

ΔΗΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
(ΣΒΑΚ)
του Δήμου Κοζάνης

ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ,
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

- .3 Διατύπωση τελικού οράματος κοινού οράματος και προτεραιοτήτων
- .4 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων

Περιεχόμενα

1	Προτεραιότητες.....	2
2	Υλικό 2 ^{ης} Δημόσιας Συνεδρίασης Διαβούλευσης για το ΣΒΑΚ.....	7
2.1	Διεξαγωγή Διαβούλευσης με τη συμμετοχή φορέων για την ανάδειξη του Επικρατέστερου Σεναρίου κινητικότητας – 1 ^ο Στάδιο Β φάσης Συμμετοχικού Σχεδιασμού.....	7
2.2	Συμμετοχή πολιτών για την ανάδειξη του Επικρατέστερου Σεναρίου κινητικότητας – 2ο Στάδιο β φάσης Συμμετοχικού Σχεδιασμού.....	16
2.2.1	Αποτελέσματα Διαβούλευσης με τους πολίτες.....	17

1 Προτεραιότητες

Στην παρούσα ενότητα διατυπώνονται οι **κύριοι στρατηγικοί άξονες** του ΣΒΑΚ Κοζάνης όπως αναπτύσσονται σήμερα. Οι άξονες αυτοί απορρέουν σε σημαντικό βαθμό από τη διαδικασία της διαβούλευσης, αλλά και την ανάλυση τη υπάρχουσας κατάστασης, διαδικασίες οι οποίες συνέβαλαν με κρίσιμο τρόπο στην ανάδειξη των σημαντικότερων προβλημάτων και προοπτικών κινητικότητας.

Οι **στρατηγικοί άξονες** συγκροτούν τον ακρογωνιαίο λίθο του σχεδίου, καθώς οργανώνουν, αποτυπώνουν και συγκεκριμενοποιούν τη μελλοντική εικόνα της Κοζάνης. Αποτελούν ουσιαστικά την εξειδίκευση του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις με στόχο την αποτελεσματικότερη επίτευξή του (ELTIS, 2019). Για παράδειγμα, σε μία περίπτωση οράματος που αναφέρει χαρακτηριστικά την «Αναδιαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος, προκειμένου να καταστεί φιλόξενο και προσιτό, χωρίς αποκλεισμούς σε όλους και όλες»-όπως στην περίπτωση του παρόντος σχεδίου, ένας βασικός άξονας ο οποίος θα το εξυπηρετούσε, θα ήταν η **«Βελτίωση προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας για ευάλωτους χρήστες/άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση»**.

Στα ΣΒΑΚ στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής τους αναφοράς, οι προτεραιότητες διαχωρίζονται κατά κύριο λόγο στις εξής θεματικές ενότητες: *Efficiency (Αποδοτικότητα)*, *Livable Streets (Ζωντανός Οδικός Χώρος)*, *Environment (Περιβάλλον)*, *Equity and Social Inclusion (Ισότητα και Κοινωνική Ένταξη)*, *Safety (Ασφάλεια)* και *Economic Growth (Οικονομική Μεγέθυνση)*.

Οι στόχοι οι οποίοι αναπτύσσονται στο πλαίσιο ενός ΣΒΑΚ προκειμένου να μπορέσουν να χαρακτηριστούν ως «έξυπνοι» θα πρέπει να συγκεντρώνουν μια σειρά από χαρακτηριστικά

Ειδικότερα οι στόχοι θα πρέπει να είναι:

Συγκεκριμένοι

- Οι στόχοι θα πρέπει να είναι ξεκάθαροι ως προς τι επιδιώκουν να επιτύχουν και να αναφέρονται σε συγκεκριμένες συνιστώσες κινητικότητας. Θα ήταν επίσης σκόπιμο να υπάρχει δυνατότητα σύνδεσης μεταξύ στόχων και προτεινόμενων μέτρων ή πακέτων μέτρων.

Μετρήσιμοι

- Προκειμένου να επιτυγχάνεται η διαρκής παρακολούθηση και αξιολόγηση της πορείας επίτευξης του στόχου ενός ΣΒΑΚ, θα πρέπει κατά αρχάς να είναι κατανοητός και συνάμα εύκολο να μετρηθεί από το φορέα εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ με βάση τους διαθέσιμους ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους αλλά και τη διαθέσιμη, στο παρόν και μέλλον, υλικοτεχνική υποδομή.

Εφικτοί

- Θα πρέπει να βασίζονται στις υφιστάμενες συνθήκες κινητικότητας της περιοχής αλλά και να λαμβάνουν υπόψη ένα ευρύ φάσμα στοιχείων που δεν συνδέονται άμεσα με τις μεταφορές, όπως τα φυσικά, περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά μιας πόλης, αλλά μπορεί να καθορίσουν σε σημαντικό βαθμό τις επιλογές κινητικότητας των κατοίκων άρα και την πορεία υιοθέτησης ενός μέτρου. Τέτοια μπορεί να είναι ο βαθμός ευαισθητοποίησης της κοινωνίας απέναντι στα θέματα βιωσιμότητας, η τοπική κουλτούρα σε θέματα κινητικότητας αλλά και η τεχνογνωσία και οι τεχνικές δυνατότητες του φορέα υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Σχετικοί

- Οι στόχοι θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις επιδιωκόμενες κοινωνικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές βελτιώσεις μέσα από την αναβάθμιση του συστήματος κινητικότητας της πόλης. Οι συγκεκριμένες επιδιώξεις έχουν αναδειχθεί μέσα από τις διαδικασίες του συμμετοχικού σχεδιασμού και τη διαβούλευση με την τοπική κοινωνία, τις οδηγίες και κατευθύνσεις της δημοτικής αρχής αλλά και τις εισηγήσεις των εμπειρογνώμων.

Χρονικά ρεαλιστικοί

- Ο παράγοντας του χρονικού προγραμματισμού είναι καθοριστικός για την αξιολόγηση της επίτευξης ενός στόχου. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να υπάρχει τμηματική ποσοτικοποίηση σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ώστε να είναι ευκολότερη η παρακολούθησή τους και να διαπιστώνονται γρηγορότερα οι αποκλίσεις. Με τον τρόπο αυτό ενεργοποιούνται αμεσότερα οι διαδικασίες αναθεώρησης και επανασχεδιασμού.

Στο πλαίσιο αυτό, οι προτεραιότητες ανάλογα με τη διάσταση της βιωσιμότητας στην οποία αναφέρονται, περιλαμβάνοντας τις προαναφερθείσες θεματικές ανά κατηγορία, οι οποίοι είναι οι ακόλουθοι:

- 1) Περιβάλλον: εντάσσονται οι θεματικές Environment και Efficiency (π.χ. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για αστικές μετακινήσεις, Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος, κτλ.)
- 2) Κοινωνία: εμπεριέχονται οι θεματικές Efficiency, Livable Streets, Equity and Social Inclusion, Safety (π.χ. Βελτίωση προσβασιμότητας για ευάλωτους χρήστες/άρση κοινωνικών

αποκλεισμών στην μετακίνηση, Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας, βελτίωση δημόσιας υγείας κτλ.)

- 3) Οικονομία: εντάσσεται η θεματική Economic Growth (π.χ. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας, Λειτουργικότητα Συστήματος Μεταφορών κτλ.)

Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ για την Κοζάνη.

Πρόκειται για έντεκα (11) βασικές κατευθύνσεις οι οποίες κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τις θεματικές που παρουσιάστηκαν προηγουμένως και αποσκοπούν στο να «απαντήσουν» στα κυρίαρχα προβλήματα της υφιστάμενης κατάστασης. Με βάση αυτές, θα αναπτυχθούν στις επόμενες ενότητες «έξυπνοι» στόχοι αλλά και κατάλληλα μέτρα για την υλοποίηση τους.

Πίνακας 1-1: Προτεραιότητες και στόχοι για το ΣΒΑΚ της Κοζάνης

Προτεραιότητα	Στόχος	Περιγραφή
Περιβάλλον	1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και της ρύπανσης που αφορά στις μετακινήσεις	<p>Η χρήση βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης (π.χ. ποδήλατο ή περπάτημα) έναντι του αυτοκινήτου ή του μηχανοκίνητου δικύκλου συμβάλει στη μείωση της ενέργειας που καταναλώνεται σε συνολικό επίπεδο για τις μετακινήσεις στην Κοζάνη.</p> <p>Σημαντική μέριμνα θα πρέπει να δοθεί επίσης και στη διαχείριση του στόλου τροφοδοσίας, ώστε τα εμπορεύματα να μεταφέρονται με τη χαμηλότερη δυνατή κατανάλωση ενέργειας.</p> <p>Η απεξάρτηση από το αυτοκίνητο και η ενθάρρυνση της χρήσης μέσων φιλικών προς το περιβάλλον έχει τη δυνατότητα να μειώσει την αστική ρύπανση, δημιουργώντας πιο καθαρές πόλεις, βελτιώνοντας με αυτόν τον τρόπο την ποιότητα ζωής των κατοίκων.</p>
	2. Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος	<p>Η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, του δημόσιου χώρου της πόλης και της ποιότητας ζωής μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας αποτελεί ένα θεμελιώδες στόχο για το ΣΒΑΚ. Η εν λόγω αναβάθμιση επιτυγχάνεται μέσα από τη διαμόρφωση ευαγάνωστου και ελκυστικού δικτύου πεζών, δικτύου φιλικού προς τον ποδηλάτη και παράλληλα αναδιοργάνωση του καθεστώτος κυκλοφορίας των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων.</p> <p>Μια λειτουργική στρατηγική βιώσιμης κινητικότητας θα πρέπει να συνοδεύεται από τις κατάλληλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις ώστε να αποφεύγεται η συστηματική διαμπερή κυκλοφορία μέσα από τις γειτονίες κατοικίας και τους κεντρικούς πυρήνες του Δήμου καθώς και να διαμορφώνεται ένα περιβάλλον θωράκισης των περιοχών με ευαίσθητες και ιδιαίτερες χρήσεις.</p> <p>Οι χώροι πρασίνου είναι αναμφισβήτητοι απαραίτητοι για μια αστική περιοχή. Περισσότεροι και άρτια συνδεδεμένοι χώροι πρασίνου σημαίνει καλύτερες περιβαλλοντικές συνθήκες και κατ' επέκταση καλύτερη ποιότητα ζωής. Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στη διασύνδεση των υφιστάμενων χώρων-διαδρόμων πρασίνου, προστατευόμενων περιοχών και περιοχών ιδιαίτερου ενδιαφέροντος με το κέντρο της πόλης και τους δημόσιους χώρους στις γειτονίες και τις περιοχές κατοικίας.</p>
Κοινωνία	3. Βελτίωση δημόσιας	Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και των επιπέδων

	<p>υγείας</p>	<p>θορύβου συνεισφέρει και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με σωματική και ψυχική υγεία. Επιπρόσθετα, η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, ως τρόπων καθημερινής μετακίνησης, μέσα από την ύπαρξη κατάλληλων υποδομών, θα συμβάλλει αισθητά στη βελτίωση της φυσικής κατάστασης και της υγείας των κατοίκων. Επιπλέον, ιδιαίτερα σημαντικές είναι και οι επιπτώσεις στην ψυχολογία των μετακινούμενων με ήπια μέσα, καθώς ενισχύεται η κοινωνική συνοχή και η επικοινωνία στο δημόσιο χώρο.</p>
	<p>4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση</p>	<p>Το συγκοινωνιακό σύστημα στην περιοχή με την υπάρχουσα μορφή του, αποκλείει άτομα και κοινωνικές ομάδες, οι οποίες δεν έχουν πρόσβαση στο αυτοκίνητο ή δεν έχουν τη δυνατότητα να οδηγήσουν. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων ομάδων είναι οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά και τα άτομα με αναπηρία καθώς και άτομα χαμηλού εισοδήματος. Αποκλεισμός υπάρχει επίσης και στους επισκέπτες, οι οποίοι δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα είτε να νοικιάσουν ή να μεταφέρουν το ιδιωτικό τους όχημα ως επισκέπτες στην πόλη.</p>
	<p>5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου</p>	<p>Ένας βιώσιμος δήμος κρίνεται απαραίτητο να χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης. Ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί επίσης και στη λειτουργική αναβάθμιση της σύνδεσης των οικισμών με το κέντρο και τους κύριους πόλους ενδιαφέροντος σε όλη την έκταση του Δήμου (π.χ. τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλους, μοναστήρια, χώροι αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, καταφύγια άγριας ζωής, κτλ.) διαμέσου κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς (κοινόχρηστα ποδήλατα, ηλεκτρικά πατίνια, ηλεκτρικά μικρά λεωφορεία, υπηρεσίες on-demand κ.α.). Παράλληλα θα πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο ειδικών υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση της αναψυχής κυρίως κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου ή άλλων περιόδων όπου οργανώνονται εκδηλώσεις που έλκουν πληθυσμό επισκεπτών στην περιοχή παρέμβασης (ευέλικτα δρομολόγια προσαρμοσμένα στη ζήτηση).</p>
	<p>6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα</p>	<p>Λύσεις που προκύπτουν από την εξέλιξη της τεχνολογίας, όπως για παράδειγμα η τηλεματική ή τα συγκοινωνιακά συστήματα ανταποκρινόμενα στη ζήτηση (Demand Responsive Transport), είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναζητηθούν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, προκειμένου να ενισχυθεί «έξυπνα» η αποδοτικότητα του μεταφορικού συστήματος της περιοχής.</p>
	<p>7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας</p>	<p>Η οδική ασφάλεια συνιστά ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ. Εστιάζοντας στην περίπτωση του Δήμου Κοζάνης, ο αριθμός τροχαίων συμβάντων, υποδηλώνει την ανάγκη βελτίωσης της υφιστάμενης κατάστασης. Συνεπώς, μέσα από τις απαραίτητες πολιτικές και παρεμβάσεις επιδιώκεται η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στην Κοζάνη για όλους τους πιθανούς χρήστες της οδού.</p>
	<p>8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων</p>	<p>Η ενίσχυση της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην Κοζάνη είναι μία από τις κύριες επιδιώξεις του ΣΒΑΚ.</p>

Οικονομία	9. Εξασφάλιση λειτουργικότητας συστήματος μεταφορών	Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών πρόκειται να συμβάλλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Άλλωστε, είναι γνωστό ότι ο τομέας των μεταφορών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας.
	10. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών	Μέσω της χρήσης ενεργών μέσων μετακίνησης (ποδήλατο και περπάτημα) αντί του αυτοκίνητου, ο κάτοικος και ο επισκέπτης θα περιηγείται άνετα και με ασφάλεια εντός των οικισμών και της πόλης. Αυτή η κατάσταση θα διευκολύνει αισθητά την προσέλκυση πελατών προς τα τοπικά εμπορικά καταστήματα της περιοχής. Επίσης, σημειώνεται ότι ο ποδηλατικός και περιπατητικός τουρισμός θα συνεισφέρουν στην ανάδειξη και άλλων μικρών οικισμών και κατ' επέκταση στην ενίσχυση της τοπικής εμπορικής δραστηριότητας. Τέλος, ιδιαίτερη συνεισφορά στην ενθάρρυνση της τοπικής επιχειρηματικότητας έχει και η ορθολογική οργάνωση των σχεδίων τροφοδοσίας των καταστημάτων (αλλαγή ωραρίου-δρομολογίου-οχήματος-χρήση κέντρου διαμοιρασμού-consolidation), καθώς ελαχιστοποιεί το κόστος, μειώνει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και επιταχύνει τη διαδικασία μεταφοράς των εμπορευμάτων.

Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ για την Κοζάνη.

Πρόκειται για δέκα (10) βασικές κατευθύνσεις οι οποίες κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τις θεματικές που παρουσιάστηκαν προηγουμένως και αποσκοπούν στο να «απαντήσουν» στα κυρίαρχα προβλήματα της υφιστάμενης κατάστασης. Με βάση αυτές, θα αναπτυχθούν στις επόμενες ενότητες «έξυπνοι» στόχοι αλλά και κατάλληλα μέτρα για την υλοποίησή τους.

2 Υλικό 2^{ης} Δημόσιας Συνεδρίασης Διαβούλευσης για το ΣΒΑΚ

Σύμφωνα με το πλάνο του συμμετοχικού σχεδιασμού που έχει αναλυθεί διεξοδικά στο παραδοτέο **2.1 Έκθεση Προγραμματισμού Διαβούλευσης για το ΣΒΑΚ Κοζάνης** (Κεφάλαιο 1.4) η 2^η Θεματική Διαβούλευση προβλεπόταν να έχει δύο στάδια:

Στο πρώτο στάδιο, το οποίο θα πραγματοποιηθεί με τη μορφή διαδραστικού εργαστηρίου θα συμμετέχουν οι εμπλεκόμενοι φορείς σχετικοί με τις μεταφορές, οι θεσμικοί φορείς, οι εκπρόσωποι των πολιτών (μέσα από τις ομάδες / συλλόγους της τοπικής κοινωνίας) και μικρό πλήθος πολιτών. Στο πλαίσιο του 1^{ου} σταδίου της δεύτερης διαβούλευσης θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της Α φάσης του συμμετοχικού σχεδιασμού, με έμφαση στα αποτελέσματα της διαδικασίας αυτό-αξιολόγησης. Οι στρατηγικοί στόχοι και το όραμα που θα προκύψουν από την ανάλυση και από τις τοποθετήσεις του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων, θα παρουσιαστούν σε αυτή την φάση. Στην συνέχεια θα παρουσιαστούν από την ομάδα έργου τα σενάρια κινητικότητας που διαμορφώθηκαν προκειμένου να επιτευχθούν οι στρατηγικοί στόχοι. Οι συμμετέχοντες θα μπορούν να κάνουν τροποποιήσεις ή/και να προτείνουν επιπλέον σενάρια και σε επόμενο στάδιο να επιλέξουν το ιδανικότερο για αυτούς. Το πρώτο στάδιο περιλαμβάνει και την δυναμική τροποποίηση των σεναρίων κινητικότητας από τους φορείς.

Στο δεύτερο στάδιο, τα σενάρια κινητικότητας, μετά τις πιθανές τροποποιήσεις του πρώτου σταδίου, θα αναρτηθούν στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και θα παραμείνουν προς ψήφιση μέχρι το πέρας της περιόδου διαβούλευσης. Στο εν λόγω στάδιο θα συμμετέχει όλη η τοπική κοινωνία.

Συμμετέχοντες

Οι εμπλεκόμενοι φορείς σχετικοί με τις μεταφορές, οι θεσμικοί φορείς και οι εκπρόσωποι των πολιτών (μέσα από τις ομάδες / συλλόγους της τοπικής κοινωνίας) θα συμμετέχουν στις διαδικασίες του 1^{ου} σταδίου της 2^{ης} διαβούλευσης.

Στο 2^ο στάδιο και μέσω της διαδικτυακής δημοσκόπησης θα συμμετέχει το σύνολο της τοπικής κοινωνίας.

Μέθοδος

Για τη διεξαγωγή της 2^{ης} διαβούλευσης επιλέχθηκε η μέθοδος του Ανοικτού Συνεδρίου για το πρώτο στάδιο και η ανάρτηση της πληροφορίας και η Διαδικτυακή Δημοσκόπηση στην πλατφόρμα του ΣΒΑΚ στο δεύτερο στάδιο

2.1 Διεξαγωγή Διαβούλευσης με τη συμμετοχή φορέων για την ανάδειξη του Επικρατέστερου Σεναρίου κινητικότητας – 1^ο Στάδιο Β φάσης Συμμετοχικού Σχεδιασμού

Βασικός στόχος του 1^{ου} σταδίου της Β φάσης ήταν να υπάρξει μια προκαταρκτική ενημέρωση των φορέων της πόλης ως προς τα εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας που έχει διαμορφώσει η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ και μέσα από τη διαδικασία των τοποθετήσεών τους και των σχολίων και ενστάσεων που θα διατυπώσουν να υπάρξει μια διαδικασία δυναμικής διαμόρφωσης του τελικού της περιεχομένου. Με τον τρόπο αυτό, τα σενάρια τα οποία θα τεθούν στην κρίση του συνόλου της κοινωνίας της πόλης θα αποτελούν προϊόν συνδιαμόρφωσης Δήμου και δικτύου φορέων και θα ανταποκρίνονται καλύτερα στις ανάγκες και στις επιθυμίες των κατοίκων της.

Για την αποτελεσματική ενημέρωση των φορέων μαζί με τις προσκλήσεις, στάλθηκε κι ένα έντυπο για την ενημέρωσή τους ως προς το περιεχόμενο, τα δομικά χαρακτηριστικά και τα εκτιμώμενα αποτελέσματα του κάθε σενάριου (Παράρτημα Α).

Την Τετάρτη 12 Φεβρουαρίου πραγματοποιήθηκε στην αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Κοζάνης η Β' Διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της πόλης.



Εικόνα 2-1: Φωτογραφικό στιγμιότυπο της Β Διαβούλευσης

Για την κατάλληλη προετοιμασία της 2^{ης} συνάντησης με τους εμπλεκόμενους φορείς η ομάδα έργου απέστειλε επίσημες προσκλήσεις στο Δίκτυο Εμπλεκόμενων Φορέων 10 ημέρες πριν τη διεξαγωγή της Διαβούλευσης, ενώ επανήλθε και με υπενθύμιση 2 ημέρες πριν,

Η διαβούλευση πραγματοποιήθηκε με την μορφή διαδραστικού εργαστηρίου με την ενεργή συμμετοχή όλων των εκπροσώπων των φορέων. Το πρόγραμμα του εργαστηρίου παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 2-1: Πρόγραμμα Διαβούλευσης

Πρόγραμμα 2^{ης} Θεματικής Διαβούλευσης για το**Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κοζάνης****12/2/2020**

Αίθουσα δημοτικού συμβουλίου (ΚΟΒΕΝΤΑΡΕΙΟ)

Συμμετέχοντες		
<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Κοζάνης – Ομάδα Έργου ΣΒΑΚ • Δίκτυο Εμπλεκομένων Φορέων ΣΒΑΚ Κοζάνης • Lever A.E. – Σύμβουλος του Δήμου 		
Β Διαβούλευση		
1^ο Μέρος		
Στάδιο	Θέμα	Εισηγητές
A	Εισαγωγική παρουσίαση - Ανασκόπηση μεθοδολογίας ΣΒΑΚ Δήμου Κοζάνης	<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Κοζάνης • Lever A.E
B	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Παρουσίαση αποτελεσμάτων ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας ❖ Σύντομη παρουσίαση συμπερασμάτων 1ης Θεματικής Διαβούλευσης με τους φορείς 	<ul style="list-style-type: none"> • Lever A.E
Γ	Παρουσίαση των προτεινόμενων σεναρίων κινητικότητας	<ul style="list-style-type: none"> • Lever A.E
Δ	Διαδικασία αξιολόγησης και διαμόρφωσης των προτεινόμενων σεναρίων – Εργαστηριακές ασκήσεις	<ul style="list-style-type: none"> • Το Σύνολο των συμμετεχόντων
Διάλειμμα 15'		
2^ο Μέρος		
E	Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχικού Σχεδιασμού	Το Σύνολο των συμμετεχόντων
ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ		

Το παρουσιολόγιο της συνάντησης:

ΔΗΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ



Λίστα συμμετεχόντων

12/2/2020

Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Κοζάνης

α/α	Όνοματεπώνυμο	Φορέας / Επωνυμία Εταιρείας	Τηλέφωνο / E-mail	Υπογραφή
1.	Τανιδου Ελευθερία	Δήμος Κοζάνης	tanidoel@gmail.com	
2.	Παυλός Αρχύριος	Κοινότητα Κοζάνης	argiris_pavlis@yahoo.gr	
3.	Σπύρος Παπαγεωργιάδης	Top Channel	2461039405	
4.	ΔΑΦΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΕΝΩΣΤΗΤΑΣ ΚΟΖΑΝΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ameakoz@yahoo.gr	
5.	Αθανάσιος Δραγατσίλιας	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ	dragatsilian@gmail.com	
6.	Αθανάσιος Σβίλιος	>>	svolis30@hotmail.com	
7.	ΓΚΑΤΣΟΦΛΙΑΣ ΘΩΜΑΣ	>>		
8.	ΦΑΝΔΑΡΗΣ ΘΩΣ	Συνοίτη	f.vasdaris@gmail.com	

ΔΗΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ



α/α	Όνοματεπώνυμο	Φορέας / Επωνυμία Εταιρείας	Τηλέφωνο / E-mail	Υπογραφή
9.	ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΕΤΣΟΣ	ΤΕΕ ΙΤΔΜ	6373229698 sitcomfrozou@gmail.com	
10.	Χιονίδης Θεόδωρος	ΔΙΠΕΧΟΣΕΧ ΔΥΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	6347826611 hionkoza@gmail.com	
11.	Βαντισιώτης Σωτήριος	POLIS PARKING Α.Ε.	6978559600 svantisiotis@gmail.com	
12.	Ζουρνάτσης Φίλιππος	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ/ΤΜΗΜΑ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΒΕΛΗΝΗΣ	F.zournatzis@astynomia.gr 6980117177	
13.	Κοσμετζή Μαρίνα	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ	6937274707	
14.	Κωστής Ιωάννης	ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ	6996515151 igoumtd@gmail.com	
15.	Μικελίδης Γεώργιος	Δοφοί Κοζάνης	6972134449	
16.	Χαρίτωνος Βασίλειος	ΠΟΛΙΤ. ΜΗΤΕΧ	6977975330	
17.	Κοκκιλάκης Κωνσταντίνος	Αρχηγείο Αντιτρούκων Ανωτατής	6944632334	
18.	Χηλιδά Κυριακή	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΔΗΜΟΥ ΚΟΖΑΝΗΣ	6976552506	



α/α	Όνοματεπώνυμο	Φορέας / Επωνυμία Εταιρείας	Τηλέφωνο / E-mail	Υπογραφή
19.	Αναστασία Νικολαΐδου	Διαθ. Τεχν. Υπηρεσιών Δ.Κοζάνης	6944658676 katrapath@gmail.com	
20.	Χρήστος Κορησιζής	ΔΙΝΘ. Τεχνικών Υπηρεσιών Δ.Κοζάνης	6944152208 ctkorizas@yaho.com	
21.	Σπύργης Γεωργίου	Δ.Κοζάνης Τεχν. Υπηρεσιών	9978 943838 vsparatas@gmail.com	
22.	Τσολιάκου Αλεξάνδρος	ΔΙΝΘ ΤΥ ΚΟΖΑΝΗΣ	6978038932 atsolak@yaho.com	
23.	Φιλιμπίδου Ευρυς	ΑΔΗ-ΔΜ Δ/νση ΠΕΧΕΣΣ	6944691625 filimega@adpdpdm.gov.gr	
24.	Κουνοπούλα Κοζάνης	Κουνοπούλα Κοζάνης	9461040575 dkozani@kozani.gr	
25.	Βάια Αρνάου	Διαχειριστική Αρχή Περιφέρειας Δυτικής Μακ	2461350906 vagnanitou@gmail.gr	
26.	Μιχαηλίδου Θεωδ	ΚΤΘΠ ΑΣΤΙ ΚΙΩ	6979978401	
27.	ΧΑΤΖΗΜΑΝΩΛΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ		6974643747	
28.	ΓΚΟΒΕΣΑΡΟΣ ΧΑΡ.		6948149570	



α/α	Όνοματεπώνυμο	Φορέας / Επωνυμία Εταιρείας	Τηλέφωνο / E-mail	Υπογραφή
29.	ΧΑΡΗΣ ΚΟΥΣΙΑΛΗΣ	Δ.Κοζάνης Σιδηρούδης	charis.ion.koussi@com	
30.	Καλλιρόη Στε			
31.	ΔΑΤΡΟΥΣΗΣ ΟΥΡΑΝΙΑ	ΠΡΩΕΔΡΟΣ ΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΟΥ Συλλόγου Κοζάνης	pharadaio@tenet.gr	
32.	Αμασειδών Παρθένια	Αντιδήμαρχος Πολυεδαφικής Κοζάνης	matina@ergogeni.com	
33.				
34.				
35.				
36.				
37.				
38.				

Εικόνα 2-2: Παρουσιολόγιο συνάντησης

Αντικείμενο της συνάντησης

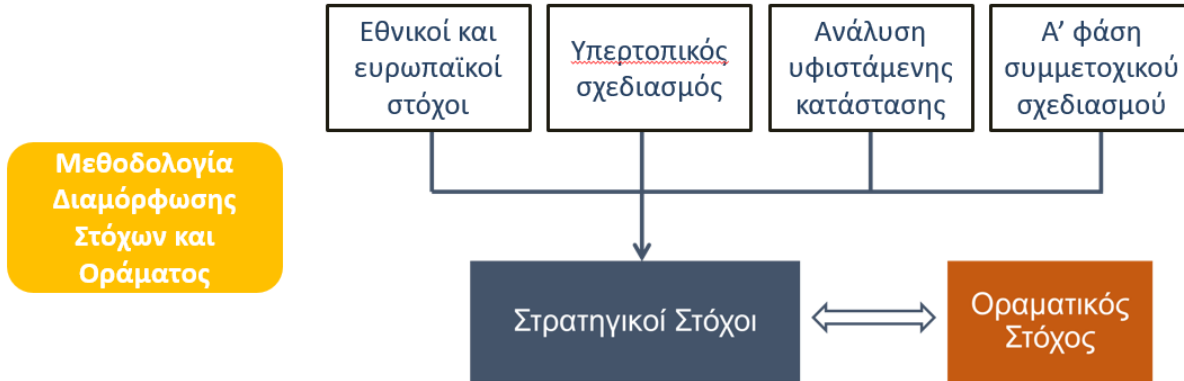
Αντικείμενο της συγκεκριμένης συνάντησης ήταν η ενημέρωση των εμπλεκόμενων φορέων για τα προσχέδια των μελλοντικών σεναρίων κινητικότητας που έχει διαμορφώσει η ομάδα έργου του Δήμου για την πόλη της Κοζάνης και στη συνέχεια η διαβούλευση τους με τους φορείς μέσω τοποθετήσεων και διαλόγου, προκειμένου αυτά να φτάσουν στην τελική τους μορφή. Έπειτα και μετά τις εισηγήσεις και του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων, τα τελικά διαμορφωθέντα σεναρία θα τεθούν προς ψηφοφορία από το σύνολο της τοπικής κοινωνίας (πολίτες και φορείς) μέσω της πλατφόρμας του ΣΒΑΚ.

Η Β' Διαβούλευση ξεκίνησε με σύντομη ανασκόπηση της μεθοδολογίας που εφαρμόζει η ομάδα έργου για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ και των σταδίων που έχουν μέχρι στιγμής ολοκληρωθεί, έτσι ώστε να αποκτήσουν εικόνα και οι φορείς που δεν είχαν δώσει το παρόν στην Α' διαβούλευση.

Στη συνέχεια πραγματοποιήθηκε η παρουσίαση των αποτελεσμάτων της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας της πόλης της Κοζάνης. Η ομάδα έργου μίλησε για τα χαρακτηριστικά της πόλης όπως οικιστική πυκνότητα της πόλης και τις χρήσεις γης που εντοπίζονται (υφιστάμενες και θεσμοθετημένες). Στη συνέχεια η παρουσίαση επικεντρώθηκε σε στοιχεία άμεσα σχετιζόμενα με τις υποδομές μετακινήσεων και συγκεκριμένα για τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδικού δικτύου καθώς και για τις υποδομές των πεζών. Ειδικά για το δίκτυο πεζής εξυπηρέτησης η ομάδα πληροφόρησε τους φορείς για τα αποτελέσματα των αυτοψιών που πραγματοποίησαν σε διαδρομές που συνδέουν σημεία ενδιαφέροντος αξιολογώντας στοιχεία όπως το πλάτος, η ποιότητα της επιφάνειας, το πλήθος των εμποδίων και τις διαβάσεις. Επιπρόσθετα παρουσιάστηκαν στοιχεία σχετικά με την προσπελασιμότητα με το ποδήλατο λαμβάντας υπόψη το ανάγλυφο της περιοχής και τη λειτουργία των Δημόσιων συγκοινωνιών. Όσον αφορά τη διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας οι παρεβρισκόμενοι ενημερώθηκαν για τους φόρτους μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε σημαντικές διασταυρώσεις του δικτύου καθώς και για την καταγραφή της στάθμευσης. Η παρουσίαση ολοκληρώθηκε με τα συγκεντρωτικά συμπεράσματα της ανάλυσης ανά πεδίο κινητικότητας.

Η τρίτη κατά σειρά παρουσίαση είχε ως αντικείμενο τα αποτελέσματα της Α φάσης του συμμετοχικού σχεδιασμού. Ειδικότερα, οι φορείς ενημερώθηκαν για τα αποτελέσματα της αποδελτίωσης των τοποθετήσεών τους και τα ζητήματα κινητικότητας που αναδείχθηκαν μέσα από αυτές καθώς επίσης και για τα εξαγόμενα συμπεράσματα από τα ερωτηματολόγια που συμπλήρωσαν. Τέλος υπήρξε παρουσίαση των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ και των τριών προσχεδίων εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας που έχουν διαμορφωθεί. Η μεθοδολογία μέσω της οποίας προέκυψαν τα εναλλακτικά σεναρία και οι στόχοι βασίστηκε στα παρακάτω:

- Αξιολόγηση κειμένων στόχων πολιτικής σε ευρωπαϊκή και εθνική κλίμακα
- Τις προτεραιότητες του υπερτοπικού σχεδιασμού
- Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του συστήματος συγκοινωνιακού σχεδιασμού, όπως προέκυψε από τις διαδικασίες συλλογής δεδομένων μέσω ερευνών και αυτοψιών στο δίκτυο της πόλης
- Αποτελέσματα της 1^{ης} διαβούλευσης, δηλαδή των τοποθετήσεων των φορέων και του ερωτηματολογίου ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης.



Εικόνα 2-3: Διαγραμματική απεικόνιση ανάπτυξης στόχων

Το επόμενο στάδιο της διαβούλευσης περιλάμβανε την παρουσίαση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας που διαμόρφωσε η ομάδα έργου. Κάθε σενάριο συνοδευόταν με μία σύντομη ενημέρωση για ενδεικτικά πακέτα μέτρων που πλαισιώνουν το κάθε σενάριο και μια ποιοτική αξιολόγηση του αντικτύπου που θα έχει κάθε ένα από αυτά στο περιβάλλον και την κοινωνική συνοχή.

Τα τρία σενάρια που διαμορφώθηκαν έπειτα και από τις παρατηρήσεις των φορέων και τα οποία τέθηκαν προς ψήφιση από το σύνολο της τοπικής κοινωνίας φαίνονται στη συνέχεια:

Σενάριο Α:

Στο πλαίσιο του εξεταζόμενου σεναρίου ο σχεδιασμός θα εστιάσει στην ενίσχυση της μετακίνησης των πεζών και των ποδηλατιστών και να εκμεταλλευτεί τις ευρωπαϊκές τάσεις που αναμένεται να χρηματοδοτήσουν σχετικά προγράμματα.



Σενάριο Β:

Η δημόσια συγκοινωνία αποτελεί βασικό πυλώνα λειτουργίας σε μια πόλη. Ειδικά σε έναν Δήμο με τα χαρακτηριστικά της Κοζάνης είναι απαραίτητη μία σύγχρονη δημόσια συγκοινωνία που να λειτουργεί ανταγωνιστικά ως προς το Ι.Χ. για τις μετακινήσεις εντός της πόλης και με τους περιμετρικούς οικισμούς. Παράλληλα, απαιτείται και η ανάπτυξη των απαραίτητων υποστηρικτικών υποδομών που θα εξασφαλίζουν την αποδοτική της λειτουργία.



Ευέλικτα και «καθαρά» οχήματα MMM



Σταθμοί Park n Ride



Βελτίωση υπηρεσιών



Προνομιακή μεταχείριση

Σενάριο Γ:

Τα μηχανοκίνητα μέσα έχουν επικρατήσει στις συνήθειες μετακίνησης των κατοίκων, ωστόσο η λειτουργία τους γίνεται με τρόπο μη οικονομικά και περιβαλλοντικά αποδοτικό.



Μετά την παρουσίαση των σεναρίων και των ενδεικτικών μέτρων που οδηγούν στην υλοποίηση του σεναρίου, η διαβούλευση απέκτησε διαδραστικό χαρακτήρα και το βήμα δόθηκε στους φορείς προκειμένου να διατυπώσουν τις απόψεις, τις απορίες αλλά και τις ενστάσεις τους επί του περιεχομένου των σεναρίων, ώστε αυτά να λάβουν την τελική τους μορφή.

Συμπεράσματα

Τα κυριότερα συμπεράσματα που προέκυψαν από τις τοποθετήσεις των φορέων και τη συμπλήρωση των εντύπων συνοψίζονται παρακάτω:

- Ανάγκη για περιορισμό της χρήσης του Ι.Χ. στο κέντρο της πόλης
- Μείωση των τροχαίων ατυχημάτων εντός της πόλης της Κοζάνης
- Αναβάθμιση της κακής ποιότητας των πεζοδρομίων
- Ανάγκη για αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης και τη δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών και των κατοίκων.
- Αναβάθμιση των αστικών συγκοινωνιών της πόλης και σύνδεση του συνόλου των δημοτικών διαμερισμάτων
- Ύπαρξη αδιεξόδων στο οδικό δίκτυο και περιορισμός πλάτους από ιδιωτικές ιδιοκτησίες
- Σύνδεση της πόλης με τις νέες ζώνες ανάπτυξης της πόλης (ΖΕΠ, Πανεπιστήμιο)
- Ανάγκη ολιστικής προσέγγισης στα προβλήματα κινητικότητας και όχι μονομερή έμφαση σε ένα μόνο σενάριο

- Εκστρατείες ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης των πολιτών όλων των ηλικιακών ομάδων για εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης

Το σύνολο των παρουσιάσεων που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης φαίνονται στο Παράρτημα Β.

2.2 Συμμετοχή πολιτών για την ανάδειξη του Επικρατέστερου Σεναρίου κινητικότητας – 2ο Στάδιο β φάσης Συμμετοχικού Σχεδιασμού

Η συμμετοχή στην διαμόρφωση του σεναρίου κινητικότητας «ανοίχθηκε» στους πολίτες της Κοζάνης και της ευρύτερης περιοχής με την χρήση ηλεκτρονικής φόρμας με την μορφή ερωτηματολογίου. Η δομή της ηλεκτρονικής φόρμας περιλαμβάνει :

- 1) Σύντομη εισαγωγή, με περιγραφή του σχεδίου και της σημασίας του συμμετοχικού σχεδιασμού
- 2) Σύντομα δημογραφικά χαρακτηριστικά του ερωτώμενου
- 3) Παραπομπή στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης Ερώτηση για το αν το ερωτώμενος γνωρίζει τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ
- 4) Κάρτα με στοιχεία για το Σενάριο Α:
 - Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του σεναρίου στην βελτίωση της κινητικότητας
 - Ερώτηση για τον βαθμό Ευκολίας /Δυσκολίας για την εφαρμογή του σεναρίου
- 5) Κάρτα με στοιχεία για το Σενάριο Β:
 - Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του σεναρίου στην βελτίωση της κινητικότητας
 - Ερώτηση για τον βαθμό Ευκολίας /Δυσκολίας για την εφαρμογή του σεναρίου
- 6) Κάρτα με στοιχεία για το Σενάριο Γ:
 - Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του σεναρίου στην βελτίωση της κινητικότητας
 - Ερώτηση για τον βαθμό Ευκολίας /Δυσκολίας για την εφαρμογή του σεναρίου
- 7) Κάρτα με σύγκριση των εναλλακτικών σεναρίων σε συγκεκριμένες παραμέτρους
 - Ερώτηση για το σενάριο που προτιμά το ερωτώμενος
 - Δυνατότητα για επιλογή «Δεν με εκφράζει κανένα»
 - Δυνατότητα ανοικτής τοποθέτησης για αλλαγές ή και προσθήκες
- 8) Αν στην ερώτηση 7 η απάντηση είναι Β, τότε
 - Ερώτηση για συνδυασμούς σεναρίων ανά 2
 - Δυνατότητα για επιλογή «Θα ήθελα κάτι τελείως διαφορετικό»
- 9) Αν στην ερώτηση 8 η απάντηση είναι Β, τότε
 - Ανοικτή τοποθέτηση για την περιγραφή του σεναρίου

Οι δράσεις προώθησης του ερωτηματολογίου που πραγματοποιήθηκαν σε προσπάθεια να διευρυνθεί η συμμετοχή των πολιτών είναι οι εξής

Α) Ανάρτηση του ερωτηματολογίου στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Δήμου. Το ερωτηματολόγιο αναρτήθηκε με τρόπο που να εμφανίζεται σε κεντρικό σημείο στην αρχική σελίδα και διατηρήθηκε εκεί για περίπου δύο μήνες.

Β) Η ομάδα έργου προώθησε τον σύνδεσμο του ερωτηματολογίου στην ιστοσελίδα του Δήμου και σε μέσα επικοινωνίας που διατηρούν καλή συνεργασία.

Γ) Η ομάδα έργου αξιοποίησε το δίκτυο των εμπλεκόμενων φορέων με την αποστολή ατομικών προσκλήσεων μέσω e-mail.

Η περίοδος διεξαγωγής της διαδικτυακής διαβούλευσης (η οποία καθορίζεται από την έναρξη της σύμβασης και το συνολικό χρονοδιάγραμμα της εκπόνησης) τοποθετείται την περίοδο Μαρτίου – Απριλίου.

Με το πέρας της περιόδου διαβούλευσης, πραγματοποιήθηκε η επεξεργασία των τοποθετήσεων πολιτών που συμπλήρωσαν το υπόψη ερωτηματολόγιο.

2.2.1 Αποτελέσματα Διαβούλευσης με τους πολίτες

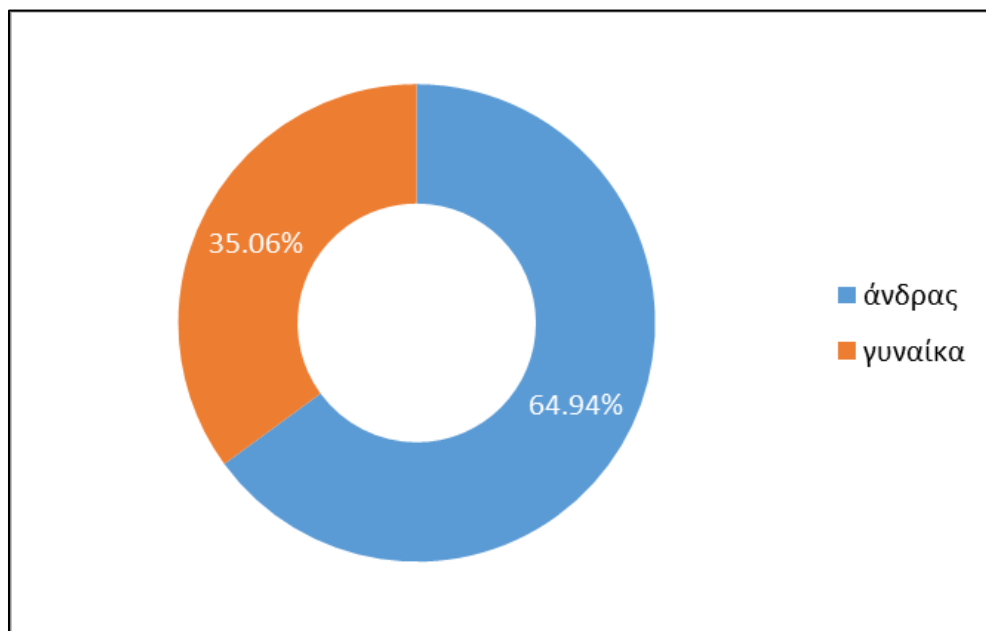
Η ηλεκτρονική φόρμα τοποθέτησης πολιτών για το σενάριο κινητικότητας, δέχονταν τοποθετήσεις για διάρκεια δύο μηνών. Συνολικά υπήρξαν 870 τοποθετήσεις, το σύνολο των οποίων ήταν είναι ολοκληρωμένες και ικανές προς επεξεργασία. Η ταυτότητα της έρευνας παρουσιάζεται στον **πίνακα**:

Πίνακας 2-2: Ταυτότητα έρευνας ερωτηματολογίου για την επιλογή σεναρίου κινητικότητας του

Ταυτότητα Έρευνας	
Διεξαγωγή	Δήμος Κοζάνης
Εντολέας	Δήμος Κοζάνης
Αντικείμενο έρευνας	Αξιολόγηση μέτρων του Προσχεδίου ΣΒΑΚ της Κοζάνης. Διατύπωση προτάσεων για την χωρική κατανομή των μέτρων. Διατύπωση προτάσεων για πακέτα μέτρων
Περιοχή εκτέλεσης	Διεξαγωγή έρευνας μέσω ηλεκτρονικής υπηρεσίας (google forms) στην περιοχή του Δήμου Κοζάνης
Μέγεθος δείγματος	870 συμμετέχοντες
Μέθοδος δειγματοληψίας	Τυχαία δειγματοληψία. Το δείγμα αποτελεί τμήμα του συνολικού πληθυσμού του Δήμου
Χρονικό διάστημα συλλογής	Φεβρουάριος – Απρίλιος 2020
Μέθοδος συλλογής στοιχείων	Συλλογή απαντήσεων με χρήση ημιδομημένου ερωτηματολογίου μέσω ηλεκτρονικής φόρμας ερωτηματολογίου (google forms)
Συνεντευκτές	Συμπλήρωση ηλεκτρονικής φόρμας από τους ίδιους τους ερωτώμενους
Συμβουλευτική & Τεχνική Υποστήριξη	LEVER Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.

Δημογραφικά χαρακτηριστικά

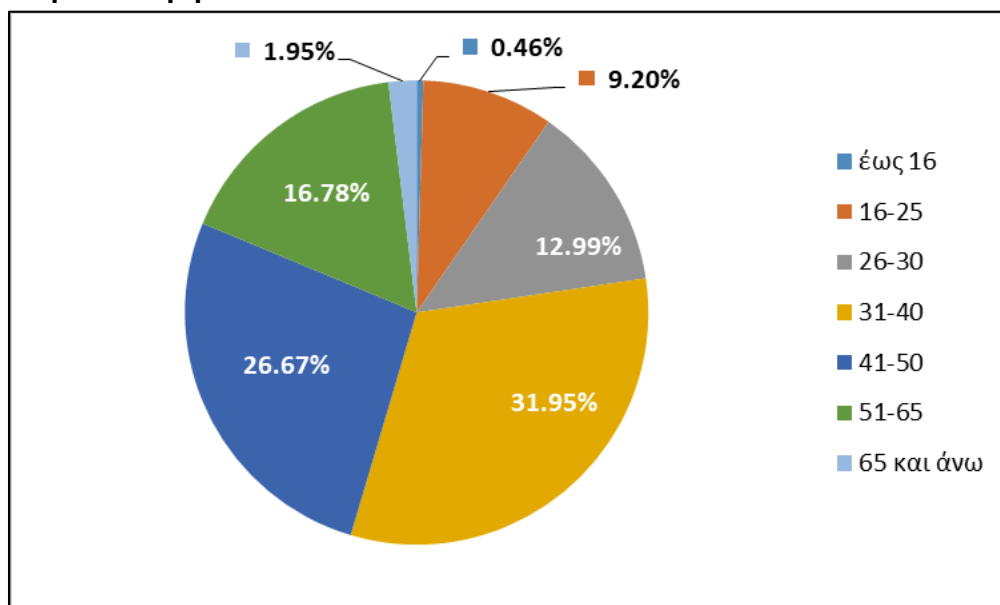
• Φύλο



Εικόνα 2-4: Ποσοστιαία κατανομή φύλου ερωτώμενων

Από το διάγραμμα της εικόνας 10.1 παρατηρείται ότι οι άνδρες πολίτες που συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο είναι περισσότεροι.

• Ηλικιακή κατανομή

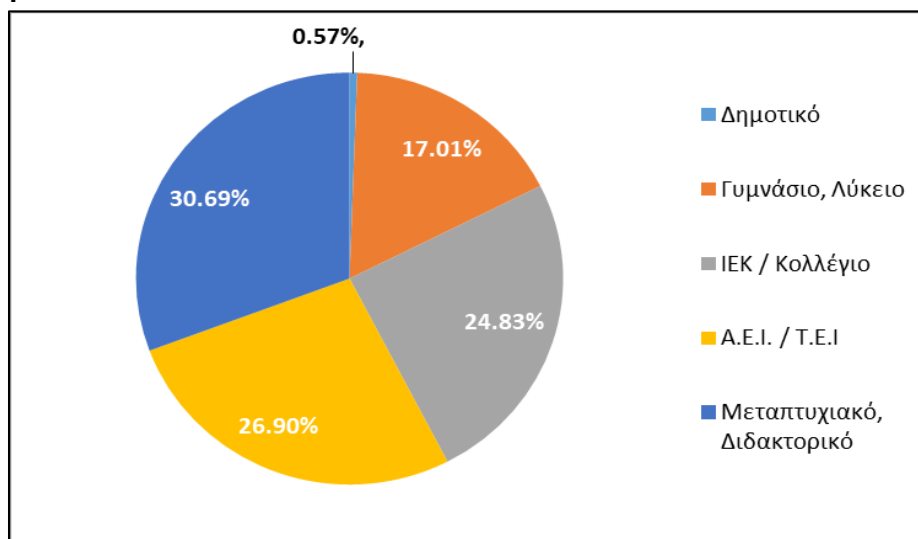


Εικόνα 2-5: Ηλικιακή κατανομή δείγματος

Από το διάγραμμα της εικόνας 5.2 προκύπτει πως η πλειοψηφία των συμμετεχόντων ανήκουν στην ηλικία 26-65 με ποσοστό 88,39%. Ελάχιστο ποσοστό συμμετοχής είχε η ομάδα έως 16 ετών (<0.5%) και

ακολουθεί η ηλικιακή ομάδα 16-25 με ποσοστό συμμετοχής 9,20% ενώ ποσοστό μικρότερο του 2% έχουν οι άνω των 65.

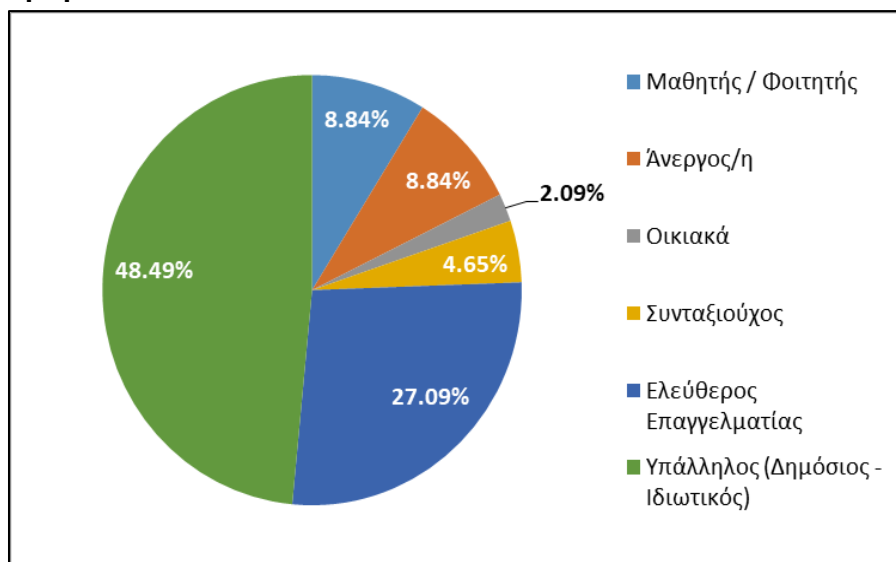
• **Εκπαίδευση**



Εικόνα 2-6: Επίπεδο εκπαίδευσης

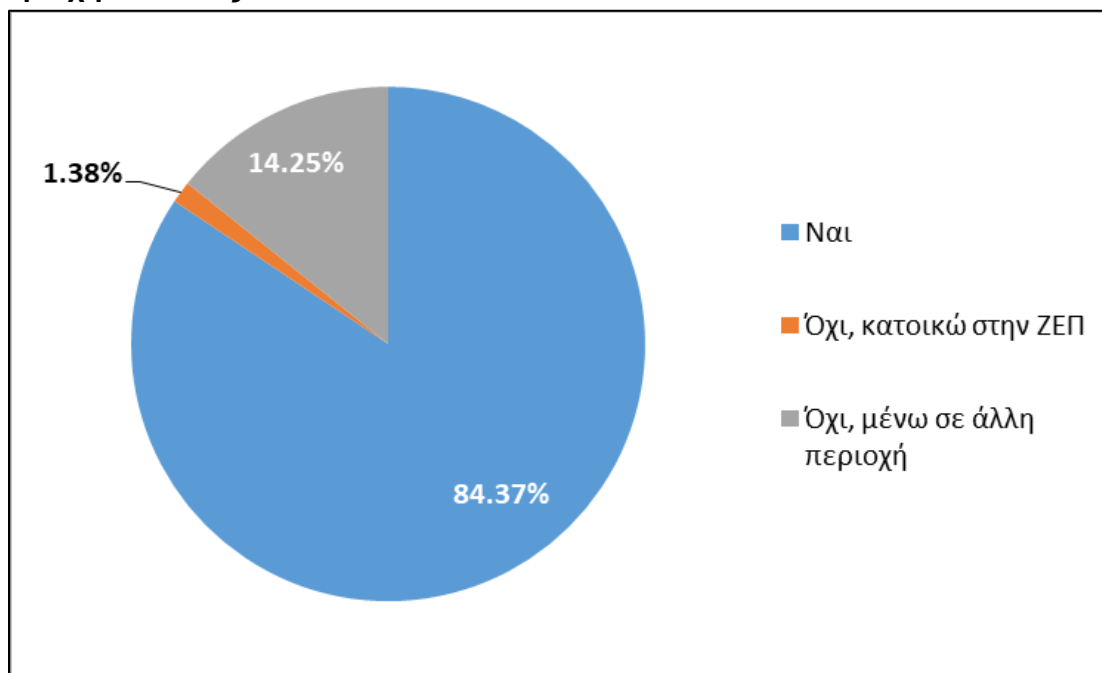
Όσον αφορά το επίπεδο εκπαίδευσης, περίπου το 27% των ερωτώμενων έχουν στην κατοχή τους πτυχίο Α.Ε.Ι. / Τ.Ε.Ι. και το 31% μεταπτυχιακό / διδακτορικό τίτλο. Το 17% δηλώνει ότι έχει τελειώσει μόνο τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση.

• **Απασχόληση**



Εικόνα 2-7: Ποσοστιαία κατανομή τομέα απασχόλησης

Η πλειοψηφία του δείγματος εργάζονται ως υπάλληλοι στο δημόσιο ή ιδιωτικό τομέα (48,49%) και το 27,09 % ως ελεύθεροι επαγγελματίες. Περίπου το 17,5% είναι φοιτητές και άνεργοι, ενώ οι συνταξιούχοι είναι το 4,65 %.

• **Περιοχή κατοικίας**

Εικόνα 2-8: Περιοχή κατοικίας ερωτώμενου

Το 84,37 % του δείγματος είναι κάτοικοι της Κοζάνης, ενώ περίπου το 1,38% κατοικεί στην ΖΕΠ, και ένα ποσοστό 14,25% μένει σε άλλη περιοχή.

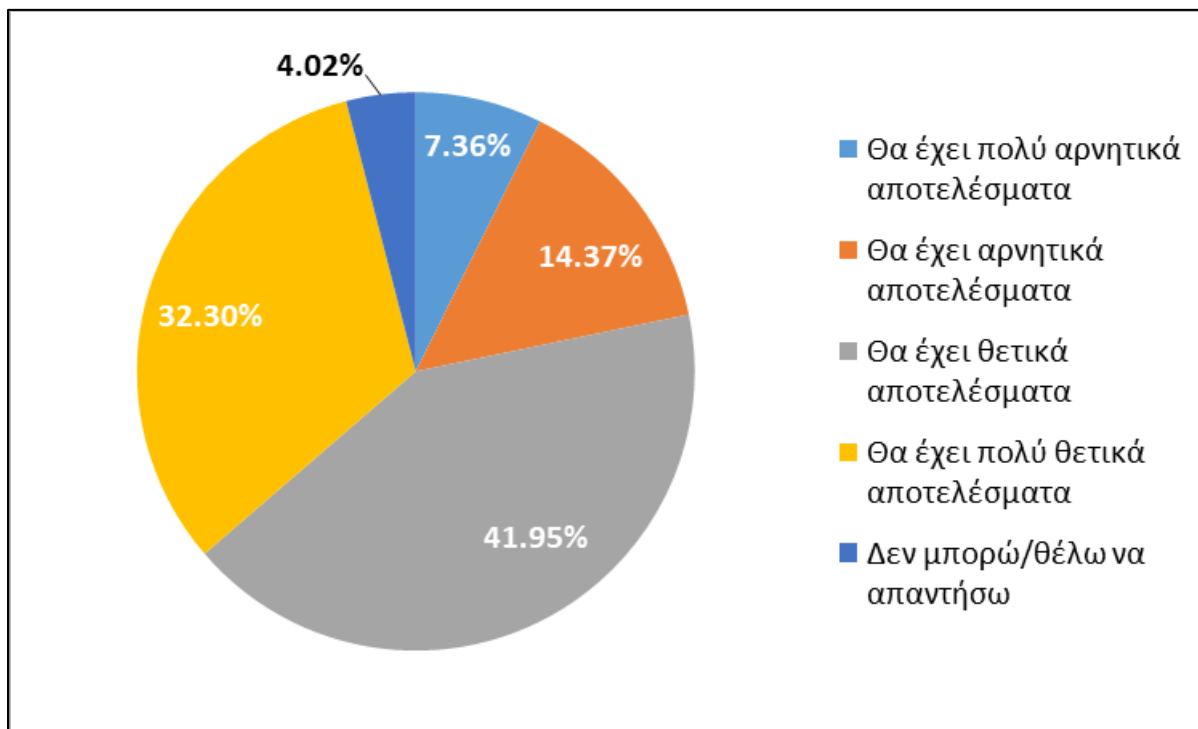
Αξιολόγηση Σεναρίου Α

Για την αξιολόγηση του Σεναρίου Α παρουσιάστηκε η καρτέλα με τα εξής χαρακτηριστικά:

1. Περιγραφή του σεναρίου και των στοιχείων στα οποία αναφέρεται
2. Περιγραφή ενδεικτικών μέτρων στα οποία θα δοθεί έμφαση
3. Εκτιμήσεις για το κόστος και τον χρόνο υλοποίησης και της συμβολής στην βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας

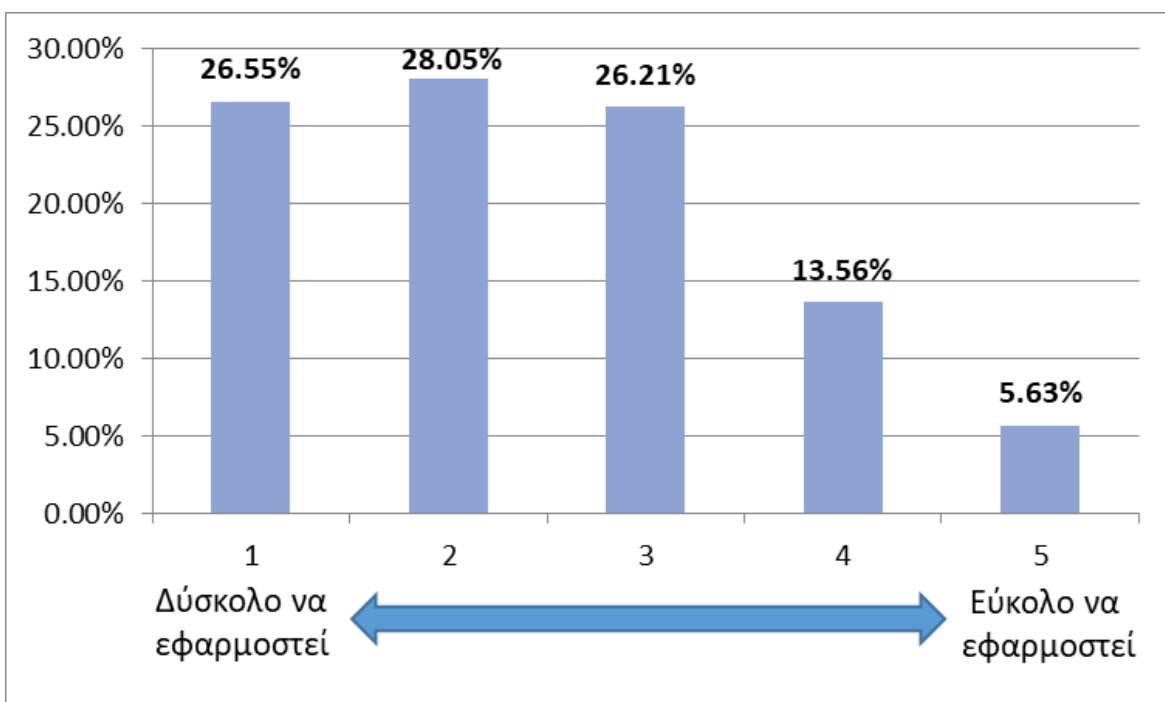
Ο ερωτώμενος κλήθηκε να τοποθετηθεί σχετικά με τον βαθμό αποτελεσματικότητας του σεναρίου στην περιοχή παρέμβασης και τον βαθμό ευκολίας ή δυσκολίας του σεναρίου να υλοποιηθεί.

Εάν τα τελικά μέτρα που θα επιλεγούν για το ΣΒΑΚ Δήμου Κοζάνης, πέρα από τις βασικές ανάγκες της πόλης, σχεδιαστούν σύμφωνα με τις προοπτικές εξέλιξης που περιγράφονται στο Σενάριο Α, τι αντίκτυπο θεωρείτε πως θα έχει ένα τέτοιο σενάριο στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη;



Εικόνα 2-9: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του Σεναρίου Α στην πόλη

Πόσο εύκολο θεωρείται να εφαρμοστεί το σενάριο Α στην πόλη σας;



Εικόνα 2.7: Ευκολία εφαρμογής του σεναρίου Α στην πόλη

Οι πολίτες της πόλης της Κοζάνης εκτιμούν σε ποσοστό 41,95% πως θα έχει θετικά αποτελέσματα και το 32.30% πολύ θετικά αποτελέσματα. Το 21,73% θεωρεί πως θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στη λειτουργία της πόλης.

Όσον αφορά την ευκολία εφαρμογής το 46% θεωρεί πως είναι ρεαλιστικό να εφαρμοστεί στην πόλη της Κοζάνης με ένα 54% να θεωρεί την εφαρμογή του σεναρίου δύσκολη.

Οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να συμβάλουν με τις παρατηρήσεις τους στην βελτίωση του σεναρίου Α. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω χωρίς επεξεργασία από την ομάδα έργου.

Παρατηρήσεις Πολιτών για το Σενάριο Α

- Πρέπει να δοθεί ικανοποιητική απάντηση στο επιχείρημα όσων επαναστατούν σχετικά με τη μείωση των θέσεων στάθμευσης. Μια λύση θα ήταν η παροχή κινήτρων από το Δήμο, για μετατροπή κενών οικοπέδων σε χώρους στάθμευσης. Από προσωπική εμπειρία έχω να πω πως κάτι τέτοιο είναι από δύσκολο έως αδύνατο, καθώς η γραφειοκρατία και οι πολεοδομικές απαιτήσεις που εμπεριέχονται σε έναν τέτοιο εγχείρημα είναι στοιχεία που δεν περίμενα να αντιμετωπίσω. Θα έπρεπε να δωθούν κίνητρα (π.χ. εξαίρεση από δημοτικούς φόρους -που ούτως ή άλλως δεν πληρώνονται- σε ιδιοκτήτες οικοπέδων που θα μπορούσαν να γίνουν μη κερδοσκοπικοί υπάθιροι χώροι στάθμευσης, παροχή δωρεάν δημοτικού φωτισμού, διαμόρφωση με κόστος του δήμου του χώρου και της εισόδου κλπ). Μια άλλη λύση θα ήταν η μετατροπή κενών ισόγειων καταστημάτων σε χώρους στάθμευσης χωρίς αλλαγή χρήσης των χώρων.
- ΘΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΕΙ ΣΟΒΑΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΖΩΗ ΟΛΩΝ
- Οι ιδιαιτερότητες της Κοζάνης με στενούς και τεθλασμένους δρόμους και μεγάλες οικοδομές και πυκνοκατοίκηση δεν επιτρέπουν την εφαρμογή του Σεναρίου Α. Υπάρχει ήδη έλλειψη σε χώρους στάθμευσης και αν μειωθούν περισσότερο θα παρκάρουν με πολύ δυσκολία σε απαράδεκτα μεγάλη απόσταση οι κάτοικοι και οι πελάτες της Αγοράς. Θα δημιουργηθούν μεγάλα προβλήματα στην Αγορά , σε όλους τους εργαζόμενους και στους κατοίκους. Θα απειληθεί ακόμη και με μερική ΕΡΗΜΩΣΗ το ευρύτερο κέντρο και όχι μόνο.
- Καταστροφικό και Ανεφάρμοστο
- Δεν είναι καλό σενάριο για την πόλη

- Γενικά υπάρχουν μικρές αποστάσεις στην Κοζάνη, και από όπου και αν βρίσκεσαι στην πόλη μπορείς εύκολα με τα πόδια να πας στο κέντρο. Μόνη δυσκολία οι καιρικές συνθήκες, και οι απότομες κλίσεις σε περιοχές τις Κοζάνης όσον αφορά την χρήση ποδηλάτου.
- Χρειάζεται έμφαση στην αλλαγή νοοτροπίας των χρηστών και αναλυτικότερη αναφορά στη σταδιακή εφαρμογή των προτεινόμενων επεμβάσεων, και στην προτεραιότητα εξασφάλισης των προϋποθέσεων που θα τις κάνουν εφικτές και αποδεκτές.
- Απαράδεκτο
- Με το ανάγλυφο της πόλης, σε περίπτωση πιθανούς παγωνιάς κατά τους χειμερινούς μήνες, ένας ηλικιωμένος πως θα μπορέσει να μετακινηθεί, επί παραδείγματι από τον άλλοτε σιδηροδρομικό σταθμό, επάνω στο νοσοκομείο; Πέραν αυτού, η ρυμοτομία και τα πεζοδρόμια, κατά τον τρόπο που είναι διαμορφωμένα, δεν ευνοούν ούτε τα μέσα μεταφοράς. Ειδικότερα, για εμάς που διαμένουμε στο κέντρο, ειδικότερα δε, στην πλατεία Λασσάνη. Θέσεις στάθμευσης, δεν υπάρχουν για κανέναν λόγο, δεδομένης της υπολειπόμενης της δημοτικής αστυνομίας, το μόνο έργο της οποίας είναι η κατ' υποκειμενική εκτίμηση των οργάνων της, σε βεβαιώσεις παραβάσεων στάθμευσης, εξυπηρετώντας εισπρακτικό σκοπό για τον δήμο, χωρίς ΑΠΟΛΥΤΩΣ καμμία άλλη σκοπιμότητα ύπαρξής τους. Συνεπώς, προτάσεις που θα περιληφθούν μέσα σε μια χρηματοδότηση τέτοια, διότι εδώ παίζει και το ρόλο του το τελευταίο στοιχείο, καλό θα είναι να λαμβάνονται υπ' όψη. Επιπρόσθετα, έχει πέραν της δεκαετίας που ακούγεται η ενδεχόμενη αναμόρφωση αυτής της γειοιότητας, που καλείται πλατεία Λασσάνη. Υπάρχει κάποιος σκοπός πάνω σε αυτό; Κάποιος χώρος στάθμευσης για τους μόνιμους κατοίκους; Φτάνει με την εν γένει ανοησία εξυπηρέτησης μικροπολιτικών σκοπών του καθενός. Γιωμσάμι χωριατέοι.
- Η Κοζάνη δεν είναι πόλη που μπορείς να κάνεις ποδήλατο γιατί είναι χτισμένη σε πλαγιά. Όσο αφορά τα mini bus - αστικά, είναι ο λόγος που αγόρασα τη μηχανή για να πάω στη δουλειά μου το πρωί. Ποτέ δεν έχουν σταθερή ώρα που περνάνε από τις στάσεις. Δεν μπορούμε να πάμε αργοπορημένοι στις δουλειές μας. Ο καιρός της Κοζάνης δεν είναι σύμμαχος ακόμα και με τη μηχανή γιατί έχει πολύ κρύο - βροχή - χιόνι - πάγο τους περισσότερους μήνες του χρόνου οπότε το αυτοκίνητο είναι απαραίτητο.
- Ανέφικτο
- Ορεινή πόλη, άναρχη δόμηση, μονόδρομοι. Ανύπαρκτος χώρος για την υλοποίηση ποδηλατοδρόμων
- Ασαφές σενάριο που δεν είναι συμβατό με την πόλη της Κοζάνης
- το πρόβλημα είναι η νοοτροπία του πολίτη.τα μετρα είναι πολυ ωραιοα αλλα εχουμε μαθει να κανουμε τα παντα με το αυτοκίνητο
- στον ορίζοντα υλοποίησης του ΣΒΑΚ είναι εφαρμόσιμο και θα αναβαθμίσει την λειτουργία και την αισθητική της πόλης
- Είναι αναγκαίες οι προαναφερθείσες υποδομές για την αποσυμφόρηση της πόλης και την βελτίωση της ποιότητας ζωής, όπως επίσης είναι σημαντική και η συνεργασία του δήμου με επιχειρήσεις που διαθέτουν ήδη χώρους στάθμευσης οχημάτων προκειμένου να επιτευχθεί άμεσα η κάλυψη της ανάγκης των πολιτών για ασφαλή στάθμευση των οχημάτων σε αδειοδοτημένους χώρους.
- Προσβασιμα πεζοδρόμια με ελάχιστη υψομετρική διαφορά με το οδόστρωμα, πιο καλαιίσθητο κ ευκολότερο καθαρισμα
- Η γεωμορφολογία της πόλης δεν ενδείκνυται για την υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων.Θα ήταν παρόδοξος ο σχεδιασμός ποδηλατικών διαδρομών που καταλήγουν σε αδιέξοδα, λόγω των έντονων, για παράδειγμα, υψομετρικών διαφορών που παρατηρούνται εντός της πόλεως. Ο σχεδιασμός ενός δικτύου ήπιας κυκλοφορίας, κυρίως στο κέντρο της πόλεως, είναι αναγκαίο να συνδυαστεί με την εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης των οχημάτων κοντά σε αυτό, ώστε να ικανοποιούνται ταυτόχρονα οι ανάγκες του εμπορικού δικτύου.
- Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΑΤΟΥΣ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ ΕΙΝΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΑΛΛΑ ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΓΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΣΕ ΧΩΡΟΥΣ ΜΕ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΟΠΩΣ PARKING ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ
- ΟΙ ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΝΗΦΟΡΕΣ - ΚΑΤΗΦΟΡΕΣ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΣΤΑΛΤΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ
- Οι αποστάσεις εντός του αστικού ιστού είναι μικρές για να μην προωθηθεί ήπια κυκλοφορία με κάποια μίξη χρήσεων.
- Είναι η λύση για μια ανθρώπινη πόλη και για τα ΑμεΑ. Είναι η ευκαιρία να μην κοιτάζουμε μόνο τους εαυτούς μας αλλά και τους ανθρώπους που έχουν ανάγκη ένα κέντρο όπως όλων των πόλεων της Ευρώπης.
- Είναι η λύση του μέλλοντος
- Μπορεί να εφαρμοστεί αν γίνουν δρόμοι περιφερειακοί της πόλης της Κοζάνης
- Η Κοζάνη είναι μια πόλη δύσβατη για κάποιον ποδηλάτη λόγω του ότι είναι μια ανηφορική πόλη. Οι δρόμοι είναι στενοί και αυτό κάνει τα πράγματα πιο δύσκολα και για την ασφάλεια των ποδηλάτων και για την οδική κυκλοφορία. Παρ όλα αυτά υπάρχουν οδοί οι οποίες είναι πιο φαρδύς ο δρόμος πχ Γκέρτσου Κωνσταντίνου, στην οποία θα μπορούσε να εφαρμοστεί ποδηλατόδρομος πιλωτικά. Επίσης για τα πεζοδρόμια κυρίως στην περιοχή όπου είναι τα πιο πολλά μαγαζιά (Παλιά κτελ) θα πρέπει να γίνει σχεδιασμός εκ νέου και να τροποποιηθούν για να είναι προσβάσιμα από συνανθρώπους μας με κινητικά προβλήματα και για τα καροτσια με τα μωρά.
- Πολύ καλό σενάριο, αλλά βιάσει της τοπικής ηγεσίας το θεωρώ ανέφικτο.
- Η Κοζάνη θα θυμίζει μεγάλη πόλη φτάνει να μην είναι τα έργα μόνο για το Κέντρο της.
- Ελπίζω να μην εφαρμοστεί διότι θα προκαλέσει πολλά προβλήματα
- Αν επιτευχθεί το Σενάριο Α θα είναι ιδανικό για τους πεζοδύς και όσους αποφεύγουμε το αυτοκίνητο αλλά με προβληματίζει η κυκλοφορία των αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης .

- Μεγάλες κλίσεις και στενοί δρόμοι το δυσκολεύουν αισθητά
- Πρέπει να βάλουμε στην ζωή μας το περπάτημα και το ποδήλατο
- Η μείωση της μετακίνησης και συνάμα της ευκολίας παρκαρισματος θα μειώσει τη ροή των ατόμων που κατεβαίνουν για να αγοράσουν κάτι και συνάμα θα μειώσει τα κέρδη των επιχειρήσεων. Είναι προφανές πως κάποιος που κατεβαίνει από ένα χωριό, αντί να κάνει ένα 20λεπτο να βρει να παρκάρει, θα κάνει αλλά 40 λεπτά και θα πάει Θεσσαλονίκη με μεγαλύτερο πληθώρα επιλογών και ευκολότερη πρόσβαση σε παρκάρισμα.
- Θα ελαττωθούν κατά πολύ οι θέσεις στάθμευσης στην πόλη. Η μορφολογία της πόλης και οι καιρικές συνθήκες βδεν βοηθούν τη χρήση ποδηλάτου
- Το σενάριο Α το βρίσκω μια πόλη καλή αλλαγή για την πόλη, και θεωρώ πως αρκετοί κάτοικοι (νέοι ως επί το πλείστον) θα είναι αρκετά δεκτικοί σε αυτό. Ένα μεγάλο προβληματισμό όμως θα δημιουργήσει διότι θα μειωθούν κι άλλο οι θέσεις στάθμευσης κοντά στο κέντρο.
- Πολύ καλό
- Θεωρω πως δεν υπάρχει λογος της αυξησης των πεζοδρομιων στην πολη (στα κεντρικα σημεια) αφου ηδη ειναι αρκετα αυξημενα. Σίγουρα αυτο που δεν χρειαζεται να υπαρχει στα πεζοδρομια και κυριως στη μεση αυτων ειναι τα δεντρα και οποιοδηποτε αλλο εμποδιο που δυσκολευει την κινηση των ατομων σε αμαξιδιων και των γονεων με παιδικα καροτσια. οσο για τον ποδηλατοδρομο ειναι μια πολυ ευχαριστη ιδεα αφου δυστυχως στην πολη μας δεν υπαρχει και ετσι τα ποδηλατα κινουνται στον αυτοκινητοδρομο. το συστημα κοινοχρηστων ποδηλατων πιστευω ειναι αρκετα ευστοχο διοτι θα διευκολυνη την μετακινηση στην πολη, εχω ζησει σε πολη που χρησιμοποιοει το συστημα αυτο και πραγματικα εχει πολυ καλα αποτελεσματα.
- Δεν υπάρχει δυνατότητα λόγω θέσης της πόλης και υψομετρικών διαφορών
- Θεωρω πως η Κοζανη ειναι μια πολη που θα επρεπε να εχει περισσοτερες παροχες ποδηλατου, οπως δωρεαν ενοικιαση, ποδηλατοδρομος. Γενικότερα να δώσει περισσότερες ευκαιρίες στους ανθρώπους που αγαπούν να μετακινούνται με ποδήλατα και λοιπούς οικολογικούς τρόπους.
- Ιδανικό
- αποτρεπτικός παράγοντας: οι πολύ στενοί δρόμοι και μεγάλες κλίσεις του οδοστρώματος αποτρέπουν την χρήση των ποδηλάτων.
- Είναι ένας ωραίος και σύγχρονος σχεδιασμός αλλά δεν έχει λάβει την εποχικότητα ως παράμετρο με τις καιρικές συνθήκες κατά τους χειμερινούς μήνες να κάνουν τη λειτουργία του σχεδίου ακόμα πιο δύσκολη
- Δυσκολη εφαρμογή λόγω μορφολογίας αστικού ιστού.
- Η μορφολογία του εδάφους δεν υπάρχει ως βαθμός δυσκολίας, η διάρκεια του χειμωνα, πάγοι κλπ.
- Ωραίο σαν σκέψη δύσκολο στην υλοποίηση λόγω της υψομετρικής διαφοράς της πόλη.
- Χρειαζομαι να δω και τα επομενα προηγουμενωσ
- Δεν αναφέρει καθόλου τι θα γίνει με της θέσεις στάθμευσης μόνιμων κατοίκων.
- Η ΚΟΖΑΝΗ ΔΕΝ ΕΝΔΕΙΚΝΥΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΛΟΓΩ ΤΟΥ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΚΤΗΣΜΕΝΗ ΣΕ ΠΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΣΤΕ ΕΙΝΑΙ ΕΠΙΠΕΔΕΣ
- Θα ερημώσει η πόλη
- Η Πόλη με τους στενούς δρόμους και τις μεγάλες υψομετρικές διαφορές δεν ενδείκνυται για όλα τα παραπάνω.
- "Οι μεγάλες υψομετρικές διαφορές στο ανάγλυφο της πόλης, η έλλειψη χώρων (λόγω των μικρών πεζοδρομίων) για την προσωρινή στάθμευση των ποδηλάτων και η στενότητα των δρόμων στο κέντρο αλλά και στις επεκτάσεις εμποδίζουν αν δεν αποθαρρύνουν την χρήση τους.
- Δεν υπάρχει κουλτούρα στην χρήση αυτού του μέσου στην περιοχή με αποτέλεσμα τυχόν εφαρμογή δικτύου ποδηλατοδρόμων να μην έχει τα προσδοκώμενα αποτελέσματα σε βάθος χρόνου.
- Η αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων, η οποία έχει σχεδόν ολοκληρωθεί στον εμπορικό πυρήνα της πόλης με την μεγαλύτερη κίνηση πεζών, δεν μπορεί να επεκταθεί ανεξέλεγκτα γιατί θα οδηγήσει πιθανότατα σε μονοδρόμηση και άλλων οδών. Πιθανόν να είναι αποτελεσματική αν γίνει στοχευμένα σε περιοχές με αυξητική τάση της εμπορικής δραστηριότητας"
- Θα έχει θετικά αποτελέσματα
- "ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΕΦΙΚΤΗ ΜΙΑ ΤΕΤΟΙΑ ΛΥΣΗ.
- Η ΚΟΖΑΝΗ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΕΠΙΠΕΔΗ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙΣ ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΝΑ ΠΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΑΤΕΙΑ ΣΤΑ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΑ Ή ΣΤΗΝ ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ . ΕΠΙΣΗΣ 9 ΜΗΝΕΣ ΤΟ ΧΡΟΝΟ ΕΧΟΥΜΕ ΧΕΙΜΩΝΑ ΚΑΙ ΚΑΚΟΚΑΙΡΙΕΣ."
- Εξαιρετικό σενάριο
- η μειωση της κινησης στο κεντρο της πολης ειναι κατι θετικο. Η χρηση ποδηλατου στο κεντρο ευκολη εαν μειωθει η κινηση των οχηματων. Θα πρεπει να υπαρξει μερινμα για τους κατοικους του κεντρου
- Είναι πολυπαραμετρικό και χρειάζεται επιπλέον ανάλυση και χρονοδιάγραμμα
- Όχι ύπαρξη κατάλληλων χώρων για υλοποίηση αυτών των στοχων
- Πρωτα αποφορτιση της κινησης οχηματων,δημόσιων υπηρεσιών με χωρους σταθμευσης και μετα κλεισιμο δρομων,πεζοδρομησεων και κατασκευη ποδηλατοδρομων (που δεν υπαρχει περιπτωση σε μια πόλη με εντονες κλίσεις να δουλεψει)
- Η πόλη μας θα γίνει πιο φιλική προς τους πολίτες της

- Η κλίση των δρόμων την περιοχής είναι μεγάλη για χρήση ποδηλάτου. Σε περιπτώσεις που κάποιος πρέπει να μεταβεί γρήγορα στο κέντρο της πόλης, ιδιαίτερα αν κατοικεί στο νότιο άκρο της, θα του είναι αδύνατο. Επίσης άτομα με προβλήματα υγείας (π.χ. αναπνευστικά, καρδιολογικά), καθώς και άτομα μεγαλύτερης ηλικίας αποκλείονται από την πρόσβαση στο κέντρο της πόλης, πράγμα απαράδεκτο για μια σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη.
- Το Σενάριο Α δεν θα είναι χρήσιμο για όλους τους πολίτες της πόλης, εξαιτίας του μεσου ορου ηλικίας των πολιτων.
- Κοστοβόρες υποδομές. Σταθμευμένα αυτοκίνητα ενοικίων. Παρανομα σταματημένα αυτοκίνητα με αλαρμ που σταματούν την κυκλοφορία για ωρες!
- "Η Κοζάνη είναι μια παλιά πόλη που δυστυχώς έχει προ πολλού απολέσει την ταυτότητα της και η οποία δεν εξυπηρετεί τις ανάγκες του σύγχρονου ανθρώπου. Θα πρέπει να γίνει μία ριζική αλλαγή στο κέντρο της πόλης ώστε να γίνει ελκυστικό τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες.
- Αυτό προϋποθέτει την εκτεταμένη πεζοδρομηση, την ανάπτυξη συσταδων πρασίνου και νερού, την μεταφορά των δημοσίων υπηρεσιών εκτός κέντρου και την χρήση ΜΜΜ χαμηλής - μηδενικής όχλησης για την εξυπηρέτηση των πολιτών. Έτσι θα επιτευχθεί και η ανάπτυξη του κέντρου το οποίο βρίσκεται σε μαρμασμό άλλα και θα βελτιωθεί αισθητά η ποιότητα ζωής των κατοίκων αυτής. Προτείνεται η χρήση τραμ χωρίς ράγες για μειωμένο κόστος και την χρήση υπαρχουσων δρομων,καθολική απαγόρευση συμβατικών αυτοκινήτων στο κέντρο, κίνητρα για χρήση ηλ. ποδηλάτων, πατινιων σε ποδηλατοδρομους βελτίωση των υπηρεσιών του Δήμου-περιφέρειας για μείωση των άσκοπων μετακινήσεων και της καλύτερης εξυπηρέτησης των πολιτών."
- οι κεντρική δρόμοι της πόλης να γίνουν πεζοδρόμοι και ειδικά εκεί που είναι η αγορά
- "Θεωρητικά εύκολο και αποτελεσματικό, στην πράξη επίσης εύκολο και με διαχειρίσιμο κόστος κατασκευής και εφαρμογής και στην ουσία του αυτό που θα έπρεπε να επιζητά ο καθένας για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής του.
- Τά μεγάλα προβλήματα που θα αντιμετωπίσει είναι η αρρωστημένη νοοτροπία τόσο της πλειοψηφίας των κατοίκων, όσο και της πλειοψηφίας των πολιτικών που θα κληθούν να λάβουν την σχετική απόφαση."
- Πρέπει σε ακτίνα λιγότερη των 500 μέτρων από το κέντρο της πόλης να δημιουργηθούν υπαίθριες θέσης στάθμευσης και η μετακίνηση από και προς το κέντρο να γίνεται με τη χρήση ποδηλάτων και άλλων μη ρυπαγών μέσων. Και η διαδρομές αυτές θα πρέπει να είναι όσο γίνεται περισσότερο φιλικές προς το περιβάλλον με πολύ πράσινο.
- Έχουμε μείνη πολύ πίσω καιρός να κάνουμε κάτι (δέστε τα ΤΡΙΚΑΛΑ)
- ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΞΕΤΑΖΕΤΕ ΤΙΠΟΤΕ ΑΛΛΟ...
- Πιστεύω θα δημιουργήσει πιο ευκολη πρόσβαση κίνησης των πολιτων στον αστικο ιστο της πόλης
- προτεραιότητα εφαρμογής σεναριου Α περιφερειακά σε επιλεγμενα σημεία και όχι απαραίτητως στο κέντρο
- ΜΟΝΟ ΣΤΑ ΝΟΤΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.
- Η Κοζάνη δεν είναι επίπεδη πόλη (όπως η Λάρισα τα Τρίκαλα κλπ.)για να προωθείται το ποδήλατο...
- "1)Το χειμώνα έχει κρύο-παγωνιές. Δεν είναι δυνατή η μετακίνηση με ποδήλατο.
- 2)Από το ύψος της πλατέας Γιολδάση-Λάκκος του Μάγαν-Νομαρχία και βορειότερα δεν είναι ρεαλιστική η χρήση ποδηλάτου εκτός και αν κάποιος είναι αθλητής επιδόσεων."
- Δυστυχώς έπρεπε να υλοποιηθεί δύο δεκαετίες πριν. Η κατάσταση στο κέντρο της Κοζάνης είναι εφιαλτική.
- Πόλη ακατάλληλη για ποδήλατο και επιπλέον δίκτυο πεζοδρόμων. Αν δεν αποσυμφορηθεί το κέντρο από δημόσιες υπηρεσίες, γιατρούς, κατοίκους, οικοδομές - πράγμα ανέφικτο- η εφαρμογή του σεναρίου θα χειροτερέψει την κατάσταση. Θέσεις πάρκινγκ είναι το ζητούμενο.
- Θα έχει θετικά αποτελέσματα θαρρώ. Ωστόσο η επιλογή ποδηλατόδρομου θα οφελήσει κυρίως ένα μέρος της πόλης (Νότιο κυρίως). Λόγω της κλίσης σε ανηφόρες-κατηφόρες, που έχει η πόλη είναι δύσκολη η μετακίνηση με ποδήλατα. Ηλεκτρικά ποδήλατα ίσως είναι καλύτερη λύση.
- Θα ήταν πολύ καλο να εφαρμοστεί. Ο μονος προβληματισμος μου ειναι οτι η σχεδον μηδενικη οδικη παιδεια των Κοζανιτων μπορει να φερει ατυχηματα στους ποδηλατες. Και το μονο σιγουρο ειναι οτι θα παραβιαζονται. Σε θεωρητικο επιπεδο ομως, ΑΝ ΤΗΡΟΥΝΤΑΙ οι ποδηλατοδρομοι, αν υπαρχει αστυνομευση και τα μετρα τηρηθουν νομιζω οτι θα ειναι κατι πολυ καλο για την πολη.
- Μη εφικτό για την πολή
- Για να απαντηθεί αν είμαστε υπέρ ή κατά κάποιου σεναρίου πρέπει να αναφέρονται όλες αυτές οι ενέργειες που πρέπει να γίνουν. Παράδειγμα για το σενάριο Α: περιοχές ήπιας κυκλοφορίας σημαίνει κατάργηση πάρκινγκ ή όχι? Το δίκτυο πράσινων διαδρομών προϋποθέτει απαγόρευση οχημάτων ? κτλ.
- Απαράδεκτο,ουτοπικό και απολύτως μη λειτουργικό καθώς επίσης και ζημιογόνο.
- "επέκταση σε αρκετούς δρόμους γύρω από το κέντρο και σίγουρα την Ολύμπου μέχρι των σιδηροδρομικο σταθμό.
- μεγάλη προτεραιότητα στα πεζοδρόμια για να είναι πολύ εύκολη η μετακίνηση για καροτσάκια για νέους γονείς."
- Είναι ένα αρκετά υλοποιήσιμο σενάριο, αλλά θα ήταν εξίσου σημαντικό να εστιάσουμε την προσοχή μας και το ενδιαφέρον μας τόσο στη δική μας μετακίνηση, όσο και σε αυτή των ΑμεΑ.
- Και στις μεγαλύτερες πόλεις η πρόσβαση κατοίκων που διαμένουν στο κέντρο με αυτοκίνητο είναι αναγκαία
- Δεν θα εφαρμοστεί εύκολα διότι ο κόσμος της Κοζάνης κυκλοφορεί ως επί το πλείστον με αυτοκίνητο και μηχανές.Και 2ον είναι πολύ δύσκολη η μετακίνηση με ποδήλατο λόγω έλλειψης ποδηλατοδρόμων αλλά υπάρχει και το γεγονός ότι η πόλη έχει πολύ μεγάλες ανηφόρες
- Η χρήση ποδηλάτου στην πόλη μας είναι λιγάκι ανέφικτη και λόγω μεγάλης διάρκειας άσχημων καιρικών φαινομένων (ψύχος, βροχές) και λόγω μορφολογίας της πόλης (ανηφόρες)

- Νομίζω ότι θα έχει υψηλό κόστος
- Ευρωπαϊκό επίπεδο
- Αρκεί να μάθουν οι πολίτες να περπατάνε και όχι να χρησιμοποιούν άσκοπα τα αυτοκίνητα
- Δεν υπάρχουν ελεύθερα πάρκινγκ και οι δημόσιες υπηρεσίες είναι μέσα στην πόλη πχ ΚΕΠ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ ΔΗΜΟΣ ΕΦΟΡΕΙΑ ΕΦΚΑ
- "Πιστεύω πως η αύξηση της κίνησης των πεζών θα βελτιώσει την κίνηση στα εμπορικά καταστήματα και θα βελτιώσει την ποιότητα ζωής των ανθρώπων ιδιαίτερος των νέων οικογενειών και νέων ανθρώπων που έχουν ανάγκη εναλλακτικών λύσεων διαβίωσης στην πόλη.
- Έχει πολλούς λόγους (Ωφέλιμους) για πρόσβαση σε διαφορά σημεία της πόλης με ή χωρίς τροχό όχημα
- "Θεωρώ ότι, αν και θα είχε πολύ θετικά αποτελέσματα, δύσκολα θα μπορούσε να εφαρμοστεί κάτι τέτοιο στην Κοζάνη καθώς σε όλη την έκταση της, έχει ήδη πολύ στενούς δρόμους. Πώς και πού λοιπόν θα μπορούσε να επιτευχθεί: α) η αύξηση των πεζοδρομίων, β) δίκτυο ποδηλατοδρόμων και γ) περιοχές ήπιας κυκλοφορίας?
- Επίσης θα ήθελα να τονίσω το γεγονός ότι στην πόλη, δεν κυκλοφορούν ποδήλατα. Αυτό κατά βάση συμβαίνει είτε λόγω κλιματολογικών συνθηκών, είτε λόγω του γεγονότος ότι η Κοζάνη είναι χτισμένη πάνω σε ύψωμα. Αυτή η υψομετρική διαφορά, σε συνδυασμό με το κρύο και τη μη ύπαρξη ποδηλατοδρόμων, κάνουν πολύ δύσκολη τη χρήση των ποδηλάτων. Μια καλή λύση ενδεχομένως να ήταν τα κοινόχρηστα ηλεκτρικά ποδήλατα.
- Αν και νομίζω πως θα εφαρμοστεί δύσκολα, θα είναι μια ανάσα αποσυμφόρησης απ το κέντρο.
- Η καλύτερη επιλογή για την πολύπαθη πόλη μας ! (πράσινες διαδρομές παντού)
- Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το ανάγλυφο της συνολικής έκτασης της πόλης για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων.
- Το ανάγλυφο του εδάφους αποστέλλει ανασταλτικό παράγοντα, για να υπάρξει η δυνατότητα εφαρμογής δικτύου ποδηλατοδρόμων στο βόρειο τμήμα της πόλης. Ενώ για το νότιο τμήμα υπάρχει δυνατότητα για δημιουργία και εφαρμογή του συστήματος και κοινόχρηστων ποδηλάτων.
- Μοναδική δυσκολία οι ποδηλατόδρομοι αποκλειστικής χρήσης από ποδήλατα λόγω περιορισμένου πλάτους οδών.
- Είναι η μοναδική λύση για μια πόλη που δεν έχει φυσικές ομορφιές και χώρους ανοιχτούς.
- Πολύ καλό. Απλά δεν ξέρω κατά ποσο είμαστε έτοιμοι να αλλάξουμε τροπο ζωής εμεις
- "Όλα αυτά ακούγονται ωραία, αλλά για πόλεις που έχουν υποδομές! Η Κοζάνη δυστυχώς είναι πόλη με κακή σχεδίαση, στενούς δρόμους και ορεινή. Το ποδήλατο δεν ενδεικνύεται για μετακίνηση. Δεν χρειάζεται να είναι κάποιος ποδηλάτης σαν και εμένα για να έχει άποψη.
- Ποιος πχ που δεν έχει καλή φυσική κατάσταση θα πάρει το ποδήλατό του να ανέβει από την λαϊκή στο κέντρο; Με τι φυσική κατάσταση; Από τις περιοχές της Αγ. Παρασκευής, Ηπειρώτικα, Νομαρχίας κ.α. θα κατέβει! Πως θα γυρίσει όμως; Ακόμη και εγώ που έχω καλή φυσική κατάσταση θα ζοριστώ. Επίσης όλο αυτό προκαλεί επιδρωση, κάτι που δεν το θες όταν θα πας για μια κοινωνική δραστηριότητα, πχ για καφέ ή για δουλειές στο κέντρο.
- Τα ψώνια πως θα τα κουβαλήσει κάποιος με το ποδήλατο; Προτείνω στους υπέρμαχους της ιδέας να το δοκιμάσουν. Να πάρουν ένα ποδήλατο για κάποιες μέρες και να κινηθούν στην καθημερινότητά τους από όλες τις περιοχές προς το κέντρο και να επιστρέψουν από εκεί που ξεκίνησαν. Μετά το κουβενιάζουμε και πάλι.
- Πρέπει να βελτιωθούν οι συγκοινωνίες αν θέλουμε να μειώσουμε την χρήση αυτοκινήτου. Με 40 λεπτά όμως μέση αναμονή για το minibus και άλλη πόση ώρα για να πάει κάποιος στον προορισμό του, προς το παρόν το κάνει αποτρεπτικό.
- Σε πολλές περιπτώσεις τα πεζοδρόμια είναι απαράδεκτα στενά, έχοντας και αναπόφευκτα εμπόδια σε κάποιες περιπτώσεις στην μέση, όπως κάδοι σκουπιδιών, κολώνες φωτισμού, δέντρα κ.α., κάτι που καθιστά σε πολλές περιπτώσεις σχεδόν αδύνατη την χρήση παιδικού καροτσιού! Όποιος έχει παιδιά γνωρίζει πολύ καλά.
- Τα υπόλοιπα θέλουν σοβαρές μελέτες από ειδικούς, που θα πρέπει να τα λάβουν όλα σοβαρά υπόψιν, όπως η εύκολη πρόσβαση στο κέντρο και όχι ο αποκλεισμός των πολιτών αυτό.
- Το σενάριο ενσωματώνει / προωθεί την χρήση ποδηλάτου. Το ανάγλυφο της πόλης και η δομή της πόλης, θεωρώ ότι την αποτρέπει
- Δύσκολα θα εφαρμοστεί
- Οι παρεμβάσεις πρέπει να γίνουν άμεσα
- Είναι ένα ιδανικό σενάριο για την πόλη της Κοζάνης παρ' όλο το ανάγλυφο της. Το μικρο σχετικά μέγεθος της βοηθάει στην ενίσχυση του περπατήματος και στην πρόσβαση μέσω αυτού σε οποιοδήποτε σημείο της πόλης σε ανεκτο χρονικό διάστημα. Η χρήση ποδηλάτου επίσης ευνοείται σε τμήματα της πόλης λόγω της μεγάλης πυκνότητας συγκέντρωσης δραστηριοτήτων σε ένα μικρο σχετικά πυρηνά
- Αν και ιδιαίτερα δελεαστικό και πολλά υποσχόμενο, το συγκεκριμένο σενάριο δεν είναι εφικτό για τα δεδομένα της πόλης της Κοζάνης. Τα πεζοδρόμια είναι στενά γιατί και οι δρόμοι είναι κακοφτιαγμένοι, ενώ επιτρέπεται η στάθμευση παντού. Για μία πόλη με τόσα στενά και καλντερίμια, το παραπάνω σχέδιο θα δημιουργήσει προβλήματα, παρά θα βοηθήσει. Επίσης, το παραπάνω σχέδιο δε συμβάζει με την τωρινή κατάσταση της πόλης, η οποία επεκτείνεται τόσο ως προς ΖΕΠ, όσο και προς την κατεύθυνση της Νέας Χαραυγής.
- Χρειάζεται τόλμη και ποφασιστικότητα
- Τρόπος Ζωής
- Δεν είμαστε Πτολεμαΐδα Τρίκαλα ή Λάρισα

- Θεωρώ πως το συγκεκριμένο σενάριο θα βοηθήσει την πόλη μας να γίνει πιο „πράσινη „ και να μοιάσει επιτέλους τις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις που όλοι μας τις ζηλεύουμε και τις επαινούμε! Οι δημότες/πολίτες θα πρέπει να εκπαιδευτούν σχετικά με την χρήση του ποδηλάτου και κατ επέκταση των μελλοντικών ποδηλατοδρόμων. Πολύ θετικό σενάριο αλλά αρκετά δύσκολο στην εφαρμογή του!
- Οι ηλικιωμένοι που έχουν κινητικά προβλήματα έχουν την τάση να θέλουν το παιδί τους να τους πάει στο κέντρο της πόλης με το δικό τους αυτοκίνητο. Αρνούνται τη χρήση οποιουδήποτε άλλου τρόπου. Αυτό θα είναι εφικτό;
- Θεωρώ ότι θα συμβάλει σημαντικά στον τρόπο ζωής των πολιτών. Θα βοηθήσει σημαντικά στο κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης και θα ενισχύσει την ποιότητα ζωής των πολιτών (φυσική κατάσταση).
- Δύσκολη η μετακίνηση με ποδήλατο στην πόλη της Κοζάνης
- Δύσκολο να εφαρμοστεί γιατί η πόλη δεν είναι επίπεδη. Μακάρι να βρεθεί μία καλή λύση.
- Δεν υπάρχουν δρόμοι στην Κοζάνη , ούτε και περιφερειακός ώστε να μειωθεί η κίνηση των αυτοκινήτων!!!! και επίσης θα χαθούν θέσεις παρκαρίσματος !!!
- Θα δυσκολέψει τους επαγγελματίες της Κοζάνης καθώς οι εργασίες τους θα γίνονται πιο δύσκολα. Επίσης η Κοζάνη δεν είναι πόλη κατάλληλη για ποδήλατο δρόμους λόγω των μεγάλων κλίσεων
- ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΕΙΝΑΙ ΕΙΝΑΙ Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΑΤΟΥΣ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΑ ΝΑ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΕΙΤΕ ΠΑΓΚΑΚΙΑ ΕΙΤΕ ΠΕΖΟΥΛΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΚΑΠΟΙΟΣ ΝΙΩΣΕΙ ΤΗΝ ΑΝΑΓΚΗ ΝΑ ΞΕΚΟΥΡΑΣΤΕΙ Η ΝΙΩΣΕΙ ΚΑΠΟΙΑ ΑΔΙΑΘΕΣΙΑ ΖΑΛΗ ΝΑ ΚΑΘΙΣΕΙ ΑΥΤΟ ΣΥΜΒΑΛΕΙ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ Ο ΠΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΩΣΤΕ ΝΑ ΑΠΟΦΥΓΟΥΜΕ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΙ ΠΟΛΙΤΕΣ ΑΝ ΕΙΝΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΑ ΔΙΑΜΟΡΦΩΜΕΝΑ ΚΑΙ ΝΙΩΘΟΥΝ ΑΣΦΑΛΕΙΣ ΘΑ ΤΟ ΠΡΟΤΙΜΗΣΟΥΝ ΔΙΑΦΩΝΩ ΟΜΩΣ ΓΙΑ ΤΑ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΑ ΠΟΔΗΛΑΤΑ
- Για να πετύχει το σενάριο Α θα πρέπει να γίνουν περιφερειακοί δρόμοι!!
- Δύσκολο υλοποιήσιμο
- Πόλη του αύριο όπου θα θέλεις να κατοικήσει η οικογένεια σου
- Είναι πολύ ωραίο πλάνο, αρκεί να εφαρμοστεί.
- Η ένστασή μου αφορά κυρίως στη χρήση του ποδηλάτου. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ΜΟΝΟ στο κέντρο, μια κ η πόλη μας έχει πολλές ανηφοριές κ άπειρους κακοφτιαγμένους κ επικίνδυνους δρόμους. Αφορά επίσης στην διαπλάτινση των πεζοδρομίων. Από πού θα πάρουν τα μέτρα που χρειάζονται, από τον ήδη στενό δρόμο ή από την πλευρά των καταστημάτων? Και επιτρέψτε μου να αμφιβάλλω και για την δημιουργία πράσινων διαδρομών, μια κ που το ελάχιστο πράσινο που έχουμε δεν λαμβάνει την κατάλληλη περιποίηση.
- Δεν είμαι ειδικός αλλά πιστεύω ότι η ιδιαιτερότητα της πόλης μας με τους στενούς δρόμους και τα ανύπαρκτα πεζοδρόμια καθιστά το σχέδιο δύσκολο.
- Δεν υπάρχει τόσο σοβαρή ανάγκη που να δικαιολογεί το στραγγαλισμό της κυκλοφορίας των Ι.Χ. αυτοκινήτων. Πόσω μάλλον όταν το δικαίωμα στη χρήση Ι.Χ. ισοδυναμεί με το δικαίωμα να κυκλοφορεί κανείς ελεύθερα. Και αυτό πάλι, μέρες που είναι, ισοδυναμεί το δικαίωμα να μην τίθεται σε κίνδυνο η υγεία από συγχρωτισμό. Για να τεθεί σοβαρός περιορισμός σε αυτό το δικαίωμα θα πρέπει να διακυβεύεται κάτι εξαιρετικά σοβαρό. Δεν προκύπτει όμως κάτι τέτοιο. Εκρηκτική αύξηση του πληθυσμού δεν προβλέπεται. Αντιθέτως πάμε μελλοντικά σε τεχνολογίες αυτόνομης οδήγησης που συνεπάγεται σε ομαλή ροή της κυκλοφορίας. Ειδικά μάλιστα η παρακίνηση σε χρήση ποδηλάτου ακούγεται παράδοξη σε πόλη με μεγάλες υψομετρικές διαφορές, τουλάχιστον στον βασικό οικιστικό κορμό. Στα μάτια μου η περαιτέρω συζήτηση μοιάζει με ιδεοληψία εις βάρος του κατόχου Ι.Χ.
- Σε μια πόλη όπως η Κοζάνη όλα καλά φαίνονται σε μακέτες και σχέδια αλλά στην πραγματικότητα για να υλοποιηθούν πρέπει να ριζετε φουρνέλο και πάλι από την αρχή!!
- Πολυ θετική και χωρίς κόστος .αλλα με πολλα πολλα ωφελήματα για τους πολίτες
- Δεν είναι εφικτό κατά τη γνώμη μου να εφαρμοστεί το σενάριο Α λόγω της ρυμοτομίας και της ανομοιομορφίας του εδάφους της πόλης.
- Όλα θετικά πλην της ευρείας χρήσης ποδηλάτων - το ανάγλυφο της πόλης δεν ευνοεί τη χρήση του.
- Πρόκειται για σενάριο ιδεοληψιών, εκτός πάσης πραγματικότητας, που θέλει να μετατρέψει την πόλη σ' ένα απέραντο υπνότοπο. Η πόλη έχει οικονομική δραστηριότητα και το Σενάριο Α τη σκοτώνει. Οι κινήσεις οχημάτων συνδέονται με την οικονομική και κοινωνική δραστηριότητα, συνεπώς οι παρεμβάσεις πρέπει να λάβουν υπόψη τις χρήσεις γης. Ενδεχομένως είναι καλό σενάριο για τις ηλικίες 15-35, αλλά πρέπει να σκεφτούμε ΟΛΕΣ τις ηλικίες. Ας ξεκινήσουμε το ΣΒΑΚ αίροντας τα εμπόδια που υπάρχουν σήμερα στα πεζοδρόμια (περίπτερα, δέντρα, πινακίδες, κολόνες, λακκούβες, γλάστρες, κάδους, καφάσια, ράμπες εισόδου αυτοκινήτων σε οικοδομές, κλπ, κλπ), αυτομάτως θα βελτιωθεί πολύ η κίνηση των πεζών στην πόλη και θα μειωθεί η χρήση οχημάτων. Πάρτε ένα καροτσάκι μωρού ή ένα αμαξίδιο ΑΜΕΑ, περπατήστε ΟΛΑ τα πεζοδρόμια και καταγράψτε τα εμπόδια. Μόνο έτσι μπορεί να γίνει ρεαλιστικό ΣΒΑΚ, απαλλαγμένο από ιδεοληψίες και φαντασιοπληξίες!
- Σύμφωνα πάντα με το ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης αλλά και με τις υψομετρικές διακυμάνσεις που υπάρχουν στην πόλη, το σενάριο Α θα βοηθήσει πολύ την πλειοψηφία των πολιτών που κινούνται είτε πεζοί, είτε με ποδήλατο. Επίσης θα αυξήσει την κίνηση στην αγορά της πόλης λόγω του ότι θα είναι προσβάσιμο και άνετο στην μετακίνηση εντός αυτής. Με τις ενέργειες του σεναρίου Α, θα εξυπηρετηθούν και θα διευκολύνουν ΑΜΕΑ, παιδικά καρότσια, ποδηλάτες καθώς και η τρίτη ηλικία. Τέλος η μετακίνηση στο κέντρο της πόλης και όχι μόνο θα γίνεται με λιγότερη χρησιμοποίηση αυτοκινήτων και μοτοποδηλάτων.

- Η Κοζάνη δεν είναι μια flat πόλη όπου μπορεί να χρησιμοποιηθεί το ποδήλατο και επίσης είναι ένας εμπορικός κόμβος με πολλά χωριά περιφερειακά όπου ο επισκέπτης θέλει να μπει στο Κέντρο να παρκάρει και να κάνει την δουλειά του μιας και δεν υπήρξαν ποτέ ούτε υπάρχουν ΜΜΕ
- ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΜΑΣ ΕΧΕΙ ΑΣΦΥΚΤΙΚΑ ΠΝΙΓΕΙ... Ο ΚΟΣΜΟΣ ΠΛΕΟΝ ΕΙΝΑΙ ΠΑΡΑ ΠΟΛΥΣ ΚΑΙ ΕΙΝΑΙ ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΟ ΝΑ ΕΧΟΥΜΕ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΗ ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΚΕΙ... ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΠΟΞΕΝΩΘΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΝΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΕΙ ΕΝΑ ΝΕΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΜΕ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΚΕΙ..ΚΑΙ ΝΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΟΥΝ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΕΡΙΠΑΤΟΥ... ΓΙΑ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΣΕ ΜΙΑ ΠΟΛΗ ΜΕ ΑΡΚΕΤΕΣ ΑΝΗΦΟΡΕΣ - ΚΑΤΗΦΟΡΕΣ... ΘΕΩΡΩ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΥΛΟΠΟΙΗΘΕΙ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ
- Πήρανε δάνεια τρελά για τα τρένα στην Κοζάνη και έφαγαν όλα τα χρήματα και τρένο δεν έγινε ποτε. Παίζουν πολλα συμφέροντα... Μεταφέρετε το στον δήμαρχο και στο Συμβούλιο.. Όλοι ξέρουμε τι είναι όλοι τους.. Ακόμα και για αυτούς που λένε εγώ δεν είμαι τέτοιος. Όλες οι πολεις έχουν τρένο εκτός από εμάς.. Που το ταξίδι γίνεται παιχνίδι και δεν υπάρχουν καυσάερια
- Η κίνηση με ποδήλατο εντός πόλης θα ήταν εφικτή αν η πόλη ήταν ανεπτυγμένη σε επίπεδο έδαφος. Μεγάλο μέρος της πόλης αναπτύσσεται σε σημεία με απότομες κλισεις, άρα ανηφορες και κατηφορες.
- Η αλήθεια είναι πως δύσκολα θα εφαρμοστεί
- Λόγω της ανισόπεδης φύσης της πόλης της Κοζάνης, ίσως κάτι τέτοιο να μην καταστεί εφικτό. Επίσης, επιφυλάσσομαι για την επάρκεια πλάτους των δρόμων.
- Είναι κάτι που έχει ανάγκη η πόλη , να αποκτήσει χαρακτήρα και να πάψει να είναι η πόλη της ΔΕΗ
- Η αύξηση πλάτους πεζοδρομίων θα έχει ως αντίκτυπο την μείωση των θέσεων στάθμευσης. Για το λογο αυτό πρέπει να προβλέπονται χώροι στάθμευσης στο σχεδιασμό. Επίσης λόγω ανάγλυφου της περιοχής, οι ποδηλατόδρομοι είναι εφικτοί σε λίγες περιοχές της πόλης.
- Υπέροχη ιδέα η στροφή στο περπάτημα, αλλά και στο ποδήλατο, όπως συμβαίνει σε άλλες πόλεις πολύ αποτελεσματικά, αλλά και μέριμνα για αρκετές θέσεις παρκινγκ αυτοκινήτων. Νομίζω πως η ιδέα του ποδηλάτου, ωστόσο, θα μειώσει και τη χρήση αυτοκινήτου αρκετά, με ό, τι αυτό συνεπάγεται για το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής μας
- Προϋποθέτει αλλαγή νοοτροπίας του μέσου δημότη ώστε να αφήσει το αυτοκίνητο και να κινηθεί με εναλλακτικό τρόπο στο κέντρο.
- Δεν πιστεύω να είναι εφικτό αρνούμαστε σαν λαός να υπακούσουμε σε κάτι που μας οφείλει
- Στην Κοζάνη είμαστε δεν είναι εύκολο να κυκλοφορείς με ποδήλατο οι ανηφόρες δεν βοηθάνε ούτε με καροτσάκι μωρού είναι εύκολο να πας από τον σταθμό στην πλατεία.. Η Καρδίτσα τα Τρίκαλα η Πτολεμαίδα είναι επίπεδες και προτιμούν τα ποδήλατα γιατί μπορούν.. Εδώ;;;
- Υπέροχο
- Καλή ιδέα μακάρι να γίνει κάποτε .
- Πολύ καλό,και μακάρι να πραγματοποιηθεί, γιατί αξίζει ο κάπως να γίνει.
- ΘΑ ΔΕΙΞΕΙ
- Σχεδόν αδύνατο με τις υποδομές και τη μορφή της πόλης
- Πολύ σωστή σκέψη για να μπορούν οι πολίτες να βγαίνουν μια βόλτα για γυμναστική όπως και στις περισσότερες πόλεις με το ποδήλατο στο κέντρο και να μην χρειάζεται να τρέχουν μέχρι τον άργιλο.
- Άνετα πεζοδρόμια, χώροι στάθμευσης ποδηλάτων
- Πιστεύω ότι το σενάριο ένα πρέπει να εφαρμοστεί αλλά δυστυχώς στην Κοζάνη δεν νομίζω ότι θα πετύχει καθώς ο δήμος δεν ενδιαφέρεται για μια καλή ζωή στις επάνω γειτονιάς με δρόμους μέσα στις τρύπες άφαντα πεζοδρόμια από την βρωμιά και τα χόρτα δρόμους που δεν φωτίζονται κτλπ
- Βασική προϋπόθεση για την υλοποίηση του Α σεναρίου, είναι η μεταφορά υπηρεσιών και εμπορικού κέντρου, εκτός του αστικού κέντρου, όπως αυτό υφίσταται σήμερα, με όποιες πολεοδομικές αλλαγές αυτό συνεπάγεται.
- Το μόνο που με προβληματίζει, είναι το κατα πόσο οι ποδηλατοδρομοι θα χρησιμοποιονται. Το πρόβλημα κατα τη γνώμη μου, είναι η γεωγραφική διαβαθμηση της κοζανης. Παρ'ολα αυτά, τα υπόλοιπα, μου φαίνονται λειτουργικά.
- "Οι κυκλοφορία στην πόλη θα δυσκολέψει πιστεύω, διότι έχουμε πολλούς μονόδρομους.
- Πόσο λειτουργικό θα είναι ένα τέτοιο σχέδιο (ππου παρεπιπτόντως είναι εντυπωσιακό)"
- Θα πρέπει να υλοποιηθεί. Τυχόν αρχικές αντιδράσεις θα ξεπεραστούν γρήγορα.
- Πολυ καλο σενάριο
- "Η πολη της Κοζανης δεν ενδεικνύεται για ποδηλατικες διαδρομες (σε οτι αφορά το κεντρο της)!!!!
- Δυστυχώς χωρίς χώρο στάθμευσης των οχημάτων η μετακίνηση εντός πόλεως από άτομα εκτός κέντρου θα είναι δύσκολο
- Θα χαίρομαι πολύ το σχέδιο αυτό να υλοποιηθεί αλλά ακόμη περισσότερο να υιοθετούν τέτοιες συμπεριφορές με ατομική ευθύνη προς την προστασία και την εξέλιξη αυτού του σχεδίου.
- Αυτό το σενάριο θεωρώ πως μπορεί εύκολα να πραγματοποιηθεί στην Κοζάνη. Ειδικά οι υποδομές για το ποδήλατο είναι απαραίτητες.
- Οι ποδηλατοδρομοι είναι κάτι πολύ χρήσιμο αλλά δύσκολο για την πόλη της Κοζάνης καθώς υπάρχουν πολλές ανηφόρες και κατηφόρες.
- Το καλύτερο

- Γενικά ακουγεται ενδιαφέρον αλλά θα πρέπει να ληφθεί υποψην το θέμα της σταθμευσης των αυτοκινητων των κατοικων του κεντρου,γιατι υπαρχουν και ανθρωποι τριτης ηλικιας ή με προβληματα οι οποιοι πρεπει καπως να μετακινουνται οταν χρειαζεται!Τα ταξι δεν ειναι λυση γιατι δεν εχουν ολοι την οικονομικη δυνατοτητα
- Δεν ενδεικνύεται η Κοζάνη για ποδηλατα
- "Δύο περιφερειακοί ποδηλατοδρομοι-πεζοδρομοι ίσως η αξιοποίηση των γραμμών του τρένου με σύνδεση με Κρόκο Καρδίτσα Κουρί Πετρανά κοίλα Αργύλος Βατερό Ζεπ Πανεπιστήμιο Βατερό Λευκόβρυση Πρωτοχώρι καθώς και με τη συνέχεια ως το κέντρο της Κοζάνης Μονοδρομηση του της οδού Ξενία και Αηλιοστρατα με συνέχιση του πεζοδρομου και ποδηλατόδρομου που θα καταλήξει στα κοίλα και στο ΤΕΙ
- Πεζοδρομοι στο Κέντρο με περιορισμένη πρόσβαση αυτοκινήτων σε Μόνιμους κατοίκους που έχουν Γκαράζ...
- Η πόλη μας είναι πολύ μικρή από το σταθμό των τρένων έως την κεντρική πλατεία είναι 10 λεπτά!!!
- Εκπαίδευση των οδηγών και ελεύθερο πάρκινγκ στο σταθμό τραίνου και στο υπόγειο πάρκινγκ Συντάγματος!
- Με περιορισμένη πρόσβαση στο μεγαλύτερο μέρος του κέντρου!
- Επίσης αν χρειαστεί ποτέ να γίνει τραίνο στη Κοζάνη η μεταφορά του σταθμού στα Lidl ή στη νέα Χαραυγή είναι πολύ καλή λύση με λειτουργία των χωρών
- (στρατόπεδων) και Άης καρδιάς ως βιομηχανικό πάρκο και logistic center
- Αν ποτέ θα έρθει η μεταλιγνητικη εποχή
- Ο υπάρχων πολεοδομικός σχεδιασμός της πόλης ίσως δεν ευνοεί την δημιουργία ποδηλατοδρόμων και την ανάπτυξη των κεντρικών αξόνων, κυρίως λόγω έλλειψης χώρου. Πάντως το σενάριο Α είναι ιδανικό κατά τη γνώμη μου για κάθε πόλη που σχεδιάζεται σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.
- Θεωρώ απίθανη την μετακίνηση στην Κοζάνη με ποδήλατο, πολλοι ανισόπεδοι δρομοι
- Πολύ θετικό..ειδικά για εμάς με μικρά παιδια
- Για να απαντήσει κάποιος σε τέτοιου είδους έρευνες, πρέπει να έχει συγκεκριμένες προτάσεις. Πχ, θα κλείσει ο τάδε δρόμος και θα δωθεί κυκλοφορία από τον τάδε δρόμο. Ή θα πεζοδρομηθεί το εμπορικό κέντρο της πόλης και οι μετακινήσεις θα γίνονται με αμαξες, λέω εγώ τώρα.. Αυτά και άλλα, συγκεκριμένα,να τα δούμε, να τα μελετήσει ο κόσμος και μετά να εκφράσει άποψη. Και να δούμε και την σκοπιμότητα αυτού του εγχειρήματος. Για το ποιος, τότε, πώς και γιατί;
- Μη πρακτικο
- Η κοζανη δεν έχει στην κουλτούρα της τη χρήση ποδηλάτου
- "Η πίεση στην καθημερινή ζωή είναι υψηλή και οι ώρες εργασίας πολλές. Μετά τη δουλειά ένας οικογενειάρχης πρέπει να κάνει πολλές δουλειές στο κέντρο της πολησ, σε ελάχιστο ομως χρόνο.
- Εμένα η μοτοσυκλέτα με εξυπηρετεί απεριόριστα κ θεωρώ ότι πρέπει να επιτρέπεται η κυκλοφορία της σε όλα τα σημεία της πόλης.
- Είμαι ένας άνθρωπος που δουλεύει εκτός του κέντρου της πόλης.."
- Παύλου Μελά , Δημοκρατίας δύο βασικοί οδικοί άξονες που δεν επιδέχονται παρεμβάσεις.Το ανάγλυφο της πόλης δεν επιτρέπει ευρύ δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Ο μακρύς χειμώνας πρέπει να ληφθεί υπόψη.Έλλειψη χώρων στάθμευσης μέσα πόλη .Τα minibuses να γίνουν μικρότερα με πυκνότερα δρομολόγια και χρήση τηλεματικής σε όλες τις στάσεις.Σημειακες παρεμβάσεις να.
- Θα μπορούσαν πολυ καλυτερα
- Δύσκολο να πραγματοποιηθεί μέσα στην πόλη μόνο αν γίνει στον παλιό σταθμό τον τρένων ένας ιδιαίτερος χώρος για ποδηλασία και πάρκα αναψυχής.
- Εάν διορθωθούν οι δρομοι,τα πεζοδρομια,μπει επαρκεις φωτισμος και δεν υπαρχουν αδεσποτα θα υλοποιηθει
- Είναι δύσκολο έως ανέφικτο ένα τέτοιο σχέδιο για την Κοζάνη μια επαρχιακή πόλη με δύσκολη γεωμορφολογία χωρίς υποδομές για πάρκινγκ στο κέντρο π.χ. υπόγεια και χωρίς εύκολη πρόσβαση από διάφορους τρόπους δημόσιων συγκοινωνιών. Η μη προσβασιμότητα στο κέντρο θα δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στον εμπορικό ιστό της πόλης και του κέντρου, που ήδη μετράει σοβαρές πληγές από την δεκαετή οικονομική κρίση. Επίσης θα έχει αρνητική επίπτωση στην επισκεψιμότητα της πόλης από τους κατοίκους των τοπικών κοινοτήτων του Δήμου. Ακόμα θα δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στην εταιρία Αστικών συγκοινωνιών. Τέλος θα είναι αρνητική για τους κατοίκους του κέντρου με δύσκολη προσβαση στις οικίες τους.
- Η πόλη δεν ενδείκνυται για ποδήλατα
- Πολλές ανηφορες
- Είναι τέτοια η οικοδόμηση της πόλης που ίσα ίσα χωράνε αυτοκίνητα φορτηγά λεωφορεία.. ακόμα αυτός μας λείπει ποδηλατόδρομος στην Παύλου Μελά... Να μην χορταινουμε ατυχήματα..
- Δυστυχώς δύσκολο στην εφαρμογή του. Στενοί δρόμοι άναρχη δόμηση μη σωστή συντήρηση των ήδη υπάρχοντων δομών. Τα πεζοδρόμια μη προσβάσιμα στις περισσότερες περιπτώσεις καί επικίνδυνα σε καιρικές συνθήκες με βροχές και χιόνια.
- Δεν είναι η Κοζάνη πόλη για ποδήλατο... και οι οδηγοί δεν σέβονται τους πεζούς, πόσο μάλλον τους ποδηλάτες...
- "Οι ποδηλατόδρομοι δεν θα έχουν καμία χρησιμότητα.
- Με την διαπλάτυση των πεζοδρομίων που είναι ότι καλύτερο,θα υπάρξει ακόμα πιο σοβαρό πρόβλημα στάθμευσης που για κάποιους είναι δύσκολη η μετακίνηση χωρίς αυτοκίνητο."
- Θα ήταν καλό για την Κοζάνη αλλά πρέπει να ακοιταξετε και την Ζεπ γιατί δεν έχουμε ούτε περιπτερο
- Ευκολότερη μετακίνηση... γυμναστική

- Θεωρώ πως οι υπάρχουσες υποδομές (μήκη δρόμων πχ) δεν επαρκούν ή/και δεν έχουν κατάλληλες προφιαγραφες ώστε να εφαρμοστούν παράμετροι των στόχων του Σεναρίου Α
- Ένας αξιοπρεπής ποδηλατοδρόμος θα εκανε την αρχή
- Η Κοζάνη λογο της ιδιομορφιας της, ανηφορες και κατηφορες, δεν ξερω εαν θα ειναι δυνατη η χρηση ποδηλατων.
- **ΚΑΝΤΕ ΠΑΡΚΙΝΓΚ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ,ΤΑ ΠΟΔΗΛΑΤΑ ΕΙΝΑΙ ΓΙΑ ΑΛΛΕΣ ΠΟΛΕΙΣ,ΜΗΝ ΚΛΕΙΝΕΤΕ ΚΑΙ ΣΤΕΝΕΥΕΤΕ ΔΡΟΜΟΥΣ**
- Πολυ ωραιες και δημιουργικές σκέψεις αλλά δύσκολες στην υλοποίηση
- Καλύτερη ποιότητα ζωής
- Θα είναι σχετικά δύσκολο στην εφαρμογή, αλλά πρέπει να γίνει
- Δύσκολη η κατασκευή ποδηλατοδρομων, ειδικα στο οδικο δικτυο του κέντρου της πόλης! Τα πεζοδρόμια και οι δρόμοι είναι ήδη στενοί. Πως θα ήταν αυτό εφικτό? Δεν υπάρχουν χώροι σταθμευσης! Εαν μειωθούν κι άλλο πως θα εξυπηρειτε ο εργαζόμενος κόσμος που μετακινείται; Επίσης, είναι ήδη δύσκολη έως αδύνατη η μετακινηση ατόμων με αναπηρία ή μητερων με τα καροτσακια
- Νομιζω οπως τωρα ετσι και μετα θα υπαρχει παλυ προβλημα με παρκαραισμα αυτοκινητων,διαβασεις αλλα ποιο σημαντικο δυσκολη μετακινηση ατομα ΑΜΕΑ ενα σοβαρο και χρονιο προβλημα.
- **ΟΤΙ ΚΑΙ ΚΑΙ ΝΑ ΠΩ ΧΑΜΕΝΟΣ ΚΟΠΟΣ**
- Είναι ένα όμορφο όνειρο που όμως μπορεί να γίνει πραγματικότητα
- Αναφορικά με την χρήση ποδηλάτων θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το ανάγλυφο της πολης
- Το κομμάτι των ποδήλατο δρόμων καθώς και των κοινοχρήστων ποδηλάτων είναι χρήσιμα μόνο για 3 μήνες... Την υπόλοιπη περίοδο η Κοζάνη είναι με βροχές και χιόνια. Ωστόσο εάν υπήρχε κάποιο σύστημα κοινοχρήστων ποδηλάτων αθα το χρησιμοποιουσα.
- Θα πρέπει να δωθεί προτεραιότητα στην κίνηση των πεζών με την αύξηση του πλάτους των πεζοδρομείων. Να αφαιρεθούν κατακόρυφα εμπόδια (κατακόρυφη σήμανση, δέντρα) από στενά πεζοδρόμια. Ανάπλαση των πεζοδρομίων με αντιολισθηρα υλικά πχ. Χρήση ασφαλοτάτητα. Εξορθολογισμός των διαβάσεων πεζών (πυκνές διαβάσεις οδηγούν στη μη τήρηση της χρήσης τους. Εκπαίδευση για το πως περπατάμε στην πόλη.
- Είναι καλό το Α σενάριο, αλλά παράλληλα πρέπει να δημιουργηθούν θέσεις στάθμευσης σε άλλους κοντινούς χώρους.(υπόγεια πάρκινγκ, ανοικτά πάρκινγκ σε πλατείες, οικόπεδα κλπ), τόσες θέσεις τουλαχιστον, όσες θα καταργηθούν.
- "Θα μπορούσε να εφαρμοστεί εφοσον υπαρξουν οι υποδομες
- Η πόλη της Κοζανης λόγω της φύσης της (δεν ειναι flat στο μεγαλύτερο μέρος της) δύσκολα μπορεί να μπει στη λογική του ποδηλάτου, η δημιουργία πεζοδρομίων όχι μονο στο κέντρο της πόλης πρεπει να ειναι στις άμεσες προτεραιότητες του ΣΒΑΚ. Η μονοδρόμηση της Παύλου Μελά επισης..
- Η Κοζάνη ήταν και πρέπει να ξαναγίνει πόλη για πεζούς
- Πολυ καλη
- Εγώ είμαι από καρδίσα και σπουδάζω Κοζάνη, συγκεκριμένα είμαι η πρώτη χώρα του ποδηλάτου στην Ελλάδα, όλο αυτό εάν γίνει Κοζάνη θα έχει πολύ θετικές εξελίξεις..
- Νομιζω θέλει σταδιακή εφαρμογή
- αν γίνουν όπως περιγράφεται θα είναι πολύ καλό, αρκεί να δούμε και το θέμα των μόνιμων κατοίκων του κέντρου.
- Η πόλη μας έχει ανηφόρες πράγμα δύσκολο για τους ποδηλάτες. Η επιμήκυνση των πεζοδρομίων είναι κακό γιατί οι Κοζανίτες περπατάνε στο δρόμο όσο μεγάλο πεζοδρόμιο και αν έχουν. Και δεν θα μείνει χώρος για τα αυτοκίνητα. Είμαι άτομο με πρόβλημα υγείας και για τις μετακινήσεις μου χρειάζομαι οπωσδήποτε το αυτοκίνητό μου.
- Πιστεύω είναι το ιδανικό σενάριο να εφαρμοστεί στο Δήμο μας, δυστυχώς, όμως, η χωροταξία και ο γενικότερος πολεοδομικός σχεδιασμός της πόλης (ειδικά του κέντρου), θα βάλουν πολλά εμπόδια στην ορθή εφαρμογή του. Στην πόλη της Αλεξανδρούπολης, την οποία και επισκέπτομαι συχνά, σε μεγάλο βαθμό εφαρμόζεται ένας παρόμοιος σχεδιασμός και τα αποτελέσματα είναι εντυπωσιακά τόσο στην κυκλοφορία όσο και γενικότερα στο βιοτικό επίπεδο των κατοίκων της. Μακάρι να φτάσει σε αντίστοιχο σημείο και η πόλη μας.
- ύπαρξη Ποδήλατων στην Κοζάνη (λόγω υψομετρικών διαφορών) είναι πολύ δυσκολη
- Λογω της ανομοιομορφιας του εδαφους, θα είναι δύσκολη η μετακινηση με ποδήλατο
- Λογω μορφολογιας και κλίματος, θεωρώ την ιδέα των ποδηλατοδρόμων ουτοπική
- Θα ήταν όμορφα τα μεγάλα πεζοδρόμια και οι ποδηλατόδρομοι αλλά πρέπει να έχουμε στο μυαλό και την μεγάλη κίνηση στην πόλη και τα πάρκινγκ που δεν υπάρχουν.
- Τόλμη κ αποφασιστικότητα
- Η πρωτοβουλία όταν έχει σαν μόνο της άξονα το δημόσιο καλό, είναι καλοδεχούμενη και καλώς θα πρέπει να παίρνεται.
- το σεναριο Α ειναι ενα βημα προοδου που πρεπει να γινει στην πολη μας , σκεπτικισμος ως προς την εφαρμογη του προκυπτει απο την ρυμοτομια της πολης ,απο τις μεγαλες υψομετρικες διαφορες της ωστε να φερει κοντα τις πρασινες μορφες μετακινησης(περιπατος,ποδηλατο) στην τριτη ηλικια και λογω της αγαπημενης συνηθειας των δημοτων για μετακινηση με το Ι.Χ. ακομα και για μικρες αποστασεις.
- Η μορφολογία της πόλης δεν είναι και τόσο εύκολη πρόσβαση με ποδήλατο.
- Πολύ καλή σκέψη και άμα υλοποιηθεί θα είναι πολύ ωραια ιδέα
- Πρέπει να προχωρήσει όπως έγινε και στις περισσότερες πόλεις της κεντρικής και βόρειας Ευρωπης
- Νομιζω ότι μπορεί να εφαρμοστεί.

- Το κέντρο της πόλης γίνεται πολύ ελκυστικό αλλά δύσκολα προσβάσιμο από το σύνολο των πολιτών, δεδομένου ότι υπάρχουν σημαντικές υψομετρικές διαφορές ανάμεσα στο κέντρο και τις συνοικίες.
- Είστε σε καλό δρόμο σαν πολύ αλλά το κέντρο σας είναι πολύ φορτωμένο με κίνηση εν ώρα λειτουργίας καταστημάτων. Οπότε θεωρώ μόνο καλό μπορεί να σας κάνει το σενάριο Α.
- Σχετικά με την ανάπτυξη των κεντρικών δρόμων και τη δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων, χρειάζεται επισταμένη μελέτη της πολεοδομίας της Κοζάνης λόγω των στενών οδών και της κλίσης σε αρκετά σημεία. Θεωρώ ότι η πεζοδρόμηση του κέντρου θα συνεισέφερε θετικά στη δημιουργία των ποδηλατοδρόμων γύρω από την κεντρική πλατεία και σε σύνδεση με όλες τις συνοικίες.
- Έμφαση στη δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών
- Ενοποίηση κοινοχρηστων χώρων με πράσινες διαδρομες
- Κάντε μια μελέτη για το πλήθος των αυτοκινήτων που παρκάρουν στον δρόμο μαζί με μια μεζούρα για να μετρήσετε τους δρόμους. Εκτός την οδό Αριστοτέλους ΔΕΝ χωράνε πουθενά έργα ποδηλατόδρομου και ήπιας κυκλοφορίας. Οι κοζανίτες περπατούν ΜΟΝΟ στον δρόμο προς Άργυλο. ΜΟΝΟ
- Το σενάριο Α θα βοηθήσει στην μείωση της ρύπανσης, μείωση της κατανάλωσης ενέργειας δημιουργώντας μια πιο ανθρώπινη κ φιλική πόλη κ ιδιαίτερα για τα Α μεΑ
- Η μόνη αμφισβόλια μου είναι κατά πόσο θα μπορούσε οι κάτοικοι της Κοζανης να χρησιμοποιούν ποδήλατο λόγω της ανομοιομορφία της (ανηφόρες-κατηφόρες).
- Όλα τα παραπάνω όπου είναι εφικτό να γίνουν.
- Η Κοζάνη λόγω της αναφορικής κλίσης που έχει δεν ενδείκνυται για ποδήλατα και ποδηλατοδρόμους
- "Ανηφορικός δρόμοι όχι πολύ κατάλληλοι για ποδηλασία για μετακινήσεις των πολιτών για δουλειά. Λιγες κεντρικές αρτηρίες για να κινηθούν τα οχήματα .Δεν πρέπει να κλείσουν .
- Οφέλη για τους πεζούς και την ποιότητα ζωής οι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας ,αλλά και για τα εμπορικά καταστήματα , μόνο εφόσον υπάρξουν χώροι πάρκινγκ στο κεντρο της πόλης.
- Πέρα σπο το κέντρο πρέπει να αναδειχθούν και άλλες περιοχές της πόλης ,ώστε να βελτιωθεί η συνολική εικόνα και να αναβαθμιστεί η ποιότητα ζωής ."
- Το σενάριο Α θα αλλάξει ριζικά την καθημερινότητα του πολίτη. Άλλωστε στόχος όλων των πόλεων είναι η καλύτερη ποιότητα ζωής των πολιτών
- Λόγω μορφολογίας δύσκολη μετακίνηση με ποδήλατα και εναλλακτικών δρόμων κυκλοφορίας και στάθμευσης
- Αναβαθμίζεται η ποιότητα ζωής των κατοίκων. Διευκολύνεται η μετακίνηση των πεζών και των ποδηλατών. Οι μαθητές θα μπορούν να μετακινούνται από το σπίτι στο σχολείο χωρίς την συνοδεία ενηλίκων.
- Θεωρω οτι ειναι ενα πολυ καλο σεναριο
- Ευρωπαϊκό μοντέλο, θέλει χρόνο να προσαρμοστεί ο δημότης.
- Απαιτείται μια ισορροπία στην λειτουργία της οικονομικής ζωής που είναι στο κεντρο και στις παρεμβασεις που θα γινουν. Θεωρω πολυ δυσκολο κατι τετοιο να επιτευχθει στο κεντρο. Σιγουρα ομως χρειαζονται παρεμβασεις διοτι η κατασταση ειναι ανυποφορη.
- Είναι αρκετά καλη ιδέα κατά την δική μου άποψη,αλλά δεν θα εφαρμοστεί εύκολα
- Οι μετακινήσεις των μεγαλύτερων πολιτών θα πρέπει να ληφθούν υπ όψιν
- Όλα τα παραπάνω όπου είναι εφικτό να γίνουν.
- Όλα τα παραπάνω όπου είναι εφικτό να γίνουν.
- Όλα τα παραπάνω όπου είναι εφικτό να γίνουν.
- Όλα τα παραπάνω όπου είναι εφικτό να γίνουν.
- Είναι πολύ γενικόλογο και αφηρημένο, πρέπει να είστε πιο συγκεκριμένοι, ορίζοντας παραδείγματα ανά κεντρική οδό πχ
- Η Κοζάνη δεν είναι ούτε επίπεδη, ούτε έχει ήπιο χειμώνα. Χρειάζεται η μετακίνηση με ΙΧΕ και ΜΜΜ
- θεωρώ πως στο κέντρο της πόλης τα παραπάνω μέτρα οδηγούν σε πλήρη αποκλεισμό της κίνησης των οχημάτων. Αν λοιπόν η ιδέα είναι το κέντρο της Κοζάνης να είναι χωρίς οχήματα, τότε βρείτε σας παρακαλώ τους αντίστοιχους χώρους στάθμευσης. Πιστεύω ότι η λύση στο πρόβλημα κινητικότητας εντός του κέντρου δεν είναι αυτό που θα πρέπει να μας απασχολεί. Αναπτύξτε περιοχές έξω από το κέντρο της πόλης ώστε να αποσυμφορηθεί το κέντρο. Κάντε όλα αυτά που θέλετε έξω από το κέντρο της πόλης.
- Έτσι είναι δομημένες όλες οι ευρωπαϊκές πόλεις. Αρκεί να υπάρχει θέληση και επαρκής αντίληψη από τους υπευθύνους.
- Λειτουργικό και πώς σκεφτόμαστε μελλοντικά
- Η δυσκολία της εφαρμογής εντοπίζεται στην μορφολογία της πόλης (επικλινές έδαφος). Η χρήση ποδηλάτου θα είναι απαγορευτική για μετακινήσεις από νότο προς βορρά. Λόγω του παραπάνω δεν θα είναι ευκολη η μετακίνηση ηλικιωμένων και ατόμων με αναπηρία.
- Η πόλη που θα ήθελα να ζω εγώ και η οικογένειά μου, έχει αυτά τα χαρακτηριστικά.
- Περισσότερες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας
- Όταν καταστημάτάρχες καταλαμβάνουν χώρους στάθμευσης, οδόστρωμα, πεζοδρόμια, παρκινγκ και δεν τιμωρούνται, ούτε συμμορφώνονται δεν θα εφαρμόσουν τίποτα!!! Όσο υπάρχει ανοχή στην αναρχία και συγκάλυψη, δεν θα γίνει τίποτα θετικό!!!
- για τους μονιμους κατοικουσ του κεντρου τα ψωνια και οι μετακινήσεις τι γίνεται

- Το δυσκολότερο κομμάτι στην εφαρμογή του σεναρίου Α θα είναι η ρυμοτομία της πόλης (ανηφόρες/κατηφόρες) και η αλλαγή νοοτροπίας του μέσου κάτοικου.
- Ευελπιστώ, να εφαρμοστεί μιας και τώρα δεν μπορείς να επισκεφτείς το κέντρο με ποδήλατο!
- Δυσκολο εφαρμοσιμο σεναριο για μια μικρη πολη με στενους μονοδρομους...θα δυσκολεψει οσους μενουν στο κεντρο κ εχουν αυτοκινητα. αν ηταν μεγαλυτερη η πολη με φαρδus δρομου θα ηταν πιο εφικτο.
- Επιτέλους να δημιουργηθούν χώροι για ποδηλάτες και πεζούς με πολύ πολύ πρασινο
- Είμαι υπέρ της υπιας μετακίνησης
- Πολύ καλό αλλά δε ξέρω πόσο μπορεί να γίνει σε μια τέτοια πόλη που έχει πολλούς στενούς δρόμους και ανηφορικούς
- Δυσκολο λογω των στενων δρομων και της κλισης γενικότερα
- Ποιότητα ζωής και όχι μπιτολιάρισμα
- εξαιρετικό!!μακάρι και πραγματοποιήσιμο
- Πάνω από όλα τα παιδιά και οι πεζοί!
- Κατά την γνώμη μου αυτό θα ήταν το ιδανικό σενάριο
- Σηρα μυαλά
- Ακατόρθωτο από τις δημοτικές αρχές όπου υπάρχουν.
- Απαίσια
- Το δίκτυο πρασίνου, ποδηλατοδρόμων και περιπάτου εντός μιας σύγχρονης πόλης είναι προϋπόθεση για την λειτουργία της. Δύσκολο να εφαρμοστεί, όχι τόσο τεχνικά, αλλά αφενός εξαιτίας των παλιών νοοτροπιών που κυριαρχούν στην πόλη, όπου ο καθένας κοιτά το συμφέρον του και μόνο και αφετέρου αφού τα εκλεγμένα όργανα δεν έχουν καμία διάθεση να σπάσουν αυγά για να κάνουν ομελέτα.
- Καλή ιδέα αλλά δύσκολο να επιτευχθεί
- Δεν είναι βιώσιμο για τους ιδιοκτήτες Ι.Χ που μένουν στο κέντρο, λόγω έλλειψης θέσεων στάθμευσης αλλά και στη μετακίνηση θα υπάρξει πρόβλημα.
- Καλό αλλά δύσκολο στην εφαρμογή του
- Αν εξασφαλιστούν θέσεις parking, κ αν ελέγχονται σωστά οι παράνομες στάσεις και σταθμεύσεις ίσως και να έχει απόδοση το Σενάριο Α.
- Σημαντικό η ανάπλαση κεντρικών οδικων αξόνων, όπως και οι δημιουργίες πράσινων διαδρομών.
- Η πεζή μετακίνηση αποτελεί την ουσία της βιώσιμης κινητικότητας.
- "Θα ήταν τέλειο οι μετακινήσεις να γινότανε όσο το δυνατό με λιγότερο αυτοκίνητο αυτο βέβαια προυποθέτει παργινγκ στο κέντρο με πολλές θέσεις
- Πολυ ποδήλατο
- πολύ πράσινο
- κατι σαν τα τρικαλα"
- **ΠΟΛΛΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΔΥΣΚΟΛΑ**
- Δεν πρόκειται να πραγματοποιηθεί λόγω έλλειψης χώρου. Ειδικά στο κέντρο δε μπορω να φανταστω ποδηλατοδρομο σωστο. Στα χαρτια και τα σχεδια ολα ευκολα ειναι....
- **ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΜΕΓΑΛΩΣΟΥΝ ΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΓΙΑ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ**
- Η μεταφορά της κίνησης από κεντρικές οδούς σε παράπλευρες ώστε να αξιοποιηθούν οι κεντρικές οδοί διαφορετικά και μόνο απο οχήματα εκτάκτου ανάγκης θα φέρει μπιτολιάρισμα και χάος στα στενά της πόλης
- Δεν είναι εύκολο εξαιτίας του ανάγλυφου της πόλης η υλοποίηση ποδηλατόδρομου
- Το πιο σίγουρο είναι ότι χρειαζόμαστε ποδηλατόδρομους που δεν διαθέτει η πόλη στο εσωτερικό της ώστε να δοθεί και το κίνητρο χωρίς φόβο ατυχημάτων η χρήση του πρασίνου μέσου όπως είναι το ποδήλατο από νέους και φοιτητές της πόλης αλλά και όσες άλλες κοινωνικές ομάδες επιθυμούν να το χρησιμοποιήσουν
- Θα βγαίνουν παιδιά για βόλτες με τα ποδήλατα και κανένας ενήλικας σε χρησιμοποιεί τους ποδηλατόδρομους
- Οι πολλές ανηφόρες της πόλης δυσχεραίνουν την κυκλοφορία με ποδήλατο
- Καλή η χρήση των ποδηλάτων και του ηλεκτρικού πατινιου αλλά δύσκολο σε πολλές περιοχές με ανηφόρες
- Με τσες ανηφορες θεωρω πως ειναι δυσκολο να γινει ματι τετοιο στην πολη μας...
- Οι ηλικιωμένοι θα δυσκολευτούν να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες,
- Πολύ καλό
- **ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟ**
- Θα καλυτερεύσει το επίπεδο και την ποιότητα ζωής των πολιτών.
- **ΕΦΙΚΤΟ**
- Είναι πολυ δυσκολο για μια πολη με τη γεωμορφολογια της Κοζανης να υποστηρίξει το ποδήλατο . Οι στενοι δρομοι και η ανυπαρξια παρκινγ ειναι μεγαλο προβλημα και ολη αυτη η αναπλαση θα δημιουργησει προβλήματα
- Ποτέ δεν θα πάψω να ελπίζω για την πόλη μου για τα καλύτερα της .
- Το βασικό πρόβλημα που πρέπει να απαντηθεί είναι : αφού θα μειώσουμε τη χρήση του αυτοκινήτου ,ποιες εναλλακτικές μορφές μετακίνησης θα είναι διαθέσιμες και πως θα εξευρεθεί χώρος για τη στάθμευση των οχημάτων
- "Το ποιο σημαντικό είναι να ενωθεί με ποδηλατοδρομο η κοζανη με το κουρι ολα πρεπει να ξεκινανε απο τις ακρες και να καταληγουν στο κεντρο να γκρεμιστει το αθλιο διαχωριστικο ταιμεντο που υπαρχει απο το λιντλ και μεχρι την κοζανη και να ερθει ο δρομος πιο μεσα ωστε να υπαρχει χωρος για πεζοδρομια μη ν ξεχνατε τους φοιτητές που περπατάνε στο δρομο

έλλειψη πεζοδρόμιου και να φτιαχτεί το κουρι όχι πολλά πράγματα και πεταμένο λεφτα τα γήπεδα μονο όχι αλλο τσιμέντο στο δασος

- Υπεοχο
- αρκεί να υπάρχει η πολιτική βούληση και όλα γίνονται
- Θα βελτιώσει την κίνηση πεζών και δικυκλιστών εντός του αστικού ιστού προτρέποντας τους κατοίκους να κινούνται είτε πεζοί είτε με ποδήλατα. Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει στην εύκολη και ομαλή πρόσβαση ατόμων με κινητικά προβλήματα, μεγάλης ηλικίας και βρεφικών καροτσιών.
- Αν δε βρεθεί λύση για τις ανηφόρες, τις βροχές και το παρκάρισμα στο κέντρο δε γίνεται να γίνουμε πόλη φιλική στο ποδήλατο. Δεν έχουμε κουλτούρα ποδηλάτου ή ηλεκτρονικού πατινιού. Πρέπει να την εφαρμόσουμε "δια της βίας" μόνο αν δίνουμε λύσεις στο θέμα κακός καιρός, ανηφόρες προς Νοσοκομείο, Ηπαιρώτικα, Αη Σαράντη, Ξενία κλπ, και πρόσβαση στο κέντρο με παρκιν. Κοινώς, γιατί δε φτιάξαμε παρκιν κάτω από την πλατεία δεν καταλάβαμε κι ας κόστιζε και αρκετά.
- "Σε αυτό το σενάριο οι παράγοντες που θα πρέπει να συνυπολογισθούν είναι πολλοί. Π.χ. -οι μετακινήσεις των ευπαθών ομάδων όπως οι μεγαλύτεροι σε ηλικία, που διαμένουν στις προς ανάπλαση περιοχές, για παράδειγμα με δρομολόγια mini bus κλπ
- -η ανάπλαση των προσόψεων κατοικιών και καταστημάτων με σκοπό τη δημιουργία ευχάριστου περιβάλλοντα χώρου, που θα συνδυάζεται αρμονικά με την προς ανάπλαση περιοχή,
- -δημιουργία περιοχών εμπορικού ενδιαφέροντος, στις περιοχές όπου θα λάβει χώρα η ανάπλαση,
- -κίνητρα για τη μη χρήση μηχανοκίνητων μέσων και την οικονομία ενέργειας μέσω νέων τεχνολογιών, όπως web εφαρμογών, εφαρμογών smart phone κλπ,
- -χρήση αισθητήρων IoT, με σκοπό την επίτευξη smart city, μέσω της διασύνδεσης ολόκληρης της πόλης σε ένα ενιαίο δίκτυο"
- Πολύ σημαντικό είναι να ενημερωθεί συστηματικά η τοπική κοινωνία ώστε να αντιληφθεί τα μεσομακροπρόθεσμα οφέλη και να κατανοήσει ότι οι βραχυπρόθεσμες επιπτώσεις (απώλεια χώρων στάθμευσης κτλ) αντισταθμίζονται από τα πολλαπλάσια οφέλη.
- Θέσεις στάθμευσης για τους μόνιμους κατοίκους, αλλά και για τους επισκέπτες - πελάτες του εμπορικού κέντρου
- Δύσκολο να εφαρμοστεί
- Είναι ιδανικό, με οφέλη για τη δημόσια υγεία, το περιβάλλον, προάγει την οικολογική συνείδηση, την άσκηση και την ευζωία. Είναι δυσεφάρμοστο και απαιτείται εκπαίδευση των πολιτών της Κοζάνης ώστε να απομακρυνθούν από τη χρήση του αυτοκινήτου, όπου σε κάθε τους μετακίνηση - ακόμη και σε πολύ μικρές μάλιστα το χρησιμοποιούν. Είναι ζήτημα πολιτισμού και ενσυναίσθησης. Λόγω ιδιομορφίας του ανάγλυφου της περιοχής, το ποδήλατο είναι ένα μέσο που δε μπορούν να χρησιμοποιήσουν όλοι. Είναι ζήτημα ασφάλειας λοιπόν , οι πεζοί να αντιμετωπίζονται αξιοπρεπώς, οι διαβάσεις να τηρούνται, να μπορούν να χρησιμοποιούν την πόλη και άτομα με κινητικά προβλήματα. Ενίσχυση λοιπόν της μετακίνησης με τα πόδια με σεβασμό και πρακτικές διευκολύνσεις (συγκοινωνιακά κλπ) σε όσους επιλέγουν να κινηθούν χωρίς μέσο μεταφοράς.
- Έχοντας κύριο στόχο την κίνηση εντός της πόλης με ποδήλατο ή μηχανές για πρέπει να υπάρχουν αρκετά σε αριθμό και σημεία στάθμευσης τους.
- Πιο ανθρωπίνη πολη
- Δεδομένου της ρυμοτομίας της πόλης και της μη ύπαρξης μεγάλων πεζοδρομίων-δρόμων είναι αρκετά δύσκολο να υλοποιηθεί αλλά όχι ανέφικτο . Απαιτείται κατάλληλος σχεδιασμός ώστε να εφαρμοστεί αν όχι σε όλα τουλάχιστον σε κάποια σημεία της πόλης ποδηλατόδρομος. Για να είναι αυτό εφικτό θα πρέπει να πεζοδρομηθεί ένα μεγάλο κομμάτι του κέντρου. Πάρτε παραδείγματα από άλλες πόλεις πρότυπα(π.χ. Λάρισα). Επίσης θα ήταν καλό να διαμορφωθούν χώροι (πίστες) για δράσεις όπως skateboard κ.α Προσωπικά έχοντας παιδί στην εφηβεία που θέλει να αθλείται(και εγώ προσωπικά) καλό είναι να γίνουν υπαίθριοι χώροι άθλησης. Τα τρία σημεία που υπάρχουν στο πάρκο και στον ξενία είναι πολύ καλά αλλά δεν επαρκούν. Μπορεί να προστεθούν και άλλα όργανα όπως μονόζυγο για τους νεότερους.
- Είναι μια πόλη με υψομετρικές διαφορές και μεγάλο χειμώνα με αποτέλεσμα να μην ευνοείται η χρήση του ποδηλάτου.
- Είναι δύσκολο να εφαρμοστεί λόγω έλλειψης παιδείας και επικράτηση συμφερόντων
- ΕΙΝΑΙ ΛΙΓΑΚΙ ΔΥΣΚΟΛΟ ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΑΝΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑΣ ΤΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΜΑΣ (ΑΝΗΦΟΡΕΣ - ΚΑΤΗΦΟΡΕΣ) .
- Ελλιπείς θέσεις Στάθμευσης
- είναι δυνατον να μιλατε για ποδηλατοδρομους σε μια πολη που με το ζορι μπορεισ να περπατησεισ ακομα και με τα ποδια? Παρτε για παραδειγμα την οδο Μακεδονομαχων. Ειμαι 31 ετων και δυσκολευομαι να περπατησω σε αυτο το δρομο. Απαραδεκτα ψηλα πεζοδρομια κ ακομα πιο απαραδεκτο το πλακοστρωτο. Επισησ για εξηγηστε μας που θα γινει ο ποδηλατοδρομος? Για να ανεβει καποιοσ στη Σκ'ρκα η μηπως στην Αγ. Παρασκευη?
- Εφόσον εξασφαλιστούν περιοχές ήπιας κυκλοφορίας με δυνατότητα διέλευσης και όχι στάσης- στάθμευσης οχημάτων, είναι εφικτή η εφαρμογή του σχεδίου μετά από διάστημα πρώτης προσαρμογής και ανάλογης αντίδρασης του κοινού.
- Οι καιρικές συνθήκες και η μορφολογία της πόλης δεν βοηθούν το περπάτημα και το ποδήλατο
- Η πόλη μας είναι δύσκολη για περπάτημα και ποδήλατο, λόγω των μεγάλων κλίσεων των δρόμων της
- Συμφωνώ στον εξωραϊσμό του βιοτικού επιπέδου στην πολη μας λιγότερα αυτοκίνητα ,περισσότερος χώρος για τον άνθρωπο ,λιγότερη ρύπανση ,
- Το ιδανικότερο αλλά πρακτικά αδύνατο να εφαρμοστεί λόγω της υψομετρικών διαφορών της πολης
- Είμαστε ορεινή πόλη, η κυκλοφορία με ποδήλατα είναι εφικτή για μια μικρή μεριά της πόλης.

- Θα χρειαστεί πολύς χρόνος να συμμορφωθούν οι πολίτες όλοι συμφωνούν αλλά δεν είναι πρόθυμοι να αλλάξουν τρόπο ζωής

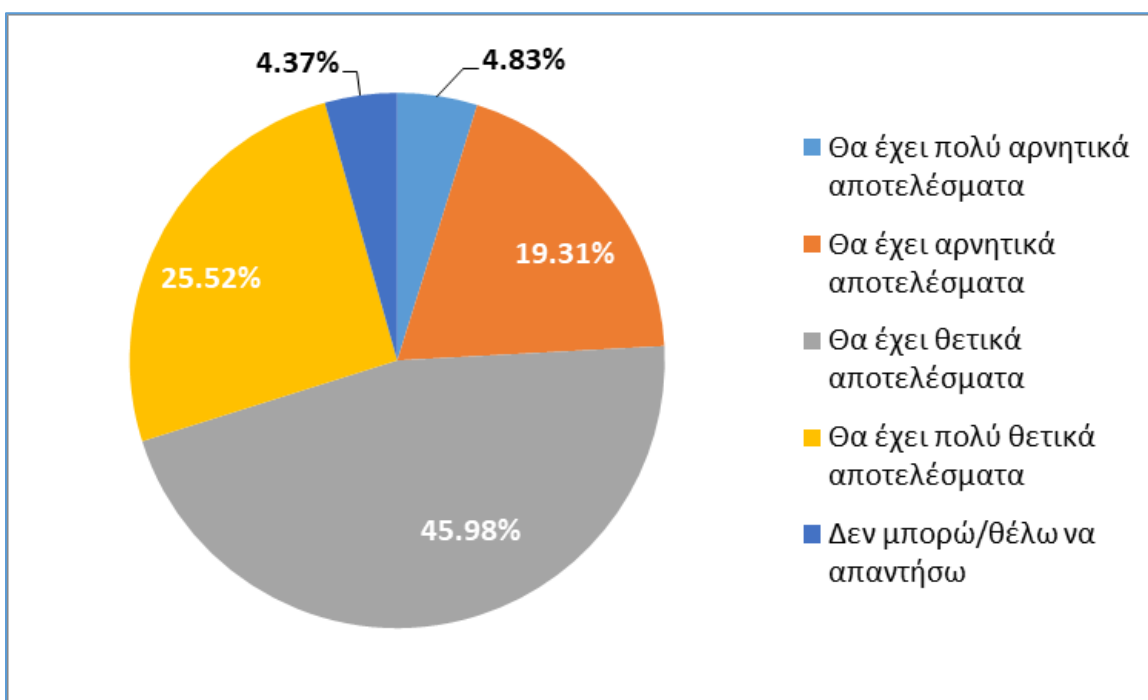
Αξιολόγηση Σεναρίου Β

Για την αξιολόγηση του Σεναρίου Β παρουσιάστηκε η καρτέλα με τα εξής χαρακτηριστικά:

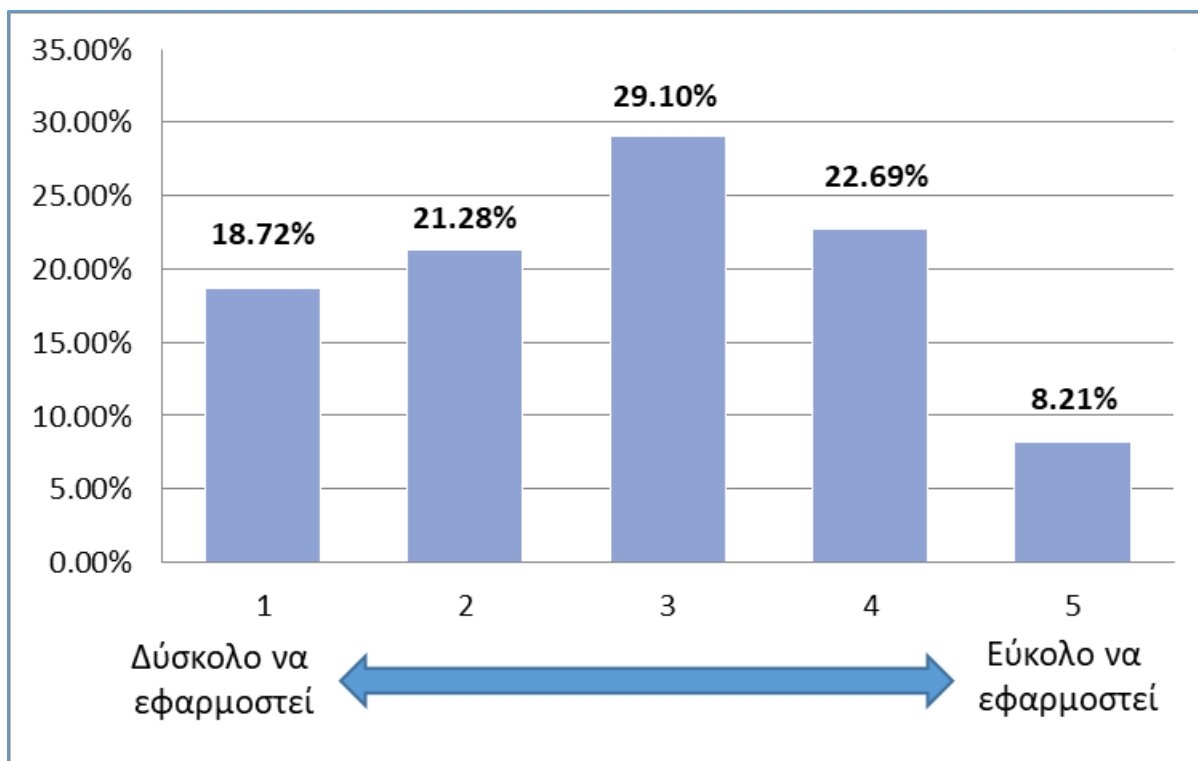
1. Περιγραφή του σεναρίου και των στοιχείων στα οποία αναφέρεται
2. Περιγραφή ενδεικτικών μέτρων στα οποία θα δοθεί έμφαση
3. Εκτιμήσεις για το κόστος και τον χρόνο υλοποίησης και της συμβολής στην βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας

Ο ερωτώμενος κλήθηκε να τοποθετηθεί σχετικά με τον βαθμό αποτελεσματικότητας του σεναρίου στην περιοχή παρέμβασης και τον βαθμό ευκολίας ή δυσκολίας του σεναρίου να υλοποιηθεί.

Εάν τα τελικά μέτρα που θα επιλεγούν για το ΣΒΑΚ Δήμου Κοζάνης, πέρα από τις βασικές ανάγκες της πόλης, σχεδιαστούν σύμφωνα με τις προοπτικές εξέλιξης που περιγράφονται στο Σενάριο Β, τι αντίκτυπο θεωρείτε πως θα έχει ένα τέτοιο σενάριο στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη:



Εικόνα 2-10: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του Σεναρίου Β στην πόλη.

Πόσο εύκολο θεωρείται να εφαρμοστεί το σενάριο Β στην πόλη σας;

Εικόνα 2-11: Ευκολία εφαρμογής του σεναρίου Β στην πόλη

Οι πολίτες της πόλης της Κοζάνης εκτιμούν σε ποσοστό 46% πως θα έχει θετικά αποτελέσματα και το 25,52% πολύ θετικά αποτελέσματα. Από την άλλη το 24,14% θεωρεί πως θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στη λειτουργία της πόλης.

Όσον αφορά την ευκολία εφαρμογής το 60% θεωρεί πως είναι ρεαλιστικό να εφαρμοστεί στην πόλη της Κοζάνης.

Οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να συμβάλουν με τις παρατηρήσεις τους στην βελτίωση του σεναρίου Β. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω χωρίς επεξεργασία από την ομάδα έργου.

Παρατηρήσεις πολιτών για το σενάριο Β

- Προϋποθέτει αρκετά μεγαλύτερο κόστος, σε σχέση με το σενάριο Α, και μάλιστα κόστος όχι "διαμοιραζόμενο" σε πολλούς αποδέκτες, καθώς το μεγαλύτερο ποσοστό θα είναι για ανανέωση εξοπλισμού.
- Είναι ανποικονομικό τα συχνά δρομολόγια με λίγους επιβάτες . Δεν είναι ρεαλιστικό. Ποιός θα πληρώσει το κόστος ..
- Έχει δυσκολίες πολλές
- Παρουσιάζει αδυναμίες στην υλοποίησή του
- Η αναβάθμιση μπορεί να γίνει εύκολα, αλλά πιστεύω δεν μπορεί να εφαρμοστεί λόγω της μη συμμετοχής του κόσμου. Εάν δεν γίνει κάποια αλλαγή στο κέντρο, θα συνεχίσουν οι πολίτες να παίρνουν το αυτοκίνητο.
- Ίσως χρειάζονται περισσότερα κίνητρα ή αντικίνητρα για να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα μιας ακριβής συγκοινωνίας ΜΜΜ έναντι του ΙΧ, καθώς οι Κοζανίτες από τη μια είμαστε δεμένοι με το αυτοκίνητο και από την άλλη η Κοζάνη περπατιέται εύκολα στο μεγαλύτερο κομμάτι της. Τη μετακίνηση από τους γύρω οικισμούς θα τη βελτιώσει αλλά ήδη αυτή είναι σε καλό επίπεδο.
- απaráδεκτο

- *mini bus* - αστικά είναι τα οχήματα που δημιουργούν το μεγαλύτερο μπουτιλιάρισμα στην πόλη. Ποτέ δεν έχουν σταθερή ώρα που περνάνε από τις στάσεις, ακόμα και τα παιδιά να χάσουν το *mini bus* για το σχολείο ή το φροντιστήριο - γυμναστήριο πρέπει να τα πάμε με το αυτοκίνητο.
- θεωρητικά καλή λύση
- Σενάριο που είναι εφικτό και έχει αποτελέσματα
- η πολη μας ειναι αρκετη μικρη για τετοιες υποδομες.μεγαλο το κοστος για να γινει ολο αυτο.δεν θεωρω οτι φταιει η μη συγχρονη συγκοινωνια για τη μη χρηση των μεσων απο το κοινο
- δύσκολα εφαρμόσιμο λόγω της αντιμετώπισης του αστικού ΚΤΕΛ σε κάθε αλλαγή. Θα είναι εμπόδιο σε κάθε φάση
- Η πόλη της Κοζάνης είναι μικρή σε έκταση και η χρήση τέτοιου είδους οχημάτων μαζικής μεταφοράς θεωρώ πως αφορά άλλες πόλεις όπου ο πολίτης έχει να διανύσει μεγάλη απόσταση προκειμένου να ικανοποιήσει τις καθημερινές του ανάγκες. Η χρήση τέτοιου είδους οχημάτων με χαμηλό περιβαλλοντικό αποτύπωμα θα ήταν ίσως χρήσιμη σε περιοχές εκτός πόλης, όπως προς τη ΖΕΠ,ΚΟΙΛΑ, ΤΕΙ ΔΥΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ , ΔΕΥΑΚ κλπ και όχι στο κέντρο της πόλης.
- Περιφερειακά Υπάρχει ανάγκη για ΜΜΜ κ.όχι τόσο στο κέντρο, ενημέρωση στους πολίτες τις γραμμές που λειτουργούν
- Ίσως το σενάριο Β δε θα είναι τόσο αποδοτικό σε σχέση με το σενάριο Α, μιλώντας για την Κοζάνη. Ωστόσο, θα ήταν θετικό να εφαρμοστούν οι γενικές προτεραιότητες του σχεδίου σε μικρότερο βαθμό, ώστε να υπάρξει βελτιστοποίηση των μέσων μεταφοράς και των μετακινήσεων.
- ΤΑ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΑΝΑΓΚΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΜΑΣ ΚΑΘΩΣ ΟΙ ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ ΕΙΝΑΙ ΜΙΚΡΕΣ. ΙΣΩΣ ΝΑ ΑΠΑΙΤΗΘΟΥΝ ΜΟΝΟ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΟΠΩΣ ΖΕΠ , ΑΛΛΑ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΣ ΤΟΥΣ ΝΟΜΙΖΩ ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΟ, ΔΥΣΑΝΑΛΟΓΟ ΜΕ ΤΑ ΘΕΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΟΥ ΘΑ ΕΧΟΥΜΕ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ.
- Υψηλό ετήσιο κόστος συντήρησης, εξάρτηση από τις τεχνολογικές και το μέγεθος των οχημάτων σε συνάρτηση με το πλάτος των οδών της πόλης μπορεί να δημιουργήσουν περιοδικά προβλήματα.
- Αν βελτιωθεί η συγκοινωνία η δημοτική τότε ναι. Αλλιώς δεν θα υπάρξουν θετικά αποτελέσματα.
- Θα έχει θετικά αποτελέσματα καθώς θα μειωθούν οι εκπομπές καυσαερίων των αστικών λεωφορείων στην πόλη. Θα είναι πιο εύχρηστη η αστική συγκοινωνία για τους φοιτητές για να μεταβούν στο πανεπιστήμιο και για τους μαθητές για να μεταβούν στα χωριά.
- Πιο εύκολα εφαρμόσιμο σενάριο λόγω των υποδομών της πόλης.
- Δεν χρησιμοποιεί ο δημότης Κοζάνης τα μέσα μαζικής μεταφοράς
- Συμφωνώ απόλυτα
- Πολυ καλυτερο απο το προηγούμενο σενάριο
- Ανέφικτο
- Δεν είναι τόσο μεγάλη η πόλη για συγκοινωνίες
- Είναι πιο ρεαλιστικό από το σενάριο Α
- Σε μια πόλη όπως η Κοζάνη,όπου ο κάτοικος έχει μάθει να κινείται με το αυτοκίνητο του,θεωρώ πως θα είναι δύσκολο να αλλάξει συνήθειες,όπως είχε γίνει και με τα *mini bus* κάποτε,τα οποία κατά την άποψη μου,δεν είχαν πολύ μεγάλη επιτυχία.
- Πιστευω πως σιγουρα θα πρεπει να υπαρχει αυξηση στη συχνοτητα των δρομολογιων (και οχι ανα μια ωρα) και φυσικα καλυτερη διαχειρηση των δρομολογιων (για παραδειγμα οταν με το αυτοκινητο μου η διαδρομη ζεπ-κοζανη θα γινει σε 10 λεπτα εγω γιατι να χρησιμοποιησω το αστικο που θα κανω πανω απο 30 λεπτα γιατι θα πρεπει να παω και απο τα χωρια?).θα μπορούσατε για μεσα στν πολη να χρησιμοποιησετε ενα λεωφορειο-αστικο ηλεκτρικο το οποιο θα κανει μια συγκεκριμενη διαδρομη που θα εξυπηρετει ολη τν πολη απο τν μια ακρη στην αλλη πχ κολυμβητηριο,κτελ,νοσοκομειο,νομαρχεια,κεντρο το οποιο θα ειναι δωρεαν ή με πολυ μικρο κοστος (οχι 1€),οπως εχει κανει ο δημοσ ρεθυμνου.τελος για να χρησιμοποιουμε τα αστικα της πολης πιστευω πως θα επρεπε να υπαρχει μια μηνιαια καρτα η οποια θα ηταν οικονομικη για παραδειγμα 30€ και οχι 70€(αν υπολογισουμε πως 1€ εχει το εισιτηριο και θα παιρνοουμε ενα καθε μερα) οπως δηλαδη γινεται στην θεσσαλονικη και σε αλλες μεγαλες πολεις οπου οι δημοτες χρησιμοποιουν τα μμμ και οχι τα αυτοκινητα τους
- Ως κατοικος Κοζανης που μενει ΖΕΠ, θεωρω πως ειναι απαραιτητο να βελτιωθει η συγκοινωνια. Εαν ενα τετοιο σχεδιο εφαρμοστει θα ειμαι και εγω οπως και οι περισσοτεροι πολιτες θεωρω πολυ ικανοποιημενη. Οπως και οι φοιτητες που θα χρειαζεται να πηγαινοερχονται στο νεο κτηριο του πανεπιστημιου στη Ζεπ, με τα τωρινα δεδομενα θα υποστοουν μεγαλη ταλαιπωρια.
- Θα πρέπει οι μετακινήσεις να γίνονται με χρήση μίνibus με συχνότητα όχι σαν σήμερα αλλά ποιο συχνή και τις απογευματινές ώρες ώστε να εξυπηρετεί και την αγορά. Να δημιουργήθουν θέσεις στάθμευσης σε περιοχές όπως νιαήμερος περιοχή ΟΣΕ_ λαϊκή αγορά, περιοχή Κασλά, εκκλησία Αγίας Παρασκευής, κλειστό γυμναστήριο κτλ από όπου από εκεί θα περνούν ή θα χρήση ποιούνται ως χώροι αφετηρίας των μίνibus . Οι γραμμές θα πρέπει να διασταυρώνονται ώστε να υπάρχει η δυνατότητα μετεπιβίβασης από την μια γραμμή σε μια άλλη.

- Υλοποιήσιμο αλλά δυσλειτουργικό και δυσνόητο για το μεγαλύτερο ποσοστό των κατοίκων της πόλης μας
- Ωραίο σχέδιο αλλά όχι για την Κοζάνη σκεφτείτε τι κίνηση θα δημιουργήσει η κυκλοφορία τέτοιων οχημάτων μέσα στην πόλη είδη η κατάσταση είναι δύσκολη. Καλύτερα αυτό να εφαρμοστεί για τα αστικά τα οποία είναι επίσης πεταλαιωμένα...
- Απαραίτητη η ενίσχυση της κουλτούρας τέτοιων δράσεων.
- Υψηλές λειτουργικές δαπάνες, λίγοι πελάτες.
- Με την προϋπόθεση ότι η μεταφορά θα είναι δωρεάν ή με ένα πολύ πολύ μικρό αντίτιμο.
- Είναι προτιμότερο του Α
- Πολύ μεγάλο κόστος για ένα τέτοιο σενάριο.
- Η γνώμη μου θα ήταν να έχουμε προαστιακό σιδηροδρομο όχι μόνο για την κο ύζάνη αλλά και για τα εργοστάσια της δεης οπου θα μπορεί να εξυπηρετητέ ο κόσμος
- Ούτε η αναβάθμιση και βελτίωση της συγκοινωνίας θα δώσει λύσεις.Εξ΄'αλλου το είδαμε με τα mini bus όλα αυτά τα χρόνια. Κανένας δεν τα χρησιμοποιεί και το μόνο που κάνουν είναι οι βόλτες πάνω κάτω δημιουργώντας κυκλοφοριακό πρόβλημα. Να μας πεί ο Δήμος τα λειτουργικά έξοδά τους, μισθοί οδηγών, καύσιμα, συντήριση κ.λ.π σε συνδιασμό με τα έσοδά τους για κάθε μήνα κυκλοφορίας. Πρέπει να ξέρουν οι δημότες πόσο τους κοστίζουν οι άδειες αυτές βόλτες.
- "Στοχευμένες εσωτερικές διαδρομές στον ιστό της πόλης (το μέγιστο δύο διαδρομές) με πολύ μικρά οχήματα μεταφοράς (10-15 απόμων)το μέγεθος των οποίων μπορεί να εξαχθεί με πιλοτική εφαρμογή. Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων για το εισιτήριο με χρήση κάρτας η με χρέωση μέσω ψηφιακών εφαρμογών η με προπληρωμένο εισιτήριο ή και συνδυαστικά για να μειώνεται ο χρόνος επιβίβασης.
- Άμεση εφαρμογή στο διαδίκτυο ώστε να είναι άμεσα διαθέσιμος ο χρόνος άφιξης του λεωφορείου σε συγκεκριμένη στάση ,όπως και οι διαδρομές αλλά και ο εκτιμώμενος χρόνος μεταβίβασης από στάση σε στάση.Πιθανοί σταθμοί μετεπιβίβασης στα όρια του οικιστικού ιστού της πόλης για την αστική συγκοινωνία των κοντινών οικισμών ,με άμεση όμως ανταπόκριση με τα λεωφορεία των εσωτερικών διαδρομών και με εισιτήρια όπως προηγουμένως αναφέρθηκε."
- Δεν θέλω να απαντήσω
- Δυσκολο να εφαρμοστεί
- μείωση της χρήση ΙΧ ειδικα στο κεντρο της πολησκ εξυπηρετηση των δημοτων με δρομολογια σε υπηρεσιες ,ΔΕΥΑΚ ΔΕΗ κτλ
- θα έχει λιγο΄τερα αποτελέσματα από το προηγούμενο
- Πιο εύκολος στόχος για υλοποίηση
- "Σε μια πολη μικρη,πυκνοκατοικημενη,χωρις δρομους διαφυγης θεωρώ την υπαρχουσα συγκοινωνία ικανοποιητική και ίσως μικροτερα ακομα mini bus να ήταν πιο βολικα! Θεωρω οτι τα λεφτα για τετοιεςμελετες ειναι πεταμενα λεφτα σε δυσκολες εποχες
- Είναι πολύ καλή σκέψη
- Το κόστος μετάβασης στο κέντρο της πόλης θα είναι απαγορευτικό για άτομα που ανήκουν στις πιο αδύναμες οικονομικά ομάδες. Επίσης αυξάνεται ο χρόνος μετάβασης από και προς την εργασία το οποίο αποτελεί σημαντικό κόστος για την ποιότητα ζωής των δημοτών. Τέλος, τυχούσα καθυστέρηση στα δρομολόγια των ΜΜΜ μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα στην εργασία των δημοτών.
- Πολεοδομική αδυναμία!
- Όπως ανέφερα και παραπάνω η πόλη χρειάζεται μια ριζική αλλαγή. Όλα τα άλλα είναι ημίμετρα και αποφυγή της ζοφερής πραγματικότητας. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 90% τουλάχιστον των πολιτών δεν χρησιμοποιεί τα δημόσια μέσα μεταφοράς. Λέτε να αλλάξει γνώμη εάν είναι ηλεκτρικά?
- Αυτονόητα και πρέπει να γίνουν
- Πολύ θετικό το ότι εξυπηρετεί την κινητικότητα μεγάλων ομάδων πληθυσμού μειώνοντας τη χρήση ΙΧ, αλλά προσκρούει στο υψηλό κόστος κατασκευής και κυρίως λειτουργίας του συστήματος, όπως και στο ότι είναι δυσεφάρμοστο στην πλήρη μορφή του και ευάλωτο στις μεταβαλλόμενες οικονομικές, κοινωνικές και πολιτιστικές συνθήκες.
- Όσες φορές και αν έχει επιχειρήσεις ο δήμος να βάλει τα ΜΜΜ βλέπε mini bus στην υπηρεσία τον πολιτών δεν έχει ευδοκιμήσει. Για να λειτουργήσει το μέτρο με τα ΜΜΜ πρέπει το αυτοκίνητο να απογοητευτεί από το το κέντρο και σε απόσταση 500 μέτρων εκτός ιδικών περιπτώσεων αμεα και όσοι έχουν θέση στάθμευσης σε οικοδομή.
- ΠΟΛΥ ΚΑΛΟ
- ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΕΠΙΘΕΤΙΚΟ ΑΠΟ ΤΟ Α ΣΕΝΑΡΙΟ...
- θα διευκολυνει την καθημερινότητα στην μετακινηση των κατοικων της πολης
- γραμμες που από την περιφέρεια θα κατευθίνονται στο εμπορικό κέντρο με μικρά λεοφωρία και σύντομες διαδρομές
- ΓΙΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΠΟΛΕΙΣ
- Εκτός και αν είναι ΕΝΤΕΛΩΣ ΔΩΡΕΑΝ η μετακίνηση. Το κόστος εισιτηρίων είναι απαγορευτικό.

- Μη υλοποίησιμο. Η πόλη είναι μικρή και οι δημόσιες μετακινήσεις απέτυχαν στο παρελθόν. Οι μετακινήσεις λόγω του μεγέθους της πόλης γίνεται κυρίως με τα πόδια.
- Και πάλι δεν υπάρχει πρόβλεψη για πάρκινγκ.
- Αναύση κόστους-κέρδους για τα minibus ώστε να δείτε ποια ήταν τα οφέλη ή όχι. Προτιμότερο θα ήταν το σενάριο να αφορά συγκοινωνία Κοζάνης με κοντινά χωριά και όχι μέσα στην πόλη.
- Τα mini bus απέτυχαν, και οι λόγοι ήταν ότι αλλαζαν συνεχεια τα δρομολογια, τις στασεις κτλ. Η κοζανη ειναι απο τις ελαχιστες πολεις στην ελλαδα αυτου του μεγεθους, που δεν εχει στην ουσια αστικη συγκοινωνια (MMM). Καλο θα ηταν να γινει, αρκει να σχεδιαστουν καλα οι γραμμες δρομολογιων
- μπορεί να εφαρμοστεί
- Ότι & για το Α
- Σαφέστατα το σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας χρήζει ανανέωσης και εκσυγχρονισμού, αλλά θα πρέπει πρώτα να αναρτηθεί αναλυτικό σχέδιο δρομολογίων των λεωφορείων και του κόστους αγοράς-ανταλλακτικών-συντήρησής για να αποφανθεί εάν και πόσο τελικά θα είναι λειτουργικό το σχέδιο αυτό.
- Δεν είμαι ειδικός αλλά είναι μικρές οι αποστάσεις στην Κοζάνη δύσκολα χρησιμοποιεί ο κόσμος μμμ
- Θεωρώ πως είναι δύσκολο να επιτευχθεί ένα τέτοιο σενάριο στην πόλη της Κοζάνης και ότι υπάρχουν πολύ πιο σοβαρά θέματα που πρέπει να σκεφτούμε και να θέσουμε σε προτεραιότητα σύμφωνα με τις ανάγκες της κάθε πόλης.
- Σίγουρα οι μαζικές μετακινήσεις είναι αποδεκτές, αρκεί να είναι αποδοτικές. Πιστεύω η εμπειρία από την λειτουργία των MINI-BAS στην Κοζάνη θα έχει τον πρώτο λόγο
- Με τη χρήση των μίνι bus, αποδείχθηκε πως μόνο την κυκλοφορία παρακωλύουν και δεν αξιοποιούνται από τον κόσμο. Καθόλου αποτελεσματική η λειτουργία τους.
- Λογω κοστους.
- Δύσκολα αλλάζει η νοοτροπία του Έλληνα για χρήση MMM
- "Είναι καλή η επένδυση στη δημόσια συγκοινωνία αλλά καλό θα ήταν να αφορά περισσότερο τις περιφερειακές περιοχές καθώς η πόλη είναι μικρή και οι αποστάσεις κοντινές για να μπορούν να τις καλύψουν οι πολίτες περπατώντας.
- Θα ειναι πολυ ποιο εύκολη η χρήση ΜΜΣ για όλους τους προορισμούς
- ΜΕΓΑΛΟ ΚΟΣΤΟΣ, ΟΙ ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΣΥΝΗΘΙΣΜΕΝΟΙ ΣΤΗ ΧΡΗΣΗ ΜΜΜ
- "Για να γίνει κάτι τέτοιο, θα πρέπει να περάσει στη συνείδηση ΟΛΩΝ ότι θα πρέπει να χρησιμοποιήσουν τα ΜΜΜ για τις μετακινήσεις τους. Προβείτε σε μια στατιστική έρευνα για να διαπιστώσετε ότι εκτός από τους φοιτητές και τους ηλικιωμένους, ο συμπολίτης θεωρεί ότι δεν υπάρχει ανάγκη για να μπει σε λεωφορείο, είτε διότι οι αποστάσεις είναι πολύ μικρές είτε διότι προτιμάει να μετακινηθεί με το αυτοκίνητο του ή με ένα ταξί... Δεν έχει να κάνει ούτε με το πλήθος αλλά ούτε και με την αναβάθμιση των στάσεων.
- Θα πρέπει το σενάριο Β να συνδυαστεί με το σενάριο Α. Δηλαδή, όταν μετατρέψεις, όλο το κέντρο σε περιοχή χαμηλής κυκλοφορίας τότε ΙΣΩΣ ΚΑΠΟΙΟΙ αναγκαστούν να χρησιμοποιήσουν τα ΜΜΜ.
- Τα οχήματα καθαρής ενέργειας, θα μπορούσαν να αποτελούν μέρος ΚΑΘΕ σεναρίου καθώς έτσι θα επιτευχθεί η μείωση της ρύπανσης του ήδη επιβαρυσμένου περιβάλλοντος της πόλης."
- Προτεραιότητα στα δρομολόγια. Πιο συχνά και στις περισσότερες περιοχές.
- Εάν είναι ανέφικτο το σενάριο Α ,ενδεχόμενος συνδυασμός με το Β
- Θα είναι ένα επιτυχημένο σενάριο, κυρίως αν αναπτυχθούν διαδρομές δημόσιας συγκοινωνίας περιμετρικά της πόλης, ώστε να εξυπηρετούνται οι κάτοικοι που διαμένουν σε κατοικίες στα όρια της πόλης και να έχουν όσο το δυνατόν καλύτερη πρόσβαση στο κέντρο της πόλης (για να μην χρειάζεται να μετακινούνται με ΙΧ αυτοκίνητο) για τις δουλειές τους. Και επίσης θα είναι επιτυχημένο το σενάριο αυτό, αν λειτουργεί συνδυαστικά με τις μετακινήσεις των κατοίκων, από τους όμορους οικισμούς της Κοζάνης προς το κέντρο της πόλης, αποφεύγοντας την κυκλοφοριακή συμφόρηση του κέντρου κατά τις ώρες αιχμής.
- Έμφαση στα park n ride απαραίτητα συνδυαστικά με το Α σενάριο. Τα υπόλοιπα δεν θεωρώ ότι εντάσσονται σε ΣΒΑΚ.
- Η ίδια με το πρώτο. Η μόνη λύση για να υπάρξει προοπτική γι αυτή την πόλη. Θα ανασάνει το κέντρο. Θα φέρει τον πολίτη στο κέντρο.
- Ο μόνος λόγος που απάντησα ότι θα είναι θετικά τα αποτελέσματα είναι γιατί θα διευκολύνει ανθρώπους που δυσκολεύονται στο περπάτημα λόγω έλλειψης κινητικότητας ή/και ηλικίας. Προτιμώ τα δημόσια παρά τα ιδιωτικά λόγω κόστους επιβάρυνσης
- Εδώ τα πράγματα νομίζω ότι είναι πιο απλά και οι λύσεις λίγο-πολύ αναφέρονται στην παρούσα σελίδα, δηλαδή πύκνωση των απαραίτητα αραιών δρομολογίων, οπωσδήποτε μικρότερα μικρά λεωφορεία από τα απαραίτητα φαρδιά που υπάρχουν τώρα, τα οποία δημιουργούν πολύ συχνά μπουτιλιαρίσματα, αναβάθμιση στάσεων, έξυπνη τεχνολογία που υπάρχει για χρόνο αναμονής κ.α

- Δεν θα αλλάξει κάτι θεαματικά με την εφαρμογή του σεναρίου Β. Οι μέγιστες αποστάσεις στην πόλη μας δεν είναι "τόσο απαγορευτικές" ώστε να δοθεί προτεραιότητα στη δημόσια συγκοινωνία. Επίσης, πρόκειται για μια ιδιαίτερα ακριβή λύση με αμφίβολα αποτελέσματα
- Διαφάνεια στις όποιες ενέργειες
- Δυσκολα εφαρμοσιμο στην Κοζανη λογω των μικρων διατομων σε κεντρικους οδικους αξονες της πολης που θα εχει ως συνεπεια την οχι ευρυθμη κινηση ΜΜΜ. Μικρες αποστασεις εντος πολης επισης δεν δικαιολογουν αναγκαιοτητα ΜΜΜ. Ισως μονο μικρα λεωφορεια, ευελικτα κ γρηγορα σε συγκεκριμενες διαδρομες εντος πολης και σε γειτονικα χωρια
- Λόγω της φοβερής ανεπάρκειας των αστικών λεωφορείων, το παραπάνω σενάριο είναι εφικτό μόνο υπό την ουσιαστική κι αποτελεσματική λειτουργία της εταιρείας του αστικού ΚΤΕΛ Κοζάνης (σχετικώς απίθανο επίτευγμα με τα τωρινά στατιστικά στοιχεία και δεδομένα). Αν επιτευχθεί αυτό, το σενάριο είναι πράγματι χρηστικό και θα βελτιώσει την πόλη της Κοζάνης.
- Μικρή πόλη.. από το παράδειγμα των minibus δεν τα επιλέγει το κοινό
- Φοβικό αλλά εφικτό
- Έτσι και έτσι
- Το σενάριο Β επαναλαμβάνει μια ευρύτερη χρήση ενός νέου mini Bus που κατά την γνώμη μου στο παρελθόν δεν κατάφερε να συγκεντρώσει το ενδιαφέρον τον δημοτών μας. Θεωρώ πως ένα τέτοιο σενάριο δεν θα λύσει το πρόβλημα της πόλης μας διότι δεν είναι τόσο μεγάλος ο αριθμός των δημοτών που χρησιμοποιεί μέσα μεταφοράς. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείτε και ελάχιστη συμμετοχή των πολιτών στην χρήση αστικών λεωφορείων από τα γύρω χωριά του νόμου μας που εξυπηρετούνται από την αστική συγκοινωνία. Πιστεύω πως σε αυτό το σενάριο δεν υπάρχει κίνητρο για τους δημότες να χρησιμοποιήσουν ΜΜΜ.
- Το ίδιο με το Σενάριο Α
- Θεωρώ ότι δεν θα υποστηριχθεί σημαντικά από τους πολίτες. Με την υπάρχουσα δημόσια συγκοινωνία, οι πολίτες δεν συμμετέχουν αισθητά. Οι αποστάσεις στην εν λόγω περιοχή δεν είναι σημαντικές και το κόστος μετεπιβίβασης δεν είναι μικρό για την υποστήριξη των δημόσιων μέσων συγκοινωνίας.
- Πιστεύω πως εαν υπάρχει συγκοινωνία πού να κινείται προς δύο κατευθύνσεις πχ πλατεία νοσοκομείο Ξένια σκρκα και όλο το υπόλοιπο δρομολόγιο και σύγχρονος αντίστροφα δρομολόγιο θα έχει μεγάλη επιτυχία και επιπλέον να καλυφθούν περιοχές όπως τέρμα Αγίου Νικάνορα προς σιοποτο πού υπάρχουν πολλά σπίτια με ηλικιωμένους πού αυτοί χρειάζεται να μετακινηθούν με τα μ.μ.μ
- "Δυστυχώς, είναι πιο εύκολο να εφαρμοστεί το Σενάριο Β!
- Φροντίστε για την άμεση πραγματοποίηση/εφαρμογή του."
- Αυτά σε καμιά άλλη πόλη ..μάλλον όχι στην Κοζάνη !!!!
- Δε θα αλλάξει κάτι ριζικά στην πόλη, μόνο οι φοιτητές θα χρησιμοποιούν τα μμμ. Ο απλός κοζανιτης θα συνεχίσει να χρησιμοποιεί το αμάξι του ακόμα και για τα πιο απλά.
- ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΜΕΙΖΩΝ
- Δεν αρκεί από μόνο του
- Θα βοηθήσει αν βέβαια βρεθούν τα χρήματα για μια τέτοια αλλαγή κ αν μπόυνε στο πρόγραμμα οπωσδήποτε κ άλλες στάσεις-διαδρομές..
- Οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι επικίνδυνες σε περιόδους εποχικής γρίπης, επιδημιών. Επίσης οικονομικά ασύμφορες στην Κοζάνη καθώς δεν εξυπηρετείται πολύς κόσμος απ' αυτές.
- Τραγικό σενάριο. Σε εποχές πανδημιών το να πέσει το βάρος σε μαζικά μέσα μετακίνησης ακούγεται ως αστείο κακού γούστου. Επιπλέον θα ξαναπώ ότι θίγεται το δικαίωμα στην ελεύθερη μετακίνηση. Το δικαίωμα να μετακινείσαι όταν θες, εκεί που θες, με ιδιωτικότητα. Αντίρρηση σε τέτοιο δικαίωμα πιθανολογεί κάποια προβλήματα προς επιστημονική διερεύνηση..
- Σίγουρα ότι καινούργιο και νέο είναι πάντα ευπρόσδεκτο
- Πιο συχνά τα αστικά ιδικά στην ζεπ που μενουμε και τα πρωίνα να ξεκιναι πολυ πρωι οστε να μην περνει ο καθνας το αυτοκίνητο να παιει στην δουλεια.το βραδυ να εχει ενα μετα τις 23.00.οπως και το σκ.ιδικα Κυριακή μονο 3 4 χει.
- Η πόλη περπατιεται απ' άκρη σε άκρη σε 20' από όπου κι αν εισαι
- Βρίσκω το σενάριο Β πιο εφικτό από το Α ειδικά αν το κόστος μετακίνησης των πολιτών (ειδικά αυτών που χρειάζεται να έρχονται από τα γύρω χωριά) θα είναι σε πολύ λογικά πλαίσια καθώς και εάν τα δρομολόγια είναι συχνότερα.
- Μπορεί ΔΣ με συχνά δρομολόγια (ώστε να υπάρχει νόημα) να είναι βιώσιμη με φθινό εισιτήριο?
- "Σε όλη την ΕΕ η δημόσια συγκοινωνία είναι ελλειμματική και χρειάζεται δημόσια χρηματοδότηση. Εδώ δεν μπορεί να υπάρξει χρηματοδότηση, αν το ξεχάσαμε η χώρα είναι χρεοκοπημένη και λεφτά ΔΕΝ υπάρχουν. Συνεπώς πρόκειται για ουτοπικό σενάριο, μόνο για λόγους συζήτησης. Στην υποθετική περίπτωση που η ουτοπία γίνει πραγματικότητα, η πόλη θα γυρίσει στην εποχή του 1960, τότε που δεν υπήρχαν ΙΧ κι οι μετακινήσεις γινόταν με το αστικό ""Εντός Πόλεως"". Μόνο

που οι συνθήκες σήμερα είναι ριζικά διαφορετικές απ' τη δεκαετία του 1960, τότε δεν υπήρχαν φροντιστήρια, κολυμβητήρια, Ωδεία, αυτοκίνητα, ούτε και γιατροί ή πολλά άλλα, που σήμερα τα θεωρούμε αυτονόητα και που δημιουργούν μετακινήσεις. Η πόλη δεν είχε καν την έκταση που έχει σήμερα.

- Μια δημόσια συγκοινωνία, για να είναι λειτουργική, να εξυπηρετεί και τελικά να είναι προτιμητέα απ' τους δημότες, πρέπει να έχει καταρχήν τακτικά δρομολόγια και διαμπερείς διαδρομές, όχι να κάνει τον κύκλο της πόλης. Ακόμα και τα mini bus, που χρησιμοποιήθηκαν τα τελευταία χρόνια για να ικανοποιηθεί η ανάγκη στοιχειώδους δημοτικής συγκοινωνίας, σκάλωσαν σε επιλογή ακατάλληλων οχημάτων για τους δρόμους της Κοζάνης: πολύ φαρδιά και βραδυκίνητα!"
- Σίγουρα θα εξυπηρετηθούν οι πολίτες που διαμένουν στα προάστια της πόλης και σε κοντινά χωριά. Επίσης το ανωτέρω σενάριο σε συνδυασμό με κλειστά πάρκινγκ εκτός πόλης θα βοηθήσει στην μείωση του διοξειδίου του άνθρακα και στην μείωση της ηχορύπανσης που δημιουργείται από τα οχήματα.
- Λόγω στενότητας των δρόμων δεν μπορεί να λειτουργήσει το λεωφορείο στην παλιά πόλη
- ΠΙΣΤΕΥΩ ΑΝ ΣΕ ΜΙΑ ΜΙΚΡΗ ΠΟΛΗ ΟΠΩΣ Η ΚΟΖΑΝΗ ΜΕ ΤΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΣΤΙΑΣΟΥΜΕ ΣΤΗΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΩΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ.. ΤΟΤΕ ΤΗΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΝΑ ΑΛΛΑΞΟΥΜΕ ΝΑ ΟΜΟΡΦΑΙΝΟΥΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΜΑΣ ΘΑ ΤΗΝ ΧΑΣΟΥΜΕ... Η ΠΟΛΗ ΜΑΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΠΟΛΗ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΠΕΡΙΠΑΤΟΥ ΚΑΙ Η ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΑΣΤΙΚΑ ΔΕΝ ΒΟΗΘΑΕΙ ΣΕ ΑΥΤΟ... ΟΙ ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ ΕΙΝΑΙ ΜΙΚΡΕΣ ΚΑΙ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ΝΟΗΜΑ ΜΙΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΤΙΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ... ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΤΙΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΠΕΡΙΠΑΤΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΟΧΙ ΜΟΝΟ ΜΕ ΜΙΝΙ ΒUS ...
- Δεν ξέρω, δεν απαντώ
- Πρώτη φορά βλέπω στην ζωή μου εισητήριο για προαστια πχ Λευκοπηγη να κοστίζει 1,70€. Σε όλες τις πολεις όπου και να πας έχει 1,20 και το μισό 0,60. Δεν θα παίρνει κανεις αστικό γιατί είναι πανακριβες
- Μπορεί να λειτουργήσει σε θετική κατεύθυνση, θα αποσυμφορησει σε μεγάλο βαθμό τους λιγοστους οδικους άξονες εντός πόλης, λιγότερα αυτοκίνητα λιγότερη ρύπανση, αρκεί ο Πολίτης ν' αντιληφθεί ότι είναι προς το συμφέρον του να χρησιμοποιεί τα μέσα μαζικής μεταφοράς.
- Ίσως εφαρμοστεί πιο εύκολα
- Παρότι αντιτίθεται στη νοοτροπία μας (πάω δουλειά = πηγαίνω με το αυτοκίνητο και βαριέμαι ν' αλλάζω μέσο), θεωρώ αυτή τη λύση ως επιτακτική για τα αστικά κέντρα, δεδομένης μιας επαρκούς αστικής συγκοινωνίας, προσιτής και "πράσινης".
- Η χρησιμοποίηση μέσων μαζικής συγκοινωνίας στην πολη της Κοζάνης δεν είναι οι ευρέως διαδεδομένη για τους κατοίκους της, σε αντίθεση με τους κατοίκους των γύρω χωριών. Επίσης οι αποστάσεις θεωρώ ότι είναι μικρές για να διανύονται με τα ποδια. Είναι προτιμότερο να γίνουν εύκολες και όμορφες διαδρομές, ώστε οι πολίτες να κινούνται πεζοί.
- Πολύ καλή ιδέα, η οποία θα μειώσει πιστεύω τη χρήση ΙΧ, με ό, τι αυτό συνεπάγεται.
- Είναι μικρή η πόλη και δεν θα γίνεται χρήση των συγκεκριμένων υπηρεσιών
- Νομίζω πως ο μέσος δημότης θα χρησιμοποιήσει λιγότερο τα ΜΜΜ λόγω νοοτροπίας.
- Μου φαίνετε πιο εφικτο
- Δεν είναι κ τόσο μεγάλη η Κοζάνη κ πόσοι χρησιμοποιουν τα αστικά εντός πόλης (δε μιλώ για τα αστικά για τα χωριά) δε νομίζω πως θα λύσει κάποιο μεγάλο πρόβλημα...
- Μέτριο
- Να αναβαθμιστεί ο χώρος φιλικά προς το περιβάλλον χωρίς περιττές τεχνολογίες
- Πολύ καλή σκέψη και μακάρι να πραγματοποιηθεί .
- ΘΑ ΠΕΡΙΜΕΝΟΥΜΕ
- Δεδομένης της αυξημένης ρυπανσης λογω ΔΕΗ είναι πολυ ενα καλο σχέδιο
- Στην πόλη μας μπορούμε να φτάσουμε παντού με τα πόδια. Θα χρειαστούν λίγα μέσα για τους ηλικιωμένους κυρίως.
- Δεν είναι ευκολο να εφαρμοστεί εφόσον ο καθένας σχεδόν έχει δικό του αυτοκίνητο και η χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας θα είναι μηδαμινή
- Δυσκολο εργο αλλα οχι ανεφικτο...
- Τα μέσα συγκοινωνίας της Κοζάνης θέλουν οπωσδήποτε αλλαγή με κάποια υβριδικά διότι αυτά που υπάρχουν τώρα εκπέμπουν υπερβολικά καυσαέρια. Επίσης η χρήση ενοικιαζόμενων ηλεκτρικών πατινιών θα ήταν ότι πρέπει ειδικά για εμάς τους φοιτητές που δεν έχουμε μεταφορικά μέσα ώστε να μπορούμε να φτάσουμε μέχρι την ΔΕΗ ή την ΔΕΥΑΚ για να καταφέρουμε την εξόφληση των λογαριασμών
- Ένα πολύ καλό σενάριο. Θα βοηθήσει στην καθημερινότητα των κατοίκων της περιοχής. Ακόμη, είναι αναγκαίο να παρθεί επιτέλους μια απόφαση και για τις μηνιαίες κάρτες μεταφοράς.
- Δεν είναι τόσο χρήσιμο για την πόλη καθώς δεν υπάρχουν πολύ μεγάλες αποστάσεις, πιθανόν τα υπάρχοντα μέσα μεταφοράς να καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών.
- Βήμα πίσω

- Η δυσκολία είναι ότι η ώρα αφίξης π.χ. στο κέντρο θα είναι τριπλάσιος ή και περισσότερο, γεγονός που θα κάνει τους κατοίκους να συνεχίσουν να θέλουν το Ι.Χ τους.
- "Είμαστε μικρή πόλη ώστε να είναι βιώσιμο!
- Να υπάρχει συγκεκριμένες συγκοινωνίες
- Που θα εξυπηρετούν όλες τις περιοχές με χαμηλό κόστος ίσως ηλεκτροκίνηση στα μέσα μεταφοράς
- Ή ακόμη και ηλεκτρικά αυτοκίνητα
- (Πολυμορφικά Βαν) καθώς δεν έχω δει στα μέσα μεταφοράς εντός αστικού ιστού συνωστισμό.
- Σίγουρα θα έχει θετικά αποτελέσματα, αλλά δεν νομίζω ότι μια πόλη με το μέγεθος της Κοζάνης χρειάζεται να δώσει στο σενάριο Β προτεραιότητα. Σίγουρα θα ήταν καλό να χρησιμοποιηθούν κάποια στοιχεία του σεναρίου αυτού, ως επιπρόσθετα στο βασικό πλάνο.
- Η τιμή των εισιτηρίων στο παρόν είναι τέτοια, που προτιμώ να κινούμαι με το αυτοκίνητο μου
- Σωστο
- Ταιριάζει περισσότερο στην πόλη.
- Να μειωθεί το κόστος μεταφοράς και οι μετακινήσεις να μην έχουν πολλές κατευθύνσεις 😊
- Θεωρώ ότι είναι το καλύτερο σενάριο για την πόλη της Κοζάνης, Το οποίο δίνει προσβασιμότητα στο κέντρο που χρειάζεται η πόλη χωρίς απαραίτητα τη χρήση αυτοκινήτων Ι.Χ, αλλάζοντας τις μεταφορικές συνήθειες των δημοτών και τα συνήθη μεταφορικά πρότυπα, απαιτείται η αποδοχή των δημοτών κι η αλλαγή κουλτούρας στις μετακινήσεις
- Να άφησει ο πολίτης το αμάξι
- Πολλά δρομολόγια και απόσταση και ώρες και το βασικότερο η τιμή εισιτηρίου , τότε θα πετύχει
- Ο κόσμος δεν είναι μαθημένος να χρησιμοποιεί τα ΜΜΜ δυστυχώς. Για να πάει μέχρι το περίπτερο παίρνει το αυτοκίνητο του. Μακάρι να γινόταν τα λεωφορεία να ήταν πιο συχνά διαδεδομένα και να μπορού να χρησιμοποιηθούν από άτομα με αναπηρία.
- Αποσυμφόρηση ευκολία μετακίνησης οικονομία..καθαρότερη ατμόσφαιρα
- Πιο ρεαλιστικό σενάριο για τα δεδομένα κ τις ικανότητες της τοπικής αυτοδιοίκησης. Ωστόσο οι περιβαλλοντικοί όροι δεν βελτιώνονται στο παραμικρό. (Άρα δεν συνιστά απαραίτητα «βιώσιμη» κινητικότητα)
- Πρέπει να εφαρμοστεί το συντομότερο δυνατό...
- Πιο βατό σενάριο αν και η Κοζάνη χρειάζεται πράσινο
- ΚΑΝΕΝΑΣ ΔΕΝ ΠΕΡΝΕΙ ΤΑ ΜΙΝΙΒΟΥΣ, ΔΕΝ ΒΟΛΕΥΟΥΝ ΚΑΘΟΛΟΥ
- Πολύ δαπανηρό σαν σχέδιο για αυτή την εποχή
- Καλύτερη ποιότητα ζωής
- Θα βοηθούσε αρκετά πιστεύω έως πάρα πολύ, εφόσον το κόστος των εισιτηρίων είναι μικρό ή εαν υπήρχαν μηνιαίες κάρτες ή ετήσιες
- Δεν ξερω τη να πω νομίζω πως θα είναι να εφαρμοσθη!!!
- ΝΑΙ ΑΝ ΠΡΟΣΛΑΒΕΤΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥ ΤΑΞΙΤΖΗΔΕΣ
- Η Κοζάνη είναι μικρή πόλη για να εφαρμοστεί αυτό το σύστημα ΔΣ. Πρακτικές "park 'n ride" ταιριάζουν σε μεγάλες πόλεις, αν εφαρμοστούν εδώ θα δημιουργήσουν περισσότερα προβλήματα από τις λύσεις που θα δώσουν (π.χ. χάσιμο χρόνου για παρκάρισμα - αναμονή για μετεπιβίβαση).
- Θεωρώ ότι μπορεί να λειτουργήσει παράλληλα με το σενάριο Α. Έχει την δίκη του βαρύτητα αλλά το σενάριο Α είναι αρκετά σημαντικό
- Η μεταφορά από την πλατεία λασσανη, σε ένα άλλο μέρος, καθώς και η ανανέωση του στόλου, είναι θετικά βήματα. Είναι δύσκολο να στρίβουν τα μεγάλα αστικά στην Παύλου μελά, ωστόσο είναι πρακτικό καθώς τόσοι πολλοί φοιτητές θέλουν να πάνε στο ΤΕΙ. Κρατώ τις επιφυλάξεις μου.
- Χρήση οχημάτων καθαρής ενέργειας σε συνδυασμό συστημάτων park n ride. Η πόλη διαθέτει σε όλες τις εισόδους της χώρους που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για στάθμευση των οχημάτων των επισκεπτών.
- Δεν γνωρίζω αν είναι μακροπροθεσμο βιώσιμο
- "Πιο ευκολο να εφαρμοσσει λογω καιρικων συνθηκων
- Πολυ καλο
- Μπορεί να εφαρμοστεί πιο εύκολα
- αν όντως ισχύσουν οι χώροι στάθμευσης, γρήγορη συγκοινωνία ανα 10 λεπτά max.
- Τα συχνά δρομολόγια και οι περισσότερες στάσεις ίσως πείσουν εμάς που χρειαζόμαστε το αυτοκίνητο για τις μετακινήσεις μας, να χρησιμοποιήσουμε το αστικό. Αρκεί να τηρούνται σωστά τα δρομολόγια.

- Κατά την ταπεινή μου άποψη, το συγκεκριμένο σενάριο ενδείκνυται για πόλεις άνω των 30000 κατοίκων, λόγω έκτασης του αστικού ιστού τους και κυκλοφοριακών αναγκών που προκύπτουν από αυτή. Παρ' όλα αυτά, στο Δήμο Κοζάνης θα βελτιώνε αισθητά τη σύνδεση του "μητροπολιτικού" Δήμου με τις τοπικές κοινότητες, βελτιώνοντας αισθητά τις αντίστοιχες τοπικές κοινωνίες.
- Δύσκολα αλλάζει η νοοτροπία του Έλληνα, και πόσο μάλλον στην επαρχία .Να αφήσει το " ωραίο " του αυτοκινητάκι που αν ήταν στο χέρι του θα έμπαινε και μέσα σε μαγαζιά προκειμένου να μην περπατήσει... και να πάρει ΜΣ.. ή ποδήλατο..
- Απαγόρευση κυκλοφορίας στο κέντρο παρά μόνο με μμμ
- Αν και δε χρησιμοποιώ δημόσιες συγκοινωνίες, πιστεύω οτι θα είναι πιο αποδέκτες απο την πλειοψηφία των κατοίκων
- Και αυτό πολύ καλό σενάριο εάν υπάρχουν πάρκινγκ και γρήγορη μεταφορα.
- Εναλλακτική ενέργεια , λιγότερα αυτοκίνητα, προστασία περιβάλλοντος. Αυτά έπρεπε να έχουν ήδη γίνει.
- μια καλη εφαρμογη του σεναριου Β με ευελικτα , καθαρα ΜΜΜ σε συχνα δρομολογια με πολλες στασεις , θα εξυπηρετησει το κοινο και θα παραγκωνισει την χρηση των Ι.Χ. με σημαντικα θετικα αποτελεσματα στην ρυπανση και στην κυκλοφοριακη συμφορηση στην αγαπημενη πολη μας
- Πολύ καλή σκέψη και άμα υλοποιηθεί θα είναι πολύ ωραια ιδέα
- Μικρό τον κέντρο , επιβάλλεται να βελτιωθούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς αλλά το πρώτο σενάριο καλύτερο
- Αρνητικό σενάριο, δημιουργεί επιπλέον προβλήματα στην κίνηση των πεζών και στην ποιότητα ζωής μέσα στην πόλη.
- Είναι δύσκολο γιατί υπάρχουν συμφέροντα.
- Θα καταστήσει την πόλη περισσότερο λειτουργική για φοιτητές, μαθητές, ηλικιωμένους και μη εποχούμενους, απαιτεί όμως για αλλαγή στην κουλτούρα της χρήσης ΙΧ που δεν θα είναι ευκολη.
- Αμφίβολη η βελτίωση της ποιότητας ζωής και αύξηση έμμεσων φόρων από το Δήμο λόγω του αυξημένου κόστους δημιουργίας του Σεναρίου Β. Επίσης, η νοοτροπία των πολιτών δεν συνάδει ιδιαίτερα με τη χρήση δημόσιες συγκοινωνίας, λόγω των μικρών αποστάσεων εντός της Κοζάνης και το εισιτήριο της συγκοινωνίας με το αστικό δεν είναι οικονομικό.
- Για να έχει θετικές επιπτώσεις πρέπει να έχει ολοκληρωτική εφαρμογή, πράγμα πολύ δύσκολο
- ΠΟΛΥ ΔΟΥΛΕΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΜΟΝΗ
- Κλείσιμο του κέντρου της Κοζάνης πλην αστικών και υπεραστικών λεωφορείων (φορηγά ανεφοδιασμού). Μετά το συζητάμε για ποδηλατόδρομους και περπάτημα.
- Είναι κάτι που λείπει απο την Κοζάνη και σίγουρα θα διευκόλυε πολλούς συνανθρώπους μας στην καθημερινότητα τους
- Τα μέσα μαζικής μεταφοράς που θα επιλεγούν πρέπει να είναι μικρά και ευκίνητα. Οι στενοί δρόμοι της πόλης, οι ανηφόρες και κατηφόρες δε βοηθούν στη μετακίνηση .Πολλες φορές αντί να βοηθήσουν στις μετακινήσεις τα μέσα μαζικής μεταφοράς την παρακωλύουν .Επιπλεον μυρίζουν πολύ καυσαέριο .Ο αριθμός των ατόμων που εξυπηρετούνται είναι ελάχιστος σε σχέση με τον όγκο και την παρακώλυση της κίνησης των οχημάτων .Οχι μόνο στο κέντρο της πόλης αλλά ακόμη σε πιο απομακρυσμένες διαδρομές(π.χ. Περιοχή πλατανια),αργούν πολύ βα κινηθούν και κάνουν στάσεις όπου εξυπηρετούνται ένα-δυο άτομα
- Εφικτή λύση
- Η εξέλιξη των ΜΜΜ στην πόλη θα βελτιώσει την ποιότητα ζωής. Η αναβάθμιση του στόλου των ΜΜΜ, η βελτίωση του δρομολογίων και η πύκνωση των στάσεων θα αυξήσει την χρήση των ΜΜΜ σε σχέση με τα ΙΧ αυτοκίνητα. Λιγότερα ΙΧ αυτοκίνητα , μικρότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση, λιγότεροι ρύποι, λιγότερος θόρυβος
- Καλο
- Ευρωπαϊκό μοντέλο, ίσως είναι πιο κοντά στην νοοτροπία των δημοτών της πόλεως μας.
- Απλα θα μεγαλωση το προβλημα. Δεν υπαρχει ουτε η κουλτουρα αλλα ουτε και οι υποδομες για να ενταθει η ΔΣ.
- οι δρόμοι της πόλης μας δεν επιτρέπουν την εύκολη κίνηση των μέσων μαζικής μεταφοράς ιδιαίτερα σε γειτονίες περιμετρικά του κέντρου που όμως θα πρέπει να εξυπηρετούνται, άρα χρειάζονται εκτεταμένες παρεμβάσεις. Σαφώς χρειάζεται καλύτερη και συχνότερη σύνδεση των περιοχών που βρίσκονται εκτός κέντρου και των γύρω χωριών επίσης.
- Δεν υπάρχουν τα χρήματα για ένα τέτοιο σενάριο, ούτε θεωρώ ότι μπορούν να βρεθούν
- Η ΚΑΛΎΤΕΡΗ ΛΥΣΗ
- ωραίο μου ακούγεται, αν γκρεμίσουμε τις μισές οικοδομές της πόλης και χτίσουμε την πόλη από την αρχή!
- Απαράδεκτο. Το μέγεθος της πόλης δεν δικαιολογεί επ' ουδενί πυκνό δίκτυο δημόσιας μεταφοράς.
- Όχι λειτουργικό . Ίσως απλώς και μόνο η καλύτερευση της υπάρχουσας αστικής συγκοινωνίας με το σενάριο Α να είναι η καλύτερη λύση.
- Με την παραδοχή ότι τα δρομολόγια θα είναι πυκνά, θα τύχει μεγαλύτερης αποδοχής από το Σενάριο Α.

- "Το κόστος είναι μεγάλο και λεφτά δεν υπάρχουν, δεν είμαστε οργανωμένη κοινωνία και δεν μπορώ να βασιστώ σε σχέδια με καινοτομία και με τεχνολογία. Εξάλλου για να γίνει μια πόλη βιώσιμη προϋποθέτει τον ΣΥΝΔΙΑΣΜΟ του Α και Β σεναρίου, κακώς τα διαχωρίζετε.
- Το εμπορικό κέντρο όμως ΠΡΕΠΕΙ να κλείσει εντελώς. Να λειτουργούν περιφερειακοί δρόμοι (ΦΤΙΑΞΤΕ ΤΟΥΣ)."
- Δημιουργία ηλεκτρικού Τραμ και ηλεκτρικών λεωφορείων και σύνδεση τους με τη ΖΕΠ και τους γύρο οικισμούς της Κοζάνης
- Όταν το εισιτήριο είναι πανάκριβο για μια πόλη όπως η δικιά μας, δεν μπορεί να εφαρμοστεί το σενάριο β!!! Τα περισσότερα οχήματα είναι σε κακό χάλι (για τα οποία μάλιστα δεν ξοδεύτηκαν χρήματα γιατί ήταν δωρεές ή όπως αλλιώς λέγεται), προτιμούν να κάνουν βόλτες άδεια λεωφορεία, παρά να ρίξουν τις τιμές!!! Μειώστε το εισιτήριο για να δείτε αν προτιμήσει ο κόσμος αυτά τα μέσα και μετά συζητάτε για νέο στόλο φιλικό προς το περιβάλλον!!!
- ίδια με του Α σεναριου
- Οι Κοζανίτες δεν είναι συνηθισμένοι να θυσιάσουν την αυτονομία τους με τη χρήση των ΜΜΜ. Το δυσκολότερο κομμάτι θα είναι η συχνότητα των δρομολογίων και οι αντίστοιχες συνδέσεις.
- Για τους κατοίκους της πολης δεν θα είναι κ πολυ χρησιμο μιας κ η πολη είναι περιορισμενης εκτασης κ πας ευκολα στο κεντρο με τα ποδια.θα εξυπηρετησει τους κατοικους των χωριων ισως.
- Περισσότερα δρομολόγια με μικρότερα αστικά
- Εξαιρετικο
- Στενοι δρομοι, δυσκολο για μεσα συγκοινωνίας
- Τι μόνο ρεαλιστικό και βιώσιμο.
- Μεγάλο το κοστος
- Ακατόρθωτο και αυτό το σχέδιο για τους ίδιους λόγους που προανέφερα
- Προϋπόθεση για τη εύρυθμη κινητικότητα σε πόλεις μεγαλύτερες της Κοζάνης.
- Οι δρόμοι είναι στενοί και δεν σηκώνουν άλλα λεωφορεία. Θα υπάρχει ρύπανση ηχητική και καυσαερίων. Βρείτε μια λύση να εξυπηρετούνται οι κάτοικοι του κέντρου και να κινείται η αγορά.
- Ελπίζω να είναι βιώσιμο οικονομικά
- Πρώτα να εξετάσετε αν ο πολίτης θα έχει την οικονομική δυνατότητα να χρησιμοποιεί τα μέσα Μεταφοράς. Η συχνότητα των δρομολογίων και το εύρος των στάσεων θα παίξει σημαντικό ρόλο.
- Οικονομικά προσβάσιμες υπηρεσίες, τύπου Λουξεμβουργο
- Μόνο σε συνδυασμό κάποιων στοιχείων του (π.χ. park and ride) με το σενάριο Α που κατά την άποψή μου είναι το επικρατέστερο.
- δεν μπορεί να εφαρμοστεί δεν είναι στην κουλτούρα μας θα αποφευγει ο κοσμος να ερχεται κοζανη
- Δε θα βρει υποστήριξη η ύπαρξη περισσότερων μμμ. Ισα ισα που θα αυξηθεί η κίνηση στην πολη με παραπανία λεωφορεια τα οποία θα κινούνται σχεδον αδεια. Ο Κοζανιτης θα παει μεχρι και στο περιπτερο με το αυτοκινητο του και αυτο δεν αλλαζει δυστυχώς. Καλα τα σχεδια ευρωπαϊκού χαρακτηρα αλλα εδω δεν εχουμε την κουλτούρα να τα ακολουθησουμε. Μακαρι να διαψευθω στο μέλλον.
- Η πύκνωση των δρομολογίων τόσο εντός και εκτός πόλης στο μέτρο του οικονομικά εφικτού θα μπορούσε να προσφέρει έναν καλό εναλλακτικό τρόπο μετακίνησης ώστε να είναι πιο θελκτική η μεταφορά με μέσα μαζικής μεταφοράς ώστε να μειωθεί η χρήση των αυτοκινήτων ειδάλλως θα ναι μια ουτοπία
- Χρειάζεται περισσότερη εξοικείωση των κατοίκων με τα ΜΜ
- Η πόλη της Κοζάνης με εξαίρεση τις μετακινήσεις των φοιτητών δεν έχει τις αποστάσεις εντός πόλεως που έχουν πόλεις όπως η Θεσσαλονίκη για καθημερινές ασχολίες επόμενος δεν χρειάζεται επένδυση στη δημόσια μετακίνηση που είναι τα λεωφορεία και mini bus
- Τα αστικά είναι ιδιωτικά και δεν εξαρτάτε από τον δήμο
- Επειδή οι αποστάσεις είναι μικρές σχετικά θα πρέπει τα δρομολόγια να είναι συχνά για να αξίζει τον κόπο να το επιλέξει κάποιος για την μετακίνηση του ..
- Πιο εφικτό.Αρκει να υπάρχει συχνή συγκοινωνία εντός πόλεως και με προσβασιμότητα σε άτομα ΑΜΕΑ.Επισης θα μειωθεί και η συνεχής μετακίνηση με αυτοκίνητο.
- Και με λιγοτερο κοστος τα αστικα...Δεν γινεται για να φτασω απο πλατεια στο νοσοκομειο κ απο Λασσανη στη Ζεπ να πληρωω το ιδιο εισιτηριο...
- ΕΠΑΡΚΕΙ Η ΔΣ ΣΤΗΝ ΚΟΖΑΝΗ
- Διευκόλυνση-άνεση-πολιτισμός
- ΟΧΙ ΕΦΙΚΤΟ
- Μακάρι

- Ωραίο σενάριο αν συνδυαστεί με το Α. Ο σχεδιασμός των λεωφορείων και της λειτουργίας τους (δρομολογία, συχνότητα, διαδρομές) θα είναι το μεγαλύτερο στοίχημα...γιατί το υπάρχον σύστημα των λεωφορείων έχει αποτύχει παταγωδώς
- Σίγα την μεγάλη πολη που θέλουμε και εσωτερική συγκοινωνία
- "μπορεί κάλλιστα να συνδυαστεί με το σενάριο Α
- Θα αποτελέσει εξαιρετική λύση για τους κατοίκους που κυκλοφορούν στην πόλη αλλά και για το σύνολο του δήμου Κοζάνης εξυπηρετώντας τους μόνιμους κατοίκους των περιμετρικών οικισμών.
- Τριτοκοσμικό σενάριο αλλά μάλλον αυτό μας ταιριάζει. Τουλάχιστον να μην είναι σαν τα νυν μίνι μπας, που είναι μίνι μπας για την Ινδία. Μικρά, ευέλικτα, ευκίνητα, ηλεκτρικά και με πάρα πολλά δρομολόγια. Γίνεται?
- Η εφαρμογή του είναι απαραίτητη. Σε περίπτωση που τα δρομολόγια εξυπηρετούν συχνά, με χαμηλό κόστος και καλύπτουν μεγάλο εύρος της πόλης, το κέρδος από τη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, μόνο από τους κατοίκους των κοινοτήτων γύρω από την πόλη που μετακινούνται καθημερινά, θα είναι μεγάλο και στην αποσυμφόρηση του κέντρου, αλλά και ενεργειακά.
- Θετική προσέγγιση δεν γνωρίζω κατά πόσο είναι εφικτό λόγω της έλλειψης χώρων.
- Καλό σενάριο
- Είναι πιο εύκολο στην εφαρμογή, έχει αρκετά οφέλη εξίσου με το πρώτο, παραμένει το ζήτημα την ηχορύπανσης, της ρύπανσης λόγω εκπομπών των οχημάτων, της χρήσης των μέσων που κοστίζουν. Μηνιαία κάρτα ΜΜΜ σε εργαζόμενους, μαθητές, φοιτητές. Ενδιαφέρον στην επιλογή μέσων μαζικής μεταφοράς σε σχέση με το αυτοκίνητο. Καμπάνια ενημέρωσης, με σκοπό το μίσθωμα διαδρομών, προς τη δουλειά πχ . Ένα αυτοκίνητο για πέντε εργαζόμενους, είναι πιο οικονομικό και πιο οικολογικό
- Λάθος προσέγγιση καθώς όπως ήδη παρατηρείται τα τύπου mini bus κινούνται αργά και δημιουργούν κυκλοφοριακή συμφόρηση
- Σε μια μικρή πόλη όπως η Κοζάνη δεν είναι απαραίτητο να δαπανηθούν τόσα χρήματα για τις συγκοινωνίες. Αυτό αποτρέπει τους πολίτες από την σωματική άσκηση και την χρησιμοποίηση άλλων μέσων πιο φιλικών στο περιβάλλον.
- Για έναν άνθρωπο ο οποίος μένει στην πόλη της Κοζάνης είναι πιο εύκολο να αφήσει το αυτοκίνητο και να κινηθεί με τα ΜΜΕ. Αυτός όμως ο οποίος έρχεται από κάποιο χωριό κοντά δεν ξέρω κατά ποσό θα αφήσει το αυτοκίνητο εκτός πόλης και να μεταβεί μετά με λεωφορείο.
- ΠΙΟ ΕΦΙΚΤΟ ΣΕΝΑΡΙΟ ΑΠΟ ΤΟ Α ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΠΟΛΥ ΠΙΟ ΜΕΓΑΛΟ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ
- Μη εφικτό λόγω κουλτούρας και παιδείας η χρήση Μ.Μ.Μ στην ελληνική επαρχία.Υποβαθμισμένες οι υπάρχουσες υπηρεσίες στα Μ.Μ.Μ..
- Που θα βρεθεί η χρηματοδότηση? Η μήπως θα χρεωνεται 1-2 ευρώ το εισιτήριο? Ένα ασθενοφορο περναι με το ζορι απτην οδο μεγαλου αλεξανδρου μεχρι να φτασει στο νοσοκομειο και σεις θεωρειτε εφικτο να καταφευγετε να αυξησετε τον αριθμο των λεοφωρειων.
- Οι αποστάσεις στην πόλη της Κοζάνης είναι μικρές για μια τόσο μεγάλη επένδυση, πολλές φορές είναι πιο γρήγορο να πας στον προορισμό σου με τα πόδια παρά να περιμένεις τη συγκοινωνία. επίσης δεν νομίζω ότι θα τα χρησιμοποιεί κανείς
- Η μορφή και δομή της πόλης καθιστά δύσκολη την πραγματοποίηση σε εκτεταμένο βαθμό την μιας μάλλον οικονομικά μη βιώσιμης τέτοιας επιλογής, λόγω και του ανοικειου αυτής προς το κοινό της πόλης.
- Για να έχει ικανοποιητική κάλυψη χρονική και τοπογραφική ο πολίτης θα χρειαστούν πολλά ΜΜΜ . Το κόστος θα είναι μεγάλο ,ποιός θα το καλύψει
- Να διευκολυνθεί η διέλευση λεωφορείων και να δημιουργείθουν μεγάλα πάρκινγκ πέριξ της πόλης
- Καλο φαινεται αλλα να μην βγάξετε εξω απο το κάδρο και το αλλο Μέσω δημόσιας συγκοινωνίας το ταξί που θα χρειαστεί και αυτο τον ανάλογο εξωραϊσμό στις πιάτσες και οχι να προσπαθούμε να το εξαφανίσουμε προκειμένου τα αλλα Μέσα δημόσιας συγκοινωνίας να κόβουν παραπάνω εισιτηρια !
- Χρειάζεται ένα τέτοιο μέτρο, καθώς η συγκοινωνία είναι ιδιαίτερα φτωχή.
- Δύσκολα αλλάζουν οι συνήθειες οι μεγαλύτεροι θα γκρινιάζουν οι νέοι όμως θα τα δεχθούν

Αξιολόγηση Σεναρίου Γ

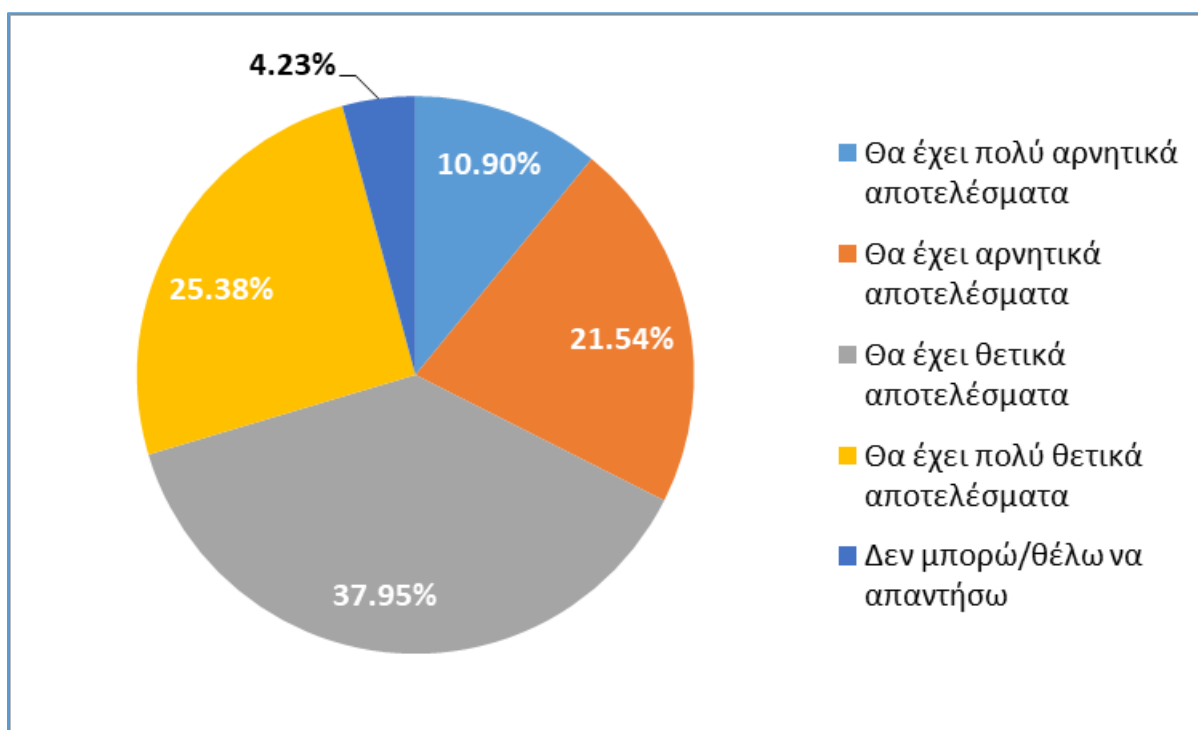
Για την αξιολόγηση του Σεναρίου Γ παρουσιάστηκε η καρτέλα με τα εξής χαρακτηριστικά:

1. Περιγραφή του σεναρίου και των στοιχείων στα οποία αναφέρεται
2. Περιγραφή ενδεικτικών μέτρων στα οποία θα δοθεί έμφαση

3. Εκτιμήσεις για το κόστος και τον χρόνο υλοποίησης και της συμβολής στην βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας

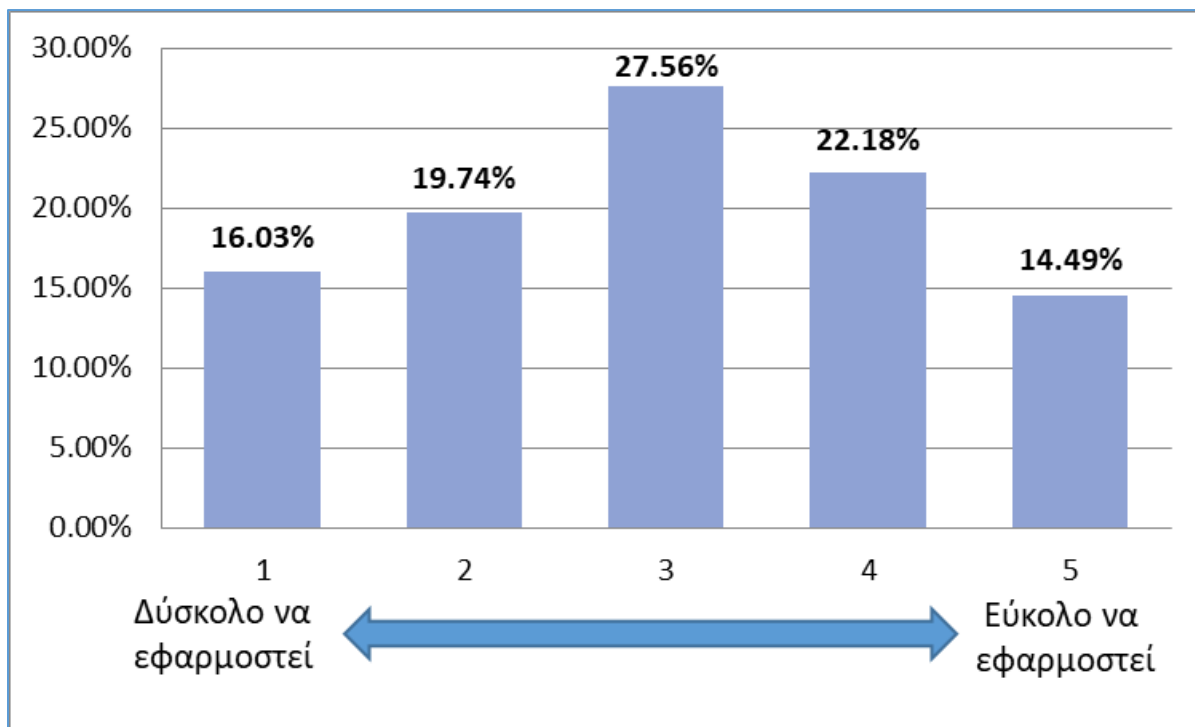
Ο ερωτώμενος κλήθηκε να τοποθετηθεί σχετικά με τον βαθμό αποτελεσματικότητας του σεναρίου στην περιοχή παρέμβασης και τον βαθμό ευκολίας ή δυσκολίας του σεναρίου να υλοποιηθεί.

Εάν τα τελικά μέτρα που θα επιλεγούν για το ΣΒΑΚ Δήμου Κοζάνης, πέρα από τις βασικές ανάγκες της πόλης, σχεδιαστούν σύμφωνα με τις προοπτικές εξέλιξης που περιγράφονται στο Σενάριο Γ, τι αντίκτυπο θεωρείτε πως θα έχει ένα τέτοιο σενάριο στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη;



Εικόνα 2-12: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του Σεναρίου Γ στην πόλη.

Πόσο εύκολο θεωρείται να εφαρμοστεί το σενάριο Γ στην πόλη σας;



Εικόνα 2-13: Ευκολία εφαρμογής του σεναρίου Γ στην πόλη

Οι πολίτες της πόλης της Κοζάνης εκτιμούν σε ποσοστό 37,95% πως θα έχει θετικά αποτελέσματα και το 25,32% πολύ θετικά αποτελέσματα. Από την άλλη το 32,44% θεωρεί πως θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στη λειτουργία της πόλης.

Όσον αφορά την ευκολία εφαρμογής το 64,23% θεωρεί πως είναι ρεαλιστικό να εφαρμοστεί στην πόλη του Κοζάνης.

Οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να συμβάλουν με τις παρατηρήσεις τους στην βελτίωση του σεναρίου Γ. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω χωρίς επεξεργασία από την ομάδα έργου.

Παρατηρήσεις πολιτών για το Σενάριο Γ

- Δεν βλέπω κάποια αλλαγή σε σχέση με το υφιστάμενο μοντέλο. 1-2 παρεμβάσεις που προτείνονται είναι σωστές και θα μπορούσαν να εφαρμοστούν σε κάθε περίπτωση, όπως η κατασκευή χώρων στάθμευσης εκτός οδού (βλέπε και σκέψεις μου στο σενάριο 1).
- ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΑΤΑΡΓΗΘΟΥΝ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
- "Να δημιουργηθούν και νέες θέσεις στάθμευσης σε αποστάσεις όχι μεγαλύτερες των 300 μέτρων από την κατοικία και την επαγγελματική στέγη και τα καταστήματα . ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΟΠΩΣΔΗΠΟΤΕ ΜΕΛΕΤΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΟΛΗ ΤΗΝ ΚΟΖΑΝΗ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΟΧΙ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ ΣΕ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΣΗΜΕΡΑ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ . ΜΗΝ ΒΑΔΙΖΕΤΕ ΣΤΑ ΤΥΦΛΑ . ΔΩΣΤΕ ΣΥΓΚΡΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ΟΧΙ ΔΟΓΜΑΤΑ . ΑΝ ΣΕ ΕΝΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΕΤΕ ΤΗΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑ 400 ΜΕΤΡΑ ΑΥΤΟ ΑΠΛΑ ΘΑ ΚΛΕΙΣΗ . ΤΟ ΙΔΙΟ ΙΣΧΥΕΙ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΜΑΣ : ΘΑ ΚΛΕΙΣΕΙ.
- Αν πχ θέλετε να καταργήσετε 20 θέσεις στάθμευσης , πρώτα να δημιουργήσετε εκεί κοντά 20 νέες θέσεις στάθμευσης και μετά να καταργήσετε."
- Να μην καταργηθούν θέσεις στάθμευσης
- Είναι εφικτό και ωφέλιμο

- Αντιδράσεις θα υπάρχουν όπως σε κάθε αλλαγή. Σε μικρό χρονικό διάστημα θα φανεί η χρησιμότητα και δεν θα υπάρχει πρόβλημα στην εφαρμογή του.
- Αν τα μέτρα που θα προταθούν δεν καταστρατηγηθούν από την μη μείωση της κυριαρχίας του ΙΧ, θα έχει θετικά αποτελέσματα. Έχουν ήδη εφαρμοστεί μέτρα σύμφωνα με τις αρχές που ακολουθούνται στο σενάριο αυτό και σε κάποιες περιπτώσεις βελτίωσαν την μετακίνηση των χρηστών. Θα μπορούσε να είναι η πρώτη φάση μέτρων και όχι ένα ολοκληρωμένο σενάριο.
- ποιο αποδεκτό
- Με τον ολοένα αυξημένο αριθμό αυτοκινήτων σε μια πόλη όπως είναι η Κοζάνη, καθίσταται σαφές πως κάτι τα προηγηθέντα σενάρια, είναι τα αποτελέσματα αυτού εδώ. Φρονώ, ότι αποτελεί προϋπόθεση για τα προηγηθέντα.
- Το αυτοκίνητο πρέπει να επιτρέπεται και να παρκάρει μέσα στην πόλη. Είναι πολλές κοινωνικές ομάδες που δεν μπορούν να περπατήσουν μεγάλες αποστάσεις λόγω υγείας και δεν έχουν την οικονομική άνεση για ταξί ή να περιμένουν πότε θα έρθει το αστικό, οπότε και αυτές οι κοινωνικές ομάδες αυτομάτως δεν θα έχουν πρόσβαση στο κέντρο της πόλης
- υλοποιησιμο
- Επανάληψη παλαιότερου σχεδίου που απέτυχε χωρίς πρόβλεψη για δημιουργία δημοτικού πάρκινγκ και καμία μέριμνα για τους επιχειρηματίες του κέντρου της πόλης που έχει γεμίσει άδεια καταστήματα
- το θεωρω πολυ δυσκολο στην εφαρμογη του
- πιθανόν να είναι πιο κοστοβόρο από ότι υπολογίζεται, η κατασκευή περιμετρικής οδού είναι εφικτή μόνο στα νότια
- είναι το καλύτερο σχεδιο
- Η εφαρμογή συστημάτων περιορισμού της παράνομης στάθμευσης με διάφορους τρόπους είναι σίγουρα ένα σημαντικό εργαλείο για την αποσυμφόρηση της πόλης και της δημιουργίας ενός νέου μοντέλου κυκλοφορίας σε αυτήν. Βέβαια, όπως ανέφερα στο ΣΕΝΑΡΙΟ Α, θα πρέπει σε κεντρικά σημεία της πόλης να δοθεί η δυνατότητα ο πολίτης να σταθμεύσει το αυτοκίνητό του σε υφιστάμενους χώρους στάθμευσης οι οποίοι να είναι ελεγμένοι και αδειοδοτημένοι.
- Ας μην σκεφτόμαστε την τιμωρία, εκ νέου οπτική κ ενημέρωση, συμμετοχή κ βιωματική ενημέρωση των νέων
- Το σενάριο Γ σε συνδυασμό με το Α, θα επιτύχουν ένα ολοκληρωμένο σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- Ο ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΝΟΜΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΙΝΑΙ ΒΑΣΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΚΑΙ ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΑ Η ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΘΩΣ ΟΙ ΠΟΛΙΤΕΣ ΧΡΕΙΑΖΟΜΑΣΤΕ ΧΩΡΟΥΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΑΣ ΜΕ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΕ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΕ ΤΙΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΕΣ ΑΔΕΙΕΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ. ΜΕ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΑΥΤΟ ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΑΜΕ ΝΑ ΣΤΑΘΜΕΥΟΥΜΕ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΕ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΣΗΜΕΙΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΝΑ ΜΗΝ ΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕ ΣΕ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΒΑΣΗ, ΣΥΜΒΑΛΛΟΝΤΑΣ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΣΥΜΦΟΡΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ
- ΠΙΣΤΕΥΩ ΟΤΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΕΣ, ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΝΑ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ, ΘΑ ΚΙΝΟΥΝΤΑΙ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ
- Η οργάνωση των δακτυλίων θα πρέπει να είναι αυτόνομη από την βαρύτητα του ΣΒΑΚ. Οι δακτύλιοι επιτρέπουν την κίνηση εκτός του κέντρου με ευκολία και στηρίζουν μια αναγκαία διάχυση χρήσεων εντός του αστικού ιστού.
- Αν επιτρέψει οχήματα εντός της πολης θα παραβιάζονται τα πάντα. Ας είμαστε ρεαλιστές
- "Ξέρουμε όλοι ότι το παρκάρισμα στην πόλη μας είναι πρόβλημα για όλους. Και για τους κατοίκους και για τους τουρίστες. Η λύση σίγουρα δεν βρίσκεται στη μείωση των τωρινών χώρων στάθμευσης καθώς το πρόβλημα θα είναι πιο έντονο από ποτέ. Και ούτε η επέκταση των ελεγχόμενων χώρων στάθμευσης θα ήταν λύση καθώς δεν θα ήταν σωστό να παρκάρει κάποιος μακριά από το κέντρο και να πρέπει να πληρώσει αντίτιμο ενώ δεν υπάρχει εγκατάσταση που να κοστίζει για να πληρωθεί κάποιο ποσό. Θα ήταν ευρέως αποδεκτό εάν υπήρχε κάποιο δημόσιο πάρκινγκ στο οποίο θα πλήρωναν οι πολίτες το ίδιο αντίτιμο με το πάρκομετρο έτσι ώστε να περιοριστούν οι μετακινήσεις για παρκάρισμα των οχημάτων σε συγκεκριμένες περιοχές, όμως όχι εκτός του κέντρου ή κοντά σε αυτό διότι οι πολίτες δεν θα το χρησιμοποιούσαν στο έπακρο.
- Επίσης προτείνεται αυστηρός έλεγχος της δημοτικής αστυνομίας ώστε να αποφεύγεται από τους οδηγούς να παρκάρουν ή να σταθμεύουν στις ειδικές θέσεις με μπλε σήμα που είναι για τα άτομα με κινητικά προβλήματα.
- Επίσης προτείνεται επαρκής φωτισμός με φώτα τεχνολογίας λεντ σε σημεία της πόλης.
- Επιπλέον προτείνεται ενημέρωση των πολιτών για οδήγηση ευαισθησία, τήρηση του ΚΟΚ και προώθηση των μέσων μαζικής μεταφοράς."
- Θεωρώ πως σε περίπτωση που παει να εφαρμοστεί το σενάριο Γ, θα ξεσηκωθούν οι πολίτες διότι θα αναγκαστούν να "ξεβουλευτούν" και κατά συνέπεια δε θα εφαρμοστεί.
- Δεν θα αλλάξει τίποτα...
- Είναι αρνητικό
- Η βέλτιστη λύση - θα πρέπει να εμπλουτιστεί με στοιχεία από το Σενάριο Α

- Σε όλο τον κόσμο προσπαθούν να περιορίσουν τα μηχανοκίνητα
- Η παράνομη στάθμευση δεν αποτελεί μείζον πρόβλημα της πόλης. Η επέκταση της ζώνης ελεγχόμενης στάθμευσης έχει καθαρά εισπρακτικό χαρακτήρα και δεν βοηθά στην αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων αλλά θα μετατοπίσει το πρόβλημα στάθμευσης σε οδούς που είναι κοντά στο κέντρο δημιουργώντας προβλήματα στους μόνιμους κατοίκους, όπως ήδη συμβαίνει στην πλατεία Αλώνια και στην πλατεία Λασσάνη.
- Το σενάριο Γ το βρίσκω αρκετά κοντά στον πολίτη της Κοζάνης, προσωπικά θα μου άρεσε πολύ η ιδέα του park n ride, όπως επίσης και η αποτροπή παράνομης στάθμευσης.
- Αναφερθηκα και στο σενاريو Α στη φυτευση δεντρων ή τοποθετηση κολωνων στα πεζοδρομια και ειμαι αντιθετη γιατι ειναι εμποδια για τα ατομα με αναπηρικο αμαξιδιο και των γονεων με παιδικο καροτσι.πιστευω πως αν δημιουργηθουν χωροι σταθμευσης εκτος κεντρου της πολης και υπαρχει μεταφορα των ανθρωπων με ενα μεσο που θα ειναι δωρεαν ή με ελαχιστο κοστος αυτο θα μπορεσει να βοηθησει στην αποσυμφορηση του κεντρου απο τα αυτοκινητα,πρωτα ομως πρεπει να δημιουργηθουν αυτοι οι χωροι.σιγουρα το να μειωθουν οι χωροι σταθμευσης στο κεντρο της πολης θα φερουν αρνητικα σχολια γι'αυτο κ θα πρεπει να γινουν ενεργειες που θα βοηθησουν και τους οδηγους της πολης αλλα κ τους επισκεπτες.
- Θεωρω πως ειι το λιγοτερο εφικτο σχεδιο. Η Κοζανη ειναι μια πολη που ταλαιπωρει ιδιαιτερα τον οδηγο στην ευρεση σταθμευσης. Ομως καποια απο τα πλανα του σχεδιου πιστευω πως θα βοηθουσαν πολυ την ωρα
- Ο ανεφοδιασμός των εμπορικών καταστημάτων του κέντρου θα πρέπει να γίνεται από ένα πιστοποιημένο φορέα ο οποίος θα χρησιμοποιεί καθαρά οχήματα πχ ηλεκτρικά.
- Σενάριο με άμεσα αποτελέσματα και εύκολα υλοποιήσιμο που θα προκαλούσε αντιδράσεις
- Αυτό το σενάριο θα έπρεπε είδη να υπάρχει. Θεωρώ ωστόσο δύσκολη την εφαρμογή γιατί ο καθένας κάνει ότι θέλει.
- Κάποια από αυτά τα μέτρα εφαρμόζονται με σχετικά μικρή επιτυχία.
- Θα γίνουν κατεδαφίσεις κτιρίων για κοινόχρηστους χώρους;
- Είναι ένα σενάριο που δεν λύνει το πρόβλημα.
- Είναι ευκολότερο του Β αλλά όχι προτιμότερο
- Δυσκολεύομαι να βρω πως ένα τέτοιο σενάριο θα βοηθήσει τις επιχειρήσεις όταν δεν υπάρχει πρόβλεψη για parking. Δεν μπορεί από την μια στιγμή στην άλλη ένας κάτοικος μακριά από το κέντρο ή ένας κάτοικος από κάποιο χωριό να έρθει με το λεωφορείο επειδή εμείς αποφασίσαμε να κάνουμε το ΣΒΑΚ. Πιστευω ότι αυτό θα λειτουργήσει αποτρεπτικά.
- Θα είναι το καλύτερο με ένα περιφερειακό δρόμο που πρέπει να γίνει άμεσα για την αποσυμφόρηση της πόλης.
- "Ο περιορισμός της στάθμευσης μόνο με γερανάκι που να σηκώνει τα οχήματα μπορεί να λυθεί. Τα κολωνάκια δεν αποτελούν λύση παρά μόνο να μας χαλάνε τις πόρτες λόγω του ότι τα υπάρχοντα δεν είναι ορατά . Αποζημιώθηκε ποτέ κάποιος από αυτά;
- Την λύση θα δώσει μόνο περιφερειακός δακτύλιος όχι όμως όπως σχεδιάζεται στα όρια του σχεδίου των επεκτάσεων, αλλά εκτός κατοικημένης περιοχής, μακριά των ορίων των επεκτάσεων. Δεν χρωστάνε τίποτε αυτοί που επέλεξαν να χτίσουν στα όρια για να αποφύγουν την κίνηση και τον θόρυβο να τα φορτωθούν τώρα μόνο και μόνο για να αποφορτισθεί το κέντρο εις βάρος τους."
- "Προφανώς η χρήση εναλλακτικών καυσίμων είναι επιθυμητή είναι όμως ένα μεσοπρόθεσμο μέτρο λόγω του μεγάλου κόστους απόκτησης τέτοιου αυτοκινήτου Σίγουρα ναι για τα οχήματα των συγκοινωνιών.
- Εκμετάλλευση όποιων δυνατοτήτων υπάρχουν για χώρους στάθμευσης εκτός οδού ειδικά σε θέσεις εκτός του ισχυρού εμπορικού πυρήνα της πόλης ώστε να προτιμάται η στάθμευση αυτοκινήτων στα όρια του εμπορικού πυρήνα ειδικά για τους κατοίκους των μακρινών συνοικιών.
- Η λύση όμως της στάθμευσης σε όλο τον πολεοδομικό ιστό είναι αφ' ενός η χρήση αστικών συγκοινωνιών με συχνή ,γρήγορη και κυρίως αξιόπιστη μεταφορά αλλά και η προώθηση της ανάπτυξης "" περιφερειακών εμπορικών κέντρων "" και αποκέντρωση κατά το δυνατόν των δραστηριοτήτων εμπορικών η παροχής υπηρεσιών
- Θα έχει θετικά αποτελέσματα
- ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ PARKING ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΕ ΑΔΕΙΑ ΟΙΚΟΠΕΔΑ , ΥΠΟΓΕΙΟ ΠΟΠΥΟΡΟΦΟ PARKING ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΕΙΑ ΛΑΣΣΑΝΗ ΑΦΟΥ ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΝΑ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΙ.ΝΑ ΜΠΟΡΟΥΝ ΟΙ ΑΝΘΡΩΠΟΙ ΝΑ ΕΡΧΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΧΩΡΙΣ ΤΑΛΑΙΠΩΡΙΑ,ΟΠΩΣ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΟΛΕΙΣ.
- Δύσκολο να επιτευχθεί
- Η στεθμευση στην πολη κ ειδικα στο κεντρο ειναι οξυτατο προβλημα. Χρειαζονται χωροι σταθμευσης αμεσα
- Χρειάζεται επιτελική ομάδα διαχείρισης και πιθανών αναπροσαρμογών
- "Απαραίτητη υλοποίηση για λύση προβλημάτων όπως είναι πχ το παρκάρισμα στο κέντρο της πόλης που είναι εξαιρετικά δύσκολο ειδικά σε ώρες αιχμής"
- Πλατες στις μεγαλες επιχηρησεις,μειωνονταστην προσβαση στο εμπορικokenτρο....
- Είναι πολύ καλή σκέψη

- "Ελάχιστοι δημότες έχουν την οικονομική δυνατότητα να αντικαταστήσουν τα αυτοκίνητά τους με άλλα εναλλακτικών καυσίμων. Είναι ένα μέτρο που ευνοεί την οικονομική ελίτ και μόνο.
- Η επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, εκτός του ότι επιβαρύνει οικονομικά τους δημότες, αυξάνει επίσης το χρόνο μετάβασης από και προς την εργασία, με αποτέλεσμα την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής."
- Κατοικοι με παλιες αντιληψεις!
- Δεν πιστεύω ότι θα έχει αποτέλεσμα γιατί θα επιτείνει το πρόβλημα χωρίς να πρότεινει ουσιαστική λύση.
- Δύσκολο πολυ λόγο του σχεδίου πόλης
- Πρόκειται στην ουσία για ωραιοποιημένη , δι' ευχών και προσευχών, προβολή της σημερινής δυστοπικής, αδιέξοδης και προβληματικής κατάστασης, που δεν εξυπηρετεί τίποτε περισσότερο παρά μικροσυμφέροντα και νοοτροπίες βολέματος και αδιαφορίας για το γενικότερο καλό. Στα πολύ "θετικά" του είναι ότι δεν χρειάζεται να γίνει τίποτα διαφορετικό από τα συνηθισμένα, με αποτέλεσμα μειωμένο οικονομικό(;) και κυρίως πολιτικό κόστος, γι'αυτό και το επικρατέστερο να επιλεγεί.
- Αυτά όλα που αναφέρονται στο σενάριο Γ μπορούν να γίνουν πέριξ του κέντρου της πόλης.
- Να μη ξεχνάμε και τις καιρικές συνθήκες με τα -15 όλοι ψάχνουν κοντινό parking το χειμώνα.
- ΠΟΛΥ ΠΑΡΩΧΥΜΕΝΟ ΓΙΑ ΛΥΣΗ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ...
- Αποσυμφορηση στο κυκλοφοριακο και ευκολοτερη προσβαση στα ΑΜΕΑ
- πολυ εύκολο και απλό στην εφαρμογή χωρίς θετικά αποτελέσματα όμως στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και στην οικονομία κλίμακας
- ΕΙΝΑΙ ΙΔΑΝΙΚΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΟΖΑΝΗ
- Όταν οι περιφερειακοί της Κοζάνης είναι η Αιηλόστρατα και τα Ηπειρώτικα. Κάθε συζήτηση είναι περιττή. Αν είναι από το Νοσοκομείο να κατέβω προς τη λαϊκή πηγαίνοντας μέσω Κοίλα-Δρέπανο, θα αστειεύεστε. Επίσης ποιος ευθύνεται για την οδό Αλέξη Μινωτή; Είναι αδιέξοδο ενώ θα έπρεπε να είναι περιφερειακή; Ποιος την έκλεισε;
- Κταστροφικό σενάριο για τους δημότες χωρίς κανένα όφελος για την ποιότητα ζωής αυτών και των οικογενειών τους.
- Φοροεισπρακτικό σενάριο με καθόλου πρόβλεψη για τα οχήματα κατοίκων του κέντρου.
- Πεζοδρόμηση βασικών αρτηριών και δημιουργία πάρκινγκ σε κομβικά σημεία πριν το κέντρο. Επίσης πρέπει να υπάρχει καμπάνια από το Δήμο για τα οφέλη όταν περπατάς.
- δεν ξερω και δεν καταλαβαινω πως μπορεί αυτο να φπαξει την κατασταση. Σιγουρα καλο θα ειναι να μην παρκαρουν παρανομα σε πεζοδρομια κτλ, αλλα παραλληλα πρεπει να γινουν πολλοι χωροι σταθμευσης για να βαζουν τα αυτοκινητα, και επισης και δικτυο μαζικης συγκοινωνιας που δεν υπαρχει.
- τι ειχαμε, τι κερδισαμε?
- μπορεί να εφαρμοστεί
- όπως για τα Α & Β
- Εφικτό, πλήρως εφαρμόσιμο, άμεσα αποτελεσματικό και λειτουργικό και επίσης αρκετά πιο οικονομικό.
- πρέπει να ενημερωθούν και να προσαρμοστούν παρά πολύ οι καταστηματαρχες για το ποτέ θα μπορούν να ανεφοδιαζουν τα καταστήματα τους. αυτό που επεικρατει αυτήν την στιγμή είναι να ζητάν με απιλυτικο τροπο από τους προμηθευτές τους ότι ώρα θέλουν ότι θέλουν χωρίς να υπολογισζουν τίποτα . και βέβαια άμεση και δυνατή τιμωρία σε παρανομονα οχήματα
- Όπως ανέφερα και προηγουμένως, θεωρώ πως η διαχείριση σχετικά με τη στάθμευση και την κυκλοφορία στους δρόμους της Κοζάνης είναι αρκετά σημαντική, καθώς ακόμα και σε χώρους στάθμευσης ΑμεΑ βλέπουμε να παρκάρουν όλοι ανενόχλητοι.
- Θα ήταν το τέλειο αλλά σε πόλη που θα είχε την υποδομή
- Εφόσον υπάρχουν τα χρήματα για την δημιουργία δρόμων και θέσεων πάρκινγκ εκτός δρόμου θεωρώ ότι θα είναι το πιο ρεαλιστικό σενάριο καθώς το 90% των πολιτών κυκλοφορεί με αυτοκίνητο
- Ποιο εφικτο απο ολα
- Θετικό για την αποσυμφόρηση του κέντρου
- Καλό θα ήταν να κάνουμε καινοτόμες δράσεις και να αφήσουμε το αυτοκίνητο έξω από το νέο σχεδιασμό της πόλης. Πρέπει να δημιουργήσουμε ένα εμπορικό κέντρο το οποίο να διεκδικήσει την ηγετική θέση που πρέπει να κατέχει η Κοζάνη στη Δυτική Μακεδονία.
- Σε αυτό το σχέδιο θα Ωφεληθούν ολλοι Ανεξάρτητα με αν έχουν η δεν έχουν Κινητικά προβλήματα
- ΔΕΝ ΑΠΕΧΕΙ ΠΟΛΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΟΥ ΗΔΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΕΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΙΧ ΚΑΘΩΣ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΟΛΛΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΓΙΑΤΡΟΙ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ. ΔΕΝ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΚΑΜΙΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΕΖΟΥΣ
- Δημιουργία περισσότερων χώρων στάθμευσης!

- Η δημιουργία χώρων στάθμευσης θα λειτουργήσει θετικά προς την αποτροπή ή και μείωση του φαινομένου της ρύπανσης (κατά μήκος της οδού) της πόλης. Στην περίπτωση δε και υλοποίησης δακτυλίων εντός της πόλης θα ελαχιστοποιηθεί η μετακίνηση των κατοίκων με ΙΧ προς το κέντρο της πόλης και κατά συνέπεια και η κυκλοφοριακή συμφόριση του κέντρου της πόλης στις δύσκολες ώρες που λειτουργούν οι Δημόσιες Υπηρεσίες και τα εμπορικά καταστήματα.
- Το σενάριο αυτό επίσης δεν θεωρώ ότι εξυπηρετεί τους στόχους του ΣΒΑΚ. Θα πρέπει να υπάρξει συνολική απαγόρευση μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε μεγάλο τμήμα του κέντρου της πόλης (όπως για παράδειγμα στον πεζόδρομο Ειρήνης).
- Όσο περισσότερο χώρο δώσουμε στους πολίτες τόσο πιο βιώσιμη θα γίνει η πόλη. Άνοιγμα του κέντρου στους πολίτες.
- Οι πιο πάνω προτάσεις φαίνονται ρεαλιστικές και σε σωστή κατεύθυνση.
- "Εύκολο" σενάριο στην εφαρμογή. Ωστόσο, οι γενικές του αρχές παραπέμπουν περισσότερο σε διαχείριση της κυκλοφορίας και όχι σε ΣΒΑΚ.
- ΠΟΛΥ ΚΑΛΟ
- Είναι ένα σενάριο που απλα βελτιώνει την ήδη επιβαρυνμένη λόγω αυτοκινήτων και σταθμευσης τους στην πολη. Δεν απανται στις προσκλησεις του ΣΒΑΚ για προσβασιμοτητα και διευκολυνση μετακινήσεων με αιχμη τον ανθρωπο
- Η λάθος λυση
- Η ζωή μας σε ένα όχημα
- Το σενάριο Γ στην ουσία έχει έναν πιο τιμωρητικό χαρακτήρα κάτι το οποίο θα κατακρίνει μεγάλος αριθμός των δημοτών μας. Ίσως με μικρές παρεμβάσεις όπως ελεύθερους χώρους σταθμευσης των οχημάτων κοντά στο κέντρο ώστε να μην υπάρχουν φαινόμενα παραμονής στάθμευσης από πλευράς των δημοτών οι οποίοι αυτή την στιγμή δυσκολεύονται για να παρκάρουν.
- Όσοι μένουμε στο κέντρο πού θα σταθμεύουμε τα οχήματά μας; Θα πρέπει να κάνουμε ολόκληρο 'ταξίδι' για να φέρουμε π.χ. τα ψώνια στο σπίτι;
- Θεωρώ ότι είναι ένα καλό σενάριο που θα μειώσει το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης και το μέτρο για επιπλέον χώρους στάθμευσης είναι πολύ σημαντικό και θα ωφελήσει σημαντικά στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.
- Το πρόβλημα θα είναι με τους μόνιμους κατοίκους του κέντρου που δεν θα μπορούν ούτε τα ψώνια του σούπερ μάρκετ να πάνε στο σπίτι τους
- Το Σενάριο Β μπορεί να εφαρμοστεί καλύτερα, γρηγορότερα και πιο εύκολα.
- Κάντε χώρους στάθμευσης !!!!!!!
- Δίνεται ευχέρεια τον κόσμο να χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο, δημιουργούνται σταθμευσεις, γίνονται απαγορεύσεις και με κατάλληλα κίνητρα για υβριδικά οχήματα χαμηλότερης κατανάλωσης, το μετρό αυτό φαντάζει το ιδανικότερο. Επίσης δεν αλλάζουν οι συνήθειες του απλού ανθρωπου
- ΔΕΝ ΘΑ ΕΧΕΙ ΘΕΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
- Δύσκολο γιατί δεν υπάρχουν άνετοι δρόμοι!
- Η Κοζάνη είναι μικρή για την εφαρμογή δακτυλίων.
- Δεν λύνεται κανένα πρόβλημα άλλωστε εφαρμόζεται ήδη έστω και σε μικρότερη κλίμακα
- Μακάρι να γίνουν κ να ΕΦΑΡΜΟΣΤΟΥΝ όλα όσα αναφέρονται στο Γ σενάριο. Αν κ προσωπικά θα ήθελα ένα συνδυασμό των τριών σεναρίων, γιατί το καθένα αναφέρεται σε διαφορετικές επεμβάσεις. Τόνισα όμως το "ΕΦΑΡΜΟΣΤΟΥΝ" λόγω προσωπικής πείρας. Ο δρόμος του σπιτιού μου αποφασίστηκε να γίνει πεζόδρομος. Όλοι οι γείτονες πήραμε τα αυτοκίνητα μας κ δεν ξαναπαρκάραμε εκεί. Μόνον εμείς όμως! Μια κ όλη την ημέρα παρκάρουν κ διέρχονται οι πάντες. Και η απάντηση σε ερώτημά μας ήταν να καλούμε εμείς την δημοτική αστυνομία ή την τροχαία.
- Δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης.
- Σε μια πόλη όπου έχουν δοθεί από τις δημοτικές αρχές αφειδώς δικαιώματα σε ιδιωτικά πάρκινγκ εις βάρος του κοινόχρηστου χώρου είναι εξαιρετικά αρνητικό να συζητάμε για περαιτέρω παρεμπόδιση στάθμευσης!!! Αφήστε μας ήσυχους. Έχουμε ήδη αρκετά προβλήματα να διαχειριστούμε....
- Με το υπάρχον πρόβλημα σταθμεύσης στο κέντρο και γενικά πέριξ του κέντρου λιγότερες θέσεις από τις υπάρχουσες; Οικονομία μηδέν στην Κοζάνη....
- Πρέπει να δώσει βάση στο παρκάρισμα των αυτοκινήτων ... Να γίνουν και άλλα πάρκινγκ...
- Η πόλη περπατιεται ξαναλέμε!!!!
- "Η Κοζάνη έχει τη δική της ιδιόμορφη πολεοδομία και δεν μπορεί ν' αντιγράψει άκριτα λύσεις πόλεων με Ιπποδάμειο σύστημα. Πρέπει να βρεθούν λύσεις μοναδικές, που να είναι λειτουργικές κι όχι τιμωρητικές για τους δημότες, (όπως έκανε το ΣΒΑΚ της προηγούμενης Δημοτικής Αρχής, με κατάργηση χιλιάδων θέσεων στάθμευσης κι εξοβελισμό των ΙΧ πρακτικά εκτός της ζωής της πόλης). Είναι ωστόσο προφανές πως αυτές οι λύσεις δεν μπορούν να βρεθούν από μελετητές που δεν ξέρουν τη ζωή και τη ροή της πόλης, ψάχνουν λύσεις στη βιβλιογραφία και δεν προσέχουν ούτε τη σύνταξη στις 4 σειρές της τελευταίας σελίδας των Β' Πρακτικών, δείχνοντας περιορισμένη σοβαρότητα στο αντικείμενο που τους έχει ανατεθεί.

- Με τη φόρμα που κάνατε ουσιαστικά δεν ζητάτε απ' τους δημότες να επιλέξουμε Σενάριο, αλλά κάποιες εντελώς θολές γενικές αρχές. Είναι σαν να μας ρωτάτε ""είστε με την ειρήνη ή με τον πόλεμο;"" Αυτά είναι ψευτοδιλήμματα! Έτσι δεν γίνεται συμμετοχή των δημοτών, αλλά επίφαση συμμετοχής των δημοτών. Τα λάθη είναι συνεχή και αλληπάλληλα: ξεκινήσατε με τη φόρμα ζητώντας να συνδεθούμε για να σχολιάσουμε! Σοβαρευτείτε, αν πρόκειται κάποτε να τελειώσει η συζήτηση για το ΣΒΑΚ!"
- ΒΕΛΤΙΩΝΕΙ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΜΑΣ ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΤΗΝ ΟΜΟΡΦΑΙΝΕΙ ΔΕΝ ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ ΤΗΝ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΜΙΑ ΑΛΛΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΜΑΣ ΣΙΓΟΥΡΑ ΠΡΕΠΕΙ ΚΑΙ ΑΥΤΗ Η ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΕΙΝΑΙ ΚΑΛΗ ΑΛΛΑ ΝΟΜΙΖΩ ΩΣ ΠΡΟΣΘΕΣΗ ΜΙΑΣ ΑΛΛΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΥΛΟΠΟΙΗΘΕΙ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΠΡΩΤΕΥΩΝ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΜΑΣ ΝΑ ΛΥΘΕΙ ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΣΕ ΜΙΑ ΠΟΛΗ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΑΡΚΕΤΑ ΧΑΜΗΛΕΣ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΕΣ ΜΕ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΝΑ ΜΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝ ΟΙ ΠΟΛΙΤΕΣ ΠΟΛΥ ΤΙΣ ΜΗΧΑΝΕΣ ΚΑΙ ΟΤΑΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΝΑ ΜΗΝ ΕΧΕΙ ΜΕΓΑΛΗ ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΚΕΙ ΑΛΛΑ ΝΑ ΟΔΗΓΟΥΝΤΑΙ ΚΥΡΙΑ ΟΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ ΜΕ ΠΕΡΙΠΑΤΟΥΣ... ΟΙ ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΜΑΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΚΟΥΡΚΑΣ - ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΑ - ΚΡΕΒΒΑΤΑΚΙΑ - ΠΛΑΤΑΝΙΑ - ΑΓΙΟ ΑΘΑΝΑΣΙΟ ΜΕ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ ΕΙΝΑΙ ΣΤΑ 10 ΛΕΠΤΑ... ΕΙΝΑΙ ΑΔΙΑΝΟΗΤΟ ΝΑ ΟΡΙΖΕΤΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΚΑΙ ΠΡΩΤΕΥΩΝ ΝΑ ΛΥΘΟΥΝ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΑΡΚΙΝΓΚ ΕΙΝΑΙ ΚΑΛΟ ΝΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΟΥΝ ΠΑΡΚΙΝΓΚ ΝΑ ΟΜΟΡΦΑΙΝΟΥΜΕ ΧΩΡΟΥΣ ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΜΑΣ
- Δεν ξέρω, δεν απαντώ
- Πρέπει να βγουνε κάποια μηχανήματα ιδιωτικής στάθμευσης σε κάποιες περιοχές
- Απαραίτητη η δημιουργία περιφερειακής οδού (θα αποσυμφορησει σημαντικά το κέντρο) και επιτέλους κάποτε η πόλη να αποκτήσει καλή ασφαλτοστωση στους δρόμους. Η κατάσταση που επικρατεί στο οδοστρωμα όλων των δρόμων είναι απαράδεκτη.
- Δύσκολο να εφαρμοστεί λόγω της αδιαφορίας των πολιτών όμως είναι ένα πολύ καλά σενάριο και θετικό
- Εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις για επαρκείς θέσεις στάθμευσης εκτός των κύριων ζωνών, θεωρώ πως η απουσία και μόνο μπλοκαρισμένων δρόμων και διπλοπαρκαρισμένων οχημάτων θα λειτουργήσει ευεργετικά ακόμα και οπτικά, καθώς θα φανεί πως θα έχει "ανοίξει ο χώρος".
- Ο δακτύλιος θεωρώ πως θα έχει αρνητικά αποτελεσματα στον ιστό της πόλης της Κοζάνης. Η απαγόρευση όμως την παράνομης στάθμευσης με τα αναφερόμενα μέτρα που πρέπει να εφαρμοστεί. Τα park ride σε συγκεκριμένα σημεία της πόλης μπορούν να επιτύχουν την μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και ρύπανσης.
- Ορθά τα μέτρα για αποφυγή παράνομου ή επικίνδунου παρκαρίσματος στο άκρο πεζοδρομίων σε σταυροδρόμια, που μειώνει την ορατότητα των οδηγών. Θετικό το park n ride. Ίσως θα χρειαζόντουσαν και κάποιες επιπλέον θέσεις στάθμευσης, με ή χωρίς χρέωση, ωστόσο προσοχή στα σημεία αυτά να είναι καλοφτιαγμένος ο δρόμος, ώστε να αξίζει να πληρώσεις για τη θέση και χωρίς να κινδυνεύει το αυτοκίνητο να πάθει κάποια ζημιά από τις κακοτεχνίες. Έχει παρατηρηθεί το πρόβλημα αυτό στην κεντρική οδό με ελεγχόμενη στάθμευση Φον Κοζανη.
- Δεν υπάρχει παιδεία στην οδήγηση και στάθμευση, χρειάζεται περισσότερους ελέγχους και αυστηρά μέτρα της τροχαίας τόσο εντός του δακτυλίου αλλά και πιο μακριά από το κέντρο πολλές περιοχές έχουν πρόβλημα και δεν υπάρχει αστυνόμευση
- Ο περισσότερος κόσμος θα προτιμήσει αυτό το πλάνο, αν και μόνο αυξηθούν οι χώροι στάθμευσης (π.χ. δημόσιοι χώροι στάθμευσης, υπόγεια γκαράζ κ.α.). Όμως απαιτεί μεγαλύτερο κόστος και εξεύρεση χώρων στάθμευσης εντός πόλεως.
- Όχι αυτό είναι λάθος ήδη δεν υπάρχει πάρκινγκ στο κέντρο
- Μέτριο
- Μιλάμε για μια κοζανη με δύο δρόμους μια γκερτσου μια Παύλου μελά και μισή τραντα
- Πολύ καλή σκέψη.
- ΑΚΟΜΑ ΘΑ ΔΟΥΜΕ
- Απαιτείται εκ νέου πολεοδομικός σχεδιασμός.
- "Κατι το οποιο πιστευω χρειαζεται παραπανω η κοζανη, καθως παρατηρω καθημερινα, αυτοκινητα να σταθμέουν στις στασεις των αστικων, με αποτελεσμα οταν φτασει το αστικο στην σταση, να δημιουργει κυκλοφοριακη συμφόρηση.
- Δεν νομίζω πως χρειάζεται δακτύλιος για μια μικρή πόλη σαν την κοζανη
- Δυστυχως σε λαθος βάσεις το ολο θεμα...
- Είναι κάτι που χρειάζεται να γίνει και θα ήταν πολύ καλό για την πόλη.
- Δεν μπορώ να είμαι ξεκάθαρος λόγω του ότι δεν χρησιμοποιώ αυτοκίνητο και δεν ξέρω αν υπάρχει τέτοιο πρόβλημα στην περιοχή.
- Βήματα πίσω
- Κάποια από τα μέτρα πρέπει να γίνουν αλλά όχι σαν σύνολο φιλοσοφίας της πόλης.

- Η δημιουργία κάποιων δημοσίων χώρων στάθμευσης είναι αναγκαία κατά τη γνώμη μου. Βέβαια, το σενάριο Α και η δημιουργία πράσινων ζωνών και μεγαλύτερων πεζοδρομίων θα βοηθήσουν σίγουρα προς το στόχο αυτό και την αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου της πόλης.
- Δεν υπάρχει πρόβλημα με οχήματα που παρκάρουν επάνω σε πεζοδρόμια, γιατί απλά τα πεζοδρόμια είναι τόσο στενά που δεν χωράνε να παρκάρουν!
- Θέλω συγκεκριμένα πράγματα. Θα γίνει αυτό, εκείνο, το άλλο. Οποιο κόστος υπάρξει, ποιος θα το επιβαρυνθεί; πως θα γίνονται οι μετακινήσεις; αυτά και άλλα πολλά. Συγκεκριμένα
- Δεν προάγει την πράσινη κινητικότητα, την καινοτομία και δεν συμβαδίζει με τις απαιτήσεις για αειφόρο ανάπτυξη. Παράλληλα δεν αναβαθμίζει την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Τα εν λόγω μέτρα αποτελούν ημίμετρα και παλιάς κοπής αντιλήψεις.
- Δακτύλιος στην Κοζάνη? Αστείο! Σωστή η απαγόρευση πάνω στα πεζοδρόμια . Μόνο μια πιάτσα ταξί στο κέντρο όλες οι υπόλοιπες να μεταφερθούν στις τέσσερις άκρες της πόλης. Η αφετηρία των αστικών να μεταφερθεί εκτός πόλης και να διέρχονται από συγκεκριμένες οδούς για επιβίβαση αποβίβαση.
- Νομίζω ότι εδώ βρισκόμαστε στην ήδη υπάρχουσα κατάσταση με μια καλύτερη διαχείριση σε αρκετούς τομείς, θα πρέπει να επιλεγεί μόνο αν θεωρηθεί ανέφικτο για κάποιο λόγο το σενάριο Β
- "Θέλει συνδυασμό όλων των προηγούμενων για να πετύχει αυτό .
- Και το βασικότερο . Δέκα μέτρα πεζοδρόμια και πάλι μέσα στον δρόμο . Άσε που όταν βρέχει ψάχνουν σκέπαστρο. Άσε που δεν μπορείς να σταματήσεις στο κέντρο ούτε για ένα λεπτό να πεταχτείς να πάρεις κάτι . Πρέπει να κάνεις τον γύρο του θανάτου"
- Λάθος όλο. Σωστή πρόσβαση απ' όλους τους κατοίκους. Σωστή η ιδε
- Ήδη δεν υπάρχουν πάρκινγκ... ούτε στο σπίτι μας δεν βρίσκουμε να παρκάρουμε...
- Κίνηση στους δρόμους
- Δεν θεωρώ ότι είναι πραγματικό σενάριο εάν έχει προηγηθεί ανάλυση υφιστάμενων υποδομών. Δεν υπάρχουν ούτε χώροι διαθέσιμοι για parking ούτε κ το μέτρο με την ελεγχόμενη στάθμευση έχει περιθώρια βελτίωσης
- Αρνητικό θεωρώ μόνο την επέκταση της ελεγχόμενης στάθμευσης
- ΦΑΡΔΥΝΑΝ ΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ, ΑΛΛΑ ΜΕ ΤΑ ΚΟΛΟΝΑΚΙΑ , ΧΑΝΕΤΑΙ ΟΦΕΛΙΜΩΣ ΧΩΡΟΣ, ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΜΙΣΟ ΜΕΤΡΟ ΚΑΙ ΜΙΣΟ ΑΠΟ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΠΟΣΟ ΚΑΝΕΙ? ΔΑΚΤΥΛΙΟΥΣ, ΟΧΙ ΑΘΗΝΑ ΔΕΝ ΕΙΜΑΣΤΕ. ΜΕ 4-5 ΚΑΤΟΣΤΑΡΙΚΑ ΜΙΣΘΟ ΠΟΣΑ ΧΡΟΝΙΑ ΘΕΛΩ ΝΑ ΜΑΖΕΥΩ ΓΙΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΚΑΙ ΝΑ ΠΕΡΝΩ ΤΟ ΑΜΑΞΙ ΚΑΙ ΝΑ ΤΟ ΠΑΡΑΤΑΩ ΚΑΠΟΥ ΕΞΩ ΓΙΑ ΝΑ ΠΑΡΩ ΜΙΝΙΒΟΥΣ
- Ήδη η ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης είναι αρκετά μεγάλη
- Καλύτερη ποιότητα ζωή
- Δεν θα αλλάξει κάτι σημαντικά σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση.
- Ούτε μείωση της ρύπανσης θα επιφέρει, ούτε βελτίωση στη ποιότητα της πόλης κ της ζωής μας εν γενει. . απλά θα γεμίσουμε κολωνάκια ..
- Θα είναι δύσκολο να εφαρμοστεί γιατί μάθαμε όλοι με 1 τιμολι δισκοκλήματα περπατάμε κακ αν τα παρκινγκ για να αφήσουμε το αυτοκίνητο είναι επι πληρωμής ακόμα ποιο δύσκολο!!!
- ΒΑΣΙΚΑ Η ΤΑΜΠΕΛΑ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ 6 ΜΕ 11 ΕΙΝΑΙ ΛΑΘΟΣ ΔΙΟΤΙ ΔΕΝ ΣΚΕΦΤΕΣΤΕ ΟΥΤΕ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΟΥΤΕ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟΥ ΟΥΤΕ ΤΑ ΣΟΥΠΕΡ ΜΑΡΚΕΤ ΜΙΝΙ ΜΑΡΚΕΤ ΜΕ ΤΟ ΑΛΑΛΟΥΜ ΠΟΥ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙ ΓΙΑ ΝΑ ΠΑΡΕΙΣ ΜΙΑ ΘΕΣΗ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΝΑ ΧΡΟΝΟ ΚΑΙ ΒΑΛΕ ΚΑΙ ΑΥΤΟ 6 ΜΕ 11 ΕΝΑΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΑΣ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΕΚΕΙ ΜΕΣΑ
- Το σενάριο αυτό μπορεί να είναι έως και καταστροφικό. Η μείωση των χώρων στάθμευσης στο κέντρο, με παράλληλη αύξηση των περιμετρικών θέσεων με πληρωμή, σε συνδυασμό με την ανάγκη (στην ουσία εξώθηση) χρήσης και δημόσια συγκοινωνίας, αναμένεται να δημιουργήσει σημαντικά προβλήματα στη διαχείριση του χρόνου και του κόστους των μετακινήσεων!
- Η διεύρυνση της ελεγχόμενης στάθμευσης δεν προσφέρει κάποια αλλαγή. Εάν οι χώροι χρησιμοποιούνται όπως πρέπει από επαγγελματίες και δεν παρκάρει ο καθένας έξω από το μαγαζί του, (άπειρα παραδείγματα σε όλη την Κοζάνη)/εννοώ θέσεις φόρτωσης εμπορευμάτων τότε ίσως δούμε κάποια βελτίωση. Τα σουπερ παραλαμβάνουν 6-7 το πρωί... Οι φούρνοι το ίδιο.. Δεν μπορούμε να κάνουμε ένα δακτύλιο απαγόρευσης μεγάλων οχημάτων.
- Οχι και πολυ καλά
- Τόλμη χρειάζεται και να μην σκεφτούν το "πολιτικό κόστος"
- διάπλαση πεζοδρομίων, επέκταση χώρων πληρωμένης στάθμευσης χωρίς μελέτη για τους μόνιμους κατοίκους του κέντρου..??? πρώτα βρίσκουμε χώρους στάθμευσης και μετά απαγορεύουμε, βρείτε χώρους και εκτός κέντρου, με ελάχιστη μηνιαία καταβολή, βάλτε συγκοινωνία συχνή, ανά 10 λεπτά και μια χαρά προχωρήστε.

- Το να επεκταθεί η περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης δεν είναι λύση. Δεν βοηθάει την πόλη μας. Περισσότερη γκρίνια και βρισίδια θα υπάρξουν. Θετικότερο είναι ο δήμος της Κοζάνης να δημιουργήσει έναν χώρο ελεγχόμενης στάθμευσης κοντά στο κέντρο. Την αποτροπή διαμπερούς κίνησης οχημάτων από την περιοχή κατοικίας δεν την καταλαβαίνω. Να μην περνάνε από τα σπίτια μας και να μην σταθμεύουμε κοντά στα σπίτια μας; Λίγο χαζό το βρίσκω. Όταν ο καιρός είναι χάλια ή όταν γυρνάμε από τα ψώνια όλοι μας θέλουμε να σταματήσουμε στο σπίτι μας. Αν είναι να αφήνουμε το όχημά μας 1 χλμ μακριά, ποιος ο λόγος να το χρησιμοποιήσουμε μέσα στην πόλη. Και προς επέκταση αυτής της σκέψης αν δεν μπορώ να κυκλοφορώ με το όχημά μου μέσα στην πόλη, να μειωθεί ο φόρος που πληρώνω, τα τέλη κυκλοφορίας και το ποσό ασφάλισης.
- Νομίζω ότι το συγκεκριμένο σενάριο θα προκαλέσει αντιδράσεις από την τοπική κοινωνία, χωρίς ουσιαστικά αποτελέσματα. Εκτός από την προώθηση χρήσης κινητήρων εναλλακτικών καυσίμων, δεν προσφέρει τίποτε επιπλέον στην υπάρχουσα κατάσταση του Δήμου
- Το να εφαρμοστεί μια τέτοια σκέψη πιστεύω είναι εύκολο... το πρόβλημα όμως δεν λύνετε...σίγουρα θα χειροτερέψει. Πρέπει να αποκτήσει ο Έλληνας νοοτροπία και να αφήσει για λίγο το ΙΧ . Και σε αυτό θα συμβάλει φτιάχνοντας σωστούς πεζόδρομους, ποδηλατοδρομους.να μπορούν να κινούνται άνετα και με ασφάλεια χωρίς κάθε τόσο να είναι αναγκασμένοι να κινούνται στον δρόμο γιατί παρεμβαλει ενα δέντρο ή μια πινακίδα ή είναι κατεστραμμένο το πεζοδρόμιο .. και εννοείτε πρέπει να γίνει αναβάθμιση στα Μέσα μαζικής μεταφοράς σε στόλο στάσεις τρόπος έκδοσης εισιτηρίων (ποιό απλός).κλπ.
- Δεν θα αλλάξει πππ
- Δύσκολο να γίνει αποδεκτο
- Δύσκολα να ελεγχθούν τα πάρκινγκ.
- Ελπιδοφόρο και καλοδεχούμενο
- το σενاريو Γ θα εχει θετικο αντικτυπο στο κυκλοφοριακο της αγαπημενης μας πολης , ομως νομιζω πως συνδεεται αμεσα με την προηγουμενη εφαρμογη του σεναριου Β .
- Πολύ καλή σκέψη και άμα υλοποιηθεί θα είναι πολύ ωραία ιδέα
- Αυστηρός έλεγχος της παράνομης στάθμευσης
- Μέσα στην Πόλη πρέπει να δίνεται απόλυτη προτεραιότητα στην κυκλοφορία των πεζών, τα αυτοκίνητα να μην φτάνουν στο κέντρο της Πόλης, παρά μόνο για φορτοεκφόρτωση αγαθών, δημιουργία χώρων στάθμευσης περιμετρικά της Πόλης και ΟΧΙ ελεγχόμενη στάθμευση που μειώνει και τον χώρο των πεζοδρομίων και αυξάνει την κίνηση στο κέντρο της Πόλης.
- Είναι δύσκολο για τους μόνιμους κατοίκους.
- Η προσέγγιση αυτή επιτρέπει μεγάλη ελευθερία κίνησης σε όσους μπορούν να το διαθέσουν, ανεξάρτητα από την αναγκαιότητα της μετακίνησης. Δεν ευνοεί την κοινωνική συνοχή και το περιβάλλον αλλά είναι μια οικεία λογική για τους περισσότερους
- Η ανάγκη δημιουργίας δημοτικών δωρεάν χώρων πάρκινγκ είναι έκδηλη στην Κοζάνη τώρα, αλλά αν πεζοδρομηθεί το κέντρο της πόλης, θα είναι ακόμη μεγαλύτερη.
- Σε λάθος κατεύθυνση
- Σημαντική η δημιουργία πάρκινγκ οδικών δακτυλίων
- Όλα τα παραπάνω όπου είναι εφικτό να γίνουν.
- Πολλοί συμπολίτες μας θα διαμαρτυρηθούν για την μη χρήση του αυτοκινήτου τους εντός πόλης
- "Αποτροπή παρκάρισματος στα πεζοδρόμια και σε στενούς δρόμους σε όλη την πόλη ,όχι μόνο στο κέντρο . Φυτεύσεις και κιγκλιδώματα απαραίτητα .
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων ιδίως στις γωνίες και ράμπες αναπήρων παντού,όχι μόνο στο κέντρο.
- Δυσκολεύονται τα οχήματα να στρίψουν και δημιουργούνται ατυχήματα - το κόστος μετακυλιεται στους πολίτες για επισκευές .
- Επιπλέον πολύ άσχημη εικόνα της πόλης στο κέντρο και τις γειτονίες από το άναρχο παρκάρισμα.
- Υπάρχουν πολλοί δρόμοι που είναι διπλής κατεύθυνσης και είναι στενοί για να λειτουργούν έτσι .Πρέπει να γίνει ορθολογικότερος σχεδιασμός της κυκλοφορίας .
- Θετικότερο το να δημιουργηθούν χώροι park and ride ,εφόσον συνδυαστούν με τη διεύρυνση ευέλικτων μέσων μαζικής μεταφοράς .Ακομη θα έπρεπε να δημιουργηθούν σε κάθε γειτονιά ,ζώνες παρκάρισματος για μόνιμους κατοίκους και δημοσια πάρκινγκ , εφόσον αυτές δεν επαρκούν .Μελετη των αναγκών της κάθε περιοχής αναλόγως των κατοίκων .
- Οργάνωση των εμπορευματικών μεταφορών διευρυμένη σε όλο τον ιστό της πόλης, όπου υπάρχουν μαγαζιά που τροφοδοτούνται.Αυτο γίνεται τώρα μονο στο κέντρο της πόλης .Οπως υπάρχουν οι θέσεις για ΑΜΕΑ ,να υπάρχουν κ θέσεις τροφοδοσίας αναλόγως των καταστημάτων της κάθε περιοχής.Τα φορτηγά τροφοδοσίας σταματούν οπουδήποτε και στη μέση των δρόμων .Αυτο πρέπει να προβλεφθεί και εφόσον προβλεφθεί να τηρείται ,Αλλιως να υπάρχει πρόστιμο , όπως υπάρχει και για το παράνομο παρκάρισμα.

- *Ναι στις διευρυμένες ζώνες ελεγχόμενης στάθμευσης .*
- *Επιτακτική ανάγκη για περιφερειακή οδό για να αποτραπεί η διέλευση φορτηγών μέσα από την πόλη .*
- *δεν αντέχει στο χρόνο το σεναριο Γ*
- *Εφικτό*
- *Η πόλη δεν είναι μεγάλη ώστε να απαιτείται η αποκλειστική χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων. Μέτρα που περιορίζουν τη χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης θα βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων και θα αυξήσουν την ασφάλεια των πεζών και ποδηλάτων στην πόλη*
- *Όχι*
- *Διαφωνω με τους δακτυλιους που δεν μπορούν να εφαρμοστον σε τοσο μικρη πολη. Τα αλλα ειναι ολα απαιρητα.*
- *Το σενάριο αυτό ίσως είναι πιο άμεσα εφαρμόσιμο, δεν θα έχει όμως δραστικό θετικό αντίκτυπο. Το θετικότερο όλων θα είναι η αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας μέσω δακτυλίων. Όμως αν δεν δοθούν ρεαλιστικές λύσεις όσο αφορά στο παρκάρισμα θα υπάρξουν προβλήματα.*
- *Θα πρέπει να δοθεί βάρος στην διευκόλυνση των Επαγγελματιών*
- *Είναι πιο εύκολο να εφαρμοστεί διότι οι κάτοικοι της Κοζάνης χρησιμοποιουν ως επι το πλῆστον αυτοκίνητα και μηχανές!*
- *Όλα τα παραπάνω όπου είναι εφικτό να γίνουν.*
- *Το καλύτερο σενάριο, αν μπορεί να χρηματοδοτηθεί*
- *ΣΤΟ ΘΕΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΘΑ ΥΣΤΕΡΗΣΟΥΜΕ ΛΟΓΩ ΚΟΥΜΠΑΡΙΩΝ ΚΑΙ ΞΑΔΕΛΦΩΝ. Η ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΑΡΚΟΜΕΤΡΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΕΙ ΑΣΧΗΜΑ ΣΥΝΑΙΣΘΗΜΑΤΑ ΣΤΟΝ ΠΟΛΙΤΗ*
- *αφού πρώτα γκρεμίσαμε ότι ωραίο είχε αυτή η πόλη, αφού κάνατε κλουβιά ακόμα και τις επεκτάσεις της πόλης, τώρα μιλάμε για ΣΒΑΚ. Μπορείτε να 'ρθείτε να φτιάξετε το δρόμο στο σπίτι μου που είναι ακόμα τσιμεντόδρομος χαλασμένος, δηλαδή χαλικόδρομος!*
- *Ήδη έχει εφαρμοστεί σε μεγάλο εύρος. Δεν έχει περάσει όμως η αντίληψη πως δεν πρέπει να πάρεις το αυτοκίνητό σου για να πας στο κέντρο. Αποτέλεσμα ατελές και μίζερο.*
- *Η χειρότερη λύση.*
- *"Εξασφάλιση χώρου στάθμευσης μόνιμων κατοίκων όπως στη Θεσσαλονίκη*
- *Ως αυτοτελής παρέμβαση δεν θα πετύχει τους στόχους γιατί οι χρήστες των οχημάτων θα κινούνται σε "κυκλους" μέχρι να ολοκληρώσει ο άλλος επιβαίνων την εργασία για την οποία μετακινείται. Για να αποδώσει πρέπει να συνδυαστεί με το Σενάριο Β*
- *Αυτό δεν είναι ΣΒΑΚ*
- *Περισσότερες φυτεύσεις στο άκρο των πεζοδρομίων και αποτροπής της παράνομης στάθμευσης*
- *Φαίνεται στην πράξη η αποτυχία ενός τέτοιου σχεδίου, από κάποιες αλλαγές που ήδη έγιναν!!! Πολύ όμορφα τα λουλουδία, όταν όμως χάνονται θέσεις πάρκινγκ για να αναδειχθεί η κατοικία υπαλλήλου του δήμου, για ποια αναβάθμιση και ποιότητα συζητάμε; Όταν δεν τιμωρούνται οι παραβάτες, οι καταληψίες; Το αντίθετο μάλιστα, όταν δείχνουν προκλητική ανοχή οι υπεύθυνοι, με τόση ανευθυνότητα; Καλές οι συζητήσεις για καφεδάκι!!! Στην πράξη όμως, αποτυχία!!!*
- *απαιτηται συγκερασμος και των τριων*
- *Το σενάριο Γ θα έχει θετικά αποτελέσματα αν συνδέεται με την πληρωμή προστίμου συστηματικά, και όχι κατ'εξάιρεση (έχω ένα γνωστό στη δημοτική αστυνομία, θα του πω να μου το σβήσει).*
- *Η αποτροπή παρανομης σταθμευσης με κολωνακια ειναι πολυ καλη σκεψη μιας κ οι κιτρινες γραμμες δεν τηρουνται.οσο για τα υπολοιπα δεν εμαι σιγουρη αν θα εξυτηρητουν τους κατοικους.*
- *Νόμιμα παρκαρισμένα επιτέλους και όχι πάνω σε δρόμους κ πεζοδρόμια. Προηγούνται οι πεζοί*
- *Δυσκολο*
- *Δακτύλιοι πιστευω δεν γινονται λογω μικρου μεγεθους της πολης. Η παρανονη σταθμευση δυσκολο να αντιμετωπιστει λογω "γνωστων". Θα ειναι η ιδια κατασταση ως τωρα*
- *Να μην υπάρχει κυκλοφορία ΙΧ οχημάτων στο κέντρο Εκτός από ποδήλατα κοινώχρηστα και ιδιωτικά, όπως και ηλεκτρικών .*
- *άκρως απαραίτητο*
- *Πάντα ήμουν υπέρ σε ένα κέντρο χωρίς αυτοκίνητα!*
- *Δύσκολη και στενή πολη*
- *Αυτό θα μείνει έτσι κι αλλιώς. Ο λαός της Κοζάνης μόνο για να πληρώνει είναι. Το βιοτικό επίπεδο είναι πολύ χαμηλό. Δεν υπολογίζουν τον δημότη. Κρίμα.*
- *Προσεγγίζει αυτό που ζούμε σήμερα. Μάλλον τριτοκοσμικό.*
- *Τουλάχιστον θα παρκάρουμε πιο εύκολα και πιο γρήγορα*

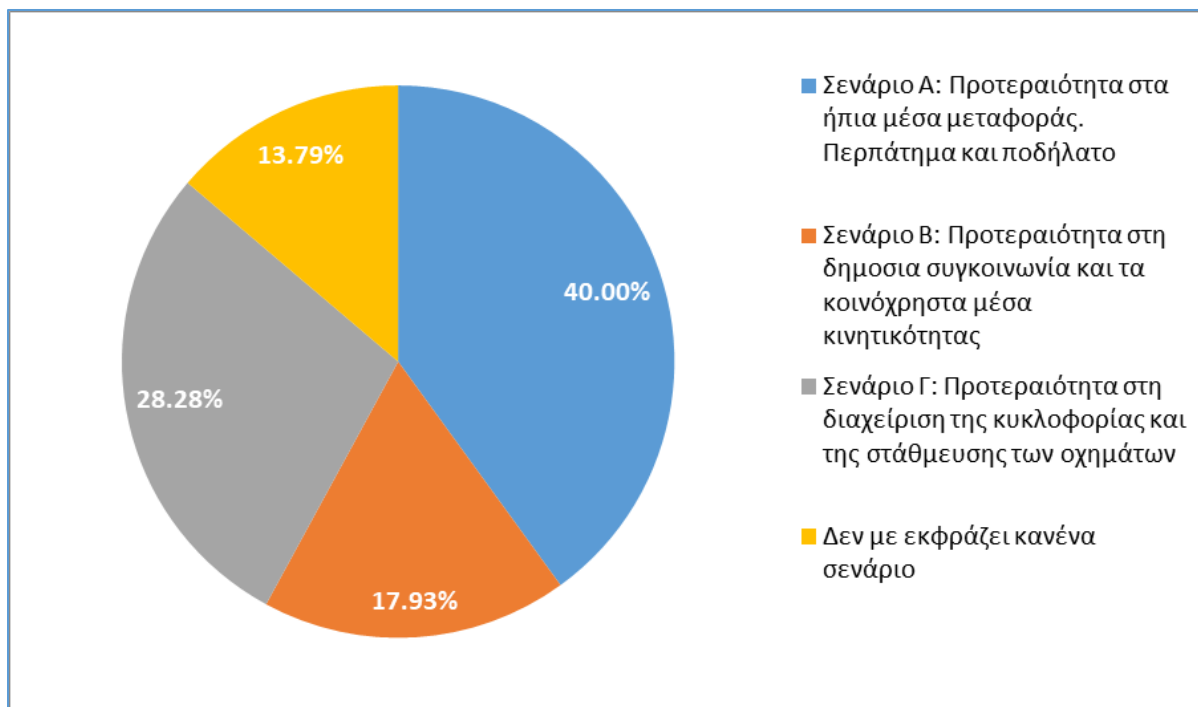
- *Κι άλλη ελεγχόμενη στάθμευση; Κι άλλα κολωνάκια; ΦΤΙΑΞΤΕ ΧΩΡΟΥΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ! ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΔΩΡΕΑΝ!*
- *Θα αποδιοργάνωση την όλη προσπάθεια βελτίωσης των συνθηκών*
- *"Πολύ σωστό. Όσα αφορούν τη στάθμευση. Αρκεί να εφαρμοσθούν όπως τα αναφέρετε. Να μην υπάρχουν εξαιρέσεις όπως τώρα*
- *Δεν έχει σχέση με ΣΒΑΚ.*
- *Και παλι όπως στις προηγούμενες απαντήσεις μου.... Αυτό δεν πρόκειται να λειτουργήσει. Αν ο πολίτης δεν έχει θελήσει, όσο και να προσπαθείτε και να σχεδιάζετε δεν πρόκειται να αλλάξει κάτι.*
- *Θεωρώ ότι μια πολύ σαν την Κοζάνη με λίγους κατοίκους και ελάχιστες τουριστικές ζώνες δεν χρειάζεται την εφαρμογή δακτυλίου*
- *Πιστεύω πως σε αυτό το σενάριο το μόνο που θα ήταν σημαντικό θα ήταν να ελεγχθεί η παράνομη στάθμευση που κλείνει όλα τα πεζοδρόμια και δεν επιτρέπει σε συμπολίτες μας με κινητικά προβλήματα και αμαξίδια να κυκλοφορήσουν σαν άνθρωποι στην πόλη που κυριολεκτικά δεν διαθέτει κανένα διάδρομο ειδικά στο κέντρο για περιήγηση ατόμων με αναπηρίες εν έτη 2020*
- *Τουλάχιστον να μην παρκάρουν στις στάσεις των αστικών και στα πεζοδρόμια*
- *Στην πόλη μας δεν ξέρω αν είναι εύκολο να εφαρμοστεί κατά γράμμα. Έχουμε στενούς δρόμους και η αγορά είναι στο κέντρο. Η φορτώση εκφόρτωση δεν είναι εύκολο να γίνει.*
- *Νομίζω πως κάτι τέτοιο εφαρμόζεται τώρα. Τα παρκομετρα κ τα κολωνάκια ίσα που μς εκαναν τη ζωή πιο δύσκολη...*
- *Θεωρώ πως το σενάριο Γ θα έχει πολύ αρνητικά αποτελέσματα καθώς δεν αλλάζει την υφιστάμενη κατάσταση στην οποία ζούμε σήμερα. Και σίγουρα δεν οδηγεί στο να γίνουμε μια σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη.*
- **ΘΑ ΔΥΣΚΟΛΕΥΤΟΥΜΕ ΟΛΟΙ**
- **Οργάνωση - οικονομία- εξυπηρέτηση**
- **ΟΥΔΕΤΕΡΟ**
- **ΤΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΚΟΖΑΝΗΣ ΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΡΕΑΛΙΣΤΙΚΑ ΜΑΣ ΟΔΗΓΟΥΝ ΣΤΗΝ ΠΡΟΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ Γ ΣΕΝΑΡΙΟΥ**
- *Δεν μου αρεσει*
- *Ότι καλύτερο .*
- *Το κυρίαρχο στο σενάριο αυτό νομίζω είναι η δημιουργία ικανών χώρων στάθμευσης...*
- *Πεζοδρομια και πλακόστρωτο τα αυτοκίνητα θα τα παρκάρουμε σε ενα ωραιο παρκινκ στο σταθμο στις αποθηκес δωστε προτεραιότητα στον άνθρωπο και οχι στα οχήματα*
- *Είναι τα πιο απαραίτητα μέτρα*
- *Δεν θα αποφευχθεί η μετακίνηση με ΙΧ*
- *Κρύο 12 μήνες το χρόνο, πολύ ανηφόρα, πόλη μη φιλική στο βάδισμα και στο ποδήλατο, πάρα πολλά αυτοκίνητα όπως και σε όλη την Ελλάδα, ο Κοζανίτης κουλτούρα βάρβαρου και αυτός, να τρέχει μέσα στα στενά, πως θα εφαρμοστεί? γνώμη μου, τουλάχιστον πεζοδρόμοι σε μικρούς δρόμους με διέλευση μόνο των μόνιμων κατοίκων. Άγιοι ανάργυροι, ηπειρώτικα, σκέρκα, τι γυρεύουμε εκεί με το αυτοκίνητο όσοι δεν είμαστε μόνιμοι κάτοικοι. Δώστε ανάσες στις γειτονιές, να μπορούν να βγούν έστω να παίξουν 2 παιδιά ή να κάνουν ποδήλατο μπροστά από το σπίτι τους. Να απαγορευθεί η διέλευση μη μόνιμων κατοίκων. Βάλτε μπάρες π.χ. στη Δελμούζου στο Ολύμπιον, με τηλεκοντρόλ μόνο για μόνιμους κατοίκους, να ηρεμήσουν οι γειτονιές και να βγουν οι μπάμπες στο χωρατά. Το ίδιο από τον Πατισώνα και πάνω. Και στα ηπειρώτικα δεν είναι αυτό περιφερειακό. Είναι μες στην πόλη. Φτιάξτε την Αηλιόστρατα. Φτιάξτε περιφερειακό πίσω από τον Αη Σαράντη. Φέρτε ταμείο της ΔΕΥΑΚ στην πόλη μόνο για πεζούς. Έστω το Καλοκαίρι, πεζοδρομήστε και μονοδρομήστε αν το χειμώνα δε γίνεται. Απαγορεύεται Καλοκαίρι να παρκάρουμε οπουδήποτε γύρω από το κέντρο. Μέχρι πλατεία Λαοσάνη, Νοσοκομείο, Γαλατά και Άγιο Κωνσταντίνο. Για να μάθουμε να περπατάμε. Ας μπαίνουν με το αμάξι μόνο οι άνω των 65 ετών.*
- *Η αποτροπή στάθμευσης και η ελεγχόμενη στάθμευση δε νομίζω πως αν επεκταθεί θα επηρεάσει θετικά. Δημιουργία σταθμών μετεπιβίβασης με δημοτικούς χώρους στάθμευσης εκτός κέντρου είναι μια ιδέα που αν οργανωθεί σωστά μπορεί να αποδώσει. Επίσης θα πρέπει να τεθούν ωράρια, σε συνεννόηση με όλους τους ενδιαφερόμενους επαγγελματίες, όσο αφορά την τροφοδοσία των καταστημάτων. Η επιβράβευση των κατοίκων για τη χρήση λιγότερο ρυπογόνων τεχνολογιών, όσο αφορά τη μετακίνησή τους θα μπορούσε να λειτουργήσει θετικά προς την υιοθέτησή τους από τους πολίτες.*
- *Θα ήταν λάθος να πάμε προς το άτολμο Γ σενάριο. Φυσικά έχει κάποια θετικά στοιχεία όπως το park n' ride και ο έλεγχος των ωραρίων φορτοεκφορτώσεων αλλά η πόλη χρειάζεται έναν πιο καινοτόμο και ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό.*
- *Όχι επέκταση ελεγχόμενης στάθμευσης, αλλά δημιουργία χώρων στάθμευσης (parkin) είτε κλειστών, είτε ανοιχτών. Είναι 1η προτεραιότητα αυτό και μετά όλα τα άλλα. Πρώτα κάνουμε έργα υποδομής και μετά την ανάπτυξη.*

- Δεν υπάρχουν χώροι για να γίνει
- Έχουν ήδη γίνει συγκοινωνιακές ρυθμίσεις και έχουν κατασκευαστεί δακτύλιοι που δεν εξυπηρετούν. Σαφώς θα πρέπει να απομακρυνθούν οχήματα μη κατοίκων από περιοχές οικιστικές, αλλά να υπάρξει και μεριμνα ώστε να μη συνωστίζονται στις δύο κεντρικές οδούς Π. Μελά και Γκέρτσου. Ένας συνδυασμός λοιπόν των σεναρίων Α και Β, με ένταση στη σημασία της χρήσης ΜΜΜ και μεταφοράς με ποδήλατο και πόδια είναι αυτό που η πολίτες χρειαζομαστε. Βελτιώσεις στη χρήση της πόλης από άτομα με αναπηρία, μητέρες με καρότσια, ηλικιωμένους, ποδηλάτες.
- Η εύκολη λύση μάλλον είναι και η πιο λάθος
- Θα μπορούσε να λειτουργήσει σε συνδυασμό με τα προηγούμενα σενάρια.
- **ΜΕ ΤΙΣ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟ ΣΕΝΑΡΙΟ Γ ΑΛΛΑ ΟΙ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΜΕ ΤΟ ΣΗΜΕΡΑ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΠΙΟ ΜΙΚΡΕΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΑ ΣΕΝΑΡΙΑ Α ΚΑΙ Β.**
- Το καλύτερο σενάριο οι αυξημένες θέσεις parking
- Ζω στο κεντρο και πληρωνω τα περισσοτερα δημοτικα τελη. ΔΕΝ ΕΧΩ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟ ΙΔΙΟ ΜΟΥ ΤΟ ΣΠΙΤΙ, ΔΕΝ ΜΟΥ ΔΙΝΕΤΑΙ Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΝΑ ΕΧΩ ΜΟΝΙΜΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΠΑΡΚΙΝΓΚ ΜΕ ΕΝΑ ΜΗΝΙΑΙΟ ΤΙΤΗΜΑ ΚΟΝΤΑ ΣΕ ΑΥΤΟ ΚΑΙ ΘΕΛΕΤΕ ΝΑ ΜΕ ΑΠΟΚΛΕΙΣΕΤΕ ΑΚΟΜΗ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ. μενω παραπλευρωσ του κεντρικου πεζοδρομου. εχετε σκεφτει πως ουτε μετακομιση σαν ανθρωπος δε μπορω να κανω επειδη μου το απαγορευετε? Εαν χρειαστω ασθενοφορο μπορει να εχει προσβαση στην οικια μου? Μου στερειτε το πιο απλο μου δικαιωμα να κουβαλησω ενα βαρυ αντικειμενο με μια μεγαλυτερη ανεση χρησιμοποιωντας το αυτοκινητο μου. κ τωρα με το σβακ και ολες σας τις βλακειες θελετε να μας αποκλεισετε εντελως απτο να εχουμε προσβαση στα ιδια μας τα σπιτια. Να σας δωσω ενα πολυ απλο παραδειγμα μια πολιτισμενης χωρασ. Κροατια. Στην παλια πολη που απαγορευονται τα αυτοκινητα οι κατοικοι εχουν προσβαση σε μικρα ηλεκτρικα αυτοκινητα του δημου 24/7 οπου αυτα τους μεταφερουν σπιτια τους η κουβαλανε τα ψωνια τους η οτι αλλο εχουν αναγκη. Πρωτα καταφερετε να βρεθειτε σε αυτο το επιπεδο και μετα αρχιστε να σκεφτεστε πως θα βρειτε κι αλλους τροπους να κανετε τις ζωες μας ακομα πιο δυσκολες. Και ναι φυσικα και θα νοιαστω για την ευκολια μου. Γιατι αν κανατε μια βολτα τωρα στο κεντρο της πολης εν μεσω καραντινας θα βλεπατε οτι οι θεσεις παρκινγκ πχ ειναι σχεδον αδειες. Που σημαινει οτι τα αυτοκινητα που βλεπαμε ολο τον καιρο ειναι απτο "εξω" κατοικους. Γιατι λοιπον για αρχη δεν κανετε ολες αυτες τις θεσεις περιμετρικα του πεζοδρομου θεσεις σταθμευσεις ΜΟΝΟ για μονιμους κατοικους με καθεμια θεση να ειναι αριθμημενη και για ενα συγκεκριμενο αυτοκινητο αποκλειστικα αυτου που μενει στο κεντρο? αυτα κ αλλα πολλα ευκολα και πρακτικα πραματα που θα μπορουσατε να υλοποιησετε πολυ ευκολα απλα δε το θελετε. Για να μη ξαναθηξουμε το θεμα της μη υπαρξης υπογειου παρκινγκ στη κεντρικη πλατεια. Δε χρειαζεται να σκεφτω τις τυχον σκοπιμοτητες. Παρα μονο να δουμε παραδειγματα γειτονικων πολεων. Ιωαννινα, Βεροια, Λαρισα. και πολλων αλλων. Απλα ντροπη
- θεωρώ ότι το σενάριο είναι εκτός πραγματικότητας
- Δύσκολο στην εφαρμογή και κατ'ουσίαν τήρηση με τα υπάρχοντα μέσα και ανθρώπινο δυναμικό που θα επιτηρησει και θα εξασφαλίσει την εφαρμογή και πραγματική τήρηση κανόνων, ζωνών και χώρων.
- Το χειμώνα η πρόσβαση των πολιτών στη πόλη απαιτεί ΙΧ επειδή τα ΜΜΜ είναι ανεπαρκή (και θα συνεχίσουν να είναι ανεπαρκή λόγω κόστους). Η κατασκευή πάρκιν θα πρέπει να γίνει εντός πόλη πχ υπόγειο στη κεντρική πλατεία, ή στην Λασάνη
 - Λειτουργήσε στην Αθήνα γιατί όχι και στην Κοζανή!!!!

Επιλογή επικρατέστερου σεναρίου κινητικότητας

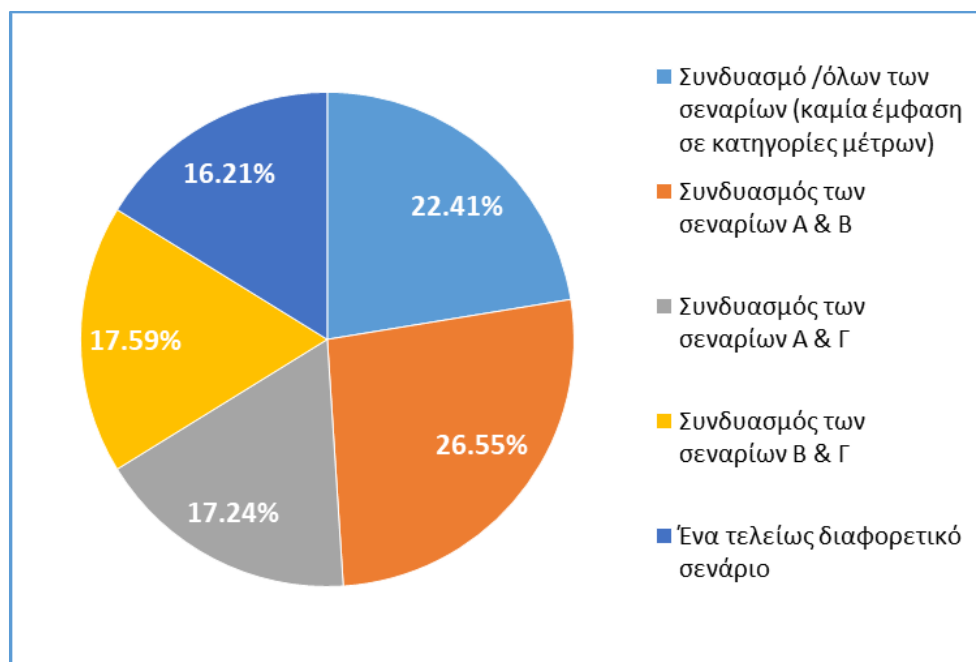
Στην τελευταία ενότητα της ηλεκτρονικής φόρμας, ο ερωτώμενος καλείται να επιλέξει μεταξύ των προτεινόμενων σεναρίων κινητικότητας που αξιολόγησε στις προηγούμενες ενότητες. Τα αποτελέσματα για την επιλογή επικρατέστερου σεναρίου παρουσιάζονται στην συνέχεια.

Ως πολίτης που μετακινείτε και αλληλεπιδρά με την πόλη της Κοζάνης, θα ήθελα στα επόμενα έτη να αναπτυχθεί ένα σύστημα μετακινήσεων με κατεύθυνση την :



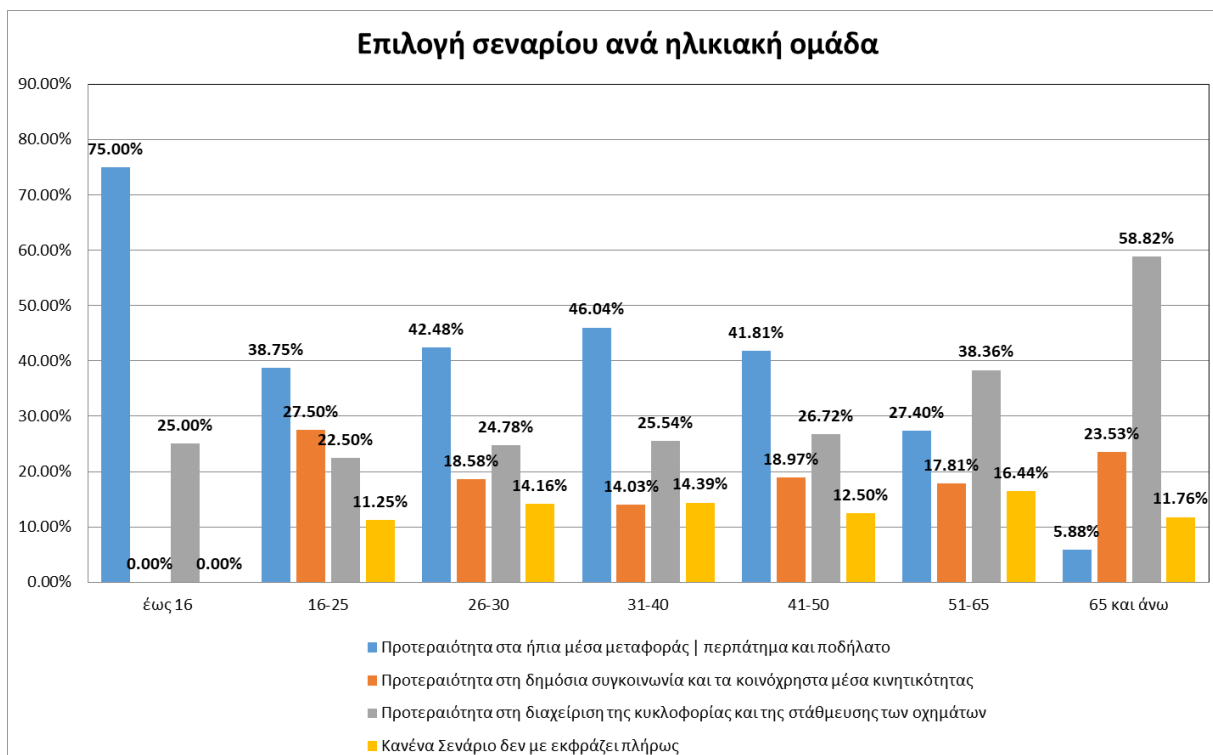
Εικόνα 2-14: Ποσοστιαία προτίμηση σεναρίου από τους ερωτώμενους

Η διαδικτυακή διαβούλευση για την ανάδειξη του μελλοντικού σεναρίου κινητικότητας για το ΣΒΑΚ ανέδειξε την προτίμηση των πολιτών στο Σενάριο Α, που δίνει προτεραιότητα στις ήπιες μορφές μετακίνησης, με ποσοστό 40,00%. Ακολουθεί το σενάριο που δίνει έμφαση στη διαχείριση της κυκλοφορίας με ποσοστό 28,28% και έπειτα το Σενάριο που αφορά στην προτεραιότητα των δημόσιων συγκοινωνιών. Το 13,79% του δείγματος απάντησε πως δεν εκφράζεται από κανένα σενάριο.



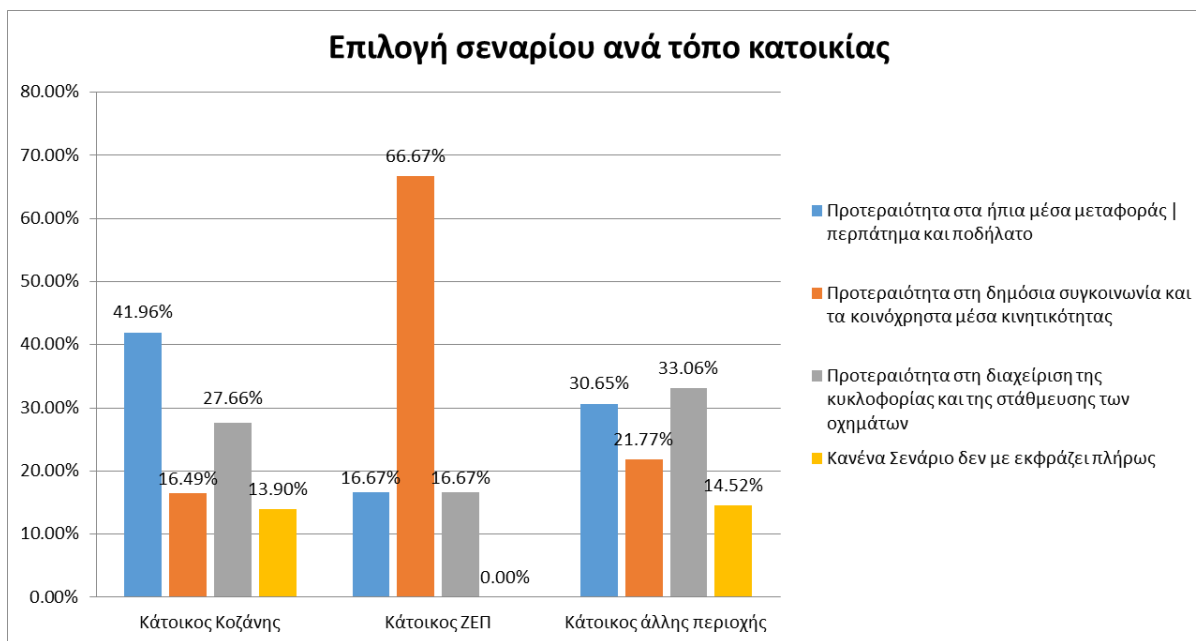
Εικόνα 2-15: Ποσοστό συνδυασμού σεναρίων

Σε ότι αφορά τον συνδυασμό σεναρίων η πίτα φαίνεται να είναι μοιρασμένη, με μεγαλύτερο ποσοστό όμως να κατέχει ο συνδυασμός σεναρίου A και B. Ακολουθεί ο συνδυασμός όλων των σεναρίων και σε παραπλήσιο ποσοστό ακολουθούν οι συνδυασμοί σεναρίων A+Γ και B+Γ.



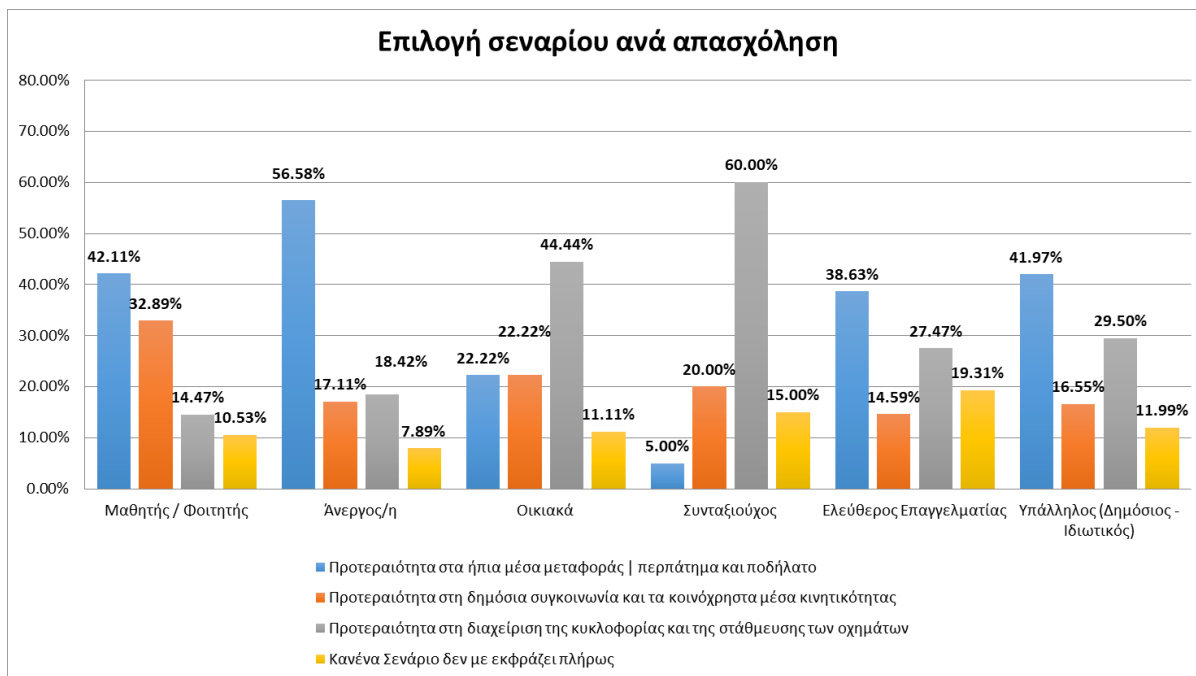
Εικόνα 2-16: Επιλογή σεναρίου σε σχέση με την ηλικιακή ομάδα

Από το διάγραμμα της εικόνας 10.14, γίνεται αντιληπτό πως οι ηλικιακές ομάδες έως και 50 ετών έχουν μεγαλύτερη προτίμηση στο σενάριο Α, ενώ η ομάδα 51 και άνω προτιμά σαν σενάριο την προτεραιότητα στη διαχείριση της κυκλοφορίας και στάθμευσης οχημάτων.



Εικόνα 2-17: Επιλογή σεναρίου με βάση τον τόπο κατοικίας

Από τους ερωτηθέντες, οι κάτοικοι της Κοζάνης, 734 άτομα στο δείγμα, προτιμούν την υλοποίηση του σεναρίου Α που δίνει έμφαση σε ήπιες μορφές μετακίνησης σε ποσοστό 42%. Οι κάτοικοι ΖΕΠ, 12 στο δείγμα, προτιμούν το σενάριο Β ενώ για τους κατοίκους άλλων περιοχών οι απαντήσεις είναι μοιρασμένες.



Εικόνα 2-18: Επιλογή σεναρίου με βάση το είδος της απασχόλησης

Στο διάγραμμα της εικόνας 10.16 παρουσιάζεται η επιλογή των κατοίκων βάσει απασχόλησης. Μόνο δύο ομάδες προτιμούν μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας, οι συνταξιούχοι και αυτοί που ασχολούνται με τα οικιακά. Όλες οι άλλες κατηγορίες προτιμούν το σενάριο Α που δίνει έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης.

Οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να καταθέσουν τις δικές τους προτάσεις για το πως φαντάζονται την Κοζάνη στο μέλλον. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω χωρίς επεξεργασία από την ομάδα έργου.

«Πως φαντάζεστε την πόλη στο μέλλον. Πείτε μας το δικό σας σενάριο»

- Αξιοποίηση δημόσιας και δημοτικής περιουσίας και εκτάσεων,μαζί με κίνητρα και χρηματοδοτικά εργαλεία για την δημιουργία θέσεων εργασίας, για την συγκράτηση των νέων ανθρώπων και γιατί όχι προσέλκυση άλλων ?Επένδυση στο πανεπιστήμιο και στον πολιτισμό.Αλλιως την πόλη την φαντάζομαι σαν ένα μεγάλο .Γιατί πόλη χωρίς νέους ανθρώπους και ζωντάνια είναι νεκρή πόλη.Τι να το κάνεις το Σνακ μετά.Οι γέροι δεν μπορούν να κάνουν ποδήλατο η πατίνι!!!
- με περισσότερους χωρους πρασινου.μεγαλυτερα πεζοδρομια.να αξιοποιηθουν τα υπαρχοντα παρκα και απο τσιμεντενια να τροποιοηθουν με κατι ποιο φυσικο.διαδρομες για ποδηλατο κ περπατημα περιμετρικα της πολης.η δημοσια συγκοινωνια να εξυπητεει τον πολιτη και οικονομικα κ ως προς τις ωρες κ τις διαδρομες.
- Ανθρώπινη
- Θέλω η Κοζάνη να γίνει Smart-Πόλη. Μπορείτε να πάρετε παράδειγμα από τα Τρίκαλα.
- Το ανέφερα παραπάνω
- Την πόλη που γεννήθηκα και ζω την φαντάζομαι με περισσότερο πράσινο λιγότερη κυκλοφορία στους δρόμους από αυτοκίνητα και πολύ κόσμο να περπατάει να αθλείται και να χαμογελά.
- Διάνοιξη πεζοδρομίων, αναπλάση οδικών αξόνων, δημιουργία ενός δικτύου πράσινων διαδρομών , δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, βελτίωση ποιότητας πεζοδρομίων και αύξησης πλάτους τους, περιορισμός παράνομης στάθμευσης, επέκταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και συνεργασία με υφιστάμενους σταθμούς στάθμευσης καθώς θα συμβάλουν σημαντικά στην ασφάλεια των οχημάτων, εφόσον ελεγχεί η νομιμότητά τους.

- Απλά και μόνο λειτουργική. Λόγω της ρυμοτομίας δυστυχώς δεν επιδέχονται ακραίες και ρομαντικές αλλαγές, παρά μόνο ρεαλιστικές, εφαρμόσιμες και λειτουργικές.
- ΠΟΙΟ ΜΕΛΛΟΝ
- Η πόλη έχει προοπτικές βελτίωσης. Πρωσωπικά πρώτα θα εξεταζα τον σχεδιασμό των πεζοδρομίων ώστε να είναι πολύ εύκολα προσβάσιμα στα άτομα με κινητικά προβλήματα. Στη συνέχεια με μια αυστηρά σοβαρή μελέτη με σεβασμό στην μετακίνηση των πολιτών με το αυτοκίνητο αλλά και με τα μέσα μαζικής μεταφοράς και με το ποδήλατο θα γινόταν μια βελτίωση της αστικής κινητικότητας της πόλης. Επιπλέον όλες αυτές οι δράσεις θα έχουν και ως γνώμονα την πιο ασφαλή κινητικότητα των πολιτών, την μείωση των ατυχημάτων και την ευκολία μετακίνησης με διάφορα μέσα.
- Θεωρώ ότι πεζοδρόμια με μικρή υψομετρική διαφορά, καλύτερες ποιοτικά πλάκες πεζοδρομίου, χρήση πέτρας κ καλντερίμια είναι κ.πιο αισθητικά κ.πιο λειτουργικά. Ανάπλαση εκ. νέου κ όχι μπαλώματα κ όχι μόνο στο κέντρο
- Μεγάλα πεζοδρόμια και κλείσιμο το κέντρο από αυτοκίνητα
- Ένα αναπηρικό καροτσάκι να μπορεί ξεκινώντας από οπουδήποτε στην πόλη να μπορεί να μετακινηθεί προς οπουδήποτε χωρίς εμπόδια χρησιμοποιώντας όλα τα μέσα μεταφοράς
- την Φαντάζομαι σε ένα άλλο μέρος, που θα έχει και θάλασσα!
- Δημιουργία χωρών σταθμευσης. Περισσότερο πρασινο. Αποσυμφορηση του κεντρου απο ΙΧ. Ενισχυση αστικής συγκοινωνιας. Πεζοδρομια φιλικα στους δημοτες, αντιολισθητικα.
- Μια πολη με πεζοδρομημενο κεντρο και χωρις αυτοκινητα οπου βρεθεις κι οπου σταθεις.
- Σαν τα Τρίκαλα.
- Εκ της ευρύτητας των σχολίων που κατεγράφησαν προηγουμένως, νομίζω έχετε ήδη διαμορφώσει την πιθανότητα εκφοράς της προσωπικής άποψης που φαντάζομαι, δεν έχω μόνον εγώ προσωπικά, αλλά εκφράζει ένα ευρύτερο κοινό πολιτών. Ειδικά δε, στους επί κέντρω κατοικούντες.
- Πράσινη ανάπτυξη, περισσότερα πάρκινγκ και διευκόλυνση κίνησης, επανεξέταση επικίνδυνων διαβάσεων (π.χ. μετά από στροφές)
- Με ποδηλατοδρόμους και περισσότερο πράσινο
- Αμεσα περιφερειακός Δακτύλιος.
- Δρόμος στην μέση περίπου του χώρου του ΟΣΕ., έστω Υπόγειος.
- Δημιουργία νέων θέσεων στάθμευσης Υπόγεια πχ Πλατεία Λασσάνη,
- Δημιουργία Λεωφόρου στην θέση της Σιδηροδρομικής γραμμής από τον κόμβο ΔΕΗ μέχρι και την οδό Αιανής.
- Σιδηροδρομική παράκαμψη Κοζάνης και μεταφορά του Σταθμού στά Κοίλα ή στα
- Λατομεία Παγούνη, αν γίνει νέα γραμμή προς Βέροια - θεσ/κη μέσω Οινόης - ιμέρων κλπ
- Σωστός σχεδιασμός στις νέες Επεκτάσεις. εκεί να δοθεί το βάρος
- Με περισσότερο πράσινο, καλύτερη πεζοδρόμηση και πιο φιλική στα ΑΜΕΑ.
- Δυστυχώς η δημιουργία τετοιου σεναριου ειναι κατι χρονοβορο που με τις ικανοτητες μου ομως, θα προεκυπτε με μεγαλη αποδοτικοτητα. Αλλα δεν πληρωνομαι γι αυτο ωστε να αφιερωσω τον εξαιρετικα πολυ χρονο που απαιτειται.
- Δυσκολο να απαντηθ σε δυο γραμμες ενα τετοιο θεμα..
- Μία πόλη με περισσότερο περπάτημα και ποδήλατο, με περισσότερο κόσμο στους πεζοδρόμους και πιο όμορφη
- Σταδιακός διαχωρισμός μηχανοκίνητων και ήπιων μέσων μετακίνησης με τη δημιουργία νέου δικτύου "πράσινων" διαδρομών σε διαφορετικό επίπεδο [δυστυχώς ή ευτυχώς, τα μεγέθη του δικτύου της Κοζάνης δεν τα χωράει όλα μαζί], όπου θα κινούνται οι χρήστες αποκλειστικά με ήπια μέσα, καθιστώντας το υπάρχον δίκτυο "υπόγειο" και με προτεραιότητα χρήσης μηχανοκίνητων μέσων...
- Αποσυμφόρηση της πόλης με έναν περιφερειακό όπως έχουν όλες οι πόλης
- ας υπαρχει κοζανη με πληθυσμο σε καποια χρονια πρωτα
- Φαντάζομαι μια πόλη με ίσες ευκαιρίες πρόσβασης για όλους. Ξέρετε υπάρχουν πολλοί συμπολίτες μας, οι οποίοι δε μπορούν να βγούνε ούτε έξω από το σπίτι τους λόγω της αναπηρίας τους, δεν υπάρχουν ράμπες αλλά και αν υπάρχουν πάντα βρίσκεται ένα παρκκαρισμένο όχημα, το οποίο εμποδίζει τη διέλευση των ΑμεΑ.
- Μια πόλη όμορφη με πράσινο στο κέντρο, μετακινήσεις με ποδήλατα, σεβασμό στα ΑμεΑ, χωρίς παράνομο παρκάρισμα και με αποσυμφόρηση της Π. Μελά
- Το έχω περιγράψει στο σενάριο 1
- Πρέπει να γίνουν πολλά άλλα βασικό στοιχείο στη μελέτη της πόλης πρέπει να έχει ανθρωπογενές υπόβαθρο.
- Θα αυξηθεί ή θα μειωθεί ο πληθυσμός?
- Θα υπάρχει ανάπτυξη?

- Οι νέοι θα έρθουν πίσω ή δεν θα φύγουν άλλοι?
- Είναι πράγματα που αν δεν υπάρχει απάντηση δεν είναι ξεκάθαρο πως πρέπει να γίνουν όλα τα παραπάνω σενάρια!!!
- Μια πόλη που να σκέφτεται τόσο τον πολίτη που μνει στην πόλη όσο και τον πολίτη που μνει στα περίχωρα . Να είναι πράσινη αλλά έξυπνη
- Κάθε σενάριο έχει θετικά στοιχεία. Η λύση βρίσκεται στο συνδυασμό και των τριών σεναρίων, με γνώμονα την καλύτερη ποιότητα ζωής των πολιτών, αλλά και την πρακτική λειτουργικότητα του σχεδίου ως σύνολο κάτι που προϋποθέτει ότι πριν τη λήψη των αποφάσεων έχει υπάρξει λεπτομερής ενημέρωση και συμφωνία με του πολίτες, έχουν μελετηθεί παραδείγματα πρακτικών άλλων πόλεων με παρόμοια πολεοδομικά, πληθυσμιακά και λοιπά κοινά χαρακτηριστικά.
- Για να γίνει κάτι αξιόλογο πιστεύω πως χρειάζεται να συνυπάρξουν και τα τρία σενάρια σε ανάλογους βαθμούς. Οι συγκοινωνίες στην Κοζάνη είναι λίγες, καλή ιδέα είναι, να γίνονται δρομολόγια κυρίως προς τις υπηρεσίες(ΔΕΥΑΚ, ΔΕΔΔΗΕ) που δεν μπορούν να έχουν πρόσβαση κάποιοι ηλικιωμένοι ή ΑΜΕΑ καθώς και το πρόγραμμα των αστικών να γίνει πιο απλό γιατί στο site των αστικών γίνεται ένα μπάχαλο και είναι ημιτελές. Όσον αφορά τους πεζούς και τα ποδήλατα σίγουρα χρειάζεται ένα καλύτερο σύστημα και για την ορατότητα των οδηγών προς τους πεζούς και οι πεζοί να είναι πιο υπομονετικοί και προσεκτικοί. Γιατί βρίζουμε σε πολλά ατυχήματα τους οδηγούς αλλά δεν φταίνε πάντα αυτοί αν ο πεζός ή το ποδήλατο πεταχτεί από το πουθενά λόγω ορατότητας ή μη αντίληψης του πεζού, αλλά και αντίθετα ούτε ο οδηγός να είναι στον κόσμο του ή στο κινητό του ή γενικά να μην είναι προσεκτικός και να κάνει κάποιο λάθος. Όλοι ξέρουμε ότι οι δρόμοι της Κοζάνης είναι σε χάλια κατάσταση και ιδίως όταν γίνονται έργα από ΔΕΥΑΚ ή ΟΤΕ κλπ. Πρέπει οπωσδήποτε να γίνουν οι δρόμοι καθώς και τα πεζοδρόμια. Ναι και τα πεζοδρόμια γιατί πρώτον πολλά έχουν σκάσει είτε από λούκια παλιών κτηρίων (όπου τα παλιά κτήρια είναι άλλο θέμα και ιδίως αυτά που είναι μη κατοικήσιμα, τα οποία είναι πάρα πολλά στην πόλη της Κοζάνης) είτε από ρίζες παλαιών δέντρων, είτε από φθορά, είτε από αυτοκίνητα (Ι.Χ. αλλά και επαγγελματικά που παρκάρουν όπου να 'ναι) και δεύτερον τα πεζοδρόμια είναι είτε εκεί που δεν πρέπει πιο μικρά είτε εκεί που δεν πρέπει πιο μεγάλα. Πρώτο και καλύτερο!!! Η πλατεία ΛΑΣΣΑΝΗ..Πόσες φορές έχω χτυπήσει και εγώ και άλλοι οδηγοί τις πόρτες των αυτοκινήτων μας σε αυτό το κάκιστο κατασκεύασμα για το οποίο δεν ασχολείται κανείς για την συντήρηση ακόμη για την ανακαίνιση...Τέλος, πρέπει ο δήμος, η αστυνομία, η δημοτική αστυνομία και όποιος άλλος έχει αρμοδιότητα να βάλει σε μια σειρά τους οδηγούς της Κοζάνης και τα διπλοπαρκάρια τους γιατί γίνεται πανικός για παράδειγμα στην ανηφόρα του ΚΤΕΛ όπου υπάρχουν και κίτρινες διαγραμμίσεις αλλά δεν τις προσέχει κανείς..Αρα για να συνοψίσω, για να γίνει κάτι έστω λίγο καλύτερο στην πόλη μας από αυτό που είμαστε τώρα, χρειάζεται: Καλύτερους δρόμους για τους οδηγούς, αστυνόμευση στην γύρα όπου θα γράφει τους παράνομους οδηγούς, καλύτερα πεζοδρόμια για τους πεζούς (καθώς και να μπορεί να παρκάρει δίπλα από τα πεζοδρόμια ο πεζός χωρίς να χτυπήσει το αμάξι του), περισσότερες θέσεις πάρκινγκ (και κυρίως στο κέντρο της Κοζάνης, όπου όλοι κάνουμε αρκετές γύρες με τα αυτοκίνητά μας για να βρούμε να παρκάρουμε ενώ ο δήμος μπορεί να σκεφτεί ένα δημόσιο πάρκινγκ με ασφάλεια και με μικρό κόστος. για παράδειγμα κάτω από την πλατεία λασσάνη [υπόγειο πάρκινγκ] λέω εγώ..), περισσότερα, αλλά πιο "έξυπνα" δρομολόγια της αστικής συγκοινωνίας με βοήθεια προς ΑΜΕΑ και ηλικιωμένους, κατεδάφιση παλαιών κτηρίων τα οποία γίνονται επικίνδυνα όσο περνάν τα χρόνια, κατάργηση αυτοκινήτων άνω 20ετίας (λόγω διοξειδίου που παράγουν αλλά και φθορών[μη ασφαλή]), δρόμους για ποδήλατα και μηχανάκια για να μην γίνεται χαμός και τρομάζουν και οι οδηγοί με την απότομη οδήγηση των μοτοσυκλετιστών αλλά και ποδηλατιστών, τέλος πρέπει να υπάρχουν και χώροι για τα μηχανάκια και τα ποδήλατα για να μην τα παρκάρουμε όπου να 'ναι και κλείνουμε μπάρες ΑΜΕΑ και κυρίως τα μηχανάκια των διανομέων. Αμα γίνουν τουλάχιστον τα μισά από αυτά που προανέφερα θα έχουμε ένα πολύ καλό αποτέλεσμα!!
- Θα ήθελα η πόλη της Κοζάνης να κάνει άλμα και να γίνει μια πράσινη πόλη με ΑΠΕ, ενεργειακή αυτονομία, κόσμο ποδήλατα, δρόμους χωρίς κίνηση ανθρώπους με κατοικίδια δίχως αδέσποτα καθαρή και αυτόνομη με όρους κυκλικής οικονομίας. Και μετά ξύπνησα...
- ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΑΥΞΗΣΗ ΠΛΑΤΟΥΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ, ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΝΕΩΝ ΧΩΡΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ, ΧΡΗΣΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΣΕ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΣΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΠΟΥ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΚΑΛΥΨΟΥΝ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ
- Η Κοζάνη μπορεί να γίνει μια πολύ όμορφη πόλη με έναν περιφέρεια δρόμο από το τέλος της σιδηροδρομικής γραμμής μέχρι Λιτλ και ενδιάμεσα πάρκα εμπορικά λαϊκή φανταστείτε να περπατά ο κόσμος ποδήλατα πατινία μουσικούς δρόμους Ευρώπη.στρατοπεδο δρόμους και Πόλα άλλα αθλήματα.πλατια λασανη υπόγειο πάρκιν και ένα πάρκο με παιδική χαρά και καρέκλες από μαγαζιά καφέ.ευχαριστω με εκτιμήσει Δημήτρης.
- ΣΥΝΔΥΑΣΜΟ ΤΩΝ 3 ΣΕΝΑΡΙΩΝ
- Με περισσότερους χώρους δωρεάν στάθμευσης των αυτοκινήτων μας. Καλύτερη ποιότητα ζωής καθώς και αξιοποιήσιμους χώρους από τον Δήμο μας για την κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων και χώρους αναψυχής
- Σχεδιο που θα βοηθά τους πολίτες και τα μαγαζια της πολης !!!!

- ΛΙΓΟΤΕΡΟΙ ΡΥΠΟΙ ΝΑΙ,ΑΛΛΑ ΑΝ ΚΛΕΙΣΤΕΤΕ ΚΑΜΙΑ ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ,ΠΑΕΙ ΕΜΦΡΑΓΜΑ Η ΚΟΖΑΝΗ,ΚΑΙ ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΦΤΑΝΟΥΝ.ΦΤΙΑΞΕΤΕ ΚΑΙ ΚΑΝΑ ΠΑΡΚΙΝΓΚ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ.30 ΧΡΟΝΙΑ ΤΙΠΟΤΑ ΤΕΤΟΙΑ ΔΕΝ ΕΓΙΝΕ,ΚΑΙΡΟΣ ΕΙΝΑΙ
- Δεν σου το λέω. Όταν θα γίνω δημοτικός σύμβουλος θα το μάθεις
- Δημιουργία οικονομικών δυνατοτήτων στάθμευσης. Βασικό πρώτο βήμα η ανάκληση όλων των αδειών που έχουν δοθεί ώστε κάποιος να απολαμβάνουν ιδιωτικά πάρκινγκ που καταπατούν το δημόσιο χώρο. Περαιτέρω η κατασκευή περιμετρικά της πόλης δημοτικών χώρων στάθμευσης. Η εμφάνιση αυτόνομων οχημάτων, ίσως και στη βάση χρήσης τους όποτε υπάρχει ανάγκη, αντί της ιδιωτικής κατοχής κάποιου, όπως γίνεται σήμερα, απαιτεί μεγάλους χώρους στάθμευσης. Ούτως ή άλλως πηγαίνουμε σε τεχνολογία καυσίμων με πολύ μικρότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα, επομένως είναι δεδομένος ο περιορισμός της ατμοσφαιρικής ρύπανσης μόνο από αυτό. Σε καμμία όμως περίπτωση περαιτέρω περιορισμοί εις βάρος των κατόχων Ι.Χ. , ούτε και το μάντρωμα σε δημόσια μέσα συγκοινωνίας...
- Μια πόλη λειτουργική, χωρίς περιορισμό στο αυτοκίνητο για να έχει ανάπτυξη.
- Πιο ανθρώπινη
- Θα πρέπει όλα τα σενάρια να συνδυαστούν. Κι αυτό γιατί η Κοζάνη είναι μια δύσκολη πόλη απο πλευράς τοποθεσίας και πολεοδομίας. Καλό θα ήταν να κυκλοφορούν με ποδήλατο αλλά ποιές ηλικίες θα μπορούνε να ανεβούνε στα Ηπειρώτικα ή στη Σκρκα κάνοντας πηδάλι? Από την άλλη αυτοί που μπορούν και θέλουν αυτή τη στιγμή δεν μπορούν να κυκλοφορήσουν... Το ίδιο ισχύει και για το περπάτημα. Δεν Υπάρχουν επαρκή πεζοδρόμια πέρα απο κάποιους δρόμους κεντρικούς! Για αυτούς που οδηγούν δεν υπάρχουν αρκετές θέσεις στάθμευσης στο κέντρο. Με λίγα λόγια δεν γίνεται να δοθεί έμφαση και να εφαρμοστεί ένα σενάριο από τα προτεινόμενα. Φαντάζομαι λοιπόν μια πόλη στην οποία το κέντρο είναι εύκολα προσβάσιμο σε όλους με όλα τα μέσα. Από τη στιγμή που μπορεί κάποιος να επισκευθεί το κέντρο είτε περπατώντας, είτε με μέσα μαζικής μεταφοράς για αυτούς που βρίσκονται σχετικά μακριά και ακόμη για αυτούς που χρησιμοποιούν αυτοκίνητο/δίκυκλο, θα μοιραστεί η κίνηση σε όλα τα σενάρια. Ναι λοιπόν σε μεγαλύτερα πεζοδρόμια και ποδηλατόδρομους, ναι στην ανάπτυξη μέσω μαζικής μεταφοράς και ναι στη δημιουργία θέσεων στάθμευσης. Κι εσείς ότ' σας φουτίσ' που λέμε και στην Κοζάνη!!
- ΜΙΑ ΠΟΛΗ ΠΟΥ ΝΑ ΜΠΟΡΕΙ Ο ΚΑΤΟΙΚΟΣ ΑΛΛΑ ΚΑΙ Ο ΕΠΙΣΚΕΠΤΗΣ ΝΑ ΕΡΘΕΙ ΜΕ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΤΟΥ ΝΑ ΠΑΡΚΑΡΕΙ ΝΑ ΚΑΝΕΙ ΤΙΣ ΔΟΥΛΕΙΕΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΝΑ ΠΑΡΕΙ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΤΟΥ ΚΑΙ ΝΑ ΦΥΓΕΙ.ΕΤΣΙ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ.
- Τόπος να μην ζεις
- Το βασικό πρόβλημα είναι η απουσία κύριων χρήσεων γης. Π.χ. μπορεί στο κέντρο κάποιος να κατοικεί, κάποιος άλλος να ανοίξει ένα μπαρ, κάποιος γιατρός να ανοίξει το ιατρείο του κ.ο.κ. Αν έχουμε συγκεκριμένες χρήσεις τότε μπορούμε να μιλήσουμε με σιγουριά πιο σενάριο πρέπει να εφαρμοστεί και που. Π.χ. σήμερα αν πεζοδρομηθεί όλο το κέντρο, τα ιατρεία στο κέντρο δεν θα μπορούν να εξυπηρετούν ηλικιωμένους ανθρώπους κ.ο.κ. Πρέπει δηλαδή να προσδιορίσουμε ανά περιοχή τι χρήση θέλουμε, και μετά να ξεκινήσουμε να σχεδιάζουμε.
- Άμεση εφαρμογή σιδηροδρομικών μεταφορών
- Να μην κλείσει η ΔΕΗ γιατί η Κοζάνη θα σβήσει
- Να φτιάχνουν οι αθλητικές εγκαταστάσεις
- αξιοποίηση του Ξενία καθώς είναι πολυ ομορφη περιοχή και θα φέρει χρήμα στον δήμο
- παντου ο δήμος έχει βάλει κουτιά που πρέπει να παίρνεις χαρτάκι για να παρκάρεις. Πρέπει να βγουνε σε κάποιες περιοχες γιατί υπάρχει μεγάλο προβλημα με το πάρκινγκ
- Πρέπει να αρχίσουμε να σκεφτόμαστε πιο έξυπνα γιατί με το νέο πανεπιστημιο θα έρθουν περισσότεροι φοιτητές. Οποτε πρέπει να φτιάξουμε νέα δρωμενα, νέες εγκαταστάσεις,, να προάγουμε καινοτομίες, ώστε να τους κρατήσουμε.
- ΒΑΣΙΚΟ: ΜΗΝ ΤΡΩΤΕ ΤΑ ΧΡΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΥΠΟΜΟΝΗ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ. ΜΗΝ ΤΑΖΕΤΕ ΛΟΓΟΥΣ ΜΕ ΠΕΤΡΑΧΗΛΙΑ. ΚΑΝΕΤΕ ΑΥΤΑ ΠΟΥ ΖΗΤΑΜΕ. ΔΕΝ ΨΗΦΙΖΩ ΚΑΤΙ ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΜΕ ΕΚΦΡΑΖΕΙ ΚΑΝΕΝΑΣ. ΜΗ ΔΙΑΒΑΣΕΤΕ ΤΟ ΜΗΝΥΜΑ ΜΟΥ ΚΑΙ ΠΕΙΤΕ ΟΤΙ ΕΙΜΑΙ ΚΑΠΟΙΟΣ ΑΠΟ ΑΝΤΙΠΑΛΟ ΚΟΜΜΑ (ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΟΕΔΡΙΑ) ΕΙΜΑΙ ΕΝΑΣ ΠΟΛΙΤΗΣ ΠΟΥ ΘΕΛΕΙ ΜΙΑ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΠΟΛΗ.
- Όσον αφορά τη μετακίνηση και τους δρόμους το ιδανικό σενάριο θα ήταν δημόσια δωρεάν συγκοινωνία, για όλους τους δημότες, με συνεχή ροή ΜΜΜ.
- να υπαρχει δακτυλιος σε ακτινα 100 μετρων απο το μεσον του πεζοδρομου οπου κανενα οχημα δεν μπαινει, μονο μεχρι 2.5 μικτου για τροφοδοσια για λιγο, τα υπηρειακα ,των μονιμων κατοικων με ιδοκτητο διαμερισμα, με πεζοδρομηση ολων των δρομων του δακτυλιου με 2-4 εισοδουσ -εξοδουσ ελεγχομενεσ με τηλεχειρισμο. Χωρουσ πρασινου οπου γινετε, και μικρα BUS στην περιμετρο του δακτυλιου για την υπολοιπη πολη.
- Πιστεύω πως χρειάζεται ένας συνδιασμός των σεναρίων αλλά πριν από αυτό θα πρέπει να γίνουν εξωτερικοί περιφερειακοί δρόμοι

- Ως μια πολη πιο συγχρονη και φιλικη πως το περιββαλον και τους πολιτες της.
- ΕΝΑ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΝΕΣ,ΑΝΘΡΩΠΟΚΕΝΤΡΙΚΟ,ΑΝΘΡΩΠΟΜΕΤΡΙΚΟ(ΜΕ ΠΟΛΛΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΙΚΤΟΥ ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ)
- Τη φαντάζομαι καλύτερη, εικάζω να χειροτερεύει.
- Θα ήθελα η πολη μου να είναι πιο φιλικη στα άτομα με αναπηρία (τυφλοι,αναπηρικο αμαξιδιο).το ιδανικο θα ήταν να μπορεσει να γίνει συνδιασμος των σεναριων Α και Β.και ποδηλατοδρομους αλλα και κοινωχρηστα ποδηλατα.και λεωφορεια με συχνη συγκοινωνια και ηλεκρικο λεωφορειο περιμετρικα της πολης με ανταποκριση το κεντρο.χωροι σταθμευσης αυτοκινητων εστω κ εκτος κεντρου αρκει να υπαρχει συγκοινωνια που να εξυπηρετει τους οδηγους.
- Ποιοτική, ανθρώπινη και ασφαλή. Διότι αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει τίποτα από αυτά. Δυστυχώς.
- Ο συνδυασμός για τα Α και Β σεναρία λειτουργεί θετικά , καταρχήν ως σκέψη υλοποίησης για μία πόλη όπως η Κοζάνη. Όμως η δημιουργία χώρων στάθμευσης παραμένει ένα ζητούμενο που πρέπει να το δρομολογήσουμε προς σχεδίαση σχεδόν άμεσα, διότι τα ΙΧ ανά οικογένεια δεν επιτρέπουν να υπάρχουν πολλές θέσεις στάθμευσης πλησίον της οικίας του καθενός και ιδιαίτερα εμφανίζεται το προβλήμα στο κέντρο της πόλης.
- Η Κοζάνη που ήθελα στο μέλλον,είναι μια καθαρή πόλη,η οποία σέβεται τον πεζό-ποδηλατη.Θα ήθελα να μειωθεί η αποσυμφόρηση στο κέντρο της πόλης ,όπως επίσης να υπάρχουν προσβάσιμα πεζοδρόμια.
- Να δημιουργήσετε θέσεις στάθμευσης
- Θεωρώ πως θα πρέπει να γίνει συνδυασμός και των τριών σεναρίων και θα πρέπει να λειτουργήσουν συμπληρωματικά και όχι αντιπαραθετικά. Εκτιμώ πως η στιγμή είναι σημαντική για την πόλη και θα πρέπει να ληφθούν σημαντικές, αν όχι, ριζοσπαστικές λύσεις για την βιώσιμη κινητικότητα ώστε η πόλη μέσα από τον παραπάνω σχεδιασμό να αποκτήσει ελκυστικό χαρακτήρα (εμπορικά, κοινωνικά, πολιτιστικά, διοικητικά), να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής και να διαδραματίσει τον μητροπολιτικό της ρόλο. Η δε απολιγνιτοποίηση, που θα οδηγήσει την περιοχή σε ραγδαία αλλαγή του παραγωγικού της χαρακτήρα, απαιτεί να υπάρξει αυτός ο σχεδιασμός που θα ενσωματώνει όμως ένα ουσιαστικό και περιεκτικό όραμα για μια εξωστρεφή , σύγχρονη και ελκυστική πόλη.
- φιλική στο περιβάλλον και τον άνθρωπο, ευκολή στις μετακινήσεις και αποκεντροποιημένη
- Ο συνδυασμός σεναρίων θα επιφέρει καλύτερα αποτελέσματα στην καθημερινότητα των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών της πόλης
- Συνδυασμός Α και Γ σεναρίου
- Δημιουργία parking και μετά κατάργησης θέσεων στάθμευσης και βελτίωση της αστικής συγκοινωνίας και δημιουργεία ποδηλατόδρομων ώστε να κάνει την χρήση και των δύο ελκυστική και όχι να τους την επιβάλλουμε.
- Ζω στο κεντρο και πληρωνω τα περισσοτερα δημοτικα τελη. ΔΕΝ ΕΧΩ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟ ΙΔΙΟ ΜΟΥ ΤΟ ΣΠΙΤΙ , ΔΕΝ ΜΟΥ ΔΙΝΕΤΑΙ Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΝΑ ΕΧΩ ΜΟΝΙΜΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΠΑΡΚΙΝΓΚ ΜΕ ΕΝΑ ΜΗΝΙΑΙΟ ΤΙΤΗΜΑ ΚΟΝΤΑ ΣΕ ΑΥΤΟ ΚΑΙ ΘΕΛΕΤΕ ΝΑ ΜΕ ΑΠΟΚΛΕΙΣΕΤΕ ΑΚΟΜΗ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ. μενω παραπλευρωσ του κεντρικου πεζοδρομου. εχετε σκεφτει πως ουτε μετακομιση σαν ανθρωπος δε μπορω να κανω επειδη μου το απαγορευετε? Εαν χρειαστω ασθενοφορο μπορει να εχει προσβαση στην οικια μου? Μου στερειτε το πιο απλο μου δικαιοωμα να κουβαλησω ενα βαρυ αντικειμενο με μια μεγαλυτερη ανεση χρησιμοποιωντας το αυτοκινητο μου. κ τωρα με το σβακ και ολες σας τισ βλακειες θελετε να μασ αποκλεισετε εντελως απτο να εχουμε προσβαση στα ιδια μασ τα σπιτια. Να σας δωσω ενα πολυ απλο παραδειγμα μια πολιτισμενης χωρασ. Κροατια. Στην παλια πολη που απαγορευονται τα αυτοκινητα οι κατοικοι εχουν προσβαση σε μικρα ηλεκτρικα αυτοκινητα του δημου 24/7 οπου αυτα τουσ μεταφερουν σπιτια τους η κουβαλανε τα ψωνια τους η οτι αλλο εχουν αναγκη. Πρωτα καταφερετε να βρεθειτε σε αυτο το επιπεδο και μετα αρχιστε να σκεφτεστε πως θα βρειτε κι αλλους τροπους να κανετε τις ζωες μασ ακομα πιο δυσκολες. Και να φυσικα και θα νοιαστω για την ευκολια μου. Γιατι αν κανατε μια βολτα τωρα στο κεντρο της πολης εν μεσω καραντινας θα βλεπατε οτι οι θεσεις παρκινγκ πχ είναι σχεδον αδειες. Που σημαινει οτι τα αυτοκινητα που βλεπαμε ολο τον καιρο είναι απο "εξω" κατοικους. Γιατι λοιπον για αρχη δεν κανετε ολες αυτες τισ θεσεις περιμετρικα του πεζοδρομου θεσεις σταθμευσεις ΜΟΝΟ για μονιμους κατοικους με καθεμια θεση να είναι αριθμημενη και για ενα συγκεκριμενο αυτοκινητο αποκλειστικα αυτο που μενει στο κεντρο? αυτα κ αλλα πολλα ευκολα και πρακτικα πραματα που θα μπορούσατε να υλοποιησετε πολυ ευκολα απλα δε το θελετε. Για να μη ξαναθηξουμε το θεμα της μη υπαρξης υπογειου παρκινγκ στη κεντρικη πλατεια. Δε χρειαζεται να σκεφτω τις τυχον σκοπιμοτητες. Παρα μονο να δουμε παραδειγματα γειτονικων πολεων. Ιωαννινα, Βεροια, Λαρισα. και πολλων αλλων.
- Δεδομένων των συνθηκών και των νοοτροπιών που επικρατούν, δεν είναι εύκολο να φανταστούμε ένα μέλλον πολύ διαφορετικό από αυτό που σήμερα ζούμε με μικρές τυχαίες και επιδερμικές τροποποιήσεις, κατά τα " καλά και συμφέροντα". Ευχής έργον οι αποφασίζοντες να κάνουν την υπέρβαση που απαιτείται και οι πολίτες να δουν λίγο μακρύτερα από τη μύτη τους, αλλά "οι καιροί ου μενετοί" για τέτοια όνειρα.
- Με ακτινωτούς πράσινους άξονες και δακτυλίους περιμετρικά της αστεροειδούς μορφής του πολεοδομικού ιστού.
- Ένα μεγάλο καπη

- Με πολύ πράσινο, πεζόδρομους και ποδηλατοδρόμους
- Μείωση του πληθυσμού, η πόλη σε φθίνουσα πορεία,σε παράλληλο δρόμο με τη ΔΕΗ. Δεν λαμβάνεται υπόψιν πουθενά !!!
- Δεν μπορώ να απαντήσω
- ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ , ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΝΕΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ , Η ΒΑΡΥΤΗΤΑ ΝΑ ΔΟΘΕΙ ΣΤΙΣ ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ
- Ιδανικό σενάριο θα ήταν να γίνει ένας σχεδιασμός για τον τρόπο κυκλοφορίας και μετακίνησης πεζών και οχημάτων κάθε είδους που να εξυπηρετεί όλες τις ανάγκες αλλά και να αλλάξει το πρόσωπο της πόλης μας, τόσο προς όφελος όλων, όσο και προς ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας .
- Με εναλλακτικές επιλογές στη μετακίνηση, ευκολία στο περπάτημα. Θα συνιστούσα συνεργασία και παρατήρηση το πως λειτουργούν πόλεις στο εξωτερικό (π.χ. Βιέννη) για μεταφορά γνώσης στην Κοζάνη.
- Να έχει περισσότερα παρκα και παιδικές χαρες...σκεφτείτε τις οικογενειες.επισης ειναι ηδη δυσκολο να παρκαρει καποιος κοντα στο σπιτι του,μην το κανετε δυσκολοτερο.
- Να βελτιωθεί η πρόσβαση στα δημοτικά διαμερίσματα μέσω ενός περιφερειακού δακτυλίου εκτός των ορίων των επεκτάσεων και κατοικημένων περιοχών, με δακτυλίου πρόσβασης για καθένα οικισμό. Να αξιοποιήσει ο δήμος τα οικοπέδα που έχει ειδικά στις επεκτάσεις κατασκευάζοντας εκεί χώρους πάρκινγκ καθώς και όπου είναι εφικτό εντός του ιστού της πόλης. Να ξηλωθεί η πλατεία Λασσάνη και να γίνει εκ βάθρων με υπόγειο 4όροφο υπόγειο πάρκινγκ και πάρκο αναψυχής με δένδρα και όχι πλάκες και μάρμαρα πεζοδρομίου. Να φύγουν από τις επεκτάσεις όλα τα φορτηγά που παρκάρουν στους κοινόχρηστους χώρους. Δεν πληρώσαμε εισφορές σε γή και χρήμα για να παρκάρει ο κάθε φορτηγατζής το φορτηγό του όπου βρεί. Να σηματοδοτηθεί κάθε σημείο της πόλης με σήμανση απαγορευτική όπου χρήζει. Η σκέψη για πεζοδρομισμό της Παύλου Μελά να βγει από το μυαλό κάποιων. Άς κλείσει δοκιμαστικά για 2 ώρες μόνο και δείτε ή φανταστείτε τι πρόκειται να συμβεί. Γενικά η πόλη δεν είναι Τρίκαλα, έχει 6 μήνες χειμώνα, και δεν επιδέχεται φοβερές επεμβάσεις αλλά και ούτε τις χρειάζεται. Μια καλή διευθέτηση της κυκλοφορίας με επί πλέον θέσεις πάρκινγκ και όλα θα είναι είναι ok. Έτσι και αλλιώς σε λίγα χρόνια θα έχουμε σμίκρυνση της πόλης με ότι αυτό συνεπάγεται. Δεν θα χρειάζεται τότε ούτε ΣΒΑΚ ούτε ηλεκτρικά ποδήλατα.
- Αν καταφέρεις αυτό με τα ποδήλατα ok δε ξέρω πόσοι θα έχουν αντοχή να πάνε από τη λαϊκή στο νοσοκομείο π. Χ. Ok κ το Β αλλά κάντε δημόσια πάρκινγκ γύρω από το κέντρο κ όχι στο γήπεδο κ στο νιαημερο
- Με περισσότερο πράσινο, χώρους αναψυχής και μέρη όπου μπορούμε να τα επισκέπτομαι με την οικογένειά μου. Το κέντρο σε οποιαδήποτε μεγάλη πόλη της Ελλάδας είναι με πεζόδρομους και οι πεζοί έχουν την άνεσή τους να καθίσουν, να πιουν τον καφέ και να κάνουν τα ψώνια τους. Στο κέντρο πρέπει επίσης να αξιοποιηθούν όλα τα κτίρια του Δήμου.
- Περισσότεροι χώροι πρασίνου, υβριδική κινητήρες
- Χωρίς κίνηση και μποτιλιαρίσματα
- Ανησυχώ.
- Πολύ ευχαρίστως να σας το πω. Αλλά όχι σε φόρμα Google!
- Πρώτα απ'όλα με δουλειές, με λιγότερη φασαρία στο κέντρο, περισσότερο πράσινο και καλύτερη μετακίνηση των πεζών σε μεγαλύτερα και πιο ομαλά πεζοδρόμια.
- Πρέπει να δημιουργηθούν υπόγειες θέσεις στάθμευσης και δημοτικά πάρκινγκ, όπως π.χ. στα Ιωάννινα για να αποσυμφορηθεί η κίνηση στο κέντρο αλλά και τα προβλήματα στάθμευσης των μόνιμων κατοίκων που ζουν στο κέντρο
- Πεζοδρομήσεις μικρότερων δρόμων. Απαγόρευση κυκλοφορίας μη μόνιμων κατοίκων σε γειτονιές. Γιατί να μπαίνω εγώ που μένω στη Φανερωμένη με το αμάξι μου στην οδό Δελμούζου να παρκάρω. Να πάω μέχρι τη Νομαρχία και απο κει με τα πόδια ή με μίνι μπας. Δημιουργία ή ανασύσταση μικρών πάρκων σε κάθε γειτονιά. π.χ. πατσώνας άγιοι ανάργυροι, έστω ακόμα 10 παιδιά γιατί να μην παίζουν στην πλατεία Μ. Αναγνωστάκη? Καρακλανάθκα γιατί να μην παίζουν και να συγκεντρώνονται στην Π. Τζαβέλλα.?Κυρατσάθκα να μαζεύονται στο παρκάκι στο σουπερ μάρκετ Κρητικός. Αλλά με περιορισμό κυκλοφορίας και αυστηρό έλεγχο ταχύτητας. Ίσως μια τρισδιάστατη διάβαση να βοηθάει. Γαλατάς έχουν το Δημοτικό Πάρκο. Μπουτανάθκα να αναζωογονηθεί το παρκάκι τους. Χωρίς τον τρόπο διέλευσης αυτοκινήτων. Βάλτε έξυπνες κάμερες. Έχουμε κάμερες σε όλα τα σπίτια αλλά δεν ελέγχουμε πόσο τρέχουμε μέσα στην πόλη. Αληθινό περιφερειακό πρέπει να φτιάξουμε, δε γίνεται αλλιώς. Απαγόρευση κυκλοφορίας στο κέντρο το καλοκαίρι των νεότερων ηλικιών που μπορούν να περπατήσουν ή να κάνουν ποδήλατο. Ίσως μεγάλο υπόγειο παρκιν στη Λασσάνη. Μην παρατήσετε το Στρατόπεδο Μακεδονομάχων και μην το κάνετε μόνο παρκιν για την τροχαία. Κυνηγήστε το να το εκμεταλευθείτε. Γκρεμίστε και κανένα σπίτι, ανοίξτε χώρο, η πόλη είναι αβίωτη. Είναι τσιμεντούπολη. Εστίες πρασίνου, αλλά ανοίξτε και χώρο. Αν δεν μπορείτε να ξεμπλέξετε το Ξενία, σκεφτείτε άλλο σημείο με ορίζοντα. Δεν έχουμε ορίζοντα τώρα. είμαστε χωμένοι στη γούρνα. βρείτε 10 ιδιοκτήτες με ευαισθησία και προτείνετε τους ανταλλαγή κτημάτων. Ένα οικοπέδο πίσω από τη Νομαρχία να γίνει παρκάκι και να πάρει ο ιδιοκτήτης κάτι εκτός κοζάνης. Τα παλιά ΚΤΕΛ μήπως να γίνουν υπόγειο παρκιν και πάνω χώρος πρασίνου? Στη Γητιά μήπως πρέπει να διαμορφωθεί καλύτερα η πλατεiouλα?

- Μια απο τις πιο σύγχρονες πόλης της χώρας μας.
- Μια πολύ με έξυπνες στάσεις αστικών λεωφορείων χαμηλής τιμής με αστικά ηλεκτροκίνητο έξυπνες διαβάσεις και σωστή πεζοδρόμηση γύρω από το κέντρο επιπλέον καλή θα ήταν η δημιουργία ενός δημόσιου πάρκινγκ μεγάλης χωρητικότητας κοντά στο κέντρο που θα ωφελήσει και τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες
- Η ΠΟΛΗ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ ΤΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ Ο ΠΟΛΗΤΗΣ ΝΑ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΠΕΡΠΑΤΑ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ Η ΑΓΟΡΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΘΕΙ ΓΙΑ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΨΗΜΗ ΝΑ ΔΩΘΕΙ ΠΡΟΤΕΡΕΟΤΗΤΑ ΣΤΟΝ ΠΕΖΟ ΚΑΙ ΣΤΑ ΑΜΕΑ ΚΑΙ ΟΧΙ ΣΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ
- Πιο λειτουργική στον άξονα του κέντρου πόλης
- Καλύτερη εξυπηρέτηση σε ΜΜΜεταφοράς
- ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΩΣΤΕ ΝΑ ΜΠΟΡΩ ΩΣ ΠΟΛΙΤΗΣ ΝΑ ΚΙΝΟΥΜΕ ΕΥΚΟΛΑ ΚΑΙ ΕΥΣΤΟΧΑ
- με καλύτερη μετακίνηση με ΜΜΜ
- Όμορφη.
- Όπως είναι τώρα με λίγες βελτιώσεις στις θέσεις στάθμευσης.
- Πιο πολύ πρασινο και πιο πολλους πεζοδρομους και παρκα μεσα στον αστικο ιστο
- Συνδιασμός εφαρμογής Β και Γ σεναρίου. Εφαρμογή σεναρίου Α μεταξύ δημοσίων κτιρίων.
- δεν ειμαι ειδικος αλλα το σεναριο α ειναι το καλυτερο βεβαια η πρεππει και ο κοσμος να αλαξει νοτροποια και να προσαρμοσσει
- Λειτουργική για όλους. Για τους επαγγελματίες που καθημερινά τροφοδοτούν τα καταστήματα, για τα μεγαλύτερα σε ηλικία άτομα που δεν τα καταφέρνουν στις ανηφόρες της πόλης και τέλος στη νέα γενιά που δεν θα πρέπει να πάει στο εξωτερικό και να ντρέπεται να γυρίσει σε μια πόλη απαρχαιωμένη και σε λίγα χρόνια μάλλον παρατημένη.

Οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να συμβάλουν με τις παρατηρήσεις τους στην τελική επιλογή του σεναρίου. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω χωρίς επεξεργασία από την ομάδα έργου.

«Αφού επιλέξατε το επιθυμητό για εσάς σενάριο, μπορείτε να προσθέσετε σε αυτό και άλλα στοιχεία που θεωρείτε σημαντικά και θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο μελλοντικό σύστημα μετακινήσεων της πόλης. Με τον τρόπο αυτό θα διαμορφώσετε το ιδανικό κατά την άποψή σας μελλοντικό σενάριο.»

- Το Σενάριο 1 πρέπει να υλοποιηθεί για το πλέον πυκνοδομημένο τμήμα της πόλης. Εντός του τμήματος αυτού, πρέπει να υπάρχουν αξονικές και περιμετρικές υποδομές του Σεναρίου 2, υποδομές οι οποίες θα είναι ικανές να εξυπηρετήσουν το σύνολο των οικισμών γύρω από την πόλη. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να αξιοποιηθεί κάθε κενό και εγκαταλειμμένο οικόπεδο εντός του πολεοδομικού ιστού, με πρωτοβουλία του δήμου, όχι όμως με διαδικασία απαλλοτρίωσης.
- "Σε όλες τις περιπτώσεις απαιτείται ΡΕΑΛΙΣΜΟΣ καί ΟΧΙ ΑΙΘΕΡΟΒΑΜΟΝΕΣ ΙΔΕΟΛΗΨΙΕΣ και πάλιν ΡΕΑΛΙΣΜΟΣ και μόνο ΡΕΑΛΙΣΜΟΣ. Οι Μηχανικοί δεν είναι ούτε καλλιτέχνες αιθεροβάμονες ούτε φιλόλογοι παραμυθάδες
- Οι προτάσεις του ΣΒΑΚ μόνο να ωφελούν και να μην βλάπτουν.."
- Η Κοζάνη είναι πολύ δύσκολη πόλη. Εξωτερικός Δακτύλιος να γίνει .
- Τριόροφο υπόγειο πάρκινγκ στην κεντρική πλατεία με είσοδο -έξοδο στους 2 παράπλευρους δρόμους και αντί για αστικά λεωφορεία μικρά βανάκια...
- οι μόνιμοι κατοικοι να εχουν ελευθερας
- Θυμάται κανείς από εσάς εκεί, τα εντός πόλεως αστικά; Κάτι σε τέτοια αναλογία, με περισσότερα δρομολόγια και περισσότερα μέσα. Σαν αποτέλεσμα της δημιουργίας θέσεων στάθμευσης δεδομένου πως θα μπορούσαν να αποτελέσουν κίνητρο μετακίνησης. Θα ήταν απείρως τελέσφορο, να υπάρχει χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων μόνιμων κατοίκων, ώστε οι μετακινήσεις να τελούνται με τα μέσα μεταφοράς.
- Όταν ο δήμος κάνει επέκταση του σχεδίου πόλεως ,να μην κάνει πεζοδρόμια 50 εκατοστά και μετά να λείει πως είναι πρόβλημα τα αυτοκίνητα και δεν έχουν χώρο οι πεζοί και τα ποδήλατα.
- Πεζοδρομήσεις και ταυτόχρονη ανάπλαση όψεων για συνολική αλλαγή της εικόνας της πόλης.
- Ανάπτυξη υπηρεσιών car pooling ή on demand transfer services προς σημεία που προσελκύουν μετακινήσεις σε μόνιμη βάση όπως ΖΕΠ, ΤΕΙ, ΔΕΥΑΚ, Μουσείο Αιανής, σχολεία. Στα σημεία αυτά υπάρχουν μετακινήσεις την ίδια ώρα κάθε μέρα (από και προς). Για αυτές σήμερα χρησιμοποιούνται πολλά ΙΧ ενώ θα μπορούσαν να οργανωθούν καλύτερα.
- Δέντρα, πράσινο, παγκάκια, παιδικές χαρές, μικροί πράσινοι χώροι συνάντησης, καλύτερη καθαριότητα
- Συνδυασμός σεναρίων Α και Γ.

- Για να μπορέσει να υλοποιηθεί το σενάριο Α (που είναι και το καλύτερο) πρέπει να λυθεί το πρόβλημα με τα αδέσποτα ζώα στην πόλη μας.
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης πλησίον του κέντρου, πεζοδρομήσεις και πράσινο, και τέλος ποδηλατόδρομοι...
- Το ιδανικό μελλοντικό σενάριο περιγράφηκε καταλάθος στην προηγούμενη σελίδα
- ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΜΕ ΜΜΜ ΜΕ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ 5 ΛΕΠΤΩΝ.
- Τα αστικά λεωφορεία πρέπει να μετακινηθούν και να γίνει η στάση τους εκτός πόλης. Να φτάνουν μέχρι το κέντρο και πίσω, από όλες τις πλευρές της πόλης. Επίσης πρέπει οπωσδήποτε να φτιαχτεί η περιφερειακή οδός.
- Σημαντικό για εμένα είναι η μετακίνηση Ατόμων με ειδικές ανάγκες και εύκολη πρόσβαση στο κέντρο από τα Δημοτικά διαμερίσματα στο κέντρο της πόλης με τις αστικές συγκοινωνίες. Επίσης, σημαντικό είναι η εύκολη πρόσβαση των οχημάτων στο νοσοκομείο!
- Να γίνουν έργα και να σταματήσουν οι συζητήσεις και οι διαβουλεύσεις
- Ηλεκτρικά πατίνια θα ήταν χρήσιμα. Επίσης, θα έπρεπε να λειτουργήσουν οι σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων.
- "Συχνή συγκοινωνία και όχι ανα μια ώρα.
- Καθε δρομολογία να εξυπηρετεί ένα μέρος και όχι 2-3 χωριά διότι το δρομολογίο που είναι να γίνει σε 20 λεπτά πηγαίνελα γίνεται σε μια ώρα (πχ Κοζανη-ζεπ-αργίλος-κλειτος).
- Μηνιαία καρτα στα μμμ."
- Η πόλη πρέπει να γίνει πράσινη
- Θα ήθελα πολύ το σενάριο Β να εφαρμοστεί για τα χωριά γύρω από την Κοζάνη και κυρίως για τους μαθητές. Ο συνδυασμός των Α και Γ θα δώσει άλλη πνοή στο αστικό κέντρο. Η νεολαία θα το αγαπήσει ενώ οι μεγαλύτερες ηλικίες θα πρέπει να το σεβαστούν.
- Δύσκολο να πείς πως η πόλη θα φθίνει με το χρόνο. Μια πόλη συνταξιούχων και "μπαστουνάτων" πολιτών....
- Περιφερειακοί δρόμοι, γέφυρες που θα ενώνουν τις δύο πλευρές του σιδηροδρομικού Σταθμο
- Δημιουργία περιφερειακού δρόμου που θα συμφέρει τους οδηγούς να τους χρησιμοποιήσουν για να γλιτώσουν χρόνο και δεν θα χρειάζεται να μπαίνουν στην πόλη.
- Ο Έλληνας γνωρίζετε ότι επένδυε ανέκαθεν και επενδύει στο αυτοκίνητο. Δεν γίνεται να μην πάρει το αμάξι του και να μην ανηφορίσει με αυτό στο κέντρο. Δεν μπορεί να το στερηθεί. Εκεί είναι τα μαγαζιά, οι γιατροί, οι υπηρεσίες. Θα κάνει 20 γύρους να παρκάρει; Δεν τον ενδιαφέρει. Κάποια στιγμή θα το κάνει. Άρα τι πρέπει να γίνει; Περισσότερες θέσεις πάρκινγκ και φθηνότερες εννοείται και δεν θα έχει κανένα πρόβλημα. Αν θέλετε να μην συμβεί αυτό μεταφέρετε ξεκινώντας από τις δημοτικές υπηρεσίες μακριά του αστικού ιστού και ξεκινήστε από το Δημαρχείο.
- Συνδυασμός Α και Γ σεναρίων
- Δεν έχω να προσθέσω κάτι
- Αθλητικούς χώρους με πάρκινγκ, μεγάλα πεζοδρόμια για τους πολίτες και όχι για τα μηχανάκια και τις επιχειρήσεις (βλέπε μανάβικο τσιμινάκη, περιπτερο 3ης Σεπτεμβρίου), δρομοι χωρίς διαχωριστικά κράσπεδα (βλέπε Κοζανης -κροκου), ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων ειδικά προς πάρκα και χώρους αναψυχής (πχ κουρι), υπογεια παζρκινγκ με χαμηλο κοστος, τα περισσοτερα παρκινγκ το πρωι στο κεντρο ειναι κατειλημμένα απο αυτοκινητα του δημοσιου και παρανομα σταθμευμένα οχηματα της Αστυνομίας
- Στην πολη της Κοζανης δεν ειναι τοσο ευκολο να εφαρμοσει μια μονο προταση. Συνδυασμος των προτασεων
- Ο συνδυασμός όλων των σεναρίων είναι το ιδανικό σενάριο και πρέπει να γίνει αποσυμφόρηση του κέντρου και πιο ανθρώπινος ο κεντρικός ιστός της πόλης
- Περισσότεροι χώροι πρασίνου με υποδομές
- Έχω ήδη απαντήσει
- Σχεδιασμός από τον Δήμο κυρίως και το ευρύτερο δημόσιο ορθά σχεδιασμένες και εύχρηστης χωροθέτησης των υπηρεσιών που εμφανίζουν μεγάλη επισκεψιμότητα από τους πολίτες ώστε να μην απαιτείται η χρήση πολλών και ενεργοβόρων μέσων για την πρόσβαση των πολιτών σε αυτές.
- Σε όλα τα μαγαζιά να υπάρχουν πρόσβασης για ΑΜΕΑ.
- Να διαμορφώσουμε μια πόλη πρότυπο.
- δημιουργία περιφερειακών οδών, ανάδειξη εμπορικών κέντρων σε κάθε γειτονιά ώστε να αποφεύγεται η συγκέντρωση όλων σε ένα σημείο της πόλης
- Όσο η πόλη θα έχει ανηφοροκατηφόρες, ο κόσμος δεν θα μαθαίνει να αποφεύγει το αμάξι του και το κέντρο δεν θα αποσυμφορείται, με περιφερειακό και απαγόρευση εισόδου λεωφορείων και φορτηγών που διασχίζουν την Γκέρτσου, καμία αλλαγή δενθα υπάρξει.

- Σημαντικό στοιχείο για την ενθάρρυνση των μετακινήσεων των πεζών στην πόλη είναι να αναβαθμιστεί και να γίνει πιο ελκυστικός ο δημόσιος χώρος και το κτισμένο περιβάλλον με αναπλάσεις, καλή κατάσταση των πεζοδρομίων, αποκατάσταση κτιρίων, προσεγμένα εμπορικά καταστήματα κτλ.
- Προσθήκη ηλεκτρονικών banner όπου θα υπάρχουν & γενικές πληροφορίες & προβολής αφισών κτλ. (όπως στην στάση μπροστά στην Αίθουσα Φίλιππος)
- Ιδανικό μπορεί να θεωρηθεί μόνο το ιδεατό, ρομαντικό και φανταστικό σενάριο το οποίο όμως είναι μόνο στην θεωρία και δεν μπορεί να λειτουργήσει στην πράξη. Μία πρόταση για πιο μικρά και ευέλικτα λεωφορεία καλύπτοντας πιο γρήγορα τις αποστάσεις χωρίς να δημιουργούν μποτιλιάρισμα.
- Εξαιτίας της γεωγραφικής θέσης που είναι χτισμένη η πόλη της Κοζάνης δε γνωρίζω κατά ποσό θα ήταν εφικτό η μετακίνηση με ποδήλατο. Ωστόσο η μείωση των ιδιωτικών οχημάτων στη πόλη θα βοηθούσε στην γενική αποσυμφόρηση του αέρα αλλά και του οδικού δικτύου. Μην ξεχνάμε όμως ότι δεν ευθύνονται μόνο τα οχήματα για την ρύπανση του αέρα αλλά αποτελούν ένα λιθαράκι στο όλο πρόβλημα. Παρόλα αυτά η χρήση αστικών μέσων είναι μια από τις καλύτερες επιλογές αλλά κ η δημιουργία νέων θέσεων για στάθμευση οχημάτων εκτός κέντρου ώστε να γίνεται εξυπηρέτηση κ των κατοίκων από τα χωριά κ τις γειτονικές περιοχές .
- Κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης, περιφερειακά του κέντρου της πόλης(βλέπε Λάρισσα)
- πεζόδρομοι πρασσινο και open mall
- Μια καμπανια το οτι δεν περνούμε αμαξι για αποστασεις μικρες.ολοι μπορουμε να περπαταμε για αποστασεις 2 χιλιομετρων.η πολη ειναι μικρη και το περπατημα ειναι υγεια!!
- Δωρεάν δημοτικά πάρκινγκ, συχνά δρομολόγια MMM με σύγχρονες συγκοινωνίες και χρήση νέων τεχνολογιών, μηνιαίες κάρτες για χρήση αστικών κτλ.
- Η πόλη έχει ανάγκη από πλατείες και αύξηση του πράσινου (πάρκα) καθώς και σωστών πεζοδρομίων ώστε να μπορεί να κινηθεί η οικογένεια και να παίζουν τα παιδιά ώστε να μπορεί να καταπολεμηθεί η παχυσαρκία και κυρίως η παιδική η οποία θα αποτελέσει μάστιγα τα επόμενα χρόνια.
- Ένα Εξίσου καλό σχέδιο-σενάριο είναι σε διαφορά σημεία της πόλης σπιτάκια-περίπτερα με Περισσότερα μέτρα Αστυνόμευση
- ΘΑ ΗΤΑΝ ΠΟΛΥ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΝΑ ΜΠΟΡΟΥΣΕ ΝΑ ΣΥΝΔΙΑΣΤΕΙ ΤΟ Α' ΣΕΝΑΡΙΟ ΜΕ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΟ Β' ΣΕΝΑΡΙΟ ΟΠΩΣ Η ΧΡΗΣΗ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΩΝ ΜΜΜ ΜΕ ΒΟΛΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΟΛΗ ΤΗΝ ΠΟΛΗ
- Θα ήθελα να προσθέσω ότι θα μπορούσε κάθε Κυριακή και για συγκεκριμένες ώρες (κυρίως πρωινές) συγκεκριμένοι δρόμοι στην Κοζάνη, να είναι κλειστοί για κάθε όχημα έτσι ώστε να μπορούν όλοι να κινηθούν ελεύθερα και να χαρούν μια βόλτα.
- Στο Α σενάριο θα πρέπει να ενταχθούν τα park η ride καθώς και οι εναλλακτικές χαράξεις για την κίνηση των οχημάτων (περιφερειακή οδός).
- Να μεγαλώσουν οι δρόμοι ώστε να γίνει ποδηλατόδρομος και να σταματήσουν επιτέλους τα πεζοδρόμια να είναι τόσο ... επικίνδυνα
- "Αντί για κοινόχρηστα ηλεκτρικά πατίνια τα οποία πολλοί τα φοβούνται, θα μπορούσε να εξεταστεί η χρήση 4τροχων πολύ μικρών οχημάτων δύο θέσεων ή και 4 θέσεων παράλληλα με τα 2θεσια, κλειστών για προστασία από τις καιρικές συνθήκες, με χρήση κάρτας και μικρό αντίτιμο προφανώς.
- Αυτό θα διευκόλυνε πραγματικά τις μετακινήσεις των πολιτών, με σκοπό το ζητούμενο, δηλαδή την αποτροπή της χρήσης των ΙΧ. από το κέντρο και την αποσυμφόρηση αυτού. Όλα αυτά σε ειδικούς χώρους στάθμευσης σε διάφορα σημεία της πόλης. Το μειονέκτημα είναι ότι το κόστος είναι μεγαλύτερο από αυτό των πατινιών, αλλά η χρήση τους θα είναι κατά πολύ πιο ελκυστική.
- Επίσης υπάρχει η τεχνολογία της αυτόνομης οδήγησης, η οποία εξελίσσεται ταχέως και ενδεχομένως θα μπορούσαν αυτά τα οχήματα να είναι και πλήρως αυτόνομα, έτσι ώστε η χρήση τους να μπορεί να γίνεται από τον οποιοδήποτε, ηλικιωμένους-παιδιά, που δεν έχουν τις οδηγικές ικανότητες για χρήση τέτοιων οχημάτων."
- Οικονομικότερη μετακίνηση των φοιτητών από/προς την σχολή τους, περισσότεροι χώροι πάρκινγκ κοντά στο κέντρο, κάθετη απαγόρευση στάσης/στάθμευσης μπροστά από καταστήματα, τακτικά δρομολόγια από/προς Κοζάνη προς/από τα γύρω χωριά, δημιουργία πεζοδρόμων στις εμπορικές οδούς της πόλης.
- Στον πρωτο σεναριο με προτεραιοτητα τον πεζο για να λειτουργησει πληρως απαιτειται εκπαιδευση πολιτων, χρονος, καλες πρακτικες απο τα αλλα σεναρια μεχρι να ειναι εφαρμοσιμο και γινει κτημα απο τους πολιτες. Σε αυτο το σεναριο πρεπει να δοθει και ιδιαιτερη βαρυτητα σε διευκολυνση μετακινησεων ευπαθων ομαδων καθωςκαι να δοθει κατευθυνση προς ιδιωτες και δημοσιους φορεις να προωθουν κ να παιρνουν μετρα προς την προωθηση μετακινησεων με ποδια ποδηλατο πατινι κτλ

- Οι αλλαγές για μία πιο οικολογική, λειτουργική για τους κατοίκους και πιο οργανωμένη Κοζάνη, κατά την άποψη μου, περιλαμβάνουν από το δήμο αγορά ή ενοικίαση ακάλυπτων οικοπέδων μέσα στην πόλη για την κατασκευή θέσεων στάθμευσης οι οποίες θα παρέχονται δωρεάν στους κατοίκους, την πραγματικά ουσιαστική λειτουργία των αστικών λεωφορείων προκειμένου να καλύπτονται όλες οι δυσπρόσιτες αυτή την στιγμή περιοχές κι ολική διαμόρφωση του κέντρου της πόλης όσον αφορά πεζοδρόμια, στενά και καλντερίμια. Αν και οι παραπάνω ιδέες είναι χρήσιμες, απαιτούν χρήματα για να πραγματοποιηθούν, την επίλυση νομικών ζητημάτων του Δήμου και τη συνεργασία των πολιτών, γεγονός που τα καθιστά δυστυχώς σχεδόν αδύνατα στην υλοποίηση τους.
- Πεζοδρομήσεις και αλλαγή χρήσεων η μόνη λύση
- Πεζόδρομοι, ποδηλατοδρόμους, πράσινο
- ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΠΑΡΚΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ
- δημιουργια εμπορικού και διοικητικού κεντρου στο στρατοπεδο μακεδονομαχων
- περισσότερο πράσινο, διευκόλυνση κίνησης πεζών χωρίς απαγόρευση κυκλοφορίας Ι.Χ. και σταδιακά οποιαδήποτε αλλαγή για να εξοικειωνόμαστε με ευκολία.
- Θεωρώ το σενάριο Α, συνδυαστικά με επιπλέον χώρους στάθμευσης, όπου είναι εφικτό, θα είναι το ιδανικό σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας
- "Δωρεάν ποδήλατα , ηλεκτρικά πατίνια για όλους
- "Οι οδοί Ι.Τράντα, Π. Χαρίση, Μ. Αλεξάνδρου να επεκτείνονται τα πεζοδρόμια τους (όπως η Βενιζέλου στο ύψος της παλιάς ΔΕΥΑΚ) ώστε να μην δύνανται οι οδηγοί να παρκάρουν.
- Να δημιουργούνται ΔΩΡΕΑΝ-δημοτικά πάρκινγκ με 24ωρη φύλαξη."
- Κάντε περιφερειακούς δρόμους και χώρους στάθμευσης και βλέπουμε
- Η επιλογή του 3ου σεναρίου, δε σημαίνει πως τα μμμ πρέπει να αμεληθούν η ότι δεν πρέπει να δίνονται κίνητρα στον κόσμο να περπατά πιο πολύ η να χρησιμοποιεί το ποδήλατο παραπάνω. Όμως επειδή το πρόβλημα δεν είναι στο μέσο αλλά στη συνήθεια του ανθρώπου, του μέσου κοζανιτη, του μέσου Έλληνα, θα πρέπει να δοθούν κίνητρα για αναβάθμιση όλων των αυτοκινήτων σε πιο φιλικής τεχνολογίας προς το περιβάλλον και από εκεί και ύστερα να αναβαθμιστεί ο στόλος των μμμ σε πιο φιλικά στο περιβάλλον και να σχεδιαστεί το κέντρο της Κοζάνης με στόχο τη διευκόλυνση των επαγγελματιών, αλλά με γνώμονα την ελεύθερη διέλευση των πεζών, να δημιουργείται διάθεση για περπάτημα.
- ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΝΑ ΓΙΝΕΙ Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΑΤΟΥΣ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΕΙΩΝ ΑΝΑΔΙΑΣΤΗΜΑΤΑ ΠΑΓΚΑΚΙΑ Η ΠΕΖΟΥΛΙΑ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΘΕΛΟΥΜΕ ΠΡΑΣΙΝΟ ΟΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΕΦΙΚΤΟ ΟΧΙ ΤΣΙΜΕΝΤΟ ΟΧΙ ΓΚΕΚΛΙΔΩΜΑΤΑ
- Περιφερειακοί δρόμοι!!!
- Αναβάθμιση πεζοδρομίων, αντιμετώπιση κακοτεχνιών.
- Να υπάρχουν χώροι στάθμευσης εξωτερικά του κέντρου της πόλης ώστε να μπορούν οι πολίτες να σταθμεύουν εύκολα το αυτοκίνητο τους και να μπορέσουν στη συνέχεια να χρησιμοποιήσουν τα ποδήλατα τους ή να κινηθούν ως πεζοί.
- Σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών ποδηλάτων σε πολυσύχναστα σημεία πχ Νομαρχία, Λαϊκή κλπ.
- Κρίσιμο ζήτημα η έλλειψη θέσεων στάθμευσης ΙΧ
- Όλα καλά και πολύ ωραία με φωτογραφίες και σχέδια. Και ποιος δεν θα ήθελε να ζει σε τέτοιες πόλεις όνειρα με δρόμους 10 μέτρα ποδηλατοδρόμους και αυτοκίνητα μακριά. Όλοι μας... Με μια διαφορά δυστυχώς η ευτυχώς έτυχε να ζουμε στην Κοζάνη. Μια πόλη που ο κάθε δήμαρχος έκλεινε κάποιο δρόμο και μεγάλωνε τα πεζοδρόμια κάθε 4 έτη. Τόσα Χρόνια μετά από τόσες αναπλάσεις σε διάφορα σημεία πόσο αυξήθηκε ο αριθμός των πεζών? Δημιουργία ποδηλατοδρόμων. ΠΟΥ???? Σε μια πόλη με βατοτητα 80% ανηφόρα!!!! Κατάργηση θέσεων σταθμεύσης εύκολο στα λόγια δύσκολο στην πράξη. Που θα πάει ο όγκος των αυτοκινήτων όταν δυστυχώς η πόλη μας έχει 3 δρόμους και δεν υπάρχει το αυτονόητο Ένας περιφερειακός
- Λείπει περιμετρικά δακτυλιο
- Με προτεραιότητα το Α σενάριο και μια πρόσμιξη από λίγο Γ, όσον αφορά περιμετρικούς χώρους σταθμευσης
- "Θα πρέπει καταρχήν να δημοσιεύσετε την ανάλυση που έχετε κάνει για την πόλη, με βάση την οποία καταλήξατε στα 3 σενάρια. Ποιος σας είπε πως όλοι συμφωνούμε στη δική σας ανάλυση; Π.χ. αν τα ταμεία της ΔΕΥΑΚ παραμείνουν στην εσχατιά της πόλης, δημιουργούν ανάγκη μετακινήσεων με ΙΧ, κυκλοφοριακό φόρτο, εκπομπές ρύπων, άσκοπη κατανάλωση ενέργειας, κλπ. Ή αν βάζουμε στο ίδιο σημείο Δημοτικό Κήπο, Δημοτικό Ωδείο, Δημοτική Βιβλιοθήκη, Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο, Δημοτικό Θέατρο και Σχολεία περιμένουμε το σημείο να μη συγκεντρώνει κίνηση και πρόβλημα στάθμευσης; Γιατί ο περίφημος κυκλοφοριακός Δακτύλιος, που είχε γίνει μετά βαΐων και κλάδων εγκαταλείφθηκε κι εξαφανίστηκε; Μήπως επειδή κάποιοι δρόμοι ""του Δακτυλίου"" δεν χωρούσαν καν δυο αντιθέτως κινούμενα ΙΧ; Ή μήπως επειδή η πόλη έχει σαφές πρόβλημα διοικητικά ανεπαρκούς Δημοτικής Αρχής εδώ και 20 χρόνια, καθώς έχει εκλείψει η κοινή λογική για το γενικό συμφέρον κι απλά γίνονται μικρορουσφετάκια;

- Το μελλοντικό σύστημα μετακινήσεων συνδέεται με τη μελλοντική μορφή της πόλης. Ποια θα είναι αυτή, μετά και το κλείσιμο της λιγνιτικής βιομηχανίας; Θα αποκτήσει ποτέ αυτή η πόλη ελεύθερους χώρους, όταν όλες οι επεκτάσεις έχουν κτιστεί με πολύ στενούς δρόμους κι εξίσου στενά πεζοδρόμια; Και γιατί το κυρίως πολεοδομικό συγκρότημα παραμένει τόσα χρόνια ξεκομμένο απ' τη ΖΕΠ, όπου τώρα χωροθετήθηκε το νέο Πανεπιστήμιο;"
- Συνδυασμός των τριών σεναρίων. Δημιουργία ζωνών για περπάτημα και ποδήλατο - βελτίωση πεζοδρομίων και πεζοδρομησης οδικών αρτηριών, ειδικά περιξ του κέντρου, με καλύτερο φωτισμό, και μια χαρακτηριστική αισθητική που θα δώσει χαρακτήρα στην πολη. Δευτερον, καλύτερη διαχείριση της δημόσιας συγκοινωνίας εντός πόλης, με χρήση νέας τεχνολογίας οχημάτων, για μείωση ρύπων εντός της πόλης, και βελτίωση στάσεων για λειτουργικότητα και βελτίωση αισθητικής, προσδίδοντας ιδιαίτερο χαρακτήρα στην πόλη. Και τρίτον, οργάνωση και επανασχεδιασμο οδικών αρτηριών, ώστε να αποσυμφορηθούν οι κεντρικές αρτηριες. Δημιουργία περιφερειακων ζωνών, ώστε να μην χρειάζεται να περνάει κάποιος από βασικές κεντρικές αρτηριες και να διασχίζει την πόλη, για περάσει από την μία άκρη στην άλλη. Επίσης, δημιουργία χώρων στάθμευσης, ακόμα και περιφερειακά του κέντρου
- Η ΚΟΖΑΝΗ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΟΜΕΝΕΣ ΓΕΝΙΕΣ ΝΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΟΥ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΟΙ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΝΑ ΣΥΜΒΕΙ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΚΑΙ ΝΕΟ ΚΕΝΤΡΟ Η ΠΟΛΗ ΜΑΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΝΑ ΕΧΟΥΜΕ ΣΤΟΧΟ ΝΑ ΟΜΟΡΦΑΙΝΟΥΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΜΑΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟ ΝΑ ΤΟ ΑΝΑΔΕΙΚΝΟΥΜΕ ΜΕ ΣΤΟΧΕΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΠΟΥ ΝΑ ΕΝΩΝΟΥΝ ΠΟΛΛΕΣ ΠΛΑΤΕΙΕΣ ΤΙΣ ΠΟΛΗΣ ΜΑΣ ΜΑΖΙ ΟΠΩΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΑΠΟ ΠΛΑΤΕΙΑ ΣΚΟΥΡΚΑΣ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΕΝΤΡΟ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΛΑΣΣΑΝΗ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΛΩΝΙΑ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ - ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΡΕΝΩΝ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ - ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΑ ΔΥΣΚΟΛΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΓΩΝΙΖΕΣΑΙ ΝΑ ΤΑ ΠΕΤΥΧΕΙΣ ΤΑ ΑΛΛΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑΙ ΚΑΙ ΜΟΝΑ ΤΟΥΣ...
- Να μην σταθμεύουν σε κεντρικούς δρόμους της πόλης δυσχερςνοντας την κυκλοφορία των οχημάτων. Σαφώς να τηρούνται πιο αυστηρά μέτρα από τις αρχές και οι κάτοικοι να κατανοούν τις ανάγκες των συμπολιτών μας
- Μέριμνα για Θέσεις παρκαρίσματος
- Ενοικιαζόμενα ποδήλατα
- Θεωρώ πως πρέπει να οργανωθεί καλύτερα η δημόσια συγκοινωνία να υπάρξουν εστω περισσότερα δρομολόγια εντός και εκτός πόλης (χωρια) και λέω αστικά όχι κτελ να διορθωθούν δρόμοι από τις λακούβες να ελέγχονται οι οδηγοί πριν αναλάβουν δρομολόγια να υπάρχει μείωση εισητηρίου στην τρίτη ηλικία .Επίσης θα ήταν σοφότερο αν επιλέγαμε ολοι τα ήπια μέσα μεταφοράς που δεν δημιουργούν οικολογικό πρόβλημα ,πχ το ποδήλατο τα πόδια το ηλεκτρονικό πατίνι και εκεί όμως θα ήταν πολύ δύσκολο να εφαρμοσσει το σενάριο γιατί η πόλη μας έχει μεγάλες αποστάσεις ανηφόρες πολλές και δεν είναι συνηθισμένοι οι κάτοικοι στο να αποδεχτούν τόσα ποδήλατα και πεζούς θα υπάρχουν ατύχηματα
- Επιλέγοντας το πρώτο σενάριο θα ήθελα να τονίσω πως καλό θα ήταν να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η πόλη της Κοζάνης δεν θεωρείται απόλυτα ιδανική για χρήση ποδηλάτου ή για περπάτημα διότι δεν είναι μια επίπεδη πόλη και οι καιρικές συνθήκες δεν το επιτρέπουν πάντα. Αυτό, ίσως, δημιουργήσει μεγαλύτερο πρόβλημα σε ορισμένους πολίτες μεγαλύτερης ηλικίας. Ίσως για αυτούς να ήταν εφικτή η παραχώρηση δικαιώματος μετακίνησης με ΙΧ για μερικές μέρες την εβδομάδα. Επιπροσθέτως, φαίνεται λογικό να ληφθεί μέριμνα για την επέκταση των ποδηλατοδρόμων ή διαδρομών για περπάτημα και για τη συχνότητα δρομολογίων των μέσων μαζικής μεταφοράς στα γειτονικά χωριά. Με τον τρόπο αυτό, οι κάτοικοι των χωριών θα μπορούν να προσεγγίσουν και να κινηθούν ευκολότερα στην πόλη της Κοζάνης. Τέλος, με προβληματίζει το πώς θα γίνεται η μεταφορά των βαρέων αντικειμένων πχ ψώνια λαϊκής ή σούπερ μάρκετ ή μετακόμιση από κατοίκους του κέντρου ή από ανθρώπους που επισκέπτονται το κέντρο για να κάνουν τα ψώνια τους. Ωστόσο, με βάση τις δικές μου γνώσεις, δεν μπορώ να βρω μια πιθανή λύση για αυτό το πρόβλημα.
- Χωρίς να έχω γνώσεις στον τομέα του αστικού σχεδιασμού, θα μπορούσα να προκρίνω το γενικότερο εξωραϊσμό των ζωνών/οδών χωρίς αυτοκίνητα, υπό την έννοια του να καταστούν πιο όμορφα, πιο "καθαρά", για να εντυπωθεί η εικόνα έστω κι άτυπα και να μπορέσουν κάποιοι να συνδυάσουν το "καθαρός δρόμος = ε, ας μην πάρω το αυτοκίνητο σήμερα".
- Η Κοζάνη χρειάζεται τη δημιουργία ενός 3ο βάρθμιου νοσοκομείου , εμιασε η μόνη περιφέρεια χωρίς 3ο βάρθμιο νοσοκομείο. Αναπαλαίωση κτηρίων και ανάδειξη του πολιτισμικού χαρακτήρα της πόλης(στα Ιωάννινα δημιουργήθηκε ένα ξενοδοχείο 5 αστέρων με βάση το παραδοσιακό Αρχιτεκτονικό στυλ που λειτουργεί και ως συνεδριακός χώρος-limnion Καστοριά). Η πόλη χρειάζεται πράσινο το πάρκο στον παλιό ΟΣΕ πρέπει να προχωρήσει.
- Η Κοζάνη χρειάζεται τη δημιουργία ενός 3ο βάρθμιου νοσοκομείου , εμιασε η μόνη περιφέρεια χωρίς 3ο βάρθμιο νοσοκομείο. Αναπαλαίωση κτηρίων και ανάδειξη του πολιτισμικού χαρακτήρα της πόλης(στα Ιωάννινα δημιουργήθηκε ένα ξενοδοχείο 5 αστέρων με βάση το παραδοσιακό Αρχιτεκτονικό στυλ που λειτουργεί και ως συνεδριακός χώρος-limnion Καστοριά). Η πόλη χρειάζεται πράσινο το πάρκο στον παλιό ΟΣΕ πρέπει να προχωρήσει.
- Έμφαση σε μια πόλη με ποδήλατο και περπάτημα, αφού διευθετηθεί και το θέμα των θέσεων στάθμευσης πέριξ του κέντρου για να μπορεί όποιος θέλει να κινηθεί με το αυτοκίνητό του.

- Προσβασιμότητα των ΑμεΑ σε όλους τους δημόσιους χώρους
- Να γίνουν όλες οι πλατειές ξανά (Εκτός από την κεντρική πλατεία)
- Δεν έχω κάτι να πω παραπάνω, με κάλυψαν πλήρως τα σενάρια που προτείνονται να γίνουν.
- Στις πάνω γειτονιές κοντά στην εκκλησία Αγίας Παρασκευής τα λεωφορεία λειτουργούν ως τις 2.10 γιατί μετά δεν ανεβοκατεβαίνει κάνεις σύμφωνα με την λογική του δήμου ο δρόμος που μένω είναι 100 μέτρα και δεν έχει ούτε μια κολώνα φωτισμού και στην ΔΕΗ πληρώσαμε αυτόν τον μήνα 50 ευρώ τέλη δήμου ντροπή σας αυτά τα λεφτά μόνο να τα τρώτε θέλετε ΕΙΣΤΕ ΑΧΡΗΣΤΗ ΝΑ ΤΑ ΑΝΤΑΠΕΞΕΛΘΕΤΕ ΝΤΡΟΠΗ ΣΑΣ
- Περιφερειακό οδικό δίκτυο και δημιουργία εμπορικών κέντρων και διασκέδασης περιφερειακά
- Ο συνδυασμός όλων των σεναρίων, με βαρύτητα στα δύο πρώτα θα φέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα.
- Δημιουργία παρκινγκ έξω από κέντρο της πόλης ώστε η κίνηση μέσα στη πολη με αυτοκίνητα να μειωθεί Έτσι θα μειωθεί το καυσαεριο και θα αυξηθεί η ποιότητα ζωής
- "1ον καλό θα ήταν να υπάρχουν (και να δουλεύουν) led ενδείξεις που θα λένε το πότε θα φτάνει κάθε λεωφορείο.
- 2ον το απόλυτο θα ήταν χρήση υβριδικών λεωφορείων, ηλεκτρικών πατινιων ώστε να περιοριστεί η μόλυνση στο κέντρο της πόλης. Είμαι φοιτητής εδώ την αγάπησα την πόλη θέλω το καλύτερο για αυτή."
- Μια μηνιαία φοιτητική κάρτα για εμάς που πηγαίνουμε σε καθημερινή βάση στο πανεπιστήμιο που βρίσκεται εκτός πόλης.
- Θεωρώ πως ίσως θα πρέπει να δωθεί προτεραιότητα στο σεμινάριο Α συνδιαστικά με το σενάριο Γ και ίσως κάποια στοιχεία του Β.
- Να μεταφερθεί το νοσοκομειο
- "Κάτι πού μπορώ να προσθέσω είναι πως οπωσδήποτε πρέπει να γίνει σχεδιασμός για πάρκο στο στρατόπεδο Μακεδονομάχων και ένας δρόμος στη βόρεια πλευρά του που θα συνδέει τη βιβλιοθήκη με το νέο πανεπιστήμιο!!!!
- Καθώς τα κτίρια που δεν γκρεμίζονται μπορούν να αξιοποιηθούν από το Πανεπιστήμιο ή δημόσιες υπηρεσίες"
- Κάντε κάτι με τα πεζοδρόμια. Σε πολλά σημεία δν χωράει να περπατήσει ο πεζος
- Ο συνδυασμός του 1 και 2 σεναρίου αποτελούν μια καλή λύση οι οποίες χρήζουν περαιτέρω ενσωμάτωση καινοτόμων στοιχείων - παρεμβάσεων.
- Αυτά.
- Θέλουμε καλύτερο φωτισμο στην πολη..ποιο τακτικα δρομολογια..λυση με τα αδεσποτα!!!
- Να ολοκληρωθεί περιφερειακός δρόμος για την αποσυμφόρηση της πόλης, απαλλοτρίωση παλαιών κτισμάτων για άνοιγμα δρόμων, δημιουργία κοινόχρηστων χώρων και δημιουργία θέσεων πάρκινγκ περιμετρικά του κέντρου, με ήπιες παρεμβάσεις που να δένουν με την ιστορία τη λαογραφία την αρχιτεκτονική και την αισθητική της πόλης σε ένα δέσιμο του παλαιού με το νέο. Δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων στην πόλη περιμετρικά σε στοχευμένες περιοχές. Υποδομές για προσβασιμότητα ΑΜΕΑ σε όλο τον αστικό ιστό
- Ουδέν σχόλιο
- Δημιουργία χωρών στάθμευσης, καθώς επίσης κ δυνατότητα έκδοσης κάρτας στάθμευσης όχι μόνο στους μόνιμους κατοίκους του κέντρου αλλά κ σε αυτούς που εργάζονται καθημερινά εκεί.
- Φροντιστε τα άτομα με αναπηρία και γενικά τα άτομα που χρειάζονται βοήθεια γονείς με καρότσι , ηλικιωμένους να έχουν πρόσβαση σε όλη την πόλη και όχι μόνο στο κέντρο σε κάνα δυο δρόμους όλες τις εποχές του χρόνου.
- Το σημαντικότερο είναι να δημιουργήσουμε οποιαδήποτε πρόσβαση στα άτομα με κινητικά προβλήματα.(αμαξίδια) και να μπορούν πάρα πολύ εύκολα να μετακινούνται μόνοι τους ή με τη δημόσια συγκοινωνία . ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ
- "Το ποδηλατικό δίκτυο δεν οφείλει με δρόμους ήδη μικρούς χωρίς πεζοδρόμια.
- Θα ήθελα περισσότερο πράσινο σε όλο το οδικό δίκτυο κ χώρους πρασίνου. Δρομολόγια κ γραμμές αστικής συγκοινωνίας που πραγματικά να εξυπηρετούν όλο το αστικό δίκτυο κ όχι μόνο τη σύνδεση της πόλης με γύρω οικισμούς."
- Ανάπλαση και ανάπτυξη του εμπορικού κέντρου της Κοζάνης δημιουργία υπόγειου πάρκινγκ
- ΟΛΟΙ ΘΕΛΟΥΝ ΝΑ ΠΕΡΝΟΥΝ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ,ΜΗΝ ΤΟ ΚΥΝΗΓΑΤΕ ΤΟΣΟ...ΣΤΡΩΣΤΕ ΜΕ ΑΣΦΑΛΤΟ ΚΑΝΑ ΔΡΟΜΟ,ΚΑΝΤΕ ΚΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΟ,ΚΑΝΑ ΠΑΡΚΙΝΓΚ,ΚΑΙ Η ΚΟΖΑΝΗ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΟΥΤΕ ΑΘΗΝΑ,ΟΥΤΕ ΒΙΕΝΗ,ΜΕ ΔΑΚΤΥΛΙΔΙΑ
- Αναδιοργάνωση των ωραρίων των αστικών συγκοινωνιών
- Καλύτερη ποιότητα ζωής
- Ενς συνδυασμός του 1ου και του 2ου σεναρίου θα ήταν το ιδανικό. Έτσι όπως είναι η πόλη της Κοζάνης (αρκετά ανηφορική) θα είναι δύσκολη η μετακίνηση ειδικά των εργαζομενων με το ποδηλατο! Από την άλλη καλό είναι να δημιουργηθουν καποιοι ποδηλατοδρομοι ωστε να δημιουργηθει και η νοοτροπια του ποδηλάτου στις επόμενες γενιές . Ουτως ή άλλως στο μέλλον θα αποτελεί επιτακτική ανάγκη καθώς η γη μας ήδη εμφανίζει τα αποτελεσματα της κακοποίησης μας! Μακάρι η πόλη μας να γίνει παραδειγμα προς μίμηση!

- *Είπα και ποιο πανω προτεραιότητα στα ΑΜΕΑ και θεσεις παρκινγκ χωρις πληρωμη οταν καποιος ερχετε απο χωρια για τα ψωνια του ή να παιει στις Δημοσιες Υπηρεσιες να μην εχει προβλημα ,επεισης θα μου ηταν πολυ ευχαριστω η Κοζανη να αποκτησει ποιο πολυ πρασινο δεντρα λουλουδια να μην ειναι μια απλη στιμεντουπολη αλλα γεματη Οξυγονο ,χωρους για να βγεις με τα παιδια σου να παιξουν χωρις κινδυνο και να απολαυσεις τον καφε σου με ηρεμια!!!*
- *"Δεν ανακαλύπτουμε τον τροχό: Η εμπειρία από άλλες μοντέρνες ευρωπαϊκές πόλεις αποτελεί οδηγό και δείχνει ότι το βέλτιστο σενάριο που ταιριάζει στο μέγεθος της πόλης μας είναι το Α (περπάτημα, ποδήλατο, ήπια κυκλοφορία οχημάτων).*
- *Για να έχει αποτέλεσμα θα πρέπει να συνδυαστεί με λειτουργικές και καλαίσθητες παρεμβάσεις στους κοινόχρηστους χώρους (π.χ. με πλακοστρώσεις και φυτεύσεις δέντρων, δημιουργία δικτύου ποδηλατόδρομων και χώρων πρασίνου κλπ.) που θα ενθαρρύνουν τους πολίτες να κυκλοφορούν πεζοί ή με ποδήλατα."*
- *Νομίζω, ότι, τα σενάρια που αναφέρθηκαν καλύπτουν στο μέγιστο βαθμό τη βελτίωση της κινητικότητας αλλά και την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων στην πόλη.*
- *Το πρώτο θα ήταν ιδεατό αλλά πιστευω πως έχει πολλές δυσκολίες και στη δημιουργία αλλά και στην εφαρμογή του. Ίσως ο συνδυασμός του πρώτου και του δεύτερου σεναρίου να ήταν ο πιο δόκιμος*
- *"Το σενάριο 1 σε συνδυασμό με μια καλύτερη λειτουργία των μέσων μαζικής μεταφοράς θεωρώ ότι είναι το ιδανικό. Στην πόλη της Κοζάνης με την κατάλληλη διαχείριση και λόγω της μικρής της έκτασης θα μπορούσε πιθανόν να λειτουργήσει το σενάριο 1.*
- *Παρόλα αυτά κρίνω απαραίτητο το συνδυασμό με το σενάριο 2 λόγω των παρακάτω:*
- *Καιρικές συνθήκες*
- *Δύσβατες περιοχές*
- *Άτομα με κινητικά προβλήματα η μεγάλης ηλικίας"*
- *το ξανατονίζω κι επειδή είμαι κάτοικος κέντρου κ επί της Παύλου Μελά, έχω πρόβλημα στάθμευσης, όταν θέλω να μεταφέρω διάφορα πράγματα, όπως ψώνια απο το σούπερ μάρκετ ή τα λαχανικά μου απο το κτήμα μου ή και πράγματα απο το σπίτι μου για άλλες χρήσεις δεν βρίσκω να κάνω στάση όχι να σταθμεύσω, , αν είχα συχνή συγκοινωνία και χώρο στάθμευσης, φυλασσόμενο με ελάχιστη καταβολή τότε αυτό θα ήταν ιδανικό και για την αποσυμφόρηση του κέντρου και λιγότερη φασαρία και λιγότερη σκόνη και λιγότερη ηχορύπανση κι ένα σωρό άλλες καταστάσεις, ευχαριστώ.*
- *Το ότι εγώ επέλεξα να κινούμαι με το αυτοκίνητό μου δεν σημαίνει πως ο δήμος δεν μπορεί να δημιουργήσει χώρους πρασίνου. Η Κοζάνη χρειάζεται πολλά δέντρα. Όχι φυλλοβόλα. Στην γειτονιά μου υπάρχει ένα δημοτικό οικόπεδο που προοριζόταν για παιδική χαρά. Δεν έγινε ποτέ. Μπορεί ο δήμος να φυτέψει δέντρα και να βάλει παγκάκια. Φυτεύοντας δέντρα δεν θα χρειαστεί να κάνει μεγάλο πλακόστρωτο χώρο.*
- *Η έκταση του αστικού ιστού της πόλης είναι τέτοια που ευνοεί τη δημιουργία υποδομών για μετακινήσεις με τα πόδια, ποδήλατα και άλλα παρεμφερή μέσα (πχ πατίνια που χρησιμοποιούνται ευρέως στη Θεσσαλονίκη). Θα αποφορτίσει τους δρόμους της πόλης από την περιττή κίνηση οχημάτων, χωρίς να αυξηθούν οι χρόνοι μετακίνησης/πρόσβασης, στα διάφορα σημεία, ουσιαστικά. Επιπλέον, οι πεζοδρομήσεις κεντρικών οδικών αρτηριών ή και του μεγαλύτερου τμήματος του κέντρου, θα δώσουν ώθηση στην τοπική αγορά, μειώνοντας/εξαλείφοντας παράλληλα τον κυκλοφοριακό φόρτο. Δε χρειάζεται η πρόσβαση στο κέντρο να γίνεται με αυτοκίνητο. Αρκεί η δυνατότητα στάθμευσης σε απόσταση 5-10 λεπτών με τα πόδια. Η κίνηση αστικών καλό είναι να παραμείνει στα υπάρχοντα επίπεδα, όσον αφορά την πόλη της Κοζάνης αυτή καθ' αυτή, ενώ η βελτιωση προσβασιμότητας στις γύρω τοπικές κοινότητες θα αναβάθμιζε τις τοπικές κοινωνίες, θα κρατούσε τον κόσμο στα χωριά και θα μεγάλωνε τις εμπορικές/καταναλωτικές ανάγκες του Δήμου, δίνοντας ανάσα στον εμπορικό κόσμο.*
- *Να γίνει συνδυασμός των τριών σεναρίων παίρνοντας τα θετικά τους. ακολουθώντας και αντιγράφοντας και άλλες εξελιγμένες πόλης και να δοθεί προτεραιότητα σε μετακινήσεις μη μηχανοκίνητων μέσων όπως πεζοπορία ποδήλατο κλπ.. και εννοείτε η αναβάθμιση των μέσων μαζικής μεταφοράς τόσο σε στόλο όσο και σε στάσεις- ποιό εύκολος τρόπος Εκδόσεις εισιτηρίων και ποιό ασφαλή προσέλευση αυτον*
- *ΜΜΜ για το σύνολο του δήμου. Ήπιες μορφές για το κέντρο και απαγόρευση κυκλοφορίας σε αυτό εκτός ανεφοδιασμού*
- *Πιστεύω πως είμαστε μια ευρωπαϊκή χώρα αλλά είμαστε πίσω σε κάποια θέματα...Μακάρι όλα τα προηγούμενα σενάρια να πραγματοποιηθούν στην Κοζάνη αλλά και στην υπόλοιπη Ελλάδα μας!*
- *Καλύτερη διαχείριση και πυκνότερη κυκλοφορία, κυρίως μέσων μαζικής μεταφοράς.*
- *νομίζω πως το σεναριο Β πρεπει να συνδυαστει με δημιουργια διαδρομων κινησης ποδηλατων-ηλεκτρικων πατινιων , με ΜΜΜ φιλικα στις ομαδες με κινητικες δυσκολιες, με ενα εξυπνο δορυφορικο συστημα που να λαμβανει δεδομενα σε πραγματικο χρονο και να επεμβαίνει στις κυκλοφοριακες ρυθμισεις και με την χρηση μεταλλικων πολυθεσεων ανσασερ σε σημεια κοντα στον εσωτερικο δακτυλιο, οπως στα παλια κτελ ,για τον πολλαπλασιασμο των θεσεων σταθμευσης κοντα αλλα ταυτοχρονα εξω απο αυτον.*

- Τα αστικά θα πρέπει να έχουν διέλευση από την πλατεία Λασσανη ώστε να μπορούν οι ηλικιωμένη να χρησιμοποιούν την αστική συγκοινωνία. Εάν η αφητηρία μεταφερθεί το κόστος μεταφοράς θα ανέβει πολύ γιατί θα πρέπει να πάρει και άλλο μέσο μεταφοράς για το κέντρο.
- Δεν έχω κάτι να προσθέσω ,με κάλυψε πλήρως
- Ένα δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας για αποκλειστική χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς σε συνδυασμό με χαμηλό εισιτήριο για την μετακίνηση
- Εσωτερικές διαδρομές ήπιας κυκλοφορίας
- Δεν καταλαβαίνω γιατί τα σχέδια Β και Γ δεν είναι το ίδιο. Είναι δυνατών να εφαρμόσεις δακτυλίου χωρίς την μέγιστη προτεραιότητα στα ΜΜΜ
- Θεωρώ όλα τα παραπάνω είναι σωστά.Ας αρχίσουμε τις παρεμβάσεις που πρέπει να γίνουν με δεδομένο ότι οι πολίτες της Κοζάνης είναι εβαιοποιημένοι για το περβάλλον.
- Θα υπάρχει κινητικότητα στην πόλη και με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και με τα ιδιόκτητα αυτοκίνητα
- Τα ήπια μέσα μεταφοράς (περπάτημα/ ποδήλατο) θα βελτιώσουν σημαντικά την υγεία των κατοίκων τόσο σωματικά όσο και ψυχικά !
- Καντε κάτι γενικά οτιδήποτε για τη κοζανη εχει πεσει παρα πολυ ειναι κριμα και δωστε ευκαιριες σε νεα παιδια οπως πχ του τει η του πανεπιστημιου οχι εξω
- Επελεξα το Γ σενاريو αλλα πρεπει να συνδυαστει με υο Α εστω για τις αποκεντρες περιοχες.
- Ιδανικά τα προτεινόμενα σενάρια θα πρέπει να συνδυαστούν αν πρόκειται να δώσουμε μια ολοκληρωμένη λύση στα ζητήματα που εξετάζονται.
- Θεωρώ όλα τα παραπάνω είναι σωστά.Ας αρχίσουμε τις παρεμβάσεις που πρέπει να γίνουν με δεδομένο ότι οι πολίτες της Κοζάνης είναι εβαιοποιημένοι για το περβάλλον.
- Συνδυασμός κυρίως σεναρίου Γ με σενάριο Α, δημιουργία περιφερειακού και ήπιας κυκλοφορία στο κέντρο, με δημιουργία μεγάλου κεντρικού πάρκινγκ
- **ΤΟ PARK AND RIDE ΕΙΝΑΙ ΟΤΙ ΚΑΛΥΤΕΡΟ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ**
- καταρχήν μαζέψτε τα σκυλιά για να μπορούμε να κινηθούμε, γκρεμίστε όποιο κτήριο στην πόλη έχει περισσότερους από 3 ορόφους, φροντίστε να επεκταθεί η πόλη αλλά χωρίς τις στενούρες των παλαιότερων επεκτάσεων, δώστε βάση στην οργάνωση γειτονιάς - όλα αυτά που σκέφτεστε να τα κάνετε σε επίπεδο γειτονιάς, σταματήστε την θεωρία - όλα αυτά ωραία είναι, τα έχω κάνει και στο μεταπτυχιακό μου, διώξτε τα τρένα και τα αστικά από εκεί που είναι, διώξτε τα κτελ από εκεί που είναι, τελειώστε πια με το νέο πολεοδομικό, πάρτε το στρατόπεδο δωρεάν, βοηθήστε το κόσμο να παραμένει στα χωριά του (έργα υποδομής στα χωριά), διώξτε τα νεκροταφεία - φτάνει πια, κάντε κάτι με τον ξενία - ωραία τσίπουρα πίναμε εκεί, κλείστε και καμιά λακκούβα, μάθετε ελληνικά στους υπαλλήλους του Δήμου - πείτε τους ότι τους πληρώνετε για να δουλεύουν και όχι για να ξύνονται, δημιουργήστε περισσότερες πλατείες, αξιοποιήστε τους χώρους στάθμευσης - οι μισοί και παραπάνω είναι σε περιορισμένη λειτουργία, φτιάξτε τους χώρους άθλησης, κάντε ποδηλατοδρόμους με προδιαγραφές όμως - όχι γκόπλιτσα, έξω από την πόλη - μαζέψτε τα σκυλιά, μη κάνετε άλλους νέους οικισμούς - βάλτε τους στη ΖΕΠ, αναπτύξτε και άλλες δραστηριότητες πέραν τις ΔΕΗ - δουλειά θέλουμε. Είμαι εκτός θέματος; Και Εσείς;
- Δεν χρειάζεται να πω τίποτα. Κοιτάξτε τις καλές πρακτικές των Ευρωπαϊκών πόλεων και μην αναμασάτε επιχειρήματα περασμένης πενήτηκονταετίας.
- Εύκολη και γρήγορη πρόσβαση σε χώρους άθλησης
- Πρέπει επιτέλους οι άνθρωποι να κυκλοφορούν στο πεζοδρόμιο που μέχρι τώρα η κυκλοφορία είναι δύσκολη. Δεν μπορεί να κυκλοφορήσει άνθρωπος δεν το συζητάμε για ΑΜΕΑ Εκτός από συγκεκριμένους δρόμους στο κέντρο όλοι οι υπόλοιποι είναι απροσπέλαστοι.
- **ΣΥΝΔΥΑΣΜΟ΄Σ Β ΚΑΙ Γ ΣΕΝΑΡΙΟΥ**
- Ο σχεδιασμός πρέπει να είναι τολμηρός και σύγχρονος. Μην ακούτε τον κάθε ένα, δείτε σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις και ακούστε τους επιστήμονες συγκοινωνιολόγους. Όχι την γκρίνια.
- Αποτροπή παράνομης στάθμευσης, περισσότερες φυτεύσεις πεζοδρομίων
- Κάθε γειτονιά έχει τις ιδιαιτερότητές της, δείξτε αληθινό ενδιαφέρον και ενημερωθείτε σφαιρικά για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει, χωρίς κομματικά κριτήρια και γνωριμίες, μίζες και μιζέριας!!!
- "Η ηλεκτροκίνηση να επιχορηγηθεί απο δημο η ΔΕΗ για τους εντοσ δακτυλιου η να δοθουν
- μεταχειρισμενα απο εξωτερικο και τοποθετηση ταχυφοριστων σε ολη την πολη,ωστε μετα την τηλεθερμανση και την ικανοποιητικη καθαριότητα να παμε αρκετα καλα ελπιζω."
- Θεωρώ ότι τα σενάρια είναι αλλοσυμπληρώμενα. Η επιτυχία του σεναρίου Α δεν θα έρθει αν δεν υποστηριχθεί παράλληλα από την εφαρμογή των Β και Γ.
- Παιδικες χαρες και παρκα για τα παιδια.

- Αύξηση ευρους πεζοδρομιών χωρίς διακοπές από κολώνες σκαλίσια κλπ. Σωστε ραμπες για να ανεβοκατεβαινουν καροτσια κλπ
- Συμπληρωματικά στο πρώτο σενάριο θα ήταν ουσιαστικό να γίνει η ενίσχυση και αναβάθμισή του ήδη υπάρχοντος συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας σε περιοχές των προαστίων και το ευρύτερο αστικού ιστού με προτεραιότητα την εξυπηρέτηση των πιο σημαντικών διαδρομών (πχ οικισμών σε ακτίνα 20χλμ κ.α.)βάση αναγκών που προκύπτουν με εκάστοτε συγκοινωνιακή μελέτη.
- Το στρατόπεδο της πόλης μας είναι άδειο. Να μεταφερθούν όλες οι δημόσιες υπηρεσίες μας εκεί, έτσι ώστε ο πολίτης να τις βρίσκει εύκολα και με εύκολο πάρκινγκ και χωρίς να πληρώνουμε ενοίκια. Έτσι θα αδειάσει και η πόλη από κίνηση.
- Τέλειο
- Εύχομαι να σπάσετε επιτέλους τα αυγά.
- Θα έπρεπε και τα 3 να είναι στα άμεσα σχέδια του δήμου. Φυσικά και δεν γίνεται Αλλά τουλάχιστον ας βελτιωθούν τα ήδη υπάρχοντ
- Συχνές γραμμές μεταφοράς με σύγχρονα και ευέλικτα mini bus. Στάσεις σύγχρονες με συστήματα τηλεματικής κλιματισμό προστασία από βροχή κρύο ζεστή. Παροχές φόρτισης φορητών συσκευών και παροχές wifi και στις στάσεις αλλά και μέσα στα λεωφορεία.
- Να γίνουν πεζοδρομήσεις περίξ της πλατείας
- "Αν μπορούν να εφαρμοσθούν και τα τρία σενάρια θα ήταν το ιδανικότερο σενάριο και για τους πολίτες και για την πόλη! Φθηνή μετακίνηση!πρόσβαση σε όλες τις γειτονιές τις Κοζάνης με συχνά δρομολόγια. Προσοχή στα παράνομα παρκαρίσματα και στις στασεις. Είναι επικίνδυνο καθετί που θέτει σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή.
- Δημοτικές υπηρεσίες, Νομαρχία, κλειστή Λαϊκή, στο χώρο του στρατοπέδου, αποσυμφόρηση του κέντρου, οικονομικά μέσα μαζικής μεταφοράς (δωρεάν για συνταξιούχους και δρομολογια μεταφοράς στο νοσοκομείο).
- Park and ride, ευέλικτες δημόσιες συγκοινωνίες.
- Επιτέλους εκεί που γίνεται η λαϊκή τέρμα κάτω στις γραμμές του τρένου που είναι άχρηστες κάντε δρόμο να βγαίνουμε από τη φιλλιππου απέναντι στο σούπερ μάρκετ θα αποσυμφοριστει παρά πολύ η Γκέρτσου το ζητάει όλος ο κόσμος χρόνια τώρα
- Δεν ειμαι ο πλεον αρμόδιος για να προτείνω κατι. Απο φαντασια βέβαια παω καλα αλλα αλλα αλλα ειμαι και ρεαλιστης
- Αύξηση πλάτους πεζοδρομίων και δημιουργία κατάλληλων τρόπων πρόσβασης σε αυτά όπου αυτό χρειάζεται ώστε η μετακίνηση συνανθρώπων μας σε καρτσάκια και μητέρες με τα καρτσάκια των παιδιών τους να μπορούν να μετακινηθούν με άνεση και ασφάλεια και μέσα σε αυτό το μέτρο και μετακίνηση εμποδίων (κολώνες, σήματα, και άλλα)που έχουν τοποθετηθεί σε κάποια από αυτά τα πεζοδρόμια ώστε να μην εμποδίζεται η κίνηση τους
- Το κέντρο περίξ της πλατείας στην οικιστική ζώνη α διαθέτει πλ μικρή πεζοδρόμηση και σε αυτό προστίθεται και η δέντροφύτευση που κυριολεκτικά σε πολλά σημεία δεν χωράει ούτε ένα άτομο να περάσει από το πεζοδρόμιο ειδικά εάν σκεφτεί κανεις και τις παλιές πολυκατοικίες που έχουν μπαλκόνια που βγαίνουν ακριβώς πάνω από το πεζοδρόμιο σε συνδυασμό με το ότι το κέντρο πάντα είναι φορτωμένο από αυτοκίνητα που παρκάρουν δημιουργεί μια ασφυξία πιστεύω πως ίσως θα έπρεπε να δοθεί μια ανάσα στο κέντρο για παράδειγμα με την πεζοδρόμηση κάποιας μικρής οδου όπως για παράδειγμα έγινε με την οδό Αγίας Σοφίας στη Θεσσαλονίκη πρόσφατα .μέτρο που ίσως τονώσει και την εμπορική αγορά και ομορφύνει το αστικό τοπίο της πόλης
- Επειδή πλέον η ιδιοκτησία αυτοκινήτου στην Ευρώπη και ίσως όχι μόνο φτάνει στο τέλος της, πολλές εταιρείες προσφέρουν όλα τα μέσα (ποδήλατα, λεωφορεία, τρένα εντός ιστού, κοινόχρηστα αυτοκίνητα και ταξί) με την αγορά μιας μηνιαίας κάρτας. Το κόστος της οποίας είναι σχετικό. Σε αυτή την περίπτωση νομίζω ότι αυτός που κατοικεί στο κέντρο δεν χρειάζεται αυτοκινητο.
- ΝΑ ΜΗ ΓΙΝΕΙ ΤΩΡΑ
- ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ Α
- Από την μέρα που έγινα πατέρας βλέπω τον κόσμο ακόμα με περισσότερο σεβασμό στον άλλον , σεβασμό στην ανάγκες των παιδιών μας σεβασμό στο μέλλον μας, τα θεμέλια για να γίνει πράξη το κάθε σενάριο είναι ο σεβασμός ...
- Θεωρώ ότι ένας συγκερασμός των σεναρίων είναι το ιδανικό για την πόλη με προτεραιότητα στα σενάρια Α και Β.....
- "Δείτε πολεις του εξωτερικου και απλα αντιγραψτε μην πετατε τα λεφτα σε αχρηστα πράγματα στο κουρι οι μαλακες φτιαξανε ξυλινα σπιτάκια των 60.000 και δεν φτιαξανε πρωτα μια μπασκετα οι οικογένειες δεν εχουνε που να πανε περα απο το παρκο αλλη μαλακια και αυτη με τη τσιμεντένια γουρνα στο κεντρο
- να γίνει συνδυασμός όλων των σεναρίων και προπαντός να γίνει πιστή εφαρμογή των αποφάσεων και όχι να συμβει ` , μια από τα ίδια, δηλαδή η πλήρης ασυδοσία και ατιμωρησία που ισχύει σήμερα.
- Είναι σημαντική η καλύτερη πεζοδρόμηση και η πρόσβαση των κατοίκων που μένουν περιφεριακά με ΜΜΜ

- Μαζί με το σενάριο Α, στοιχεία και των άλλων 2 σεναρίων. Αλλά για το σενάριο Α, η Κοζάνη είναι μια μικρή πόλη που μπορεί να γίνει "πράσινη" και να γίνει όπως και τα Τρίκαλα και να βοηθήσει στην βελτίωση της εικόνας της, ανάδειξη τουρισμού για τα μελλοντικά μη-λιγνιτικά χρόνια της πόλης.
- Ιδανικός συνδυασμός και των τριών σεναρίων, στη βάση μιας καλύτερης καθημερινότητας όλων.
- Αποκλειστική κυκλοφορία ηλεκτρικών οχημάτων στα κεντρικά σημεία της πόλης
- Ο συνδιασμός και των τριών σεναρίων θεωρώ πως είναι απαραίτητος. Επίσης απαραίτητη μία ολοκληρωμένη συνολική συγκοινωνιακή μελέτη για όλη την πόλη πριν την εφαρμογή οποιουδήποτε σεναρίου. Καθοριστικός παράγοντας για την επιτυχία και για την αποφυγή αντιδράσεων η συστηματική ενημέρωση των πολιτών. Με άλλα λόγια πρέπει και οι θαμώνες των καφενείων να κατανοήσουν τα οφέλη.
- Θα μπορούσε να δίνει κίνητρα ο δήμος να χρησιμοποιούνται πχ ηλεκτρικά ποδήλατα μέσω έξυπνων φορτιστών, υπάρχουν ακόμα και παγκάκια με φορτιστές κινητών/tablet που φορτίζουν με φωτοβολταϊκά,
- Με πολλούς χώρους στάθμευσης και πεζοδρομήσεις σε εμπορικούς δρόμους
- "Ποδήλατα δημοτικά να διατίθενται προς χρήση σε κείρια σημεία (πλατεία, κτελ , δημοτικός κήπος, Ξενία) με μηδενικό αντίτιμο ώστε να προτιμάται σαν μέσο.
- Σεβασμό στον πεζό. Τήρηση των μέτρων ασφαλούς οδήγησης. Συντήρηση διαβάσεων.
- Πεζοδρόμηση οδού Μακεδονομάχων και διαφόρων οδών του κέντρου της πόλης.
- Ποδηλατόδρομος φιλικός προς χρήση και ασφαλής εντός και εκτός πόλης. Δημοτικός κήπος- Άγιος Αθανάσιος- Σταθμός τραιίνων-Δασος Κουρί- Χαραυγή-Τει - Ξενίας-Σκρκα - κεντρική πλατεία
- Θεωρώ ότι ένα σύστημα επιβράβευσης στην χρήση φιλικών προς το περιβάλλον και στον ανθρωπο μεσων θα ήταν ένα καλό μέτρο όπως για παράδειγμα αγορά νέου μη ρυπογόνου δικύκλου με μπόνους μείωση ένα ποσοστό στα δημοτικά τέλη.
- Ηλεκτρικά πατίνια , κοινόχρηστα ποδήλατα.Περισσότεροι χώροι πρασίνου αντί για πάρκινγκ. Δημιουργία υπόγειου πάρκινγκ. Πεζοδρόμηση απαραίτητη με δημιουργία χώρων ανάπαυσης.
- Η προτεραιότητα στον πεζό είναι ζητούμενο. Ο δημότης όμως που ζει στον ευρύτερο Δήμο και δραστηριοποιείται στην Δ.Ε. Κοζάνης θα μπορούσε να προσεγγίσει με ευκολία το κέντρο της πόλης με κάποιο Μέσο Μαζικής Μεταφοράς ή με χώρο στάθμευσης ΙΧ.
- ΤΟ ΣΕΝΑΡΙΟ Β ΑΝ ΚΑΙ ΕΧΕΙ ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΚΟΣΤΟΣ ΣΕ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟ ΜΕ ΚΑΠΟΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ Α (ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥΣ π.χ.) ΠΙΣΤΕΥΩ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΚΑΛΥΤΕΡΟ ΣΕΝΑΡΙΟ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ, ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΜΑΣ ΣΕ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟ ΚΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΟΣΟ ΤΟ ΔΥΝΑΤΟΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.
- Θα ήθελα να έχει περισσότερες γραμμές τα δρομολογια των mini bus
- "1.Πρέπει να πέσουν μερικά κτίρια για να γίνουν πλατείες και χώροι στάθμευσης π.χ
- 1 Τα κτίρια που εμποδίζουν την πλατεία ΛΑΣΣΑΝΗ να ενωθεί με την ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ
- Τα κτίρια που εμποδίζουν το ΜΟΥΣΕΙΟ να είναι προσβάσιμο και ορατό
- Το κτίριο των παλιών ΚΤΕΛ και το παλιό κτίριο του ΟΤΕ
- Να γίνει πάρκινγκ για το κτίριο της ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ
- Επιτέλους να δοθεί μια λύση για το ΞΕΝΙΑ
- Να δοθεί διέξοδος δρόμου και εκτός της οδού ΠΛΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ"
- Προτεραιότητα έχει η ποιότητα ζωής.
- Αυστηροποίηση των ποινών στους ασυνείδητους και παραβατικούς οδηγούς.όχι γιατί είμαστε μικρή πόλη να χρησιμοποιούν αθέμιτα μέσα. Επίσης η ώρα εκτέλεσης έργων.όχι πρωινές και μεσημεριανές ώρες ώστε να δημιουργείται κυκλοφοριακό κομφούζιο χωρίς λόγο.
- Πυκνότερα δρομολογια στα mini bus, περισσότερα οχήματα στους δρόμους και κυρίως σε τέτοιο μέγεθος. Γιατί τα οχήματα έχουν πολύ χώρο και σε μερικά δρομολογια επικρατεί το αδιαχωρητο στα mini bus οπότε σε ώρες αιχμής εξυπηρετούν πολύ όλους τους επιβάτες. Καλύτερη εξυπηρέτηση θα υπάρχει με ενισχυση των γραμμών από 2 σε 4 όπως παλαιότερα και λειτουργία των ηλεκτρικών πινάκων των δρομολογιων για την καλύτερη ενημέρωση των επιβατών που στηρίζουν τη δημοτική συγκοινωνία τόσα χρόνια. Ετησίως μπορεί να εξυπηρετούν τουλάχιστον 5000 επιβάτες. Θα ήταν καλό και η επέκταση των δρομολογιων και τις απογευματινες ώρες. Επίσης και το καλοκαίρι που διακόπτονται τα δρομολογια θα μπορούσε να υπάρχει η κόκκινη γραμμή ανά 1 ώρα.
- Κάθε προσπάθεια στην ήδη επιβαρυμένη πόλη θα αποτύχει. Αφήνουμε την πόλη σαν παλιά πόλη και δημιουργούμε μια νέα πόλη στο κάμπο προς το Κρόκο και προς την λίμνη. Είναι ένα μακρόπνοο σχέδιο, ακριβό αλλά πρέπει κάποιος δήμαρχος να αρχίσει να το σκέπτεται και να το συνεχίσουν οι άλλοι που θα τον διαδεχτούν. Κάποτε θα ολοκληρωθεί και θα υπάρχει μια νέα σύγχρονη πόλη με δυνατότητες ανάπτυξης . Κάθε άλλη λύση είναι κοντόφθαλμη και τείνει στην αποτυχία

- *Επιδότηση αγοράς ηλεκτρικών ποδηλάτων σε όλους τους δημότες, είναι μια καλή λύση για της μικρομετακινήσεις εντός πόλεως*
- *Μόνα ζυγά εν'αλλάξ, και χώροι σταθμεύσης στο κέντρο για τα ΔΧ*
- *Ενημέρωση των κατοικιών σχετικά με τα οφέλη της μείωσης χρήσης αυτοκινήτου και ενίσχυση δρομολογίων Μεσών Μαζικής Μεταφοράς*
- *Μεριμνά για τήρηση του ΚΟΚ, αλλαγή στη θέσπιση δρόμων διπλής κατεύθυνσης για εξοικονόμηση χρόνου (μερικοί δρόμοι μπορούν να γίνουν διπλής κατεύθυνσης, σε πολλά μέρη χρειάζεται να κάνουμε τον κύκλο για να περάσουμε με το ΙΧ στον απέναντι δρόμο), περισσότερες θέσεις πάρκινγκ σε μέρη που χρήζουν βελτίωσης (πχ στα κτελ, κοντά σε τράπεζες κλπ)*

Τελική διαμόρφωση σεναρίου κινητικότητας

Από τη διαδικασία της διαδικτυακής διαβούλευσης με την τοπική κοινωνία των τριών μελλοντικών σεναρίων προκύπτει πως το τελικό σενάριο που συγκεντρώνει πλειοψηφικά την προτίμηση των πολιτών της πόλης της Κοζάνης είναι το σενάριο Α που προβλέπει:

«Προτεραιότητα στα ήπια μέσα μεταφοράς. Περπάτημα και ποδήλατο»

Παράλληλα μελετώντας το σύνολο των τοποθετήσεων - παρατηρήσεων των πολιτών και επιχειρώντας την ενσωμάτωσή τους στο εν λόγω σενάριο προκύπτει η παρακάτω διαμόρφωση για το προτιμητέο μελλοντικό σενάριο κινητικότητας για την πόλη της Κοζάνης:

Προτεραιότητα στην αναβάθμιση των υποδομών ήπιας κινητικότητας με τη διαμόρφωση κατάλληλων συνθηκών που θα εξασφαλίζουν την ασφαλή, απρόσκοπτη και άνετη μετακίνηση των πεζών προνοώντας παράλληλα για:

- ✓ Αναβάθμιση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας
- ✓ Σταδιακή προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου
- ✓ Εκσυγχρονισμό και βελτίωση της λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών
- ✓ Αποτελεσματική πληροφόρηση των μετακινούμενων για τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς
- ✓ Δράσεις ενημέρωσης των πολιτών και σεβασμός των κανόνων από όλους τους χρήστες της οδού