

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΜΟΡΦΕΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ: ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ
ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ**

Forms of urban structure: Historical evolution of the city of Larissa

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΤΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: ΜΟΥΣΤΑΚΑ ΣΤΥΛΙΑΝΗ

ΒΟΛΟΣ 2025

Ενυπόγραφη δήλωση μη λογοκλοπής

Βεβαιώνω ότι η παρούσα εργασία είναι δική μου, δεν έχει συγγραφεί από άλλο πρόσωπο με ή χωρίς αμοιβή, δεν έχει αντιγραφεί από δημοσιευμένη ή αδημοσίευτη εργασία άλλου και δεν έχει προηγουμένως υποβληθεί για βαθμολόγηση στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας ή αλλού. Βεβαιώνω ότι είμαι εν γνώσει των κανόνων περί λογοκλοπής του ΤΜΧΠΠΑ και ότι στο πλαίσιο αυτού έχουν τηρηθεί όλοι οι κανόνες κατά την ακαδημαϊκή δεοντολογία, σχετικά με αναφορές, βιβλιογραφία, κ.λπ., τόσο από έντυπες όσο και από ηλεκτρονικές πηγές. Σε περίπτωση λογοκλοπής αποδέχομαι όλες τις ποινές που προβλέπουν οι εκάστοτε κανονισμοί του ΠΘ ή και του ΤΜΧΠΠΑ, ακόμη και μελλοντική αφαίρεση του διπλώματός μου.

Ονοματεπώνυμο: Στυλιανή Μουστάκα

Ημερομηνία: 27/2/2025

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζει τη διαχρονική εξέλιξη της πολεοδομικής οργάνωσης της πόλης της Λάρισας. Το θέμα προσεγγίζεται με τη βοήθεια αρχικά βιβλιογραφικών πηγών στο σκέλος της ιστορικής ανάλυσης τόσο στο σύνολο των ελληνικών πόλεων, όσο και στη μελέτη περίπτωσης. Στη συνέχεια πραγματοποιείται η μελέτη του θεσμοθετημένου σχεδιασμού, όπως αυτός αποτυπώνεται στα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια που εγκρίθηκαν για την πόλη της Λάρισας, και συγκρίνεται με την πραγματική εικόνα της πόλης. Για να αποδοθεί πλήρως η υφιστάμενη κατάσταση, η κάθε Πολεοδομική Ενότητα σύμφωνα με την πραγματική εικόνα, συγκρίνεται με το θεσμοθετημένο σχέδιο και σε Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών αποδίδεται η τελική δομή. Ύστερα, μελετάται η τροποποίηση του τελευταίου Γενικού Πολεοδομικού σχεδίου και αναδεικνύονται οι δυνατότητες και τα αδύναμα σημεία του σχεδιασμού. Βάσει λοιπόν όλης της ανάλυσης και έρευνας, στο τέλος, προκύπτει το συμπέρασμα, του κατά πόσο συμπίπτει η μορφή που έχει οριστεί από τα πολεοδομικά σχέδια με την ρεαλιστική, πως έχει διαμορφωθεί η πόλη με βάση κοινωνικούς και οικονομικούς παράγοντες που συνέβησαν στο παρελθόν και ποιο μοντέλο ανάπτυξης ακολούθησε, πόσο αποτελεσματικός ήταν ο πολεοδομικός σχεδιασμός στον τρόπο με τον οποίο επεκτάθηκε η πόλη και πόσο λειτουργεί τελικά η εφαρμογή των ΓΠΣ στην πόλη και ποιες οι αδυναμίες του.

Λέξεις κλειδιά: Πολεοδομική οργάνωση, Χρήσεις Γης, πόλεις, μορφή

ABSTRACT

This thesis examines the development of the urban planning organization of the city of Larissa over time. The topic is approached initially with the contribution of bibliographical sources in the part of historical analysis both in the whole of Greek cities and in the case study. Then the study of the institutionalized planning, as it is reflected in the General Urban Plans approved for the city of Larissa, is carried out and compared with the actual image of the city. To fully reflect the current situation, each Urban Planning Unit according to the actual picture is compared with the statutory plan and the final structure is mapped in a Geographical Information System. Then, the modification of the last General Urban Plan is studied, and the potentials and weak points of the planning are showing. In the end, the conclusion which based on all the analysis and research, show us how much the realistic form of the city coincides with the form defined by the urban plans, how the city has been shaped based on social and economic factors that occurred in the past and which development model was followed, how effective the urban planning was in the way the city was expanded and how effective the implementation of the general urban development plans in the city works in the end and what are its weaknesses.

Key words: Urban planning, Land uses, cities, form

Ευχαριστίες

Με την ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την επιβλέπουσα καθηγήτριά μου Αναστασία Τασοπούλου, η οποία με τις παρατηρήσεις της και την πολύτιμη καθοδήγησή της με βοήθησε σε όποιες απορίες, δυσκολίες και προβληματισμούς αντιμετώπισα. Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω τους ανθρώπους στη Διεύθυνση Πολεοδομίας Λάρισας που ανταποκρίθηκαν άμεσα στη παροχή υλικού για την διπλωματική μου.

Περιεχόμενα

Κατάλογος πινάκων	3
Κατάλογος εικόνων	3
Κατάλογος ακρωνυμίων και συντομογραφιών	5
Εισαγωγή	6
1. Ιστορική αναδρομή της πολεοδομικής μορφής των ελληνικών πόλεων	8
1.1 Αρχαϊκή Περίοδος 800-479 π.Χ.	8
1.2 Κλασική Περίοδος 479-323 π.Χ.	9
1.3 Ελληνιστική Περίοδος 479-30 π.Χ.	13
1.4 Ρωμαϊκή Περίοδος 30-476 μ.Χ.	15
1.5 Μεσαιωνική Περίοδος 476-1453 μ.Χ.	17
1.6 Πρώιμη Οθωμανική Περίοδος 14-16 ^ο μ.Χ.	19
1.7 Ύστερη Οθωμανική Περίοδος 18-19 ^ο μ.Χ.	20
1.8 Οι πόλεις τον 20 ^ο αιώνα	23
2. Μελέτη περίπτωσης: Λάρισα	29
2.1 Γενικά χαρακτηριστικά περιοχής μελέτης	29
2.2 Πολεοδομική οργάνωση μέχρι την απελευθέρωση	29
2.3 Η οικιστική εξέλιξη της Λάρισας από το 1881 μέχρι σήμερα	33
2.4 Λάρισα τον 21 ^ο αιώνα	40
2.4.1 Υφιστάμενη κατάσταση	40
2.4.2 Σύγκριση Θεσμοθετημένου και Υφιστάμενου σχεδιασμού	60
3. Συμπεράσματα	67
Βιβλιογραφία	70

Κατάλογος πινάκων

Πίνακας 1: Συνοικίες Λάρισας.....	41
-----------------------------------	----

Κατάλογος εικόνων

Εικόνα 1: Η αγορά και η Ακρόπολη της Αθήνας στις αρχές του 5 ^{ου} αιώνα π.Χ.....	9
Εικόνα 2: Η Αθήνα των Κλασικών χρόνων.....	10
Εικόνα 3: Αναπαράσταση του Ιπποδάμειου σχεδίου της Μιλήτου.....	12
Εικόνα 4: Η αναπαράσταση του σχεδίου της ελληνιστικής Θεσσαλονίκης, κατά τον M. Vickers, με βάση το μεσαιωνικό σχέδιο της πόλης.....	14
Εικόνα 5: Η αξονικότητα στον Ρωμαϊκό οικισμό.....	16
Εικόνα 6: Η μεταπολεμική πολυκατοικία.....	25
Εικόνα 7: Σταθμευμένα οχήματα κατά μήκος των στενών.....	27
Εικόνα 8: Πολεοδομικός ιστός της Λάρισας (Ελληνιστική περίοδος).....	29
Εικόνα 9: Γενικό Τοπογραφικό Λάρισας με τη βυζαντινή Ακρόπολη.....	30
Εικόνα 10: Χάρτης της Λάρισας 1880.....	32
Εικόνα 11: Το κέντρο της πόλης μετά τους βομβαρδισμούς και τον σεισμό το 1941.....	34
Εικόνα 12: Το σχέδιο πόλης έως το 1970.....	36
Εικόνα 13: Η Λάρισα το 1984.....	37
Εικόνα 14: Απεικόνιση επεκτάσεων.....	37
Εικόνα 15: Συνοικίες της Λάρισας	42
Εικόνα 16: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 1 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019.....	43
Εικόνα 17: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 3 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019.....	44
Εικόνα 18: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 4 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019.....	44
Εικόνα 19: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 5 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019.....	45
Εικόνα 20: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 6 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019.....	46
Εικόνα 21: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 2 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019.....	46

Εικόνα 22: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 7 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019.....	47
Εικόνα 23: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 8 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019.....	48
Εικόνα 24: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 9 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019.....	59
Εικόνα 25: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 10 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019.....	49
Εικόνα 26: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 11 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019.....	51
Εικόνα 27: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 14 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019.....	51
Εικόνα 28: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 15 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019.....	52
Εικόνα 29: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 18 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019.....	52
Εικόνα 30: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 13 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019.....	54
Εικόνα 31: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 17 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019.....	55
Εικόνα 32: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 16 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019.....	55
Εικόνα 33: Υφιστάμενη πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 19 σε σύγκριση με πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019.....	56
Εικόνα 34: Πίνακας αναγκών Π.Ε 19.....	57
Εικόνα 35: Άλσος Μεζούρλο.....	57
Εικόνα 36: Υφιστάμενη πολεοδομική οργάνωση Λάρισας.....	58
Εικόνα 37: Παράδειγμα ιπποδάμειου συστήματος στη συνοικία Ηπειρώτικα.....	59
Εικόνα 38: Πολεοδομική οργάνωση 2019.....	64
Εικόνα 39: Πολεοδομική οργάνωση 2009.....	65
Εικόνα 40: Διαφορές πολεοδομικής οργάνωσης 2009-2019.....	66

Κατάλογος ακρωνυμίων και συντομογραφιών

Γ.Ο.Κ	Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός
ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
Δ.Ε	Δημοτική Ενότητα
ΔΕΗ	Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού
Δ.Ι.Ε.Κ	Δημόσια Ιδιωτική Επαγγελματική Κατάρτιση
ΕΘ.Ι.ΑΓ.Ε	Εθνικό Ίδρυμα Αγροτικής Έρευνας
ΕΠΑ.Λ.	Επαγγελματικό Λύκειο
κ.α.	και άλλα
κ.λπ.	και λοιπά
μ.Χ.	μετά Χριστού
ΟΣΕ	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας
Π.Α.Θ.Ε	Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι
Π.Ε	Πολεοδομική Ενότητα
Π.Ε.Ο	Παλιά Εθνική Οδός
π.Χ.	προ Χριστού
τ.μ.	Τετραγωνικά μέτρα
Φ.Ε.Κ.	Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως

Εισαγωγή

Η παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζει την πολεοδομική οργάνωση των πόλεων διαχρονικά, με έμφαση στην περίπτωση της Λάρισας. Σκοπός της είναι, μέσα από την ιστορική αναδρομή, την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, και των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων, να αναδειχθούν οι σημερινές προκλήσεις και δυνατότητες της πολεοδομικής οργάνωσης και πόσο επηρεάζει την ανάπτυξη μιας πόλης. Η εργασία δομείται σε δυο κεφάλαια. Πιο συγκεκριμένα, το πρώτο μέρος της ανάλυσης παρουσιάζει μια ολοκληρωμένη βιβλιογραφική ανάλυση της πολεοδομικής μορφής των οικισμών από την Αρχαϊκή περίοδο έως και τον 20^ο αιώνα. Το κεφάλαιο αυτό αντιπροσωπεύει μια συνολική εικόνα της πολεοδομίας και αποτελεί βάση σύγκρισης με τη μελέτη περίπτωσης. Στο δεύτερο μέρος, η έρευνα επικεντρώνεται στην πόλη της Λάρισας, ως μελέτη περίπτωσης. Αρχικά, γίνεται μια σύντομη ιστορική αναδρομή στην πορεία της πολεοδομικής της μορφής από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα. Ύστερα, αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση της πόλης και πραγματοποιούνται συγκρίσεις ανάμεσα στον θεσμοθετημένο σχεδιασμό και την υφιστάμενη κατάσταση. Τέλος, γίνεται αναφορά στα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια και ειδικότερα στις τροποποιήσεις που έγιναν την περίοδο 2009-2019 και στον τρόπο με το οποίον επηρεάζουν την ανάπτυξη της πόλης βάσει των ρυθμίσεών τους.

Τις τελευταίες δυο δεκαετίες, έχει αναγνωριστεί από την ευρωπαϊκή πολιτική πως η μορφή του αστικού ιστού, συνεισφέρει σημαντικά στη βιωσιμότητα των πόλεων. Μάλιστα, υποστηρίζεται πως το ιδανικό μοντέλο αστικοποίησης είναι το πρότυπο της συμπαγούς πόλης. Το συγκεκριμένο μοντέλο παρουσιάζεται ως μια αποτελεσματική αστική μορφή με την οποία μπορούν να αναπτυχθούν οι πόλεις, καθώς συνάδει με τη έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης. Βασικό προτέρημα, είναι πως αποφέρει θετικά αποτελέσματα στο περιβαλλοντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα αστικά κέντρα σήμερα, καθώς ο περιορισμός των μετακινήσεων με ιδιωτικό όχημα οδηγεί στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Ακόμα, προστατεύεται ο εξωστικός χώρος και βελτιώνεται το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων (Milder, 2012). Ένα από τα βασικά στοιχεία για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος είναι αρχικά η υψηλή πυκνότητα. Με αυτό τον τρόπο αποφεύγεται η αστική διάχυση και ο σχεδιασμός επικεντρώνεται στο εσωτερικό της πόλης και την ανασυγκρότηση της. Η πυκνότητα δόμησης όμως δε σημαίνει απαραίτητα και έλλειψη αστικού πρασίνου. Απαραίτητη είναι η εξασφάλιση κοινόχρηστων χώρων που λειτουργούν τόσο ως χώροι αναψυχής για τη βελτίωση της ζωής των κατοίκων, όσο και οικολογικά με τη μείωση αερίων ρύπων (Jessen, 2018). Ακόμα ένα χαρακτηριστικό είναι η μίξη χρήσεων γης. Η στρατηγική αυτή, ωθεί τη βιώσιμη κινητικότητα καθώς οι μικτές χρήσεις Γης έλκουν το ανθρώπινο δυναμικό να ζήσουν κοντά στους χώρους εργασίας και στις υπηρεσίες που έχουν ανάγκη στη καθημερινότητα τους. Έτσι λοιπόν το ιδιωτικό όχημα γίνεται επιλογή και όχι ανάγκη (Europan Union, 1990). Ο διαχωρισμός των χρήσεων ήταν εκείνος που οδήγησε στην ραγδαία επέκταση των οικισμών και στην αυξημένη κυκλοφοριακή συμφόρηση. Ακόμα, με την προϋπόθεση ότι οι αποστάσεις έχουν μειωθεί, λόγω της μικτής

χρήσης Γης, προωθείται η βιώσιμη αστική κινητικότητα, με αφορμή πως η πρόσβαση σε διάφορους προορισμούς μέσα στη πόλη μπορεί να πραγματοποιηθεί με ποικίλους τρόπους όπως περπάτημα, ποδηλασία κ.λπ. (Μπαρμπόπουλος, Μηλάκης, και Βλάστος, 2005).

Οι συμπαγείς πόλεις επίσης, προτιμώνται περισσότερο καθώς μέσω της επαναχρησιμοποίησης της αστικής γης, προστατεύεται παράλληλα η αγροτική γη (Jabareen, 2006). Ακόμα μια βιώσιμη αστική μορφή ανάπτυξης, είναι η νέο-παραδοσιακή πόλη. Ο νέος πολεοδομικός σχεδιασμός υποστηρίζει στρατηγικές οι οποίες έχουν ως βάση τη παραδοσιακή αστική μορφή, ώστε να αμβλυνθεί η προαστιοποίηση και να ανοικοδομηθούν οι γειτονιές και πόλεις. Το μοντέλο αυτό δίνει επίσης έμφαση σε έννοιες της βιώσιμης αστικής μορφής. Προωθεί δηλαδή τη κυκλοφορία με πεζοδρόμηση, αυξημένη πυκνότητα καθώς και μίξη χρήσεων Γης (Jabareen, 2006). Η Τρίτη αστική μορφή που έχει ως στόχο τη βιωσιμότητα των πόλεων είναι ο αστικός περιορισμός. Ο στόχος της πολιτικής αυτής είναι η προστασία της φυσικής και αγροτικής Γης καθώς και των εκτάσεων εξόρυξης πόρων, η δημιουργία ισορροπημένης κοινότητας και φυσικά ο περιορισμός της αστικής εξάπλωσης. Οι πολιτικές για την επιτυχή λειτουργία του αστικού περιορισμού περιλαμβάνουν τη θέσπιση ορίων του οικισμού, τον περιορισμό των επεκτάσεων των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας σε απομακρυσμένες περιοχές, την οριοθέτηση και την αύξηση ζωνών αστικού πρασίνου, τον έλεγχο του μοντέλου και της πυκνότητας της ανάπτυξης, τον περιορισμό της νέας οικιστικής ανάπτυξης στην ύπαιθρο, το ρυθμό της νέας ανάπτυξης ώστε να συμβαδίζει με την ανάπτυξη νέων υποδομών, τον περιορισμό του αριθμού των νέων αδειών κατοικίας που εκδίδονται, προγράμματα διατήρησης της γης, φορολογικά κίνητρα και μια σειρά άλλων μέτρων (Sposito, 2002). Τέλος, η οικολογική πόλη έχει ως στόχο πρωτίστως, την οικολογική βιομηχανία μέσω της προώθησης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, επαναχρησιμοποίησης υλικών, αποδοτικής μεταφορά κ.α.. Επίσης δίνει έμφαση στο τοπίο όπου ανοικτοί χώροι (πάρκα, πλατείες), οδικό δίκτυο, υδάτινες οδοί διευκολύνουν την πρόσβαση στη πόλη για τους κατοίκους και παράλληλα εξοικονομείται ενέργεια και πόροι. Ο τρίτος στόχος είναι η οικολογική κουλτούρα, η οποία συνεισφέρει στην οικολογική συνείδηση του πληθυσμού ώστε να διαφοροποιήσουν τα καταναλωτικά πρότυπα και να διατηρήσουν τα αστικά οικοσυστήματα. Οι πόλεις οφείλουν να είναι σχεδιασμένες έτσι, ώστε να ενδυναμώσουν την υγεία και να αναβαθμίσουν το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων αλλά και να διατηρήσουν τα οικοσυστήματα από τα οποία εξαρτώνται. Η ανάπτυξη της οικολογικής πόλης σημαίνει πως η διοίκηση, το δομημένο περιβάλλον, η βιομηχανία που δεν επιβαρύνει το περιβάλλον, η γεωργία και το φυσικό τοπίο μπορούν να συνυπάρχουν λειτουργικά. Αυτό απαιτεί προσεκτικό οικολογικό σχεδιασμό και διαχείριση και συμμετοχή των πολιτών και των ενδιαφερομένων στις διαδικασίες σχεδιασμού και διαχείρισης (Wang & Ye, 2004).

Τα τέσσερα αυτά διαφορετικά μοντέλα αστικής μορφής που παρουσιάστηκαν, συμβάλλουν διαφορετικά το καθένα στην εξασφάλιση της βιωσιμότητας. Αυτό δε σημαίνει όμως ότι το καθένα ξεχωριστά δεν συμβάλλει θετικά στο περιβάλλον μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα (Jabareen, 2006).

1. Ιστορική αναδρομή της πολεοδομικής μορφής των ελληνικών πόλεων

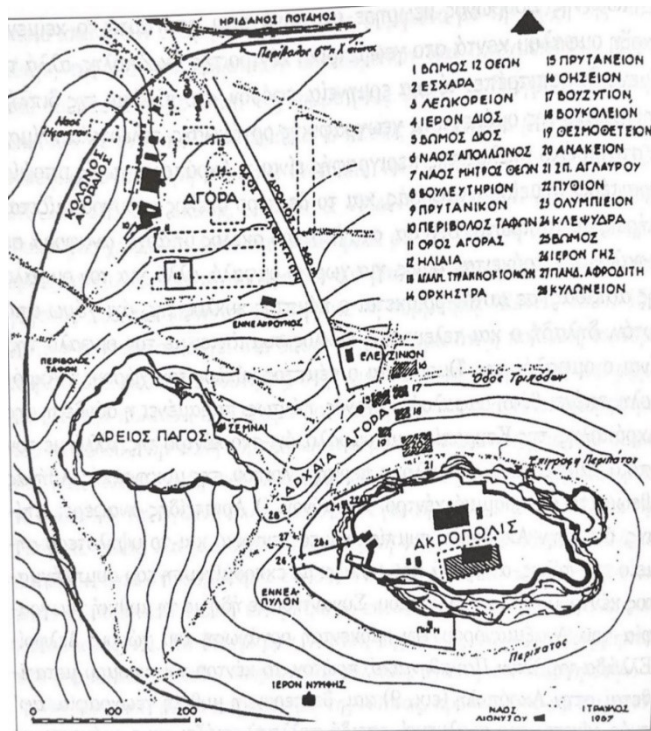
1.1 Αρχαϊκή Περίοδος 800-479 π.Χ.

Στην Ελλάδα οι πρώτοι οικισμοί δημιουργήθηκαν στα μέσα της δεύτερης χιλιετίας π.Χ. με την ανάπτυξη του Μινωικού και Μυκηναϊκού πολιτισμού. Η παρακμή αυτών ωστόσο, σήμανε την αρχή μιας μακροχρόνιας σκοτεινής περιόδου για τον Ελλαδικό χώρο που διήρκεσε μέχρι τον 8^ο αιώνα π.Χ. που ξεκινάει η Αρχαϊκή περίοδος. Την εποχή αυτή, οι πόλεις στην κυρίως Ελλάδα και στα παράλια της Μικράς Ασίας άρχισαν να αναπτύσσονται σταδιακά (Γοσποδίνη, 1996).

Σύμφωνα με τον Πολύζο (2015), τον 8^ο αιώνα π.Χ. η ανάπτυξη των οικισμών βασιζόταν στο υφιστάμενο σύστημα των Μινωικών και Μυκηναϊκών πολιτισμών, το οποίο περιλάμβανε ακανόνιστο πολεοδομικό σχέδιο. Η οργάνωση δηλαδή των πόλεων ήταν αυθόρμητη με προσαρμογή στο ανάγλυφο του φυσικού εδάφους. Σκοπός αυτού του σχεδίου ήταν η προστασία από την οχυρωμένη ακρόπολη, την οποία περιέβαλλαν αμυντικά τείχη, και η συνδεσιμότητα του οικισμού με στρατηγικά σημεία που αφορούσαν την υδροδότηση και τον εφοδιασμό του (Μονιούδη-Γαβαλά, 2015).

Οι πόλεις της Αρχαϊκής περιόδου (750-479 π.Χ.) αποτελούνταν από δύο βασικά μέρη: το πρώτο μέρος ήταν η περιοχή της Ακρόπολης η οποία αντιπροσώπευε τον πυρήνα του αστικού ιστού (Καμπούρης, 2014) με τα ιερά των Θεών και το δεύτερο μέρος ο αστικός χώρος όπου εντοπιζόνταν η αγορά και το κέντρο (Μονιούδη-Γαβαλά, 2015). Τόσο η Ακρόπολη όσο και το πολεοδομικό κέντρο δεν παρουσίαζαν γεωμετρικότητα, ενώ ο χώρος της Αγοράς ήταν ελλειπής ώστε να αξιοποιηθεί ως χώρος συνάντησης των κατοίκων (Λαγόπουλος, 2010). Η χάραξη των οδών στον αστικό ιστό επίσης ήταν ακανόνιστη, οι δρόμοι είχαν μικρό πλάτος με στροφές. Απόρροια αυτού ήταν η δημιουργία άνισων οικοδομικών τετραγώνων. Ωστόσο οι σημαντικοί οδικοί άξονες που οδηγούσαν στην αγορά συνέκλιναν ακτινωτά (Γοσποδίνη, 1996). Όσον αφορά τις κατοικίες, ένα μέρος των οικισμών τις οικοδομούσαν σε ευθύγραμμο τμήμα εντός ενός συστήματος οδών, με αποτέλεσμα να συγκεντρώνονται σε έναν οριοθετημένο χώρο (Χατζηνικολάου, 2015). Ενώ για τη ψυχαγωγία των πολιτών και λόγω της πολιτικής εξουσίας, κατασκευάστηκαν κτίρια δημοσίου ενδιαφέροντος όπως ναοί, θέατρα, αγορά και λοιποί κοινόχρηστοι χώροι (Πολύζος, 2015).

Η εξέλιξη των πόλεων βάσει πολεοδομικής ανάπτυξης εμφανίζεται με την εισαγωγή του Ιπποδάμειου συστήματος τον 5^ο αιώνα, όπου έχουμε ένα νέο σύστημα οργάνωσης του αστικού χώρου και της ρυμοτομίας των πόλεων (Λαγόπουλος, 2010).



Εικόνα 1: Η αγορά και η Ακρόπολη της Αθήνας στις αρχές του 5^{ου} αιώνα π.Χ.

Πηγή: Λαγόπουλος, 2012, σ. 36

1.2 Κλασική Περίοδος 479-323 π.Χ.

Κατά την Κλασική περίοδο, η ανάπτυξη της πόλης γινόταν χωρίς σχεδιασμό, πριν η εφαρμογή του ιπποδάμειου συστήματος φέρει τις μεγάλες αλλαγές της κλασικής περιόδου, όπως θα αναφερθεί στη συνέχεια.

Οι οικισμοί κατά την κλασική περίοδο αποτελούσαν ένα προστατευμένο οικοδομικό σύνολο το οποίο στόχευε να καλύψει τις αμυντικές, οικιστικές, κοινωνικοπολιτικές και οικονομικές ανάγκες των πολιτών. Ο αστικός χώρος περιλάμβανε τείχη, ιερά οικοδομήματα, αγορά με δημόσια κτίρια, ελεύθερους χώρους και οικίες (Λάββας, 2008). Οι πόλεις της συγκεκριμένης περιόδου καταλάμβαναν μικρή έκταση, έως 180 εκτάρια, σε αντίθεση με πόλεις της ελληνιστικής περιόδου, ενώ ο πληθυσμός τους δεν ξεπερνούσε τους 10.000 κατοίκους, εκτός από την Αθήνα και την Σπάρτη (Μονιούδη-Γαβαλά, 2015).

Το βασικό στοιχείο της κλασικής περιόδου ήταν η δημιουργία της πόλης-κράτους. Σύμφωνα με τον Hoerfner, οι πόλεις απέκτησαν ιδιαίτερη κρατική οντότητα, τους δικούς τους νόμους, αυτοκυβέρνηση, στρατό και νόμισμα. Η μορφολογία κάθε πόλης επηρεάζονταν από το εκάστοτε πολιτικό σύστημα.



Εικόνα 2: Η Αθήνα των Κλασικών χρόνων Πηγή: Σαρηγιάννης, 2000

Η νίκη των Ελλήνων κατά των Περσών συνέβαλλε σημαντικά στην ενδυνάμωση του ηθικού του ελληνικού λαού που είχε λάβει μέρος στους πολέμους, με αποτέλεσμα την επιθυμία τους για συμμετοχή στη διοίκηση. Η ανάγκη αυτή οδήγησε μέσα σε μικρό χρονικό διάστημα, στη δημιουργία δημοσίων χώρων και κτιριακών συγκροτημάτων όπως είναι η εκκλησία, το θέατρο ώστε να εξυπηρετήσει λαϊκές συνελεύσεις, το πρυτανείο και το δικαστήριο. Εκείνη την εποχή οι προαναφερόμενοι χώροι απέκτησαν τη μεγαλύτερη σημασία από κάθε άλλη περίοδο καθώς οι πολίτες είχαν ταυτιστεί απόλυτα με την πόλη-κράτος. (Hoerfner, 2004). Οι υποδομές αυτές χωροθετήθηκαν στο κέντρο της αστικής περιοχής και έτσι η δομή της πόλης άλλαξε. Επομένως, από τη σκοπιά της πολιτικής και αστικής ενότητας, το λειτουργικό κέντρο είναι η αγορά και όχι πλέον το ιερό. Τέλος σταδιακά αυτοί οι χώροι έγιναν απαραίτητοι και στις υπόλοιπες ελληνικές πόλεις. Μεγάλη αλλαγή κατά τη διάρκεια της κλασικής περιόδου υπήρξε η οργάνωση των πόλεων με σχέδιο αντί της μέχρι τότε φυσικής ανάπτυξης. Συγκεκριμένα ακολουθούσε το λεγόμενο Ιπποδάμειο σύστημα, αφού το σχεδίασε ο Ιπποδάμος για την ανέγερση της πόλης

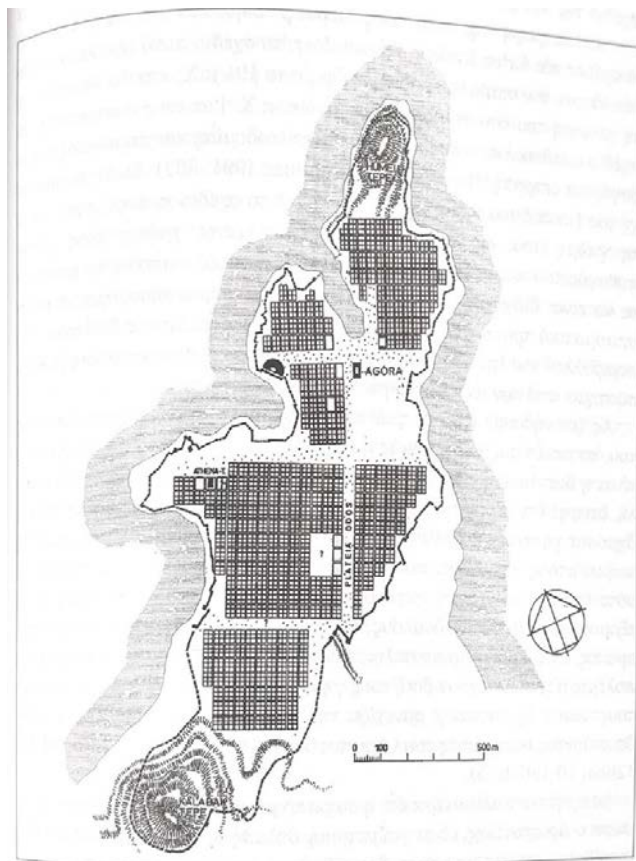
καταγωγής του, την Μίλητο. Το Ιπποδάμειο σύστημα είχε ως κύριο μέλημα του την οργάνωση και ρυμοτομία των πόλεων μέσω της γεωμετρικότητας, που χαρακτηρίζονταν από ένα σύμπλεγμα οδών, παράλληλων και κάθετων μεταξύ τους, (Πολύζος, 2015) με ενιαίο πλάτος (Γοσποδίνη, 1996). Το συγκεκριμένο σύστημα παρουσίαζε αρκετά πλεονεκτήματα όπως η ταχύτερη οργάνωση, η απλουστευμένη χάραξη, η εύκολη χρήση και η ασφάλεια. Με την εισαγωγή αυτής της λογικής οργάνωσης του φυσικού χώρου, εξαλείφθηκε η άναρχη και προσθετική δόμηση. Ενώ απώτερος στόχος ήταν η υλοποίηση των λειτουργιών της πόλης με ορθολογικό τρόπο.

Η συγκεκριμένη μορφή πολεοδομικού σχεδιασμού προέβλεπε τόσο την υδροδότηση των πόλεων όσο και τον κατάλληλο προσανατολισμό των κατοικιών με στόχο τον σωστό ηλιασμό τους (Σολιοπούλου, 2014).

Το νεωτεριστικό στοιχείο της ελληνικής πόλης ήταν η λειτουργία της αγοράς ως ένας δημόσιος χώρος ο οποίος θα προσέφερε στους πολίτες πλήθος λειτουργιών, για την εξυπηρέτηση πολιτικών, θρησκευτικών, εμπορικών, οικονομικών και ψυχαγωγικών σκοπών (Πολύζος, 2015).

Στα ορθογώνια οικοδομικά τετράγωνα που διαμορφώθηκαν λόγω της ρυμοτομίας, χωροθετούνταν κατοικίες και δημόσια κτίρια. Οι ιδιοκτησίες γενικά ήταν ισοκαταμελημένες (Μονιούδη-Γαβαλά, 2015) ενώ η τοποθέτηση τους ήταν τέτοια ώστε η στενή πλευρά των οικοδομικών τετραγώνων νησίδων να είναι παράλληλη στις μεγαλύτερες σε μήκος οδούς (Γοσποδίνη, 1996). Οι κοινόχρηστες λειτουργίες της πόλης σύμφωνα με τον σχεδιασμό, ήταν χωροθετημένες σε ειδικά κτήρια και χώρους σε μια περιοχή στο κέντρο της πόλης. Η Αγορά εντοπιζόταν στο κέντρο του αστικού ιστού με τους μεγαλύτερους σε μήκος άξονες να διασχίζουν τον υπαίθριο χώρο της.

Οι δημόσιοι χώροι, προσαρμοσμένοι στη γεωμετρικότητα και ορθογωνικοί σε κάτοψη, περιβλήθηκαν από στοές έως ότου ολοκληρωθούν τα έργα. Το σημαντικότερο κτήριο στην αγορά ήταν η στοά, ένα οικοδόμημα με κλειστούς και ημιυπαίθριους χώρους σε σχήμα Π όπου η χωροθέτησή τους ακολουθούσε την χάραξη του Κανάβου (Γοσποδίνη, 1996). Ακόμη, τα δημόσια κτίρια όπως οι ναοί, το Γυμνάσιο, το Πρυτανείο και άλλα εμφανίζονταν άναρχα μέσα στη πόλη αλλά έτειναν να συγκεντρώνονται στα περίχωρα της Αγοράς. Παράλληλα μπορούσαν να συνυπάρχουν στο ίδιο οικοδομικό τετράγωνο με τις κατοικίες όπως αναφέρθηκε παραπάνω, ωστόσο συνήθως καταλάμβαναν ένα τετράγωνο αποκλειστικά για αυτή τη χρήση. Εξαιρουμένου του Θεάτρου που για λόγους κατασκευαστικούς, χωροθετούνταν στους πρόποδες κάποιου λόφου.



Εικόνα 3: Αναπαράσταση του Ιπποδάμειου σχεδίου της Μιλήτου Πηγή: Hoepfner & Schwander, 1994

Όπως όλες οι πόλεις, έτσι εκείνες των κλασικών χρόνων διακρίνονται σε περιοχή κέντρου και περιοχή κατοικίας. Το κέντρο, όπως προαναφέρθηκε, εξέφραζε τον συλλογικό τομέα της πόλης και των δραστηριοτήτων που διαδραματίζονταν σε αυτή. Ωστόσο η σύγκρουση μεταξύ ολιγαρχικών και δημοκρατικών, Αθηναίων και συμμάχων με τους Σπαρτιάτες και τους δικούς τους συμμάχους, ακόμη και η φθορά με τη διαφθορά που συμβάδιζε με την εξουσία, προκάλεσε πολέμους καταστροφές και κατάχρηση της εξουσίας. Η κατάσταση αυτή προκάλεσε επιπτώσεις και στη μορφή των πόλεων. Συγκεκριμένα, η κατοικία στη παρακμή της περιόδου εκείνης, επεκτείνεται και αυξάνεται σε μέγεθος και συναγωνίζεται σε πολυτέλεια τα δημόσια κτίρια. Ιδιωτικά μέγαλα και συγκροτήματα κατοικιών ανεγείρονται πολλές φορές με κατάχρηση του δημοσίου χώρου επιδεικνύοντας τον πλούτο. Η περιοχή του κέντρου πλέον, ξεχωρίζει με εντυπωσιακά και πολυτελή κτίρια που περιλάμβαναν κτήρια δημόσιας διοίκησης, ναούς, ιερά και εμπορικούς χώρους. Ήταν κτισμένα από καλά υλικά και εντοπίζονται κυρίως στη διασταύρωση των βασικών οδών της πόλης, σχηματίζοντας ένα σύμπλεγμα κτηρίων περιμετρικά της κεντρικής πλατείας την αγορά. Στις πόλεις με φυσική ανάπτυξη παρατηρούνται σε ελεύθερη διάταξη ενώ στις νέες πόλεις χωροθετούνται σε γεωμετρική ορθογώνια σύνθεση.

Η Ακρόπολη στη πόλη των κλασικών χρόνων δεν αποτελούσε πλέον την κατοικία των αρχόντων αλλά τη σύνδεση με το παρελθόν της. Τα πλέον παλαιά ιερά βρίσκονταν δίπλα στους νέους περιλάμπρους ναούς και ήταν ένας χώρος όπου λάμβαναν χώρα θρησκευτικές τελετουργίες που συνέδεαν την τοπική παράδοση, ιστορία και μυθολογία. Σε εποχές πολέμων η ακρόπολη είχε τη χρήση του καταφυγίου εφόσον κατέρρεε η άμυνα της πόλης (Σαρηγιάννης, 2000).

1.3 Ελληνιστική Περίοδος 479-30 π.Χ.

Οι πόλεις την εποχή εκείνη διαμόρφωσαν μια άλλη ταυτότητα. Πλέον μετατράπηκαν σε εμπορικά κέντρα στα πλαίσια ενός μεγάλου κράτους. Επίσης αξίζει να επισημανθεί πως υπήρχαν δύο κατηγορίες πόλεων. Η πρώτη αφορά τις παλιές υφιστάμενες πόλεις οι οποίες απέκτησαν άλλον χαρακτήρα και προσαρμόστηκαν στις εξελίξεις και η δεύτερη κατηγορία είναι η δημιουργία νέων πόλεων όπου το δίκτυο τους ήταν αρκετά εκτεταμένο. Αυτές οι πόλεις από τη μια λειτουργούσαν ως στρατιωτική βάση αλλά σταδιακά μετατράπηκαν σε εμπορικούς κόμβους. Βέβαια ένα πλήθος τέτοιου μοντέλου πόλεων δεν άντεξε στα χρόνια για γεωγραφικούς ή ιστορικούς λόγους. Από την άλλη μεριά, ένα άλλο σύνολο τέτοιου είδους πόλεων διατηρήθηκε και μάλιστα αναπτύχθηκε σε μεγάλο εμπορικό κέντρο όπου διήρκεσε μέχρι και την εποχή του Βυζαντίου (Σαρηγιάννης, 2000).

Γενικότερα, τα νέα αστικά κέντρα διαμόρφωσαν δικά τους χαρακτηριστικά στη πολεοδομική τους μορφή. Όπως προαναφέρθηκε, εφάρμοσαν κυρίως το ιπποδάμειο σύστημα, δηλαδή διαιρούνταν σε συνοικίες, οι οποίες περιλάμβαναν δημόσια κτίρια, ανάκτορα, ναούς, θέατρα, βιβλιοθήκες, λουτρά και αγορά. Επίσης οχυρώνονταν με την κατασκευή περίπλοκων οχυρωματικών έργων, ενώ η περιφέρεια, τους κάλυπτε σε ορισμένες περιπτώσεις πολλά χιλιόμετρα. Εντός των τειχών υπήρχαν εκτάσεις καλλιεργήσιμης γης, με σκοπό να διαθέτει η πόλη την απαραίτητη τροφή σε ενδεχόμενη μακροχρόνια πολιορκία. Στις πόλεις κτίζονταν οικίες πολυτελέστερες των προηγούμενων αιώνων, με περισσότερους ορόφους και τοποθετούνταν στην ίδια περίστυλη αυτή της κλασικής περιόδου (Πολύζος, 2015).

Όπως προαναφέρθηκε, οι πόλεις της τότε εποχής έχουν σχεδιαστεί με βάση το ιπποδάμειο σύστημα, καθώς χτίστηκαν από την αρχή. Ωστόσο η μορφή τους πλέον δεν είναι τόσο σαφής όσο το παράδειγμα της Μιλήτου. Αυτό οφείλεται από τη μία στο γεγονός ότι ο σχεδιασμός δεν ακολουθούσε τις τότε κοσμοθεωρητικές αρχές της κλασικής εποχής, αντιθέτως στόχος ήταν η ικανοποίηση των αναγκών για χρήσεις γης όπως κατοικία λιμάνι και άλλα, και από την άλλη το μεγάλο μέγεθος των πόλεων που είχαν πλέον δημιουργήσει ανάγκες για εκτενείς εκτάσεις ώστε να εξυπηρετείται η κατοικία και το πολεοδομικό κέντρο. Με αυτόν τον τρόπο οι πόλεις δεν διακρίνονταν εύκολα πια σε συνοικίες ή ενότητες όπως γινόταν στην Μίλητο ή την Όλυνθο (Σαρηγιάννης, 2000).

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός στράφηκε προς την επέκταση των πόλεων και κυρίως των μεγάλων αστικών κέντρων, τα οποία προσέλαβαν πλέον αυτοκρατορική διάσταση, διατηρώντας τη συμμετρία σύμφωνα με το ιπποδάμειο σύστημα. Για παράδειγμα στην Αλεξάνδρεια χαράχθηκαν επτά παράλληλες λεωφόροι, οι οποίες τέμονταν από πολλούς κάθετους οδούς. Στην μέση της κάθε λεωφόρου υπήρχε μια νησίδα πλάτους ενός μέτρου για δενδροφύτευση, χωρίζοντάς τες κατά μήκος σε δύο λωρίδες, μία λιθόστρωτη για τους ιππείς και μία στρωμένη για τις άμαξες και τα άρματα. Μάλιστα η βασική λεωφόρος είχε πλάτος 31 μέτρα. Επιπλέον στην άκρη των δρόμων κατασκευάζονταν στοές, σχηματίζοντας συνεχείς κιονοστοιχίες για την διέλευση των πεζών. Ομοίως, στρωμένοι με πλάκες μαρμάρου, ήταν και οι κεντρικοί δρόμοι στην Έφεσο. Τέλος κατά την ελληνιστική περίοδο εντοπίστηκε για πρώτη φορά το ενδιαφέρον για τη συλλογή και τη διαφύλαξη των θησαυρών του παρελθόντος (Γερασίμου).

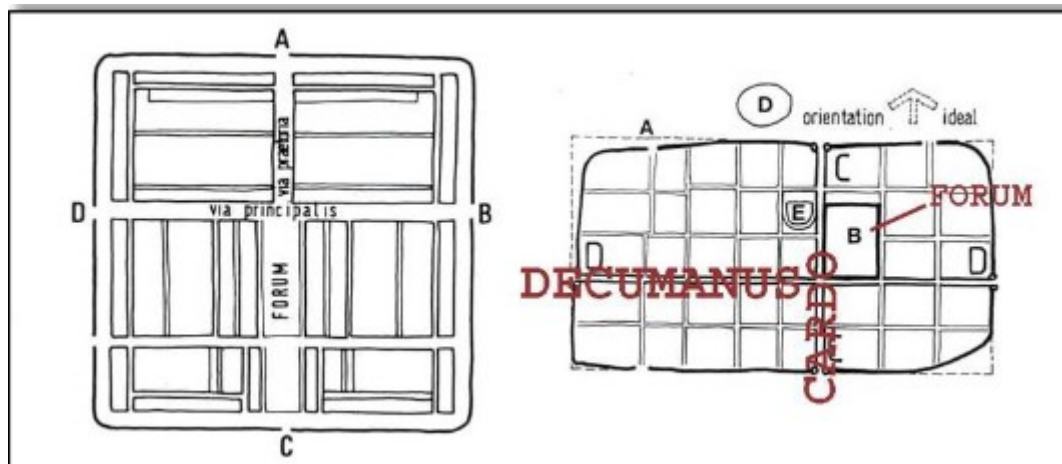


Εικόνα 4: Η αναπαράσταση του σχεδίου της ελληνιστικής Θεσσαλονίκης, κατά τον Μ. Vickers, με βάση το μεσαιωνικό σχέδιο της πόλης, σχέδιο Ι. Τραυλού 1984, σ. 474)

1.4 Ρωμαϊκή Περίοδος 30-476 μ.Χ.

Όπως στην ελληνιστική έτσι και στη ρωμαϊκή εποχή υπάρχουν δύο είδη ανάπτυξης πόλεων, οι ήδη υπάρχουσες, όπως η Ρώμη, και εκείνες που ιδρύθηκαν ως εμποροστρατιωτικοί κόμβοι. Ιδιαίτερα στην Ρωμαϊκή εποχή, οι ρωμαϊκές λεγεώνες με σκοπό να ελέγξουν την Ρωμαϊκή αυτοκρατορία χωροθετούσαν στρατόπεδα, τα οποία σταδιακά αποκτούσαν χαρακτήρα εμπορικού κόμβου, σε όλες κυρίως τις συνοριακές περιοχές. Αρκετά από αυτά στις αρχές των μεσαιωνικών χρόνων, μετατράπηκαν σε πόλεις, ορισμένες από τις οποίες μάλιστα ήταν σημαντικές, όπως η Βιέννη (Σαρηγιάννης, 2000).

Οι νέες πόλεις που ιδρύθηκαν την εποχή εκείνη υιοθέτησαν τα ελληνιστικά πρότυπα, δηλαδή ένα ορθολογικό ιπποδάμειο σύστημα. Μάλιστα, κατά την θεμελίωση του εκάστοτε οικισμού πραγματοποιούνταν τελετή στην οποία ο ιερέας χάρασσε ο ίδιος το περίγραμμα της πόλης (Κατσαβουνίδου, 2023). Το σχήμα της πόλης καθώς και το περίγραμμα των τειχών αντιστοιχούσε σε τετράγωνο ή ορθογώνιο σχήμα για λόγους προστασίας. Στη μέση σχεδόν από τα περιβάλλοντα τείχη υπήρχε η πύλη εισόδου της πόλης (Γοσποδίνη, 1996). Στις πόλεις αυτές διακρίνεται το κέντρο που αποτελείται από κτήρια δημοσίου ενδιαφέροντος, θέατρα, στοές και εμπορικοί χώροι για την πραγματοποίηση στρατιωτικών συγκεντρώσεων και τη λειτουργία της αγοράς (Πολύζος, 2015). Το κέντρο εντοπίζεται στη τομή δύο κάθετων βασικών αξόνων της πόλης (*cardo, decumanus*), που όμως δεν το διασχίζουν απαραίτητα. Ειδικότερα, το οδικό δίκτυο ήταν σχεδιασμένο με γεωμετρικότητα και είχε προσανατολισμό και ιεραρχία. Οι δρόμοι αποτελούσαν ένα σύστημα οριζόντιων και κάθετων αξόνων παράλληλων μεταξύ τους. Ο καταλληλότερος προσανατολισμός των αξόνων αυτών ήταν βορράς – νότος και ανατολή – δύση αντίστοιχα. Οι βασικοί δρόμοι της πόλης όχι μόνο διασχίζουν το κέντρο αλλά συνδέουν και τις πύλες της πόλης (Γοσποδίνη, 1996). Ο σχεδιασμός τους δηλαδή επικεντρώνεται περισσότερο στην κλασική και ελληνιστική πόλη παρά στο ρωμαϊκό στρατόπεδο. Γενικότερα από την περιγραφή της πολεοδομικής μορφής της Ρωμαϊκής πόλης, συμπεραίνεται πως ο οικισμός διαιρείται σε τέσσερις περιοχές και γι' αυτό αποτελεί την ιδανική πόλη (Σολιοπούλου, 2014). Ωστόσο ο τετράγωνος σχηματισμός του άστεως αν δεν προκύπτει από τον στρατιωτικό σχεδιασμό του στρατοπέδου, θα πρέπει να είναι απόρροια των αρχών της ρωμαϊκής πολεοδομίας. Στις μικρές πόλεις δύο κεντρικοί άξονες, περιβάλλονται από στοές και κιονοστοιχίες που προσέδιδαν μνημειακό χαρακτήρα.



Εικόνα 5: Η αξονικότητα στον Ρωμαϊκό οικισμό

Οι πόλεις εφάρμοζαν σε μεγάλο βαθμό τις βασικές αρχές του ιπποδάμειου συστήματος, ενώ τα πολλά δημόσια κτίρια μαρτυρούν το υψηλό για την εποχή επίπεδο ευημερίας που χαρακτήριζε τη ζωή των κατοίκων αυτών των 2 πόλεων. Κατά τη ρωμαϊκή περίοδο, παρότι διατηρήθηκαν πολλά στοιχεία των αρχαίων Ελλήνων, που χρησίμευαν ως πρότυπα για τη χωρική και κοινωνική οργάνωση, μεταβλήθηκε η μορφολογία του αστικού χώρου. Επίσης, υιοθετήθηκε η γεωμετρία ως εργαλείο μορφοποίησης, ενώ η μορφολογική δομή των ρωμαϊκών πόλεων αποτέλεσε μετασχηματισμό της δομής των στρατοπέδων (Πολύζος, 2015).

Εν τέλει, οι νέες πόλεις που αναπτύχθηκαν βάσει σχεδίου μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι το ιπποδάμειο σύστημα τους είναι εντελώς στεγνό και δεν προσαρμόζεται στο φυσικό έδαφος της πόλης και αποτελεί απλώς μια ορθολογική διαίρεση του χώρου σε οικοδομικά τετράγωνα λαμβάνοντας υπόψιν τους κανόνες των στρατοπέδων. Η διαφοροποίηση των οδών που είναι σαφής στις ελληνικές πόλεις, η σύνδεση με το τοπογραφικό, η ελεύθερη σύνθεση του κέντρου μέσα στον κάνναβο του ρυμοτομικού είναι στοιχεία που λείπουν παντελώς (Σαρηγιάννης, 2000).

Αντιθέτως, η μεγάλη ρωμαϊκή πόλη διακρίνεται για την μεγαλοπρεπή διάταξή της με εκτεταμένα εμπορικά κέντρα, τα *FORA* στα οποία είναι οικοδομημένα πελώριων διαστάσεων ανάκτορα, ναοί, βασιλικές (χώροι εμπορικών δραστηριοτήτων), αγορές, στοές, θέρμες, αμφιθέατρα που στεγάζονταν δημόσιες συγκεντρώσεις, διοικητικές δραστηριότητες και θρησκευτικές τελετές (Πολύζος, 2015). Τα κτήρια αυτά μιμούνται τα αρχαία κλασικά πρότυπα, αλλά δεν έχουν σε τίποτα να κάνουν με την λεπτότητα και την καλλιτεχνική συγκρότηση των κλασικών κτηρίων (Σαρηγιάννης, 2000).

1.5 Μεσαιωνική Περίοδος 476-1453 μ.Χ.

Κατά τη βυζαντινή περίοδο οι οχυρώσεις αποτελούσαν θεμελιώδες τμήμα των βυζαντινών πόλεων. Σταδιακά, μετά από εχθρικές επιθέσεις και επιδρομές, κατά τη διάρκεια της μέσης και ύστερης Βυζαντινής περιόδου, οι πόλεις αποκτούν όλο και ισχυρότερη οχύρωση και παρατηρείται μια μετάβαση από τις πόλεις στα κάστρα.

Με το ξεκίνημα της Μεσαιωνικής περιόδου και αφού ο πληθυσμός σημειώνει μείωση, ένας μεγάλος αριθμός πόλεων συρρικνώνεται και τελικά εγκαταλείπεται. Μέχρι και πόλεις που είχαν οργάνωση με σχέδιο, όπως η Ρώμη, αλλάζουν πολεοδομική μορφή και παίρνουν θέση, οικοδομικά τετράγωνα ακανόνιστης μορφής με μικρού και ασύμμετρου πλάτους δρόμους και κοινόχρηστους χώρους (Κατσαβουνίδου, 2023).

Ειδικότερα, η περίοδος αυτή ξεκινάει με μια γενική ανασφάλεια εξαιτίας της επιδρομής των αραβοσλάβων στη Βαλκανική. Σε ορισμένες περιοχές της αυτοκρατορίας παύει να αναπτύσσεται η οικοδομική δραστηριότητα κατά τον 6^ο αιώνα. Εκείνη την εποχή μόνο σε μερικά μητροπολιτικά κέντρα συνεχίζει η λειτουργία των κοινωνικών κέντρων, ωστόσο και αυτή είναι υποτονική. Στις υπόλοιπες περιοχές, ήδη από τον 4^ο αιώνα, θέατρα, αμφιθέατρα, χώροι αθλητισμού, βουλευτήρια και γενικότερα κάθε δημόσιο κτήριο εγκαταλείπεται, καθώς έχει αλλάξει η κοινωνική ζωή των πολιτών. Πλέον το κέντρο της πόλης θεωρείται, οι μεγάλες εκκλησίες και η μικρή πλατεία που υπάρχει στον περίγυρό της (Μουτσόπουλος, 2004).

Η πρώιμη βυζαντινή πόλη αποτελεί ακολουθία της αρχαίας πόλης ως προς τις λειτουργίες και την μορφή της (Κιουσοπούλου, 1997). Η οχύρωσή της υλοποιείται είτε με αρχαία τείχη είτε με αυτά που χτίστηκαν την περίοδο των επιδρομών του 3^{ου} ή του 4^{ου} αιώνα (Κωστοβασίλης, 2021). Στο Βυζάντιο δεν κατασκεύαζαν οδικές αρτηρίες σύμφωνα με πηγές του 5^{ου} αιώνα π.Χ. Η ρωμαϊκή αυτοκρατορία άφησε κληρονομιά στο Βυζάντιο ένα σημαντικό οδικό δίκτυο, το οποίο εξακολουθούσε να χρησιμοποιείται μέχρι και τον Μεσαίωνα (Λουγγής, 1994). Το οδικό αυτό δίκτυο, είναι το λεγόμενο σύστημα των δύο διασταυρούμενων αξόνων *cardo* και *decumanus*, οι οποίες οδηγούν στις πύλες της πόλεως συνοδευόμενες από κιονοστοιχίες. Στην καμπή τους δημιουργείται η αγορά. Γενικότερα, το οδικό δίκτυο των βυζαντινών οικισμών χαρακτηρίζεται από στενούς οδούς με περιπλοκότητα και αδιέξοδα. Ωστόσο, η αυστηρή γεωμετρικότητα που χαρακτηρίζει τις πόλεις, σταδιακά μεταστρέφεται προς ένα πιο ελεύθερο σχήμα. Το Ιπποδάμειο σύστημα εφαρμόζεται πλέον σε ελάχιστες βυζαντινές πόλεις και ασφαλώς σε αυτές που εξακολουθούσαν να λειτουργούν, ιδρυμένες πάνω σε αρχαίο ή παλαιοχριστιανικό πολεοδομικό ιστό.

Ο Ιουστινιανός συνέβαλε σημαντικά στη διαμόρφωση των πόλεων με τις επεμβάσεις του. Η οικοδομική δραστηριότητα σε μικρού και μεσαίου μεγέθους πόλεις, πραγματεύονταν την επισκευή των οχυρώσεων σε έργα ύδρευσης και σε ελάχιστες περιπτώσεις στη κατασκευή ωρείων με απώτερο σκοπό την ενίσχυση τόσο της άμυνας της πόλης όσο και της στρατιωτικής παρουσίας του κράτους. Ωστόσο, ο χαρακτήρας των έργων προσέδιδε στην

πόλη τη μορφή ενός κάστρου. Στις νέες πόλεις όπως το Μυστρά, το Γεράκι και άλλα, λόγω της οικοδόμησης τους σε πλαγιές λόφων δεν ήταν δυνατή η ευθύγραμμη χάραξη των οδών εξαιτίας των μεγάλων κλίσεων του εδάφους. Η προσέγγιση στα σπίτια, πολλές φορές πραγματοποιούνταν με σκαλοπάτια με αποτέλεσμα να αποκλείεται η χρήση των τροχοφόρων (Μουτσόπουλος, 2004). Εκείνη την εποχή, ο συστηματικός κεντρικός σχεδιασμός απουσιάζει από τους οχυρωμένους βυζαντινούς οικισμούς. Στο εσωτερικό τους προβλέπονταν αδόμητες εκτάσεις για την μετεγκατάσταση γειτονικών πληθυσμών σε περίπτωση εχθρικών επιδρομών. Σε μεγαλύτερου μεγέθους πόλεις, για περαιτέρω προστασία, ανάμεσα από τα εξωτερικά τείχη και τον οικισμό, υπήρχε αδόμητος χώρος (Κωστοβασίλης, 2021). Ακόμη, παρόλο που η έννοια Αγορά δεν υπήρχε πια, οι Βυζαντινοί εξακολουθούσαν να εννοούν Αγορά τη περιοχή με αναπτυγμένη εμπορική δραστηριότητα. Τα εμπορικά καταστήματα αναπτύσσονταν εκατέρωθεν μιας κεντρικής οδού που ονομαζόταν φόρος σύμφωνα με το σύστημα της Κωνσταντινούπολης. Βέβαια εμπορικές δραστηριότητες εντοπίζονται και πέρα των τειχών.

Η σχετική ανάκαμψη των περιφερειακών πόλεων στην Ελλάδα ξεκίνησε τον 9ο αιώνα μ.Χ. και έγινε πιο εμφανής στα μέσα του 10^{ου} αιώνα μ.Χ. με την ανάκτηση της Κρήτης και την κατάρρευση της αραβικής εξουσίας στο Αιγαίο. Ύστερα από την ανακατάληψη της Κρήτης (961) και την πτώση του Βασιλείου της Βουλγαρίας (1014), οι ελληνικές επαρχίες εισήλθαν σε μια νέα περίοδο κατά την οποία αναπτύχθηκαν ιδιαίτερα. Ύστερα από την παρακμή, την αποδιάρθρωση και την υποβάθμιση των αστικών κέντρων, έρχεται λοιπόν η αναγέννηση του 9^{ου} αιώνα, όπου αποχωρεί σταδιακά, η έννοια του «κάστρου» και σημαίνεται η ανάπτυξη των πόλεων. Η αναβίωση του αστικού ιστού αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα γεγονότα του 9^{ου} αιώνα, και σημαίνεται η αρχή της μεγάλης ανάπτυξης που θα συμβεί τον 10^ο και 11^ο αιώνα.

Αξιοσημείωτο είναι πως οι πόλεις δεν μεταφέρουν πλέον, τον μνημειακό χαρακτήρα της ύστερης αρχαιότητας. Οι κατοικίες και τα καταστήματα είναι κακοχτισμένα και στριμωγμένα σε λαβυρινθώδεις οδούς. Οι πόλεις είναι πια αρκετά προστατευμένες και αποτελούν διοικητικά, εκκλησιαστικά κέντρα και κάστρα. Την ίδια στιγμή ο αγροτικός πληθυσμός βρίσκεται καταφύγιο εκεί. Ακόμα και οι μεγάλες πόλεις συνεχίζουν να έχουν αγροτικό χαρακτήρα αφού πλήθος πολιτών ασχολείται με την γεωργία. Επίσης, στο εσωτερικό της πόλης υπάρχουν ικανές εκτάσεις καλλιεργήσιμης γης, αμπέλια και κήποι.

Το πνεύμα της Αναγέννησης συνεχίζεται τον 10^ο αιώνα και κορυφώνεται τον 11^ο και 12^ο αιώνα. Κατά τον 10^ο αιώνα η ανοικοδόμηση των πόλεων και των κάστρων είναι πια φανερή. Μεγάλο μέρος από τις παλιές πόλεις απέκτησαν αστικό χαρακτήρα, ενώ η οικονομική τους κατάσταση αναγεννήθηκε σταδιακά. Οι νέες πόλεις διέφεραν στην όψη από αυτές της Αρχαιότητας. Η κακοτεχνία των κτιρίων επιμένει και το οδικό δίκτυο εξακολουθεί να είναι ακανόνιστο χωρίς συνέχεια, καταλήγοντας σε αδιέξοδα. Εν συνεχεία, τον 11^ο αιώνα εντοπίζεται ένα φαινόμενο επέκτασης των οικισμών πέρα των τειχών, όπου παρατηρείται η κατεδάφιση τειχών σε μερικά σημεία και ακριβώς από πάνω να χτίζονται κατοικίες και εργαστήρια (Μουτσόπουλος, 2004).

Στη διάρκεια του 12^{ου}-14^{ου} αιώνα, στο σύνολο τους οι πόλεις, παρά τις ιδιαίτερες λειτουργίες τους, είχαν ένα κοινό χαρακτηριστικό όσον αφορά την οργάνωσή τους, ήταν τειχισμένες. Το τείχος αποτελούσε το όριο του αστικού ιστού και εμπόδιζε την εξάπλωσή του. Ένα μέρος των πόλεων μάλιστα οριοθετούνταν από δύο σειρές τειχών. Η κάθε μια σειρά διαφοροποιούσε τα κοινωνικά στρώματα που κατοικούσαν εκεί (Κιουσοπούλου, 1997). Η κοινωνική ζωή στην υστεροβυζαντινή περίοδο ήταν περιορισμένη σε διάρκεια και ποικιλία εκδηλώσεων. Η κατάσταση αυτή προκάλεσε την μείωση των κοινόχρηστων χώρων και ειδικά των πλατειών, γεγονός που ενισχύθηκε από την αυξημένη πυκνότητα δόμησης στα εσωτερικά των περιτειχισμένων ορεινών οικισμών. Σύνηθες φαινόμενο ήταν η καταπάτηση δημοσίου χώρου με ανεγέρσεις κτιρίων. Σύμφωνα με γραπτές πηγές οι συγκεντρώσεις των κατοίκων υλοποιούνταν στον ελεύθερο χώρο που περιέβαλλε τις εκκλησίες και σε ορισμένους κλειστούς χώρους όπως τα καπηλειά και τα λουτρά (Μονιούδη - Γαβαλά, 2015). Η Αγορά λειτουργούσε στον εξω-αστικό χώρο. Είτε οι εμπορικές δραστηριότητες ήταν μεγάλες είτε μικρές αναπτύσσονταν συνήθως έξω από τα τείχη (Κιουσοπούλου, 1997).

1.6 Πρώιμη Οθωμανική Περίοδος 14-16^ο μ.Χ.

Από τον 13^ο έως στα μέσα του 14^{ου} αιώνα και για αρκετές δεκαετίες ακόμα σημειώθηκε σημαντική αύξηση πληθυσμού με συνεχή αυξητική τάση σε μεγάλη μερίδα πόλεων. Η Αθήνα μάλιστα ανήκε στη κατηγορία των μεγάλων πόλεων.

Η αμυντική μορφή του χώρου όπως ήταν στη Βυζαντινή εποχή, μεταβλήθηκε λόγω οικονομικών στρατιωτικών και κοινωνικών συνθηκών που παρουσιάστηκαν κατά τον 14^ο με 15^ο αιώνα, με αποτέλεσμα να εξαλειφθεί η σημασία των τειχών (Κωστοβασίλης, 2021).

Στα πλαίσια των αναπτυξιακών ωθήσεων που γνώρισαν οι πόλεις και τα χωριά στην πρώιμη τουρκοκρατία, ο δομημένος χώρος της όψιμης βυζαντινής περιόδου αναδιοργανώθηκε. Τα παλιά μεσαιωνικά τείχη αποτελούσαν το όριο στην υποδιαίρεση των πόλεων σε τρεις κατηγορίες, κάστρο, χώρα, εξωαστικός χώρος. Ο συγκεκριμένος διαχωρισμός είχε ως στόχο την κοινωνική διαίρεση των πολιτών. Ωστόσο οι Οθωμανοί ύστερα από την κατάκτησή τους αμέλησαν την ανασυγκρότηση των κάστρων (Κωστοβασίλης, 2021). Έτσι, με την πάροδο του χρόνου, σε αρκετές πόλεις, τα τείχη ακόμα και η ακρόπολη κατεδαφίστηκαν και εφόσον το ανάγλυφο της κάθε περιοχής το επέτρεπε, ο αστικός χώρος επεκτεινόταν προς τον εξωαστικό. Μικρός αριθμός πόλεων μόνο διατήρησε την οχύρωση, όπως η Καστοριά, η Βέροια, το Δυρράχιο κ.α. Σχετικά με τον δομημένο χώρο η αλλαγή ήταν ριζική. Οι μεγάλοι μεγέθους πόλεις απέκτησαν νέα κτήρια για την εξυπηρέτηση λειτουργιών. Ενώ κτήρια που απέμειναν από τη Οθωμανική περίοδο (τζαμί, μπεζεστένι, χαμάμ κλπ.) απέκτησαν νέον χαρακτήρα. Όπως προαναφέρθηκε στις μεγάλες πόλεις χτίστηκαν νέα κτήρια τα οποία εντοπίζονταν στο κέντρο του αστικού ιστού και εξυπηρετούσαν θρησκευτικές και διοικητικές λειτουργίες. Το μπαζάρ λοιπόν αποτελούσε

μια πολεοδομική ενότητα στην οποία λειτουργούσε η αγορά. Και εκείνη διαχωριζόταν σε τρεις κατηγορίες λαμβάνοντας υπόψιν τον χρόνο. Δηλαδή χωρίζονταν σε καθημερινή, εβδομαδιαία και ετήσια-εποχική. Αναφορικά με τη πρώτη κατηγορία μέσα από ένα δίκτυο κεντρικών οδών προσέδιδε έναν αυστηρό διαχωρισμό ως προς τα παραγόμενα προϊόντα ή τα χειρωνακτικά επαγγέλματα. Η δεύτερη αποτελούσε την τομή όπου πόλη και ύπαιθρος συναντιόντουσαν ώστε να πραγματοποιηθεί αντάλλαγμα χειροτεχνικών προϊόντων. Τέλος, ο τρίτος διαχωρισμός περιλάμβανε τις ετήσιες αγοραπωλησίες οι οποίες ήταν μέρος των εμποροπανηγύρεων και λάμβαναν χώρα σε κεντρικούς οδούς εμπορικού χαρακτήρα. Όσων αφορά το οδικό δίκτυο, η σύνδεση του κέντρου της πόλης με τις πύλες εισόδου πραγματοποιούνταν με κεντρικές οδούς. Βέβαια η προσβασιμότητα δεν ήταν ίδια για τις υπόλοιπες περιοχές, καθώς οι τοπικές οδοί ήταν στενού πλάτους κάτι που καθιστούσε δύσκολη τη μετακίνηση μεγάλων οχημάτων ή εμπορευμάτων (Καρύδης, 2004).

1.7 Ύστερη Οθωμανική Περίοδος 18-19^ο μ.Χ.

Στις αρχές του 18ου αιώνα, η Οθωμανική αυτοκρατορία βρέθηκε αντιμέτωπη με αλλαγές και οικονομικές αστάθειες οι οποίες άρχισαν να επηρεάζουν έντονα τον σχηματισμό των περιοχών και τη διανομή του πληθυσμού. Η μετάβαση από τη φεουδαρχία σε ένα πιο εξελιγμένο οικονομικό σύστημα πραγματοποιήθηκε σταδιακά μέσω διαφόρων μηχανισμών. Ταυτόχρονα γίνεται εμφανής η αυξανόμενη τάση για επενδύσεις σε ακίνητα, καθώς εισάγεται σταδιακά η έννοια της ιδιοκτησίας και της κληρονομικής περιουσίας (Χριστοφοράκη, 2020).

Οι ελληνικές πόλεις του 18^{ου} αιώνα παρουσίαζαν μια μικτή πολεοδομική μορφή. Στις περισσότερες πόλεις η οργάνωση εντοπίζεται γύρω από μια πλατεία όντας στο κέντρο της πόλης, η οποία λειτουργούσε ως κοινωνικός και οικονομικός κόμβος. Στον περίγυρο της ήταν χωροθετημένες εμπορικές και διοικητικές λειτουργίες, όπως δημόσιες υπηρεσίες, εκκλησία, καταστήματα κ.α. Γενικότερα οι κοινόχρηστοι χώροι εκείνη την εποχή, όπως πλατείες και δρόμοι αποτελούσαν σημεία συνάντησης για τους κατοίκους, αφού φιλοξενούσαν ποικιλία εκδηλώσεων και αγορά. Οι κατοικίες ανάλογα με την κοινωνική τάξη της εκάστοτε οικογένειας βρίσκονταν συνήθως σε κεντρικές ή και απομακρυσμένες λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές.

Η μετάβαση από τον 18^ο στον 19^ο αιώνα στην Ελλάδα σηματοδοτεί μια καθοριστική περίοδο αλλαγών και εξελίξεων. Ο 18^{ος} αιώνας, με τις επιρροές του Διαφωτισμού και την ανάπτυξη της εθνικής συνείδησης έθεσε τις βάσεις για τη δημιουργία ενός ανεξάρτητου ελληνικού κράτους. Με την ελληνική επανάσταση που συνέβη τον 19^ο αιώνα ακολούθησαν σημαντικές κοινωνικές, πολιτικές και οικονομικές μεταρρυθμίσεις. Έτσι λοιπόν, αυτή η περίοδος αποτυπώνει τη διαδικασία ανασυγκρότησης της ελληνικής κοινωνίας. Η ανάπτυξη του νεοελληνικού κράτους τον δέκατο ένατο αιώνα βασίστηκε στην εντατική δραστηριότητα στον κλάδο της πολεοδομίας. Τούτη η δράση συνέβαλλε σημαντικά στη διαμόρφωση της χώρας. Βασικό μέλημα ήταν μέσω της προώθησης ενός νέου αστικού τρόπου ζωής, σε μια κυρίως αγροτική χώρα, να ενισχύσει τους δεσμούς με τις προηγμένες

δυτικές χώρες ώστε να επιτευχθεί η ανάδυση της ελληνικής κοινωνίας στην επικαιρότητα (Hastaoglou-Martinidis, Kafkoulas, & Papamichos, 2007).

Η ελληνική πόλη τον 19^ο αιώνα μπορεί να διακριθεί σε 2 χρονικά διαστήματα. Η πρώτη αφορά την χρονική περίοδο της διοίκησης του Καποδίστρια (1828-1832) και τα πρώτα χρόνια της Αντιβασιλείας και βασιλείας του Όθωνα (1833-1843), ενώ η δεύτερη, την διάρκεια των 1856-1912. Στο ενδιάμεσο (1843-1856), η αποχώρηση ξένων μηχανικών από τις δημόσιες υπηρεσίες σε συνδυασμό με την πολιτικοοικονομική αστάθεια προκάλεσαν αδράνεια στο θεσμικό και σχεδιαστικό επίπεδο (Τσακόπουλος, 1997).

Το 1830 η Ελλάδα επιθυμεί να πετύχει την αναδιάρθρωση του δικτύου των αστικών κέντρων και τη δημιουργία ενός νέου πολιτιστικού και οικονομικού δικτύου, με την μετεγκατάσταση ή ανακατανομή των οικονομικών δραστηριοτήτων. Παράλληλα, κύριο μέλημα της διοίκησης είναι η αστικοποίηση της χώρας και η οργάνωση της πόλης ώστε να καταστεί προνομιούχα. Έτσι, σε διάστημα μόλις 15 ετών δεκάδες πολεοδομικά σχέδια εκπονούνται, με τον διοικητικό μηχανισμό να είναι σε θέση να εφαρμόσει την πολεοδομική πολιτική. Ο διορισμός της Αθήνας ως πρωτεύουσας της νέας χώρας το 1833, καθώς και ο σχεδιασμός της πόλης ήταν θέματα υψίστης σημασίας για το νέο καθεστώς. Η Αθήνα ήταν μια μικρή ερειπωμένη πόλη με 5.000 κατοίκους το 1830, περιορισμένη γύρω από το λόφο της Ακρόπολης. Δύο νέοι αρχιτέκτονες ο Σταμάτης Κλεάνθης και ο Eduard Schaubert, ετοίμασαν λεπτομερείς μελέτες της παλιάς πόλης, του τουρκικού τείχους και των μεγάλων αγροτικών περιοχών γύρω τους, σε μια προσπάθεια να διατηρηθούν όλα τα υπάρχοντα ερείπια και να επιτραπούν μελλοντικές ανασκαφές (Yerolympos, 1996). Στη συνέχεια, η Αθήνα ως επιλογή νέας πρωτεύουσας το 1834 γίνεται ο μοναδικός πόλος οικονομικών δραστηριοτήτων και εξουσίας με αποτέλεσμα την επισκίαση της ανάπτυξης των περιφερειακών κέντρων.

Οι πρώτες αποφάσεις του Καποδίστρια στοχεύουν στον έλεγχο και θεσμική οργάνωση του χώρου με βάση τα ευρωπαϊκά πρότυπα της εποχής, τα οποία αναλυτικότερα, είναι η νέα διοικητική διαίρεση ενισχύοντας την κεντρική εξουσία, εκπόνηση πολεοδομικών σχεδίων και επιβολή του νομοθετικού πλαισίου για την ρυμοτομία και την υγιεινή στις πόλεις, την ανέγερση των οικοδομών και την ίδρυση νέων οικισμών (Τσακόπουλος, 1997). Τα περισσότερα από τα νέα σχέδια που σχεδιάστηκαν, αφορούσαν κατεστραμμένες πόλεις όπως η Κόρινθος, το Ναύπλιο, το Αίγιο, το Άργος, η Πάτρα κ.λπ. Οι βασικές αρχές σχεδιασμού ήταν το ορθογώνιο πλέγμα με σαφή χάραξη των οικοδομικών τετραγώνων και του οδικού δικτύου, ο κατάλληλος καταμερισμός της αστικής γης και ο ουσιώδης καθορισμός των ορίων μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου χώρου (Οικονόμου, 2016). Η ίδια προσπάθεια αστικοποίησης, συμβαίνει και στα χρόνια της αντιβασιλείας μέσω της δημιουργίας νέων πόλεων λαμβάνοντας υπόψιν παραδείγματα αντίστοιχων προσπαθειών στη κεντρική Ευρώπη. Παράλληλα ένας νέο συνδυασμός νόμων αποσκοπεί στην προώθηση της βιομηχανίας, στην επέκταση του οδικού δικτύου και στην επίβλεψη της

κατασκευής και της υγιεινής των αστικών οικισμών (Τσακόπουλος, 1997). Ο σημαντικότερος από αυτούς τους νόμους για την πολεοδομία ήταν του 1835, ο οποίος όριζε συνολικά για τους οικισμούς που θα ιδρυθούν μια κοινή μορφή. Η νομοθεσία συνέταξε μια σειρά κανόνων για την επιλογή της κατάλληλης θέσης. Συγκεκριμένα αναγκαία προϋπόθεση ήταν η δυνατή πρόσβαση, η παρουσία εύφορης καλλιεργήσιμης γης και η ικανοποιητική υδροδότηση. Εφόσον οι υποδομές αυτές έλλειπαν, τότε θα έπρεπε να συζητηθεί το κόστος κατασκευής τους (Yerolympos, 1996). Η γεωμετρικότητα, για πρώτη φορά εισάγεται στον ιστό των ελληνικών πόλεων. Οδικοί άξονες με ευθυγράμμιση και σταθερό πλάτος, πλατείες σε όλο το σύνολο της πόλης, δημόσια καταστήματα σε επιλεγμένες θέσεις, αποτελούσαν μεγάλες καινοτομίες. Τα σχέδια είχαν στόχο, να αναδείξουν τις πόλεις ως κέντρα μιας συγκεντρωτικής, σύγχρονης ευρωπαϊκής μοναρχίας, να τιμήσουν τις αρχαιότητες και να ανταποκριθούν στις ανάγκες των κατοίκων τους, συμβολίζοντας την αναγέννηση της χώρας και τον προσανατολισμό της προς τη Δύση (Μονιούδη, 2012).

Το κεντρικό χαρακτηριστικό των σχεδίων που συντάσσονται για τους υφιστάμενους οικισμούς είναι συνήθως το τζαμί ή οποιοδήποτε άλλο δημόσιο οθωμανικό κτίριο που είχε επιβιώσει από τις καταστροφές του πολέμου και είχε γίνει εκκλησία, νοσοκομείο ή στρατώνας. Πλέον το τζαμί φαίνεται να κυριαρχεί σε μια πλατεία με γεωμετρική μορφή και της οποίας προσδιορίζει τον άξονα συμμετρίας. Τη περίοδο της Αντιβασιλείας, τα σχέδια που συντάχθηκαν κυρίως από τον Κλεάνθη και τον Schaubert ακολούθησαν τη νεοκλασική μορφή με άξονες, δημόσια κτήρια και μνημειακές φυγές (Μονιούδη-Γαβαλά, 2015).

Στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, ένας νέος κύκλος της ελληνικής πολεοδομίας ξεκινά. Ύστερα από τη λήξη του πολέμου της Κριμαίας εντατικοποιείται η ευρωπαϊκή διείσδυση στα Βαλκάνια και τη Μέση Ανατολή έχοντας ως αποτέλεσμα τον μετασχηματισμό στη διοίκηση, την κοινωνική, οικονομική και οικιστική οργάνωση των περιοχών (Μονιούδη-Γαβαλά, 2015). Ειδικότερα η Ελληνική κυβέρνηση εστιάζει στα μεγάλα προβλήματα του κράτους, στη προσπάθεια εσωτερικής ανασυγκρότησης. Η πολεοδομική δραστηριότητα στα μισά του 19ου αιώνα τείνει προς αυτή των Βαλκανικών κρατών παρά με εκείνη της Ευρώπης, λόγω της βιομηχανικής δραστηριότητας που είχε αναπτυχθεί (Τσακόπουλος, 1997). Η επιθυμία για τον εκσυγχρονισμό του κράτους και την οικονομική ανάπτυξη του, οδήγησε στην επίσπευση των δημοσίων έργων όπως οδικά και λιμενικά δίκτυα. Συγκεκριμένα το οδικό δίκτυο την εποχή εκείνη ήταν πιο διάχυτο σε σύγκριση με εκείνο της οθωμανικής περιόδου. Με μια παράταξη νόμων η κυβέρνηση προσπάθησε να συστηματοποιήσει την κατασκευή δρόμων με σκοπό τόσο τον οικονομικό και στρατιωτικό έλεγχο του χώρου όσο και την εξυπηρέτηση των παραλιακών εμπορικών κέντρων. Αξιοσημείωτη περίοδος είναι η περίοδος του Τρικούπη (1881-1892) που σημειώθηκε η επέκταση του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου, η διώρυγα της Κορίνθου, λιμενικά έργα και νέοι λιμένες κ.λπ.. Η υλοποίηση των δημοσίων έργων προσέφερε τη λειτουργική ενότητα του χώρου, την ταυτότητα των πόλεων και την κατανομή του πληθυσμού και των οικονομικών δραστηριοτήτων. Ακόμη, στο μισό του 19ου αιώνα, ο πολεοδομικός σχεδιασμός αποκτά ένα επιπλέον χαρακτηριστικό, δηλαδή δημιουργείται η ανάγκη τόσο για χωροθέτηση

κοινωφελών χώρων όπως σχολεία, νοσοκομεία κ.λπ., όσο και για εγκατάσταση δικτύου υποδομής, για παράδειγμα δίκτυο ύδρευσης κ.α. (Δημητριάδης, 2004).

Μετά το 1856 σχεδιάζονται πόλεις και κωμοπόλεις που δεν είχαν μελετηθεί παλαιότερα και προβλέπεται η ανάπτυξη τους. Πλήθος νέων αστικών περιοχών, λειτουργούσαν συμπληρωματικά ως επίνεια σε πόλεις με ανεπτυγμένη εμπορική δραστηριότητα, παρ' όλα αυτά δεν υπήρχαν προοπτικές για άλλη εξέλιξη, καθώς η κρατική παρέμβαση εστίαζε στη παραχώρηση γης για καλλιέργεια και εγκατάσταση. Ύστερα από το 1864 και την προσαρμογή των Ιονίων Νήσων στην Ελλάδα, εγκρίθηκαν σχέδια για τους οικισμούς τους – συχνά για επεκτάσεις (Ληξούρι, Σάμη, Ιθάκη, Κέρκυρα). Ενώ, μετά το 1881 ακολούθησε η θεσμοθέτηση των σχεδίων των πόλεων της «Ηπειροθεσσαλίας» (Βόλος, Άρτα, Καρδίτσα, Λάρισα).

Οι νέες πόλεις λοιπόν με τη σύνταξη νέων σχεδίων διαμορφώθηκαν ως εξής:

- Ο νέος πολεοδομικός σχεδιασμός χαρακτηρίζεται από γεωμετρικά (συνήθως ορθογώνια) οδικά δίκτυα και οικοδομικά τετράγωνα και προσαρμόζεται στα παλαιότερα σημεία της πόλης. Το σχέδιο ενσωματώνει μια νέα μορφή οδικού δικτύου και οικοδομικών τετραγώνων που διαφέρει από την υπάρχουσα ακανόνιστη αρχιτεκτονική του παλιού οικισμού.
- Νέο ορθογώνιο σχήμα για οικοδομήσιμα οικόπεδα.
- Ο σαφής διαχωρισμός του πολεοδομικού κέντρου από την υπόλοιπη πόλη, ως νησίδα, με μικρό Σ.Δ, που ορίζεται μετά από εισήγηση του δημοτικού συμβουλίου. Στον χάρτη της ανακατασκευασμένης πόλης, οι περιοχές της αγοράς είναι σαφώς οριοθετημένες και η έκταση της γης είναι μικρότερη. Η παραχώρηση μεγαλύτερων οικοπέδων σε άλλα σημεία της πόλης θα απαιτήσει επίσης τη συμβολή του δημοτικού συμβουλίου.
- Τα συστήματα συνεχούς δόμησης, τουλάχιστον για τα κέντρα των πόλεων, τις περιοχές της αγοράς, είναι μια επιλογή.
- Οι κατεδαφίσεις μέρους των τειχών και η αξιοποίηση της έκτασης σε δημιουργία οικοδομικών τετραγώνων.
- Η δημιουργία παράκτιων περιοχών μέσω επιχωματώσεων.
- Η ανέγερση νέων οικοδομών, κυρίως σε νέες πόλεις και η αντικατάσταση των παλαιών στις ήδη υπάρχουσες.

Στα μέσα της δεκαετίας του 1870 καταγράφεται ένας μεγάλος αριθμός αυξήσεων στις τροποποιήσεις και επεκτάσεις. Η πολεοδόμηση γίνεται μια «ελαστική» διαδικασία.

1.8 Οι πόλεις τον 20^ο αιώνα

Στον ελλαδικό χώρο η αστική ανάπτυξη των πόλεων επηρεάστηκε σημαντικά από δυο παραμέτρους. Η πρώτη σχετίζεται με οικονομικά και κοινωνικά ζητήματα ενώ η δεύτερη

με θεσμικά και λειτουργικά (Λαγόπουλος, 2012). Αναφορικά με την πρώτη παράμετρο, η σταδιακή απελευθέρωση των ελληνικών εδαφών, η προσπάθεια ορθολογισμού και εξευρωπαϊσμού από το 1820 έως τη δεκαετία του 1930, η άφιξη προσφύγων και η ανάγκη για κατοικία στις μεγαλουπόλεις το 1923, η μετακίνηση πληθυσμού στις πόλεις με αφορμή τον εμφύλιο πόλεμο τη δεκαετία του 1950 και η οικονομική άνθηση μεταξύ του 1960 και 1970, είναι κάποιοι από τους λόγους που συνέβαλλαν στον πολύπλευρο μετασχηματισμό της αστικής μορφής των πόλεων. Επιπλέον, η επικράτηση της ιδιωτικής ιδιοκτησίας και οι συνεχώς αναθεωρημένοι οικοδομικοί κανονισμοί, διαμόρφωσαν και αναμόρφωσαν τις σύγχρονες ελληνικές πόλεις, οι οποίες χαρακτηρίστηκαν από μαζική ανακατασκευή των υφιστάμενων οικοδομικών τετραγώνων, μετά το πέρας της δεκαετίας του 1960, με τη χρήση ενός οικοδομικού μηχανισμού την λεγόμενη «αντιπαροχή». Ο σχεδιασμός των ελληνικών πόλεων έχει τυποποιηθεί και επεκταθεί μέσω ρυθμιστικών σχεδίων, τα οποία αποτελούνται από ένα κανονικό ορθογώνιο πλέγμα δρόμων και οικοδομικών τετραγώνων που καθορίζονται από την κατανομή της αστικής γης (Οικονόμου, 2016). Εξετάζοντας τις θεσμικές και λειτουργικές παραμέτρους, το υπερσυγκεντρωτικό σύστημα διοίκησης συνέβαλλε και αυτό σημαντικά στο οικιστικό δίκτυο καθώς και στην πολεοδομική οργάνωση των πόλεων. Η περιφερειακή αποκέντρωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων που έλαβε χώρα δεν απέφερε αποδοτικά αποτελέσματα, αντιθέτως τα κίνητρα που υιοθετήθηκαν, αποδείχθηκαν θετικά για τον κλάδο του τουρισμού (Λαγόπουλος, 2012). Η αστικοποίηση των ελληνικών πόλεων επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό από τις ιστορικές εξελίξεις που συνέβαιναν. Μετά τη λήξη του Β παγκοσμίου πολέμου, και του εμφυλίου (1946-1949) η Ελληνική οικονομία κατέρρευσε και ήρθε αντιμέτωπη με μαζική συγκέντρωση του πληθυσμού στις πόλεις. Τα επίπεδα ανεργίας ήταν αρκετά αυξημένα και ο συνδυασμός έλλειψης στέγασσης και κεφαλαίων οδήγησαν την ελληνική κυβέρνηση στην εύρεση ενός μηχανισμού «ανασυγκρότησης», για την άνθηση της οικονομίας και τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου. Οι υπάρχοντες στόχοι για βιομηχανική ανάπτυξη ωστόσο, εγκαταλείφθηκαν και αντ' αυτού άρχισε η κατασκευή των κτιρίων που έγινε ο «μοχλός της οικονομίας». Παρόλο που το κράτος επιδίωξε να εφαρμόσει προγράμματα κοινωνικής κατοικίας τη περίοδο της δεκαετίας του 1960, το αποτέλεσμα δεν ήταν ικανοποιητικό. Έτσι, η ανοικοδόμηση των πόλεων στην Ελλάδα αφήνεται στον ιδιωτικό τομέα, όπως θα αναλυθεί παρακάτω, αφού η δημόσια πρωτοβουλία αναλαμβάνει κυρίως έργα υποδομών για τη βελτίωση της κατάστασης (Οικονόμου, 2016).

Έως και τη δεκαετία του 50 δεν εντοπίζονται μεγάλες αντιθέσεις και πολεοδομικά προβλήματα, τα οποία προέρχονται από τις επεκτάσεις πόλεων. Τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου οι εσωτερικοί μετανάστες με χαμηλό εισόδημα κατακλύζουν τις παρυφές των μεγάλων αστικών κέντρων, με αυθαιρεσίες. Αποτέλεσμα αυτού του φαινομένου είναι παράνομη η αστική διάχυση της πόλης της οποίας έλλειπαν οι βασικές υποδομές, ενσωματώνοντας άκριτα φυσικές και πολιτισμικές τοποθεσίες, σύνολα και μνημεία (Οικονόμου, Σαρηγιάννης και Σερράος 2004).

Η περίοδος της εντατικής αστικοποίησης στην Ελλάδα παρατηρείται τη χρονική διάρκεια του 1950 με 1980. Τη περίοδο αυτή κατασκευάστηκε μια μεγάλη μερίδα του σημερινού αστικού ιστού. Η εικόνα της ελληνικής πόλης όπως την καταλαβαίνουμε σήμερα,

διαμορφώθηκε την ίδια στιγμή που υπήρχαν αδυναμίες στην ελληνική κοινωνική και οικονομική δομή. Ειδικότερα, διάφορες παράμετροι που έχουν σχέση με την παραπάνω διαδικασία περιλαμβάνουν την κυριαρχία μικρής ιδιωτικής ιδιοκτησίας, τον συνεχή κατακερματισμό με στόχο την αύξηση της αστικής γης, την επείγουσα ανάγκη φιλοξενίας του νέου αστικού πληθυσμού. Ενώ υπήρξε η έκτακτη ενεργοποίηση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, που οδήγησε μετά το 1950 στην επένδυση μεγάλου μέρους του Α.Ε.Π στον κατασκευαστικό τομέα (Ιοαννου, Serraos 2005). Τέλος, από τη δεκαετία του 1970 και ύστερα, η τάση της μετανάστευσης προς τα αστικά προάστια αυξήθηκε λόγω των κακών συνθηκών διαβίωσης στο κέντρο της πόλης και της αύξησης των εισοδημάτων. Εν συνεχεία, τα προάστια περικλείστηκαν από κατοικίες σε ελάχιστο χρονικό διάστημα, ενώ μέσω του ΓΟΚ ο τύπος κατοικίας ονομαζόμενος ως «πολυκατοικία» δείχνει να έχει το υψηλότερο ποσοστό δόμησης (Οικονόμου, Σαρηγιάννης και Σερράος 2004).

Πιο αναλυτικά, ένας από τους βασικότερους παράγοντες που επηρέασαν και επιταχύνθηκε ο ρυθμός ανοικοδόμησης είναι ο θεσμός της αντιπαροχής, ο οποίος συνέβαλλε σημαντικά στην πολεοδομική ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων. Λόγω της αντιπαροχής, ο τύπος κτιρίου, που επικρατεί, είναι η «μεταπολεμική πολυκατοικία», ένα πολυώροφο κτίριο δηλαδή, που η χρήση του δεν χαρακτηρίζεται αποκλειστικά ως κατοικία, καθώς έχει ποικίλες χρήσεις, χτισμένη σε επαφή με τα γειτονικά κτίρια δημιουργώντας έναν συνεχή ιστό. Σε κοινωνικό επίπεδο η λύση αυτή «πέτυχε», αφού κατάφερε να δώσει λύση στο στεγαστικό πρόβλημα, τη στιγμή που υπήρχε μεγάλη ανάγκη. Σε περιοχές που είχαν εγκατασταθεί πρόσφυγες η μέθοδος αυτή συνείσφερε σημαντικά στην ραγδαία ανοικοδόμηση τους (Υiannakou, 1993). Από την άλλη μεριά ωστόσο, αυτό το τοπίο, δηλαδή μια συνεχή μάζα τέτοιου είδους κτιρίου χαρακτηρίζεται από κατακερματισμό και παράλληλα, από ομοιογένεια που έχει ως αποτέλεσμα ένα «ουδέτερο» φόντο, στο οποίο ένας στοχευμένος σχεδιασμός, από μια άποψη, θα μπορούσε να δώσει την ευκαιρία να αποκαλυφθούν σήματα γης ή άλλα στοιχεία ταυτότητας. Ακόμα μια πρακτική κατά την οποία αναπτύχθηκαν πόλεις είναι μέσω αυτοστέγασης και των αυθαίρετων οικισμών. Η συγκεκριμένη διαδικασία παρότι παράνομη, ενσωμάτωσε μεγάλο μέρος του πληθυσμού της υπαίθρου που εγκαταστάθηκε στις πόλεις. Ουσιαστικά με την αυτοστέγαση αγόραζε μια οικογένεια ένα γεωτεμάχιο μικρής έκτασης και έκτιζε την κατοικία. Τη μέθοδο αυτή υιοθετούσαν και άλλοι με αποτέλεσμα να σχηματιστεί ένας οικισμός αυθαίρετος χωρίς σχέδιο όπου οι βασικές υποδομές ήταν ακανόνιστες. Έτσι λοιπόν, τη στιγμή που ο οικισμός είχε ένα αξιοσημείωτο μέγεθος, με διαμαρτυρίες κατοίκων, η περιοχή εντάσσεται στο σχέδιο πόλης (Υiannakou, 1993).



Εικόνα 6: Η μεταπολεμική πολυκατοικία Πηγή: Σερράος, 2005, σ. 1489

Ένα δεύτερο στοιχείο που χαρακτηρίζει την ελληνική πόλη αποτελεί η στενότητα του δημόσιου χώρου που οφείλεται τόσο στην εξάπλωση του αστικού ιστού όσο και στην απουσία ενός μακροπρόθεσμου, προβλέψιμου πολεοδομικού σχεδιασμού. Είναι γεγονός ότι η συμβολή του σχεδιασμού, κατά τη διάρκεια του 20ού αιώνα, επικεντρώθηκε στις περισσότερες περιπτώσεις στο να διαχειριστεί κατάλληλα την προοδευτική προσθήκη ενός αριθμού περιοχών στο σχέδιο πόλης, θέτοντας απλώς τις αρχικές μορφές τους στον αστικό καμβά, με την ελάχιστη δυνατή σπατάλη ιδιωτικής ιδιοκτησίας. Το παραγόμενο περίγραμμα των αστικών οικοδομικών τετραγώνων και των δρόμων συνήθως αγνοούσε πλήρως τα φυσικά χαρακτηριστικά των συγκεκριμένων περιοχών (ρέματα, δασικές εκτάσεις κ.λπ.)

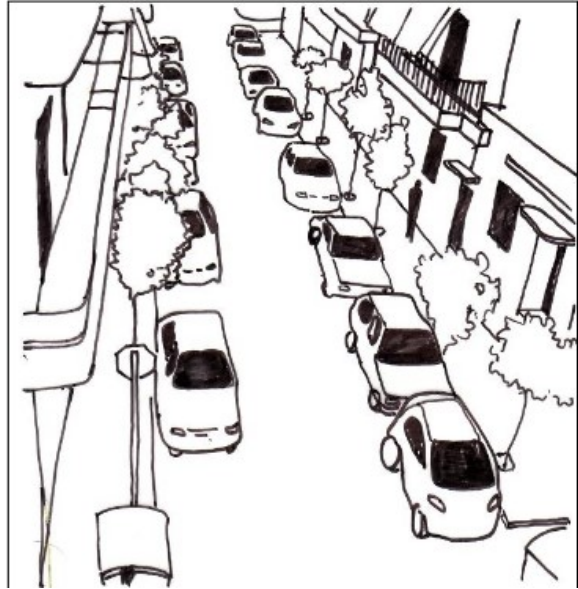
Τα παραπάνω φαινόμενα προσδίδουν ένα σημαντικό αισθητικό και λειτουργικό πρόβλημα του μεταπολεμικού αστικού ιστού, την αποσύνθεση των κλιμάκων. Οι γειτονιές και οι συνοικίες δεν έχουν ορατά όρια ή στοιχεία ταυτότητας και διαφοροποίησης (Γοσποδίνη Μπεριάτος, 2006). Η αίσθηση της γειτονιάς, όπου αποτελεί συνδεδετικό κρίκο ανάμεσα στον άνθρωπο και τον τόπο, αδυνατεί να υποστηριχθεί στον αστικό ιστό των μαζικών πολυκατοικιών. Απόρροια αυτού είναι, η δομική αναρχία των αστικών κέντρων και η έλλειψη χωρικών ιεραρχιών στη καθημερινή λειτουργία της πόλης. Η φυσική εικόνα του τοπίου, που περικλείεται ή περιβάλλεται από αστικές περιοχές, είναι ένα μοναδικό χαρακτηριστικό που προσφέρει ταυτότητα για την εκάστοτε περιοχή της ελληνικής πόλης, σηματοδοτώντας με αυτόν τον τρόπο τη μορφή της, αφήνοντας ταυτόχρονα αρκετές μελλοντικές δυνατότητες για περαιτέρω βελτίωση της συνολικής εικόνας της.

Η αστική εξάπλωση αποτελεί συνεπώς βασικό χαρακτηριστικό της "νέας αστικότητας" των ελληνικών πόλεων, η οποία συνήθως συναντάται σε περιοχές που περιβάλλουν σημαντικά αστικά κέντρα, κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων (π.χ. Μεσόγεια - Αττική, Αττική οδός) και σε περιοχές δευτερεύουσας ή παραθεριστικής κατοικίας. Σχετικά με αυτές τις περιοχές σε περιπτώσεις που γειτνιάζουν με μεγάλα αστικά κέντρα, καταλήγουν να μετατρέπονται τελικά με μαζικό μετασχηματισμό σε περιοχές κύριας κατοικίας, οι οποίες

τις περισσότερες φορές στερούνται ουσιαστικών αστικών υποδομών. Σε κάθε μία από αυτές τις περιπτώσεις αναπαράγονται οι γνωστές αδυναμίες του παλαιότερου ιστού, με βασικό χαρακτηριστικό τη στενότητα του αστικού χώρου και την απουσία οποιασδήποτε οργάνωσης σε λειτουργικό και αισθητικό επίπεδο (Ιοαννου, Serraos 2005).

Ακόμη, οι συνήθεις και έντονες αλλοιώσεις είναι αυτές που προκύπτουν από τη χρήση του ιδιωτικού οχήματος, στην εικόνα της σύγχρονης πόλης (Εικ. 7). Η συνεχής αύξηση της χρήσης του ιδιωτικού οχήματος, σε μια περίοδο όπου η ελληνική αστικοποίηση έφτασε και ξεπέρασε το βασικό της σημείο, βρήκε ένα πλήθος ελληνικών πόλεων να μην είναι προετοιμασμένο και σχεδιασμένο έτσι, ώστε να ανταποκριθεί κατάλληλα, στη νέα ανάγκη για αυξημένη κυκλοκότητα και στάθμευση.

Έτσι, ο υπάρχων στενός δημόσιος χώρος επιβαρύνθηκε με κυκλοφοριακή συμφόρηση και στάθμευση οξύνοντας την αίσθηση της στενότητας (Ιοαννου, Serraos 2005). Επιπλέον, η αυξημένη κίνηση πεζών και οχημάτων, καθώς και η ηχορύπανση στις κεντρικές οδούς, οδήγησε στον περιορισμό της ιδιωτικότητας, στα ισόγεια και τους πρώτους ορόφους των κατοικιών (Οικονόμου, Σαρηγιάννης και Σερράος 2004). Τελικά, ο δρόμος, ως η μεγαλύτερη επιφάνεια δημόσιου χώρου στις ελληνικές πόλεις, καλύπτεται από σταθμευμένα οχήματα, τις περισσότερες φορές σε ποσοστό που ξεπερνά το 50% της ωφέλιμης επιφάνειάς του. Ακόμα και η απλή διέλευση πεζών δυσχεραίνεται από τη στάθμευση, ενώ η εικόνα του δρόμου είναι συνώνυμη της γνωστής εικόνας των ατελείωτων σειρών σταθμευμένων οχημάτων που περιβάλλουν τα οικοδομικά τετράγωνα δημιουργώντας ένα αδιαπέραστο τείχος ανάμεσα στο πεζοδρόμιο και την ασφαλτο (Ιοαννου, Serraos 2005).



Εικόνα 7: Σταθμευμένα οχήματα κατά μήκος των στενών οδών Πηγή: Σερράος, 2005, σ. 1493

Γενικά, η αστική μορφή των ελληνικών πόλεων στις δεκαετίες του 1950, του 1960 και του 1970 ήταν ένα μωσαϊκό ακανόνιστων σχημάτων που το καθένα, σύνολο ποικίλων σε σχήμα και μέγεθος οικοδομικών τετραγώνων αντιπροσωπεύει μια περιοχή που εντάχθηκε στο σχέδιο μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Αυτή η εικόνα περιέχει και εξηγεί τον τρόπο με τον οποίο αναπτύχθηκαν οι ελληνικές πόλεις τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες και είναι το πρότυπο πάνω στο οποίο βασίζεται όλη η μετέπειτα ανάπτυξη.

Οι παράγοντες που διαμόρφωσαν τις ελληνικές πόλεις έχουν αναλυθεί πολλές φορές στο παρελθόν: η αστική διάχυση των πόλεων με αλληπάλληλες εντάξεις περιοχών στο σχέδιο, ο απαράδεκτα υψηλός ρυθμός δόμησης στο κέντρο της πόλης, η έλλειψη ειδικών κανονισμών για τη χρήση γης, η κυριαρχία μικροϊδιοκτησίας καθώς και ο ρόλος του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού είναι οι πηγές των πολεοδομικών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι σύγχρονες ελληνικές πόλεις.

Αργότερα, στη δεκαετία του 1990, η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης εισήχθη για πρώτη φορά στη νομοθεσία και σε ορισμένες δράσεις στο πλαίσιο της ΕΕ. Οι φυσικές ενότητες εντός των πόλεων, στις περισσότερες περιπτώσεις είναι κατακερματισμένες ενώ ελάχιστες είναι οι περιπτώσεις που έχουν προστατευθεί και αναβαθμιστεί. Το φυσικό ή καλλιεργούμενο τοπίο πέριξ του του αστικού ιστού που γνωρίζει τουριστική ανάπτυξη είναι ένα μωσαϊκό παλαιών οικισμών, αυθαίρετων τμημάτων ως προς τη δόμηση, τμήμα κτιρίου κατοικίας με εγκεκριμένη άδεια που υπερβαίνει τους επιτρεπόμενους συντελεστές δόμησης από διάφορες απόψεις, τμήμα ιδιόκτητης γεωργικής γης ή τμήμα που περιλαμβάνει κτηνοτροφικές μονάδες ή νέες καλλιέργειες σε δασικές εκτάσεις. Το μωσαϊκό ολοκληρώνουν χρήσεις που απορρίπτονται πλέον από την πόλη (νεκροταφεία, σφαγεία, σταθμοί μεταφοράς απορριμμάτων, βιομηχανία) καθώς και άλλες χρήσεις αποδεκτές (όπως σχολεία και πανεπιστημιακές μονάδες, εξοχικές κατοικίες κ.λπ.). Οι αστικές χρήσεις έχουν την τάση να πυκνώνουν κατά μήκος των οδών δίχως να υπάρχει σύνδεση με τα κέντρα των προ υπάρχοντων οικισμών. Η εξάπλωση και η επέκταση των αστικών χρήσεων σε φυσικές περιοχές και καλλιεργήσιμες εκτάσεις είναι ιδιαίτερα έντονη σε μητροπολιτικές περιοχές, οι οποίες τα τελευταία χρόνια συχνά συνδέονται με άλλα αστικά κέντρα πέρα από τα όρια των νομών λόγω αλλαγών και βελτιώσεων στα συγκοινωνιακά δίκτυα (Οικονόμου, Σαρηγιάννης και Σερράος, 2004).

Σήμερα παρατηρούμε γενικά τα ακόλουθα κύρια χαρακτηριστικά: οι πόλεις εξακολουθούν να εξαπλώνονται προς τα έξω, με νόμιμο ή παράνομο τρόπο σε ευρύτερες περιοχές. Η συμβολή της αυθαίρετης δόμησης δυστυχώς διαιωνίζει ένα ημιτελές, και ανολοκλήρωτο περιβάλλον. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός με τον τρόπο του αδυνατεί να ελέγξει την ανάπτυξη έγκαιρα.

Σε γενικές γραμμές, η ελληνική αστική μορφή που διαμορφώθηκε κατά την Οθωμανική Αυτοκρατορία διήρκεσε μέχρι τις αρχές του 20ου αιώνα, που άρχισε να δείχνει μια τάση ανάπτυξης και μετασχηματισμού προς ένα πιο ευρωπαϊκό μοντέλο. Οι βασικοί λόγοι για το νέο τοπίο στην χώρα ήταν η μεγάλης κλίμακας δημογραφικές αλλαγές και η ένταξη σε νέα δίκτυα οικισμών όπως οργανώθηκαν μετά την ανοικοδόμηση των Βαλκανίων. Οι νέες αστικές συνθήκες απαιτούν την εισαγωγή νέων αρχιτεκτονικών μορφών και λειτουργιών στην πόλη, ενώ ο παλιός παραδοσιακός οικιστικός πυρήνας παραμελείται (Γερολύμπου, 1997).

2. Μελέτη περίπτωσης: Λάρισα

2.1 Γενικά χαρακτηριστικά περιοχής μελέτης

Η πόλη της Λάρισας χωροθετείται στο Ανατολικό τμήμα του Θεσσαλικού κάμπου, στις όχθες του ποταμού Πηνειού. Αποτελεί πρωτεύουσα της Περιφέρειας Θεσσαλίας και του Νομού Λάρισας. Με βάση την τελευταία απογραφή που πραγματοποιήθηκε, ο μόνιμος πληθυσμός της για το 2021 ανέρχεται στους 146.595 μόνιμους κατοίκους, ενώ καταλαμβάνει έκταση 88 τ.χλμ. Σε συνδυασμό με την κεντρική της θέση και το ισχυρό μεταφορικό δίκτυο που διασχίζει τον Δήμο (Π.Α.Θ.Ε, Σιδηροδρομικός Άξονας), η περιοχή είναι μια από τις πιο δυναμικές πόλεις σε εθνικό επίπεδο (Δήμος Λαρισαίων, 2015α).

2.2 Πολεοδομική οργάνωση μέχρι την απελευθέρωση

Η Λάρισα είναι η μοναδική πόλη στην Ελλάδα η οποία σύμφωνα με αρχαιολογικά ευρήματα, βρισκόταν εξ' αρχής στην ίδια θέση και είχε το ίδιο όνομα. Το όνομα της είναι Πελασγικό και προήλθε από τον υιό του Πελασγού που σημαίνει Ακρόπολη (Χατζηγιάννης, 1951). Η πόλη έχει χτιστεί στη δεξιά όχθη του ποταμού Πηνειού και έχει μια συνεχή ιστορία που χρονολογείται 8.000 χρόνια πίσω.

Η κατοίκηση της πόλης της Λάρισας φαίνεται να ξεκινάει από τη νεολιθική εποχή. Η αρχική της ανάπτυξη πραγματοποιήθηκε περιμετρικά του λόφου Φρουρίου, ως ένας προϊστορικός οικισμός χωροθετημένος στην Ανατολική Θεσσαλία. Η αρχαία πόλη εντοπισμένη πάνω και στον περιβάλλοντα χώρο του Φρουρίου, αργότερα στον μεσαίωνα επεκτάθηκε. Από τον 9ο αι. π.Χ., οι Θεσσαλοί σχημάτισαν μια οργανωμένη κοινότητα με χαρακτηριστικά μικρού χωριού, περιορισμένη στο λόφο της ακρόπολης. Με τον σταδιακό μετασχηματισμό της πόλης από την Ύστερη γεωμετρική και πρώιμη αρχαϊκή περίοδο, η ακρόπολη έπαψε να έχει αμυντικό χαρακτήρα και



ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΙΣΤΟΣ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ (ενδεικτική σχεδιαστική απόδοση).

- A Λόφος ΦΡΟΥΡΙΟΥ-Ακρόπολις
- B A' αρχαίο θέατρο
- Γ Ναός Πολιάδος Αθηνάς (πιθανόν μεταξύ των οδών Πολυκάρπου και Μητροπολίτου Αρσενίου)
- Δ Ελεύθερη Αγορά (πιθανόν στη σημερινή Πλατεία Ταχυδρομείου)
- E Εμπορική Αγορά (πιθανόν μεταξύ των οδών Κύπρου και Βενιζέλου)
- Z Ναός Κερδίου Απόλλωνος (πιθανόν ΒΔυτικά της Πλατείας Ταχυδρομείου)
- Θ Κύριος οδικός άξονας (στά ίχνη των σημερινών οδών Ρούσβελτ-Ερμού-Παπαφλέσσα)

Εικόνα 8: Πολεοδομικός ιστός της Λάρισας (Ελληνιστική περίοδος) Πηγή: Μάτσκα, 2012, σ. 40

μεταβλήθηκε σε κέντρο της θρησκευτικής και κοινωνικής ζωής της περιοχής (Δήμος Λαρισαίων, 2011). Οι εχθρικές εισβολές του 7ου αιώνα παρόλο που οδήγησαν στον αφανισμό αρχαίων πόλεων, η Λάρισα κατάφερε να μετατραπεί σε μια μεγάλη μητρόπολη με αγροτικό χαρακτήρα (Μονιούδη-Γαβαλά, 2015).

Προς το τέλος του 7ου αι. π.Χ., η πόλη φαίνεται να είναι εύπορη με αποτέλεσμα να μετατραπεί σε μια πόλη με τη δική της ακρόπολη.

Η περίοδος των κλασικών και ελληνιστικών χρόνων, βρίσκει τη πόλη αιχμάλωτη των Μακεδόνων και ύστερα των Ρωμαίων. Παρόλα αυτά, λόγω της ανεξαρτησίας που της δόθηκε από τους Ρωμαίους, η πόλη γνωρίζει ιδιαίτερη ακμή, και την ίδια στιγμή αποτελεί πλέον έδρα του νέου «Κοινού των Θεσσαλών» με ανώτατο άρχοντα τον "Στρατηγό". Σύμφωνα με ανασκαφές που έχουν υλοποιηθεί, αποκαλύφθηκαν μέρη δρόμων, λουτρά και πολυτελείς οικίες τα οποία μαρτυρούν την οργάνωση της πόλης με βάση το Ιπποδάμειο σύστημα. Χάρη στη φιλοσοφία του συστήματος συμπεραίνεται πως η πόλη διαχωρίζεται σε τρία κέντρα, δηλαδή εμπορικό, διοικητικό και θρησκευτικό. Η περιοχή της Ακρόπολης περιλάμβανε τον ναό της Πολιάδας Αθηνάς, το Θέατρο, την Αγορά και ίσως και άλλα σημαντικά κτίρια και χώρους (Λυτροκάκης- Μανίκα, 2009).

Από τα μέσα του 2^{ου} μ.Χ. αιώνα η πόλη ήρθε σε επαφή με τον Χριστιανισμό. Από τα πρώτα χρόνια της Ανατολικής Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας μνημονεύεται ως πόλη της επαρχίας Θεσσαλίας. Εκείνη την εποχή μετατράπηκε σε σημαντικό διοικητικό και στρατιωτικό κέντρο της περιοχής. Ο οικισμός αναπτύχθηκε στον περίγυρο της ακρόπολης όπου χτίστηκε ο ναός του Αγίου Αχιλλείου. Αργότερα στα τέλη του 4^{ου} αιώνα, η πόλη δέχεται επιδρομές των βαρβαρικών φύλων οι οποίες κατακλύζουν το θεσσαλικό κάμπο.

Η Λάρισα της Μεσαιωνικής περιόδου κατείχε μεγαλύτερη έκταση σε σχέση με τον αρχαίο οικισμό. Η οχύρωσή της πραγματοποιούνταν με τείχη, των οποίων η θέση ήταν σχεδόν στο ύψος της σημερινής Ηρώων Πολυτεχνείου. Κατά τον 13ο με 14ο αιώνα η διαδοχική εμφάνιση των Φράγκων και η αποδυναμωμένη βυζαντινή κυβέρνηση έφεραν την πόλη στα όρια της ατροφίας και της εγκατάλειψης (Δήμος Λαρισαίων, 2011). Σχετικά με την εικόνα της στα τέλη του 14ου αιώνα και αρχές 15ου αιώνα, οι πληροφορίες που υπάρχουν είναι ελλιπείς. Η περιοχή που όριζαν τα κατεστραμμένα τείχη και η ακρόπολη έμειναν έρημοι λόγω των επανειλημμένων επιδρομών με την

Λάρισα. Γενικό τοπογραφικό, με τις οχυρώσεις και τη βυζαντινή ακρόπολη.



Εικόνα 9: Γενικό τοπογραφικό Λάρισας με τη βυζαντινή

Ακρόπολη

Πηγή: Μουτσόπουλος, 1997, σ. 52

παράλληλη εγκατάλειψη των κατοίκων (Μάτσας, 2012). Στη συνέχεια, πλήθος βυζαντινών μνημείων καταστράφηκε από την τελική κατάκτηση των Τούρκων έως την απελευθέρωση το 1881. Ύστερα από την κατάκτηση της από τους Τούρκους, οι κατοικίες και οι ναοί εγκαταλείφθηκαν και πήραν θέση οι Μουσουλμάνοι για πρώτη φορά. Οι συνεχείς εποίκισμοι οδήγησαν στην μεταβολή της εικόνας της πόλης, η οποία ήταν πλέον καθαρά μουσουλμανική. Άλλωστε αυτός είναι και ο λόγος που ονομάστηκε αργότερα Γενί Σεχίρ (Νέα πόλη) (Παλιούγκας, 1996) και στη μορφή της αναπτύχθηκε γύρω από την περιοχή του φρουρίου, με σημείο αναφοράς τον χριστιανικό ναό του Tranu Mahala (Μητροπολιτικός Ναός του Αγίου Αχιλλίου). Στις αρχές του 16ου αιώνα η πόλη διέθετε όλα τα στοιχεία για τη διαχείριση της αγοράς, όπως το Μπεζεστένι (κλειστή αγορά), και διατήρησε την αίγλη της μέχρι τα τέλη του 19ου αιώνα. Η αγορά με το χώρο του παζαριού *carsi*, τη διάρκεια του 15^{ου} και 16^{ου} αιώνα εντοπίζεται στο κέντρο του λόφου και νοτιότερα ως τη σημερινή Κύπρου κατά μήκος της βυζαντινής μέσης οδού στα ίχνη της σημερινής Ερμού - Ρούσβελτ. Ο Τρανός Μαχαλάς (Άγιος Αχιλλίος) αναπτύσσεται στην ίδια θέση αμιγώς Χριστιανικός ενώ οι συνοικίες Μουσουλμάνων στο κέντρο εκτείνονται κατά βάση στα Νοτιοανατολικά και Νότια, με βασικούς άξονες ανάπτυξης τις μεγάλες οδούς που ακτινικά από το κέντρο οδηγούν στις πύλες (Δήμος Λαρισαίων, 2015).

Το τέλος του 16^{ου} αιώνα, η πόλη όντας έδρα της τούρκικης διοίκησης Θεσσαλίας, αποτελούνταν από έξι συνοικίες οι οποίες είναι ο Τρανός Μαχαλάς (σημερινός Άγιος Αχιλλίος), τα Ταμπάκικα, τα Σουφλάρια, ο Παράσχου (σημερινός Άγιος Νικόλαος), ο Αρναούτ (Άγιος Αθανάσιος) και ο Πέρα Μαχαλάς (Ιπποκράτης). Το εμπορικό τμήμα ήταν συγκεντρωμένο κατά μήκος σκεπαστών οδών (*carsi*) με δύο υπαίθριες αγορές. Η καθημερινή αγορά εξακολουθούσε να είναι νοτιότερα της πόλης. Σε ύστερο χρόνο, έγινε επέκταση του δικτύου σε κατοικημένα τμήματα, στο περίβλημα του Τρανού Μαχαλά και προς τα νότια, δημιουργώντας με αυτό τον τρόπο ένα δίκτυο *carsi* του οποίου βασικός άξονας ήταν η σημερινή οδός Βενιζέλου. Στο τέλος της αγοράς όπου ήταν χωροθετημένη στο λόφο του φρουρίου, εντοπισμένα στον χώρο ήταν το διοικητήριο και το *Morahane*, το οποίο εξέφραζε την θεοκρατία. Με αυτή την οργάνωση, το τμήμα αυτό της πόλης αποτελούσε όχι μόνο τόπο συνάντησης αλλά και θρησκευτική περιοχή. Το συμπέρασμα αυτό προκύπτει από τα δύο τζαμιά που δεσπόζουν στην αγορά, τα μαγειρεία τους τεκέδες και ακόμη τα δύο χαμάμ (Δήμος Λαρισαίων 2011-2014).

Απαρχές του 17^{ου} αιώνα, η Λάρισα είχε μια ανθισμένη εμπορική δραστηριότητα και παράλληλα αυξητική ροή του πληθυσμού της. Αργότερα, η επιλογή του σουλτάνου Μεχμέτ Δ' ως βάση παρακολούθησης των πολεμικών του επιχειρήσεων στην Κρήτη, βοήθησε στη μεταβολή της προς ένα αξιόλογο πολιτικό κέντρο.

Το τέλος του 18ου αιώνα βρίσκει την πόλη στο μέγιστο της οικονομικής της ανάπτυξης. Ο ρόλος της ως εμπορικό – μεταπρατικό κέντρο μεγιστοποιείται. Οι αγορές σκεπαστές ή υπαίθριες αναπτύσσονται και καταλαμβάνουν όλο σχεδόν το κέντρο της πόλης, ενώ ο χώρος του καθημερινού εμπορίου βρίσκεται στο νοτιότερο τμήμα της πόλης. Οι όποιες αλλαγές στη μορφή και την έκταση της πόλης που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα, περιορίστηκαν στη σταδιακή οικοδόμηση των κενών χώρων και των

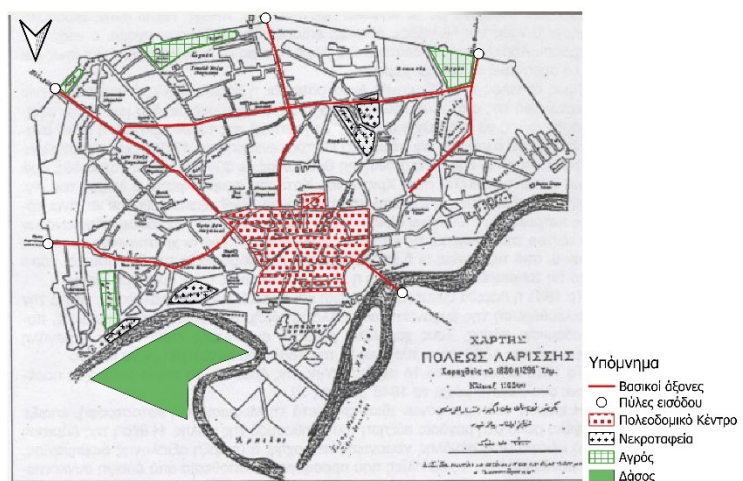
αγρών, στην πυκνωση της δόμησης εντός των τειχών της και στην ανέγερση λιγοστών κτιρίων.

Τα χρόνια της Τουρκοκρατίας η ιστορία της Λάρισας εμφανίζει πολλές ελλείψεις και κενά που συνεπάγεται πως και ελάχιστα είναι οι πληροφορίες και όσον αφορά την μορφή της πόλης. Όσες πηγές υπάρχουν είτε δεν έχουν εκδοθεί είτε είναι ανεπαρκείς. Ωστόσο, κείμενα επισκεπτών της τότε περιόδου στην πόλη, έχουν συμβάλει θετικά στην κατανόηση της μορφής που είχε ως τότε (Παλιουγκας,1996).

Οι επισκέπτες λοιπόν περιγράφουν την εικόνα της πόλης αρχικά στον περίγυρό της, αναφέροντας πως στο Νότιο τμήμα υπήρχαν λιβάδια και καλλιεργήσιμες εκτάσεις, στο Βόρειο τμήμα απέναντι από δύο συνοικίες (Σουφλάρ, Αρναούτ) εντοπιζονταν δύο δάση μεγάλου βεληνεκού για την αναψυχή των κατοίκων, ενώ από μακριά ήταν ορατοί οι καταπράσινοι κήποι των αυλών στις μουσουλμανικές κατοικίες. Όσο όμως προσέγγιζαν τον εσωτερικό ιστό η εικόνα ήταν διαφορετική. Παρατηρούσαν μια οθωμανική πόλη, ακάθαρτη, μεγάλης έκτασης. Στο νότιο κυρίως τμήμα, μεταξύ συνοικιών καταλάμβαναν χώρο εκτεταμένα νεκροταφεία, αδόμητοι χώροι μεγάλου μεγέθους με ακαθαρσίες και στάσιμα νερά, βοσκότοποι και ανεκμετάλλευτες αγροτικές εκτάσεις. Το οδικό δίκτυο ήταν ακανόνιστο με στενές οδούς ενώ οι κατοικίες είχαν έναν όροφο και έδιναν την εντύπωση της εγκατάλειψης. Οι κήποι των οικιών καθώς και η κενή έκταση ανάμεσα στα σπίτια τότε, είναι οι λόγοι που η πόλη ήταν ευμεγέθης. Το μοναδικό στοιχείο που είχε τότε ως πλεονέκτημα ήταν η ακρόπολη αφού προσέφερε θέα προς την πεδιάδα (Παλιουγκας,1996).

Η ανάπτυξη της πόλης ακολούθησε το ανάγλυφο και τα φυσικά χαρακτηριστικά της (Πηνειός), βασιζόμενη στις εμπορικές οδούς που διέρχονταν από αυτή με προορισμούς Θεσσαλονίκη, Αγιά, Βόλο, Καρδίτσα, Τύρναβο κ.λπ. Σύμφωνα με παλαιότερες πηγές, η ακριβής έκταση της διαμορφώθηκε από τις αρχές του 16^{ου} αιώνα (Παλιουγκας,1996).

Συγκεκριμένα όρια και περίγραμμα, απέκτησε το 1827-1828 με σχέδια του μηχανικού Χαλιλ Μπέη. Ο συγκεκριμένος κατασκεύασε στο ανατολικό και νότιο τμήμα της περιοχής ένα προμαχωνικό μέτωπο που κατέληγε στους δύο βραχίονες του ποταμού, με πέντε εισόδους που συνδέαν την πόλη με την ύπαιθρό της και τα σημαντικότερα αστικά κέντρα της περιφέρειας. Στο εσωτερικό του ιστού που προέκυψε από την οχυρωματική γραμμή και την κοίτη του Πηνειού, ήταν το μεγαλύτερο



Εικόνα 10: Χάρτης της Λάρισας 1880 Πηγή: Παλιούγκας 1996, ίδια επεξεργασία

μέρος της πόλης, εκτός από μια συνοικία η οποία διαμορφώθηκε στην αριστερή όχθη του ποταμού. Τα δύο τμήματα της πόλης συνδέονταν με μια λιθόκτιστη γέφυρα. Βόρεια της Λάρισας διακρίνονταν ο λόφος της ακρόπολης, όπου το μεγαλύτερο μέρος της συντελούνταν από κατοικίες, μεγάλη αγορά, καταστήματα και κενούς χώρους. Στο βόρειο και βορειοδυτικό μέρος λειτουργούσε το διοικητικό (σημερινή κεντρική πλατεία), οικονομικό και εμπορικό κέντρο στα ανατολικά της ακρόπολης, όπου εντοπιζονταν το Μπεζεστένι, η εβδομαδιαία αγορά και η μεγάλη μόνιμη αγορά (Carsi).

Γενικότερα στο κέντρο βρίσκονταν κτίρια οικονομικού, κοινωνικού και λατρευτικού χαρακτήρα, όπως τζαμί, σχολεία, ιερατικές σχολές, ακόμα και μουσουλμανικά νεκροταφεία. Οι συνοικίες αναπτύσσονταν από το κέντρο ακτινωτά προς τις άκρες της πόλης. Τα όρια τους ήταν καθορισμένα συνήθως από αδόμητους χώρους, ρεματιές και το μοναδικό χαρακτηριστικό που τις συνέδεε ήταν η μεγάλη αγορά. Τη περίοδο εκείνη η μοναδική πλατεία ήταν γύρω από τα δικαστήρια όπου δεσπόζει μέχρι και σήμερα η κεντρική πλατεία. Το οδικό δίκτυο ήταν ακανόνιστο με στενές οδούς, κυρίως στη περιοχή της αγοράς, ενώ πολλές κατέληγαν σε αδιέξοδο. Βάσει του χάρτη το 1827-1828 που συνέταξε ο Χαλίλ Μπέη οι βασικές οδοί είναι αφενός εκείνες που οδηγούν στις πέντε πύλες της πόλης αφετέρου εκείνες που συνέδεαν τις συνοικίες από τα ανατολικά προς τα δυτικά (Παλιουγκας,1996).

Με τη σύνταξη του πρώτου σχεδίου πόλης που η εφαρμογή του ξεκίνησε από το 1883, η ρυμοτομία της πόλης ακολούθησε το υφιστάμενο σχέδιο στις συνοικίες που ήταν στα όρια της. Οι βασικές αρτηρίες εξακολουθούσαν να υπάρχουν, απλά επισκευάστηκαν ευθυγραμμίστηκαν και διαπλατύνθηκαν. Μερικές είναι μόνο οι περιπτώσεις όπου καταργήθηκαν. Παράλληλα έγινε διάνοιξη νέων οδών σε τμήματα της πόλης αλλά και στους αδόμητους χώρους (Παλιουγκας,1996).

2.3 Η οικιστική εξέλιξη της Λάρισας από το 1881 μέχρι σήμερα

Ύστερα από την απελευθέρωση της το 1881 η πόλη σε μια προσπάθεια εξελληνισμού εξαλείφει όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά που αποδίδονται στην Οθωμανική περίοδο. Η πυρκαγιά που συνέβη το 1882 κατέστρεψε το σύνολο της εμπορικής αγοράς, επιταχύνοντας έτσι τον εκσυγχρονισμό της, ενώ ένα σύνολο δράσεων αλλοιώνουν τα χαρακτηριστικά της πόλης. Το 1883 η πόλη αποκτά το πρώτο επίσημο ρυμοτομικό σχέδιο το οποίο αφορά συνολικά, την «εντός των τειχών περιοχή» (Δήμος Λαρισαίων, 2011). Το σχέδιο αυτό ρυθμίζει την ανάπτυξη μιας Λάρισας των 20.000 κατοίκων. Ωστόσο δεν αποδείχθηκε αποδοτικό καθώς την δεκαετία του 1920, με την μόνιμη εγκατάσταση προσφύγων, έγινε μια πόλη των 60.000, 70.000 και 80.000 κατοίκων η οποία δεν μπορούσε να υποστηρίξει τον υπερπληθυσμό αυτό (Παπακωνσταντίνου, 2010).

Η επέκταση της πόλης ήρθε στις αρχές του 20^{ου} αιώνα λόγω της πληθυσμιακής αύξησης αλλά και της άφιξης των προσφύγων από την Ανατολική Ρωμυλία και αργότερα από τη Μικρά Ασία. Ύστερα από τους απελευθερωτικούς πολέμους (1912-1913) ξεκίνησε μια

προσπάθεια για την αναγέννηση της πόλης. Η οργάνωση της περιλάμβανε δημόσια κτίρια και κοινόχρηστους χώρους και σήμανε η αρχή της ανάπτυξης σε εμπορική οικονομική και κοινωνική δραστηριότητα κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου (Δήμος Λαρισαίων, 2011). Το 1911, ήρθε η ηλεκτροδότηση στην πόλη και ξεκίνησαν έργα υδρεύσεως, στο οδικό δίκτυο υλοποιήθηκαν διαπλατύνσεις ενώ μεγάλο μέρος ασφαλτοστρώθηκε. Ακόμα, ανεγέρθηκαν νέα κτίρια και δημιουργήθηκαν πλατείες ώστε να πάρει τελικά την προπολεμική της μορφή. Παράλληλα παρουσιάστηκαν οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις (αλευρόμυλοι, υφαντουργεία, παγοποιεία, εργοστάσια υποδημάτων, ζαχαροπλαστικής, ποτοποιεία) όπου περιβάλλονταν από μικρότερες βιοτεχνίες και καταστήματα για την εξυπηρέτηση όχι μόνο της πόλης αλλά και ολόκληρου του νομού (Δήμος Λαρισαίων, 2015β).

Η περίοδος της κατοχής ήταν για την πόλη ένα μελανό σημείο καθώς δέχτηκε πολλές καταστροφές, τόσο από βομβαρδισμούς όσο και από μεγάλους σεισμούς που ισοπέδωσε την πόλη. Το τέλος του εμφυλίου πολέμου έγινε η αρχή της εσωτερικής μεταναστευτικής ροής από την ύπαιθρο στις πόλεις. Παράλληλα, την περίοδο εκείνη άρχισαν να αναπτύσσονται βιομηχανικές μονάδες.

Λόγω της πληθυσμιακής αύξησης ιδρύθηκαν και νέες συνοικίες (Άγιος Κωνσταντίνος και Σιδηροδρομικός Σταθμός) και έτσι η πόλη επεκτάθηκε και εξωτερικά των τειχών. Ύστερα, το 1947 πραγματοποιείται η αναθεώρηση του σχεδίου το οποίο αναφέρεται στις κεντρικές περιοχές Άγιος Αχίλλειος, Άγιος Νικόλαος, Άγιος Αθανάσιος, Άγιος Κωνσταντίνος, Φιλιππούπολη καθώς και τμήμα των 40 Μαρτύρων (Δήμος Λαρισαίων, 2015α).

Την περίοδο μεταξύ 1950-1960 η Λάρισα κατάφερε να προσελκύσει πληθυσμό τη στιγμή που άλλες πόλεις συρρικνωνόντουσαν. Ωστόσο, υπέστη καταστροφικούς σεισμούς, με επακόλουθο την αποκατάσταση ή ανοικοδόμηση του μεγαλύτερου οικιστικού αποθέματος, παρ' όλα αυτά το σχέδιο δεν μετασχηματίστηκε και επίσης διατηρήθηκε τόσο το σύστημα δόμησης και η κατάτμηση σε μικρά οικοπέδα, όσο και τα πλάτη των οδών. Ο αρχικός πυρήνας της σημερινής πόλης διαμορφώθηκε, παρά τον ανασχεδιασμό του 1883, στο εσωτερικό του παλιού οθωμανικού αστικού ιστού, προσαρμοσμένος στα παλιά έργα υποδομής και την προϋπάρχουσα ρυμοτομία. Αυτό οδήγησε σε προβλήματα που εξακολουθούν να υπάρχουν ακόμα και σήμερα σε αρκετές περιοχές της Λάρισας (αδιέξοδες



Εικόνα 11: Το κέντρο της πόλης μετά τους βομβαρδισμούς και τον σεισμό το 1941

Πηγή: Μήτος, 2018

οδοί, δαιδαλώδης οργάνωση, κ.λπ.). Εκείνη τη περίοδο πραγματοποιήθηκε η επόμενη επέκταση στη συνοικία της Νεάπολης (Δήμος Λαρισαίων, 2015α).

Πιο αναλυτικά, στις αρχές της δεκαετίας του 1950 τα γεγονότα που είχαν προηγηθεί δηλαδή ο πόλεμος, η κατοχή και ο εμφύλιος, αποτέλεσαν καθοριστικό παράγοντα στην μετέπειτα διαμόρφωση των πόλεων και της έξω-αστικής περιοχής. Μεγάλο μέρος του πληθυσμού εγκατέλειψε την ύπαιθρο, με σκοπό την εγκατάστασή του σε αστικές περιοχές. Ωστόσο, δεν υπήρχαν οι κατάλληλες υποδομές για την υποδοχή του και το κράτος παράλληλα αδυνατούσε να διαχειριστεί αυτό το φαινόμενο.

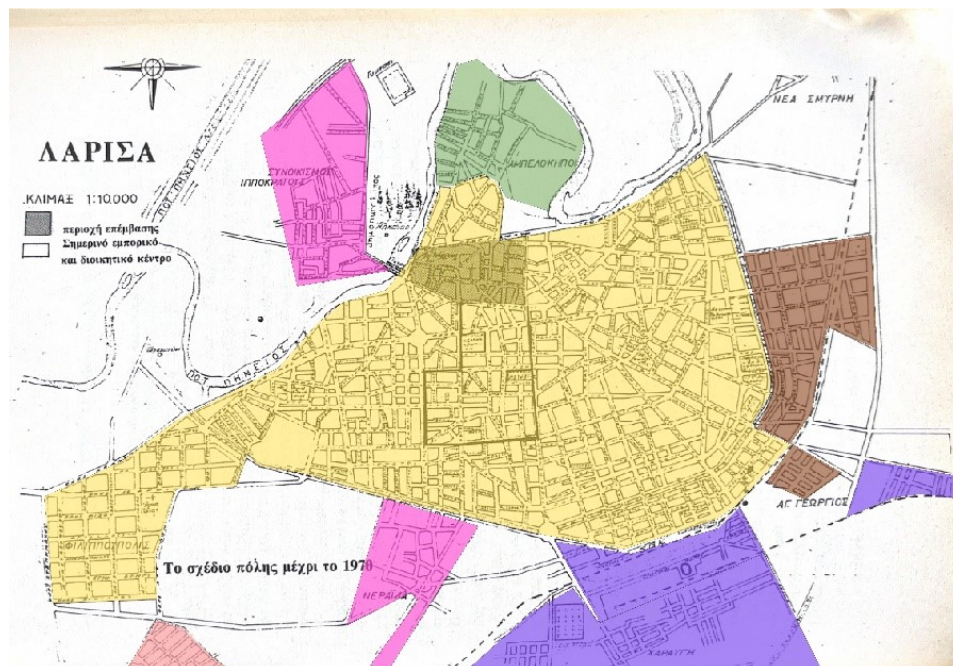
Συγκεκριμένα, στη περίπτωση μας, ακολούθησε αρχικά η αυθαίρετη κατάτμηση των αγροτεμαχίων στα όρια του εγκεκριμένου πολεοδομικού σχεδίου και στη συνέχεια στην αυθαίρετη δόμηση χιλιάδων στρεμμάτων. Τη πράξη αυτή έρχεται να ωθήσει και το διάταγμα περί εκτός σχεδίου δόμησης, που έφτανε να επιτρέπει την δόμηση ακόμα και σε εκτάσεις 750 τ.μ. Στο εσωτερικό του ιστού και ειδικότερα στο κέντρο, επικρατεί ο αυξημένος συντελεστής δόμησης, υπερφορτώνοντας έτσι το κέντρο του οικισμού. Σύμφωνα με τον Τσαντίλη 2013, η Λάρισα εκείνα τα χρόνια, αναλογικά πρωτοστατούσε στην αυθαίρετη δόμηση πανελληνίως, με το λεκανοπέδιο Αττικής να έρχεται δεύτερο. Σε διάστημα μόλις 20 χρόνων 8000 στρέμματα γης μετατράπηκαν σε οικόπεδα εμβαδού το πολύ 200 τ.μ. και έτσι άρχισε η οικοδόμηση τους, αδιαφορώντας για την εξασφάλιση κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων. Αργότερα το '75 και '79 άρχισαν τα ρυμοτομικά σχέδια σε διάφορες συνοικίες, χωρίς αποτέλεσμα όμως λόγω της αυθαιρεσίας.

Τη δεκαετία του 60 εμφανίστηκε και το φαινόμενο της αντιπαροχής και μάλιστα στο κέντρο της Λάρισας αυξήθηκε το ποσοστό δόμησης. Επακόλουθο ήταν η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η έλλειψη κοινόχρηστων – κοινωφελών χώρων, η δυσκολία εύρεσης χώρου στάθμευσης και φυσικά η αυξημένη πληθυσμιακή πυκνότητα. Αργότερα, ακολούθησαν και άλλοι λαθεμένοι χειρισμοί όσων αφορά τη χωροθέτηση δημόσιων κτιρίων. Η εγκατάσταση τους πραγματοποιήθηκε αποκλειστικά βάσει οικοπέδων. Έτσι δημιουργήθηκαν συγκεντρώσεις χρήσεων που οδήγησαν σε κυκλοφοριακά πληθυσμιακά και λειτουργικά προβλήματα (Τσαντίλης, 2013).

Η συνεχής ανοικοδόμηση της Λάρισας που ξεκίνησε τότε, έφερε το αποτέλεσμα της καταπάτησης του φυσικού περιβάλλοντος. Το πράσινο στοιχείο της πόλης καταργήθηκε και τη θέση του πήρε η πολυκατοικία. Ο ΓΟΚ της τότε εποχής με τους κανονισμούς (ποσοστό κάλυψης 70-100%) που επέβαλλε ήταν η αιτία που δεν υπήρχαν πράσινοι χώροι. Ακόμη, για μεγάλο χρονικό διάστημα, έμεναν αναξιοποίητοι αξιόλογοι χώροι όπως το Αλκαζάρ, ο Πηνειός και το Φρούριο. Την δυσάρεστη αυτή εικόνα έρχεται να συμπληρώσει και η ύπαρξη βιομηχανικών εγκαταστάσεων τόσο στον αστικό όσο και στο περίβλημα του ιστού. Απόρροια αυτού ήταν η συνύπαρξη αντικρουόμενων χρήσεων γης όπως κατοικίες με συνεργεία αυτοκινήτων, κέντρα διασκέδασης κ.α. (Τσαντίλης, 2001).

Η ταχεία αύξηση του πληθυσμού στις δεκαετίες του 1960 και 1970 και η έλλειψη έγκαιρης χωροταξικής και πολεοδομικής πολιτικής από την πολιτεία, σε συνδυασμό με την αυθαίρετη δόμηση είχαν αρνητικό αντίκτυπο στις συνθήκες ζωής των κατοίκων αλλά και στην υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Μεγάλο μέρος αξιόλογων κτιρίων

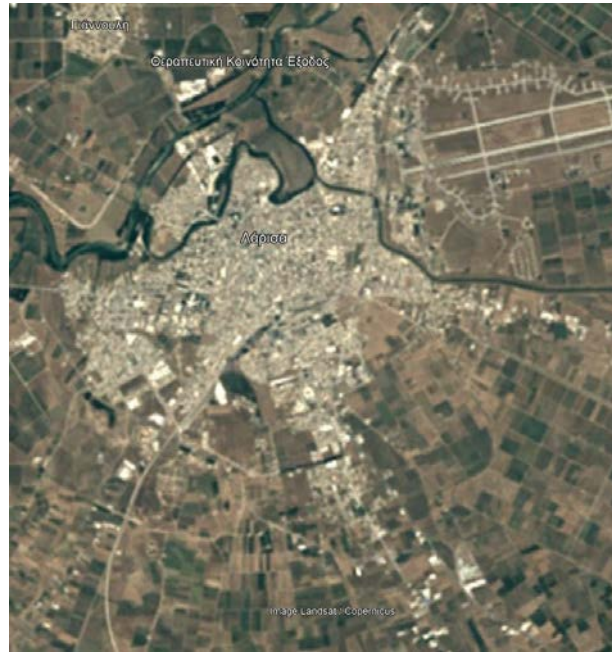
καταστράφηκε παράλληλα με στοιχεία από την φυσιογνωμία και ταυτότητα της ιστορίας της, ενώ οξύνθηκαν τα προβλήματα στη κυκλοφορία πεζών και οχημάτων. Οι διώροφες κατοικίες μετατράπηκαν σε πολυκατοικίες και οι αυλές με τα λουλούδια έγιναν τσιμεντένιες επιφάνειες (Δήμος Λαρισαίων, 2011). Το ίδιο χρονικό διάστημα (1960-1970) πραγματοποιήθηκαν νέες επεκτάσεις της πόλης (Άγιος Κωνσταντίνος, 40 Μαρτύρων, Ηπειρώτικα, Νεάπολη, Αμπελόκηποι, Άγιος Θωμάς, Ανθούπολη, Πυροβολικά, Αβέρωφ, Χαραυγή, Άγιος Γεώργιος, Λιβαδάκι) σε περιοχές με αυθαίρετα και ουσιαστικά ήταν το σχέδιο που προσαρμόστηκε στη δόμηση και όχι το αντίστροφο. Παρόλα αυτά, έως τη δεκαετία του 1970, η πόλη αναπτύσσεται μέσα στην περιμετρική οχυρωματική τάφρο (Λυτροκάκης κ.α., 2009, Δήμος Λαρισαίων, 2015α).



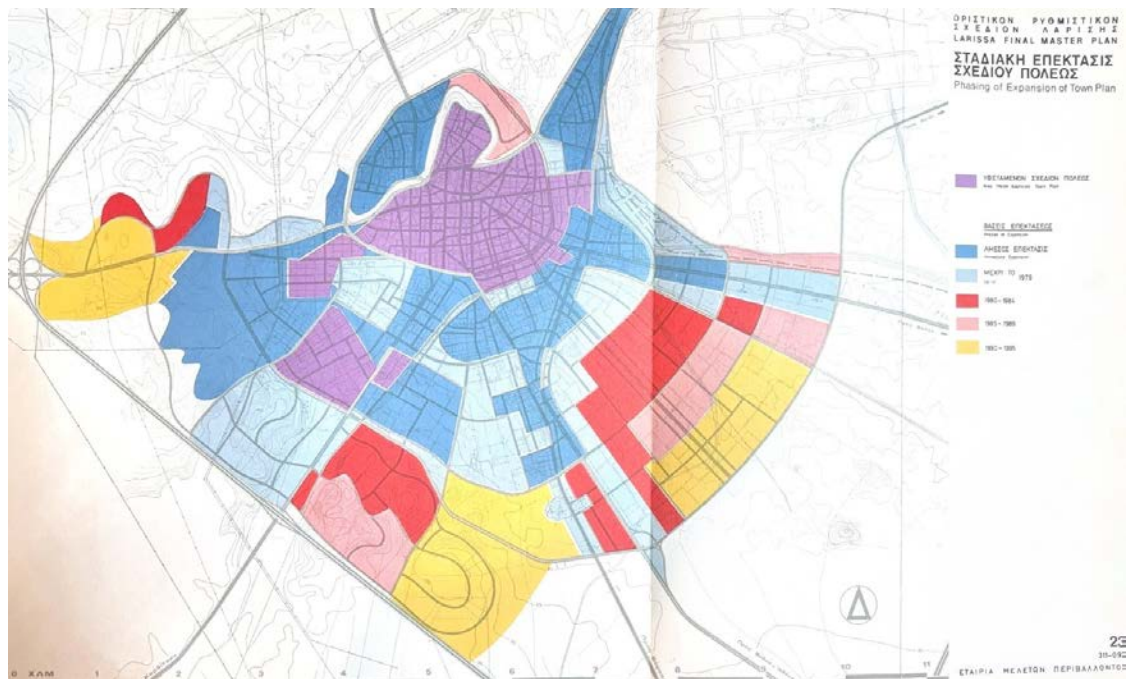
Εικόνα 12: Το σχέδιο πόλης έως το 1970 Πηγή: Παλιούγκας 1996, Ιδία επεξεργασία

Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, η εκτός σχεδίου πόλη, λόγω της αυθαίρετης δόμησης, κάλυπτε μεγαλύτερη έκταση από την εντός σχεδίου περιοχή. Έτσι, το 1976 και το 1979, πραγματοποιήθηκαν σημαντικές επεκτάσεις στο σχέδιο πόλεως (Δήμος Λαρισαίων, 2015α) που περιλαμβάνουν συνολικά τις περιοχές της υφιστάμενης πόλης και είναι στο σύνολο 19 Πολεοδομικές Ενότητες. Με την ένταξη αυτών των περιοχών, η Λάρισα επεκτάθηκε κατά 6000 στρέμματα (Τσιπούρας, 2010). Αργότερα το 1974 υλοποιήθηκε το Ρυθμιστικό σχέδιο το οποίο δεν θεσμοθετήθηκε.

Η αρχή της δεκαετίας του 80, παρουσίαζε μια πόλη αναπτυσσόμενη αλλά ταυτόχρονα απρόσωπη, αδιαφορώντας για την ιστορική της ταυτότητα. Με αφορμή αυτό το γεγονός, ο Δήμος σε συνδυασμό με άλλους φορείς αποφάσισε να κινηθεί προς άλλη κατεύθυνση με την συνεχή αναβάθμιση της πόλης που δεν έχει σταματήσει έως και σήμερα. Γνώριμο είναι πως κατά τη διάρκεια του 1980 το 60% της έκτασης που είχε οικοδομηθεί ήταν ακολουθία της αυθαίρετης δόμησης που εντάχθηκε στο σχέδιο πόλης το '89 (Παπακωνσταντίνου, 2010).



Εικόνα 13: Η Λάρισα το 1984 Πηγή: Google Earth



Εικόνα 14: Απεικόνιση επεκτάσεων Πηγή: Ρυθμιστικό Σχέδιο Λάρισας

Το 1986 θεσμοθετήθηκε νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, ενώ το 1988–1989 επεκτείνεται το σχέδιο πόλης και αναθεωρείται το σχέδιο των περιοχών επέκτασης του 1976 και 1979. Έτσι η πόλη οριοθετήθηκε στη σημερινή της έκταση με 19 Πολεοδομικές Ενότητες.

Η Δημοτική Ενότητα Λάρισας διαιρείται βάσει του ΓΠΣ στις εξής 19 πολεοδομικές ενότητες Π.Ε. (23 συνοικίες):

Π.Ε. 1 (Κέντρο – Αγ. Αχίλλειος)

Π.Ε. 2 (Αμπελόκηποι)

Π.Ε. 3 (Αγ. Σαράντα - Λαχανόκηποι)

Π.Ε. 4 (Αγ. Νικόλαος)

Π.Ε. 5 (Αγ. Αθανάσιος)

Π.Ε. 6 (Ιπποκράτης)

Π.Ε. 7 (Ν. Σμύρνη)

Π.Ε. 8 (Λαχανόκηποι – Αγ. Γεώργιος)

Π.Ε. 9 στο νότιο ανατολικό άκρο της πόλης, μεταξύ της Π.Ε.Ο. και της Ε.Ο. Λάρισας – Βόλου.

Π.Ε. 10 (Περιοχή Σταθμού – Χαραυγή)

Π.Ε. 11 (Ανθούπολη - Νεράιδα)

Π.Ε. 12 (Στρατόπεδο Σαρίμπεη)

Π.Ε. 13 (Φιλιπούπολη)

Π.Ε. 14 (Πυροβολικά)

Π.Ε. 15 (Ν. Πολιτεία - Ηπειρώτικα)

Π.Ε. 16 (Νεάπολη)

Π.Ε. 17 (Αγ. Θωμάς – Λιβαδάκι - Φιλιπούπολη)

Π.Ε. 18 (Αβέρωφ)

Π.Ε. 19 στο νοτιοδυτικό άκρο της πόλης, νότια της περιφερειακής οδού Τρικάλων.

(Δήμος Λαρισαίων, 2015α)

Το 2007 ανατίθεται η μελέτη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου από το Δήμο και του Ρυθμιστικού Σχεδίου από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Το 2008 ολοκληρώνονται οι δύο μελέτες, οι οποίες θέτουν βασικές αρχές για την ανάπτυξη της πόλης. Τέλος, το 2009 θεσμοθετείται το Γενικό

Πολοδομικό Σχέδιο (ΦΕΚ 523/ΑΑΠ/2009) στο οποίο προστίθεται νότια της πόλης νέα περιοχή επέκτασης και τροποποιούνται οι χρήσεις γης και το 2012 – εξαιτίας της μεταρρύθμισης στο σύστημα χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού από το αρμόδιο Υπουργείο ΠΕΚΑ – παγώνει το υπό θεσμοθέτηση Ρυθμιστικό Σχέδιο της Λάρισας (Δήμος Λαρισαίων, 2015α). Τέλος, επισημαίνεται ότι εκτός από την άναρχη αυθαίρετη δόμηση του προηγούμενου αιώνα, υπήρξαν και ορισμένοι φυσικοί παράμετροι που επέδρασαν καθοριστικά στη μορφή της πόλης. Η ύπαρξη του Πηνειού, η μεγάλη έκταση των στρατοπέδων, το αεροδρόμιο και οι σιδηροδρομικές γραμμές καθώς και η στάση της πολιτείας απέναντι σε αυτά, συνέβαλλαν αρνητικά στη διαμόρφωση του αστικού ιστού. Συγκεκριμένα ο χώρος του ποταμού αντί να ενσωματωθεί στην πόλη, λειτούργησε ως εμπόδιο για την ανάπτυξη της ενώ τα στρατόπεδα και οι σιδηροδρομικές γραμμές δημιούργησαν ασυνέχειες και αστικά κενά στον ιστό της πόλης.

Το 1989 ο Δήμος στη προσπάθεια της αναβάθμισης του κεντρικού ιστού και γενικότερα της προσαρμογής της πόλης στον 21^ο αιώνα, αποφάσισε να παρέμβει μέσω της πολεοδομικής ανασυγκρότησης και ανάπλασης στο ιστορικό τμήμα της πόλης. Δεδομένου ότι η ριζική ανάπλαση ήταν αδύνατη, η επέμβαση υλοποιήθηκε με τους εξής τρόπους: τρεις σημειακές παρεμβάσεις, ήπιας και μερικής μορφής, διαχρονικά και οργανικά.

Η πρώτη σημειακή παρέμβαση αφορούσε την περιοχή του Φρουρίου. Τα έργα που υλοποιήθηκαν ήταν η απομάκρυνση της Λαχαναγοράς, η αξιοποίηση των αρχαιολογικών χώρων (αρχαίο θέατρο, Μπεζεστένι, αρχαία αγορά) και η προσαρμογή τους στον αστικό ιστό και η αλλαγή των χρήσεων σε ένα μέρος των κτιρίων. Περιμετρικά της περιοχής, δημιουργήθηκαν υπαίθριοι χώροι για δραστηριότητες του κοινού.

Η δεύτερη επέμβαση αφορά το κέντρο στο οποίο δημιουργήθηκε σταδιακά, ένα σύστημα πεζοδρόμησης που συνδέει το κέντρο με το Φρούριο. Ενώ με το νέο δίκτυο συνδέεται οργανικά το Μεζούρλο (περιαστικό πράσινο) και το πανεπιστήμιο με το βόρειο τμήμα αναψυχής μέσω του εμπορικού τμήματος.

Η τρίτη επέμβαση αναφέρεται στην αξιοποίηση του Πηνειού και της παραποτάμιας ζώνης. Δίνονται νέες χρήσεις στις όχθες του ποταμού για την αναψυχή των κατοίκων με εγκαταστάσεις για αθλητισμό, αναψυκτήριο, παιδικές χαρές, αμφιθέατρα κλπ. Ενώ στην παραποτάμια ζώνη δημιουργούνται πολιτιστικοί χώροι όπως είναι το λαογραφικό μουσείο με αμφιθέατρο, αίθουσα εκδηλώσεων κ.α.. Η αναβάθμιση του αστικού τοπίου αποτελεί ακολουθία της εσωτερικής κοίτης του Πηνειού, του εμπορικού κέντρου, του Φρουρίου και του Αλκαζάρ (Σταθακόπουλος, 1993).

2.4 Λάρισα τον 21^ο αιώνα

Ο ερχομός του νέου αιώνα, αποτέλεσε για την πόλη μια περίοδο έντονου μετασχηματισμού. Αλλαγές συνέβαιναν τόσο περιιαστικά όσο και στον εσωτερικό αστικό ιστό. Η πληθυσμιακή αύξηση, η παραγωγική της σύσταση, η πολεοδομική οργάνωση της, και γενικότερα όλη της η εικόνα υφίσταται μεταβολές .

Στον εσωτερικό πολεοδομικό ιστό οι αλλαγές δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλες. Ωστόσο τμήματα περιοχών όπου παλαιότερα ήταν καλλιεργήσιμες εκτάσεις αντικαθίστανται από κατοικίες, ενώ σε άλλες συνοικίες η αντιπαροχή φαίνεται να κυριαρχεί. Παράλληλα η χωροθέτηση βασικών εγκαταστάσεων όπως το Νοσοκομείο, Πανεπιστήμιο, η Περιφέρεια Θεσσαλίας, σε συνδυασμό με χρηματοδοτούμενα έργα, συντελούν στην κατοχύρωση μιας ισχυρής θέσης στην Κεντρική Ελλάδα. Την ίδια εποχή λαμβάνονται δράσεις και για την ενδυνάμωση της πολιτιστικής ταυτότητας με την ίδρυση μουσείων, βιβλιοθηκών και την αποκάλυψη του Α' αρχαίου θεάτρου όπου στη συνέχεια θα αποτελέσει τοπόσημο της πόλης.

Μέσα σε όλα τα θετικά έργα που υλοποιούνταν, υπήρχε και αρνητικό πρόσημο καθώς βασικές υποδομές δεν ολοκληρωνόντουσαν και ο περιβαλλοντικός τομέας δεν είχε ληφθεί ακόμη υπόψιν (Τσαντίλης, 2001).

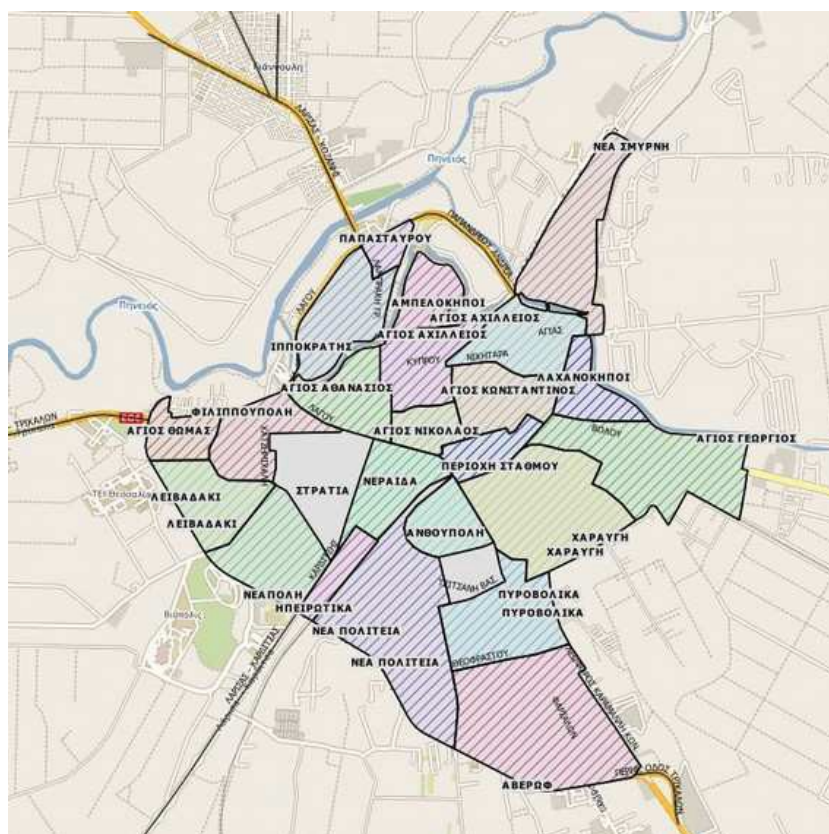
2.4.1 Υφιστάμενη κατάσταση

Στις εικόνες που ακολουθούν παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση ανά Πολεοδομική Ενότητα η οποία παραλληλίζεται με την πολεοδομική οργάνωση της αντίστοιχης Π.Ε που έχει ορισθεί από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 2019. Η σύγκριση τους παρατίθεται στο υποκεφάλαιο 2.4 «Σύγκριση θεσμοθετημένου και υφιστάμενου και σχεδιασμού».

Ύστερα από τις διαδοχικές επεκτάσεις που πραγματοποιήθηκαν, η πόλη αποκτά το σημερινό εμβαδόν και σχήμα. Έως ότου διαιρεθεί σε πολεοδομικές ενότητες από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο το 1986, η διαίρεση υλοποιούνταν με συνοικίες. Οι συνοικίες έχουν ιστορική αξία σχετικά με την εγκατάσταση των κατοίκων και την σύσταση της πόλης. Παράλληλα αποτελούν και θρησκευτικά όρια, καθώς σε κάθε μια ξεχωριστά φιλοξενείται μια ενορία και στον περίγυρο της παρατηρείται κάποιου είδους τοπικό κέντρο. Συνολικά ο οικισμός διαχωρίζεται σε 23 συνοικίες οι οποίες παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα και χάρτη.

Πίνακας 1: Συνοικίες Λάρισας

ΑΑ	Συνοικία Όνομα	Εμβαδό σε τ.μ.
1	ΝΕΑΠΟΛΗ	863183
2	ΛΕΙΒΑΔΑΚΙ	643844
3	ΦΙΛΙΠΠΟΥΠΟΛΗ	625034
4	ΧΑΡΑΥΓΗ	1486674
5	ΑΝΘΟΥΠΟΛΗ	461488
6	ΠΥΡΟΒΟΛΙΚΑ	945951
7	ΑΒΕΡΩΦ	1981007
8	ΛΑΧΑΝΟΚΗΠΟΙ	404423
9	ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ	1008863
10	ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ	394371
11	ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ	774118
12	ΝΕΡΑΙΔΑ	620770
13	ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΑ	253564
14	ΠΑΠΑΣΤΑΥΡΟΥ	168193
15	ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	1431304
16	ΑΓΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	591635
17	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	307693
18	ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	642858
19	ΑΓΙΟΙ ΣΑΡΑΝΤΑ	684198
20	ΑΓΙΟΣ ΑΧΙΛΛΕΙΟΣ	632039
21	ΑΓΙΟΣ ΘΩΜΑΣ	349892
22	ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΤΑΘΜΟΥ	341144
23	ΝΕΑ ΠΟΛΙΤΕΙΑ	1789574



Εικόνα 15: Συνοικίες της Λάρισας

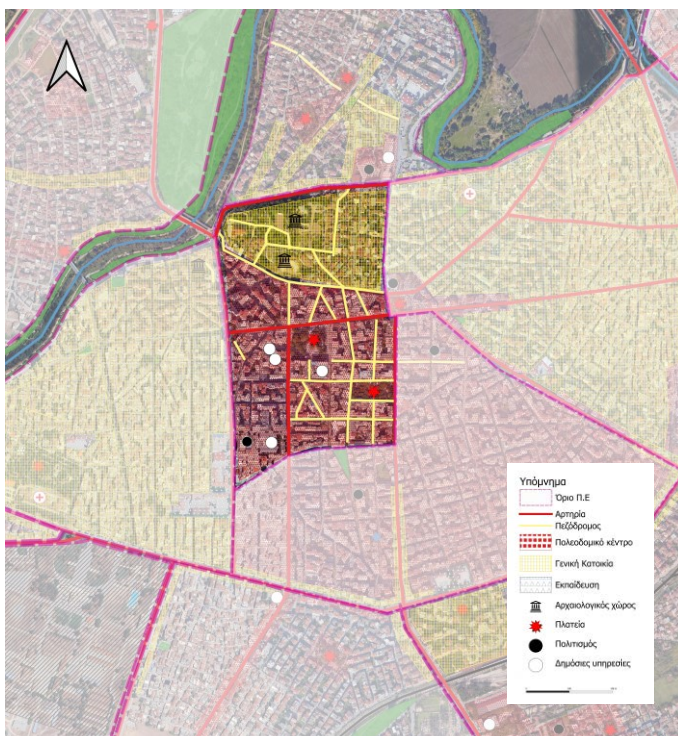
Πηγή: Μακρυγιάννης, 2019, σ. 39

Η σημερινή εικόνα της σύγχρονης Λάρισας λοιπόν, αναγνωρίζεται ως μια από τις πιο δυναμικές πόλεις στην Ελλάδα. Οι επεμβάσεις που υλοποιήθηκαν στο τέλος του 20^{ου} αιώνα χαρακτηρίζουν μέχρι και σήμερα την πόλη που αποτελεί την σημερινή της εικόνα. Παρακάτω αναλύεται και παρουσιάζεται, η υφιστάμενη πολεοδομική οργάνωση που έχει η κάθε Πολεοδομική Ενότητα ξεχωριστά, και συγκρίνεται με την πολεοδομική οργάνωση που έχει οριστεί από τη τροποποίηση του ΓΠΣ το 2019. Σκοπός είναι μέσω της σύγκρισης αυτής, να προκύψει ένα συνολικό συμπέρασμα για τις δυνατότητες και τις αδυναμίες που έχει η πόλη, τον τρόπο με τον οποίο έχει αναπτυχθεί και πόσο τελικά ανταποκρίνεται στο πολεοδομικό σχέδιο.

Αναλυτικότερα, τον πυρήνα της πόλης αποτελούν οι περιοχές Άγιος Αχίλλειος, Άγιος Νικόλαος και οι Άγιοι Σαράντα (Π.Ε 1,4,3). Το τμήμα αυτό, προσεγγίζεται από τη συμβολή των οδών Ηρώων Πολυτεχνείου, Ανθίμου Γαζή και Γεωργιάδου. Στο εσωτερικό τους, είναι συγκεντρωμένες, εμπορικές και διοικητικές λειτουργίες της πόλης, εστίαση και αναψυχή, και μάλιστα πλήθος βυζαντινών και οθωμανικών μνημείων. Οι κατοικίες συνυπάρχουν με τις κεντρικές λειτουργίες και έτσι, ο συνδυασμός αυτών να καθιστά την περιοχή ζωντανή όλες τις ημέρες της εβδομάδας ακόμα και τις αργίες. Νοτιοδυτικά του Φρουρίου βρίσκεται η διοίκηση το Δημαρχείο, η Νομαρχία, το Δικαστήριο, Διεύθυνση πολεοδομίας κ.α. όπου

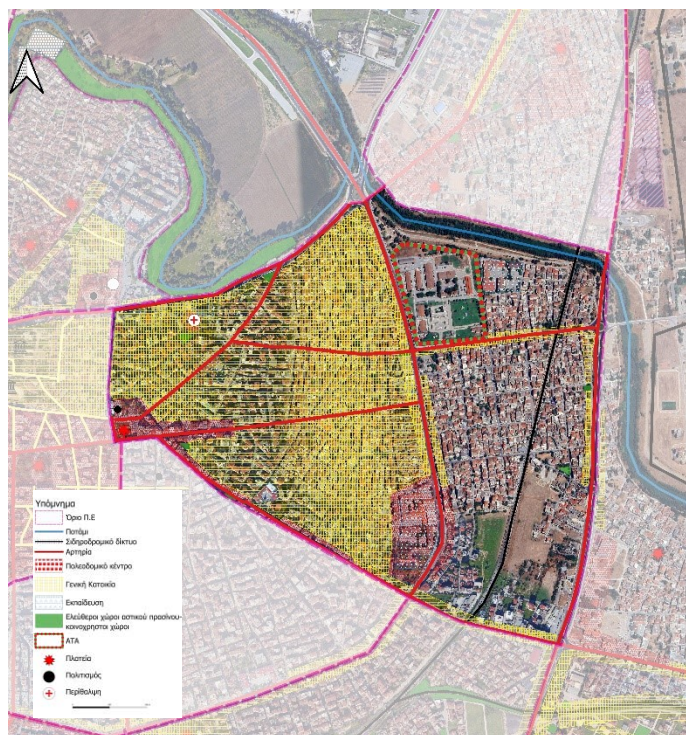
επίσης συνυπάρχουν με την κατοικία και το εμπόριο καθώς είναι στον περιβάλλοντα χώρο της κεντρικής πλατείας. Οι συνέπειες που προκύπτουν είναι κατά κύριο λόγο οι συγκρούσεις χρήσεων (κατοικία-αναψυχή) και η ανοδική τάση των ενοικίων. Στην Π.Ε 3 στο ενδιάμεσο της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου και του σιδηροδρομικού δικτύου λειτουργούν οι εγκαταστάσεις του Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας 70 στρεμμάτων. Βορειοδυτικά συναντάει κανείς το Γενικό Νοσοκομείο Λάρισας. Και στις 3 ενότητες τα μεγάλα εκπαιδευτικά συγκροτήματα είναι χωροθετημένα επί των οδών Ηρώων Πολυτεχνείου και Ανθίμου Γαζή.

Στην Π.Ε 1, το μεγαλύτερο τμήμα έχει πεζοδρομηθεί και κατά μήκος των οδών έχει αναπτυχθεί το εμπορικό κομμάτι του Πολεοδομικού Κέντρου, καθώς και καταστήματα εστίασης. Το εύρος της πεζοδρόμησης έχει καταφέρει να συνδέσει αρχαιολογικούς χώρους με τις βασικές πλατείες της περιοχής και γενικότερα με το εμπορικό στοιχείο και πλέον αποτελεί ένα μέρος της ταυτότητας της πόλης (Δήμος Λαρισαίων, 2013).



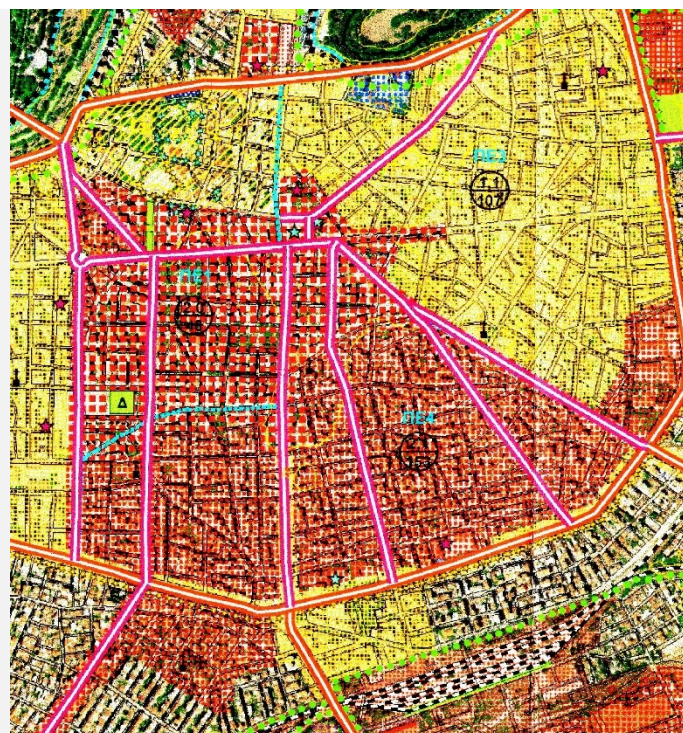
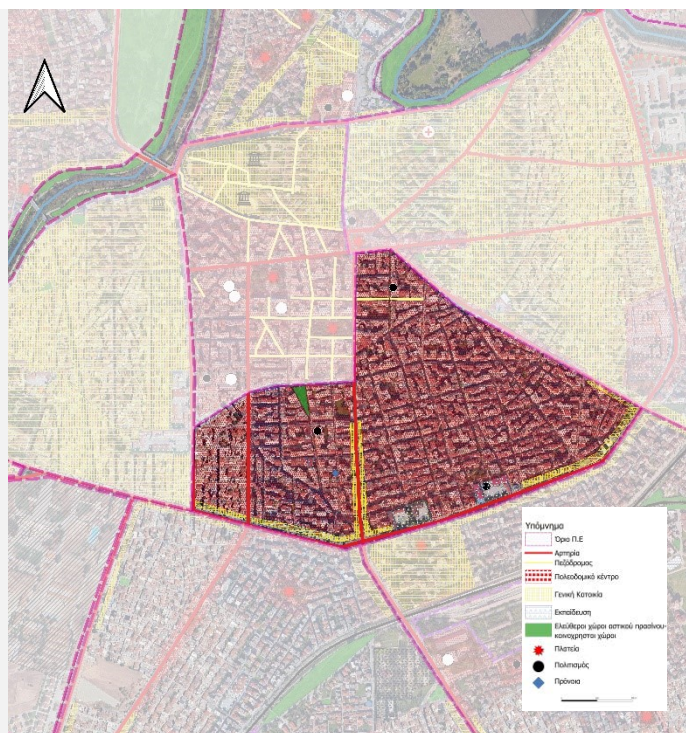
Εικόνα 16: Υφιστάμενη πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 1 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση

Πηγή: ΓΠΣ 2019, ίδια επεξεργασία



Εικόνα 17:Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 3 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019

Πηγή: ΓΠΣ 2019, ίδια επεξεργασία



Εικόνα 18:Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 4 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019

Πηγή : Ιδία επεξεργασία

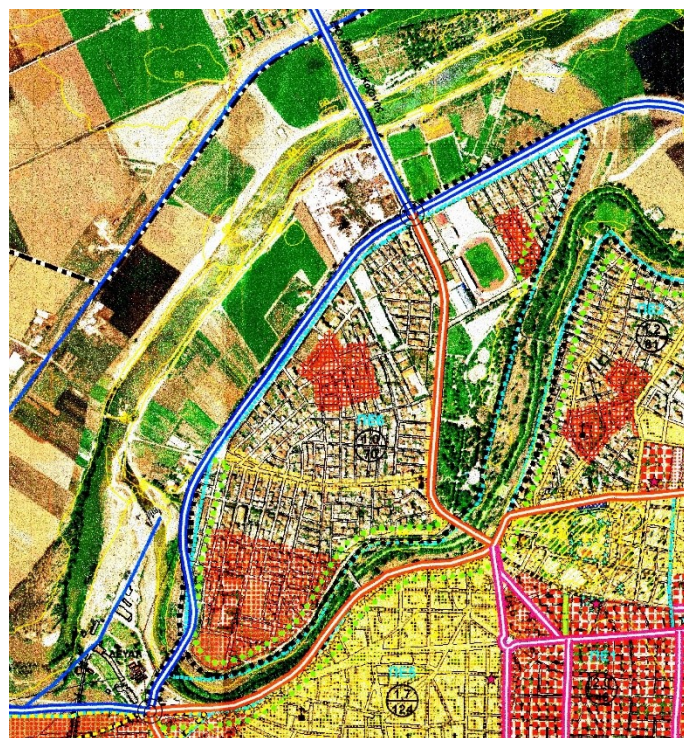
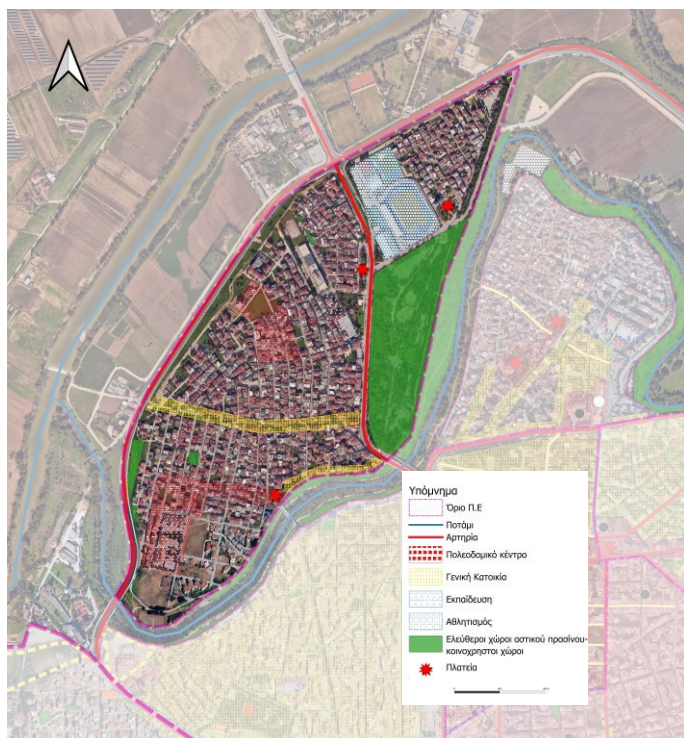


Εικόνα 19: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 5 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019

Πηγή: ΓΠΣ 2019, ίδια επεξεργασία

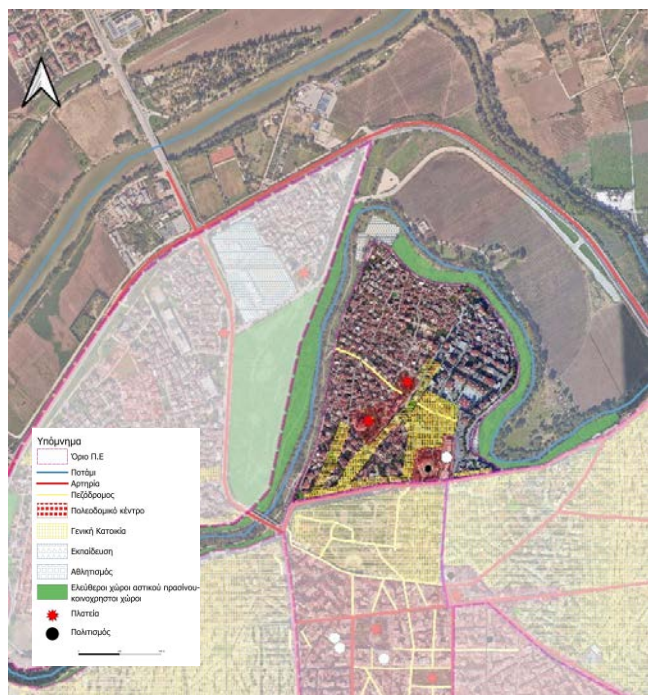
Εκατέρωθεν του Πηνειού, βρίσκονται οι συνοικίες της πόλης, Αμπελόκηποι-Ιπποκράτης (Π.Ε. 2,6), είναι κυρίως περιοχές κατοικίας με στοιχεία υποβάθμισης συγκριτικά με το γειτονικό δυναμικό κέντρο, υποβιβάζοντας έτσι περισσότερο το ρόλο του Πηνειού στην περιοχή. Στα όρια της Π.Ε 2 με την 1 και σε κοντινή απόσταση μεταξύ τους βρίσκονται ο πολιτιστικός χώρος Μύλος του Παπά και ο σταθμός υπεραστικών λεωφορείων Κ.Τ.ΕΛ, ενώ βορειοανατολικά της Π.Ε 6 λαμβάνουν χώρο σημαντικές αθλητικές εγκαταστάσεις (στάδιο Αλκαζάρ, κολυμβητήριο) που εξυπηρετούν το σύνολο της πόλης, και βέβαια ένας από τους μεγαλύτερους χώρους πρασίνου και αναψυχής, το πάρκο Αλκαζάρ. Σε άμεση γειτνίαση βρίσκεται και ο ποταμός Πηνειός με ζώνες πρασίνου και εκατέρωθεν, πεζοδρόμηση για την

αναψυχή των κατοίκων. Τα καταστήματα εμπορίου και εστίασης, και στις δυο περιπτώσεις είναι χωροθετημένα στους βασικούς οδικούς άξονες που διαπερνούν τις περιοχές.



Εικόνα 20: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 6 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019

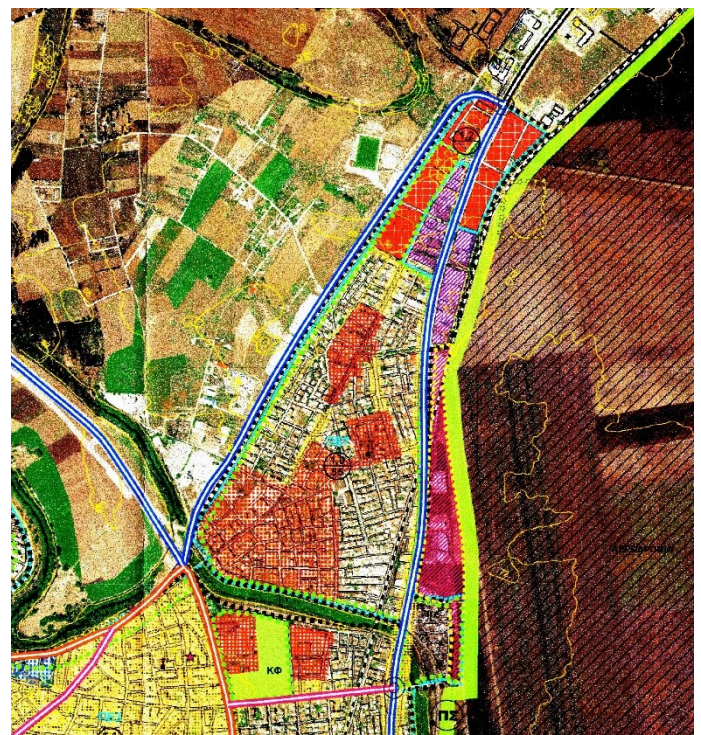
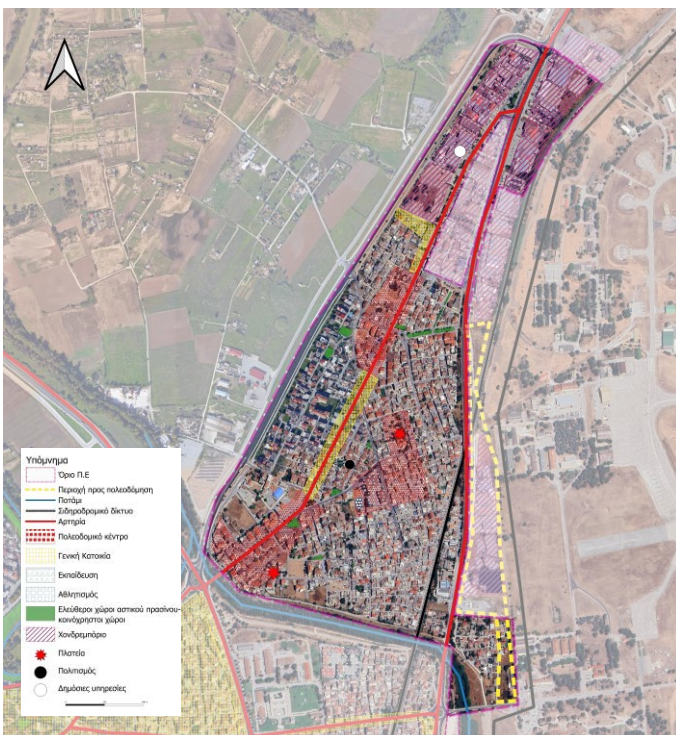
Πηγή: ΓΠΣ 2019, ίδια επεξεργασία



Εικόνα 21: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 2 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019

Πηγή: ΓΠΣ 2019, ίδια επεξεργασία

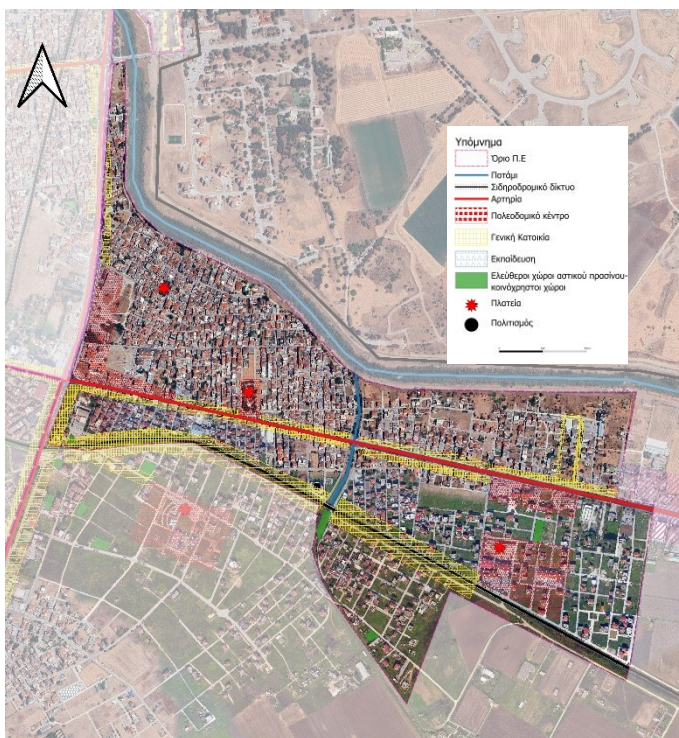
Στο βόρειο τμήμα της πόλης βρίσκεται η συνοικία Νέα Σμύρνη (Π.Ε 7), η οποία ανήκει σε μια από τις μεγαλύτερες σε έκταση περιοχές και την διαπερνά μια κύρια αρτηρία (Σωκράτους), η οποία αποτελεί είσοδο της πόλης και κατά μήκος αυτού του άξονα είναι σε διάταξη καταστήματα εστίασης και λιανικού εμπορίου που εξυπηρετούν όλη την ενότητα. Στο βόρειο άκρο και στα όρια του σχεδίου πόλης, στεγάζονται διάφορες εγκαταστάσεις χονδρεμπορίου όπως εκθέσεις επίπλων, συνεργεία αυτοκινήτων κ.α.. Στο νότιο άκρο της λόγω του χάνδακα που ενώνεται με την παλαιά κοίτη του ποταμού, η σύνδεση με την υπόλοιπη αστική περιοχή πραγματοποιείται με γέφυρα. Ενώ μια μικρή έκταση νοτιοανατολικά που παράλληλα αποτελεί «γκέτο», καταλαμβάνει η κοινωνική ομάδα (ρομά), στην οποία οι δρόμοι είναι στενοί με αδιέξοδα. Επί του δεξιού τμήματος της, γειτνιάζει με τις στρατιωτικές εγκαταστάσεις της πολεμικής αεροπορίας. Παράλληλα, έχει ορισθεί περιοχή επέκτασης μεταξύ της λεωφόρου Καραμανλή και της αεροπορίας όπου μέχρι τώρα στεγάζει εγκαταστάσεις χονδρεμπορίου. Το δυτικό όριο της συνοικίας αποτελεί το ανάχωμα της πλημμυρικής ζώνης της παλαιάς κοίτης του Πηνειού, το οποίο έχει διαμορφωθεί σε στοιχειώδη οδικό άξονα. Στο νοτιοδυτικό τμήμα της συνοικίας Νέα Σμύρνη και εκτός των ορίων της πόλης φαίνεται πως υπάρχει αυθαίρετη δόμηση κατοικιών και μικρών παραγωγικών δραστηριοτήτων με ακανόνιστο οδικό δίκτυο. Το συμπέρασμα αυτό προκύπτει από την σύγκριση της παλιάς Λάρισας του 1984 με την νέα .



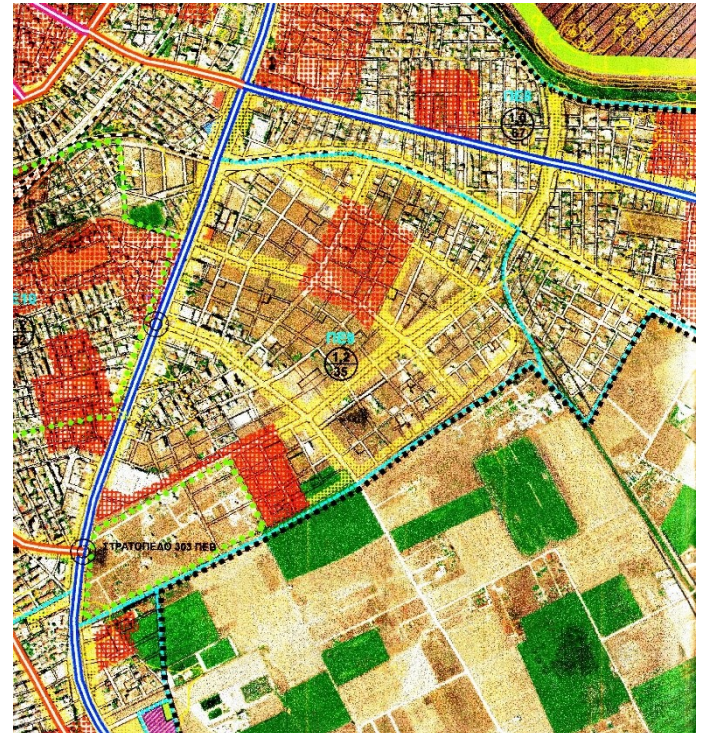
Εικόνα 22: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 7 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019

Πηγή: ΓΠΣ 2019, ίδια επεξεργασία

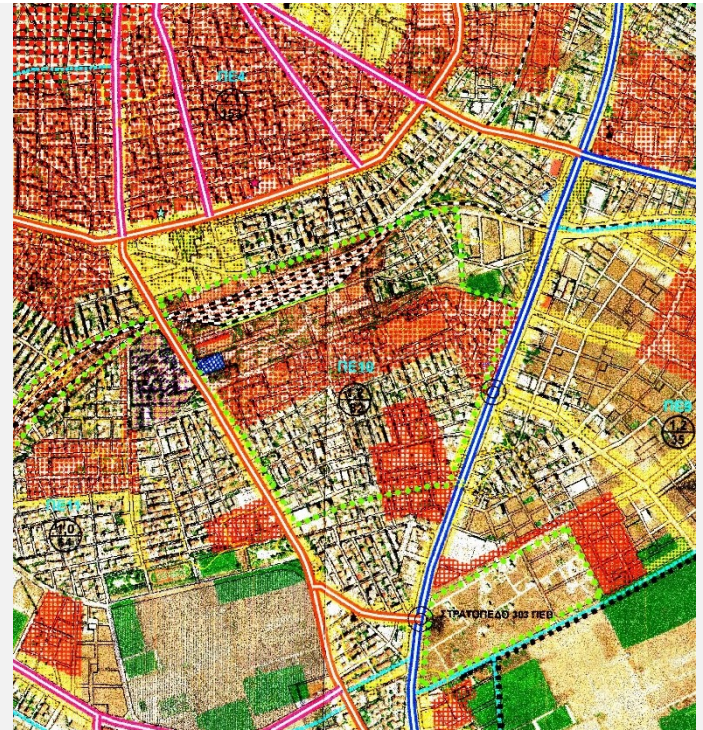
Ανατολικά της Λάρισας βρίσκονται 4 συνοικίες (Αγ. Γεώργιος-Λαχανόκηποι, Χαραυγή, Σταθμός) Π.Ε 8.9.10. Είναι μια μεγάλη έκταση από την οποία διέρχεται το σιδηροδρομικό δίκτυο και 4 βασικές οδοί (Ηρώων Πολυτεχνείου, Φαρσάλων, Π.Ε.Ο Βόλου, Π.Ε.Ο Αθήνας-Θεσσαλονίκης). Εκατέρωθεν αυτών είναι εγκατεστημένα καταστήματα εμπορίου, αναψυχής, εστίασης, συνεργεία, εκπαιδευτικές μονάδες κ.λπ.. Στα όρια της συνοικίας Άγιος Γεώργιος, στην Π.Ε.Ο Βόλου ξεκινούν παραγωγικές δραστηριότητες (βιομηχανία, εμπορικές εκθέσεις, συνεργεία κ.λπ.). Νοτιοανατολικά της Π.Ε 8 η περιοχή είναι αραιοδομημένη. Η συνοικία της Χαραυγής Π.Ε 9, η οποία χωροθετείται στα όρια της πόλης, είναι δυνατό να πει κανείς πως είναι μια αραιοδομημένη περιοχή, καθώς οι κατοικίες και τα καταστήματα είναι συγκεντρωμένα επί της Π.Ε.Ο Αθήνας-Θεσσαλονίκης, όπου στεγάζονται και οι στρατιωτικές εγκαταστάσεις (303 ΠΕΒ), και του σιδηροδρομικού δικτύου. Όσο περισσότερο αυξάνεται η απόσταση από την Εθνική οδό τόσο πιο αραιοκατοικημένη είναι και η περιοχή. Στην Π.Ε 10 στεγάζονται σε κοντινή απόσταση μεταξύ τους, οι εγκαταστάσεις του ΟΣΕ με το μηχανοστάσιο, το Τελωνείο και το Λαογραφικό μουσείο.



Εικόνα 23: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 8 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019
Πηγή: ΓΠΣ 2019, ίδια επεξεργασία



Εικόνα 23: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 9 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019
Πηγή: ΓΠΣ 2019, ίδια επεξεργασία

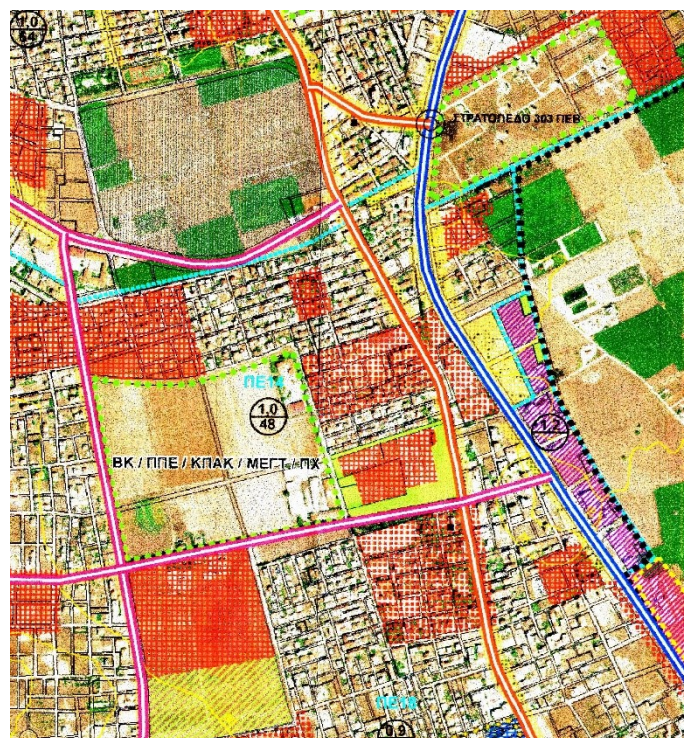


Εικόνα 25: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 10 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019
Πηγή: ΓΠΣ 2019, ίδια επεξεργασία

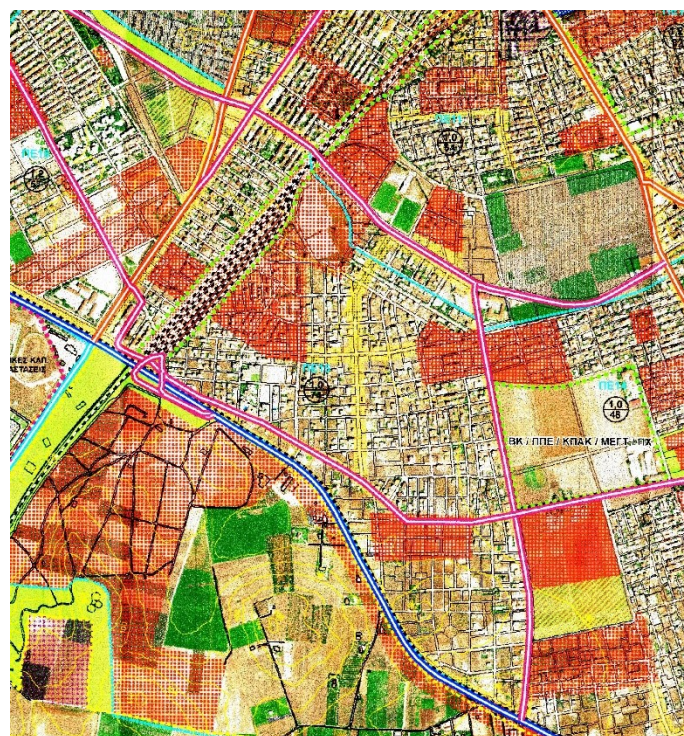
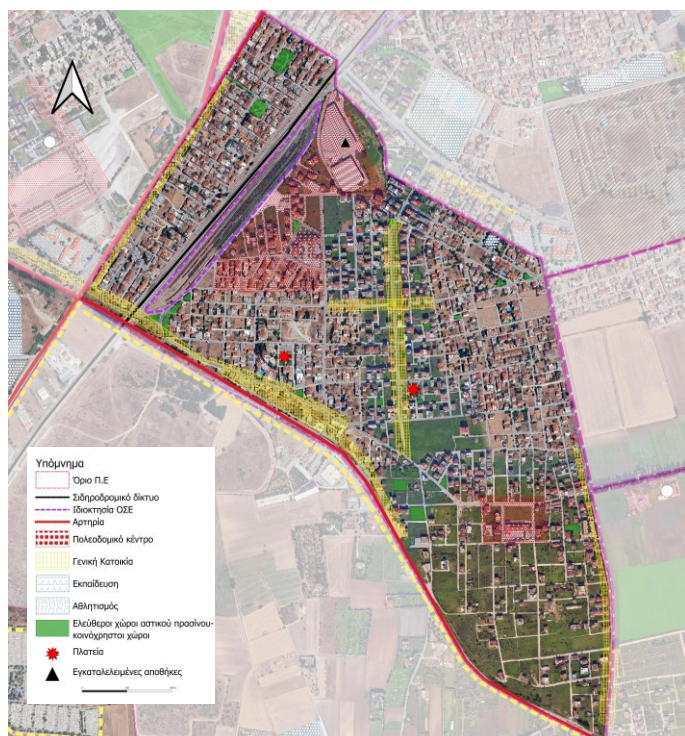
Νοτιοδυτικά της πόλης, οι συνοικίες Ανθούπολης, Ηπειρώτικων, Νέας Πολιτείας και Νεραΐδας (Π.Ε 11,14,15,18) οριοθετούνται από τους οδικούς άξονες Ηρώων Πολυτεχνείου, Σαρίμβεη, Καρδίτσης, Περιφερειακός, Φαρσάλων, και Π.ΕΟ Αθήνας – Θεσσαλονίκης. Κατά μήκος τους συγκεντρώνεται χρήση Γενικής κατοικίας καθώς και πολεοδομικού κέντρου. Στη συνοικία της Ανθούπολης, η οποία ανήκει στην Π.Ε 11, μεγάλη έκταση καταλαμβάνει η στρατιωτική μονάδα του Μπουγά που περιβάλλεται από σχολικές μονάδες, χώρους αθλητισμού και κατοικίες. Ενώ στην ίδια περιοχή στεγάζονται και τα παλιά χριστιανικά, στρατιωτικά και εβραϊκά νεκροταφεία. Στη γειτονική ενότητα 15, Νέα Πολιτεία, στο βορειοανατολικό άκρο της καταλαμβάνουν έκταση κατά προσέγγιση 50 στρέμματα, αποθήκες οι οποίες σε βάθος χρόνων, δεν εξυπηρετούν κάποιον σκοπό. Σε μικρή απόσταση επίσης λειτουργεί και το μοναδικό Μουσικό σχολείο με προσέλευση μαθητών από το σύνολο της πόλης. Ακόμη, στις προαναφερόμενες συνοικίες (Π.Ε 11,15) σε όλο το μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών, βρίσκονται ιδιοκτησίες του ΟΣΕ στις οποίες συναντάει κανείς αναξιοποίητες αμαξοστοιχίες. Στα Πυροβολικά και Αβέρωφ (Π.Ε 14,18) το μεγαλύτερο μέρος τους καταλαμβάνεται από τις εκτάσεις που ανήκουν στο Υπουργείο Γεωργίας και συγκεκριμένα του Εθνικού Ιδρύματος Αγροτικής Έρευνας, όπου στεγάζονται οι εγκαταστάσεις του Ινστιτούτου Κτηνοτροφικών Φυτών και Βοσκών Λάρισας (Ι.Κ.Φ.Β.) και του Ινστιτούτου Χαρτογράφησης και Ταξινόμησης Εδαφών Λάρισας (Ι.Χ.Τ.Ε.Λ). Ο χώρος αυτός καταλαμβάνει περίπου το 2,4% της έκτασης του σχεδίου και η θέση του συντελεί στον φραγμό της σύνδεσης των περιοχών που βρίσκονται εκατέρωθεν (Πυροβολικά και Νέα Πολιτεία). Σε ορισμένες περιπτώσεις μονάχα, έχει παραχωρηθεί ένα μέρος της έκτασης για την εξυπηρέτηση των αναγκών και συγκεκριμένα, για τη στέγαση αθλητικών χώρων και σχολείων. Παρόλα αυτά το Ίδρυμα εξακολουθεί να έχει στην κατοχή του έκταση περίπου 354 στρεμμάτων στην περιοχή. Ακόμη, στην Π.Ε 18 λειτουργεί ένα από τα πολυτελέστερα ξενοδοχεία το οποίο είναι το μοναδικό στην Θεσσαλία ενώ επί της ίδιας οδού, λαμβάνουν χώρο, εκτός της κατοικίας, καταστήματα λιανικού εμπορίου, συνεργεία, κέντρα διασκέδασης, εγκαταλελειμμένα βιομηχανία και κλινική, κ.α. Στα όρια των Π.Ε 15,18 ο περιφερειακός Τρικάλων τις διαπερνά, ενώ στις 11,14,18 η οδός Φαρσάλων τις διασχίζει και η Π.Ε.Ο Αθήνας -Θεσσαλονίκης βρίσκεται σε άμεση επαφή.



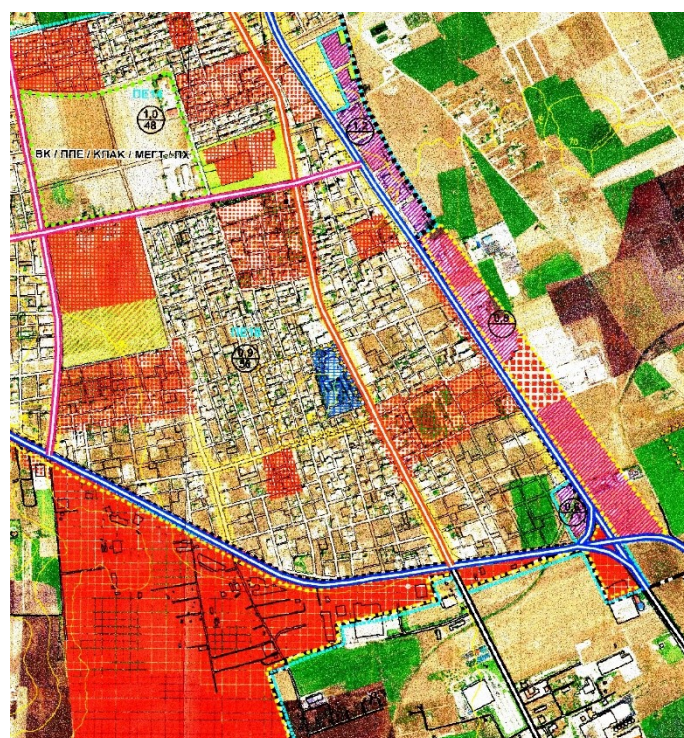
Εικόνα 28: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 11 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019
Πηγή: ΓΠΣ 2019, ίδια επεξεργασία



Εικόνα 27: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 14 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019
Πηγή: ΓΠΣ 2019, ίδια επεξεργασία

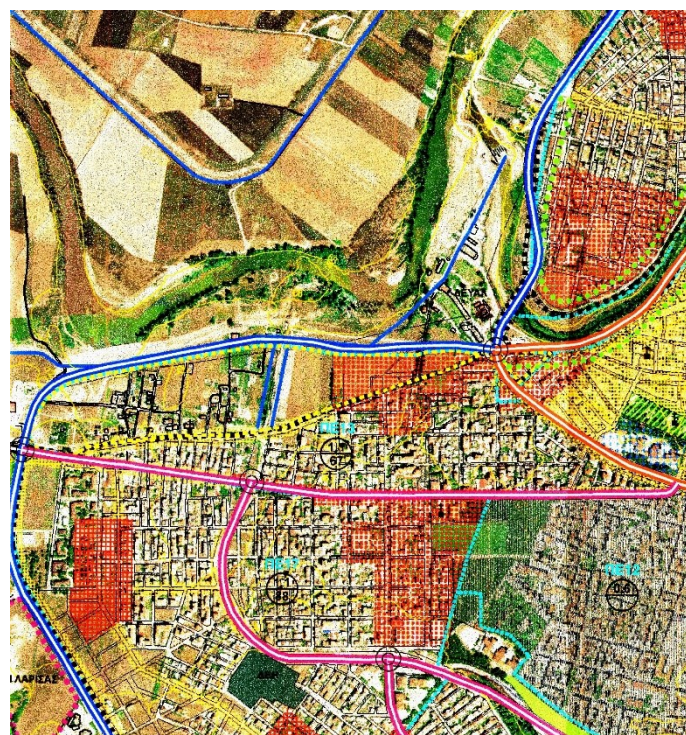


Πηγή: ΓΠΣ 2019, ίδια επεξεργασία

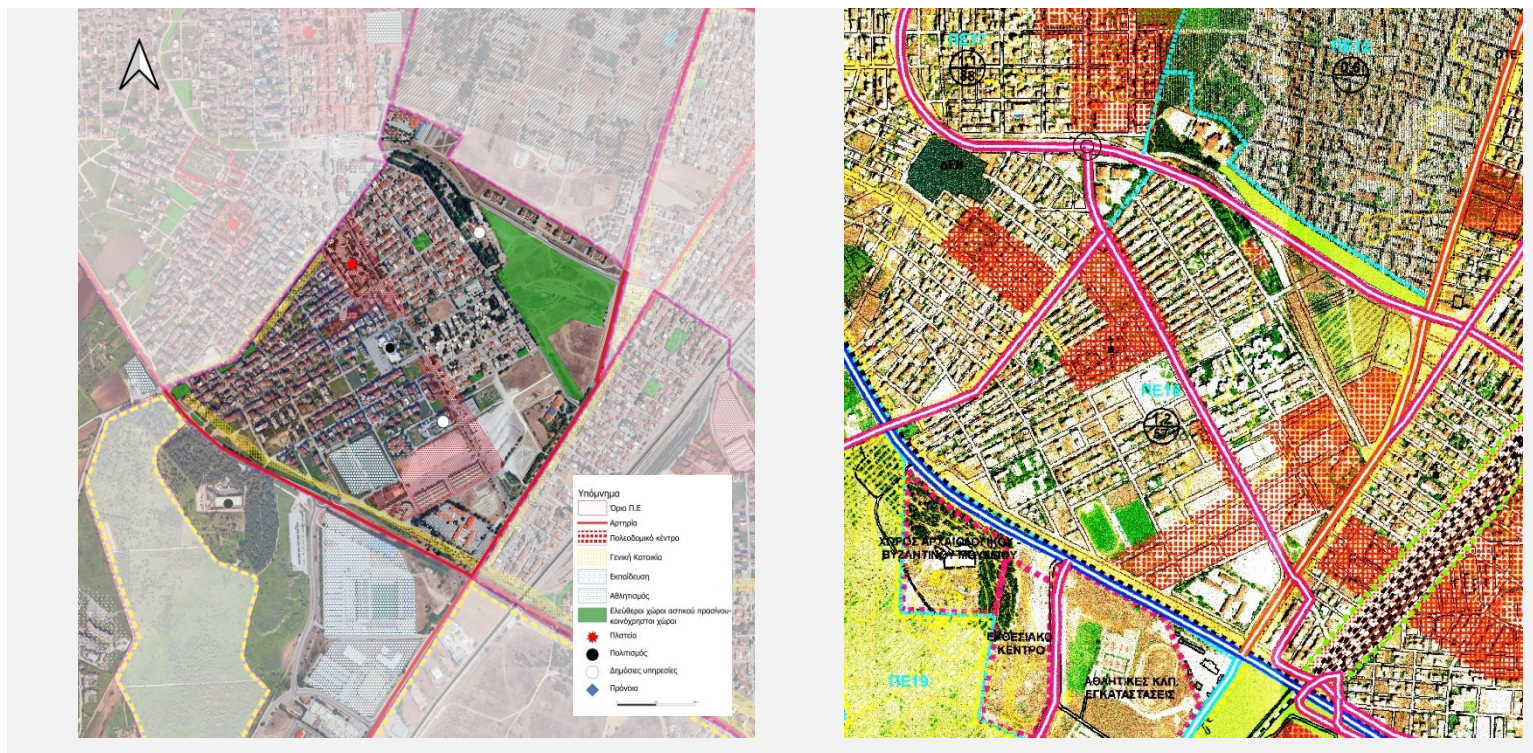


Πηγή: ΓΠΣ 2019, ίδια επεξεργασία

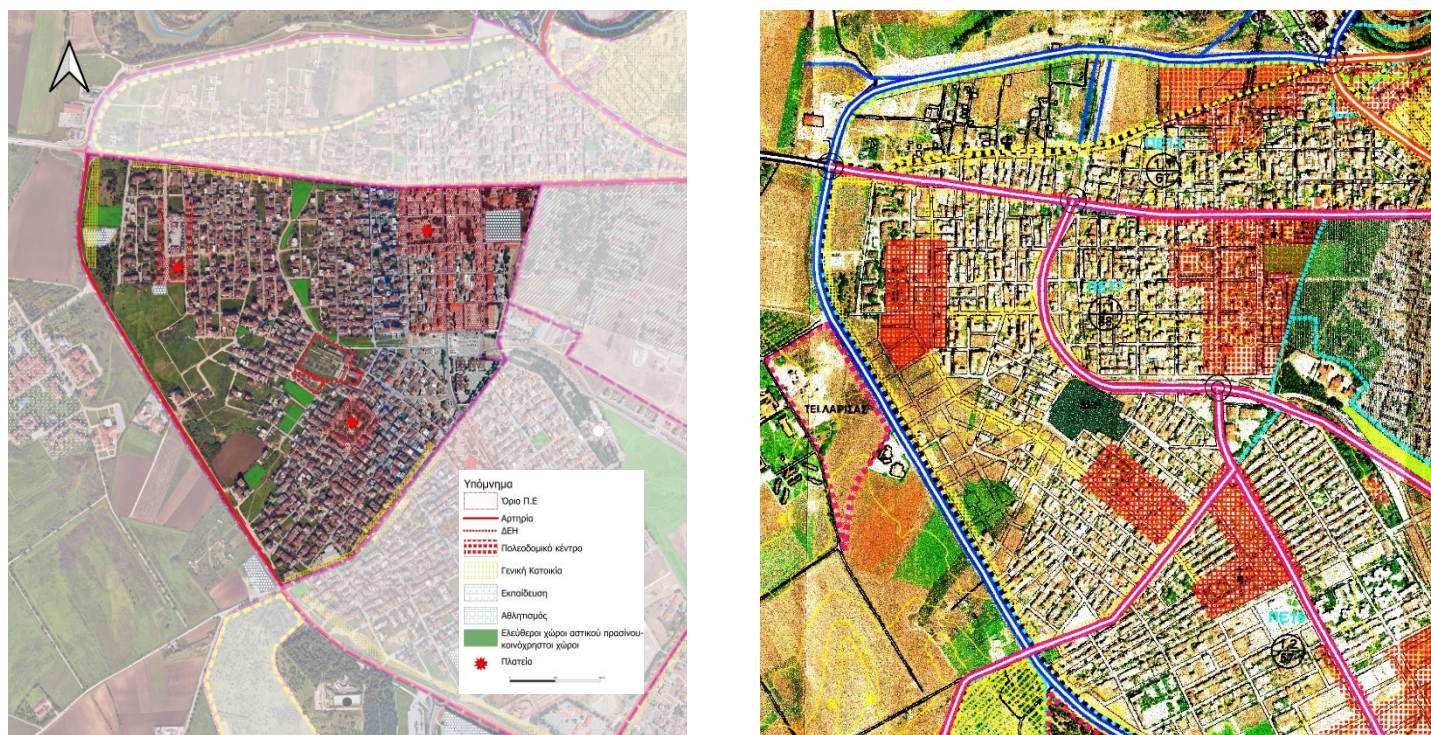
Στο δυτικό τμήμα του οικισμού εμφανίζονται οι συνοικίες Άγιος Θωμάς, Λιβαδάκι, Νεάπολη και Φιλιππούπολη (Π.Ε 13,16,17). Η ζώνη αυτή οριοθετείται από την αντιπλημμυρική ζώνη του Πηνειού, την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, τη στρατιωτική μονάδα της 1ης Στρατιάς, την οδό Καρδίτσης και την Περιφερειακή οδό. Το μέρος αυτό διασχίζεται από δίκτυο μεταφοράς ηλεκτρικού ρεύματος υψηλής τάσης και βάσει του Γ.Π.Σ. οι χώροι αυτοί έχουν οριστεί ως κοινόχρηστοι και δεν επιτρέπεται καμία είδους οικοδομική δραστηριότητα, καθώς παραμονεύουν κίνδυνοι για την υγεία των κατοίκων, λόγω των μαγνητικών πεδίων που εκπέμπονται από τους πυλώνες υψηλής τάσης. Παρά ταύτα στις περιοχές αυτές (μέρη των συνοικιών Λιβαδακίου και Φιλιππούπολης (Π.Ε.17) υπάρχουν κατοικίες, ωστόσο ένα από τα βασικότερα αιτήματα των πολιτών είναι η απομάκρυνση των πυλώνων. Στη συνοικία Λιβαδάκι (Π.Ε 16) στεγάζεται ο υποσταθμός της ΔΕΗ και μάλιστα σε μικρή απόσταση εμφανίζεται ένα τοπικό πολεοδομικό κέντρο που προσεγγίζει πολίτες μικρής και μεγάλης ηλικίας. Στην Π.Ε 13 οι εμπορικές δραστηριότητες συγκεντρώνονται στις δύο αρτηρίες (Ιωαννίνων, Ηρώων Πολυτεχνείου), στο βόρειο τμήμα της είναι οριοθετημένη περιοχή προς πολεοδόμηση, στην οποία υπάρχουν κατοικίες στο νοτιοδυτικό άκρο της. Αξίζει ωστόσο να επισημανθεί, πως σύμφωνα με δεδομένα του Δήμου Λαρισαίων έχει ορισθεί ζώνη πλημμυρικού κινδύνου στο ύψος του ποταμού. Στην Π.Ε 17 στο βορειοανατολικό τμήμα της, βρίσκεται σήμερα ένα από τα μεγαλύτερα πάρκα με χώρους πρασίνου και αθλητισμού, το πάρκο Χατζηχαλάρ. Στο νότιο άκρο είναι εγκατεστημένοι αθλητικοί χώροι, εκπαιδευτικές μονάδες και η σκεπαστή της Νεάπολης, στην οποία μια φορά το χρόνο φιλοξενείται το παζάρι της Λάρισας και προσεγγίζει κόσμο από όλη την περιφέρεια. Ακριβώς δίπλα στεγάζεται και η Ελληνική Αστυνομία, ενώ σε μικρή απόσταση είναι χωροθετημένα συγκροτήματα εργατικών κατοικιών. Τέλος, βορειοδυτικά εντοπίζεται το πολεοδομικό κέντρο το οποίο προσελκύει κάτοικους και από τις γύρω περιοχές.



Εικόνα 30: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 13 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019
 Πηγή: ΓΠΣ 2019, ίδια επεξεργασία

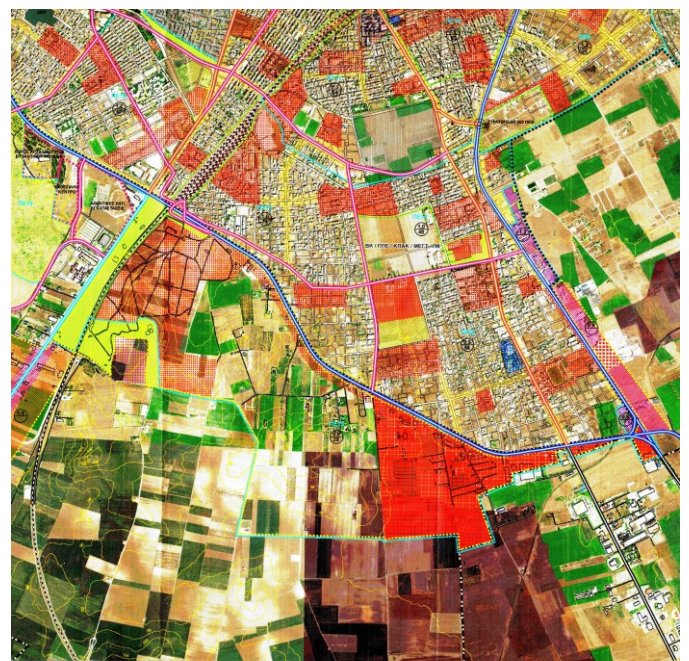
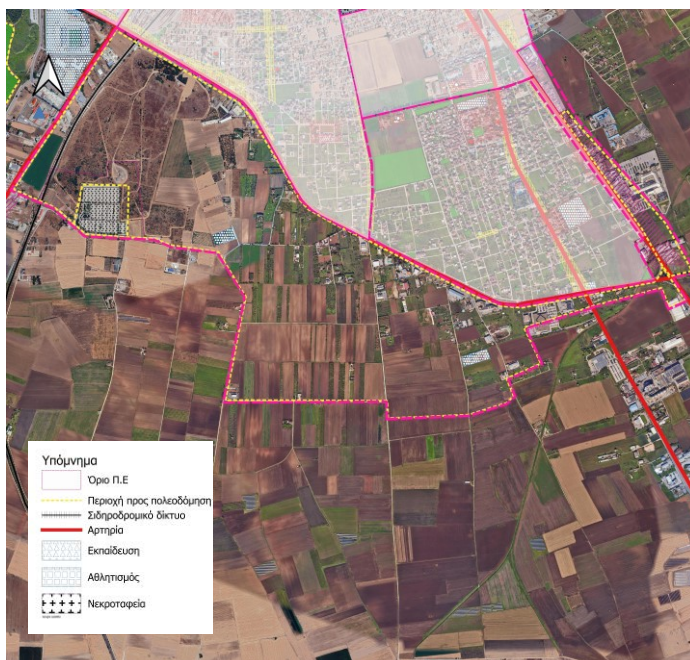


Εικόνα 32: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 16 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019 Πηγή: ΓΠΣ 2019, ίδια επεξεργασία



Εικόνα 31: Υφιστάμενη Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 17 σε σύγκριση με Πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019 Πηγή: ΓΠΣ 2019, ίδια επεξεργασία

Η νέα Π.Ε 19 με έκταση 359,9 στρέμματα, προς το παρόν στο βόρειο-ανατολικό άκρο της και κατά μήκος της περιφερειακής οδού, στεγάζει υπεραγορές τροφίμων, παραγωγικές δραστηριότητες, εγκαταστάσεις αθλητισμού κλπ. Οι χώροι αθλητισμού και εκπαίδευσης που βρίσκονται σε αυτή τη περιοχή είναι ιδιωτικοί. Το μεγαλύτερο τμήμα, δεν έχει ρυμοτομηθεί ακόμα και γενικότερα δεν έχει αναπτυχθεί. Στο μέλλον μπορεί να φιλοξενήσει έως και 9.500 κατοίκους. Τέλος, στο άλσος Μεζούρλο είναι ορισμένες, βασικές σημαντικές υποδομές υγειονομικού ενδιαφέροντος, εκπαίδευσης και πολιτισμού. Αναλυτικότερα, νοτιοανατολικά στεγάζεται το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Λάρισας και οι εγκαταστάσεις του ΤΕΙ και του ΙΕΚ. Λόγω του νοσοκομείου, έχουν εγκατασταθεί και καταλύματα για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών. Στο βόρειο τμήμα, στο εσωτερικό του άλσους εντοπίζεται το Αρχαιολογικό – Βυζαντινό Μουσείο Λάρισας ενώ στην τομή της περιφερειακής και της οδού Καρδίτσης στεγάζεται το γήπεδο ποδοσφαίρου «AEL FC ARENA» και το Κλειστό Γυμναστήριο Νεάπολης. Πλησίον αυτών είναι εκπαιδευτικά συγκροτήματα και οι Φυλακές Λάρισας. Η τελευταία χρήση είναι ξεκάθαρο πως δεν είναι δυνατό να συμβαδίζει με τις υπόλοιπες και ειδικότερα με τις εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις των Δ.Ι.Ε.Κ. και ΕΠΑ.Λ., με τις οποίες βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση. Στο κέντρο του Μεζούρλου έχει οριοθετηθεί μια ζώνη, η οποία αποτελεί προέκταση της νέας Π.Ε 19 και έχει χαρακτηριστεί ως ελεύθερος χώρος-αστικό πράσινο.



Εικόνα 33: Υφιστάμενη πολεοδομική οργάνωση Π.Ε 19 σε σύγκριση με πολεοδομική οργάνωση ΓΠΣ 2019
Πηγή: ΓΠΣ 2019, ίδια επεξεργασία

ΠΕ 19

Χρήση	Προγραμματικό μέγεθος	Σταθερό τύπο γης	Σύνολο γης	Αρ. μονάδων
Νηπ/γείο	190	15-21 τ.μ.	2,8-4,0 στρ.	3
Δημοτικό	950	7-11 τ.μ.	6,6-10,4 στρ.	2
Γυμνάσιο	480	8-12 τ.μ.	3,8-5,8 στρ.	1
Λύκειο	380	7-11 τ.μ.	2,7-4,2 στρ.	1
Κεντρική Πλατεία	9.541	0,1-0,5 Ha	0,5 Ha	2

Εικόνα 34: Πίνακας αναγκών Π.Ε 19

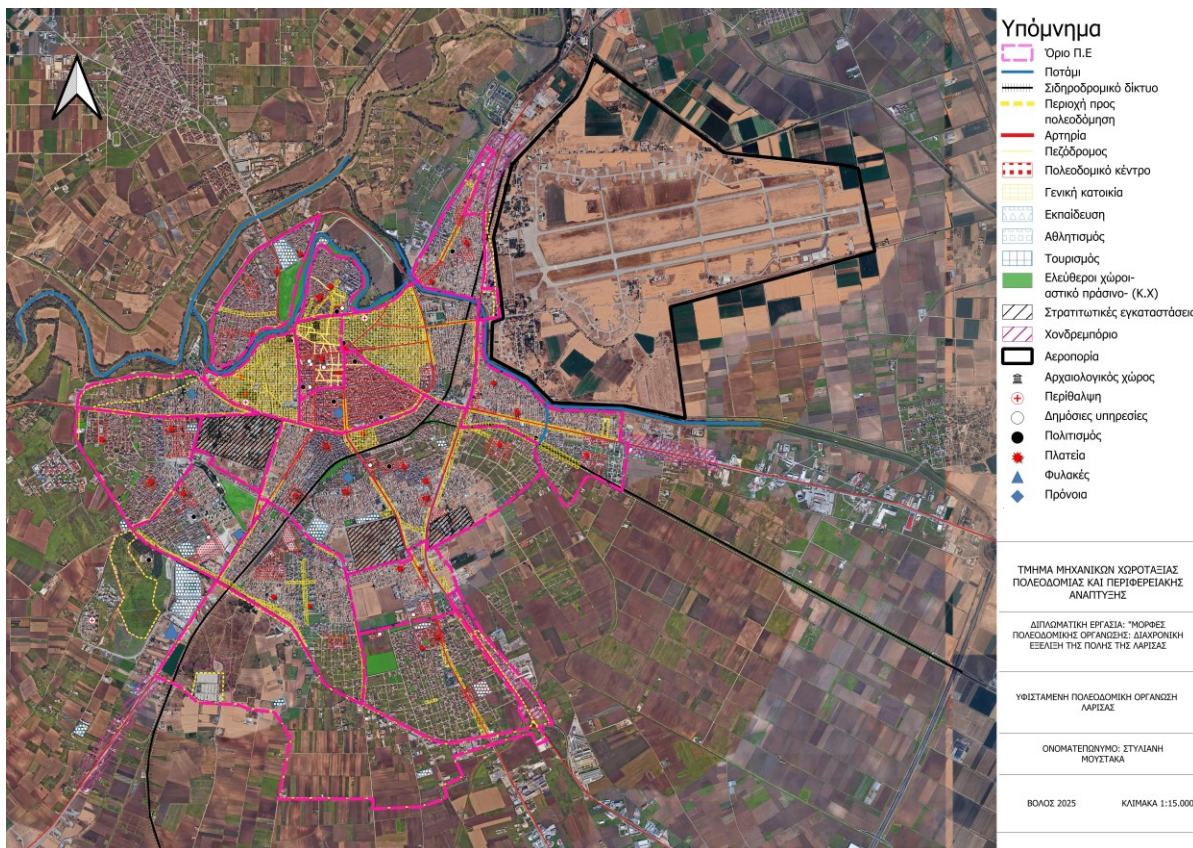
Πηγή: ΓΠΣ 2019



Εικόνα 35: Άλσος Μεζούρλο

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Ο δευτερογενής τομέας (βιομηχανία, βιοτεχνία, χαμηλής όχλησης παραγωγικές δραστηριότητες) εμφανίζεται όχι μόνο εκτός του σχεδίου πόλης αλλά και στο εσωτερικό της, και κατά βάση γραμμικά σε οδικούς άξονες όπως στην Π.Ε.Ο Βόλου, στην Π.Ε.Ο Αθήνας – Θεσσαλονίκης, στην Καρδίτσας, στην Σωκράτους και στην Φαρσάλων. Στους άξονες που διασχίζουν τις Πολεοδομικές Ενότητες συναντάει κανείς όχι μόνο βιομηχανικές εγκαταστάσεις αλλά μικρές βιοτεχνίες, συνεργεία, αντιπροσωπείες αυτοκινήτων, πολυκαταστήματα και άλλες συγκεντρώσεις χαμηλής όχλησης. Το μεγαλύτερο τμήμα των βιομηχανικών εγκαταστάσεων παρατηρείται εκτός σχεδίου πόλης, στην Π.Ε.Ο Αθήνας – Θεσσαλονίκης που διασχίζει και την πόλη και σε χαμηλότερο βαθμό στις οδούς Φαρσάλων και Π.Ε.Ο Βόλου. Παρατηρώντας την εικόνα 11 η οποία αποτυπώνει τη μορφή που έχει σήμερα η πόλη σε σύγκριση με την εικόνα που είχε το 1984, οι βιομηχανίες έχουν επεκταθεί κατά μήκος των κύριων οδών, σε βαθμό που πλησιάζουν γειτονικούς οικισμούς.



Εικόνα 36: Υφιστάμενη πολεοδομική οργάνωση Λάρισας

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Όσον αφορά την ρυμοτομία του οικισμού συνολικά, κατά την αντίληψή μου, στο τμήμα που προϋπήρχε από τους κλασικούς κιάλας χρόνους (Π.Ε 1,2,3,4,5) το οδικό δίκτυο είναι ακανόνιστο χωρίς σταθερό πλάτος και μήκος. Αν παρατηρήσουμε την μορφή της πόλης από τα αρχαία χρόνια, προκύπτει το συμπέρασμα πως το οδικό δίκτυο δεν έχει μεταβληθεί σημαντικά. Η ίδια εικόνα κυριαρχεί στο μεγαλύτερο τμήμα του αστικού ιστού. Ο Πηνειός έχει συμβάλλει σημαντικά στην ρυμοτομία της πόλης, καθώς σε συνοικίες που γειτνιάζουν, εύκολα προκύπτει πως έχουν προσαρμοστεί στο σχήμα του, με αποτέλεσμα την ανομοιομορφία στα οικοδομικά τετράγωνα. Σε άλλα πάλι τμήματα συνοικιών όπως στη Νεράιδα, Ηπειρώτικα, Φιλιππούπολη και Λαχανόκηποι είναι αποσπασματικά εμφανής η ρυμοτομία, βασισμένη στο Ιπποδάμειο σύστημα .



Εικόνα 37: Παράδειγμα ιπποδάμειου συστήματος στη συνοικία Ηπειρώτικα

Πηγή: Google Earth, Ιδία επεξεργασία

2.4.2 Σύγκριση Θεσμοθετημένου και Υφιστάμενου σχεδιασμού

Χρήσεις Γης

Στο σύνολο της, η χρήση της Γενικής κατοικίας είναι ορισμένη και υφιστάμενη εκατέρωθεν των αρτηριών και συλλεκτήριων οδών που διασχίζουν τις συνοικίες. Τα Πολεοδομικά κέντρα εντοπίζονται σε όλες τις Π.Ε και μάλιστα στις περισσότερες περιπτώσεις, στον περίγυρο των πλατειών, ωστόσο δεν υφίστανται στην ίδια έκταση με αυτή που έχει ορισθεί από το σχέδιο.

Πεζόδρομοι

Το μεγαλύτερο δίκτυο πεζοδρόμων εντοπίζεται όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω στην Π.Ε 1 που είναι και το κέντρο της πόλης. Βέβαια με βάση το θεσμοθετημένο σχέδιο, πεζοδρομήσεις φαίνεται να είναι προγραμματισμένες σε όλο το εύρος της Λάρισας που συνδέουν χώρους αθλητισμού με την εκπαίδευση και με πλατείες-κοινόχρηστους χώρους. Παρ' όλα αυτά, στη σημερινή εικόνα, έχει υλοποιηθεί σε κυρίως στην Π.Ε 1 που είναι το κέντρο της πόλης και στα υπόλοιπα μέρη των συνοικιών σχεδόν καθόλου.

Χώροι πρασίνου

Σύμφωνα με την υφιστάμενη εικόνα της Λάρισας και συγκρίνοντάς την με το θεσμοθετημένο σχέδιο, παρατηρείται έλλειψη χώρων πρασίνου στο σύνολο της. Ο Πηνειός ποταμός, το πάρκο Αλκαζάρ (ΠΕ 6), το πάρκο Αγίου Αντωνίου (ΠΕ 5), και το πάρκο Χατζηχαλάρ (ΠΕ 16), είναι οι μοναδικοί πράσινοι χώροι μεγάλης έκτασης. Σε μικρότερο μέγεθος, σε κλίμακα γειτονιάς, αλλά εξίσου σημαντικοί, εμφανίζονται και στους κοινόχρηστους χώρους (πλατείες, παιδικές χαρές, πάρκα). Αξιοσημείωτη πηγή πρασίνου αποτελεί το άλσος Μεζούρλο στα όρια της πόλης, το οποίο διατηρεί την ταυτότητά του, καθώς έχει ορισθεί ως Χρήση Γης, ελεύθεροι χώροι αστικού πρασίνου. Γενικότερα, παρατηρώντας όλες τις συνοικίες, η έλλειψη είναι εμφανής συγκριτικά με την έκτασή τους. Οι πολεοδομικές ενότητες με την μεγαλύτερη συγκέντρωση αστικού πρασίνου είναι οι 2, 6, 16 και η 17. Ενώ, στο σύνολο της πόλης, το πλήθος των ελεύθερων χώρων (κοινόχρηστοι χώροι, παιδικές χαρές, πάρκα, πλατείες, χώροι πρασίνου) εντοπίζεται κυρίως στο βόρειο και νότιο-δυτικό τμήμα της πόλης. Επίσης, αφενός δεν υπάρχει καμία διασύνδεση μεταξύ των πράσινων χώρων ώστε να μπορούν να δημιουργηθούν διαδρομές αναψυχής, αφετέρου δεν συνδέονται και με κοινόχρηστους χώρους όπως είναι οι χώροι αθλητισμού και εκπαίδευσης.

Όσον αφορά τις περιοχές επέκτασης, με βάση το Γ.Π.Σ της πόλης, οι κοινόχρηστοι χώροι είναι ελάχιστοι με μικρή έκταση, με αποτέλεσμα να μη μπορεί να δημιουργηθεί ένας πόλος έλξης για την αναψυχή των κατοίκων και να πηγαίνουν σε άλλες περιοχές. (Δήμος Λαρισαίων, 2024)

Χώροι αθλητισμού

Οι χώροι αθλητισμού εντοπίζονται κατά προσέγγιση στις μισές Πολεοδομικές ενότητες. Ειδικότερα, οι χώροι αυτοί συναντώνται στο βόρειο τμήμα της πόλης (Π.Ε 2, 6, 7) και νοτιοδυτικά στις Π.Ε 10, 11, 16, 17, 18. Με βάση το θεσμοθετημένο σχέδιο έχουν ορισθεί περαιτέρω αθλητικοί χώροι, οι οποίοι δεν έχουν υλοποιηθεί προς το παρόν.

Εκπαίδευση

Οι εκπαιδευτικές υποδομές είναι ισοκαταναμημένες στον χώρο και μάλιστα είναι δυνατό να εξασφαλίζουν τον πληθυσμό αρκετά ακόμα χρόνια. Οι περισσότερες σχολικές μονάδες εντοπίζονται σε κοντινή απόσταση με κοινόχρηστους χώρους (αθλητισμός, πλατείες, αστικό πράσινο).

Πρόσθετες παρεμβάσεις Γ.Π.Σ 2019

Κυρίαρχο μέλημα της τροποποίησης του υπάρχοντος ΓΠΣ είναι η βελτίωση όχι μόνο της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης της πόλης αλλά και της χωρικής οργάνωσης. Οι παρεμβάσεις που προτείνονται έχουν πραγματοποιηθεί, λαμβάνοντας υπόψη τις γνώμες των πολιτών και της Διεύθυνσης Πολεοδομίας του Δήμου.

Στο πλαίσιο της τελευταίας τροποποίησης του ΓΠΣ (2019), πραγματοποιήθηκαν ορισμένες μεταβολές στις περιοχές επέκτασης Πολεοδομικών Ενοτήτων (ΠΕ) ώστε να οργανωθούν – εξυγιανθούν υπάρχουσες συγκεντρώσεις, να καλυφθούν οι πλέον άμεσες ανάγκες και να εξασφαλιστούν νέοι κοινόχρηστοι/κοινοφελείς χώροι. Συγκεκριμένα, οι περιοχές επέκτασης, εντοπίζονται στο βόρειο τμήμα της Πολεοδομικής Ενότητας 13 έκτασης 193,6 στρεμμάτων από 259 που είχαν οριστεί το 2009, δυτικά της Π.Ε 5 έκτασης 6 στρεμμάτων, ενώ η νέα πολεοδομική ενότητα 19 όπου βρίσκεται νοτιοδυτικά της πόλης με την μεγαλύτερη έκταση 3.599 στρέμματα από 3817 που είχε οριστεί στο ΓΠΣ το 2009 (Δήμος Λαρισαίων, 2024). Ωστόσο η περιοχή επέκτασης που βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από το ποτάμι στην Π.Ε 13, σύμφωνα με δεδομένα του Δήμου Λαρισαίων έχει χαρακτηριστεί ως ζώνη πλημμυρικού κινδύνου. Η υφιστάμενη εικόνα στην νέα πολεοδομική ενότητα 19 που έχει ορισθεί, μέχρι στιγμής λειτουργεί ως περιοχή εγκατάστασης εμπορικών καταστημάτων μεγάλης έκτασης κατά μήκος της περιφερειακής οδού. Και στις δυο περιπτώσεις πάντως, η εικόνα τους δεν έχει μεταβληθεί αν συγκρίνουμε την εικόνα της πόλης από τότε που εκδόθηκε το ΓΠΣ το 2009 και από την αναθεώρησή του το 2015 και 2019, σε σχέση με το σήμερα. Αντίθετα, τα τελευταία χρόνια έχει παρουσιαστεί το φαινόμενο της προαστιοποίησης στο οποίο οι πολίτες αναζητούν κατοικία στους κοντινούς οικισμούς.

Με την αναθεώρηση του ΓΠΣ και λαμβάνοντας υπόψη τους χάρτες πολεοδομικής οργάνωσης 2009, 2015 και του 2019, οι αλλαγές δεν φαίνεται να είναι στον εσωτερικό ιστό αλλά κυρίως στον περιαστικό, όπου μεταβάλλονται οι χρήσεις κατά μήκος των

βασικών οδικών αξόνων και συγκεκριμένα έχουν ορισθεί χρήσεις χονδρεμπορίου και χαμηλής όχλησης βιομηχανίες.

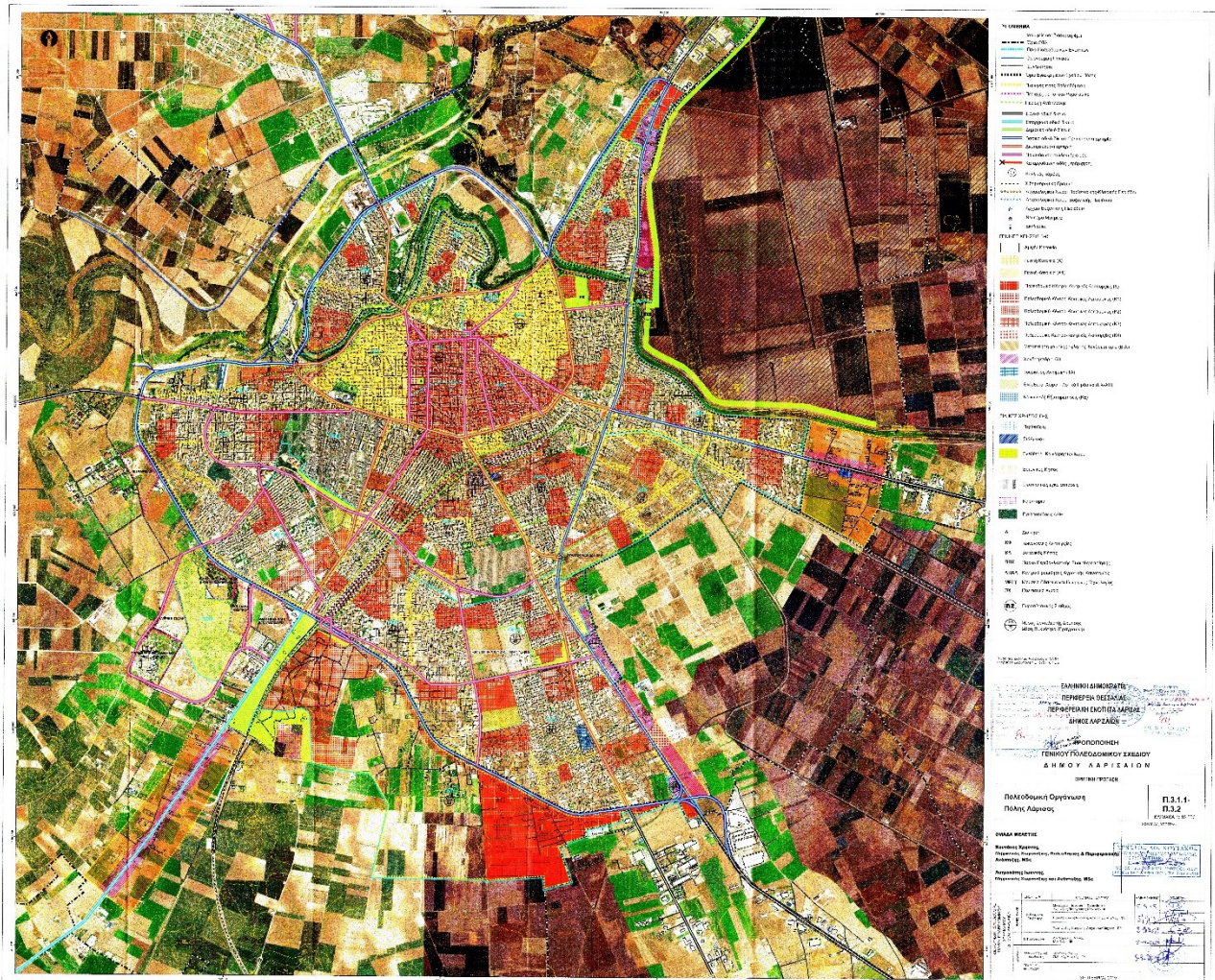
Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το ΣΒΑΑ Λάρισας έχουν ορισθεί νέοι υποδοχείς χονδρεμπορίου και βιομηχανίας χαμηλής όχλησης:

- κατά μήκος και ανατολικά της Π.Ε.Ο. από την ήδη υπάρχουσα εγκεκριμένη ζώνη στην ΠΕ14, Πυροβολικά μέχρι τον κόμβο Βιοκαρπέντ, έκτασης 150 στεμμμάτων,
- βόρεια της Ε.Ο. Ιωαννίνων στο ύψος του οικισμού της Τερψιθέας, έκτασης 628 στεμμμάτων,
- δυτικά της ΠΕ7 (Νέα Σμύρνη) μέχρι το όριο στρατοπέδου 110ΠΜ, έκτασης 90 στεμμμάτων.
- εκατέρωθεν της οδού Καρδίτσης, νότια της περιοχής Μεζούρλο, έκτασης 1082 στεμμμάτων,
- εκατέρωθεν της Ε.Ο. Λάρισας Βόλου, από το όριο της Π.Ε.8 μέχρι το όριο του Δήμου, έκτασης 674 στεμμμάτων.

Στο εσωτερικό του οικισμού οι χρήσεις Γης κατανέμονται ως εξής: Στο εμπορικό-διοικητικό κέντρο ορίζεται το πολεοδομικό κέντρο και περιμετρικά έχει ορισθεί Γενική Κατοικία σε συνδυασμό με πολεοδομικό κέντρο. Η χρήση της Γενικής Κατοικίας, κυριαρχεί και κατά μήκος των αρτηριών και συλλεκτήριων που διασχίζουν τις συνοικίες, αφού εκεί συγκεντρώνεται μεγάλο μέρος εμπορικών καταστημάτων, εστίασης, γραφείων, συνεργείων κ.λπ.. Επίσης, έχουν χαρακτηριστεί τοπικά πολεοδομικά κέντρα σε κάθε Πολεοδομική Ενότητα ξεχωριστά, με σκοπό την εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοίκων. Στο υπόλοιπο τμήμα της πόλης επικρατεί η Αμιγής Κατοικία. Ακόμη, σύμφωνα με τον χάρτη 13, εντοπίζονται τοπικές περιοχές ανάπλασης οι οποίες αφορούν τις Π.Ε 2,3,5,6,7,10,11,14,15,18 και ανήκουν κυρίως στο νοτιοδυτικό και βορειοανατολικό τμήμα της. Οι περιοχές αυτές αφορούν το σύνολο των οικοπέδων που έχουν πρόσωπο στον ποταμό Πηνειό (ΠΕ 2, 3, 5, 6) και θα καθορίζονται ειδικοί όροι δόμησης και χρήσεις γης, το τμήμα του Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας (ΑΤΑ) στην ΠΕ 3, την συνολική έκταση της ΠΕ 7 την Νέα Σμύρνη, τις στρατιωτικές εγκαταστάσεις στην ΠΕ 9, τις εκτάσεις του ΟΣΕ στις ΠΕ 10, 11, 15, όπου θα αξιοποιηθούν για χώρους αθλητισμού, αναψυχής, πρασίνου και πολιτισμού κατόπιν σύνταξης πολεοδομικής μελέτης και τέλος τις εκτάσεις του Ε.Θ.Ι.Α.Γ.Ε που ανήκουν στον Δήμο Λαρισαίων στις Π.Ε 14, 18 και έχουν ορισθεί γενικές χρήσεις Πολεοδομικού Κέντρου και ελεύθερου χώρου και πιο συγκεκριμένα οι ειδικές: α/Βοτανικός Κήπος, β/ Πάρκο Περιβαλλοντικής Ευαισθητοποίησης, γ/ Κέντρο Προώθησης Αγροτικής Καινοτομίας, δ/ Μουσείο Εδαφών και Γεωργικής Τεχνολογίας, ε/ Πολιτιστικό Χωριό.

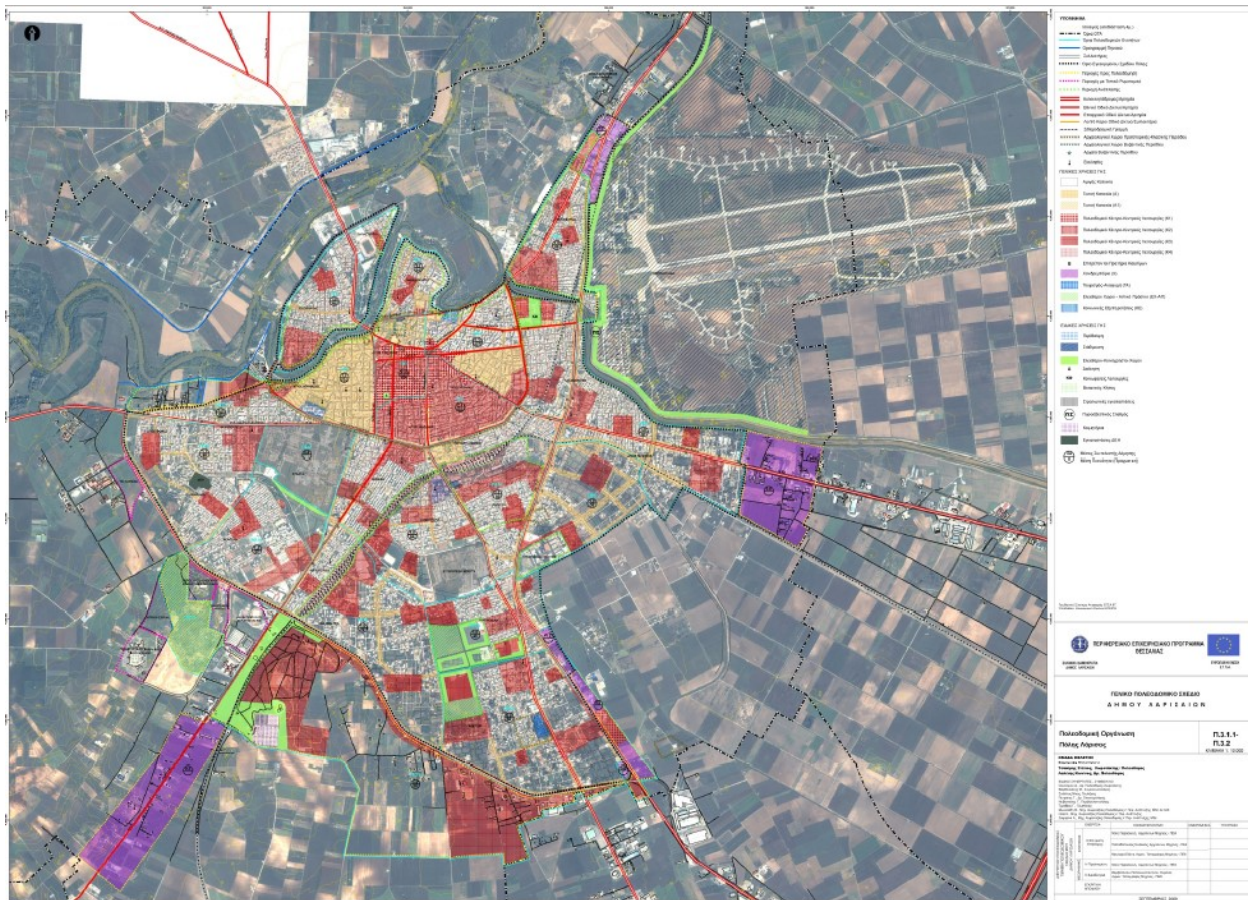
Στην νέα Πολεοδομική Ενότητα (19) που έχει και την μεγαλύτερη έκταση, στα δύο άκρα της ορίζεται Πολεοδομικό Κέντρο καθώς και σε όλο το μήκος του περιφερειακού. Στο υπόλοιπο τμήμα έχει χαρακτηρισθεί χρήση Αμιγής Κατοικίας. Ενώ μια εκτενής ζώνη ελεύθερου χώρου στο ανατολικό τμήμα της, την διαχωρίζει από τις χρήσεις χονδρεμπορίου και μεταποίηση χαμηλής όχλησης οι οποίες είναι ορισμένες εκτός του ορίου.

Η υφιστάμενη κατάσταση αποκαλύπτει πως οι στόχοι του ΓΠΣ να μεταβληθεί η εικόνα της πόλης δεν είναι δυνατό να υλοποιηθούν στο άμεσο μέλλον. Βάσει των ΦΕΚ που έχουν εκδοθεί το 2009 και το 2019, εξακολουθούν να ισχύουν ορισμένες παρεμβάσεις για την βελτιστοποίηση του οικισμού. Μάλιστα σε αίτηση για το βραβείο πράσινης πρωτεύουσας, αναφέρθηκε πως οι παρακάτω ενέργειες θα είχαν υλοποιηθεί έως το 2019. Ωστόσο μέχρι και σήμερα η εικόνα μένει αμετάβλητη. Οι προαναφερόμενες παρεμβάσεις αφορούν, τις εκτάσεις του ΕΘ.Ι.ΑΓ.Ε οι οποίες παραμένουν αναξιοποίητες καταλαμβάνοντας μεγάλη έκταση και υστερώντας την περαιτέρω ανάπτυξη, τις στρατιωτικές εγκαταστάσεις στον εσωτερικό ιστό, οι οποίες πιο αναλυτικά, σύμφωνα με τα ΦΕΚ των ΓΠΣ του 2009/ 2019 αναφέρεται πως στο στρατόπεδο Μπουγά δίνεται η δυνατότητα να ιδρυθεί επιχειρηματικό πάρκο, στο στρατόπεδο Ν. Πλαστήρα- Στρατιά, επιβάλλεται η απομάκρυνση των στρατιωτικών μονάδων με παραμονή των διοικητικών υπηρεσιών και σε περίπτωση πλήρους μετεγκατάστασης ο χώρος θα αξιοποιηθεί για πολεοδόμηση και κοινόχρηστους-κοινοφελείς χώρους. Ακόμη, επιβάλλεται η μεταφορά του Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας (ΑΤΑ) στο αεροδρόμιο με στόχο την κάλυψη αναγκών σε κοινόχρηστους και κοινοφελείς χώρους και την πολεοδόμησή του, και τέλος το στρατόπεδο 303 ΠΕΒ όπου επιβάλλεται ο προγραμματισμός της μεταφοράς του και η έκταση θα αξιοποιηθεί για την κάλυψη κοινόχρηστων-κοινοφελών χώρων και για πολεοδόμηση. Μέχρι και σήμερα, δεν έχει προγραμματιστεί η υλοποίηση αυτών των παρεμβάσεων, και η χρήση τους παραμένει ως έχει. Επίσης μια ακόμα αναφορά έχει γίνει για την μετεγκατάσταση του τελωνείου από την Π.Ε 10 σε περιφερειακή θέση με σκοπό την δημιουργία κοινόχρηστου χώρου και υπέργειου χώρου στάθμευσης στον υπάρχων χώρο. Ωστόσο η υπηρεσία εντοπίζεται μέχρι και σήμερα στην ίδια θέση. Σχετικά με τις περιοχές ανάπλασης που συμπεριλαμβάνονται τα στρατόπεδα, δεν έχει υλοποιηθεί κάποιου είδους παρέμβαση και παραμένουν ως έχει.



Εικόνα 38: Πολεοδομική Οργάνωση Λάρισα 2019

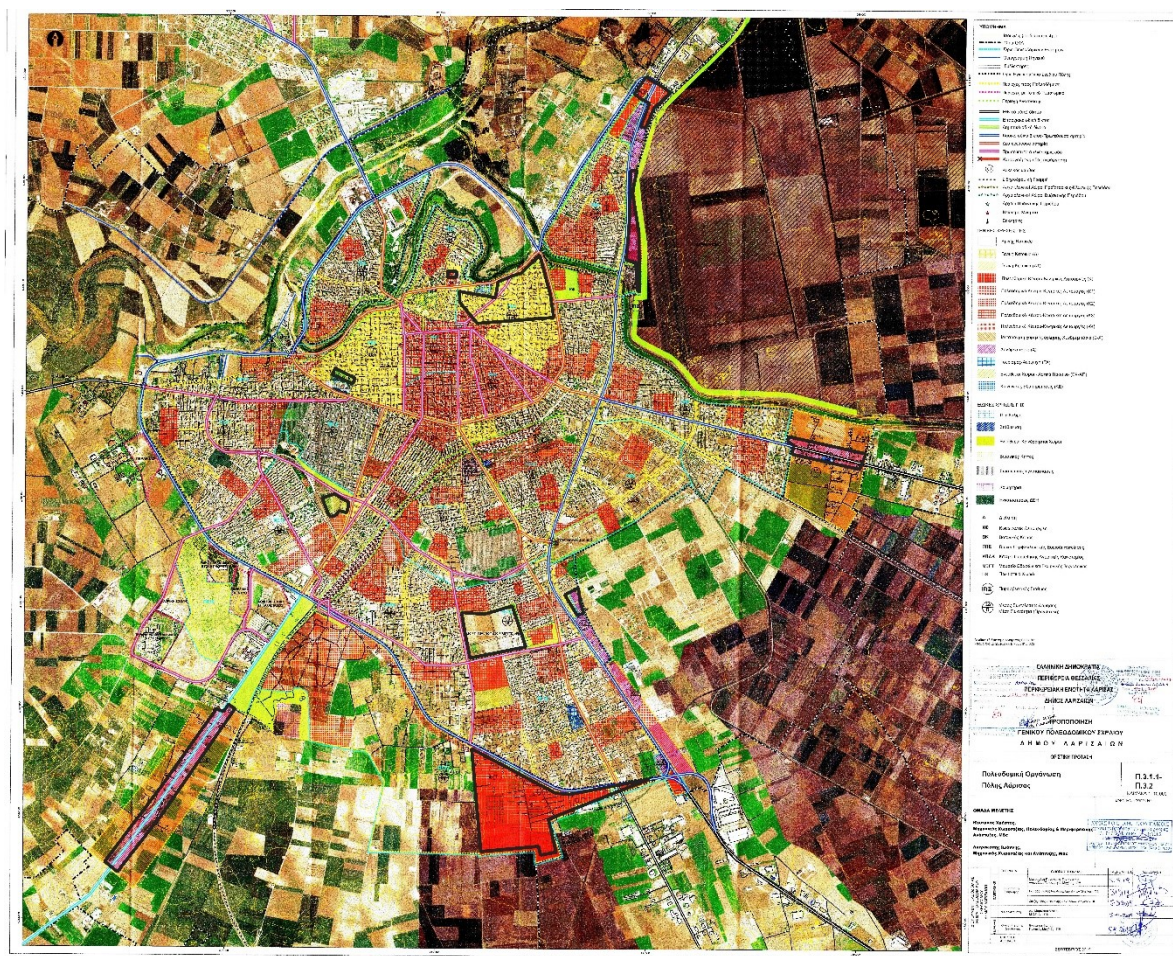
Πηγή: Διεύθυνση Πολεοδομίας Λάρισα



Εικόνα 39: Πολεοδομική Οργάνωση Λάρισας 2009

Πηγή: Δήμος Λαρισαίων 2015β

Στον παρακάτω χάρτη (εικόνα 39) παρουσιάζονται με μαύρο περίγραμμα, οι εμφανείς διαφορές στις χρήσεις γης σχετικά με την πολεοδομική οργάνωση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου το 2009 και του 2019.



Εικόνα 40: Διαφορές πολεοδομικής οργάνωσης 2009/2019

Πηγή: Δήμος Λαρισαίων 2015β, ίδια επεξεργασία

3. Συμπεράσματα

Η μελέτη ανέδειξε τη στενή σχέση μεταξύ του πολεοδομικού σχεδιασμού και των κοινωνικών, πολιτικών και οικονομικών παραμέτρων της κάθε εποχής, αλλά και τον τρόπο με τον οποίο αναπτύχθηκαν τα αστικά κέντρα. Από την αρχαιότητα κιόλας, η εισαγωγή του ιπποδάμειου συστήματος έθεσε τις βάσεις για την ορθολογική οργάνωση των οικισμών με σαφή διαχωρισμό ζωνών για κατοικίες, δημόσιους χώρους και ιερά, με αποτέλεσμα να αλλάξει ολοκληρωτικά η μορφή των πόλεων. Αυτή η μέθοδος σχεδιασμού συνέχισε να υιοθετείται μέχρι και την μεσαιωνική περίοδο. Αργότερα, οι πόλεις ενισχύθηκαν με υποδομές όπως αγορές, οδικό δίκτυο κ.α. που βελτίωσαν την λειτουργικότητα και την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Επί της οθωμανικής περιόδου υιοθετήθηκε μια νέα μορφή, με ακανόνιστη ρυμοτομία και πλήθος κεντρικών λειτουργιών. Η μεγάλη ανάπτυξη της χώρας και ο εκσυγχρονισμός της πραγματοποιήθηκε τον 18^ο και 19^ο αιώνα, με την εκπόνηση δεκάδων πολεοδομικών σχεδίων, την εντατική δραστηριότητα της πολεοδομίας και την επιρροή των ευρωπαϊκών πολεοδομικών προτύπων που μεταμόρφωσαν την εικόνα των πόλεων. Σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη της μορφής της πόλης έπαιξαν οι μεταναστευτικές ροές που προσέγγισαν τα αστικά κέντρα λόγω των πολέμων. Η απουσία ενός μακροπρόθεσμου σχεδιασμού συντέλεσε στην έλλειψη γης και υποδομών για την υποστήριξη της μεταναστευτικής ροής. Γι' αυτό άλλωστε, κυριάρχησε η άναρχη και αυθαίρετη δόμηση με σκοπό τη μόνιμη διαμονή των μεταναστών. Η τάση αυτή, παρεμπόδιζε τον ομαλό σχεδιασμό των οικισμών, καθώς οι περιοχές αυτές εντάχθηκαν στο σχέδιο πόλης αργότερα, ωστόσο είχε ήδη διαμορφωθεί η τελική τους εικόνα. Παράλληλα, ένας ακόμα παράγοντας που έδωσε σχήμα στις πόλεις, είναι οι υψηλοί συντελεστές δόμησης, οι οποίοι επέφεραν μεγάλες συνέπειες στο χώρο και συγκεκριμένα με τη πλήρη κάλυψη των οικοπέδων από πολυκατοικίες, δεν υπήρχε διαθέσιμη γη για κοινόχρηστους χώρους με αστικό πράσινο, και ακόμη λόγω του ελάχιστου πλάτους των οδικών αξόνων, δημιουργήθηκε πρόβλημα για τους χώρους στάθμευσης. Έτσι αναπτύχθηκαν λοιπόν τα αστικά κέντρα και παραμένουν έως και σήμερα στην ίδια μορφή με αρκετά περιβαλλοντικά, κυκλοφοριακά προβλήματα, τα οποία οι αρμόδιοι δυσκολεύονται να αντιμετωπίσουν και να επιλύσουν.

Στην περίπτωση μελέτης, την πόλη της Λάρισας, η αναδρομή στο παρελθόν της και η παρακολούθηση της εξέλιξης της συμβάλλει στην κατανόηση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει μέχρι και σήμερα ο σχεδιασμός. Η Λάρισα αποτελεί έναν οικισμό, κατοικημένο εδώ και 8 χιλιετίες ο οποίος δεν αναπτύχθηκε με σαφή σχεδιασμό. Ο ιστορικός πυρήνας υφίσταται μέχρι και σήμερα και μάλιστα στο εσωτερικό του και παράλληλα στην ίδια θέση κατά προσέγγιση, διατηρείται το βασικό κέντρο πόλης. Από τους αρχαίους χρόνους, ο οικισμός αναπτύχθηκε ως ένα σημαντικό διοικητικό κέντρο, οργανωμένος με το ιπποδάμειο σύστημα. Γενικά, ο τρόπος με τον οποίο αναπτύχθηκε η πόλη της Λάρισας, συμπίπτει με τον σχεδιασμό των περισσότερων ελληνικών πόλεων. Η μέθοδος της αντιπαροχής, η αυθαίρετη δόμηση και η ένταξη των περιοχών στο σχέδιο πόλης, η έλλειψη δημοσίου χώρου, η υψηλή πυκνότητα στα κέντρα των πόλεων είναι μερικοί τρόποι κατά

τους οποίους διαμορφώθηκαν τα αστικά κέντρα στην Ελλάδα. Η μεγάλη αλλαγή πραγματοποιήθηκε με την ενσωμάτωσή της στο ελληνικό κράτος το 1881, που συνέβαλλε στον επανασχεδιασμό της και μάλιστα τότε υλοποιήθηκε και το πρώτο σχέδιο πόλης. Σήμερα, ο οικισμός παρουσιάζει μια σύνθεση διαφορετικής πολεοδομικής μορφής. Το κέντρο εξακολουθεί να λειτουργεί στην ίδια θέση αλλά με μεγαλύτερη έκταση και ακανόνιστη ρυμοτομία. Αναμφισβήτητα, η ανάπτυξη της περιοχής του φρουρίου και η πεζοδρόμηση στο πολεοδομικό κέντρο έχει ενισχύσει σημαντικά την εικόνα και τον τρόπο λειτουργίας του. Σε άλλες περιοχές παρατηρείται η χάραξη βασισμένη στο ιπποδάμειο σύστημα, ενώ σε άλλες συνοικίες το οδικό δίκτυο παραμένει ακανόνιστο με στενές οδούς και αδιέξοδα. Γενικά, οι βασικοί οδικοί άξονες ακολουθούν το οδικό δίκτυο που υποστήριζε η πόλη επί της τουρκοκρατίας και μάλιστα οι πέντε είσοδοι που είχε ο οικισμός τη περίοδο εκείνη, μέχρι και σήμερα έχουν μεγάλη δυναμική. Επιπλέον, η Λάρισα, αποτελεί ένα πάζλ διαδοχικών και διάσπαρτων επεκτάσεων. Όπως οι περισσότερες ελληνικές πόλεις, έτσι και η Λάρισα, δέχθηκε μεγάλο αριθμό μετανάστευσης και ο πληθυσμός της αυξήθηκε ραγδαία. Απόρροια αυτού του γεγονότος ήταν η εγκατάσταση σε εκτός σχεδίου περιοχές. Μελλοντικά όμως ολόένα και περισσότερες περιοχές, εντάχθηκαν στο σχέδιο πόλης. Βέβαια η μορφή τους φυσικά, δεν επέτρεπε νέες χαράξεις και μεταβολές καθώς το πλήθος αυτών των περιοχών είχε ήδη διαμορφωθεί.

Τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια που συντάχθηκαν για τη Λάρισα το 2009, 2015 και 2019 έχουν συμβάλλει θετικά στην αναμόρφωση της. Ο ορισμός χρήσεων γης, οι νέες περιοχές επέκτασης, οι συντελεστές δόμησης και η προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας (ποδηλατόδρομοι, πεζόδρομοι) είναι μερικοί από τους παράγοντες που διαμόρφωσαν και ενίσχυσαν την εικόνα του αστικού ιστού. Η σημερινή κατάσταση με βάση την έρευνα δεν διαφέρει πολύ σε σύγκριση με εκείνη που έχει οριστεί από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. Τα τοπικά πολεοδομικά κέντρα, η γενική και αμιγής κατοικία συμβαδίζουν κατά προσέγγιση με την πραγματική εικόνα. Ωστόσο βάσει του θεσμοθετημένου σχεδιασμού, είναι εμφανές πως το αστικό πράσινο (κοινόχρηστοι χώροι), δεν είναι ισοκατανομημένο στην πόλη και επίσης για κάθε Πολεοδομική Ενότητα, οι υλοποιημένοι πράσινοι χώροι είναι ελάχιστοι. Το παραπάνω πρόβλημα αντιμετωπίζουν οι ελληνικές πόλεις από τα μέσα του 20^{ου} αιώνα και εξακολουθεί να εμποδίζεται η ενσωμάτωση των ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων στο αστικό τοπίο. Ένα ακόμα μειονέκτημα είναι πως στα ΓΠΣ που εκδόθηκαν το 2009 και το 2019 έχουν διατηρηθεί οι προτεινόμενες και αναγκαίες παρεμβάσεις και πιο συγκεκριμένα αφορούν περιοχές ανάπτυξης καθώς και μετεγκαταστάσεις στρατιωτικών υποδομών. Ίσως η απουσία και ανεπαρκής χρηματοδότηση σε συνδυασμό με την γραφειοκρατία εμποδίζουν στην υλοποίηση μεγάλων έργων.

Γενικά, η Λάρισα θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι έχει τον χαρακτήρα της πολυκεντρικής πόλης. Διαθέτει ένα βασικό κέντρο, στο οποίο συγκεντρώνονται όλες οι διοικητικές και εμπορικές λειτουργίες με αποτέλεσμα να είναι πόλος έλξης όχι μόνο σε επίπεδο πόλης αλλά και σε επίπεδο Δήμου. Μολονότι είναι μια μεγάλη πόλη, προϋποθέτει την ύπαρξη παραπάνω του ενός μόνο πολεοδομικού κέντρου. Σε κάθε συνοικία λοιπόν, όπως έχει προηγηθεί, υφίστανται τα τοπικά πολεοδομικά κέντρα, για την εξυπηρέτηση βασικών

αναγκών, και σαφώς διαφέρει η βαρύτητά τους από συνοικία σε συνοικία, ωστόσο δεν παύουν να συγκεντρώνουν επιχειρηματικές δραστηριότητες.

Επίσης, η μορφή της ανήκει στις αρχές σχεδιασμού του μοντέλου της συμπαγής πόλης, εφόσον διαθέτει τα βασικά χαρακτηριστικά όπως είναι οι υψηλές πυκνότητες, η μίξη χρήσεων γης. Επίσης είναι πόλη της σύντομης διαδρομής και φυσικά τα μέσα μεταφοράς εξυπηρετούν το σύνολο της πόλης. Βέβαια ο περιορισμός του ΙΧ δεν ισχύει στη περίπτωση μας, καθώς όλοι οι οδικοί άξονες σε ώρες αιχμής έχουν έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση (Δήμος Λαρισαίων, 2024). Παρά ταύτα, κατά την άποψή μου ανήκει και στη κατηγορία της γραμμικής πόλης. Παρατηρώντας την πολεοδομική της οργάνωση, είναι διακριτή η γραμμική συγκέντρωση εμπορικών δραστηριοτήτων κατά μήκος βασικών αρτηριών, από το κέντρο προς τον εξωαστικό ιστό, με ακτινωτή μορφή. Οι χρήσεις οι οποίες έχουν εγκατασταθεί εκτός των ορίων του οικισμού, ανήκουν κυρίως σε δραστηριότητες του δευτερογενή τομέα, οι οποίες απαιτούν μεγάλη έκταση. Ωστόσο, δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις, που διακρίνεται και η χρήση της κατοικίας, κυρίως με τον αυθαίρετο τρόπο.

Εν κατακλείδι, η Λάρισα είναι μια πόλη που κατά κύριο λόγο έχει αναπτυχθεί χωρίς την ιδιαίτερη συμβολή του πολεοδομικού σχεδιασμού. Το μεγαλύτερο μέρος των πολεοδομικών της ενοτήτων ήταν ήδη οικοδομημένο όταν εισήχθησαν στο σχέδιο πόλης. Η απουσία ενός ολοκληρωμένου πολεοδομικού σχεδιασμού ήταν εμφανής και οδήγησε στα κυκλοφοριακά, περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο οικισμός μέχρι και σήμερα. Βέβαια, τα τελευταία χρόνια έχει υλοποιηθεί ένας αριθμός έργων που έχει αλλάξει την μορφή της πόλης ως προς την οδική κυκλοφορία, κυρίως στον ιστορικό πυρήνα της και σε αρτηρίες. Ακόμη, τα πολεοδομικά σχέδια που έχουν συνταχθεί δίνουν μια ευκαιρία μέσα από σημειακές αναπλάσεις και μετεγκαταστάσεις μεγάλων υποδομών να αναδειχθεί και να αναβαθμιστεί περαιτέρω ενώ οι περιοχές επέκτασης σε συνδυασμό με τις παραπάνω παρεμβάσεις μπορούν να υποστηρίξουν πιθανή μελλοντική αύξηση του πληθυσμού, ώστε να αποφευχθεί το φαινόμενο της προαστιοποίησης που παρατηρείται τον τελευταίο καιρό. Ένα ακόμη πρόβλημα για το οποίο εμποδίζεται και η βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης, είναι η ρυμοτομία της. Η δομή που έχει αυτή τη στιγμή η Λάρισα είναι προκαθορισμένη και ήταν αδύνατο να βελτιωθεί αφού οι περισσότερες περιοχές δεν σχεδιάστηκαν εξ αρχής. Ο έγκαιρος και μακροπρόθεσμος σχεδιασμός λοιπόν επηρεάζει σημαντικά την εξέλιξη της πόλης. Η ελλιπής πολεοδομική πολιτική του 20^{ου} αιώνα οδήγησε στα σύγχρονα προβλήματα των ελληνικών πόλεων και της περίπτωσης μελέτης και τα οποία στο μεγαλύτερο ποσοστό δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν κυρίως λόγω του υπέρογκου κόστους ανακατασκευής. Είναι προφανές, πως οι πόλεις δεν μπορούν να ανοικοδομηθούν από την αρχή, γι' αυτό απαιτούν έναν συνδυασμό στοχευμένων παρεμβάσεων και στρατηγικού σχεδιασμού, ώστε να διασφαλιστεί η βιώσιμη ανάπτυξη της.

Βιβλιογραφία

Βλαστός, Θ., Μηλάκης, Δ., & Μπαρμπόπουλος, Ν. (2007). *Αναζητώντας τη Μορφή της Βιώσιμης Πόλης: Κριτική Προσέγγιση του Συμπαγούς Πολεοδομικού Μοντέλου*. ResearchGate. Προσβάσιμο από: https://www.researchgate.net/publication/341992189_Anazetontas_te_Morphe_tes_Biosimes_Poles_Kritike_Prosengise_tou_Sympagous_Poleodomikou_Montelou

Γερασίου Σ. (χ.έ.). *Η εξέλιξη της πόλης και της πολεοδομίας στην Ελληνιστική εποχή. 103*. Προσβάσιμο από: <https://www.archaiologia.gr/%ce%b1%cf%81%cf%87%ce%b5%ce%af%ce%bf-%cf%84%ce%b5%cf%85%cf%87%cf%8e%ce%bd/?fc=1142&is=1685>

Γοσποδίνη Α. (1996). *ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ*. Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας.

Δήμος Λαρισαίων. (2011). *Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2011-2014*. Δήμος Λαρισαίων. Προσβάσιμο από <https://www.larissa-dimos.gr/el/o-dimos/stratigikos-sxediasmos-dimou/item/52-stratigikos-sxediasmos>

Δήμος Λαρισαίων (2013) *Αίτηση για το Ευρωπαϊκό Βραβείο Πράσινης Πρωτεύουσας 2016*.

Δήμος Λαρισαίων, Λ. (2015α) *Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2015-2019 (ΣΧΕΔΙΟ)*, Δήμος Λαρισαίων. Προσβάσιμο από: <https://www.larissa.gov.gr/el/o-dimos/stratigikos-sxediasmos-dimou/item/52-stratigikos-sxediasmos> (τελευταία πρόσβαση : 26 October 2024).

Δήμος Λαρισαίων (2015β) *ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ Δ.Ε. ΛΑΡΙΣΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ Π.Ε. ΛΑΡΙΣΑΣ* -, Δήμος Λαρισαίων. Προσβάσιμο από: <https://www.larissa.gov.gr/el/> (Τελευταία πρόσβαση: 26 October 2024).

Δήμος Λαρισαίων. (2024). *Πρόταση Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΒΑΑ) του Δήμου Λαρισαίων για την Προγραμματική Περίοδο 2021—2027*. Προσβάσιμο από: <https://www.larissa-dimos.gr/el/o-dimos/stratigiki-viosimis-astikis-anaptyksis/item/376-stratigiki-viosimis-anaptyksis-2021-2027>

Διόρθωση και τροποποίηση του ΓΠΣ του Δήμου Λαρισαίων, νυν Δημοτικής Ενότητας Λάρισας, του Δήμου Λαρισαίων, Περιφερειακής Ενότητας Λάρισας. (2019). Προσβάσιμο από: <https://www.apdthest.gov.gr/site/%CE%99nformation/SXOOAP>

Καμπούρης Χ. (2014). *Η ΓΕΝΕΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΣΤΟΝ ΕΛΛΑΔΙΚΟ ΧΩΡΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΧΑΙΑΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΕΩΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΣΤΙΚΟΥΣ ΧΡΟΝΟΥΣ*. ΤΜΧΠΠΑ.

Καρύδης Δ. (2004). *Πρώιμη Τουρκοκρατία. Πόλη και χωριό στη πρώιμη τουρκοκρατία*. 65. Αρχαιολογία Online Προσβάσιμο από: <https://www.archaiologia.gr/%ce%b1%cf%81%cf%87%ce%b5%ce%af%ce%bf-%cf%84%ce%b5%cf%85%cf%87%cf%8e%ce%bd/?fc=1139&is=1649>

Κατσαβουνίδου, Γ. (2023). *Η ιστορία της πόλης από την αυγή του πολιτισμού έως τον 18ο αιώνα*. Προσβάσιμο από: <http://repository.kallipos.gr/handle/11419/9833>

Κιουσσοπούλου Τ. (2004). «*Η ΥΣΤΕΡΗ ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΠΟΛΗ*». 64. Αρχαιολογία Online. Προσβάσιμο από: <https://www.archaiologia.gr/%ce%b1%cf%81%cf%87%ce%b5%ce%af%ce%bf-%cf%84%ce%b5%cf%85%cf%87%cf%8e%ce%bd/?fc=1139&is=1649>

Κωστοβασίλης Β. (2021). *Τα οθωμανικά δημόσια κτήρια στον ελλαδικό χώρο κατά την πρώιμη οθωμανική περίοδο, 15ος – 16ος αι., και η επίδρασή τους στην εξέλιξη του αστικού ιστού* [Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο].

Λυτροκάπης, Γ., & Μανίκα, Σ. (2009). *Βιώσιμος αστικός σχεδιασμός στην πόλη της Λάρισας, Ασκήσεις επί χάρτου*. Α.Π.Θ.

Λάββας Γ. (1974). «Οικισμοί στην αρχαία Ελλάδα», Αθήνα σ. 16-29

Λαγόπουλος Α. (2012). *Ο συμβολισμός του χώρου της αρχαίας Ελλάδος*. Ακαδημία Αθηνών.

Λουγγής Τ. (1994). *Παραδείγματα έργων οδοποιίας στο Βυζάντιο* (6). Εταιρεία Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μελετών. Προσβάσιμο από: <https://helios-eie.ekt.gr/EIE/handle/10442/3770>

Λυτροκάπης Γ. και Μανίκα, Σ. (2009) *Προσεγγίσεις βιώσιμου πολεοδομικού σχεδιασμού: ασκήσεις επί χάρτου στη Λάρισα, ΙΚΕΕ/ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ-ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ*. Προσβάσιμο από: <http://ikee.lib.auth.gr/record/130601/?ln=el>.

Μακρυγιάννης Ν. (2019). 'Διαχρονική εξέλιξη του πολεοδομικού ιστού και διερεύνηση των χρήσεων γης με τη χρήση Συστημάτων Γεωγραφικών Πληροφοριών - Το παράδειγμα της Λάρισας'. Σχολή Θετικών επιστημών και τεχνολογίας, Λάρισα.

Μάτσκα, Α. Μ. (2012). *Η εξέλιξη του λόφου του Φρουρίου στη Λάρισα* [Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης]. Προσβάσιμο από: <http://ikee.lib.auth.gr/record/339800?ln=el>

Μήτος Β., Νικόλαος Αθ Παπαθεοδώρου, Γιάννης Μπόλης, Ιωάννα Κόγιου, Απόστολος Καλογιάννης, και Λάζαρος Αρσ Αρσενίου. 2018. *Η μνήμη της πόλης: Λάρισα: Κατοχή -*

Απελευθέρωση 1941-1944 Larissa. German occupation-Liberation, 1941-1944. Λάρισα: Δήμος Λαρισαίων.

Μονιούδη-Γαβαλά, Θ., (2016). *Η ελληνική πόλη από τον Ιππόδαμο στον Κλεάνθη*. Κάλλιπος. Προσβάσιμο από: <http://repository.kallipos.gr/handle/11419/2927>

Μουτσόπουλος Ν. (2004). «*Η ΠΡΩΙΜΗ ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΚΑΙ Η ΜΕΣΟΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΠΟΛΗ*». 64. Αρχαιολογία Online. Προσβάσιμο από: <https://www.archaiologia.gr/%ce%b1%cf%81%cf%87%ce%b5%ce%af%ce%bf-%cf%84%ce%b5%cf%85%cf%87%cf%8e%ce%bd/?fc=1139&is=1649>

Οικονόμου Δ., Σαρηγιάννης . Γ. και Σερράος Κ. (2004). *Πόλη και Χώρος από τον 20ό στον 21ο αιώνα – Τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό. Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.*

Παλιούγκας, Θ. (1996). *Η ΛΑΡΙΣΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑ 1423-1881: τόμος Α΄*. Έκδοση Δήμου Λάρισας.

Πολύζος Σ . (2015). *ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ* (1η). ΚΡΙΤΙΚΗ.

Σαρήγιαννης Μ. Γ. (2000). *Ιστορία της πόλης και της Πολεοδομίας Η αρχαία Πόλη* (2η). Ε.Μ.Π.

Σολιοπούλου Α. (2014). *Προσέγγιση των τάσεων εξέλιξης του πολεοδομικού ιστού των ελληνικών πόλεων*. Α.Π.Θ. Προσβάσιμο από: <http://ikee.lib.auth.gr/record/134592>

Σταθακόπουλος, Π. (1993). *Στοιχεία αστικής εξυγίανσης*. Γ. Δεδούσης.

Τσακόπουλος, Π. (1997). *Η Ελληνική Πολεοδομία τον 19ο αιώνα*. 65. Προσβάσιμο από: <https://www.archaiologia.gr/%ce%b1%cf%81%cf%87%ce%b5%ce%af%ce%bf-%cf%84%ce%b5%cf%85%cf%87%cf%8e%ce%bd/?fc=1139&is=1649>

Τσαντίλης, Κ. (2001). *Η ΕΠΙΔΙΩΞΗ ΤΗΣ ΑΞΙΟΒΙΩΤΗΣ ΠΟΛΗΣ Η περίπτωση της Λάρισας ποιοι στόχοι, με ποιους τρόπους ,για ποια πόλη*. Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας.

Τσαντίλης, Κ. (2013). *35 κομμάτια μνήμης και μάχης 1983-2011*.

Τσιντζου Λ. (2018). *Μορφές πόλεων και αστικός σχεδιασμός: Η αναζήτηση του μοντέλου της πόλης μέσα στην ιστορία* [ΑΠΘ ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ]. Προσβάσιμο από: <http://ikee.lib.auth.gr/record/301353/files/?ln=el>

Χατζηνικολάου Ε. (2015). *Η Γένεση και η Εξέλιξη των Οικίων με ΄Παστάδα΄ και ΄Προστάδα΄ ΄Υστερη Γεωμετρική και Αρχαϊκή Περίοδος*. Τμήμα Ιστορίας Αρχαιολογίας και κοινωνικής ανθρωπολογίας. Προσβάσιμο από: <https://ir.lib.uth.gr/xmlui/handle/11615/47801?locale-attribute=el>

Χριστοφοράκη, Α. (2020). *Δομές πόλεων: Μεταβολές και σταθμοί στην εξέλιξη πέντε ελληνικών πόλεων, 15ος – 20ος αι.* [Διδακτορική Διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ). Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών. Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας].

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

Ioannou B. & Serrao K. (2005). *The Present And The Future Of The Greek Urban Landscape*. ACADEMIA. Προσβάσιμο από: [https://www.academia.edu/104905025/The Present And The Future OfThe Greek Urban Landscape](https://www.academia.edu/104905025/The_Present_And_The_Future_OfThe_Greek_Urban_Landscape)

Hastaoglou-Martinidis, V., Kafkoulas, K., & Papamichos, N. (2007). *Urban modernization and national renaissance: Town planning in 19th century Greece: Planning*. Taylor & Francis Online. Προσβάσιμο από: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/02665439308725783>

Jabareen, Y. (2006). *Sustainable Urban Forms*. ResearchGate. Προσβάσιμο από: https://www.researchgate.net/publication/235360376_Sustainable_Urban_Forms

Jessen, J. (2018). *Guiding principles for urban development*. ARL International.

Milder, J. (2012). *Sustainable Urban Form*. Στο *Sustainable urban environments: An Ecosystem Approach*. Springer. Προσβάσιμο από: https://doi.org/10.1007/978-94-007-1294-2_10

Oikonomou, M. (2016). *The Greek urban block since the establishment of the Greek State in 19th century. A chronicle about morphology and urban form*. Προσβάσιμο από: <https://doi.org/10.7480/ijphs.2016.2.1250>

Publications Office of the European Union. (1990). *GREEN PAPER ON THE URBAN ENVIRONMENT: COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE COUNCIL AND PARLIAMENT* [Website]. European Union. Publications Office of the European Union. Προσβάσιμο από: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0e4b169c-91b8-4de0-9fed-ead286a4efb7/language-en>

Sposito, V. A. (2002). *Sustainability and Urban Containment*. *Environment Design Guide*, 1–10. Προσβάσιμο από: https://www.jstor.org/stable/26148377?searchText=Sustainability+and+Urban+Containment&searchUri=%2Faction%2FdoBasicSearch%3FQuery%3DSustainability%2Band%2BUrban%2BContainment%26so%3Drel&ab_segments=0%2Fbasic_search_gsv2%2Fcontrol&refreqid=fastly-default%3A49d35747fc633ff7c67b4da899a0ff4c&seq=1

Yiannakou, A. (1993). *The case of Greater Thessaloniki. Residential land development and urban land policy in Greece*. ResearchGate. Προσβάσιμο από: https://www.researchgate.net/publication/297279090_Residential_land_development_and_urban_land_policy_in_Greece_The_case_of_Greater_Thessaloniki

Yerolympos, A. (1996). *Urban Transformations in the Balkans (1820-1920) Aspects of Balkan Town Planning and the Remaking of Thessaloniki* [School of Architecture]. Προσβάσιμο από: https://www.academia.edu/32351502/Urban_Transformations_in_the_Balkans_1820_1920_Aspects_of_Balkan_Town_Planning_and_the_Remaking_of_Thessaloniki

Wang, R., & Ye, Y. (2004). *Eco-City Development in China*. *Ambio*, 33(6), 341–342. Προσβάσιμο από: https://www.jstor.org/stable/4315508?searchText=eco+city+in+china&searchUri=%252Faction%252FdoBasicSearch%253FQuery%253Deco%252Bcity%252Bin%252Bchina%2526so%253Drel&ab_segments=0%252Fbasic_search_gsv2%252Fcontrol&refreqid=fastly-default%253A0bce8bfe5f0e9b679185ac242c9760eb

Wolfram Hoepfner. (1997). «*Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΤΗΣ ΚΛΑΣΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ*». 63. Αρχαιολογία Online. Προσβάσιμο από: <https://www.archaiologia.gr/%ce%b1%cf%81%cf%87%ce%b5%ce%af%ce%bf-%cf%84%ce%b5%cf%85%cf%87%cf%8e%ce%bd/?fc=1139&is=1649>

