέο επίπεδο πάνω στο οποίο θα αναπτυχθούν άλλες δραστηριότητες.

Δεν εκτιμάται ότι θα υπάρξουν άλλες **σημαντικές επιπτώσεις** που θα πρέπει να παρακολουθούνται.

# 9. ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΠΟΥ ΑΝΕΚΥΨΑΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Κατά την εκπόνηση της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για την μελέτη ανάπλασης περιοχής ΟΣΕ Κοζάνης, Δήμου Κοζάνης, δεν υπήρξαν σημαντικές δυσκολίες. Αυτό διότι δεν δημιουργείται από την εφαρμογή των έργων που προβλέπονται στο πλαίσιο της παρούσας ΣΜΠΕ περιβαλλοντικές επιπτώσεις ή αλλαγές χρήσεων γης ή ανάγκη κατεδάφισης κτιρίων και τερματισμού υφιστάμενων δραστηριοτήτων.

Η ύπαρξη υφιστάμενου αστικοποιημένου περιβάλλοντος, έργων υποδομής κ.λ.π. συμβάλουν ώστε η προτεινόμενες παρεμβάσεις – πολλές από τις οποίες αποτελούν παρεμβάσεις θεσμικού χαρακτήρα – δεν δημιουργούν προβλήματα στην άμεση αλλά και ευρύτερη περιοχή.

# 10. ΒΑΣΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΕΣ

Για ανάπλαση της περιοχή του ΟΣΕ, εκπονήθηκαν ή βρίσκονται στο στάδιο εκπόνησης οι παρακάτω μελέτες:

- ✓ Ειδική πολεοδομική Μελέτη Ανάπλασης περιοχής ΟΣΕ Κοζάνης Δήμου Κοζάνης.
- ✓ Επιχειρησιακό Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης του Δήμου Κοζάνης» (ΕΣΣΒΑΑ).
- ✓ Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Κοζάνης.
- ✓ Τοπογραφικές εργασίες στην περιοχή του ΟΣΕ.
- ✓ Μελέτη γεωλογικής καταλληλότητας πολεοδόμησης περιοχής ΟΣΕ Κοζάνης Δήμου Κοζάνης.

# 11. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

**Φωτ. 11-1: Περιοχή ΟΣΕ.**

**Φωτ. 11-2: Κτίριο επιβατικού σταθμού ΟΣΕ**

**Φωτ. 11-3: Άποψη της περιοχής του ΟΣΕ εντός της πόλης της Κοζάνης**

# 12. ΧΑΡΤΕΣ – ΣΧΕΔΙΑ

| **Κωδ. σχεδίου** | **Τίτλος Σχεδίου** |
|---|---|
| DHBWF01 | Χάρτης Προσανατολισμού |
| DHBWF02 | Πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης – Χρήσεις γης |
| DHBWF03 | Τοπογραφική αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης |
| DHBWF04 | Πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης – τροποποίηση εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου |
| DHBWF05 | Παρουσίαση εναλλακτικής λύσης – Λύση μέγιστης επέμβασης |
| DHBWF06 | Πρόταση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας |
| DHBWF07 | Όριο ιδιοκτησίας ΟΣΕ |