

Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Επιμέλεια εργασίας: Ξανθίππη Μπιτσακάκη

Επιβλέπουσα καθηγήτρια: Δέσποινα Διμέλλη

Σύγχρονες στρατηγικές διαχείρισης και
προστασίας ιστορικών κέντρων.
Η περίπτωση της Παλιάς Πόλης του
Ναυπλίου.



Χανιά, Οκτώβριος 2023



ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ
TECHNICAL UNIVERSITY OF CRETE

Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα
Σπουδών: Χώρος σχεδιασμός και δομημένο περιβάλλον, 2η Ειδίκευση: Ολοκληρωμένη
προστασία ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος, Ακαδημαϊκό Έτος: 2023 – 2024,
Διπλωματική εργασία:

Σύγχρονες στρατηγικές διαχείρισης
και προστασίας ιστορικών κέντρων.
Η περίπτωση της Παλιάς Πόλης του
Ναυπλίου.

Επιμέλεια εργασίας: Ξανθίππη Μπιτσακάκη

Επιβλέπουσα καθηγήτρια: Δέσποινα Διμέλλη
Χανιά, Οκτώβρης 2023

Στην οικογένειά μου.

Πίνακας περιεχομένων

Περίληψη	8
Εισαγωγή	8
Στόχος της έρευνας	8
Αντικείμενο εργασίας	9
Μεθοδολογία	9

Κεφάλαιο 1

1.1 Η διαχρονική εξέλιξη του ιστορικού κέντρου υπό το πρίσμα του πολεοδομικού σχεδιασμού	11
1.2 Αρχές προστασίας ιστορικών κέντρων	14
1.2.2 Ο τρόπος διαχείρισης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στα ιστορικά κέντρα (αυτοκίνητο, μέσα μαζικής μεταφοράς, ποδήλατο, πεζός). 16	
1.2.2.1 Η διέλευση του αυτοκινήτου στο ιστορικό κέντρο	16
1.2.2.2 Εναλλακτικά μέσα μαζικών μεταφορών	17
1.2.2.3 Πόλεις για ποδήλατο.....	17
1.2.2.4 Πεζός.....	17
1.2.3 Ο ρόλος του δημοσίου χώρου στη διάρθρωση του ιστορικού κέντρου διαχρονικά και η σημασία διατήρησής και προστασίας του στη σημερινή εποχή.....	19
1.2.4 Η επίδραση της πανδημίας του κορονοϊού στα ιστορικά κέντρα	21
1.3 Το θεσμικό πλαίσιο διαχείρισης ιστορικών κέντρων στην Ελλάδα	23
1.4 Καλές Πρακτικές διαχείρισης και προστασίας ιστορικών κέντρων στον ευρωπαϊκό χώρο.....	24
1.4.1 Η περίπτωση του ιστορικού κέντρου της Μπολόνια	25
1.4.1.1. Ιστορική εξέλιξη	25
1.4.1.2 Καλές πρακτικές διατήρησης της χρήσης της κατοικίας στο ιστορικό κέντρο	26
1.4.2 Η περίπτωση του ιστορικού κέντρου της Βαλέτας	28
1.4.2.1. Ιστορική εξέλιξη	28
1.4.2.2. Καλές πρακτικές ένταξης τουριστικής δραστηριότητας στο ιστορικό κέντρο (προστασία της χρήσης της κατοικίας και προώθηση του αστικού τουρισμού)	29
1.4.3 Η περίπτωση του ιστορικού κέντρου της Βαρκελώνης.....	31
1.4.3.1 Ιστορική εξέλιξη	31
1.4.3.2 Ανάπλαση και διαμόρφωση δημοσίων χώρων σε ιστορικό δομημένο περιβάλλον	32
1.4.4 Η περίπτωση του ιστορικού κέντρου της Βιτόρια Γκαστές	34
1.4.4.1 Ιστορική εξέλιξη	34

1.4.4.2 Σύγχρονες στρατηγικές διαχείρισης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, μέσα μαζικής μεταφοράς)	35
1.4.5 Η περίπτωση του ιστορικού κέντρου της Αθήνας	38
1.4.5.1 Ιστορική εξέλιξη	38
1.4.5.2 Καλές πρακτικές προστασίας και ανάδειξης του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος.	39
1.5 Βιβλιογραφία κεφαλαίου 1:	41
Ξενόγλωσση:	41
Ελληνόγλωσση:	42
Βιβλιογραφία Διαδικτύου	43
Βιβλιογραφία εικόνων κεφαλαίου 1:	44

Κεφάλαιο 2

2.1 Γενικές πληροφορίες	47
2.2 Η ιστορική εξέλιξη της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου	48
2.2.1 Απαρχές κατοίκησης	48
2.2.2 Βυζάντιο και φραγκοκρατία (1208 – 1388)	49
2.2.3 Α' Ενετοκρατία (1388 – 1540)	50
2.2.4 Α' Τουρκοκρατία (1540 – 1686)	50
2.2.5 Β' Ενετοκρατία (1686 - 1715)	51
2.2.6 Β' Τουρκοκρατία (1715 - 1822)	52
2.2.7 Νεώτεροι χρόνοι (1822 - 1970)	52
2.3 Σχέδια και μελέτες που έχουν εφαρμοσθεί στο ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου	54
2.3.1 Τα πρώτα Πολεοδομικά Σχέδια της Πόλης του Ναυπλίου	54
2.3.2 Σταδιακή κατεδάφιση τειχών	56
2.3.3 Μικρασιατική Καταστροφή (1922)	57
2.3.4 Οι επιπτώσεις του Β' Παγκοσμίου Πολέμου	58
2.3.5 Χαρακτηρισμός τμήματος της πόλης του Ναυπλίου ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο(1962)	59
2.3.6 Όροι Δόμησης 1969	60
2.3.7 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του οικισμού του Ναυπλίου(1985)	61
2.3.8 Ειδική πολεοδομική μελέτη της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου (1985 – 87)	64
2.3.9 Έκδοση διατάγματος προστασίας παραδοσιακού οικισμού (1989)	65
2.3.10 Ολοκληρωμένο πρόγραμμα προστασίας της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου (1995)	66

2.3.11 Προτάσεις πολεοδομικής αναβάθμισης στις γειτονίες της παλιάς πόλης του Ναυπλίου (2008)	67
2.3.12 Προτάσεις επιστροφών πεζόδρομων και ελευθέρων χώρων και αστικός εξοπλισμός στην Παλιά Πόλη του Ναυπλίου(2008)	69
2.3.13 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καποδιστριακού (2014 – 2022)	71
2.3.14 Νεότερες μελέτες	72
2.3.15 Διακρίσεις και βραβεία	73
2.3.16 Nafplio Workshop: Monuments + Public Space (2010)	74
2.3.17 Κριτική αποτίμηση	75
2.3.18 Συμπεράσματα	76
2.4 Βιβλιογραφία κεφαλαίου 2:	78
Βιβλιογραφία Διαδικτύου	79
Βιβλιογραφία εικόνων κεφαλαίου 2:	79

Κεφάλαιο 3

3. Η Παλιά Πόλη του Ναυπλίου σήμερα	82
3.1. Μεθοδολογία έρευνας.....	82
3.2.Γενικές Πληροφορίες	83
3.3.Οι χρήσεις του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου	84
3.3.1. Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης.....	87
3.3.2.Ανάλυση ερωτηματολογίων	89
3.4. Ανάλυση δικτύων κυκλοφορίας του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου.....	91
3.4.1.Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης	93
3.4.2.Ανάλυση ερωτηματολογίων	94
3.5.Ανάλυση ελεύθερων δημοσίων χώρων του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου	97
3.5.1. Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης.....	98
3.5.2.Ανάλυση ερωτηματολογίων.....	99
3.6.Τα Μνημεία στο ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου	100
3.6.1.Ένταξη νέων κτιρίων στο δομημένο περιβάλλον.....	101
3.6.2. Ξενοδοχείο Ξενία.....	102
3.7. Ανάλυση κατάστασης κτιρίων ιστορικού κέντρου Ναυπλίου.....	103
3.7.1.Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης	104
3.8. Αστική μορφολογία ιστορικού κέντρου	105
3.8.1 Ζώνη Α.....	105

3.8.2 Ζώνη Β.....	107
3.8.3 Ζώνη Γ.....	109
3.9. Συμπεράσματα	111

Κεφάλαιο 4

4.Η Παλιά Πόλη του Ναυπλίου σήμερα	117
4.1. Καθορισμός Ζωνών προστασίας για τη διατήρηση και την προστασία του ιστορικού κέντρου	118
4.2. Οι χρήσεις του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου	119
4.3. Τα δίκτυα κυκλοφορίας του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου.....	122
4.4. Τα δίκτυα δημοσίων ελεύθερων χώρων του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου	126
4.4. Πολιτιστικές Διαδρομές εντός του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου	131
4.5. Μορφολογική ανάλυση του ιστορικού κέντρου.	133
4.6. Προτεινόμενα πολεοδομικά μεγέθη ιστορικού κέντρου.....	134
4.7. Συμπεράσματα	138

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία μελετά τις σύγχρονες στρατηγικές προστασίας και ανάδειξης των ιστορικών κέντρων όσον αφορά τη διαχείριση των χρήσεων, της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, το δίκτυο των δημοσίων ελευθέρων χώρων, αλλά και την ένταξη της τουριστικής δραστηριότητας σε αυτό.

Η εργασία αυτή εμβαθύνει στην περίπτωση του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου, όπου έχοντας μελετήσει τη μακρά ιστορική και πολεοδομική πορεία του γίνεται μία κριτική στις αποφάσεις που πάρθηκαν και διαμόρφωσαν τη σημερινή του μορφή. Στη συνέχεια ακολουθεί η δική μου πολεοδομική πρόταση, η οποία βασίζεται στις θεωρητικές πρακτικές προστασίας και ανάδειξης των ιστορικών κέντρων, καθώς και σε επιτυχημένα παραδείγματα που έχουν εφαρμοστεί σε ιστορικά κέντρα ευρωπαϊκών χωρών, επιφέροντας θετικά αποτελέσματα στο πέρασμα των αιώνων. Σημαντικό κριτήριο για την επιλογή των αποφάσεων αποτελεί η συνεισφορά των μόνιμων κατοίκων, αλλά και των επισκεπτών κάνοντας χρήση του συμμετοχικού σχεδιασμού.

Εισαγωγή

Η εξέλιξη ενός πολιτισμού είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ιστορική, κοινωνική, αλλά και με την οικονομική ανάπτυξη του χώρου. Η μακρά ιστορία μία πόλης δέχεται επιρροές και τροποποιήσεις στον πολεοδομικό της ιστό από τα πρότυπα και τα ιδανικά της κάθε περιόδου.

Στους προηγούμενους αιώνες, λόγω της επίδρασης του μοντερνισμού, καθώς και της έλλειψης γνώσης για τις αξίες του ιστορικού χώρου, πολλά ήταν τα ιστορικά σύνολα τα οποία δέχτηκαν τροποποιήσεις οι οποίες άλλαξαν ριζικά τη δομή και τη λειτουργία του χώρου. Σήμερα οι επεμβάσεις που πραγματοποιούνται περνούν από μία διαδικασία εξονυχιστικών ελέγχων, οι οποίοι αποσκοπούν στην προστασία, στη διατήρηση, αλλά και στην ανάδειξη του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος.

Το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου διαμορφώθηκε, αναπτύχθηκε, και ήκμασε επηρεασμένο από τα πρότυπα της κάθε περιόδου. Η αύξηση του πληθυσμού, αλλά και η ένταξη νέων αναγκών στο ιστορικό δομημένο περιβάλλον διαμόρφωσαν τη σημερινή εικόνα, τη μορφή, αλλά και τη λειτουργία του χώρου. Όπως και τα περισσότερα ιστορικά κέντρα, έτσι κι αυτό του Ναυπλίου αντιμετωπίζει σήμερα προβλήματα τα οποία χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης.

Για την προστασία και την ανάδειξη ενός ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος κρίνεται αναγκαία η εφαρμογή των σύγχρονων στρατηγικών προστασίας και ανάδειξης του ιστορικού χώρου, όπως αυτές έχουν θεσμοθετηθεί, σεβόμενοι πάντα όλες τις αξίες που το διέπουν. Παράλληλα, η πλήρης καταγραφή και ανάλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η Παλιά Πόλη, καθώς και η συμμετοχή των κατοίκων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων αποτελούν αδιαμφισβήτητα σημαντικά στάδια για την ανάπτυξη και την εξέλιξη του ιστορικού κέντρου.

Σημαντικό μέτρο για την προστασία από πιθανές αρνητικές επιπτώσεις που αντιμετωπίζουν σήμερα τα ιστορικά κέντρα αποτελεί η λήψη προληπτικών μέτρων, τα οποία θα αποτρέψουν και θα εμποδίσουν την απειλή να διεισδύσει και να επηρεάσει τη δομή και τη λειτουργία του ιστορικού χώρου.

Στόχος της έρευνας

Έπειτα από έρευνα και μελέτη των σύγχρονων στρατηγικών προστασίας και ανάδειξης του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος, η παρούσα εργασία επιχειρεί να εξετάσει και να διερευνήσει μέσα από την ιστορική και πολεοδομική εξέλιξη την Παλιά Πόλη του Ναυπλίου, τους τρόπους προστασίας και ανάδειξης του ιστορικού χώρου υπό το πρίσμα του πολεοδομικού σχεδιασμού.

Αντικείμενο εργασίας

Αντικείμενο της μελέτης αποτελεί η ιστορική και πολεοδομική εξέλιξη του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου ως μέσο διαμόρφωσης της σημερινής Παλιάς Πόλης. Ακόμα, μελετώνται σύγχρονες στρατηγικές προστασίας και διαχείρισης των ιστορικών κέντρων και στη συνέχεια εντάσσονται στην πρόταση ανάπλασης και αναζωογόνησης της περιοχής.

Το ερευνητικό υλικό της εργασίας οργανώνεται σε τέσσερις ενότητες. Η πρώτη ερευνά τις σύγχρονες πολιτικές διαχείρισης και προστασίας των ιστορικών κέντρων στον ευρωπαϊκό χώρο και εξετάζει πετυχημένα παραδείγματα στρατηγικών που έχουν εφαρμοστεί σε διάφορες χώρες, επιφέροντας θετικά αποτελέσματα με την πάροδο του χρόνου. Η δεύτερη ενότητα πραγματεύεται την ιστορική και πολεοδομική πορεία του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου, από τις απαρχές κατοίκησης της ως και σήμερα και εξετάζει τις μεταβολές που έχουν συντελεστεί στην σημερινή εικόνα της Παλιάς Πόλης. Στην τρίτη ενότητα παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση όσον αφορά τις χρήσεις, τα δίκτυα κυκλοφορίας, τους ανοικτούς δημόσιους χώρους, τους όρους δόμησης, την υφιστάμενη κατάσταση των κτιρίων, καθώς και τα κτίρια που έχουν χαρακτηριστεί ως μνημεία και διατηρητέα. Τέλος, η τέταρτη ενότητα αποτελείται από τη δική μου πολεοδομική πρόταση για την προστασία και ανάδειξη του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος.

Μεθοδολογία

Η μέθοδος συλλογής πληροφοριών που ακολουθήθηκε για την εκπόνηση της εργασίας αυτής ήταν κυρίως βιβλιογραφική και διαδικτυακή. Παράλληλα, πραγματοποιήθηκε δειγματοληπτική έρευνα η οποία απευθύνθηκε σε μόνιμους κατοίκους, αλλά και επισκέπτες, και αποσκοπούσε στην καταγραφή των απειλών και των αναγκών του ιστορικού κέντρου. Επίσης, μεγάλο μέρος από το υλικό που μελετήθηκε συλλέχθηκε από προσωπική επιτόπια έρευνα στο πεδίο, αλλά και από έρευνα στο αρχείο των υπηρεσιών της Πολεοδομίας και της Περιφέρειας του Νομού Αργολίδας.



01

Κεφάλαιο

Ευρωπαϊκές πρακτικές
διαχείρισης ιστορικών κέντρων

1.1 Η διαχρονική εξέλιξη του ιστορικού κέντρου υπό το πρίσμα του πολεοδομικού σχεδιασμού

Η γέννηση και η ανάπτυξη ενός πολιτισμού προέρχεται από μία μακραίωνη ιστορία αποτελούμενη από περιόδους ανάπτυξης, ακμής, εγκατάλειψης, αλλά και αναγέννησης ενός παραδοσιακού πυρήνα. Η ανάγκη οριοθέτησης και προστασίας του, ώθησε τις αρχές σε κανονιστικές πράξεις οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα τη θεσμική του κατοχύρωση ως ιστορικό κέντρο (Παρθενόπουλος, Παρθenoπούλου, 2010).

Η ανάπτυξη ενδιαφέροντος για τα ιστορικά κέντρα προέκυψε στα τέλη του 19^{ου} αιώνα έως τις αρχές του 20^{ου}. Μέχρι εκείνη την περίοδο η πολιτεία, αλλά και οι εκάστοτε αρχές έστρεφαν το ενδιαφέρον τους σε επιμέρους μνημεία όπως ναοί, ανάκτορα, κήποι αλλά και αγάλματα, τα οποία λειτουργούσαν ως πομποί ανάμνησης μιας συγκεκριμένης χρονικής περιόδου. Παράλληλα, λόγω της Βιομηχανικής Επανάστασης και τη μετακίνηση του πληθυσμού στα αστικά κέντρα προέκυψαν στεγαστικά προβλήματα τα οποία συνοδεύονταν με χειρίστες συνθήκες υγιεινής. Στόχος και όραμα των μηχανικών ήταν η δημιουργία μεγάλων δομών κατοικίας με ανοιχτούς χώρους οι οποίες θα κατασκευάζονταν έπειτα από τη κατεδάφιση ενός μεγάλου μέρους του ιστορικού κέντρου. Έτσι, τα περισσότερα ιστορικά κέντρα υποβαθμίστηκαν με αποτέλεσμα να αποτελούν εστίες υποβάθμισης (Bandarin, Oers, 2012).

Προπομποί αυτής της κατάστασης αποτέλεσαν οι θεωρητικοί John Ruskin και William Morris, οι οποίοι ήταν οι πρώτοι που αντιλήφθηκαν την αξία της προβιομηχανικής πόλης, αλλά και τις συνέπειες της βιομηχανικής επανάστασης στον αστικό ιστό. Οι προσεγγίσεις τους αποτέλεσαν θέμα αντιπαράθεσης απέναντι στο κίνημα του εκσυγχρονισμού που επικρατούσε εκείνη την περίοδο. Οι απόψεις τους, αν και δεν θεσμοθέτησαν αρχές προστασίας, αποτέλεσαν τα θεμέλια για μια κοινή πορεία στην αξιολόγηση του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος (Bandarin, Oers, 2012).

Η αναγνώριση της ιστορικής πόλης ως κομμάτι της πολιτιστικής κληρονομιάς ενός τόπου, ξεκίνησε δειλά στα τέλη του 19^{ου} αι. ως καταγραφή και αναγνώριση των αξιών που τη διέπουν και στη συνέχεια, στα τέλη του 20^{ου} αιώνα τα ιστορικά κέντρα έγιναν για πρώτη φορά αντικείμενο σχεδιασμού για τους αρχιτέκτονες και τους σχεδιαστές θέτοντας ως βασικό παράγοντα την κοινωνική, την πολιτιστική και την οικονομική ανάπτυξη του χώρου. Αξίζει να σημειωθεί ότι το κίνημα για τη θεσμοθέτηση και τη προστασία των ιστορικών κέντρων ξεκίνησε από την Ευρώπη και στη συνέχεια υιοθετήθηκε και τις υπόλοιπες ηπείρους (Bandarin, Oers, 2012).

Σημαντικό κεφάλαιο στον τρόπο διαχείρισης των ιστορικών κέντρων αποτέλεσε ο αστικός στοχαστής Camillo Sitte, ο οποίος γράφοντας το βιβλίο *City Planning* (1889) εξέτασε την εξέλιξη του ιστορικού αστικού ιστού στο πέρασμα του χρόνου και πώς αυτή επηρεάζει και επιδρά στην ανάπτυξη της νέας πόλης. Επίσης, στο βιβλίο αυτό ανέπτυξε τη θεωρία του για τις σύγχρονες πρακτικές αστικής διαχείρισης, η οποία διακρίθηκε λόγω της τοποθέτησής προς το ιστορικό κέντρο, χαρακτηρίζοντάς το ως πηγή έμπνευσης για τον σύγχρονο σχεδιασμό. Ακόμα, έθεσε το ερώτημα της πολιτιστικής διατήρησής του (Collin and Crasemann Collins, 1986). Το έργο αυτό διακρίθηκε και υποστηρίχθηκε από τη CIAM, αλλά και από το Le Corbusier (Bandarin, Oers, 2012).

Ο όρος «αστική κληρονομιά» προέκυψε στο δεύτερο μισό του 20^{ου} αι. από τον αρχιτέκτονα – πολεοδόμο Gustavo Giovannoni ο οποίος έθεσε τις προοπτικές ανάπτυξης του ιστορικού κέντρου και τη σύνδεσή του με τη σύγχρονη πόλη. Πιο συγκεκριμένα, το πνεύμα της εποχής ήταν η αστική επέκταση της πόλης, αλλά και η εκβιομηχάνισή της, κάτι το οποίο δε θα μπορούσε να γίνει εφικτό σε ένα ιστορικό δομημένο περιβάλλον (Choay, 1992). Η ιδέα του Giovannoni βασιζόταν στη διαχείριση του ιστορικού κέντρου ως ένα δίκτυο αστικών λειτουργιών, συμβατές με το χαρακτήρα της περιοχής, οι οποίες δε θα διατάραζαν την κοινωνική και οικονομική σύνθεση του πληθυσμού (Giovannoni, 1931). Αξίζει να σημειωθεί ότι ο αρχιτέκτονας ήταν αντίθετος στην μουσειοποίηση του παραδοσιακού πυρήνα, φαινόμενο το οποίο ήταν σύνηθες εκείνη την περίοδο σε πολλές πόλεις της Ιταλίας που οδηγούσαν εν τέλει στην απομόνωσή τους. Οι θεωρίες αυτές θεωρούνται μέχρι και σήμερα βάση για τη διαχείριση και τη προστασία των ιστορικών κέντρων, αλλά και τη σύνδεσή τους με τη σύγχρονη πόλη (Zucconi, 1997).

Η έννοια της πολεοδομικής ανάπλασης εφαρμόστηκε για πρώτη φορά μετά το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου μέσω της ανασύστασης του δομημένου περιβάλλοντος που έχρηζε άμεσης αποκατάστασης εξαιτίας των καταστροφών που είχε υποστεί, αλλά και την κάλυψη των στεγαστικών αναγκών που είχαν προκύψει λόγω της μετακίνησης του πληθυσμού. Έτσι, οι αρμόδιες αρχές κλήθηκαν να σχεδιάσουν και να εντάξουν τις νέες ανάγκες στον σχεδιασμό τους. Αξίζει να σημειωθεί ότι πολλές ήταν οι φορές που τα σχέδια αυτά υλοποιήθηκαν κάτω από ταχύρρυθμες διαδικασίες με αποτέλεσμα να προβούν σε βιαστικές αποφάσεις, οι οποίες αλλοίωσαν τον χαρακτήρα του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος (Μπαμππούκα, 2013).

Από τα τέλη του 19^{ου} αι. οι εκάστοτε αρχές των ευρωπαϊκών χωρών άρχισαν να κατοχυρώνουν αρχές διατήρησης και προστασίας των ιστορικών τους κέντρων. Τα πράγματα όμως άλλαξαν ριζικά κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, όπου πολλά ιστορικά κέντρα υπέστησαν ανεπανόρθωτες ζημιές με αποτέλεσμα να εγκαταλειφθούν και να υποβαθμιστούν (Bandarin, Oers, 2012).

Το 1964, καταρτίστηκε η Χάρτα της Βενετίας, όπου έθεσε για πρώτη φορά τις κατευθυντήριες γραμμές για την προστασία των ιστορικών κέντρων κηρύσσοντάς τα ως αντικείμενο ειδικής φροντίδας. Ως αποτέλεσμα αυτής, ιδρύθηκε το Διεθνές Συμβούλιο Μνημείων και Τοποθεσιών (ICOMOS), το οποίο στόχευε στην προστασία και προώθηση της πολιτιστικής κληρονομιάς για την ανάδειξη των μνημείων σε όλα τα μέρη του κόσμου (Bandarin, Oers, 2012).

Λίγα χρόνια αργότερα, το 1975 συντάχθηκε η συνθήκη του Άμστερνταμ, η οποία επισήμανε την προστασία των οικισμών, των συνοικιών, αλλά και των μικρότερων συνόλων που παρουσιάζουν κάποια κοινά χαρακτηριστικά μεταξύ τους. Επίσης, σημαντικό παράγοντα για τον τρόπο διατήρησης των ιστορικών κέντρων αποτέλεσε ο Χάρτης της Ουάσινγκτον, που θεσπίστηκε το 1987 και όρισε τα θεμέλια για την διεθνή αντιμετώπιση και διαχείριση των αστικών ιστορικών κέντρων (Bandarin, Oers, 2012).

Από τις αρχές της δεκαετίας του '80 η UNESCO άρχισε να καταγράφει και να αξιολογεί τις ιστορικές πόλεις, και στη συνέχεια να τις εντάσσει υπό την προστασία της ως μνημεία παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς με σκοπό τη διατήρηση και την ανάδειξη των αξιών που τις διέπουν. Η ένταξη πολλών ιστορικών κέντρων στην UNESCO κατάφερε να διατηρήσει την ταυτότητα και τον χαρακτήρα τους αναλλοίωτο στο πέρασμα του χρόνου (Bandarin, Oers, 2012).

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '70 σημειώθηκε διεθνώς ένα νέο φαινόμενο όπου οι νέοι κάτοικοι των ιστορικών κέντρων θέλοντας να αφήσουν το προσωπικό τους σημάδι στο χώρο προσπάθησαν να τα εκσυγχρονίσουν κάνοντας αλλαγές και τροποποιήσεις επηρεασμένες από το πνεύμα της εποχής. Το φαινόμενο αυτό ονομάστηκε *renewal*. Την επόμενη δεκαετία, άρχισαν να πραγματοποιούνται αποσπασματικές και μεμονωμένες αποκαταστάσεις κυρίως κτιρίων, οι οποίες λόγω έλλειψης δημοσίων πόρων πραγματοποιούνταν υπό την αιγίδα της τοπικής αυτοδιοίκησης του ιδιωτικού τομέα. Η χωροθέτηση οικονομικών δραστηριοτήτων εντός των ιστορικών κέντρων εμφανίστηκε ως ανάγκη στις αρχές της δεκαετίας του '90, προκαλώντας πολεοδομικό μετασχηματισμό (Μπαμππούκα, 2013).

Παράλληλα, από τη δεκαετία του '60 προέκυψε μία νέα ανάγκη, αυτής της εξυπηρέτησης ενός προσωπικού αυτοκινήτου, όπου ο αστικός ιστός δεν είχε μελετηθεί με αυτήν την παράμετρο και κάποια από τα ιστορικά κέντρα δε θα μπορούσαν να ανταποκριθούν κυρίως λόγω των υψομετρικών διαφορών που υπήρχαν, με αποτέλεσμα να εγκαταλειφθούν και να υποβαθμιστούν. Αντίθετα, όπου ήταν εφικτό, χαραχτηκαν και απαλλοτριώθηκαν κτίρια, δημόσιοι χώροι, αλλά και μνημεία όπως για παράδειγμα τα τείχη των πόλεων με σκοπό τη δημιουργία νέων πλατιών δρόμων ικανών να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες των οχημάτων (Bandarin, Oers, 2012).

Σημαντικός παράγοντας εξέλιξης για κάθε ιστορικό κέντρο αποτέλεσε ο τρόπος διαχείρισης και ανάδειξης της πολιτιστικής κληρονομιάς του και κατ' επέκταση του τουρισμού. Από τη δεκαετία του 70' μέχρι και σήμερα η τουριστική εκμετάλλευση των ιστορικών κέντρων αποτελεί σημαντικό κομμάτι για την οικονομική δραστηριότητα του κάθε τόπου. Η κάθε Παλιά Πόλη αναπτύχθηκε με διαφορετικό τρόπο, αλλά σε γενικές γραμμές θα μπορούσαμε να τις κατατάξουμε σε δύο επιμέρους κατηγορίες. Η πρώτη αφορά τουριστικά κέντρα τα οποία αναπτύχθηκαν ταχύτατα με στόχο την άμεση εκμετάλλευση της τουριστικής ανάπτυξης, η οποία έγινε εις βάρος του δομημένου περιβάλλοντος και η δεύτερη, η οποία πραγματοποιήθηκε έπειτα από

περιορισμούς που έθεσαν οι εκάστοτε αρχές για τη διαχείριση της τουριστικής δραστηριότητας, σεβόμενοι την ιστορική αξία του κάθε τόπου.

Έτσι, τα ιστορικά κέντρα δομήθηκαν, αναπτύχθηκαν και άκμασαν μέχρι και τον 20^ο αιώνα, δεχόμενα τροποποιήσεις, στο εσωτερικό τους οι οποίες στόχευαν στην εξυπηρέτηση των εκάστοτε αναγκών. Φτάνοντας λοιπόν στον 21^ο αιώνα, τα κίνητρα, αλλά και το πνεύμα των αναπλάσεων και αποκαταστάσεων άλλαξε ριζικά. Πλέον πριν από κάθε επέμβαση λαμβάνονται υπόψιν και αξιολογούνται όλες οι ιστορικές φάσεις του αστικού ιστού, θέτονται ερωτήματα περί περιβαντολογικής αναβάθμισης, ανάπτυξη της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, τη διαχείριση των χρήσεων, καθώς και την ένταξη της τουριστικής δραστηριότητας ενός του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος.

1.2 Αρχές προστασίας ιστορικών κέντρων

1.2.1 Το ζήτημα διαχείρισης των χρήσεων, αλλά και η ένταξη του τουρισμού μέσα σε αυτό

Τα ιστορικά κέντρα των πόλεων λειτουργούν ως ζωντανή απόδειξη ενός πολιτισμού, και αποτελούν αντικείμενο έρευνας πολλών επιστημονικών κλάδων, μεταξύ των οποίων και του πολεοδομικού σχεδιασμού.

Το μέγεθος, η τυπολογία, αλλά και η ποιότητα της κατοικίας μέσα σε έναν αστικό ιστό διαμορφώνουν τη μορφή, αλλά και τις κοινωνικές σχέσεις μεταξύ των κατοίκων που ζουν μέσα σε αυτή. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο παρελθόν η συμμετοχή του κοινού στη συγκρότηση του οικιστικού χώρου ήταν εντονότερη σε σχέση με σήμερα (Γενναδίου, 2009).

Τα συνήθη προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα ιστορικά κέντρα είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με την κατάσταση των κτιρίων. Λόγω της παλαιότητάς τους, τα κτίρια με χρήση κατοικίας μισθώνονται σε οικονομικά ασθενέστερα στρώματα τα οποία εισέρχονται στο ιστορικό κέντρο για οικονομικούς λόγους. Ήδη από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα παρατηρήθηκαν για πρώτη φορά στις ευρωπαϊκές πόλεις κοινωνικές διαστρωματώσεις, οι οποίες οδήγησαν σταδιακά στην υποβάθμιση της χρήσης της κατοικίας (Γενναδίου, 2009).

Στο πέρασμα του χρόνου, με τις ποικίλες τροποποιήσεις που δέχτηκε το κάθε ιστορικό κέντρο είχε ως αποτέλεσμα την απομάκρυνση των μόνιμων κατοίκων, αλλά και του τοπικού και παραδοσιακού εμπορίου μέσα από αυτό. Η κίνηση αυτή είχε ως αποτέλεσμα να χαθεί ένα μεγάλο κομμάτι της αυθεντικότητας ενός τόπου, αλλά και να υποβαθμιστεί και να αλλοιωθεί το ανθρωπογενές περιβάλλον, καθώς οι χρήσεις αυτών αντικαταστάθηκαν από άλλες του τριτογενούς τομέα.

Οι αναπλάσεις που πραγματοποιούνταν στα τέλη του 20^{ου} – αρχές του 21^{ου} αιώνα στα ιστορικά κέντρα είχαν ως κίνητρο τη μέγιστη δυνατή εκμετάλλευση του ιστορικού χώρου με απώτερο στόχο την αύξηση των κερδών. Με αυτόν τον τρόπο, οι ιδιωτικές επιχειρήσεις κατέλαβαν περισσότερο δημόσιο χώρο, επεκτείνοντας τα μαγαζιά τους στους εξωτερικούς χώρους, με αποτέλεσμα να δημιουργούν όχληση και να ενοχλούν τους ηλικιωμένους μόνιμους κατοίκους των ιστορικών κέντρων, που τους οδήγησε εν τέλη στην εγκατάλειψή τους. (Δεκαβάλλας, 1999).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η απομάκρυνση αυτή, αλλά και η υποβάθμιση του αστικού χώρου είχε ως αποτέλεσμα οι ιστορικές πόλεις να εγκαταλειφτούν, να πέσουν οι αξίες γης τους και να κατοικηθούν από ευπαθείς ομάδες χαμηλού κοινωνικό - οικονομικού επιπέδου. Η έντονη συγκέντρωση ομάδων ανέργων, ηλικιωμένων, καθώς και εθνικών μειονοτήτων όπως έχει αποδείξει η ιστορία πολλάκις οδηγεί στη παρακμή των πόλεων ενισχύοντας συμπεριφορές που οδηγούν σε κοινωνίες γκέτο, κοινωνικά κλειστές και αποστασιοποιημένες (Γενναδίου, 2009).

Τα τελευταία χρόνια, εξαιτίας της αύξησης του τουρισμού, αλλά και της εμφάνισης των βραχυχρόνιων μισθώσεων, όλο και περισσότεροι ιδιοκτήτες ακινήτων προχωρούν σε ανακαινίσεις και αποκαταστάσεις των ιδιοκτησιών τους με σκοπό την τουριστική τους εκμετάλλευση. Η κίνηση αυτή έχει ως αποτέλεσμα τα κτίρια των κατοικιών εντός του ιστορικού κέντρου να είναι δυσεύρετα και πολύ ακριβά. Έτσι, οι περισσότεροι εναπομείναντες μόνιμοι κάτοικοι αναγκάζονται να τα εγκαταλείψουν για άλλες πιο οικονομικά υποφερτές περιοχές. Το φαινόμενο αυτό ονομάζεται εξευγενισμός και συναντάται τα τελευταία χρόνια σε όλο και περισσότερα ιστορικά κέντρα Ευρωπαϊκών χωρών (Σαρηγιάννης, 1999).

Μία ακόμα παράμετρος που λαμβάνει υπόψη ο πολεοδομικός σχεδιασμός είναι αυτής της ενίσχυσης της αστικής ανθεκτικότητας του ιστορικού κέντρου ως προς τις κοινωνικές, οικονομικές αλλά και περιβαντολογικές επιπτώσεις (Bandarin, Oers, 2012).

Σημαντικό στάδιο για την προστασία των ιστορικών κέντρων αποτελεί ο έλεγχος των επιτρεπόμενων χρήσεων γης, οι οποίες αν δεν μελετηθούν εκτενώς μπορεί να αλλοιώσουν το

ιστορικό περιβάλλον. Για το λόγο αυτό, τα ευρωπαϊκά κράτη έχουν προβεί σε θεσπίσεις ειδικών νομοθετικών μέτρων για την προστασία και τη διατήρηση του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος (Παρασύρη, 2007).

Σήμερα, θεωρείται γενικά αποδεκτό ότι ο αστικός χώρος και κατ' επέκταση τα ιστορικά κέντρα πρέπει να εκλαμβάνονται ως ένα σύνολο χρήσεων, οι οποίες καθορίζουν τον τρόπο εξέλιξης ενός παραδοσιακού πυρήνα. Σύμφωνα με τις σύγχρονες στρατηγικές διαχείρισης των ιστορικών κέντρων, θα πρέπει να υπάρχει διαφοροποίηση και εναλλαγή των χρήσεων, οι οποίες θα είναι συμβατές με τη δομή και την πολεοδομική λειτουργία της εκάστοτε πόλης.

Η ενδιάμεση ζώνη προστασίας (buffer zone) αποτελεί επίσης σημαντική διαδικασία για την ανάδειξη και την προστασία των ιστορικών κέντρων. Πρόκειται για μία περιοχή η οποία συνορεύει με τον ιστορικό πυρήνα και της αποδίδονται χρήσεις, όμοιες με αυτές του ιστορικού κέντρου εστί ώστε να υπάρχει ομαλή μετάβαση μεταξύ της νέας και της Παλιάς Πόλης. Στόχος της ζώνης αυτής είναι η προστασία του δομημένου περιβάλλοντος από τις εκάστοτε οχλήσεις που μπορούν να προκληθούν (Μαθιουδάκη, 2021).

Ανακεφαλαιώνοντας, σημαντική παράμετρος του πολεοδομικού σχεδιασμού είναι η διατήρηση της χρήσης της κατοικίας εντός του παραδοσιακού ιστού της πόλης, η οποία επιτυγχάνεται κάνοντας χρήση του συμμετοχικού σχεδιασμού, δίνοντας τη δυνατότητα στους μόνιμους κατοίκους να εκφράσουν τις ανάγκες τους και στη συνέχεια, η πολεοδομική μελέτη να τα λαμβάνει υπόψη της.

1.2.2 Ο τρόπος διαχείρισης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στα ιστορικά κέντρα (αυτοκίνητο, μέσα μαζικής μεταφοράς, ποδήλατο, πεζός).

Σήμερα, τα περισσότερα ιστορικά κέντρα παρουσιάζουν πολυεπίπεδα προβλήματα τα οποία πηγάζουν από την κακή διαχείριση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Ο τρόπος διαχείρισης της κυκλοφορίας των οχημάτων, ο χώρος στάθμευσής τους στο ιστορικό δομημένο περιβάλλον, καθώς και η διαχείριση των μέσων μαζικής μεταφοράς αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινής ζωής των κατοίκων, γεγονός το οποίο καθιστά αναγκαία την εξυγίανσή τους. Πρόκειται για μία κοινωνική πρόκληση η οποία απαιτεί πρωτίστως την κατανόηση, της αποδοχή καθώς και τη συμμετοχή των μόνιμων κατοίκων (Συρίγου, 2019).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η βιώσιμη αστική κινητικότητα δεν ακολουθεί κάποιο πρωτόκολλο πολιτικών. Αντιθέτως, η πολιτική που ακολουθείται προσαρμόζεται στις ανάγκες και στον χαρακτήρα του κάθε ιστορικού κέντρου βασιζόμενη σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο διαχείρισης συγκοινωνιών και αστικών μεταφορών στοχεύοντας στην εφαρμογή «έξυπνων» μέσων μαζικής μεταφοράς, κάνοντας χρήση μέσων χαμηλότερης ενεργειακής κατανάλωσης για την μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (Συρίγου, 2019).

Στις παρακάτω υποενότητες μελετώνται τα μέσα μετακίνησης που μπορούν να εφαρμοστούν στο ιστορικό κέντρο με τα προβλήματα και τις απειλές που μπορεί να δημιουργούν και εξετάζονται οι προοπτικές εξέλιξής τους.

1.2.2.1 Η διέλευση του αυτοκινήτου στο ιστορικό κέντρο

Ένα από τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα ιστορικά κέντρα είναι αυτά της διαχείρισης της κυκλοφορίας των οχημάτων, καθώς και η στάθμευσή τους. Μέχρι και τα μέσα του 19ου αιώνα, η κατοχή ενός προσωπικού οχήματος αποτελούσε είδος πολυτελείας για τους περισσότερους κατοίκους. Αντιθέτως, στις μέρες μας ολοένα και περισσότεροι είναι αυτοί που χρησιμοποιούν το δικό τους αυτοκίνητο για τις καθημερινές τους μετακινήσεις (Δημητριάδης, 2019).

Λόγω της πυκνοδομημένης τυπολογίας των ιστορικών κέντρων η κυκλοφορία, αλλά και η στάθμευση των οχημάτων αποτελεί μείζον πρόβλημα που συναντάται καθημερινά, χωρίς να υπάρχει τρόπος αντιμετώπισης. Η δομή της Παλιάς Πόλης σχεδιάστηκε και καθιερώθηκε σε στενούς δρόμους και σοκάκια προσαρμοσμένα στη διευκόλυνση της κίνησης του πεζού, των ζώων, αλλά και των αμαξών. Η διέλευση του αυτοκινήτου μέσα από το ιστορικό κέντρο έχει τροποποιήσει τη δομή του, με αποτέλεσμα κάποιες φορές να επιφέρει την υποβάθμισή του (Δημητριάδης, 2019).

Σήμερα, ο στόχος της βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι η αποφυγή της διέλευσης των οχημάτων από τα ιστορικά κέντρα, η οποία θα μπορούσε να επιτευχθεί με τη δημιουργία μεγάλων χώρων στάθμευσης έξω από αυτό και την τοποθέτηση και λειτουργία μικρών λεωφορείων που θα συνδέουν το χώρο στάθμευσης με διάφορα σημεία συνάντησης του ιστορικού κέντρου (Δημητριάδης, 2019).

Αντιθέτως, η διέλευση των τροφοδοτικών οχημάτων για της εξυπηρέτηση των αναγκών της εστίασης, μπορεί να εφαρμοστεί σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε συγκεκριμένο ωράριο καθημερινά, το οποίο τις περισσότερες φορές αφορά τις πρώτες πρωινές ώρες (Δημητριάδης, 2019).

Τέλος η στάθμευση των προσωπικών οχημάτων των μόνιμων κατοίκων των ιστορικών κέντρων αποτελεί ζήτημα για τις σύγχρονες στρατηγικές διαχείρισης των ιστορικών κέντρων, καθώς αποτελεί ένα από τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν σε καθημερινή βάση. Για το λόγο αυτό, προτείνεται η χωροθέτηση ζωνών ελεύθερης στάθμευσης με αποκλειστική χρήση των μόνιμων κατοίκων στις περιοχές κατοικίας (Γεννάδιου, 2009).

1.2.2.2 Εναλλακτικά μέσα μαζικών μεταφορών

Ο τρόπος σύνδεσης του ιστορικού κέντρου με τη σύγχρονη πόλη, καθώς και ο τρόπος διαχείρισης των εσωτερικών δρομολογίων αποτελούν σημαντικούς παράγοντες για την αειφόρο ανάπτυξη του ιστορικού περιβάλλοντος (Συρίγου, 2019).

Η βιώσιμη ανάπτυξη είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την βιώσιμη κινητικότητα, η οποία προάγει τη χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς. Η αντικατάσταση των συμβατικών μεσών μαζικής μεταφοράς με νέα ηλεκτρικά οχήματα λιγότερο βλαβερά για το περιβάλλον αποτελεί στρατηγική που ακολουθείται ολοένα και περισσότερο με σκοπό την βελτίωση της αστικής κινητικότητας. Ακόμα, η δημιουργία μιας κλειστής κυκλικής πορείας, η οποία θα εξυπηρετεί μικρές αποστάσεις και θα συνδέει σημεία ενδιαφέροντος, δημόσιους χώρους, αλλά και χώρους στάθμευσης αποτελεί στόχο των στρατηγικών σχεδίων που θεσπίζουν σήμερα τα περισσότερα ιστορικά κέντρα του ευρωπαϊκού χώρου (Συρίγου, 2019).

Για την αποτελεσματικότητα των παραπάνω προθέσεων κρίνεται αναγκαία η ευαισθητοποίηση των δημοτών, αλλά και των επισκεπτών, η οποία μπορεί να πραγματοποιηθεί έπειτα από δράσεις πληροφόρησης, αλλά και με την παροχή οικονομικών κινήτρων (Συρίγου, 2019).

1.2.2.3 Πόλεις για ποδήλατο

Οι ιστορικές πόλεις αλλάζουν και εξελίσσονται και μαζί με αυτές αλλάζουν και οι παγιωμένες αντιλήψεις σχετικά με τον πολεοδομικό σχεδιασμό, αλλά και την αστική βιωσιμότητα των ιστορικών κέντρων. Η μετακίνηση με το ποδήλατο σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας αποτελεί το μέλλον των μετακινήσεων (Βλαστός, Μπακογιάννης, 2017).

Δεν είναι μόνο η ευεξία, η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων, αλλά και η εξοικονόμηση ενέργειας. Η χρήση του ποδηλάτου δίνει τη δυνατότητα στον κάτοικο, αλλά και στον επισκέπτη να αναπτύξει μια διαφορετική σχέση με την πόλη, κάτι το οποίο δεν μπορεί να επιτευχθεί με το αυτοκίνητο, καθώς στόχος των οδηγιών είναι η εύρεση της συντομότερης εφικτής διαδρομής (Βλαστός, Μπακογιάννης, 2017).

Για να μπορεί το ποδήλατο να κινείται ελεύθερα στην Παλιά Πόλη είναι αναγκαίο να υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές, αλλά και ο σεβασμός των πολιτών απέναντι στους ποδηλάτες. Οι υποδομές αυτές αφορούν την δημιουργία ποδηλατοδρόμων, τη δημιουργία χώρου στάθμευσης αυτών, αλλά και χώροι ενοικίασης ή παραχώρησης ποδηλάτων. Για την επίτευξη αυτού του στόχου κρίνεται αναγκαίο οι εκάστοτε Δημοτικές Αρχές να ευαισθητοποιηθούν και στη συνέχεια να δράσουν με αποφασιστικότητα (Βλαστός, Μπακογιάννης, 2017).

1.2.2.4 Πεζός

Στο πέρασμα των αιώνων, ο αστικός ιστός εξυπηρετούσε την κίνηση του πεζού, αλλά και των ζώηλατων οχημάτων χωρίς να υπάρχει σύγκρουση μεταξύ τους. Για πολλούς αιώνες οι δρόμοι αποτελούσαν χώρους κοινωνικής συνάνθρωψης, αλλά και ανάπτυξης οικονομικών δραστηριοτήτων. Κατά τη διάρκεια της βιομηχανικής επανάστασης η κίνηση των μηχανοκίνητων οχημάτων έγινε αισθητή στην καθημερινή ζωή των ιστορικών πόλεων με αποτέλεσμα να ληφθούν αρκετά περιοριστικά μέτρα και να διαχωριστεί ο χώρος διέλευσης των οχημάτων από των πεζών (Κουρκάκης, 2008).

Το 1924 πραγματοποιήθηκε η πρώτη προσπάθεια πεζοδρόμησης στο Έσεν της Γερμανίας και στη συνέχεια, υιοθετήθηκαν από πολλές πόλεις της Ευρώπης και της Αμερικής. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι πρώτες πεζοδρομήσεις στα ιστορικά κέντρα πραγματοποιήθηκαν τη δεκαετία του '60 σε περιοχές στις οποίες δεν ήταν εφικτή η προσπέλαση του αυτοκινήτου (Γκρέμη, 2013).

Σήμερα, ένας από τους στόχους της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για την αναζωογόνηση των ιστορικών κέντρων είναι να ωθεί τον κάτοικο να πραγματοποιεί το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων με τα πόδια. Για την υλοποίηση αυτού, κρίνεται αναγκαία η διασφάλιση της ασφάλειας των πεζών, τη δημιουργία ενός δικτύου ροής με στόχο την εύκολη και άνετη μετακίνηση, αλλά και τη δημιουργία των κατάλληλων υποδομών με στοχευμένες πεζοδρομήσεις που θα αναδεικνύουν τον ιστορικό χώρο (Γκρέμη, 2013).

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός χρησιμοποιεί τους πεζόδρομους ως μέσω ενοποίησης και σύνδεσης δημοσίων και κοινόχρηστων χώρων. Ανάλογα με την ανοχή στη διέλευση του αυτοκινήτου, μπορούν να κατηγοριοποιηθούν στις παρακάτω κατηγορίες.

Αρχικά, οι αμιγείς πεζόδρομοι, αφορούν την αποκλειστική χρήση των πεζών με ολοκληρωτική απαγόρευση της διέλευσης των οχημάτων (εικ. 1.1). Στη συνέχεια, υπάρχουν πεζόδρομοι οι οποίοι επιτρέπουν την πρόσβαση τροχοφόρων συγκεκριμένες ώρες (εικ. 1.2), αλλά και πεζόδρομοι οι οποίοι επιτρέπουν την πρόσβαση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων, όπου αφορούν τη στάθμευση των οχημάτων των μόνιμων κατοίκων (εικ. 1.3). Τέλος, υπάρχουν οι πεζόδρομοι ήπιας κυκλοφορίας τροχοφόρων γνωστοί ως (Woonerf) (εικ. 1.4), οι οποίοι εκπροσωπούν την αρμονική συνύπαρξη οχημάτων και πεζών. Η μέγιστη δυνατή ταχύτητα που μπορούν να χρησιμοποιήσουν κυμαίνεται στα 20 με 30 χιλιόμετρα την ώρα και ο πεζός έχει προτεραιότητα στον δρόμο (Γκρέμη, 2013).



Εικόνα 1.1: Πεζόδρομος αποκλειστικής διέλευσης πεζού



Εικόνα 1.2: Πεζόδρομος με επιτρεπόμενη κίνηση οχημάτων περιορισμένων ωρών



Εικόνα 1.3: Πεζόδρομος με οριοθετημένες θέσεις στάθμευσης μόνιμων κατοίκων



Εικόνα 1.4: Πεζόδρομος τύπου Woonerf

1.2.3 Ο ρόλος του δημόσιου χώρου στη διάρθρωση του ιστορικού κέντρου διαχρονικά και η σημασία διατήρησής και προστασίας του στη σημερινή εποχή.

Ο χώρος συνάθροισης των εμπορικών συναλλαγών των πόλεων, αποτέλεσε σημείο συνάντησης των κατοίκων, ο οποίος εκτός των άλλων προωθούσε τις κοινωνικές επαφές, αλλά και τις λατρευτικές εκδηλώσεις. Έτσι, έχουμε τη δημιουργία της Αγοράς. Πρόκειται για έναν ανοικτό δημόσιο χώρο ο οποίος ήταν περιμετρικά οριοθετημένος (Σαρηγιάννης, 1999).

Η άνθηση του εμπορίου, αλλά και η ανάπτυξη εμπορικών και διαπροσωπικών σχέσεων μεταξύ των μελών των ιστορικών πυρήνων είχε ως επακόλουθο τη συνένωσή τους και τη δημιουργία των πρώτων πόλεων. Οι δημόσιοι χώροι των πόλεων έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στον τρόπο οργάνωσης, καθώς και στη λειτουργίας τους (Καρούτσου, 2010).

Αξίζει να σημειωθεί ότι την περίοδο της αναγέννησης, λόγω των επιπτώσεων των πολιτικών και κοινωνικοοικονομικών ανακατατάξεων, αλλά την εφαρμογή νέων τεχνολογικών ανακαλύψεων άρχισε να λαμβάνεται υπόψη η αισθητική εικόνα της πόλης. Συνεπώς, ο δημόσιος χώρος άρχισε να καταλαμβάνει κεντροβαρική θέση στο αστικό τοπίο, καθώς εφαρμόστηκε ένα ακτινωτό πολεοδομικό σχέδιο, το οποίο περιστρέφονταν από τον κεντρικό δημόσιο χώρο (Καρούτσου, 2010).

Κατά τη διάρκεια του 18^{ου} αι. σημειώθηκαν σημαντικές κοινωνικές μεταβολές στις πόλεις των Δυτικών Ευρωπαϊκών πόλεων ως προς τον τρόπο αντίληψης του δημόσιου χώρου, αλλά και της δημόσιας ζωής. Ο προβληματισμός αυτός ταυτίζεται με την αύξηση του πληθυσμού, όπου είχε ως αποτέλεσμα την αναδιάρθρωση του αστικού τοπίου. Την ίδια περίοδο, παρατηρήθηκε ότι εν αντιθέσει με τον τρόπο αντίληψης των πλατειών κατά τη διάρκεια του μεσαίωνα και της αναγέννησης, οι δημόσιοι χώροι συνάθροισης του κοινού μετατράπηκαν σε δραστηριότητες που λάμβαναν μέρος σε εξειδικευμένους χώρους όπως καφενεία, άλση περιπάτου, αλλά και θέατρο. Ο αιώνας αυτός χαρακτηρίζεται από απουσία της δημόσιας ζωής ως προς τον παραδοσιακό τρόπο, ενώ παράλληλα στις μελέτες αναδιάρθρωσης των ιστορικών πόλεων χωροθετούνται κεντρικοί δημόσιοι χώροι, οι οποίες έχουν μνημειακό χαρακτήρα (Καρούτσου, 2010).

Η ίδια φιλοσοφία για τους δημόσιους χώρους ακολουθήθηκε και κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αι. όπου πλέον ο δημόσιος χώρος έπαψε να αποτελεί αποκλειστικό φορέα δημόσιας ζωής δημιουργώντας ένα νέο τύπο ανθρώπου, ο οποίος ζει μέσα στην πόλη, αλλά δε συμμετέχει στις κοινωνικές διαδικασίες, αποκτώντας μια στάση αποστασιοποίησης και παθητικότητας. Οι μελετητές ονόμασαν αυτόν τον νέο τύπο ανθρώπων ως *flaneur* (*flanerie*: περιπλάνηση), (Καρούτσου, 2010).

Οι ιστορικές πόλεις κατά τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα δέχτηκαν μια σειρά από κοινωνικές, οικονομικές και πολιτικές εξελίξεις, οι οποίες επέδρασαν αρνητικά στον τρόπο αντίληψης του δημόσιου χώρου. Κυρίως μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, λόγω της απουσίας αστικού σχεδιασμού, καθώς και την έντονη ανάγκη ανοικοδόμησης, οι δημόσιοι χώροι περιορίστηκαν σημαντικά έτσι ώστε να οικοδομηθεί ο μεγαλύτερος εφικτός χώρος (Καρούτσου, 2010).

Σημαντικός παράγοντας περιοριοποίησης του δημόσιου χώρου αποτέλεσε επίσης και η εισαγωγή των αυτοκινήτων στον ιστορικό πυρήνα, γεγονός το οποίο κατακερμάτισε τον χώρο με σκοπό την ελεύθερη μετακίνησή του. Επίσης, η εισαγωγή του αυτοκινήτου μετέτρεψε αρκετούς δημόσιους χώρους σε χώρους στάθμευσης (Καρούτσου, 2010).

Τον τελευταίο αιώνα, λόγω της έξαρσης της κλιματικής αλλαγής, η ανθρωπότητα έρχεται αντιμέτωπη με ποικίλες κοινωνικές, οικονομικές και κατ' επέκταση περιβαλλοντικές προκλήσεις, οι οποίες εξαπλώνονται ραγδαία παγκοσμίως (Γονιάδης, Λαμπρίδη, 2015).

Με στόχο την οικολογική αναζωογόνηση, αλλά και την εξασφάλιση της βιωσιμότητας του ιστορικού ιστού οι εκάστοτε φορείς προβαίνουν στην εκπόνηση τοπικών στρατηγικών σχεδίων δράσης, τα οποία συσχετίζονται με επιμέρους προβλήματα όπως τη πολεοδομική διάσταση του ιστού, τα τυχόν κοινωνικά προβλήματα που μπορεί να αντιμετωπίζει, το ζήτημα διαχείρισης των χρήσεων, του τουρισμού, της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, αλλά και άλλα (Θεολογίδου, 2013).

Από το 1975, για τη δημιουργία, αλλά και την ανάπλαση δημόσιων χώρων έχει ιδρυθεί ο μη κυβερνητικός οργανισμός Project for Public Spaces (PPS), ο οποίος, βασιζόμενος σε μελέτες που αφορούν τη συμπεριφορά του πεζού στο δημόσιο χώρο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι για να θεωρηθεί ένας τέτοιος χώρος επιτυχημένος θα πρέπει να διακατέχει τα παρακάτω χαρακτηριστικά (Κωσταρέλλου, 2020).

Καταρχάς, θα πρέπει να είναι εύκολα προσβάσιμος και να αποτελεί κομμάτι ενός ενιαίου στρατηγικού σχεδιασμού, και στη συνέχεια να συνδέεται με τοπόσημα, αλλά και άλλους δημόσιους χώρους και σημεία ενδιαφέροντος. Επίσης, θα πρέπει να προσδίδει μία οικειότητα στον επισκέπτη και να του επιτρέπει τη συμμετοχή του σε διάφορες δραστηριότητες. Τέλος, θα πρέπει να αποτελεί μέρος κοινωνικοποίησης όπου οι πολίτες επιθυμούν να παρευρεθούν (Κωσταρέλλου, 2020).

Η έννοια της αειφόρου ανάπτυξης, αλλά και την ανάδειξη του πολιτισμού αποτελούν βασικούς στόχους του πολεοδομικού σχεδιασμού. Σήμερα, για τη διατήρηση και προστασία των δημοσίων χώρων συντάσσονται σχέδια και μελέτες, οι οποίες λαμβάνουν την Παλιά Πόλη ως ένα ιστορικό – αστικό τοπίο, το οποίο αποτελεί κομμάτι της νέας πόλης (Bandarín, Oers, 2012).

Ένας ακόμα κλάδος της βιωσιμότητας του ιστορικού χώρου αφορά την προώθηση βιώσιμων στρατηγικών κάνοντας χρήση ψηφιακών τεχνολογιών με απώτερο σκοπό τη λιγότερη δυνατή επιβάρυνση του περιβάλλοντος. Τα ιστορικά κέντρα αυτά χαρακτηρίζονται ως «Έξυπνες Πόλεις» και στοχεύουν στην βελτίωση της βιωσιμότητας των πόλεων κάνοντας χρήση σύγχρονων ψηφιακών τεχνολογιών¹.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο σχεδιασμός των δημόσιων χώρων στις σύγχρονες πόλεις διαφέρει σημαντικά με αυτόν των ιστορικών κέντρων. Και στις δύο περιπτώσεις, ο σχεδιασμός βασίζεται στην αύξηση του ποσοστού πρασίνου που αντιστοιχεί ανά κάτοικο, γεγονός το οποίο οδηγεί στη βελτίωση της ποιότητας ζωής, τόσο για τον κάτοικο, όσο και για την κοινωνία (Κοζυράκη, 2016).

Στην περίπτωση του ιστορικού κέντρου, ο σχεδιασμός του δημοσίου χώρου είναι αρκετά περιορισμένος καθώς πρέπει να ενταχθεί στη δομή ενός ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος. Έτσι, η έλλειψη ανοιχτών δημοσίων χώρων καθιστά την ανάγκη εύρεσης περιοχών με παρόμοιες κοινωνικές και φυσικές διατάξεις. Για το λόγο αυτό, οι αναπλάσεις των δημοσίων χώρων αφορούν τα λεγόμενα «αστικά κενά» των πρώην βιομηχανικών κέντρων, τα οποία αποτελούν τις περισσότερες φορές εστίες υποβάθμισης και χρήζουν ανάπλασης (Παλιούρα, 2017). Επίσης, η ανάπλαση και η ανάδειξη των ιστορικών τειχών αποτελούν επίσης δημόσιους χώρους που θα μπορούσαν να αναδειχτούν ως χώροι πρασίνου, οι οποίοι με τη σειρά τους θα αναβαθμίσουν το αστικό τοπίο και θα συνεισφέρουν στην ανάπτυξη της βιωσιμότητας των ιστορικών κέντρων (Κοζυράκη, 2016).

¹ [Έξυπνες πόλεις | Η πρόκληση του 21ου αιώνα για την Τοπική Αυτοδιοίκηση | Nubigroup Geoservices](#) (πρόσβαση 01.2022)

1.2.4 Η επίδραση της πανδημίας του κορονοϊού στα ιστορικά κέντρα

Το 2020 αποδείχτηκε μια καταλυτική χρονιά για όλη την παγκόσμια κοινότητα. Ένας νέος ιός, ερχόμενος από την πόλη Ουχάν της Κίνας άρχισε να εξαπλώνεται ραγδαία προβληματίζοντας ολόκληρη την ιατρική κοινότητα. Λόγω της ταχείας εξάπλωσής του παγκοσμίως σε μικρό χρονικό διάστημα, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας κήρυξε στις 11 Μαρτίου του 2020 τον νέο ιό ως πανδημία.²

Φόβος, άγχος, κοινωνικός αποκλεισμός, αποτέλεσαν κυρίαρχα συναισθήματα στο άκουσμα του κορονοϊού. Μέσα σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα, οι περισσότερες αρχές των Ευρωπαϊκών Πόλεων, ανάμεσά τους και η Ελλάδα έλαβε μέτρα με σκοπό την αναστολή της διάδοσης του ιού. Τα μέτρα αυτά αφορούσαν το κλείσιμο όλων των βαθμίδων των εκπαιδευτικών μονάδων, την αναστολή όλων των χώρων εστίασης, αναψυχής, πολιτισμού καθώς και τον περιορισμό της κυκλοφορίας και της μετακίνησης των πολιτών.³

Πέρα από τις ανθρώπινες απώλειες που σημειώνονταν καθημερινά, η κοινωνική αποστασιοποίηση, αλλά και η απομόνωση σε ένα διαμέρισμα αποδείχτηκαν οδυνηρές για τους περισσότερους κατοίκους που κλήθηκαν να συνεχίσουν την ζωή τους μπροστά από μία οθόνη. Όπως αποδείχτηκε, τα περισσότερα διαμερίσματα δεν έχουν σχεδιαστεί για μπορούν να είναι πολυλειτουργικά.

Διέξοδο αυτής της πραγματικότητας αποτέλεσαν οι χώροι πρασίνου, αλλά και οι δημόσιοι αστικοί χώροι. Σε αντίθεση με τις σύγχρονες πόλεις, τα ιστορικά κέντρα δεν διέθεταν αρκετούς ελεύθερους χώρους, καθώς η τυπολογία των οικοδομικών τετραγώνων ήταν αρκετά πυκνή με αποτέλεσμα οι κάτοικοι των ιστορικών κέντρων να περιορίζονται σε μηδαμινούς ελεύθερους χώρους. Παράλληλα, θεσπίστηκε από της αρχές η διατήρηση κοινωνικής απόστασης της τάξεως του 1,5 μέτρου, γεγονός το οποίο ανέδειξε περισσότερο την ανάγκη του ατόμου για περισσότερο ελεύθερο χώρο.

Για την άμεση αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων, οι αρχές αρκετών πόλεων πρόβηκαν σε ενέργειες οι οποίες αφορούσαν την μετατροπή των υφιστάμενων οδικών αξόνων σε προσωρινούς πεζόδρομους, οι οποίοι θα συνέδεαν εμπορικές περιοχές, τοπόσημα, αλλά και δημόσιους χώρους μεταξύ τους. Η κίνηση αυτή, αν και προσωρινή είχε ως μακροπρόθεσμο στόχο την ένταξη πράσινων υποδομών στο αστικό δομημένο περιβάλλον. Αντίστοιχες προσπάθειες έγιναν και για την ένταξη του ποδηλάτου στον αστικό ιστό.

Μετά την άρση των μέτρων και την επιστροφή στην πραγματικότητα, οι γρήγοροι ρυθμοί ζωής της πόλης ήρθαν αντιμέτωποι με τους περιορισμένους οδικούς άξονες οι οποίοι εξυπηρετούσαν ολοένα και λιγότερους πεζούς και ποδηλάτες. Η νέα υφιστάμενη κατάσταση προκάλεσε τις αντίδραση των μόνιμων κατοίκων, όπου είχε ως αποτέλεσμα την άρση των περισσότερων ενεργειών και την επιστροφή στην προγενέστερη κατάσταση.

Αξίζει να τονισθεί ότι κατά τη διάρκεια της πανδημίας, λόγω της αίσθησης του φόβου, αλλά και της ανασφάλειας που επικρατούσε, σημειώθηκε παγκοσμίως μείωση της τουριστικής δραστηριότητας. Η μείωση των ταξιδιών είχε τεράστιο οικονομικό αντίκτυπο για την οικονομία της εκάστοτε χώρας. Ιδιαίτερα τα ιστορικά κέντρα, των οποίων η οικονομία εξαρτάται κατά ένα μεγάλο ποσοστό από τον τουρισμό, σημείωσαν σημαντικές πτώσεις στα έσοδά τους, οι οποίες με τη σειρά τους επηρέασαν αρνητικά την οικονομία της χώρας γενικότερα.

Σύμφωνα με έρευνες που πραγματοποιήθηκαν το 2020 από την Tourism Economics η πώση που σημείωσε το παγκόσμιο ΑΕΠ ήταν μεγαλύτερο από αυτό που είχε σημειωθεί κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης για τα έτη 2008 – 2009, όπου κυμαίνονταν από 27,5% - 33,10% (Ικκος, Ρασούλη, 2020).

²https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B1%CE%BD%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%AF%CE%B1_COVID-19_%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD_%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1 (πρόσβαση 03.2021)

³https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B1%CE%BD%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%AF%CE%B1_COVID-19 (πρόσβαση 03.2021)

Οι πόλεις με τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα ήταν συνήθως εκείνες που κατείχαν τα λιγότερα κρούσματα σύμφωνα με τους παγκόσμιους υγειονομικούς χάρτες, καθώς κάθε ταξιδιώτης που εισέρχονταν στη χώρα έπρεπε να ακολουθήσει αυστηρά πρωτόκολλα κανονισμών για τις μετακινήσεις του.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκεια τη τουριστικής περιόδου το μεγαλύτερο ποσοστό τουρισμού ήταν εγχώριο. Οι περισσότεροι επισκέπτες προτίμησαν να επισκεφτούν κοντινούς προορισμούς με λιγότερο συνωστισμό και μεγαλύτερη ασφάλεια για να περάσουν τις διακοπές τους. Αντίστοιχα, η ίδια λογική επικράτησε και για τις μικρότερες σε διάρκεια διακοπές, οι οποίες πραγματοποιούνταν σε κοντινές περιοχές αξιόλογου ενδιαφέροντος.

1.3 Το Θεσμικό πλαίσιο διαχείρισης ιστορικών κέντρων στην Ελλάδα

Σε αντίθεση με τις περισσότερες ευρωπαϊκές ιστορικές πόλεις, η Ελλάδα υστερεί στον τομέα των αναπλάσεων. Λόγω της έλλειψης εμπειρίας, αλλά και της απουσίας ενός ολοκληρωμένου θεσμικού πλαισίου οι αστικές αναπλάσεις πραγματοποιούνται με αρκετά αργούς ρυθμούς (Δεληθέου, Ζαγκα, Τάσου, 2015).

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '70 αναδείχτηκε για πρώτη φορά η ανάγκη ανάπλασης του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος. Τα προβλήματα που αντιμετώπιζαν τα ιστορικά κέντρα εκείνης της περιόδου είχαν κατά κύρια βάση κοινωνικό χαρακτήρα και αφορούσαν την μετεγκατάσταση του πληθυσμού στις κεντρικές περιοχές, με αποτέλεσμα την αύξηση του πληθυσμού και κατ' επέκταση των στεγαστικών αναγκών (Καραβία, 1995).

Οι πρώτες αναπλάσεις που υλοποιήθηκαν αφορούσαν το ιστορικό κέντρο της Αθήνας και πραγματοποιήθηκαν μέσω του προγράμματος Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού, όπου στόχευαν στην επανάχρηση των υφιστάμενων κελυφών με χρήσεις αναψυχής και τουρισμού. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι επεμβάσεις αυτές ήταν αποσπασματικές και δεν αποτελούσαν μέρος ενός ολοκληρωμένου σχεδίου διατήρησης και προστασίας (Πίττου, 2019).

Την επόμενη δεκαετία θεσμοθετήθηκε σύμφωνα με το νόμο 1337/83 ο όρος της «ανάπλασης» ως μία σωστική επέμβαση μίας περιοχής, η οποία περιλαμβάνει ένα σύνολο μέτρων, κατευθύνσεων, και παρεμβάσεων που στοχεύουν στην ανάδειξη και προστασία του δομημένου περιβάλλοντος, αλλά και στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των μόνιμων κατοίκων (Χωραφάς, 2016).

Οι αστικές αναπλάσεις που πραγματοποιούνται σε ένα ιστορικό περιβάλλον μπορούν να διαχωριστούν σε υποκατηγορίες ανάλογα τα χαρακτηριστικά της περιοχής που χρήζουν ανάδειξης, ο βαθμός επέμβασης, αλλά και ο φορέας διαχείρισης του έργου (Αποστολοπούλου, Νίκου, 2017).

1.4 Καλές Πρακτικές διαχείρισης και προστασίας ιστορικών κέντρων στον ευρωπαϊκό χώρο.

Στη συνέχεια της εργασίας αυτής, έχοντας μελετήσει τις σύγχρονες στρατηγικές προστασίας και διατήρησης των ιστορικών κέντρων κρίνεται σημαντική η μελέτη και η ανάλυση παραδειγμάτων για τα οποία έχουν εφαρμοστεί πρακτικές οι οποίες έχουν καταφέρει να προστατέψουν, αλλά και να αναδείξουν τις αξίες που τα διέπουν.

Μελετώντας την ιστορική εξέλιξη των ιστορικών κέντρων στο πέρασμα των αιώνων, αλλά και αξιολογώντας τη επίδραση του πολεοδομικού σχεδιασμού στον ιστορικό χώρο αποφασίστηκε η ανάλυση και παρουσίαση 5 ιστορικών κέντρων που ανήκουν στον ευρωπαϊκό χώρο και έχουν εφαρμοστεί στρατηγικές, οι οποίες μακροπρόθεσμα έχουν επιφέρει θετικά αποτελέσματα. Η επιλογή αυτή βασίστηκε στα κριτήρια της διαχείρισης των χρήσεων, την προστασία της χρήσης της κατοικίας, αλλά και την ένταξη του τουρισμού εντός του ιστορικού χώρου. Παράλληλα εξετάστηκε η ανάπτυξη και η διαμόρφωση δημοσίων χώρων σε ένα ιστορικό δομημένο περιβάλλον καθώς επίσης και η διαχείριση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας (εικ. 1.5).



Εικόνα 1.5: Ιστορικές πόλεις προς ανάλυση

Αξίζει να σημειωθεί ότι όλες οι ιστορικές πόλεις ανά τον κόσμο αντιμετωπίζουν ποικίλα προβλήματα, τα οποία οφείλονται κυρίως στις σύγχρονες απαιτήσεις και ανάγκες που αντιμετωπίζουν σήμερα οι κοινωνίες. Παρόλα αυτά επιλέχθηκαν τα συγκεκριμένα παραδείγματα και θα παρουσιαστούν αποκλειστικά οι καλές πρακτικές που έχει εφαρμοστεί.

1.4.1 Η περίπτωση του ιστορικού κέντρου της Μπολόνια

1.4.1.1. Ιστορική εξέλιξη

Το ιστορικό κέντρο της Μπολόνια διαθέτει μια πλούσια ιστορία δείγματα της οποίας κατοπτρίζονται και στον αστικό της ιστό και διατηρούνται μέχρι και σήμερα (Χατζηδάκη, 2021).

Η πρώτη μορφή οικισμού στην πόλη χρονολογείται τον 2^ο αι. π. Χ. καλούμενο ως «Felsina» και εκτιμάται ότι βρισκόταν σε κεντρική θέση του σημερινού ιστορικού κέντρου. Μερικά χρόνια αργότερα η πόλη επεκτάθηκε προς τη βόρεια πλευρά της πόλης, ιδρύοντας τη λατινική αποικία Bononia (Σάκκας, 2008).

Η νέα πόλη δομήθηκε βάση ενός οργανωμένου σχεδίου επηρεασμένο από πρότυπα των Ρωμαίων κατακτητών της, σχεδιασμένη πάνω σε έναν κάναβο ορθογώνιων τετραγώνων (Χατζηδάκη, 2021).

Το διάστημα μεταξύ 3^{ου} και 4^{ου} αι. μ.Χ. κατασκευάστηκαν τα πρώτα μεσαιωνικά τείχη της πόλης γνωστά ως Selenite, τα οποία περιέκλειαν τον ιστορικό ιστό. Τα τείχη αυτά, διαμορφώθηκαν από 4 πύλες και στη συνέχεια, η πόλη χωρίστηκε γεωγραφικά σε 4 επιμέρους μέρη (Χατζηδάκη, 2021).

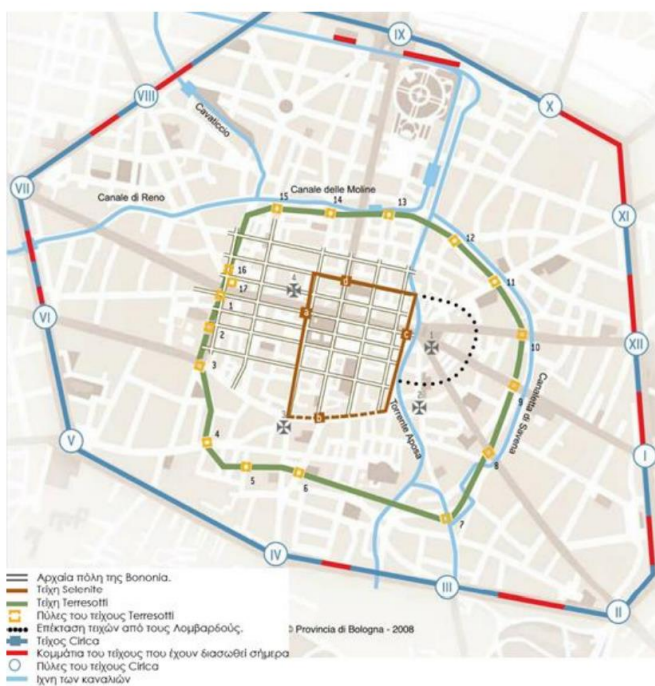
Τους επόμενους αιώνες η πόλη άκμασε, με αποτέλεσμα να αυξηθεί ο πληθυσμός της και κατ' επέκταση οι στεγαστικές της ανάγκες. Έτσι αποφασίστηκε οι νέοι οικισμοί να κατασκευαστούν στην εκτός τειχών περιοχή, κατά μήκος των αξόνων (Χατζηδάκη, 2021).

Σημαντικός σταθμός στην ιστορία της πόλης της Μπολόνια αποτέλεσε η ίδρυση του Πανεπιστημίου της το 1088 μ. Χ. με αποτέλεσμα την αύξηση των στεγαστικών αναγκών εντός του ιστορικού ιστού (Πέτρου, 2016).

Κατά τη διάρκεια του 13ου αι. κατασκευάστηκε η δεύτερη φάση οχύρωσης καλούμενη ως Terresotti, περιμετρικά της προγενέστερης, η οποία αποτελούνταν από 18 πύλες – πύργους. Στη συνέχεια, λόγω της αύξησης του πληθυσμού αλλά και την προστασία της εκτός τειχών περιοχή κατασκευάστηκε η τρίτη φάση οχύρωσης γνωστή ως cresta ή circla (1390 μ.Χ.) (εικ. 1.6) (Χατζηδάκη, 2021).

Τα χρόνια που ακολούθησαν η πόλη πέρασε από περιόδους ακμής και ευημερίας, μέχρι τα τέλη του 19^{ου} αι., όπου λόγω της πυκνοδομημένης μορφολογίας του ιστορικού κέντρου, οι αρμόδιες αρχές αποφάσισαν να κατεδαφίσουν την τελευταία φάση των τειχών και στη συνέχεια, πρότειναν την ανοικοδόμηση του χώρου (Χατζηδάκη, 2021)

Ακόμα, αξίζει να σημειωθεί ότι ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος είχε αρνητικές επιπτώσεις στον ιστορικό ιστό της πόλης. Λόγω της κομβικής γεωγραφικής και στρατηγικής της σημασίας, η πόλη δέχτηκε εναέριους βομβαρδισμούς, οι οποίοι είχαν ως αποτέλεσμα να καταστρέψουν ένα μεγάλο κομμάτι της ιστορικής και πολιτιστικής της κληρονομιάς (Πέτρου, 2016).



Εικόνα 1.6: Το ιστορικό κέντρο της Μπολόνια

1.4.1.2 Καλές πρακτικές διατήρησης της χρήσης της κατοικίας στο ιστορικό κέντρο

Κατά τη διάρκεια του 20^{ου} αι., οι συνεχόμενες πολιτικές και κοινωνικές ανακατατάξεις που έπληξαν το ιστορικό κέντρο της Μπολόνια είχαν ως αποτέλεσμα την παρακμή του ιστού και κατ' επέκταση την κατοίκησή του από άτομα χαμηλότερου βιοτικού επιπέδου (Μεταξάκης, 2012)).

Τόσο οι ιδιοκτήτες, όσο και οι ένοικοι αδιαφορούσαν για την ανάπτυξη της πόλης και προχωρούσαν σε ενέργειες αλλαγής χρήσης των κτιρίων από κατοικία σε εκείνες του τριτογενούς τομέα με απώτερο σκοπό τη μέγιστη εκμετάλλευση του ακινήτου (Μεταξάκης, 2012).

Η κατάσταση αυτή άλλαξε ριζικά στα τέλη της δεκαετίας του '60, όπου η επιστημονική ομάδα του Leonardo Benevolo ανέλαβε να μελετήσει την υφιστάμενη κατάσταση του ιστορικού κέντρου υπό το πρίσμα των μόνιμων κατοίκων (εικ. 1.7). Έτσι, διαπιστώθηκε ότι το ιστορικό κέντρο της Μπολόνια διαθέτει μια πολυλειτουργική δραστηριότητα με μεγάλο ποσοστό χρήσεων εστίασης, αναψυχής και εμπορίου, οι οποίες δε συνάδαν με τον χαρακτήρα της πόλης (Μεταξάκης, 2012).

Για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος η μελετητική ομάδα πρότεινε την προστασία του ιστορικού ιστού, με την κήρυξή του ως προστατευόμενο, την απομάκρυνση των μη συμβατών χρήσεων της περιοχής, καθώς και την πεζοδρόμηση των σημαντικότερων δρόμων του ιστορικού κέντρου (Calavita, 1980).

Παράλληλα, έχοντας καταγραφεί όλη η κτιριακή κατάσταση της πόλης, αποφασίστηκε η κατηγοριοποίησή τους σε τέσσερις διακριτές ενότητες. Η πρώτη αφορούσε δημόσια κτίρια ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, η επόμενη αφορούσε κτίρια μικρότερης αξίας που ανήκαν κατά κύριο λόγο στη μεσαία τάξη. Ακολούθως κατατάχθηκαν οι μικρότερες οικιστικές μονάδες οι οποίες δε διέθεταν κοινά χαρακτηριστικά και τέλος, η τελευταία κατηγορία αφορούσε τις κατοικίες των χαμηλότερων οικονομικών στρωμάτων οι οποίες επαναλάμβαναν κοινές τυπολογίες (εικ.1.8) (Calavita, 1980).



Εικόνα 1.7: Αεροφωτογραφία από το ιστορικό κέντρο της Μπολόνια τη δεκαετία του '60



Εικόνα 1.8: Φωτογραφίες από καταλόγους καταγραφής κτιρίων εντός του ιστορικού κέντρου της Μπολόνια

Το 1969, οι αρμόδιες αρχές λαμβάνοντας υπόψιν τη μελέτη που είχε προηγηθεί προχώρησε στη θέσπισή ενός νέου σχεδίου, σύμφωνα με το οποίο το κράτος έδινε οικονομικά κίνητρα στους ιδιοκτήτες που διέθεταν ακίνητη περιουσία στο ιστορικό κέντρο να την ανακαινίσουν με αντάλλαγμα τη διατήρηση των χαμηλών ενοικίων στους ίδιους ενοικιαστές για τα επόμενα 15 με 20 χρόνια. Με σκοπό την προστασία της διατήρησης των χαμηλών ενοικίων, προτάθηκε η δημιουργία μιας νέας επιτροπής η οποία θα αποτελούνταν από ενοικιαστές, καθώς και ιδιοκτήτες (Calavita, 1980).

Παράλληλα, τα κτίρια που κρίθηκε αδύνατη η αποκατάστασή τους, δόθηκε η δυνατότητα στους ιδιοκτήτες να κατασκευάσουν νέα, τα οποία ενοικιάστηκαν σε νέους κατοίκους με απώτερο σκοπό την πληθυσμιακή αύξηση του ιστορικού κέντρου. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα νέα κτίρια ήταν κατασκευασμένα από σύγχρονα υλικά, τα οποία ήταν συμβατά με την αρχιτεκτονική μορφολογία του ιστορικού κέντρου (Μεταξάκης, 2012).

Παράλληλα, με στόχο την αναβάθμιση και την αναζωογόνηση της περιοχής προτάθηκε η δημιουργία νέων δημόσιων χώρων όπως πλατείες πάρα και παιδικές χαρές οι οποίες βοήθησαν στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου της πόλης (Calavita, 1980).

Οι στρατηγικές που ακολούθησε το ιστορικό κέντρο της Μπολόνια στα τέλη της δεκαετίας του '60 αποτελέσαν τα θεμέλια για τον τρόπο διαχείρισης και προστασίας της χρήσης της κατοικίας. Σήμερα τα περισσότερα ιστορικά κέντρα αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα εξευγενισμού, όπου λόγω της άνθισης της τουριστικής δραστηριότητας η χρήση της κατοικίας περιορίζεται ολοένα και περισσότερο. Η κρίση αυτή έχει ως αποτέλεσμα την απομάκρυνση των μόνιμων κατοίκων και παράλληλα όλων των παραδοσιακών χρήσεων που τη διέπουν (Αθανασόπουλος, Καραβά, 2009).

Ολοκληρώνοντας την μελέτη για το ιστορικό κέντρο της Μπολόνια, μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι οι μελέτες που εκπονήθηκαν κατάφεραν να βελτιώσουν τις συνθήκες διαβίωσης των μόνιμων κατοίκων στον κέντρο και να ενισχύσουν τη χρήση της κατοικίας. Τα κίνητρα που δόθηκαν έδωσαν τη δυνατότητα στους ιδιοκτήτες να συντηρήσουν και να αναβαθμίσουν την περιουσία του και κατ' επέκταση να προστατέψουν και να αναζωογονήσουν την κτιριακή κατάσταση ολόκληρου του ιστορικού κέντρου.

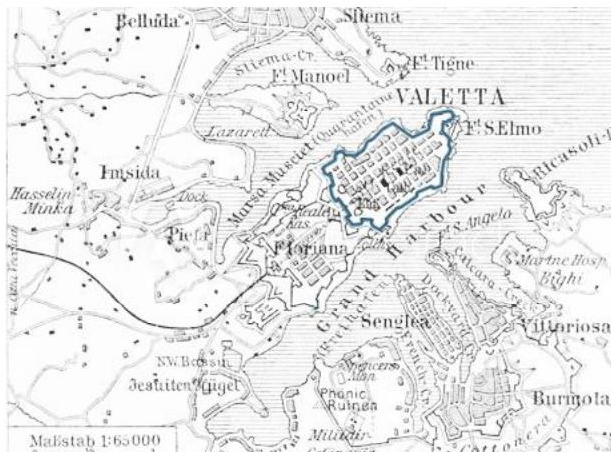


Εικόνα 1.9: η Σημερινή κατάσταση του ιστορικού κέντρου της Μπολόνια (2022)

1.4.2 Η περίπτωση του ιστορικού κέντρου της Βαλέτας

1.4.2.1. Ιστορική εξέλιξη

Το ιστορικό κέντρο της Βαλέτας αναφέρεται για πρώτη φορά στην ιστορία τον 16ο αι. επί περιόδου κατοχής. Η ιστορική πόλη σχεδιάστηκε από το Τάγμα των Ιωαννιτών Ιπποτών ως καταφύγιο για τη φροντίδα και την περίθαλψη των τραυματιών στρατιωτών (Ashworth, Tunbridge, 2016).



Εικόνα 1.10: Το ιστορικό κέντρο της Βαλέτας

Πρόκειται για μία λοφώδη χερσόνησο (εικ. 1.10), η οποία βρισκόταν μεταξύ δύο φυσικών λιμανιών της Μεσογείου. Από τα πρώτα κιόλας χρόνια προέκυψε η ανάγκη οχύρωσης της πόλης και κατά συνέπεια, η νέα πόλη διαμορφώθηκε με ισχυρούς προμαχώνες και μεγάλες τάφρους, μετατρέποντάς την σε μία πόλη σημαντικής στρατηγικής σημασίας. Έτσι, μέχρι το 1568 η πόλη είχε ήδη κατοικηθεί από τους κατοίκους των γύρω περιοχών⁴

Τα χρόνια που ακολούθησαν το ιστορικό κέντρο της Βαλέτας λόγω της στρατηγικής του θέσης αποτέλεσε ναυτική βάση οδηγώντας το σε

περιόδους ευημερίας και οικονομικής ανάπτυξης. Εκείνη την περίοδο κατασκευάστηκαν σημαντικά δημόσια κτίρια όπως σχολεία, νοσοκομεία, ναοί, όπερα κ.ά. (Lino, 2009).

Στα τέλη του Β' παγκοσμίου πολέμου (1942) η πόλη βομβαρδίστηκε κατά τη διάρκεια αεροπορικής επιδρομής, καταστρέφοντας σε μεγάλο βαθμό σημαντικά κτήρια, δημιουργώντας ένα μεγάλο αστικό κενό το οποίο για αρκετά χρόνια χρησιμοποιούνταν ως χώρος στάθμευσης (εικ. 1.11). (Lino, 2009).



Εικόνα 1.11: Η κτιριακή κατάσταση της Βαλέτα στα τέλη του Β' Παγκοσμίου πολέμου

Λόγω αυτής της καταστροφής, οι περισσότερες αστικές οικογένειες απομακρύνθηκαν από την περιοχή μετακομίζοντας σε προάστια, μακριά από τον ιστό της Παλιάς Πόλης τα οποία είχαν σχεδιαστεί κατάλληλα για να υποστηρίξουν τις ανάγκες ενός προσωπικού οχήματος (Lino, 2009).

Το 1964, με την ανεξαρτησία της Μάλτας το νησί ακολούθησε αναπτυξιακές στρατηγικές θέτοντας ως προτεραιότητα την εκπαίδευση, την κοινωνική πρόνοια, την υγεία, τις εξωτερικές σχέσεις με την υπόλοιπη Ευρώπη, αλλά και τη διαχείριση της πολιτιστικής της κληρονομιάς (Malcolm, 1999).

Σημαντικό σταθμό για την ιστορική και πολεοδομική εξέλιξη της Βαλέτα αποτέλεσε η ένταξή της στην UNESCO ως μνημείο παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς (1980). Τα κριτήρια ένταξής της αφορούσαν τη διατήρηση του αρχιτεκτονικού της πλούτου, των ζωντανών παραδόσεων, αλλά και τα καλλιτεχνικά και λογοτεχνικά της έργα τα οποία εκτιμήθηκαν ως υψίστης σημασίας (Oglethorpe, 2006).

⁴[City of Valletta - Gallery - UNESCO World Heritage Centre](#) (πρόσβαση 08.2022)

1.4.2.2. Καλές πρακτικές ένταξης τουριστικής δραστηριότητας στο ιστορικό κέντρο (προστασία της χρήσης της κατοικίας και προώθηση του αστικού τουρισμού)

Μετά την ένταξη της Βαλέτας στην UNESCO προέκυψε η ανάγκη διατήρησης και ανάδειξης ενός βιώσιμου ιστορικού κέντρου. Από το 1980, μέχρι σήμερα πραγματοποιούνται μία σειρά σχεδίων που στοχεύουν στην ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς, αλλά και στην ανάπτυξη και προώθηση του αστικού τουρισμού.

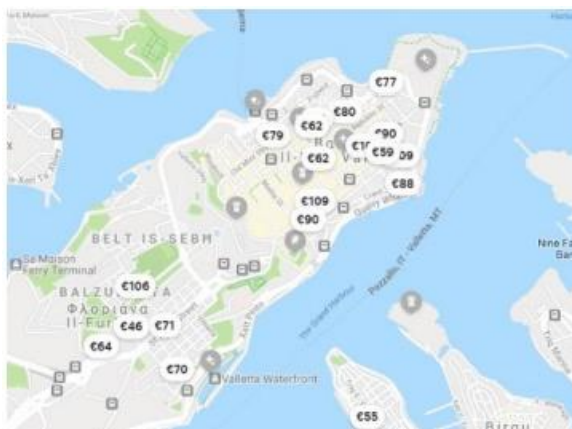
Αρχικά, αξίζει να σημειωθεί ότι η τουριστική δραστηριότητα για τη Μάλτα ξεκίνησε δειλά τη δεκαετία του '80, με βρετανούς τουρίστες οι οποίοι επιζητούσαν ένα μέρος για ξεκούραση και χαλάρωση.

Αξιοσημείωτο είναι ότι μέχρι και το τέλος του 20^{ου} αιώνα, ενώ είχε ξεκινήσει να αναπτύσσεται η τουριστική δραστηριότητα, τα τουριστικά θέρετρα που είχαν κατασκευαστεί στην Μάλτα ήταν αρκετά μακριά από το ιστορικό κέντρο της Βαλέτας, με αποτέλεσμα να υπάρχει έντονη τουριστική δραστηριότητα κατά τη διάρκεια της μέρας και το βράδυ η περιοχή να ερημώνει εξαιτίας της απουσίας χρήσεων αναψυχής (Ebejer, 2019).

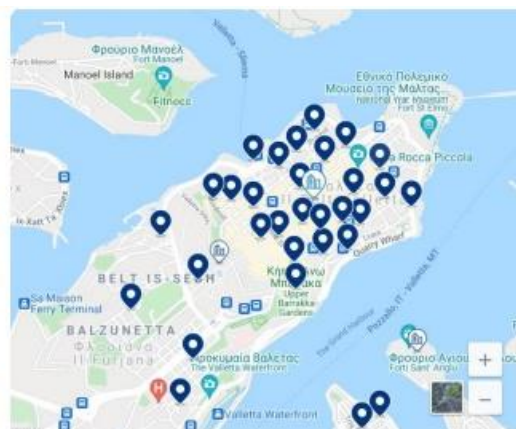
Η κατάσταση αυτή άλλαξε ριζικά στις αρχές του 21^{ου} αιώνα, με την αύξηση της τουριστικής κίνησης, πολλαπλασιάζοντας την επισκεψιμότητας της Μάλτας και κατ' επέκταση της Βαλέτας. Σήμερα, το ιστορικό κέντρο διαθέτει έντονη νυχτερινή δραστηριότητα, κάτι το οποίο ενοχλεί σε μεγάλο βαθμό τους μόνιμους κατοίκους της περιοχής οι οποίοι είναι στην πλειοψηφία τους υπερήλικες (Ebejer, 2019).

Για την ικανοποίηση των κατοίκων, αλλά ταυτόχρονα και την εκμετάλλευση της τουριστικής δραστηριότητας, ο πρώην πρωθυπουργός Lawrence Gonzi πρότεινε το σχέδιο «της δικής μας μόνιμης πολιτιστικής πρωτεύουσας» (2004). Το πρόγραμμα αυτό έχει διάρκεια 20 ετών, και μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα προέβλεπε να γίνουν προσπάθειες τόνωσης της αίσθησης της εθνικής υπερηφάνειας, καθώς και την ανάπτυξη και αναζωογόνηση της πρωτεύουσας με τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσής της (Ebejer, 2019).

Αντιθέτως, αξίζει να σημειωθεί ότι αυτή η οικονομική ανάπτυξη έδωσε τη δυνατότητα σε πολλούς ιδιοκτήτες να συντηρήσουν και να ανακαινίσουν την περιουσία τους, με σκοπό την τουριστική της εκμετάλλευση (εικ. 1.12, 1.13), γεγονός το οποίο βοήθησε στη διατήρηση της αρχιτεκτονικής των κτιρίων και κατ' επέκταση στην προστασία του ευρύτερου ιστορικού ιστού (Ebejer, 2019).



Εικόνα 1.12: Διαθεσιμότητα καταλυμάτων για το μήνα Μάιο 2022 από την ιστοσελίδα: <https://www.airbnb.gr/>



Εικόνα 1.13: Διαθεσιμότητα καταλυμάτων για το μήνα Μάιο 2022 από την ιστοσελίδα: <https://www.booking.com/>

Με στόχο την αναγέννηση της περιοχής, την τουριστική εκμετάλλευση, αλλά και την προστασία του ιστορικού κέντρου, η Βαλέτα θέσπισε μία σειρά σχεδίων όπως για παράδειγμα το σχέδιο Peacock garden – Culfs (2011) και το Valletta Action Plan. (2011) τα οποία είχαν μακροπρόθεσμο ορίζοντα υλοποίησης. Τα σχέδια αυτά θα μπορούσαν να κριθούν θετικά, καθώς κατάφεραν να διατηρήσουν και να προστατέψουν τον ιστορικό χαρακτήρα της πόλης, προωθώντας σύγχρονες στρατηγικές διαχείρισης της τουριστικής δραστηριότητας θέτοντας περιορισμούς για την ανάπτυξή της. Οι περιορισμοί αυτοί αφορούσαν την προστασία των υφιστάμενων παραδοσιακών χρήσεων που υπάρχουν στην περιοχή και αποτελούν κομμάτι της ιστορίας της πόλης, αλλά και την προστασία και διατήρηση της χρήσης της κατοικίας εντός του ιστορικού κέντρου από τις αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού (Borg, 2011).

Επιπρόσθετα, για την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς της Βαλέτας, προτάθηκε από το Υπουργείο Τουρισμού της Μάλτας (2012) η προώθηση των παραδοσιακών φεστιβάλ, σε συνδυασμό με τις πολιτιστικές εκδηλώσεις και δραστηριότητες που πραγματοποιούνται διαχρονικά στο ιστορικό κέντρο. Η Βαλέτα απαριθμεί 16 διαφορετικά φεστιβάλ που πραγματοποιούνται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και η θεματολογία τους αφορά τις καλές τέχνες, τον κινηματογράφο, τη μόδα, την επιστήμη, αλλά και τις Απόκριες. Επίσης, η Βαλέτα έχει αναπτύξει και θρησκευτικό τουρισμό, ο οποίος είναι πολύ δημοφιλής κυρίως τη Μεγάλη Εβδομάδα (Ebejer, 2019).

Ακόμα, η Βαλέτα πέρα από την πολιτιστική και διοικητική της ταυτότητα, έχει αναπτύξει έντονη ναυτιλιακή δραστηριότητα, η οποία συνδέεται άμεσα με τον τουρισμό της. Το λιμάνι Grand Harbour αποτελεί ένα από τα κορυφαία λιμάνια της Ευρώπης, έχοντας σημαντικό οικονομικό αντίκτυπο στην οικονομία της χώρας (εικ. 1.14).



Εικόνα 1.14: Το λιμάνι Grand Harbour

Επιπρόσθετα, το λιμάνι Grand Harbour, αλλά και τα περίχωρά του έχουν συμμετάσχει στο διακρατικό έργο DEVELOPMED. Το έργο αυτό αφορά την τουριστική προώθηση, την ανάπτυξη ευρωπαϊκών σχέσεων, αλλά και την ενίσχυση της θαλάσσιας προσβασιμότητας στα λιμάνια της Μεσογείου. (Ebejer, 2018).

Ο τρόπος διατήρησης και ανάδειξης της πολιτιστικής κληρονομιάς της Βαλέτας, είχε ως αποτέλεσμα την ανακήρυξή της ως Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης (ECOC) το 2018. Πρόκειται για μία προσπάθεια η οποία είχε ξεκινήσει από το 2011 με κίνητρο την αναγέννηση του ιστορικού κέντρου, η οποία θα μπορούσε να επιτευχθεί με την ανάπλαση δημοσίων χώρων, αλλά και τη αποκατάσταση δημοσίων κτιρίων. Πρόθεσή τους ήταν η αναζωογόνηση της περιοχής και όχι η μουσειοποίησή της. Η διάκριση αυτή έδωσε νέα κίνητρα ανάδειξης του πολιτιστικού πλούτου της περιοχής, παρέχοντας νέες ευκαιρίες και χρηματοδοτήσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση, για την αναζωογόνηση και τη προώθησή της προς τα έξω (Ebejer, 2019).

Ολοκληρώνοντας την έρευνα για τη διαχείριση της τουριστικής δραστηριότητας στο ιστορικό κέντρο της Βαλέτας μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι οι πρακτικές που έχουν χρησιμοποιηθεί έχουν επιφέρει θετικά αποτελέσματα καθώς κατάφεραν να αναπτύξουν και να εκμεταλλευτούν στο έπακρο την τουριστική δραστηριότητα της πόλης και κατ' επέκταση να ενισχύσουν την οικονομία της χώρας, σεβόμενοι πάντα τις αξίες που διέπουν το ιστορικό κέντρο της Βαλέτας. Αντιθέτως, οι νέες χρήσεις έχουν επηρεάσει την καθημερινή ζωή των μόνιμων κατοίκων, γεγονός το οποίο έχει γίνει αντιληπτό και τα τελευταία χρόνια θεσπίζονται συνεχώς σχέδια, με σκοπό την ομαλότερη ένταξη της τουριστικής δραστηριότητας, αλλά και την ικανοποίηση των μόνιμων κατοίκων.

1.4.3 Η περίπτωση του ιστορικού κέντρου της Βαρκελώνης

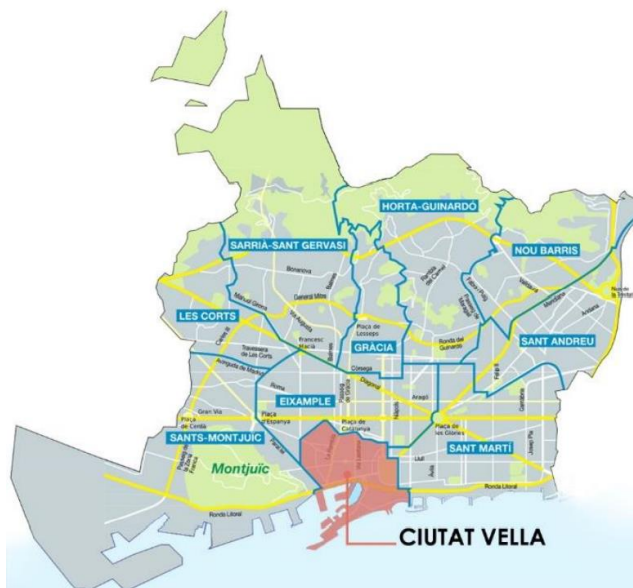
1.4.3.1 Ιστορική εξέλιξη

Η πόλη της Βαρκελώνης λόγω της σημαντικής γεωγραφικής της θέσης διαθέτει μία πλούσια ιστορία ιδιαίτερου αρχαιολογικού και αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος. Οι απαρχές κατοίκησης της αναφέρονται για πρώτη φορά στην ιστορία κατά τη διάρκεια της ρωμαϊκής περιόδου (1^{ος} αι. π.Χ.), ως αποικία της αυτοκρατορίας του Αυγούστου (Χατζηδάκη, 2021).

Το διάστημα μεταξύ 12^{ου} – 14^{ου} αι. η πόλη περιτειχίστηκε και η τελική της μορφή αποτελεί το σημερινό ιστορικό κέντρο γνωστό και ως συνοικία Ciutat Vella. Λόγω της μορφολογίας της, η Παλιά Πόλη της Βαρκελώνης μπορεί να χωριστεί σε τέσσερις διακριτές ενότητες – γειτονίες (εικ. 1.15), όπου χαρακτηρίζονται από πυκνή δόμηση και στενούς δρόμους (Χατζηδάκη, 2021).

Κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αι. η πόλη, επηρεασμένη από τη βιομηχανική επανάσταση, ανέπτυξε τη δική της βιομηχανική δραστηριότητα, με βιομηχανίες κρασιού, σιδήρου, αλλά και φελλού. Η αναδόμηση αυτή είχε ως αποτέλεσμα τη ραγδαία αύξηση του πληθυσμού εντός της πόλης με αποτέλεσμα οι αρμόδιες αρχές να προβούν στη θέσπιση ενός νέου πολεοδομικού σχεδίου με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των μόνιμων κατοίκων και τη σύνδεση της περιοχής με τους γύρω οικισμούς (Esdaile, 2000).

Στο γύρισμα του 20^{ου} αι. η πόλη της Βαρκελώνης νιώθοντας την ανάγκη απελευθέρωσης από τα χρόνια δικτατορίας του Franco που είχαν προηγηθεί υιοθέτησε και ένταξε στο εσωτερικό της πολλές απόψεις του μοντέρνου κινήματος και έτσι η πόλη απέκτησε μία νέα ιδιοσυγκρασία, αναπτύσσοντας τέχνες και τεχνοτροπίες της εποχής της (Esdaile, 2000).



Εικόνα 1.15: Διαχωρισμός ιστορικού κέντρου Βαρκελώνης σε τέσσερις υποενότητες

1.4.3.2 Ανάπλαση και διαμόρφωση δημοσίων χώρων σε ιστορικό δομημένο περιβάλλον

Στις αρχές του 20^{ου} αι. η πόλη της Βαρκελώνης παρουσίαζε μία κακή κτιριακή κατάσταση με πολλά αστικά κενά τα οποία υποβάθμιζαν τον ιστορικό χαρακτήρα της πόλης και έχρηζαν άμεσης αντιμετώπισης (Λεντζάκη, 2018).

Καθοριστικό παράγοντα για την ανάπτυξη της Βαρκελώνης αποτέλεσε η φιλοξενία δύο διεθνών εκθέσεων παγκόσμιας εμβέλειας (Universal Exposition, 1888 και η International Exposition, 1929), όπου χάρες αυτές πραγματοποιήθηκαν δημόσια έργα μεγάλης κλίμακας, τα οποία αφορούσαν την οικοδόμηση πληθώρας δημόσιων κτηρίων με ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον εντός του ιστορικού κέντρου, αλλά και στις γύρω περιοχές και τη διαμόρφωση δημοσίων χώρων πρασίνου. (Λεντζάκη, 2018).

Σημαντικό σταθμό στην πολεοδομική εξέλιξη της πόλης αποτέλεσαν οι Ολυμπιακοί Αγώνες που διεξήχθησαν στην Βαρκελώνη το 1992. Κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας, πραγματοποιήθηκαν πληθώρα επεμβάσεων μεγάλης κλίμακας με σκοπό τη μεταμόρφωση της από μία εξουθενωμένη βιομηχανική πόλη σε έναν ελκυστικό τουριστικό προορισμό (Donald, 1999).

Οι μελέτες που εφαρμόστηκαν κατάφεραν να αποκαταστήσουν την κτιριακή κατάσταση της πόλης, να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των μόνιμων κατοίκων, να ρυθμίσουν την οδική κυκλοφορία και στη συνέχεια να τη συνδέσουν με τους ανοικτούς δημόσιους χώρους (εικ. 1.16) (Λεντζάκη, 2018).

Η στρατηγική που ακολουθήθηκε ήταν αυτή του αστικού βελονισμού, βάση της οποίας πραγματοποιήθηκαν επεμβάσεις αρχικά μικρής και μεσαίας κλίμακας στο οδικό δίκτυο, στους χώρους πρασίνου, στα κτίρια πολιτισμού και στη συνέχεια, εφαρμόστηκαν έργα μεγαλύτερης κλίμακας τα οποία λάμβαναν υπόψιν ολόκληρο το δομημένο περιβάλλον.

Πιο συγκεκριμένα, στα πλαίσια προετοιμασίας της πόλης πραγματοποιήθηκαν πολλές πλακοστρώσεις και αναπλάσεις δημοσίων χώρων όπως ήταν εκείνοι των προαύλιων χώρων των εκκλησιών και των δημοσίων κτιρίων, γνωστό και ως το σχέδιο των εκατό πλατειών. Παράλληλα τοποθετήθηκε νέος αστικός εξοπλισμός και φυτεύτηκαν νέα δέντρα αξονικά στους δρόμους οι οποίοι συνέδεαν σημεία ενδιαφέροντος, δημιουργώντας ελκυστικές διαδρομές. Οι κινήσεις αυτές είχαν ως αποτέλεσμα την ακμή της πόλης και τη μεταμόρφωσή της σε μία σύγχρονη πρωτεύουσα Ευρωπαϊκού κράτους.

Όπως γίνεται αντιληπτό οι κινήσεις αυτές είχαν θετικά αποτελέσματα καθώς κατάφεραν να αναβαθμίσουν τη μορφή του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος, να βελτιώσουν τις υποδομές της πόλης, αλλά και να αποτελέσουν τη βάση για τη μετέπειτα εξέλιξη.



Εικόνα 1.16: Δημόσιοι χώροι εντός του ιστορικού κέντρου της Βαρκελώνης

Στη συνέχεια, σε μία προσπάθεια διάνοιξης του παράκτιου μετώπου και τη σύνδεσή του με το ιστορικό κέντρο πραγματοποιήθηκε ανάπλαση στο βόρειο τμήμα του μετώπου από την περιοχή Poblenou μέχρι την Barceloneta (εικ. 1.17)(Χατζηδάκη, 2021).

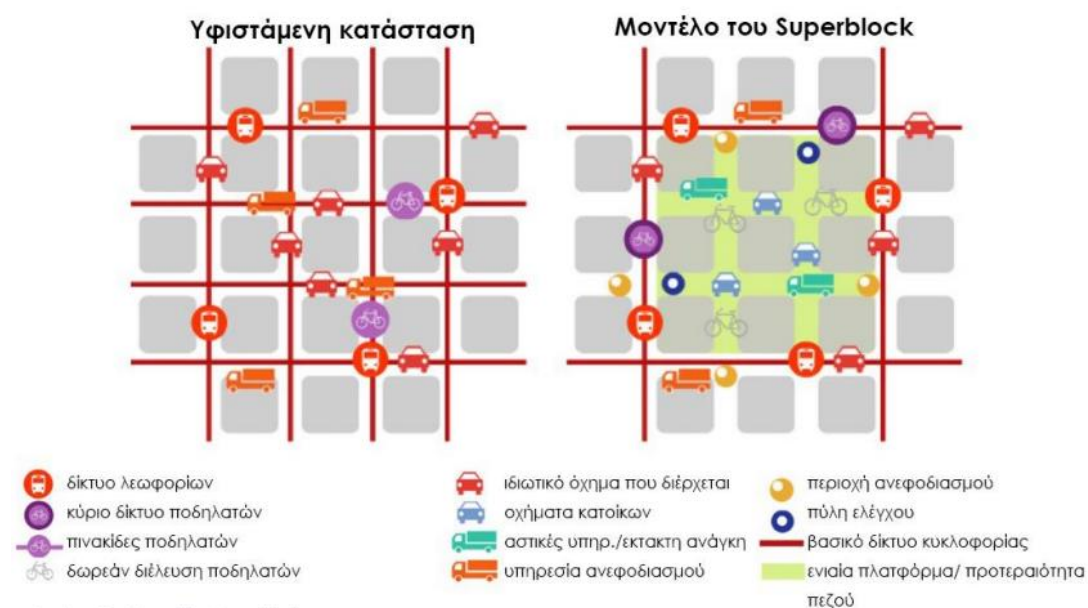


Εικόνα 1.17: Ανάπλαση βόρειου τμήματος παραλιακού μετώπου

Ο σχεδιασμός αυτός θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως επιτυχής, καθώς κατάφερε με σημειακές επεμβάσεις, οι οποίες ήταν βασισμένες σε στρατηγικά σχέδια μεγαλύτερης κλίμακας να αναβαθμίσει την περιοχή και να τη μετατρέψει από μία παρηκμασμένη βιομηχανική πόλη σε έναν ελκυστικό τουριστικό προορισμό(Χατζηδάκη, 2021).

Ακόμα, με στόχο την αύξηση του πρασίνου στην πόλη, όπου λόγω του πυκνοδομημένου ιστού ήταν ακατόρθωτη, οι αρμόδιες αρχές προχώρησαν στην προώθηση ενός νέου μοντέλου γνωστό ως Superblock. Σκοπός του μοντέλου αυτού ήταν η μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου, η μείωση της ταχύτητάς του, καθώς και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των μόνιμων κατοίκων εντός του ιστορικού κέντρου.

Πιο συγκεκριμένα, στην κάθε περιοχή όπου επρόκειτο να εφαρμοστεί το μοντέλο Superblock, ορίστηκε αρχικά ότι περιμετρικά το κάθε ένα θα περικλείεται από κύριους οδικούς άξονες, στους οποίους θα πραγματοποιείται ο ανεφοδιασμός των καταστημάτων, θα επιτρέπεται η κίνηση του αυτοκινήτου και του λεωφορείου. Αντιθέτως, στο εσωτερικό της περιοχής θα επιτρέπεται αποκλειστικά η διέλευση των αυτοκινήτων των μόνιμων κατοίκων, καθώς και τα οχήματα έκτακτης ανάγκης. Επίσης, στο εσωτερικό του Superblock προτάθηκε η δημιουργία μίας ενιαίας πλακόστρωσης με μικρά πάρκα τσέπης όπου αυτά ήταν εφικτά στην οποία θα είχε προτεραιότητα ο πεζός (εικ. 1.18).



Εικόνα 1.18: Μοντέλο αναπαράστασης των Superblock

1.4.4 Η περίπτωση του ιστορικού κέντρου της Βιτόρια Γκαστές

1.4.4.1 Ιστορική εξέλιξη

Η μεσαιωνική πόλη της Βιτόρια Γκαστές ιδρύθηκε κατά τη διάρκεια του 12^{ου} αι. μ. Χ. πάνω στην κορυφή του λόφου της πεδινής περιοχής της Αλάβας της Ισπανίας.⁵

Η πόλη περιτειχίζονταν από τείχη, τα οποία εξασφάλιζαν την αμυντική της προστασία. Σύμφωνα με το πρώτο σχέδιο του 1181, η πόλη διασχιζόταν από τρεις εγκάρσιους οδικούς άξονες με προσανατολισμό από το Βορρά προς το Νότο, οι οποίοι συνδέονταν με δευτερεύοντες διαμήκεις μικρότερου πλάτους (εικ. 1.19).

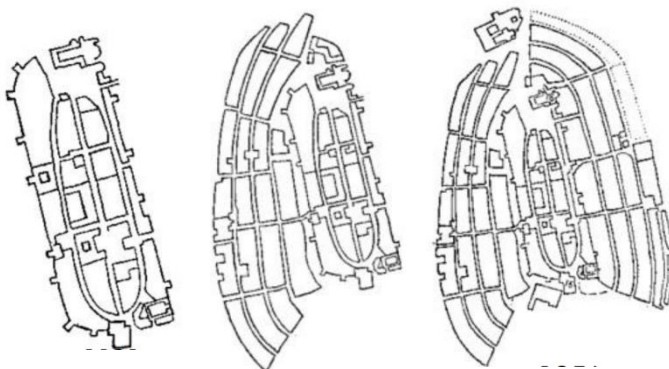
Τα χρόνια που ακολούθησαν, η πόλη κατάφερε να επεκτείνει τα όριά της προς τη δύση (1202), όπως φαίνεται και στον αντίστοιχο χάρτη (εικ. 1.19).

Στη συνέχεια, λόγω της έντονης εμπορικής δραστηριότητας που ανέπτυξε η πόλη, αποφασίστηκε η επέκτασή της προς την ανατολική πλευρά επαναλαμβάνοντας κατοπτρικά τη δομή και τη μορφολογία της προαναφερθείσας επέκτασης του ιστορικού κέντρου (εικ. 1.19).⁶

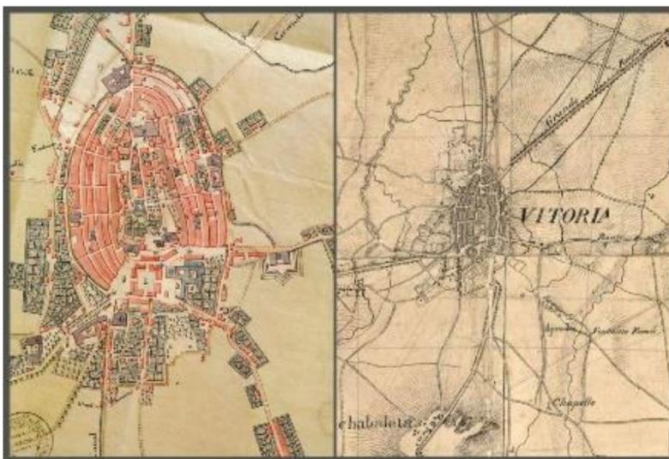
Τους επόμενους αιώνες η πόλη απέκτησε βιομηχανική δραστηριότητα και αναπτύχθηκε ως ένα αξιόλογο διοικητικό και οικονομικό κέντρο (εικ. 1.20) (Xabier, Iker, 2014).

Μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου πολέμου και την αύξηση των στεγαστικών αναγκών προέκυψε μία νέα ανάγκη επέκτασης της πόλης η οποία πραγματοποιήθηκε νότια του ιστορικού κέντρου, όπου θα μπορούσε να συνδεθεί με την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή (Xabier, Iker, 2014).

Σημαντικό στάδιο στην ανάπτυξη του ιστορικού κέντρου αποτέλεσε η κήρυξη του ως διοικητική πρωτεύουσα, στις αρχές του 20ου αι. Η κίνηση αυτή είχε ως αποτέλεσμα τον εκσυγχρονισμό της πόλης, καθώς και τη ανάπτυξη του βιοτικού της επιπέδου (Xabier, Iker, 2014).



Εικόνα 1.19: Πολεοδομική εξέλιξη ιστορικού κέντρου



Εικόνα 1.20: Το ιστορικό κέντρο της Βιτόρια Γκαστές τη δεκαετία του '50

⁵ <https://www.travelpass.gr/2018/05/vitoria-i-omorfi-protevousa-tis-horas-ton-vaskon/> (πρόσβαση 10.2022)

⁶ <https://munizipalistok.org/bienvenid/> (πρόσβαση 10.2022)

1.4.4.2 Σύγχρονες στρατηγικές διαχείρισης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, μέσα μαζικής μεταφοράς)

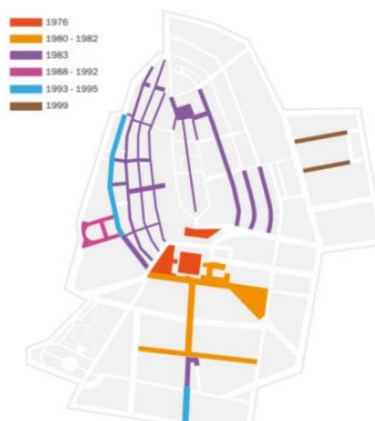
Η έντονη βιομηχανική δραστηριότητα που ανέπτυξε το ιστορικό κέντρο της Βιτόρια κατά τη διάρκεια του 20^{ου} αι., καθώς επίσης οι επιρροές από το γενικό πνεύμα της εποχής περί χρήσης ιδιωτικού οχήματος για τις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων είχαν αρνητικές επιπτώσεις στο ιστορικό κέντρο και έχρηζαν άμεσης αντιμετώπισης.

Για την πρόληψη, αλλά και την προστασία του ιστορικού ιστού, οι αρμόδιες αρχές προέβλεψαν στη θέσπιση στρατηγικών σχεδίων τα οποία αποσκοπούσαν στην αποσυμφόρηση του ιστορικού ιστού, αλλά και την καλύτερη σύνδεση της Παλιάς Πόλης με τη Νέα (Blanca, 2020).

Αρχικά, αξίζει να σημειωθεί ότι μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '80 είχαν πραγματοποιηθεί οι πρώτες πεζοδρομήσεις στο ιστορικό κέντρο οι οποίες κάλυπταν το μεγαλύτερο μέρος του ιστού και συνέδεαν σημεία ενδιαφέροντος (εικ. 1.21) (Blanca, 2020).

Σημαντικό στάδιο στην πολεοδομική εξέλιξη της πόλης αποτέλεσε το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (2010), σύμφωνα με το οποίο λαμβάνοντας υπόψιν τις θετικές επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων που είχαν εφαρμοστεί τον προηγούμενο αιώνα, αποφασίστηκε η πεζοδρόμηση νέων αρτηριών οι οποίες αποτελούσαν μέρος ενός ευρύτερου σχεδίου και στόχευαν στη προώθηση της πεζής μετακίνησης, τη σύνδεσή τους με τη νέα πόλη, αλλά και με τους ελεύθερους δημόσιους χώρους (Blanca, 2020).

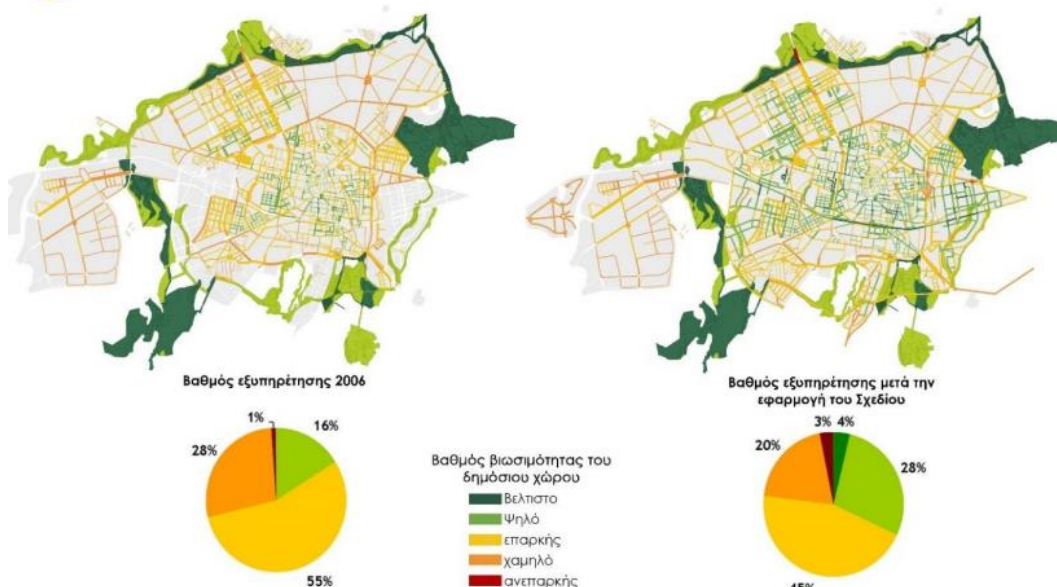
Η κίνηση αυτή θα μπορούσε να αξιολογηθεί θετικά καθώς τόσο το μέγεθος της πόλης, όσο και το ανάγλυφο της συνέβαλαν στην ενθάρρυνση των κατοίκων να πραγματοποιούν τις περισσότερες μετακινήσεις τους με τα πόδια. Επίσης, σύμφωνα με την έρευνα που πραγματοποιήθηκε μετά την εφαρμογή του σχεδίου, διαπιστώθηκε ότι οι νέες πεζοδρομήσεις κατάφεραν να ενθαρρύνουν περισσότερο την κίνηση του πεζού, να προωθήσουν τη σύνδεση του ιστορικού κέντρου με τους ελεύθερους χώρους, αλλά και να βελτιώσουν τη βιωσιμότητα του ιστορικού κέντρου (εικ. 1.22) (Blanca, 2020).



Εικόνα 1.21: Πεζοδρομήσεις ιστορικού κέντρου



Πεζή πρόσβαση από κατοικία σε δημόσιο χώρο

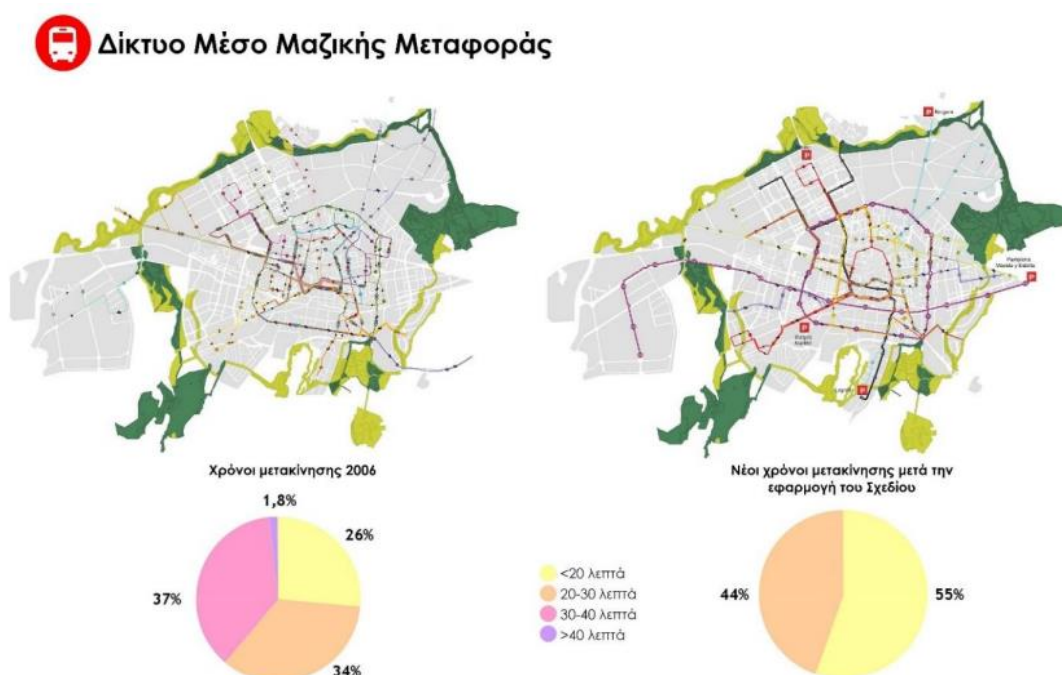


Εικόνα 1.22: Η κίνηση του πεζού στο χώρο

Παράλληλα, την ίδια περίοδο με σκοπό τον περιορισμό της χρήσης του αυτοκινήτου οι αρμόδιες αρχές προχώρησαν σε δραστικές ενέργειες οι οποίες αφορούσαν τον περιορισμό της κίνησης του αυτοκινήτου σε αρκετές οδούς του ιστορικού κέντρου και τη μείωση του ορίου ταχύτητας στα 30 χλμ/ώρα. Ακόμα, απαγορεύτηκε η παρόδια στάθμευση στους περισσότερους δρόμους του ιστορικού ιστού και αποφασίστηκε η τριπλασίαση του αντίτιμου στάθμευσης σε όλους τους οργανωμένους χώρους εντός του ιστορικού κέντρου (Blanca, 2020).

Για την επίτευξη του παραπάνω στόχου το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας όφειλε να ενθαρρύνει και να ενισχύσει όλα τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς. Έτσι, πραγματοποιήθηκε μια σειρά ενεργειών οι οποίες αφορούσαν στην αναδιαμόρφωση των υφιστάμενων διαδρομών των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, έτσι ώστε να εξυπηρετούνται όλες οι περιοχές της πόλης, αλλά και να συνδέονται καλύτερα με το ιστορικό κέντρο (Blanca, 2020).

Τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς που διαθέτει το ιστορικό κέντρο της πόλης είναι τα λεωφορεία και τα τραμ. Επομένως, οι ενέργειες που πάρθηκαν αφορούσαν τη δημιουργία νέων λεωφορειακών λωρίδων σε κεντρικούς δρόμους της πόλης, την προσθήκη νέων δρομολόγιων εξυπηρέτησης οι οποίες θα απευθύνονταν σε περισσότερες περιοχές και θα είχαν τακτικότερα δρομολόγια με απώτερο σκοπό την εξυπηρέτηση των καθημερινών μετακινήσεων των μόνιμων κατοίκων της περιοχής (εικ. 1.23) (Aitor, 2019).

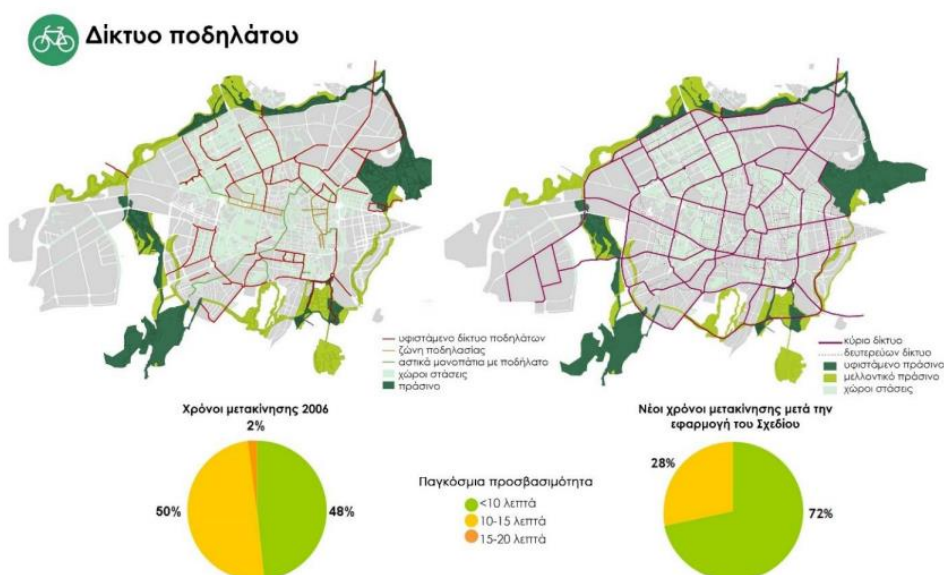


Εικόνα 1.23: Τα Μέσα μαζικής Μεταφοράς του ιστορικού κέντρου, αλλά και της ευρύτερης περιοχής

Επίσης, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων οχημάτων και την προσθήκη νέων, καθώς και την αναδιαμόρφωση των σταθμών των λεωφορείων και των πλατφόρμων αναμονής. Έτσι, το νέο δίκτυο δημοσίων μεταφορών κατάφερε να ενταχθεί στην καθημερινή ζωή των μόνιμων κατοίκων και να βελτιώσει τους χρόνους μετακίνησής τους (Aitor, 2019).

Ακόμα, αξίζει να σχολιαστεί ότι η χρήση του ποδηλάτου για τις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων αποτελεί έναν από τους δημοφιλέστερους τρόπους μετακίνησης των πολιτών από τη δεκαετία του '50. Λόγω του ήπιου ανάγλυφου της περιοχής, αλλά και των κοντινών αποστάσεων οι κάτοικοι του ιστορικού κέντρου το προτιμούν καθημερινά για μικρές μετακινήσεις.

Έτσι, κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού επισημάνθηκε η ανάγκη διατήρησής του και ένταξης νέων ποδηλατοδρόμων συνολικού μήκους 95 χιλιομέτρων, οι οποίοι θα διευκόλυναν τις μετακινήσεις εντός της πόλης, καθώς επίσης θα συνέδεαν το ιστορικό κέντρο με τις γύρω περιοχές (εικ. 1.24).



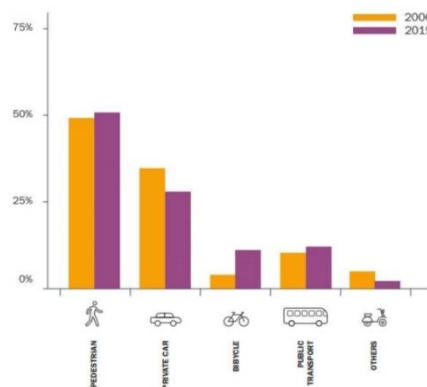
Εικόνα 1.24: Το ιστορικό κυκλοφορίας του ποδηλάτου

Ακόμα, ένα από τα σημαντικότερα επιτεύγματα του σχεδιασμού της βιώσιμης αστικής κινητικότητας του ιστορικού κέντρου της Βιτόρια Γκαστέις αποτελεί η επίτευξη της διατροφικότητας των μέσων μεταφοράς. Ο κάτοικος του ιστορικού κέντρου προκειμένου να οδηγηθεί στην εργασία του, αλλά και για να πραγματοποιήσει τις καθημερινές του μετακινήσεις χρησιμοποιεί περισσότερο από ένα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς όπως είναι για παράδειγμα τα λεωφορεία, το τραμ, το ποδήλατο, αλλά και η μετακίνηση με τα πόδια.

Σήμερα, η διατροφικότητα των μετακινήσεων αποτελεί κοινή πολιτική των πόλεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οποία έχει απώτερο σκοπό τη δημιουργία ενός ευρύτερου δικτύου μεταφορών για τη βελτίωση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας των πόλεων, τη μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων, αλλά και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των μόνιμων κατοίκων.⁷

Με το πέρασμα του χρόνου, οι στρατηγικές, αλλά και τα σχέδια που εφαρμόστηκαν στο ιστορικό κέντρο της Βιτόρια Γκαστέις κρίθηκαν θετικά με αποτέλεσμα τη βράβευσή του από πολλούς φορείς παγκόσμιας εμβέλειας. Ενδεικτικά, κάποια από τα βραβεία που απόσπασε ήταν το βραβείο «IDEA Award» (2008) λόγω της βιωσιμότητας του αστικού της σχεδιασμού, το βραβείο από την επιτροπή των Civitas Awards λόγω του καινοτόμου συστήματος μεταφορών, το βραβείο «Global Green City Award» (2019) κ.ά..⁸

Ολοκληρώνοντας το σχεδιασμό του Σχεδίου της βιώσιμης αστικής κινητικότητας μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι σύμφωνα με την έρευνα που πραγματοποιήθηκε μετά την αποπεράρωση της μελέτης οι στρατηγικές που εφαρμόστηκαν περιόρισαν τη χρήση του προσωπικού αυτοκινήτου, αλλά και των λοιπών μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς και αντιθέτως κατάφεραν να αυξήσουν αισθητά τη χρήση του ποδηλάτου, να βελτιώσουν τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς, αλλά και να ενισχύσουν την πεζή μετακίνηση (διάγραμμα 1.1).



Διάγραμμα 1.1: Αποτελέσματα επιπτώσεων Σχεδιασμού για τη βελτίωση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας (πριν – μετά)

⁷ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/123/common-transport-policy-overview> (πρόσβαση 11.2022)

⁸ https://www.vitoriagasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?uid=u42a28001_1259b4eec2f_7f91&idiona=en (πρόσβαση 10.2022)

1.4.5 Η περίπτωση του ιστορικού κέντρου της Αθήνας

1.4.5.1 Ιστορική εξέλιξη

Η πρώτη μορφή κατοίκησης της ιστορικής πόλης της Αθήνας χρονολογείται τον 4ο αιώνα π. Χ. Στο πέρασμα των αιώνων η πόλη περνώντας από περιόδους ακμής και ευημερίας, επηρεαζόμενη από τα πρότυπα και τα ιδανικά του κάθε κατακτητή εξακολουθούσε να αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα πολιτιστικά κέντρα της Μεσογείου (Χατζηδάκη, 2021)

Σημαντικός σταθμός στην ιστορία της πόλης αποτέλεσε η περίοδος μετά την απελευθέρωση της χώρας και την κήρυξη της ως πρωτεύουσα του Ελληνικού κράτους (1934). Την περίοδο αυτή πραγματοποιήθηκαν ποικίλα δημόσια έργα επηρεασμένα από πρότυπα των Ευρωπαϊκών χωρών (Χατζηδάκη, 2021).

Κομβικό στάδιο στην πολεοδομική εξέλιξη της πόλης αποτέλεσε το Πρώτο Πολεοδομικό Σχέδιο των Αθηνών (1833) το οποίο εκπονήθηκε από τους αρχιτέκτονες Σταμάτη Κλεάνθη και Edward Schaubert.

Η μελέτη αυτή, βασιζόμενη σε ένα Ιπποδάμειο σύστημα χάραξης βασίστηκε στη δομή ενός ισοσκελούς τριγώνου όπου θα είχε κεντροβαρική θέση, τοποθετώντας όλες τις δημόσιες και διοικητικές υπηρεσίες (εικ. 1.25) (Σαρηγιάννης, 2000).

Τον επόμενο χρόνο, ανατέθηκε η αναθεώρηση της Πολεοδομικής Μελέτης στον αρχιτέκτονα Leo Von Klenze, προτείνοντας την τροποποίηση της θέσης των ανακτόρων στη δυτική πλευρά της πόλης, την οργάνωση των ελεύθερων δημοσίων χώρων, τη διαπλάτυνση των δρόμων, αλλά και τη χωροθέτηση κεντρικών λειτουργιών (εικ. 1.26) (Σαρηγιάννης, 2000).

Η τελική μορφή του σχεδίου αποδόθηκε έπειτα από τον Friedrich Gaertner, σύμφωνα με το οποίο χωρίστηκαν χωρικά και γεωγραφικά οι πολεοδομικές ενότητες της Αθήνας (εικ. 1.27). Με τον τρόπο αυτό προέκυψε ο διαχωρισμός μεταξύ δυτικής και ανατολικής συνοικίας (Καρύδης, 2008).

Μετά το τέλος του Α' Παγκοσμίου πολέμου, αλλά και της Μικρασιατικής καταστροφής ο πληθυσμός της Αθηνάς αυξήθηκε ραγδαία με αποτέλεσμα την εκπόνηση του Σχεδίου της Επιτροπής Καλλιγιά (1924) το οποίο αφορούσε το σύνολο της πόλης. Στη συνέχεια, εκπονήθηκε το Σχέδιο της Πολεοδομικής Επιτροπής (1940) το οποίο πρότεινε τη διάνοιξη νέων δρόμων στο ιστορικό κέντρο (Σαρηγιάννης, 2000)

Ακόμα, αξίζει να σημειωθεί ότι ο Β' Παγκόσμιος πόλεμος επέφερε πολλές καταστροφές στην ιστορική πόλη. Η κατάσταση αυτή άλλαξε ριζικά κατά τη δεκαετία του '60 όπου πολλές οικογένειες από την επαρχία μετακόμισαν στην Αθήνα με σκοπό την εύρεση εργασίας αλλά και τη βελτίωση ποιότητας ζωής. Η στεγαστική ανάγκη που προέκυψε εκείνη την περίοδο αντιμετωπίστηκε με τη μέθοδο της αντιπαροχής, οικοδομώντας πολυκατοικίες στο κέντρο της πόλης αλλά και στα προάστια αυτής.

Σημαντικό Σχέδιο στην πολεοδομική εξέλιξη της πόλης αποτέλεσε το Ρυθμιστικό Σχέδιο του 1985, σύμφωνα με το οποίο τέθηκαν τα θεμέλια για την ανασυγκρότηση του ιστορικού κέντρου, η οποία θα μπορούσε να επιτευχθεί με την αποκέντρωση κεντρικών λειτουργιών, την οργάνωση του δικτύου κυκλοφορίας, αλλά και την αξιοποίηση και ανάδειξη των ελεύθερων δημοσίων χώρων (Τριάντης, 2017)⁹



Εικόνα 1.25: το Πρώτο Πολεοδομικό Σχέδιο των Αθηνών (1833)



Εικόνα 1.26: Αναθεώρηση της Πολεοδομικής Μελέτης (1834)



Εικόνα 1.27: Πολεοδομική Μελέτη Friedrich Gaertner

⁹<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1#%CE%99%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%B1> (πρόσβαση 10.2022)

1.4.5.2 Καλές πρακτικές προστασίας και ανάδειξης του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος.

Το ιστορικό κέντρο της Αθήνας στο πέρασμα του χρόνου έχοντας δεχτεί επιρροές από πολλές κοινωνικές, οικονομικές αλλά και πολιτικές καταστάσεις ωθήθηκε στην εκπόνηση σχεδίων τα οποία αποσκοπούσαν στην προστασία του ιστορικού ιστού της πόλης, στη βελτίωση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, αλλά και τη διαχείριση και ανάδειξη της πολιτιστικής της κληρονομιάς.

Με την πάροδο των χρόνων, έχοντας μελετήσει τις καλές πρακτικές διαχείρισης αλλά και διατήρησης των ιστορικών κέντρων στον Ευρωπαϊκό χώρο θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε τις μελέτες σημειακές και αποσπασματικές, καθώς το κάθε σχέδιο είχε περιορισμένο εύρος και δε λάμβανε υπόψιν το ιστορικό κέντρο σαν σύνολο, αλλά αποσκοπούσαν στην άμεση επίλυση των προβλημάτων που έχρηζαν αντιμετώπισης.

Αντιθέτως, αξίζει να σημειωθεί ότι σε αντίθεση με τα υπόλοιπα ιστορικά κέντρα του Ελλαδικού χώρου, το ιστορικό κέντρο της Αθήνας έχει εκπονήσει μελέτες οι οποίες θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν πρότυπο για την προστασία του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος αλλά και την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς. Πρόκειται για μελέτες οι οποίες με την πάροδο του χρόνου έχουν αποδείξει ότι συνέβαλαν στην προστασία του ιστού και κατάφεραν να διατηρήσουν τον ιστορικό χαρακτήρα της πόλης.

Πιο συγκεκριμένα, η ανάπλαση της ιστορικής συνοικίας της Πλάκας αποτελεί μία από τις πιο πετυχημένες επεμβάσεις που έχουν πραγματοποιηθεί στον Ελλαδικό χώρο. Το 1979, η ερευνητική ομάδα με επικεφαλής τον αρχιτέκτονα Δ. Ζήβα κλήθηκε να μελετήσει και να σχεδιάσει την ανάπλαση της ιστορικής συνοικίας της Πλάκας (Μεταξάκης, 2012).

Αρχικά, η πρώτη ενέργεια των μελετητών ήταν η οριοθέτηση της περιοχής μελέτης (ΦΕΚ 445/Δ/1979), και η νομιμοποίηση του υφιστάμενου πολεοδομικού σχεδίου η οποία πραγματοποιήθηκε μέσω της αναθεώρησης του υφιστάμενου ρυμοτομικού σχεδίου (ΦΕΚ 522/Δ/1980).

Στη συνέχεια, τέθηκαν περιορισμοί όσον αφορά τους όρους δόμησης και τις επιτρεπόμενες χρήσεις. Σύμφωνα με το ΦΕΚ 561/Δ/1982, ορίστηκε η συνοικία της Πλάκας ως περιοχή γενικής κατοικίας, ενώ επιτράπηκαν με περιορισμούς οι εμπορικές δραστηριότητες μόνο στο ισόγειο των κτιρίων. Ακόμα, αξίζει να σημειωθεί ότι δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στη μορφολογική και λειτουργική διαχείριση των εμπορικών χρήσεων, με σκοπό την προστασία της περιοχής από τις πιθανές αρνητικές επιπτώσεις (Μεταξάκης, 2012).

Παράλληλα, στα πλαίσια της ανάπλασης του ιστού πραγματοποιήθηκαν ενέργειες οι οποίες αναβάθμισαν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα του ιστού. Οι ενέργειες αυτές αφορούσαν τη ρύθμιση του δικτύου κυκλοφορίας μέσω της εφαρμογής μαζικών πεζοδρομήσεων. Ακόμα, περιορίστηκε η διέλευση του αυτοκινήτου μέσα στον ιστό, ενώ επιτράπηκε σε προκαθορισμένους δρόμους η παρόδια στάθμευση αποκλειστικά στους μόνιμους κατοίκους της περιοχής (Μεταξάκης, 2012).



Εικόνα 1.28: Φωτογραφίες από το ιστορικό κέντρο της Αθήνας

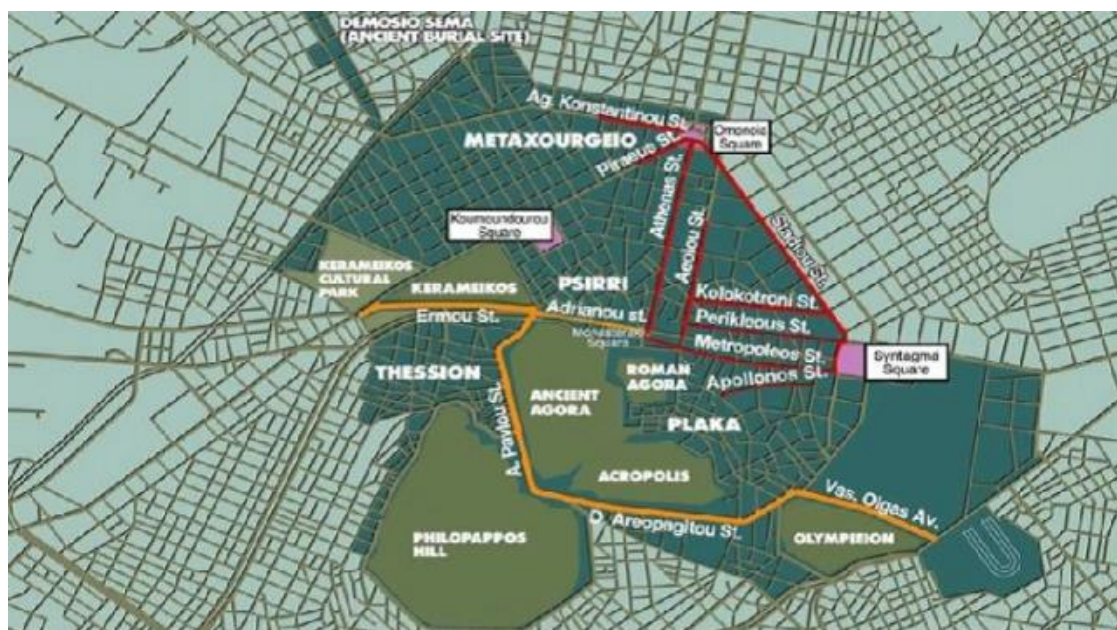
Οι μελέτη αυτή θα μπορούσε να χαρακτηριστεί πρωτοποριακή για την εποχή της, καθώς εφαρμόσε στρατηγικές προστασίας και ανάδειξης ιστορικών συνόλων που προτείνονται σήμερα (21^{ος} αιώνας). Τόσο οι περιορισμοί που τέθηκαν, όσο και οι επεμβάσεις που πραγματοποιήθηκαν ήταν τεκμηριωμένες και απόλυτα συμβατές με το χαρακτήρα και τη λειτουργία του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος.

Μία ακόμη αξιοσημείωτη μελέτη που έχει εφαρμοστεί στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας και με την πάροδο του χρόνου έχει αποδείξει θετικά αποτελέσματα όσον αφορά την αναζωογόνηση της περιοχής και την αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος είναι το πρόγραμμα της ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων.

Πρόκειται για μια μελέτη μεγάλης κλίμακας, η οποία διαθέτει μία μακράιωνη ιστορία με ρίζες από το 1987. Στόχος των μελετητών ήταν η αναβάθμιση της περιοχής, η οποία θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί μέσω της δημιουργίας ενός δικτύου πεζοδρομήσεων, το οποίο θα συνδέονταν με επιμέρους ελεύθερους δημόσιους χώρους και μνημεία (Χατζηδάκη, 2021).

Σημαντικό σταθμό για την υλοποίηση του προγράμματος αποτέλεσαν οι Ολυμπιακοί αγώνες που πραγματοποιήθηκαν στην Αθήνα το 2004. Κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας πραγματοποιήθηκαν μεγάλα έργα αναπλάσεων κεντρικών περιοχών του ιστορικού κέντρου όπως για παράδειγμα της Πλάκας, του Θησείου, του Μεταξουργείου, του Εμπορικού τριγώνου, αλλά και τη Ψυρρή. Παράλληλα, πραγματοποιήθηκαν αναπλάσεις δημοσίων χώρων σε κεντρικές πλατείες του ιστορικού κέντρου όπως αυτές του Συντάγματος, του Μοναστηριακίου, αλλά και της Ομόνοιας (Γαλάνη, 2002).

Έτσι, πραγματοποιήθηκε ένα δίκτυο το οποίο συνέδεε μνημεία και αρχαιολογικούς χώρους με ελεύθερους χώρους και χώρους πρασίνου, πολιτισμού, αλλά και αναψυχής. Παράλληλα, στο δίκτυο αυτό θα υπήρχαν οριοθετημένες χρήσεις εμπορίου, οι οποίες με τη σειρά τους θα ενίσχυαν την κίνηση του πεζού (εικ. 1.29)



Εικόνα 1.29: Δίκτυο σύνδεσης Μνημείων και αρχαιολογικών χώρων στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας

Τα επόμενα χρόνια, στα πλαίσια ενίσχυσης της ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων πραγματοποιήθηκαν περαιτέρω πεζοδρομήσεις στην ευρύτερη περιοχή του ιστορικού κέντρου οι οποίοι σχεδιάστηκαν συνδυαστικά με τη ρύθμιση της κυκλοφορίας των οχημάτων, αλλά και των μέσων μαζικής μεταφοράς, με απώτερο σκοπό τη βελτίωση της κίνησης του πεζού (Γαλάνη, 2002).

Ολοκληρώνοντας την έρευνα, μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι τόσο η μελέτη ανάπλασης της ιστορικής συνοικίας της Πλάκας, όσο και η μελέτη ενοποίησης των Αρχαιολογικών χώρων έχουν επιφέρει θετικά αποτελέσματα στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας. Και στις δύο επεμβάσεις έχουν εφαρμοστεί καλές πρακτικές διαχείρισης ιστορικών συνόλων και έχουν αδιαμφισβήτητα αναβαθμίσει τη μορφή και τη λειτουργία της ιστορικής πόλης.

1.5 Βιβλιογραφία κεφαλαίου 1:

Ξενόγλωση:

- Aitor Albaina, Superblocks: streets designed for sustainable mobility in Vitoria Gasteiz, Environmental Studies Centre of the Vitoria Gasteiz city council, November 2019
- Bandarin, Oers, "The Historic Urban Landscape Managing heritage in an urban century", Wiley – Blackwell, 2012
- Blanca Marañón Vitoria-Gasteiz Green Capital: A Human-Scale City Sustainable Mobility and Urban Green Infrastructure, Environmental Studies Centre of the Vitoria-Gasteiz City Council, June 2020
- Borg M., Valletta Action Plan Integrated Cultural Heritage Management Plan SUSTAINABLE CONSERVATION THROUGH REGENERATION FORWARD, Valletta Action Plan Integrated Cultural Heritage Management Plan, January 2011
- Calavita Nico, Urban Physical and Social Preservation. The case of Bologna, Housing and Society Journal Vol 7 No 2, Housing Education and Research, 1980
- Collins, George R. ; Crasemann Collins , Christiane, Camillo Sitte: the Birth of Modern Town Planning. Mineola, New York : Dover. Considérant, Le socialisme devant le vieux, , 1986.
- Choay, Françoise, 1992. L'allégorie du patrimoine. Paris: Seuil., 1992.
- Donald McNeil, Urban Change and the European Left Tales from the New Barcelona, έκδοση Routledge, London and New York, 1999
- Ebejer J., "The quality of urban spaces in Valletta and their relevance to tourism". Msida (Malta): University of Malta (2013), <https://www.um.edu.mt/library/oar/handle/123456789/14832> (December 2019).
- Ebejer J., Dimelli Desp., Conservation issues of two fortified historic towns and World Heritage Sites: Rhodes and Valletta, ResearchGate, April 2020
- Ebejer J., "Valletta: striking a balance." The Times of Malta. (2017, 10/02/2017), <http://www.timesofmalta.com/articles/view/20170210/opinion/Valletta-striking-a-balance.639183>. September 2019
- Ebejer J., "Regenerating Valletta: a vision for Valletta beyond 2020." [in:] Proceedings of Valletta Alive Foundation Seminar: Valletta Beyond 2020, John Ebejer (ed.) Valletta Alive Foundation, (2016) <https://www.um.edu.mt/library/oar/handle/123456789/17857> (2019)
- Ebejer J., Andrew Smith, Nancy Stevenson & Robert Maitland, The Tourist Experience of Heritage Urban Spaces: Valletta as a Case Study, Tourism Planning & Development, Nov 2019
- Ebejer J., Urban heritage and cultural tourism development: a case study of Valletta's role in Malta's tourism, Journal of Tourism and Cultural Change, 2018, Mar 2018.
- Esdaile Ch., Spain in the Liberal Age: From Constitution to Civil War, 1808-1939, έκδοση Blackwell, Oxford, 2000
- G. J. Ashworth & J. E. Tunbridge, Multiple approaches to heritage in urban regeneration: the case of City Gate, Valletta, Journal of Urban Design, Department of Planning, University of Groningen, Groningen, the Netherlands; bDepartment of Geography, Carleton University, Ottawa, Canada, Feb 2016
- Giovannoni, Gustavo,. Vecchie città ed edilizia nuova. Torino: UTET, 1931
- Lino Briguglio and Marie Avellino, "Has overtourism reached the Maltese Islands?" Occasional Papers on Islands and Small States, University of Malta, no. 1, 2019
- Malcolm B, The way forward for the cultural heritage sector - Integrated Conservation - Development Planning Issues and Cooperation, National Conference on Heritage Issues organized by the Museums Department, June 1999
- Oglethorpe M., Tourism in Malta: a crisis of dependence, Leisure Studies, Volume 3, 1984 - Issue 2, Pages 147-161, Sep 2006
- Xabier G. & Iker E., Planificando la movilidad en Vitoria-Gasteiz: Actuaciones innovadoras frente alimitaciones estructurales, Universidad del País Vasco, 2014
- Zucconi, Guido, Gustavo Giovannoni, dal capitello alla città. Milano: Jaca Book . 1997.

Ελληνόγλωσση:

- ο Αθανασόπουλος & Καραβά, Το φαινόμενο του Εξευγενισμού (Gentrification) κεντρικών περιοχών των πόλεων, Κατεύθυνση: Θεωρίες για τη σύγχρονη πόλη, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα 2008
- ο Βλαστός Θ., Μπακογιάννης Ευθ., «Ποδήλατο στις Ελληνικές Πόλεις», Προτάσεις προς τις δημοτικές Αρχές, Αθήνα, 2017
- ο Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ. Αθανασόπουλος Κ., Έρευνα μεθόδων εφαρμογής για την προώθηση συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας στην Ελλάδα – ΥΕ2: Στρατηγικό σχέδιο Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ρεθύμνου στον Τομέα των Μεταφορών, Υπουργείο Μεταφορών και επικοινωνιών, Ιούλιος 2009
- ο Γαλάνη Ντ. , Πρόγραμμα Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας -Η Ανάπλαση του Ιστορικού Κέντρου της Πόλης, ΕΑΧΑ, Αθήνα 2002
- ο Γενναδίου Μ., «Τα ιστορικά κέντρα των πόλεων και η λειτουργία τα κατοικίας: Η περίπτωση της Παλιάς Πόλης του Ρεθύμνου», διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, 2009.
- ο Γκρέμη Αθ., «Δρόμοι για πεζούς Αστικός σχεδιασμός ήπιας κυκλοφορίας», Ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας &Ανάπτυξης, Θεσσαλονίκη, 2013
- ο Γονιαδής, Λαμπρίδη, «Εισαγωγή στη βιώσιμη ανάπτυξη», Διεθνές Πανεπιστήμιο Ελλάδος, 2015.
- ο Δεκαβάλλας Κ., Η αρχιτεκτονική των υπαίθριων δημοσίων χώρων –η ελληνική εμπειρία. εισήγηση στο 10 Πανελλήνιο Αρχιτεκτονικό Συνέδριο Η Αρχιτεκτονική και η ελληνική πόλη στον 21ο αιώνα, Αθήνα 8-12 Δεκεμβρίου 1999. ΤΕΕ Αθήνα, 1999.
- ο Δημητριάδης, Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα. «Το παράδειγμα της Λάρισας και του Ντέβεντερ», Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος, 2019.
- ο Θεολογίδου Κ., «Ιστορικό κέντρο Βέροιας. Τοπικό Σχέδιο Δράσης», Links, Future – proof historic centres, Connecting cities Building successes, Δήμος Βέροιας, Βέροια, 2013.
- ο Καρούτσου Ολ., «Δημόσιος Χώρος – Αντιληπτικές Προσεγγίσεις», Ερευνητική Εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Βέροια, 2010.
- ο Καρύδης Δ. Ν., Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας, Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008
- ο Κοζυράκη Μ., «Αστικό Πράσινο & Δημόσιος χώρος», Γεωπονικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Ηράκλειο, 2016.
- ο Κουρκάκης, Κ., Πεζοδρομήσεις στο Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας. Δια τμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Προσεγγίσεις του σχεδιασμού στην Ελλάδα». Αθήνα, 2008.
- ο Κωσταρέλλου Μ., «Δημόσιος χώρος στο αστικό περιβάλλον: Τυπολογία, Ιστορική εξέλιξη και χαρακτηριστικά Επιτυχημένων χωρών», Ερευνητική Εργασία, Τμήμα μηχανικών Χωροταξίας και ανάπτυξης, Πολυτεχνική Σχολή Α.Π.Θ., Θεσσαλονίκη 2020
- ο Λεντζάκη Εβ., Οι επιπτώσεις της δικτατορίας στον αστικό χώρο της Βαρκελώνης, ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2018
- ο Μαθιουδάκη Ν., «Πρότυπη μελέτη σχεδιασμού του ιστορικού κέντρου της πόλης της Χαϊδελβέργης», Μεταπτυχιακή Διπλωματική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών σπουδών, «Ολοκληρωμένη προστασία ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος με προηγμένες τεχνολογίες και υλικά», Χανιά 2021
- ο Μεταξάκης Γ., Επιρροή Αστικού Περιβάλλοντος Μεταβολή Κοινωνικών Χαρακτηριστικών, Η περίπτωση της συνοικίας «Πλάκας» στην Αθήνα, Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Σχολή Κοινωνικών Επιστημών, Τμήμα Γεωγραφίας, Μυτιλήνη 2012
- ο Μπάμπουκα Μ., «Από την εγκατάλειψη στην αναγέννηση αστικών περιοχών». Αθήνα 2013
- ο Πέτρου Ε., Πολιτικές και προτάσεις διαχείρισης και προστασίας ιστορικών κέντρων. Μελέτες περίπτωσης Μπολόνια – Φλωρεντία – Χανιά, Π. Κρήτης, Χανιά 2016
- ο Σαρηγιάννη Γ. , «Η πόλη στον 21ο αι. – έκφραση της Ελεύθερης αγοράς και της αποσύνθεσης του καπιταλιστικού συστήματος», εισήγηση στο 10ο Πανελλήνιο Αρχιτεκτονικό Συνέδριο: Η αρχιτεκτονική και η ελληνική πόλη στον 21ο αι., ΤΕΕ Αθήνας, Αθήνα 1999

- ο Σαρηγιάννης Γ. Μ., Αθήνα 1830 – 2000 Εξέλιξη – Πολεοδομία – Μεταφορές, Συμμετρία, Αθήνα 2000
- ο Συρίγου Ν., «Η Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα ως μέσο επανασχεδιασμού της πολιτιστικής και κοινωνικής ζωής στις μεγάλες πόλεις», Διπλωματική Εργασία, Σχολή Κοινωνικών Επιστημών, ΠΜΣ Διοίκηση Πολιτισμικών Μονάδων, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, Αθήνα, 2019
- ο Τριάντης Λ. , Το θεσμικό πλαίσιο του χωρικού σχεδιασμού για το Κέντρο της Αθήνας: Όψεις του στρατηγικού και του κανονιστικού σχεδιασμού, Athenssocialatlas, 2017, διαθέσιμο στο: <https://www.athenssocialatlas.gr/%CE%AC%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF/x%CF%89%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82-%CF%83%CF%87%CE%B5%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82/>
- ο Τσαούσης Κ., Σακκάς Γ., Η προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Πτυχιακή εργασία, Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Πειραιά, Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών, Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων, 2008
- ο Παρασύρη, Α. Η συμβολή της Παλιάς Πόλης του Ρεθύμνου στην ανάπτυξή του. Μεταπτυχιακή εργασία. Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο Αθήνα, 2007.
- ο Παρθενόπουλος, Κ., Παρθενοπούλου, Σ. , Μέθοδοι προσδιορισμού – οριοθέτησης, ανάδειξης και αξιοποίησης των ιστορικών κέντρων των πόλεων. (Τεχνικά Χρονικά). ΤΕΕ, 2010.s
- ο Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρακτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο ΦΕΚ 445/Δ/1979
- ο ΦΕΚ 522/Δ/1980
- ο ΦΕΚ 561/Δ/1982

Βιβλιογραφία Διαδικτύου

- ο Έξυπνες πόλεις | Η πρόκληση του 21ου αιώνα για την Τοπική Αυτοδιοίκηση | Nubigroup Geoservices (πρόσβαση 01.2022)
- ο https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B1%CE%BD%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%AF%CE%B1_COVID-19_%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD_%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1 (πρόσβαση 03.2021)
- ο ¹https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B1%CE%BD%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%AF%CE%B1_COVID-19 (πρόσβαση 03.2021)
- ο [City of Valletta - Gallery - UNESCO World Heritage Centre](#) (πρόσβαση 08.2022)
- ο <https://www.airbnb.gr/> (πρόσβαση 04.2021)
- ο <https://www.booking.com/> (πρόσβαση 04.2021)
- ο <https://www.travelpass.gr/2018/05/vitoria-i-omorfi-protevousa-tis-horas-ton-vaskon/> (πρόσβαση 10.2022)
- ο ¹ <https://munizipalistok.org/bienvenid/> (πρόσβαση 10.2022)
- ο <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/123/common-transport-policy-overview> (πρόσβαση 11.2022)
- ο https://www.vitoriagasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?uid=u42a28001_1259b4eec2f_7f91&idioma=en (πρόσβαση 10.2022)
- ο <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1#%CE%99%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%B1> (πρόσβαση 10.2022)

Βιβλιογραφία εικόνων κεφαλαίου 1:

- ο **Εικόνα 1.1:** <https://www.carfree.com/cft/ParisPedestrianStreet2b-480.jpg>
- ο **Εικόνα 1.2:** https://www.karatzova.com/2019/02/blog-post_506.html
- ο **Εικόνα 1.3:** <https://landezine.com/charenton-le-pont-town-centre-by-agence-babylone/>
- ο **Εικόνα 1.4:** <https://www.google.com/>
- ο **Εικόνα 1.5:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 1.6:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.7:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.8:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.9:** <https://www.lifo.gr/tropos-zois/travel/i-mpolonia-einai-i-idaniki-poli-tis-italias-gia-foodies>
- ο **Εικόνα 1.10:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 1.11:** [https://en.wikipedia.org/wiki/Siege_of_Malta_\(World_War_II\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Siege_of_Malta_(World_War_II)) , (πρόσβαση 03.2021)
- ο **Εικόνα 1.12:** <https://www.airbnb.gr/> (πρόσβαση 03.2022)
- ο **Εικόνα 1.13:** <https://www.booking.com/> (πρόσβαση 03.2022)
- ο **Εικόνα 1.14:** <https://www.cruiseandferry.net/articles/how-valleta-cruise-port-is-investing-in-improvement-1> (πρόσβαση 03.2022)
- ο **Εικόνα 1.15:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.16:** <https://www.google.com/>
- ο **Εικόνα 1.17:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.18:** Κολιαντρή Ρ., Τα σχέδια αστικής βιώσιμης κινητικότητας στην Ευρώπη, Οι περιπτώσεις της Βιτόριας Γκαστές, της Μπολόνια και του Ρεθύμνου, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2022
- ο **Εικόνα 1.19:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.20:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.21:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.22:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.23:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.24:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.25:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021

- ο **Εικόνα 1.26:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.27:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.28:** <https://www.google.com/>
- ο **Εικόνα 1.29:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021

02

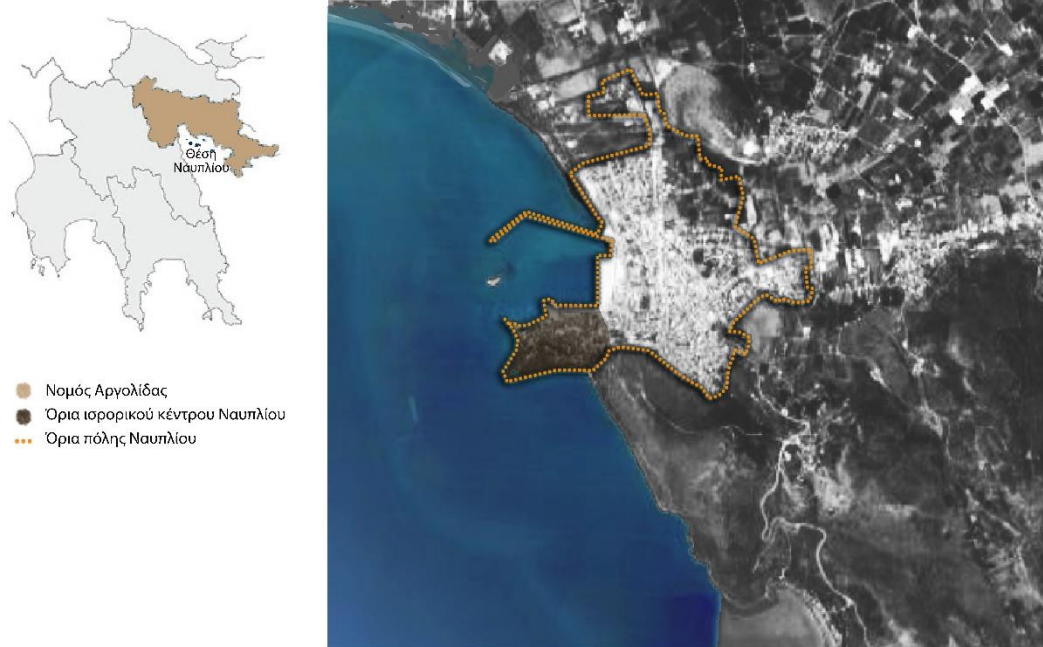
Κεφάλαιο



Πολεοδομική εξέλιξη της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου

2.1 Γενικές πληροφορίες

Το Ναύπλιο εγκαθίστανται γεωγραφικά στην ανατολική Πελοπόννησο και αποτελεί την πρωτεύουσα του νομού Αργολίδα καθώς και την έδρα του Δήμου Ναυπλιέων (εικ. 2.1). Βρίσκεται πάνω σε μία βραχώδη χερσόνησο, πάνω στο μυχό του Αργολικού κόλπου (εικ. 2.2). Σύμφωνα με την απογραφή του 2011, το Ναύπλιο απαρτιζόταν από 14.203 κατοίκους.¹⁰



Εικόνα 2.1: Θέση Ναυπλίου



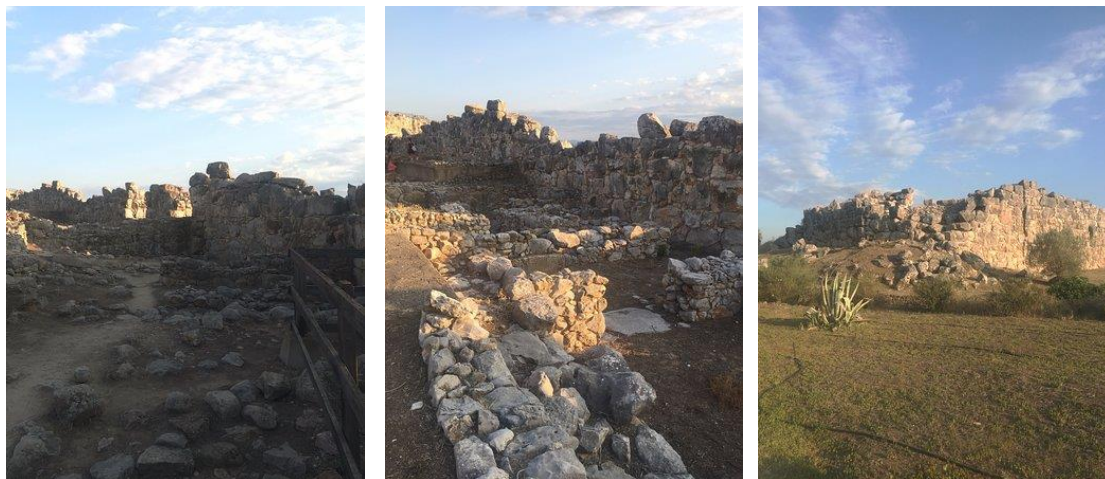
Εικόνα 2.2: Λήψη Ναυπλίου από το κάστρο του Παλαμιδίου

¹⁰ <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%8D%CF%80%CE%BB%CE%B9%CE%BF>
(πρόσβαση 05.2022)

2.2 Η ιστορική εξέλιξη της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου

2.2.1 Απαρχές κατοίκησης

Η Παλιά Πόλη του Ναυπλίου ή Ναύπλια αναφέρεται για πρώτη φορά στην ιστορία στους προϊστορικούς χρόνους ιδρυόμενη από τον Ναύπλιο, γιο του Θεού Ποσειδώνα και της Αμυμώνης. Η πόλη περιτειχίζονταν από τα κυκλώπεια τείχη (εικ.2.3), ενώ υπάρχουν αρκετά ευρήματα γεωμετρικών και μυκηναϊκών ταφών στους πρόποδες του Παλαμηδίου.



Εικόνα 2.3: Σημερινή κατάσταση κυκλώπειων τειχών (2023)

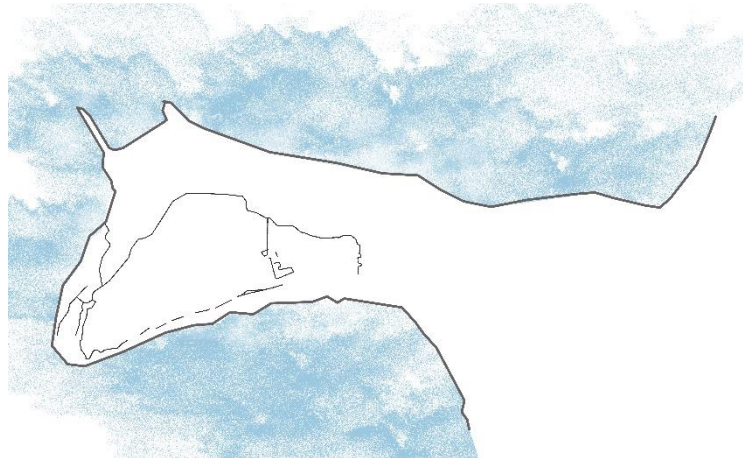
Μέχρι και τον 7^ο αι. π.Χ. η πόλη άκμαζε ως ανεξάρτητο κράτος έως ότου η ανερχόμενη δύναμη του Άργους εισέβαλε στην περιοχή και την κυριάρχησε. Οι επόμενοι αιώνες η Ναυπλία αποτελώντας το λιμάνι του Άργους, αναπτύχθηκε και οχυρώθηκε με τα Ακροναυπλιέα πολυγωνικά τείχη (Σπαθάρη, , 2004).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η μορφολογία της χερσονήσου ήταν αρκετά διαφορετική με αυτή της σημερινής εποχής, καθώς η θάλασσα επεκτείνονταν ως τις παρυφές του λόφου και ο οχυρωμένος οικισμός καταλάμβανε το ψηλότερο σημείο της χερσονήσου (εικ.) (Νικολοπούλου, 2013).

Μετά τον 2^ο αι. μ.Χ. το Ναυπλίου περνά περίοδο παρακμής που συνδέεται άμεσα με την εγκατάλειψη της πόλης. Το διάστημα μεταξύ του 2^{ου} και του 5^{ου} αι. μ.Χ έχει χαρακτηριστεί ως σκοτεινή περίοδος καθώς δεν υπάρχουν αρκετές αναφορές για αυτό (Δερζέκος, 2005).

2.2.2 Βυζάντιο και φραγκοκρατία (1208 – 1388)

Κατά τη διάρκεια του 6^{ου} – 7^{ου} αι. η πόλη ανέπτυξε ιδιαίτερο ενδιαφέρον από τους Βυζαντινούς, το οποίο εκδηλώθηκε με την οχύρωση της Ακροναυπλίας, (εικ. 2.4) ενώ υπάρχουν μαρτυρίες που αποδεικνύουν ότι εκείνη την περίοδο το φρούριο αυτό κατοικούνταν. Παράλληλα, την ίδια χρονική περίοδο πραγματοποιήθηκε η επέκταση της πόλης έξω από τα τείχη προς τη δυτική πλευρά (Νικολοπούλου, 2013).



Εικόνα 2.4: Το ιστορικό κέντρο κατά τη διάρκεια του 7^{ου} αι.

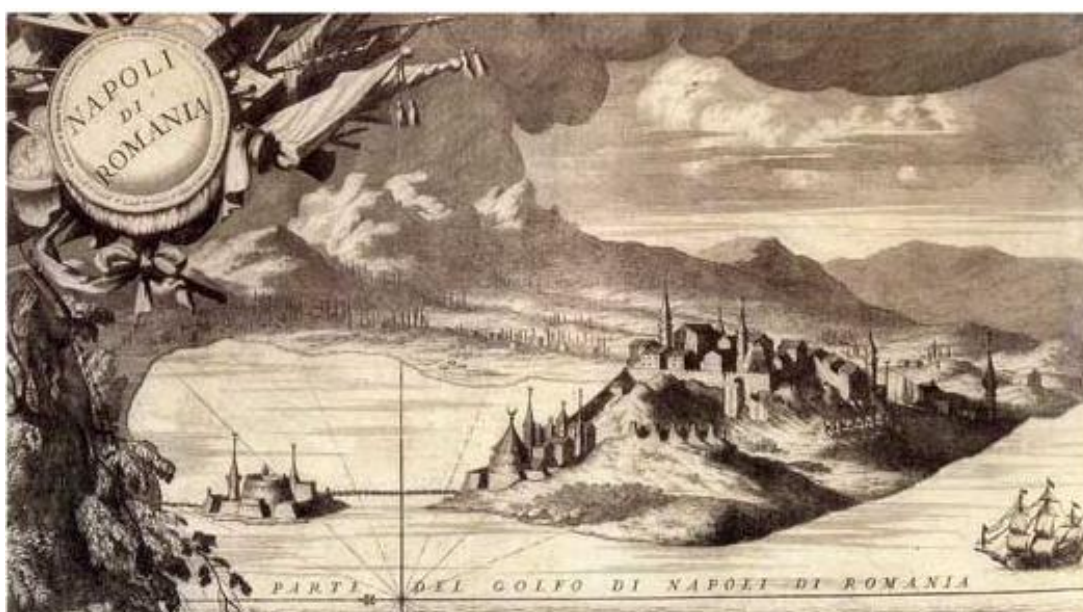
Στις αρχές του 13^{ου} αι. η πόλη περνά στα χέρια των Φράγκων οι οποίοι πρόβηκαν σε ενέργειες αποκατάστασης των βυζαντινών τειχών και διαχωρισμό του κάστρου της Ακροναυπλίας σε τρία επιμέρους μέρη. Το ανατολικό μέρος προορίζονταν για τους Φράγκους άρχοντες, το δυτικό για τους Έλληνες πρόκριτους και τέλος, το βορεινό τμήμα θα κατοικούνταν από το γενικό πληθυσμό (Δερζέκος, 2005).

Η περίοδος αυτή ολοκληρώθηκε ομαλά το 1388, με την παραχώρηση της πόλης στους Ενετούς (Δερζέκος, 2005).

2.2.3 Α' Ενετοκρατία (1388 – 1540)

Καθ' όλη την διάρκεια της Α' Ενετοκρατίας, η πόλη του Ναυπλίου δεχόταν συνεχείς απειλές και πολιορκίες από τους Τούρκους. Επομένως, οι αρχές κλήθηκαν να ενισχύσουν τα οχυρωματικά έργα, όπου αφορούσαν την επέκταση της οχύρωσης της Ακροναυπλίας, την κατασκευή του κάστρο των Τόρων ανατολικά, αλλά και του Μπούρτζι, στη βραχώδη νησίδα απέναντι από την είσοδο του λιμανιού (Δερζέκος, 2005).

Κατά τη διάρκεια της κυριαρχίας των Ενετών αναδύθηκε η ανάγκη επέκτασης της πόλης, η οποία προέκυψε λόγω της μετακίνησης του πληθυσμού. Για το λόγω αυτό, αποφασίστηκε να επεκταθεί προς το βορρά όπου κατασκευάστηκαν δημόσια και ιδιωτικά κτίρια όπως κατοικίες, καταστήματα, το νοσοκομείο, αλλά και αρκετά υδραγωγεία (Δερζέκος, 2005). Η επέκτασή αυτή ξεκινούσε από το λόφο και κατέληγε στη σημερινή πλατεία Συντάγματος ακολουθώντας τη μορφολογία του εδάφους. Η πόλη αυτή έγινε γνωστή ως «κάτω πόλη», η οποία σήμερα αποτελεί το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου (εικ. 2.5) (Γκιούλη, 2008).



Εικόνα 2.5: Το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου την περίοδο της πρώτης Ενετοκρατίας (1388 – 1540)

2.2.4 Α' Τουρκοκρατία (1540 – 1686)

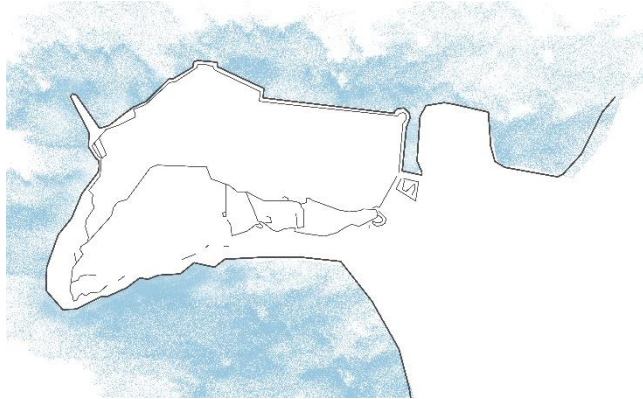
Το 1540, η πόλη του Ναυπλίου παραδόθηκε στην κυριαρχία των Τούρκων αφήνοντας το αποτύπωμά τους τον χώρο. Οι επεμβάσεις που πραγματοποιήθηκαν αφορούσαν την κατασκευή λουτρών και κρηνών, καθώς και ορισμένα δημόσια κτίρια με χρήσεις συνώνυμο της ανατολικής αρχιτεκτονικής (Λαμπρινίδης, 2001).

Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται από οικονομική ευημερία καθώς η πόλη αποτελούσε σημαντικό οικονομικό – εμπορικό λιμάνι και έδρα του Μωρά Πασά (Δερζέκος, 2005).

2.2.5 Β' Ενετοκρατία (1686 - 1715)

Στα τέλη του 17^{ου} αιώνα, η πόλη επέστρεψε στα χέρια των Ενετών οι οποίοι προχώρησαν σε εκτεταμένες επισκευές των οχυρωματικών έργων, αλλά και του κατεστραμμένου κτιριακού αποθέματος (Δερζέκος, 2005).

Μετά το 1702 ξεκίνησαν να κατασκευάζονται μεγάλα φρουριακά συγκροτήματα, αλλά και δημόσια κτίρια καθώς επίσης ανακαινίστηκαν και επαναχρησιμοποιήθηκαν κτίρια και ναοί της Α' Ενετοκρατίας. Επίσης, την ίδια περίοδο αναγέρθηκαν στρατιωτικές εγκαταστάσεις στο φρουριακό συγκρότημα της Ακροναυπλίας (εικ.2.6) (Δερζέκος, 2005).



Εικόνα 2.6: Το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου την περίοδο της δεύτερης Ενετοκρατίας (1686 – 1715)



Εικόνα 2.7: Το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου το 1798

2.2.6 Β' Τουρκοκρατία (1715 - 1822)

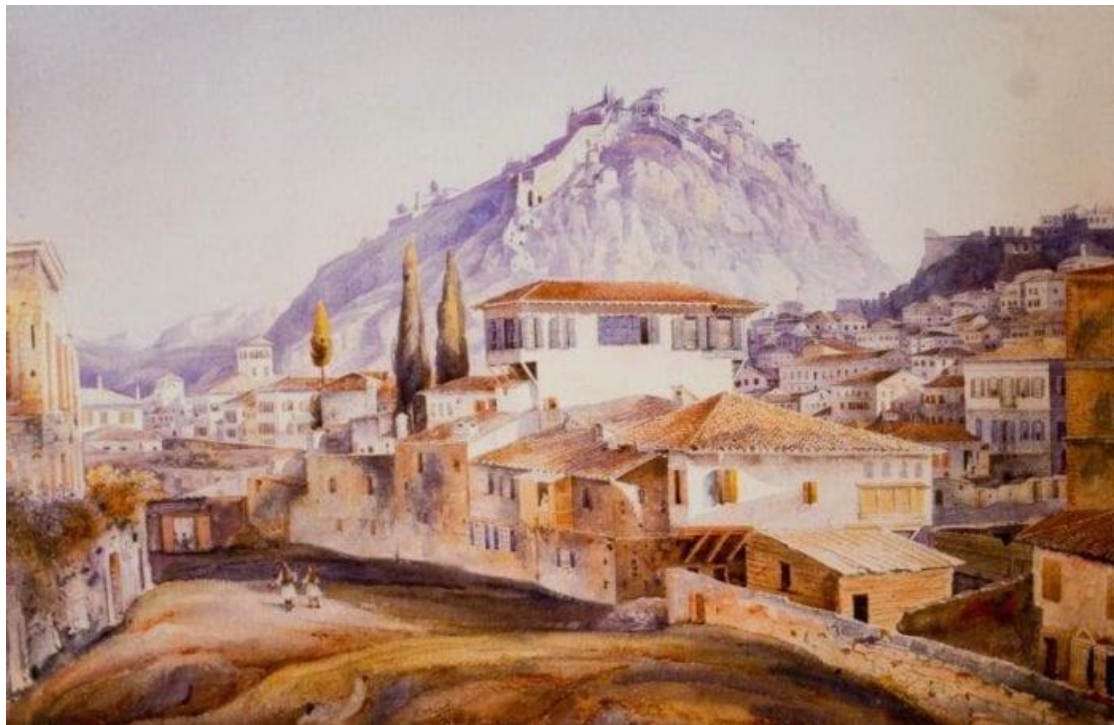
Η περίοδος αυτή χαρακτηρίστηκε από αστικό μαρασμό, καθώς οι περισσότερες ελληνικές οικογένειες αποφάσισαν να εγκαταλείψουν την πόλη και να προσφύγουν στη Δύση, αλλά και στην υπόλοιπη Ελλάδα. Αντιθέτως, η πόλη του Ναυπλίου προσεγγίστηκε από πολλές τουρκικές οικογένειες, οι οποίες άφησαν με τη σειρά τους το στίγμα τους στα υφιστάμενα κτίρια. Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκεια της Β' Τουρκοκρατίας κατασκευάστηκαν αρκετά κτίρια κατοικιών, καθώς και των αντίστοιχων λουτρών, γεγονός το οποίο επανέφερε την ανατολική αρχιτεκτονική της Α' Τουρκοκρατίας (εικ. 2.8) (Νικολοπούλου, 2013).



Εικόνα 2.8: Το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου 1715 - 1822

2.2.7 Νεώτεροι χρόνοι (1822 - 1970)

Το 1822, έπειτα από αρκετές μέρες πολιορκίας, οι Έλληνες με αρχηγό τον Στάικο Σταικόπουλο κατέλαβαν την πόλη του Ναυπλίου και μερικά χρόνια αργότερα (1827) κηρύχθηκε πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους (Γκιούλη, 2008). Η περίοδος αυτή χαρακτηρίστηκε από αθρόα ανέγερση δημοσίων κτιρίων, οι οποίες φιλοξενούσαν δημόσιες υπηρεσίες. Παράλληλα, πραγματοποιήθηκαν εκτεταμένες επισκευές στα κτίρια της πόλης (εικ. 2.9) (Δερζέκος, 2005).



Εικόνα 2.9: Άποψη Ναυπλίου 1822

Σημαντική περίοδο για την ιστορία του Ναυπλίου αποτέλεσαν τα χρόνια κυβέρνησης του Ιωάννη Καποδίστρια, (1828 – 1831). Έπειτα από μία σειρά πολιορκιών, καταστροφών, αλλά και μία άθλια υγειονομική κατάσταση που επικρατούσε λόγω εξάπλωσης επιδημιών, ο Καποδίστριας ήρθε αντιμέτωπος με μία πόλη πληθώρα αναγκών (Πιτέρος, 2019).

Λόγω της αύξησης του πληθυσμού, οι στεγαστικές ανάγκες της πόλης αυξήθηκαν, επομένως, ανατέθηκε στους μελετητές Στ. Βούλγαρη και Θ. Βαλλιάνο ο σχεδιασμός μιας νέας οικιστικής ζώνης στην παραλία. Η μορφολογία του εδάφους ήταν επίπεδη, γεγονός το οποίο επέτρεψε την εφαρμογή του «ιπποδάμειου συστήματος» (Γκιούλη, 2008).

Την περίοδο αυτή, πραγματοποιήθηκαν έργα τα οποία αφορούσαν την ανέγερση νέων δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων, την κατεδάφιση των κτιρίων που βρισκόταν σε κακή κατάσταση και την επανάχρηση των αξιόλογων μνημείων με νέες δημόσιες χρήσεις, αλλά και την υπόδειξη σημείων για την ανέγερση ηθελημένων μνημείων. Αξίζει να σημειωθεί ότι η διαμόρφωση και η αναζωογόνηση της πόλης πραγματοποιήθηκε από μέριμνα της κυβέρνησης (Δερζέκος, 2005).

Παράλληλα, έξω από τον ιστό της πόλης του Ναυπλίου ρυμοτομήθηκε η περιοχή βορειοδυτικά του Παλαμηδίου, καλούμενη ως συνοικισμός της Πρόνοιας, όπου χαράχτηκαν δρόμοι και πλατείες, με σκοπό την κατοίκησή του από πρόσφυγες (Γκιούλη, 2008).

Μετά τη δολοφονία του Καποδίστρια, η κυβέρνηση πέρασε στα χέρια του Όθωνα (1833). Την περίοδο αυτή, το Ναύπλιο κρίθηκε ως ακατάλληλη πολιτική, αλλά και στρατιωτική δύναμη, με αποτέλεσμα τη μεταφορά της πρωτεύουσας στην Αθήνα το 1834. Η κίνηση αυτή είχε ως αποτέλεσμα την παρακμή της πόλης και κατά συνέπεια τη δυσарέσκεια των κατοίκων, η οποία οδήγησε στην εκθρόνισή του (1862) (Γκιούλη, 2008).

Τα επόμενα χρόνια που ακολούθησαν υλοποιήθηκαν κατεδαφίσεις των βόρειων τειχών της πόλης με σκοπό την επέκταση του ιστορικού κέντρου προς τη μεριά της θάλασσας. Το ανάγλυφο ήταν επίπεδο και έτσι επεκτάθηκε το σχέδιο με ευθύγραμμους πλατιούς δρόμους (Δερζέκος, 2005).

Παράλληλα, πραγματοποιήθηκε η επιχωμάτωση της υφιστάμενης τάφρου στην ανατολική πλευρά της πόλης με σκοπό την κατασκευή ενός νέου σιδηροδρομικού σταθμού που θα συνδέει την Αθηνά με τις πόλεις της Πελοποννήσου (Αντωνιάδη, 1994).

Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου, το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου δέχτηκε αρκετές καταστροφές στο εσωτερικό του λόγω των βομβαρδισμών, με αποτέλεσμα την εγκατάλειψή του από πολλούς μόνιμους κατοίκους (Χολέβας, 1992).

Τα χρόνια που ακολούθησαν εφαρμόστηκαν αρκετά μέτρα τα οποία επέδρασαν αρνητικά στον ιστορικό ιστό της πόλης. Έτσι, το Ναύπλιο ακολούθησε την πορεία που ακολουθούνταν από τις περισσότερες ελληνικές επαρχιακές πόλεις, καθώς η έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού είχε ως αποτέλεσμα την σταδιακή υποβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος, καθώς και τη σταδιακή παρακμή της πόλης.

2.3 Σχέδια και μελέτες που έχουν εφαρμοσθεί στο ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου

Το ενδιαφέρον για την ανάπλαση του πολεοδομικού ιστού της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου αναδύθηκε για πρώτη φορά στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, κατά τη διάρκεια κυβερνήσεως του Ιωάννη Καποδίστρια (1828 – 1831). Κατά τη διάρκεια αυτή, πραγματοποιήθηκαν σε εννέα ελληνικές ιστορικές πόλεις πολεοδομικά σχέδια με στόχο την πολεοδομική τους ανασυγκρότηση.

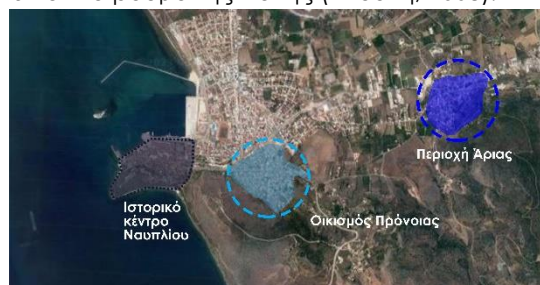
2.3.1 Τα πρώτα Πολεοδομικά Σχέδια της Πόλης του Ναυπλίου

Μετά την κήρυξη της πόλης του Ναυπλίου ως πρωτεύουσα του Ελληνικού Κράτους (1828) ο Ιωάννης Καποδίστριας ήρθε αντιμέτωπος με μία άθλια υγειονομική κατάσταση, η οποία οφείλονταν στην έξαρση της πανδημίας της πανώλης και μία πόλη με πολλές φθορές έπειτα από τις πολεμικές καταστροφές που άφησε πίσω του ο ελληνοτουρκικός πόλεμος. Στόχος του ήταν η αναζωογόνηση της περιοχής, αλλά και η παροχή στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος μίας νέας πρωτεύουσας, σύγχρονης, με ευρωπαϊκό χαρακτήρα (Γκιούλη, 2008).

Πρώτη ενέργεια του Ιωαν. Καποδίστρια για την αντιμετώπιση των πολεοδομικών ρυθμίσεων ήταν η σύνταξη νόμου για τις αρμοδιότητες των μηχανικών. Μέσα από αυτή την κίνηση μπορούμε να αξιολογήσουμε το μέγεθος του έργου που πραγματοποιήθηκε από το στάδιο της σύλληψης της ιδέας μέχρι και την εφαρμογή της, καθώς επίσης και τη συσχέτιση με την κρατική πολιτική. Δεδομένων όλων των παραπάνω θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε αυτή τη διαδικασία ως την απαρχή των πολεοδομικών σχεδίων στον ελληνικό χώρο (Δωροβίνη, 1985).

Στη συνέχεια, ο κυβερνήτης ανέθεσε στους αρχιτέκτονες Στ. Βούλγαρη και Θ. Βαλλιάνο την εκπόνηση του νέου πολεοδομικού σχεδίου. Πρώτη κίνηση των μελετητών ήταν η καταγραφή και η αποτύπωση του κτηριακού αποθέματος. Λόγω των προαναφερθέντων προβλημάτων οι μελετητές αποφάσισαν να προβούν σε ενέργειες κατεδάφισης των τουρκικών προσθηκών στις όψεις των κτιρίων, καθώς επίσης και την απομάκρυνση των χρήσεων όπου αυτές είχαν αντίκτυπο στην υγειονομική κατάσταση της πόλης, όπως αυτή των σφαγείων. Επίσης, τα κτίρια που βρισκόταν σε κακή κατάσταση και ακατάλληλα προς χρήση, κρίθηκαν κατεδαφιστέα και στη θέση τους οικοδομήθηκαν νέα, συμβατά με το νέο αρχιτεκτονικό ρυθμό της πόλης (Γκιούλη, 2008).

Παράλληλα, προτάθηκε η κατεδάφιση των πολυάριθμων καλυβών οι οποίες βρίσκονταν μέσα στον ιστό της πόλης, αλλά και εκτός και τη μετεγκατάσταση των κατοίκων βορειοδυτικά του Ναυπλίου, στην περιοχή της Άριας (εικ. 2.10). Η πρόταση αυτή εγκρίθηκε εξ' αρχής από τον Ι. Καποδίστρια κι έτσι το 1828 ξεκίνησε να κατασκευάζεται ο νέος οικισμός, γνωστός ως οικισμός της Πρόνοιας (εικ. 2.11). Τα νέα κτίρια που κατασκευάστηκαν ήταν μικρά, μονόχωρα, πάνω σε ένα συνεχές σύστημα δόμησης και στεγάζονταν από μία μονόριχτη στέγη. Οι νέες κατοικίες απευθύνονταν στις ευπαθείς ομάδες ως καταφύγιο, μέχρι να χτίσουν τη δική τους κατοικία. Στην περιοχή αυτή αναγέρθηκαν συνολικά 662 νέες κατοικίες στις οποίες εγκαταστάθηκαν 2500 άτομα. Τα κτίσματα αυτά κατεδαφίστηκαν κατά τη διάρκεια έξαρσης της πανδημίας της πανούκλας με στόχο τη αντιμετώπιση της εξάπλωσής της (Δωροβίνη, 1985).



Εικόνα 2.10: Θέσεις περιοχής της Άριας και οικισμού Πρόνοιας στο χάρτη



Εικόνα 2.11: Άποψη του Ναυπλίου από τη πλευρά της Πρόνοιας, 1833

Την ίδια χρονική περίοδο, διανοίχτηκε ο Μεγάλος δρόμος (εικ. 2.12), ο οποίος συνέδεε την είσοδο της Πόλης του Ναυπλίου με την κεντρική πλατεία (πλατεία Συντάγματος). Στο δρόμο αυτό διακρίνονται μνημεία καθ' όλο τον άξονα με καθαρές γεωμετρικές μορφές, επηρεασμένες από τις μεγάλες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες και αποτελεί αναμφισβήτητα τον παλαιότερο δρόμο κλασικισμού στον ελληνικό χώρο (Γκιούλη, 2008).

Τον επόμενο χρόνο, συντάχθηκε από τους ίδιους αρχιτέκτονες, σχέδιο το οποίο αφορούσε τη λιθόστρωση των δρόμων, γεγονός το οποίο μας προμηνύει τη δημιουργία των πρώτων πεζόδρομων στον ιστό της Παλιάς Πόλης. Ακόμα, δόθηκε μεγάλη σημασία στη δημιουργία ελεύθερων δημοσίων χώρων όπως για παράδειγμα οι πλατείες και οι προκουμίες, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν με απώτερο σκοπό την ενίσχυση της εμπορικής δραστηριότητας (Γκιούλη, 2008).

Κεντρική ιδέα των μελετητών για την επέκταση της πόλης ήταν η ανάπτυξη ενός ρυμοτομικού πλέγματος ορθογώνιου τύπου. Παράλληλα, υπήρξε μέριμνα για τη δημιουργία ανεξάρτητων συνοικιών, οι οποίες θα ήταν οργανικά και λειτουργικά συνενωμένες. Επίσης, σχεδιάστηκαν οι βασικοί έξοδοι της πόλης, από και προς την ύπαιθρο, αλλά και προς τις γειτονικές πόλεις (Γκιούλη, 2008).

Έτσι, το 1833, δύο χρόνια μετά το θάνατο του Ιωάννη Καποδίστρια δημοσιεύτηκε το σχέδιο «Plan de la ville de Nauplie et du fort d'Itschkale», το οποίο βασιζόμενο πάνω στις προηγούμενες μελέτες περιέγραφε τη νέα πολεοδομική διάρθρωση της πόλης με αρκετά μεγάλη τοπογραφική ακρίβεια. Ακόμα, στο σχέδιο αυτό είχαν καταγραφεί σημαντικά δημόσια κτίρια, αλλά και πλατείες και είχαν αριθμηθεί τα οικοδομικά τετράγωνα (εικ. 2.13) (Δερζέκος, 2005).

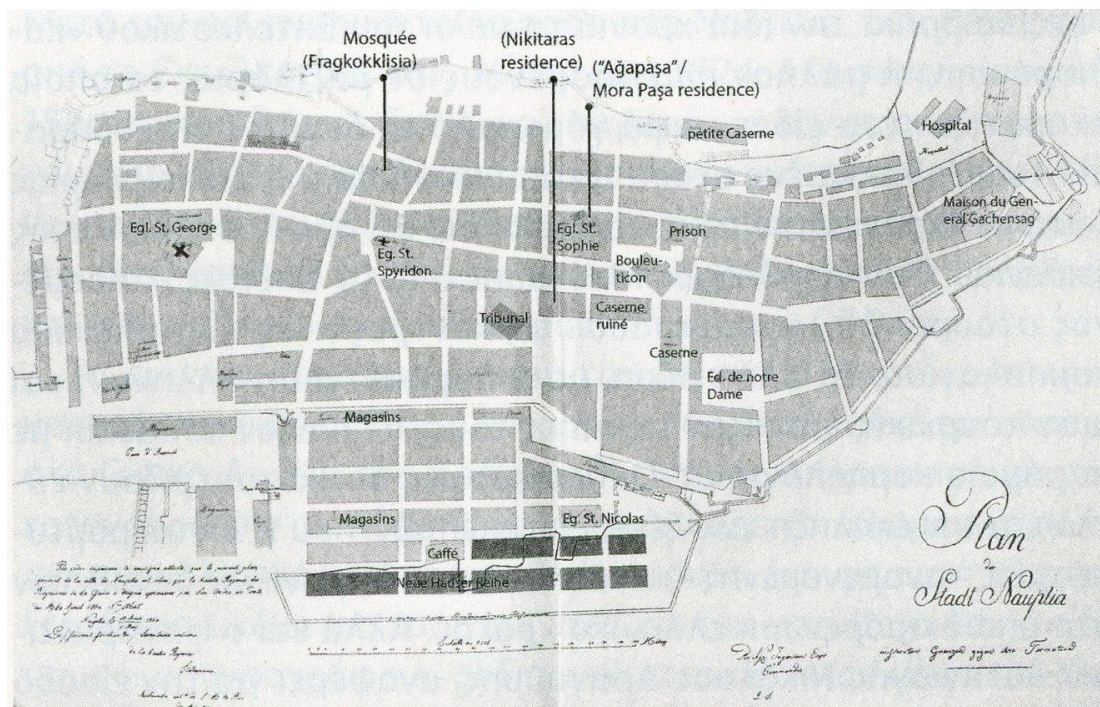


Εικόνα 2.12: Η διάνοιξη του μεγάλου δρόμου στο ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου



Εικόνα 2.13: Τοπογραφικό σχέδιο της πόλης του Ναυπλίου και του οχυρού του Ιτς-καλέ, 1833

Το 1834, εκπονήθηκε το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο για την πόλη του Ναυπλίου από τον αρχιτέκτονα Stadaehnn, το οποίο σε αντίθεση με τις προαναφερθείσες μελέτες είχε μακροπρόθεσμο ορίζοντα και δεν απεικόνιζε την υφιστάμενη κατάσταση της πόλης, αλλά το όραμα για τη μελλοντική της όψη (εικ. 2.14). (Δερζέκος, 2005).

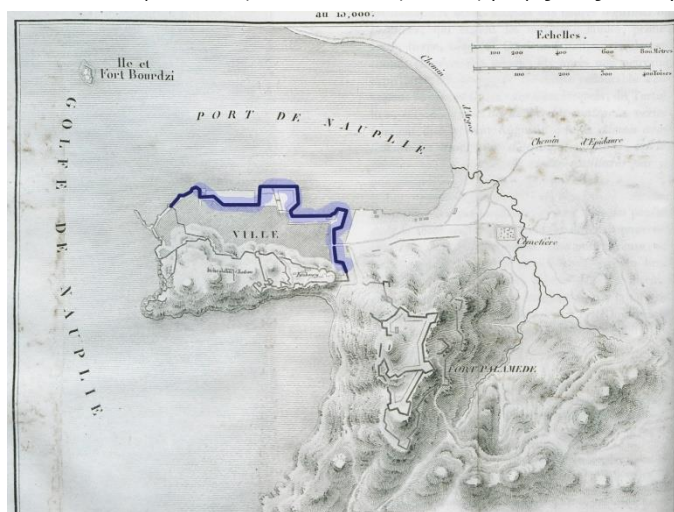


Εικόνα 2.14: Το πρώτο σχέδιο πόλης του Ναυπλίου, 1834

2.3.2 Σταδιακή κατεδάφιση τειχών

Τα χρόνια που ακολούθησαν αποδείχτηκαν καταλυτικά για τη μορφή της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου. Τα εκτεταμένα τείχη που κατασκευάστηκαν τους προηγούμενους αιώνες αποτελούσαν πλέον εμπόδια για την ανάπτυξη της πόλης, καθώς η πολεμική τεχνολογία είχε εξελιχθεί ραγδαία και τα τείχη δεν μπορούσαν να προστατέψουν πλέον την πόλη (Δερζέκος, 2005).

Έτσι, το διάστημα 1866 – 1873 οι αρμόδιες αρχές προέβησαν σε ενέργειες κατεδάφισης των τειχών οι οποίες αφορούσαν την περιοχή της πλατείας τριών Ναυάρχων και της σημερινής Λ. Αμαλίας και επιπρόσθετα δύο προμαχώνες με σκοπό τη δημιουργία της πλατείας Ι. Καποδιστρία (εικ. 2.15) και σχολικών εγκαταστάσεων. Παράλληλα, με στόχο την επέκταση της πόλης προς τη βόρεια πλευρά αποφασίστηκε η κατεδάφιση των παραλιακών προμαχώνων, καθώς και η Πύλη της Ξηράς (Δερζέκος, 2005).



Εικόνα 2.15: Τμήματα τειχών προς κατεδάφιση

Επίσης, το διάστημα 1894 – 1895 επιχωματώθηκαν τμήματα της ανατολικής τάφρου με στόχο την κατασκευή του σιδηροδρομικού σταθμού της πόλης (εικ. 2.4) (Αντωνιάδης, 1994).

2.3.3 Μικρασιατική Καταστροφή (1922)

Μετά το τέλος του ελληνοτουρκικού πολέμου οι περισσότερες ελληνικές πόλεις κλήθηκαν να φιλοξενήσουν έναν μεγάλο αριθμό προσφύγων λόγω της ανταλλαγής των πληθυσμών από τις πόλεις της Μικράς Ασίας.

Την περίοδο αυτή, η πόλη του Ναυπλίου που αριθμούσε 6.000 κατοίκους δέχτηκε να φιλοξενήσει 900 πρόσφυγες. Η περιοχή που αποφασίστηκε να στεγάσει το νέο πληθυσμό βρισκόταν βορειοανατολικά της πόλης, όπου σήμερα αποτελεί το συνοικισμό Νέο Βυζάντιο (εικ. 2.16). Η ανέγερση των πρώτων κατοικιών ξεκίνησε το 1929 και ολοκληρώθηκε την επόμενη δεκαετία.¹¹



Εικόνα 2.16: Οι πρώτοι Μικρασιάτες Πρόσφυγες στην πόλη του Ναυπλίου

¹¹<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%8D%CF%80%CE%BB%CE%B9%CE%BF>
(πρόσβαση 05.2022)

2.3.4 Οι επιπτώσεις του Β' Παγκοσμίου Πολέμου

Στις αρχές του 1941 οι γερμανικές δυνάμεις εισβάλουν στην πόλη του Ναυπλίου βομβαρδίζοντας αρκετές περιοχές της πόλης (εικ. 2.17). Η περίοδος αυτή διήρκεσε μέχρι τα τέλη του 1944 αφήνοντας πίσω τους εκτός των άλλων πολλές καταστροφές στο δομημένο περιβάλλον (Δερζέκος, 2017).



Εικόνα 2.17: Το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου κατά την περίοδο της Γερμανικής κατοχής

Τα χρόνια που ακολούθησαν, το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου μετρώντας τις πληγές του προσπάθησε να αναζωογονηθεί και για το λόγο αυτό, οι αρχές προέβησαν σε κατεδαφίσεις κτιρίων και την αντικατάστασή τους με νέα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το κτίριο της εθνικής τράπεζας που βρίσκεται στη Πλατεία Συντάγματος (εικ.2.18) (Χολέβας, 1992).



Εικόνα 2.18: Το κτίριο της εθνικής τράπεζας

2.3.5 Χαρακτηρισμός τμήματος της πόλης του Ναυπλίου ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο(1962)

Το έτος 1962 αποδείχτηκε ως μία καταλυτική χρονιά για το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου, καθώς κηρύχτηκε ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο το τμήμα μεταξύ του σιδηροδρομικού σταθμού και της θέσης της σημερινής πλατείας των «Πέντε Αδέρφια», σύμφωνα με το διάταγμα (ΦΕΚ 35/Β/02-02-1962). Αξίζει να σημειωθεί ότι τα όρια της κηρυγμένης περιοχής δεν ήταν σαφή και καθορισμένα (Τασσοπούλου, 2017).

Την ίδια χρονία, η πόλη χαρακτηρίστηκε ως ιστορικό - διατηρητέο μνημείο και οι αρχές προέβησαν σε ενέργειες κατεδάφισης των Οθωμανικών και Καποδιστριακών στρατιωτικών εγκαταστάσεων που βρισκόταν μέσα στο κάστρο του Παλαμηδίου με στόχο την τουριστική του εκμετάλλευση ως αρχαιολογικό χώρο από τον Εθνικό Οργανισμό Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.) (Δερζέκος, 2017).



Εικόνα 2.19: Σημεία επεμβάσεων στο ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου

Οξύμωρες ως προς το χαρακτηρισμό της πόλης ως μνημείο θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν επίσης και οι κατεδαφίσεις που πραγματοποιήθηκαν τη δεκαετία του 70' που αφορούσαν το Νοσοκομείο Ατζαγιόλη, καθώς και τμήματος των στρατώνων Grimanni(1970 -74) (εικ 2.19)(Δερζέκος, 2017).

2.3.6 Όροι Δόμησης 1969

Το 1969 καθορίστηκαν οι όροι δόμησης για το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου. Σύμφωνα με Βασιλικό Διάταγμα 25 Αυγ./1 Σεπτ.1969, (ΦΕΚ Δ'164) ορίστηκε ως μέγιστο ποσοστό κάλυψης 70% στο κεντρικό τμήμα του οικισμού. Τα ελάχιστα όρια διαστάσεων των οικοπέδων ορίστηκαν ως: Ελάχιστο πρόσωπο 8,00 μ, βάθος 12,00 μ. και εμβαδόν 150 τ.μ. Επίσης, υπήρξε μέριμνα και για τα κατά παρέκκλιση οικοδομήσιμα οικοπέδα τόσο για εκείνα που βρίσκονται εντός όσο και εκτός οικισμού (πιν. 2.1).

	Προτεινόμενα Πολεοδομικά μεγέθη
Ποσοστό Κάλυψης	70%
Πρόσωπο	8,00 μ.
Βάθος	12,00 μ.
Αρτιότητα	150,00 τ.μ.
Αριθμός Ορόφων	2
Μέγιστο ύψος	8,00 μ.*

Πίνακας 2.1 : όροι δόμησης ιστορικού κέντρου Ναυπλίου

Όσον αφορά τον συντελεστή δόμησης, για τα οικοπέδα που είχαν πρόσωπο σε δρόμο από 7,50 – 10,00 μέτρα, ο συντελεστής δόμησης ήταν 0,8. Για εκείνα που είχαν πρόσωπο σε δρόμο με πλάτος 10,00 – 12,00 μέτρα, ο συντελεστής δόμησης ορίζονταν ως 1,00, ενώ για πλάτος δρόμου από 12,50 και άνω ο συντελεστής δόμησης ήταν 1,2 (πιν. 2,2).

	Πλάτος δρόμου: 7,50 – 10,00	Πλάτος δρόμου: 10,00 – 12,00 μ.	Πλάτος δρόμου: > 12,00 μ.
Συντελεστής Δόμησης	0,8	1,00	1,2

Πίνακας 2.2 : Παράμετροι υπολογισμού συντελεστή δόμησης για το ιστορικό κέντρο

Ο μέγιστος αριθμός ορόφων ορίστηκε στους δύο, με μέγιστο ύψος τα 8,00 μέτρα. Σε περίπτωση που το πλάτος του δρόμου κυμαίνονταν από 6,00 – 8,00 μέτρα επιτρέπονταν η κατασκευή ενός νέου ορόφου, ο οποίος θα μπορούσε να κατασκευαστεί σε οπισθοχώρηση του υποκείμενου ορόφου. Αντιθέτως, όταν ο δρόμος ήταν μεγαλύτερος των 8 μέτρων, επιτρέπονταν η κατασκευή του τρίτου ορόφου σε συνέχεια του δεύτερου, όπου το συνολικό ύψος δεν μπορούσε να ξεπερνά τα 11 μέτρα (πίνακας2.1).

2.3.7 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του οικισμού του Ναυπλίου(1985)

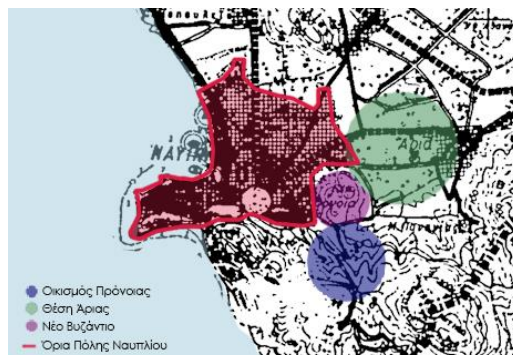
Στα πλαίσια της πολεοδομικής ανασυγκρότησης της πόλης του Ναυπλίου οι αρχές προέβλεψαν στη θέσπιση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου το διάστημα 1983 – 85(ΦΕΚ 569/Δ/1985),με σκοπό την επέκταση του σχεδίου πόλης, τον προσδιορισμό χρήσεων γης και την αναβάθμιση του αστικού τοπίου (εικ. 2.20).

Πιο συγκεκριμένα, το σχέδιο αυτό προέβλεπε την πολεοδομική οργάνωση των οικισμών με πληθυσμό μεγαλύτερο των 11.000 κατοίκων και την επέκταση του σχεδίου πόλεως και την ένταξη σε αυτό πυκνοδομημένων και όροι δομημένων εκτάσεων προϋφιστάμενες του έτους 1923 συνολικής εκτάσεως 500 στρεμμάτων. Στη συνέχεια, χώρισαν την περιοχή μελέτης σε διακριτές ενότητες στις οποίες δόθηκαν τα αντίστοιχα πολεοδομικά μεγέθη με κύριο γνώμονα τον πληθυσμό τους.

Ο οικισμός της Πρόνοιας χωρίζονταν σε δύο υποπεριοχές. Το τμήμα που άνηκε εντός σχεδίου με πληθυσμό 150 κάτοικοι ανά εκτάριο είχε συντελεστή δόμησης 1,6, ενώ η έκταση που βρισκόταν εκτός είχε συντελεστή δόμησης 0,8 – 0,6 για 65 – 75 κατοίκους ανά εκτάριο. Αντίστοιχα, ο ίδιος διαχωρισμός ίσχυε και για τη Νέα Πόλη, όπου στο κομμάτι που ήταν εντός σχεδίου ανά 110 κατοίκους ανά εκτάριο είχε συντελεστή δόμησης 1,2 και στο εκτός ανά 75 – 65 κατοίκους ανά εκτάριο ο συντελεστής δόμησης κυμαίνονταν από 0,8 – 0,6. Στη συνέχεια, η περιοχή του Νέου Βυζαντίου, με πληθυσμό 150 κατοίκων ανά εκτάριο είχε συντελεστή δόμησης 1,6 και τέλος, το τμήμα της Άριας που εντάχθηκε στη μελέτη προέβλεπε για 65 κατοίκους ανά εκτάριο, ο συντελεστής δόμησης ήταν 0,6 (εικ. 2.21), (πίν. 2.3).



Εικόνα 2.20: Χάρτης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου 1985

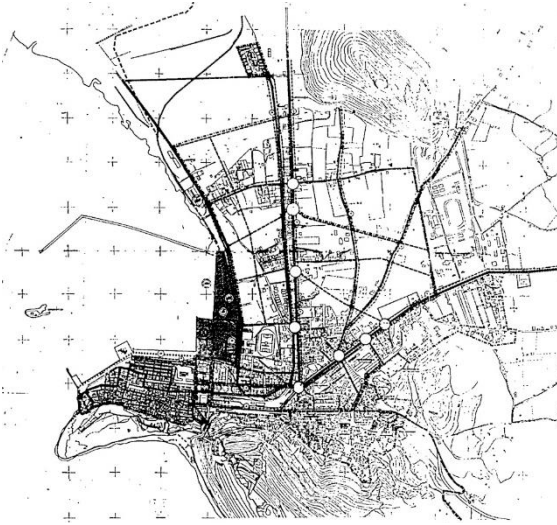


Εικόνα 2.21: Περιοχές ανάπτυξης σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο 1985

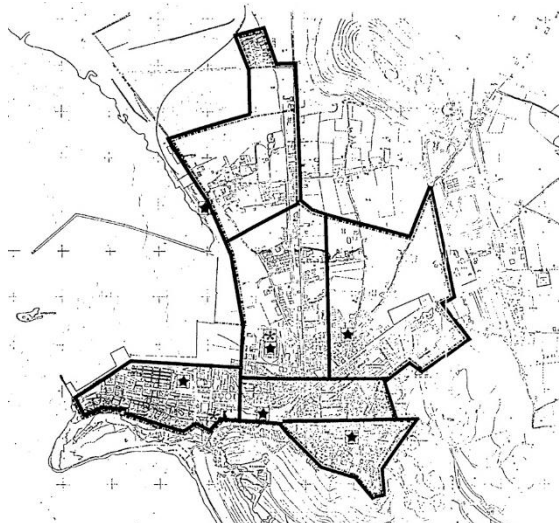
Περιοχή:	Συντελεστής Δόμησης	
Πρόνοιας	Συντελεστής δόμησης εντός σχεδίου 1,6	Συντελεστής δόμησης εκτός σχεδίου 0,8 – 0,6
Νέα Πόλη	Συντελεστής δόμησης εντός σχεδίου 1,2	Συντελεστής δόμησης εκτός σχεδίου 0,8 – 0,6
Νέο Βυζάντιο	1,6	
Άριας	0,6	

Πίνακας 2.3 : Προτεινόμενοι συντελεστές δόμησης σύμφωνα με το ΦΕΚ 569/Δ/1985

Επιπρόσθετα, ορίστηκαν οι επιτρεπόμενες χρήσεις του ιστορικού κέντρου, καθώς επίσης, δημιουργήθηκαν τοπικά κέντρα γειτονιάς στους βασικούς άξονες (εικ. 2.22), αλλά και στις κεντρικές πλατείες (εικ. 2.23).



Εικόνα 2.22: Δημιουργία κέντρων γειτονιάς



Εικόνα 2.23: Διαχωρισμός πόλης Ναυπλίου σε υποκατηγορίες και οριοθέτηση κεντρικών πλατειών

Υπήρξε επίσης πρόβλεψη για τη κάλυψη των εκπαιδευτικών μονάδων και των αθλητικών εγκαταστάσεων. Ακόμα, δόθηκε έμφαση στις χρήσεις της υγείας, επεκτείνοντας τις κτιριακές εγκαταστάσεις του νοσοκομείου, αλλά και της πρόνοιας. Με το σχέδιο αυτό χωροθετήθηκαν επίσης οι διοικητικές λειτουργίες, το βιοτεχνικό πάρκο, καθώς και οι χρήσεις του χονδρεμπορίου στη βόρεια πλευρά της πόλης. Αξιοσημείωτο είναι επίσης ότι ελήφθησαν μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος και της αύξηση του αστικού πρασίνου. Οι μελέτες αυτές αναπτύχθηκαν τόσο στο ιστορικό ιστό, όσο και στο σύνολο της πόλης του Ναυπλίου.

Επίσης, καθορίστηκαν οι ελεύθεροι χώροι και οι χώροι πολιτισμού και σχεδιάστηκαν οι βασικοί άξονες πεζόδρομων και ποδηλατοδρόμων οι οποίες συνέδεαν τις πολεοδομικές ενότητες μεταξύ τους. Δημιουργήθηκαν ακόμα νέες εγκαταστάσεις σταθμών μεταφοράς στην περιοχή του λιμανιού οι οποίες αφορούσαν λεωφορεία, τραίνα, φορτηγά και πλοία. Ακόμα, προτάθηκε η επαναχρησιμοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής σε νέα θέση η οποία θα είχε ως αφετηρία τον χώρο της ΔΕΗ και θα συνδέονταν με το ιστορικό κέντρο. Συμπληρωματικά, προτάθηκε η χωροθέτηση ενός σταθμού μεταφοράς στη λιμενική ζώνη με σκοπό τη σύνδεσή του με τα υπόλοιπα Μέσα Μεταφοράς. Αξίζει να σημειωθεί ότι στη μελέτη αυτή έγινε πρόβλεψη για τη βελτίωση του κύριου οδικού άξονα όπου συνέδεε την πόλη του Ναυπλίου με το Άργος, την Επίδαυρο, την Κόρινθο και Νέα Κίος.

Επιπλέον, τέθηκε ο περιορισμός για την ανέγερση τουριστικών εγκαταστάσεων μέχρι 100 κλίνες σε όλες τις περιοχές γενικής κατοικίας, ενώ απαγορεύτηκαν όλες οι τουριστικές εγκαταστάσεις, αλλά και οι σχετιζόμενες με τον τουρισμό χρήσεις στις περιοχές γενικής κατοικίας εντός του ιστορικού κέντρου.

Πρόσθετα με τα παραπάνω, καθορίστηκαν οι ζώνες οικονομικών θεσμικών κινήτρων και πολεοδομικών μηχανισμών, αλλά και οι νέες αναπτυξιακές ζώνες και ζώνες προγραμμάτων παροχής κατοικίας με συνεταιριστική δόμηση. Πιο συγκεκριμένα, δόθηκαν οικονομικά κίνητρα για την μετεγκατάσταση των οχλουσών χρήσεων όπως αυτές της βιοτεχνίας και του χονδρεμπορίου στη νέο προτεινόμενο βιομηχανικό πάρκο.

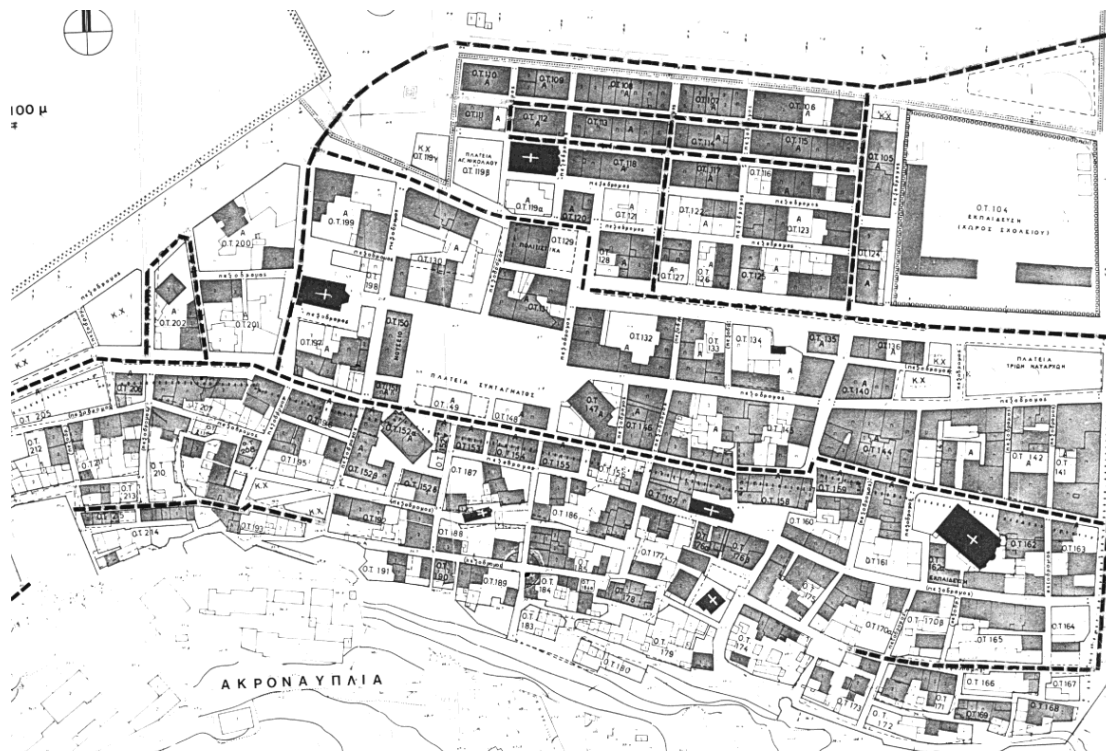
Επίσης, στην περιοχή Κούρτη, η οποία βρίσκεται στη βόρεια πλευρά της Νέας Πόλης του Ναυπλίου, καθορίστηκε κοινωνικός συντελεστής σε ορισμένα οικοδομικά τετράγωνα με σκοπό τη δημιουργία ενός δημοτικού κοινωνικού προγράμματος κατοικίας. Επιπλέον, υπήρξε μέριμνα για την επισκευή και την αποκατάσταση των κτιρίων, καθώς επίσης δόθηκαν ειδικά κίνητρα για το λιανικό εμπόριο στα καταστήματα του ιστορικού κέντρου της πόλης. Παράλληλα, επισημάνθηκαν ορισμένα πολεοδομικά τετράγωνα εντός του ιστορικού κέντρου τα οποία θα χρησιμοποιούνταν ως χώροι στάθμευσης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το σχέδιο αυτό πρόβλεπε στη θέσπιση δύο αναπτυξιακών ζωνών. Αρχικά, η πρώτη αφορούσε την περιοχή του κέντρου του Ναυπλίου όπου αποτελούνταν από χρήσεις λιανικού εμπορίου και μίας δεύτερης αντίστοιχης ζώνης με χρήσεις βιοτεχνίας και χονδρεμπορίου, η οποία θα χωροθετούνταν στη βόρεια πλευρά της Πόλης.

Τέλος, καθορίστηκαν τα μέτρα προστασίας, όπου αφορούσαν την περιοχή ανάμεσα την οδό Ν. Κίου και το παραθαλάσσιο μέτωπο και στην περιοχή του ιστορικού κέντρου, το σιδηροδρομικό σταθμό και τους πρόποδες του Παλαμηδίου. Στη συνέχεια λήφθηκαν μέτρα με απώτερο σκοπό την προστασία και ανάδειξή τους.

2.3.8 Ειδική πολεοδομική μελέτη της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου (1985 – 87)

Σε συνέχεια του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της πόλης του Ναυπλίου εκπονήθηκε μία νέα πολεοδομική μελέτη με σκοπό την προστασία και την ανάπλαση του ιστορικού κέντρου. Για το λόγο αυτό προτάθηκε μία σειρά πολεοδομικών ρυθμίσεων, οι οποίες αποτέλεσαν τις απαρχές προστασίας και ανάδειξης των επεμβάσεων που ακολούθησαν (Μαϊστρου, Γούλιου, 2008).



Εικόνα 2.24: Σχέδιο Ειδικής Πολεοδομικής Μελέτης Παλιάς Πόλης Ναυπλίου

Το πρώτο βήμα της μελέτης αυτής αποτέλεσε η ακριβή οριοθέτηση του ιστορικού πυρήνα της πόλης ο οποίος έχριζε άμεσης αντιμετώπισης. Στη συνέχεια ρυθμίστηκε η κυκλοφορία, αλλά και ο τρόπος σύνδεσης της Παλιάς Πόλης με τη νέα (εικ. 2.24). Επίσης, κηρύχτηκαν διατηρητέα τα κτίρια με ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό χαρακτήρα και καθορίστηκαν οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης των μελλοντικών κτιρίων που θα κατασκευάζονταν στον ιστορικό κέντρο. Αξίζει να σημειωθεί ότι σημαντική παράμετρος σχεδιασμού της μελέτης αυτής αποτέλεσε η προστασία και η διατήρηση της χρήσης της κατοικίας και κατ' επέκταση τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των μόνιμων κατοίκων εντός του ιστορικού κέντρου. Τέλος, ιδιαίτερη σημασία δόθηκε στις επιγραφές και διαφημίσεις των καταστημάτων με σκοπό την διατήρηση της μορφολογίας των κτιρίων και την αποφυγή της αλλοιώσής τους (Μαϊστρου, Γούλιου, 2008).

2.3.9 Έκδοση διατάγματος προστασίας παραδοσιακού οικισμού (1989)

Η πολεοδομική μελέτη του Ναυπλίου είχε ως αποτέλεσμα το χαρακτηρισμό ενός τμήματος της πόλης ως παραδοσιακό, τον καθορισμό των ειδικών όρων δόμησης, καθώς και τις επιτρεπόμενες χρήσεις του ιστορικού κέντρου.

Όσον αφορά τα οικοπέδα που βρίσκονταν εντός του παραδοσιακού τμήματος, για να θεωρούνταν ως άρτια και οικοδομήσιμα θα έπρεπε να διαθέτουν ελάχιστο πρόσωπο σε κοινόχρηστο χώρο 10,00 μέτρα και ελάχιστο εμβαδόν 200,00 τ.μ. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το διάταγμα ΦΕΚ 38 Δ/26-1-1989 ορίστηκε με ακρίβεια το τμήμα της πόλης που χαρακτηρίστηκε ως παραδοσιακό και στη συνέχεια χωρίστηκε σε δύο επιμέρους τομείς.

Αρχικά, ο τομέας (Α) αφορούσε την περιοχή που εκτείνονταν από το παραλιακό μέτωπο ως τον άξονα που σχηματίζουν οι διαδοχικές οδοί Σπηλιάδου, Σταϊκοπούλου και Πλαπούτα στην κατεύθυνση δύσης - ανατολής και από τη οδό Συγγρού, έως τη θέση 5 αδελφία στη δυτική πλευρά της πόλης. Αντίστοιχα, ο τομέας (Β) αφορούσε το υπόλοιπο ιστορικό κέντρο, που εκτείνονταν μέχρι τα τείχη της Ακροναυπλίας (εικ. 2.25).



Εικόνα 2.25: Διαχωρισμός Τομέων ιστορικού κέντρου Ναυπλίου

Για τον τομέα Α' ορίστηκε ποσοστό κάλυψης 90%, συντελεστής δόμησης 2,1, μέγιστος αριθμός ορόφων 3 και μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος στα 11,50 μ., συμπεριλαμβανομένου το ύψος της στέγης. Για το οικοδομικό τετράγωνο 104, το οποίο ορίστηκε ως χώρο εκπαίδευσης ίσχυε ποσοστό κάλυψης 70%, συντελεστής δόμησης 0,6 και μέγιστος αριθμός ορόφων 2. Επίσης, οι χρήσεις που επιτράπηκαν σε αυτόν τον τομέα αφορούσαν την κατοικία, τα γραφεία – δημόσιες υπηρεσίες, το εμπόριο και τον πολιτισμό.

Αντιθέτως, στον τομέα (Β) ορίστηκε ποσοστό κάλυψης 80%, συντελεστής δόμησης 1,2, μέγιστος αριθμός ορόφων 2 και μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 8,50 μ. συμπεριλαμβανομένου το ύψος της στέγης. Οι χρήσεις που επιτράπηκαν στον τομέα αυτό αφορούσαν αποκλειστικά κατοικίες και γραφεία.-σε πίνακα τα στοιχεία για τους τομείς και σχολιασμός τους (πιν. 2.4).

Πολεοδομικά Μεγέθη	Τομέας Α	Τομέας Β	Οικοδομικό Τετράγωνο 101
Αρτιότητα	200,00 τ.μ.	200,00 τ.μ.	200,00 τ.μ.
Ελάχιστο Πρόσωπο	10,00 μ.	10,00 μ.	10,00 μ.
Ποσοστό Κάλυψης	90%	80%	70%
Συντελεστής Δόμησης	2,1	1,2	0,6
Μέγιστο Ύψος	11,50 μ.	8,50	6
Μέγιστος Αριθμός Ορόφων	3	2	2

Πίνακας 2.4 : Πολεοδομικά Μεγέθη ιστορικού κέντρου

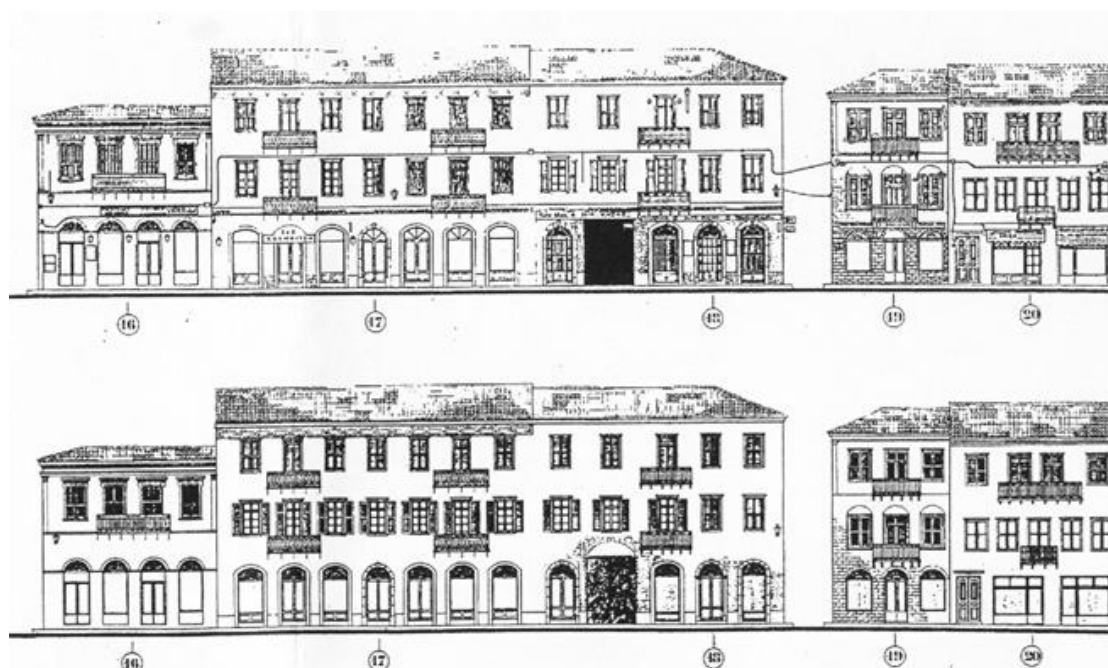
Ακόμα, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στη διατήρηση της μορφολογικής διατήρησης των κτιρίων και για το λόγο αυτό απαγόρευαν τη δημιουργία pilotis και ελαφρών ευτελών κατασκευών οι οποίες δεν ταιριάζουν με τον ιστορικό χαρακτήρα της πόλης.

Επιπρόσθετα, στους κοινόχρηστους χώρους επιτρέπεται η κατασκευή στεγάστρων, περιπτέρων και αστικού εξοπλισμού με σκοπό την εξυπηρέτηση του κοινού έπειτα από έκδοση οικοδομικής άδειας εγκεκριμένη από την Επιτροπή Πολεοδομικού και Αρχιτεκτονικού Ελέγχου (Ε.Π.Α.Ε.).

Από την ίδια επιτροπή το διάταγμα αυτό προέβλεπε να ελέγχονται όλες οι οικοδομικές εργασίες που θα πραγματοποιούνταν στην Παλιά Πόλη με σκοπό τη διατήρηση και την προστασία της Παλιάς Πόλης.

2.3.10 Ολοκληρωμένο πρόγραμμα προστασίας της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου (1995)

Με στόχο την ολοκληρωμένη προστασία του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος η επιστημονική ομάδα της Ελένης Μαϊστρου, καθηγήτρια της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών προχώρησαν στη δημιουργία ενός εξειδικευμένου προγράμματος (1995), το οποίο αποσκοπούσε στην αναβάθμιση του δημοσίου χώρου εφαρμόζοντας σημειακές επεμβάσεις στον αστικό ιστό¹².



Εικόνα 2.26: Όψεις κτιρίων ιστορικού κέντρου Ναυπλίου

Οι επεμβάσεις αυτές αφορούσαν την αποκατάσταση των όψεων των παραδοσιακών κτιρίων και την ένταξη νέων κτιρίων δίπλα σε αυτά (εικ. 2.26). Επίσης, προτάθηκε η αποκατάσταση σημαντικών κτιρίων του ιστορικού κέντρου και στη συνέχεια, δόθηκε μεγάλη σημασία στην πληροφόρηση των κατοίκων σχετικά με την αξία διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς της πόλης (Μαϊστρου, 2018).

¹²<https://www.femarch.gr/maistrou/> (πρόσβαση 06.2022)

2.3.11 Προτάσεις πολεοδομικής αναβάθμισης στις γειτονιές της παλιάς πόλης του Ναυπλίου (2008)

Σημαντικό πυλώνα για την προστασία και ανάδειξη του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου αποτέλεσε η μελέτη που πραγματοποιήσε ο Δήμος Ναυπλίου σε συνεργασία με επιλεγμένους μηχανικούς οι οποίοι πρότειναν πολεοδομικές προτάσεις για την αναβάθμιση των γειτονιών της Παλιάς Πόλης.

Πρώτο βήμα των μελετητών ήταν η καταγραφή των προβλημάτων και των απειλών που αντιμετώπιζε το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου και στη συνέχεια, τα χώρισαν σε υποκατηγορίες οι οποίες αφορούσαν τις χρήσεις και τη διαχείριση των δημόσιων χώρων, τα δίκτυα, αλλά και τη διαχείριση του τουρισμού μέσα σε αυτό.

Ολοκληρώνοντας την έρευνα οι μελετητές αρχικά διαπίστωσαν ότι λόγω της τοποθεσίας του ιστορικού κέντρου, αλλά και του γεγονότος ότι περιβάλλεται περιμετρικά από θάλασσα το καθιστά απομονωμένο από την υπόλοιπη πόλη του Ναυπλίου, γεγονός το οποίο περιορίζει την εξέλιξή του. Επίσης, παρατήρησε υπερσυγκέντρωση των χρήσεων εμπορίου (τουριστικό και τοπικό) εντός του ιστορικού κέντρου, αλλά και της αναψυχής. Όσον αφορά τα δίκτυα, οι μελετητές εστίασαν στην εικόνα των κεντρικών αξόνων την οποία χαρακτήρισαν ως ασαφή και υποβαθμισμένη. Τέλος, επισήμαναν αρκετούς ελεύθερους χώρους με ιδιαίτερο φυσικό κάλλος οι οποίοι ήταν αναξιοποίητοι και υποβαθμισμένοι τόσο σε επίπεδο γειτονιάς όσο και σε επίπεδο πόλης όπως αυτό του παραλιακού μετώπου.

Στη συνέχεια, έχοντας καταγράψει τα προβλήματα του ιστορικού κέντρου οι μελετητές προχώρησαν στις προτάσεις αναζωογόνησης της πόλης. Η πρώτη τους πρόταση αφορούσε τη δημιουργία πολιτιστικών διαδρομών οι οποίες θα συνέδεαν ιστορικά κτίρια μεταξύ τους, τα οποία θα φιλοξενούσαν χρήσεις πολιτισμού (εικ. 2.27).



Εικόνα 2.27: Πρόταση πολεοδομικής Αναβάθμισης ιστορικού κέντρου Ναυπλίου

Ακόμα, πρότειναν την ανάπλαση των δημοσίων χώρων εντός του ιστορικού κέντρου, στο πάρκο του Παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού, στον οικισμό της Πρόνοιας και του Νέου Βυζάντιου, αλλά και την ανάπλαση δημοσίων χώρων στους κεντρικούς οδικούς άξονες που συνδέουν την Παλιά Πόλη του Ναυπλίου με τη Νέα.

Πιο συγκεκριμένα, για το πάρκο του Παλαιού Σιδηροδρομικού Σταθμού προτάθηκε ο επανασχεδιασμός του με σκοπό τη δημιουργία μιας καλύτερης σύνδεσης του δημοσίου χώρου με την υπόλοιπη πόλη, τη βελτίωση της προσβασιμότητας και την ανάπλαση του δομημένου

περιβάλλοντος. Παράλληλα συνέστησαν τον περιορισμό της λαϊκής αγοράς στον χώρο αυτό και τη δημιουργία μικρότερων εντός των γειτονιών της πόλης και τη σχηματισμό νέων υπαίθριων αγορών με πολιτιστικές χρήσεις.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, η πρότασή τους για το ιστορικό κέντρο αποσκοπούσε στην ενθάρρυνση της κίνησης των πεζών προς στο παραλιακό μέτωπο και στους δημόσιους χώρους στάθμευσης, όπου θα πραγματοποιούνταν μέσω της διεύρυνσης των πεζοδρομίων επί των οδών Πολυζαΐδου, Συγγρού και τμήμα Σιδηρής Μεραρχίας. Επίσης, υπήρξε μέριμνα και για τους κεντρικούς οδικούς άξονες της πόλης για τους οποίους σχεδιάστηκαν ζώνες πεζών και ποδηλάτων και τη ζώνες φυτεμένου πρασίνου για την περιβαλλοντική αναβάθμιση της πόλης (εικ. 2.28).



Εικόνα 2.28: Σχέδιο ανάπλασης δημοσίου χώρου ιστορικού κέντρου Ναυπλίου

Όσον αφορά το οικισμό της Πρόνοιας, προτάθηκε η δημιουργία ενός υπαίθριου μουσείου βιομηχανικής κληρονομιάς, την ανάπλαση των αναξιοποίητων δημόσιων χώρων καθώς και τη δημιουργία πολιτιστικών διαδρομών ιδιαίτερου μορφολογικού κάλους.

Παράλληλα, παρόμοιες πρωτοβουλίες πάρθηκαν και για τον οικισμό του Νέου Βυζαντίου. Οι ενέργειες αυτές αφορούσαν την ανάπλαση και την αναζωογόνηση των δημοσίων αναξιοποίητων χώρων με σκοπό τη δημιουργία μιας ταυτότητας της πόλης.

Ακόμα, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στο παραλιακό μέτωπο της νέας πόλης το οποίο ήταν αναξιοποίητο και λειτουργούσε ως χώρος στάθμευσης. Η νέα μελέτη οραματιζόταν την ανάπτυξη ενός υδροβιότοπου και τη δημιουργία ενός υπαίθριου περιβαλλοντικού πάρκου.

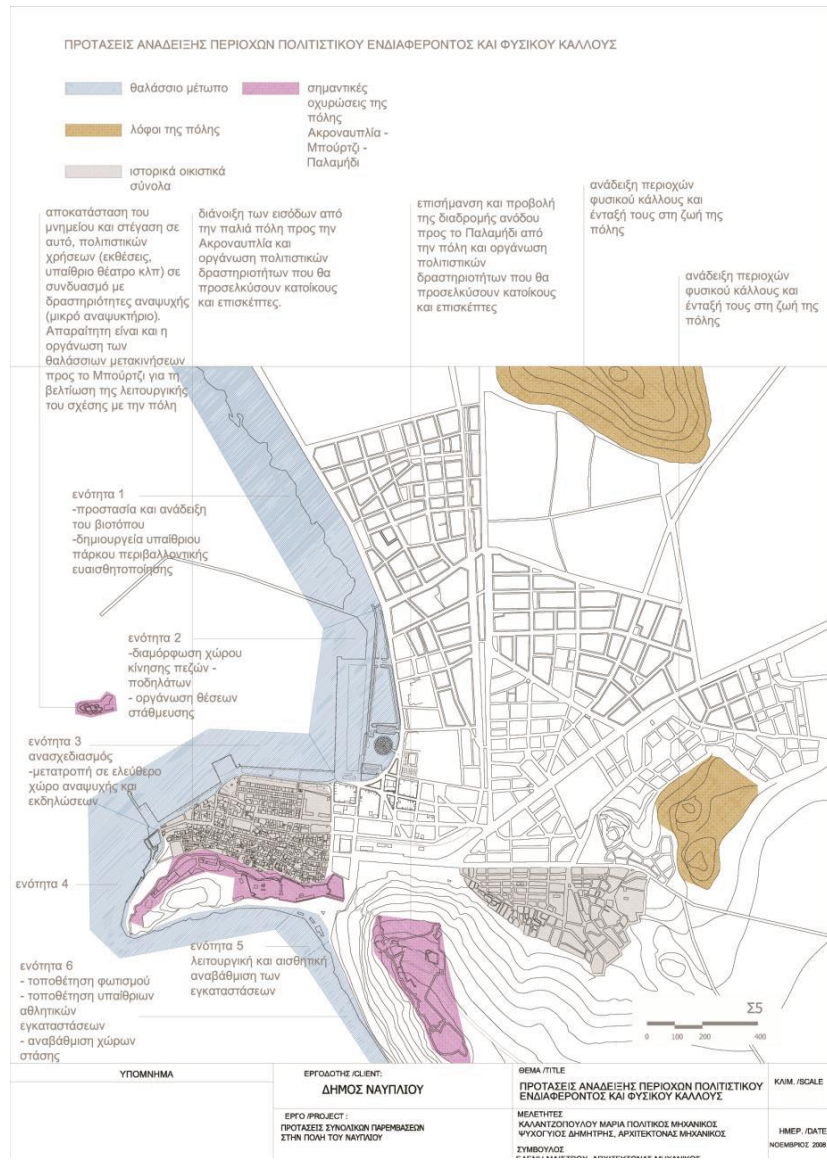
Τέλος, η μελέτη αυτή προέβλεπε την ανάδειξη των περιοχών με πολιτιστικό ενδιαφέρον. Ιδιαίτερη σημασία δόθηκε στη λιμενική ζώνη κατά μήκος της Νέας Πόλης, αλλά και περιμετρικά του ιστορικού κέντρου. Επίσης, επισημάνθηκαν οι περιοχές φυσικού κάλους, όπου για το ιστορικό κέντρο διακρίθηκε ο λόφος της Ακροναυπλίας και το ιστορικό Παλαμήδι. Ακολούθως, σχεδιάστηκαν δίκτυα πολιτιστικών διαδρομών, για τις οποίες εκδόθηκε ειδικό φυλλάδιο με δυνατότητα ψηφιακής ξενάγησης στην Παλιά Πόλη, στον οικισμό της Πρόνοιας, σε κτίρια ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, στο παραλιακό μέτωπο, αλλά και στις περιοχές φυσικού κάλους.

2.3.12 Προτάσεις επιστροφών πεζόδρομων και ελευθέρων χώρων και αστικός εξοπλισμός στην Παλιά Πόλη του Ναυπλίου(2008)

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα περισσότερα ιστορικά κέντρα και κατ' επέκταση το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου αφορά τη στάθμευση τόσο των μόνιμων κατοίκων όσο και των επισκεπτών.

Με στόχο την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος οι αρχιτέκτονες Αγγελική Κωνσταντινίδη και Κωνσταντίνος Ζούμπου υπό την επίβλεψη της καθ. Ελένης Μαϊστρου εκπόνησαν μια νέα μελέτη που αφορούσε τη ρύθμιση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης εντός του ιστορικού ιστού, καθώς και η διαμόρφωση και αναβάθμιση των δημοσίων ελευθέρων χώρων.

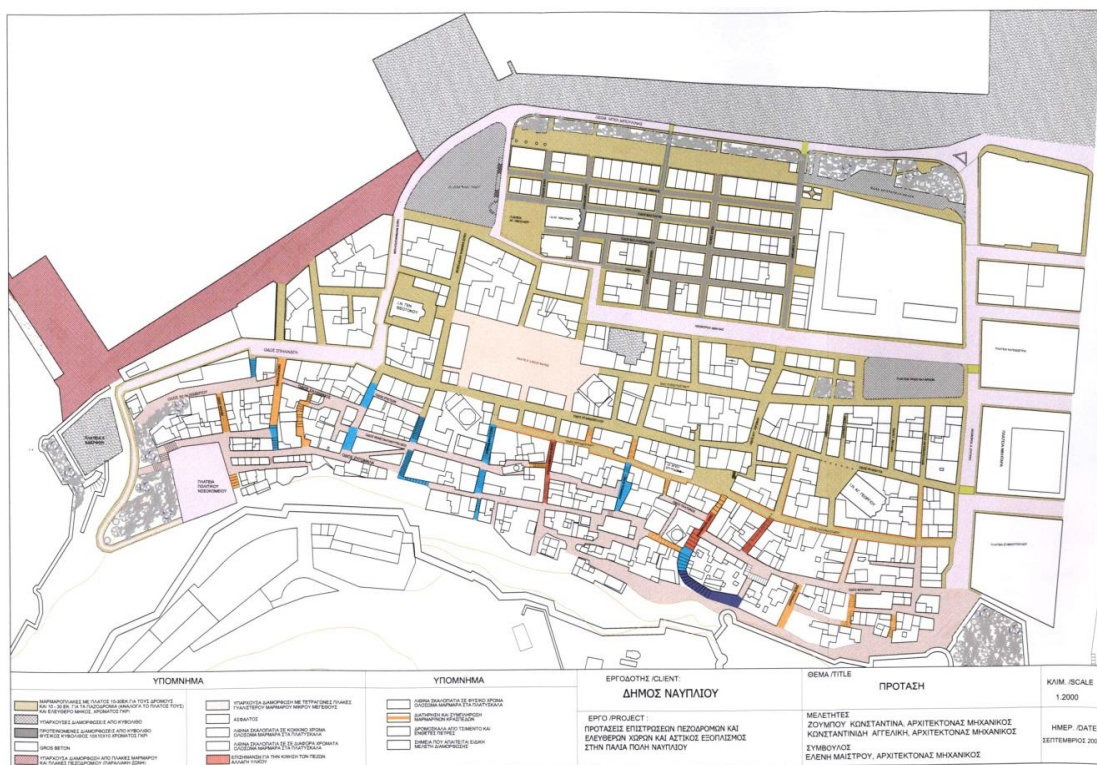
Η μελετητική ομάδα αφού κατέγραψε λεπτομερώς την κατάσταση του οδικού δικτύου και των ελευθέρων χώρων προχώρησε στην καταγραφή των κατευθυντήριων γραμμών όπου αφορούσαν τις διαμορφώσεις πεζόδρομων και δημοσίων χώρων, την τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού, την οριοθέτηση της επέκτασης των καταστημάτων κατά του δημοσίου χώρου και ο επανασχεδιασμός της παραλιακής ζώνης (εικ. 2.29).



Εικόνα 2.29: Ανάλυση και καταγραφή προβλημάτων που αντιμετωπίζει το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου

Όσον αφορά τη διαχείριση της στάθμευσης εντός της Παλιάς Πόλης, οι μελετητές παρατήρησαν ότι το πρόβλημα αυτό εντεινόνταν κυρίως τις ώρες αιχμής όπου οι χώροι στάθμευσης ήταν περιορισμένοι και ανεπαρκείς, γεγονός το οποίο ενθάρρυνε την παράνομη στάθμευση. Ακόμα, παρατηρήθηκε ότι ενώ υπήρχαν ελεύθεροι χώροι στάθμευσης εντός του ιστορικού κέντρου δεν υπήρξε η σωστή καθοδήγηση και ενημέρωση των επισκεπτών για αυτούς.

Λαμβάνοντας λοιπόν υπόψιν τα παραπάνω προβλήματα, η μελετητική ομάδα τόνισε ότι για να μπορέσει να αναδειχτεί το ιστορικό κέντρο κρίθηκε αναγκαία η αποσυμφόρηση του ιστού από την διέλευση και τη στάθμευσή του αυτοκινήτου μέσα σε αυτό. Επίσης, αναγκαίο κρίθηκε ο ορισμός θέσεων στάθμευσης για τους μόνιμους κατοίκους της περιοχής, η ένταξη του ποδηλάτου ως μέσο μετακίνησης του ιστορικού κέντρου, καθώς και η ενίσχυση της κίνησης του πεζού (εικ. 2.30).



Εικόνα 2.30: Πολεοδομική πρόταση ανάπτυξης ιστορικού κέντρου

Στη συνέχεια, εξετάστηκε το ενδεχόμενο της λειτουργίας ενός νέου μέσου μαζικής μεταφοράς εντός του ιστορικού κέντρου και τη μετακίνηση του σταθμού των ΚΤΕΛ σε θέση η οποία θα μπορούσε να συνδεθεί με την υπεραστική γραμμή, τα ταξί, αλλά και χώρους στάθμευσης. Παράλληλα, υπήρξε μέριμνα και για τη σύνδεση της Νέας Πόλης με το παραλιακό μέτωπο και τον περιορισμό του χώρου στάθμευσης με σκοπό τη μελλοντική εμπορευματοποίησή του με χρήσεις υγειονομικού ενδιαφέροντος.

Τέλος, προτάθηκε η συμπλήρωση νομοθετικού πλαισίου για τη μορφολογική διατήρηση των όψεων των κτιρίων που βρίσκονται εντός του ιστού της Παλιάς Πόλης, τη συντήρηση και αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού των δημοσίων χώρων και την οριοθέτηση και αποσαφήνιση της δημόσιας έκτασης που καταλαμβάνουν οι χώροι υγειονομικού ενδιαφέροντος.

2.3.13 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καποδιστριακού (2014 – 2022)

Το 2014, έπειτα από μία μακροχρόνια διαδικασία διαβούλευσης του πολεοδομικού σχεδίου του Ναυπλίου η οποία διήρκησε για παραπάνω από δέκα χρόνια έγινε η παρουσίαση του Β1 σταδίου της μελέτης με τίτλο: «Μελέτη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Καποδιστριακού, του Δήμου Ναυπλιέων».¹³

Η μελέτη αυτή αφορούσε την αποτύπωση της Νέας και της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου, την καταγραφή των προβλημάτων και των απειλών που δεχόταν και στη συνέχεια εξετάστηκαν οι μελλοντικές προοπτικές για τη μακροπρόθεσμη εξέλιξη της περιοχής.¹⁴

Μέσω του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου καθορίστηκαν οι χρήσεις γης, οι συντελεστές δόμησης για κάθε περιοχή λαμβάνοντας υπ' όψη τις ανάγκες και τα μορφολογικά χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το σχέδιο αυτό δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα (2023), καθώς από τον Μάιο του 2021 εκκρεμεί η θεσμοθέτησή του, αλλά και η έγκριση της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη.¹⁵

¹³https://www.argolikeseidhseis.gr/2014/02/blog-post_9453.html (πρόσβαση 06.2022)

¹⁴https://www.argolikeseidhseis.gr/2014/02/blog-post_9453.html (πρόσβαση 06.2022)

¹⁵https://www.argolikeseidhseis.gr/2021/05/blog-post_574.html (πρόσβαση 06.2022)

2.3.14 Νεότερες μελέτες

Την τελευταία δεκαετία (2012 -2023), λόγω της εξάπλωσης της οικονομικής κρίσης, αλλά και των πολιτικών αλλαγών που πραγματοποιήθηκαν στη χώρα μας, οι αναπλάσεις που πραγματοποιήθηκαν στα περισσότερα ιστορικά κέντρα των πόλεων θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως μηδαμινές, αλλά και αποσπασματικές.

Στην περίπτωση του Ναυπλίου, εφαρμόστηκαν μελέτες που στόχευαν στην ανάπλαση του αστικού ιστού με κύριο στόχο την αναζωογόνηση των δημόσιων ελευθέρων χώρων. Το διάστημα αυτό πραγματοποιήθηκαν σημειακές πεζοδρομήσεις και πλακοστρώσεις. Παράλληλα, υπήρξε μέριμνα για την επέκταση του δικτύου αποχέτευσης λυμάτων και όμβριων, καθώς και την αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού στους χώρους αυτούς.¹⁶

¹⁶ [Ακόμα ένα σημαντικό βήμα για την ανάπλαση του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου - ΔΟΠΠΑΤ Δήμου Ναυπλίων \(doppat.gr\)](http://doppat.gr) (πρόσβαση 06.2022)

2.3.15 Διακρίσεις και βραβεία

Το 1997η εθνική επιτροπή HabitatII απένειμε τιμητικό έπαινο στην επιστημονική ομάδα της καθ. Ελένης Μαϊστρου για το σχεδιασμό πολεοδομικών και περιβαλλοντικών παρεμβάσεων για την προστασία και την ανάπτυξη του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου.

Η κριτική επιτροπή αναφερόμενη στη συνεργασία της πολεοδομικής ομάδας σχεδιασμού, του Δήμου, αλλά και των μόνιμων κατοίκων τόνισε ότι επέδειξε θετικά αποτελέσματα, καθώς όλες οι προαναφερθείσες ομάδες είχαν έναν κοινό στόχο, ο οποίος αφορούσε στην ισορροπημένη ανάπτυξη του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος. Οι παρεμβάσεις που διακρίθηκαν αφορούσαν την αναβάθμιση του ιστορικού κέντρου ως προς τις υποδομές των δημόσιων κοινόχρηστων χώρων, οι οποίες προέβλεπαν και προώθησαν τον ιστορικό χαρακτήρα της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου (Μαϊστρου, 2018).

Στη συνέχεια, λίγα χρόνια αργότερα από την τιμητική διάκριση, με την πρωτοβουλία του Δήμου, σε συνεργασία με τη Δημοτική Επιχείρηση Πολιτιστικής Ανάπτυξης Ναυπλίου (Δ.Ε.Π.Α.Ν.) προχώρησαν σε μία προσπάθεια καταγραφής και ψηφιοποίησης του υπάρχοντος υλικού με σκοπό την ανάδειξη και την προστασία του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος.¹⁷

Το πρόγραμμα αυτό ονομάζονταν «κοιτίδα» , και αποσκοπούσε στη δημιουργία ενός διαδραστικού ψηφιακού χάρτη, ο οποίος θα απέδιδε πολλές πληροφορίες για την ιστορία, αλλά και για τον πολιτισμό της πόλης.¹⁸ Αξίζει να σημειωθεί ότι πρόγραμμα αυτό δεν έχει ολοκληρωθεί μέχρι και σήμερα (2022).

Μία ακόμα σημαντική μελέτη που πραγματοποιήθηκε στο ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου αφορούσε τμήμα της περιοχής «Ψαρομαχαλά» (2014 – 2020), και αποσκοπούσε στην αναζωογόνηση του ιστορικού κέντρου, αλλά και στην ανάδειξη των μνημείων μέσα σε αυτό. Η πρόταση αυτή είχε απώτερο στόχο τη σύνδεση της Παλιάς Πόλης με τη Νέα, αλλά και την αναβάθμιση των περιοχών που έτειναν προς υποβάθμιση.¹⁹

Τέλος, μία από τις σημαντικότερες μελέτες ανάδειξης του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου αποτέλεσε το έργο ανάδειξης των οθωμανικών κρηνών (2022) από την Εφορεία Αρχαιοτήτων Αργολίδας με κύριο σκοπό την αναβάθμιση του ιστορικού κέντρου.²⁰

¹⁷<https://www.cityofnafplio.com/2010/12/12/koitida-gr-work-partly-in-another-direction/> (πρόσβαση 06.2022)

¹⁸<https://www.cityofnafplio.com/2010/12/12/koitida-gr-work-partly-in-another-direction/> (πρόσβαση 06.2022)

¹⁹Ένταξη για την ανάπτυξη τμημάτων περιοχής «ΨΑΡΟΜΑΧΑΛΑ» στο Ναύπλιο 1.200.000 ευρώ (nafplio.gr) (πρόσβαση 06.2022)

²⁰Ναύπλιο: Έργο ανάδειξης των οθωμανικών κρηνών από την Εφορεία Αρχαιοτήτων Αργολίδας - Αργολικές Ειδήσεις (argolikeseidhseis.gr)(πρόσβαση 06.2022)

2.3.16 Nafplio Workshop: Monuments + Public Space (2010)

Το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου τα τελευταία χρόνια έχει κινήσει το ενδιαφέρον σε διάφορους επιστημονικούς κλάδους, οι οποίοι κλήθηκαν να εξετάσουν την οικονομία του, την επίδραση του τουρισμού μέσα σε αυτό, αλλά και την πόλη ως σύνολο υπό το πρίσμα του πολεοδομικού και του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού.

Μια από τις σημαντικότερες ενασχολήσεις για το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου ήταν εκείνη που πραγματοποιήθηκε από το μεταπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου υπό την επίβλεψη της καθ. Ελένης Μαΐστρου (2010). Πρόκειται για ένα workshop διάρκειας τριών ημερών μέσα στο οποίο οι φοιτητές κλήθηκαν να σχεδιάσουν και να προτείνουν λύσεις για την ανάπλαση του ιστορικού κέντρου, αλλά και τη σύνδεσή του με το φρούριο του Παλαμηνίδου και του Μπούρτζι. Το workshop αυτό είχε μεγάλη συμμετοχή από τους φοιτητές τόσο του εσωτερικού, όσο και του εξωτερικού. Αξίζει να σημειωθεί ότι χάρη σε αυτό το εργαστήριο έχουν καταγραφεί οι χρήσεις των κτιρίων με την κτιριακή τους κατάσταση και ο αριθμός των ορόφων τους, γεγονός το οποίο μας βοηθάει να εξετάσουμε την εξέλιξη του ιστορικού κέντρου στο πέρασμα του χρόνου (εικ. 2.31).



Εικόνα 2.31: Nafplio Workshop: Monuments + Public Space (2010)

2.3.17 Κριτική αποτίμηση

Αξιολογώντας τις μελέτες που εκπονήθηκαν για το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι οι περισσότερες από αυτές αποσκοπούσαν αρχικά στην προστασία και στη συνέχεια στη διατήρηση του ιστορικού ιστού.

Αρχικά, τα σχέδια που εφαρμόστηκαν από τα πρώτα κίολας χρόνια διακυβέρνησης του Ιωάννη Καποδίστρια αποδείχτηκαν καθοριστικά για την προστασία της Παλιάς Πόλης στο πέρασμα των αιώνων. Σε αντίθεση με τα περισσότερα ιστορικά κέντρα του ελληνικού χώρου, το Ναύπλιο αναγνώρισε τις αξίες που το διακατέχουν και προχώρησε σε μελέτες με απώτερο σκοπό την προστασία και στη διατήρηση του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος.

Αντιθέτως, οι απελευθερωτικές τάσεις των νεότερων χρόνων είχαν αρνητικές επιρροές στο ιστορικό κέντρο. Στα μέσα του 19^{ου} αι. οι αρμόδιες αρχές αποφάσισαν να προβούν σε ενέργειες κατεδάφισης των ιστορικών τειχών της πόλης με σκοπό τον εκσυγχρονισμό της ως μια απελευθερωμένη πόλη. Η ενέργεια αυτή θα μπορούσε σήμερα να χαρακτηριστεί ως κεκτημένη και καταστροφική για ένα μεγάλο κομμάτι της ιστορίας της πόλης.

Τη δεκαετία του '60, μετά το χαρακτηρισμό της πόλης ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο οι μελέτες που εφαρμόστηκαν αποδείχτηκαν καταλυτικές για την προστασία και τη διατήρηση του ιστορικού κέντρου. Ο ορισμός των πολεοδομικών μεγεθών, η δημιουργία δικτύων σύνδεσης της Παλιάς Πόλης με τη νέα, αλλά και ο περιορισμός της τουριστικής δραστηριότητας κατάφεραν αδιαμφισβήτητα να προστατέψουν και να διατηρήσουν τον χαρακτήρα και τη μορφή της πόλης στο πέρασμα του χρόνου.

Σημαντικές μελέτες για την καταγραφή του κτιριακού αποθέματος ήταν αυτές της επιστημονικής ομάδας της καθ. Ελένης Μαϊστρου. Αν και οι μελέτες αυτές δεν εφαρμόστηκαν, κατάφεραν να μας διασφαλίσουν σήμερα ένα λεπτομερές υπόβαθρο με βάση το οποίο μπορούμε να μελετήσουμε και να αξιολογήσουμε διαχρονικά τις ανάγκες και τις απειλές που αντιμετώπιζε το ιστορικό κέντρο.

Την τελευταία δεκαετία, λόγω της οικονομικής κρίσης, αλλά και των συνεχών πολιτικών αλλαγών οι μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί στον ιστορικό ιστό μπορούν να χαρακτηριστούν ως μηδανινές και αποσπασματικές. Λόγω της άνθισης του τουρισμού, αλλά και λόγω της έλλειψης χρηματοδοτήσεων οι ανάγκες της Παλιάς Πόλης, αλλά και των μόνιμων κατοίκων έχουν περιοριστεί.

Σήμερα, η υπερσυγκέντρωση των τουριστικών χρήσεων, η ερήμωσή του ιστορικού κέντρου τις εποχές χαμηλού τουριστικού ενδιαφέροντος, καθώς και ο περιορισμός της χρήσης της κατοικίας αποτελούν κύρια ζητήματα τα οποία χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης με σκοπό την προστασία και τη διατήρηση του ιστού.

2.3.18 Συμπεράσματα

Το ενδιαφέρον για την προστασία και την ανάδειξη των ιστορικών κέντρων στον Ευρωπαϊκό χώρο συνέπεσε χρονικά με την ανάγκη αναζωογόνησης της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου, όπου μετά την έλευση του Ιωάννη Καποδίστρια, το ιστορικό κέντρο άκμασε και αναδείχθηκε ως πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους.

Τα χρόνια διακυβέρνησης του Ιωάννη Καποδίστρια αν και διήρκησαν μικρό χρονικό διάστημα αποδείχθηκαν καθοριστικά για την προστασία και τη διατήρηση του κτιριακού αποθέματος της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου. Τα μέτρα που πάρθηκαν για την ανάπτυξη του δομημένου περιβάλλοντος, καθώς και οι πολεοδομικές μελέτες που ακολούθησαν κατάφεραν να προστατέψουν το ιστορικό κέντρο από την απειλή της αστικοποίησης. Σε αντίθεση με τα περισσότερα ιστορικά κέντρα του ελληνικού χώρου, η Παλιά Πόλη του Ναυπλίου αναπτύχθηκε πολεοδομικά επεκτείνοντας το πολεοδομικό της σχέδιο της πόλης προς το Βορρά και στη συνέχεια, προσπάθησε να εντάξει τις κοινωνικές ομάδες στον σχεδιασμό της, χωροθετώντας νέες κατοικίες καλύτερου βιοτικού επιπέδου έξω από το ιστορικό κέντρο. Παράλληλα, την ίδια περίοδο σχεδιάστηκαν οι πρώτοι τύποι πεζόδρομων, ενώ δόθηκε ιδιαίτερη σημασία στην ανάπτυξη των δημοσίων και ελεύθερων χώρων.

Τα χρόνια που ακολούθησαν, το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου υιοθέτησε τις απελευθερωτικές τάσεις της εποχής ακολουθώντας το παράδειγμα των μεγάλων πόλεων όπου αφορούσε την κατεδάφιση των ιστορικών τειχών. Λόγω της εξέλιξης της τεχνολογίας, αλλά και την ανάγκη επέκτασης των πόλεων, τα τείχη αποτελούσαν πλέον εμπόδιο για την ανάπτυξη της πόλης, γεγονός το οποίο ώθησε τις αρχές στην κατεδάφισή τους. Με την πάροδο των χρόνων, κρίνοντας την κίνηση αυτή με τη ματιά του σήμερα θα μπορούσε να ειπωθεί ότι «κατεδαφίστηκε» ένα μεγάλο κομμάτι της ιστορίας του τόπου, αλλοιώνοντας εσαεί το χαρακτήρα και τη μορφή του ιστορικού κέντρου.

Καθοριστική αποτέλεσε επίσης η δεκαετία του '60 για την Παλιά Πόλη του Ναυπλίου όπου χαρακτηρίστηκε ένα τμήμα της πόλης ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο και στη συνέχεια συντάχθηκαν ειδικοί όροι δόμησης με σκοπό την προστασία και διατήρηση του αστικού ιστού στο πέρασμα των αιώνων. Ο τίτλος αυτός αποδείχτηκε σωστικός για το ιστορικό κέντρο, καθώς εκείνη τη δεκαετία τα περισσότερα ιστορικά κέντρα των ελληνικών πόλεων κατακλύζονταν από μεγάλες πολυκατοικίες μοντέρνου χαρακτήρα μη συμβατές με τη μορφή και τα χαρακτηριστικά της ιστορικής πόλης.

Σημαντικό σχέδιο στην εξέλιξη της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου αποτέλεσε το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του οικισμού του Ναυπλίου (1983 – 88), όπου σύμφωνα με αυτό καθορίστηκε συντελεστής δόμησης για το ιστορικό κέντρο και μελετήθηκε η σύνδεσή του με τη νέα πόλη. Παράλληλα, προτάθηκε η δημιουργία ποδηλατοδρόμων, οι οποίοι θα διαπερνούσαν περιοχές ενδιαφέροντος και θα εξυπηρετούσαν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.

Η βασικότερη παράμετρος για την προστασία του ιστορικού κέντρου ήταν αυτή του περιορισμού ανέγερσης τουριστικών εγκαταστάσεων, αλλά και των χρήσεων που σχετίζονται άμεσα με τον τουρισμό εντός του προστατευόμενου ιστορικού κέντρου, με στόχο τη διατήρηση και την προστασία της χρήσης της κατοικίας. Γεγονός το οποίο κατάφερε να διασφαλίσει αυτή τη χρήση μέχρι και σήμερα.

Τα χρόνια που ακολούθησαν το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου έγινε αντικείμενο μελέτης του πολεοδομικού σχεδιασμού όπου αποσκοπούσε στην προστασία, στη διατήρηση και στην ανάδειξη του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος. Οι μελέτες αυτές είχαν ως αντίκτυπο την αποτύπωση, αλλά και την καταγραφή όλου του κτιριακού αποθέματος. Παράλληλα, υπήρξε ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ανάπτυξη των δημοσίων χώρων, εφαρμόζοντας σημειακές επεμβάσεις στον αστικό ιστό.

Αξιοσημείωτες αποτελούν επίσης και οι διακρίσεις που έχει λάβει το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου για τη διαχείριση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας από την επιτροπή HabitatIII. Ακόμα, υπήρξε μέριμνα για την καταγραφή και την ψηφιοποίηση του υπάρχοντος υλικού με στόχο την ανάδειξη της ιστορίας και του πολιτισμού της πόλης, το οποίο βέβαια δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα. Από τις παραπάνω μελέτες, αλλά και οι μικρότερες μελέτες που ακολούθησαν είχαν ως

αποτέλεσμα να καταγράψουν την υφιστάμενη κατάσταση της πόλης και να αφήσουν στην ιστορία την λεπτομερή εξέλιξή της στο πέρασμα του χρόνου.

Ένα από τα βασικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν σήμερα τα περισσότερα ιστορικά κέντρα και κατ' επέκταση το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου αφορούν τον τρόπο διατήρησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και κατά κύριο λόγο την αντιμετώπιση του ζητήματος της στάθμευσης τόσο για τους μόνιμους κάτοικους όσο και για τους επισκέπτες. Για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος η μελετητική ομάδα της καθ. Μαϊστρου προέβη στην εκπόνηση μελέτης που αφορούσε τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, της στάθμευσης, αλλά και την αναβάθμιση των δημοσίων ελεύθερων χώρων. Η μελέτη αυτή έθεσε τε θεμέλια για τη διαχείριση της κυκλοφορίας εντός του ιστορικού πυρήνα όπου για πρώτη φορά προτάθηκαν ειδικοί χώροι στάθμευσης για τους μόνιμους κατοίκους και στη συνέχεια μελετήθηκε η ένταξη ενός νέου Μέσου Μαζικής Μεταφοράς εντός του ιστού το οποίο θα εξυπηρετούσε διαδρομές εντός του κέντρου.

Την τελευταία δεκαετία, λόγω της εξάπλωσης της οικονομικής κρίσης, αλλά και των πολιτικών αναταράξεων στην χώρα μας, οι μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί για το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου έχουν μικρότερη κλίμακα και είναι κατά κύριο λόγο σημειακές. Οι περισσότερες από αυτές αφορούν την πλακόστρωση κάποιας τοπικής οδού ή την ανάπλαση κάποιου μεμονωμένου δημοσίου χώρου χωρίς όμως να αποτελεί κομμάτι ενός συνολικού σχεδίου δράσης.

Το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου χρήζει αντιμετώπισης καθώς η κοινωνία και οι ανάγκες του αλλάζουν. Στόχος του πολεοδομικού σχεδιασμού είναι η διατήρηση της ιστορικής και καλλιτεχνικής του αξίας στο πέρασμα του χρόνου. Κάθε επέμβαση που πρόκειται να δεχτεί ο ιστός θα πρέπει να σέβεται την ιστορία και τις παραδόσεις του τόπου και να είναι απόλυτα συμβατές με αυτή. Ακόμα, ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί στην ανάγκη διατήρηση της χρήσης της κατοικίας εντός της Παλιάς Πόλης. Όσον αφορά τη διαχείριση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας θα πρέπει να σχεδιαστεί με σεβασμό προς το δομημένο περιβάλλον και δίνοντας προτεραιότητα στις ανάγκες των μόνιμων κατοίκων.

2.4 Βιβλιογραφία κεφαλαίου 2:

- ο Αντωνιάδης Χ.: Ο σιδηρόδρομος στην Αργολίδα, 1882-1900». Ναύπλιο : Απόπειρα Λόγου και Τέχνης, 1994
- ο Αντωνιάδης Χ.: Αλλαγή χρήσεων στο Ιστορικό Κέντρο του Ναυπλίου. Ναύπλιο : Εφημερίδα "Ειδήσεις", Νοέμβριος, 2004
- ο Γκιούλη Β., Τυπολογίες και κατασκευαστικά συστήματα νεοκλασικής Αρχιτεκτονικής στο Ναύπλιο, διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Πατρών, Πολυτεχνική σχολή, τμήμα πολιτικών μηχανικών, εργαστήριο αρχιτεκτονικής τεχνολογίας και σχεδιασμού του χώρου, Πάτρα 2008
- ο Δερζέκος Δ., Πολεοδομική μελέτη του ιστορικού κέντρου Ναυπλίου – Παρεμβάσεις και προοπτικές, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πολιτεχνική Σχολή, Τμήμα Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής ανάπτυξης, Βόλος 2005
- ο Δωροβίνη Β., Ο σχεδιασμός του Ναυπλίου κατά την Καποδιστριακή περίοδο(1828 – 33) / Η ειδική περίπτωση και τα γενικότερα προβλήματα, Ανάπτυπο από τα Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Ιστορίας νεοελληνική πόλη της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού, Αθήνα, 1985
- ο Ζήβας Δ.: «Η προστασία του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου-Το θεωρητικό πλαίσιο». Εισήγηση σε ημερίδα του Δήμου Ναυπλιέων (1992), δημοσίευση στο περιοδικό 'Απόπειρα Λόγου και Τέχνης', Ναύπλιο 1993
- ο Ζήβας Δ., Τα μνημεία και η πόλη - 13 Κείμενα για την προστασία και τη λειτουργική επανένταξη των μνημείων στον ιστό της πόλης, : Εκδόσεις LIBRO, Αθήνα 1997
- ο Λαμπруνίδης Μ., Η Ναυπλία, Ναύπλιο : Εκδόσεις Προοδευτικού Συλλόγου Ναυπλίου 'Ο Παλαμήδης', Αθήνα 2001
- ο Μαΐστρου Ε.: Ναύπλιο, η παλιά πόλη-Προτάσεις προστασίας, Ναύπλιο : Απόπειρα Λόγου και Τέχνης, 1991
- ο Μαΐστρου Ελ., Ναύπλιο, Πολεοδομικές και περιουσιολογικές παρεμβάσεις προστασίας και ανάπλασης, Αθήνα 2008
- ο Μαΐστρου Ελ., Ναύπλιο ταυτότητα του τόπου και αειφόρος ανάπτυξη, παρουσίαση Οκτώβρης 2016
- ο Μαΐστρου, Ε. , Καρέλας, Π. , Παπαγιαννόπουλος, Θ., Ζήβας, Δ.Α., Αδάμη, Μ. – Μαλικούτη, Τ., Κυριακίδης, Κ., Ναύπλιο, Πολεοδομική Μελέτη Αναθεώρηση-Επέκταση, Νομαρχιακό Ταμείο Αργολίδας, 2018
- ο Μελανή Αν., Σενάρια αναπτυξιακής και χωρικής ολοκλήρωσης περιοχής Αστικού Δίπλου Άργους – Ναυπλίου, Διπλωματική εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχονόμων Τοπογράφων Μηχανικών, Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού, Αθήνα 2010
- ο Νικολοπούλου Γ., Η ιστορία του Ναυπλίου σαν παραμύθι, Αργολική Αρχαική Βιβλιοθήκη Ιστορίας & Πολιτισμού, Ναύπλιο 2013
- ο Πιτερός Χ., Τα ίχνη του Καποδίστρια στο Ναύπλιο (/oikistiki-politiki/ta-ixni-toukapodistriasto-nauplio)
- ο Σπάθαρη Ελ., Ναύπλιο – Παλαμήδι, ISBN: 960-8103-10-X, Αθήνα 2004
- ο Τασσοπούλου Ελ., Η Αρχιτεκτονική Κληρονομιά του Ναυπλίου, κτίρια περιόδου 1828 – 1865, ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Θεσσαλονίκη 2017
- ο ΦΕΚ 569/Δ/1985, 31-10-1985.
- ο Χολέβας Ν., Ο αρχιτέκτων Ν. Ζουμπουλίδης και το κτίριο της Εθνικής Τράπεζας στο Ναύπλιο, Ναύπλιο : Απόπειρα Λόγου και Τέχνης, 1992

Βιβλιογραφία Διαδικτύου

- ο <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%8D%CF%80%CE%BB%CE%B9%CE%BF> (πρόσβαση 05.2022)
- ο <https://www.femarch.gr/maistrou/> (πρόσβαση 06.2022)
- ο https://www.argolikeseidhseis.gr/2014/02/blog-post_9453.html (πρόσβαση 06.2022)
- ο ¹https://www.argolikeseidhseis.gr/2014/02/blog-post_9453.html (πρόσβαση 06.2022)
- ο ¹https://www.argolikeseidhseis.gr/2021/05/blog-post_574.html (πρόσβαση 06.2022)
- ο [Ακόμα ένα σημαντικό βήμα για την ανάπτυξη του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου - ΔΟΠΠΑΤ Δήμου Ναυπλιέων \(doppat.gr\)](#) (πρόσβαση 06.2022)
- ο ¹<https://www.cityofnafplio.com/2010/12/12/koitida-gr-work-partly-in-another-direction/> (πρόσβαση 06.2022)
- ο ¹<https://www.cityofnafplio.com/2010/12/12/koitida-gr-work-partly-in-another-direction/> (πρόσβαση 06.2022)
- ο [Ένταξη για την ανάπτυξη τμημάτων περιοχής «ΨΑΡΟΜΑΧΑΛΑ» στο Ναύπλιο 1.200.000 ευρώ \(nafplio.gr\)](#) (πρόσβαση 06.2022)
- ο ¹[Ναύπλιο: Έργο ανάδειξης των οθωμανικών κρηνών από την Εφορεία Αρχαιοτήτων Αργολίδας - Αργολικές Ειδήσεις \(argolikeseidhseis.gr\)](#) (πρόσβαση 06.2022)

Βιβλιογραφία εικόνων κεφαλαίου 2:

- ο **Εικόνα 2.1:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 2.2:** https://www.tripadvisor.com.gr/LocationPhotoDirectLink-g319780-d522561-i273761674-Tiryns-Nafplio_Argolis_Region_Peloponnese.htm
- ο **Εικόνα 2.3:** <https://argolikivivliothiki.gr/2020/05/20/prosopographical-issues-of-nafplio-during-the-period-of-venetian-domination/>
- ο **Εικόνα 2.4:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 2.5:** <https://argolikivivliothiki.gr/2020/05/20/prosopographical-issues-of-nafplio-during-the-period-of-venetian-domination/>
- ο **Εικόνα 2.6:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 2.7:** <https://argolikivivliothiki.gr/2020/05/20/prosopographical-issues-of-nafplio-during-the-period-of-venetian-domination/>
- ο **Εικόνα 2.8:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 2.9:** <https://armyvoice.gr/2020/01/18-ianovarioy-1823-to-navplio-proti-proteyoysa-tis/>
- ο **Εικόνα 2.10:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 2.11:** <https://argolikivivliothiki.gr/>
- ο **Εικόνα 2.12:** <http://local.e-history.gr/pages/viewpage.action?pageId=8487209>
- ο **Εικόνα 2.13:** <https://nafplio.wordpress.com/2016/11/11/plan-de-la-ville-de-nauplie/>
- ο **Εικόνα 2.14:** <https://argolikoslibrary.files.wordpress.com/2021/06/ce95ce99ce9a-4031.jpg>
- ο **Εικόνα 2.15:** https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e5/Plan_de_Nauplie_de_Romani_e_et_du_fort_Palam%C3%A8de_-_Pouqueville_Fran%C3%A7ois_Charles_Huques_Laurent_-_1826.jpg
- ο **Εικόνα 2.16:** https://www.google.com/search?sca_esv=559426705&sxsrf=AB5stBgkqIPLiZhX3S9ZX88rWXBRSrAZ9A:1692805925248&q=%CE%9F%CE%B9+%CF%80%CF%81%CF%8E%CF%84%CE%BF%CE%B9+%CE%9C%CE%B9%CE%BA%CF%81%CE%B1%CF%83%CE%B9%CE%AC%CF%84%CE%B5%CF%82+%CE%A0%CF%81%CF%8C%CF%83%CF%86%CF%85%CE%B3%CE%B5%CF%82+%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD+%CF%80%CF%8C%CE%BB%CE%B7+%CF%84%CE%BF%CF%85+%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%80%CE%BB%CE%AF%CE%BF%CF%85&tbm=isch&source=lnms&sa=X&ved=2ahUKewjPgeS-kfOAAxWkREDHW07C-AQ0pQJeqQICRAB&biw=1517&bih=723&dpr=0.9#imgsrc=rxvvtwChZ8YMM

- **Εικόνα 2.17:** <https://argolika.gr/2022/10/28/%CF%86%CF%89%CF%84%CE%BF%CE%B3%CF%81%CE%B1%CF%86%CE%AF%CE%B5%CF%82-%CE%B1%CF%80-%CF%84%CE%B7-%CF%80%CE%B5%CF%81%CE%AF%CE%BF%CE%B4%CE%BF-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%BF-2-2-2/>
- **Εικόνα 2.18:** <https://greece.terrabook.com/el/argolis/page/ktirio-tis-ethnikis-trapezas/>
- **Εικόνα 2.19:** <https://pausanias-footsteps.nl/wp-content/uploads/2019/09/nafplio-palamidi-755x1024.jpg>
- **Εικόνα 2.20:** ΦΕΚ 569/Δ/1985)
- **Εικόνα 2.21:** ΦΕΚ 569/Δ/1985)
- **Εικόνα 2.22:** ΦΕΚ 569/Δ/1985)
- **Εικόνα 2.23:** ΦΕΚ 569/Δ/1985)
- **Εικόνα 2.24:** <https://www.femarch.gr/maistrou/>
- **Εικόνα 2.25:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- **Εικόνα 2.26:** <https://www.femarch.gr/maistrou/>
- **Εικόνα 2.27:** Μαΐστρου Ελ., Ναύπλιο ταυτότητα του τόπου και αιεφόρος ανάπτυξη, παρουσίαση Οκτώβρης 2016
- **Εικόνα 2.28:** Μαΐστρου Ελ., Ναύπλιο ταυτότητα του τόπου και αιεφόρος ανάπτυξη, παρουσίαση Οκτώβρης 2016
- **Εικόνα 2.29:** Μαΐστρου Ελ., Ναύπλιο ταυτότητα του τόπου και αιεφόρος ανάπτυξη, παρουσίαση Οκτώβρης 2016
- **Εικόνα 2.30:** Μαΐστρου Ελ., Ναύπλιο ταυτότητα του τόπου και αιεφόρος ανάπτυξη, παρουσίαση Οκτώβρης 2016
- **Εικόνα 2.31:** Μαΐστρου Ελ., Ναύπλιο ταυτότητα του τόπου και αιεφόρος ανάπτυξη, παρουσίαση Οκτώβρης 2016

03

Κεφάλαιο

Η Παλιά Πόλη του Ναυπλίου
σήμερα

3. Η Παλιά Πόλη του Ναυπλίου σήμερα

Σε αυτήν την ενότητα, μετά τη μελέτη της ιστορικής και πολεοδομικής εξέλιξη της πόλης του Ναυπλίου που προηγήθηκε, εξετάζεται η υφιστάμενη κατάσταση του ιστορικού κέντρου έπειτα από επιτόπια αποτύπωση που πραγματοποιήθηκε το Μάρτιο του 2022. Η αποτύπωση αυτή αφορά την καταγραφή των χρήσεων του ισογείου και του τυπικού ορόφου, τα δίκτυα κυκλοφορίας, τους δημόσιους χώρους, αλλά και την κατάσταση των κτιρίων της πόλης. Επίσης, επισημαίνονται τα κτίρια ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, τα οποία έχουν χαρακτηριστεί ως διατηρητέα.



Εικόνα 3.1: Το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου σε σχέση με την ευρύτερη περιοχή

3.1. Μεθοδολογία έρευνας

Στα πλαίσια της εργασίας αυτής, για την καλύτερη κατανόηση της περιοχής, αλλά και τον εντοπισμό των προβλημάτων που αντιμετωπίζει το ιστορικό κέντρο, πραγματοποιήθηκε δειγματοληπτική έρευνα, με τη βοήθεια ερωτηματολογίων, η οποία αποσκοπούσε στην αναγνώριση των αναγκών, αλλά και των απειλών που αντιμετωπίζει το ιστορικό κέντρο.

Αρχικά, τα ερωτηματολόγια δομήθηκαν σε δύο διαφορετικές κατηγορίες με κριτήριο σε ποιους απευθύνονταν. Η πρώτη αφορούσε τους μόνιμους κατοίκους και η δεύτερη τους επισκέπτες.

Στη συνέχεια, τα ερωτηματολόγια αυτά δομήθηκαν σε υποκατηγορίες οι οποίες αφορούσαν τις χρήσεις που έχουν αναπτυχθεί στο ιστορικό κέντρο και την επίδραση που έχουν στην καθημερινή ζωή των μόνιμων κατοίκων. Ακόμα, εξετάστηκαν οι τρόποι μετακίνησης, αλλά και ο ρόλος των δημοσίων χώρων μέσα σε αυτό. Έπειτα, έγιναν επιπλέον ερωτήσεις για τον τουρισμό που δέχεται η πόλη καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην αντίληψη των μόνιμων κατοίκων, οι οποίοι μπορούν καλύτερα να επισημάνουν τις επιπτώσεις που μπορεί να έχουν προκληθεί. Τέλος, εξετάστηκε η λειτουργία του ιστορικού κέντρου την περίοδο της καραντίνας του κορονοϊού, καθώς και οι επιπτώσεις της πανδημίας μετά την άρση των περιοριστικών μέτρων. Συνολικά συμπληρώθηκαν 78 ερωτηματολόγια, από τα οποία 41 απαντήθηκαν από μόνιμους κάτοικους και τα 37 από επισκέπτες.

Ακόμα, με βάση τις καλές πρακτικές διαχείρισης ιστορικών κέντρων που αναλύθηκαν σε προηγούμενη ενότητα γίνεται κριτική και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του ιστορικού κέντρου, και εξετάζεται η επίδραση των πολεοδομικών σχεδίων που έχουν εφαρμοσθεί στο πέρασμα του χρόνου.

3.2.Γενικές Πληροφορίες

Το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου, πέρασε από περιόδους ακμής και ευημερίας δημιουργώντας έναν αξιόλογο και ελκυστικό περιβάλλον. Όλες οι ιστορικές και κοινωνικές περιόδους που δοκιμάστηκε η Παλιά Πόλη του Ναυπλίου αποτυπώνονται τόσο στον ιστό, όσο και στην αρχιτεκτονική των κτιρίων, καθιστώντας την μία από τους πιο δημοφιλείς προορισμούς στον Ελλαδικό χώρο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

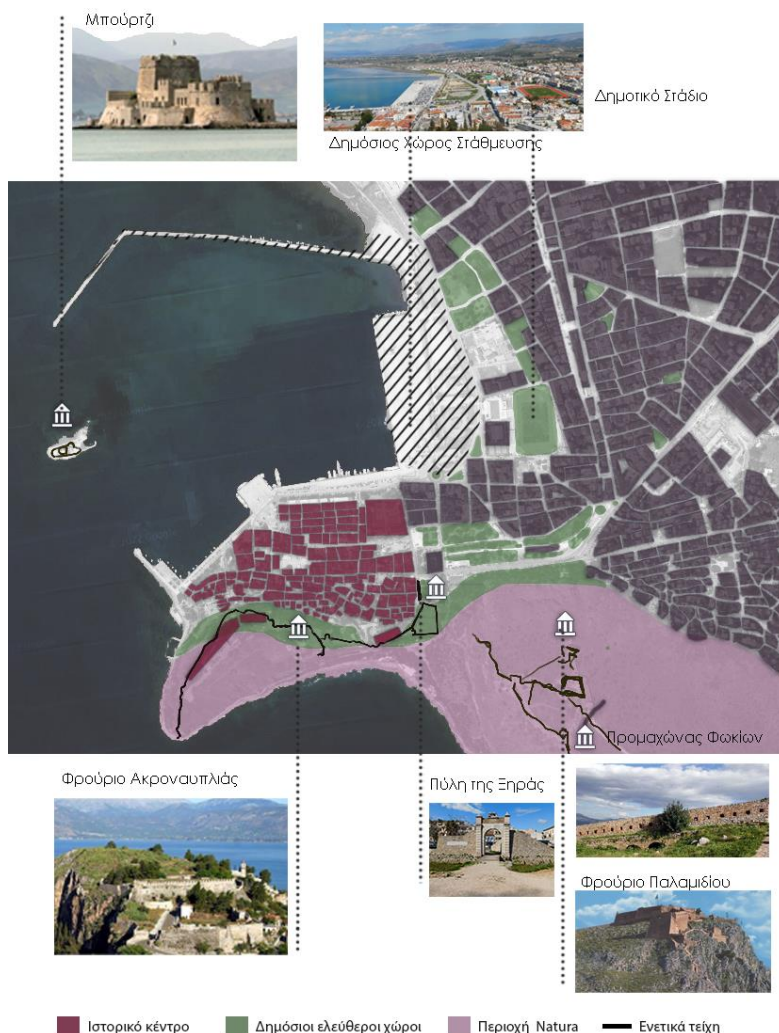
Εντός του ιστορικού ιστού, αλλά και στην ευρύτερη περιοχή του Ναυπλίου έχουν διατηρηθεί τα ενετικά φρούρια της περιοχής, τα οποία είναι επισκέψιμα όλους τους μήνες του χρόνου. Στο φρούριο του Μπούρτζι η προσπέλαση πραγματοποιείται ακτοπλοϊκά, ενώ στο Φρούριο του Παλαμηδίου, καθώς και στα φρούρια που βρίσκονται στην περιοχή της Ακροναυπλίας η πρόσβαση μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε με το αυτοκίνητο, είτε με τα πόδια (εικ. 3.2).

Τα ενετικά τείχη του ιστορικού κέντρου όπως μελετήθηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο έχουν κατεδαφιστεί στην ανατολική πλευρά του ιστού και έχει ανακατασκευαστεί η Πύλη της Ξηράς. Ακόμα, στην Περιοχή της Ακροναυπλίας, πάνω σε αρχαιολογικό χώρο, τη δεκαετία του '60 κατασκευάστηκε το ξενοδοχείο Ξενία, το οποίο θα αναλυθεί στη συνέχεια.

Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι το νότιο τμήμα της περιοχής έχει κηρυχθεί προστατευόμενο από το δίκτυο Natura 2000.

Τέλος, όσον αφορά την εκτός των τειχών περιοχή, αναπτύσσεται η νέα πόλη του Ναυπλίου με μεγαλύτερα οικοδομικά τετράγωνα και φαρδύτερους δρόμους, η οποία διαθέτει υπερτοπικές χρήσεις και λειτουργίες, που συνάδουν με το χαρακτήρα της περιοχής.

Στην εκτός των τειχών περιοχή, βορειοανατολικά του ιστορικού κέντρου υπάρχει ένας μεγάλος ανεκμετάλλετος χώρος, ο οποίος χρησιμοποιείται κυρίως για τη στάθμευση των οχημάτων, ένα στάδιο με αθλητικές εγκαταστάσεις μεγάλων διαστάσεων και μία αρκετά μεγάλη αποβάθρα. Οι χώροι αυτοί είναι αναξιοποίητοι και χρήζουν άμεσης ανάπλασης και αναζωογόνησης.

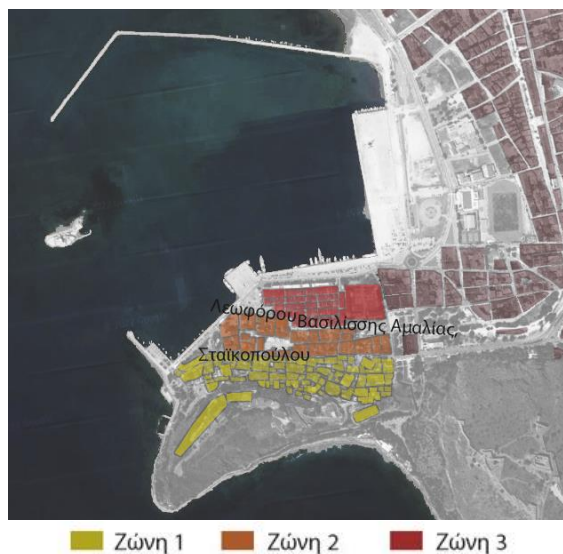


Εικόνα 3.2: το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου με την ευρύτερη περιοχή μελέτης

3.3.Οι χρήσεις του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου

Μελετώντας τις χρήσεις του ισογείου της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου διαπιστώνουμε ότι υπάρχει μια πληθώρα χρήσεων, οι οποίες αναπτύσσονται σε μικρότερους πυρήνες.

Πριν την ανάλυση των χρήσεων, κρίνεται αναγκαίος ο διαχωρισμός την περιοχής μελέτης σε τρεις επιμέρους ενότητες με βάση τη μορφολογία, την πυκνότητα των οικοδομικών τετραγώνων, αλλά και τις χρήσεις που έχουν αναπτυχθεί (εικ. 3.3). Πιο συγκεκριμένα, η πρώτη ενότητα της Παλιάς Πόλης περιλαμβάνει το νότιο τμήμα της περιοχής με μικρά οικοδομικά τετράγωνα, τα οποία ακολουθούν τη μορφολογία του εδάφους και αναπτύσσονται κυρίως χρήσεις κατοικίας και ξενοδοχείων. Ακολούθως, η δεύτερη ζώνη, η οποία είναι παράλληλη με την προηγούμενη, αφορά την περιοχή μεταξύ



Εικόνα 3.3: Ζώνες ιστορικού κέντρου

των οδών Σταϊκοπούλου και Λεωφόρου Βασιλίσσης Αμαλίας, υπάρχουν μεγαλύτεροι δρόμοι και τα οικοδομικά τετράγωνα με ορθογωνικές χαράξεις στα οποία αναπτύσσονται εμπορίου και εστίασης - αναψυχής. Τέλος, η τρίτη ενότητα περιλαμβάνει την υπόλοιπη περιοχή μέχρι το παραλιακό μέτωπο, η οποία αναπτύχθηκε βάσει του πολεοδομικού σχεδίου του Στ. Βούλγαρη και διαθέτει ορθοκανονικά οικοδομικά τετράγωνα με χρήσεις εστίασης και αναψυχής.



- | | |
|--|---|
| ■ Ζώνη εμπορίου | ■ Ζώνη εκπαίδευσης και πολιτισμού |
| ■ Ζώνη εστίασης - αναψυχής και τουρισμός | ■ Ζώνη πρασίνου |
| ■ Ζώνη κατοικίας | |

Εικόνα 3.4: Οι χρήσεις του ισογείου του ιστορικού κέντρου, αλλά και της ευρύτερης περιοχής.

Όσον αφορά την εκτός των τειχών περιοχή, υπάρχει μία ζώνη, η οποία γειτνιάζει με το ιστορικό κέντρο και διαθέτει κοινά χαρακτηριστικά με τις χρήσεις του ιστορικού ιστού. Στη ζώνη αυτή έχουν αναπτυχθεί ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, οι οποίες προτιμώνται από πολλούς επισκέπτες, καθώς είναι πιο οικονομικές, διαθέτουν χώρους στάθμευσης και η απόσταση από το ιστορικό κέντρο είναι σχετικά μικρή. Επίσης, κατά μήκος των κεντρικών αξόνων της πόλης έχουν αναπτυχθεί χρήσεις εμπορίου και προσωπικών υπηρεσιών (εικ. 3.4).

Ακόμα, στη βορειοανατολική πλευρά της εκτός των τειχών περιοχής, πάνω στο παραλιακό μέτωπο υπάρχει μία μεγάλη κενή έκταση, η οποία λειτουργεί κυρίως ως χώρος στάθμευσης. Πλησίον αυτής υπάρχει ένα δημοτικό στάδιο με αθλητικές εγκαταστάσεις και ένας λιμενοβραχίονας ο οποίος δεν αξιοποιείται (εικ. 3.5).



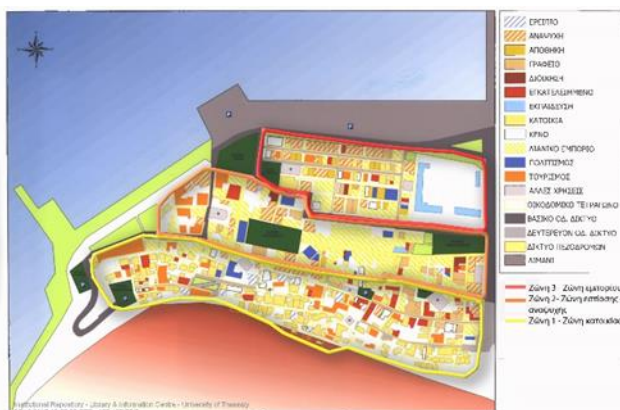
Εικόνα 3.5: Βορειοανατολική περιοχή του ιστορικού κέντρου

Η Παλιά Πόλη του Ναυπλίου, στο πέρασμα του χρόνου έχει μελετηθεί από πολλούς επιστημονικούς κλάδους, μεταξύ άλλων και του πολεοδομικού σχεδιασμού, με αποτέλεσμα να μπορούμε σήμερα, στα πλαίσια αυτής της εργασίας να αντλήσουμε πληροφορίες και στοιχεία από διαφορετικές χρονικές περιόδους και να τις συγκρίνουμε με τη σημερινή υφιστάμενη κατάσταση της πόλης.

Στους παρακάτω χάρτες αποτυπώνονται οι τυπικές χρήσεις του ισογείου όπως αυτές αναπτύσσονταν το 1985 (εικ. 3.6) και το 2005 (εικ. 3.7). Από τα τέλη του 20^{ου} αιώνα, το ιστορικό κέντρο φιλοξενούσε χρήσεις κατοικίας στο νότιο τμήμα της περιοχής και χρήσεις εστίασης, αναψυχής και τουρισμού στο βόρειο και ανατολικό τμήμα όπου ήταν το νεότερο τμήμα της πόλης με μεγαλύτερα κτίρια και δρόμους, καθώς και μικρότερες αποστάσεις από το παραλιακό μέτωπο και από τους ανοικτούς δημόσιους χώρους.



Εικόνα 3.6: Οι Χρήσεις ισογείου (1985)



Εικόνα 3.7: Οι Χρήσεις ισογείου (2005)

Ολοκληρώνοντας τη διαχρονική καταγραφή των υφιστάμενων χρήσεων του ισογείου μπορούμε αρχικά να διαπιστώσουμε ότι στη δεύτερη και στην τρίτη ζώνη αναπτύσσονταν κοινές χρήσεις, με τη διαφορά ότι το 2005 υπήρχαν περισσότερες χρήσεις εστίασης και αναψυχής στο βόρειο τμήμα της πόλης. Αντιθέτως, στην πρώτη ζώνη, που το 1985 αποτελούσε μία περιοχή κατοικίας, μπορεί να γίνει εύκολα αντιληπτή η ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας μέσα σε αυτό. Πρόκειται για κτίρια με χρήση κατοικίας, όπου λόγω της άνθισης του τουρισμού οι ιδιοκτήτες τα μετέτρεψαν σε τουριστικά καταλύματα.

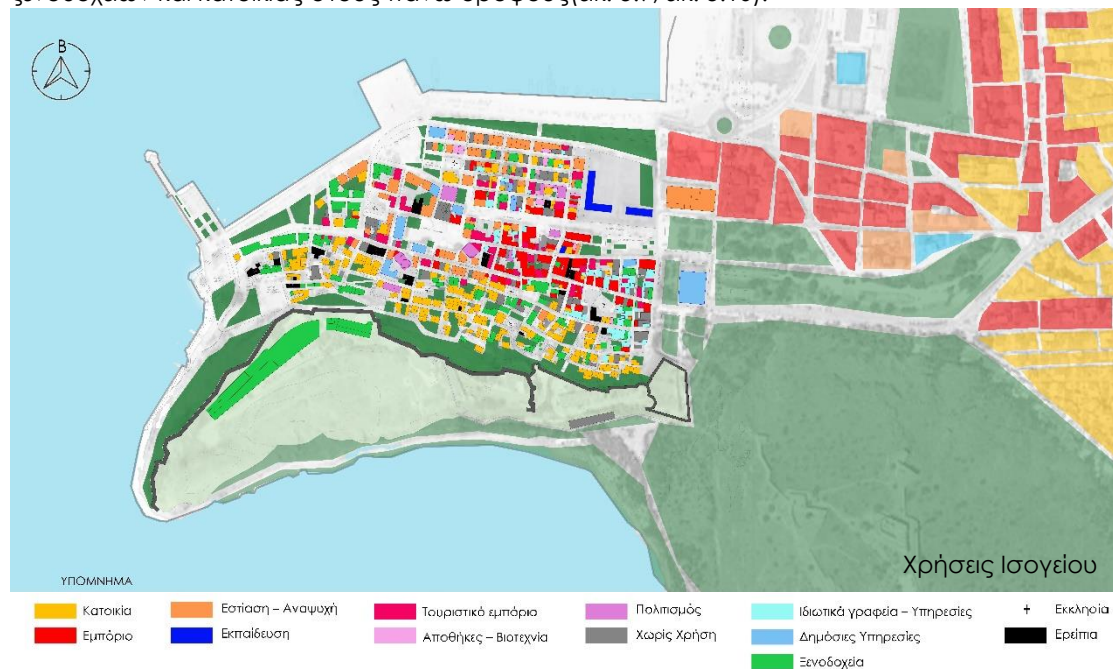
Επιπρόσθετα, όσον αφορά τις χρήσεις του τυπικού ορόφου, έχει καταγραφεί στη βιβλιογραφία μόνο η αποτύπωση του 2005 (εικ. 3.8). Στον χάρτη αυτό παρατηρούνται χρήσεις κατοικίας, και τουρισμού, ενώ πολλά είναι τα κτίρια τα οποία έχουν καταγραφεί ως εγκαταλελειμμένα. Τα κτίρια αυτά βρίσκονται κυρίως στο νοτιοανατολικό τμήμα του ιστορικού κέντρου.



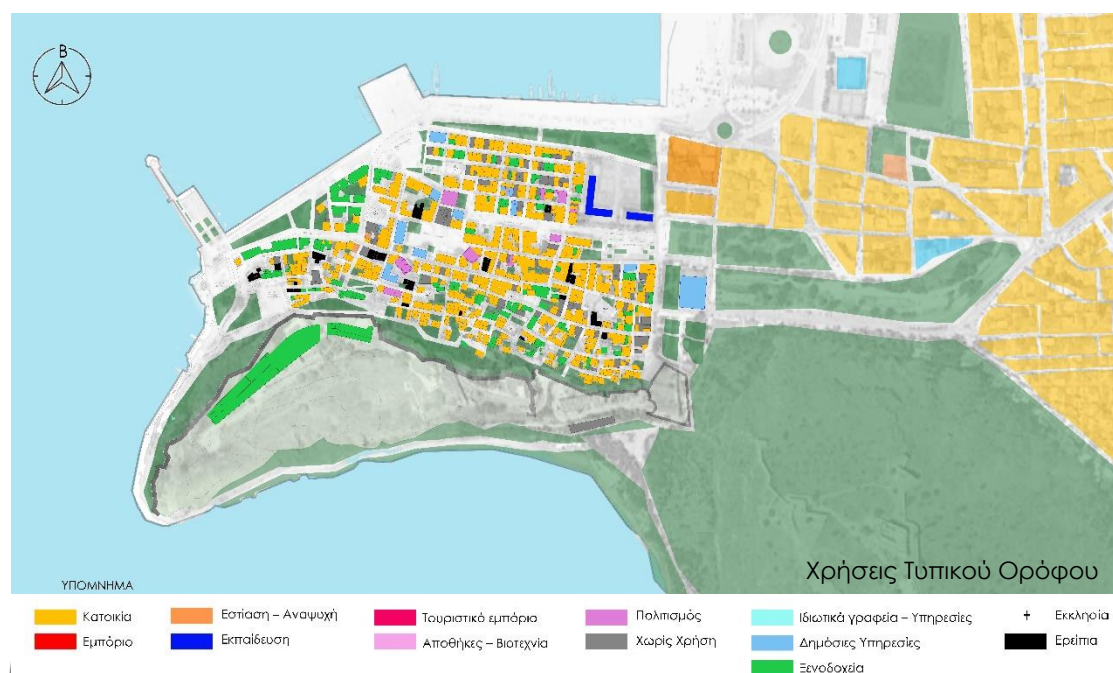
Εικόνα 3.8: Οι Χρήσεις τυπικού ορόφου (2005)

3.3.1. Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης

Σήμερα, το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου διαθέτει έντονη τουριστική δραστηριότητα με χρήσεις ξενοδοχείων, εστίασης – αναψυχής και εμπορίου στους ισόγειους ορόφους και χρήσεις ξενοδοχείων και κατοικίας στους πάνω ορόφους (εικ. 3.9, εικ. 3.10).



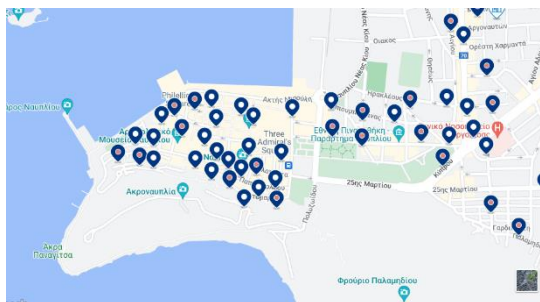
Εικόνα 3.9: Οι Χρήσεις του ισόγειου (2022) – Χάρτης ίδιας αποτύπωσης και επεξεργασίας



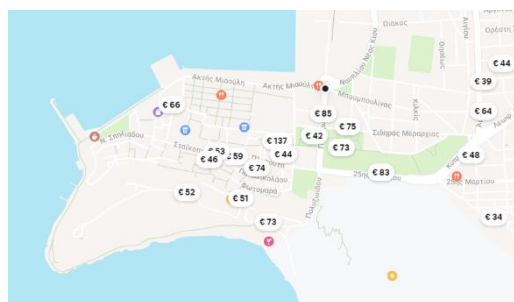
Εικόνα 3.10: Οι Χρήσεις τυπικού ορόφου (2022) – Χάρτης ίδιας αποτύπωσης και επεξεργασίας

Μελετώντας τις χρήσεις του ισόγειου μπορούμε εύκολα να αναγνωρίσουμε την επέκταση της τουριστικής δραστηριότητας σε όλη την έκταση του ιστορικού κέντρου. Ελάχιστα είναι τα κτίρια που κατοικούνται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, καθώς σήμερα, λόγω της άνηθης των βραχυχρόνιων μισθώσεων ολοένα και περισσότεροι κάτοικοι προσπαθούν να εκμεταλλευτούν την ιδιοκτησία τους, εντάσσοντάς την σε κάποια δημοφιλή διαδικτυακή πλατφόρμα.

Όπως φαίνονται και στους παρακάτω χάρτες (εικ. 3.11, 3.12) όπου αποτυπώνονται τα διαθέσιμα καταλύματα για μία τυχαία ημερομηνία (του Μαρτίου 2023) υπάρχουν πολλές διαθέσιμες επιλογές για διαμονή σε ανακαινισμένα ιστορικά κτίρια, τα οποία έχουν διατηρήσει και αναδείξει όλες τις χρονικές τους φάσεις.



Εικόνα 3.11: Προτεινόμενα καταλύματα από την ιστοσελίδα <https://www.booking.com/>



Εικόνα 3.12: καταλύματα από την ιστοσελίδα <https://www.airbnb.gr/>

Το φαινόμενο της κτιριακής εκμετάλλευσης του ιστορικού πλούτου του ιστού δεν συναντήθηκε μόνο στο ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου. Αντιθέτως, όπως μελετήθηκε και στις προηγούμενες ενότητες, στο γύρισμα του 20^{ου} αιώνα, η τουριστική δραστηριότητα άκμασε σε όλες τις πόλεις με ιδιαίτερο ιστορικό και αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον και οι ιδιοκτήτες των ακινήτων ξεκίνησαν να μετατρέπουν τις ιδιοκτησίες τους σε ενοικιαζόμενα διαμερίσματα με απώτερο σκοπό τη μέγιστη οικονομική τους εκμετάλλευση.

Η κίνηση αυτή είχε ως αποτέλεσμα την δυσарέσκεια των μόνιμων κατοίκων του ιστορικού κέντρου, καθώς μία νέα δραστηριότητα αναπτυσσόταν ραγδαία, και έτσι, ολοένα και περισσότεροι κάτοικοι αποφάσισαν να το εγκαταλείψουν.

Σήμερα, οι σύγχρονες στρατηγικές διαχείρισης αποσκοπούν στη διευκόλυνση της καθημερινής ζωής των μόνιμων κατοίκων λαμβάνοντας μέτρα τα οποία θα ενισχύσουν τη χρήση της κατοικίας και θα τους αποτρέψουν από το να το εγκαταλείψουν.

Στην περιοχή αναπτύσσονται και χρήσεις εκπαίδευσης. Το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου διαθέτει μία μονάδα πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης, το 1^ο Δημοτικό Σχολείο Ναυπλίου (εικ.13) και μία μονάδα δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, το 1^ο Γενικό Λύκειο (εικ. 3.14), (εικ. 3.15). Επίσης, στην εκτός των τειχών περιοχή υπάρχουν περισσότερες εκπαιδευτικές μονάδες οι οποίες εξυπηρετούν τόσο το ιστορικό κέντρο, όσο και την ευρύτερη περιοχή του Ναυπλίου.



Εικόνα 3.13: 1^ο Δημοτικό Σχολείο Ναυπλίου



Εικόνα 3.14: 1^ο Γενικό Λύκειο Ναυπλίου



■ Μονάδα Πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης ■ Μονάδα Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης

Εικόνα 3.15: Οι εκπαιδευτικές μονάδες στο ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου

3.3.2. Ανάλυση ερωτηματολογίων

Η πρώτη ενότητα των ερωτηματολογίων που συμπληρώθηκαν αφορούσε την ανάπτυξη των χρήσεων στο ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου, αλλά και τις επιδράσεις των τουριστικών υποδομών στον παραδοσιακό ιστό σύμφωνα με τη σκοπιά τόσο των μόνιμων κατοίκων όσο και των επισκεπτών.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τη δειγματοληπτική έρευνα οι μόνιμοι κάτοικοι αναγνωρίζουν ότι οι βραχυχρόνιες μισθώσεις έχουν επηρεάσει αρκετά τη δομή και τη λειτουργία του ιστορικού κέντρου, με αποτέλεσμα να αυξηθεί αρκετά το κόστος ενοικίασης (γράφημα 3.1. 3.2).

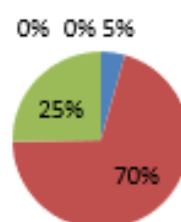
Αντιθέτως, δεδομένου ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων μόνιμων κατοίκων έχουν ακίνητη περιουσία, την οποία έχουν εντάξει σε κάποια διαδικτυακή πλατφόρμα ή ασχολούνται έμμεσα με τον τουρισμό, αντιλαμβάνονται ότι αυτή η δραστηριότητα αποτελεί σημαντική πηγή εισοδήματος.

Στο ερώτημα ποια είναι η γνώμη σας για την τουριστική ανάπτυξη, το 64% θεωρεί ότι το ιστορικό κέντρο δέχεται περισσότερο τουρισμό από αυτόν που θα μπορούσε να υποστηρίξει. Επίσης, αρκετά μεγάλο ήταν το ποσοστό (28%), το οποίο ισχυρίζεται ότι το ιστορικό κέντρο χρειάζεται περισσότερες χρήσεις εστίασης και αναψυχής με σκοπό την καλύτερη κατανομή των τουριστών στην περιοχή (γράφημα 3.3).

Ακόμα, αξίζει να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκεια της καραντίνας του κορονοϊού, το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου, όπως και τα περισσότερα ιστορικά κέντρα πέρασαν από οικονομική κρίση, καθώς απαγορεύτηκαν οι μετακινήσεις. Παρόλα αυτά, το Ναύπλιο, μετά τη λήξη των περιοριστικών μέτρων επανήλθε γρήγορα στους φυσιολογικούς του ρυθμούς καθώς οι αποστάσεις από την Αθήνα, αλλά και από τις υπόλοιπες πόλεις της Πελοποννήσου είναι μικρές.

Ποια είναι η γνώμη σας για το airbnb ?

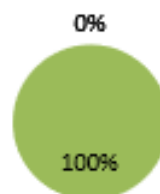
- Δίνουν τη δυνατότητα στους τουρίστες να λάβουν μέρος στην καθημερινή ζωή των μόνιμων κατοίκων
- Αποτελούν πηγή εισοδήματος για τους περισσότερους μόνιμους κατοίκους
- Είναι η αιτία που έχουν αυξηθεί τα ενοίκια
- Υποβαθμίζουν την περιοχή



Γράφημα 3.1

Τα τελευταία χρόνια έχουν παρατηρηθεί αυξήσεις στα ενοίκια των κατοικιών;

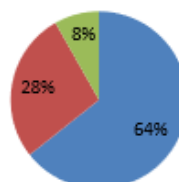
- Λίγα
- Μερικώς
- Πολύ



Γράφημα 3.2

Ποιά είναι η γνώμη σας για την τουριστική ανάπτυξη;

- Δέχεται περισσότερο τουρισμό από αυτόν που θα μπορούσε να υποστηρίξει
- Χρειάζεται περισσότερες χρήσεις αναψυχής
- Έχει περιορίσει τη χρήση της κατοικίας

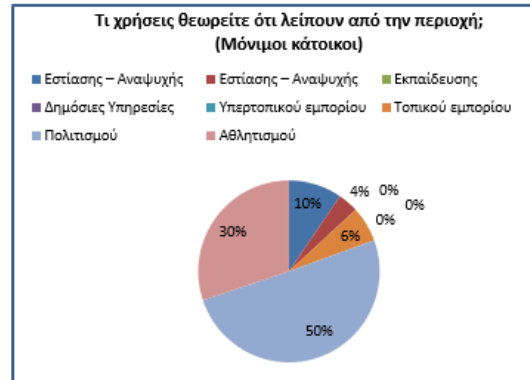


Γράφημα 3.3

Τέλος, σύμφωνα με τους μόνιμους κατοίκους οι χρήσεις που εκλείπουν από την περιοχή είναι κατά κύριο λόγο αυτές του πολιτισμού και του αθλητισμού και στη συνέχεια, ακολουθούν οι χρήσεις της εστίασης – αναψυχής, του τοπικού εμπορίου και της υγείας – πρόνοιας (γράφημα,3.4). Αντιθέτως, οι επισκέπτες θεώρησαν ότι η περιοχή χρειάζεται περισσότερες χρήσεις πολιτισμού, εστίασης – αναψυχής, και εμπορίου παντός τύπου(γράφημα 3.5). Επίσης, σύμφωνα με τους μόνιμους κάτοικους οι εκπαιδευτικές μονάδες είναι επαρκείς για τους μαθητές που διαμένουν στο ιστορικό κέντρο.



Γράφημα 3.4



Γράφημα 3.5

3.4. Ανάλυση δικτύων κυκλοφορίας του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου

Στα πλαίσια της διαχείρισης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας κρίνεται αναγκαία η ανάλυση και η μελέτη των υφιστάμενων δικτύων κυκλοφορίας, τόσο του ιστορικού κέντρου, όσο της ευρύτερης περιοχής του Ναυπλίου.

Αρχικά, αναφορικά με τα δίκτυα κυκλοφορίας του αυτοκινήτου, ο κύριος οδικός άξονας εξυπηρετεί κυρίως τη νέα πόλη και συνδέεται με το ιστορικό κέντρο στα όριά του. Στη συνέχεια, η κίνηση αυτή μεταφέρεται στους δευτερεύοντες οδικούς άξονες, οι οποίοι εξομαλύνουν και αποφορτίζουν τους προαναφερθέντες (εικ. 3.16).



Εικόνα 3.16: Τα δίκτυα κυκλοφορίας της ευρύτερης περιοχής του Ναυπλίου.



Εικόνα 3.17: Τα δίκτυα κυκλοφορίας του ιστορικού κέντρου, αλλά και της ευρύτερης περιοχής.

Όσον αφορά την εντός των τειχών περιοχή, τα δίκτυα κυκλοφορίας αποτελούνται κατά κύριο λόγο από δευτερεύοντες οδικούς άξονες και τοπικές οδούς στο σύνολό τους. Επιπλέον, η Παλιά Πόλη δε διασχίζεται από Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ενώ υπάρχει σταθμός υπεραστικών και αστικών λεωφορείων πάνω στον κύριο οδικό άξονα (εικ. 3.17).

Ακόμα, αξίζει να σημειωθεί ότι αν και το ιστορικό κέντρο, καθώς και η Νέα Πόλη διαθέτουν ήπιο ανάγλυφο και μεγάλους δρόμους, δεν υπάρχει οργανωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Παρόλα αυτά, το ποδήλατο χρησιμοποιείται από τους κατοίκους, αλλά και τους επισκέπτες του Ναυπλίου εντός του υφιστάμενου δικτύου κυκλοφορίας.

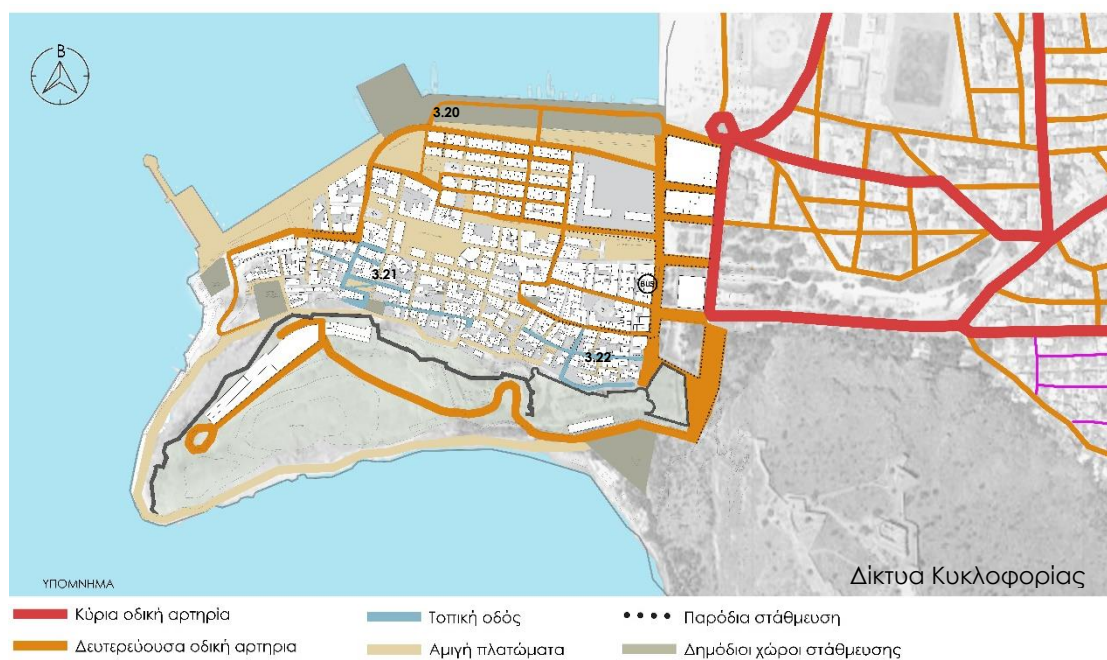
Επίσης, υπάρχουν αρκετοί οργανωμένοι χώροι στάθμευσης εντός, αλλά και εκτός του ιστορικού κέντρου και επιπλέον επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση στους περισσότερους δρόμους όπου επιτρέπεται η διέλευση του αυτοκινήτου και το πλάτος του δρόμου είναι επαρκές.

Στο πέρασμα του χρόνου ο τρόπος διέλευσης, αλλά και τα δίκτυα κυκλοφορίας εντός του ιστορικού ιστού δεν έχουν αλλάξει σχεδόν καθόλου. Σύμφωνα με τον παρακάτω χάρτη δικτύου κυκλοφορίας που είχε αποτυπωθεί το 2005 (εικ. 3.18), μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι η κίνηση του αυτοκινήτου πραγματοποιείται από τους ίδιους άξονες, έχουν διατηρηθεί οι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης και επίσης εξακολουθούν να λειτουργούν μέχρι σήμερα οι δημόσιοι χώροι και οι πλατείες.



Εικόνα 3.18: Τα δίκτυα κυκλοφορίας του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου το 2005

3.4.1. Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης



Εικόνα 3.19: Τα δίκτυα κυκλοφορίας του ιστορικού κέντρου (2022) - Χάρτης ίδιας αποτύπωσης και επεξεργασίας

Σήμερα, το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου διασχίζεται σε αρκετά μεγάλο μέρος του από το αυτοκίνητο. Ειδικότερα, στο βόρεια τμήμα της πόλης, όπου οι δρόμοι είναι πλατύτεροι, επιτρέπεται η κίνηση του αυτοκινήτου. Αντιθέτως, στο νότιο τμήμα του ιστού, όπου υπάρχουν κυρίως κατοικίες η διέλευση των αυτοκινήτων πραγματοποιείται μέσω των τοπικών οδών οι οποίες εξυπηρετούν κυρίως τους μόνιμους κατοίκους (εικ. 3.19).

Ένα από τα συνήθη προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα περισσότερα ιστορικά κέντρα και κατ' επέκταση και το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου είναι εκείνο της στάθμευσης. Σε όλους τους δρόμους οι οποίοι μπορούν να παρέχουν πρόσβαση στο αυτοκίνητο υπάρχουν συνεχώς σταθμευμένα αυτοκίνητα (εικ. 3.20, 3.21, 3.22). Παρόλο που υπάρχουν αρκετοί χώροι στάθμευσης τόσο εντός, όσο εκτός του ιστορικού κέντρου, κατά τις περιόδους αιχμής της τουριστικής δραστηριότητας οι χώροι αυτοί δεν επαρκούν.



Εικόνα 3.20: Οργανωμένος χώρος στάθμευσης στο παραλιακό μέτωπο



Εικόνα 3.21: Στάθμευση σε τοπική οδό εντός του ιστορικού κέντρου



Εικόνα 3.22: Στάθμευση σε δημόσιο χώρο

3.4.2.Ανάλυση ερωτηματολογίων

Στη συνέχεια της ανάλυση της περιοχής, για την καλύτερη κατανόησή της, αλλά και τον εντοπισμό των προβλημάτων που αντιμετωπίζει, κρίθηκε σημαντική η καταγραφή των αναγκών και των απειλών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας του ιστορικού κέντρου.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τη δειγματοληπτική έρευνα, το 64% των μόνιμων κατοίκων έχουν αυτοκίνητο, ενώ αρκετά μεγάλο είναι και το ποσοστό (30%) που δεν έχουν στην κατοχή τους αυτοκίνητο (γράφημα 3.4).

Ακολουθώς, παρόμοια είναι και η αναλογία προσωπικών αυτοκινήτων των επισκεπτών στο ιστορικό κέντρο (γράφημα 3.5). Λόγω της μικρής απόστασης από την Αθήνα, αλλά και τις υπόλοιπες πόλεις της Πελοποννήσου, πολλοί είναι εκείνοι οι οποίοι αποφασίζουν να το επισκεφτούν μέσω των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, τα οποία διαθέτουν τακτικά δρομολόγια σε καθημερινή βάση.

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα περισσότερα ιστορικά κέντρα της Ευρώπης και κατ' επέκταση και του Ναυπλίου είναι αυτό της στάθμευσης. Το 63% των μόνιμων κατοίκων του ιστορικού κέντρου σταθμεύει το όχημά του παρόδια, ενώ αρκετά μεγάλο είναι το ποσοστό το οποίο σταθμεύει σε κάποιο δημόσιο ή ιδιωτικό χώρο στάθμευσης (γράφημα 3.6).

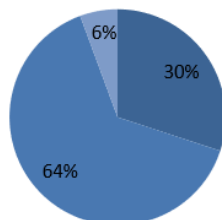
Αντιθέτως, το μεγαλύτερο ποσοστό (81%) των επισκεπτών σταθμεύουν το αυτοκίνητό τους παρόδια είτε σε κάποιο δημόσιο χώρο στάθμευσης (γράφημα 3.7).

Σήμερα, στόχος της βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι η αποφυγή της διέλευσης των οχημάτων από τα ιστορικά κέντρα, η οποία θα μπορούσε να επιτευχθεί με τη δημιουργία μεγάλων χώρων στάθμευσης στη νέα πόλη και την τοποθέτηση και λειτουργία λεωφορείων, τα οποία θα συνδέουν αυτούς με διάφορα σημεία συνάντησης του ιστορικού κέντρου.

Σε αυτό το σημείο, αξίζει να αναφερθεί ότι το ιστορικό κέντρο δε διασχίζεται από κανένα μέσο μαζικής μεταφοράς. Εντός του ιστορικού ιστού, τα μόνα μηχανοκίνητα οχήματα που κυκλοφορούν είναι τα αυτοκίνητα, τα δίκυκλα και τα ταξί. Όλα τα υπόλοιπα υπεραστικά λεωφορεία σταματούν στο σταθμό, ο οποίος βρίσκεται στα όρια της περιοχής μελέτης (εικ. 3.23).

**Έχετε αυτοκίνητο;
(Μόνιμοι κάτοικοι)**

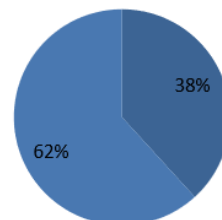
■ Κανένα ■ Ένα ■ Δύο ■ Τρία



Γράφημα 3.4

**Έχετε αυτοκίνητο;
(Επισκέπτες)**

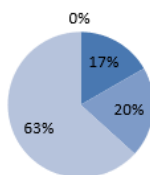
■ Κανένα ■ Ένα ■ Δύο ■ Τρία



Γράφημα 3.5

**Πού τα σταθμεύετε
(Μόνιμοι κάτοικοι)**

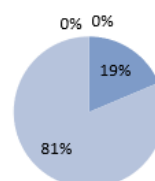
■ Σε γκαράζ ■ Σε ιδιωτικό παρκινγκ
■ Σε δημόσιο παρκινγκ ■ Παρόδια



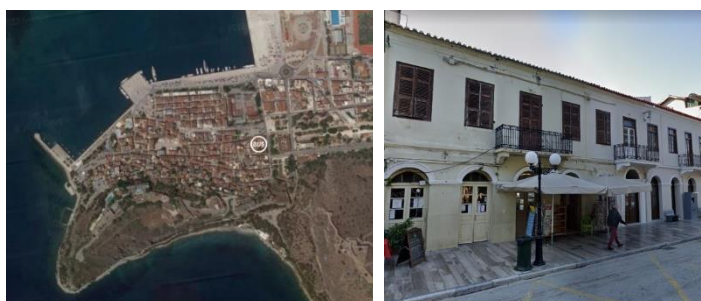
Γράφημα 3.6

**Πού τα σταθμεύετε;
(Επισκέπτες)**

■ Σε γκαράζ ■ Σε ιδιωτικό παρκινγκ
■ Σε δημόσιο παρκινγκ ■ Παρόδια



Γράφημα 3.7

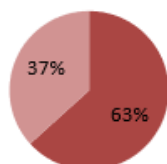


Εικόνα 3.23: Σταθμός λεωφορείων στο ιστορικό κέντρο

Επιπλέον, ένα ακόμα δημοφιλές μέσο μετακίνησης τόσο των επισκεπτών, όσο και των μόνιμων κατοίκων είναι το ποδήλατο. Σύμφωνα με την έρευνα, το 63% των μόνιμων κατοίκων του ιστορικού κέντρου χρησιμοποιούν αρκετά συχνά το ποδήλατο για τις καθημερινές μετακινήσεις τους (γράφημα 3.8, 3.9 εικ. 3.18).

Χρησιμοποιείτε το ποδήλατο για τις μετακινήσεις σας; (Μόνιμοι κάτοικοι)

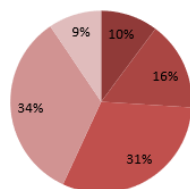
■ 1 ■ 2



Γράφημα 3.8

Πόσο συχνά;

■ Κάθε Σαββατοκύριακο
■ Μερικές φορές το χρόνο
■ Καθημερινά
■ Μία με δύο φορές το μήνα



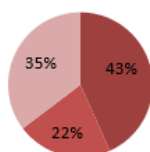
Γράφημα 3.9



Εικόνα 3.24: Σταθμευμένα ποδήλατα εντός του ιστορικού ιστού

Τί διαδρομές κάνετε με το ποδήλατο; (Μόνιμοι κάτοικοι)

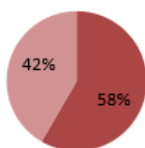
■ Εντός του ιστορικού κέντρου ■ Παραλιακά ■ Άλλη



Γράφημα 3.10

Χρησιμοποιείτε το ποδήλατο για τις μετακινήσεις σας; (Επισκέπτες)

■ 1 ■ 2



Γράφημα 3.11

Επιπρόσθετα, το ποδήλατο αποτελεί ένα δημοφιλές μέσο μετακίνησης και για τους επισκέπτες.

Ο Δήμος δίνει τη δυνατότητα σε όλους να ενοικιάσουν για όσο χρονικό διάστημα επιθυμούν ποδήλατα μέσω μίας διαδικτυακής πλατφόρμας ²¹Παράλληλα, οι επισκέπτες μπορούν να ενοικιάσουν κάποιο τετράτροχο ποδήλατο και να εξερευνήσουν ομαδικά την Παλιά Πόλη.



Εικόνα 3.25: Τετράτροχο ποδήλατο εντός του ιστορικού κέντρου

Συμπληρωματικά, ο Δήμος του Ναυπλίου, σε συνδυασμό με διάφορους φορείς πραγματοποιούν περιηγήσεις και ξεναγήσεις με τα ποδήλατα ανά τακτά χρονικά διαστήματα σε διάφορες περιοχές εντός της πόλης. Η δράση αυτή έχει μεγάλη απήχηση στο κοινό του Ναυπλίου και προσελκύει πολλές διαφορετικές ηλικίες.

Τέλος, όσον αφορά την κίνηση του πεζού, η Παλιά Πόλη του Ναυπλίου έχει πλακοστρωθεί στο σύνολό της. Καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου τόσο οι επισκέπτες, όσο και οι μόνιμοι κάτοικοι περπατούν και εξερευνούν τα γραφικά σοκάκια της πόλης.

"Περιήγηση με ποδήλατα στο ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου"

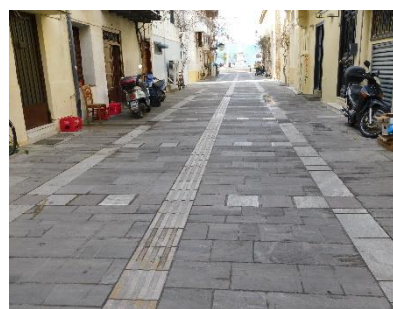
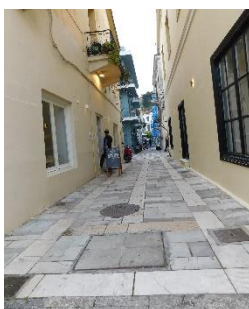


²¹ <https://discovernafplio.gr/el/articles/me-podilato/koinohrista-dimotika-podilata> (πρόσβαση 01.2023)

Ακόμα, όσον αφορά την κίνηση του πεζού, το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου διαθέτει ένα ευρύ δίκτυο πεζοδρομημένων και πλακοστρωμένων δρόμων σε όλο του το εύρος (εικ. 3.26).

Στα πλαίσια ανάπλασης και διαμόρφωσης του ιστορικού κέντρου οι αρμόδιες αρχές προέβησαν σε πλακοστρώσεις και πεζοδρομήσεις των σημαντικότερων δρόμων του ιστορικού κέντρου. Οι πεζοδρομήσεις αυτές πραγματοποιήθηκαν από πλάκες μαρμάρου δημιουργώντας αρμονικά και γεωμετρικά σχέδια και μοτίβα. Αξίζει να σημειωθεί ότι το δίκτυο αυτό εκτείνεται σχεδόν σε όλη την ιστορική πόλη και συνδέει τους δημόσιους χώρους όπως για παράδειγμα τις πλατείες, το παραλιακό μέτωπο, αλλά και κτίρια ιδιαίτερου ιστορικού και αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος.

Σήμερα, ο ιστορικός ιστός διαθέτει ένα οργανωμένο δίκτυο κυκλοφορίας πεζού, καθώς δίνει τη δυνατότητα τόσο στους μόνιμους κατοίκους όσο και στους επισκέπτες να πραγματοποιούν καθημερινές εξορμήσεις καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.



3.5.Ανάλυση ελεύθερων δημοσίων χώρων του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου

Το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου, όπως μελετήθηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο διαθέτει πολεοδομικά και αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά της νεότερης ιστορίας. Η αρχιτεκτονική των κτιρίων, τα πλάτη των δρόμων, αλλά και οι ανοικτοί δημόσιοι χώροι του ιστορικού ιστού παραπέμπουν σε αρχιτεκτονικά και πολεοδομικά πρότυπα του 18^{ου} αι.

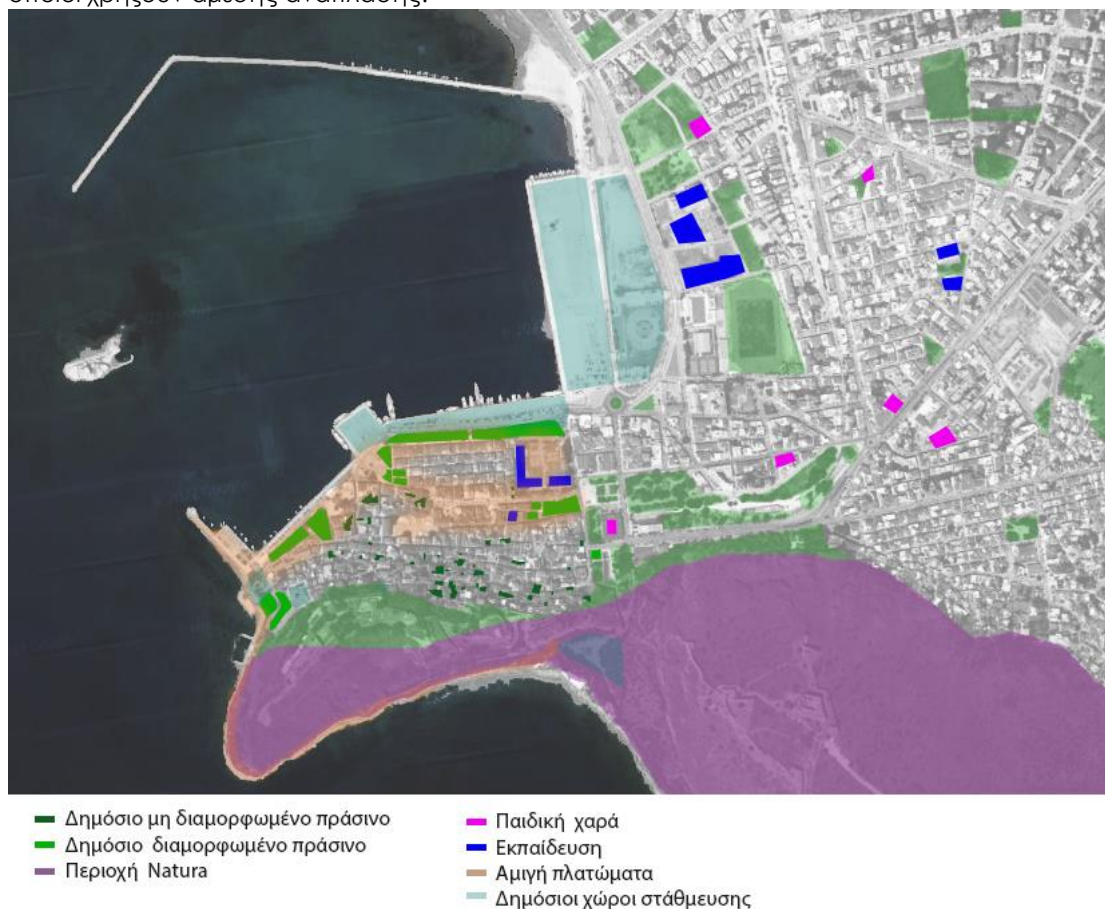
Αξιόλογο είναι το γεγονός ότι μετά την επίδραση του μοντερνισμού, αλλά και την ανάγκη οικοδόμησης και στέγασης μεγάλου μέρους του πληθυσμού, η Παλιά Πόλη του Ναυπλίου κατάφερε να προστατέψει και να διατηρήσει μέχρι σήμερα όλους τους ανοικτούς δημόσιους χώρους, ακριβώς όπως είχαν σχεδιαστεί στην πολεοδομική μελέτη του Στ. Βούλγαρη.

Σημαντικός θεσμός για την προστασία των ενετικών τειχών, καθώς και την ευρύτερη περιοχή της Ακροναυπλίας, αλλά και του λόφου που βρίσκεται το φρούριο του Παλαμηδίου είναι το γεγονός ότι έχουν κηρυχθεί ως προστατευόμενα από το δίκτυο Natura 2000.

Μελετώντας τον παρακάτω χάρτη (εικ. 3.26) μπορούμε αρχικά να παρατηρήσουμε ότι στην εκτός των τειχών περιοχή υπάρχουν αρκετοί ελεύθεροι χώροι πρασίνου, οι οποίοι συγκεντρώνονται κυρίως στη βόρεια πλευρά του ιστού, κοντά στο παραλιακό μέτωπο. Επίσης, στην ίδια περιοχή υπάρχει κενός χώρος, ο οποίος λειτουργεί ως χώρος στάθμευσης, όπως μελετήθηκε και στην προηγούμενη ενότητα.

Παράλληλα, στην εκτός των τειχών περιοχή υπάρχουν πολλά πάρκα γειτονιάς και παιδικές χαρές, οι οποίες αναβαθμίζουν αισθητά την περιοχή, συμβάλουν στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των μόνιμων κατοίκων, αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Όσον αφορά τη εντός των τειχών περιοχή υπάρχουν αρκετοί ελεύθεροι δημόσιοι χώροι, οι οποίοι συνδέονται μεταξύ τους μέσω ενός ευρύτερου δικτύου πεζόδρομων. Ακόμα, αξίζει να σημειωθεί ότι εντός του ιστορικού κέντρου υπάρχουν μικροί αναξιοποίητοι χώροι πρασίνου οι οποίοι χρήζουν άμεσης ανάπλασης.

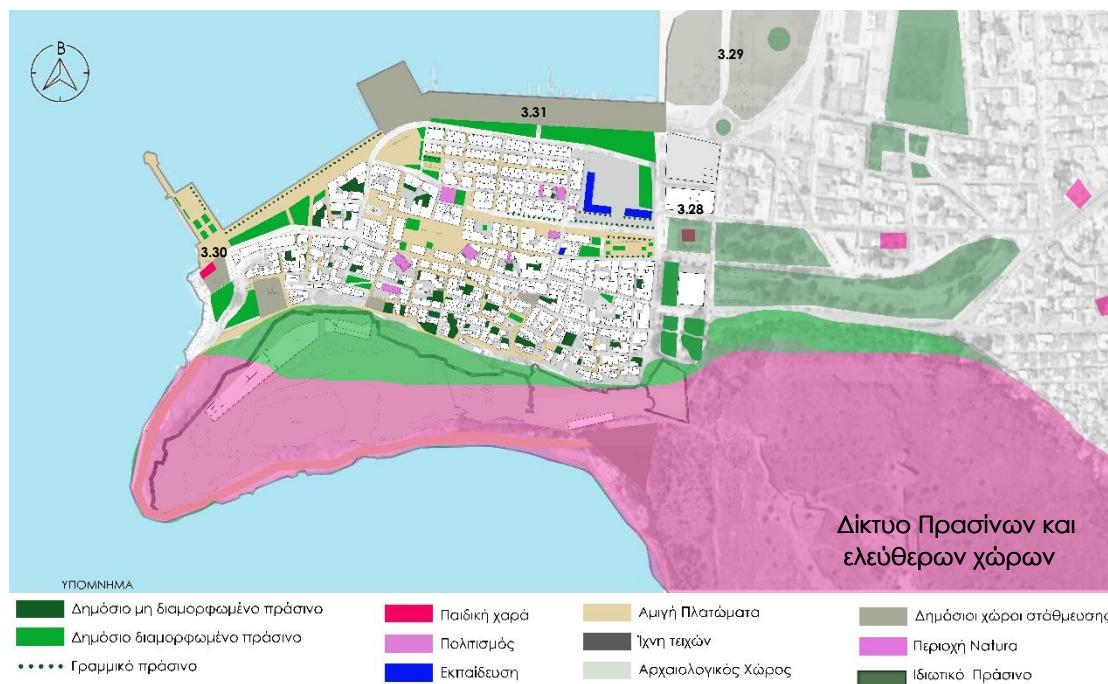


Εικόνα 3.26: Τα δίκτυα πρασίνου και ελεύθερων δημοσίων χώρων στην ευρύτερη περιοχή του Ναυπλίου

3.5.1. Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης

Μελετώντας το δίκτυο των δημοσίων χώρων στο ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου, μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι βρίσκονται κατά κύριο λόγο σε πολύ καλή κατάσταση και έχουν διατηρήσει τη μορφή και τη λειτουργία τους στο πέρασμα των αιώνων.

Τα αμιγή πλατώματα του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος συνδέονται μεταξύ τους μέσω ενός ευρύτερου δικτύου δημοσίων χώρων, μέσω του οποίου υπάρχουν δημόσια κτίρια και κτίρια πολιτισμού ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος (εικ. 3.27).



Εικόνα 3.27: Τα δίκτυα πρασίνων και ελεύθερων δημοσίων χώρων του ιστορικού κέντρου - Χάρτης ιδίας αποτύπωσης και επεξεργασίας

Ακόμα, αξίζει να σημειωθεί ότι στο νότιο τμήμα της περιοχής, συναντάμε πολλούς ανεκμετάλλετους χώρους πρασίνου, οι οποίοι χρήζουν αξιοποίησης. Αντιθέτως, το ιστορικό κέντρο δε διαθέτει καμία παιδική χαρά στο σύνολό της. Στον ευρύτερο ιστό υπάρχει μόνο μία, η οποία βρίσκεται ακριβώς έξω από τα όρια του ιστορικού κέντρου (εικ. 3.28).

Παράλληλα, αναφορικά με το παραλιακό μέτωπο της εκτός τειχών περιοχής όπως μελετήθηκε και στην προηγούμενη ενότητα, χρησιμοποιείται κυρίως ως χώρος στάθμευσης (εικ. 3.29). Ωστόσο, εντός του ιστορικού ιστού, στο βορειοδυτικό τμήμα έχουν πραγματοποιηθεί ενέργειες ανάπλασης και αποτελεί πετυχημένο παράδειγμα δημόσιου χώρου (εικ.3.30), ενώ στο βορειοανατολικό τμήμα όπου επιτρέπεται η διέλευση του αυτοκινήτου και η στάθμευσή του, ο δημόσιος χώρος κερματίζεται και δυσχεραίνει την κίνηση του πεζού (εικ. 3.31).



Εικόνα 3.28: Παιδική Χαρά



Εικόνα 3.29: Παραλιακό μέτωπο εκτός τειχών περιοχή



Εικόνα 3.30: Παραλιακό μέτωπο εντός τειχών περιοχή



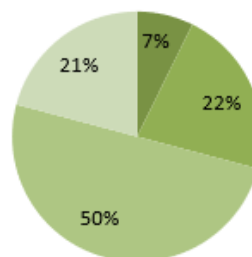
Εικόνα 3.31: Παραλιακό μέτωπο εντός τειχών περιοχή

3.5.2.Ανάλυση ερωτηματολογίων

Στη συνέχεια της ανάλυσης της περιοχής, η ερμηνεία των ερωτηματολογίων έκρινε ότι το 50% των μόνιμων κατοίκων θεωρούν την κατάσταση του δημοσίου χώρου ως καλή και το 22% ως μέτρια. Λόγω της καλής κατάστασης των δημοσίων χώρων που διατηρεί σήμερα ο ιστορικός ιστός, καθώς και της άμεσης γεινίασης με το παραλιακό μέτωπο, η κίνηση του πεζού ευνοείται και πολλοί είναι αυτοί οι οποίοι πραγματοποιούν καθημερινούς περιπάτους στην Παλιά Πόλη. Αντιθέτως, το 21% των μόνιμων κατοίκων έκρινε την κατάσταση των δημοσίων χώρων ως ανεπαρκή και το 7% ως κακή καθώς στο ιστορικό κέντρο υπάρχουν πολλά σταθμευμένα αυτοκίνητα κυρίως τις περιόδους υψηλής τουριστικής κινητικότητας, και υποστηρίζουν ότι το ιστορικό κέντρο έχει προοπτικές αξιοποίησης και ανάδειξης, οι οποίες δεν έχουν εφαρμοστεί ακόμα (γράφημα 3.12).

Πώς κρίνετε την κατάσταση του δημοσίου χώρου στην περιοχή; (Μόνιμοι Κάτοικοι)

■ Κακή ■ Ανεπαρκή ■ Μέτρια ■ Καλή

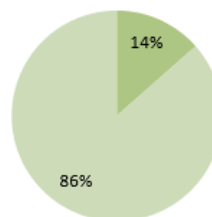


Γράφημα 3.12

Ωστόσο, όσον αφορά την αντίληψη των μόνιμων κατοίκων για την κατάσταση των δημοσίων χώρων στο ιστορικό κέντρο, το 86% την έκρινε ως καλή και το 14% ως μέτρια. Σε γενικές γραμμές θα μπορούσαμε να συμπεράνουμε ότι το δίκτυο δημοσίων ελεύθερων χώρων θεωρείται πολύ ελκυστικό για τους επισκέπτες, γεγονός το οποίο συμβάλει στην ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας όλους τους μήνες του έτους (γράφημα 3.13).

Πώς κρίνετε την κατάσταση του δημοσίου χώρου στην περιοχή; (Επισκέπτες)

■ Κακή ■ Ανεπαρκή ■ Μέτρια ■ Καλή



Γράφημα 3.13

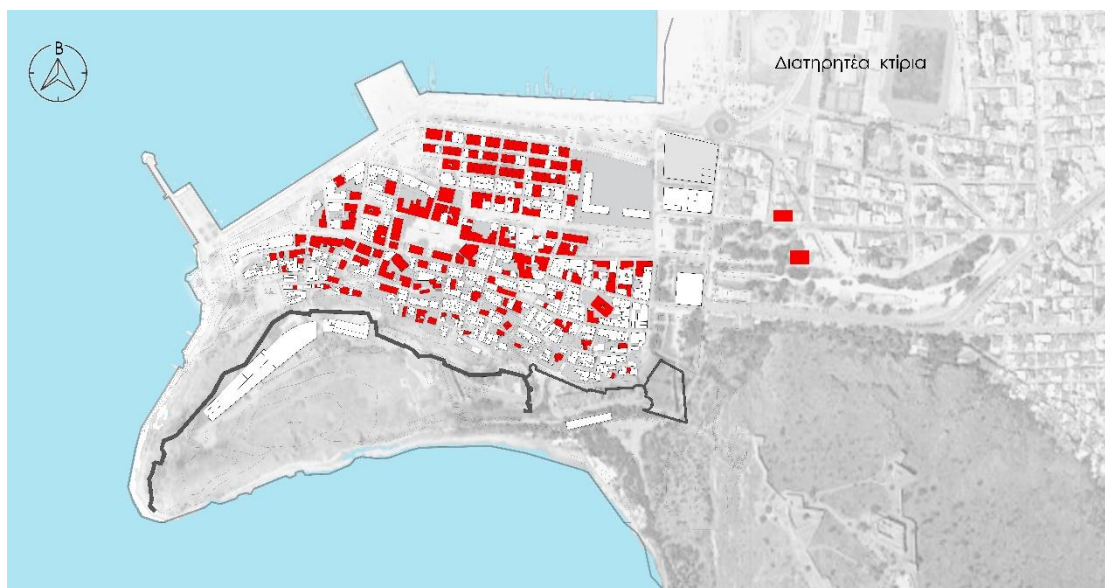
Σήμερα, οι σύγχρονες στρατηγικές ανάδειξης των δημοσίων χώρων στα ιστορικά κέντρα αποσκοπούν στην επίτευξη της αειφόρου ανάπτυξης, μέσω της αξιοποίησης όλων των ανεκμετάλλετων δημοσίων χώρων.

3.6. Τα Μνημεία στο ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου

Το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου, από τα πρώτα στάδια πολεοδομικής του οργάνωσης βάσισε τη μορφή των κτιρίων, αλλά και τη μορφολογία του ευρύτερου οικιστικού συνόλου ως μια μικρογραφία των μεγάλων κοσμοπολίτικων ευρωπαϊκών πόλεων της εποχής. Οι επιρροές από τις πρωτεύουσες των Ευρωπαϊκών χωρών, αλλά και το μορφολογικά χαρακτηριστικά που διακρίνονται τα κτίρια του ιστορικού ιστού έχουν καταφέρει να διατηρηθούν μέχρι σήμερα.

Αδιαμφισβήτητα, καθοριστικό ρόλο για την προστασία, αλλά και τη διατήρηση του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος αποτέλεσαν τα σχέδια και οι μελέτες που θεσπίστηκαν τη δεκαετία του '60, όπως ο χαρακτηρισμός του ιστορικού κέντρου ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο, η τροποποίηση των όρων δόμησης του 1969, αλλά και οι πολεοδομικές μελέτες όπου ακολούθησαν όπως για παράδειγμα η ειδική πολεοδομική μελέτη (1985 - 1987), σύμφωνα με την οποία χαρακτηρίστηκαν πολλά κτίρια ως διατηρητέα και τέθηκαν πολεοδομικοί και μορφολογικοί περιορισμοί με σκοπό την προστασία του ιστορικού ιστού.

Σήμερα, η Παλιά Πόλη του Ναυπλίου έχει χαρακτηρίσει το μεγαλύτερο κτιριακό της απόθεμα ως διατηρητέο (εικ. 3.32). Εντός του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος υπάρχουν πολλά κτίρια των νεότερων χρόνων, τα οποία έχουν διατηρήσει τα μορφολογικά τους χαρακτηριστικά στο πέρασμα των χρόνων (εικ. 3.33, 3.34, 3.35, 3.36). Σημαντικό κίνητρο για τη διατήρηση της αρχιτεκτονικής και της μορφολογίας των κτιρίων αποτέλεσε η ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας και κατ' επέκταση και των βραχυχρόνιων μισθώσεων. Σήμερα, οι περισσότεροι ιδιοκτήτες αναστηλώνουν ή ανακαινίζουν τις ιδιοκτησίες τους με απώτερο σκοπό την οικονομική τους εκμετάλλευση.



Εικόνα 3.32: Τα διατηρητέα κτίρια του ιστορικού κέντρου



Εικόνα 3.33



Εικόνα 3.34



Εικόνα 3.35



Εικόνα 3.36

3.6.1. Ένταξη νέων κτιρίων στο δομημένο περιβάλλον

Καθοριστικό παράγοντα για την προστασία και τη διατήρηση του ιστορικού κέντρου αποτέλεσαν οι μορφολογικοί περιορισμοί που τέθηκαν, για την ανοικοδόμηση νέων κτιρίων εντός του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος. Επιπλέον, κρίθηκε αναγκαίο η γνωμοδότησή του Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής πριν την έγκριση των οικοδομικών αδειών. Η έγκρισή αυτή ήταν και εξασκοιουθεί να είναι υποχρεωτική για όλα τα κτίρια, αλλά και όλες τις ελαφρές κατασκευές που επρόκειτο να κατασκευαστούν.

Σήμερα, όλα τα νέα κτίρια του ιστορικού κέντρου σέβονται και ακολουθούν τους νόμους που έχουν θεσπιστεί και σε γενικές γραμμές έχουν καταφέρει να ενταχθούν πλήρως στο πολεοδομικό περιβάλλον. Τα νέα κτίρια έχουν ίδιο ή μικρότερο ύψος από τα υφιστάμενα, διαθέτουν κοινά μορφολογικά χαρακτηριστικά και οι χρωματικοί τόνοι είναι παραπλήσιοι με αυτούς των υφιστάμενων κτιρίων. Ενώ αξιόλογο είναι ότι, με μία δεύτερη ματιά μπορεί κάποιος να αναγνωρίσει τα παλιά κτίρια από τα νέα.



Εικόνα 3.37



Εικόνα 3.38

Παράλληλα, παρά τους περιορισμούς που θεσπίστηκαν από το Βασιλικό Διάταγμα 25 Αυγ./1 Σεπτ. 1969, (ΦΕΚ Δ'164), την ειδική πολεοδομική μελέτη της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου (1985 – 87), και την Έκδοση διατάγματος προστασίας παραδοσιακού οικισμού (1989), η χρήση των νεότερων υλικών, καθώς και τα εκσυγχρονιστικά πρότυπα των ιδιοκτητών, είχαν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ορισμένων κατασκευών οι οποίες, διαφέρουν από την πλειονότητα των κτιρίων. Τα κτίρια αυτά, αλλά και οι ελαφρές κατασκευές που έχουν κατασκευαστεί στον ιστορικό ιστό είτε φέρουν τη σφραγίδα της εποχής μας (εικ. 3.37), είτε προσπαθούν να μιμηθούν νεοκλασικά πρότυπα, κάνοντας χρήση σύγχρονων υλικών (εικ. 3.38). Αξίζει να σημειωθεί ότι τα κτίρια αυτά αποτελούν τη μειοψηφία των κτιρίων στο ιστορικό κέντρο, ενώ στα περισσότερα έχουν εφαρμόσει καλύτερες πρακτικές και αποτελούν καλά παραδείγματα αναστήλωσης και αποκατάστασης.

3.6.2. Ξενοδοχείο Ξενία

Το ξενοδοχείο Ξενία δεσπόζει ερημωμένο στον ιστορικό λόφο της Ακροναυπλίας, διαθέτοντας πανοραμική θέα, η οποία καλύπτει από το Φρούριο του Παλαμηδίου μέχρι και το ιστορικό κέντρο (εικ. 3.39).

Το ξενοδοχείο αυτό μελετήθηκε και κατασκευάστηκε από τον αρχιτέκτονα Ιωάννη Τριανταφυλλίδη το 1950 και ξεκίνησε να λειτουργεί ως ξενοδοχείο από το 1961.²²

Αξιοσημείωτο είναι ότι το κτίριο αυτό κατασκευάστηκε στη θέση παλαιότερου νοσοκομείου, το οποίο είχε ιδρύσει ο Ιωάννης Καποδίστριας. Ακόμα, στην ίδια περιοχή είχαν κατασκευαστεί φυλακές κράτησης, οι οποίες λειτουργούσαν μέχρι το 1966, όπου η κυβέρνηση της χούντας αποφάσισε να τις κατεδαφίσει και στη θέση αυτών και του πρώην νοσοκομείου να κατασκευαστούν ξενοδοχειακά συγκροτήματα.

Το κτίριο Ξενία αποτελούνταν από 3 επίπεδα, όπου στο υπόγειο φιλοξενούνταν οι βοηθητικές λειτουργίες, στην πρώτη στάθμη οι κοινόχρηστοι χώροι (εικ.3.40), ενώ στους επόμενους 2 ορόφους αναπτύσσονταν τα υπνοδωμάτια του ξενοδοχείου, όπου στο σύνολό τους ήταν 58 (εικ. 3.41).

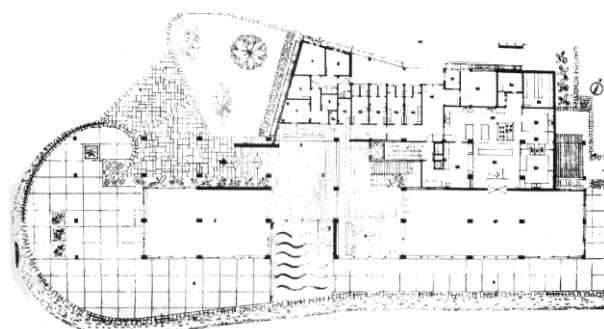
Σήμερα, το ξενοδοχείο Ξενία του Ναυπλίου ακολουθεί την πορεία κι την εξέλιξη που έχουν τα περισσότερα κτίρια Ξενία σε όλο τον Ελλαδικό χώρο. Τα κτίσματα αυτά είναι εγκαταλελειμμένα, ερειπωμένα και σε πολύ κακή κατάσταση (εικ. 3.43).



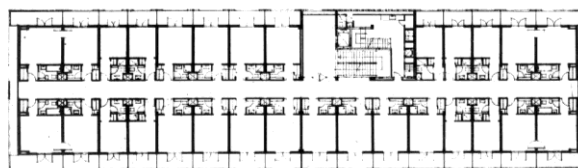
Εικόνα 3.43: Το ξενοδοχείο Ξενία (2022)



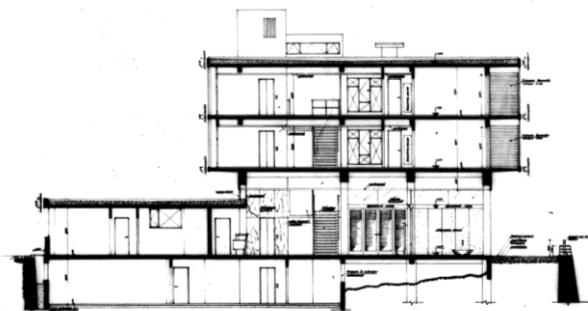
Εικόνα 3.39: Το Κτίριο Ξενία τη δεκαετία του '80



Εικόνα 3.40: Κάτοψη Ισογείου (Α' Στάθμης)



Εικόνα 3.41: Κάτοψη Τυπικού Ορόφου



Εικόνα 3.42: Σχηματική Τομή

²² <https://www.doma.archi/index/projects/3enodoxeio-3enia-nayplioy> (πρόσβαση 02.2023)

3.7. Ανάλυση κατάστασης κτιρίων ιστορικού κέντρου Ναυπλίου

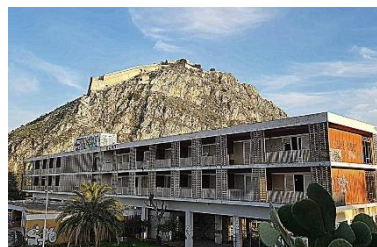
Το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου έχει καταφέρει να διατηρήσει σε ένα αρκετά καλό βαθμό τον κτιριακό πλούτο που έχει κληρονομήσει, διατηρώντας τη δομή, αλλά και τη μορφολογία των κτιρίων του στο πέρασμα των αιώνων.

Μελετώντας τον χάρτη (εικ. 3.44), μπορούμε εύκολα να διαπιστώσουμε ότι τόσο στην εντός τειχών περιοχή, όσο και στην εκτός συναντάμε κτίρια από διαφορετικές ιστορικές περιόδους, τα οποία είναι διατηρημένα και σε καλή κατάσταση.



Εικόνα 3.44: Η κτιριακή κατάσταση της ευρύτερης περιοχής του Ναυπλίου

Αξιοσημείωτη εξαίρεση αποτελεί το κτίριο Ξενία, το οποίο έχει ανεγερθεί πάνω στον λόφο της Ακροναυπλίας, βρίσκεται εκτός λειτουργίας, είναι εγκαταλελειμμένο και σε κακή κατάσταση (εικ. 3.45).



Εικόνα 3.45: Ξενοδοχείο Ξενία

Μελετώντας τον χάρτη με την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου όπως είχε αποτυπωθεί το 2005 (εικ. 3.46), μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι τα περισσότερα κτίρια του ιστού βρίσκονταν σε καλή και μέτρια κατάσταση.

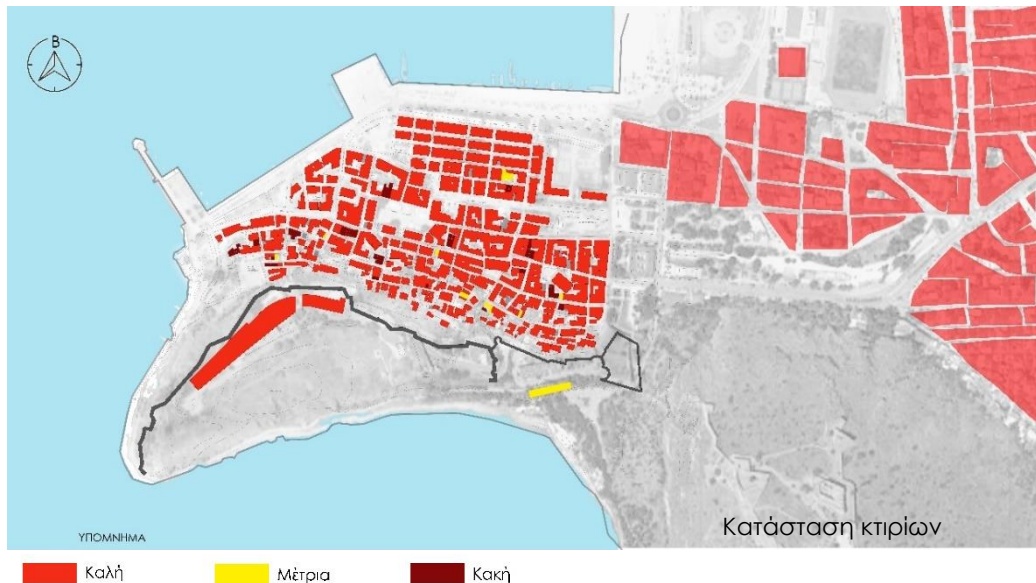
Παράλληλα, είχαν σημειωθεί αρκετά κτίρια, τα οποία βρίσκονταν κυρίως στο νότιο τμήμα της πόλης, τα οποία ήταν σε κακή κατάσταση.



Εικόνα 3.46: Αποτύπωση κτιριακής κατάστασης Ναυπλίου (2005)

3.7.1. Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης

Σήμερα, η Παλιά Πόλη του Ναυπλίου διαθέτει πολλά κτίρια σε καλή κτιριακή κατάσταση με ελάχιστα κτίρια να βρίσκονται σε μέτρια και κακή κατάσταση (εικ. 3.47).

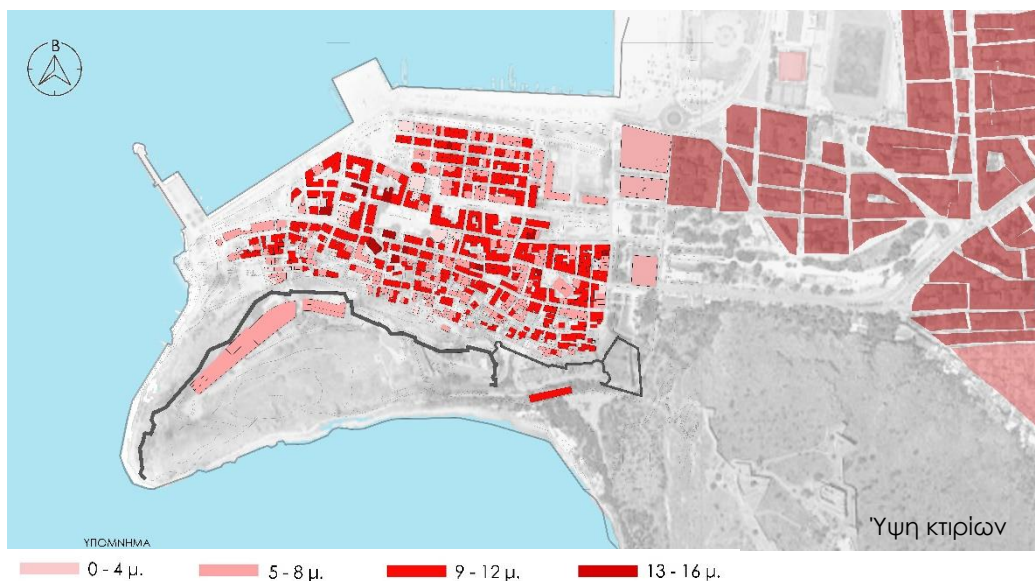


Εικόνα 3.47: Η κτιριακή κατάσταση του ιστορικού κέντρου (2022) – Χάρτης ιδίας αποτύπωσης και επεξεργασίας

Το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου έχει καταφέρει να διατηρήσει σε ένα πολύ καλό επίπεδο όλες τις ιστορικές φάσεις των κτιρίων, αναδεικνύοντας και προβάλλοντας τα περισσότερα κτίσματα του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος. Σημαντικό κίνητρο για τη διατήρηση και την προστασία του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος αποτέλεσε το γεγονός ότι η Παλιά Πόλη έχει χαρακτηρίσει πολλά κτίρια ως διατηρητέα μνημεία και η προστασία και συντήρησή τους αποτελεί υποχρέωση των ιδιοκτητών τους.

Σημαντικό κομμάτι στη διατήρηση του ιστορικού ιστού αποτελεί επίσης, η προστασία και η διατήρηση των υφιστάμενων υψών των κτιρίων και η ένταξη νέων, συμβατά με τη μορφολογία και τη δομή των υφιστάμενων.

Σήμερα το ιστορικό κέντρο διαθέτει κυρίως διώροφα και τριώροφα κτίρια, τα οποία κυμαίνονται από 5,00 – 11,50 μ., ενώ υπάρχουν πολλά αξιόλογα κτίρια, τα οποία είναι χαμηλότερα και κυμαίνονται γύρω στα 4,00μ.



Εικόνα 3.48: Τα ύψη του ιστορικού κέντρου (2022) – Χάρτης ιδίας αποτύπωσης και επεξεργασίας

3.8. Αστική μορφολογία ιστορικού κέντρου

Η ιστορική και πολεοδομική εξέλιξη της Παλιάς Πόλης ταυτίζεται με τη δομή και τη λειτουργία της. Το γεωγραφικό ανάγλυφο της περιοχής όρισε την αρχική χωροθέτηση του χώρου και στη συνέχεια, λόγω των στεγαστικών αναγκών που προέκυψαν η πόλη επεκτάθηκε και έτσι καθορίστηκε το σημερινό μέγεθος και σχήμα του ιστού. Για την τυπολογική ανάλυση του ιστορικού κέντρου, κρίνεται αναγκαίος ο διαχωρισμός της περιοχής σε επιμέρους υπο-ενότητες. Έτσι, μπορούμε να διακρίνουμε 3 ζώνες, οι οποίες συμπίπτουν και με τις ιστορικές και πολεοδομικές φάσεις της ιστορικής πόλης.

3.8.1 Ζώνη Α

Η πρώτη ζώνη περιλαμβάνει το νότιο τμήμα της περιοχής, το οποίο συνορεύει με τον ιστορικό λόφο της Ακροναυπλίας και αποτελεί την πρώτη πολεοδομική φάση ανάπτυξης του ιστορικού κέντρου (εικ. 3.49). Λόγω του έντονου ανάγλυφου της περιοχής τα κτίρια ακολούθησαν τις κλίσεις του εδάφους σχηματίζοντας οργανικά οικοδομικά τετράγωνα. Η αστική πυκνότητα στη ζώνη αυτή είναι αρκετά πυκνή, ενώ υπάρχουν μικροί χώροι πρασίνου ανάμεσά τους (εικ. 3.49). Τα περισσότερα κτίρια στεγάζονται από κεκλιμένη στέγη.



Τα κτίρια αυτά αποτελούν δείγματα της λαϊκής αρχιτεκτονικής, διαθέτουν μία μέση κάλυψη στα 100.00 τ.μ. και καλύπτουν παραπάνω από το 70% του οικοπέδου. Ακόμα, διαθέτουν ένα μέσο ύψος στα 10.00 -13.00 μ. συμπεριλαμβάνοντας το ύψος της κεκλιμένης στέγης, ενώ αρκετά είναι εκείνα που έχουν χαμηλότερα ύψη, τα οποία κυμαίνονται από 3.00 – 10.00 μ. Ακόμα, η ζώνη αυτή διαθέτει μικρούς και στενούς δρόμους (3.50), ενώ υπάρχουν και αρκετοί δρόμοι στους οποίους πραγματοποιείται η προσπέλαση αποκλειστικά από κλίμακες (εικ. 3.52, 3.53, 3.54, 3.55).



Εικόνα 3.50: τοπική οδός εντός ιστορικού κέντρου



Εικόνα 3.52



Εικόνα 3.53



Εικόνα 3.54



Εικόνα 3.55

• Τυπολογική Κατάταξη κτιρίου Α

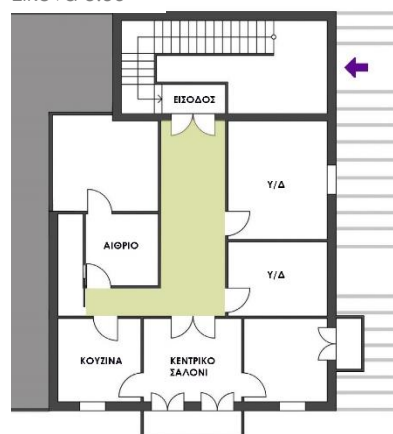


Εικόνα 3.56



Εικόνα 3.57

Το μελετώμενο κτίριο (εικ. 3.56, 3.57) είναι ένα τριώροφο κτίσμα, όπου λόγω της έντονης κλίσης του εδάφους, ο ισόγειος όροφος αποτελεί ανεξάρτητη ιδιοκτησία με αποκλειστική πρόσβαση επί της οδού Ν. Σπηλιάδου. Αντιθέτως, η πρόσβαση στους ορόφους πραγματοποιείται μέσω του κεντρικού κλιμακостаσίου, στο οποίο παρέχεται πρόσβαση από την εξωτερική κλίμακα επί της οδού Βύρωνος (Τασσοπούλου, 2017).



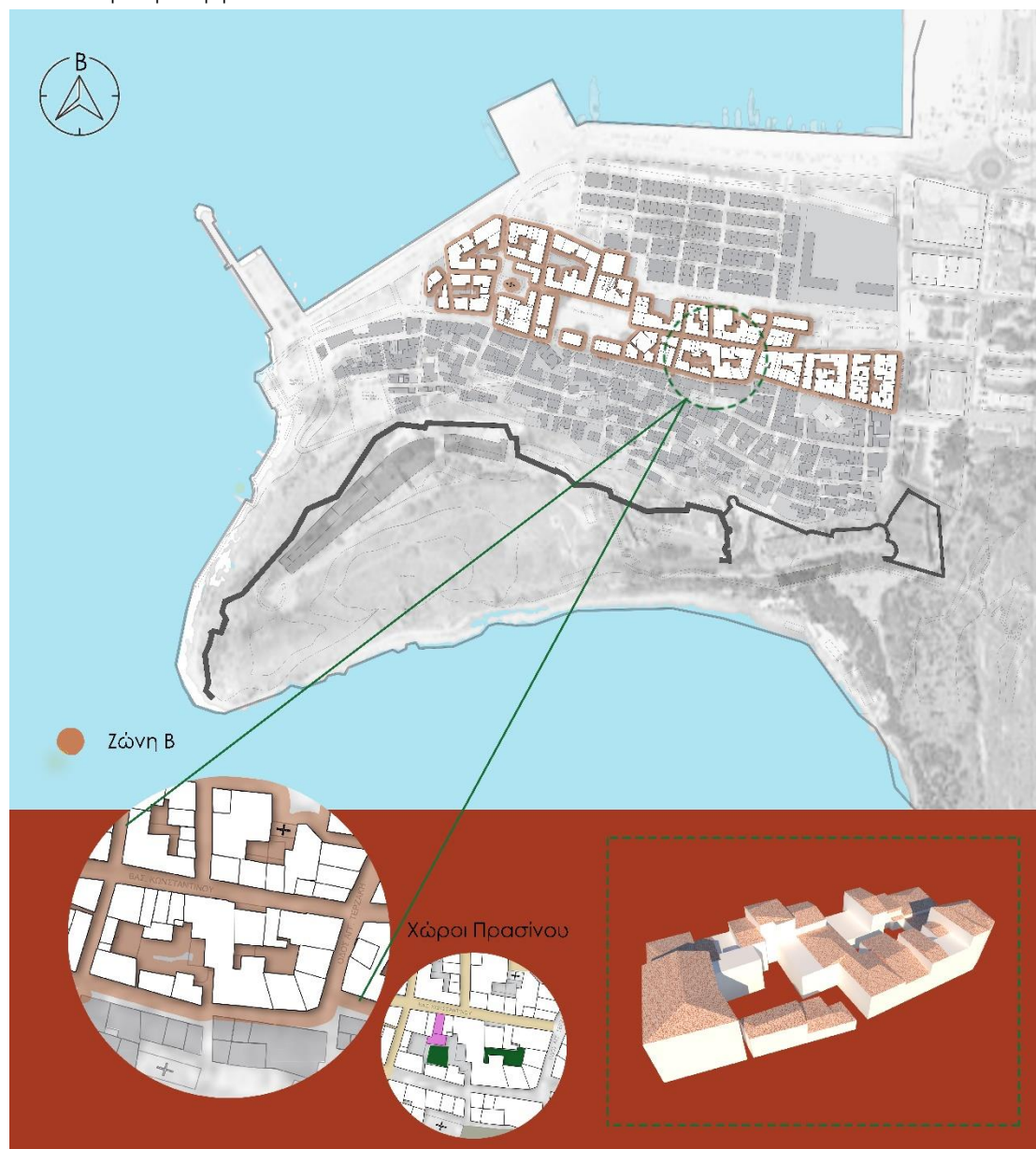
Εικόνα 3.58

Οι κατόψεις των κτιρίων διαθέτουν μία τυπική οργάνωση κατοικίας, όπου η κίνηση προς όλους τους χώρους πραγματοποιείται μέσω ενός κεντρικού χολ, καταλήγοντας στο κεντρικό σαλόνι της κατοικίας. Από εκεί, υπάρχει ένας ακόμα διάδρομος, ο οποίος οδηγεί στην κουζίνα και στο αίθριο (εικ. 3.58) (Τασσοπούλου, 2017).

Οι όψεις του κτιρίου διαθέτουν συμμετρία, με αξονικά τοποθετημένα ξύλινα ανοίγματα. Επίσης, στον κέντρο του κτιρίου, στη θέση του κεντρικού σαλονιού, αναπτύσσονται ξύλινοι εξώστες με μεταλλικά ξεκλειδώματα (εικ. 3.57).

3.8.2 Ζώνη Β

Στη συνέχεια, η δεύτερη ζώνη περιλαμβάνει την περιοχή που συνορεύει με την πρώτη και εκτείνεται μέχρι τα επιθαλάσσια τείχη της ενετικής περιόδου, όπου σήμερα συναντάτε η Λεωφόρος Βασιλίσσης Αμαλίας, η οδό Κωλέπτης και η οδό Δημ. Υψηλάντου. Πρόκειται για μία περιοχή η οποία είχε σχεδιαστεί με την επιχωμάτωσή της από τους Ενετούς, γεγονός το οποίο αιτιολογεί το ήπιο ανάγλυφο της περιοχής με σχεδόν καθόλου κλίση (εικ. 3.59). Τα περισσότερα κτίρια στεγάζονται από κεκλιμένη στέγη.



Εικόνα 3.59: Ζώνη 2 ιστορικού κέντρου



Εικόνα 3.60: Η πλατεία Συντάγματος

Σε αυτήν την ενότητα εντάσσονται μεγαλύτερα οικοδομικά τετράγωνα, τα οποία δημιουργούν ένα συμπαγές μέτωπο. Το ύφος των κτιρίων είναι αστικό, ενώ στην περιοχή υπάρχουν πολλά λαϊκά και πρώιμα νεοκλασικά κτίρια. Παράλληλα, στη ζώνη αυτή αναπτύσσονται μεγάλοι και αξιόλογοι δημόσιοι χώροι, όπως για παράδειγμα η Πλατεία Συντάγματος (εικ. 3.60).

Η μέση κάλυψη των κτιρίων είναι 140.00 τ.μ. και ξεπερνά το 70% του οικοπέδου. Τα ύψη των κτιρίων κυμαίνονται από 10.00 – 13.00 μ συμπεριλαμβανομένου το ύψος της στέγης.

Ακόμα, στη ζώνη αυτή αναπτύσσονται δρόμοι οι οποίοι είναι μεγαλύτεροι σε σχέση με εκείνους της προηγούμενης ζώνης, έχουν σταθερό πλάτος, είναι πλακοστρωμένοι και επιτρέπεται η διέλευση του αυτοκινήτου στους περισσότερους από αυτούς (εικ. 3.61, 3.62, 3.63).



Εικόνα 3.61



Εικόνα 3.62



Εικόνα 3.63

• Τυπολογική Κατάταξη κτιρίου Β



Εικόνα 3.64: Θέση κτιρίου στον ιστό



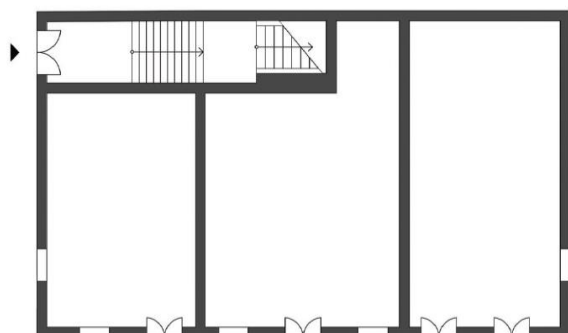
Εικόνα 3.65

Στη συνέχεια, το επόμενο κτίριο προς ανάλυση βρίσκεται στη συμβολή των οδών Β. Κωνσταντίνου, Κοκκίνου 12 και Σούτσου (εικ. 3.64) (Τασσοπούλου, 2017).

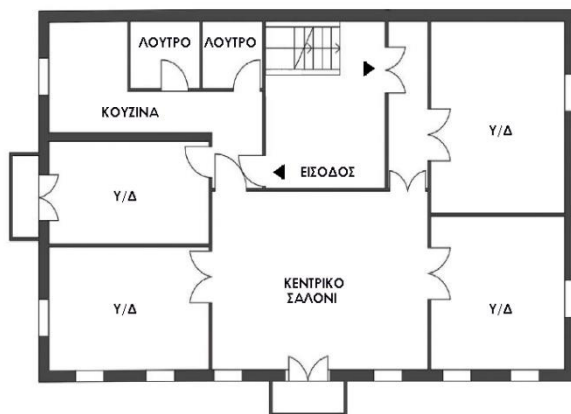
Ο ισόγειος όροφος φιλοξενεί εμπορικές λειτουργίες, ενώ οι πάνω όροφοι αποτελούν ανεξάρτητες ιδιοκτησίες με χρήση κατοικίας (Τασσοπούλου, 2017).

Πιο συγκεκριμένα, ο ισόγειος όροφος χωρίζεται σε τρεις λειτουργικές ενότητες, όπου η κάθε μία αποτελεί ένα κατάστημα (εικ. 3.66). Αντιθέτως, κάτοψη του τυπικού ορόφου αποτελείται από μία κατοικία με 4 υπνοδωμάτια, 2 λουτρά, μια κουζίνα και έναν μεγάλο κεντρικό χώρο σαλονιού (εικ. 3.67) (Τασσοπούλου, 2017).

Οι όψεις του κτιρίου διαθέτουν συμμετρία, με αξονικά τοποθετημένα ξύλινα κουφώματα. Επίσης, στον κέντρο του κτιρίου, αναπτύσσονται ξύλινοι εξώστες με μεταλλικά ξεκλειδώματα (Τασσοπούλου, 2017).



Εικόνα 3.66 Κάτοψη Ισογείου



Εικόνα 3.67 Κάτοψη Τυπικού Ορόφου

3.8.3 Ζώνη Γ

Τέλος, η τρίτη ζώνη περιλαμβάνει το υπόλοιπο τμήμα του ιστορικού κέντρου, το οποίο εκτείνεται μέχρι το παραλιακό μέτωπο. Πρόκειται για την περιοχή που σχεδιάστηκε από τον Στ. Βούλγαρη, στα πλαίσια του πρώτου ρυμοτομικού σχεδίου.

Η ενότητα αυτή είχε σχεδιαστεί πάνω σε ένα πλέγμα επιμηκών ορθογώνιων παραλληλογράμμων μικρού πλάτους. Για την επίτευξη του φωτισμού και του αερισμού των κτιρίων το σχέδιο πρόβλεψε τη δημιουργία διαμπερών ενοτήτων (εικ. 3.68).



Εικόνα 3.68: Ζώνη Γ ιστορικού κέντρου

Τα κτίρια αυτά συντάσσουν συμπαγή μέτωπα καθώς διαθέτουν πρόσωπο και στους σε παραπάνω από δύο δρόμους. Η αρχιτεκτονική των κτιρίων αποτελείται από νεοκλασικά και κάποια λαϊκά πρότυπα. Η μέση κάλυψη των κτιρίων είναι 150.00 τ.μ. μπορεί να φτάσει και το 100% του οικοπέδου. Τα ύψη των κτιρίων κυμαίνονται από 5.00 – 13.00 μ συμπεριλαμβανομένου του ύψους της στέγης (εικ. 3.69, 3.70, 3.71).

Ακόμα, στη ζώνη αυτή αναπτύσσονται δρόμοι οι οποίοι έχουν σταθερό πλάτος και είναι πλακοστρωμένοι και πεζοδρομημένοι.



Εικόνα 3.69



Εικόνα 3.70



Εικόνα 3.71

• Τυπολογική Κατάταξη κτιρίου Γ



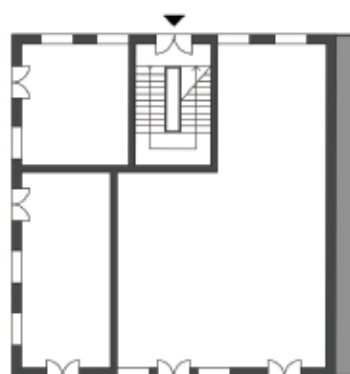
Εικόνα 3.72



Εικόνα 3.73

Το τρίτο κτίριο προς ανάλυση βρίσκεται στη συμβολή των οδών Όθωνος, Εμμ. Σοφρώνη και Μπουμπουλίνας και έχει πρόσβαση και από τους τρεις δρόμους (Τασσοπούλου, 2017).

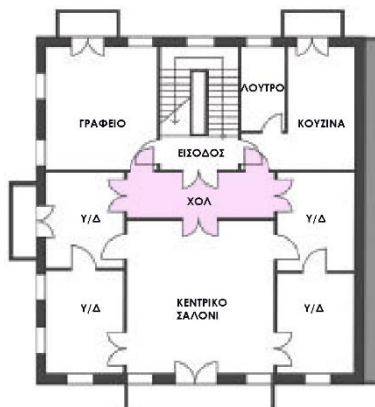
Ο ισόγειος όροφος φιλοξενεί χρήσεις καταστημάτων, ενώ οι πάνω όροφοι αποτελούν ανεξάρτητες ιδιοκτησίες με χρήση κατοικίας. Επίσης, στο δεύτερο όροφο λειτουργεί το γραφείο του ιδιοκτήτη (Τασσοπούλου, 2017).



Εικόνα 3.74: Κάτοψη Ισογείου

Πιο συγκεκριμένα, ο ισόγειος όροφος χωρίζεται σε τρεις λειτουργικές ενότητες, όπου η κάθε μία αποτελεί ένα ξεχωριστό κατάστημα (εικ. 3.74). Αντιθέτως, η κάτοψη του τυπικού ορόφου αποτελείται από μία κατοικία με 4 υπνοδωμάτια, ένα λουτρό, μια κουζίνα και έναν μεγάλο κεντρικό χώρο σαλονιού (εικ. 3.75) (Τασσοπούλου, 2017).

Οι όψεις του κτιρίου διαθέτουν συμμετρία, με αξονικά τοποθετημένα ξύλινα κουφώματα. Επίσης, στον κέντρο του κτιρίου, αναπτύσσονται ξύλινοι εξώστες με μεταλλικά ξεκλειδώματα (Τασσοπούλου, 2017).



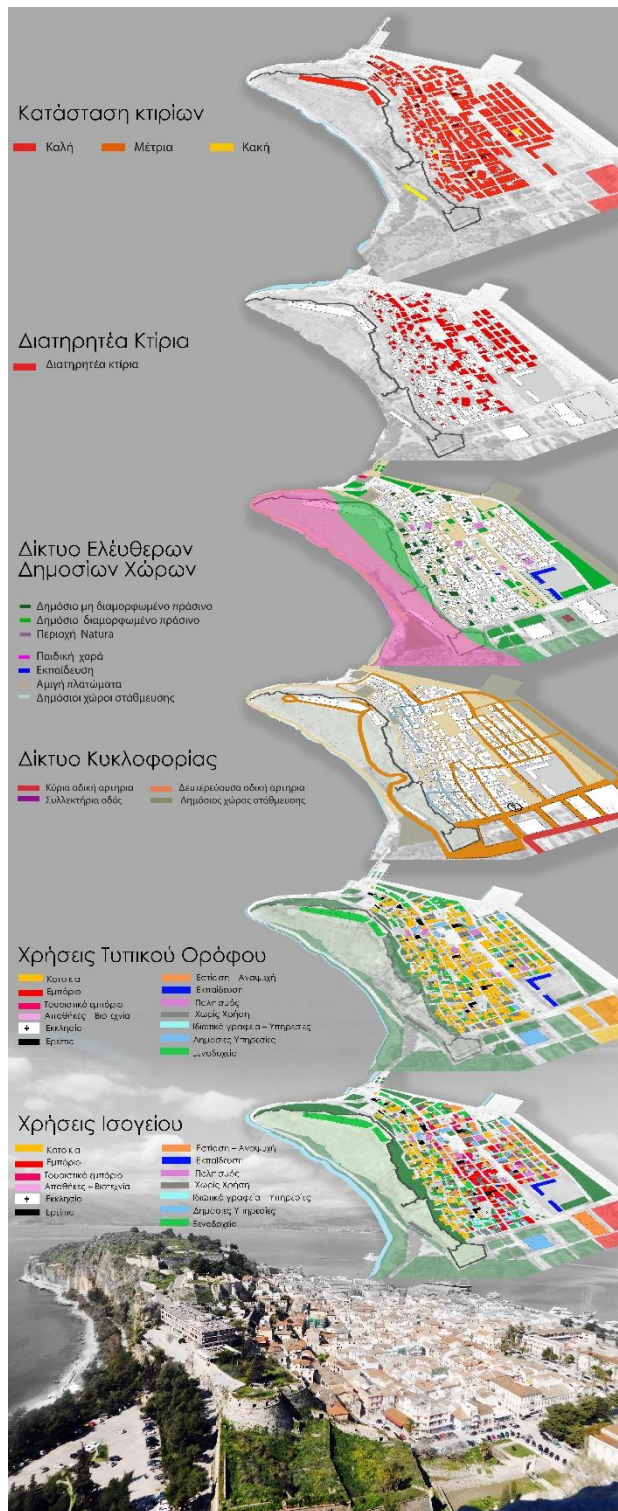
Εικόνα 3.75: Κάτοψη Β' Ορόφου

3.9. Συμπεράσματα

Ολοκληρώνοντας την ανάλυση της ιστορικής και πολεοδομικής εξέλιξης της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου μπορούμε να αντιληφθούμε και να κατανοήσουμε τις ανάγκες, αλλά και τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει το ιστορικό κέντρο στο πέρασμα των αιώνων. Οι αποφάσεις που πάρθηκαν, καθώς και οι μελέτες που εκπονήθηκαν είχαν σαν στόχο την προστασία και τη διατήρηση του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος.

Σήμερα, η Παλιά Πόλη του Ναυπλίου έχει καταφέρει να αναδείξει και να αξιοποιήσει τον κτιριακό της πλούτο, εντάσσοντας την τουριστική δραστηριότητα μέσα σε αυτό. Η κίνηση αυτή έχει δώσει κίνητρα σε πολλούς ιδιοκτήτες ακινήτων του ιστορικού κέντρου να αναστηλώσουν ή να ανακαινίσουν τις ιδιοκτησίες τους με στόχο την εκμετάλλευσή τους, με έμφαση στη βραχυχρόνια μίσθωση. Αντιθέτως, η κίνηση αυτή έχει φέρει αρνητικές επιπτώσεις στον ιστό, καθώς όπως μελετήθηκε στη υπό-ενότητα των χρήσεων έχει μειωθεί σημαντικά η χρήση της κατοικίας και έχουν αυξηθεί αρκετά τα ενοίκια εντός της Παλιάς Πόλης, γεγονός το οποίο έχει αντίκτυπο στην καθημερινή ζωή των μόνιμων κατοίκων. Σύμφωνα με την έρευνα των ερωτηματολογίων που πραγματοποιήθηκε τον Μάρτη του '22, οι περισσότεροι μόνιμοι κάτοικοι αναγνωρίζουν τα προβλήματα των βραχυχρόνιων μισθώσεων και θεωρούν ότι το ιστορικό κέντρο δέχεται περισσότερο τουρισμό από αυτόν που θα μπορούσε να υποστηρίξει, όμως αναγνωρίζουν ότι αποτελούν άμεση ή έμμεση πηγή εισοδήματος για τους περισσότερους από αυτούς.

Όσον αφορά τα δίκτυα κυκλοφορίας του ιστορικού ιστού, αποτελούνται κυρίως από δευτερεύοντες οδούς και κάποιους τοπικούς. Επίσης, το λεωφορείο δεν διαπερνάει από την Παλιά Πόλη, καθώς επίσης δεν υπάρχουν ποδηλατόδρομοι τόσο στην εντός τειχών περιοχή, όσο και στην εκτός, ενώ αποτελεί ένα πολύ δημοφιλή μέσο μετακίνησης για όλες τις ηλικιακές ομάδες των μόνιμων κατοίκων, αλλά και των επισκεπτών. Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα περισσότερα ιστορικά κέντρα του ευρωπαϊκού χώρου και κατ' επέκταση και του Ναυπλίου είναι αυτό της στάθμευσης. Κυρίως τις περιόδους αιχμής της τουριστικής δραστηριότητας οι οργανωμένοι χώροι



Εικόνα 3.76

στάθμευσης, αλλά και στα σημεία όπου επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση συναντάται συμφόρηση, όπου οι χώροι αυτοί δεν επαρκούν.

Παράλληλα, στην εκτός των τειχών περιοχή, βορειοανατολικά του ιστορικού ιστού υπάρχει ένας μεγάλος ανεκμετάλλετος χώρος ο οποίος λειτουργεί ως χώρος στάθμευσης. Η περιοχή αυτή αποτελεί ένα μεγάλο αστικό κενό το οποίο χρήζει αναζωογόνησης και ανάπλασης. Απεναντίας, στο παραλιακό μέτωπο εντός του ιστορικού ιστού, ένα τμήμα του χρησιμοποιείται ως χώρος στάθμευσης, ενώ το μεγαλύτερο μέρος αποτελεί τμήμα ενός δικτύου δημοσίων ελεύθερων χώρων, το οποίο συνδέεται με μνημεία, κτίρια ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος αλλά και πλατείες. Το μεγαλύτερο μέρος του ιστού είναι πλακοστρωμένο, γεγονός το οποίο ευνοεί την κίνηση του πεζού και την ανάπτυξη του τουριστικού εμπορείου. Επίσης, αξίζει να αναφερθεί ότι το νότιο τμήμα του ιστού έχει κηρυχθεί προστατευόμενο από το δίκτυο Natura 2000.

Στη συνέχεια, το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου έχει καταφέρει να διατηρήσει σε πολύ καλή κατάσταση τα περισσότερα κτίρια του ιστού του. Πολλά είναι εκείνα τα οποία έχουν χαρακτηριστεί ως διατηρητέα μνημεία και με την πάροδο των χρόνων έχουν θεσπιστεί πολλά σχέδια με στόχο την προστασία και την ανάδειξή τους. Καθοριστικό ρόλο στη δομή και στη λειτουργία του δομημένου περιβάλλοντος αποτέλεσαν οι περιορισμοί για την ανέγερση νέων κτιρίων εντός της Παλιάς Πόλης. Η κίνηση αυτή είχε ως αποτέλεσμα την διατήρηση της μορφολογίας του ιστού και την προστασία από τις πιθανές επιπτώσεις του μοντερνισμού και άμεσης οικοδόμησης του ιστορικού χώρου.

Τέλος, αναφορικά με τις επιπτώσεις της πανδημίας του κορονοϊού στο ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου ήταν κυρίως οικονομικές. Λόγω της άμεσης σύνδεσης του τουρισμού με την τοπική οικονομία της πόλης, την περίοδο της καραντίνας περιορίστηκαν οι μετακινήσεις των πολιτών και απαγορεύτηκαν οι μετακινήσεις εκτός νομού, με αποτέλεσμα τους μήνες αυτούς όλες οι πόλεις να ερημώσουν. Παρόλα αυτά, το Ναύπλιο, μετά τη λήξη των περιοριστικών μέτρων επανήλθε γρήγορα στους φυσιολογικούς του ρυθμούς καθώς οι αποστάσεις από την Αθήνα, αλλά και από τις υπόλοιπες πόλεις της Πελοποννήσου είναι μικρές.

	Δυνατότητες - Ευκαιρίες	Προβλήματα - Κίνδυνοι
Κατοικία	Υπαρξη πυρήνων γειτονιάς στο νότιο τμήμα του ιστορικού κέντρου	Περιορισμός χρήσης λόγω άνθισης τουριστικής δραστηριότητας
Εμπόριο	Ανάπτυξη τουριστικού και τοπικού εμπορίου σε όλο το εύρος του ιστορικού κέντρου	Εποχιακή δραστηριότητα
Εστίαση -Αναψυχή		Εποχιακή δραστηριότητα
Εκπαίδευση	Επαρκείς σε αριθμό οι εκπαιδευτικές μονάδες για τους μαθητές	
Τουρισμός	Η τουριστική εκμετάλλευση αποφέρει κέρδη στους περισσότερους κατοίκους	Περιορισμός της χρήσης της κατοικίας
Δίκτυο Κυκλοφορίας Αυτοκινήτου	Σύνδεση της περιοχής με την υπόλοιπη πόλη	Δυσχεραίνει την κίνηση του πεζού
Δίκτυο Κυκλοφορίας Ποδηλάτου	Εναλλακτικός και δημοφιλής τρόπος μετακίνησης	Δεν υπάρχει οργανωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων
Δίκτυο κυκλοφορίας Πεζού	Πεζοδρομημένοι και πλακοστρωμένοι δρόμοι, σε συνδυασμό με τις χρήσεις του εμπορίου, ενισχύουν την κίνηση του πεζού	Τις περιόδους αιχμής, λόγω της έντονης τουριστικής δραστηριότητας υπάρχουν παντού παρόδια σταθμευμένα αυτοκίνητα
Δίκτυο Δημόσιων Χώρων	Οργανωμένοι δημόσιοι ελεύθεροι χώροι, Διατηρημένοι στο πέρασμα των χρόνων	Μεγάλοι χώροι στάθμευσης στο παραλιακό μέτωπο
Κατάσταση κτιρίων	Αναστήλωση και αποκατάσταση ιστορικών κτιρίων με σκοπό την ανάδειξή τους	



Κύρια οδική αρτηρία
Συλλεκτήρια οδός

Δευτερεύουσα οδική αρτηρία
Δημόσιος χώρος στάθμευσης

Διατηρητέα κτίρια

Βιβλιογραφία:

- ο <https://discovernafplio.gr/el/articles/me-podilato/koinohrista-dimotika-podilata> (πρόσβαση 01.2023)
- ο <https://www.doma.archi/index/projects/3enodoxeio-3enia-nayplioy> (πρόσβαση 02.2023)01.2023)
- ο Τασσοπούλου Ελ., Η Αρχιτεκτονική Κληρονομιά του Ναυπλίου, κτίρια περιόδου 1828 – 1865, ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Θεσσαλονίκη 2017

Βιβλιογραφία εικόνων:

- ο **Εικόνα 3.1:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.2:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.3:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.4:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.5:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.6:** Δερζέκος Δ., Πολεοδομική μελέτη του ιστορικού κέντρου Ναυπλίου – Παρεμβάσεις και προοπτικές, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πολιτεχνική Σχολή, Τμήμα Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής ανάπτυξης, Βόλος 2005
- ο **Εικόνα 3.7:** Δερζέκος Δ., Πολεοδομική μελέτη του ιστορικού κέντρου Ναυπλίου – Παρεμβάσεις και προοπτικές, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πολιτεχνική Σχολή, Τμήμα Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής ανάπτυξης, Βόλος 2005
- ο **Εικόνα 3.8:** Δερζέκος Δ., Πολεοδομική μελέτη του ιστορικού κέντρου Ναυπλίου – Παρεμβάσεις και προοπτικές, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πολιτεχνική Σχολή, Τμήμα Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής ανάπτυξης, Βόλος 2005
- ο **Εικόνα 3.9:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.10:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.11:** <https://www.booking.com/>
- ο **Εικόνα 3.12:** <https://www.airbnb.gr/>
- ο **Εικόνα 3.13:** <https://www.anagnostis.org/tag/1o-lykeio-nafpliou/>
- ο **Εικόνα 3.14:** <https://www.anagnostis.org/tag/gkrafiti/>
- ο **Εικόνα 3.15:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.16:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.17:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.18:** Δερζέκος Δ., Πολεοδομική μελέτη του ιστορικού κέντρου Ναυπλίου – Παρεμβάσεις και προοπτικές, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πολιτεχνική Σχολή, Τμήμα Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής ανάπτυξης, Βόλος 2005
- ο **Εικόνα 3.9:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.19:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.20:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.21:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.22:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.23:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.24:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.25:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.26:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.27:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.28:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.29:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.30:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.31:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.32:** <https://www.doma.archi/index/projects/3enodoxeio-3enia-nayplioy>
- ο **Εικόνα 3.33:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.34:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο

- ο **Εικόνα 3.35:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.36:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.37:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.38:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.39:** <https://www.doma.archi/index/projects/3enodoxeio-3enia-navplioy>
- ο **Εικόνα 3.40:** <https://www.doma.archi/index/projects/3enodoxeio-3enia-navplioy>
- ο **Εικόνα 3.41:** <https://www.doma.archi/index/projects/3enodoxeio-3enia-navplioy>
- ο **Εικόνα 3.42:** <https://www.doma.archi/index/projects/3enodoxeio-3enia-navplioy>
- ο **Εικόνα 3.43:** <https://www.doma.archi/index/projects/3enodoxeio-3enia-navplioy>
- ο **Εικόνα 3.44:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.45:** <https://www.doma.archi/index/projects/3enodoxeio-3enia-navplioy>
- ο **Εικόνα 3.46:** Δερζέκος Δ., Πολεοδομική μελέτη του ιστορικού κέντρου Ναυπλίου – Παρεμβάσεις και προοπτικές, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πολιτεχνική Σχολή, Τμήμα Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής ανάπτυξης, Βόλος 2005
- ο **Εικόνα 3.47:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.48:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.49:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.50:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.51:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.52:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.53:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.54:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.55:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.56:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.57:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.58:** Τασσοπούλου Ελ., Η Αρχιτεκτονική Κληρονομιά του Ναυπλίου, κτίρια περιόδου 1828 – 1865, ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Θεσσαλονίκη 2017
- ο ΦΕΚ 569/Δ/1985, 31-10-1985.
- ο **Εικόνα 3.59:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.60:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.61:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.62:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.63:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.64:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.65:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.66:** Τασσοπούλου Ελ., Η Αρχιτεκτονική Κληρονομιά του Ναυπλίου, κτίρια περιόδου 1828 – 1865, ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Θεσσαλονίκη 2017
- ο **Εικόνα 3.67:** Τασσοπούλου Ελ., Η Αρχιτεκτονική Κληρονομιά του Ναυπλίου, κτίρια περιόδου 1828 – 1865, ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Θεσσαλονίκη 2017
- ο **Εικόνα 3.68:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.69:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.70:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.71:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.72:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.73:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.74:** Τασσοπούλου Ελ., Η Αρχιτεκτονική Κληρονομιά του Ναυπλίου, κτίρια περιόδου 1828 – 1865, ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Θεσσαλονίκη 2017
- ο **Εικόνα 3.75:** Τασσοπούλου Ελ., Η Αρχιτεκτονική Κληρονομιά του Ναυπλίου, κτίρια περιόδου 1828 – 1865, ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Θεσσαλονίκη 2017
- ο **Εικόνα 3.76:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.77:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας

04

Κεφάλαιο

Πολεοδομική πρόταση για την
ανάπλαση του ιστορικού κέντρου

4.Η Παλιά Πόλη του Ναυπλίου σήμερα

Στο κεφάλαιο αυτό, έχοντας μελετήσει πετυχημένα μέτρα διατήρησης και προστασίας σύγχρονων ιστορικών κέντρων και διερευνήσει καλές στρατηγικές που έχουν εφαρμοστεί σε ποικίλες ευρωπαϊκές χώρες καταγράφοντας θετικά αποτελέσματα, προτείνεται σχεδιασμός ο οποίος αποσκοπεί στην προστασία και ανάδειξη του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος.

Λαμβάνοντας υπόψιν την ιστορική και πολεοδομική εξέλιξη της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου όπως έχει σήμερα διαμορφωθεί, αλλά και αξιολογώντας τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ιστορική πόλη υπό το πρίσμα τόσο των μόνιμων κατοίκων όσο και των επισκεπτών, προτείνονται μέτρα προστασίας και ανάδειξης του κτιριακού πλούτου της περιοχής, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην ανθεκτικότητα της πόλης, αλλά και τη διατήρηση όλων των αξιών που τη διέπουν.

4.1. Καθορισμός Ζωνών προστασίας για τη διατήρηση και την προστασία του ιστορικού κέντρου

Στα πλαίσια της εργασίας αυτής, έχοντας μελετήσει πρότυπες στρατηγικές προστασίας ιστορικών κέντρων, κρίνεται αναγκαία η δημιουργία ζωνών προστασίας (buffer zones) στις περιοχές που συνορεύουν με το ιστορικό κέντρο (εικ. 4.1). Έτσι, μελετώντας την περιοχή και λαμβάνοντας υπόψη τα γεωγραφικά, αλλά και τα μορφολογικά χαρακτηριστικά της, συστήνεται ο διαχωρισμός της περιμετρικής του ιστορικού κέντρου σε 3 διακριτές ζώνες.



Εικόνα 4.1: Ζώνες Προστασίας του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου

Αρχικά, η Ζώνη 1 αφορά την περιοχή του παραλιακού μετώπου της νέας πόλης, το οποίο μέχρι σήμερα είναι αναξιοποίητο και λειτουργεί ως χώρος στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένου του χώρου του σταδίου, αλλά και του κολυμβητηρίου της περιοχής. Στη ζώνη αυτή, προτείνεται η ενίσχυση της κίνησης του πεζού, αλλά και την προώθηση των αθλητικών δραστηριοτήτων. Ακόμα, συστήνεται ο περιορισμός του χώρου στάθμευσης και η ανάπλαση της περιοχής ως ελεύθερος δημόσιος χώρος, και η απαγόρευση δόμησης νέων κατασκευών σε όλη τη περιοχή.

Στη συνέχεια, η Ζώνη 2 αποτελείται από οικοδομικά τετράγωνα που συγκεντρώνουν ποικίλες χρήσεις όπως υπερτοπικό εμπόριο και ξενοδοχεία, τα οποία έχουν αρκετά μεγάλη ζήτηση λόγω των χαμηλότερων τιμών σε σχέση με εκείνα που βρίσκονται εντός του ιστορικού ιστού. Οι αποστάσεις από αυτό είναι αρκετά μικρές και τις περισσότερες φορές διατίθενται χώροι στάθμευσης. Οι χρήσεις αυτές συνδέονται με το ιστορικό κέντρο και το εξυπηρετούν, επομένως, στη ζώνη αυτή συστήνεται η διατήρηση των τουριστικών δραστηριοτήτων και η ενίσχυση της χρήσης της κατοικίας και του εμπορίου.

Τέλος, η Ζώνη 3 αποτελείται από τον λόφο της Ακροναυπλίας, το φρούριο του Παλαμηδίου, αλλά και το πάρκο του Κολοκοτρώνη που βρίσκεται έξω από τα όρια του ιστορικού κέντρου. Αξίζει να σημειωθεί ότι η περιοχή που βρίσκεται το κάστρο της Ακροναυπλίας, μέχρι και την ευρύτερη περιοχή του κάστρου του Παλαμηδίου έχει κηρυχθεί ως προστατευόμενη από το δίκτυο Natura 2000. Επομένως, σεβόμενοι τη μορφολογία της περιοχής καθώς και τα χαρακτηριστικά που τη διέπουν προτείνεται η απαγόρευση δόμησης σε όλο το εύρος της περιοχής, αλλά και η προστασία και η διατήρηση του φυσικού της πλούτου.

4.2. Οι χρήσεις του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου

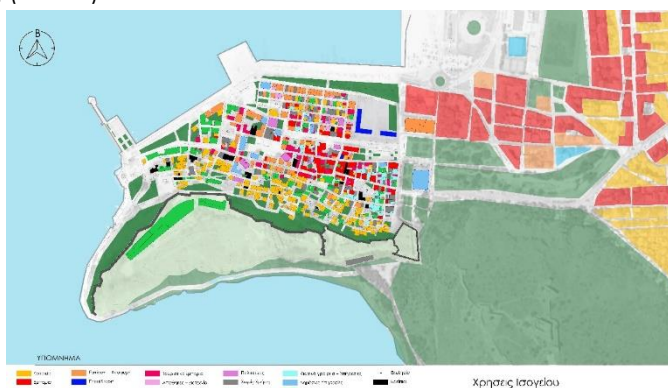
Έχοντας ολοκληρώσει την ανάλυση των χρήσεων της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου διαπιστώθηκε ότι η πόλη στο πέρασμα των χρόνων έχει αναπτύξει πλήθος χρήσεων, οι οποίες εντάσσονται σε μικρότερους πυρήνες (εικ. 4.2).

Οι χρήσεις που αναπτύσσονται εντός του ιστορικού κέντρου κρίνονται επαρκείς για τις ανάγκες των μόνιμων κατοίκων, ενώ σύμφωνα με τη δειγματοληπτική έρευνα που πραγματοποιήθηκε, αναδείχτηκε η ανάγκη ένταξης νέων χρήσεων πολιτισμού και αθλητισμού. Οι χρήσεις αυτές σύμφωνα με τους μόνιμους κατοίκους θα προσελκύσουν περισσότερο αστικό τουρισμό καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και θα μετατρέψουν το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου σε έναν δημοφιλή προορισμό πολιτισμικού τουρισμού.

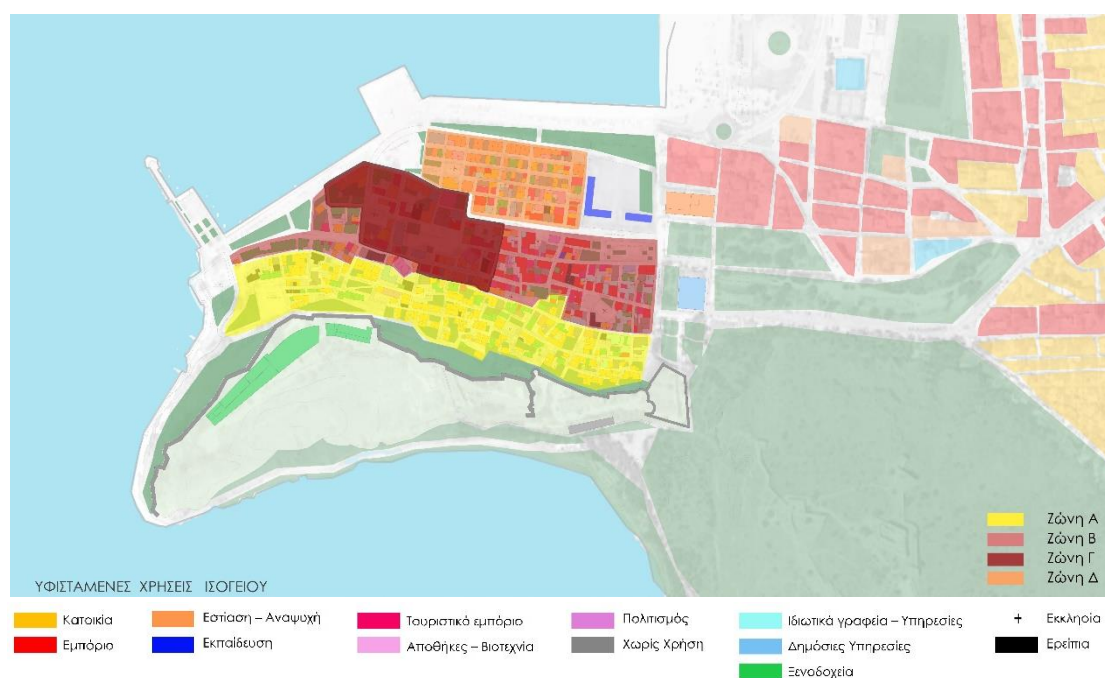
Αντιθέτως, οι επισκέπτες που βρίσκονταν κατά τη συλλογή των ερωτηματολογίων στο ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου έκριναν τις υφιστάμενες χρήσεις ως επαρκείς, καθώς υπήρχε πληθώρα επιλογών και δυνατοτήτων που θα μπορούσαν να αξιοποιήσουν κατά την παραμονή τους. Έτσι, στην ερώτηση «Τι χρήσεις θεωρείτε ότι λείπουν από την περιοχή;» απάντησαν ότι αν μπορούσαν να προσθέσουν κάποια, αυτή θα ήταν του πολιτισμού, της εστίασης – αναψυχής και του τοπικού και του υπερτοπικού εμπορίου.

Ένα από τα μεγαλύτερα ζητήματα που αντιμετωπίζουν τα περισσότερα ιστορικά κέντρα του ευρωπαϊκού χώρου και καθ' επέκταση και το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου, είναι αυτό της ένταξης της τουριστικής δραστηριότητας μέσα σε αυτό. Στόχος του σχεδιασμού είναι η προστασία της χρήσης της κατοικίας και η προφύλαξη της Παλιάς Πόλης από τον εξευγενισμό.

Λαμβάνοντας υπόψιν τις σύγχρονες στρατηγικές που ακολουθούνται για την προστασία των ιστορικών κέντρων, αλλά και την άποψη των μόνιμων κατοίκων, προτείνεται ο διαχωρισμός του ιστορικού κέντρου σε 4 διακριτές ενότητες χρήσεων (εικ. 4.3).



Εικόνα 4.2: Υφιστάμενες χρήσεις Ισογείου



Εικόνα 4.3: Προτεινόμενες χρήσεις ιστορικού κέντρου

Αρχικά, όσον αφορά τη νότια ζώνη (Α) (εικ. 4.4), η οποία και αποτελεί την παλιότερη περιοχή κατοίκησης του ιστορικού κέντρου και σήμερα φιλοξενεί κυρίως χρήσεις κατοικίας, προτείνεται η προστασία και η προώθηση αυτής. Επίσης, όπως μελετήθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, με την πάροδο των χρόνων η τουριστικής δραστηριότητας εξαπλώνεται ολοένα και περισσότερο προς το νότιο τμήμα του ιστορικού κέντρου. Σκοπός του σχεδιασμού, είναι η προστασία του δομημένου περιβάλλοντος με τον περιορισμό του αριθμού των κλινών στις 10, όπου τα ξενοδοχεία αυτά θα πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές των boutique hotels. Παράλληλα, στη ζώνη αυτή προτείνεται η δημιουργία μίας μονάδας πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης, που σήμερα δεν υπάρχει στην περιοχή.



Εικόνα 4.4: Ζώνη Α

Στη συνέχεια, η ζώνη Β (εικ. 4.5), αποτελεί τη δεύτερη πολεοδομική φάση εξέλιξης του ιστορικού κέντρου και σήμερα φιλοξενεί χρήσεις εμπορίου (τοπικού και τουριστικού), ξενοδοχεία, γραφεία και προσωπικές υπηρεσίες, παραδοσιακά εργαστήρια, καθώς επίσης και πολλά μνημεία με χρήσεις πολιτισμού. Σκοπός του σχεδιασμού είναι η διατήρηση και η προστασία των παραδοσιακών χρήσεων που διέπουν το ιστορικό κέντρο, την διατήρηση της χρήσης της κατοικίας στους ορόφους και τον περιορισμό της τουριστικής δραστηριότητας στις 16 κλίνες με την κάλυψη των προδιαγραφών των boutique hotels.



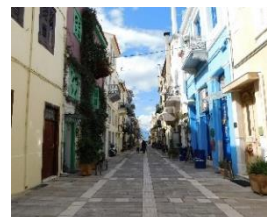
Εικόνα 4.5: Ζώνη Β

Παράλληλα, η ζώνη Γ (εικ. 4.6), ακολουθεί τη μορφή και τα χαρακτηριστικά της προηγούμενης, με τη διαφορά ότι περιμετρικά από τους δημόσιους χώρους που αναπτύσσονται στην περιοχή, υπάρχουν χώροι εστίασης και αναψυχής, οι οποίοι επιδρούν θετικά στην κοινωνική ζωή της πόλης χωρίς να επιβαρύνουν την καθημερινή ζωή των μόνιμων κατοίκων.



Εικόνα 4.6: Ζώνη Γ

Τέλος, στη ζώνη Δ (εικ. 4.7), η οποία συνορεύει με το παραλιακό μέτωπο, αναπτύσσονται πιο εξωστρεφείς δραστηριότητες με έντονη την παρουσία του τριτογενούς τομέα. Επιθυμητή κρίνεται η διατήρηση της υφιστάμενης μορφολογίας και η προώθηση των ξενοδοχείων τύπου boutique hotel με απώτερο σκοπό τη προστασία του χαρακτήρα της περιοχής, αλλά και της δομής και της λειτουργίας του ιστορικού κέντρου. Έτσι, τίθεται ο περιορισμός των 24 κλινών στη ζώνη αυτή.



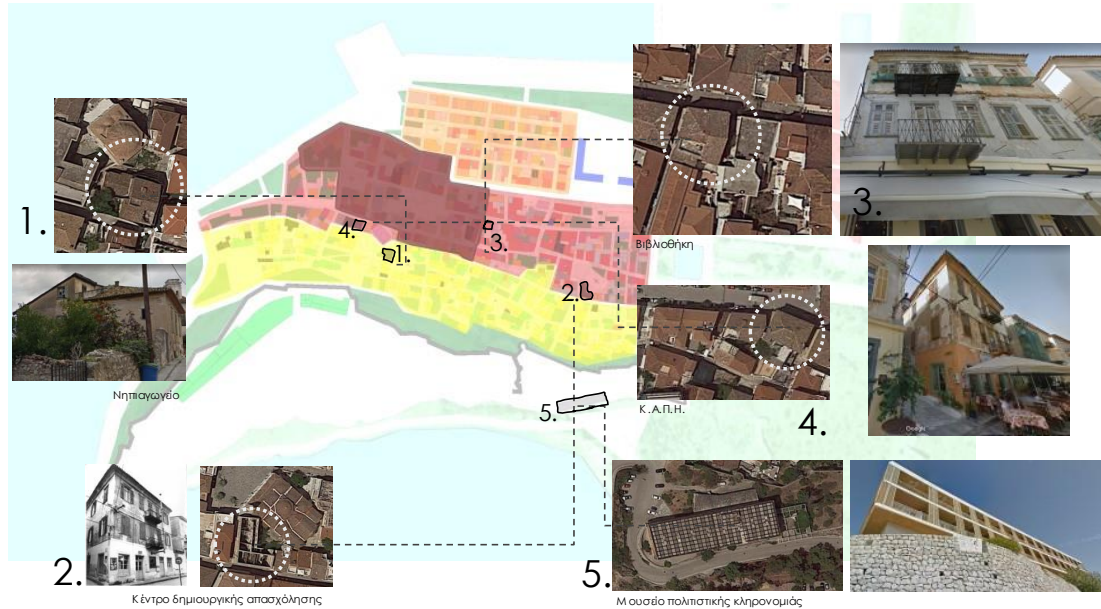
Εικόνα 4.7: Ζώνη Δ

Στον παρακάτω πίνακα περιγράφονται αναλυτικά όλες οι επιτρεπόμενες χρήσεις ανά ζώνη που προτείνονται για το ιστορικό κέντρο (πιν 4.1).

Χρήσεις	Ζώνη Α	Ζώνη Β	Ζώνη Γ	Ζώνη Δ
Κατοικία	✓	✓	✓	✓
Τουριστικό Εμπόριο	-	✓	✓	✓
Τοπικό Εμπόριο	-	✓	✓	✓
Εστίαση – Αναψυχή	-	-	✓	✓
Ξενοδοχείο	✓ μέχρι 10 κλίνες (boutique hotel)	✓ μέχρι 16 κλίνες (boutique hotel)	✓	✓ μέχρι 24 κλίνες (boutique hotel)
Γραφεία	✓	✓	✓	✓
Προσωπικές Υπηρεσίες	✓	✓	✓	✓
Εκπαίδευση	✓ (Α' Βάθμια Εκπαίδευση)	-	-	-
Παραδοσιακά εργαστήρια	-	✓	-	-
Υγεία – Πρόνοια	✓	✓	-	-
Πολιτισμός	✓	✓	✓	✓
Διοικητικές Υπηρεσίες	-	✓	✓	✓

Πίνακας 4.1 : Προτεινόμενες Χρήσεις Ιστορικού κέντρου

Στη συνέχεια, με βάση τις ανάγκες των μόνιμων κατοίκων του ιστορικού κέντρου όπως προκύπτουν από τις απαντήσεις στα ερωτηματολόγια, κρίνεται απαραίτητη η προσθήκη δημόσιων λειτουργιών, με σκοπό την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, αλλά και τη δημιουργία μιας διαχρονικά ανθεκτικής πόλης. Οι χρήσεις αυτές αφορούν την προσθήκη μίας μονάδας πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης, ενός κέντρου δημιουργικής απασχόλησης, μία βιβλιοθήκη, ένα Κέντρο Ανοικτής Προστασίας Ηλικιωμένων (ΚΑΠΗ) και τέλος την ένταξη ενός μουσείου πολιτιστικής κληρονομιάς (εικ. 4.8). Οι χρήσεις αυτές θα στεγαστούν σε κτίρια τα οποία έχουν χαρακτηριστεί ως μνημεία και μέχρι σήμερα παραμένουν χωρίς χρήση.



Εικόνα 4.8: Επανάχρηση κτιρίων στο ιστορικό κέντρο

4.3. Τα δίκτυα κυκλοφορίας του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου

Μία από τις κυριότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζουν σήμερα τα ιστορικά κέντρα του ευρωπαϊκού χώρου και κατ' επέκταση και του Ναυπλίου είναι αυτή της διαχείρισης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Λόγω της αλλαγής των συνθηκών διαβίωσης, καθώς και της περιβαλλοντικής ρύπανσης η οποία προκαλεί άμεσες συνέπειες στο χώρο κρίνεται αναγκαία η προώθηση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς με βιώσιμο χαρακτήρα. Στόχος των σύγχρονων στρατηγικών προστασίας των ιστορικών κέντρων είναι η ενίσχυση του βιώσιμου χαρακτήρα της πόλης, με την ένταξη εναλλακτικών μέσων μεταφοράς.

Το δίκτυο κυκλοφορίας του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου αποτελείται από τον κύριο οδικό άξονα, ο οποίος συνδέει το ιστορικό κέντρο με τη νέα πόλη, καθώς και τις δευτερεύουσες και τις τοπικές οδούς, οι οποίες διαπερνούν και εξυπηρετούν το μεγαλύτερο μέρος του ιστού (εικ. 4.9). Ένα από τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Παλιά Πόλη, όπως αποτυπώθηκε και από την έρευνα των ερωτηματολογίων είναι αυτό της στάθμευσης.



Εικόνα 4.9: Υφιστάμενα δίκτυα κυκλοφορίας ιστορικού κέντρου

Κυρίως τις περιόδους αιχμής της τουριστικής δραστηριότητας, οι χώροι στάθμευσης εντός του ιστορικού κέντρου δεν επαρκούν, με αποτέλεσμα πολλοί μόνιμοι κάτοικοι να αναγκάζονται να σταθμεύουν το αυτοκίνητό τους στην εκτός τειχών περιοχή, εφόσον δεν υπάρχουν καθορισμένες θέσεις για αυτούς.

Παράλληλα, το ποδήλατο αποτελεί έναν από τους δημοφιλέστερους τρόπους μετακίνησης για όλες τις ηλικιακές ομάδες. Λόγω του ήπιου ανάγλυφου της περιοχής, αλλά των κοντινών αποστάσεων, το ποδήλατο χρησιμοποιείται σε καθημερινή βάση τόσο από τους μόνιμους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες. Μάλιστα, ο Δήμος έχει προβεί στη δημιουργία προγράμματος ενοικίασης ποδηλάτων έναντι ενός μικρού χρηματικού ποσού, καθώς επίσης υπάρχει η δυνατότητα ενοικίασης πολυθέσιου ποδηλάτου, το οποίο προτιμάται κυρίως από τους επισκέπτες. Αξίζει να σημειωθεί ότι ενώ το ποδήλατο χρησιμοποιείται για τις μετακινήσεις του πληθυσμού, τόσο εντός, όσο και εκτός του ιστορικού ιστού δεν υπάρχει κανένας ποδηλατόδρομος.

Ακόμα, ιδιαίτερα σημαντικό αποτελεί το γεγονός ότι το ιστορικό κέντρο δεν εξυπηρετείται από κανένα μέσο μαζικής μεταφοράς. Αποκλειστικός τρόπος σύνδεσης αποτελεί ο τερματικός σταθμός υπεραστικών λεωφορείων, ο οποίος βρίσκεται στα όρια του ιστορικού κέντρου και συνδέει την Παλιά Πόλη με τις υπόλοιπες πόλεις της Πελοποννήσου.

Λαμβάνοντας λοιπόν υπόψιν όλες τις ανάγκες, αλλά και τις απειλές που αντιμετωπίζει σήμερα το ιστορικό κέντρο όσον αφορά τη διαχείριση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας προτείνεται η εφαρμογή βιώσιμων στρατηγικών οι οποίες αποσκοπούν στον περιορισμό της χρήσης του αυτοκινήτου για τους επισκέπτες, στην προώθηση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, καθώς και την ενίσχυση της κίνησης του πεζού, μέσω της σύνδεσης των ελεύθερων δημοσίων χώρων.

Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται η διατήρηση του υφιστάμενου δικτύου κυκλοφορίας του αυτοκινήτου, καθώς λειτουργεί ικανοποιητικά και εξυπηρετεί τις ανάγκες της πόλης και χωρίς να επιβαρύνει το φυσικό περιβάλλον. Παράλληλα, προτείνεται ο περιορισμός της στάθμευσης των αυτοκινήτων των επισκεπτών του ιστορικού κέντρου και την ανάπτυξη και αναζωογόνηση του παραλιακού μετώπου. Ακόμα, κρίνεται αναγκαίος ο καθορισμός θέσεων στάθμευσης εντός του ιστού αποκλειστικά για τους μόνιμους κατοίκους (εικ. 4.11).



Εικόνα 4.10: Προτεινόμενα δίκτυα κυκλοφορίας ιστορικού κέντρου



Εικόνα 4.11: Ενδεικτική τομή σε σημείο παραχώρησης θέσεων στάθμευσης μόνιμων κατοίκων

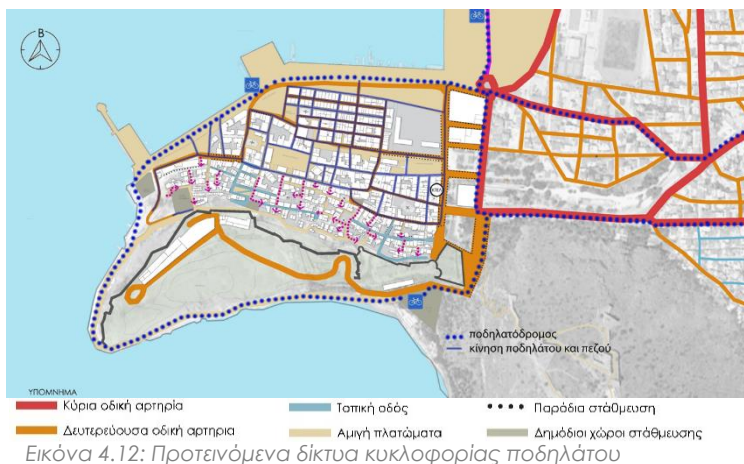
Αναφορικά με το δίκτυο κυκλοφορίας του ποδηλάτου, λαμβάνοντας υπόψιν τις ανάγκες των μόνιμων κατοίκων, καθώς και των επισκεπτών, προτείνεται η δημιουργία δύο τύπων ποδηλατοδρόμων (εικ. 4.12).

Ο πρώτος τύπος αφορά τον ποδηλατόδρομο, ο οποίος αναπτύσσεται σε ξεχωριστή λωρίδα (εικ. 4.13) και βρίσκεται στο παραλιακό μέτωπο, αλλά και παράλληλα στον κύριο οδικό άξονα με σκοπό τη διευκόλυνση των μετακινήσεων και την αύξηση της ταχύτητάς του. Αντιθέτως, ο δεύτερος τύπος συνυπάρχει μαζί με το δίκτυο του πεζού και ουσιαστικά επιτρέπει την κίνηση του ποδηλάτου, σε όλο το υφιστάμενο δίκτυο όπου φυσικά δεν υπάρχουν υψομετρικές διαφορές (εικ. 4.12).

Ακόμα, προτείνεται η δημιουργία νέων θέσεων στάθμευσης και ενοικίασης ποδηλάτων, οι οποίοι θα βρίσκονται σε χώρους συνάθροισης του κοινού όπως για παράδειγμα στο παραλιακό μέτωπο, αλλά και σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων (εικ. 4.12, 4.13).

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο υπολογισμός των θέσεων στάθμευσης βασίστηκε στην έρευνα των ερωτηματολογίων, όπου σημειώθηκε ότι η πλειοψηφία των μόνιμων κατοίκων έχουν ένα ή κανένα αυτοκίνητο και το σταθμεύουν παρόδια είτε σε κάποιο δημόσιο ή ιδιωτικό χώρο στάθμευσης.

Ακόμα, προτείνεται η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων σε όλα τα σημεία με ελάχιστο πλάτος τα 2,50 μ. όπου αυτό μπορεί να είναι εφικτό.



Εικόνα 4.12: Προτεινόμενα δίκτυα κυκλοφορίας ποδηλάτου

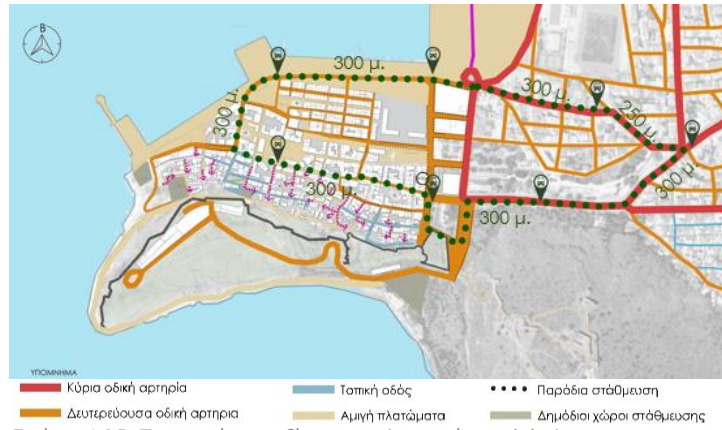


Εικόνα 4.13: Ενδεικτική τομή σε σημείο του κύριου οδικού άξονα



Εικόνα 4.14: Ενδεικτική τομή σε σημείο του δευτερεύον οδικού άξονα

Τέλος, όπως αναφέρθηκε και στην αρχή αυτής της υποενότητας, το ιστορικό κέντρο δεν εξυπηρετείται από κανένα μέσο μαζικής μεταφοράς. Λόγω των κοντινών αποστάσεων οι μόνιμοι κάτοικοι, αλλά και οι επισκέπτες πραγματοποιούν τις μετακινήσεις τους με το αυτοκίνητο, με το ποδήλατο είτε πεζοί.



Εικόνα 4.15: Προτεινόμενα δίκτυα κυκλοφορίας mini - bus

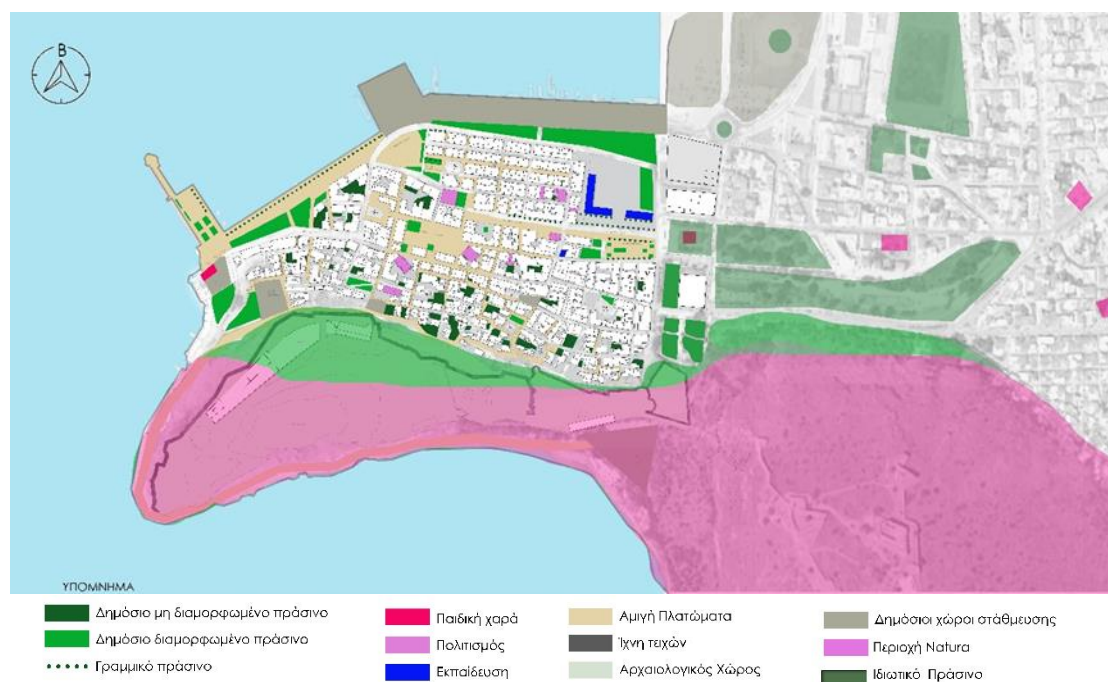
Εξετάζοντας λοιπόν τις ανάγκες της ιστορικής πόλης, προτείνεται η ένταξη ενός νέου λεωφορείου (τύπου mini – bus)(εικ. 4.15), το οποίο θα έχει ως αφετηρία τον υπεραστικό σταθμό των λεωφορείων και στη συνέχεια, θα έχει στάσεις σε απόσταση 250– 300 μ, συνδέοντας την Παλιά Πόλη με τη νέα. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι οι στάσεις αυτές βρίσκονται σε σημεία ενδιαφέροντος, όπως τοπόσημα και δημόσιους χώρους και θα εξυπηρετούν στις καθημερινές μετακινήσεις των πολιτών.

Στόχος του μέτρου αυτού είναι η μείωση της κίνησης του αυτοκινήτου εντός του ιστορικού κέντρου και η προώθηση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς.

4.4. Τα δίκτυα δημοσίων ελεύθερων χώρων του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου

Συνεχίζοντας με το δίκτυο ελεύθερων δημοσίων χώρων του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου, θα μπορούσε αρχικά να αναφερθεί ότι έχουν διατηρηθεί αμετάβλητοι όλοι οι ανοικτοί δημόσιοι χώροι στο πέρασμα των αιώνων. Η αρχιτεκτονική των κτιρίων, τα πλάτη των δρόμων, αλλά και οι δημόσιοι χώροι του ιστορικού ιστού παραπέμπουν σε αρχιτεκτονικά και πολεοδομικά πρότυπα του 18^{ου} αι.

Όπως μελετήθηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο, στην εντός των τειχών περιοχή υπάρχουν αρκετοί ελεύθεροι δημόσιοι χώροι, οι οποίοι συνδέονται μεταξύ τους μέσω ενός ευρύτερου δικτύου πεζόδρομων. Αντιθέτως, στο νότιο τμήμα του ιστού δεν υπάρχουν πολλοί ανεκμετάλλευτοι χώροι, οι οποίοι είναι αναξιοποίητοι (εικ. 4.16).



Εικόνα 4.16: Υφιστάμενα δίκτυα δημοσίων ελεύθερων χώρων του ιστορικού κέντρου

Σύμφωνα με την έρευνα των ερωτηματολογίων, το μεγαλύτερο ποσοστό των μόνιμων κατοίκων έκρινε την κατάσταση των δημοσίων χώρων καλή και μέτρια υποστηρίζοντας ότι το ιστορικό κέντρο έχει δυνατότητες, οι οποίες χρήζουν αξιοποίησης. Παράλληλα, την ίδια άποψη είχαν και οι επισκέπτες, καθώς το δίκτυο αυτό συνδέεται με μνημεία, σημεία ενδιαφέροντος, αλλά και τοπόσημα.

Σημαντικό πρόβλημα για την εικόνα των δημοσίων χώρων στο ιστορικό κέντρο είναι το ανατολικό τμήμα του παραλιακού μετώπου. Όπως φαίνεται και στην εικόνα 4.16, το βόρειο παραλιακό μέτωπο του ιστορικού κέντρου μπορεί να διαχωριστεί σε δύο διακριτές ενότητες. Η πρώτη ζώνη αφορά το δυτικό τμήμα, που δεν εξυπηρετείται από το δίκτυο του αυτοκινήτου, διαθέτει ένα αναπτυγμένο δίκτυο πεζού, με γραμμικά σημεία πρασίνου και βρίσκεται σε πάρα πολύ καλή κατάσταση (εικ. 4.18, 4.19, 4.20).



Εικόνα 4.17: Διαχωρισμός παραλιακού μετώπου



Εικόνα 4.18: Δυτικό τμήμα παραλιακού μετώπου



Εικόνα 4.19: Δυτικό τμήμα παραλιακού μετώπου



Εικόνα 4.20: Δυτικό τμήμα παραλιακού μετώπου

Την δεύτερη ζώνη περιλαμβάνει το ανατολικό τμήμα του ιστορικού κέντρου, το οποίο όπως και η παράκτια περιοχή της νέας πόλης χρησιμοποιείται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους ως χώρος στάθμευσης. Παράλληλα, στη ζώνη αυτή του παραλιακού μετώπου ελλιμενίζονται μεγάλα πλοία όπως κρουαζιερόπλοια τα οποία πραγματοποιούν καθημερινές στάσεις στην Παλιά Πόλη του Ναυπλίου (εικ. 4.21, 4.22).



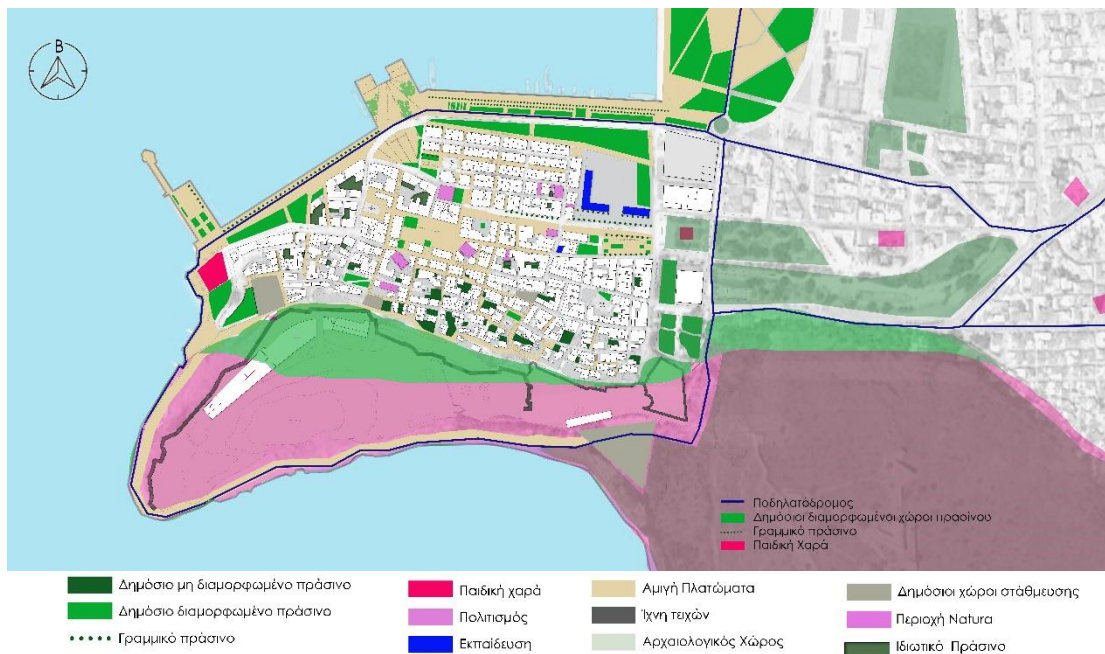
Εικόνα 4.21: Ανατολικό τμήμα παραλιακού μετώπου



Εικόνα 4.22 Ανατολικό τμήμα παραλιακού μετώπου

Λαμβάνοντας λοιπόν υπόψιν όλες τις ανάγκες αλλά και τις απειλές που αντιμετωπίζει το ιστορικό κέντρο, καθώς και τις σύγχρονες στρατηγικές ανάδειξης των δημοσίων χώρων προτείνεται ο επανασχεδιασμός του παραλιακού μετώπου, καθώς επίσης και η δημιουργία ελεύθερων χώρων όπως πάρκα τσέπης και παιδικές χαρές σε αναξιοποίητους ελεύθερους χώρους.

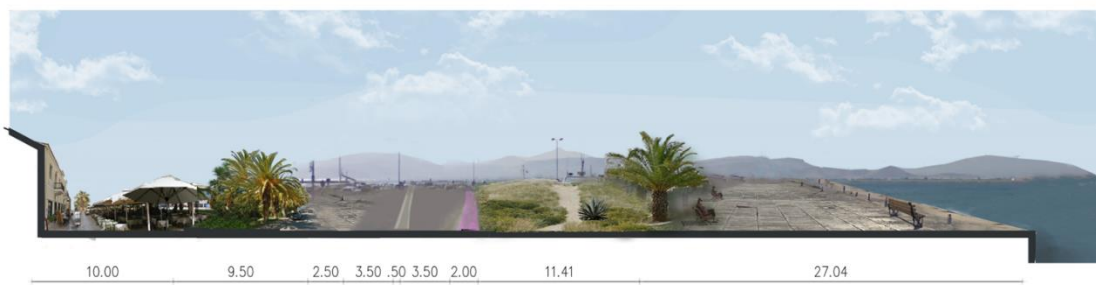
Αρχικά, για το παραλιακό μέτωπο της Παλιάς Πόλης, κρίθηκε αναγκαία η βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης, με σκοπό την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών, αλλά και τη σύνδεσή του με την υπόλοιπη πόλη. Παρόλα αυτά, προτείνεται ο περιορισμός και η οριοθέτηση της κίνησης του αυτοκινήτου, σε διπλή λωρίδα με πλάτος στα 3,50 μ. η κάθε μία και τη δημιουργία διακριτής λωρίδας ποδηλάτου πλάτους 2,00 μ., Η ανάπλαση του υπόλοιπου δημόσιου χώρου θα πραγματοποιηθεί με στοιχεία πρασίνου, αλλά και πλακοστρωμένες επιφάνειες, οι οποίες θα αναρμονίζονται με το ανατολικό τμήμα του ιστού (εικ. 4.23)



Εικόνα 4.23: Πρόταση ανάπλασης δημοσίων χώρων στο ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου



ΠΡΙΝ

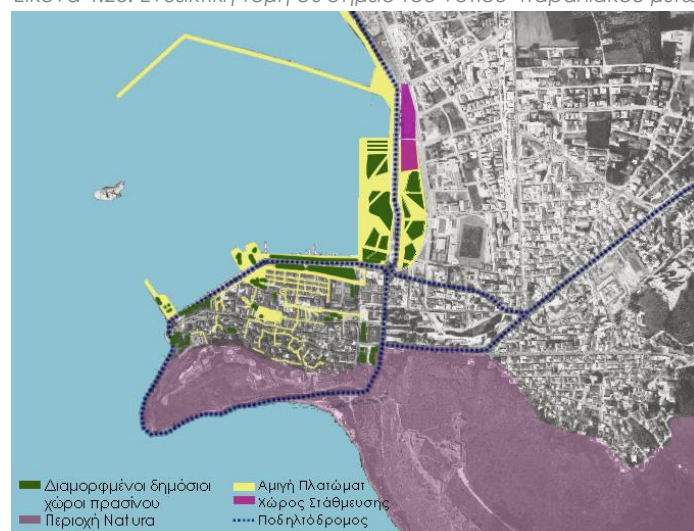


ΜΕΤΑ

Στη συνέχεια, στο παραλιακό μέτωπο στη νότια πλευρά του ιστορικού κέντρου, το οποίο βρίσκεται κάτω από το λόφο της Ακροναυπλίας και αποτελεί περιπατητική διαδρομή, προτείνεται η προστασία και η διατήρηση του μορφολογικού του χαρακτήρα. Η διαδρομή αυτή είναι προσβάσιμη στο κοινό είτε με τα πόδια, είτε με το ποδήλατο, όπου οι περιπατητές έχουν τη δυνατότητα να εξερευνήσουν και να θαυμάσουν το φυσικό τοπίο του Αργολικού πελάγους. Στα πλαίσια της ανάπλασης αυτής, προτείνεται η δημιουργία μία διακριτής λωρίδας ποδηλάτου, η οποία θα συνδέεται με τον υπόλοιπο ιστό (εικ. 4.25).



Εικόνα 4.25: Ενδεικτική τομή σε σημείο του νότιου παραλιακού μετώπου



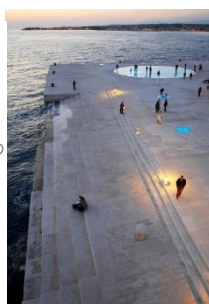
Εικόνα 4.26: Ανάπλαση παραλιακού μετώπου



Εικόνα 4.27: Ανάπλαση παραλιακού μετώπου την Πόλης Tongzhou, από το οποίο εμπνεύστηκα για την ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της νέας πόλης



Εικόνα 4.28: Ανάπλαση παραλιακού μετώπου την Πόλης Datong από το οποίο εμπνεύστηκα για την ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της νέας πόλης

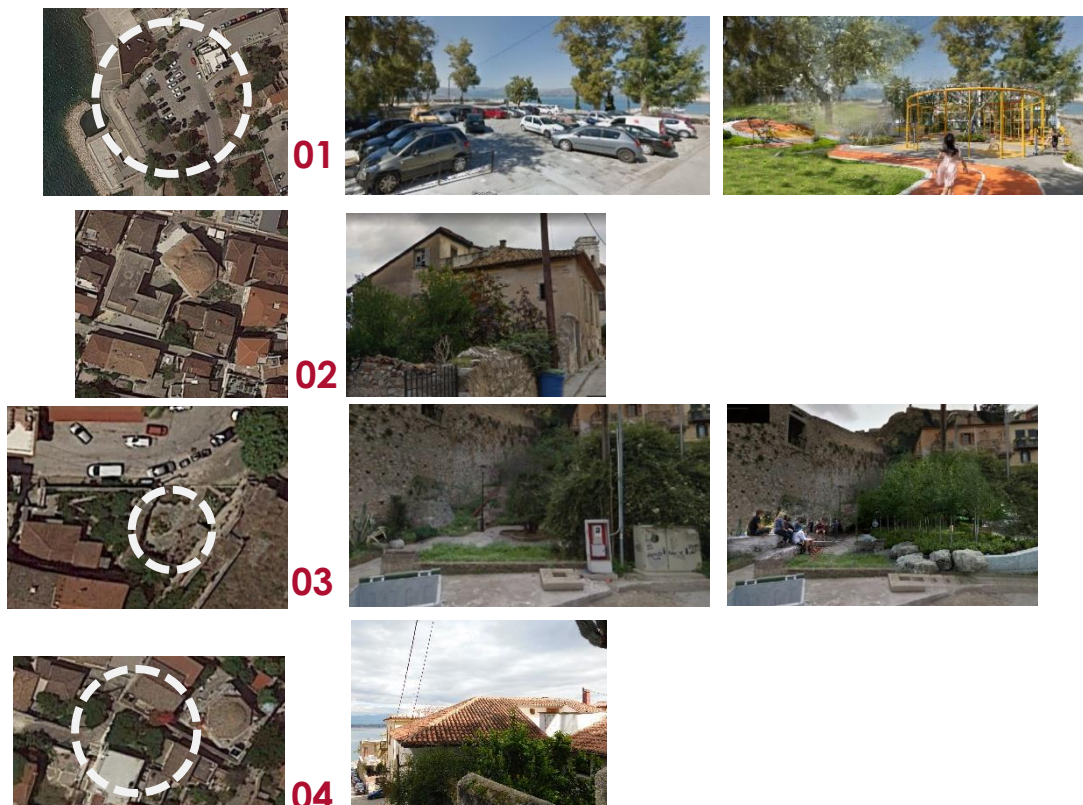


Εικόνα 4.29: Ανάπλαση παραλιακού μετώπου την Πόλης Zorogauze το οποίο εμπνεύστηκα για την ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Παλιάς Πόλης

Επιπροσθέτως, όπως αναφέρθηκε και στην αρχή του κεφαλαίου, οι ελεύθεροι δημόσιοι χώροι βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση κυρίως το βόρειο τμήμα του ιστού, το οποίο διαθέτει έντονη τουριστική δραστηριότητα. Αντιθέτως, το νότιο τμήμα, το οποίο φιλοξενεί κυρίως χρήσεις κατοικίας υστερεί από ελεύθερους χώρους όπως για παράδειγμα πλατείες, πάρκα και παιδικές χαρές. Λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες της πόλης, συνυπολογίζοντας την άποψη των μόνιμων κατοίκων προτείνεται η δημιουργία τριών παιδικών χαρών στις θέσεις που φαίνονται στον χάρτη 4.31. Οι χώροι αυτοί αποτελούν σήμερα χώρους μη διαμορφωμένου πρασίνου ή χώρους στάθμευσης. Ακόμα, στα πλαίσια ανάπτυξης και αναζωογόνησης της περιοχής κρίνεται σημαντική η δημιουργία ενός πάρκου τσέπης στη θέση χώρου μη διαμορφωμένου πρασίνου.

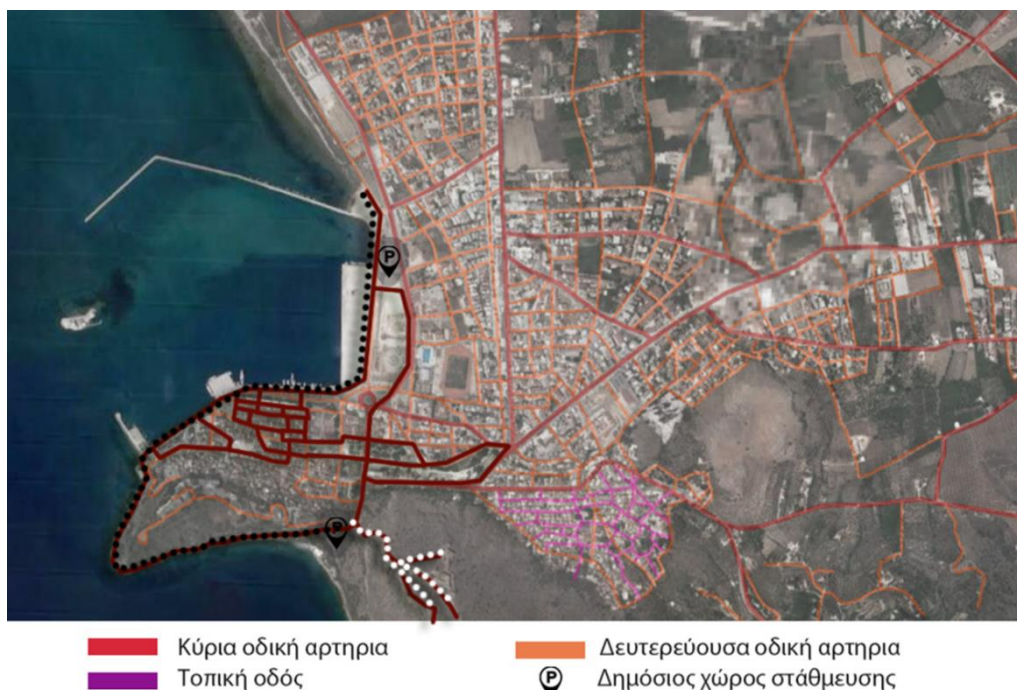


Εικόνα 4.31: Προτεινόμενες θέσεις ανάπτυξης δημόσιων χώρων



4.4. Πολιτιστικές Διαδρομές εντός του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου

Στη συνέχεια, έχοντας μελετήσει εκτενώς την περιοχή, αλλά και τα κτίρια τα οποία έχουν χαρακτηριστεί ως μνημεία κρίθηκε σημαντική η ένταξη τριών πολιτιστικών διαδρομών, οι οποίες θα συνδέουν σημεία ενδιαφέροντος και θα δίνουν τη δυνατότητα στον περιπατητή να εξερευνήσει και να ανακαλύψει τα μνημεία και τα αξιοθέατα του ιστορικού τόπου (εικ. 4.32). Απώτερος σκοπός των διαδρομών αυτών είναι η ανάδειξη και η προώθηση του ιστορικού χαρακτήρα της Παλιάς Πόλης, αλλά και την προώθηση του αστικού τουρισμού.



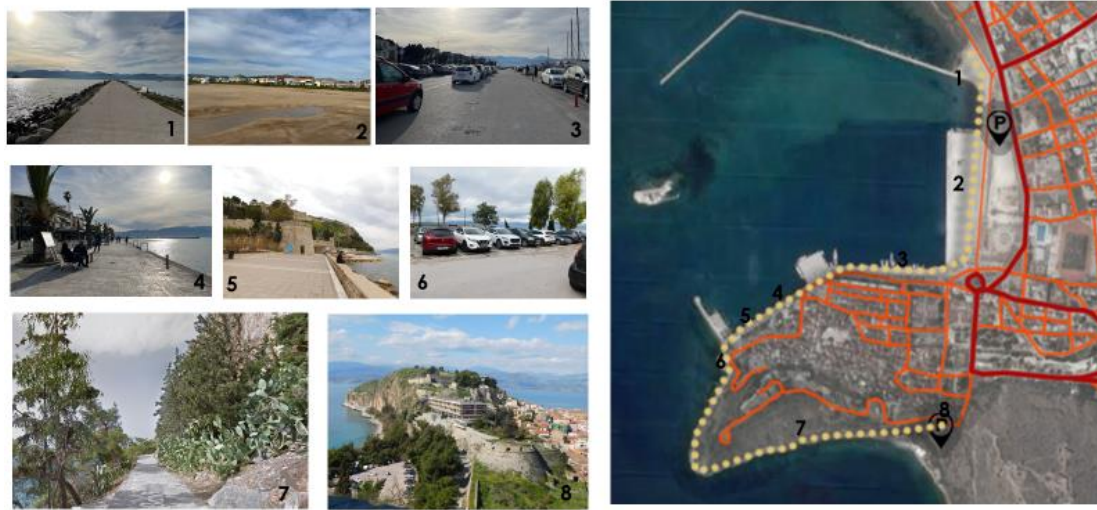
Εικόνα 4.32: Χάρτης πολιτιστικών διαδρομών

Αρχικά, η πολιτιστική διαδρομή 01, αφορά την περιπλάνηση των επισκεπτών σε όλο τον ιστορικό ιστό. Στη διαδρομή αυτή οι πεζοί ή οι ποδηλάτες έχουν τη δυνατότητα να περιπλανηθούν στα γραφικά σοκάκια της πόλης, να θαυμάσουν το παραλιακό μέτωπο, αλλά και να επισκεφτούν το φρούριο του Παλαμηδίου (εικ. 4.33).



Εικόνα 4.33: Πολιτιστική διαδρομή 01

Στη συνέχεια, η 2^η πολιτιστική διαδρομή περιλαμβάνει την παράκτια ζώνη του Ναυπλίου, η οποία ξεκινάει από το παραλιακό μέτωπο της νέας πόλης και διασχίζει το παραλιακό μέτωπο της Παλιάς Πόλης. Η διαδρομή αυτή περιλαμβάνει και την υφιστάμενη περιπατητική της Ακροναυπλίας. Αυτή, μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε με ποδήλατο, είτε πεζή (εικ. 4.34).



Εικόνα 4.34: Πολιτιστική διαδρομή 02

Τέλος, η 3^η πολιτιστική διαδρομή περιλαμβάνει την ανάβαση στο κάστρο του Παλαμηδίου μέσω των σκαλοπατιών, όπου ο επισκέπτης έχει τη δυνατότητα πέρα από το κάστρο να περιπλανηθεί και στους επιμέρους προμαχώνες (εικ. 4.35).



Εικόνα 4.35: Πολιτιστική διαδρομή 03

4.5. Μορφολογική ανάλυση του ιστορικού κέντρου.

Το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου όπως μελετήθηκε και στο δεύτερο κεφάλαιο ανοικοδομήθηκε σε τρεις ιστορικές φάσεις, οι οποίες αντικατοπτρίζουν με τη μορφή και τη λειτουργία του ιστορικού ιστού (εικ. 4.34), (πιν. 4.2).

Πιο συγκεκριμένα, η πρώτη πολεοδομική φάση (Ζώνη 1) του ιστορικού κέντρου περιλαμβάνει το νότιο τμήμα το οποίο εκτείνεται μέχρι την οδό Σταϊκοπούλου (εικ. 4.36) και αποτελείται από ακανόνιστα οικοδομικά τετράγωνα με μία μέση επιφάνεια οικοπέδου στα 100.00 τ.μ., μία μέση κάλυψη στα 80%, ένα μέσο συντελεστή δόμησης 2.50 και το ύψος στα 12.00 μ., συμπεριλαμβανομένου του ύψους της κεκλιμένης στέγης (εικ. 4.37).



Εικόνα 4.37



Εικόνα 4.38



Εικόνα 4.39



Εικόνα 4.36: Θέσεις οικοδομικών τετραγώνων προς ανάλυση

Στη συνέχεια, η δεύτερη ζώνη (Ζώνη 2) περιλαμβάνει την ενδιάμεση περιοχή, η οποία ξεκινάει από τα όρια της πρώτης και καταλήγει στη Λεωφόρο Βασιλίσσης Αμαλίας (εικ. 4.36). Αποτελεί τη δεύτερη πολεοδομική επέκταση της ιστορικής πόλης και αποτελείται από πιο ορθοκανονικά τετράγωνα με μία μέση επιφάνεια οικοπέδου στα 140.00 τ.μ., μία μέση κάλυψη στα 80%, ένα μέσο συντελεστή δόμησης 3.10 και τέλος, το ύψος των κτιρίων ανέρχεται στα 12.00 μ. συμπεριλαμβανομένου του ύψους της κεκλιμένης στέγης (εικ. 4.38).

Τέλος, η υπόλοιπη περιοχή (Ζώνη 3) η οποία εκτείνεται μέχρι την παράκτια ζώνη αποτελεί την πιο πρόσφατη χρονολογικά πολεοδομική ζώνη επέκτασης του ιστορικού κέντρου και αποτελείται από συμπαγή οικοδομικά τετράγωνα (εικ. 4.36), τα οποία διαθέτουν μία μέση κάλυψη που αγγίζει και το 100% του οικοπέδου, μία μέση επιφάνεια οικοπέδου στα 150.00 τ.μ., έναν μέσο συντελεστή δόμησης 3.00 και τα ύψη των κτιρίων ανέρχονται στα 9.00 μ. συμπεριλαμβανομένου του ύψους της κεκλιμένης στέγης (εικ. 4.39).

Πολεοδομικά μεγέθη	Ζώνη 1	Ζώνη 2	Ζώνη 3
Επιφάνεια οικοπέδου	100.00 τ.μ.	140.00 τ.μ.	150.00 τ.μ.
Κάλυψη	82%	78%	100%
Δόμηση	2.46	3.12	3
Ύψος	12.00 μ.	12.00 μ.	9.00 μ.

Πίνακας 4.2 : Υφιστάμενα πολεοδομικά μεγέθη οικοδομικών τετραγώνων προς ανάλυση

4.6. Προτεινόμενα πολεοδομικά μεγέθη ιστορικού κέντρου

Σύμφωνα με τα πολεοδομικά μεγέθη που ισχύουν σήμερα για το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου (ΦΕΚ 38 Δ/26-1-1989), ο διαχωρισμός της περιοχής έχει γίνει σε δύο κατηγορίες (εικ. 4.40). Οι τομείς αυτοί ακολουθούν την τυπολογία των οικοδομικών τετραγώνων, όπου στην πρώτη ζώνη (Τομέας Α) συνενώνονται οι δύο νεότερες πολεοδομικές φάσεις, ενώ η δεύτερη (Ζώνη Β) αποτελεί το νότιο τμήμα του ιστού με τα πιο άναρχα οικοδομικά τετράγωνα.



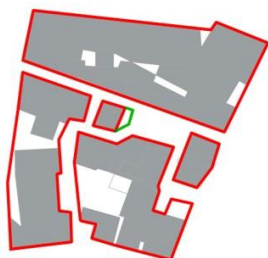
Εικόνα 4.40: Διαχωρισμός Ζωνών όρων δόμησης σύμφωνα με το (ΦΕΚ 38 Δ/26-1-8929)

Πολεοδομικά Μεγέθη	Τομέας Α	Τομέας Β
Συντελεστής Δόμησης	2,1	1,2
Ποσοστό Κάλυψης	90%	80%
Αριθμός Ορόφων	3	2
Μέγιστο Ύψος	11.50μ (συμπεριλαμβανομένης και της στέγης)	8.50μ (συμπεριλαμβανομένης και της στέγης)

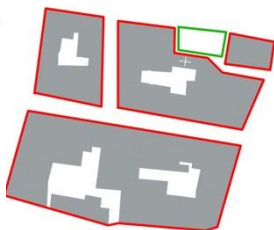
Πίνακας 4.38 : Πολεοδομικά μεγέθη σύμφωνα με το (ΦΕΚ 38 Δ/26-1-1989)

Δεδομένου ότι τα παραπάνω πολεοδομικά μεγέθη (πιν. 4.3) αναφέρονται σε ένα ιστορικό δομημένο περιβάλλον με αρκετά πυκνή δόμηση, έπειτα από μελέτη και ανάλυση αυτών, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι τα μεγέθη αυτά σέβονται απόλυτα τον ιστορικό χαρακτήρα του χώρου.

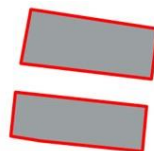
Εφαρμόζοντας τα θεσμοθετημένα πολεοδομικά μεγέθη σε 3 ενδεικτικά οικοδομικά τετράγωνα (εικ.4.41, 4.44), (εικ.4.42, 4.45), (εικ.4.43, 4.46), μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι τα μεγέθη αυτά σέβονται απόλυτα το χαρακτήρα της περιοχής, χωρίς να υπερβαίνουν στα υφιστάμενα μεγέθη των κτιρίων και χωρίς να αλλάζουν τη μορφολογία του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος (πιν. 4.4) .



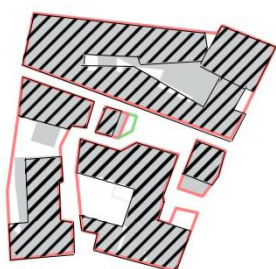
Εικόνα 4.41: Οικοδομικό Τετράγωνο Α (Ζώνη 1)



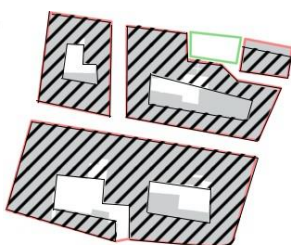
Εικόνα 4.42: Οικοδομικό Τετράγωνο Β (Ζώνη 2)



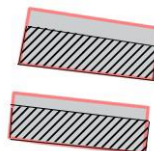
Εικόνα 4.43: Οικοδομικό Τετράγωνο Γ (Ζώνη 3)



Εικόνα 4.44: Οικοδομικό Τετράγωνο Α (Ζώνη 1) Εφαρμογή θεσμοθετημένων πολεοδομικών μεγεθών στα υφιστάμενα οικοδομικά τετράγωνα



Εικόνα 4.45: Οικοδομικό Τετράγωνο Β (Ζώνη 2) Εφαρμογή θεσμοθετημένων πολεοδομικών μεγεθών στα υφιστάμενα οικοδομικά τετράγωνα



Εικόνα 4.46: Οικοδομικό Τετράγωνο Γ (Ζώνη 3) Εφαρμογή θεσμοθετημένων πολεοδομικών μεγεθών στα υφιστάμενα οικοδομικά τετράγωνα

Πολεοδομικά Μεγέθη	Οικοδομικό τετράγωνο Α	Οικοδομικό τετράγωνο Β	Οικοδομικό τετράγωνο Γ
Επιφάνεια Οικοπέδου	100,00 τ.μ.	140,00 τ.μ.	150,00 μ.
Συντελεστής Δόμησης	2.50	3,00	3,00
Ποσοστό Κάλυψης	80%	80%	100%
Μέγιστο Ύψος	12,00 μ.	12,00 μ	9.00

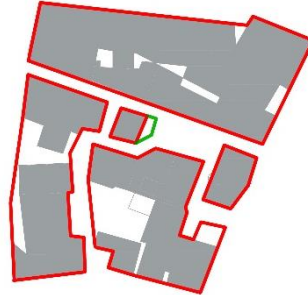
Πίνακας 4.4 : Υφιστάμενα πολεοδομικά μεγέθη τυπικού οικοπέδου εντός των ζωνών του ιστορικού κέντρου

Στα πλαίσια αυτής της εργασίας προτείνεται ο διαχωρισμός του ιστορικού κέντρου σε 3 ζώνες ακολουθώντας την ιστορική και πολεοδομική εξέλιξη της Παλιάς Πόλης.

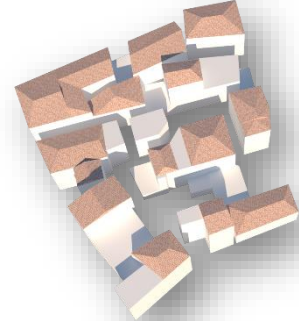
Αρχικά, στη ζώνη Α, περιλαμβάνει το νότιο τμήμα του ιστορικού κέντρου προτείνεται η διατήρηση των υφιστάμενων πολεοδομικών μεγεθών καθώς όπως μελετήθηκε προηγουμένως τα θεσμοθετημένα σέβονται και ακολουθούν τα υφιστάμενα πολεοδομικά μεγέθη και προστατεύουν τη μελλοντική εξέλιξη του ιστορικού κέντρου (εικ., 4.47, 4.48, 4.49), (πιν. 4.5).



Εικόνα 4.47: Θέση οικοδομικού τετραγώνου Α στο ιστορικό κέντρο



Εικόνα 4.48.: Κάτοψη υφιστάμενου οικοδομικού τετραγώνου



Εικόνα 4.49: Τρισδιάστατη απεικόνιση υφιστάμενου οικοδομικού τετραγώνου

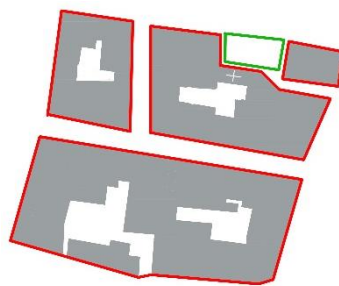
Πολεοδομικά μεγέθη	Υφιστάμενα	ΦΕΚ 38 Δ/26-1-89	Προτεινόμενα
Ποσοστό Κάλυψης	82%	80%	80%
Συντελεστής Δόμησης	2.46	1,2	1,2
Αριθμός Ορόφων	3	2	2
Μέγιστο Επιτρεπόμενο Ύψος	12.00 μ. (συμπεριλαμβανομένης της κεκλιμένης στέγης)	8,50 μ. (συμπεριλαμβανομένης της κεκλιμένης στέγης)	8,50 μ. (συμπεριλαμβανομένης της κεκλιμένης στέγης)

Πίνακας 4.5 : Πολεοδομικά μεγέθη Οικοδομικού Τετραγώνου Α (Ζώνη 1)

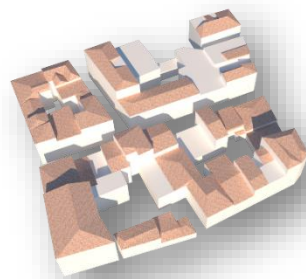
Στη συνέχεια, στη ζώνη Β που περιλαμβάνει τη δεύτερη πολεοδομική φάση του ιστορικού κέντρου και προτείνεται η διατήρηση των υφιστάμενων πολεοδομικών μεγεθών που ισχύουν σήμερα (εικ. 4.50, 4.51, 4.52), (πιν. 4.6).



Εικόνα 4.50: Θέση οικοδομικού τετραγώνου Β στο ιστορικό κέντρο



Εικόνα 4.51: Κάτοψη υφιστάμενου οικοδομικού τετραγώνου



Εικόνα 4.52: Τρισδιάστατη απεικόνιση υφιστάμενου οικοδομικού τετραγώνου

Πολεοδομικά μεγέθη	Υφιστάμενα	ΦΕΚ 38 Δ/26-1-89	Προτεινόμενα
Ποσοστό Κάλυψης	78%	90%	90%
Συντελεστής Δόμησης	3,12	2,1	2,1
Αριθμός Ορόφων	3	3	3
Μέγιστο Επιτρεπόμενο Ύψος	12,00 μ. (συμπεριλαμβανομένης της κεκλιμένης στέγης)	11,50 μ. (συμπεριλαμβανομένης της κεκλιμένης στέγης)	11,50 μ. (συμπεριλαμβανομένης της κεκλιμένης στέγης)

Πίνακας 4.6 : Πολεοδομικά μεγέθη Οικοδομικού Τετραγώνου Β

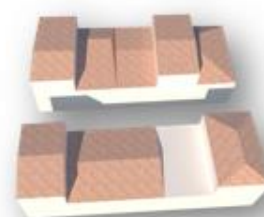
Τέλος, η ζώνη Γ, λαμβάνοντας υπόψιν το γεγονός ότι αποτελείται από συμπαγή οικοδομικά τετράγωνα, τα οποία καλύπτουν μέχρι και το 100% του οικοπέδου, όπου τα υφιστάμενα θεσμοθετημένα πολεοδομικά μεγέθη, προτείνουν τη μακροπρόθεσμη μείωση της πυκνότητάς τους, καθώς έχουν ορισθεί μικρότερο ποσοστό κάλυψης και δόμησης. Η κίνηση αυτή θα έχει ως αποτέλεσμα την μελλοντική αλλοίωση της δομής και την πυκνότητας της νεότερης περιόδου. Για το λόγο αυτό προτείνεται η μικρή αύξηση του συντελεστή δόμησης, σε σχέση με τα θεσμοθετημένα πολεοδομικά μεγέθη με απώτερο σκοπό την προστασία και διατήρηση της δομής του ιστορικού κέντρου στο πέρασμα των αιώνων (εικ. 4.53, 4.54, 4.55), (πιν. 4.7).



Εικόνα 4.53: Θέση οικοδομικού τετραγώνου Γ στο ιστορικό κέντρο



Εικόνα 4.54: Κάτοψη υφιστάμενου οικοδομικού τετραγώνου



Εικόνα 4.55: Τρισδιάστατη απεικόνιση υφιστάμενου οικοδομικού τετραγώνου

Πολεοδομικά μεγέθη	Υφιστάμενα	ΦΕΚ 38 Δ/26-1-89	Προτεινόμενα
Ποσοστό Κάλυψης	100%	90%	90%
Συντελεστής Δόμησης	3	2,1	3
Αριθμός Ορόφων	2	3	3
Μέγιστο Επιτρεπόμενο Ύψος	9,00 μ. (συμπεριλαμβανομένης της κεκλιμένης στέγης)	11,50 μ. (συμπεριλαμβανομένης της κεκλιμένης στέγης)	11,50 μ. (συμπεριλαμβανομένης της κεκλιμένης στέγης)

Πίνακας 4.7 : Πολεοδομικά μεγέθη Οικοδομικού Τετραγώνου Γ

4.7. Συμπεράσματα

Το ιστορικό κέντρο του Ναυπλίου στο πέρασμα των αιώνων γνώρισε περιόδους ακμής και ευημερίας οι οποίες άφησαν το αποτύπωμά τους στο χώρο. Το Ναύπλιο, διαδραματίζοντας καίριο ρόλο από τις απαρχές ακόμα του ελληνικού κράτους, κατάφερε να διατηρήσει τα ιστορικά, αρχιτεκτονικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά του αναλλοίωτα στο χρόνο, εφαρμόζοντας μελέτες που εκπονήθηκαν από τα αρχικά ακόμα στάδια της νεότερης εξέλιξής του. Στόχος της παρούσας εργασίας ήταν η ανάδειξη του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος, αλλά και η προώθηση της αστικής ανθεκτικότητας.

Για το σκοπό αυτό αναλύθηκε η ιστορική και πολεοδομική εξέλιξη της Παλιάς Πόλης, μελετήθηκαν πετυχημένες ευρωπαϊκές πρακτικές διαχείρισης ιστορικών κέντρων, δίνοντας παράλληλα ιδιαίτερη έμφαση στη σημασία του συμμετοχικού σχεδιασμού, μέσω της συνεισφοράς των μόνιμων κατοίκων αλλά και των επισκεπτών, στοχεύοντας στην προαγωγή του σεβασμού και της εμπιστοσύνης σε θέματα που αφορούν την προστασία του ιστού και την ένταξη νέων αναγκών, οι οποίες δεν θα τον επιβαρύνουν και δε θα παρουσιάσουν μακροχρόνια αρνητικές επιπτώσεις.

Όσον αφορά τις υφιστάμενες χρήσεις του ιστορικού κέντρου, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι στο Ναύπλιο, όπως και στις περισσότερες Παλιές Πόλεις, έχει εφαρμόσει μία εποχικότητα, όπου εμπορικές και τουριστικές δραστηριότητες υπερισχύουν της κατοικίας. Με την παρούσα πρόταση προωθήθηκε η ενίσχυση της χρήσης της κατοικίας και ο περιορισμός της τουριστικής δραστηριότητας, με απώτερο σκοπό την πρόληψη του φαινόμενο του ξευγενισμού.

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα το ιστορικό κέντρο, όπως αυτό αναδύθηκε από την ανάλυση των ερωτηματολογίων, είναι αυτό της διαχείρισης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Σε αντίθεση με άλλες πόλεις, το Ναύπλιο έχει ήδη καταφέρει την οριοθέτηση της κίνησης των μηχανοκίνητων οχημάτων σε καθορισμένους δρόμους και την πεζοδρόμηση των περισσότερων εκ των ιστορικών του δρόμων. Στόχος της πρότασης αυτής είναι η καθολική μείωση της ανάγκης για χρήση του αυτοκινήτου μέσω της προώθησης της διατροφικότητας των μετακινήσεων στην περιοχή μελέτης, στοχεύοντας με τον τρόπο αυτό στην βελτίωση της καθημερινότητας και των συνθηκών διαβίωσης κατοίκων και επισκεπτών.

Επιπρόσθετα, στα πλαίσια της επίτευξης της αειφόρου ανάπτυξης αλλά και της ανάδειξης της πολιτιστικής κληρονομιάς, προτείνεται η προστασία και διατήρηση των δημοσίων χώρων, συντάσσοντας σχέδια και μελέτες, οι οποίες αντιμετωπίζουν την Παλιά Πόλη ως ένα ιστορικό – αστικό τοπίο. Για το σκοπό αυτό προτάθηκε η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου, καθώς και σημειακές επεμβάσεις στο δημόσιο χώρο, με στόχο την αύξηση του ποσοστού του πρασίνου, την αναβάθμιση και την ανάδειξη του δημοσίου χώρου και την αναζωογόνηση του ιστορικού κέντρου.

Όσον αφορά στα πολεοδομικά μεγέθη της περιοχής, έχοντας μελετήσει εκτενώς την τυπολογική ανάλυση του χώρου, σε συνδυασμό με την ιστορική και πολεοδομική εξέλιξή του, προτάθηκε η διατήρηση των υφιστάμενων μεγεθών και η μερική τροποποίηση αυτών με σκοπό την ομαλότερη ένταξη των νέων κτιρίων στο ιστορικό δομημένο περιβάλλον, διατηρώντας παράλληλα τη μορφολογία και το χαρακτήρα του ιστορικού κέντρου.

Τέλος, για την επίτευξη όλων των παραπάνω, βασική είναι η εύρεση των κατάλληλων χρηματοδοτικών εργαλείων τα οποία, προσφέροντας τους απαραίτητους πόρους στις διαφορετικές φάσεις, θα καταφέρουν να αναβαθμίσουν και να αναδείξουν τον ιστορικό χαρακτήρα της Παλιάς Πόλης του Ναυπλίου.

Βιβλιογραφία εικόνων:

- ο **Εικόνα 4.1:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.2:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.3:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.4:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 4.5:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 4.6:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 4.7:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 4.8:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.9:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.10:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.11:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.12:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.13:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.14:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.15:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.16:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.17:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.18:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 4.19:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 4.20:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 4.21:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 4.22:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 4.23:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.24:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.25:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.26:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.27:** <https://moool.com/en/zhangzhou-bihu-citizen-ecological-park-by-la.html> (πρόσβαση 09.2023)
- ο **Εικόνα 4.28:** <https://landezine.com/wenying-lake-by-aecom/> (πρόσβαση 09.2023)
- ο **Εικόνα 4.29:** <https://gr.pinterest.com/pin/365776801000615236/> (πρόσβαση 09.2023)
- ο **Εικόνα 4.30:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.31:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.32:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.33:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.34:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.35:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.36:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.37:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.38:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.39:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.40:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.41:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.42:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.43:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.44:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.45:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.46:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.47:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.48:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.49:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.50:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.51:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.52:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.53:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.54:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.55:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας



Βιβλιογραφία

Ξενόγλωση:

- ο Aitor Albaina, Superblocks: streets designed for sustainable mobility in Vitoria Gasteiz, Environmental Studies Centre of the Vitoria Gasteiz city council, November 2019
- ο Bandarin, Oers, "The Historic Urban Landscape Managing heritage in an urban century", Wiley – Blackwell, 2012
- ο Blanca Maranon Vitoria-Gasteiz Green Capital: A Human-Scale City Sustainable Mobility and Urban Green
- ο Infrastructure, Environmental Studies Centre of the Vitoria-Gasteiz City Council, June 2020
- ο Borg M., Valletta Action Plan Integrated Cultural Heritage Management Plan SUSTAINABLE CONSERVATION
- ο THROUGH REGENERATION FOREWARD, Valletta Action Plan Integrated Cultural Heritage Management Plan, January 2011
- ο Calavita Nico, Urban Physical and Social Preservation. The case of Bologna, Housing and Society Journal Vol 7 No 2, Housing Education and Research, 1980
- ο Choay, Francoise, 1992. L'allegorie du patrimoine. Paris: Seuil., 1992.
- ο Collins, George R. ; Crasemann Collins , Christiane, Camillo Sitte: the Birth of Modern Town Planning. Mineola, New York : Dover. Considerant, Le socialisme devant le vieux, , 1986.
- ο Donald McNeil, Urban Change and the European Left Tales from the New Barcelona, έκδοση Routledge, London and New York, 1999
- ο Ebejer J., "Regenerating Valletta: a vision for Valletta beyond 2020." [in:] Proceedings of Valletta Alive Foundation Seminar: Valletta Beyond 2020, John Ebejer (ed.) Valletta Alive Foundation, (2016) <https://www.um.edu.mt/library/oar/handle/123456789/17857> (2019)
- ο Ebejer J., "The quality of urban spaces in Valletta and their relevance to tourism". Msida (Malta): University of Malta (2013), <https://www.um.edu.mt/library/oar/handle/123456789/14832> (December 2019).
- ο Ebejer J., "Valletta: striking a balance." The Times of Malta. (2017, 10/02/2017), <http://www.timesofmalta.com/articles/view/20170210/opinion/Valletta-striking-a-balance.639183>. September 2019
- ο Ebejer J., Andrew Smith, Nancy Stevenson & Robert Maitland, The Tourist Experience of Heritage Urban Spaces: Valletta as a Case Study, Tourism Planning & Development, Nov 2019
- ο Ebejer J., Dimelli Desp., Conservation issues of two fortified historic towns and World Heritage Sites: Rhodes and Valletta, ResearchGate, April 2020
- ο Ebejer J., Urban heritage and cultural tourism development: a case study of Valletta's role in Malta's tourism, Journal of Tourism and Cultural Change, 2018, Mar 2018.
- ο Esdaile Ch., Spain in the Liberal Age: From Constitution to Civil War, 1808-1939, έκδοση Blackwell, Oxford, 2000
- ο G. J. Ashworth & J. E. Tunbridge, Multiple approaches to heritage in urban regeneration: the case of City Gate, Valletta, Journal of Urban Design, Department of Planning, University of Groningen, Groningen, the Netherlands; bDepartment of Geography, Carleton University, Ottawa, Canada, Feb 2016
- ο Giovannoni, Gustavo,. Vecchie citt a ed edilizia nuova. Torino: UTET, 1931
- ο Lino Briguglio and Marie Avellino, "Has overtourism reached the Maltese Islands?" Occasional Papers on Islands and Small States, University of Malta, no. 1, 2019
- ο Malcolm B, The way forward for the cultural heritage sector - Integrated Conservation - Development Planning Issues and Cooperation, National Conference on Heritage Issues organized by the Museums Department, June 1999
- ο Oglethorpe M., Tourism in Malta: a crisis of dependence, Leisure Studies, Volume 3, 1984 - Issue 2, Pages 147- 161, Sep 2006
- ο Xabier G. & Iker E., Planificando la movilidad en Vitoria-Gasteiz: Actuaciones innovadoras frente alimitaciones estructurales, Universidad del Pais Vasco, 2014
- ο Zucconi, Guido, Gustavo Giovannoni, dal capifello alla citt ō. Milano: Jaca Book . 1997.

Ελληνόγλωσση:

- ο Αθανασόπουλος & Καραβά, Το φαινόμενο του Εξευγενισμού (Gentrification) κεντρικών περιοχών των πόλεων, Κατεύθυνση: Θεωρίες για τη σύγχρονη πόλη, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα 2008
- ο Αντωνιάδης Χ.: Αλλαγή χρήσεων στο Ιστορικό Κέντρο του Ναυπλίου. Ναύπλιο : Εφημερίδα "Ειδήσεις", Νοέμβριος, 2004
- ο Αντωνιάδης Χ.: Ο σιδηρόδρομος στην Αργολίδα, 1882-1900». Ναύπλιο : Απόπειρα Λόγου και Τέχνης, 1994
- ο Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ. Αθανασόπουλος Κ., Έρευνα μεθόδων εφαρμογής για την προώθηση συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας στην Ελλάδα – ΥΕ2: Στρατηγικό σχέδιο Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ρεθύμνου στον Τομέα των Μεταφορών, Υπουργείο Μεταφορών και επικοινωνιών, Ιούλιος 2009
- ο Βλαστός Θ., Μπακογιάννης Ευθ., «Ποδήλατο στις Ελληνικές Πόλεις», Προτάσεις προς τις δημοτικές Αρχές, Αθήνα, 2017
- ο Γαλάνη Ντ. , Πρόγραμμα Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας -Η Ανάπλαση του Ιστορικού Κέντρου της Πόλης, ΕΑΧΑ, Αθήνα 2002
- ο Γενναδίου Μ., «Τα ιστορικά κέντρα των πόλεων και η λειτουργία τα κατοικίας: Η περίπτωση της Παλιάς Πόλης του Ρεθύμνου», διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, 2009
- ο Γκιούλη Β., Τυπολογίες και κατασκευαστικά συστήματα νεοκλασικής Αρχιτεκτονικής στο Ναύπλιο, διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Πατρών, Πολυτεχνική σχολή, τμήμα πολιτικών μηχανικών, εργαστήριο αρχιτεκτονικής τεχνολογίας και σχεδιασμού του χώρου, Πάτρα 2008
- ο Γκρέμη Αθ., «Δρόμοι για πεζούς Αστικός σχεδιασμός ήπιας κυκλοφορίας», Ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας & Ανάπτυξης, Θεσσαλονίκη, 2013
- ο Γονιανός, Λαμπρινή, «Εισαγωγή στη βιώσιμη ανάπτυξη», Διεθνές Πανεπιστήμιο Ελλάδος, 2015.
- ο Δεκαβάλλας Κ., Η αρχιτεκτονική των υπαίθριων δημοσίων χώρων –η ελληνική εμπειρία. εισήγηση στο 10 Πανελλήνιο Αρχιτεκτονικό Συνέδριο Η Αρχιτεκτονική και η ελληνική πόλη στον 21ο αιώνα, Αθήνα 8-12 Δεκεμβρίου 1999. ΤΕΕ Αθήνα, 1999.
- ο Δερζέκος Δ., Πολεοδομική μελέτη του ιστορικού κέντρου Ναυπλίου – Παρεμβάσεις και προοπτικές, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πολιτεχνική Σχολή, Τμήμα Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής ανάπτυξης, Βόλος 2005
- ο Δημητριάδης, Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα. «Το παράδειγμα της Λάρισας και του Ντέβεντερ», Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος, 2019.
- ο Δωροβίνη Β., Ο σχεδιασμός του Ναυπλίου κατά την Καποδιστριακή περίοδο(1828 – 33) / Η ειδική περίπτωση και τα γενικότερα προβλήματα, Ανάπτυξη από τα Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Ιστορίας νεοελληνική πόλη της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού, Αθήνα, 1985
- ο Ζήβας Δ., Τα μνημεία και η πόλη - 13 Κείμενα για την προστασία και τη λειτουργική επανένταξη των μνημείων στον ιστό της πόλης, : Εκδόσεις LIBRO, Αθήνα 1997
- ο Ζήβας Δ.: «Η προστασία του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου-Το θεωρητικό πλαίσιο». Εισήγηση σε ημερίδα του Δήμου Ναυπλιέων (1992), δημοσίευση στο περιοδικό 'Απόπειρα Λόγου και Τέχνης', Ναύπλιο 1993
- ο Θεολογίδου Κ., «Ιστορικό κέντρο Βέροιας. Τοπικό Σχέδιο Δράσης», Links, Future – proof historic centres, Connecting cities Building successes, Δήμος Βέροιας, Βέροια, 2013
- ο Καρούτσου Ολ., «Δημόσιος Χώρος – Αντιληπτικές Προσεγγίσεις», Ερευνητική Εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Βέροια, 2010.
- ο Καρύδης Δ. Ν., Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας, Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008
- ο Κοζυράκη Μ., «Αστικό Πράσινο & Δημόσιος χώρος», Γεωπονικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Ηράκλειο, 2016.
- ο Κουρκάκης, Κ., Πεζοδρομήσεις στο Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας. Δια τμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Προσεγγίσεις του σχεδιασμού στην Ελλάδα». Αθήνα, 2008.
- ο Κωσταρέλλου Μ., «Δημόσιος χώρος στο αστικό περιβάλλον: Τυπολογία, Ιστορική εξέλιξη και χαρακτηριστικά Επιτυχημένων χωρών», Ερευνητική Εργασία, Τμήμα μηχανικών Χωροταξίας και ανάπτυξης, Πολυτεχνική Σχολή Α.Π.Θ., Θεσσαλονίκη 2020
- ο Λαμπρινίδης Μ., Η Ναυπλία, Ναύπλιο : Εκδόσεις Προοδευτικού Συλλόγου Ναυπλίου 'Ο Παλαμήδης', Αθήνα 2001
- ο Λεντζάκη Εβ., Οι επιπτώσεις της δικτατορίας στον αστικό χώρο της Βαρκελώνης, ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2018
- ο Μαθιουδάκη Ν., «Πρότυπη μελέτη σχεδιασμού του ιστορικού κέντρου της πόλης της Χαϊδελέβεργης», Μεταπτυχιακή Διπλωματική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών σπουδών, «Ολοκληρωμένη προστασία ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος με προηγμένες τεχνολογίες και υλικά», Χανιά 2021

- ο Μαϊστρου Ε.: Ναύπλιο, η παλιά πόλη-Προτάσεις προστασίας, Ναύπλιο : Απόπειρα Λόγου και Τέχνης, 1991
- ο Μαϊστρου Ελ., Ναύπλιο ταυτότητα του τόπου και αειφόρος ανάπτυξη, παρουσίαση Οκτώβρης 2016
- ο Μαϊστρου Ελ., Ναύπλιο, Πολεοδομικές και περιουσιολογικές παρεμβάσεις προστασίας και ανάπλασης, Αθήνα 2008
- ο Μαϊστρου, Ε. , Καρέλας, Π. , Παπαγιαννόπουλος, Θ., Ζήβας, Δ.Α., Αδάμη, Μ. – Μαλικοϋτή, Τ., Κυριακίδης, Κ., Ναύπλιο, Πολεοδομική Μελέτη Αναθεώρηση-Επέκταση, Νομαρχιακό Ταμείο Αργολίδας, 2018
- ο Μελανή Αν., Σενάρια αναπτυξιακής και χωρικής ολοκλήρωσης περιοχής Αστικού Δίπολου Άργους – Ναυπλίου, Διπλωματική εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών, Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού, Αθήνα 2010
- ο Μεταξάκης Γ., Επιρροή Αστικού Περιβάλλοντος Μεταβολή Κοινωνικών Χαρακτηριστικών, Η περίπτωση της συνοικίας «Πλάκας» στην Αθήνα, Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Σχολή Κοινωνικών Επιστημών, Τμήμα Γεωγραφίας, Μυτιλήνη 2012
- ο Μπάμπουκα Μ., «Από την εγκατάλειψη στην αναγέννηση αστικών περιοχών». Αθήνα 2013
- ο Νικολοπούλου Γ., Η ιστορία του Ναυπλίου σαν παραμύθι, Αργολική Αρχαική Βιβλιοθήκη Ιστορίας & Πολιτισμού, Ναύπλιο 2013
- ο Παρασύρη, Α. Η συμβολή της Παλιάς Πόλης του Ρεθύμνου στην ανάπτυξή του. Μεταπτυχιακή εργασία. Χαροκόπειο, Πανεπιστήμιο Αθήνα, 2007.
- ο Παρθενόπουλος, Κ., Παρθενούπουλου, Σ. , Μέθοδοι προσδιορισμού – οριοθέτησης, ανάδειξης και αξιοποίησης των ιστορικών κέντρων των πόλεων. (Τεχνικά Χρονικά). ΤΕΕ, 2010.
- ο Πέτρου Ε., Πολιτικές και προτάσεις διαχείρισης και προστασίας ιστορικών κέντρων. Μελέτες περίπτωσης Μπολόνια – Φλωρεντία – Χανιά, Π. Κρήτης, Χανιά 2016
- ο Πιτερός Χ., Τα ίχνη του Καποδίστρια στο Ναύπλιο (/oikistiki-politiki/ta-ixni-toukapodistriasto-nayplio)
- ο Σαρηγιάννη Γ. , «Η πόλη στον 21ο αι. – έκφραση της Ελεύθερης αγοράς και της αποσύνθεσης του καπιταλιστικού συστήματος», εισήγηση στο 10ο Πανελλήνιο Αρχιτεκτονικό Συνέδριο: Η αρχιτεκτονική και η ελληνική πόλη στον 21ο αι., ΤΕΕ Αθήνας, Αθήνα 1999
- ο Σαρηγιάννης Γ. Μ., Αθήνα 1830 – 2000 Εξέλιξη – Πολεοδομία – Μεταφορές, Συμμετρία, Αθήνα 2000
- ο Σπάθαρης Ελ., Ναύπλιο – Παλαμήδι, ISBN: 960-8103-10-X, Αθήνα 2004
- ο Συρίγου Ν., «Η Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα ως μέσο επανασχεδιασμού της πολιτιστικής και κοινωνικής ζωής στις μεγάλες πόλεις», Διπλωματική Εργασία, Σχολή Κοινωνικών Επιστημών, ΠΜΣ Διοίκηση Πολιτισμικών Μονάδων, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, Αθήνα, 2019
- ο Τασσοπούλου Ελ., Η Αρχιτεκτονική Κληρονομιά του Ναυπλίου, κτίρια περιόδου 1828 – 1865, ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Θεσσαλονίκη 2017
- ο Τριάντης Λ. , Το θεσμικό πλαίσιο του χωρικού σχεδιασμού για το Κέντρο της Αθήνας: Όψεις του στρατηγικού και του κανονιστικού σχεδιασμού, Athenssocialatlas, 2017, διαθέσιμο στο: <https://www.athenssocialatlas.gr/%CE%AC%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF/x%CF%89%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82-%CF%83%CF%87%CE%B5%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82/>
- ο Τσαούσης Κ., Σακκάς Γ., Η προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Πτυχιακή εργασία, Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Πειραιά, Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών, Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων, 2008
- ο ΦΕΚ 445/Δ/1979
- ο ΦΕΚ 522/Δ/1980
- ο ΦΕΚ 561/Δ/1982
- ο ΦΕΚ 569/Δ/1985, 31-10-1985.
- ο Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρακτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο Χολέβας Ν., Ο αρχιτέκτων Ν. Ζουμπουλίδης και το κτίριο της Εθνικής Τράπεζας στο Ναύπλιο, Ναύπλιο: Απόπειρα Λόγου και Τέχνης, 1992

Έρευνα από το διαδίκτυο:

- City of Valletta - Gallery - UNESCO World Heritage Centre (πρόσβαση 08.2022)
- <https://discovernafplio.gr/el/articles/me-podilato/koinohrista-dimotika-podilata> (πρόσβαση 01.2023)
- <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1#%CE%99%CF%83%CF%84%CEBF%CF%81%CE%AF%CE%B1> (πρόσβαση 10.2022)
- <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%8D%CF%80%CE%BB%CE%B9%CE%BF> (πρόσβαση 05.2022)
- https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B1%CE%BD%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%AF%CE%B1_COVID-19 (πρόσβαση 03.2021)
- https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B1%CE%BD%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%AF%CE%B1_COVID-19_%CF%83%
- <https://munizipalistok.org/bienvenid/> (πρόσβαση 10.2022)
- <https://www.airbnb.gr/> (πρόσβαση 04.2021)
- https://www.argolikeseidhseis.gr/2014/02/blog-post_9453.html (πρόσβαση 06.2022)
- https://www.argolikeseidhseis.gr/2014/02/blog-post_9453.html (πρόσβαση 06.2022)
- https://www.argolikeseidhseis.gr/2021/05/blog-post_574.html (πρόσβαση 06.2022)
- <https://www.booking.com/> (πρόσβαση 04.2021)
- <https://www.cityofnafplio.com/2010/12/12/koitida-gr-work-partly-in-another-direction/> (πρόσβαση 06.2022)
- <https://www.cityofnafplio.com/2010/12/12/koitida-gr-work-partly-in-another-direction/> (πρόσβαση 06.2022)
- <https://www.doma.archi/index/projects/3enodoxeio-3enia-navpliou> (πρόσβαση 02.2023)
- <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/123/common-transport-policy-overview> (πρόσβαση 11.2022)
- <https://www.femarch.gr/maistrou/> (πρόσβαση 06.2022)
- <https://www.travelpass.gr/2018/05/vitoria-i-omorfi-protevousa-tis-horas-ton-vaskon/> (πρόσβαση 10.2022)
- https://www.vitoriagasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?uid=u42a28001_1259b4eec2f_7f91&idioma=en (πρόσβαση 10.2022)
- Ακόμα ένα σημαντικό βήμα για την ανάπτυξη του ιστορικού κέντρου του Ναυπλίου - ΔΟΠΠΑΤ Δήμου Ναυπλιέων (dorpat.gr) (πρόσβαση 06.2022)
- Ένταξη για την ανάπτυξη τμημάτων περιοχής «ΨΑΡΟΜΑΧΑΛΑ» στο Ναύπλιο 1.200.000 ευρώ (nafplio.gr) (πρόσβαση 06.2022)
- Έξυπνες πόλεις | Η πρόκληση του 21ου αιώνα για την Τοπική Αυτοδιοίκηση | Nubigroup Geoservices (πρόσβαση 01.2022)
- Ναύπλιο: Έργο ανάδειξης των οθωμανικών κρηνών από την Εφορεία Αρχαιοτήτων Αργολίδας - Αργολικές Ειδήσεις (argolikeseidhseis.gr) (πρόσβαση 06.2022)

Βιβλιογραφία εικόνων:

- ο **Εικόνα 1.1:** <https://www.carfree.com/cft/ParisPedestrianStreet2b-480.jpg>
- ο **Εικόνα 1.2:** https://www.karatzova.com/2019/02/blog-post_506.html
- ο **Εικόνα 1.3:** <https://landezine.com/charenton-le-pont-town-centre-by-agence-babylone/>
- ο **Εικόνα 1.4:** <https://www.google.com/>
- ο **Εικόνα 1.5:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 1.6:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.7:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.8:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.9:** <https://www.lifo.gr/tropos-zois/travel/i-mpolonia-einai-i-idaniki-poli-tis-italias-gia-foodies>
- ο **Εικόνα 1.10:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 1.11:** [https://en.wikipedia.org/wiki/Siege_of_Malta_\(World_War_II\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Siege_of_Malta_(World_War_II)) , (πρόσβαση 03.2021)
- ο **Εικόνα 1.12:** <https://www.airbnb.gr/> (πρόσβαση 03.2022)
- ο **Εικόνα 1.13:** <https://www.booking.com/> (πρόσβαση 03.2022)
- ο **Εικόνα 1.14:** <https://www.cruiseandferry.net/articles/how-valleta-cruise-port-is-investing-in-improvement-1> (πρόσβαση 03.2022)
- ο **Εικόνα 1.15:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.16:** <https://www.google.com/>
- ο **Εικόνα 1.17:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.18:** Κολιαντρή Ρ., Τα σχέδια αστικής βιώσιμης κινητικότητας στην Ευρώπη, Οι περιπτώσεις της Βιτόριας Γκαστές, της Μπολόνια και του Ρεθύμνου, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2022
- ο **Εικόνα 1.19:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.20:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.21:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.22:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.23:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.24:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.25:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021

- ο **Εικόνα 1.26:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.27:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021
- ο **Εικόνα 1.28:** <https://www.google.com/>
- ο **Εικόνα 1.29:** Χατζηδάκη Ειρ., Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σε ιστορικά αστικά σύνολα, Ευρωπαϊκές Πρωτικές, η περίπτωση της Αθήνας, Ερευνητική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2021

- ο **Εικόνα 2.1:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 2.2:** https://www.tripadvisor.com.gr/LocationPhotoDirectLink-g319780-d522561-i273761674-Tiryns-Nafplio_Argolis_Region_Peloponnese.htm
- ο **Εικόνα 2.3:** <https://argolikivivliothiki.gr/2020/05/20/prosopographical-issues-of-nafplio-during-the-period-of-venetian-domination/>
- ο **Εικόνα 2.4:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 2.5:** <https://argolikivivliothiki.gr/2020/05/20/prosopographical-issues-of-nafplio-during-the-period-of-venetian-domination/>
- ο **Εικόνα 2.6:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 2.7:** <https://argolikivivliothiki.gr/2020/05/20/prosopographical-issues-of-nafplio-during-the-period-of-venetian-domination>
- ο **Εικόνα 2.8:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 2.9:** <https://armyvoice.gr/2020/01/18-ianovarioy-1823-to-nayplio-proti-protelyoussa-tis/>
- ο **Εικόνα 2.10:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 2.11:** <https://argolikivivliothiki.gr/>
- ο **Εικόνα 2.12:** <http://local.e-history.gr/pages/viewpage.action?pagelId=8487209>
- ο **Εικόνα 2.13:** <https://nafplio.wordpress.com/2016/11/11/plan-de-la-ville-de-nauplie/>
- ο **Εικόνα 2.14:** <https://argolikoslibrary.files.wordpress.com/2021/06/ce95ce99ce9a-4031.jpg>
- ο **Εικόνα 2.15:**
[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e5/Plan de Nauplie de Romane et du fort Palam%C3%A8de - Pouqueville Fran%C3%A7ois Charles Hugues Laurent - 1826.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e5/Plan_de_Nauplie_de_Romane_et_du_fort_Palam%C3%A8de_-_Pouqueville_Fran%C3%A7ois_Charles_Hugues_Laurent_-_1826.jpg)
- ο **Εικόνα 2.16:**
https://www.google.com/search?sca_esv=559426705&sxsrf=AB5stBqkqIPLiZhX3S9ZX88rWXBRSrAZ9A:1692805925248&q=%CE%9F%CE%B9+%CF%80%CF%81%CF%8E%CF%84%CE%BF%CE%B9+%CE%9C%CE%B9%CE%BA%CF%81%CE%B1%CF%83%CE%B9%CE%AC%CF%84%CE%B5%CF%82+%CE%A0%CF%81%CF%8C%CF%83%CF%86%CF%85%CE%B3%CE%B5%CF%82+%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD+%CF%80%CF%8C%CE%BB%CE%B7+%CF%84%CE%BF%CF%85+%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%80%CE%BB%CE%AF%CE%BF%CF%85&tbm=isch&source=inms&sa=X&ved=2ahUKEwjPgES-kfOAAxWkREDHW07C-AQ0pQJegQICRAB&biw=1517&bih=723&dpr=0.9#imgsrc=rxvvtwChZ8YMM
- ο **Εικόνα 2.17:**
<https://argolika.gr/2022/10/28/%CF%86%CF%89%CF%84%CE%BF%CE%B3%CF%81%CE%B1%CF%86%CE%AF%CE%B5%CF%82-%CE%B1%CF%80-%CF%84%CE%B7-%CF%80%CE%B5%CF%81%CE%AF%CE%BF%CE%B4%CE%BF-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%BF-2-2-2/>
- ο **Εικόνα 2.18:** <https://greece.terrabook.com/el/argolis/page/ktirio-tis-ethnikis-trapezas/>
- ο **Εικόνα 2.19:** <https://pausanias-footsteps.nl/wp-content/uploads/2019/09/nafplio-palamidi-755x1024.jpg>
- ο **Εικόνα 2.20:** ΦΕΚ 569/Δ/1985)
- ο **Εικόνα 2.21:** ΦΕΚ 569/Δ/1985)
- ο **Εικόνα 2.22:** ΦΕΚ 569/Δ/1985)
- ο **Εικόνα 2.23:** ΦΕΚ 569/Δ/1985)
- ο **Εικόνα 2.24:** <https://www.femarch.gr/maistrou/>
- ο **Εικόνα 2.25:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 2.26:** <https://www.femarch.gr/maistrou/>
- ο **Εικόνα 2.27:** Μαϊστρου Ελ., Ναύπλιο ταυτότητα του τόπου και αειφόρος ανάπτυξη, παρουσίαση Οκτώβρης 2016
- ο **Εικόνα 2.28:** Μαϊστρου Ελ., Ναύπλιο ταυτότητα του τόπου και αειφόρος ανάπτυξη, παρουσίαση Οκτώβρης 2016
- ο **Εικόνα 2.29:** Μαϊστρου Ελ., Ναύπλιο ταυτότητα του τόπου και αειφόρος ανάπτυξη, παρουσίαση Οκτώβρης 2016
- ο **Εικόνα 2.30:** Μαϊστρου Ελ., Ναύπλιο ταυτότητα του τόπου και αειφόρος ανάπτυξη, παρουσίαση Οκτώβρης 2016
- ο **Εικόνα 2.31:** Μαϊστρου Ελ., Ναύπλιο ταυτότητα του τόπου και αειφόρος ανάπτυξη, παρουσίαση Οκτώβρης 2016

- ο **Εικόνα 3.1:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.2:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.3:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.4:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.5:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.6:** Δερζέκος Δ., Πολεοδομική μελέτη του ιστορικού κέντρου Ναυπλίου – Παρεμβάσεις και προοπτικές, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πολιτεχνική Σχολή, Τμήμα Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής ανάπτυξης, Βόλος 2005
- ο **Εικόνα 3.7:** Δερζέκος Δ., Πολεοδομική μελέτη του ιστορικού κέντρου Ναυπλίου – Παρεμβάσεις και προοπτικές, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πολιτεχνική Σχολή, Τμήμα Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής ανάπτυξης, Βόλος 2005
- ο **Εικόνα 3.8:** Δερζέκος Δ., Πολεοδομική μελέτη του ιστορικού κέντρου Ναυπλίου – Παρεμβάσεις και προοπτικές, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πολιτεχνική Σχολή, Τμήμα Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής ανάπτυξης, Βόλος 2005
- ο **Εικόνα 3.9:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.10:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.11:** <https://www.booking.com/>
- ο **Εικόνα 3.12:** <https://www.airbnb.gr/>
- ο **Εικόνα 3.13:** <https://www.anagnostis.org/tag/1o-lykeio-nafpliou/>
- ο **Εικόνα 3.14:** <https://www.anagnostis.org/tag/gkrafiti/>
- ο **Εικόνα 3.15:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.16:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.17:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.18:** Δερζέκος Δ., Πολεοδομική μελέτη του ιστορικού κέντρου Ναυπλίου – Παρεμβάσεις και προοπτικές, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πολιτεχνική Σχολή, Τμήμα Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής ανάπτυξης, Βόλος 2005
- ο **Εικόνα 3.9:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.19:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.20:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.21:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.22:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.23:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.24:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.25:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.26:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.27:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.28:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.29:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.30:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.31:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.32:** <https://www.doma.archi/index/projects/3enodoxeio-3enia-navplioy>
- ο **Εικόνα 3.33:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.34:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.35:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.36:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.37:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.38:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.39:** <https://www.doma.archi/index/projects/3enodoxeio-3enia-navplioy>
- ο **Εικόνα 3.40:** <https://www.doma.archi/index/projects/3enodoxeio-3enia-navplioy>
- ο **Εικόνα 3.41:** <https://www.doma.archi/index/projects/3enodoxeio-3enia-navplioy>
- ο **Εικόνα 3.42:** <https://www.doma.archi/index/projects/3enodoxeio-3enia-navplioy>
- ο **Εικόνα 3.43:** <https://www.doma.archi/index/projects/3enodoxeio-3enia-navplioy>
- ο **Εικόνα 3.44:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.45:** <https://www.doma.archi/index/projects/3enodoxeio-3enia-navplioy>
- ο **Εικόνα 3.46:** Δερζέκος Δ., Πολεοδομική μελέτη του ιστορικού κέντρου Ναυπλίου – Παρεμβάσεις και προοπτικές, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πολιτεχνική Σχολή, Τμήμα Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής ανάπτυξης, Βόλος 2005
- ο **Εικόνα 3.47:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας

- ο **Εικόνα 3.48:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.49:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.50:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.51:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.52:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.53:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.54:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.55:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.56:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.57:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.58:** Τασσοπούλου Ελ., Η Αρχιτεκτονική Κληρονομιά του Ναυπλίου, κτίρια περιόδου 1828 – 1865, ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Θεσσαλονίκη 2017
- ο ΦΕΚ 569/Δ/1985, 31-10-1985.
- ο **Εικόνα 3.59:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.60:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.61:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.62:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.63:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.64:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.65:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.66:** Τασσοπούλου Ελ., Η Αρχιτεκτονική Κληρονομιά του Ναυπλίου, κτίρια περιόδου 1828 – 1865, ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Θεσσαλονίκη 2017
- ο **Εικόνα 3.67:** Τασσοπούλου Ελ., Η Αρχιτεκτονική Κληρονομιά του Ναυπλίου, κτίρια περιόδου 1828 – 1865, ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Θεσσαλονίκη 2017
- ο **Εικόνα 3.68:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.69:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.70:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.71:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.72:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.73:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 3.74:** Τασσοπούλου Ελ., Η Αρχιτεκτονική Κληρονομιά του Ναυπλίου, κτίρια περιόδου 1828 – 1865, ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Θεσσαλονίκη 2017
- ο **Εικόνα 3.75:** Τασσοπούλου Ελ., Η Αρχιτεκτονική Κληρονομιά του Ναυπλίου, κτίρια περιόδου 1828 – 1865, ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Θεσσαλονίκη 2017
- ο **Εικόνα 3.76:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 3.77:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας

- ο **Εικόνα 4.1:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.2:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.3:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.4:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 4.5:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 4.6:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 4.7:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 4.8:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.9:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.10:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.11:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.12:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.13:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.14:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.15:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.16:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.17:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.18:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 4.19:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 4.20:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 4.21:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 4.22:** Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο
- ο **Εικόνα 4.23:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.24:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.25:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.26:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.27:** <https://moool.com/en/zhangzhou-bihu-citizen-ecological-park-by-la.html> (πρόσβαση 09.2023)
- ο **Εικόνα 4.28:** <https://landezine.com/wenying-lake-by-aecom/> (πρόσβαση 09.2023)
- ο **Εικόνα 4.29:** <https://gr.pinterest.com/pin/365776801000615236/> (πρόσβαση 09.2023)
- ο **Εικόνα 4.30:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.31:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.32:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.33:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.34:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.35:** Χάρτης ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.36:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.37:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.38:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.39:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.40:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.41:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.42:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.43:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.44:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.45:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.46:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.47:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.48:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.49:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.50:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.51:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.52:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.53:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.54:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας
- ο **Εικόνα 4.55:** Εικόνα ιδίας επεξεργασίας