

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΚΟΖΑΝΗΣ

*Παρουσίαση υφιστάμενης
κατάστασης*



Ελληνική Δημοκρατία
Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας
Δήμος Κοζάνης

*Η βιωσιμότητα στο προσκήνιο
ενός συστήματος μεταφορών!*

LeVer
Σύμβουλοι Ανάπτυξης

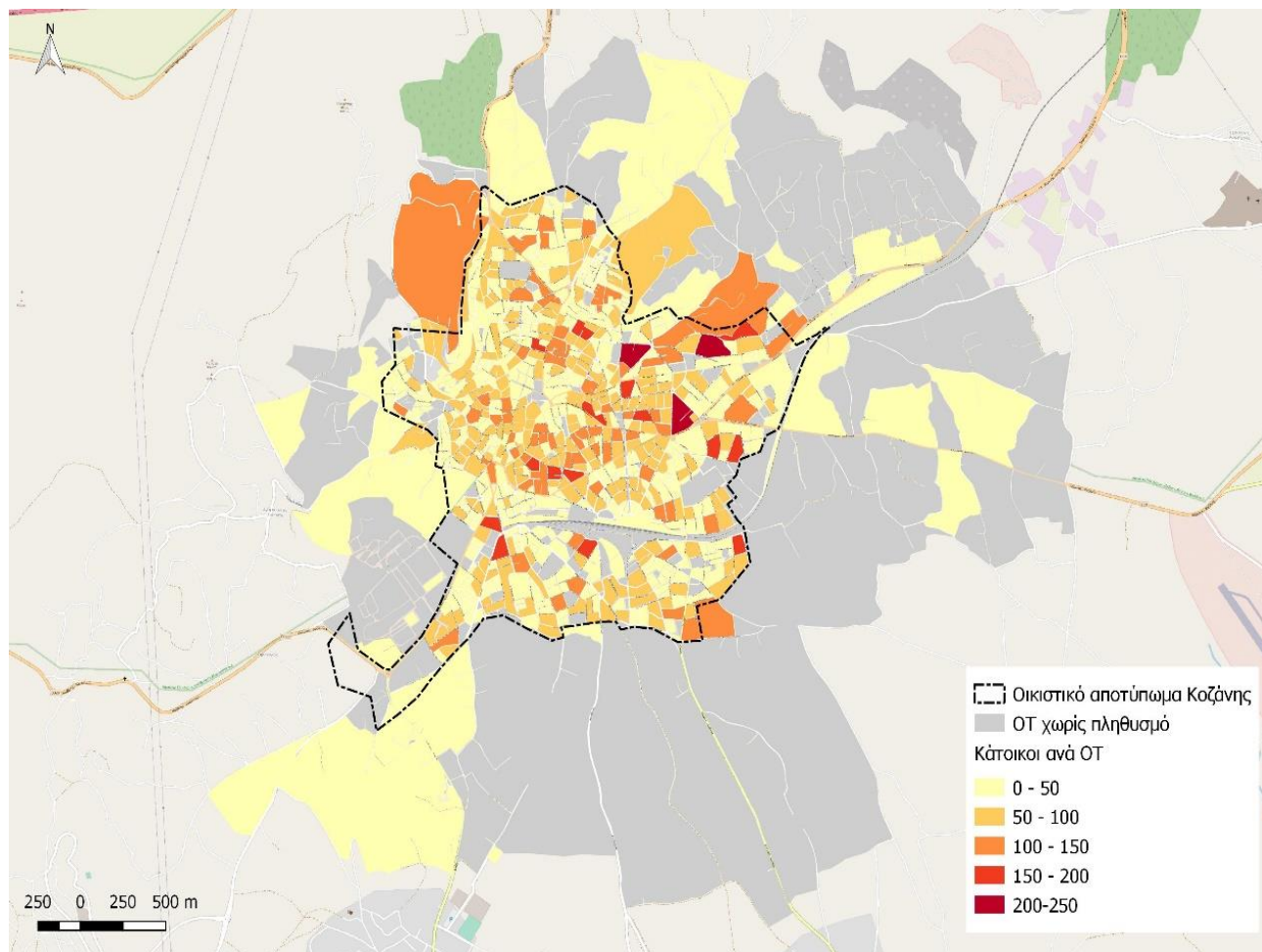
Δήμος Κοζάνης

- Ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Κοζάνης ανέρχεται σε 71.388 κατοίκους
- Η οικιστική του πυκνότητα ανέρχεται σε 66,6 κατ/τ.χλμ.
- Η μέση ηλικία του πληθυσμού ανέρχεται σε 40,7 έτη

Στοιχεία ανά Δ.Ε.

Χωρική Ενότητα	Πληθυσμός 2011	Έκταση	Πληθυσμιακή πυκνότητα (κατ./τ.χλμ)
Δ.Ε. Αιανής	3429	156,004	21,98
Δ.Ε. Δ. Υψηλάντη	2335	112,071	20,84
Δ.Ε. Ελίμειας	5910	99,166	59,60
Δ.Ε. Ελλησπόντου	5834	337,992	17,26
Δ.Ε. Κοζάνης	53880	365,993 (τ. χλμ)	147,222

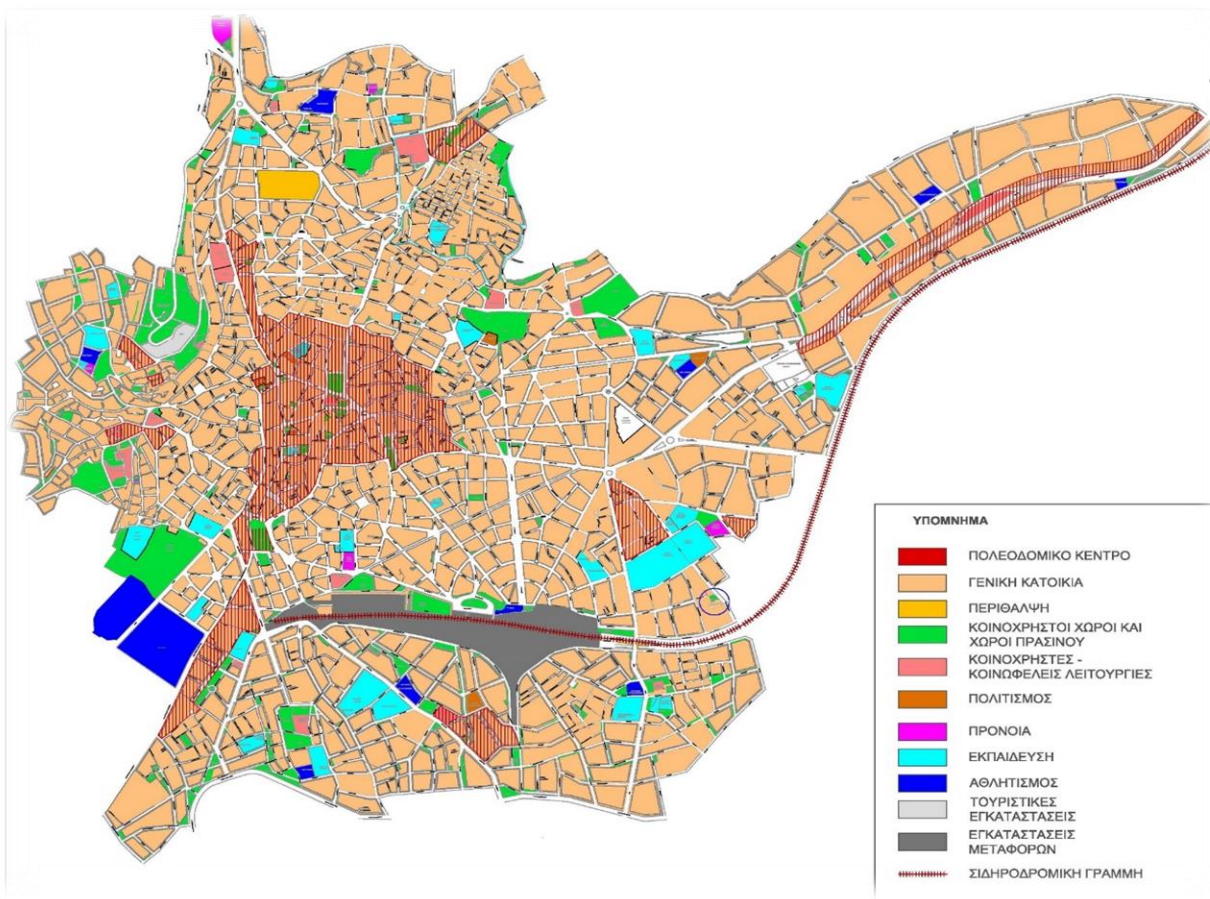
Δήμος Κοζάνης



- οι μεγαλύτερες οικιστικές πυκνότητες συγκεντρώνονται κυρίως στο κέντρο της περιοχής.
- στο βορειοανατολικό τμήμα που συναντώνται οικοδομικά τετράγωνα τα οποία φιλοξενούν παραπάνω από 200 κατοίκους.

Σε γενικές γραμμές η περιοχή που βρίσκεται εντός του οικιστικού αποτυπώματος της πόλης έχει αισθητά μεγαλύτερες πυκνότητες σε σχέση με εκείνες εκτός των ορίων του ιστού της πόλης

Δήμος Κοζάνης

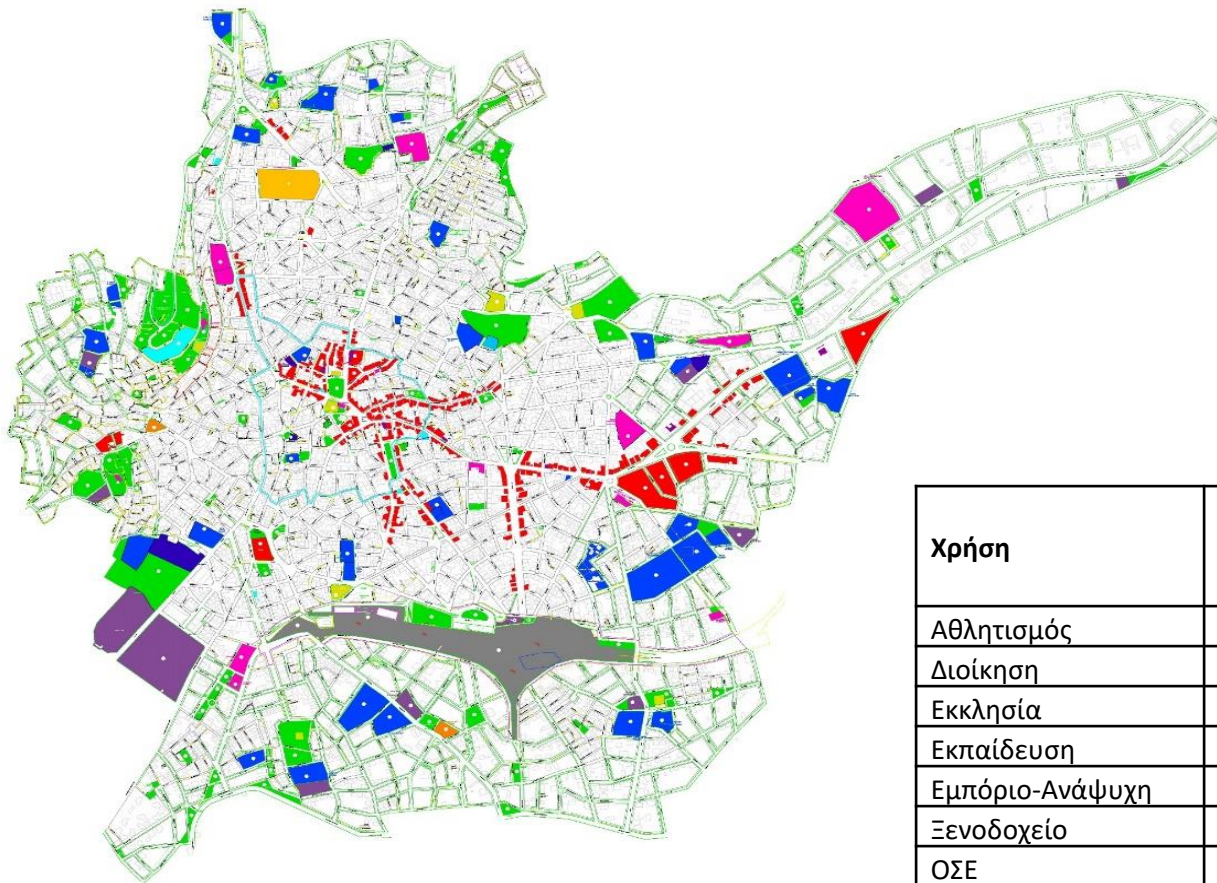


- Η κυρίαρχη χρήση είναι αυτή της Γενικής Κατοικίας, ενώ οι κεντρικές λειτουργίες της πόλης οριοθετούνται στο κεντρικό τμήμα της περιοχής μελέτης

Θεσμοθετημένες χρήσεις γης από το Γενικό
Πολοδομικό Σχέδιο

Δήμος Κοζάνης

Υφιστάμενες χρήσεις γης

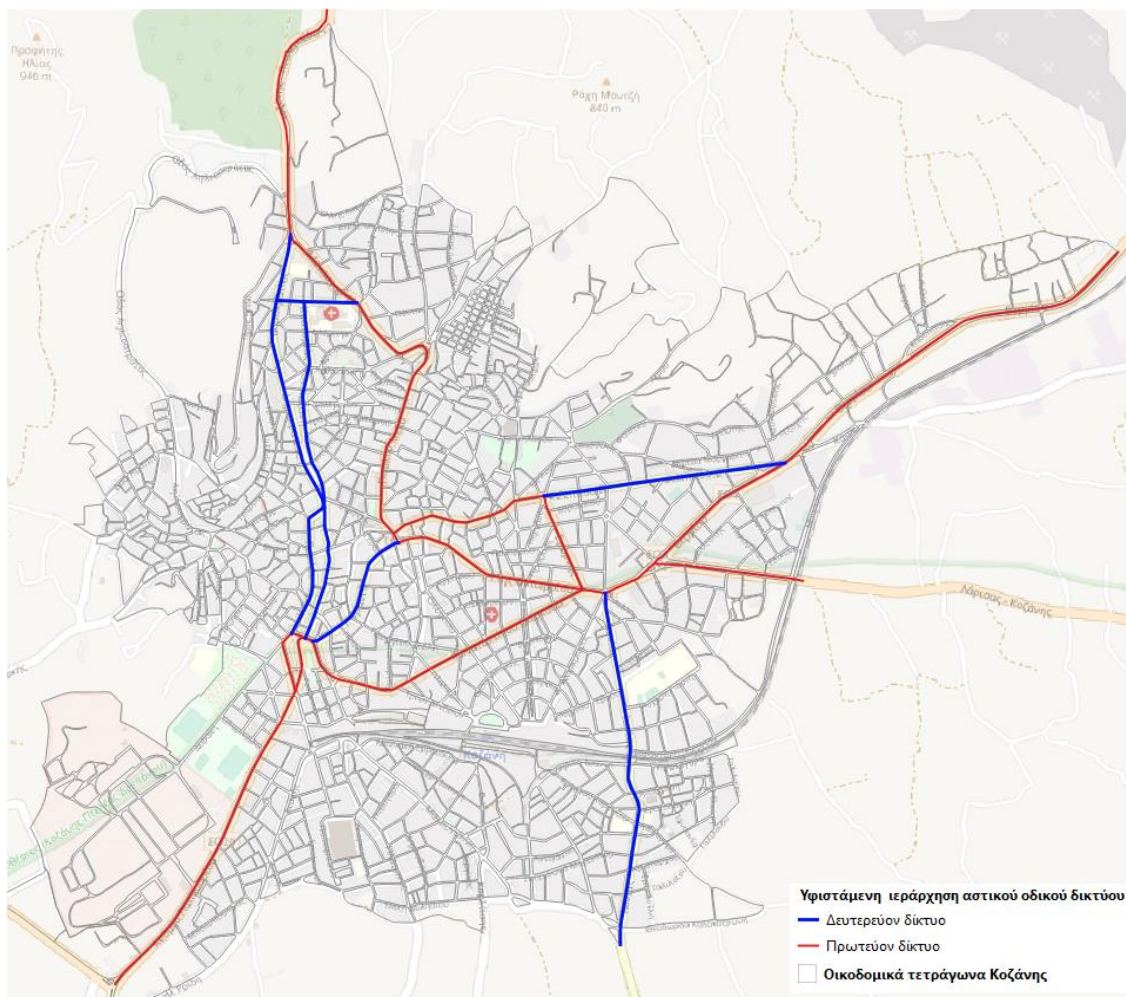


Η χρήση με τη μεγαλύτερη έκταση είναι οι χώροι πρασίνου όπου ισούται με περίπου 162 στρ ή με το 3,93% του οικιστικού αποτυπώματος της Κοζάνης

- Οι εμπορικές λειτουργίες και οι δραστηριότητες αναψυχής συγκεντρώνονται κατά βάση στο κέντρο της πόλης και κατά μήκος ορισμένων μεγάλων οδικών αξόνων
- Οι αθλητικές εγκαταστάσεις, χρήσεις πρόνοιας αλλά και διοικητικές υπηρεσίες συναντώνται κυρίως στα

Χρήση	έκταση (τ.μ)	Ποσοστό (Επί οικιστικού αποτυπώματος)
Αθλητισμός	52283,6	1,27%
Διοίκηση	40978,9	0,99%
Εκκλησία	16146,8	0,39%
Εκπαίδευση	147124	3,57%
Εμπόριο-Ανάπτυξη	97185,1	2,36%
Ξενοδοχείο	8192,88	0,20%
ΟΣΕ	109322	2,65%
Πανεπιστήμιο	972,552	0,02%
Περίθαλψη	15825,9	0,38%
Τράπεζα	1979,62	0,05%
Χώρος Πολιτισμού	13201,3	0,32%
Χώρος Πρασίνου	161953	3,93%

Δήμος Κοζάνης



Πρωτεύουσες αρτηρίες:

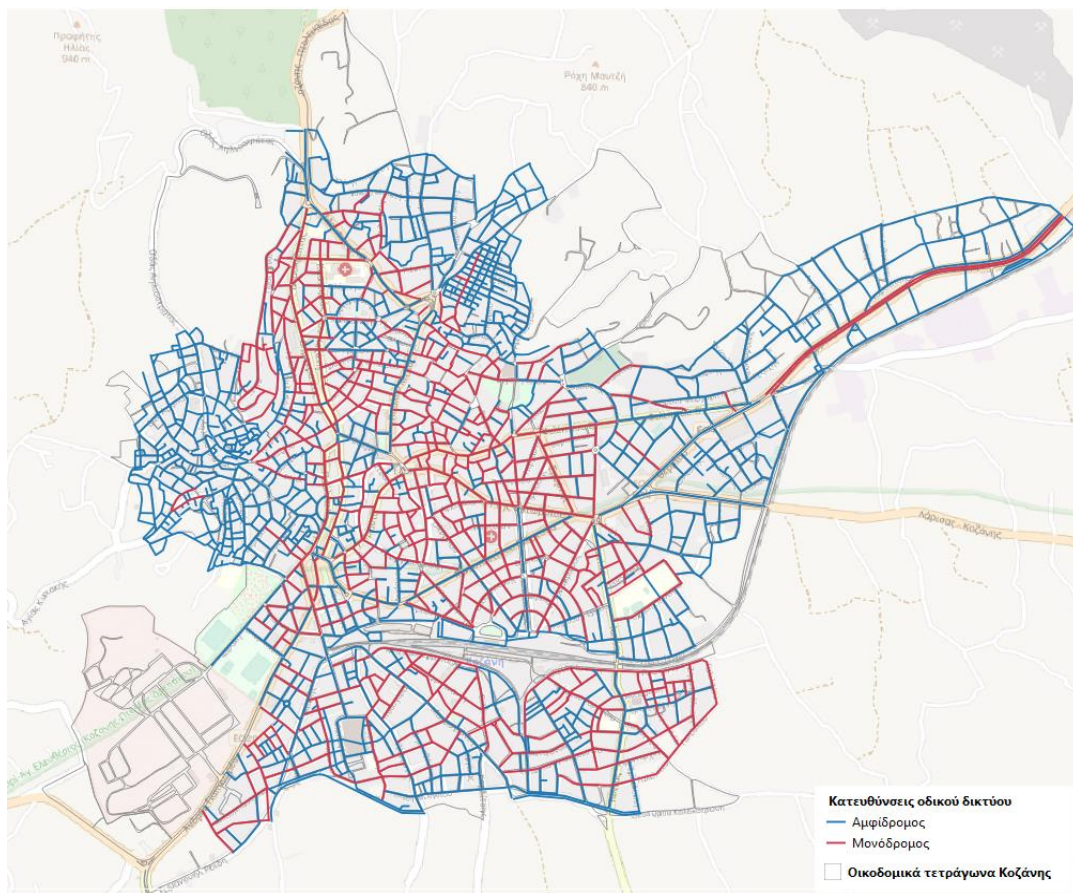
Α. Παπανδρέου, Κασομούλη, Γκέρτσου, Βερμίου, Μοναστηρίου, Παύλου Μελά, Μεγ. Αλεξάνδρου και Σμύρνης.

Δευτερεύουσες οδοί:

Φιλίππου Β, Ιωνίας, Τριάντα, Μητρ. Φωτίου, Γ. Μπούρου, Δημοκρατίας, Μαμασίου, Καστοριάς και Ι. Χαρίτση.

Μεγάλος φόρτος οχημάτων περνά διάμεσου της πόλης της Κοζάνης ακολουθώντας τις ακτίνες αυτού του ακτινωτού συγκοινωνιακού συστήματος

Κατευθύνσεις κυκλοφορίας



Πλάτος μονόδρομων οδών	Μήκος (m)	Ποσοστό (%)
< 6.85 m	11762.578	21.91%
6.85 - 7.45 m	8396.188	15.64%
7.45 - 8.55 m	14377.234	26.77%
8.55 - 9.05 m	1681.356	3.13%
9.05 - 9.65 m	459.727	0.86%
9.65 - 11.35 m	13527.500	25.19%
11.35 - 11.85 m	141.940	0.26%
11.85 - 12.45	2276.462	4.24%
> 12.45	1073.872	2.00%
Συνολικό μήκος μονόδρομων	53696.857	

Πλάτος αμφίδρομων οδών	Μήκος (m)	Ποσοστό (%)
< 8.6 m	60914.824	72.46%
8.6 - 9.1 m	530.038	0.63%
9.1 - 9.7 m	203.357	0.24%
9.7 - 11.1 m	9655.301	11.49%
11.1 - 11.6 m	368.882	0.44%
11.6 - 12.2 m	3699.444	4.40%
12.2 - 13.6 m	842.825	1.00%
13.6 - 14.1 m	2708.231	3.22%
14.1 - 14.7 m	106.929	0.13%
> 14.7	5035.190	5.99%
Συνολικό μήκος αμφίδρομων	84065.022	

- Υψηλή συγκέντρωση μονόδρομων στο κέντρο της Κοζάνης
- Το δίκτυο αμφίδρομων αναπτύσσεται γύρω από το κέντρο της πόλης στις νέες γειτονίες κατοικίας
- Στους αμφίδρομους, το 72.46% του συνολικού μήκους τους, το πλάτος είναι μικρότερο από 8.6 m
- Στους μονόδρομους το συνολικό μήκος οδών με πλάτος μεταξύ 7.45-8.55 είναι ίσο με 14.37 km (26.77%) που είναι και το μέγιστο

Αναλογία 40-60

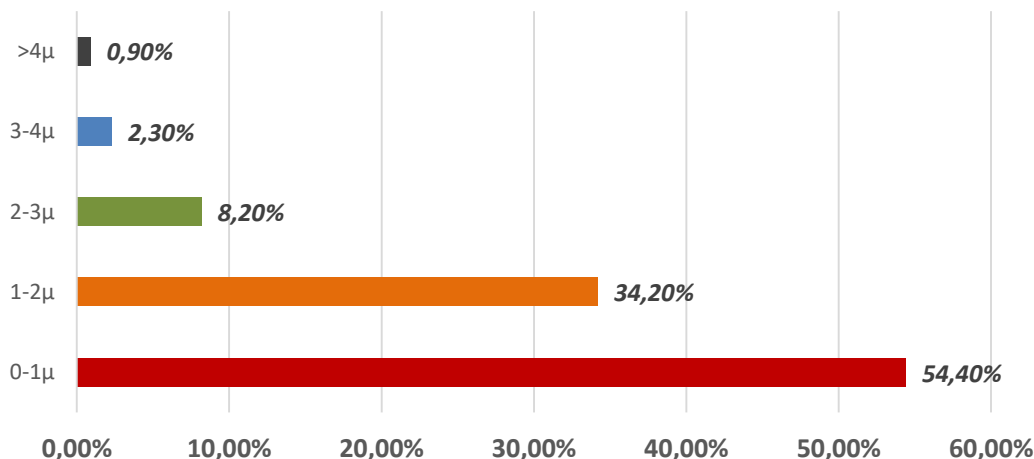
Γεωμετρικά στοιχεία οδών

- Σημαντικοί αστικοί άξονες, όπως: η Μοναστηρίου, η Αριστοτέλους και η Γ. Παπανδρέου, έχουν πλάτος μεγαλύτερο από 14.6 m.
- Στο δυτικό τμήμα της Κοζάνης και όσο το υψόμετρο αυξάνεται, παρατηρείται ότι το πλάτος των οδών από ρυμοτομική σε ρυμοτομική μειώνεται κάτω από τα 8.6 m
- Οι μονόδρομοι με μεγαλύτερο πλάτος εντοπίζονται εντός του κέντρου της Κοζάνης.
- Στις περιοχές κατοικίας γύρω από κέντρο, το πλάτος των δρόμων με μια κατεύθυνση είναι σαφώς μικρότερο
- Η κλίση του εδάφους επηρεάζει τα πλάτη των οδών
- Το συνολικό μήκος των πεζοδρόμων βρέθηκε περίπου ίσο με 23 χιλιόμετρα (σε σύνολο 143 χιλιομέτρων ενδο-δημοτικού οδικού δικτύου που λήφθηκε υπόψη) αποτελώντας το 16% του συνολικού οδικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης.
- Εντοπίζονται δύο ζώνες περιορισμένης κυκλοφορίας μηχανοκίνητων οχημάτων οι οποίες βρίσκονται στο κεντρικό τμήμα της πόλης και διαχωρίζονται από την οδό Παύλου Μελά.
 - ✓ Γεωργάκη Ολυμπίου, Επισκόπου Βενιαμίν, Αυλιώτη, Μάρκου Σιακαβάρα, Υψηλάντη, Ρουσιάδη, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Τριανταφυλλίδη, Χαρισίου Μεγδάνη και Γεωργίου Μπούσιου, ενώ διαχωρίζονται μεταξύ τους από την οδό Παύλου Μελά
 - ✓ αποτελούν το 2,73% της συνολικής έκτασης του οικιστικού αποτυπώματος της πόλης της Κοζάνης

Πλάτη πεζοδρομίων

- Το συνολικό μήκος των πεζοδρομίων των οποίων το πλάτος κυμαίνεται μεταξύ 0-1 μέτρου είναι ίσο με 77.9km και ισοδυναμεί με το 54,4% του συνολικού μήκος του δικτύου των πεζοδρομίων
- Τα πεζοδρόμια μεταξύ 1-2 μέτρων αποτελούν το 34,2% του συνολικού δικτύου (48.9km)
- Τα πεζοδρόμια με πλάτος μεταξύ 2-3 μέτρων αποτελούν το 8,2% του συνολικού δικτύου (11.7km)
- ο συνολικό μήκος των πεζοδρομίων των οποίων το πλάτος κυμαίνεται μεταξύ 3-4 μέτρων είναι ίσο με 3.325,49 μέτρα και ισοδυναμεί με το 2,3% του συνολικού μήκος του δικτύου των πεζοδρομίων.
- Πεζοδρόμια μεγαλύτερα των 4 μέτρων αποτελούν το 0,9% του συνολικού δικτύου, δηλαδή 1.3km

Πλάτη πεζοδρομίων



Πλάτη πεζοδρομίων



- Σημαντικό ποσοστό πεζοδρομίων πλάτους μικρότερου του ενός μέτρου (πλήρη απουσία ή πολύ μικρό πλάτος πεζοδρομίων) συναντάται κυρίως στο βόρειο και νότιο τμήμα της περιοχής μελέτης
- Στο κεντρικό τμήμα της πόλης της Κοζάνης επικρατεί η κατηγορία των πεζοδρομίων με πλάτη που κυμαίνονται μεταξύ των 1-2 μέτρων, ενώ σε αυτό το τμήμα συναντάται και το μεγαλύτερο ποσοστό των πεζοδρομίων με πλάτος 2-3 μέτρα
- Οι κύριες οδοί στις οποίες εντοπίζονται πεζοδρόμια με πλάτος άνω των 4 μέτρων είναι οι οδοί Ελευθερίου Βενιζέλου (από οδό Παύλου Μελά έως και οδό Σαρανταπόρου), Ιωάννου Τράντα (από οδό Τακιατζήδων μέχρι οδό Παύλου Μελά) και Παύλου Μελά (από οδό Παπαγιάννη μέχρι οδό Σόλωνος).

Αξιολόγηση διαδρομών πεζών στην πόλη της Κοζάνης

Διαδρομές πεζών στην πόλη της Κοζάνης



Οι δρόμοι που
επιλέχθηκαν ήταν οι:
Δημοκρατίας, Ειρήνης,
Τριανταφυλλίδη, Τράντα,
Παύλου Χαρίση, Πλατεία
Συντάγματος, Δαβάκη,
Παπανδρέου, Παλαμά,
Πλατεία Λασσάνη,
Ερμού, Μεγάλου
Αλεξάνδρου, Φιλίππου,
Γιάνναρη, Γκέρτσου, 11ης
Οκτωβρίου, Βενιζέλου,
Πλατεία 28ης Οκτωβρίου
και Παύλου Μελά.

Αξιολόγηση διαδρομών πεζών στην πόλη της Κοζάνης

Κριτήριο	Πιθανές Τιμές
Ελεύθερο Πλάτος για την κίνηση των πεζών	0.1– 1μ. 1– 1.5μ. 1.6 – 2.0μ. >2.0μ.
Ποιότητα Επιφάνειας: Περιγραφή της ποιότητας της επιφάνειας της διαδρομής. Εξαιρετική ποιότητα σημαίνει μια συνεχής, ομαλή αλλά ανθεκτική στην ολίσθηση επιφάνεια, χωρίς ρωγμές και χτυπήματα	Πολύ χαμηλή Χαμηλή Μέτρια Καλή Εξαιρετική
Εμπόδια: Αριθμός ανά 100μ. Τα εμπόδια μπορεί να είναι μόνιμα ή προσωρινά. (Μόνιμα: Στήλοι, εγκαταστάσεις, πινακίδες, παγκάκια κ.ά / Προσωρινά: Κάδοι, ψυγεία, τραπεζοκαθίσματα, εμπορεύματα κ.ά)	0 Έως 2 ανά 100μ. Έως 4 ανά 100μ. Έως 6 ανά 100μ. >7 ανά 100μ.
Κατάληψη πεζοδρομίου από ανθρωπογενείς δραστηριότητες	Δεν δημιουργεί πρόβλημα (πλάτος >1.5μ) Περιορίζει το Ελεύθερο πλάτος μικρότερο από 1.5μ Δεν υπάρχει Εκτενής κατάληψη
Διαβάσεις: (πλήθος, σήμανση, διατάξεις ασφαλούς διάσχισης)	Απουσία διαβάσεων Λίγες & ανεπαρκώς διαμορφωμένες Λίγες & ικανοποιητικά διαμορφωμένες Κατάλληλος αριθμός & ικανοποιητική διαμόρφωση / δεν χρειάζονται Κατάλληλος αριθμός & άριστη διαμόρφωση
Εγκαταστάσεις Υποστήριξης: Ύπαρξη στοιχείων που βοηθούν τους πεζούς (επίστρωση, χρωματική αντίθεση, στάσεις ανάπαυσης, μεγάλες ράμπες)	Καθόλου Λίγες και μη ικανοποιητικά τοποθετημένες Λίγες και ικανοποιητικά τοποθετημένες Αρκετές και σωστά τοποθετημένες Πολλές και σωστά τοποθετημένες

Κριτήριο	Πιθανές Τιμές
Ώδευση τυφλών	Δεν υπάρχει Υπάρχει με αποκλίσεις από τις προδιαγραφές Υπάρχει σύμφωνα με τις προδιαγραφές
Ράμπες ΑμεΑ	Δεν υπάρχουν σε κανένα σημείο Υπάρχουν σε λίγες θέσεις / Υπάρχουν με μεγάλες αποκλίσεις από τις προδιαγραφές Υπάρχουν με μικρές αποκλίσεις από τις προδιαγραφές Υπάρχουν σύμφωνα με τις προδιαγραφές
Περιβάλλον διαδρομής: Ελκυστικότητα πεζοδρομίου (φυτεύσεις, design οδού - φωτισμός, παρόδιες χρήσεις γης, κ.ά)	Πολύ χαμηλό Χαμηλό Αποδεκτό Καλό Ευχάριστο
Φυτεύσεις	Δεν υπάρχουν Υπάρχουν και περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος Υπάρχουν και εμποδίζουν πολύ Υπάρχουν και δεν περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος
Φόρτος πεζών: Εκτίμηση του ημερήσιου φόρτου πεζών	<80/ημέρα 81-150/ημέρα 151-225/ημέρα 226-350/ημέρα >350/ημέρα
Εκτίμηση των διαφόρων ομάδων που χρησιμοποιούν τη διαδρομή ως ποσοστό του συνόλου των πεζών. Στις ομάδες συμπεριλαμβάνονται οι πεζοί, οι ποδηλάτες, οι περιπατητές κλπ.	Ποσοστό %
Αίσθημα προσωπικής ασφάλειας: (παροχή επαρκούς φωτισμού, πολυσύχναστος χαρακτήρας της οδού, ορατότητα διαδρομής από το περιβάλλον, απόσταση θέασης κλπ.)	Χαμηλή Μέτρια Καλή Εξαιρετική

Αξιολόγηση διαδρομών πεζών στην πόλη της Κοζάνης

Ελεύθερο Πλάτος

Κατηγορία	Ποσοστό
0 Δεν υπάρχει	0,00%
1 0.1 - 1.0 m	3,95%
2 1.1 - 1.5 m	17,51%
3 1.6 - 2.0 m	48,02%
4 > 2.0 m	30,51%

Ποιότητα Επιφάνειας

Κατηγορία	Ποσοστό
0 πολύ χαμηλή	5,65%
1 χαμηλή	18,64%
2 μέτρια	19,21%
3 καλή	18,08%
4 εξαιρετική	38,42%

Πλήθος εμποδίων

Κατηγορία	Ποσοστό
0 >7 ανά 100 m	42,94%
1 έως 6 ανά 100 m	10,17%
2 έως 4 ανά 100 m	10,73%
3 έως 2 ανά 100 m	23,16%
4 0	12,99%

Κατάληψη πεζοδρομίου από ανθρωπογενείς δραστηριότητες

Κατηγορία	Ποσοστό
0 Εκτενής καταληψη	5,08%
1 Περιορίζει το Ελεύθερο πλάτος μικρότερο από 1.5μ	11,86%
2 Δεν δημιουργεί πρόβλημα (πλάτος >1.5μ)	14,12%
3 Δεν υπάρχει	68,93%

Διαβάσεις

Κατηγορία	Ποσοστό
0 Απουσία διαβάσεων	27,12%
1 Λίγες & ανεπαρκώς διαμορφωμένες	59,89%
2 Λίγες & ικανοποιητικά διαμορφωμένες	6,78%
3 Κατάλληλος αριθμός & ικανοποιητική διαμόρφωση / δεν χρειάζονται	5,65%
4 Κατάλληλος αριθμός και άριστη διαμόρφωση (προεκτάσεις πεζοδρομίου, σήμανση, κ.ά)	0,56%

Εγκαταστάσεις Υποστήριξης

Κατηγορία	Ποσοστό
0 καθόλου	54,24%
1 λίγες και μη ικανοποιητικά τοποθετημένες	24,86%
2 λίγες και ικανοποιητικά τοποθετημένες	14,69%
3 αρκετές και σωστά τοποθετημένες	4,52%
4 πολλές και σωστά τοποθετημένες	1,69%

Αξιολόγηση διαδρομών πεζών στην πόλη της Κοζάνης

Όδευση Τυφλών

Κατηγορία	Ποσοστό
0 Δεν υπάρχει	94,35%
1 Υπάρχει με αποκλίσεις από τις προδιαγραφές	3,39%
2 Υπάρχει σύμφωνα με τις προδιαγραφές	2,26%

Ράμπες ΑμεΑ

Κατηγορία	Ποσοστό
0 Δεν υπάρχουν σε κανένα σημείο	44,07%
1 Υπάρχουν σε λίγες θέσεις / Υπάρχουν με μεγάλες αποκλίσεις από τις προδιαγραφές	23,73%
2 Υπάρχουν με μικρές αποκλίσεις από τις προδιαγραφές	20,34%
3 Υπάρχουν σύμφωνα με τις προδιαγραφές	11,86%

Φυτεύσεις

Κατηγορία	Ποσοστό
0 Υπάρχουν και εμποδίζουν πολύ	1,69%
1 Υπάρχουν και περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος	27,12%
2 Δεν υπάρχουν	33,90%
3 Υπάρχουν και δεν περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος	37,29%

Περιβάλλον διαδρομής

Κατηγορία	Ποσοστό
4 ευχάριστο	12,43%
3 καλό	18,08%
2 αποδεκτό	44,07%
1 χαμηλό	22,60%
0 πολύ χαμηλό	2,82%

Φόρτος πεζών

Κατηγορία	Ποσοστό
0 >350/d	26,55%
1 226-350/d	17,51%
2 151-225/d	24,86%
3 81-150/d	23,73%
4 <80/d	7,34%

Αίσθημα ασφάλειας

Κατηγορία	Ποσοστό
0 καθόλου	0,00%
1 χαμηλή	2,82%
2 μέτρια	9,60%
3 καλή	49,72%
4 εξαιρετική	37,85%

Αξιολόγηση διαδρομών πεζών στην πόλη της Κοζάνης

Λαμβάνοντας υπόψη τη βαθμολογία των παραμέτρων και προσδίδοντας την αντίστοιχη βαρύτητα προκύπτει η στάθμη εξυπηρέτησης

Κατηγορία	Ποσοστό
A: Εξαιρετικά	0,00%
B: Πολύ καλή	23,16%
C: Μέτρια	66,10%
D: Κακή	10,73%
E: Πολύ κακή	0,00%

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ποιότητα Δικτύου Κίνησης
Πεζών

Αξιολόγηση Δικτύου

— B. Καλή

— C. Μέτρια

— D. Κακή

0 100 200 300 m



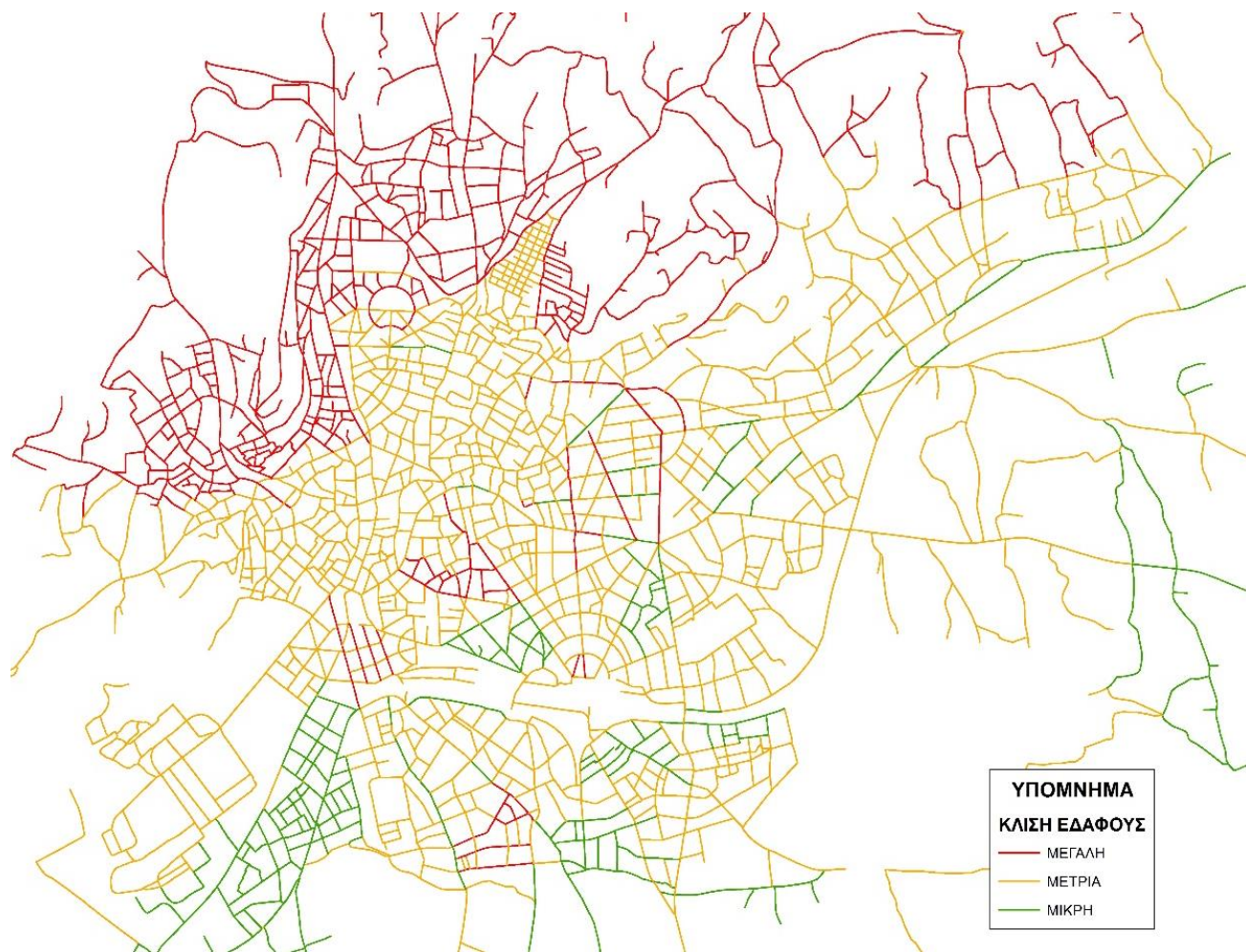
Προσπελασιμότητα από ποδήλατο

Η προσπελασιμότητας της πόλης με ποδήλατο, αξιολογείται με βάση συγκεκριμένες παραμέτρους:

- **Ασφάλεια:** Η ασφάλεια του ποδηλάτη αποτελεί ίσως το σημαντικότερο κριτήριο στο σχεδιασμό ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων. Κακώς σχεδιασμένα δίκτυα συμβάλλουν στην αύξηση των ατυχημάτων. Ένας ποδηλατόδρομος ο οποίος δεν είναι ασφαλής δεν θα χρησιμοποιηθεί.
- **Αμεσότητα:** Η αμεσότητα των διαδρομών είναι μια εξίσου σημαντική αρχή για το σχεδιασμό ποδηλατοδρόμων. Συνήθως οι πιο άμεσες διαδρομές είναι αυτές του κύριου οδικού δικτύου. Είναι προφανές ότι τέτοιες διελεύσεις δίνουν τη δυνατότητα μείωσης του συνολικού μήκους μετακίνησης, ενώ ταυτόχρονα αναβαθμίζουν το επίπεδο ασφάλειας του δικτύου και προσφέρουν ποιοτικότερο περιβάλλον κίνησης.
- **Άνεση:** Η άνεση σχετίζεται άμεσα με το αίσθημα προσανατολισμού και την κλίση του εδάφους. Θα πρέπει το δίκτυο να χρησιμοποιεί (ή ακόμη και να δημιουργεί) ισχυρά τοπόσημα σε όλη την έκτασή του, ώστε ο ποδηλάτης να ξέρει ανά πάσα στιγμή που βρίσκεται. Εργαλεία για την επίτευξη αυτού του στόχου αποτελούν η ονομασία των διαδρομών και βέβαια η σήμανσή τους. Ένα δεύτερο στοιχείο που σχετίζεται με την άνεση κίνησης είναι η κλίση του εδάφους, η οποία, όταν είναι ιδιαίτερα έντονη, αποτελεί αποτρεπτικό παράγοντα για πολλούς ποδηλάτες.
- **Πολεοδομική αξία:** Ο ποδηλάτης έρχεται σε άμεση επαφή με το περιβάλλον και επομένως επηρεάζεται εντονότερα από αυτό σε σχέση με τους υπόλοιπους χρήστες του δρόμου. Ένα ευχάριστο περιβάλλον όχι μόνο μπορεί να κάνει πιο ελκυστική τη χρήση του ποδηλάτου, αλλά ταυτόχρονα να έχει θετικές συνέπειες στην ψυχολογία του ποδηλάτη.

Προσπελασιμότητα από ποδήλατο

Χάρτης Κλίσης Εδάφους

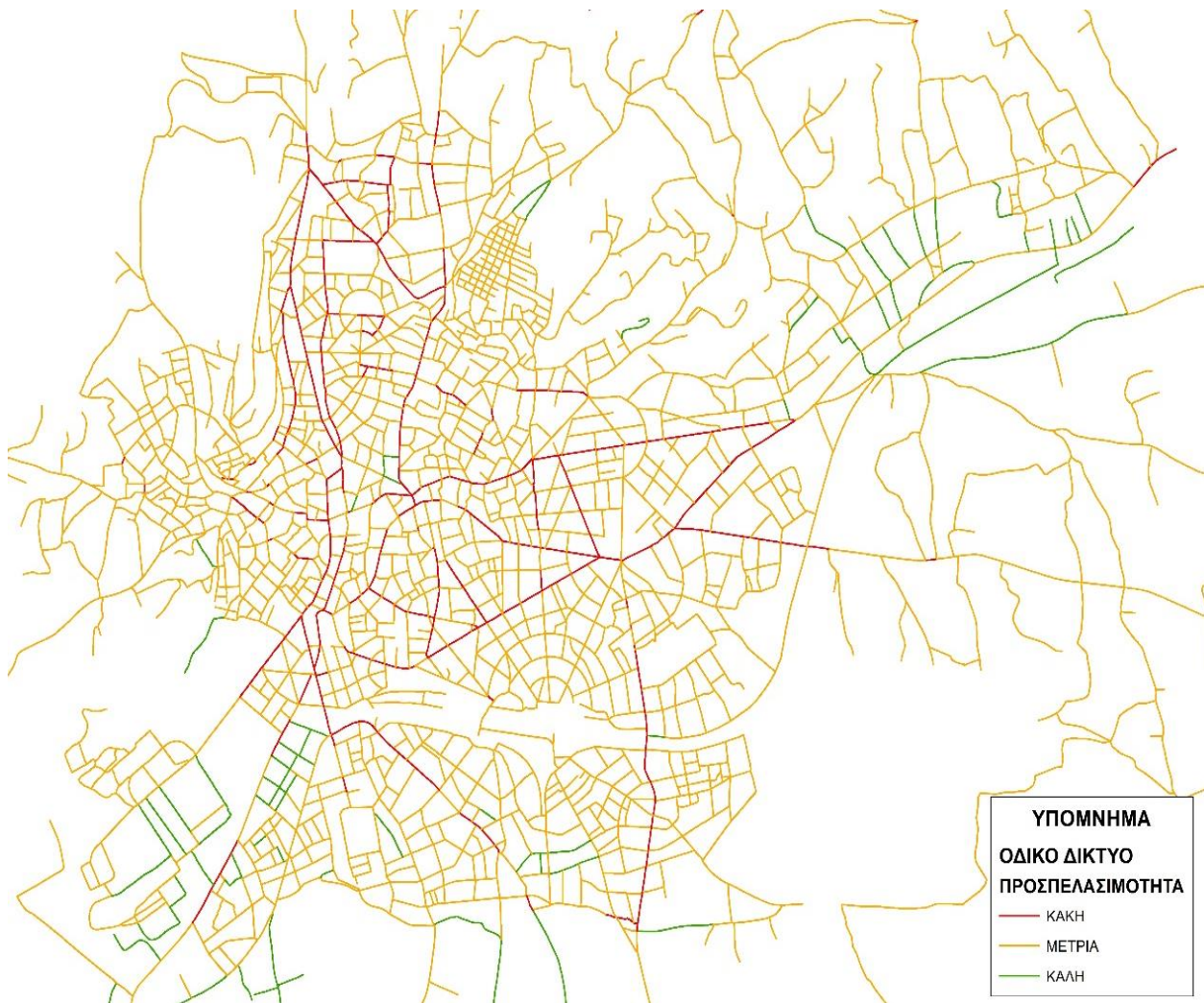


**ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΚΛΙΣΗ ΕΔΑΦΟΥΣ**
— ΜΕΓΑΛΗ
— ΜΕΤΡΙΑ
— ΜΙΚΡΗ

Η σημαντικότερη παράμετρος, καθώς σε συνδυασμό με το μήκος της διαδρομής επηρεάζει την κατανάλωση ενέργειας του ποδηλάτη. Διακρίνονται τρεις κατηγορίες:

Μικρές κλίσεις, που βαθμολογούνται με 2 μονάδες,
Μέτριες κλίσεις, που βαθμολογούνται με 1 μονάδα και
Μεγάλες κλίσεις, που βαθμολογούνται με 0 μονάδες

Προσπελασιμότητα από ποδήλατο

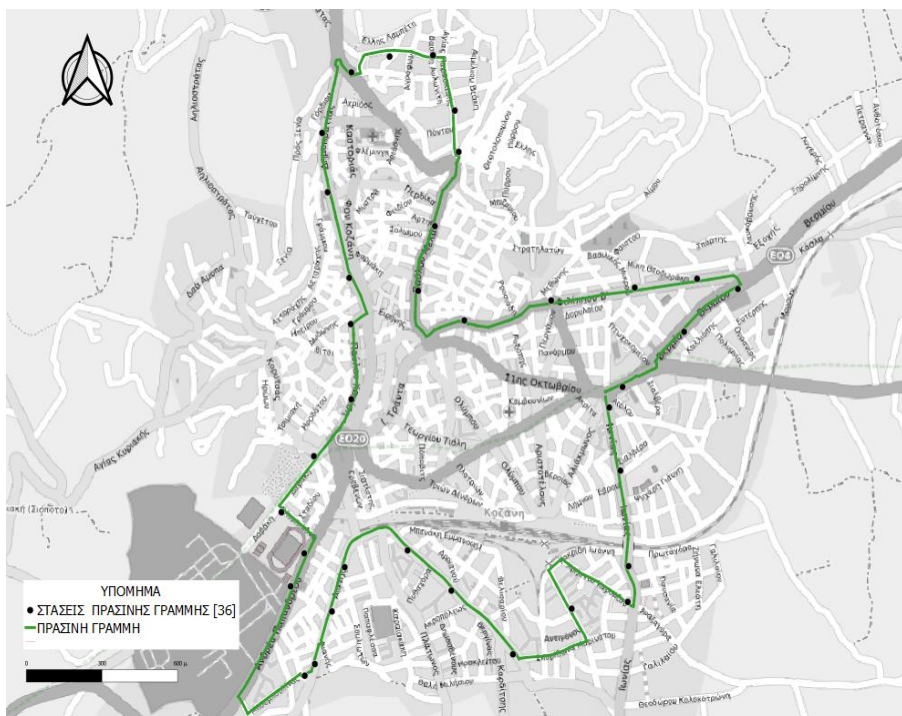


- Το μεγαλύτερο μέρος της πόλης της Κοζάνης παρουσιάζει μέτρια προσπελασιμότητα με ποδήλατο
- Οι κλίσεις του εδάφους υπαγορεύουν και την ανάγκη προώθησης του μοντέλου των ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων

Δημοτική Συγκοινωνία

Η συγκοινωνία μέσα στην πόλη πραγματοποιείται με δημοτικά minibus. Υπάρχουν δύο γραμμές που πραγματοποιούνται σήμερα η «κόκκινη» και η «πράσινη». Κάθε Σάββατο η διαδρομή τροποποιείται και το minibus διασχίζει την οδό Κ. Γκέρτσου.

Οι δύο διαδρομές έχουν κοινές στάσεις και διαφοροποιούνται κυρίως στο ανατολικό τμήμα της Κοζάνης, καθώς η πράσινη γραμμή επεκτείνεται μέχρι το Πανεπιστήμιο



ΚΤΕΛ

Από τον νέο σταθμό των ΚΤΕΛ, που βρίσκεται στα ανατολικά της πόλης της Κοζάνης, ξεκινούν λεωφορεία προς τις μεγαλύτερες ελληνικές πόλεις, όπως για τη Θεσσαλονίκη (κάθε μία ώρα), την Αθήνα (3 φορές την ημέρα), τη Λάρισα, τα Ιωάννινα, το Βόλο, Βέροια, Καστοριά, Γρεβενά και Σιάτιστα καθώς και προς άλλες περιοχές της Δυτικής Μακεδονίας

Οι αστικές διαδρομές του ΚΤΕΛ συνδέουν το κέντρο της πόλης με τις υπόλοιπες γειτονιές κατοικίας. Τα αστικά ΚΤΕΛ ακολουθούν διαδρομές προς την Βόρεια Έξοδο την Αίθουσα Τέχνης, προς Νότια έξοδο και ανατολικής εξόδου, της εξόδου προς Καρδίτσα και της εξόδου προς την ΔΕΗ (δύο διαφορετικές διαδρομές).

Δρομολόγια:

- ΖΕΠ
- Λευκοβρύση - Πρωτοχώρι – Λευκοπηγή – Α. Παρασκευή
- Άνω Κώμη – Κρόκος
- Κάτω Κώμη
- Καισάρεια – Κήπος
- Μηλιά
- Άργυλος – Κλείτος
- Δρέπανο - Χαραυγή
- Εξοχή – Καρδιά – Κοίλα
- Πετρανά
- Βατερό
- Καλαμιά – Λυγερή – Σκαφίδι
- Πτελέα – Οινόη
- Καρυδίτσα

Μετρήσεις φόρτων μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

Κόμβος 1: ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ – Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ – ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗ

Κόμβος 2: ΠΛΑΤΕΙΑ 28ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ-ΤΣΙΜΗΝΑΚΗ-ΤΡΑΝΤΑ-ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ-BENΙΖΕΛΟΥ

Κόμβος 3: ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΥ – ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ

Κόμβος 4: 11ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ-ΑΙΟΛΟΥ-ΙΩΝΙΑΣ-ΑΛΙΑΚΜΩΝΟΣ-ΓΙΑΝΝΑΡΗ

Κόμβος 5: 11ης Οκτωβρίου- Πτωχοκομείου-Καραμανλή-Λαρίσης-Σιαλβέρα

Κόμβος 6: ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ-ΚΟΜΒΟΥ ΛΑΡΙΣΗΣ-ΦΙΛΙΠΠΟΥ

Κόμβος 7: ΑΓΝΩΣΤΟΥ ΣΤΡΑΤΙΩΤΗ-ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ-ΠΤΟΛΕΜΑΙΔΑΣ-3ΗΣ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ

Κόμβος 8: ΠΑΥΛΟΥ ΧΑΡΙΣΗ-ΚΑΣΟΜΟΥΛΗ-ΤΡΑΝΤΑ-ΦΩΤΙΟΥ-ΔΑΒΑΚΗ-ΠΑΝΑΔΡΕΟΥ

Κόμβος 9: ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΥ – ΠΟΛΙΤΗ ΝΙΚΟΛΑΟΥ- ΞΕΝΙΑΣ-ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ-ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΥ

Κόμβος 10: ΙΩΝΙΑΣ-ΚΑΡΕΛΛΗ-ΣΑΡΑΝΤΑΡΗ

Κόμβος 11: ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗ-ΚΑΡΥΔΙΤΣΗΣ-ΒΕΛΙΣΑΡΙΟΥ

Κόμβος 12: ΙΩΝΙΑΣ – ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ

Κόμβος 13: Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ-ΕΟ ΚΟΖΑΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ-ΕΠΑΡΧ. ΟΔΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ ΑΙΑΝΗΣ

Κόμβος 14: ΟΛΥΜΠΟΥ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΓΚΕΡΤΣΟΥ

Κόμβος 15: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΓΚΕΡΤΣΟΥ – ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ

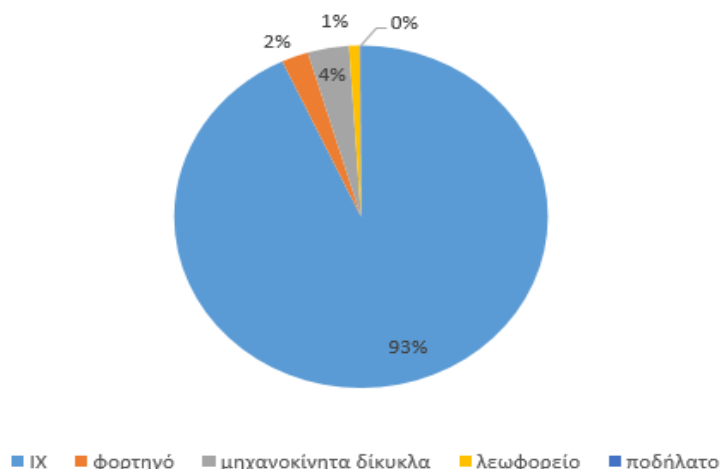
Κόμβος 16: 11ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ-ΘΕΡΜΟΠΥΛΩΝ-ΠΡΟΥΣΗΣ-ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ

Κόμβος 17: ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΥ-ΜΑΜΑΤΣΙΟΥ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΡΑΣΙΝΟΝΙΚΟΛΑ-ΑΡΙΑΔΝΗΣ

Μετρήσεις φόρτων μηχανοκίνητης κυκλοφορίας



Ποσοστά οχημάτων στο σύνολο των κόμβων



- Ο μεγαλύτερος όγκος μηχανοκίνητης κυκλοφορίας εντοπίζεται στον κόμβο 5 (11ης Οκτωβρίου – Πτωχοκομείου – Καραμανλή-Λαρίσης-Σιαλβέρα) με συντριπτική διαφορά από τους υπόλοιπους κόμβους.
- Κυκλοφορία άνω των 1000 οχημάτων ανά ώρα παρατηρείται και στους κόμβους 6 (Καραμανλή -Κόμβου Λαρίσης – Φιλίππου), 14 (Ολύμπου – Γκέρτσου) και 15 (Γκέρτσου – Αριστοτέλους).
- Ο κόμβος με τη λιγότερη κίνηση είναι ο κόμβος 17 (Μοναστηρίου-Μαματσίου-Νοσοκομείο-Καπετάν Πρασινό – Νικόλα- Αριάδνης)

Η συντριπτική πλειονότητα των οχημάτων που χρησιμοποιούνται στη πόλη της Κοζάνης είναι τα αυτοκίνητα (ποσοστό 93%). Έπειτα ακολουθούν με ποσοστό 4% τα μηχανοκίνητα δίκυκλα, τα φορτηγά με ποσοστό 2% και τα λεωφορεία με ποσοστό 1%. Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η χρήση του ποδηλάτου κινείται στο 0.5%.

Μετρήσεις στάθμευσης

**Βενιζέλου – Τράντα - Δημοκρατίας – Γρανικού – Σολωμού –
Αναστασίου – Μοσχοπόλεως - Ρουσιάδη – Θερμοπυλών - 11^{ης}
Οκτωβρίου**



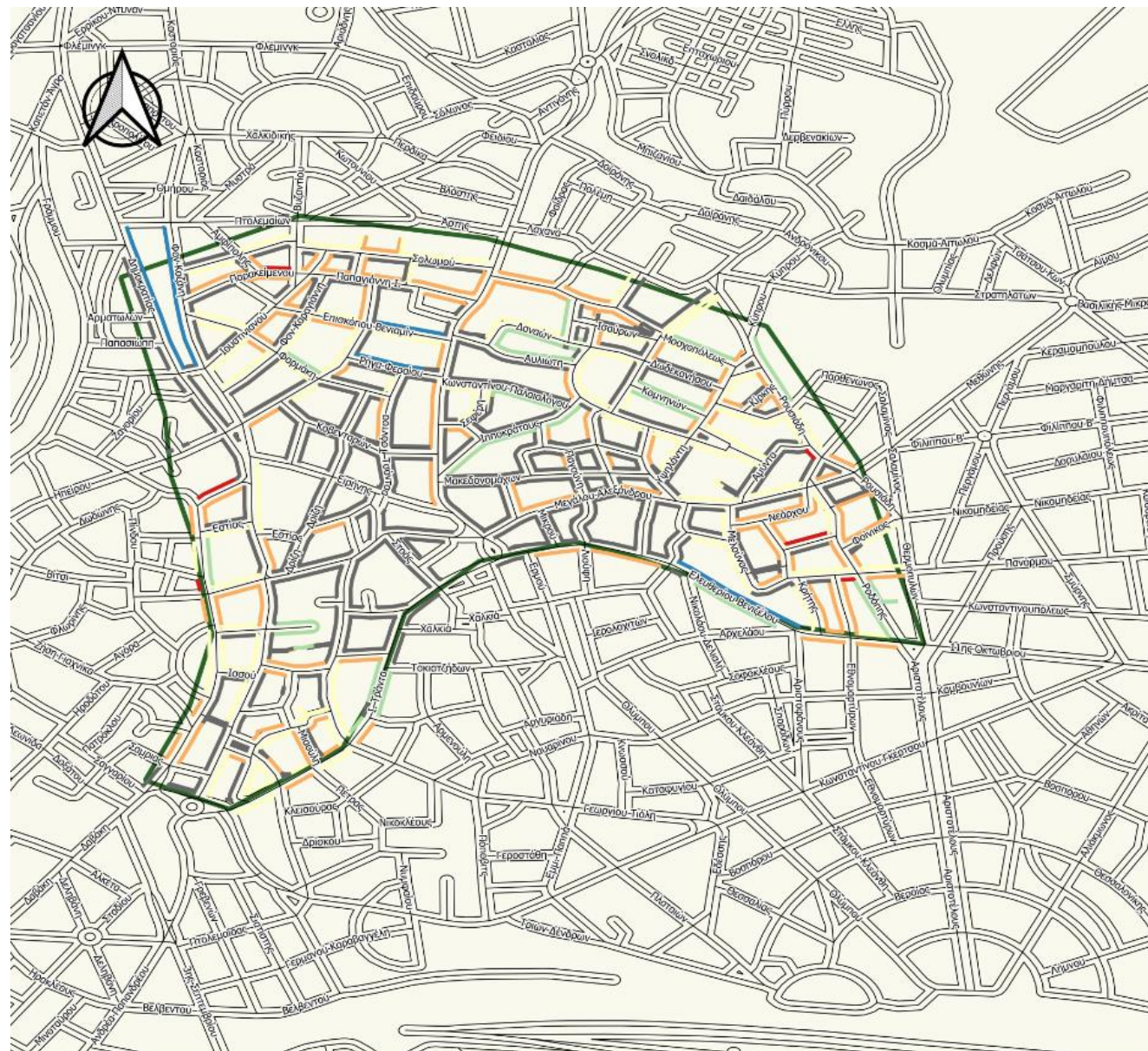
Στάμκου Αναστασίου
Υψηλάντη
Συντεχνιών
Φιλώτα
Φαρμάκη
Φον Καραγιάννη

Στοάς
Τριανταφυλλίδη
Τσόντσα
Φοίνικος
Φον Κοζάνη
Χαρισίου Μεγδάνη
Χαρ. Βαμβάκα

11^{ης} Οκτωβρίου
Αυλιώτη
Αμύντα
Αμφίπολης
Γεωργίου Μπούσιου
Βαλταδώρου Α.
Γρανικού
Γεωργίου Σακελλαρίου
Γεωργάκη Ολυμπίου
Δρίζη
Δωδεκανήσου
Δαναών
Διογένης
Δημοκρατίας
Δελμούζου
Ελευθερίου Βενιζέλου
Ζαλόγγου
Ζαφειράκη
Εθελοντών
Εστίας
Επισκόπου Βενιαμίν
Ι. Τράντα
Ισαύρων
Ισσού
Ιπποκράτους
Ιουστινιανού
Κομνηνών
Κωνσταντίνου Παλαιολόγου
Κίρκης
Καρακάση
Ολύνθου
Παπαγιάννη Ι.
Ξάνθου Εμμ.
Παρακείμενου
Ροδόπης
Πλ. 25^{ης} Μαρτίου
Ρουσιάδη
Σολωμού
Σαμαρίνας
Σεφέρη
Ρήγα Φεραίου
Σανταπόρου

Κοβενταρών
Καλυψούς
Κρήτης
Λάζαρου Γκέκα
Λαζαράδων
Λιούφη
Μεγάλου Αλεξάνδρου
Μητροπολίτη Κωνσταντίνου
Μισούλη
Μάρκου Σιακαβάρα
Μητροπολίτου Φωτίου
Μακεδονομάχων
Μικρού
Μελούνας
Μιχαήλ Καληντέρη
Μοσχοπόλεως
Νηριδών
Νικολάου Πλακοπίτη
Ναούσης
Μουράτη
Νεάρχου
Νάνου Γκοβεδάρου
Νίκαιας
Πανόρμου
Περικλέους
Παύλου Χαρίση
Παύλου Μελά
Παγούνη
Ξενοφώντος
Ολύνθου
Σολωμού
Σαμαρίνας
Σεφέρη
Ρήγα Φεραίου
Σανταπόρου
Στοάς
Τριανταφυλλίδη
Χαρισίου Μεγδάνη
Χαρ. Βαμβάκα
Χειμάρρας
Χαρισίου Μούκα
Ωριγένους

Μετρήσεις στάθμευσης παρά την οδό



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής
Κινητικότητας
Δήμου Κοζάνης

Χαρακτηριστικά Στάθμευσης
"Προσφορά θέσεων
στάθμευσης παρά την οδό"

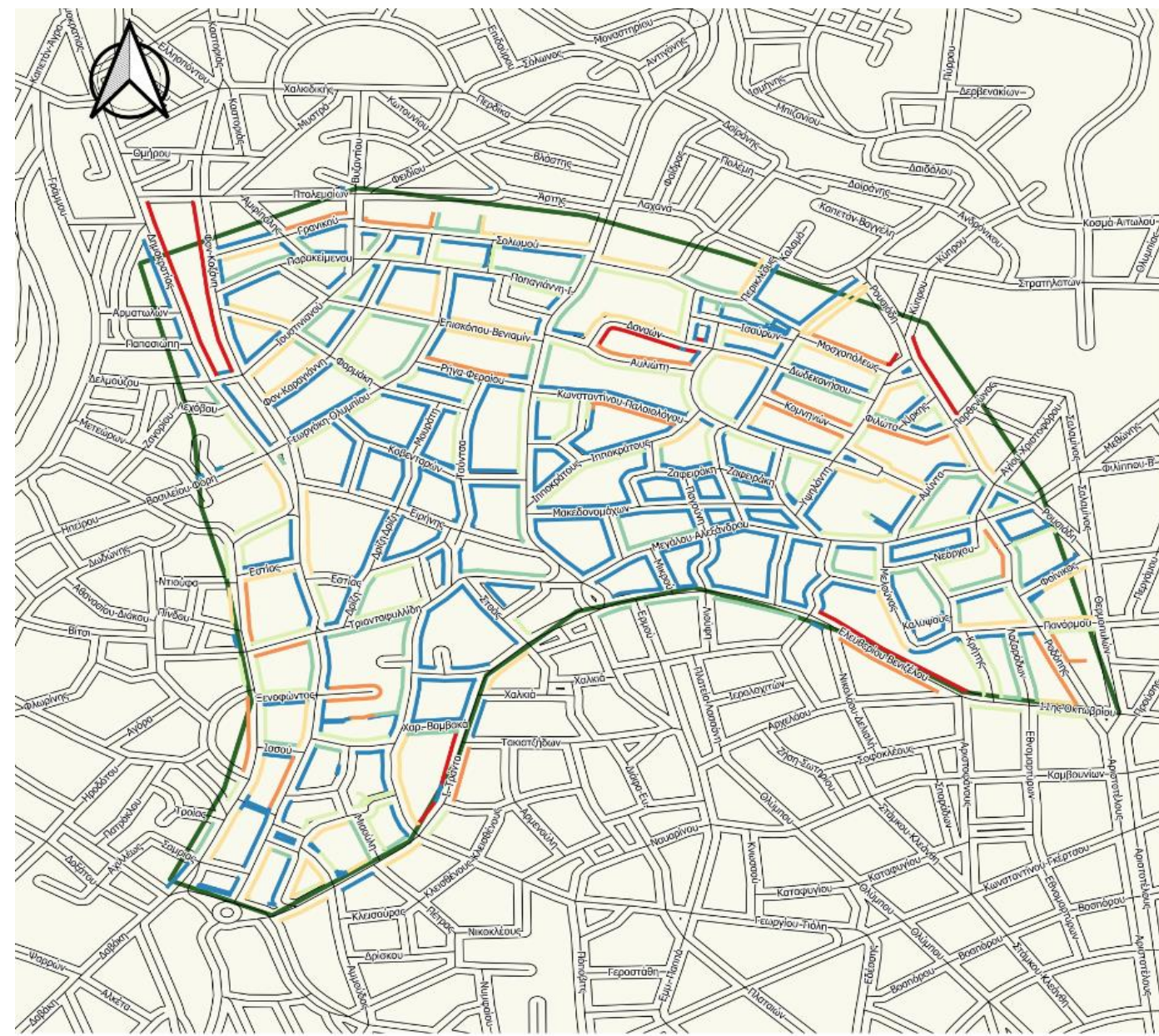
Υπόμνημα

Προσφορά θέσεων στάθμευσης
παρά την οδό
(πλήθος θέσεων):

- Απαγορεύεται η στάθμευση
- 0,0 - 1,0
- 1,0 - 5,0
- 5,0 - 10,0
- 10,0 - 20,0
- 20,0 - 35,0

0 100 200 m

Μετρήσεις στάθμευσης παρά την οδό



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής
Κινητικότητας
Δήμου Κοζάνης

Χαρακτηριστικά Στάθμευσης
"Ζήτηση θέσεων στάθμευσης
παρά την οδό"

Υπόμνημα

Ζήτηση θέσεων στάθμευσης
παρά την οδό
(πλήθος θέσεων):

- 0,0 - 1,0
- 1,0 - 3,0
- 3,0 - 6,0
- 6,0 - 9,0
- 9,0 - 14,0
- 14,0 - 23,0

0 100 200 m

Μετρήσεις στάθμευσης εκτός οδού

Χώροι στάθμευσης εκτός οδού:

- POLIS Parking στην οδό Κ. Παλαμά 2 με συνολική χωρητικότητα 285 αυτοκινήτων
- Τσαγιάς Parking στην Πλατεία Ελευθερίας με συνολική χωρητικότητα 100 αυτοκινήτων (κατ' εκτίμηση)
- Πλιάτσος Parking στην οδό Βενιζέλου με χωρητικότητα 57 οχημάτων
- Πλιάτσος Parking στην οδό Ρωμυλίας με χωρητικότητα 44 οχημάτων
- Δημοτικό Parking στην Πλατεία Συντάγματος με χωρητικότητα 118 οχημάτων
- Κοζηκόπουλος Parking στην οδό Δημοκρατίας με χωρητικότητα 105 αυτοκίνητα
- Χατζηκυπραίος Parking στην οδό Αριστοτέλους & Γκέρτσου με χωρητικότητα 200 οχήματα

Αποτελέσματα καταγραφής

Προσφορά παρα την οδό	Ζήτηση παρα την οδό	Παράνομη	Σταθμοί
1286	1288	288	909

	Κατανομή μέσου μετακίνησης	Ποιότητα υποδομών	Ασφάλεια και ζωτικότητα	Περιβάλλον και Υγεία	Ισότιμη προσβασιμότητα	Κατάσταση εφαρμογής των μέτρων	Συμπέρασμα
Περπάτημα	36%	Χαμηλή ποιότητα πεζοδρομίων λόγω του μικρού πλάτους πεζοδρομίων και παρουσία εμποδίων	Οι πεζοί αναγκάζονται να περπατούν σε αρκετές διαδρομές επί του οδοστρώματος λόγω έλλειψης υποδομών πεζοδρομίου	Το μεγάλο ποσοστό περπατήματος είναι ευεργετικό για τη δημόσια υγεία. Το περιβάλλον και η δημόσια υγεία θα βελτιωθούν με την αναβάθμιση των υποδομών.	Δεν υπάρχουν αρκετές υποδομές για πρόσβαση σε ευάλωτες ομάδες	Καμία δραστηριότητα	Απαιτούνται μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας για τους πεζούς μετακινούμενους.
Ποδήλατο	5%	Έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατόδρομων εντός της πόλης	Οι ποδηλάτες αισθάνονται ανασφαλείς καθώς η υφιστάμενη υποδομή δεν επαρκεί	Χαμηλή χρήση ώστε να επιφέρει ωφέλιμα αποτελέσματα	Δεν υπάρχουν οριοθετημένες λωρίδες ή σχετική μέριμνα για τα ποδήλατα εντός του οικιστικού αποτυπώματος	Καμία δραστηριότητα	Πρωώθηση της χρήσης του ποδηλάτου και των συστημάτων κοινοχρησίας
Δημόσια συγκοινωνία	21%	Μέτρια	Η μικρή συχνότητα δρομολογίων αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα στη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας	Επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τη χρήση του Ι.Χ και από τη ποιότητα του στόλου των λεωφορείων	Άτομα με μειωμένη κινητικότητα αντιμετωπίζουν δυσκολία στη χρήση των υποδομών και του στόλου της ΔΣ	Καμία δραστηριότητα	Ανάγκη ενίσχυσης του αριθμού και της συχνότητας των δρομολογίων

Κατανομή μέσου μετακίνησης		Ποιότητα υποδομών	Ασφάλεια και ζωτικότητα	Περιβάλλον και Υγεία	Ισότιμη προσβασιμότητα	Κατάσταση εφαρμογής των μέτρων	Συμπέρασμα
Κοινόχρηστα οχήματα (ΙΧ, ποδήλατο, πατίνι)	Δεν λειτουργεί σύστημα κοινόχρηστων οχημάτων	Δεν υπάρχει υποδομή	Δεν υπάρχουν οριοθετημένες γραμμές για τα υπόλοιπα μέσα μετακίνησης	Επιβάρυνση του περιβάλλοντος από την αυξημένη χρήση του ΙΧ με αποτέλεσμα φαινόμενα ηχορύπανσης στις βασικές οδικές αρτηρίες	Άτομα που δεν έχουν την δυνατότητα για ιδιωτική μετακίνηση, αντιμετωπίζουν πρόβλημα	Καμία δραστηριότητα	Ενημέρωση και δημιουργία υποδομών για την ενίσχυση της χρήσης εναλλακτικών μέσων μετακίνησης
Ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα (ΙΧ, μοτοποδήλατο)	37%	Καλή	Οι αδιαμόρφωτοι κόμβοι αποτελούν έναν παράγοντα που επιφέρει τροχαία συμβάντα	Η εξάρτηση από το ΙΧ επιφέρει προβλήματα μικροκλίματος και θορύβου	Η παράνομη στάση και στάθμευση εμποδίζουν την κίνηση των κοινωνικών ομάδων, ευάλωτων και μη	Καμία δραστηριότητα	Εφαρμογή μέτρων για τη μείωση της χρήσης των ΙΧ
Διασύνδεση μέσων μετακίνησης	Δεν υπάρχει διασύνδεση των μέσων μετακίνησης	Δεν υπάρχει υποδομή	Η απουσία υποδομών οδηγεί στη χρήση των ΙΧ γεγονός που οδηγεί σε αύξηση της πιθανότητας των τροχαίων συμβάντων	Επιβάρυνση του περιβάλλοντος από την αυξημένη χρήση του ΙΧ	Το οδικό δίκτυο καλύπτει τον οικιστικό ιστό	Καμία δραστηριότητα	Δημιουργία υποδομών διασύνδεσης των μέσων μετακίνησης, όπως κοινόχρηστα μέσα μετακίνησης και δημόσια συγκοινωνία

Κατανομή μέσου μετακίνησης		Ποιότητα υποδομών	Ασφάλεια και ζωτικότητα	Περιβάλλον και Υγεία	Ισότιμη προσβασιμότητα	Κατάσταση εφαρμογής των μέτρων	Συμπέρασμα
Φορτηγά	1,36%	Μέτρια	Τα φορτηγά τροφοδοσίας επιβαρύνουν τον οικιστικό ιστό λόγω απουσίας ρυθμιστικού πλαισίου για τη λειτουργία της τροφοδοσίας	Τα φορτηγά στην οικιστικό ιστό επιβαρύνουν το μικροκλίμα και αυξάνουν τα επίπεδα θορύβου		Καμία δραστηριότητα	Ανάπτυξη σχεδίου για διαχείριση των φορτηγών και των ωρών τροφοδοσίας
Ανάλυση	Μεγάλη εξάρτηση από ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα, αλλά σημαντικό ποσοστό χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας και υψηλό ποσοστό περπατήματος λόγω συνεκτικής διαμόρφωσης της πόλης	Απαιτείται βελτίωση των υποδομών για περπάτημα και ποδήλατο	Βελτίωση της οδικής ασφάλειας	Ανάγκη ενίσχυσης του ρόλου της δημόσιας συγκοινωνίας και της διασύνδεσής της με τα άλλα μέσα	Ανάγκη προώθησης των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης	Ανάγκη για δράση κινητοποίησης της δημόσιας αρχής και των κατοίκων	

Ευχαριστούμε για την προσοχή σας



Ευχαριστούμε για την προσοχή σας



Ελληνική Δημοκρατία
Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας
Δήμος Κοζάνης



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
& ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

LeVer
Σύμβουλοι Ανάπτυξης