

Διπλωματική Εργασία:  
**Θεσσαλονίκη Νυκτός**

Επιβλέπων Καθηγητής: Αλέξιος Δέφνερ

Φοιτήτρια: Κλεονίκη Γκιουφή

Ιανουάριος 2012

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της διπλωματικής είναι να διερευνηθεί η εικόνα της πόλης όπως αποτυπώνεται από τους χρήστες της, ιδιαίτερα τις βραδινές ώρες που οι δραστηριότητες έρχονται σε αντίθεση με τις πρωινές, και να προκύψουν ερευνητικά ερωτήματα σχετικά με το σχεδιασμό μιας πόλης γενικότερα, αλλά και της Θεσσαλονίκης ειδικότερα. Το θέμα των βραδινών δραστηριοτήτων, της οικονομίας της νύχτας και της διαχείρισης του ελεύθερου χρόνου έχει ερευνηθεί σε αρκετά μεγάλο βαθμό στο εξωτερικό έτσι ώστε να υπολογίζεται στο σχεδιασμό του χώρου και τις κοινωνιοψυχολογικές διαστάσεις του. Παράμετροι που πρέπει να ληφθούν υπόψη είναι η εικόνα του κέντρου το βράδυ σε σχέση με την κίνηση, τα προβληματικά σημεία και τις λειτουργίες που επηρεάζουν το άμεσο περιβάλλον, δομημένο, φυσικό και κοινωνικό.

Η εικόνα αποτελεί σημαντικό παράγοντα της ταυτότητας της πόλης στο χώρο και το χρόνο, και διαμορφώνεται σε μεγάλο βαθμό από τις ατομικές και κοινωνικές δραστηριότητες. Οι ημερήσιες δραστηριότητες επεκτείνονται ή διακόπτονται το βράδυ, μεταβάλλοντας τις χρονικές διαστάσεις λειτουργίας της και δημιουργώντας ιδιαίτερους ρυθμούς εναλλαγής. Η μορφή αλλάζει και αποκαλύπτονται άγνωστες πτυχές της πόλης τη νύχτα.

Ως μελέτη περίπτωσης επιλέγεται η πόλη της Θεσσαλονίκης και συγκεκριμένα η εικόνα περιοχών του κέντρου στις οποίες παρατηρείται εναλλαγή, αλλά και σύγκρουση δραστηριοτήτων, στη διάρκεια της νύχτας. Το πρόβλημα εντοπίζεται στο ότι η πόλη παρουσιάζεται διαφορετική το πρωί από το βράδυ, οπότε συχνά προκύπτουν συγκρούσεις χρήσεων που αλλοιώνουν την εικόνα της.

Στο θεωρητικό τμήμα εξετάζονται κυρίως τα στοιχεία σύνθεσης της εικόνας της πόλης. Στην έρευνα πεδίου μελετώνται το δομημένο και κοινωνικό περιβάλλον και η χωροχρονική σύνδεση μεταξύ τους σε σημεία ενδιαφέροντος. Η μεθοδολογία βασίζεται στην επιτόπια παρατήρηση, τη φωτογραφική αποτύπωση και σχηματική ανάλυση των ημερήσιων και βραδινών δραστηριοτήτων, καθώς και των αντιθέσεων μεταξύ τους σε ενδεικτικές περιοχές του κέντρου.

Στόχος είναι τα στοιχεία που θα προκύψουν μέσα από αυτή την εικόνα να ληφθούν υπόψη στον πολεοδομικό σχεδιασμό μιας ενδεχόμενης χρονικής επέκτασης, αλλά και μίας χωρικής ανάδειξης του κέντρου της πόλης.

**Λέξεις κλειδιά:** Εικόνα πόλης, ημέρα, νύχτα, βραδινές δραστηριότητες, κέντρο

**ABSTRACT**

The purpose of this paper is to explore the city's image as portrayed by its users, especially the evening activities that contradict the morning ones, and arouse questions about city planning in general and Thessaloniki in particular. The theme of the evening activities, the economy of the night and the management of leisure has been investigated in a large extent, so as to be included in the design of space and its psychological and social dimensions. Parameters to be considered is the image of the city center during the evening in relation to traffic and functions that affect the built, natural and social environment.

The image is an important factor for the identity of the city in time and space, and is formed largely by individual and social activities. The daily activities are extended or withdrawn at night, altering the dimensions of operation and creating special rhythms. The format changes and reveals unknown aspects of the city at night. As a case study the selected city is Thessaloniki, Greece, and in particular the image of the center where there is alteration and collision of activities during the night. The problem is that the city is presented differently in the morning than in the evening, when conflicted uses arise often to alter its image.

The theoretical part deals mainly with the characteristics that compose the city image, whereas in the field study the built and social environment is examined, along with the spatial and temporal connection between the points of interest. The methodology is based on field observation, photographic representation and schematic analysis of daily and evening activities, and conflicts between them in indicated areas of the center. The objective is the information extracted from this research to be taken into account in urban planning for a possible time extension and a spatial enhancement of the city center.

**Key words:** City image, day, night, evening activities, city center

## ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΝΥΚΤΟΣ

### ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	5
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. Η ΕΙΚΟΝΑ ΠΟΛΗΣ</b>	
1.1 Εννοιολογικές προσεγγίσεις της εικόνας της πόλης.....	7
1.2 Η αναπαράσταση της εικόνας της πόλης.....	11
1.3 Τα στοιχεία της σύνθεσης της εικόνας της πόλης.....	17
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΟΙ ΒΡΑΔΙΝΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ</b>	
2.1 Ο χρονικός σχεδιασμός.....	22
2.2 Η οικονομία της νύχτας.....	29
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΚΕΝΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ</b>	
3.1 Η εικόνα του κέντρου της Θεσσαλονίκης.....	30
3.2 Το περίγραμμα και η φυσιογνωμία της Θεσσαλονίκης.....	35
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ</b>	
4.1 Περιοχές μελέτης.....	40
4.2 Διαγράμματα.....	60
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b> .....	62
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ</b>	
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Για την εκπόνηση της μεταπτυχιακής μου διατριβής, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Αλέξιο Δέφνερ για τις υποδείξεις του σε όλη την διάρκεια των διορθώσεων της εργασίας, καθώς επίσης και την οικογένεια μου για την θερμή τους υποστήριξη και συμπαράσταση.

Βόλος, Ιανουάριος 2012

Κλεονίκη Γκιουφή

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η πόλη είναι ένας χώρος που εξαρτάται από το αστικό και κοινωνικό περιβάλλον, τα αρχιτεκτονικά και μορφολογικά στοιχεία του δομημένου ιστού. Συνεπώς, η εικόνα της πόλης παρουσιάζεται διαφορετική ανάλογα με την τοπολογική της ταυτότητα αλλά και τα χαρακτηριστικά των μεμονωμένων χρηστών. Τα στοιχεία που απορρέουν μέσα από αυτές τις διαφοροποιήσεις μπορούν να φανούν χρήσιμα για τις διάφορες κατηγορίες χρηστών αλλά κυρίως για τους πολεοδόμους και τους σχεδιαστές με στόχο την καλύτερη αντίληψη και σχεδιασμό της πόλης. Στο θεωρητικό υπόβαθρο γίνονται αναφορές για τον ορισμό της εικόνας της πόλης, για τα χαρακτηριστικά από τα οποία εξαρτάται (ατομικά, περιβαλλοντικά) και για το πώς μπορεί να επηρεάσει τον πολεοδομικό σχεδιασμό.

Το θέμα των βραδινών δραστηριοτήτων, της οικονομίας της νύχτας και της διαχείρισης του ελεύθερου χρόνου έχει ερευνηθεί σε αρκετά μεγάλο βαθμό ώστε να υπολογίζεται στο σχεδιασμό του χώρου και τις κοινωνιοψυχολογικές διαστάσεις του. Παράμετροι που πρέπει να ληφθούν υπόψη είναι η εικόνα του κέντρου το βράδυ σε σχέση με την κίνηση, τα προβληματικά σημεία και τις λειτουργίες που επηρεάζουν το άμεσο περιβάλλον, δομημένο, φυσικό και κοινωνικό.

Με βάση την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης διαμορφώθηκαν ερωτηματολόγια που αφορούν τις βραδινές κυρίως δραστηριότητες αλλά και τη διαφορά στον τρόπο που βιώνεται ο χώρος του κέντρου από τους χρήστες του. Στόχος είναι τα στοιχεία που θα προκύψουν μέσα από αυτή την εικόνα να ληφθούν υπόψη στον πολεοδομικό σχεδιασμό μιας ενδεχόμενης χρονικής επέκτασης αλλά και χωρικής ανάδειξης του κέντρου της πόλης.

Το κέντρο μιας πόλης παίζει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη και το σχηματισμό της, αλλά παρουσιάζει και εξαιρετικό ενδιαφέρον γιατί συγκεντρώνει τις περισσότερες λειτουργίες και υπηρεσίες. Ιδιαίτερα, το κέντρο της Θεσσαλονίκης παρουσιάζει ογκοπλαστικό ενδιαφέρον με ζωτικά σημεία δραστηριοτήτων και κίνησης, ενώ από τα σημαντικότερα στοιχεία διαμόρφωσης της εικόνας του κέντρου είναι και το θαλάσσιο μέτωπο.

Όσον αφορά τη δομή της, η εργασία διαρθρώνεται σε τέσσερα κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά σε διάφορες θέσεις, ερμηνείες, τοποθετήσεις ως προς τον ορισμό της εικόνας της πόλης, στα στοιχεία που προσδιορίζουν τη φυσιογνωμία της και στα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του αστικού περιβάλλοντος.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύεται ο ελεύθερος χρόνος και οι επεκτάσεις στο σχεδιασμό της πόλης με έμφαση στις νυχτερινές δραστηριότητες και γενικότερα ότι αφορά την οικονομία της νύχτας.

Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται στον ιστορικό χώρο της Θεσσαλονίκης και στο κέντρο όπως διαμορφώνεται σήμερα. Ακόμη, επισημαίνεται ο μητροπολιτικός χαρακτήρας της πόλης και η σημερινή της ταυτότητα, οι λειτουργίες και οι δραστηριότητές της.

Στο τέταρτο κεφάλαιο ερευνούνται περιοχές, άξονες και σημεία που παρουσιάζουν ενδιαφέρον εναλλαγής δραστηριοτήτων και κίνησης την ημέρα και την νύχτα. Ακόμη, οι περιοχές αυτές συγκεντρώνουν μεγάλο αριθμό ατόμων, κατοίκων και επισκεπτών, λόγω της αρχιτεκτονικής τους ιδιαιτερότητας και πολιτιστικού ενδιαφέροντος.

Στο πέμπτο κεφάλαιο προτείνονται κάποιες ενδεικτικές λύσεις εφαρμογής στις περιοχές μελέτης και αναδεικνύονται κάποια γενικότερα συμπεράσματα για τα στοιχεία της εικόνας της πόλης και τις προεκτάσεις της στον σχεδιασμό του αστικού χώρου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΚΟΝΑ ΠΟΛΗΣ

### 1.1 Εννοιολογικές προσεγγίσεις

Ο όρος της «εικόνας» περιγράφει μια δομή του λόγου που αναφέρεται σε μια ομάδα αντικειμένων, και σε μια ομάδα φαινομένων σχετικά συγκεκριμένων. Η εικόνα της πόλης δεν είναι ένα άθροισμα συνειδησιακών καταστάσεων, είναι μια «διακριτική ομιλία». Μπορούμε να υποθέσουμε ότι οι πολεοδόμοι έχουν εικόνες της πόλης πολύ πιο σαφείς από του κοινού. Έτσι, πρέπει να αναρωτηθούμε αν η πολεοδομική πρακτική είναι συγκρίσιμη με την κατασκευή ενδυμάτων ή την παραγωγή κτιρίων. Και κάθε «γλώσσα» έχει την βάση της τελικά σε μια εμπειρία και σε μια πρακτική (Κοσμόπουλος, 1994).

Ως αστικό τόπο εννοούμε τον χώρο του «άστεως», τον χώρο της πόλης, όπου κυριαρχεί ο άνθρωπος με τα δημιουργήματά του, σε αντιδιαστολή με τον μη αστικό, το χώρο της υπαίθρου, όπου κυριαρχεί το φυσικό στοιχείο και όχι το ανθρωποποιητό. Με άλλα λόγια ο αστικός χώρος είναι αυτός στον οποίο επεμβαίνει ο άνθρωπος για να δημιουργήσει την πόλη του, τον τόπο του «κατοικείν» του με την ιδιαίτερη συμβολική σημασία του «υπάρχειν ανάμεσα στον ουρανό και στη γη». Ο αστικός χώρος περιλαμβάνει την «κατοικία» ως στοιχείο ανάμεσα στους αντιθετικούς πόλους «εντός-εκτός», «επάνω-κάτω», «εδώ-εκεί» κ.α. και εξασφαλίζει την ανάγκη επικοινωνίας του ανθρώπου σε πρακτικό, σε συναισθηματικό αλλά και σε ιδεολογικό επίπεδο, καθώς και την ανάγκη του «κατοικείν» σε ένα χώρο τον οποίο ο άνθρωπος έχει στην διάθεσή του για να εκφράσει τις ικανότητές του και να ολοκληρώσει την ύπαρξή του, να διασυνδέσει, να βελτιώσει το άτομό του και να το διευρύνει ως οντότητα διαχρονική.

Η διερεύνηση της έννοιας του τοπίου, τα τελευταία χρόνια, με το συνολικό περιεχόμενο των εντυπώσεων που παρέχουν όλες οι αισθήσεις και όχι μόνο η όραση, επιτρέπει στο σύνθετο πλέον τοπίο (εικονικό, ακουστικό, οσμητικό, κ.λ.π.) αλλά και στο πολιτισμικό τοπίο της μνήμης και της γνώσης, να θεωρείται εκφραστής αυτού του ιδιαίτερου χαρακτήρα. Αυτή η φυσιγνωμία, γνώμη που αποκομίζεται για την φύση μιας οντότητας, αποδίδεται στην περίπτωση της πόλης, ακριβώς στην οντότητά της ως “χώρα” ως τόπος με δικό του λόγο και μύθο, με πνευματικό δηλαδή και ψυχικό περιεχόμενο, με γλώσσα λογική και γλώσσα της ψυχής (Στεφάνου, 1999).

Από την αρχή, η αρχιτεκτονική υπήρξε το παιδί με δύο γονείς, τις παραμέτρους και τις εικόνες. Δυστυχώς για αυτή την μεταφορά, δεν μπορούν να αποκαλούνται αρσενικό και θηλυκό, αφού έχει σημειωθεί ότι οι παράμετροι είναι με κάθε τρόπο μηχανικές ή τεχνικές: ορισμένες από αυτές είναι εντελώς γήινες με ένα αρκετά θηλυκού είδους τρόπο και έχουν



εκφραστεί σε δομές εξ ολοκλήρου γυναικείες. Αντίθετα, οι εικόνες που έχει στο μυαλό του ως εμμονή ο αρχιτέκτονας σε καμία περίπτωση δεν υπήρξαν εξ' ολοκλήρου συναισθηματικές ή αρχετυπικές: ορισμένες από αυτές ήταν άκρως νοητικές και αφηρημένες και έχουν εκφραστεί σε δομές, όπως μια μαθηματική εξίσωση. Η μόνη ασφαλής γενίκευση είναι ότι ιστορικά οι αρχιτέκτονες έχουν δώσει πολύ λιγότερη προσοχή στις παραμέτρους από ότι θα έπρεπε να έχουν και υποτίθεται ότι είχαν, και ξεγελάστηκαν από ένα πολύ πιο σύνθετο σύνολο εικόνων από ό, τι είχαν αναγνωρίσει (Brett, 1970).

Η εικόνα εμφανίζεται σαν μια «συμβολική ενότητα». Η ύπαρξη της εικόνας της πόλης είναι μέρος ενός σημασιακού συνόλου και πολύπλοκου, και ειδικού (χωρικός προσανατολισμός). Η εικόνα της πόλης δεν είναι το σημαίνόμενο της λέξης πόλης (Eco, 1988), είναι η «έννοια» της πόλης που είναι το σημαίνόμενο του γλωσσολογικού σημαίνοντος, της λέξης «πόλη», (Barthes, 1964). Η εικόνα της πόλης δεν είναι ακόμη περισσότερο αυτό το γλωσσολογικό σημαίνον, μια «ακουστική» εικόνα, για παράδειγμα. Δεν είναι ούτε σημειακός φορέας, ούτε σημαίνόμενο ούτε καθαρό σημαίνον. Είναι δομημένη από κάποια σχέση ανάμεσα στο επίπεδο του σημαίνοντος και του σημαινομένου (Ledrut, 1973). Αυτό που κάνει την εικόνα της πόλης ένα σύμβολο ή μάλλον ένα συμβολικό σύμπλεγμα, και ακόμη ένα συμβολικό σύστημα, είναι ακριβώς ο τύπος της σχέσης που υπάρχει ανάμεσα στο επίπεδο του σημαίνοντος και του σημαινομένου. Η εικόνα της πόλης μπορεί να παρομοιαστεί με τον «μύθο» ή το «λογοτεχνικό έργο»: δεν είναι η απλή έκφραση ενός απλού σημαινομένου, άμεσου, είναι ένα σημείο που αυτό το ίδιο αποτελείται από σημαίνοντα και σημαινομένα. Αυτό εννοεί ότι υπάρχουν δύο επίπεδα σημασίας, και ότι στο πρώτο επίπεδο σημασίας (επίπεδο της καταδήλωσης) επιτίθεται ένα δεύτερο επίπεδο που παίρνει το πρώτο επίπεδο σαν επίπεδο έκφρασης. Η γενική εικόνα της πόλης δεν είναι παρά το σύνολο πολύ οργανωμένο, όλων αυτών των τμημάτων συγκεκριμένων «συνόλων» που αποβλέπουν να την εκφράσουν (Κοσμόπουλος, 1994).

Η εικόνα δεν πρέπει να αντιλαμβάνεται ως μια στενή οπτική αίσθηση, αλλά ως μια ευρύτερη οπτική. Δεν αναγνωρίζουμε την πόλη μόνο μέσα από τα μάτια μας και μέσω των μέσων ενημέρωσης: την χαρτογράφηση, την φωτογραφία, τον κινηματογράφο, την εικονικότητα. Ακόμα κι αν η υλική εικόνα (σχήμα οζύμωρο) υποτείνει πολλά από αυτά που ξέρουμε ή νομίζουμε πως ξέρουμε για τις πόλεις, ανατρέχουμε πάντα στην ψυχοσύνθεσή μας για να κατανοήσουμε και να αποκωδικοποιήσουμε τα εξωτερικά ερεθίσματα. Στρεφόμαστε, δηλαδή, όχι μόνο στις γνωστικές μας ικανότητες, αλλά και στην (ιδιωτική ή δημόσια) φαντασιακή εικόνα, στην οποία η μετά-εικόνα είναι μια εικόνα, αλλά δεν είναι πλέον μια εμπειρική, ένα επεξεργασμένο κομμάτι της γνώσης που θα ήταν πολύ δύσκολο να απομονωθεί από τις πιο αφηρημένες φόρμες της εικόνας, όπως η έννοια της μεταφοράς (Resina and Ingenschay, 2003).

Όπως αναφέρει και η Στεφάνου (1999), η εικόνα αποτελεί ένα πολύ σημαντικό στοιχείο για τη μορφή, αφού καθορίζει τη συγκεκριμένη ύπαρξή της, την ταυτότητά της, τη συγκεκριμένη φυσιογνωμία της, τις γραμμές που την εγγράφουν και την περιγράφουν στο χώρο και στο χρόνο, το τοπικό και το χρονικό περίγραμμά της, δηλαδή τον τόπο της (χώρο) και την μνήμη της (χρόνο).

Γι' αυτό η επιδιωκόμενη από όλους φυσιογνωμία, είτε προς διαφύλαξη είτε προς ανάδειξη, είναι εκείνη που αναφέρεται στην καλή γνώμη που σχηματίζουμε για μια πόλη και μας επιτρέπει να βιώνουμε μια σειρά από ποιότητες, μια γνώμη που εκφράζει μια σειρά ιδιότητες θετικές, ιδιότητες που συγκροτούν το καλό. Βέβαια, η κάθε εποχή έχει τις δικές της αντιλήψεις και διαμορφώνει τις δικές της θέσεις, όχι τόσο για αυτές καθ' αυτές τις ιδιότητες, όσο για τις μορφές ή τις δυνατότητες έκφρασής τους. Είναι δε γεγονός ότι επειδή ακριβώς η φυσιογνωμία των τόπων στηρίζεται στις ιδιαιτερότητες των κάθε είδους μορφημάτων που τους συγκροτούν (μορφημάτων χώρου, χρόνου και δράσεων ή συμπεριφορών) οι μορφές έκφρασης αυτών των ιδιοτήτων επηρεάζουν καθοριστικά την φυσιογνωμία κάθε τόπου σε κάθε εποχή (Στεφάνου, 1999).

Για τον καθένα που θέλει να είναι κάποιος, χρειάζεται μια ταυτότητα. Η ταυτότητα είναι ένα σύνθετο φαινόμενο, που αποκτάται μέσω της δράσης, της εμφάνισης και πάνω απ' όλα, της συμμετοχής. Η πόλη είναι η μεγάλη σκηνή, οι πολίτες είναι οι ηθοποιοί. Ο καθένας έχει ένα ρόλο να παίζει στο μεγάλο έργο της καθημερινής ζωής. Από αρχιτεκτονικής απόψεως, είναι σημαντικό ότι τα κτίρια θα πρέπει να προωθήσουν την ταυτότητα: αυτή είναι και η ατομικότητα του κάθε πολίτη. Θα πρέπει επίσης να προωθούν την κοινωνική συμμετοχή, την ευκαιρία για επικοινωνία σε κάθε επίπεδο, και έτσι να συμβάλουν προς την κατεύθυνση της αποτελεσματικής λειτουργίας της πόλης, και της κοινωνικής εκπαίδευσης του πολίτη. Όπως τα άτομα, έτσι και οι πόλεις θα πρέπει να έχουν χαρακτήρα και προσωπικότητα. Όπως και στα άτομα, η προσωπικότητα αποτελείται από διάφορα χαρακτηριστικά, ή αναγνωρίσιμα στοιχεία. Έτσι, μια πόλη που αποτελείται από δρόμους ίδιου πλάτους και από όμοια κτίρια, όπως ένα ύφασμα, δεν θα έχει χαρακτήρα, και οι κάτοικοι θα επηρεάζονται από αυτό (Crosby, 1965).

Σε αυτό το σημείο, η πόλη εκδηλώνεται ως μια ομάδα συνόλων, με διπλή μορφολογία (πρακτικό - λογική ή υλική, από τη μία πλευρά, ή κοινωνική, από την άλλη). Έχει έναν κώδικα λειτουργίας που επικεντρώνεται γύρω από συγκεκριμένα θεσμικά όργανα, όπως ο δήμος με τις υπηρεσίες του και τα προβλήματά του, με τα κυκλώματα των πληροφοριών, των δικτύων, τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων. Η κοινωνική δομή προβάλλεται σε αυτό το επίπεδο, αλλά αυτό δεν αποκλείει φαινόμενα μοναδικά για την πόλη, σε μια συγκεκριμένη πόλη, και για τις ποικίλες εκφάνσεις της αστικής ζωής. Παραδόξως, λαμβάνοντας αυτά τα δεδομένα, η πόλη αποτελείται από ακατοίκητους και μη

κατοικήσιμους ακόμη χώρους: δημόσια κτίρια, μνημεία, πλατείες, δρόμους, μεγάλα ή μικρά κενά. Είναι αλήθεια ότι το «κατοικήσιμο» δεν αποτελεί την πόλη και ότι αυτή δεν μπορεί να οριστεί από αυτή την απομονωμένη λειτουργία (Lefebvre, 1996).

Για τις αστικές περιοχές, ο Blessing (1960) πιστεύει ότι το σχέδιο της πόλης δεν βρίσκεται στα σχεδιαστήρια των αρχιτεκτόνων, αλλά στο μυαλό των ανθρώπων. Ο Lynch και οι άλλοι, προσπάθησαν να καθορίσουν τα φυσικά χαρακτηριστικά που επιλέγονται και που μπορούν να κληθούν από την μνήμη από έναν κάτοικο, σχετικά με το τοπικό, αστικό/κοινωνικό περιβάλλον.

Διάφορες μελέτες έχουν εκπονηθεί πάνω στο θέμα του Lynch. Για παράδειγμα, ο Appleyard προσπάθησε να καθορίσει ποιοι παράγοντες του αστικού σχεδίου είναι σημαντικοί για την επιτυχία υψηλότερων βαθμών εικονικότητας (imageability) ενώ κινούμαστε μέσα στην πόλη. Όταν ανακαλούμε συγκεκριμένα κτίρια, αφού διασχίσουμε το κέντρο της πόλης, πολλά στοιχεία αναφέρονται στο ρόλο του αστικού σχεδιασμού, όπως μέγεθος, σχήμα, επιφάνεια (Appleyard, 1969). Ενώ κυριαρχεί η οπτική αντίληψη, δεν είναι η μόνη που διαμορφώνει την εικόνα για την πόλη. Ο ήχος και η όσφρηση είναι εξίσου σημαντικά στη διαμόρφωση της εικόνας. Αυτές οι μελέτες προσπάθησαν όχι μόνο να καθορίσουν ποια χαρακτηριστικά αφαιρούνται από τον πραγματικό κόσμο, αλλά περισσότερο και ειδικότερα στην ανάπτυξη της αντίληψης, στο γιατί τα χαρακτηριστικά αυτά επιλέχθηκαν για να διαμορφώσουν τον νοητικό χάρτη κάποιου (Κοσμόπουλος, 1994).

Μελετώντας το μοντέρνο αστικό τοπίο βλέπουμε ότι οι νέες μορφές του κτισμένου χώρου προσπαθούν να επιβάλουν παντού όμοια νοήματα, εξαφανίζοντας τις τοπικές ιδιαιτερότητες και τα τοπικά περιγράμματα, και τελικά προβληματιζόμαστε για την δέσμευση της ελευθερίας όχι μόνο του ανθρώπου, αλλά ολόκληρων πολιτιστικών ομάδων που δέχονται μοιρολατρικά να τους επιβάλλονται ιδεολογία, συναισθήματα και συμπεριφορές. Σήμερα, οι πύργοι των μεγάλων εταιρειών, τα σήματα κυκλοφορίας, οι πλαστικές πινακίδες για διαφημίσεις, τα συνεδριακά κέντρα, οι αυτοκινητόδρομοι, τα προάστια, τα εμπορικά κέντρα, οι διεθνείς αλυσίδες γρήγορου φαγητού και πολλά άλλα στοιχεία δίνουν μορφές κτισμένου χώρου που είναι όμοιες στις περισσότερες πόλεις του κόσμου, ενώ οι τόποι της πολιτιστικής κληρονομιάς διαφυλάσσονται ως γκέτο, ως παράξενη ιδιομορφία μιας άλλης εποχής που διατηρείται στη μνήμη ανένταχτη τις πιο πολλές φορές στο σώμα της πόλης, ως θραύσματα που δεν μπορούν να δημιουργήσουν μια ενιαία οπτική αίσθηση, ένα αρμονικό όλον (Στεφάνου, 1999).

## 1.2 Αναπαράσταση εικόνας πόλης

Η μελέτη πάνω στα περιγράμματα της εικόνας του τόπου αποκάλυψε ότι η απλή περιγραφή των μορφών είναι ένα απαραίτητο πρώτο στάδιο για την κατανόησή τους, το νόημά τους, την ερμηνεία τους και το άνοιγμα σχέσεων μαζί τους. Ανακάλυψε όμως και λεπτότερα, υψηλότερα, πληρέστερα επίπεδα περιγραφής, πιο ποιοτικά, που συγκεκριμενοποιούν ευρύτερα, πληρέστερα, τη γνώση μας διευρύνοντας τα όριά της. Πλησιάσαμε έτσι, ένα είδος περιγραφής που ερευνά τα περιγράμματα των μορφών ως πεδία συνύπαρξης αντιθετικών ιδιοτήτων, πρακτικής, συναισθηματικής και ιδεολογικής τάξης. Εδώ, θέλουμε, συνεχίζοντας την προσπάθεια, να δείξουμε ακριβώς τη δυνατότητα εξόδου από την απλή περιγραφή της υλικής τους υπόστασης, και το άνοιγμα νέων όψεων, νέου βλέμματος και θεώρησης που αντιμετωπίζει τα περιγράμματα ως τόπους συνύπαρξης, συμφιλίωσης και σύμπλεξης των αντιθετικών εντάσεων, αλλά και διακρίνει την αναγκαιότητα παρατήρησης και μελέτης των συμπληρωματικών αντιθέσεων. Αυτή η επεξεργασία της δυαδικής συνεργασίας ελπίζουμε ότι μπορεί να περικλείσει και να οδηγήσει σε πληρέστερη αισθητική απόδοση, ερμηνεία και νόημα (Στεφάνου, 1999).

Ο Lefebvre (1996) σημειώνει ότι δεν πρέπει να ξεχνάμε τις διαστάσεις. Η πόλη έχει μια συμβολική διάσταση: μνημεία, αλλά και κενά, πλατείες και λεωφόρους, που συμβολίζουν τον κόσμο, την κοινωνία, ή απλά το κράτος. Έχει παραδειγματική διάσταση: αυτό συνεπάγεται και δείχνει τις αντιθέσεις, το εσωτερικό και το εξωτερικό, το κέντρο και την περιφέρεια, την ολοκληρωμένη και μη ολοκληρωμένη αστική κοινωνία. Τέλος, διαθέτει επίσης την συνταγματική διάσταση: η σύνδεση των στοιχείων, η άρθρωση των ισοτοπίων και ετεροτοπίων).

Η εικόνα έχει συγχρόνως μια πλευρά σημασιολογική και μια σημαίνουσα. Η εικόνα της πόλης δεν είναι η έννοια της πόλης, που σημαίνει η λέξη «πόλη» και που αποσαφηνίζεται σε μια συνταγματική αλυσίδα, είναι η ίδια η παράσταση της πόλης. Είναι το νόημα ενός άμεσου «λεχθέντος».

Η εικόνα της πόλης εκφράζει λιγότερο την πόλη απ' ό,τι αυτή καθαυτή η σφαιρική σχέση του ανθρώπου με την πόλη. Η συμβολικότητα της πόλης, όπως αυτή συγκροτείται στην εικόνα της πόλης, δεν παραπέμπει σε ένα, και μόνον ένα, «κλειδί» εξωτερικό αυτής της εικόνας ή αυτών των εικόνων. Αυτό που θέλει να πει ο λόγος της πόλης, το λέει μόνος του, ακόμα και αν αυτό δεν φαίνεται παρά μόνο στο επίπεδο της συνεκδοχής. Φαίνεται πως η ίδια η εικόνα είναι το νόημα της πόλης και του λόγου πάνω στην πόλη (Κοσμόπουλος, 1994).

Οι στατιστικές δείχνουν ότι το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού κατοικεί σε μικρές ή μεγάλες μητροπόλεις, δηλαδή σε γεωγραφικές περιοχές που θα ονομάζαμε πόλη. Επειδή το

πλαίσιο της πόλης αποτελεί ένα πολύπλοκο κατασκευασμένο περιβάλλον που προκαλεί διαφορούμενες αντιδράσεις, κίνησε το ενδιαφέρον των περιβαλλοντικών ψυχολόγων. Οι μελέτες της συμπεριφοράς των ανθρώπων στην πόλη έδειξαν ότι η διαβίωση στην πόλη συνεπάγεται κάποιο κοινωνικό κόστος, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν υπάρχουν και θετικές ψυχοκοινωνικές πλευρές. Βασική μελέτη για τα θετικά στοιχεία της ζωής στην πόλη αποτελεί το βιβλίο της Jacobs (1961), η οποία αναλύει το σημαντικό ρόλο που παίζουν οι τυχαίες κοινωνικές επαφές στη ζωή των ανθρώπων της πόλης. περιγράφει και αναλύει τα γεωγραφικά σημεία (πλατείες, πεζοδρόμους, εμπορικά κέντρα) στα οποία εκτυλίσσονται οι κοινωνικές σχέσεις. Όσον αφορά την ερμηνεία που δόθηκε για την συμπεριφορά στην πόλη, προτάθηκαν ποικίλες ερμηνείες. Οι σημαντικότερες θεωρίες ερμηνείας της συμπεριφοράς που εκδηλώνεται στην πόλη είναι της υπερφόρτισης ερεθισμών, του περιβαλλοντικού στρες, του συμπεριφορικού περιορισμού και της υπερσετέλεχωσης περιβάλλοντος.

Η Jacobs (1961) δίνει στο βιβλίο της μιαν ανάλυση του σημαντικού ψυχοκοινωνικού ρόλου που παίζουν οι τυχαίες κοινωνικές επαφές στη ζωή των ανθρώπων της πόλης. ωστόσο, επισήμανε ότι μεγάλο μέρος της ζωτικής κοινωνικής ζωής του κέντρου της πόλης συμβαίνει σε δημόσια, ανοιχτά πλαίσια που αρχικά είχαν σχεδιαστεί για άλλες λειτουργίες. Τα πεζοδρόμια π.χ. προσφέρουν ένα από τα περισσότερο χρησιμοποιούμενα πλαίσια για την κοινωνική ζωή των κατοίκων των πόλεων, και η Jacobs περιγράφει τις διαρκείς και ποικίλες χρήσεις τους κατά την διάρκεια μιας τυπικής μέρας σαν ένα «μπαλέτο» όπου οι «χορευτές» ενισχύουν ο ένας τον άλλο και δημιουργούν ένα ενοποιημένο κοινωνικό όλο (Συγκολλίτου, 1997).

Ο Κοσμόπουλος (1994) υποστηρίζει ότι η εικόνα της πόλης είναι, σαν την εικόνα του σώματος, ένα σχήμα αναγκαίο για την σύνδεση με τον κόσμο, και τις διαταραχές της συμπεριφοράς. Μπορούμε εύκολα να σκεφτούμε ότι συμβαίνει το ίδιο και με την εικόνα της πόλης. Παράδειγμα οι τροποποιήσεις σε μονόδρομους, πεζόδρομους ή νέες διανοίξεις δρόμων. Είναι εν τούτοις φανερό ότι η έννοια του περιβάλλοντος εισάγει ένα περιοριστικό στοιχείο στην εικόνα της πόλης, ότι οι χωρικές συμπεριφορές δεν εξαντλούν τις πρακτικές του χώρου, και ότι η προσαρμογή δεν είναι η ολότητα της αντίληψης.

Οι εικόνες της πόλης, όταν είναι συλλογική πραγματικότητα παίζουν ένα ρόλο στις πρακτικές διαμέσου των οποίων η πόλη σχηματίζεται, αλλάζει, εξελίσσεται ή συντηρείται, αποκρυσταλλώνεται ή συντηρεί τον εαυτό της. Είναι απαραίτητο να δημιουργηθεί μια γέφυρα ανάμεσα στα αντίληπτικά σχήματα της αντίληψης του χώρου και των πολεοδομικών μοντέλων που αμφισβητούν, ή αγνοούν την ύπαρξη διαφόρων συστημάτων σημασιών (κοινωνικών, μυθικών, θρησκευτικών, κ.τ.λ.), που οπωσδήποτε επηρεάζουν και διαμορφώνουν την συμπεριφορά των χρηστών του αστικού χώρου (Κοσμόπουλος, 1994).

Στην πραγματικότητα, η σημειολογική ανάλυση πρέπει να διακρίνει μεταξύ πολλαπλών επιπέδων και διαστάσεων. Υπάρχει η έκφραση της πόλης: ό, τι συμβαίνει και λαμβάνει χώρα στο δρόμο, στις πλατείες, στα κενά, τι συμβαίνει εκεί. Υπάρχει η γλώσσα της πόλης: ιδιαιτερότητες που ισχύουν σε κάθε πόλη που εκφράζονται σε ομιλίες, χειρονομίες, τα είδη ένδυσης, σύμφωνα με τα λόγια και τη χρήση των λέξεων από τους κατοίκους. Υπάρχει η αστική γλώσσα, η οποία μπορεί να θεωρηθεί ως η γλώσσα της χροιάς, ένα δευτερεύον σύστημα και τα παράγωγα εντός του. Τέλος, υπάρχει και η γραφή της πόλης: αυτό που είναι χαραγμένο και γραμμένο στους τοίχους της, στη διαμόρφωση των θέσεων και τις διασυνδέσεις τους, εν συντομία, η χρήση του χρόνου στην πόλη από τους κατοίκους της (Lefebvre, 1996).

Αυτό που χαρακτηρίζει την πόλη και επομένως τον αστικό τόπο είναι το πλήθος και η πολυπλοκότητα των λειτουργιών που έρχεται να ικανοποιήσει. Είναι ακόμη το σύνολο των στοιχείων που εμφανίζει: ιδεολογικών, οικονομικών, πολιτιστικών, κ.α. τα στοιχεία αυτά δημιουργούνται και παράγονται μέσα από μια διαδικασία ανταλλαγής, επικοινωνίας που η ίδια η πόλη επιτρέπει.

Εδώ αξίζει να σταθεί κανείς στην έννοια αυτή που ονομάζουμε «χαρακτήρα». Ο χαρακτήρας χαράσσεται, εντυπώνεται και εντυπώνει την μορφή, συνίσταται δε στα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά στοιχεία με τα οποία η οποιαδήποτε μορφή εμφανίζεται, συμπεριφέρεται και, αφού γίνει αντιληπτή, σημασιοδοτείται πρακτικά, συναισθηματικά ή νοηματικά. Αυτή η σημασιοδότηση είναι μια γνώμη, μια κρίση πολύ σημαντική για την εξέλιξη του ανθρώπου, αφού μέσα απ' αυτήν ανακαλύπτει την δική του προσωπική σχέση με το χώρο του και συνδέεται με τις άλλες μορφές. Κάθε κρίση μας συνδέει ή μας διαχωρίζει από τα αντικείμενα. Ο χώρος γίνεται τόπος με ιδιαίτερο χαρακτήρα για τον οποίο τα άτομα έχουν μια γνώμη και με τον οποίο αναπτύσσουν μία σχέση. Ο τόπος, έτσι, αποκτά γι' αυτά μια ιδιαίτερη οντότητα, μια φυσιογνωμία με την οποία συναλλάσσονται, συνομιλούν, συνδιαλέγονται, συμμετέχουν στο παιχνίδι της ύπαρξης (Στεφάνου, 1999).

Ο Lynch (1960) αναφέρει ότι κοιτάζοντας τις πόλεις μπορεί να δώσει μια ιδιαίτερη ευχαρίστηση, όσο κοινός τόπος μπορεί να είναι το θέαμα. Σαν ένα κομμάτι της αρχιτεκτονικής, η πόλη είναι μια κατασκευή στο χώρο, αλλά σε μια μεγάλη κλίμακα. Αντιληπτή μόνο κατά τη διάρκεια των μεγάλων ανοιγμάτων του χρόνου. Σε κάθε στιγμή, υπάρχουν περισσότερα από αυτά που το μάτι μπορεί να δει, πάνω από αυτά που το αυτί μπορεί να ακούσει, μια ρύθμιση ή μια αίσθηση προς εξερεύνηση. Τίποτα δεν αντιλαμβάνεται από μόνο του, αλλά πάντα σε σχέση με τον περιβάλλοντα χώρο, τις ακολουθίες των γεγονότων που οδηγούν σε αυτό, την μνήμη και τις εμπειρίες του παρελθόντος. Κάθε πολίτης έχει από καιρό συνδέσεις με κάποιο μέρος της πόλης του, και η εικόνα του είναι εμποτισμένη με αναμνήσεις και νοήματα.

Στην εικόνα του περιβάλλοντος, κατά τον Lynch, η ανάλυση μπορεί να διακρίνει τρεις συντελεστές, όπως την «αναγνωσιμότητα», τη «δομή», και τη «σημασία». Οι όροι είναι χωρισμένοι μόνο για λόγους μελέτης. Στην πραγματικότητα είναι αδιαίρετοι. Μια εικόνα, για να μπορεί να είναι χρήσιμη, πρέπει να έχει ταυτότητα, δηλαδή να διακρίνεται από ό, τι την περιβάλλει και να είναι αναγνωρίσιμη σαν μεμονωμένη ολότητα. Κατά δεύτερο λόγο, πρέπει να εμφανίζει μια σαφή χωρική σχέση, του αντικειμένου με τον παρατηρητή και τα άλλα αντικείμενα. Τέλος, το αντικείμενο πρέπει να έχει για τον παρατηρητή μια σημασία πρακτική ή συναισθηματική. Η σημασία είναι επίσης μια σχέση, αλλά διαφορετική από τη χωρική ή τη φυσική θέση.

Η «νοητική εικόνα», η αντιληπτική μνήμη ενός τόπου αποτελεί μια σημαντική αξία. Η «αναγνωσιμότητα» της πόλης –όρος Lynch- στηρίζεται κυρίως στην ευκολία με την οποία τα μέρη της εικόνας του περιβάλλοντος μπορούν να αναγνωρισθούν και να οργανωθούν κατά ένα σχήμα. Δηλαδή, μια ευανάγνωστη πόλη είναι εκείνη που τα μέρη της, δηλαδή οι συνοικίες της, τα μνημεία της, οι οδικές αρτηρίες της εύκολα αναγνωρίζονται σε ένα γενικό σχήμα μέσα στο οποίο ο άνθρωπος εύκολα προσανατολίζεται. Εξάλλου, ο προσανατολισμός στο χώρο είναι μαζί με την αναγνωσιμότητα δύο από τις σημαντικότερες ιδιότητες του χώρου κατά τον μετασχηματισμό του σε συγκεκριμένο «τόπο» (Στεφάνου, 1999).

Σύμφωνα με τον Lynch, η αναγνωσιμότητα είναι ουσιαστικά η ευκολία με την οποία οι άνθρωποι κατανοούν τη διάταξη ενός τόπου. Ο Lynch καθόρισε μια μέθοδο ανάλυσης αναγνωσιμότητας που βασίζεται σε πέντε στοιχεία: τις διαδρομές, τις άκρες, τις περιοχές, τους κόμβους και τα ορόσημα. Καθόρισε αυτά τα στοιχεία ως τους 5 τύπους φυσικής μορφής: τα μονοπάτια, τα άκρα, συνοικίες, τους κόμβους και τα ορόσημα. Συγκεκριμένα:

-Μονοπάτια - Γνώριμες διαδρομές που ακολουθούνται, τα κανάλια κατά μήκος του οποίου ο παρατηρητής κινείται συνήθως, περιστασιακά, ή δυνητικά, όπως είναι οι δρόμοι, τα πεζοδρόμια, οι γραμμές διέλευσης.

-Άκρα - Διαχωριστικές γραμμές μεταξύ συνοικιών, τα γραμμικά στοιχεία που δεν χρησιμοποιούνται ή θεωρούνται ως μονοπάτια από τον παρατηρητή. Πρόκειται για τα όρια μεταξύ των δύο φάσεων, τα γραμμικά διαλείμματα στην συνέχεια, οι ακτές, οι γωνίες των τοίχων.

-Συνοικίες - Περιοχές που θεωρούνται ότι διαθέτουν εσωτερική ομοιογένεια, μεσαίου ή μεγάλου μεγέθους τμήματα της πόλης, δύο διαστάσεων, στα οποία ο παρατηρητής εισέρχεται σε αυτά, και τα οποία αναγνωρίζονται ως ορισμένα με κοινό χαρακτήρα εντοπισμού, όπως οι περιφερειακές περιοχές του κέντρου, οι οργανωμένες βιομηχανικές περιοχές, τα προάστια, οι πανεπιστημιούπολεις.

-Κόμβους - Κέντρα έλξης σε σημεία στρατηγικών θέσεων στην πόλη στην οποία ένας παρατηρητής μπορεί να εισέλθει. Οι κόμβους μπορεί να είναι απλά χώροι

συγκεντρώσεων, οι οποίοι αποκτούν τη σημασία τους από το να είναι η συμπύκνωση ορισμένων χαρακτήρων σωματικής χρήσεως, ως μια γωνιά του δρόμου, ένα στέκι ή μία κλειστή πλατεία, χώροι διακοπής των μεταφορών, μια διασταύρωση ή σύγκλιση μονοπατιών, στιγμές μετάβασης από μία δομή σε μια άλλη.

-Ορόσημα - Σημεία αναφοράς που στην περίπτωση αυτή ο παρατηρητής δεν εισέρχεται στο εσωτερικό τους, είναι εξωτερικά. Συνήθως πρόκειται για ένα μάλλον απλό φυσικό αντικείμενο, που εξυπηρετεί κάποιον στον προσανατολισμό του, ένα κτίριο, μια επιγραφή, ένα κατάστημα, ή ένα βουνό.

Όλα αυτά τα στοιχεία τα αντιλαμβανόμαστε με το περίγραμμα –έχουν σαφή όρια- με τον τόνο τους (φως, σκιά), με το χρώμα τους και με το συγκεκριμένο υλικό τους. Απ' όλα αυτά, το περίγραμμα είναι το πιο χαρακτηριστικό, το πιο συγκεκριμένο και ιδιαίτερο γνώρισμα της εικόνας. Δηλαδή, μπορεί πολλοί τόποι να έχουν το ίδιο χρώμα, τον ίδιο τόνο ή ακόμη το ίδιο υλικό, αλλά να έχουν διαφορετικό περίγραμμα. Όλα τα άλλα στοιχεία είναι σαν να «γεμίζουν» το περίγραμμα. Το περίγραμμα αποτελεί το ιδιαίτον χαρακτηριστικό της συγκεκριμένης εικόνας. Είναι το προφίλ της, το ουσιαστικό γνώρισμά της. Διερευνώντας το αποκτά κανείς γνώση των στοιχείων του. Τα στοιχεία δεμένα σε ένα «σχήμα» είναι ευκολότερο να συγκροτηθούν σε μια «νοητική εικόνα». Στο περίγραμμα υπάρχει εκτύλιξη σε γραμμική σειρά των μορφικών ορίων. Η περιπέτεια της γραμμής του περιγράμματος διηγείται την ίδια την περιπέτεια της εξέλιξης της μορφής (Στεφάνου, 1999).

Πόλεις με μια ποικιλία από σκηνές δρόμου, το πλάτος του δρόμου, το ύψος των κτιρίων και την λειτουργία τους, ακόμη και όταν δεν είναι καλαίσθητα, αποτελούν πηγή χαράς και υπερηφάνειας για τους κατοίκους τους. Επειδή έχουν ταυτότητα. Περιέχουν αναγνωρίσιμα στοιχεία, τους πύργους, τις πλατείες, τους θόλους και τα καμπαναριά που συλλαμβάνονται άμεσα, τα οποία λειτουργούν ως ορόσημα, και τα οποία βοηθούν να διαφοροποιηθούν τα μέρη της πόλης. Οι πόλεις που δρουν με αυτό τον τρόπο είναι σχεδόν πάντα παλιές πόλεις, όπου ο προσδιορισμός τους αντανακλάται στα κτίρια όλα αυτά τα χρόνια. Οι νέες πόλεις, λόγω της κατασκευής τους, και τον διαχωρισμό των λειτουργιών τους, έχουν έλλειψη αναγνωρίσιμων στοιχείων. Στις παλιές πόλεις όλα συγκεντρώνονται μαζί: κατοικίες, καταστήματα, γραφεία, εργαστήρια είναι όλα στον ίδιο δρόμο, συχνά στο ίδιο κτίριο. Αυτό συμβάλλει στην ενότητα και στην πολυμορφία, στην πολυπλοκότητα που είναι η ουσία της ζωής για τις πόλεις. Μόλις οι λειτουργίες διαχωριστούν, η πόλη χάνει την ιδιαιτερότητά της (Crosby, 1965).

Η μελέτη της φυσιογνωμίας με τον παραπάνω τρόπο μας οδηγεί να ξεπεράσουμε την αντίληψη ότι τα κτίσματα αποτελούν απλώς κελύφη των λειτουργιών για τις οποίες σχεδιάζονται, και επιπλέον να κατανοήσουμε ότι αποτελούν κάτι πολύ ευρύτερο, διαδραματίζουν πολύπλευρους ρόλους τους οποίους ανακαλύπτουμε κάθε φορά με το



ενδιαφέρον μας και την συμμετοχή μας στη διαδικασία αυτού του τεράστιου γίνεσθαι που λέγεται πόλις. Είναι λοιπόν βέβαιο ότι η διαπίστωση της φυσιογνωμίας ως συγκεκριμένης οντότητας, συγκεκριμένης ιδιαιτερότητας με ορισμένη ταυτότητα, γίνεται πάντα μέσα από την αντίληψη-κατανόηση όλων των μορφών έκφρασης της πόλης και τελικά την ερμηνεία των στοιχείων εκείνων που θεωρούμε σημαντικά για την σχέση μας, τη διασύνδεσή μας με τον τόπο, την πόλη. Έτσι, οντοποιούμε την πόλη, αφού της προσδίδουμε σημασίες, αλλά και μας οντοποιεί, αφού ανακαλύπτουμε τον εαυτό μας συνδιαλεγόμενο μαζί της. Ο τόπος δεν μας είναι λοιπόν αδιάφορος, αλλά αποτελεί στοιχείο με το οποίο είμαστε συνδεδεμένοι μέσα από τις γνώμες μας, τις κρίσεις μας, τα συναισθήματά μας και τις πράξεις μας (Στεφάνου, 1999).

Οι σκέψεις για την πόλη είναι να διατηρηθούν οι συγκρουόμενες πλευρές της: περιορισμοί και δυνατότητες, ηρεμία και βία, συγκεντρώσεις και μοναξιά, συγκεντρώσεις και διαχωρισμός, ασήμαντο και ποιητικό, λειτουργικότητα και έκπληξη του αυτοσχεδιασμού. Η διαλεκτική του αστικού δεν μπορεί να περιοριστεί στην αντίθεση κέντρο-περιφέρεια, αν και αυτό συνεπάγεται και το περιέχει. Η σκέψη της πόλης κινείται προς τη σκέψη του κόσμου, θεωρείται ως μια σχέση με τον κόσμο (Lefebvre, 1996).

Θα μπορούσε κανείς να παράγει κατά συνέπεια το αξίωμα ότι μια πόλη, ή ένα τμήμα μιας πόλης, δεν εξαρτάται από το μέγεθος του, αλλά από την ρύθμισή του. Δεδομένης κάθε δυνατής λειτουργίας, η πόλη θα δημιουργηθεί και θα συντηρηθεί. Λαμβάνοντας υπόψη μόνο μία λειτουργία η οποία αναπόφευκτα θα αποσυντεθεί, λόγω της εξάπλωσης προς τα νέα προάστια. Μια πόλη πρέπει να είναι σε θέση να αναπλαστεί, να θεραπεύσει τον δικό της ιστό, να διατηρήσει τις αξίες της, έτσι ώστε να παραμένει σταθερά οικονομική για την ανοικοδόμηση και την ανανέωση των κτιρίων της. Αυτό είναι εν μέρει ένα πρόβλημα της οικονομίας, εν μέρει της πολιτικής, εν μέρει, της αρχιτεκτονικής (Crosby, 1965) .

### 1.3 Στοιχεία σύνθεσης της εικόνας

Δεν είναι οι παραγωγοί του πολεοδομικού λόγου που μας ενδιαφέρουν αλλά οι κάτοικοι της πόλης: αυτοί που ζουν σ' αυτή και ζουν απ' αυτήν. Το αντικείμενο της έρευνας δεν είναι το «σύστημα πολεοδομίας» όπως φαίνεται μέσα στον λόγο των «κατασκευαστών» της πολεοδομίας αλλά η δομή των αστικών σημασιών σ' αυτούς που χρησιμοποιούν την πόλη. Γίνεται ολοένα και πιο έκδηλο το ότι, το πώς ο άνθρωπος αντιλαμβάνεται το περιβάλλον του είναι τόσο σημαντικό όσο και το να κατανοήσει το περιβάλλον του είναι τόσο σημαντικό όσο και το να κατανοήσει το περιβάλλον, κι ίσως όσο το περιβάλλον το ίδιο. Αποφάσεις που παίρνονται σχετικά με το περιβάλλον μπορεί να είναι προσπάθειες ώστε να μετατρέψουμε το περιβάλλον μας σε μια μορφή πιο κοντινή στην ιδανική εικόνα γι' αυτό. (Κοσμόπουλος, 1994).

Ο άνθρωπος σχετίζεται με το αστικό του περιβάλλον κυρίως μέσα από παράγοντες που εμπεριέχουν την τοποθεσία και το νόημα. Αυτό είναι ιδιαίτερα εμφανές στην περίπτωση των διαδρομών, όπου οι παράγοντες της τοποθεσίας είναι οι πλέον σημαντικοί, και στις περιοχές, όπου τα συστατικά του νοήματος είναι τα πλέον χρησιμοποιημένα. Ακόμη περισσότερο, μια ανάλυση αυτών των στοιχείων αποκάλυψε ότι μια αυστηρά φυσική πόλη σπάνια αντιλαμβάνεται από τους κατοίκους της. Αντιθέτως, η πόλη αντιλαμβάνεται ως μια σειρά από συνθετικές σχέσεις που περιλαμβάνουν το άτομο ως έναν κάτοικο και όχι απλά ως έναν αρχιτεκτονικό κριτή. Η πλειοψηφία των κατοίκων παραείναι ευαίσθητη στο αστικό περιβάλλον και στερείται προσωπικών δεσμών σε διάφορες τοποθεσίες. Η τεχνική προχωράει ένα βήμα παραπέρα στην κατανόηση των σύνθετων αντιληπτικών συστημάτων που χρησιμοποιεί το άτομο για να σχετίσει και να προσδιορίσει το φυσικό και πολιτιστικό του περιβάλλον (Broadbent, Bunt and Llorens, 1980) .

Δεν θα πρέπει δηλαδή να θεωρήσουμε την πόλη απλώς ως ένα αντικείμενο, αλλά ως υποκείμενο που γίνεται αντιληπτό, βιώνεται και κατανοείται από το ίδιο της το περιεχόμενο, τους κατοίκους της. Πέρα από την ευκολία διακίνησης, που μπορούμε να έχουμε σε κάποιον τόπο όταν είναι καθαρή η εικόνα του, και την άνεση που νιώθουμε τότε σ' αυτόν, έχουμε και ένα ευρύτερο πλαίσιο αναφοράς. Μπορούμε να οργανώσουμε τις δραστηριότητές μας, τη γνώση μας, τις πεποιθήσεις μας, δηλαδή να δημιουργήσουμε και να ταξινομήσουμε ένα σύνολο πληροφοριών ως βάση, για να οργανώσουμε άλλα στοιχεία που παρέχουν ευρύτερη πληροφόρηση. Μια σίγουρη εικόνα ενός τόπου δίνει το πρώτο υλικό από σύμβολα και συλλογικές μνήμες που μπορεί να χρησιμοποιηθούν για την κοινωνική επικοινωνία διαφόρων ομάδων ανθρώπων. Η συναισθηματική ασφάλεια που προκύπτει εξασφαλίζει στο άτομο τη

δυνατότητα καλύτερης επικοινωνίας με τον εαυτό του και τον κόσμο γύρω του και αυξάνει τη δυνατότητα για μια ισχυρή ανθρώπινη εμπειρία (Στεφάνου, 1999).

Η ανάλυση των αστικών φαινομένων (της φυσικής και κοινωνικής μορφολογίας της πόλης, ή αν κάποιος προτιμά, την πόλη, το αστικό και τη σύνδεσή τους) απαιτεί την χρήση όλων των μεθοδολογικών εργαλείων: τη μορφή, τη λειτουργία, τη δομή, τα επίπεδα, τις διαστάσεις, το κείμενο, το πλαίσιο, τον τομέα και συνολικά, την γραφή και την ανάγνωση, το σύστημα, το σημαίνον, τη γλώσσα και μεταγλώσσα, κλπ. Η ανάλυση διακρίνει τις εσωτερικές λειτουργίες της πόλης, σε σχέση με το έδαφος (η ύπαιθρος, τα χωριά και οι οικισμοί, οι μικρότερες πόλεις), και τέλος, σε σχέση με τις λειτουργίες της πόλης-σε κάθε πόλη- με το κοινωνικό σύνολο (η τεχνική και κοινωνική διαίρεση της εργασίας μεταξύ των πόλεων, τα διάφορα δίκτυα σχέσεων, οι διοικητικές και πολιτικές ιεραρχίες). Η κοινωνική δομή υπάρχει στην πόλη, είναι το ίδιο εμφανής, σηματοδοτεί μια σειρά. Αντίθετα, η πόλη είναι ένα μέρος του κοινωνικού συνόλου. Αποκαλύπτει, γιατί περιέχει και ενσωματώνει στο εσωτερικό της, τους θεσμούς και τις ιδεολογίες. Βασιλικά, αυτοκρατορικά και προεδρικά κτήρια είναι ένα μέρος της πόλης: το πολιτικό μέρος, η πρωτεύουσα (Lefebvre, 1996).

Η φυσιογνωμία ενός τόπου εμφανίζεται μέσα από την έκφραση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του και την αντανάκλαση των ιδιαίτερων ποιοτήτων τους. Κάθε φυσιογνωμία έχει κάτι μοναδικό αφού προβάλλει και πιστοποιεί την ίδια την ταυτότητα ενός τόπου, την οντότητά του. Αυτό που ονομάζουμε ιδιαίτερο χαρακτήρα ενός τόπου χαράσσει ουσιαστικά την ίδια την φυσιογνωμία του, αλλά είναι κάτι περισσότερο ή λιγότερο μερικές φορές, από το άθροισμα των χαρακτηριστικών στοιχείων, που αποτυπώνονται στην εικόνα του τόπου, το τοπίο του (Στεφάνου, 1999).

Η αστική ταυτότητα αποτελεί μια πολύπλευρη έννοια η οποία θα πρέπει να προσεγγίζεται από διαφορετικές οπτικές γωνίες. Για τον Chombart de Lauwe (1960), ο αστικός κοινωνικός χώρος υποδηλώνει μια χωρική ιεραρχία μέσα στην οποία οι πληθυσμιακές ομάδες ζουν, κινούνται και αλληλεπιδρούν η μια στην άλλη. Στη μελέτη της του 1969, η Buttimer συμπεραίνει πως η «επιτυχία της οικιστικής ανάπτυξης εξαρτάται από το υπαρξιακό νόημα που οι κάτοικοι θα προσδώσουν σ' αυτή». Από μια κάπως διαφορετική οπτική γωνιά, η Jacobs ερεύνησε το 1962 το αστικό τοπίο και μελέτησε τη χρήση και το νόημα των συνοικών στις πόλεις, τα μέρη των οποίων (οι συνοικίες) μπορούν να πάρουν μέρος στην κοινωνική ένταξη. Για παράδειγμα, «είναι θέμα του τι είδος επιχειρήσεις καταλαμβάνουν τα πεζοδρόμια και, επομένως, του πως οι άνθρωποι χρησιμοποιούν τα πεζοδρόμια στην καθημερινή τους ζωή» (Κοσμόπουλος, 1994).

Η συμπεριφορά των ανθρώπων στις μεγάλες πόλεις αποτέλεσε, αντικείμενο μελέτης πολλών ερευνητών. Έχουν, μάλιστα, αναπτυχθεί διάφορες θεωρίες, οι οποίες επιχειρούν να ερμηνεύσουν την συμπεριφορά των ανθρώπων στις μεγάλες πόλεις.

Θα λέγαμε ότι η πόλη αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα φυσικά πλαίσια με τα οποία έρχεται σε καθημερινή επαφή ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού σε όλες τις χώρες. Οι συμπεριφορές που παρατηρούνται στο πλαίσιο αυτό και τα αισθήματα που βιώνουν οι κάτοικοι εκεί δεν είναι κατ' ανάγκη αρνητικά, όπως συχνά αφήνεται να εννοηθεί. Η προσεκτική μελέτη των δεδομένων των ερευνών, των σχετικών με τις συμπεριφορές που εκδηλώνονται στις πόλεις, μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι συνέπειες του συγκεκριμένου πλαισίου στη συμπεριφορά θα πρέπει να ενταχθούν στο μοντέλο περιβάλλον-συμπεριφορά ή πιο συγκεκριμένα αντίληψη περιβάλλοντος-συμπεριφορά. Αυτό σημαίνει ότι οι αντιδράσεις που προκαλούνται ως συνέπεια της ζωής στην πόλη εξαρτώνται από το πώς αντιλαμβάνεται κάθε άτομο το συγκεκριμένο περιβάλλον. Επακόλουθο αυτού είναι να τίθενται σε λειτουργία οι ικανότητες που διαθέτει ο καθένας μας για την προσαρμογή σε ποικιλία συνθηκών. Έτσι θα μπορούσε να εξηγηθεί και το γεγονός ότι το πλαίσιο της πόλης για ορισμένα άτομα θεωρείται ιδανικό προς κατοίκηση, ενώ αντίθετα για άλλα αποτελεί πηγή άγχους ή αιτία εμφάνισης ακόμη και ψυχοσωματικών προβλημάτων (Συγκολλίτου, 1997).

Είναι όλο και πιο προφανές ότι το πώς ο άνθρωπος αντιλαμβάνεται το περιβάλλον του είναι τόσο σημαντικό για την κατανόηση του περιβάλλοντος, όπως είναι και το ίδιο το περιβάλλον. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται σε σχέση με το περιβάλλον μας ωθούν στο να ανακατασκευάσουμε το περιβάλλον σε μια μορφή περισσότερο προσιτή στην «ιδανική εικόνα». Μεταξύ των αστικών θεωριών, ο Blessing (1960) θεωρεί ότι το σχέδιο πόλης δεν βρίσκεται στα σχέδια του αρχιτέκτονα, αλλά στο μυαλό και το πνεύμα των κατοίκων. Μια ψυχολογική κατανόηση των πόλεων νοείται, εν μέρει, με την εικόνα ότι οι κάτοικοι κατέχουν το φυσικό τους περιβάλλον.

Τα στοιχεία δείχνουν ότι μια διανοητική εικόνα της πόλης δημιουργείται από κοινού από πολλά άτομα που ζουν στο ίδιο αστικό περιβάλλον. Τα στοιχεία αποκαλύπτουν ότι όχι μόνο το στοιχείο της κλίμακας, αλλά και η εξοικείωση με την πραγματική περιβαλλοντική εμπειρία είναι πολύ σημαντική για την οικοδόμηση του νοητικού χάρτη του ατόμου, αν και η εξοικείωση από μόνη της δεν εξηγεί γιατί επιλέγονται ορισμένα χαρακτηριστικά και άλλα όχι, στην προσπάθεια να περιγραφεί η διαδρομή σε μια άλλη κατοικία. Οι λεπτομέρειες διαφέρουν, ασφαλώς, αλλά ορισμένα φυσικά χαρακτηριστικά γενικά ανακαλούνται από τα υψηλά ποσοστά των ερωτηθέντων κατοίκων (Broadbent, Bunt and Llorens, 1980).

Συνήθως επικρατεί η άποψη ότι η πόλη συνδέεται τις περισσότερες φορές με αρνητικές συμπεριφορές. Θα λέγαμε ότι τα δεδομένα των σχετικών ερευνών δε μας επιτρέπουν να υποστηρίξουμε μια τέτοια θέση. Παρόλο, βέβαια, που οι έρευνες δείχνουν ότι η διαβίωση στην πόλη συνεπάγεται κάποιο ψυχοκοινωνικό κόστος, ωστόσο αυτό δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχουν και θετικές ψυχοκοινωνικές πλευρές (Gifford, 1997).

Στο σημείο αυτό η Συγκολλίτου (1997), αναφέρεται στο βιβλίο της Jane Jacobs, 'The death and life of great American cities' (1961), το οποίο επηρέασε σε σημαντικό βαθμό τη μελέτη των θετικών κοινωνικών σχέσεων στο αστικό περιβάλλον και αποτέλεσε ένα έναυσμα για τους περιβαλλοντικούς ψυχολόγους στο να μελετούν το περιβάλλον των πόλεων όχι μόνο ως ένα κοινωνικά και ψυχολογικά αρνητικό πλαίσιο, αλλά και ως θετικό. Θα λέγαμε ότι η Jacobs ενθάρρυνε τους μελετητές να αναγνωρίσουν και να ενισχύσουν εκείνα τα χαρακτηριστικά του αστικού περιβάλλοντος που συνεισφέρουν στον εμπλουτισμό της κοινωνικής ζωής των κατοίκων. Τα θετικά χαρακτηριστικά της ζωής στην πόλη υπήρχε τάση να αγνοηθούν ή να παρανοηθούν, επειδή τυπικά δεν ταιριάζουν στις καθιερωμένες έννοιες των κοινωνικών σχέσεων που οι περισσότεροι νομίζουν ότι ταιριάζουν στο αστικό πλαίσιο. Οι πολεοδόμοι παραδοσιακά είδαν την κοινωνική ζωή της πόλης να λαμβάνει χώρα σε χώρους ειδικά σχεδιασμένους για κοινωνικές εκδηλώσεις ή για διασκέδαση, όπως είναι π.χ. οι παιδικές χαρές ή τα κοινοτικά κέντρα. Ένας λόγος για τον οποίο οι κοινωνικοί μελετητές κατ' αρχάς απέτυχαν να εκτιμήσουν τον πλούτο και το βάθος των κοινωνικών σχέσεων στο αστικό περιβάλλον ήταν το ότι το μεγαλύτερο μέρος της κοινωνικής ζωής στην πόλη είναι μη τυπικό.

Η έννοια του «τόπου» αποτελεί το αντικείμενο έρευνας του Seamon το 1981, το οποίο αντιμετωπίζεται από μια πιο φαινομενολογική σκοπιά. Ο Seamon προσδιόρισε τον βίοκοσμο του αστικού πληθυσμού και δημιούργησε την έννοια του «τόπου» ο οποίος ορίζεται ως «το σύνολο ενσωματωμένων συμπεριφορών οι οποίες αποσκοπούν σ' ένα συγκεκριμένο καθήκον ή σκοπό, όπως φαίνεται, π.χ. από κάποιο στιγμιότυπο στο χώρο της αγοράς. Αντίστοιχα σαν συνολική εμπειρία, εξετάστηκαν από τον Canter πολύ νωρίτερα οι χώροι, στα πλαίσια όμως της Περιβαλλοντικής Ψυχολογίας.

Όταν θεωρήσουμε την πόλη τόσο σαν σύνολο ενιαίο, όσο και τα επί μέρους στοιχεία της, η πόλη εμφανίζεται σαν μια ενότητα, σαν ένα τμήμα του χώρου, σαν ένα πολυσύνθετο μέρος, σε συνεχή εξέλιξη, ενός άλλου πολυσύνθετου μεγέθους σε διαρκή εξέλιξη (ευρύτερος χώρος, περιφέρεια). Παρακινημένοι με τον έναν ή τον άλλο τρόπο οι άνθρωποι μιλούν για την πόλη. Μιλούν για αυτή, με διάφορους τρόπους, όπως μιλούν για κάθε πράγμα, αλλά το πρώτο ζήτημα που τίθεται είναι να μάθουμε αν μιλούν γι' αυτήν με έναν ιδιαίτερο τρόπο, λίγο ή πολύ ειδικό (Κοσμόπουλος, 1994).

Στοιχεία που προκύπτουν από την αλληλεπίδραση μεταξύ ανθρώπου και περιβάλλοντος αναφέρονται παρακάτω:

1. Οι άνθρωποι συμμετέχουν ενεργά, ή αλληλεπιδρούν με το περιβάλλον τους.
2. Για να γίνει αυτό αποτελεσματικά, έχουν αναπτύξει πολύπλοκες και λεπτές εναισθησίες σε μια ευρεία ποικιλία περιβαλλοντικών ζητημάτων.
3. Έχουν επίσης αναπτύξει ένα πλούσια δομημένο πρότυπο σχετικά με τις έννοιες ή τις

προσδοκίες των σχέσεων μεταξύ περιβάλλοντος και των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στο εσωτερικό τους.

4. Σε πολλές περιπτώσεις οι έννοιες αυτές οδηγούν (ή ενεργοποιούν) τους ανθρώπους να τροποποιήσουν τα πρότυπα συμπεριφοράς τους για την επίτευξη ικανοποιητικότερων επιπέδων αλληλεπίδρασεων.

5. Παρ'όλα αυτά μπορούν να παρατηρηθούν ακαθόριστες διαφορές μεταξύ των ανθρώπων και μέσα στους ανθρώπους στην πάροδο του χρόνου. Οι διαφορές αυτές συνδέονται σαφώς με τον πολιτισμό, και την ανατροφή. Μέχρι στιγμής υπάρχουν λίγα στοιχεία των κληρονομικών διαφορών. Αυτές οι διαφορές μπορούν να βρεθούν στις γνωστικές και συναισθηματικές αντιδράσεις στο περιβάλλον τους.

6. Έτσι, η κατάλληλη μεθοδολογία επιδιώκει να εξερευνήσει τις κεντρικές γνωστικές δομές και είναι, σχεδόν αναπόφευκτα, ευμετάβλητη.

7. Τέλος, υπάρχουν αυξανόμενες ενδείξεις ότι αυτά τα πρότυπα, τα οποία μεσολαβούν μεταξύ ανθρώπου και περιβάλλοντος αλληλεπίδρασης, εμφανίζονται σε μια εξελιγμένη μορφή νωρίς στη ζωή.

Κατά συνέπεια, η δομή τους μπορεί να είναι δυνατόν να διερευνηθεί πιο εύκολα με την εξέτασή τους κατά τη διάρκεια της ανάπτυξης (Canter and Lee, 1974).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΒΡΑΔΙΝΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

### 2.1 Χρονικός σχεδιασμός

Η σημασία του χρόνου έχει αρχίσει να γίνεται αντιληπτή. Η μελέτη της αλληλοσυσχέτισης χώρου-χρόνου στο συνολικό επίπεδο σημαίνει ότι ο στόχος πρέπει να είναι η ενιαία θεώρηση του χώρου (Παναγιωτάτου, 1988), δηλαδή του περιφερειακού, του αγροτικού και του αστικού χώρου, καθώς και του χρόνου δηλαδή του εργάσιμου και του μη-εργάσιμου (όχι μόνο του ελεύθερου) χρόνου. Ο αγροτικός χώρος αποτελεί το κύριο αντικείμενο της ανθρωπολογίας του χώρου (Παπαταξιάρχη και Παραδέλλης, 1992), αλλά όχι και το μόνο καθώς έχει επεκταθεί και στον αστικό χώρο (Δέφνερ, 1981). Επίσης, τα κύρια ελκτικά στοιχεία των περιφερειών, ιδιαίτερα σε σχέση με τις πολιτιστικές δραστηριότητες είναι οι πόλεις, πράγμα που σημαίνει ότι η περιφερειακή διάσταση του πολιτισμικού φαινομένου στηρίζεται στον αστικό χώρο.

Υπάρχει αντιστοιχία του τεμαχισμού της καθημερινής ζωής σε χρονικά διαστήματα ανεξάρτητης δραστηριότητας και του τεμαχισμού της καθημερινής ζωής σε διαχωρισμένους χώρους και αυτό το σύνολο επιβάλλεται στην οργάνωση της καθημερινής ζωής (Μαντούβαλου, 1971). Χαρακτηριστικό παράδειγμα διαχωρισμού που εγγράφεται στο χώρο είναι ο διαχωρισμός εργάσιμου και ελεύθερου χρόνου (Noel, 1979) μέσω του zoning (δηλαδή του διαχωρισμού των λειτουργιών), ως έκφραση του λειτουργισμού (φονξιοναλισμού) στην πολεοδομία.

Η έννοια του χώρου μπορεί να γίνει αμεσότερα αντιληπτή στο επίπεδο του καθημερινού χώρου, πράγμα που ισχύει και για την περισσότερο συνειδητή βίωση του χώρου. Ο καθημερινός χώρος αποτελεί προνομιακό πεδίο για τη συνολική αντιμετώπιση του χώρου, διότι η ανάλυσή του έχει το πλεονέκτημα να ενοποιεί τις εξειδικευμένες αναλύσεις των επιμέρους ή τεμαχισμένων χώρων (όπως και να ξεπερνάει τις τμηματικές προσεγγίσεις των διαφόρων επιστημών) εντάσσοντας τις σε μια συνολική οπτική.

Μπορούμε να προσδιορίσουμε τον καθημερινό χώρο ως χώρο της καθημερινής ζωής, ακόμα και των απλούστερων κινήσεών της. Είναι χώρος που βιώνεται σε μια δυναμική προοπτική και δεν είναι ποτέ ολοκληρωμένος διότι χαρακτηρίζεται από τις δραστηριότητες που εκτυλίσσονται κάθε στιγμή μέσα σ' αυτόν (Πασιάς και Πασιάς, 1973). Ο καθημερινός χώρος αποτελεί ένα χώρο συγκρούσεων, επιβολών, ανταγωνισμών και διεκδικήσεων (Chombart de Lauwe, 1979), καθώς και το χώρο που εκδηλώνονται διάφορες βασικές αντιθέσεις: ποιότητας-ποσότητας, παραγωγής-κατανάλωσης, συνολικότητας-τμηματικότητας,

ανταλλακτικής αξίας-αξία χρήσης, παραγωγικών δυνάμεων-παραγωγικών σχέσεων, ιδιοποίησης-κυριαρχίας (Lefebvre, 1974).

Ο καθημερινός χώρος στην πόλη είναι και χρόνος, είναι στιγμές που πέρασαν ή που θα έρθουν μέσα σ' ένα συγκεκριμένο χώρο. Ουσιαστικά δεν είναι χώρος μόνο με τη μορφολογική έννοια αλλά το κοινωνικό περιεχόμενο του χώρου. Ό, τι γίνεται κάθε στιγμή μέσα στο δρόμο δεν είναι ο δρόμος σε κίνηση αλλά η κίνηση του δρόμου (Πασιάς και Πασιάς, 1973) τα γεγονότα που συμβαίνουν στο δρόμο. Ωστόσο, η αίσθηση του χρόνου δεν ταυτίζεται με τη συνειδητοποίηση του χρόνου, εφόσον η αντίληψη του χρόνου δεν είναι πάντοτε συγχρονισμένη με την οργάνωση της καθημερινής ζωής (Buttimer, 1979).

Για να κατανοήσει κανείς μια πόλη, πρέπει πρώτα να κατανοήσει τα διάφορα μοντέλα των δραστηριοτήτων στα οποία οι πολίτες της συμμετέχουν είτε ατομικά είτε ομαδικά (Αθανασιάδου, 2001). Ο σύγχρονος τρόπος ζωής και εργασίας περιλαμβάνει πλέον ένα πιο ελαστικό ωράριο εργασίας, καθώς και ένα διαφορετικό τρόπο διάθεσης του εισοδήματος (Παπαθεοχάρη, 2007). Το ωράριο λειτουργίας της πόλης προκύπτει από τη συνολική θεώρηση των ωραρίων λειτουργίας των δημόσιων υπηρεσιών, των εμπορικών καταστημάτων και γενικά των χρονοδιαγραμμάτων εκδήλωσης των διαφορετικών δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα σε αυτή τη διάρκεια μιας τυπικής χρονικής περιόδου, όπως είναι για παράδειγμα η ημέρα (Κουτσιανά, 2002).

Η πόλη μπορεί να χαρακτηριστεί ως μηχανή του χρόνου, με την έννοια ότι σε κάθε χρονική περίοδο η αστική μορφή συγκέντρωνε, συνδύαζε και συγκεκριμενοποιούσε τις διαφορετικές ατομικές εμπειρίες του χρόνου, μεταφράζοντάς τις σε δίκτυα κοινωνικών σχέσεων με χωρική αναφορά (Paolucci, 2001). Κάθε πόλη έχει τους δικούς της ρυθμούς, δηλαδή έχει το δικό της χρονοδιάγραμμα όσον αφορά την κατανομή των δραστηριοτήτων και των λειτουργιών της στο χρόνο.

Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα που αναφέρεται στα προβλήματα της αστικής κυκλοφορίας, όπου κατά τις πρωινές ώρες αιχμής, ο όγκος των μετακινούμενων οχημάτων ξεπερνάει τη χωρητικότητα του οδικού δικτύου με αποτέλεσμα την καθημερινή εμφάνιση φαινομένων κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη μόλυνση της ατμόσφαιρας, την ηχορύπανση και τη σπατάλη του ατομικού χρόνου. Η κατάσταση αυτή σε κοινωνικούς όρους, συνεπάγεται την αδυναμία διεκπεραίωσης απλών καθημερινών υποχρεώσεων, την αύξηση του άγχους και την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής (Greed, 1999).

Τα άτομα, οι οικογένειες, οι εταιρίες, τα σχολεία, οι δημόσιοι και οι ιδιωτικοί φορείς παροχής κοινωνικών υπηρεσιών, ακόμη και οι ίδιες οι πόλεις πιέζονται έτσι ώστε να βρουν ένα τρόπο να ρυθμιστούν οι σύνθετες και ποικίλες απαιτήσεις του νέου χρονικού καθεστώτος. Αυτές οι απαιτήσεις θα αγγίξουν διάφορες συνήθειες, όπως τη θέση και τον κανονισμό των διεθνών αερολιμένων, την κατανάλωση, τον έλεγχο του θορύβου, τις ώρες



αγορών, τη χρηματοδότηση από τα κοινωνικά οφέλη, τη συμμετοχή στην κοινωνία των πολιτών, τη διαχείριση εκτεταμένων οικογενειακών δικτύων και πρακτικές προγραμματισμού. Αυτή η σύγχυση των πολλαπλών απαιτήσεων διαμορφώνει τη νέα αντίληψη του χρονικού σχεδιασμού (Moccia, 2000).

Ο Henri Lefebvre υποστηρίζει ότι ο χρόνος συνδέεται με το χώρο μέσω των ρυθμών. Σύμφωνα με τον Lefebvre, η έννοια του ρυθμού εκφράζει τη σχέση που αναπτύσσεται μεταξύ ενός συγκεκριμένου χρόνου με κάποιον τόπο, δηλαδή αποτελεί ένα χωρικοποιημένο χρόνο ή αλλιώς ένα χρονικοποιημένο τόπο. Έτσι για παράδειγμα, κάθε δρόμος έχει το δικό του ρυθμό κίνησης, η κυκλοφορία ρέει και σταματάει, ενώ οι άνθρωποι έρχονται και φεύγουν. Οι περιοδικόι ρυθμοί που επιβάλλονται από τον τύπο της κοινωνικής οργάνωσης, συνδυάζονται με τους γραμμικούς ρυθμούς της ατομικής καθημερινότητας. Οι ρυθμοί αυτοί συνολικά, αντανακλούν τον τρόπο οργάνωσης της εργασίας, της εκπαίδευσης και γενικά της κοινωνικής συναλλαγής, με μια λέξη είναι οι αστικοί ρυθμοί (Lefebvre, 1996).

Ο John Allen τονίζει τη σημασία των ανθρώπινων αισθήσεων στη διαμόρφωση των αστικών ρυθμών. Η έννοια του αστικού ρυθμού παρουσιάζεται σαν μια σύνθεση των καθημερινά επαναλαμβανόμενων δραστηριοτήτων, εικόνων, ήχων και οσμών που χαρακτηρίζουν τη ζωή της πόλης και δίνουν την αίσθηση του χώρου και του χρόνου στα άτομα που ζουν και εργάζονται μέσα σ' αυτή. Οι αστικοί ρυθμοί προέρχονται από την πολυποικίλη ανάμειξη της αστικής ζωής, δηλαδή από την συνεχή κίνηση των ανθρώπων μέσα στην πόλη τη νύχτα και τη μέρα (Allen, 1999).

Η Jane Jacobs παρουσιάζει το θέμα των αστικών ρυθμών με έναν πιο λογοτεχνικό τρόπο. Παρομοιάζει τους αστικούς ρυθμούς με την περίπλοκη χορογραφία ενός μπαλέτου, που εκτυλίσσεται καθημερινά στους δρόμους της πόλης. ο κάθε άνθρωπος-χορευτής εκτελώντας το δικό του πρόγραμμα δραστηριοτήτων-ρόλο, έρχεται σε επαφή με τους άλλους ανθρώπους και η αλληλεπίδραση των διαφορετικών ρυθμών που προκύπτει δημιουργεί ένα πλήθος διαφορετικών αστικών σκηνών. Κάθε μια από αυτές έχει ιδιαίτερη σημασία στη σύνθεση του συνολικού αστικού ρυθμού (Jacobs, 1961).

Σύμφωνα με τον Bobic η έννοια του χωρικού ρυθμού αναφέρεται στην επανάληψη του χωρικών μορφών (πλατειών, δρόμων, κτιρίων, δενδροστοιχιών) που αντιλαμβάνομαστε κατά την κίνηση μας σε μια περιοχή. Κάθε αστική ενότητα αντιπροσωπεύει μια χαρακτηριστική ζώνη χρόνου που έχει έναν ιδιαίτερο ρυθμό. Καθώς κινούμαστε μέσα στην πόλη, συνδέουμε τις διαφορετικές ζώνες χρόνου σε ένα συλλογικό ρυθμό, ο οποίος εκφράζει τη δυναμική όλης της πόλης. Η μορφή και το αισθητικό επίπεδο διαμόρφωσης μιας αστικής περιοχής μπορεί να προκαλέσει την αύξηση ή την μείωση του συλλογικού ρυθμού της πόλης ως εξής: η παραμονή πολλών ατόμων σε έναν συγκεκριμένο χώρο αυξάνει την δυναμικότητά του, μειώνοντας αντίστοιχα τη δυναμικότητα των γειτονικών του χώρων. Συνεπώς, το

υψηλής ποιότητας αστικό περιβάλλον μιας περιοχής απορροφά ένα μεγάλο μέρος των ατομικών χρονικών προϋπολογισμών και προκαλεί τη συγκέντρωση των δραστηριοτήτων και της κίνησης, επηρεάζοντας αρνητικά το συλλογικό ρυθμό της πόλης (Bobic, 1990).

Η αντίχρευση των ρυθμών που εκφράζουν και αντιπροσωπεύουν μια πόλη είναι δύσκολη υπόθεση. Συνήθως, ορισμένες μόνο σχέσεις φαίνονται στο αστικό προσκήνιο. Πρόκειται γι' αυτές που αναπτύσσονται από τις ομάδες που έχουν την ισχύ και την δυνατότητα να επιβάλλουν τους δικούς τους ρυθμούς στις άλλες κοινωνικές ομάδες. Οι ρυθμοί που κυριαρχούν τελικά καταφέρνουν να γίνουν αντιληπτοί από τις αισθήσεις μας με μια επιλεκτική διαδικασία. Έτσι, κάποιες φορές οι αστικές περιοχές κωδικοποιούνται με βάση τον επικρατέστερο σ' αυτές ρυθμό και έχουμε την αίσθηση ότι εντός τους κινούνται μόνο συγκεκριμένες ομάδες (Lefebvre, 1991).

Σε κάθε πόλη είναι διαφορετικές οι κοινωνικές ομάδες που εμφανίζονται και αποσύρονται από το αστικό προσκήνιο κατά τη διάρκεια της ημέρας. Μάλιστα, το πέρασμα από το πρωί στο μεσημέρι ή από τη μια μέρα στην άλλη σηματοδοτείται από την αντικατάσταση μιας ομάδας από κάποια άλλη ή από τον ανταγωνισμό τους για την κυριαρχία σε ένα συγκεκριμένο αστικό χώρο. Κατά τη διάρκεια βέβαια της ημέρας είναι δύσκολο να διακριθούν ξεκάθαρα οι ρυθμοί που αντιστοιχούν στις διάφορες κοινωνικές ομάδες. Στην περίπτωση που κάποιες από τις δραστηριότητες των κοινωνικών ομάδων τυχαίνει να εκδηλώνονται παράλληλα, στον ίδιο χώρο και χρόνο, το πιο σύνηθες φαινόμενο είναι η αδιαφορία της μιας για την ύπαρξη των άλλων. Δηλαδή, η χωρική και χρονική σύμπτωση των δραστηριοτήτων (ή αλλιώς, η σύμπτωση των ρυθμών των κοινωνικών ομάδων), όχι μόνο δεν συνεπάγεται την θετική αλληλεπίδρασή τους, αλλά ενδέχεται να οδηγήσει στην ανάδειξη μεγαλύτερων διαφοροποιήσεων και ανισοτήτων μέσα στον αστικό χώρο (Allen, 1999).

Οι πόλεις με διαφορετικά χαρακτηριστικά, προφανώς έχουν και διαφορετικούς αστικούς ρυθμούς, όπως για παράδειγμα, μια βιομηχανική πόλη έχει διαφορετικά ωράρια οικονομικής και κοινωνικής λειτουργίας από μια πανεπιστημιούπολη από μια τουριστική πόλη. Πολλά όμως είναι και αυτά που λαμβάνουν χώρα στον αστικό χώρο, αλλά απορροφούνται και χάνονται μέσα στην καθημερινή ζωή της πόλης, παραμένοντας άγνωστα στον παρατηρητή. Επίσης, οι ρυθμοί των μεσογειακών πόλεων διαφέρουν κατά πολύ από αυτούς των πόλεων της βόρειας Ευρώπης και μάλιστα κατά την διάρκεια συγκεκριμένων χρονικών περιόδων, όπως αργά το απόγευμα ή κατά τους θερινούς μήνες. Οι αστικοί ρυθμοί δεν διαφοροποιούνται μόνο μεταξύ των πόλεων, διάκριση υφίσταται και στο εσωτερικό ενός ενιαίου αστικού χώρου. Αυτό γίνεται εμφανές αν συγκρίνουμε τους καθημερινούς έντονους ρυθμούς της κεντρικής επαγγελματικής περιοχής (CBD) με τους πιο ήρεμους ρυθμούς μιας αραιοκατοικημένης προαστιακής περιοχής κατοικίας (Allen, 1999).

Παράγοντες, όπως η ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών και η διάδοση των νέων τεχνολογιών, αυξάνουν την δυναμική των αστικών ρυθμών. Συνεπώς, οι αστικοί ρυθμοί σχετίζονται με τις κρατούσες συνθήκες κάθε συγκεκριμένης περιόδου στην διαδικασία της κοινωνικής ανάπτυξης. Οι ρυθμοί του παρελθόντος διαφέρουν από τους σύγχρονους ρυθμούς, οι οποίοι με την σειρά τους θα διαφέρουν από τους ρυθμούς του μέλλοντος (Wright, 1963).

Η σύγκρουση μεταξύ παλιού κα νέου είναι το αποτέλεσμα της συνύπαρξης ρυθμών διαφορετικής δυναμικής μέσα στον αστικό χώρο και γίνεται αντιληπτή με την αντίθεση των αστικών μορφών. Η διατήρηση των αστικών μορφών του παρελθόντος δεν μπορεί να διασώσει τους παλιούς ρυθμούς της πόλης, αλλά μόνο να διαφυλάξει τη χωρική τους έκφραση (Bobic, 1990).

Ο Mandelbaum υποστηρίζει ότι σε μια κοινωνία όπου το πλήθος των δραστηριοτήτων οργανώνεται με βάση τον καταμερισμό της εργασίας, δημιουργούνται αναπόφευκτα διακριτοί ρυθμοί και χρονικές ασυνέχειες. Για να διασφαλιστεί η κοινωνική ενσωμάτωση των μελών της, οι διακριτοί ρυθμοί πρέπει να συνδυαστούν για να αποτελέσουν τα αλληλοσυμπληρούμενα στοιχεία μιας ενιαίας χρονικής συνέχειας και αρχής. Έτσι, ενώ οι κοινωνικοί ρόλοι και οι ατομικοί ρυθμοί των μελών μιας κοινωνίας διαφέρουν μεταξύ τους, όλοι δεσμεύονται από τους κοινούς της ρυθμούς. Όταν οι ατομικοί ρυθμοί και απαιτήσεις έρχονται σε σύγκρουση με τους κοινωνικούς κρατούντες ρυθμούς, οι πολίτες αναγκάζονται να αναβάλουν την πραγμάτωση των ατομικών τους σχεδίων και των προσωπικών τους ρυθμών, για χάρη της συνοχής του κοινωνικού συνόλου. Ωστόσο, η αυξανόμενη διαφοροποίηση των ατομικών σχεδίων, δυσκολεύει την συμμόρφωση όλων των μελών της κοινωνίας σε ένα ενιαίο χρονικό ρυθμό. Αυτό σημαίνει ότι η αλλαγή και η διερεύνηση του ενιαίου κοινωνικού ρυθμού είναι αναγκαία (Mandelbaum, 2000).

Στις σύγχρονες κοινωνίες το άτομο δεσμεύεται από την απαίτηση για παράλληλη ικανοποίηση των ρυθμών που επιβάλλονται από την οικογένεια και την εργασία. Οι ρυθμοί αυτοί όμως είναι συχνά αλληλοαποκλειόμενοι, γεγονός που επιτείνει την ατομική σύγκρουση σχετικά με τις προτεραιότητες ικανοποίησης των υποχρεώσεών του. Αυτό οδηγεί σε λύσεις όπως η μεταφορά μέρους της εργασίας στο σπίτι και η διεκπεραίωση κάποιων οικογενειακών υποθέσεων από το χώρο της εργασίας, πράγμα που σημαίνει ότι το άτομο κατά το χρόνο διεκπεραίωσης μιας δραστηριότητας ζει στους ρυθμούς κάποιας άλλης (Hochschild, 1997).

Το άτομο πρέπει να προσπαθήσει να επιβάλλει το δικό του έλεγχο πάνω στους διακριτούς ρυθμούς της εργασίας και της οικογένειας (και σε όποιους άλλους συνδέονται με την προσωπική και κοινωνική του ζωή) και να τους διαχειριστεί δημιουργικά. Η δημιουργική διαχείριση των διακριτών ρυθμών προϋποθέτει την αναθεώρηση κάποιων παγιωμένων πεποιθήσεων, όπως αυτών που αφορούν τους ρόλους των δύο φύλων, τις ικανότητες των

ηλικιωμένων ατόμων, τις απαιτήσεις για μετεκπαίδευση των εργαζομένων, κλπ. Ο βασικός ρόλος των διοικητικών αρχών έγκειται στον έλεγχο των καθιερωμένων αστικών χρονικών δομών με στόχο τη διευκόλυνση της διασύνδεσης των διακριτών ρυθμών και την εξισορρόπησή τους. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι υπάρχουν λύσεις χωρίς κόστος ή σημεία εξισορρόπησης που να ικανοποιούν στον ίδιο βαθμό όλα τα μέλη της κοινωνίας (Mandelbaum, 2000).

Γενικά, οι φαινομενικά ανεξάρτητοι μεταξύ τους ρυθμοί που συνυπάρχουν και αλληλεπιδρούν μέσα στο αστικό πλαίσιο κατηγοριοποιούνται ως εξής (Bobic, 1990) :

- Βιολογικοί και ψυχολογικοί ανθρώπινοι ρυθμοί (ατομικές δραστηριότητες κατά τη διάρκεια της μέρας).
- Κοινωνικοί ρυθμοί των ομάδων που ζουν και επικοινωνούν στον αστικό χώρο (συνεννοήσεις, εργασία, αναψυχή).
- Κοινωνικοί συλλογικοί ρυθμοί που προσδιορίζονται από τις κρατούσες δομές (οικονομία, παραγωγή, τεχνολογία, πολιτική).
- Πολιτιστικοί και καλλιτεχνικοί ρυθμοί που προσδιορίζουν την πολιτισμική δημιουργικότητα μιας εποχής και μιας κοινωνίας (κλασικισμός, μοντερνισμός, μεταμοντερνισμός).

Ο Mumford υποστηρίζει ότι ο σύγχρονος πολεοδομικός σχεδιασμός δεν ενσωματώνει όλες τις χρονικές διαστάσεις της κοινωνίας, μιας και δεν λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες όλων των φάσεων της ανθρώπινης ζωής. Η μεγαλύτερη έμφαση δίνεται στην ικανοποίηση των αναγκών των ενηλίκων κα μάλιστα των ανδρών. Αλλά ακόμα και όσον αφορά τους ενήλικες άνδρες, δεν αναφέρεται σε όλους τους τομείς της προσωπικής και ατομικής τους ζωής, αλλά επικεντρώνεται σε θέματα εργασίας, κυκλοφορίας και διοίκησης . Βασικό καθήκον του σύγχρονου πολεοδόμου είναι η δημιουργία ενός αστικού περιβάλλοντος που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες όλων των φάσεων της ανθρώπινης ζωής και όλων των λειτουργιών της κοινωνίας. Προϋπόθεση για να επιτευχθεί αυτό είναι η επιστροφή στη μικρή κλίμακα, δηλαδή ο σχεδιασμός σε μικρότερου μεγέθους χωρικές ενότητες, οι οποίες δεν θα αντιμετωπίζονται πλέον με την παροχή μαζικών υποδομών και εξυπηρετήσεων, αλλά με τον ευέλικτο συνδυασμό ενός πλήθους αλληλοσυμπληρούμενων δραστηριοτήτων, ποικίλων στην ένταση και τη διάρκεια και σχετικών με όλους τους κύκλους της ανθρώπινης ζωής (Mumford, 1968).

Η λειτουργία της οικονομίας της νύχτας προέκυψε ως αποτέλεσμα της ερήμωσης του κέντρου των πόλεων. Αρχικοί στόχοι της ανάπτυξης της ήταν η οικονομική ευημερία του κέντρου, η αύξηση της ζωντανίας της πόλης κατά τις βραδινές ώρες και η ενίσχυση της ασφάλειας. Έχει αποδειχθεί ότι υπάρχει ένας σαφής διαχωρισμός ανάμεσα στις δραστηριότητες του κέντρου κατά την διάρκεια του 24ώρου. Σε ορισμένες πόλεις το όριο είναι περίπου στις πέντε το απόγευμα που είναι η συνήθης ώρα λήξης του οχταώρου εργασίας

και των εμπορικών καταστημάτων ενώ σε άλλες το όριο αυτό είναι στις τρεις περίπου το μεσημέρι. Στις δεύτερες υπάρχει και άλλος διαχωρισμός ανάμεσα στις απογευματινές δραστηριότητες (εμπορικά καταστήματα, καφετέριες) και τις βραδινές (μπαρ, κλαμπ).

Στην Ελλάδα στη δεκαετία του '70 το Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών (ΣΠΕ) του ΕΜΠ στη σημαντική σειρά της Έρευνας των Πολεοδομικών Προτύπων συμπεριέλαβε τις πολιτιστικές δραστηριότητες, την αναψυχή και τους ελεύθερους χώρους (Καρύδης, 1977, Στεφάνου, 1977), τον τουρισμό (Γρηγοράκη, Νικολετόπουλος, 1974) και τις αθλητικές εγκαταστάσεις (Πάνζαρης, 1977). Ένας τομέας στον οποίο έχει δοθεί προσοχή είναι οι ελεύθεροι χώροι (Ανανιάδου-Τζημοπούλου, 1992 και 1994, Αραβαντινός και Κοσμάκη, 1988). Η νέα αυτή ενότητα καθηκόντων θέτει πέντε βασικά ερωτήματα:

-τι, δηλαδή ποιες εξυπηρετήσεις πρέπει να αποτελούν αντικείμενο παροχής και για ποιόν; (δημόσιος, ιδιωτικός, δημοτικός τομέας)

-πόσο, δηλαδή ποια πρέπει να είναι η ποσότητα της παροχής; (σχέση αυξημένης ζήτησης και προσφοράς)

-πού, δηλαδή ποια πρέπει να είναι η χωροθέτηση των εξυπηρετήσεων ελεύθερου χρόνου; (πρόβλημα τοπικού προγραμματισμού-σχεδιασμού)

-πώς πρέπει να γίνει η παροχή; (διοικητική διάρθρωση)

-γιατί πρέπει να γίνει η παροχή; (συχνά οι αιτιολογήσεις αναζητούνται εκ των υστέρων για ήδη υπάρχουσες παροχές) (Burtenshaw κ.α. 1991).

Το βασικό δίλημμα του προγραμματισμού-σχεδιασμού για τον ελεύθερο χρόνο είναι ότι, από τη μια μεριά, πρέπει να υιοθετηθεί μια ενοποιητική προσέγγιση στο πλαίσιο του γενικού προγραμματισμού-σχεδιασμού, ενώ από την άλλη μεριά, η έρευνα για τον ελεύθερο χρόνο έχει αντιμετωπίσει στις περισσότερες περιπτώσεις τη συγκεκριμένη αυτή κατηγορία δραστηριοτήτων ως ξεχωριστό αντικείμενο συστηματικής μελέτης. Επιπλέον, τόσο η ζήτηση όσο και η προσφορά του ελεύθερου χρόνου στην πόλη παρουσιάζουν μια ιδιαιτερότητα αναφορικά με μια συγκεκριμένη ενότητα δραστηριοτήτων.

## 2.2 Οικονομία της νύχτας

Η νυχτερινή ζωή έχει πολλές όψεις και η διάρκειά της δεν είναι τόσο αισθητή όσο εκείνη της ημέρας. Η νύχτα αντικατοπτρίζει συνήθως τον ελεύθερο χρόνο όλων των κατοίκων μιας πόλης, είναι ο χρόνος τον οποίο κάθε άτομο μπορεί να αφιερώσει στον εαυτό του ελεύθερα χωρίς περιορισμούς. Αυτό ακριβώς αποτελεί την βασική ιδιαιτερότητα της νύχτας στην οποία βασίζεται η οικονομία της για να αναπτυχθεί (Bianchini, 1995).

Παλαιότερα, σύμφωνα με τους Lovatt και O' Connor (1995), οι δραστηριότητες της νύχτας περιοριζόταν χωρικά και χρονικά. Αυτό συνέβαινε διότι οι δραστηριότητες, τις οποίες πρεσβεύει η οικονομία της νύχτας, θεωρούνταν παράνομες και επικίνδυνες και παραγκωνιζόταν από τους συμμετέχοντες στη διαδικασία αναγέννησης του κέντρου, παρόλο που ήταν πολύ εμφανές ότι η ανάπτυξή τους θα ήταν εκείνη που θα οδηγούσε σε αυτό το σκοπό. Η εμφάνιση νέων τρόπων ιδιωτικής ψυχαγωγίας, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα αυτό της ιδιωτικής ψυχαγωγίας στο σπίτι (π.χ. home cinema), που παρουσιάστηκαν τα τελευταία χρόνια, έχουν φέρει στο προσκήνιο την ανάγκη ανάπτυξης νέων τρόπων ανάπτυξης της οικονομίας της νύχτας καθώς και την προσέλκυση κοινωνικών ομάδων που δεν ελκύονται από τις δραστηριότητες του κέντρου (Lovatt και O' Connor, 1995).

Σύμφωνα με τους Chatterton και Hollands (2002), το κέντρο μιας πόλης τη νύχτα μπορεί να γίνει αντιληπτό σε δυο διαφορετικά επίπεδα. Το πρώτο επίπεδο αποτελεί ένα συνδυασμό της παραγωγής (υπηρεσιών ,διασκέδασης), των κανονισμών που καθορίζουν την νύχτα, της κατανάλωσης (της διασκέδασης, των προϊόντων), τα οποία συνθέτουν ένα πολιτιστικό κύκλο ενώ το δεύτερο ένα συνδυασμό των τάσεων του παρελθόντος που συνεχίζουν να επηρεάζουν το αστικό τοπίο, των κυρίαρχων τάσεων που προέρχονται από την παγκοσμιοποίηση της αγοράς καθώς και των εναλλακτικών τάσεων (νέα πρότυπα διασκέδασης) που εμφανίζονται στη σύγχρονη πόλη.

Η οικονομία της νύχτας εκδηλώνεται με διαφορετικό τρόπο σε κάθε χώρα, ανάλογα με τα ιδιαίτερα πολιτιστικά χαρακτηριστικά της, την κοινωνική συμπεριφορά των κατοίκων, την αντίληψή τους για την πόλη, τη μίξη των διαφόρων κοινωνικών ομάδων, την αίσθηση διατήρησης της παράδοσης και της ταυτότητας της πόλης κ.ά. Επιπλέον, η απόδοση της οικονομίας της νύχτας μιας πόλης διαφέρει ανάλογα με την περιοχή, το μέγεθος της, την ελκτικότητα της, το βαθμό που προκαλεί κάποιου είδους κοινωνικό διαχωρισμό καθώς και το μέγεθος της ασφάλειας που εμπνέει (Montgomery, 1994).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΚΕΝΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

### 3.1 Η εικόνα του κέντρου της πόλης

Η σχέση της Θεσσαλονίκης με την περιοχή των Βαλκανίων, με την Ν.Α. Ευρώπη, είναι πολύ γνωστή πραγματικότητα και απαιτεί σοβαρές δραστηριότητες και αποφάσεις για να ενισχυθεί και να αναπτυχθεί. Η σχέση αυτή με την Ν.Α. Ευρώπη είναι μέρος ευρύτερης συσχέτισης με την κεντρική Ευρώπη, την Μεσόγειο και την Εγγύς Ανατολή. Αυτή η παρουσία και ο προσανατολισμός της Θεσσαλονίκης δεν περιορίζεται σε λειτουργίες που αφορούν μόνο τυπικά οικονομικά μεγέθη αλλά και συνολικής ανάπτυξης της ποιότητας ζωής. Τα οικονομικά μεγέθη ούτε είναι ούτε προέρχονται πάντα από τυπικά οικονομικά χαρακτηριστικά. Τέτοιες απλουστεύσεις αδυνατίζουν και τις δυνατότητες και τους ίδιους τους στόχους. Η ιστορική διαδρομή και η ιστορική συγκρότηση της Θεσσαλονίκης δείχνουν τον πλούτο των συσχετίσεων και για την ίδια την πόλη και για τις σχέσεις με τα Βαλκάνια, όπως έχει πολλές φορές τονιστεί (Φατούρος, 1993).

Η Θεσσαλονίκη θεωρείται το νέο μητροπολιτικό κέντρο ολόκληρης της Βαλκανικής χερσονήσου, καθώς και κέντρο πληροφόρησης και συντονισμού σε διάφορες διεθνείς πρωτοβουλίες για την ανασυγκρότηση των Βαλκανίων. Η Θεσσαλονίκη είναι η πύλη προς τα Βαλκάνια και το κέντρο ενός νέου εμπορικού δικτύου, με δυνατότητα να ανακτήσει την πρωταρχική της σημασία ως η δεύτερη πόλη της Ρωμαϊκής, της Βυζαντινής και Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Η πόλη έχει μακρά ιστορία ως κέντρο περιφερειακού εμπορίου και χρηματοδότησης και αυτό συνεχίζεται έως σήμερα. Ο αντίκτυπος της παγκοσμιοποίησης και η συνειδητοποίηση ότι μόνο μέσω του εμπορίου μπορούν οι μικρότερες χώρες των Βαλκανίων να εξασφαλίσουν την ανταγωνιστικότητα, συμβάλλουν στην ανάδειξη της εικόνας της. Παράλληλα, η γεωγραφία της περιοχής αποτελεί ένα εξαιρετικά ευνοϊκό υπόβαθρο για την ανάπτυξη και για την μετατροπή της σε μητροπολιτικό κέντρο των Βαλκανίων, ενώ αποτελεί και πόλο της διασυνοριακής συνεργασίας και της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Ευρώπης. Αν προστεθούν σε όλα αυτά οι ικανότητες του εργατικού δυναμικού, οι εκατοντάδες χιλιάδες των πολύγλωσσων πολιτών, το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο, το Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, το Διεθνές Πανεπιστήμιο, τα ιδιωτικά κολέγια, το εμπορικό ναυτικό και τις σύγχρονες υποδομές της πόλης, αποτελούν μια από τις πιο ενδιαφέρουσες επενδυτικές και επιχειρηματικές ευκαιρίες στους ταχύτερα αναπτυσσόμενους τομείς της ΝΑ Ευρώπης (Tzitzikostas).

Δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδος, με πληθυσμό γύρω στο ένα εκατομμύριο κατοίκους, η Θεσσαλονίκη είναι μια από τις παλαιότερες πόλεις της Ευρώπης. Ιδρύθηκε το 315 π. Χ., από τον Βασιλιά της Μακεδονίας Κάσσανδρο, στη θέση ενός παλιού προϊστορικού

καταυλισμού που χρονολογείται από το 2300 π. Χ., και ονομάστηκε Θεσσαλονίκη από τη γυναίκα του και αδελφή του Μεγάλου Αλεξάνδρου. Κατά τη διάρκεια της Ρωμαϊκής Εποχής, την επισκέφτηκε ο Απόστολος Παύλος για να διδάξει εδώ τη νέα θρησκεία. Κατά τη διάρκεια της Βυζαντινής εποχής η Θεσσαλονίκη ήταν το πολιτιστικό και καλλιτεχνικό κέντρο, δεύτερο σε σπουδαιότητα μετά την Κωνσταντινούπολη σε ολόκληρη την αυτοκρατορία. Υπήρξε η γενέτειρα πολλών προσωπικοτήτων της Βυζαντινής διάνοησης, μεταξύ αυτών και οι μοναχοί Κύριλλος και Μεθόδιος. Η Θεσσαλονίκη εντάχθηκε στην Οθωμανική κυριαρχία το 1430, 24 χρόνια πριν την Κωνσταντινούπολη, και απελευθερώθηκε στις 26 Οκτωβρίου το 1912, που είναι η επέτειος του αγίου προστάτη της, Αγίου Δημητρίου (Κουίδου, 2003).

Η κατεδάφιση των τειχών και η κατασκευή προκουμαίας αποτελούν την σημαντικότερη πολεοδομική επέμβαση που έγινε στην πόλη στο τέλος της Τουρκοκρατίας, και η οποία άλλαξε την μορφή της Θεσσαλονίκης επιτρέποντας τη σύνδεσή της με το λιμάνι και τους σιδηροδρομικούς σταθμούς προς τα δυτικά και την επέκταση προς τα ανατολικά. Η εξέλιξη αυτή επιβλήθηκε από τις νέες συνθήκες ανάπτυξης του εμπορίου της Μεσογείου, ειδικά με την διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ, κα σηματοδοτεί μια νέα περίοδο για την πόλη που προσδιορίζεται από τον ανανεωμένο ρόλο της, διεθνή και τοπικό. Συγχρόνως, επέτρεψε την μερική αναδιάρθρωση του ιστορικού κέντρου και την βελτίωση των συνθηκών υγιεινής στο εσωτερικό του. Εκτός από τις λειτουργικές επιταγές, αναμενόταν επίσης ότι τα νεοσηματιζόμενα οικόπεδα θα προσέλκυαν το ενδιαφέρον των επιχειρήσεων που κατέφθαναν στην πόλη και ζητούσαν χώρο για την εγκατάσταση των γραφείων τους. Επιχειρηματικές λειτουργίες, ξενοδοχεία και αναψυχή ήταν το τρίπτυχο των καινούριων δραστηριοτήτων των οποίων την ανάπτυξη δεν επέτρεπε η αρχαϊκή διάρθρωση του υπάρχοντος αστικού χώρου.

Στο ιστορικό κέντρο η νέα οικοδόμηση δίπλα στα υπάρχοντα παλαιά κτίσματα και η έντονη αύξηση της πυκνότητας που παρατηρείται επιτείνουν το παλιό προβλημα των πυρκαγιών. Από τον Ιούλιο 1889 ως τον Ιούλιο 1890 αλλά και αργότερα σημειώνονται συνεχώς μικρές και μεγάλες καταστροφές σε όλα τα σημεία της πόλης: στο Γυναικοπάζαρο κα στο Καπάνι, στην προκουμαία και στον Ιστήρα, στο Τοπχανέ, στην Χαμηδιέ και στο Βαρδάρη.

Η σημαντικότερη αλλαγή στο ιστορικό κέντρο προέρχεται από τον ανασχεδιασμό της κεντρικής συνοικίας ανάμεσα στην Εγνατία και την προκουμαία και γύρω από την Αγία Σοφία και την Μητρόπολη (20 περίπου εκτάρια) που κάηκε στα 1890. Η πυρκαγιά έπληξε την πλέον αρχαϊκή και ανθυγιεινή περιοχή της πόλης, η οποία μάλιστα περιβαλλόταν από νέες ή εξωραϊσμένες συνοικίες και αποτελούσε φυσιολογικά τον τόπο για την επέκτασή τους. Η προσπάθεια να επανασχεδιασθεί το κεντρικό αυτό τμήμα της Θεσσαλονίκης, είχε σημαντικές επιπτώσεις στη μορφολογία της. Το νέο σχέδιο παρουσιάζει μια ‘ανοιχτή’ προς την πόλη



περιοχή. Ένα περίπου ορθογωνικό δίκτυο δρόμων την διατρέχει, δημιουργώντας το νέο οργανωτικό στοιχείο του αστικού ιστού, το κανονικό οικοδομικό τετράγωνο, ενώ όλα τα κτίρια διατάσσονται έτσι ώστε να έχουν την κύρια όψη τους στο δρόμο. Η πόλη αποκτά για πρώτη φορά στο εσωτερικό της νέους φαρδείς δρόμους, όπως την οδό Αγίας Σοφίας με πλάτος 18 μέτρων, και τις Τσιμισκή και Βασιλέως Ηρακλείου με πλάτος 12 μέτρων. Το ποσοστό του δημόσιου χώρου αυξάνεται από 19% σε 29%. Ο οικοδομικός κανονισμός επιτρέπει κτίρια τεσσάρων και τριών ορόφων, τα οποία σύντομα ανεγείρονται. Η οδός Αγίας Σοφίας θα ονομάζεται έκτοτε 'ο δρόμος των πλουσίων σπιτιών'.

Η Θεσσαλονίκη προβάλλεται στα 1912 ως 'η πιο σύγχρονη πόλη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας'. Αλλά ο εκσυγχρονισμός της παραμένει ατελής. Η πόλη εξακολουθεί να αντανακλά στο χώρο της την πολυθρησκευτική πληθυσμιακή της σύνθεση και να λειτουργεί γύρω από διαφορετικά κέντρα εξουσίας, ένα από τα οποία είναι και η οθωμανική δημόσια διοίκηση.

Η πυρκαγιά του 1917, πέντε χρόνια μετά από την απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης και πέντε χρόνια πριν από την Μικρασιατική καταστροφή και την ανταλλαγή των πληθυσμών, αποτελεί ορόσημο στην ανάπτυξη της ελληνικής πολεοδομίας με την ανοικοδόμησή της πόλης (1917-1921).

Το σχέδιο που εκπόνησε για την Θεσσαλονίκη η Διεθνής Επιτροπή Σχεδιασμού υπό την καθοδήγηση του Ερνέστ Εμπράρ αποτελεί μια ενδιαφέρουσα μεταφορά των κυρίαρχων σχεδιαστικών απόψεων της εποχής στις τοπικές γεωγραφικές και ιστορικές ιδιομορφίες. Εισάγει στη Θεσσαλονίκη τις κλασικές χαράξεις (άξονες, διαγώνιους, μνημεία-εστιακά σημεία), ένα ιεραρχημένο οδικό δίκτυο, τη συγκέντρωση των δημοσίων υπηρεσιών και τη δημιουργία ενός 'πολιτικού' κέντρου για την πόλη, την ορθολογική οργάνωση και χωροθέτηση των χώρων παραγωγής και κατανάλωσης, την επιλεκτική ανάδειξη των μνημείων, την διατήρηση ορισμένων γραφικών συνοικιών. Η παραδοσιακή εικόνα της Θεσσαλονίκης ξεθωριάζει και αντικαθίσταται μ' έναν χώρο μοντέρνο, ομοιογενή και χωρίς τις προηγούμενες ιδιαιτερότητες. Προσδιορίζονται και οριοθετούνται οι βιομηχανικές ζώνες, οι εργατικοί οικισμοί, οι περιοχές κατοικίας και αναψυχής. Βασικό οργανωτικό στοιχείο του ιστού της αποτελεί το γεωμετρικό οικοδομικό τετράγωνο που αντικαθιστά τις ακανόνιστες και λαβυρινθώδεις συνοικίες.

Η καρδιά του κέντρου διαμορφώνεται με δύο πλατείες συνδεδεμένες με μια λεωφόρο κάθετη προς την θάλασσα, που αφήνει ελεύθερη στο εσωτερικό της πόλης τη θέα προς τον Όλυμπο. Η πολιτική πλατεία, δίπλα στο χώρο όπου αργότερα ανασκάφηκε η αρχαία αγορά, θα συγκέντρωνε το δημαρχείο, το δικαστικό μέγαρο και τα κτίρια των δημοσίων υπηρεσιών. Η δεύτερη πλατεία, η σημερινή Αριστοτέλους, τόπος λιανικού εμπορίου και αναψυχής, υπογράμμιζε σύμφωνα με το πρότυπο της Piazzetta της Βενετίας, το άνοιγμα της πόλης προς

την θάλασσα. Για τα κτίρια που βρίσκονταν στις δύο πλατείες και στον συνδυαστικό άξονα επιβλήθηκε το λεγόμενο νεοβυζαντινό στυλ, ώστε σε συνδυασμό με τα δημόσια κτίρια, να λειτουργήσουν ως ένα μνημειακό σύνολο για την πόλη.

Για να γίνει ελκυστικότερο το νέο σχέδιο και να αποκτήσει η πόλη τους ελεύθερους χώρους που δεν υπήρχαν στο παρελθόν, ο Εμπράρ χρησιμοποίησε τα βυζαντινά μνημεία της πόλης ως εστιακά σημεία ενός δικτύου δημοσίων χώρων (πλατειών, πεζοδρόμων, δενδροφυτευμένων αρτηριών). Στην ίδια λογική οφείλεται η νέα χάραξη που συνδέει την Ροτόντα με την Αψίδα του Γαλερίου, και στη συνέχεια, περνώντας από την πλατεία Ναυαρίνου, κατεβαίνει ως την θάλασσα, συνδυάζοντας τον αρχαιολογικό περίπατο και στοιχεία του τοπίου της πόλης (λόφους, θάλασσα) με μια πολυσύχναστη περιοχή εργασίας και κατοικίας. Πολλές ακόμη καλοσχεδιασμένες πλατείες πλαισίωσαν μνημεία και δημόσια κτίρια, όπως τον Λευκό Πύργο, την Αχειροποίητο, το Διοικητήριο, το Σιντριβάνι και το Βαρδάρη, καθώς και τα μέγαρα των Συντεχνιών, του Ταχυδρομείου και του Χρηματιστηρίου που δεν κατασκευάστηκαν ποτέ.

Η ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης αποτελεί σταθμό στην ιστορία της ελληνικής πολεοδομίας. Εκφράζει στο συμβολικό επίπεδο την κορύφωση της εκσυγχρονιστικής προβληματικής για την νεοελληνική πόλη που στάθηκε αδύνατον να ολοκληρωθεί στην ελληνική πραγματικότητα του 20<sup>ου</sup> αιώνα (Γερολύμπου, 2003).

Υπάρχουν τρεις επικρατέστερες περιόδους στην εξέλιξη του αστικού ιστού της πόλης τα τελευταία χρόνια (19ο και 20ο αιώνα). Ένα εγγενές φαινόμενο που υπακούει σε γεωμορφολογικές παραμέτρους (ένα στενό πέρασμα μεταξύ βουνού και θάλασσας) και περιλαμβάνει αστικές παρεμβάσεις η (κατεδάφιση των Βυζαντινών τειχών 1866-1889, ο επανασχεδιασμός μετά την πυρκαγιά του 1917) είναι η δημιουργία ενός ενιαίου αστικού κέντρου που «σπρώχνει» την μελλοντική επέκταση της πόλης προς τα ανατολικά και δυτικά.

Όσο για τις τρεις περιόδους, η πρώτη ορίζεται από την εμφάνιση ενός κέντρου που προωθεί την ορθολογική λειτουργικότητα, σε αντίθεση με τα αυτόνομα, μικρά, διάσπαρτα και εσωστρεφή τμήματα γειτονιών της περιόδου της Τουρκοκρατίας. Στη δεύτερη περίοδο, παρατηρείται το φαινόμενο της αύξησης του πληθυσμού που προκαλείται από το εισερχόμενο κύμα προσφύγων (1922-1928) και τη μεταπολεμική αύξηση του πληθυσμού (1951-1971) λόγω της εσωτερικής μετανάστευσης και της γεωργικής εξόδου. Η τρίτη περίοδος αναφέρεται στην νέα εισροή των ιθαγενών πληθυσμών και οικονομικών μεταναστών από χώρες της Ανατολικής Ευρώπης, και διαμορφώνεται από την εμφάνιση μιας νέας μεσαίας τάξης και το φαινόμενο των προαστίων.

Έτσι, ένα νέο συμπαγές κέντρο αναδύεται, που ορίζεται από το οικοδομικό τετράγωνο και το σχεδιασμό με βάση το υποδάμειο σύστημα που ενοποιεί την πόλη, αλλά σηματοδοτεί τη δυνατότητα μεταφοράς του από την ανατολή στη δύση μέσω πέντε βασικών

οδικών αξόνων. Οι διαδοχικές επεκτάσεις της πόλης προς τα ανατολικά και τα δυτικά (γεωργική αποκατάσταση για τους πρόσφυγες του 1922, π.χ. Καλαμαριά, Πολίχνη), οι παράνομες κατασκευές και η έγκριση αυθαίρετων επεκτάσεων είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των ανατολικών και δυτικών τμημάτων της πόλης και το φαινόμενο ενδυνάμωσης του κέντρο της πόλης, όχι ως ένα συμβολικό και διοικητικό στοιχείο, αλλά ως ένα ενωτικό σημείο πρόσβασης για όλες τις πλευρές της πόλης (Frangopoulos et al, 2009).

Η πόλη, σήμερα, παρά το βάρος της Ιστορίας, (αρχαιοελληνική, βυζαντινή, υπό ρωμαϊκή ή τουρκική κυριαρχία, απελευθερωμένη το 1912) είναι μοντέρνα, ανήσυχη, πόλη του κινηματογράφου, της λογοτεχνίας, των εικαστικών, των ασταμάτητων εκδηλώσεων. Μια πολιτεία σε ταχεία εξέλιξη, βαθιές αναπνοές και μεγάλη ανοικοδόμηση ανατολικά, κοντεύει, πλέον, να ενωθεί με την Χαλκιδική και το Άγιο Όρος. Σταυροδρόμι Ανατολής-Δύσης πάντα, συντηρητική και ταυτόχρονα πρωτοπόρα, πολιτεία γόνιμων αντιφάσεων, εσωστρεφής και διάπλατα ανοιχτή, κλειδί κι αντικλειδί της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Είναι η πολιτεία των μεγάλων αναζητήσεων, των νέων ρευμάτων, των δεκάδων χιλιάδων φοιτητών που ανανεώνονται κάθε χρόνο, λιμάνι κι αγκαλιά, αφετηρία και όραμα ταξιδιού, εσωτερική κατάβαση αλλά και χώρος της εύκολης και ζεστής επικοινωνίας.

Είναι η πόλη των μεγάλων περιπάτων, των συναντήσεων και του γλεντιού, του έξοχου φαγητού, αστή και φτωχομάνα, ελληνική αλλά και κοσμοπολίτικη που φιλοξενεί εδώ και πέντε αιώνες μian ισχυρή εβραϊκή κοινότητα και πολλούς σύγχρονους μετανάστες, πόλη μεγάλη και ανθρώπινη, στα μέτρα μιας ευχάριστης καθημερινότητας, αλλά και μήτρα μεγάλων ονείρων. Θεσσαλονίκη, πόλη της Διεθνούς Έκθεσης και του Διεθνούς Φεστιβάλ Κινηματογράφου, του Τσιτσάνη και του Σαββόπουλου, της μουσικής, του χορού και του θεάτρου. Θεσσαλονίκη, πόλη της ανάγνωσης και του βιβλίου, και σήμερα πόλη της Διεθνούς Έκθεσης Βιβλίου (Σκαμπαρδώνης).

### 3.2 Περίγραμμα και φυσιогνωμία

Οι περισσότερες έρευνες σε αστικά κέντρα εμφανίζουν περίπου ένα νοηματικό/σημασιολογικό δίπολο: το κέντρο είναι οι δραστηριότητες από ψυχαγωγία ως οικονομικές συναλλαγές, ενώ το μη-κέντρο από κατοικία και οικογένεια, ως ηρεμία και γειτονιά. Ο χώρος του κέντρου της Θεσσαλονίκης είναι ιδιότυπος: η μεικτή του χρήση (κατοικίες, επαγγελματικές στέγες, καταστήματα, κέντρα ψυχαγωγίας), του επιτρέπουν εύκολη εναλλαγή ρόλων, τόσο μέσα στις ώρες του ίδιου εικοσιτετράωρου, όσο και ανάμεσα στις καθημερινές και τα σαββατοκύριακα, με αποτέλεσμα-τουλάχιστον σ' αυτή την χρονική περίοδο-να εμφανίζει πολυσύνθετη εικόνα στη συνείδηση των κατοίκων/ χρηστών, και που απ' αυτήν απορρέουν οι φορτίσεις των επί μέρους αστικών στοιχείων (αγορά, συνάντηση, δουλειά, κ.τ.λ.).

Οι χάρτες – εικόνες εξυπηρετούν στη δομή του αστικού μας περιβάλλοντος. Αν μια εικόνα –χάρτης είναι «ακριβής», δηλαδή αν εξυπηρετεί καλά το άτομο, τουλάχιστον όπως αυτό πιστεύει, για τον προσανατολισμό και την κίνηση μέσα στην πόλη, τότε μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η δομή της εικόνας είναι εύκολη να διαβαστεί και σωστή. Αν μια εικόνα –χάρτης είναι μπερδεμένη, δηλαδή αν αποτυγχάνει να εξυπηρετήσει το άτομο απ' αυτή την άποψη, τότε ή η δομή είναι λανθασμένη, ή το πρόβλημα μπορεί να προκύπτει από την έλλειψη εξοικείωσης του ατόμου με την περιοχή. Η ανάγκη για τέτοιους παράγοντες όπως ομαλότητα και απλότητα, ώστε να παράγονται «ευανάγνωστα» περιβάλλοντα, έχει τονιστεί και από τον De Jonge (1962). Αυτή η τάση των ατόμων να ανάγουν διανοητικά πολύπλοκα περιβάλλοντα σε πιο απλά σχέδια, φαίνεται να υποστηρίζει μερικά από τα συμπεράσματα των ψυχολόγων.

Ο αστικός χώρος αποτελεί ένα σύνθετο κοινωνικό προϊόν, και ο ίδιος αποτελείται από ένα πολυεπίπεδο σύνολο: επικοινωνίες, εκφράσεις, εκδηλώσεις. Εκτός και αν αυθαίρετα, θεωρήσουμε τον όρο αστικό για ότι έχει τρισδιάστατη βάση: τότε όμως, οι επιγραφές, οι προσθήκες, οι διάφοροι κώδικες, οι άνθρωποι και τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν δεν θα αποτελούσαν μέρος του αστικού παρά μόνο σαν στοιχεία της ίδιας του της διάρθρωσης. Πρέπει να διακρίνουμε: α) τους κανόνες της βάσης: ο αστικός ιστός, β) τους επιμέρους κώδικες: κυκλοφορίας, διαφήμισης, γραφή, κ.τ.λ. γ) την ιστορία: της τάξεως της εκδήλωσης αφενός, της τάξεως του ίχνους, αφετέρου.

Προσεγγίζοντας λοιπόν τον αστικό χώρο από την πλευρά του χρήστη, έχουμε αφενός ένα σύνολο διαρθρωτικών στοιχείων που ίσως παραπέμπουν σε παραδειγματικούς κανόνες (οι πιθανές χρήσεις του αστικού χώρου), συνταγματικούς κανόνες και πιθανούς προορισμούς (Κοσμόπουλος, 1994).

Η δυναμική συνολική ανάπτυξη, αλλά και οι απαιτήσεις για ποιότητα ζωής, έχουν δημιουργήσει για τη Θεσσαλονίκη μια κατάσταση η οποία μπορεί να περιγραφεί με αναφορά στα δύο χαρακτηριστικά στοιχεία: τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και των κοινωνικών και αστικών υποδομών. Η αστική και περιφερειακή ανάπτυξη στις αρχές του 21ου αιώνα χαρακτηρίζεται από μια στροφή προς την τεχνολογία, την καινοτομία και την επιλεκτική αστική ανάπτυξη, παρόμοια με την τάση, αμέσως μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, προς μαζική βιομηχανοποίηση και εντατική αστικοποίηση. Στο άμεσο μέλλον, αναμένεται ότι η Θεσσαλονίκη θα αναλάβει πολλούς νέους εξειδικευμένους ρόλους (κέντρο επικοινωνίας και εξειδικευμένων υπηρεσιών, κέντρο ανάπτυξης και διάδοσης της τεχνολογίας κ.λπ.), προκειμένου να γίνει αποφασιστικός παράγοντας, μέσω της υγειονομικής περίθαλψης, της ανάπτυξης της πληροφορίας και της επικοινωνίας και των δικτύων μεταφορών, της έρευνας και των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, των δραστηριοτήτων παραγωγής και μεταφοράς τεχνογνωσίας, καθώς και μέσω της συγκέντρωσης των δραστηριοτήτων εντατικοποίησης της γνώσης.

Για τον Τζιτζικώστα, η Θεσσαλονίκη αποτελεί ένα δύσκολο επιχειρηματικό περιβάλλον, που χρειάζεται αρκετή δουλειά ώστε να λειτουργήσει. Ευκαιρίες υπάρχουν και θα υπάρχουν για τους εξαγωγείς και τους επενδυτές. Ένα κεντρικό σημείο, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις και να αξιοποιηθούν οι ευκαιρίες, στο πλαίσιο της οικονομίας της γνώσης, είναι η ανάπτυξη μιας γενικής στρατηγικής για την καινοτομία και την ανταγωνιστικότητα, καθώς η καινοτομία βρίσκεται ψηλά στην ατζέντα των επιχειρήσεων που απαιτούν μια περιφερειακή προσέγγιση, σε πλήρη αντίθεση με την κατάσταση πριν από μια δεκαετία.

Η Θεσσαλονίκη, μητρόπολη της Ν.Α. Ευρώπης, και όχι μόνο, αλλά πόλη της Ευρώπης, σημαίνει ένα πλέγμα δραστηριοτήτων, δυνατοτήτων και ερεθισμάτων μέσα και έξω από την Ελλάδα. Προτεραιότητα έχει η ποιότητα ζωής. Τα γενικά χαρακτηριστικά της Θεσσαλονίκης είναι η σχέση με την φύση και οι κύριες αρχές οργάνωσης του χώρου.

Συγκεκριμένα κατά τον Φατούρο (1993):

Η θάλασσα, τα χαμηλά βουνά στο βόρειο, το παράλληλο με την θάλασσα όριό της, τα τείχη, ένα μέρος από το ορεινό όριο της πόλης, τα τείχη σαν ένα κτισμένο βουνό, σαν ένα κτισμένο φυσικό όριο, και η γραμμική εξέλιξη, ανάπτυξη και οργάνωση. Αυτά λειτουργούν το καθένα μόνο του και σε συνδυασμούς μεταξύ τους. Οι κάθετοι δρόμοι π.χ. που αποκαλύπτουν την θάλασσα, ο συνδυασμός του ορίου θάλασσα με τα ορεινά όρια, είναι ο συνδυασμός που δείχνει την διαφορά από την περίπτωση που η πόλη είχε μόνο θαλασσινό δυνατό χαρακτηριστικό όριο.

Σχετικά με την εικόνα που έχουν οι κάτοικοι της Θεσσαλονίκης για το κέντρο της πόλης, καθώς και για τα σημαντικά σημεία αυτής προκύπτουν τα παρακάτω συμπεράσματα μετά από σχετική έρευνα του Κοσμόπουλου (1994):

-πολλαπλότητα της εικόνας του κέντρου

-ελαστικότητα της έννοιας «κέντρο» ανάλογα με τον εκάστοτε «περιβαλλοντικό ρόλο» του κατοίκου

-η εικόνα της περιοχής «κέντρο» από την άποψη των κατοίκων, μπορεί να θεωρηθεί ότι μορφοποιείται/υλοποιείται σε δυο ομαδοποιήσεις: στην εικόνα ενός «μικρού κέντρου», σαφούς και συνεκτικού, και στην εικόνα ενός «ευρύτερου κέντρου» της πόλης

-η περιοχή που χαρακτηρίστηκε σαν «κέντρο», είναι γνωστή στους κατοίκους, κάτι που επαληθεύεται τόσο από την μεγάλη συχνότητα επίσκεψης, όσο και από την πολλαπλότητα των λόγων επίσκεψης

-οι χαρακτηρισμοί του κέντρου σε επίπεδο καταδήλωσης που αναφέρθηκαν φραστικά σαν «τα πάντα βρίσκονται εκεί», ή «αποτελεί την καρδιά της πόλης», εκφράζουν τον χαρακτηριστικό συγκεντρωτισμό του τριτογενή τομέα στην περιοχή του κέντρου

-σε επίπεδο συνεκδοχής, οι χαρακτηρισμοί σχετικά με το αν το κέντρο είναι ευχάριστο ή δυσάρεστο, από την πλευρά των κατοίκων, αυτό έχει άμεση σχέση με τον εκάστοτε «περιβαλλοντικό ρόλο» -που φυσικά σχετίζεται και με την χρονική στιγμή αναφοράς (π.χ. εργάσιμες ώρες ή βραδινές, εξόδου)

-το κέντρο έχει την ιδιότητα της «μεταμόρφωσης» από τις ώρες της ημέρας (αγορά, υπηρεσίες, επαγγελματικά), στις βραδινές ώρες (αναψυχή)

-η εικόνα του κέντρου της πόλης χαρακτηρίζεται από την ιδιότητα της τροποποίησης της κλίμακας, ανάλογα με το εκάστοτε πεδίο αναφοράς, που έχει σχέση με το εκάστοτε ζητούμενο –για τον ίδιο τον κάτοικο

-οδοί/ περιοχές ή και υποπεριοχές μη τονισμένες, δεν σημαίνει κατ' ανάγκη άγνωστη περιοχή αλλά περιοχή χωρίς άμεσα ενδιαφέροντα, χωρίς ευχάριστες εντυπώσεις, είτε χωρίς έντονα δυσάρεστες εντυπώσεις

-οι υποπεριοχές του κέντρου ή οι περιοχές/ δρόμοι, είναι δυνατόν να διακριθούν σε δύο κατηγορίες: σ' αυτές τις περιοχές που διαχρονικά διατηρούν και τις ίδιες λειτουργίες αλλά και τους ίδιους χαρακτηρισμούς από τους κατοίκους και σε περιοχές που διαχρονικά παρουσιάζουν εξελίξεις τόσο στις σχετικές λειτουργίες, αλλά και στις αντίστοιχες αντιδράσεις των κατοίκων

-στα σημαντικά σημεία της περιοχής εμφανίστηκαν οι υποκειμενικές προτιμήσεις των κατοίκων, παράγοντας που υπερίσχυσε έναντι όλων των άλλων, όπως ιστορική σημασία, αρχιτεκτονική αξία, συχνότητα χρήσης, σχετικές λειτουργίες

-η εκτίμηση της απόστασης επηρεάζεται και από την συχνότητα χρήσης, και από την χρονική διάρκεια της διαδρομής, την πολυκοσμία που συναντάται στην διαδρομή και που ανάλογα με την περίπτωση επηρεάζει θετικά ή αρνητικά, καθώς και κατά πόσο η διαδρομή θεωρείται ευχάριστη ή όχι, όπως και το αν παρουσιάζει ή όχι ενδιαφέρον σε οπτικά ερεθίσματα

-όσον αφορά την τρίτη διάσταση, το ύψος του περιβάλλοντος χώρου, και τη σχέση του με τις εικόνες των κατοίκων, η κίνηση στο κέντρο –νοητή ή πραγματική- συνδέεται συνειρμικά με την «αίσθηση του καναλιού» που σχετίζεται με τα «τείχη» ή τις προσόψεις των πολυκατοικιών που βρίσκονται δεξιά και αριστερά

-άμεση είναι και η επίδραση της παιδείας στην διαμόρφωση της έκφρασης της εικόνας των κατοίκων.

Η Θεσσαλονίκη είναι η μόνη πόλη που διαθέτει σχέδια ανάπτυξης και επέκτασης, τα οποία διευκόλυναν, αν και όχι πάντα αποτελεσματικά, τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων με γνώμονα το πρόγραμμα πολιτιστικής υποδομής. Η Θεσσαλονίκη καθιέρωσε το πιο φιλόδοξο πρόγραμμα παρεμβάσεων και αστικών επεμβάσεων. Το πρόγραμμα αυτό, ένα μικρό τμήμα του οποίου προωθήθηκε στις αρχές των εκδηλώσεων του 1997, χαρακτηρίζεται από μια δεύτερη πρωτοτυπία: είναι η πρώτη φορά που ο αστικός χώρος ενσωματώνεται στο πρόγραμμα, καθώς ο πολιτισμός καθιερώνεται ως το κλειδί των κατά τα άλλα απαραίτητων αστικών παρεμβάσεων. Ο προσδιορισμός και η χρήση της έννοιας «χωρική συντακτική ταυτότητα» αποκαλύπτει μια σύγχρονη αναζήτηση στα γνωστικά αντικείμενα της πολεοδομίας, της αρχιτεκτονικής και αστικού σχεδιασμού. Τα προτιμώμενα θέματα ήταν η αναβάθμιση και η αποκατάσταση των υποβαθμισμένων κτιρίων και αστικών συνόλων, την αναζωογόνηση των «αστικών κενών» και τη μετατροπή τους σε «πυρήνες κοινωνικότητας», αλλά και τη δημιουργία νέων εγκαταστάσεων που αντανακλούν τις σύγχρονες αρχιτεκτονικές τάσεις (Papaříis, 2007).

Μερικές από τις συνθήκες, τους παράγοντες, τις προϋποθέσεις πολιτισμού, δηλαδή, της συνολικής ανάπτυξης, που είναι συγχρόνως και δυνατότητες για σοβαρές οικονομικές δραστηριότητες και για τυπική οικονομική ανάπτυξη αναφέρονται παρακάτω:

-Η ανάπτυξη δικτύου επικοινωνιών με συνδέσεις μέσα στην Ελλάδα και έξω από την Ελλάδα.

-Η δημιουργία μεγάλων και διαφορετικών κέντρων τέχνης και γενικότερα πολιτισμού, όπως τα αρχαιολογικά μουσεία, το Μέγαρο Μουσικής, η Δημοτική Πινακοθήκη, το Τελλόγλειο και το Μακεδονικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης αλλά και του ιστού του πολιτισμού σε μικρότερη κλίμακα.

-Η δημιουργία ξενοδοχειακών μονάδων.

-Η ανάπτυξη σύνθετου δικτύου αστικών συγκοινωνιών.

-Η πολλαπλή δυνατότητα συνεδριακών εξυπηρετήσεων.

-Η ουσιαστική βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος σε περιοχές πόλης που βρίσκονται σε κρίσιμες συνθήκες υποβάθμισης.

Αυτά τα στοιχεία η πόλη πρέπει να τα χρησιμοποιεί με γενετικό τρόπο, να την ορίζουν, να χρησιμοποιούνται ως όνομα, ως ετικέτα, να μην υπάρχουν μόνο στην πόλη ονομαστικά. Δεν αρκεί η ετικέτα, «ο θαλασσινός κόλπος της Θεσσαλονίκης», ούτε η ετικέτα «χαμηλά βουνά πίσω από την πόλη». Τα στοιχεία αυτά του χώρου, πρέπει να αποτελούν οργανικό, δηλαδή οργανωτικό μέρος της καθημερινής ζωής, της καθημερινής δουλειάς, του παιχνιδιού των παιδιών, της συναισθηματικής ζωής.

Όταν τα χαρακτηριστικά αυτά γίνουν ετικέτες ή όροι μόνο τεχνικοί ή γεωγραφικοί, τότε η ταυτότητα της πόλης διαβρώνεται, αλλοιώνεται, εξαφανίζεται και η πόλη οδηγείται σε μια αφηρημένη ουδετερότητα. Η ταυτότητά της μπορεί να βρίσκεται σε συνεχή μεταβολή, αποτέλεσμα της ιστορίας, δηλαδή σύνθετων οικονομικών και κοινωνικών σχέσεων, όταν και μόνον όταν διατηρείται η καθημερινή παρουσία, ο καθημερινός ενεργητικός ρόλος αυτών των χαρακτηριστικών, το καθένα χωριστά και σε σύνδεση μεταξύ τους (Φατούρος, 1993).

Η Θεσσαλονίκη είναι μια σύγχρονη ευρωπαϊκή και πολυπολιτισμική πόλη στο κέντρο της Βόρειας Ελλάδας και είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της χώρας. Έχει πληθυσμό πάνω από ένα εκατομμύριο κατοίκους και είναι το δεύτερο μεγάλο κέντρο όσον αφορά την οικονομική, βιομηχανική, εμπορική και πολιτική κίνηση, και αποτελεί σημαντικό συγκοινωνιακό κόμβο στην νοτιοανατολική Ευρώπη. Είναι ένα σταυροδρόμι διαφορετικών εθνικοτήτων και θρησκειών, τα ίχνη των οποίων διαφαίνονται σε πολλά μνημεία της πόλης - στα διακριτικά χαρακτηριστικά του ιστορικού κέντρου της, καθώς και στις ιστορίες και τις παραδόσεις του λαού της. Η ιστορία της πόλης μπορεί να υποδιαιρεθεί σε πέντε γενικές περιόδους: Ελληνιστική, Ρωμαϊκή, Βυζαντινή, Οθωμανική και σύγχρονη ελληνική.

Ο στόχος για την επόμενη γενιά είναι η εντατική εργασία προς την κατεύθυνση της προόδου και της οικονομικής συνεργασίας, η συνεργασία για την ανάπτυξη των περιφερειακών υποδομών, του εμπορίου και του πολιτισμού. Τα απτά αποτελέσματα από τις πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί είναι ήδη ορατά στους περισσότερους τομείς της καθημερινής ζωής. Ωστόσο, η επόμενη δεκαετία είναι ζωτικής σημασίας για την πόλη, αφού θα πρέπει να στραφεί στην υιοθέτηση και εφαρμογή των ευρωπαϊκών προτύπων και στην προώθηση προϋποθέσεων για τη βιώσιμη σταθερότητα και την ευημερία. Σήμερα, το μέλλον της Θεσσαλονίκης έχει οικοδομηθεί σε γερά θεμέλια, με βραχυπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους και είναι πλέον σαφές ότι η πόλη γίνεται ένα κομβικό σημείο στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, που συνδέει τις αναδυόμενες οικονομίες της περιοχής (Tzitzikostas).



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ

Η έρευνα βασίζεται στην επιτόπια παρατήρηση και φωτογράφιση και κατ' επέκταση στην ελεύθερη χαρτογραφική και σχεδιαγραμματική απόδοση της κίνησης, του θορύβου, της συγκέντρωσης, των δραστηριοτήτων και των συναισθημάτων που επισημαίνονται στις περιοχές ενδιαφέροντος.



**Χάρτης 1:** Θεσσαλονίκη - πεδίο έρευνας

Συγκεκριμένα οι περιοχές είναι:

Τσιμισκή (άξονας)

Λεωφόρος Νίκης (άξονας)

Μητροπόλεως και Προξένου Κορομηλά (άξονες και σημεία)

Πλατεία Ναυαρίνου-Πλατεία Αγίας Σοφίας (περιοχή)

Αγορά Μοδιάνο-Πλατεία Άθωνος (περιοχή)

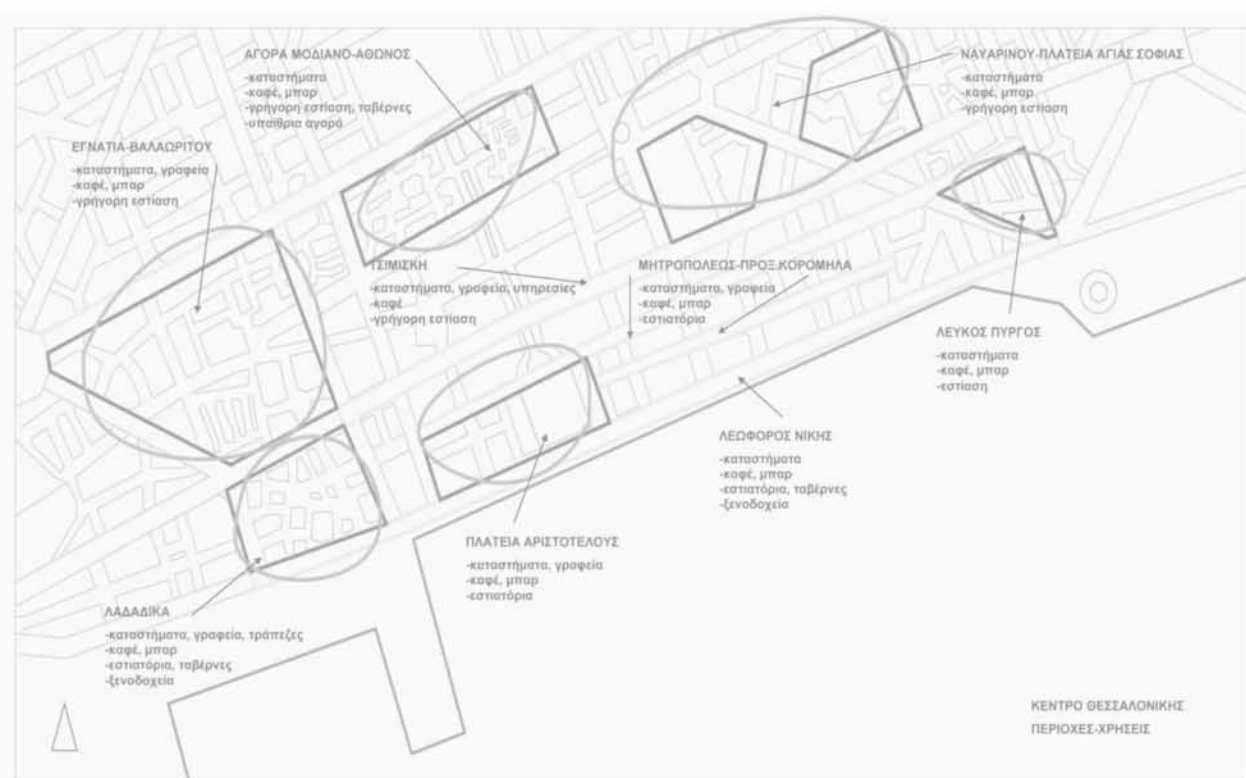
Λαδάδικα-Πλατεία Ελευθερίας (περιοχή)

Εγνατία-Βαλαωρίτου (περιοχή-άξονας)

Πλατεία Αριστοτέλους (περιοχή)

Λευκός Πύργος (περιοχή και σημεία)

Για λόγους διευκόλυνσης της μελέτης ορισμένες περιοχές ομαδοποιούνται και μελετούνται μαζί με άλλες.



**Χάρτες 2, 3:** Κέντρο Θεσσαλονίκη – άξονες, ενότητες μελέτης και χρήσεις περιοχών

#### 4.1. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

##### Τσιμισκή (κίνηση, θόρυβος)

Ο εμπορικότερος δρόμος του κέντρου της πόλης με εμπορικά καταστήματα, γραφεία και επαγγελματικές στέγες. Επιπλέον, συγκεντρώνει καφετέριες και χώρους γρήγορης εστίασης, τράπεζες και δημόσιες υπηρεσίες, σε διάσπαρτα σημεία επί τον άξονα αλλά και σε οδούς κάθετες σε αυτόν.

Παρατηρείται αυξημένη κίνηση καθ' όλη την διάρκεια της ημέρας και ιδιαίτερα τις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων και των υπηρεσιών. Το βράδυ η κίνηση είναι μειωμένη σε σχέση με την ημέρα με εξαίρεση τα σαββατοκύριακα όπου παρατηρείται συγκέντρωση ατόμων και οχημάτων σε όλο το μήκος του άξονα. Η Τσιμισκή θεωρείται ένα από τα πιο γνωστά σημεία αναφοράς της πόλης τόσο από τους κατοίκους όσο και από τους επισκέπτες της. Οι δραστηριότητες που συγκεντρώνει συνδυάζουν δραστηριότητες κατανάλωσης και διασκέδασης, ημερήσιας και βραδινής, καθώς πολλά καταστήματα και υπηρεσίες λειτουργούν έως αργά το απόγευμα και οι καφετέριες μετατρέπονται σε μπαρ.

Η εικόνα της Τσιμισκής δεν διαφέρει κατά πολύ από το βράδυ. Εξαίρεση αποτελεί το σαββατοκύριακο και ειδικά η Κυριακή, που τα καταστήματα είναι κλειστά. Αποτελεί μία από τις πιο θορυβώδεις περιοχές δημιουργώντας ουδέτερα συναισθήματα, ως περιοχή στάσης και γρήγορης κατανάλωσης.

Σε γενικές γραμμές στην Τσιμισκή η κίνηση είναι εντονότερη σε σχέση με την συγκέντρωση ατόμων με αποτέλεσμα το κυκλοφοριακό να αποτελεί μόνιμο πρόβλημα των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών. Οι ρυθμίσεις κυκλοφορίας αφορούν την χρήση λεωφορειολωρίδων εντός ορισμένου ωραρίου και ημερών και την εκτόνωση σε παράπλευρους οδούς. Ωστόσο δεν επαρκούν και σ' αυτά προστίθεται και το θέμα της στάθμευσης, που παραμένει άλυτο ιδίως τις βραδινές ώρες ή/και τα σαββατοκύριακα.





Εικόνα 1: Άποψη της Τσιμισκή πρωί και βράδυ

**Λεωφόρος Νίκης (συναίσθημα)**

Ο άξονας της Λεωφ. Νίκης συνδέει το παραλιακό μέτωπο με τον πολεοδομικό ιστό της πόλης και μπορεί να θεωρηθεί ως ένα μεταβατικό σημείο από το δομημένο στο αδόμητο περιβάλλον.

Η Λεωφόρος Νίκης συγκεντρώνει πληθώρα ατόμων περισσότερο λόγω των καφέ και των μπαρ και λιγότερο για τα καταστήματα που εντοπίζονται σε αυτή. Η θέα προς την θάλασσα και το αίσθημα φυγής αποτελεί ιδανικό περιβάλλον για αναψυχή την ημέρα στα καφέ και το βράδυ στα μπαρ. Διαθέτει επίσης εστιατόρια, ταβέρνες και ξενοδοχεία αυξάνοντας έτσι τους λόγους επισκεψιμότητάς της.

Η λεωφόρος Νίκης δεν αποτελεί περιοχή στάσης παρά τον αξονικό της χαρακτήρα, γεγονός που αποδίδεται στις δραστηριότητες αναψυχής που συγκεντρώνει αλλά και στα θετικά συναισθήματα που δημιουργεί.

Παρόλα αυτά ο θόρυβος είναι έντονος κυρίως τα βράδια, προερχόμενος είτε από την λειτουργία των καφέ-μπαρ, είτε από τα διερχόμενα οχήματα προκαλώντας προβλήματα στην ευρύτερη περιοχή που περιλαμβάνει και κατοικίες.

Η κίνηση εδώ είναι αυξημένη, κυρίως τα σαββατοκύριακα, ενώ τις καθημερινές παρουσιάζεται έντονη τις ώρες που δεν λειτουργούν τα καταστήματα και οι υπηρεσίες, δηλαδή τις ώρες διακοπής και διαλείμματος από την εργασία.



**Εικόνα 2:** Άποψη της Λεωφόρου Νίκης πρωί και βράδυ

**Μητροπόλεως- Προξ. Κορομηλά (συναίσθημα)**

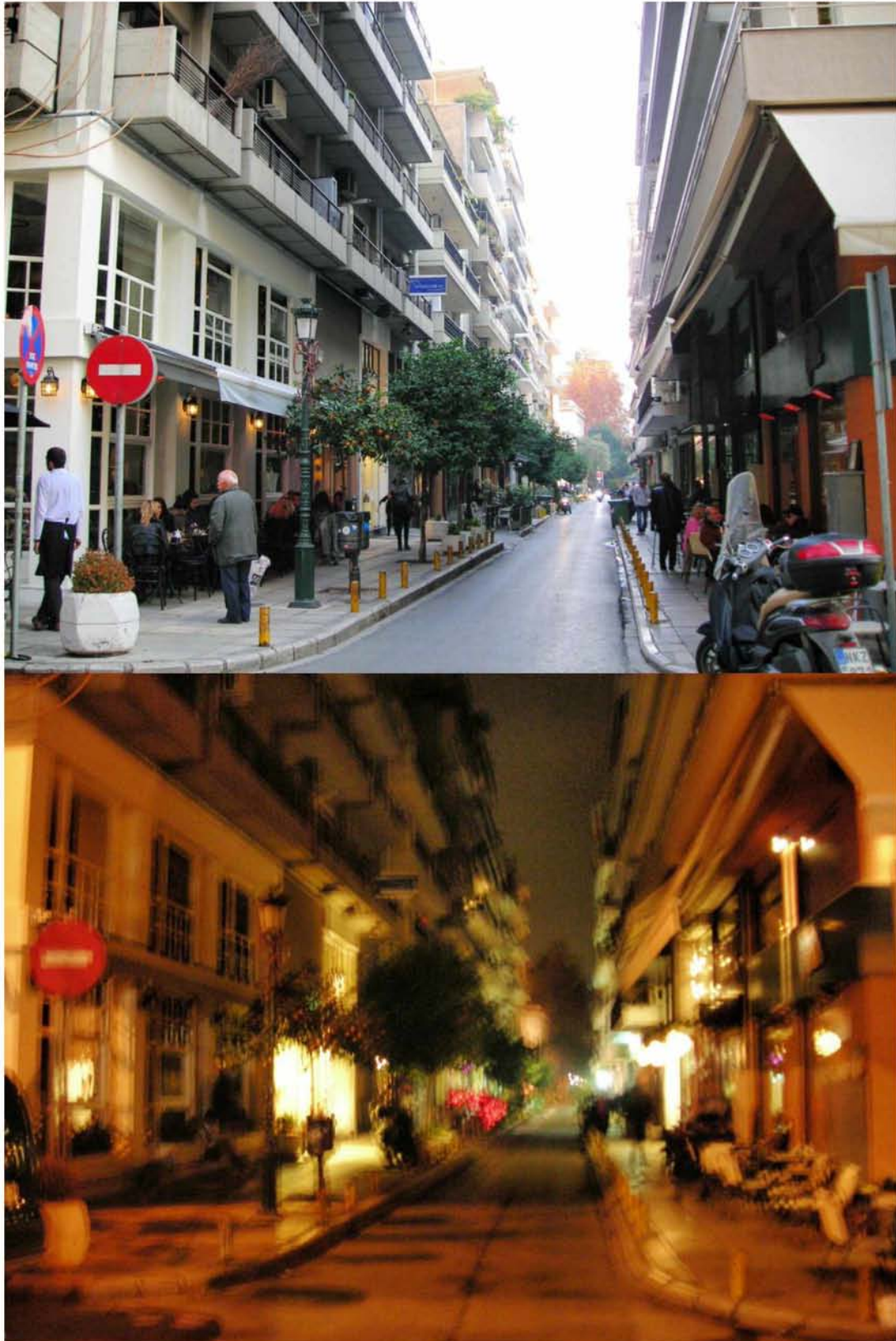
Η Μητροπόλεως και η Προξένου Κορομηλά αλλά και η περιοχή που περιλαμβάνεται ανάμεσα σ' αυτές τις οδούς συγκεντρώνει περισσότερο καταστήματα και γραφεία και λιγότερο καφετέριες και μπαρ, που βρίσκονται σε γωνιακά σημεία και κόμβους σύνδεσης με παράπλευρους οδούς.

Ωστόσο, δεν παρατηρείται ιδιαίτερη κίνηση, εκτός από τις βραδινές ώρες και τα σαββατοκύριακα, καθώς η περιοχή είναι πέρασμα από τον εμπορικό δρόμο της Τσιμισκής στην παραλιακή λεωφόρο της διασκέδασης.

Τα συναίσθημα που δημιουργεί η περιοχή είναι ουδέτερα με εξαίρεση τα σημεία-κόμβους στην Μητρόπολη και στην κατάληξη των οδών στον Λευκό Πύργο. Ο λόγος είναι ότι στα συγκεκριμένα σημεία δημιουργείται ένα είδος μικρής πλατείας-στάσης, ενώ στην υπόλοιπη περιοχή οι παράπλευροι κτιριακοί όγκοι προκαλούν αίσθημα εγκλεισμού.

Να σημειωθεί ότι σε αυτήν την περιοχή υπάρχουν και αρκετές κατοικίες σε αντίθεση με τις υπόλοιπες περιοχές μελέτης.





Εικόνα 3: Άποψη της Προξένου Κορομηλά πρωί και βράδυ



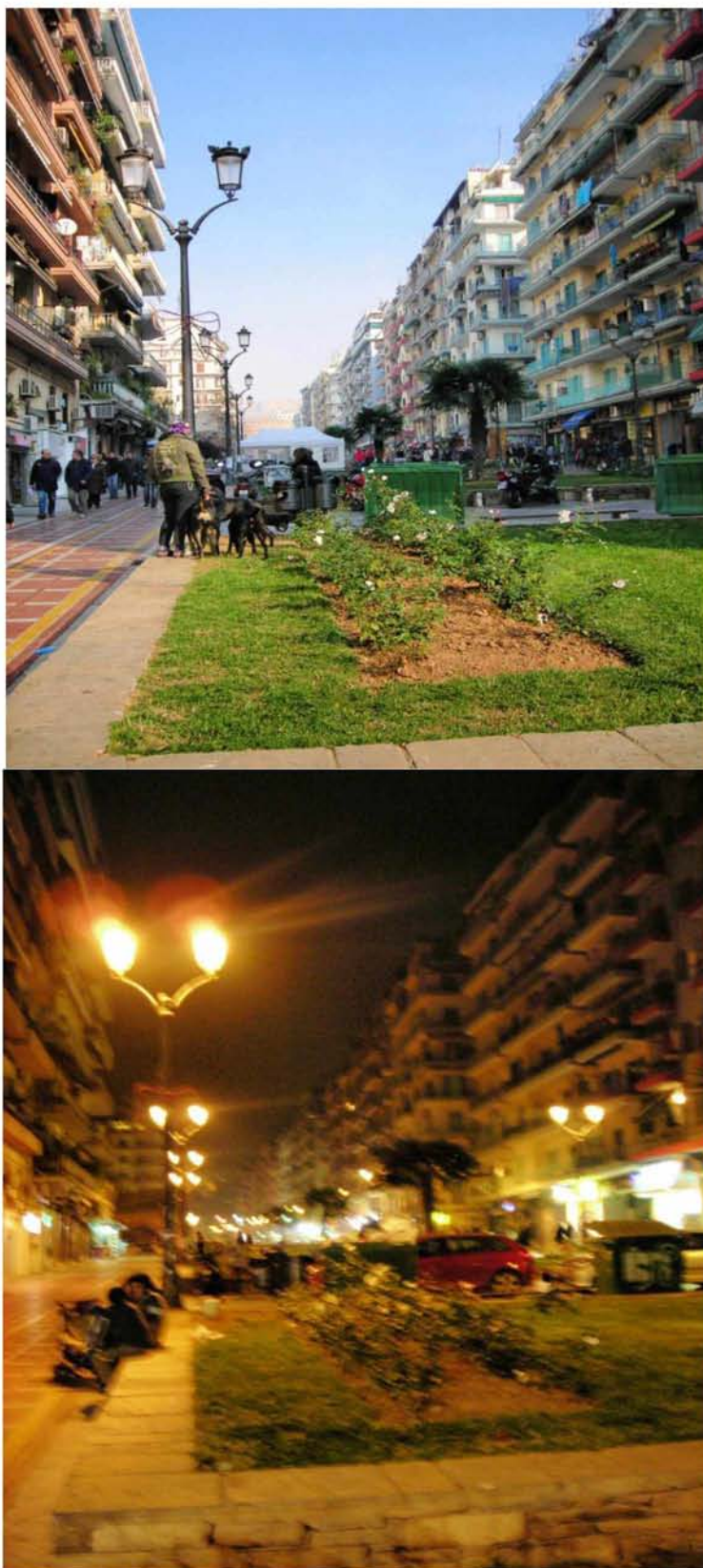
**Πλατεία Ναυαρίνου - Πλατεία Αγ. Σοφίας (συγκέντρωση, συναίσθημα)**

Στις συγκεκριμένες περιοχές-υποενότητες παρατηρούνται δραστηριότητες εμπορικές αλλά και αναψυχής, κυρίως τις καθημερινές. Όπως στην Μητροπόλεως και την Προξένου Κορομηλά, και εδώ υπάρχουν αρκετές κατοικίες. Κατά την διάρκεια της νύχτας η κίνηση δεν παρουσιάζει έξαρση όπως σε άλλες περιοχές μελέτης εκτός από τα σημεία όπου βρίσκονται τα καταστήματα γρήγορης εστίασης.

Και στις δύο πλατείες παρατηρούνται υπαίθριες εκδηλώσεις, με αυτήν της Ναυαρίνου να μαζεύει τα περισσότερα άτομα καθ' όλη την διάρκεια της ημέρας και της νύχτας λόγω μεγέθους και διαμόρφωσής της. Η πλατεία Αγ. Σοφίας αποτελεί περισσότερο σημείο κίνησης και σύνδεσης του άξονα της Εγνατίας με την Τσιμισκή και την παραλιακή.

Επιπλέον, το γεγονός ότι δεν υπάρχει διέλευση οχημάτων από τις περιοχές περιορίζει κατά πολύ τον θόρυβο και την κίνηση. Η συγκέντρωση ατόμων όμως και η λειτουργία των καταστημάτων δημιουργούν συχνά προβλήματα στους κατοίκους των περιοχών.

Να σημειωθεί ότι ιδιαίτερα στην περιοχή της Ναυαρίνου, που σημειώνονται περισσότερες βραδινές δραστηριότητες απ' ότι στην πλατεία Αγίας Σοφίας, επικρατούν αρνητικά συναισθήματα καθ' όλη την διάρκεια της ημέρας και νύχτας. Αυτά προκαλούνται από την ύπαρξη ατόμων ή/και ομάδων που προσδίδουν έναν χαρακτήρα γκέτου στη περιοχή και κατ' επέκταση καλλιεργούν αισθήματα φόβου και ανασφάλειας.



**Εικόνα 4:** Άποψη της Πλατείας Ναυαρίνου πρωί και βράδυ

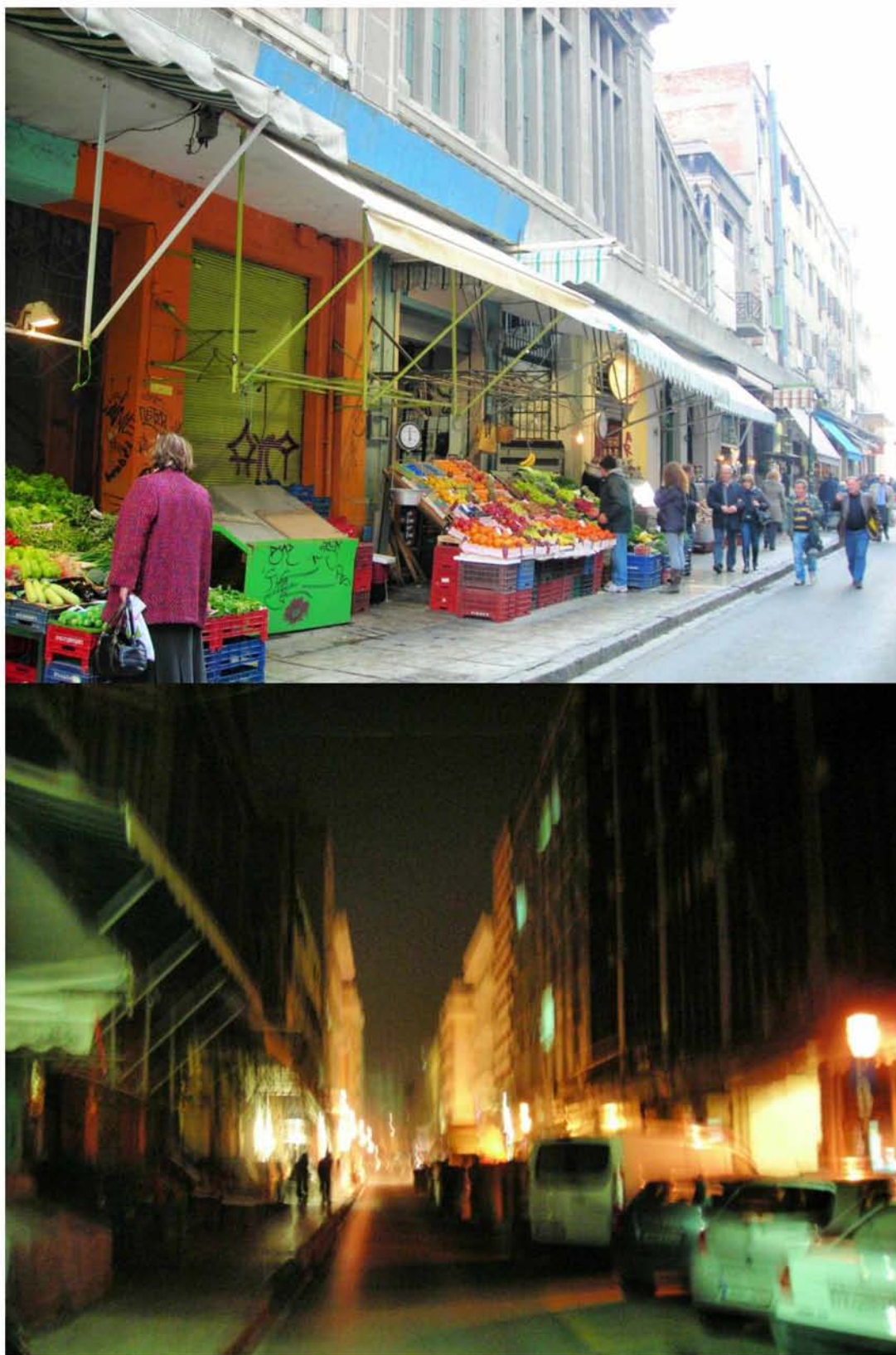
**Αγορά Μοδιάνο – Πλατεία Αθώνος (δραστηριότητα, συγκέντρωση)**

Η ιδιαιτερότητα των περιοχών αυτών οφείλεται στο ιστορικό-αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον που παρουσιάζουν. Η αγορά Μοδιάνο είναι από τις παλαιότερες της πόλης και διατηρεί μέχρι σήμερα τον παραδοσιακό της χαρακτήρα με την διαφορά ότι προστέθηκαν τελευταία δραστηριότητες νυχτερινής διασκέδασης και χώροι εστίασης δίπλα στα εμπορικά μαγαζιά.

Η εναλλαγή λειτουργιών είναι έντονη σε σχέση με τις υπόλοιπες περιοχές, την στιγμή που η εικόνα το πρωί είναι αυτή μιας πολύβουης και πολύχρωμης αγοράς που το βράδυ μετατρέπεται σε μια περιοχή με έντονη νυχτερινή κίνηση. Ο θόρυβος και η κίνηση θα περίμενε κανείς να είναι εντονότεροι το βράδυ, ωστόσο αυτό συμβαίνει το πρωί.

Συγκεκριμένα, στην περιοχή υπάρχουν ταχυφαγεία και καταστήματα εστίασης που αναπτύσσονται στον υπαίθριο χώρο αλλά και στις στοές, ανοιχτές ή/και κλειστές. Το βράδυ η εικόνα αλλάζει και οι στοές λειτουργούν ως χώροι διασκέδασης και συγκέντρωσης.

Οι στοές αποδίδονται στον εμπορικό χαρακτήρα που είχε η περιοχή και διατηρείται ως σήμερα.



Εικόνα 5: Άποψη της Αγοράς Μοδιάνο πρωί και βράδυ

**Λαδάδικα – Πλατεία Ελευθερίας (συναίσθημα, δραστηριότητα)**

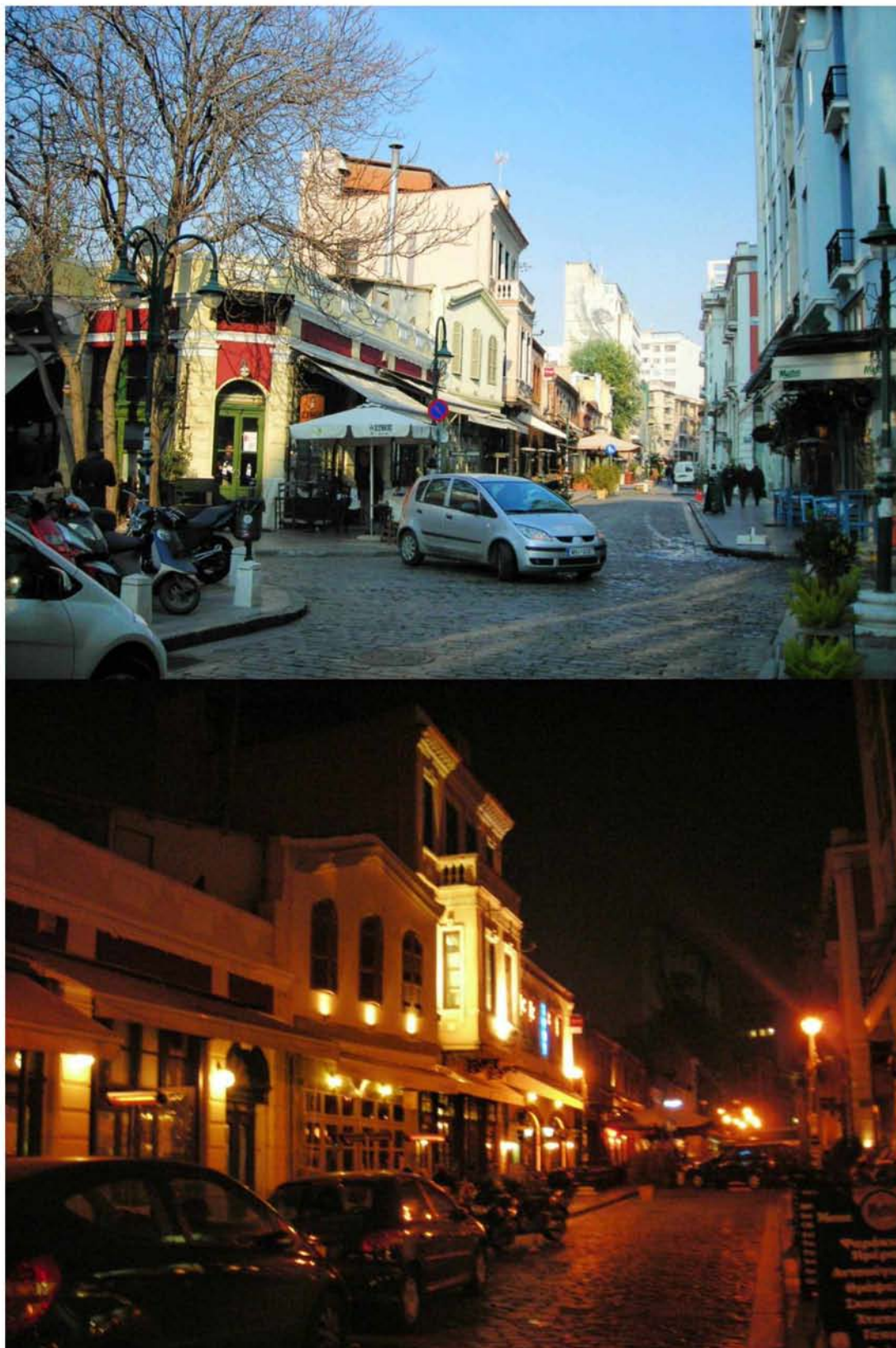
Η περιοχή των Λαδάδικων αποτελεί διαχρονική αξία στην ιστορία της πόλης. Το παλιό εμπορικό κέντρο της πόλης που αποκαταστάθηκε και ανακαινίστηκε σε μια περιοχή με καφέ, μπαρ, εστιατόρια, ξενοδοχεία και επαγγελματικές στέγες διατηρεί ως σήμερα την παλιά του αίγλη.

Η γειτνίασή του με το λιμάνι και την πλατεία Ελευθερίας αναδεικνύουν την ιδιαιτερότητα της περιοχής τόσο το πρωί όσο και το βράδυ. Το πρωί παρατηρείται κίνηση ατόμων, κυρίως εργαζομένων στα γραφεία και τις επαγγελματικές στέγες, ενώ το βράδυ η κίνηση αυξάνεται στα γύρω καφέ, μπαρ και εστιατόρια της περιοχής. Παρόμοια κατάσταση εντοπίζεται και στις παράπλευρους οδούς και πεζοδρόμους με τις χαρακτηριστικές στοές.

Επιπλέον, η ύπαρξη ξενοδοχείων, λόγω γειτνίασης με το λιμάνι, προσδίδουν στην περιοχή έναν τουριστικό χαρακτήρα που όμως δεν έχει διαβρωθεί.

Να σημειωθεί ότι παρά τις πλατείες, οι περιοχές αποτελούν περισσότερο σημείο περάσματος με τα άτομα να συγκεντρώνονται στους εσωτερικούς χώρους. Αυτό δημιουργεί αισθήματα ανασφάλειας, ιδίως το βράδυ, λόγω παλιών εγκαταλελειμμένων εμπορικών εγκαταστάσεων.





Εικόνα 6: Άποψη της περιοχής των Λαδάδικων πρωί και βράδυ

**Εγνατία – Βαλαωρίτου** (συγκέντρωση, θόρυβος)

Το κομμάτι της Εγνατίας που περιλαμβάνει την περιοχή της Βαλαωρίτου παρουσιάζει έντονη κινητικότητα και δραστηριότητα το τελευταίο διάστημα με το άνοιγμα πολλών καφέ, μπαρ και εστιατορίων. Η κίνηση είναι αυξημένη τις πρωινές ώρες, κυρίως στο τμήμα της Εγνατίας, αλλά και το βράδυ, όπου την θέση των παλιών βιομηχανιών καταλαμβάνουν τα αμέτρητα μπαρ σε συνδυασμό με τους χώρους εκθέσεων.

Χαρακτηριστικά, στην περιοχή της Βαλαωρίτου το βράδυ παρατηρείται αυξημένη συγκέντρωση ατόμων και δραστηριοτήτων στους εσωτερικούς και εξωτερικούς χώρους.

Η διέλευση οχημάτων είναι δύσκολη, ο θόρυβος ξεπερνάει κατά πολύ τα επιτρεπόμενα όρια, ενώ υπάρχουν σημεία στα οποία η πρόσβαση είναι δύσκολη ή επικίνδυνη λόγω εγκαταλελειμμένων χώρων. Ως αποτέλεσμα δημιουργούνται αρνητικά συναισθήματα. Παρόμοια είναι και η κατάσταση στο κομμάτι της Εγνατίας όπου παρά την αυξημένη κίνηση, το αίσθημα κινδύνου είναι έντονο.

Αντιθέτως, το πρωί η εικόνα δεν θυμίζει σε καμία περίπτωση την κατάσταση που επικρατεί το βράδυ, αν και ο θόρυβος και η συγκέντρωση παραμένουν σε υψηλά επίπεδα.

Η αλλαγή αυτή της εικόνας αποτυπώνεται έντονα, ώστε αν κάποιος επισκεφθεί την περιοχή το βράδυ είναι δυνατό να μην την αναγνωρίσει το πρωί.



Εικόνα 7: Άποψη της Βαλαωρίτου πρωί και βράδυ



**Πλατεία Αριστοτέλους (συναίσθημα, δραστηριότητα)**

Η πλατεία Αριστοτέλους είναι μία από τις χαρακτηριστικότερες της Ευρώπης προσδίδοντας έναν μητροπολιτικό αέρα στην πόλη. Αποτελεί σημείο αναφοράς τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες, με οπτικές φυγές προς το θαλάσσιο αλλά και ορεινό τμήμα της πόλης.

Καθημερινά υπάρχει κίνηση κατά μήκος του άξονα της Αριστοτέλους, συγκέντρωση όμως παρατηρείται και στο κομμάτι της πλατείας στην παραλία, λόγω των καφέ, μπαρ και εστιατορίων, όπως και του ξενοδοχείου και κινηματογράφου. Επιπλέον, η ύπαρξη εμπορικών καταστημάτων και υπηρεσιών στο υπόλοιπο τμήμα δικαιολογεί την αυξημένη κίνηση τις πρωινές ώρες. Τα Σαββατοκύριακα η κίνηση εντείνεται τόσο το πρωί, στα γύρω εμπορικά, όσο και το βράδυ στα καφέ, μπαρ, ως σημείο στάσης και ως πέρασμα.

Η πλατεία αποτελεί ιδανικό σημείο συνάντησης και χώρο για υπαίθριες εκδηλώσεις και δραστηριότητες. Η ιδιαίτερη θέση της αποτελεί πόλο έλξης για τους επισκέπτες αλλά και τους κατοίκους της πόλης. Τα συναισθήματα που δημιουργούνται είναι στην πλειοψηφία τους θετικά, τόσο το πρωί όσο και το βράδυ, εκτός από ορισμένες φορές που η υπερσυγκέντρωση ατόμων προκαλεί δυσφορία.

Σε αυτό να προστεθεί και η αλλοίωση της εικόνας της από την συμπεριφορά των ιδιοκτητών καταστημάτων και καφέ-μπαρ προς τον περιβάλλοντα χώρο.



Εικόνα 8: Άποψη της Πλατείας Αριστοτέλους πρωί και βράδυ

**Πλατεία Λευκού Πύργου (συναίσθημα)**

Η περιοχή γύρω από το Λευκό Πύργο αποτελεί όπως και η πλατεία Αριστοτέλους σημείο αναφοράς για την πόλη λόγω του συμβολισμού της. Έχει πρόσβαση και θέα στο παραλιακό μέτωπο με ανοιχτούς χώρους πρασίνου.

Στην περιοχή συνυπάρχουν εμπορικά καταστήματα, υπηρεσίες, κατοικίες μαζί με καφέ, μπαρ, ορισμένα από τα οποία οφείλουν την διαχρονικότητά τους στην ιδανική θέση της περιοχής. Η κίνηση τις καθημερινές δεν παρουσιάζει διαφορά από το βράδυ σε αντίθεση με την έξαρση που παρατηρείται τα σαββατοκύριακα, όπως και στις περισσότερες περιοχές μελέτης.

Ιδιαίτερα στα σημεία σύνδεσης με άλλους άξονες-περιοχές, όπως η Λεωφόρος Νίκης και η Προξένου Κορομηλά, υπάρχουν αρκετά καφέ-μπαρ στο ισόγειο των πολυκατοικιών, οπότε το βράδυ παρουσιάζονται προβλήματα από την σύγκρουση χρήσεων. Σε συνδυασμό με το σκοτάδι που επικρατεί λόγω ανεπαρκούς φωταγώγησης η περιοχή προκαλεί ανάμικτα συναισθήματα.

Το πρωί λειτουργεί περισσότερο ως πέρασμα με εξαίρεση τον χώρο κοντά στον Λευκό Πύργο, όπου η θέα και το αίσθημα φυγής προδιαθέτει την στάση.



Εικόνα 9: Άποψη της Πλατείας Λευκού Πύργου πρωί και βράδυ

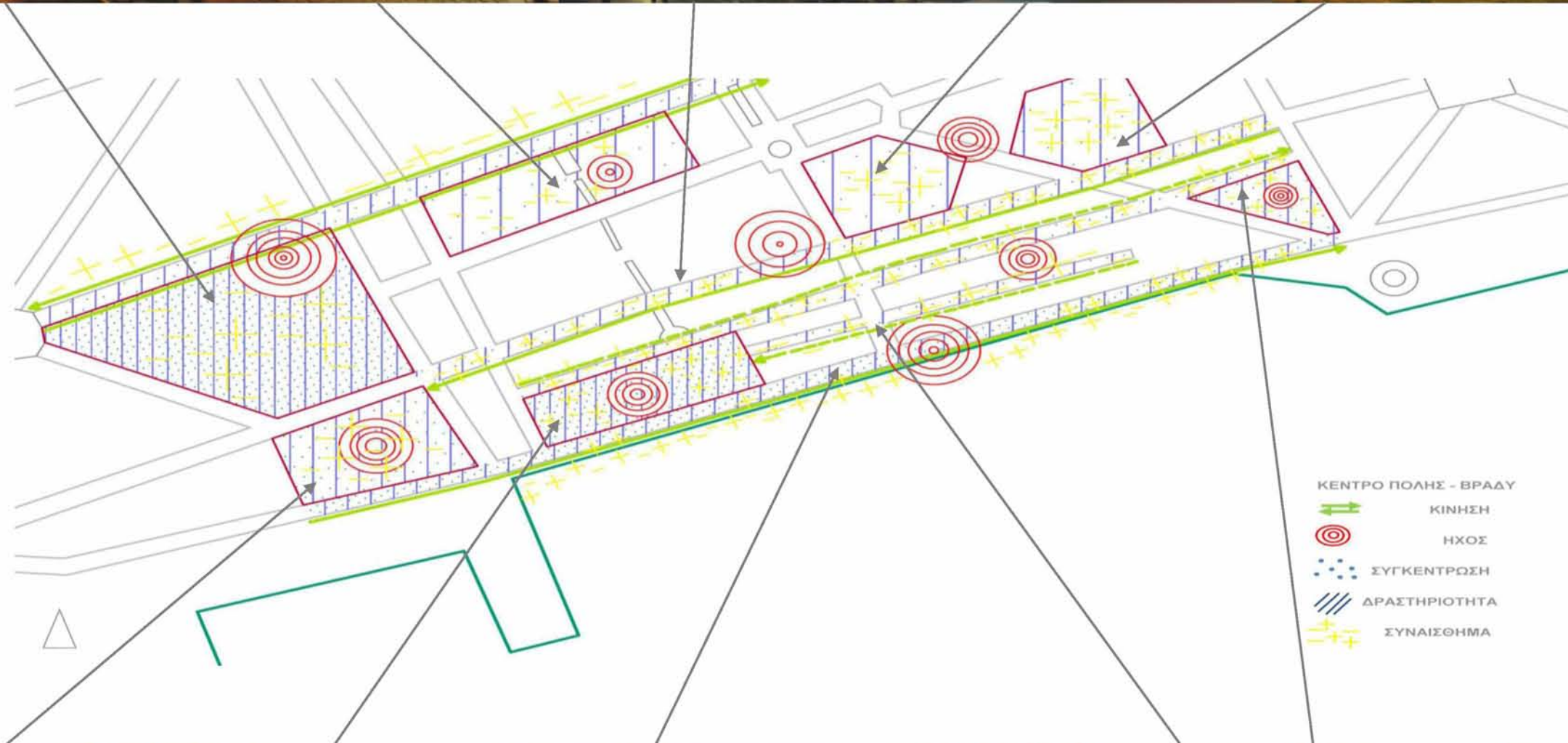


4.2. ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ



Διάγραμμα 1: Ανάλυση περιοχών μελέτης το πρωί





Διάγραμμα 2: Ανάλυση περιοχών μελέτης το βράδυ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

### 5.1. Προτάσεις

Από την περιγραφή και ανάλυση των περιοχών μελέτης προκύπτουν οι εξής προτάσεις:

Στον άξονα της **Τσιμισκή** (κίνηση, θόρυβος) προτείνεται η αξιοποίηση κενών-αχρησιμοποίητων χώρων ως χώρων στάθμευσης και η λειτουργία λεωφορειολωρίδων και τα Σαββατοκύριακα. Η επέκταση χρονικού ωραρίου ΜΜΜ τις βραδινές ώρες και τα Σαββατοκύριακα και η μείωση κομίστρου στα ΜΜΜ και στους χώρους στάθμευσης κρίνεται απαραίτητα.

Στην **Λεωφόρο Νίκης** (συναίσθημα) προτείνεται η υιοθέτηση ευέλικτου ωραρίου λειτουργίας των καφέ-μπαρ (λειτουργία όλες τις ώρες ή συγκεκριμένες ώρες και μέρες), καθώς και η εναλλαγή λειτουργιών σε καταστήματα, όπως από καφέ-μπαρ σε εστιατόριο-σνακ μπαρ, αναλόγως με τις ώρες αιχμής και χρήσης. Επιπλέον, απαιτούνται μέτρα προστασίας περιβάλλοντος χώρου και η τήρηση επιτρεπτών επιπέδων θορύβου και εφαρμογή ηχοπροστατευτικών συστημάτων στον εσωτερικό και εξωτερικό χώρο των καταστημάτων.

Η **Μητροπόλεως- Προξένου Κορομηλά** (συναίσθημα) μπορεί να αναδειχθεί με την βελτίωση του φωτισμού και την διαμόρφωση σημείων στάσης όπου υπάρχει δυνατότητα (π.χ. σε γωνίες, ανοίγματα). Καλό θα ήταν να γίνει και η πεζοδρόμηση κάθετων παρόδων.

Παρόμοια και στην **Πλατεία Ναυαρίνου - Πλατεία Αγ. Σοφίας** (συγκέντρωση, συναίσθημα) απαιτείται βελτίωση του φωτισμού και ενίσχυση της αστυνόμευσης. Η προστασία και η ανάδειξη της ιστορικής-αρχιτεκτονικής ταυτότητας μπορεί να επιτευχθεί με την εξυγίανση των συγκρουόμενων χρήσεων που αλλοιώνουν τον χαρακτήρα της περιοχής.

Η διατήρηση και ανάδειξη του εμπορικού χαρακτήρα είναι σημαντική για την **Αγορά Μοδιάνο – Πλατεία Αθωνος** (δραστηριότητα, συγκέντρωση), με την συνύπαρξη πρωινών και βραδινών δραστηριοτήτων. Στο σημείο αυτό χρειάζεται να επαναπροσδιοριστούν τα ωράρια λειτουργίας και να γίνει προσθήκη φωτιστικών σωμάτων.

Στην ενότητα **Λαδάδικα – Πλατεία Ελευθερίας** (συναίσθημα, δραστηριότητα) η επανάχρηση παλιών χώρων και λειτουργία ως χώρων επαγγελματικών και καλλιτεχνικών ή/και ως χώρων στάθμευσης όπου προβλέπεται είναι απαραίτητη. Η φύτευση, ο φωτισμός και η γενικότερη αποκατάσταση των πλατειών θα συμβάλλουν στην ενίσχυση του ιστορικού-αρχιτεκτονικού χαρακτήρα των περιοχών.

Στον άξονα της **Εγνατίας – Βαλαωρίτου** (συγκέντρωση, θόρυβος) προβλέπεται ο φωτισμός σκοτεινών σημείων και η αστυνόμευση, προκειμένου για την ενίσχυση του αισθήματος της ασφάλειας. Η αποκατάσταση εγκαταλελειμμένων χώρων και αξιοποίησή τους ως χώρων στάθμευσης, η διατήρηση του ήχου σε επιτρεπτά επίπεδα, όπως και η διοργάνωση πολιτιστικών-καλλιτεχνικών δραστηριοτήτων θα δώσουν μια ανάσα στην περιοχή.

Η **Πλατεία Αριστοτέλους** (συναίσθημα, δραστηριότητα), λόγω ιδιαιτερότητας, επιβάλλεται ο περιορισμός τραπεζοκαθισμάτων στην πλευρά των στοών και η αύξηση χώρων πρασίνου. Επιπλέον, η δημιουργία πεζοδρόμων ή/και ενοποίηση αναξιοποίητων χώρων σε συνδυασμό με την διασύνδεση της περιοχής με κομβικά σημεία του κέντρου της πόλης θα ενισχύσουν τον πολιτιστικό χαρακτήρα της περιοχής.

Η αξιοποίηση ελεύθερων-ανοιχτών χώρων και ο φωτισμός στην **Πλατεία Λευκού Πύργου** (συναίσθημα) απαιτούνται προκειμένου για την ενίσχυση ενίσχυση παραλιακού τμήματος στο σημείο αυτό.



## 5.2. Συμπεράσματα

Σε γενικές γραμμές η εικόνα μιας πόλης επηρεάζει άμεσα την ψυχολογία τόσο των κατοίκων όσο και των επισκεπτών της δημιουργώντας ποικίλα συναισθήματα και αντιδράσεις. Στοιχεία όπως η κίνηση και ο ήχος σχετίζονται άμεσα με την συγκέντρωση και τις δραστηριότητες που εκτυλίσσονται σε διάφορα σημεία-ενότητες της πόλης, μεταβάλλοντας την συνολική της εικόνα. Άλλωστε ο βαθμός στον οποίο μια πόλη είναι προσιτή, φιλική, ελκυστική ή αδιάφορη δεν εξαρτάται μόνο από την εικόνα του δομημένου και αδόμητου περιβάλλοντος αλλά και από την ιδιαιτερότητα των χρήσεων που της αποδίδουν οι κάτοικοι και οι επισκέπτες της.

Στο σημείο αυτό εισέρχεται ο χρονικός παράγοντας της ημέρας και της νύχτας. Είναι φανερό ότι η αλλαγή χρήσεων και εικόνων κατά την διάρκεια της ημέρας και της νύχτας διαμορφώνει ανάλογα και την ταυτότητα της πόλης. οι καθημερινές λειτουργίες συχνά συγκρούονται με τις βραδινές αλλοιώνοντας την εικόνα στις περισσότερες περιπτώσεις. Από την άλλη, σε πολλές περιοχές οι βραδινές δραστηριότητες είναι αυτές που αναδεικνύουν ή βελτιώνουν την εικόνα τους. Συνεπώς, το θέμα της οικονομίας της νύχτας, όπως έχει επικρατήσει ως ορισμός, αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την διαμόρφωση της εικόνας της πόλης και κατ' επέκταση για τον αστικό σχεδιασμό.

Σχετικά με τις περιοχές του κέντρου της Θεσσαλονίκης, παρουσιάζουν αντιθέσεις κατά την διάρκεια της ημέρας και της νύχτας αλλά και μεταξύ τους. Σε ορισμένες οι διαφορές είναι περισσότερο έντονες λόγω των χρήσεων που εντοπίζονται σε αυτές, ενώ σε άλλες οι δραστηριότητες δεν διαφέρουν το πρωί από το βράδυ. Επιπλέον, ως προς την θέση των περιοχών, η μεταξύ τους σχέση ή/και γειτνίαση ευνοεί ή αποτρέπει την ανάπτυξη δραστηριοτήτων, οπότε και η εικόνα τους αλλάζει ή παραμένει ίδια.

Όπως προκύπτει και από τις παραπάνω προτάσεις, η επίλυση ζητημάτων αστικού σχεδιασμού και η ανάδειξη του χαρακτήρα της κάθε περιοχής έχει ως στόχο την προσέλκυση κατοίκων και επισκεπτών στο κέντρο της πόλης. Σε κάθε περίπτωση, βέβαια, προτεραιότητα δίνεται στην βιώσιμη διάσταση του σχεδιασμού, προκειμένου για την ενίσχυση της εικόνας του κέντρου και την διατήρηση της ιστορικής-αρχιτεκτονικής ιδιαιτερότητας της πόλης της Θεσσαλονίκης.

Τελικός σκοπός αυτής της διπλωματικής εργασίας, όπως αναφέρθηκε εξαρχής, είναι η περαιτέρω διερεύνηση και προβληματισμός για αντίστοιχα θέματα που αφορούν την εικόνα της πόλης, όχι μόνο το βράδυ, και την σχέση της με τον σχεδιασμό σε διάφορα επίπεδα.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

Να σημειωθεί ότι η λήψη των φωτογραφιών έγινε σε διάφορα σημεία των επιλεγμένων περιοχών, καθημερινές αλλά και σαββατοκύριακο. Σχετικά με τις ώρες λήψεων, οι πρωινές έγιναν κατά την διάρκεια της ημέρας, σε ώρες λειτουργίας των καταστημάτων, και οι βραδινές από τις ώρες κλεισίματος των καταστημάτων και κατά την διάρκεια λειτουργίας των χώρων διασκέδασης και αναψυχής.

Ο λόγος επιλογής του παραπάνω τρόπου εργασίας έγινε κατόπιν παρατηρήσεως παρόμοιων καταστάσεων οπότε και δεν κρίθηκε απαραίτητος κάποιος περαιτέρω διαχωρισμός-κατηγοριοποίηση ημερών και ωρών. Σε αυτό να προστεθεί και το γεγονός ότι σε πολλές περιπτώσεις ο χώρος δεν παρουσίαζε καμία ιδιαίτερη διαφορά καθ' όλη την διάρκεια της ημέρας αλλά και των ημερών.

Σχετικά με τα κριτήρια μελέτης στα οποία βασίστηκαν οι χάρτες, δηλαδή η κίνηση, ο θόρυβος, η συγκέντρωση, η δραστηριότητα και το συναίσθημα, αποτελούν προσωπική εκτίμηση και παρατήρηση.

Τέλος, έγινε προσπάθεια ώστε οι φωτογραφίες να είναι από τα ίδια σημεία λήψης, όσο αυτό ήταν εφικτό, και αντιπροσωπευτικές του πεδίου μελέτης.



Εικόνα 1: Η περιοχή της Πλατείας Ελευθερίας προί και βράδυ

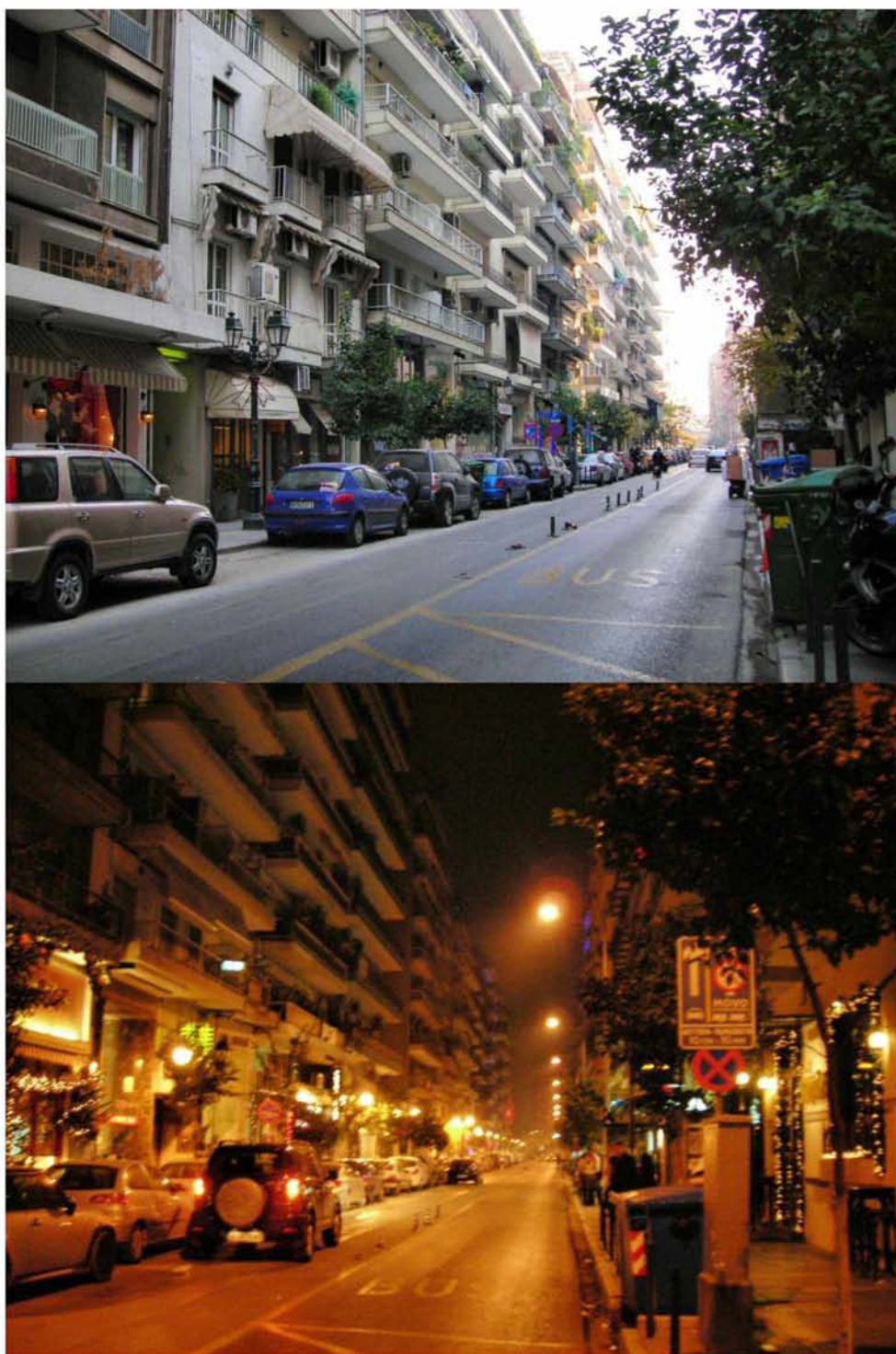


Εικόνα 2: Πλατεία Αριστοτέλους πρωί και βράδυ





Εικόνα 3: Λεωφόρος Νίκης πρωί και βράδυ



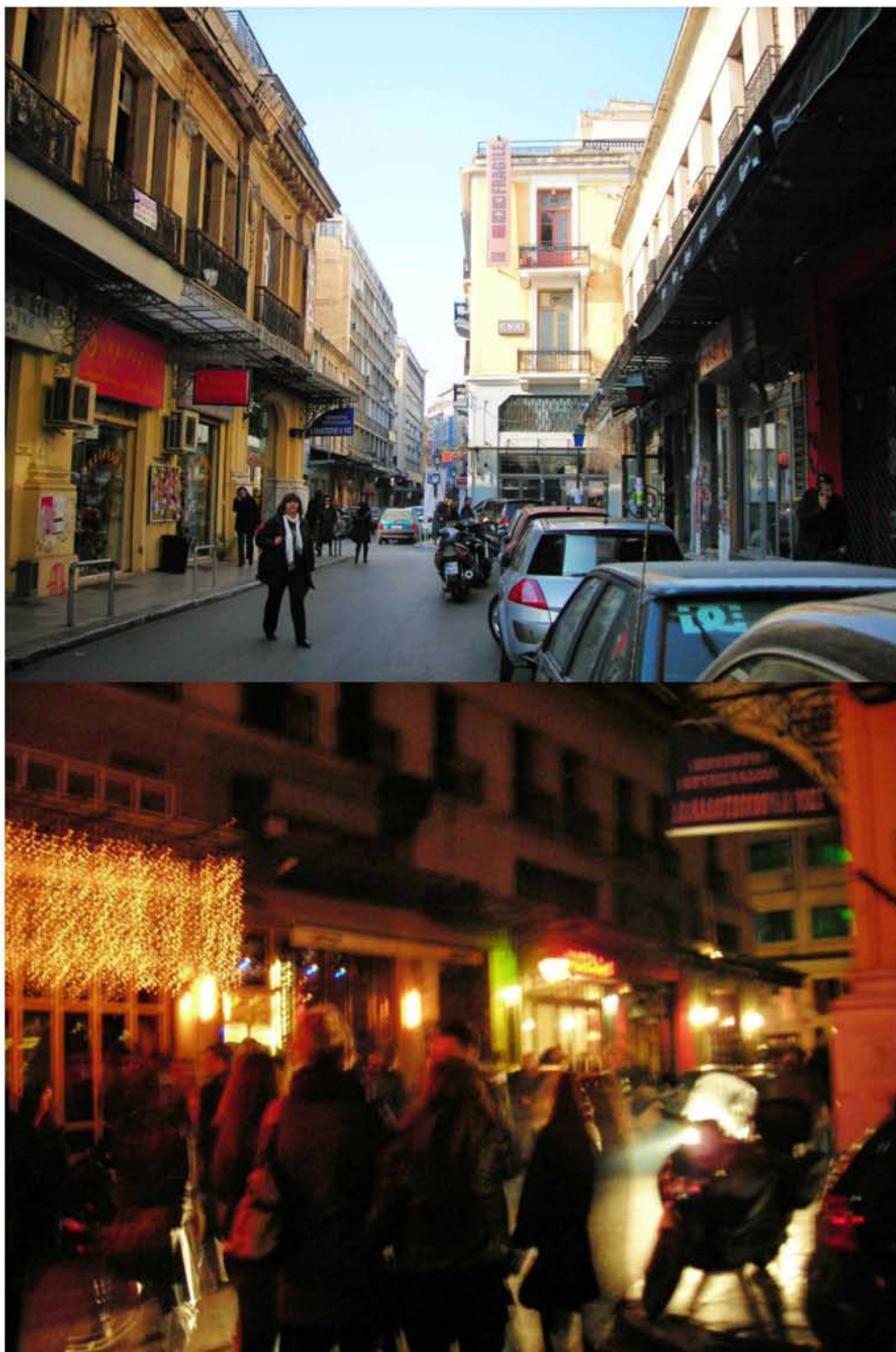
Εικόνα

4: Προξένου Κορομηλά πρωί και βράδυ



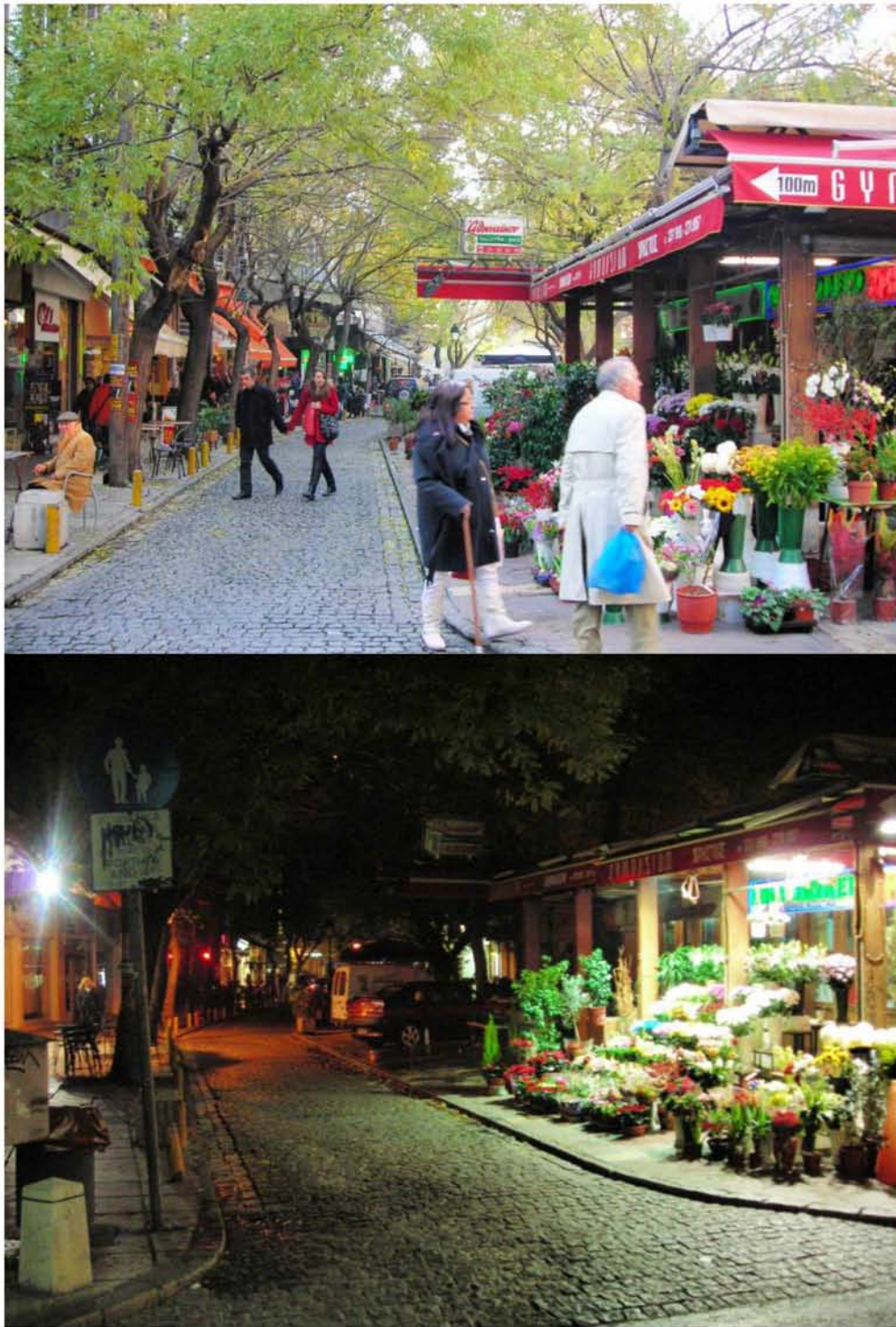


Εικόνα 5: Η περιοχή του Λευκού Πύργου πρωί και βράδυ



Εικόνα 6: Η περιοχή της Βαλαωρίτου πρωί και βράδυ





Εικόνα 7: Αγορά Μοδιάνο πρωί και βράδυ





Εικόνα 8: Η οδός Τσιμισκή πρωί και βράδυ



Εικόνα 9: Η Πλατεία Ναυαρίνου πρωί και βράδυ

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ****Ελληνόγλωσση**

Ανανιάδου-Τζημοπούλου, Μ. (1992) *Αρχιτεκτονική Τοπίου. Σχεδιασμός Αστικών Χώρων: Κριτική και Θεωρία. Σύγχρονες Τάσεις Σχεδιασμού*, Τόμος Α, Θεσσαλονίκη: Ζήτη

Αραβαντινός, Α. και Κοσμάκη, Γ. (1988) *Υπαίθριοι Χώροι στην Πόλη: Θέματα Ανάλυσης και Πολεοδομικής Οργάνωσης Αστικών Ελεύθερων Χώρων και Πρασίνου*, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Γερολύμπου, Α. (2003) *Καταβολές και εξέλιξη της νεότερης ελληνικής πόλης, πόλεις και πολεοδομία του ελληνικού κράτους ως το 1940*, Θεσσαλονίκη: Υπηρεσία Δημοσιευμάτων Α.Π.Θ.

Γρηγοράκη, Μ. και Νικολετόπουλος, Γ. (1974) *Έρευνα Πολεοδομικών Προτύπων 14: Τουρισμός*, Αθήνα: Συμμετρία

Δέφνερ, Α. (2002) *Σχεδιασμός για τον ελεύθερο χρόνο: Τουρισμός – Πολιτισμός – Αθλητισμός*, Πανεπιστημιακές Παραδόσεις, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Κουίδου, Β. (2003) *Θεσσαλονίκη, Οδηγός Πόλης*, Θεσσαλονίκη: Εθνικό Κέντρο Βιβλίου

Κοσμόπουλος, Π. (1994) *Περιβαλλοντική αντίληψη του αστικού χώρου. Έρευνα για το κέντρο της Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη: University Studio Press

Κουτσιανά, Ε. (2000) *Οι Χρονικές Διαστάσεις της Πόλης. Μελέτη περίπτωσης: Χρονικοί Διακανονισμοί για το Βόλο*, Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Βόλος: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης

Ξυγκογιάννη, Μ. (2008) *Η επικαιρότητα του χρονικού σχεδιασμού στην πόλη: Η περίπτωση του δήμου Βόλου*, Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Βόλος: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης

Μαντουβάλου, Μ. (1971) *Η παραγωγή του τεχνητού περιβάλλοντος και το παραγωγικό σύστημα*, Αρχιτεκτονικά Θέματα, τ. 5, 130-137

Πάνζαρης, Θ. (1977) *Έρευνα Πολεοδομικών Προτύπων 10: Αθλητικές Εγκαταστάσεις*, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Παπαθεοχάρη, Θ. (2006) *Η 24ωρη πόλη: Η διεθνής εμπειρία και η περίπτωση του Βόλου*, Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Βόλος: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης



- Παναγιωτάτου, Ε. (1988) *Συμβολή σε μια Ενιαία Θεώρηση του Χώρου και σε μια Άλλη Σχεδιαστική Πρακτική*, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
- Παπαταξιάρχης, Α. και Παραδέλλης, Θ. (επ.) (1992) *Ταυτότητες και Φύλο στη Σύγχρονη Ελλάδα: Ανθρωπολογικές Προσεγγίσεις*, Αθήνα: Καστανιώτης
- Πασιάς, Κ. και Πασιάς, Α. (1973) *Προβλήματα επικοινωνίας στον αστικό χώρο*, Αρχιτεκτονικά Θέματα. τ.7, 120-127
- Σκαμπαρδώνης, Γ. (2003) *στο Θεσσαλονίκη, Οδηγός Πόλης*, Θεσσαλονίκη: Εθνικό Κέντρο Βιβλίου
- Στεφάνου, Ι. και Στεφάνου, Ι. (1999) *Περιγραφή της εικόνας της πόλης*, Αθήνα: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π.
- Συγκολίτου, Ε. (1997) *Περιβαλλοντική ψυχολογία*, Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα
- Φατούρος, Δ. (1993) *Θεσσαλονίκη: Επιβίωση ή Μεγάλη Πόλη;*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής
- Raolucci, G. (2001) *Ο συνεχής κύκλος της κατανάλωσης στην πόλη: προς ένα νέο ορισμό της εξουσίας πάνω στο χρόνο*, Γεωγραφίες, 1, Άνοιξη, 43-55

**Ξενόγλωσση**

- Appleyard, D. (1969) *Why buildings are known*, Environment and Behavior, 1 (December), 131-156
- Allen, C. and Goody, H. (2002) *All day and all of the night: an LGA discussion paper*, London: LGA Publications
- Barthes, R. (1964) *Elements de semiologie*, in : Communications 4, Seuil, Paris
- Bianchini, F. and Greed, C. (1999) *Cultural and Time Planning*, in Greed, C. (ed.), *Social Town Planning: planning and Social Policy*, London: Routledge 195-207
- Blessing, C.A. (1960) *Perception in planning*, J. of Amer. Institute of Planners, 26 (February), 2-4
- Bobic, M. (1990) *The Role of Time Function in City, Spatial Structures: Past and Present*, Aldershot: Avedury
- Brett, L. (1970) *Architecture in a Crowded World. Vision and Reality in Planning*, New York: Schocken Books
- Broadbent, G., Bunt, R. and Llorens, T. (1980) *Meaning and Behaviour in the Built Environment*, Chichester, New York, Brisbane, Toronto: John Wiley & Sons
- Burtenshaw, D. Bateman, M. and Ashworth, G.J. (1991) *The European City: A Western Perspective*, London: David Fulton
- Buttimer, A. (1969) *Social Space in Interdisciplinary perspective*, The Geographical Review, vol.59, No 3
- Canter, D. and Lee, T. (1974) *Psychology and the built environment*, England: Architectural Press
- Chatterton, P. and Hollands, R. (2002) *Theorizing urban playscapes: producing, regulating, and consuming youthful nighttime spaces*, Urban Studies 39(1), pp. 95–116
- Chombart de Lauwe, P.H. (1960) *L' evolution des besoins et la conception dynamique de la Famille et habitation – Un essai d' observation experimentale*, v.1, 2, CNRS, Paris
- Crosby, T. (1965) *Architecture: City Sense*, New York: Studio Vista London, Reinhold Publishing Corporation
- De Jonge, D. (1962) *Images of Urban Areas: Their structure and psychological foundation* , Journal of Amer. Institute of Planners (28)
- Eco, U. (1988) *La struttura assente*, Milano: Bompiani

- Gifford, R. (1987) *Environmental Psychology*, Boston: Allyn & Baker
- Jacobs, J. (1962) *The Death and Life of Great American Cities*, London: Jonathan Cape
- Hochschild, A.R. (1997) *The Time Bind: When Work Becomes Home and Home Becomes Work*, Henry Holt
- Ledrut, R. (1973) *Les images de la Ville*, Paris: Anthropos
- Lefebvre, H. (1996) *Writings on Cities*, Oxford: Wiley-Blackwell
- Lovatt, A. and O'Connor, J. (1995) *Cities and the night-time economy*, *Planning Practice and Research* 10, 127-134
- Lynch, K. (1960) *The Image of the City*, Cambridge, Massachusetts, and London, England: The MIT Press
- Mandelbaum, S. (2000) *Open Moral Communities*, Cambridge/Massachusetts: MIT Press
- Moccia, F.D. (2000) *Planning Time: An Emergent European Practice*, *European Planning Studies*, 8 (3), 367-375
- Montgomery, J. (1994) *The Evening Economies of Cities*, in (ed.) Lovatt A. O' Connor J. Montgomery J. & Owens P., *The 24-hour city: selected papers from the first national conference on the night-time economy*, Manchester: Institute for Popular Culture Publishing
- Mumford, L. (1968) *The Urban Prospect*, New York: Harcourt, Brace & World
- Paparis, A. (1988) *Sociospatial Transformations of Thessaloniki within the Walls: 1890 – 1990*, *M. Phil. Thesis*, University College London, Bartlett School of Architecture and Town Planning
- Resina, J. R. and Ingenschay, D. (2003) *After – Images of the City*, Ithaca and London: Cornell University Press
- Seamon, D. (1981) *Body-Subject, Time-Space, Routines and Place-Ballets*, in: Douglas D, C, Pocok (eds.), *Humanistic Geography and Literature*, London
- Wright, F.L. (1963) *The Disappearing City*, New York: The New American Library



**Διαδίκτυο**

Frangopoulos I. et al. (2009) *Urban structure and mobility in the context of sustainable development: citizens' opinion about the Thessaloniki submerged tunnel*, Int. J. Sus. Dev. Plann. **4** (4) 333-344 διαθέσιμο στο [http://www.demography-lab.prd.uth.gr/Papers/SDP%20Frangopoulos-%20TSThess\\_09.pdf](http://www.demography-lab.prd.uth.gr/Papers/SDP%20Frangopoulos-%20TSThess_09.pdf) [πρόσβαση 4/3/2011]

Tzitzikostas, A.  
[http://video.minpress.gr/wwwminpress/aboutbrandgreece/aboutbrandgreece\\_tzitzikostas.pdf](http://video.minpress.gr/wwwminpress/aboutbrandgreece/aboutbrandgreece_tzitzikostas.pdf)  
[πρόσβαση 2/3/2011]