

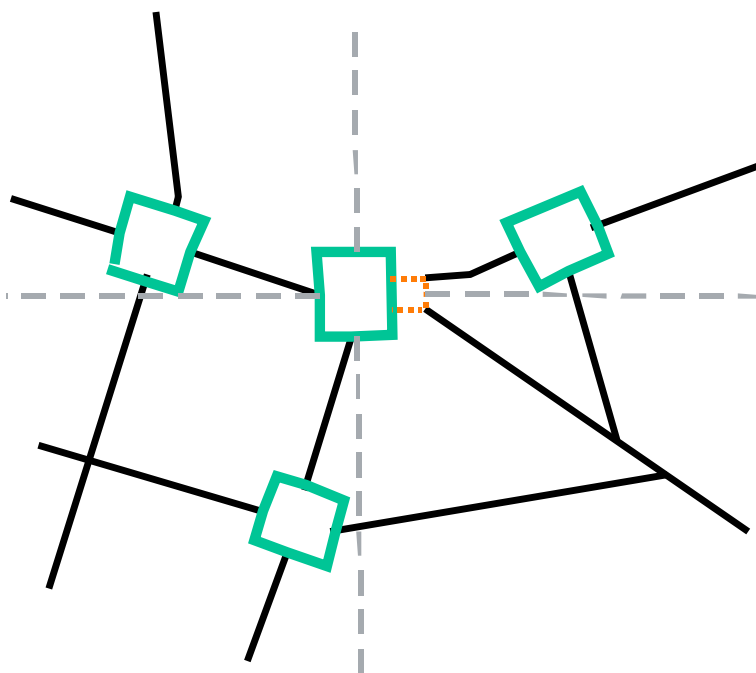


**Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο**  
**Σχολή Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών**  
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

---

**ΤΡΙΠΟΛΗ:**  
**Πόλη Ανθρώπινη – Πόλη Διαφορετική – Πόλη Πολιτισμού**  
με βάση το νέο ιστορικό κέντρο

---



*Διπλωματική Εργασία*

**ΣΚΙΝΤΖΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ**

Αθήνα, Οκτώβριος 2013



## Ευχαριστίες

---

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά, τον επιβλέποντα καθηγητή της διπλωματικής μου εργασίας, κ. Άγγελο Σιόλα για τις συμβουλές και τον χρόνο, που διέθεσε απλόχερα κατά την εκπόνησή της, αλλά κυρίως για την ενθάρρυνση, το ειλικρινές ενδιαφέρον και υποστήριξη που μου προσέφερε, καθώς και τον κύριο Θύμιο Μπακογιάννη, διδάκτορα Πολεοδόμο – Συγκοινωνιολόγο Μηχανικό, για τις πολύτιμες συμβουλές του και τη βοήθειά του στην εκπόνηση της παρούσας εργασίας.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα, το Δήμο Τρίπολης και την τεχνική υπηρεσία του δήμου για την πολύτιμη βοήθειά τους, την κ. Γεωργία Δάλκου, ιστορική ερευνήτρια και πρόεδρο της Θεατρικής Ομάδας Τρίπολης, για το υπερπολύτιμο υλικό που μου παρείχε και την αμέριστη συμπαράστασή της καθώς και τη φιλόλογο κ. Αρετή Παναγάκου για τη λεξιλογική και γραμματικοσυντακτική διόρθωση του κειμένου της εργασίας και για τη γενικότερη υποστήριξή της.

Τέλος θα ήθελα να πω ένα μεγάλο ευχαριστώ στην Εύα, την Κατερίνα, τον Σταμάτη, την Ελπίδα, τη Χρυσάνθη και το Γιώργο που ο καθένας με τον τρόπο του βοήθησε να ολοκληρωθεί η παρούσα εργασία.



# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

---

<b>Ευχαριστίες</b>	<b>3</b>
<b>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ</b>	<b>5</b>
<b>Περίληψη</b>	<b>9</b>
<b>Abstract</b>	<b>11</b>
<b>1 Εισαγωγή</b>	<b>13</b>
1.1 Πόλη: Ένας ζωντανός οργανισμός.....	13
1.2 Η περίπτωση της Τρίπολης.....	14
1.3 Διάρθρωση & Σκοπός της Διπλωματικής Εργασίας.....	15
<b>2 Ιστορική και Πολεοδομική Εξέλιξη της Τρίπολης</b>	<b>17</b>
2.1 Ιστορία της πόλης .....	17
2.1.1 Εμφάνιση .....	17
2.1.2 Ονομασία .....	17
2.1.3 Ανάπτυξη της πόλης .....	18
2.1.4 Η Τρίπολη κατά την επανάσταση του 1821 .....	20
2.1.5 Ανοικοδόμηση .....	21
2.1.6 Η εξέλιξη της Τρίπολης μετά την απελευθέρωση .....	22
2.1.7 Η Τρίπολη κατά τον 20 <sup>ο</sup> αιώνα και μέχρι σήμερα .....	24
2.2 Διοικητική θεώρηση της Τρίπολης.....	27
2.3 Πληθυσμιακή εξέλιξη της Τρίπολης.....	29
2.4 Πολεοδομική εξέλιξη της Τρίπολης .....	31
2.4.1 Η προεπαναστατική – οθωμανική Τρίπολη.....	31
2.4.2 Η δομή και η λειτουργία της οθωμανικής πόλης – Αντιπαραβολές με το σήμερα .....	37
2.4.3 Το σχέδιο Βούλγαρη - Garnot.....	42
2.4.3.1 Ο Σταμάτης Βούλγαρης και η πολεοδομική του φιλοσοφία .....	42
2.4.3.2 Το σχέδιο του Βούλγαρη για την Τρίπολη .....	44
2.4.4 Η εξέλιξη του σχεδίου της Τρίπολης μέχρι σήμερα .....	46
2.5 Δύο περιγραφές που αξίζει να ληφθούν υπόψη .....	50
<b>3 Η σημερινή πραγματικότητα στην Τρίπολη</b>	<b>53</b>
3.1 Γεωφυσικό περιβάλλον .....	53

3.2	Πληθυσμός και Οικονομία .....	55
3.2.1	Δημογραφικά και Οικονομικά Χαρακτηριστικά .....	55
3.2.2	Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά πληθυσμού και περιοχής .....	59
3.2.3	Βασικές ροές και χώροι συγκέντρωσης του πληθυσμού εντός της πόλης .....	60
3.3	Οι Χρήσεις γης.....	63
3.4	Κτηριακή πραγματικότητα.....	64
3.4.1	Νέες οικοδομές και ρυθμός δόμησης .....	64
3.4.2	Νεοκλασικά/Διατηρητέα κτήρια.....	64
3.5	Χώροι Πρασίνου και Πλατείες .....	67
3.5.1	Χώροι πρασίνου – Σημερινή τους κατάσταση.....	67
3.5.2	Πλατείες – Σημερινή κατάσταση.....	72
3.6	Κυκλοφοριακή πραγματικότητα – Χώροι στάθμευσης .....	81
3.6.1	Βασικές οδοί Τρίπολης: Κατευθύνσεις και Υπάρχουσα Κατάσταση .....	81
3.6.2	Ποιοτική εκτίμηση κίνησης οχημάτων στο Ιστορικό Κέντρο και γύρω από αυτό .....	89
3.6.3	Σύνδεση της Τρίπολης με μεγάλα αστικά κέντρα – Ρόλος νέου αυτοκινητόδρομου – Κατάργηση τρένου .....	90
3.6.4	Χώροι στάθμευσης.....	91
3.7	Προβλήματα της πόλης.....	92
3.7.1	Διαχείριση Απορριμμάτων .....	93
3.7.2	Κυκλοφοριακό πρόβλημα – Αλόγιστη χρήση αυτοκινήτου .....	93
3.7.3	Έλλειψη ποδηλατόδρομων .....	94
3.7.4	Έλλειψη αστικών συγκοινωνιών .....	95
3.7.5	Κατάσταση των οδών της πόλης – Κατάσταση πεζοδρομίων – Μετακίνηση ατόμων περιορισμένης κινητικότητας.....	95
3.7.6	Έλλειψη χώρων στάθμευσης.....	96
3.7.7	Αναρχη δόμηση – Υψηλά κτήρια – Καταστροφή Νεοκλασικών Κτηρίων.....	96
3.7.8	Έλλειψη χώρων πρασίνου – Έλλειψη ελεύθερων χώρων στις γειτονιές.....	97
3.7.9	Απουσία οργανωμένης και στοχευμένης πολιτικής για το Ιστορικό Κέντρο .....	97
3.7.10	Περιβαλλοντική αδιαφορία .....	98
3.7.11	Απώλεια ταυτότητας της πόλης – Απουσία αγάπης και φροντίδας για το κέντρο από τους ίδιους τους πολίτες – Κέντρο και πόλη μη ελκυστικά.....	99
3.8	Η εν εξελίξει ανάπτυξη – πρόταση αντιμετώπισης .....	99
3.8.1	Οι παρεμβάσεις που υλοποιούνται.....	100
3.8.2	Η φιλοσοφία της εφαρμοζόμενης μελέτης .....	105
3.8.3	Εκτίμηση των συνεπειών της εν εξελίξει ανάπτυξης.....	105
3.8.3.1	Κίνηση ανθρώπων .....	106
3.8.3.2	Κίνηση οχημάτων .....	106
3.8.3.3	Προώθηση ποδηλάτου και Μέσων Μαζικής Μεταφοράς .....	106
3.8.3.4	Μεταβολές στις Χρήσεις Γης και στις Αντικειμενικές Αξίες των ακινήτων.....	107
3.8.3.5	Περιβάλλον .....	108

3.8.3.6	Επιχειρηματική δραστηριότητα – Νέες επενδύσεις.....	108
3.8.3.7	Αναβάθμιση της ποιότητας ζωής – Αλλαγή των συνηθειών και της κουλτούρας του πληθυσμού .....	109
<b>4</b>	<b>Προτάσεις για μια ανθρώπινη, διαφορετική και πολιτισμική Τρίπολη</b>	<b>111</b>
4.1	Πολεοδομικές τάσεις σε Ελλάδα και Ευρώπη .....	111
4.2	Γιατί Ανθρώπινη πόλη – Γιατί Διαφορετική πόλη – Γιατί πόλη Πολιτισμού .....	112
4.3	Προτάσεις βελτίωσης της εν εξελίξει ανάπτυξης του Ιστορικού Κέντρου.....	114
4.4	Προτάσεις στην κατεύθυνση της ανθρώπινης, διαφορετικής, πολιτισμικής πόλης.....	117
4.4.1	Περαιτέρω πεζοδρομήσεις και αναπλάσεις πλατειών – Χώροι στάθμευσης.....	118
4.4.2	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.....	120
4.4.3	Δίκτυο ποδηλατόδρομων .....	121
4.4.4	Δίκτυο αστικών συγκοινωνιών.....	121
4.4.5	Δημιουργία κέντρων-δορυφόρων του ιστορικού κέντρου.....	121
4.4.6	Δημιουργία νέων χώρων πρασίνου.....	122
4.4.7	Αλλαγή συντελεστών δόμησης.....	124
4.4.8	Αλλαγή χρήσεων γης – Καθορισμός περιοχών συγκεκριμένων χρήσεων γης .....	124
4.4.9	Αξιοποίηση χώρου νέας δημοτικής αγοράς.....	124
4.4.10	Δημιουργία υπαίθριων χώρων έκφρασης, τέχνης και πολιτισμού .....	125
4.4.11	Επιχείρηση «καθαρή πόλη» .....	125
4.4.12	Σύνδεση της Ιστορίας της πόλης με την ανάπτυξη του Ιστορικού Κέντρου.....	126
4.4.13	Αξιοποίηση τρένου και εγκαταστάσεων Ο.Σ.Ε.....	127
4.4.14	Αξιοποίηση κτηρίων αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος και λοιπών κενών κτηρίων.....	128
4.4.15	Έλεγχος τήρησης των μέτρων για την επίλυση των διαφόρων προβλημάτων.....	129
4.4.16	Προτάσεις για περαιτέρω βιοκλιματικές αναπλάσεις .....	129
4.4.17	Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (Α.Π.Ε.).....	129
4.5	Προβλεπόμενες συνέπειες και αποτελέσματα της παρούσας πρότασης – Τελική ιδεατή διαμόρφωση πόλης.....	130
<b>5</b>	<b>Συμπεράσματα - Προτάσεις</b>	<b>133</b>
	<b>Βιβλιογραφία</b>	<b>137</b>
	<b>Παράρτημα Α' – Σημειώσεις/Τεκμηριώσεις</b>	<b>141</b>
	<b>Παράρτημα Β' – Χάρτες</b>	<b>145</b>





Τα τελευταία χρόνια, παρατηρείται στην Ελλάδα μια αύξηση των αστικών αναπλάσεων και γενικότερα των παρεμβάσεων στα μεγάλα αστικά κέντρα. Το φαινόμενο αυτό οφείλεται τόσο στην αναγκαιότητα της παλιάς ελληνικής πόλης να εκσυγχρονιστεί και να προσαρμοστεί στη νέα πραγματικότητα και στις μεταβαλλόμενες ανάγκες του πολίτη, όσο και στην αύξηση των επιδοτήσεων της ευρωπαϊκής ένωσης προς αυτήν την κατεύθυνση. Έτσι, σιγά σιγά και παρά τα όποια προβλήματα και τις όποιες καθυστερήσεις μπορεί να παρουσιάζονται, οι ελληνικές πόλεις αλλάζουν όψη και αναδιοργανώνονται.

Με την παρούσα διπλωματική εργασία μελετούμε την περίπτωση της Τρίπολης, πρωτεύουσας πόλης της περιφερειακής ενότητας Αρκαδίας και διοικητικού κέντρου της περιφέρειας Πελοποννήσου. Το ιστορικό κέντρο της Τρίπολης τελεί υπό ολική ανάπλαση, η οποία αλλάζει εκ βάθρων τη λειτουργία της πόλης και τις συνήθειες των κατοίκων της. Πάνω στη νέα πραγματικότητα που διαμορφώνεται ερευνώνται οι δυνατότητες για να καταστεί η νέα Τρίπολη μια πόλη που θα συνδυάζει το σεβασμό προς τον άνθρωπο, τη διαφορετικότητα και τον πολυδιάστατο πολιτισμό.

Σε πρώτο στάδιο ασχοληθήκαμε με τη μελέτη του παρελθόντος της πόλης και της ιστορίας της. Αναζητήσαμε πληροφορίες για την πορεία της πόλης ως σήμερα (ιστορική, πληθυσμιακή, διοικητική) καθώς και για τον τρόπο με τον οποίο διαμορφώθηκε η πολεοδομική της πραγματικότητα. Στη συνέχεια, μελετήσαμε ενδελεχώς τη σημερινή κατάσταση που επικρατεί στην πόλη. Μέσα από έρευνες αλλά και με επιτόπου παρατήρηση καταγράψαμε την πραγματικότητα σε διάφορους τομείς και προσπαθήσαμε να ορίσουμε με σαφήνεια τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η πόλη καθώς και της δυνατότητες που έχει. Παράλληλα, εξετάσαμε ξεχωριστά τη μελέτη ανάπλασης η οποία εφαρμόζεται στο ιστορικό της κέντρο και προσπαθήσαμε να κάνουμε μια εκτίμηση της επίδρασης που αυτή θα έχει στη λειτουργία της πόλης και στις ζωές των κατοίκων της.

Έχοντας κατά νου τη διερεύνηση του παρελθόντος και την καταγραφή του παρόντος, προχωρήσαμε στην υποβολή συγκεκριμένων προτάσεων για την Τρίπολη, στο πλαίσιο του όρου «Πόλη ανθρώπινη – Πόλη διαφορετική – Πόλη πολιτισμού». Αφού πρώτα παρουσιάσαμε αυτούς τους τρεις άξονες και την αναγκαιότητα που θεωρούμε ότι υπάρχει για στροφή σε αυτόν τον τύπο πόλης, αναπτύξαμε ύστερα τις προτάσεις μας πάνω σε διάφορους τομείς της λειτουργίας της πόλης, προσπαθώντας αυτές να είναι όσο το δυνατόν πιο υλοποιήσιμες, βιώσιμες, λειτουργικές και καινοτόμες.

Τα συμπεράσματα που προέκυψαν από όλα τα παραπάνω, παρατίθενται στο τέλος της εργασίας μαζί με κάποιες προτάσεις μας για πεδία περαιτέρω διερεύνησης, ενώ ακολούθως παρουσιάζεται και η έντυπη και ηλεκτρονική βιβλιογραφία που χρησιμοποιήθηκε.



*National Technical University of Athens, Greece  
School of Rural and Surveying Engineering*

**TRIPOLIS:  
Human City – Novel City – City of Culture,  
On the basis of the new historical centre**

**Skintzis Konstantinos**  
Diploma Thesis

October 2013

During the last years it has been observed that there has been an increase in urban reformations and generally in interventions in big city centres in Greece. Apparently, this is due to the fact that old Greek cities have to be modernized and adjusted to the new reality and the citizens' changing needs as well as the increase of European Union funding concerning this purpose. Thus, gradually, despite any problems and delays that might occur, Greek cities have started to change in appearance and, at the same time, they are being reorganized.

Through the present thesis we have studied the case of Tripolis which is the capital city of the prefecture of Arcadia and the administrative centre of the Peloponnese Region. The historical centre of Tripolis is being under overall reformation which will completely change the city's function and the residents' habits. Therefore, as a new reality is being formed, we have researched about the possibilities of making Tripolis a city which will respect humans, diversity and multi-dimensional culture.

At the first part we have studied the past of the city and its history. We have sought for information about the course of the city up to our days as far as its history, population and administration evolution is concerned, as well as the way in which its urban planning has been shaped. Furthermore, we have thoroughly studied the contemporary conditions established in the city. Through survey and on-the-spot observation we have registered the present situation concerning various precincts and have tried to define the problems the city is facing as well as its potential. Besides that, we have specifically considered the reformation study which is being put into effect in the historical centre and we have tried to evaluate the effect that it will have on the city's function and its residents' life.

Keeping in mind that we must both probe into the past and depict the present, we have progressed to submitting certain proposals concerning Tripolis in the context of the terms "Human City – Novel City – City of Culture". After, we have firstly presented those three keystones and the necessity for focusing on this type of city that has arisen and that we deem it exists, we have put forward our proposals on various sectors of the city's function, trying to make them as much feasible, viable, functional and innovative as possible.

The conclusions drawn from the above have been presented at the end of the work, along with some of our suggestions for further scope of study, while, afterwards, we have indicated the printed and electronic bibliography we have used.



## 1.1 Πόλη: Ένας ζωντανός οργανισμός

Η πόλη και γενικότερα ο αστικός χώρος, βρίσκονται διαχρονικά στο επίκεντρο ερευνών και μελετών ανά τον κόσμο. Πολεοδομοί, τοπογράφοι, αρχιτέκτονες, κοινωνιολόγοι, ψυχολόγοι, φιλόσοφοι, ιστορικοί, συγκοινωνιολόγοι, γεωπόνοι, πολιτικοί μηχανικοί και πολλές ακόμη ειδικότητες επιστημόνων, εργάζονται πάνω σε αυτό το αντικείμενο με μοναδικό σκοπό και στόχο την δημιουργία ενός αστικού χώρου όσο το δυνατόν πιο λειτουργικού και ευχάριστου για τον πολίτη.

Από τα αρχαία χρόνια, ο άνθρωπος είχε αντιληφθεί τη σημασία που έχει η οργάνωση του τόπου κατοικίας του για τη ζωή του. Οργάνωση όχι μόνο θεσμική και οικονομική αλλά και πολεοδομική. Στους «Όρνιθες» του Αριστοφάνη οι δύο κεντρικοί ήρωες, απογοητευμένοι από την Αθήνα, αναζητούν την ιδανική πολιτεία και τελικά αποφασίζουν να ζήσουν με τα πουλιά δημιουργώντας εκ του μηδενός μεταξύ ουρανού και γης την πολιτεία των πουλιών. Μεταξύ των διαφόρων καιροσκόπων που προσπαθούν να εκμεταλλευτούν τη δημιουργία αυτής της πόλης (θρησκευτικοί άρχοντες, πλανόδιοι καλλιτέχνες, νομικοί κ.λπ) ο Αριστοφάνης βάζει και έναν πολεοδόμο να την επισκέπτεται και να προσπαθεί να εκμεταλλευτεί τη νέα ευκαιρία. Μας δείχνει έτσι, τόσο τη σημασία που είχε από τότε η πολεοδομική οργάνωση μιας πόλης και ο πολεοδόμος, όσο και όλες τις παθογένειες που κουβαλά διαχρονικά αυτή η ειδικότητα.

Για πολλά χρόνια, οικισμός και κάτοικοι ήταν έννοιες αλληλένδετες. Οι άνθρωποι ενδιαφέρονταν για τον τόπο κατοικίας τους, δένονταν συναισθηματικά με αυτόν και έδιναν μεγάλη σημασία στην εικόνα και τη λειτουργικότητά του. Το αποτέλεσμα ήταν η δημιουργία οικισμών διαφορετικών μεταξύ τους και με προσωπικότητα, που ενείχαν στην αρχιτεκτονική τους όλες τις ιδιαιτερότητες και τα χαρακτηριστικά των κατοίκων τους. Ο αστικός χώρος ήταν ευχάριστος και ανθρώπινος διαμορφώνοντας ανάλογα και τη συμπεριφορά των κατοίκων του.

Η παραπάνω πραγματικότητα και ισορροπία, άρχισε να διαταράσσεται όταν ο αστικός χώρος άρχισε να μεγαλώνει. Η έντονη και γρήγορη αστικοποίηση, οδήγησε στη δημιουργία μεγάλων αστικών κέντρων τα οποία αναδείχθηκαν σε τόπους ευκαιρίας για μια καλύτερη ζωή. Η ταχύτητα με την οποία συντελέστηκε αυτή η αστικοποίηση ήταν κι εκείνο το στοιχείο που οδήγησε στη δημιουργία ψυχρών και απωθητικών πόλεων. Ο αστικός χώρος δεν μπόρεσε να ακολουθήσει αυτό το γρήγορο ρυθμό με αποτέλεσμα να μην καταφέρει να αφομοιώσει αρμονικά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του νεα πληθυσμού του και να βρεθεί σε σύγχυση. Έτσι, χάθηκε κάθε ίχνος ταυτότητας και διαφορετικότητας και σχηματίστηκαν αστικά κέντρα άχρωμα, μουντά και ψυχρά. Οι πόλεις, από τόποι κοινωνικοποίησης, δράσης και έκφρασης, μετατράπηκαν σε συγγονούς χώρους κατοικίας και εργασίας. Κάθε ανθρώπινο στοιχείο, κάθε ίχνος διαφορετικότητας θυσιάστηκε στο βωμό μιας κατ' ευφημισμόν ανάπτυξης. Με πιο απλά λόγια, η πόλη έπρεπε να στεγάσει άμεσα τον πληθυσμό και δεν υπήρχε χρόνος για κάτι περισσότερο.

Σιγά σιγά βέβαια, οι συνέπειες αυτής της λανθασμένης πρακτικής, άρχισαν να γίνονται εμφανείς. Οι άνθρωποι ζούσαν δυστυχημένοι σε τόπους που τους είχαν πλασαριστεί ως ονειρεμένοι. Η παντελής αδιαφορία, κατά τη δημιουργία των μεγάλων

αστικών κέντρων, για τις ανάγκες του ανθρώπου ως κοινωνικού όντος άρχισε να παρουσιάζει τα πρώτα αποτελέσματά της. Πόλεις, ψυχρές, αδιάφορες, ανθυγιεινές, επικίνδυνες, βιομηχανοποιημένες, χωρίς πράσινο και ελεύθερους χώρους, οδήγησαν σε ανθρώπους παγερούς, αδιάφορους, ξένους, δυστυχημένους, καταπιεσμένους, εγκλωβισμένους, γρανάζια μιας μεγάλης μηχανής. Οι πόλεις έγιναν φυλακές και οι άνθρωποι κρατούμενοι.

Η παραπάνω πραγματικότητα παρατηρείται σε διεθνές επίπεδο, σε μεγαλύτερη ή μικρότερη κλίμακα. Σύντομα έφτασε σε κορεσμό και η στροφή σε μια πιο ανθρώπινη μορφή πόλεων ήταν πλέον επιβεβλημένη και αναγκαία και ήρθε φυσικά. Ο άνθρωπος άρχισε να αναζητά την πραγματική ζωή μέσα στον αστικό χώρο. Άρχισε να αναζητά την επικοινωνία, την ψυχαγωγία, την κοινωνικοποίηση, την έκφραση, την ελευθερία της ψυχής και του νου. Έτσι σιγά σιγά άρχισε να διαμορφώνεται ένα αστικό περιβάλλον πιο ευχάριστο και λιγότερο αποκρουστικό χωρίς να παύει να είναι λειτουργικό και αποδοτικό. Επιχειρήθηκε η επανασύνδεση του ανθρώπου με το δημόσιο χώρο, η ένταξη του πρασίνου και της φύσης στον αστικό ιστό, η οργανωμένη χωροθέτηση των λειτουργιών, η ένταξη όλων των ανθρώπινων αναγκών μέσα στο αστικό πολεοδομικό περιβάλλον. Έτσι, σιγά σιγά, άρχισαν να δημιουργούνται πόλεις πιο ελκυστικές και ευχάριστες και κοινωνίες πιο ευτυχημένες.

Στον ελλαδικό χώρο βέβαια αυτές οι αλλαγές άργησαν να πραγματοποιηθούν, καθώς βασική προϋπόθεση για την εφαρμογή τους είναι η ύπαρξη σταθερής και ισχυρής δημοκρατικής (και όχι ολοκληρωτικής) εξουσίας, κάτι που στην Ελλάδα υφίσταται από το 1980 κι έπειτα. Ωστόσο το πραγματικό ενδιαφέρον του ελληνικού κράτους για τις πόλεις εντοπίζεται κυρίως από τα μέσα της τελευταίας δεκαετίας του 20<sup>ου</sup> αιώνα και μετά. Τα μεγάλα αστικά κέντρα που αναπτύχθηκαν ανά την ελληνική επικράτεια παρουσιάζουν σε γενικές γραμμές τις ίδιες παθογένειες και τα ίδια προβλήματα και η ανάγκη για την επίλυση αυτών των προβλημάτων ήταν επιτακτική. Έτσι σιγά σιγά και με τη βοήθεια των προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι ελληνικές πόλεις άρχισαν να αλλάζουν όψη. Συντάχθηκαν οργανωμένα σχέδια πόλεων, έγιναν προσπάθειες για καθορισμό των χρήσεων γης, αποδόθηκε περισσότερος χώρος στον πεζό και τον ποδηλάτη, αξιοποιήθηκαν οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, ενώ έγιναν και μεγάλες προσπάθειες για την αύξηση του πρασίνου μέσα στον αστικό χώρο. Οι ενέργειες και οι παρεμβάσεις βέβαια συνεχίζονται και θα συνεχίζονται, καθώς όπως είπαμε η πόλη είναι ένας ζωντανός οργανισμός, αναπτύσσεται και εξελίσσεται.

## 1.2 Η περίπτωση της Τρίπολης

Η Τρίπολη, είναι ακόμη μία τυπική ελληνική πόλη. Γνώρισε γρήγορη και άναρχη εξάπλωση, οικοδομήθηκε χωρίς τήρηση βασικών κανόνων και μέριμνα για τις θεμελιώδεις ανθρώπινες ανάγκες και για πολλά χρόνια ζούσε εγκλωβισμένη στις παθογένειες και τις δυσλειτουργίες της. Παρεμβάσεις μεγάλης έκτασης δεν επιχειρήθηκαν ποτέ προκειμένου είτε να προστατευθούν πολιτικά συμφέροντα και σκοπιμότητες, είτε να μη θιγούν ιδιωτικά οικονομικά συμφέροντα. Το αποτέλεσμα ήταν η πόλη, ενώ εξαπλωνόταν σε έκταση και «μεγάλωνε» σε σύγκριση με άλλες ελληνικές πόλεις, να μην εξελίσσεται λειτουργικά και οργανωτικά δημιουργώντας περαιτέρω προβλήματα στην καθημερινότητα των κατοίκων της. Παράλληλα πρέπει να σημειωθεί πως η οθωμανική επίδραση στην πόλη, σχεδόν 200 χρόνια μετά την απελευθέρωσή της, καθόρισε σημαντικά την πορεία της και είναι ακόμη και σήμερα έντονα εμφανής.

Το 2001, εκπονήθηκαν οι πρώτες μελέτες μεγάλων παρεμβάσεων στην καρδιά του αστικού ιστού της Τρίπολης, στο ιστορικό της κέντρο. Δέκα χρόνια μετά, οι μελέτες αυτές (αν και δίχως να επικαιροποιηθούν) άρχισαν να βρίσκουν εφαρμογή και να υλοποιούνται. Σχηματίζεται έτσι μια νέα, διαφορετική πόλη, εκ διαμέτρου αντίθετη με την παλιά τόσο αισθητικά, όσο και λειτουργικά και οργανωτικά. Αυτή η νέα πραγματικότητα αποτελεί μια μεγάλη ευκαιρία περαιτέρω διερευνήσεων σχετικά με τις δυνατότητες και τις προοπτικές του αστικού χώρου και έναν τόπο ανάπτυξης νέων ιδεών και θεωριών γύρω από τις αστικές αναπλάσεις και το συσχετισμό τους με τον άνθρωπο. Της ευκαιρίας αυτής προσπαθούμε να επωφεληθούμε με την παρούσα Διπλωματική Εργασία.

### **1.3 Διάρθρωση & Σκοπός της Διπλωματικής Εργασίας**

Η παρούσα διπλωματική εργασία μελετά τις δυνατότητες και τις προοπτικές που υπάρχουν για να καταστεί η Τρίπολη (με βάση το νέο ιστορικό κέντρο) μια πόλη ανθρώπινη, πόλη διαφορετική, πόλη πολιτισμού. Η προσέγγιση που ακολουθήθηκε στο ζήτημα αυτό περιγράφεται ακολούθως.

Αρχικά μελετήσαμε το παρελθόν της πόλης και την εξέλιξη της. Όχι μόνο την ιστορική, αλλά και την πληθυσμιακή, την διοικητική και φυσικά την πολεοδομική. Προσπαθήσαμε να δούμε, ακολουθώντας την ιστορική πορεία της πόλης, ποιοι ήταν οι παράγοντες που έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της σύγχρονης Τρίπολης, ποια είναι τα στοιχεία του παρελθόντος που χαρακτηρίζουν ως και σήμερα την πόλη, ποιες ήταν οι σωστές κινήσεις και ποιες οι αστοχίες που έγιναν στο παρελθόν και διαμόρφωσαν την υφιστάμενη πραγματικότητα. Η έρευνα αυτή, μας βοήθησε όχι μόνο για να κατανοήσουμε την πορεία της πόλης, αλλά και για να δούμε ποιοι είναι οι επιβεβλημένοι σύνδεσμοί της με το παρελθόν.

Στη συνέχεια, μελετήσαμε το σήμερα της πόλης, το παρόν της. Μέσα από έρευνες αλλά και με επιτόπου παρατήρηση προχωρήσαμε σε καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης στην πόλη σε διάφορους τομείς και σε προσδιορισμό των προβλημάτων αλλά και των δυνατοτήτων της. Παράλληλα, μελετήσαμε την εφαρμοζόμενη μελέτη ανάπλασης του ιστορικού κέντρου και προσπαθήσαμε να κάνουμε μια εκτίμηση των συνεπειών που αυτή θα έχει στη ζωή της πόλης και των κατοίκων της, με καταγραφή της πραγματικότητας που διαμορφώνει και με παρατήρηση των πρώτων ημερών λειτουργίας της.

Ύστερα, προχωρήσαμε στην υποβολή συγκεκριμένων προτάσεων στην κατεύθυνση της ανθρώπινης, διαφορετικής και πολιτισμικής πόλης, αφού πρώτα παρουσιάσαμε αυτούς τους τρεις όρους και την αναγκαιότητα που θεωρούμε ότι υπάρχει για στροφή σε αυτόν τον τύπο πόλης. Οι προτάσεις που παρουσιάζονται αφορούν διάφορους τομείς της, και επιδιώκουν να δώσουν λύσεις όντας παράλληλα υλοποιήσιμες, βιώσιμες, λειτουργικές και καινοτόμες.

Τέλος προχωρήσαμε σε καταγραφή ορισμένων συμπερασμάτων τα οποία εξήχθησαν μέσα από τις έρευνες που πραγματοποιήθηκαν, καθώς επίσης και στην καταγραφή προτάσεων για περαιτέρω μελέτη και διερεύνηση ορισμένων τομέων που δεν αναπτύσσονται ενδελεχώς στην παρούσα εργασία.

**Σκοπός** αυτής της Διπλωματικής εργασίας είναι να αναδειχθεί το μοντέλο της Α.Δ.Π. πόλης και να εξεταστεί το κατά πόσο αυτό μπορεί να αποτελέσει οδηγό για τις ολοκληρωμένες αστικές παρεμβάσεις του μέλλοντος. Παράλληλα γίνεται μία προσπάθεια να τονιστεί ο ρόλος που παίζει το παρελθόν στη διαμόρφωση του μέλλοντος και να αναδειχθεί όχι ως σημείο αποφυγής, αλλά ως σημείο δημιουργικής έμπνευσης και καθοδήγησης. Η

αντιμετώπιση της πόλης ως ζωντανού οργανισμού και η μελέτη της διαρκούς αλληλεπίδρασής της (οικονομικής, κοινωνικής, συναισθηματικής, βιοτικής) με τον ανθρώπινο παράγοντα είναι στοιχεία που αποτέλεσαν οδηγό μας για την επίτευξη του σκοπού της παρούσας εργασίας.



## 2 Ιστορική και Πολεοδομική Εξέλιξη της Τρίπολης

---

### 2.1 Ιστορία της πόλης

#### 2.1.1 Εμφάνιση

Η Τρίπολη ως τοπωνύμιο εμφανίζεται για πρώτη φορά το 1467 στην καταγραφή του Βενετού χρονογράφου Stefano Magno ως ερειπωμένο φρούριο. Αναφέρεται με την επωνυμία Drobolitza που αποτελεί και τον αρχαιότερο τύπο του τοπωνυμίου. Το 1547 εμφανίζεται για πρώτη φορά σε χάρτη και συγκεκριμένα στο χάρτη του Ιάκωβου Gastaldi που αποτελεί και τον αρχαιότερο χάρτη της σύγχρονης Ελλάδας.

Σύμφωνα με τον Ν. Βέη, ως πιθανός χρόνος εμφάνισης της πόλης μπορεί να θεωρηθεί ακόμη και η εποχή που οι Παλαιολόγοι ήταν Δεσπότες της Πελοποννήσου εντάσσοντας μάλιστα την ίδρυση αυτή στα πλαίσια της καθόδου και εγκατάστασης των Αλβανών στην περιοχή τον 14<sup>ο</sup> αιώνα. Στο συμπέρασμα αυτό ο Βέης καταλήγει συνδυάζοντας την πρώτη γραπτή αλλά και χαρτογραφική αναφορά της πόλης καθώς και εντόπιους θρύλους.<sup>(1)</sup>

#### 2.1.2 Ονομασία

Σχετικά με την ονομασία της πόλης υπάρχουν πολλές θεωρίες και φήμες. Η λαϊκά πιο διαδεδομένη, που είναι ότι το όνομά της προέρχεται από το γεγονός ότι την κατοίκησαν πρώτη φορά κάτοικοι τριών διαφορετικών κοντινών οικισμών, δεν αποδεικνύεται ιστορικά.

Σύμφωνα με τον ιστορικό Τάσο Γριστόπουλο το πρώτο όνομα της πόλης, το Drobolitza, προέρχεται από το σλάβικο «dabr' role» που σημαίνει τόπος με βελανιδιές, καθώς υπήρχαν πολλές αναφορές για ύπαρξη πολλών βελανιδιών στην ευρύτερη περιοχή της Τρίπολης. Επίσης και ο Πausanias αναφέρει την ύπαρξη στην περιοχή ενός συγκεκριμένου είδους βρώσιμης βελανιδιάς με την ονομασία «φηγός» την οποία έτρωγαν οι Αρχαίοι Αρκάδες και μάλιστα για το λόγο αυτό ονομάζονταν «βαλανηφάγοι».<sup>(2)</sup>

Μια άλλη άποψη, λίγο διαφορετική, διατυπώνεται από την ιστορική ερευνήτρια Γεωργία Δάλκου, σύμφωνα με την οποία το όνομα της πόλης πιθανόν να είναι μια σλάβικη παραλλαγή του ονόματος της αλβανικής πόλης «Δρυιούπολη» (= τόπος με δρύες). Υπάρχουν καταγραφές για ύπαρξη δάσους με δρύες στην περιοχή της Τρίπολης ενώ και μαρτυρίες κατοίκων της Δρυιούπολης αναφέρουν πως η περιοχή της πόλης εκείνης μοιάζει με το οροπέδιο της Τρίπολης.<sup>(3)</sup>

Τέλος αξίζει να σημειωθεί πως κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας, σύμφωνα με τον Α. Μπούερμαν, η πόλη ονομαζόταν Ταραμπολούσα ή Νταραμπολίντγια και Ταραμπολίντγια.<sup>(4)</sup>

### 2.1.3 Ανάπτυξη της πόλης

Για να παρακολουθήσουμε την ανάπτυξη της πόλης, χρήσιμο είναι να λάβουμε υπόψη μας τα στοιχεία εκείνα που καθόρισαν την εξέλιξη των αστικών κέντρων γενικότερα στην Πελοπόννησο. Κατά τον Β. Παναγιωτόπουλο, οι πιθανές παράμετροι που ορίζουν το σχήμα της εξέλιξης της Πελοποννήσου κατά τον 16<sup>ο</sup> αιώνα, σύμφωνα με ποσοτικά στοιχεία αλλά και μαρτυρίες της εποχής είναι οι εξής<sup>(5)</sup>:

- «Προοδευτική παρακμή του οικιστικού συστήματος που είχε συγκροτηθεί στην προηγούμενη περίοδο (13<sup>ος</sup> - 15<sup>ος</sup> αιώνας), με βασικό χαρακτηριστικό το μικρό ή μεγάλο οχυρωμένο οικισμό-κέντρο
- Επέκταση των καλλιεργειών σε νέα εδάφη, ως συνέπεια της δημογραφικής ανάπτυξης
- Δημιουργία νέων οικισμών»

Γύρω στα 1700 η πόλη αριθμεί 966 κατοίκους και ουσιαστικά είναι ένας άσημος οικισμός υπό την κατοχή των Ενετών. Το 1715, γίνεται η δεύτερη εγκατάσταση των Τούρκων στην Τρίπολη, μετά τη Β' Ενετοκρατία (1687 – 1715), και τότε η πόλη σημειώνει και την πρώτη μεγάλη της ανάπτυξη. Τότε είναι που αναδεικνύεται ως πρωτεύουσα του Μοριά και παράλληλα, ως κέντρο της οικονομικής ζωής της Πελοποννήσου<sup>(6)</sup>. Ο Κώστας Ν. Τριανταφύλλου αναφέρει<sup>(7)</sup>: «Το 1715, ότε επανήλθον οι Τούρκοι, η Τρίπολις μαρτυρείται χωρίον σχεδόν, από τότε όμως ήρχισεν η αστική εγκατάστασις ιδίως Τούρκων αλλά και ημέτερων, εις βάρος μάλιστα των χωρίων της περιοχής, τα οποία εγκατελείποντο. (...) Εγκαθίστανται επίσης και Εβραίοι συν τω χρόνω, οι οποίοι εφθασαν μάλιστα τον αριθμόν 82 οικογενειών και το σημείον τούτο είναι σημαντικόν, διότι καταδεικνύει ενδιαφέρον δια εμπορικήν κίνησιν του τόπου, την οποίαν ούτως εκ του τεκμηρίου ακόμη τούτου διαπιστώνομεν.» ενώ επίσης σημειώνει ότι κατά τη Β' Τουρκοκρατία το εμπόριο στην πόλη ξαναζωντάνεψε, χτίστηκε αγορά και υπάρχει μια γενικότερη εμπορική κίνηση, όχι όμως εμπορίου εξαγωγών. Ο Βασίλης Κρεμμυδάς, μετά από μελέτη των γαλλικών αρχείων, μας πληροφορεί ότι η Τριπολιτσά αποτελούσε κέντρο του ντόπιου εμπορίου, περισσότερο χρηματιστηριακού τύπου. Διαπραγματεύονταν εκεί τις συναλλαγματικές και γινόταν αγοραπωλησία ξένων νομισμάτων από τους Τούρκους και τους Εβραίους<sup>(8)</sup>.

Η Τρίπολη, αναφέρεται κυρίως ως Τουρκόπολη με έντονη τη στρατιωτική παρουσία, ενώ Τρίπολη και Πάτρα καταγράφονται ως πόλεις όπου συγκατοικούσαν Έλληνες και Τούρκοι. Σιγά σιγά εμφανίζονται και οι πρώτες ελπίδες για ελευθερία. Η πόλη δέχεται το πρώτο μεγάλο πλήγμα της ιστορίας της την περίοδο των Ορλωφικών (1769-1770). Η καταστροφή που υπέστη ήταν ολική: εκατοντάδες σπίτια κάηκαν ολοσχερώς ενώ σκοτώθηκαν και 4000 περίπου Έλληνες κάτοικοι. Ωστόσο η πόλη συνεχίζει την πορεία της και ανακάμπτει. Στα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα παρατηρείται τεράστια αύξηση του πληθυσμού ο οποίος φτάνει στους 15.000 με 20.000 κατοίκους. Σε αυτόν τον πληθυσμό, οι Τούρκοι αποτελούσαν ένα ποσοστό περίπου 25-30%<sup>(9)</sup>.

Γενικότερα για την περίοδο της Τουρκοκρατίας, πρέπει να σημειώσουμε ότι η Τρίπολη αποτελούσε αστικό κέντρο υψηλής διοικητικής και οικονομικής (και κατά συνέπεια και ιστορικής) σημασίας. Ο Χ. Π. Κορύλλος αναφέρει σχετικά<sup>(10)</sup>: «Η επί Τουρκοκρατίας ιστορία της Τριπόλεως, συνδέεται μετά της ιστορίας ολοκλήρου της Πελοποννήσου· διότι τότε σχεδόν συνωκίσθη, εκείθεν δ' εξεπορεύοντο αι διαταγαί δι' ων εμαστίζοντο οι δυστυχείς κάτοικοι της χερσονήσου. (...) Εν Τριπόλει συνήρχετο το Συμβούλιον των Πελοποννησίων, συγκροτούμενον υπό των Γερουσιαστών (Μωραγιάν Βιλαετλίδων), εκλεγόμενον υπό των κατοίκων της χερσονήσου και ασχολούμενον ιδίως εις την διανομήν των φόρων κατ' επαρχίας και κοινότητας. Τούτους οι τούρκοι εκάλουν Κοντζαμπάσιδες».

Μια ενδιαφέρουσα περιγραφή της εικόνας της τουρκοκρατούμενης Τρίπολης μας δίνεται σε φύλλο της εφημερίδας «Αρκαδικά Νέα» του 1960, με τίτλο «Η ΤΡΙΠΟΛΙΣ ΠΡΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΕΩΣ (Απόσπασμα εξ ανεκδότου μελέτης)» χωρίς ωστόσο να σημειώνεται το όνομα του συγγραφέα. Η περιγραφή αυτή αναφέρει<sup>(11)</sup>: «Τα τείχη της πόλεως είχαν ύψος 14-20 μέτρων έχοντα στενή αναβαθμίδα όπως διέρχονται και ίστανται οι πολεμισταί, και διηνοιγμένα γύρωθεν δια πολεμιστριών (τυφεκοθυρίδων) είχαν εις διαφόρους αποστάσεις τέσσαρας μεγάλους πύργους φέροντας τηλεβόλα και από διαστήματος εις διάστημα 13 μικτέρους άνευ τηλεβόλων αλλά καταλλήλους προς υπεράσπισιν των τειχών κατά τα πλάγια. Εκτός των οχυρωματικών τούτων έργων υπήρχον εις την μεσημβρινήν της πόλεως πλευράν ιδιαίτερος ισχυρός πύργος (η λεγόμενη μεγάλη τάπια) φέρων τηλεβόλα μεγαλυτέρας ολκής, όστις εδέσποζε μεν της πόλης ολοκλήρου, υπερήσπιζε δε ταύτην. Το φρούριο περιεβάλλετο υπό τάφρου μεθ' ην είποντο προχώματα καλύπτοντα και προασπίζοντα τα τείχη, η περιφέρεια των οποίων ήτο 35000 μέτρων, το δε εμβαδόν της πόλεως 1320000 τετρ. μέτρων. (...) Η κύρια πύλη (...) ήτο η του Ναυπλίου, προς ανατολάς· Δευτέρα προς βοράν, η των Καλαβρύτων, δι' ης εξήρχετο και ο θέλων να διευθυνθή εις Μαντινείαν, Τρίτη η της Καρυταίνης, βορειοδυτικώς. Η τέταρτη πλησίον του Πύργου (Μεγάλη τάπια), έδιδεν έξοδον προς την πεδιάδα, η Πέμπτη ήγεν εις Λεοντάρι και η έκτη προς την Τεγέαν, ης απαντώνται τα ερείπια επί της προς Λακεδαίμονα οδού. (...) Το έδαφος της πόλεως ήτο ακανόνιστον, η γη της ανώμαλος, διεσχισμένη υπό ρυάκων, λοφώδης, χωριζομένη δια γηπέδων ακανονίστων, αγρών καλλιεργημένων και λάκων στασίμων υδάτων (...) Η πόλις υδρεύετο δια φρεάτων εντός της πόλεως ευρισκομένων και δια δύο πηγών ων μία κατά τους κήπους, η δ' ετέρα εις θέσιν Μάνα. (...) Το σεράγιον του Βαλή κατελάμβανε δια των διαφόρων αυτού περιβόλων και διαμερισμάτων μέγα μέρος του προς την πύλη του Ναυπλίου εδάφους, διαιρούμενον δια μιας πτέρυγος οικοδομών αίτινες διεχώριζον αυτό εις δύο διακεκριμένας αυλάς. (...) Προς το μέσον της κυρίας οδού ήτις διέσχισε την από βορά προς μεσημβρίαν, εύρισκε τις την αγοράν, ήτις διηρείτο εις ισαρίθμους προς τας κυριωτέρας συντεχνίας οδούς, εσκιάζετο δε υπό πλατάνων και άλλων μεγάλων δένδρων (...) Πλούσιοι τινές Τούρκοι είχαν πλινθόκτιστα Σεράγια (...) Οι πτωχοί έλληνες απωθηθέντες εις τας προς τα τείχη γειτνιαζούσας οδούς, κατώκουν εις δυσώδεις φωλεάς. (...) Τα αρχαία ανάγλυφα εφρόντιζον να θράυωσιν οι Τούρκοι και όταν επλακόστρωννον εν λουτρόν με τοιαύτα αρχαιότητος λείψανα, έστρεφον το μέτωπον αυτών προς την γην όπως αποκρύψωσιν από των βλεμμάτων των πιστών τα από της θρησκείας των καταδεδικασμένα αντικείμενα ταύτα».

Τέλος, σχετικά με την εσωτερική ζωή της πόλης και συμπληρωματικά στην παραπάνω περιγραφή, πρέπει να λάβουμε υπόψη μας και την περιγραφή του σπουδαίου Γάλλου περιηγητή και φιλέλληνα Francois Rouquerville. Στο βιβλίο του «Voyage en Morée, à Constantinople, en Albanie, et dans plusieurs autres parties de l'Empire Ottoman» αναφέρει<sup>(12)</sup>: «Το παλάτι του Πασά ευρίσκεται εις το άλλο άκρον της πόλεως, μεταξύ της πύλης του Ναυπλίου και των Καλαβρύτων. Εις το μέσον της κεντρικής οδού η οποία διασχίζει την πόλιν από Βορά προς Νότον, ευρίσκεται το παζάρι το οποίον είναι διαχωρισμένον εις πολλούς δρόμους και δρομίσκους και πλουτισμένον με ομάδας καταστημάτων γεωργικών προϊόντων, φρούτων, τροφίμων, οπλοποιείων και βυρσοδεψείων. (...) Σχεδόν παντού βλέπει κανείς καλώς περιποιημένα πηγάδια. Έκαστον σπίτι έχει το πηγάδι του, το νερό του οποίου είναι κακής ποιότητας και ευρίσκεται εις μεγάλον βάθος. Ενταύθα αριθμεί τις τέσσαρα μεγάλα τζαμιά και 5 με 6 ελληνικός ορθοδόξους εκκλησίας. Οι δρόμοι εκτός ενός είναι λιθοστρωμένοι μόνον εις το κέντρον και γεφυρούνται δια ξύλινων περασμάτων, ίνα διευκολύνουν την αποχέτευσιν του ύδατος. Την ακαθαρσίαν των οικιών παίρνουν οι δρόμοι, μετατρεπόμενοι ούτως εις υπονόμους. (...) Το Χάνι είναι το μόνον αξιοπρεπές και στερεόν οικοδόμημα της πόλεως. Είναι λίθινον και με σιδηροφράκτους θύρας». Παράλληλα μας πληροφορεί πως στην

πόλη υπήρχαν ένα Οθωμανικό νεκροταφείο έξω από την πύλη του Ναυπλίου και ένα Μοσχοβίτικο πλησίον του Σεραγίου, όπου θάφτηκαν Ρώσοι στρατιώτες θύματα του πολέμου του 1770<sup>(13)</sup>.

#### 2.1.4 Η Τρίπολη κατά την επανάσταση του 1821

Η προϋπάρχουσα κατάσταση στην πόλη και η καθημερινότητα της ζωής των κατοίκων, διαταράσσεται μετά την κήρυξη της επανάστασης και ιδιαίτερα μετά την κατάληψη της πόλης από τους Έλληνες την 23<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 1821. Η Τρίπολη υπέστη τεράστιες καταστροφές και απώλειες σε έμψυχο και άψυχο υλικό. Ωστόσο, εκείνο που συντελεί στην πλήρη αποδιοργάνωση και διάλυσή της είναι η κατασκαφή της από τον Ιμπραήμ το 1828, όταν αποχώρησε με τα στρατεύματά του από το Μοριά. Ήταν τέτοιο το μένος του Ιμπραήμ κατά της Τριπολιτσάς που όρκισε τους στρατιώτες του, προτού μπουν στην πόλη, να μην αφήσουν τίποτα χρήσιμο όρθιο, ακόμη και το «χουλιάρι να το σχίσουν εις δύο» όπως χαρακτηριστικά σημειώνει ο Φωτάκος<sup>(14)</sup>. Ο Ρήγας Παλαμήδης αναφέρει τα εξής<sup>(15)</sup>: «Μετά την κατά τοιούτον τρόπον πλήρη του τείχους του φρουρίου κατεδάφισιν ο Ιμπραήμ εξ ενός διέταξε την καταστροφήν όλων των κανονοστασίων του φρουρίου δια της κατασκευής υπονόμων και ακολούθως την καταστροφήν όλων των δημοσίων κτιρίων. Κατεστράφησαν ούτω τα τζαμιά, οι τεκέδες, αι εκκλησίαι, τα χάνια. Κατεστράφησαν προσέτι δύο βρύσες με θόλον και δύο επίσης εκκλησίαι θολωταί, του Αγ. Νικολάου και της Αγ. Βαρβάρας, αι οποίαι ευρίσκοντο έξω του φρουρίου της Τριπόλεως και εις απόστασιν ενός και ημίσεος τετάρτου της ώρας. Συγχρόνως σποραδικώς επιρπολούντο και οικίαι. Το έργον της κατεδαφίσεως της Τριπόλεως συνετελέσθη περί την δευτέραν ώραν της ημέρας της 16<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 1828, οπότε ο Ιμπραήμ διέταξε το στράτευμά του να θέσει πυρ εις όλας τας οικίας γενικώς και, μετά την εκτέλεσιν της διαταγής του, έλαβε τον δρόμον της επιστροφής του εις τα Μεσσηνιακά φρούρια, εξελθών εκ της λεγομένης πύλης του Λεονταρίου, την οποίαν είχε αφήσει ανέπαφον. (...) Ότε οι Έλληνες το εσπέρας της 16<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 1828 εισήλθον εις την ελευθέραν, αλλά κατερειπωμένην Τρίπολιν ευρέθησαν προ εικόνας Τρωαδικής. Η ακμάζουσα άλλοτε Τρίπολις, το κέντρο της Πελοποννήσου όλης, ενεφάνιζε θέαμα αξιοθρήνητον. Ήτο δυσώδης και ακάθαρτος· βούρκος, πέτριαι, λάσπη και πτώματα ζώων παρείχον θέαμα ελεεινόν και τα πάντα αποτελούν κυκεώνα και συφερτό ακαθαρσιών. Εκ της πόλεως διεσώθησαν από την Ιμπραϊμικήν καταστροφήν:

1. Ένας οικίσκος μικρός ενός πτωχού αγωγιάτου, καλούμενου Παρασκευά, ο οποίος διεσώθη διότι δεν έπιασε η τεθείσα φωτιά, ως και το καταγώγιον ενός άλλου οίκου.
2. Τα λουτρά της Τριπόλεως: Της Ωρας και του Τεφτέρ Κεχαγιά.
3. Η οικοδομή του ωρολογίου της πόλεως.
4. Ολίγαι κάμαραι των ξενοδοχείων – χανίων.
5. Τινά των έξωθεν του Αγ. Βασιλείου εργαστηρίων.
6. Εν σχολείον – διδασκαλείον θολωτόν τούρκικον, το οποίον έκείτο έμπροσθεν της εκκλησίας του Αγ. Δημητρίου.»

Έξιςου αντιπροσωπευτική της κατάστασης στην πόλη είναι και μια δεύτερη περιγραφή από τον Γραμματέα της Εκτάκτου Επιτροπίας Αρκαδίας Δημ. Βυζάντιο<sup>(16)</sup>: «Η περίφημος πόλις Τριπολιτσά κατεστραμμένη από τον εχθρόν ήτο το αξιοδάκρυτον θέαμα εις τους ορώντας, όπου δεν εφαινοντο ειμή σωρείαι λίθων, τείχη κατεδαφισμένα και οικίαι πυρπολημένα. Δεν εγνωρίζοντο πλατεΐαι ή δρόμοι, ώστε και οι ίδιοι οι κάτοικοι μόλις ηδύναντο να γνωρίσωσι τα ερείπια των εσιών των. Εις όλην την πόλιν δεν ήτο ανεγηγερμένα ειμή τρείς μοναί οικίαι μικραί και ολίγα εργαστήρια επιστεγωμένα με κλάδους δέντρων ως αποσκιαί τινές. Δεν κατώκουν περισσότεραι των δεκαπέντε οικογενειών εις όλην την πόλιν, αλλά και αυταί πεφοβημένα εζήτουν να αναχωρήσουν.»

Πέρα από τις δύο ανωτέρω περιγραφές, μας παραδίδονται και πολλές ακόμη από ιστορικούς και απομνημονευματογράφους που διαφωνούν ως προς τα διασωθέντα κτίσματα.

Ωστόσο, υπάρχει μια πληροφορία που αναφέρεται στα *Απομνημονεύματα του Θεόδωρου Κολοκοτρώνη* και η οποία σύμφωνα με τη Γ. Δάλκου<sup>(17)</sup> επιβεβαιώνεται από τουλάχιστον άλλες 4 πηγές που αναφέρει ότι, μετά την καταστροφή της πόλης και κατά την αποχώρηση των στρατευμάτων του, ο Ιμπραήμ διέταξε να σπείρουν στην πόλη αλάτι προκειμένου να καταστεί η γη άγονη και μη πρόσφορη για καλλιέργειες και ο τόπος ακατάλληλος για να κατοικηθεί. «*Η σπορά άλατος εις πλείστα μέρη της Τριπόλεως υπό του Ιμπραήμ και μετά την κατεδάφισίν της, ενέχει καθ' ημάς συμβολισμόν κατάρας, να μη φυτρώσει τίποτε πλέον επί της πόλεως, ως δεν είναι δυνατόν να φυτρώσει το άλας.*» γράφει ο Ρήγας Παλαμήδης<sup>(18)</sup>.

Στεκόμαστε ιδιαίτερα στο κομμάτι της ιστορίας της πόλης που αφορά στον Ιμπραήμ, καθώς η αποχώρησή του οδήγησε στην εκκίνηση της δημιουργίας της νέας πόλης και, με το πέρασμα των ετών, της διαμόρφωσης της σημερινής Τρίπολης. Οι Έλληνες κάτοικοι της πόλης είχαν φυγαδευτεί στις πλαγιές του Μαινάλου, απ' όπου και παρακολουθούσαν την καταστροφή της. Όταν εκείνος και τα στρατεύματά του αποχώρησαν, οι κάτοικοι επέστρεψαν προκειμένου να διαπιστώσουν από κοντά την κατάσταση. Παρά την οικτρή εικόνα που αντίκρισαν αποφάσισαν να παραμείνουν σε αυτή και να αρχίσουν από την αρχή την ανοικοδόμησή της με προσωπική εργασία. Μετά από σύσκεψή τους στο Ναύπλιο, μόλις 20 μέρες μετά την καταστροφή της πόλης από τον Ιμπραήμ, οι κάτοικοι της Τρίπολης συντάσσουν και υποβάλουν στις 6 Μαρτίου 1828 αναφορά προς τη γενική Γραμματεία του Κράτους με την οποία θέτουν τις προϋποθέσεις της νέας ζωής της πόλης και γνωστοποιούν την επιθυμία τους να ξαναφτιάξουν την πόλη όπως ήταν προ της καταστροφής. Παράλληλα, ζητούν την υποστήριξη του κεντρικού κράτους για το σκοπό αυτό. Όπως μας αναφέρει και πάλι ο Ρήγας Παλαμήδης<sup>(19)</sup>: «*Η μελέτη αυτής της αναφοράς παρέχει ενδιαφέροντα γενικώς ιστορικά στοιχεία, επί μέρους δε αι εξ αυτής της μελέτης διαπιστώσεις είναι αι ακόλουθοι:*

1. *Οι κάτοικοι της κατεδαφισθείσης Τριπόλεως διακηρύσσουν την αμετάτρεπτον απόφασίν των να επανέλθουν εις τας πατρώας εστίας των, να ανεγείρουν αυτάς με την βοήθειαν της Κυβερνήσεως και να επαναφέρουν την πόλιν των εις την προτέραν και, ει δυνατόν, βελτίονα κατάστασιν.*
  2. *Διαπιστώνουν ότι η αποκατάστασις της Τριπόλεως εξαρτάται εκ δύο βασικών παραγόντων: της ιδίας της υπάρχουσας πατριωτικής διαθέσεως και της Κυβερνητικής αρωγής. (...)*
  3. *Εκλέγουν προς επίτευξιν του επιδιωκόμενου αυτού σκοπού δεκατριμελή επιτροπήν (...)* Ειδικότερον ως έργον της εκλεγείσης αυτής επιτροπής καθορίζεται:
    - α) *η ακριβής εξέτασις των μετά την αναχώρησιν του Ιμπραήμ εναπολειφθεισών εις την πόλιν εθνικών υλών και πραγμάτων (...)*
    - β) *η διαφύλαξις των διασωθέντων εκ της καταστροφής τμημάτων των δημοσίων οικοδομών, των λαμπρών πετρών και των μαρμάρων των κρημισθέντων εθνικών κτηρίων προς χρησιμοποίησιν αυτών εις τα μέλλοντα να ανεγερθούν εις την πόλιν δημόσια καταστήματα και εκκλησίας*
    - γ) *η καλή διαίρεσις και η τάξις των δρόμων, των οικιών και των εργαστηρίων της Τριπόλεως και η επίβλεψις των πολιτών, όπως οικοδομώσι βάσει του γενικού σχεδίου ανοικοδομήσεως της πόλεως, το οποίον ήθελε καθορίσει η κυβέρνησις*
- (...)

### 2.1.5 Ανοικοδόμηση

Οι πρώτες διοικητικές αρχές εγκαθίστανται στην Τριπολιτσά τον Απρίλιο του 1828 και βρίσκουν στην πόλη μόλις 15 οικογένειες που είχαν χτίσει εκεί πρόχειρα τα καταλύματά τους και αποτέλεσαν τον πρώτο πυρήνα του πληθυσμού της πόλης<sup>(20)</sup>. Σύμφωνα με τη Γ. Δάλκου<sup>(21)</sup>, «*το θερμό ενδιαφέρον του Καποδίστρια, που επισκέφτηκε για πρώτη φορά την Τριπολιτσά στις 29/3/1828 και πάλι το Μάρτιο του 1829, βάζει τα θεμέλια για την ανασύνταξη των δυνάμεών της και την ανοικοδόμησή της.*»

Ο Καποδίστριας ενδιαφέρθηκε πραγματικά για την ανοικοδόμηση της Τρίπολης και στα πλαίσια αυτού του ενδιαφέροντός του ανέθεσε τη δημιουργία του τοπογραφικού σχεδίου της πόλης το 1828 στο Σταμάτη Βούλγαρη και το Γάλλο Garnot, λοχαγό του μηχανικού στο εκστρατευτικό σώμα του Μοριά, ενώ παράλληλα, δρομολόγησε την κατασκευή διδασκαλείου της πόλης, στη θέση που σήμερα ευρίσκεται το Μαλλιαροπούλειο Δημοτικό Θέατρο<sup>(22)</sup>. Κατά την περίοδο της κατασκευής του διδασκαλείου, επισκέφτηκε την Τρίπολη ο Άγγλος περιηγητής Τραντ, στον οποίο και ανήκει η ακόλουθη περιγραφή<sup>(23)</sup>: «Ούτε ένα δένδρον δεν υπάρχει εις την Τρίπολιν, ούτε ακόμη ένας βαθυπράσινος κυπάρισσος, το σύννηθες κόσμημα της τελευταίας κατοικίας των Μωαμεθανών. Δεν είδα ούτε μίαν σαρικοφόρον στήλην, σημειούσαν μουσουλμανικόν τάφον. Όλα τα Τουρκικά μνημεία εξηφανίσθησαν. (...) Πλησίον τού τζαμίου κατεσκευάζετο νέον οικοδόμημα προωρισμένον δια σχολείον (...). Το σχολείον, θα περιλαμβάνει εκατόν μαθητάς. Μετέβημεν προς επίσκεψιν του διοικητού ο οποίος μας διηγήθη ότι προτού αναλάβη την διοίκησιν της πόλεως προ ενός έτους ούτε μία οικία υπήρχεν εις την Τρίπολιν. Τώρα οι κάτοικοι ανήρχοντο εις 750. Κατά την εποχή των Τούρκων η πόλις ηρίθμει 15000 ψυχάς. Η Τρίπολις ουδέποτε πλέον θα καταστεί αξία λόγου πόλις διότι ευρίσκεται εις το πλέον απομεμονωμένον διαμέρισμα του Μορέως και ένεκα της ελείψεως συγκοινωνίας ο πολιτισμός δεν μπορεί να έχη επίδρασιν επ' αυτής».

### 2.1.6 Η εξέλιξη της Τρίπολης μετά την απελευθέρωση

Η Τρίπολη, εμφανίζεται διοικητικά, ως νομικό πρόσωπο με πολιτική υπόσταση το 1834. Ο Ε. Σκιαδάς αναφέρει<sup>(24)</sup>: «Ο δήμος Τριπόλεως σχηματίστηκε με το Β.Δ. της 9<sup>ης</sup> (21) Νοεμβρίου 1834 (ΦΕΚ 16/1835) "Περί του σχηματισμού των δήμων του νομού Αρκαδίας", ως δήμος της επαρχίας Μαντινείας. Καταχωρήθηκε στη Β' τάξη με πληθυσμό 5696 κατοίκους και έδρα την Τρίπολη. Ο δημότης ονομάσθηκε Τριπολίτης. Η αρχική σφραγίδα του δήμου ήταν κυκλική χωρίς έμβλημα. Ως έμβλημα της σφραγίδος τέθηκε αρχικώς η "Δήμητρα" (εικόνα 2.2.), "...εις ένδειξιν του ότι γεωργική ιδίως η χώρα...". Το έμβλημα αυτό διατηρήθηκε παρά την υπάρχουσα γνωμοδότηση του αρχαιολόγου Π. Ευστρατιάδη, να απεικονισθούν "τρεις λόφοι αρμοδίως τεθειμένοι", "ένεκα της ιστορικής θέσεως των Τρικόρφων...". Ανάλογο Β.Δ. δε βρέθηκε». Η γενικότερη εξέλιξη της πόλης, οικονομική και όχι μόνο, βασίζεται στην τάξη των εμπορών. Η θέση της Τρίπολης την καθιστά μεγάλο εμπορικό κέντρο διαμεσολάβησης και η τάξη των εμπορών είναι εκείνη που θα διευρύνει τους οικονομικούς ορίζοντές της<sup>(25)</sup>. Το 1887 επισκέπτεται την Τρίπολη ο Αμερικανός γεωγράφος Alfred Philippson, ο οποίος και μας δίνει την εικόνα μιας πολύ ζωηρής πόλης. Συγκεκριμένα ο Philippson αναφέρει<sup>(26)</sup>: «Η Τρίπολη ήταν έδρα δικαστηρίου, αρχιεπισκοπής και ενός γυμνασίου, αλλά και οικονομικό κέντρο της Εσωτερικής Πελοποννήσου. Συγκέντρωνε το κρασί και το χασίσι του οροπεδίου και τα προωθούσε στα παράλια μέρη. Στο παζάρι εργάζονταν πολλοί χειρώνακτες που κατασκεύαζαν είδη κοινής χρήσης, όπως μεταλλικά εργαλεία, ρούχα και παπούτσια για τις ανάγκες των χωρικών. Αλλά τα σπίτια της, φτιαγμένα πρόχειρα ακόμη, έμοιαζαν με καλύβες, ενώ και στην εισαγωγή ευρωπαϊκών ειδών υστερούσε σε σχέση με τις άλλες πόλεις της Πελοποννήσου.»

Όσον αφορά στη σύνδεση της Τρίπολης με άλλους οικισμούς, η κατάσταση του οδικού δικτύου λίγο πριν τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα ήταν δραματική. Μάλιστα αν συγκρίνει κανείς τις οδούς εκείνες με τις οδούς της Κεντρικής Ευρώπης εκείνης της εποχής, δεν μπορεί



Εικόνα 2.1  
Το πρώτο έμβλημα του Δήμου Τρίπολης  
Πηγή: Ε.Γ. Σκιαδάς

παρά να διαπιστώσει πως ήταν απαράδεκτες. Ο Α. Μπούερμαν είναι κατατοπιστικός<sup>(27)</sup>: «Μια ελεεινή αμαξιτή οδός προς Ν ωδηγούσε εις το λεκανοπέδιον του Λεονταρίου και Σινάνου (σημερινή Μεγαλόπολις). Εις την εν έτει 1834 νεοϊδρυθείσαν Σπάρτην ηδύνατο να φθάσει τις μέσω μιας πολύ κακής αμαξιτής οδού. Αμαξιταί οδοί δια την ορεινήν Αρκαδίαν προς Β και προς Δ δεν υπήρχον. Εις τα εδάφη αυτά έφθανε τις επί ημιόνων και όνων. Αι γραμμαί επικοινωνίας απετελούντο μάλλον από μονοπάτια διά υποζύγια και πεζούς. Η οδός του Άργους δε συνέπιπτε με την σημερινήν αρτηριάν, αλλ' έπαιρνε την ευθείαν επί των όρειων». Να σημειωθεί εδώ ότι η Εθνική Οδός Τρίπολης – Μύλων κατασκευάστηκε με προσωπική εργασία των κατοίκων, ξεκίνησε να κατασκευάζεται το 1844 και η κατασκευή της ολοκληρώθηκε το 1856<sup>(28)</sup>. Η σύνδεση αυτή ήταν τεράστιας σημασίας, οικονομικής ιδιαιτέρως, λόγω του μικρού λιμανιού που υπήρχε εκεί απ' όπου γινόταν δια θαλάσσης η σύνδεση με τον Πειραιά και την Αθήνα, ενώ παράλληλα και σε συνδυασμό με τον σιδηρόδρομο, ήρε τον απομονωτισμό της πόλης.

Σταδιακά λοιπόν, η Τρίπολη άρχισε να αποκτά και σιδηροδρομική σύνδεση με άλλες πόλεις και να γίνεται μέρος του ευρύτερου σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας. Το όραμα που συνόδευε τη δημιουργία του τρένου ήταν σπουδαίο, καθώς τα σχέδια που υπήρχαν, ήταν να δημιουργηθεί στη γειτονιά του σταθμού του τρένου, μια νέα συνοικία, ή ακόμη και μια βιομηχανική περιοχή<sup>(29)</sup>. Οι προσδοκίες που υπήρχαν για το τρένο ήταν μεγάλες, καθώς η κοινωνία της πόλης υπολόγιζε σε μεγάλη ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας και βελτίωση των συγκοινωνιών<sup>(30)</sup>. Ωστόσο τα αποτελέσματα, αν και πολύ σημαντικά, δεν ήταν τα αναμενόμενα καθώς τόσο η κατασκευή όσο και η μακρά περίοδος λειτουργίας του τρένου μέχρι την πρόσφατη κατάργησή του πέρασαν δια πυρός και σιδήρου. Σχετικά με την κατασκευή των σιδηροδρόμων, η Γ. Δάλκου αναφέρει τα εξής: «Ο Νόμος ΑΦΠΕ' "περί κατασκευής σιδηροδρομικής γραμμής πλάτους 1m από Μύλων εις Καλαμάτας μέσω Τριπόλεως" φέρει χρονολογία 14-12-1887. Στις 2-2-1889 ψηφίστηκε νόμος που παραχωρούσε την εκμετάλλευση της γραμμής στην κατασκευάστρια εταιρία του Βελγίου υπό την επωνυμία "Διεθνής Εταιρεία Οικοδομών και Εργολαβιών Δημοσίων Έργων". Επειδή η εταιρεία δεν εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις της, κηρύχθηκε έκπτωτη και το σχετικό προνόμιο μεταβιβάστηκε στην Εταιρεία ΣΠΑΠ. (...) Το 1892 παραδόθηκαν τμήματα της γραμμής Μύλων – Τρίπολης. Το 1897 περατώθηκε το κομμάτι Τρίπολις – Κούρταγα (Παραδείσια). Η συνέχιση της γραμμής μέχρι το Διαβολίτσι παρουσίαζε μεγάλες δυσκολίες λόγω του βραχώδους εδάφους. (...) Η γραμμή σύνδεσης με το λιμάνι της Καλαμάτας άρχισε να κατασκευάζεται το 1901». Μια καταγραφή και παράλληλα αξιολόγηση της προσφοράς του σιδηροδρόμου στην πόλη, ως τα τέλη της δεκαετίας του 1950 μας δίνει ο Α. Μπούερμαν<sup>(31)</sup>. Αναφέρει συγκεκριμένα: «Μεγάλα οικονομικά οφέλη δεν απέφερε ποτέ η κατασκευή των σιδηροδρόμων εις την Τρίπολιν. Εκτός της μεταφοράς επιβατών –καθημερινοί επιβάται μετ' επιστροφής,



**Εικόνα 2.2**  
**Ο σιδηροδρομικός σταθμός της Τρίπολης**  
**(1907)**  
**Πηγή: Γ. Δάλκου**

όπως εις τα πόλεις της Κεντρικής Ευρώπης, δεν υπάρχουν– υπηρετεί ο σιδηρόδρομος την μεταφοράν σιτηρών, γεώμηλων (...), κυρίως κτηνοτροφικών προϊόντων και οίνων. Επίσης μεταφέρονται προς την Τρίπολιν μηχαναί και και συσκευαί παντός είδους δια την αρκαδικήν γεωργίαν και προς εξυπηρέτησιν των αστικών ανέσεων των πολιτών της Τριπόλεως. Εις την εξέλιξιν και την κίνησιν του πληθυσμού είχε ο σιδηρόδρομος επίσης πολύ μικράν επιρροήν.»

Κομβικής σημασίας γεγονός για τη σύγχρονη ιστορία της Τρίπολης, θεωρείται η υπόθεση που αφορά στα θερινά ανάκτορα της Βασιλικής Οικογένειας της Ελλάδας. Το 1869 θεμελιώνονται στην πόλη τα θερινά ανάκτορα του βασιλιά Γεωργίου Α', στο χώρο που σήμερα βρίσκεται το πάρκο της πόλης. Τελικά, για άγνωστο λόγο, η ιδέα αυτή εγκαταλείπεται και ο Βασιλιάς αποφασίζει να οικοδομήσει τα ανάκτορά του στην Κέρκυρα. Τα ανάκτορα στην Τρίπολη μένουν ημιτελή και παρά τις πολλές ιδέες που υπήρξαν για την αξιοποίησή τους κάτι τέτοιο δεν κατέστη εφικτό. Τελικά κατεδαφίζονται οριστικά το 1929<sup>(32)</sup>. Δύο χωριστές αναφορές στο παραπάνω θέμα γίνονται από τον Χ. Π. Κορύλλο<sup>(33)</sup>: «αποτελών ήδη (σ.σ. ο Ι.Ν. αγίου Βασιλείου) το μόνον της πόλεως κόσμημα, μετά την εν ερειπιώδει καταστάσει εγκατάλειψιν του υπό του βασιλέως ημών ανεγειρομένου ανακτόρου.» και «Εις το τέρμα της οδού υπάρχουσι τα ερειπίοις εοικότα τείχη των ανακτόρων, άπερ επεχείρησε να ανεγείρη ο βασιλεύς Γεώργιος, πλην αφήκεν ημιτελή, δι' αγνώστους τοις πολλοίς λόγους». Ο λόγος που γίνεται αυτή η ειδική αναφορά στα Βασιλικά ανάκτορα που ποτέ δεν ολοκληρώθηκε η κατασκευή τους, είναι η εκτίμηση πως αν είχαν ολοκληρωθεί πιθανόν η ιστορική εξέλιξη της πόλης να ήταν εντελώς διαφορετική.

### 2.1.7 Η Τρίπολη κατά τον 20<sup>ο</sup> αιώνα και μέχρι σήμερα

Μέχρι τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο και τη Γερμανική Κατοχή η Τρίπολη είχε την εξέλιξη μιας τυπικής επαρχιακής πόλης χωρίς μεγάλες διαφοροποιήσεις. Σιγά σιγά αρχίζει να έρχεται στην επιφάνεια της χώρας κυρίως λόγω των πολιτευτών της ενώ παράλληλα η λειτουργία της Παιδαγωγικής Ακαδημίας που είχε



Εικόνα 2.3  
Αποψη της Τρίπολης στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα (1907)  
Πηγή: Γ. Δάλκου

ιδρυθεί από το 1880 αλλά και η έναρξη της λειτουργίας του

Μαλλιαροπουλείου Θεάτρου το 1910 συντελούν προς την ίδια κατεύθυνση και στην περαιτέρω ανάπτυξή της<sup>(34)</sup>. Μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή το 1922, γίνεται και η πρώτη μικρή εγκατάσταση προσφύγων στην πόλη στη σημερινή περιοχή των Φιλικών. Για το λόγο αυτό η συγκεκριμένη περιοχή είναι γνωστή και ως «προσφυγικά». Παρά το ότι η πόλη άρχισε να φαίνεται σε πανελλήνια κλίμακα και να είναι περισσότερο ένας οργανωμένος αστικός χώρος παρά ένα μεγάλο χωριό, η κατάσταση εντός αυτής ως προς την καθημερινότητα της



πλειοψηφίας των κατοίκων παρέμενε δραματική με τις συνθήκες υγιεινής να είναι πολύ άσχημες<sup>(35)</sup>. Η κατάσταση βέβαια αυτή άρχισε σιγά σιγά να βελτιώνεται καθώς η πόλη άρχισε να επηρεάζεται από τις ευρωπαϊκές τάσεις και σε συνδυασμό με τη φυσική ομορφιά της όλης περιοχής αλλά και με το γεγονός ότι στην Αθήνα η καθημερινότητα είχε αρχίσει να γίνεται μαρτυρική αποτέλεσαν τη βάση για να αρχίσει να αναπτύσσεται και ο τουρισμός σε μια πολύ πρωτογενή μορφή του. Η Γ. Δάλκου αναφέρει σχετικά<sup>(36)</sup>: «Πολλοί, τότε, από τους διανοούμενους της λεγόμενης “γενιάς του ‘30” έριξαν το σύνθημα: “στραφείτε στην ελληνική γη, στο ελληνικό χωριό, εκεί θα βρείτε την αληθινή ζωή μας”, εκ του λόγου προφανώς ότι τη λύση δεν μπορούσε να τη δώσει η εν συγχύσει διατελούσα πρωτεύουσα. (...) Οι νέοι επισκέπτες, από το “κλεινόν άστυ” κυρίως, αναζητούσαν να γνωρίσουν αυθεντικές εκδηλώσεις της ζωής, που ήσαν παρελθόν για την πρωτεύουσα, αλλά ζώσα πραγματικότητα για την επαρχία. Πολύ σύντομα έγινε αντιληπτό το επικερδές αυτής της έντονης κινητικότητας. Άρχισε, δηλαδή, να θεωρείται ο τουρισμός υπολογίσιμη πηγή εσόδων».

Η εξέλιξη της πόλης, καθώς και η όποια προσπάθεια εξευρωπαϊσμού και ανάπτυξης της, σταματά λόγω του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και με την έναρξη της Γερμανικής κατοχής. Εκτός από τις ακτές του Αργοσαρωνικού, όλη η Πελοπόννησος τελούσε υπό την κατοχική δικαιοδοσία των Ιταλών και η Τρίπολη αποτελούσε την έδρα της Ιταλικής διοίκησης. Όπως μας πληροφορεί και πάλι η Γ. Δάλκου, οι Ιταλοί «εγκατέστησαν στο ξενοδοχείο “Αρκαδία” (πλατεία Κολοκοτρώνη) το στρατηγείο διοίκησης της μεραρχίας Κάλιαρι, στο Ματζούνειο τους κοιτώνες των στρατιωτών, στο ξενοδοχείο «Σεμίραμις» τη διοίκηση του 59<sup>ου</sup> συντάγματος πυροβολικού, στο Μέγαρο του Μαλλιαρόπουλου την Καραμπινιερία, ενώ την πολυτελή έπαυλη του Τουρκοβασίλη επέλεξε ως κατοικία του, κατά την παραμονή του στην Τρίπολη, ο διοικητής των Ιταλών στρατηγός Κάρλο Τζελόζο». Παράλληλα στην Τρίπολη κατά την περίοδο της κατοχής αναφέρεται η λειτουργία πολλών φυλακών καθώς εκτός από το χώρο των ποινικών φυλακών, χρησιμοποιήθηκαν ως φυλακές και οι χώροι των σφαγείων, ενώ η πόλη αποτελούσε και έδρα τάγματος ασφαλείας. Συνολικά, πέρα από τις υλικές καταστροφές, η Κατοχή άφησε πίσω της και 486 νεκρούς εκτελεσμένους από τα ιταλικά στρατεύματα. Μετά την Κατοχή, κατά την περίοδο του εμφυλίου πολέμου, η Τρίπολη αποτελούσε την έδρα της ανώτατης στρατιωτικής διοίκησης της Πελοποννήσου<sup>(37)</sup>.

Μετά τη λήξη και του εμφυλίου η πόλη αρχίζει ξανά να παίρνει εμπρός. Προσπαθώντας να επουλώσει τις πληγές της συνεχίζει την ανάπτυξή της, κάτι που πιστοποιείται πανηγυρικά με το σπουδαίο γεγονός της ίδρυσης του μεγάλου Παναρκαδικού Νοσοκομείου στην πόλη το 1950<sup>(38)</sup>. Η έντονη αστικοποίηση συνεχίζεται και ο πληθυσμός της πόλης διαρκώς αυξάνεται. Κατά συνέπεια εντείνεται και η ανάγκη να στεγαστεί όλος αυτός ο πληθυσμός, κάτι που οδηγεί την πόλη σε έναν διαρκή οικοδομικό οργανισμό. Νέα κτήρια ξεφυτρώνουν διαρκώς σαν μανιτάρια, χωρίς η δόμηση να ακολουθεί κάποιο συγκεκριμένο κανονισμό ή σχέδιο. Το αποτέλεσμα είναι να παρατηρείται μια ταχύτατη αλλά άναρχη εξάπλωση της πόλης ενώ παράλληλα πολλά νεοκλασικά κτήρια και αρχοντικά καταστρέφονται για να αντικατασταθούν από νέες οικοδομές. Παράλληλα βέβαια, εντείνεται και το κύμα μετανάστευσης προς το εξωτερικό (κυρίως Γερμανία, Η.Π.Α., Αυστραλία και Καναδά)<sup>(39)</sup>.

Μέχρι την περίοδο της δικτατορίας, η ανάπτυξη της πόλης συνεχίζεται με γοργούς ρυθμούς, κάτι που επιβεβαιώνεται από τα γεγονότα. Αναφέρουμε επιγραμματικά<sup>(40)</sup>:

- Εγκατάσταση αστικού τηλεφωνικού δικτύου και σύνδεση της πόλης με την Αθήνα αρχικά και με άλλες δεκαπέντε πόλεις ύστερα. (1953-1967) Η ανάπτυξη της ιδιωτικής τηλεφωνίας υπήρξε ραγδαία.
- Επέκταση της χρήσης του ραδιοφώνου που ως τα μέσα της δεκαετίας του '50 σπανίως κατείχαν ιδιώτες.
- Έναρξη λειτουργίας της τηλεόρασης. (1966)

- Υδροδότηση της πόλης από το Μεθύδριο (Η ιδέα χρονολογείται από το 1953 και τα εγκαίνια του έγιναν το 1967)
- Η Τρίπολη αποκτά Δημοτική Βιβλιοθήκη (1956)
- Πρώτες αναφορές και διεκδικήσεις για να γίνει η Τρίπολη η έδρα του τρίτου Πανεπιστημιακού ιδρύματος της χώρας. (1958)
- Ανέγερση πυροσβεστικού σταθμού Τρίπολης (1959)
- Απόφαση για ανέγερση γηροκομείου (1959)
- Οικοδόμηση νέων σχολικών κτηρίων (1966: Μιστριώτειο Γυμνάσιο ή Γυμνάσιο Αρρένων Τρίπολης και 1962: Εξασφάλιση χρηματοδότησης για Γυμνάσιο Θηλέων στην περιοχή Μπασιάκου )
- Ανάπτυξη του γεωργικού εμπορίου.

Κατά την περίοδο της δικτατορίας η οποία ακολούθησε, η ανάπτυξη επιβραδύνθηκε. Λίγα τα σημαντικά γεγονότα και έργα που έγιναν τότε στην πόλη, καθώς το καθεστώς φρόντιζε με κάθε του κίνηση την προβολή και την ισχυροποίησή του. Στα αξιοσημείωτα, συγκαταλέγεται η προσφορά από τον Δημ. Δελή του ποσού των 10.000.000 δρχ. για τη δημιουργία του Πνευματικού κέντρου της Τρίπολης το 1968 καθώς και τα εγκαίνια του Μεγάρου της Στρατιωτικής Λέσχης το 1970<sup>(41)</sup>.

Μετά την αποκατάσταση της Δημοκρατίας η αναπτυξιακή πορεία της Τρίπολης συνεχίστηκε και η πόλη μεγάλωσε, ωρίμασε, εξελίχθηκε και εξελίσσεται<sup>(42)</sup>. Το 1977 ξεκινούν οι διαδικασίες για τη δημιουργία Δημοτικού Κοιμητηρίου στην περιοχή της Αγίας Τριάδας και το κοιμητήριο εγκαινιάζεται στις 2/6/1993 καταργώντας έτσι τα δύο κοιμητήρια εντός της πόλης, της Μεταμόρφωσης και της Αγ. Βαρβάρας. Την ίδια χρονιά εγκαινιάζεται και το Β' Γυμνάσιο Αρρένων ενώ το Μάιο του 1978 εγκαινιάζεται το Γυμναστήριο της πόλης και μπαίνουν τα θεμέλια για το κολυμβητήριο. Τον Νοέμβριο του 1979 ξεκινούν οι μελέτες για την αξιοποίηση των σπηλαίων του Κάψια τα οποία τελικά εγκαινιάζονται το Δεκέμβρη του 2010. Το Μάιο του 1980 γίνεται η δημοπράτηση για το πολύ σημαντικό έργο της σήραγγας του Αρτεμισίου και τον Ιούνιο του 1991 εγκαινιάζεται μαζί με τη δεύτερη λωρίδα του αυτοκινητόδρομου Κορίνθου – Τριπόλεως. Ωστόσο, η δεύτερη σήραγγα στο Αρτεμίσιο δόθηκε στην κυκλοφορία τον Αύγουστο του 2009.

Πέρα από τα παραπάνω, τα έργα τα οποία ξεχωρίζουν κατά την μεταδικτατορική περίοδο της πόλης είναι:

- Η ανέγερση του Αποστολοπούλειου Πνευματικού Κέντρου που αποτελεί έναν από τους πιο ζωντανούς πυρήνες της πόλης καθώς στις αίθουσές του λαμβάνουν χώρα καθημερινά ποικίλες πολιτιστικές εκδηλώσεις ενώ σε αυτό συνεδριάζουν και το Δημοτικό Συμβούλιο της Τρίπολης, αλλά και το Περιφερειακό συμβούλιο της Πελοποννήσου. Η ανοικοδόμησή του ξεκίνησε το 1983 και το έργο παραλήφθηκε το 1987 με σωρεία προβλημάτων τα οποία επιλύονται έως σήμερα.
- Ο Περιφερειακός δρόμος της Τρίπολης, που παραδόθηκε στην κυκλοφορία το 1984 το μεγαλύτερο τμήμα του και τα συμπληρωματικά έργα συνεχίζονται ως σήμερα (τελευταία προσθήκη η γέφυρα στην περιοχή των σφαγείων).
- Η ίδρυση του Αρχαιολογικού Μουσείου Τρίπολης. Εγκαινιάστηκε το 1986 και στεγάστηκε στο Νεοκλασικό κτήριο (έργο του αρχιτέκτονα Ερνέστου Τσίλερ) όπου στεγαζόταν το νοσοκομείο της πόλης «Η Ευαγγελίστρια»
- Η λειτουργία του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου. Χρόνιο αίτημα των απανταχού Τριπολιτών, το 18<sup>ο</sup> Α.Ε.Ι. της Ελλάδας εγκαινιάστηκε τον Σεπτέμβρη του 2006.
- Η αναπαλαίωση του σπιτιού του ποιητή Κώστα Καρυωτάκη, το οποίο αγοράστηκε από την Περιφέρεια Πελοποννήσου, αναπαλαιώθηκε το 1999 και στο οποίο στεγάζεται η Πρυτανεία του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου.
- Τα εγκαίνια του υπαίθριου θεάτρου του Άλσους Αγ. Γεωργίου, που έκτοτε αποτελεί το θερινό καλλιτεχνικό σημείο αναφοράς της πόλης φιλοξενώντας πλειάδα θεατρικών, μουσικών και χορευτικών εκδηλώσεων κάθε χρόνο.

- Τα εγκαίνια του νέου σταθμού των Κ.Τ.Ε.Λ. (ο οποίος μέχρι πρότινος στεγαζόταν στην πλατεία Κολοκοτρώνη) πραγματοποιήθηκαν τον Οκτώβρη του 2003. Ο νέος σταθμός έδωσε τεράστια ανάσα στην καθημερινότητα της πόλης, καθώς απομάκρυνε από το κέντρο της τον μεγάλο όγκο των λεωφορείων και την κυκλοφοριακή συμφόρηση που αυτά προκαλούσαν.
- Η αναστήλωση και η επαναλειτουργία του Μαλλιαροπουλείου Θεάτρου (ένα από τα μόλις τρία αξιόλογα περιφερειακά θέατρα νεοκλασικού τύπου της Ελλάδας) είναι ίσως το σημαντικότερο έργο που έγινε στην Τρίπολη τα τελευταία χρόνια μαζί με την εν εξελίξει ανάπλαση του ιστορικού κέντρου. Η αναστήλωσή του ολοκληρώθηκε το 2010 και η επαναλειτουργία του έγινε το Μάρτη του 2013.



Εικόνα 2.4  
Το σημερινό έμβλημα του Δήμου Τρίπολης  
Πηγή: <http://www.arcadiaportal.gr>

## 2.2 Διοικητική θεώρηση της Τρίπολης

Μέχρι το 1999 κάθε οικισμός είχε δική του διοίκηση. Οι πόλεις λειτουργούσαν ως Δήμοι με δημάρχους και δημοτικά συμβούλια και τα χωριά ως κοινότητες με προέδρους και κοινοτικά συμβούλια. Η κατηγοριοποίηση ενός οικισμού σε χωριό ή πόλη, γινόταν με βάση τον απογραφικό πληθυσμό του οικισμού. Έτσι, ως τότε, ο Δήμος Τρίπολης αφορούσε μόνο στην πόλη της Τρίπολης.

Από το 1999 και με την εφαρμογή του Προγράμματος «Καποδίστριας», η διοικητική δικαιοδοσία του Δήμου Τρίπολης διευρύνθηκε συστήνοντας το νέο Δήμο Τρίπολης στον οποίο ο παλιός Δήμος συνενώθηκε με τις γειτονικές του κοινότητες που αποτέλεσαν στη συνέχεια τα Δημοτικά Διαμερίσματα του νέου Δήμου. Βρισκόταν στο κεντρικό τμήμα του νομού Αρκαδίας και περικλειόταν από τους Δήμους Φαλάνθου, Βαλτετσίου, Μαντινείας, Κορυθίου και Τεγέας. Συνολικά ο Δήμος αποτελούταν από 11 Δημοτικά Διαμερίσματα, καταλάμβανε το μεγαλύτερο τμήμα του οροπεδίου της Τρίπολης που σχηματίζεται ανάμεσα στα όρη Μαίναλο και Πάρνωνας και περίπου το 90% του συνολικού του πληθυσμού κατοικούσε στην πόλη της Τρίπολης. Αναλυτικά τα Δημοτικά Διαμερίσματα και οι οικισμοί που περιελάμβανε ο Δήμος Τρίπολης κατά την περίοδο 1999-2010 ήταν τα ακόλουθα:

- Δ.δ. Τριπόλεως (οικισμοί «Τρίπολη» και «Μηλιά»)
- Δ.δ. Αγίου Βασιλείου Μαντινείας
- Δ.δ. Αγίου Κωνσταντίνου
- Δ.δ. Ευάνδρου
- Δ.δ. Θάνα (οικισμοί «Θάνας» και «Περπατάρης»)
- Δ.δ. Μάκρης (οικισμοί «Μάκρη» και «Σανατόριον Μάκρης»)

- Δ.δ. Μερκοβουνίου
  - Δ.δ. Παλλαντίου
  - Δ.δ. Πελάγους
  - Δ.δ. Περθωρίου (οικισμοί «Περθώρι» και «Μονή Επάνω Χρέπας»)
  - Δ.δ. Σκοπής (οικισμοί «Σκοπή» και «Χάνια»)
- (πηγή: <http://el.wikipedia.org>)



Εικόνα 2.5  
Ο Καλλικρατικός Χάρτης της Αρκαδίας  
Πηγή: <http://www.arcadonxronoi.gr>

Από το 2010 και μετά, με το πρόγραμμα «Καλλικράτης», η διοικητική πραγματικότητα της χώρας μεταβλήθηκε εκ νέου. Οι νομαρχίες καταργήθηκαν και δημιουργήθηκαν περιφέρειες ενώ οι παλιοί Νομοί ονομάστηκαν «Περιφερειακές Ενότητες.» Συστήθηκαν νέοι μεγάλοι Δήμοι που προέκυψαν με συγχώνευση των υπαρχόντων, ενώ οι παλιοί Δήμοι ονομάστηκαν «Δημοτικές Ενότητες» και τα παλιά δημοτικά διαμερίσματα ονομάστηκαν «Δημοτικές ή Τοπικές Κοινότητες». Στην Αρκαδία (εικόνα 2.6) διαμορφώθηκαν οι Δήμοι Τρίπολης, Μεγαλόπολης, Βόρειας Κυνουρίας, Νότιας Κυνουρίας και Γορτυνίας. Ο νέος Δήμος Τρίπολης προέκυψε από τη συνένωση των εξής Δήμων οι οποίοι πλέον αποτελούν τις Δημοτικές του Ενότητες:

- Τρίπολης (περιλαμβάνει 1 Δημοτική Κοινότητα, 11 Τοπικές Κοινότητες και συνολικά αποτελείται από 16 Οικισμούς)
- Τεγέας (περιλαμβάνει 16 Τοπικές Κοινότητες και αποτελείται συνολικά από 21 οικισμούς)
- Μαντινείας (περιλαμβάνει 7 Τοπικές Κοινότητες και συνολικά αποτελείται από 11 οικισμούς)
- Φαλάνθου (περιλαμβάνει 7 Τοπικές Κοινότητες και αποτελείται συνολικά από 10 οικισμούς)
- Κορυθίου (περιλαμβάνει 6 Τοπικές Κοινότητες και συνολικά αποτελείται από 8 οικισμούς)
- Λεβιδίου (περιλαμβάνει 11 Τοπικές Κοινότητες και αποτελείται συνολικά από 14 οικισμούς)
- Βαλτεσίου (περιλαμβάνει 14 Τοπικές Κοινότητες και συνολικά αποτελείται από 20 οικισμούς)
- Σκιρίτιδας (περιλαμβάνει 7 Τοπικές Κοινότητες και αποτελείται συνολικά από 10 οικισμούς)

(πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή)

Συνολικά ο Καλλικρατικός Δήμος Τρίπολης απαρτίζεται από 1 Δημοτική Κοινότητα (Τρίπολης) 79 Τοπικές Κοινότητες και περιλαμβάνει συνολικά 110 οικισμούς. Έδρα του είναι η πόλη της Τρίπολης ενώ τα όρια του Δήμου σχεδόν ταυτίζονται με τα όρια της Επαρχίας Μαντινείας που υπήρχε παλιότερα.

## 2.3 Πληθυσμιακή εξέλιξη της Τρίπολης

Από την απελευθέρωση και μετά, μέχρι και σήμερα, η πόλη σημειώνει διαρκώς πληθυσμιακή αύξηση σε κάθε καταγραφή του πληθυσμού, με εξαίρεση τα έτη 1870 και 1896 όπου και παρατηρείται μικρή μείωση. Για τη μείωση του 1896 πρέπει να σημειώσουμε πως δικαιολογείται ιστορικά, καθώς στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα παρατηρείται έντονη μετακίνηση πληθυσμού από την Τρίπολη προς την Αθήνα στο πλαίσιο της γενικότερης αστικοποίησης. Ωστόσο, επειδή ταυτόχρονα υπάρχει και μετακίνηση προς την Τρίπολη από τους γύρω από αυτή μικρότερους οικισμούς, η συνολική μείωση του πληθυσμού σε σχέση με την προηγούμενη καταγραφή του 1889 δεν είναι πολύ μεγάλη.

Οι μεγαλύτερες πληθυσμιακές αυξήσεις παρατηρούνται από την καταγραφή του 1870 στην καταγραφή του 1879, από το 1920 στο 1928, από το 1940 στο 1951, από το 1991 στο 2001 ενώ η μεγαλύτερη έως σήμερα αύξηση, σημειώνεται κατά την τελευταία απογραφή, από το 2001 στο 2011. Να σημειωθεί ότι ο πραγματικός πληθυσμός της πόλης, ειδικά κατά τις τελευταίες 3 απογραφές, εκτιμάται πως είναι αρκετά μεγαλύτερος του αναγραφόμενου απογραφικού πληθυσμού.

Η πληθυσμιακή εξέλιξη της Τρίπολης από το 1830 ως σήμερα αποτυπώνεται αναλυτικά στον πίνακα 2.1 και γραφικά στο γράφημα 2.1.

<b>ΕΤΟΣ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΤΟΙΚΩΝ</b>
1830	2.380
1836	4.600
1853	6.600
1856	7.271
1861	7.292
1870	7.020
1879	10.057
1889	10.698
1896	10.465
1907	10.789
1920	11.062
1928	14.397
1940	14.961
1951	17.585
1961	18.500
1971	20.209
1981	21.337
1991	22.463
2001	25.520
2011	30.866

**Πίνακας 2.1**

**Η πληθυσμιακή εξέλιξη της Τρίπολης**

Πηγή: Γ. Δάλκου, «Ο Διόνυσος στην Αρκαδία» & <http://www.inarcadia.gr>



**Γράφημα 2.1**

**Η πληθυσμιακή εξέλιξη της Τρίπολης**

Πηγή: Γ. Δάλκου «Ο Διόνυσος στην Αρκαδία» & <http://www.inarcadia.gr>

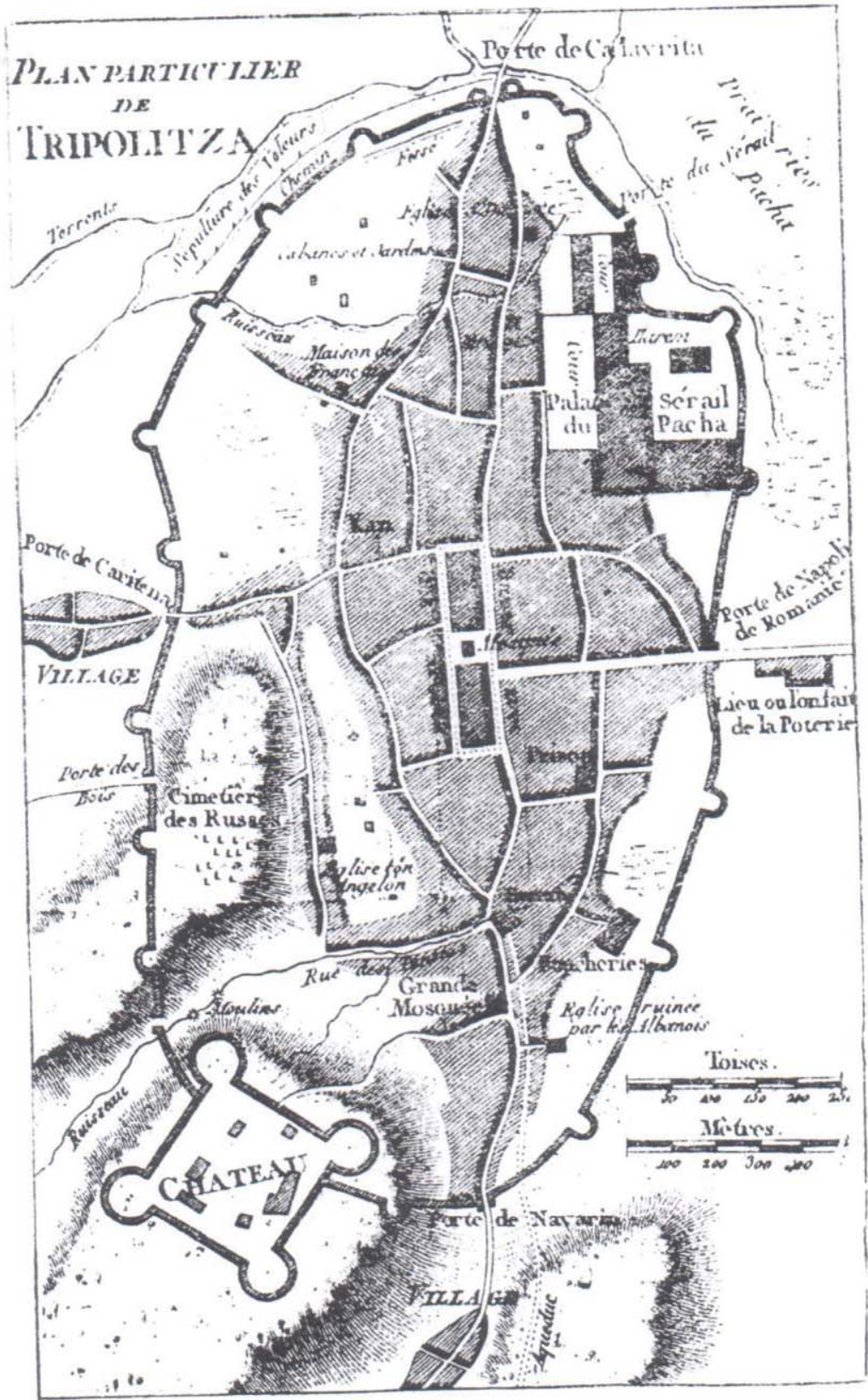
## 2.4 Πολεοδομική εξέλιξη της Τρίπολης

Μετά τα όσα παρουσιάσαμε κατά την αποτύπωση της ιστορικής εξέλιξης της πόλης, θα θεωρούσε εύκολα κανείς πως η πολεοδομική ιστορία της πόλης ξεκινά μετά την κατασκαφή της από τον Ιμπραήμ και κατά συνέπεια θα έπρεπε να μελετηθεί από εκείνο το χρονικό σημείο κι έπειτα, ήτοι από το 1828 και μετά. Ωστόσο, όπως αναφέραμε και παραπάνω, όταν οι Έλληνες κάτοικοι της Τριπολιτσάς αποφάσισαν να επιστρέψουν σε αυτήν και να την ανοικοδομήσουν, ζήτησαν τη στήριξη του Ελληνικού Κράτους προκειμένου «**να επαναφέρουν την πόλιν των εις την προτέραν και, ει δυνατόν, βελτίονα κατάστασιν**»<sup>(43)</sup>. Στόχος δηλαδή των κατοίκων ήταν να χτίσουν μια Τρίπολη ίδια με την προ Ιμπραήμ (αν όχι και καλύτερη) οπότε είναι αναγκαίο να εξετάσουμε την πολεοδομική εξέλιξη της πόλης και προεπαναστατικά, από την εποχή της Τουρκοκρατίας. Επιπλέον, η καθημερινότητα των κατοίκων της Τρίπολης κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας είχε προσαρμοστεί στα πρότυπα της Ισλαμικής πόλης και οι εικόνες των κατοίκων ήταν εικόνες μιας πόλης οθωμανικού τύπου. Κατά συνέπεια, η επίδραση των τουρκικών προτύπων και συνηθειών στη μετεπαναστατική Τρίπολη είναι σημαντική και δεν μπορεί να παραβλεφθεί.

### 2.4.1 Η προεπαναστατική – οθωμανική Τρίπολη

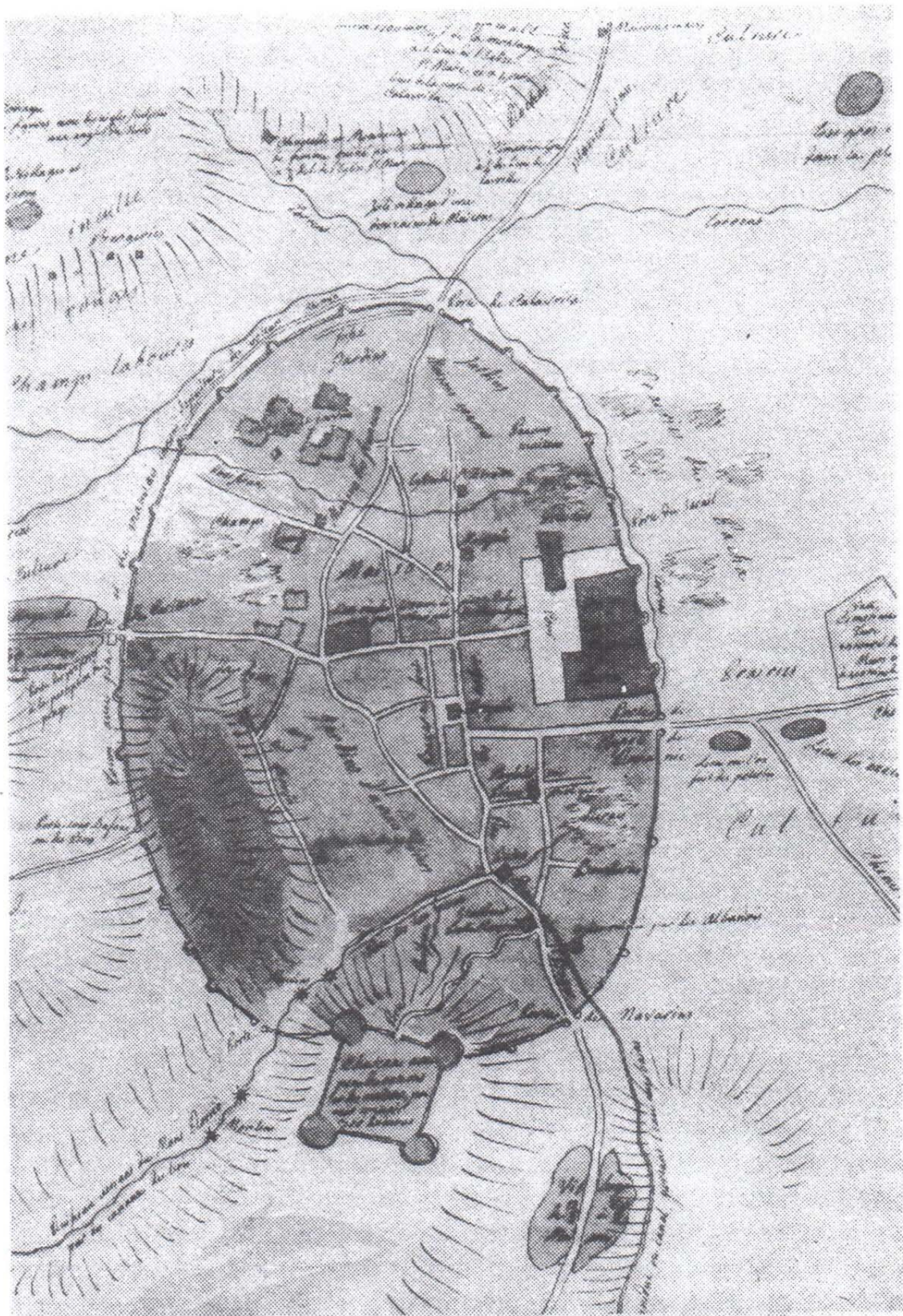
Η τοπογραφική εικόνα που έχουμε για την προεπαναστατική Τρίπολη, προκύπτει κυρίως από το σχέδιο του Γάλλου Γεωγράφου Barbie de Bocage (εικόνα 2.8) που δημοσιεύεται στο βιβλίο του Rouquerville “*Voyage en Moree*” (εικόνα 2.7), καθώς και από τα χειρόγραφα προσχέδια του ίδιου γεωγράφου. Ουσιαστικά, ο Barbie de Bocage προσπάθησε να αναπαραστήσει οπτικά την εικόνα της Τρίπολης βασιζόμενος σε αυτά που καταγράφει ο Γάλλος περιηγητής. Επίσης, πέρα από τα δικά του σχέδια για την προεπαναστατική πόλη, υπάρχουν και τα σχέδια του Maxime Raybaud (*Memoires sur la Grece, Paris 1824*) (εικόνα 2.9) και του T. Gordon (*History of the Greek Revolution, London 1832*) τα οποία όπως αναφέρει ο αρχιτέκτονας Π. Τσακόπουλος είναι σχεδόν όμοια<sup>(44)</sup>. Τα σχέδια αυτά μπορεί να παρουσιάζουν ανωμαλίες στην κλίμακα και ανακρίβειες στις λεπτομέρειές τους, ωστόσο μας δίνουν πολλά και σημαντικά στοιχεία για την εικόνα της πόλης. Παράλληλα, πρέπει να αναφέρουμε ότι και σε όλα τα παραπάνω σχέδια, απεικονίζονται ξεκάθαρα, η αγορά, το σεράι και η ακρόπολη κάτι που τονίζει την ξεχωριστή σημασία τους για την πόλη. Σχετικά με αυτό ο Τσακόπουλος αναφέρει επιπρόσθετα πως «σε μια σειρά σκίτσων του Barbie de Bocage (*Γεννάδειος Βιβλιοθήκη*), το παζάρι, το σεράϊ και η ακρόπολη αναπαρίστανται πάντα επιβεβαιώνοντας τον κυρίαρχο ρόλο τους στην πολεοδομική εικόνα»<sup>(45)</sup>.

Άλλα σχέδια της προεπαναστατικής Τρίπολης δεν αναφέρονται, παρ’ όλο που πολλοί περιηγητές πέρασαν από αυτή ειδικά κατά τα τέλη του 18<sup>ου</sup> και αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Ο λόγος που συμβαίνει αυτό, είναι πως για τους αρχαιολάτρεις περιηγητές η Τρίπολη δεν παρουσίαζε κάποιο ιδιαίτερο αρχαιολογικό ενδιαφέρον γι’ αυτό και ασχολούνται ελάχιστα ή καθόλου μαζί της<sup>(46)</sup>. Παράλληλα τους είναι ιδιαίτερος δύσκολο να κατανοήσουν την οργάνωση και τη λειτουργία μιας πόλης βασισμένης σε πρότυπα τελείως διαφορετικά από αυτά των δυτικών πόλεων. Αντιπροσωπευτική είναι η περιγραφή του Γάλλου περιηγητή Derping που βρέθηκε στην Τρίπολη γύρω στα 1822<sup>(47)</sup>: «(...) Με εξαίρεση τον κεντρικό δρόμο, που διασχίζει όλη την πόλη και είναι πλακοστρωμένος και πλαισιωμένος με αρκετά όμορφα σπίτια το υπόλοιπο δεν είναι παρά ένα σύνολο από χαμηλά σπίτια ή καλύβες, που μεταξύ τους ξεχωρίζουν ορισμένα δημόσια κτίρια, και που τα χωρίζουν βρώμικοι, στενοί και ελικοειδείς δρόμοι. (...) Οι δημόσιες βρύσες δε δίνουν παρά νερό κακής ποιότητας. (...) Ένα χάνι, κλειστό το βράδυ σαν φυλακή, δέχεται τους επισκέπτες, που κατά τα άλλα κανένα αξιοσημείωτο αντικείμενο δεν μπορεί να προσελκύσει. (...)».



Εικόνα 2.6  
 Το σχέδιο Rouqueville  
 Πηγή: Π. Τσακόπουλος



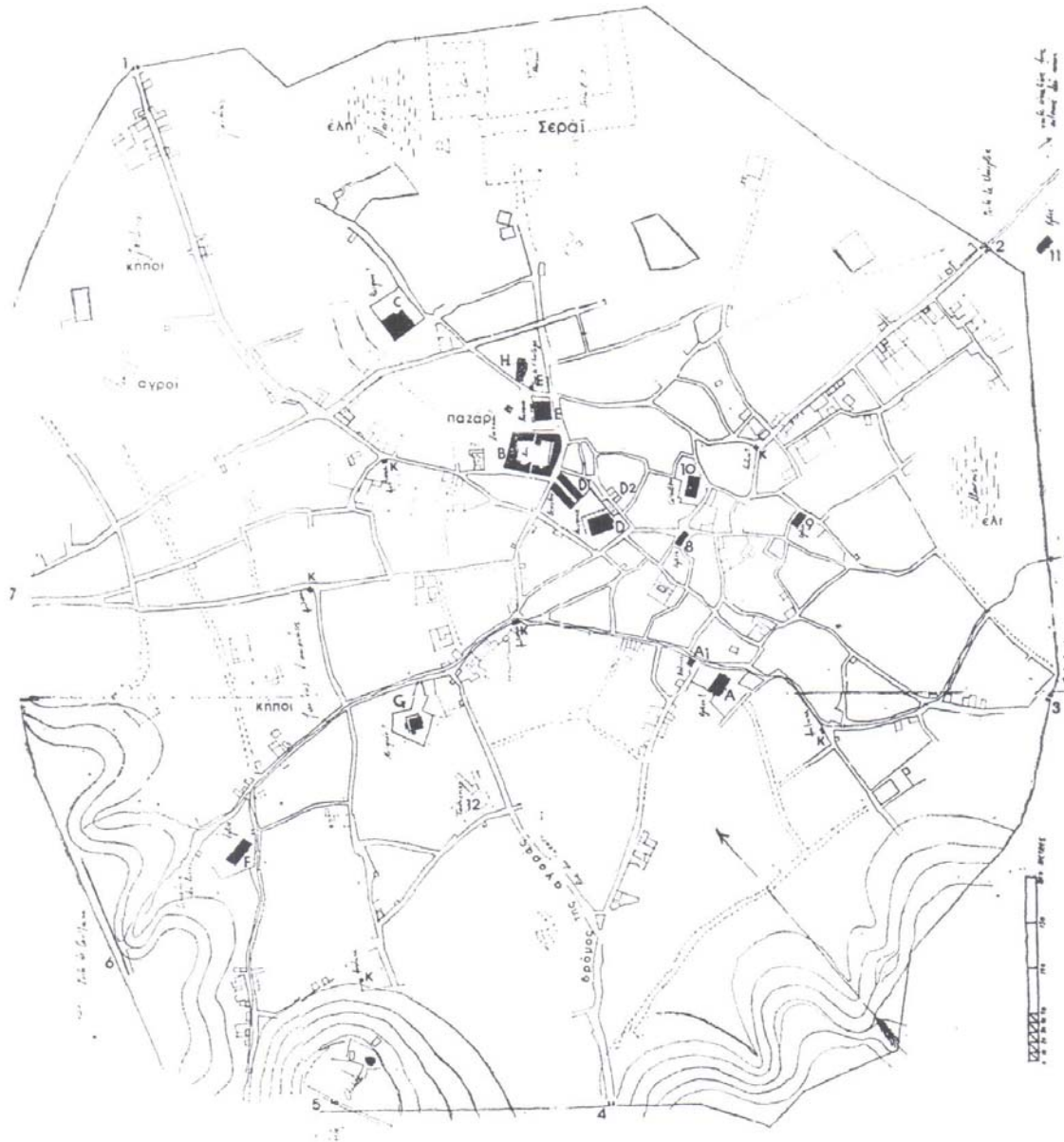


Εικόνα 2.7  
Το χειρόγραφο σχέδιο του Barbie de Boscage  
Πηγή: Π. Τσακόπουλος



Εικόνα 2.8  
Το σχέδιο Raybaud  
Πηγή: Π. Τσακόπουλος

Με βάση τα παραπάνω σχέδια, αλλά και την αποτύπωση της πόλης του 1828 από τον Στ. Βούλγαρη (θα αναφερθούμε εκτενέστερα παρακάτω) ο Τσακόπουλος μας παραδίδει ένα σχέδιο (εικόνα 2.10) με το οποίο επιχειρεί να απεικονίσει όσο γίνεται καλύτερα την οθωμανική Τρίπολιτσα.



Αναπαράσταση του πολεοδομικού ιστού της Τρίπολης πριν απ' την απελευθέρωση, με βάση τα υπάρχοντα σχέδια.

**Υπόμνημα**

- |                                     |  |                         |                       |
|-------------------------------------|--|-------------------------|-----------------------|
| A. Άγιος Δημήτριος (τζαμί:)         | A1. Μεντρεσές                              | B. Χάνι του Μπεκήρ πασά | C. Τζαμί(;)           |
| D. Τζαμί του Μπεκήρ πασά            | D1. Μπεντεστένι                            | D2. Καρσί               | E. Τζαμί της Ώρας     |
| E1. Πύργος της Ώρας                 | F. Εκκλησία των Αγγέλων (σήμερα Ταξιαρχών) | G. Τζαμί                | H. Τουρκικό Λουτρό(;) |
| K. Δημόσιες Κρήνες                  | 1. Πόρτα των Καλαβρύτων                    | 2. Πόρτα του Ναυπλίου   | 3. Πόρτα του Μυστρά   |
| 4. Πόρτα του Λεονταρίου (Ναβαρινού) | 5. Πόρτα του φρουρίου                      | 6. Πόρτα της Καρύταινας |                       |
| 7. Πόρτα Αγ. Αθανασίου              | 8, 9, 11. Εκκλησίες                        | 10. «Καθολικόν»         | 12. Βυρσοδεψεία       |

**Εικόνα 2.9**  
Αναπαράσταση του σχεδίου της οθωμανικής Τρίπολης κατά Τσακόπουλο  
Πηγή: Π. Τσακόπουλος

Σύμφωνα λοιπόν με το σχέδιο του Τσακόπουλου καταγράφονται στην πόλη<sup>(48)</sup>:

- 4 (ή 5) Τζαμιά
- 1 μεντρεσές (διδασκαλείο)
- 1 χάνι (πανδοχείο)
- 1 μπεντεστένι ή μπεζεστένι
- 1 καρσί ή ταρσί
- 1 οικοδόμημα ρολογιού
- 1 τούρκικο λουτρό
- 1 χώρος με δημόσιες βρύσες
- 1 Καθολικό
- 1 χώρος με βυρσοδεψεία
- 4 εκκλησίες
- 7 πύλες στο τείχος της πόλης

Σημειώνουμε ότι τα «μπεζεστένι» και «ταρσί» είναι τύποι τούρκικης αγοράς που θα εξηγήσουμε παρακάτω.

Σχετικά με τα κτίσματα της προεπαναστατικής Τρίπολης, πρέπει να πούμε πως η εικόνα δεν είναι απόλυτα ξεκάθαρη και υπάρχουν ασάφειες και διαφοροποιημένες περιγραφές. Ο αρχιτέκτονας Αργύρης Πετρονώτης, παρουσιάζοντας την εργασία του Τούρκου ερευνητή Ekrem Hayki Ayverdi με τίτλο «Τα εν Ευρώπη Οθωμανικά Αρχιτεκτονικά Έργα» (4<sup>ος</sup> τόμος, Βουλγαρία - Ελλάδα - Αλβανία), αναφέρει<sup>(49)</sup> πως σύμφωνα με την εν λόγω εργασία στην τουρκοκρατούμενη Τρίπολη υπήρχαν:

- 1000 σπίτια
- 11 γειτονιές
- 2 τζαμιά (τεμένη για την προσευχή της Παρασκευής)
- 6 συνοικιακά μεστζίτια (τεμένη της καθημερινής προσευχής)
- 2 μεντρεσέδες
- 2 τεκέδες (ισλαμικές μονές)
- 1 χάνι
- 1 λουτρό

Ο αριθμός των τζαμιών στην ίδια εργασία μεταβάλλεται, καθώς σε άλλο σημείο της ο Τούρκος ερευνητής καταγράφει (και μάλιστα ονομαστικά και με περιγραφή) 6 τζαμιά που είναι και ο τελικός αριθμός στον οποίο καταλήγει, ενώ παράλληλα αναφέρει και την ύπαρξη 2 Μονών δερβίσηδων.

Ο Ρήγας Παλαμήδης, σε ιδίοχειρο σημείωμά του μας παραδίδει λίγο διαφοροποιημένη την εικόνα σχετικά με τα κτίσματα της πόλης κατά την τουρκοκρατία. Συγκεκριμένα σημειώνονται<sup>(50)</sup>:

- 5 τζαμιά (τα αναφέρει ονομαστικά μαζί με τα περιουσιακά στοιχεία καθενός)
- 2 τεκέδες (τους αναφέρει ονομαστικά)
- 1 μεντρεσές
- 1 κιταπχανές (βιβλιοθήκη)
- 3 χάνια για το στράτευμα των τούρκων ηγεμόνων
- 1 κιόσκι της εξοχής
- 1 μελκαμές (κατοικία των κριτών)
- 2 τζεπχανέδες (πυριτιδαποθήκες)
- 1 ωροστάσιο
- 12 μεχτέπια (χώροι διδασκαλείας)
- 4 εκκλησίες

Πιθανόν βέβαια να υπάρχουν αποκλίσεις ανάμεσα στην τότε πραγματικότητα και στα όσα μας μεταφέρει ο Ρήγας Παλαμήδης, καθώς τότε οι χρήσεις γης δεν ήταν ξεκάθαρες. Για παράδειγμα ένα σπίτι μπορεί να λειτουργούσε και ως εργαστήριο για τον ιδιοκτήτη του, ή να διέθετε ο ιδιοκτήτης έναν χώρο του για άλλη χρήση εκτός της κατοικίας, οπότε το σπίτι αυτό μπορεί να έχει θεωρηθεί ταυτόχρονα και κατοικία και κάτι άλλο.

Μελετώντας τις καταγραφές για τα κτίσματα της προεπαναστατικής πόλης, καθώς και τις γενικότερες ιστορικές αναφορές για την πόλη, συμπεραίνουμε πως η καταγραφή του Π. Τσακοπούλου (και φυσικά η χαρτογραφική αναπαράσταση της πόλης από τον ίδιο), είναι η πιο κοντινή στην τότε πραγματικότητα (παρά τις όποιες πιθανές αποκλίσεις και αστοχίες).

## 2.4.2 Η δομή και η λειτουργία της οθωμανικής πόλης – Αντιπαραβολές με το σήμερα

Όπως αναφέραμε και κατά την ιστορική παρουσίαση, η Τρίπολη αρχικά δημιουργήθηκε ως εμπορικός κόμβος καθώς σε αυτή διασταυρώνονταν οι δρόμοι προς Μυστρά, Ναύπλιο, Ναβαρίνο και Πάτρα. Με βάση αυτούς τους 4 δρόμους έγινε και η οικιστική ανάπτυξη και οικοδόμησή της. Το δε τείχος της, ακριβώς επειδή κατασκευάστηκε μεταγενέστερα (1785), δεν επηρέασε τον τρόπο με τον οποίο αυτή σχηματίστηκε<sup>(51)</sup>. Γι' αυτό και όπως σημειώνει ο Τσακόπουλος<sup>(52)</sup> «η μορφολογία του ιστού της πόλης διαφέρει ριζικά από αυτήν των οχυρωμένων βενετσιάνικων κάστρων, όπως το Ναύπλιο ή η Μονεμβασιά». Παράλληλα πρέπει να σημειώσουμε ότι ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά της οθωμανικής πόλης ήταν ο συνδυασμός οικιστικής ανάπτυξης και πρασίνου, κάτι που το συναντούμε και στην οθωμανική Τρίπολη, καθώς εντός των τειχών της πόλης περιλαμβάνονται αγροτικές εκτάσεις και έλη, αλλά και κήποι<sup>(53)</sup>.

Τα βασικά πολεοδομικά στοιχεία της οθωμανικής πόλης ήταν τρία:

### A) Η αγορά

Η θέση της Τρίπολης στην τουρκοκρατούμενη Πελοπόννησο ως εμπορικού κόμβου, είχε ως αποτέλεσμα η αγορά της να είναι ένας τόπος με μεγάλη σημασία για την όλη λειτουργία της. Πέρα από τις οικονομικές συναλλαγές, η αγορά αποτελούσε και τόπο συνάντησης των κατοίκων, Τούρκων και Ελλήνων, αν και οι συχνότεροι θαμώνες της ήταν οι έμποροι. Στην Τρίπολη, η εσωτερική αγορά αναπτύχθηκε και στους τρεις τύπους της οι οποίοι είναι οι εξής<sup>(54)</sup>:

#### ➤ Η διαρκής αγορά

Η αγορά αυτή κάλυπτε τις ανάγκες του πληθυσμού της πόλης καθώς και των αγροτών πέριξ αυτής, ενώ παράλληλα ήταν ο τόπος στον οποίο διευρυνόταν το εσωτερικό εμπόριο και προωθούνταν το εξωτερικό. Παρόμοιες αγορές σημειώνονται και σε άλλες πόλεις της Πελοποννήσου εκείνη την εποχή. Η διαρκής αγορά γινόταν συνήθως σε δύο χώρους που ήταν οι εξής:

- Το **μπεζεστένι**, το οποίο αποτελούσε τόπο αγοραπωλησίας αλλά και παράλληλα τόπο φύλαξης των πολύτιμων εμπορευμάτων, το οποίο υπήρχε στην Τρίπολη τόσο λόγω της θέσης της πόλης, όσο και λόγω της ύπαρξης σε αυτή μεγάλου μουσουλμανικού πληθυσμού και αξιωματούχων.
- Το **καρσι** ή **ταρσί**, το οποίο σχηματιζόταν από ένα δίκτυο σκεπαστών οδών με ημιυπαίθρια εμπορικά καταστήματα και το οποίο πιθανόν βρισκόταν στη σημερινή περιοχή των Κλωνατζίδικων.

#### ➤ Η περιοδική αγορά

Η αγορά αυτή, λεγόμενη και «ανοιχτή εβδομαδιαία», ήταν αυτή όπου οι χωρικοί διέθεταν τα αγροτικά προϊόντα τους προς πώληση. Στην πρώιμη οθωμανική εποχή στην αγορά αυτή λάμβανε χώρα η ανταλλακτική μορφή εμπορίου που ήταν και η μόνη τότε και συχνά με απαράδεκτους όρους. Στην οθωμανική Τρίπολη η αγορά αυτή γινόταν στο **bazaar** το οποίο σύμφωνα με τον Τσακόπουλο βρισκόταν «στο χώρο κοντά στο χάνι και στο δεύτερο τζαμί του κέντρου». Αυτός ο τύπος αγοράς, μπορεί να θεωρηθεί και ως ο πρόδρομος της σημερινής Λαϊκής Αγοράς.

### ➤ Τα ετήσια πανηγύρια

Η αγορά αυτή αποτελούσε το σημαντικότερο εμπορικό γεγονός του χώρου. Στα ετήσια πανηγύρια, έμποροι από διάφορες περιοχές συναντιούνταν, προχωρούσαν σε αγοραπωλησίες, γνώριζαν νέα προϊόντα και γενικότερα αντάλλασσαν απόψεις και πληροφορίες.

Προσπαθώντας να χωροθετήσουμε την αγορά της οθωμανικής πόλης στη σύγχρονη πραγματικότητα μπορούμε να βρούμε μόνο ίχνη της σε ορισμένες περιοχές όπως<sup>(55)</sup>:

- Τα Κλωνατζίδικα (*πεζοδρομημένη περιοχή στον Ι.Ν. Νεομάρτυρος Δημητρίου*)
- Τα «Γύφτικα» (*οδός Ουάσιγκτον και στις κάθετες αυτής οδούς Δημητσάνης, Φιλελλήνων και Υψούντος*)
- Το «Γουρνοπάζαρο» (*πλατεία Βαλτετσίου*)

Πέρα από αυτούς τους χώρους όμως και οι σημερινοί κύριοι εμπορικοί άξονες του κέντρου της πόλης (Εθνικής Αντίστασης και Τάσου Σεχιώτη) είχαν χρήσεις γης κυρίως εμπορικού χαρακτήρα, κάτι που αναπτύχθηκε περισσότερο μετεπαναστατικά και παραμένει ως τις μέρες μας. Σαν γενικότερο συμπέρασμα όμως μπορούμε να πούμε πως οι οθωμανικές αγορές που αναπτύχθηκαν στην προεπαναστατική Τρίπολη, έπαιξαν σημαντικό ρόλο στον καθορισμό και την έκταση του εμπορικού κέντρου της σύγχρονης πόλης.

### **B) Το κιουλιγιέ (kulillie)**

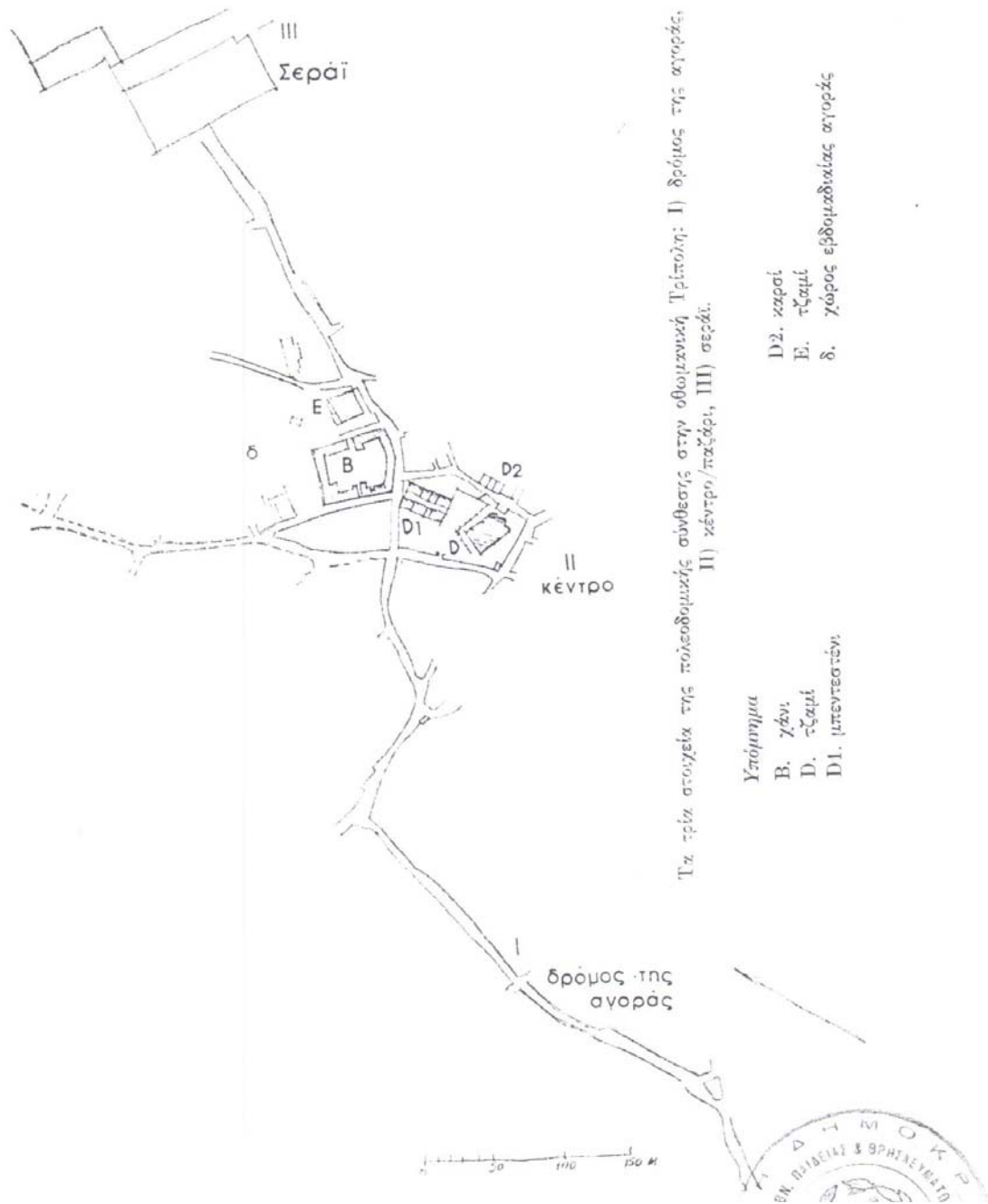
Το κιουλιγιέ, ήταν ένας οθωμανικός θεσμός που προέκυπτε από τη γενικότερη αντίληψη του κεντρικού οθωμανικού κράτους περί μνημειακότητας των πόλεων. Πρόκειται για ένα **σύνολο κτισμάτων με κοινωφελή ή θρησκευτικό χαρακτήρα** (όπως τζαμιά, δημόσια νοσοκομεία, δημόσια εστιατόρια) σε συνδυασμό με κάποια εργαστήρια, καταστήματα, λουτρά από τα οποία και εξέπιπταν τα έξοδα για τη συντήρησή τους. Τα κτήρια αυτά αποτελούσαν συνήθως δωρεές εύπορων Τούρκων αξιωματούχων και έπρεπε να εξασφαλίζεται η διαρκής και απρόσκοπτη λειτουργία τους<sup>(56)</sup>.

Στο κέντρο της πόλης, αναγνωρίζεται σύμφωνα με τον Τσακόπουλο η ύπαρξη ενός τέτοιου συμπλέγματος κτηρίων και αναφέρει σχετικά<sup>(57)</sup>: *«Η ονομασία ορισμένων από τα κτήρια που αναγνωρίζουμε στο κέντρο της Τρίπολης (...) καθώς και η χωροθέτησή τους σύμφωνα με ένα ορισμένο μοντέλο (συνύπαρξη, δηλαδή, θρησκευτικών κτηρίων με αγορές χάνια κ.λπ.) μας οδηγεί στο να συμπεράνουμε την ύπαρξη ενός kulillie»*. Γνωρίζοντας περίπου τη θέση των τζαμιών στο κέντρο, του χανιού, των λουτρών αλλά και του μπεζεστέν και του ταρσί μπορούμε κατ' εκτίμηση να προσδιορίσουμε το κιουλιγιέ της Τρίπολης στο χώρο που εκτείνεται από το παλαιό Δημαρχείο μέχρι την πλατεία Αγ. Βασιλείου, συμπεριλαμβανομένης και της πλατείας Πετρινού.

Η πρόσβαση των κατοίκων στο κιουλιγιέ γινόταν μέσα από διχαλωτούς στενούς δρόμους που ξεκινούσαν από την κάθε οικία και κατέληγαν συνήθως στο κύριο εμπορικό δρόμο<sup>(58)</sup>. Ο Κύριος Εμπορικός Δρόμος αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία του ισλαμικού πολεοδομικού τύπου και συνήθως εκτείνεται από Βορά προς Νότο διερχόμενος από το κιουλιγιέ και καταλήγοντας σε κάποιο διοικητικό κέντρο (σεράι). Σύμφωνα με τη μελέτη για την Ανάπλαση του ιστορικού κέντρου της Τρίπολης που συντάχθηκε το 2001<sup>(59)</sup>, ο δρόμος αυτός στην περίπτωση της Τρίπολης *«άρχιζε από την οδό Καλαμών στο ύψος περίπου της «βίλλας του Τουρκοβασίλη», όπου βρισκόταν η πύλη του Λεονταρίου, συνέχιζε από τη σημερινή οδό δεκάζου η οποία έτεμνε την Καλαμών λίγο ψηλότερα από την πλατεία Βαλτετσίου, κατέβαινε την οδό Ταξιαρχών, διέσχιζε τη σημερινή κεντρική πλατεία διαγωνίως και τέλος επί της οδού Κέννεντυ (σ.σ.: σημερινή οδός Τάσου Σεχιώτη) έφθανε μέχρι την πλατεία Άρεως, όπου ως γνωστό ευρισκόταν το κέντρο εξουσίας, το σεράι του Πασά»*.

### Γ) Το σεράι

Για το σεράι γνωρίζουμε μόνο τη θέση του η οποία ήταν στη σημερινή πλατεία Άρεως και πιθανότατα στη θέση όπου βρίσκεται οικοδομημένο το ξενοδοχείο «Άρτεμις». Η ακριβής του οργάνωση μας είναι άγνωστη και υπάρχουν μόνο κάποιες περιγραφές, ωστόσο μπορούμε να επισημάνουμε πως ήταν ένα περιτειχισμένο αυτόνομο συγκρότημα κτηρίων, σαν «πόλη μέσα στην πόλη», στο οποίο χτυπούσε η καρδιά του Μοριά καθώς ήταν το κέντρο λήψης των αποφάσεων για όλη την Πελοπόννησο<sup>(60)</sup>.

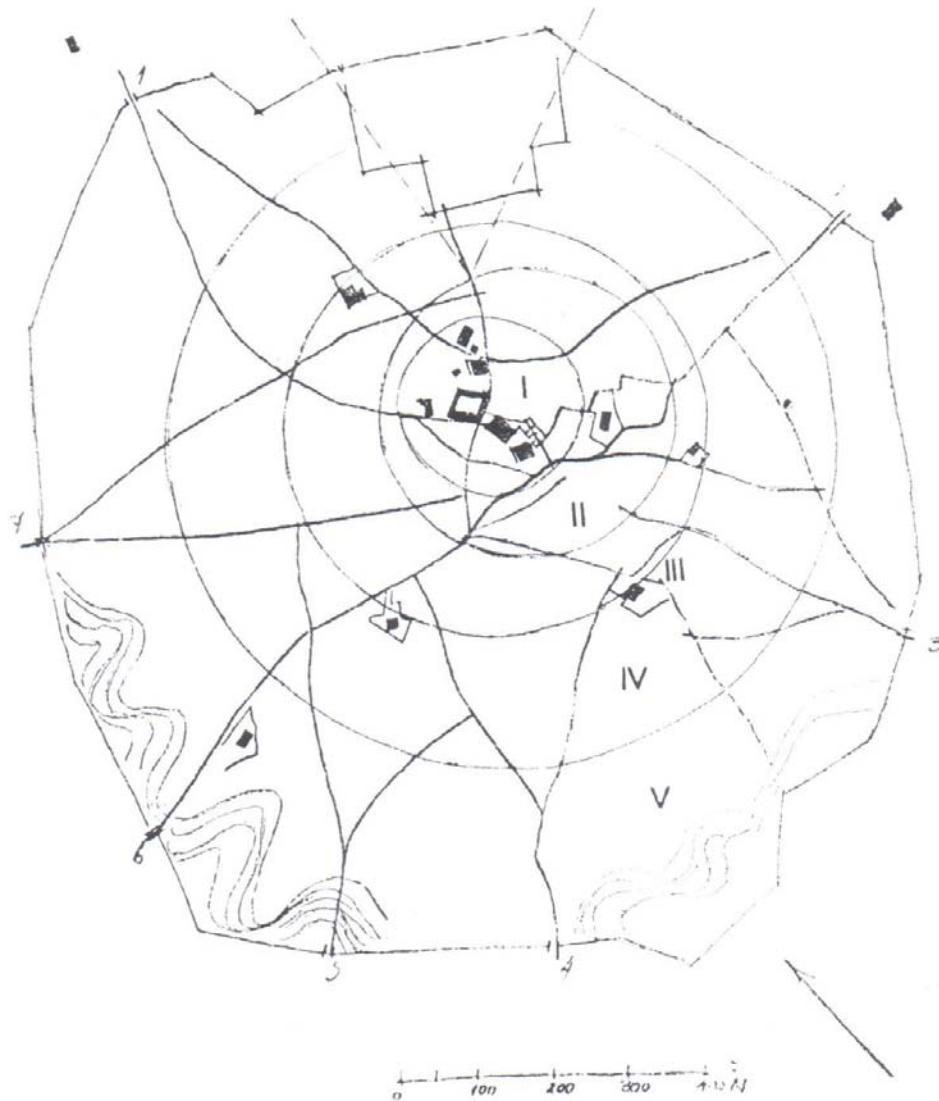


Εικόνα 2.10  
Τα τρία στοιχεία της πολεοδομικής σύνθεσης στην οθωμανική Τρίπολη κατά Τσακόπουλο  
Πηγή: Π. Τσακόπουλος

Από όλα τα παραπάνω, γίνεται αντιληπτό πως η Τρίπολη και λόγω του μεγέθους της αλλά και στα πλαίσια της ισλαμικής πολεοδομικής τυπολογίας, ήταν μια πόλη που αναπτύχθηκε με βάση το κέντρο της. Είναι σαφές, με βάση την κατά Τσακόπουλο χωροθέτηση των δημοσίων κτηρίων, πως η μόνη αποκεντρωμένη λειτουργία στην ισλαμική Τρίπολη ήταν η θρησκευτική. Μοιραία λοιπόν, η πόλη συγκεντρώθηκε γύρω από το κιουλιγιέ και αναπτύχθηκε ακολουθώντας τον κεντρομόλο τύπο πολεοδομικής επέκτασης<sup>(61)</sup>.

Όπως αναφέραμε οι δρόμοι της πόλης ξεκινούσαν από τις εισόδους των κατοικιών και κατέληγαν (είτε άμεσα, είτε μέσω των οδών από τις πύλες του τείχους αλλά και άλλων ενδιαμέσων οδών) στον κεντρικό εμπορικό δρόμο. Σχημάτιζαν έτσι ένα ατρακτοειδές οδικό δίκτυο το οποίο και όριζε τον πολεοδομικό ιστό της πόλης<sup>(62)</sup>.

Η οργάνωση του χώρου, βασιζόμενη στον κεντρομόλο τύπο ανάπτυξης της πόλης, έγινε κατά ομόκεντρους κύκλους<sup>(63)</sup> (εικόνα 2.12). Ο Τσακόπουλος στο παρακάτω σχέδιο χωροθετεί αυτούς τους κύκλους και τους αριθμεί, αναφέροντας για κάθε ζώνη την αντίστοιχη χρήση γης.



Εικόνα 2.11

Το δίκτυο των δρόμων και η οργάνωση του χώρου κατά ομόκεντρους κύκλους στην οθωμανική Τρίπολη  
Πηγή: Π. Τσακόπουλος



Συγκεκριμένα και με βάση το σχέδιο αυτό έχουμε τις εξής ζώνες<sup>(64)</sup>:

- ΖΩΝΗ I: κιουλιγιέ και αγορές
- ΖΩΝΗ II: πυκνός αστικός ιστός με στενούς εμπορικούς δρόμους
- ΖΩΝΗ III: περικλειστοί ελεύθεροι χώροι (αυλόγυροι τζαμιών και εκκλησιών, καθώς και νεκροταφεία)
- ΖΩΝΗ IV: αραιός αστικός ιστός με συνοικίες (μαχαλάδες)
- ΖΩΝΗ V: άκτιστες εκτάσεις με αγρούς, έλη και κήπους στα όρια του τείχους της πόλης

Στη ΖΩΝΗ II κατοικούσαν οι Τούρκοι, ενώ στη ΖΩΝΗ IV ανήκαν οι φτωχικές χριστιανικές συνοικίες. Γνωστές συνοικίες της πόλης ήταν τα «Δημητσανίτικα» (οδός Θεοφιλοπούλου), τα «Ρουμελιώτικα» (από οδό Κακλαμάνου και γύρω από την οδό Παλλαντίου), η «Συνοικία του Αγιοταξιάρχη» καθώς και η «Συνοικία των Εβραίων» (κοντά στον Ι.Ν. Αγίου Δημητρίου). Ελεύθεροι χώροι και χώροι συνάθροισης του λαού (εκτός της αγοράς) δεν υπήρχαν στην πόλη σε αντίθεση με τις Ευρωπαϊκές πόλεις της εποχής. Η συγκέντρωση του κόσμου γινόταν στις αυλές των θρησκευτικών κτισμάτων (τζαμιά και εκκλησίες) στα πλαίσια των θρησκευτικών εορτών.

Από το 1839 και ως το 1891 το οθωμανικό κράτος προχωρά σε μεταρρυθμίσεις στο πλαίσιο του εξευρωπαϊσμού του<sup>(65)</sup>. Με βάση τρία νομοθετήματα αυτής της περιόδου, πραγματοποιούνται σημαντικές πολεοδομικές παρεμβάσεις σε μεγάλα αστικά κέντρα (είτε διοικητικά είτε αναπτυσσόμενα) αλλάζοντας και βελτιώνοντας την οικιστική πραγματικότητα σε αυτά. Η Τρίπολη όμως εκείνη την περίοδο δεν τελούσε υπό οθωμανική κατοχή και συνεπώς έμεινε ανεπηρέαστη διατηρώντας τα παραδοσιακά ισλαμικά στοιχεία της.

Το συνολικό αστικό περιβάλλον στην οθωμανική Τρίπολη ήταν χαμηλού ποιοτικού επιπέδου και άναρχο, κάτι που πιστοποιείται και από πολλές περιγραφές περιηγητών της εποχής καθώς και από τα κατάλοιπα που έχει αφήσει ακόμη και μέχρι τις μέρες μας. Κάποια από τα στοιχεία αυτού του περιβάλλοντος είναι τα ακόλουθα<sup>(66)</sup>:

- Δημόσιος και ιδιωτικός χώρος δεν είχαν ξεκάθαρα όρια. Συνεπώς ο καθένας οικοδομούσε όπως και όπου ήθελε δίχως σχέδιο με αποτέλεσμα ο πολεοδομικός ιστός της πόλης να είναι λαβυρινθώδης και άναρχος, με δρόμους ασταθούς πλάτους, χωρίς πεζοδρόμια και ενίοτε με αδιέξοδα, καθώς και με οικόπεδα μικρού εμβαδού και ακανόνιστου σχήματος. Στοιχεία αυτής της κατάστασης διαπιστώνονται μέχρι σήμερα ιδιαίτερα στις αποκεντρωμένες περιοχές της πόλης αλλά και σε κάποια σημεία του κέντρου της.
- Πέρα από την πολεοδομική οργάνωση, και η ίδια η δόμηση των κτηρίων ήταν άθλια. Τα περισσότερα ήταν από ευτελή υλικά, τούβλα και ξύλα και μπορεί κανείς να πει πως θύμιζαν παραπήγματα. Ήταν απροστάτευτα σε περιπτώσεις έντονων καιρικών φαινομένων και εκτεθειμένα στον τότε μεγάλο κίνδυνο των πυρκαγιών.
- Στο εμπορικό κέντρο της πόλης, τα καταστήματα ήταν ισόγεια ή διώροφα, μικρού εμβαδού συνήθως, με φέρουσα περιμετρική τοιχοποιία και κεραμοσκεπείς ξύλινες στέγες. Το μικρό εμβαδό ορισμένων καταστημάτων του σύγχρονου εμπορικού κέντρου, πιθανότατα αποτελεί κατάλοιπο εκείνης της εποχής.
- Παρατηρείται παντελής έλλειψη αστικού εξοπλισμού για θέματα υδροδότησης, αποχέτευσης, καθαριότητας και εξωραϊσμού, καθιστώντας την πόλη δυσάρεστη στη διαβίωση και επικίνδυνη για την υγεία. Αρκεί να σκεφτεί κανείς πως οι δρόμοι λειτουργούσαν ως ανοικτοί αγωγοί αποχέτευσης.

Από όλα τα παραπάνω, μπορούμε να έχουμε μια καλή πολεοδομικής εικόνα της οθωμανικής Τρίπολης καθώς και του γενικότερου αστικού περιβάλλοντος, ενώ είναι και εύκολα αντιληπτό πως ορισμένα στοιχεία της σημερινής Τρίπολης αποτελούν κατάλοιπα της οθωμανικής.

### 2.4.3 Το σχέδιο Βούλγαρη - Garnot

Όπως παρουσιάσαμε αναλυτικά κατά την ιστορική θεώρηση της Τρίπολης, μετά την αποχώρηση του Ιμπραήμ από την πόλη οι κάτοικοι αποφάσισαν να επαναφέρουν την πόλη στην κατάσταση που ήταν πριν την κατασκαφή της και ζήτησαν για αυτό το σκοπό τη βοήθεια της Ελληνικής Κυβέρνησης από τον Ιωάννη Καποδίστρια. Ο κυβερνήτης, αναθέτει στον Σταμάτη Βούλγαρη με τη βοήθεια του Garnot τη σύνταξη του νέου σχεδίου της Τρίπολης<sup>(67)</sup>. (Να σημειωθεί εδώ πως, σύμφωνα με τη Γ. Δάλκου<sup>(68)</sup>, την ανοικοδόμηση της πόλης ανέλαβαν ο Βούλγαρης με τον Garnot, μαζί με τους «Παναγ. Θεοδωρόπουλο που δήλωνε αρχιτέκτονας, τον οχυρωματοποιό Δημ. Σταυρίδη και τον αξιωματικό μηχανικού Θεοδ. Βαλλιάνο».)

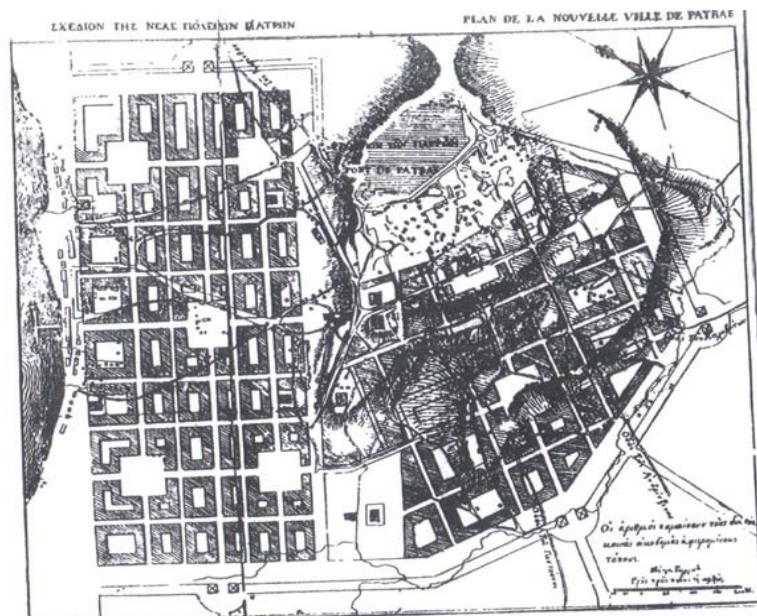
#### 2.4.3.1 Ο Σταμάτης Βούλγαρης και η πολεοδομική του φιλοσοφία

Πριν προχωρήσουμε στην παρουσίαση του σχεδίου, θεωρούμε σημαντικό να αναφέρουμε κάποια πράγματα σχετικά με τον Σταμάτη Βούλγαρη, τον άνθρωπο που έθεσε τις βάσεις για τη σημερινή πολεοδομική πραγματικότητα της Τρίπολης.

Όταν ο Καποδίστριας έφτασε στο Ναύπλιο, στη συνοδεία που αποβιβάστηκε μαζί του ήταν και ο λοχαγός του Γαλλικού στρατού Σταμάτης Βούλγαρης. Με τον Καποδίστρια είχαν 2 χρόνια διαφορά, υπήρξαν συμμαθητές και ήταν παιδικοί φίλοι. Στο Ναύπλιο ο Καποδίστριας του δίνει εντολή να αναλάβει την ενίσχυση των οχυρώσεων του φρουρίου και εκείνος με δική του πρωτοβουλία κάνει μελέτη για την εξυγίανση, την ανοικοδόμηση και την ανάπτυξη της πόλης του Ναυπλίου. Ο Καποδίστριας εγκρίνει τις μελέτες, του δίνει εντολή να καταρτίσει το σχέδιο του Ναυπλίου και ύστερα του αναθέτει την ευθύνη για την κατάρτιση του σχεδίου της Τρίπολης<sup>(69)</sup>.

Γιατί όμως ο Καποδίστριας εμπιστεύτηκε σε έναν λοχαγό δυο τόσο σημαντικά έργα για τη Νέα Ελλάδα; Η απάντηση βρίσκεται στα 29 χρόνια μεταξύ 1799-1828 που ο Βούλγαρης βρισκόταν στον Γαλλικό στρατό. Ο αρχιτέκτονας Νίκος Γ. Τριάντης αναφέρει σχετικά<sup>(70)</sup>: «*Εν πάση περιπτώσει όταν οι Ρώσοι κατέλαβαν την Κέρκυρα το Μάρτιο του 1799, ο Βούλγαρης ακολούθησε το Γαλλικό στρατό και πήγε στη Γαλλία. Εκεί παρακολούθησε μαθήματα στρατιωτικά, μαθηματικά, γεωδαισία, ζωγραφική και άλλα. Μέχρι το 1828 που τον ζήτησε ο Καποδίστριας να τον πάρει μαζί του στην Ελλάδα, ο Βούλγαρης πέρασε πολλές εκστρατείες και περιπέτειες, και εκτός από τον πόλεμο, ασχολήθηκε με πολλά άλλα πράγματα, με την τοπογραφία, την ζωγραφική και την αρχιτεκτονική. Έτσι όταν ο Βούλγαρης έφθασε στην Ελλάδα είχε μια γερή στρατιωτική, επιστημονική και καλλιτεχνική κατάρτιση και μια πλούσια πείρα*». Να σημειωθεί εδώ, ότι μετά την Τρίπολη, ο Βούλγαρης ανέλαβε και την κατάρτιση του σχεδίου ανοικοδόμησης της Πάτρας (εικόνα 2.13).

Σημαντικό επίσης και χρήσιμο για την ανάγνωση του σχεδίου της Τρίπολης είναι να γνωρίζουμε τη φιλοσοφία του Βούλγαρη ως πολεοδόμου. Γενικά, όπως βλέπουμε και από το σχέδιο της Πάτρας αλλά και από αυτό του Ναυπλίου, ο Βούλγαρης αρέσκεται στο να χρησιμοποιεί τον ορθογωνικό τύπο για τη ρυμοτομία των πόλεων. Σχετικά με αυτόν τον τύπο και με βάση το παράδειγμα της Πάτρας, ο Τριάντης αναφέρει για την πολεοδομική φιλοσοφία του Βούλγαρη τα εξής<sup>(71)</sup>: «*Δημιουργεί κανονικές οικοδομήσιμες επιφάνειες και διευκολύνει την οικονομικότερη οικοδόμηση. (σ.σ. ο ορθογωνικός τύπος) Δίνει τη δυνατότητα σωστού προσανατολισμού των κτιρίων. Από αισθητική άποψη δεν είναι ανιαρός όταν διαμορφωθεί καλλιτεχνικά. Είναι καλός για μικρές και μεσαίες πόλεις με απλές φυσικές και οικονομικές συνθήκες καθώς και για μεμονωμένα τμήματα μεγαλύτερων πόλεων, ιδιαίτερα για τις περιοχές διαμονής, γιατί η δοσμένη, απλή και σαφής βασική φόρμα της κατοικίας είναι το ορθογώνιο.*



**Εικόνα 2.12**  
**Το σχέδιο του Βούλγαρη για την ανοικοδόμηση της Πάτρας**  
**Πηγή: Ν. Γ. Τριάντης**

Έχει εν τούτοις και κυκλοφοριακά μειονεκτήματα γιατί επιμηκύνει τις διαδρομές και έτσι δημιουργεί την ανάγκη διαγωνίων οδών. Το κύριο κυκλοφοριακό δίκτυο μιας μεγάλης πόλεως δεν μπορούμε να το εξαναγκάσουμε να μπη σε ορθογωνικά καλούπια. Έχει επίσης ο τύπος αυτός το μειονέκτημα να προσαρμόζεται πολύ δύσκολα σε ανώμαλα εδάφη. (...) Ο Βούλγαρης δεν αρκείται να χαράζει τις εξωτερικές γραμμές των τετραγώνων. Παράλληλα μ' αυτές χαράζει μέσα σε κάθε τετράγωνο εσωτερικές οικοδομικές γραμμές. Έτσι καθορίζει τον εσωτερικό ακάλυπτο χώρο που θα αποτελείται από τις υποχρεωτικές αυλές των οικοδομών. Ο χώρος αυτός χρησιμεύει για το φωτισμό, αερισμό και ηλιασμό των οικοδομών και γι' αυτό έχει τεράστια σημασία για την υγεία μιας πόλεως. Πρέπει εδώ να σημειώσουμε ότι χρειάστηκε να περάσουν από τον καιρό του Βούλγαρη 126 χρόνια για να γίνει στην Ελλάδα ο νόμος που θα κάνει υποχρεωτική την τήρηση αυτού του ακάλυπτου χώρου, από καθέναν που θέλει να οικοδομήσει». Συμπληρωματικά στα παραπάνω και με βάση το παράδειγμα του Ναυπλίου, ο Τσακόπουλος αναφέρει για την φιλοσοφία του Βούλγαρη τα εξής: «(...) εισάγει για πρώτη φορά σε ελληνική πόλη τις συντεταγμένες του πολεοδομικού σχεδιασμού της εποχής του, τόσο στο επίπεδο των μορφών, όσο και στο επίπεδο της τεχνολογίας (υγιεινή – δίκτυα υποδομής – κατασκευαστικοί τρόποι κ.λπ.), χωρίς ωστόσο να αμφισβητεί τη συνολική διάταξη του πολεοδομικού ιστού (...)».

Από τα παραπάνω μπορούμε να επισημάνουμε τα εξής 4 στοιχεία για τη φιλοσοφία του Βούλγαρη:

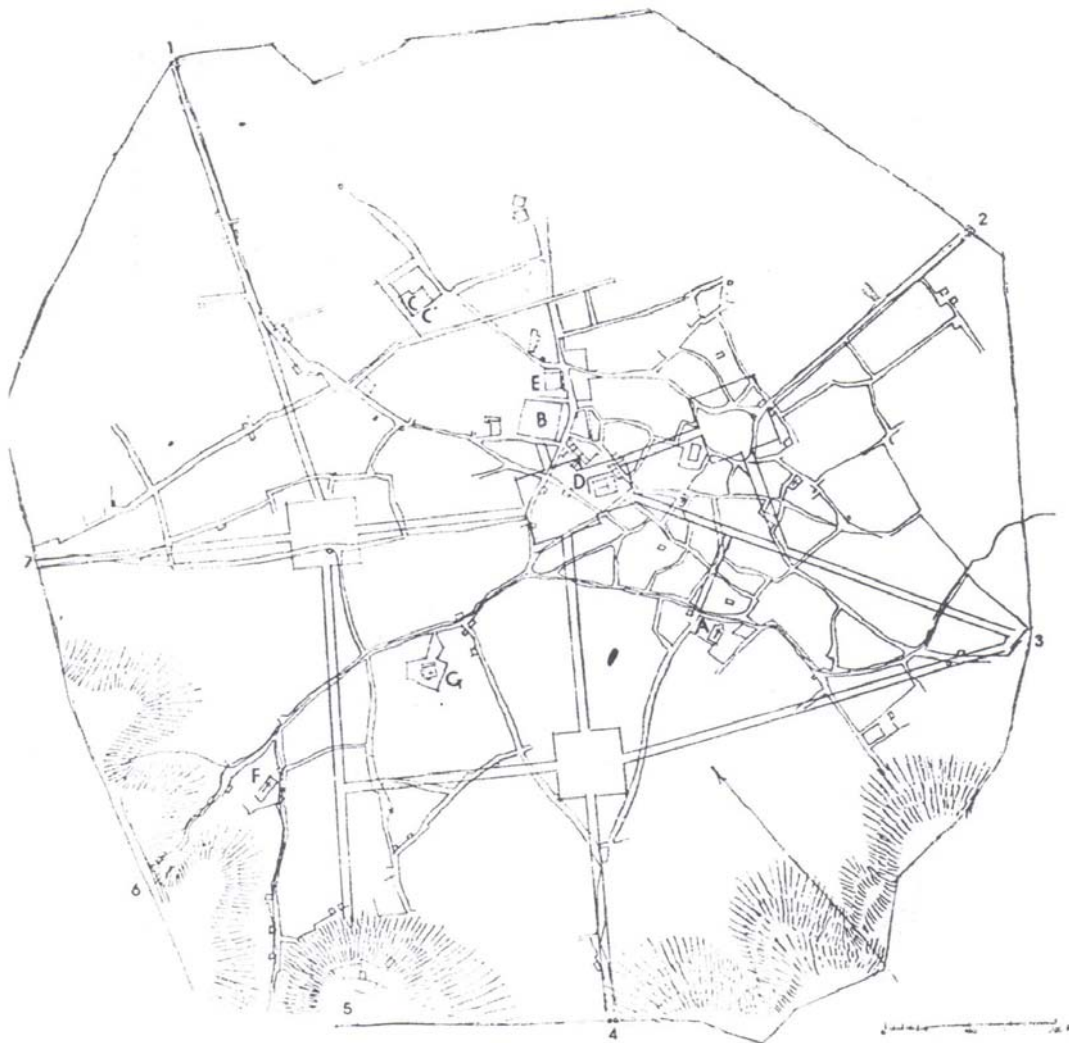
- Ορθογωνική διάταξη των πόλεων με ευθυγραμμισμένη ρυμοτομία και συμμετρίες
- Μέριμνα για τον ελεύθερο χώρο εντός των οικοδομικών τετραγώνων
- Ευρωπαϊκή οργάνωση της μορφής και των υποδομών της πόλης
- Σεβασμός στην όποια προϋπάρχουσα κατάσταση

Πρέπει επίσης να επισημάνουμε πως είναι σαφές ότι ο Βούλγαρης είναι έντονα επηρεασμένος από τις πολεοδομικές τάσεις που επικρατούσαν στην Ευρώπη στα τέλη του 18<sup>ου</sup> και τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα και ειδικότερα στη Γαλλία. Σύμφωνα με τον Τσακόπουλο<sup>(72)</sup>, με αυτές τις τάσεις είναι σαφής η επιδίωξη μιας ομογενοποίησης του χώρου της πόλης η οποία έχει τριπλό στόχο: **α)** διαίρεση της πόλης σε όσο το δυνατόν λειτουργικότερα οικοδομικά τετράγωνα, **β)** προγραμματισμός του οικιακού εξοπλισμού και **γ)** αποσαφήνιση

της σχέσης δημόσιου και ιδιωτικού χώρου. Δεν πρόκειται δηλαδή απλώς για έναν εξωραϊσμό των πόλεων, αλλά για μια ορθολογική και λειτουργική αναμόρφωσή τους.

### 2.4.3.2. Το σχέδιο του Βούλγαρη για την Τρίπολη

Με βάση όλα τα παραπάνω στοιχεία και επιρροές, ο Βούλγαρης προσπάθησε το 1828 να καταρτίσει το σχέδιο της νέας Τρίπολης της ελεύθερης Ελλάδας (εικόνα 2.14). Το σχέδιο αυτό, παρά το γεγονός ότι περιορίζεται στους κύριους άξονες της πόλης δίχως να προχωρεί σε λεπτομέρειες, καλύπτει όλη την εντός του τείχους έκταση της πόλης και αποτελεί την πρώτη ριζική και σοβαρή πολεοδομική παρέμβαση στον ιστό της οθωμανικής πόλης που αναπτυσσόταν επί πολλές δεκαετίες.



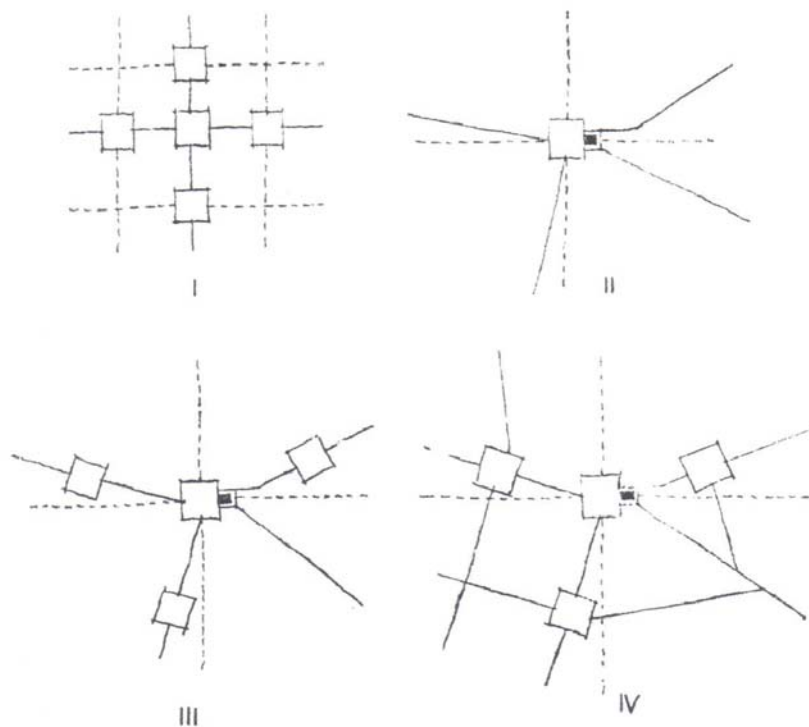
Το σχέδιο Garnot-Βούλγαρη (1828) (αντιγραφή).

- |                           |   |
|---------------------------|---|
| A. 'Αγ. Δημήτριος         | E. τζαμί                                |
| B. χάνι                   | F. εκκλησία των Αγγέλων                 |
| C. τζαμί                  | G. εκκλησία (τζαμί)                     |
| D. 'Αγ. Βασίλειος (τζαμί) | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, πόρτες του τείχους |

**Εικόνα 2.13**  
**Το σχέδιο της Τρίπολης των Βούλγαρη και Garnot**  
Πηγή: Π. Τσακόπουλος

Η ομογενοποίηση που επιδιώκεται στο χώρο φαίνεται από τη βάση του σχεδίου. Δύο άξονες που διασταυρώνονται στο κέντρο της πόλης και 4 (τετράγωνες και ίδιων διαστάσεων) πλατείες που τοποθετούνται συμμετρικά ως προς την κεντρική πλατεία επί αυτών των αξόνων συνθέτουν την αρχική ιδέα του Βούλγαρη για την πόλη. Μέσα από την ομοιότητα των διαστάσεων δρόμων και πλατειών, είναι εμφανής και η έλλειψη μνημειακότητας στη νέα πόλη. Παράλληλα, για να καλυφθούν και οι ανάγκες εξοπλισμού του νέου οικισμού με δημόσια κτήρια, δε δημιουργούνται νέα κτίσματα (λύση ανορθολογική και πολυέξοδη) αλλά χρησιμοποιούνται όσα επιβίωσαν του μένους του Ιμπραήμ<sup>(73)</sup>.

Παρουσιάζοντας τη φιλοσοφία του Βούλγαρη, αναφέραμε πως δύο από τις βασικές του επιδιώξεις είναι ο ορθολογικός σχεδιασμός της πόλης και η λειτουργικότητά της, ενώ παράλληλα δεν απορρίπτει και τα όποια στοιχεία του παρελθόντος υπάρχουν στα οποία πολλές φορές και στηρίζεται. Αυτό συνέβη και στην περίπτωση της Τρίπολης. Με το σχέδιό του ο Βούλγαρης καθιστά πλέον το κέντρο άμεσα προσβάσιμο με ευθείς άξονες καταργώντας έτσι την έμμεση και δαιδαλώδη προσέγγιση του που υπήρχε κατά την οθωμανική περίοδο. Όσο για την επίδραση της υπάρχουσας κατάστασης στο σχέδιό του, αυτή είναι εμφανής τόσο από το γεγονός ότι ο άξονας της βάσης του όλου σχεδίου του (δηλαδή ο άξονας της κεντρικής πλατείας) καθορίζεται από τον άξονα του τζαμιού, όσο και από τον καθορισμό των τελικών διευθύνσεων των κύριων οδών της νέας πόλης με βάση τις πόρτες του (κατεστραμμένου πλέον) τείχους της<sup>(74)</sup> (εικόνα 2.15). Επιπλέον, πρέπει να σημειώσουμε πως πέρα από αυτές τις βασικές επιρροές, η επίδραση της υπάρχουσας κατάστασης ως προς τις ιδιοκτησίες της γης, ήταν καθοριστική για την τελική προσαρμογή και διαμόρφωση του σχεδίου καθώς και για την τελική χάραξη των νέων δρόμων οι οποίοι και προκαλούσαν (κυρίως κατά μήκος τους) σημαντικές μεταβολές στις χρήσεις γης<sup>(75)</sup>. Έτσι έχουμε την τελική παραμόρφωση του ιδεατού προτύπου για την πόλη και την τελική χάραξη του πρώτου σχεδίου<sup>(76)</sup>.



Εικόνα 2.14

Τα στάδια της παραμόρφωσης του αρχικού ιδεατού σχήματος στο σχέδιο Βούλγαρη - Garnot  
 Πηγή: Π. Τσακόπουλος

Πέρα από τις καθαρά σχεδιαστικές του επιδιώξεις για λειτουργικότητα, ορθολογισμό και ομογενοποίηση, με το σχέδιό του αυτό ο Βούλγαρης προσπάθησε να σημάνει και κάτι παραπάνω, σε ιδεολογικό επίπεδο: τη ρήξη με το παρελθόν. Η νέα ελεύθερη Τρίπολη, εγκαταλείπει τη δαιδαλώδη και πολύπλοκη μορφή της τουρκοκρατίας και ακολουθώντας ένα αναγεννησιακό μοντέλο υιοθετεί τις ευθείες, τη συμμετρία και τη γεωμετρία και περνά, όπως ο ίδιος ο Βούλγαρης επισημαίνει, «από τη βαρβαρότητα στον πολιτισμό»<sup>(77)</sup>.

#### 2.4.4 Η εξέλιξη του σχεδίου της Τρίπολης μέχρι σήμερα

Παρά τις πολλές επιδιώξεις και τους ιδεολογικούς του συμβολισμούς, το σχέδιο του Βούλγαρη, δεν ήταν τίποτα παραπάνω από ένα σχέδιο όπως και η ίδια η λογική της ομογενοποιημένης πόλης δεν είναι κάτι παραπάνω από μία θεωρία. Στην πράξη, πολλά πράγματα διαφοροποιούνται του αρχικού σχεδιασμού, όπως μπορούμε να διαπιστώσουμε και στο σχέδιο του 1836 που αναθεωρεί αυτό του 1828. Στις περιοχές που δεν έχουν οριστεί απόλυτα με το σχέδιο Βούλγαρη, η πολυπλοκότητα του αστικού ιστού παραμένει, ενώ όπως σημειώνει ο Τσακόπουλος, εξακολουθεί να υπάρχει και η πολυπλοκότητα στην κατανομή των λειτουργιών<sup>(78)</sup>.

Στα πρώτα χρόνια της απελευθέρωσης, σιγά σιγά η πυκνότητα των κτηρίων άρχισε να αυξάνεται, αν και ουσιαστική ανάπτυξη σημειώνεται κυρίως μετά το 1860-1870. Η δόμηση της πόλης, αν και ακολουθούσε το σχέδιο Βούλγαρη, εντούτοις συνέχιζε να γίνεται κατά το παλιό οθωμανικό σύστημα, δηλαδή στο εσωτερικό των οικοδομικών τετραγώνων για δύο κυρίως λόγους όπως σημειώνεται και στη μελέτη του 2001<sup>(79)</sup>:

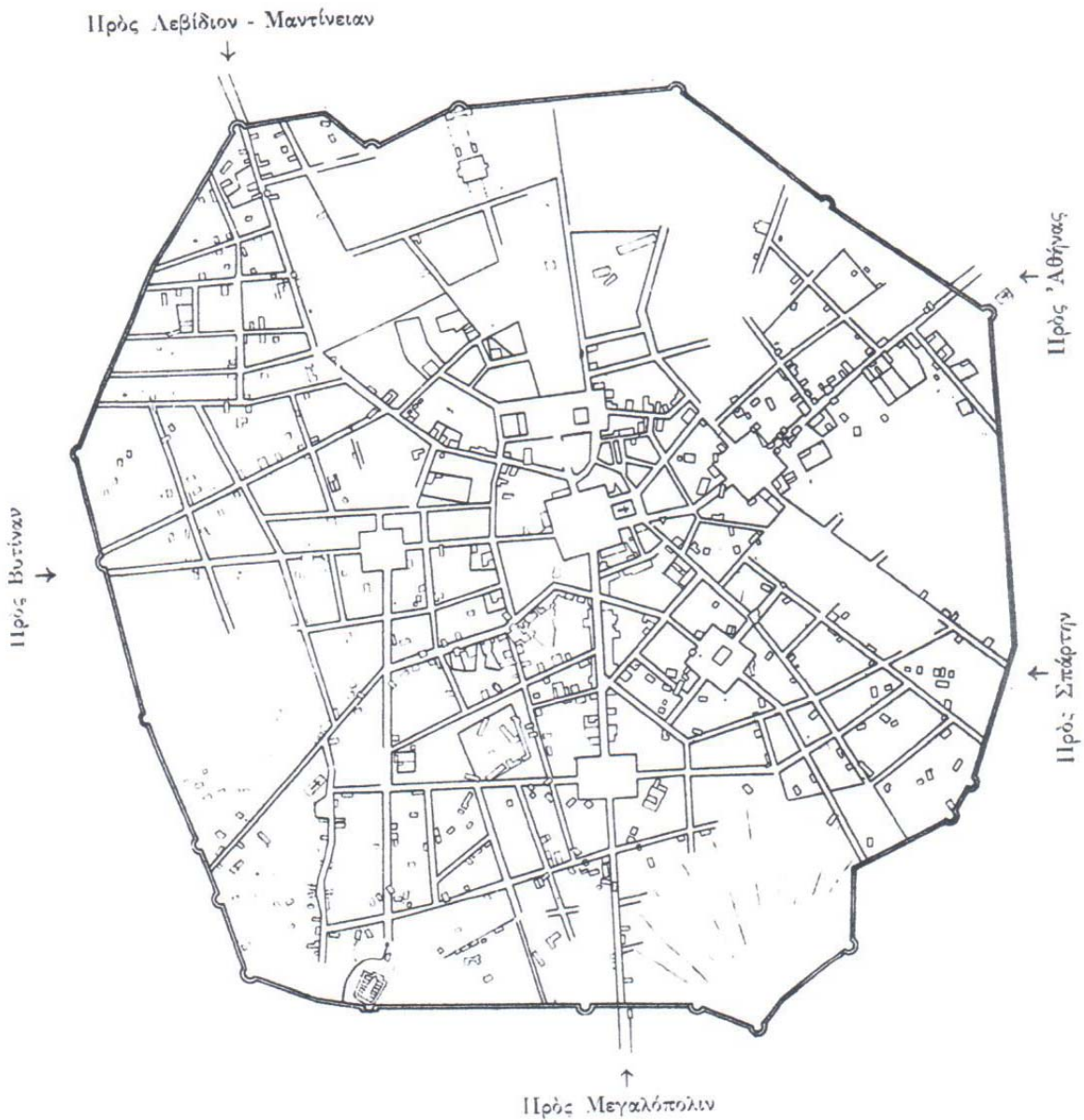
1. Τη σχέση ανάμεσα στο μέγεθος, το σχήμα και τη θέση των οικοπέδων, με το σχήμα και το μέγεθος των οικοδομικών τετραγώνων του σχεδίου Βούλγαρη
2. Την ύπαρξη στοιχειωδών δρόμων που είχαν ήδη διαμορφωθεί κατά την εφαρμογή του σχεδίου και την πρόσβαση σε κτίσματα που προϋπήρχαν. (Ο Βούλγαρης είχε σημειώσει στο σχέδιό του εισόδους στα οικοδομικά τετράγωνα, χωρίς ωστόσο να χαράσσει συγκεκριμένους δρόμους.)

Μοιραία λοιπόν χρειάστηκε να γίνουν αναθεωρητικά σχέδια του αρχικού σχεδίου, όπως το άγνωστο σχέδιο του 1833 καθώς και αυτό του 1836 (εικόνα 2.16), προκειμένου να προσαρμοστεί ακόμη περισσότερο το αρχικό σχέδιο στην υφιστάμενη κατάσταση<sup>(80)</sup>. Στην αυγή του 20<sup>ου</sup> αιώνα, όπως παρατηρεί και ο Τσακόπουλος, η πόλη ήταν ένα πολεοδομικό υβρίδιο<sup>(81)</sup>.

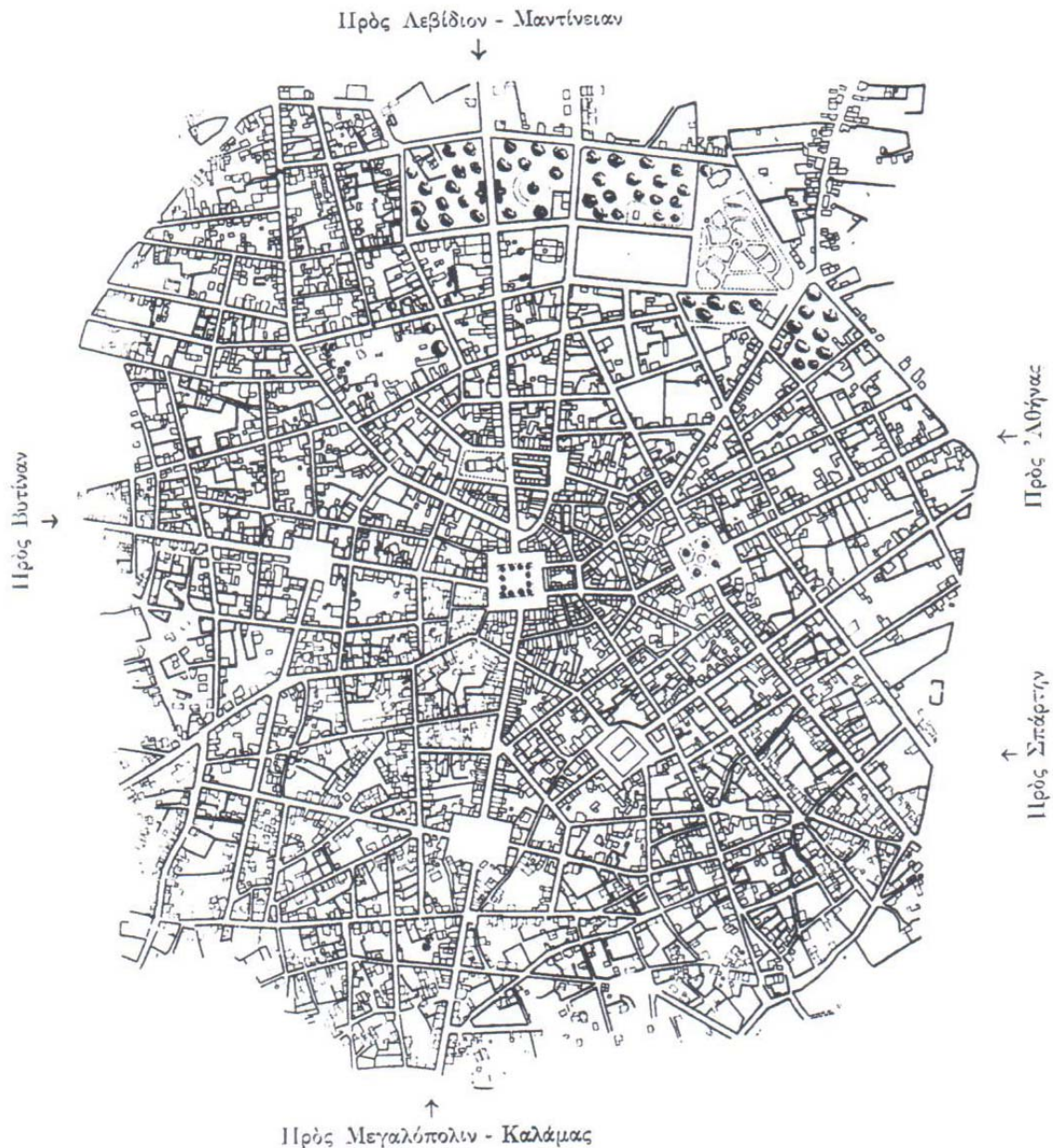
Η τάση προσαρμοστικότητας και όχι παρεμβατικότητας που είχε το σχέδιο του 1836 διαγράφεται καθαρότερα στις αρχές του νέου αιώνα. Η πληθυσμιακή πυκνότητα αυξάνεται και ομοίως και οι ανάγκες της πόλης, ωστόσο η Τρίπολη παραμένει ασφυκτικά δεμένη με το κέντρο της. Ο αστικός ιστός της κατακερματίζεται (ακολουθώντας στοιχειωδώς τη βάση του Βούλγαρη) και δε λαμβάνεται καμία μέριμνα για μια οριστική και με χρονικό ορίζοντα χωροθέτηση των αστικών λειτουργιών οι οποίες αυξάνονται μαζί με τον πληθυσμό. Το αποτέλεσμα είναι να παρατηρούνται τα πρώτα δείγματα της καθ' ύψος ανάπτυξης της πόλης. Στις περιοχές γύρω από το παλιό οθωμανικό κέντρο, η αυξανόμενη εμπορική δραστηριότητα δημιουργεί την ανάγκη επέκτασής του. Έτσι εμφανίζονται τα πρώτα διώροφα κτίσματα όπου το ισόγειο χρησίμευε για εμπορικούς σκοπούς και ο όροφος ως κατοικία του ιδιοκτήτη. Στις πιο «απομακρυσμένες» από το κέντρο περιοχές και οι δύο όροφοι χρησίμευαν για να στεγαστεί ο διαρκώς αυξανόμενος πληθυσμός<sup>(82)</sup>.

Το αποτέλεσμα όλων των παραπάνω ήταν η σύνταξη και έγκριση νέου σχεδίου πόλης το 1955 (εικόνα 2.17). Ωστόσο, η πρώτη αναθεώρησή του μόλις το 1959 και η δεύτερη το

1961, μας δείχνουν πως παρά τις αλλαγές, τα προβλήματα παρέμεναν δίχως η κατάσταση να βελτιώνεται. Ο λόγος ήταν πως και πάλι, τόσο με το νέο σχέδιο όσο και με τις αναθεωρήσεις του, δεν έγινε μία θεώρηση της πόλης σε βάθος χρόνου, παρά μια προσπάθεια απλά να βελτιωθεί το παρόν της. Επιχειρήθηκε όχι να δοθούν λύσεις στο καίριο και διαρκώς διογκούμενο πρόβλημα της χωροθέτησης των αυξανόμενων αναγκών της, αλλά να προσαρμοστεί το υπάρχον σχέδιο στη νέα πραγματικότητα. Το αποτέλεσμα, βέβαια, ήταν η κατάσταση να χειροτερέψει.



**Εικόνα 2.15**  
**Τρίπολη – Σχέδιο 1836**  
**Πηγή: Α. Μπούερμαν**



**Εικόνα 2.16**  
**Τρίπολη – Σχέδιο 1955**  
**Πηγή: Α. Μπούερμαν**

Η χαρακτηριστική βολή για την Τρίπολη και ιδίως για το κέντρο της ήταν ο καταστροφικός (όπως αποδείχτηκε) νόμος της αντιπαροχής. Η (αναμενόμενη) αύξηση του πληθυσμού της πόλης, αντί να ισοκατανεμηθεί περιφερειακά προωθώντας -στα πλαίσια ενός σχεδιασμού- και τη χωρική επέκταση της πόλης, οδηγεί κυρίως σε αύξηση της πληθυσμιακής πυκνότητας στην υπάρχουσα πόλη και το κέντρο της. Η πόλη αναπτύσσεται πια καθ' ύψος ανεξέλεγκτα και αυτό γίνεται μέσα σε ένα σχέδιο που όπως έχουμε αναφέρει παραπάνω και παρά το σχέδιο του Βούλγαρη, ακολουθούσε πολύ την οθωμανική του μορφή. Για να το πούμε πιο απλά, ήταν σαν να προσπαθούσε να χωρέσει στην οθωμανική πόλη ο δεκαπλάσιος πληθυσμός μαζί με τις οικονομικές δραστηριότητές του καθώς και μαζί με τη νέα πραγματικότητα του αυτοκινήτου που γνώριζε καλπάζουσα ανάπτυξη και εξάπλωση. Το αποτέλεσμα ήταν να μειωθεί δραστικά η αναλογία του ελεύθερου δημόσιου χώρου, καθώς



περισσότερος πληθυσμός προσπαθούσε να χωρέσει στον ίδιο χώρο. Οι πλατείες έχασαν το χαρακτήρα τους και μετατράπηκαν σε νησίδες κυκλοφορίας (χαρακτηριστικότερο παράδειγμα οι πλατείες Κολοκοτρώνη και Εθνάρχου Μακαρίου που από τετράγωνα μετατράπηκαν σε μεγάλα κυκλικά παρτέρια, καθώς και η πλατεία Αγ. Βασιλείου που ενώ σχεδιάστηκε με βάση τον Ι. Ν. Αγ. Βασιλείου και για να τον αναδείξει, αποκόπηκε από αυτόν για να διευκολυνθεί η κίνηση των οχημάτων), οι πεζοί περιορίστηκαν σε πεζοδρόμια που σχεδόν δεν υπήρχαν (κάτι που υφίσταται σε πολλά σημεία της πόλης ως σήμερα) και πολλά από τα νεοκλασικά κτίρια της πόλης (ιδίως στο κέντρο της) θυσιάστηκαν στο βωμό της αντιπαροχής αλλοιώνοντας σημαντικά την αρχιτεκτονική εικόνα της. Παρά τις μικρές τροποποιήσεις που έγιναν σε ορισμένα σημεία της πόλης η πραγματικότητα ήταν, όπως σημειώνεται και στη μελέτη του 2001, πως η αναλογία του δημόσιου κοινόχρηστου χώρου ήταν χαμηλή ακόμη και για τα δεδομένα της πόλης του 1955.

Το 1980 συντάσσεται το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) της Τρίπολης στο πλαίσιο του προγράμματος «Επιχείρηση Πολεοδομική Ανασυγκρότηση». Μεταξύ άλλων το σχέδιο αυτό προέβλεπε τα εξής<sup>(83)</sup>:

- Ρύθμιση των χρήσεων γης στην πόλη και δημιουργία Βιομηχανικής Ζώνης εκτός αυτής
- Καθορισμός τεσσάρων πολεοδομικών περιοχών (τέσσερις γειτονιές)
- Πεζοδρόμηση του Ιστορικού Κέντρου
- Κατασκευή της περιφερειακής οδού της πόλης
- Προσδιορισμός της αρχιτεκτονικής ταυτότητας της πόλης
- Εντοπισμός και καταγραφή σε μητρώο των αξιόλογων κτηρίων της πόλης προκειμένου να αναδειχθούν και να προστατευθούν
- Οριστική χωροθέτηση των αστικών λειτουργιών
- Ζώνη οικιστικού ελέγχου

Από όλα τα παραπάνω, σήμερα έχει δημιουργηθεί και λειτουργεί η Βιομηχανική Ζώνη, έχει κατασκευαστεί περίπου το 75% της περιφερειακής οδού, έχει υλοποιηθεί ένα τμήμα των επεκτάσεων και εσχάτως υλοποιήθηκε μέρος της ανάπλασης – πεζοδρόμησης του ιστορικού κέντρου.

Το 1992 εκπονείται μελέτη αναθεώρησης του σχεδίου του 1980 η οποία (όπως έγινε και στην περίπτωση του σχεδίου Βούλγαρη) προσπαθεί να προσαρμόσει το σχέδιο σε υφιστάμενες καταστάσεις, χωρίς να προχωρεί σε ριζικές παρεμβάσεις. Έτσι, η μη εφαρμογή οριστικής λύσης, σε ζητήματα όπως ο καθορισμός των όρων δόμησης καθώς και ο προσδιορισμός των χρήσεων γης, δυσχεραίνει την ομαλοποίηση της λειτουργίας της πόλης που είναι και το ζητούμενο αποτέλεσμα<sup>(84)</sup>. (Σημειώνουμε εδώ πως σχετικά με το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης, ειδική μακροπρόθεσμη κυκλοφοριακή μελέτη έχει εκπονηθεί από το 1997.<sup>(85)</sup>)

Στις αρχές του 21<sup>ου</sup> αιώνα, το 2001, συντάσσεται η μελέτη για την ανάπλαση του ιστορικού κέντρου της πόλης, μέρος της οποίας εφαρμόζεται τη διετία 2012-2013. Η συγκεκριμένη μελέτη στέκεται, μεταξύ άλλων, σε δύο βασικά προβλήματα που εκτιμά πως διαδραματίζουν βασικό ρόλο για την πολεοδομική οργάνωση και κατά συνέπεια τη γενικότερη λειτουργία της πόλης. Τα προβλήματα αυτά είναι τα εξής:

1. Υψηλοί συντελεστές δόμησης στην πόλη και ειδικά στο ιστορικό Κέντρο (2.4 – 1.6) που οδηγούν με πολλαπλούς τρόπους στη γενικότερη αλλοίωση, συμφόρηση και υποβάθμιση του αστικού χώρου.
2. Μη οργανωμένη κατανομή των χρήσεων γης με αποτέλεσμα την εμφάνιση απρογραμμάτιστων χρήσεων που δημιουργούν περαιτέρω προβλήματα στη λειτουργία της πόλης.

Να σημειωθεί επίσης, πως στη μελέτη αυτή, πέρα από τις προτάσεις για την αναμόρφωση του κέντρου, γίνονται και προτάσεις που αφορούν γενικότερα στην λειτουργία της πόλης αλλά και σε επιμέρους περιοχές της.

Σχετικά με τους κοινόχρηστους χώρους στην Τρίπολη, χρήσιμο είναι να παραθέσουμε την εισήγηση που έκανε ομάδα εργασίας του Περιφερειακού Τμήματος Πελοποννήσου του Τ.Ε.Ε. μέσα από πόρισμα που εκδόθηκε πάνω στο θέμα αυτό το 2002. Συγκεκριμένα αναφέρει<sup>(86)</sup>: « (...) η ομάδα εργασίας εισηγείται ότι:

1. Θα πρέπει να διατηρηθούν όλοι οι σχετικοί κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι, όπως ορίζονται στο ισχύον σχέδιο πόλεως και στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο και έχουν απομείνει, επειδή αποτελούν ελάχιστο ποσοστό για την εύρυθμη λειτουργία της πόλης .
2. Θα πρέπει να αποφεύγεται η καθ' οιονδήποτε τρόπο περαιτέρω μείωση της έκτασής τους με αποχαρακτηρισμούς ή κάθε είδους ρυμοτομήσεις.
3. Οι χρήσεις γης που αναφέρονται στο εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. της πρώην ιδιοκτησίας Τουρκοβασίλη, θα πρέπει να διατηρηθούν, καθώς ο χώρος αυτός έχει καθοριστικό ρόλο στην ιστορία, φυσιογνωμία και ταυτότητα της πόλης. (...)

Στις 24 Οκτωβρίου του 2012 πραγματοποιήθηκε συνάντηση της δημοτικής αρχής της Τρίπολης με την ομάδα των μελετητών που έχουν αναλάβει την αναθεώρηση του Γ.Π.Σ. της πόλης και η συνάντηση αυτή αποτελεί και την τελευταία εξέλιξη σχετικά με το σχέδιο της πόλης ως σήμερα. Σχετικά με τους στόχους και τις επιδιώξεις αυτής της επικείμενης αναθεώρησης, παραθέτουμε ένα μικρό απόσπασμα από τις δηλώσεις του δημάρχου Τρίπολης για τη συνάντηση αυτή, όπως αυτό δημοσιεύτηκε στις 25/10/2013 στον ενημερωτικό ιστότοπο «arcadiapress»<sup>(87)</sup>: «Θα επιχειρήσουμε μέσα από την αναθεώρηση να συνδέσουμε τον υφιστάμενο πολεοδομικό ιστό της πόλης με το Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου ώστε να λυθεί αυτό το μείζον θέμα της πρόσβασης στο πανεπιστήμιο όπως επίσης και της οργανικής του σύνδεσης με τον αστικό ιστό της Τρίπολης. Μέσα από αυτή τη διαδικασία θα μπορούμε να βγάλουμε και χώρους που θα χρησιμοποιηθούν τόσο για αθλητικές εγκαταστάσεις αλλά και για άλλες δημόσιες λειτουργίες αλλά και χώρους πρασίνου. Άλλη μια τέτοια πρόταση είναι να γίνει προς τις εγκαταστάσεις του Αστέρα (σ.σ.: στη ΝΑ πλευρά της πόλης), δηλαδή κάποιοι θύλακες που έχουν μείνει εκτός σχεδίου να ενταχθούν με συγκεκριμένες χρήσεις. Ακόμη είναι και ένα κομμάτι ανάμεσα στην επέκταση της Κολοκοτρώνη και της επέκτασης του Σταδίου που και εκεί είχε μείνει ένα μικρό τμήμα εκτός σχεδίου όπως και κάποιοι μικροί θύλακες στην περιοχή της Κάρτσοβας (σ.σ.: στη ΝΔ πλευρά της πόλης) που δεν είχαν ενταχθεί στο σχέδιο το 1986 και τέλος ένα τμήμα στην οδό Καλαβρύτων. (...) Φυσικά μέσα από το ΣΧΟΑΠ θα προβλέψουμε και την πιθανή επέκταση του αεροδρομίου της Τρίπολης.»

## 2.5 Δύο περιγραφές που αξίζει να ληφθούν υπόψη

Κλείνοντας το κομμάτι που αφορά στην (ιστορική και πολεοδομική) εξέλιξη της πόλης, κρίνουμε χρήσιμο να παραθέσουμε κάποια μικρά αποσπάσματα από δύο περιγραφές περιηγητών για την Τρίπολη στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα και λίγο μετά τα μέσα του 20<sup>ου</sup>. Με τα αποσπάσματα αυτά δεν επιδιώκουμε μια νέα καταγραφή της εικόνας της Τρίπολης ως συνόλου κτηρίων και λειτουργιών, αλλά μια παρουσίαση της εικόνας της ως κοινωνίας ανθρώπων. Με πιο απλά λόγια, στις περιγραφές αυτές, παρουσιάζεται η καθημερινότητα των ανθρώπων της πόλης στις δύο αυτές περιόδους και μπορούμε μελετώντας τις να αντλήσουμε χρήσιμα στοιχεία για την εξέλιξη της πόλης αλλά και τη στάση των πολιτών απέναντί της ως σήμερα.

Η πρώτη περιγραφή, του 1890, ανήκει στον ιατρό Χ. Π. Κορύλλο και αναφέρει τα εξής<sup>(88)</sup>: «Είναι πρωτεύουσα του νομού Αρκαδίας και οικείται υπό 15000 περίπου ψυχών. (...) Έχει Γυμνάσιον, δύο Ελληνικά σχολεία, δύο δημοτικά και Παρθεναγωγείον. Έτι δε το

διδασκαλείον της Πελοποννήσου και Ιερατικήν σχολήν. Εν Τριπόλει υπάρχουν πολλὰ ωραία οικοδομαί και τρεις πλατεΐαι· η κεντρική προ του μητροπολιτικού ναού του Αγ. Βασιλείου, η της «Μαρμαρένιας βρύσης» (...) και η του «Αλογοπαζάρου». (...) Η του Αγ. Βασιλείου πλατεΐα χρησιμεύει ου μόνον ως κοινόν εντευκτήριον των κατοίκων, (...) αλλά και ως τόπος εν ω επισημοποιούνται, ούτως ειπείν, άπασαι αι ληξιαρχικά της Τριπόλεως πράξεις. (...) Προ των ανακτόρων (!) (σ.σ: εννοεί τα ημιτελή ανάκτορα του Βασιλιά Γεωργίου) διαπλούται το ευρύ του Άρεως πεδίων, ένθα οι κάτοικοι συναθροίζονται κατά πάσαν εσπέραν του θέρους και τας ευδίας του χειμώνος ημέρας, εν κοινώ περιπάτω. Εν τω μέσω του πεδίου τούτου, ανακρούουσιν οι δημοτικοί μουσικοί κατά πάσαν Κυριακήν και εορτήν, παντοία μέλη (...). Κατά την μεσημβρινήν του πεδίου πλευράν, υπάρχουνσι καφενεία και παρ' αυτής το εαρινόν της πόλεως θέατρον. (...) Οι κάτοικοι της Τριπόλεως εισί φιλοπονώτατοι, απανταχού δ' επικρατεί κίνησις και ζωηρότης. Οι πάντες εργάζονται και δια τούτο ως επί το πολύ ευπορούσιν. Ύδατος επαρκούς στερείται η πόλις, πλην ταχέως αρθήσεται και η έλλειψις αυτή (...).»

Η δεύτερη και τελευταία περιγραφή, του 1957, ανήκει στον Α. Μπούερμαν ο οποίος αναφέρει<sup>(89)</sup>: «Η σημερινή εικόν της πόλεως πρέπει να χαρακτηρισθή ως μικρός μεσογειακός αστικός οικισμός. (...) Εκεί όπου ακόμη κατά τας αρχάς του 19<sup>ου</sup> αιώνος ευρίσκετο το Σαράϊ του Πασά του Μορέως και εις την θέσιν όπου μετέπειτα οι περιηγηταί ευρίσκον ακόμη το 1875 ένα πεδión εξασκήσεως της φρουράς της Τριπόλεως, είναι μια μεγάλη λιθοστρωμένη πλατεΐα συγκεντρώσεων και περιπάτου. Εδώ κατά την θερινήν περίοδον γίνονται οι τόσον χαρακτηριστικοί δια την Νότιον Ευρώπην βραδυνοί περίπατοι της νεολαίας της πόλεως. Εις τας κατά μήκος πλευράς αυτής της πλατεΐας παρατάσσονται κατά τας προκεχωρημένας απογευματινάς ώρας τραπεζάκια και πτυσσόμεναι πολυθρόνες. Το βράδυ, συναντάται εδώ επί του Πεδίου του Άρεως, σχεδόν η μισή πόλις. Οι άνθρωποι ψυχαγωγούνται και, εκ παραλλήλου, γίνονται συζητήσεις επί οικονομικών και δικονομικών ακόμη ζητημάτων. (...) ασυνήθης είναι η συγκέντρωσις των καταστημάτων και των επιτηδευμάτων κατά μήκος των κυριωτέρων αρτηριών και της κεντρικής πλατεΐας. (...) Επίσης παρατηρείται εις τον καταμερισμόν (σ.σ.: εννοεί το χωρικό καταμερισμό) των επαγγελμάτων η παλιά συνήθεια μιας ανατολίτικης συγκεντρωτικότητας. (...) Παράδοξος είναι η ασυνήθης πληθώρα των καφενείων και εστιατορίων, περίπου 147! Εκτός αυτών, διαθέτει η πόλις 22 ξενοδοχεία. Εις το φαινόμενον αυτό, καθρεπτίζεται η σημασία της πόλεως ως επαρχιακού κέντρου. (...) στατιστικά σημειώσεις δια τον αριθμόν των μεταφερόμενων προσώπων καθημερινώς εις Τρίπολιν δια λεωφορείων δεν υπάρχουν, πρέπει όμως να τα υπολογίσωμεν εις 1000 περίπου άτομα. Ο σιδηρόδρομος μεταφέρει ένα πολύ μικρότερον αριθμόν. Προτιμάται δια την μεταφοράν εμπορευμάτων. (...) Η πόλις, κατέχει ακόμη ένα πολύ καλά οργανωμένον μέγα νοσοκομείον (...). Δια τους περισσότερους τουρίστας η Τρίπολις είναι μόνον σταθμός διαβιβάσεως εξ Αθηνών μέσω Κορίνθου και Μυκηνών προς τα αξιοθέατα αρχαία της Σπάρτης και της Ολυμπίας. (...) 2000 περίπου παραθερισταί ως επί το πλείστον Αθηναίοι, διάγουν τους μήνας του καλοκαιριού εις ξενοδοχεία ή ιδιωτικάς πανσιόν της Τριπόλεως και το εδώ ουσιαστικώς δροσερώτερον και πολύ υγιεινόν σήμερον κλίμα της Αρκαδίας. (...)»



## 3 Η σημερινή πραγματικότητα στην Τρίπολη

### 3.1 Γεωφυσικό περιβάλλον



Εικόνα 3.1  
Όρος Μαίναλο  
Πηγή: <http://www.eepf.gr>

Αν και στη συντριπτική τους πλειοψηφία οι εκτάσεις της Αρκαδίας είναι αμιγώς ορεινές, η πόλη της Τρίπολης βρίσκεται στους πρόποδες του όρους Μαίναλο και στο μεγαλύτερο τμήμα της εκτείνεται στο οροπέδιο που σχηματίζουν κυρίως οι κάμποι της Τεγέας και της Μαντινείας. Το οροπέδιο της Τρίπολης περιβάλλεται από τα Αργολιδοαρκαδικά όρη, Ολίγυρτο (Σκίπιζα 1.935 μ.), Τραχύ (1.808 μ.), Λύρκειο (Γούπατα, 1.755 μ.), Αρτεμίσιο (1.771 μ.), Κτενιά (1.634 μ.) και βεβαίως το Μαίναλο (1.980 μ.), το κυρίως αρκαδικό βουνό, με πολλά δάση και άφθονα νερά, καθώς επίσης και από τις βόρειες προεκτάσεις του Πάρνωννα (κορυφή Κούκουρα 1.449 μ.). Χαμηλά εγκάρσια υψώματα χωρίζουν το οροπέδιο της Τρίπολης στις μικρές λεκάνες της Τεγέας, του Ορχομενού, της Τρίπολης και της Μαντινείας. Είναι καρστικής προέλευσης και οι λεκάνες του έχουν γεμίσει με νεότερες προσχώσεις. Τα νερά των λεκανών αυτών αποχετεύονται υπογείως με καταβόθρες οι οποίες είτε σχηματίζουν έλη και λίμνες είτε εκβάλλουν στον Αλφειό και στον Αργολικό κόλπο. Νοτίως του οροπεδίου της Τρίπολης σχηματίζεται το οροπέδιο της Ασέας, που κατεβαίνει προς τη λεκάνη της Μεγαλόπολης<sup>(90)</sup>.

Το οροπέδιο της Τρίπολης και τα γύρω βουνά του αποτελούν τον κυρίως υδροκρίτη της Πελοποννήσου. Στη νότια πλευρά του οροπεδίου πηγάζει ο Αλφειός στον οποίο καταλήγουν και τα νερά των ποταμών Λάδωνα και του Ερύμανθου (και οι δύο πηγάζουν από την Αχαΐα)<sup>(91)</sup>.

Το υπέδαφος της Τρίπολης, αποτελείται κυρίως από ασβεστόλιθους οι οποίοι εναλλάσσονται με σχιστόλιθους και φλύσχη. Το Μαίναλο, περιέχει κυρίως μαύρους ασβεστόλιθους οι οποίοι περνούν λίγο και από την Τρίπολη. Γενικά το έδαφος όλου του οροπεδίου είναι αργιλώδες, ωστόσο υπάρχουν κάποιες μικρές διαφορές μεταξύ βόρειου και

νότιου τμήματος που καθιστούν το δεύτερο πιο γόνιμο. Εξάλλου και η νοτιοανατολική ως προς την Τρίπολη έκταση του οροπεδίου είναι αυτή που καλλιεργείται περισσότερο<sup>(92)</sup>.



**Εικόνα 3.2**  
**Το οροπέδιο της Τρίπολης**  
Πηγή: <http://www.traveltripolis.gr>

Το κλίμα της Τρίπολης, είναι μάλλον ψυχρό και ηπειρωτικό. Λόγω του ορεινού χαρακτήρα της περιοχής, τον χειμώνα το ψύχος στην πόλη είναι δριμύ ενώ οι χαμηλές θερμοκρασίες δε εκλείπουν απόλυτα ούτε κατά τους θερινούς μήνες. Πολλές φορές κατά τη διάρκεια της ίδιας θερινής ημέρας παρατηρούνται θερμοκρασίες που κατά τις μεσημβρινές ώρες μπορεί να φτάσουν ακόμη και τους 40 με 42 βαθμούς Κελσίου ενώ τη νύχτα η θερμοκρασία πέφτει κατακόρυφα και μπορεί να φτάσει ακόμη και τους 18 με 20 βαθμούς Κελσίου (ιδιαίτερα κατά τις πρώτες πρωινές ώρες). Οι βροχοπτώσεις στην πόλη ξεπερνούν τα 800 χιλιοστά ενώ πολύ συχνά παρατηρούνται και χιονοπτώσεις μικρής ή μεγαλύτερης έντασης. Ένα από τα αξιοσημείωτα στοιχεία του κλίματος της πόλης είναι οι καλοκαιρινές βροχοπτώσεις. Από τα μέσα Ιουλίου ως τις αρχές Αυγούστου, και για μία περίοδο διάρκειας περίπου δέκα ημερών, παρατηρείται έντονη βροχόπτωση όχι μεγάλης διάρκειας κατά τις απογευματινές ώρες. Το φαινόμενο αυτό, το οποίο λαμβάνει χώρα συστηματικά κάθε καλοκαίρι, οι κάτοικοι της πόλης το αποκαλούν «Μουσώνες της Τρίπολης», ονομασία που μας βοηθά να κατανοήσουμε τον τύπο του φαινομένου.

Το σημαντικότερο φυσικό στοιχείο εκτός Τρίπολης που επηρεάζει τη ζωή και τη λειτουργία της είναι το όρος Μαίναλο, ένα από τα σπουδαιότερα βουνά της Ελλάδας και το ψηλότερο και μεγαλύτερο της κεντρικής Πελοποννήσου. Από το οροπέδιο της Τρίπολης μέχρι τον Λούσιο ποταμό και από τη Μεγαλόπολη ως τη λίμνη του Λάδωνα εκτείνεται το Ανατολικό και Δυτικό Μαίναλο. Η Οστρακίνα (1980 m) είναι η ψηλότερη κορυφή του ανατολικού Μαίναλου, ενώ στο Δυτικό Μαίναλο η ψηλότερη κορυφή είναι το Φραγκόβουνο (1646 m), κοντά στη Στεμνίτσα. Στο Μαίναλο παρατηρείται μεγάλη ποικιλία τύπων βλάστησης, που αναπτύσσονται σε ζώνες ανάλογα με το υψόμετρο. Πυκνά δάση ελάτης, θαμνώνες με κουμαριές, πουρνάρια και κέδροι, αλπικά λιβάδια και γυμνές κορυφές συνθέτουν το τοπίο του βουνού, το οποίο συμπληρώνεται από ποταμούς, φαράγγια και σπήλαια<sup>(93)</sup>.

Για την Τρίπολη, το Μαίναλο αποτελεί στοιχείο της ταυτότητάς της και διαχρονικά είχε και έχει τεράστια σημασία γι' αυτήν. Όντας σταθερή πηγή οξυγόνου, το Μαίναλο φέρει το χαρακτηρισμό «πνευμόνι της Τρίπολης» και όχι άδικα. Παράλληλα, χάρη στα πυκνά δάση του, προστατεύει την πόλη από πλημμύρες και πολύ ισχυρούς ανέμους. Πέρα όμως από τη φυσική και άμεση σημασία του, το Μαίναλο αποτελεί και έναν από τους βασικούς πυλώνες της αρκαδικής οικονομίας. Τα βοσκοτόπια που υπάρχουν σε όλη την έκτασή του βοηθούν στην ανάπτυξη της κτηνοτροφίας, ωστόσο η τουριστική του αξιοποίηση είναι εκείνη που κυριαρχεί. Το χιονοδρομικό κέντρο της Οστρακίνας, ο Λούσιος ποταμός, τα γραφικά χωριά της Γορτυνίας αλλά και γενικά το σύνολο της φυσική του ομορφιάς αποτελούν εδώ και χρόνια σταθερό πόλο έλξης τουριστών οι οποίοι ενισχύουν την οικονομία της Τρίπολης (και όχι μόνο). Να σημειωθεί εδώ ότι τα τελευταία χρόνια έχει ξεκινήσει μια προσπάθεια ώστε το Μαίναλο να προβληθεί, σε επίπεδο Ελλάδας αλλά και εκτός συνόρων, ως προορισμός οικοτουρισμού.

## **3.2 Πληθυσμός και Οικονομία**

### **3.2.1 Δημογραφικά και Οικονομικά Χαρακτηριστικά**

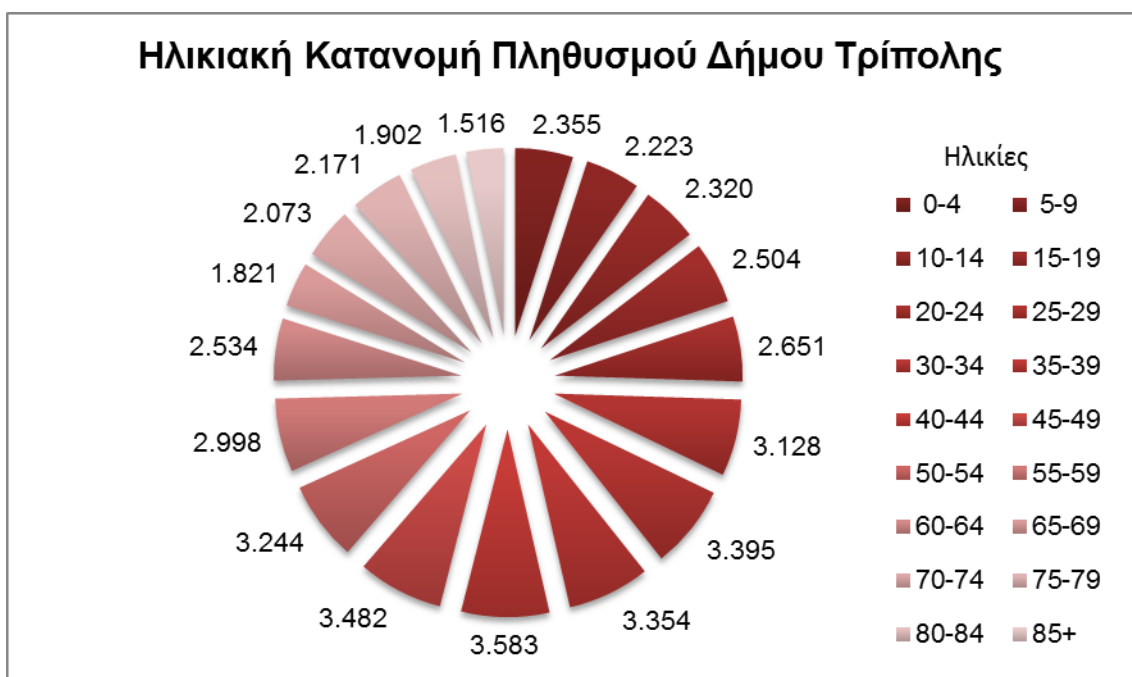
Σύμφωνα με την απογραφή πληθυσμού του 2011, Η Περιφέρεια Πελοποννήσου, της οποίας η Τρίπολη αποτελεί το διοικητικό κέντρο αριθμεί 577.903 κατοίκους ενώ η περιφερειακή ενότητα της Αρκαδίας αριθμεί 86.685 κατοίκους. Για το Δήμο της Τρίπολης καθώς και για τις επιμέρους δημοτικές ενότητες αυτού, η πληθυσμιακή πραγματικότητα είναι όπως καταγράφεται στον πίνακα 3.1. Επιπρόσθετα, για το Δήμο της Τρίπολης, παραθέτουμε και το γράφημα 3.1 που παρουσιάζει την ηλικιακή κατανομή του πληθυσμού σύμφωνα με την απογραφή του 2011.

Σχετικά με την απασχόληση των κατοίκων, μέχρι τη σύνταξη της παρούσας διπλωματικής εργασίας, η Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας δεν είχε δημοσιεύσει τα οικονομικά στοιχεία που προέκυψαν με βάση την απογραφή του 2011. Συνεπώς, σύμφωνα με την απογραφή του 2001 (τελευταία ενημέρωση: 9/7/2009), η απασχόληση στο Νομό Αρκαδίας, το Δήμο Τρίπολης και την πόλη της Τρίπολης είναι όπως καταγράφεται αναλυτικά στον πίνακα 3.2.

Για την καλύτερη θεώρηση της απασχόλησης στο Δήμο Τρίπολης (κατά Καλλικράτη «Δημοτική Ενότητα Τρίπολης») παραθέτουμε και δύο γραφήματα. Στο πρώτο (γράφημα 3.2) φαίνεται η κατανομή του εργαζόμενου πληθυσμού του Δήμου κατά τομέα παραγωγής και στο δεύτερο (γράφημα 3.3) η κύρια ασχολία του συνόλου του πληθυσμού του Δήμου. Μέσω του δεύτερου γραφήματος μπορούμε να έχουμε και μια εικόνα του προβλήματος της ανεργίας στο Δήμο Τρίπολης.

	Συνολικός πληθυσμός	Πληθυσμός Αντρών	Πληθυσμός Γυναικών
<b>ΔΗΜΟΣ ΤΡΙΠΟΛΗΣ</b>	<b>47.254</b>	<b>24.079</b>	<b>23.175</b>
Δ.Ε. Τρίπολης	33.785	17.250	16.535
Δ.Ε. Βαλτετσίου και Φαλάνθου	1.319	684	635
Δ.Ε. Κορυθίου	2.133	1.116	1.017
Δ.Ε. Λεβιδίου	3.094	1.550	1.544
Δ.Ε. Μαντινείας	2.114	1.090	1.024
Δ.Ε. Σκιρίτιδας	1.256	631	634
Δ.Ε. Τεγέας	3.544	1.758	1.786

**Πίνακας 3.1**  
**Πληθυσμιακή πραγματικότητα Δήμου Τρίπολης, σύμφωνα με την απογραφή του 2011**  
 Πηγή στοιχείων: Ελληνική Στατιστική Αρχή

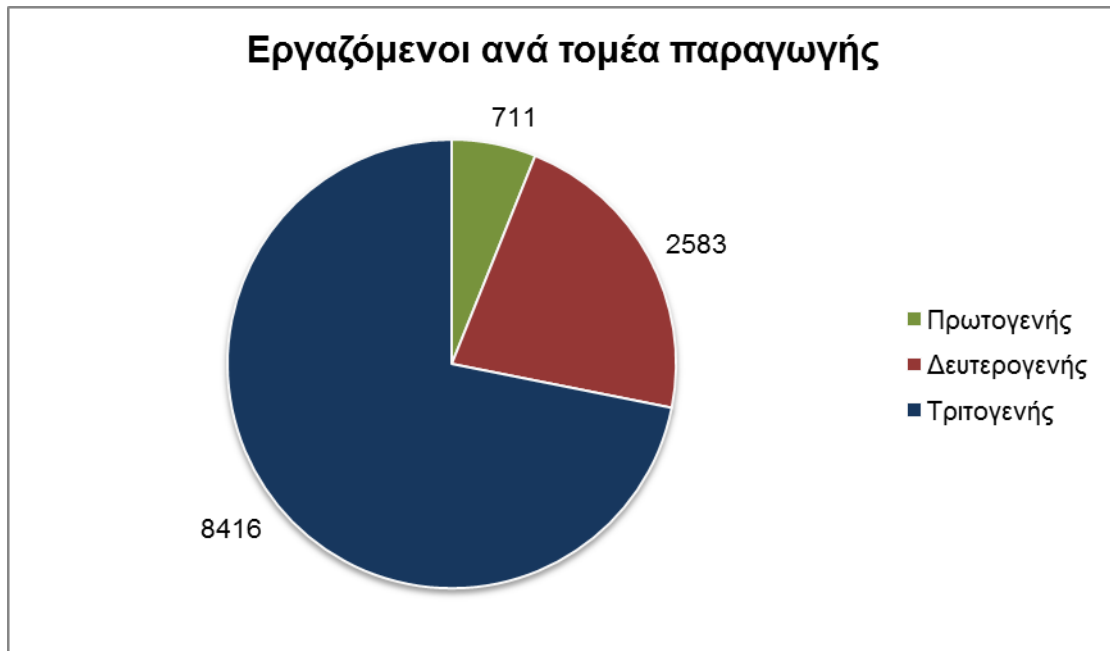


**Γράφημα 3.1**  
**Ηλικιακή Κατανομή πληθυσμού Δήμου Τρίπολης**  
 Πηγή στοιχείων: Ελληνική Στατιστική Αρχή

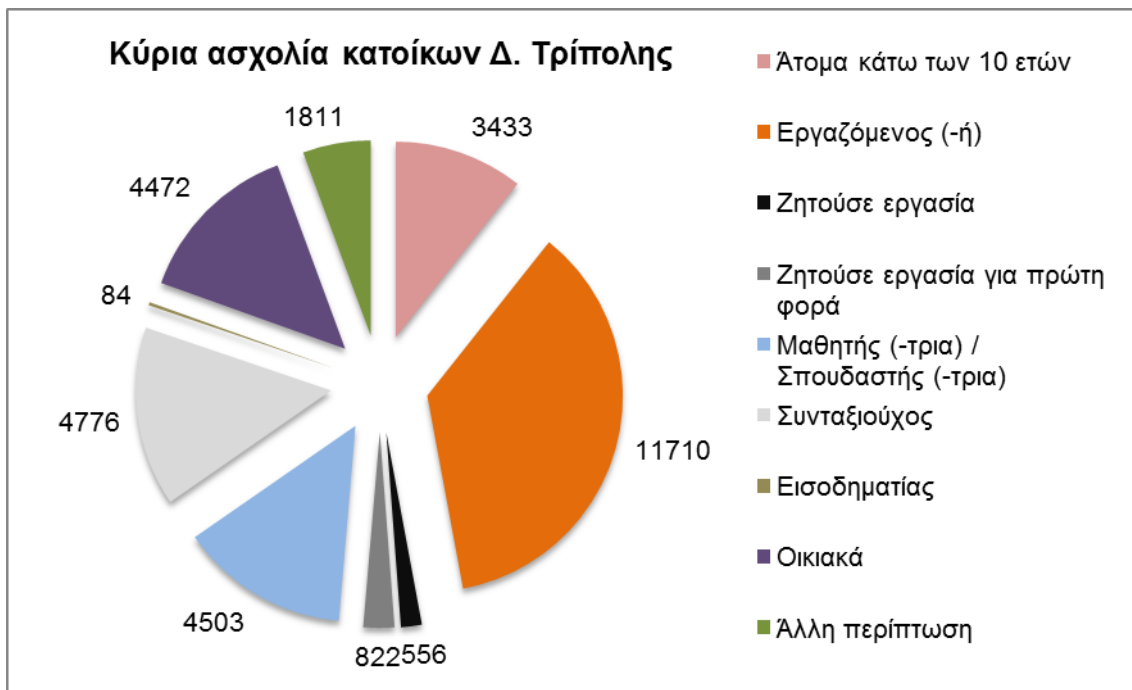


ΤΟΜΕΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	ΚΛΑΔΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ		
		Νομός Αρκαδίας	Δήμος Τρίπολης	Δ.δ. Τρίπολης
Πρωτογενής	Γεωργία, κτηνοτροφία, θήρα, δασοκομία	6.861	643	408
	Αλιεία	109	5	5
	Ορυχεία και λατομεία	154	63	59
Δευτερογενής	Μεταποιητικές βιομηχανίες	1.571	702	669
	Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, φυσικού αερίου και νερού	1.744	690	654
	Κατασκευές	3.033	1.191	1.084
Τριτογενής	Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων, μοτοσυκλετών και ειδών ατομικής και οικιακής χρήσης	3.260	1.657	1.583
	Ξενοδοχεία και εστιατόρια	1.320	590	563
	Μεταφορές, αποθήκευση και επικοινωνίες	1.853	879	838
	Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί	539	298	280
	Διαχείριση ακίνητης περιουσίας, εκμισθώσεις και επιχειρηματικές δραστηριότητες	1.017	554	523
	Δημόσια διοίκηση και άμυνα, υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	2.383	1.317	1.226
	Εκπαίδευση	1.789	1.079	1.055
	Υγεία και κοινωνική μέριμνα	1.573	1.066	1.007
	Δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών υπέρ του κοινωνικού ή ατομικού χαρακτήρα	713	318	304
	Ιδιωτικά νοικοκυριά που απασχολούν οικιακό προσωπικό	254	121	118
	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>29.695</b>	<b>11.710</b>	<b>10.888</b>
	<i>Μη δυνάμενοι να καταταγούν κατά κλάδο</i>	<i>1.522</i>	<i>537</i>	<i>512</i>

Πίνακας 3.2  
Τομείς απασχόλησης, του εργατικού δυναμικού της Τρίπολης  
Πηγή στοιχείων: Ελληνική Στατιστική Αρχή



**Γράφημα 3.2**  
**Εργαζόμενοι ανά τομέα παραγωγής**  
 Πηγή στοιχείων: Ελληνική Στατιστική Αρχή



**Γράφημα 3.3**  
**Κύρια ασχολία κατοίκων Δ. Τρίπολης**  
 Πηγή στοιχείων: Ελληνική Στατιστική Αρχή

### 3.2.2 Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά πληθυσμού και περιοχής

Για να κατανοήσουμε καλύτερα την πολεοδομική οργάνωση μιας πόλης αλλά και για να προχωρήσουμε σε προτάσεις και παρεμβάσεις, θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας τα ιδιαίτερα γνωρίσματα των κατοίκων της, καθώς και τις συμπεριφορές τους στους χώρους της πόλης.

Ο πληθυσμός της Τρίπολης που κινείται αυτόνομα και ανεξάρτητα στους δημόσιους χώρους της πόλης, μπορεί να χωριστεί σε τέσσερις κατηγορίες:

- 1) Τριπολίτες, ηλικίας από 14-15 ως 29-30 χρονών.
- 2) Τριπολίτες, ηλικίας από 30 ως 60 χρονών.
- 3) Τριπολίτες, ηλικίας άνω των 60 χρονών.
- 4) Φοιτητές στο Πανεπιστήμιο της Τρίπολης, μη καταγόμενοι από την πόλη.
- 5) Στρατιώτες που υπηρετούν τη θητεία τους είτε στο 11<sup>ο</sup> Σύνταγμα Πεζικού (Στρατόπεδο «Θεόδωρος Κολοκοτρώνης») είτε στο Διακλαδικό Κέντρο Εκπαίδευσης (124 Π.Β.Ε. Αεροπορίας στην περιοχή του Αγ. Κωνσταντίνου, έξω από την πόλη)

Ο κύριος όγκος όλων των παραπάνω κατηγοριών, κινείται κυρίως στο κέντρο της πόλης, όπως αυτό ορίζεται από τις πλατείες «Κολοκοτρώνης», «Άρεως», «Ανεξαρτησίας» και «Βαλτεσίου», συμπεριλαμβανομένων μέσα στα όρια αυτά και των πλατειών «Αγ. Βασιλείου» και «Πετρινού». Η συμπεριφορά των κατηγοριών αυτών μέσα στην πόλη, διαφέρει σημαντικά παρά τα ορισμένα κοινά χαρακτηριστικά της.

Ο νεαρότερος σε ηλικία κόσμος της πόλης (1<sup>η</sup> κατηγορία) κινείται κυρίως στον πεζόδρομο της οδού «Δεληγιάννη» αλλά και κατά μήκος των οδών «Εθνικής Αντίστασης» και «Τάσου Σεχιώτη» ενώ έντονη κινητικότητα αυτών των ηλικιών υπάρχει και στις οδούς γύρω από τα Γυμνάσια και Λύκεια της πόλης, καθώς και γύρω από το Πανεπιστήμιο. Οι ηλικίες της 2<sup>ης</sup> κατηγορίας, κινούνται σε όλη την πόλη ανάλογα με το που βρίσκεται ο τόπος εργασίας τους αλλά και οι διάφορες δημόσιες υπηρεσίες, χωρίς να υπάρχει κάποιο συγκεκριμένο σημείο καθημερινής έντονης συγκέντρωσής τους. Τέλος, για τις ηλικίες της 3<sup>ης</sup> κατηγορίας, σημείο συγκέντρωσης αποτελεί η πλατεία «Αγ. Βασιλείου» (στην οποία αρέσκονται να βηματίζουν πάνω-κάτω συζητώντας) ενώ η καθ' όλη τη διάρκεια της εβδομάδας περιορισμένη κίνηση τους, εντείνεται τις Κυριακές στις οδούς γύρω από τις Εκκλησίες της πόλης.

Ξεχωριστή αναφορά πρέπει να γίνει για την 4<sup>η</sup> και την 5<sup>η</sup> κατηγορία, για διαφορετικούς λόγους. Τα άτομα που ανήκουν στην 4<sup>η</sup> κατηγορία, πέρα από τους χώρους του πανεπιστημίου και τους χώρους συγκέντρωσης της 1<sup>ης</sup> κατηγορίας, ενδέχεται να κινηθούν μαζικά και σε χώρους που παρουσιάζουν γενικά μικρή κινητικότητα, λόγω της τάσης τους για την «εξερεύνηση» της άγνωστης σε αυτούς πόλης, ενώ κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο, ο κύριος όγκος τους απουσιάζει από την πόλη. Από την άλλη, οι στρατευμένοι που ανήκουν στην 5<sup>η</sup> κατηγορία, κινούνται σε συγκεκριμένες μέρες και ώρες εκτός των στρατοπέδων και σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα στο χώρο του ιστορικού κέντρου της πόλης.

Τέλος πρέπει να σημειωθεί πως, κατά τους μήνες Μάιο ως Σεπτέμβριο όλες οι παραπάνω κατηγορίες καθώς και η κατηγορία που δεν αναγράφεται, δηλαδή των ηλικιών κάτω των 14 ετών, έχουν σαν κοινό σημείο αναφοράς τους την πλατεία Άρεως, ενώ παράλληλα διατηρούν και τα υπόλοιπα σημεία συγκέντρωσής τους.

### 3.2.3 Βασικές ροές και χώροι συγκέντρωσης του πληθυσμού εντός της πόλης

Οι χώροι στους οποίους συγκεντρώνεται μαζικά ο πληθυσμός της πόλης μπορούν να χωριστούν σε τρεις κατηγορίες: στους χώρους με ταυτόχρονη συγκέντρωση πληθυσμού, άνω των 1000 ατόμων, στους χώρους με ταυτόχρονη συγκέντρωση πληθυσμού από 500 έως 1000 άτομα και στους χώρους με ταυτόχρονη συγκέντρωση πληθυσμού, κάτω των 500 ατόμων.

Οι χώροι που περιλαμβάνονται σε αυτές τις 3 κατηγορίες, είναι οι εξής:

A) Χώροι με συγκέντρωση πληθυσμού >1000 άτομα

- Γήπεδο «Θεόδωρος Κολοκοτρώνης» (έδρα Αστέρα Τρίπολης)
- Διακλαδικό Κέντρο Στρατιωτικής Εκπαίδευσης
- Βιομηχανική Περιοχή Τρίπολης



Εικόνα 3.3  
Γήπεδο «Θεόδωρος Κολοκοτρώνης»  
Πηγή: <http://www.traveltripolis.gr>



Εικόνα 3.4  
Βιομηχανική Περιοχή Τρίπολης  
Πηγή: <http://www.dimokratianews.gr>

Β) Χώροι με συγκέντρωση πληθυσμού από 500 ως 1000 άτομα

- Νέο Δημαρχιακό Μέγαρο (οδός Λαγοπάτη)
- Άλσος Αγ. Γεωργίου
- Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο Τρίπολης
- Παναρκαδικό Νοσοκομείο Τρίπολης «Η Ευαγγελίστρια»
- Στρατόπεδο 11<sup>ου</sup> Συντάγματος πεζικού
- Γήπεδο Παναρκαδικού Α.Ο.
- Συγκρότημα Ι.Κ.Α. Τρίπολης
- Χώροι Λαϊκών Αγορών (πλατείες Βαλτετσίου, Μπασιάκου και Θεοκρίτου)
- Πεζόδρομος οδού Δεληγιάννη



**Εικόνα 3.5**  
Δημαρχιακό Μέγαρο οδού Λαγοπάτη



**Εικόνα 3.6**  
Άλσος Αγ. Γεωργίου  
Πηγή: <http://www.traveltripolis.gr>



**Εικόνα 3.7**  
Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο Τρίπολης  
Πηγή: <http://www.traveltripolis.gr>



**Εικόνα 3.8**  
Παναρκαδικό Νοσοκομείο Τρίπολης  
Πηγή: <http://www.panarkadiko.eu>



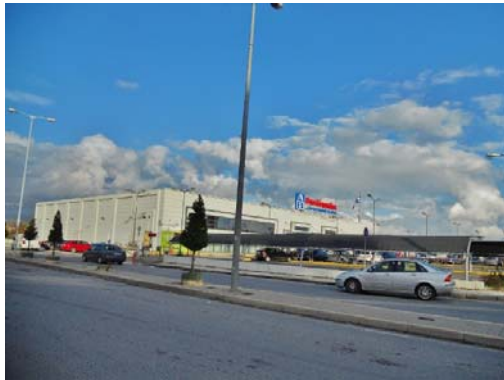
**Εικόνα 3.9**  
Στρατόπεδο 11<sup>ου</sup> Συντάγματος



**Εικόνα 3.10**  
Πεζόδρομος οδού Δεληγιάννη

Γ) Χώροι με συγκέντρωση πληθυσμού <500 άτομα

- Μεγάλα Σουπερμάρκετ («ΑΒ Βασιλόπουλος» επί της λεωφόρου Ναυπλίου, «Βερόπουλος» επί της λεωφόρου «Ο.Η.Ε.» και «Carrefour» επί της λεωφόρου Καλαβρύτων)
- Μαλλιανοπούλειο Δημοτικό Θέατρο
- Περιοχή Κλωνατζίδικα
- Σταθμός ΚΤΕΛ Αρκαδίας
- Ξενοδοχεία
- Εκκλησίες της πόλης (Ι.Ν. Μεταμόρφωσης, Αγ. Βαρβάρας, Αγ. Δημητρίου, Παμμεγίστων Ταξιαρχών, Αγ. Βασιλείου, Προφήτη Ηλία, Αγ. Αικατερίνης και Αγ. Ραφαήλ)
- Σχολεία της πόλης (12 Δημοτικά, 4 Γυμνάσια, 4 Λύκεια και ένα Μουσικό Σχολείο)
- Δημοτικό Κοιμητήριο Αγ. Τριάδας
- Αποστολοπούλειο Πνευματικό Κέντρο Δήμου Τρίπολης
- Τμήμα Αστυνομικής Διεύθυνσης Αρκαδίας



**Εικόνα 3.11**  
Το S/M Βασιλόπουλος στην οδό Ναυπλίου



**Εικόνα 3.12**  
Η περιοχή Κλωνατζίδικα



**Εικόνα 3.13**  
Το κτήριο του Κ.Τ.Ε.Α. Αρκαδίας



**Εικόνα 3.14**  
Ο Μητροπολιτικός Ι.Ν. Αγ. Βασιλείου



**Εικόνα 3.15**  
Κτηριακό συγκρότημα 1<sup>ου</sup> Γυμνασίου & 1<sup>ου</sup>  
Λυκείου Τρίπολης



**Εικόνα 3.16**  
Αποστολοπούλειο Πνευματικό Κέντρο Τρίπολης

### 3.3 Οι Χρήσεις γης

Όπως αναφέραμε και κατά την ιστορική διερεύνηση της Τρίπολης, οι χρήσεις της γης ήταν ένα χρόνιο ζήτημα που απασχόλησε την πόλη σχεδόν από την απελευθέρωσή της και μετά. Παρά το σχέδιο Βούλγαρη, δεν υπήρξε κάποια οργανωμένη και στοχευμένη πολιτική για της χρήσεις γης στην έκταση όλης της πόλης, πολλώ δε μάλλον στο κέντρο της το οποίο αποτέλεσε τον πυρήνα της οικιστικής ανάπτυξής της και από το οποίο δυσκολεύτηκε και δυσκολεύεται ακόμη να απεξαρτηθεί. Οι κατά καιρούς μελέτες και τα σχέδια που έχουν συνταχθεί, δεν έχουν οδηγήσει σε μια αποφασιστική παρέμβαση για την οργάνωση της πόλης ως προς τις χρήσεις γης της.

Με την πραγματικότητα που έχει διαμορφωθεί σήμερα στην Τρίπολη, μπορούμε να πούμε ότι οι χρήσεις γης της, κατά βάση διακρίνονται σε δύο κατηγορίες. Οι εμπορικές χρήσεις που εντοπίζονται κυρίως στα όρια του ιστορικού κέντρου και οι χρήσεις κατοικίας που εντοπίζονται κυρίως στην υπόλοιπη πόλη. Αυτό βέβαια δε σημαίνει ότι δεν εντοπίζονται κατοικίες και εντός των ορίων του ιστορικού κέντρου, ή εμπορικές χρήσεις εκτός αυτού.

Όσον αφορά στο ιστορικό κέντρο της πόλης, που είναι και το αντικείμενο της παρούσας εργασίας, η πραγματικότητα στις χρήσεις γης, διαμορφώνεται ως εξής:

- Ισόγεια  
Στα ισόγεια των κτηρίων του ιστορικού κέντρου η επικρατούσα χρήση γης είναι η εμπορική και συγκεκριμένα εκείνη του λιανικού εμπορίου. Η κατοικία έχει εκλείψει σχεδόν καθολικά, ενώ ελάχιστες είναι και οι υπηρεσίες που στεγάζονται σε ισόγειους χώρους.
- Ορόφοι  
Στους ορόφους των κτηρίων του ιστορικού κέντρου, η επικρατούσα χρήση γης, αφορά σε γραφεία και υπηρεσίες. Ωστόσο, στην περίπτωση των ορόφων, συναντούμε και αρκετές κατοικίες εντός των ορίων του κέντρου, ενώ εντοπίζονται και κάποιες ελάχιστες περιπτώσεις λιανικού εμπορίου.

Πέρα από τις χρήσεις κατοικίας, λιανικού εμπορίου και υπηρεσιών, υπάρχουν και κάποιες ειδικές χρήσεις γης (κυρίως σε ισόγεια αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις συμπεριλαμβάνουν και ορόφους) οι οποίες πρέπει να αναφερθούν χωριστά. Αυτές είναι:

- Ελεύθεροι χώροι και χώροι πρασίνου (θα αναφερθούμε αναλυτικά παρακάτω)

- Εργαστήρια, αποθήκες κ.λπ. (κυρίως γύρω από την κεντρική πλατεία και διατηρούν την παραδοσιακή θέση και χρήση τους)
- Χώροι πολιτισμού και Μνημεία
- Κενοί χώροι (πρόκειται είτε για κτήρια υπό κατασκευή, είτε για κτήρια που έχουν περιπέσει σε αχρηστία λόγω παλαιότητας, είτε για κτήρια μικρού μεγέθους που δεν καθίστανται λειτουργικά, είτε για κτήρια που η θέση τους δεν τα καθιστά ως πρώτης ζήτησης για εμπορική χρήση και παράλληλα είναι ακατάλληλα για κατοικία, είτε για κτήρια που τα ιδιοκτησιακά τους προβλήματα παρεμποδίζουν τη λειτουργία τους)

### **3.4 Κτηριακή πραγματικότητα**

#### **3.4.1 Νέες οικοδομές και ρυθμός δόμησης**

Όπως αναφέραμε και κατά τη διερεύνηση της πολεοδομικής ιστορίας της Τρίπολης, η κύρια οικοδομική έξαρση στην πόλη αρχίζει να σημειώνεται στις αρχές της δεκαετίας του '60. Μέχρι σχεδόν τα μέσα της δεκαετίας του '90 η οικοδομική δραστηριότητα ήταν εντονότατη και εντοπιζόταν κυρίως στις περιοχές εντός των ορίων της παλιάς πόλης με την κατεδάφιση παλιών κτισμάτων και την οικοδόμηση νέων, κυρίως πολυκατοικιών. Ο κατασκευαστικός κλάδος, ακολουθώντας έναν πολύ υψηλό συντελεστή δόμησης γέμισε το κέντρο της πόλης με ψηλά κτήρια αλλοιώνοντας σημαντικά την εικόνα του. Λίγες ήταν οι οικοδομές που έγιναν προς την κατεύθυνση της επέκτασης του σχεδίου πόλης εκείνη την περίοδο, ωστόσο μετά αυξήθηκαν και μέχρι το 2009-2010 (που η οικονομική κρίση περιόρισε κατά πολύ την οικοδόμηση νέων κτηρίων) η οικοδομική δραστηριότητα εντοπιζόταν κυρίως σε νέες περιοχές του σχεδίου πόλης.

Η σημερινή Τρίπολη κτηριακά αποτελείται κυρίως από οικοδομές 4-5 ορόφων, ενώ δε λείπουν και αυτές των 6, 7, ή και 8 ορόφων. Στο ιστορικό της κέντρο υπάρχουν παλιά κτήρια που έχουν διατηρηθεί ωστόσο η πλειοψηφία των νέων κτηρίων που έχουν οικοδομηθεί κινείται μεταξύ 3 και 5 ορόφων. Ο μέσος συντελεστής δόμησης που υπάρχει στην πόλη, κινείται από 0,8 – 2.4.

#### **3.4.2 Νεοκλασικά/Διατηρητέα κτήρια**

Στην Τρίπολη, κυρίως στις περιοχές του ιστορικού κέντρου αλλά και πέριξ αυτού, υπήρχαν πολλά νεοκλασικά κτήρια, που μέχρι το Β' παγκόσμιο πόλεμο έδιναν την εικόνα μιας ευρωπαϊκής πόλης. Με το πέρασμα των χρόνων, πολλά από αυτά τα αρχιτεκτονικά κοσμήματα χάθηκαν είτε γιατί εγκαταλείφθηκαν από τους ιδιοκτήτες τους και ρήμαξαν, είτε γιατί έπεσαν θύματα της αντιπαροχής και του «εκσυγχρονισμού» πριν χαρακτηριστούν ως διατηρητέα. Η απώλεια πολλών από τα κτήρια αυτά σε συνδυασμό με την οικοδόμηση πολυκατοικιών στη θέση τους -όπως αναφέραμε παραπάνω- ήταν η βασική αιτία για τη ριζική αλλοίωση της εικόνας της πόλης και τη μετατροπή της σε μια απρόσωπη τσιμεντούπολη.

Ωστόσο ορισμένα κτήρια, «μετά κόπων και βασάνων» και χάρη στο Ν. 1577/1985 για τα διατηρητέα κτήρια, κατάφεραν να επιβιώσουν και να υφίστανται (άλλα αναπαλαιωμένα και άλλα όχι) μέχρι σήμερα. Τα κτήρια αυτά είναι τα εξής:

- Το κτήριο του παλαιού Δημαρχείου επί της οδού Εθνικής αντίστασης
- Το κτήριο της Περιφέρειας (πρώην Νομαρχία) επί της οδού Εθνομαρτύρων
- Η οικία Μαλλιάρη στην συμβολή της οδού Εθνομαρτύρων με την πλατεία Αγ. Βασιλείου



- Το Μαλλιαροπούλειο Δημοτικό Θέατρο επί της πλατείας Πετρινού
- Το Δικαστικό Μέγαρο επί της πλατείας Άρεως
- Το κτήριο του Αρχαιολογικού Μουσείου της Τρίπολης
- Το Πετροπούλειο Κληροδότημα επί της Πλατείας Πετρινού
- Η οικία Καρυωτάκη (στην οποία στεγάζεται πλέον η Πρυτανεία του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου) επί της οδού Ερυθρού Σταυρού
- Η Βίλα Τουρκοβασίλη επί της οδού Καλαμών
- Η οικία Ζαχαρόπουλου, στη συμβολή των οδών Εθνομαρτύρων και Φωτάκου
- Το Μαντζούνειο κληροδότημα επί της οδού Γεωργίου Α'
- Το Βοσυνιώτειο Ίδρυμα και το πρώην κτήριο της Ιονίας Τράπεζας στη συμβολή των οδών 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου και Νικηταρά
- Το κληροδότημα Σαχριτζή επί της οδού Πατριάρχη Γρηγορίου Ε'
- Το κτήριο της Ιερατικής Σχολής Τρίπολης στην πλατεία Εθνάρχου Μακαρίου
- Η οικία Παΐσιου, στη συμβολή των οδών Σπετσεροπούλου και Δεληγιάννη
- Το κτήριο στη βόρεια συμβολή της οδού Τάσου Σεχιώτη με την πλατεία Πετρινού
- Το κτήριο στη νότια συμβολή της οδού Εθνικής Αντίστασης με την πλατεία Πετρινού
- Το κτήριο στη συμβολή των οδών Παπαρηγοπούλου και Αγ. Κωνσταντίνου
- Το κτήριο στη συμβολή της οδού Γρηγορίου Λαμπράκη με την πλατεία Κολοκοτρώνη
- Το κτήριο του Αποστολοπούλειου Πνευματικού Κέντρου στη συμβολή των οδών Παπαρηγοπούλου και Αποστολόπουλου
- Το κτήριο επί της οδού Ελευθερίου Βενιζέλου 25 (κατά Σ. Π. Κυδωνιάτη, οικία Μαλλίρη)
- Το κτήριο επί της οδού Παλλαντίου 19 (κατά Σ. Π. Κυδωνιάτη, οικία Μανέτα)



**Εικόνα 3.17**  
**Κτήριο Παλαιού Δημαρχείου**



**Εικόνα 3.18**  
**Κτήριο Διοίκησης Περιφέρειας Πελοποννήσου**



**Εικόνα 3.19**  
**Οικία Μαλλιαρόπουλου**



**Εικόνα 3.20**  
**Μαλλιαροπούλειο Θέατρο**



**Εικόνα 3.21**  
**Δικαστικό Μέγαρο**



**Εικόνα 3.22**  
**Αρχαιολογικό Μουσείο Τρίπολης**  
Πηγή: <http://www.tripolis.gr>



**Εικόνα 3.23**  
**Πετροπούλειο Κληροδότημα**



**Εικόνα 3.24**  
**Οικία Καρυωτάκη**  
(Πρυτανεία Πανεπιστημίου Πελοποννήσου)



**Εικόνα 3.25**  
**Βίλα Τουρκοβασίλη**



**Εικόνα 3.26**  
**Βοσνιώτειο Ίδρυμα**



Εικόνα 3.27  
Μαντζούνειο Κληροδότημα

## 3.5 Χώροι Πρασίνου και Πλατείες

### 3.5.1 Χώροι πρασίνου – Σημερινή τους κατάσταση

Η έντονη αστικοποίηση, που ξεκίνησε σε όλη την έκταση της ελληνικής επικράτειας κυρίως μετά τη δεκαετία του '50, οδήγησε στη μετατροπή των μεγάλων αστικών κέντρων σετσιμεντουπόλεις όπου οι χώροι πρασίνου δεν αποτελούσαν προτεραιότητα ούτε για τους κατοίκους αλλά ούτε και για την κρατική εξουσία, όπως φάνηκε και από την ασκούμενη πολιτική. Οι άνθρωποι των πόλεων, έθεσαν ως προτεραιότητά τους το να στεγάσουν τη ζωή τους, αδιαφορώντας πλήρως για την ποιότητά της και την καθημερινότητά τους. Έτσι οι χώροι πρασίνου και γενικά οι ελεύθεροι χώροι πέρασαν σε δεύτερη μοίρα.

Η Τρίπολη, ως προς τους χώρους πρασίνου, δεν ξεφεύγει από τον κανόνα της σύγχρονης τυπικής ελληνικής πόλης. Ο βασικός πυρήνας πρασίνου της πόλης, εντός του αστικού ιστού είναι το κεντρικό πάρκο της πόλης το οποίο αποτελείται από τρία επιμέρους τμήματα:

- Τμήμα 1: Το τμήμα του Αποστολοπούλειου Πνευματικού Κέντρου που ορίζεται από τις οδούς «Εθνικής αντίστασης», «Παπαρηγοπούλου», «Αποστολόπουλου» και «Βασιλείου Οικονομίδου».
- Τμήμα 2: Το τμήμα του «Τρένου» όπως έχει επικρατήσει να λέγεται, λόγω της παλιάς ατμομηχανής τρένου που βρίσκεται τοποθετημένη μέσα σε αυτό, το οποίο ορίζεται από τις οδούς «Εθνικής Αντίστασης», «Βασιλείου Οικονομίδου», «Τάσου Σεχιώτη» και «Παπαρηγοπούλου».
- Τμήμα 3: Το τμήμα της πλατείας Άρεως, που ορίζεται από την ίδια την πλατεία, τον πεζόδρομο έμπροσθεν του Ι.Ν. Προφήτη Ηλία που θεωρείται τμήμα της πλατείας και τις οδούς «Τάσου Σεχιώτη» και «Παπαρηγοπούλου»
- Τμήμα 4: Το πάρκο του Συνδέσμου Φιλοδένδρων που ορίζεται από την πλατεία Άρεως, τον πεζόδρομο έμπροσθεν του Ι.Ν. Προφήτη Ηλία και τις οδούς «Σεραγίου», «Χατζηχρήστου», «Σ. Καρύδη», «Ομήρων» και το πεζοδρομημένο τμήμα της οδού «Δημητρακοπούλου» επί της πλατείας Άρεως. Να σημειωθεί εδώ, ότι εντός αυτών των

ορίων, στη συμβολή των οδών «Χατζηχρήστου» και «Σ. Καρύδη» βρίσκεται το κτήριο του 9<sup>ου</sup> Δημοτικού Σχολείου Τρίπολης.



**Εικόνα 3.28**  
Πάρκο Τρίπολης – Τμήμα 1



**Εικόνα 3.30**  
Πάρκο Τρίπολης – Τμήμα 2



**Εικόνα 3.31**  
Πάρκο Τρίπολης – Τμήμα 3 (Δυτικό)



**Εικόνα 3.32**  
Πάρκο Τρίπολης – Τμήμα 3 (Ανατολικό)



**Εικόνα 3.33**  
Πάρκο Τρίπολης – Τμήμα 4

Τα τμήματα 2 & 3, βρίσκονται από το 2010 σε διαδικασία αναδιαμόρφωσης. Έχει γίνει καθαρισμός τους και στην παρούσα φάση διαμορφώνονται τα πεζοδρόμια περίξ αυτών. Ωστόσο εντός των τμημάτων, οι περίπατοι είναι παλιές κατασκευής, ενώ ο φωτισμός τους είναι ανεπαρκής. Εντός του τμήματος 3 βρίσκεται ένα μεγάλο σιντριβάνι καθώς επίσης και δύο χώροι εστίασης, ένα εστιατόριο και ένα αναψυκτήριο. Ειδικότερα πρέπει να

αναφερθούμε και στο τμήμα 2 το οποίο είναι εκείνο που, συγκριτικά με τα υπόλοιπα, βρισκόταν πριν την ανάπλαση στη χειρότερη κατάσταση. Οι περίπατοι ανακατασκευάστηκαν και τοποθετήθηκε νέα μεγάλη παιδική χαρά, όμως τόσο η παλιά ατμομηχανή, όσο και το βαγόνι-αναψυκτήριο πίσω της, έχουν αφεθεί χωρίς συντήρηση να υφίστανται τη φυσική φθορά του χρόνου.

Το τμήμα 1 που βρίσκεται έμπροσθεν του Πνευματικού Κέντρου της Τρίπολης είναι σε συγκριτικά καλύτερη κατάσταση καθώς είχε γίνει μια πρώτη συντήρησή του προ δεκαετίας. Οι περίπατοι εντός αυτού έχουν φθαρεί σε αρκετά σημεία ενώ τόσο τα παγκάκια όσο και τα φωτιστικά σώματα που βρίσκονται τοποθετημένα σε αυτό, είναι παλαιού τύπου. Τα πεζοδρόμια που το περιβάλλουν είναι υπό ανακατασκευή. Να σημειωθεί ότι στο τμήμα αυτό, στη νότια πλευρά του Πνευματικού κέντρου υπάρχει ένα πλάτωμα, στο οποίο προϋπήρχε το παλιό κτήριο της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας. Μετά τη μεταφορά της υπηρεσίας και την κατεδάφιση του κτηρίου, ο χώρος χρησιμοποιείται αυθαίρετα από τους οδηγούς ως χώρος στάθμευσης.

Από τα τέσσερα τμήματα, εκείνο που βρίσκεται στη συγκριτικά καλύτερη κατάσταση είναι το τμήμα 4, το οποίο ανήκει στο Σύνδεσμο Φιλοδένδρων. Το βόρειο κομμάτι του τμήματος αυτού είναι το μεγαλύτερο σε έκταση και εντός αυτού βρίσκεται ένα μεγάλο σιντριβάνι και ένα αναψυκτήριο. Οι περίπατοι εντός αυτού του κομματιού είναι στρωμένοι με χλοοτάπητα με εξαίρεση το τμήμα από την είσοδο του πάρκου ως το σιντριβάνι αλλά και πέριξ του σιντριβανιού που είναι στρωμένο με πλάκες. Πρέπει να σημειώσουμε ωστόσο ότι ο όλος χώρος δεν είναι φωτισμένος, με εξαίρεση το πλακόστρωτο τμήμα του το οποίο έχει φωτιστεί με ψηλούς ιστούς φωτισμού (ίδιου τύπου με εκείνους που συνηθίζεται να χρησιμοποιούνται για το φωτισμό οδών) ανεπαρκούς κάλυψης και χαμηλής αισθητικής αξίας ενώ και τα παγκάκια που είναι τοποθετημένα στο χώρο είναι παλιά και ορισμένα εξ αυτών κατεστραμμένα. Το νότιο κομμάτι του τμήματος 4 είναι μικρό και διασχίζεται από έναν στενό πλακόστρωτο δρόμο που ενώνει το πεζοδρομημένο τμήμα της οδού «Δημητρακοπούλου» με την οδό «Σ. Καρύδη». Στη νότια πλευρά του υπάρχει χώρος για την ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων από παραπλήσιο αναψυκτήριο.

Εκτός από το κεντρικό πάρκο της, η Τρίπολη διαθέτει εντός του αστικού ιστού, αλλά πιο μακριά από το κέντρο, άλλους τέσσερις χώρους πρασίνου, τρεις στη νότια πλευρά της πόλης και έναν στη βόρεια. Οι χώροι αυτοί είναι οι εξής:

- Το μικρό άλσος στα νοτιοανατολικά της πόλης που περικλείεται από τις οδούς «Νικητοπούλου», «Αριστοφάνους», «Ασημάκη Φωτήλα» και «Αριστάρχου». Να σημειωθεί ότι η δυτική πλευρά αυτής της έκτασης είναι οικοδομημένη και στην ανατολική βρίσκεται το περί ου ο λόγος ασύλλιο. Ο όλος χώρος δεν έχει συντηρηθεί, τα φωτιστικά σώματα και τα παγκάκια εντός αυτού είναι στην συντριπτική τους πλειοψηφία κατεστραμμένα, ενώ και η παιδική χαρά που βρίσκεται εντός αυτού είναι παλιά, με κατεστραμμένα όργανα, ακατάλληλη προς χρήση και επικίνδυνη. Εικόνα εγκατάλειψης παρουσιάζει και το μικρό πέτρινο θεατράκι που υπάρχει στο χώρο, ενώ λόγω της απουσίας φωτισμού το άλσος, αν και βρίσκεται εντός πυκνοκατοικημένης περιοχής, είναι τόπος συγκέντρωσης περιθωριακών κοινωνικών ομάδων.
- Το μικρό άλσος στα νότια της πόλης που περιβάλλει τη Βίλα Τουρκοβασίλη στη συμβολή των οδών «Καλαμάτας» και «Χατζησαράντου». Το άλσος της Βίλας Τουρκοβασίλη, λόγω και του γεγονότος ότι δεν αποτελεί δημόσια αλλά ιδιωτική περιουσία, δεν είχε διαμορφωθεί ποτέ ως πάρκο και χρηστικός χώρος πρασίνου με αποτέλεσμα να φθείρεται διαρκώς. Η βλάστηση είχε αναπτυχθεί εντός αυτού ανεξέλεγκτα και ο μαντρότοιχος που το περιβάλλει σε πολλά σημεία του έχει καταρρεύσει. Εσχάτως, το

Μάιο του 2012 ο ιδιώτης προχώρησε σε ολική αποψίλωση του χώρου κόβοντας όλα τα δέντρα, γεγονός που προκάλεσε την έντονη αντίδραση τόσο του Δήμου Τρίπολης όσο και των κατοίκων και η υπόθεση εκκρεμεί.

- Το άλσος της δεξαμενής στο λόφο στα νοτιοδυτικά της πόλης, που ορίζεται από τις οδούς «Χρονά», «Τρικόρφων», «Ζάτουνας», «Ηλέκτρας», «Ηφαιστου», «Ζέγγελη», «Τάπιας». Οι πρόποδες του λόφου είναι αραιά δομημένοι στη βόρεια και στην ανατολική πλευρά. Εντός του τμήματος του άλσους υπάρχει εστιατόριο και μία παλιά παιδική χαρά ενώ ο όλος χώρος δεν είναι διαμορφωμένος ως πάρκο όντας στο μεγαλύτερο μέρος του μη προσπελάσιμος και ανεπαρκώς φωτισμένος.
- Η τριγωνική πλατεία της Αγ. Βαρβάρας, στα βόρεια της πόλης που βρίσκεται εμπροσθεν του ομώνυμου Ιερού Ναού. Εντός αυτής υπάρχει σιντριβάνι, ενώ πρόσφατα τοποθετήθηκε εκεί και μια νέα παιδική χαρά. Ο όλος χώρος όμως είναι παλιός με παλιά πεζοδρόμια και παγκάκια και ανεπαρκή φωτισμό χαμηλής αισθητικής αξίας.
- Η στοά Αθανασιάδη, στην βορειοδυτική πάροδο της πλατείας Αγ. Βασιλείου. Πρόκειται για έναν μικρό χώρο πρασίνου, με σιντριβάνι και παιδική χαρά που δημιουργήθηκε εκ του μηδενός το 2001. Σήμερα έχει υποστεί σημαντικές φθορές, η παιδική χαρά χρήζει αντικατάστασης καθώς και το σιντριβάνι που δε λειτουργεί τα τελευταία χρόνια.



**Εικόνα 3.34**  
**Άλσος οδού Αριστοφάνους**



**Εικόνα 3.35**  
**Άλσος οδού Αριστοφάνους (εσωτερικά)**



**Εικόνα 3.36**  
**Οικόπεδο Βίλας Τουρκοβασίλη (βόρεια πλευρά)**



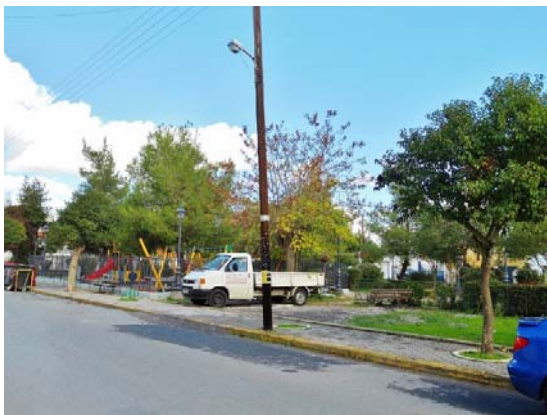
**Εικόνα 3.37**  
**Οικόπεδο Βίλας Τουρκοβασίλη (νότια πλευρά)**



**Εικόνα 3.38**  
**Άλσος Δεξαμενής**



**Εικόνα 3.39**  
**Άλσος Δεξαμενής**



**Εικόνα 3.40**  
**Πάρκο Αγ. Βαρβάρας**



**Εικόνα 3.41**  
**Στοά Αθανασιάδη**

Πέρα από τους προαναφερθέντες χώρους πρασίνου, εντός του αστικού ιστού υπάρχουν μερικοί ακόμη οι οποίοι όμως λόγω του μικρού τους μεγέθους δεν κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούν.

Οι χώροι πρασίνου που αναφέρθηκαν παραπάνω βρίσκονται εντός του αστικού ιστού της πόλης. Περιφερειακά αυτού βρίσκονται άλλοι τέσσερις χώροι πρασίνου οι οποίοι αν και δεν συνυπολογίζονται στη συνολική έκταση πρασίνου της πόλης, εντούτοις είναι ιδιαίτερα σημαντικοί για αυτήν, οι οποίοι είναι οι εξής:

- Το άλσος πίσω από το Παναρκαδικό Νοσοκομείο Τρίπολης «Η Ευαγγελίστρια», στη δυτική πλευρά της πόλης. Ο Χώρος είναι μεγάλος και περιφραγμένος, χωρίς να είναι προσπελάσιμος και διαμορφωμένος προς χρήση.
- Το μικρό άλσος της Κάρτσοβας, στη νοτιοδυτική πλευρά της πόλης. Στο χώρο αυτό υπάρχει το ξωκλήσι της Ζωοδόχου Πηγής, μια κατεστραμμένη παιδική χαρά καθώς και ένα αναψυκτήριο. Ο χώρος χρησιμοποιείται από τους κατοίκους της κοντινής περιοχής, ως χώρος περιπάτου. Ωστόσο είναι ανεπαρκώς φωτισμένος και μετά τη δύση του ηλίου επικίνδυνος.
- Το άλσος του Μαϊθανάση, επίσης στη νοτιοδυτική πλευρά της πόλης. Εκεί υπάρχει το ξωκλήσι του Μαϊθανασάκου, μια παλιά παιδική χαρά και ένα εστιατόριο. Το άλσος δεν είναι διαμορφωμένο ως χώρος πρασίνου με εξαίρεση τον κοινό προαύλιο χώρο

εκκλησίας και εστιατορίου. Ανεπαρκώς φωτισμένος και επικίνδυνος μετά τη δύση του ηλίου.

- Το άλσος του Αγ. Γεωργίου, στη βόρεια πλευρά της πόλης. Πρόκειται για τον κυριότερο εξωτερικό πυρήνα συγκέντρωσης των κατοίκων της πόλης ειδικά κατά την περίοδο της άνοιξης και του καλοκαιριού. Στο χώρο βρίσκεται το μικρό ξωκλήσι του Αγ. Γεωργίου, το υπαίθριο θέατρο της πόλης (Θέατρο Άλσους Αγ. Γεωργίου), μια παλιά παιδική χαρά, ημικατεστραμμένη και επικίνδυνη, δύο χώροι εστίασης (ένας στο κέντρο και ένας στη βόρεια πλευρά του άλσους), ένα αναψυκτήριο και ένας ανοιχτός ελεύθερος χώρος στάθμευσης. Το άλσος χρησιμοποιείται από τους κατοίκους όλης της πόλης, ως χώρος περιπάτου, άθλησης και χαλάρωσης. Ωστόσο είναι ανεπαρκώς φωτισμένος και μετά τη δύση του ηλίου είναι εξαιρετικά επικίνδυνος ειδικά από τη νότια πλευρά του (πλευρά Πανεπιστημίου). Η διαμόρφωσή του ως χώρου πρασίνου, είναι υποτυπώδης, χαμηλής αισθητικής αξίας και ανεπαρκής για να καλύψει τις ανάγκες του όγκου των χρηστών του.

### 3.5.2 Πλατείες – Σημερινή κατάσταση

Η Τρίπολη είναι μια πόλη η οποία χαρακτηρίζεται από σχετικά μεγάλο αριθμό πλατειών, αν αναλογιστεί κανείς το μέγεθός της. Συνολικά αριθμεί 12 πλατείες εκ των οποίων οι επτά βρίσκονται σε κοντινή απόσταση μεταξύ τους, δύο εξ αυτών έχουν απολέσει τη χρήση τους ως πλατείες και άλλες δύο εκ του συνόλου των πλατειών είναι ακόμη αδιαμόρφωτες. Γι' αυτό και παρά το μεγάλο αριθμό πλατειών της η έλλειψη ελεύθερων χώρων είναι ένα από τα προβλήματά της. Οι πλατείες της Τρίπολης σήμερα είναι οι εξής:

- **Πλατεία Αγ. Βασιλείου (ή πλατεία Γεωργίου Β')**



Εικόνα 3.42  
Πλατεία Αγ. Βασιλείου

Η Πλατεία Αγ. Βασιλείου είναι η κεντρική πλατεία της Τρίπολης γι' αυτό και παρά το παράδοξο των δύο ονομάτων της έχει επικρατήσει μεταξύ των κατοίκων να αναφέρεται στην καθημερινότητά τους ως «Κεντρική». Ο χώρος της πλατείας είναι πλακόστρωτος με τσιμεντόπλακες. Στο κέντρο της βρίσκεται ένα μαρμάρινο σιντριβάνι που τοποθετήθηκε εκεί το 2006 προς αντικατάσταση του παλιού και στην περίμετρο έχουν φυτευτεί 16



αγριοκαστανιές. Ο φωτισμός της πλατείας είναι επαρκής αλλά χαμηλής αισθητικής αξίας ενώ τα παγκάκια που υπάρχουν σε αυτή είναι παλιά και φθαρμένα. Περιμετρικά της πλατείας βρίσκεται η κεντρική πιάτσα ταξί της πόλης. Στην ανατολική πλευρά της πλατείας δεσπόζει ο καλλιμάρμαρος Ι.Ν.Αγίου Βασιλείου που αποτελεί και τη Μητρόπολη της πόλης καθώς και το κτήριο της οικίας Μαλλιαρόπουλου. Τα κτήρια που περιβάλλουν την πλατεία έχουν ένα ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό γνώρισμα. Στο ισόγειό τους έχουν όλα καμάρες δημιουργώντας μία στοά η οποία περιβάλλει όλη την πλατεία. Οι καμάρες προϋπήρχαν από τα παλιότερα χρόνια και τα κτήρια που κατεδαφίστηκαν για να χτιστούν νέα στη θέση τους, οικοδομήθηκαν και αυτά με καμάρες στο ισόγειό τους, χωρίς όμως να υπάρξει μέριμνα ώστε όλες οι καμάρες να έχουν το ίδιο τόξο. Έτσι οι καμάρες αν και περιβάλλουν όλη την πλατεία (εκτός του τμήματος του Ιερού Ναού), είναι μεταξύ τους ασύμμετρες.

Η πλατεία Αγ. Βασιλείου μπορεί να χαρακτηριστεί τόσο ως πλατεία διέλευσης, όσο και πλατεία στάσης. Η πλειοψηφία των κατοίκων της πόλης που θέλουν να κινηθούν από τη μία πλευρά της πόλης στην άλλη, είτε πεζοί, είτε με αυτοκίνητο ή δίκυκλο, διέρχονται από αυτήν. Στην επιφάνειά της, λόγω του δρόμου που τη χωρίζει από τις καμάρες αλλά και της πιάτσας των ταξί, δεν είναι δυνατή και δεν επιτρέπεται η ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων, τα οποία αναπτύσσονται στο μέτρο του δυνατού εντός της στοάς που την περιβάλλει. Στην πλατεία αυτή μπορεί κανείς να παρατηρήσει ένα από τα παράδοξα της συμπεριφοράς των κατοίκων της Τρίπολης στους δημόσιους χώρους, το οποίο θα δούμε παρακάτω.

#### ➤ Πλατεία Πετρινού



Εικόνα 3.43  
Πλατεία Πετρινού (προ ανάπλασης)  
Πηγή: <http://www.tripolis.gr>

Η πλατεία Πετρινού είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πλατεία της πόλης. Την περίοδο που συντάσσεται η παρούσα εργασία, η πλατεία Πετρινού τελεί υπό ανάπλαση και κατά συνέπεια η αναφορά στην κατάστασή της θα αφορά στην προ της αναπλάσεως χρήση της.

Η πλατεία Πετρινού ήταν αποκλειστικά πλατεία διέλευσης. Ούσα στην καρδιά της πόλης περισσότερο ακόμη κι από την πλατεία Αγ. Βασιλείου, αποτελούσε αποκλειστικά πλατεία διέλευσης οχημάτων και πεζών. Δε θα μπορούσε ωστόσο να είναι και κάτι άλλο καθώς στο κέντρο της υπήρχε ένας μεγάλος χώρος πρασίνου και σιντριβάνι, ο οποίος περιβαλλόταν από φαρδιά πεζοδρόμια φτιαγμένα από έκχυτα υλικά και τσιμεντόπλακες. Ουσιαστικά η πλατεία λειτουργούσε ως ένα μεγάλο παρτέρι, γύρω από το οποίο κινούνται πεζοί και οχήματα. Στη δυτική πλευρά της δεσπόζει το κτήριο του Μαλλιαροπουλείου Θεάτρου, κτήριο ιστορικό, νεοκλασσικής αρχιτεκτονικής και κατασκευασμένο στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Η πλατεία αποτελείται από 3 τμήματα τα οποία χωρίζουν από τις οδούς «Εθνικής αντίστασης» και «Τάσου Σεχιώτη»:

- Το ανατολικό τμήμα το οποίο τέμνεται στα δύο από την οδό «Νεομάρτυρος Δημητρίου».
- Το κεντρικό τμήμα, το οποίο ορίζεται από τις οδούς «Εθνικής αντίστασης», «Μαλλιαρόπουλου», «Τάσου Σεχιώτη» και «Τάσου Ισαάκ & Σολωμού Σολωμού», και περιλαμβάνει το μεγάλο παρτέρι που προαναφέραμε.
- Το ανατολικό τμήμα, το οποίο ορίζεται από τις οδούς «Νικηταρά», «Τάσου Ισαάκ & Σολωμού Σολωμού», «Εθνικής Αντίστασης» και το πεζοδρομημένο τμήμα της οδού Μαλλιαρόπουλου.

Με την εν εξελίξει ανάπλαση ο χώρος ενοποιείται λειτουργικά και αισθητικά. (θα αναφερθούμε εκτενέστερα παρακάτω)

#### ➤ Πλατεία Άρεως



Εικόνα 3.44  
Πλατεία Άρεως (προ ανάπλασης)  
Πηγή: <http://www.flickr.com>

Πρόκειται για τη μεγαλύτερη πλατεία της πόλης και την τρίτη μεγαλύτερη πλατεία των Βαλκανίων. Περιβάλλεται βόρεια και ανατολικά από το κεντρικό πάρκο της πόλης, έχοντας στα νότια το πεζοδρομημένο τμήμα της οδού «Δημητρακοπούλου» και στα δυτικά της την οδό «Τάσου Σεχιώτη». Και αυτή η πλατεία τελεί υπό ανάπλαση από τα μέσα του 2010 (αναλυτικά θα αναφερθούμε παρακάτω).

Επί της πλατείας, στη δυτική πλευρά βρίσκεται ο ανδριάντας του Θεόδωρου Κολοκοτρώνη και παραπλεύρως, το μνημείο Αρχιερέων και Προκρίτων. Ακριβώς απέναντι βρίσκεται το Δικαστικό Μέγαρο της πόλης και στη νότια πλευρά το ιστορικό και προσφάτως ανακαινισθέν ξενοδοχείο «Μαίναλον».

Ως προς τη χρήση της η πλατεία είναι καθαρά πλατεία στάσης και περιπάτου. Έχει καταστεί εδώ και χρόνια σημείο αναφοράς για την πόλη καθώς, σε συνδυασμό και με το πάρκο που την περιβάλλει, αποτελεί χώρο περιπάτου και χαλάρωσης για τους κατοίκους (κυρίως κατά τους θερινούς μήνες) αλλά και χώρο ανοιχτών εκδηλώσεων για το ευρύ κοινό. Το προσωνύμιο «παραλία» που της έχει δοθεί, αποδίδει απόλυτα την αντίληψη των κατοίκων της Τρίπολης για αυτή, καθώς δείχνει το μέγεθός της, τη χρονική περίοδο κατά την οποία γίνεται η βασική της χρήση αλλά και το συναίσθημα που έχουν οι κάτοικοι της πόλης κατά την παραμονή τους σε αυτή.

### ➤ Πλατεία Νέας Δημοτικής Αγοράς



**Εικόνα 3.45**  
**Πλατεία Νέας Δημοτικής Αγοράς**

Η πλατεία αυτή είχε το παράδοξο να ονομάζεται πλατεία προτού καν καταστεί ως τέτοιος χώρος. Ορίζεται από τις οδούς «Αποστολοπούλου», «Δεληγιάννη» και από δύο ανώνυμες οδούς και βρίσκεται στη δυτική πλευρά του ιστορικού κέντρου της πόλης.

Όπως λέει και το όνομά της στο χώρο αυτό υπήρχε ως το 2010 η Δημοτική αγορά της Τρίπολης (κρεαταγορά κυρίως). Στα τέλη του 2010 τα κτήρια της αγοράς κατεδαφίστηκαν και στη θέση τους έχει δημιουργηθεί προσωρινά χώρος στάθμευσης με πεζοδρόμια περιμετρικά και ασφαλτοστρωμένη την κύρια επιφάνεια της πλατείας. Ουσιαστικά είναι μια κατ' ευφημισμών πλατεία καθώς μόνο ως τέτοια δε λειτουργεί. Ο χώρος δε φωτίζεται, παρά μόνο από τους ιστούς φωτισμού της οδού «Δεληγιάννη» οι οποίες και δεν επαρκούν. Πρέπει επίσης να σημειώσουμε ότι τα οχήματα που σταθμεύουν στο χώρο, είναι υπεράριθμα των προκαθορισμένων θέσεων, με

αποτέλεσμα να καταλαμβάνονται και τα πεζοδρόμια και να δυσχεραίνεται η κυκλοφορία των πεζών.

➤ **Πλατεία Θεοδώρου Κολοκοτρώνη**



**Εικόνα 3.46**  
**Πλατεία Θεοδώρου Κολοκοτρώνη**

Η πλατεία αυτή βρίσκεται στο ανατολικό άκρο του ιστορικού κέντρου της Τρίπολης και αποτελεί αποκλειστικά πλατεία διέλευσης. Σε αυτήν καταλήγουν δύο κύριες οδοί που αποτελούν και εισόδους προς την πόλη, η «Ελευθερίου Βενιζέλου» ανατολικά και η «Γρηγορίου Λαμπράκη» νότια. Επίσης σε αυτήν καταλήγει και η οδός «Γεωργίου Α'» δυτικά, ενώ στη βόρεια πλευρά της ξεκινά η οδός «Πατριάρχη Γρηγορίου Ε'».

Ο χώρος που ορίζουν τα κτήρια που περιβάλλουν την πλατεία, είναι τετράγωνος, ωστόσο η πλατεία είναι μικρή και κυκλική. Αποτελείται από έναν μεγάλο χώρο πρασίνου με χαμηλά δέντρα και θάμνους και ένα σιντριβάνι στο κέντρο, ο οποίος περιβάλλεται από στενά πεζοδρόμια. Ουσιαστικά η πλατεία λειτουργεί σαν ένα μεγάλο παρτέρι που ορίζει την κυκλική κίνηση των οχημάτων γύρω από αυτό και δεν είναι προσπελάσιμη από τους πεζούς.

Το γεγονός ότι στο παρελθόν η πλατεία ήταν τετράγωνη σε αρμονία με το χώρο στον οποίο βρίσκεται έχει σαν αποτέλεσμα την ύπαρξη τεσσάρων νησιδών στις τέσσερις γωνίες της. Να σημειώσουμε ότι στις νησίδες που βρίσκονται στη βορειοδυτική και στη νοτιοανατολική πλευρά υπάρχουν στάσεις αστικών και υπεραστικών λεωφορείων.

➤ **Πλατεία Ανεξαρτησίας (ή Εθνάρχου Μακαρίου)**

Η πλατεία αυτή βρίσκεται στη δυτική πλευρά του ιστορικού κέντρου της πόλης και είναι μία πλατεία ακριβώς ίδιου τύπου με την πλατεία Κολοκοτρώνη. Είναι κυκλική με χώρο πρασίνου στο κέντρο της και ένα φαρδύ πεζοδρόμιο να την περιβάλλει. Ουσιαστικά λειτουργεί κι αυτή σαν μεγάλο παρτέρι με τα αυτοκίνητα να κυκλοφορούν γύρω της κυκλικά. Η πλατεία αναδιαμορφώθηκε πρόσφατα και στο κέντρο της τοποθετήθηκε το νέο μνημείο της αντίστασης. (Το μνημείο είναι στη μνήμη των Τριπολιτών που κρεμάστηκαν στα μπαλκόνια της παραπλήσιας οδού Ταξιαρχών από τους Γερμανούς κατά την περίοδο της κατοχής.) Στη βορειοδυτική γωνία της βρίσκεται το

κτήριο της Ιερατικής Σχολής και στη βορειοανατολική το νεοκλασσικό κτήριο της πρώην Νομαρχίας Αρκαδίας στο οποίο στεγάζεται πλέον η Περιφέρεια Πελοποννήσου. Στην πλατεία καταλήγουν από ανατολάς η οδός Εθνομαρτύρων που τη συνδέει με την πλατεία Αγ. Βασιλείου και από δυσμάς η οδός Ερυθρού Σταυρού που αποτελεί και τη δυτική είσοδο της πόλης.

Ο χώρος που ορίζουν τα κτήρια που περιβάλλουν την πλατεία είναι τετράγωνος, ωστόσο η πλατεία είναι κυκλική. Πρόκειται καθαρά για πλατεία διέλευσης, μη χρηστική από τους πεζούς. Παρά την πρόσφατη αναδιαμόρφωσή της, ο φωτισμός της είναι ανεπαρκής αλλά και η όλη αισθητική της είναι παλαιού τύπου.



**Εικόνα 3.47**  
**Πλατεία Εθνάρχου Μακαρίου (Ανεξαρτησίας)**

➤ **Πλατεία Βαλτετσίου**



**Εικόνα 3.48**  
**Πλατεία Βαλτετσίου**

Η πλατεία Βαλτετσίου βρίσκεται στη νοτιοδυτική άκρη του ιστορικού κέντρου της πόλης. Είναι μια πλατεία ιδιόμορφη καθώς τέμνεται σταυρωτά από 3 δρόμους. Την οδό «Καλαμάτας» και τις οδούς «Υψηλάντη» και «Πελοπίδα» που έχουν κοινό άξονα και αποτελούν η μία συνέχεια της άλλης. Στη δυτική πλευρά της πλατείας, και στις δύο γωνίες που σχηματίζονται από τις οδούς «Καλαμάτας» και «Πελοπίδα» βρίσκονται 2 κτήρια σε σχήμα Γ τα οποία αποτελούσαν τα κτήρια της πάνω αγοράς της πόλης και ανακαινίστηκαν πρόσφατα. Η ανατολική πλευρά της πλατείας αναδιαμορφώθηκε το 2005 με νέα πλακόστρωση, πεζοδρόμηση του τμήματος της οδού Υψηλάντη που τη διαπερνά και τοποθέτηση νέων φωτιστικών ιστών.

Η πλατεία αυτή έχει συγκεκριμένη χρήση για την πόλη, καθώς είναι ο χώρος στον οποίο πραγματοποιείται κάθε Σάββατο η μία από τις δύο Λαϊκές Αγορές (και η μεγαλύτερη) της πόλης. Την ημέρα της λαϊκής παρατηρείται έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση, τόσο επί της οδού Καλαμάτας που τη διαπερνά, όσο και στις παρακείμενες μικρότερες οδούς. Τις υπόλοιπες μέρες χρησιμοποιείται από τους κατοίκους ως χώρος στάθμευσης και αν και έχει διαμορφωθεί ως πλατεία και στάσης και διέλευσης, δε λειτούργησε ποτέ ως πυρήνας συγκέντρωσης των κατοίκων και αποτελεί αποκλειστικά τόπο διέλευσης οχημάτων και πεζών.

#### ➤ Πλατεία Σέχι



**Εικόνα 3.49**  
**Πλατεία Σέχι**

Στη βορειοδυτική πλευρά της πόλης, η περιοχή πλησίον του Ι.Ν. Αγίας Βαρβάρας, ονομάζεται Σέχι καθώς, πριν η Τρίπολη αρχίσει να εξαπλώνεται, ήταν ανεξάρτητος οικισμός. Η ομώνυμη πλατεία που βρίσκεται εκεί είναι μικρή σε έκταση και αναδιαμορφώθηκε το 2005. Είναι μικρή σε έκταση, πλακόστρωτη, με παρτέρια περιφερειακά και 4 μικρά δένδρυλια ενώ περιφερειακά της υπάρχουν κυρίως κατοικίες και ένα μικρό εστιατόριο. Αποτελεί πλατεία στάσης κατά κύριο λόγο και σημείο συγκέντρωσης (μαζί με τον παραπλήσιο χώρο πρασίνου της Αγ. Βαρβάρας που αναφέρθηκε προηγουμένως) των κατοίκων της εκεί περιοχής.

➤ **Πλατεία Μπασιάκου**



**Εικόνα 3.50**  
**Πλατεία Μπασιάκου**

Στη βορειοανατολική πλευρά της πόλης, η περιοχή πλησίον του Ι.Ν. Αγ. Ραφαήλ, ονομάζεται Μπασιάκου καθώς, πριν η Τρίπολη αρχίσει να εξαπλώνεται, ήταν ανεξάρτητος οικισμός. Η ομώνυμη πλατεία που βρίσκεται εκεί, ορίζεται από τις οδούς «Πελάγους», «Δήμητρας» και «Ερυμάνθου». Είναι μικρή σε έκταση, πλακόστρωτη, με δέντρα φυτεμένα στην περιφέρειά της και ένα μικρό σιντριβάνι στο κέντρο της. Αποτελεί πλατεία στάσης, καθώς πεζοί και αυτοκίνητα διέρχονται κυρίως περιφερειακά αυτής. Στη βόρεια πλευρά της βρίσκεται το κτήριο του 3<sup>ου</sup> Γυμνασίου και Λυκείου Τρίπολης και στη βορειοανατολική ο Ι.Ν. Αγ. Ραφαήλ, ενώ στην υπόλοιπη περιφέρειά της υπάρχουν κατοικίες.

Η πλατεία αποτελεί σημείο συγκέντρωσης των κατοίκων της περιοχής ενώ κάθε Τετάρτη γίνεται σε αυτήν Λαϊκή Αγορά (η δεύτερη και μικρότερη της πόλης). Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η λαϊκή δε γίνεται επί της πλατείας αλλά εκατέρωθεν των οδών «Ερυμάνθου» και «Πελάγους» και κατά τις μέρες της λαϊκής παρατηρείται έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση στην περιοχή.

➤ **Πλατεία Φιλικών**

Η πλατεία αυτή είναι μεγάλη σε έκταση και βρίσκεται στη νοτιοδυτική πλευρά της πόλης και αποτελεί σημείο συγκέντρωσης των κατοίκων της περιοχής Φιλικών. Ορίζεται από τις οδούς «Καρτσόβης» και «Καλαμάτας» καθώς και από δύο παράλληλες μεταξύ τους ανώνυμες οδούς. Λόγω του κατηφορικού εδάφους αναπτύσσεται βαθμιδωτά σε δύο επίπεδα τα οποία συνδέονται μεταξύ τους με μικρή σκάλα. Η πλατεία είναι παλιάς κατασκευής και δεν μπήκε ποτέ σε διαδικασία ανάπτυξης με αποτέλεσμα να μη βρίσκεται στην καλύτερη κατάσταση. Το κάτω τμήμα της είναι πλακόστρωτο ενώ το πάνω είναι στρωμένο με χαλί. Τα πεζοδρόμια που την περιβάλλουν είναι παλιά και σε πολλά σημεία κατεστραμμένα, ενώ σε όλη την περιφέρειά της έχουν φυτεφτεί δέντρα.

Στο πάνω τμήμα της υπάρχει επίσης μία παιδική χαρά η οποία είναι παλιά και τα όργανα κατεστραμμένα, ακατάλληλα προς χρήση και επικίνδυνα.

Η πλατεία είναι καθαρά πλατεία στάσης, καθώς τα οχήματα που διέρχονται από την περιοχή είναι ελάχιστα (με εξαίρεση την οδό Καλαμάτας που αποτελεί είσοδο και έξοδο της πόλης και είναι κύριος δρόμος).



**Εικόνα 3.51**  
**Πλατεία Φιλικών**

➤ **Πλατεία Θεοκρίτου**



**Εικόνα 3.52**  
**Πλατεία Θεοκρίτου**



Η πλατεία αυτή βρίσκεται στη ΝΑ πλευρά της Τρίπολης, σε μια από τις νεόδμητες περιοχές του σχεδίου πόλης, στη συμβολή των οδών Μαινάλου και 11<sup>ου</sup> Συντάγματος. Πρόκειται ουσιαστικά για χώρο που έχει προβλεφθεί να γίνει πλατεία, χωρίς ωστόσο ακόμη να έχει γίνει η διαμόρφωσή της. Πρόσφατα κατασκευάστηκε και παραδόθηκε προς χρήση μια νέα παιδική χαρά που καταλαμβάνει τμήμα του χώρου αυτού. Ο υπόλοιπος χώρος παραμένει ως είχε και δεν έχουν τοποθετηθεί παρά μόνο τα τσιμεντένια ρείθρα που ορίζουν τις ρυμοτομικές γραμμές. Να σημειωθεί εδώ ότι στο χώρο αυτό κάθε Σάββατο πραγματοποιείται Λαϊκή Αγορά.

➤ **Πλατεία Απόδημων Αρκάδων**



**Εικόνα 3.53**  
**Πλατεία Απόδημων Αρκάδων**

Αυτή η πλατεία βρίσκεται στη βόρεια πλευρά της πόλης και ορίζεται από τις οδούς Δημακοπούλου, Ελευθερίας, Καλτεζιώτου και Παναγιώτη Δεκάζου. Πρόκειται για ανάλογη περίπτωση με αυτή της πλατείας Θεοκρίτου, καθώς και εδώ έχει οριστεί χαρακτηριστεί ο χώρος ως πλατεία, έχει οριστεί η ρυμοτομική γραμμή με τσιμεντένια ρείθρα, ωστόσο δεν έχει γίνει καμία εργασία για τη διαμόρφωση του χώρου.

## **3.6 Κυκλοφοριακή πραγματικότητα – Χώροι στάθμευσης**

### **3.6.1 Βασικές οδοί Τρίπολης: Κατευθύνσεις και Υπάρχουσα Κατάσταση**

Η Τρίπολη, είναι μία ακόμη Ελληνική πόλη που δομήθηκε με βάση το ιστορικό της κέντρο και αναπτύχθηκε γύρω από αυτό. Το γεγονός αυτό είχε σαν αποτέλεσμα η πλειοψηφία της εμπορικής και οικονομικής δραστηριότητας της πόλης να αναπτυχθεί στα κτήρια του ιστορικού κέντρου. Σε συνέχεια αυτού του αποτελέσματος και σε συνδυασμό με

την ανάγκη και επιθυμία των κατοίκων της πόλης να έχουν την κατοικία τους κοντά στον τόπο εργασίας τους, το κέντρο «περικυκλώθηκε» από κατοικίες.

Τα δύο παραπάνω στοιχεία, είχαν ως αποτέλεσμα οι περισσότερες οδοί της πόλης να οδηγούν από και προς το ιστορικό της κέντρο. Παρακάτω παρατίθενται οι κατευθύνσεις ορισμένων από τις κυριότερες οδούς της πόλης:

- **Λεωφόρος «Ναυπλίου»:** Αποτελεί την από ανατολάς είσοδο της πόλης. Εκτείνεται από τον Ι.Ν. Μεταμορφώσεως του Σωτήρος ως το νέο αυτοκινητόδρομο Κορίνθου-Τριπόλεως ο οποίος διέρχεται από πάνω της μέσω ανισόπεδου κόμβου. Δρόμος διπλής κατευθύνσεως με δυο λωρίδες ανά ρεύμα κυκλοφορίας και διαχωριστική νησίδα στη μέση (εκτός από το τμήμα Μεταμόρφωση-κόμβος Βασιλόπουλου). Φωτίζεται από ψηλούς φωτιστικούς ιστούς ύψους 7m. Η ρυμοτομική γραμμή κατά μήκος του ορίζεται από τσιμεντένια ρείθρα και τα πεζοδρόμια είναι κατεστραμμένα ή ημιτελή. Κατά μήκος του δρόμου βρίσκονται στο ρεύμα προς Ναύπλιο το κτήριο που βρίσκεται η Ε.ΡΑ. Τρίπολης και το Κ.Τ.Ε.Λ. Αρκαδίας, ενώ στο ρεύμα προς Τρίπολη τρεις από τις μεγαλύτερες υπεραγορές της πόλης (S/M Βασιλόπουλος, S/M METRO και AlexPak).
- **Λεωφόρος «Σπάρτης»:** Πρόκειται για τη νοτιοανατολική είσοδο της πόλης. Εκτείνεται από τον κόμβο του τρένου ως το νέο αυτοκινητόδρομο Κορίνθου-Τριπόλεως ο οποίος διέρχεται από πάνω της μέσω ανισόπεδου κόμβου. Δρόμος διπλής κατευθύνσεως με δυο λωρίδες ανά ρεύμα κυκλοφορίας και διαχωριστική νησίδα στη μέση. Φωτίζεται από ψηλούς φωτιστικούς ιστούς ύψους 7m. Η ρυμοτομική γραμμή κατά μήκος του ορίζεται από τσιμεντένια ρείθρα ενώ κατά το μεγαλύτερο μήκος του δεν υπάρχουν πεζοδρόμια. Σε μικρή απόσταση από την έξοδο της πόλης, στο ρεύμα προς Σπάρτη βρίσκονται τα νεόδμητα κτήρια του ΙΚΑ Τριπόλεως και οι εγκαταστάσεις της Δ.Ε.Η.
- **Λεωφόρος «Καλαμάτας»:** Πρόκειται για τη νότια είσοδο της πόλης. Εκτείνεται από την πλατεία Βαλτετσίου ως τη διασταύρωση για το άλσος του Μαΐθανασάκου. Το τμήμα από την πλατεία Βαλτετσίου ως τον κόμβο του 1<sup>ου</sup> Λυκείου είναι διπλής κατευθύνσεως με νέα πεζοδρόμια σύγχρονων προδιαγραφών επιστρωμένα με κυβόλιθο (με οδηγούς τυφλών) αλλά με ελλιπή φωτισμό. Η οικοδομική γραμμή ορίζεται με τσιμεντένια ρείθρα ενώ κατά μήκος του δρόμου βρίσκονται το άλσος της Βίλας Τουρκοβασίλη και το 1<sup>ο</sup> Λύκειο Τρίπολης. Το τμήμα από τον κόμβο του 1<sup>ου</sup> Λυκείου ως τη διασταύρωση του Μαΐθανασάκου είναι διπλής κατευθύνσεως με μία λωρίδα ανά ρεύμα κυκλοφορίας. Στην αρχή του είναι φωτισμένο με ψηλούς ιστούς 7m, διαχωριστική νησίδα ανάμεσα στα δύο ρεύματα, και πεζοδρόμια παλαιής κατασκευής. Στο ρεύμα προς Μαΐθανασάκο υπάρχει η πλατεία Φιλικών και απέναντι, στο αντίθετο ρεύμα το κτήριο της Ομοσπονδίας Επαγγελματιοβιοτεχνών Τρίπολης. Στη συνέχεια του δεν υπάρχει διαχωριστική νησίδα, δεν υπάρχουν πεζοδρόμια, προς το τέλος του τμήματος δεν ορίζεται ούτε η ρυμοτομική γραμμή με συγκεκριμένα ρείθρα και ο φωτισμός είναι υποτυπώδης ως μη υπαρκτός.
- **Λεωφόρος «Καλαβρύτων»:** Πρόκειται για τη βόρεια είσοδο της πόλης. Εκτείνεται από την οδό «Παπαρηγοπούλου» ως την οδό «Αγ. Γεωργίου» (διασταύρωση για άλσος Αγ. Γεωργίου). Δρόμος διπλής κατευθύνσεως με δυο λωρίδες ανά ρεύμα κυκλοφορίας και διαχωριστική νησίδα ανάμεσα στα δύο ρεύματα. Οι ρυμοτομικές γραμμές ορίζονται από τσιμεντένια ρείθρα και τα πεζοδρόμια είναι στο μεγαλύτερο τμήμα του δρόμου νέας κατασκευής αλλά μικρού πλάτους. Επί της νησίδας βρίσκονται οι φωτιστικοί ιστοί της οδού, ύψους 7m, καθώς επίσης έχουν φυτευτεί ανά 2m και κυπαρισσοειδή δενδρύλια. Στην αρχή του ρεύματος προς Τρίπολη βρίσκεται το Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο Τρίπολης (Δ.Α.Κ. Τρίπολης) όπως και το Κολυμβητήριο της πόλης και στο τέρμα του ίδιου ρεύματος η Λέσχη Αξιωματικών.

- **Οδός «Ερυθρού Σταυρού»:** Πρόκειται για τη δυτική είσοδο της πόλης. Εκτείνεται από την πλατεία «Εθνάρχου Μακαρίου» ως την οδό «Θεμιστοκλέους». Δρόμος διπλής κατευθύνσεως με μία λωρίδα ανά ρεύμα κυκλοφορίας. Οι ρυμοτομικές γραμμές εκατέρωθεν αυτού ορίζονται από τσιμεντένια ρείθρα ενώ τα πεζοδρόμια είναι μικρά αλλά νέα και σύγχρονων προδιαγραφών επιστρωμένα με κυβόλιθο (με οδηγούς τυφλών). Το ρεύμα προς Τρίπολη φωτίζεται με ιστούς φωτισμού ύψους 5m ενώ οι ιστοί φωτισμού στο αντίθετο ρεύμα δεν έχουν τοποθετηθεί ακόμη. Στο ρεύμα αυτό βρίσκεται και το ανακαινισθέν σπίτι του ποιητή Κώστα Καρυωτάκη στο οποίο στεγάζεται η Πρυτανεία του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου.
- **Περιφερειακός δρόμος Τρίπολης:** Πρόκειται για έναν κυκλικό δρόμο ο οποίος περιβάλλει την πόλη. Αποτελείται από 5 τμήματα:
  - **Τη λεωφόρο «Ο.Η.Ε.»:** Αποτελεί το νοτιοανατολικό τμήμα του περιφερειακού και εκτείνεται από τον κόμβο του 1<sup>ου</sup> Λυκείου ως τον κόμβο Βασιλόπουλου. Δρόμος διπλής κατευθύνσεως με δύο λωρίδες ανά ρεύμα κυκλοφορίας και διαχωριστική νησίδα ανάμεσα στα δύο ρεύματα. Φωτίζεται από ψηλούς ιστούς 7m, οι ρυμοτομικές γραμμές κατά μήκος του ορίζονται με τσιμεντένια ρείθρα και τα πεζοδρόμια είναι νέας κατασκευής, αλλά μικρού πλάτους στο μεγαλύτερο μήκος του. Στο ρεύμα προς τον κόμβο Βασιλόπουλου βρίσκονται οι εγκαταστάσεις του Ο.Σ.Ε. Τρίπολης και στο αντίθετο ρεύμα (κοντά στον κόμβο Βασιλόπουλου) το κτήριο της αστυνομικής διεύθυνσης Αρκαδίας.
  - **Τη λεωφόρο «Μουτζουροπούλου»:** Αποτελεί το βορειοανατολικό τμήμα του περιφερειακού και εκτείνεται από τον κόμβο Βασιλόπουλου ως την οδό Αγ. Κωνσταντίνου. Στη συνέχεια τα οχήματα κινούνται στρίβοντας δεξιά για λίγα μέτρα επί της οδού Αγ. Κωνσταντίνου και εισέρχονται στην λεωφόρο «Στενού-Κακουρίου» η οποία καταλήγει επί της λεωφόρου Καλαβρύτων ξεκινώντας από την οδό Πελάγους. Δρόμος διπλής κατευθύνσεως με δύο λωρίδες ανά ρεύμα κυκλοφορίας και διαχωριστική νησίδα ανάμεσα στα δύο ρεύματα. Φωτίζεται από ψηλούς ιστούς 7m, οι ρυμοτομικές γραμμές κατά μήκος του ορίζονται με τσιμεντένια ρείθρα και τα πεζοδρόμια (σε όσα σημεία έχουν κατασκευαστεί) είναι νέας κατασκευής, αλλά μικρού πλάτους στο μεγαλύτερο μήκος του.
  - **Την οδό «Τάπιας»:** Αποτελεί το νοτιοδυτικό τμήμα του περιφερειακού και εκτείνεται από τον κόμβο του 1<sup>ου</sup> Λυκείου ως τη γέφυρα των σφαγείων (όπως έχει επικρατήσει να λέγεται). Δρόμος διπλής κατευθύνσεως με μία λωρίδα ανά ρεύμα κυκλοφορίας και χωρίς διαχωριστική νησίδα μεταξύ των δύο ρευμάτων. Κατά μήκος του τα ρείθρα που ορίζουν τις ρυμοτομικές γραμμές είναι κατεστραμμένα όπως και τα πεζοδρόμια ενώ και ο φωτισμός είναι ανεπαρκής.
  - **Την οδό «Θεμιστοκλέους»:** Αποτελεί το πρώτο δυτικό τμήμα της περιφερειακής οδού και εκτείνεται από τη γέφυρα των σφαγείων ως την οδό «Ερυθρού Σταυρού». Δρόμος διπλής κατευθύνσεως με δύο λωρίδες ανά ρεύμα κυκλοφορίας στο μεγαλύτερο μήκος του. Στο τμήμα της γέφυρας υπάρχει διαχωριστική νησίδα μεταξύ των δύο ρευμάτων, μεγάλα πεζοδρόμια επιστρωμένα με κυβόλιθο και ο δρόμος φωτίζεται επαρκώς από ψηλούς φωτιστικούς ιστούς 7m. Μετά το τμήμα αυτό, ο δρόμος αν και φαρδύς δεν έχει νησίδα ούτε και συγκεκριμένες λωρίδες ανά ρεύμα κυκλοφορίας. Οι ρυμοτομικές γραμμές στο μεγαλύτερο μήκος του, ορίζονται με τσιμεντένια ρείθρα, τα πεζοδρόμια είναι είτε παλαιάς κατασκευής είτε κατεστραμμένα και ο φωτισμός του είναι ανεπαρκής. Στο ρεύμα προς το 1<sup>ο</sup> Λύκειο βρίσκονται το κτήριο της IV Μεραρχίας Πεζικού και η ανατολική είσοδος του Παναρκαδικού Νοσοκομείου (είσοδος επειγόντων περιστατικών).
  - **Την οδό «Δαβάκη»:** Αποτελεί το δεύτερο δυτικό τμήμα της περιφερειακής οδού και εκτείνεται από την οδό «Ερυθρού Σταυρού» ως την οδό «Διάκου». Δρόμος διπλής κατευθύνσεως με δύο λωρίδες ανά ρεύμα κυκλοφορίας και διαχωριστική νησίδα ανάμεσα στα δύο ρεύματα. Οι ρυμοτομικές γραμμές ορίζονται με τσιμεντένια ρείθρα, τα πεζοδρόμια είναι νέας κατασκευής επιστρωμένα με κυβόλιθο και σχετικά μεγάλου πλάτους και ο φωτισμός παρέχεται από φωτιστικούς ιστούς ύψους 7m. Στο ρεύμα

προς την οδό «Ερυθρού Σταυρού», βρίσκεται το στρατόπεδο της πόλης (Στρατόπεδο Στ/γου Θεοδώρου Κολοκοτρώνη) και τα κτήρια της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας Τρίπολης.

Το βορειοδυτικό τμήμα της περιφερειακής οδού που θα ενώσει την οδό Δαβάκη με τη λεωφόρο Καλαβρύτων δεν έχει ακόμη κατασκευαστεί.

- **Οδός «Ελευθερίου Βενιζέλου»:** Πρόκειται για τη συνέχεια της λεωφόρου Ναυπλίου. Εκτείνεται από την πλατεία Κολοκοτρώνη ως τον Ι.Ν. Μεταμορφώσεως του Σωτήρος. Δρόμος διπλής κατεύθυνσης με μία λωρίδα ανά ρεύμα κυκλοφορίας. Οι ρυμοτομικές γραμμές ορίζονται με τσιμεντένια ρείθρα και τα πεζοδρόμια είναι νέας κατασκευής επιστρωμένα με κυβόλιθο και μετρίου μεγέθους. Ο δρόμος φωτίζεται από ιστούς φωτισμού ύψους 5m τοποθετημένους στα πεζοδρόμια και των δύο ρευμάτων.
- **Οδός «Γρηγορίου Λαμπράκη»:** Πρόκειται για τη συνέχεια της λεωφόρου «Σπάρτης». Εκτείνεται από την πλατεία Κολοκοτρώνη ως τη διασταύρωση των λεωφόρων «Ο.Η.Ε.», «Σπάρτης» και «Μουτζουρόπουλου». Δρόμος διπλής κατεύθυνσης με μία λωρίδα ανά ρεύμα κυκλοφορίας. Πρόσφατα ολοκληρώθηκε η ανάπλασή του. Ορίστηκαν σε όλο το μήκος του οι ρυμοτομικές γραμμές με τσιμεντένια ρείθρα, τοποθετήθηκαν νέοι φωτιστικοί ιστοί σε ύψος 7m, έγινε φύτευση δέντρων και στις δύο κατευθύνσεις, ενώ τοποθετήθηκαν και προστατευτικά κιγκλιδώματα στα πεζοδρόμια. Η επιστροφή των πεζοδρομίων έγινε με κυβόλιθους ενώ τοποθετήθηκαν και οδηγοί τυφλών.
- **Οδός «Τζορτζ Ουάσιγκτον»:** Πρόκειται για τη συνέχεια της Λεωφόρου «Καλαμάτας». Εκτείνεται από την πλατεία Αγ. Βασιλείου ως την πλατεία Βαλτετσίου. Δρόμος μονής κατεύθυνσης με μία λωρίδα κυκλοφορίας και κατεύθυνση από την πλατεία Αγ. Βασιλείου ως την πλατεία Βαλτετσίου. Οι ρυμοτομικές γραμμές ορίζονται με τσιμεντένια ρείθρα και τα πεζοδρόμια είναι μεγάλα επιστρωμένα με κυβόλιθο και με σιδερένια κάγκελα στα όρια των ρυμοτομικών γραμμών προκειμένου να παρεμποδίζεται η παράνομη στάθμευση. Ο φωτισμός είναι επαρκής και παρέχεται από φωτιστικούς ιστούς ύψους 5m. Κατά μήκος του έχουν φυτευτεί 25 φυλλοβόλα δέντρα και στο ισόγειο των κτηρίων που των περιβάλλον βρίσκονται κυρίως μικρά εμπορικά καταστήματα. Γενικά ο όλος δρόμος είναι υψηλής αισθητικής αξίας και ευχάριστος για πεζούς και οχήματα.
- **Οδοί «Γεωργίου Α'» και «Εθνομαρτύρων»:** Συνδέουν την πλατεία Αγ. Βασιλείου με την πλατεία Κολοκοτρώνη ο πρώτος και με την πλατεία Εθνάρχου Μακαρίου ο δεύτερος. Δρόμοι διπλής κατεύθυνσης με μία λωρίδα ανά ρεύμα κυκλοφορίας. Στο μέσον τους έχουν τοποθετηθεί πλαστικά κολωνάκια τα οποία διαχωρίζουν τα δύο ρεύματα κυκλοφορίας και εμποδίζουν το παρκάρισμα παραπλεύρως των οδών. Τα πεζοδρόμια είναι μετρίου μεγέθους, κατασκευασμένα από έκχυτα υλικά και ο φωτισμός παρέχεται από χαμηλούς ιστούς φωτισμού ύψους 3m.
- **Οδοί «Εθνικής Αντίστασης» και «Τάσου Σεχιώτη»:** Πριν πεζοδρομηθούν, οι δρόμοι αυτοί ήταν οι δύο σημαντικότεροι του ιστορικού κέντρου της πόλης. Συνδέουν την πλατεία Αγ. Βασιλείου με την οδό «Παπαρηγοπούλου». Ξεκινούν από το ίδιο σημείο έναρξης στην πλατεία Αγ. Βασιλείου (την βόρεια είσοδο και έξοδο της πλατείας) και καταλήγουν στην οδό «Παπαρηγοπούλου» συνεχίζοντας, η μεν πρώτη ως λεωφόρος «Καλαβρύτων» και η δεύτερη ως οδός «Αγ. Κωνσταντίνου». Αν και πρόκειται για ξεχωριστούς δρόμους, ουσιαστικά λειτουργούσαν σαν ένας ενιαίος, καθώς είναι σχεδόν παράλληλοι και μονής κατεύθυνσης με αντίρροπα ρεύματα κυκλοφορίας. Η «Εθνικής Αντίστασης» (η οποία παλαιότερα λεγόταν «Κωνσταντίνου ΙΒ'» και έχει επικρατήσει μεταξύ των κατοίκων να αναφέρεται ως «Γιώτα Βήτα») είχε κατεύθυνση από την οδό «Παπαρηγοπούλου» προς την πλατεία Αγ. Βασιλείου ενώ η «Τάσου Σεχιώτη» την ακριβώς αντίθετη. Τα πεζοδρόμια ήταν μετρίου μεγέθους, κατασκευασμένα από έκχυτα υλικά και ο φωτισμός παρέχόταν από χαμηλούς ιστούς φωτισμού ύψους 3m. Η «Εθνικής

αντίστασης» διέρχεται μπροστά από το παλαιό κτήριο του Δημαρχείου και το Μαλλιαροπούλειο Θέατρο ενώ τέμνει και το δυτικό τμήμα της πλατείας Πετρινού και η «Τάσου Σεχιώτη» διέρχεται μπροστά από τον Ι.Ν. Νεομάρτυρα Παύλου, την πλατεία Άρεως και το Δικαστικό Μέγαρο και τέμνει την πλατεία Πετρινού στο ανατολικό της τμήμα.

- **Οδός «28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου»:** Πρόκειται για έναν από τους σημαντικότερους εσωτερικούς και εκτός ορίων Ιστορικού Κέντρου στο μεγαλύτερο μήκος του οδικούς άξονες της πόλης. Εκτείνεται από τον κόμβο του 4<sup>ου</sup> Λυκείου (στην περιοχή της Αγ. Βαρβάρας στα βόρεια της πόλης) ως την οδό «Εθνικής Αντίστασης» σε σημείο περίπου 10m από την πλατεία Αγ. Βασιλείου. Από τον κόμβο του 4<sup>ου</sup> Λυκείου ως την οδό «Παπαρηγοπούλου» είναι δρόμος διπλής κατεύθυνσης με μία λωρίδα ανά ρεύμα κυκλοφορίας ενώ το υπόλοιπο τμήμα του είναι μονής κατεύθυνσης με μία λωρίδα κυκλοφορίας και με κατεύθυνση από την οδό «Παπαρηγοπούλου» ως την πλατεία Αγ. Βασιλείου. Οι ρυμοτομικές γραμμές ορίζονται με τσιμεντένια ρείθρα. Τα πεζοδρόμια είναι μεγάλα στο τμήμα του μονόδρομου και πιο μικρά στο διπλής κατεύθυνσης τμήμα, επιστρωμένα με κυβόλιθο και με σιδερένια κάγκελα στα όρια των ρυμοτομικών γραμμών προκειμένου να παρεμποδίζεται η παράνομη στάθμευση. Ο φωτισμός είναι επαρκής και παρέχεται από φωτιστικούς ιστούς ύψους 5m. Κατά μήκος του έχουν φυτευτεί 42 φυλλοβόλα δέντρα. Γενικά ο όλος δρόμος είναι υψηλής αισθητικής αξίας και ευχάριστος για πεζούς και οχήματα.
- **Οδός «Παπαρηγοπούλου»:** Πρόκειται για έναν ακόμη σημαντικό οδικό άξονα της Τρίπολης που συνδέει πολλές και σημαντικές για την κυκλοφοριακή πραγματικότητα της πόλης οδούς. Εκτείνεται από την οδό «28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου» ως την οδό «Ραγκαβή». Πρόκειται για συλλεκτήρια οδό και μέσω αυτής συνδέονται οι κύριες οδοί «28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου», «Καλαβρύτων», «Εθνικής Αντίστασης», «Τάσου Σεχιώτη», «Αγ. Κωνσταντίνου», «Σεραγίου» και «Ρήγα φεραίου» και οι δευτερεύουσες οδοί «Παπαναστασίου», «Αποστολόπουλου», «Ακαδημίας», «Παυσανίου», «Βηλαρά», «Δήμητρος», «Λυκούργου» και «Ραγκαβή». Δρόμος διπλής κατεύθυνσης με μία λωρίδα ανά ρεύμα κυκλοφορίας. Στο τμήμα από την οδό «28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου» ως τη συμβολή των οδών «Ακαδημίας» και «Αποστολόπουλου» οι ρυμοτομικές γραμμές ορίζονται με τσιμεντένια ρείθρα, τα πεζοδρόμια μικρά και όχι ενιαίας κατασκευής και ο φωτισμός παρέχεται από σώματα αναρτημένα σε ιστούς ύψους 6m και είναι ανεπαρκής. Στο τμήμα από τη συμβολή των οδών «Ακαδημίας» και «Αποστολόπουλου» ως την οδό «Σεραγίου» συνυπάρχουν δύο διαφορετικές καταστάσεις. Στην πλευρά του ρεύματος προς την οδό «28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου» οι ρυμοτομικές γραμμές ορίζονται κυρίως με τσιμεντένια ρείθρα και τα πεζοδρόμια δεν είναι ενιαίας κατασκευής ενώ σε ορισμένα τμήματα είναι κατεστραμμένα. Στην πλευρά του αντίθετου ρεύματος, οι ρυμοτομικές γραμμές είναι ξεκάθαρα ορισμένες με τσιμεντένια ρείθρα ενώ τα πεζοδρόμια είναι ημιτελή και το όλο τμήμα του δρόμου δε φωτίζεται. (Πρόκειται για την πλευρά του μεγάλου πάρκου της πόλης που αναφέραμε παραπάνω) Τέλος, στο τμήμα από την οδό «Σεραγίου» ως την οδό «Ραγκαβή» υπάρχει μια διαφορετική πραγματικότητα. Η κατασκευή αυτού του τμήματος του δρόμου ολοκληρώθηκε το 2009. Οι ρυμοτομικές γραμμές είναι ξεκάθαρα ορισμένες με τσιμεντένια ρείθρα, τα πεζοδρόμια είναι νέα και σύγχρονων προδιαγραφών (με οδηγούς τυφλών) και ο φωτισμός είναι επαρκής προερχόμενος από καλαίσθητους φωτιστικούς ιστούς ύψους 5m. Κλείνοντας πρέπει να σημειώσουμε ότι η οδός «Παπαρηγοπούλου» θα ολοκληρωθεί με την κατασκευή του τμήματος από την οδό «Ραγκαβή» ως τη λεωφόρο «Μουτζουροπούλου» που θα συνδέσει την οδό με τον Περιφερειακό της πόλης.
- **Άλλοι σημαντικοί οδικοί άξονες της πόλης** που αναμένεται να γίνουν ακόμη μεγαλύτερης σημασίας μετά την ολοκλήρωση της ανάπλασης του Ιστορικού Κέντρου, είναι οι εξής:

- Οδός 25<sup>ης</sup> Μαρτίου: Εκτείνεται από την πλατεία Εθνάρχου Μακαρίου ως την οδό Τρικόρφων. Δρόμος διπλής κατεύθυνσης από την πλατεία ως την οδό «Ταξιαρχών» και μονής κατεύθυνσης από την οδό «Ταξιαρχών» ως την οδό «Τρικόρφων» με την αντίστοιχη κατεύθυνση στη ροή των οχημάτων.
- Οδός «Πατριάρχη Γρηγορίου Ε΄»: Εκτείνεται από την πλατεία Κολοκοτρώνη ως την οδό «Νεομάρτυρος Παύλου». Δρόμος μονής κατεύθυνσης σε όλο το μήκος του με είσοδο από την πλατεία.
- Οδός «Δημητρακόπουλου»: Εκτείνεται από την οδό «28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου» ως την οδό «Τάσου Σεχιώτη». Είναι δρόμος μονής αλλά όχι ενιαίας κατεύθυνσης σε όλο το μήκος του. Το τμήμα της στα ανατολικά της οδού «Εθνικής Αντίστασης» έχει κατεύθυνση προς την οδό «Τάσου Σεχιώτη» ενώ το τμήμα της στα δυτικά έχει κατεύθυνση προς την οδό «28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου».
- Οδοί «Μαινάλου» & «Οπλαρχηγού Σεχιώτη»: Προκειται για τον ίδιο οδικό άξονα ο οποίος μετονομάζεται στον κόμβο του 4<sup>ου</sup> Λυκείου. Από τον κόμβο ως την οδό «Ερυθρού Σταυρού» ο δρόμος ονομάζεται οδός «Μαινάλου» και είναι διπλής κατεύθυνσης με μία λωρίδα ανά ρεύμα κυκλοφορίας. Το τμήμα από τον κόμβο ως τη λεωφόρο «Καλαβρύτων» ονομάζεται οδός «Οπλαρχηγού Σεχιώτη» και είναι μονής κατεύθυνσης με αντίστοιχη κατεύθυνση στη ροή των οχημάτων.
- Οδός «Ταξιαρχών»: Εκτείνεται από την οδό «Θεμιστοκλέους» ως την οδό «Τζόρτζ Ουάσιγκτον». Δυτικά της οδού «25<sup>ης</sup> Μαρτίου» που την τέμνει, ως την οδό «Θεμιστοκλέους» είναι δρόμος διπλής κατεύθυνσης και ανατολικά της «25<sup>ης</sup> Μαρτίου» είναι μονής κατεύθυνσης με κατεύθυνση προς την οδό «Τζόρτζ Ουάσιγκτον».
- Οδοί «Ηρώων Πολυτεχνείου» και «Παλαντίου»: Πρόκειται για τον ίδιο οδικό άξονα, ο οποίος μετονομάζεται στην κάθετη σε αυτόν οδό «Υψηλάντη». Εκτείνεται από την οδό «Γεωργίου Α΄» ως τη λεωφόρο «Ο.Η.Ε.», ξεκινώντας ως οδός «Ηρώων Πολυτεχνείου» και αλλάζοντας μετά την οδό «Υψηλάντη» το όνομά του σε οδό «Παλαντίου». Από την οδό «Γεωργίου Α΄» ως την οδό «Μεταμορφώσεως» είναι δρόμος μονής κατεύθυνσης με αντίστοιχη φορά στην κατεύθυνση των οχημάτων. Από την οδό «Μεταμορφώσεως» ως τη λεωφόρο «Ο.Η.Ε.» είναι δρόμος διπλής κατεύθυνσης.
- Οδός «Λαγοπάτη»: Εκτείνεται από την οδό «Ελευθερίου Βενιζέλου» ως τη λεωφόρο «Ο.Η.Ε.». Δρόμος μονής κατεύθυνσης από την οδό «Ελευθερίου Βενιζέλου» ως την οδό «Αταλάντης» με αντίστοιχη φορά στην κατεύθυνση των οχημάτων και διπλής κατεύθυνσης από την οδό «Αταλάντης» ως τη λεωφόρο «Ο.Η.Ε.».

Η κατάσταση των παραπάνω οδών όσο αφορά στην κατάσταση των πεζοδρομίων, στο φωτισμό τους και στη γενικότερη εικόνα τους είναι σε γενικές γραμμές η ίδια. Οι ρυμοτομικές γραμμές ορίζονται με τσιμεντένια ή μαρμάρινα (σε λίγα σημεία) ρείθρα. Τα πεζοδρόμια είναι παλαιής κατασκευής ή κατεστραμμένα και όπου είναι σε καλή κατάσταση δεν είναι ενιαίας μορφής και ο φωτισμός είναι παλαιού τύπου και ανεπαρκής προερχόμενος από σώματα είτε προσαρμοσμένα σε ήδη υπάρχοντες στύλους Δ.Ε.Η., είτε αναρτημένα σε συρματόσχοινο. Εξαιρούνται μόνο τμήματα των οδών «Ταξιαρχών» (από οδό «Χρονά» ως οδό «Τζορτζ Ουάσιγκτον») και η οδός «Ηρώων Πολυτεχνείου» (στο μονοδρομημένο τμήμα της) όπου τα πεζοδρόμια είναι νέας κατασκευής επιστρωμένα με κυβόλιθο και ο φωτισμός παρέχεται από καλαίσθητους ιστούς ύψους 3m.



**Εικόνα 3.54**  
**Οδός Εθνομαρτύρων**



**Εικόνα 3.55**  
**Οδός Ερυθρού Σταυρού**



**Εικόνα 3.56**  
**Οδός Γρηγορίου Λαμπράκη**



**Εικόνα 3.57**  
**Οδός Ελευθερίου Βενιζέλου**



**Εικόνα 3.58**  
**Λεωφόρος Καλαβρύτων (προς νότο)**



**Εικόνα 3.59**  
**Λεωφόρος Καλαβρύτων (προς βορρά)**



**Εικόνα 3.60**  
**Οδός 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου**



**Εικόνα 3.61**  
**Οδός 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου**



**Εικόνα 3.62**  
**Οδός Ουάσιγκτον**



**Εικόνα 3.63**  
**Λεωφόρος Σπάρτης**



**Εικόνα 3.64**  
**Οδός Παπαρηγοπούλου (προς δυσμάς)**



**Εικόνα 3.65**  
**Οδός Παπαρηγοπούλου (προς ανατολάς)**





**Εικόνα 3.66**  
**Λεωφόρος Ναυπλίου**



**Εικόνα 3.67**  
**Κόμβος Βασιλόπουλου**



**Εικόνα 3.68**  
**Βορειοανατολικό τμήμα της περιφερειακής οδού**



**Εικόνα 3.69**  
**Νοτιοδυτικό τμήμα της περιφερειακής οδού**

### **3.6.2 Ποιοτική εκτίμηση κίνησης οχημάτων στο Ιστορικό Κέντρο και γύρω από αυτό**

Όπως έχουμε προαναφέρει, η Τρίπολη είναι μία πόλη που δομήθηκε με βάση το Ιστορικό της Κέντρο και αναπτύχθηκε γύρω από αυτό. Αυτό σημαίνει ότι ο κύριος όγκος της οικονομικής δραστηριότητας της πόλης όσον αφορά στα καταστήματα και τις υπηρεσίες είναι συγκεντρωμένος στο Ιστορικό Κέντρο και κατά συνέπεια, αποτελεί και βασικό σημείο συγκέντρωσης των οχημάτων, επιβατικών και εμπορικών.

Οι συλλεκτήριοι άξονες κίνησης των επιβατικών οχημάτων που σχετίζονται με τη μεταφορά του πληθυσμού από την κατοικία του στο ιστορικό κέντρο, είναι οι οδοί «Τζόρτζ Ουάσιγκτων», «Εθνομαρτύρων», «Γεωργίου Α'», «28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου», «Παπαρηγοπούλου», «Ελευθερίου Βενιζέλου», «Γρηγορίου Λαμπράκη», «Ερυθρού Σταυρού», «Καλαμάτας», «Ναυπλίου», «Καλαβρύτων», και βέβαια η Περιφερειακή οδός της πόλης. Κύριες οδοί ίδιας χρήσης, είναι οι οδοί «Ταξιαρχών», «Ηρώων Πολυτεχνείου», «Παλαντίου», «Δαρειώτου», «Μαινάλου», «Οπλαρχηγού Σεχιώτη», «Πατριάρχη Γρηγορίου Ε'», «Ταξιαρχών», «Λαγοπάτη», «Αγ. Κωνσταντίνου», «Δούνια», «Αταλάντης», «Ομήρου», «Κεφάλα», «Σταΐκου», «Δημητρακοπούλου», «Πελοπίδα», «Υψηλάντη» και «Χατζησαράντου». Πριν την πεζοδρόμησή τους, βασικούς οδικούς άξονες της πόλης αποτελούσαν και οι οδοί «Εθνικής Αντίστασης», «Τάσου Σεχιώτη».

Τα οχήματα εμπορικής χρήσης κινούνται κατά κύριο λόγο στους οδικούς άξονες «Γρηγορίου Λαμπράκη» - «Σπάρτης» και «Ελευθερίου Βενιζέλου» - «Ναυπλίου» και βέβαια στην περιφερειακή οδό της πόλης. Οι οδοί «Ναυπλίου» και «Σπάρτης» φέρουν το μεγαλύτερο όγκο των εμπορικών οχημάτων, καθώς συνδέουν την πόλη με τον αυτοκινητόδρομο Κορίνθου-Τρίπολης και με τις πόλεις της Σπάρτης και της Καλαμάτας. Ειδικά στην οδό «Ναυπλίου» ο φόρτος είναι μεγαλύτερος καθώς συνδέει την Τρίπολη και με τη Βιομηχανική της Περιοχή (Βι.Πε. Τρίπολης). Μικρότερος φόρτος εμπορικών οχημάτων παρατηρείται στις οδούς «Καλαμάτας», «Ερυθρού Σταυρού» και «Καλαβρύτων». Εντός του ιστορικού κέντρου της πόλης απαγορεύεται η διέλευση εμπορικών οχημάτων. Επιτρέπεται μόνο σε συγκεκριμένες ώρες (πολύ πρωινές) η διέλευση των οχημάτων τροφοδοσίας των καταστημάτων. Η ρύθμιση αυτή αφορά στις οδούς «Εθνικής Αντίστασης», «Τάσου Σεχιώτη», «Γεωργίου Α'» και «Εθνομαρτύρων».

### **3.6.3 Σύνδεση της Τρίπολης με μεγάλα αστικά κέντρα – Ρόλος νέου αυτοκινητόδρομου – Κατάργηση τρένου**

Η πόλη της Τρίπολης, λόγω της γεωγραφικής της θέσης στην καρδιά της Πελοποννήσου, συνδέεται άμεσα με όλα τα σημαντικά αστικά κέντρα που βρίσκονται στους όμορους του νομού Αρκαδίας νομούς καθώς και με την Αθήνα. Οι οδικοί άξονες μέσω των οποίων και γίνεται αυτή η σύνδεση, είναι οι εξής:

- Αυτοκινητόδρομος 7 (Ε65 στο διεθνές δίκτυο οδών): Κόρινθος – Τρίπολη – Μεγαλόπολη – Καλαμάτα  
Συνδέει την Τρίπολη με τις πόλεις της Κορίνθου και της Καλαμάτας, καθώς και με τη Μεγαλόπολη.
- Εθνική Οδός 7: Κόρινθος – Νεμέα – Άργος – Τρίπολη – Μεγαλόπολη – Καλαμάτα  
Είναι η λεγόμενη «Παλιά Εθνική» που αποτελεί τον άξονα σύνδεσης του Άργους με την Τρίπολη (κυρίως το τμήμα Νεμέα – Άργος που στη Νεμέα συναντά και τον Αυτοκινητόδρομο 7) καθώς και το δεύτερο άξονα σύνδεσης της Τρίπολης με Καλαμάτα, Κόρινθο και Μεγαλόπολη.
- Εθνική Οδός 39: Τρίπολη – Σπάρτη – Γύθειο  
Συνδέει την Τρίπολη με την πρωτεύουσα του νομού Λακωνίας. Σύντομα η σύνδεση θα γίνεται και μέσω του Αυτοκινητόδρομου 71 (κλάδος Λεύκτρο Μεγαλόπολης – Σπάρτη) ο οποίος βρίσκεται στο τελευταίο στάδιο της κατασκευής του.
- Εθνική Οδός 74: Τρίπολη – Λεβίδι – Βυτίνα – Ολυμπία – Βαρβάσινα – Πύργος  
Συνδέει την Τρίπολη με την πρωτεύουσα του νομού Ηλείας, με τον αρχαιολογικό χώρο της Αρχαίας Ολυμπίας καθώς και με σημαντικά χωριά του νομού Αρκαδίας.
- Εθνική Οδός 111: Πάτρα – Τριπόταμο – Λεβίδι – Τρίπολη  
Συνδέει την πρωτεύουσα του νομού Αχαΐας με την Τρίπολη.
- Αυτοκινητόδρομος 8: Ελευσίνα – Μέγαρο – Κόρινθος – Αίγιο – Ρίο  
Συνδέει την πόλη της Κορίνθου με την Πάτρα και την Ελευσίνα και εν συνεχεία με την Αθήνα είτε μέσω του Αυτοκινητόδρομου 6 (Αττική Οδός) είτε μέσω της Εθνικής Οδού 8 (Αθήνα – Κόρινθος – Ξυλόκαστρο – Δερβέني – Αίγιο – Ρίο – Πάτρα). Κατά συνέπεια, μέσω και του Αυτοκινητόδρομου 7 που περιγράψαμε παραπάνω, συνδέει και την Τρίπολη με την Πάτρα και την Αθήνα. Να σημειωθεί ότι το τμήμα Κόρινθος – Μέγαρο –

Αθήνα (συμπεριλαμβανομένης και της Αττικής Οδού) αποτελεί την οδό E94 στο διεθνές δίκτυο οδών.

Για την Τρίπολη, ο Αυτοκινητόδρομος 7 (συμπεριλαμβανομένου και του Αυτοκινητόδρομου 71 που αποτελεί κλάδο του 7) είναι υψίστης σημασίας. Αυτό μπορεί κανείς να το κατανοήσει καλύτερα, αν αναλογιστεί ότι ο αυτοκινητόδρομος αυτός συνδέει την Τρίπολη με την πρωτεύουσα της Ελλάδας, με τις πρωτεύουσες των νομών Μεσσηνίας, Λακωνίας και Κορινθίας καθώς και με τη δεύτερη μεγαλύτερη και σημαντικότερη πόλη του νομού Αρκαδίας, τη Μεγαλόπολη. Το τμήμα Τρίπολη – Κόρινθος κατασκευάστηκε σχετικά πρόσφατα ενώ ανακατασκευάστηκε εσχάτως και μαζί με το τμήμα Τρίπολη – Καλαμάτα καθώς και το τμήμα Λεύκτρο – Σπάρτη που ολοκληρώνονται, αποτελούν ένα δίκτυο ευρωπαϊκών προδιαγραφών, από τα πιο σύγχρονα της χώρας.

Βασικό αποτέλεσμα αυτού του σύγχρονου οδικού δικτύου είναι η γρήγορη μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων. Η Τρίπολη με το δρόμο αυτό χρονικά απέχει περίπου δύο ώρες από το μεγαλύτερο και σημαντικότερο λιμάνι της χώρας, τον Πειραιά, καθώς και από το κεντρικό αεροδρόμιο της χώρας και περίπου μία ώρα από το λιμάνι της Καλαμάτας, το δεύτερο σημαντικότερο της Πελοποννήσου. Έχει συνεπώς λόγω της θέσης της τη δυνατότητα να καταστεί σημαντικό εμπορικό κέντρο για την Πελοπόννησο και όχι μόνο.

Όπως παρατηρούμε, η σύνδεση της Τρίπολης με τα μεγάλα αστικά κέντρα γίνεται μόνο οδικά με τους σύγχρονους οδικούς άξονες των εθνικών οδών που αναφέραμε παραπάνω. Η Τρίπολη δε συνδέεται με κάποιον άλλο τρόπο με τα υπόλοιπα αστικά κέντρα, ούτε σιδηροδρομικώς, ούτε αεροπορικώς. Διαθέτει βέβαια και σιδηροδρομικό σταθμό και αεροδρόμιο, αλλά ο μεν σταθμός δε λειτουργεί καθώς έχει κλείσει από το 2010 το τμήμα του Ο.Σ.Ε. «Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα», το δε αεροδρόμιο είναι στρατιωτικό και εσχάτως γίνονται κάποιες σκέψεις για να γίνει και πολιτικό, κάτι που όμως δεν έχει ακόμη δρομολογηθεί.



Εικόνα 3.70  
Ο σταθμός του Ο.Σ.Ε. στην Τρίπολη

#### 3.6.4 Χώροι στάθμευσης

Μέσα στα όρια του ιστορικού κέντρου της Τρίπολης, λειτουργούν οι εξής διαμορφωμένοι χώροι στάθμευσης:

- Στη συμβολή των οδών «Πατριάρχης Γρηγορίου Ε΄» και «Αρβάλη» (ιδιωτικός χώρος)
- Στην πλατεία της νέας Δημοτικής Αγοράς (δημόσιος χώρος χαρακτηρισμένος ως πλατεία που λειτουργεί ως χώρος στάθμευσης προσωρινά)

- Στη συμβολή των οδών «Όθωνος» και «Οικονομίδου», πλησίον Αποστολοπούλειου Πνευματικού Κέντρου Δήμου Τρίπολης (αδιαμόρφωτος δημόσιος χώρος)

Πέρα από τους χώρους αυτούς, λειτουργούν και άλλοι μισθωμένοι από το δήμο χώροι στάθμευσης οι οποίοι είναι οι εξής:

- Μισθωμένο οικόπεδο επί της οδού Ερυθρού Σταυρού 12, Ο.Τ. 246.
- Μισθωμένο οικόπεδο επί της οδού Δούνια & Διοτίμας 11, Ο.Τ. 366.
- Μισθωμένο οικόπεδο επί της οδού Καρακάλου 20, Ο.Τ. 78.
- Μισθωμένο οικόπεδο επί της οδού Δημητσάνης 11 Ο.Τ. 181.
- Μισθωμένο οικόπεδο επί της οδού Δαρειώτου Ο.Τ. 347.
- Μισθωμένο οικόπεδο επί της οδού Δήμητρος & Διοτίμας 11, Ο.Τ. 367.
- Μισθωμένο οικόπεδο επί της οδού Δημητρακοπούλου & Εθν. Αντίστασης, Ο.Τ. 263.
- Μισθωμένο οικόπεδο επί της οδού Λαγοπάτη 15-17-19, Ο.Τ. 62 & Ο.Τ. 63.
- Μισθωμένο οικόπεδο επί της οδού Εθνομαρτύρων & Φωτάκου 11, Ο.Τ. 254.

(πηγή: [www.kalimera-arkadia.gr](http://www.kalimera-arkadia.gr))

Κάποιοι από τους παραπάνω χώρους έχουν διαμορφωθεί καθώς έχουν επιστρωθεί με ασφαλοτάπητα ή χονδρό χαλίκι και έχει γίνει διαγράμμιση για τον ακριβή καθορισμό των θέσεων στάθμευσης, ενώ κάποιοι άλλοι λειτουργούν δίχως να έχει υπάρξει κάποια διαμόρφωσή τους. Οι περισσότεροι λειτουργούν με το σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης ενώ επιπρόσθετα σε αυτούς, λειτουργούν και οι θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης στην πλατεία «Αγ. Βασιλείου» αλλά και στις οδούς «Οικονομίδου» και «Καλαβρύτων» στα τμήματά τους που ορίζουν το Ο.Τ. στο οποίο βρίσκεται το Πνευματικό Κέντρο.



**Εικόνα 3.71**  
Χώρος στάθμευσης στη συμβολή των οδών Φωτάκου και Εθνομαρτύρων

### 3.7 Προβλήματα της πόλης

Το βασικότερο στοιχείο για την αποτύπωση της πραγματικότητας σε μία πόλη, είναι η καταγραφή των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η πόλη. Τα προβλήματα αυτά είναι πολλά και διαφορετικά και σχετίζονται με πολλούς και ποικίλους τομείς. Το κοινό τους όμως στοιχείο είναι ότι καθιστούν δυσάρεστη τη διαβίωση του πολίτη εντός του αστικού ιστού και υποβαθμίζουν την ποιότητα ζωής του. Προκειμένου λοιπόν να προταθούν και να δοθούν λύσεις, η καταγραφή αυτών των προβλημάτων είναι απαραίτητη. Για την πόλη της Τρίπολης, τα βασικά προβλήματα που εντοπίστηκαν και καταγράφηκαν παρουσιάζονται ακολούθως.

### **3.7.1 Διαχείριση Απορριμμάτων**

Η διαχείριση των απορριμμάτων αποτελεί με διαφορά το Νο1 πρόβλημα της πόλης. Ο Δήμος έστειλε επί σειρά ετών τα απορρίμματά του σε μια παράνομη χωματερή που λειτουργούσε πολύ κοντά στον αστικό ιστό, στη νοτιοδυτική πλευρά της πόλης, στην περιοχή «Πλάτωμα». Με δικαστική απόφαση, από τον Μάρτη του 2012 ο συγκεκριμένος χώρος έκλεισε οριστικά, χωρίς να έχει βρεθεί νέος χώρος για τα απορρίμματα (ο οποίος θα έπρεπε φυσικά να είναι σύμφωνος και με τις προδιαγραφές της Ε.Ε.). Παρότι ο συνολικός όγκος των απορριμμάτων της πόλης μειώθηκε χάρη στην ένταξη της πόλης από τον Ιούνιο του 2011 στο «Συλλογικό Σύστημα Εναλλακτικής Διαχείρισης Απορριμμάτων» (οι γνωστοί μπλε κάδοι ανακύκλωσης), η μη ύπαρξη χώρου για τη διαχείριση των υπόλοιπων απορριμμάτων οδήγησε την πόλη σε άσχημες καταστάσεις καθώς, σε κάθε γειτονιά γύρω από κάθε κάδο απορριμμάτων υπήρχε πολλαπλάσια ποσότητα απορριμμάτων από εκείνη που χωρούσε ο κάδος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίοδος των τεσσάρων πρώτων μηνών του 2013 όπου η πόλη έφτασε στο σημείο να υπάρχουν στους δρόμους και τις γειτονιές της περίπου 1500 τόνοι σκουπιδιών. Το πρόβλημα έχει αντιμετωπιστεί προσωρινά, μετά και την κήρυξη της πόλης σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, για έξι μήνες και ήδη είναι σε εξέλιξη οι διαδικασίες για να βρεθεί μόνιμη και οριστική λύση.

Για τη συλλογή των απορριμμάτων, σε όλη την έκταση του αστικού ιστού έχουν τοποθετηθεί ζευγάρια κάδων (ένας μπλε για τα ανακυκλώσιμα και ένας πράσινος για τα μη ανακυκλώσιμα) ενώ στο υπό ανάπτυξη κέντρο της πόλης έχουν τοποθετηθεί (και αναμένονται κι άλλοι) βυθιζόμενοι κάδοι που είναι μεγαλύτερης χωρητικότητας από τους συμβατικούς, πιο λειτουργικοί και περισσότερο καλαίσθητοι. Πρέπει να σημειωθεί πως οι βυθιζόμενοι κάδοι δεν έχουν ακόμη τεθεί σε λειτουργία, ενώ σε πολλές περιπτώσεις σε διάφορα σημεία της πόλης, οι συμβατικοί κάδοι απορριμμάτων (ανακύκλωσης και μη) επειδή δεν έχουν συγκεκριμένη και καθορισμένη θέση, μετακινούνται από τους υπαλλήλους καθαριότητας του Δήμου, με αποτέλεσμα να προκαλούνται προβλήματα για τους κατοίκους τόσο στη συλλογή των απορριμμάτων, όσο και στις ελεύθερες θέσεις στάθμευσης.

### **3.7.2 Κυκλοφοριακό πρόβλημα – Αλόγιστη χρήση αυτοκινήτου**

Όπως η πλειοψηφία των ελληνικών πόλεων έτσι και η Τρίπολη, αναπτύχθηκε γρήγορα, γύρω από το ιστορικό της κέντρο και σχετικά άναρχα. Παράλληλα, αυξήθηκε και η χρήση του αυτοκινήτου στην πόλη, με αποτέλεσμα να παρατηρείται έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση στις οδούς που διέρχονται από το ιστορικό κέντρο το οποίο ενώ δεν ήταν ποτέ κατάλληλο για αυτοκίνητα (στενοί δρόμοι από την περίοδο της παλιάς πόλης, απότομες γωνίες, «τυφλές» στροφές) κλήθηκε να αντέξει έναν φόρτο οχημάτων που από κάποιο σημείο και ύστερα (ειδικά μετά το 1990) έφτασε να είναι πολλαπλάσιος του αριθμού των ενηλίκων κατοίκων της πόλης. Το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης είναι εντονότερο στους δρόμους του ιστορικού κέντρου και ιδιαίτερα κατά τις ώρες 7:30-9:30 και 13:30-15:00 ενώ τις ημέρες που οι καιρικές συνθήκες είναι άσχημες ο φόρτος των οχημάτων είναι μεγαλύτερος. Έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση επίσης παρατηρείται και κατά τις βραδινές ώρες της Παρασκευής και του Σαββάτου καθώς και τις ημέρες επισκεπτηρίου και ορκωμοσίας νεοσυλλέκτων στο διακλαδικό κέντρο εκπαίδευσης της 124 Π.Β.Ε. και στο 11<sup>ο</sup> Σύνταγμα Πεζικού.



**Εικόνα 3.72**  
Κυκλοφοριακή συμφόρηση και παράνομη στάθμευση στην πλατεία Αγ. Βασιλείου



**Εικόνα 3.73**  
Κυκλοφοριακή συμφόρηση στην οδό Εθνομαρτύρων

Οι αιτίες του κυκλοφοριακού προβλήματος της Τρίπολης, πέρα από την ακαταλληλότητα των οδών του ιστορικού κέντρου για χρήση από αυτοκίνητα, είναι οι εξής:

- Εξάρτηση των κατοίκων από το αυτοκίνητο, που τους οδηγεί στο να το χρησιμοποιούν ακόμη και για μικρές αποστάσεις μέσα στην πόλη, ή πολλές φορές και μόνο για βόλτα εντός της πόλης.
- Οι λεγόμενες «ολιγόλεπτες στάσεις» σε κεντρικές οδικές αρτηρίες που εντός 5 λεπτών μπορούν να προκαλέσουν έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση.
- Το άτακτο παρκάρισμα στους δρόμους, σε σημεία που δεν προβλέπεται στάθμευση.
- Η μη ολοκλήρωση της περιφερειακής οδού, που έχει ως αποτέλεσμα πολλά οχήματα που θέλουν να προσπεράσουν την πόλη, να αναγκάζονται να τη διασχίζουν.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η κυκλοφοριακή συμφόρηση, ειδικά στο ιστορικό κέντρο της πόλης, έχει ενταθεί λόγω των έργων ανάπλασης του ιστορικού κέντρου και αναμένεται να ενταθεί ακόμη περισσότερο μετά τις νέες πεζοδρομήσεις.

### **3.7.3 Έλλειψη ποδηλατόδρομων**

Η πεζοδρομηση μεγάλου τμήματος του ιστορικού κέντρου, καθώς και η δυσμενής οικονομική συγκυρία αναγκάζουν όλο και περισσότερο τους κατοίκους της πόλης να περιορίσουν τη χρήση του αυτοκινήτου και να στραφούν σε άλλους τρόπους μετακίνησης, όπως το ποδήλατο. Η χρήση του ποδηλάτου στην πόλη είναι διαρκώς αυξανόμενη και αυτό καταδεικνύει εντονότερα το πρόβλημα της έλλειψης ποδηλατόδρομων.

Η Τρίπολη είναι από τις πόλεις που ποτέ δεν είχαν εφαρμόσει κάποια ολοκληρωμένη πολιτική για την προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου. Κατά συνέπεια, οι ποδηλατόδρομοι και οι θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων δεν αποτέλεσαν ποτέ προτεραιότητα για την πόλη. Συνέπεια όλων αυτών, είναι οι ποδηλάτες να μην μπορούν να κινηθούν με ασφάλεια σε όλη την έκταση του αστικού ιστού και να μην έχουν χώρους να σταθμεύσουν τα ποδήλατά τους, αφήνοντάς τα σε ακατάλληλες θέσεις και προκαλώντας επιπλέον προβλήματα. Ιδίως τώρα,

που η χρήση του ποδηλάτου στην πόλη αυξάνεται αλματωδώς, η απουσία ενός δικτύου ποδηλατόδρομων είναι πιο εμφανής από ποτέ.

### **3.7.4 Έλλειψη αστικών συγκοινωνιών**

Το πρόβλημα αυτό αποτελεί παράλληλα και μία από τις αιτίες ύπαρξης του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης, πρέπει όμως να του γίνει μια ιδιαίτερη αναφορά. Η Τρίπολη πληθυσμιακά δεν έχει την απαιτούμενη δυναμική για να μπορεί να αναπτυχθεί εντός αυτής ένα δίκτυο πολλών λεωφορειακών γραμμών. Ωστόσο η ύπαρξη Μέσων Μαζικής Μεταφοράς εντός του αστικού ιστού είναι αναγκαία για την εξυπηρέτηση των κατοίκων κάθε ηλικίας, ειδικά τώρα που με την ανάπτυξη ενός μεγάλου μέρους του Ιστορικού Κέντρου, τα οχήματα αποκλείονται από αυτό.

Για ένα μικρό χρονικό διάστημα, από το 2003 ως και το 2005 στην πόλη υπήρχαν δύο μικρά λεωφορεία (mini bus) τα οποία εκτελούσαν δύο διαφορετικά δρομολόγια κάθετα μεταξύ τους. Από το 2005 τα δρομολόγια αυτά καταργήθηκαν καθώς ο κόσμος δεν ανταποκρίθηκε στη χρήση τους. Ο λόγος ήταν τόσο το αντίτιμο του εισιτηρίου που κρίθηκε υψηλό, όσο και η ασυνέπεια των λεωφορείων στις ώρες των δρομολογίων αλλά και η μη προώθηση της χρήσης τους από τον ίδιο το Δήμο. Έκτοτε οι αστικές συγκοινωνίες στην πόλη περιορίζονται μόνο σε συγκεκριμένα δρομολόγια σε συγκεκριμένες ώρες που εξυπηρετούν το Πανεπιστήμιο, ορισμένα σχολεία που βρίσκονται εκτός του αστικού ιστού καθώς και τους κοντινούς στην πόλη οικισμούς. Ο βασικός όγκος του πληθυσμού της πόλης, δεν εξυπηρετείται από τις αστικές συγκοινωνίες.

### **3.7.5 Κατάσταση των οδών της πόλης – Κατάσταση πεζοδρομίων – Μετακίνηση ατόμων περιορισμένης κινητικότητας**

Στην πλειοψηφία τους οι οδοί της πόλης (και σε πολλές περιπτώσεις και μεγάλες και κεντρικές οδοί) αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα. Τα προβλήματα αυτά, δεν αφορούν μόνο στην κίνηση των οχημάτων στους δρόμους αλλά και στην κίνηση των πεζών και των ατόμων περιορισμένης κινητικότητας. Συνοπτικά μπορούμε να καταγράψουμε τα ακόλουθα:

- Κατεστραμμένο οδόστρωμα σε πολλές οδούς της πόλης είτε με μεγάλες λακούβες είτε με καθολική φθορά λόγω παλαιότητας.
- Τα περισσότερα πεζοδρόμια, εκτός του ιστορικού κέντρου και των κύριων οδών της πόλης, είναι μικρά και παλιάς κατασκευής με αποτέλεσμα λόγω της φυσικής φθοράς να έχουν υποστεί μεγάλες καταστροφές και σε ορισμένες περιπτώσεις ακόμη και να έχουν εξαφανιστεί.
- Ανεπαρκής φωτισμός καθιστώντας τους δρόμους επικίνδυνους κατά τις βραδινές ώρες.
- Σε πολλούς δρόμους, κυρίως σε γειτονίες, το μικρό τους πλάτος συνεπάγεται και μικρά πεζοδρόμια τα οποία πολλές φορές καταλαμβάνονται και από οχήματα (αυτοκίνητα ή μηχανές) καθιστώντας τα απροσπέλαστα για τους πεζούς που αναγκάζονται να κυκλοφορούν στο οδόστρωμα.

Όσον αφορά στα άτομα περιορισμένης κινητικότητας (άτομα με αναπηρία κίνησης ή όρασης, μητέρες με καρτσάκια μωρού, ηλικιωμένοι) η μέριμνα είναι σχεδόν μηδενική. Στην πλειοψηφία των δρόμων της πόλης δεν μπορούν να κινηθούν με ασφάλεια, σε πολλά

πεζοδρόμια δεν υπάρχουν καν ράμπες αναπήρων ενώ οδηγοί τυφλών υπάρχουν μόνο στο ιστορικό κέντρο (πλέον) και σε ορισμένες από τις κύριες οδούς της πόλης.

### 3.7.6 Έλλειψη χώρων στάθμευσης

Ένα από τα βασικότερα προβλήματα της Τρίπολης, είναι η έλλειψη χώρων στάθμευσης. Στις γειτονιές το πρόβλημα δεν είναι τόσο έντονο όσο είναι στο κέντρο της πόλης, όπου πέρα από τους μόνιμους κατοίκους υπάρχει ανάγκη στάθμευσης για τους εργαζόμενους σε καταστήματα και υπηρεσίες που βρίσκονται στο κέντρο καθώς και για τους επισκέπτες του, τουρίστες και μη.

Αναφέραμε παραπάνω τους χώρους (δημόσιους και ιδιωτικούς) που έχει μισθώσει ο Δήμος για την αντιμετώπιση του προβλήματος και οι οποίοι λειτουργούν με το σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης. Ωστόσο, οι χώροι αυτοί, είναι στην πλειοψηφία τους μικρής χωρητικότητας και δεν καλύπτουν τις ανάγκες της πόλης και του κέντρου της. Έτσι το πρόβλημα στη στάθμευση παραμένει, με τους οδηγούς να σταθμεύουν πάνω σε πλατείες, πεζόδρομους και πεζοδρόμια, δυσκολεύοντας την κυκλοφορία πεζών, ΑΜΕΑ και οχημάτων. Παράλληλα, το πρόβλημα της στάθμευσης συνδέεται με το κυκλοφοριακό καθώς πολλοί οδηγοί παρατείνουν το χρόνο παραμονής τους στους δρόμους του κέντρου αναζητώντας θέση στάθμευσης, με αποτέλεσμα να δημιουργείται περαιτέρω κυκλοφοριακή συμφόρηση.



Εικόνα 3.74

Παράνομη στάθμευση επί των πεζοδρόμων στην περιοχή «Κλωνατζίδικα»

### 3.7.7 Άναρχη δόμηση – Υψηλά κτήρια – Καταστροφή Νεοκλασικών Κτηρίων

Η Τρίπολη είναι ακόμη μία τυπική Ελληνική πόλη που η μετάβαση του κέντρου της από την παλιά στη νέα δόμηση αλλά και η περαιτέρω εξάπλωσή της έγινε ταχύτατα, χωρίς κάποιο μελετημένο σχέδιο και χωρίς να τηρηθούν αρκετές βασικές προδιαγραφές που θα έπρεπε να ληφθούν υπόψη. Οι συντελεστές δόμησης που είχαν οριστεί ήταν αρκετά μεγάλοι και σε πολλές περιπτώσεις δίχως να είναι επιβεβλημένη η πρόβλεψη και χώρων στάθμευσης. Το αποτέλεσμα ήταν να έχουμε στο κέντρο της πόλης πολλές αρκετά υψηλές κατασκευές (6 ή 7 ορόφων πολυκατοικίες) και μάλιστα σε πολλές περιπτώσεις και η μία δίπλα στην άλλη, που δίνουν την αίσθηση μιας τσιμεντούπολης πνιγμένης σε ψηλά κτήρια χωρίς ανάσα φωτός και αέρα, ενώ και η απουσία χώρων στάθμευσης, εντείνει το συνολικό πρόβλημα της πόλης. Το φαινόμενο αυτό δεν είναι τοπικό και παρατηρείται σε πολλές πόλεις



που μεγάλωσαν κατά τις δεκαετίες του '60 και του '70, ωστόσο στην Τρίπολη, λόγω των μικρών της δρόμων το πρόβλημα φαίνεται εντονότερο.

Το κυριότερο θύμα αυτής της άναρχης δόμησης της Τρίπολης ήταν και είναι ακόμη τα νεοκλασικά κτήρια της πόλης. Πολλά από αυτά καταστράφηκαν για να δημιουργηθεί η σημερινή οικοδομική πραγματικότητα, ωστόσο κάποια έχουν καταφέρει να επιβιώσουν και έχουν κηρυχθεί διατηρητέα. Αρκετά εξ αυτών παρατηρήθηκε πως έχουν αφηθεί στο έλεος του χρόνου είτε λόγω αδυναμίας αποκατάστασης, είτε λόγω εθελούσιας εγκατάλειψης από τους ιδιοκτήτες τους. Με την καταστροφή των νεοκλασικών κτηρίων η πόλη χάνει τμήμα της ιστορίας της ενώ παράλληλα υποβαθμίζεται η αισθητική της αξία και κατά συνέπεια η ποιότητα ζωής των κατοίκων της.

### **3.7.8 Έλλειψη χώρων πρασίνου – Έλλειψη ελεύθερων χώρων στις γειτονιές**

Πρόκειται για ένα από τα βασικότερα προβλήματα της πόλης, καθώς παρά τη μικρή της έκταση, λόγω της πυκνής της δόμησης οι χώροι πρασίνου αλλά και γενικότερα οι ελεύθεροι χώροι πέρα από το ιστορικό κέντρο, είναι δυσεύρετοι.

Σε προηγούμενο κεφάλαιο, αναφερθήκαμε εκτενώς στους χώρους πρασίνου της πόλης. Η τελική διαπίστωση είναι πως εντός του αστικού ιστού, υπάρχουν μόνο 3 χώροι πρασίνου εκ των οποίων αποδομένοι στον πολίτη είναι οι δύο εξ αυτών. (ο -αποψιλωμένος πλέον- χώρος πέριξ της Βίλας Τουρκοβασίλη είναι ιδιωτικός). Μικρές ανάσες πρασίνου υπάρχουν και σε μερικά ακόμη σημεία της πόλης, ωστόσο η πραγματικότητα της καθημερινότητας δείχνει συνολικά μια πόλη με λίγο πράσινο και το τσιμέντο να κυριαρχεί.

Πέρα από τους χώρους πρασίνου, διαπιστώθηκε πως υπάρχει γενικότερη έλλειψη ελεύθερων χώρων στις γειτονιές της πόλης. Δεν υπάρχει δηλαδή εκείνος ο χώρος που θα μπορούσε να μην είναι ούτε πάρκο ούτε και πλατεία αλλά απλώς ένα ελεύθερος δημόσιος χώρος προκειμένου να μπορούν κυρίως τα παιδιά αλλά και μεγαλύτεροι σε ηλικία να συγκεντρώνονται μαζικά και να διασκεδάζουν ή να ηρεμούν. Η απουσία αυτών των ελεύθερων χώρων γίνεται έντονα αντιληπτή καθώς κάνοντας κανείς μια βόλτα στις γειτονιές της πόλης θα δει δεκάδες παιδιά και όχι μόνο, να παίζουν, να διασκεδάζουν και να κοινωνικοποιούνται, είτε πάνω στο δρόμο, είτε σε πυλωτές πολυκατοικιών, είτε σε κήπους εγκαταλελειμμένων οικημάτων. Είναι δηλαδή εμφανής τόσο η έλλειψη αυτών των ελεύθερων χώρων, όσο και η ανάγκη ύπαρξής τους.

### **3.7.9 Απουσία οργανωμένης και στοχευμένης πολιτικής για το Ιστορικό Κέντρο**

Το Ιστορικό Κέντρο της Τρίπολης, αποτελεί τον πλέον πολυσυλλεκτικό και συνδυαστικό χώρο της πόλης. Είναι τόπος κοινωνικοποίησης, έκφρασης, επικοινωνίας, χαλάρωσης, τόπος ιστορικός, τόπος εργασίας, τόπος διασκέδασης. Η ύπαρξη λοιπόν συνολικού και οργανωμένου σχεδιασμού για τη λειτουργία του ήταν και είναι επιβεβλημένη, πολύ περισσότερο τώρα που αποδίδεται πλέον ολοκληρωτικά στον άνθρωπο απομακρύνοντας τη μηχανή. Ωστόσο τέτοιος σχεδιασμός ποτέ δεν υπήρξε και ούτε υπάρχει.

Το κέντρο αντιμετώπιζε και αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα τα οποία παρά τις πολλές προσπάθειες δεν έχουν αντιμετωπιστεί δραστικά ή αντιμετωπίζονται με τρόπους που γενούν εν τέλει άλλα προβλήματα. Συγκεκριμένα:

- Η καθαριότητα του ιστορικού κέντρου, είναι ελλιπής. Τόσο οι δρόμοι όσο και τα παρτέρια και τα σιντριβάνια καθαρίζονται σπάνια με αποτέλεσμα η εικόνα τους να είναι δυσάρεστη

και σε πολλές περιπτώσεις και δύσσομη. Η απουσία μικρών κάδων σκουπιδιών είναι εμφανής.

- Η ανάπτυξη των τραπεζοκαθισμάτων από τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος (καφετέριες, εστιατόρια κ.λπ.) αποτελούσε και αποτελεί πεδίο έντονων συγκρούσεων και διαφωνιών. Στον πεζόδρομο της οδού «Δεληγιάνη», όπου τέτοια καταστήματα υπάρχουν και στις δύο πλευρές του, η κατάσταση ήταν δραματική. Παρά το ότι είχε σημειωθεί με κίτρινη διαγράμμιση το όριο των καταστημάτων για την ανάπτυξη των τραπεζοκαθισμάτων τους, τα καταστήματα παραβίαζαν τα όρια αυτά συστηματικά και σε τέτοιο βαθμό που ακόμη και οι πεζοί διέρχονταν τον πεζόδρομο με δυσκολία, ενώ για τα οχήματα έκτακτης ανάγκης (πυροσβεστικά, νοσοκομειακά, αστυνομικά κ.λπ.) ήταν απροσπέλαστος. Το Νοέμβριο του 2012 ο Δήμος τοποθέτησε μεγάλα κιγκλιδώματα ορίζοντας έτσι με σαφήνεια τα όρια των καφετεριών. Το αποτέλεσμα ήταν να μείνει ελεύθερη η κεντρική ζώνη του πεζόδρομου, αλλά παράλληλα οι καφετέριες προχώρησαν σε κλείσιμο του χώρου που τους αναλογούσε με στέγαστρα, ανεμοφράκτες και σόμπες εξωτερικού χώρου, κάνοντας έτσι ουσιαστικά μια επέκταση στα τετραγωνικά του καταστήματός τους και δημιουργώντας μια ακαλαίσθητη και καταθλιπτική εικόνα «παραγκούπολης». Στην πλατεία Πετρινού που μετά την ανάπλαση της άρχισε να γίνεται κι εκείνη σημείο συγκέντρωσης τέτοιου είδους καταστημάτων, πρόσφατα καθορίστηκαν τα όρια για την ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων καθώς κι εκεί η κατάσταση είχε αρχίσει να ξεφεύγει, με τα τραπεζοκαθίσματα σε ορισμένες περιπτώσεις να έχουν φτάσει μέχρι και την είσοδο του Μαλλιαροπουλείου Θεάτρου. Αντιθέτως, στην πλατεία Άρεως, λόγω και της μεγάλης έκτασης της πλατείας, τα όρια έχουν προσδιοριστεί με σαφήνεια και τηρούνται.
- Ο σεβασμός των στοιχείων πρασίνου απουσιάζει. Στην πλατεία Πετρινού, ήδη δύο από τα νεοφυτευθέντα δέντρα έχουν καταστραφεί, στην πλατεία Αγ. Βασιλείου τα δέντρα χρησιμεύουν ως χώροι αφισκόλλησης, ενώ και το πάρκο της πόλης, πίσω από την πλατεία Άρεως είναι σε άσχημη κατάσταση, χωρίς περίφραξη και απεριποίητο.

Το γεγονός ότι ένα μεγάλο μέρος του ιστορικού κέντρου τελεί υπό ανάπλαση, το καθιστά να δείχνει μια πλασματική εικόνα για το παρόν του καθώς ακόμη δεν έχει λειτουργήσει σε αυτή τη νέα του μορφή. Στην πλατεία Πετρινού που έχει ολοκληρωθεί τα πρώτα προβλήματα είναι ήδη εμφανή.

### **3.7.10 Περιβαλλοντική αδιαφορία**

Το πρόβλημα αυτό, δεν αφορά μόνο σε όσα κάνουν όλες εκείνες οι ομάδες ανθρώπων που δραστηριοποιούνται σε μία πόλη, αλλά και σε όσα δεν κάνουν.

- Ο Δήμος, είναι ανεπαρκής όσον αφορά στην καθαριότητα της πόλης, τόσο των δρόμων, όσο και των πάρκων της. Δεν προωθεί τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας ως κύριο τρόπο ενεργειακής τροφοδότησης της πόλης και δεν υλοποιεί τα όποια έργα του θέτοντας ως πρώτη προτεραιότητά του το περιβάλλον. Τέλος, δεν παρέχει κίνητρα στους πολίτες για να γίνουν πιο ευαίσθητοι σχετικά με ζητήματα περιβάλλοντος, αποτυγχάνοντας έτσι να τους δημιουργήσει περιβαλλοντική συνείδηση.
- Οι επιχειρηματίες λειτουργούν έχοντας ως πρώτη τους προτεραιότητα το κέρδος και μόνο αυτό, μη λογαριάζοντας τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας. Δε σέβονται το δημόσιο χώρο που τους παραχωρείται και τον οικειοποιούνται προσπαθώντας με κάθε τρόπο να τον μεγαλώσουν όσο γίνεται περισσότερο σε βάρος του περιβάλλοντος τις περισσότερες φορές. Παράλληλα επιβαρύνουν το περιβάλλον και με τη μεγάλη παραγωγή απορριμμάτων που έχουν, για

τα οποία και δεν ενδιαφέρονται να κάνουν ειδική διαχείριση αφήνοντάς τα στην ευθύνη του Δήμου.

- Οι πολίτες δε φροντίζουν το χώρο ο οποίος τους ανήκει και στον οποίο κινούνται και λειτουργούν, είτε αυτός είναι δημόσιος είτε ιδιωτικός. Λειτουργούν εγωκεντρικά φροντίζοντας μόνο τον προσωπικό τους χώρο και αδιαφορώντας για το περιβάλλον, ακόμη κι αν πρόκειται για την αυλή της πολυκατοικίας τους. (Ενδεικτικό αυτής της αδιαφορίας είναι η περιφρόνηση από μεγάλη μερίδα του πληθυσμού μέτρων όπως η ανακύκλωση και η κομποστοποίηση.) Δεν αναζητούν και δεν πράττουν το οικολογικότερο, αλλά εκείνο που συμφέρει οικονομικά περισσότερο, δείχνοντας έτσι έλλειψη περιβαλλοντικής ευαισθησίας και ενδιαφέροντος.

### **3.7.11 Απώλεια ταυτότητας της πόλης – Απουσία αγάπης και φροντίδας για το κέντρο από τους ίδιους τους πολίτες – Κέντρο και πόλη μη ελκυστικά**

Αν και ως Νο1 πρόβλημα της πόλης αναφέραμε παραπάνω τη διαχείριση των απορριμμάτων, ίσως το παρόν πρόβλημα να είναι εκείνο που αποτελεί την αιτία όλων των υπολοίπων και κατά συνέπεια το πραγματικό υπ' αριθμόν ένα πρόβλημα για την πόλη. Το κέντρο της πόλης (τουλάχιστον με την παλιά του μορφή γιατί με την τωρινή του δεν μπορεί ακόμη να κριθεί) δεν ήταν ελκυστικό και συμπαθητικό στον πολίτη. Οι βρώμικοι δρόμοι, τα απεριποίητα πάρκα, τα αφρόντιστα σιντριβάνια, τα βουλωμένα φρεάτια, οι μουτζουρωμένοι τοίχοι, η αλόγιστη αφισκόλληση και πολλά ακόμη είναι ο καθρέφτης της αδιαφορίας των πολιτών για το Ιστορικό Κέντρο αλλά και κατ' επέκταση για όλη την πόλη.

Πολλά από τα προβλήματα που παρουσιάσαμε πιο πάνω, όπως η περιβαλλοντική αδιαφορία, η έλλειψη πρασίνου, η αλόγιστη δόμηση, το κυκλοφοριακό, η διαχείριση των απορριμμάτων, η ανεξέλεγκτη επιχειρηματική δραστηριότητα σε βάρος του ίδιου του Κέντρου, συντελούν στην απώλεια της ταυτότητας του Κέντρου αλλά και της πόλης, καθώς για κάθε πόλη το κέντρο της είναι η εικόνα και η ταυτότητά της. Αυτή η απώλεια ταυτότητας γίνεται αντιληπτή από τους (συνυπεύθυνους) πολίτες και τους ωθεί σε έναν μη σεβασμό της πόλης (καθώς μια πόλη χωρίς ταυτότητα δεν τους εκφράζει και τους είναι αδιάφορη και αποκρουστική) επιδεινώνοντας έτσι ακόμη περισσότερο την κατάσταση και εγκλωβίζοντας την πόλη σε ένα φαύλο κύκλο.

Οι όποιες προσπάθειες αντιστροφής του κλίματος αυτού από πλευράς Δήμου τα τελευταία χρόνια, ήταν συνήθως μνημειακού ή εξωραϊστικού χαρακτήρα και όχι ουσιώδεις και δραστικές. Η εν εξελίξει ανάπλαση αυτού του μεγάλου τμήματος του ιστορικού κέντρου, είναι ίσως η πρώτη δραστική παρέμβαση βελτίωσης της λειτουργίας και αποκατάστασης της ταυτότητας της πόλης, εδώ και δεκαετίες.

Όταν μια πόλη σε προνομιακή γεωγραφική θέση, με ιστορία και δυνατότητες, γίνεται μη ελκυστική για τους κατοίκους της, τότε αυτό δείχνει τόσο την αλλοίωση της πόλης ως χώρου, όσο και το πόσο ανενημέρωτοι για το παρελθόν της και αδιάφοροι για το παρόν της είναι οι κάτοικοί της. Αυτό δυσκολεύει την επιτυχία κάθε βελτιωτικής προσπάθειας, αλλά καταδεικνύει περίτρανα το πόσο μελετημένη, στοχευμένη, ουσιαστική και δραστική πρέπει να είναι η όποια προσπάθεια γίνει.

## **3.8 Η εν εξελίξει ανάπλαση – πρόταση αντιμετώπισης**

Στα πλαίσια της προσπάθειας αναδιαμόρφωσης του κέντρου και απόδοσης ταυτότητας και χαρακτήρα σε αυτό, ο Δήμος Τρίπολης προχώρησε σε υλοποίηση τμήματος της μελέτης

ανάπλασής του, που είχε εκπονηθεί από το 2001. Η μελέτη αυτή περιλαμβάνει πολλές, διαφορετικές και ριζικές παρεμβάσεις στο τμήμα του κέντρου που προσδιορίζεται με τις οδούς Εθνικής Αντίστασης και Τάσου Σεχιώτη, καθώς και με τις πλατείες Άρεως και Πετρινού.

### 3.8.1 Οι παρεμβάσεις που υλοποιούνται

Αναλυτικότερα και πιο συγκεκριμένα, οι παρεμβάσεις που υλοποιούνται στα πλαίσια αυτής της ανάπλασης, είναι οι εξής:

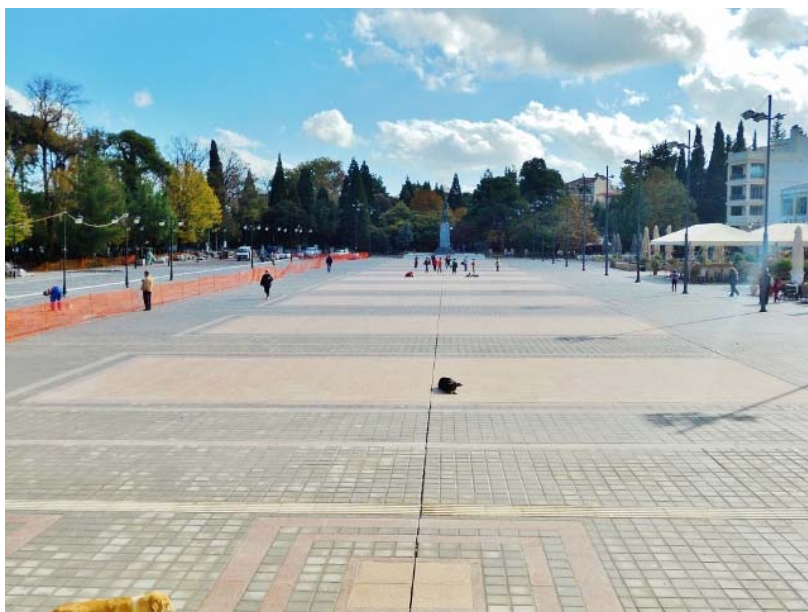
#### ➤ Πλατεία Άρεως

Η πλατεία Άρεως αποτελεί τη μεγαλύτερη πλατεία της πόλης. Πριν την έναρξη της ανάπλασης ο χώρος θύμιζε περισσότερο χώρο στάθμευσης παρά πλατεία, καθώς η κεντρική του επιφάνεια ήταν στρωμένη με ασφαλτοτάπητα και τσιμέντο. Η ανάπλαση της πλατείας προβλέπει επίστρωσή της με κυβόλιθους διαφορετικών τύπων, διαμόρφωση της οδού Δημητρακοπούλου ως ενιαίου πεζόδρομου (από την οδό Εθνικής αντίστασης ως την οδό Σεραγίου) στο ίδιο επίπεδο με την πλατεία, ανακατασκευή των πεζόδρομων και του χώρου πέριξ του Ι.Ν. Προφήτη Ηλία, φύτευση 22 νέων δέντρων, τοποθέτηση καθιστικών πάγκων και τοποθέτηση νέων φωτιστικών (σε διαφορετικά ύψη αλλά και επιδαπέδιων). Παράλληλα προβλέπεται ανάδειξη του ανδριάντα του Θεόδωρου Κολοκοτρώνη μέσω αρχιτεκτονικού φωτισμού, αλλά και με την ανακατασκευή της βάσης του βάρθρου του. Τέλος, η μελέτη προβλέπει αισθητική σύνδεση του Δικαστικού Μεγάρου με την υπόλοιπη πλατεία, μέσω πεζοδρόμησης του τμήματος της οδού Τάσου Σεχιώτη από την οδό Δημητρακοπούλου ως την οδό Παπαρηγοπούλου, σύμφωνα με τον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό της πλατείας και όχι σύμφωνα με αυτόν της πεζοδρόμησης της υπόλοιπης οδού ως την πλατεία Αγ. Βασιλείου, αλλά και μέσω της πεζοδρόμησης του τμήματος της οδού Οικονομίδου από την οδό Τάσου Σεχιώτη, ως την οδό Εθνικής Αντίστασης και πάλι σύμφωνα με την αρχιτεκτονική της υπόλοιπης πλατείας.



Εικόνα 3.75

Άποψη της υπό ανάπλαση πλατείας Άρεως από τον ανδριάντα του Θεόδωρου Κολοκοτρώνη



**Εικόνα 3.76**  
Άποψη της υπό ανάπλαση πλατείας Άρεως, από το Δικαστικό Μέγαρο

➤ **Πλατεία Πετρινού**



**Εικόνα 3.77**  
Η νέα πλατεία Πετρινού

Η ανάπλαση της πλατείας Πετρινού έχει πλέον ολοκληρωθεί και ο χώρος χρησιμοποιείται, παρότι το έργο δεν έχει ακόμη επίσημα παραληφθεί από το Δήμο. Σύμφωνα με το σχέδιο που υλοποιήθηκε, η πλατεία απέκτησε ενιαία υπόσταση με την πεζοδρόμηση των οδών Τάσου Ισαάκ & Σολωμού Σολωμού και Ιωάννη

Μαλλαιρόπουλου και την ένωσή τους με το κύριο σώμα της πλατείας, ενώ και το Θέατρο, που υπήρχε ως ανεξάρτητο κτήριο στο χώρο, εντάχθηκε πλέον στην πλατεία ως κυρίαρχο στοιχείο της. Περιφερειακά, στη ζώνη της πλατείας που έχει επαφή με τα κτήρια, ο χώρος επιστρώθηκε με κυβόλιθους γρανιτικής προέλευσης ενώ το εσωτερικό της επιστρώθηκε με πλάκες γρανίτη. Στο κέντρο της πλατείας κατασκευάστηκε βαθμιδωτή νεροσυρμή με ιζηματογενούς προέλευσης πέτρα και ακριβώς δίπλα της ένα στέγαστρο με μεταλλικό σκελετό και κάλυψη από υαλοπίνακες το οποίο αποσκοπεί στο να γίνει σημείο στάσης για τους χρήστες της πλατείας. Τέλος, φυτεύτηκαν 21 νέα δέντρα και τοποθετήθηκαν 10 νέοι φωτιστικοί ιστοί μεγάλου ύψους και 38 επιδαπέδια φωτιστικά.

#### ➤ **Οδοί Εθνικής Αντίστασης, Τάσου Σεχιώτη και Δαρειώτου**

Στις οδούς Εθνικής Αντίστασης και Τάσου Σεχιώτη, προβλέπεται πεζοδρόμηση η οποία έχει ολοκληρωθεί. Οι πεζόδρομοι αυτοί επιστρώνονται με κυβόλιθους γρανιτικής προέλευσης ανοιχτού χρώματος ενώ στη μέση τους διαμορφώνεται ξεχωριστή λωρίδα έκτακτης ανάγκης πλάτους 3,4m (για τα οχήματα έκτακτης ανάγκης και τα οχήματα τροφοδοσίας των καταστημάτων) η οποία βρίσκεται 3cm χαμηλότερα από το επίπεδο του υπόλοιπου πεζόδρομου και ορίζεται με κράσπεδα από γρανίτη. Τοποθετούνται επίσης νέοι φωτιστικοί ιστοί ύψους 3.5m καθώς και οδηγοί τυφλών.

Όσον αφορά στην οδό Δαρειώτου, αυτή μετατρέπεται σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας τα 20km/h. Στο τμήμα της μεταξύ των οδών Εθνικής Αντίστασης και Τάσου Σεχιώτη ανακατασκευάζονται τα πεζοδρόμια (κράσπεδα γρανίτη και επίστρωση με γρανιτοκυβόλιθους), τοποθετούνται νέοι φωτιστικοί ιστοί ύψους 3,5m ενώ και το οδόστρωμα επιστρώνεται με γρανιτοκυβόλιθους όμοιους με εκείνους των πεζοδρόμων. Για τη σύνδεσή της με τους πεζόδρομους κατασκευάζονται ράμπες.



**Εικόνα 3.78**  
Η νέα πεζοδρομημένη οδός Τάσου Σεχιώτη



**Εικόνα 3.79**  
**Η νέα πεζοδρομημένη οδός Εθνικής Αντίστασης**

➤ **Πάρκο**



**Εικόνα 3.80**  
**Αναδιαμόρφωση χώρου εντός του πάρκου**

Στα τμήματα του πάρκου της πόλης που βρίσκονται βόρεια της πλατείας Άρεως και βόρεια του Δικαστηρίου η μελέτη ανάπλασης προβλέπει ορισμένες αλλαγές. Οι διαδρομές εντός των πάρκων ανακατασκευάζονται ενώ αντικαθίσταται και ο φωτισμός.

Στο τμήμα του πάρκου που βρίσκεται βόρεια της πλατείας Άρεως ορίζονται με σαφήνεια οι χώροι που δικαιούνται να χρησιμοποιούν τα δύο καταστήματα εντός του πάρκου, ενώ στο τμήμα βόρεια του δικαστηρίου τοποθετείται νέα μεγάλη παιδική χαρά στον ανοιχτό χώρο στο κέντρο του. Και στα δύο τμήματα, γίνεται εκκαθάριση στην υπάρχουσα δεντροφύτευση με κοπή των μη υγιών δέντρων και των ατάκτως φυομένων βλαστών, ενώ διαμορφώνεται εκ νέου η περιφραγή των χώρων αλλά και των πεζοδρομίων πέριξ αυτών με ειδική μέριμνα για οδηγό τυφλών.

Συνολικά, σύμφωνα με τη μελέτη, στο κέντρο πεζοδρομούνται εκ του μηδενός με διακοπή της κυκλοφορίας των οχημάτων οι εξής οδοί:

- Εθνικής Αντίστασης (από την κεντρική πλατεία ως την οδό Δημητρακοπούλου)
- Τάσου Σεχιώτη (από την κεντρική πλατεία ως την οδό Παπαρηγοπούλου)
- Δημητρακοπούλου (από Εθνικής Αντίστασης έως Τάσου Σεχιώτη)
- Οικονομίδου (από Εθνικής Αντίστασης έως Τάσου Σεχιώτη)
- Νεομάρτυρος Δημητρίου (από την οδό Πατριάρχη Γρηγορίου Ε' ως την Τάσου Σεχιώτη)
- Παλαιολόγου (από την οδό Πατριάρχη Γρηγορίου Ε' ως την Τάσου Σεχιώτη)
- Ιωάννη Μαλλιαρόπουλου
- Τάσου Ιασαάκ & Σολωμού Σολωμού



**Εικόνα 3.81**  
Νέος πεζοδρομημένο τμήμα της οδού Οικονομίδου



**Εικόνα 3.82**  
Νέο Πεζοδρομημένο τμήμα της οδού Δημητρακοπούλου



**Εικόνα 3.83**  
Η πεζοδρομημένη οδός Τάσου Σεχιώτη μετά την πλατεία Άρεως



**Εικόνα 3.84**  
Ο αναπλασμένος πεζόδρομος της οδού Δημητρακοπούλου προς το 9<sup>ο</sup> Δημοτικό



### 3.8.2 Η φιλοσοφία της εφαρμοζόμενης μελέτης

Ενδιαφέρον και χρήσιμο είναι να ασχοληθούμε και με τη φιλοσοφία της μελέτης που εφαρμόζεται προκειμένου να αντιληφθούμε καλύτερα τους στόχους που προσπαθεί να επιτύχει. Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε περιγράφεται αναλυτικά στην τεχνική έκθεση της μελέτης του 2001 ωστόσο εμείς θα ασχοληθούμε μόνο με το σκεπτικό και τη λογική της.

Η έρευνα των υπαρχόντων στοιχείων, αλλά και η επιτόπια παρατήρηση, ήταν εκείνα τα στοιχεία με βάση τα οποία συντέθηκε η αντιληπτική εικόνα του αστικού χώρου στο Ιστορικό Κέντρο της Τρίπολης. Τα δομικά στοιχεία αυτής της αντιληπτικής εικόνας, όπως αναφέρονται στη μελέτη, είναι τα εξής:

- Οι «περιοχές»
- Τα «όρια»
- Οι «διαδρομές»
- Οι «κόμβοι»
- Τα «σημεία αναφοράς»

Για κάθε ένα από αυτά τα στοιχεία, εξετάστηκε η ταυτότητα, η δομή και η σημασία του, προκειμένου να προσδιοριστεί η παρεμβολή του στο χώρο.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις της μελέτης του 2001 σχετικά με τη βελτίωση των δομικών στοιχείων της αντιληπτικής εικόνας για το κέντρο της πόλης, βασίστηκαν στις ποιοτικές ιδιότητες της φόρμας των στοιχείων. Οι ιδιότητες αυτές αναζητήθηκαν και επιδιώχθηκαν με βάση τις παρακάτω αρχές:

- Αρχή της μοναδικότητας
- Αρχή της απλότητας
- Αρχή της συνέχειας
- Αρχή της επιβολής
- Αρχή της σαφήνειας της σύνθεσης
- Αρχή της διαφοροποίησης της κατεύθυνσης
- Αρχή της διευρυμένης θέας
- Αρχή της αντίληψης της κίνησης
- Αρχή των χρονικών σειρών
- Αρχή των ονομάτων και των σημασιών

Τελικά, όπως αναφέρεται στη μελέτη του 2001, η προσπάθεια που γίνεται μέσω αυτής για να επανασχεδιαστεί η αντιληπτική εικόνα του κέντρου εντοπίζεται σε δύο κατευθύνσεις:

- 1<sup>η</sup> κατεύθυνση: Βελτίωση των υπαρχόντων δομικών στοιχείων της πόλης
- 2<sup>η</sup> κατεύθυνση: Δημιουργία νέων δομικών στοιχείων

Έτσι το τελικό αποτέλεσμα στο οποίο στοχεύει η μελέτη είναι ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός ο οποίος εντοπίζεται σε ξεκάθαρα και διακριτά σύνολα και υποσύνολα στοιχείων. (Πηγή: Γ. Μπίκος & άλλοι, 2001)

### 3.8.3 Εκτίμηση των συνεπειών της εν εξελίξει ανάπτυξης

Είναι δεδομένο ότι η ανάπτυξη που είναι σε εξέλιξη και θα έχει ολοκληρωθεί ως το τέλος του 2013 θα έχει πολλές και διαφορετικές συνέπειες για την πόλη. Οι συνέπειες αυτές αφορούν σε διάφορους τομείς και παρουσιάζονται ακολούθως. Να σημειωθεί ότι η παρουσίασή τους γίνεται στο κεφάλαιο της Δ.Ε. που αφορά στο παρόν της πόλης, και όχι στο επόμενο κεφάλαιο που αφορά στο μέλλον της, καθώς το αντικείμενο της Δ.Ε. αφορά στη μελέτη της πόλης όπως αυτή θα διαμορφωθεί με βάση τη νέα μορφή του Ιστορικού Κέντρου.

### **3.8.3.1 Κίνηση ανθρώπων**

Με τη συγκεκριμένη πρόταση διαμόρφωσης που υλοποιείται, είναι σαφές ότι απελευθερώνεται πλήρως η κίνηση των πεζών στην περιοχή που αναπλάθεται. Πλέον οι πεζοί μπορούν να κινηθούν ελεύθερα σε όλη την έκταση των οδών που πεζοδρομούνται (σε αντίθεση με το παρελθόν που η κίνησή τους περιοριζόταν μόνο στα πεζοδρόμια) καθώς επίσης και στις δύο πλατείες, Πετρινού και Άρεως που αλλάζουν όψη. Ειδική αναφορά πρέπει να γίνει στην πλατεία Πετρινού η οποία πλέον λειτουργεί πράγματι ως πλατεία και όχι ως μεγάλο διακοσμητικό παρτέρι με μεγάλα πεζοδρόμια γύρω του. Πλέον οι πεζοί μπορούν να τη διασχίσουν ενώ και για τις μικρότερες ηλικίες μπορεί να αποτελέσει σημείο αναψυχής και συνάντησης.

### **3.8.3.2 Κίνηση οχημάτων**

Η κίνηση των αυτοκινήτων και των μοτοσικλετών αποκλείεται πλέον καθολικά από όλους τους χώρους του αναδιαμορφωμένου κέντρου. Στις πλατείες απαγορεύεται κάθε όχημα, ενώ στους πεζοδρόμους επιτρέπεται μόνο η διέλευση οχημάτων έκτακτης ανάγκης (νοσοκομειακά, πυροσβεστικά, αστυνομικά) καθώς και των οχημάτων τροφοδοσίας (μόνο σε συγκεκριμένες ώρες και μέρες που καθορίζονται από το Δήμο). Στις πεζοδρομημένες οδούς Εθνικής Αντίστασης, Τάσου Σεχιώτη, Νεομάρτυρος Δημητρίου, Παλαιολόγου, καθώς και στο πεζοδρομημένο τμήμα της οδού 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου, η κίνηση αυτών των οχημάτων γίνεται στην ειδική λωρίδα που προβλέπεται στο κέντρο του πεζοδρόμου, η οποία ορίζεται με κράσπεδα γρανίτη και βρίσκεται 3cm χαμηλότερα από τον υπόλοιπο πεζοδρόμο.

Η κίνηση των οχημάτων επιτρέπεται πλέον μόνο στην οδό Δαρειώτου που είναι η μόνη που διασταυρώνεται και με τους δύο μεγάλους πεζοδρόμους. Η οδός αυτή μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας και έχει όριο ταχύτητας τα 20km/h.

### **3.8.3.3 Προώθηση ποδηλάτου και Μέσων Μαζικής Μεταφοράς**

Με τη νέα πραγματικότητα που διαμορφώνεται στο Ιστορικό Κέντρο της Τρίπολης, αναβαθμίζεται ο ρόλος και η σημασία του ποδηλάτου για την πόλη ενώ αυξάνεται κατακόρυφα η χρήση του καθώς γίνεται ο Νο2 πιο διαδεδομένος τρόπος μετακίνησης στο κέντρο, μετά το περπάτημα. Οι άνθρωποι αρχίζουν να ανακαλύπτουν το ποδήλατο πέρα από τα στενά πλαίσια στα οποία το είχαν θέσει ως τώρα, θεωρώντας το (στην πλειοψηφία τους) ως παιχνίδι και όχημα των νεότερων και όσων δεν μπορούν να οδηγήσουν αυτοκίνητο.

Παράλληλα με τη χρήση του ποδηλάτου, ένα πεζοδρομημένο κέντρο εντείνει και τη χρησιμότητα της ύπαρξης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς για την εξυπηρέτηση των πολιτών. Όταν ο πολίτης κατανοεί πως η μετακίνησή του εντός του κέντρου της πόλης με αυτοκίνητο είναι πλέον ασύμφορη (χρονικά και οικονομικά) στρέφεται σε άλλους τρόπους μετακίνησης. Η μετακίνηση με ποδήλατο δεν μπορεί να αποτελέσει λύση για όλες τις κατηγορίες πολιτών (ηλικιωμένοι, άτομα με κινητικές αναπηρίες, άτομα περιορισμένης όρασης, έγκυες γυναίκες). Αλλά και για τις κατηγορίες πολιτών που μπορεί να αποτελέσει λύση, δεν τους καλύπτει καθ' όλη τη διάρκεια του έτους καθώς δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί κατά τις μέρες με έντονα δυσμενείς καιρικές συνθήκες (φαινόμενο συχνό στην Τρίπολη λόγω της υψομετρικής της θέσης). Παράλληλα πρέπει να σημειωθεί πως στο τμήμα της πόλης που ορίζεται από τις οδούς Χρονά, Κεφαλά, Ερυθρού Σταυρού και προς τα ανατολικά μέχρι και το Παναρκαδικό νοσοκομείο, το ανάγλυφο του εδάφους είναι αρκετά έντονο με απότομες κλίσεις στις οδούς, δυσχεραίνοντας ακόμη περισσότερο τη μετακίνηση με ποδήλατο για τους κατοίκους αυτών των περιοχών. Είναι λοιπόν σαφές πως ο πολίτης, αναζητώντας τρόπους μετακίνησης, θα

στραφεί προς τα Μ.Μ.Μ. των οποίων η αναγκαιότητα ύπαρξης αναδεικνύεται ακόμη περισσότερο.

### **3.8.3.4 Μεταβολές στις Χρήσεις Γης και στις Αντικειμενικές Αξίες των ακινήτων**

Μια από τις βασικότερες αλλαγές που αναμένεται να συμβούν στο υπό ανάπτυξη τμήμα του νέου Ιστορικού Κέντρου της πόλης είναι η μεταβολή στις χρήσεις γης. Οι πρώτες μεταβολές είναι ήδη ορατές, και εντοπίζονται κυρίως στην αλλαγή της λειτουργίας της πλατείας Πετρινού, η οποία από πλατεία διέλευσης έχει μετατραπεί σε πλατεία στάσης. Πιο συγκεκριμένα σε όλο το κέντρο, η κατάσταση στις χρήσεις γης και τις αξίες των ακινήτων αναμένεται να διαμορφωθεί ως εξής:

- Πλατεία Πετρινού  
Είναι το σημείο του κέντρου της πόλης στο οποίο αναμένεται να παρατηρηθούν οι εντονότερες διαφοροποιήσεις. Η πλατεία με την παλιά της μορφή δεν προσφερόταν για επιχειρήσεις υγειονομικού ενδιαφέροντος (καφετέριες, μεζεδοπωλεία κ.λπ.) γι' αυτό και στα καταστήματα περιμετρικά αυτής στεγάζονταν επιχειρήσεις εμπορικού τύπου και βιοτεχνίες. Η νέα μορφή όμως της πλατείας, με την πεζοδρόμηση των οδών Ι. Μαλλιαρόπουλου και Τ. Ισαάκ & Σ. Σολωμού που ενοποίησαν το χώρο συνδέοντάς την πλατεία με τα περίξ αυτής κτήρια, ευνοεί τη λειτουργία επιχειρήσεων υγειονομικού τύπου, οι οποίες ήδη έχουν αρχίσει να αυξάνονται εκτοπίζοντας σταδιακά τις υπόλοιπες που μεταφέρονται. Οι αντικειμενικές αξίες των ακινήτων που περιβάλλουν την πλατεία (που ήταν έτσι κι αλλιώς υψηλές λόγω της θέσης τους στο κέντρο της πόλης) αναμένεται να αυξηθούν, καθώς πλέον βρίσκονται επί πλατείας και όχι επί μίας οδού.
- Πεζοδρομημένες οδοί Εθνικής Αντίστασης και Τάσου Σεχιώτη  
Στις δύο αυτές οδούς οι χρήσεις γης πριν την πεζοδρόμησή τους ήταν σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα εμπορικές σε όλο το μήκος τους. Η πραγματικότητα αυτή αναμένεται να παραμείνει, αλλά αναμένεται να αυξηθούν σε αυτές τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος, ειδικά στη συμβολή τους με τον πεζόδρομο της οδού Δεληγιάννη αλλά και με τις πλατείες Πετρινού και Άρεως. Παράλληλα αναμένεται και αύξηση στις αντικειμενικές αξίες των ακινήτων που βρίσκονται κατά μήκος των δύο αυτών οδών καθώς από οδικό άξονες, μετατρέπονται σε ελεύθερους πεζοδρομημένους χώρους.
- Πλατεία Άρεως  
Στην πλατεία Άρεως οι χρήσεις γης αναμένεται να παραμείνουν ως έχουν. Στη βόρεια και ανατολική πλευρά της πλατείας, παραμένει ο χώρος πρασίνου ενώ στη δυτική παραμένει το Δικαστήριο. Στη νότια πλευρά της πλατείας και σε ένα σημείο στα νοτιοδυτικά της (τουριστικό περίπτερο), οι κυρίαρχες χρήσεις γης εξακολουθούν να αφορούν σε καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος (με μικρές μεταβολές) ενώ και στις αντικειμενικές αξίες των ακινήτων δεν αναμένεται κάποια σημαντική διαφοροποίηση με μία ίσως πτωτική τάση.
- Πεζόδρομος οδού Δεληγιάννη  
Ο πεζόδρομος της οδού Δεληγιάννη είναι το δεύτερο σημείο του υπό ανάπτυξη τμήματος του ιστορικού κέντρου της Τρίπολης, το οποίο αναμένεται να παρουσιάσει μεγάλες μεταβολές μετά την πλατεία Πετρινού. Ο πεζόδρομος αυτός, σε όλο το μήκος του αποτελούσε το επίκεντρο της νυχτερινής ζωής της πόλης και στο μεγαλύτερο ποσοστό τους οι χρήσεις γης αφορούσαν σε καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος και κυρίως καφετέριες. Πλέον (και λόγω της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας) πολλά από τα καταστήματά του δεν έχουν καμία χρήση καθώς παραμένουν ανεκμετάλλετα (ειδικά στο τμήμα του από τον πεζόδρομο της Εθνικής Αντίστασης ως την οδό Αποστολόπουλου ενώ πλέον τα νέα καταστήματα που ανοίγουν είναι περισσότερο εμπορικού χαρακτήρα, ή υπηρεσίες. Τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος

περιορίζονται στο τμήμα του μεταξύ των οδών Εθνικής Αντίστασης και Τάσου Σεχιώτη. Οι αντικειμενικές αξίες στον συγκεκριμένο πεζόδρομο (εξαιρουμένων των γωνιακών ακινήτων) παρουσιάζουν ήδη πτωτικές τάσεις, ενώ χαμηλότερες είναι και οι τιμές στα ενοίκια για τους χώρους των καταστημάτων.

Στις χρήσεις των ορόφων των κτηρίων που βρίσκονται στους παραπάνω χώρους, δεν αναμένονται σημαντικές μεταβολές εκτός ίσως από έναν περιορισμό των (ήδη λίγων) χώρων κατοικίας. Αντίθετα, στις χρήσεις γης που αφορούν στα κτήρια πέριξ του νέου κέντρου, αναμένεται μια αύξηση των εμπορικών χρήσεων και περιορισμός των κατοικιών. Τέλος, όσον αφορά στις αντικειμενικές αξίες των ακινήτων, αναμένεται να σημειωθούν αυξήσεις, με εξαίρεση τα ακίνητα των ορόφων του πεζόδρομου της Δεληγιάννη που αναμένεται είτε να μειωθούν λίγο είτε να μείνουν σταθερές.

### **3.8.3.5 Περιβάλλον**

Σημαντικές είναι και οι επιπτώσεις της εν εξελίξει ανάπλασης του ιστορικού κέντρου της Τρίπολης για το περιβάλλον. Κυριότερη όλων όμως είναι η δραστική μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα καυσαέρια των αυτοκινήτων. Οι οδοί Εθνικής Αντίστασης και Τάσου Σεχιώτη, από σημεία με έντονη ατμοσφαιρική ρύπανση, γίνονται χώροι σχεδόν μηδενικής εκπομπής καυσαερίων. Το κέντρο απαλλάσσεται από τη μεγάλη ποσότητα καυσαερίων που εξέπεμπαν τα εκατοντάδες αυτοκίνητα που το διέρχονταν καθημερινά. Παράλληλα η εκπομπή καυσαερίων μειώνεται δραστικά και σε όλη την πόλη, καθώς όπως προαναφέραμε, το πεζοδρομημένο κέντρο αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα χρήσης του αυτοκινήτου για τους κατοίκους, στρέφοντάς τους σε άλλους τρόπους μετακίνησης, με αποτέλεσμα τα αυτοκίνητα να μη χρησιμοποιούνται όχι μόνο εντός του κέντρου, αλλά και γενικότερα.

Εκτός της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, σημαντική επίπτωση της ανάπλασης είναι ο περιορισμός σε μεγάλο βαθμό και της ηχορύπανσης, τόσο στους χώρους του κέντρου όσο και γενικότερα στην πόλη. Βέβαια η μείωση της ηχορύπανσης δεν είναι τόσο αισθητή όσο αυτή της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, καθώς τα μηχανάκια εξακολουθούν παρανόμως να διέρχονται από τις πεζοδρομημένες οδούς, ενώ και πολλά από τα καταστήματα μαζικής εστίασης υπερβαίνουν τα όρια της μουσικής ιδιαίτερα κατά τις νυχτερινές ώρες, ωστόσο είναι υπαρκτή.

Πέρα από τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις που έχει η διακοπή της κυκλοφορίας στους δύο οδικούς άξονες, της Εθνικής Αντίστασης και της Τάσου Σεχιώτη, αυτή καθαυτή η ανάπλαση, κατασκευαστικά, έχει και θετικές και αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Στις θετικές περιλαμβάνεται η φύτευση 21 δέντρων στην πλατεία Πετρινού, στην καρδιά της πόλης, και ενώ στις αρνητικές πρέπει να αναφέρουμε την αύξηση της θερμοκρασίας που θα παρατηρηθεί στ κέντρο της πόλης ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες λόγω της φύσης των υλικών (πλάκες γρανίτη και γρανιτοκυβόλιθοι) που έχουν χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή των πλατειών και των πεζοδρόμων.

### **3.8.3.6 Επιχειρηματική δραστηριότητα – Νέες επενδύσεις**

Η πεζοδρόμηση ενός χώρου, καθιστά τον πεζό κυρίαρχο σε αυτό το χώρο καθώς του επιτρέπει απόλυτη ελευθερία κινήσεων προς όλες τις κατευθύνσεις. Ο άνθρωπος δηλαδή, έρχεται πιο κοντά με το χώρο. Αυτό έχει ως συνέπεια ο χώρος, να αποτελεί ελκυστικό πεδίο ανάπτυξης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Τα καταστήματα που εκθέτουν τα προϊόντα τους σε βιτρίνα ωφελούνται από μια πεζοδρόμηση καθώς για τον πεζό η έρευνα αγοράς γίνεται μια διαδικασία πιο ευχάριστη. Παράλληλα και οι επιχειρήσεις υγειονομικού

ενδιαφέροντος αυξάνονται και ευνοείται η λειτουργία τους, καθώς έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν στον πελάτη ένα πιο ευχάριστο περιβάλλον.

Παρά την υπαρκτή οικονομική κρίση, οι χώροι του νέου Ιστορικού Κέντρου όπως διαμορφώνονται προδιαθέτουν θετικά τους επιχειρηματίες (οποιοδήποτε τύπου, είτε εμπόρους, είτε ελεύθερους επαγγελματίες) ώστε να πάρουν το οικονομικό ρίσκο μιας νέας επιχειρηματικής κίνησης. Ήδη δύο νέα καταστήματα έχουν ανοίξει στην πλατεία Πετρινού, 3 ακόμη είναι υπό διαμόρφωση ενώ και τα ήδη υπάρχοντα έχουν ωφεληθεί σημαντικά από τη νέα μορφή της πλατείας. Ταυτόχρονα, στους πεζοδρόμους των οδών Εθνικής Αντίστασης και Τάσου Σεχιώτη αλλά και σε αυτόν της οδού Δελιγιάννη, έχουν ανοίξει 8 νέες επιχειρήσεις ενώ έχουν ανακαινιστεί και αρκετές από τις ήδη υπάρχουσες. Τέλος, πρέπει να αναφερθεί πως η μορφή που παίρνει το κέντρο της πόλης, το οποίο και της δίνει μια συγκεκριμένη ταυτότητα, αποτελεί σημαντικό στοιχείο τουριστικής ανάπτυξης, καθώς καθιστά και την ίδια την πόλη αξιόλογο τουριστικό προορισμό.

Είναι λοιπόν σαφές πως η ανάπτυξη του ιστορικού κέντρου έχει σαφείς θετικές συνέπειες στην οικονομική ζωή της πόλης. Τόσο λόγω της εμφάνισης αρκετών νέων επιχειρήσεων, όσο και με την τόνωση της λειτουργίας των ήδη υπαρχόντων.

### **3.8.3.7 Αναβάθμιση της ποιότητας ζωής – Αλλαγή των συνηθειών και της κουλτούρας του πληθυσμού**

Η σπουδαιότερη από τις μεταβολές που προκαλεί η ανάπτυξη που είναι σε εξέλιξη στο κέντρο της Τρίπολης και το μεγαλύτερο κέρδος που προκύπτει για την πόλη από αυτήν, έγκειται στην αλλαγή των συνηθειών και τις κουλτούρας των ανθρώπων. Οι κάτοικοι, αρχίζουν να συνηθίζουν σε ένα διαφορετικό τρόπο ζωής σύμφωνα με τον οποίο ο δημόσιος χώρος έχει ως πρώτη του προτεραιότητα τον άνθρωπο σαν έμβιο ον και όχι μόνο σαν καταναλωτή και πελάτη. Το περπάτημα και το ποδήλατο αποτελούν τους Νο1 τρόπους μετακίνησης, το αυτοκίνητο μένει στο σπίτι, οι κάτοικοι ανακαλύπτουν ένα ήσυχο και καθαρό κέντρο, επικοινωνούν, συναντιούνται, παίζουν, δημιουργούν, κοινωνικοποιούνται. Αντιμετωπίζουν τον αστικό χώρο σαν ενιαίο σύνολο και όχι τις πλατείες μόνο, σαν ξεχωριστούς ελεύθερους χώρους. Η υγεία τους, ψυχική και σωματική, βελτιώνεται και η συμπεριφορά τους στο δημόσιο χώρο διαφοροποιείται. Κινούνται σε ένα νέο χώρο καθαρό, ανοιχτό, ευχάριστο, περιποιημένο και ελεύθερο που δεν τους προκαλεί απέχθεια. Αντιθέτως τους δημιουργεί διάθεση σεβασμού καθώς νιώθουν ότι και ο ίδιος ο χώρος τους σέβεται.

Η έννοια της ποιότητας ζωής στην πόλη είναι πολυδιάστατη και αφορά σε πολλούς τομείς της καθημερινότητας του πολίτη. Η καθαριότητα του χώρου και της ατμόσφαιρας, η ανακύκλωση, η απόδοση στον άνθρωπο περισσότερων ελεύθερων χώρων κίνησης, η ύπαρξη πρασίνου μέσα στον αστικό ιστό, η χρήση του ποδηλάτου, οι οργανωμένες αστικές συγκοινωνίες, η σωστή και τηρούμενη κατανομή των χρήσεων γης είναι στοιχεία που μπορούν να αναβαθμίσουν την ποιότητα ζωής του, τόσο λειτουργικά και άμεσα όσο και εσωτερικά και έμμεσα με τις επιδράσεις που έχουν στις συνήθειες, τη συμπεριφορά και την καθημερινότητα του. Στην Τρίπολη, μια πόλη που το ιστορικό της κέντρο είχε χάσει την αίγλη και την ταυτότητά του παρά τα πολλά όμορφα στοιχεία του, η συγκεκριμένη κίνηση (ανεξάρτητα από τον τρόπο υλοποίησής της) αναβαθμίζει αναμφίβολα την ποιότητα ζωής των κατοίκων της αλλά βελτιώνει συνολικά και την ίδια την πόλη, δίνοντάς της μορφή και ταυτότητα ανάλογη αυτής που θα πρέπει να έχει η έδρα μιας περιφέρειας όπως η Περιφέρεια Πελοποννήσου. Η πόλη καθίσταται πλέον επάξια συγκρίσιμη με πολλές άλλες πόλεις σε εθνικό αλλά και ευρωπαϊκό επίπεδο.



## 4 Προτάσεις για μια ανθρώπινη, διαφορετική και πολιτισμική Τρίπολη

---

### 4.1 Πολεοδομικές τάσεις σε Ελλάδα και Ευρώπη

Αν παρατηρήσει κανείς τις ευρείες παρεμβάσεις που κατά καιρούς έχουν πραγματοποιηθεί στην καρδιά των μεγάλων αστικών κέντρων της Ευρώπης, θα διαπιστώσει πως οι παρεμβάσεις αυτές, είχαν ως κύρια κατεύθυνσή τους την απόδοση του αστικού χώρου και ειδικότερα του παλιού αστικού χώρου στον άνθρωπο. Στην πλειοψηφία των ευρωπαϊκών πόλεων, με την έναρξη της μεγάλης αστικοποίησης, διαπιστώθηκε από νωρίς η μη καταλληλότητα των ιστορικών κέντρων για κίνηση του αυτοκινήτου προς όλες τις κατευθύνσεις οπότε διαμορφώθηκε εξ αρχής μία πραγματικότητα με πεζοδρόμους και μονόδρομους με πλατιά πεζοδρόμια. Η κατάσταση αυτή βέβαια, όπως ήταν φυσικό, δέχτηκε πολλές παρεμβάσεις και αλλαγές με τα χρόνια, είτε για λόγους συντήρησης, είτε για λόγους προσαρμογής σε μία διαρκώς μεταβαλλόμενη πραγματικότητα. Ωστόσο το γεγονός ότι εξ αρχής είχαν οριστεί με σαφήνεια οι χώροι του πεζού και οι χώροι του αυτοκινήτου, βοήθησε τα μέγιστα στην παραπέρα εξέλιξη και βελτίωσή της.

Πολλά τα παραδείγματα στον ευρωπαϊκό χώρο, πόλεων με πεζοδρομημένο ιστορικό ή εμπορικό κέντρο. Βρυξέλλες, Βιέννη, Πράγα, Μιλάνο, Στρασβούργο, Γλασκώβη και φυσικά η Κοπεγχάγη, είναι μερικές μόνο από τις χαρακτηριστικές περιπτώσεις πεζοδρομημένων πόλεων. Ειδικότερα για την Κοπεγχάγη πρέπει να αναφέρουμε ότι αποτελεί το χαρακτηριστικότερο παράδειγμα παγκοσμίως όσον αφορά στην πεζοδρόμηση και στη χρήση του ποδηλάτου, καθώς διαθέτει το μεγαλύτερο πεζοδρομημένο εμπορικό κέντρο του κόσμου και παράλληλα είναι και η Νο1 πόλη σε χρήση ποδηλάτου στον πλανήτη. Εκτός βέβαια από τις παραπάνω περιπτώσεις πόλεων, και στις παραδοσιακά μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις, όπως το Λονδίνο, το Παρίσι, η Μαδρίτη, η Βαρκελώνη και το Βερολίνο, υπάρχουν εκτεταμένες περιοχές πεζοδρόμων καθώς και ένα δίκτυο ποδηλατοδρόμων που εξυπηρετεί την αυξημένη χρήση του ποδηλάτου σε αυτές.

Σε μια γενική θεώρηση της αντιμετώπισης που τυγχάνει ο αστικός χώρος σε ευρωπαϊκό αλλά και διεθνές επίπεδο, διαπιστώνουμε πως κινείται σε τρεις κατευθύνσεις:

#### **A) Χώρος για τον άνθρωπο**

#### **B) Πράσινο παντού**

#### **Γ) Επιχείρηση «Ποδήλατο»**

Η πρώτη κατεύθυνση, περιλαμβάνει τις πεζοδρομήσεις, τις αναπλάσεις των πλατειών και τη δημιουργία νέων, την εκμετάλλευση κάθε εναπομείναντος ελεύθερου χώρου εντός του αστικού ιστού προς όφελος του συνόλου των κατοίκων, την ενεργοποίηση των ανθρώπων στη βάση της ύπαρξης αυτών των ελεύθερων χώρων, την ενίσχυση της έκφρασης των ανθρώπων σε αυτούς.

Στη δεύτερη κατεύθυνση, περιλαμβάνεται η φροντίδα των πάρκων και εν γένει των υπαρχόντων χώρων πρασίνου, η δημιουργία νέων (πάντα στη βάση του Γ.Π.Σ. της πόλης), η φύτευση των ελεύθερων δημόσιων χώρων (πλατείες, πεζόδρομοι), η ενημέρωση των πολιτών για την αναγκαιότητα και τη χρησιμότητα του πρασίνου, η δημιουργία οικολογικής συνειδησης στους πολίτες και αισθήματος σεβασμού αυτών των χώρων, η ενεργοποίησή τους για τη φροντίδα και την προστασία τους.

Τέλος, η τρίτη κατεύθυνση, περιλαμβάνει τη δημιουργία οργανωμένων δικτύων ποδηλατοδρόμων, την προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου, την ενημέρωση των πολιτών για τη χρησιμότητά του και τα οφέλη του, τον ορισμό του ως τρόπου ζωής και όχι απλά ως εναλλακτικού τρόπου μετακίνησης.

Στον ευρωπαϊκό χώρο, όλα τα παραπάνω βρίσκουν εφαρμογή εδώ και δεκαετίες και διαρκώς εξελίσσονται και βελτιώνονται. Ωστόσο στην Ελλάδα η οργανωμένη εφαρμογή τους γίνεται κυρίως μετά τη δεκαετία του '90. Στην αρχή τα βήματα ήταν πολύ αργά, ωστόσο τα τελευταία χρόνια, με τη βοήθεια και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι εξελίξεις είναι πιο γρήγορες. Πολλές είναι οι πόλεις που έχουν δημιουργήσει πεζόδρομους και ποδηλατοδρόμους, ωστόσο στις περισσότερες περιπτώσεις γίνονται μεμονωμένες παρεμβάσεις (που ενίοτε ξηλώνονται γιατί καταλήγουν μη λειτουργικές) δίχως κάποιο οργανωμένο σχέδιο. Εξαιρέση για τον ελλαδικό χώρο αποτελούν η Λάρισα, τα Τρίκαλα και η Καρδίτσα που έχουν κατορθώσει να κάνουν παρεμβάσεις μεγάλης έκτασης, οργανωμένα και επιτυχημένα. Στην ίδια κατεύθυνση φιλοδοξεί να κινηθεί και η Τρίπολη με την έναρξη της εφαρμογής του σχεδίου πεζοδρόμησης του οποίου υλοποιείται η πρώτη φάση.

## **4.2 Γιατί Ανθρώπινη πόλη – Γιατί Διαφορετική πόλη – Γιατί πόλη Πολιτισμού**

Στις σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις, το ζητούμενο έχει πάψει να είναι μόνο η δημιουργία μιας πόλης λειτουργικής και βιώσιμης. Η ανάπτυξη στις πόλεις, προσπαθεί πλέον να ξεφύγει από τα όρια της μονόπλευρης ανάπτυξης (οικονομικής, πολιτικής, κοινωνικής, περιβαλλοντικής κ.λπ.) και να περάσει στο στάδιο της ολοκληρωμένης ανάπτυξης. Μιας ανάπτυξης που θα συντελείται με πλήρη σεβασμό προς τον άνθρωπο, όπως αυτός εντάσσεται στο φυσικό, πολιτισμικό και κοινωνικό περιβάλλον ως αναπόσπαστο μέρος του. Οι όροι της βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης, αν αντιμετωπιστούν χωριστά και όχι συνδυαστικά, θεωρούνται πλέον στο σύγχρονο αστικό περιβάλλον ως ανεπαρκώς λειτουργικοί.

Μέσα στο παραπάνω πλαίσιο, η σύγχρονη ελληνική πόλη αναζητά τη δική της προσωπικότητα. Προσπαθεί να έρθει ξανά σε επαφή με τον πολίτη, να τον συνδέσει μαζί της λειτουργικά και συναισθηματικά και να του παρέχει ένα περιβάλλον διαβίωσης που δε θα τον απωθεί ή θα τον εγκλωβίζει, αλλά αντιθέτως θα τον παρακινεί να δημιουργήσει, να σκεφτεί και να ζήσει. Προς την κατεύθυνση αυτή κινείται και η φιλοσοφία της παρούσας Διπλωματικής εργασίας για την Τρίπολη. Στη δημιουργία μιας πόλης ευχάριστης στη θέση μιας μέχρι τώρα βαρετής πόλης. Μια πόλης ανθρώπινης, διαφορετικής και πολιτισμού.

Με τον όρο **«ανθρώπινη πόλη»**, θα μπορούσαμε να ορίσουμε εκείνη την πόλη μέσα στην οποία ο άνθρωπος θα αισθάνεται μέρος της και όχι φιλοξενούμενός της ή, ακόμη χειρότερα, κρατούμενός της. Μια πόλη που φροντίζει την υγεία, προστατεύει τη διαφορετικότητα, σέβεται το περιβάλλον, ενισχύει την κοινωνικοποίηση, μεριμνά για την ασφάλεια. Μια πόλη ελκυστική για τους κατοίκους κάθε ηλικίας που θα τους εμπνέει σεβασμό για το δημόσιο αστικό χώρο και δε θα τους απωθεί. Η ανθρώπινη πόλη, είναι εκείνη



που έχει σαν πρώτο της στόχο τον άνθρωπο και τη ζωή του. Και αν ίσως φαινομενικά αυτό θεωρείται αυτονόητο για το σχεδιασμό των παρεμβάσεων στις πόλεις και απαραίτητη προϋπόθεση, εντούτοις η πραγματικότητα έχει δείξει πως συχνά περνά σε δεύτερη μοίρα καθώς υπερισχύουν διάφορες οικονομικές, κοινωνικές ή πολιτικές σκοπιμότητες. Η εξάλειψη αυτών των φαινομένων είναι το ζητούμενο της ανθρώπινης πόλης.

Ο δεύτερος όρος, αυτός της **«διαφορετικής πόλης»**, σε μια πρώτη προσέγγιση μπορεί να φαίνεται μικρής σημασίας μα δεν είναι, ειδικά στη χώρα μας. Παλιότερα, οι οικισμοί που αναπτύσσονταν ήταν διαφορετικοί μεταξύ τους δημιουργώντας ένα ξεχωριστό αρχιτεκτονικό μοτίβο ανά περιοχή. Τα μοτίβα αυτά δεν ήταν τυχαία, αλλά ενείχαν ιστορικά, γεωμορφολογικά και κοινωνικοοικονομικά στοιχεία της κάθε περιοχής. Ωστόσο, ο τρόπος και η ταχύτητα με την οποία δομήθηκαν οι Ελληνικές πόλεις είχε ως αποτέλεσμα η εικόνα που σήμερα παρουσιάζουν να είναι όμοια ανεξάρτητα με την περιοχή στην οποία αναφερόμαστε. Οι ξεχωριστές αρχιτεκτονικές των κτηρίων στην Ήπειρο, τη Μακεδονία, την Πελοπόννησο, τα Δωδεκάνησα αλλά και των υπόλοιπων περιοχών της χώρας ισοπεδώθηκαν σε ένα ενιαίο μοτίβο που επέβαλε ψηλές πανομοιότυπες πολυκατοικίες οι οποίες εξυπηρετούσαν μεν τις αυξημένες πληθυσμιακές ανάγκες των πόλεων, αλλά παράλληλα οδηγούσαν σε καταστροφή της εικόνας τους και απώλεια της ταυτότητάς τους. (Η τοπική αρχιτεκτονική και κατά συνέπεια η διαφορετικότητα διασώθηκε μόνο στις Κυκλάδες.) Παράλληλα πρέπει να επισημάνουμε ότι και οι όποιες παρεμβάσεις έγιναν στις Ελληνικές πόλεις, έγιναν με τον ίδιο τρόπο της πανομοιότυπης αρχιτεκτονικής χωρίς να λαμβάνουν σε μεγάλο βαθμό υπόψη την ιστορική και γεωγραφική ιδιαιτερότητα της κάθε πόλης. Είναι λοιπόν σαφής πλέον η αναγκαιότητα για στροφή στη διαφορετικότητα όσον αφορά στις πολεοδομικές παρεμβάσεις εντός των πόλεων. Τα διαφορετικά ιστορικά, κοινωνικά, πολιτισμικά, οικονομικά και γεωγραφικά στοιχεία της κάθε περιοχής μπορούν και πρέπει να αποτελούν οδηγό για τις παρεμβάσεις που σχεδιάζονται στην κάθε πόλη και μέσω αυτού του συνδυασμού θα είναι δυνατό να επιτευχθεί η ζητούμενη διαφορετικότητα.

Ο τρίτος όρος που αφορά στην **«πόλη πολιτισμού»** μπορεί να αναλυθεί σε τρεις επιμέρους τομείς που αφορούν στην τέχνη, την καθαριότητα και τη συμπεριφορά των κατοίκων μέσα στον αστικό χώρο. Μια πόλη που επιθυμεί να χαρακτηρίζεται ως «πόλη πολιτισμού» δεν μπορεί παρά να έχει ισορροπήσει εντός της και τους τρεις αυτούς τομείς. Η τέχνη, είναι πολύπλευρη και μπορεί να γεννηθεί οπουδήποτε, και από το οτιδήποτε, ενώ έχει στο επίκεντρό της τον άνθρωπο και την επιθυμία του να εκφραστεί. Μια πολεοδομική παρέμβαση λοιπόν η οποία κάνει τον άνθρωπο να νιώθει πιο όμορφα και οικεία μέσα στον αστικό χώρο μπορεί να αποτελέσει και τη βάση για την παραγωγή πολιτισμού διαμέσου της τέχνης. Η έκφραση του ανθρώπου μέσα στον αστικό χώρο, όχι μόνο μέσω της κοινωνικοποίησης, μπορεί να αποτελέσει τέτοιο άξονα σχεδιασμού των αστικών αναπλάσεων που να οδηγήσει σε εκπληκτικά αποτελέσματα. Παράλληλα βέβαια, στοιχείο πολιτισμού αποτελεί και η καθαριότητα σε μία πόλη. Όταν ο αστικός χώρος είναι καθαρός και προσεγγμένος, όταν υπάρχει μέριμνα για την ορθή και οικολογική διαχείριση των απορριμμάτων, όταν οι ίδιοι κάτοικοι έχουν αποκτήσει περιβαλλοντική συνείδηση και η μέριμνα για την καθαριότητα της πόλης ξεκινά από τους ίδιους και όχι από το Δήμο, τότε μια τέτοια πόλη δεν μπορεί παρά να χαρακτηριστεί ως πολιτισμένη. Τέλος, η συμπεριφορά των κατοίκων απέναντι στον αστικό χώρο είναι στοιχείο βασικό που μπορεί να καθορίσει το αν μια πόλη μπορεί να χαρακτηριστεί ως «πόλη πολιτισμού» ή όχι. Ο σεβασμός του δημόσιου χώρου από τους πολίτες, ο τρόπος που εκείνοι δρουν και λειτουργούν μέσα σε αυτόν, είναι στοιχεία που δίνουν αυτό το χαρακτηρισμό αλλά που επιβάλλονται όμως από τον ίδιο το χώρο. Η διαμόρφωση των παρεμβάσεων πρέπει να είναι έτσι σχεδιασμένη (τόσο ως προς τη μορφή τους, όσο και ως προς τον τρόπο υλοποίησης) που να αποδίδει στο τέλος στους

κατοίκους της πόλης ένα δημόσιο χώρο καλαίσθητο, λειτουργικό και προσεγγμένο. Από 'κει και πέρα, ο ίδιος ο χώρος με τη σωστή διαχείρισή του, θα μπορέσει να οδηγήσει στη διαμόρφωση νέων συνηθειών των πολιτών, συνηθειών σεβασμού και φροντίδας για αυτόν, αποδίδοντας έτσι το χαρακτηρισμό «πολιτισμού» στην πόλη.

Παρουσιάζοντας τους επιμέρους τομείς που συνθέτουν την «Α.Δ.Π.» πόλη μπορεί κανείς αμέσως να αντιληφθεί την αναγκαιότητα της ύπαρξης της και τη σημασία που έχει το να αποτελέσει άξονα για το σχεδιασμό των αστικών παρεμβάσεων. Τα μεγάλα αστικά κέντρα του σήμερα, έχουν εγκλωβιστεί στην ταχύτητα με την οποία διαμορφώθηκαν και συνεχίζουν να διαμορφώνονται. Η έλλειψη σχεδιασμού και στρατηγικής στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, είναι εκείνο το στοιχείο που οδήγησε στην ύπαρξη ψυχρών και αποπνικτικών πόλεων και στη διαμόρφωση ενός δυσάρεστου αστικού περιβάλλοντος. Μοιραία, σε συνδυασμό και με όλες τις κοινωνικοοικονομικές παραμέτρους που πάντα υπάρχουν, οι κάτοικοι των πόλεων ήρθαν σε σύγκρουση με τον δημόσιο χώρο. Το αίσθημα ότι ο χώρος αυτός τους εγκλωβίζει και τους καταπιέζει είχε ως αποτέλεσμα την πλήρη απουσία σεβασμού και φροντίδας για αυτόν. Επακόλουθο της όλης κατάστασης είναι οι πόλεις να οδηγούνται σε απώλεια ταυτότητας και προσωπικότητας και να μετατρέπονται σε απρόσωπους χώρους εργασίας και κατοικίας. Οι όποιες ιδιαιτερότητες ισοπεδώνονται με αποτέλεσμα η κατάσταση αντί να βελτιώνεται, να επιδεινώνεται. Το πρόβλημα έχει ανιχνευθεί εδώ και χρόνια γι' αυτό και ήδη έχουν γίνει πολλές προσπάθειες βελτίωσης της κατάστασης. Ωστόσο, και πάλι, λίγες από αυτές τις προσπάθειες έχουν ολοκληρωμένο σχεδιασμό και κατεύθυνση. Στις περισσότερες περιπτώσεις πρόκειται για αυτόνομες κινήσεις οι οποίες στο τέλος καταλήγουν σε ένα αποτέλεσμα που δείχνει ξεκομμένο από τον υπόλοιπο χώρο και κατά συνέπεια δεν μπορεί να είναι και λειτουργικό. Με την παρούσα διπλωματική, διαμέσου των προτάσεων που ακολουθούν σχετικά με την πόλη της Τρίπολης, γίνεται μία προσπάθεια να οριστεί ένας άξονας πάνω στον οποίο μπορεί να βασιστεί ο σχεδιασμός των σύγχρονων πόλεων. Και η Α.Δ.Π. πόλη, μπορεί να αποτελέσει αυτόν τον άξονα.

### **4.3 Προτάσεις βελτίωσης της εν εξελίξει ανάπτυξης του Ιστορικού Κέντρου**

Η Εν εξελίξει ανάπτυξη του Ιστορικού Κέντρου της Τρίπολης, διαμορφώνει μια νέα πραγματικότητα για την πόλη, τόσο λειτουργική όσο και αισθητική. Τα θετικά και η φιλοσοφία αυτής της ανάπτυξης, παρουσιάστηκαν και αναλύθηκαν προηγουμένως. Ωστόσο καθώς ολοκληρώνεται η υλοποίησή της, ήδη παρατηρούνται κάποιες παραβλέψεις, ελλείψεις, ή αστοχίες σε αυτή και μπορούν να γίνουν κάποιες προτάσεις βελτίωσης. Συγκεκριμένα:

#### **➤ Χώροι στάθμευσης οχημάτων και μοτοσυκλετών πέριξ του Ιστορικού Κέντρου**

Ένα από τα βασικά προβλήματα που θα αντιμετωπίζουν πλέον οι κάτοικοι της Τρίπολης (και που ήδη το αντιμετωπίζουν) είναι η εύρεση θέσεων στάθμευσης κοντά στο πεζοδρομημένο κέντρο. Οι οδοί που πεζοδρομήθηκαν αποτελούν 2 από τους κυριότερους εμπορικούς και επιχειρηματικούς οδικούς άξονες τις πόλης, με αποτέλεσμα να προσελκύουν καθημερινά πολύ κόσμο. Πάρα τον περιορισμό της χρήσης του αυτοκινήτου από τους κατοίκους, για κάποιες ομάδες του πληθυσμού της πόλης η χρήση του είναι αναπόφευκτη. Συνεπώς είναι αναγκαίος ο καθορισμός χώρων στάθμευσης πέριξ του πεζοδρομημένου κέντρου, είτε με καθορισμό χώρων ελεγχόμενης στάθμευσης είτε μέσω κατασκευής νέων χώρων. Αναλυτικότερα θα αναφερθούμε παρακάτω.

Εκτός των χώρων στάθμευσης για αυτοκίνητα απαραίτητος είναι και ο καθορισμός χώρων στάθμευσης για μηχανές. Πολλοί από τους κατοίκους της πόλης

εγκαταλείποντας το αυτοκίνητο στρέφονται στα μηχανοκίνητα δίκυκλα για τη μετακίνησή τους. Σε πολλές περιπτώσεις μάλιστα διέρχονται παράνομα από τους πεζοδρόμους και τις πλατείες του νέου κέντρου και σταθμεύουν σε αυτούς. Είναι απαραίτητο λοιπόν να οριστούν συγκεκριμένες θέσεις (ανεξάρτητες αυτών για τα αυτοκίνητα) αποκλειστικά για τη στάθμευση των μοτοσυκλετών.

➤ Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων εντός και πέριξ του Ιστορικού κέντρου

Όπως προαναφέραμε πολλές φορές σε προηγούμενες παραγράφους, η χρήση του ποδηλάτου στην Τρίπολη είχε ήδη αρχίσει να αυξάνεται ενόψει της επικείμενης πεζοδρόμησης του κέντρου της πόλης και συνεχίζει να αυξάνεται με μεγάλους ρυθμούς τώρα που αυτή ολοκληρώνεται. Είναι λοιπόν αναγκαία η τοποθέτηση συγκεκριμένων θέσεων στάθμευσης για τα ποδήλατα καθώς ήδη έχει παρατηρηθεί το φαινόμενο οι ιστοί φωτισμού να παίζουν αυτό το ρόλο έχοντας η κάθε μία δεμένα πάνω της πολλές φορές ακόμη και 4 ποδήλατα τα οποία ενίοτε καταλαμβάνουν εισόδους καταστημάτων και κτηρίων ή τους οδηγούς τυφλών που υπάρχουν στους πεζόδρομους. Πρέπει βέβαια να τονιστεί ότι οι θέσεις στάθμευσης των ποδηλάτων πρέπει να είναι όχι μόνο πέριξ του πεζοδρομημένου κέντρου αλλά και σε αρκετά σημεία εντός αυτού καθώς το ποδήλατο είναι το μόνο μέσο μετακίνησης που επιτρέπεται να διέρχεται από τους πεζοδρόμους.

➤ Φύτευση των πεζοδρομημένων οδών

Το βασικότερο στοιχείο που μπορεί να επισημάνει κανείς για τους δύο νέους μεγάλους πεζοδρόμους της Τρίπολης είναι η παντελής έλλειψη πρασίνου, καθώς δεν έχει γίνει καμία φύτευση σε αυτούς με αποτέλεσμα να αποτελούν άχρωμους και ψυχρούς χώρους.

Προτείνεται, λοιπόν, η φύτευση των πεζοδρόμων είτε με μικρά κυπαρισσοειδή φυτά όπως η τούγια και ο τάξος, είτε με αιθαλή χαμηλής φύσεως και ελεγχόμενης ανάπτυξης, όπως η κουμαριά και η αγγελική (ή η αγγελική νάνα). Τα φυτά αυτά είναι ανθεκτικά στο ορεινό κλίμα της πόλης και μπορούν να τοποθετηθούν εκατέρωθεν του κεντρικού καταστρώματος των πεζοδρόμων κατ' αντιστοιχία με τους ιστούς φωτισμού.

Η φύτευση των οδών χρησιμεύει στη διατήρηση ενός δροσερού κλίματος στους χώρους του κέντρου κατά τους θερινούς μήνες που η θερμοκρασία είναι υψηλότερη ενώ παράλληλα συμβάλλει και στην αισθητική αναβάθμισή του. Προτείνεται για τους δύο νέους πεζόδρομους και μόνο και όχι για τις ήδη πεζοδρομημένες περιοχές όπως η οδός Δεληγιάννη ή τα Κλωνατζίδικα καθώς εκεί το πλάτος των πεζοδρόμων δεν επαρκεί για φύτευση.

➤ Τοποθέτηση σημείων στάσης για τους χρήστες του κέντρου καθώς και κάδων απορριμμάτων.

Μια βασική παρατήρηση που μπορεί να γίνει στη μορφή που έχει πάρει πλέον το ιστορικό κέντρο της Τρίπολης, είναι η έλλειψη σημείων στάσης (καθιστικά, κιόσκια) για τους πεζούς και τους ποδηλάτες. Στην πλατεία Πετρινού η έλλειψη αυτή είναι εμφανέστερη καθώς οι διερχόμενοι χρήστες της πλατείας αναγκάζονται να κάθονται είτε στα σκαλιά του Θεάτρου, είτε στα τοιχώματα της νεροσυρμής, ενώ και κάτω από το στέγαστρο της πλατείας ο χώρος είναι κενός. Πρόσφατα τοποθετήθηκαν 4 μαρμάρια καθιστικά στην πλατεία, ωστόσο η έλλειψη δεν έχει καλυφθεί πλήρως.

Είναι λοιπόν αναγκαίο να τοποθετηθούν επιπλέον καθιστικά και στην πλατεία αλλά και σε συγκεκριμένα επιλεγμένα σημεία των πεζοδρόμων, όπως στη συμβολή των οδών Εθνικής Αντίστασης και Τάσου Σεχιώτη, επί της οδού Δεληγιάννη, πλησίον του Ι.Ν. Νεομάρτυρα Παύλου, εμπροσθεν του Ι.Ν. Αγ. Παρασκευής επί της οδού Εθνικής Αντίστασης, αλλά και στην συμβολή της Τάσου Σεχιώτη με τον πεζόδρομο της Δημητρακοπούλου.

Επιπρόσθετα, στην πλατεία Άρεως θα μπορούσαν να τοποθετηθούν και κιόσκια, κατασκευές που θα ταιριάζουν με την αρχιτεκτονική και την αισθητική της πλατείας, και θα μπορούσαν να αποτελέσουν σημείο στάσης για περισσότερα των 2 ή 3 ατόμων. Τα

κίσκια αυτά προσφέρουν σκίαση κατά τις πρωινές ώρες ενώ αποτελούν και χώρους χαλάρωσης για τους χρήστες της πλατείας.

Πρόσφατα τοποθετήθηκαν μικροί κάδοι απορριμμάτων κατά μήκος των νέων πεζοδρόμων ωστόσο χρειάζονται μερικοί ακόμη και ιδίως επί των πλατειών προκειμένου να διασφαλισθεί η καθαριότητα του χώρου όπως επίσης και να λειτουργήσει το σύστημα των βυθιζόμενων κάδων που έχουν τοποθετηθεί.

➤ Αποκατάσταση και αξιοποίηση υπαρχόντων χώρων πρασίνου

Όλα τα τμήματα του πάρκου που περιβάλλει την πλατεία Άρεως βρίσκονται στην ίδια μη καλή κατάσταση. Η ανάγκη των κατοίκων για χρήση των χώρων πρασίνου επιβάλλει την αποκατάσταση αυτών των χώρων και την αξιοποίησή τους. Στα πλαίσια αυτής της αποκατάστασης μπορούν να γίνουν οι εξής παρεμβάσεις:

- Εξέταση των δέντρων και των φυτών των πάρκων και καθαρισμός τους από τα μη υγιή. Αντικατάσταση όσων δέντρων ή φυτών απομακρυνθούν, με νέα.
- Κατασκευή νέου ολοκληρωμένου συστήματος ποτίσματος των Πάρκων.
- Όπου υπάρχουν κατεστραμμένα ή παλιά παγκάκια, αντικαθίστανται με νέα ενώ τοποθετούνται επιπλέον παγκάκια και σε θέσεις που παλιότερα δεν υπήρχαν. Παράλληλα τοποθετούνται κάδοι απορριμμάτων σε όλους τους χώρους του πάρκου καθώς και νέοι και περισσότεροι φωτιστικοί ιστοί κατά μήκος των περιπάτων.
- Σύνταξη και υλοποίηση ολοκληρωμένης μελέτης για τη φύτευση λουλουδιών σε όλη την έκταση του πάρκου προκειμένου να δοθεί χρώμα στο χώρο. Το έδαφος στους χώρους εκτός των περιπάτων όπου φύονται τα δέντρα και οι θάμνοι των, προτείνεται να επιστρωθεί με χλοοτάπητα για την αισθητική και ουσιαστική αναβάθμιση του πάρκου.
- Περιφράξη των χώρων των πάρκων με κατασκευή χαμηλού μαντρότοιχου και τοποθέτηση κάγκελων πάνω σε αυτόν. Παράλληλα προτείνεται ο καθορισμός συγκεκριμένων σημείων εισόδου και εξόδου από το Πάρκο προκειμένου να είναι ευκολότερος και ο έλεγχος του χώρου.

➤ Αποκατάσταση κατασκευαστικών ατελειών

Πριν την παραλαβή του έργου από το Δήμο, είναι απαραίτητος ο εξονυχιστικός έλεγχος του προκειμένου να εντοπιστούν και να διορθωθούν οποιοσδήποτε κατασκευαστικές ατέλειες υπάρχουν. Ήδη παρατηρούνται ανωμαλίες στην επιφάνεια των πεζοδρόμων, κακοτεχνίες στα σημεία καμπής των γρανιτικών κρασπέδων, μεγάλα κενά μεταξύ των κυβόλιθων σε πολλά σημεία των πεζοδρόμων, φωτιστικοί ιστοί που δε δουλεύουν. Πιθανόν να υπάρχουν και άλλα προβλήματα που ακόμη δεν έχουν κάνει την εμφάνισή τους, οπότε είναι απαραίτητος ο καλός έλεγχος του έργου προκειμένου να μην υπάρξει κανένα πρόβλημα στη χρήση του.

➤ Δημιουργία μονάδας ανθρώπινου δυναμικού, αποκλειστικά για τη φροντίδα και τη συντήρηση του νέου κέντρου και για την τήρηση της τάξης σε αυτό

Σε μια τέτοια τόσο μεγάλη πολεοδομική παρέμβαση εξίσου σημαντική με την καλή και προσεκτική κατασκευή της είναι και η συντήρησή της. Ειδικά κατά την πρώτη περίοδο της χρήσης του έργου, όπου οι άνθρωποι γνωρίζονται με αυτό και προσαρμόζονται στη νέα πραγματικότητα και το έργο περνάει την πρώτη σκληρή δοκιμασία του, είναι απαραίτητο να υπάρχει άμεση φροντίδα και έλεγχος. Προς την κατεύθυνση αυτή, προτείνεται η δημιουργία μιας νέας μονάδας ανθρώπινου δυναμικού που θα έχει υπό την ευθύνη της αποκλειστικά τους χώρους του νέου Ιστορικού Κέντρου.

Η μονάδα αυτή αποτελείται από 2 τμήματα. Το τμήμα ελέγχου και το τμήμα αποκατάστασης. Το τμήμα ελέγχου περιπολεί πεζό ή με ποδήλατα σε όλους τους χώρους του κέντρου (πλατείες, πεζοδρόμους και πάρκα) ελέγχοντας και παρατηρώντας την κατάσταση σε αυτούς. Για το οποιοδήποτε πρόβλημα παρατηρεί απευθύνεται αναλόγως.

Σε περίπτωση που παρατηρούνται νομικές παραβάσεις ειδοποιεί άμεσα την Αστυνομία. Τέτοιες περιπτώσεις μπορεί να είναι η διέλευση οχημάτων από τους

πεζοδρόμους, η τροφοδοσία των καταστημάτων σε ώρες μη προβλεπόμενες και χωρίς άδεια, η παραβίαση από τα καταστήματα των ορίων ανάπτυξης των τραπεζοκαθισμάτων, οι βανδαλισμοί στους χώρους του κέντρου, η παράνομη αφισκοκόλληση κ.λπ. Προτείνεται μάλιστα οι υπάλληλοι αυτού του τμήματος να έχουν τη δυνατότητα ελέγχου των παραβάσεων και κατά περιπτώσεις τη δυνατότητα άμεσης επιβολής σχετικού προστίμου.

Σε περίπτωση που παρατηρούνται φθορές (φυσικές ή μη) στους χώρους του κέντρου το τμήμα ελέγχου ειδοποιεί το τμήμα αποκατάστασης το οποίο πρέπει να έρχεται άμεσα και να αποκαθιστά το πρόβλημα. Τέτοια προβλήματα μπορεί να είναι οι μικρές φθορές στην επιφάνεια των πεζοδρόμων (π.χ. αντικατάσταση κυβόλιθων) οι καμένοι λαμπτήρες στους ιστούς φωτισμού, οι βλάβες στα συστήματα λειτουργίας των σιντριβανιών, τα γκράφιτι στους χώρους του κέντρου, τα σπασμένα παγκάκια ή οι κατεστραμμένοι/λερωμένοι κάδοι απορριμμάτων, τα ξεραμένα λουλούδια και φυτά στους χώρους του κέντρου και στα πάρκα κ.λπ. Σε περίπτωση που το πρόβλημα είναι σοβαρότερο ή μεγαλύτερο από μια απλή αποκατάσταση, το τμήμα αποκατάστασης απευθύνεται στις τεχνικές υπηρεσίες του Δήμου.

Τέλος, παράλληλα με τα δύο αυτά τμήματα, προτείνεται και η δημιουργία ενός τρίτου τμήματος το οποίο ονομάζεται τμήμα καθαριότητας. Το τμήμα αυτό, σε συνεργασία και με τις υπηρεσίες καθαριότητας του Δήμου, φροντίζει να είναι διαρκώς καθαροί όλοι οι χώροι του κέντρου. Στους χώρους ευθύνης του περιλαμβάνονται οι πεζόδρομοι, τα πάρκα, οι πλατείες και τα σιντριβάνια.

Η ύπαρξη αυτής της μονάδας ανθρώπινου δυναμικού είναι αναγκαία και μάλιστα η αρχή της λειτουργίας της πρέπει να είναι ταυτόχρονη με την ολοκλήρωση της κατασκευής του έργου. Ο πολίτης έχει ανάγκη κάποιον να του δημιουργήσει τις συνήθειες με τις οποίες θα λειτουργεί σ' αυτήν τη νέα πραγματικότητα και παράλληλα επιθυμεί να δει θέληση εκ μέρους του Δήμου να προστατεύσει το έργο που δημιουργήθηκε με το δημόσιο χρήμα. Μόνο έτσι θα αποκτήσει υπεύθυνη συνείδηση και στάση απέναντι στο έργο και θα το σεβαστεί ενώ παράλληλα και το έργο μόνο έτσι θα μπορέσει να είναι λειτουργικό και βιώσιμο.

#### **4.4 Προτάσεις στην κατεύθυνση της ανθρώπινης, διαφορετικής, πολιτισμικής πόλης**

Με την ανάπτυξη που ολοκληρώνεται, το Ιστορικό Κέντρο της Τρίπολης, ο χώρος δηλαδή από τον οποίο διέρχεται καθημερινά η πλειοψηφία των κατοίκων της, αλλάζει τελείως μορφή και τρόπο λειτουργίας. Οι κάτοικοι καλούνται να προσαρμοστούν σε ένα νέο τρόπο ζωής, σε μια νέα καθημερινότητα και φιλοσοφία διαβίωσης. Συχνά διατυπώνεται η άποψη ότι με αυτήν την ανάπτυξη, η Τρίπολη αποκτά ταυτότητα και χαρακτήρα. Η άποψη αυτή θα πρέπει να θεωρηθεί εσφαλμένη, καθώς η πόλη έχει και ταυτότητα και προσωπικότητα, στοιχεία τα οποία έχουν χτιστεί και προσδιοριστεί σταδιακά κατά τη διάρκεια της ιστορίας της. Η ανάπτυξη αυτή δεν προσφέρει ταυτότητα στην πόλη, αλλά δίνει μια πιο οργανωμένη και σύγχρονη μορφή στην καθημερινότητα των κατοίκων της. Μια μορφή που βασίζεται στις σύγχρονες ευρωπαϊκές και διεθνείς πολεοδομικές τάσεις και καθιστά την πόλη πιο ζωντανή και ευχάριστη για τον πολίτη βελτιώνοντας συνολικά το επίπεδο ζωής του.

Μια πολεοδομική παρέμβαση όπως αυτή που τώρα ολοκληρώνεται στο κέντρο της Τρίπολης, δεν αλλάζει μόνο το χώρο στον οποίο πραγματοποιείται αλλά προκαλεί συνολικές αλλαγές στην ισορροπία της ζωής της πόλης σε όλη την έκτασή της, δημιουργώντας σιγά σιγά μια νέα πραγματικότητα. Πέρα από τις αλλαγές που άμεσα προκαλούνται, η ανάπτυξη αυτή δίνει τη δυνατότητα και για πολλές ακόμη παρεμβάσεις στον αστικό ιστό οι οποίες μπορούν να αναβαθμίσουν περισσότερο την ποιότητα ζωής των κατοίκων της πόλης καθώς βοηθούν στην καλύτερη οργάνωση του χώρου της σε επίπεδο γειτονιών ενώ παράλληλα

δίνει μια πολύ καλή δυνατότητα στην Τρίπολη να γίνει πραγματικά μια πόλη ανθρώπινη, διαφορετική και πολιτισμική. Ορισμένες προτάσεις που μπορούν να γίνουν προς την κατεύθυνση αυτής της μορφής πόλης είναι και οι ακόλουθες.

#### **4.4.1 Περαιτέρω πεζοδρομήσεις και αναπλάσεις πλατειών – Χώροι στάθμευσης**

Οι πεζοδρομήσεις που ήδη ολοκληρώνονται στην Τρίπολη, θα πρέπει να θεωρηθούν ως το πρώτο στάδιο των παρεμβάσεων που θα πρέπει να γίνουν στο Ιστορικό Κέντρο της πόλης. Όπως έχουμε προαναφέρει, ως «Ιστορικό Κέντρο» της Τρίπολης ορίζεται ο χώρος που προσδιορίζουν οι πλατείες Άρεως, Κολοκοτρώνη, Βαλτετσίου και Ανεξαρτησίας, συμπεριλαμβανομένων των πλατειών Πετρινού και Αγ. Βασιλείου και των κεντρικών οδών Εθνικής Αντίστασης, Τάσου Σεχιώτη, Εθνομαρτύρων, Τζόρτζ Ουάσιγκτον και Γεωργίου Α'. Οι χώροι αυτοί πρέπει να αποδοθούν στο σύνολό τους στον πεζό και τον ποδηλάτη με απομάκρυνση των οχημάτων και τον μοτοσικλετών από αυτούς, ενώ παράλληλα είναι επιβεβλημένη η αναδιαμόρφωση και ανάπλαση των 4 πλατειών που απομένουν (Βαλτετσίου, Κολοκοτρώνη, Ανεξαρτησίας και Αγ. Βασιλείου) καθώς και η μέριμνα για χώρους στάθμευσης. Με βάση όλα τα παραπάνω προτείνονται οι ακόλουθες περαιτέρω παρεμβάσεις στους χώρους του ιστορικού κέντρου:

- Υλοποίηση της ήδη υπάρχουσας μελέτης βιοκλιματικής ανάπλασης των οδών Εθνομαρτύρων και Γεωργίου Α' καθώς και της πλατείας Αγ. Βασιλείου. Η μελέτη αυτή περιλαμβάνει πεζοδρόμηση με παράλληλη φύτευση των δύο οδών καθώς και των οδών περιμετρικά του Ι.Ν. Αγ. Βασιλείου, ανάπλαση της πλατείας Αγ. Βασιλείου και ενοποίησή της με τις στοές που βρίσκονται περιμετρικά αυτής καθώς και πεζοδρόμηση του μικρού τμήματος της οδού Ουάσιγκτον, από την πλατεία Αγ. Βασιλείου μέχρι την οδό Ταξιαρχών. Ο όρος «βιοκλιματική» χαρακτηρίζει μία ανάπλαση όταν προβλέπεται σε αυτή φύτευση, υγρό στοιχείο και χρήση οικολογικών υλικών. Οι πεζόδρομοι λοιπόν που δημιουργούνται στο πλαίσιο αυτής της ανάπλασης θα έχουν φύτευση και θα είναι επιστρωμένοι με κυβόλιθους οικολογικής κατασκευής που απορροφούν θερμότητα το καλοκαίρι και εκπέμπουν το χειμώνα. Παράλληλα προβλέπεται και η δημιουργία νέου υδάτινου χώρου στην πλατεία Αγ. Βασιλείου.
- Ανάπλαση της πλατείας Κολοκοτρώνη με δημιουργία υπόγειου χώρου στάθμευσης τουλάχιστον 2 ορόφων. Η πλατεία ενοποιείται με τα κτήρια που βρίσκονται στη δυτική της πλευρά (πρώην ξενοδοχείο «Σεμίραμις», ξενοδοχείο «Arcadia Hotel», Γυάλινο κτήριο κ.λπ.) καθώς και με τον πεζόδρομο της οδού Γεωργίου Α', ενώ δημιουργείται είσοδος για το υπόγειο πάρκινγκ στη βόρεια πλευρά της πλατείας και έξοδος στη νότια. Στην επιφάνεια της πλατείας δημιουργείται χώρος πρασίνου με παγκάκια και σιντριβάνι. Παράλληλα προτείνεται η μετονομασία της σε πλατεία Κώστα Καρυωτάκη, προς τιμήν του σπουδαίου Τριπολίτη ποιητή, σε συνδυασμό με την τοποθέτηση σε αυτή ενός ανδριάντα του ποιητή ο οποίος θα πρέπει να είναι και το επίκεντρο της αρχιτεκτονικής της πλατείας.
- Ανάπλαση της πλατείας Ανεξαρτησίας με τη δημιουργία σε αυτήν υπόγειου χώρου στάθμευσης 2 ορόφων. Η πλατεία ενοποιείται με τα κτήρια που βρίσκονται στη νότια και ανατολική πλευρά της (μέγαρο Βράτιμου, κτήριο Περιφέρειας Πελοποννήσου κ.λπ.) καθώς και με τον πεζόδρομο της οδού Εθνομαρτύρων ενώ δημιουργείται είσοδος για το υπόγειο πάρκινγκ στην νοτιοδυτική πλευρά της πλατείας και έξοδος στη βορειοανατολική. Στην επιφάνεια της πλατείας δημιουργείται νέος χώρος πρασίνου στον οποίο τοποθετείται το νέο μνημείο της Εθνικής Αντίστασης που κατασκευάστηκε πρόσφατα και το οποίο θα αποτελεί και το κυρίαρχο αρχιτεκτονικό στοιχείο της πλατείας. Παράλληλα τοποθετείται παραπλευρώς η στήλη με τα ονόματα των απαγχονισθέντων

της οδού Ταξιαρχών ενώ προτείνεται και η δημιουργία σιντριβανιού περιμετρικά του μνημείου της αντίστασης.

- Πεζοδρόμηση της οδού Τζορτζ Ουάσιγκτον από την πλατεία Αγ. Βασιλείου ως την πλατεία Βαλτετσίου με παράλληλη απαγόρευση της κυκλοφορίας των οχημάτων και τον μοτοσυκλετών σε αυτή. Ο πεζόδρομος επιστρώνεται με οικολογικούς κυβόλιθους που απορροφούν θερμότητα το καλοκαίρι και εκπέμπουν το χειμώνα ενώ παράλληλα διατηρείται η υπάρχουσα φύτευση με αντικατάσταση των δέντρων που κρίνονται ως ασθενή. Παράλληλα προτείνεται και η πεζοδρόμηση και φύτευση των οδών Δημητσάνης και Υψούντος (τμήμα από Οδό Δεκάζου μέχρι Ουάσιγκτον) με την κυκλοφορία των οχημάτων να επιτρέπεται σε αυτές τις οδούς μόνο για τους μόνιμους κατοίκους της οδού.
- Ανάπλαση της πλατείας Βαλτετσίου με τη δημιουργία σε αυτήν υπόγειου χώρου στάθμευσης 3 ορόφων. Στην πλατεία αυτή γίνεται η μεγαλύτερη Λαϊκή αγορά της πόλης και κατά συνέπεια η ανάγκη ενός μεγάλου υπόγειου χώρου στάθμευσης είναι επιτακτική. Η πλατεία ενοποιείται με όλα τα γύρω από αυτήν κτήρια, ενώ παράλληλα ενοποιείται και ως σύνολο καθώς η οδός Καλαμάτας που τη διασχίζει και τμήμα της οδού Πελοπίδα που διχοτομεί το δυτικό της τμήμα εντάσσονται στην όλη επιφάνεια της πλατείας. Στο σημείο επαφής της πλατείας με την οδό Καλαμάτας, δημιουργείται είσοδος έξοδος για τον υπόγειο χώρο στάθμευσης, ενώ παράλληλα στον κενό χώρο όπισθεν των κτηρίων (σε σχήμα «Γ») της δημοτικής αγοράς δημιουργούνται ανεγκυστήρες εισόδου - εξόδου των χρηστών του χώρου στάθμευσης σε αυτόν. Η επιφάνεια της πλατείας πρέπει να επιστρωθεί με υλικά μεγάλης αντοχής καθώς λόγω της Λαϊκής Αγοράς δέχεται έντονη καταπόνηση. Παράλληλα, για τον ίδιο λόγο, δε συνιστάται να τοποθετηθούν παγκάκια και λοιπά σημεία στάσης εντός του χώρου της πλατείας, παρά μόνο περιμετρικά και ενδεχομένως σε ένα και μόνο κεντρικό της σημείο, ενώ προτείνεται και η δημιουργία μόνιμων καλαίσθητων και συγκεκριμένων χώρων για τους πάγκους της λαϊκής (κιόσκια) που θα ταιριάζουν και στην αισθητική της πλατείας. Τέλος το τμήμα της οδού Πελοπίδα από την οδό Καλαμάτας ως την οδό Δεκάζου και το τμήμα της οδού Υψηλάντη από την πλατεία ως την οδό Κωνσταντόπουλου πεζοδρομούνται και εντάσσονται στην πλατεία.
- Πεζοδρόμηση των οδών Νεομάρτυρος Δημητρίου και Παλαιολόγου (τμήμα από οδό Εθνικής Αντίστασης ως οδό Πατριάρχη Γρηγορίου Ε') καθώς πλέον δεν έχουν χρηστική αξία ως οδοί αφού οδηγούν σε πεζόδρομους. Η πεζοδρόμηση προτείνεται να είναι όμοιας αισθητικής με τους πεζόδρομους στους οποίους καταλήγουν αυτές οι οδοί.
- Συνέχιση της πεζοδρόμησης της οδού Εθνικής Αντίστασης μέχρι την οδό Παπαρηγοπούλου με παράλληλη κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης 3 ορόφων. Η πεζοδρόμηση αυτή, προτείνεται να ακολουθήσει την αρχιτεκτονική των πεζοδρομήσεων των οδών περιφερειακά της πλατείας Άρεως (Δημητρακοπούλου, Οικονομίδου κ.λπ.) και όχι αυτή των οδών Εθνικής Αντίστασης και Τάσου Σεχιώτη. Με την πεζοδρόμηση αυτή ενοποιείται ο χώρος γύρω από το Δικαστικό Μέγαρο με το υπόλοιπο δίκτυο πεζοδρόμων, η πεζοδρόμηση της οδού Εθνικής Αντίστασης φτάνει στο ίδιο σημείο με εκείνη της οδού Τάσου Σεχιώτη, ενώ ενώνεται πλέον το Πάρκο της πόλης σε ένα ενιαίο σύνολο χωρίς να το διασχίζουν αυτοκίνητα. Παράλληλα δημιουργείται υπόγειος χώρος στάθμευσης στο τμήμα της οδού Εθνικής Αντίστασης, από την οδό Παπαρηγοπούλου ως την οδό Οικονομίδου και με πλάτος όσο το συνολικό πλάτος δρόμου, πεζοδρομίων και μιας μικρής ζώνης επί των πάρκων και στη συμβολή των οδών Παπαρηγοπούλου και Εθνικής Αντίστασης δημιουργείται το σημείο εισόδου - εξόδου σε αυτόν. Τέλος προτείνεται η επέκταση των πεζοδρομήσεων των οδών Οικονομίδου και Δημητρακοπούλου ως την οδό Αποστολόπουλου, με την ίδια αρχιτεκτονική καθώς τα τμήματα αυτά δε θα έχουν πλέον κάποια χρηστική αξία αφού θα οδηγούν σε πεζόδρομους.

#### 4.4.2 Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις

Όλες οι αλλαγές που γίνονται στην πόλη μέσα από την ανάπλαση που είναι ήδη σε εξέλιξη αλλά και όσες προτείνονται να γίνουν με την παρούσα εργασία, επιφέρουν και πολλές ακόμη αλλαγές στην κυκλοφοριακή πραγματικότητα της πόλης. Οι αλλαγές αυτές έγκεινται τόσο σε οδούς στις οποίες πλέον το αυτοκίνητο απαγορεύεται όσο και σε αντιδρομήσεις ή μονοδρομήσεις άλλων δρόμων οι οποίες διευκολύνουν την κίνηση των οχημάτων στην πόλη με βάση τη νέα πραγματικότητα που διαμορφώνεται. Παρακάτω παρουσιάζονται συγκεκριμένες παρεμβάσεις μέσα στην πόλη που προτείνεται να γίνουν για τη βελτίωση της κυκλοφορίας των οχημάτων.

- Ολοκλήρωση της Περιφερειακής οδού της πόλης, με κατασκευή του τμήματος από την οδό Δαβάκη ως το Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο της πόλης. Με τη νέα πραγματικότητα που διαμορφώνεται στο κέντρο της πόλης η φιλοσοφία κίνησης των οχημάτων εντός του αστικού ιστού αλλάζει ολοκληρωτικά. Οι κάτοικοι της πόλης είχαν συνηθίσει σε μία καθημερινότητα όπου οι μετακινήσεις τους μέσα στην πόλη γίνονταν διασχίζοντάς την και όχι με περιφερειακή κίνηση. Τώρα με το νέο κέντρο όπως αυτό διαμορφώνεται και όπως προτείνεται να διαμορφωθεί με την παρούσα διπλωματική η κάθετη κίνηση των οχημάτων μέσα στην πόλη καθίσταται εξαιρετικά δύσκολη. Συνεπώς, τα οχήματα πρέπει πλέον να κινούνται περιφερειακά της πόλης, στην περιφερειακή λεωφόρο, και μέσω αυτής να μετακινούνται από το ένα σημείο της στο άλλο. Έτσι η ανάγκη ολοκλήρωσης της κατασκευής του βορειοδυτικού τμήματος της περιφερειακής οδού είναι επιτακτική. Ο δρόμος που υλοποιείται αποτελεί λεωφόρο με δύο λωρίδες ανά ρεύμα κυκλοφορίας και διαχωριστική νησίδα, σύμφωνα και με την υπόλοιπη περιφερειακή οδό που ήδη υπάρχει.
- Στην ανατολική και νοτιοανατολική πλευρά της πόλης προτείνεται η μονοδρόμηση της οδού Γρηγορίου Λαμπράκη από τη συμβολή της με την οδό Αταλάντης μέχρι την πλατεία Κολοκοτρώνη και με κατεύθυνση προς την πλατεία. Παράλληλα διατηρείται η διπλή κατεύθυνση της οδού Ελευθερίου Βενιζέλου. Κατά συνέπεια η πόλη διατηρεί δύο εισόδους προς την πλατεία Κολοκοτρώνη ( και τον υπόγειο χώρο στάθμευσης που θα βρίσκεται σε αυτή ) ενώ διατηρεί μία κύρια έξοδο προς την περιφερειακή λεωφόρο της πόλης.
- Επί των κύριων πεζοδρόμων (οδοί Εθνικής Αντίστασης, Τάσου Σεχιώτη, Ουάσινγκτον, Γεωργίου Α', Εθνομαρτύρων, Δημητρακοπούλου και Οικονομίδου απαγορεύεται καθολικά η κίνηση οχημάτων και μοτοσυκλετών. Στις υπόλοιπες πεζοδρομημένες οδούς η κίνηση των οχημάτων (αλλά όχι η στάθμευση) επιτρέπεται μόνο για τους μόνιμους κατοίκους. Σε όλους τους πεζοδρόμους επιτρέπεται όλο το 24ωρο η διέλευση των οχημάτων έκτακτης ανάγκης (ασθενοφόρα, αστυνομικά, πυροσβεστικά κλπ) και σε συγκεκριμένες προσυμφωνημένες με το Δήμο ώρες επιτρέπεται η διέλευση των οχημάτων τροφοδοσίας.
- Οι οδοί που διασχίζουν τον πεζόδρομο της οδού Εθνομαρτύρων διατηρούνται ως έχουν. Τα αυτοκίνητα δηλαδή επιτρέπεται να περνάνε πάνω απ' το κατάστρωμα του πεζοδρόμου αλλά με χαμηλή ταχύτητα της τάξεως των 20 χλμ/ώρα.
- Ως κεντρικά σημεία δυνατής εισόδου στην πόλη απ' την περιφερειακή οδό ορίζονται οι οδοί Καλαβρύτων, Ναυπλίου, Σπάρτης, Καλαμάτας και Ερυθρού Σταυρού. Ως δευτερεύοντα σημεία ορίζονται οι οδοί Παλαντίου (προτείνεται μονοδρόμηση της οδού απ' την οδό Μεταμορφώσεως μέχρι την Περιφερειακή με αντίστοιχη κατεύθυνση κίνησης), Ταξιαρχών, Ισμήνης, Καραϊσκάκη, Επαμεινώνδα και Μαινάλου.
- Κατά περιοχές προτείνεται η αξιολόγηση της υπάρχουσας κυκλοφοριακής ρύθμισης και ανακατατάξεις στους δρόμους όπου κρίνεται αναγκαίο. Οι όποιες αλλαγές γίνουν πρέπει



να έχουν ως στόχο να οδηγούν τα οχήματα απ' τις γειτονίες προς τις οδούς εισόδου και εξόδου στην πόλη και κατά συνέπεια στην περιφερειακή οδό.

#### **4.4.3 Δίκτυο ποδηλατόδρομων**

Όπως προαναφέραμε σε προηγούμενες παραγράφους η χρήση του ποδηλάτου στην πόλη τα τελευταία χρόνια έχει αυξηθεί κατακόρυφα. Με το νέο τύπο κέντρου που προτείνεται να διαμορφωθεί στην πόλη η αύξηση αναμένεται να γίνει ακόμη εντονότερη. Συνεπώς η ύπαρξη ποδηλατοδρόμων στην πόλη δεν πρέπει να αντιμετωπιστεί απλώς ως μία ευρωπαϊκή τάση και μόδα αλλά η δημιουργία τους πρέπει να είναι αποτέλεσμα ενός οργανωμένου σχεδιασμού. Η Τρίπολη προσφέρεται λόγω του μικρού της μεγέθους για την οργανωμένη δημιουργία ενός μητροπολιτικού δικτύου ποδηλατόδρομων στα πρότυπα πολλών ευρωπαϊκών πόλεων. Θεωρώντας δεδομένη τη δυνατότητα διέλευσης των ποδηλάτων απ' τις πεζοδρομημένες οδούς, η λογική του δικτύου αυτού θα πρέπει να είναι η σύνδεση του πεζοδρομημένου κέντρου με την περιφερειακή οδό. Προτείνεται η δημιουργία ενός κεντρικού κυκλικού ποδηλατόδρομου επί της περιφερειακής οδού και παράλληλα η σύνδεση του πεζοδρομημένου κέντρου με αυτή μέσω ποδηλατόδρομων που θα διέρχονται απ' τις οδούς Γρηγορίου Λαμπράκη, Καλαβρύτων, Καραϊσκάκη, Ερυθρού Σταυρού, Καλαμάτας, Σπάρτης και Ναυπλίου. Εντός του αστικού ιστού, όπου η κατασκευή των ποδηλατόδρομων είναι αδύνατο να γίνει μέσω κατασκευής ειδικής διαχωριστικής νησίδας απ' το δρόμο, προτείνεται η οριοθέτησή τους με σήμανση επί του εδάφους. Το μέτρο αυτό θα μπορούσε να εφαρμοστεί στις οδούς Ταξιαρχών, Παλαντίου, Πατριάρχη Γρηγορίου Ε', Μαινάλου και Επαμεινώνδα. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι ο σχεδιασμός του δικτύου των ποδηλατόδρομων θα πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις περιοχές της πόλης, ακόμα κι εκείνες που είναι ενταγμένες στο νέο Γ.Π.Σ., άσχετα απ' το αν αυτές έχουν οικοδομηθεί ή όχι.

#### **4.4.4 Δίκτυο αστικών συγκοινωνιών**

Κατά την παρουσίαση της σημερινής πραγματικότητας στην Τρίπολη αναφερθήκαμε στην πλήρη απουσία των αστικών συγκοινωνιών απ' την πόλη. Οι αστικές συγκοινωνίες είναι αναγκαίες με βάση τη μορφή που παίρνει η πόλη μετά τις παρεμβάσεις καθώς πολλές κοινωνικές ομάδες δεν έχουν τη δυνατότητα μετακίνησης με ποδήλατο ή αυτοκίνητο εντός της πόλης. Προτείνεται λοιπόν η δημιουργία ενός δικτύου αστικών συγκοινωνιών το οποίο με διαφορετικές λεωφορειακές γραμμές θα καλύπτει όλες τις περιοχές της, συνδέοντάς την ασφαλώς και με σημεία υψηλού ενδιαφέροντος εκτός του κεντρικού αστικού ιστού (ΚΤΕΛ, κτίρια ΙΚΑ, γήπεδο ΑΣΤΕΡΑ, Άσος Αγίου Γεωργίου, Άσος Κάρτσοβας, Πανεπιστήμιο) , με κίνηση των οχημάτων επί των πέντε κεντρικών οδικών αρτηριών της πόλης (Καλαβρύτων, Ερυθρού Σταυρού, Καλαμάτας, Γρηγορίου Λαμπράκη, Ελευθερίου Βενιζέλου) και της περιφερειακής οδού. Παράλληλα προτείνεται η χρήση ενός ειδικού μικρού οχήματος που θα εντάσσεται στις αστικές συγκοινωνίες και θα κινείται αποκλειστικά εντός του πεζοδρομημένου κέντρου της πόλη διευκολύνοντας τη μετακίνηση σε αυτό ευπαθών κοινωνικών ομάδων όπως ηλικιωμένοι, άτομα με κινητικά προβλήματα, έγκυες γυναίκες.

#### **4.4.5 Δημιουργία κέντρων-δορυφόρων του ιστορικού κέντρου**

Η Τρίπολη είναι μία πόλη που διαρκώς επεκτείνεται. Η επέκτασή της αυτή γίνεται προς όλες τις κατευθύνσεις αλλά είναι λιγότερο έντονη προς τη δυτική πλευρά της πόλης εξαιτίας των εδαφικών ανωμαλιών που υπάρχουν εκεί λόγω του όρους Μαίναλο. Ζητούμενο σ' αυτή την πόλη είναι η δημιουργία κέντρων δευτέρου βαθμού τα οποία θα μπορούν να αποτελούν πυρήνα συγκέντρωσης για τις γειτονίες της πόλης χωρίς να χρειάζεται οι πολίτες να βρεθούν υποχρεωτικά στο ιστορικό κέντρο της πόλης. Τέτοια σημεία που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως κέντρα-δορυφόροι του ιστορικού κέντρου της πόλης είναι τα παρακάτω:

- Στη βορειοδυτική πλευρά της πόλης η πλατεία Αγίας Βαρβάρας η οποία συνδυαζόμενη και με την πλατεία Σέχι που βρίσκεται παραπλεύρως δημιουργούν ένα δυνατό πυρήνα για την περιοχή του Σεχίου. Προτείνεται η πεζοδρόμηση της οδού Αγίας Βαρβάρας η οποία περιβάλλει την πλατεία προκειμένου να ενοποιηθεί ο χώρος της πλατείας με τον περίβολο του Ι.Ν. Αγίας Βαρβάρας.
- Στη βορειοανατολική πλευρά της πόλης, στην περιοχή Μπασιάκου, η πλατεία Μαντινείας, η οποία σε συνδυασμό με το σχολικό συγκρότημα του 3<sup>ου</sup> Γυμνασίου-3<sup>ου</sup> Λυκείου της πόλης και τον Ι.Ν. Αγίου Ραφαήλ, δημιουργούν ακόμη ένα δυνατό κέντρο δορυφόρο για την πόλη. Για την περιοχή αυτή προτείνεται η πεζοδρόμηση της οδού Δήμητρος απ' την οδό Ρήγα Φεραίου ως την οδό Μαντινείας προκειμένου να ενωθεί η πλατεία με τον περίβολο του ναού και να μεγαλώσει ο δημόσιος χώρος.
- Στη νοτιοανατολική πλευρά της πόλης το Άλσος, το οποίο υπάρχει στο Ο.Τ. που ορίζουν οι οδοί Αριστοφάνους, Αριστάρχου, Νικητόπουλου και Ασημάκη Φωτήλα, μπορεί να εξελιχθεί σε πυρήνα συγκέντρωσης των κατοίκων εκείνης της περιοχής. Η ανάπτυξη του χώρου του Άλσους είναι επιβεβλημένη ούτως ώστε να προκύψει τελικά ένας καλαίσθητος και ασφαλής δημόσιος χώρος, που σε συνδυασμό με το σχολικό συγκρότημα του 3<sup>ου</sup> Δημοτικού Σχολείου το οποίο βρίσκεται παραπλεύρως, θα αποτελέσει την καρδιά εκείνης της περιοχής.
- Στη νοτιοδυτική πλευρά της πόλης, στην περιοχή «Προσφυγικά», η πλατεία Φιλικών ήδη αποτελεί πυρήνα συγκέντρωσης των κατοίκων της περιοχής. Για την πλατεία αυτή προτείνεται ριζική ανάπτυξη, η οποία θα τη συνδέσει με το ιστορικό στοιχείο της περιοχής (προσφυγικές κατοικίες), ενώ παράλληλα θα αποδώσει στους κατοίκους της περιοχής ένα δημόσιο χώρο με περισσότερο πράσινο, παιδική χαρά, έντονο το υδάτινο στοιχείο που θα είναι ευχάριστος για όλες τις ηλικίες. Η πλατεία αυτή σε συνδυασμό με το σχολικό συγκρότημα 1<sup>ου</sup> Λυκείου-1<sup>ου</sup> Γυμνασίου που βρίσκεται παραπλεύρως αλλά και το γήπεδο της Κάρτσοβας, αποτελεί μία καλή βάση για τη σύσταση ενός ακόμη κέντρου-δορυφόρου του ιστορικού κέντρου της πόλης.

#### 4.4.6 Δημιουργία νέων χώρων πρασίνου

Σε συνδυασμό με την προηγούμενη παράγραφο εντός της πόλης μπορούν και πρέπει να συσταθούν νέοι χώροι πρασίνου. Οι χώροι αυτοί σε κάποιες περιπτώσεις θα συσταθούν απ' το μηδέν. Οπότε ο συνδυασμός της μελέτης για κάθε έναν απ' αυτούς είναι ιδιαίτερα σημαντικός. Η αναγκαιότητα για τη δημιουργία νέων χώρων πρασίνου στην Τρίπολη είναι έντονη καθώς η πόλη διαθέτει μόνο ένα κεντρικό πάρκο. Τέτοιοι νέοι χώροι πρασίνου θα μπορούσαν να είναι οι ακόλουθοι:

##### ➤ Νεκροταφεία Ι.Ν. Αγίας Βαρβάρας και Ι.Ν. Μεταμορφώσεως

Στη Βόρεια και στην Ανατολική πλευρά της πόλης βρίσκονται τα δύο παλαιότερα νεκροταφεία της. Τα νεκροταφεία αυτά έχουν κλείσει απ' το 2000 στο πλαίσιο ευρωπαϊκής οδηγίας και πλέον δε δέχονται νέες ταφές. Για τους δύο αυτούς μεγάλους χώρους προτείνεται η αποξήλωση των τάφων, η μεταφορά των οστών των νεκρών που υπάρχουν εκεί στο οστεοφυλάκιο του δημοτικού κοιμητηρίου της Αγίας Τριάδας και η δημιουργία στο χώρο των νεκροταφείων ιστορικών πάρκων που θα μπορούσαν να αποτελέσουν σημεία συγκέντρωσης για τις γειτονίες της πόλης. Και στις δύο περιπτώσεις ο όρος ιστορικό χρησιμοποιείται γιατί εντός των πάρκων προτείνεται να διατηρηθούν οι τάφοι ιστορικών προσωπικοτήτων της πόλης και ευεργετών της. Με τις αναπλάσεις αυτές των νεκροταφείων η πόλη απαλλάσσεται απ' δυσάρεστο θέαμα των πολλών τάφων μέσα σε δύο μεγάλες γειτονίες, αποκτά δύο νέους χώρους πρασίνου και αναδεικνύει την ιστορία της καθιστώντας τους χώρους αυτούς ως τόπους πατριδογνωσίας και προσκυνήματος. Η υλοποίηση αυτού του σχεδίου προτείνεται να γίνει με εξ αρχής συνεργασία του Δήμου με τους τοπικούς συλλόγους της κάθε

περιοχής. Με τον τρόπο αυτό οι κάτοικοι θα νιώθουν ότι το κάθε ένα απ' τα δύο νέα πάρκα αποτελεί δικό τους δημιούργημα οικοδομώντας έτσι ένα συναισθηματικό δέσιμο μαζί του κάτι που αποτελεί εχέγγυο για την εύρυθμη ασφαλή και βιώσιμη λειτουργία του.

➤ Περιοχή Δεξαμενής

Η λοφώδης περιοχή που ορίζεται απ' τις οδούς Χρονά, Τάπιας, Ζέγγελη και Ηφαίστου έχει χαρακτηριστεί ήδη ως χώρος πρασίνου για την πόλη. Πρόκειται για χώρο ιστορικής σημασίας καθώς στην περιοχή αυτή τοποθετείται το φρούριο της οθωμανικής πόλης.

Η διαμόρφωση της περιοχής σε πάρκο κρίνεται ως ανεπαρκής και επιβάλλεται η ολική ανάπλασή της. Η δημιουργία ενός πραγματικού χώρου πρασίνου στην περιοχή αυτή (σε συνδυασμό με την ύπαρξη κέντρου μαζικής εστίασης εντός του χώρου αυτού) μπορεί να αποτελέσει έναν ακόμη πυρήνα για την πόλη. Στην περίπτωση αυτού του χώρου προτείνεται για την υλοποίηση του σχεδίου η συνεργασία του δήμου με τα κοντινά σχολικά συγκροτήματα του 1<sup>ου</sup> Γυμνασίου και Λυκείου Τρίπολης αλλά και του 5<sup>ου</sup> Δημοτικού.

➤ Το Άλσος όπισθεν του Παναρκαδικού νοσοκομείου

Πίσω απ' το Παναρκαδικό νοσοκομείο βρίσκεται μεγάλο άλσος το οποίο οριοθετείται απ' τις οδούς Γόρτυνος και Μεραρχίας πεζικού. Το άλσος αυτό προτείνεται να αξιοποιηθεί με τη δημιουργία σε αυτό μεγάλου βοτανικού κήπου καθιστώντας το μητροπολιτικό πάρκο για την πόλη καθώς θα είναι το μεγαλύτερό της σε έκταση. Μέσα σε αυτό κατασκευάζονται ειδικές διαδρομές ποδηλασίας, μικρή πλατεία, λίμνη, μικρό θέατρο αρχαίου τύπου ενώ προτείνεται και η δημιουργία ξεχωριστού περιφραγμένου χώρου ο οποίος θα μπορεί να λειτουργεί ως μικρός ζωολογικός κήπος φιλοξενώντας ζώα που συναντώνται στις περιοχές του Μαινάλου. Το πάρκο αυτό, καθώς δημιουργείται απ' το μηδέν, έχει τη δυνατότητα να σχεδιαστεί στα πρότυπα πολλών διεθνών πάρκων. Αποτελεί μία μοναδική ευκαιρία για την πόλη για να αποκτήσει ένα ολοκληρωμένο συγκρότημα πρασίνου και αναψυχής των κατοίκων της.

➤ Η βίλα Τουρκοβασίλη

Το ξεχωριστό αρχιτεκτόνημα της βίλας του Τουρκοβασίλη βρίσκεται στη συμβολή των οδών Καλαμάτας και Χατζησαράντου. Πρόσφατα ο χώρος αποφιλώθηκε περιφερειακά του οικήματος διατηρώντας μόνο τη βλάστηση έμπροσθεν αυτού. Προτείνεται η εκ νέου φύτευση όλου του χώρου με παράλληλη φύτευση του παρακείμενου λόφου που περικλείεται απ' τις οδούς Χατζησαράντου και Ζέγγελη. Αυτός ο νέος χώρος που δημιουργείται, σε συνδυασμό με το χώρο πρασίνου που προτείναμε παραπάνω στην περιοχή της δεξαμενής αποτελούν μία μεγάλη ανάσα πρασίνου για τη νοτιοδυτική πλευρά της πόλης.

➤ Η έκταση πίσω απ' το δημοτικό αθλητικό κέντρο Τρίπολης

Πίσω απ' το Δ.Α.Κ. της πόλης βρίσκεται μια μεγάλη ελεύθερη έκταση. Εσχάτως εντός αυτής οικοδομήθηκε το νέο κτήριο του 4<sup>ου</sup> Γυμνασίου της πόλης. Ο χώρος απ' το σχολείο μέχρι το στάδιο έχει δυνατότητες για να διαμορφωθεί σ' ένα μεγάλο και διαδραστικό χώρο πρασίνου ο οποίος μπορεί να συντηρείται και να λειτουργεί απ' τους μαθητές του σχολείου ενώ μπορεί να χρησιμοποιείται και απ' τους χρήστες του σταδίου.

➤ Φροντίδα υπαρχόντων χώρου πρασίνου

Περιφερειακά της πόλης αναφέραμε ότι ήδη υπάρχουν τρεις χώροι πρασίνου οι οποίοι είναι: το Άλσος Αγίου Γεωργίου, το Άλσος της Κάρτσοβας και το Άλσος του Μαϊθανάση. Για το πρώτο ο δήμος έχει ήδη μεριμνήσει διαμορφώνοντάς το σε χώρο χρηστικό, αναψυχής αλλά και πολιτισμού (αρχαίο θέατρο). Ωστόσο η διαμόρφωση αυτή έχει περιοριστεί στη δυτική πλευρά του άλσους. Προτείνεται λοιπόν η συνολική αναδιαμόρφωση του χώρου με τη δημιουργία νέων μονοπατιών, σημείων στάσης αλλά και διαδρομών ποδηλασίας. Ο όλος χώρος ενοποιείται και λειτουργεί πλέον ως ενιαίος.

Για τις άλλες δύο περιπτώσεις προτείνεται καθαρισμός των χώρων και διαμόρφωσή τους σε χώρους άμεσα χρηστικούς απ' τους πολίτες.

Πέρα απ' τους δημόσιους χώρους πρασίνου η πόλη έχει τη δυνατότητα να δημιουργήσει πολλούς μικρούς κοινόχρηστους χώρους πρασίνου ανά οικοδομικό τετράγωνο. Σε όλη την έκταση της πόλης η πλειοψηφία των οικοδομικών της τετραγώνων αποτελείται από περιφερειακή δόμηση με κενό τον κεντρικό χώρο του τετραγώνου. Αυτός ο κεντρικός κενός χώρος ανήκει τμηματικά στα κτήρια που βρίσκονται στην περιφέρεια του τετραγώνου, αποτελώντας στην ουσία το γνωστό «ακάλυπτο» κάθε κτηρίου. Η συνεργασία των χρηστών κάθε οικοδομικού τετραγώνου μπορεί να οδηγήσει στην ενοποίηση αυτών των ακάλυπτων χώρων. Το αποτέλεσμα είναι η δημιουργία ενός κοινόχρηστου κεντρικού χώρου πρασίνου, διαφορετικού ανά οικοδομικό τετράγωνο, ανάλογα με τα γούστα, τις επιθυμίες, την αισθητική, τις ανάγκες και την κουλτούρα των χρηστών του κάθε τετραγώνου. Στους χώρους αυτούς μπορούν να δημιουργηθούν από πλατείες και κιάσκια μέχρι παιδικές χαρές ή ακόμη και κοινόχρηστες πισίνες. Το μέτρο αυτό της ενοποίησης των ακάλυπτων χώρων το οποίο εδώ και χρόνια εφαρμόζεται σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο είναι το κυριότερο που μπορεί με την εφαρμογή του να δώσει την εικόνα μιας πραγματικά πράσινης πόλης.

#### **4.4.7 Αλλαγή συντελεστών δόμησης**

Η Τρίπολη είναι μία πόλη στην οποία έγινε το λάθος (όπως και σε πολλές νεοελληνικές πόλεις) της ανάπτυξης του αστικού ιστού καθ' ύψος και όχι κατά πλάτος. Πλέον είναι αναγκαίο ο συντελεστής δόμησης να μειωθεί δραστικά επιτρέποντας την οικοδόμηση κτηρίων το πολύ μέχρι τρεις ορόφους. Με το μέτρο αυτό η πόλη μειώνει την πυκνότητα του πληθυσμού της ανά περιοχή και καθίσταται πιο λειτουργική, πιο ανθρώπινη και πιο βιώσιμη.

#### **4.4.8 Αλλαγή χρήσεων γης – Καθορισμός περιοχών συγκεκριμένων χρήσεων γης**

Με τη νέα μορφή που παίρνει το κέντρο της πόλης είναι φανερό ότι δεν μπορεί να αποτελέσει χώρο κατοικίας. Η πραγματικότητα αυτή πρέπει να οριστεί και θεσμικά και νομικά αποκλείοντας έτσι την περίπτωση σύστασης νέων κατοικιών εντός του χώρου αυτού. Το κέντρο της πόλης, τα κτήρια περιφερειακά απ' τα κέντρα-δορυφόρους αυτού του κέντρου και τα κτήρια που βρίσκονται εκατέρωθεν των κεντρικών οδικών αξόνων της πόλης προτείνεται να χαρακτηριστούν ως χώροι επιχειρηματικής δραστηριότητας αποκλειστικά. Οι υπόλοιποι χώροι της πόλης μπορούν να χαρακτηριστούν ως χώροι κατοικίας. Εξαιρείται η βιομηχανική περιοχή της πόλης που είναι εξ ορισμού χώρος επιχειρηματικής δραστηριότητας.

#### **4.4.9 Αξιοποίηση χώρου νέας δημοτικής αγοράς**

Πρόσφατα η πόλη απέκτησε μέσα στο ιστορικό της κέντρο έναν νέο ελεύθερο χώρο. Με την κατεδάφιση των παλαιών κτηρίων της «κάτω» δημοτικής αγοράς δημιουργήθηκε ένα ελεύθερο γήπεδο το οποίο και προσωρινά διαμορφώθηκε ως χώρος στάθμευσης. Είναι δεδομένο ότι η πόλη δε χρειάζεται ακόμη μία πλατεία κλασσικού τύπου στο ιστορικό της κέντρο. Συνεπώς στο χώρο αυτό προτείνεται η δημιουργία πλατείας ελεύθερης έκφρασης. Συγκεκριμένα στο χώρο αυτό διαμορφώνεται ξεχωριστός χώρος για τη διεξαγωγή πολιτιστικών εκδηλώσεων αμφιθεατρικής μορφής, χαμηλή ράμπα για skateboard ενώ σε συγκεκριμένα σημεία στο χώρο προτείνεται και η κατασκευή χαμηλών τοίχων προορισμένων για δημιουργία γκράφιτι και street art. Όλοι οι δρόμοι γύρω απ' την πλατεία πεζοδρομούνται. Συγκεκριμένα πεζοδρομείται η οδός Αποστολόπουλου απ' τη συμβολή της με την οδό Δαρειώτου ως τη συμβολή της με την οδό Δημητρακοπούλου, η οδός Δεληγιάννη μέχρι τη συμβολή της με την οδό Σπετσεροπούλου καθώς και η ανώνυμη γωνιακή οδός που ξεχωρίζει δυτικά την πλατεία απ' τα κτήρια. Η κίνηση των οχημάτων στους πεζόδρομους αυτούς πρέπει να απαγορεύεται. Εξαιρούνται τα οχήματα έκτακτης ανάγκης, τα οχήματα

τροφοδοσίας και τα οχήματα των μόνιμων κατοίκων της περιοχής. Η πλατεία αυτή μπορεί να αποτελέσει πυρήνα ελεύθερης ανοιχτής καλλιτεχνικής έκφρασης για την πόλη και προτείνεται να ονομαστεί πλατεία Νίκου Γκάτσου προς τιμήν του γνωστού Αρκάδα ποιητή.

#### **4.4.10 Δημιουργία υπαίθριων χώρων έκφρασης, τέχνης και πολιτισμού**

Στα πλαίσια της πόλης πολιτισμού που είναι η φιλοσοφία της παρούσας διπλωματικής αναζητήθηκαν χώροι εντός του ιστορικού κέντρου της πόλης αλλά και στα κέντρα-δορυφόρους της που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως ελεύθεροι υπαίθριου καλλιτεχνικοί χώροι. Εντός του ιστορικού κέντρου μπορούν να λειτουργήσουν στην περιοχή των Κλωνατζίδικων με αξιοποίηση του ήδη υπάρχοντος εκεί υπαίθριου θεάτρου, στο πάρκο της πλατείας Άρεως, στην πλατεία νέας δημοτικής αγοράς που αναφέραμε παραπάνω και γενικότερα σε κάθε ελεύθερο χώρο του κέντρου. Ένα πεζοδρομημένο κέντρο δίνει τη δυνατότητα για τη διοργάνωση μουσικών εκδηλώσεων σε οποιοδήποτε σημείο του ενώ και η τέχνη της ζωγραφικής όπως έχει δείξει η διεθνής και ευρωπαϊκή εμπειρία μπορεί να αναπτυχθεί παντού, από τα δάπεδα των πλατειών ως τους τοίχους ιδιωτικών ή δημόσιων κτηρίων. Το σημείο κλειδί για να καταστεί το πεζοδρομημένο κέντρο της πόλης ως σημείο τέχνης και πολιτισμού είναι η διάθεση από μέρους του Δήμου για την οργανωμένη λειτουργία και δημιουργία ενός τέτοιου κέντρου καθώς και για την παράλληλη δημιουργία επιθυμίας στους πολίτες να στηρίξουν ένα κέντρο τέτοιας μορφής. Ανάλογη καλλιτεχνική αξιοποίηση μπορεί να υπάρξει τόσο στα κέντρα-δορυφόρους του ιστορικού κέντρου όσο και σε όλους τους χώρους πρασίνου της πόλης. Σε τελικό επίπεδο προτείνεται η δημιουργία ενός πολιτιστικού χάρτη για την πόλη όπου θα αναφέρονται όλοι οι χώροι καλλιτεχνικής έκφρασης εντός αυτής. Στα πλαίσια της πόλης πολιτισμού, προτείνεται η όποια πολεοδομική παρέμβαση γίνεται, να σχεδιάζεται σε αυτή τη βάση δημιουργώντας τελικά μια πόλη όπου ο άνθρωπος θα μπορεί να εκφραστεί με πολλαπλούς τρόπους σε πολλαπλούς χώρους.

#### **4.4.11 Επιχείρηση «καθαρή πόλη»**

Στο πλαίσιο της πόλης πολιτισμού εντάσσεται και ο τομέας της καθαριότητας. Όπως αναφέραμε κατά τη καταγραφή της σημερινής κατάστασης της πόλης, ένα απ' τα βασικότερα προβλήματα που εντοπίζονται σε αυτήν είναι η διαχείριση των απορριμμάτων. Με τον όρο «διαχείριση των απορριμμάτων» δεν πρέπει να εννοείται μόνο η αποκομιδή τους αλλά και η συνολική βιώσιμη διαχείριση και η εκμετάλλευσή τους. Στη βάση αυτή προτείνεται η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος συλλογής και διαχείρισης των απορριμμάτων. Το σύστημα αυτό περιλαμβάνει:

- Δημιουργία μονάδας εκτός της πόλης για την ολοκληρωμένη διαχείριση των ανακυκλώσιμων υλικών. Παράλληλα στην ίδια μονάδα μπορεί να λειτουργεί και μεγάλος δημοτικός κομποστοποιητής ο οποίος μπορεί να μετατρέπει τα οργανικά σκουπίδια σε βιολογικής μορφής λιπάσματα κατάλληλα για καλλιέργειες. Συνεπώς ο όγκος των απορριμμάτων που δεν μπορούν να ενταχθούν σε αυτό το πρόγραμμα διαχείρισης μειώνεται δραστικά.
- Εύρεση και λειτουργία νέου χώρου για τη διαχείριση των απορριμμάτων που δεν μπορούν ούτε να ανακυκλωθούν ούτε να κομποστοποιηθούν. Ο χώρος αυτός πρέπει να πληροί όλες τις ευρωπαϊκές και διεθνείς προδιαγραφές και να είναι καθ' όλα νόμιμος προκειμένου να αποφευχθούν μελλοντικά προβλήματα. Παράλληλα θα πρέπει να επιλεγεί και να διαμορφωθεί με βάση τη μελλοντική παραγωγή απορριμμάτων της πόλης και όχι την τωρινή καθώς αναμένεται στα προσεχή χρόνια αύξηση του πληθυσμού της.
- Τοποθέτηση σε συγκεκριμένα σημεία της πόλης βυθιζόμενων κάδων. Οι βυθιζόμενοι κάδοι χωρούν την τριπλάσια ποσότητα απορριμμάτων απ' τους συμβατικούς ενώ είναι και πιο καλαίσθητοι καθώς ο κύριος όγκος τους βρίσκεται εντός του εδάφους και στην επιφάνεια μόνο η υποδοχή. Οι κάδοι αυτοί συνίστανται κυρίως για περιπτώσεις

πλατειών και μεγάλων κοινόχρηστων χώρων. Προτείνεται λοιπόν, στην περίπτωση της Τρίπολης, η τοποθέτησή τους όχι μόνο στα όρια και εντός του πεζοδρομημένου κέντρου αλλά και τόσο στα κέντρα δορυφόρους του ιστορικού κέντρου (όπως αυτά προτείνεται να διαμορφωθούν) αλλά και στους χώρους πρασίνου της πόλης παλιούς και νέους.

- Τοποθέτηση σε όλες τις γειτονιές της πόλης διπλών κάδων απορριμμάτων για το διαχωρισμό των ανακυκλώσιμων υλικών και των οργανικών σκουπιδιών.
- Προτείνεται η προμήθεια απ' το δήμο ειδικών οχημάτων για τον καθαρισμό των κάδων απορριμμάτων. Τα οχήματα αυτά (πλυντήρια κάδων) συμβάλλουν στη διατήρηση ενός καθαρότερου κλίματος σε όλες τις γειτονιές της πόλης καθώς κρατούν καθαρούς τους χώρους συλλογής των απορριμμάτων.
- Πέρα απ' τη διαχείριση των απορριμμάτων προτείνεται η ενίσχυση της μονάδας καθαριότητας του δήμου με περισσότερους οδοκαθαριστές προκειμένου να διατηρούνται η πόλη και κυρίως το κέντρο της συνεχώς καθαρά. Παράλληλα προτείνεται η προμήθεια περισσότερων οχημάτων για το πλύσιμο των οδών προκειμένου αυτό να μπορεί να διεξάγεται και στους δρόμους των γειτονιών και όχι μόνο στις κεντρικές οδικές αρτηρίες.
- Η βασικότερη κίνηση που μπορεί και πρέπει να γίνει προς την κατεύθυνση μιας καθαρής πόλης είναι η σταδιακή δημιουργία ανάλογης συνείδησης στους πολίτες της. Οι πολίτες πρέπει να «εκπαιδευθούν» και να συνηθίσουν σε μία καθημερινότητα όπου η διαχείριση των απορριμμάτων δε θα είναι μόνο υπόθεση του δήμου αλλά και δική τους. Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι οι πολίτες θα πρέπει να συμμετέχουν στο πρόγραμμα ανακύκλωσης κάνοντας οικιακή διαλογή των απορριμμάτων σε ανακυκλώσιμα και μη ενώ προτείνεται και η επιμόρφωσή τους σχετικά με θέματα οικιακής κομποστοποίησης. Με τον τρόπο αυτό ο πολίτης διαχειρίζεται ο ίδιος τα απορρίμματα του διευκολύνοντας τόσο το δήμο όσο και τη δική του καθημερινότητα. Η επιτυχία αυτού του σχεδίου βασίζεται αποκλειστικά και μόνο στη διάθεση του δήμου να εκπαιδεύσει περιβαλλοντικά τους πολίτες του και στη διάθεση των πολιτών να συμμετέχουν στην καθαριότητα της πόλης τους.

#### **4.4.12 Σύνδεση της Ιστορίας της πόλης με την ανάπτυξη του Ιστορικού Κέντρου**

Το σχέδιο ανάπτυξης που υλοποιείται στην Τρίπολη έχει παρατηρηθεί ότι λαμβάνει υπ' όψιν του σε μικρό βαθμό την ιστορία της πόλης. Στην παρουσίασή του και κατά την υλοποίησή του διατυπώνεται διαρκώς από όλους τους φορείς η άποψη ότι με το σχέδιο αυτό η πόλη αποκτάει ταυτότητα. Αναφέραμε και σε προηγούμενη παράγραφο ότι η άποψη αυτή είναι λανθασμένη. Η πόλη διαθέτει ήδη ταυτότητα η οποία ορίζεται απ' την πολυετή ιστορία τόσο της ίδιας όσο και των κοντινών σε αυτή περιοχών (πχ Τεγέα). Στόχος λοιπόν όλων των παρεμβάσεων που γίνονται ή θα γίνουν στην πόλη θα πρέπει να είναι η δημιουργία ενός αστικού χώρου που θα συνδυάζει τις διεθνείς και ευρωπαϊκές πολεοδομικές, χωροτακτικές και περιβαλλοντικές τάσεις με την ιστορία της πόλης εναρμονίζοντάς τες και προσαρμόζοντάς τες σε αυτήν. Η θεωρία αυτή ισχύει και για όλες τις προτάσεις που γίνονται μέσω της παρούσας διπλωματικής. Η σύνδεση αυτή της ιστορίας της πόλης με την νέα μορφή που αυτή λαμβάνει είναι κάτι το οποίο απαιτεί περισσότερο επιθυμία και σχέδιο παρά οικονομικούς πόρους. Ορισμένες προτάσεις που μπορούν να γίνουν προς την κατεύθυνση αυτή είναι οι ακόλουθες:

- Στην πλατεία Αγίου Βασιλείου προτείνεται η κατασκευή τρίτης κλίμακας στην μπροστινή πλευρά του ναού η οποία και θα συνδέσει το ναό με την πλατεία. Παράλληλα προτείνεται και η αντικατάσταση τριών απ' τις αγριοκαστανιές που ήδη υπάρχουν στην πλατεία με πλατάνους προκειμένου να είναι σαφής η ιστορική σημασία του χώρου.

- Ήδη έχουμε αναφερθεί στους ιστορικούς συμβολισμούς που μπορούν να λάβουν οι αναπλάσεις των πλατειών Κολοκοτρώνη, Ανεξαρτησίας και Φιλικών μέσω μνημείων ή αγαλμάτων. Επιπρόσθετα σε αυτές προτείνεται για την πλατεία Βαλτετσίου η ανάδειξη των προσφάτως ανακαινισμένων κτηρίων της μέσω φωτισμού αλλά και δημιουργίας ειδικού μουσειακού χώρου, προκειμένου να τονιστεί η διαχρονικά εμπορική και επιχειρηματική χρήση της πλατείας.
- Στην πλατεία Άρεως, ένα χώρο με πολλά ιστορικά στοιχεία, προτείνεται η ανάδειξη μέσω φωτισμού του δικαστικού μεγάρου και των δύο ανδριάντων έμπροσθεν αυτού, η ουσιαστική και οπτική διάκριση του χώρου του ανδριάντα του Θεόδωρου Κολοκοτρώνη απ' την υπόλοιπη πλατεία και η ανάδειξή του ως το χώρο στον οποίο φυλάσσονται τα οστά του και όχι ως ένα απλό άγαλμα, καθώς επίσης και η ανάδειξη της ιστορικότητας και της σημασίας του Ι.Ν. Προφήτη Ηλία ως χώρου στον οποίο φυλάσσονται τα λείψανα των Νεομαρτύρων Δημητρίου και Παύλου προστατών της πόλης.
- Για το πάρκο της πλατείας Άρεως, όπως αυτό προκύπτει μετά την ενοποίηση και των τριών τμημάτων του, προτείνεται η μετατροπή του σε Πάρκο του Αγώνα. Κατά μήκος των περιπάτων του πάρκου τοποθετούνται προτομές ηρώων του Αγώνα της Ανεξαρτησίας. Σε κεντρικό του σημείο προτείνεται η δημιουργία μεγάλου γλυπτού συμπλέγματος μνημειακού τύπου που θα είναι αφιερωμένο στον ίδιο σκοπό. Όλες οι προτομές και οι κατασκευές που θα σχετίζονται με την ιστορική σύνδεση του πάρκου με τον Αγώνα της Ανεξαρτησίας αναδεικνύονται με κατάλληλη τοποθέτηση και φωτισμό.
- Ορισμένες περιοχές της πόλης λόγω των πολλών καταστημάτων ίδιας φύσεως που υπήρχαν σε αυτές παλαιότερα φέρουν ακόμα επωνυμίες όπως Κλωνατζίδικα, Ταμπάκικα, Σφαγεία κλπ. Για καθεμία απ' αυτές τις περιοχές προτείνεται η δημιουργία ενός στοιχείου σε αυτές ( είτε αγάλματος, είτε μουσειακού χώρου, είτε άλλης οπτικής σήμανσης) που θα δείχνει την ιστορικότητα της περιοχής και τη χρήση που είχε παλιότερα.
- Στην περιφερειακή οδό της πόλης προτείνεται σε συγκεκριμένα σημεία η σήμανση του χώρου στην κατεύθυνση των σημείων που αποτελούσαν τις εισόδους στο παλιό τείχος της πόλης. Παράλληλα συνιστάται η συνέχιση των αρχαιολογικών ερευνών προκειμένου να βρεθούν τυχόν απομεινάρια του παλιού τείχους. Έτσι θα επιτευχθεί η οριοθέτηση της παλιάς πόλης στοιχείο βασικό της ιστορίας της.
- Εντός του αστικού ιστού και κυρίως εντός των ορίων του ιστορικού κέντρου της πόλης υπάρχουν ακόμη καταστήματα παλαιού τύπου με επαγγέλματα που τείνουν σήμερα να εκλείψουν. Τέτοια καταστήματα είναι τσαγκαράδικα, καφεκοπτεία, καταστήματα κατεργασίας δερμάτων, μικρά ξυλουργεία, γανωτήρια κ.λπ. τα καταστήματα αυτά προτείνεται να τεθούν υπό την αιγίδα του δήμου, να αναδειχθούν και να χρησιμοποιηθούν ως τουριστική πόλη. Ειδικότερα κατά μήκος της οδού Ουάσιγγκτον υπάρχουν πολλά τέτοια καταστήματα που με κατάλληλη αξιοποίηση και φροντίδα μπορούν να καταστήσουν την οδό αυτή ένα ζωντανό μουσείο εμπορικής δραστηριότητας.

#### **4.4.13 Αξιοποίηση τρένου και εγκαταστάσεων Ο.Σ.Ε.**

Πρόσφατα στην Τρίπολη καταργήθηκε εξ ολοκλήρου ο σιδηρόδρομος. Ωστόσο απέμειναν στην πόλη όλες οι εγκαταστάσεις του οι οποίες παραμένουν αναξιοποίητες. Το τρένο δεν είναι απλώς ένα μέσο μετακίνησης αλλά αποτελεί σύμβολο της κοινωνικής πολιτικής και οικονομικής εξέλιξης της χώρας ενώ και πρακτικά είναι το οικολογικότερο απ' όλα τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Ο συσχετισμός του τρένου με τη νέα πόλη προκειμένου να είναι αποδοτικός πρέπει να γίνει σε δύο επίπεδα.

Σε πρώτο επίπεδο πρέπει να αναφερθούμε στη χρηστική αξία του τρένου ως μέσου μεταφοράς. Ο κρατικός σχεδιασμός των μεταφορών στην Ελλάδα εστίασε σε επενδύσεις που αφορούν στις οδικές συγκοινωνίες. Έτσι παρά τις όποιες επενδύσεις έγιναν στο σιδηρόδρομο οδηγήθηκε στην παρακμή μιας και οι επενδύσεις αυτές δεν είχαν ολοκληρωμένο σχεδιασμό. Ο σιδηρόδρομος της Πελοποννήσου, που συνδέει Κόρινθο-Τρίπολη-Καλαμάτα πρέπει και είναι αναγκαίο να ξαναλειτουργήσει. Ωστόσο η λειτουργία αυτή δεν μπορεί να γίνει πάνω στη χάραξη της ήδη υπάρχουσας σιδηροδρομικής γραμμής. Προκειμένου ο σιδηρόδρομος να καταστεί βιώσιμος και λειτουργικός πρέπει να χαραχθεί εξ αρχής. Προτείνεται λοιπόν η δημιουργία μιας νέας σιδηροδρομικής γραμμής που θα συνδέει τις τρεις αυτές πόλεις καθώς και τους μεγαλύτερους οικισμούς που βρίσκονται πάνω σε αυτή την κατεύθυνση. Πρόκειται για μία μεγάλη επένδυση στην ανάπτυξη συνολικά της Πελοποννήσου η οποία αδιαμφισβήτητα πρέπει να μελετηθεί και να σχεδιαστεί καλά προκειμένου να είναι αποδοτική και λειτουργική οικονομικά και χρηστικά.

Σε δεύτερο επίπεδο θα αναφερθούμε στην τουριστική αξιοποίηση του σιδηρόδρομου. Η αξιοποίηση αυτή είναι και το πιο ρεαλιστικό και πραγματοποιήσιμο σχέδιο που μπορεί να γίνει για το σιδηρόδρομο της Πελοποννήσου. Η ήδη υπάρχουσα σιδηροδρομική γραμμή διέρχεται πέραν των τριών κεντρικών πόλεων και από πολλά μεγαλύτερα ή μικρότερα χωριά ενώ παράλληλα περνά και μέσα από πανέμορφα φυσικά τοπία τα οποία σε πολλές περιπτώσεις δεν είναι προσβάσιμα με κάποιο άλλο μέσο. Είναι σαφές λοιπόν ότι προσφέρεται για τη δημιουργία ενός τουριστικού δρομολογίου με μία αμαξοστοιχία παλαιού τύπου η οποία φυσικά θα πληροί όλες τις σύγχρονες προδιαγραφές ασφαλείας. Μια τέτοια γραμμή θα μπορούσε να δώσει τεράστια ώθηση στην τουριστική ανάπτυξη όλων των χωριών και πόλεων που θα διασχίζει και κατά συνέπεια και της Τρίπολης. Γι' αυτό και πρέπει να διεκδικηθεί από όλους τους τοπικούς φορείς με κάθε τρόπο.

Πέρα από την αξιοποίηση της γραμμής του τρένου υπάρχει και η αξιοποίηση των εγκαταστάσεων του ΟΣΕ στην Τρίπολη. Οι εγκαταστάσεις αυτές μπορούν να τύχουν διπλής αξιοποίησης καθώς είναι αρκετά μεγάλες. Ένα μέρος αυτών μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη δημιουργία διαδραστικού σιδηροδρομικού μουσείου της πόλης, έτσι ώστε οι νεότερες γενιές να μπορούν να γνωρίζουν το τρένο, την ιστορία του και τη σχέση του με την εξέλιξη του τόπου τους. Ένα άλλο μέρος των εγκαταστάσεων αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως καλλιτεχνική στέγη της πόλης. Πέρα απ' το Μαλλιαροπούλειο Θέατρο, η Τρίπολη δε διαθέτει κάποιον άλλο κλειστό αμιγώς καλλιτεχνικό χώρο. Οι αποθήκες λοιπόν του ΟΣΕ μπορούν να αποτελέσουν ένα τέτοιο χώρο μεγάλης χωρητικότητας στον οποίο τέχνες όπως η μουσική, ο χορός, η ζωγραφική θα μπορούσαν να βρουν τη δική τους στέγη.

Κάνοντας μία συνολική θεώρηση των χώρων του ΟΣΕ στην Τρίπολη μπορεί κανείς να διαπιστώσει ότι είναι ιδανική για τη δημιουργία ενός ενιαίου χώρου πολιτισμού που θα μπορούσε να ονομαστεί «Πάρκο ΟΣΕ». Στο χώρο αυτό το μουσείο του ΟΣΕ, η στέγη των τεχνών καθώς και υπαίθριοι χώροι πρασίνου αλλά και αναψυκτήρια θα μπορούσαν να δημιουργήσουν έναν αξιοζήλευτο πυρήνα, μη συνηθισμένο στην Ελλάδα, στα πλαίσια της διαφορετικής πόλης που αποτελεί μέρος της φιλοσοφίας της παρούσας διπλωματικής.

#### **4.4.14 Αξιοποίηση κτηρίων αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος και λοιπών κενών κτηρίων**

Όπως σημειώσαμε και κατά τη διερεύνηση της σημερινής πραγματικότητας στην Τρίπολη, υπάρχουν πολλά κτήρια αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος τα οποία είτε ερειπώνουν λόγω παλαιότητας, είτε παραμένουν ανεκμετάλλευτα. Για τα κτήρια αυτά προτείνεται η αξιοποίησή τους, μέσω μιας συνεργασίας Δήμου και ιδιωτών, προκειμένου να αναδειχθούν και να αποδοθούν προς χρήση στους κατοίκους της πόλης. Πρωτίστως βέβαια, θα πρέπει να γίνει μια προσεκτική και λεπτομερής καταγραφή και αξιολόγησή τους και στη συνέχεια η αρχιτεκτονική τους αποκατάσταση όπου αυτή απαιτείται.

Μερικές προτάσεις για το τι θα μπορούσαν να στεγάσουν αυτά τα κτήρια και πώς θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν είναι οι εξής:



- Στέγαση δημόσιων υπηρεσιών (π.χ. Εφορία, Κ.Ε.Π.) και μεταφορά τους από τα καταθλιπτικά κτήρια στα οποία τώρα στεγάζονται
- Στέγαση κοινωνικών υποδομών (κοινωνικό ιατρείο, κοινωνικό φαρμακείο, κοινωνικό παντοπωλείο, κοινωνικό φροντιστήριο κ.λπ.)
- Δημιουργία και στέγαση τμημάτων του Ανοικτού Πανεπιστημίου
- Στέγαση βρεφονηπιακών σταθμών
- Δημιουργία και στέγαση σχολών καλλιτεχνικού ενδιαφέροντος (κλασσικής μουσικής, βυζαντινής μουσικής, παραδοσιακής μουσικής, ζωγραφικής, γλυπτικής, χορού κ.λπ.)
- Δημιουργία κλειστών χώρων καλλιτεχνικής έκφρασης (κυρίως χώρων για εκθέσεις ζωγραφικής, εκθέσεις γλυπτικής, παρουσιάσεις βιβλίων, μικρά μουσικά σχήματα ή εναλλακτικές μορφές τέχνης)

#### **4.4.15 Έλεγχος τήρησης των μέτρων για την επίλυση των διαφόρων προβλημάτων**

Παραπάνω αναφερθήκαμε στη δημιουργία ανεξάρτητης μονάδας φροντίδας και συντήρησης του ιστορικού κέντρου της πόλης. Στα πρότυπα της λειτουργίας αυτής της μονάδας μπορεί να γίνει και η φροντίδα και ο έλεγχος όλης της πόλης. Συγκεκριμένα προτείνεται η δημιουργία ανάλογων μονάδων ανά περιοχή της πόλης (Μπλασιάκου, Σέχι, Μεταμόρφωση, Αγία Αικατερίνη, Φιλικών, Νοσοκομείο) οι οποίες θα φροντίζουν για την τήρηση των μέτρων που λαμβάνονται για την ποιότητα ζωής των κατοίκων της πόλης, για την τήρηση της έννομης τάξης, καθώς και για την αποκατάσταση των οποιωνδήποτε προβλημάτων που προκύπτουν. Οι μονάδες αυτές λειτουργούν υπό την ευθύνη του Δήμου και για την καλύτερη δυνατή λειτουργία τους είναι επιβεβλημένη η συνεργασία τους με την Αστυνομία, την Πυροσβεστική, όλους τους τοπικούς φορείς της πόλης αλλά και μεταξύ τους. Μόνο με ένα μέτρο όπως είναι οι μονάδες αυτού του τύπου μπορεί να διασφαλιστεί σε μεγάλο βαθμό η εύρυθμη λειτουργία και εφαρμογή όλων των μέτρων που λαμβάνονται για την πόλη.

#### **4.4.16 Προτάσεις για περαιτέρω βιοκλιματικές αναπλάσεις**

Πέρα από τις αναπλάσεις που είναι ήδη σε εξέλιξη στην πόλη παραπάνω προτείνουμε και πολλές ακόμη παρεμβάσεις που μπορούν να γίνουν εντός του αστικού ιστού. Για τις παρεμβάσεις αυτές, πριν την υλοποίησή τους, προτείνεται να εξετασθεί το κατά πόσο συμφέρει ή όχι οικονομικά και χρηστικά να είναι βιοκλιματικού τύπου. Για παρεμβάσεις όπως οι αναπλάσεις των νεκροταφείων, η ανάπλαση της πλατείας Φιλικών, οι πεζοδρομήσεις στα κέντρα-δορυφόρους του ιστορικού κέντρου η βιοκλιματική ανάπτυξη ενδείκνυται καθώς πρόκειται για περιοχές με μεγάλο αριθμό κατοίκων.

#### **4.4.17 Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (Α.Π.Ε.)**

Αν θέλουμε να μιλάμε για μία πόλη ανθρώπινη και διαφορετική δεν μπορούμε να παραβλέψουμε τις πηγές απ' τις οποίες αυτή η πόλη τροφοδοτείται. Πλέον, σε παγκόσμιο επίπεδο, η ενεργειακή τροφοδοσία των αστικών κέντρων γίνεται σε πολύ μεγάλο βαθμό μέσω ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Τόσο ο άνεμος όσο και η ηλιακή ενέργεια ( αλλά και η ενέργεια του νερού όπου αυτή μπορεί να υπάρξει) αποτελούν τις κύριες πηγές ενέργειας του παρόντος και του μέλλοντος. Είναι λοιπόν αναγκαίο όλα τα αστικά κέντρα να στραφούν εγκαίρως προς αυτή την κατεύθυνση για την ενεργειακή τους τροφοδότηση.

Στην περίπτωση της Τρίπολης κάτι τέτοιο όχι μόνο δεν είναι αδύνατο αλλά έχει και πολλές προοπτικές για να επιτύχει σε ευρεία κλίμακα. Σε ελεύθερα γήπεδα κατά μήκος της Εθνικής Οδού Κορίνθου-Τρίπολης, κυρίως στη δυτική πλευρά της οδού στην περιοχή της Νεστάνης, μπορεί να δημιουργηθεί ένα μεγάλο πρότυπο φωτοβολταϊκό πάρκο το οποίο θα έχει σημαντικό οικονομικό όφελος για την πόλη και οικολογικό για το περιβάλλον και το κλίμα της περιοχής. Παράλληλα στα βουνά που περιβάλλουν την πόλη (εξαιρείται ο εθνικός δρυμός του Μαινάλου) μπορούν αντιστοίχως να δημιουργηθούν αιολικά πάρκα με ακόμη μεγαλύτερο κέρδος για το περιβάλλον και για την πόλη.

Οι Α.Π.Ε. έχουν πλέον ξεφύγει από το επίπεδο της μόδας και έχουν αποκτήσει πλέον πραγματική χρηστική αξία. Επειδή, παρά τις ευρωπαϊκές επιδοτήσεις, το κόστος για την υλοποίηση ενός αιολικού ή φωτοβολταϊκού πάρκου είναι μεγάλο και πιθανότατα να φέρει αντιδράσεις απ' τους πολίτες, πρώτο μέλημα του Δήμου θα πρέπει να είναι το να πείσει τους πολίτες για την αναγκαιότητα ύπαρξης αυτών των πάρκων. Μόνο έτσι η δημιουργία αυτών των πάρκων μπορεί να υπάρξει και να καταστούν λειτουργικά και βιώσιμα.

#### **4.5 Προβλεπόμενες συνέπειες και αποτελέσματα της παρούσας πρότασης – Τελική ιδεατή διαμόρφωση πόλης**

Κάνοντας μια συνολική θεώρηση των παραπάνω προτάσεων, μπορεί να εκτιμηθεί η τελική μορφή η οποία αναμένεται να έχει η Τρίπολη με την υλοποίησή τους. Μια μορφή η οποία δε θυμίζει την παλιά τόσο λειτουργικά, όσο και αισθητικά. Η μορφή αυτή, λόγω των ριζικών αλλαγών που προτείνει, απαιτεί χρόνο για να αφομοιωθεί πλήρως από τους κατοίκους της πόλης και να λειτουργήσει αποτελεσματικά. Ωστόσο μπορεί να αποτελέσει μια στέρεα βάση για τη μελλοντική πορεία της πόλης αρκεί να υπάρξει ενδιαφέρον από την τοπική αυτοδιοίκηση για την προσαρμοστικότητα των κατοίκων στις αλλαγές αυτές.

Από λειτουργικής πλευράς, η πόλη αλλάζει τις συνήθειές της. Η κίνηση των οχημάτων (και κατά συνέπεια η μεταφορά των ανθρώπων) από κάθετη εντός του αστικού ιστού, γίνεται κυκλική και περιφερειακή της πόλης. Πλέον τα οχήματα αντί να διασχίζουν την πόλη για να μετακινηθούν από ένα σημείο της σε ένα άλλο, εξέρχονται από αυτή και κινούμενα περιφερειακά εισέρχονται από άλλο σημείο κοντά στο σημείο ενδιαφέροντός τους. Παράλληλα με τη δημιουργία των κέντρων-δορυφόρων του ιστορικού κέντρου της πόλης δημιουργούνται επιμέρους πυρήνες συγκέντρωσης μέσα στον αστικό χώρο οι οποίοι κάνουν την πόλη πιο οικεία για τους πολίτες και οδηγούν σε αποσυμφόρηση το Ιστορικό της Κέντρο καθιστώντας το ως **πρώτο αλλά όχι μοναδικό** σημείο συγκέντρωσης των κατοίκων. Η νέα αυτή πραγματικότητα, που συνδυάζεται με την πεζοδρόμηση του κέντρου και επιβάλλεται από αυτή, οδηγεί σε απόδοση του δημόσιου χώρου στον πολίτη, αύξηση του περπατήματος και της χρήσης του ποδηλάτου ενώ ενισχύει σημαντικά για την πόλη και το ρόλο της γειτονιάς και των Μ.Μ.Μ. Επιπρόσθετα, η δημιουργία νέων χώρων πρασίνου, η φροντίδα των ήδη υπαρχόντων, η φύτευση των νέων πεζοδρόμων και πλατειών αλλά και η χρήση των Α.Π.Ε. για την ενεργειακή αυτοδυναμία της πόλης αναβαθμίζουν το επίπεδο ζωής των κατοίκων καθιστώντας την πόλη πιο υγιεινή και ευχάριστη. Τέλος, δεδομένη είναι και η οικονομική ανάπτυξη της, καθώς αυξάνονται οι αντικειμενικές αξίες των ακινήτων που βρίσκονται κοντά στις περιοχές παρεμβάσεων, ενθαρρύνονται οι νέες επενδύσεις ενώ ενισχύεται σημαντικά και η τουριστική ανάπτυξη της πόλης.

Από αισθητικής και ανθρώπινης πλευράς, η αναβάθμιση της πόλης είναι εμφανής και ξεκάθαρη. Οι πεζόδρομοι είναι σαφώς πιο ευχάριστοι από την άσφαλτο, ενώ και οι νέες πλατείες που διαμορφώνονται (πλατεία Πετρινού, Αγ. Βασιλείου, Νέας Δημοτικής Αγοράς, Φιλικών, Μαντινείας) αναβαθμίζουν το επίπεδο ζωής των κατοίκων. Η ανάδειξη της πόλης ως πόλης πολιτισμού με τους τρόπους που αναπτύξαμε πιο πάνω, οδηγεί στην αισθητική της αναμόρφωση καθώς και στη δημιουργία αισθητικής και συνείδησης πολιτισμού στους κατοίκους της. Ο αστικός χώρος αντιμετωπίζεται ως ένας μεγάλος τόπος ανθρώπινης έκφρασης, ο οποίος φτιάχνεται από τους ίδιους τους πολίτες, διαμορφώνεται, λειτουργεί και

αλλάζει από αυτούς. Τον νιώθουν δικό τους και κατά συνέπεια δένονται συναισθηματικά με αυτόν και τον λειτουργούν σε ένα πλαίσιο διαφορετικό του συνηθισμένου.

Μεγάλο κέρδος για την πόλη μέσω των παρεμβάσεων που προτείνονται παραπάνω, αποτελεί η ανάδειξη της ιστορίας της. Όπως προαναφέραμε, η Τρίπολη δεν αποτελεί πόλη χωρίς ταυτότητα, αλλά πόλη με ξεχασμένη ταυτότητα. Ζητούμενο των παρεμβάσεων σε αυτή, δεν πρέπει να είναι το να αποκτήσει η πόλη ταυτότητα, αλλά το να αναδειχτεί η ταυτότητα που ήδη έχει. Η ιστορία της πόλης είναι μεγάλη και σπουδαία και αν ληφθούν υπόψη και οι περιοχές γύρω από αυτή, η ιστορία ξεκινά από τα αρχαία χρόνια. Όλο αυτό το ιστορικό παρελθόν της πόλης τονίζεται και αναδεικνύεται μέσω των παρεμβάσεων που προτείνονται παραπάνω. Προσωπικότητες και γεγονότα σημαντικά για την πόλη τιμώνται και αποκτούν τη θέση που πρέπει μέσα στον αστικό χώρο και κατά συνέπεια στην καθημερινότητα των πολιτών. Οι πολίτες παύουν να είναι απόμακροι, έλκονται από τη νέα πραγματικότητα, αρχίζουν να έρχονται πιο κοντά με την πόλη, να την ερευνούν και να την ανακαλύπτουν. Έτσι η ανάδειξη της ιστορίας της πόλης μέσω των παρεμβάσεων μπορεί να οδηγήσει τους πολίτες και σε πατριδογνωσία.

Από όλες τις συνέπειες (αισθητικές, λειτουργικές, οικονομικές, ιστορικές) που μπορεί να έχουν για την πόλη οι παρεμβάσεις που προτείνονται παραπάνω η σημαντικότερη είναι η αλλαγή της φιλοσοφίας και του τρόπου ζωής των πολιτών. Το γεγονός αυτό, δεν είναι βέβαια κάτι που συμβαίνει απ' τη μια μέρα στην άλλη. Απαιτεί χρόνο και παρά τις όποιες λίγες άμεσες αλλαγές μπορεί να παρατηρήσει κανείς η αφομοίωση της νέας πραγματικότητας και η αλλαγή του τρόπου ζωής δεν μπορεί να γίνει εύκολα. Το περπάτημα και η χρήση του ποδηλάτου αντί του αυτοκινήτου δεν είναι μια εύκολη προσαρμογή. Παράλληλα, η αλλαγή στις κατευθύνσεις κίνησης των οχημάτων και στις συνήθειες μετακίνησης μέσα στην πόλη απαιτούν χρόνο για να γίνουν συνήθεια για τους πολίτες. Ωστόσο η πόλη αλλάζει και μαζί της και οι πολίτες. Η αύξηση του δημόσιου χώρου, η κίνηση με ποδήλατο, η αύξηση του πρασίνου, ο σεβασμός στην ιστορία, η γνώση του τόπου, η σύνδεση των ανθρώπων με την πόλη, η απόδοση χώρου στην ανθρώπινη έκφραση είναι μερικά από τα στοιχεία αυτής της νέας φιλοσοφίας ζωής που σταδιακά αρχίζει να διαμορφώνεται στην πόλη. Οι άνθρωποι παύουν να είναι εξαρτημένοι από τη μηχανή και η πόλη μαθαίνει να έχει τον άνθρωπο στο επίκεντρο. Χωρίς να τον κάνει μαλακό, αλλά με συνεχή σεβασμό προς αυτόν.



## 5 Συμπεράσματα - Προτάσεις

---

Κάνοντας μία γενική θεώρηση όλης της παρούσας εργασίας μπορούμε να καταλήξουμε σε αρκετά χρήσιμα συμπεράσματα τα οποία συνοψίζουν πολλά από τα βασικά νοήματα και επιδιώξεις της. Τα συμπεράσματα αυτά προκύπτουν τόσο από τη διερεύνηση του παρελθόντος της πόλης και την καταγραφή του παρόντος, όσο και από τις προτάσεις μας για το μέλλον καθώς και από μία συγκριτική θεώρηση όλων των παραπάνω συνολικά. Συνοπτικά λοιπόν συμπεραίνουμε τα παρακάτω:

- Η επίδραση του οθωμανικού παρελθόντος, είναι εμφανής ακόμη και σήμερα στην Τρίπολη. Συγκεντρωτισμός εμπορικών λειτουργιών, κύριοι εμπορικοί δρόμοι που συγκεντρώνουν τα περισσότερα καταστήματα και εν τέλει μια πόλη που η ζωή της δύσκολα ξεφεύγει από το κέντρο της.
- Αν το σχέδιο του Βούλγαρη ήταν ολοκληρωμένο και όχι απλά μία βάση, τότε ίσως η σημερινή πολεοδομική πραγματικότητα στην πόλη να ήταν τελείως διαφορετική και να μελετούσαμε μια άλλη πόλη.
- Πολλές από τις συμπεριφορές των κατοίκων της Τρίπολης στους δημόσιους χώρους έχουν τις ρίζες τους βαθιά στο παρελθόν.
- Ο νόμος της αντιπαροχής σε συνδυασμό με τον καθορισμό πολύ υψηλών συντελεστών δόμησης αποδείχτηκαν οι δύο πιο καταστροφικοί παράγοντες για το κέντρο της πόλης, τόσο γιατί κατέστρεψαν την αρχιτεκτονική του εικόνα, όσο και γιατί το κατέστησαν αποπνικτικό και απωθητικό.
- Το πρόβλημα με τον σαφή καθορισμό των χρήσεων γης κρατάει πολλά χρόνια και πλέον με την κατάσταση που διαμορφώνεται στο ιστορικό κέντρο χρήζει άμεσης και αποφασιστικής επίλυσης.
- Υπάρχει τεράστια αναγκαιότητα για τη δημιουργία ποδηλατόδρομων στην πόλη τώρα που πλέον η χρήση του έχει αυξηθεί δραματικά. Σημαντικότατο επίσης είναι και πρέπει να αναφερθεί το γεγονός ότι θα πρέπει εξ' αρχής να υπάρξει ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός για ΔΙΚΤΥΟ ποδηλατόδρομων ακόμη κι αν τελικά το έργο υλοποιηθεί τμηματικά και όχι να δημιουργούνται ποδηλατόδρομοι σκόρπιοι δίχως οργανωμένο σχέδιο.
- Το γεγονός ότι πολλές πλατείες της πόλης βρίσκονται πολύ κοντά σε μικρό χώρο επιβάλλει τη δημιουργία διαφορετικών πλατειών με διαφορετικές χρήσεις.
- Η δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης, εκτός από μισ ενδεδειγμένη λύση για την αντιμετώπιση του προβλήματος στάθμευσης, αποτελεί και μια επιτακτική ανάγκη τώρα που έχει πλέον διαμορφωθεί η νέα πραγματικότητα των πεζοδρόμων στο ιστορικό κέντρο.

- Η ολοκλήρωση της περιφερειακής οδού της πόλης αποτελεί επιτακτική ανάγκη για τη ριζική αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης.
- Ο τύπος της Α.Δ.Π. πόλης, μπορεί να αποτελέσει μια ενδιαφέρουσα βάση διαφορετική από τις συνηθισμένες για το σχεδιασμό και την υλοποίηση μεγάλων αστικών παρεμβάσεων. Αυτό συμβαίνει γιατί θέτει έναν διαφορετικό τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζεται ο αστικός χώρος και τα προβλήματα που υπάρχουν σ' αυτόν.
- Η συμμετοχή των κατοίκων μέσω ιδεών και προτάσεων στη σύνταξη των σχεδίων και των μελετών για τις αστικές αναπλάσεις, είναι καθοριστικής σημασίας για να αναπτυχθεί ένα πρώτο συναισθηματικό δέσιμο ανάμεσα σε αυτούς και το δημόσιο χώρο και κατά συνέπεια να συμπεριφέρονται μέσα σε αυτόν, με σεβασμό και υπευθυνότητα.
- Το παρελθόν μιας περιοχής στην οποία πρόκειται να σχεδιαστεί μία παρέμβαση, πρέπει να μελετάται κριτικά και, αφού αξιολογηθεί, να αποτελεί σημείο αναφοράς και έμπνευσης και όχι να αποτελεί η μελέτη του αναγκαίο κακό το οποίο προσπαθούμε να αποφύγουμε με κάθε τρόπο. Η χρησιμότητά του είναι τεράστια γιατί αποτυπώνει τη διαχρονική εικόνα της περιοχής ενώ παράλληλα δίνει και αρχές προτάσεων για το μέλλον της.
- Όσο σημαντικός είναι ο σχεδιασμός μιας πολεοδομικής παρέμβασης και η κατασκευή της, το ίδιο σημαντική είναι και η φροντίδα της κατά την περίοδο που χρησιμοποιείται καθώς και ο έλεγχος της τήρησης των κανόνων που τη διέπουν μετά την υλοποίησή της.
- Η καθαριότητα αποτελεί νευραλγικό τομέα στη σύγχρονη πόλη και καθοριστικό παράγοντα που καθρεφτίζει το επίπεδο και την ποιότητά της.
- Σε έναν περιποιημένο και φιλικό προς τον άνθρωπο δημόσιο χώρο, η τέχνη και γενικότερα η ανθρώπινη έκφραση και κοινωνικοποίηση μπορεί να στεγαστεί σε κάθε σημείο του αναδεικνύοντάς τον παράλληλα.
- Η μέριμνα για το πώς θα κινούνται τα οχήματα σε μία πόλη μετά την υλοποίηση κάποιας παρέμβασης σε αυτή, είναι ίσης σημασίας με το σχεδιασμό και την υλοποίηση της ίδιας της παρέμβασης.
- Η ανθρωπιά, η διαφορετικότητα και ο πολιτισμός, είναι στοιχεία απαραίτητα και τα τρία, σε μία σύγχρονη πόλη.
- Πολλές από τις παρεμβάσεις που βελτιώνουν την καθημερινότητα των κατοίκων εντός του αστικού χώρου δεν απαιτούν ιδιαίτερη οικονομική ενίσχυση. Η υλοποίησή τους είναι κυρίως θέμα απόφασης.
- Η μέριμνα για τα άτομα περιορισμένης κινητικότητας είναι ένα ισχυρό δείγμα μιας πόλης πολιτισμού και ανθρώπινης που νοιάζεται για το συνάνθρωπο και συμπολίτη.
- Η βιώσιμη και η αειφόρος ανάπτυξη στα σύγχρονα αστικά κέντρα μπορεί να αντικατασταθεί από την ολοκληρωμένη ανάπτυξη η οποία αντιμετωπίζει τον αστικό χώρο σε περισσότερα επίπεδα εμπριέχοντας μέσα της πολλές ακόμη μορφές ανάπτυξης.

Έχουμε αναφέρει πως οι αστικές αναπλάσεις (αλλά και πιο συγκεκριμένα ο Α.Δ.Π. τύπος πόλης) ανοίγουν ένα ευρύ πεδίο ενασχόλησης με τον αστικό ιστό. Πέρα λοιπόν από τα συμπεράσματα που βγαίνουν μέσα από την παρούσα εργασία και τα όσα αυτή ερευνά, παρουσιάζει και προτείνει, υπάρχουν ζητήματα τα οποία παρουσιάζονται χωρίς κάποια ιδιαίτερη εμβάθυνση και που αξίζει να ασχοληθεί κανείς μαζί τους περισσότερο και να μελετηθούν πιο ενδελεχώς. Τέτοια θέματα μπορούν να είναι τα ακόλουθα:

- Μελέτη για τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατόδρομων που θα περιλαμβάνει όλες τις περιοχές της πόλης, ακόμη κι εκείνες για τις οποίες υπάρχει σχέδιο αλλά δεν έχουν ακόμη δομηθεί. Παράλληλα μπορούν να συμπεριληφθούν και οι δρόμοι που οδηγούν σε κοντινούς οικισμούς εκτός σχεδίου Τρίπολης.
- Προτάσεις για σύνδεση της ιστορίας της πόλης με τη σημερινή πραγματικότητα.
- Αναλυτική κυκλοφοριακή μελέτη η οποία θα καθορίζει με σαφήνεια τις κατευθύνσεις κίνησης των οχημάτων στην πόλη καθώς και τη γενικότερη φιλοσοφία των οδικών μετακινήσεων σε αυτή.
- Αναζήτηση νέων, εναλλακτικών και πιο φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων για την υλοποίηση νέων αστικών αναπλάσεων.
- Μελέτη για τη φροντίδα και την ανάδειξη των κτηρίων ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος που διαθέτει η πόλη και τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο στοιχείο της ιστορίας και της ταυτότητάς της.
- Συνολική μελέτη – πρόταση για τις ενοποιήσεις των ακάλυπτων χώρων σε όποια οικοδομικά τετράγωνα αυτό καθίσταται εφικτό.
- Συνολική μελέτη πρόταση για τον σαφή καθορισμό των χρήσεων γης σε όλη την έκταση του ιστορικού κέντρου αλλά και γενικότερα της πόλης.
- Ολοκληρωμένη μελέτη για την επίλυση του προβλήματος της στάθμευσης, με σαφή καθορισμό συγκεκριμένων υπόγειων και επίγειων χώρων καθώς και της προσβασιμότητας πεζών και οχημάτων σε αυτούς.
- Έρευνα για τον προσδιορισμό νέων τρόπων ενίσχυσης της σχέσης και της αλληλεπίδρασης μεταξύ πόλης και πολιτών. Τρόποι για να γίνει η πόλη ξανά κτήμα των πολιτών.
- Μελέτη για τις σχέσεις και τις δυνατότητες ανάπτυξης που υπάρχουν μεταξύ της Τρίπολης και των πλησιέστερων σε αυτή μεγάλων αστικών κέντρων.





### Έντυπες Εκδόσεις

«Η Τριπολιτσία ως πρωτεύουσα του Μωριά κατά την Τελευταία Τουρκοκρατία», Κ. Τριανταφύλλου, Πρακτικά του Β' τοπικού συνεδρίου Αρκαδικών Σπουδών (Τεγέα – Τρίπολις 11-14 Νοεμβρίου 1988), Αθήνα 1990, σελ. 303

«Ο Διόνυσος στην Αρκαδία», Γ. Δάλκου, Δήμος Τρίπολης 2013

«Το εμπόριον της Πελοποννήσου στο 18<sup>ο</sup> αιώνα», Β. Κρεμμυδάς, Αθήνα 1972

«Η κατεδάφισις της Τριπόλεως υπό του Ιμπραήμ», Ρ. Παλαμήδης, Ανέκδοτον χρονικόν, περιοδικό μνημοσύνη Ε' 1974-75, Φεβρουάριος 1928

«ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ, ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ ΑΠ' ΤΗΝ ΟΘΩΜΑΝΙΚΗ ΣΤΗ ΝΕΟΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΗ», Π. Τσακόπουλος, ανάπτυπο από τα πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου ιστορίας ΝΕΟΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΗ της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού, Αθήνα 1985

«ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΩΝ ΔΗΜΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ 1833-1912 Σχηματισμός – σύσταση – εξέλιξη – πληθυσμός – εμβλήματα», Ε. Σκιαδάς, Αθήνα 1993

«Πληθυσμός και οικισμοί της πελοποννήσου, 13<sup>ος</sup> – 18<sup>ος</sup> αιώνας», Β. Παναγιωτόπουλος, Εμπορική Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα 1985

«ΤΡΙΠΟΛΙΣ, Η ζωή μιας ελληνικής πόλεως», Α. Μπούερμαν - μτφρ. Ιωάννου Δάινερ, Αθήναι 1957

«ΠΕΖΟΠΟΡΙΑ ΑΠΟ ΠΑΤΡΩΝ ΕΙΣ ΤΡΙΠΟΛΙΝ», Χ. Π. Κορύλλος, Τυπογραφείον «Ο Κάδμος», Εν Πάτραις 1890

Αρκαδικά Νέα, Κυριακή 25 Σεπτεμβρίου 1960, Αριθ. Φύλλου 736

«Τρίπολη, η καρδιά της Πελοποννήσου», Καθημερινή, περιοδικό «Επτά Ημέρες», 4 Ιουνίου 1995

«Για την Οθωμανική Τριπολιτσία», Α. Πετρονώτης, Περιοδικό «Φωνογράφος», Ιούλιος – Νοέμβριος 1989

«Αρκαδική Επετηρίς», Τ. Κανδηλώρος, τεύχος 2<sup>ο</sup>, 1906

«Η ΤΡΙΠΟΛΙΣ ΠΡΟ ΤΟΥ ΔΕΚΑΤΟΥ ΕΒΔΟΜΟΥ ΑΙΩΝΟΣ», Ν. Βέη, τυπογραφείο Π.Δ. Σακελλαρίου, Εν Αθήναις 1907

«ΤΡΙΠΟΛΗ, ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ», Γ. Μπίκος – Χ. Τσάλλας & συνεργάτες Ε.Ε. – Ομάς 80 Ε.Π.Ε. – Ράπτης Στέργιος – Αλεξάνδρα Βασιλικιώτη-Βιχερτ, Μελέτη, Οκτώβριος 2001

«Η ΝΕΟΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ Η ΠΑΤΡΑ», Ν. Τριάντης, άρθρο, Πελοποννησιακή Πρωτοχρονιά 1957

«Τρίπολη, η μικρή μας πόλη: 4<sup>ο</sup>, Το ΣχΕΔιο της πόλης», Γ. Δάλκου, Περιοδικό «Φωνογράφος», Μάιος – Ιούνιος 1988

«ΕΘΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ – ΤΡΙΠΟΛΗ ΑΡΚΑΔΙΑΣ – ΚΕΙΜΕΝΟ ΦΑΣΗΣ Α'», Ομάδα Μελέτης, Υ.Χ.Ο.Π., Ε.Π.Α. '82-'84

«ΕΘΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ – ΤΡΙΠΟΛΗ ΑΡΚΑΔΙΑΣ – ΚΕΙΜΕΝΟ ΦΑΣΗΣ Β'», Ομάδα Μελέτης, Υ.Χ.Ο.Π., Ε.Π.Α. '82-'84

«ΤΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΣ ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ» Τόμος Δεύτερος, Ν. Μουτσόπουλου – Ι. Δράγκος – Ευ. Δημητριάδης – Ε. Τσώκου, Θεσσαλονίκη 1976

«Το Νεοκλασικό Κίνημα και τα Νεοκλασικά Σπίτια της Τριπολιτσάς», Σ. Π. Κυδωνιάτης, Εκδόσεις Ενώσεως Τριπολιτών Αττικής, Αθήνα 1988

«ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ – ΑΡΚΑΔΙΑ», Α. Πετρονώτης, Εκδοτικός Οίκος «ΜΕΛΙΣΣΑ», Αθήνα 1986

«Η φυσιогνωμία των χωριών της Αρκαδίας», Α. Σιόλας, Εκδόσεις Β. Κοκοτσάκη, Αθήνα 1986

«Άνθρωπος και Χώρος», Α. Σιόλας, Ε.Μ.Π. - Θωμαΐδιο ίδρυμα, Αθήνα 2005

«Σημειώσεις αστικής γεωγραφίας» - Α. Σιόλας, Ί. Σαγιάς, Ε.Μ.Π. - Θωμαΐδιο ίδρυμα, Αθήνα 2005

«Εφαρμογές Πολεοδομικού Σχεδιασμού – σημειώσεις μαθήματος», Α. Σιόλας, Ε.Μ.Π. - Θωμαΐδιο ίδρυμα, Αθήνα 1998

«Πολεοδομία Vs Μεταφορές – Από την αποκατάσταση στη σύγκλιση», Θ. Βλαστός – Δ. Μηλάκης, Αθήνα 2006

«Το ποδήλατο σε 17 ελληνικές πόλεις – Οδηγός εκπόνησης μελετών», Θ. Βλαστός, Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων - Οργανισμός Εκδόσεως διδακτικών Βιβλίων, Αθήνα 2004

«Πόλη και Πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη», Ε. Ανδρικοπούλου – Α. Γιαννακού – Γρ. Καυκαλάς – Μ. Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα 2007

«Χρήσεις και Αξίες γης», Μ. Γιαουτζή, Ε.Μ.Π. - Θωμαΐδιο ίδρυμα, Αθήνα 1999

«Πολεοδομικός σχεδιασμός – Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου», Α. Αραβαντινός, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 2007

«Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη», Α. Γοσποδίνη, Η. Μπεριάτος, Εκδόσεις Κριτική, 2006

«Αστική Γεωγραφία», Tim Hall - μτφρ. Νικόλαος-Γεώργιος Καραχάλης, Εκδόσεις Κριτική, 2005

«Νεοελληνική Αρχιτεκτονική», Δ. Φιλιππίδης, Εκδοτικός Οίκος «Μέλισσα», Αθήνα 1984

«Η σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη – 2. Από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο έως σήμερα», Guy Burgel - μτφρ. Μαρία Παπαηλιάδη, Εκδόσεις Πλέθρον, 2007

«Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) - Τεύχος 4: Κύριες Αστικές Οδοί (ΟΜΟΕ-ΚΑΟ)», ΝΑΜΑ-Σύμβουλοι μηχανικοί και μελετητές Α.Ε. (R. Λαμπ, Β. Ψαριανός, Δ. Κάτσιος, Γ. Σοϊλεμέζογλου, Δ. Δρυμαλίτου), Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων – Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων – Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας, Έκδοση 2001

## **Διαδικτυακοί τόποι**

<http://diocles.civil.duth.gr/>

<http://www.traveltripolis.gr>

<http://www.peloponnisshotels.com>

<http://www.odosarkadias.gr>

<http://el.wikipedia.org>

<http://kalimera-arkadia.gr>

<http://www.inarcadia.gr>

<http://www.arcadiaportal.gr>

<http://www.teetrip.tee.gr>

<http://www.arcadiapress.gr>

<http://www.ypeka.gr>

<http://www.statistics.gr>

<http://www.pomida.gr>

<http://www.e-archimedes.gr>

<http://www.greekencyclopedia.com>

<http://www.eepf.gr>

## Παράρτημα Α' – Σημειώσεις/Τεκμηριώσεις

- (1): Τα στοιχεία για την εμφάνιση της Τρίπολης, προέρχονται από τη μελέτη του 2001 (Μπίκος & άλλοι, 2001)
- (2): Δάλκου, 2013
- (3): Δάλκου, ανέκδοτο πόνημα
- (4): Μπούερμαν, 1957
- (5): Παναγιωτόπουλος, 1985
- (6): Μπίκος & άλλοι, 2001
- (7): Τριανταφύλλου, 1990
- (8): Κρεμμυδάς, 1972
- (9): Μπίκος & άλλοι, 2001
- (10): Κορύλλος, 1890
- (11): Αρκαδικά Νέα, 25/9/1960
- (12): Αρκαδικά Νέα, 25/9/1960
- (13): Μπίκος & άλλοι, 2001
- (14): Φωτάκος, 1990
- (15): Παλαμήδης 1928
- (16): Δάλκου, 2013
- (17): Δάλκου, 2013
- (18): Παλαμήδης, 1928
- (19): Τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο αυτή, όπως και το αυτούσιο κομμάτι, προέρχονται όλα από το χρονικό του Ρήγα Παλαμήδη (Παλαμήδης, 1928)
- (20): Δάλκου, 2013
- (21): Δάλκου, 2013
- (22): Δάλκου, 2013
- (23): Δάλκου, 2013
- (24): Σκιαδάς, 1993
- (25): Δάλκου, 2013
- (26): Δάλκου, 2013
- (27): Μπούερμαν, 1957
- (28): Δάλκου, 2013
- (29): Μπούερμαν, 1957
- (30): Δάλκου, 2013
- (31): Μπούερμαν, 1957

- (32): Δάλκου, 2013
- (33): Κορύλλος, 1890
- (34): Δάλκου, 2013
- (35): Μπούερμαν, 1957
- (36): Δάλκου, 2013
- (37): Τα στοιχεία για την κατοχική περίοδο της Τρίπολης, προέρχονται τόσο από αφήγηση της Γ. Δάλκου, όσο και από το βιβλίο της ίδιας «Ο Διόνυσος στην Αρκαδία» (Δάλκου, 2013)
- (38): Μπούερμαν, 1957 & Δάλκου, 2013
- (39): Δάλκου, 2013
- (40): Δάλκου, 2013
- (41): Δάλκου, 2013
- (42): Τα στοιχεία για η μεταδικτατορική ιστορία της Τρίπολης, προέρχονται κυρίως από το βιβλίο της Γ. Δάλκου «Ο Διόνυσος στην Αρκαδία» (Δάλκου, 2013) και συμπληρώνονται από κάποιες προσωπικές προσθήκες που αφορούν κυρίως μετά το 2000.
- (43): Παλαμήδης, 1928
- (44): Τσακόπουλος, 1985
- (45): Τσακόπουλος, 1985
- (46): Τσακόπουλος, 1985
- (47): Τσακόπουλος, 1985
- (48): Τσακόπουλος, 1985
- (49): Πετρονώτης, 1989
- (50): Παλαμήδης, 1928
- (51): Μπίκος & άλλοι, 2001
- (52): Τσακόπουλος, 1985
- (53): Τσακόπουλος, 1985
- (54): Μπίκος & άλλοι, 2001
- (55): Μπίκος & άλλοι, 2001
- (56): Τσακόπουλος, 1985
- (57): Τσακόπουλος, 1985
- (58): Τσακόπουλος, 1985
- (59): Μπίκος & άλλοι, 2001
- (60): Τσακόπουλος, 1985
- (61): Μπίκος & άλλοι, 2001
- (62): Μπίκος & άλλοι, 2001
- (63): Τσακόπουλος, 1985
- (64): Τσακόπουλος, 1985
- (65): Μπίκος & άλλοι, 2001

- (66): Μπίκος & άλλοι, 2001
- (67): Τριάντης, 1957
- (68): Δάλκου, 1988
- (69): Τριάντης, 1957
- (70): Τριάντης 1957
- (71): Τριάντης, 1957
- (72): Τσακόπουλος, 1985
- (73): Μπίκος & άλλοι, 2001
- (74): Τσακόπουλος, 1985
- (75): Μπίκος & άλλοι, 2001
- (76): Τσακόπουλος, 1985
- (77): Μπίκος & άλλοι, 2001
- (78): Τσακόπουλος, 1985
- (79): Μπίκος & άλλοι, 2001
- (80): Μπίκος & άλλοι, 2001
- (81): Τσακόπουλος, 1985
- (82): Οι πληροφορίες που αναφέρονται σε αυτήν την παράγραφο και στις δύο επόμενες προέρχονται από τη μελέτη ανάπλασης του ιστορικού κέντρου που συντάχθηκε το 2001 (Μπίκος & άλλοι, 2001)
- (83): Μπίκος & άλλοι, 2001
- (84): Μπίκος & άλλοι, 2001
- (85): Μπίκος & άλλοι, 2001
- (86): <http://www.teetrip.tee.gr>
- (87): <http://www.arcadiapress.gr>
- (88): Κορύλλος, 1890
- (89): Μπούερμαν, 1957
- (90): <http://diocles.civil.duth.gr/>
- (91): <http://diocles.civil.duth.gr/>
- (92): Μπίκος & άλλοι, 2001
- (93): <http://www.traveltripolis.gr>

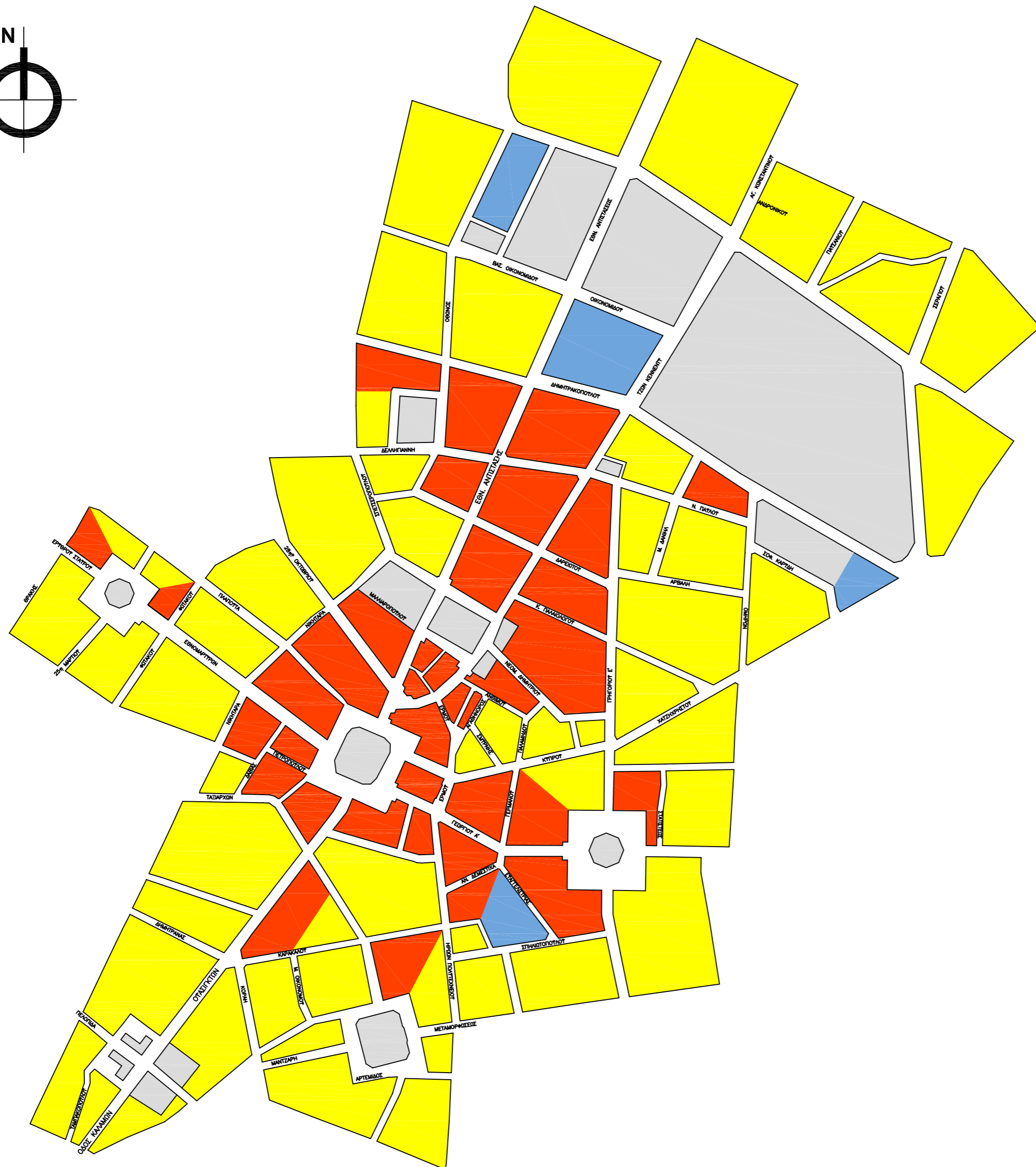
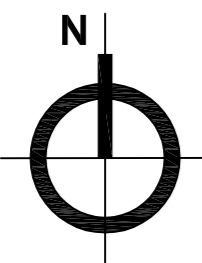




## Παράρτημα Β' – Χάρτες

---





## ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

Σχολή  
Αγρονόμων & Τοπογράφων  
Μηχανικών

### ΤΡΙΠΟΛΗ

ΠΟΛΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ - ΠΟΛΗ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΗ - ΠΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ  
με βάση το νέο Ιστορικό Κέντρο

#### ΧΑΡΤΗΣ 2: Επικρατούσες χρήσεις ορόφων

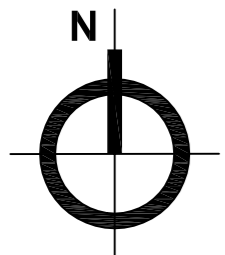
#### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Καταστήματα & Υπηρεσίες
-  Χρήσεις Κατοικίας
-  Δημόσιος Χώρος
-  Ο.Τ. χωρίς όροφο

Γεωαναφορά στο σύστημα συντεταγμένων Ε.Γ.Σ.Α. '87

Κλίμακα: 1:10.000

**Σκιντζής Κωνσταντίνος**  
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



# ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

Σχολή  
Αγρονόμων & Τοπογράφων  
Μηχανικών

## ΤΡΙΠΟΛΗ

ΠΟΛΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ - ΠΟΛΗ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΗ - ΠΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ  
με βάση το νέο Ιστορικό Κέντρο

ΧΑΡΤΗΣ 3: Σημεία συγκέντρωσης πληθυσμού

### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- |  |                    |  |                           |
|--|--------------------|--|---------------------------|
|  | Ξενοδοχεία         |  | Κτήρια Ι.Κ.Α.             |
|  | Εκπαίδευση         |  | Κτήρια Ο.Τ.Ε.             |
|  | Αθλητισμός         |  | Κ.Τ.Ε.Λ.                  |
|  | Super Market       |  | Δ.Ε.Η.                    |
|  | Υγεία              |  | Δημαρχιακό Μέγαρο         |
|  | Στρατιωτικοί χώροι |  | Εκκλησία                  |
|  | Λαϊκή Αγορά        |  | Μαλλιαροπούλειο<br>Θέατρο |
|  | Νεκροταφείο        |  | Πνευματικό Κέντρο         |
|  | Φυλακές            |  | Εφορία                    |
|  | Αστυνομικό τμήμα   |  |                           |

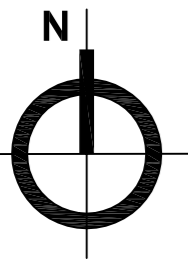
Γεωαναφορά στο σύστημα συντεταγμένων Ε.Γ.Σ.Α. '87

Κλίμακα: 1:10.000

**Σκιντζής Κωνσταντίνος**  
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ







## ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

Σχολή  
Αγρονόμων & Τοπογράφων  
Μηχανικών

### ΤΡΙΠΟΛΗ

ΠΟΛΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ - ΠΟΛΗ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΗ - ΠΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ  
με βάση το νέο Ιστορικό Κέντρο

ΧΑΡΤΗΣ 6: Υφιστάμενη ιεράρχηση οδών  
Τρίπολης

#### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Περιφερειακός αυτοκινητόδρομος
- Πρωτεύουσες αστικές οδικές αρτηρίες
- Δευτερεύουσες αστικές οδικές αρτηρίες
- Συλλεκτήριες οδοί
- Πεζόδρομοι

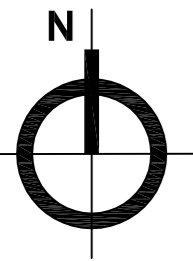
Γεωαναφορά στο σύστημα συντεταγμένων Ε.Γ.Σ.Α. '87

Κλίμακα: 1:10.000

**Σκιντζής Κωνσταντίνος**  
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ







## ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

Σχολή  
Αγρονόμων & Τοπογράφων  
Μηχανικών

### ΤΡΙΠΟΛΗ

ΠΟΛΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ - ΠΟΛΗ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΗ - ΠΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ  
με βάση το νέο Ιστορικό Κέντρο

ΧΑΡΤΗΣ 8: Στοιχειώδης αποτύπωση  
κυκλοφοριακού προβλήματος

#### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

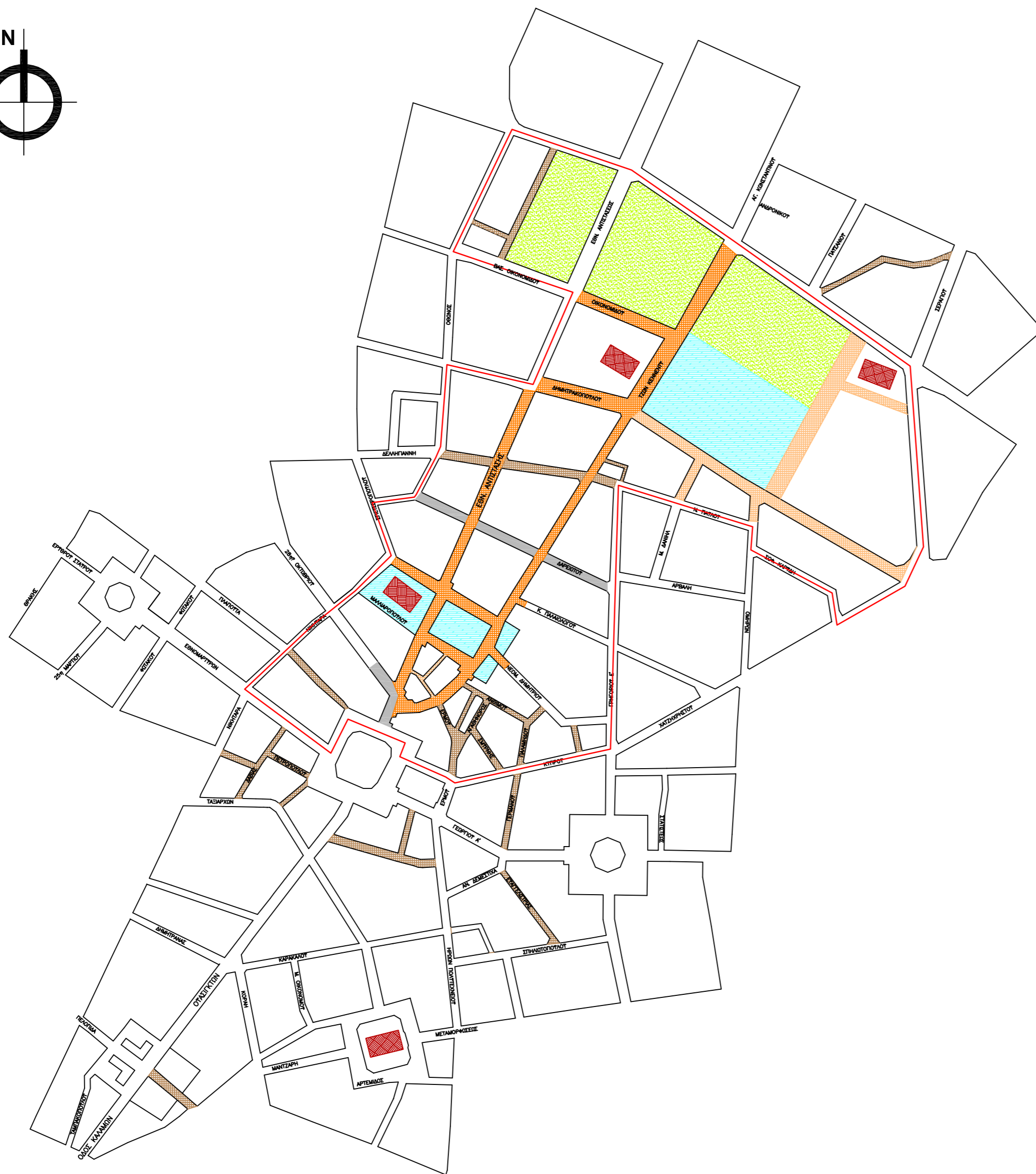
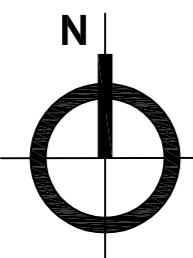
- Οδοί με πολύ συχνή κυκλοφοριακή συμφόρηση
- Οδοί με λιγότερο συχνή κυκλοφοριακή συμφόρηση
- Οδοί μεγάλης και κυκλοφορίας με σπάνια κυκλοφοριακή συμφόρηση
- Πεζόδρομος

Γεωαναφορά στο σύστημα συντεταγμένων Ε.Γ.Σ.Α. '87

Κλίμακα: 1:10.000

Σκιντζής Κωνσταντίνος  
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ





**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**

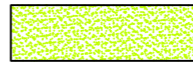
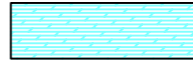

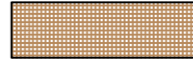




Σχολή  
Αγρονόμων & Τοπογράφων  
Μηχανικών

**ΤΡΙΠΟΛΗ**

ΠΟΛΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ - ΠΟΛΗ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΗ - ΠΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ  
με βάση το νέο Ιστορικό Κέντρο

*ΧΑΡΤΗΣ 10: Η υλοποιούμενη παρέμβαση*

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

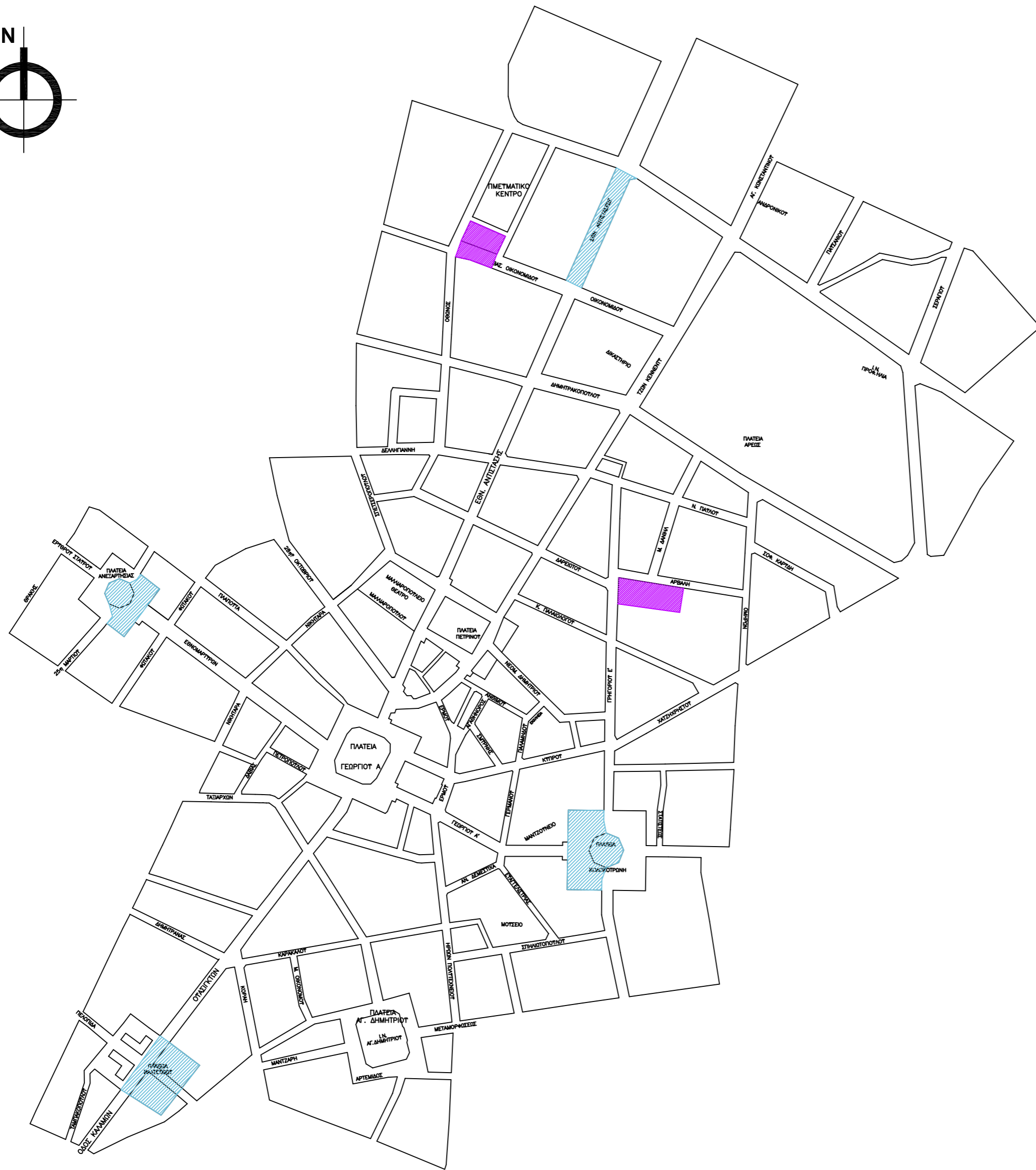
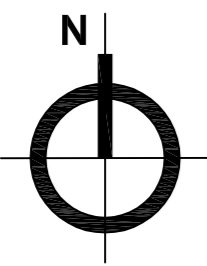
-  Χώρος Πρασίνου που αναπλάθεται
-  Πλατεία που αναπλάθεται
-  Κτήριο
-  Πεζόδρομος που διατηρείται
-  Πεζόδρομος που ανακατασκευάζεται
-  Νέος πεζόδρομος
-  Οδός ήπιας κυκλοφορίας
-  Όριο περιοχής παρέμβασης

Γεωαναφορά στο σύστημα συντεταγμένων Ε.Γ.Σ.Α. '87

**Κλίμακα: 1:10.000**

**Σκιντζής Κωνσταντίνος**  
**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**





**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**



Σχολή  
Αγρονόμων & Τοπογράφων  
Μηχανικών

**ΤΡΙΠΟΛΗ**

ΠΟΛΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ - ΠΟΛΗ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΗ - ΠΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ  
με βάση το νέο Ιστορικό Κέντρο

*ΧΑΡΤΗΣ 12: Προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης*

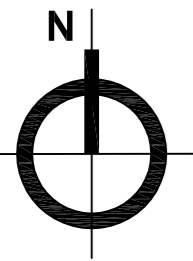
**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

-  Υπόγειος χώρος στάθμευσης
-  Υπόγειος & Υπέργειος χώρος στάθμευσης

Γεωαναφορά στο σύστημα συντεταγμένων Ε.Γ.Σ.Α. '87

**Κλίμακα: 1:10.000**

**Σκιντζής Κωνσταντίνος**  
**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**



## ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

Σχολή  
Αγρονόμων & Τοπογράφων  
Μηχανικών

### ΤΡΙΠΟΛΗ

ΠΟΛΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ - ΠΟΛΗ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΗ - ΠΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ  
με βάση το νέο Ιστορικό Κέντρο

*ΧΑΡΤΗΣ 13: Προτεινόμενες οδοί για  
δημιουργία ποδηλατόδρομων*

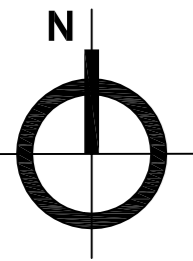
#### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Ποδηλατόδρομος σε υφιστάμενη οδό
- Ποδηλατόδρομος σε νέα οδό
- Ποδηλατόδρομος σε υφιστάμενο πεζόδρομο
- Ποδηλατόδρομος σε νέο προτεινόμενο πεζόδρομο
- Νέο τμήμα περιφερειακής οδού

Γεωαναφορά στο σύστημα συντεταγμένων Ε.Γ.Σ.Α. '87

Κλίμακα: 1:10.000

**Σκιντζής Κωνσταντίνος**  
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



## ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

Σχολή  
Αγρονόμων & Τοπογράφων  
Μηχανικών

### ΤΡΙΠΟΛΗ

ΠΟΛΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ - ΠΟΛΗ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΗ - ΠΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ  
με βάση το νέο Ιστορικό Κέντρο

*ΧΑΡΤΗΣ 14: Προτεινόμενες κυκλοφοριακές  
ρυθμίσεις*

#### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Περιφερειακός αυτοκινητόδρομος
- Πρωτεύουσες αστικές οδικές αρτηρίες
- Δευτερεύουσες αστικές οδικές αρτηρίες
- Συλλεκτήριες οδοί
- Πεζόδρομοι
- Νέο τμήμα περιφερειακής οδού

Γεωαναφορά στο σύστημα συντεταγμένων Ε.Γ.Σ.Α. '87

Κλίμακα: 1:10.000

**Σκιντζής Κωνσταντίνος**  
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ