

BIRGINIA ΓΑΛΑΝΗ
Αρχιτέκτων Μηχανικός Α.Π.Θ.

ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΠΑΙΔΙ
Διερεύνηση των παραμέτρων επιλογής του τρόπου παιχνιδιού στο
δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης.

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής
Ανάπτυξης
της Πολυτεχνικής Σχολής
του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Τριμελής Επιτροπή
Α. Γοσποδίνη, Καθηγήτρια
Α. Μ Δέφνερ, Αναπληρωτής Καθηγητής
Β. Μπουρδάκης, Αναπληρωτής Καθηγητής

ΒΟΛΟΣ, 2011

Η έγκριση διδακτορικής διατριβής από το τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα της.

Ευχαριστίες

Η συγγραφή μιας διδακτορικής διατριβής αποτελεί ένα μεγάλο εγχείρημα, που απαιτεί πολύ εργασία, οργάνωση αλλά και συμπαράσταση. Πρώτα απ' όλα απαιτεί την οργάνωση της μεθοδολογίας, τη συλλογή και επεξεργασία όλων των απαραίτητων για το θέμα στοιχείων και την κριτική αυτών. Στον τομέα αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω την επιβλέπουσα της διατριβής *Ασπα Γοσποδίνη*, Καθηγήτρια του Τμήματος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, για τη συμβολή της –τις συμβουλές και τις κατευθύνσεις αλλά και την συμπαράστασή της σε στιγμές δύσκολες- όπως επίσης και για όλο τον προσωπικό χρόνο που αφιέρωσε για να γίνει δυνατή η ολοκλήρωση αυτής της διατριβής. Η βοήθειά της ήταν μοναδική και σημαντική. Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω τα υπόλοιπα μέλη της τριμελούς επιτροπής, *Αλέξη Δέφνερ*, Αναπληρωτή Καθηγητή του Τμήματος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και *Βασίλη Μπουρδάκη*, Αναπληρωτή Καθηγητή του Τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας για τη συμβολή τους στη διαμόρφωση της εργασίας.

Πολύτιμη ήταν, επίσης, η βοήθεια Δημοσίων Υπηρεσιών στη συλλογή των απαραίτητων για την έρευνα στοιχείων και πιο συγκεκριμένα του Οργανισμού Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης και των Τεχνικών Υπηρεσιών των Δήμων Θέρμης, Πυλαίας και Καλαμαριάς.

Η ολοκλήρωση μιας διατριβής είναι μία διαδικασία χρονοβόρα και επίπονη και γι' αυτό σημαντικός είναι ο ρόλος των ανθρώπων-υποστηρικτών. Θα ήθελα να ευχαριστήσω πάρα πολύ το σύζυγό μου *Γιώργο* για την ψυχολογική υποστήριξη που μου πρόσφερε και την υπομονή που έδειξε καθ' όλο το διάστημα της έρευνας και της συγγραφής της διατριβής και για τον χρόνο που αφιέρωσε στα παιδιά μας, προκειμένου να ασχοληθώ με την έρευνα. Για το τελευταίο θα ήθελα να επίσης να ευχαριστήσω από καρδιάς τους γονείς μου, *Μαρία και Δημοσθένη*, όπως επίσης και για την υποστήριξή τους, υλική και συναισθηματική, σε όλη τη διάρκεια των σπουδών μου, από τα σχολικά χρόνια μέχρι τώρα.

Θα ήθελα ακόμη να ευχαριστήσω τη Δέσποινα Ευαγγέλογλου, φιλόλογο, για το χρόνο που διέθεσε για την ανάγνωση του τελικού κειμένου και τις συμβουλές και συστάσεις σε θέματα του αντικειμένου της.

Τέλος θα ήθελα να αφιερώσω την παρούσα έρευνα στα παιδιά μου, *Ηρακλή και Δημοσθένη*, με την ελπίδα να καταφέρουν να παίξουν στους δρόμους της Θεσσαλονίκης...

Περίληψη

Οι δρόμοι αντιπροσωπεύουν μερικά από τα πιο σημαντικά στοιχεία του δημόσιου υπαίθριου χώρου της πόλης. Στις προ-μοντέρνες, παραδοσιακές πόλεις, αποτελούσαν πολυλειτουργικούς χώρους, με μεγάλες πυκνότητες χρηστών, μεταξύ των οποίων παιδιά, που τους χρησιμοποιούσαν για το παιχνίδι τους. Το φαινόμενο της γενικότερης ερήμωσης των δρόμων, αλλά και ειδικότερα της μείωσης της χρήσης τους από τα παιδιά, που τις τελευταίες δεκαετίες παρατηρείται έντονα στις σύγχρονες πόλεις, έχει απασχολήσει πολλούς ειδικούς μελετητές και κυρίως πολεοδόμους, γεωγράφους και κοινωνιολόγους. Η απομάκρυνση του παιδιού από τον χώρο του δρόμου αποδίδεται στους κινδύνους από την κυκλοφορία των οχημάτων και από την αύξηση της εγκληματικότητας, αλλά και σε αλλαγές στο σύγχρονο τρόπο ζωής, κυρίως με την εισβολή της τεχνολογίας στην καθημερινότητά τους. Παρόλα αυτά, το παιχνίδι στους δρόμους εξακολουθεί να παρατηρείται σε πολλά μέρη του κόσμου.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, η παρούσα διατριβή εξετάζει τη σχέση του παιδιού με τον δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης, και κυρίως με το δρόμο. Ασχολείται με τη διερεύνηση παραμέτρων από το πεδίο του πολεοδομικού και αστικού σχεδιασμού, που επηρεάζουν τη χρήση του δρόμου και γενικά του δημόσιου υπαίθριου χώρου από τα παιδιά. Η μεθοδολογία της έρευνας βασίζεται α) στην ανάλυση της δομής του χώρου, β) στην ανάλυση της μορφολογίας του δρόμου και γ) στην επιτόπια έρευνα. Για την ανάλυση της δομής του χώρου υιοθετήθηκε η Θεωρία της Σύνταξης και η μεθοδολογία της Συντακτικής Ανάλυσης. Για τη διερεύνηση της μορφολογίας των δρόμων έγινε ανάλυση της οριοθέτησης των μετώπων τους, της διαμόρφωσης του ορίου μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού χώρου, των χρήσεων που συναντώνται σε αυτούς, της κυκλοφοριακής πυκνότητας, του διαθέσιμου χώρου και της μορφολογίας του εδάφους. Η επιτόπια έρευνα πεδίου πραγματοποιήθηκε σε τρεις περιοχές κατοικίας της Θεσσαλονίκης -των Δήμων Θέρμης, Πυλαίας-Χορτιάτη και Καλαμαριάς- που επιλέχθηκαν με συγκεκριμένα κριτήρια και παραμέτρους.

Η έρευνα οδηγεί σε συμπεράσματα σχετικά με τα χαρακτηριστικά των δρόμων που επιλέγονται από τα παιδιά για το παιχνίδι τους, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν στο σχεδιασμό των πόλεων, με στόχο την αναζωογόνησή τους και την απόδοση δημόσιου χώρου στα παιδιά για το παιχνίδι τους. Τα συμπεράσματα αυτά οδηγούν στη διατύπωση κατευθύνσεων για τον πολεοδομικό και αστικό σχεδιασμό, οι οποίες εξειδικεύονται για τις ελληνικές πόλεις.

Λέξεις κλειδιά: πόλη, δρόμος, παιδί, χώρος παιχνιδιού, αστικός και πολεοδομικός σχεδιασμός

Abstract

Streets represent some of the most important elements of urban the city's open spaces. In pre-modern cities, streets used to constitute multifunctional and densely-used spaces, working also as a playground for children. In the last decades, there has been observed a decrease in the use of streets, particularly by children, in contemporary cities, creating a new study-field for specialists, such as planners, geographers and social scientists. Given the effects of both the fear of street-criminality and traffic and taking into account changes in lifestyles, particularly due to the invasion of technology in everyday lives, children are being alienated from streets and other open public spaces. Nevertheless, street-play is still observed in many parts of the world.

Taking into account all the above, this research aims at examining the interaction between children and open urban spaces -and particularly streets- considering parameters in the field of urban planning and design. More particularly, this research interprets and investigates street's use from the point of view of 'spatial structure' and 'urban morphology'. The methodology is based on a) the analysis of street-space's structure, b) the analysis of street-space's morphology and c) empirical fieldwork for the observation of street patterns. For the analysis of the structure of street-space, the research has applied '*syntactic analysis of spatial configuration*' as introduced by Bill Hillier (UCL). For the analysis of the morphological properties of street space, the research introduces a methodology based on the form and meaning of the boundaries shaping street space, the land-uses, the available space and the morphology of the streets. For surveying children's preferences, empirical fieldwork has been carried out in different residential areas of Thessaloniki –in the municipalities of Themi, Pilea and Kalamaria-, that were chosen according to certain variables.

The research comes into conclusions about the properties of streets that children choose to play at, that can be used in planning, aiming at the revitalization of streets in contemporary cities and the reclamation of streets as '*playspace*' for children. These conclusions lead to design guidelines for Greek cities.

Keywords: city, street, child, playground, urban planning and design

Περιεχόμενα

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	<i>i</i>
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	<i>ii</i>
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	<i>iv</i>
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ	<i>vii</i>
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ	<i>x</i>
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	<i>xi</i>
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ	<i>xiii</i>
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ	<i>xv</i>

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

<u>ΤΟ ΠΑΙΔΙ ΚΑΙ Ο ΔΡΟΜΟΣ ΣΤΙΣ ΜΕΡΕΣ ΜΑΣ</u>	<i>1</i>
<u>ΣΤΟΧΟΣ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ</u>	<i>6</i>
<u>ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ</u>	<i>8</i>
<u>ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ</u>	<i>11</i>

1. ΤΟ ΠΑΙΔΙ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΟΛΗ - Η ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΔΡΟΜΟ

<u>1.1 ΠΑΙΔΙ ΚΑΙ ΠΟΛΗ</u>	<i>13</i>
<i>1.1.1 Η ΑΝΤΙΛΗΨΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΠΑΙΔΙ</i>	<i>13</i>
<u>1.2 ΠΑΙΔΙ, ΠΑΙΧΝΙΔΙ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ</u>	<i>17</i>
<u>1.3 Η ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΤΟΥ ΠΑΙΔΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΔΡΟΜΟ ΚΑΙ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ</u>	<i>21</i>
<i>1.3.1 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ</i>	<i>23</i>
<i>1.3.2 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΒΙΑΣ</i>	<i>29</i>
<i>1.3.3 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΣΤΗΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΖΩΗ ΤΩΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΩΝ</i>	<i>35</i>
<i>1.3.4 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΗΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ</i>	<i>38</i>
<u>1.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΥΠΑΙΘΡΙΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥΣ</u>	<i>41</i>
<u>1.5 Ο ΔΡΟΜΟΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΑΙΔΙΑ</u>	<i>44</i>
<u>1.6 ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΑΛΛΑΓΩΝ ΣΤΗ ΖΩΗ ΤΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ</u>	<i>48</i>
<i>1.6.1 ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΓΙΑ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΗ ΖΩΗ ΤΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ</i>	<i>48</i>
<i>1.6.2 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ ΣΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ</i>	<i>56</i>
<u>1.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</u>	<i>58</i>

2. ΧΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ

<u>2.1 ΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΥΠΑΙΘΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ</u>	<i>61</i>
<u>2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΟΛΗ: Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΜΟΡΦΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ</u>	<i>64</i>
<u>2.3 ΕΝΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ</u>	<i>76</i>
<u>2.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</u>	<i>86</i>

3. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ	
<u>3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ</u>	88
<u>3.2 ΟΙ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ</u>	89
<u>3.3 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ</u>	92
3.3.1 ΒΑΣΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	92
3.3.2 ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ	95
3.3.3 ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ	97
3.3.4 ΕΠΙΤΟΠΙΑ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ	98
<u>3.4 ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ</u>	100
4. ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ-ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ Α: ΘΕΡΜΗ	
<u>4.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ</u>	110
<u>4.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΟΜΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ - ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΘΕΡΜΗΣ</u>	117
<u>4.3 ΕΠΙΤΟΠΙΑ ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ ΤΗΣ ΘΕΡΜΗΣ</u>	123
4.3.1 ΤΟ ΔΕΙΓΜΑ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ	123
4.3.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	126
<u>4.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</u>	142
5. ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ-ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ Β: «ΠΥΛΑΙΩΤΙΚΑ»	146
<u>5.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΜΟΡΦΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ</u>	146
<u>5.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΟΜΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ - ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΥΛΑΙΩΤΙΚΑ</u>	154
<u>5.3 ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ «ΠΥΛΑΙΩΤΙΚΑ» ΤΟΥ Δ. ΠΥΛΑΙΑΣ</u>	160
5.3.1 ΤΟ ΔΕΙΓΜΑ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ	160
5.3.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	163
<u>5.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</u>	177
6. ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ-ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ Γ: «ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ»	181
<u>6.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΜΟΡΦΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ</u>	181
<u>6.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΟΜΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ - ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ</u>	188
<u>6.3 ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Δ. ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ</u>	194
6.3.1 ΤΟ ΔΕΙΓΜΑ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ	194
6.3.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	197
<u>6.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</u>	214
7. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ	
<u>7.1 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ</u>	218

<u>7.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ</u>	232
<u>ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ</u>	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι	246
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ	269
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	317

Κατάλογος Σχημάτων

Σχήμα 1.1	Η αντίληψη του χώρου σύμφωνα με τον Lynch: α) όρια (edges), β) περιοχή (district), γ) τοπόσημο (landmark), δ) κόμβοι (nodes) και ε) διαδρομές (paths). (Πηγή: Γοσποδίνη 1998).	14
Σχήμα 1.2	Μορφές παιχνιδιού στο δρόμο α) παιχνίδι με ρόδες, β) αυτοσχέδιο-άτυπο παιχνίδι, γ) περιήγηση στην πόλη και δ) συμμετοχή στην τοπική κοινωνία (πηγή: Moore 1991: 50, 56)	20
Σχήμα 1.3	Παραδείγματα woonerven, (πηγή: α) www.designingfortomorrow.org , β) http://blog.dateken.com , γ) http://transportehumano.files.wordpress.com και δ) http://www.saic.edu).	49
Σχήμα 1.4	α) Πριν και β) Μετά τη μετατροπή του δρόμου σε woonerf, γ) Πριν και δ) Μετά τη μετατροπή του δρόμου σε woonerf (πηγή: Eubanks-Ahrens, 1991: 67-69)	51
Σχήμα 1.5	Παραδείγματα Home zones στην Μ. Βρετανία. (πηγή: (α), (β) και (δ) www.homezones.org.uk , (γ) http://streetswiki.wikispaces.com).	52
Σχήμα 1.6	Παραδείγματα εφαρμογής του “Walking School Bus” (πηγή: α) http://www.saferoutestoschool.ca και β) http://santaclaritacitybriefs.files.wordpress.com).	55
Σχήμα 2.1	α) Οι τρεις μαγνήτες του Howard, β) Διάγραμμα της κηπούπολης του Howard (Πηγή: www.library.cornell.edu).	67
Σχήμα 2.2	α) Η πρόταση του Wright, Broadacre City (1958), (πηγή: Hall, 1992: 51) β) Λεπτομέρεια της πρότασης, (πηγή: www.mediaarchitecture.at).	68
Σχήμα 2.3	Η γραμμική πόλη (Soria y Mata) (πηγή α) Hall, 1992: 54) και β) urbantick.blogspot.com).	69
Σχήμα 2.4	Η επίδραση του Μοντέρνου κινήματος στη σύγχρονη πόλη α) αεροφωτογραφία τμήματος της Νέας Υόρκης (Πηγή: Schumacher, 1991: 132 (Thomas Airviews, courtesy Metropolitan Life Insurance Company), β) αεροφωτογραφία της Σεούλ (πηγή: http://ti.org/antiplanner).	70
Σχήμα 2.5	α) Η τυπολογία των αστικών πλατειών, σύμφωνα με τον Rob Krier (Πηγή: Krier, 1979: 29) και β) οι τέσσερις τύποι αστικού χώρου σύμφωνα με τον Bob Krier (Πηγή: Carmona <i>et al.</i> , 2003: 71).	72
Σχήμα 2.6	α) Σκίτσα του Gordon Cullen για την σειριακή οπτική και β) Η δομή του «δέντρου» και του «ημιδικτύου» σύμφωνα με τον Christopher Alexander (πηγή: α) www.picasaweb.google.com και β) Carmona <i>et al.</i> , 2010: 103).	73
Σχήμα 2.7	α) Άποψη από το πάρκο La Villette στο Παρίσι, από τον Tschumi και β) Wexner Center στο Ohio State University από τον Eisenman (Πηγή: α) http://www.dkolb.org/sprawlingplaces και β) http://www.preservenet.com).	75
Σχήμα 2.8	Διάγραμμα του δρόμου ως αυτόνομης μορφής (πηγή: Schumacher, 1991: 138).	78
Σχήμα 2.9	α) Όρια της δημόσιας χρήσης (New York City, Brooklyn Heights, Montague Street) πηγή: Caliendo (1991: 162), β)) Όρια της δημόσιας χρήσης (Boston, Back Bay, Commonwealth Avenue), πηγή: Caliendo (1991: 161) και γ) Οι πορείες των ανθρώπων σε μικρού μήκους οικοδομικά τετράγωνα (πηγή: Jacobs, 1991: 194).	80
Σχήμα 2.10	Η δημιουργία χωρικών σχέσεων σύμφωνα με την Θεωρία της Σύνταξης του Χώρου (Πηγή: Hillier 2007: 24).	82
Σχήμα 2.11	Οι κυριότεροι παράγοντες που επηρεάζουν την ένταση και την πυκνότητα των χρηστών του δημόσιου αστικού χώρου.	86
Σχήμα 3.1	Οι χώροι πρασίνου σε διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες (πηγή: www.iema.net).	88
Σχήμα 3.2	Παράμετροι που θα εξεταστούν στην παρούσα έρευνα ως προς τη χρήση του δρόμου για το παιχνίδι των παιδιών.	90
Σχήμα 3.3	Οι παράμετροι που εξετάζονται με την επιλογή της περιοχής μελέτης και του δείγματος των δρόμων.	91
Σχήμα 3.4	Η μεθοδολογία της έρευνας.	92
Σχήμα 4.1	α) Ο πεζόδρομος Ιαπωνίδου και β) Καθιστικό του πεζόδρομου.	128
Σχήμα 4.2	Το δίκτυο των δρόμων Δημητρίου-Καραολή, Ιαπωνίδου και Μακρυγιάννη με τους χώρους του σχολείου και του πολιτιστικού κέντρου (Πηγή: Google Earth και ιδία επεξεργασία).	129
Σχήμα 4.3	Η ανάπλαση της οδού Δημητρίου-Καραολή με τη δημιουργία α) στεγασμένου χώρου σε όλο το πλάτος του δρόμου β) καθιστικών για την	130

	ανάπαυση των περαστικών.	
Σχήμα 4.4	α) Παιχνίδι με ρόδες στην οδό Δημητρίου-Καραολή, β) Τα μεγάλα πεζοδρόμια ευνοούν τη συγκέντρωση παιδιών και συμβάλλουν στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων παιχνιδιού.	130
Σχήμα 4.5	α) Η είσοδος του εμπορικού κέντρου β) Τα καταστήματα αναψυχής στο εμπορικό κέντρο συμβάλλουν στην αύξηση του αριθμού των χρηστών του χώρου.	131
Σχήμα 4.6	Σχολείο στον πεζόδρομο Μακρυγιάννη.	132
Σχήμα 4.7	Η οδός Κολοκοτρώνη α) αποτελεί έναν τυπικό δρόμο σε περιοχή κατοικίας β) τα μεγάλα πεζοδρόμια συμβάλλουν στην συγκέντρωση παιδιών (και αυτοκινήτων, όπως φαίνεται).	133
Σχήμα 4.8	Η οδός Κολοκοτρώνη α) αποτελεί έναν τυπικό δρόμο σε περιοχή κατοικίας β) τα μεγάλα πεζοδρόμια συμβάλλουν στην συγκέντρωση παιδιών.	134
Σχήμα 4.9	Η οδός Κολοκοτρώνη, θέση πάρκου και ιδιωτικής αυλής και τα μέρη που καταμετρήθηκαν τα περισσότερα παιδιά.	135
Σχήμα 4.10	Η οδός Ταβάκη με την ανάπλαση απέκτησε α) φαρδιά πεζοδρόμια και β) προκαθορισμένες θέσεις στάθμευσης.	135
Σχήμα 4.11	α) το εμπορικό κέντρο στην οδό Ταβάκη και β) μετάβαση από την οδό Ταβάκη στην πλατεία Παραμάνη.	136
Σχήμα 4.12	Η πλατεία Παραμάνη μετά τις εργασίες ανάπλασης.	137
Σχήμα 4.13	Δρόμοι με χαμηλές πυκνότητες παιδιών α) οδός Καραϊσκάκη, β) οδός Ιασωνίδου, γ) οδός Στεννήμαχου.	138
Σχήμα 4.14	Ο χώρος με τον σταθερό εξοπλισμό, όπου παρατηρήθηκαν να απασχολούνται κυρίως τα παιδιά μικρότερης ηλικίας.	140
Σχήμα 4.15	Τα παιδιά μεγαλύτερης ηλικίας έδειξαν προτίμηση στο παιχνίδι με μπάλα και το ανοργάνωτο παιχνίδι.	140
Σχήμα 5.1	Ο πεζόδρομος Διονύσου.	165
Σχήμα 5.2	Στην οδό Ερμή υπάρχει αδιέξοδο και ενσωματώνεται στο δημόσιο χώρο και μια ιδιωτική αυλή κατοικίας (πηγή: Google Earth και ίδια επεξεργασία).	166
Σχήμα 5.3	α) Ανοργάνωτο παιχνίδι στην οδό Ερμή και β) η χρήση της ιδιωτικής αυλής ως επέκταση του δημόσιου χώρου.	167
Σχήμα 5.4	Το δίκτυο των δρόμων Αθηνάς, Εκάτης, Ήρας και τα κενά οικόπεδα (πηγή: Google Earth και ίδια επεξεργασία).	168
Σχήμα 5.5	Η οδός Ήρας-αίσθηση οικειότητας και ασφάλεια και β) Παιχνίδι στην οδό Ήρας, τμήμα μεταξύ των δύο κενών οικοπέδων.	169
Σχήμα 5.6	Κενά οικόπεδα επί της οδού Αθηνάς α) παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι και β) μετάβαση προς τα κενά οικόπεδα.	170
Σχήμα 5.7	α) Παιδιά με ποδήλατα επί της Αηδονίων και β) Μετάβαση προς την πλατεία και παιδική χαρά.	172
Σχήμα 5.8	Το δίκτυο των δρόμων Μερκούρη, Αηδονίων, Νίκης και της παιδικής χαράς, του γηπέδου και του νηπιαγωγείου (πηγή: Google Earth και ίδια επεξεργασία).	173
Σχήμα 5.9	α) Η παιδική χαρά και β) η πλατεία στην οδό Αθηνάς.	174
Σχήμα 5.10	α) το γήπεδο επί της οδού Αηδονίων και β) η παιδική χαρά του νηπιαγωγείου επί της οδού Νίκη	175
Σχήμα 5.11	α) Η οδός Νίκης και β) η οδός Ερωτοκρίτου.	175
Σχήμα 5.12	Η οδός Ψελλού, έλλειψη χώρου για το παιχνίδι των παιδιών, παρά το μεγάλο πλάτος του οδοστρώματος του δρόμου.	176
Σχήμα 6.1	α) Η οδός Καρυοφύλη και β) ο κενός χώρος, χώρος στάθμευσης.	199
Σχήμα 6.2	Παιδιά μπροστά από την ιδιωτική αυλή που ουσιαστικά αποτελεί επέκταση του δρόμου.	200
Σχήμα 6.3	α) Η οδός Στρογγύλη και β) η απaráδεκτη στάση των κατοίκων με τη στάθμευση των αυτοκινήτων ακόμη και πάνω στα πεζοδρόμια.	200
Σχήμα 6.4	Το ανοργάνωτο παιχνίδι των παιδιών στον χώρο του δρόμου και των αυλών των πολυκατοικιών.	201
Σχήμα 6.5	Το παιχνίδι των παιδιών στα κενά οικόπεδα που βρίσκονται πλησίον του δρόμου.	201
Σχήμα 6.6	Η οδός Στρογγύλη, τα κενά οικόπεδα και οι αυλές που χρησιμοποιούνται για το παιχνίδι των παιδιών (πηγή Google Earth και ίδια επεξεργασία).	202
Σχήμα 6.7	α) Η οδός Δεληγιαννίδη, β) Το κενό οικόπεδο σε επαφή με την	203

Σχήμα 6.8	Δεληγιαννίδη. Η οδός Δεληγιαννίδη και το κενό οικόπεδο που βρίσκεται σε επαφή με αυτήν (Πηγή: Google Earth και ίδια επεξεργασία).	204
Σχήμα 6.9	Φαρδιά πεζοδρόμια στην οδό Θαλείας.	205
Σχήμα 6.10	Ο πεζόδρομος Γεννηματά.	206
Σχήμα 6.11	Ο πεζόδρομος Γεννηματά, το σχολείο και το πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής (πηγή: Google Earth).	207
Σχήμα 6.12	Η αυλή του Δημοτικού Σχολείου στην οδό Βρυούλων και Παπανδρέου.	208
Σχήμα 6.13	α) Το πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής και β) Δραστηριότητες των παιδιών στο συγκεκριμένο πάρκο.	208
Σχήμα 6.14	Δρόμοι με πολύ μικρές πυκνότητες παιδιών α) Η οδός Κωνσταντακάκη και β) ο οδός Σεφέρη.	210
Σχήμα 6.15	α) Η οδός Χαλκίδη και β) η ιδιωτική αυλή που χρησιμοποιείται από παιδιά για παιχνίδι.	210
Σχήμα 6.16	α) Η οδός Αλαμάνας-η ασυνέχεια των πεζοδρομίων δεν συμβάλλει στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων των παιδιών, β) Το μικρό πάρκο στην οδό Αλαμάνας.	211
Σχήμα 6.17	α) Η οδός Καφαντάρη και β) η οδός Γεννηματά.	212
Σχήμα 6.18	α) Η οδός Χαριστανίδη και β) το μικρό πάρκο επί της οδού Χαριστανίδη.	213
Σχήμα 7.1	Διαγράμματα με προτάσεις δημιουργίας δικτύων/συμπλεγμάτων α) δρόμος με δημόσιο υπαίθριο χώρο, β) δρόμος που συνδέει δύο δημόσιους υπαίθριους χώρους, γ) δημόσιος υπαίθριος χώρος σε συνδυασμό με δύο δρόμους και δ) σύνδεση τριών δημόσιων υπαίθριων χώρων μέσω δύο δρόμων.	223
Σχήμα 7.2	Οι παράμετροι που εξετάστηκαν και η επίδρασή τους στη χρήση των δρόμων για το παιχνίδι των παιδιών.	229
Σχήμα 7.3	Αλλαγή της τυπολογίας του δρόμου, α) διαφορές στο επίπεδο της κάτοψης και β) διαφορές ως προς την προοπτική και τη γραμμή του ορίζοντα (πηγή: Γοσποδίνη, 1990: 63).	242

Κατάλογος Χαρτών

Χάρτης 3.1	Ρυθμός μεταβολής πληθυσμού ΟΤΑ στην Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης 1981-1991 (πηγή: ΟΠΘ-ΥΠΕΧΩΔΕ-ΑΠΘ, 1999: 39).	101
Χάρτης 3.2	Περιοχές Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, Περιαστικής Ζώνης και Λοιπής Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης (πηγή: ΟΠΘ-ΥΠΕΧΩΔΕ-ΑΠΘ, 1999: 36).	102
Χάρτης 4.1	Ο νέος Δήμος Θέρμης (κίτρινη γραμμή) σε σχέση με τον παλιό Δ. Θέρμης (πηγή: www.okxe.gr και ίδια επεξεργασία).	110
Χάρτης 4.2	Οι υφιστάμενες χρήσεις γης στον οικισμό της Θέρμης.	112
Χάρτης 4.3	Κυκλοφοριακοί φόρτοι στους δρόμους του οικισμού της Θέρμης.	114
Χάρτης 4.4	Διαθέσιμος χώρος για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων παιχνιδιού στους δρόμους του οικισμού της Θέρμης.	115
Χάρτης 4.5	Έλκτικά στοιχεία για τους δρόμους του οικισμού της Θέρμης.	116
Χάρτης 4.6	Αξονικός χάρτης του οικισμού της Θέρμης.	117
Χάρτης 4.7	Χάρτης βαθμού ενσωμάτωσης του οικισμού της Θέρμης.	118
Χάρτης 4.8	Οι άξονες με υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης-συντακτικός πυρήνας του οικισμού της Θέρμης.	119
Χάρτης 4.9	Συντακτικός πυρήνας του οικισμού της Θέρμης.	120
Χάρτης 4.10	Ο χάρτης τοπικού ελέγχου του οικισμού Θέρμης.	122
Χάρτης 4.11	Ο χάρτης συνδετικότητας του οικισμού Θέρμης.	123
Χάρτης 4.12	Το δείγμα των δρόμων για την έρευνα πεδίου στον οικισμό της Θέρμης.	124
Χάρτης 5.1	Ο νέος Δήμος Πυλαίας-Χορτιάτη (κίτρινη γραμμή) σε σχέση με τον παλιό Δ. Πυλαίας (πηγή: www.okxe.gr).	146
Χάρτης 5.2	Ο πρώην Δ. Πυλαίας-Χορτιάτη σε σχέση με το Π.Σ.Θ. (πηγή: http://el.wikipedia.org και ίδια επεξεργασία).	147
Χάρτης 5.3	Οικιστική περιοχή του Δ.Δ. Πυλαίας (πρώην Δ. Πυλαίας) (πηγή: www.pilea.gr και ίδια επεξεργασία).	148
Χάρτης 5.4	Υφιστάμενες χρήσεις γης του οικισμού «Πυλαιώτικα».	150
Χάρτης 5.5	Κυκλοφοριακοί φόρτοι στους δρόμους του οικισμού «Πυλαιώτικα».	151
Χάρτης 5.6	Διαθέσιμος χώρος για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων παιχνιδιού στους δρόμους του οικισμού «Πυλαιώτικα».	152
Χάρτης 5.7	Έλκτικά στοιχεία στους δρόμους του οικισμού «Πυλαιώτικα».	153
Χάρτης 5.8	Αξονική αναπαράσταση του οικισμού «Πυλαιώτικα».	154
Χάρτης 5.9	Χάρτης βαθμού ενσωμάτωσης της οικισμού «Πυλαιώτικα».	155
Χάρτης 5.10	Οι άξονες του συντακτικού πυρήνα του οικισμού «Πυλαιώτικα».	156
Χάρτης 5.11	Πυρήνας ενσωμάτωσης του οικισμού «Πυλαιώτικα».	157
Χάρτης 5.12	Χάρτης τοπικού ελέγχου στον οικισμό «Πυλαιώτικα».	159
Χάρτης 5.13	Χάρτης συνδετικότητας του οικισμού «Πυλαιώτικα».	160
Χάρτης 5.14	Οι δρόμοι του δείγματος για την έρευνα πεδίου του οικισμού «Πυλαιώτικα».	161
Χάρτης 6.1	Ο Δήμος Καλαμαριάς σε σχέση με το Π.Σ.Θ. (πηγή: http://el.wikipedia.org και ίδια επεξεργασία).	181
Χάρτης 6.2	Οι πολεοδομικές ενότητες, σύμφωνα με το θεσμοθετημένο ΓΠΣ του Δ. Καλαμαριάς (πηγή: υπό εκπόνηση ΓΠΣ Δ. Καλαμαριάς).	182
Χάρτης 6.3	Υφιστάμενες χρήσεις γης στην περιοχή Άγιος Ιωάννης Δ. Καλαμαριάς.	184
Χάρτης 6.4	Κυκλοφοριακοί φόρτοι στους δρόμους της περιοχής Άγιος Ιωάννης.	185
Χάρτης 6.5	Διαθέσιμος χώρος για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων παιχνιδιού στους δρόμους της περιοχής Άγιος Ιωάννης.	186
Χάρτης 6.6	Έλκτικά στοιχεία στους δρόμους της περιοχής Άγιος Ιωάννης.	187
Χάρτης 6.7	Αξονική αναπαράσταση της περιοχής Άγιος Ιωάννης.	188
Χάρτης 6.8	Χάρτης βαθμού ενσωμάτωσης της περιοχής Άγιος Ιωάννης.	189
Χάρτης 6.9	Συντακτικός πυρήνας της περιοχής Άγιος Ιωάννης.	190
Χάρτης 6.10	Οι άξονες του συντακτικού πυρήνα της περιοχής Άγιος Ιωάννης.	191
Χάρτης 6.11	Βαθμός τοπικού ελέγχου της περιοχής Άγιος Ιωάννης.	193
Χάρτης 6.12	Χάρτης συνδετικότητας της περιοχής Άγιος Ιωάννης Καλαμαριάς.	194
Χάρτης 6.13	Δρόμοι του δείγματος για την έρευνα πεδίου στην περιοχή Άγιος Ιωάννης και οι περιοχές που αποκλειστήκαν από την έρευνα.	195

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 3.1	Πυκνότητες για τους Δήμους Θέρμης, Πυλαίας και Καλαμαριάς (Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ-ΟΡΘ-ΑΠΘ, 2008).	106
Πίνακας 3.2	Στοιχεία για το συντελεστή δόμησης και το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των περιοχών μελέτης (Πηγή: υπό εκπόνηση ΓΠΣ των Δήμων Πυλαίας, Καλαμαριάς και Θέρμης).	106
Πίνακας 3.3	Οι πυκνότητες brutto των περιοχών μελέτης (πηγή: υπό εκπόνηση ΓΠΣ των Δήμων Πυλαίας, Καλαμαριάς και Θέρμης).	106
Πίνακας 3.4	Στοιχεία για τη θέση στο επάγγελμα για το Π.Σ Θεσσαλονίκης και τους Δήμους Θέρμης, Πυλαίας και Καλαμαριάς (Πηγή ΕΣΥΕ και ίδια επεξεργασία).	107
Πίνακας 3.5	Στοιχεία για το επίπεδο εκπαίδευσης του Π.Σ Θεσσαλονίκης και τους Δήμους Θέρμης, Πυλαίας και Καλαμαριάς (Πηγή ΕΣΥΕ και ίδια επεξεργασία).	108
Πίνακας 3.6	Ποσοστά παιδιών στο Π.Σ Θεσσαλονίκης και τους Δήμους Θέρμης, Πυλαίας και Καλαμαριάς (Πηγή ΕΣΥΕ και ίδια επεξεργασία).	109
Πίνακας 4.1	Τα χαρακτηριστικά του δείγματος των δρόμων για την έρευνα πεδίου στον οικισμό της Θέρμης.	125
Πίνακας 4.2	Πυκνότητες παιδιών στους δρόμους του δείγματος στον οικισμό της Θέρμης.	126
Πίνακας 4.3	Τα χαρακτηριστικά δρόμων του δείγματος με μεγάλες συγκεντρώσεις παιδιών, σε σχέση με τις παραμέτρους που μελετώνται.	127
Πίνακας 4.4	Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Ιασονίδου.	129
Πίνακας 4.5	Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Δημητρίου-Καραολή.	131
Πίνακας 4.6	Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Μακρυγιάννη.	132
Πίνακας 4.7	Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Κολοκοτρώνη.	134
Πίνακας 4.8	Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Ταβάκη.	136
Πίνακας 4.9	Χαρακτηριστικά δρόμων δείγματος με μικρές συγκεντρώσεις παιδιών.	137
Πίνακας 4.10	Είδος δραστηριότητας που επιλέγουν τα παιδιά στον δρόμο και στους άλλους χώρους.	141
Πίνακας 4.11	Συνοπτική παρουσίαση των χαρακτηριστικών των δρόμων με τις μεγαλύτερες πυκνότητες παιδιών και συσχέτιση με τις παραμέτρους της έρευνας.	143
Πίνακας 4.12	Συνοπτική παρουσίαση των χαρακτηριστικών των δρόμων με τις μικρότερες πυκνότητες παιδιών και συσχέτιση με τις παραμέτρους της έρευνας.	144
Πίνακας 5.1	Μόνιμος πληθυσμός του Δ.Δ Πυλαίας (πρώην Δ. Πυλαίας), (πηγή: ΕΣΥΕ).	147
Πίνακας 5.2	Τα χαρακτηριστικά του δείγματος των δρόμων για την έρευνα πεδίου στον οικισμό «Πυλαιώτικα».	162
Πίνακας 5.3	Πυκνότητες παιδιών στους δρόμους του δείγματος.	163
Πίνακας 5.4	Χαρακτηριστικά δρόμων δείγματος με μεγάλες συγκεντρώσεις παιδιών στην περιοχή 'Πυλαιώτικα».	164
Πίνακας 5.5	Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Διονύσου.	166
Πίνακας 5.6	Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Διονύσου.	167
Πίνακας 5.7	Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Εκάτης.	169
Πίνακας 5.8	Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Ήρας.	170
Πίνακας 5.9	Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στα κενά οικοπέδα επί των οδών Αθηνάς και Εκάτης.	171
Πίνακας 5.10	Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Αηδονίων.	172
Πίνακας 5.11	Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην παιδική χαρά της οδού Μ. Μερκούρη.	174
Πίνακας 5.12	Χαρακτηριστικά δρόμων δείγματος με μικρές συγκεντρώσεις παιδιών.	176
Πίνακας 5.13	Είδος δραστηριότητας που επιλέγουν τα παιδιά στον δρόμο και στους άλλους χώρους στην περιοχή «Πυλαιώτικα».	177
Πίνακας 5.14	Συνοπτική παρουσίαση των χαρακτηριστικών των δρόμων με τις μεγαλύτερες πυκνότητες παιδιών και συσχέτιση με τις παραμέτρους της έρευνας.	178
Πίνακας 5.15	Συνοπτική παρουσίαση των χαρακτηριστικών των δρόμων με τις μικρότερες πυκνότητες παιδιών και συσχέτιση με τις παραμέτρους της έρευνας.	178
Πίνακας 6.1	Τα χαρακτηριστικά του δείγματος των δρόμων για την έρευνα πεδίου στην περιοχή Άγιος Ιωάννης	196
Πίνακας 6.2	Πυκνότητες παιδιών στους δρόμους του δείγματος.	197
Πίνακας 6.3	Χαρακτηριστικά δρόμων δείγματος με μεγάλες συγκεντρώσεις παιδιών	198
Πίνακας 6.4	Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Καρυοφίλη	200
Πίνακας 6.5	Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Στρογγύλη.	203

Πίνακας 6.6	Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Δεληγιαννίδη.	204
Πίνακας 6.7	Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στο όμορο κενό οικόπεδο της οδού Δεληγιαννίδη.	204
Πίνακας 6.8	Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Θαλείας	206
Πίνακας 6.9	Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Γεννηματά.	207
Πίνακας 6.10	Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στο δημοτικό σχολείο στη συμβολή των οδών Παπανδρέου και Βρυούλων	208
Πίνακας 6.11	Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στο πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής.	209
Πίνακας 6.12	Χαρακτηριστικά δρόμων δείγματος με μικρές συγκεντρώσεις παιδιών.	209
Πίνακας 6.13	Είδος δραστηριότητας που επιλέγουν τα παιδιά στο δρόμο και στους άλλους χώρους στην περιοχή Άγιος Ιωάννης Καλαμαριάς.	213
Πίνακας 6.14	Οι δρόμοι με τις μεγαλύτερες πυκνότητες παιδιών και τα χαρακτηριστικά τους.	214

Κατάλογος Γραφημάτων

Γράφημα 4.1	Πυκνότητες παιδιών στους δρόμους του δείγματος στον οικισμό της Θέρμης.	127
Γράφημα 5.1	Πυκνότητες παιδιών στους δρόμους του δείγματος.	164
Γράφημα 6.1	Οι πυκνότητες στους δρόμους του δείγματος στην περιοχή του Αγίου Ιωάννη.	198
Γράφημα 7.1	Οι πυκνότητες των δρόμων στις τρεις περιοχές μελέτης.	218
Γράφημα 7.2	Οι πυκνότητες παιδιών στους δρόμους στις τρεις περιοχές μελέτης και η προσθήκη των πυκνοτήτων στην περιοχή της Πυλαίας, χωρίς τον πρώτο σε πυκνότητα παιδιών δρόμο.	220
Γράφημα 7.3	Οι πυκνότητες παιδιών στους δρόμους των περιοχών μελέτης και η προσθήκη των πυκνοτήτων στην περιοχή της Πυλαίας, χωρίς τον πρώτο σε πυκνότητα παιδιών δρόμο και οι γραμμές τάσεις.	221
Γράφημα 7.4	Ποσοστά παιδιών που καταμετρήθηκαν να παίζουν στους δρόμους και στον υπόλοιπο χώρο στη Θέρμη, στον οικισμό «Πυλαιώτικα» Πυλαίας και στην περιοχή «Άγιος Ιωάννης» Καλαμαριάς.	221
Γράφημα 7.5	Ποσοστά ανά κατηγορία παιχνιδιού στους δρόμους.	230
Γράφημα 7.6	Ποσοστά ανά κατηγορία παιχνιδιού στους χώρους εκτός των δρόμων.	231

Συντομογραφίες

G.I.S.	Geographic Information System
IPA	International Play Association
UCL	University College London
UK	United Kingdom
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNICEF	United Nations Children's Fund
ΓΟΚ	Γενικός Οικοδομικός κανονισμός
ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
Δ.	Δήμος
Δ.Δ	Δημοτικό Διαμέρισμα
ΕΠΘ	Ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης
ΕΣΥΕ	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος
ΗΠΑ	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
MME	Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης
N.	Νόμος
ΟΗΕ	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΟΡΘ	Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης
ΟΤΑ	Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΠΔ	Προεδρικό Διάταγμα
ΠΣΘ	Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης
ΣΔ	Συντελεστής Δόμησης
ΥΠΕΧΩΔΕ	Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
ΦΕΚ	Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως

“Think of a city and what comes in mind? Its streets. If a city’s streets look interesting, the city looks interesting; if they look dull, the city looks dull.”

Jane Jacobs (1961: 29)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΤΟ ΠΑΙΔΙ ΚΑΙ Ο ΔΡΟΜΟΣ ΣΤΙΣ ΜΕΡΕΣ ΜΑΣ

Στις παραδοσιακές πόλεις οι δρόμοι αποτελούσαν πολυλειτουργικούς χώρους, στους οποίους απαντούσε μεγάλη ποικιλία χρηστών. Συγχρόνως αποτελούσαν δημοφιλείς χώρους για παιδιά και χρησιμοποιούνταν ως χώροι παιχνιδιού. Την τελευταία πεντηκονταετία παρουσιάστηκε μια σταδιακή μείωση των ανθρώπινων δράσεων στον υπαίθριο δημόσιο χώρο της πόλης και ειδικά στους δρόμους. Για τα παιδιά το φαινόμενο αυτό είναι πιο έντονο, καθώς αποτελούν μια ευαίσθητη ηλικιακή ομάδα και η σχέση τους με τον υπαίθριο δημόσιο χώρο εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις επιλογές των ενηλίκων.

Η έντονη αστικοποίηση που ξεκίνησε από τις αρχές της βιομηχανικής επανάστασης και αποτελεί ένα συνεχώς εντεινόμενο φαινόμενο στις μέρες μας, επέφερε σημαντικές αλλαγές στη σχέση του παιδιού με τους δημόσιους υπαίθριους χώρους της πόλης: πρώτον, μια πολύ διακριτή και σημαντική αλλαγή, που παρατηρήθηκε, ήταν η μείωση των ελεύθερων χώρων, που έχει την δυνατότητα να χρησιμοποιεί το παιδί (Karsten και van Vliet, 2006). Η μαζική ανοικοδόμηση, πολλές φορές με άναρχο και απρογραμματίστο τρόπο, οδήγησε σε μείωση των ελεύθερων χώρων λόγω της εκμετάλλευσης κάθε κενού οικοπέδου, ενώ συγχρόνως εξαλείφθηκαν οι κήποι και οι αυλές (Γερμανός, 1993: 49). Ο σημαντικός περιορισμός του πεδίου, συνέβαλλε στη δημιουργία ειδικών χώρων για τις δραστηριότητές τους, κατά κανόνα ‘κλειστών’, όπως παιδότοποι, σχολεία, ειδικά κέντρα αναψυχής κ.ά.). Αποτέλεσμα αυτής της τάσης είναι η απομόνωση των παιδιών από τον κόσμο των ενηλίκων, όπως αυτό τεκμηριώνεται και από ανάλογες μελέτες (βλ. Chawla 1995).

Δεύτερον, αξίζει να σημειωθεί ότι η μετατροπή του υπαίθριου δημόσιου χώρου σε επικίνδυνο ή/και δυσπρόσιτο πεδίο για το παιδί επηρέασε σημαντικά στη σχέση του με τους χώρους της πόλης (Γερμανός, 1993: 50). Οι κύριοι λόγοι, που οδήγησαν σε αυτήν την εξέλιξη, είναι η αύξηση του αριθμού των οχημάτων και των κινδύνων, που αυτή συνεπάγεται, αλλά και η αύξηση της εγκληματικότητας και του κινδύνου επίθεσης, παρενόχλησης και απαγωγής. Οι κίνδυνοι αυτοί παρήγαγαν περισσότερους περιορισμούς από τους γονείς προς τα παιδιά, γεγονός που συντέλεσε στη μείωση της

ανεξάρτητης κινητικότητας, αλλά και της παρουσίας των παιδιών στον δρόμο και γενικότερα στον υπαίθριο δημόσιο χώρο της πόλης (Tranter, 1996)¹.

Τρίτον, πολύ σημαντικός είναι ο ρόλος της τεχνολογίας και ο τρόπος που αυτή κυριαρχεί στη ζωή των ανθρώπων και κυρίως των παιδιών, αλλά και του σύγχρονου τρόπου ζωής, που συνδυάζεται με την αυξανόμενη τάση δημιουργίας οργανωμένων ιδιωτικών χώρων για την αναψυχή και το παιχνίδι των παιδιών. Η κυριαρχία του διαδικτύου, η χρήση ειδικότερα εφαρμογών τύπου facebook, twitter και διαφόρων chatrooms, η τάση των παιδιών στη χρήση ηλεκτρονικών παιχνιδιών, έχουν συμβάλει στον περιορισμό τους στην κατοικία. Από την άλλη μεριά, ο σύγχρονος τρόπος ζωής, που χαρακτηρίζεται κυρίως από τον περιορισμένο ελεύθερο χρόνο των παιδιών αλλά και κατά συνέπεια των γονέων τους, έχει οδηγήσει στην ανάπτυξη μεγάλων σε έκταση κέντρων, που συνδυάζουν εμπορικές δραστηριότητες και δραστηριότητες αναψυχής (εμπορικά κέντρα, τύπου λούναπάρκ, παιδότοποι κ.ά.). Τα κέντρα αυτά κατά κανόνα εντοπίζονται εκτός των αστικών κέντρων και η μετάβαση σε αυτούς γίνεται μόνο με ιδιωτικό όχημα. Το παιχνίδι των παιδιών με τον τρόπο αυτό αλλάζει μορφή, απομακρύνεται από τον δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης και εντοπίζεται σε ημι-δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους (Karsten 2002).

Τέλος, μία ακόμη σημαντική αλλαγή αποτελεί η εξασθένιση του χωροπολιτισμικού χαρακτήρα της γειτονιάς (Γερμανός, 1993: 50). Ως γειτονιές θεωρούνται οι «αμιγείς περιοχές κατοικίας μακριά από τους χώρους της εργασίας, συνοδευόμενες από εντελώς στοιχειώδεις εμπορικές δραστηριότητες, για την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών και μόνο» (Καυκούλα, 1988: 81). Στο παρελθόν η γειτονιά αποτελούσε το ζωτικό κέντρο της τοπικής κοινωνίας και πυρηνικό στοιχείο της οργάνωσης των πόλεων. Η έννοια αυτή χάνεται σταδιακά² από τα σύγχρονα αστικά μορφώματα και μαζί με αυτήν η έννοια της τοπικής κοινότητας, η συνύπαρξη των ανθρώπων στο δημόσιο χώρο της περιοχής κατοικίας τους, καθώς και η διαπροσωπική επαφή. Σε ένα τέτοιο περιβάλλον ζωής το παιδί είναι απομακρυσμένο από τον υπαίθριο δημόσιο χώρο της πόλης. Ακόμη και στις μεσογειακές πόλεις, που χαρακτηρίζονταν από την έντονη χρήση των πλατειών, των πάρκων και των δρόμων, κυρίως εξαιτίας των μεγάλων πυκνοτήτων σε συνδυασμό με την έλλειψη αυλών, ο

¹ Περισσότερα στοιχεία πάνω στις μελέτες που έγιναν για την ανεξάρτητη κινητικότητα των παιδιών παρουσιάζονται στο κείμενο του Paul Tranter, όπου γίνεται μία συγκριτική μελέτη μεταξύ πόλεων της Αυστραλίας, της Γερμανίας και της Μ. Βρετανίας.

² Η Κ. Καυκούλα στο κείμενό της υποστηρίζει ότι σε πολλές περιπτώσεις στις ελληνικές πόλεις, η έννοια της γειτονιάς δεν έχει εξαλειφθεί ακόμη.

δημόσιος χώρος έχει πλέον αλλάξει, έχει γίνει «αφιλόξενος», ενώ η έννοια της γειτονιάς έχει εξασθενήσει (Ferre *et. al.*, 2006).

Τα χαρακτηριστικά της σύγχρονης πόλης, όπως παρουσιάστηκαν παραπάνω, έρχονται σε πλήρη αντίθεση με αυτά που καταγράφονται ως χαρακτηριστικά της ιδανικής πόλης, της ‘φιλικής’ πόλης προς το παιδί. Σύμφωνα με διάφορους ερευνητές μια φιλική στα παιδιά πόλη πρέπει να έχει τουλάχιστον τέσσερα χαρακτηριστικά:

- ο να είναι προσβάσιμη στο μεγαλύτερο μέρος της από τα παιδιά με ασφάλεια: τα παιδιά να μπορούν να την εξερευνούν χωρίς συνεχείς απειλές από την κυκλοφορία οχημάτων και την εγκληματικότητα (Ward 1978, Tranter and Doyle 1996, Tranter and Pawson 2000) και να μπορούν να παίζουν «παντού και με ο,τιδήποτε», όπως αναφέρει ο Ward (1978: 86).
- ο να απαρτίζεται από χωρικά διαμορφωμένες γειτονιές στις περιοχές κατοικίας: στις γειτονιές βιώνεται έντονα η αίσθηση της κοινωνικής ταυτότητας και όλοι οι κάτοικοι, και κυρίως τα παιδιά, νιώθουν σημαντικό μέλος της κοινότητας. Σε τέτοια περιβάλλοντα οι γείτονες γνωρίζουν ο ένας τον άλλον, προσέχουν ο ένας τα παιδιά του άλλου και υπάρχει η αίσθηση της ασφάλειας και της οικειότητας (Tranter and Doyle 1996)
- ο να συνδυάζει την φύση με το τεχνητό περιβάλλον: η διχοτόμηση της πόλης από την φύση που προσπάθησαν να επιβάλλουν οι ενήλικες έρχεται σε αντίθεση με τις ανάγκες των παιδιών, τα οποία επιθυμούν τον συνδυασμό φύσης και πόλης (Chawla 1995).
- ο να προσφέρει πολλούς χώρους παιχνιδιού: σύμφωνα με τους Tranter και Doyle (1996), μια αληθινά φιλική πόλη για τα παιδιά είναι ολόκληρη μια παιδική χαρά. Σε μια τέτοια πόλη τα παιδιά δεν περιορίζονται στις καθορισμένες γι’ αυτά περιοχές. Άλλωστε το σημαντικό στοιχείο αυτής της κατηγορίας πόλης είναι η δυνατότητα που δίνεται στα παιδιά να χρησιμοποιούν τους δρόμους για το παιχνίδι τους.

Τα παραπάνω χαρακτηριστικά αποτελούν σημαντικά συστατικά της πόλης και συμβάλλουν στη δημιουργία ενός φιλικού περιβάλλοντος όχι μόνο για τα παιδιά, αλλά και για τους ενήλικες³.

³ Στα παραπάνω χαρακτηριστικά συμπληρωματικά μπορούν να προστεθούν και κάποια άλλα, όπως αυτά παρουσιάζονται από τον οργανισμό ‘Child-Friendly Cities’ (βλ. www.childfriendlycities.org, Riggio

Όμως, η σύγχρονη μεταβιομηχανική πόλη δεν παρουσιάζει σχεδόν κανένα από τα παραπάνω θετικά στοιχεία και, όπως αναφέρει η Loukaitou-Sideris (2003), η μορφή της δεν συμβάλλει στην επαφή των παιδιών με τους δημόσιους χώρους της, κυρίως εξαιτίας του κατακερματισμού των περιοχών κατοικίας και της φυσικής αλλά και κοινωνικής απομόνωσης των γειτονιών. Οι πόλεις δεν σχεδιάζονται και δεν διαχειρίζονται λαμβάνοντας υπόψη τα παιδιά, ενώ συγχρόνως δεν υπάρχουν αρκετοί διαθέσιμοι χώροι που να συμβάλλουν στη σωστή ανάπτυξη των παιδιών και στην ανεξάρτητη μετακίνησή τους (Churchman 2003). Ο δημόσιος υπαίθριος χώρος της πόλης παρουσιάζει πολύ μικρές πυκνότητες χρηστών, μεταξύ των οποίων και παιδιά.

Ένα πολύ σημαντικό κομμάτι του δημόσιου χώρου είναι ο δρόμος, καθώς υπάρχει σε αφθονία, αλλά συγχρόνως και σε όλη την έκταση του αστικού ιστού. Αποτελεί έναν χώρο με πολλές διαστάσεις, την χωρική, τη λειτουργική, την μορφολογική, αλλά και την κοινωνική. Στο δρόμο αναπτύσσονται κοινωνικές σχέσεις και επαφές. Εκδηλώνονται αντιδράσεις και εορτασμοί (π.χ. παρελάσεις, διαδηλώσεις, πανηγυρισμοί κ.α.). Υποστηρίζονται λειτουργίες, όπως το υπαίθριο εμπόριο, καλλιτεχνικές εκδηλώσεις και πολλές άλλες δραστηριότητες, μεταξύ των οποίων και το παιχνίδι των παιδιών.

2002, Riggio and Kilbane 2000, Corsi 2002). Μια φιλική στα παιδιά πόλη θα πρέπει να δίνει στο παιδί την ευκαιρία και το δικαίωμα:

- ο *Να παίρνει μέρος σε αποφάσεις σχετικά με την πόλη τους*
- ο *Να εκφράζει την άποψή του για την πόλη που επιθυμεί*
- ο *Να συμμετέχει στη ζωή της κοινωνίας*
- ο *Να έχει πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες, όπως εκπαίδευση και υγειονομική περίθαλψη*
- ο *Να μπορεί να περπατάει με ασφάλεια στους δρόμους της πόλης χωρίς συνοδεία*
- ο *Να μπορεί να συναντά φίλους τους και να παίζει*
- ο *Να έχει πρόσβαση σε πράσινους χώρους*
- ο *Να ζει σε ένα μη μολυσμένο περιβάλλον*
- ο *Να αποτελεί ισότιμος πολίτης της πόλης, με πρόσβαση σε κάθε υπηρεσία, ανεξάρτητα από την εθνική καταγωγή, θρησκεία, εισόδημα, φύλο ή ειδική ανάγκη*
- ο *Να υπάρχουν ασφαλείς διαδρομές προς και από το σχολείο, ώστε να ενισχύεται η ανεξάρτητη κινητικότητα των παιδιών*
- ο *Να γίνει προσπάθεια μείωσης της ταχύτητας των μηχανοκίνητων*
- ο *Να αυξηθεί το πλάτος των πεζοδρομίων και οι συνθήκες ασφάλειας των ανθρώπων σε αυτά*
- ο *Να δημιουργηθούν πεζόδρομοι και να αυξηθεί το ποσοστό των πλατειών και των πάρκων.*

Ειδικότερα για τους δρόμους, η μείωση της παρουσίας των παιδιών φαίνεται να σχετίζεται κυρίως με τρεις κυρίως παράγοντες:

- ✓ την αύξηση της χρήσης του αυτοκινήτου και των κινδύνων που συνεπάγονται από την αύξηση αυτή (βλ. Hillman *et al.* 1990, Hillman 1993, Tranter 1996, Tranter and Doyle 1996, Ker and Tranter 1997, Valentine 1997a, Valentine 1997b, Valentine and McKendrick 1997, Jones *et al.* 2000, O'Brien *et al.* 2000, Tranter and Pawson 2001, Mackett, 2002, Mattsson 2002, Christensen 2003, Thomson and Philo 2004, Thomsen 2004, Veitch *et al.* 2007, Verstrate and Karsten 2011),
- ✓ την αύξηση της εγκληματικότητας, που οδηγεί σε μεγαλύτερους περιορισμούς της ελευθερίας των παιδιών (βλ. Valentine 1996a, Valentine 1996b, Valentine and McKendrick 1997, Matthews *et al.* 1999, Matthews *et al.* 2000, Tranter and Pawson 2001, Morrow 2003, O'Brien 2003, Veitch *et al.* 2007),
- ✓ τις αλλαγές στον τρόπο ζωής των ανθρώπων, κυρίως αυτές που σχετίζονται με την τεχνολογία και την αναψυχή (Ker and Tranter 1997, Tranter and Doyle 1996, McNamee, 1998, Bingham *et al.* 1999, Tandy 1999, Valentine *et al.*, 2000, Percy-Smith 2002, Buckingham 2007).

Παρόλα αυτά, η μείωση της παρουσίας των παιδιών στο δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης και ειδικά στους δρόμους δεν παρατηρείται στον ίδιο βαθμό και την ίδια ένταση σε όλες τις περιοχές. Όπως αναφέρει ο Tranter (1996) τα παιδιά σε διάφορα μέρη του κόσμου εξακολουθούν να κινούνται ελεύθερα και ανεξάρτητα και να παίζουν στο δημόσιο χώρο της πόλης, γεγονός που μπορεί να συσχετιστεί με διαφορές στα κοινωνικοπολιτισμικά χαρακτηριστικά, αλλά και με διαφορές οργάνωσης στο σύστημα των χρήσεων γης και δημόσιας μεταφοράς.

Παρατηρώντας τη σύγχρονη πόλη και παρά τις απειλές του κυκλοφοριακού, της εγκληματικότητας και τις αλλαγές στο σύγχρονο τρόπο ζωής, είναι εμφανές ότι κάποιοι από τους δρόμους, τις πλατείες, τα πάρκα και τις παιδικές χαρές συνεχίζουν να επιλέγονται από τα παιδιά για το παιχνίδι τους. Πολλοί μάλιστα χώροι αυτής της κατηγορίας παρουσιάζουν ιδιαίτερα μεγάλες πυκνότητες σε σχέση με κάποιους άλλους, που παραμένουν έρημοι. Το γεγονός αυτό τονίζει τη σημασία της διερεύνησης των χαρακτηριστικών των χώρων αυτών, ώστε μέσω του σχεδιασμού να μετατρέπεται ο δημόσιος χώρος της πόλης σε έναν ζωντανό χώρο, κατάλληλο ακόμη και για το παιχνίδι των παιδιών.

ΣΤΟΧΟΣ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η διερεύνηση της χρήσης του χώρου του δρόμου από τα παιδιά, καθώς και τα κριτήρια με τα οποία επιλέγουν το χώρο για να παίζουν, εμπίπτει στα γνωστικά αντικείμενα:

- α) της χωρικής οργάνωσης,
- β) της περιβαλλοντικής ψυχολογίας και
- γ) της γεωγραφίας των παιδιών.

Η χρήση των δημόσιων υπαίθριων χώρων έχει συσχετιστεί με τη χωρική οργάνωση των αστικών κέντρων και πιο συγκεκριμένα με παράγοντες στο πλαίσιο του αστικού και του πολεοδομικού σχεδιασμού. Εκτός από τους κοινώς αποδεκτούς πολεοδομικούς παράγοντες, που έχει αποδειχθεί ότι επηρεάζουν τις πυκνότητες των χρηστών των δημόσιων υπαίθριων χώρων (όπως για παράδειγμα η πολεοδομική πυκνότητα, η μίξη των χρήσεων γης, η αλληλεπίδραση πεζών οχημάτων), ένας μεγάλος αριθμός μελετών (βλέπε Jacobs 1961, Schumacher 1978, Anderson 1978, Caliendo 1978, Krier 1979, Whyte 1980, Hillier *et al.* 1987a, 1987b, 1993, Gospodini 1988, Tibbalds 1992, Hillier 1996, 2002,) έχουν τονίσει τη σημασία και άλλων παραγόντων, που σχετίζονται με τα χωρικά, μορφολογικά και συντακτικά χαρακτηριστικά των δρόμων αυτών. Η μορφή και η δομή του χώρου έχει αποδειχθεί ότι συμβάλλουν ιδιαίτερα στην επιλογή του ή όχι από τους ανθρώπους.

Η περιβαλλοντική ψυχολογία είναι ο τομέας της ψυχολογίας, που εξετάζει την αλληλεπίδραση μεταξύ ανθρώπων και των στοιχείων που τους περιβάλλουν. Οι περιβαλλοντικοί ψυχολόγοι αποδίδουν στην έννοια του περιβάλλοντος έναν ευρύ χαρακτήρα, περιλαμβάνοντας εκτός από το φυσικό τοπίο, το κτισμένο, το κοινωνικό, το πληροφοριακό. Στον τομέα αυτό έχουν γίνει πολλές μελέτες και έρευνες για τη σχέση του παιδιού με τον χώρο και το περιβάλλον ζωής του. Μία συνοπτική αναφορά γίνεται από τους Spencer and Woolley (2000), ως απάντηση σε δηλώσεις ότι ο τομέας της περιβαλλοντικής ψυχολογίας δεν έχει ασχοληθεί σε μεγάλο βαθμό με τις ανάγκες των παιδιών (βλ. Hart 1979, Rapoport 1980, Moore 1986, Chawla 1995, Skanze 1995). Οι πρώτες προσεγγίσεις στο πεδίο του αστικού και πολεοδομικού σχεδιασμού με επιρροές από την περιβαλλοντική ψυχολογία εμφανίστηκαν τη δεκαετία του '60 (βλ. Kevin Lynch: *The good City Form* και Gordon Cullen: *The concise Townscape*).

Τέλος, η εμπλοκή της γεωγραφίας στη μελέτη των παιδιών έγινε με την προτροπή της Sarah James (1990) προς τους γεωγράφους ερευνητές να δουν την πραγματικότητα μέσα από τα μάτια των παιδιών. Αυτή ήταν και η αρχή για την

δημιουργία ενός καινούριου τομέα της γεωγραφίας στα πλαίσια της ‘ανθρώπινης’ γεωγραφίας (human geography), που άρχισε να ασχολείται και να διερευνά τη σχέση του παιδιού με το χώρο. *Η γεωγραφία των παιδιών*, εκτός από τους χώρους που χρησιμοποιούν τα παιδιά, εξετάζει επίσης τους χώρους, που επιθυμούν και φαντάζονται τα παιδιά και τους χώρους από τους οποίους αποκλείονται (Sibley 1991, Matthews *et al.* 1998, Matthews and Limb 1999, Phillips 2001, Matthews 2003, Matthews 2005, Kraftl *et al.* 2007). Σε αυτόν τον τομέα έχουν γίνει πολλές και σημαντικές μελέτες για τους χώρους, που χρησιμοποιούν τα παιδιά, πολλές από τις οποίες θα παρουσιαστούν στη συνέχεια του κειμένου.

Η παρούσα έρευνα ασχολείται με τη διερεύνηση παραμέτρων που επηρεάζουν τη χρήση του δρόμου και γενικά του δημόσιου υπαίθριου χώρου από τα παιδιά στο πλαίσιο του αστικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Το αντικείμενο της παρούσας έρευνας είναι, δηλαδή, η μελέτη του δρόμου ως χώρο παιχνιδιού, τόσο ανεξάρτητα, όσο και σε σχέση με άλλους ελεύθερους δημόσιους χώρους, όπως επίσης και η διερεύνηση των παραγόντων, που επηρεάζουν την επιλογή του ως χώρο παιχνιδιού από τα παιδιά και που εντοπίζεται στο πεδίο της χωρικής οργάνωσης. Παρόλα αυτά, λαμβάνονται υπόψη στοιχεία και απόψεις τόσο από το πεδίο της περιβαλλοντικής ψυχολογίας, όσο και από το πεδίο της γεωγραφίας των παιδιών.

Στο παραπάνω πλαίσιο διατυπώνονται τα εξής βασικά ερωτήματα στα οποία η έρευνα που ακολουθεί προσπαθεί να δώσει απαντήσεις:

1. *Γιατί κάποιοι δρόμοι και δημόσιοι υπαίθριοι χώροι, στο πλαίσιο των σύγχρονων περιορισμών και της έντονης χρήσης της τεχνολογίας, είναι δημοφιλείς, ενώ κάποιοι άλλοι όχι;*
2. *Ποια είναι τα χωρικά, μορφολογικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά των δημοφιλών στα παιδιά χώρων και με ποιον τρόπο μπορούν να χρησιμοποιηθούν στον πολεοδομικό και στον αστικό σχεδιασμό, με στόχο τη δημιουργία δημοφιλών χώρων για τα παιδιά; ’*
3. *Ποια επιπλέον ειδικά μέτρα πρέπει να ληφθούν στο σχεδιασμό των ελληνικών πόλεων; ’*

Στόχος αυτής της έρευνας είναι η διερεύνηση της σημασίας του δρόμου για τους ανθρώπους και ειδικότερα για τα παιδιά και η δυνατότητα επίτευξης αλλαγών στη χρήση των δρόμων της πόλης στην περιοχή κατοικίας, που αποτελεί, άλλωστε, το τμήμα της πόλης, που εστιάζεται η έρευνα. Επίσης, γίνεται προσπάθεια διερεύνησης των μέτρων παρέμβασης, που μπορούν να επιφέρουν αλλαγές στις σύγχρονες πόλεις και πιο συγκεκριμένα στις ελληνικές. Τα παιδιά αποτελούν ένα μεγάλο τμήμα του

πληθυσμού της γης και η αστικοποίηση, που παρατηρείται στις μέρες μας, είναι πολύ έντονη, γεγονός που δυσκολεύει τη ζωή τους. Οι παρεμβάσεις μέσω του πολεοδομικού και αστικού σχεδιασμού πρέπει να λάβουν υπόψη τις ανάγκες αυτής της ηλικιακής ομάδας, με στόχο τη δημιουργία ενός ικανοποιητικού, αλλά και ποιοτικού περιβάλλοντος ζωής. Τα συμπεράσματα της παρούσας έρευνας μπορούν να συμβάλλουν στην επίτευξη αυτού του στόχου.

ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Στην Εισαγωγή γίνεται μια σύντομη ανάλυση της σχέσης του παιδιού με τον υπαίθριο δημόσιο χώρο της πόλης, εντοπίζονται τα σημαντικότερα προβλήματα που υπάρχουν στη σχέση αυτή, συνοψίζονται τα βασικά ερωτήματα της έρευνας και παρουσιάζεται η δομή της διατριβής ανά κεφάλαιο.

Στο πρώτο κεφάλαιο παρατίθενται στοιχεία για τον τρόπο, που αντιλαμβάνονται τα παιδιά το χώρο και για τη σχέση τους με την πόλη, το δρόμο αλλά και με τους υπόλοιπους υπαίθριους δημόσιους χώρους. Τονίζεται η σημαντική επίδραση του δρόμου στη ζωή των παιδιών και στην ενσωμάτωσή τους στην πόλη και την τοπική κοινωνία. Επίσης, γίνεται μία ανασκόπηση της διεθνούς βιβλιογραφίας σχετικά με τους λόγους απομάκρυνσης των παιδιών από το δημόσιο χώρο της πόλης και πιο συγκεκριμένα από το δρόμο και τις επιπτώσεις της μειωμένης παρουσίας τους στα ίδια, στους ενήλικες, αλλά και στην τοπική κοινωνία. Ακόμη, γίνεται μια συγκριτική ανάλυση των πλεονεκτημάτων της χρήσης των δρόμων για το παιχνίδι σε σχέση με τους οργανωμένους χώρους αναψυχής των παιδιών (παιδότοποι). Τέλος, παρουσιάζονται παραδείγματα των προσπαθειών αναζωογόνησης των δρόμων σε χώρες της Ευρώπης, με τη δυνατότητα χρήσης ακόμη και για το παιχνίδι των παιδιών, πρωτοβουλίες για την ασφαλή μετάβαση των παιδιών στο σχολείο αλλά και προσπάθειες συμμετοχής τους στον πολεοδομικό σχεδιασμό. Προκειμένου να γίνει η παραπάνω ανάλυση, πραγματοποιήθηκε μια επισκόπηση της σύγχρονης διεθνούς και ελληνικής βιβλιογραφίας στον τομέα του πολεοδομικού και αστικού σχεδιασμού, αλλά και στο πεδίο της περιβαλλοντικής ψυχολογίας και της γεωγραφίας των παιδιών. Επίσης, χρησιμοποιήθηκε το διαδίκτυο, για την συλλογή επιπλέον στοιχείων⁴.

⁴ Οι μηχανές αναζήτησης που χρησιμοποιήθηκαν ήταν οι εξής: www.scirus.com, www.google.com, scholar.google.com, scirus.com και books.google.com και οι λέξεις κλειδιά που χρησιμοποιήθηκαν περισσότερο ήταν 'παιδί', 'πόλη', 'δρόμος', 'πολεοδομικός σχεδιασμός' στα ελληνικά και στα αγγλικά.

Το δεύτερο κεφάλαιο αναφέρεται στη χρήση και τη λειτουργία του δημόσιου υπαίθριου χώρου της πόλης και την ιστορική εξέλιξή του. Πρώτα γίνεται αναφορά στη μεγάλη αλλαγή που προκλήθηκε στη χρήση του δρόμου κατά τη μετάβαση από την παραδοσιακή-προμοντέρνα πόλη στη σύγχρονη, την επίδραση του Μοντέρνου Κινήματος, αλλά και άλλων Σχολών σκέψης και σχεδιασμού. Η αλλαγή αυτή βασίζεται κυρίως στη μετάβαση από τον παραδοσιακό δρόμο σε ένα δρόμο με διαφορετική μορφή και δομή. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται οι παράγοντες που επηρεάζουν τη χρήση του δρόμου, σύμφωνα με σύγχρονες απόψεις. Οι απόψεις αυτές μπορούν να διακριθούν σε τρεις κυρίως κατευθύνσεις:

- α) τις εμφανείς επιδράσεις από την κοινωνιολογία,
- β) τη συσχέτιση με τη μορφή και τη διαμόρφωση του δρόμου και
- γ) τη συσχέτιση με τη γενικότερη δομή του χώρου, τη θέση του δρόμου στο σύστημα της πόλης και τις χρήσεις γης και λειτουργίες που συναντώνται σε αυτόν.

Το κεφάλαιο αυτό αναφέρεται γενικά στον άνθρωπο και όχι ειδικότερα στα παιδιά, με στόχο την παράθεση των απαραίτητων θεωρητικών απόψεων που αφορούν τη σχέση του με τον δρόμο. Η έρευνα στηρίχθηκε στη διεθνή κυρίως αλλά και στην ελληνική βιβλιογραφία. Το κεφάλαιο καταλήγει στην αναφορά των σημαντικότερων παραγόντων, που επηρεάζουν τις πυκνότητες των χρηστών των δημόσιων υπαίθριων χώρων στο πεδίο του πολεοδομικού και αστικού σχεδιασμού, οι οποίοι, άλλωστε, διερευνώνται στην παρούσα διατριβή.

Στο τρίτο κεφάλαιο περιγράφεται αναλυτικά η μεθοδολογία της έρευνας, η οποία βασίζεται α) στην ανάλυση της δομής του χώρου, β) στην ανάλυση της μορφολογίας του δρόμου και γ) στην επιτόπια έρευνα. Για την ανάλυση της δομής του χώρου υιοθετήθηκε η Θεωρία της Σύνταξης και η μεθοδολογία της Συντακτικής Ανάλυσης, που μπορούν να ερμηνεύσουν τα φαινόμενα της υπολειτουργίας ή/και ερήμωσης των δημόσιων χώρων σε αντίθεση με τη δημοτικότητα ή/και υπερκατάληψη άλλων χώρων. Βάσει του αξονικού χάρτη της περιοχής τα δεδομένα καταχωρήθηκαν ηλεκτρονικά στο πρόγραμμα Axwoman, ως επέκταση (extension) του ArcView. Για τη διερεύνηση της μορφολογίας των δρόμων έγινε ανάλυση της οριοθέτησης των μετώπων των δρόμων, των χρήσεων που συναντώνται σε αυτούς, της κυκλοφοριακής πυκνότητας, του διαθέσιμου χώρου και της μορφολογίας του εδάφους. Η διερεύνηση αυτή βασίστηκε κυρίως σε ανάλυση και καταγραφή των χαρακτηριστικών και στοιχείων του χώρου μετά από παρατήρηση και με βάση τη χρήση χαρτών και φωτογραφιών. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε σε επιλεγμένες περιοχές κατοικίας της Θεσσαλονίκης. Οι περιοχές

που επιλέχθηκαν, ήταν τρεις και ανήκουν στους Δήμους Θέρμης, Πυλαίας-Χορτιάτη και Καλαμαριάς, ενώ επιλέχθηκαν με συγκεκριμένα κριτήρια και παραμέτρους, που αναλύονται διεξοδικά.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι περιπτώσιολογικές μελέτες: Πρώτα απ' όλα αναλύεται και τεκμηριώνεται ο τρόπος επιλογής τους, δεύτερον, γίνεται η χωρική ανάλυση της δομής των περιοχών και η ανάλυση της μορφολογίας των δρόμων τους και τρίτον, παρουσιάζεται η έρευνα πεδίου, που πραγματοποιήθηκε και βασίστηκε στην επιτόπια παρατήρηση, σε συγκεκριμένο δείγμα των δρόμων της περιοχής μελέτης. Ως παράγοντες επιλογής του δείγματος των δρόμων χρησιμοποιήθηκαν τα αποτελέσματα της συντακτικής ανάλυσης και ειδικότερα ο *βαθμός ενσωμάτωσης*, καθώς και άλλοι παράμετροι στο πεδίο του αστικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, όπως αναλύονται στο δεύτερο κεφάλαιο. Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται η διερεύνησης της επίδρασης των παραμέτρων αυτών στην χρήση του δρόμου από τα παιδιά ως χώρο παιχνιδιού.

Τέλος, στο πέμπτο κεφάλαιο επιχειρείται η εξαγωγή των συμπερασμάτων της έρευνας και η παρουσίαση κατευθύνσεων για το σχεδιασμό των πόλεων και ιδιαίτερα των ελληνικών. Ειδικότερα γίνεται μια συγκριτική ανάλυση των αποτελεσμάτων της επιτόπιας παρατήρησης στις τρεις περιοχές μελέτης και η συσχέτιση αυτών των αποτελεσμάτων με τις υπό έρευνα παραμέτρους. Στη συνέχεια παρουσιάζονται κατευθύνσεις για τον πολεοδομικό και αστικό σχεδιασμό, οι οποίες εξειδικεύονται για τις ελληνικές πόλεις.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ

Από την παρούσα έρευνα προέκυψαν κάποια προβλήματα τα οποία ήταν δύσκολο να αντιμετωπιστούν και είχαν σχέση κυρίως με τα διαθέσιμα στατιστικά δεδομένα, αλλά και με θέματα σχετικά με την επιτόπια παρατήρηση.

Ο υπολογισμός της πυκνότητας των περιοχών κατοικίας της Θεσσαλονίκης σημείωσε μεγάλη δυσκολία. Τα στατιστικά στοιχεία της ΕΣΥΕ ήταν διαθέσιμα μόνο σε επίπεδο Δήμου και όχι σε κάποια άλλη κλίμακα (π.χ γειτονιάς). Όμως, η πυκνότητα σε επίπεδο Δήμου δεν είναι αντιπροσωπευτική για το σύνολο της περιοχής, αφού μεταβάλλεται από γειτονιά σε γειτονιά. Για να υπάρχει, λοιπόν, μια σχετική εικόνα της πυκνότητας των επιμέρους περιοχών του δείγματος -σε μικρότερη κλίμακα από αυτή του Δήμου- θεωρήθηκε ως δείκτης πυκνότητας ο συνδυασμός του *συντελεστή δόμησης με το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος της περιοχής και η πυκνότητα brutto*, όπως υπολογίζεται στις μελέτες των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων των αντίστοιχων

Δήμων, που όμως δεν περιγράφει την υφιστάμενη κατάσταση, αλλά την επιθυμητή. Δεδομένης της έλλειψης ικανοποιητικών στατιστικών δεδομένων, ο υπολογισμός της πυκνότητας με άλλον, πιο επιστημονικό και άρτιο τρόπο, ήταν αδύνατος.

Μία άλλη δυσκολία είχε σχέση με τον πολιτιστικό παράγοντα, που επηρεάζει σε σημαντικά τη σχέση του ανθρώπου με το περιβάλλον του. Είναι κοινή πεποίθηση ότι διαφορετικά βιώνουν το δημόσιο χώρο τα διάφορα κοινωνικοοικονομικά στρώματα, αλλά διαφορετικές είναι και οι επιταγές των ποικίλων εθνικών παραδόσεων ως προ τη χρήση του δημόσιου υπαίθριου χώρου της πόλης. Θα είχε ενδιαφέρον η έρευνα να αναφέρεται σε διαφορετικές φυλετικές ή κοινωνικές ομάδες, με την προσθήκη περιοχών μελέτης, που κατοικούνται από ανθρώπους διαφορετικών κοινωνικών ομάδων. Με τον τρόπο αυτό βέβαια, η έρευνα εξαρτάται από πεδία άλλων επιστημών, όπως της Γεωγραφίας, της Κοινωνιολογίας και της Ψυχολογίας. Αυτό θα επέκτεινε, όμως, την έρευνα πέραν των ορίων ενός διδακτορικού. Επειδή η χρήση του παράγοντα του πολιτισμικού υποβάθρου έκανε ιδιαιτέρως πολύπλοκη την έρευνα αποφασίστηκε να απλειωθεί, ώστε να δοθεί έμφαση σε καθαρά πολεοδομικές παραμέτρους.

Επίσης, μία ακόμη αντιξοότητα είχε σχέση με τη δυνατότητα διερεύνησης όλων των παραγόντων στον ίδιο βαθμό. Όπως αναφέρει ο Stake (1995: 9), “τα αρχικά ερωτήματα έρευνας μπορούν να διαφοροποιηθούν ή ακόμη να αντικατασταθούν στη διάρκεια της διεξαγωγής της έρευνας από τον ερευνητή. Στόχος είναι να γίνει κατανοητή η περιπτωσιολογική μελέτη. Εάν τα αρχικά ερωτήματα δεν λειτουργούν καλά, εάν εμφανίζονται νέα ζητήματα, το σχέδιο της έρευνας αλλάζει”. Για παράδειγμα, ο τρόπος οριοθέτησης των μετώπων των δρόμων από τα κτίρια, που σύμφωνα με θεωρητικές απόψεις αποτελεί έναν πολύ σημαντικό παράγοντα για τη χρήση των δρόμων από τους ανθρώπους, δεν παρουσιάζεται σε έντονο βαθμό και σε μεγάλη έκταση σε όλες τις περιοχές κατοικίας των ελληνικών πόλεων, κυρίως λόγω των διαφορετικών όρων δόμησης. Αυτός ο σημαντικός, για τα διεθνή δεδομένα, παράγοντας τελικά δεν μπόρεσε να διερευνηθεί αρκετά.

Τέλος, ένας ακόμη περιορισμός σχετιζόταν με την επιλογή του δείγματος των δρόμων για την επιτόπια παρατήρηση. Στόχος ήταν να επιλεγούν δρόμοι με όλους τους πιθανούς συνδυασμούς χαρακτηριστικών. Όπως θα φανεί, όμως, κάποιοι συνδυασμοί χαρακτηριστικών ήταν πολύ δύσκολο να βρεθούν στα υπό μελέτη χωρικά συστήματα, όπως για παράδειγμα δρόμοι με χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης και μεγάλο κυκλοφορικό φόρτο. Επίσης, στις δύο από τις τρεις περιοχές μελέτης δεν περιλαμβάνονται δρόμοι με κλίση, αλλά και δρόμοι με κυρίως εμπορικό χαρακτήρα, καθώς δεν υπάρχουν πολλές

εμπορικές χρήσεις στην περιοχή. Έγινε προσπάθεια να αντιμετωπιστούν οι παραπάνω δυσκολίες όσο πιο συστηματικά.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η ενασχόληση με το συγκεκριμένο θέμα, με τη χρήση, δηλαδή, του δρόμου ως χώρο παιχνιδιού, δημιούργησε το ερέθισμα για συνέχιση της έρευνας σε συγκεκριμένους τομείς, οι οποίοι κρίνεται ότι θα έχουν ενδιαφέρον και θα συμβάλλουν στην κατανόηση των κριτηρίων που χρησιμοποιούν τα παιδιά στην επιλογή του τόπου παιχνιδιού.

Είναι σημαντικό, αλλά και αξιόλογο, να διερευνηθούν οι διαφορές που εμφανίζονται στη χρήση του δρόμου μεταξύ διαφορετικών κοινωνικοοικονομικών ή ακόμη και φυλετικών ομάδων, να διερευνηθεί δηλαδή ο ρόλος της κουλτούρας στην επιλογή του τόπου παιχνιδιού. Ενδεχομένως να υπάρχουν πολλές και σημαντικές διαφορές, που η ανακάλυψή τους να δώσει διαφορετικές κατευθύνσεις στο σχεδιασμό των ελληνικών πόλεων, ανάλογα με την κουλτούρα των κατοίκων της περιοχής μελέτης.

Επίσης, είναι αξιόλογο να πραγματοποιηθεί μια έρευνα που να διερευνά τις επιλογές και τις επιθυμίες των παιδιών όσον αφορά το χώρο παιχνιδιού. Στο ίδιο πλαίσιο, σημαντική είναι η διερεύνηση προτάσεων των παιδιών για αλλαγές στο περιβάλλον στο οποίο ζουν και κυρίως στους χώρους στους οποίους παίζουν. Οι παραπάνω έρευνες θα μπορούσαν να γίνουν με την ενεργή συμμετοχή των παιδιών, είτε με τη μορφή ερωτηματολογίου, είτε με τη χρήση φωτογραφικών μέσων ή σχεδιασμού.

Τέλος, ένα άλλο σημαντικό θέμα, που αποτελεί έναν από τους λόγους απομάκρυνσης του παιδιού από το δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης, είναι η εισβολή της τεχνολογίας. Η χρήση της τεχνολογίας ως εργαλείο, ως μέσο αναψυχής, αλλά και ως μέσο επικοινωνίας, είναι πολύ έντονη στις μέρες μας, ακόμη και σε μικρές σχετικά ηλικίες παιδιών. Ο τρόπος που η τεχνολογία επηρεάζει την αντίληψη των παιδιών για τον χώρο, αλλά και τη χρήση του δημόσιου υπαίθριου χώρου, είναι άλλα δύο ερωτήματα που αξίζει να διερευνηθούν.

Η διερεύνηση όλων των παραπάνω θεμάτων μπορεί να συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό στην κατανόηση των αναγκών των παιδιών και του τρόπου με τον οποίο αντιλαμβάνονται τον αστικό χώρο, ενώ συγχρόνως γίνονται γνωστές οι επιθυμίες τους και οι απόψεις τους, οι οποίες ενδεχομένως θα μπορούσαν να λαμβάνονται υπόψη κατά το σχεδιασμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Το παιδί στη σύγχρονη πόλη – η σχέση με το δρόμο

1. ΤΟ ΠΑΙΔΙ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΟΛΗ - Η ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΔΡΟΜΟ

1.1 ΠΑΙΔΙ ΚΑΙ ΠΟΛΗ

1.1.1 Η ΑΝΤΙΛΗΨΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΠΑΙΔΙ

Τα παιδιά αντιλαμβάνονται διαφορετικά τη δομή της πόλης από τους ενήλικες. Αν ο καθένας μας προσπαθήσει να ανακαλέσει τον τρόπο με τον οποίο αντιλαμβανόταν το χώρο στα παιδικά του χρόνια, αναφέρει ο Ward, θα περιοριστεί σε αναμνήσεις που αφορούν το δάπεδο, τους τοίχους, την επίπλωση των δωματίων, τις συνδέσεις τους, την σκάλα εισόδου, την αυλή, τον δρόμο, τα γειτονικά καταστήματα, το πάρκο. Ο τρόπος με τον οποίο το παιδί αντιλαμβάνεται το χώρο διαφέρει κυρίως λόγω της διαφοράς στην κλίμακα κίνησης και εξοικείωσής του με αυτόν (1978: 22).

Η σχέση του παιδιού με την πόλη αποτελεί αντικείμενο μελέτης κυρίως

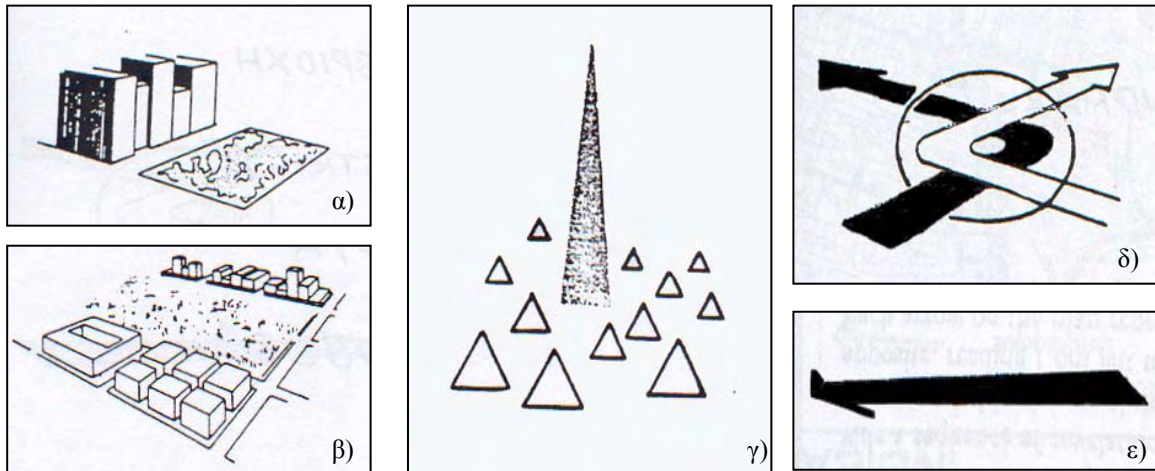
- α) της περιβαλλοντικής ψυχολογίας και
- β) της γεωγραφίας των παιδιών.

Στα πλαίσια της περιβαλλοντικής ψυχολογίας εμφανίζονται δύο παραδοσιακές σχολές στο επίπεδο της έρευνας. Η πρώτη είναι των γνωστικών χαρτογράφων (cognitive mappers), που αναφέρεται γενικά στη σχέση του ανθρώπου με το χώρο, με κύριο εκπρόσωπο τον Kevin Lynch και η δεύτερη των αναπτυξιολόγων (developmentalists), που έχει ως κέντρο το παιδί και εκπροσωπείται από τον Jean Piaget (Ward, 1978: 23).

Ο Kevin Lynch στο βιβλίο του *'The Image of the City'* υποστηρίζει ότι η δημιουργία δημοφιλούς και επιτυχημένου αστικού χώρου συνδέεται με την ικανότητα της μορφής να δημιουργεί έντονες περιβαλλοντικές εικόνες στο χρήστη. Σύμφωνα με τον Lynch, ο κάθε άνθρωπος δημιουργεί την προσωπική του εικόνα για την πόλη με βάση συγκεκριμένα στοιχεία του περιβάλλοντος, τα οποία μπορούν να χωριστούν σε πέντε κατηγορίες (σχ. 1.1). Τα στοιχεία αυτά είναι:

- οι διαδρομές, κανάλια κίνησης κατά μήκος των οποίων ο παρατηρητής κινείται. Οι άνθρωποι, υποστηρίζει ο Lynch, παρατηρούν την πόλη καθώς κινούνται μέσα σε αυτήν και κατά μήκος αυτών των διαδρομών διαρθρώνονται τα υπόλοιπα περιβαλλοντικά στοιχεία της.
- τα όρια, γραμμικά στοιχεία που δεν χρησιμοποιούνται ή δεν αναγνωρίζονται ως διαδρομές. Μπορεί να έχουν τη θέση εμποδίων διαπερατών ή όχι, που διαχωρίζουν τη μια ενότητα από την άλλη.

- οι περιοχές, μεσαία ή μεγάλα τμήματα του αστικού ιστού στα οποία όταν εισέρχεται ο χρήστης αναγνωρίζει τις κοινές ιδιότητες του χώρου.
- οι κόμβοι, τα στρατηγικά σημεία της πόλης, όπου παρατηρείται σύγκλιση διαδρομών, κινήσεων, δραστηριοτήτων κ.α.
- τα τοπόσημα, συγκεκριμένα ευδιάκριτα φυσικά αντικείμενα του χώρου, όπως π.χ. κτίρια, καταστήματα μνημεία κ.ά. που συμβάλλουν στην αναγνωρισιμότητά του και στον προσανατολισμό του ανθρώπου (Lynch 1960; Ward, 1978).



Σχήμα 1.1: Η αντίληψη του χώρου σύμφωνα με τον Lynch: α) όρια (edges), β) περιοχή (district), γ) τοπόσημο (landmark), δ) κόμβοι (nodes) και ε) διαδρομές (paths). (Πηγή: Γοσποδίνη 1998).

Ο Jean Piaget, από την άλλη μεριά, σε μια σειρά βιβλία του αναπτύσσει τη δική του θεωρία για την αντίληψη του χώρου της πόλης από τα παιδιά, σύμφωνα με την οποία διακρίνονται τρία στάδια, που είναι τα εξής:

- Το πρώτο στάδιο (*pre-operational stage*), το οποίο αναφέρεται σε ηλικίες μεταξύ 5-9 ετών. Το παιδί αντιλαμβάνεται τις αναφερόμενες ως τοπολογικές σχέσεις, οι οποίες είναι η εγγύτητα, ο διαχωρισμός, η χωρική εναλλαγή, η περίφραξη και η συνέχεια. Σε αυτό το στάδιο μπορεί να αναγνωρίσει διαδρομές και συνέχειες αντικειμένων.
- Το δεύτερο στάδιο (*concrete-operational stage*), που αναφέρεται σε ηλικίες 9-13 ετών. Το παιδί έχει τη δυνατότητα να κατανοήσει το χώρο με επιτυχία, αναγνωρίζοντας τη σειρά των στοιχείων του περιβάλλοντός του. Για παράδειγμα μπορεί να ακολουθήσει με αντίστροφη φορά μια συγκεκριμένη πορεία ή εναλλακτικές διαδρομές. Επίσης, γίνεται κατανοητή η κλίμακα και αναπτύσσεται ο προσανατολισμός.
- Το τρίτο και τελικό στάδιο (*formal operational stage*), που αναφέρεται σε ηλικίες παιδιών από 13 χρονών και πάνω. Το παιδί μπορεί να κατανοήσει απόλυτα τον

Ευκλείδειο χώρο και τις χωρικές σχέσεις, που εμφανίζονται στο περιβάλλον (Ward, 1978: 24-25). Η θεωρία του Piaget είχε πολλούς επικριτές που υποστηρίζουν πως τα στάδια αυτά δεν ανταποκρίνονται στην πραγματική σχέση του παιδιού με την πόλη και γενικά το δομημένο χώρο.

Υπάρχουν και πολλές άλλες θεωρίες και απόψεις σχετικά με τη σχέση του παιδιού με το χώρο. Στη συνέχεια θα γίνει μια μικρή αναφορά σε κάποιες από αυτές, που σχετίζονται περισσότερο με το αντικείμενο της έρευνας. Σχετικά με τους χώρους του περιβάλλοντος του παιδιού, που σταδιακά χρησιμοποιούνται ως χώροι παιχνιδιού, οι Harloff, *et al.* (1998) διακρίνουν τέσσερα επίπεδα αναγνωρισιμότητας: α) την κατοικία, β) το άμεσο περιβάλλον αυτής, γ) τη γειτονιά και δ) την πόλη ως σύνολο.

α. Η κατοικία θεωρείται το πρωταρχικό και συγχρόνως το πιο σημαντικό σκηνικό της ζωής του παιδιού, καθώς περνά σε αυτήν ένα πολύ μεγάλο μέρος της ημέρας, κυρίως μέχρι την ηλικία των πέντε ετών. Δεν λειτουργεί μόνο ως χώρος που το παιδί ανακαλύπτει τις φυσικές, αλλά και πνευματικές του ικανότητες, αλλά και ως μέρος που διαπλάθει την κοινωνική και χωρική ταυτότητά του. Επίσης, στην κατοικία το παιδί μαθαίνει να προσανατολίζεται και να αναγνωρίζει τους χώρους, αλλά και τις συνδέσεις τους, γεγονός που το προετοιμάζει για την ενσωμάτωση στο εξωτερικό περιβάλλον (Harloff *et al.*, 1998: 60-62).

β. Το επόμενο στάδιο της επαφής του παιδιού με την πόλη είναι ο άμεσος περίγυρος της κατοικίας. Η περιοχή αυτή περιλαμβάνει το χώρο γύρω από την κατοικία, την είσοδο, το κλιμακοστάσιο, τον κήπο –εφόσον υπάρχει-, το πεζοδρόμιο κ.ά. Το μέρος αυτό αποτελεί έναν ημιδημόσιο χώρο, όπου το παιδί δεν ξεφεύγει από την άμεση επίβλεψη των ενηλίκων, αλλά έχει κάποια μορφή ανεξαρτησίας. Όπως αναφέρει ο Flade, ο χώρος αυτός του προσφέρει την αίσθηση της ασφάλειας, αλλά συγχρόνως αναπτύσσει την ανεξαρτησία του. Σύμφωνα με τον Rivlin αλλά και τον Cooper, αποτελεί το χώρο στον οποίο αναπτύσσεται σε μεγάλο βαθμό η κοινωνική και χωρική ταυτότητα του παιδιού, καθώς επιτυγχάνεται η επαφή με ενήλικες και άλλα παιδιά και η αναγνώριση του περιγύρου της κατοικίας (Harloff *et al.*, 1998: 62-63).

γ. Η γειτονιά, σύμφωνα με τους Harloff, *et al.*, (1998), περιλαμβάνει τις περιοχές στις οποίες μπορεί να έχει πρόσβαση ο άνθρωπος με τα πόδια σε χρονικό διάστημα 20 λεπτών, ή με ποδήλατο σε 10 λεπτά. Τα παιδιά γνωρίζουν την περιοχή αυτή αρχικά με τη συνοδεία ενήλικα, όπως για παράδειγμα κατά τη μετάβαση στο σχολείο, το εμπορικό κατάστημα, το πάρκο ή και αλλού. Σε αυτό

το πεδίο μαθαίνει να ενσωματώνεται σε μεγαλύτερες κοινωνικές ομάδες και να εξερευνά την περιοχή που διαμένει, να έρχεται σε πρώτη επαφή με το δρόμο, ο οποίος για τα παιδιά λειτουργεί ως τη μετάβαση από τον προστατευόμενο χώρο της κατοικίας και του άμεσου περιγύρου αυτής, στο δημόσιο χώρο και την κοινωνική ζωή (Harloff *et al.*, 1998: 64).

δ. Τέλος, η επαφή του παιδιού με το σύνολο της πόλης είναι επίσης σημαντική. Αυτή, όμως, εξαρτάται άμεσα από τις επιλογές των ενηλίκων, αφού αυτοί καθορίζουν τη δυνατότητα των παιδιών να κινούνται ελεύθερα και ανεξάρτητα, κάτι που παρέχεται κατά κανόνα μετά την ηλικία των 10 ετών (Harloff *et al.*, 1998: 65).

Επιπρόσθετα, μπορεί να σημειωθεί και η διάκριση που παρουσιάζεται από τον Derr (2002). Υποστηρίζει ότι η αντίληψη που έχουν τα παιδιά για το χώρο διαχωρίζεται σε τρεις διαφορετικές κλίμακες:

- ο η κλίμακα των παιδιών, όπου βιώνουν το χώρο μέσα από τις δραστηριότητές, όπως το παιχνίδι με φίλους, το σκαρφάλωμα δέντρων, την κατασκευή κάστρων κ.ά.,
- ο η κλίμακα της οικογένειας, μέσα στην οποία αποκτούν εμπειρίες με ιστορικό και πολιτισμικό περιεχόμενο και
- ο η κλίμακα της κοινωνίας, που βασίζεται σε πιο ευρείες πολιτισμικές αξίες.

Κάθε κλίμακα της αντίληψης του χώρου είναι σημαντική, καθώς το παιδί διδάσκεται από την καθημέρα διαφορετικά πράγματα και διαμορφώνει άλλου τύπου επαφή με το χώρο και τη φύση.

Από αυτούς τους χώρους, που χρησιμοποιεί σταδιακά για το παιχνίδι, μεγάλη σημασία έχει το πεδίο της γειτονιάς, καθώς εκεί αναπτύσσονται κοινωνικές σχέσεις και αναγνωρίζεται η σημασία της ανεξαρτησίας. Τα τελευταία χρόνια αλλαγές στη μορφή της πόλης και κυρίως στην κλίμακα της γειτονιάς, φαίνεται να επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τη σχέση του παιδιού με το χώρο και τη ζωή σ' αυτήν.

Όσον αφορά τον τομέα της γεωγραφίας, τα τελευταία χρόνια έχει γίνει εκτενής έρευνα για τους χώρους που χρησιμοποιεί το παιδί στην πόλη και γενικά για τη σχέση του με αυτόν. Η εμπλοκή της γεωγραφίας στη μελέτη των παιδιών έγινε με την προτροπή της Sarah James (1990) να δουν την πραγματικότητα μέσα από τα μάτια των

τους⁵. Το ίδιο δηλώνει και η Smith (2004). Αυτή ήταν και η αρχή για τη δημιουργία ενός καινούριου τομέα της γεωγραφίας, στα πλαίσια της ‘ανθρώπινης’ γεωγραφίας (human geography), που άρχισε να ασχολείται και να διερευνά τη σχέση αποκλειστικά του παιδιού με το χώρο. Ο τομέας της γεωγραφίας, λοιπόν, που ασχολείται με τα παιδιά, η *γεωγραφία των παιδιών*, εκτός από τους χώρους που χρησιμοποιούν τα παιδιά, εξετάζει, επίσης, αυτούς που επιθυμούν και φαντάζονται και αυτούς από τους οποίους αποκλείονται κ.ά. (Sibley 1991, Matthews *et al.* 1998, Matthews and Limb 1998, Phillips 2001, Matthews 2003, Matthews 2005, Kraftl *et al.* 2007). Μία από τις βασικές επιδιώξεις της έρευνας στο πεδίο της γεωγραφίας των παιδιών είναι η ανάλυση του αποκλεισμού των παιδιών από τη συμμετοχή τους στις δραστηριότητες της κοινωνίας αλλά και από τον αστικό χώρο (Vanderbeck και Morse Dunkley 2004), ένα φαινόμενο που παρατηρείται πολύ έντονα στις μέρες μας και αποτελεί σημείο μελέτης της παρούσας έρευνας. Με το ίδιο αντικείμενο ασχολούνται και οι κοινωνικοί γεωγράφοι και όπως αναφέρει ο Sibley (1991), θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο της δημιουργίας ειδικής κατηγορίας στα πλαίσια της γεωγραφίας με το όνομα ‘γεωγραφίες του αποκλεισμού’ (geographies of exclusion).

Η γεωγραφία των παιδιών στηρίζει την έρευνά της κυρίως στην υπόδειξη, καθώς βασίζεται τόσο σε δηλώσεις-υποδείξεις των χώρων, που χρησιμοποιούν τα παιδιά, όσο και σε συνεντεύξεις παιδιών και ενηλίκων. Πολλοί και αξιόλογοι γεωγράφοι (ενδεικτικά αναφέρονται οι Aitken, Valentine, Matthews, Limb, Pain, Vanderbeck, Thomson, Philo, Chawla, Percy-Smith, Tranter και πολλοί άλλοι, έρευνες των οποίων στο πεδίο αυτό θα παρουσιαστούν στη συνέχεια) έχουν ασχοληθεί με τη γεωγραφία των παιδιών και με αντίστοιχες μελέτες για τον τρόπο που βλέπουν τον αστικό χώρο και τους χώρους, που χρησιμοποιούν τα παιδιά.

1.2 ΠΑΙΔΙ, ΠΑΙΧΝΙΔΙ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ.

Το παιχνίδι αποτελεί ένα παγκόσμιο φαινόμενο και σύμφωνα με τον McArdle (2001) οι διαφοροποιήσεις που εμφανίζονται, οφείλονται κυρίως σε διαφορές στην ιδιοσυγκρασία, στις συνήθειες των γονέων, στο φύλο και στην κουλτούρα. Για τα παιδιά ειδικά αποτελεί ένα αναπόσπαστο κομμάτι της ζωής τους και παρατηρώντας τη συμπεριφορά τους γίνεται κατανοητό ότι μετατρέπουν με μεγάλη ευκολία την κάθε δραστηριότητα σε παιχνίδι (Oke *et al.* 1999).

⁵ Την αντίθεσή του δηλώνει ο David Sibley (1991), ο οποίος υποστηρίζει ότι «οι ενήλικες ερευνητές δεν είναι παιδιά».

Σύμφωνα με τους Caplan και Caplan (1973) το παιχνίδι είναι μια εκούσια δραστηριότητα, συμβάλλει στην ανάπτυξη των παιδιών, εμπεριέχει στοιχεία περιπέτειας, προσφέρει στο παιδί την ελευθερία της δράσης, του δίνει την ευκαιρία να δημιουργήσει έναν φανταστικό κόσμο (Wilkinson, 1980: 10). Ο όρος παιχνίδι περιγράφει τις δραστηριότητες των παιδιών που επιλέγονται ελεύθερα, είναι αυτοκαθοδηγούμενες και με εγγενή κίνητρα, ενώ δεν έχει καθοριστεί η ηλικία των παιδιών στην οποία ο όρος παιχνίδι σταματά να χρησιμοποιείται (Powell 2009). Το παιχνίδι αποτελεί θεμελιώδη δραστηριότητα σε όλα τα πεδία της ανάπτυξης του παιδιού και του εφήβου- το φυσικό, το πνευματικό, το κοινωνικό και το συναισθηματικό. Έχει μεγάλη αξία για τη φυσική άσκηση, την ανάπτυξη των φυσικών ικανοτήτων και της σκέψης τους, καθώς τα ωθεί να εξερευνήσουν, να κατανοήσουν και να πειραματιστούν, με απώτερο σκοπό την κατανόηση του κόσμου στον οποίο ζουν (Hart 2002, Mackett και Paskins 2008)

Ο Wilkinson (1980: 9) υποστηρίζει ότι υπάρχουν διαφορετικές οπτικές στους ενήλικες και στα παιδιά για το τι είναι παιχνίδι: για τους ενήλικες είναι ένα μέσο που εξυπηρετεί διάφορες αναπτυξιακές λειτουργίες, ενώ για τα παιδιά έχει διάφορες μορφές: για παράδειγμα χειροτεχνία, κατασκευές, ανάγνωση, μιμήσεις, φανταστικά παιχνίδια, ομαδικά ή ατομικά αθλήματα κλπ. Ο εξοπλισμός, που απαιτείται για τις παραπάνω δραστηριότητες, μπορεί να περιλαμβάνει ακόμη απλά και συνηθισμένα αντικείμενα και υλικά, όπως νερό, άμμος, ξύλα, πέτρες, δέντρα για σκαρφάλωμα, κάστρα και σπίτια κατασκευασμένα από τα ίδια τα παιδιά από αχρησιμοποίητα και άχρηστα υλικά και πολλά άλλα.

Σύμφωνα με τον Hart (2002), το παιχνίδι των παιδιών θα πρέπει να προωθείται και να στηρίζεται για δύο λόγους: πρώτον, γιατί είναι καθοριστικό για την ανάπτυξή τους και δεύτερον, γιατί το ελεύθερο παιχνίδι στους δημόσιους χώρους είναι σημαντικό για την ανάπτυξη της κοινωνίας και κατ' επέκταση της δημοκρατίας. Άλλωστε, το δικαίωμα των παιδιών για παιχνίδι αναγνωρίζεται και από τον ΟΗΕ, σύμφωνα με το άρθρο 31 της διακήρυξης της Συνόδου του ΟΗΕ (1989) για τα δικαιώματα των παιδιών (Powell 2009).

Τα παιδιά χρειάζονται μια ποικιλία από μέρη για να παίζουν, όπως για παράδειγμα ειδικούς χώρους για άθληση, κλασσικούς παιδότοπους, παιδικές χαρές κλπ. Συγχρόνως, όμως, όπως αναφέρει η Jacobs (1961: 91), χρειάζονται μια «ανειδίκευτη» βάση εξωτερικού περιβάλλοντος για να παίζουν, να κάθονται και να σχηματίζουν εικόνες για το περιβάλλον στο οποίο ζουν. Αυτής της μορφής το παιχνίδι προσφέρουν

οι δρόμοι και τα πεζοδρόμια. Στην έννοια του δρόμου σε αυτήν την περίπτωση, περιλαμβάνονται όλοι οι δημόσιοι υπαίθριοι χώροι, όπου συναντώνται παιδιά, όπως δρόμοι, cul-de-sacs, εμπορικά κέντρα, χώροι στάθμευσης, κενά οικόπεδα κλπ (Matthews *et al*, 1999 και 2000, Matthews 2003).

Πολλές φορές ο δρόμος αποτελεί το μοναδικό διαθέσιμο χώρο παιχνιδιού, λόγω έλλειψης (Moore 1991, Abu-Ghazze 1998, Matthews *et al*. 2000,). Από την άλλη μεριά ‘έλκονται’ από συγκεκριμένες ιδιότητες του δρόμου που είναι σημαντικές και δεν συναντώνται σε άλλους χώρους (Moore 1991, Abu-Ghazze 1998), όπως είναι οι παρακάτω.

Πρώτον, η εγγύτητα με την κατοικία και η εύκολη πρόσβαση από αυτήν⁶. Οι δρόμοι θεωρούνται χώροι παιχνιδιού μέσα στην περιοχή της κατοικίας, εμφανίζονται σε αφθονία και μπορούν να χρησιμοποιηθούν με μεγάλη ευκολία από τα παιδιά μέσα στο περιορισμένο ημερήσιο πρόγραμμά τους (Moore 1991, Tranter και Doyle 1996, Abu-Ghazze, 1998). Όπως αναφέρει ο Moore (1991: 52), οι δρόμοι πάντα χρησιμοποιούνταν για δραστηριότητες παιχνιδιού κοντά στην κατοικία και θα συνεχίσουν να παίζουν τον ίδιο ρόλο και στο μέλλον. Ένα, δηλαδή, από τα σημαντικά χαρακτηριστικά είναι ότι αποτελεί έναν χώρο που προσφέρεται σε αφθονία αλλά και σε μικρή απόσταση από την κατοικία.

Δεύτερον, το παιχνίδι στο δρόμο συμβάλλει αρκετά στην ενσωμάτωση των παιδιών στην περιοχή κατοικίας τους, στην τοπική κοινωνία και στον κόσμο των ενηλίκων. Αυτό το παιχνίδι αποτελεί έναν τρόπο για να εξερευνήσουν τα παιδιά την περιοχή που ζούνε, να ταξιδέψουν και να γνωρίσουν την γειτονιά τους (Moore, 1991, Tranter και Doyle 1996). Η Jacobs αναφέρει ότι μια από τις αγαπημένες συνήθειες των παιδιών είναι να τριγυρνούν ανέμελα στην πόλη (1961: 95). Με το παιχνίδι στους δρόμους ικανοποιείται αυτή η ανάγκη των παιδιών, όπως επίσης και η ανάγκη τους για εξερεύνηση.

Τρίτον, ο δρόμος αποτελεί σημαντικό χώρο για κοινωνικές συναντήσεις. Θεωρείται το κοινωνικό κέντρο της γειτονιάς, ένα χώρο όπου τα παιδιά συναντώνται, γνωρίζουν το ένα το άλλο. Επίσης, στο μέρος αυτό έχουν την ευκαιρία να έρθουν σε επαφή με τους ενήλικες γείτονες, αλλά και τη δυνατότητα για λεκτική επικοινωνία με αποτέλεσμα να διδάσκονται τις αρχές της τοπικής κοινότητας και της τοπικής δημόσιας

⁶ Έρευνα των Castonguay και Jutras (2009) για τα μέρη που επιλέγουν τα παιδιά για το παιχνίδι τους έδειξε ότι, όσον αφορά στους δρόμους, ο λόγος που τους επιλέγουν είναι ακριβώς επειδή τους δίνουν τη δυνατότητα να παίζουν κοντά στην κατοικία τους.

ζωής (Jacobs 1961, Tranter and Pawson 2000, Moore 1991, Matthews *et al.* 2000, Matthews 2003, Eubank-Ahrens 1991, Abu-Ghazze, 1998). Επίσης, είναι ένας χώρος στον οποίο οι νέοι και τα παιδιά μπορούν να αποκτήσουν ανεξαρτησία και κοινωνική ταυτότητα (Matthews 2003, Thomson and Philo 2004).

Τέταρτον, ο δρόμος ως χώρος παιχνιδιού προσφέρει τη δυνατότητα περισσότερων επιλογών παιχνιδιού και μπορεί να αποτελέσει πεδίο για πολλές δραστηριότητες, όπως αναφέρει ο Matthews (2003: 103). Πρώτα απ' όλα είναι εύκολη η χρήση παιχνιδιών, που διαθέτουν στην κατοικία (Tranter and Doyle 1996) λόγω της εγγύτητας με αυτήν. Επίσης, ο δρόμος αποτελεί μια πολύ καλή επιφάνεια για παιχνίδι. Τα παιδιά προσχολικής και μέσης παιδικής ηλικίας τον επιλέγουν ως χώρο παιχνιδιού γιατί χρειάζονται ένα μεγάλο μέρος με καλή επιφάνεια (Abu-Ghazze 1998). Ακόμη ενδείκνυται για τη χρήση παιχνιδιών με ρόδες, καθώς αποτελεί μία λεία, σκληρή, γραμμική και καθαρή επιφάνεια (Moore, 1991, Tranter και Doyle 1996).



Σχήμα 1.2:Μορφές παιχνιδιού στο δρόμο α) παιχνίδι με ρόδες, β) αυτοσχέδιο-άτυπο παιχνίδι, γ) περιήγηση στην πόλη και δ) συμμετοχή στην τοπική κοινωνία (πηγή: Moore 1991: 50, 56)

Επίσης μπορεί να υποστηρίξει το άτυπο-ανοργάνωτο παιχνίδι⁷ των παιδιών (σχ. 1.2), ένα είδος παιχνιδιού που έχει πλέον αντικατασταθεί σε μεγάλο βαθμό από το

⁷ Άτυπο-αυτοσχέδιο παιχνίδι μπορεί να χαρακτηριστεί το είδος του παιχνιδιού που δεν στηρίζεται στην χρήση κάποιου συγκεκριμένου και προκαθορισμένου εξοπλισμού, σταθερού ή κινητού. Μπορεί να

εξαρτημένο σε όχημα, υπό την επίβλεψη των ενηλίκων συνοδών, πιο τυπικά οργανωμένο και απομακρυσμένο από την τοπική κοινωνία και τη γειτονιά (Tranter and Doyle, 1996). Από αυτά, που έχουν ήδη αναφερθεί, μπορεί να βγει το συμπέρασμα ότι ο δρόμος μπορεί να υποστηρίζει πολλά από τα είδη παιχνιδιού που τα παιδιά αγαπούν.

Τέλος, ένα ακόμη σημαντικό χαρακτηριστικό, που προσφέρει αυτό το παιχνίδι είναι η μεγάλη αίσθηση ασφάλειας που προσφέρει κατά τη διάρκεια του παιχνιδιού, καθώς παρατηρείται έντονη η επιτήρηση από τους ενήλικες, που είναι παρόντες (Tranter and Doyle, 1996). Η άποψη αυτή υποστηρίζεται από πολλούς και πολύ έντονα από την Jacobs, η οποία θεωρεί πως η παρουσία των ενηλίκων στους δρόμους θεωρείται το βασικό στοιχείο που τους κάνει ελκυστικούς. Επίσης, υποστηρίζει πως ένα ακόμη θέλητρο είναι η ελευθερία που προσφέρουν, σε αντίθεση με τα πάρκα που δίνουν την αίσθηση του εγκλεισμού (1961: 97).

Για πολλά παιδιά και νέους ανθρώπους ο δρόμος αποτελεί σημαντικό χώρο της ζωής τους, ένα χώρο που επισκέπτονται πολύ συχνά, σε πολλές περιπτώσεις καθημερινά και στον οποίο τους αρέσει να παίζουν, να περνούν τον ελεύθερό τους χρόνο και να συναντούν τους φίλους τους (Abu-Ghazze, 1998, Matthews *et al.* 2000, Matthews 2003, Thomson and Philo 2004). Η χρήση του δρόμου ως χώρο παιχνιδιού είναι σημαντική όχι μόνο για τα παιδιά, αλλά και για τους γονείς –λόγω της μείωσης της μεταφοράς των παιδιών στους οργανωμένους παιδότοπους- για τους υπόλοιπους ενήλικες –λόγω της ενίσχυσης της αίσθησης της τοπικής κοινότητας με την παρουσία των παιδιών στους δρόμους- και για την κοινωνία –λόγω της μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης και άλλων προβλημάτων που σχετίζονται με αυτήν (Tranter and Doyle, 1996: 1).

1.3 Η ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΤΟΥ ΠΑΙΔΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΔΡΟΜΟ ΚΑΙ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Ένας μεγάλος αριθμός μελετών (βλ. Hillman *et al.* 1990, Hillman 1993, Tranter 1996, Tranter and Doyle 1996, Ker and Tranter 1997, Valentine 1997a, Valentine 1997b, Valentine and McKendrick 1997, Jones *et al.* 2000, O'Brien *et al.* 2000, Tranter and Pawson 2001, Mackett, 2002, Mattsson 2002, Christensen 2003, Thomson and

αποτελεί απλώς περιήγηση, παρατήρηση, μίμηση, ή μπορεί να γίνεται με την χρήση αντικειμένων που δεν προορίζονται από την κατασκευή τους για το παιχνίδι των παιδιών, είτε ομαδικό παιχνίδι.

Philo 2004, Thomsen 2004, Veitch *et al.* 2007)⁸ υποστηρίζουν ότι η ανεξάρτητη κινητικότητα των παιδιών και η παρουσία τους στο δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης έχει μειωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, κυρίως εξαιτίας της αύξησης της χρήσης του αυτοκινήτου και των κινδύνων, που συνεπάγονται. Αποτέλεσμα του φαινομένου είναι η συνεχώς αυξανόμενη μετακίνηση των παιδιών σε δραστηριότητές αναψυχής, άθλησης, ακόμη και στο σχολείο, με το ιδιωτικό όχημα της οικογένειας, καθώς και της συνοδείας των παιδιών από κάποιον ενήλικα. Επίσης, η οργάνωση των σύγχρονων πόλεων έχει ως αποτέλεσμα τη συγκέντρωση των δραστηριοτήτων των παιδιών (όπως πάρκα αναψυχής τύπου Disneyland, θεματικά πάρκα δημιουργικής απασχόλησης, πολυκινηματογράφοι κ.ά) εκτός των ορίων των περιοχών κατοικίας, γεγονός που συμβάλλει στην ανάγκη χρήσης ιδιωτικού οχήματος σε μεγαλύτερο βαθμό. Με αυτόν τον τρόπο το παιχνίδι έχει μετατραπεί πλέον σε μια δραστηριότητα εξαρτημένη από το όχημα, απόλυτα οργανωμένη και πάντα με τη συνοδεία κάποιου ενήλικα, κάτι που συμβάλλει σημαντικά στην απομάκρυνση του από την τοπική κοινωνία, τη γειτονιά του και το δημόσιο υπαίθριο χώρο της.

Άλλες μελέτες (βλ. Hillman *et al.* 1990, Valentine 1996a, Valentine 1996b, Valentine and McKendrick 1997, Matthews *et al.* 1999, Matthews *et al.* 2000, Tranter and Pawson 2001, Morrow 2003, O'Brien 2003, Veitch *et al.* 2007) αποδίδουν το φαινόμενο της απομάκρυνσης των παιδιών από το δημόσιο χώρο της πόλης στους περιορισμούς που έχουν τεθεί στα παιδιά από τους γονείς τους, λόγω της αύξησης της εγκληματικότητας και πιο συγκεκριμένα του κινδύνου επίθεσης, παρενόχλησης και απαγωγής. Στους κινδύνους αυτούς έρχεται να προστεθεί και αυτός από τα μεγαλύτερα σε ηλικία παιδιά και τους εφήβους, είτε με τη μορφή συμμοριών, είτε με τη μορφή του «εκφοβισμού», ένα φαινόμενο που είναι γνωστό και ως “bullying”, το οποίο εμφανίζεται σε αρκετά μεγάλο βαθμό τα τελευταία χρόνια και απασχολεί πολλές σύγχρονες κοινωνίες σε όλο τον κόσμο (βλέπε Valentine 1996b, Matthews *et al.* 1999, Matthews *et al.* 2000, Pain 2004).

Τέλος, πολλές μελέτες σημειώνουν τη σημασία των αλλαγών στη ζωή των ανθρώπων λόγω του σύγχρονου τρόπου ζωής, της κυριαρχίας της τεχνολογίας στην καθημερινή ζωή αλλά και της αυξανόμενης τάσης δημιουργίας οργανωμένων ιδιωτικών

⁸ Οι μελέτες αυτές βασίζονται κατά κανόνα σε συνεντεύξεις παιδιών και γονέων πάνω σε θέματα που έχουν σχέση με τις ελευθερίες που απολαμβάνουν τα παιδιά στον δημόσιο υπαίθριο χώρο και ένας σημαντικός αριθμός αυτών συνδυάζει και επιτόπια παρατήρηση ή περιήγηση με τη συνοδεία των παιδιών που πήραν μέρος στην έρευνα.

χώρων για την αναψυχή και το παιχνίδι των παιδιών (Tranter and Doyle 1996, Ker και Tranter 1997, McNamee, 1998, Bingham *et al.* 1999, Tandy 1999, Valentine *et al.*, 2000, Gospodini 2001, Percy-Smith 2002, Buckingham 2007). Οι αλλαγές αυτές έχουν οδηγήσει στην απομόνωσή τους και τον περιορισμό τους σε κλειστούς χώρους, για παράδειγμα την κατοικία ή οργανωμένους για παιχνίδι και αναψυχή, και την απομάκρυνση από τα κέντρα των πόλεων, με σύγχρονη μετατόπιση δραστηριοτήτων σε μεγάλα εμπορικά κέντρα στην περίμετρο της πόλης⁹.

Όλες αυτές οι αλλαγές, που περιγράφηκαν παραπάνω, έχουν επηρεάσει αρκετά τη ζωή των παιδιών σε μεγάλο βαθμό, καθώς έχουν περιορίσει την ανεξάρτητη κινητικότητα τους και την παρουσία τους στους δρόμους και τους άλλους δημόσιους χώρους της πόλης. Επίσης, οι αλλαγές αυτές έχουν ως αποτέλεσμα τη συνεχώς αυξανόμενη επίβλεψη, αλλά και συνοδεία των παιδιών από ενήλικες στις διάφορες δραστηριότητές τους, ακόμη και στην μετακίνησή τους προς και από το σχολείο. Ο Hillman περιγράφει την ποιότητα ζωής των σημερινών παιδιών στην Μεγάλη Βρετανία, γράφοντας χαρακτηριστικά ότι «υπάρχει μια αυξημένη τάση άρνησης του βασικού τους δικαιώματος –να κυκλοφορούν ανεξάρτητα- που οι γονείς τους και ακόμη περισσότερο οι παππούδες τους απολάμβαναν όταν ήταν παιδιά. Προηγούμενες γενιές παιδιών περνούσαν λιγότερο χρόνο κάτω από την επίβλεψη των ενηλίκων. Το να παίζουν στο δρόμο και να κυκλοφορούν στη γειτονιά τους –ένα παραδοσιακό χώρο για κοινωνικές αναζητήσεις και απόκτηση εμπειριών- αποτελούν απαγορευμένες δραστηριότητες» (1993: 16). Τα λόγια αυτά του Hillman περιγράφουν με μεγάλη ακρίβεια την καθημερινή ζωή των παιδιών και τη σχέση τους με το δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης στην εποχή μας, σχεδόν σε όλα τα μέρη του κόσμου και κυρίως στις δυτικές κοινωνίες.

1.3.1 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Τις τελευταίες δεκαετίες παρατηρείται μια συνεχώς αυξανόμενη χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων για μετακινήσεις μέσα στις πόλεις. Σύμφωνα με τον Channon Paul, πρώην Γραμματέα Μεταφορών της Μεγάλης Βρετανίας, η δυνατότητα της

⁹ Έρευνα σε 1648 παιδιά ηλικίας 10-12 ετών σε 21 πόλεις της Μ. Βρετανίας σχετικά με τη χρήση του χώρου του κέντρου της πόλης, έδειξε ότι τα παιδιά προτιμούν τα μεγάλα εμπορικά κέντρα στην περίμετρο της πόλης, καθώς προσφέρουν περισσότερη ασφάλεια, καθαριότητα, υποδομές, δραστηριότητες και ευκαιρίες για αγορές και αναψυχή από το κέντρο της πόλης (Woolley *et al.* 1999a; 1999b).

μετακίνησης λειτουργεί «ως βαρόμετρο της προσωπικής ανεξαρτησίας» (Hillman 1993: 7). Όπως σχολιάζει ο Hillman (1993: 7) οι μετρήσεις αυτού του ‘βαρόμετρου’ δείχνουν ότι υπάρχει μεγάλη αύξηση της προσωπικής ανεξαρτησίας κατά τις τελευταίες δύο δεκαετίες για τους ενήλικες που διαθέτουν ιδιωτικό όχημα¹⁰. Το ερώτημα, που θέτει ο Hillman, είναι το εξής: ‘τι γίνεται εάν η προσωπική ανεξαρτησία των παιδιών μετρηθεί με τον ίδιο τρόπο;.’

Σύμφωνα με την έρευνα για την ανεξάρτητη κινητικότητα τους σε περιοχές της Μ. Βρετανίας και της Γερμανίας¹¹, η αύξηση της ιδιοκτησίας, αλλά και της χρήσης του αυτοκινήτου έχει συνδεθεί με την απομάκρυνση των παιδιών από το δρόμο, κυρίως λόγω του αυξημένου κινδύνου από την κυριαρχία του αυτοκινήτου¹² (Hillman, 1993: 9). Η άποψη αυτή υποστηρίζεται και από τον Rosenbaum (1993), ο οποίος σχολιάζει ότι με τη χρήση του ιδιωτικού οχήματος οι άνθρωποι αποκτούν μεγαλύτερο έλεγχο στον τρόπο μετακίνησής τους. Το κόστος, όμως, αυτής της αλλαγής είναι ο περιορισμός της ανεξαρτησίας των παιδιών. Ενώ, λοιπόν, η συνεχώς αυξανόμενη χρήση του αυτοκινήτου συμβάλλει στην αύξηση της ασφάλειας των οδηγών, οι κίνδυνοι για τους μη χρήστες αυτοκινήτου πολλαπλασιάζονται, με αποτέλεσμα τη μείωση της ανεξάρτητης κινητικότητας των παιδιών και την αύξηση της συνοδείας τους από τους γονείς στις δραστηριότητές τους (Thomsen, 2004: 518).

Κάποιοι από τους λόγους της αύξησης της χρήσης του αυτοκινήτου για τη μετακίνηση των παιδιών είναι:

- ο η αυξημένη διαθεσιμότητα του μέσου αυτού, καθώς όπως έχει ήδη αναφερθεί, έχει αυξηθεί σημαντικά το ποσοστό ιδιοκτησίας αυτοκινήτων,

¹⁰ Όπως άλλωστε χαρακτηριστικά αναφέρεται στη Λευκή Βίβλο της Βρετανικής Κυβέρνησης για το περιβάλλον -This Common Inheritance – Britain’s Environmental Strategy, HMSO, 1990- «η κυβέρνηση καλωσορίζει τη συνεχή αύξηση της ιδιοκτησίας οχημάτων ως μια σημαντική έκφραση προσωπικής ελευθερίας και επιλογής» (Rosenbaum, 1993: 21).

¹¹ Η έρευνα έχει ως στόχο τη διερεύνηση των επιπέδων της ανεξάρτητης κινητικότητας και του τρόπου μετάβασης στο σχολείο παιδιών ηλικίας 7-15 ετών σε σχολεία σε 5 περιοχές της Αγγλίας κατά το έτος 1990 και τη σύγκριση των αποτελεσμάτων με ανάλογες έρευνες που διενεργήθηκαν στην Αγγλία κατά το έτος 1971 και στη Γερμανία κατά το έτος 1990. Η έρευνα που έγινε το 1971 αναφέρονται στις ίδιες περιοχές της Αγγλίας και στα ίδια σχολεία, ενώ οι συγκριτικές έρευνες στην Γερμανία έγιναν σε περιοχές που επιλέχθηκαν με κύριο κριτήριο την ομοιότητά τους με τις περιοχές έρευνας της Αγγλίας, όσον αφορά στον πληθυσμό και την πυκνότητα των οικισμών. Έρευνα του Ross (2005, 2007) σε μια πόλη της Σκωτίας βέβαια έδειξε ότι ακόμη και κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90 τα παιδιά απολάμβαναν μεγάλη ανεξάρτητη κινητικότητα.

¹² Η μέτρηση της ανεξάρτητης κινητικότητας των παιδιών έγινε με δύο τρόπους. Ο πρώτος βασίζεται στην απόκτηση 4 ‘ελευθεριών’ από τα παιδιά και πιο συγκεκριμένα την ‘ελευθερία’ να περνούν τον δρόμο απέναντί, να πηγαίνουν μόνα τους σε μέρη εκτός του σχολείου, να γυρίζουν μόνα τους από το σχολείο και να βγαίνουν έξω από το σπίτι μετά τη δύση του ηλίου. Ο δεύτερος τρόπος μέτρησης βασίζεται στην ελευθερία χρήσης μηχανοκίνητων μέσων και πιο συγκεκριμένα τη χρήση του ποδηλάτου για τη μετακίνησή τους αλλά και τη χρήση δημόσιων λεωφορείων (Hillman *et al.*, 1990: 20).

- ο η επιμήκυνση των αποστάσεων των κατοικιών από τα σχολεία και άλλες κοινωνικές δραστηριότητες,
- ο σύγχρονος τρόπος ζωής και η αυξημένη πίεση του χρόνου, και
- ο η ανησυχία των γονέων από τους κινδύνους λόγω της κυκλοφορίας των οχημάτων και την παρουσία ξένων (Mackett, 2002: 36).

Η χρήση του αυτοκινήτου επηρεάζει αρνητικά τη ζωή των παιδιών και των οικογενειών τους: τα παιδιά δεν μπορούν να αναπτύξουν τις απαραίτητες δεξιότητες για την ασφαλή κυκλοφορία τους στους δρόμους, όπως και τη δυνατότητα να αποκτήσουν την ανεξαρτησία τους. Χάνουν την ευκαιρία για κοινωνική επαφή και δημιουργία νέων κοινωνικών σχέσεων, σπαταλείται ο χρόνος των γονέων, οι οποίοι είναι υποχρεωμένοι να μεταφέρουν τα παιδιά τους, παρουσιάζεται αύξηση της κυκλοφοριακής κίνησης, ειδικά κατά τις πρωινές ώρες λόγω της μεταφοράς των παιδιών στο σχολείο και περιορίζεται η φυσική δραστηριότητα των παιδιών, με σημαντική επίδραση στην υγεία τους (Mackett, 2002: 29-36).

Όσον αφορά την ασφάλεια στους δρόμους, είναι σημαντικό να σημειωθεί σε αυτό το σημείο ότι η μέτρησή της γίνεται, όπως αναφέρουν οι Hillman *et al.* (1990), με βάση τα στατιστικά στοιχεία των οδικών ατυχημάτων. Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά για τη Μεγάλη Βρετανία, οι δρόμοι έχουν μετατραπεί σε πιο ασφαλείς χώρους ειδικά για τα παιδιά, με δεδομένη τη μεγάλη αύξηση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων, αφού υπάρχει μείωση του αριθμού θανάτων παιδιών από αυτοκινητιστικά ατυχήματα. Αυτή δεν οφείλεται στην αύξηση της ασφάλειας των δρόμων, όπως πολλοί θα υποστήριζαν, αλλά στη μείωση της αίσθησης της ασφάλειας, που απομάκρυνε τα παιδιά από το δρόμο (Adams, 1993: 44). Καθώς λιγότερα από αυτά κινούνται ελεύθερα στους δρόμους, κατά συνέπεια λιγότερα είναι και τα οδικά ατυχήματα παιδιών.

Η μείωση της παρουσίας των παιδιών στους δρόμους αποδεικνύεται από έναν μεγάλο αριθμό ερευνών. Μία πολύ σημαντική μελέτη είναι αυτή των Hillman *et al.* (1990) σύμφωνα με την οποία οι αυξανόμενοι περιορισμοί στην ανεξάρτητη κινητικότητα των παιδιών, κυρίως εξαιτίας του φόβου των γονέων για τα οδικά ατυχήματα, αλλά και η συνεχώς αυξανόμενη επίβλεψή τους κατά την παρουσία τους στο δρόμο και στους δημόσιους υπαίθριους χώρους της πόλης οδήγησαν στη μείωση του αριθμού των παιδιών, που παίζουν στο δρόμο. Πολλοί δρόμοι, αναφέρουν οι Hillman *et al.*, παρουσιάζουν τόσο μεγάλη κίνηση ώστε είναι όχι μόνο επικίνδυνο, αλλά και πρακτικά αδύνατο για τα παιδιά να παίζουν σε αυτούς. Επίσης, σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας είναι φανερό ότι προηγούμενες γενιές παιδιών περνούσαν το

μεγαλύτερο ποσοστό του ελεύθερου χρόνου τους στο υπαίθριο χώρο χωρίς την επίβλεψη ενηλίκων και είχαν περισσότερες ευκαιρίες να γνωρίσουν το περιβάλλον τους και να συναναστραφούν με τους φίλους τους, μέσω δραστηριοτήτων, που διαδραματίζονταν στον δρόμο, ή και πιο απλά μέσω της μετακίνησής τους με τα πόδια από το σχολείο στο σπίτι. (Hillman *et al.*, 1990: 79-80).

Εκτός από την παραπάνω μελέτη υπάρχουν και πολλές άλλες, που δείχνουν ότι οι γονείς ανησυχούν για τον κίνδυνο από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, και περιορίζουν την κινητικότητα των παιδιών με σχεδόν τα ίδια συμπεράσματα (βλ. Jones *et al.* 2000, Tranter and Pawson 2001, Thomsen 2004, Thomson και Philo 2004)¹³. Αποδεικνύεται από όλες αυτές τις μελέτες ότι η χρήση του αυτοκινήτου συνδέεται με τη μείωση της δυνατότητας των παιδιών να κινούνται ανεξάρτητα σε χώρους εκτός της κατοικίας, εξαιτίας του φόβου των γονέων, αλλά και της αδυναμίας των παιδιών να λειτουργήσουν ως οδηγοί και ιδιοκτήτες οχημάτων.

Η κατάσταση, που περιγράφηκε παραπάνω, αφορά κυρίως αστικά περιβάλλοντα. Οι μικροί οικισμοί και τα αστικά προάστια φαντάζουν στους κατοίκους της πόλης ως ειδυλλιακά και ασφαλή μέρη για την ανατροφή παιδιών, λόγω της έλλειψης των προβλημάτων της πόλης, όπως το κυκλοφοριακό και η εγκληματικότητα. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Aitken (1994: 58), «τα παιδιά της εξοχής έχουν διαφορετικές εμπειρίες από τον υπαίθριο χώρο σε σχέση με τα παιδιά της πόλης, μια μεγαλύτερη αμεσότητα με τη φύση. Συνήθως δεν χρειάζεται να μοιράζονται το χώρο παιχνιδιού με άλλες ομάδες παιδιών ή με τους ενήλικες και καθώς μεγαλώνουν, μπορούν να απομακρύνονται από την κατοικία, εξερευνώντας όλο και πιο μακρινά δάση και λόφους».

Ένας όμως αριθμός ερευνών σε τέτοιου είδους περιοχές έχει οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι ακόμη και οι κάτοικοι αυτών των περιοχών πιστεύουν ότι τα παιδιά τους είναι ευάλωτα σε «αστικού τύπου» προβλήματα, όπως το κυκλοφοριακό και την εγκληματικότητα (Valentine και McKendrick, 1997, Valentine 1997a, Valentine 1997b). Στην έρευνα της Valentine (1997a) για παιδιά μικρών οικισμών περιοχών¹⁴,

¹³ Για παράδειγμα, σύμφωνα με την μελέτη των Tranter και Pawson για την ανεξάρτητη κινητικότητα παιδιών ηλικίας 9-11 ετών στο Christchurch της Νέας Ζηλανδίας είναι φανερό ότι η κινητικότητα των παιδιών εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το μέγεθος της κυκλοφορίας των οχημάτων. Σε περιοχές με μεγάλη κυκλοφορία αυτοκινήτων παρατηρήθηκε μικρότερη ανεξάρτητη κινητικότητα, με περιορισμούς κυρίως στην μετακίνηση προς και από το σχολείο, στη χρήση του ποδηλάτου σε κεντρικούς δρόμους και στην επίσκεψη χώρων εκτός σχολείου χωρίς συνοδεία (2001: 33).

¹⁴ Τα στοιχεία που παρουσιάζονται από την Valentine σε αυτό το κείμενο βασίζονται σε συνεντεύξεις σε γονείς παιδιών ηλικίας 8-11 ετών 10 νοικοκυριών του Wheldal, ενός χωριού στην περιοχή Derbyshire

κάποιοι από τους γονείς, που πήραν μέρος σε συνεντεύξεις αναφέρθηκαν σε προβλήματα από την κυκλοφορία των οχημάτων, όπως την ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων των αυτοκινήτων, την έλλειψη πεζοδρομίων και τις στενές λωρίδες κυκλοφορίας, που τους ωθούν να περιορίζουν τη χρήση του δημόσιου υπαίθριου χώρου στα παιδιά τους (1997a: 142). Η ίδια άποψη εκφράζεται και από τους Tucker και Matthews (2001). Τέλος, τα παιδιά που ζουν σε αγροτικές περιοχές, σύμφωνα με την έρευνα των Giddings και Yarnwood (2005), εκτός του ότι δηλώνουν ότι συχνά δέχονται επιπλήξεις και παράπονα από τους ενήλικες επειδή ενοχλούν, νιώθουν ότι το μέρος στο οποίο ζουν είναι μικρό και δεν τους προσφέρεται αρκετός χώρος για να μπορέσουν να δημιουργήσουν την δική τους ταυτότητα.

Μοναδικός αντίλογος στα παραπάνω είναι η μελέτη της Mattsson¹⁵ (2002) σε οικογένειες με παιδιά σε μία αστική και μία αγροτική περιοχή της Σουηδίας, που υποστηρίζει ότι τα παιδιά των αγροτικών περιοχών έχουν περισσότερους περιορισμούς από αυτά των αστικών, όσο οξύμωρο και αν αυτό ακούγεται. Σύμφωνα, λοιπόν, με τα αποτελέσματα της έρευνας, οι γονείς της αστικής περιοχής δεν δήλωσαν ότι ένιωθαν απειλή για τα παιδιά τους από την κυκλοφορία των οχημάτων, καθώς διδάσκονταν από μικρή ηλικία τον τρόπο με τον οποίο θα έπρεπε να κινούνται στους δρόμους και ήταν αυξημένη η χρήση του ποδηλάτου για την μετακίνηση των παιδιών λόγω της ύπαρξης δικτύου ποδηλατοδρόμων. Από την άλλη μεριά, οι γονείς της αγροτικής περιοχής, ενώ επέτρεπαν την μετακίνηση των παιδιών τους χωρίς συνοδεία, έθεταν περιορισμούς στη χρήση του ποδηλάτου, λόγω έλλειψης ποδηλατοδρόμων και δήλωναν μεγάλη ανησυχία για την κυκλοφορία των οχημάτων και την έλλειψη πεζοδρομίων (Mattsson, 2002: 450-51). Τα αποτελέσματα αυτής της έρευνας είναι αρκετά ενθαρρυντικά, καθώς δείχνουν ότι υπάρχουν τρόποι για να αντιμετωπιστούν οι φόβοι των γονέων από την κυκλοφορία

Peak μεταξύ του Manchester και του Sheffield. Οι συνεντεύξεις αυτές αποτελούν μέρος μιας ευρύτερης έρευνας για την ασφάλεια των παιδιών που αφορούσε γονείς από αστικές μητροπολιτικές περιοχές, αστικές μη μητροπολιτικές περιοχές και μη αστικές περιοχές του Greater Manchester, Cheshire, Derbyshire και South Yorkshire.

¹⁵ Η μελέτη βασίζεται σε επιτόπια έρευνα σε μια αγροτική περιοχή, το Hillevik-Utvalnas, γύρω στα 20 χλμ από το Gavle στη Βαλτική Θάλασσα, στην οποία δεν υπάρχουν ούτε σχολεία ούτε καταστήματα και σε ένα προάστιο του Gavle γύρω στο 1 χλμ από το κέντρο του, με χρήση κατοικίας. Από αυτές τις δύο περιοχές επιλέχθηκαν τυχαία 40 νοικοκυριά που είχαν τουλάχιστον ένα παιδί ηλικίας από 7 μέχρι 17 ετών, από τα οποία ζητήθηκε να συμπληρωθεί ένα ημερολόγιο ταξιδιού για τη διάρκεια μιας βδομάδας τον Οκτώβριο του 1998. Κάθε οικογένεια είχε το δικό της ημερολόγιο ταξιδιού στο οποίο σημειώνονταν η ώρα εκκίνησης, η ώρα άφιξης, ο προορισμός, το μέσο μετακίνησης, ο χρόνος μετακίνησης και ο σκοπός του ταξιδιού-μετακίνησης. 52 νοικοκυριά, που περιλάμβαναν 90 γονείς και 78 παιδιά πήραν τελικά μέρος στην έρευνα, η συμμετοχή δηλαδή ήταν 65%. Από αυτά τα νοικοκυριά που πήραν μέρος στην έρευνα, επιλέχθηκαν 10 για συνεντεύξεις. Σε αυτά τα νοικοκυριά 9 πατέρες, 9 μητέρες, 6 κόρες και 4 γιοι πήραν μέρος σε ατομικές συνεντεύξεις (Mattsson, 2002: 445).

των οχημάτων, ακόμη και σε αστικές περιοχές, γεγονός που θα μπορούσε να οδηγήσει στην αύξηση της ανεξάρτητης κινητικότητας των παιδιών στους δημόσιους υπαίθριους χώρους αστικών περιοχών.

Ένα από τα σημαντικά προβλήματα, που αντιμετωπίζουν τα παιδιά κατά την κυκλοφορία τους στο δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης και μία από τις μεγάλες ανησυχίες των γονέων, είναι η κάθετη διέλευση του δρόμου. Όπως αναφέρουν οι Ampofo-Boateng και Thomson (1991), πολλές χώρες έχουν αναγνωρίσει αυτό το πρόβλημα και έχουν εισάγει εκπαιδευτικά μέτρα¹⁶ για να αντιμετωπίσουν τον κίνδυνο αυτό, που απειλεί τα παιδιά σε καθημερινή βάση. Μία σημαντική έρευνα για τον τρόπο που τα παιδιά διασχίζουν κάθετα το δρόμο είναι αυτή των Ampofo-Boateng και Thomson (1991), η οποία εξετάζει την ικανότητα των παιδιών ηλικίας από 5-11 ετών να επιλέγουν ένα ασφαλές μέρος για να διασχίσουν το δρόμο¹⁷. Η έρευνα έδειξε ότι η ικανότητα των παιδιών να αναγνωρίζουν τον κίνδυνο στις διασταυρώσεις και η ικανότητά τους να επιλέγουν μια ασφαλή διαδρομή αυξάνονται με την ηλικία. (Ampofo-Boateng and Thomson, 1991: 493). Τα αποτελέσματα αυτά επιβεβαιώνονται και από νεότερες έρευνες, όπως αυτήν των Tabibi και Pfeffer¹⁸ (2003) και των Lupton *et al.* (2002).

Συμπερασματικά, μπορεί να ειπωθεί ότι ο κίνδυνος από την κυκλοφορία των οχημάτων επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την καθημερινή ζωή των παιδιών αλλά και των γονέων τους. Η ανεξάρτητη κινητικότητα των παιδιών και οι ελευθερίες που απολαμβάνουν έχουν μειωθεί σημαντικά σε σχέση με προηγούμενες δεκαετίες, αλλά, όπως θα φανεί και στη συνέχεια, η αλλαγή αυτή έχει επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό και τη

¹⁶ Για παράδειγμα στη Μεγάλη Βρετανία εφαρμόζεται ο Green Cross Κώδικας, ο οποίος αποτελεί και τη βάση της εκπαίδευσης των παιδιών. Αποτελείται από απλούς κανόνες που προσφέρουν στα παιδιά τις βασικές πληροφορίες για να διασχίσουν τον δρόμο με ασφάλεια. Δυστυχώς όμως η εφαρμογή αυτών των οδηγιών αλλά και άλλων παρόμοιων μέχρι τις μέρες μας είναι απογοητευτική, καθώς τα αποτελέσματα της εφαρμογής τους δεν είναι ικανοποιητικά. (Ampofo-Boateng and Thomson, 1991: 487-488).

¹⁷ Από τα παιδιά ζητήθηκε να αναγνωριστούν ασφαλείς και επικίνδυνες καταστάσεις από παραδείγματα που τους παρουσιάστηκαν, όπως επίσης σε κάποιες περιπτώσεις τους ζητήθηκε να επιλέξουν μια ασφαλή διαδρομή για να διασχίσουν κάποιον δρόμο. Τα πειράματα βασίστηκαν σε προσομοιώσεις και φωτογραφίες κυκλοφοριακών καταστάσεων αλλά με πρακτική σε δρόμους κοντά στα σχολεία των παιδιών. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας τα παιδιά μέχρι την ηλικία των 11 ετών μπορούσαν να αντιλαμβάνονται τους κινδύνους στους δρόμους. Αντίθετα παιδιά κάτω από την ηλικία των 9 ετών δεν φάνηκε να έχουν την ικανότητα να αντιλαμβάνονται τους παράγοντες που προκαλούν τον κίνδυνο κατά τη διάσχιση του δρόμου

¹⁸ Στόχος αυτής της έρευνας είναι η διερεύνηση της επιλογής του ασφαλούς σημείου από το οποίο θα διασχίσει το παιδί τον δρόμο. Η τεχνική που χρησιμοποιήθηκε βασίστηκε στην προσομοίωση μέσω Η/Υ, με την οποία προβλήθηκαν ένας αριθμός σημείων για να διασχίσει κάποιος έναν δρόμο. Το σύνολο των συμμετεχόντων στην έρευνα ήταν 128 άτομα, 95 από τα οποία ήταν παιδιά και 33 ενήλικες (Tabibi και Pfeffer, 2003: 238).

ζωή των γονέων, καθώς η ανάγκη επίβλεψης και συνοδείας των παιδιών τους έχει σημαντική επίδραση στην καθημερινότητά τους. Σημαντική είναι η παρατήρηση του Mackett (2002: 32) ότι με τη μεταφορά των παιδιών με το αυτοκίνητο από τους γονείς, μειώνεται ο κίνδυνος του συγκεκριμένου παιδιού, αλλά η αύξηση της κυκλοφορίας γενικά αυξάνει την επικινδυνότητα για το σύνολο των παιδιών. Επομένως, η λύση στο πρόβλημα του κινδύνου από την κυκλοφορία των οχημάτων δεν είναι η αύξηση της χρήσης αυτού του μεταφορικού μέσου, αλλά η ανάπτυξη δεξιοτήτων αναφορικά με την κυκλοφορία με ποδήλατο ή με τα πόδια, όπως, επίσης, και η εφαρμογή μέσων για την μείωση των περιστατικών διαμάχης μεταξύ χρηστών αυτοκινήτων, ποδηλάτων και παιδιών, που κυκλοφορούν με τα πόδια.

1.3.2 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΒΙΑΣ

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, πολλές μελέτες (βλέπε Hillman *et al.* 1990, Valentine 1996a, Valentine 1996b, Valentine and McKendrick 1997, Matthews *et al.* 2000, Tranter and Pawson 2001, Valentine 2001, Morrow 2003, O'Brien 2003), αποδίδουν το φαινόμενο της μείωσης της παρουσίας των παιδιών στο δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης στους περιορισμούς, που έχουν τεθεί από τους γονείς, λόγω της αύξησης της εγκληματικότητας και πιο συγκεκριμένα του κινδύνου επίθεσης, παρενόχλησης και απαγωγής, που έχουν καταστήσει τον υπαίθριο δημόσιο χώρο της πόλης ένα επικίνδυνο περιβάλλον για τα παιδιά. Στους κινδύνους αυτούς έρχονται να προστεθούν εκδηλώσεις εκφοβισμού και παρενοχλήσεις από ομάδες παιδιών και συμμορίες. Το φαινόμενο αυτό είναι αρκετά έντονο τα τελευταία χρόνια σε πολλές πόλεις της Ευρώπης και των Η.Π.Α και απασχολεί σε μεγάλο βαθμό τους γονείς (Valentine 1996b, Matthews *et al.* 1999, Matthews *et al.* 2000, Weller and Bruegel 2009).

Σύμφωνα με μελέτη της Valentine (1996a)¹⁹ ο μεγαλύτερος κίνδυνος στον υπαίθριο χώρο της πόλης για το 45% των γονέων είναι η απαγωγή. Αν και στατιστικά, όπως αναφέρει η Valentine (1996a: 209), η πιθανότητα της παρενόχλησης του παιδιού είναι μεγαλύτερη σε κάποιον ιδιωτικό χώρο και από κάποιο 'γνωστό' πρόσωπο απ' ό,τι

¹⁹ Η μεθοδολογία της έρευνας βασίστηκε στη διακίνηση ερωτηματολογίου μέσω του σχολείου, το οποίο περιλάμβανε ερωτήσεις σχετικά με τις ανησυχίες των γονέων, τους κινδύνους στην περιοχή κατοικίας, το παιχνίδι των παιδιών, τον τρόπο μετακίνησης στο σχολείο και τις αναμνήσεις των γονέων από τα παιδικά τους χρόνια. Σχεδόν 400 ερωτηματολόγια επιστράφηκαν συμπληρωμένα. Από τους γονείς που απάντησαν στα ερωτηματολόγια, επιλέχθηκαν 70 για συνέντευξη. Επίσης η έρευνα περιλάμβανε ομαδικές συζητήσεις με εφήβους για τις εμπειρίες τους στο δημόσιο χώρο και τους περιορισμούς που έχουν από τους ενήλικες, συνεντεύξεις με δασκάλους των σχολείων και με αστυνομικούς της περιοχής που συμμετέχουν στην ενημέρωση των παιδιών για τους κινδύνους που μπορούν να συναντήσουν (Valentine, 1996a: 207).

στο δημόσιο χώρο της πόλης, η σημασία, που έχει δοθεί στον κίνδυνο του δημόσιου χώρου έναντι της ασφάλειας του σπιτιού, είναι πολύ μεγάλη²⁰. (1996: 209). Επίσης, σύμφωνα με την Pain (2004: 65), προβλήματα όπως η παραμέληση των παιδιών μέσα στο οικογενειακό περιβάλλον, η χαμηλή επίδοση στο σχολείο, η φτώχεια και ο κοινωνικός αποκλεισμός εμφανίζονται πιο συχνά στις σύγχρονες κοινωνίες από την απαγωγή ή τη δολοφονία από αγνώστους.

Από τα στοιχεία έρευνας των Valentine και McKendrick²¹ (1997) οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι οι κοινωνικές συναναστροφές μεταξύ των μητέρων παίζουν σημαντικό ρόλο στους περιορισμούς, που θέτουν στα παιδιά τους, όπως για παράδειγμα στον καθορισμό του κανόνα για το πόσο μακριά από το σπίτι μπορεί να πάει ένα παιδί ή για πόσο χρονικό διάστημα μπορεί να παίζει έξω από το σπίτι. Πολλοί γονείς στις συνεντεύξεις τους παραδέχτηκαν ότι σε όσες περιπτώσεις η συμπεριφορά κάποιου γονέα παρέκλινε από το 'πρότυπο', στιγματίζονταν και περιθωριοποιούνταν. (Valentine και McKendrick, 1997: 226-227). Αποτέλεσμα αυτών είναι η μετατροπή του δημόσιου χώρου της πόλης σε έναν χώρο που «φυσιολογικά» και «φυσικά», όπως χαρακτηριστικά αναφέρει η Valentine (1996a: 209-10), θεωρείται χώρος των ενηλίκων και όχι των παιδιών.

Ο φόβος των γονέων για τους κινδύνους που παρουσιάστηκαν παραπάνω έχει οδηγήσει στην περιορισμένη παρουσία των παιδιών στο δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης, ακόμη και σε μη αστικές περιοχές, όπως φαίνεται από τη μελέτη της Mattsson (2002). Επίσης σύμφωνα με την έρευνα της Valentine (1997a:141), σε μη αστικές περιοχές, έγινε φανερό ότι η ειδυλλιακή εικόνα αυτών των περιοχών έχει μειωθεί σημαντικά, καθώς οι γονείς έχουν την πεποίθηση ότι ακόμη και σε αυτές έχουν εμφανιστεί 'αστικού τύπου' προβλήματα, όπως η εγκληματικότητα. Μέτρα για την προστασία περιλαμβάνουν ακόμη και την ανύψωση περιφράξεων και οδηγούν στην απομόνωση των σπιτιών και την απομάκρυνση των παιδιών από το δρόμο (Doeksen, 1997: 243).

²⁰ Ενώ λοιπόν οι γονείς γνωρίζουν ότι η πιθανότητα απαγωγής του παιδιού τους από τον δημόσιο χώρο της πόλης είναι μικρή, το 65% των γονέων δήλωσε ότι θέτουν σημαντικούς περιορισμούς στο παιχνίδι των παιδιών τους (Valentine, 1996a: 209-210), γεγονός που οφείλεται στην πίεση να ανταποκριθούν στο καθήκον του 'καλού γονέα'.

²¹ Η έρευνα βασίστηκε σε εμπειρίες γονέων που έχουν παιδιά ηλικίας 8-11 ετών. Σε αρχικό στάδιο μοιράστηκε ένα ερωτηματολόγιο στους γονείς, που περιλάμβανε 75 ερωτήσεις σε 7 κατηγορίες, σχετικά με την τοπική περιοχή, το παιχνίδι των παιδιών, τη μεταφορά του παιδιού στο σχολείο, τις ανησυχίες τους για τα παιδιά κ.α. Γύρω στα 400 ερωτηματολόγια απαντήθηκαν. Σε δεύτερο στάδιο 70 νοικοκυριά επιλέχθηκαν για συνέντευξη.

Διαδεδομένη, επίσης, είναι και η άποψη ότι τα παιδιά στο δημόσιο χώρο κινδυνεύουν από την παρουσία άλλων βίαιων και επικίνδυνων εφήβων, παιδιών και συμμοριών. Σύμφωνα με έρευνα της Cahill, αναφέρει η Valentine (1996b), από το 1979 έχει αυξηθεί η ανησυχία των γονέων για την ασφάλεια των παιδιών στο δημόσιο χώρο, καθώς μια σειρά τραγικών γεγονότων, όπως απαγωγές και δολοφονίες παιδιών από εφήβους, έχουν πείσει τους Αμερικανούς ότι τα παιδιά έχουν πλέον να αντιμετωπίσουν έναν πιο σημαντικό κίνδυνο από το ατύχημα ή τον τραυματισμό, τον κίνδυνο από μια στρατιά βίαιων εφήβων, που απειλούν την ζωή αυτών, που βρίσκονται έξω από την προστασία του σπιτιού ή του σχολείου (Valentine, 1996b: 586)²². Παρόμοια περιστατικά έχουν εμφανιστεί και στην ελληνική κοινωνία, όπως η εξαφάνιση του μικρού Άλεξ από την πόλη της Βέροιας το 2006.

Αμφιλεγόμενη και ιδιόζουσα μπορεί, λοιπόν, να θεωρηθεί η φύση των παιδιών, καθώς χαρακτηρίζονται συγχρόνως ως ‘άγγελοι’ και ως ‘διάβολοι’ από τους ίδιους ανθρώπους, τους ενήλικες, συμπεριλαμβανομένων και των γονέων τους. Σύμφωνα με την Valentine (1996), οι γονείς εκφράζουν ανησυχίες για την ασφάλεια των αθώων παιδιών τους (‘άγγελοι’) στο δημόσιο χώρο της πόλης ενώ συγχρόνως εκφράζουν και φόβους για τα παιδιά άλλων γονέων, τα οποία θεωρούν επικίνδυνα και εκτός ελέγχου (‘διάβολοι’). Έτσι, τα παιδιά την ίδια στιγμή περιγράφονται ως ‘αθώα’ και ως ‘επικίνδυνα’, γεγονός που δηλώνει την πολυπλοκότητα της έννοιας και της φύσης της παιδικότητας στις μέρες μας (Valentine, 1996b: 596).

Οι φόβοι αυτοί των γονέων αναγνωρίζονται και από τα παιδιά, τα οποία πολλές φορές δηλώνουν ότι φοβούνται να κυκλοφορήσουν και να παίξουν στο δημόσιο χώρο της πόλης (Malone and Hasluck 2003). Ο φόβος των παιδιών καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό και από το φύλο. Μελέτες έχουν δείξει ότι τα αγόρια αντιλαμβάνονται

²² Η έρευνα είχε ως στόχο την εκτίμηση των κινδύνων που οι γονείς διαβλέπουν για τα παιδιά τους και τη διερεύνηση του τρόπου με τον οποίο αξιολογούν τους κινδύνους αυτούς, περιορίζουν τις δραστηριότητες των παιδιών τους, ώστε να συμβάλλουν στην ασφάλειά τους, διδάσκουν στα παιδιά για τους κινδύνους που μπορούν να συναντούν στον δημόσιο χώρο της πόλης. Επίσης η έρευνα ελέγχει τον τρόπο με τον οποίο οι έφηβοι καταστρατηγούν τους περιορισμούς που τους έχουν τεθεί. Ακόμα, έχει ως αντικείμενο τη διερεύνηση της επίδρασης όλων των περιορισμών, τόσο στη ζωή των παιδιών, όσο και των ενηλίκων (Valentine, 1996a: 207). Πολλοί από τους γονείς που πήραν μέρος σε συνεντεύξεις δήλωσαν ότι έχουν διαπιστώσει ότι δεν υπάρχει πλέον αθωότητα στα παιδιά. Αναπολώντας τα παιδικά τους χρόνια θυμούνται να περνούν το χρόνο τους στους δρόμους σε ομάδες, τυραννώντας τους ενήλικες της γειτονιάς. Παρόλα αυτά, όμως, αναγνωρίζουν ότι υπήρχε μια αθωότητα στην συμπεριφορά αυτή. Αντίθετα, ανάλογη συμπεριφορά από τα σύγχρονα παιδιά δηλώνει τάσεις επιθετικότητας και έλλειψη ελέγχου. Πιστεύουν ότι τα παιδιά και κυρίως οι έφηβοι αποτελούν απειλή για την ηθική τάξη στη γειτονιά τους και υποστηρίζουν ότι η συμπεριφορά των παιδιών απειλεί τόσο την περιουσία τους, καθώς προκαλούν βανδαλισμούς, όσο και την ηρεμία τους, καθώς προκαλούν πολύ φασαρία (Valentine, 1996b: 590).

περισσότερο τους περιβαλλοντικούς κινδύνους, για παράδειγμα την κυκλοφορία αυτοκινήτων, ενώ στα κορίτσια οι λόγοι που τους προκαλούσαν φόβο είναι κυρίως κοινωνικοί, όπως ο φόβος των αγνώστων, της επίθεσης και των συμμοριών (Matthews 2003)²³. Οι γονείς, επίσης, εκδηλώνουν διαφορετικά τους φόβους τους, ανάλογα με το φύλο των παιδιών. Θεωρούν, σύμφωνα με έρευνα των Tranter and Doyle (2001), ότι ο μεγαλύτερος κίνδυνος για τα αγόρια είναι η κυκλοφορία των οχημάτων, ενώ για τα κορίτσια ο κίνδυνος επίθεσης και παρενόχλησης.

Ο τρόπος με τον οποίο τα παιδιά αντιμετωπίζουν αυτούς τους φόβους είναι η κυκλοφορία στους δρόμους και τους άλλους δημόσιους υπαίθριους χώρους της πόλης σε ομάδες. Με τον τρόπο αυτό νιώθουν μεγαλύτερη ασφάλεια, καθώς πιστεύουν ότι περιορίζονται οι κίνδυνοι και νιώθουν προστατευμένα έναντι πιθανών απειλών (Matthews *et al.* 1999, Jones *et al.* 2000; O'Brien *et al.* 2000, Skelton 2000, Pain 2001, Matthews 2003, Nayak 2003).

Είναι γεγονός ότι όταν οι νέοι κυκλοφορούν σε ομάδες στον υπαίθριο δημόσιο χώρο, η συμπεριφορά τους θεωρείται απειλητική (Matthews *et al.* 1999, Jones *et al.* 2000, Pain 2001, Valentine 2001, Nayak 2003). Όπως συγκεκριμένα αναφέρει η Pain (2001: 909) «η κυκλοφορία τους σε ομάδες πολλές φορές προκαλεί υποψίες και φόβο σε άλλα παιδιά ή σε άλλες κοινωνικές ομάδες». Σύμφωνα με τον Nayak (2003: 312), πολλές ομάδες παιδιών ή εφήβων, που χαρακτηρίζονται συμμορίες, δεν έχουν καμιά σχέση με την εγκληματικότητα. Η παρουσία τους στο δημόσιο υπαίθριο χώρο σε ομάδες τους δίνει την αίσθηση της ασφάλειας, όπως έχει ήδη αναφερθεί²⁴, ενώ για τους ενήλικες η συγκέντρωση παιδιών στις γωνίες των δρόμων, παίζοντας ή απλώς παρατηρώντας τους περαστικούς θεωρείται απρεπής συμπεριφορά, σημειώνει η Malone (2002).

Τα παιδιά στην προσπάθειά τους να επαναφέρουν την κυριαρχία τους στους δημόσιους χώρους της καθημερινής τους ζωής, αφήνουν στο χώρο εδαφικά σημάδια ως συμβολική κίνηση της απομάκρυνσής τους από τον κόσμο των ενηλίκων. Γκράφιτι και

²³ Η έρευνα έγινε σε ένα συγκρότημα εργατικών κατοικιών σε μια πόλη στα East Midlands. Η μεθοδολογία της έρευνας βασίστηκε στη διακίνηση ερωτηματολογίων (140 στον αριθμό), συνεντεύξεις με ομάδες παιδιών που βρέθηκαν στον δρόμο και με εις βάθος συζητήσεις με παιδιά τριών ηλικιακών ομάδων (10-11, 13-14 και 15-16) (Matthews, 2003: 104).

²⁴ Σύμφωνα με έρευνα που διενήργησε σε παιδιά ηλικίας 12-15 ετών σε περιοχές της Βορειοανατολικής Αγγλίας, σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο τα παιδιά βιώνουν και αντιμετωπίζουν την εγκληματικότητα, το φόβο και την ασφάλεια, έγινε φανερό ότι η οργάνωση σε μια ομάδα αποτελεί για τα παιδιά ένα πολύπλοκο και πολυδιάστατο φαινόμενο. Για πολλά παιδιά η συμμορία αποτελούσε μια ομάδα φίλων, για άλλα έναν τρόπο προστασίας έναντι άλλων μεγαλύτερων σε ηλικία παιδιών ή αγνώστων ενηλίκων. (Nayak, 2003: 313-14).

κάθε τύπου βανδαλισμοί μπορεί να ερμηνευτούν ως προσπάθεια των παιδιών να αποκλείσουν έναν χώρο ή να διαμορφώσουν τα όρια μεταξύ δύο διαφορετικών κόσμων, των παιδιών και των ενηλίκων (Matthews *et al.* 1998) και δεν αποτελεί, όπως πιστεύουν οι ενήλικες, μορφή βίας και εγκληματικότητας.

Μία από τις πιο συχνές μορφές βίας μεταξύ παιδιών, που απασχολεί σε μεγάλο βαθμό τις σύγχρονες κοινωνίες, είναι ο εκφοβισμός (bullying). Σύμφωνα με την Claire ο εκφοβισμός²⁵ αποτελεί μορφή βίας, φυσικής, λεκτικής ή ψυχολογικής, που προκαλείται από κάποιο άτομο ή από κάποια ομάδα ανθρώπων προς κάποιον άλλο, ο οποίος δεν μπορεί να υπερασπιστεί τον εαυτό του κάτω από τις συγκεκριμένες συνθήκες. Μπορεί να έχει διάφορες μορφές, όπως φυσική (βίαια χτυπήματα, αρπαγή πραγμάτων ιδιοκτησίας), λεκτική (προσβολές, σχόλια ρατσιστικά) ή ακόμη και να έχει έμμεση μορφή (διάδοση φημών ή κοινωνική απομόνωση) (Percy-Smith and Matthews, 2001: 50). Ο εκφοβισμός δεν οφείλεται σε προσωπικές διαφορές ή αντιπάθειες, αλλά η συμπεριφορά των ‘εκφοβιστών’ οφείλεται συνήθως σε ψυχολογικές ανεπάρκειες, όπως έλλειψη αυτοπεποίθησης, που σχετίζονται με την αναζήτηση δημοτικότητας, κοινωνικής θέσης και αναγνώρισης (Andrews και Chen 2006).

Σε γενικές γραμμές λοιπόν αναμένεται η εφαρμογή του παλιού γνωμικού: ότι ‘τα παιδιά πρέπει να είναι ορατά και να μην ακούγονται’, όπως αναφέρει η Valentine (1996a: 214). Αποτέλεσμα αυτής της άποψης, που κυριαρχεί στον κόσμο των ενηλίκων, είναι η προσπάθεια αποκλεισμού των παιδιών από το δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης με διάφορες πολιτικές, αλλά και πρακτικές σχεδιασμού. Οι πολιτικές, όπως η απαγόρευση κυκλοφορίας, κανονισμοί για τη χρήση skateboard ή την συγκέντρωση και το σχηματισμό ομάδων ή το graffiti, περιορίζουν τη χρήση του δημόσιου χώρου από τους εφήβους και αποτελούν πρακτικές, που συνεχώς και αυξανόμενα υιοθετούνται από τις τοπικές αρχές (Owens, 2002: 156).

²⁵ Μία σημαντική μελέτη για τον εκφοβισμό είναι αυτή των Percy-Smith και Matthews (2001) σε μια μεγάλη πόλη των East Midlands. Οι Percy-Smith και Matthews διερεύνησαν τον τρόπο με τον οποίο ο εκφοβισμός μπορεί να επηρεάσει τις εμπειρίες των παιδιών στο χώρο της γειτονιάς και την αίσθηση της απομόνωσης στα τοπικά περιβάλλοντα. Η έρευνα των παραπάνω αναφερόμενων κατέστησε σαφές ότι ο εκφοβισμός έχει αρνητική επίδραση στις εμπειρίες των παιδιών στην περιοχή κατοικίας τους και στην ποιότητα της τοπικής ζωής (2001: 61). Επίσης, αξιόλογη είναι η μελέτη των Newman *et. al.* (2006), που ξεκίνησε ως ένα πρόγραμμα μελέτης της χρήσης της φωτογραφίας ως μέσο για τη διερεύνηση της χρήσης του χώρου του σχολείου από τα παιδιά. Η έρευνα κατέληξε στο ότι ο εκφοβισμός, που συνδέεται με το φύλο, αποτελεί καίριο ζήτημα της καθημερινής ζωής των παιδιών (2006: 300).

Η πιο δημοφιλής από τις πολιτικές είναι η εφαρμογή της απαγόρευσης της κυκλοφορίας²⁶. Αυτού του είδους η πολιτική περιορίζει τους εφήβους στη χρήση του δημόσιου χώρου και καθορίζει τα μέρη, που μπορούν να χρησιμοποιούν, αλλά και το χρονικό διάστημα, που μπορούν να κυκλοφορούν στον υπαίθριο δημόσιο χώρο. Αποτελούν νόμιμους μηχανισμούς, που μετατρέπουν το δημόσιο χώρο σε χώρο ενηλίκων, απομακρύνοντας τους νέους ορισμένες ώρες της ημέρας (Collins και Kearns 2001). Σημαντικοί περιορισμοί εφαρμόζονται για τους χρήστες του skateboard²⁷ σε δημόσιους χώρους, κυρίως λόγω των υποτιθέμενων καταστροφών και ζημιών που προκαλούν (Woolley and Johns 2001, Owens 2002, Woolley 2006).

Όπως αναφέρει η Valentine (1996b), πολλοί φαίνεται να επικροτούν αυτές τις πολιτικές. Υπάρχουν, όμως, και πολλοί που εναντιώνονται στην εφαρμογή τέτοιου είδους κανονισμών, όπως είναι η Αμερικανική Ένωση Πολιτικών Ελευθεριών (American Civil Liberties Union), η οποία υποστηρίζει ότι με την εφαρμογή τέτοιου είδους νόμων καταπατούνται τα ατομικά δικαιώματα, με αποτέλεσμα πολλοί από αυτούς τους νόμους να καταργηθούν (Owens, 2002: 157-58).

Επίσης, πολύ συχνός είναι ο κίνδυνος κυκλοφορίας στο δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης εξαιτίας ρατσιστικών διαθέσεων προς ορισμένες φυλές. Το θέμα αυτό δεν αποτελεί αντικείμενο της διδακτορικής έρευνας και γι' αυτό η αναφορά σ' αυτό θα είναι πολύ περιορισμένη. Νέοι που ανήκουν σε φυλετικές μειονότητες δήλωσαν ότι έχουν απειληθεί από άλλες φυλετικές ομάδες, όταν βρέθηκαν σε μέρη μακριά από τις περιοχές κατοικίας της φυλετικής τους μειονότητας και ότι αποφεύγουν να κινούνται σε καθορισμένες περιοχές στις οποίες γνωρίζουν ότι υπάρχει πιθανότητα παρενόχλησης, εκβιασμού ή απειλής (Watt and Stenson 1998). Σε πολλές περιοχές της Αμερικής η παρουσία των συμμοριών, ο φόβος που αυτές προκαλούν στους ανθρώπους και η κάθε μορφή βίας που παρατηρείται στα κέντρα των πόλεων, έχει πλέον εισβάλλει και στα

²⁶ Η απαγόρευση της κυκλοφορίας αποτελεί μια πολιτική αρκετά διαδεδομένη στις πόλεις των ΗΠΑ αλλά και της Μεγάλης Βρετανίας, καθώς τα βίαια εγκλήματα που διαπράχθηκαν από εφήβους αυξήθηκαν δραματικά κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1980 και τις αρχές της δεκαετίας του 1990. Στην προσπάθεια περιορισμού αυτού του φαινομένου και με στόχο την προστασία των νέων και παιδιών, πολλές κοινότητες άρχισαν να εφαρμόζουν παλιούς νόμους απαγόρευσης της κυκλοφορίας ή να δημιουργούν καινούριους. Οι κανονισμοί για την απαγόρευση της κυκλοφορίας αντικατοπτρίζουν μια στρατηγική για τον έλεγχο και την πρόληψη. Δικαιολογούνται ως τρόποι «προστασίας των ανηλίκων από το να αποτελέσουν θύματα της εγκληματικότητας, μειώνουν την πιθανότητα των ανηλίκων να συμμετέχουν σε εγκληματική δραστηριότητα και βοηθούν τους γονείς να ελέγχουν περισσότερο τα παιδιά τους» όπως αναφέρουν οι Jeffs και Smith (Matthews *et al.* 1999: 1714).

²⁷ Αυτοί οι κανονισμοί σε πολλές περιπτώσεις δεν είχαν επιτύχει το στόχο τους. Αντίθετα, όπως αναφέρει ο Owens (2002: 158) οι χρήστες του skateboard έγιναν πιο επιδέξιοι στην αποφυγή του αστυνομικού ελέγχου.

προάστια. Αποτέλεσμα αυτής της αλλαγής είναι η αστυνόμευση των προαστίων και η προσπάθεια δημιουργίας κατοικιών και χώρων εργασίας απόλυτα προστατευμένων από κάθε μορφή εγκληματικότητας (Lucas, 1998: 158)

Από όλα τα παραπάνω μπορεί να αναφερθεί συμπερασματικά ότι πολλές είναι οι μορφές βίας και εγκληματικότητας που ‘βασανίζουν’ τις σύγχρονες δυτικές κοινωνίες. Η επίδραση αυτών των μορφών βίας στα παιδιά είναι καθοριστική, καθώς περιορίζει σε μεγάλο βαθμό την ανεξάρτητη κινητικότητά τους και την παρουσία τους στο δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης και αυξάνει την αίσθηση κινδύνου.

1.3.3 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΣΤΗΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΖΩΗ ΤΩΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΩΝ

Εκτός από τους λόγους, που παρουσιάστηκαν παραπάνω, υπάρχουν και κάποιες αλλαγές στην καθημερινή ζωή των ανθρώπων που έχουν επηρεάσει σε αρκετά μεγάλο βαθμό την παρουσία των παιδιών στο δρόμο και γενικά στους δημόσιους υπαίθριους χώρους της πόλης. Το ποσοτικά αυξανόμενο μοντέλο οικογενειών δύο εισοδημάτων, με εργαζόμενο πατέρα και μητέρα, έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του αριθμού των ενηλίκων, που είναι παρόντες στο σπίτι. Η αύξηση της πληρωμένης φροντίδας μετά το σχολείο, αποτελούν αλλαγές που έχουν επιδράσει αρνητικά στην παρουσία τους στο δημόσιο χώρο και στην ανεξάρτητη κινητικότητά τους (Tranter and Doyle 1996, Ker και Tranter 1997), όπως και στο είδος του παιχνιδιού, που πλέον εντοπίζεται κυρίως στο χώρο της κατοικίας ή σε άλλους κλειστούς και οργανωμένους χώρους²⁸.

Σε αυτές τις διαφοροποιήσεις προστίθεται και η επίδραση της τεχνολογίας, που στις μέρες μας είναι πολύ σημαντική και κυρίως ο ρόλος της τηλεόρασης, του ηλεκτρονικού υπολογιστή και άλλων ηλεκτρονικών συσκευών τύπου playstation για την αναψυχή των παιδιών, όπως, επίσης, και ο ρόλος του διαδικτύου και εφαρμογών του τύπου facebook και twitter. Η επίδραση του ηλεκτρονικού παιχνιδιού και της δορυφορικής τηλεόρασης στην απομόνωση των παιδιών στο εσωτερικό των σπιτιών φάνηκε να είναι πολύ μεγάλη, σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας του Percy-Smith στην πόλη Northampton (UK) στα πλαίσια ερευνητικού προγράμματος της UNESCO “Growing up in an urbanizing world” (Percy-Smith 2002).

²⁸ Έρευνα της Tandy (1999) για τα μέρη που επιλέγουν τα παιδιά να παίξουν έδειξε ότι ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό απάντησε «στο σπίτι κάποιου φίλου», στην ερώτηση «Τι θα θέλατε να κάνετε μια ηλιόλουστη μέρα;» η πλειονότητα των παιδιών επέλεξε μια υπαίθρια δραστηριότητα, που μπορούσε να πραγματοποιηθεί στην παραλία, σε κάποιο πάρκο ή σε κάποιον άλλο υπαίθριο χώρο.

Ειδικότερα, η εμφάνιση της τηλεόρασης στην καθημερινή ζωή των ανθρώπων προκάλεσε πολλές και αντίθετες αντιδράσεις. Η Lynn Spigel, όπως αναφέρουν οι Bingham *et al.* (1999), στην μελέτη της 'Το πρότυπο της γειτονιάς στην μεταπολεμική Αμερική', έδειξε ότι καθώς το μέσο αυτό γινόταν ευρέως διαθέσιμο, εμφανίστηκαν πολλοί, που αντέδρασαν στην εισβολή της τηλεόρασης στην καθημερινή ζωή των ανθρώπων. Από τη μια μεριά, όπως σημειώνει, πολλοί υποστηρικτές της τηλεόρασης παρουσίαζαν τα θετικά χαρακτηριστικά της, δίνοντας έμφαση στην ικανότητά της να απομακρύνει τους νέους και τα παιδιά από τους 'αμαρτωλούς' δημόσιους χώρους. Από την άλλη μεριά, πολλοί δήλωσαν τις ανησυχίες τους για τις αρνητικές επιπτώσεις της στα παιδιά, βλέποντας την επέκταση του δημόσιου χώρου στο χώρο του σπιτιού (Bingham *et al.*, 1999: 662).

Δεύτερον, πολύ σημαντική είναι η επίδραση του ηλεκτρονικού υπολογιστή, η χρήση του οποίου έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, ειδικότερα από τα τέλη της δεκαετίας του '80 στην Ευρώπη και στη δεκαετία του '90 στην Ελλάδα, με τη μεγάλη ανάπτυξη των ηλεκτρονικών παιχνιδιών και την εισβολή τους στην καθημερινή ζωή των παιδιών (McNamee, 1998: 195). Η σχέση μεταξύ του παιδιού και της σύγχρονης τεχνολογίας αποτελεί ένα ζήτημα που απασχολεί πολλούς ανθρώπους. Πολλοί υποστηρίζουν ότι η χρήση των ηλεκτρονικών υπολογιστών είναι μια δραστηριότητα, που σπαταλάει τον ελεύθερο χρόνο των παιδιών, τα οποία παραμένουν στο εσωτερικό της κατοικίας, χρησιμοποιώντας τις τεχνολογίες πληροφόρησης και επικοινωνίας, τόσο λόγω δικής τους επιλογής, όσο και λόγω προτροπής από τους ίδιους τους γονείς. Οι τελευταίοι χρησιμοποιούν ουσιαστικά την τεχνολογία για να εμποδίσουν τα παιδιά τους από το να παίζουν χωρίς επίβλεψη στο δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης, αποφεύγοντας με αυτόν τον τρόπο τους κινδύνους από την κυκλοφορία των οχημάτων και την παρουσία αγνώστων. Αποτέλεσμα αυτής της επιλογής είναι ότι η τεχνολογία φέρεται ως υπεύθυνη για τη μείωση των κοινωνικών σχέσεων και επαφών των παιδιών και την αφαίρεση της δυνατότητας να απολαμβάνουν το παιχνίδι στους εξωτερικούς χώρους που οι ίδιοι οι γονείς αναπολούν από την παιδική τους ηλικία (Valentine *et al.*, 2000).

Ωστόσο, η χρήση του ηλεκτρονικού υπολογιστή δεν συνδυάζεται μόνο με τα ηλεκτρονικά παιχνίδια, αλλά και με το διαδίκτυο. Η εισβολή του διαδικτύου προκαλεί μεγάλη ανησυχία στους γονείς, καθώς όπως αναφέρουν οι Bingham *et al.* (1999: 663), οι γονείς δεν μπορούν να ελέγξουν τα παιδιά τους. Ο χώρος αυτός παρουσιάζει πολλές απειλές και κινδύνους, το ίδιο πραγματικούς με αυτούς του δημόσιου χώρου. Πολλές

ανησυχίες έχουν εκφραστεί για την ασφάλεια των παιδιών κατά τη χρήση των υπηρεσιών του διαδικτύου, καθώς χρησιμοποιούνται για να έρθουν σε επαφή με τα παιδιά, να οργανώσουν συναντήσεις ακόμη και να οργανώσουν απαγωγές. (Valentine *et al.*, 2000: 161). Επίσης, και σύμφωνα με τους Gumpert and Drucker (1998) μία από τις σημαντικότερες ανησυχίες, που αφορούν στη χρήση της νέας τεχνολογίας είναι η αρνητική επίδραση, που αυτή έχει τόσο στον ιδιωτικό όσο και στον δημόσιο χώρο, καθώς μπορεί να αλλάξει τη σχέση των παιδιών με τα μέρη στα οποία παίζουν και ζουν, όπως, επίσης, και τις σχέσεις και την επικοινωνία με τους άλλους ανθρώπους (Valentine *et al.*, 2000: 170).

Πρέπει, βέβαια, να τονιστεί ότι η χρήση βέβαια του διαδικτύου γίνεται με διαφορετικό τρόπο από διαφορετικά άτομα. Σύμφωνα με την έρευνα των Valentine *et al.* (2000) για τη χρήση του υπολογιστή και του διαδικτύου σε παιδιά και τις οικογένειές τους²⁹, πολλά από τα παιδιά που πήραν μέρος στην έρευνα δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν το διαδίκτυο για να επικοινωνούν με φίλους των οποίων τα σπίτια βρίσκονται σε απόσταση. Η χρήση του ηλεκτρονικού υπολογιστή δεν αποτελεί μια δραστηριότητα, που χαρακτηρίζεται από την μοναχικότητα, καθώς πολλές φορές ομάδες παιδιών συγκεντρώνονται πάνω από ένα μηχάνημα για να παίξουν παιχνίδια, να αλληλογραφήσουν ηλεκτρονικά με φίλους, να κάνουν τις εργασίες του σχολείου κλπ. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μεγάλη αύξηση των χρηστών, μεταξύ των οποίων και παιδιών, διάφορων μέσων κοινωνικής δικτύωσης τύπου facebook και twitter. Το γεγονός αυτό δείχνει ότι η επικοινωνία μέσω υπολογιστή και η δημιουργία ‘εικονικών’ κοινωνικών σχέσεων αποτελεί επιλογή των παιδιών.

Είναι πάντως αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι η χρήση της νέας τεχνολογίας περιορίζει το χρόνο, που τα παιδιά περνούν στον υπαίθριο χώρο (Buckingham 2007). Η μεγάλη λοιπόν ανάπτυξη της τεχνολογίας με διάφορες μορφές, όπως την τηλεόραση, τον ηλεκτρονικό υπολογιστή, τα ηλεκτρονικά παιχνίδια και το διαδίκτυο, η εισβολή της στο χώρο της κατοικίας και η συνεχώς αυξανόμενη χρήση της από τα παιδιά, όπως επίσης και οι άλλες αλλαγές στην καθημερινή ζωή των ανθρώπων, που αναφέρθηκαν

²⁹ Η συγκεκριμένη έρευνα βασίστηκε σε έρευνα πεδίου που έγινε σε τρία σχολεία στην Μεγάλη Βρετανία, με τη διανομή ενός ερωτηματολογίου σε 753 παιδιά ηλικίας 11-16 ετών. Οι ερωτήσεις αφορούσαν στη χρήση του ηλεκτρονικού υπολογιστή και του διαδικτύου τόσο στο περιβάλλον της κατοικίας, όσο και στο σχολείο. Σε δεύτερο στάδιο έγινε παρατήρηση σε ορισμένες σχολικές τάξεις και διοργανώθηκαν ομαδικές συζητήσεις και συνεντεύξεις με τους διευθυντές των σχολείων και καθηγητές. Τέλος ακολούθησαν συνεντεύξεις σε 40 παιδιά και τις οικογένειές τους με θέμα τους υπολογιστές και τις συνδέσεις με το διαδίκτυο που έχουν στο σπίτι, τη χρήση του διαδικτύου και του υπολογιστή από τα μέλη της οικογένειας, τη διαμάχη για τη χρήση αυτών και αν αυτή η χρήση επηρέασε τη σχέση τους (Valentine *et al.*, 2000: 158-9).

παραπάνω, φαίνεται να έχουν συμβάλλει σημαντικά σ' αυτήν την απομάκρυνση και στην αύξηση της παραμονής του στον χώρο της κατοικίας.

Βέβαια, όπως αναφέρουν οι Hillman *et al.* (1990: 79-80), μπορεί να δοθεί και μια αντίστροφη ερμηνεία στην τάση αυτή, ότι δηλαδή η έλλειψη ενός ασφαλούς περιβάλλοντος στον υπαίθριο χώρο, που να μπορεί να υποστηρίξει το άτυπο-ανοργάνωτο παιχνίδι και τη δημιουργία και διατήρηση κοινωνικών σχέσεων, έχει οδηγήσει στην αύξηση της απασχόλησης και αναψυχής των παιδιών μέσα στο σπίτι. Η έρευνα των Hillman *et al.* (1990) έδειξε ότι οι γονείς δεν ενθαρρύνουν τα παιδιά τους να βγουν από το σπίτι χωρίς συνοδεία και ότι τα ίδια τα παιδιά, και κυρίως τα κορίτσια, δεν αντιδρούν σε αυτούς τους περιορισμούς, καθώς η τηλεόραση και άλλες συσκευές ψυχαγωγίας στο σπίτι, καθώς και άλλες δραστηριότητες παιχνιδιού έχουν περιορίσει την ανάγκη τόσο των γονέων όσο και των παιδιών για εναλλακτικές μορφές παιχνιδιού έξω από αυτό. Αυτή η συγκαταβατικότητα των παιδιών στους περιορισμούς των ενηλίκων έχει σχέση και με το γεγονός ότι, πρώτον, τα παιδιά δεν είχαν βιώσει ποτέ την ελευθερία να παίζουν στον δρόμο όπως οι γονείς τους, επομένως, αυτή η ανάγκη τους δεν είναι εμφανής και δεύτερον, οι προφανείς κίνδυνοι από την κυκλοφορία των οχημάτων (Hillman *et al.*, 1990: 94) και της εγκληματικότητας στο δημόσιο υπαίθριο χώρο δεν τους δίνει τη δυνατότητα αμφισβήτησης της άποψης των γονέων τους.

1.3.4 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΗΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Το μέγεθος της ανεξάρτητης κινητικότητας, που φαίνεται να απολαμβάνουν τα παιδιά, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ηλικία τους, το φύλο, τα χαρακτηριστικά της περιοχής κατοικίας, αλλά και από άλλα στοιχεία, που έχουν σχέση με την κοινωνία και τις πολιτιστικές αξίες, που κυριαρχούν σε αυτήν.

Πολύ σημαντικός παράγοντας για το βαθμό της ανεξάρτητης κινητικότητας των παιδιών είναι η ηλικία. Πολλές μελέτες (βλέπε για παράδειγμα Hillman *et al.* 1990, O'Brien *et al.* 2000, Tranter and Pawson 2001,) έχουν δείξει ότι με την αύξηση της ηλικίας του παιδιού, αυξάνεται και η ανεξάρτητη κινητικότητά του, καθώς και οι ελευθερίες του. Σύμφωνα με την έρευνα των Hillman *et al.* (1990), παρατηρείται μεγάλη διαφορά στις ελευθερίες που απολαμβάνουν τα παιδιά ανάλογα με την ηλικία τους. Οι αλλαγές αυτές εντοπίζονται στην αύξηση του ποσοστού των παιδιών που πηγαίνουν στο σχολείο με τα πόδια, με παράλληλη μείωση του ποσοστού που

μεταφέρεται με το αυτοκίνητο και με άλλες παραχωρήσεις από τους γονείς που σχετίζονται με τις δραστηριότητες των παιδιών.

Υπάρχουν διάφορες μελέτες οι οποίες υποστηρίζουν ότι η ανεξάρτητη κινητικότητα και οι ελευθερίες των παιδιών εξαρτώνται από το φύλο τους (Hillman *et al.* 1990, Jones *et al.* 2000, Tranter και Pawson 2001.), σύμφωνα με τις οποίες τα αγόρια έχουν μεγαλύτερη ελευθερία κινήσεων από τα κορίτσια και ότι μεγαλύτερο ποσοστό των κοριτσιών κυκλοφορούν με συνοδεία. Τα στοιχεία από τις έρευνες αυτές δείχνουν ακόμα ότι τα κορίτσια θεωρούνται περισσότερο ευάλωτα στο δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης και γι' αυτό απολαμβάνουν λιγότερες ελευθερίες από τα αγόρια. Νεότερες μελέτες, όμως, αποδεικνύουν ότι ο δρόμος αποτελεί ένα χώρο, που χρησιμοποιείται τόσο από αγόρια όσο και από κορίτσια, ότι η χρήση του δηλαδή δεν επηρεάζεται από το φύλο (Matthews *et al.* 2000, Matthews 2003, Thomson and Philo 2004). Έτσι, παρουσίασαν μια διαφορετική οπτική στη χρήση του δημόσιου χώρου από τα παιδιά, καθώς τα στοιχεία έδειξαν ότι τόσο τα αγόρια όσο και τα κορίτσια έχουν την ίδια αντιμετώπιση ως προς τη χρήση του. Συμπερασματικά, οι παραπάνω μελέτες επιβεβαιώνουν την άποψη πολλών ότι η χρήση του δρόμου και γενικά του δημόσιου υπαίθριου χώρου δεν αποτελεί προνόμιο μόνο των αγοριών.

Εκτός από το φύλο, μεγάλη σημασία φαίνεται να διαδραματίζει η περιοχή κατοικίας και πιο συγκεκριμένα η πυκνότητα των κατοίκων. Μελέτες, όπως αυτές των Christensen (2003)³⁰, O'Brien *et al.* (2000)³¹, Jones *et al.* (2000)³², υποστηρίζουν ότι τα παιδιά σε περιοχές με χαμηλή πυκνότητα έχουν μεγαλύτερη ανεξάρτητη κινητικότητα, δυνατότητα και ελευθερία να εξερευνούν το περιβάλλον στο οποίο ζουν από μικρότερη

³⁰ Για παράδειγμα αυτό φαίνεται στην έρευνα της Christensen (2003), για την ανεξάρτητη κινητικότητα των παιδιών σε ένα χωριό στην Βόρεια Αγγλία και σε ένα αστικό προάστιο στην Κοπεγχάγη της Δανίας. Τα αποτελέσματα αυτής της έρευνας έδειξαν ότι στο χωριό παρατηρήθηκε μεγαλύτερη ανεξάρτητη κινητικότητα στα παιδιά, τα οποία είχαν τη δυνατότητα να εξερευνούν τον χώρο στον οποίο ζουν από μικρότερη ηλικία σε σύγκριση με τα παιδιά της πόλης. Στην πόλη, από την άλλη μεριά, τα παιδιά παρουσίασαν μια ανεξάρτητη κινητικότητα απόλυτα ελεγχόμενη από τους γονείς, καθώς υπήρχαν πολλοί περιορισμοί (Christensen, 2003: 24-25).

³¹ Στην έρευνα των O'Brien *et al.* (2000), μία από τις ερωτήσεις που τέθηκαν στα παιδιά ήταν εάν θεωρούν τον δρόμο επικίνδυνο χώρο. Τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν ότι ο δρόμος αντιμετωπίζεται ως επικίνδυνος χώρος πιο πολύ από τα παιδιά, που κατοικούν και μεγαλώνουν στο κεντρικό Λονδίνο, ενώ αντίθετα στα παιδιά που ζουν στην περιφέρεια της πόλης ή στην μικρή πόλη τα ποσοστά παρουσιάστηκαν μικρότερα (ποσοστά αντίστοιχα 21%, 12% και 11%) (O'Brien *et al.*, 2000: 268).

³² Στην έρευνα των Jones *et al.* (2000) τα παιδιά επίσης ρωτήθηκαν για την ασφάλεια στην περιοχή κατοικίας τους. Περιοχές του Birmingham με υψηλή πυκνότητα θεωρούνταν πιο επικίνδυνες, θορυβώδεις και βρώμικες, η μετακίνησή τους σε πιο μακρινές περιοχές αποφεύγονταν γιατί θεωρούνταν υψηλού κινδύνου και ο δρόμος, που περνούσε μπροστά από το σπίτι τους, χαρακτηρίστηκε από την πλειοψηφία των παιδιών το 'καλύτερο' μέρος στην περιοχή τους. Τα παιδιά που έμεναν στις άλλες δύο περιοχές χαρακτήρισαν τις γειτονιές τους ασφαλείς, ήσυχες, φιλικές αν και βαρετές (Jones *et al.*, 2000: 322-324).

ηλικία. Σε αντίθεση, όμως, εμφανίζεται η μελέτη της Mattsson (2002), σύμφωνα με την οποία η ανεξάρτητη κινητικότητα των παιδιών, που ζούσαν στη μη αστική περιοχή, ήταν αρκετά μικρότερη σε σχέση με αυτή των παιδιών, που ζούσαν στην αστική. Η μελέτη αυτή, όπως έχει ήδη αναφερθεί, παρουσιάζει αρκετά διαφορετικά συμπεράσματα σε σύγκριση με άλλες του ίδιου είδους έρευνες, γεγονός που δηλώνει τη διαφορετικότητα της Σουηδικής κοινωνίας.

Σε αυτό το σημείο και σε σχέση με την παραπάνω μελέτη πρέπει να αναφερθεί η σημασία της πολιτιστικής παράδοσης της κοινωνίας. Υπάρχουν πολλές διαφορές μεταξύ κοινοτήτων που επηρεάζουν τη συμπεριφορά των ανθρώπων στον δημόσιο χώρο της πόλης και τη χρήση αυτού. Όπως υποστηρίζει ο Rapoport το φυσικό περιβάλλον από μόνο του δεν μπορεί να καθορίσει τη συμπεριφορά των ανθρώπων στον δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης. Η χρήση των δρόμων από τους ανθρώπους στηρίζεται κυρίως στην πολιτιστική παράδοσή τους. Πιο συγκεκριμένα υποστηρίζει ότι η χρήση του δρόμου καθορίζεται από τις συνήθειες και τις αξίες των ανθρώπων της περιοχής (Rapoport, 1991: 84).

Η σημασία της πολιτιστικής παράδοσης φάνηκε αρκετά έντονη στην έρευνα των Hillman *et al.* (1990), στην οποία παρουσιάζονται συγκριτικά στοιχεία για τις ελευθερίες παιδιών στη Γερμανία και την Αγγλία. Η έρευνα έδειξε ότι οι Γερμανοί γονείς είναι πιο ελαστικοί από τους Άγγλους στο θέμα των περιορισμών στα παιδιά τους. Πιο συγκεκριμένα και σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας, οι Γερμανοί γονείς επέτρεπαν στα παιδιά τους να διασχίζουν τον δρόμο σε μικρότερη ηλικία σε σχέση με τους Άγγλους. Οι διαφορές είναι λίγο πιο έντονες σε άλλες ‘ελευθερίες’, όπως στη δυνατότητα να πηγαίνουν σε διάφορα μέρη μόνα τους ή να χρησιμοποιούν το λεωφορείο. Επίσης μεγαλύτερο ποσοστό των παιδιών στη Γερμανία έχει την άδεια να χρησιμοποιεί το ποδήλατο στο δρόμο, αν και όσο αυξάνεται η ηλικία τους η διαφορά στα ποσοστά σχεδόν μηδενίζεται. Μεγάλη απόκλιση, όμως, μεταξύ των δύο αυτών χωρών παρουσιάζεται στον τρόπο με τον οποίο τα παιδιά πηγαίνουν στο σχολείο, καθώς το μεγαλύτερο ποσοστό στη Γερμανία πηγαίνουν με τα πόδια, ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό των παιδιών στην Αγγλία με το αυτοκίνητο. Επίσης, η συχνότητα συνοδείας των παιδιών στην Αγγλία παρουσιάζει μεγαλύτερα ποσοστά από ό,τι στη Γερμανία (Hillman *et al.* 1990).

Όλα τα παραπάνω στοιχεία, όπως παρουσιάστηκαν από τους Hillman *et al.* είναι αρκετά σημαντικά. Η σημασία, δηλαδή, της κουλτούρας είναι αξιόλογη και επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό το βαθμό ανεξαρτησίας των παιδιών και επομένως την παρουσία τους

στο δημόσιο χώρο της πόλης. Όσον αφορά την κουλτούρα των Ελλήνων, ισχύει το εξής παράδοξο: ενώ η κουλτούρα των ανθρώπων ευνοεί γενικά τη χρήση του δημόσιου χώρου, υπάρχουν μεγάλοι περιορισμοί στην ανεξάρτητη κινητικότητα των παιδιών, οι οποίοι εντοπίζονται:

- ο σε περιορισμούς στην πεζή μετακίνηση, με τη συχνή μεταφορά των παιδιών με όχημα, ακόμη και για την καθημερινή μετάβασή τους προς και από το σχολείο
- ο σε περιορισμούς στη χρήση του ποδηλάτου, καθώς παρατηρείται πολύ σπάνια
- ο στον αποκλεισμό των παιδιών από τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Οι παραπάνω περιορισμοί ενισχύονται από την νοοτροπία των ελλήνων οδηγών και τα χαρακτηριστικά της σύγχρονης ελληνικής πόλης ως προς τις εναλλακτικές μορφές μετακίνησης και πιο συγκεκριμένα:

- ο της κυριαρχίας του αυτοκινήτου, ακόμη και στις περιοχές κατοικίας σε συνδυασμό με την άσχημη νοοτροπία των οδηγών, που καταλαμβάνουν -για τη στάθμευση των οχημάτων τους- ακόμη και τους παραδοσιακά αφιερωμένους χώρους για τους πεζούς, όπως τα πεζοδρόμια και τους πεζόδρομους
- ο της έλλειψης δικτύου πεζοδρόμων στις σύγχρονες για την ασφαλή μετακίνηση των παιδιών,
- ο της έλλειψης ποδηλατοδρόμων, κυρίως για τη μετάβαση των παιδιών από και προς το σχολείο.

Εξαιτίας των παραπάνω και ενώ δεν υπάρχουν πολιτιστικοί ή άλλοι περιορισμοί, η ανεξάρτητη κινητικότητα των παιδιών στις ελληνικές πόλεις είναι περιορισμένη.

1.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΥΠΑΙΘΡΙΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥΣ

Η αύξηση της μεταφοράς των παιδιών με το ιδιωτικό όχημα έχει δημιουργήσει πολλές αρνητικές επιπτώσεις τόσο στα παιδιά, όσο και στους γονείς, το περιβάλλον και την κοινωνία γενικότερα. Για τα παιδιά οι αρνητικές επιπτώσεις είναι πολύ σημαντικές. Πρώτα από όλα η μετακίνηση με το αυτοκίνητο μειώνει σε μεγάλο βαθμό την ανεξάρτητη κινητικότητά τους. Η μείωση αυτή έχει σημαντική επίδραση στην προσωπική και ψυχολογική ανάπτυξή τους (Hillman *et al.* 1990, Rosenbaum 1993, Tranter and Pawson 2001). Για να μπορέσουν τα παιδιά να γνωρίσουν την κοινότητα και τη γειτονιά τους είναι απαραίτητο να έχουν τη δυνατότητα της εξερεύνησης, η οποία, όμως, περιορίζεται με τη χρήση του αυτοκινήτου. Όπως χαρακτηριστικά

αναφέρει ο Engwicht, «αυτή η ελευθερία της εξερεύνησης της τοπικής γειτονιάς είναι πιθανότατα το κύριο συστατικό, που βοηθάει στην ανάπτυξη του αισθήματος, ότι ανήκουν σε μια γειτονιά, σε ένα χώρο γενικότερα. Δεν τους δίνει μόνο την ευκαιρία να αναπτύξουν σχέσεις με ανθρώπους όλων των ηλικιών, που κατοικούν σ' αυτήν, αλλά και τη δυνατότητα να αναπτύξουν σχέσεις με το φυσικό τους περιβάλλον. Κλέβοντας από τα παιδιά την αίσθηση ότι ανήκουν σε κάποιον χώρο, τους κλέβεις την ουσία της ζωής» (Tranter and Pawson, 2001: 28).

Χωρίς την ανεξάρτητη κινητικότητα τα παιδιά δεν μπορούν να βιώσουν την αίσθηση της τοπικής κοινότητας, ενώ δεν μπορούν να αισθανθούν τη σημαντικότητά τους ως μέλη της κοινωνίας (Ker and Tranter, 1997: 4). Η ανεξάρτητη κινητικότητα αποτελεί το μέσο, που χρησιμοποιούν τα παιδιά, για να γνωρίσουν το χώρο στον οποίο ζουν. Με την ανεξάρτητη μετακίνηση έχουν τη δυνατότητα να σχηματίσουν τη δική τους εικόνα για το χώρο μέσω των σωματικών τους ικανοτήτων και των αισθήσεών τους. Αποτέλεσμα αυτής της προσπάθειας, όπως αναφέρει η Christensen (2003), είναι η απόκτηση γνώσης για τον χώρο, πλούσιας σε κοινωνικό αλλά και προσωπικό νόημα. Αυτό φαίνεται και από τα αποτελέσματα της έρευνας των Rissotto and Tonucci (2002)³³, σύμφωνα με τα οποία η σημασία της ανεξάρτητης κινητικότητας στην απόκτηση και τη δόμηση της περιβαλλοντικής γνώσης της περιοχής από τα παιδιά είναι πολύ σημαντική. Τα παιδιά, που πήγαιναν στο σχολείο μόνα τους, είχαν καλύτερη απόδοση στο σχεδιασμό της διαδρομής από το σπίτι στο σχολείο και στο χάρτη της συνοικίας, είχαν δηλαδή μια καλύτερη και πολύ πιο συγκροτημένη εικόνα για την περιοχή που ζούσαν.

Επίσης, η συνεχής χρήση του αυτοκινήτου για τις μετακινήσεις δεν δίνει τη δυνατότητα στα παιδιά να διατηρήσουν τη φυσική τους κατάσταση. Ο Αυστραλός παιδίατρος Dr. Clarke Simon χαρακτηριστικά δηλώνει ότι «οι γονείς φέρνουν σε μένα τα παιδιά τους γιατί είναι υπέρβαρα και έχουν προβλήματα αυτοπεποίθησης. Φυσικά και είναι υπέρβαρα. Όλα μεταφέρονται με το αυτοκίνητο σε οργανωμένες δραστηριότητες αθλητισμού και μουσικής» (Ker and Tranter, 1997: 4). Η συνεχώς αυξανόμενη χρήση του αυτοκινήτου έχει επομένως σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις

³³ Η έρευνα βασίστηκε σε ένα δείγμα παιδιών που πήγαιναν στο ίδιο σχολείο, σε ένα προάστιο της Ρώμης. Το δείγμα αποτελούνταν από 46 παιδιά, 23 αγόρια και 23 κορίτσια, που χωρίστηκαν σε 3 ομάδες, ανάλογα με τον τρόπο με τον οποίο μετακινούνταν στο σχολείο (1. ανεξάρτητα ή με άλλα παιδιά, 2. με τη συνοδεία ενήλικα με τα πόδια και 3. με το αυτοκίνητο) Στη συγκεκριμένη έρευνα ο σχεδιασμός χαρτών χρησιμοποιήθηκε για τη διερεύνηση της ικανότητας των παιδιών να αναπαραστήσουν την διαδρομή από το σχολείο στο σπίτι και η ανάγνωση ενός χάρτη της συνοικίας χρησιμοποιήθηκε για την αξιολόγηση της αναπαράστασης της συνοικίας. (Rissotto and Tonucci, 2002: 67-68).

ακόμη και στην υγεία των παιδιών, ενώ έχει φανεί από έρευνα των Mackett *et al.* (2007) ότι η αύξηση της ανεξάρτητης κινητικότητας συνοδεύεται από περισσότερη φυσική άσκηση.

Πολλοί υποστηρίζουν ότι η μεταφορά με το αυτοκίνητο φαίνεται να αποτελεί τον πιο ασφαλή τρόπο μετακίνησης για το παιδί, ενώ ουσιαστικά η χρήση του αυτοκινήτου συμβάλλει ακριβώς στο αντίθετο. Οι συνεχείς μετακινήσεις με το αυτοκίνητο οδηγούν στην άγνοια του τρόπου με τον οποίο αυτά πρέπει να κινούνται στους δρόμους. (Tranter and Pawson, 2001), με αποτέλεσμα τον αυξημένο κίνδυνο κατά την μετακίνησή τους χωρίς συνοδεία. Στην έρευνα της Mattsson (2002) τονίστηκε από τους γονείς, που πήραν μέρος στην έρευνα, ότι ένας από τους λόγους που δεν θέτουν μεγάλους περιορισμούς στην ανεξάρτητη κινητικότητα των παιδιών τους είναι το ότι αυτά έχουν διδαχθεί από πολύ μικρή ηλικία τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να διασχίσουν έναν δρόμο με ασφάλεια. Αντίθετα, η μετακίνηση με το αυτοκίνητο δεν μπορεί να διδάξει στα παιδιά τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να συμπεριφέρονται στον δρόμο.

Επίσης, με τον τρόπο αυτό δημιουργείται μεγαλύτερο κυκλοφοριακό πρόβλημα και κατά συνέπεια αυξάνονται ολοένα και παραπάνω οι κίνδυνοι, πράγμα που προσπαθούν να αντιμετωπίσουν οι γονείς. Δημιουργείται, δηλαδή, ένας φαύλος κύκλος (Rosenbaum, 1993: 20).

Ακόμη σύμφωνα με τον Rosenbaum (1993: 21), η σημαντικότερη επίπτωση της μείωσης της ανεξάρτητης κινητικότητας των παιδιών, που οι ενήλικες πολλές φορές δεν λαμβάνουν υπόψη, είναι η αφαίρεση του δικαιώματος από τα παιδιά να έχουν τη δυνατότητα επιλογής του χώρου στον οποίο θέλουν να βρίσκονται, αλλά και της δραστηριότητας στην οποία θέλουν να λαμβάνουν μέρος. Το ζήτημα, λοιπόν, αυτό της είναι πολύ σημαντικό.

Η δυνατότητα να κινούνται ανεξάρτητα δεν αποτελεί θετικό στοιχείο μόνο για τα παιδιά, αλλά και για τους γονείς, την οικογένεια και την κοινωνία. Οι γονείς αποκτούν περισσότερη ελευθερία, καθώς η υποχρεωτική συνοδεία προκαλεί σημαντικούς περιορισμούς. Η ανάγκη μεταφοράς των παιδιών στο σχολείο ή τις εξωσχολικές δραστηριότητες περιορίζει τη δυνατότητά τους να πάρουν μέρος σε προσωπικές δραστηριότητες (Ker and Tranter 1997, Tranter and Pawson 2001), ενώ πολλές φορές, επιστρατεύονται και άλλοι ενήλικες που σχετίζονται με την οικογένεια, όπως συγγενείς και φίλοι, και με αυτόν τον τρόπο αναιρείται το ημερήσιο πρόγραμμα της οικογένειας (Mattsson, 2002). Τέλος, το κόστος της μεταφοράς είναι πολύ μεγάλο,

γεγονός που επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την οικονομική κατάσταση και τον οικονομικό προγραμματισμό της οικογένειας (Tranter and Pawson, 2001: 29).

Επίσης, υπάρχουν οφέλη και για την κοινωνία. Όταν περισσότερα παιδιά χρησιμοποιούν τους δρόμους δημιουργείται μια πιο συνεκτική και δυνατή τοπική κοινωνία. Οι δρόμοι μετατρέπονται σε χώρους πιο φιλικούς, ενδιαφέροντες, ζωντανούς (Jacobs 1961, Tranter and Pawson 2001), με τα συνακόλουθα οφέλη για όλη την τοπική κοινωνία.

Ως αντίλογος στα παραπάνω θα πρέπει να αναφερθεί η αύξηση των επιλογών σε δραστηριότητες και επισκέψεις. Η μείωση της ανεξάρτητης κινητικότητας των παιδιών λόγω της χρήσης του αυτοκινήτου έχει αντισταθμιστεί με τη δυνατότητα συμμετοχής τους σε ένα πλήθος άλλων δραστηριοτήτων, καθώς ένα αυξανόμενο ποσοστό μπορεί να επισκεφτεί μέρη που χωρίς το όχημα δεν θα είχαν τη δυνατότητα να επισκεφτούν. Επίσης πολλά παιδιά βρίσκουν μεγάλη ευκολία στη μετακίνησή τους στο σχολείο ή σε άλλα μέρη με το αυτοκίνητο, καθώς ιδιαίτερα γι' αυτά μικρότερης ηλικίας η μετακίνηση με τα δημόσια μέσα μεταφοράς δεν είναι και ιδιαίτερα ευχάριστη και βολική (Hillman *et al.*, 1990, Rosenbaum 1993, Ker and Tranter 1997).

1.5 Ο ΔΡΟΜΟΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΑΙΔΙΑ

Με τον όρο ‘παιδότοποι’ εννοούνται διάφοροι χώροι στους οποίους τα παιδιά παίζουν. Σύμφωνα με τον McKendrick (1999) οι ‘παιδότοποι’ έχουν διάφορες μορφές. Αποτελούν υπαίθριους ή κλειστούς χώρους, σε ιδιωτικό ή δημόσιο έδαφος, σε περιοχές κατοικίας, στο κέντρο των πόλεων, σε αστικά πάρκα, ακόμη και στην εξοχή. Μπορεί να έχουν δημόσιο ή ιδιωτικό χαρακτήρα, να δίνουν έμφαση στη χρήση του εξοπλισμού ή στη χρήση του συνόλου του χώρου τους ως μέσο παιχνιδιού. Επίσης, το παιχνίδι σ' αυτούς μπορεί να ρυθμίζεται ή όχι από κάποιον ενήλικα. Επίσης, μπορεί να θεωρηθούν χώροι δυναμικοί, ώστε να ικανοποιούν όλες τις ηλικίες, τις ανάγκες όλων των παιδιών, των γονέων και γενικά των ενηλίκων που συνοδεύουν τα παιδιά, με εξοπλισμό, που να ανανεώνεται και να μην μένει σταθερός και μάλιστα με λειτουργίες που να μπορούν να αλλάζουν με το πέρασμα του χρόνου, ώστε να προσαρμόζονται στις ανάγκες της εποχής (McKendrick 1999a, b).

Οι χώροι, που έχουν κάποια από τις παραπάνω ιδιότητες, είναι πολλοί, ο όρος δηλαδή ‘παιδότοπος’ μπορεί να συμπεριλάβει μια πληθώρα χώρων. Στα πλαίσια αυτής της έρευνας με τον όρο ‘παιδότοπος’ θα εννοούνται οι πλατείες, τα πάρκα, οι ειδικά

διαμορφωμένοι χώροι παιχνιδιού, οι παιδικές χαρές, οι αυλές των σχολείων και γενικά κάθε δημόσιος υπαίθριος χώρος της πόλης στον οποίο μπορούν να παίζουν παιδιά, ή σχεδιάστηκε για να παίζουν παιδιά. Σ' αυτούς μπορούν να προστεθούν και οι εμπορικοί-ιδιωτικοί οργανωμένοι χώροι για το παιχνίδι των παιδιών, που πλέον χρησιμοποιούνται πολύ συχνά.

Αυτοί οι χώροι συναντώνται σε διάφορα σημεία της πόλης και μπορούν να διακριθούν σε:

α) Εμπορικούς παιδότοπους: ιδιωτικοί χώροι για την αναψυχή των παιδιών. Είναι ανεξάρτητοι ή ενσωματωμένοι σε κέντρα αναψυχής ή ως συμπληρωματικές λειτουργίες σε εστιατόρια, εμπορικά κέντρα, μεγάλα καταστήματα, σταθμούς ανάπαυσης σε εθνικές οδούς κλπ. Αποτελούν μια σύγχρονη και καινούρια μορφή τόπου παιχνιδιού, που χρησιμοποιείται τη οικογένεια, καθώς ικανοποιούν πολλές από τις ανάγκες της (McKendrick *et al.*, 1999).

β) Παραδοσιακούς παιδότοπους: Σύμφωνα με την έρευνα των McKendrick *et al.* (1999)³⁴, οι παραδοσιακοί παιδότοποι δεν έχουν εγκαταλειφθεί ως χώροι παιχνιδιού. Οι εμπορικοί παιδότοποι αποτελούν μια συμπληρωματική μορφή αναψυχής για τις οικογένειες. Δεν λειτουργούν ως αντικαταστάτες του πάρκου ή της παιδικής χαράς, αλλά συμβάλλουν στην αύξηση των επιλογών των παιδιών για παιχνίδι. Σύμφωνα, λοιπόν, με τη συγκεκριμένη έρευνα η ύπαρξη αυτών των χώρων δεν αναιρεί τη σημασία του κλασσικού υπαίθρου δημόσιου πάρκου ή παιδικής χαράς.

Ο παιδότοπος αποτελεί ένα χώρο για τον οποίο επικρατούν πολλές διαφορετικές και αντιφατικές απόψεις. Πολλοί από τους ενήλικες, αλλά και τους ειδικούς θεωρούν ότι τα παιδιά πρέπει να παίζουν σε παιδότοπους, μακριά από τους δρόμους και μακριά από τον κόσμο των ενηλίκων (Moore 1986), υποστηρίζουν, δηλαδή, ότι είναι απαραίτητος ο διαχωρισμός των δύο χώρων. Αυτό, άλλωστε, προσφέρει την αίσθηση της ασφάλειας, καθώς αποφεύγεται ο κίνδυνος από την κυκλοφορία οχημάτων και την εγκληματικότητα. Οι κατάλληλα οργανωμένοι χώροι, σύμφωνα με την άποψή τους, μπορούν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες των παιδιών για αναψυχή και γι' αυτό θεωρούν πως δεν υπάρχει απαίτηση να χρησιμοποιούνται οι δρόμοι (Tranter and Doyle 1996).

Η χρήση των παιδότοπων για το παιχνίδι των παιδιών συμβάλλει επίσης στην απομάκρυνσή τους από τον κόσμο των ενηλίκων, και ειδικά από συγκεκριμένα τμήματα της πόλης και περιορίζεται η δραστηριότητά τους σε ελεγχόμενες περιοχές

³⁴ Η έρευνα πραγματοποιήθηκε σε 10 περιοχές του Μάντσεστερ στην Μεγάλη Βρετανία, σε ένα σύνολο 872 οικογενειών (McKendrick *et al.*, 1999: 45).

(Tranter και Doyle, 1996: 10). Σύμφωνα με τον Maxey (1999) η τάση για την προσφορά συνδυάζεται με την προσπάθεια ιεραρχικού διαχωρισμού του παιδιού από τους ενήλικες, καθώς και της έννοιας της εργασίας και του παιχνιδιού. Οι παιδότοποι, υποστηρίζει ο Maxey (1999), δεν αποτελούν ουδέτερους χώρους, αφού η ύπαρξή τους έχει κοινωνικές, πολιτισμικές, πολιτικές και οικολογικές επιπτώσεις στη ζωή των ανθρώπων. Αποτελούν χώρους, που παράγουν αλλά και συντηρούν τον διαχωρισμό μεταξύ του παιδιού και του ενήλικα, και η χρήση τους σε πολλές περιπτώσεις συμβάλλει στην περιθωριοποίηση της ευαίσθητης αυτής κοινωνικής ομάδας. Η ύπαρξη, δηλαδή, των πάρκων, των παιδικών χαρών και γενικά των παιδότοπων στις σύγχρονες πόλεις διαιωνίζουν την άποψη ότι ο κόσμος των παιδιών και των ενηλίκων θα πρέπει να διαφέρει. Σύμφωνα με πολλούς βέβαια, όπως αναφέρει ο Ward (1978: 87), στόχος θα πρέπει να είναι η ενσωμάτωση των παιδιών στο χώρο των ενηλίκων και όχι ο διαχωρισμός στους 'ειδικούς' χώρους.

Από την άλλη μεριά πολλοί είναι οι ειδικοί που έχουν ακριβώς την αντίθετη άποψη. Υποστηρίζουν, δηλαδή, ότι οι παιδότοποι δεν ικανοποιούν τις πραγματικές ανάγκες των παιδιών για παιχνίδι (Moore, 1986: 110). Επίσης, πιστεύουν ότι ο αριθμός των παιδότοπων σε μια πόλη δεν είναι αρκετά μεγάλος, ώστε να ικανοποιούνται οι ανάγκες των παιδιών. Οι δραστηριότητές τους μπορούν να φιλοξενηθούν και στους παιδότοπους, με την προϋπόθεση τέτοιοι χώροι να υπάρχουν σε κοντινές αποστάσεις και σε κάθε γειτονιά. Αυτό δεν συμβαίνει συχνά, αναφέρει ο Moore (1986: 74) και γι' αυτό πολλοί υποστηρίζουν ότι θα πρέπει να χρησιμοποιούνται οι δρόμοι, ώστε να υπάρχουν περισσότεροι χώροι για παιχνίδι και σε εγγύτητα με την κατοικία. Άλλωστε, όπως έχει ήδη αναλυθεί, ο δρόμος έχει πολλά θετικά στοιχεία ως χώρος παιχνιδιού για το παιδί.

Αυτοί, πάλι, που υποστηρίζουν ότι οι παιδότοποι δεν μπορούν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες των παιδιών για παιχνίδι και ότι ο δρόμος είναι ο πλέον κατάλληλος χώρος για αυτή την δραστηριότητα, έχουν πολλές φορές ακραίες απόψεις. Μία από αυτούς είναι η Jane Jacobs (1961), η οποία τονίζει ότι η μεταφορά των παιδιών από τους δρόμους της πόλης σε ένα πάρκο, μια παιδική χαρά ή έναν παιδότοπο αποτελεί συνώνυμο της μεταφοράς τους από ένα υπό την επιτήρηση πλήθους ενηλίκων, σε ένα χώρο όπου η παρουσία των ενηλίκων είναι μικρή ή ακόμη και ανύπαρκτη, δηλαδή, έναν χώρο επικίνδυνο. Άλλωστε, υποστηρίζει, τα πάρκα αποτελούν ένα από τους χώρους στους οποίους λαμβάνουν χώρα πολλές μάχες συμμοριών. Επίσης, σημαντική, αν και απόλυτη, είναι η άποψη του Ward (1978: 87), ότι η αποτυχία ενός

αστικού περιβάλλοντος να υποδεχτεί το παιδί μπορεί να μετρηθεί με τον αριθμό των παιδότοπων που περιέχει.

Στοιχεία από έρευνες παρουσιάζουν ότι οι παιδότοποι δεν χρησιμοποιούνται σε μεγάλο βαθμό από παιδιά, καθώς ικανοποιούν μόνο ένα μικρό μέρος από τις ανάγκες τους για παιχνίδι, αν και προσφέρουν σημαντικές ευκαιρίες και μπορούν να συντηρήσουν κάποιες από τις δραστηριότητές τους (Moore, 1991: 52). Υποστηρίζεται, δηλαδή, ότι ο λόγος της παρουσίας των παιδιών στους παιδότοπους είναι κυρίως κοινωνικός και η χρήση του εξοπλισμού των χώρων αυτών δεν αποτελεί τον πρωταρχικό παράγοντα επιλογής τους (Moore, 1991: 52). Επίσης, σύμφωνα με τους Cunningham και Jones³⁵ (1999) και (Wilkinson 1980), το ενδιαφέρον των παιδιών δεν εντοπίζεται στο χώρο του παιδότοπου, ενώ δήλωσαν ότι βρίσκουν τον εξοπλισμό συχνά βαρετό. Ακόμη, η μία από αυτές τις παραπάνω έρευνες³⁶ έδειξε ότι η δραστηριότητα των παιδιών στους παιδότοπους είναι περιορισμένη και ότι τα παιδιά δείχνουν μια προτίμηση στα φυσικά περιβάλλοντα³⁷ (Cunningham και Jones 1999).

Επίσης, η έρευνα των Loukaitou-Sideris και Sideris (2010) σε περιοχές του Λος Άντζελες των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής κατέληξε ότι, πρώτον, τα πάρκα χρησιμοποιούνται κυρίως από παιδιά μέσης σχετικά παιδικής ηλικίας. Δεύτερον, παρατηρήθηκε ότι αυτά που χρησιμοποιούνται περισσότερο βρίσκονται στο κέντρο της πόλης και έχουν χρήστες παιδιά οικογενειών χαμηλών εισοδημάτων, τα οποία δεν έχουν πολλές εναλλακτικές δραστηριότητες. Τρίτον, ένα μεγάλο ποσοστό των παιδιών (20%), που πήραν μέρος στην έρευνα δήλωσαν ότι ποτέ δεν χρησιμοποιούν το πάρκο ως χώρο παιχνιδιού. Επομένως η έρευνα των Loukaitou-Sideris και Sideris (2010) επιβεβαίωσε την άποψη ότι για πολλά παιδιά ο εξοπλισμός των παιδικών χαρών είναι βαρετός, τονίζοντας τη σημασία, που πρέπει να δοθεί στη δημιουργία ενδιαφερόντων,

³⁵ Η έρευνα που έγινε το 1997 σε 26 παιδιά ηλικίας 10-13 ετών μιας σχολικής τάξης της Αδελαΐδας, στην Αυστραλία. Μόνο 1 στα 5 παιδιά ανέφεραν τον παιδότοπο και τον εξοπλισμό που αυτός προσφέρει ως προσωπική τους προτεραιότητα στον τομέα του παιχνιδιού. Επίσης, μόνο 1 στα 10 παιδιά, όταν ρωτήθηκαν για το χώρο στον οποίο παίζουν, ανέφεραν τον εξοπλισμό παιχνιδιού και κανένα παιδί δεν έκανε λόγο για τον παιδότοπο ως το χώρο στον οποίο απολαμβάνουν να παίζουν. Ακόμη, δήλωσαν ότι, ενώ απολαμβάνουν την ύπαρξη του καλού εξοπλισμού στα πάρκα και τις παιδικές χαρές, χαρακτήρισαν τον εξοπλισμό που τους προσφέρεται βαρετό (Cunningham και Jones, 1999: 13).

³⁶ Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας, το 53% της δραστηριότητας παιχνιδιού των παιδιών διαδραματίζεται μέσα στην ιδιοκτησία του σπιτιού και της αυλής, 24% σε ανοικτές και φυσικές περιοχές και όχι συγκεκριμένα σε πάρκα, 17% σε πάρκα, περιλαμβάνοντας σε αυτήν την κατηγορία και τις παιδικές χαρές και 6% στους δρόμους.

³⁷ Μεγάλη αξία για τα παιδιά αλλά και για την σωστή ανάπτυξη τους έχουν οι παιδότοποι περιπέτειας. Η προσέγγιση αυτή βασίστηκε στην πεποίθηση ότι μπορούν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες τους για παιχνίδι, εφόσον τους δοθεί η ευκαιρία (Melville 1999), να τα βοηθούν να αναπτυχθούν κοινωνικά, συναισθηματικά και σωματικά (Staempfli 2009).

σωστά εξοπλισμένων και σχεδιασμένων χώρων για την αναψυχή των παιδιών. Τέλος, έκπληξη προκαλεί ο Hart (2002), που δηλώνει ότι σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία στις ΗΠΑ γύρω στα 200.000 παιδιά το χρόνο τραυματίζονται σε παιδικές χαρές, ενώ γύρω στο 60% των τραυματισμών αυτών οφείλονται σε πτώσεις.

Τα παιδιά χρειάζονται πολλά μέρη για να παίζουν και έχουν το δικαίωμα της επιλογής. Άλλωστε, όπως αναφέρουν οι Cunningham και Jones (1999), στα μέσα του 20^{ου} αιώνα το περιβάλλον παιχνιδιού του παιδιού ήταν όλη η πόλη και όχι συγκεκριμένοι χώροι ειδικά σχεδιασμένοι για παιδιά. Ο παιδότοπος και ο εξοπλισμός του υπήρχαν και αποτελούσαν σημαντικούς χώρους παιχνιδιού, αλλά όχι τους κυρίαρχους χώρους. Στόχος, σύμφωνα με τον Maxey (1999) θα πρέπει να είναι η δημιουργία ανοικτών και ευέλικτων χώρων, που μπορούν να αλλάξουν αλλά και να αλλάξουν από τα ίδια τα παιδιά. Άλλωστε, για το λόγο αυτό δημιουργήθηκε και ο όρος ‘playscape’, που χρησιμοποιείται για να δηλώσει ότι το παιχνίδι των παιδιών μπορεί να επεκτείνεται και πέρα από τον εξοπλισμό που προσφέρεται στους παιδότοπους και τις παιδικές χαρές (Quigg, 1999).

Συμπερασματικά, λοιπόν, μπορεί να ειπωθεί ότι τα παιδιά χρειάζονται τόσο ειδικούς χώρους για παιχνίδι, όσο και τους δρόμους, ούτως ώστε να έχουν πολλές επιλογές και συγχρόνως μια ποικιλία χώρων, που μπορούν να καλύψουν το σύνολο των αναγκών τους και να συμβάλλουν στη σωστή ανάπτυξή τους. Για την αποτελεσματικότερη ικανοποίηση των αναγκών αυτών θα πρέπει οι δρόμοι να διαμορφωθούν κατάλληλα ώστε να μπορούν να χρησιμοποιούνται από τα παιδιά για το καθημερινό τους παιχνίδι, αλλά και η κατασκευή παιδότοπων με ειδικό εξοπλισμό κατάλληλο, ώστε να συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη του παιδιού.

1.6 ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΑΛΛΑΓΩΝ ΣΤΗ ΖΩΗ ΤΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ

1.6.1 ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΓΙΑ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΗ ΖΩΗ ΤΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ

Η συνειδητοποίηση της σημασίας των δρόμων για τα παιδιά, όπως αυτή έχει αναλυθεί στα προηγούμενα κεφάλαια, οδήγησε σε ειδικές παρεμβάσεις πολεοδομικού και αστικού σχεδιασμού. Οι αρχικές ιδέες εστιάστηκαν στην προσπάθεια αρμονικής συνύπαρξης των πεζών και των οχημάτων στο χώρο του δρόμου. Οι πρώτες προσπάθειες για την αναζωογόνηση των δρόμων ξεκίνησαν από τον Colin Buchanan και την ομάδα “Traffic in Town” το 1963, με τη σύνταξη μιας αναφοράς στην οποία

προτείνονταν μια τεχνική αξιολόγησης και αναδιάρθρωσης του αστικού οδικού δικτύου, με απώτερο στόχο τη συνύπαρξη πεζών και οχημάτων και τον ανασχεδιασμό των φυσικών χαρακτηριστικών των δρόμων για την ανάδειξη του κοινωνικού του χαρακτήρα. Η πρόταση αυτή δεν έγινε αποδεκτή, αλλά αποτέλεσε την αρχή για την προσπάθεια ελέγχου με διάφορους τρόπους της κυκλοφορίας του αυτοκινήτου, με στόχο την αναζωογόνηση των δρόμων και την προστασία των πεζών. Αποτέλεσμα αυτών των προσπαθειών ήταν η μείωση της ταχύτητας και της κίνησης των οχημάτων στους δρόμους περιοχών κατοικίας (Bosselmann, 1991, Ben-Joseph 1995).



Σχήμα 1.3: Παραδείγματα woonerven, (πηγή: α) www.designingfortomorrow.org, β) <http://transportbox.blogspot.com> γ) <http://transportehumano.files.wordpress.com> και δ) <http://www.saic.edu>).

Μία από τις πρώτες προσπάθειες για την αναζωογόνηση των δρόμων στην Ευρώπη ξεκίνησε στην Ολλανδία, κατά την δεκαετία του '70, με τα λεγόμενα Woonerven ή αλλιώς Living Yards. Στόχος αυτής της προσπάθειας ήταν η αλλαγή της φύσης του δρόμου από κανάλι κίνησης των οχημάτων σε ένα μέρος για τον ελεύθερο χρόνο των ανθρώπων (Eubank-Ahrens 1991, Ben-Joseph 1995). Όπως αναφέρει ο Ben-Joseph (1995), η ιδέα ξεκίνησε από τον Niek De Boer, καθηγητή του Πολυτεχνείου του Delft και του πανεπιστημίου Emmen στην Ολλανδία, ο οποίος βασισμένος στις προτάσεις του Buchanan και στην προσπάθειά του να βρει λύση για την αντιμαχία

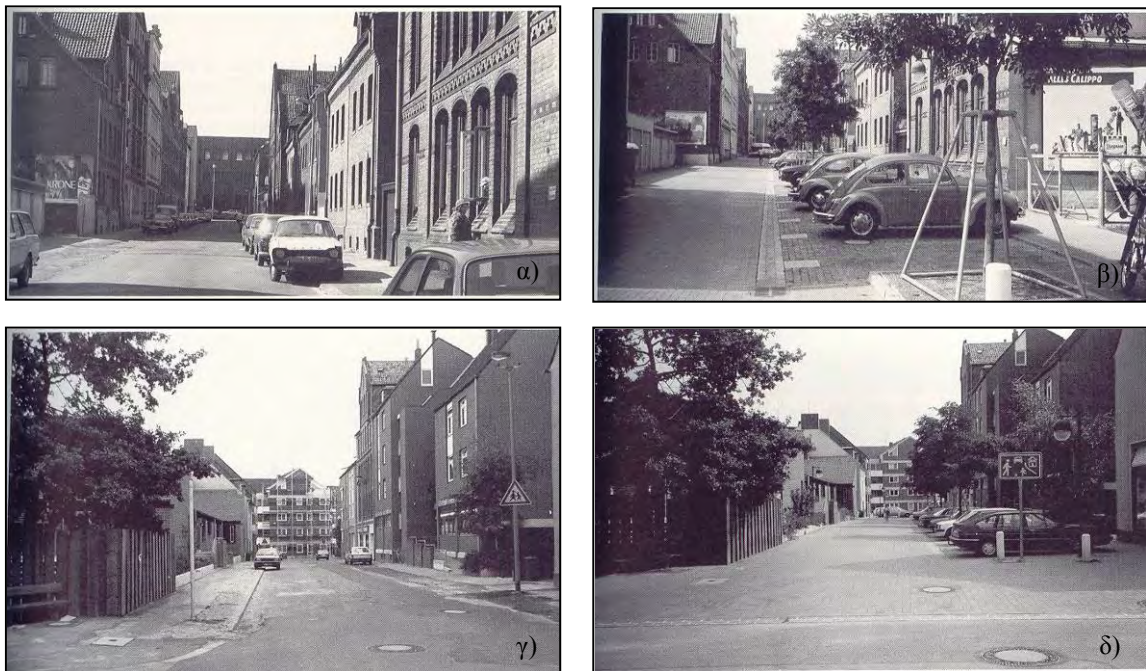
μεταξύ της ανάγκης των παιδιών για χώρο παιχνιδιού και της κυριαρχίας του αυτοκινήτου στο χώρο του δρόμου, σχεδίασε ένα δρόμο με τη μορφή cul-de-sac που είχε περισσότερο τη μορφή κήπου. Τον τύπο αυτού του δρόμου ο De Boer ονόμασε woonerf.

Με το σχεδιασμό των woonerven ο δρόμος μετατρέπεται σε ένα χώρο που φιλοξενεί τόσο πεζούς όσο και οχήματα, με κυρίαρχη, όμως, τη χρήση από πεζούς (σχ. 1.3α). Οι χώροι αυτοί, αναφέρει ο Pressman (1991) λειτουργούν ως πεδίο παιχνιδιού για παιδιά, αλλά και ως μέρη για την στάση ενηλίκων και συμβάλλουν σημαντικά στην ανάπτυξη κοινωνικών σχέσεων, δίνοντας το μήνυμα ότι οι δρόμοι ανήκουν στους κατοίκους της περιοχής και όχι στα οχήματα (σχ. 1.3). Τα βασικά χαρακτηριστικά τους σύμφωνα με τους Hass-Klau (1990), Pressman (1991), Ben-Joseph (1995) Tranter (1996), και Biddulph (2001) συνοψίζονται στα παρακάτω:

- αποτελεί δημόσιο χώρο αστικού χαρακτήρα
- ο σχεδιασμός του αποθαρρύνει τη διαμπερή κίνηση οχημάτων
- ο χώρος του δρόμου μοιράζεται μεταξύ πεζών και οχημάτων, με κυριαρχία των πεζών
- το περπάτημα και το παιχνίδι επιτρέπονται σε όλο το χώρο
- υπάρχει σήμανση στην είσοδο και στην έξοδο του δρόμου
- δεν υπάρχει διαχωρισμός σε πεζοδρόμιο και δρόμο, όπως στην παραδοσιακή μορφή
- δεν αποκλείεται η κυκλοφορία αυτοκινήτων αλλά τίθενται περιορισμοί στην ταχύτητά τους
- η πυκνότητα και η ταχύτητα των οχημάτων περιορίζονται με διάφορες μεθόδους και τεχνικές
- υπάρχει πράσινο και κατάλληλος αστικός εξοπλισμός

Η αφαίρεση της διαφοροποίησης του πεζοδρομίου και του οδοστρώματος, με την κατασκευή ενός ενιαίου χώρου και η τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού και εξοπλισμού για το παιχνίδι των παιδιών συμβάλλει σημαντικά στη δυνατότητα των πεζών όλων των ηλικιών να χρησιμοποιούν όλο το πλάτος του δρόμου για τις δραστηριότητές τους (Hass-Klau 1990, Tranter and Doyle 1996, Tranter 1996,). Με τη μετατροπή του δρόμου σε woonerf δίνεται η δυνατότητα στις οικογένειες, που μένουν στο συγκεκριμένο χώρο να ελέγχουν την τυχόν παρουσία αγνώστων ανθρώπων, καθώς περιορίζεται η διαμπερή κίνηση οχημάτων.

Η κατασκευή και η οργάνωση woonerven στις περιοχές κατοικίας θεωρούνται μια προσπάθεια, που αποδείχθηκε πολύ δημοφιλής. Σύμφωνα με τον Pressman (1991), μέχρι το τέλος του 1979 πάνω από 800 woonerven κατασκευάστηκαν σε πάνω από 200 Ολλανδικές πόλεις με πολλούς ανυπόμονους κατοίκους να ζητούν ακόμη πιο πολλά. Η μέθοδος αυτή δεν αποτελεί μαγικό όπλο για την επαναχρησιμοποίηση των δρόμων από τα παιδιά, αλλά συμβάλλει σημαντικά στην πιο ασφαλή χρήση τους. Συμβάλλει, επίσης, στην αλλαγή της αντιμετώπισης των δρόμων ως χώρους, που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την κίνηση οχημάτων. Η αποτελεσματικότητα της μεθόδου αυτής εξαρτάται από το πεδίο εφαρμογής της. Η εφαρμογή τέτοιων μέτρων σε μεγάλες περιοχές και όχι σε μεμονωμένους δρόμους (Tranter and Doyle, 1996) και σε συνδυασμό με άλλους ελεύθερους χώρους –π.χ πάρκα, παιδικές χαρές κ.ά.- οδηγεί σε θετικά αποτελέσματα.



Σχήμα 1.4: α) Πριν και β) Μετά τη μετατροπή του δρόμου σε woonerf, γ) Πριν και δ) Μετά τη μετατροπή του δρόμου σε woonerf (πηγή: Eubanks-Ahrens, 1991: 67-69).

Η ιδέα των woonerven ήταν τόσο δημοφιλής στην Ολλανδία, ώστε υιοθετήθηκε και από άλλες χώρες, όπως την Γερμανία (1976), το Ηνωμένο Βασίλειο (1977), τη Δανία (1977), τη Γαλλία (1979), την Ιαπωνία (1979), το Ισραήλ (1981), τη Σουηδία (1977) και την Ελβετία (1982). Έρευνες, που πραγματοποιήθηκαν σε τέτοιας μορφής δρόμους, έδειξαν ότι παρατηρήθηκε μείωση των ατυχημάτων, αύξηση της κοινωνικής συναναστροφής και παιχνιδιού και δήλωση μεγαλύτερου βαθμού ικανοποίησης από τους κατοίκους (Ben-Joseph 1995). Για παράδειγμα το 1981 έγινε έρευνα σε κατοίκους

κάποιων από τους ανασχεδιασμένους δρόμους. Το 70% των ερωτηθέντων απάντησε ότι η μετατροπή του δρόμου σε wooperf αποτελεί θετική αλλαγή για την περιοχή τους (σχ. 1.4). Οι άνθρωποι αυτοί αναφέρθηκαν σε έννοιες, όπως ασφάλεια, ήσυχη ατμόσφαιρα, περιοχές παιχνιδιού για τα παιδιά, που δημιουργούν ένα καλύτερο φυσικό περιβάλλον για τους κατοίκους της περιοχής (Bosselmann, 1991: 321).

Αντίστοιχης μορφής δρόμοι στο Ηνωμένο Βασίλειο ονομάζονται Home Zones με μικρές σχετικά διαφορές σε σχέση με τα wooperven. Αποτελούν περιοχές, που περιλαμβάνουν ένα σύνολο οικιστικών δρόμων, σχεδιασμένες με τέτοιο τρόπο, ώστε ο χώρος του δρόμου να προσφέρεται για κοινωνική χρήση, όπως για το παιχνίδι παιδιών, χωρίς βέβαια να απαγορεύεται η πρόσβαση του αυτοκινήτου (σχ. 1.5).



Σχήμα 1.5: Παραδείγματα Home zones στην Μ. Βρετανία. (πηγή: (α), (β) και (δ) www.homezones.org.uk, (γ) <http://streetswiki.wikispaces.com>).

Αποτελεί μια απόπειρα εξισορρόπησης της σχέσης μεταξύ κυκλοφοριακής κίνησης και των υπολοίπων χρηστών του δρόμου, όπως πεζών, ποδηλατών και κατοίκων της περιοχής (Gill 2006, 2008, Home Zones Organization). Όπως αναφέρει ο Gill (2006), η εφαρμογή των Home Zones ξεκίνησε στις αρχές του '90, αλλά από το 1999 πήρε πιο επίσημη μορφή με την ανακοίνωση από την κυβέρνηση πιλοτικού προγράμματος υποβολής προτάσεων προς αξιολόγηση από τις τοπικές αρχές στην

Αγγλία και την Ουαλία. Παρόμοιο πρόγραμμα ακολούθησε και η τοπική κυβέρνηση της Σκωτίας. Το πρόγραμμα αυτό, εκτός αυτού, είχε ως σκοπό τη διερεύνηση θεμάτων σχετικών με τη νομοθεσία, τη χρηματοδότηση, αλλά και το σχεδιασμό τέτοιων περιοχών.

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών σε πολλές χώρες του κόσμου έχει δοθεί σημασία στο ‘traffic calming’, που έχει ως στόχο την εξισορρόπηση της σχέσης μεταξύ πεζών και οχημάτων. Το traffic calming είναι διαφορετικό αντικείμενο από τη διαχείριση των δρόμων (traffic management), καθώς γίνεται προσπάθεια να οργανωθεί η κυκλοφορία προς όφελος των κατοίκων της περιοχής και του περιβάλλοντος, σε αντίθεση με τη ‘διαχείριση των δρόμων’, που έχει ως στόχο να οδηγήσει στη σωστότερη λειτουργία του συστήματος των δρόμων για τα οχήματα (Tranter, 1996). Στόχος είναι η μείωση της ταχύτητας των οχημάτων στους δρόμους με διάφορες τεχνικές³⁸, κυρίως των περιοχών κατοικίας ώστε να είναι δυνατή η χρήση των δρόμων και από τους πεζούς.

Όσον αφορά τις Γερμανικές πόλεις, η αναγνώριση της ανάγκης ύπαρξης κυκλοφοριακών περιορισμών για την προφύλαξη της ποιότητας ζωής στις αστικές γειτονιές ερμηνεύεται από την αναπτυσσόμενη περιβαλλοντική αφύπνιση, που παρατηρείται στη συγκεκριμένη κοινωνία. Γίνονται σημαντικές προσπάθειες για την βελτίωση των υπαρχόντων αστικών περιοχών κατοικίας (γειτονιών) με κύρια προβλήματα την έντονη κυκλοφορία οχημάτων και την έλλειψη ελεύθερων χώρων (Eubank-Ahrens, 1991: 63). Πρώτα απ’ όλα, όπως έχει ήδη αναφερθεί, σε αρκετές γερμανικές πόλεις υιοθετήθηκαν τα woonerven. Η Brenda Eubank-Ahrens έκανε έρευνα πεδίου σε δύο woonerven Γερμανικής πόλης (γειτονιά Linden-Sud στο Hannover) αναφορικά με την επίδρασή τους πάνω στα παιδιά: Αφότου οι δρόμοι μετατράπηκαν σε woonerven μεγαλύτερος αριθμός παιδιών χωρίς συνοδεία και για μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα ήταν παρόντα στους διαφοροποιημένους πλέον δρόμους. Επίσης, παρατηρήθηκε ότι το παιχνίδι τους έγινε πιο πολύπλοκο, ενώ διαπιστώθηκε αύξηση σε παιχνίδια τέτοια, που απαιτούσαν περισσότερο χρόνο και

³⁸ Ο Pressman αναφέρει πως υπάρχουν μια ποικιλία από τεχνικές που οδηγούν στη μείωση της ταχύτητας των μηχανοκίνητων μέσων. Οι τεχνικές αυτές μπορούν να χωριστούν σε δύο κατηγορίες. Πρώτα απ’ όλα στον *παθητικό ή ψυχολογικό έλεγχο*, που χρησιμοποιεί σήματα και βασίζεται στην υπακοή και στην ενθάρρυνση (εικ.3.3β). Τα αποτελέσματα αυτής της κατηγορίας δεν μπορούν να είναι προβλέψιμα, καθώς η εφαρμογή εξαρτάται από τη βούληση του κάθε χρήστη. Η δεύτερη κατηγορία είναι ο *φυσικός έλεγχος*, που περιλαμβάνει εμπόδια για την κίνηση των οχημάτων. Η μέθοδος αυτή είναι πιο αποτελεσματική όσον αφορά τη συμπεριφορά των οδηγών (Pressman, 1991). Για περισσότερα στοιχεία βλέπε παράρτημα Ι.

μεγαλύτερη επιφάνεια παιχνιδιού (όπως παιχνίδια με μπάλα), αλλά και συγχρόνως στο άτυπο-ανοργάνωτο, όπως για παράδειγμα στο σκαρφάλωμα, τρέξιμο κ.ά). Παρόμοια ήταν τα φαινόμενα στη χρήση του ποδηλάτου, στο επίπεδο λεκτικής επικοινωνίας μεταξύ των παιδιών, αλλά και μεταξύ των τελευταίων και των ενηλίκων, όπως, επίσης, και στο φανταστικό παιχνίδι, αλλά και σ' αυτό που έχει σχέση με ρόλους, μουσική και χορό. Επίσης, αξίζει να αναφερθεί ότι μ' αυτόν τον τρόπο δόθηκε μεγαλύτερη δυνατότητα στα παιδιά να εξερευνούν το περιβάλλον στο οποίο ζουν με τη χρήση τόσο των φυσικών όσο και των κοινωνικών ανέσεων, που τους προσφέρει το νέο περιβάλλον του δρόμου. Συμπερασματικά, λοιπόν, η διαμόρφωση ως *woonerf* προσφέρει το βασικό στοιχείο της ζωής στο δρόμο, που αναφέρει η Jane Jacobs, τις αυξημένες ευκαιρίες για τα παιδιά να έρχονται σε επαφή με τον κόσμο των ενηλίκων. Έτσι, η αύξηση του παιχνιδιού στους δρόμους επιβεβαιώνει την αξία των *woonerf* ως ελεύθερων χώρων (Eubank-Ahrens 1991: 73-76)

Ένα άλλο πρόγραμμα που εφαρμόστηκε στην ίδια χώρα και μάλιστα σε 200 πόλεις της είναι το 'Verkehrsberuhigung'. Αφορούσε την προσαρμογή των *woonerf* με σχέδια συλλεκτήριων και αρτηριακών δρόμων σε περιοχές κατοικίας. Έρευνες, που έγιναν σε 6 από αυτές τις πόλεις, έδειξαν πως ο αριθμός των ατυχημάτων παρέμεινε σταθερός και η σοβαρότητα αυτών μειώθηκε σημαντικά. Επίσης, παρατηρήθηκε σημαντική μείωση της ηχορύπανσης στις περιοχές αυτές, όπως και μείωση της ταχύτητας των οχημάτων (Bosselmann, 1991: 322). Παρόμοια προγράμματα υιοθετήθηκαν και από άλλες χώρες, όπως την Ελβετία, τη Μεγάλη Βρετανία, τη Γαλλία, το Βέλγιο, την Νορβηγία, τη Δανία, τη Σουηδία και τη Φιλανδία (Pressman, 1991: 42).

Ακόμα, πολύ σημαντική είναι η πρωτοβουλία "Child Friendly Cities" για την οποία έχει ήδη γίνει αναφορά. Ξεκίνησε το 1996, ως αποτέλεσμα επεξεργασίας και συζήτησης στα πλαίσια του Διεθνούς Συνεδρίου για τους ανθρώπινους οικισμούς (Habitat II) και της απόφασης που πάρθηκε για την έναρξη προσπαθειών αλλαγής των σύγχρονων πόλεων σε δοχεία ζωής κατάλληλα για όλους (Riggio 2000, Child Friendly Cities). Μετά τη Σύνοδο του Ο.Η.Ε για τα δικαιώματα των παιδιών, ακολούθησε μια ειδική σύνοδος, που πραγματοποιήθηκε στη Νέα Υόρκη το Μάιο του 2002, πάλι για τα παιδιά. Το κείμενο αυτής της συνόδου – "A world fit for children" – δεσμεύει κάθε μέλος του Ο.Η.Ε. ως προς τη δημιουργία φιλικών προς το παιδί πόλεων, ενώ συγχρόνως τα

παιδιά αναγνωρίζονται ως πολίτες με δικαίωμα ελεύθερης έκφρασης³⁹ (Riggio 2002, Child Friendly Cities).

Το ερευνητικό πρόγραμμα ‘Growing Up in Cities’ πραγματοποιήθηκε το 1970 με σκοπό την προσπάθεια συμμετοχής των παιδιών στη διαδικασία του συμμετοχικού σχεδιασμού. Το πρόγραμμα ξεκίνησε από μια ιδέα του Kevin Lynch, ως μέρος του προγράμματος ‘Man and his Environment’ της UNESCO. Τα αποτελέσματα της έρευνας δεν ικανοποίησαν το μοντέλο, που είχε στο μυαλό του ο Kevin Lynch. Το ίδιο πρόγραμμα, σε μεγαλύτερο, όμως, αριθμό περιοχών, επανέλαβε κατά τη δεκαετία του 1990, με αποτελέσματα σαφώς πιο κοντά σε αυτό που ήθελε (Chawla 2001). Έχουν ήδη γίνει αναφορές μέσα στο κείμενο σε έρευνες που έγιναν στα πλαίσια αυτού του προγράμματος.

Ένας ακόμη διεθνής μη κερδοσκοπικός οργανισμός, τον οποίο θα ήταν παράληψη να μην αναφέρουμε, είναι ο IPA: (International Play Association), που ιδρύθηκε στη Δανία το 1961. Το άρθρο 31 της διακήρυξης δίνει το δικαίωμα στα παιδιά για αναψυχή, παιχνίδι και συμμετοχή σε πολιτιστικές και καλλιτεχνικές δραστηριότητες (Riggio 2002).



Σχήμα 1.6: Παραδείγματα εφαρμογής του “Walking School Bus” (πηγή: α) <http://www.saferoutestoschool.ca> και β) <http://santaclaritacitybriefs.files.wordpress.com/>).

Σημαντική είναι, επίσης, η πρωτοβουλία “Walking School Bus”, η οποία παρουσιάζεται σε πολλές ανεπτυγμένες χώρες, σε μια προσπάθεια μείωσης των κινδύνων των παιδιών κατά την πεζή μετακίνησή τους προς και από το σχολείο. Ουσιαστικά επιτυγχάνεται με τη δημιουργία ομάδων παιδιών και τη μετακίνηση αυτών έχοντας στις δύο άκρες κάποιον ενήλικα. Η λειτουργία αυτής της ομάδας προσομοιάζει με αυτή του λεωφορείου –εξ ου και η ονομασία- καθώς υπάρχει προκαθορισμένη διαδρομή, γίνονται στάσεις σε συγκεκριμένα σημεία για να συμμετέχουν ή να

³⁹ Για πιο συγκεκριμένα παραδείγματα από την εφαρμογή του προγράμματος σε πόλεις της Ιταλίας και του Ηνωμένου Βασιλείου βλέπε Wilks (2010).

αποχωρήσουν παιδιά και ο ρόλος του ενήλικα μοιάζει με αυτόν του οδηγού του λεωφορείου. Παραλλαγή αυτής της μορφής είναι το τρένο ποδηλάτων. Εκτός από την ασφαλή μεταφορά των παιδιών στο σχολείο, επιδιώκεται και η εκμάθηση κανόνων κυκλοφορίας στους αστικούς δρόμους, ενώ πολύ σημαντικά είναι τα πλεονεκτήματα αυτού του τρόπου μετακίνησης, τα οποία μπορούν να συνοψιστούν στα εξής: αλλαγή των συνηθειών των παιδιών με την εισαγωγή του περπατήματος σε καθημερινή βάση, θετικές επιπτώσεις στη υγεία τους και στη δυνατότητα ανάπτυξης κοινωνικών σχέσεων, επαφή με το χώρο κατοικίας τους και τη γειτονιά τους και εξοικονόμηση χρόνου για τους ενήλικες (Kearns *et al.*, 2003, Collins and Kearns 2005, O'Brien and Tranter 2006, Kingham and Ussher 2007, Walking School Bus).

Τέλος, ένα ακόμη πρόγραμμα στον ίδιο τομέα είναι το “Safe Routes to School”, που οργανώθηκε στις ΗΠΑ⁴⁰, με στόχο την ενίσχυση της ασφαλούς μετάβασης των παιδιών στο σχολείο με τα πόδια. Εκτός από την αύξηση του βαθμού ασφάλειας των παιδιών, στόχος ήταν η εκμάθηση των βασικών κανόνων κυκλοφορίας, αλλά και η αύξηση της καθημερινής φυσικής άσκησης των παιδιών (Boarnet *et al.* 2005, McDonald and Aalborg 2009).

1.6.2 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ ΣΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ

Η συμμετοχή των παιδιών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων στα θέματα του πολεοδομικού σχεδιασμού είναι πολύ σημαντική, καθώς τα παιδιά έχουν μια μοναδική οπτική, η οποία θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη (Riggio 2002). Η συμμετοχή τους αυτή βασίζεται στην αναγνώριση ότι τα παιδιά έχουν δικαίωμα στην έκφραση των απόψεών τους σχετικά με θέματα που επηρεάζουν τη ζωή τους, δικαίωμα που προωθήθηκε από τη Σύνοδο για τα Δικαιώματα των παιδιών (άρθρο 12) (Chawla and Heft 2002). Επίσης, με τον τρόπο αυτό οι πολεοδόμοι έχουν την ευκαιρία να αναγνωρίσουν τους χώρους στους οποίους το παιδί κυριαρχεί, ενώ με τη συμβολή τους εμπλουτίζεται με νέα και διαφορετικά στοιχεία το αστικό περιβάλλον⁴¹ (Karsten 2002).

⁴⁰ Ειδικά στις ΗΠΑ η ύπαρξη ‘σχολείων-μαγνητών’, όπως αυτά αποκαλούνται, δηλαδή, σχολεία που προσελκύουν παιδιά από μια ευρύτερη γεωγραφική περιοχή και όχι μόνο από τις κοντινές γειτονιές, καθιστά σχεδόν απαραίτητη την μεταφορά των παιδιών από και προς το σχολείο με το αυτοκίνητο (Wilson *et al.* 2010)

⁴¹ Η μετατροπή μιας παλιάς παιδικής χαράς σε κοινοτικό κήπο στο Τελ Αβίβ, Ισραήλ, με τη συμμετοχή των παιδιών, ενηλίκων κατοίκων της περιοχής, επαγγελματιών και υπαλλήλων του δήμου, είχε ως αποτέλεσμα έναν μοναδικό και ενδιαφέροντα χώρο για τα παιδιά, που χαρακτηρίζονταν από αυτά ως η καλύτερη παιδική χαρά στην πόλη (Rofe 1999).

Ανάμεσα στις μορφές συμμετοχής των παιδιών στη διαδικασία αλλαγής της μορφής της πόλης είναι τα ‘συμβούλια παιδιών/νέων’⁴² και η ‘συμμετοχή στον σχεδιασμό των αστικών χώρων’ (Alparone and Rissotto 2001, Matthews 2001, Tonucci and Rissotto 2001). Αυτά⁴³ αποτελούν μία πρωτοπόρα μορφή συμμετοχής τους στη ζωή της κοινωνίας. Αποτελούνται από μια ομάδα παιδιών, τα οποία, για μια χρονική περίοδο συνεργάζονται με τις δημοτικές αρχές για να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής στην πόλη τους (Alparone and Rissotto, 2001). Αποτελεί ένα μέσο για να γνωστοποιηθούν, αλλά και να αντιμετωπιστούν οι ανάγκες των παιδιών. Επιπλέον, δίνεται η δυνατότητα σ’ αυτά να επεκτείνουν τον γνωστικό τους ορίζοντα όσον αφορά τα κοινωνικά προβλήματα, να αναγνωρίσουν και να διατηρήσουν τα δικαιώματά τους (Alparone and Rissotto, 2001). Στη «Συμμετοχή των παιδιών στο σχεδιασμό» δημιουργείται μια ομάδα παιδιών και σε συνεργασία με κατάλληλο τεχνικό προσωπικό (π.χ. αρχιτέκτονες, πολεοδόμους, περιβαλλοντολόγους), πραγματοποιείται μια μελέτη για ένα συγκεκριμένο χώρο. Στόχος είναι η δημιουργία προτάσεων για επεμβάσεις σ’ αυτόν, λαμβάνοντας πρωτίστως υπόψη τις ανάγκες των παιδιών (Tonucci and Rissotto 2001).

Το πρώτο κύμα συμμετοχικού σχεδιασμού νέων εμφανίστηκε στο Ηνωμένο Βασίλειο στα τέλη της δεκαετίας του ’40 και στη δεκαετία του ’50, με κύριο στόχο την ανάπλαση των χαρακτήρων των νέων και την κοινωνική τους εκπαίδευση, ενώ το δεύτερο κύμα αναπτύχθηκε στα μέσα της δεκαετίας του ’80, χωρίς ιδιαίτερη επιτυχία. Στις μέρες μας τα συμβούλια νέων αντιπροσωπεύουν ένα νέο κύμα ενδιαφέροντος για αυτή τη μορφή πολιτικής συμμετοχής και αποτελούν τον πιο δημοφιλή τρόπο για την ενθάρρυνση της συμμετοχής τους στη λήψη αποφάσεων για θέματα τοπικού χαρακτήρα (Matthews 2001). Θετικά αποτελέσματα αποτελούν η ανάπτυξη της αυτοεκτίμησης, η απόκτηση νέων ικανοτήτων, η καλύτερη κατανόηση των θεμάτων της τοπικής κοινωνίας (Alparone and Rissotto, 2001).

Η επιλογή του χώρου, που θα σχεδιαστεί με την συμμετοχική διαδικασία, που περιγράφηκε παραπάνω, βασίζεται στη σημασία που έχει για τα παιδιά. Αυτό σημαίνει ότι λαμβάνονται υπόψη χώροι που τα παιδιά γνωρίζουν από προσωπική εμπειρία, στους οποίους έχουν πρόσβαση και τους χρησιμοποιούν και οι οποίοι έχουν τέτοιο μέγεθος

⁴² Ακόμη και η χρήση εφαρμογών GIS έχει χρησιμοποιηθεί με επιτυχία για ως εργαλείο επικοινωνίας μεταξύ παιδιών και αρμοδίων οργάνων για τον πολεοδομικό σχεδιασμό (Berglund and Nordin 2007).

⁴³ Σε πολλές χώρες της Ευρώπης έχουν δημιουργηθεί συμβούλια νέων, όπως για παράδειγμα στο Ηνωμένο Βασίλειο, τη Νορβηγία, την Ισπανία, την Ελβετία, την Ιταλία, την Ουγγαρία και τη Γαλλία (Matthews *et al.* 1999).

και πολυπλοκότητα, που αυτά μπορούν να κατανοήσουν και να διαχειριστούν. Επομένως, η πλειοψηφία των χώρων της πόλης μπορούν να σχεδιαστούν με τη συμμετοχή των παιδιών. Πολλές φορές συμμετέχουν ακόμα και στον προγραμματισμό και σχεδιασμό συγκοινωνιακών προτάσεων, όπως για παράδειγμα σε θέματα σχετικά με τη σήμανση των δρόμων, την κατασκευή πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων κ.ά (Alparone and Rissotto, 2001).

Πλήθος μελετών έχουν γίνει με τη συμμετοχή των παιδιών στον αστικό και πολεοδομικό σχεδιασμό⁴⁴, ενώ συγχρόνως πολλές πόλεις έχουν μετατρέψει τις ιδέες των παιδιών σε έργα και πολιτικές. Επίσης, Παγκόσμιοι Οργανισμοί, όπως η Unicef, προβάλλουν τη συμμετοχή τους στο σχεδιασμό ως τον καλύτερο τρόπο για να γίνουν οι σύγχρονες πόλεις πιο φιλικές και βιώσιμες (Francis and Lorenzo 2002). Παρόλα αυτά, η συμμετοχή στο σχεδιασμό είναι περιορισμένη. Σύμφωνα με την Kelley (2006), ένα σημαντικό εμπόδιο για τη δημοκρατική συμμετοχή παιδιών είναι η μη αποδοχή του δικαιώματός τους να συμμετέχουν σε αποφάσεις, που επηρεάζουν τη ζωή τους, όπως αυτό ορίζεται από το 12^ο άρθρο του κειμένου για τα δικαιώματα των παιδιών και όπως αυτό καθορίστηκε από τη Σύνοδο για τα δικαιώματα των Παιδιών, που έγινε το 1989.

1.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από τα παραπάνω γίνεται εμφανές ότι ο δρόμος και πιο γενικά ο δημόσιος υπαίθριος χώρος της πόλης μπορεί να αποτελέσει ένα σημαντικό χώρο παιχνιδιού. Εκτός του ότι βρίσκεται σε αφθονία, σε εγγύτητα με την κατοικία και μπορεί να χρησιμοποιηθεί για πολλά είδη παιχνιδιού, προσφέρει στα παιδιά τη δυνατότητα ανάπτυξης κοινωνικής ταυτότητας, τη δημιουργία κοινωνικών σχέσεων, την ευκαιρία να ενσωματωθούν στην τοπική κοινωνία και να αποκτήσουν ανεξαρτησία ιδιότητες αποδεκτά αξιόλογες.

⁴⁴ Για παράδειγμα το “Our Town” είναι μία έρευνα κατά την οποία 20 παιδιά αστικών περιοχών σχεδίασαν και κατασκεύασαν ένα χώρο στην γειτονιά τους. Η διαδικασία περιλάμβανε εκτεταμένη συνεργασία με την τοπική κοινωνία και είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός πάρκου, σε αντίθεση με την αναμενόμενη παρέμβαση των ενηλίκων με τη δημιουργία παιδικής χαράς. Τα είκοσι παιδιά που πήραν μέρος στην έρευνα, ηλικίας 8 με 9 ετών, σχεδίασαν και έκτισαν μια ένα πάρκο στην γειτονιά τους. Η διαδικασία προέβλεπε εκτενή συνεργασία με την κοινότητα. Η προσπάθεια είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός πάρκου, το οποίο είχε τελείως διαφορετική μορφή από την τυπική παιδική χαρά που σχεδιάζουν συνήθως οι ενήλικες (Gallagher 2004). Επίσης στα πλαίσια του προγράμματος ‘Children’s City’ που οργανώθηκε στο Ινστιτούτο Ψυχολογίας της Ρώμης και στο οποίο παίρνουν μέρος πολλές πόλεις της Ιταλίας, της Ισπανίας και της Αργεντινής, προβλέφθηκε η διαδικασία που βασίζεται στα «Συμβούλια Παιδιών» και «Συμμετοχή των Παιδιών στο Σχεδιασμό» (Tonucci and Rissotto 2001).

Η απομάκρυνση του παιδιού από το δρόμο, που παρατηρείται όλο και πιο έντονα στις μέρες μας, οφείλεται σε συγκεκριμένους παράγοντες, που συνοπτικά είναι οι εξής:

- ο οι κίνδυνοι, που οφείλονται στην αύξηση της εγκληματικότητας και δημιουργούν μεγάλους περιορισμούς από τους γονείς προς τα παιδιά. Οι πιθανοί κίνδυνοι, που αναγνωρίζουν τόσο οι ενήλικες, αλλά και τα ίδια τα παιδιά είναι κυρίως αυτός της απαγωγής, της επίθεσης και της παρενόχλησης. Σε αυτούς τους κινδύνους προστίθεται και ο εκφοβισμός, που παρατηρείται μεταξύ των παιδιών κυρίως στο πεδίο του σχολείου, αλλά και κίνδυνοι που οφείλονται σε φυλετικές και άλλες διαφορές.
- ο Οι κίνδυνοι, που οφείλονται στην αύξηση της κυκλοφορίας των οχημάτων, που σχετίζονται με απαγορεύσεις κυκλοφορίας και περιορισμό της ανεξάρτητης κινητικότητας των παιδιών και μείωση του πεδίου στο οποίο το παιδί κινείται χωρίς τη συνοδεία ενήλικα και
- ο οι αλλαγές στο σύγχρονο τρόπο ζωής οι οποίες σχετίζονται με την απομάκρυνση του ανθρώπου από το δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης. Οι αλλαγές αυτές συνοπτικά μπορεί να αναφερθεί ότι προκλήθηκαν με την κυριαρχία της τεχνολογίας στην καθημερινότητα των παιδιών και πιο συγκεκριμένα με τη χρήση του υπολογιστή και κατ' επέκταση με τα ηλεκτρονικά παιχνίδια, το διαδίκτυο, την ψηφιακή κοινωνική δικτύωση, τον περιορισμένο ελεύθερο χρόνο παιδιών και ενηλίκων, που οδηγούν στην απομόνωση των ανθρώπων στο εσωτερικό της κατοικίας και αλλαγές στη δομή των πόλεων με τη δημιουργία θεματικών πάρκων και μεγάλων συγκροτημάτων διασκέδασης (τύπου λούνα παρκ) στην περίμετρό τους.

Στους παραπάνω χώρους περιλαμβάνονται και οι οργανωμένοι παιδότοποι, που, όμως, όπως υποστηρίζεται από πολλούς ερευνητές, δεν καταφέρνουν να διατηρήσουν το ενδιαφέρον των παιδιών. Αντίθετα, πολλά παιδιά έλκονται από τις θετικές ιδιότητες τους δρόμου. Για το λόγο αυτό είναι πολύ σημαντικές οι προσπάθειες, που γίνονται τα τελευταία χρόνια για την αναζωογόνηση των δρόμων, όπως τα woonerven και οι home zones και που εφαρμόζονται πλέον σε πολλές χώρες του κόσμου, προκειμένου οι δρόμοι να μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τους πεζούς, αλλά και από τα παιδιά για το παιχνίδι τους. Επίσης, σημαντικές είναι οι προσπάθειες συμμετοχής τους στον πολεοδομικό και αστικό σχεδιασμό, καθώς με τον τρόπο αυτό μπορεί να ακουστεί η άποψή τους και να δημιουργηθούν χώροι ελκυστικοί για αυτά.

Συμπερασματικά, λοιπόν, μπορούμε να πούμε ότι παρά τις μεγάλες αλλαγές στο σύγχρονο τρόπο ζωής και τους κινδύνους, που αυτός εγκυμονεί, το παιχνίδι στους δρόμους, μια συνήθης διαδικασία στην προ-μοντέρνα πόλη, εξακολουθεί να παρατηρείται σε κάποιους μόνο δρόμους των σύγχρονων πόλεων. Στη χώρα μας συγκεκριμένα η παρουσία των παιδιών στο δρόμο έχει περιοριστεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, αλλά δεν έχει εκλείψει. Είναι αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι υπάρχουν κάποιοι τέτοιοι δρόμοι, που καταφέρνουν να προσελκύσουν το ενδιαφέρον των παιδιών. Με βάση αυτό, η παρούσα έρευνα προσπαθεί να ‘ανακαλύψει’ ποια είναι τα χαρακτηριστικά των δρόμων, που επιλέγουν τα παιδιά για το παιχνίδι τους. Η μελέτη αυτών των χαρακτηριστικών μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στην αναζωογόνηση τους και στη δημιουργία ενός πιο φιλικού περιβάλλοντος για τα παιδιά, αλλά και για τους ενήλικες, μέσω κατευθύνσεων στον πολεοδομικό σχεδιασμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Χρήσεις και λειτουργίες του δρόμου

2. ΧΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ.

2.1 ΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΥΠΑΙΘΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.

Ο δημόσιος υπαίθριος χώρος της πόλης καταλαμβάνει ένα μεγάλο ποσοστό του αστικού χώρου. Περιλαμβάνει μία πληθώρα χώρων, διαφορετικών ως προς το σχήμα, το μέγεθος και τη χρήση, όπως για παράδειγμα δρόμους, πλατείες, μονοπάτια, πάρκα και άλλους ανοικτούς χώρους. Στους δημόσιους χώρους περιλαμβάνονται, επίσης, τα θαλάσσια μέτωπα και οι όχθες των ποταμών (Tibbalds, 2000: 13). Ένας πιο ακριβής ορισμός του μπορεί να βασιστεί στην παρατήρηση ότι οι αστικοί δημόσιοι χώροι αποτελούν μέρη εκτός του πεδίου ελέγχου ανεξάρτητων ατόμων ή ομάδων. Ο δημόσιος υπαίθριος χώρος είναι έξω από τον ιδιωτικό χώρο της κατοικίας, είναι πολυχρηστικός και έχει πολλά σχήματα και μορφές, από σκοτεινούς, στενούς δρόμους μέχρι μεγάλες πλατείες (Madanipour, 1999: 881).

Ένα πολύ σημαντικό κομμάτι του δημόσιου χώρου είναι ο δρόμος, καθώς υπάρχει σε αφθονία, αλλά συγχρόνως και σε όλη την έκταση του αστικού ιστού. Σύμφωνα με την Chabbi (1985), ο δρόμος είναι ένας χώρος τομής μεταξύ μιας δημόσιας και μιας ιδιωτικής ζώνης και αποτελεί τον τόπο της ατομικής και κοινωνικής ζωής. Οι ιδιότητες αυτές είναι που τον κάνουν ένα πολύ ιδιαίτερο στοιχείο της πόλης. Αποτελεί κανάλι για τη μετακίνηση ανθρώπων και προϊόντων, αλλά συγχρόνως και βάση για την ανάπτυξη κοινωνικών σχέσεων, καθώς, όπως αναφέρει ο Tibbalds (2000: 1), στο δημόσιο χώρο λαμβάνει χώρα το μεγαλύτερο ποσοστό της ανθρώπινης επαφής. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει η Chabbi (1985), «τα κτίρια από μόνα τους δεν δημιουργούν μια πόλη, είναι κυρίως οι δρόμοι αυτοί που την αποκαλύπτουν. Οι πόλεις συχνά αναγνωρίζονται και μένουν στη μνήμη από τους εξωτερικούς τους χώρους. Γενικά οι δρόμοι παίζουν σημαντικό ρόλο στις αναμνήσεις ενός ανθρώπου για μια πόλη, περισσότερο από ό,τι τα ίδια τα κτίρια».

Ποιος είναι όμως ο «ορισμός» του δρόμου;

Πώς διαφοροποιείται από τους υπόλοιπους δημόσιους αστικούς χώρους;

Ποια διάστασή του είναι η επικρατέστερη;

Σύμφωνα με μια πληθώρα μελετητών υπάρχουν πολλές και τελείως διαφορετικές μεταξύ τους προσεγγίσεις της έννοιας του δρόμου. Οι πιο σημαντικές από αυτές βασίζονται α) στη μορφολογική διάσταση, β) στη λειτουργική-χρηστική, γ) στη χωρική, δ) στην κοινωνική διάσταση του δημόσιου αυτού χώρου.

Ο Rapoport (1991:80-81) υποστηρίζει ότι ο ορισμός, που βασίζεται στη μορφολογία του χώρου, είναι κυρίαρχος και χρησιμοποιείται συχνότερα είναι: οι δρόμοι αποτελούν επιμήκεις, γραμμικούς χώρους, που ευθυγραμμίζονται από κτίρια και χρησιμοποιούνται για την κυκλοφορία και άλλες δραστηριότητες. Με τον ορισμό αυτό συμφωνεί και ο Rykwert (1991: 16), σύμφωνα με τον οποίο ο δρόμος αποτελεί μια συνεχή επιφάνεια χώρου, που ορίζεται από κτίρια στις δύο πλευρές του. Ο ορισμός αυτός, που παρουσιάστηκε παραπάνω και που τονίζει τη μορφολογική διάσταση του δρόμου, ανταποκρίνεται στην παραδοσιακή μορφή του, η οποία άλλαξε με την επικράτηση του μοντέρνου κινήματος. Στα πλαίσια αυτού του κινήματος εμφανίζεται ο όρος *γενικός δρόμος* (generic street), που σύμφωνα με τον Frampton (1991: 309) περιγράφει νέες, πρωτοπόρες μορφές δρόμων, με ποικίλα μορφολογικά στοιχεία.

Στον ορισμό του Rapoport περιλαμβάνεται και η *λειτουργική-χρηστική διάστασή* του: ο δρόμος χρησιμοποιείται για την κίνηση ανθρώπων και οχημάτων. Τα τελευταία, βέβαια, χρόνια η χρήση του από το όχημα είναι πιο έντονη, γεγονός που έχει συμβάλλει στην αλλαγή της φύσης και της μορφής και συγχρόνως στην απομάκρυνση των ανθρώπων από αυτόν, αλλά και στη μείωση των χρηστών του. Βασικό ρόλο στη διαμόρφωση της λειτουργίας του δρόμου παίζουν οι χρήσεις, που αυτός φιλοξενεί, για παράδειγμα οι εμπορικές που του δίνουν ένα οικονομικό περιεχόμενο (Rapoport 1991).

Σημαντική για πολλούς μελετητές είναι επίσης η *χωρική διάσταση του δρόμου*. Σύμφωνα με τον Anderson (1978), αποτελεί ένα οργανικό υποσύστημα της πόλης και όχι απλώς ένα κανάλι κίνησης. Το όριό του δεν καθορίζεται μόνο από ένα σταθερό μέτωπο κτιρίων, αλλά η γραμμή, που τον ορίζει μπορεί να διαφοροποιείται και να επανασχεδιάζεται πολλές φορές κατά τη διάρκεια διαφόρων χρονικών περιόδων και από διάφορους χρήστες. Υποστηρίζει ότι το όριο του δρόμου δεν είναι απόλυτο και σταθερό, αλλά σχετικό και επαναχαράξιμο. Για κάποιους χρήστες ή για κάποιες περιοχές του αστικού ιστού μιας πόλης μπορεί να επεκτείνεται ακόμη και στο εσωτερικό των καταστημάτων ή άλλων κτιρίων. Για παράδειγμα, αναφέρει ο Anderson, η ύπαρξη ενός μικρού εμπορικού καταστήματος μπορεί να προκαλέσει τη μετατόπιση του ορίου του δρόμου, του ορίου, δηλαδή, του δημόσιου και του ιδιωτικού χώρου, στο εσωτερικό του κτιρίου (Anderson, 1991: 277-280). Στα ίδια πλαίσια, στη σημασία της οριοθέτησης του δρόμου, κινείται και η άποψη του Calliandro (1991: 183).

Τέλος, σημαντική είναι και η *κοινωνική διάστασή* του, καθώς συνδέεται σε μεγάλο βαθμό και από πολύ παλιά με τη καθημερινή ζωή των ανθρώπων. Ένα από τα

κύρια χαρακτηριστικά των δρόμων, που τους διαφοροποιούν από τα υπόλοιπα στοιχεία της αστικής υποδομής, είναι η δυνατότητά τους να καταγράφουν και να καθορίζουν την πορεία της δομής και της μορφής της πόλης, αναφέρει η Moudon (1991). Πιο συγκεκριμένα η ανάγνωση του χάρτη των δρόμων μιας πόλης φανερώνει πολλές πτυχές της ιστορίας της, όπως π.χ. πόσο γρήγορα αναπτύχθηκε. Επίσης, εμφανίζουν στοιχεία που μαρτυρούν τον τρόπο ζωής των κατοίκων και τις ευκαιρίες ανάπτυξης στο μέλλον. Ουσιαστικά οι δρόμοι αντικατοπτρίζουν τις κοινωνίες που τους δημιούργησαν, αναφέρει η Moudon (1991: 13).

Ο δρόμος αποτελεί, επίσης, ένα πολύ σημαντικό κομμάτι της καθημερινής ζωής των ανθρώπων. Για παράδειγμα, αναφέρει η Moudon (1991), παρουσιάζεται συχνά από τα Μ.Μ.Ε να συνδέεται με διάφορες όψεις της καθημερινής ζωής, αρνητικές - συμμορίες των δρόμων, διαδηλώσεις, ατυχήματα κ.ά- αλλά και θετικές -παρελάσεις, καταστήματα αναψυχής στα πεζοδρόμια, εκδηλώσεις κ.ά. Επίσης, στη μουσική, τον κινηματογράφο και τη λογοτεχνία ο δρόμος συνδέεται με την κοινωνική ζωή των ανθρώπων και τις αναμνήσεις του παρελθόντος (Moudon, 1991: 13). Άλλωστε, στο παρελθόν οι δραστηριότητες, που λάμβαναν χώρα στους δρόμους, προωθούσαν το ρόλο τους ως κέντρα κοινωνικών συγκεντρώσεων, αλλά και κοινών ενδιαφερόντων. Οι δρόμοι, όπως μας υπενθυμίζει η Jane Jacobs, πάντα προκαλούσαν μία γοητεία σε αυτούς που είχαν ενδιαφέρον για την πόλη και αποτελούσαν το έδαφος για κοινωνικές συναντήσεις και πολιτικές διαμαρτυρίες, χώρο κυριαρχίας και αντίστασης, αναψυχής και ανησυχίας. (Fyfe, 1998: 1).

Πολύ σημαντικές είναι και οι διαφορές στον ορισμό του δρόμου μεταξύ διαφορετικών επιστημονικών πεδίων, ακόμη και όταν το γνωστικό αντικείμενο αυτών σχετίζεται. Για παράδειγμα, όπως αναφέρει η Τσουκαλά (2006), ο ορισμός που δίνουν οι πολεοδόμοι διαφέρει από αυτόν των αρχιτεκτόνων, των κοινωνιολόγων και των περιβαλλοντικών ψυχολόγων. «Για τους πολεοδόμους ο δρόμος συναρτάται κυρίως με το φόρτο κυκλοφορίας και διακρίνεται με βάση αυτόν σε ελεύθερες λεωφόρους, κύριες, δευτερεύουσες και συλλεκτήριες αρτηρίες, και τέλος σε τοπικές οδούς. Οι πολεοδόμοι ενδιαφέρονται για τον τρόπο συσχετισμού των χρήσεων γης, για τα αίτια και τις τάσεις των μετακινήσεων, για τις πιθανές διαδρομές των ατόμων και το κυκλοφοριακό μέσο που χρησιμοποιούν» (Τσουκαλά, 2006: 76-77). Από την άλλη μεριά για τους αρχιτέκτονες, υποστηρίζει η ίδια, ο δρόμος «περιλαμβάνει στα στοιχεία του τα κατακόρυφα επίπεδα των όψεων των κτιρίων που αναπτύσσονται σε όλο το μήκος του όπως επίσης, για ορισμένους, και τον ουρανό που έρχεται να ‘στεγάσει’ το επίμηκες

σχήμα του». Τέλος, μελέτες κοινωνιολογικού περιεχομένου δίνουν έμφαση στη διάστασή του ως υλικό πλαίσιο δραστηριοτήτων και κοινωνικών αλληλεπιδράσεων και υποστηρίζουν ότι ο χαρακτήρας και η ατμόσφαιρά του εξαρτώνται από τους τρόπους χρήσης του (Τσουκαλά 2006).

Στο χώρο του δρόμου περιλαμβάνεται και το πεζοδρόμιο, ένας υποτιμημένος χώρος, σύμφωνα με τους Loukaitou-Sideris και Ehrenfeucht (2009), που, όμως, αποτελεί ένα πολύ σημαντικό δημόσιο χώρο, καθώς φιλοξενεί πολλές δράσεις και δραστηριότητες: είναι ένα πεδίο για εμπορική χρήση, ένα μέρος για αναψυχή, ένα καταφύγιο για άστεγους, ένας χώρος για διαμαρτυρία ακτιβιστών, ένα αστικό δάσος για τους περιβαλλοντολόγους. Σημαντική αναφορά για τα πεζοδρόμια κάνει η Jane Jacobs (1961), η οποία υποστηρίζει ότι αποτελούν τον πιο σημαντικό δημόσιο χώρο της πόλης, ένα περιβάλλον για κοινωνικοποίηση και αναψυχή, που μπορεί να φιλοξενήσει ένα μεγάλο αριθμό ανθρώπων, να προσελκύσει παιδιά και να συντηρήσει το παιχνίδι τους, με έντονη την παρουσία ανθρώπων.

Από όλα όσα παρουσιάστηκαν παραπάνω γίνεται φανερό ότι η έννοια του δρόμου είναι πολυδιάστατη και παρουσιάζει πολλές οπτικές γωνίες. Στα πλαίσια της παρούσας έρευνας κυριαρχεί η μορφολογική και κοινωνική διάσταση του δρόμου ως δημόσιου χώρου της πόλης. Ο δρόμος αντιμετωπίζεται ως πεδίο κοινωνικών συναναστροφών και ανάπτυξης κοινωνικών σχέσεων, ενώ συγχρόνως θεωρείται ότι η μορφολογία του και η θέση του στον αστικό ιστό καθορίζουν την ταυτότητά του και επηρεάζουν τη χρήση του.

2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΟΛΗ: Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΜΟΡΦΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ.

Η μορφή της πόλης έχει αλλάξει σημαντικά κατά το πέρασμα των αιώνων και τις διαφορές των πολεοδομικών αντιλήψεων. Ο Ellis (1991) υποστηρίζει πως οι κύριες γενικές φυσικές αντιλήψεις για τη δομή των σύγχρονων πόλεων είναι *η δομή των χώρων και η δομή των όγκων*. Σύμφωνα με την πρώτη αντίληψη, που αντικατοπτρίζει την *παραδοσιακή πόλη*, οι δρόμοι και οι ανοικτοί χώροι μοιάζουν να έχουν σχηματιστεί μέσα σε μια συνεχή και συμπαγή μάζα κτιρίων και οριοθετούνται από τις κατακόρυφες όψεις των κτιρίων, δημιουργώντας την αίσθηση του όγκου. Από την άλλη μεριά, η πόλη με τη *δομή των όγκων* έχει την μορφή ενός ανοικτού χώρου, στον οποίο τα κτίρια παρουσιάζονται ως αντικείμενα τοποθετημένα σε ένα επίπεδο (Ellis, 1991: 115-117). Τον ίδιο περίπου διαχωρισμό κάνουν και οι Carmona *et al.* (2003), σύμφωνα με τους

οποίους αναγνωρίζονται δύο τύποι συστήματος αστικού χώρου, το «παραδοσιακό» σύστημα –όπου τα κτίρια αποτελούν συστατικά στοιχεία των αστικών τετραγώνων, τα οποία καθορίζουν και περικλείουν τον υπαίθριο χώρο της πόλης- και το «νεωτερικό» (μοντέρνο) σύστημα –στο οποίο τα κτίρια τοποθετούνται ανεξάρτητα σε ελεύθερους χώρους (Carmona *et al.*, 2003: 61).

Όσον αφορά την πρώτη αντίληψη πόλης, που σύμφωνα με τους Carmona *et al.* (2003) χαρακτηρίζεται ως ‘παραδοσιακή πόλη’ ή σύμφωνα με τον Ellis (1991) ‘πόλη με την δομή των όγκων’, η δημιουργία της υποστηρίζεται ότι δεν ξεκίνησε με την τοποθέτηση μεμονωμένων κτιρίων στο έδαφος, αλλά με συνεχή δόμηση, που οριοθετεί υπαίθριους χώρους. Αυτή η δομή των χώρων συναντάται από την αρχαιότητα μέχρι τα τέλη του 19^{ου} αιώνα και χαρακτηρίζεται από τα δομικά και μορφολογικά στοιχεία του δρόμου, της πλατείας και του οικοδομικού τετραγώνου. Σε αυτού του είδους τα περιβάλλοντα η χρήση του δημόσιου υπαίθριου χώρου από τους ανθρώπους ήταν πάντα έντονη (Ellis, 1991: 115-117).

Στην κλασσική αρχαιότητα, όπως αναφέρει ο Ward-Perkins, ο διαχωρισμός του ιδιωτικού και δημόσιου χώρου ήταν αρκετά διακριτός (Wolfe, 1991). Τόσο στην αρχαία ελληνική πόλη όσο και στη ρωμαϊκή, η αγορά και το forum αποτελούσαν τον κύριο δημόσιο υπαίθριο χώρο, καθώς εκεί λάμβαναν χώρα οι σημαντικότερες δημόσιες λειτουργίες όπως πολιτικές, θρησκευτικές και αθλητικές και θεατρικές παραστάσεις κ.ά. (Wolfe 1991, Carr *et al.* 1992). Τα ρωμαϊκά πρότυπα και οι κανονισμοί αποτέλεσαν τη βάση του σύγχρονου τρόπου κατασκευής και σχεδιασμού των δρόμων (Southworth and Ben-Joseph 2003).

Μετά την πτώση της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας, έγιναν πιο ακανόνιστοι και συχνά αποτελούσαν στενά και σκοτεινά περάσματα, που καθορίζονταν από τοίχους μεγάλου ύψους (Southworth and Ben-Joseph, 2003). Από τον 5^ο μέχρι τον 10^ο αιώνα, οι πόλεις έπαψαν να αποτελούν σημαντικά κέντρα παραγωγής και εμπορίου και η σημασία του δρόμου και του δημόσιου χώρου μειώθηκε σημαντικά. Η άνθιση των αστικών κέντρων επανήλθε με την ανάπτυξη της μεσαιωνικής-οχυρωμένης πόλης. Αυτήν την περίοδο παρατηρήθηκε αναζωογόνηση του δημόσιου υπαίθριου χώρου της πόλης (Carr *et al.*, 1992: 53-54) και ο ρόλος της πλατείας έγινε πολύ σημαντικός. Αποτελούσε την «καρδιά» της πόλης, ένα χώρο κοινωνικών συναντήσεων, ένα μέρος για εμπορικές δραστηριότητες, εορτασμούς, αγορές, ανάπτυξη πολιτικών συζητήσεων, ενώ υποστηρίζεται ότι είναι αμφίβολο εάν η μεσαιωνική πόλη θα μπορούσε να λειτουργήσει χωρίς την πλατεία (Cooper Marcus and Francis, 1998: 1).

Η πόλη του μεσαίωνα αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα πόλης με δομή των χώρων και συγχρόνως μιας πόλης με «ζωντανούς» δρόμους. Στη μεσαιωνική πόλη υποστηρίζει ο Choay (Ellis, 1991), ο δρόμος και το κτίριο αποτελούσαν στοιχεία αδιαχώριστα, καθώς το ένα καθόριζε το άλλο. Τα στοιχεία του δρόμου- το οδόστρωμα, τα πεζοδρόμια, τα όμορα κτίρια- παρουσίαζαν παρόμοιες, αλλά αλληλοεξαρτώμενες χρήσεις, γεγονός που οδηγούσε στη αίσθηση λειτουργίας του δρόμου ως εξωτερικού δωματίου της πόλης. Λειτουργούσε τόσο ως χώρος όσο και ως κόμβος, φιλοξενώντας κοινωνικές και λειτουργικές δραστηριότητες (Ellis, 1991: 117). Όπως αναφέρει ο Jackson, το γεγονός ότι κάθε κατοικία κατείχε το μισό πλάτος του δρόμου ενθάρρυνε την επέκταση των δραστηριοτήτων της κατοικίας στο δρόμο (Wolfe, 1991: 111) με τις επιπτώσεις που συνεπάγονταν στην κοινωνική ζωή αυτού.

Με τον ίδιο τρόπο και με μικρές διαφοροποιήσεις, που σχετίζονταν περισσότερο με το σχεδιασμό, συνεχίστηκε η χρήση του μέχρι τα τέλη του 19^{ου} αιώνα, που η βιομηχανική επανάσταση και οι έντονες τάσεις αστικοποίησης, που παρουσιάστηκαν, επηρέασαν τη μορφή των πόλεων και τη χρήση του δημόσιου χώρου. Οι αλλαγές αυτές δημιούργησαν άθλιες συνθήκες στέγασης και υγιεινής για μεγάλο μέρος του πληθυσμού (Γοσποδίνη, 1995). Η ικανοποίηση των αναγκών για χώρο έγινε με την εκμετάλλευση του χώρου του δρόμου, κυρίως εξαιτίας της έλλειψης κανονισμών και περιορισμών που θα μείωναν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της μεγάλης αυτής αύξησης του πληθυσμού των πόλεων (Southworth και Ben-Joseph, 2003: 22-28).

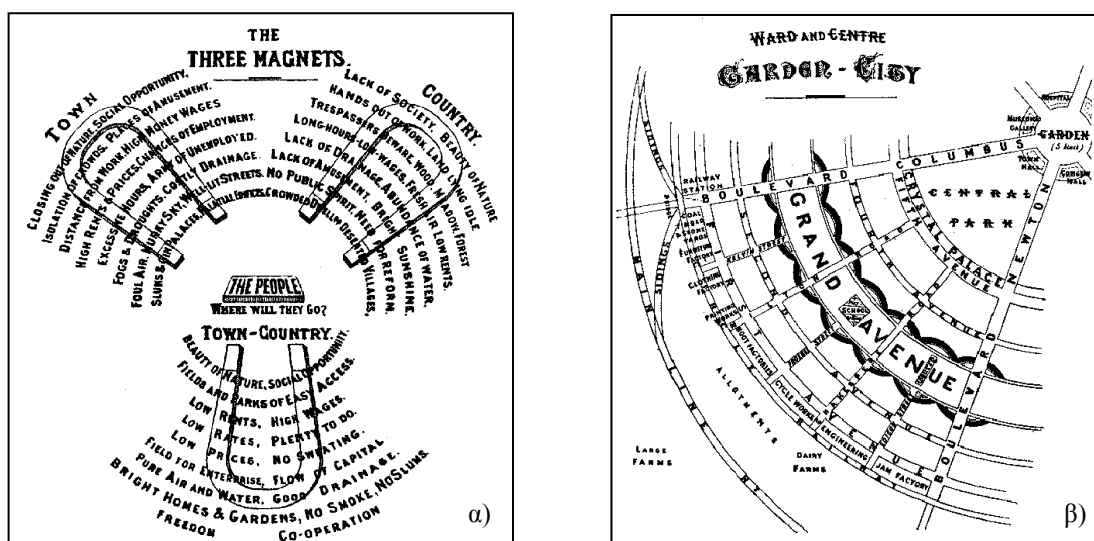
Οι δύσκολες κοινωνικές και φυσικές συνθήκες στα κέντρα των βιομηχανικών πόλεων οδήγησαν στην απομάκρυνση της αστικής τάξης σε νέες περιοχές στην ύπαιθρο και στη δημιουργία των γνωστών προαστίων. Η πραγματοποίηση του πρώτου ιδεώδους προαστίου μπορεί να αποδοθεί στον John Nash, η δουλειά του οποίου ολοκληρώθηκε μετά τον θάνατό του από τον James Pennethorne. Την ίδια περίοδο στην Αμερική η επέκταση και η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου συνέβαλε επίσης στη δημιουργία προαστίων, με πολλούς υποστηρικτές όπως τους Andrew Downing, Calvert Vaux και Frederick Law Olmsted (Southworth and Ben-Joseph, 2003: 29-42).

Η πόλη του 20^{ου} αιώνα με την ογκοπλαστική του Μοντέρνου Κινήματος που κυριαρχεί ως *σύγχρονη πόλη*, αποτελεί αντίδραση στην προμοντέρνα και στα αρνητικά της χαρακτηριστικά. Ο δρόμος στην πόλη με τη δομή των όγκων αποτελεί τον ελεύθερο χώρο μεταξύ των κτιρίων, χωρίς, όμως, ταυτότητα αντικειμένου, αλλά μιας συνέχειας ελεύθερου χώρου, ο οποίος έχει μεγάλη έκταση, καθώς η περιοχή που καλύπτεται από

κτίρια είναι μικρή (Ellis, 1991: 115-117). Στα πλαίσια αυτής της αντιμετώπισης του δρόμου, εισήχθηκε ο όρος *γενικός δρόμος* (generic street), που περιγράφει νέες, πρωτοπόρες μορφές δρόμων, απομακρυσμένες από την παραδοσιακή μορφή του, με ποικίλα μορφολογικά στοιχεία (Frampton, 1991: 309).

Η εμφάνιση της πόλης με τη δομή των όγκων ξεκινάει από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα με τις προτάσεις των πρωτοπόρων πολεοδόμων και αρχιτεκτόνων, στα πλαίσια της προσπάθειάς τους να επιλυθούν τα προβλήματα των μεγάλων πυκνοτήτων των πόλεων και της αύξησης του πληθυσμού εξαιτίας της βιομηχανικής επανάστασης. Το κύμα των πρωτοπόρων αυτών μπορεί να διαχωριστεί σε δύο τάσεις, σύμφωνα με τον Hall (1992): την αγγλοαμερικανική παράδοση-ανάμεσα στους κύριους εκπροσώπους είναι ο Ebenezer Howard και ο Frank Lloyd Wright⁴⁵ και την ευρωπαϊκή παράδοση με κύριους εκπροσώπους τους Soria y Mata και Le Corbusier (Charles Edouard Jeanneret)⁴⁶.

Ο Howard στο βιβλίο του *'Garden Cities of Tomorrow'* (1902),⁴⁷ διατυπώνει τη θεωρία του για τους τρεις μαγνήτες (σχ. 2.1α).



Σχήμα 2.1: α) Οι τρεις μαγνήτες του Howard, β) Διάγραμμα της κηπούπολης του Howard (Πηγή: www.library.cornell.edu).

Υποστηρίζει ότι τόσο η πόλη, όσο και η ύπαιθρος παρουσιάζουν πολλά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Για παράδειγμα μεταξύ των πλεονεκτημάτων της είναι η δυνατότητα παροχής εργασίας και άλλων υπηρεσιών, ενώ βασικό μειονέκτημα είναι οι

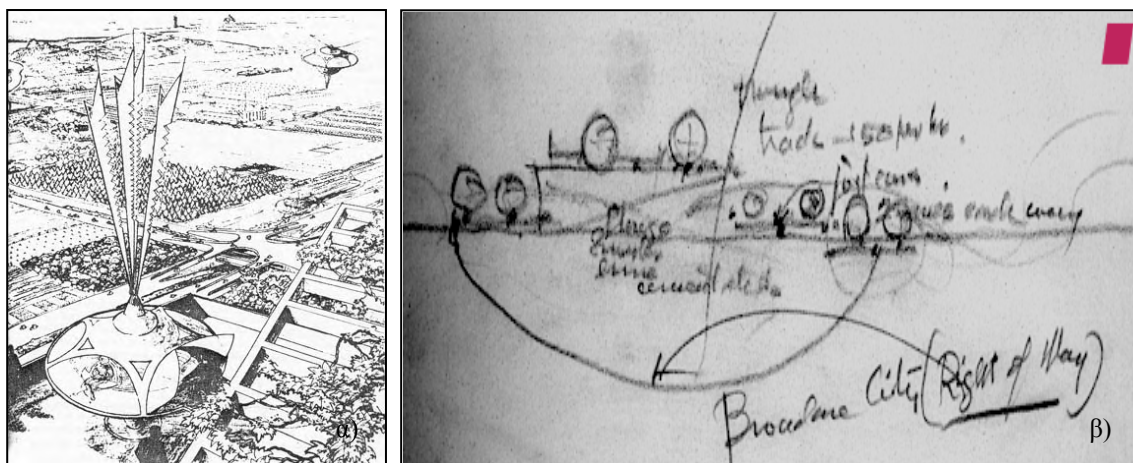
⁴⁵ Άλλοι εκπρόσωποι αυτής της παράδοσης είναι οι Raymond Unwin, Barry Parker, Clarence Perry, Clarence Stein, Alker Tripp, Patrick Geddes και Patrick Abercrombie.

⁴⁶ Ο Howard, ο Soria y Mata και πολλοί άλλοι ανήκουν στο κίνημα του πολεοδομικού σχεδιασμού για τη δημόσια υγεία ενώ οι Le Corbusier και Wright στους οραματιστές του μοντέρνου κινήματος, αναφέρουν οι LeGates και Stout F (1992: 302-302, 309).

⁴⁷ Το βιβλίο πρωτοεκδόθηκε το 1898 με τον τίτλο *'Tomorrow'* (Hall, 1992: 31).

άσχημες συνθήκες διαμονής, τα υψηλά ενοίκια και η κοινωνική απομόνωση. Από την άλλη μεριά σημαντικό πλεονέκτημα της υπαίθρου είναι οι καλές συνθήκες ζωής, ενώ μειονέκτημα η έλλειψη εργασίας και άλλων υπηρεσιών. Ως κοινωνικός αναμορφωτής ο Howard προτείνει μια νέα οικονομική και κοινωνική τάξη, τονίζοντας ότι η πόλη και η ύπαιθρος πρέπει να συνδυαστούν και από αυτήν την «ευτυχή ένωση θα αναδυθεί μια νέα ελπίδα, μια νέα ζωή, ένας νέος πολιτισμός» (Howard, 1996: 48). Ο Howard προτείνει μια νέα μορφή οικισμού, την *κηπούπολη*⁴⁸, που συνδυάζει τα θετικά χαρακτηριστικά της υπαίθρου αλλά και της πόλης, χωρίς κανένα από τα μειονεκτήματα (σχ. 2.1β). Η πόλη αυτή είναι μικρή σε μέγεθος- ο Howard προτείνει πληθυσμό 30.000 κατοίκων- και περιβάλλεται από μια μεγάλη ζώνη πρασίνου, προσβάσιμη σε όλους. Δίνεται έμφαση στο πράσινο, καθώς προτείνεται να καταλαμβάνει τα 5.000 εκτάρια από τα 6.000 εκτάρια, που καταλαμβάνει το σύνολο της έκτασης (Howard, 1996: 322-329) (Hall, 1992: 31-38). Επίσης οι Unwin και Parker προσπάθησαν να υλοποιήσουν τα σχέδια του Howard για κοινωνική αναμόρφωση στην πρότασή τους για το προάστιο Hampstead Garden (Southworth and Ben-Joseph, 2003: 52).

Ο Wright στο 'Broadacre City' θεωρεί δεδομένη τη χρήση του οχήματος, που επιτρέπει τη διασπορά της πόλης στην ύπαιθρο (σχ. 2.2).



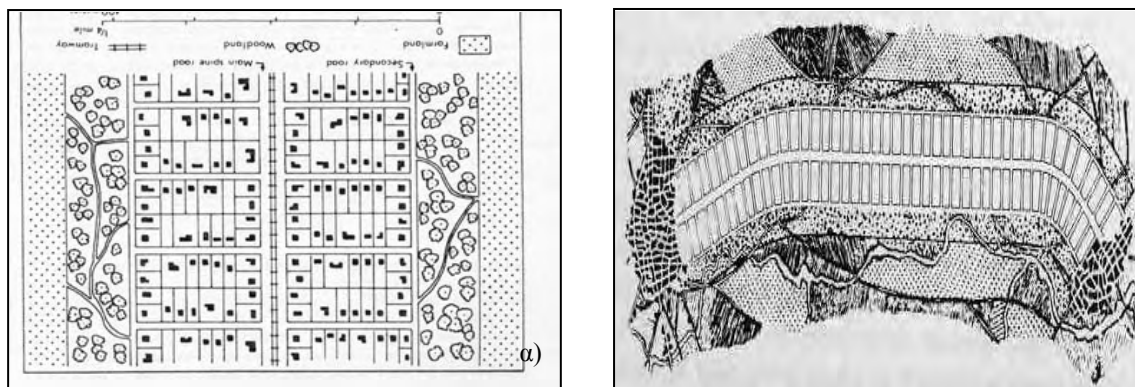
Σχήμα 2.2: α) Η πρόταση του Wright, Broadacre City (1958), (πηγή: Hall, 1992: 51)
 Λεπτομέρεια της πρότασης, (πηγή: www.mediaarchitecture.at).

β)

Υποστηρίζει πως η συγκέντρωση των δραστηριοτήτων δεν είναι πλέον απαραίτητη και ότι η διασπορά της κατοικίας, της εργασίας, αλλά και όλων των άλλων δραστηριοτήτων αντικατοπτρίζει τη μελλοντική ανάπτυξη των πόλεων. Στην πρότασή του οι κατοικίες

⁴⁸ Ο Howard επηρεάστηκε σημαντικά στην ανάπτυξη αυτής της ιδέας του από τον οικονομολόγο Alfred Marshall, που υποστήριζε ότι μια νέα μορφή πόλη, αποτελεί την απάντηση στα προβλήματα της πόλης (Hall, 1992: 35-36).

περιβάλλονται από έκταση ενός στρέμματος, συνδέονται με αυτοκινητόδρομους κατά μήκος των οποίων χωροθετούνται σταθμοί ανεφοδιασμού καυσίμων⁴⁹ (Hall, 1992: 52-53). Ο Wright με την πρότασή του αυτή έβαλε τις βάσεις για την ανάπτυξη των προαστίων υψηλών και μεσαίων εισοδημάτων, με τη μορφή που παρουσιάζονται σήμερα αναφέρουν οι LeGates και Stout (1996: 309).



Σχήμα 2.3: Η γραμμική πόλη (Soria y Mata) (πηγή α) Hall, 1992: 54) και
β) urbantick.blogspot.com).

Όσον αφορά την ευρωπαϊκή παράδοση, ένας από τους σημαντικούς εκπροσώπους είναι ο Soria y Mata, ο οποίος το 1882 πρότεινε τη γραμμική πόλη (La Ciudad lineal), η οποία αναπτυσσόταν κατά μήκος ενός αυτοκινητόδρομου, που ξεκινούσε από μια υφιστάμενη πόλη (σχ. 2.3). Η πρότασή του στηριζόταν στην υπόθεση ότι υπό την επίδραση των νέων μορφών μαζικής μεταφοράς οι πόλεις εμφάνιζαν την τάση να παίρνουν μια γραμμική μορφή. Η γραμμική αυτή πόλη πρότεινε να διασχίζει την Ευρώπη, ξεκινώντας από την Ισπανία και καταλήγοντας στη Ρωσία⁵⁰ (Hall, 1992: 53-55).

Στα πλαίσια του Φονξιοναλισμού και του Μοντέρνου Κινήματος ο Le Corbusier και άλλοι αρχιτέκτονες, όπως ο Walter Gropius και ο Ludwig Hilberseimer, αναγνώρισαν την τεχνολογία και το όχημα ως σημαντικές δυνάμεις για το σχηματισμό της νέας πόλης, εισήγαγαν μια νέα κλίμακα και έδωσαν έμφαση στην ταχύτητα και την κίνηση με σαφή διαχωρισμό των πεζών και του οχήματος (Southworth and Ben-Joseph, 2003: 79). Κυριότερος εκφραστής αυτής της τάσης είναι ο Le Corbusier, ο οποίος έκανε τις προτάσεις του στα δύο του βιβλία *'The City of Tomorrow'* και *'The Radiant City'*.

⁴⁹ Η μορφή αυτή αποτελεί πρόγονος του εμπορικού κέντρου που είναι χωροθετημένο έξω από τα όρια της πόλης και το οποίο εμφανίστηκε στις πόλεις της Βορείου Αμερικής δύο δεκαετίες αργότερα (Hall, 1992: 53).

⁵⁰ Κατασκευάστηκε μόνο ένα μικρό κομμάτι από την γραμμική πόλη, λίγα χιλιόμετρα έξω από την Μαδρίτη (Hall, 1992: 54).

Ως λύση για το πρόβλημα της υπερσυγκέντρωσης πρότεινε τις υψηλές πυκνότητες, όσο παράδοξο και αν αυτό ακούγεται. Σε τοπικό επίπεδο πρότεινε υψηλές πυκνότητες με τη μορφή πολυώροφων κτιρίων, τα οποία θα περιβάλλονταν από ελεύθερο χώρο- ο χώρος αυτός θα καταλάμβανε το 95% της συνολικής έκτασης (Hall, 1992: 56-58). Με αυτή την πρόταση χάνονταν τελείως η έννοια του δρόμου, όπως παρουσιάζεται στην παραδοσιακή πόλη, αποδίδοντας του μόνο λειτουργική χρήση (σχ. 2.4). Όπως αναφέρει ο Ellis (1991: 118), ο Le Corbusier προσπάθησε να μετατρέψει την πόλη σε ένα μεγάλο πάρκο, όπου οι κάτοικοι θα μπορούσαν να ζουν σε ένα φυσικό και πιο υγιεινό περιβάλλον στο οποίο θα φιλοξενηθεί το όχημα, ενώ ο δρόμος πλέον δεν θα καθορίζεται από κτίρια. Σύμφωνα με τον Marshal (2005: 45) πρόθεση του Le Corbusier ήταν ο «θάνατος» του παραδοσιακού δρόμου.



Σχήμα 2.4: Η επίδραση του Μοντέρνου κινήματος στη σύγχρονη πόλη α) αεροφωτογραφία τμήματος της Νέας Υόρκης (Πηγή: Schumacher, 1991: 132 (Thomas Airviews, courtesy Metropolitan Life Insurance Company), β) αεροφωτογραφία της Σεούλ (πηγή: <http://ti.org/antiplanner>).

Όλες οι προτάσεις, που παρουσιάστηκαν παραπάνω, όπως και πολλές άλλες, που δεν παρουσιάστηκαν, αλλά βασίζονται στην ίδια ιδέα, αποτελούν αντίδραση στην παραδοσιακή πόλη, στην οποία από την αρχή της βιομηχανικής επανάστασης παρατηρήθηκαν πολλά προβλήματα. Κοινό χαρακτηριστικό ήταν η απομάκρυνση από την έννοια του δρόμου, της πλατείας και του οικοδομικού τετραγώνου, των βασικών δηλαδή χαρακτηριστικών της παραδοσιακής πόλης. Τα βασικά στοιχεία των προτάσεων αυτών ήταν ο εξορθολογισμός του κυκλοφοριακού συστήματος και η διάνοιξη μεγάλων οδικών αρτηριών εξαιτίας της εισβολής του οχήματος στην αστική ζωή, η αντίθεση μεταξύ κέντρου και περιφέρειας, ο γεωγραφικός, κοινωνικός και λειτουργικός διαχωρισμός των περιοχών της πόλης, οι επεμβάσεις στα παραδοσιακά αστικά κέντρα η υπερβολική μνημειακότητα, οι εκτός κλίμακας διαστάσεις κτιρίων και πλατειών (Τσουκαλά, 2006: 29-30). Αποτέλεσμα ήταν η αλλαγή της μορφής του δημόσιου χώρου

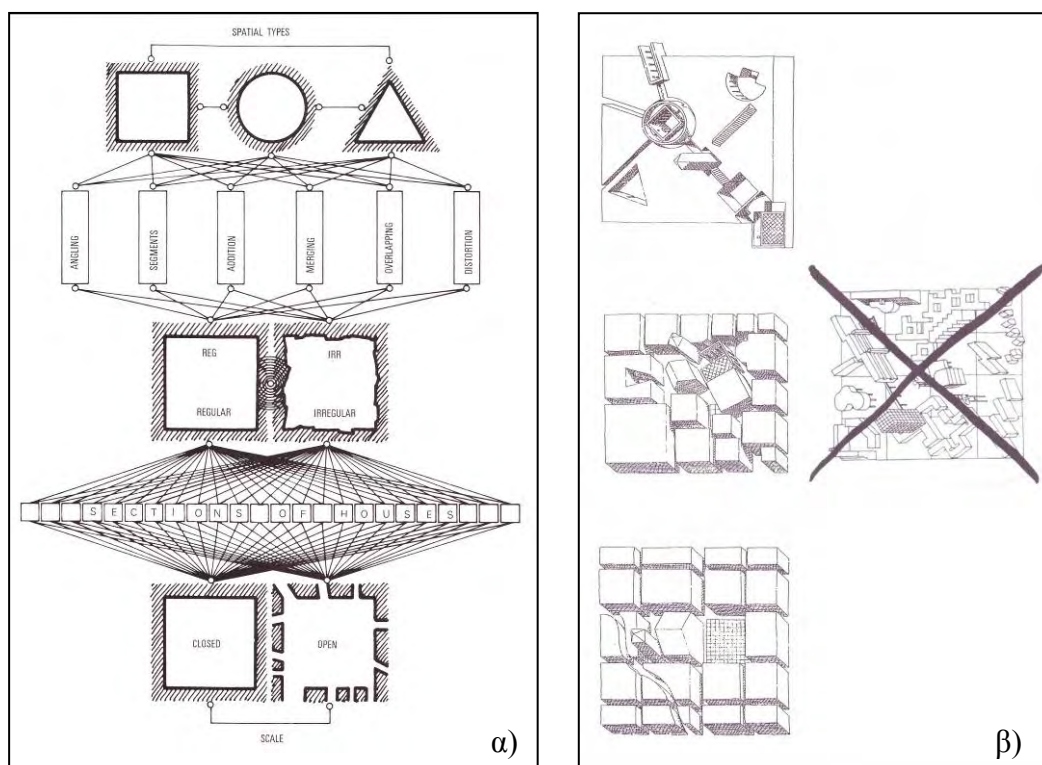
και κυρίως η μορφή του δρόμου, η χρήση του οποίου ‘παραδόθηκε’ πλέον στα οχήματα.

Οι νέες ‘πειραματικές’ μορφές δρόμου του μοντέρνου κινήματος δοκιμάστηκαν σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις κατά τη διάρκεια των δεκαετιών του ‘50, ‘60 και ‘70. Όμως, όπως αναφέρει η Γοσποδίνη (1990), οι δρόμοι αυτοί συγκρινόμενοι με τους παραδοσιακούς, που εμφανίζονται στα ιστορικά κέντρα των πόλεων και οι οποίοι εξακολουθούν να αποτελούν τα ζωντανότερα τμήματα του αστικού ιστού, χαρακτηρίζονται από έντονη απερίμωση. Χαρακτηριστικά αναφέρει ότι οι δρόμοι του μοντέρνου κινήματος «παρέμειναν χωρίς νόημα για τους κατοίκους» (Γοσποδίνη, 1990: 62). Μετά από αυτή την ‘αποτυχία’ η προσοχή των αρχιτεκτόνων και πολεοδόμων στράφηκε και πάλι στην προβιομηχανική πόλη, σε μια προσπάθεια αναζήτησης ενός ποιοτικότερου αστικού περιβάλλοντος, και με στοιχεία που συνέβαλλαν «στη δημιουργία ‘ανθρώπινης’ κλίμακας και οικείου χώρου» (Τσουκαλά, 2006: 78). Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη δημιουργία περικλειστων και οριοθετημένων χώρων (Madanipour, 1999: 882), ενώ οι νέες αυτές προτάσεις αποτέλεσαν κριτική του μοντέρνου κινήματος. Από αυτές θα γίνει μια μικρή αναφορά τους Aldo Rossi, Rob και Leon Krier, τον Christopher Alexander, την Jane Jacobs αλλά και τους Gordon Cullen και Kevin Lynch, καθώς προσεγγίζουν με διαφορετικό τρόπο τον αστικό δημόσιο χώρο και την έννοια του δρόμου.

Η αντίδραση στο μοντέρνο κίνημα εμφανίστηκε κυρίως με τις απόψεις των οπαδών της τυπολογίας, οι οποίοι αναφέρουν οι Carmona *et al.* (2003: 70) υποστηρίζουν τη χρήση των ‘δοκιμασμένων’ αρχιτεκτονικών τύπων, όπως αυτοί έχουν εξελιχθεί με το πέρασμα των χρόνων. Ανάμεσα σε αυτούς είναι οι αδερφοί Krier. Ο Rob Krier στο βιβλίο του Urban Space (1979) αναλύει τον αστικό χώρο και αναπτύσσει μια τυπολογία αστικών πλατειών, χρησιμοποιώντας τη βασική γεωμετρία (εικ. 2.5α). Μέσα από μια τυπολογική ανάλυση προσπάθησε να οργανώσει και να συστηματοποιήσει τους δημόσιους χώρους της μετά-νεωτερικής πόλης (Krier, 1979, Carmona *et al.* 2003, Τσουκαλά, 2006). Ο Madanipour (1999: 882) αναφέρει ότι σύμφωνα με τον Rob Krier οι δρόμοι και οι πλατείες έγιναν η «αλφάβητος» για την ανάγνωση και το σχεδιασμό του δημόσιου χώρου.

Ο αδερφός του Leon Krier, επίσης, έκανε κριτική το μοντέρνο κίνημα. Έδειξε κι αυτός προτίμηση σε παραδοσιακές αστικές χωρικές μορφές και τύπους και αναγνώρισε τέσσερα δομικά συστήματα αστικού χώρου (σχ. 2.5β), τρία από τα οποία αναφέρονταν στον αστικό χώρο με την παραδοσιακή του μορφή. Στο πρώτο σύστημα τα οικοδομικά

τετράγωνα είναι αποτέλεσμα του προτύπου των δρόμων και των πλατειών, στο δεύτερο το πρότυπο των δρόμων και των πλατειών είναι αποτέλεσμα της θέσης των οικοδομικών τετραγώνων, στο τρίτο οι δρόμοι και οι πλατείες είναι ‘ακριβείς τυπικοί τύποι’ (precise formal types), ενώ στο τελευταίο τα κτίρια είναι ‘ακριβείς τυπικοί τύποι’, ως διεσπαρμένες ενότητες στο χώρο (Carmona *et al.*, 2003: 71).



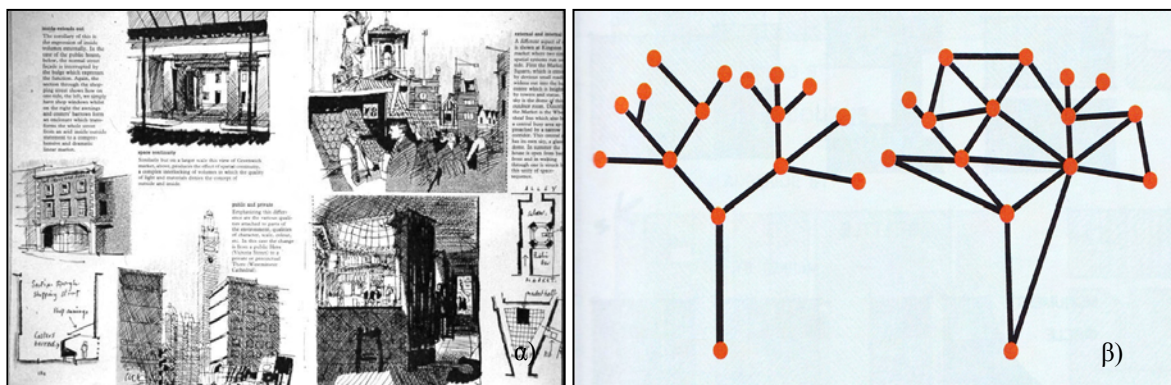
Σχήμα 2.5: α) Η τυπολογία των αστικών πλατειών, σύμφωνα με τον Rob Krier (Πηγή: Krier, 1979: 29) και β) οι τέσσερις τύποι αστικού χώρου σύμφωνα με τον Bob Krier (Πηγή: Carmona *et al.*, 2003: 71).

Ο Aldo Rossi και η Ιταλική Ρασιοναλιστική Σχολή στα μέσα της δεκαετίας του '60 έδωσαν επίσης έμφαση στην τυπολογία. Ο Rossi στο βιβλίο του «Η αρχιτεκτονική της πόλης» παρουσιάζει ιδέες για αρχιτεκτονικούς τύπους και τυπολογία και τονίζει τη σημασία του αρχιτεκτονικού τύπου, που αναφέρεται στη μορφή του κτιρίου και όχι στον τύπο (Carmona *et al.*, 2003: 71).

Έμφαση στην οπτική-αισθητική παράδοση δίνεται με τις απόψεις του Gordon Cullen, ο οποίος ανέπτυξε την άποψή του σε μία σειρά από άρθρα στο περιοδικό *Architectural Review* κατά τη δεκαετία του '50, η οποία τελικώς εκφράστηκε στο βιβλίο του *Townscape* (1961)⁵¹ (Carmona *et al.* 2010). Σ' αυτήν τονίζει την οπτική διάσταση του χώρου και αναπτύσσει την έννοια της σειριακής οπτικής (*serial vision*) για την κατανόηση του αστικού χώρου. Υποστηρίζει ότι το αστικό τοπίο (*townscape*)

⁵¹ Το οποίο επανεκδόθηκε το 1971 με τον τίτλο *The concise Townscape*.

δεν μπορεί να αποδοθεί με τεχνικούς όρους, αλλά με αισθητικούς, ενώ χρησιμοποιεί συγκεκριμένους όρους για να περιγράψει τις όψεις του αστικού τοπίου, οι οποίοι συνοδεύονται από επεξηγηματικά σκίτσα και απεικονίσεις (σχ. 2.6α) (Cullen 1971, Carmona *et al.* 2010).



Σχήμα 2.6: α) Σκίτσα του Gordon Cullen για την σειριακή οπτική και β) Η δομή του «δέντρου» και του «ημιδικτύου» σύμφωνα με τον Christopher Alexander (πηγή: α) www.picasaweb.google.com και β) Carmona *et al.*, 2010: 103).

Σημαντική είναι, επίσης, η συμβολή του Alexander στο σχεδιασμό του αστικού χώρου. Υποστηρίζει ότι θα πρέπει να επιδιώκει τη δημιουργία 'θετικού' χώρου, δηλαδή, αστικού χώρου, που οριοθετείται από κτίρια και δεν αποτελεί απλώς τον κενό χώρο, που απομένει μετά την κατασκευή των κτιρίων (Madanipour 1999). Ακόμη, ο Alexander θεωρούσε ότι η πόλη θα πρέπει να μην έχει τη μορφή «δέντρου» αλλά «ημι-δικτύου» (σχ. 2.6β). Οι «τεχνητές» πόλεις, αυτές, δηλαδή, που σχεδιάστηκαν από την αρχή και δεν δημιουργήθηκαν με το χρόνο, έχουν τη δομή «δέντρου». Στη δομή αυτή καμία μονάδα δεν συνδέεται με τις υπόλοιπες, εκτός εάν το σύνολό τους χρησιμοποιείται ως μέσο σύνδεσης⁵². Αντίθετα, η «οργανική» πόλη, αυτή, δηλαδή, που δημιουργήθηκε χωρίς σχεδιασμό και σε βάθος χρόνου, έχει τη μορφή «ημι-δικτύου», επιτρέποντας τον πολύπλοκο σχηματισμό σχέσεων μεταξύ των μονάδων του συστήματος. Σύμφωνα με τον ορισμό του, το «ημι-δίκτυο» σχηματίζεται μόνο εφόσον σε δύο μονάδες, που σε κάποιο τμήμα τους αλληλεπικαλύπτονται, η περιοχή της αλληλοεπικάλυψης αποτελεί από μόνη της μία μονάδα του συστήματος. (δύο επικαλυπτόμενες ομάδες στοιχείων, που ανήκουν σε μια ομάδα, και συγχρόνως τα κοινά στοιχεία αυτών ανήκουν στην ίδια ομάδα). Με τον τρόπο αυτό δημιουργείται ένα

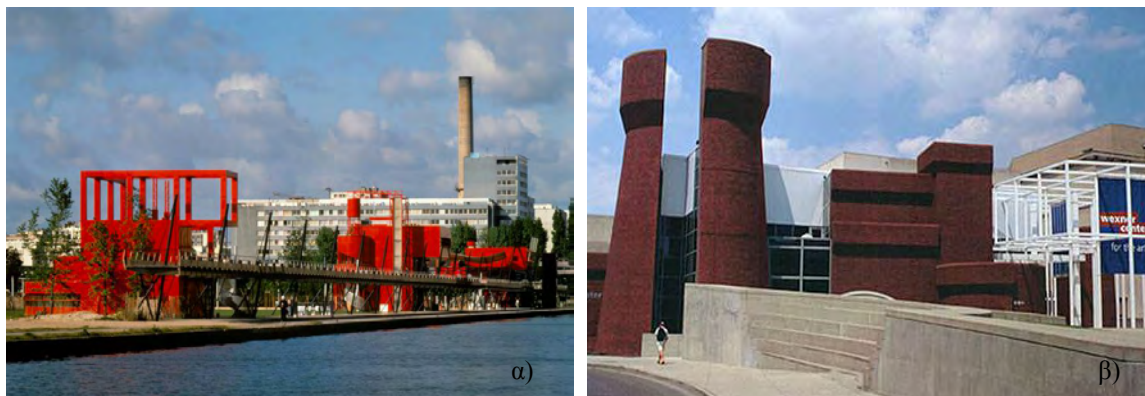
⁵² Κάνει τον εξής παραλληλισμό για να γίνει πιο κατανοητός: η δομή δέντρου προσομοιάζει με τον περιορισμό στα μέλη μιας οικογένειας να μην δημιουργήσουν φιλικές σχέσεις με κάποιο άτομο που δεν ανήκει σε αυτήν, εκτός εάν όλα τα μέλη της δημιουργήσουν φιλία με το συγκεκριμένο άτομο.

πιο πολύπλοκο δίκτυο σχέσεων μεταξύ των μονάδων του συστήματος (Alexander 1965).

Μεγάλη σημασία έχουν και απόψεις, που δίνουν έμφαση στην κοινωνική αξία του αστικού χώρου. Σημαντική είναι η συμβολή του Kevin Lynch (1960), που έδωσε έμφαση στις υποκειμενικές ποιότητες του χώρου και έδειξε ενδιαφέρον για τις αντιδράσεις του χρήστη του χώρου. Σύμφωνα με τον Lynch, ο κάθε άνθρωπος δημιουργεί την προσωπική του εικόνα για την πόλη με βάση κάποια συγκεκριμένα στοιχεία του περιβάλλοντος και οι δημόσιοι χώροι ως κόμβοι και τα τοπόσημα έγιναν μέσα για την περιήγηση σ' αυτήν. Υποστηρίζει ότι η ικανότητα του ανθρώπου να οργανώσει το περιβάλλον του ως μια εικόνα σχετίζεται με την ικανότητά του να περιηγείται μέσα σε αυτό (Carmona *et al.* 2003 και 2010). Για τον Lynch έγινε αναφορά στο προηγούμενο κεφάλαιο.

Στην ίδια κατεύθυνση είναι και οι απόψεις της Jane Jacobs, η οποία στο βιβλίο της *'The Death and Life of Great American Cities'* κάνει επίθεση σε μερικές από τις θεμελιώδεις αρχές του μοντερνισμού. Η Jacobs δίνει πολύ μεγάλη έμφαση στη λειτουργική και κοινωνική άποψη του αστικού χώρου και κυρίως των δρόμων, των πεζοδρομίων και των πάρκων (Jacobs 1961, Carmona *et al.* 2010). Στο ίδιο περίπου πλαίσιο κινείται και ο Whyte (1980), ο οποίος ασχολήθηκε με τη μελέτη πάρκων και πλατειών της Νέας Υόρκης. Για τους Jacobs Whyte θα γίνει αναλυτικότερη αναφορά στη συνέχεια αυτού του κεφαλαίου.

Στα πλαίσια της μεταμοντέρνας πόλης και ειδικότερα στο πεδίο της αρχιτεκτονικής εμφανίστηκαν σημαντικές αντιδράσεις, που συνέβαλλαν στην αλλαγή της μορφής του αστικού χώρου. Ένα από τα σημαντικότερα κινήματα είναι αυτό της Αποδόμησης, αναμφισβήτητο ένα από τα πιο πρωτοπόρα και ριζοσπαστικά στην μεταμοντέρνα περίοδο. Η σύγκλιση της κριτικής σκέψης του φιλοσοφικού κινήματος της αποδόμησης, που αποδίδεται στον Jacques Derrida, και της αρχιτεκτονικής, ενσαρκώθηκε σε ένα σύνολο κειμένων και κτιρίων (Wigley 1993, Soltan 1996). Όπως αναφέρει ο Woods (1999: 104), η αρχιτεκτονική της αποδόμησης έχει αλλάξει την κυρίαρχη αντίληψη για τη δομή του χώρου, που βασιζόταν στην ενότητα, την αρμονία, τη λογική και την αλήθεια. Οι δύο κύριοι εκπρόσωποι του κινήματος στο πλαίσιο της Αρχιτεκτονικής, Tschumi και Eisenman συνεργάστηκαν στενά με τον Derrida, προκειμένου στα έργα τους να φανεί η επίδραση της φιλοσοφικής θεωρίας της αποδόμησης (σχ. 2.7).



Σχήμα 2.7: α) Άποψη από το πάρκο La Villette στο Παρίσι, από τον Tschumi και β) Wexner Center στο Ohio State University από τον Eisenman (Πηγή: α) <http://www.dkolb.org/sprawlingplaces> και β) <http://www.preservenet.com>).

Μετά από τη σύντομη αυτή αναδρομή στις τάσεις, που εμφανίστηκαν ως αντίδραση στη μοντέρνα πόλη και στις προσπάθειες επιστροφής σε δομές και μορφές της προβιομηχανικής πόλης, θεωρείται αναγκαίο να γίνει και μια αναφορά σύντομη σε απόψεις και κινήματα, που βασίζονται στην αειφορία και στην αστική βιώσιμη ανάπτυξη, όπως για παράδειγμα το μοντέλο της συμπαγούς πόλης, που την τελευταία δεκαετία απασχολεί πολλούς πολεοδόμους. Όπως αναφέρει η Burton (2000: 1970), ένας καλός ορισμός της συμπαγούς πόλης μπορεί να διατυπωθεί ο εξής: *συμπαγής πόλη μπορεί να θεωρηθεί αυτή με σχετικά μεγάλη πυκνότητα, μίξη χρήσεων γης, που να περιλαμβάνει ένα επαρκές δίκτυο δημόσιας μεταφοράς, αλλά συγχρόνως διαστάσεις τέτοιες, ώστε να ενθαρρύνεται η μετακίνηση με τα πόδια αλλά και με το ποδήλατο. Η μορφή αυτή έρχεται σε αντίθεση με μια πόλη η δομή της οποίας στηρίζεται στη χρήση του οχήματος και έχει μεγάλη εξάπλωση, τη μορφή, δηλαδή της αστικής ανάπτυξης, που συναντάται σήμερα στο μεγαλύτερο μέρος του ανεπτυγμένου κόσμου. Τα βασικά χαρακτηριστικά αυτής της δομής και οι αλλαγές, που προσφέρει στη ζωή των ανθρώπων, μπορούν να συνοψιστούν ως εξής: διατήρηση του εξωαστικού χώρου, μικρότερη ανάγκη για μετακίνηση με το αυτοκίνητο και επομένως λιγότερες εκπομπές καυσαερίων, υποστήριξη της δημόσιας μεταφοράς, της κίνησης των πεζών και της χρήσης του ποδηλάτου, καλύτερη πρόσβαση σε υπηρεσίες, αναζωογόνηση των κεντρικών αστικών περιοχών (Breheny 1992, Burton 2002, Jabareen 2006, Dempsey 2010, Dempsey and Jenks 2010).*

Είναι γενικά αποδεκτό ότι η δομή και η οργάνωση της συμπαγούς πόλης συμβάλλει στη βιώσιμη αστική ανάπτυξη, κυρίως εξαιτίας της μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της προστασίας της εξωαστικής ζώνης. Η

επιστημονική κοινότητα έχει δείξει πολύ μεγάλο ενδιαφέρον, αναφέρει ο Van der Waals (2000), στη σχέση μεταξύ της δομής και της μορφής της και της ενεργειακής κατανάλωσης από τους χρήστες. Η περιβαλλοντική προστασία αποτελεί πλέον μία βασική συνιστώσα του αστικού σχεδιασμού και που, όπως τονίζει ο Van der Waals, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη, επίσης, η ενεργειακή κατανάλωση των κτιρίων αλλά και η μόλυνση του περιβάλλοντος.

Ένα νέο κίνημα, που εμφανίστηκε τα τελευταία χρόνια, κυρίως στις ΗΠΑ, το New Urbanism, υιοθετεί σχεδιαστικές αρχές των αμερικανικών πόλεων των τελών του 19^{ου} αιώνα και των αρχών του 20^{ου}, ανάμεσα στις οποίες την συμπαγή ανάπτυξη, τη μίξη των χρήσεων γης και των τυπολογιών κατοικιών, το σχεδιασμό των δρόμων με βάση τον κάνναβο. Ξεκίνησε πειραματικά κατά τη δεκαετία του '80 και έχει κερδίσει πολύ έδαφος (Day, 2003). Μεταξύ των επιδιώξεων του κινήματος αυτού για το επίπεδο της γειτονιάς, είναι η δημιουργία τοπικής ταυτότητας, η ενίσχυση της αίσθησης της τοπικής κοινωνίας και η αειφορία. Με τη μίξη των χρήσεων (κατοικίας εμπορίου, διοίκησης κλπ) στοχεύει στην επίτευξη μικρών αποστάσεων μεταξύ εργασίας και κατοικίας για την προώθηση της πεζής κίνησης, τη μειωμένη κίνηση οχημάτων και της αύξησης της χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς και του ποδηλάτου (Cervero and Radisch 1996, Day 2003, Handy *et al.* 2008). Βέβαια, όπως αναφέρουν οι Handy *et al.* (2008), σε κάποια σημεία, έρχεται σε αντίθεση με τη δομή της συμπαγούς πόλης, όπως π.χ. δεν συνιστά τη χρήση cul-de-sacs και εισηγείται τη μείωση των αυλών των σπιτιών στο μέτωπο του δρόμου.

Όλες οι παραπάνω προσπάθειες ξεκίνησαν ως αντίδραση στην αλλαγή, που έφερε το μοντέρνο κίνημα στη φύση και τη δομή του υπαίθριου δημόσιου χώρου στα πλαίσια της μεταμοντέρνας πόλης, και έχουν στόχο στη δημιουργία ενός αναγνωρίσιμου δημόσιου χώρου, όπως αυτού της προ-μοντέρνας εποχής, με βασικό στοιχείο την επαφή των ανθρώπων με τους δημόσιους χώρους.

2.3 ΕΝΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ

Η ένταση και η πυκνότητα της χρήσης του δρόμου από τους ανθρώπους έχει απασχολήσει πολλούς μελετητές και συνδέεται με πολλούς παράγοντες. Σημαντικοί, κοινώς αποδεκτοί παράγοντες, που επηρεάζουν τη χρήση του δρόμου και γενικά του δημόσιου χώρου της πόλης είναι: i) η πολεοδομική πυκνότητα της περιοχής, ii) η μίξη των χρήσεων γης και iii) η αλληλεπίδραση πεζών οχημάτων (Schumacher, 1991: 133-137).

Σύμφωνα με τον Schumacher, η δραστηριότητα στο δρόμο εμφανίζεται μόνο εφόσον υπάρχει εν δυνάμει μεγάλος αριθμός χρηστών, που μπορούν να τον χρησιμοποιούν με διάφορους τρόπους. Η υψηλή πολεοδομική πυκνότητα της περιοχής –όταν δηλαδή σε μικρές αποστάσεις παρουσιάζονται μεγάλες συγκεντρώσεις ανθρώπων- αποτρέπει τη χρήση του αυτοκινήτου, προτρέπει την κίνηση των πεζών, υποστηρίζει και συντηρεί διάφορες λειτουργίες –όπως καταστήματα, σχολεία κ.ά.- οι οποίες γειτνιάζουν, αλλά και συνδέονται με τις διαδρομές πεζών, και χρησιμοποιείται ο χώρος του δρόμου για μη σχεδιασμένες και συγκεκριμένες λειτουργίες και δραστηριότητες⁵³ (Schumacher, 1991: 133-134). Στο ίδιο πλαίσιο κινείται και η Jacobs (1961: 163), η οποία υποστηρίζει ότι η ικανοποιητική *πυκνότητα των ανθρώπων*, κυρίως των κατοίκων της περιοχής, αποτελεί βασική προϋπόθεση για την επίτευξη της ποικιλίας του αστικού χώρου. Τέλος, ο Tibbalds (1992, 2000) υποστηρίζει ότι η αίσθηση της ασφάλειας και της ικανοποίησης ενισχύονται από την παρουσία πολλών ανθρώπων στο αστικό περιβάλλον.

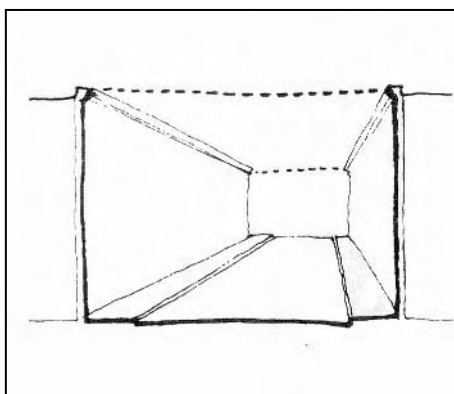
Στις αμιγείς περιοχές κατοικίας, όπου δεν υπάρχουν εμπορικές και άλλες χρήσεις, παρατηρείται συνεχής απομάκρυνση των ανθρώπων από το δημόσιο χώρο, ενώ η *ύπαρξη μικτών χρήσεων γης* σε περιοχές κατοικίας, συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό στην αύξηση της χρήσης του δρόμου από τους πεζούς (Schumacher, 1991: 134). Σύμφωνα με την Jacobs, η κάθε περιοχή θα πρέπει να χαρακτηρίζεται από τουλάχιστον δύο κυρίαρχες χρήσεις, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η παρουσία ανθρώπων στον αστικό χώρο κατά μεγαλύτερα, αλλά και διαφορετικά χρονικά διαστήματα (Jacobs, 1961: 162). Ο δημόσιος αστικός χώρος που περιβάλλεται από πολλές χρήσεις γης, προσελκύει διαφορετικούς ανθρώπους σε διαφορετικές χρονικές στιγμές και για διαφορετικούς σκοπούς, με αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός ασφαλούς και πιο ευχάριστου περιβάλλοντος (Tibbalds 2000). Με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται η ενίσχυση της αίσθησης ασφάλειας, καθώς η παρουσία των ανθρώπων λειτουργεί και ως μια μορφή περιφρούρησης και επίβλεψης του δημόσιου χώρου, γεγονός που συμβάλλει σημαντικά στην αύξηση της χρήσης των δρόμων (Jacobs 1991, Tibbalds 2000).

Τέλος, αναφέρει ο Schumacher, πολύ σημαντικός είναι ο ρόλος της *αλληλεπίδρασης των πεζών και των οχημάτων*. Ο διαχωρισμός της κίνησης των πεζών

⁵³ Ο Schumacher υποστηρίζει ότι οι περισσότερο πυκνοκατοικημένες περιοχές υποστηρίζουν περισσότερες δραστηριότητες σε τοπικό επίπεδο. Με αυτόν τον τρόπο αποφεύγεται η χρήση του αυτοκινήτου για τις καθημερινές ανάγκες των ανθρώπων (ψώνια, σχολείο και παιχνίδι για τα παιδιά κ.ά.) και οι δρόμοι χρησιμοποιούνται περισσότερο (1991: 133-134).

από την κίνηση οχημάτων είναι απαραίτητος για την ασφάλεια των ανθρώπων. Ο απόλυτος, όμως, διαχωρισμός τους επηρεάζει αρνητικά την ανάπτυξη δραστηριοτήτων στο δρόμο. Η απομάκρυνση του οχήματος από τις περιοχές κατοικίας ή από τους υπαίθριους χώρους της πόλης ή η απομάκρυνση του πεζού από άξονες κίνησης οχημάτων δεν αποτελούν λύση στο πρόβλημα της συνύπαρξης πεζών και οχημάτων. (Schumacher, 1991: 134-137).

Εκτός από τους παράγοντες, που παρουσιάστηκαν παραπάνω, και είναι κοινώς αποδεκτοί από πολλούς ερευνητές, μια σειρά μελετών (βλέπε Jacobs 1961, Schumacher 1978, Anderson 1978, Caliendo 1978, Krier 1979, Whyte 1980, Hillier *et al.* 1987a, 1987b, 1993, Gospodini 1988, Tibbalds 1992, Hillier 1996, 2002) έχουν τονίσει τη σημασία και άλλων παραγόντων για την ένταση και την πυκνότητα της χρήσης του δρόμου, όπως *της μορφής του δρόμου, της τοπικής χωρικής διαμόρφωσης του δρόμου και της σφαιρικής χωρικής διαμόρφωσης του αστικού χώρου.*



Σχήμα 2.8: Διάγραμμα του δρόμου ως αυτόνομης μορφής (πηγή: Schumacher, 1991: 138).

Σύμφωνα με τον Schumacher (1978), πολύ μεγάλη σημασία έχει η *μορφή του δρόμου* και πιο συγκεκριμένα η σχηματική ανάγνωση (figural reading) του χώρου. Η δυνατότητα του χρήστη να αντιλαμβάνεται το δρόμο ως μορφή, ενισχύει την αίσθηση του προσανατολισμού, αλλά και την οριοθέτηση του χώρου, αποδίδοντας τις όψεις των κτιρίων ως κατακόρυφα όρια (σχ. 2.8). Ο δρόμος δεν θα πρέπει να προβάλλεται ως το άμορφο υπόλοιπο χώρου μεταξύ κτισμάτων, αλλά θα πρέπει να έχει από μόνος του μία αναγνωρίσιμη μορφή, έναν όγκο και μια ταυτότητα και να λειτουργεί ως εξωτερικό δωμάτιο ή ως διάδρομος. Βασικό χαρακτηριστικό για την επίτευξη του στόχου αυτού είναι η σωστή χωρική οριοθέτησή του και η ύπαρξη ενός κατακόρυφου επιπέδου που να καθορίζεται από τις όψεις των κτιρίων (Schumacher, 1991: 137-141).

Ο Tibbalds (2000) υποστηρίζει ότι θα πρέπει να καθιερωθεί και πάλι η σημασία του δρόμου ως βασικό δομικό και αντιληπτικό στοιχείο του αστικού χώρου. Οι γραμμές των κτιρίων θα πρέπει να καθορίζουν τους δρόμους και τις πλατείες, ενώ οι κενοί χώροι θα πρέπει να δημιουργούνται σκοπίμως και δεν θα πρέπει να αποτελούν τμήματα χώρου που «περισεύουν». Η οριοθέτηση του αστικού χώρου, ώστε να δίνει την αίσθηση υπαίθριου δωματίου, είναι σημαντική, επίσης, για την επίτευξη της ανθρώπινης κλίμακας και για τη δημιουργία της αίσθησης προστασίας και ασφάλειας (Tibbalds, 2000: 40-41).

Τέλος, πρέπει να ενταχθεί στην ίδια κατηγοριοποίηση και η άποψη του Rapoport, σύμφωνα με την οποία οι παράγοντες, που επηρεάζουν την πυκνότητα χρήσης του δρόμου μπορούν να χωριστούν σε δύο γενικότερες κατηγορίες: α) στην κουλτούρα των ανθρώπων και β) στα φυσικά χαρακτηριστικά του δρόμου. Στην κατηγορία των φυσικών χαρακτηριστικών περιλαμβάνονται

- οι περιβαλλοντικοί παράγοντες στην περιοχή μελέτης, όπως για παράδειγμα ο θόρυβος, τα καυσαέρια, η κυκλοφοριακή συμφόρηση κ.ά.,
- το κλίμα, που επιτρέπει ή αποτρέπει την παραμονή των ανθρώπων στον υπαίθριο χώρο της πόλης,
- η μορφολογία του εδάφους, η οποία μπορεί να επηρεάσει διάφορες ομάδες ανθρώπων, π.χ για τους ηλικιωμένους η έντονη κλίση του εδάφους αποτελεί σημαντικό αποτρεπτικό παράγοντα για την κίνηση στους δρόμους,
- η αίσθηση της ασφάλειας, είτε σε θέματα εγκληματικότητας, είτε σε θέματα κυκλοφορίας οχημάτων,
- οι διαθέσιμες υπηρεσίες και ανέσεις και άλλα φυσικά χαρακτηριστικά του δρόμου, όπως πχ η ύπαρξη καθιστικών ή καταστημάτων, όπως, επίσης, η πολυπλοκότητα του χώρου και άλλα ενδιαφέροντα χαρακτηριστικά τους, που μπορούν να υποστηρίξουν μια δραστηριότητα (Rapoport, 1991: 81-84).

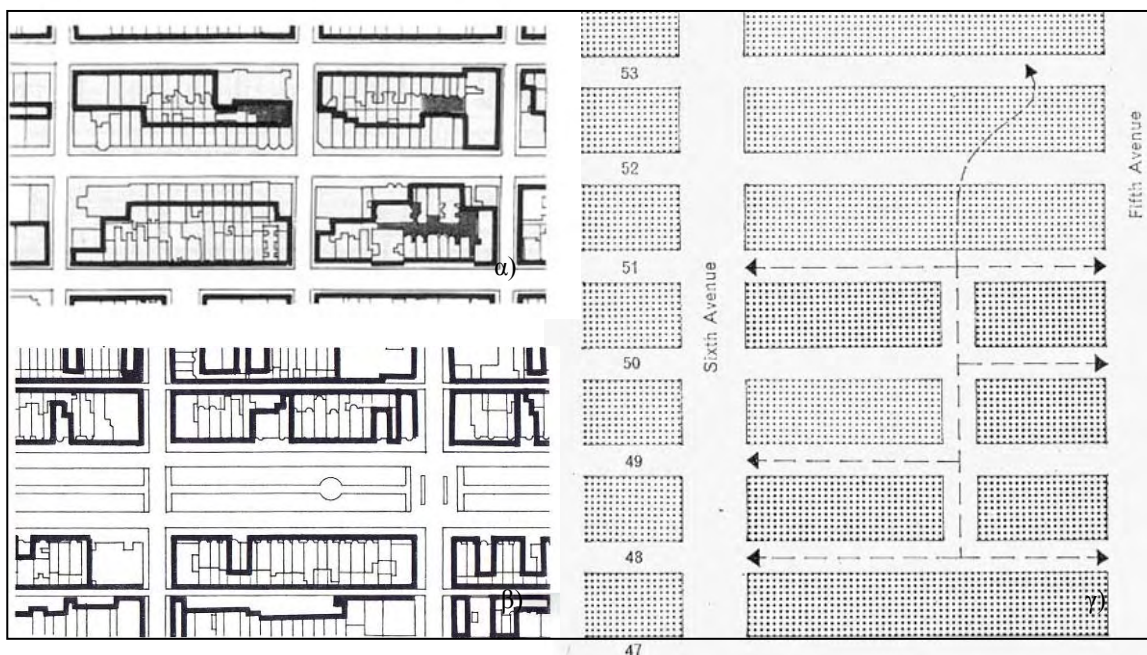
Συμπερασματικά, λοιπόν, μπορεί να ειπωθεί ότι σύμφωνα με τους Schumacher (1978), Tibbalds (2000) και Rapoport (1991), η μορφή του δρόμου αποτελεί σημαντικό παράγοντα, που επηρεάζει τον τρόπο και την πυκνότητα της χρήσης του.

Σημαντική είναι, όπως έχει ήδη αναφερθεί, η τοπική χωρική διαμόρφωση του δρόμου και πιο συγκεκριμένα η διάρθρωση του ορίου του, ο διαχωρισμός του ιδιωτικού και δημόσιου χώρου, αλλά και η μορφή των οικοδομικών τετραγώνων. Στις απόψεις

αυτής της κατηγορίας περιλαμβάνονται αυτές των Anderson (1978), Caliandro (1978) και Jacobs (1961).

Ο *Anderson* (1978) προτείνει μία ανάλυση του χώρου βασισμένη στη διαμόρφωση του ορίου μεταξύ του δημόσιου και ιδιωτικού χώρου. Υποστηρίζει ότι ο χώρος του δρόμου δεν καθορίζεται από μία γραμμή, για παράδειγμα του κρασπέδου πεζοδρομίου, ή του κτιρίου, ή του ορίου της ιδιοκτησίας, αλλά ότι όλες αυτές οι γραμμές κατά περίπτωση μπορούν να αποτελέσουν το όριο μεταξύ του δημόσιου και ιδιωτικού χώρου. Για παράδειγμα σε πολλές περιπτώσεις το όριο μπορεί να εισχωρεί μέσα σε ένα κατάστημα ή σε μία εκκλησία, δίνοντας διαφορετικό νόημα στην κλασική έννοια του «ορίου». Σε αυτήν την ανάλυση του *Anderson* είναι προφανές ότι το όριο αυτό μπορεί να αλλάζει με το χρόνο και τους χρήστες και να επηρεάζει την μορφή του δρόμου ως δημόσιου χώρου (*Anderson*, 1991: 277-280).

Στην ίδια γραμμή με τον *Anderson*, ο *Caliandro* (1978) δίνει, επίσης, έμφαση στην έννοια του ορίου της δημόσιας χρήσης και αναγνωρίζει μια μεταβατική ζώνη ανάμεσα στο δημόσιο και ιδιωτικό χώρο (σχ. 2.9α-β). Ο *Caliandro* υποστηρίζει ότι ο έλεγχος της μορφής του ορίου της δημόσιας χρήσης μπορεί να δημιουργήσει μια νέα μορφή δρόμου, που θα μπορεί να υποστηρίξει έναν νέο τρόπο ζωής, βασισμένο στην ανθρώπινη επαφή, και να ενισχύσει την κίνηση των πεζών στον αστικό χώρο. (*Caliandro*, 1991: 183).



Σχήμα 2.9: α) Όρια της δημόσιας χρήσης (New York City, Brooklyn Heights, Montague Street) πηγή: Caliandro (1991: 162), β) Όρια της δημόσιας χρήσης (Boston, Back Bay, Commonwealth Avenue), πηγή: Caliandro (1991: 161) και γ) Οι πορείες των ανθρώπων σε μικρού μήκους οικοδομικά τετράγωνα (πηγή: Jacobs, 1991: 194).

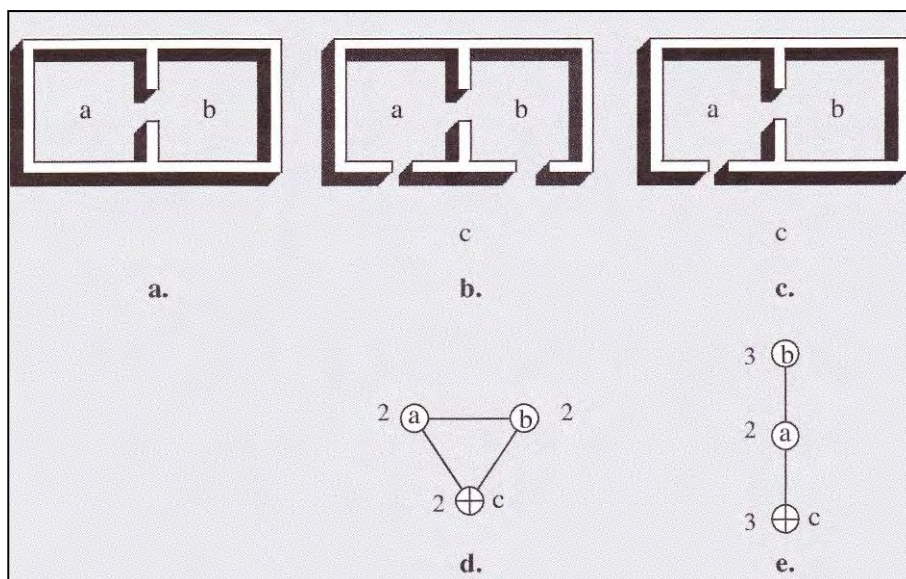
Σημαντική είναι, επίσης, και η τοποθέτηση της *Jacobs*, σύμφωνα με την οποία πολύ σημαντικός παράγοντας, που επηρεάζει τη χρήση του δρόμου της πόλης από τους ανθρώπους, είναι η *ποικιλία* των στοιχείων του αστικού περιβάλλοντος (*Jacobs*, 1961: 156), παράγοντας, που υποστηρίζεται και από τον *Tibbalds* (2000: 28). Ανάμεσα σ' αυτά τα στοιχεία, που συμβάλλουν στην αύξηση της ποικιλίας, σύμφωνα με την *Jacobs*, είναι το μήκος των οικοδομικών τετραγώνων και η παρουσία κτισμάτων που διαφέρουν σε ηλικία και κατάσταση.

Ο σχεδιασμός μικρών οικοδομικών τετραγώνων συμβάλλει στη δυνατότητα επιλογής εναλλακτικών πορειών, με αποτέλεσμα τη συχνή συνάντηση των πεζών και την αναζωογόνηση των δρόμων (σχ.2.9γ). Αντίθετα, στα επιμήκη τετράγωνα η πορεία που ακολουθείται είναι συγκεκριμένη -κατά μήκος των μεγαλύτερων δρόμων της περιοχής- και δεν υπάρχουν εναλλακτικές (*Jacobs*, 1961: 162-163). Επίσης, υποστηρίζει ότι θα πρέπει να υπάρχουν κτίρια, που να διαφέρουν σε ηλικία και κατάσταση. Πιο συγκεκριμένα θεωρεί ότι στον αστικό ιστό θα πρέπει να βρίσκεται καλή αναλογία παλαιών κτιρίων, ώστε να υπάρχει ποικιλία στην οικονομική απόδοση τους. Η προϋπόθεση αυτή έχει σχέση με την μίξη των χρήσεων, καθώς οι μικρές και τοπικής εμβέλειας επιχειρήσεις, που η παρουσία τους συμβάλλει σημαντικά στη χρήση του δρόμου από τους ανθρώπους, μπορούν με μεγαλύτερη ευκολία να αντεπεξέλθουν στα έξοδα ενοικίασης αλλά και συντήρησης παλιών κτισμάτων (*Jacobs*, 1961: 200-201).

Τέλος, υπάρχει και μία ομάδα ερευνητών, που υποστηρίζουν το ρόλο της *σφαιρικής χωρικής διαμόρφωσης του αστικού χώρου*. Ανάμεσα σε αυτούς είναι η *Jane Jacobs* (1961), ο *Whyte* (1980), ο *Bill Hillier* (1987), ο *Rob Krier* (1987) και η *Gospodini* (1988).

Ειδικότερα, η Θεωρία της Σύνταξης του Χώρου του *Bill Hillier* ερμηνεύει το μοντέλο της χρήσης και λειτουργίας του δημόσιου υπαίθριου χώρου της πόλης με όρους, που αναφέρονται στα εγγενή χαρακτηριστικά του χώρου και συγκεκριμένα στις συντακτικές ιδιότητές του. Η θεωρία χρησιμοποιεί ένα σύνολο τεχνικών για την αναπαράσταση, ποσοτικοποίηση και ερμηνεία της χωρικής διαμόρφωσης στα κτίρια, αλλά και τους οικισμούς. Ως διαμόρφωση ορίζεται είτε η σχέση μεταξύ δύο χώρων σε σχέση με έναν τρίτο, είτε σε πιο μεγάλη κλίμακα, οι σχέσεις μεταξύ των χώρων ενός συνόλου σε σχέση με τους υπόλοιπους του συνόλου αυτού (*Hillier et al.*, 1987a). Η μεθοδολογία της Συντακτικής Ανάλυσης βασίζεται στον τρόπο με τον οποίο οι χώροι σχετίζονται με τους υπόλοιπους ενός μεγαλύτερου συστήματος (σχ. 2.10) (*Hillier et al.*

1993, 1987(a), 1987(b), Hillier 1996, 2002, 2007, Γοσποδίνη 2002, Carmona *et al.* 2003, Moughtin *et al.* 2003, Carmona and Tiesdell 2007, Rezayan *et al.* 2007, Wineman and Peponis 2010).



Σχήμα 2.10: Η δημιουργία χωρικών σχέσεων σύμφωνα με την Θεωρία της Σύνταξης του Χώρου (Πηγή: Hillier 2007: 24).

Βασική υπόθεση της Θεωρίας της Σύνταξης του Χώρου είναι ότι η χωρική διαμόρφωση είναι η μηχανή της κοινωνικότητας (*machine of sociality*), καθώς υπάρχει ισχυρή συσχέτιση μεταξύ της κοινωνικής μορφής και της χωρικής διαμόρφωσης της περιοχής μελέτης (Lawson 2001), ενώ στόχος είναι η συσχέτιση της μορφολογίας του αστικού ιστού με τη συμπεριφορά των χρηστών και κυρίως με την κίνηση. Στα πλαίσια αυτής της θεωρίας ο Hillier εισήγαγε την έννοια της φυσικής κίνησης (*natural movement*) μέσα στον κάνναβο της πόλης, της κίνησης των πεζών που προκαλείται από τη διαμόρφωση και μόνο του αστικού ιστού. Η φυσική κίνηση, υποστηρίζει, αποτελεί έναν παράγοντα που καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από την κουλτούρα, καθώς η ίδια η μορφή του καννάβου του αστικού ιστού είναι προϊόν της ίδιας της κουλτούρας. Ο Hillier και οι συνεργάτες του μελέτησαν τη σχέση μεταξύ της κίνησης και της διαμόρφωσης του αστικού χώρου, αλλά και της σχέσης μεταξύ πυκνότητας πεζών και χρήσεων γης. Υποστηρίζει ότι η διαμόρφωση του χώρου και κυρίως η επίδραση αυτής στην οπτική διαπεραστικότητα (*permeability*) καθορίζει τις πυκνότητες των χρηστών (Hillier *et al.* 1993, Hillier 1996, Teklenburg *et al.* 1997, Γοσποδίνη 1998 και 2002, Hillier 2002, Carmona *et al.* 2003, Carmona and Tiesdell 2007). Περισσότερα στοιχεία για τη Θεωρία της Σύνταξης του Χώρου και τη μεθοδολογία της Συντακτικής Ανάλυσης θα παρουσιαστούν στη συνέχεια του κειμένου.

Ο Hillier θεωρεί ότι η διαμόρφωση του αστικού καννάβου, και ειδικά η επίδρασή του στην οπτική διαπεραστικότητα, αποτελεί τη γενεσιουργό αιτία της μορφής της κίνησης των πεζών στο χώρο (Hillier *et al.* 1993; Penn and Turner 2002, Bafna 2003, Carmona and Tiesdell, 2007). Τα υπόλοιπα ελκτικά στοιχεία του, που έχουν κυρίως σχέση με τις εμπορικές χρήσεις της περιοχής, είτε έχουν την ίδια ισχύ, είτε λειτουργούν ως πολλαπλασιαστές του φαινομένου της κίνησης των πεζών. Η κίνηση αυτή σε έναν αστικό σχηματισμό, η κατανομή των ελκτικών στοιχείων στο χώρο, αλλά και η μορφολογία του ίδιου του αστικού ιστού δεν μπορούν να ερμηνευτούν χωρίς την κατανόηση της σημασίας της διαμόρφωσης (Hillier *et al.* 1993: 31-32).

Πολλαπλές έρευνες, που πραγματοποιήθηκαν σε διαφορετικές μορφές πόλεων, απέδειξαν τη σαφή σχέση μεταξύ του βαθμού ενσωμάτωσης ενός δρόμου με την πυκνότητα κίνησης των ανθρώπων σε αυτόν. Η σχέση αυτή, που για την ακρίβεια είναι μεταξύ του βαθμού ενσωμάτωσης και του λογαρίθμου της κίνησης των πεζών, είναι γραμμική και αποδείχθηκε με έρευνες πεδίου και πολύχρονη έρευνα.⁵⁴ Όσο μεγαλύτερος, δηλαδή είναι ο βαθμός ενσωμάτωσης του δρόμου, υποστηρίζει ο Hillier, τόσο μεγαλύτερη είναι η ένταση και η πυκνότητα της χρήσης του από τους πεζούς. (Hillier *et al.* 1993: 44-52). Σύμφωνα με τους Moughtin *et al.* (2003: 78), η Θεωρία της Σύνταξης του Χώρου χρησιμοποιείται σημαντικά για την πρόβλεψη της κίνησης των πεζών στον αστικό ιστό, ενώ θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο για τη δημιουργία της επιθυμητής κίνησης πεζών σε καθορισμένα σημεία της πόλης, αλλά και ως μέσο για την μελέτη της χωρικής δομής των οικισμών, με στόχο την πρόβλεψη και αξιολόγηση εναλλακτικών σχεδιαστικών λύσεων (Rezayan *et al.*, 2007).

Στην ίδια κατεύθυνση είναι και η άποψη της Jane Jacobs (1961), η οποία στο βιβλίο της, 'The Death and Life of Great American Cities', υποστηρίζει ότι ο σημαντικότερος παράγοντας, που επηρεάζει τη χρήση μιας πλατειάς ή ενός πάρκου, είναι η θέση του στον αστικό ιστό, τονίζοντας ότι «το χειρότερο πρόβλημα είναι ότι τα πάρκα βρίσκονται ακριβώς εκεί που δεν περνούν οι άνθρωποι και πιθανώς δεν θα περάσουν ποτέ» (1961: 117). Στο ίδιο πνεύμα κινείται και η Gospodini (1988), η οποία έδειξε, μετά από μελέτη ενός μεγάλου αριθμού πλατειών του Λονδίνου, ότι η

⁵⁴ Μελέτη αυτού του είδους είναι για την περιοχή King's Cross και την κεντρική περιοχή του Λονδίνου, που παρουσιάζεται στο άρθρο των Hillier κ.ά, 'Natural Movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement', για έξι ελληνικές πόλεις στο άρθρο των Peponis *et al.* (1989), 'The Spatial Core of Urban Culture', *Ekistics*, 334-335, 43-55 και σε πολλές διδακτορικές διατριβές του Πανεπιστημίου UCL της Μ. Βρετανίας.

συντακτική θέση της πλατείας και η τοπική μορφολογία της καθορίζουν το μοντέλο και την πυκνότητα χρήσης της.

Επιπρόσθετα, έμφαση για τη θέση του χώρου σε σχέση με τον άξονα κίνησης των πεζών, αλλά και για το ρόλο που μπορεί να παίζει ο δρόμος στις πυκνότητες των χρηστών μια πλατείας, έδωσε ο Whyte (1980). Μετά από πολύχρονη μελέτη 16 πλατειών, 3 μικρών πάρκων και ενός αριθμού άλλων χώρων στην πόλη της Νέας Υόρκης, κατέληξε ότι ο χώρος-κλειδί μιας πλατείας δεν είναι η ίδια η πλατεία αλλά ο δρόμος που την ορίζει. Τα άλλα χαρακτηριστικά του χώρου, όπως τα καθιστικά, η βλάστηση, η έκθεση στον ήλιο κ.ά. είναι σημαντικά και λειτουργούν προσθετικά, αλλά ο δρόμος αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της και μάλιστα τον πιο σημαντικό σχεδιαστικό παράγοντα για τη δημιουργία δημοφιλών και πολυσύχναστων πλατειών. Επίσης, υποστήριξε ότι ανάμεσα στα χαρακτηριστικά των πιο δημοφιλών χώρων είναι η θέση τους σε σχέση με την πορεία της κίνησης των ανθρώπων και η προσβασιμότητά τους (Whyte, 1980, Carmona *et al.* 2003).

Στο ίδιο πνεύμα κινείται και ο Rob Krier υποστηρίζοντας ότι ο σχεδιασμός των Ευρωπαϊκών πλατειών βασίζεται σε τρία βασικά σχήματα, τον κύκλο, το τετράγωνο και το τρίγωνο, τα οποία προσαρμόζονται και διαφοροποιούνται κατάλληλα δημιουργώντας μια μεγάλη ποικιλία χώρων. Σύμφωνα με τον Krier πολύ μεγάλη σημασία για μια πλατεία έχει ο δρόμος, καθώς ο αριθμός και η θέση αυτών που διασχίζουν ή την τέμνουν καθορίζουν την «ανοικτή» ή την «κλειστή» φύση της. (Carmona *et al* 2003).

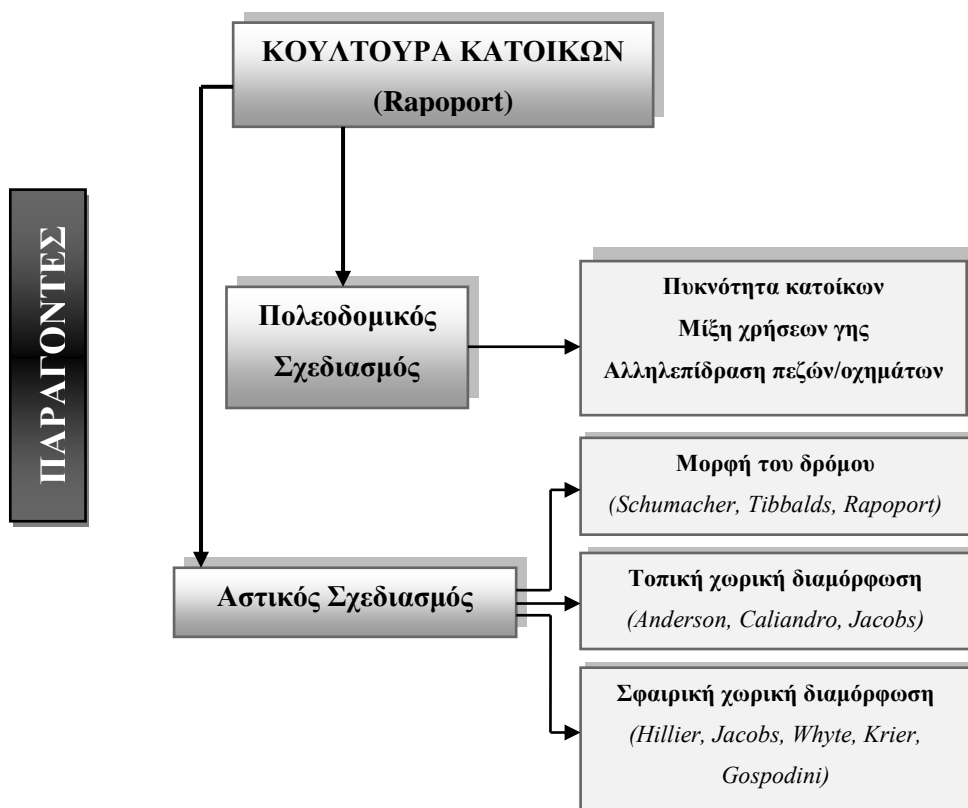
Εκτός της κατηγοριοποίησης και ομαδοποίησης, που παρουσιάστηκε παραπάνω, εντάσσεται η άποψη του Rapoport (1991), σύμφωνα με την οποία πολύ σημαντικός παράγοντας, που καθορίζει την ένταση και την πυκνότητα των χρηστών του δημόσιου χώρου, είναι η *κουλτούρα* των χρηστών. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνεται και η διαθέσιμη τεχνολογική ανάπτυξη της κοινωνίας και της περιοχής, καθώς πολλές φορές συμβάλλει αρνητικά στη χρήση του υπαίθριου χώρου της πόλης. Ο Rapoport (1991) υποστηρίζει πως το φυσικό περιβάλλον δεν μπορεί να καθορίσει τη συμπεριφορά των ανθρώπων και ότι η χρήση των δρόμων από αυτούς στηρίζεται κυρίως στην κουλτούρα τους. Εφόσον η χρήση του δρόμου καθορίζεται από τις συνήθειες και τις αξίες των ανθρώπων της περιοχής, ο ρόλος των φυσικών χαρακτηριστικών συνοψίζεται στην ενθάρρυνση ή στη μείωση της συγκεκριμένης δραστηριότητας. Στην περίπτωση αυτή το κυριότερο φυσικό χαρακτηριστικό, που μπορεί να ενθαρρύνει και να μεγιστοποιήσει αυτή τη χρήση, σε ορισμένο πολιτισμικό περιβάλλον, είναι η *πολυπλοκότητα του χώρου*

(Rapoport, 1991: 81-84). Σύμφωνα, λοιπόν, με τον Rapoport, ο κατάλληλος φυσικός σχεδιασμός μπορεί να συμβάλλει στην αύξηση της χρήσης των δρόμων και γενικά όλων των υπαίθριων δημόσιων χώρων, εφόσον η κουλτούρα των χρηστών μπορεί να την υποστηρίξει. Στην αντίθετη περίπτωση κάθε προσπάθεια επέμβασης στα φυσικά χαρακτηριστικά του δημόσιου χώρου δεν μπορεί να επηρεάσει τη χρήση του. Τέλος, υποστηρίζει πως η κουλτούρα και ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός σχετίζονται στενά γι' αυτό οι πολιτισμικές διαφορές πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά το σχεδιασμό. Άλλωστε, όπως χαρακτηριστικά αναφέρει, δύο διαφορετικοί πολιτισμοί στο ίδιο σκηνικό μπορούν να δημιουργήσουν δύο τελείως διαφορετικά μεταξύ τους περιβάλλοντα (Rapoport 1980), ενώ στο ίδιο πλαίσιο η Ward Thomson (2002) σημειώνει ότι οι ανοικτοί δημόσιοι χώροι της πόλης αποτελούν περιβάλλοντα που μπορούν να υποστηρίξουν την πολιτισμική διαφοροποίηση.

Η άποψη του Rapoport προσπαθεί να συνδυάσει δύο αντίθετες και αντιμαχόμενες απόψεις, που παρουσιάζονται στην βιβλιογραφία. Την άποψη των κοινωνικών επιστημόνων, που υποστηρίζουν ότι ο φυσικός σχεδιασμός δεν μπορεί να επηρεάσει τη συμπεριφορά των ανθρώπων, και την αντίθετη άποψη, που υποστηρίζουν οι πολεοδόμοι. Σε κάποιες περιπτώσεις, αναφέρει η Levitas (1991), η άποψη αυτή επιβεβαιώνεται, δηλαδή, η επίδραση του σχεδιασμού στη συμπεριφορά των ανθρώπων είναι εμφανής. Οι περιπτώσεις αυτές, βέβαια, είναι σπάνιες ενώ τις περισσότερες φορές η επίδραση αυτή ήταν πολύ μικρότερη από ό,τι πίστευαν οι πολεοδόμοι. Αυτό επιβεβαιώνει την άποψη των κοινωνικών επιστημόνων οι οποίοι διατηρούν μια επιφύλαξη όσον αφορά την ικανότητα επίδρασης του φυσικού περιβάλλοντος στη συμπεριφορά των ανθρώπων. Η άποψη αυτή συνοψίζεται από τον Herbert Gans, ο οποίος υποστηρίζει πως η σχέση του ανθρώπου με το περιβάλλον καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τις πεποιθήσεις, τις αξίες και τις προσδοκίες των ανθρώπων. Συγκεκριμένα αναφέρει πως το φυσικό περιβάλλον έχει πολύ μικρότερη επίδραση από ό,τι οι σχεδιαστές πιστεύουν, ενώ το κοινωνικό πολύ μεγαλύτερη (Levitas, 1991: 225). Είναι πάντως αναμφισβήτητο γεγονός ότι η κουλτούρα συμβάλλει σημαντικά στην αποδοτικότερη επίδραση του σχεδιασμού στον άνθρωπο.

2.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.

Από την ανάλυση που προηγήθηκε έγινε φανερό ότι η χρήση του δημόσιου χώρου είναι ένα θέμα που απασχόλησε τους πολεοδόμους και αρχιτέκτονες, κυρίως τις τελευταίες δεκαετίες. Μετά την αποτυχία του μοντέρνου κινήματος να δημιουργήσει δημοφιλείς δημόσιους χώρους έγιναν πολλές προσπάθειες αλλαγής της δομής του δημόσιου χώρου, με στόχο την αναζωογόνησή του. Από τις έρευνες αυτές προκύπτουν παράγοντες που καθορίζουν και επιδρούν στη χρήση του δημόσιου υπαίθριου χώρου από τους ανθρώπους. Οι κυριότεροι από αυτούς, που επηρεάζουν την ένταση και την πυκνότητα των χρηστών του δημόσιου αστικού χώρου συνοψίζονται στο σχήμα 2.11.



Σχήμα 2.11: Οι κυριότεροι παράγοντες που επηρεάζουν την ένταση και την πυκνότητα των χρηστών του δημόσιου αστικού χώρου

Πρωταρχικός φαίνεται να είναι η κουλτούρα των κατοίκων, καθώς αποτελεί προϋπόθεση για τη χρήση του δημόσιου υπαίθριου χώρου της πόλης.

Στο πεδίο του πολεοδομικού σχεδιασμού σημαντικοί παράγοντες είναι:

- ✓ η πυκνότητα των κατοίκων,
- ✓ η μίξη των χρήσεων γης και
- ✓ η αλληλεπίδραση πεζών-οχημάτων.

Αυτοί, υποστηρίζεται ότι, ο καθένας με τον τρόπο του, επηρεάζουν τις πυκνότητες των χρηστών του δημόσιου υπαίθριου χώρου.

Στο πεδίο του αστικού σχεδιασμού σημαντικά στοιχεία παρατηρήθηκε ότι είναι:

- ✓ η μορφή του δρόμου (πιο συγκεκριμένα η μορφολογία του εδάφους και η σχηματική ανάγνωση, δηλαδή, η διαμόρφωση των μετώπων των δρόμων από τα κτίρια, όπως παρουσιάστηκε από τους Schumacher, Tibbalds και Rapoport)
- ✓ η τοπική χωρική διαμόρφωση (πιο συγκεκριμένα η διαμόρφωση του ορίου μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου χώρου και η δομή και μορφή των οικοδομικών τετραγώνων, όπως παρουσιάστηκαν από τους Anderson, Calliandro και Jacobs)
- ✓ η σφαιρική χωρική διαμόρφωση (πιο συγκεκριμένα η θέση του δημόσιου χώρου μέσα στον αστικό ιστό και η επίδραση της θέσης του, αλλά και της σχέσης του με τους υπόλοιπους χώρους του χωρικού συστήματος, όπως παρουσιάστηκαν από τους Hillier, Jacobs, Whyte, Krier και Gospodini).

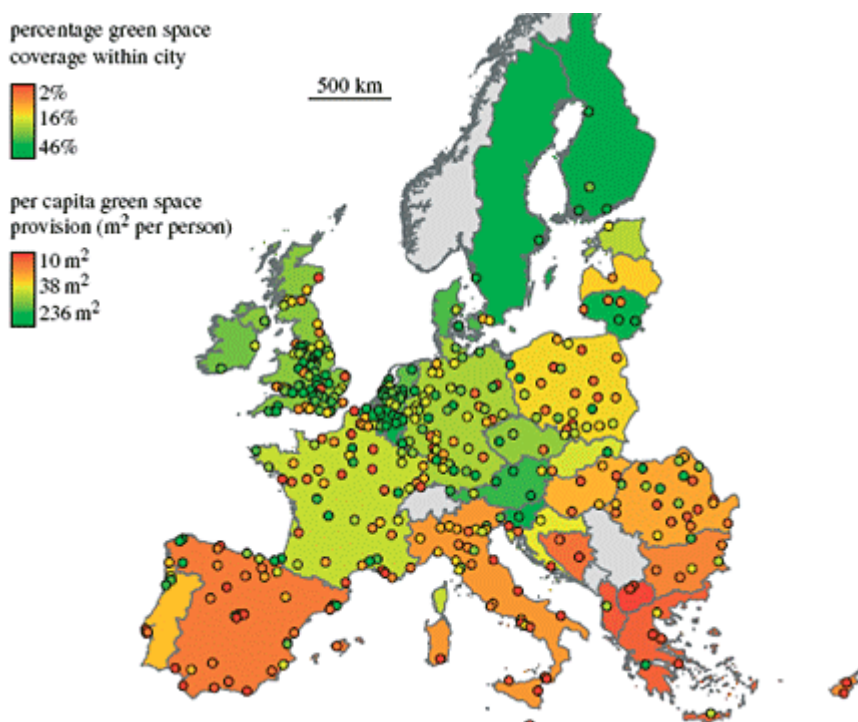
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Μεθοδολογία της έρευνας και επιλογή των περιοχών μελέτης

3. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ

3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η πόλη στην οποία πραγματοποιήθηκε η εμπειρική έρευνα είναι η Θεσσαλονίκη, μία πόλη που παρουσιάζει έλλειψη ελεύθερων χώρων, και ειδικότερα τέτοιων για το παιχνίδι των παιδιών. Όπως αναφέρεται σε έρευνα που πραγματοποιήθηκε στο ΑΠΘ σχετικά με τους χώρους πρασίνου σε τρεις Δήμους της Θεσσαλονίκης, το ποσοστό πρασίνου ανά κάτοικο είναι πολύ μικρό, ειδικά για το Δήμο Θεσσαλονίκης, που είναι μόνο 2,19 τ.μ/κάτοικο, για τον Δήμο Καλαμαριάς 7,28 τ.μ/κάτοικο και για το Δήμο Σταυρούπολης 3,10 τ.μ/κάτοικο (Γκανάτσας κ.ά.). Είναι γεγονός ότι οι πράσινοι χώροι στις ελληνικές πόλεις είναι πολύ λίγοι, συγκριτικά με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης (σχ. 3.1).



Σχήμα 3.1: Οι χώροι πρασίνου σε διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες (πηγή: www.iema.net).

Εάν κανείς παρατηρήσει τόσο τις κεντρικές περιοχές της πόλης, όσο και τις περιοχές κατοικίας, που εντοπίζονται κυρίως στην περιφέρειά της, θα διαπιστώσει λίγους σε αριθμό, αλλά και επιφάνεια, οργανωμένους υπαίθριους χώρους για το παιδί, όπως για παράδειγμα πάρκα και παιδικές χαρές. Το πρόβλημα είναι πολύ έντονο κυρίως στις νεόδμητες περιοχές των επεκτάσεων, όπου θα έπρεπε να έχουν προβλεφθεί κατάλληλοι αλλά και επαρκείς χώροι. Πολλοί, επίσης, χώροι, που προβλέπονται από το

σχέδιο πόλης στις περιοχές επέκτασης, δεν έχουν διαμορφωθεί, παραμένουν δηλαδή κενά οικοπέδα και δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν από παιδιά. Η Θεσσαλονίκη, επομένως, αποτελεί ένα καλό πεδίο έρευνας, κυρίως λόγω της έλλειψης αρκετών κοινοχρήστων χώρων για το παιχνίδι.

3.2 ΟΙ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η παρούσα έρευνα βασίζεται στο θεωρητικό υπόβαθρο που παρουσιάστηκε στο δεύτερο κεφάλαιο, σχετικά με τους παράγοντες που επηρεάζουν τη χρήση των δημόσιων χώρων από τους ανθρώπους. Οι παράγοντες αυτοί, που απεικονίζονται στο σχήμα 2.10, είναι,

στο πεδίο του πολεοδομικού σχεδιασμού

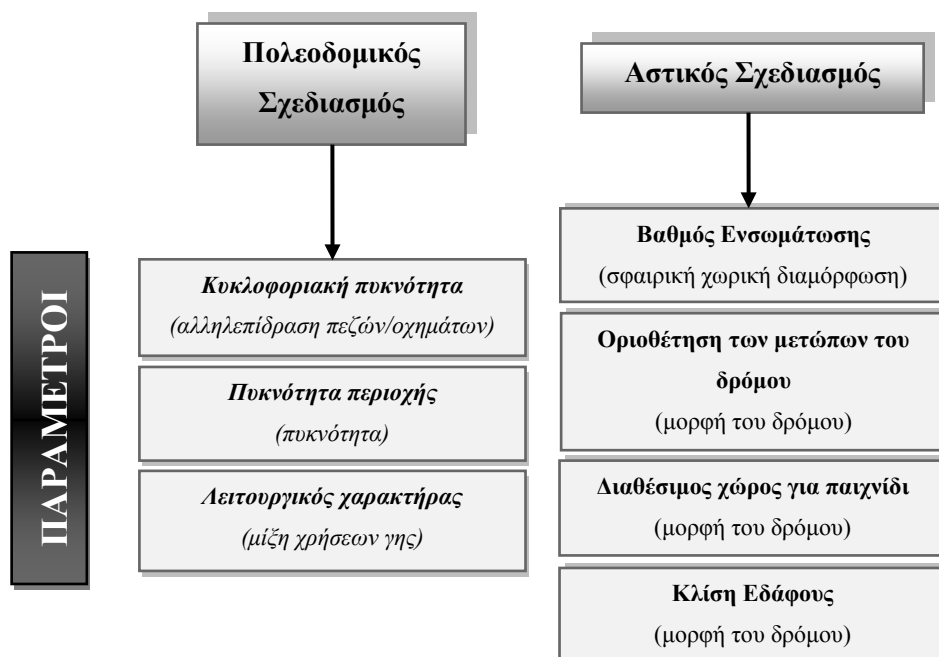
- η μίξη των χρήσεων γης,
- η αλληλεπίδραση πεζών/οχημάτων και
- η πολεοδομική πυκνότητα,

και συμπληρωματικά στο πεδίο του αστικού σχεδιασμού,

- η μορφή του δρόμου, όπως η μορφολογία του εδάφους και η οριοθέτηση των μετώπων του δρόμου,
- η τοπική χωρική διαμόρφωση, όπως η διαμόρφωση του ορίου μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού χώρου και
- η σφαιρική χωρική διαμόρφωση, όπως αναλύεται στην Θεωρία της Σύνταξης του Χώρου, αλλά και όπως παρουσιάζεται σε απόψεις άλλων ερευνητών αναφορικά με τη θέση του χώρου σε σχέση με άλλα στοιχεία και χώρους του περιβάλλοντος.

Σε τελείως ανεξάρτητη κατηγορία κατατάσσεται η παράμετρος της κουλτούρας των κατοίκων, όπως παρουσιάζεται από τον Rapoport (1991) (κεφάλαιο 2).

Στόχος της έρευνας είναι να εξετάσει εάν ισχύουν οι ίδιοι παράγοντες και σε ποιον βαθμό, σε σχέση με τη χρήση του δρόμου από τα παιδιά. Όλοι οι παραπάνω παράγοντες, που αφορούν τις πυκνότητες των χρηστών των δημόσιων υπαίθριων χώρων, εξετάστηκαν στην παρούσα έρευνα σχετικά με την επίδρασή τους στις πυκνότητες των παιδιών στους δρόμους. Από τους παράγοντες αυτούς προέκυψαν οι παράμετροι που ερευνήθηκαν, οι οποίες παρουσιάζονται στο σχήμα 3.2, συσχετισμένες με τους παράγοντες που παρουσιάστηκαν στο κεφάλαιο 2.



Σχήμα 3.2: Παράμετροι που θα εξεταστούν στην παρούσα έρευνα ως προς τη χρήση του δρόμου για το παιχνίδι των παιδιών.

Οι παράμετροι που εξετάζονται στην παρούσα διατριβή είναι:

στο πεδίο του πολεοδομικού σχεδιασμού:

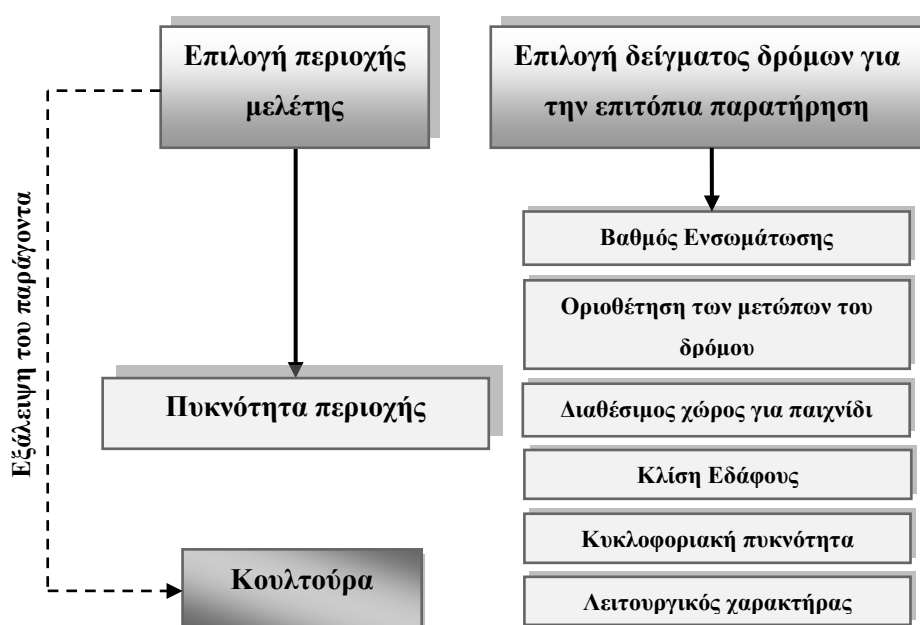
- ο η *πολεοδομική πυκνότητα*: διερευνάται μέσω της επιλογής διαφορετικών περιοχών μελέτης, (περιοχές μελέτης με μεγάλη, μεσαία και μικρή πυκνότητα).
- ο η *κυκλοφοριακή πυκνότητα*: διερευνάται μέσω δρόμων με διαφορετικές κυκλοφοριακές πυκνότητες,
- ο ο *λειτουργικός χαρακτήρας του δρόμου*, διερευνάται μέσω δρόμων με διαφορετικές χρήσεις

ενώ οι παράμετροι στο πεδίο του αστικού σχεδιασμού είναι:

- ο η *μορφή του δρόμου* (οριοθέτηση των μετώπων του δρόμου, μορφολογία του εδάφους), εξετάζονται κατά την επιτόπια παρατήρηση, μέσω των χαρακτηριστικών των δρόμων που τελικά επιλέγουν τα παιδιά για να παίξουν,
- ο ο *βαθμός ενσωμάτωσης του δρόμου* (σφαιρική χωρική διαμόρφωση): εξετάζεται με την εφαρμογή της Θεωρία της Σύνταξης του Χώρου στις

περιοχές μελέτης και κυρίως με τη διερεύνηση των συντακτικών ιδιοτήτων των δρόμων που επιλέγουν τα παιδιά.

Ο παράγοντας της *τοπικής χωρικής διαμόρφωσης* και πιο συγκεκριμένα η διαμόρφωση του ορίου μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού χώρου, όπως αναλύεται από τους Anderson (1978) και Calliandro (1978), δεν χρησιμοποιήθηκε ως παράγοντας επιλογής των περιοχών μελέτης ή του δείγματος των δρόμων, καθώς ήταν δύσκολο να διερευνηθεί πριν την πραγματοποίηση της επιτόπιας παρατήρησης. Παρόλ' αυτά όμως, όπως θα φανεί στη συνέχεια, η έρευνα έδειξε ότι αποτελεί σημαντική παράμετρο για τις χωρικές επιλογές των παιδιών.



Σχήμα 3.3: Οι παράμετροι που εξετάζονται με την επιλογή της περιοχής μελέτης και του δείγματος των δρόμων.

Τέλος, πολύ σημαντικός παράγοντας είναι η κουλτούρα των κατοίκων. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τη σχέση του ανθρώπου με το περιβάλλον στο οποίο ζει. Στη συγκεκριμένη έρευνα αποφασίστηκε να απαλειφθεί ο παράγοντας της *κουλτούρας* στη χρήση του δημόσιου χώρου, για λόγους που θα αναφερθούν στη συνέχεια.

Από τα στοιχεία αυτά, όπως φαίνεται στο σχήμα 3.3, η *πυκνότητα* και η *κουλτούρα* χρησιμοποιήθηκαν για την επιλογή των περιοχών μελέτης, ενώ οι υπόλοιποι, ο *βαθμός ενσωμάτωσης*, η *σαφής οριοθέτηση των μετώπων των δρόμων*, ο *διαθέσιμος χώρος για το παιχνίδι των παιδιών*, η *κλίση του εδάφους*, η *κυκλοφοριακή πυκνότητα* και

ο λειτουργικός χαρακτήρας, χρησιμοποιήθηκαν στην επιλογή των δρόμων του δείγματος για την έρευνα πεδίου.

3.3 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

3.3.1 ΒΑΣΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Η μεθοδολογία της έρευνας (σχ. 3.4) βασίζεται:

- α) στην ανάλυση της μορφολογίας του χώρου των δρόμων
- β) στην ανάλυση της δομής των δρόμων
- γ) στην επιτόπια παρατήρηση



Σχήμα 3.4: Η μεθοδολογία της έρευνας.

Ειδικότερα, για την ανάλυση της μορφολογίας του χώρου έγινε ανάλυση της περιοχής μελέτης ως προς τους εξέταση παράγοντες, δηλαδή,

- ο α) την οριοθέτηση των μετώπων των δρόμων,
- ο β) τις χρήσεις γης που συναντώνται στην περιοχή ώστε να καθοριστεί ο χαρακτήρας του άξονα,
- ο γ) την κυκλοφοριακή πυκνότητα,
- ο δ) το διαθέσιμο χώρο για το παιχνίδι των παιδιών και
- ο ε) την κλίση του εδάφους.

Η ανάλυση αυτή βασίστηκε σε χάρτες, φωτογραφίες και κυρίως σε επιτόπια παρατήρηση. Με βάση τα στοιχεία που συλλέχθηκαν, συντάχθηκαν χάρτες των χρήσεων γης, εντοπίστηκε ο τρόπος οριοθέτησης των μετώπων των δρόμων, οι δρόμοι με έντονη κυκλοφοριακή κίνηση, οι δρόμοι με έντονη κλίση εδάφους και ο διαθέσιμος

χώρος για το παιχνίδι των παιδιών. Η παραπάνω ανάλυση που πραγματοποιήθηκε για όλες τις περιοχές μελέτης, χρησιμοποιήθηκε σε συνδυασμό με στοιχεία από τη διερεύνηση της δομής του χώρου, για την επιλογή του δείγματος των δρόμων στους οποίους έγινε η επιτόπια παρατήρηση.

Για την ανάλυση της δομής του χώρου χρησιμοποιήθηκε ως εργαλείο η μεθοδολογία της *Θεωρίας της Σύνταξης του Χώρου*, όπως αναπτύχθηκε από τον Bill Hillier. Παρόλο που έχουν εκφραστεί πολλές αμφισβητήσεις σχετικά με τη Θεωρία της Σύνταξης, από τον τρόπο χάραξης των αξονικών γραμμών μέχρι την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής της Θεωρίας (Carmona *et al.* 2003; Ratti, 2004a; Ratti, 2004b, Hillier and Penn 2004), η μέθοδος έχει γίνει ευρέως αποδεκτή ως ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο ανάλυσης του χώρου καθώς και η άποψη ότι οι καλώς συνδεδεμένοι χώροι μπορούν να ενθαρρύνουν την κίνηση των πεζών.

Σύμφωνα με τη Θεωρία της Σύνταξης του Χώρου σε κάθε οικισμό ή πόλη το συνολικό δίκτυο του δημόσιου υπαίθριου χώρου που ορίζεται από τη φυσική μορφή του πολεοδομικού ιστού, μπορεί να θεωρηθεί ως συνεχές και ενιαίο χωρικό σύστημα. Πολύ σημαντική είναι η αξονική αναπαράσταση του χωρικού συστήματος, που αποτελείται από ένα πλέγμα αξόνων, όσο το δυνατόν μακρύτερων σε μήκος και λιγότερων σε αριθμό, που μπορούν να διατρέξουν όλους τους χώρους του συγκεκριμένου συστήματος. Μέσα στο χωρικό αυτό σύστημα, κάθε στοιχείο συνδέεται με συγκεκριμένο και σταθερό τρόπο με τους υπόλοιπους χώρους αυτού. Έτσι, δημιουργούνται συγκεκριμένες συντακτικές σχέσεις μεταξύ των στοιχείων του χωρικού συστήματος και καθορίζονται συγκεκριμένες συντακτικές ιδιότητες. (Γοσποδίνη 1999).

Η επεξεργασία του αξονικού χάρτη με το πρόγραμμα Axman οδηγεί στην ανακάλυψη των συντακτικών ιδιοτήτων του κάθε άξονα. Οι σημαντικότερες είναι:

- ο *βαθμός ενσωμάτωσης*: αποτελεί μία από τις πιο σημαντικές σφαιρικές συντακτικές ιδιότητες του χώρου. Εκφράζει πόσο ισχυρά είναι συνδεδεμένος ο συγκεκριμένος χώρος, όχι τοπικά ως προς τον αριθμό των συνδέσεων με τους άμεσα γειτονικούς, αλλά σφαιρικά με όλους τους υπόλοιπους χώρους του συστήματος. Δεν είναι μετρήσιμος με απλή παρατήρηση, αλλά μόνο βάσει ενός αλγόριθμου και με τη χρήση του ειδικού προγράμματος Axman του Πανεπιστημίου UCL. (Γοσποδίνη 2002, 1999).

- ο η *συνδετικότητα*: αποτελεί την απλούστερη συντακτική ιδιότητα και αναφέρεται στον αριθμό των συνδέσεων του συγκεκριμένου χώρου με τους γειτονικούς του, δηλαδή τον αριθμό των χώρων που βρίσκονται ένα αξονικό βήμα μακριά από αυτόν. Είναι μια τοπική συντακτική παράμετρος, εύκολα μετρήσιμη ακόμη και με απλή παρατήρηση (Γοσποδίνη, 2002).
- ο *βαθμός του τοπικού ελέγχου*: αποτελεί μία τοπική ιδιότητα και εκφράζει αριθμητικά τον έλεγχο που ασκεί ο συγκεκριμένος χώρος στους άμεσα γειτονικούς κατά τις συντομότερες μετακινήσεις από έναν χώρο σε έναν άλλο. Εκφράζει δηλαδή πόσο συχνά ο συγκεκριμένος άξονας χρησιμοποιείται ως ενδιάμεσος χώρος κατά την συντομότερη κίνηση από έναν χώρο σε έναν άλλο, που ανήκει στο τοπικό τμήμα του συστήματος (Γοσποδίνη, 2002).

ενώ μεγάλη σημασία έχει

- ο *συντακτικός πυρήνας* του αστικού συστήματος: αποτελείται από το 10% των αξόνων με τον μεγαλύτερο βαθμό ενσωμάτωσης. Μεγάλη σημασία για τη θεωρία της Συντακτικής Ανάλυσης του Χώρου έχει η μορφή και η διάρθρωση του πυρήνα ενσωμάτωσης, καθώς τείνει να συγκεντρώνει εκείνες τις λειτουργίες που επιζητούν την κεντρικότητα (Γοσποδίνη 1999).

Στην παρούσα έρευνα μεγάλη σημασία δόθηκε στο βαθμό ενσωμάτωσης των δρόμων, που διερευνήθηκαν και στη θέση τους σε σχέση με τον συντακτικό πυρήνα του υπό μελέτη χωρικού συστήματος. Πολλαπλές έρευνες σε ένα μεγάλο σύνολο ευρωπαϊκών και αμερικανικών πόλεων έχουν αποδείξει ότι υπάρχει ισχυρή στατιστική συσχέτιση του βαθμού ενσωμάτωσης με τις επιλεγόμενες διαδρομές των πεζών και τις πυκνότητες κίνησης (Γοσποδίνη 1999).

Για τη συντακτική ανάλυση χρησιμοποιήθηκε το πρόγραμμα Axwoman (ως επέκταση του ArcView G.I.S. 3.2). Τα αποτελέσματα της συντακτικής ανάλυσης των περιοχών έρευνας χρησιμοποιήθηκαν στην έρευνα πεδίου, καθώς ο βαθμός ενσωμάτωσης αποτελεί έναν από τους παράγοντες που διερευνάται μάλιστα στην επιλογή του δείγματος των δρόμων για έρευνα πεδίου.

3.3.2 ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ

Προκειμένου να απαλειφθεί ο παράγοντας της κουλτούρας, επιλέχθηκαν περιοχές με ίδιο κοινωνικο-οικονομικό επίπεδο. Έτσι δόθηκε έμφαση στη διερεύνηση των πολεοδομικών παραγόντων. Καθώς είναι δύσκολο να καθοριστεί η κουλτούρα των κατοίκων μιας περιοχής, η οποία επηρεάζει τον τρόπο με τον οποίο οι άνθρωποι χρησιμοποιούν το χώρο, έγινε η θεώρηση ότι ένας τρόπος προσέγγισης της κουλτούρας είναι η κοινωνικοοικονομική τάξη των κατοίκων της περιοχής. Έγινε, δηλαδή, η θεώρηση ότι άνθρωποι της ίδιας κοινωνικοοικονομικής θέσης θα έχουν τις ίδιες αντιλήψεις για το χώρο. Για να ανεύρεση περιοχών που κατοικούνται από ανθρώπους της ίδιας κοινωνικοοικονομικής τάξης χρησιμοποιήθηκαν στατιστικά στοιχεία της ΕΣΥΕ σχετικά με τη θέση στο επάγγελμα και το επίπεδο εκπαίδευσης των μόνιμων κατοίκων. Τα στοιχεία της ΕΣΥΕ ήταν διαθέσιμα σε επίπεδο Δήμου.

Για την επιλογή των περιοχών μελέτης μεταξύ των περιοχών κατοικίας της Θεσσαλονίκης, εκτός από τον παράγοντα της κουλτούρας χρησιμοποιήθηκε και η *πυκνότητα*. Αποτελεί ένα στοιχείο που χρησιμοποιείται ευρέως από τους πολεοδόμους, όμως η χρήση του παρουσιάζει κάποιες δυσκολίες και ιδιαιτερότητες. Όπως αναφέρει ο Raman (2010: 65), υπάρχουν διαφωνίες μεταξύ των μελετητών για το τι θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στον υπολογισμό της πυκνότητας μιας περιοχής και τι όχι, καθώς και οι δύο μεταβλητές που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό της, δηλαδή ο αριθμός ανεξάρτητων μονάδων και οι μονάδες επιφάνειας δεν είναι τυποποιημένες – αποτελούν μονάδες που αντιπροσωπεύουν εμβαδό επιφάνειας (εκτάρια, στρέμματα, χιλιόμετρα) και μετρήσιμα αντικείμενα/υποκείμενα (ανθρώπους, κλίνες, νοικοκυριά). Πολλές φορές είναι δύσκολο ακόμη και να υπολογιστεί, χωρίς τις απαραίτητες πληροφορίες, συνεχίζει. Ακριβώς αυτό ήταν και το πρόβλημα στη συγκεκριμένη περίπτωση, καθώς δεν βρέθηκαν στοιχεία σχετικά με τις πυκνότητες των περιοχών κατοικίας στην πόλη της Θεσσαλονίκης από κάποια πρόσφατη έρευνα και υπήρχαν έτσι σημαντικά προβλήματα για τον υπολογισμό της, όπως:

- Οι περιοχές κατοικίας στην πόλη της Θεσσαλονίκης, μετά την τάση απομάκρυνσής τους από το κέντρο της πόλης και τη δημιουργία προαστίων που παρατηρείται σε όλες τις αστικές περιοχές αλλά και στην πόλη μας, αποτελούν κατά κανόνα νεόδμητες περιοχές που δεν είχαν συμπεριληφθεί στην απογραφή του 2001, ενώ τα στοιχεία της απογραφής του 2011 δεν έχουν δημοσιοποιηθεί.
- Ακόμη και για τις περιοχές κατοικίας που περιλαμβάνονται στην απογραφή του 2001, οι μεταβολές του πληθυσμού του και της έκτασής του, εξαιτίας των

επεκτάσεων σχεδίου που υλοποιήθηκαν κατά την τελευταία δεκαετία, έχουν προξενήσει πολλές μεταβολές στον πληθυσμό, κάνοντας δύσκολη τη χρήση των στοιχείων της απογραφής για τον υπολογισμό πυκνοτήτων.

- Δεν ήταν δυνατός ο υπολογισμός της πυκνότητας με τα δεδομένα της ΕΣΥΕ να γίνει παρά μόνο σε επίπεδο Δήμου, που δεν είναι αντιπροσωπευτικό για όλη την έκτασή του.

Για την επιλογή των περιοχών στις οποίες πραγματοποιήθηκε η έρευνα, εφόσον ήταν σχεδόν αδύνατο να υπολογιστεί η πυκνότητα για όλες τις περιοχές κατοικίας, χρησιμοποιήθηκε η πυκνότητα brutto και ο συντελεστής δόμησης της περιοχής σε συνδυασμό με το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος αυτής. Η πυκνότητα brutto αποτελεί τη θεωρητική πυκνότητα μιας περιοχής και ουσιαστικά δείχνει τις αποδεκτές στεγαστικές και οικιστικές συνθήκες. Τα στοιχεία αυτά χρησιμοποιήθηκαν ως δείκτες πυκνότητας λαμβάνοντας υπόψη ότι:

- ✓ Είναι σχεδόν πάγια τακτική στην ελληνική πραγματικότητα να εξαντλείται ο συντελεστής δόμησης και το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κατά την οικοδόμηση, επομένως αποτελεί ένα δείκτη, που σε γενικές γραμμές μπορεί να δώσει μια εικόνα για την πυκνότητα της περιοχής.
- ✓ Η πυκνότητα brutto αναφέρεται σε πολεοδομικές ενότητες, όπως αυτές καθορίζονται από τα Γ.Π.Σ., δείχνει την επιθυμητή πυκνότητα στην περιοχή και σχετίζεται με το συντελεστή δόμησης. Μπορεί και αυτή να χρησιμοποιηθεί ως δείκτης πυκνότητας, ακόμη και αν δεν είναι ο πραγματικός, αλλά ο προτεινόμενος.
- ✓ Τόσο ο συντελεστής δόμησης και το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος, όσο και η πυκνότητα brutto, αναφέρονται σε πολεοδομικές ενότητες και όχι στο σύνολο του Δήμου. Με τα δεδομένα της Στατιστικής Υπηρεσίας σχετικά με τον πληθυσμό και το εμβαδό του Δήμου, θα μπορούσε να γίνει υπολογισμός της πυκνότητας κατά Δήμο. Λαμβάνοντας όμως υπόψη ότι σε όλη την έκταση ενός Δήμου η πυκνότητα δεν είναι ίδια, καθώς ο κάθε Δήμος έχει ενότητες με τελείως διαφορετική δομή και μορφή, ίσως ο συντελεστής δόμησης και η πυκνότητα brutto να τίθεται ως ένας πιο ουσιαστικός και πιο κοντά στην πραγματικότητα δείκτης πυκνότητας στο πεδίο της γειτονιάς, που αποτελεί και την κλίμακα χώρου, που μελετάται στην παρούσα έρευνα.

Σύμφωνα με τα παραπάνω επιλέχθηκαν τρεις περιοχές κατοικίας της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης, με διαφορετικές πυκνότητες (χαμηλή, μέση και υψηλή), κοινή κοινωνικοοικονομική τάξη των κατοίκων τους και μεγάλα σχετικά ποσοστά παιδιών. Στις περιοχές αυτές έγινε ανάλυση της μορφολογίας των δρόμων και της δομής τους και πραγματοποιήθηκε επιτόπια παρατήρηση σε επιλεγμένο δείγμα των δρόμων τους.

3.3.3 ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ.

Για την επιλογή του δείγματος των δρόμων χρησιμοποιήθηκαν οι παρακάτω παράμετροι:

α) ο βαθμός ενσωμάτωσης του δρόμου στο χωρικό σύστημα της περιοχής μελέτης. Η κατάταξη των δρόμων έγινε σε τρεις κατηγορίες: χαμηλή, μέση και υψηλή ενσωμάτωση σχετικά με τις τιμές που παρατηρούνται στο συγκεκριμένο χωρικό σύστημα.

β) ο λειτουργικός χαρακτήρας του δρόμου. Η κατάταξη των δρόμων της περιοχής μελέτης για την επιλογή του δείγματος έγινε στις εξής κατηγορίες: i) εμπορικός δρόμος, ii) δρόμος κατοικίας και iii) μικτός δρόμος (δηλ. συνδυασμός των δύο αυτών χρήσεων).

γ) η σχηματική ανάγνωση του χώρου, που σχετίζεται με τη σχηματική ανάγνωση του μετώπου του δρόμου. Με την εφαρμογή του ΓΟΚ του 1985, με τον οποίο καταργήθηκε η υποχρεωτική τοποθέτηση του κτιρίου στην οικοδομική γραμμή του τετραγώνου, δόθηκε η δυνατότητα υποχώρησης του κτιρίου από το όριο μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού χώρου (Γοσποδίνη 1990). Οι περιοχές κατοικίας, στην περίμετρο της πόλης, είναι πιο πρόσφατα δομημένες, με αποτέλεσμα η οριοθέτηση των μετώπων του δρόμου να μην είναι ενιαία ή αυστηρή. Η κατάταξη των δρόμων για την επιλογή του δείγματος έγινε στις εξής δύο κατηγορίες: i) δρόμος με σαφή οριοθέτηση του χώρου από τις κατακόρυφες όψεις των κτιρίων και ii) δρόμος χωρίς σαφή οριοθέτηση του χώρου από τις κατακόρυφες όψεις των κτιρίων.

δ) ο διαθέσιμος χώρος για παιχνίδι, ο οποίος καθορίζει τη δυνατότητα φιλοξενίας διαφορετικών δραστηριοτήτων και είδους παιχνιδιού. Η κατάταξη των δρόμων για την επιλογή του δείγματος έγινε στις εξής δύο κατηγορίες: i) δρόμοι με πολύ διαθέσιμο χώρο και ii) δρόμοι με λίγο διαθέσιμο χώρο.

ε) η κλίση του εδάφους⁵⁵ και γενικά η τοπογραφία του εδάφους αποτελούν αποτρεπτικούς παράγοντες για τη χρήση του δρόμου από παιδιά. Η κατάταξη έγινε σε δύο κατηγορίες: i) δρόμοι με μεγάλη κλίση εδάφους και ii) δρόμοι με μικρή ή μηδενική κλίση.

στ) η κυκλοφοριακή πυκνότητα οχημάτων στο δρόμο, καθώς επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την κινητικότητα των παιδιών χωρίς την επίβλεψη των ενηλίκων και τη δυνατότητα χρήσης του δρόμου ως χώρου παιχνιδιού. Η κατηγοριοποίηση έγινε σε δρόμους με i) μεγάλη και ii) μικρή κυκλοφοριακή πυκνότητα. Χωριστή κατηγορία αποτελούν οι πεζόδρομοι.

Η επιλογή των δρόμων του δείγματος έγινε έτσι ώστε να περιλαμβάνονται δρόμοι όλων των κατηγοριών, με όλους τους δυνατούς συνδυασμούς των παραπάνω χαρακτηριστικών. Η έρευνα πεδίου πραγματοποιήθηκε σ' αυτούς που επιλέχθηκαν με καταμέτρηση του αριθμού των παιδιών που ήταν χρήστες αυτών, αλλά και των άλλων ελεύθερων χώρων (σχολείων, πάρκων, πλατειών κ.ά) που βρίσκονται σε επαφή -σε όποιες περιπτώσεις ο άξονας έρχεται σε επαφή με τέτοιους χώρους.

3.3.4 ΕΠΙΤΟΠΙΑ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ

Κατά τη διάρκεια της έρευνας πεδίου, εκτός από την καταμέτρηση του αριθμού των παιδιών, έγινε, επίσης καταμέτρηση του αριθμού τους ανά κατηγορία δραστηριότητας. Αυτές καθορίστηκαν μετά από άτυπη παρατήρηση των παιδιών, που συναντήθηκαν στους δρόμους, κατά τη διάρκεια των επισκέψεων στο αρχικό στάδιο της έρευνας, που έγινε η διερεύνηση της δομής των περιοχών μελέτης. Οι δραστηριότητες παιχνιδιού ταξινομήθηκαν στις εξής κατηγορίες:

1. ανοργάνωτο-άτυπο παιχνίδι,
2. παιχνίδι με μπάλα,
3. παιχνίδια με ρόδες (ποδήλατο /πατίνι κ.ά),
4. παιχνίδι με σταθερό εξοπλισμό παιδότοπου (κούνιες, τραμπάλες, κλπ),
5. παιχνίδι με εξοπλισμό που φέρνουν τα παιδιά από το σπίτι τους.

Τέλος, έγινε καταμέτρηση των παιδιών, που λάμβαναν μέρος σε αυτές τις δραστηριότητες με ή χωρίς την επίβλεψη κάποιου ενήλικα.

Η ηλικιακή ομάδα, που επιλέχθηκε για την έρευνα πεδίου είναι παιδιά ηλικίας περίπου 5-12 ετών (παιδιά πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης). Η επιλογή της συγκεκριμένης

⁵⁵ Η παράμετρος αυτή παρουσιάστηκε ως παράγοντας που επηρεάζει τη χρήση του δρόμου από τους ανθρώπους από τον Rapoport (1991).

ηλικιακής ομάδας έγινε για τους εξής λόγους: τα παιδιά αυτής της ηλικίας μπορούν να λάβουν μέρος σε πολλές δραστηριότητες, να κυκλοφορήσουν και να περιηγηθούν στο χώρο με μεγαλύτερη ευκολία απ' ό,τι σε μικρότερες ηλικίες και επίσης έχουν τη δυνατότητα να συμμετέχουν σε δραστηριότητες χωρίς την αυστηρή επίβλεψη ενήλικα. Παιδιά σε μεγαλύτερη ηλικία δεν καταμετρήθηκαν, καθώς το ενδιαφέρον τους για τέτοιου είδους δραστηριότητες είναι περιορισμένο. Άλλωστε, όπως υποστηρίζει η Elsley (2004), από την ηλικία των 10 ετών και πάνω, η ανεξάρτητη κινητικότητα των παιδιών αυξάνεται σημαντικά και ξεφεύγουν από το όριο της περιοχής κατοικίας. Παιδιά μικρότερης ηλικίας όχι μόνο δεν συναντώνται συχνά να παίζουν στους δρόμους αλλά και όταν αυτό συμβαίνει συνήθως γίνεται με τη συνοδεία ενήλικα, ενώ η ηλικία των πέντε ετών είναι κρίσιμη για τα ελληνικά δεδομένα, καθώς σε αυτήν την ηλικία το παιδί ξεκινά την υποχρεωτική του εκπαίδευση (νηπιαγωγείο) και 'αναγκαστικά' απομακρύνεται από το σπίτι.

Η καταμέτρηση έγινε σε συγκεκριμένη εποχή του χρόνου. Επιλέχθηκε ο μήνας Ιούνιος και ο μήνας Σεπτέμβριος για να πραγματοποιηθεί η έρευνα πεδίου, καθώς τα δημοτικά σχολεία δεν λειτουργούν ή μόλις έχουν ξεκινήσει να λειτουργούν και οι εξωσχολικές δραστηριότητες έχουν σταματήσει, επομένως τα παιδιά έχουν περισσότερο ελεύθερο χρόνο να αφιερώσουν στο παιχνίδι. Επίσης, οι μήνες αυτοί δεν αποτελούν την κατεξοχήν περίοδο διακοπών, επομένως, η παρουσία παιδιών στην πόλη αναμένεται αρκετά μεγάλη. Οι ώρες και οι μέρες επιλέχθηκαν κυρίως με βάση τις κλιματολογικές συνθήκες της εποχής, ώστε η παρουσία τους στον υπαίθριο χώρο να είναι δυνατή και ανεκτή. Καθώς οι μεγάλες θερμοκρασίες της εποχής τίθενται ως αποτρεπτικός παράγοντας για την παρουσία των ανθρώπων στον υπαίθριο χώρο κατά την διάρκεια της ημέρας, η έρευνα πεδίου έγινε από τις 19.00 μέχρι τις 21.00 το βράδυ. Επίσης, η παρατήρηση κατά τη διάρκεια του μήνα Ιουνίου πραγματοποιήθηκε μόνο τις καθημερινές από Δευτέρα μέχρι Παρασκευή, καθώς το Σαββατοκύριακο οι κάτοικοι της Θεσσαλονίκης συχνά μεταβαίνουν σε κάποιο κοντινό παραθαλάσσιο θέρετρο.

Τα αποτελέσματα των μετρήσεων σε κάθε μια από τις περιοχές μελέτης παρουσιάζονται αναλυτικά στο παράρτημα II.

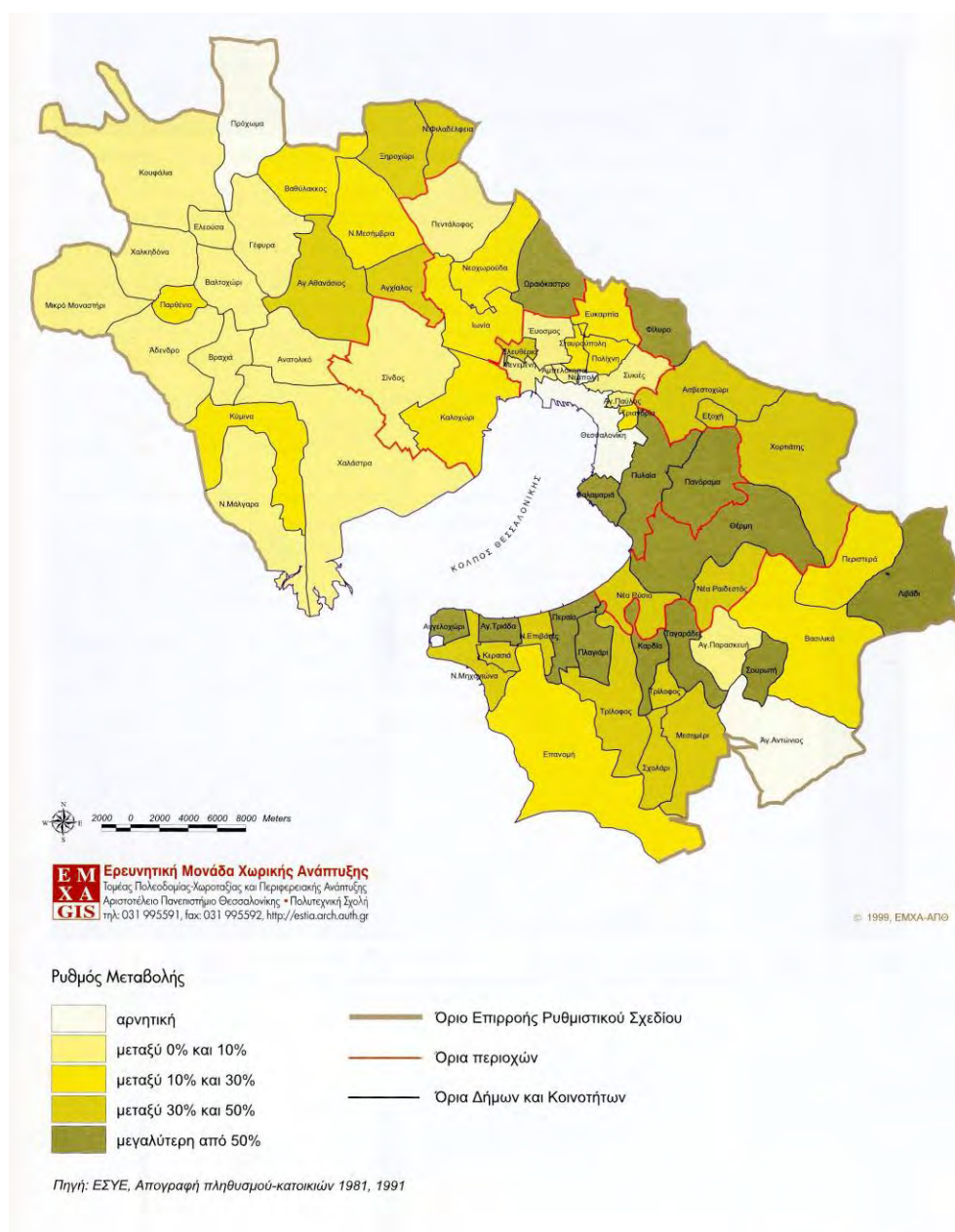
3.4 ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Το Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ), αλλά και η Ευρύτερη Περιοχή της Θεσσαλονίκης (ΕΠΘ) παρουσιάζει μία σημαντική αύξηση πληθυσμού τα τελευταία χρόνια. Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάζονται στο υπό εκπόνηση ΓΠΣ Δ. Καλαμαριάς, με βάση στατιστικά στοιχεία της ΕΣΥΕ, η μεταβολή του πληθυσμού τη δεκαετία 1991-2001 στο ΠΣΘ ήταν της τάξης του 6,85%. Σύμφωνα με την μελέτη του ΟΡΘ-ΥΠΕΧΩΔΕ-ΑΠΘ (1999), σημαντική ήταν επίσης η αύξηση του πληθυσμού του Νομού Θεσσαλονίκης και της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης (ΕΠΘ) κατά τη δεκαετία 1981-1991.

Σύμφωνα με την ίδια μελέτη (ΟΡΘ-ΥΠΕΧΩΔΕ-ΑΠΘ 1999) κατά τη δεκαετία 1981-1991 σημειώθηκε μείωση του πληθυσμού των δύο κεντρικών περιοχών του ΠΣΘ, των Δήμων Θεσσαλονίκης και Νεάπολης, ενώ συγχρόνως μεγάλη αύξηση του πληθυσμού της υπόλοιπης περιοχής του ΠΣΘ, της Λοιπής Περιοχής του ΕΠΘ και της Περιαστικής Ζώνης. Παρατηρήθηκε, δηλαδή, μετατόπιση του πληθυσμού προς την περιφέρεια της πόλης, γεγονός που συμβαδίζει με τις γενικότερες τάσεις προαστικοποίησης που κυριαρχούν. Στο χάρτη 3.1 αποτυπώνονται γραφικά οι μεταβολές του πληθυσμού σε όλη την Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης (ΕΠΘ) για την περίοδο 1981-1991. Για την επόμενη δεκαετία, 1991-2001 δεν υπάρχει αντίστοιχη μελέτη, λαμβάνοντας υπόψη, όμως, τα στατιστικά στοιχεία της ΕΣΥΕ, τις μεγάλες επεκτάσεις που πραγματοποιήθηκαν, και την έντονη οικοδομική δραστηριότητα που παρατηρείται, στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης, μπορεί να θεωρηθεί δεδομένο ότι δεν έχει πραγματοποιηθεί αύξηση του πληθυσμού των κεντρικών περιοχών του ΠΣΘ, αλλά ακόμη μεγαλύτερη μετακίνησή του στην περιφέρεια της πόλης.

Το μεγαλύτερο ποσοστό του 'νέου' πληθυσμού (της πραγματοποιηθείσας αύξησης δηλαδή) κατευθύνθηκε στις ανατολικές συνοικίες του ΠΣΘ, με το Δήμο Καλαμαριάς στην πρώτη θέση και στη συνέχεια τους Δήμους Πυλαίας και Πανοράματος (σήμερα Δ. Πυλαίας-Χορτιάτη). Στην Περιαστική Ζώνη η μεγαλύτερη μετακίνηση σημειώθηκε στις κοινότητες Ωραιοκαστρου και Θέρμης, ενώ για την Λοιπή Περιοχή της ΕΠΘ, στις κοινότητες Ν. Μηχανιώνας, Περαιάς και Πλαγιαρίου (ΟΡΘ-ΥΠΕΧΩΔΕ-ΑΠΘ, 1999). Στην ίδια μελέτη τονίζεται ότι όλες οι περιοχές που βρίσκονται 'ανατολικά' (ανατολικές συνοικίες του ΠΣΘ, βόρεια Περιαστική Ζώνη, ανατολική Περιαστική Ζώνη, ανατολική Λοιπή Περιοχή) παρουσιάζουν *μεγαλύτερους ρυθμούς αύξησης του πληθυσμού τους*, με ελάχιστες εξαιρέσεις, οι περιοχές που

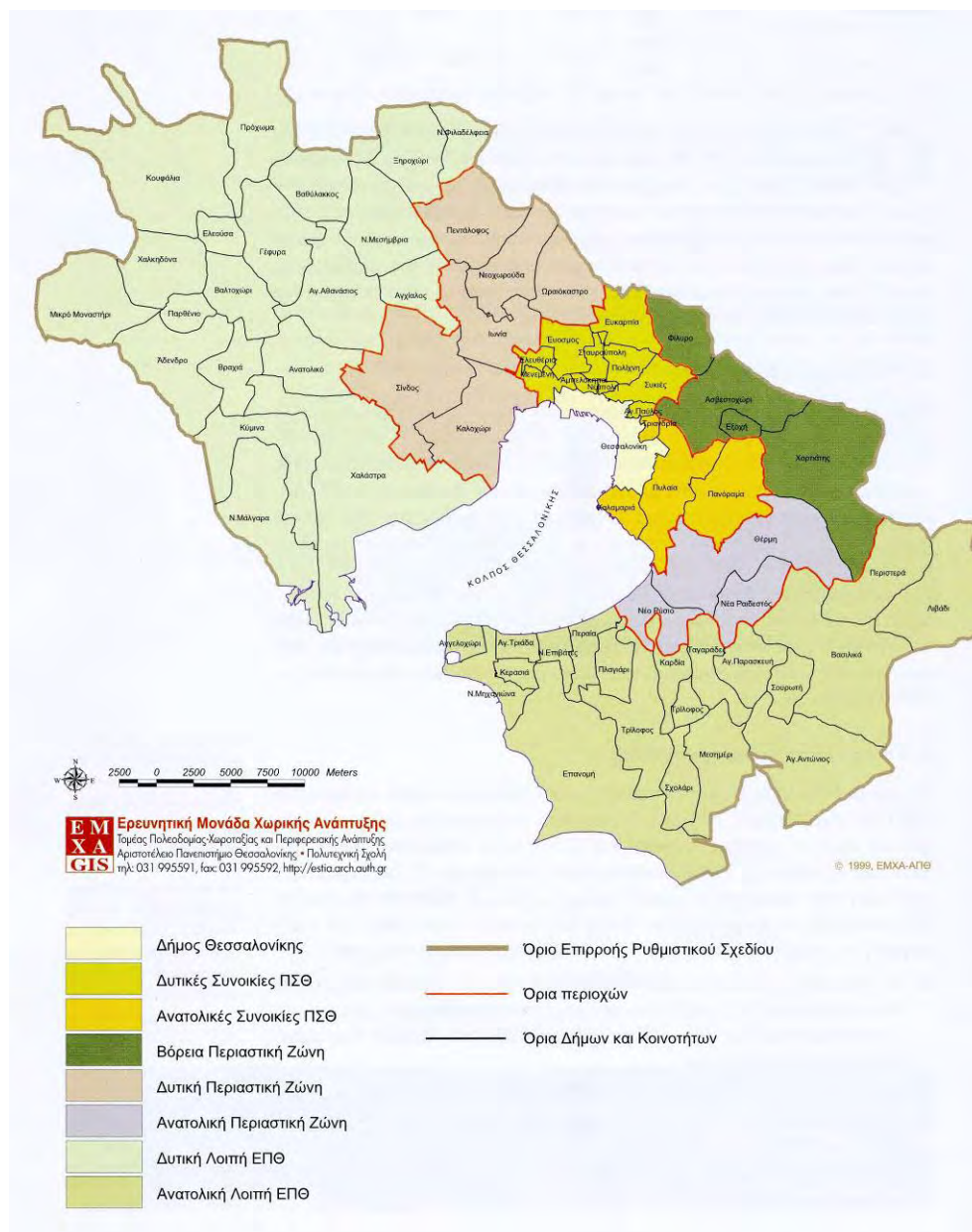
βρίσκονται 'δυτικά' (δυτικές συνοικίες ΠΣΘ, δυτική Περιαστική Ζώνη, δυτική Λοιπή Περιοχή) χαμηλούς ρυθμούς αύξησης του πληθυσμού τους και κάποιες κεντρικές περιοχές των Δήμων Θεσσαλονίκης και Νεάπολης απόλυτη μείωση.



Χάρτης 3.1: Ρυθμός μεταβολής πληθυσμού ΟΤΑ στην Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης 1981-1991 (πηγή: ΟΠΘ-ΥΠΕΧΩΔΕ-ΑΠΘ, 1999: 39).

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω και κυρίως την τάση μετακίνησης του πληθυσμού προς τα 'ανατολικά', επιλέχθηκαν περιοχές μελέτης από αυτήν τη ζώνη (χάρτης 3.2). Η μεγάλη αύξηση του πληθυσμού, οι πολλές επεκτάσεις σχεδίου, που πραγματοποιήθηκαν στη ζώνη αυτή, και η πολύ μεγάλη ανοικοδόμηση, που

πραγματοποιήθηκε και συνεχίζει να πραγματοποιείται, προκάλεσε το ενδιαφέρον της παρούσας έρευνας για τη συγκεκριμένη περιοχή.



Χάρτης 3.2: Περιοχές Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, Περιastικής Ζώνης και Λοιπής Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης (πηγή: ΟΠΘ-ΥΠΕΧΩΔΕ-ΑΠΘ, 1999: 36).

Βασικοί παράγοντες στην επιλογή των περιοχών για την έρευνα πεδίου ήταν:

- α) η πυκνότητα της περιοχής,
- β) η παρουσία παιδιών και
- γ) η κουλτούρα των κατοίκων.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, σε μια προσπάθεια εξάλειψης του παράγοντα της κουλτούρας στη χρήση του δημόσιου χώρου, αναζητήθηκαν περιοχές με κατοίκους της ίδιας κοινωνικοοικονομικής τάξης. Με βάση τους παραπάνω παράγοντες και

στατιστικά δεδομένα της ΕΣΥΕ, έγινε η επιλογή των περιοχών στις οποίες πραγματοποιήθηκε η επιτόπια παρατήρηση-έρευνα πεδίου.

α) πυκνότητα της περιοχής.

Σκοπός της έρευνας ήταν να μελετηθούν περιοχές κατοικίας με διαφορετικές πυκνότητες, ώστε να καταλήξουμε σε συμπεράσματα για όλες τις κατηγορίες περιοχής κατοικίας. Στη Θεσσαλονίκη εντοπίζονται κατά βάση τρεις τύποι περιοχών κατοικίας:

α) περιοχές χαμηλής πυκνότητας, με κατοικίες μικρού κτιριακού όγκου, αρκετούς ελεύθερους χώρους και μικρότερη κίνηση οχημάτων,

β) περιοχές υψηλής πυκνότητας, με κατοικίες μεγαλύτερου κτιριακού όγκου και μεγαλύτερη κίνηση οχημάτων και

γ) περιαστικοί οικισμοί με τελείως διαφορετική δομή (δομή μικρής πόλης με εμπορικό και διοικητικό κέντρο και περιοχές κατοικίας).

Με την επιλογή τριών περιοχών, μίας ανά κατηγορία, μπορούν να καλυφθούν όλοι οι τύποι περιοχών κατοικίας που συναντώνται στη Θεσσαλονίκη.

β) Το κοινωνικοοικονομικό επίπεδο των κατοίκων της περιοχής.

Οι αντιλήψεις για το δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης, τις χρήσεις του και τον κοινωνικό ρόλο του, εμφανίζονται να ποικίλουν ανάμεσα στις διαφορετικές κοινωνικοοικονομικές ομάδες. Ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός, σύμφωνα με τον Rapoport (1980), καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από την κουλτούρα των χρηστών και οι πολιτισμικές διαφορές που υπάρχουν, θα πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη κατά τον σχεδιασμό. Άλλωστε, συνεχίζει ο Rapoport (1980), δύο διαφορετικοί πολιτισμοί στο ίδιο σκηνικό μπορούν να δημιουργήσουν δύο τελείως διαφορετικά μεταξύ τους περιβάλλοντα. Επομένως, η διερεύνηση των χωρικών επιλογών των παιδιών για παιχνίδι θα μπορούσε να επηρεασθεί από τις διαφορετικές αντιλήψεις των γονέων και των παιδιών για το δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης.

Η κουλτούρα καθορίζεται από πολλά στοιχεία, ανάμεσα στα οποία είναι η εκπαίδευση, η κοινωνική τάξη, η θρησκεία, η εθνικότητα κ.ά. Στην προσπάθεια εξάλειψης του παράγοντα της κουλτούρας και προκειμένου να διερευνηθεί η επίδραση των χωρικών και μορφολογικών χαρακτηριστικών του δρόμου, επιλέχθηκαν για την έρευνα περιοχές που κατοικούνταν από ανθρώπους της ίδιας κοινωνικής τάξης και κατ' επέκταση με σχετικά όμοιες αντιλήψεις για το δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης.

Λαμβάνοντας υπόψη και μία σχετική έρευνα της Karsten (1998) για τα παιδιά σε πέντε διαφορετικές γειτονιές του Άμστερνταμ, -η οποία έδειξε ότι παιδιά που ανήκουν στην ίδια κοινωνική τάξη παρουσιάζουν πιο κοινές αντιλήψεις και συμπεριφορές ακόμη και σε σχέση με παιδιά που έχουν την ίδια εθνικότητα- (Karsten, 1998: 578) και επειδή δεν υπήρξε μέχρι τώρα κάποια σχετική έρευνα από την οποία θα μπορούσαν να αντληθούν στοιχεία για την περιοχή της Θεσσαλονίκης, αποφασίστηκε να χρησιμοποιηθεί ως δείκτης της κουλτούρας η κοινωνικοοικονομική θέση των κατοίκων. Σημαντικός δείκτης για την κοινωνικοοικονομική θέση είναι το επίπεδο εκπαίδευσης και η θέση στο επάγγελμα, στοιχεία που ήταν διαθέσιμα από την ΕΣΥΕ.

γ) στην επιλογή περιοχών με υψηλά ποσοστά παιδιών.

Η συστηματική και σε βάθος έρευνα των χωρικών επιλογών των παιδιών για παιχνίδι στο δρόμο προϋποθέτει, καταρχάς, την εγκατάσταση στην περιοχή σημαντικού ποσοστού παιδιών. Σύμφωνα με τον Aitken (1998) όταν δύο άνθρωποι αποφασίσουν να δημιουργήσουν μια οικογένεια, αναζητούν αυτό που θεωρείται η ‘κατάλληλη κατοικία’ σε ένα ‘καλό περιβάλλον’, με τη σκέψη προσανατολισμένη στα προάστια των αστικών κέντρων. Άλλωστε, όπως αναφέρουν οι Woolley *et al.* (1999a), η μείωση των πυκνοτήτων των κατοίκων στα κέντρα των πόλεων, οφείλεται κυρίως στη μετακίνηση του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων (κατοικία, εμπορικά κέντρα, επιχειρήσεις, βιομηχανία) στην περιφέρειά της. Η ανάγκη των ανθρώπων για ένα ‘καλό’ περιβάλλον ζωής ικανοποιείται από τα προάστια των πόλεων. Αυτό είναι άλλωστε και το ‘προαστιακό όνειρο’, όπως αναφέρει.

Ο παραπάνω κανόνας ισχύει και για τις ελληνικές πόλεις, όπου παρατηρείται μετακίνηση των νέων οικογενειών ή των νέων ανθρώπων που προγραμματίζουν να κάνουν οικογένεια, σε περιοχές κατοικίας εκτός του κέντρου των πόλεων και κυρίως σε νεόδμητες περιοχές. Το γεγονός αυτό μπορεί να ερμηνευτεί, διότι συγκριτικά με πιο κεντρικές περιοχές, στις παραπάνω υπάρχει μεγάλη προσφορά νεόδμητων κατοικιών, αλλά και καλύτερο περιβάλλον ζωής. Το ποσοστό των παιδιών διερευνήθηκε από τα στατιστικά στοιχεία της ΕΣΥΕ, που, όμως, αναφέρονταν στο σύνολο του Δήμου.

Με βάση τους παραπάνω παράγοντες η διαδικασία επιλογής του δείγματος των περιοχών έγινε με τον εξής τρόπο:

- Συλλέχθηκαν και επεξεργάστηκαν στοιχεία από την ΕΣΥΕ και από υπηρεσίες των αντίστοιχων Δήμων, που αφορούσαν στο επίπεδο εκπαίδευσης, στη θέση στο

επάγγελμα και στην πληθυσμιακή κατανομή των κατοίκων, για όλους τους Δήμους και τα Δ.Δ του Π.Σ Θεσσαλονίκης αλλά και της περιφερειακής ζώνης της στην ανατολική περιοχή. Με τη συλλογή και επεξεργασία αυτών των στοιχείων δόθηκε η δυνατότητα να επιλεγούν περιοχές μελέτης με κατοίκους, που έχουν παρόμοια χαρακτηριστικά στα πεδία που αναφέρθηκαν παραπάνω.

- Έγινε επιτόπια παρατήρηση των δρόμων και των άλλων δημόσιων χώρων ως προς τα χαρακτηριστικά τους και την παρουσία ή μη παιδιών σε αυτούς.
- Συλλέχθηκαν χάρτες, ρυμοτομικά σχέδια και άλλα στοιχεία -όπως οι συντελεστές δόμησης- από τις αντίστοιχες πολεοδομικές και τεχνικές υπηρεσίες και από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης.

Με γνώμονα τα παραπάνω και με βάση τα στοιχεία που συλλέχθηκαν, επιλέχθηκαν τρεις περιοχές που ανήκουν σε τρεις διαφορετικούς Δήμους, τον οικισμό της Θέρμης στον Δήμο Θέρμης, την περιοχή «Πυλαιώτικα» (Πολεοδομική ενότητα 5) του Δήμου Πυλαίας (πλέον αποτελεί Δ.Δ στο Δ. Πυλαίας-Χορτιάτη) και την περιοχή Άγιος Ιωάννης (Πολεοδομικές ενότητες 9, 17 και 18) του Δήμου Καλαμαριάς. Η επιλογή των περιοχών αυτών έγινε μετά από επεξεργασία όλων των στοιχείων που συλλέχθηκαν και πολυήμερη αυτοψία και παρατήρηση, ώστε να επιλεγούν οι κατάλληλες περιοχές, ενώ έγινε προσπάθεια να

α) είναι οριοθετημένες από φυσικά ή τεχνητά όρια (π.χ ρέμα, αδιάνοικτο δρόμο, δρόμο έντονης κυκλοφορίας) για να είναι ανεξάρτητες λειτουργικά και

β) να είναι νεόδμητες, ώστε να εξασφαλίζεται η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη παρουσία νέων οικογενειών με παιδιά.

Οι περιοχές που επιλέχθηκαν ικανοποιούν τα τρία κριτήρια που ετέθησαν.

1. Όσον αφορά στην πυκνότητα:

Τα μόνα στοιχεία για την πυκνότητα των περιοχών του Π.Σ Θεσσαλονίκης που βρέθηκαν, προέρχονται από μια έρευνα του ΟΡΘ-ΥΠΕΧΩΔΕ-ΑΠΘ (2008) σχετικά με τους δείκτες του περιβάλλοντος και της αειφορίας. Στη συγκεκριμένη έρευνα παρουσιάζονται οι πυκνότητες⁵⁶ του συνόλου των Δήμων και δίνονται τα στοιχεία του πίνακα 4.1 για τους Δήμους που επιλέχθηκαν.

⁵⁶ Αναφέρεται ότι η πυκνότητα υπολογίζεται από το λόγο του τοπικού πληθυσμού προς την έκταση της περιοχής. Για τον πληθυσμό χρησιμοποιούνται στοιχεία από το δείκτη Popul 1, που αφορούν στο μόνιμο πληθυσμό του κάθε Δήμου ή Κοινότητας της περιοχής ευθύνης του ΟΡΘ (απογραφή 2001). Για την

Πίνακας 3.1: Πυκνότητες για τους Δήμους Θέρμης, Πυλαίας και Καλαμαριάς (Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ-ΟΡΘ-ΑΠΘ, 2008).

ΔΗΜΟΣ	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ(κατ/τ.χλμ)
Θέρμη	159
Πυλαία	940
Καλαμαριά	14.075

Οι πυκνότητες αυτές υπολογίστηκαν με βάση το συνολικό πληθυσμό και τη συνολική έκταση του Δήμου και δεν είναι αντιπροσωπευτικές για την κάθε γειτονιά. Ειδικά στην περίπτωση της Πυλαίας και της Καλαμαριάς, που ο Σ.Δ ποικίλει από 0,50-2,1 και 0,8-2,4 αντίστοιχα, δεν είναι δυνατόν οι πυκνότητες που αναφέρονται στον πίνακα 3.1 να ανταποκρίνονται στις πραγματικές πυκνότητες σε όλη την έκταση των Δήμων.

Καθώς δεν βρέθηκαν στοιχεία για την πυκνότητα μικρότερης μονάδας από το σύνολο του Δήμου, θεωρήθηκε ως ενδεικτικός δείκτης πυκνότητας ο συντελεστής δόμησης σε συνδυασμό με το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων (πιν. 3.2) και η εκτιμώμενη πυκνότητα brutto (πιν. 3.3), όπως υπολογίζεται στα υπό εκπόνηση ΓΠΣ των τριών Δήμων.

Πίνακας 3.2: Στοιχεία για το συντελεστή δόμησης και το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των περιοχών μελέτης (Πηγή: υπό εκπόνηση ΓΠΣ των Δήμων Πυλαίας, Καλαμαριάς και Θέρμης).

Περ./συντ. δομ-ύψος	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ	ΜΕΓΙΣΤΟ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΥΨΟΣ
Θέρμη (ΠΕ 1-4)	1,00	11μ.
Πυλαιώτικα (ΠΕ 5)	0,80	11μ.
Άγιος Ιωάννης (ΠΕ 9, 17 και 18)	0,8-1,6	18μ.

Πίνακας 3.3: Οι πυκνότητες brutto των περιοχών μελέτης (πηγή: υπό εκπόνηση ΓΠΣ των Δήμων Πυλαίας, Καλαμαριάς και Θέρμης).

Περ./πυκν. brutto	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ BRUTTO
Θέρμη (ΠΕ 1-4)	88-114 στ/ha
Πυλαιώτικα (ΠΕ 5)	75,46 στ/ha
Άγιος Ιωάννης (ΠΕ 9, 17 και 18)	124-176 στ/ha

Ο συντελεστής δόμησης για την περιοχή «Πυλαιώτικα» του Δήμου Πυλαίας (ΠΕ 5) είναι 0,8 και το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος της περιοχής είναι 11μ., ενώ η

έκταση η πληροφορία αντλείται από την ΕΣΥΕ και αφορά στην επιφάνεια των Δήμων και Κοινοτήτων, χωρίς να υπολογίζονται τα εσωτερικά ύδατα (ΥΠΕΧΩΔΕ-ΟΡΘ-ΑΠΘ 2008).

εκτιμώμενη πυκνότητα brutto υπολογίζεται από το υπό εκπόνηση ΓΠΣ σε 75,46 ατ/ha. Για την περιοχή Άγιος Ιωάννης του Δ. Καλαμαριάς ο συντελεστής δόμησης κυμαίνεται από 0,80 (σε λίγα οικοδομικά τετράγωνα), ενώ το μεγαλύτερο τμήμα της έχει Σ.Δ 1,2 και 1,60 (με ζώνες μεταφοράς συντελεστή και ζώνες κοινωνικού συντελεστή). Εξαιρούνται κάποια οικοδομικά τετράγωνα που υπάρχουν εργατικές κατοικίες, όπου ο Σ.Δ είναι μικρότερος –οι περιοχές αυτές δεν περιλήφθηκαν στην έρευνα, καθώς παρουσιάζουν μεγάλες διαφορές στον τρόπο πολεοδόμησης. Το ύψος των οικοδομών φτάνει τα 18μ. και η εκτιμώμενη πυκνότητα brutto, σύμφωνα με το υπό εκπόνηση ΓΠΣ του Δήμου, για την περιοχή μελέτης (ΠΕ 9 , 17 και 18) είναι 124-176 ατ/ha. Για τον οικισμό της Θέρμης ο Σ.Δ είναι ενιαίος και ισούται με ένα (1,00) και το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος είναι επίσης 11μ. Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει ότι γενικά η περιοχή «Πυλαιώτικα» αποτελεί μια περιοχή με μικρή πολεοδομική πυκνότητα, ο οικισμός της Θέρμης μια περιοχή με μέση πολεοδομική πυκνότητα και τέλος ο Άγιος Ιωάννης Καλαμαριάς περιοχή με μεγάλη πολεοδομική πυκνότητα.

2. Ως προς το κοινωνικο-οικονομικό επίπεδο των κατοίκων:

Χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε, τα οποία όμως αναφέρονται σε επίπεδο Δήμου και όχι σε επίπεδο πολεοδομικής ενότητας. Τα δεδομένα επεξεργάστηκαν κατάλληλα και παρουσιάζονται στους πίνακες 3.4 και 3.5.

Πίνακας 3.4: Στοιχεία για τη θέση στο επάγγελμα για το Π.Σ Θεσσαλονίκης και τους Δήμους Θέρμης, Πυλαίας και Καλαμαριάς (Πηγή ΕΣΥΕ και ίδια επεξεργασία).

Περ./πληθ.	ΣΥΝΟΛΟ	ΘΕΣΗ ΣΤΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ					
		ΕΡΓΟΔΟΤΕΣ		ΑΥΤΟΑΠΑΣΧΟ- ΛΟΥΜΕΝΟΙ		ΜΙΣΘΩΤΟΙ	
		πληθυσμός	Ποσοστό επί πληθυσμού	πληθυσμός	Ποσοστό επί πληθυσμού	πληθυσμός	Ποσοστό επί πληθυσμού
Π.Σ Θεσ/κης	352.566	40.768	11,56%	36.387	10,32%	252.067	71,49%
Θέρμη	5.234	752	14,37%	601	11,48%	3.596	68,70%
Πυλαία	10.242	1.613	15,75%	1.108	10,82%	6.896	67,33%
Καλαμαριά	40.255	5.870	14,58%	4.476	11,12%	27.364	67,98%

Σύμφωνα με τον πίνακα 3.4 οι τρεις Δήμοι που επιλέχθηκαν (Θέρμης, Πυλαίας και Καλαμαριάς) παρουσίαζαν παρόμοια ποσοστά στις κατηγορίες α) εργοδοτών (14,37%, 15,75%, και 14,58% αντίστοιχα) β) επιχειρηματιών και αυτοαπασχολουμένων (11,48%, 10,82% και 11,12% αντίστοιχα) και γ) μισθωτών (68,70%, 67,33% και 67,98%). Τα ποσοστά αυτά ήταν της ίδιας τάξης, και πιο συγκεκριμένα για την

κατηγορία των εργοδοτών και των αυτοαπασχολούμενων ήταν μεγαλύτερα από το μέσο όρο του Π.Σ Θεσσαλονίκης, ενώ για την κατηγορία των μισθωτών μικρότερα. Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά, που παρουσιάζονται στον πίνακα 3.4, οι κάτοικοι των συγκεκριμένων περιοχών παρουσίαζαν σημαντικές ομοιότητες σε εργασιακό επίπεδο.

Στοιχεία για το επίπεδο εκπαίδευσης καταλήγουν στο ίδιο συμπέρασμα, ότι δηλαδή οι κάτοικοι των τριών περιοχών παρουσίαζαν σημαντικές ομοιότητες σε επίπεδο εκπαίδευσης. Στον πίνακα 3.5 παρατίθενται στοιχεία για επίπεδο εκπαίδευσης στους Δήμους Θέρμης, Πυλαίας (πλέον Δ.Δ του Δ. Πυλαίας-Χορτιάτη) και Καλαμαριάς και συγκεκριμένα α) στους κατόχους διδακτορικού (με ποσοστά 0,60%, 0,77% και 0,70% αντίστοιχα), β) επιπέδου master 0,86%, 1,02% και 1,12% αντίστοιχα γ) ανωτάτων σχολών (με ποσοστά 13,43%, 15,67% και 15,66% αντίστοιχα) και ανωτέρων σχολών (με ποσοστά 4,66%, 4,61% και 4,58% αντίστοιχα). Τα ποσοστά αυτά είναι υψηλότερα σε σχέση με το μέσο όρο του Π.Σ Θεσσαλονίκης.

Πίνακας 3.5: Στοιχεία για το επίπεδο εκπαίδευσης του Π.Σ Θεσσαλονίκης και τους Δήμους Θέρμης, Πυλαίας και Καλαμαριάς (Πηγή ΕΣΥΕ και ίδια επεξεργασία).

Περ./επιπ. εκπ	ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ						
	Κάτοχοι διδακτορικού τίτλου	Κάτοχοι Μάστερ	Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών	Πτυχιούχοι ΤΕΙ και Ανωτέρων Σχολών	Πτυχιούχοι μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης	Απόφοιτοι Μέσης εκπαίδευσης	Απόφοιτοι Δημοτικού
Π.Σ Θεσ/κης	0,47%	0,68%	11,70%	4,17%	3,95%	42,49%	24,66%
Θέρμη	0,60%	0,86%	13,43%	4,66%	3,47%	41,80%	22,32%
Πυλαία	0,77%	1,02%	15,67%	4,61%	4,22%	39,82%	21,51%
Καλαμαριά	0,70%	1,12%	15,66%	4,58%	4,58%	40,98%	21,06%

Έτσι μπορούμε να πούμε ότι οι κάτοικοι των Δήμων Θέρμης, Πυλαίας και Καλαμαριάς παρουσίαζαν περίπου το ίδιο επίπεδο εκπαίδευσης και παρόμοια ποσοστά στις κατηγορίες επαγγελματιών. Με τα στοιχεία αυτά μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι οι περιοχές αυτές είχαν κοινά κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά και επομένως θεωρήθηκε ότι οι κάτοικοί τους θα είχαν και ίδιες αντιλήψεις για τη χρήση του δημόσιου χώρου.

3. Ως προς την παρουσία παιδιών:

Και σε αυτή την περίπτωση χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία της ΕΣΥΕ, σε επίπεδο Δήμου και πάλι. Τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν μεγάλες παρουσίες παιδιών και στους τρεις Δήμους. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε και την επεξεργασία αυτών, οι

συγκεκριμένοι Δήμοι έχουν ποσοστά παιδιών αρκετά υψηλά, υψηλότερα μάλιστα από το μέσο όρο του Π.Σ. Θεσσαλονίκης (πιν. 3.6). Ειδικά για τις ηλικίες 5-9 και 10-14 ετών που αφορούν και τη συγκεκριμένη έρευνα (5-12 ετών είναι τα παιδιά που καταγράφονται στην επιτόπια έρευνα πεδίου), τα ποσοστά είναι αρκετά υψηλά, κυρίως για τον οικισμό της Θέρμης. Και οι τρεις Δήμοι επομένως που επιλέχθηκαν ανταποκρίνονται στην προϋπόθεση της έρευνας ότι πρέπει να συναντώνται μεγάλα ποσοστά παιδιών.

Πίνακας 3.6: Ποσοστά παιδιών στο Π.Σ Θεσσαλονίκης και τους Δήμους Θέρμης, Πυλαίας και Καλαμαριάς (Πηγή ΕΣΥΕ και ίδια επεξεργασία).

Ηλικ./ποσοστ.	ΠΟΣΟΣΤΑ ΠΑΙΔΙΩΝ			
	Π.Σ ΘΕΣ/ΚΗΣ	ΘΕΡΜΗ	ΠΥΛΑΙΑ	ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ
0-4	4,99%	7,37%	5,49%	5,05%
5-9	4,87%	6,48%	5,37%	5,16%
10-14	5,15%	6,50%	5,74%	5,37%
15-19	7,04%	7,40%	7,31%	6,64%

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Εμπειρική έρευνα- Περιοχή μελέτης Α: Θέρμη

Ο νέος Δήμος αποτελείται από 4 Δημοτικά Διαμερίσματα:

- Το Δ.Δ. Θέρμης με τους οικισμούς Θέρμης (διοικητικό κέντρο του Δήμου), Τριαδίου και Λήδα-Μαρία (οικισμός με ίδιο νομικό καθεστώς).
- Το Δ.Δ. Ρυσίου με τους οικισμούς Ρυσίου και Μίκρας (στρατόπεδο) και Φαρμακαΐκων.
- Το Δ.Δ. Ταγαράδων με τον ομώνυμο οικισμό
- Το Δ.Δ. Νέας Ραιδεστού με τους οικισμούς Ν. Ραιδεστού και Φιλοθέης (Οικοδομικός Συνεταιρισμός Τοπογράφων.)

Η περιοχή μελέτης ανήκει στο Δ.Δ Θέρμης και πρόκειται για μια περιοχή η οποία λειτουργεί ως υποδοχέας κάλυψης αστικών αναγκών όλων των κατηγοριών, δηλαδή αναγκών σε χώρους παραγωγικών δραστηριοτήτων, κοινωφελών και κοινοχρήστων εγκαταστάσεων και κατοικίας. Η γειτνίαση με το ΠΣΘ και η εύκολη πρόσβαση σε αυτό σε συνδυασμό με την προσφορά πολεοδομημένης γης και την ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος αποτελούν τους κυριότερους παράγοντες για την ταχεία εξέλιξη του Δήμου ως μια περιοχή προαστιακής κατοικίας του ΠΣΘ (ΓΠΣ Δ. Θέρμης).

Η περιοχή στην οποία πραγματοποιήθηκε η έρευνα είναι ο παλιός οικισμός της Θέρμης. Δεν περιλήφθηκε ο οικισμός Τριαδίου, καθώς δεν βρίσκεται σε επαφή, αλλά επίσης αποκλείστηκαν και οι περιμετρικές επεκτάσεις της Θέρμης, επειδή δεν έχουν δομηθεί ακόμη, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν ούτε καν διανοιγμένοι δρόμοι. Ο συντελεστής δόμησης στην περιοχή είναι 1,00 και το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 11,00μ. Η πυκνότητα (brutto) στις τέσσερις (4) πολεοδομικές ενότητες στις οποίες χωρίζεται ο οικισμός της Θέρμης κυμαίνονται από 88 έως 114 ατ/ha (ΓΠΣ Δ. Θέρμης).

Για την επιλογή του δείγματος των δρόμων προηγήθηκε η πολεοδομική ανάλυση του ιστού, καθώς και η μορφολογική ανάλυση των δρόμων.

Αρχικά, σημειώθηκαν οι υφιστάμενες χρήσεις γης. Όπως φαίνεται στο χάρτη χρήσεων γης (χάρτης. 4.2), ο οικισμός της Θέρμης χαρακτηρίζεται από τη δομή μιας μικρής πόλης. Έχει ένα αρκετά δυναμικό εμπορικό και διοικητικό κέντρο, το οποίο γεωγραφικά εντοπίζεται στο κέντρο του οικισμού, γύρω από την κεντρική πλατεία. Η οδός Χαλκιδικής, που αποτελεί έναν δρόμο υπερτοπικής σημασίας, χωρίζει τον οικισμό σε δύο μέρη. Το βόρειο τμήμα έχει κύρια χρήση την κατοικία με εξαίρεση το μέτωπο της οδού Χαλκιδικής που παρουσιάζει πολλές εμπορικές χρήσεις και κάποιες χρήσεις αναψυχής και από τις δύο πλευρές. Στο νότιο τμήμα του εντοπίζεται το κυρίως

εμπορικό και διοικητικό κέντρο του οικισμού, με αρκετά μεγάλες συγκεντρώσεις εμπορικών χρήσεων, διοικητικών υπηρεσιών, τραπεζών κ.ά. Οι χρήσεις αυτές συναντώνται κατά μήκος των οδών Ταβάκη και Δημητρίου-Καραολή (εμπορικός πεζόδρομος) και γύρω από την πλατεία Παραμάνη. Στο κέντρο και κυρίως γύρω από την πλατεία και κατά μήκος των πεζοδρόμων Ιασωνίδου και Δημητρίου-Καραολή υπάρχουν και αρκετές χρήσεις αναψυχής (ταχυφαγεία, καφεενεία, καφετέριες κ.ά). Περιμετρικά του κέντρου υπάρχουν περιοχές κατοικίας.



Χάρτης 4.2: Οι υφιστάμενες χρήσεις γης στον οικισμό της Θέρμης.

Ο οικισμός αυτός, όπως φαίνεται στον χάρτη 4.2, έχει πολλές ελλείψεις σε κοινόχρηστους χώρους, όπως πάρκα και πλατείες. Εκτός από την κεντρική πλατεία, η οποία προσφάτως ανακατασκευάστηκε (κατά τη διάρκεια της επιτόπιας παρατήρησης στην πλατεία πραγματοποιούνταν ακόμη εργασίες) οι υπόλοιποι χώροι είναι πολύ λίγοι, είναι όμως διαμορφωμένοι κατάλληλα για να φιλοξενήσουν το παιχνίδι των παιδιών. Επίσης μεγάλες πυκνότητες χρηστών συγκεντρώνουν οι δύο πεζόδρομοι (Ιασωνίδου και Δημητρίου-Καραολή) και η οδός Ταβάκη, στην οποία πάλι πρόσφατα έγινε ανάπλαση, με την κατασκευή νέων πεζοδρομίων και μέτρων ελέγχου της κυκλοφορίας και της ταχύτητας των οχημάτων.

Όπως αναφέρει η Τσουκαλά (2006: 167) η Θέρμη χαρακτηρίζεται από απουσία οργανωμένων υπαίθριων χώρων για τις δραστηριότητες παιδιών. Συνεχίζει λέγοντας ότι με ελάχιστες εξαιρέσεις, οι περισσότεροι υπαίθριοι χώροι δεν χαρακτηρίζονται μόνο από μικρό εμβαδό, αλλά και από την ακατάλληλη θέση τους στον αστικό ιστό, ενώ οι χώροι παιχνιδιού και αναψυχής ταυτίζονται με τις αυλές των σχολείων, τους δρόμους και τα αδόμητα ακόμη τμήματα του οικισμού.

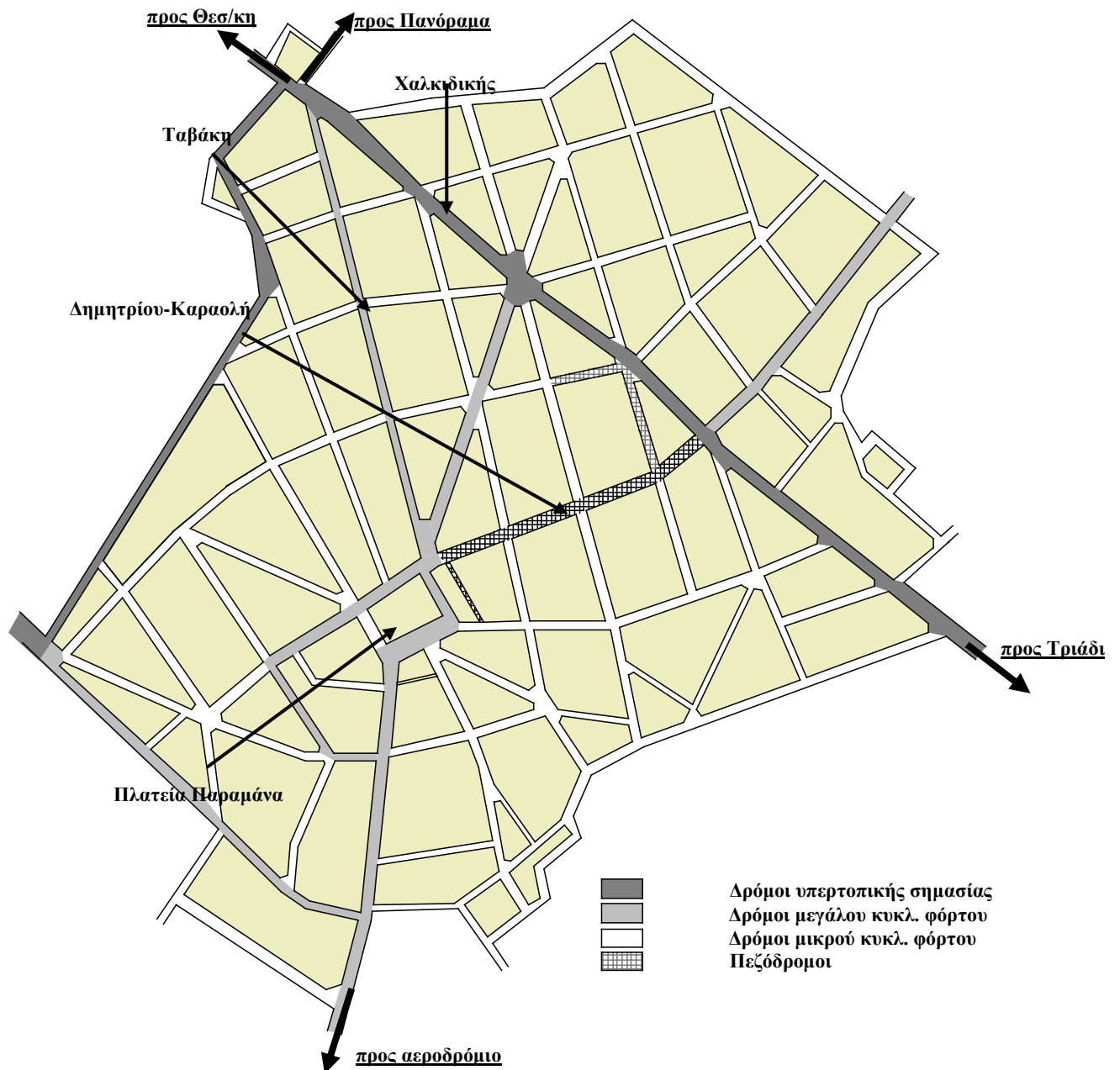
Επίσης έγινε διερεύνηση ως προς τους κυκλοφοριακούς φόρτους των δρόμων της περιοχής μελέτης. Διακρίθηκαν

- ✓ οι δρόμοι υπερτοπικής σημασίας, που αποτελούν δρόμους διαμπερούς κίνησης και σύνδεσης με όμορες περιοχές και παρουσιάζουν έντονες πυκνότητες οχημάτων,
- ✓ δρόμοι μεγάλου κυκλοφοριακού φόρτου (τοπικής σημασίας),
- ✓ δρόμοι μικρού κυκλοφοριακού φόρτου και
- ✓ πεζόδρομοι.

Στον χάρτη 4.3 σημειώνεται ο κυκλοφοριακός φόρτος του καθενός δρόμου της περιοχής μελέτης.

Υπάρχουν δύο δρόμοι υπερτοπικής σημασίας, που παρουσιάζουν έντονη κίνηση οχημάτων. Ο ένας είναι η οδός Χαλκιδικής, που αποτελεί την είσοδο στον οικισμό και την έξοδο προς το Τριάδι, τα Βασιλικά και άλλους οικισμούς. Επίσης υπάρχει και ακόμη ένας δρόμος, που συνδέει τον οικισμό της Θέρμης με την εθνική οδό Θεσσαλονίκης-Μουδανιών. Ακόμη εμφανίζονται και άλλοι δρόμοι μεγάλου κυκλοφοριακού φόρτου, τοπικής, όμως, σημασίας. Ένας από αυτούς, η οδός Ταβάκη, παρουσιάζει μέτρα μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων (ανύψωση της διασταύρωσης και αλλαγή κατεύθυνσης στους κόμβους). Οι πεζόδρομοι του οικισμού είναι λίγοι και εντοπίζονται μόνο στο κέντρο αυτού και όχι στις περιοχές κατοικίας. Ουσιαστικά

υπάρχουν μόνο δύο, που συγκεντρώνουν εμπορικές χρήσεις και δραστηριότητες αναψυχής.



Χάρτης 4.3: Κυκλοφοριακοί φόρτοι στους δρόμους του οικισμού της Θέρμης.

Στο χάρτη 4.4 αποτυπώνονται οι δρόμοι που έχουν αρκετό διαθέσιμο χώρο για παιχνίδι, και όπως φαίνεται με μια απλή ματιά οι δρόμοι αυτοί είναι πολύ λίγοι και αποτελούν κεντρικούς άξονες του οικισμού, που διαθέτουν πεζοδρόμια μεγάλου πλάτους. Επίσης, σ' αυτούς περιλαμβάνονται και οι πεζόδρομοι.



Χάρτης 4.4: Διαθέσιμος χώρος για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων παιχνιδιού στους δρόμους του οικισμού της Θέρμης.

Τέλος στο χάρτη 4.5 σημειώθηκαν κάποια από τα στοιχεία, που είναι αποτυπωμένα στους προηγούμενους χάρτες και θεωρούνται ‘έλκτικά’, δηλαδή μπορούν να ευνοήσουν, σύμφωνα με τις θεωρητικές απόψεις που παρουσιάστηκαν στο δεύτερο κεφάλαιο. Μεταξύ αυτών είναι οι εμπορικές χρήσεις, οι χρήσεις αναψυχής, τα κτίρια εκπαίδευσης, οι κοινόχρηστοι χώροι τύπου πλατείας, πάρκου, παιδικής χαράς και γηπέδων, οι δρόμοι με οριοθέτηση των μετώπων του και οι πεζόδρομοι. Παρατηρώντας τον χάρτη είναι εμφανές ότι τα σημαντικότερα ‘έλκτικά’ στοιχεία για τον οικισμό της Θέρμης είναι οι εμπορικές χρήσεις, οι πεζόδρομοι, που στη συγκεκριμένη περίπτωση

βρίσκονται στο κέντρο του οικισμού και οι κοινόχρηστοι χώροι (κυρίως η κεντρική πλατεία).



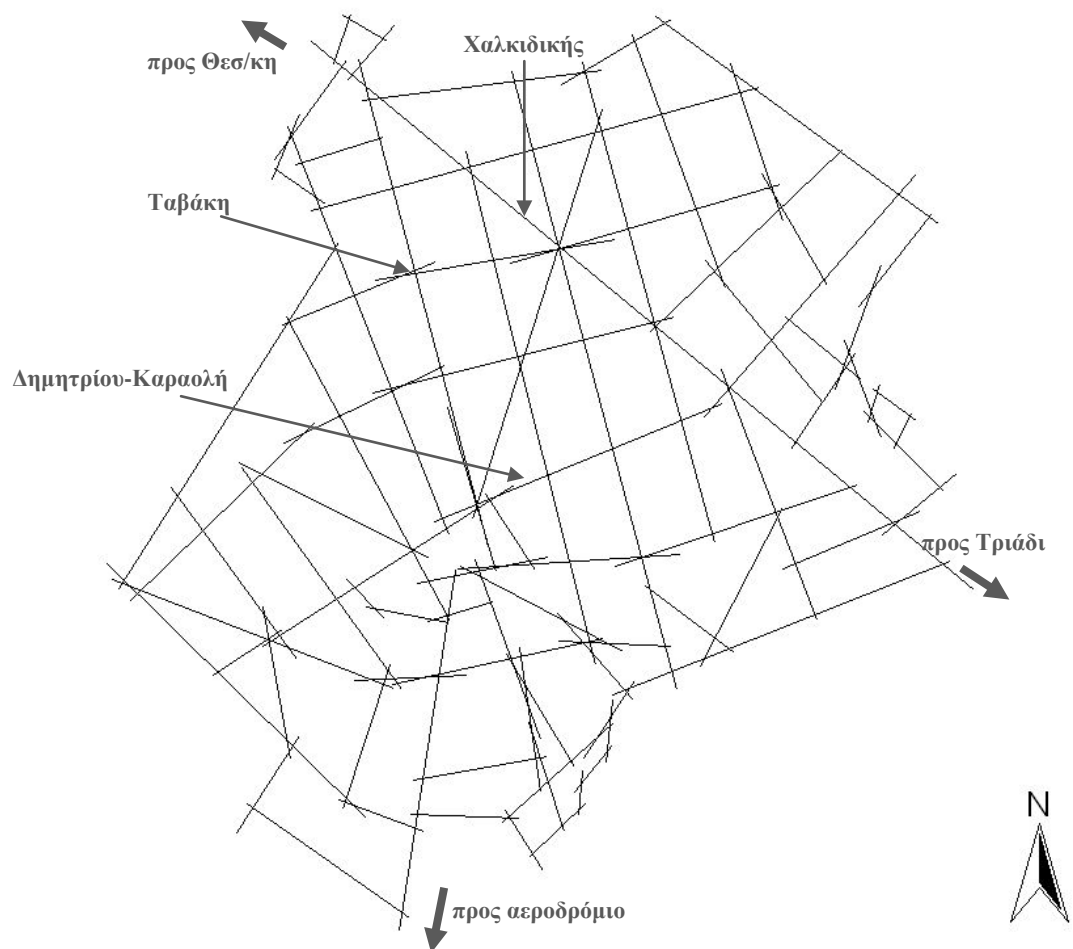
Χάρτης 4.5: 'Ελκτικά' στοιχεία για τους δρόμους του οικισμού της Θέρμης.

Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι τα 'ελκτικά' στοιχεία, όπως αποτυπώνονται στον χάρτη 4.5 είναι εντοπισμένα στο κέντρο του οικισμού και κυρίως γύρω από τους πιο κεντρικούς δρόμους. Αξιοσημείωτο είναι ότι μαζί με τις εμπορικές χρήσεις συνήθως εμφανίζονται και χρήσεις αναψυχής, μία μίξη που συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό στην αύξηση της παρουσίας ανθρώπων στους δρόμους. Τέλος, πρέπει να τονιστεί ότι στην περίπτωση της Θέρμης υπάρχουν δρόμοι με οριοθέτηση των μετώπων τους. Μάλιστα οι

δύο από αυτούς αποτελούν δρόμους με άλλα επίσης θετικά χαρακτηριστικά, όπως πεζοδρόμηση και εμπορικές χρήσεις.

4.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΟΜΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ - ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΘΕΡΜΗΣ

Σύμφωνα με την θεωρία της Σύνταξης του Χώρου σε κάθε οικισμό, αστική περιοχή ή πόλη ολόκληρη το δίκτυο των δημόσιων υπαίθριων χώρων μπορεί να θεωρηθεί ως ενιαίο και συνεχές χωρικό σύστημα. Ο αξονικός χάρτης (axial map) ενός τέτοιου χωρικού συστήματος αποτελείται από ένα σύνολο αξόνων – όσο το δυνατόν μακρύτερων και μικρότερων σε αριθμό – οι οποίοι διατρέχουν το σύνολο του συστήματος. Ο τρόπος σύνδεσης της κάθε αξονικής γραμμής με τις υπόλοιπες, διαμορφώνει τις συντακτικές ιδιότητες του συγκεκριμένου χώρου του συστήματος και του αυτού ως σύνολο.

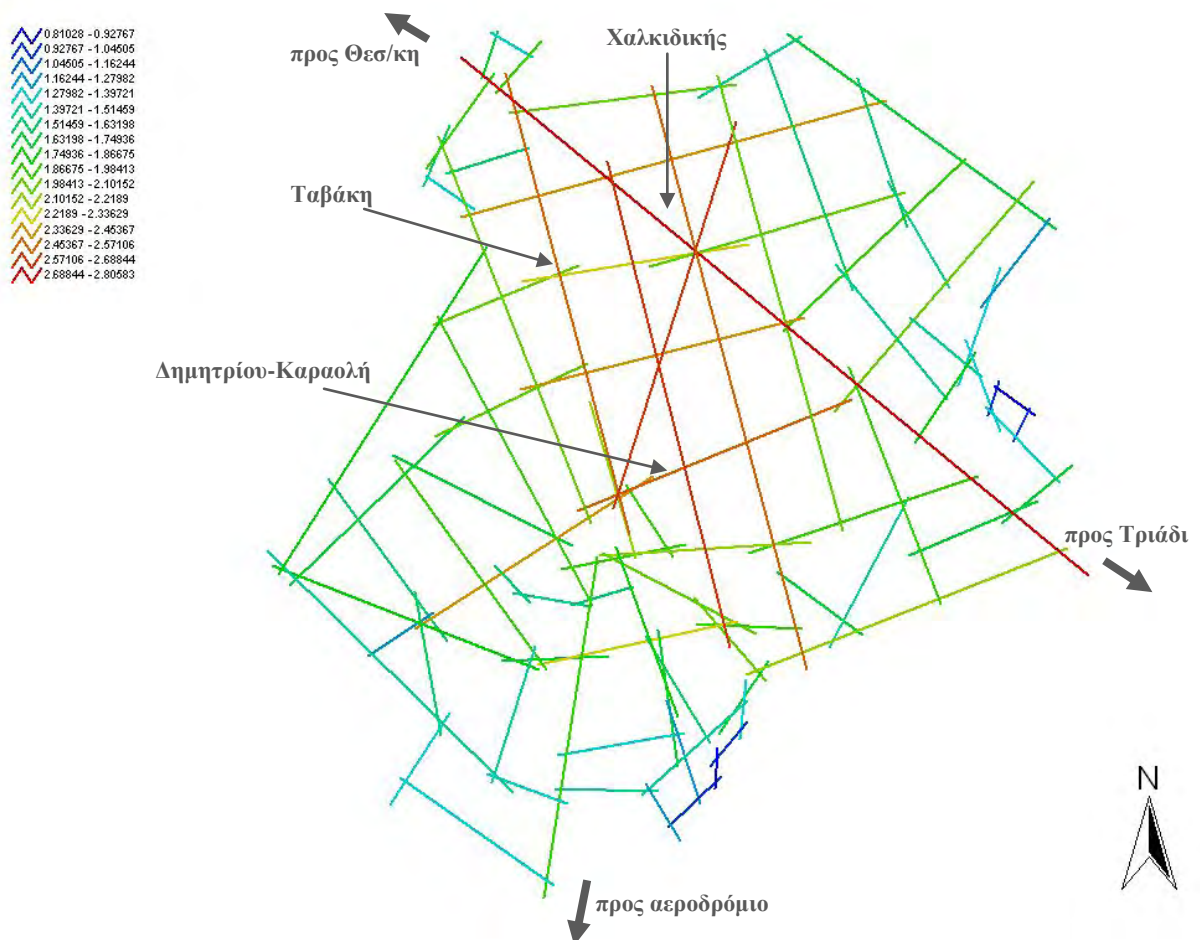


Χάρτης 4.6: Αξονικός χάρτης του οικισμού της Θέρμης.

Η αξονική αναπαράσταση του οικισμού της Θέρμης απεικονίζεται στον χάρτη 4.6. Αποτελείται από 87 αξονικές γραμμές και έχει γίνει προσπάθεια χάραξης των μακρύτερων δυνατών και μικρότερων σε αριθμό αξόνων.

ΒΑΘΜΟΣ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗΣ

Ο χάρτης του βαθμού ενσωμάτωσης παρουσιάζει χρωματικά τον βαθμό ενσωμάτωσης κάθε χώρου στο χωρικό σύστημα του οικισμού της Θέρμης, με χρωματική διακύμανση από το σκούρο κόκκινο (υψηλός βαθμός ενσωμάτωσης) μέχρι το σκούρο μπλε (χαμηλός βαθμός ενσωμάτωσης). Όπως φαίνεται στο χάρτη 4.7, παρουσιάζονται πολύ λίγοι άξονες με χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης (μπλε σκούρο χρώμα) σε αντίθεση με ένα μεγάλο πλήθος αξόνων με υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης (κόκκινο και πορτοκαλί χρώμα).



Χάρτης 4.7: Χάρτης βαθμού ενσωμάτωσης του οικισμού της Θέρμης.

Ο άξονας με το μεγαλύτερο βαθμό ενσωμάτωσης είναι η οδός Χαλκιδικής (χάρτης 4.8), ο δρόμος που αποτελεί την είσοδο στον οικισμό από την πόλη της Θεσσαλονίκης και την έξοδο προς τους επόμενους οικισμούς του Τριαδίου και της

Ραιδεστού. Ο δρόμος αυτός σημειώνει μεγάλη κίνηση οχημάτων, έχει πολλές εμπορικές δραστηριότητες και ουσιαστικά διασχίζει τον οικισμό. Το τμήμα βόρεια της οδού Χαλκιδικής αποτελεί ως επί το πλείστον περιοχή κατοικίας με ελάχιστες εμπορικές και άλλες δραστηριότητες, ενώ το κομμάτι νότια του δρόμου αυτού αποτελεί το εμπορικό και διοικητικό κέντρο του οικισμού με μεγάλη συγκέντρωση γραφείων, καταστημάτων, εμπορικών κέντρων, τραπεζών και διοικητικών λειτουργιών. Δρόμοι με επίσης με μεγάλο βαθμό ενσωμάτωσης δημιουργούν ένα πλέγμα κάθετων και οριζόντιων αξόνων, νότια της οδού Χαλκιδικής, δηλαδή προς το εμπορικό και διοικητικό κέντρο του οικισμού.



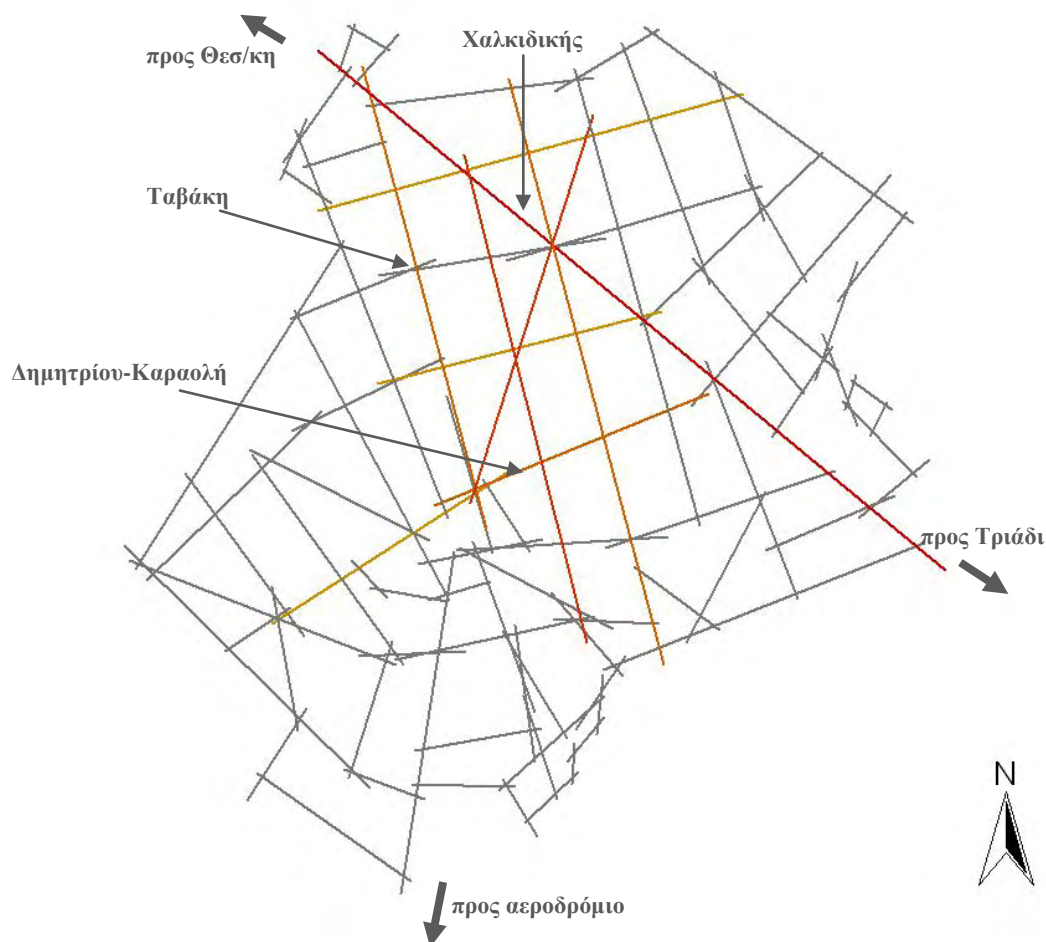
Χάρτης 4.8: Οι άξονες με υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης-συντακτικός πυρήνας του οικισμού της Θέρμης.

Στο χάρτη ενσωμάτωσης μπορεί επίσης να παρατηρηθεί η απομόνωση των βορειοανατολικών και νοτιοδυτικών περιοχών του οικισμού, καθώς στις περιοχές αυτές εντοπίζονται άξονες με χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης (μπλε). Οι δύο αυτές περιφερειακές περιοχές, από τις οποίες δεν υπάρχει έξοδος προς κάποιον άλλον οικισμό ή κεντρικό δρόμο, χαρακτηρίζονται αποκλειστικά ως περιοχές κατοικίας. Αυτό

φαίνεται πιο καθαρά με μια συσχέτιση του χάρτη ενσωμάτωσης με τον χάρτη των χρήσεων του οικισμού της Θέρμης (χάρτης 4.7).

Μεγάλη σημασία για τη θεωρία της Συντακτικής Ανάλυσης του Χώρου έχει η μορφή και η διάρθρωση του πυρήνα ενσωμάτωσης (integration core), δηλαδή το 10% των χώρων που έχουν τον υψηλότερο βαθμό ενσωμάτωσης. Οι άξονες με τον μεγαλύτερο βαθμό ενσωμάτωσης, που ανήκουν και στον συντακτικό πυρήνα του χωρικού συστήματος που μελετάται, φαίνονται στον χάρτη 4.8.

Εκτός από την οδό Χαλκιδικής, που αποτελεί τη μία είσοδο και αντιστοίχως έξοδο του οικισμού, έχει εμπορικό κυρίως χαρακτήρα και αποτελεί τον άξονα με τον μεγαλύτερο βαθμό ενσωμάτωσης, άλλοι άξονες με μεγάλο βαθμό ενσωμάτωσης αντιστοιχούν στους εξής δρόμους:



Χάρτης 4.9: Συντακτικός πυρήνας του οικισμού της Θέρμης.

2. Παπαναστασίου, κεντρικός δρόμος του οικισμού με εμπορική κυρίως χρήση, που συνδέει δύο από τους πιο κεντρικούς και πολυσύχναστους δρόμους του οικισμού, την οδό Χαλκιδικής με την οδό Δημητρίου-Καραολή

3. *Ελ. Βενιζέλου*, εμπορικός κατά το μεγαλύτερο μέρος του δρόμος που καταλήγει στην κεντρική πλατεία του οικισμού (πλατεία Παραμάννα)
4. *Κολοκοτρώνη*, περιφερειακός δρόμος του κεντρικού τμήματος με αρκετές εμπορικές χρήσεις αλλά και κατοικίες
5. *Δημητρίου Καραολή (α' τμήμα)*, ένας καθαρά εμπορικός δρόμος που συνδέει την κεντρική πλατεία με το πνευματικό και πολιτιστικό κέντρο
6. *Ταβάκη*, ένας από τους πιο εμπορικούς δρόμους του οικισμού, που ενώνει την είσοδο από την πόλη της Θεσσαλονίκης με την κεντρική πλατεία.
7. *Μακρυγιάννη*, άξονας στο κέντρο του οικισμού με μικτή χρήση
8. *Λίτσα*, δρόμος κάθετος στην οδό Χαλκιδικής με κύρια χρήση την κατοικία
9. *Δημητρίου Καραολή (β' τμήμα)*, το τμήμα αυτό συνδέει την κεντρική πλατεία με περιοχή αμιγούς κατοικίας

Στον χάρτη 4.8 απεικονίζονται οι άξονες του συντακτικού πυρήνα, τα ονόματα των οδών στις οποίες αντιστοιχούν και ο βαθμός ενσωμάτωσής του αριθμητικά αλλά και με χρωματική διαβάθμιση.

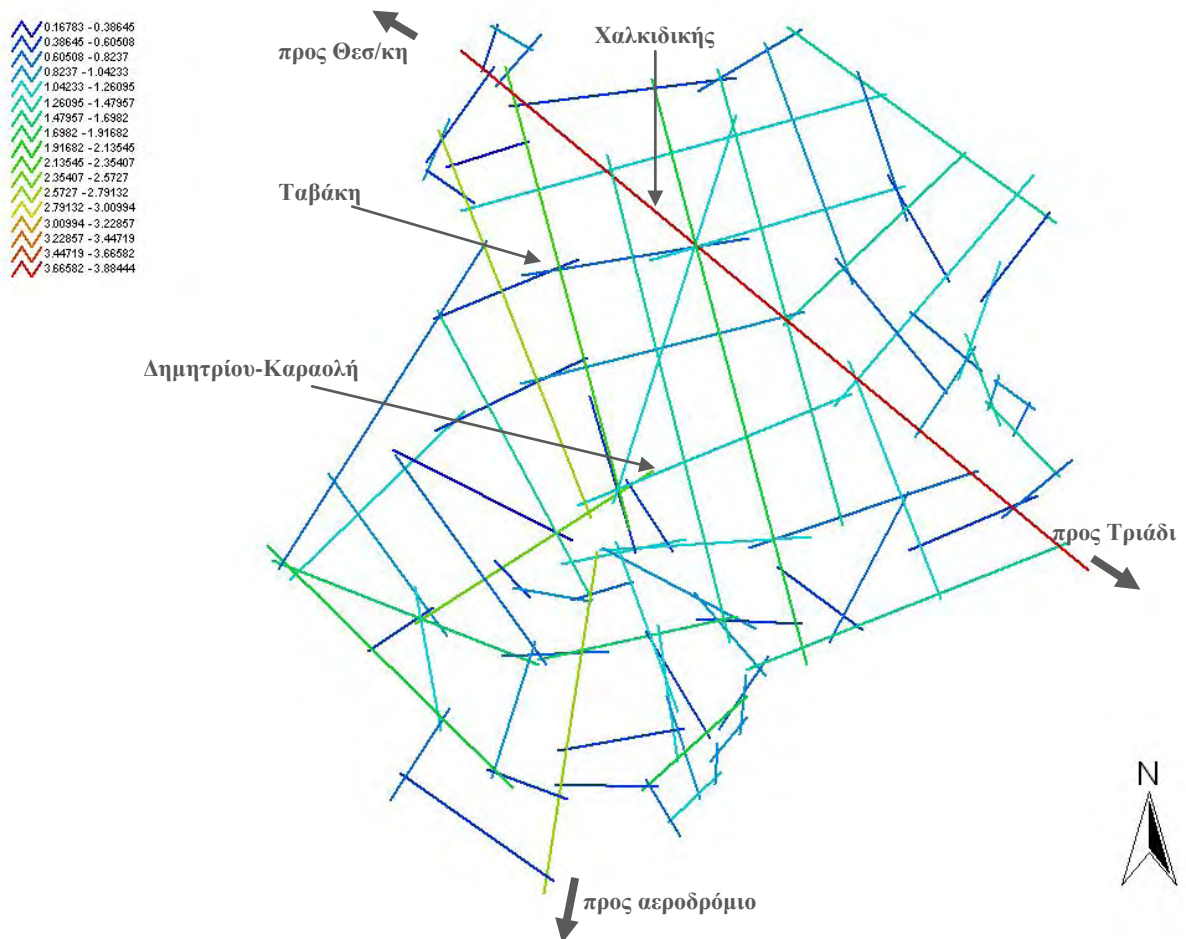
Ο πυρήνας ενσωμάτωσης, που αντιστοιχεί στις κόκκινες και πορτοκαλί γραμμές απεικονίζεται στον χάρτη 4.9. Εντοπίζεται στο γεωγραφικό κέντρο του οικισμού και συμπίπτει με το εμπορικό και το διοικητικό κέντρο αυτού. Έχει μια αρκετά εκτεταμένη μορφή, καθώς καταλαμβάνει μεγάλο τμήμα του συνολικού χωρικού συστήματος. Η περιοχή βόρεια του άξονα με το μεγαλύτερο βαθμό ενσωμάτωσης (οδός Χαλκιδικής), που αποτελεί κατά βάσει περιοχή αμιγούς κατοικίας, δεν περιλαμβάνεται στον συντακτικό πυρήνα, με εξαίρεση έναν άξονα που διεισδύει στην περιοχή αυτή. Ένα παρόμοιο φαινόμενο σημειώνεται και στην νοτιοδυτική περιοχή του οικισμού, που ενώ παρουσιάζει απομόνωση, με άξονες χαμηλού βαθμού ενσωμάτωσης, ένας άξονας (η οδός Δημητρίου-Καραολή), φαίνεται να διεισδύει στην απομονωμένη αυτή περιοχή. Καθώς περιμετρικά του οικισμού έχει εγκριθεί επέκταση σχεδίου, είναι πιθανόν αυτοί οι δύο άξονες να αποτελέσουν σημαντικές κατευθύνσεις ανάπτυξης και επέκτασης του οικισμού.

ΒΑΘΜΟΣ ΤΟΠΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Ο βαθμός τοπικού ελέγχου αποτελεί μία τοπική ιδιότητα και εκφράζει αριθμητικά τον έλεγχο που ασκεί ο συγκεκριμένος χώρος στους άμεσα γειτονικούς κατά τις συντομότερες μετακινήσεις από έναν χώρο σε έναν άλλο. Εκφράζει, δηλαδή, πόσο συχνά ο συγκεκριμένος άξονας χρησιμοποιείται ως ενδιάμεσος χώρος κατά την

συντομότερη κίνηση από έναν χώρο σε έναν άλλο, που ανήκει στο τοπικό τμήμα του συστήματος. Ο χάρτης 4.10 παρουσιάζει τον βαθμό τοπικού ελέγχου για το χωρικό σύστημα της Θέρμης.

Ο δρόμος με το μεγαλύτερο τοπικό έλεγχο είναι η οδός Χαλκιδικής, και μάλιστα ο άξονας με τον μεγαλύτερο βαθμό ενσωμάτωσης. Το γεγονός αυτό επαληθεύει τη σημασία του δρόμου αυτού για τον οικισμό της Θέρμης, καθώς εκτός από τις εμπορικές λειτουργίες, που φιλοξενεί, αποτελεί έναν σημαντικό δρόμο, που διασχίζει τον οικισμό, τον διαχωρίζει σε δύο τμήματα και τέλος έναν σημαντικό άξονα κίνησης οχημάτων καθώς θεωρείται η είσοδος-έξοδος του οικισμού προς την πόλη της Θεσσαλονίκης και τους άλλους οικισμούς του Δήμου.

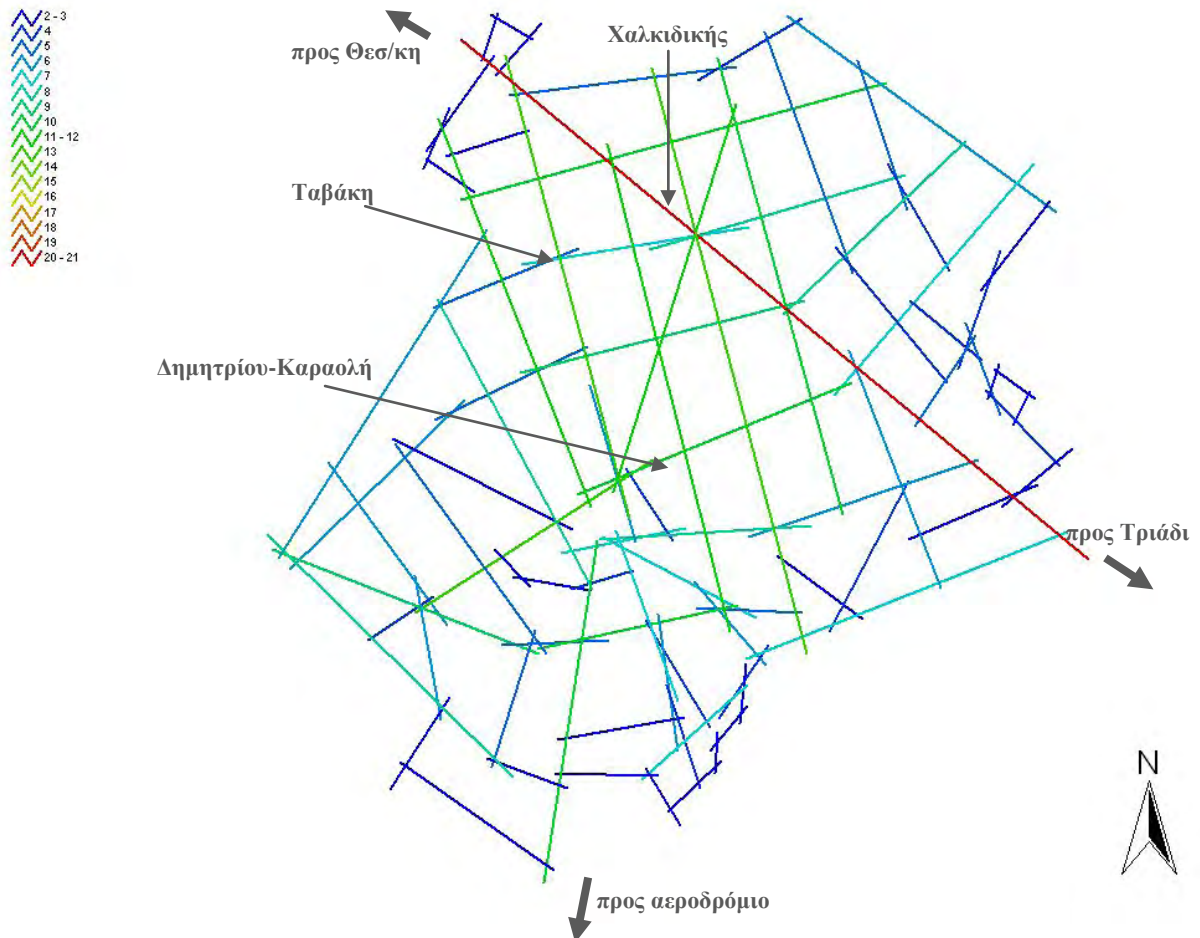


Χάρτης 4.10: Ο χάρτης τοπικού ελέγχου του οικισμού Θέρμης.

Μία γενικότερη παρατήρηση του χάρτη τοπικού ελέγχου φανερώνει ότι εκτός από τους δύο αυτούς άξονες, με κυριαρχία της οδού Χαλκιδικής, οι υπόλοιποι του χωρικού συστήματος έχουν πολύ χαμηλό βαθμό τοπικού ελέγχου.

ΣΥΝΔΕΤΙΚΟΤΗΤΑ

Ο χάρτης 4.11 απεικονίζει χρωματικά τον βαθμό συνδετικότητας του κάθε χώρου με χρωματική διακύμανση από το σκούρο κόκκινο (υψηλή συνδετικότητα) στο σκούρο μπλε (χαμηλή συνδετικότητα).



Χάρτης 4.11: Ο χάρτης συνδετικότητας του οικισμού Θέρμης.

4. 3 ΕΠΙΤΟΠΙΑ ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ ΤΗΣ ΘΕΡΜΗΣ

4.3.1 ΤΟ ΔΕΙΓΜΑ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ

Για το δείγμα επιλέχθηκαν δώδεκα σε αριθμό δρόμοι, σύμφωνα τη μεθοδολογία του προηγούμενου κεφαλαίου. Στη μελέτη του οικισμού της Θέρμης δεν λήφθηκε υπόψη η κλίση του εδάφους, καθώς οι κλίσεις που παρατηρήθηκαν είναι πολύ μικρές και καθόλου αποτρεπτικές για τη χρήση των δρόμων για το παιχνίδι των παιδιών. Στον πίνακα 4.1 αναφέρονται οι άξονες που επιλέχθηκαν, τα χαρακτηριστικά τους και κάποια άλλα ιδιαίτερα στοιχεία, τα οποία μπορεί να αποδειχτούν σημαντικά για την

έρευνα πεδίου. Τέλος στον χάρτη 4.12 έχουν σημειωθεί οι δρόμοι του οικισμού που επιλέχθηκαν για την έρευνα. Η έρευνα πεδίου στον οικισμό της Θέρμης πραγματοποιήθηκε από τις 16/06/2008 μέχρι 4/07/2008 και από 01/09/2008 μέχρι 12/09/2008⁵⁷.



Χάρτης 4.12: Το δείγμα των δρόμων για την έρευνα πεδίου στον οικισμό της Θέρμης.

⁵⁷ Η έρευνα επεκτάθηκε σε χρονική διάρκεια και μέσα στον Ιούλιο, καθώς διαπιστώθηκε ότι η παρουσία των παιδιών εξακολουθούσε να είναι αρκετά έντονη, ενώ τον Σεπτέμβρη διακόπηκε μετά τις 12 του μήνα, λόγω άσχημων για την εποχή καιρικών συνθηκών.

Πίνακας 4.1: Τα χαρακτηριστικά του δείγματος των δρόμων για την έρευνα πεδίου στον οικισμό της Θέρμης

ΟΝΟΜΑ ΟΔΟΥ	ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΣ ΧΩΡΟΣ		ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ			ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΔΡΟΜΟΥ		ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ⁵⁸			ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ		
		μικρό	μεγάλο	εμπορικός	κατοικία	Συνδ.	Ναι	όχι	χαμηλή	μέση	υψηλή	μεγάλη	μικρή	Πεζ.
1 Κολοκοτρώνη	Πάρκο													
2. Ιασωνίδου (πεζ)	Πεζόδρομος, πολιτιστικό κέντρο, εμπόριο και αναψυχή													
3. Πόντου	Παιδική χαρά													
4. Ιασωνίδου	-													
5. Μακρυγιάννη	Πεζόδρομος, εμπόριο, σχολείο, παιδική χαρά													
6. Δημητρίου-Καραολή	Εμπόριο και αναψυχή, διαμόρφωση, οριοθέτηση													
7. Ταβάκη	Εμπόριο, διαμόρφωση, οριοθέτηση													
8. Πλατεία Παραμάνη (βόρεια)	Εμπόριο, αναψυχή													
9. Πλατεία Παραμάνη (ανατολικά)	Εμπόριο, αναψυχή													
10. Στενημάχου	εμπόριο													
11. Καραϊσκάκη	-													
12. Πέτρουλα	Παιδική χαρά													

⁵⁸ Ο διαχωρισμός σε χαμηλό, μέσο και υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης έγινε σε κάθε έναν οικισμό σύμφωνα με τη Θεωρία της Σύνταξης του Χώρου. Η κατηγορία του χαμηλού βαθμού ενσωμάτωσης περιλαμβάνει το 50% του συνόλου των αξόνων. Στην περίπτωση του οικισμού της Θέρμης στην κατηγορία αυτή ανήκουν άξονες με αρκετά μεγάλο βαθμό ενσωμάτωσης, καθώς η περιοχή παρουσιάζει μικρό ποσοστό απομονωμένων αξόνων.

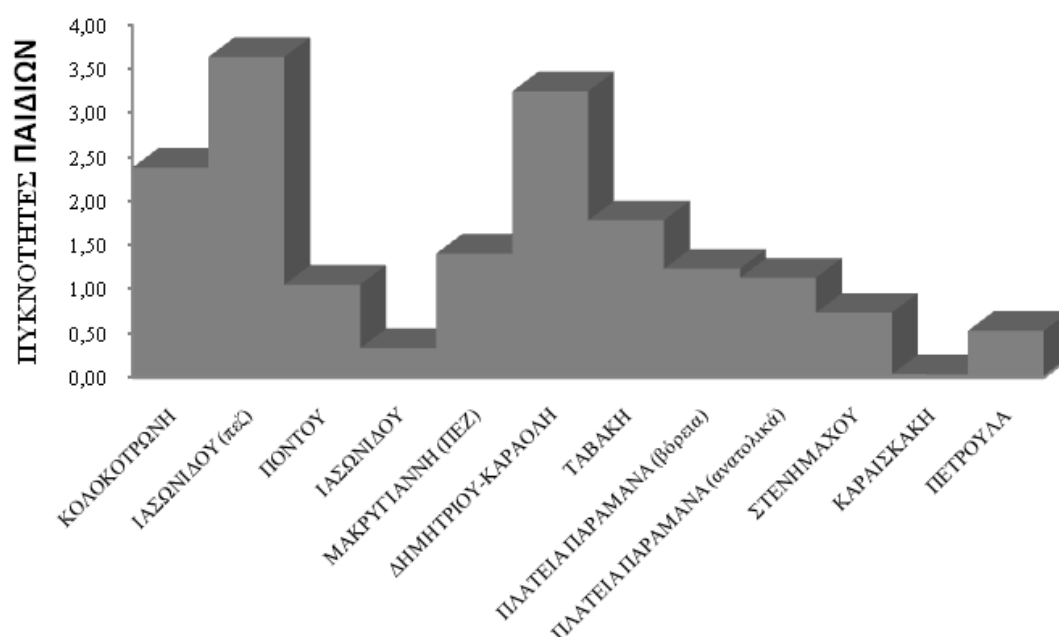
4.3.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Σύμφωνα με την επεξεργασία των στοιχείων της έρευνας πεδίου η παρουσία των παιδιών στους δρόμους του οικισμού της Θέρμης είναι αρκετά δυναμική. Πιο συγκεκριμένα το 59,52% του συνόλου των παιδιών που καταμετρήθηκαν βρέθηκαν να παίζουν στους δρόμους και το 40,48% στους υπόλοιπους υπαίθριους χώρους που βρίσκονται σε επαφή με τους δρόμους του δείγματος, όπως παιδικές χαρές, πάρκα και αυλές σχολείων. Μία πρώτη παρατήρηση είναι ότι το ποσοστό των παιδιών που καταμετρήθηκαν να παίζουν στους δρόμους, είναι μεγάλο. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με την κατάσταση που περιγράφεται στην διεθνή βιβλιογραφία, όπου τονίζεται η απερίμωση των δρόμων και η απομάκρυνση των παιδιών από το δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης. Είναι ενθαρρυντικό το γεγονός ότι σε ένα προάστιο στη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης παρουσιάστηκαν μεγάλα ποσοστά παιδιών στο δημόσιο υπαίθριο χώρο.

Μεγάλη σημασία για την παρούσα έρευνα έχουν τόσο τα χαρακτηριστικά των δρόμων, που παρουσιάζουν μεγάλες και μικρές πυκνότητες παιδιών. Η διερεύνηση αυτών των χαρακτηριστικών μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικά συμπεράσματα για τις επιλογές του χώρου παιχνιδιού των παιδιών. Για να γίνει δυνατή η χρήση και η επεξεργασία των μετρήσεων που έγιναν κατά τη διάρκεια της επιτόπιας παρατήρησης, υπολογίστηκε ο μέσος όρος του αριθμού των παιδιών σε κάθε δρόμο και σε συνδυασμό με το κατά προσέγγιση εμβαδό αυτού, δηλαδή υπολογίστηκε η «πυκνότητα» των παιδιών ανά τετραγωνικό μέτρο δρόμου. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στο γράφημα 4.1 και στον πίνακα 4.2.

Πίνακας 4.2: Πυκνότητες παιδιών στους δρόμους του δείγματος στον οικισμό της Θέρμης.

ΔΡΟΜΟΣ	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ*1000
1. Ιασωνίδου (πεζ)	3,64
2. Δημητρίου-Καραολή	3,25
3. Κολοκοτρώνη	2,38
4. Ταβάκη	1,79
5. Μακρυγιάννη	1,41
6. Πλατεία Παραμάνη (βόρεια)	1,24
7. Πλατεία Παραμάνη (ανατολικά)	1,13
8. Πόντου	1,05
9. Στενημάχου	0,74
10. Πέτρουλα	0,53
11. Ιασωνίδου	0,33
12. Καραϊσκάκη	0,04



Γράφημα 4.1: Πυκνότητες παιδιών στους δρόμους του δείγματος στον οικισμό της Θέρμης.

Πίνακας 4.3: Τα χαρακτηριστικά δρόμων του δείγματος με μεγάλες συγκεντρώσεις παιδιών, σε σχέση με τις παραμέτρους που μελετώνται.

ΔΡΟΜΟΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗΣ	ΕΛΚΥΣΤΕΣ/ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
1. Ιασωνίδου (πεζ)	ΜΕΣΟΣ	Πεζόδρομος, πολιτιστικό κέντρο, διαθέσιμος χώρος, μέση ενσωμάτωση, εμπόριο και αναψυχή, ελκυστική διαμόρφωση με καθιστικά, τμήμα δικτύου συναφών χώρων
2. Δημητρίου-Καραολή	ΥΨΗΛΟΣ	Εμπόριο και αναψυχή, διαμόρφωση, οριοθέτηση, διαθέσιμος χώρος, υψηλή ενσωμάτωση, ελκυστική διαμόρφωση
3. Κολοκοτρώνη	ΥΨΗΛΟΣ	Πάρκο, υψηλή ενσωμάτωση, μικρή κίνηση οχημάτων, διαθέσιμος χώρος
4. Ταβάκη	ΥΨΗΛΟΣ	Εμπόριο, διαμόρφωση, οριοθέτηση, διαθέσιμος χώρος, υψηλή ενσωμάτωση
5. Μακρυγιάννη	ΥΨΗΛΟΣ	Πεζόδρομος, εμπόριο, σχολείο, παιδική χαρά, τμηματική πεζοδρόμηση, υψηλή ενσωμάτωση

Οι δρόμοι με τις μεγαλύτερες συγκεντρώσεις παιδιών και τα χαρακτηριστικά αυτών παρουσιάζονται στον πίνακα 5.9. Παρατηρώντας τη θέση των δρόμων αυτών στον χάρτη 4,12, μπορεί κανείς αρχικά να διαπιστώσει ότι οι περισσότεροι από αυτούς αποτελούν κεντρικούς δρόμους του οικισμού, εκτός από την οδό Κολοκοτρώνη. Μάλιστα οι τέσσερις από τους πέντε δρόμους με τη μεγαλύτερη πυκνότητα δημιουργούν ένα δίκτυο/σύμπλεγμα δρόμων και, ενώ πολλές φορές κατά τη διάρκεια της επιτόπιας παρατήρησης παρατηρήθηκε μετακίνηση των παιδιών από τον ένα δρόμο στον άλλο.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας ο δρόμος με τη μεγαλύτερη πυκνότητα παιδιών είναι η οδός Ιασωνίδου, ένας άξονας με μέσο βαθμό ενσωμάτωσης και με πολύ σημαντικά χαρακτηριστικά σε σχέση με τις παραμέτρους που μελετώνται. Πολύ σημαντικό χαρακτηριστικό αποτελεί ο διαθέσιμος χώρος, που επιτυγχάνεται με τη διαμόρφωση του συγκεκριμένου δρόμου ως πεζόδρομο, καθώς συμβάλλει στη δυνατότητα ανάπτυξης δραστηριοτήτων παιχνιδιού από παιδιά (σχ. 4.1α). Επίσης στον άξονα αυτό υπάρχουν κάποιες εμπορικές δραστηριότητες και καταστήματα για αναψυχή, ενώ από τον ίδιο δρόμο γίνεται η είσοδος στο πολιτιστικό κέντρο του οικισμού, που εκτός από αίθουσες για την πραγματοποίηση εκδηλώσεων διαθέτει εστιατόριο και θερινό κινηματογράφο. Οι χρήσεις αυτές συμβάλλουν γενικότερα στην αύξηση της παρουσίας των ανθρώπων στο συγκεκριμένο χώρο και επομένως και στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων παιχνιδιού. Ο συνδυασμός αυτών με την ύπαρξη πρασίνου (μικρό πάρκο) και καθιστικών δημιουργεί ικανοποιητικές συνθήκες για την προσέλκυση παιδιών (σχ. 4.1β).



Σχήμα 4.1: α) Ο πεζόδρομος Ιασωνίδου και β) Καθιστικό του πεζόδρομου.

Ο συγκεκριμένος άξονας, όπως φαίνεται και στο σχήμα 4.2, γειτνιάζει με την οδό Δημητρίου-Καραολή, η οποία επίσης παρουσιάζει μεγάλες πυκνότητες παιδιών (βλέπε παρακάτω), με το τμήμα της Μακρυγιάννη, που είναι πεζοδρομημένο και με ένα δημοτικό σχολείο, του οποίου η αυλή αποτελεί πόλο έλξης για τα παιδιά ακόμη και κατά τις απογευματινές ώρες. Στον άξονα αυτό παρατηρήθηκαν κυρίως παιδιά μικρής ηλικίας (5-6 ετών), συνοδευόμενα από κάποιον ενήλικα (σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας το 20% των παιδιών που καταμετρήθηκαν συνοδεύονταν από ενήλικα). Κύρια δραστηριότητα των παιδιών που καταγράφηκε στον άξονα, ήταν το ανοργάνωτο παιχνίδι και η συνομιλία, αλλά και το παιχνίδι με ρόδες (στον συγκεκριμένο δρόμο κυρίως το ποδήλατο) (πιν. 4.4).

Πίνακας 4.4: Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Ιασωνίδου.

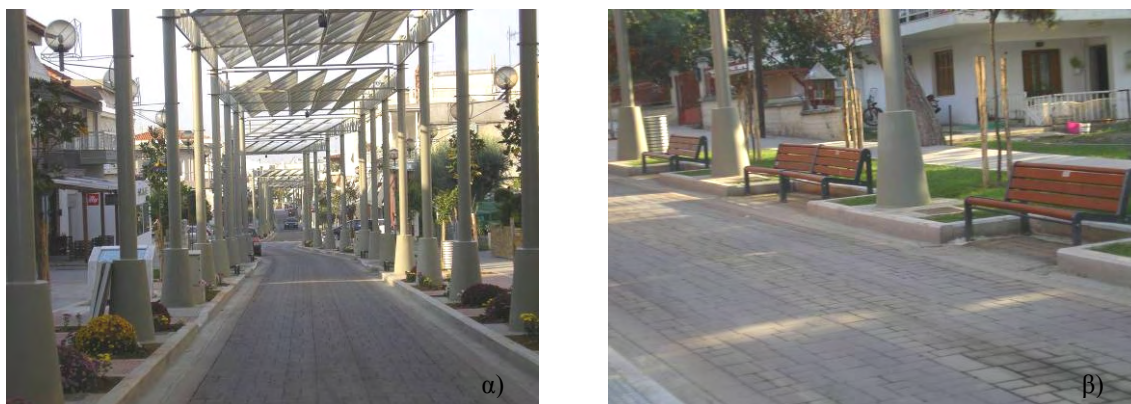
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παιχνίδι με μπάλα	6,08%
Παιχνίδι με ρόδες	37,05%
Ανοργάνωτο παιχνίδι	54,70%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	2,17%



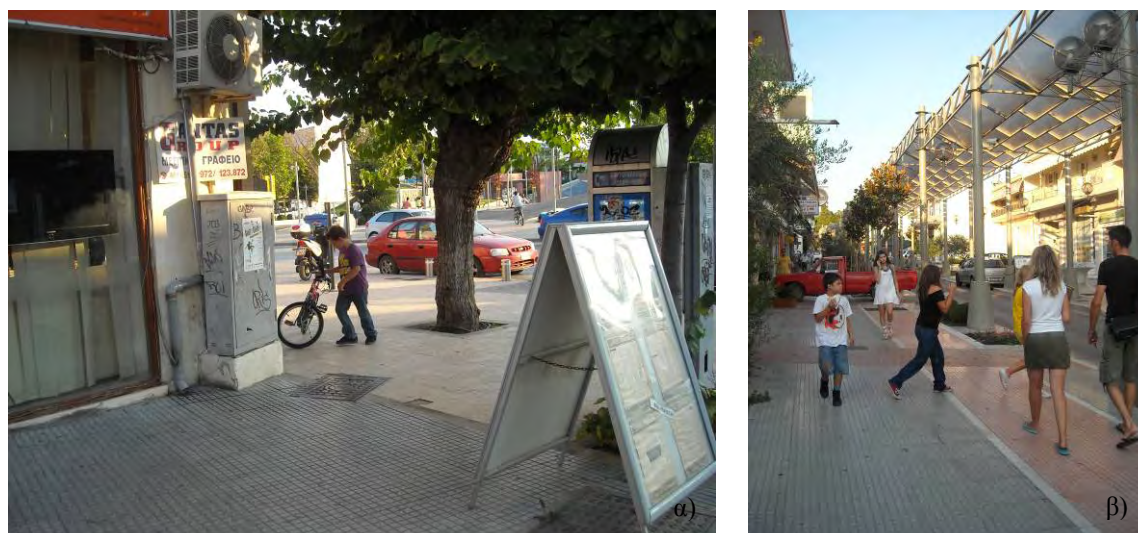
Σχήμα 4.2: Το δίκτυο των δρόμων Δημητρίου-Καραολή, Ιασωνίδου και Μακρυγιάννη με τους χώρους του σχολείου και του πολιτιστικού κέντρου (Πηγή: Google Earth και ίδια επεξεργασία).

Ο δρόμος, που παρουσιάζει τη δεύτερη κατά σειρά μεγαλύτερη πυκνότητα παιδιών, είναι η οδός Δημητρίου-Καραολή. Αποτελεί έναν *εμπορικό δρόμο*, στο κέντρο του οικισμού της Θέρμης, που εκτός από *υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης*, σημειώνει *αρκετά ισχυρή οριοθέτηση των μετώπων* σχεδόν σε όλο το μήκος του. Επίσης, παρουσιάζει *ελκυστική διαμόρφωση*, ως αποτέλεσμα της ανάπλασης που πραγματοποιήθηκε πριν από λίγα χρόνια με τη στέγαση του μεγαλύτερου τμήματός του και τη δημιουργία *καθιστικών και νέων πεζοδρομίων* (σχ. 4.3α, β). Ακόμη ένα σημαντικό χαρακτηριστικό του είναι το μεγάλο πλάτος πεζοδρομίων, που οδηγεί στην προσφορά *αρκετού διαθέσιμου για παιχνίδι χώρου* (σχ. 4.4), αλλά και ο χαρακτήρας του, καθώς αποτελεί

πεζόδρομο, επιτρέπει, όμως, την είσοδο οχημάτων στο μεγαλύτερο μήκος του, κυρίως για την εξυπηρέτηση των εμπορικών καταστημάτων, αλλά και των μόνιμων κατοίκων της περιοχής.



Σχήμα 4.3: Η ανάπλαση της οδού Δημητρίου-Καραολή με τη δημιουργία α) στεγασμένου χώρου σε όλο το πλάτος του δρόμου β) καθιστικών για την ανάπαυση των περαστικών.



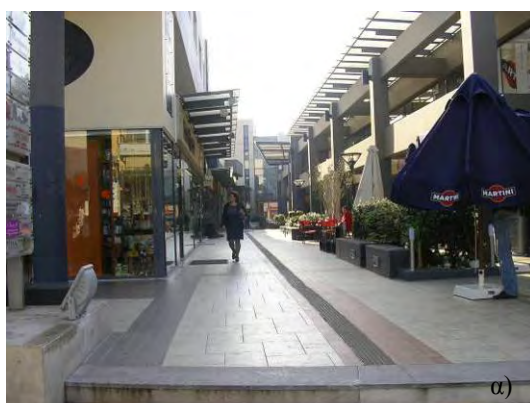
Σχήμα 4.4: α) Παιχνίδι με ρόδες στην οδό Δημητρίου-Καραολή, β) Τα μεγάλα πεζοδρόμια ευνοούν τη συγκέντρωση παιδιών και συμβάλλουν στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων παιχνιδιού.

Σημαντικός είναι και ο ρόλος των χρήσεων στο συγκεκριμένο άξονα. Τα ανεξάρτητα *εμπορικά καταστήματα* και η ύπαρξη ενός εμπορικού κέντρου, καθώς επίσης και ορισμένα *καταστήματα αναψυχής* αποτελούν σημαντικά στοιχεία για την προσέλκυση παιδιών. Πολλά από τα παιδιά που παρατηρήθηκαν να παίζουν σ' αυτόν συνόδευαν τους γονείς τους στα ψώνια ή στην αναψυχή τους. Κύριες δραστηριότητες που παρατηρήθηκαν ήταν το ανοργάνωτο παιχνίδι, κυρίως με τη μορφή της συγκέντρωσης-συνομιλίας και το παιχνίδι με ρόδες (ποδήλατο, πατίνι) (σχ. 4.4α και πιν. 4.5). Παρατηρήθηκαν παιδιά όλων των ηλικιών, τα μεγαλύτερα ασυνόδευτα, ενώ τα μικρότερα με συνοδεία. Στο σύνολο των παιδιών που καταμετρήθηκαν στον συγκεκριμένο δρόμο το 21,43% ήταν συνοδευόμενα.

Πίνακας 4.5: Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Δημητρίου-Καραολή.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παιχνίδι με μπάλα	6,08%
Παιχνίδι με ρόδες	37,05%
Ανοργάνωτο παιχνίδι	54,70%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	2,17%

Σημαντικός πόλος έλξης στο συγκεκριμένο άξονα αποτελεί η είσοδος ενός εμπορικού κέντρου (σχ. 4.5α, β), που συνδυάζει τις εμπορικές χρήσεις με καταστήματα αναψυχής και αρκετό διαθέσιμο χώρο και η οποία ουσιαστικά ενσωματώνεται στο χώρο του δρόμου, παρατηρείται δηλαδή μετατόπιση του ορίου του δημόσιου χώρου στον ιδιωτικό. Στο συγκεκριμένο χώρο εμφανίζονται πολλά παιδιά με πατίνια και ποδήλατα, αλλά και πολλά απλώς να κάθονται και συνομιλούν. Ίδιας κατηγορίας μετατόπιση του ορίου του δημόσιου χώρου εντοπίζεται και σε περιπτώσεις ιδιωτικών αυλών καταστημάτων αναψυχής (σημεία Γ και Δ στο σχ. 4.2)



Σχήμα 4.5: α) Η είσοδος του εμπορικού κέντρου β) Τα καταστήματα αναψυχής στο εμπορικό κέντρο συμβάλλουν στην αύξηση του αριθμού των χρηστών του χώρου.

Ένας ακόμη δρόμος που παρουσιάζει αρκετά μεγάλη πυκνότητα παιδιών είναι η οδός Μακρυγιάννη, ένας άξονας με *μεγάλο βαθμό ενσωμάτωσης*. Ένα τμήμα του δρόμου αυτού είναι *πεζοδρομημένο*, βρίσκεται σε επαφή με τον πεζόδρομο Ιασωνίδου (σχ. 4.2) και αποτελεί *τμήμα του συμπλέγματος*, που αναφέρθηκε παραπάνω. Στο πεζοδρομημένο τμήμα υπάρχει ένα σχολείο, η αυλή του οποίου συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό παιδιών ακόμη και κατά τις απογευματινές ώρες, που δεν λειτουργεί το σχολείο (σχ. 4.6). Η δυνατότητα πρόσβασης στην αυλή του σχολείου όχι μόνο αυξάνει τον διαθέσιμο χώρο για παιχνίδι, αλλά δίνει επιπρόσθετα τη δυνατότητα χρήσης του εξοπλισμού (όπως το γήπεδο). Η ενσωμάτωση αυτού του χώρου στον δημόσιο χώρο του δρόμου αποτελεί ακόμη ένα παράδειγμα *μετατόπισης/αλλαγής του ορίου μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου χώρου*. Η ύπαρξη μικρών καθιστικών κατά μήκος του

πεζόδρομου και σε επαφή με την αυλή του σχολείου δημιουργούν ένα ενδιαφέρον περιβάλλον για παιδιά ηλικίας 8-10 ετών αλλά και μεγαλύτερα. Τα περισσότερα παιδιά που καταμετρήθηκαν στον συγκεκριμένο δρόμο εντοπίστηκαν στο πεζοδρομημένο κομμάτι. Στο υπόλοιπο τμήμα του δρόμου, το μη πεζοδρομημένο, η παρουσία παιδιών δεν ήταν τόσο έντονη και η κύρια δραστηριότητα που παρατηρήθηκε ήταν το παιχνίδι με ρόδες. Επίσης, πολλά παιδιά εμφανίζονταν στη συμβολή με την οδό Ταβάκη, όπου υπάρχει ένα μικρό υπαίθριο θέατρο και μια παιδική χαρά. Η κύρια δραστηριότητα των παιδιών που καταμετρήθηκαν στον άξονα αυτό ήταν το ανοργάνωτο παιχνίδι και το παιχνίδι με ρόδες (πιν. 4.6) και το μεγαλύτερο ποσοστό που παρατηρήθηκαν σε αυτόν ήταν ασυνόδευτα (μόνο το 17,91% των παιδιών έπαιζαν με συνοδεία ενήλικα).



Σχήμα 4.6: Σχολείο στον πεζόδρομο Μακρυγιάννη.

Πίνακας 4.6: Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Μακρυγιάννη.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παιχνίδι με μπάλα	1,49%
Παιχνίδι με ρόδες	47,76%
Ανοργάνωτο παιχνίδι	47,76%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	2,99%

Οι τρεις δρόμοι που παρουσιάστηκαν παραπάνω, αποτελούν ένα σύμπλεγμα χώρων και λειτουργούν συμπληρωματικά ο ένας με τον άλλο. Παρατηρήθηκε μετακίνηση των παιδιών από τον έναν χώρο στον άλλο σε πολλές περιπτώσεις, ειδικά όταν η μετακίνηση αυτή συνδυάζονταν με το παιχνίδι με ρόδες. Στο σχήμα 4.2 αποτυπώνονται τα σημαντικότερα μέρη που συναντήθηκαν παιδιά στο σύμπλεγμα αυτό, τα οποία είναι: Α-μέσα και έξω από το σχολείο, Β-στην Ιασωνίδου στα καθιστικά εμπρός από την είσοδο του πολιτιστικού κέντρου, Γ-σε ένα τμήμα της Δημητρίου-Καραολή με καταστήματα αναψυχής και Δ-στην είσοδο του εμπορικού κέντρου επί της Δημητρίου-Καραολή. Το σύμπλεγμα αυτό προσφέρει άφθονο διαθέσιμο χώρο για την

ανάπτυξη των δραστηριοτήτων των παιδιών. Επίσης, με την παρατήρηση αυτού του χάρτη γίνεται άμεσα αντιληπτό ότι το όριο του δημόσιου και ιδιωτικού χώρου σε πολλά σημεία έχει μετατοπιστεί, περιλαμβάνοντας στο δημόσιο χώρο και χώρους που προορίζονται για άλλες χρήσεις, όπως για παράδειγμα την αυλή του δημοτικού σχολείου στην οδό Μακρυγιάννη, την είσοδο του εμπορικού κέντρου και τις αυλές καταστημάτων αναψυχής στην οδό Δημητρίου-Καραολή. Η ενσωμάτωση ιδιωτικών χώρων στο πεδίο του δημόσιου υπαίθριου χώρου συμβάλλει στην αύξηση του διαθέσιμου χώρου για τα παιδιά, αλλά και τους ενήλικες, όπως επίσης και στη δημιουργία ενός χώρου που σημειώνει ενδιαφέρον και με μεγαλύτερη ποικιλία χαρακτηριστικών.

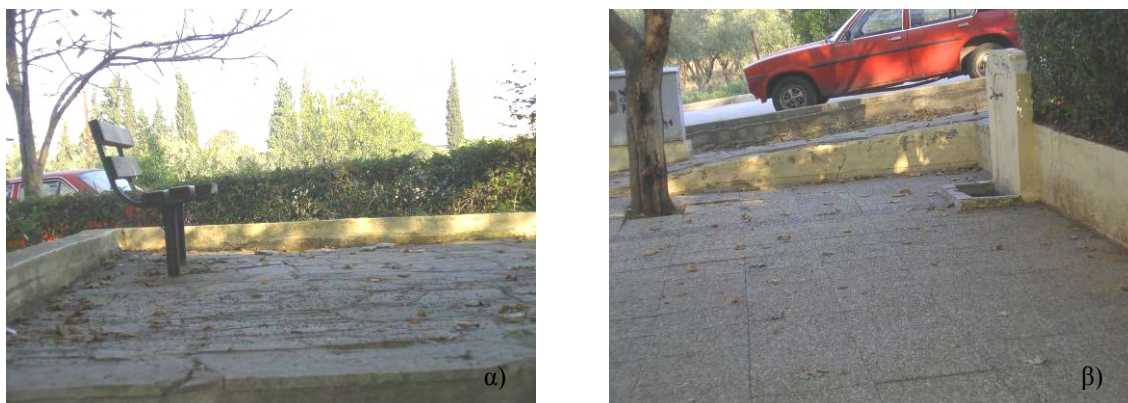
Το σύνολο αυτών των τριών δρόμων, που λειτουργούν συμπληρωματικά ο ένας με τον άλλο, δημιουργεί ένα δημοφιλές πεδίο για παιδιά και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων παιχνιδιού. Η δημιουργία αυτού του συμπλέγματος, με δρόμους ελκυστικούς για παιδιά, αλλά συγχρόνως μιας αυλής σχολείου, ενός πάρκου, ενός πολιτιστικού κέντρου και διάφορων χρήσεων αναψυχής και εμπορίου, συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό στην αναζωογόνηση των δρόμων και στη δημιουργία ενός φιλικού περιβάλλοντος για τα παιδιά.

Τρίτος σε σειρά δρόμος, που παρουσιάζει μεγάλη πυκνότητα παιδιών, είναι η οδός Κολοκοτρώνη. Αποτελεί έναν δρόμο σε μια *περιοχή αμιγούς κατοικίας* (σχ. 4.7). Παρουσιάζει *υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης*, έχει *μεγάλο πλάτος*, λίγα γενικά σταθμευμένα αυτοκίνητα και *φαρδύ πεζοδρόμιο* από τη μια μεριά, επομένως αρκετό διαθέσιμο χώρο για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων.



Σχήμα 4.7: Η οδός Κολοκοτρώνη α) αποτελεί έναν τυπικό δρόμο σε περιοχή κατοικίας β) τα μεγάλα πεζοδρόμια συμβάλλουν στη συγκέντρωση παιδιών (και αυτοκινήτων, όπως φαίνεται).

Σημαντικό πόλο έλξης αποτελεί ένα μικρό πάρκο, το οποίο αν και δεν έχει εξοπλισμό για το παιχνίδι των παιδιών, παρουσιάζεται ως μια «όαση» μέσα στο μπετόν. Ένα μικρό καθιστικό και μία βρύση ανάμεσα σε μερικά δέντρα φαίνεται να είναι αρκετό για να προσελκύσει αυτά της γειτονιάς (σχ. 4.8).

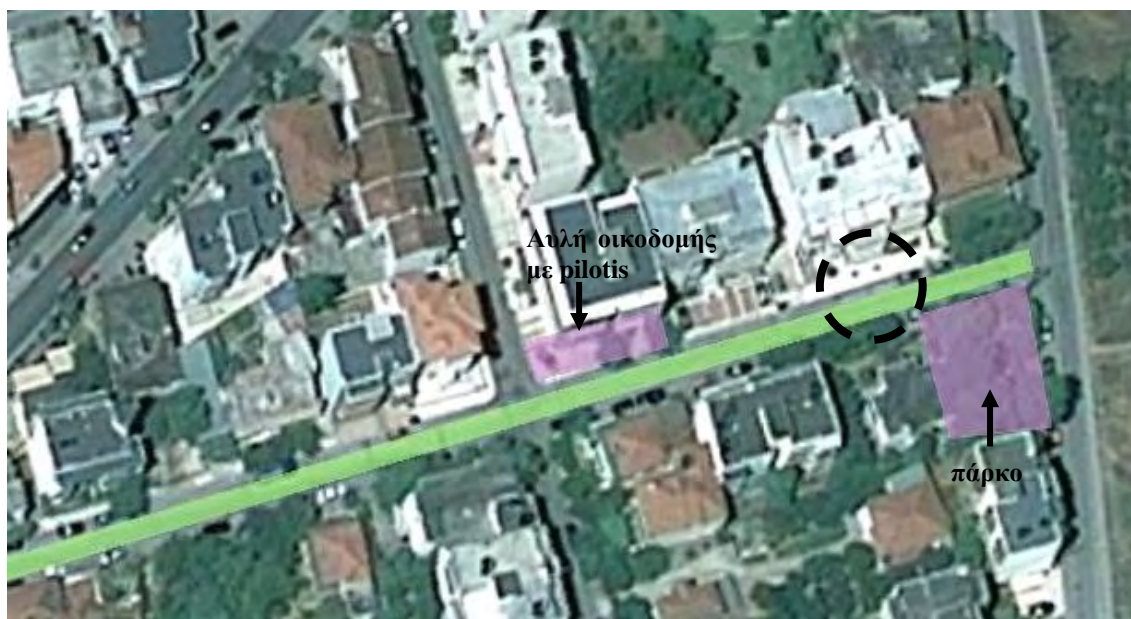


Σχήμα 4.8: Η οδός Κολοκοτρώνη α) αποτελεί έναν τυπικό δρόμο σε περιοχή κατοικίας β) τα μεγάλα πεζοδρόμια συμβάλλουν στη συγκέντρωση παιδιών.

Πίνακας 4.7: Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Κολοκοτρώνη.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παιχνίδι με μπάλα	23,38%
Παιχνίδι με ρόδες	18,18%
Ανοργάνωτο παιχνίδι	57,14%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	1,30%

Στο χώρο του δρόμου, εκτός από το μικρό πάρκο που αναφέρθηκε παραπάνω, συμπεριλαμβάνεται και μία ιδιωτική αυλή με ελεύθερη πρόσβαση σε μια οικοδομή με pilotis, που αποτελεί ένα καταφύγιο για τα παιδιά, προσφέροντάς τους σκίαση, αλλά και ασφάλεια από τα οχήματα (σχ. 4.9). Τα περισσότερα παιδιά βρέθηκαν να παίζουν κυρίως μπροστά στο πάρκο και μπροστά από την πολυκατοικία που αναφέρθηκε πριν, η αυλή της οποίας ενσωματώνεται στον δημόσιο χώρο του δρόμου, όπως επίσης και σε ένα σημείο του δρόμου, που σημειώνεται στο σχήμα 4.9, όπου τα παιδιά εκτός από τον δρόμο, χρησιμοποιούν πολύ και το πεζοδρόμιο, το οποίο σε εκείνο το σημείο είναι πολύ φαρδύ. Στον άξονα αυτό συγκεντρώνονται κυρίως παιδιά ηλικίας 8-10 ετών, που διαμένουν στην περιοχή, χωρίς την συνοδεία ενήλικα (μόνο το 6,49% καταμετρήθηκαν συνοδευόμενα) και απασχολούνται κυρίως με παιχνίδια με μπάλα ή κάνουν ποδήλατο (πίν. 4.7). Ο δρόμος αυτός αποτελεί τον χώρο παιχνιδιού τους.



Σχήμα 4.9: Η οδός Κολοκοτρώνη, θέση πάρκου και ιδιωτικής αυλής και τα μέρη που καταμετρήθηκαν τα περισσότερα παιδιά.

Στην κατάταξη, με βάση την πυκνότητα των παιδιών, ακολουθεί η οδός Ταβάκη. Αποτελεί τον πιο εμπορικό δρόμο της πόλης και ουσιαστικά την είσοδο στο κέντρο του οικισμού. Παρουσιάζει υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης, έχει καλή οριοθέτηση των μετώπων και ελκυστική διαμόρφωση, καθώς με την ανάπλαση που έγινε πριν από μερικά χρόνια, αυξήθηκε το πλάτος του πεζοδρομίου και καθορίστηκαν οι θέσεις στάθμευσης (σχ. 4.10), με αποτέλεσμα την αύξηση του διαθέσιμου χώρου στα πεζοδρόμια για την κυκλοφορία των πεζών και το παιχνίδι των παιδιών, αλλά και τη δημιουργία ενός αρκετά ελκυστικού περιβάλλοντος. Ο δρόμος αυτός παρουσιάζει μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο, όμως έχουν ληφθεί μέτρα για τη μείωση των ταχυτήτων των οχημάτων, που φαίνεται να είναι αποτελεσματικά.



Σχήμα 4.10: Η οδός Ταβάκη με την ανάπλαση απέκτησε α) φαρδιά πεζοδρόμια και β) προκαθορισμένες θέσεις στάθμευσης.



Σχήμα 4.11: α) το εμπορικό κέντρο στην οδό Ταβάκη και β) μετάβαση από την οδό Ταβάκη στην πλατεία Παραμάνη.

Ένα εμπορικό κέντρο (σχ. 4.11α) και ένα υπαίθριο θεατράκι σε συνδυασμό με παιδική χαρά στη συμβολή με την οδό Μακρυγιάννη αποτελούν άλλα τρία σημαντικά στοιχεία. Στο δρόμο αυτόν εντοπίστηκαν παιδιά όλων των ηλικιών, πολλά από τα οποία συνδύαζαν το παιχνίδι στα πεζοδρόμια με τις αγορές των γονέων στα εμπορικά καταστήματα ή με την εργασία των γονέων τους σε αυτά. Κάποια, επίσης, συνδύαζαν το παιχνίδι στον άξονα αυτό με την μετακίνησή τους από και προς φροντιστήρια, που παρατηρούνται στο συγκεκριμένο δρόμο ή σε κάθετους. Οι κύριες δραστηριότητες, που παρατηρήθηκαν στο συγκεκριμένο άξονα, ήταν το ποδήλατο και το ανοργάνωτο παιχνίδι (πιν. 4.8). Ο χώρος του δρόμου συνδυάζονταν με αυτούς της πλατείας Παραμάνης. Πολλά από τα παιδιά, που έπαιζαν στην οδό Ταβάκη, διαπιστώθηκε ότι μετακινούνται προς τους δρόμους της πλατείας, λόγω της εγγύτητας με αυτήν και της συνέχειας των εμπορικών χρήσεων (σχ. 4.11β). Μόνο ένα μικρό ποσοστό της τάξης του 24,81% καταμετρήθηκαν συνοδευόμενα από ενήλικα.

Πίνακας 4.8: Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Ταβάκη.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παιχνίδι με μπάλα	1,55%
Παιχνίδι με ρόδες	44,19%
Ανοργάνωτο παιχνίδι	51,94%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	2,32%

Οι δρόμοι, που παρουσιάστηκαν παραπάνω, συγκαταλέγονται σε αυτούς που συγκέντρωσαν τη μεγαλύτερη πυκνότητα παιδιών. Σημαντικό, όμως, είναι να διερευνηθούν και τα χαρακτηριστικά των δρόμων, που παρουσιάζουν μικρές συγκεντρώσεις παιδιών, που δεν καταφέρνουν δηλαδή να συγκεντρώσουν το ενδιαφέρον των παιδιών. Αυτοί οι δρόμοι παρουσιάζονται στον πίνακα 4.9.

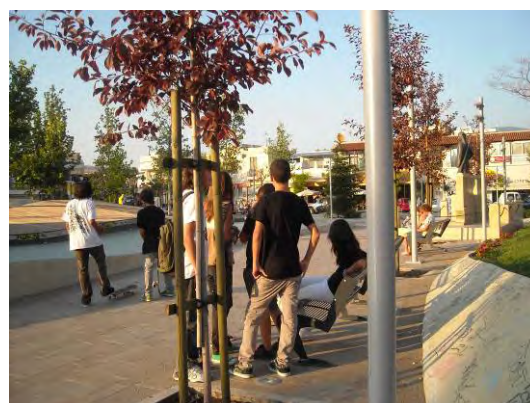
Πίνακας 4.9: Χαρακτηριστικά δρόμων δείγματος με μικρές συγκεντρώσεις παιδιών.

ΔΡΟΜΟΣ	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ	ΒΑΘΜΟΣ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗΣ
1. Πλατεία Παραμάνα (βόρεια).	1,24	ΥΨΗΛΟΣ
2. Πλατεία Παραμάνα (ανατολικά)	1,13	ΜΕΣΟΣ
3. Πόντου	1,05	ΧΑΜΗΛΟΣ
4. Στενημάχου	0,74	ΜΕΣΟΣ
5. Πέτρουλα	0,53	ΧΑΜΗΛΟΣ
6. Ιασωνίδου Β΄	0,33	ΜΕΣΟΣ
7. Καραϊσκάκη	0,04	ΧΑΜΗΛΟΣ

Από αυτούς οι δύο πρώτοι βρίσκονται περιμετρικά της κεντρικής πλατείας της Θέρμης. Έχουν και οι δύο εμπορικές, αλλά και χρήσεις αναψυχής, αρκετά μεγάλα πεζοδρόμια, υψηλό και μέσο βαθμό ενσωμάτωσης, αλλά και αρκετά έντονη κυκλοφοριακή κίνηση. Τα παιδιά, που καταμετρήθηκαν στους συγκεκριμένους άξονες, κατά κανόνα συνόδευαν τους γονείς τους στα καταστήματα αναψυχής. Δεν συγκεντρώσαν, όμως, μεγάλο αριθμό παιδιών πιθανότατα για τους παρακάτω λόγους:

- Τα καταστήματα αναψυχής καλύπτουν με τα τραπεζοκαθίσματά τους αρκετά μεγάλο τμήμα των πεζοδρομίων και εμποδίζουν στη συνέχεια του χώρου,
- Αποτελούν δρόμους με σχετικά μικρό μήκος και πολλές διασταυρώσεις, επομένως ναι μεν τα πεζοδρόμια έχουν μεγάλο πλάτος, αλλά δεν έχουν αρκετό μήκος για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων
- Την περίοδο που πραγματοποιήθηκε η επιτόπια παρατήρηση γίνονταν εργασίες ανάπλασης στην κεντρική πλατεία. Το γεγονός αυτό σίγουρα επηρέασε τις πυκνότητες των παιδιών.

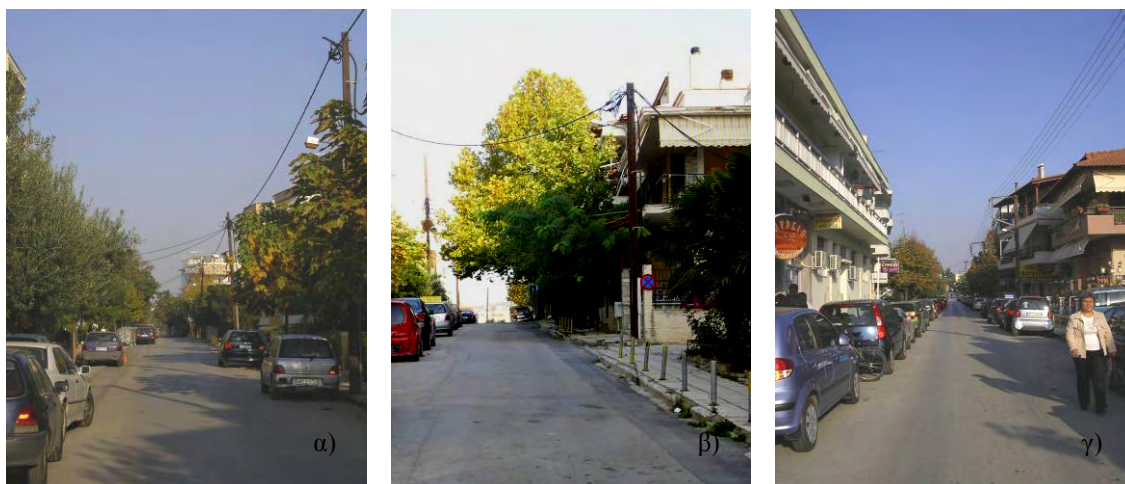
Οι εργασίες ανάπλασης στην πλατεία Παραμάνα ολοκληρώθηκαν μετά την περίοδο που πραγματοποιήθηκε η επιτόπια παρατήρηση.

**Σχήμα 4.12:** Η πλατεία Παραμάνα μετά τις εργασίες ανάπλασης.

Με άτυπη έρευνα, έγινε φανερό ότι η ολοκλήρωση των έργων της πλατείας έφερε τις εξής δύο αλλαγές: α) η πλατεία συγκεντρώνει πλέον μεγάλο αριθμό παιδιών και β) έγινε μετατόπιση των παιδιών που κάνουν skateboard και πατίνια από την είσοδο του εμπορικού κέντρου στην οδό Δημητρίου-Καραολή στο χώρο της πλατείας (σχ. 4.12).

Ένας ακόμη δρόμος με μικρές πυκνότητες παιδιών είναι η οδός Πόντου. Χαρακτηρίζεται δρόμος με αποκλειστική χρήση την κατοικία, χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης και βρίσκεται σε επαφή με μια παιδική χαρά η οποία συγκεντρώνει πολλά παιδιά. Επίσης, εκτός από το χώρο με τον εξοπλισμό, που συνήθως χρησιμοποιείται από παιδιά μικρής ηλικίας, έχει και ένα μικρό γήπεδο, όπου συναντώνται μεγαλύτερα παιδιά. Για την παιδική χαρά θα γίνει ανάλυση παρακάτω. Η έλλειψη χώρου λόγω των σταθμευμένων αυτοκινήτων και η έλλειψη άλλης παραμέτρου που θα συνέβαλε στη συγκέντρωση παιδιών, όπως και η προσέλευσή τους από το γειτονικό πάρκο, αποτελούν πιθανότατα τους λόγους των μικρών πυκνοτήτων παιδιών.

Οι δύο δρόμοι με τη μικρότερη πυκνότητα είναι το δεύτερο τμήμα της οδού Ιασωνίδου (σχ. 4.13β), το κομμάτι δηλαδή πάνω από την οδό Χαλκιδικής, το οποίο ανήκει σε περιοχή κατοικίας και δεν είναι πεζοδρομημένο, και η οδός Καραϊσκάκη (σχ. 4.13α).



Σχήμα 4.13: Δρόμοι με χαμηλές πυκνότητες παιδιών α) οδός Καραϊσκάκη, β) οδός Ιασωνίδου, γ) οδός Στενημάχου .

Και οι δύο αυτοί δρόμοι ανήκουν σε περιοχές κατοικίας, παρουσιάζουν μέσο και χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης αντίστοιχα και κανέναν άλλο ελκυστικό χαρακτηριστικό για παράδειγμα πεζοδρόμια μεγάλου πλάτους, οριοθέτηση των μετώπων, εμπορικές χρήσεις, ελκυστική διαμόρφωση. Αποτελούν τυπικούς δρόμους περιοχής κατοικίας και δεν καταφέρνουν να προσελκύσουν κόσμο, ούτε παιδιά, ούτε ενήλικες. Χαρακτηριστικό είναι ότι στην Καραϊσκάκη παρατηρήθηκε μόνο ένα παιδί να κάνει

ποδήλατο στο δρόμο. Στην Ιασωνίδου (σχ. 4.13β) πολλά παιδιά ακούγονταν να παίζουν στα μπαλκόνια και τις αυλές, αλλά πολύ λίγα εντοπίστηκαν να χρησιμοποιούν το δρόμο ως χώρο παιχνιδιού. Η έλλειψη διαθέσιμου χώρου λόγω των στενών πεζοδρομίων και τα πολλά σταθμευμένα αυτοκίνητα σε συνδυασμό με την έλλειψη κάθε άλλου είδους χαρακτηριστικό που θα μπορούσε να συμβάλλει στην προσέλκυση παιδιών, αποτελούν τα στοιχεία που συμβάλλουν στην τους από τους δρόμους αυτούς.

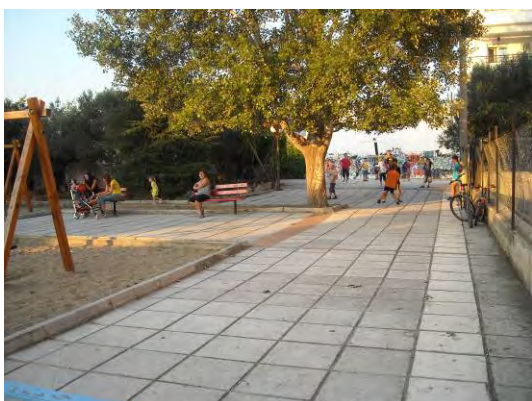
Ακολουθεί η οδός Στενημάχου (σχ. 4.13γ) η οποία αν και έχει μέσο βαθμό ενσωμάτωσης και εμπορικές χρήσεις, δεν αποτελεί πόλο έλξης παιδιών, κυρίως επειδή έχει πολύ στενά πεζοδρόμια και πολλά σταθμευμένα αυτοκίνητα και επομένως περιορισμένο χώρο για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων των παιδιών. Η οδός Πέτρουλα σημειώνει επίσης μικρές πυκνότητες παιδιών. Παρόλο που έχει μικρή κυκλοφοριακή κίνηση, δεν συγκεντρώνει παιδιά. Παρουσιάζει χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης και λίγο διαθέσιμο χώρο.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τα στοιχεία της έρευνας πεδίου στον οικισμό της Θέρμης δρόμοι, που με χαμηλό ή μέσο βαθμό ενσωμάτωσης και χωρίς άλλα χαρακτηριστικά επηρεάζουν την πυκνότητα των χρηστών, τείνουν να μην προσελκύουν μεγάλο αριθμό παιδιών.

Όσον αφορά τους υπόλοιπους χώρους του οικισμού της Θέρμης που βρίσκονταν σε επαφή με τους δρόμους του δείγματος και μελετήθηκαν, περισσότερα παιδιά συγκεντρώσαν οι παιδικές χαρές στην οδό Πόντου και Μακρυγιάννη, όπως επίσης και το μικρό πάρκο στην οδό Κολοκοτρώνη, το οποίο ουσιαστικά με τη μορφή που έχει, αποτελεί συνέχεια του χώρου του δρόμου και λειτουργεί συμπληρωματικά με αυτόν. Οι δύο αυτοί χώροι συγκεντρώσαν αντίστοιχα το 42,55% και το 31,28% του συνόλου των παιδιών, που καταμετρήθηκαν σε χώρους εκτός των δρόμων. Ακολουθούν το μικρό πάρκο στην οδό Κολοκοτρώνη και η αυλή του δημοτικού σχολείου στην οδό Μακρυγιάννη με ποσοστά επί του συνόλου των παιδιών στους χώρους εκτός των δρόμων 12,13% και 9,79%. Τέλος η παιδική χαρά στην οδό Πέτρουλα δεν παρουσίασε αξιοσημείωτες πυκνότητες παιδιών, καθώς μόνο το 4,26% των παιδιών, που καταμετρήθηκαν, παρατηρήθηκαν στον χώρο αυτό.



Σχήμα 4.14: Ο χώρος με το σταθερό εξοπλισμό, όπου παρατηρήθηκαν να απασχολούνται κυρίως τα παιδιά μικρότερης ηλικίας.



Σχήμα 4.15: Τα παιδιά μεγαλύτερης ηλικίας έδειξαν προτίμηση στο παιχνίδι με μπάλα και το ανοργάνωτο παιχνίδι.

Η παιδική χαρά στην οδό Πόντου αποτελεί έναν περιφραγμένο χώρο και περιλαμβάνει εκτός από οργανωμένο χώρο με κατάλληλο σταθερό εξοπλισμό για παιδιά και ένα μικρό γήπεδο. Στο χώρο της παιδικής χαράς με τον εξοπλισμό παρατηρήθηκαν παιδιά μικρής σχετικά ηλικίας (5-7 ετών), τα οποία κατά κανόνα συνοδεύονταν από κάποιον ενήλικα. Τα παιδιά αυτά κατά κανόνα απασχολούνταν με τον εξοπλισμό της παιδικής χαράς (κούνιες, τσουλήθρες κλπ) (σχ. 4.14).

Τα παιδιά μεγαλύτερης ηλικίας συγκεντρώνονταν στο γήπεδο ή γύρω από την παιδική χαρά, είχαν κύρια δραστηριότητα το παιχνίδι με μπάλα ή το ανοργάνωτο παιχνίδι και τα περισσότερα από αυτά ήταν ασυνόδευτα (σχ. 4.15). Πρέπει να τονιστεί ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των παιδιών που καταμετρήθηκαν απασχολούνταν με το ανοργάνωτο παιχνίδι και μετά ακολουθούσε το παιχνίδι με τον εξοπλισμό. Το γεγονός αυτό έρχεται σε συμφωνία με τις θεωρητικές απόψεις που υποστηρίζουν ότι ο εξοπλισμός των παιδικών χαρών συχνά δεν μπορεί να διατηρήσει το ενδιαφέρον των παιδιών. Οι μεγάλες πυκνότητες που παρατηρήθηκαν στη συγκεκριμένη παιδική χαρά δικαιολογείται από τη θέση της μέσα σε περιοχή με αποκλειστική χρήση την κατοικία αλλά και από την διάρθρωσή της, καθώς περιλαμβάνει ποικίλους χώρους για παιχνίδι,

χώρο για μικρά και μεγάλα παιδιά, χώρο για παιχνίδι με μπάλα που συγκαταλέγεται σε μία από τις αγαπημένες δραστηριότητες των παιδιών, σταθερό εξοπλισμό για τα μικρότερα παιδιά, κλπ.

Στη συγκεκριμένη έρευνα εκτός από τον αριθμό των παιδιών που παρατηρήθηκαν σε κάθε άξονα, σημειώθηκε το είδος της δραστηριότητας του κάθε παιδιού και επίσης το αν συνοδευόταν από κάποιον ενήλικα ή όχι. Από αυτά τα στοιχεία μπορούμε να οδηγηθούμε σε κάποια συμπεράσματα που αναφέρονται στη σχέση του παιδιού με το δρόμο αλλά και τους άλλους χώρους, και επιβεβαιώνουν θεωρητικές απόψεις, που έχουν καταγραφεί σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Πρώτα απ' όλα διερευνήθηκε το είδος της δραστηριότητας που κυριαρχεί στον δρόμο αλλά και στους υπόλοιπους χώρους, όπως παιδικές χαρές, γήπεδα, αυλές σχολείων κλπ. Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας, η δραστηριότητα των παιδιών που κυριαρχεί στους δρόμους είναι το ανοργάνωτο παιχνίδι και μετά ακολουθεί το παιχνίδι με ρόδες (ποδήλατο, πατίνι) (πιν.4.10). Επιβεβαιώνεται, δηλαδή, ότι ο δρόμος μπορεί να υποστηρίξει, αλλά και να συντηρήσει το άτυπο-ανοργάνωτο παιχνίδι, που θεωρείται πολύ σημαντικό για το παιδί και την ανάπτυξή του. Επίσης, αρκετά μεγάλο ποσοστό έχει και το παιχνίδι με ρόδες, που αποτελεί μία από τις πιο αγαπημένες δραστηριότητες των παιδιών αλλά και σε πολλές περιπτώσεις και το μεταφορικό τους μέσο.

Πίνακας 4.10: Είδος δραστηριότητας που επιλέγουν τα παιδιά στον δρόμο και στους άλλους χώρους.

ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ/ΧΩΡΟΣ	ΔΡΟΜΟΙ	ΛΟΙΠΟΙ ΧΩΡΟΙ
Ανοργάνωτο/άτυπο παιχνίδι	54,70%	34,68%
Παιχνίδι με μπάλα	6,08%	30,21%
Παιχνίδια με ρόδες	37,05%	15,96%
Παιχνίδι με σταθερό εξοπλισμό	-	15,11%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από την κατοικία	2,17%	4,04%

Όσον αφορά τους υπόλοιπους χώρους παρατηρήθηκε ότι μεγάλο ποσοστό παιδιών που καταμετρήθηκαν στις παιδικές χαρές δεν απασχολούνταν από τον ειδικό εξοπλισμό, αλλά το παιχνίδι τους ήταν ανοργάνωτο ή παιχνίδι με ρόδες, γεγονός που υποστηρίζει την άποψη ότι ο εξοπλισμός των πάρκων δεν μπορεί να διατηρήσει το ενδιαφέρον των παιδιών και ότι τα πάρκα χρησιμοποιούνται κυρίως ως χώροι συνάντησης. Επίσης, αξίζει να αναφερθεί ότι σημαντικό ποσοστό καταλαμβάνει το παιχνίδι με μπάλα, γεγονός που δηλώνει την προτίμηση των παιδιών σε τέτοιου είδους δραστηριότητες και την ανάγκη για δημιουργία ανάλογων χώρων.

Για τον οικισμό της Θέρμης έχει πραγματοποιηθεί πρόσφατα έρευνα (Τσουκαλά 2006), σύμφωνα με την οποία οι κύριες δραστηριότητες των παιδιών είναι εξωσχολικές

εκπαιδευτικές, δραστηριότητες στο σπίτι (παραδοσιακές ή τηλεδραστηριότητες), ο περίπατος, το παιχνίδι και οι πολιτιστικές δραστηριότητες. Τις καθημερινές, αναφέρει η Τσουκαλά (2006), επικρατούν αυτές στο σπίτι, ενώ τις αργίες κυριαρχεί το παιχνίδι στους υπαίθριους χώρους. Αυτό που φάνηκε από τη συγκεκριμένη έρευνα, είναι ότι, ενώ αποτελεί έναν μικρό περιαστικό οικισμό, τα παιδιά περνούν τη μέρα τους με έναν τρόπο παρόμοιο με αυτόν των παιδιών που κατοικούν σε αστικά κέντρα, με τον ελεύθερο χρόνο να μοιράζεται μεταξύ μαθημάτων σχολικού τύπου και αυθόρμητου ομαδικού παιχνιδιού στους δημόσιους υπαίθριους χώρους.

4.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι παράμετροι που εξετάζονται στην παρούσα έρευνα, εκτός από την πυκνότητα της περιοχής -για την οποία θα γίνει λόγος παρακάτω- είναι *ο βαθμός ενσωμάτωσης, η οριοθέτηση των μετώπων του δρόμου, ο διαθέσιμος χώρος για παιχνίδι, ο κυκλοφοριακός φόρτος και ο λειτουργικός χαρακτήρας του άξονα*. Μετά την επιτόπια παρατήρηση και την επεξεργασία των αποτελεσμάτων εντοπίστηκαν άλλες δύο παράμετροι που φαίνεται να επηρεάζουν τις επιλογές των παιδιών, οι οποίες είναι *η δημιουργία δικτύου ή συμπλέγματος χώρων που χρησιμοποιούν τα παιδιά και η επέκταση του ορίου του δρόμου σε ιδιωτικό χώρο*. Με στόχο την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα χαρακτηριστικά του δρόμου, που επιλέγουν τα παιδιά να παίξουν στον οικισμό της Θέρμης, μιας περιοχής με μέση πυκνότητα (σύμφωνα με το συντελεστή δόμησης), δημιουργήθηκε ο πίνακας 4.11, που παρουσιάζει συνοπτικά τα χαρακτηριστικά των δρόμων με τις μεγαλύτερες πυκνότητες παιδιών και συσχετίζει τα στοιχεία της παρατήρησης με τις παραμέτρους της έρευνας.⁵⁹

Με μια ματιά στον πίνακα αυτό μπορεί να ειπωθεί ότι οι δρόμοι, που εμφανίζουν μεγάλες πυκνότητες παιδιών, έχουν όλοι τους μέσο και υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης, παρουσιάζουν αλλαγή του ορίου του δρόμου με την ενσωμάτωση ιδιωτικών χώρων στο πεδίο του δημόσιου χώρου και όλοι τους έχουν μεγάλο διαθέσιμο χώρο (πεζοδρόμηση ή μεγάλα πεζοδρόμια).

⁵⁹ Με γκριζο φόντο είναι σημειωμένα τα χαρακτηριστικά των δρόμων που σύμφωνα με το θεωρητικό υπόβαθρο της έρευνας αποτελούν θετικές παραμέτρους για τη χρήση του δημόσιου χώρου. Επίσης με διακεκομμένη γραμμή σημειώνονται οι παράμετροι που προστέθηκαν μετά την επιτόπια παρατήρηση, καθώς θεωρήθηκε ότι είναι σημαντικές.

Πίνακας 4.11: Συνοπτική παρουσίαση των χαρακτηριστικών των δρόμων με τις μεγαλύτερες πυκνότητες παιδιών και συσχέτιση με τις παραμέτρους της έρευνας.

	Ιασωνίδου	Δημητρίου-Καραολή	Κολοκοτρώνη	Ταβάκη	Μακρυγιάννη
<i>Βαθμός ενσωμάτωσης</i>	Μέσος	Υψηλός	Υψηλός	Υψηλός	Υψηλός
<i>Οριοθέτηση μετώπων</i>	Όχι	Ναι	Όχι	Ναι	Όχι
<i>Διαθέσιμος χώρος</i>	Μεγάλος	Μεγάλος	Μεγάλος	Μεγάλος	Μεγάλος
<i>Κυκλοφοριακή πυκνότητα</i>	Πεζόδρομος	Μικρή (πεζόδρομος)	Μικρή	Μεγάλη ⁶⁰	Μικρή (πεζόδρομος)
<i>Λειτουργικός χαρακτήρας</i>	Μικτός	Εμπορικός	Κατοικία	Εμπορικός	Μικτός
<i>Δίκτυο-σύμπλεγμα δρόμων με άλλους χώρους</i>	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι
<i>Αλλαγή ορίου ιδιωτ-δημ. χώρου</i>	Ναι	Ναι		Ναι	Ναι

Από τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά αρκετή σημασία φαίνεται να έχει η κυκλοφοριακή πυκνότητα, η δημιουργία δικτύων δρόμων και άλλων χώρων για το παιχνίδι των παιδιών, η μίξη των χρήσεων γης και η δημιουργία δικτύου με άλλο δημόσιο χώρο. Η οριοθέτηση των μετώπων, αν και εμφανίζεται σε δύο από τους πέντε δρόμους, δεν φαίνεται να είναι καθοριστικός παράγοντας, αλλά σίγουρα συμβάλλει θετικά εφόσον υπάρχει ως χαρακτηριστικό του άξονα. Άλλωστε, όπως έχει ήδη αναφερθεί ο τρόπος δόμησης στις ελληνικές πόλεις γίνεται με τέτοιο τρόπο, ώστε σε όλες τις περιοχές που δομήθηκαν μετά το 1985, η οριοθέτηση των μετώπων δεν είναι έντονη, όχι λόγω διαφορετικών υψών των κτισμάτων, αλλά κυρίως λόγω άρσης του περιορισμού τοποθέτησής τους στην οικοδομική γραμμή.

Αντιστοίχως με τον πίνακα 4.11, ο πίνακας 4.12 παρουσιάζει τα χαρακτηριστικά των δρόμων με τις μικρότερες πυκνότητες παιδιών και τα συσχετίζει με τις παραμέτρους της έρευνας. Είναι φανερό ότι τα θετικά στοιχεία των δρόμων αυτών περιορίζονται στο μικρό κυκλοφοριακό φόρτο, την οριοθέτηση των μετώπων στην περίπτωση του ενός από τους δρόμους και στο μέσο βαθμό ενσωμάτωσης δύο δρόμων από τους τέσσερις. Οι δρόμοι αυτοί δεν έχουν έντονο κυκλοφοριακό φόρτο, που μειώνει τους κινδύνους για τα παιδιά, η έλλειψη όμως διαθέσιμου χώρου και εμπορικών χρήσεων, οριοθέτησης των μετώπων στους περισσότερους από αυτούς, σε συνδυασμό με το χαμηλό κατά πλειοψηφία βαθμό ενσωμάτωσης, οδηγεί σε μικρές πυκνότητες παιδιών.

⁶⁰ Στην οδό αυτή ναι μεν οι κυκλοφοριακοί φόρτοι είναι μεγάλοι, αλλά έχουν εφαρμοστεί μέτρα διαχείρισης της ταχύτητας των οχημάτων (ανύψωση του επιπέδου του δρόμου και αλλαγή στη διεύθυνση πορείας στις διασταυρώσεις).

Πίνακας 4.12: Συνοπτική παρουσίαση των χαρακτηριστικών των δρόμων με τις μικρότερες πυκνότητες παιδιών και συσχέτιση με τις παραμέτρους της έρευνας.

	Καραϊσκάκη	Ιασωνίδου	Πέτρουλα	Στενημάχου
<i>Βαθμός ενσωμάτωσης</i>	Χαμηλός	Μέσος	Χαμηλός	Μέσος
<i>Οριοθέτηση μετώπων</i>	Όχι	Όχι	Όχι	Ναι
<i>Διαθέσιμος χώρος</i>	Μικρός	Μικρός	Μικρός	Μικρός
<i>Κυκλοφοριακή πυκνότητα</i>	Μικρή	Μικρή	Μικρή	Μικρή
<i>Λειτουργικός χαρακτήρας</i>	Κατοικία	Κατοικία	Κατοικία	Μικτός

Μια αναλυτικότερη παρατήρηση των στοιχείων αυτών και η συσχέτισή τους με την ανάλυση που προηγήθηκε, μπορεί να μας οδηγήσει στα εξής συμπεράσματα ως προς τις παραμέτρους που επηρεάζουν τις επιλογές των παιδιών για το δρόμο που θα επιλέξουν:

1. Σημαντικό ρόλο έχουν οι συντακτικές ιδιότητες. Πολύ σημαντικός παράγοντας στην επιλογή του δρόμου ως χώρο παιχνιδιού αποτελεί ο βαθμός ενσωμάτωσης του συγκεκριμένου άξονα.

Ειδικότερα:

- Οι άξονες με χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης δεν καταφέρνουν να προσελκύσουν παιδιά.
- Οι άξονες με μέσο ή υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης προσελκύουν παιδιά, εφόσον, όμως, διαθέτουν κάποια χαρακτηριστικά σχετικά με τις παραμέτρους που μελετώνται και επηρεάζουν τις πυκνότητες των χρηστών του δημόσιου χώρου, ο ρόλος των οποίων είναι πολύ σημαντικός. Από τα στοιχεία αυτά φαίνεται ότι όλοι οι δρόμοι, έχουν μέσο ή υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης και άλλα χαρακτηριστικά, όπως εμπορικές χρήσεις, οριοθέτηση των μετώπων του δρόμου, διαμόρφωση, πεζοδρόμηση, ύπαρξη χώρων όπως ένα πολιτιστικό κέντρο ή μια παιδική χαρά ή η δημιουργία δικτύου χώρων, παρουσιάζουν μεγάλες πυκνότητες παιδιών.

2. Σημαντικό ρόλο φαίνεται να διαδραματίζει ο διαθέσιμος για παιχνίδι χώρος, καθώς αποτελεί βασική προϋπόθεση για τη χρήση των δρόμων από τα παιδιά, ακόμη και για άξονες με μεγάλο ή μέσο βαθμό ενσωμάτωσης. Διαθέσιμος χώρος μπορεί να προσφέρεται είτε με πεζοδρόμηση, είτε με μεγάλα πεζοδρόμια και έλεγχο και περιορισμό των σταθμευμένων οχημάτων.

3. Ακόμη επαληθεύεται από την έρευνα πεδίου η άποψη των Schumacher και Jacobs ότι η μίξη των χρήσεων γης είναι καθοριστικός παράγοντας για τη χρήση των δρόμων

από τα παιδιά, καθώς μόνο σε ένα δρόμο με αποκλειστική χρήση την κατοικία παρατηρήθηκαν μεγάλες πυκνότητες παιδιών.

4. Πολύ σημαντική επίσης είναι η διαμόρφωση του ορίου μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού χώρου. Από την έρευνα σε κάποιους από τους δρόμους του δείγματος έγινε φανερό ότι σε πολλές περιπτώσεις η ενσωμάτωση ιδιωτικών χώρων ή η συνένωση και η χωρική συνέχεια του χώρου του δρόμου με άλλους δημόσιους χώρους, συμβάλλει τόσο στην αύξηση του διαθέσιμου χώρου για παιχνίδι όσο και στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος πιο ελκυστικού για τα παιδιά.

5. Η δημιουργία ενός συμπλέγματος ή δικτύου ελκυστικών χώρων για το παιδί, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση της Θέρμης, ενός συμπλέγματος πεζοδρόμων σε συνδυασμό με ένα πολιτιστικό, ένα μικρό πάρκο και μια αυλή σχολείου ή σε επαφή με κάποιον άλλο χώρο που χρησιμοποιείται από τα παιδιά, συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος που στο σύνολό του καταφέρνει να παρουσιάζει μεγάλες πυκνότητες παιδιών. Πολύ σημαντική είναι και η ύπαρξη εμπορικών κέντρων, καθώς οι είσοδοί τους φαίνεται να λειτουργούν ως επέκταση των δρόμων.

6. Τέλος, σημαντικό είναι να σημειωθεί ότι η κίνηση των οχημάτων φάνηκε να επηρεάζει τις επιλογές των παιδιών. Οι δρόμοι, που παρατηρήθηκε ότι παρουσιάζουν μεγάλες πυκνότητες παιδιών έχουν μικρό κυκλοφοριακό φόρτο, με εξαίρεση την Ταβάκη, που, όμως, υπάρχουν μέτρα περιορισμού της ταχύτητας (ανύψωση του επιπέδου του δρόμου και αλλαγή στη διεύθυνση πορείας στις διασταυρώσεις). Δεν είναι, άλλωστε, τυχαίο ότι οι τρεις πεζόδρομοι του δείγματος των δρόμων της Θέρμης σημειώνουν από τις μεγαλύτερες πυκνότητες παιδιών. Παρόλα αυτά, όμως, πρέπει να σημειωθεί ότι οι μικρές κυκλοφοριακές πυκνότητες δεν οδηγούν αυτόματα και σε μεγάλες πυκνότητες παιδιών. Οι δρόμοι του δείγματος με μικρές πυκνότητες εμφανίζουν μικρούς κυκλοφοριακούς φόρτους, χωρίς αυτό να αυξάνει τις πυκνότητες των παιδιών. Επομένως, η μικρή κυκλοφοριακή πυκνότητα ή ο περιορισμός της ταχύτητας των οχημάτων συμβάλλει θετικά στην επιλογή ενός δρόμου από τα παιδιά, δεν αποτελεί, όμως, και τον κύριο παράγοντα της επιλογής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Εμπειρική έρευνα- Περιοχή μελέτης Β: «Πολυαιώτικα»

5. ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ – ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ Β: ΠΥΛΑΙΩΤΙΚΑ

5.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΜΟΡΦΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ

Ο Δήμος Πυλαίας μετά την εφαρμογή του Ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87Α/10) έχει πρόσφατα συνενωθεί με το Δήμο Πανοράματος και το Δήμο Χορτιάτη με το πρόγραμμα ‘Καλλικράτης’. Ο νέος Δήμος έχει μετονομαστεί σε Δήμο Πυλαίας-Χορτιάτη και περιλαμβάνει τους οικισμούς Πυλαία, Πανόραμα, Χορτιάτη, Ασβεστοχώρι και Φίλυρο (χάρτης 5.1). Το σύνολο του νέου Δήμου έχει έκταση 156,83 τ.χλμ και ο συνολικός του πληθυσμός είναι 50.162 κάτοικοι (ΟΚΧΕ).



Χάρτης 5.1: Ο νέος Δήμος Πυλαίας-Χορτιάτη (κίτρινη γραμμή) σε σχέση με τον παλιό Δ. Πυλαίας (πηγή: (www.okxe.gr)).

Το Δ.Δ Πυλαίας, στο οποίο ανήκει και η περιοχή μελέτης (πρώην Δήμος Πυλαίας), βρίσκεται στο νοτιοανατολικό τμήμα του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης και συνορεύει ανατολικά με το Δ.Δ Πανοράματος (πρώην Δήμο Πανοράματος), νότια με το Δήμο Θέρμης και δυτικά με το Δήμο Καλαμαριάς και το Π.Σ Θεσσαλονίκης (χάρτης 5.2).



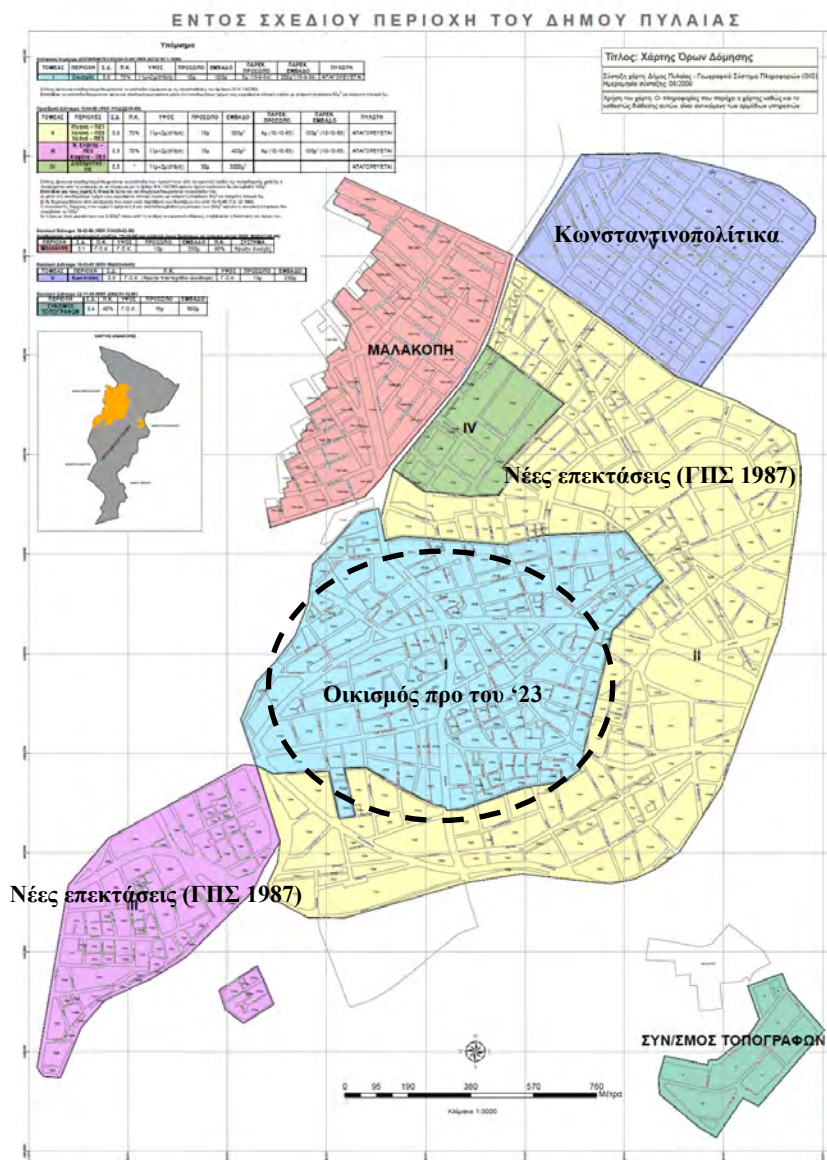
Χάρτης 5.2: Ο πρώην Δ. Πυλαίας-Χορτιάτη σε σχέση με το Π.Σ.Θ. (πηγή: <http://el.wikipedia.org> και ίδια επεξεργασία).

Σύμφωνα με τα στοιχεία του υπό εκπόνηση ΓΠΣ, που επιβλέπεται από τον ΟΡΘ και βρίσκεται στο Β1 Στάδιο, καταλαμβάνει έκταση 28.000 στρ, ενώ ο πληθυσμός του (μόνιμοι κάτοικοι) κατά την τελευταία απογραφή είναι 22.928 κάτοικοι (πιν. 5.1).

Πίνακας 5.1: Μόνιμος πληθυσμός του Δ.Δ Πυλαίας (πρώην Δ. Πυλαίας), (πηγή: ΕΣΥΕ).

Δ.Δ ΠΥΛΑΙΑΣ (πρώην Δ. Πυλαίας)	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ (απογραφή 2001)		
	Σύνολο	Ομάδες ηλικιών	
		Άρρενες	Θήλειες
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	22.928	11.300	11.628

Το σύνολο της οικιστικής περιοχής του Δ.Δ Πυλαίας έχει πολεοδομηθεί με τρία διαφορετικά διατάγματα: ο προϋφιστάμενος του '23 οικισμός με διάταγμα ρυμοτομίας του '54, το τμήμα της περιοχής Μαλακοπή με το διάταγμα του '58, η περιοχή Κωνσταντινοπολίτικα με το διάταγμα του '65, ενώ οι νέες επεκτάσεις του πρώην Δήμου θεσμοθετήθηκαν με το ΓΠΣ του 1987 (χάρτης 5.3).



Χάρτης 5.3: Οικιστική περιοχή του Δ.Δ Πυλαίας (πρώην Δ. Πυλαίας) (πηγή: *www.pilea.gr* και ίδια επεξεργασία).

Η εφαρμογή των πολεοδομικών μελετών των επεκτάσεων αυτών έγινε τμηματικά κατά την τελευταία δεκαετία. Η κύρια οικιστική συγκέντρωση έχει συνολικό εμβαδόν 291,72 στρ. και αποτελείται από 10 πολεοδομικές ενότητες. Επίσης, υπάρχουν δύο περιοχές με

εγκεκριμένο σχέδιο εκτός του οικισμού, η περιοχή Τοπογράφων και η περιοχή Βίλα Ρίτζ που εντάχθηκαν το 1965 και 1973 αντίστοιχα στο σχέδιο (ΓΠΣ Δ. Πυλαίας).

Η περιοχή στην οποία πραγματοποιήθηκε η έρευνα ανήκει στην ΠΕ 5, στην περιοχή, δηλαδή, των νέων επεκτάσεων, σύμφωνα με το ΓΠΣ του 1987. Η Πολεοδομική Ενότητα 5 (περιοχή Ρίγανη) καταλαμβάνει έκταση 745 στρεμμάτων και βρίσκεται στο νοτιοδυτικό άκρο του υφιστάμενου οικισμού. Οριοθετείται από τα σύνορα του Δήμου (δυτικά) και την περιφερειακή τάφρο, με αποτέλεσμα το σχήμα της να είναι επίμηκες. Έχει Σ.Δ 0,8 και μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 11μ. Η πυκνότητα (brutto) της ενότητας αυτής είναι 78,47 ατ/ha (ΓΠΣ Δ. Πυλαίας).

Στην προσπάθεια να γίνει ανάλυση της μορφολογίας των δρόμων στην περιοχή μελέτης, συντάχθηκαν χάρτες⁶¹, μετά από πολυήμερη παρατήρηση της περιοχής. Οι χάρτες αυτοί, όχι μόνο χρειάζονται για να διερευνηθεί η μορφή και τα χαρακτηριστικά των δρόμων, αλλά επιτρέπουν την ευκολότερη επιλογή του δείγματος αυτών στους οποίους πραγματοποιήθηκε η επιτόπια παρατήρηση, σύμφωνα με τις παραμέτρους που διερευνώνται.

Στο χάρτη 5.4 παρουσιάζονται οι υφιστάμενες χρήσεις γης. Όπως φαίνεται η κυρίαρχη χρήση είναι η κατοικία, ενώ λίγες εμπορικές χρήσεις συναντώνται στους κεντρικότερους δρόμους της περιοχής (Αλλατίνη, Μ. Αλεξάνδρου και Μ. Ψελλού). Στην υπόλοιπη περιοχή και πάλι κυριαρχεί η κατοικία.

Σε σχέση με τις άλλες χρήσεις αυτό που αξίζει να σημειωθεί είναι η έλλειψη κοινοχρήστων χώρων, όπως πάρκα, πλατείες και παιδικές χαρές. Αυτής της κατηγορίας χώροι προβλέπονται από την πολεοδομική μελέτη, αλλά δυστυχώς δεν έχουν υλοποιηθεί και παραμένουν αδιαμόρφωτοι χώροι, με εξαίρεση μια μικρή περιοχή πρασίνου, μία πλατεία και ένα γήπεδο καλαθοσφαίρισης.

⁶¹ Οι χάρτες συντάχθηκαν μετά από επιτόπια παρατήρηση κατά την περίοδο Ιανουαρίου-Απριλίου 2008.



Χάρτης 5.4: Υφιστάμενες χρήσεις γης του οικισμού «Πυλαιώτικα».

Στον χάρτη 5.5 σημειώνεται ο κυκλοφοριακός φόρτος του κάθε δρόμου στην περιοχή μελέτης, όπου και έγινε διερεύνηση. Διακρίθηκαν οι δρόμοι υπερτοπικής σημασίας, που αποτελούν δρόμους διαμπερούς κίνησης και σύνδεσης με όμορες περιοχές και παρουσιάζουν έντονες πυκνότητες οχημάτων, δρόμοι μεγάλου κυκλοφοριακού φόρτου (τοπικής σημασίας) και μικρού κυκλοφοριακού φόρτου και πεζόδρομοι.



Χάρτης 5.5: Κυκλοφοριακοί φόρτοι στους δρόμους του οικισμού «Πυλαιώτικα».

Είναι εμφανές από το χάρτη ότι υπάρχουν τρεις δρόμοι υπερτοπικής σημασίας, που παρουσιάζουν έντονη κίνηση οχημάτων, δύο από τους οποίους έχουν και εμπορικές χρήσεις. Αρκετοί είναι οι πεζόδρομοι, πρέπει, όμως, να τονιστεί ότι μόνο ένας από αυτούς είναι διαμορφωμένος με αυτόν τον χαρακτήρα. Οι υπόλοιποι είναι τσιμεντοστρωμένοι, παρουσιάζουν μία μικρή υψομετρική διαφορά με τους ασφαλτοστρωμένους δρόμους, επιτρέπεται η είσοδος των αυτοκινήτων και σε πολλές περιπτώσεις δεν υπάρχει ούτε σήμανση.



Χάρτης 5.6: Διαθέσιμος χώρος για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων παιχνιδιού στους δρόμους του οικισμού «Πυλαιώτικα».

Στον χάρτη 5.6 σημειώνονται οι δρόμοι που έχουν αρκετό διαθέσιμο χώρο για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων παιχνιδιού. Σ' αυτούς περιλαμβάνονται οι πεζόδρομοι, ακόμη και αν επιτρέπεται ή συνηθίζεται η είσοδος ή/και στάθμευση οχημάτων, και κάποιοι δρόμοι που λόγω της περιορισμένης χρήσης τους για στάθμευση οχημάτων έχουν αρκετό διαθέσιμο χώρο για παιχνίδι. Σε αυτή την περιοχή μελέτης δεν υπάρχουν δρόμοι με μεγάλα πεζοδρόμια.



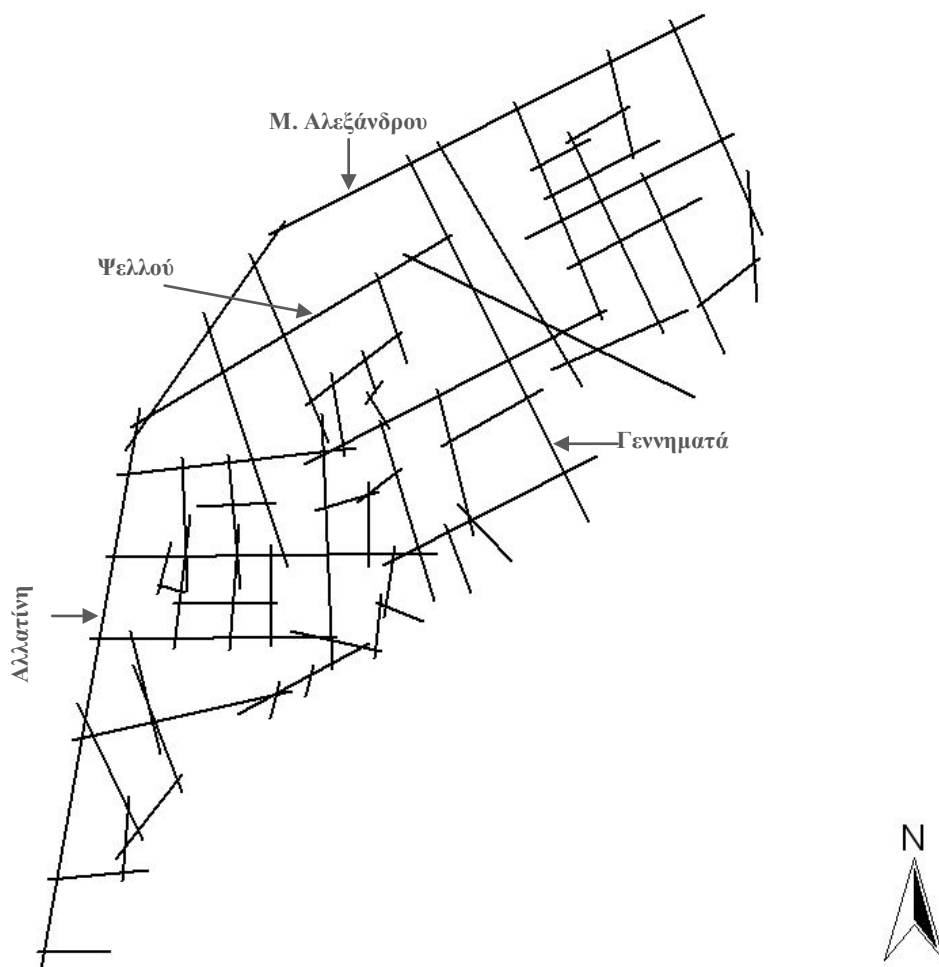
Χάρτης 5.7: Έλκτικά στοιχεία στους δρόμους του οικισμού «Πυλαιώτικα».

Τέλος, στο χάρτη 5.7 σημειώθηκαν κάποια από τα στοιχεία, που είναι αποτυπωμένα στους προηγούμενους χάρτες και θεωρούνται ‘έλκτικά’, σύμφωνα με τις θεωρητικές απόψεις, που παρουσιάστηκαν στο δεύτερο κεφάλαιο. Μεταξύ αυτών είναι οι εμπορικές χρήσεις, τα κτίρια εκπαίδευσης, οι κοινόχρηστοι χώροι τύπου πλατείας, πάρκου, παιδικής χαράς και γηπέδων, οι χώροι που προβλέπονται για κοινόχρηστη χρήση, αλλά δεν έχουν ακόμη διαμορφωθεί, και οι πεζόδρομοι. Παρατηρώντας τον χάρτη, είναι εμφανές ότι τα σημαντικότερα ‘έλκτικά’ στοιχεία είναι οι πεζόδρομοι και

οι κοινόχρηστοι χώροι (διαμορφωμένοι ή μη). Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι τα στοιχεία αυτά είναι διάσπαρτα σε όλη την περιοχή μελέτης ενώ δεν είναι εντοπισμένα σε ορισμένα τμήματά της, εκτός από τις εμπορικές χρήσεις, που είναι συγκεντρωμένες στους κεντρικούς δρόμους με την πιο έντονη κυκλοφορία οχημάτων.

5.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΟΜΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ - ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΥΛΑΙΩΤΙΚΑ

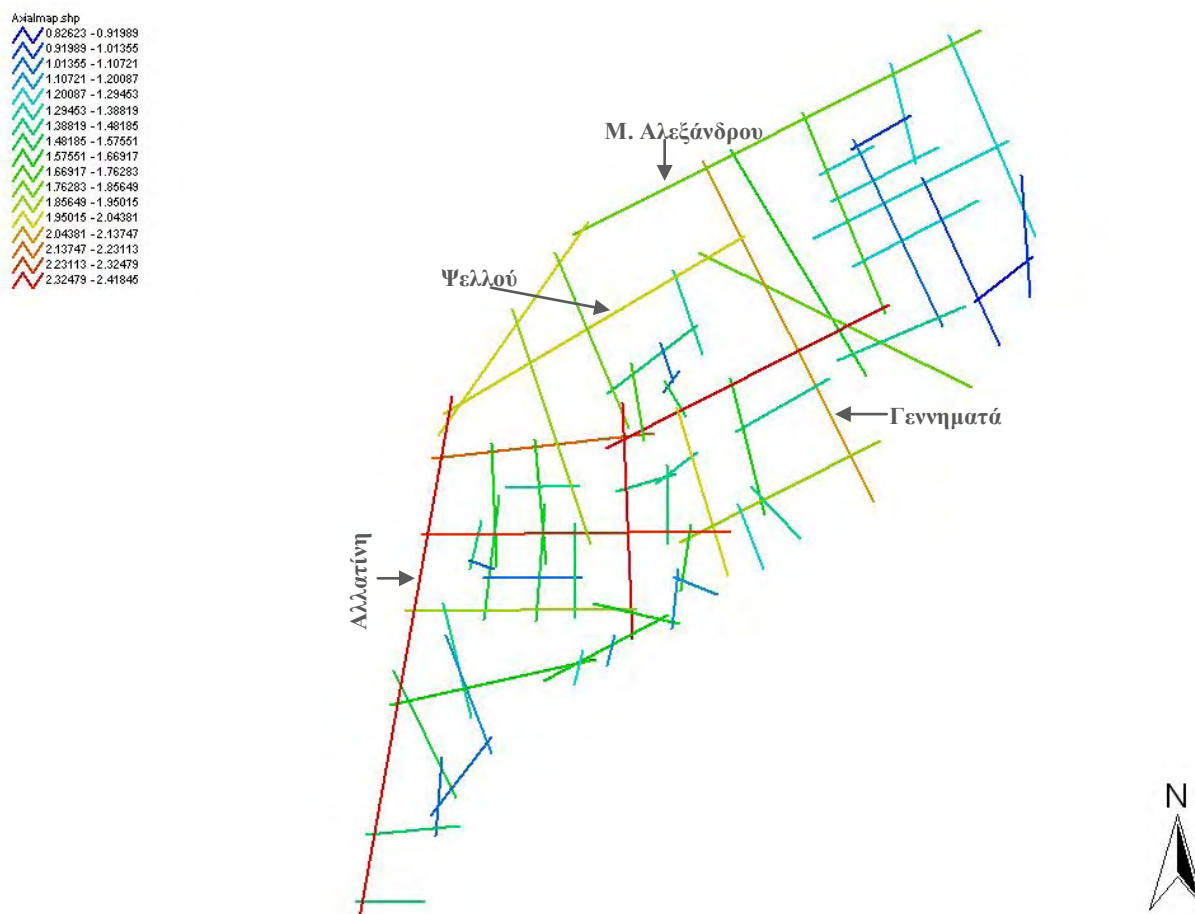
Η αξονική αναπαράσταση του τμήματος του οικισμού της Πυλαίας που μελετάται απεικονίζεται στο χάρτη 5.8. Αποτελείται από 67 αξονικές γραμμές και έχει γίνει προσπάθεια χάραξης των μακρύτερων δυνατών και μικρότερων σε αριθμό αξόνων.



Χάρτης 5.8: Αξονική αναπαράσταση του οικισμού «Πυλαιώτικα».

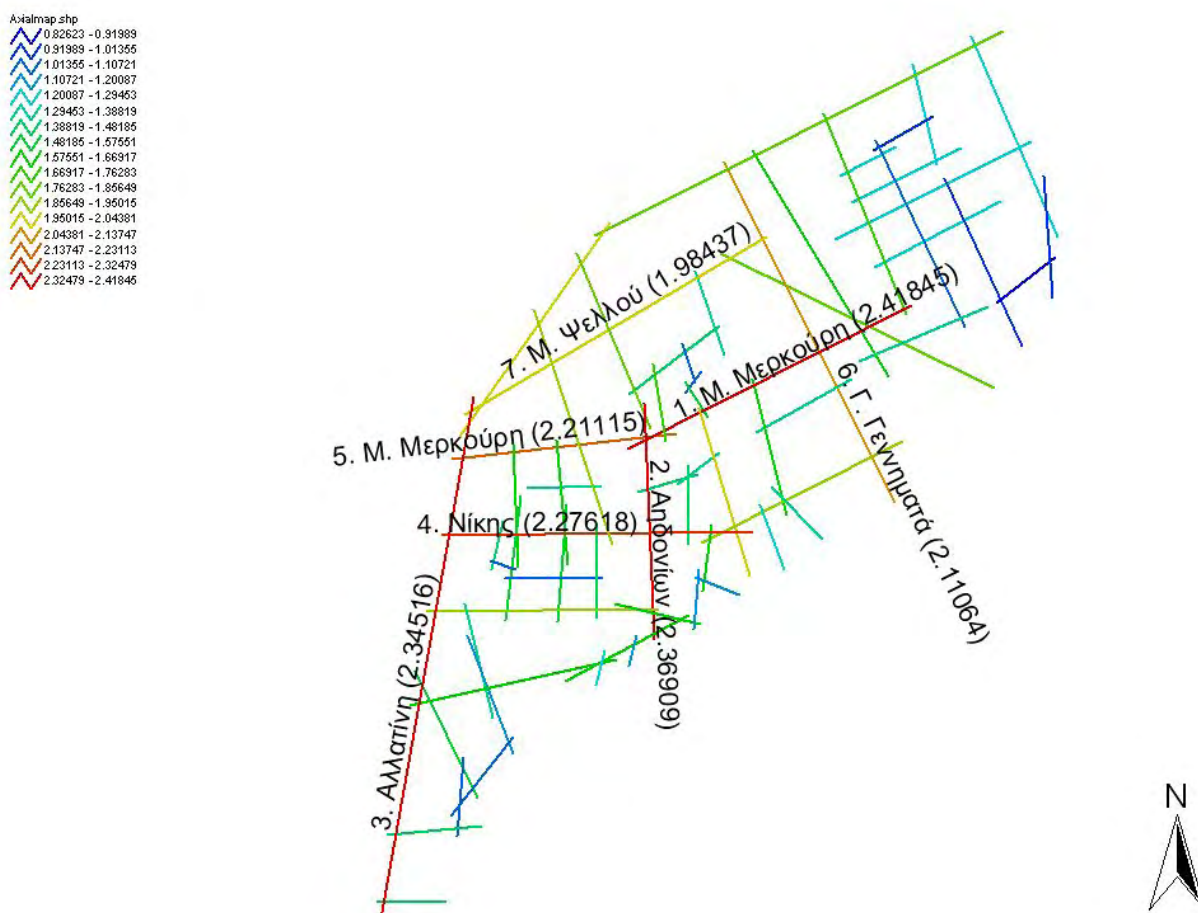
ΒΑΘΜΟΣ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗΣ

Ο χάρτης 5.9 παρουσιάζει χρωματικά το βαθμό ενσωμάτωσης κάθε χώρου στο χωρικό σύστημα του τμήματος του οικισμού «Πυλαιώτικα», με χρωματική διακύμανση από το σκούρο κόκκινο (υψηλός βαθμός ενσωμάτωσης) μέχρι το σκούρο μπλε (χαμηλός βαθμός ενσωμάτωσης). Με μια πρώτη ματιά μπορεί κανείς να διαπιστώσει ότι στη νότια και ανατολική πλευρά του οικισμού, στις περιοχές, δηλαδή, που γειτνιάζουν με το ρέμα, οι άξονες του χωρικού συστήματος παρουσιάζουν μικρό βαθμό ενσωμάτωσης. Οι περιοχές αυτές χαρακτηρίζονται συντακτικά απομονωμένες και απεικονίζονται με μπλε και πράσινο χρώμα. Αντίθετα, άξονες με υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης παρατηρούνται στο κεντρικό και δυτικό κομμάτι του οικισμού, που έρχεται σε επαφή με το υπόλοιπο πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης.



Χάρτης 5.9: Χάρτης βαθμού ενσωμάτωσης του οικισμού «Πυλαιώτικα».

Ο άξονας με το μεγαλύτερο βαθμό ενσωμάτωσης αντιστοιχεί στην οδό Μελίνας Μερκούρη (χάρτης 5.10). Ο συγκεκριμένος δρόμος απεικονίζεται με δύο άξονες στο χωρικό σύστημα του οικισμού. Και οι δύο αυτοί άξονες έχουν μεγάλο βαθμό ενσωμάτωσης, ο ένας, έχει το μεγαλύτερο βαθμό ενσωμάτωσης, ο δεύτερος έρχεται πέμπτος σε σειρά. Αποτελεί έναν από τους κεντρικούς δρόμους της συνοικίας με χρήση κατοικίας. Δεύτερος σε βαθμό ενσωμάτωσης άξονας είναι η οδός Αηδονίων, ένας, επίσης, κεντρικός δρόμος της περιοχής. Ακολουθεί με μικρή διαφορά η οδός Αλλατίνη, που είναι κύριος δρόμος, καθώς ενώνει περιφερειακούς οικισμούς με την πόλη της Θεσσαλονίκης και συνδέει, επίσης, πολλές συνοικίες του πολεοδομικού συγκροτήματός της. Οι χρήσεις που συναντώνται εδώ είναι κυρίως εμπορικές.

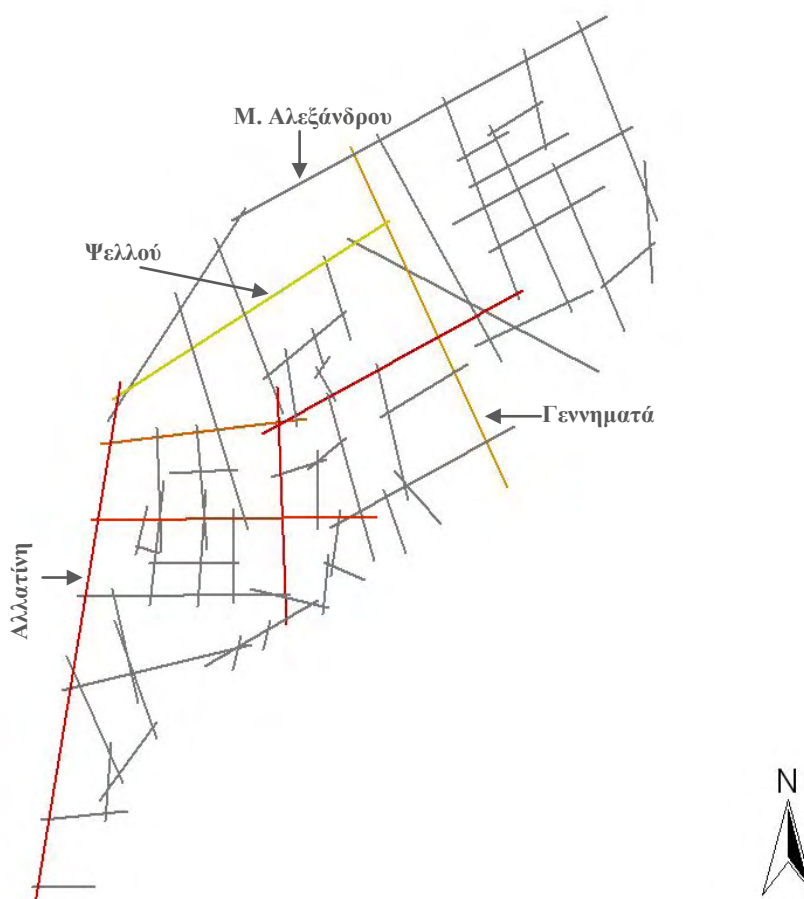


Χάρτης 5.10: Οι άξονες του συντακτικού πυρήνα του οικισμού «Πυλαιώτικα».

Μεγάλη σημασία για την θεωρία της Συντακτικής Ανάλυσης του Χώρου έχει η μορφή και η διάρθρωση του πυρήνα ενσωμάτωσης (integration core), δηλαδή το 10% των χώρων που έχουν τον υψηλότερο βαθμό ενσωμάτωσης. Οι άξονες αυτοί, που

ανήκουν και στον συντακτικό πυρήνα του χωρικού συστήματος, που μελετάται, αποτυπώνονται στο χάρτη 5.11. Ο πυρήνας ενσωμάτωσης εκτείνεται σε μεγάλο τμήμα του οικισμού και δεν παρουσιάζει συμπαγή μορφή. Εντοπίζεται στο νοτιοδυτικό κομμάτι του χωρικού συστήματος που μελετάται.

Ο τελευταίος άξονας του συντακτικού πυρήνα προς την ανατολή αντιστοιχεί στην οδό Γεννηματά, που χωρίζει τον οικισμό «Πυλαιώτικα» σε δύο τμήματα, το βορειοανατολικό και το νοτιοδυτικό. Ο συγκεκριμένος άξονας αποτελεί κεντρικό δρόμο της περιοχής με μεγάλη κίνηση αυτοκινήτων, υπερτοπικού χαρακτήρα, καθώς ενώνει την περιοχή της Πυλαίας και της Χαριλάου με το δρόμο, που οδηγεί στην Θέρμη. Το σχετικά μεγάλο πλάτος του δρόμου και η μεγάλη κίνηση των οχημάτων, που παρουσιάζει καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας, τον καθιστούν όριο μεταξύ των δύο τμημάτων του οικισμού και δημιουργούν μια έντονη αίσθηση διαχωρισμού μεταξύ αυτών.



Χάρτης 5.11: Πυρήνας ενσωμάτωσης του οικισμού «Πυλαιώτικα».

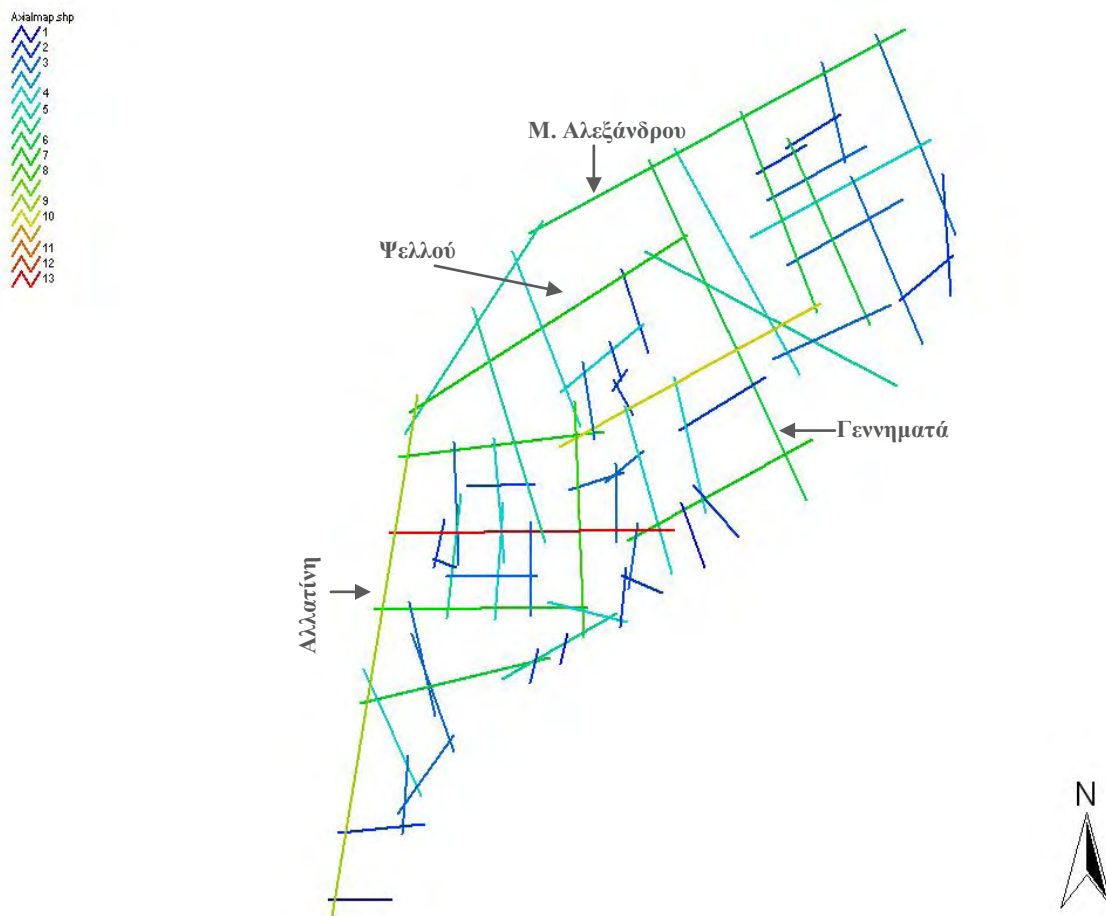
Ο συντακτικός πυρήνας βρίσκεται στο νοτιοδυτικό τμήμα του χωρικού συστήματος. Αποτελείται από 7 άξονες, που συμπίπτουν με κεντρικούς δρόμους του συγκεκριμένου τμήματος του οικισμού Πυλαίας (χάρτης 5.11). Μεταξύ των αξόνων με μεγάλο βαθμό ενσωμάτωσης παρουσιάζονται αυτοί με πολύ μικρό βαθμό ενσωμάτωσης, δηλαδή, οι περιοχές μεταξύ των αξόνων του συντακτικού πυρήνα εμφανίζουν έντονη απομόνωση. Οι άξονες αυτοί αντιστοιχούν σε δρόμους με χρήση κατοικίας και μικρό μήκος και πλάτος. Το βορειοανατολικό τμήμα του οικισμού σημειώνει μία σχετική απομόνωση, καθώς οι άξονες, που απαρτίζουν το χωρικό σύστημα αυτού, παρουσιάζουν μεσαίο και χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης.

Εκτός από τον άξονα στην οδό Μελίνας Μερκούρη και τους άλλους τρεις που ακολουθούν, άλλοι άξονες με μεγάλο βαθμό ενσωμάτωσης, αντιστοιχούν στους παρακάτω δρόμους του οικισμού είναι: Η οδός Νίκης, η οποία αποτελεί τον 4^ο (τέταρτο) άξονα με μεγάλο βαθμό ενσωμάτωσης, αντιστοιχεί σε κεντρικό δρόμο του οικισμού με χρήση κατοικίας. Παρουσιάζει αρκετή κίνηση οχημάτων και αποτελεί μία από τις εξόδους από τον οικισμό. Βρίσκεται σε επαφή με σχολείο και με κενό οικόπεδο για μελλοντική κατασκευή σχολικού συγκροτήματος. Ο 5^{ος} (πέμπτος) αντιστοιχεί όπως αναφέρθηκε στην οδό Μελίνας Μερκούρη και ο 6^{ος} (έκτος) στην οδό Γεννηματά. Αξίζει και πάλι να τονιστεί η έντονη κυκλοφορία οχημάτων στο συγκεκριμένο δρόμο.

ΒΑΘΜΟΣ ΤΟΠΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Ο βαθμός τοπικού ελέγχου, όπως έχει ήδη αναφερθεί, αποτελεί μία τοπική ιδιότητα και εκφράζει αριθμητικά τον έλεγχο που ασκεί ο συγκεκριμένος χώρος στους άμεσα γειτονικούς κατά τις συντομότερες μετακινήσεις από ένα χώρο σε έναν άλλο. Εκφράζει, δηλαδή, πόσο συχνά ο άξονας αυτός χρησιμοποιείται ως ενδιάμεσος χώρος κατά τη συντομότερη κίνηση από ένα χώρο σε έναν άλλο, που ανήκει στο τοπικό τμήμα του συστήματος. Ο χάρτης 5.12 παρουσιάζει το βαθμό τοπικού ελέγχου για το χωρικό σύστημα του οικισμού «Πυλαιώτικα».

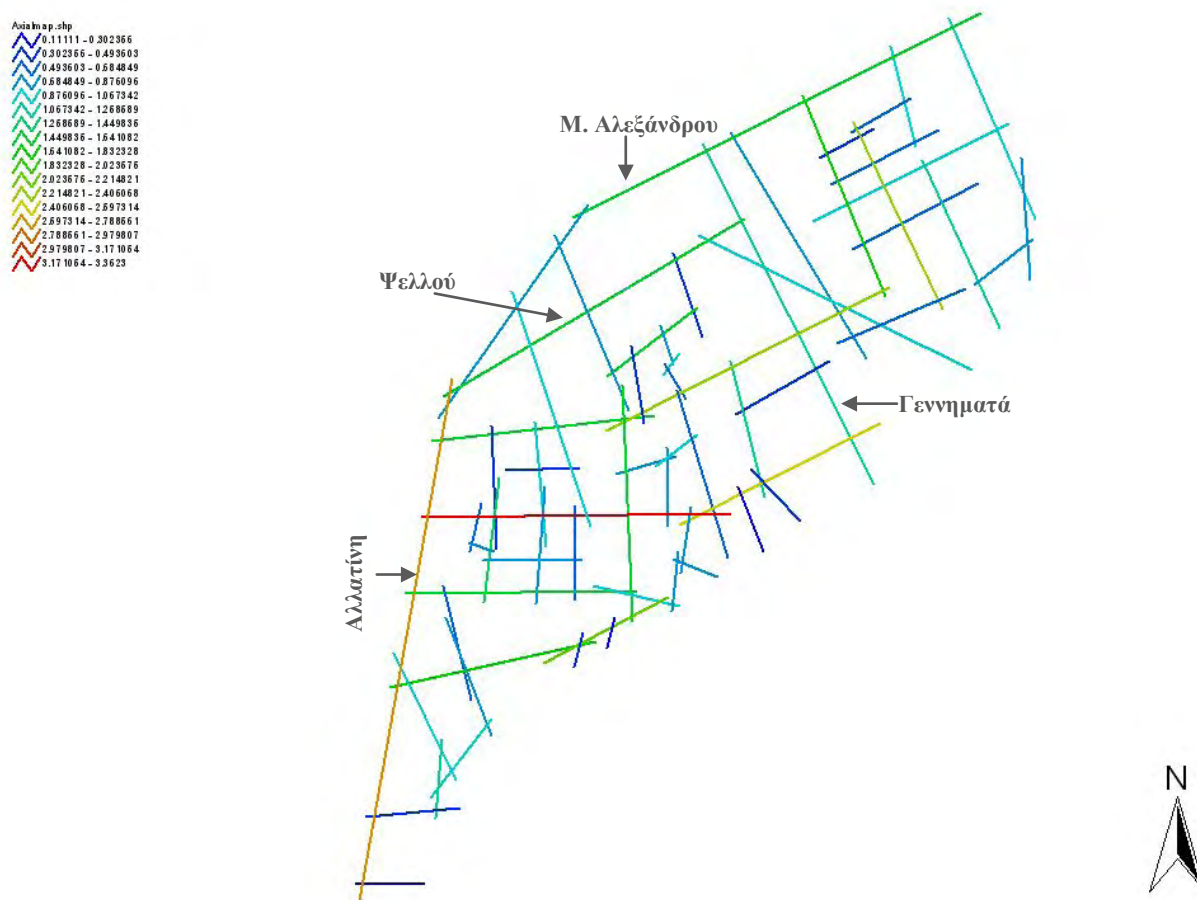
Ο άξονας με το μεγαλύτερο βαθμό τοπικού ελέγχου αντιστοιχεί στην οδό Νίκης. Ο ίδιος δρόμος εμφανίζει και αρκετά μεγάλο βαθμό ενσωμάτωσης, καθώς αποτελεί τον άξονα με τον τέταρτο μεγαλύτερο βαθμό ενσωμάτωσης του χωρικού συστήματος που μελετάται. Ακολουθεί η οδός Αλλατίνη, ένας δρόμος στα όρια του οικισμού με τον Δήμο Θεσσαλονίκης, με εμπορικές χρήσεις και μεγάλη κυκλοφορία οχημάτων.



Χάρτης 5.12: Χάρτης τοπικού ελέγχου στον οικισμό «Πυλαιώτικα».

ΣΥΝΔΕΤΙΚΟΤΗΤΑ

Η συνδετικότητα, όπως έχει ήδη αναφερθεί, αποτελεί την απλούστερη συντακτική ιδιότητα του χώρου και αναφέρεται στον αριθμό των συνδέσεων του με τους γειτονικούς του, δηλαδή, τον αριθμό των χώρων, που βρίσκονται ένα αξονικό βήμα μακριά από αυτόν. Ο χάρτης 5.13 απεικονίζει χρωματικά τον βαθμό συνδετικότητας του κάθε χώρου με χρωματική διακύμανση από το σκούρο κόκκινο (υψηλή συνδετικότητα) στο σκούρο μπλε (χαμηλή συνδετικότητα). Ο άξονας με τη μεγαλύτερη συνδετικότητα είναι η οδός Νίκης, ένας δρόμος με σχετικά μικρό μήκος αλλά με πολλές συνδέσεις.



Χάρτης 5.13: Χάρτης συνδετικότητας του οικισμού «Πυλαιώτικα».

5.3 ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ «ΠΥΛΑΙΩΤΙΚΑ» ΤΟΥ Δ. ΠΥΛΑΙΑΣ

5.3.1 ΤΟ ΔΕΙΓΜΑ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ

Οι δρόμοι, που επιλέχθηκαν για την έρευνα πεδίου, με βάση τις παραμέτρους που έχουν ήδη αναλυθεί, είναι οκτώ (8) σε αριθμό. Στην επιλογή του δείγματος δεν λήφθηκαν υπόψη η κατηγορία δρόμου εμπορικής χρήσης και η κλίση του εδάφους- στο συγκεκριμένο τμήμα του οικισμού οι υψομετρικές διαφορές δεν είναι έντονες. Επίσης, η παράμετρος της οριοθέτησης των μετώπων του δρόμου δεν είναι έντονη στην περιοχή αυτή, καθώς τα χαμηλού ύψους κτίρια με τις αυλές δεν δημιουργούν χώρους με σχηματική ανάγνωση. Παρόλα αυτά, υπάρχουν κάποιοι δρόμοι που έχουν μικρό πλάτος και ψηλές περιφράξεις ή έντονη βλάστηση, γεγονός που δίνει την εντύπωση της οριοθέτησης. Για το λόγο αυτό στο συγκεκριμένο κεφάλαιο όταν αναφερόμαστε στην

οριοθέτηση των μετώπων του δρόμου με τον τρόπο που περιγράφηκε παραπάνω, θα αναγράφεται με εισαγωγικά «οριοθέτηση», καθώς υπάρχει μόνο η αίσθηση της οριοθέτησης.

Στον πίνακα 5.2 αναφέρονται οι άξονες αυτοί και τα χαρακτηριστικά τους. Στον ίδιο, επίσης, πίνακα καταγράφονται και τα ελκτικά καθενός, στοιχεία τα οποία μπορεί να αποδειχτούν σημαντικά για την έρευνα πεδίου. Επίσης, στο χάρτη 5.14 έχουν σημειωθεί οι δρόμοι του οικισμού, που επιλέχθηκαν για την έρευνα.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η έρευνα πεδίου στην περιοχή «Πυλαιώτικα» του Δήμου Πυλαίας πραγματοποιήθηκε από 15/06/2009 μέχρι 07/07/2009 και από 25/08/2009 μέχρι 04/09/2009.



Χάρτης 5.14: Οι δρόμοι του δείγματος για την έρευνα πεδίου του οικισμού «Πυλαιώτικα».

Πίνακας 5.2: Τα χαρακτηριστικά του δείγματος των δρόμων για την έρευνα πεδίου στον οικισμό «Πυλαιώτικα».

ΟΝΟΜΑ ΟΔΟΥ	ΕΛΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΣ ΧΩΡΟΣ		ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ		«ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ»		ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ			ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ		
		μικρός	μεγάλος	κατοικία	Συνδυασμός	ναι	όχι	χαμηλή	μέση	υψηλή	μεγάλη	μικρή	πεζοδρ
1. Ερμή	αδιέξοδος												
2. Διονύσου	Πεζόδρομος												
3. Αηδονίων	Γήπεδο												
4. Μ. Ψελλού	Εμπορικές χρήσεις												
5. Νίκης ⁶²	Νηπιαγωγείο με παιδική χαρά												
6. Εκάτης	πάρκο												
7. Ρέας	Πεζόδρομος, πάρκο												
8. Ερωτοκρίτου	Πάρκο												

⁶² Η οδός Νίκης αποτελείται από δύο άξονες, ο ένας υψηλού και ο άλλος μέσου βαθμού ενσωμάτωσης.

5.3.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

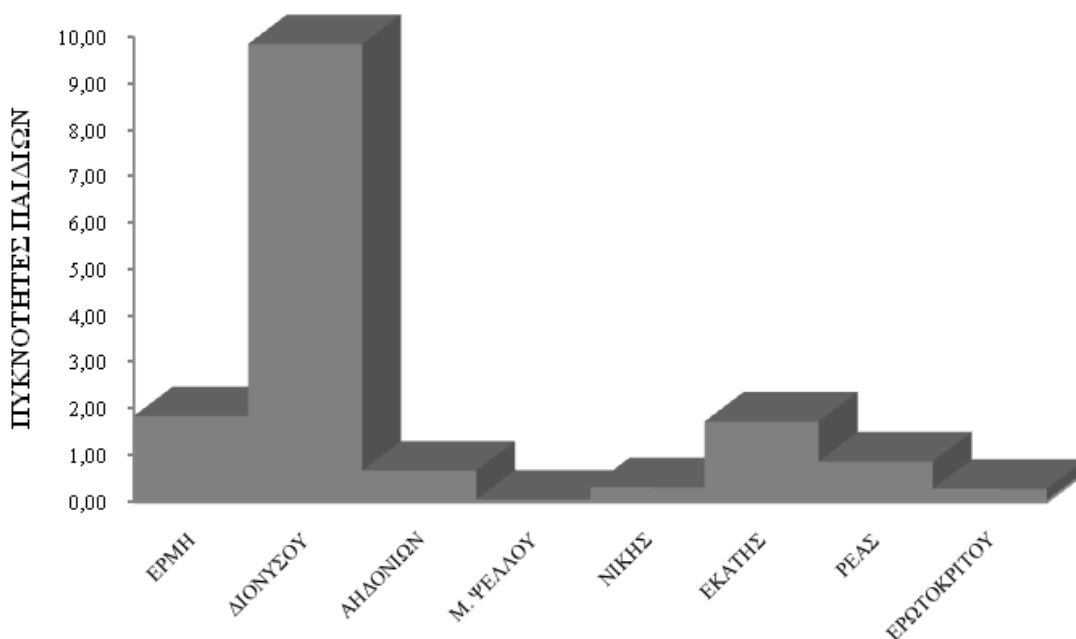
Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας πεδίου η παρουσία των παιδιών στους δρόμους του οικισμού «Πυλαιώτικα» δεν είναι πολύ έντονη. Πιο συγκεκριμένα μόνο το 27,97% του συνόλου καταμετρήθηκαν να παίζουν στους δρόμους, ενώ το υπόλοιπο 72,03% στους υπόλοιπους χώρους, όπως παιδικές χαρές, πάρκα και αυλές σχολείων. Η διαφορά ανάμεσα στα δύο ποσοστά είναι αρκετά σημαντική, αποτέλεσμα βέβαια αναμενόμενο σύμφωνα με τα δεδομένα που παρουσιάζονται στη διεθνή βιβλιογραφία. Η κατάσταση στις περισσότερες πόλεις έχει βασικό χαρακτηριστικό την απερήμωση των δρόμων και την απομάκρυνση των παιδιών από το δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης.

Βέβαια στον οικισμό «Πυλαιώτικα» πρέπει να τονιστεί ότι η παρουσία των παιδιών στους δρόμους δεν είναι μεγάλη, ενώ η παρουσία τους σε άλλους χώρους, όπως γήπεδα, παιδικές χαρές και αυλές σχολείων είναι αρκετά έντονη. Ένα ακόμη στοιχείο, που πρέπει να αναφερθεί, είναι το γεγονός ότι σε αυτήν την περιοχή υπάρχουν πολλές μονοκατοικίες με ιδιωτικές αυλές, γεγονός που μειώνει την ανάγκη ενός αριθμού παιδιών να παίζουν στο δημόσιο χώρο. Επίσης, αξιοσημείωτο είναι το ότι οι περισσότεροι δρόμοι που συγκεντρώνουν παιδιά βρίσκονται κοντά ή αποτελούν ένα συνεχόμενο δίκτυο/σύμπλεγμα με τους χώρους άλλων κατηγοριών, π.χ πάρκα και παιδικές χαρές (στη συνέχεια του κειμένου θα υπάρξει περισσότερη ανάλυση επί του θέματος). Η παρατήρηση αυτή έγινε και στην περιπτωσιολογική μελέτη της Θέρμης, αλλά αυτό ήταν ακόμη πιο έντονο στην Πυλαία.

Τα αποτελέσματα της επεξεργασίας των μετρήσεων της έρευνας πεδίου παρουσιάζονται στο γράφημα 5.1 και στον πίνακα 5.3. Στον πίνακα 5.4 εμφανίζονται οι δρόμοι της περιοχής «Πυλαιώτικα», που παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες πυκνότητες παιδιών και τα χαρακτηριστικά τους.

Πίνακας 5.3: Πυκνότητες παιδιών στους δρόμους του δείγματος.

ΔΡΟΜΟΣ	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ
1. Διονύσου	9,86
2. Ερμή	1,85
3. Εκάτης	1,73
4. Ρέας	0,87
5. Αηδονίων	0,67
6. Νίκης	0,31
7. Ερωτόκριτου	0,28
8. Μ. Ψελλού	0,05



Γράφημα 5.1: Πυκνότητες παιδιών στους δρόμους του δείγματος.

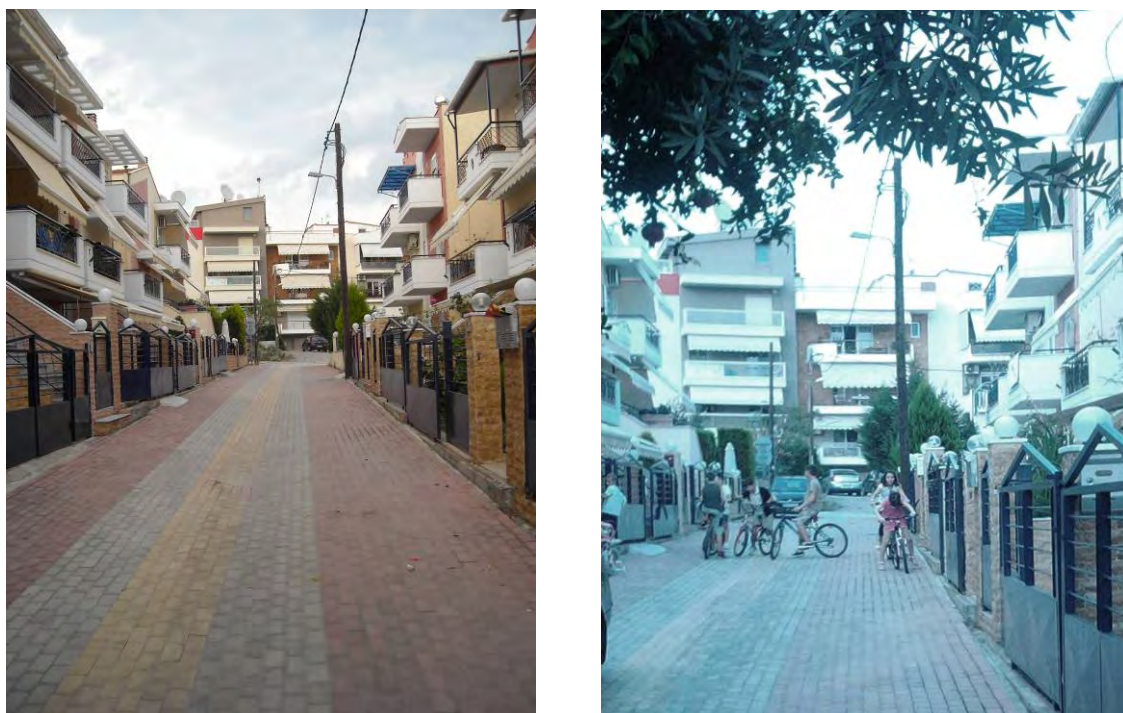
Πίνακας 5.4: Χαρακτηριστικά δρόμων δείγματος με μεγάλες συγκεντρώσεις παιδιών στην περιοχή 'Πυλαιώτικα'.

ΔΡΟΜΟΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗΣ	ΕΛΚΥΣΤΕΣ/ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
1. Διονύσου	ΧΑΜΗΛΟΣ ⁶³	Πεζόδρομος, άξονας κάθετος στο συντακτικό πυρήνα, «οριοθέτηση»
2. Ερμή	ΜΕΣΟΣ	Μέσος βαθμός ενσωμάτωσης, όχι διαμπερής κίνηση αυτοκινήτων λόγω εμποδίου
3. Εκάτης	ΜΕΣΟΣ	Μέσο βαθμό ενσωμάτωσης, κενά οικόπεδα
4. Ρέας	ΧΑΜΗΛΟΣ ⁶³	Πεζόδρομος, κενά οικόπεδα, «οριοθέτηση»
5. Αηδονίων	ΜΕΣΟΣ	Μέσος βαθμός ενσωμάτωσης, παιδική χαρά, γήπεδο, νηπιαγωγείο

Ο δρόμος, που εμφανίζει τη μεγαλύτερη πυκνότητα, είναι η οδός Διονύσου, ο οποίος αποτελεί χώρο παιχνιδιού των παιδιών που διαμένουν σε αυτόν, ή έστω σε κάποιον άλλον πολύ κοντινό δρόμο και τον χρησιμοποιούν για το καθημερινό τους παιχνίδι, γιατί σε όλες τις παρατηρήσεις συναντιόνταν σχεδόν τα ίδια παιδιά. Σ' αυτόν, λοιπόν, υπάρχει μεγάλη διαφορά στην πυκνότητα σε σχέση με τους υπόλοιπους δρόμους. Το γεγονός ότι έχει χαρακτηριστικά που συμβάλλουν στην επιλογή του ως χώρο παιχνιδιού είναι αδιαμφισβήτητο. Η τόσο μεγάλη, βέβαια, διαφορά με τους

⁶³ Οι δρόμοι αυτοί έχουν χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης αλλά αποτελούν άξονες κάθετους στο συντακτικό πυρήνα, με αποτέλεσμα να μην θεωρούνται 'συντακτικά απομονωμένοι' άξονες.

υπόλοιπους δρόμους του δείγματος μπορεί να οφείλεται και σε συγκυριακούς λόγους, για παράδειγμα ότι αυτή τη χρονική στιγμή διαμένουν πολλά παιδιά σε αυτόν. Αποτελεί έναν πεζόδρομο σε περιοχή κατοικίας και παρουσιάζει χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης, είναι, όμως, άξονας κάθετος στον συντακτικό πυρήνα της περιοχής μελέτης. Το μικρό πλάτος του δρόμου σε συνδυασμό με την έλλειψη αυτοκινήτων δημιουργεί ένα χώρο, που λειτουργεί ως «αυλή» για τις κατοικίες, που βρίσκονται στις δύο πλευρές του. Παρόλο που τα κτίρια στο συγκεκριμένο δρόμο δεν είναι τοποθετημένα επί της οικοδομικής γραμμής και ο δρόμος δεν παρουσιάζει σχηματική ανάγνωση, υπάρχει μία αίσθηση ασφάλειας και οικειότητας, η οποία οφείλεται στο γεγονός ότι τα κτίρια είναι τοποθετημένα στο ίδιο επίπεδο και έτσι, υπάρχει ομοιομορφία των όψεών τους, καθώς ανήκουν στο ίδιο οικοδομικό συγκρότημα (σχ. 5.1).



Σχήμα 5.1: Ο πεζόδρομος Διονύσου.

Η απουσία αυτοκινήτων, η «οριοθέτηση» που περιγράφηκε παραπάνω, όπως και η μετατόπιση του ορίου του δημόσιου χώρου, ώστε να συμπεριλαμβάνει και τις ιδιωτικές αυλές στο χώρο του, έχει ως αποτέλεσμα τις μεγάλες πυκνότητες παιδιών, τα οποία παρατηρήθηκαν κατά κανόνα να παίζουν χωρίς την επίβλεψη ενήλικα (μόνο το 19,64% των παιδιών έπαιζαν υπό την επίβλεψη ενήλικα). Η κύρια δραστηριότητα που παρατηρήθηκε ήταν το παιχνίδι με ρόδες και ακολουθεί το ανοργάνωτο (πιν. 5.5).

Πίνακας 5.5: Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Διονύσου.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παιχνίδι με μπάλα	19,64%
Παιχνίδι με ρόδες	51,79%
Ανοργάνωτο παιχνίδι	28,57%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	0%

Ο δεύτερος σε πυκνότητα παιδιών δρόμος είναι η οδός Ερμή. Αποτελεί δρόμο κατοικίας, που παρουσιάζει μέσο βαθμό ενσωμάτωσης. Τα χαρακτηριστικά, που τον κάνουν δημοφιλή, πιθανώς είναι, εκτός από το βαθμό ενσωμάτωσης, η πολύ μικρή κυκλοφορία αυτοκινήτων, που οφείλεται στο ότι ο δρόμος είναι αδιέξοδος για τα οχήματα, καθώς ένα μεγάλο δέντρο τον κλείνει από τη μια μεριά, με αποτέλεσμα να συμπεριλαμβάνεται σ' αυτούς με μικρό φόρτο, αλλά και μικρές ταχύτητες και συγχρόνως πολύ διαθέσιμο χώρο για το παιχνίδι των παιδιών (σχ. 5.2).



Σχήμα 5.2: Στην οδό Ερμή υπάρχει αδιέξοδος και ενσωματώνεται στο δημόσιο χώρο και μια ιδιωτική αυλή κατοικίας (πηγή: Google Earth και ίδια επεξεργασία).

Ένα άλλο χαρακτηριστικό που πιθανώς τον κάνει δημοφιλή και παρατηρήθηκε αρκετές φορές κατά τη διάρκεια της επιτόπιας έρευνας είναι η δυνατότητα χρήσης μιας

ιδιωτικής αυλής (σχ. 5.3β), που όπως αποδείχτηκε δίνει ένα κίνητρο στα παιδιά και αυξάνει σημαντικά τον ασφαλή χώρο παιχνιδιού, χωρίς, έτσι, να τα περιορίζει χωρικά. Η κύρια δραστηριότητα που παρατηρήθηκε ήταν το ανοργάνωτο παιχνίδι (σχ. 5.3α), με μεγάλη διαφορά από τις υπόλοιπες (πιν. 5.6). Τα παιδιά, που καταμετρήθηκαν στο συγκεκριμένο δρόμο, ήταν μεγάλης σχετικά ηλικίας (8-10 ετών) και συνήθως τα ίδια – πιθανότατα διαμένουν στο δρόμο αυτό.



Σχήμα 5.3: α) Ανοργάνωτο παιχνίδι στην οδό Ερμού και β) η χρήση της ιδιωτικής αυλής ως επέκταση του δημόσιου χώρου.

Πίνακας 5.6: Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Ερμού.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παιχνίδι με μπάλα	4,54%
Παιχνίδι με ρόδες	13,64%
Ανοργάνωτο παιχνίδι	81,82%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	0%

Ο τρίτος σε πυκνότητα παιδιών δρόμος είναι η οδός Εκάτης, με χρήση κατοικίας, αρκετά μεγάλο πλάτος, αλλά με μικρό σε εμβαδόν διαθέσιμο χώρο για παιχνίδι, καθώς και στις δύο πλευρές του υπάρχουν σε καθημερινή βάση σταθμευμένα αυτοκίνητα και τα πεζοδρόμια έχουν μικρό πλάτος. Ο συγκεκριμένος δρόμος παρουσιάζει μέσο βαθμό ενσωμάτωσης. Γειτνιάζει με δύο κενά δημοτικά οικόπεδα, τα οποία προβλέπεται να διαμορφωθούν σε πάρκο και παιδική χαρά (σχ. 5.4). Τα παιδιά που καταγράφηκαν να παίζουν στον συγκεκριμένο δρόμο, εντοπίστηκαν σε δύο τμήματά του: σ' αυτό του δρόμου, που είναι σε επαφή με το κενό οικόπεδο-μελλοντικό πάρκο, και σε μια άμβλυνσή του, που προβλέπεται από το ρυμοτομικό σχέδιο, αλλά εντείνεται με την ενσωμάτωση και τμήματος ιδιωτικού χώρου (σχ. 5.4). Και στις δύο περιπτώσεις παρατηρείται διαφοροποίηση του ορίου του δρόμου και ουσιαστικά επανακαθορισμός

του με την ενσωμάτωση ιδιωτικών χώρων (ιδιωτική αυλή κατοικίας) και χώρου προοριζόμενου για κοινόχρηστο. Στο υπόλοιπο τμήμα του δρόμου παρατηρήθηκαν πολύ λίγα παιδιά.



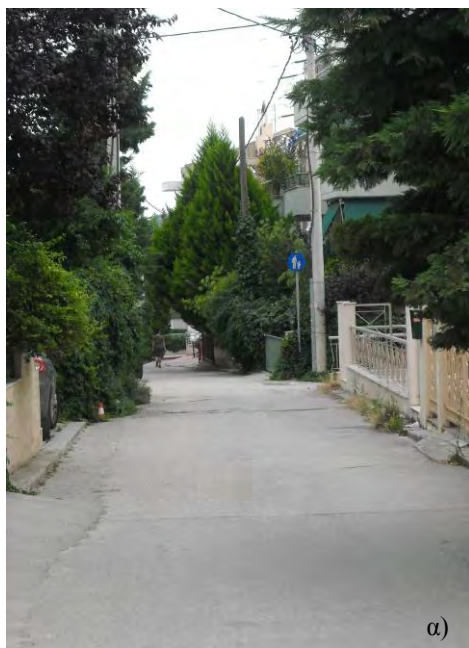
Σχήμα 5.4: Το δίκτυο των δρόμων Αθηνάς, Εκάτης, Ρέας και τα κενά οικόπεδα (πηγή: Google Earth και ίδια επεξεργασία).

Ο δρόμος αυτός, σε συνδυασμό με την οδό Ρέας (ακολουθεί ανάλυση) και τα κενά οικόπεδα, είναι ένα σύνολο χώρων με έντονη και δυναμική παρουσία παιδιών. Αυτός που εξετάζεται, η οδός Εκάτης, δεν εμφανίζει ιδιαίτερα ελκυστικά χαρακτηριστικά και πιθανότατα η κατάταξή του στους δρόμους με μεγάλες πυκνότητες παιδιών οφείλεται κυρίως στην εγγύτητα με τα κενά οικόπεδα, που αποτελούν πόλο έλξης για πολλά παιδιά της περιοχής. Η κύρια δραστηριότητά τους που παρατηρήθηκε ήταν το ανοργάνωτο παιχνίδι και το παιχνίδι με ρόδες (πιν. 5.7).

Πίνακας 5.7: Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Εκάτης.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παιχνίδι με μπάλα	17,02%
Παιχνίδι με ρόδες	31,91%
Ανοργάνωτο παιχνίδι	51,06%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	0%

Ο τέταρτος σε πυκνότητα χρηστών δρόμος είναι η οδός Ήρας, πεζόδρομος μικρού πλάτους, με χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης, που βρίσκεται κοντά στα κενά οικοπέδα, τα οποία μελλοντικά θα γίνουν πάρκο και παιδική χαρά. Ο συγκεκριμένος δρόμος έχει τα ίδια σχεδόν χαρακτηριστικά με την οδό Διονύσου –αυτόν που παρουσίασε τη μεγαλύτερη πυκνότητα παιδιών. Η απουσία αυτοκινήτων, το μικρό πλάτος και το σχετικά συνεχές μέτωπο των κτισμάτων στα όριά του, δημιουργούν ένα χώρο με έντονη την αίσθηση της οικειότητας και της ασφάλειας (σχ. 5.5). Το παιχνίδι στο δρόμο αυτό συνδυάζεται με την παρουσία πολλών παιδιών στα όμορα κενά οικοπέδα. Η κύρια δραστηριότητα, που παρατηρήθηκε στον άξονα αυτό, ήταν με μεγάλη διαφορά το παιχνίδι με ρόδες (πιν. 5.8). Επίσης, διαπιστώθηκε ότι το ποσοστό των παιδιών, που έπαιζαν υπό την επίβλεψη των γονιών τους, ήταν μεγάλο (το 60% του συνόλου). Βέβαια, στο δρόμο αυτό, κυρίως εξαιτίας της πεζοδρόμησης, αλλά και λόγω της αυξημένης αίσθησης ασφάλειας που δημιουργείται, καταμετρήθηκαν κυρίως παιδιά μικρής ηλικίας (5-7 ετών).

**Σχήμα 5.5:** Η οδός Ήρας-αίσθηση οικειότητας και ασφάλεια και β) Παιχνίδι στην οδό Ήρας, τμήμα μεταξύ των δύο κενών οικοπέδων.

Πίνακας 5.8: Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Ήρας.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παιχνίδι με μπάλα	10,00%
Παιχνίδι με ρόδες	70,00%
Ανοργάνωτο παιχνίδι	0%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	20,00%

Οι οδοί Εκάτης και Ήρας αποτελούν στοιχεία ενός συνόλου, που περιλαμβάνει επίσης, δύο κενά οικόπεδα, όπως έχει ήδη αναφερθεί (σχ. 5.4). Τα οικόπεδα αυτά στο μέλλον θα διαμορφωθούν σε πάρκο. Οι πυκνότητες των παιδιών που συγκεντρώνουν είναι μεγάλες και έτσι, αναλογίζονται ως οι πιο δημοφιλείς χώροι της περιοχής. Στην οδό Ήρας τα παιδιά συνήθιζαν να παίζουν στα σημεία Α, Β και Γ, ενώ στην οδό Εκάτης στο σημείο Δ και την διεύρυνση Ε. Το σύνολο αυτό του χώρου περιλαμβάνει τα δύο οικόπεδα και τις οδούς: Εκάτης και Ρέας (έχει ήδη γίνει ανάλυση των αποτελεσμάτων της έρευνας), Ήρας και Αθηνάς (που δεν περιλαμβάνονται στο δείγμα των δρόμων της επιτόπιας έρευνας).

**Σχήμα 5.6:** Κενά οικόπεδα επί της οδού Αθηνάς α) παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι και β) μετάβαση προς τα κενά οικόπεδα.

Όπως αναφέρθηκε στην ανάλυση της οδού Εκάτης, η οποία δεν παρουσιάζει αρκετά ελκτικά στοιχεία, αλλά παρόλα αυτά έχει αρκετά μεγάλη πυκνότητα παιδιών, η ύπαρξη αυτών των κενών οικοπέδων συμβάλλει σημαντικά στη χρήση και των αντίστοιχων δρόμων, που τα περιβάλλουν. Ο συγκεκριμένος αυτός χώρος, αν και δεν είναι διαμορφωμένος κατάλληλα, δεν έχει για παράδειγμα εξοπλισμό για το παιχνίδι

των παιδιών, συγκεντρώνει το 23,38%, πάνω δηλαδή από το $\frac{1}{4}$ του συνόλου παρατηρήθηκαν να παίζουν σε χώρους εκτός των δρόμων (σχ. 5.6). Η κύρια δραστηριότητα στα κενά αυτά οικόπεδα (πιν. 5.9) ήταν κυρίως το παιχνίδι με μπάλα (47,32%) και το ανοργάνωτο (40,18%). Αντίθετα στους γειτονικούς, που έγινε επιτόπια έρευνα, η κύρια δραστηριότητα ήταν το παιχνίδι με ρόδες.

Πίνακας 5.9: Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στα κενά οικόπεδα επί των οδών Αθηνάς και Εκάτης.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παιχνίδι με μπάλα	47,32%
Παιχνίδι με ρόδες	9,82%
Ανοργάνωτο παιχνίδι	40,18%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	2,68%

Οι χώροι αυτοί αποτελούν έναν ενιαίο σύνολο και, όπως φάνηκε και από την επιτόπια παρατήρηση, τα ίδια τα παιδιά τον αντιμετωπίζουν με τον ίδιο τρόπο, καθώς παρατηρήθηκε ότι μέσα σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα γίνεται μετάβαση των παιδιών από τον ένα χώρο στον άλλο. Το σύνολο αυτό, ο συνδυασμός, δηλαδή, πεζόδρομου, πάρκου (κενό οικόπεδο προς το παρόν) και δρόμου, φαίνεται να καλύπτει τις ανάγκες των παιδιών, που μένουν στην περιοχή, και αποτελούν δημοφιλείς χώρους –σύμφωνα, άλλωστε, με τις πυκνότητες παιδιών, που παρατηρήθηκαν. Βέβαια, πρέπει να τονιστεί ότι η παρουσία τους ήταν πιο έντονη στα κενά οικόπεδα από ό,τι στους δρόμους, γεγονός που δικαιολογείται όχι μόνο από το μεγαλύτερο διαθέσιμο χώρο, αλλά και από τη μεγαλύτερη ασφάλεια που νιώθουν τα παιδιά στους χώρους που δεν κινούνται οχήματα. Επίσης, η ύπαρξη ενός μεγάλου και επίπεδου κενού χώρου δίνει τη δυνατότητα για πολλές επιλογές παιχνιδιού. Είναι γεγονός πάντως, όπως και στην περίπτωση της Θέρμης που αναλύθηκε προηγουμένως, ότι οι συγκεντρώσεις ή καλύτερα τα συμπλέγματα χώρων δημιουργούν δημοφιλή περιβάλλοντα παιχνιδιού για τα παιδιά.

Πέμπτος σε πυκνότητα δρόμος του δείγματος της έρευνας πεδίου είναι η οδός Αηδονιών, ένας δρόμος με μέσο βαθμό ενσωμάτωσης που το σημαντικότερο χαρακτηριστικό του είναι ότι αποτελεί τον δρόμο που συνδέει ένα γήπεδο και ένα νηπιαγωγείο (με αυλή ανοικτή για το κοινό) με μια παιδική χαρά. Το φαινόμενο, που παρατηρήθηκε στο δίκτυο των κενών οικοπέδων με του δρόμους Ήρας και Εκάτης, διαπιστώνεται και σε αυτήν την περίπτωση. Παρουσιάζεται «ροή» παιδιών από το γήπεδο στο νηπιαγωγείο, έναν πεζόδρομο που βρίσκεται σε επαφή με τους παραπάνω χώρους, και με την παιδική χαρά, που βρίσκεται στην οδό Μ. Μερκούρη και που με τον

τρόπο αυτό ο δρόμος αναζωογονείται (σχ. 5.7). Πρέπει να τονιστεί, βέβαια, ότι η παραμονή των παιδιών στο χώρο αυτό δεν ήταν μεγάλης διάρκειας και οι δραστηριότητες που καταγράφηκαν ήταν κυρίως το παιχνίδι με ρόδες και το ανοργάνωτο (κατά κανόνα συνομιλία των παιδιών μεταξύ τους, τα γνωστά ‘πηγαδάκια’) (πιν. 5.10). Στο συγκεκριμένο άξονα πολύ λίγα παιδιά παρατηρήθηκαν να συνοδεύονται από ενήλικα, μόνο το 4,35%, ενώ συνήθως επέλεγαν τα σημεία Α και Β (εικόνα 5.8) για να παίζουν.

Πίνακας 5.10: Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Αηδονίων

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παιχνίδι με μπάλα	4,35%
Παιχνίδι με ρόδες	47,83%
Ανοργάνωτο παιχνίδι	39,13%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	8,70%



Σχήμα 5.7: α) Παιδιά με ποδήλατα επί της Αηδονίων και β) Μετάβαση προς την πλατεία και παιδική χαρά.

Ο δρόμος αυτός αποτελεί το συνδετικό κρίκο μεταξύ δύο ‘πόλων’, που συγκεντρώνουν μεγάλες πυκνότητες παιδιών, ένα χώρο στην οδό Μ. Μερκούρη που περιλαμβάνει παιδική χαρά και μια μικρή πλατεία, και το χώρο στη συμβολή των οδών Νίκης και Αηδονίων, που περιλαμβάνει ένα γήπεδο καλαθοσφαίρισης και ένα νηπιαγωγείο με προσβάσιμη αυλή για όλους (σχ. 5.8).

Ο ενιαίος χώρος που δημιουργείται από το γήπεδο και την αυλή του νηπιαγωγείου (σχ. 5.10), σε συνδυασμό με έναν πεζόδρομο κατά μήκος αυτών, αποτελεί ένα πολύ ελκυστικό χώρο. Στο σύνολό του φάνηκε να συγκεντρώνει το 55,12% των παιδιών που καταμετρήθηκαν να παίζουν εκτός των δρόμων –πιο συγκεκριμένα το γήπεδο το 34,45%, με κύρια δραστηριότητα το παιχνίδι με μπάλα και η αυλή του νηπιαγωγείου το 20,67% του συνόλου των παιδιών που καταμετρήθηκαν στους άλλους χώρους, με κύρια δραστηριότητα το ανοργάνωτο παιχνίδι για τα μεγαλύτερης ηλικίας παιδιά και το παιχνίδι με τον εξοπλισμό για τα πιο μικρά. Ο χώρος της πλατείας και της παιδικής χαράς παρουσιάζει, επίσης, μεγάλο αριθμό παιδιών (σχ. 5.9), άλλωστε η συγκεκριμένη παιδική χαρά αποτελεί και τη μοναδική υλοποιημένη στη νεόδμητη αυτή περιοχή.



Σχήμα 5.8: Το δίκτυο των δρόμων Μερκούρη, Αηδονίων, Νίκης και της παιδικής χαράς, του γηπέδου και του νηπιαγωγείου (πηγή: Google Earth και ίδια επεξεργασία).

Τα περισσότερα παιδιά εμφανίστηκαν με τη συνοδεία ενήλικα. Όσον αφορά τον τύπο της δραστηριότητας, που παρατηρήθηκε (πιν. 5.11), πρέπει να σημειωθεί ότι η πιο συνήθης ήταν το ανοργάνωτο παιχνίδι (30,10%) και με μικρή διαφορά το παιχνίδι με τον εξοπλισμό της παιδικής χαράς (28,16%). Τα ποσοστά αυτά επιβεβαιώνουν την άποψη ότι οι εξειδικευμένοι χώροι παιχνιδιού πολλές φορές δεν καταφέρνουν να διατηρήσουν το ενδιαφέρον των παιδιών. Ειδικά για τη συγκεκριμένη παιδική χαρά, που όπως αναφέρθηκε αποτελεί τη μοναδική στην περιοχή, ήταν αναμενόμενο να παρουσιάζει μεγάλες πυκνότητες παιδιών, που να απασχολούνται με τον εξοπλισμό της, γεγονός που δεν επαληθεύτηκε από την επιτόπια παρατήρηση. Επίσης, παρατηρήθηκε ότι τα παιδιά αυτά ήταν μικρής ηλικίας, ενώ τα μεγαλύτερα επιδίωκαν περισσότερο το ανοργάνωτο παιχνίδι. Το παιχνίδι με μπάλα και με ρόδες λάμβανε χώρα κυρίως στο χώρο της πλατείας (19,42% και 18,45% αντίστοιχα), ενώ ένα σχετικά μικρό, αλλά όχι ασήμαντο ποσοστό των παιδιών απασχολούνταν με εξοπλισμό από το σπίτι (3,88%).

Πίνακας 5.11: Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην παιδική χαρά της οδού Μ. Μερκούρη.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παιχνίδι με μπάλα	19,42%
Παιχνίδι με ρόδες	18,45%
Ανοργάνωτο παιχνίδι	30,10%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	3,88%
Εξοπλισμός παιδικής χαράς	28,16%



Σχήμα 5.9: α) Η παιδική χαρά και β) η πλατεία στην οδό Αθηνάς.



Σχήμα 5.10: α) το γήπεδο επί της οδού Αηδονίων και β) η παιδική χαρά του νηπιαγωγείου επί της οδού Νίκης.

Το σύνολο των χώρων αυτών, δηλαδή, της αυλής του νηπιαγωγείου, του γηπέδου, της πλατείας και παιδικής χαράς φαίνεται να λειτουργούν ικανοποιητικά και να συγκεντρώνουν μεγάλες πυκνότητες παιδιών. Επίσης, καταφέρνουν να ικανοποιήσουν όλες τις ανάγκες των παιδιών για παιχνίδι. Ακόμη, το γεγονός ότι αυτοί οι χώροι δεν είναι όλοι σε επαφή μεταξύ τους, αλλά συνδέονται με κάποιον δρόμο, συμβάλλει σημαντικά και στην αναζωογόνηση του συγκεκριμένου άξονα.

Σημαντικό είναι επιπρόσθετα να διερευνηθούν τα χαρακτηριστικά των δρόμων που παρουσιάζουν μικρές συγκεντρώσεις παιδιών. Τα χαρακτηριστικά τους παρουσιάζονται στον πίνακα 5.12. Τέτοιοι είναι η Μ. Ψελλού (σχ. 5.12), η Νίκης (σχ. 5.11α) και η Ερωτοκρίτου (εικ. 5.11β).



Σχήμα 5.11: α) Η οδός Νίκης και β) η οδός Ερωτοκρίτου.



Σχήμα 5.12: Η οδός Ψελλού, έλλειψη χώρου για το παιχνίδι των παιδιών, παρά το μεγάλο πλάτος του οδοστρώματος του δρόμου.

Οι συγκεκριμένοι δρόμοι παρουσιάζουν κάποια κοινά χαρακτηριστικά, εκτός από τη μικρή πυκνότητα παιδιών. Ανήκουν στους δρόμους με μικρό διαθέσιμο χώρο. Η Μ. Ψελλού διαθέτει κάποιες εμπορικές χρήσεις τοπικού χαρακτήρα, που τελικά, όμως, δεν καταφέρνουν να προσελκύσουν τα παιδιά κυρίως των υπολοίπων αρνητικών χαρακτηριστικών του άξονα. Η έντονη κυκλοφοριακή κίνηση αποτελεί αποτρεπτικό παράγοντα για τη χρήση του συγκεκριμένου χώρου από τα παιδιά, καθώς θεωρείται ο κεντρικότερος δρόμος που διασχίζει τον οικισμό και εξυπηρετεί όχι μόνο τους κατοίκους της περιοχής, αλλά και των γύρω. Επίσης, υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης έχει και η οδός Νίκης, με πολύ σημαντικά, όμως μειονεκτήματα, την έλλειψη χώρου, λόγω της στάθμευσης των αυτοκινήτων, σε συνδυασμό με την επαφή με το νηπιαγωγείο και το γήπεδο, που προσελκύουν ένα μεγάλο αριθμό παιδιών. Ο συγκεκριμένος δρόμος αναπαρίσταται με δύο άξονες στον αξονικό χάρτη, ο ένας από τους οποίους παρουσιάζει μέσο και ο άλλος υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης. Πρέπει να σημειωθεί ότι όποια παιδιά βρέθηκαν να παίζουν στον συγκεκριμένο δρόμο εντοπίστηκαν στο κομμάτι με τον υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης, που συμπίπτει και με το τμήμα του δρόμου που περνάει μπροστά από το νηπιαγωγείο (σημείο Γ στο σχήμα 5.8). Τέλος ο δρόμος Ερωτοκρίτου, εκτός από το χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης και το μικρό διαθέσιμο χώρο, δεν έχει κάποιο άλλο ελκτικό στοιχείο και έτσι, παρουσιάζει πολύ μικρές πυκνότητες παιδιών.

Πίνακας 5.12: Χαρακτηριστικά δρόμων δείγματος με μικρές συγκεντρώσεις παιδιών.

ΔΡΟΜΟΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗΣ	ΑΡΝΗΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
7. Νίκης	ΥΨΗΛΟΣ	Μικρός διαθέσιμος χώρος
8. Ερωτοκρίτου	ΧΑΜΗΛΟΣ	Μικρός διαθέσιμος χώρος
9. Μ. Ψελλού	ΥΨΗΛΟΣ	Έντονη κυκλοφοριακή κίνηση, μικρός διαθέσιμος χώρος

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, στη συγκεκριμένη έρευνα εκτός από τον αριθμό των παιδιών, που παρατηρήθηκαν σε κάθε άξονα, σημειώθηκε το είδος της δραστηριότητας του κάθε παιδιού και επίσης το αν συνοδευόταν από κάποιον ενήλικα ή όχι. Πρώτα απ' όλα διερευνήθηκε το είδος της δραστηριότητας, που κυριαρχεί στο δρόμο, αλλά και στους υπόλοιπους χώρους, όπως παιδικές χαρές, γήπεδα, αυλές σχολείων κλπ. Σύμφωνα με τα στοιχεία το είδος που κυριαρχεί στους δρόμους στην περιοχή «Πυλαιώτικα» είναι το παιχνίδι με ρόδες (ποδήλατο, πατίνι) και μετά ακολουθεί το ανοργάνωτο παιχνίδι (πιν. 5.13). Επιβεβαιώνεται, δηλαδή, ότι στο δρόμο μπορούν να ασχοληθούν με πολλές δραστηριότητες, πολύ αγαπημένες, όπως το παιχνίδι με μπάλα. Επίσης, μπορεί να υποστηρίξει, αλλά και να συντηρήσει το άτυπο-ανοργάνωτο παιχνίδι, που θεωρείται πολύ σημαντικό για το παιδί και την ανάπτυξή του.

Πίνακας 5.13: Είδος δραστηριότητας που επιλέγουν τα παιδιά στον δρόμο και στους άλλους χώρους στην περιοχή «Πυλαιώτικα».

ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ/ΧΩΡΟΣ	ΔΡΟΜΟΙ	ΛΟΙΠΟΙ ΧΩΡΟΙ
Ανοργάνωτο/άτυπο παιχνίδι	41,50%	33,19%
Παιχνίδι με μπάλα	14,50%	42,38%
Παιχνίδια με ρόδες	42,00%	7,72%
Παιχνίδι με σταθερό εξοπλισμό	-	14,61%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από την κατοικία	2,00%	2,09%

Στη συγκεκριμένη περιοχή ο αριθμός των παιδιών, που καταμετρήθηκαν στο γήπεδο και στα κενά οικόπεδα στην οδό Αθηνάς μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι το παιχνίδι με μπάλα αποτελεί μια από τις αγαπημένες δραστηριότητες των παιδιών, ακόμη και σε χώρους εκτός του δρόμου. Επίσης, διαπιστώθηκε ότι στις παιδικές χαρές απασχολούνται με το σταθερό εξοπλισμό παιδιά μικρότερης ηλικίας, ενώ αυτά μεγαλύτερης ηλικίας με ανοργάνωτο παιχνίδι (πιο συχνά με συγκέντρωση και συνομιλία). Πολύ σημαντικό, ακόμη, ήταν το ποσοστό αυτών, που παρατηρήθηκαν να παίζουν παιχνίδια με μπάλα στους υπόλοιπους χώρους, όσο και το ποσοστό των παιδιών που κάνουν ποδήλατο ή πατίνι (παιχνίδι με ρόδες). Η προτίμηση σε τέτοιου είδους δραστηριότητες τονίζει την ανάγκη για δημιουργία ανάλογων χώρων.

5.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο πίνακας 5.14 παρουσιάζει συνοπτικά τα χαρακτηριστικά των δρόμων με τις μεγαλύτερες πυκνότητες παιδιών και συσχετίζει τα στοιχεία της παρατήρησης με τις παραμέτρους της έρευνας. Παρατηρώντας τον πίνακα αυτό μπορεί κανείς αμέσως να εντοπίσει ότι όλοι οι δρόμοι με μεγάλες πυκνότητες παιδιών στον οικισμό «Πυλαιώτικα», μια περιοχή με χαμηλή πυκνότητα, είναι πεζοδρομημένοι ή

παρουσιάζουν μικρές κυκλοφοριακές πυκνότητες. Επίσης, σημαντική είναι η παρατήρηση ότι εμφανίζουν αλλαγή του ορίου του δημόσιου χώρου, που συνεπάγεται μεταξύ των άλλων αύξηση του διαθέσιμου χώρου, κατά κανόνα ανήκουν σε ένα *δίκτυο ή σύμπλεγμα χώρων*, έχουν *μέσο βαθμό ενσωμάτωσης* ή χαμηλό αλλά συγχρόνως αποτελούν άξονες κάθετους στον συντακτικό πυρήνα του χωρικού συστήματος.

Πίνακας 5.14: Συνοπτική παρουσίαση των χαρακτηριστικών των δρόμων με τις μεγαλύτερες πυκνότητες παιδιών και συσχέτιση με τις παραμέτρους της έρευνας.

	Διονύσου	Ερμή	Εκάτης	Ρέας	Αηδονίων
<i>Βαθμός ενσωμάτωσης «Οριοθέτηση μετώπων»</i>	Χαμηλός ⁶⁴ Ναι	Μέσος Όχι	Μέσος Όχι	Χαμηλός ⁶⁴ Ναι	Μέσος Όχι
<i>Διαθέσιμος χώρος</i>	Μεγάλος	Μεγάλος	Μικρός	Μεγάλος	Μεγάλος
<i>Κυκλοφοριακή πυκνότητα</i>	Πεζόδρομος	Μικρή	Μικρή	Πεζόδρομος	Μικρή
<i>Λειτουργικός χαρακτήρας</i>	Κατοικία	Κατοικία	Κατοικία	Κατοικία	Κατοικία
<i>Δίκτυο-σύμπλεγμα δρόμων με άλλους χώρους</i>	Όχι	Όχι	Ναι	Ναι	Ναι
<i>Αλλαγή ορίου ιδιωτ-δημ. χώρου</i>	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι

Αντιστοίχως με τον πίνακα 5.14, ο πίνακας 5.15 παρουσιάζει τα χαρακτηριστικά των δρόμων με τις μικρότερες πυκνότητες παιδιών και τα συσχετίζει με τις παραμέτρους της έρευνας. Είναι φανερό ότι τα θετικά στοιχεία των δρόμων αυτών περιορίζονται στον υψηλό βαθμό οριοθέτησης και στις μικτές χρήσεις γης στον έναν από τους τέσσερις δρόμους και μόνο στον υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης σε έναν ακόμη. Οι υπόλοιποι έχουν χαρακτηριστικά που δεν βοηθούν στη συγκέντρωση παιδιών, όπως έλλειψη διαθέσιμου χώρου και χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης. Επίσης, και οι τέσσερις αυτοί δρόμοι έχουν και μια μικρή κλίση στο έδαφος, όχι, βέβαια, αποτρεπτική για το παιχνίδι των παιδιών, μπορεί, όμως, έως ένα βαθμό να επηρεάζει αυτού του είδους τις δραστηριότητες.

Πίνακας 5.15: Συνοπτική παρουσίαση των χαρακτηριστικών των δρόμων με τις μικρότερες πυκνότητες παιδιών και συσχέτιση με τις παραμέτρους της έρευνας.

	Ψελλού	Ερωτοκρίτου	Νίκης	Αθηνάς
<i>Βαθμός ενσωμάτωσης «Οριοθέτηση» μετώπων δρόμων</i>	Υψηλός Όχι	Χαμηλός Όχι	Υψηλός Όχι	Χαμηλός Όχι
<i>Διαθέσιμος χώρος</i>	Μικρός	Μικρός	Μικρός	Μικρός
<i>Κυκλοφοριακή πυκνότητα</i>	Μεγάλη	Μικρή	Μικρή	Μικρή
<i>Λειτουργικός χαρακτήρας</i>	Μικτή	Κατοικία	Κατοικία	Κατοικία

⁶⁴ Οι άξονες αυτοί όπως αναφέρθηκε και στην ανάλυση, έχουν χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης, αποτελούν, όμως, άξονες κάθετους στον πυρήνα ενσωμάτωσης, με αποτέλεσμα να μην θεωρούνται 'συντακτικά απομονωμένοι' άξονες.

Μια αναλυτικότερη παρατήρηση των στοιχείων αυτών και η συσχέτισή τους με την ανάλυση που προηγήθηκε, μπορεί να μας οδηγήσει στα εξής συμπεράσματα ως προς τις παραμέτρους που επηρεάζουν τις επιλογές των παιδιών για το δρόμο που θα επιλέξουν:

1. Ο βαθμός ενσωμάτωσης των αξόνων σε συνδυασμό με άλλα στοιχεία φαίνεται να επηρεάζει τις επιλογές των παιδιών ως προς το χώρο παιχνιδιού. Στην επιτόπια έρευνα στην περιοχή «Πυλαιώτικα» του Δήμου Πυλαίας:

- *Αξονες με χαμηλό ή μέσο βαθμό ενσωμάτωσης*, εφόσον έχουν «ειδική» διαμόρφωση, τείνουν να παρουσιάζουν μεγάλες πυκνότητες παιδιών. Με τον όρο «ειδική» διαμόρφωση στη συγκεκριμένη περίπτωση εννοούμε:
 - ✓ την πεζοδρόμηση
 - ✓ την τοποθέτηση των κτιρίων στην ίδια νοητή γραμμή σε σχέση με το όριο του κοινόχρηστου χώρου, μια δηλαδή μορφή οριοθέτησης
 - ✓ την άμεση γειτνίαση με κάποιον ελεύθερο χώρο ή πάρκο
- *Αξονες με μεγάλο βαθμό ενσωμάτωσης, χωρίς άλλους «ελκυστές»* δεν συγκέντρωσαν μεγάλες πυκνότητες παιδιών. Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι στη συγκεκριμένη περιοχή, που αποτελεί περιοχή κατοικίας, οι άξονες με μεγάλο βαθμό ενσωμάτωσης συμπίπτουν με τους πιο κεντρικούς δρόμους της περιοχής, αυτούς που συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο, με αποτέλεσμα την μετατροπή του δρόμου σε ένα αφιλόξενο χώρο για το παιδί. Στις περιοχές με αποκλειστική τη χρήση της κατοικίας, όπως σε αυτήν που μελετάται, η διαφορά στον κυκλοφοριακό φόρτο των δρόμων είναι πολύ μεγάλη, καθώς οι δρόμοι που εξυπηρετούν μόνο τις κατοικίες εμφανίζουν πολύ μικρή κίνηση, ενώ αντίθετα δρόμοι κεντρικοί ή που εξυπηρετούν τη σύνδεση της συγκεκριμένης περιοχής με άλλες παρουσιάζουν μεγάλες πυκνότητες οχημάτων.

2. Πολύ σημαντικός φαίνεται να είναι ο ρόλος του διαθέσιμου χώρου για παιχνίδι, καθώς όλοι οι δρόμοι, που σημείωσαν μεγάλες πυκνότητες παιδιών είχαν άφθονο διαθέσιμο χώρο. Η αύξηση του χώρου αυτού στους συγκεκριμένους άξονες που μελετήθηκαν επιτεύχθηκε με:

- *Πεζοδρόμηση*: με τον τρόπο αυτό αποκλείεται η χρήση του δρόμου για την κυκλοφορία οχημάτων και εξασφαλίζεται ένας μεγάλος και ασφαλής χώρος για τα παιδιά (όπως στις οδούς Διονύσου και Ρέας). Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι και οι δύο πεζόδρομοι του δείγματος παρουσίασαν υψηλές πυκνότητες παιδιών.

- Το μεγάλο πλάτος του δρόμου ή του πεζοδρομίου σε συνδυασμό με την περιορισμένη στάθμευση οχημάτων.

3. Επίσης, σημαντικός φαίνεται να είναι ο ρόλος της κυκλοφοριακής κίνησης, καθώς, όπως ήδη αναφέρθηκε, άξονες με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο δεν συγκεντρώνουν μεγάλες πυκνότητες παιδιών, ενώ οι πεζόδρομοι ή οι δρόμοι με περιορισμένη κίνηση οχημάτων αποτελούν τους πιο δημοφιλείς χώρους γι' αυτά.

4. Η διαμόρφωση του ορίου μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου χώρου επηρεάζει σημαντικά τη χρήση του δρόμου, καθώς η άμβλυνσή του, συμπεριλαμβάνοντας ιδιωτικούς χώρους στο δημόσιο χώρο όπου παίζουν τα παιδιά, οδηγεί στη δημιουργία ενός πιο ενδιαφέροντος περιβάλλοντος αλλά και περισσότερου διαθέσιμου χώρου, κυρίως με την ενσωμάτωση ιδιωτικών αυλών, που αποτελούν οικείους χώρους για τα παιδιά.

5. Τέλος, πολύ δημοφιλείς χώροι αποτέλεσαν τα δίκτυα δρόμων, πεζόδρομων και άλλων ελεύθερων χώρων, η ζωντάνια δηλαδή έχει την τάση να εμφανίζεται σε συμπλέγματα. Το σύνολο των χώρων αυτών προσφέρει πολλές επιλογές παιχνιδιού στα παιδιά και συγκεντρώνει μεγάλες πυκνότητες παιδιών, προσελκύοντας το ενδιαφέρον τους με την ποικιλία κατηγοριών χώρου και δραστηριοτήτων που προσφέρουν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Εμπειρική έρευνα- Περιοχή μελέτης Γ: «Άγιος Ιωάννης»

6 ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ-ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ: «ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ»

6.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΜΟΡΦΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ

Ο Δήμος Καλαμαριάς βρίσκεται στο νοτιοανατολικό τμήμα του ΠΣΘ και συνορεύει βόρεια με το Δ. Θεσσαλονίκης και ανατολικά και νότια με το Δ. Πυλαίας-Χορτιάτη (χάρτης 6.1). Καταλαμβάνει έκταση 7.200 στρέμματα, ενώ η περίμετρος του είναι κατά τα 2/3 παραθαλάσσια, με συνολική ακτογραμμή περίπου 6,5 χλμ. Στην απογραφή του 2001 είχε πληθυσμό 87.255 κατοίκους (ΓΠΣ Δ. Καλαμαριάς).



Χάρτης 6.1: Ο Δήμος Καλαμαριάς σε σχέση με το Π.Σ.Θ. (πηγή: <http://el.wikipedia.org> και ίδια επεξεργασία).

Αποτελεί στο σύνολό του αστική περιοχή, σχεδόν εξ ολοκλήρου πολεοδομημένη με εξαίρεση ορισμένα σημεία (στρατόπεδο Νταλίπη, περιοχή Ρέμβης). Βάσει του θεσμοθετημένου ΓΠΣ (υπ' αριθμ. 49787/2419/31-7-1987 Απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, ΦΕΚ 1019/Δ/87 και τροποποίηση αυτού με την αρ. απόφ. 12122/2761, ΦΕΚ 419/Δ/1999), οργανώνεται σε 21 πολεοδομικές ενότητες, τις Π.Ε. 1 έως 18, που

αφορούν περιοχές κατοικίας, και άλλες τρεις, που αφορούν περιοχές άλλων λειτουργιών και ειδικότερα: την περιοχή Ε.Μ.Ο., την περιοχή του αθλητικού κέντρου «Μίκρας» και την περιοχή που καταλαμβάνει η Σχολή Δασολογίας και Προστασίας Περιβάλλοντος του ΑΠΘ. Ο χώρος του πρώην στρατοπέδου Κόδρα, που είναι θεσμοθετημένος ως ζώνη αστικού πρασίνου υπερτοπικού χαρακτήρα, δεν εντάσσεται σε κάποια πολεοδομική ενότητα (χάρτης 6.2).



Χάρτης 6.2: Οι πολεοδομικές ενότητες, σύμφωνα με το θεσμοθετημένο ΓΠΣ του Δ. Καλαμαριάς (πηγή: υπό εκπόνηση ΓΠΣ Δ. Καλαμαριάς).

Η περιοχή στην οποία πραγματοποιήθηκε η έρευνα περιλαμβάνει τις ΠΕ 9, 17 και 18, σύμφωνα με το θεσμοθετημένο ΓΠΣ. Το σύνολο των τριών αυτών πολεοδομικών

ενοτήτων καταλαμβάνει έκταση 926 στρεμμάτων και βρίσκεται στο νοτιοανατολικό άκρο του υφιστάμενου οικισμού. Ο συντελεστής δόμησης κυμαίνεται από 0,8 μέχρι 1,60 (με τον κοινωνικό συντελεστή που ισχύει σε κάποια τμήματα της περιοχής) και το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος φτάνει τα 18μ. Η πυκνότητα (brutto) των ενοτήτων αυτών είναι 124, 126 και 174 ατ/ha (ΓΠΣ Δ. Καλαμαριάς). Η περιοχή οριοθετείται από ένα δρόμο μεγάλης κυκλοφορίας (Κ. Καραμανλή) και την αδιάνοικτη κατά το μεγαλύτερο μέρος της οδό Πόντου (χάρτης 6.3).

Στην προσπάθεια να γίνει ανάλυση της μορφολογίας των δρόμων στην περιοχή μελέτης, συντάχθηκαν χάρτες⁶⁵, μετά από πολυήμερη παρατήρηση της περιοχής. Οι χάρτες αυτοί, όχι μόνο χρειάζονται για να διερευνηθεί η μορφή και τα χαρακτηριστικά των δρόμων, αλλά επιτρέπουν την ευκολότερη επιλογή του δείγματος αυτών, στους οποίους πραγματοποιήθηκε η επιτόπια παρατήρηση, σύμφωνα με τις παραμέτρους που διερευνώνται.

Πρώτα απ' όλα, σημειώθηκαν οι υφιστάμενες χρήσεις γης. Όπως φαίνεται στο χάρτη 6.3, κυρίαρχη χρήση είναι η κατοικία, ενώ εμπορικές συναντώνται στους κεντρικότερους δρόμους της περιοχής, οι οποίοι είναι αρκετοί και παρουσιάζουν συγχρόνως και μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο, όπως θα σημειωθεί παρακάτω. Οι χρήσεις που συναντώνται στους δρόμους Βρυούλων, Σαράφη, Μακεδονίας και Γεννηματά έχουν τοπικό χαρακτήρα, εξυπηρετούν, δηλαδή, την περιοχή της γειτονιάς και περιορίζονται σε παντοπωλεία, βιβλιοπωλεία, κρεοπωλεία, υπεραγορές. Στα όρια της περιοχής μελέτης, στην οδό Κ. Καραμανλή, εμφανίζονται, επιπλέον, καταστήματα εμπορικά, ένδυσης και υπόδησης, που δεν είναι τοπικού χαρακτήρα.

Σε σχέση με τις υπόλοιπες χρήσεις αυτό που αξίζει να σημειωθεί, είναι η έλλειψη κοινοχρήστων χώρων, όπως πάρκα, πλατείες και παιδικές χαρές. Αυτής της κατηγορίας χώροι προβλέπονται από την πολεοδομική μελέτη, αλλά, δυστυχώς δεν έχουν υλοποιηθεί και παραμένουν αδιαμόρφωτοι με εξαίρεση ελάχιστους, όπως ένα πολύ μικρό πάρκο, μια πλατεία και μία παιδική χαρά, που εντάσσονται μέσα σε συγκρότημα εργατικών κατοικιών, καθώς και ένα πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής. Δυστυχώς δεν έχουν προβλεφθεί άλλοι κοινόχρηστοι χώροι.

⁶⁵ Οι χάρτες συντάχθηκαν μετά από επιτόπια παρατήρηση κατά την περίοδο Ιανουαρίου-Απριλίου 2008.



Χάρτης 6.3: Υφιστάμενες χρήσεις γης στην περιοχή Άγιος Ιωάννης Δ. Καλαμαριάς.

Επίσης, έγινε διερεύνηση ως προς τους κυκλοφοριακούς φόρτους των δρόμων της περιοχής μελέτης. Διακρίθηκαν δρόμοι υπερτοπικής σημασίας, διαμπερούς κίνησης και σύνδεσης με όμορες περιοχές, οι οποίοι παρουσιάζουν έντονες πυκνότητες οχημάτων, δρόμοι μεγάλου και μικρού κυκλοφοριακού φόρτου και πεζόδρομοι. Στο χάρτη 6.4 σημειώνεται ο κυκλοφοριακός φόρτος του κάθε δρόμου στην περιοχή μελέτης.

Από το χάρτη 6.4 φαίνεται ότι υπάρχουν τέσσερις δρόμοι υπερτοπικής σημασίας, που παρουσιάζουν έντονη κίνηση οχημάτων. Οι δρόμοι αυτοί συγκεντρώνουν και τις περισσότερες εμπορικές χρήσεις, ενώ οι υπόλοιπες εμφανίζονται στους δρόμους μεγάλου κυκλοφοριακού φόρτου. Αυτοί με χρήση κατοικίας είναι μικρού κυκλοφοριακού φόρτου και πεζόδρομοι.



Χάρτης 6.4: Κυκλοφοριακοί φόρτοι στους δρόμους της περιοχής Άγιος Ιωάννης.

Οι τελευταίοι σε κάποια τμήματα της περιοχής μελέτης είναι πολλοί, αλλά μόνο ένας από αυτούς είναι πλακοστρωμένος και διαμορφωμένος. Οι υπόλοιποι πεζόδρομοι είναι τσιμεντοστρωμένοι, παρουσιάζουν μία μικρή υψομετρική διαφορά με τους ασφαλτοστρωμένους δρόμους, επιτρέπεται η είσοδος των αυτοκινήτων και σε πολλές περιπτώσεις δεν υπάρχει ούτε σήμανση.

Στο χάρτη 6.5 αποτυπώνονται οι δρόμοι, που έχουν αρκετό διαθέσιμο χώρο για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων παιχνιδιού. Σ' αυτούς περιλαμβάνονται οι πεζόδρομοι, ακόμη και αν επιτρέπεται ή συνηθίζεται η είσοδος ή/και στάθμευση οχημάτων, και κάποιοι άλλοι δρόμοι με κύριο χαρακτηριστικό το μεγάλο πλάτος πεζοδρομίων. Δύο από τα προβλήματα, που εντοπίστηκαν στην περιοχή αυτή, ήταν πρώτον, η ασυνέχεια

των πεζοδρομίων, που δεν εμποδίζει μόνο την ανάπτυξη δραστηριοτήτων παιχνιδιού, αλλά και ακόμη και το περπάτημα, και δεύτερον η έλλειψη διαθέσιμου χώρου κυρίως εξαιτίας της κατάληψης πεζοδρομίων από σταθμευμένα οχήματα.



Χάρτης 6.5: Διαθέσιμος χώρος για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων παιχνιδιού στους δρόμους της περιοχής Άγιος Ιωάννης.

Τέλος, στο χάρτη 6.6 σημειώθηκαν κάποια από τα στοιχεία, που είναι αποτυπωμένα στους προηγούμενους χάρτες, και θεωρούνται ‘ελκτικά’, δηλαδή μπορούν να παίξουν θετικό ρόλο, σύμφωνα με τις θεωρητικές απόψεις που παρουσιάστηκαν στο κεφάλαιο. Μεταξύ των στοιχείων αυτών είναι οι εμπορικές χρήσεις, τα κτίρια εκπαίδευσης, οι κοινόχρηστοι χώροι τύπου πλατείας, πάρκου, παιδικής χαράς και γηπέδων, οι χώροι που προβλέπονται για κοινόχρηστη χρήση, αλλά δεν έχουν ακόμη διαμορφωθεί, και οι πεζόδρομοι. Παρατηρώντας το χάρτη, είναι εμφανές ότι τα σημαντικότερα ‘ελκτικά’ στοιχεία είναι οι πεζόδρομοι και οι κοινόχρηστοι χώροι (διαμορφωμένοι ή μη). Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι τα

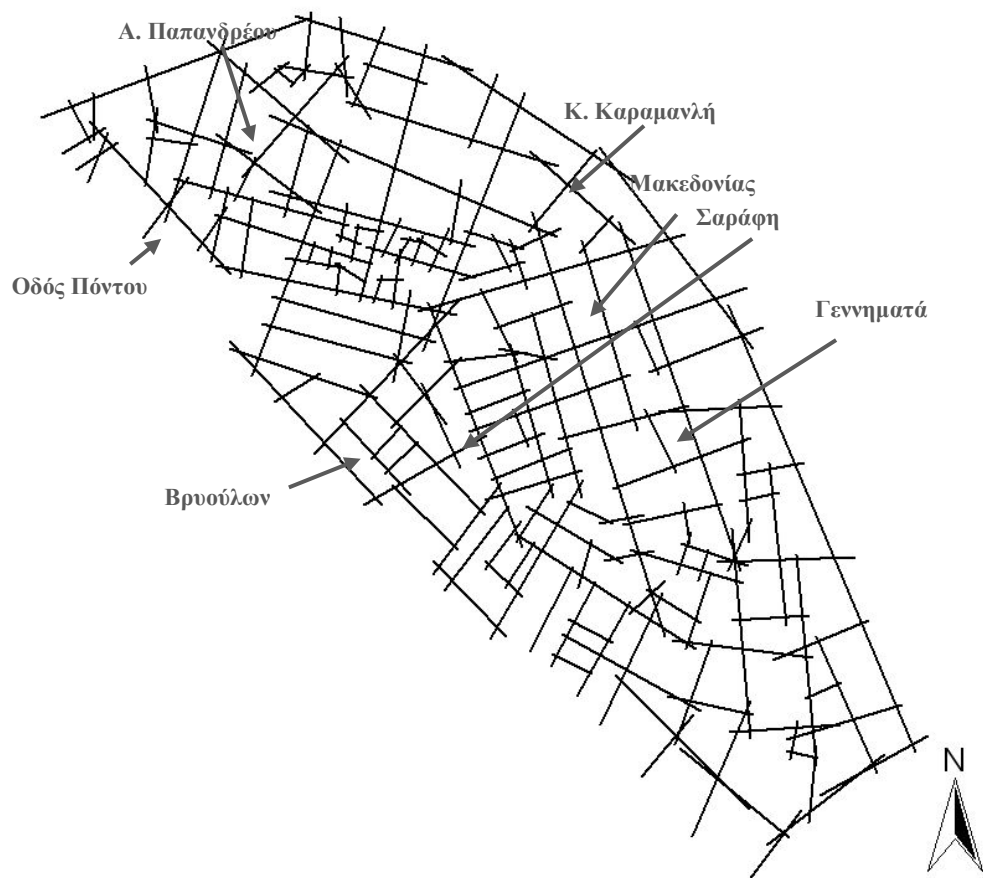
‘ελκτικά’ αυτά στοιχεία είναι διάσπαρτα σε όλη την περιοχή μελέτης και δεν είναι εντοπισμένα σε ορισμένα τμήματα αυτής, εκτός από τις εμπορικές χρήσεις, που είναι συγκεντρωμένες στους κεντρικούς δρόμους με την πιο έντονη κυκλοφορία οχημάτων. Ακόμα, φαίνεται από το χάρτη αυτό ότι οι διαθέσιμοι ελεύθεροι δημόσιοι χώροι είναι αρκετοί σε αριθμό και μέγεθος, αλλά δυστυχώς δεν είναι υλοποιημένοι. Το ίδιο συμβαίνει και με τους πεζόδρομους, οι οποίοι επίσης είναι πολλοί σε αριθμό, αλλά λειτουργούν κυρίως ως δρόμοι.



Χάρτης 6.6: ‘Ελκτικά’ στοιχεία στους δρόμους της περιοχής Άγιος Ιωάννης.

6.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΟΜΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ - ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

Η αξονική αναπαράσταση της περιοχής Άγιος Ιωάννης του Δήμου Καλαμαριάς απεικονίζεται στο χάρτη 6.7. Αποτελείται από 170 αξονικές γραμμές και έχει γίνει προσπάθεια χάραξης των μακρύτερων δυνατών και μικρότερων σε αριθμό αξόνων.

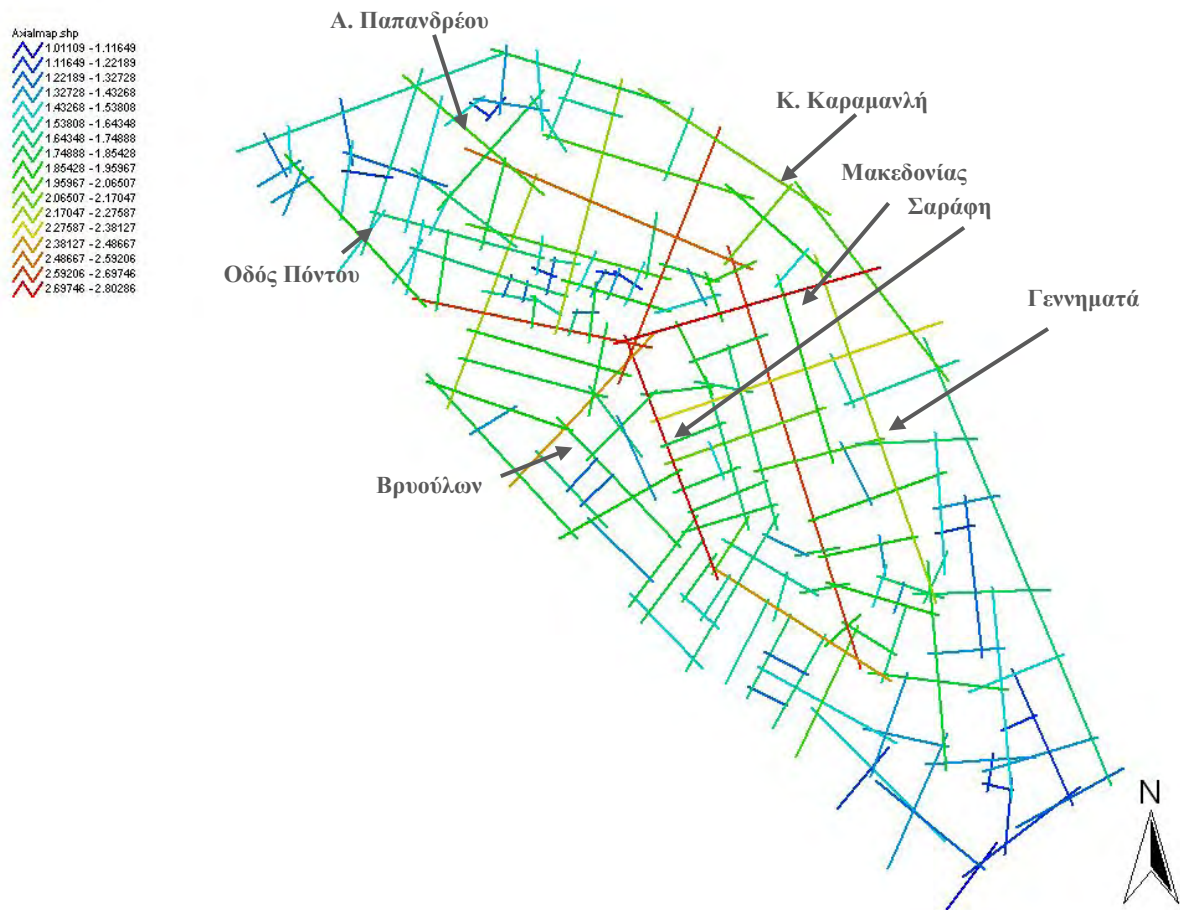


Χάρτης 6.7: Αξονική αναπαράσταση της περιοχής Άγιος Ιωάννης.

ΒΑΘΜΟΣ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗΣ

Ο χάρτης του βαθμού ενσωμάτωσης (χάρτης 6.8) παρουσιάζει χρωματικά τον βαθμό ενσωμάτωσης κάθε χώρου στο χωρικό σύστημα της περιοχής Άγιος Ιωάννης, με χρωματική διακύμανση από το σκούρο κόκκινο (υψηλός βαθμός ενσωμάτωσης) μέχρι το σκούρο μπλε (χαμηλός βαθμός ενσωμάτωσης). Παρατηρώντας το χάρτη του βαθμού

ενσωμάτωσης μπορεί κανείς να οδηγηθεί στο συμπέρασμα ότι οι βόρειες και οι νότιες περιοχές του χωρικού συστήματος, που μελετάται παρουσιάζουν έντονη απομόνωση, καθώς οι άξονες στα τμήματα αυτά έχουν χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης.



Χάρτης 6.8: Χάρτης βαθμού ενσωμάτωσης της περιοχής Άγιος Ιωάννης.

Άξονες με μεγάλο βαθμό ενσωμάτωσης εντοπίζονται στο κεντρικό κομμάτι του τμήματος και μάλιστα συμπίπτουν με κεντρικούς δρόμους της περιοχής. Αποτελούν ένα πλέγμα κεντρικών δρόμων του οικισμού με μεγάλο μήκος, άξονες, δηλαδή, που σχεδόν διατρέχουν την περιοχή μελέτης. Πιο συγκεκριμένα ο άξονας με το μεγαλύτερο βαθμό ενσωμάτωσης αντιστοιχεί στην οδό Μακεδονίας, έναν κεντρικό δρόμο η προέκταση του οποίου οδηγεί στην περιφερειακή οδό της Θεσσαλονίκης. Χαρακτηρίζεται από αρκετές εμπορικές χρήσεις και μεγάλη κυκλοφορία αυτοκινήτων. Άλλοι δρόμοι με μεγάλο βαθμό ενσωμάτωσης είναι η οδός Παπανδρέου και η Στρατηγού Σαράφη.

Αντίθετα, τα βόρεια και νότια τμήματα της περιοχής μελέτης εμφανίζουν συντακτική απομόνωση. Στις περιοχές αυτές οι άξονες σημειώνουν μικρό βαθμό

ενσωμάτωσης και αντιστοιχούν σε δρόμους με μικρό μήκος, χωρίς εμπορικές χρήσεις και χαμηλή κυκλοφορία οχημάτων.



Χάρτης 6.9: Συντακτικός πυρήνας της περιοχής Άγιος Ιωάννης.

Μεγάλη σημασία για τη θεωρία της Συντακτικής Ανάλυσης του Χώρου έχει η μορφή και η διάρθρωση του πυρήνα ενσωμάτωσης (integration core), δηλαδή το 10% των χώρων, που έχουν τον υψηλότερο βαθμό ενσωμάτωσης. Οι άξονες αυτοί, που ανήκουν στον συντακτικό πυρήνα του χωρικού συστήματος που μελετάται, φαίνονται στο χάρτη 6.9, όπου αποτυπώνονται με χρώμα, σε αντίθεση με τους υπόλοιπους άξονες, που χρωματίζονται με γκρι. Ο συντακτικός πυρήνας της περιοχής αυτής αποτελείται από 17 άξονες που εντοπίζονται γεωγραφικά στο κεντρικό τμήμα. Αυτοί αντιστοιχούν σε δρόμους τοπικής σημασίας, με μεγάλη κίνηση οχημάτων, εμπορικές χρήσεις και κάποιοι αποτελούν, επίσης, άξονες σύνδεσης της συγκεκριμένης περιοχής με άλλες γειτονικές.

Οι άξονες του πυρήνα ενσωμάτωσης αντιστοιχούν στους εξής δρόμους της περιοχής μελέτης (χάρτης 6.10):

1. Οδός Μακεδονίας, ένας κεντρικός δρόμος στην περιοχή, καθώς η προέκτασή της συνδέεται με την περιφερειακή οδό της Θεσσαλονίκης και το δρόμο προς το αεροδρόμιο της πόλης. Ο δρόμος αυτός προσφέρει διέξοδο της κυκλοφοριακής κίνησης της περιοχής μελέτης αλλά και της υπόλοιπης Καλαμαριάς προς το κέντρο της Θεσσαλονίκης, το αεροδρόμιο αλλά και τη Χαλκιδική. Αποτελεί έναν δρόμο με εμπορικές χρήσεις σε συνδυασμό με κατοικία.
2. Οδός Στρ. Σαράφη: επίσης κεντρικός δρόμος του τμήματος που μελετάται, ενώ οι χρήσεις, που παρουσιάζει, είναι κυρίως κατοικίας και εμπορικές τοπικής εμβέλειας (δηλαδή καταστήματα που εξυπηρετούν την «γειτονιά»).



Χάρτης 6.10: Οι άξονες του συντακτικού πυρήνα της περιοχής Άγιος Ιωάννης.

3. Οδός Γ. Παπανδρέου: δρόμος με αρκετά μεγάλη κίνηση, ο οποίος διατρέχει όλο το τμήμα της Καλαμαριάς, που μελετάται. Οι χρήσεις που συναντώνται είναι κυρίως κατοικία,.

4. Οδός Αλαμάνας: δρόμος σε περιοχή κατοικίας με κάποιες εμπορικές χρήσεις τοπικής εμβέλειας
5. Οδός Βρυούλων: ο κεντρικός δρόμος της περιοχής με πολύ μεγάλη κίνηση ανθρώπων και οχημάτων και πολλές εμπορικές χρήσεις.
6. Οδός Α. Βελουχιώτη: βρίσκεται σε περιοχή κατοικίας και έχει λίγες εμπορικές χρήσεις τοπικής εμβέλειας
7. Οδός Καφαντάρη: εμφανίζεται σε περιοχή κατοικίας και έχει λίγες εμπορικές χρήσεις τοπικής εμβέλειας
8. Οδός Α. Τρίτση: δρόμος σε περιοχή κατοικίας που συγκεκριμένα διασχίζει το συγκρότημα των εργατικών κατοικιών
9. Οδός Γεννηματά: σημειώνεται σε περιοχή κατοικίας και έχει λίγες εμπορικές χρήσεις τοπικής εμβέλειας
10. Οδός Καραμανλή: δρόμος μεγάλης κυκλοφοριακής κίνησης με εμπορικές χρήσεις
11. Οδός Χαριστανίδη: βρίσκεται σε περιοχή κατοικίας και έχει λίγες εμπορικές χρήσεις τοπικής εμβέλειας
12. Οδός Επίκουρου: είναι σε περιοχή κατοικίας και έχει λίγες εμπορικές χρήσεις τοπικής εμβέλειας

ΒΑΘΜΟΣ ΤΟΠΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Ο χάρτης 6.11 παρουσιάζει το βαθμό τοπικού ελέγχου για το χωρικό σύστημα του τμήματος της Καλαμαριάς που μελετάται. Ο άξονας με το μεγαλύτερο βαθμό τοπικού ελέγχου αντιστοιχεί στην οδό Στρ. Σαράφη, ένα δρόμο που σημειώνει, επίσης, μεγάλο βαθμό ενσωμάτωσης και ανήκει στο συντακτικό πυρήνα του χωρικού συστήματος. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, εμφανίζει έντονη κυκλοφοριακή κίνηση, καθώς αποτελεί σημαντικό κυκλοφοριακό άξονα τη περιοχής και επίσης, συγκεντρώνει αρκετές εμπορικές χρήσεις τοπικής, βέβαια, εμβέλειας. Δεύτερος άξονας με μεγάλο βαθμό τοπικού ελέγχου αντιστοιχεί στην οδό Παπανδρέου, ένα επίσης κεντρικό δρόμο στην περιοχή με αρκετή και πάλι κυκλοφοριακή κίνηση.

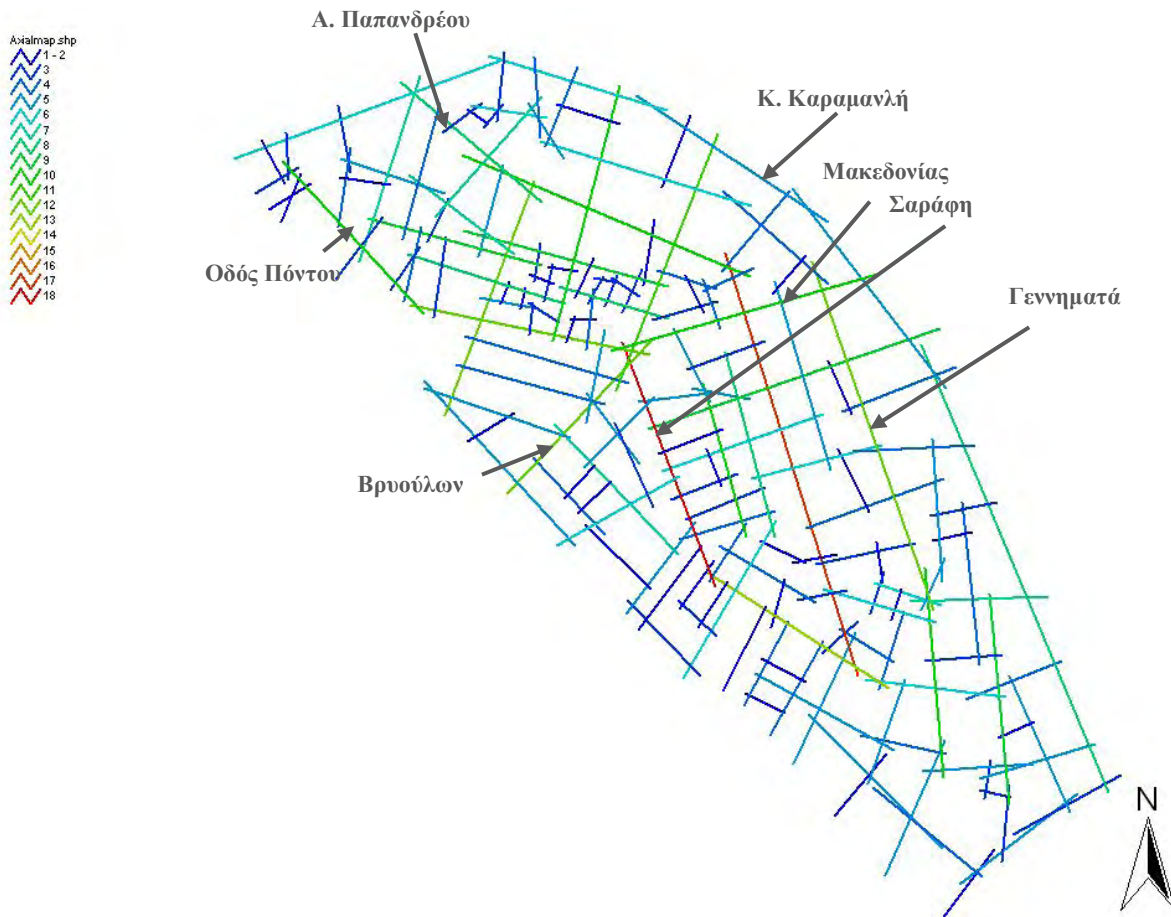


Χάρτης 6.11: Βαθμός τοπικού ελέγχου της περιοχής Άγιος Ιωάννης.

ΣΥΝΔΕΤΙΚΟΤΗΤΑ

Η συνδετικότητα, όπως έχει ήδη αναφερθεί, αποτελεί την απλούστερη συντακτική ιδιότητα του χώρου και αναφέρεται στον αριθμό των συνδέσεων του συγκεκριμένου χώρου με τους γειτονικούς του, δηλαδή, τον αριθμό των χώρων που βρίσκονται ένα αξονικό βήμα μακριά από αυτόν. Ο χάρτης 6.12 απεικονίζει χρωματικά το βαθμό συνδετικότητας του κάθε χώρου με χρωματική διακύμανση από το σκούρο κόκκινο (υψηλή συνδετικότητα) στο σκούρο μπλε (χαμηλή συνδετικότητα).

Ο άξονας με τη μεγαλύτερη συνδετικότητα αντιστοιχεί στην οδό Στρ. Σαράφη, ένα δρόμο, που όπως έχει ήδη αναφερθεί, παρουσιάζει μεγάλο βαθμό ενσωμάτωσης και τοπικού ελέγχου. Ακολουθεί η οδός Παπανδρέου, που, επίσης, εμφανίζει τα ίδια χαρακτηριστικά.



Χάρτης 6.12: Χάρτης συνδετικότητας της περιοχής Άγιος Ιωάννης Καλαμαριάς.

6.3 ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Δ. ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ

6.3.1 ΤΟ ΔΕΙΓΜΑ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ

Οι δρόμοι, που επιλέχθηκαν για την έρευνα πεδίου με βάση τις παραμέτρους, που αναλύθηκαν παραπάνω, ώστε να περιλαμβάνονται όσο το δυνατόν περισσότεροι συνδυασμοί, είναι δώδεκα (12) σε αριθμό. Στον πίνακα 6.1 αναφέρονται οι άξονες αυτοί και τα χαρακτηριστικά τους. Στον ίδιο, επίσης, πίνακα καταγράφονται και χαρακτηριστικά στοιχεία του κάθε άξονα, τα οποία μπορεί να αποδειχτούν σημαντικά για την έρευνα πεδίου. Ακόμα, στο χάρτη 6.13 έχουν σημειωθεί οι δρόμοι του οικισμού, που επιλέχθηκαν για την έρευνα, όπως, επίσης, και δύο περιοχές που έχουν αποκλειστεί από αυτήν. Αυτές αποτελούν συγκροτήματα εργατικών κατοικιών, βασίζονται σε άλλα πολεοδομικά πρότυπα και έχουν μια τελείως διαφορετική σχεδιαστική φιλοσοφία. Η

έρευνα πεδίου στην περιοχή του Αγίου Ιωάννη του Δήμου Καλαμαριάς πραγματοποιήθηκε από τις 09/09/2009 μέχρι 08/10/2008.



Χάρτης 6.13: Δρόμοι του δείγματος για την έρευνα πεδίου στην περιοχή Άγιος Ιωάννης και οι περιοχές που αποκλειστήκαν από την έρευνα.

Πίνακας 6.1: Τα χαρακτηριστικά του δείγματος των δρόμων για την έρευνα πεδίου στην περιοχή Άγιος Ιωάννης.

ΟΝΟΜΑ ΟΔΟΥ	ΕΛΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΣ ΧΩΡΟΣ		ΚΛΙΣΗ		ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ		ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ			ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ		
		όχι	ναι	όχι	ναι	Κατοικία	Μικτή	χαμηλή	μέση	υψηλή	μεγάλη	μικρή	πεζοδρ
1. Αλαμάνας	Εμπορικές χρήσεις												
2. Γεννηματά	Εμπορικές χρήσεις												
3. Στρογγύλη	Πεζόδρομος, οριοθέτηση												
4. Χαλκίδα	Μεγάλα πεζοδρόμια												
5. Γεννηματά (πεζ)	Πάρκο κυκλ. αγωγής												
6. Καφαντάρη	Πεζόδρομος αγωγής												
7. Χαριστανίδα	-												
8. Σεφέρη	-												
9. Καρυοφίλη	Πεζόδρομος												
10. Δεληγιαννίδα	Πεζόδρομος												
11. Κωνσταντακάκη	Παιδική χαρά, πλατεία												
12. Θαλείας	-												

6.3.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας πεδίου, η παρουσία παιδιών στο δημόσιο υπαίθριο χώρο στην περιοχή Άγιος Ιωάννης Καλαμαριάς δεν είναι έντονη. Ειδικά η παρουσία τους στους δρόμους της περιοχής είναι ιδιαίτερα μειωμένη και εντοπίζεται μόνο σε ορισμένους δρόμους. Πιο συγκεκριμένα μόνο το 29,80% των παιδιών, που καταμετρήθηκαν, παρατηρήθηκε στους δρόμους, ενώ το 70,20% στους υπόλοιπους υπαίθριους χώρους της περιοχής του Αγίου Ιωάννη. Ως τέτοιοι χώροι νοούνται αυλές σχολείων και κενά οικόπεδα, που προορίζονται για κοινόχρηστους χώρους, όπως παιδικές χαρές, πάρκα, πλατείες, καθώς μέχρι σήμερα δεν έχει υλοποιηθεί κανένας από αυτούς. Στους δρόμους, όμως, που επέλεξαν τα παιδιά ως χώρο παιχνιδιού, οι πυκνότητες είναι αρκετά μεγάλες, σε αντίθεση με άλλους, που απέρριψαν, στους οποίους ήταν σχεδόν μηδενικές⁶⁶. Αυτό που πρέπει, επίσης, να σημειωθεί, είναι το γεγονός ότι στη συντριπτική πλειοψηφία τα παιδιά, που παρατηρήθηκαν να παίζουν στους δρόμους της περιοχής, δεν επιβλέπονταν από κάποιον ενήλικα. Το ποσοστό αυτών, που έπαιζαν υπό την επίβλεψη των γονέων τους, ήταν πολύ μικρό, γεγονός που μας οδηγεί στο συμπέρασμα –σε συνδυασμό με τις μεγάλες διαφορές στην πυκνότητα μεταξύ των δρόμων του δείγματος- ότι τα παιδιά στη συγκεκριμένη περιοχή επέλεξαν λίγους δρόμους για το παιχνίδι τους, αλλά ελκυστικούς και συγχρόνως ασφαλείς.

Πίνακας 6.2: Πυκνότητες παιδιών στους δρόμους του δείγματος.

ΔΡΟΜΟΣ	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ*1000
1. Αλαμάνας	0,15
2. Γεννηματά	0,00
3. Στρογγύλη	1,97
4. Κωνσταντακάκη	0,15
5. Γεννηματά (πεζ)	0,83
6. Καφαντάρη	0,00
7. Χαριστανίδα	0,00
8. Σεφέρη	0,08
9. Καρυοφίλη	2,42
10. Δεληγιαννίδα	1,76
11. Χαλκίδα	0,16
12. Θαλείας	1,14

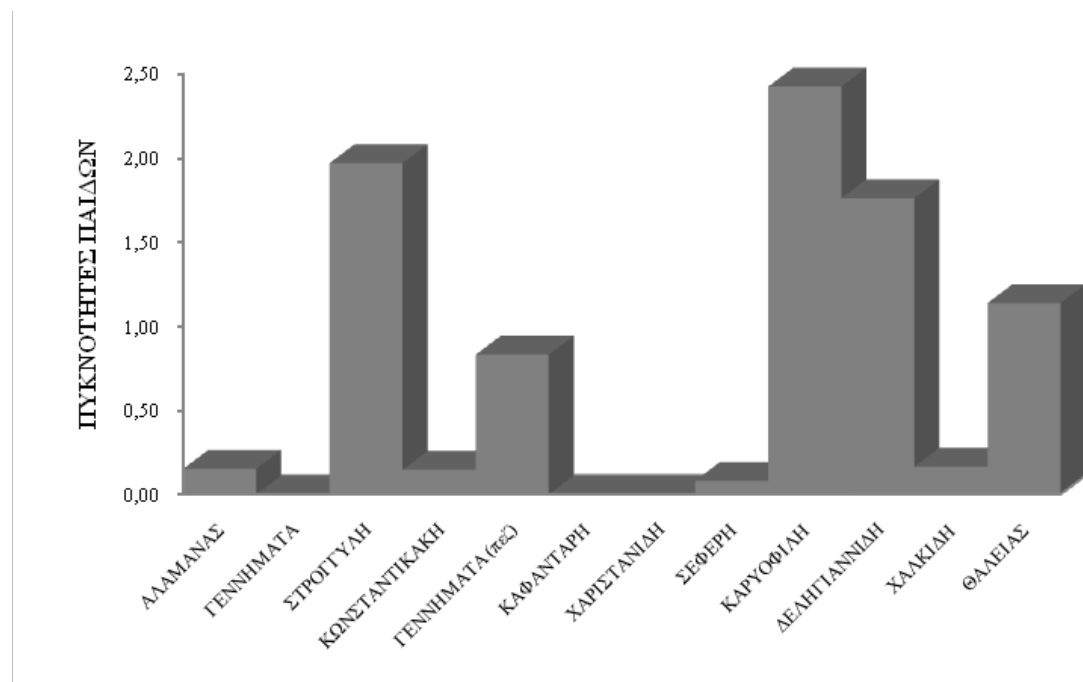
Η μελέτη των χαρακτηριστικών των δρόμων με μεγάλες πυκνότητες μπορεί να μας οδηγήσει σε σημαντικά συμπεράσματα. Τα αποτελέσματα της επεξεργασίας των

⁶⁶ Το γεγονός βέβαια αυτό δεν εμποδίζει την επεξεργασία των στοιχείων, ώστε να μελετηθούν τα μορφολογικά και δομικά χαρακτηριστικά των δρόμων που επιλέγονται από τα παιδιά.

μετρήσεων της έρευνας πεδίου παρουσιάζονται στο γράφημα 6.1 και στον πίνακα 6.2. Οι δρόμοι, που παρουσίασαν τις μεγαλύτερες πυκνότητες παιδιών ήταν η οδός Στρογγύλη, η οδός Δεληγιαννίδη και η οδός Καρυοφίλη. Μεγάλη σημασία έχουν τα χαρακτηριστικά των δρόμων αυτών, που αποτυπώνονται στον πίνακα 6.3. Οι υπόλοιποι δρόμοι σημείωσαν πολύ μικρές και σε κάποιες περιπτώσεις μηδενικές.

Πίνακας 6.3: Χαρακτηριστικά δρόμων δείγματος με μεγάλες συγκεντρώσεις παιδιών.

ΔΡΟΜΟΣ	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ	ΒΑΘΜΟΣ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗΣ	ΕΛΚΥΣΤΕΣ/ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
1. Καρυοφίλη	2,42	ΧΑΜΗΛΟΣ	Πεζόδρομος, κενά οικόπεδα, «οριοθέτηση»
2. Στρογγύλη	1,97	ΜΕΣΟΣ	Πεζόδρομος, άξονας κάθετος στο συντακτικό πυρήνα, «οριοθέτηση»
3. Δεληγιαννίδη	1,76	ΧΑΜΗΛΟΣ	Πεζόδρομος, άξονας κάθετος στο συντακτικό πυρήνα, γειτνίαση με κενό οικόπεδο
4. Θαλείας	1,14	ΧΑΜΗΛΟΣ	Άξονας κάθετος στο συντακτικό πυρήνα μεγάλα πεζοδρόμια
5. Γεννηματά (πεζ)	0,83	ΜΕΣΟΣ	Πεζόδρομος, σχολείο, πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής



Γράφημα 6.1: Οι πυκνότητες στους δρόμους του δείγματος στην περιοχή του Αγίου Ιωάννη.

Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με τα στοιχεία της επιτόπιας έρευνας, ο πρώτος δρόμος σε πυκνότητα παιδιών είναι η Καρυοφίλη, ένας πεζόδρομος σε περιοχή κατοικίας, χωρίς εμπορικές χρήσεις και με χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης, βρίσκεται, όμως, μέσα στην περιοχή, που καλύπτεται από τον πυρήνα ενσωμάτωσης. Δεν ανήκει, δηλαδή, σε κάποια συντακτικά απομονωμένη περιοχή. Ο συγκεκριμένος δρόμος έρχεται, επίσης, σε

επαφή με κενό οικόπεδο, που προβλέπεται να γίνει πάρκο, το οποίο, όμως, δεν χρησιμοποιείται από παιδιά, αλλά κυρίως για τη στάθμευση αυτοκινήτων, με αποτέλεσμα η γειτνίαση να μην επηρεάζει τις πυκνότητες στο δρόμο που εξετάζεται. Επίσης, ο συγκεκριμένος δρόμος έχει μικρό πλάτος και οι ιδιοκτησίες δεξιά και αριστερά αυτού έχουν περιφράξεις αρκετά μεγάλου ύψους και βλάστηση, με αποτέλεσμα την *οριοθέτηση του χώρου* και τη σχηματική ανάγνωσή του. Επιπρόσθετα, η πεζοδρόμηση αυξάνει το διαθέσιμο χώρο για το παιχνίδι των παιδιών και σε συνδυασμό με την αίσθηση της ασφάλειας δημιουργούνται καλές συνθήκες για την προσέλκυσή τους και την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων παιχνιδιού. Όπως αναλύθηκε και στην έρευνα πεδίου στην περιοχή «Πυλαιώτικα», τα χαρακτηριστικά αυτά προσδίδουν στο χώρο την αίσθηση της οικειότητας και της ασφάλειας και δημιουργούν, όπως φαίνεται, προσφιλείς και ελκυστικούς χώρους για παιδιά.



Σχήμα 6.1: α) Η οδός Καρυοφίλη και β) ο κενός χώρος, χώρος στάθμευσης.

Επίσης, παρατηρήθηκε *επέκταση του δημόσιου χώρου του δρόμου σε ιδιωτική αυλή* (σχ. 6.1-6.2). Η κύρια δραστηριότητα στο συγκεκριμένο δρόμο ήταν το ανοργάνωτο παιχνίδι (πιν. 6.4). Άλλωστε, η μικρή κλίση του εδάφους, που παρατηρείται, είναι δεσμευτική για την ανάπτυξη πολλών δραστηριοτήτων, όπως το παιχνίδι με μπάλα ή με ρόδες. Βέβαια, εντοπίστηκαν παιδιά να παίζουν παιχνίδι με μπάλα, μεγαλύτερης ηλικίας, αλλά παρόλ' αυτά το ανοργάνωτο παιχνίδι ήταν η κυρίαρχη δραστηριότητα.

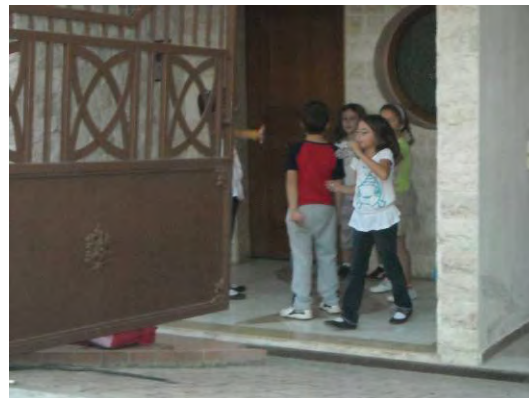
Πίνακας 6.4: Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Καρυοφύλη.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παιχνίδι με μπάλα	16,67%
Παιχνίδι με ρόδες	16,67%
Ανοργάνωτο παιχνίδι	66,66%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	0,00%

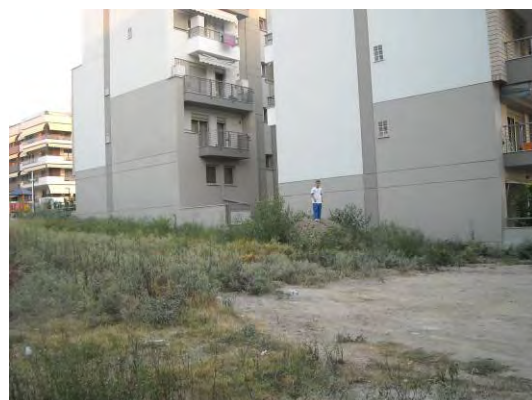
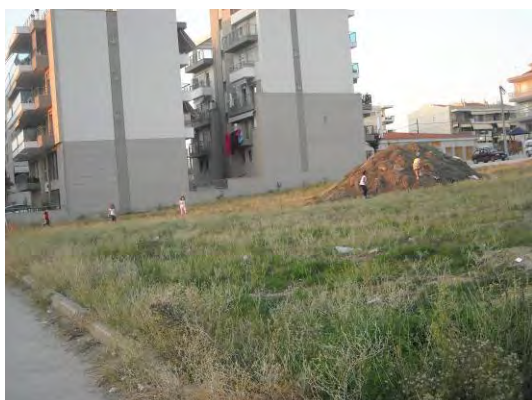
**Σχήμα 6.2:** Παιδιά μπροστά από την ιδιωτική αυλή που ουσιαστικά αποτελεί επέκταση του δρόμου.**Σχήμα 6.3:** α) Η οδός Στρογγύλη και β) η απαράδεκτη στάση των κατοίκων με τη στάθμευση των αυτοκινήτων ακόμη και πάνω στα πεζοδρόμια.

Δεύτερος σε πυκνότητα δρόμος είναι η οδός Στρογγύλη (σχ. 6.3), πεζόδρομος σε περιοχή κατοικίας. Το μικρό πλάτος του δημιουργεί την αίσθηση μικροκλίμακας, οικειότητας και ασφάλειας. Στη δημιουργία αυτής της αίσθησης συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό και η απουσία κυκλοφορίας οχημάτων, καθώς είναι πεζόδρομος και κινούνται σε αυτόν μόνο τα οχήματα των ανθρώπων που διαμένουν εδώ. Παρουσιάζει μέσο βαθμό ενσωμάτωσης και αποτελεί άξονα κάθετο στον συντακτικό πυρήνα της περιοχής μελέτης. Τα χαρακτηριστικά, που παρουσιάστηκαν συμβάλλουν στη δημιουργία ενός οικείου

χώρου, πολύ ελκυστικού για τα παιδιά και κατάλληλου για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων παιχνιδιού. Ο χώρος αυτός χαρακτηρίζεται ως χώρος παιχνιδιού κυρίως για τα παιδιά, που διαμένουν στις κατοικίες του συγκεκριμένου δρόμου. Παρατηρήθηκαν παιδιά ηλικίας 6-10 ετών, με κύρια δραστηριότητα το ανοργάνωτο παιχνίδι, όπως και το παιχνίδι με μπάλα και ρόδες (σχ. 6.4).



Σχήμα 6.4: Το ανοργάνωτο παιχνίδι των παιδιών στο χώρο του δρόμου και των αυλών των πολυκατοικιών.



Σχήμα 6.5: Το παιχνίδι των παιδιών στα κενά οικοπέδα που βρίσκονται πλησίον του δρόμου.

Ο συγκεκριμένος χώρος γειτνιάζει με ένα σύνολο κενών οικοπέδων, τα οποία δεν αποτελούν κατάλληλο χώρο για παιχνίδι, καθώς είναι γεμάτα αγριόχορτα και επιχώσεις, παρόλα αυτά πολλές φορές διαπιστώθηκε ότι τα παιδιά μεταβαίνουν για μικρό χρονικό διάστημα εκεί, όπου απασχολούνταν με χώματα και τα ξύλα (σχ. 6.5). Η ύπαρξη αυτού του κενού χώρου αποτελεί μία εναλλακτική λύση στις επιλογές για παιχνίδι που ένας δρόμος προσφέρει στα παιδιά. Ο διαθέσιμος γι' αυτό χώρος αυξάνεται, επίσης, με την επέκταση του δημόσιου χώρου στις ιδιωτικές αυλές πολυκατοικιών, όπως, επίσης, και με την ενσωμάτωση του χώρου της εισόδου σε μια άλλη (σχ. 6.6). Αυτά τα φυσικά στοιχεία (πχ μικρά τοιχία που χρησιμοποιούνται ως καθιστικά, ράμπες με μικρή κλίση,

φυτά) φαίνεται να προσελκύουν το ενδιαφέρον των παιδιών, που τα χρησιμοποιούν με πολλοπλούς τρόπους στο παιχνίδι τους. Η ενσωμάτωση αυτών των χώρων εκτός από την αύξηση στο χώρο παιχνιδιού συμβάλλει, επίσης, στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος με μεγαλύτερη ποικιλία, που σαφώς καταφέρνει να προσελκύσει πολλά παιδιά.



Σχήμα 6.6: Η οδός Στρογγύλη, τα κενά οικόπεδα και οι αυλές που χρησιμοποιούνται για το παιχνίδι των παιδιών (πηγή Google Earth και ίδια επεξεργασία).

Επίσης, όπως φαίνεται, άλλωστε, και στη σχ. 6.3, η στάση των κατοίκων της περιοχής είναι τελείως απαράδεκτη, καθώς σταθμεύουν τα αυτοκίνητά τους πάνω στο πεζοδρόμιο. Με τον τρόπο αυτό, όχι μόνο δυσχεραίνουν το παιχνίδι των παιδιών, αλλά αλλοιώνουν σε μεγάλο βαθμό την αισθητική του χώρου. Όλα τα παιδιά, που εντοπίστηκαν στο δρόμο αυτό έπαιζαν χωρίς την επίβλεψη ενήλικα και είχαν κύρια δραστηριότητα το ανοργάνωτο παιχνίδι και το παιχνίδι με μπάλα (πιν. 6.5).

Πίνακας 6.5: Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Στρογγύλη.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παιχνίδι με μπάλα	35,08%
Παιχνίδι με ρόδες	14,04%
Ανοργάνωτο παιχνίδι	50,88%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	0,00%

**Σχήμα 6.7 :** α) Η οδός Δεληγιαννίδη, β) Το κενό οικόπεδο σε επαφή με τη Δεληγιαννίδη.

Τρίτος δρόμος σε πυκνότητα παιδιών είναι η οδός Δεληγιαννίδη, σε περιοχή κατοικίας, χωρίς εμπορικές χρήσεις (σχ. 6.7α). Είναι *πεζόδρομος*, με *χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης και κάθετος σε άξονα του συντακτικού πυρήνα*. Γειτνιάζει με κενό οικόπεδο, που προβλέπεται για πάρκο και σε πολλές περιπτώσεις παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια του παιχνιδιού μετάβαση των παιδιών από τον ένα χώρο στον άλλο, οι δύο αυτοί, δηλαδή, χώροι λειτουργούν συμπληρωματικά ο ένας με τον άλλο, όπως και στην περίπτωση της Στρογγύλης. Ο μεγάλος διαθέσιμος χώρος λόγω της πεζοδρόμησης, αλλά και η *γειτνιάσή του με το κενό οικόπεδο* (σχ. 6.7β), που αυξάνει σε μεγάλο βαθμό το διαθέσιμο χώρο για παιχνίδι, τον κάνει ελκυστικό για τα παιδιά και τους προσφέρει πολλές επιλογές παιχνιδιού. Είναι σχεδόν επίπεδος, η ελάχιστη, δηλαδή, κλίση του δεν εμποδίζει το παιχνίδι. Όταν αυτό γινόταν στο δρόμο και όχι στον κενό χώρο, οι δραστηριότητες εντοπίζονταν στο κεντρικό τμήμα του. Η περιοχή αυτή έχει σημειωθεί στο σχήμα 6.8 με κύκλο. Η μόνη ερμηνεία, που μπορεί να δοθεί γι' αυτό, είναι εκτός από την εγγύτητα στις κατοικίες, η μεγαλύτερη αίσθηση ασφάλειας, λόγω της ύπαρξης κτισμάτων στις δύο πλευρές του δρόμου. Η κύρια δραστηριότητα, που εντοπίστηκε ήταν το παιχνίδι με μπάλα και ακολουθούν με μικρότερα ποσοστά οι υπόλοιπες δραστηριότητες (πιν. 6.6).



Σχήμα 6.8: Η οδός Δεληγιαννίδη και το κενό οικόπεδο που βρίσκεται σε επαφή με αυτήν (Πηγή: Google Earth και ίδια επεξεργασία).

Πίνακας 6.6: Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Δεληγιαννίδη.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παιχνίδι με μπάλα	57,14%
Παιχνίδι με ρόδες	7,14%
Ανοργάνωτο παιχνίδι	21,43%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	14,29%

Πίνακας 6.7: Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στο όμορο κενό οικόπεδο της οδού Δεληγιαννίδη.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παιχνίδι με μπάλα	39,06%
Παιχνίδι με ρόδες	1,56%
Ανοργάνωτο παιχνίδι	56,25%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	3,13%

Το κενό όμορο οικόπεδο αποτελεί, επίσης, ένα χώρο που συγκεντρώνει πολλά παιδιά. Ο μεγάλος διαθέσιμος χώρος και η ύπαρξη χωμάτων, τεχνητών βουνών και γενικά το μη διαμορφωμένο τοπίο, δημιουργεί ένα ελκυστικό περιβάλλον, που ευνοεί τη συγκέντρωση παιδιών, αλλά και την ανάπτυξη του ανοργάνωτου παιχνιδιού και του παιχνιδιού με μπάλα (πιν. 6.7). Πρέπει, ακόμη, να σημειωθεί ότι σχεδόν καθημερινά παρατηρήθηκαν τα ίδια παιδιά στους δύο αυτούς όμορους χώρους, επομένως, αυτοί χρησιμοποιούνται κατά κανόνα από τα παιδιά που διαμένουν στην περιοχή.

Τέταρτος σε σειρά πυκνότητας άξονας είναι η οδός Θαλείας, σε περιοχή με κύρια χρήση την κατοικία, που, όμως, σε γειτονικούς δρόμους παρατηρούνται και εμπορικές χρήσεις τοπικού χαρακτήρα. Ο συγκεκριμένος άξονας, ενώ δεν παρουσιάζει κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ή μορφολογικά στοιχεία, εμφανίζει μέσο βαθμό ενσωμάτωσης και δύο χαρακτηριστικά, που πιθανότατα αποτελούν και τα ελκυστικά στοιχεία του. Είναι το μεγάλο πλάτος πεζοδρομίου από τη μια πλευρά του σε συνδυασμό με την απουσία σταθμευμένων αυτοκινήτων (επομένως αρκετό διαθέσιμο χώρο) και η μικρή κίνηση οχημάτων (σχ. 6.9).



Σχήμα 6.9: Φαρδιά πεζοδρόμια στην οδό Θαλείας.

Αποτελεί όμως ένα δρόμο που κάποια παιδιά επιλέγουν για το παιχνίδι τους σε καθημερινή σχεδόν βάση. Παρατηρήθηκαν δηλαδή τα ίδια παιδιά να παίζουν σχεδόν καθημερινά και μάλιστα με τις ίδιες κατηγορίες παιχνιδιού, το παιχνίδι με ρόδες ή το ανοργάνωτο και αυτό είναι που έχει ιδιαίτερη σημασία, στο ίδιο ακριβώς μέρος, σε ένα σημείο όπου δεν υπάρχουν σταθμευμένα αυτοκίνητα. Εκτός από το γεγονός ότι εκείνο το σημείο έχει αρκετό χώρο, αλλά και μικρές ράμπες, στις οποίες τα παιδιά έπαιζαν με τα ποδήλατά τους, η επιλογή του συγκεκριμένου μέρους, λαμβάνοντας υπόψη ότι τα παιδιά ήταν ασυνόδευτα, μπορεί να οφείλεται αποκλειστικά και μόνο στους περιορισμούς των γονέων. Η κύρια δραστηριότητα, που παρατηρήθηκε, όπως έχει ήδη αναφερθεί, είναι το παιχνίδι με ρόδες και ακολουθεί το ανοργάνωτο παιχνίδι (πιν. 6.8).

Πίνακας 6.8: Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Θαλείας.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παιχνίδι με μπάλα	0,00%
Παιχνίδι με ρόδες	62,07%
Ανοργάνωτο παιχνίδι	37,93%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	0,00%



Σχήμα 6.10: Ο πεζόδρομος Γεννηματά.

Πέμπτος δρόμος σε σειρά πυκνότητας είναι ο πεζόδρομος Γεννηματά (σχ. 6.10). Ο δρόμος αυτός είναι ουσιαστικά στην άκρη του σχεδίου πόλης, καθώς από τη μια μεριά συνορεύει με αδόμητο χώρο, που παλιά ήταν ο τερματικός σταθμός των αστικών λεωφορείων (που προορίζεται για σχολείο), και από την άλλη με σχολείο. Δεν βρίσκεται, επομένως σε επαφή με κατοικίες. Εκτός από την πεζοδρόμηση, που προσφέρει πολύ χώρο για το παιχνίδι και μεγάλη ασφάλεια, βρίσκεται κοντά σε δύο πολύ δημοφιλείς χώρους, ένα σχολείο και ένα πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής (σχ. 6.11). Η είσοδος μάλιστα του σχολείου κατά τις ώρες και περιόδους, που αυτό δεν λειτουργεί, γίνεται μόνο από το συγκεκριμένο δρόμο, επομένως, αποτελεί ούτως ή άλλως πέρασμα για τα παιδιά, που θέλουν να παίξουν στην αυλή του σχολείου. Επίσης, το πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής επιλέγεται συχνά από παιδιά και γονείς, καθώς προσφέρει ασφάλεια. Παρατηρήθηκε ότι αυτά, που καταμετρήθηκαν σε αυτόν το δρόμο δεν παρέμεναν εκεί για πολύ ώρα, αποτελεί, δηλαδή πέρασμα κυρίως και χώρος παιχνιδιού κατά τη διέλευσή τους. Το 20% περίπου των παιδιών στο δρόμο αυτό ήταν υπό την επίβλεψη των γονιών τους, ενώ οι κύριες δραστηριότητες ήταν το παιχνίδι με ρόδες και το ανοργάνωτο παιχνίδι (πιν. 6.9).



Σχήμα 6.11: Ο πεζόδρομος Γεννηματά, το σχολείο και το πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής (πηγή: Google Earth).

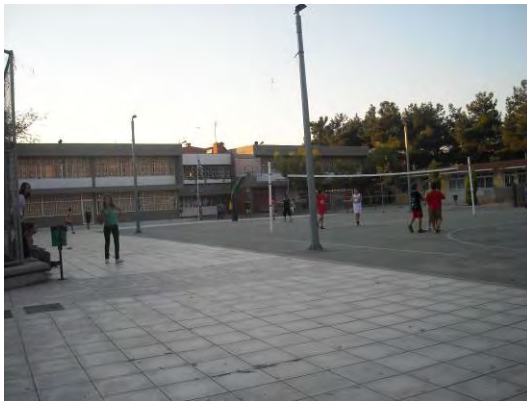
Πίνακας 6.9: Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στην οδό Γεννηματά.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παιχνίδι με μπάλα	16,00%
Παιχνίδι με ρόδες	48,00%
Ανοργάνωτο παιχνίδι	36,00%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	0,00%

Στο σημείο αυτό αξίζει να γίνει αναφορά στην αυλή του δημοτικού σχολείου στη συμβολή των οδών Παπανδρέου και Βρυούλων, που βρίσκεται σε επαφή με τον πεζόδρομο Γεννηματά. Αυτή αποτελεί πόλο έλξης για τα παιδιά που διαμένουν στην περιοχή, καθώς περιλαμβάνει γήπεδα, αλλά και ένα μεγάλο ανοιχτό χώρο για την ανάπτυξη πολλών και διαφορετικών δραστηριοτήτων (σχ. 6.12). Το μεγαλύτερο ποσοστό παιδιών, που καταμετρήθηκαν να παίζουν στο συγκεκριμένο χώρο, απασχολούνταν με το παιχνίδι με μπάλα. Ακολουθεί το ανοργάνωτο παιχνίδι και το παιχνίδι με ρόδες (πιν. 6.10).

Πίνακας 6.10: Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στο δημοτικό σχολείο στη συμβολή των οδών Παπανδρέου και Βρυούλων.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παιχνίδι με μπάλα	74,25%
Παιχνίδι με ρόδες	8,58%
Ανοργάνωτο παιχνίδι	17,17%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	0,00%



Σχήμα 6.12: Η αυλή του Δημοτικού Σχολείου στην οδό Βρυούλων και Παπανδρέου.

Επίσης, μεγάλα ποσοστά παιδιών εντοπίζονται στο πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής της περιοχής, που είναι ένας περιφραγμένος χώρος, κατάλληλα οργανωμένος για το παιχνίδι των παιδιών με ρόδες (ποδήλατα, αυτοκινητάκια κλπ). Συγκεντρώνει πολλά παιδιά, το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών, βέβαια, συνοδεύονται από κάποιον ενήλικα. Ενώ, αναμένεται η κύρια δραστηριότητα των παιδιών να είναι το παιχνίδι με ρόδες, καθώς αυτό επιβάλλει η φύση του πάρκου, ένα αξιόλογο ποσοστό αυτών, που καταμετρήθηκαν, το 18,39%, είχαν ως απασχόληση το ανοργάνωτο παιχνίδι (σχ. 6.13, πιν. 6.11).



Σχήμα 6.13: α) Το πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής και β) Δραστηριότητες των παιδιών στο συγκεκριμένο πάρκο.

Πίνακας 6.11: Ποσοστά παιδιών ανά δραστηριότητα στο πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παιχνίδι με μπάλα	0,00%
Παιχνίδι με ρόδες	81,61%
Ανοργάνωτο παιχνίδι	18,39%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	0,00%

Στον πίνακα 6.12 παρουσιάζονται όλοι οι υπόλοιποι δρόμοι, οι οποίοι σημείωσαν πολύ μικρές πυκνότητες παιδιών και τα χαρακτηριστικά τους. Οι δρόμοι που εμφανίζουν μικρές έως και μηδενικές πυκνότητες παιδιών έχουν κύρια χαρακτηριστικά την έλλειψη διαθέσιμου χώρου και την έντονη κυκλοφοριακή κίνηση. Στη συνέχεια θα γίνει μια μικρή ανάλυση για καθέναν από αυτούς, προκειμένου να εντοπιστούν τα χαρακτηριστικά που πιθανώς δικαιολογούν τις μικρές αυτές πυκνότητες.

Πίνακας 6.12: Χαρακτηριστικά δρόμων δείγματος με μικρές συγκεντρώσεις παιδιών.

ΔΡΟΜΟΣ	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ	ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ	ΑΡΝΗΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
1. Κωνσταντακάκη	0,21	ΜΕΣΗ	Μικρός διαθέσιμος χώρος
2. Σεφέρη	0,21	ΜΕΣΗ	Μικρός διαθέσιμος χώρος
3. Χαλκίδη	0,19	ΜΕΣΗ	Κλίση εδάφους
4. Αλαμάνας	0,15	ΥΨΗΛΗ	Μεγάλος κυκλοφοριακός φόρτος, μικρός διαθέσιμος χώρος
5. Γεννηματά	0,00	ΥΨΗΛΗ	Μικρός διαθέσιμος χώρος, έντονη κλίση εδάφους, μεγάλος κυκλοφοριακός φόρτος.
6. Καφαντάρη	0,00	ΥΨΗΛΗ	Μικρός διαθέσιμος χώρος, κλίση εδάφους
7. Χαριστανίδη	0,00	ΥΨΗΛΗ	Κλίση εδάφους, μικρός διαθέσιμος χώρος

Μια ματιά στον πίνακα αυτόν μας δείχνει ότι όλοι οι δρόμοι με μικρές πυκνότητες έχουν υψηλή και μέση ενσωμάτωση, γεγονός που ξαφνιάζει. Ένα βασικό, όμως, κοινό τους χαρακτηριστικό είναι ότι δεν έχουν διαθέσιμο χώρο για παιχνίδι και κάποιοι από αυτούς παρουσιάζουν έντονη κλίση. Και τα δύο αυτά στοιχεία εμποδίζουν την προσέλκυση παιδιών. Η οδός Κωνσταντακάκη (σχ. 6.14β), ένας δρόμος με αποκλειστική χρήση κατοικίας, έχει μέση ενσωμάτωση και μικρές πυκνότητες παιδιών. Ένα από τα αρνητικά χαρακτηριστικά του είναι η έλλειψη πεζοδρομίων με αρκετό πλάτος, ώστε να μπορούν να παίζουν παιδιά, αλλά και η παρουσία πολλών σταθμευμένων αυτοκινήτων. Η Σεφέρη (σχ. 6.14α) είναι ακόμη ένας δρόμος, που παρουσίασε μικρή πυκνότητα παιδιών. Έχει μέση ενσωμάτωση και εκτός από το μικρό

διαθέσιμο χώρο, η ασυνέχεια των πεζοδρομίων λόγω αδόμητων ιδιοκτησιών και η μετατροπή του δρόμου σε εργοτάξιο κατά την περίοδο της επιτόπιας παρατήρησης είναι κάποιοι από τους παράγοντες που μάλλον συνέβαλαν στη μειωμένη παρουσία παιδιών στο συγκεκριμένο δρόμο.



Σχήμα 6.14: Δρόμοι με πολύ μικρές πυκνότητες παιδιών α) Η οδός Κωνσταντακάκη και β) ο οδός Σεφέρη.

Ακόμη ένας δρόμος με χαμηλή πυκνότητα παιδιών είναι η οδός Χαλκίδη. Ενώ, έχει μέσο βαθμό ενσωμάτωσης, αποτελεί άξονα κάθετο στον πυρήνα ενσωμάτωσης και αρκετό διαθέσιμο χώρο με πλατιά πεζοδρόμια. Η έντονη κλίση που παρουσιάζει δεν ευνοεί τη συγκέντρωση παιδιών (σχ. 6.15α). Ακόμη και η ύπαρξη ενός αρτοζαχαροπλαστείου δεν φαίνεται να επηρεάζει την παρουσία παιδιών. Αυτό που αξίζει να σημειωθεί για το συγκεκριμένο χώρο, είναι το γεγονός ότι τα λίγα παιδιά, που παρατηρήθηκαν, έπαιζαν σε ένα χώρο, που αποτελεί ιδιωτική αυλή, αλλά, όμως, λειτουργεί περισσότερο ως πέρασμα, ως δρόμος (σχ. 6.15β). Στο σημείο αυτό συναντήθηκαν κάποια παιδιά να κάνουν ποδήλατο.



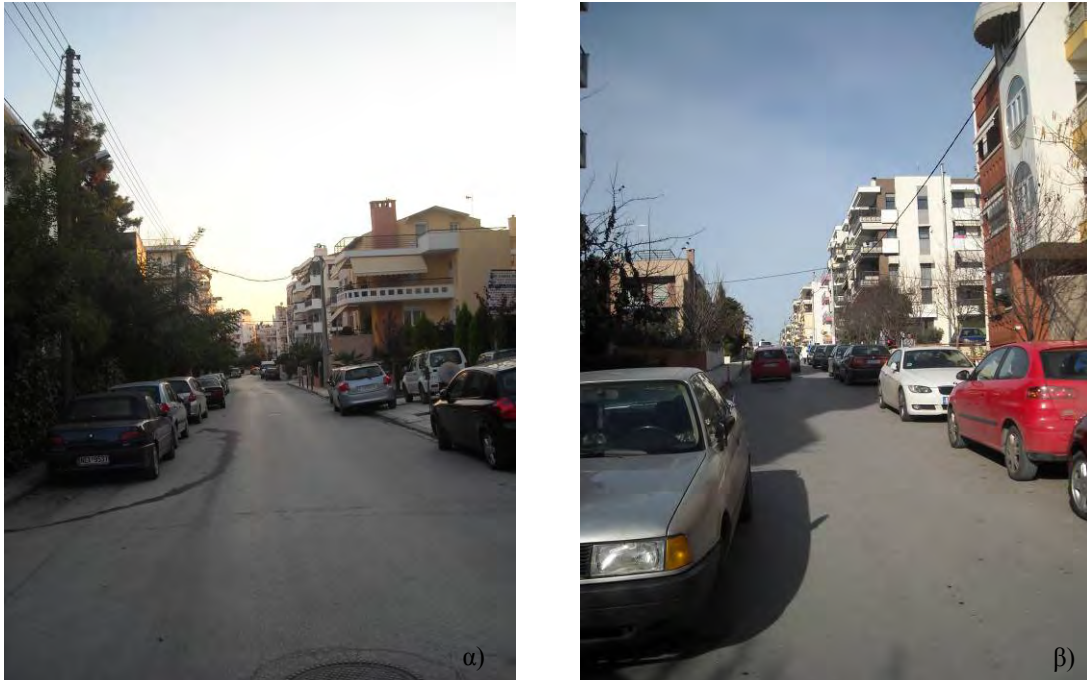
Σχήμα 6.15: α) Η οδός Χαλκίδη και β) η ιδιωτική αυλή που χρησιμοποιείται από παιδιά για παιχνίδι.

Τέλος, η οδός Αλαμάνας αποτελεί ένα δρόμο με αρκετά μεγάλη κυκλοφοριακή κίνηση, ενώ τα σταθμευμένα αυτοκίνητα, τα μικρά πεζοδρόμια και η ασυνέχεια αυτών - καθώς παρεμβάλλονται οικόπεδα αδόμητα, που δεν έχουν πεζοδρόμια (σχ. 6.16α)- δεν προσφέρουν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων παιχνιδιού. Τα χαρακτηριστικά αυτά υπερισχύουν των θετικών στοιχείων του χώρου— που είναι ο υψηλός βαθμός ενσωμάτωσης και η ύπαρξη ενός μικρού πάρκου (σχ. 6.16β), που θα μπορούσαν να συμβάλλουν στην προσέλκυση του ενδιαφέροντος των παιδιών- με αποτέλεσμα ο συγκεκριμένος δρόμος να παρουσιάζει μηδενικές πυκνότητες. Η έλλειψη χώρου, η ασυνέχεια των πεζοδρομίων και η έντονη κυκλοφορία αυτοκινήτων αποτελούν αρνητικά χαρακτηριστικά για την προσέλκυση παιδιών.



Σχήμα 6.16: α) Η οδός Αλαμάνας-η ασυνέχεια των πεζοδρομίων δεν συμβάλλει στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων των παιδιών, β) Το μικρό πάρκο στην οδό Αλαμάνας.

Οι επόμενοι τρεις δρόμοι, που θα παρουσιαστούν, έχουν μηδενική πυκνότητα παιδιών. Αρχικά εμφανίζεται η οδός Καφαντάρη, η οποία έχει μεγάλο βαθμό ενσωμάτωσης και αποτελεί άξονα του συντακτικού πυρήνα. Παρόλα αυτά δεν παρουσιάζει κανένα ελκυστικό μορφολογικό χαρακτηριστικό για παιδιά και δεν προσφέρει ικανοποιητικού μεγέθους χώρο για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων Έχει εμπορικές χρήσεις τοπικής εμβέλειας, αλλά εμφανίζει έλλειψη διαθέσιμου χώρου για παιχνίδι και πολλά σταθμευμένα αυτοκίνητα, που δημιουργούν έναν αφιλόξενο χώρο (σχ. 6.17α). Στα ίδια συμπεράσματα καταλήγουμε με την μελέτη των χαρακτηριστικών της οδού Γεννηματά, η οποία εκτός από υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης παρουσιάζει και εμπορικές χρήσεις τοπικής, βέβαια, εμβέλειας, η ύπαρξη των οποίων ευνοεί και ενισχύει την κυκλοφορία ανθρώπων στο δημόσιο υπαίθριο χώρο. Τα παραπάνω χαρακτηριστικά σε συνδυασμό με την έντονη κλίση του εδάφους, που δεν ευνοεί την ανάπτυξη δραστηριοτήτων παιχνιδιού (σχ. 6.17β), αποτελούν ιδιότητες, που δεν επιτρέπουν τη χρήση του συγκεκριμένου άξονα για παιχνίδι.



Σχήμα 6.17: α) Η οδός Καφαντάρη και β) η οδός Γεννηματά.

Τέλος, μηδενική πυκνότητα παιδιών σημειώνει και η οδός Χαριστανίδα, ένας δρόμος υψηλής ενσωμάτωσης, αλλά με στενά πεζοδρόμια, τα οποία, όπως φαίνεται και στο σχήμα 6.18α, χρησιμοποιούνται συχνά για τη στάθμευση αυτοκινήτων. Ο δρόμος αυτός έρχεται σε επαφή και με ένα μικρό πάρκο, το οποίο είναι φυτεμένο με γρασίδι και θα μπορούσε να καλύψει κάποιες από τις ανάγκες των κατοίκων της περιοχής, παρόλα αυτά μένει αχρησιμοποίητο και ανεκμετάλλευτο (σχ. 6.18β).



Σχήμα 6.18: α) Η οδός Χαριστανίδα και β) το μικρό πάρκο επί της οδού Χαριστανίδα.

Στην περιοχή του Αγίου Ιωάννη υπάρχουν πολύ λίγοι οργανωμένοι χώροι για το παιχνίδι των παιδιών, όπως πλατείες και παιδικές χαρές. Τα παιδιά, όπως φάνηκε από την επιτόπια έρευνα πεδίου, καταφεύγουν σε κενά οικόπεδα κοντά στην περιοχή κατοικίας τους και χρησιμοποιούν αυτούς τους χώρους, αν και δεν είναι κατάλληλα

οργανωμένοι ή έστω προσαρμοσμένοι στις ανάγκες τους. Από την έρευνα πεδίου έγινε φανερό ότι οι δρόμοι που έρχονται σε επαφή με κενούς χώρους παρουσίασαν σημαντικές πυκνότητες παιδιών. Η δυνατότητα εναλλαγής χώρων δείχνει να προκαλεί το ενδιαφέρον των παιδιών, με αποτέλεσμα την επιλογή των συγκεκριμένων χώρων για παιχνίδι.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, στη συγκεκριμένη έρευνα εκτός από τον αριθμό των παιδιών, που παρατηρήθηκαν σε κάθε άξονα, σημειώθηκε το είδος της δραστηριότητας του καθενός παιδιού και επίσης το αν συνοδεύονταν από κάποιον ενήλικα. Αρχικά, διερευνήθηκε το είδος της δραστηριότητας, που κυριαρχεί στον δρόμο, αλλά και στους υπόλοιπους χώρους, όπως παιδικές χαρές, γήπεδα, αυλές σχολείων κλπ. Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας αυτή που κυριαρχεί στους δρόμους στην περιοχή του Αγίου Ιωάννη Καλαμαριάς, είναι το ανοργάνωτο παιχνίδι και ακολουθεί το παιχνίδι με ρόδες (ποδήλατο, πατίνι) και το παιχνίδι με μπάλα (πιν. 6.13). Επιβεβαιώνεται, δηλαδή, ότι στο δρόμο τα παιδιά μπορούν να υποστηρίξουν το ανοργάνωτο παιχνίδι, που θεωρείται πολύ σημαντικό για τη σωστή ανάπτυξή τους.

Πίνακας 6.13: Είδος δραστηριότητας που επιλέγουν τα παιδιά στο δρόμο και στους άλλους χώρους στην περιοχή Άγιος Ιωάννης Καλαμαριάς.

ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ/ΧΩΡΟΣ	ΔΡΟΜΟΙ	ΛΟΙΠΟΙ ΧΩΡΟΙ
Ανοργάνωτο/άτυπο παιχνίδι	41,62%	26,35%
Παιχνίδι με μπάλα	27,75%	44,59%
Παιχνίδια με ρόδες	29,48%	22,52%
Παιχνίδι με σταθερό εξοπλισμό	-	6,53%
Παιχνίδι με εξοπλισμό από την κατοικία	1,16%	0,00%

Από τους υπόλοιπους χώρους πολύ δημοφιλής δραστηριότητα παρουσιάζεται το παιχνίδι με μπάλα και ακολουθεί το ανοργάνωτο παιχνίδι και το παιχνίδι με ρόδες. Επίσης, παρατηρήθηκε ότι στις παιδικές χαρές απασχολούνται με το σταθερό εξοπλισμό παιδιά μικρότερης ηλικίας, ενώ παιδιά μεγαλύτερης σε μεγάλο ποσοστό με ανοργάνωτο παιχνίδι (πιο συχνά με συγκέντρωση και συνομιλία). Πολύ σημαντικό ήταν το ποσοστό των παιδιών που έπαιζαν παιχνίδια με μπάλα στους υπόλοιπους χώρους, όσο και το ποσοστό αυτών που κάνουν ποδήλατο ή πατίνι (παιχνίδι με ρόδες). Η προτίμηση σε τέτοιου είδους δραστηριότητες τονίζει την ανάγκη για δημιουργία ανάλογων χώρων.

6.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στον πίνακα 6.14 συγκεντρώθηκαν όλοι οι δρόμοι στους οποίους παρατηρήθηκαν μεγάλες πυκνότητες χρηστών και σημειώθηκαν τα χαρακτηριστικά τους σχετικά με τις παραμέτρους, που εξετάζονται στην παρούσα έρευνα.

Πίνακας 6.14: Οι δρόμοι με τις μεγαλύτερες πυκνότητες παιδιών και τα χαρακτηριστικά τους.

	ΣΤΡΟΓΓΥΛΗ	ΔΕΛΗΓΙΑΝΝΙΔΗ	ΚΑΡΥΟΦΙΛΗ	ΘΑΛΕΙΑΣ	ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ (πεζ)
Βαθμός ενσωμάτωσης «Οριοθέτηση μετώπων»	Χαμηλός ⁶⁷	Μέσος	Χαμηλός ⁶⁸	Χαμηλός ⁶⁷	Μέσος
Διαθέσιμος χώρος Κυκλοφοριακή πυκνότητα	Ναι	Όχι	Ναι	Όχι	Όχι
Λειτουργικός χαρακτήρας	Μεγάλος Πεζόδρομος	Μεγάλος Μικρή	Μεγάλος Μικρή	Μεγάλος Πεζόδρομος	Μεγάλος Πεζόδρομος
Κλίση εδάφους	Κατοικία	Κατοικία	Κατοικία	Κατοικία	Κατοικία
Δίκτυο-σύμπλεγμα δρόμων με άλλους χώρους	Όχι	Όχι	Μικρή	Όχι	Όχι
Αλλαγή ορίου ιδιωτ-δημ. χώρου	Ναι	Όχι	Όχι	Όχι	Όχι

Και στην περίπτωση αυτή εκτός από τον *βαθμό ενσωμάτωσης*, την *«οριοθέτηση των μετώπων»* -που όπως αναφέρθηκε είναι μια διαφορετική εκδοχή αυτής και έχει σχέση περισσότερο με το πλάτος του δρόμου και τις περιφράξεις ή τη φύτευση- το *διαθέσιμο χώρο*, την *κυκλοφοριακή πυκνότητα*, το *λειτουργικό χαρακτήρα* και την *κλίση του εδάφους*, φάνηκε ότι, επίσης, σημαντικοί παράγοντες είναι η *δημιουργία δικτύου-συμπλέγματος χώρων* και η *αλλαγή του ορίου του δημόσιου χώρου* με την ενσωμάτωση ιδιωτικών.

Παρατηρείται, λοιπόν, όπως και στην περίπτωση της Πυλαίας, ότι οι δρόμοι που επιλέχθηκαν από τα παιδιά ως χώροι παιχνιδιού, παρουσιάζουν χαμηλό ή μέσο βαθμό ενσωμάτωσης. Ένα ακόμη κοινό χαρακτηριστικό τους είναι ο μεγάλος διαθέσιμος χώρος, ο οποίος μπορεί να έχει διάφορες μορφές, π.χ πεζοδρόμηση ή μεγάλα πεζοδρόμια. Ειδικά στην περίπτωση της Καλαμαριάς, μιας περιοχής κατοικίας με *μεγάλη πυκνότητα* παιδιών, οι 4 από τους πέντε δρόμους που είναι δημοφιλείς στα παιδιά, είναι πεζόδρομοι, γεγονός που θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη. Η επιλογή

⁶⁷ Οι άξονες αυτοί όπως αναφέρθηκε και στην ανάλυση ναι μεν έχουν χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης, αποτελούν όμως άξονες κάθετους στον πυρήνα ενσωμάτωσης, με αποτέλεσμα να μην θεωρούνται 'συντακτικά απομονωμένοι' άξονες.

⁶⁸ Ο δρόμος αυτός βρίσκεται μέσα στον πυρήνα ενσωμάτωσης, χωρίς να ανήκει σε αυτόν.

αυτή, σε συνδυασμό με την έντονη κυκλοφορία οχημάτων, που παρατηρείται στην περιοχή (συγκριτικά βέβαια με την αντίστοιχη κίνηση στις περιοχές της Θέρμης και της Πυλαίας) και τις μεγάλες πυκνότητες κατοίκων, μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι το θέμα της ασφάλειας των παιδιών είναι πολύ σημαντικό και απασχολεί τόσο τα ίδια τα παιδιά, όσο και τους ενήλικες και γι' αυτό, άλλωστε, επιλέγουν ως χώρο παιχνιδιού πεζόδρομους. Σημαντικός φαίνεται, επίσης, να είναι ο ρόλος της κλίσης του εδάφους, καθώς σε όλους τους δρόμους, που επιλέχθηκαν από τα παιδιά, η κλίση ήταν μηδενική και σε μια περίπτωση μόνο πολύ μικρή. Σημαντική φαίνεται να είναι και η επαφή με κάποιον άλλο χώρο για παιχνίδι. Σε όλους τους δρόμους, με εξαίρεση την οδό Θαλείας, υπήρχε σε επαφή κάποιο κενό οικόπεδο, το οποίο, επίσης, χρησιμοποιούνταν για το παιχνίδι των παιδιών. Τέλος, στην οδό Στρογγύλη φάνηκε να έχει μεγάλη σημασία η χρήση των δύο αυλών ιδιωτικών κατοικιών, που ουσιαστικά αποτελούν επέκταση του δημόσιου χώρου και λειτουργούν συμπληρωματικά με αυτόν ως χώρος παιχνιδιού.

Όσον αφορά τους δρόμους με μικρές πυκνότητες παιδιών, πρέπει να σημειωθεί ότι τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά τους είναι *ο μικρός διαθέσιμος χώρος, η έντονη κλίση, η μεγάλη κυκλοφορία αυτοκινήτων*. Ως προς τα μορφολογικά τους χαρακτηριστικά, αυτό που αξίζει να τονιστεί είναι η περίπτωση της οδού Χαλκίδη, όπου τα μόνα παιδιά, που καταμετρήθηκαν να παίζουν ήταν σε έναν ιδιωτικό μεν χώρο, ο οποίος, όμως, λειτουργεί ως πέρασμα και ουσιαστικά αποτελεί επέκταση του δρόμου, του δημόσιου, δηλαδή, χώρου.

Η επιτόπια παρατήρηση στους δρόμους του δείγματος στην περιοχή «Άγιος Ιωάννης» του Δήμου Καλαμαριάς σε συνδυασμό με την ανάλυση της δομής και της μορφής του χώρου, οδήγησαν σε κάποια συμπεράσματα σχετικά με τα χαρακτηριστικά των δρόμων, που επιλέγουν τα παιδιά ως χώρο παιχνιδιού. Πιο συγκεκριμένα:

1. Ο βαθμός ενσωμάτωσης των άξονων σε συνδυασμό με άλλα στοιχεία φαίνεται να επηρεάζει τις επιλογές των παιδιών ως προς τον χώρο παιχνιδιού. Στην επιτόπια έρευνα παρατηρήθηκε ότι:

- Άξονες με χαμηλό (κάθετοι, όμως, στο συντακτικό πυρήνα του χωρικού συστήματος) ή μέσο βαθμό ενσωμάτωσης, τείνουν να εμφανίζουν μεγάλες πυκνότητες παιδιών, εφόσον έχουν τις εξής προϋποθέσεις:
- ✓ Διαθέσιμο χώρο
- ✓ Οι άξονες με χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης να είναι κάθετοι στον συντακτικό πυρήνα ή να βρίσκονται μέσα σε αυτόν
- ✓ Να έχουν άμεση γειτνίαση με κάποιον ελεύθερο χώρο ή αδόμητο οικόπεδο

- Άξονες με μεγάλο βαθμό ενσωμάτωσης, ακόμη και με άλλα ελκτικά στοιχεία, όπως γειτνίαση με πάρκο, για παράδειγμα στην περίπτωση της οδού Αλαμάνας, δεν συγκέντρωσαν μεγάλες πυκνότητες παιδιών. Στη συγκεκριμένη περιοχή, όπως και στην περιοχή «Πυλαιώτικα», οι άξονες με μεγάλο βαθμό ενσωμάτωσης, που αποτελούν άξονες του συντακτικού πυρήνα, συμπίπτουν με τους πιο κεντρικούς δρόμους της περιοχής, αυτούς, που συγκεντρώνουν τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο. Η αυξημένη κίνηση οχημάτων αποτελεί έναν αποτρεπτικό παράγοντα για τη χρήση του δρόμου και κυρίως για τη χρήση του ως χώρο παιχνιδιού, καθώς συμβάλλει στη μετατροπή του σε εχθρικό και επικίνδυνο χώρο και αυξάνει τους περιορισμούς από τους γονείς.

2. Σημαντικός φαίνεται να είναι ο ρόλος της κυκλοφοριακής κίνησης, όπως αναφέρθηκε παραπάνω. Οι άξονες με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο δεν συγκέντρωσαν μεγάλες πυκνότητες παιδιών. Αντίθετα, πεζόδρομοι ή δρόμοι με περιορισμένη κίνηση οχημάτων αποτέλεσαν δημοφιλείς χώρους για παιδιά.

3. Πολύ σημαντικός φαίνεται να είναι ο ρόλος του διαθέσιμου χώρου για παιχνίδι. Οι δρόμοι, που σημείωσαν μεγάλες πυκνότητες παιδιών είχαν αρκετό διαθέσιμο χώρο, είτε με:

- Πεζοδρόμηση -με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται ένας μεγάλου εμβαδού και συγχρόνως ασφαλής χώρος για παιδιά (όπως στις οδούς Στρογγύλη, Δεληγιαννίδη, Καρυοφίλη και Γεννηματά)
- Μεγάλου πλάτους πεζοδρόμια (όπως στην οδό Θαλείας).

4. Στην περίπτωση της Καλαμαριάς, σημαντικός παράγοντας εμφανίζεται να είναι η κλίση του εδάφους. Οι έντονες κλίσεις είναι αποτρεπτικές για τη χρήση του δρόμου ως χώρο παιχνιδιού.

5. Ελκυστικοί για τα παιδιά δρόμοι φάνηκε να είναι αυτοί που καταφέρνουν με κάποιον τρόπο να ενσωματώσουν ιδιωτικό χώρο στο δημόσιο, παρουσιάζουν, δηλαδή, επέκταση του δημόσιου χώρου στον ιδιωτικό. Με τον τρόπο αυτό δημιουργούνται κάποιας μορφής «καταφύγια», καθώς αποτελούν ασφαλείς ιδιωτικούς χώρους και προσφέρεται μεγαλύτερη ποικιλία στο περιβάλλον παιχνιδιού με τη δυνατότητα χρήσης των στοιχείων τους.

6. Τέλος, πολύ δημοφιλείς χώροι αποτέλεσαν τα δίκτυα δρόμων και ελεύθερων χώρων, η ζωντάνια, δηλαδή, έχει την τάση να εμφανίζεται σε συμπλέγματα. Παρατηρήθηκε στην περίπτωση της Καλαμαριάς, όπως και στην περίπτωση της Θέρμης και της Πυλαίας, ότι ο συνδυασμός πολλών χώρων μαζί προκαλεί ενδιαφέρον.

Το σύνολο των χώρων αυτών προσφέρει πολλές επιλογές παιχνιδιού στα παιδιά με αποτέλεσμα να συγκεντρώνει μεγάλες πυκνότητες, προσελκύοντάς τα με την ποικιλία κατηγοριών χώρου και δραστηριοτήτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

***Γενικά συμπεράσματα και κατευθύνσεις για το σχεδιασμό των πόλεων και ειδικότερα
των ελληνικών πόλεων***

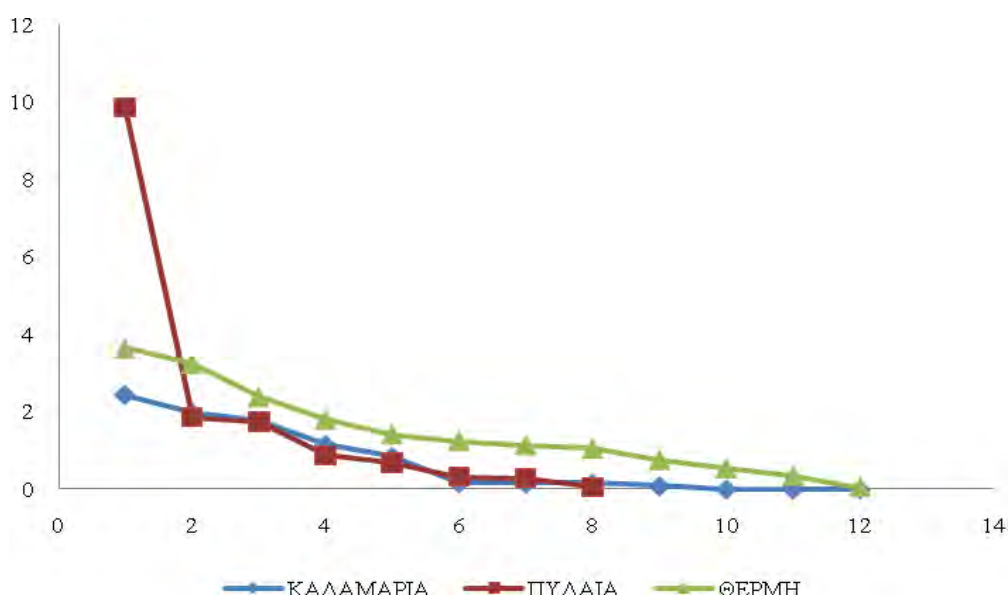
7. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ.

7.1 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Μετά την ανάλυση των αποτελεσμάτων της επιτόπιας παρατήρησης στις τρεις περιοχές μελέτης είναι απαραίτητο να γίνει μια συγκριτική ανάλυση των πορισμάτων, έτσι ώστε να βγουν τα τελικά συμπεράσματα για τον τρόπο με τον οποίο οι υπό έρευνα παράγοντες επηρεάζουν τις επιλογές των παιδιών ως προς το χώρο παιχνιδιού. Πιο συγκεκριμένα και όσον αφορά:

α. την πολεοδομική πυκνότητα περιοχής

Οι περιοχές στις οποίες πραγματοποιήθηκε η επιτόπια παρατήρηση επιλέχθηκαν, μεταξύ των άλλων, με γνώμονα την πυκνότητά τους. Ο οικισμός της Θέρμης, όπως έχει ήδη αναφερθεί, θεωρείται περιοχή κατοικίας μέσης πυκνότητας, η περιοχή «Πυλαιώτικα» του Δ. Πυλαίας περιοχή χαμηλής πυκνότητας και η περιοχή «Άγιος Ιωάννης» υψηλής πυκνότητας. Προκειμένου να διερευνηθεί ο τρόπος με τον οποίο επιδρά η πυκνότητα της περιοχής στην παρουσία των παιδιών στους δρόμους της πόλης, έγινε μια συσχέτιση των πυκνοτήτων των παιδιών στους δρόμους του δείγματος σε όλες τις περιοχές μελέτης. Η συσχέτιση αυτή παρουσιάζεται στο γράφημα 7.1.



Γράφημα 7.1: Οι πυκνότητες των δρόμων στις τρεις περιοχές μελέτης.

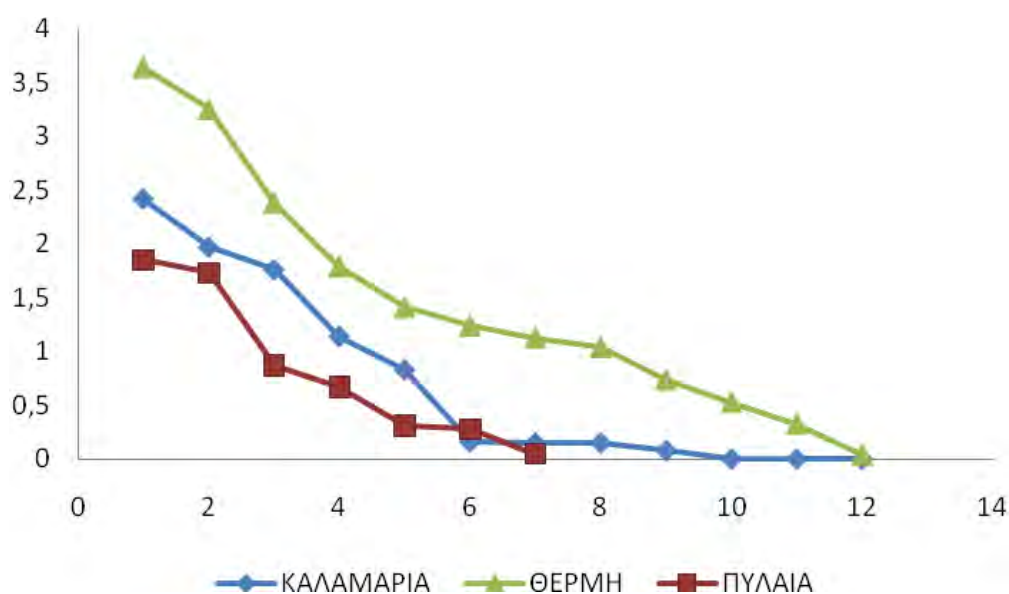
Στον οικισμό της Θέρμης υπάρχει μια πιο ομοιόμορφη κατανομή της παρουσίας των παιδιών στους δρόμους. Η μέση πυκνότητα μπορεί να συσχετιστεί σε μεγάλο βαθμό με το βαθμό ενσωμάτωσης: Οι δρόμοι με τις μεγαλύτερες πυκνότητες παιδιών έχουν υψηλό ή μέσο βαθμό ενσωμάτωσης, ενώ οι δρόμοι με τις μικρότερες πυκνότητες έχουν χαμηλό.

Στην περίπτωση του «Αγίου Ιωάννη» Καλαμαριάς, περιοχή με υψηλή πυκνότητα, παρατηρούνται μεγάλες πυκνότητες παιδιών σε πολύ λίγους δρόμους -που μάλιστα στην πλειοψηφία τους είναι πεζόδρομοι- και σχεδόν μηδενική πυκνότητα στο μεγαλύτερο ποσοστό των δρόμων του δείγματος. Στην περιοχή με τις μεγάλες πυκνότητες τα παιδιά δείχνουν την τάση να χρησιμοποιούν μόνο ορισμένους δρόμους. Παρουσιάζεται λοιπόν «πολωμένη» χρήση των δρόμων. Το γεγονός αυτό πιθανότατα οφείλεται σε περιορισμούς των γονέων λόγω του φόβου των κοινωνικών και κυκλοφοριακών 'απειλών' στο δημόσιο χώρο της πόλης. Γι' αυτό άλλωστε η χρήση των δρόμων εντοπίζεται κυρίως σε πεζόδρομους και σε δρόμους με κύρια χρήση την κατοικία.

Όσον αφορά την περίπτωση της Πυλαίας, μια περιοχή με *χαμηλή πυκνότητα*, οι πυκνότητες των παιδιών στους δρόμους είναι μικρότερες από ό,τι στις άλλες δύο περιοχές μελέτης. Παρατηρείται μεγάλη παρουσία παιδιών στους υπόλοιπους χώρους, δηλαδή στα κενά οικοπέδα στην οδό Αθηνάς, στην πλατεία και παιδική χαρά στην οδό Μερκούρη, στο γήπεδο στην οδό Αηδονίων και στην αυλή του νηπιαγωγείου στην οδό Νίκης. Η ύπαρξη αρκετών χώρων για το παιδί φαίνεται να επηρεάζει την παρουσία τους στο δρόμο, σε συνδυασμό φυσικά και με το γεγονός ότι πολλές από τις κατοικίες της περιοχής αυτής διαθέτουν ιδιωτικές αυλές.

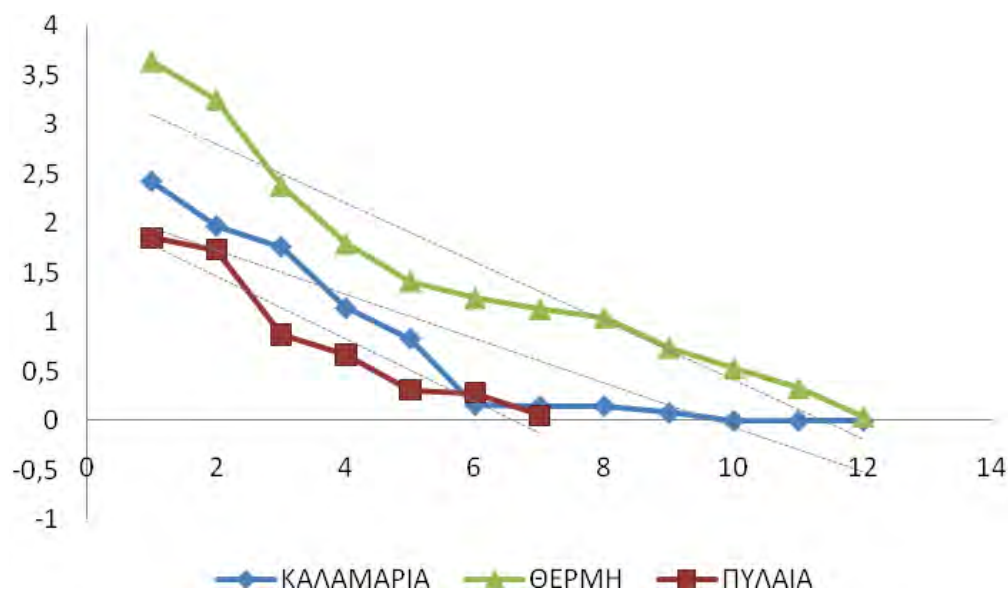
Επίσης, σημαντικό είναι το γεγονός ότι ο πρώτος σε πυκνότητα παιδιών δρόμος σημειώνει πολύ μεγάλη διαφορά με τους υπόλοιπους του δείγματος. Η πιο πιθανή ερμηνεία αυτής της τόσο μεγάλης διαφοράς, λαμβάνοντας υπόψη ότι στο συγκεκριμένο χώρο παίζουν κυρίως παιδιά που διαμένουν στο δρόμο αυτό, είναι ότι λειτουργεί περισσότερο ως 'αυλή' και όχι ως δημόσιος χώρος. Με αυτήν την εξήγηση δεν αμφισβητείται η αξία του δρόμου αυτού ως χώρου παιχνιδιού, απλώς γίνεται προσπάθεια να ερμηνευτεί η πολύ μεγάλη του διαφορά στην πυκνότητα σε σχέση με τους επόμενους, που έχουν παρόμοια χαρακτηριστικά.

Επειδή ο πρώτος σε πυκνότητα παιδιών άξονας επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό το γράφημα, έγινε δεύτερη απεικόνιση των πυκνοτήτων, εξαλείφοντας τον πρώτο σε πυκνότητα δρόμο για την περιοχή της Πυλαίας. Στο γράφημα 7.2 απεικονίζονται εκ νέου οι πυκνότητες των δρόμων στις περιοχές μελέτης, χωρίς τον πρώτο σε πυκνότητα δρόμο για την περίπτωση της Πυλαίας.

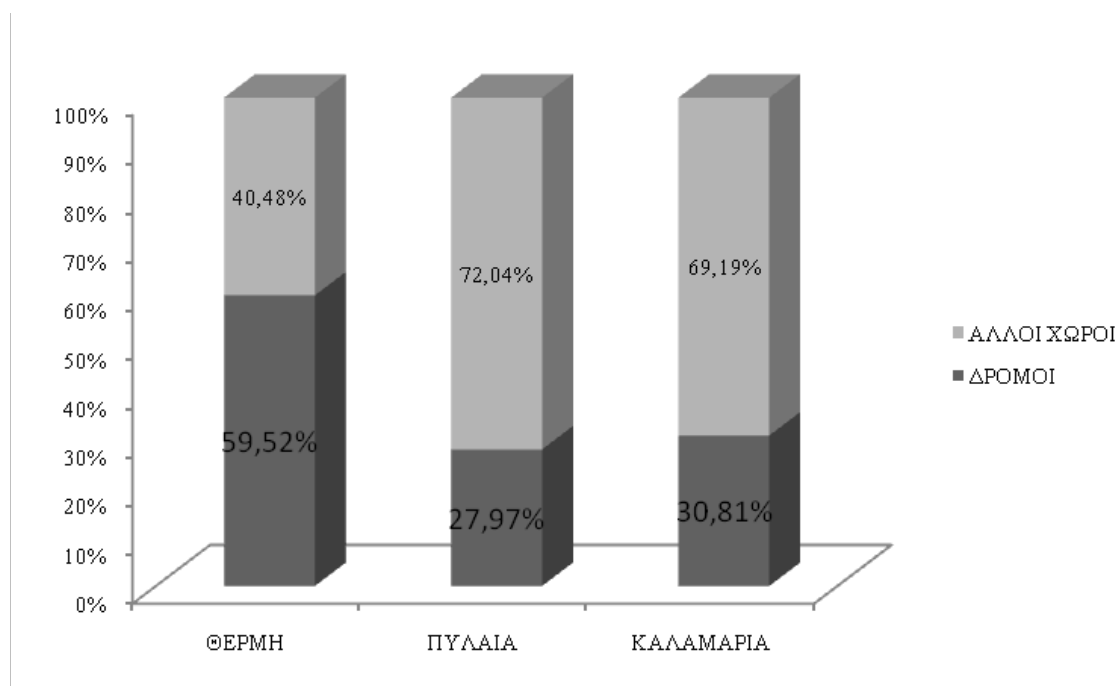


Γράφημα 7.2: Οι πυκνότητες παιδιών στους δρόμους των περιοχών μελέτης και η προσθήκη των πυκνοτήτων στην περιοχή της Πυλαίας, χωρίς τον πρώτο σε πυκνότητα παιδιών δρόμο.

Παρατηρώντας το νέο γράφημα, χωρίς την επίδραση του πρώτου σε πυκνότητα παιδιών δρόμου, γίνεται αμέσως φανερό, ότι στους υπόλοιπους δρόμους του δείγματος υπάρχει μια πιο ισορροπημένη κατανομή των πυκνοτήτων. Μάλιστα παρατηρείται ότι η μείωση των πυκνοτήτων γίνεται σχεδόν με τον ίδιο τρόπο με τη Θέρμη, καθώς τα γραφήματα φαίνονται να είναι σχεδόν παράλληλα. Αυτό φαίνεται πιο καθαρά στο γράφημα 7.3, όπου έχουν σημειωθεί και οι γραμμές τάσης (η γραμμή τάσης στην περίπτωση της Θέρμης και της Πυλαίας είναι σχεδόν παράλληλες). Βέβαια οι πυκνότητες στην περιοχή της Πυλαίας είναι αρκετά μικρότερες.



Γράφημα 7.3: Οι πυκνότητες παιδιών στους δρόμους στις τρεις περιοχές μελέτης και η προσθήκη των πυκνοτήτων στην περιοχή της Πυλαίας, χωρίς τον πρώτο σε πυκνότητα παιδιών δρόμο και οι γραμμές τάσεις.



Γράφημα 7.4: Ποσοστά παιδιών που καταμετρήθηκαν να παίζουν στους δρόμους και στον υπόλοιπο χώρο στη Θέρμη, στον οικισμό «Πυλαιώτικα» Πυλαίας και στην περιοχή «Άγιος Ιωάννης» Καλαμαριάς.

Σημαντικά, επίσης, είναι τα ποσοστά των παιδιών που παίζουν στους δρόμους και στους υπόλοιπους χώρους σε καθεμιά από τις περιοχές μελέτης. Στο γράφημα 7.4 αποτυπώνονται σε διαγράμματα τα ποσοστά των παιδιών αυτών. Είναι, λοιπόν, φανερό πως ο οικισμός της Θέρμης παρουσιάζει τα μεγαλύτερα ποσοστά παιδιών στους δρόμους. Αποτελεί μάλιστα τη μοναδική από τις τρεις περιοχές μελέτης με το χαρακτηριστικό αυτό. Μάλιστα, όπως προκύπτει από την ανάλυση που προηγήθηκε, είναι ο μοναδικός οικισμός που καταδεικνύει μεγάλη πυκνότητα παιδιών σε δρόμους υψηλού βαθμού ενσωμάτωσης και όχι μόνο πεζόδρομους. Επίσης, σημείωσε μεγάλες πυκνότητες παιδιών σε δρόμο μεγάλου κυκλοφοριακού φόρτου. Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονιστεί η σημασία των μέτρων περιορισμού και ελέγχου της ταχύτητας των οχημάτων, που έχουν εφαρμοστεί στον οικισμό αυτό, όπως επίσης και του ελέγχου των σταθμευμένων οχημάτων σε κεντρικούς δρόμους με την κατασκευή προκαθορισμένων θέσεων σε ειδικές εσοχές, ώστε να αποφεύγεται η κατάληψη του πεζοδρομίου. Οι περιοχές χαμηλής και υψηλής πυκνότητας (περιοχές στην Πυλαία και στην Καλαμαριά) εμφανίζουν παρόμοια ποσοστά στη χρήση του δρόμου.

Η συγκριτική ανάλυση και η επεξεργασία των στοιχείων σε τρεις περιοχές κατοικίας της Θεσσαλονίκης καταδεικνύει ότι **μεγαλύτερες συνολικά πυκνότητες παιδιών στους δρόμους** παρατηρήθηκαν στην περιοχή κατοικίας με **μέση πυκνότητα**. Ακολουθεί η περιοχή με τη μεγάλη πυκνότητα (Καλαμαριά) και στο τέλος η περιοχή με τη μικρή πυκνότητα (Πυλαία). Επίσης παρατηρείται **πιο ομαλή κατανομή της χρήσης των δρόμων** από τα παιδιά στην περιοχή με **μέση πυκνότητα**. Αντίθετα στις περιοχές **με χαμηλή και υψηλή πυκνότητα** παρατηρήθηκε **πιο πολωμένη κατανομή της χρήσης των δρόμων από τα παιδιά**, δηλαδή επιλέγονται λιγότεροι σε αριθμό δρόμοι που παρουσιάζουν αρκετά μεγάλες πυκνότητες παιδιών, και οι υπόλοιποι δρόμοι παρουσιάζουν σχεδόν μηδενικές πυκνότητες.

Συμπερασματικά, μπορεί να ειπωθεί ότι στην περιοχή με τη **μέση πολεοδομική πυκνότητα** η χρήση του δρόμου από τα παιδιά είναι πιο έντονη και πιο εκτεταμένη γεωγραφικά. Στην περιοχή με **χαμηλή πυκνότητα** η χρήση των δρόμων δεν είναι έντονη και είναι πιο εντοπισμένη και τέλος στην περιοχή με **υψηλή πολεοδομική πυκνότητα** η χρήση των δρόμων δεν είναι έντονη και είναι ακόμη πιο εντοπισμένη και σε δρόμους με πολύ συγκεκριμένα χαρακτηριστικά.

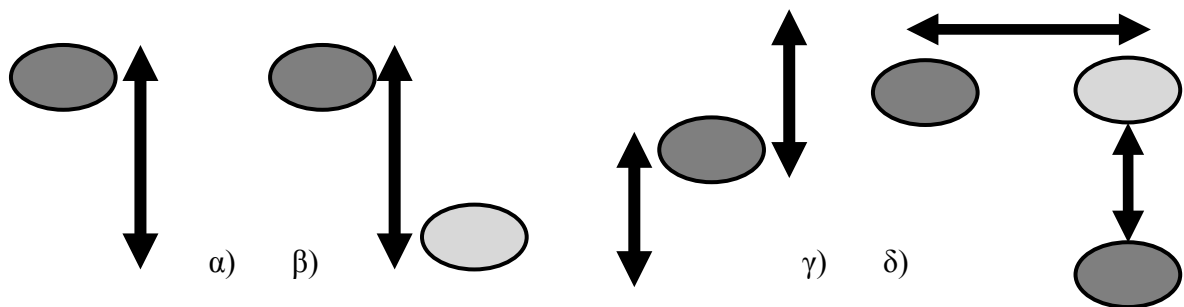
- ✓ Επομένως, οι τρεις περιοχές δείχνουν ότι οι αυτές με μέση πυκνότητα και με δομή κλασσικού οικισμού -με εμπορικό και διοικητικό κέντρο και περιμετρικές περιοχές κατοικίας- φαίνεται να αποτελούν πιο φιλικές για το

παιδί περιοχές, αφού η παρουσία των παιδιών στο δημόσιο χώρο της πόλης είναι πιο έντονη.

β. η δημιουργία δικτύων/συμπλεγμάτων χώρων

Η δημιουργία δικτύου χώρων για το παιχνίδι των παιδιών δημιουργεί ένα σύνολο χώρου πολύ δημοφιλές, που καταφέρνει να συγκεντρώσει μεγάλες πυκνότητες παιδιών και με τον τρόπο αυτό να συμβάλλει θετικά στην αναζωογόνηση του δημόσιου υπαίθριου χώρου. Μελέτη των Handy *et al.* (2008) σε οκτώ περιοχές της νότιας Καλιφόρνιας (ΗΠΑ) έδειξε ότι η ύπαρξη κάποιου πάρκου ή ελεύθερου χώρου σε μικρή απόσταση, επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την επιλογή των παιδιών να παίξουν στον υπαίθριο χώρο της πόλης.

Το σύνολο των χώρων αυτών προσφέρει πολλές επιλογές παιχνιδιού στα παιδιά, προσελκύοντας το ενδιαφέρον τους με την ποικιλία κατηγοριών χώρου που προσφέρουν και δραστηριοτήτων που αυτοί μπορούν να προσφέρουν. Μπορεί να περιλαμβάνει απλώς έναν δρόμο σε επαφή με έναν υπαίθριο δημόσιο χώρο (πλατεία ή πάρκο ή παιδική χαρά ή έστω ένα κενό οικόπεδο), μέχρι και πιο πολύπλοκες μορφές, όπως τον συνδυασμό πεζόδρομου με υπαίθριο δημόσιο χώρο, γήπεδο και αυλή νηπιαγωγείου, πεζόδρομου, δρόμου και πάρκου και πολλά άλλα.



Σχήμα 7.1: Διαγράμματα με προτάσεις δημιουργίας δικτύων/συμπλεγμάτων α) δρόμος με δημόσιο υπαίθριο χώρο, β) δρόμος που συνδέει δύο δημόσιους υπαίθριους χώρους, γ) δημόσιος υπαίθριος χώρος σε συνδυασμό με δύο δρόμους και δ) σύνδεση τριών δημόσιων υπαίθριων χώρων μέσω δύο δρόμων.

Οι συνδυασμοί είναι πολλοί και βασίζονται στο σχεδιασμό χώρων κατάλληλων για το παιχνίδι των παιδιών (πλατείες, πάρκα, γήπεδα, παιδικές χαρές) και τη σύνδεσή τους με δρόμους, που επίσης έχουν τις προϋποθέσεις για να φιλοξενήσουν το παιχνίδι τους. Κάποιοι από αυτούς τους συνδυασμούς απεικονίζονται στο σχήμα 7.1⁶⁹.

⁶⁹ Όπου στο γράφημα αναφέρεται δρόμος εννοείται δρόμος με τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την προσέλκυση παιδιών και όπου αναφέρεται υπαίθριος δημόσιος χώρος, εννοείται πλατεία, παιδική χαρά, πάρκο, γήπεδο και κάθε άλλη μορφή υπαίθριου χώρου που μπορεί να χρησιμοποιείται ελεύθερα.

γ. η ενσωμάτωση ιδιωτικών χώρων στον δημόσιο χώρο, η επαναχάραξη του ορίου δημόσιου και ιδιωτικού χώρου

Από την έρευνα φάνηκε ότι σε πολλές περιπτώσεις δρόμων που παρουσίασαν μεγάλες πυκνότητες παιδιών, ενσωματώνονταν ιδιωτικοί χώροι. Το όριο του ιδιωτικού και του δημόσιου χώρου, όπως υποστηρίζεται από τους Anderson (1978) και Calliandro (1978), δεν είναι απόλυτο, αλλά μπορεί να επαναχαρακτεί πολλές φορές, περιλαμβάνοντας ιδιωτικό χώρο μέσα στο δημόσιο. Τέτοιες περιπτώσεις στην παρούσα έρευνα παρατηρήθηκαν με την ενσωμάτωση στο δρόμο ιδιωτικών αυλών, ελεύθερων χώρων *pilotis* και αυλών σχολείων. Με τον τρόπο αυτό αυξάνονταν ο διαθέσιμος χώρος αλλά προσφέρονταν συγχρόνως μεγαλύτερη ποικιλία στοιχείων στο δημόσιο χώρο.

δ. το βαθμό ενσωμάτωσης

Ο βαθμός ενσωμάτωσης επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την επιλογή ενός δρόμου ως χώρο παιχνιδιού. Πιο συγκεκριμένα:

Άξονες με υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης επιλέγονται από τα παιδιά με τις εξής όμως προϋποθέσεις:

- ο Εμπορικές χρήσεις
- ο Οριοθέτηση των μετώπων
- ο Διαθέσιμο χώρο (πεζοδρόμηση ή μεγάλου πλάτους πεζοδρόμια)
- ο Μικρό κυκλοφοριακό φόρτο ή μέτρα περιορισμού της ταχύτητας μηχανοκίνητων
- ο Άξονες με μέσο βαθμό ενσωμάτωσης επιλέγονται από τα παιδιά με τις εξής όμως προϋποθέσεις:
- ο Διαθέσιμο χώρο (πεζοδρόμηση ή μεγάλου πλάτους πεζοδρόμια)
- ο Μικρός κυκλοφοριακός φόρτος
- ο «Οριοθέτηση» των μετώπων του δρόμου
- ο Άξονες με χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης επιλέγονται από τα παιδιά με τις εξής όμως προϋποθέσεις:
- ο Κάθετοι σε άξονα του συντακτικού πυρήνα ή μέσα στην περιοχή του συντακτικού πυρήνα του χωρικού συστήματος (δεν θεωρούνται συντακτικά απομονωμένοι).
- ο Διαθέσιμο χώρο (πεζοδρόμηση ή μεγάλου πλάτους πεζοδρόμια)
- ο «Οριοθέτηση» των μετώπων του δρόμου
- ο Μικρός κυκλοφοριακός φόρτος

Και για τις τρεις κατηγορίες δρόμων βασικές προϋποθέσεις σύμφωνα με την έρευνα πεδίου, που πραγματοποιήθηκε ήταν ο διαθέσιμος χώρος, η οριοθέτηση των μετώπων του δρόμου και ο μικρός κυκλοφοριακός φόρτος, και επιπρόσθετα: στους δρόμους με υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης συμβάλλουν θετικά οι εμπορικές χρήσεις, ενώ στους δρόμους με χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης το να είναι κάθετοι σε άξονα του συντακτικού πυρήνα.

ε. το διαθέσιμο χώρο για παιχνίδι

Αποτελεί βασική προϋπόθεση ακόμη και για άξονες με υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης. Όλοι οι δρόμοι που παρουσίασαν υψηλές πυκνότητες παιδιών είχαν πολύ διαθέσιμο χώρο, ο οποίος είχε εξευρεθεί είτε με πεζοδρόμηση, είτε με το μεγάλο πλάτος δρόμου και πεζοδρομίου, σε συνδυασμό με την ελεγχόμενη στάθμευση αυτοκινήτων. Αυτό το συμπέρασμα συμβαδίζει και με την έρευνα του Mehta (2009) σε τρεις δρόμους μικτής χρήσης στη μητροπολιτική περιοχή τη Βοστώνης, η οποία έδειξε ότι i) υπάρχει ένα ελάχιστο πλάτος που απαιτείται για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων των ανθρώπων στον χώρο του πεζοδρομίου, ii) ότι υπάρχει συσχέτιση μεταξύ του πλάτους του πεζοδρομίου και της ‘ζωντάνιας’ του χώρου αυτού και τέλος iii) ότι το μεγάλο πλάτος συμβάλλει στη δυνατότητα τοποθέτησης και άλλων στοιχείων, όπως αστικό εξοπλισμό, που οδηγεί σε μεγαλύτερες πυκνότητες χρηστών του δημόσιου αυτού χώρου. Όσον αφορά στον αστικό εξοπλισμό και ειδικότερα στα καθιστικά, πολλές είναι οι έρευνες που έδειξαν ότι συμβάλλουν σημαντικά στην αύξηση των χρηστών των πεζοδρομίων (Whyte 1980, Mehta 2009, Mehta and Bosson 2010). Στην παρούσα έρευνα η ύπαρξη καθιστικών σε κάποιους από τους πεζόδρομους σίγουρα συνέβαλλαν στην παρουσία παιδιών και ενηλίκων στον χώρο τους και στη χρήση τους για το παιχνίδι.

στ. τις λειτουργίες και χρήσεις γης του δρόμου

Η άποψη των Schumacher και Jacobs ότι η μίξη των χρήσεων γης είναι καθοριστικός παράγοντας για τη χρήση των δρόμων από τα παιδιά επαληθεύεται από την έρευνα πεδίου στον οικισμό της Θέρμης, που αποτελεί μία μικρογραφία ελληνικής πόλης, έναν μικρό οικισμό με εμπορικό και διοικητικό κέντρο και περιοχές κατοικίας. Έγινε εμφανές από την επιτόπια παρατήρηση ότι η μίξη των χρήσεων γης συμβάλλει σημαντικά στην αύξηση της κυκλοφορίας πεζών, αλλά και στην αύξηση της παρουσίας

των παιδιών στο δημόσιο υπαίθριο χώρο. Γίνεται, βέβαια, η επισημάνση ότι στις χρήσεις αυτές περιλαμβάνονται, εκτός από την κατοικία, το εμπόριο, η αναψυχή και οι κοινωφελείς χρήσεις (π.χ εκπαίδευση, πολιτισμός κ.ά.). Από την άλλη μεριά, στις άλλες δύο περιοχές της έρευνας πεδίου, που αποτελούν αποκλειστικά περιοχές κατοικίας, η μίξη των χρήσεων γης δεν παρατηρήθηκε σε μεγάλο βαθμό και οι πολύ λίγοι δρόμοι που παρουσιάζουν χρήσεις εκτός αυτής της κατοικίας –και αναφερόμαστε κυρίως σε πολύ λίγες αριθμητικά εμπορικές χρήσεις τοπικής εμβέλειας- δεν κατάφεραν να συμβάλλουν αρκετά στην προσέλκυση παιδιών.

ζ. την οριοθέτηση των μετώπων των δρόμων

Η οριοθέτηση των μετώπων αποτελεί μία σημαντική παράμετρο, που δεν ήταν δυνατόν να μελετηθεί σε βάθος, καθώς, όπως έχει αναφερθεί πολλαπλές φορές, το σύστημα δόμησης στην Ελλάδα δεν συμβάλλει στη δημιουργία ενιαίων μετώπων των δρόμων, τόσο ως προς την υποχρεωτική τοποθέτηση των κτισμάτων στο όριο του δρόμου, τη δημιουργία συνεχούς μετώπου, χωρίς κενά και το ίδιο ύψος των κτιρίων. Ο ΓΟΚ του '85 συνέβαλλε στην απομάκρυνση από το πρότυπο του παραδοσιακού δρόμου, που οριοθετούνταν από τις όψεις των κτιρίων. Παρόλα αυτά σε όσες περιπτώσεις συναντήθηκε οριοθέτηση των μετώπων, η επιτόπια παρατήρηση έδειξε ότι συμβάλλει θετικά στις πυκνότητες των παιδιών. Επισημαίνεται ότι σε όσες περιπτώσεις παρατηρήθηκε οριοθέτηση του μετώπου του δρόμου, αφορούσε μόνο την οριοθέτηση ως προς το όριο του δρόμου και όχι ως προς το ύψος των κτισμάτων. Επίσης σημαντικό είναι να σημειωθεί ότι στις περιοχές της Πυλαίας και της Καλαμαριάς η ύπαρξη στενών σε πλάτος δρόμων δημιουργεί σε κάποιες περιπτώσεις μια ψευδαίσθηση «οριοθέτησης», η οποία οφείλεται είτε στις περιφράξεις, είτε στη φύτευση, που λήφθηκε υπόψη ως παράμετρος στην επιτόπια παρατήρηση. Η έρευνα έδειξε ότι ακόμη και αυτής της μορφής η ψευδαίσθηση οριοθέτησης συμβάλλει θετικά στην προσέλκυση παιδιών.

Το συμπέρασμα αυτό έρχεται σε συμφωνία με μια συγκριτική έρευνα που έγινε σε τρεις δρόμους κατοικίας στην πόλη της Σμύρνης, έναν παραδοσιακό δρόμο, έναν σύγχρονο και έναν πάλι παραδοσιακό στον οποίο, όμως, έχουν γίνει έργα ανάπλασης. Η έρευνα έδειξε ότι οι δύο παραδοσιακοί δρόμοι, ο παλιός και ο ανακατασκευασμένος, θεωρούνται από τους κατοίκους της περιοχής πιο ελκυστικά περιβάλλοντα και πιο ζωντανοί χώροι. Μάλιστα ο ανακατασκευασμένος δρόμος θεωρείται ο πιο ελκυστικός χώρος από τους τρεις, καθώς εμπεριέχει τα θετικά χαρακτηριστικά του παραδοσιακού

δρόμου και επιπλέον θετικά στοιχεία λόγω της ανάπλασης, όπως ελκυστική διαμόρφωση, αστικό εξοπλισμό και άλλα (Kilicaslan *et al.* 2008).

η. την κυκλοφοριακή πυκνότητα οχημάτων

Οι δρόμοι που διαπιστώθηκε ότι σημειώνουν μεγάλες πυκνότητες παιδιών, παρουσιάζουν μικρό κυκλοφοριακό φόρτο ή είναι πεζόδρομοι. Στις περιοχές μελέτης στην Καλαμαριά και την Πυλαία οι άξονες με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο δεν συγκέντρωσαν μεγάλες πυκνότητες παιδιών, ενώ οι πεζόδρομοι ή δρόμοι με περιορισμένη κίνηση οχημάτων αποτέλεσαν δημοφιλείς χώρους για τα παιδιά. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι οι μικρές κυκλοφοριακές πυκνότητες δεν συνεπάγονται και μεγάλες πυκνότητες παιδιών. Στην περίπτωση της Θέρμης παρουσιάστηκαν μεγάλες πυκνότητες παιδιών και σε δρόμο με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο, στον οποίο, όμως, είχαν εφαρμοστεί μέτρα ελέγχου της ταχύτητας των οχημάτων, ώστε να μειωθούν οι κίνδυνοι, αλλά και μέτρα ελέγχου της ανεξέλεγκτης στάθμευσης αυτοκινήτων με τον ορισμό συγκεκριμένων θέσεων για το σκοπό αυτό και τη διαμόρφωση του υπόλοιπου πεζοδρομίου σε έναν ελκυστικό χώρο. Η μικρή κυκλοφοριακή πυκνότητα ή ο περιορισμός της ταχύτητας των οχημάτων με μέτρα κυκλοφοριακής διαχείρισης (βλέπε παράρτημα Ι) συμβάλλει θετικά στην επιλογή ενός δρόμου από τα παιδιά. Η έρευνα έδειξε ότι η σωστή διαμόρφωση του δρόμου, που έχει ως στόχο την αύξηση του διαθέσιμου χώρου σε συνδυασμό με άλλα χαρακτηριστικά, συμβάλλει στην αύξηση της παρουσίας των ανθρώπων στο χώρο, μπορεί να εξαλείψει τον αρνητικό παράγοντα της αυξημένης κίνησης οχημάτων. Η επίδραση της κυκλοφορίας στην παρουσία των παιδιών στους δρόμους γίνεται φανερή και με τις μεγάλες πυκνότητες παιδιών που εμφανίστηκαν στους πεζόδρομους, οι οποίοι αποδείχτηκαν και οι πιο δημοφιλείς δρόμοι.

θ. τη μορφολογία του εδάφους

Σημαντικός παράγοντας αποδείχτηκε ότι είναι η μορφολογία του εδάφους, καθώς σε κανέναν δρόμο με έντονη κλίση δεν παρατηρήθηκαν μεγάλες πυκνότητες παιδιών. Δρόμοι με πολύ μικρή κλίση δεν φάνηκε να επηρεάζουν τη χρήση τους για παιχνίδι. Το αποτέλεσμα αυτό ήταν άλλωστε αναμενόμενο, καθώς σε δρόμους με έντονη κλίση είναι πολύ δύσκολο, πολλές φορές και επικίνδυνο να πάρουν μέρος παιδιά σε παιχνίδια για παράδειγμα με μπάλα ή με ρόδες. Επαληθεύεται δηλαδή η άποψη του Rapoport (1991)

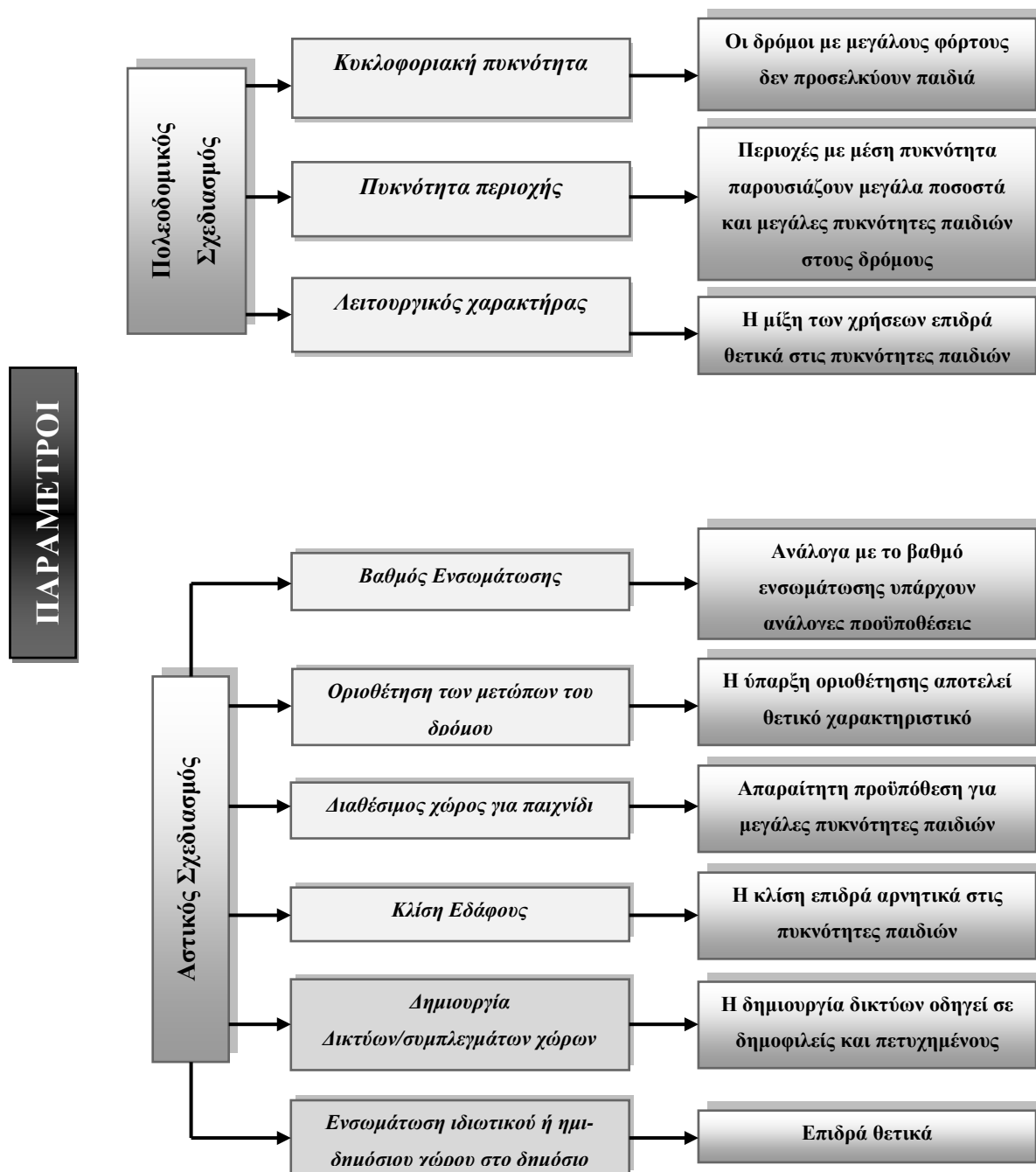
ότι η μορφολογία του εδάφους αποτελεί έναν σημαντικό παράγοντα που καθορίζει τις πυκνότητες των χρηστών του δημόσιου υπαίθριου χώρου.

Τα συμπεράσματα της επιτόπιας παρατήρησης στην πόλη της Θεσσαλονίκης μπορούν να μελετηθούν συγκριτικά με αυτά αντίστοιχης έρευνας που πραγματοποιήθηκε στην πόλη της Ηγουμενίτσας, στα πλαίσια διπλωματικής εργασίας στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Πολεοδομία, Χωροταξία και Περιφερειακή Ανάπτυξη του Π.Θ. (Γαλάνη 2003; Gospodini and Galani 2006; Gospodini and Galani 2010). Για τους δρόμους του δείγματος της Ηγουμενίτσας, ως σημαντικοί παράγοντες αναδείχτηκαν οι εξής:

- α) *οι συντακτικές ιδιότητες του άξονα*. Ειδικότερα, οι άξονες με χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης δεν καταφέρνουν να προσελκύσουν τα παιδιά, αντίθετα με αυτούς μέσης και υψηλής ενσωμάτωσης. Ωστόσο, σε κάποιες περιπτώσεις επιλέγονται ως χώροι παιχνιδιού αυτοί που τηρούν προϋποθέσεις κατάλληλης, όπως η σαφής οριοθέτηση του χώρου από τα μέτωπα των κτιρίων, η ύπαρξη γραμμικού πάρκου-διαδρόμου κίνησης, για παράδειγμα στην παραλιακή ζώνη και τα μεγάλα πεζοδρόμια,
- β) *η κυκλοφορία των αυτοκινήτων*. Παρατηρήθηκε ότι η πυκνή κυκλοφορία μπορεί να αποτελεί αποτρεπτικό παράγοντα για τη χρήση του δρόμου από τα παιδιά όταν δεν υπάρχει η κατάλληλη διαμόρφωση, ενώ αντίθετα η κατάλληλη διαμόρφωση του δρόμου αντιμετωπίζει την έντονη κυκλοφοριακή κίνηση. Αντιθέτως, η χαμηλή πυκνότητα οχημάτων χωρίς την κατάλληλη διαμόρφωση του δρόμου, δεν αποτελεί προϋπόθεση για την παρουσία παιδιών.
- γ) *σημαντικός παράγοντας ήταν η κλίση του εδάφους*. Δρόμοι με μεγάλη κλίση δεν προσελκύουν τα παιδιά.

Κάνοντας σύγκριση των συμπερασμάτων από την επιτόπια παρατήρηση στην Ηγουμενίτσα και τη Θεσσαλονίκη, γίνεται φανερό ότι τα συμπεράσματα που αφορούν το βαθμό ενσωμάτωσης και των άλλων προϋποθέσεων και αποτελούν τα βασικότερα για την πόλη της Ηγουμενίτσας, είναι κοινά με τα πορίσματα της έρευνας στη Θεσσαλονίκη, γεγονός που μας οδηγεί στη διαπίστωση ότι το μέγεθος της πόλης δεν καθορίζει την έκβαση των αποτελεσμάτων της έρευνας.

Στο σχήμα 7.2 φαίνονται συνοπτικά τα βασικά συμπεράσματα της παρούσας έρευνας ως προς τις παραμέτρους που εξετάστηκαν.



Σχήμα 7.2: Οι παράμετροι που εξετάστηκαν και η επίδρασή τους στη χρήση των δρόμων για το παιχνίδι των παιδιών.

Συνοπτικά μπορεί να αναφερθεί ότι πολύ σημαντικοί παράγοντες για τις πυκνότητες των παιδιών αποδείχθηκε να είναι:

- ο βαθμός ενσωμάτωσης,
- η οριοθέτηση των μετώπων των δρόμων από κατακόρυφα επίπεδα,
- η μίξη των χρήσεων γης,
- η κυκλοφοριακή πυκνότητα,
- η μορφολογία του εδάφους,
- ο διαθέσιμος για παιχνίδι χώρος και
- η πολεοδομική πυκνότητα της περιοχής,

ενώ σημαντικό ρόλο παίζουν:

- η δημιουργία συμπλεγμάτων χώρων για το παιχνίδι των παιδιών και
- η ενσωμάτωση ιδιωτικών χώρων στο πεδίο του δημόσιου.



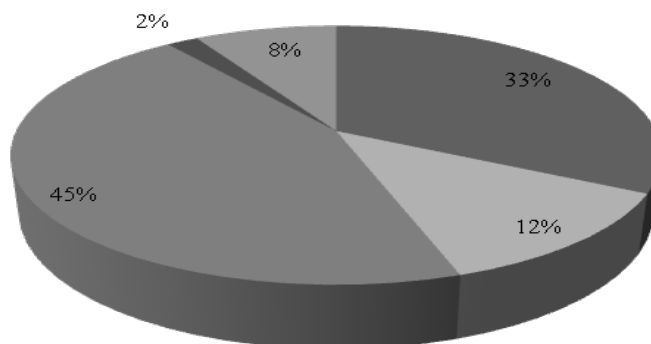
Γράφημα 7.5: Ποσοστά ανά κατηγορία παιχνιδιού στους δρόμους.

Επίσης, σημαντικά είναι τα πορίσματα σχετικά με τις δραστηριότητες των παιδιών στους δρόμους, αλλά και στα πάρκα και τις παιδικές χαρές. Η δραστηριότητα που ήταν κυρίαρχη στους δρόμους ήταν το ανοργάνωτο παιχνίδι και το παιχνίδι με ρόδες (ποδήλατο, πατίνι) (γραφ. 5.5). Επιβεβαιώνεται, δηλαδή, ότι ο δρόμος μπορεί να υποστηρίξει, αλλά και να συντηρήσει το άτυπο-ανοργάνωτο παιχνίδι, που θεωρείται πολύ σημαντικό για το παιδί και την ανάπτυξή του. Επίσης, αρκετά μεγάλο ποσοστό έχει και το παιχνίδι με ρόδες, που αποτελεί μία από τις πιο αγαπημένες δραστηριότητες των παιδιών αλλά και σε πολλές περιπτώσεις αποτελεί μέσο μεταφοράς τους.

Όσον αφορά τους υπόλοιπους χώρους παρατηρήθηκε ότι μεγάλο ποσοστό των παιδιών που καταμετρήθηκαν στις παιδικές χαρές, δεν απασχολούνταν από τον ειδικό εξοπλισμό, αλλά το παιχνίδι τους ήταν ανοργάνωτο ή παιχνίδι με ρόδες, γεγονός που υποστηρίζει την άποψη ότι ο εξοπλισμός των πάρκων δεν μπορεί να διατηρήσει το ενδιαφέρον των παιδιών και ότι τα πάρκα χρησιμοποιούνται κυρίως ως χώροι συνάντησης (γραφ. 7.6). Επίσης, σημαντικό ποσοστό καταλαμβάνει το παιχνίδι με μπάλα, γεγονός που δηλώνει την προτίμηση των παιδιών σε τέτοιου είδους δραστηριότητες και την ανάγκη για δημιουργία ανάλογων χώρων. Παρατηρήθηκε ακόμη ότι στις παιδικές χαρές παιδιά μικρότερης ηλικίας απασχολούνται με το σταθερό εξοπλισμό, ενώ αυτά μεγαλύτερης ηλικίας με το ανοργάνωτο παιχνίδι (πιο συχνά με συγκέντρωση και συνομιλία). Πολύ σημαντικό ήταν το ποσοστό των παιδιών που παρατηρήθηκαν να παίζουν παιχνίδια με μπάλα στους υπόλοιπους χώρους όσο και το ποσοστό των παιδιών που κάνουν ποδήλατο ή πατίνι (παιχνίδι με ρόδες). Οι προτιμήσεις αυτές των παιδιών θα πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη, ώστε να σχεδιάζονται κατάλληλοι και επιτυχημένοι χώροι παιχνιδιού στις σύγχρονες ελληνικές πόλεις.

ΠΑΙΧΝΙΔΙ ΣΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ

■ ΜΠΑΛΑ ■ ΡΟΔΕΣ ■ ΑΝΟΡΓΑΝΩΤΟ ■ ΑΠΟ ΣΠΙΤΙ ■ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ



Γράφημα 7.6: Ποσοστά ανά κατηγορία παιχνιδιού στους χώρους εκτός των δρόμων.

Τα πορίσματα της έρευνας, όπως παρουσιάστηκαν παραπάνω, μπορούν να δώσουν απαντήσεις σχετικά με τα χαρακτηριστικά των δημοφιλών χώρων για τα παιδιά, αλλά, επίσης, να οδηγήσουν σε κατευθύνσεις για τον φυσικό –πολεοδομικό και αστικό- σχεδιασμό των ελληνικών πόλεων και σε αλλαγές σε πολιτικές άλλων πεδίων, με βασικό σκοπό την αλλαγή του αστικού περιβάλλοντος, και κυρίως του δρόμου, και την απόδοση του δημόσιου υπαίθριου χώρου στα παιδιά.

7.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ.

Μετά την παρουσίαση το θεωρητικού πλαισίου, στο οποίο βασίστηκε η παρούσα έρευνα, την εμπειρική έρευνα που πραγματοποιήθηκε στις περιοχές μελέτης και τα συμπεράσματα αυτής, γίνεται σαφές ότι ο δρόμος αποτελεί έναν σημαντικό χώρο για τα παιδιά και παρά τους κινδύνους που η χρήση του εγκυμονεί, επιλέγεται συχνά ως χώρος παιχνιδιού. Η προσπάθεια δημιουργίας ασφαλών, αλλά και κατάλληλα διαμορφωμένων δρόμων για το παιχνίδι, συμβάλλει στη μείωση των κινδύνων που οδήγησαν στην απομάκρυνση του παιδιού από τον δρόμο και γενικά τον υπαίθριο δημόσιο χώρο της πόλης. Η μετατροπή του δρόμου σε φιλικό χώρο για το παιδί συμβάλλει στην αύξηση του πεδίου που μπορεί να χρησιμοποιεί για το παιχνίδι του και ταυτόχρονα στην αποκομιδή όλων των ευεργετικών ιδιοτήτων του παιχνιδιού στο δρόμο. Συγχρόνως, συμβάλλει στην αναζωογόνηση του δημόσιου υπαίθριου χώρου της πόλης, με σημαντικές επιδράσεις στην καθημερινή ζωή των ανθρώπων όλων των ηλικιών.

Η παρούσα έρευνα, με σκοπό τη διερεύνηση των χαρακτηριστικών των χώρων που επιλέγουν τα παιδιά για το παιχνίδι τους, είχε ως στόχο να δώσει απαντήσεις σε συγκεκριμένα ερωτήματα, που διατυπώθηκαν στο εισαγωγικό κεφάλαιο. Η μεθοδολογία και η δομή της διατριβής καθορίστηκε από την προσπάθεια διερεύνησης θεμάτων σχετικών με τα ερωτήματα αυτά. Είναι, επομένως, πολύ σημαντικό να επανέλθουμε στα βασικά αυτά ερωτήματα και να προσπαθήσουμε να δώσουμε σαφείς απαντήσεις. Επανερχόμενοι, λοιπόν, σε αυτά, όπως διατυπώθηκαν στην εισαγωγή, μπορούμε να δώσουμε τις εξής απαντήσεις:

1. 'Γιατί κάποιοι δρόμοι και δημόσιοι υπαίθριοι χώροι, στο πλαίσιο των σύγχρονων περιορισμών και της έντονης χρήσης της τεχνολογίας, είναι δημοφιλείς, ενώ κάποιοι άλλοι όχι;

Η απομάκρυνση των παιδιών από τον υπαίθριο δημόσιο χώρο της πόλης είναι ένα αδιαμφισβήτητο γεγονός. Η παρουσία των παιδιών στους δρόμους, τις πλατείες, τα πάρκα κ.α. είναι περιορισμένη. Αυτό υποστηρίζεται από πολλές έρευνες και μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί. Παρόλα αυτά παρατηρώντας τη σύγχρονη πόλη είναι εμφανές ότι υπάρχουν κάποιοι δημόσιοι χώροι που εξακολουθούν να προσελκύουν τα παιδιά. Οι χώροι αυτοί χρησιμοποιούνται ως χώροι παιχνιδιού, έχουν έντονη ζωή και

συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στην αναζωογόνηση της ευρύτερης περιοχής. Η επιτόπια παρατήρηση που πραγματοποιήθηκε, στα πλαίσια της παρούσας έρευνας, στους δρόμους των τριών περιοχών μελέτης, επιβεβαιώνει τον παραπάνω ισχυρισμό.

Στα πλαίσια της έρευνας, παρατηρήθηκε ένα σημαντικό ποσοστό παιδιών να παίζει στους δρόμους και τους άλλους υπαίθριους δημόσιους χώρους της Θεσσαλονίκης. Το γεγονός αυτό είναι αρκετά ενθαρρυντικό, καθώς υποδεικνύει ότι η γενικότερη ερήμωση των δημόσιων υπαίθριων χώρων, που παρατηρείται παγκοσμίως σε μεγάλο βαθμό, κυρίως στις περιοχές κατοικίας, στις ελληνικές πόλεις δεν είναι τόσο έντονο. Λαμβάνοντας υπόψη την κουλτούρα των κατοίκων, που υποστηρίζει τη χρήση των υπαίθριων δημόσιων χώρων, οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι μέσω του σχεδιασμού η χρήση των δρόμων από τα παιδιά είναι δυνατόν να ενισχυθεί.

Αυτό που, επίσης, παρατηρήθηκε και είναι πολύ σημαντικό για την αναζωογόνηση του δημόσιου υπαίθριου χώρου και την επαναχρησιμοποίηση των δρόμων ως χώρων παιχνιδιού, είναι η διαπίστωση ότι οι επιλογές των παιδιών έχουν χωρικό χαρακτήρα. Οι δρόμοι που επιλέχθηκαν από τα παιδιά ως χώροι παιχνιδιού έχουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά που τους διαχωρίζουν από τους υπόλοιπους. Διαπιστώθηκε, δηλαδή, ότι οι επιλογές των παιδιών δεν είναι τυχαίες, αλλά έπονται από ορισμένους «κανόνες», που έχουν σχέση με τα πολεοδομικά, χωρικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά τους. Τα χαρακτηριστικά αυτά, αποδείχθηκε από την έρευνα, αποτελούν σημαντικά κριτήρια για την επιλογή ενός δρόμου ως χώρο παιχνιδιού.

2. Ποια είναι τα χωρικά, μορφολογικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά των δημοφιλών στα παιδιά χώρων και με ποιον τρόπο μπορούν να χρησιμοποιηθούν στον πολεοδομικό και στον αστικό σχεδιασμό με στόχο τη δημιουργία δημοφιλών χώρων για τα παιδιά; '

Αναφορικά με τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της περιοχής και του αστικού ιστού η έρευνα έδειξε ότι:

- Οι περιοχές κατοικίας **με μέση πυκνότητα** παρουσίασαν μεγαλύτερα ποσοστά και μεγαλύτερες πυκνότητες παιδιών στους δρόμους τους,
- **Η δημιουργία δικτύων δρόμων** με άλλους δημόσιους υπαίθριους χώρους συμβάλλει στην αύξηση της χρήσης των δρόμων ως χώρων παιχνιδιού,
- **Η ενσωμάτωση ιδιωτικών ή ημι-δημόσιων χώρων** στο πεδίο του δρόμου συμβάλλει στη δημιουργία πιο δημοφιλών δρόμων για το παιδί.

Αναφορικά με τους δρόμους που επιλέγουν τα παιδιά ως χώρους παιχνιδιού, η επιτόπια παρατήρηση που πραγματοποιήθηκε έδειξε ότι οι δρόμοι τους οποίους επιλέγουν τα παιδιά ως χώρους παιχνιδιού έχουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά-ιδιότητες:

- Παρουσιάζουν **μικρούς κυκλοφοριακούς φόρτους**,
- Τα μέτωπά τους **οριοθετούνται** από κτίρια ή άλλες κατασκευές,
- Παρουσιάζουν **μίζη χρήσεων γης**,
- Έχουν **μεγάλο διαθέσιμο χώρο**,
- Έχουν **υψηλό ή μέσο βαθμό ενσωμάτωσης** (δρόμοι με χαμηλό βαθμό ενσωμάτωσης επιλέγονται εφόσον τηρούνται πολύ συγκεκριμένες προϋποθέσεις),
- Έχουν **μηδενική ή πολύ μικρή κλίση εδάφους**,

Αντίθετα, οι δρόμοι που παρουσίασαν πολύ μικρές πυκνότητες παιδιών είχαν τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- Δεν είχαν **αρκετό διαθέσιμο χώρο** για να φιλοξενηθεί το παιχνίδι των παιδιών,
- Παρουσίαζαν **μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους**, χωρίς μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας,
- Αποτελούσαν δρόμους σε περιοχές με **αποκλειστική χρήση της κατοικία** και
- Παρουσίαζαν **έντονη κλίση εδάφους**.

Τα πορίσματα της εμπειρικής έρευνας, όπως προκύπτουν από την συγκριτική ανάλυση που παρουσιάστηκε παραπάνω, μπορούν να συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στην αύξηση της χρήσης των δρόμων για παιχνίδι και, επομένως, στην αναζωογόνηση αυτών και κατ' επέκταση της γειτονιάς. Ο τρόπος με τον οποίο μπορεί να επιτευχθεί αυτό είναι η εφαρμογή τους στον πολεοδομικό και αστικό σχεδιασμό. Πιο συγκεκριμένα, κατά τη διαδικασία της πολεοδομικής μελέτης επέκτασης ή αναθεώρησης ή μιας μελέτης ανάπλασης-αναμόρφωσης θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι παράμετροι αυτές, ώστε να σχεδιάζονται δρόμοι με κατάλληλα χαρακτηριστικά για το παιχνίδι των παιδιών ή να αναπλάθονται και να διαμορφώνονται οι πιο κατάλληλοι από αυτούς με το σωστό τρόπο. Θα πρέπει, συνεπώς, το ρυμοτομικό σχέδιο των οικισμών να σχεδιάζεται έτσι ώστε:

α) **Η πολυεδομική πυκνότητα** των περιοχών κατοικίας να κυμαίνεται σε μέσα επίπεδα (όπως στην περίπτωση του οικισμού της Θέρμης, που έχει συντελεστή δόμησης 1,00, μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 11,00μ και πυκνότητα brutto 88-114 ατ/ha)

β) οι περισσότεροι δρόμοι να αντιπροσωπεύουν συντακτικά **άξονες υψηλής ή μέσης ενσωμάτωσης**, άξονες που όπως φάνηκε μπορούν να συγκεντρώσουν μεγαλύτερες πυκνότητες παιδιών,

γ) οι δρόμοι να προσφέρουν μεγάλο διαθέσιμο χώρο, ο οποίος μπορεί να επιτευχθεί με τη **μορφή πεζόδρομου ή με φαρδιά πεζοδρόμια**,

δ) το σύστημα δόμησης στα οικοδομικά τετράγωνα σύμφωνα με τον ΓΟΚ να συμβάλλει στην **οριοθέτηση του χώρου των δρόμων από κτίρια**,

ε) να υπάρχει **ποικιλία δημόσιων υπαίθριων χώρων σε δίκτυο** (πάρκα, πλατείες, πεζόδρομοι), καθώς όπως φάνηκε τα δίκτυα διαφορετικών χώρων δημιουργούν δημοφιλή σύνολα,

στ) να μην επιλέγονται για επέμβαση δρόμοι **με κλίση εδάφους**,

ζ) **να προωθείται η μίξη των χρήσεων γης**, με τη ενίσχυση εμπορικών χρήσεων, χρήσεων αναψυχής και κοινωφελών εγκαταστάσεων στις περιοχές κατοικίας.

Η χρήση των παραπάνω «κανόνων» κατά το σχεδιασμό μπορεί να οδηγήσει στην αυξημένη παρουσία παιδιών στον δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης, με ευεργετικές επιδράσεις στην αναζωογόνηση του.

3. ‘ Ποια επιπλέον ειδικά μέτρα πρέπει να ληφθούν στο σχεδιασμό των ελληνικών πόλεων;’

Πολύ μεγάλη έμφαση έχει δοθεί τα τελευταία χρόνια στη δημιουργία φιλικών προς το παιδί πόλεων. Στην εισαγωγή έχει γίνει εκτενής αναφορά στα χαρακτηριστικά της. Στα πλαίσια της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και στην προώθηση της συμπαγούς πόλης, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και οι παράμετροι που θα οδηγήσουν και στη δημιουργία μιας φιλικής προς το παιδί πόλης. Όπως αναφέρει ο Hillman (2006: 67) θα πρέπει να εξασφαλιστεί ένα «ικανοποιητικό, ασφαλές, υγιές και φιλικό προς τα παιδιά περιβάλλον [...] εύκολα προσβάσιμο, γεμάτο ευκαιρίες για συναναστροφή με φίλους, αλλά και με αγνώστους, ώστε τα παιδιά να μπορούν να αναπτυχθούν κοινωνικά, συναισθηματικά, αλλά και σωματικά». Επίσης θα πρέπει να γίνει κατανοητό, αναφέρει ο Percy-Smith (2002: 64), ότι δεν αρκεί η προσφορά ενός ή δύο μέσων αναψυχής (π.χ παιδική χαρά ή κέντρο νεότητας), αλλά θα πρέπει να προβλέπεται ένα συνολικό

περιβάλλον, στο οποίο οι νέοι θα μπορούν να παίρνουν μέρος σε διάφορες δραστηριότητες και να χρησιμοποιούν ποικίλους χώρους, ανάλογα με τις ανάγκες τους. Θα πρέπει, επομένως, οι ανάγκες των παιδιών να λαμβάνονται υπόψη σε κάθε ενέργεια σχετικά με τον αστικό χώρο και τη ζωή τους. Σύμφωνα με τον Davis (2001) μεταξύ των αλλαγών που θα πρέπει να πραγματοποιηθούν στις αστικές περιοχές, είναι οι ασφαλείς διαδρομές προς και από το σχολείο, δρόμοι κατάλληλα διαμορφωμένοι για το παιχνίδι των παιδιών, αύξηση της αίσθησης της ασφάλειας των κατοίκων και πιο αυστηροί περιορισμοί για τις ταχύτητες των αυτοκινήτων. Αυτά τα χαρακτηριστικά, άλλωστε, αποτελούν κάποιες από τις προϋποθέσεις της ‘φιλικής’ προς το παιδί πόλης.

Στα πλαίσια του φυσικού σχεδιασμού και με στόχο τη δημιουργία φιλικών προς το παιδί πόλεων μπορούν να ληφθούν επιπλέον μέτρα. Συνοπτικά είναι τα παρακάτω:

A. Δημιουργία ‘δρόμων παιδιών’ ή δρόμων ‘διπλής χρήσης’ (dual use), σε συνδυασμό με:

- εφαρμογή του επιτυχημένου σχεδιασμού των woonerven και των home zones στις ελληνικές πόλεις και κυρίως στις περιοχές κατοικίας,
- χρήση των πορισμάτων της παρούσας έρευνας για την επιλογή των πιο κατάλληλων δρόμων για επέμβαση,
- παράλληλη εφαρμογή μεθόδων μείωσης της ταχύτητας των μηχανοκίνητων,
- παράλληλη εφαρμογή μεθόδων ελεγχόμενης στάθμευσης και
- χρήση του θεσμού της ανάπλασης και της αναμόρφωσης για την πραγματοποίηση όλων των παραπάνω,

B. Προσπάθεια για μίξη των χρήσεων γης στις περιοχές κατοικίας, με

- Την προώθηση εμπορικών χρήσεων και χρήσεων αναψυχής στις περιοχές κατοικίας
- Αύξηση του περιεχομένου των επιτρεπόμενων χρήσεων στις περιοχές αμιγούς κατοικίας, με χώρους αναψυχής μικρής κλίμακας και περισσότερες εμπορικές χρήσεις,

Γ. Κατάλληλη διαμόρφωση των μετώπων του δρόμου και του ορίου ιδιωτικού και δημόσιου χώρου,

- με περιορισμούς της θέσης του κτιρίου ως προς την οικοδομική γραμμή στην πολεοδομική μελέτη, για περιοχές πυκνοδομημένες, ώστε να δημιουργείται οριοθέτηση του χώρου του δρόμου από τις όψεις των κτισμάτων,
- με ενσωμάτωση ιδιωτικών ή ημι-δημόσιων χώρων στο πεδίο του δημόσιου χώρου, για περιοχές χαμηλής πυκνότητας,

- Δ. εφαρμογή όλων των μηχανισμών απόκτησης γης με στόχο την αύξηση των κοινοχρήστων χώρων,
- Ε. δυνατότητα συμμετοχής των πολιτών, ακόμη και των παιδιών, στον πολεοδομικό σχεδιασμό, με συμβούλια κατοίκων, νέων, παιδιών,
- ΣΤ. δημιουργία φορέων με στόχο την προτροπή και ενίσχυση της χρήσης του δημόσιου χώρου,
- Ζ. κατάλληλη εκπαίδευση των παιδιών για την ασφαλή μετακίνησή τους στην πόλη και
- Η. αναμόρφωση της πολιτικής της δημόσιας μεταφοράς,
- δημιουργία ασφαλούς και συχνού δικτύου μέσων μαζικής μεταφοράς,
 - ενίσχυση των φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μετακίνησης, όπως το ποδήλατο και η πεζή μετακίνηση, που συμβάλλουν στην αύξηση της παρουσίας των ανθρώπων στους υπαίθριους δημόσιους χώρους

Και πιο αναλυτικά:

Α. Πρώτα απ' όλα, πολύ σημαντικό μέτρο είναι η δημιουργία *‘δρόμων παιδιών’* (child streets), δρόμων δηλαδή ειδικά διαμορφωμένων για το παιχνίδι των παιδιών ή δρόμων *‘διπλής χρήσης’* (π.χ. woonerven), δηλαδή τέτοιων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τους πεζούς, χωρίς να απαγορεύεται η διέλευση αυτοκινήτου. Στα φυσικά χαρακτηριστικά των δρόμων αυτών, αναφέρουν οι Karsten and van Vliet (2006: 157-159), περιλαμβάνονται το πράσινο, η δυνατότητα ελεγχόμενης ταχύτητας οχημάτων (traffic calming) και ο διαθέσιμος για παιχνίδι χώρος, είτε με την εύκολη πρόσβαση σε παιδικές χαρές και πάρκα, είτε με πεζοδρομήσεις ή τη δυνατότητα χρήσης αυλών και άλλων χώρων. Με τη διαμόρφωση αυτή, όχι μόνο μειώνεται η παρουσία οχημάτων στους δρόμους, αλλά δημιουργούνται οι κατάλληλες συνθήκες για τη διατήρηση του ενδιαφέροντος των παιδιών. Όπως αναφέρει και ο Untermann (1991) είναι σημαντική η δημιουργία περιβάλλοντος που να κεντρίζει και να διατηρεί το ενδιαφέρον των ανθρώπων. Πολύ σημαντικός είναι ο ρόλος των καθιστικών, αναφέρει επίσης, καθώς μπορεί να προωθήσει τη στάση και όχι μόνο τη διέλευση των ανθρώπων.

Η δημιουργία τέτοιου είδους δρόμων στις περιοχές κατοικίας θα επαναπροσδιόριζε την έννοια του δρόμου και θα συνέβαλλε στην αύξηση της κοινωνικής συνοχής αλλά και της αναζωογόνησης του δημόσιου χώρου. Επεμβάσεις της μορφής των woonerven, που έχουν περιγραφεί σε προηγούμενο κεφάλαιο, είναι πολύ σημαντικές και πολύ πετυχημένες στο εξωτερικό και η εφαρμογή τέτοιων μέτρων

θα πρέπει να ξεκινήσει και στις ελληνικές πόλεις. Αυτής της κατηγορίας επεμβάσεις έχουν προταθεί σε πολεοδομικές μελέτες, όπως για παράδειγμα στις προτάσεις πολεοδομικής οργάνωσης οικισμών διανομής του Υπουργείου Γεωργίας (οικισμοί Κρύα Βρύση, Καρυώτισσα και Μελίσσι στο Νομό Πέλλας), με το σχεδιασμό κυττάρων οργάνωσης, που στην τυπική τους μορφή δημιουργούνται από τέσσερα οικοδομικά τετράγωνα, οι εσωτερικοί δρόμοι των οποίων είναι δρόμοι ‘διπλής χρήσης’, ενώ στη διασταύρωση τους δημιουργείται μια ‘παιδική γωνιά’ (Κουσιδώνης 1990). Επίσης στην πολεοδομική μελέτη Γιαννιτσών (1984) και Λόφου (1994-95) προτάθηκε η δημιουργία δικτύου δρόμων ‘διπλής χρήσης’ (Κουσιδώνης 2002). Παρά τις πρωτοπόρες, για τα ελληνικά δεδομένα, προτάσεις και την αποτελεσματικότητα στην αναζωογόνηση του υπαίθριου δημόσιου χώρου που πρόσφεραν οι δρόμοι ‘διπλής χρήσης’ σε χώρες του εξωτερικού, οι μελέτες αυτές δεν υλοποιήθηκαν σε καμία από τις παραπάνω περιπτώσεις.

Η διαμόρφωση των δρόμων στην Ελλάδα περιλαμβάνει μόνο πλακοστρωμένα πεζοδρόμια. Πεζοδρομημένοι δρόμοι παρατηρούνται σποραδικά στις περιοχές κατοικίας. Πιο συχνή είναι η εμφάνισή τους στα κέντρα των πόλεων, όπου συνήθως έχουν εμπορικό χαρακτήρα. Στις νέες περιοχές κατοικίας, όπως αυτές που μελετήθηκαν στην παρούσα έρευνα, περιλαμβάνονται πολλοί πεζόδρομοι από την πολεοδομική μελέτη, οι οποίοι όμως, όπως φαίνεται και από τις φωτογραφίες τους στο κεφάλαιο 4, δεν είναι διαμορφωμένοι κατάλληλα. Συνήθως έχουν απλώς τη σήμανση του πεζόδρομου και κατά κανόνα υπάρχει πρόσβαση αυτοκινήτων, όχι μόνο των μόνιμων κατοίκων, αλλά πολλές φορές παρατηρείται διαμπερή κίνηση.

Όπως φάνηκε από τα συμπεράσματα της έρευνας, οι πεζόδρομοι στην περιοχή κατοικίας, σε συνδυασμό με άλλα χαρακτηριστικά, αποτελούν δημοφιλείς χώρους και για το λόγο αυτό θα πρέπει να προβλεφθεί η κατάλληλη διαμόρφωσή τους, ώστε να δίνεται η δυνατότητα πρόσβασης με το όχημα στους κατοίκους της περιοχής, αλλά συγχρόνως και να προσφέρεται χώρος για το παιχνίδι των παιδιών και την αναψυχή των υπολοίπων κατοίκων. Πολύ σημαντική είναι η δυνατότητα τοποθέτησης αστικού εξοπλισμού, καθώς, όπως έχει ήδη αναφερθεί, σύμφωνα με έρευνες ο εξοπλισμός και κυρίως τα καθιστικά, συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στην αύξηση της χρήσης ενός δημόσιου χώρου (Whyte 1980). Ο τρόπος με τον οποίο είναι οργανωμένα τα woonerven στις πόλεις της Ολλανδίας και της Γερμανίας αποτελούν παραδείγματα προς μίμηση για την οργάνωση των δρόμων στις περιοχές κατοικίας των ελληνικών πόλεων. Ανάλυση των χαρακτηριστικών των δρόμων αυτών έχει γίνει στο πρώτο κεφάλαιο.

Η επιλογή των δρόμων που θα μετατραπούν σε *‘δρόμους παιδιών’* ή *‘δρόμους διπλής χρήσης’* είναι πολύ σημαντική. Στο σημείο αυτό πολύ χρήσιμα είναι τα συμπεράσματα της επιτόπιας παρατήρησης, που πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια αυτής της έρευνας, ώστε να επιλεγούν οι κατάλληλοι δρόμοι σε κάθε περιοχή για τη διαμόρφωση δημοφιλών χώρων για τα παιδιά. Όπως παρατηρήθηκε από την έρευνα πεδίου οι δρόμοι που χρησιμοποιούνται από τα παιδιά έχουν ορισμένες συντακτικές ιδιότητες και κάποια άλλα χαρακτηριστικά, όπως διαθέσιμο χώρο, μικρή κλίση εδάφους, επαφή με άλλους χώρους κατάλληλους για το παιχνίδι των παιδιών, μικρό κυκλοφοριακό φόρτο κ.α. Επομένως η θεωρία της Σύνταξης του Χώρου αυτή και τα υπόλοιπα πορίσματα της επιτόπιας παρατήρησης αποτελούν σημαντικά εργαλεία για τον αποτελεσματικότερο πολεοδομικό και αστικό σχεδιασμό στις περιοχές κατοικίας.

Για τις νέες περιοχές κατοικίας (επεκτάσεις σχεδίων) η δημιουργία δρόμων κατάλληλων για το παιχνίδι των παιδιών μπορεί να γίνει στα πλαίσια της πολεοδομικής μελέτης επέκτασης. Σε υφιστάμενες περιοχές μπορούν να προβλεφθούν δρόμοι αυτής της κατηγορίας στο πλαίσιο πολεοδομικής μελέτης αναθεώρησης, αλλά επίσης μπορούν να ενταχθούν στο καθεστώς της πολεοδομικής αναμόρφωσης σύμφωνα με το άρθρο 15 του Ν. 2508/97. Η αναμόρφωση μιας περιοχής γίνεται με βασική προϋπόθεση την υποβάθμιση της περιοχής, εφαρμόζεται, δηλαδή, σε περιοχές που χαρακτηρίζονται από μεγάλες κτιριακές πυκνότητες ή ελλείψεις κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων. Η διαδικασία της ανάπλασης είναι πιο πολύπλοκη, καθώς ακολουθείται συγκεκριμένη διαδικασία που προβλέπει προκαταρκτική μελέτη, πρόγραμμα ανάπλασης και πολεοδομική μελέτη ανάπλασης. Όπως όμως τονίζει ο Χριστοφιλόπουλος (2002: 326) σημαντική διαφορά μεταξύ της ανάπλασης και της αναμόρφωσης είναι ότι στην δεύτερη περίπτωση υποχρεούνται οι κάτοικοι σε εισφορά σε χρήμα. Αυτό μπορεί βέβαια να εγείρει αντιδράσεις από την πλευρά των κατοίκων, κάνει, όμως, την όλη διαδικασία αλλαγών πιο εύκολη.

Η δημιουργία αυτών των δρόμων είναι σημαντικό να συνδυαστεί πρώτον, με την *προσπάθεια μείωσης της ταχύτητας μηχανοκίνητων* στις περιοχές κατοικίας, με διάφορες μεθόδους (βλέπε παράρτημα Ι). Τα παραπάνω μέτρα θα ήταν καλό να συνδυαστούν με μια αναδιοργάνωση του οδικού δικτύου στις περιοχές κατοικίας, με απομάκρυνση βασικών οδικών αξόνων που τις διασχίζουν. Οι προσπάθειες στο πεδίο της διαχείρισης της κυκλοφορίας είναι πολύ σημαντικές και μπορούν συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στη μείωση της ταχύτητας των μηχανοκίνητων. Άλλωστε και στην παρούσα έρευνα αποδείχθηκε ότι ακόμη και σε δρόμο έντονης κυκλοφορίας, όπως στην περίπτωση της

οδού Ταβάκη στη Θέρμη, η εφαρμογή μέτρων διαχείρισής της οδηγούν σε αρκετά μεγάλες πυκνότητες παιδιών.

Στην Ελλάδα οι μέθοδοι μείωσης ταχύτητας των μηχανοκίνητων δεν εφαρμόζονται εκτενώς και συστηματικά, αλλά αποσπασματικά και σε μεμονωμένους δρόμους και κυρίως κοντά σε σχολεία για την ασφαλή μετακίνηση των παιδιών. Με τον τρόπο αυτό μειώνεται η ταχύτητα των οχημάτων μόνο σημειακά, γεγονός που δεν οδηγεί σε συνολικά θετικά αποτελέσματα. Στόχος θα πρέπει να είναι η εφαρμογή της κατάλληλης μεθόδου μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων σε εκτεταμένο δίκτυο δρόμων και όχι μόνο κοντά σε σχολεία, αλλά στις περιοχές κατοικίας. Η ενσωμάτωση αυτών των τύπων παρέμβασης στον αστικό χώρο θα πρέπει να γίνεται σε συνδυασμό με άλλες πολιτικές που επηρεάζουν την παρουσία των ανθρώπων στον δρόμο, όπως για παράδειγμα την πολιτική της δημόσιας μεταφοράς, που μπορεί να συμβάλλει στη μείωση της κυκλοφορίας οχημάτων ή με την προσπάθεια προώθησης της πεζής μετακίνησης και της χρήσης του ποδηλάτου.

Επίσης πρέπει να δοθεί σημασία στο θέμα της ελεγχόμενης στάθμευσης των αυτοκινήτων είναι πολύ σημαντικό. Η έρευνα και στις τρεις περιοχές έδειξε ότι ένα πολύ μεγάλο τμήμα των πεζοδρομίων χρησιμοποιείται για την παράνομη στάθμευση αυτοκινήτων, γεγονός που μειώνει πολύ το διαθέσιμο χώρο για τις δραστηριότητες των παιδιών, αλλά δημιουργεί και ένα μη φιλικό περιβάλλον για παιδιά και ενήλικες. Αντίθετα ο προκαθορισμός των θέσεων στάθμευσης στην περίπτωση της οδού Ταβάκη στη Θέρμη, σε συνδυασμό με μέτρα μείωσης της ταχύτητας των αυτοκινήτων, οδήγησε στη μετατροπή ενός κεντρικού δρόμου του οικισμού, με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο, σε έναν πολύ δημοφιλή δρόμο για τα παιδιά, με αρκετό διαθέσιμο χώρο για τις δραστηριότητές τους.

Β. Ακόμη, υπάρχουν και κάποια άλλα μέτρα που θα μπορούσαν να συμβάλλουν στη αύξηση της δυνατότητας χρήσης των δρόμων από τα παιδιά. Σημαντικό μέτρο είναι προσπάθεια για *μίκξη των χρήσεων γης*, που αποτελεί έναν βασικό παράγοντα για τη χρήση του δρόμου. Στα πλαίσια του πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα προβλέπονται εμπορικές χρήσεις στην κατηγορία της γενικής και αμιγούς κατοικίας (με μεγάλους περιορισμούς στην κατηγορία της αμιγούς κατοικίας), χωρίς, όμως, να μπορούν με τον τρόπο αυτό να προβλεφθούν οι πραγματοποιούμενες χρήσεις γης της περιοχής. Η επιθυμητή μίκξη των χρήσεων γης στις περιοχές κατοικίας μπορεί να επιτευχθεί μόνο με την απόδοση κινήτρων για την προώθηση των εμπορικών και άλλων

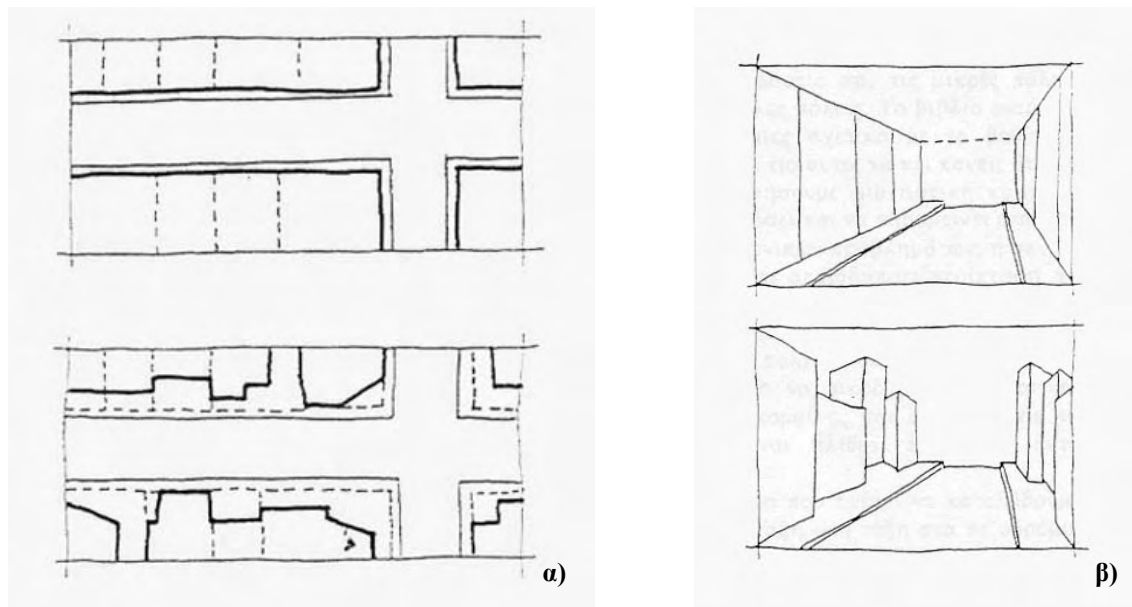
χρήσεων στις περιοχές κατοικίας, με στόχο την αναζωογόνηση των δρόμων. Επίσης θα πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα αύξησης των επιτρεπόμενων χρήσεων στην κατηγορία της αμιγούς κατοικίας, όπως καθορίζεται από το Π.Δ 23-02-1987 (ΦΕΚ 166/Δ/1987), με χώρους αναψυχής μικρής κλίμακας (εστιατόρια, αναψυκτήρια) και περισσότερες εμπορικές χρήσεις και όχι μόνο εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής.

Γ. Στο θεσμικό επίπεδο μπορούν να εφαρμοστούν και άλλα σημαντικά μέτρα. Ένα από αυτά είναι η *διαμόρφωση του μετώπου του δρόμου*. Η σχηματική ανάγνωση του χώρου, όπως προτάθηκε από τον Schumacher, είναι καθοριστική. Τα ασαφή όρια, κυρίως ως προς τη θέση του κτίσματος σε σχέση με το όριο του δρόμου (την οικοδομική γραμμή), έχουν αρνητική επίδραση στη χρήση του δρόμου. Όπως αναφέρει η Γοσποδίνη (1990) μεγάλη αλλαγή προκλήθηκε στη μορφολογία και τυπολογία του δρόμου της ελληνικής πόλης με την εφαρμογή του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού το 1985. Πρώτα απ' όλα καταργήθηκε η υποχρεωτική τοποθέτηση του κτιρίου στην οικοδομική γραμμή του τετραγώνου, με συνέπεια τη δυνατότητα υποχώρησης του κτιρίου από το όριο μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού χώρου (βλέπε σχ. 5.3). Επίσης, καταργήθηκε το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων, μετατρέποντας το συντελεστή δόμησης ως την καθοριστική παράμετρο που καθορίζει την ανοικοδόμηση. Με τον τρόπο αυτό άλλαξε η γραμμή του ορίζοντα-πλέον η γραμμή αυτή είναι τεθλασμένη (βλέπε σχ. 5.3).

Οι δύο αυτές αλλαγές, που προκλήθηκαν με τον Γ.Ο.Κ του 1985 (Ν. 1577/85 όπως τροποποιήθηκε με τον Ν.2831/2000), οδήγησαν σε μεταβολή της τυπολογίας του δρόμου, καθώς έπαψε πλέον να οριοθετείται από ένα ενιαίο μέτωπο (Γοσποδίνη, 1990: 61-63). Η προσπάθεια για τη σωστή οριοθέτηση του δρόμου από το μέτωπο των κτιρίων, με την τοποθέτησή τους επί της οικοδομικής γραμμής, μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στην αύξηση της χρήσης του δρόμου, που όπως φάνηκε από την έρευνα αποτελεί από τις παραμέτρους που επηρεάζουν θετικά τις πυκνότητες των παιδιών.

Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο με περιορισμούς στο επίπεδο της πολεοδομικής μελέτης ως προς τη θέση των κτισμάτων, αλλά δεν ενδείκνυται για όλες τις περιοχές κατοικίας, ειδικά αυτές των μικρών πυκνοτήτων, αλλά μόνο σε περιοχές υψηλής πυκνότητας, με κτίσματα πολυώροφα, όπως πχ στην περιοχή της Καλαμαριάς. Σε αυτής της κατηγορίας των περιοχών, που η δόμησή τους βασίζεται σε πολυκατοικίες αρκετά μεγάλου ύψους και όχι σε μονοκατοικίες με αυλές, όπως π.χ. στα «Πυλαιώτικα», υπάρχει η δυνατότητα του ενιαίου μετώπου και της τοποθέτησης του κτιρίου στη γραμμή του

δρόμου. Για το λόγο αυτό θα έπρεπε να δίνεται η ευελιξία και η θεσμική κατοχύρωση στους πολεοδόμους να μπορούν να επιβάλλουν κατάλληλους περιορισμούς στις πολεοδομικές επεκτάσεις, ώστε να συμβάλλουν στην σωστή οριοθέτηση των μετώπων των δρόμων.



Σχήμα 7.3: Αλλαγή της τυπολογίας του δρόμου, α) διαφορές στο επίπεδο της κάτοψης και β) διαφορές ως προς την προοπτική και τη γραμμή του ορίζοντα (πηγή: Γοσποδίνη, 1990: 63).

Εναλλακτική λύση στους δρόμους των περιοχών κατοικίας, μικρών πυκνοτήτων κυρίως, είναι η απόδοση ιδιωτικών χώρων στο πεδίου του δημόσιου χώρου. Από την έρευνα φάνηκε ότι οι ιδιωτικές αυλές χρησιμοποιούνται συχνά σε συνδυασμό με το δρόμο. Οι χώροι αυτοί λειτουργούν ως καταφύγια για τα παιδιά, γιατί προσφέρουν την αίσθηση της ασφάλειας, αλλά δίνουν και μια ποικιλία στο δημόσιο χώρο, καθώς έχουν ιδιαίτερα στοιχεία (πχ. κεκλιμένες ράμπες, τοιχία, περιφράξεις, βλάστηση κ.ά) που είναι ελκυστικά για τα παιδιά και για τους ενήλικες που τα επιβλέπουν κατά τη διάρκεια του παιχνιδιού τους. Ο τρόπος που μπορεί να γίνει αυτό δεν είναι εύκολο να καθοριστεί θεσμικά, μπορεί, όμως, να επιτευχθεί στα πλαίσια του σχεδιασμού των 'δρόμων παιδιών', με δυνατότητα αποζημίωσης των ιδιοκτητών.

Δ. Επίσης, πολύ σημαντικό μέτρο που θα βοηθήσει στη δημιουργία μιας πιο φιλικής για το παιδί πόλης και συγχρόνως θα λύσει και άλλα προβλήματα των ελληνικών αστικών χώρων, είναι η *αύξηση του ποσοστού των κοινοχρήστων χώρων* τόσο στις επεκτάσεις σχεδίου, όσο και στα παλιά σχέδια πόλης. Με τον τρόπο αυτό θα εξασφαλιστεί η αύξηση του διαθέσιμου χώρου στους δρόμους και η μεγαλύτερη διάθεση άλλου τύπου κοινοχρήστων χώρων, όπως πάρκα, πλατείες κ.ά. Η

αποτελεσματικότητα του συστήματος απόκτησης γης για την δημιουργία κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων στην Ελλάδα δεν είναι ικανοποιητική και αυτό προκύπτει από τις ποσοτικές ελλείψεις και την ποιοτική ανεπάρκεια των δημόσιων χώρων που χαρακτηρίζουν τον ελληνικό αστικό χώρο (Οικονόμου, 1999: 449). Οι διατάξεις του Ν.1337, που εισήγαγαν την κλιμακωτή εισφορά σε γη, όπως και του νέου νόμου για την πολεοδομία (Ν.2508), δεν μπορούν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες των περιοχών επέκτασης σχεδίου σε εκτάσεις κοινόχρηστων χώρων. Σημαντική είναι η προσπάθεια απόκτησης περισσότερων τέτοιων χώρων με διάφορους άλλους τρόπους⁷⁰, με στόχο την αύξηση των ελεύθερων εκτάσεων που μπορεί να χρησιμοποιεί το παιδί για το παιχνίδι. Οι μηχανισμοί αυτοί δυστυχώς είτε δεν χρησιμοποιούνται καθόλου, είτε χρησιμοποιούνται σε πολύ μικρό βαθμό. Η ενεργοποίησή τους και η κατάλληλη χρήση τους μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στην αύξηση του ποσοστού των κοινόχρηστων χώρων και επομένως στη δυνατότητα των παιδιών να χρησιμοποιούν περισσότερους χώρους για το παιχνίδι τους.

Ε. Μεγάλη σημασία έχει η συμμετοχή των κατοίκων της περιοχής, τόσο των ενηλίκων, οι οποίοι γνωρίζουν τις ανάγκες της περιοχής, όσο και των παιδιών, τα οποία μπορούν να εκφράσουν τις απόψεις τους αλλά και τις ανάγκες τους. Η συμμετοχή των ανθρώπων μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στον αποτελεσματικότερο σχεδιασμό. Ειδικότερα η συμμετοχή των παιδιών είναι πολύ σημαντική, καθώς, όπως αναφέρει ο Moore (1986, 1991) έχουν την ικανότητα να κρίνουν το φυσικό περιβάλλον στο οποίο ζουν, αλλά και να συμβάλλουν στις αποφάσεις, που αφορούν το χώρο αυτό, ώστε να βοηθήσουν στη βελτίωσή του. Αξιοσημείωτη είναι η διαπίστωση της Rasmussen (2004) ότι υπάρχει μεγάλη διαφορά μεταξύ των χώρων που σχεδιάζουν οι ενήλικες για τα παιδιά (places for children), ή που επιτρέπουν οι ενήλικες να χρησιμοποιούν και στους χώρους των παιδιών (children's places), αυτούς, δηλαδή, που επιλέγουν τα παιδιά για το παιχνίδι τους και γι' αυτό άλλωστε είναι σημαντική η συμμετοχή τους στον πολεοδομικό σχεδιασμό⁷¹.

⁷⁰ Άλλοι μηχανισμοί, εκτός από την εισφορά σε γη, η αναγκαστική απαλλοτρίωση, το δικαίωμα προτίμησης, η ελεύθερη συναλλαγή, η μεταφορά του συντελεστή δόμησης και ο κοινωνικός συντελεστής. Ειδικότερα για τα παλιά σχέδια πόλης, σημαντικός μηχανισμός είναι η εφάπαξ εισφορά που εισήχθη με το άρθρο 16 του Ν.2508/97

⁷¹ Ο Driskell (2002) έχει γράψει εγχειρίδιο για τη δυνατότητα συμμετοχής των παιδιών στο σχεδιασμό, μέσα στο οποίο υπάρχουν σαφείς οδηγίες για το πώς μπορεί να επιτευχθεί σωστά και αποτελεσματικά η διαδικασία αυτή.

Είναι πολύ ουσιώδες, όμως, η συμμετοχική διαδικασία των παιδιών να προβλεφθεί θεσμικά, καθώς προς το παρόν στο πεδίο της πολεοδομίας προβλέπεται μόνο με τη μορφή γνωμοδοτήσεων των φορέων κατά τη διάρκεια του χωροταξικού ή πολεοδομικού σχεδιασμού και με την υποβολή ενστάσεων των πολιτών μετά την ανάρτηση της μελέτης. Δεν υπάρχει, όμως, πρόβλεψη για τη συμμετοχή κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού ή ακόμη και πριν την έναρξή του με τη διατύπωση γνώμης, όπως με τα συμβούλια παιδιών. Η πρόβλεψη αυτής της διαδικασίας θα οδηγούσε εκτός από τη νομιμοποίησή της, στην υποχρεωτική τήρηση της συμμετοχικής διαδικασίας για θέματα που αφορούν άμεσα τα παιδιά και την καθημερινή τους ζωή.

ΣΤ. Στα πλαίσια της γενικότερης κρατικής πολιτικής μπορούν, επίσης, να ληφθούν μέτρα. Για παράδειγμα θα πρέπει η κυβέρνηση και οι τοπικοί φορείς να *προτρέπει* και να *ενισχύουν* τη χρήση του δημόσιου χώρου και ειδικότερα των δρόμων. Όπως αναφέρουν οι Tranter και Doyle (1996), οι άνθρωποι θα πρέπει να ενημερωθούν για τις θετικές επιπτώσεις της χρήσης του δρόμου από τα παιδιά και να ενισχυθεί η ιδέα ότι οι δρόμοι αποτελούν κοινωνικούς χώρους για όλους τους ανθρώπους και όχι μόνο άξονες κίνησης οχημάτων. Πολύ σημαντική σε αυτό το σημείο είναι η δημιουργία φορέων για την προώθηση της αναζωογόνησης των δρόμων. Με αυτόν τον τρόπο κάθε επέμβαση στο πεδίο του φυσικού σχεδιασμού μπορεί να επιφέρει ακόμη πιο θετικά αποτελέσματα ως προς την αναζωογόνηση των δρόμων και γενικά του δημόσιου υπαίθριου χώρου.

Ζ. Επίσης, ένα άλλο σημαντικό θέμα σχετίζεται με την ασφάλεια των παιδιών. Τις τελευταίες δεκαετίες όλο και μεγαλύτερη προσπάθεια καταβάλλεται παγκοσμίως για την εκπαίδευση και την ασφάλεια στο δρόμο, με σκοπό την επαγρύπνηση των παιδιών και των γονέων τους για τον αυξανόμενο κίνδυνο από το αυτοκίνητο (Hillman, 2006: 62). Θα πρέπει, λοιπόν, να οργανωθούν προγράμματα εκπαίδευσης των παιδιών σχετικά με τον τρόπο που πρέπει να κυκλοφορούν σωστά τα παιδιά στο δημόσιο χώρο της πόλης και ειδικά στους δρόμους. Άλλωστε, ένα από τα βασικά προβλήματα των παιδιών στις μέρες μας είναι η ασφαλής κυκλοφορία στους δρόμους.

Η. Επιπρόσθετα, είναι πολύ σημαντικό να συνδυαστεί ο φυσικός σχεδιασμός με άλλες πολιτικές, όπως αυτή για τη δημόσια μεταφορά. Η αναμόρφωσή του δικτύου μέσω μαζικής μεταφοράς, ώστε τα παιδιά να μην αποκόπτονται από διάφορες περιοχές της πόλης και η ύπαρξη ενός ασφαλούς και συχνού δικτύου δημόσιας μεταφοράς (Tranter,

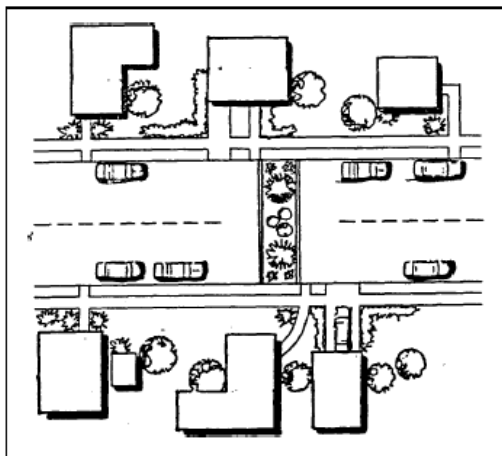
1996: 17) μπορούν να συμβάλλουν θετικά στη χρήση του δρόμου από τα παιδιά, καθώς τα μέτρα αυτά μπορούν να μειώσουν την κυκλοφορία των οχημάτων. Επίσης σημαντική είναι η προσπάθεια ενίσχυσης των φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μετακίνησης όπως περπάτημα, ποδήλατο κ.ά.

Για την προτροπή των ανθρώπων ως προς τη χρήση του δημόσιου χώρου, την εκπαίδευση των παιδιών για την ασφαλή μετακίνηση μέσα στην πόλη και για την προώθηση φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μετακίνησης, είναι πολύ σημαντικό να οργανωθούν αντίστοιχοι οργανισμοί, ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Οργανισμοί του τύπου ‘Φιλικές προς το παιδί πόλεις’, ομάδες εργασίας για την κάθε γειτονιά, συμβούλια παιδιών και νέων, αποτελούν λίγα από τα παραδείγματα που έχουν εφαρμοστεί σε χώρες του εξωτερικού και έχουν συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στη βελτίωση του περιβάλλοντος ζωής των παιδιών, αλλά και των ενηλίκων.

Όλες οι παραπάνω κατευθύνσεις αποτελούν προτάσεις στην προσπάθεια αναζωογόνησης των δρόμων και ανάκτησης του χώρου αυτού για το παιχνίδι των παιδιών. Τα μέτρα αυτά, προσαρμοσμένα στην ελληνική πραγματικότητα, μπορούν να οδηγήσουν στην αλλαγή της εικόνας της ελληνικής πόλης και στη βελτίωση του περιβάλλοντος ζωής μας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

FULL CLOSURES (cul-de-sacs, dead ends)



Berkeley, CA



Palo Alto, CA



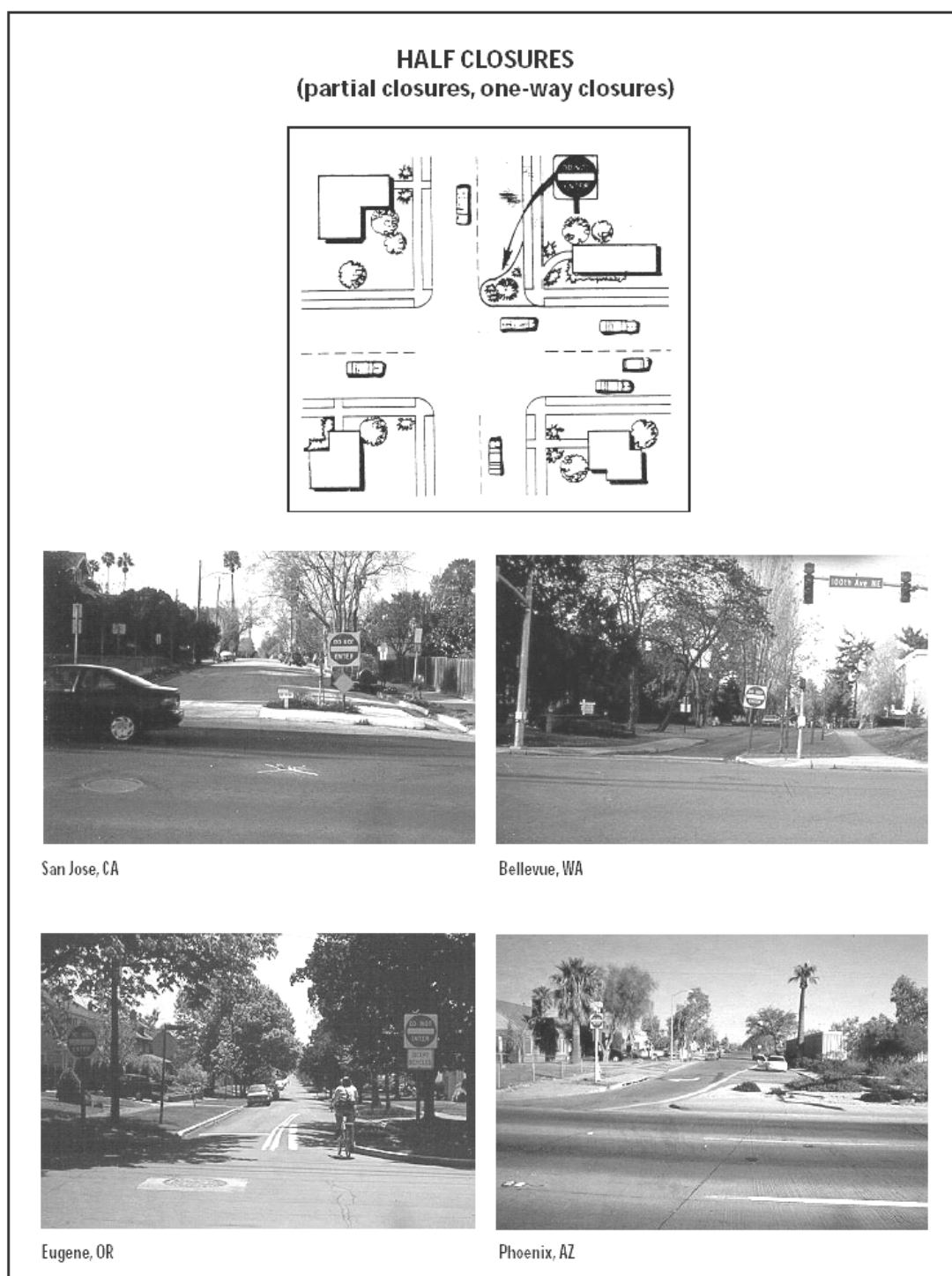
Gainesville, FL



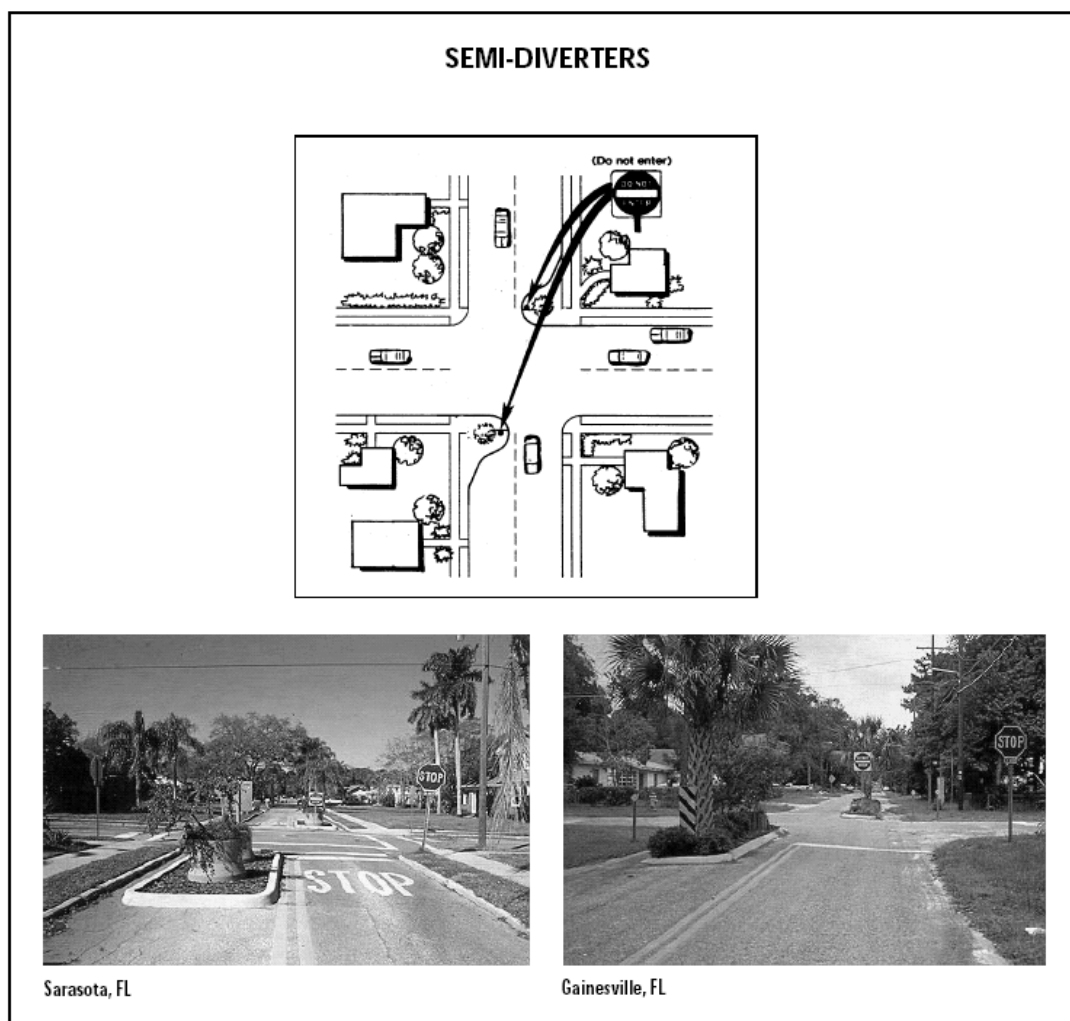
Coral Gables, FL

Σ

Σχήμα ΠΙΙ.1: Τεχνική μείωσης του όγκου της κυκλοφορίας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 24

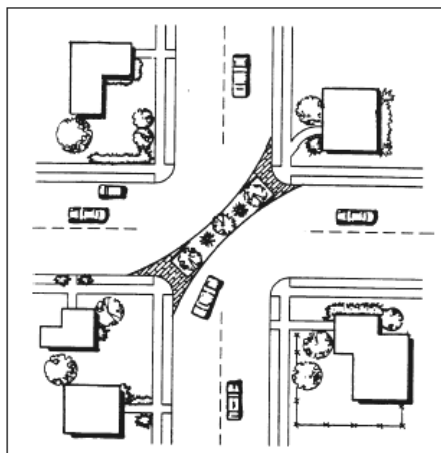


Σχήμα III.2: Τεχνική μείωσης του όγκου της κυκλοφορίας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 25



Σχήμα III.3: Τεχνική μείωσης του όγκου της κυκλοφορίας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 26

DIAGONAL DIVERTERS (full diverters, diagonal road closures)



Ft. Lauderdale, FL



Boulder, CO

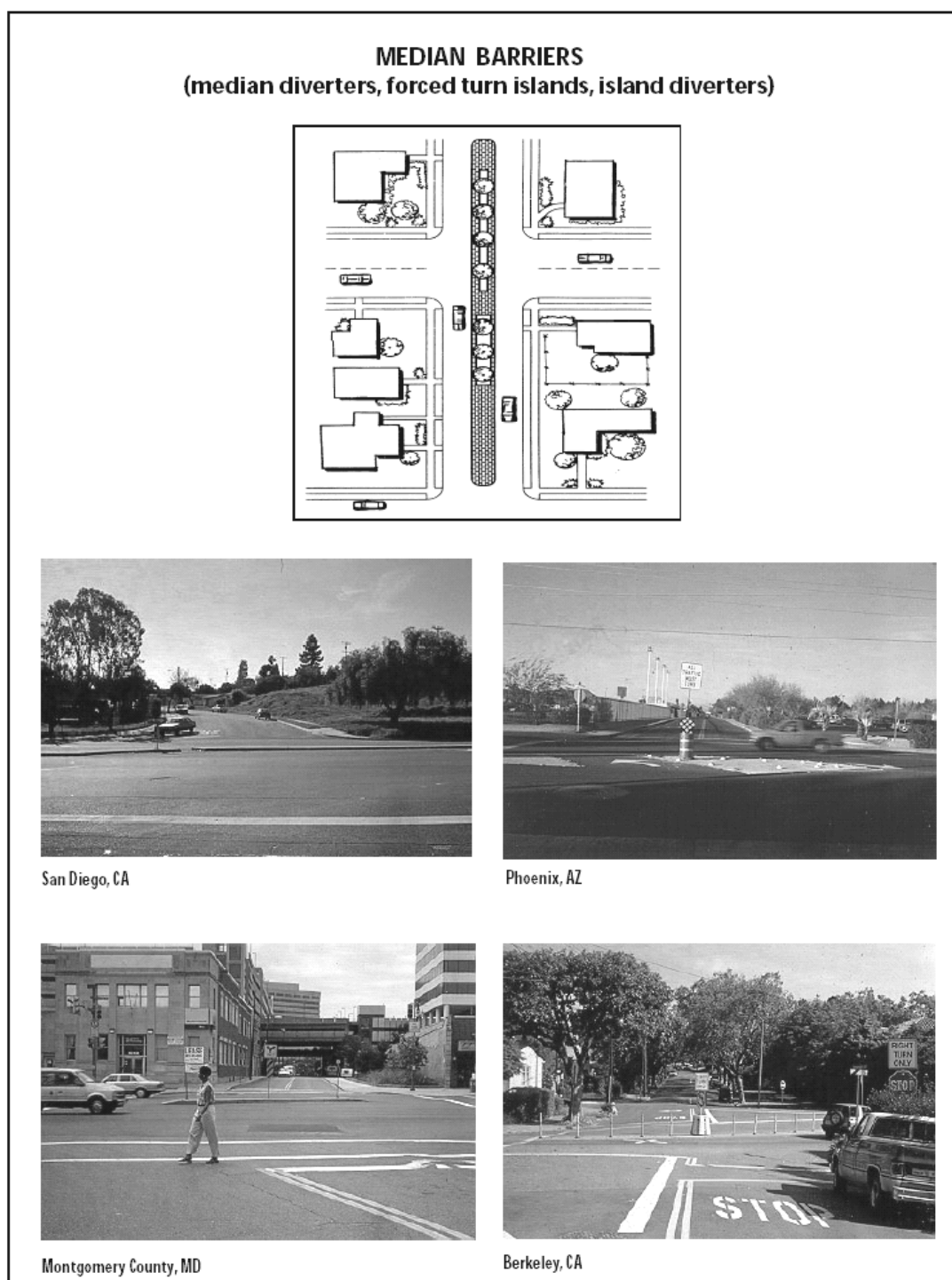


Berkeley, CA



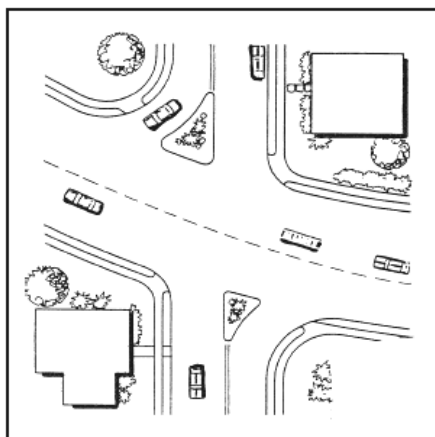
Seattle, WA

Σχήμα ΠΙΙ.4: Τεχνική μείωσης του όγκου της κυκλοφορίας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 27



Σχήμα ΠΙΙ.5: Τεχνική μείωσης του όγκου της κυκλοφορίας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 28

FORCED TURN ISLANDS
(forced turn channelizations, pork chops, right turn islands)



Orlando, FL



Phoenix, AZ



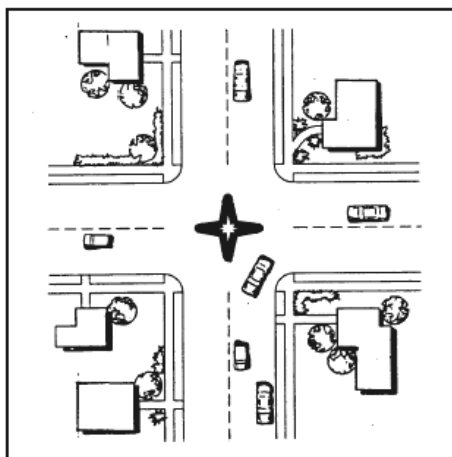
San Jose, CA



Montgomery County, MD

Σχήμα ΠΙΙ.6: Τεχνική μείωσης του όγκου της κυκλοφορίας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 29

OTHER VOLUME CONTROL MEASURES (various names and designs)



Star Diverter. (Seattle, WA)



One Way-Two Way. (Boulder, CO)



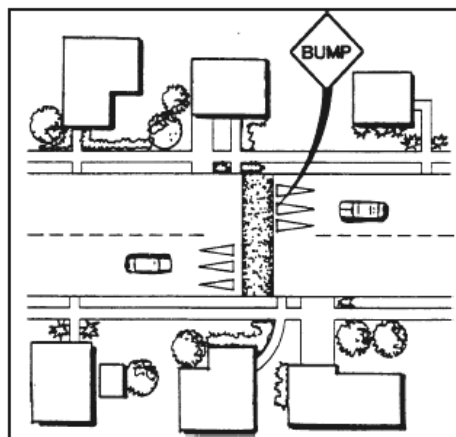
Truncated Diagonal Diverter. (Seattle, WA)



One Way-Two Way. (Montgomery County, MD)

Σχήμα ΠΙ.7: Τεχνική μείωσης του όγκου της κυκλοφορίας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 30

SPEED HUMPS (road humps, undulations)



14-foot Hump. (Portland, OR)



12-foot Hump. (West Palm Beach, FL)



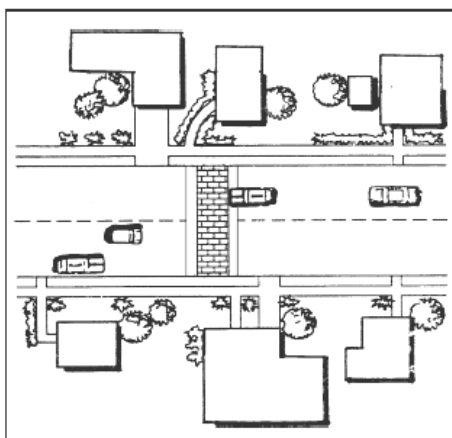
22-foot Hump. (Ft. Lauderdale, FL)



30-foot Hump. (Beaverton, OR)

Σχήμα ΠΙΙ.8: Τεχνική μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 42

SPEED TABLES
(trapezoidal humps, speed platforms)



Bellevue, WA



Charlotte, NC



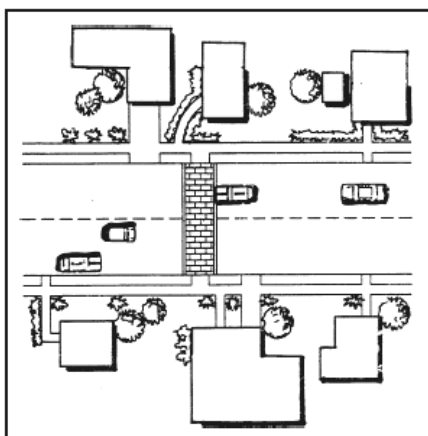
Portland, OR



Naples, FL

Σχήμα ΠΠ.9: Τεχνική μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 43

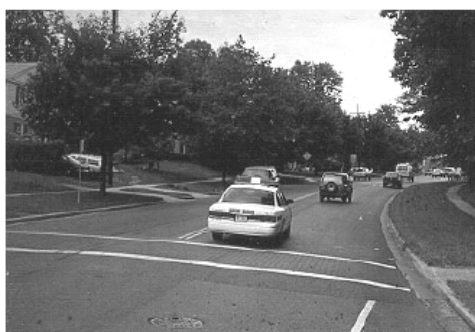
RAISED CROSSWALKS (raised crossings, sidewalk extensions)



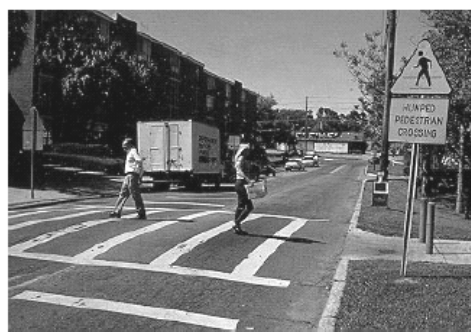
Beaverton, OR



Eugene, OR



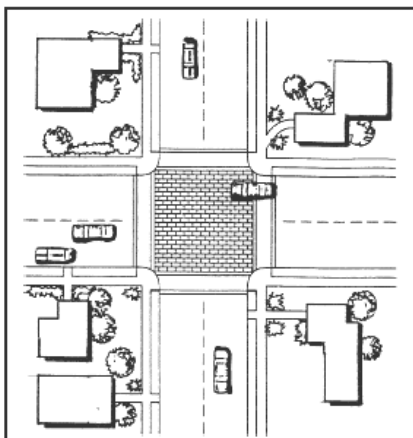
Montgomery County, MD



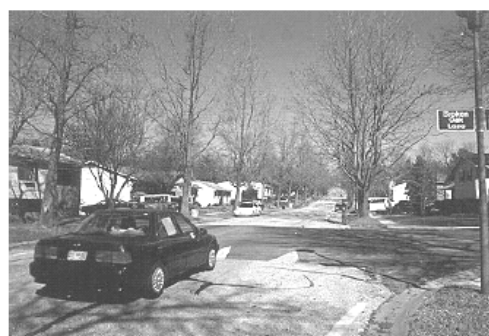
Tallahassee, FL

Σχήμα ΠΙΙ.10: Τεχνική μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 44

RAISED INTERSECTIONS (raised junctions, intersection humps, plateaus)



Beaverton, OR



Columbia, MD



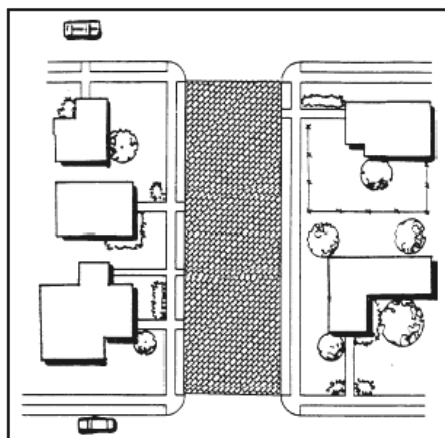
Cambridge, MA



West Palm Beach, FL

Σχήμα ΠΙΙ.11: Τεχνική μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 45

TEXTURED PAVEMENTS



Gainesville, FL



Seattle, WA



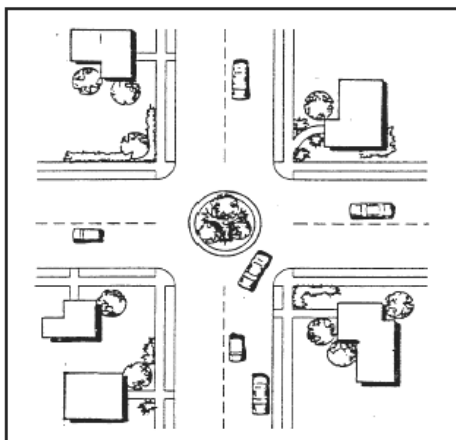
Winter Park, FL



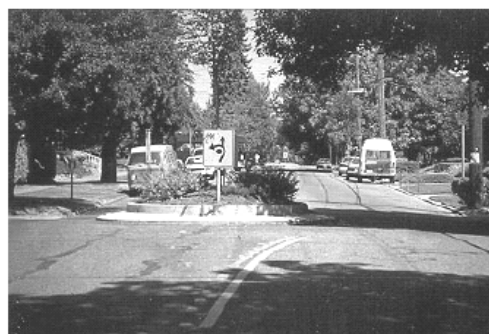
Montgomery County, MD

Σχήμα ΠΙΙ.12: Τεχνική μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 46

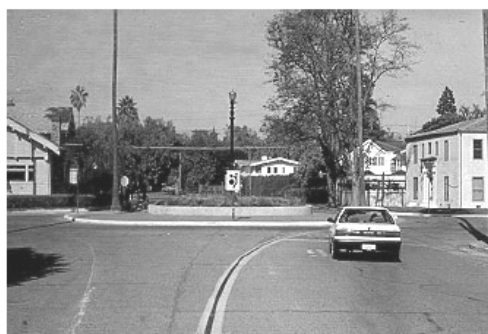
NEIGHBORHOOD TRAFFIC CIRCLES (intersection islands)



Boulder, CO



Portland, OR



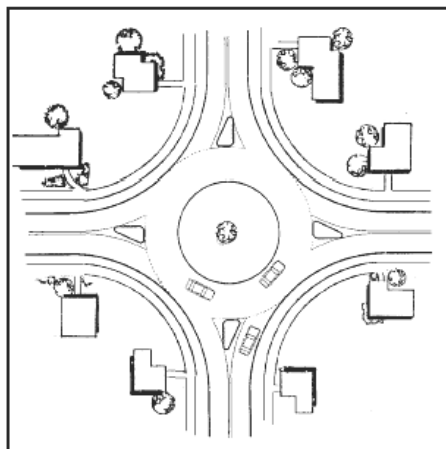
San Jose, CA



Eugene, OR

Σχήμα ΠΙΙ.13: Τεχνική μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 47

ROUNDAABOUTS (rotaries)



Beaverton, OR



Tallahassee, FL



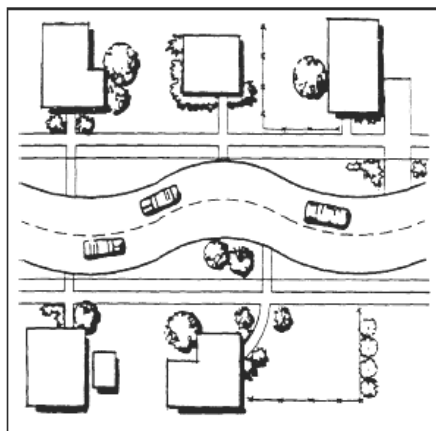
West Palm Beach, FL



Las Vegas, NV

Σχήμα III.14: Τεχνική μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 48

CHICANES
(deviations, serpentine, reversing curves, twists)



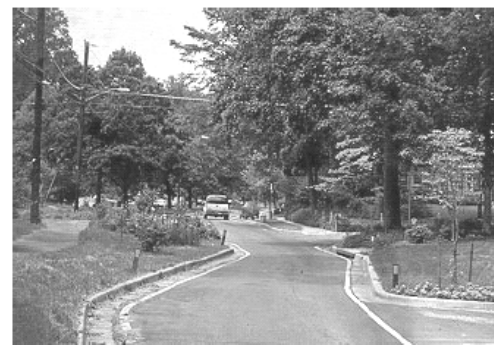
Seattle, WA



Alachua, FL

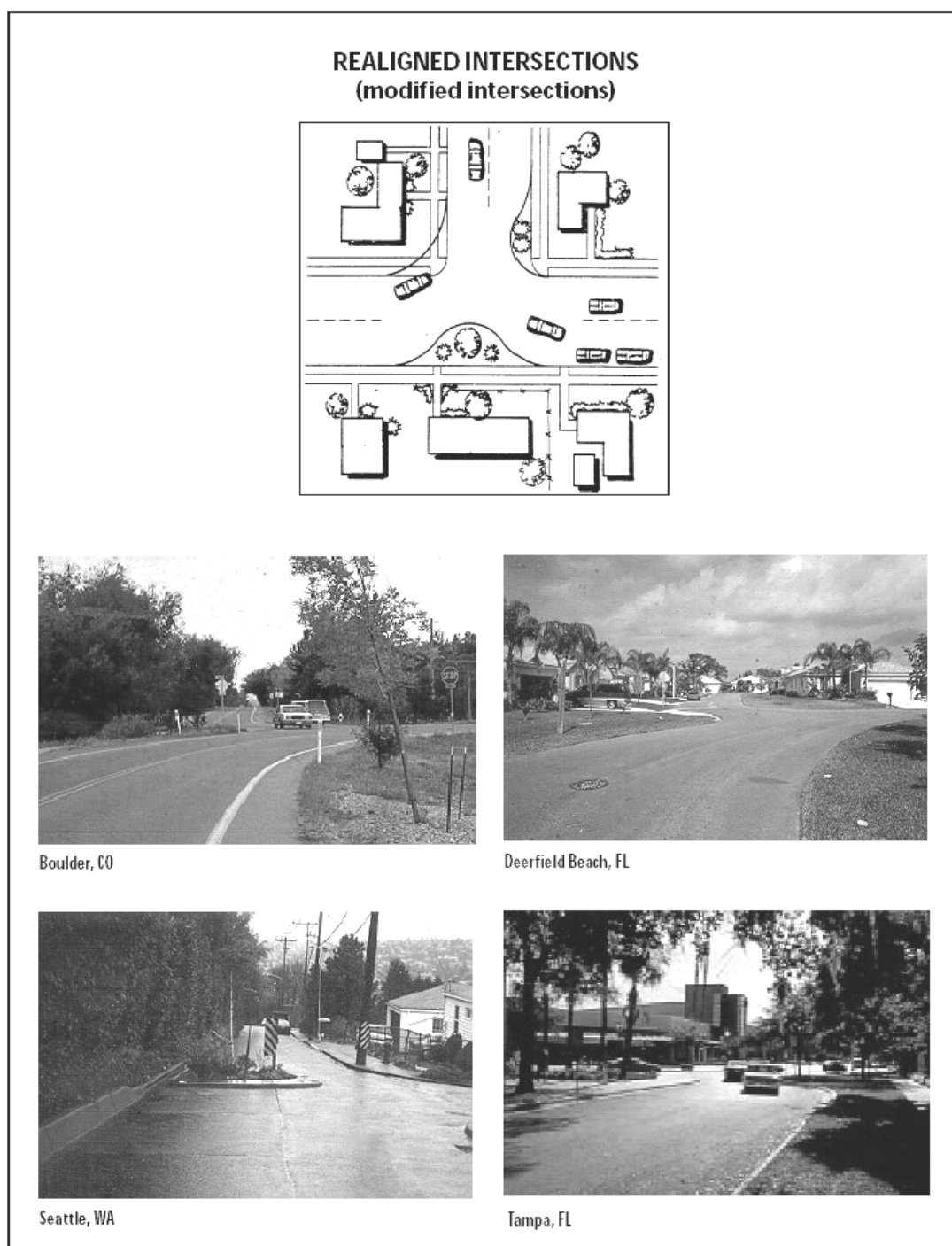


Tallahassee, FL



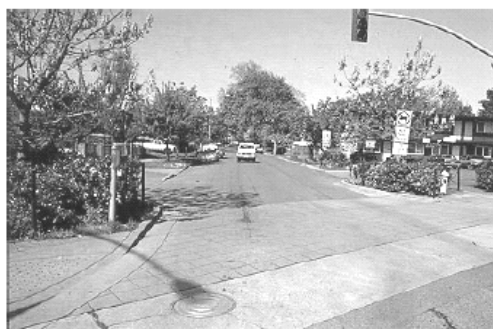
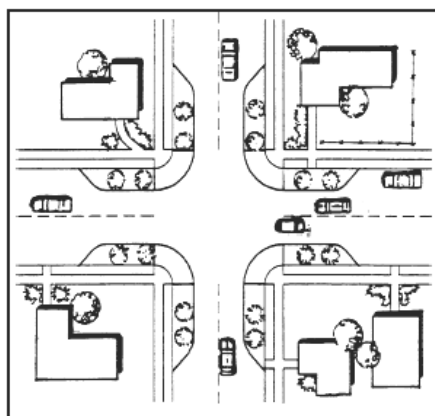
Montgomery County, MD

Σχήμα III.15: Τεχνική μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 49



Σχήμα ΠΙΙ.16: Τεχνική μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 50

NECKDOWNS
(nubs, bulbouts, knuckles, intersection narrowings, corner bulges, safe crosses)



Eugene, OR



Cambridge, MA

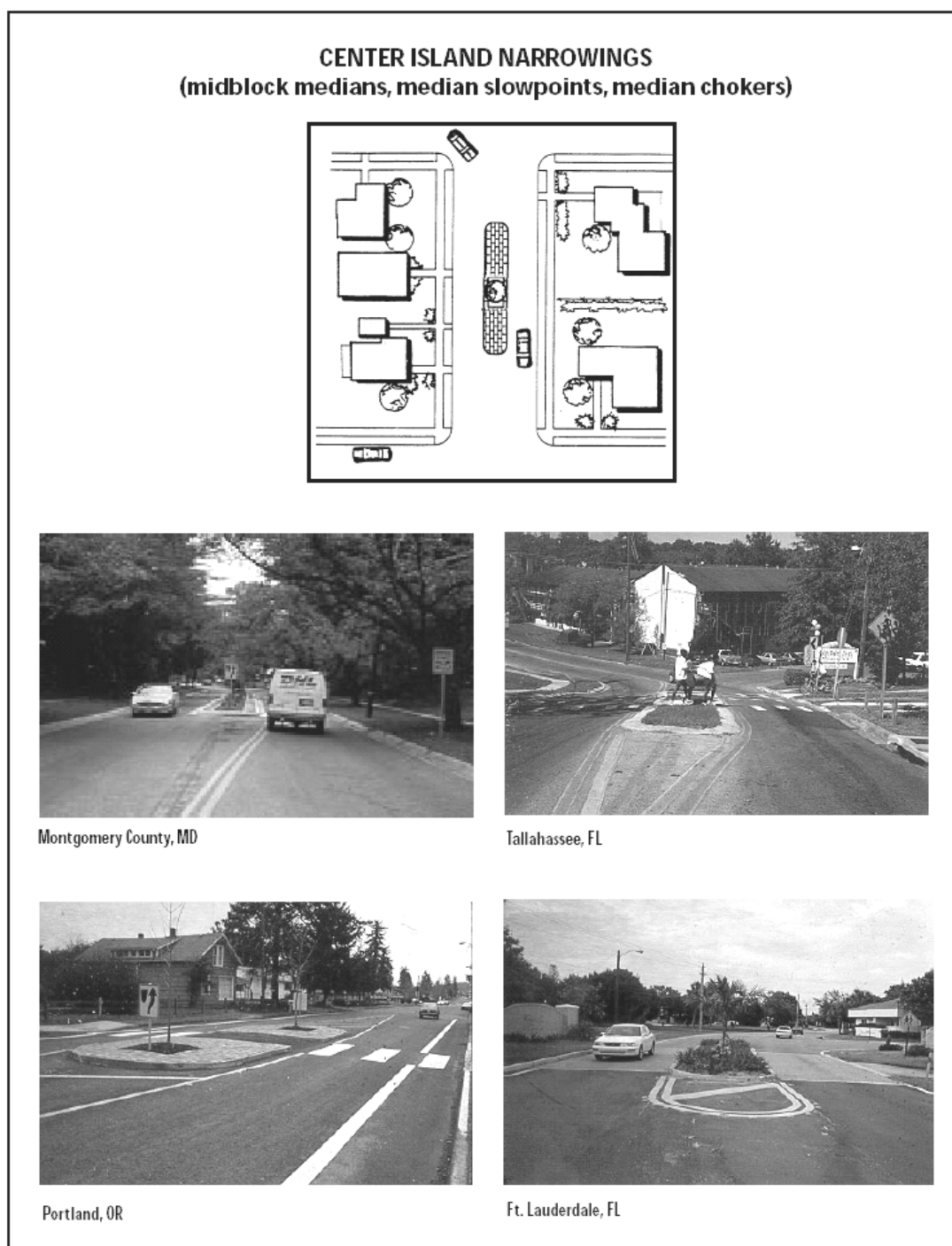


Jacksonville, FL



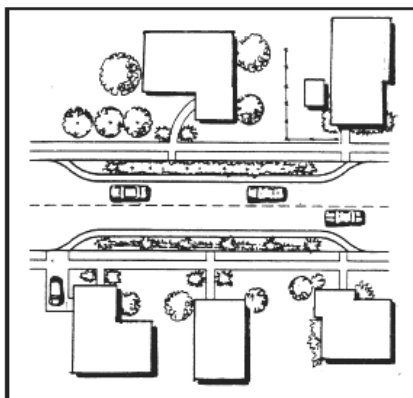
Sarasota, FL

Σχήμα III.17: Τεχνική μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 51



Σχήμα ΠΙΙ.18: Τεχνική μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 52

CHOKERS
(pinch points, midblock narrowings, midblock yield points, constrictions)



Winter Park, FL



Montgomery County, MD



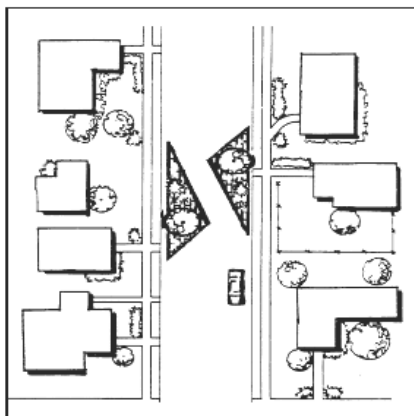
Howard County, MD



Sarasota, FL

Σχήμα ΠΙΙ.19: Τεχνική μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 53

OTHER SPEED CONTROL MEASURES (various names and designs)



Intersection Jiggle Bumps. (Dayton, OH)



Hammerhead. (Beaverton, OR)



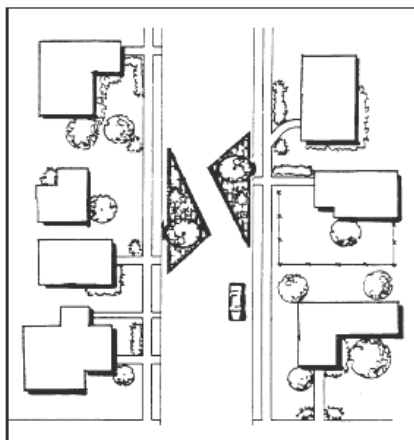
Angle Point. (Bellevue, WA)



Lateral Shift. (West Palm Beach, FL)

Σχήμα III.20: Τεχνική μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 54

OTHER SPEED CONTROL MEASURES (continued)



Midblock Deflector Island. (Eugene, OR)



Median Choker. (San Jose, CA)



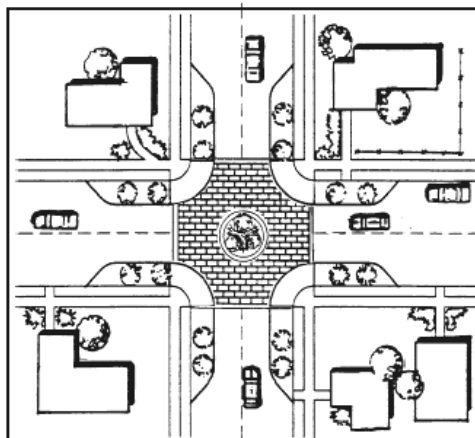
Split Median. (Portland, OR)



Half Circle. (Williamsburg, VA)

Σχήμα III.21: Τεχνική μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 55

COMBINED MEASURES



Speed Hump with Choker. (Bellevue, WA)



Diverter-Closure. (San Jose, CA)



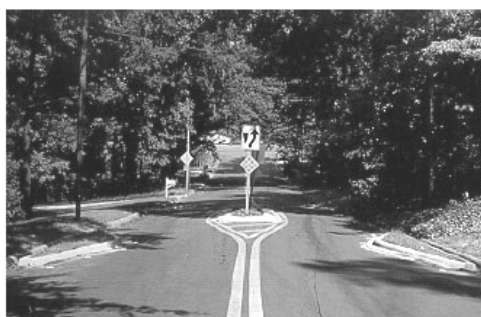
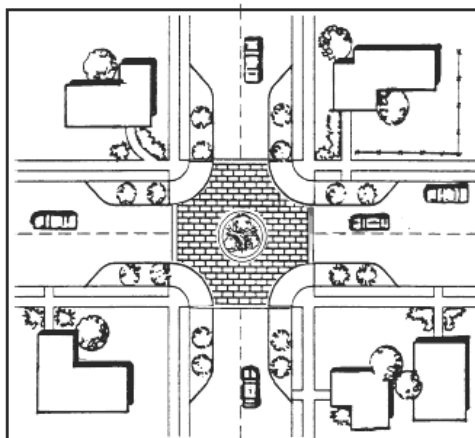
Center Island with Neckdown. (Eugene, OR)



Raised Intersection with Neckdown. (Toronto, ON, Canada)

Σχήμα ΠΙ.22: Συνδυασμός μείωσης του όγκου της κυκλοφορίας και της ταχύτητας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 56

COMBINED MEASURES (continued)



Center Island with Chokers. (Tallahassee, FL)



Center Island with Tables. (Boulder, CO)



Raised Crosswalk with Choker. (West Palm Beach, FL)



Center Island with Humps. (Montgomery County, MD)

Σχήμα ΠΙΙ.23: Συνδυασμός μείωσης του όγκου της κυκλοφορίας και της ταχύτητας των οχημάτων
Πηγή: ITE, 1999: 57

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Μετρήσεις στον οικισμό της Θέρμης

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Κολοκοτρώνη	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο		5
	2	Παιχνίδι με μπάλα	-	
	Πάρκο			
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	2
2. Ιαπωνίδου (πεζ)	-	-	-	-
3. Πόντου	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	6	Παιχνίδι με εξοπλισμό	7	7
	1	Παιχνίδι με ρόδες		
4. Ιαπωνίδου Β΄	2	Παιχνίδι με ρόδες	2	2
5. Μακρυγιάννη	1	Παιχνίδι με ρόδες	1	6
	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	σχολείο			
	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο	1	6
	1	Παιχνίδι με ρόδες		
	2	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
6. Πέτρουλα	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	-	-	-	-
7. Δημητρίου-Καρσολή	12	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	14
	2	Παιχνίδι με ρόδες		
8. Ταβάκη	1	Παιχνίδι με ρόδες	1	6
	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
9. Πλατεία Παραμάνα Α΄	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	2	2
10. Πλατεία Παραμάνα Β΄	-	-	-	-
11. Στενημάχου	-	-	-	-
12. Καραϊσκάκη	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ				50

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Κολοκοτρώνη	10	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	10
	Πάρκο			
	2	Παιχνίδι από το σπίτι	-	2
2. Ιασωνίδου Α΄	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	1	2
3. Πόντου	1	Παιχνίδι ανοργάνωτο	1	1
	Παιδική χαρά			
	4	Παιχνίδι από το σπίτι		
	4	Παιχνίδι με ρόδες		
	6	Παιχνίδι με εξοπλισμό	7	24
	7	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	3	Παιχνίδι με μπάλα		
4. Ιασωνίδου Β΄	-	-	-	-
5. Μακρυγιάννη	1	Παιχνίδι με μπάλα		
	6	Παιχνίδι με ρόδες	2	8
	1	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	σχολείο			
	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	9	Παιχνίδι με μπάλα	2	14
	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
6. Πέτρουλα	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	-	-	-	-
7. Δημητρίου-Καρσολή	3	Παιχνίδι με ρόδες		
	13	Παιχνίδι ανοργάνωτο	5	16
8. Ταβάκη	3	Παιχνίδι με ρόδες	-	3
9. Πλατεία Παραμάνη Α΄	2	Παιχνίδι από το σπίτι	1	2
10. Πλατεία Παραμάνη Β΄	-	-	-	-
11. Στενημάχου	-	-	-	-
12. Καραϊσκάκη	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ				82

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Κολοκοτρώνη	6	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	2	Παιχνίδι με ρόδες	1	9
	1	Παιχνίδι από το σπίτι		
	Πάρκο			
	-	-	-	-
2. Ιασωνίδου Α΄	2	Παιχνίδι με ρόδες	1	5
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
3. Πόντου	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
	Παιδική χαρά			
	4	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
	4	Παιχνίδι με μπάλα	4	10
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
4. Ιασωνίδου Β΄	-	-	-	-
5. Μακρυγιάννη	3	Παιχνίδι με ρόδες	2	5
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	σχολείο			
	2	Παιχνίδι με μπάλα	-	2
	Παιδική χαρά			
	4	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	12	Παιχνίδι με μπάλα	3	25
	7	Παιχνίδι με ρόδες		
	2	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
6. Πέτρουλα	4	Παιχνίδι με μπάλα	-	4
	Παιδική χαρά			
	2	Παιχνίδι με ρόδες	1	2
7. Δημητρίου-Καραολή	12	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	2	Παιχνίδι από το σπίτι	2	19
	4	Παιχνίδι με μπάλα		
	1	Παιχνίδι με ρόδες		
8. Ταβάκη	4	Παιχνίδι με ρόδες	3	4
9. Πλατεία Παραμάνα Α΄	2	Παιχνίδι με μπάλα	1	2
10. Πλατεία Παραμάνα Β΄	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	3
11. Στενημάχου	-	-	-	-
12. Καραϊσκάκη	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ				89

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Κολοκοτρώνη	-	-	-	-
	Πάρκο			
	6	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	6
2. Ιαπωνίδου Α΄	6	Παιχνίδι ανοργάνωτο	3	6
3. Πόντου	3	Παιχνίδι με ρόδες	-	3
	Παιδική χαρά			
	2	Παιχνίδι με ρόδες		
	3	Παιχνίδι με εξοπλισμό	5	17
	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	7	Παιχνίδι με μπάλα		
4. Ιαπωνίδου Β΄	-	-	-	-
5. Μακρυγιάννη	6	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	4	Παιχνίδι με ρόδες	2	12
	2	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
	σχολείο			
	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	12	Παιχνίδι με μπάλα	-	12
6. Πέτρουλα	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο		4
	2	Παιχνίδι με ρόδες		
	Παιδική χαρά			
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	1	3
	1	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
7. Δημητρίου-Καραολή	5	Παιχνίδι με ρόδες	4	21
	16	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
8. Ταβάκη	1	Παιχνίδι με ρόδες	2	5
	4	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
9. Πλατεία Παραμάνα Α΄	-	-	-	-
10. Πλατεία Παραμάνα Β΄	-	-	-	-
11. Στενημάχου	-	-	-	-
12. Καραϊσκάκη	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ				81

<i>ΟΔΟΣ</i>	<i>ΑΡΙΘΜΟΣ</i>	<i>ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ</i>	<i>ΕΠΙΒΛΕΨΗ</i>	<i>ΣΥΝΟΛΟ</i>
1. Κολοκοτρώνη	3	Παιχνίδι με μπάλα	-	3
	Πάρκο			
	6	Παιχνίδι με μπάλα	-	8
	2	Παιχνίδι με ρόδες		
2. Ιασωνίδου Α΄	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο	1	6
	1	Παιχνίδι με ρόδες		
3. Πόντου	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	4	Παιχνίδι με ρόδες		
	9	Παιχνίδι με εξοπλισμό	5	23
	10	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
4. Ιασωνίδου Β΄	-	-	-	-
5. Μακρυγιάννη	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο	1	5
	σχολείο			
	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	2	Παιχνίδι με μπάλα	1	12
	10	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
6. Πέτρουλα	4	Παιχνίδι με ρόδες	2	4
	Παιδική χαρά			
	2	Παιχνίδι με ρόδες		3
	1	Παιχνίδι με εξοπλισμός		
7. Δημητρίου-Καρσολή	4	Παιχνίδι με ρόδες	4	9
	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
8. Ταβάκη	1	Παιχνίδι με ρόδες	3	6
	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
9. Πλατεία Παραμάνα Α΄	-	-	-	-
10. Πλατεία Παραμάνα Β΄	-	-	-	-
11. Στενημάχου	5	Παιχνίδι με ρόδες		
	1	Παιχνίδι με μπάλα	2	7
	1	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
12. Καραϊσκάκη	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ				86

<i>ΟΔΟΣ</i>	<i>ΑΡΙΘΜΟΣ</i>	<i>ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ</i>	<i>ΕΠΙΒΛΕΨΗ</i>	<i>ΣΥΝΟΛΟ</i>
1. Κολοκοτρώνη	1	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	5
	4	Παιχνίδι με ρόδες	-	
	Πάρκο			
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	2
2. Ιασωνίδου Α΄	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
3. Πόντου	4	Παιχνίδι με μπάλα	-	5
	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	
	Παιδική χαρά			
	5	Παιχνίδι με ρόδες	-	
	1	Παιχνίδι με εξοπλισμό	5	10
	4	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	
4. Ιασωνίδου Β΄	-	-	-	-
5. Μακρυγιάννη	3	Παιχνίδι με ρόδες	2	4
	1	Παιχνίδι από το σπίτι	-	
	σχολείο			
	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	3	Παιχνίδι με εξοπλισμό	2	5
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	
6. Πέτρουλα	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	4	Παιχνίδι με εξοπλισμό	1	4
7. Δημητρίου-Καρσολή	1	Παιχνίδι με ρόδες	3	9
	8	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	
8. Ταβάκη	1	Παιχνίδι με ρόδες	3	4
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	
9. Πλατεία Παραμάνα Α΄	-	-	-	-
10. Πλατεία Παραμάνα Β΄	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	1	2
11. Στενημάχου	-	-	-	-
12. Καραϊσκάκη	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ				51

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Κολοκοτρώνη	1	Παιχνίδι με ρόδες	1	5
	4	Παιχνίδι με μπάλα		
	Πάρκο			
	5	Παιχνίδι με ρόδες	-	10
	5	Παιχνίδι με μπάλα		
2. Ιασωνίδου Α΄	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	3
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
3. Πόντου	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	5	Παιχνίδι με ρόδες	7	23
	3	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
	13	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	1	Παιχνίδι από το σπίτι		
	1	Παιχνίδι με μπάλα		
	4. Ιασωνίδου Β΄	-	-	-
5. Μακρυγιάννη	1	Παιχνίδι από το σπίτι	1	4
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	σχολείο			
	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	4	Παιχνίδι με μπάλα	-	7
	1	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
6. Πέτρουλα	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	-	-	-	-
7. Δημητρίου-Καραολή	7	Παιχνίδι με ρόδες	1	7
8. Ταβάκη	4	Παιχνίδι με ρόδες	-	6
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
9. Πλατεία Παραμάνα Α΄	4	Παιχνίδι με ρόδες	-	4-
10. Πλατεία Παραμάνα Β΄	-	-	-	-
11. Στενημάχου	-	-	-	-
12. Καραϊσκάκη	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ				69

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Κολοκοτρώνη	2	Παιχνίδι με ρόδες	1	5
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	Πάρκο			
	-	-	-	-
2. Ιασωνίδου Α΄	2	Παιχνίδι με ρόδες	1	6
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	2	Παιχνίδι με μπάλα		
3. Πόντου	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	3	Παιχνίδι με εξοπλισμό	5	9
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	4	Παιχνίδι από το σπίτι		
4. Ιασωνίδου Β΄	-	-	-	-
5. Μακρυγιάννη	3	Παιχνίδι με ρόδες	-	3
	σχολείο			
	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	2	Παιχνίδι με μπάλα	2	4
	1	Παιχνίδι με ρόδες		
	1	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
6. Πέτρουλα	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	-	-	-	-
7. Δημητρίου-Καραολή	1	Παιχνίδι με ρόδες	1	3
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
8. Ταβάκη	4	Παιχνίδι με ρόδες	1	6
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
9. Πλατεία Παραμάνα Α΄	4	Παιχνίδι ανοργάνωτο	1	4
10. Πλατεία Παραμάνα Β΄	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	1	2
11. Στενημάχου	-	-	-	-
12. Καραϊσκάκη	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ				42

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Κολοκοτρώνη	-	-	-	-
	Πάρκο			
	2	Παιχνίδι με μπάλα		
	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	7
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
2. Ιασωνίδου Α΄	2	Παιχνίδι με ρόδες		
	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο	2	7
3. Πόντου	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	2	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	1	4
4. Ιασωνίδου Β΄	-	-	-	-
5. Μακρυγιάννη	-	-	-	-
	σχολείο			
	1	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	3	Παιχνίδι με μπάλα	1	4
	Παιδική χαρά			
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	3
6. Πέτρουλα	4	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	4
	Παιδική χαρά			
	-	-	-	-
7. Δημητρίου-Καραολή	8	Παιχνίδι με ρόδες		
	8	Παιχνίδι ανοργάνωτο	8	16
8. Ταβάκη	5	Παιχνίδι με ρόδες		
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο	2	11
	3	Παιχνίδι από το σπίτι		
9. Πλατεία Παραμάνα Α΄	-	-	-	-
10. Πλατεία Παραμάνα Β΄	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	2
11. Στενημάχου	-	-	-	-
12. Καραϊσκάκη	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ				58

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Κολοκοτρώνη	-	-	-	-
	Πάρκο			
	3	Παιχνίδι με μπάλα		
	2	Παιχνίδι με ρόδες	3	8
	3	Παιχνίδι από το σπίτι		
2. Ιασωνίδου Α΄	10	Παιχνίδι ανοργάνωτο	4	10
3. Πόντου	9	Παιχνίδι με ρόδες	3	9
	Παιδική χαρά			
	7	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
	2	Παιχνίδι από το σπίτι	8	10
	1	Παιχνίδι με μπάλα		
4. Ιασωνίδου Β΄	2	Παιχνίδι με ρόδες		
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	2	6
	2	Παιχνίδι με μπάλα		
5. Μακρυγιάννη	-	-	-	-
	σχολείο			
	7	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	5	Παιχνίδι με μπάλα	-	14
	2	Παιχνίδι με ρόδες		
	Παιδική χαρά			
	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	3	Παιχνίδι με ρόδες	2	11
	1	Παιχνίδι με μπάλα		
	2	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
6. Πέτρουλα	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	5
	Παιδική χαρά			
	-	-	-	-
7. Δημητρίου-Καραολή	12	Παιχνίδι με ρόδες	3	18
	6	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
8. Ταβάκη	3	Παιχνίδι με ρόδες		
	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο	1	10
	2	Παιχνίδι με μπάλα		
9. Πλατεία Παραμάνα Α΄	2	Παιχνίδι με ρόδες	1	2
10. Πλατεία Παραμάνα Β΄	-	-	-	-
11. Στενημάχου	-	-	-	-
12. Καραϊσκάκη	1	Παιχνίδι με ρόδες	1	1
ΣΥΝΟΛΟ				86

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ		
1. Κολοκοτρώνη	2	Παιχνίδι με μπάλα	-	8		
	6	Παιχνίδι ανοργάνωτο				
	Πάρκο					
	2	Παιχνίδι με μπάλα	-	2		
2. Ιασωνίδου Α΄	1	Παιχνίδι με ρόδες	1	3		
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο				
3. Πόντου	1	Παιχνίδι με μπάλα	-	3		
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο				
	Παιδική χαρά					
	2	Παιχνίδι με εξοπλισμό				
	4	Παιχνίδι ανοργάνωτο	2	6		
4. Ιασωνίδου Β΄	-	-	-	-		
5. Μακρυγιάννη	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	5		
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο				
	σχολείο					
	-	-				
	Παιδική χαρά					
	4	Παιχνίδι ανοργάνωτο				
	3	Παιχνίδι με ρόδες			3	12
	5	Παιχνίδι με μπάλα				
6. Πέτρουλα	-	-	-	-		
	Παιδική χαρά					
	-	-	-	-		
7. Δημητρίου-Καραολή	9	Παιχνίδι με ρόδες	3	19		
	10	Παιχνίδι ανοργάνωτο				
8. Ταβάκη	5	Παιχνίδι με ρόδες	3	8		
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο				
9. Πλατεία Παραμάνη Α΄	-	-	-	-		
10. Πλατεία Παραμάνη Β΄	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	2		
11. Στενημάχου	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	2		
12. Καραϊσκάκη	-	-	-	-		
ΣΥΝΟΛΟ				70		

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Κολοκοτρώνη	2	Παιχνίδι με μπάλα		
	3	Παιχνίδι με ρόδες	-	9
	4	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	Πάρκο			
	2	Παιχνίδι με μπάλα		
	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	4
	1	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
2. Ιασωνίδου Α΄	2	Παιχνίδι με ρόδες		
	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο	2	7
3. Πόντου	3	Παιχνίδι με ρόδες	1	3
	Παιδική χαρά			
	2	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο	1	7
4. Ιασωνίδου Β΄	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	2
5. Μακρυγιάννη	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	3	Παιχνίδι με ρόδες	-	6
	σχολείο			
	4	Παιχνίδι με μπάλα	-	4
	Παιδική χαρά			
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	2	Παιχνίδι με ρόδες	2	10
	5	Παιχνίδι με μπάλα		
6. Πέτρουλα	2	Παιχνίδι με ρόδες		
	4	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	6
	Παιδική χαρά			
	-	-	-	-
7. Δημητρίου-Καραολή	5	Παιχνίδι με ρόδες		
	8	Παιχνίδι ανοργάνωτο	3	13
8. Ταβάκη	6	Παιχνίδι με ρόδες		
	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο	2	11
9. Πλατεία Παραμάνα Α΄	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	2	2
10. Πλατεία Παραμάνα Β΄	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
11. Στενημάχου	-	-	-	-
12. Καραϊσκάκη	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ				83

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Κολοκοτρώνη	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	5
	Πάρκο			
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	3
2. Ιασωνίδου Α΄	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	2
3. Πόντου	2	Παιχνίδι από το σπίτι	-	2
	Παιδική χαρά			
	4	Παιχνίδι με μπάλα	2	7
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
4. Ιασωνίδου Β΄	-	-	-	-
5. Μακρυγιάννη	-	-	-	-
	σχολείο			
	1	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	3	Παιχνίδι με μπάλα	1	4
	Παιδική χαρά			
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	2
6. Πέτρουλα	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	2
	Παιδική χαρά			
	2	Παιχνίδι με ρόδες		
	2	Παιχνίδι με εξοπλισμό		4
7. Δημητρίου-Καραολή	4	Παιχνίδι με ρόδες	2	14
	10	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
8. Ταβάκη	3	Παιχνίδι με ρόδες	2	9
	6	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
9. Πλατεία Παραμάνα Α΄	-	-	-	-
10. Πλατεία Παραμάνα Β΄	-	-	-	-
11. Στενημάχου	1	Παιχνίδι από το σπίτι	-	1
12. Καραϊσκάκη	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ				55

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Κολοκοτρώνη	3	Παιχνίδι με μπάλα	-	3
	Πάρκο			
	2	Παιχνίδι με μπάλα	-	2
2. Ιασωνίδου Α΄	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	2
3. Πόντου	3	Παιχνίδι με ρόδες		
	1	Παιχνίδι ανοργάνωτο	1	4
	Παιδική χαρά			
	7	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	3	Παιχνίδι με ρόδες	5	10
4. Ιασωνίδου Β΄	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	2
5. Μακρυγιάννη	3	Παιχνίδι με ρόδες		
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	5
	σχολείο			
	1	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	3	Παιχνίδι με μπάλα	-	4
	Παιδική χαρά			
	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	2	Παιχνίδι με ρόδες	2	7
6. Πέτρουλα	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο		5
	Παιδική χαρά			
	4	Παιχνίδι με ρόδες		4
7. Δημητρίου-Καραολή	10	Παιχνίδι με ρόδες		
	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο	1	15
8. Ταβάκη	5	Παιχνίδι με ρόδες		
	7	Παιχνίδι ανοργάνωτο	4	12
9. Πλατεία Παραμάνα Α΄	1	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	1
10. Πλατεία Παραμάνα Β΄	1	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	1
11. Στενημάχου	2	Παιχνίδι με ρόδες	1	2
12. Καραϊσκάκη	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ				79

<i>ΟΔΟΣ</i>	<i>ΑΡΙΘΜΟΣ</i>	<i>ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ</i>	<i>ΕΠΙΒΛΕΨΗ</i>	<i>ΣΥΝΟΛΟ</i>
1. Κολοκοτρώνη	2	Παιχνίδι με ρόδες	1	4
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	Πάρκο			
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	2
2. Ιασωνίδου Α΄	1	Παιχνίδι με μπάλα	-	1
3. Πόντου	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο	2	5
	2	Παιχνίδι με ρόδες		
	Παιδική χαρά			
	2	Παιχνίδι με εξοπλισμό	4	10
	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	3	Παιχνίδι από το σπίτι		
4. Ιασωνίδου Β΄	-	-	-	-
5. Μακρυγιάννη	-	-	-	-
	σχολείο			
	3	Παιχνίδι με μπάλα	-	3
	Παιδική χαρά			
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο	2	4
	1	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
6. Πέτρουλα	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	-	-	-	-
7. Δημητρίου-Καραολή	3	Παιχνίδι με ρόδες	2	13
	10	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
8. Ταβάκη	4	Παιχνίδι με ρόδες	2	11
	7	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
9. Πλατεία Παραμάνη Α΄	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	2
10. Πλατεία Παραμάνη Β΄	-	-	-	-
11. Στενημάχου	-	-	-	-
12. Καραϊσκάκη	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ				55

<i>ΟΔΟΣ</i>	<i>ΑΡΙΘΜΟΣ</i>	<i>ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ</i>	<i>ΕΠΙΒΛΕΨΗ</i>	<i>ΣΥΝΟΛΟ</i>
1. Κολοκοτρώνη	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	1	2
	Πάρκο			
	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
2. Ιασωνίδου Α΄	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	2
3. Πόντου	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	3
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	
	Παιδική χαρά			
	4	Παιχνίδι με μπάλα		
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο	3	10
	3	Παιχνίδι με ρόδες		
4. Ιασωνίδου Β΄	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	2
5. Μακρυγιάννη	-	-	-	-
	σχολείο			
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	5	Παιχνίδι με μπάλα	-	7
	Παιδική χαρά			
	6	Παιχνίδι με μπάλα	3	9
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
6. Πέτρουλα	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	-	-	-	-
7. Δημητρίου-Καραολή	3	Παιχνίδι με ρόδες		
	4	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	7
8. Ταβάκη	3	Παιχνίδι με ρόδες	-	9
	6	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
9. Πλατεία Παραμάνη Α΄	-	-	-	-
10. Πλατεία Παραμάνη Β΄	-	-	-	-
11. Στενημάχου	3	Παιχνίδι με ρόδες	-	3
12. Καραϊσκάκη	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ				55

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Κολοκοτρώνη	2	Παιχνίδι με μπάλα	-	4
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	Πάρκο			
	-	-	-	-
2. Ιασωνίδου Α΄	2	Παιχνίδι από σπίτι	-	2
3. Πόντου	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	4
	2	Παιχνίδι με ρόδες		
	Παιδική χαρά			
	1	Παιχνίδι με εξοπλισμό	3	11
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	4	Παιχνίδι με ρόδες		
	3	Παιχνίδι με μπάλα		
4. Ιασωνίδου Β΄	-	-	-	-
5. Μακρυγιάννη	4	Παιχνίδι με ρόδες	1	6
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	σχολείο			
	1	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	3
	2	Παιχνίδι με μπάλα		
	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	5	Παιχνίδι με μπάλα	-	5
6. Πέτρουλα	-	-	-	-
	Παιδική χαρά			
	-	-	-	-
7. Δημητρίου-Καραολή	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	5
8. Ταβάκη	4	Παιχνίδι με ρόδες	-	8
	4	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
9. Πλατεία Παραμάνα Α΄	-	-	-	-
10. Πλατεία Παραμάνα Β΄	-	-	-	-
11. Στενημάχου	-	-	-	-
12. Καραϊσκάκη	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ				48

Μετρήσεις στην περιοχή «Πυλαιώτικα»

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Μελίνας Μερκούρη	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
	Παιδική χαρά-πλατεία			
	2	Παιχνίδι με μπάλα		
2. Διονύσου	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο	4	8
	1	Παιχνίδι με ρόδες		
	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	7
3. Αηδονίων	2	Παιχνίδι με ρόδες		
	1	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	1
	γήπεδο			
4. Μ. Ψελλού	7	Παιχνίδι με μπάλα	-	7
	-	-	-	-
	-	-	-	-
5. Νίκης	-	-	-	-
	Νηπιαγωγείο			
	1	Παιχνίδι με εξοπλισμό	-	1
6. Εκάτης	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	6
	3	Παιχνίδι με μπάλα		
	-	-	-	-
7. Ρέας	-	-	-	-
8. Ερωτοκρίτου	-	-	-	-
9. Ερμής	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	7
	2	Παιχνίδι με ρόδες		
	-	-	-	-
10. Αθηνάς	Πάρκο (μελλοντικό)			
	8	Παιχνίδι με μπάλα		
	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	13
ΣΥΝΟΛΟ				51

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Μελίνας Μερκούρη	-	-	-	-
		Παιδική χαρά-πλατεία		
	-	-	-	-
2. Διονύσου	1	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	4	Παιχνίδι με ρόδες	-	6
	1	Παιχνίδι με μπάλα		
3. Αηδονίων	-	-	-	-
		γήπεδο		
	8	Παιχνίδι με μπάλα	-	8
4. Μ. Ψελλού	-	-	-	-
5. Νίκης	-	-	-	-
		Νηπιαγωγείο		
	3	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	6
	1	Παιχνίδι με μπάλα		
6. Εκάτης	1	Παιχνίδι με ρόδες		
	4	Παιχνίδι με μπάλα	-	5
7. Ρέαξ	2	Παιχνίδι με ρόδες	1	2
8. Ερωτοκρίτου	-	-	-	-
9. Ερμής	4	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	4
10. Αθηνάς	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	4
	1	Παιχνίδι με ρόδες		
		Πάρκο (μελλοντικό)		
	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ				35

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Μελίνας Μερκούρη	-	-	-	-
		Παιδική χαρά-πλατεία		
	2	Παιχνίδι με εξοπλισμό	2	2
2. Διονύσου	3	Παιχνίδι με μπάλα		
	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	4
3. Αηδονίων	-	-	-	-
		γήπεδο		
	13	Παιχνίδι με μπάλα		
	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	15
4. Μ. Ψελλού	-	-	-	-
5. Νίκης	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
		Νηπιαγωγείο		
	3	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
	4	Παιχνίδι με μπάλα	3	9
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
6. Εκάτης	-	-	-	-
7. Ρέας	-	-	-	-
8. Ερωτοκρίτου	-	-	-	-
9. Ερμής	-	-	-	-
10. Αθηνάς	-	-	-	-
		Πάρκο (μελλοντικό)		
	2	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
	9	από το σπίτι		
	4	Παιχνίδι ανοργάνωτο	4	15
		Παιχνίδι με ρόδες		
ΣΥΝΟΛΟ				46

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Μελίνας Μερκούρη	-	-	-	-
		Παιδική χαρά-πλατεία		
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	1	Παιχνίδι με μπάλα	3	3
2. Διονύσου	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
3. Αηδονίων	-	-	-	-
		γήπεδο		
	5	Παιχνίδι με μπάλα	-	5
4. Μ. Ψελλού	-	-	-	-
5. Νίκης	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
		Νηπιαγωγείο		
	3	Παιχνίδι με εξοπλισμό	2	3
6. Εκάτης	1	Παιχνίδι με μπάλα	-	1
7. Ρέας	2	Παιχνίδι με ρόδες	2	2
8. Ερωτοκρίτου	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
9. Ερμής	1	Παιχνίδι με μπάλα	-	1
10. Αθηνάς	-	-	-	-
		Πάρκο (μελλοντικό)		
	5	Παιχνίδι με μπάλα		
	1	Παιχνίδι με ρόδες	1	6
ΣΥΝΟΛΟ				24

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Μελίνας Μερκούρη	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
		Παιδική χαρά-πλατεία		
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο	3	3
2. Λιονύσου	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	4
	2	Παιχνίδι με ρόδες		
3. Αηδονίων	2	Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	-	2
		γήπεδο		
	4	Παιχνίδι με μπάλα	-	10
	6	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
4. Μ. Ψελλού	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	3
5. Νίκης	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
		Νηπιαγωγείο		
	3	Παιχνίδι με εξοπλισμό	-	4
	1	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
6. Εκάτης	3	Παιχνίδι με ρόδες	-	3
7. Ρέας	-	-	-	-
8. Ερωτοκρίτου	-	-	-	-
9. Ερμής	-	-	-	-
10. Αθηνάς	-	-	-	-
		Πάρκο (μελλοντικό)		
	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ				31

<i>ΟΔΟΣ</i>	<i>ΑΡΙΘΜΟΣ</i>	<i>ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ</i>	<i>ΕΠΙΒΛΕΨΗ</i>	<i>ΣΥΝΟΛΟ</i>
1. Μελίνας Μερκούρη	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
		Παιδική χαρά-πλατεία		
	4	Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	4	4
2. Διονύσου	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	2
3. Αηδονίων	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	4
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	
		γήπεδο		
	2	Παιχνίδι με μπάλα	-	4
	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	
4. Μ. Ψελλού	-	-	-	-
5. Νίκης	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	4
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	
		Νηπιαγωγείο		
	2	Παιχνίδι με εξοπλισμό	2	6
	4	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
6. Εκάτης	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	2
7. Ρέας	-	-	-	-
8. Ερωτοκρίτου	1	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	1
9. Ερμή	-	-	-	-
10. Αθηνάς	3	Παιχνίδι με ρόδες	-	5
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	
		Πάρκο (μελλοντικό)		
	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	5
ΣΥΝΟΛΟ				38

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Μελίνας Μερκούρη	1	Παιχνίδι με μπάλα	-	1
		Παιδική χαρά-πλατεία		
	2	Παιχνίδι με μπάλα		
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο	3	6
	1	Παιχνίδι με ρόδες		
2. Διονύσου	2	Παιχνίδι με ρόδες		
	1	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	3
3. Αηδονίων	-	-	-	-
		γήπεδο		
	6	Παιχνίδι με μπάλα		
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	8
4. Μ. Ψελλού	-	-	-	-
5. Νίκης	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
		Νηπιαγωγείο		
	2	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	3	Παιχνίδι με εξοπλισμό	-	7
		από το σπίτι		
6. Εκάτης	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	2
7. Ρέας	1	Παιχνίδι με εξοπλισμό	-	1
		από το σπίτι		
8. Ερωτοκρίτου	-	-	-	-
9. Ερμής	-	-	-	-
10. Αθηνάς	-	-	-	-
		Πάρκο (μελλοντικό)		
	4	Παιχνίδι με μπάλα		
	2	Παιχνίδι με ρόδες	2	6
ΣΥΝΟΛΟ				35

<i>ΟΛΟΣ</i>	<i>ΑΡΙΘΜΟΣ</i>	<i>ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ</i>	<i>ΕΠΙΒΛΕΨΗ</i>	<i>ΣΥΝΟΛΟ</i>
1. Μελίνας Μερκούρη	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
		Παιδική χαρά-πλατεία		
	3	Παιχνίδι με μπάλα	3	8
	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
2. Διονύσου	3	Παιχνίδι με μπάλα		
	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	5
3. Αηδονίων	-	-	-	-
		γήπεδο		
	5	Παιχνίδι με μπάλα		
	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	8
4. Μ. Ψελλού	1	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	1
5. Νίκης	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	2
		Νηπιαγωγείο		
	2	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	4
6. Εκάτης	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	2
7. Ρέας	1	Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	-	1
8. Ερωτοκρίτου	-	-	-	-
9. Ερμή	-	-	-	-
10. Αθηνάς	-	-	-	-
		Πάρκο (μελλοντικό)		
	4	Παιχνίδι με μπάλα		
	2	Παιχνίδι με ρόδες	2	6
ΣΥΝΟΛΟ				38

<i>ΟΛΟΣ</i>	<i>ΑΡΙΘΜΟΣ</i>	<i>ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ</i>	<i>ΕΠΙΒΛΕΨΗ</i>	<i>ΣΥΝΟΛΟ</i>
1. Μελίνας Μερκούρη	2	Ανοργάνωτο παιχνίδι		2
		Παιδική χαρά-πλατεία		
	5	Παιχνίδι με εξοπλισμός	6	8
	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
2. Διονύσου	3	Παιχνίδι με ρόδες	2	3
3. Αηδονίων	1	Ανοργάνωτο παιχνίδι		2
	1	Παιχνίδι με ρόδες		
		γήπεδο		
	1	Παιχνίδι με ρόδες		
	7	Παιχνίδι με μπάλα	-	13
	5	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
4. Μ. Ψελλού	-	-	-	-
5. Νίκης	-	-	-	-
		Νηπιαγωγείο		
	9	Ανοργάνωτο παιχνίδι	4	9
6. Εκάτης	2	Ανοργάνωτο παιχνίδι		4
	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	
7. Ρέας	1	Παιχνίδι με μπάλα	1	1
8. Ερωτοκρίτου	1	Ανοργάνωτο παιχνίδι	1	1
9. Ερμή	-	-	-	-
10. Αθηνάς	-	-	-	-
		Πάρκο (μελλοντικό)		
	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
	3	Παιχνίδι με μπάλα	-	6
ΣΥΝΟΛΟ				49

<i>ΟΔΟΣ</i>	<i>ΑΡΙΘΜΟΣ</i>	<i>ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ</i>	<i>ΕΠΙΒΛΕΨΗ</i>	<i>ΣΥΝΟΛΟ</i>
1. Μελίνας Μερκούρη	-	-	-	-
		Παιδική χαρά-πλατεία		
	3	Παιχνίδι με μπάλα		
	3	Παιχνίδι με ρόδες	8	8
	2	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
2. Λιονύσου	3	Παιχνίδι με ρόδες	-	3
3. Αηδονίων	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	2
		γήπεδο		
	16	Παιχνίδι με μπάλα	-	18
	2	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
4. Μ. Ψελλού	-	-	-	-
5. Νίκης	3	Παιχνίδι με μπάλα	-	3
		Νηπιαγωγείο		
	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	5
	2	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
6. Εκάτης	2	Ανοργάνωτο παιχνίδι	2	2
7. Ρέας	-	-	-	-
8. Ερωτοκρίτου	-	-	-	-
9. Ερμής	-	-	-	-
10. Αθηνάς	-	-	-	-
		Πάρκο (μελλοντικό)		
	5	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
	2	Παιχνίδι με ρόδες		
	1	Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	4	8
ΣΥΝΟΛΟ				49

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Μελίνας Μερκούρη	-	-	-	-
		Παιδική χαρά		
	2	Παιχνίδι με μπάλα		
	1	Παιχνίδι με ρόδες	5	7
	4	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
2. Διονύσου	4	Παιχνίδι με μπάλα	2	4
3. Αηδονίων	-	-	-	-
		γήπεδο		
	9	Παιχνίδι με μπάλα		
	4	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	13
4. Μ. Ψελλού	1	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	1
5. Νίκης	3	Παιχνίδι με μπάλα	-	3
		Νηπιαγωγείο		
	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
	5	Παιχνίδι με εξοπλισμό	4	8
6. Εκάτης	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι	2	3
7. Ρέας	1	Παιχνίδι με ρόδες	1	1
8. Ερωτοκρίτου	-	-	-	-
9. Ερμής	2	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	2
10. Αθηνάς	2	Παιχνίδι με ρόδες	2	2
		Πάρκο (μελλοντικό)		
	5	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
	2	Παιχνίδι με μπάλα	4	7
ΣΥΝΟΛΟ				51

<i>ΟΔΟΣ</i>	<i>ΑΡΙΘΜΟΣ</i>	<i>ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ</i>	<i>ΕΠΙΒΛΕΨΗ</i>	<i>ΣΥΝΟΛΟ</i>
1. Μελίνας Μερκούρη	2	Παιχνίδι με ρόδες	2	-
		Παιδική χαρά-πλατεία		
	2	Παιχνίδι με ρόδες	4	8
	6	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
2. Διονύσου	3	Παιχνίδι με ρόδες	2	3
3. Αηδονίων	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	2
		γήπεδο		
	10	Παιχνίδι με μπάλα	-	15
	5	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
4. Μ. Ψελλού	-	-	-	-
5. Νίκης	-	-	-	-
		Νηπιαγωγείο		
	4	Ανοργάνωτο παιχνίδι	3	7
	3	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
6. Εκάτης	2	Παιχνίδι με ρόδες	2	2
7. Ρέας	2	Παιχνίδι με ρόδες	1	2
8. Ερωτοκρίτου	-	-	-	-
9. Ερμής	-	-	-	-
10. Αθηνάς	-	-	-	-
		Πάρκο (μελλοντικό)		
	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι	3	10
	7	Παιχνίδι με μπάλα		
ΣΥΝΟΛΟ				49

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Μελίνας Μερκούρη	-	-	-	-
		Παιδική χαρά-πλατεία		
	6	Παιχνίδι με μπάλα		
	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	15
	4	Παιχνίδι με ρόδες		
	3	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
2. Διονύσου	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
3. Αηδονίων	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο	1	6
	3	Παιχνίδι με ρόδες		
		γήπεδο		
	5	Παιχνίδι με μπάλα	-	5
4. Μ. Ψελλού	-	-	-	-
5. Νίκης	-	-	-	-
		Νηπιαγωγείο		
	1	Παιχνίδι με εξοπλισμό	-	1
6. Εκάτης	7	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	9
	2	Παιχνίδι με ρόδες		
7. Ρέας	-	-	-	-
8. Ερωτοκρίτου	-	-	-	-
9. Ερμής	-	-	-	-
10. Αθηνάς	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
		Πάρκο (μελλοντικό)		
	5	Παιχνίδι με μπάλα		8
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	
ΣΥΝΟΛΟ				46

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Μελίνας Μερκούρη	-	-	-	-
		Παιδική χαρά-πλατεία		
	1	Παιχνίδι με μπάλα		
	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο	3	7
	3	Παιχνίδι με ρόδες		
2. Διονύσου	3	Παιχνίδι με ρόδες	-	3
3. Αηδονίων	1	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
	1	Παιχνίδι με μπάλα	-	4
	2	Παιχνίδι με ρόδες		
		γήπεδο		
	9	Παιχνίδι με μπάλα	-	15
	6	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	
4. Μ. Ψελλού	-	-	-	-
5. Νίκης	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	2
		Νηπιαγωγείο		
	3	Παιχνίδι με εξοπλισμό	3	8
	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
6. Εκάτης	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	3
7. Ρέας	-	-	-	-
8. Ερωτοκρίτου	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
9. Ερμής	5	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	5
10. Αθηνάς	-	-	-	-
		Πάρκο (μελλοντικό)		
	8	Παιχνίδι με μπάλα	-	8
ΣΥΝΟΛΟ				56

<i>ΟΔΟΣ</i>	<i>ΑΡΙΘΜΟΣ</i>	<i>ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ</i>	<i>ΕΠΙΒΛΕΨΗ</i>	<i>ΣΥΝΟΛΟ</i>
1. Μελίνας Μερκούρη	-	-	-	-
		Παιδική χαρά-πλατεία		
	2	Παιχνίδι με εξοπλισμό	2	2
2. Διονύσου	3	Παιχνίδι ανοργάνωτο	3	3
3. Αηδονίων	-	-	-	-
		γήπεδο		
	7	Παιχνίδι με μπάλα	-	7
4. Μ. Ψελλού	-	-	-	-
5. Νίκης	-	-	-	-
		Νηπιαγωγείο		
	6	Παιχνίδι με εξοπλισμό	4	19
	13	Παιχνίδι ανοργάνωτο		
6. Εκάτης	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	2
7. Ρέας	-	-	-	-
8. Ερωτοκρίτου	-	-	-	-
9. Ερμής	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	2
10. Αθηνάς	-	-	-	-
		Πάρκο (μελλοντικό)		
	7	Παιχνίδι με μπάλα	-	7
ΣΥΝΟΛΟ				42

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Μελίνας Μερκούρη	-	-	-	-
		Παιδική χαρά-πλατεία		
	5	Παιχνίδι με εξοπλισμό		
	4	Παιχνίδι ανοργάνωτο	6	13
	4	Παιχνίδι με ρόδες		
2. Διονύσου	2	Παιχνίδι ανοργάνωτο	2	4
	2	Παιχνίδι με ρόδες		
3. Αηδονίων	-	-	-	-
		γήπεδο		
	12	Παιχνίδι με μπάλα	-	14
	2	Παιχνίδι με ρόδες		
4. Μ. Ψελλού	-	-	-	-
5. Νίκης	-	-	-	-
		Νηπιαγωγείο		
	2	Παιχνίδι με εξοπλισμό	2	2
6. Εκάτης	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
7. Ρέας	-	-	-	-
8. Ερωτοκρίτου	-	-	-	-
9. Ερμής	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
10. Αθηνάς	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	2
		Πάρκο (μελλοντικό)		
	7	Παιχνίδι ανοργάνωτο	-	7
ΣΥΝΟΛΟ				44

Μετρήσεις στην περιοχή «Άγιος Ιωάννης»

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Αλαμάνας	-			-
2. Γεννηματά	-			-
3. Στρογγύλη	4	Ανοργάνωτο παιχνίδι		4
4. Κωνσταντικάκη	-	-		-
5. Γεννηματά (πεζ)	4	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	6
	2	Παιχνίδι με ρόδες		
	σχολείο			
	8	Παιχνίδι με μπάλα	-	14
	6	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
6. Καφαντάρη	-			-
	Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής			
	2	Παιχνίδι με ρόδες	2	2
7. Χαριστανίδη	-			-
8. Σεφέρη	-			-
9. Καρυοφίλη	4	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	4
10. Δεληγιαννίδη	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
	2	Παιχνίδι με εξοπλισμό από το σπίτι	-	5
	Κενό οικόπεδο			
	-	-	-	-
11. Χαλκίδη	-			-
12. Θάλειας	3	Παιχνίδι με ρόδες	-	3
ΣΥΝΟΛΟ				38

<i>ΟΔΟΣ</i>	<i>ΑΡΙΘΜΟΣ</i>	<i>ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ</i>	<i>ΕΠΙΒΛΕΨΗ</i>	<i>ΣΥΝΟΛΟ</i>
1. Αλαμάνας	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
2. Γεννηματά	-			-
3. Στρογγύλη	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	3
4. Κωνσταντικάκη	4	Παιχνίδι με ρόδες	-	4
5. Γεννηματά (πεζ)	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	2
	σχολείο			
	15	Παιχνίδι με μπάλα		
	4	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	20
	1	Παιχνίδι με ρόδες		
6. Καφαντάρη	-		-	-
		Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής		
	2	Παιχνίδι με ρόδες		
	2	Ανοργάνωτο παιχνίδι	4	4
7. Χαριστανίδη	-		-	-
8. Σεφέρη	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
9. Καρυοφίλη	-			-
10. Δεληγιαννίδη	-	-		-
		Κενό οικόπεδο		
	4	Ανοργάνωτο παιχνίδι	4	4
11. Χαλκίδη	-			-
12. Θάλειας	3	Παιχνίδι με ρόδες		
	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	6
ΣΥΝΟΛΟ				45

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Αλαμάνας	-			-
2. Γεννηματά	-			-
3. Στρογγύλη	2	Ανοργάνωτο παιχνίδι		3
	1	Παιχνίδι με ρόδες		
4. Κωνσταντικάκη	-	-		-
5. Γεννηματά (πεζ)	-	-	-	-
	σχολείο			
	14	Παιχνίδι με μπάλα		27
	7	Ανοργάνωτο παιχνίδι	2	
	6	Παιχνίδι με ρόδες		
6. Καφαντάρη	-			-
	Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής			
	2	Παιχνίδι με ρόδες	2	2
7. Χαριστανίδη	-			-
8. Σεφέρη	-		-	-
9. Καρνοφίλη	5	Ανοργάνωτο παιχνίδι		6
	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	
10. Δεληγιαννίδη	2	Παιχνίδι με μπάλα	-	2
	Κενό οικόπεδο			
	-	-	-	-
11. Χαλκίδη	-			-
12. Θάλειας	3	Παιχνίδι με ρόδες		3
ΣΥΝΟΛΟ				43

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Αλαμάνας	1	Παιχνίδι με ρόδες		4
	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
2. Γεννηματά	-	-		-
3. Στρογγύλη	2	Ανοργάνωτο παιχνίδι		5
	3	Παιχνίδι με μπάλα		
4. Κωνσταντικάκη	-	-		-
5. Γεννηματά (πεζ)	-	-	-	-
	σχολείο			
	2	Παιχνίδι με μπάλα	-	2
6. Καφαντάρη	-			-
	Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής			
	1	Παιχνίδι με ρόδες	1	1
7. Χαριστανίδη	-			-
8. Σεφέρη	1	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	1
9. Καρυοφίλη	-	-	-	-
10. Δεληγιαννίδη	-	-	-	-
	Κενό οικόπεδο			
	-	-	-	-
11. Χαλκίδη	-			-
12. Θάλειας	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι	3	3
ΣΥΝΟΛΟ				16

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Αλαμάνας	-	-	-	-
2. Γεννηματά	-	-	-	-
3. Στρογγύλη	4	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	5
	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	
4. Κωνσταντικάκη	-	-	-	-
5. Γεννηματά (πεζ)	5	Ανοργάνωτο παιχνίδι	3	5
	σχολείο			
	10	Παιχνίδι με μπάλα	-	14
	4	Παιχνίδι με ρόδες	-	
6. Καφαντάρη	-	-	-	-
	Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής			
	5	Παιχνίδι με ρόδες	7	7
	2	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	
7. Χαριστανίδη	-	-	-	-
8. Σεφέρη	-	-	-	-
9. Καρυοφίλη	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	2
10. Δεληγιαννίδη	3	Παιχνίδι με μπάλα	3	3
	Κενό οικόπεδο			
	2	Παιχνίδι με μπάλα	5	5
	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	
11. Χαλκίδη	-	-	-	-
12. Θάλειας	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	2
ΣΥΝΟΛΟ				43

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Αλαμάνας	-	-	-	-
2. Γεννηματά	-	-	-	-
3. Στρογγύλη	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	2
4. Κωνσταντικάκη	-	-	-	-
5. Γεννηματά (πεζ)	2	Παιχνίδι με μπάλα	-	2
		σχολείο		
	-	-	-	-
6. Καφαντάρη	-	-	-	-
		Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής		
	-	-	-	-
7. Χαριστανίδη	-	-	-	-
8. Σεφέρη	-	-	-	-
9. Καρυοφίλη	1	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	1
10. Δεληγιαννίδη	-	-	-	-
		Κενό οικόπεδο		
	5	Παιχνίδι με μπάλα	2	9
	4	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
11. Χαλκίδη	-	-	-	-
12. Θάλεια	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ				14

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Αλαμάνας	1	Παιχνίδι με ρόδες		1
2. Γεννηματά	-	-		-
3. Στρογγύλη	3	Παιχνίδι με μπάλα		
	2	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	5
4. Κωνσταντικάκη	-	-		-
5. Γεννηματά (πεζ)	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	2
	σχολείο			
	22	Παιχνίδι με μπάλα	-	22
6. Καφαντάρη	-			-
	Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής			
	5	Παιχνίδι με ρόδες	5	5
7. Χαριστανίδη	-			-
8. Σεφέρη	-	-	-	-
9. Καρυοφίλη	-	-		-
10. Δεληγιαννίδη	-	-		-
	Κενό οικόπεδο			
	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι	3	3
11. Χαλκίδη	-			-
12. Θάλειας	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ				38

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Αλαμάνας	-			-
2. Γεννηματά	-			-
3. Στρογγύλη	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	3
4. Κωνσταντικάκη	-			-
5. Γεννηματά (πεζ)	-			-
	σχολείο			
	4	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	6
6. Καφαντάρη	-			-
	Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής			
	7	Παιχνίδι με ρόδες	7	7
7. Χαριστανίδη	-			-
8. Σεφέρη	-			-
9. Καρυοφίλη	-			-
10. Δεληγιαννίδη	-			-
	Κενό οικόπεδο			
	5	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
	3	Παιχνίδι με μπάλα	5	8
11. Χαλκίδη	-			-
12. Θάλειας	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
ΣΥΝΟΛΟ				25

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Αλαμάνας	2	Ανοργάνωτο παιχνίδι		2
2. Γεννηματά	-			-
3. Στρογγύλη	2	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	6
	3	Παιχνίδι με μπάλα		
4. Κωνσταντικάκη	-			-
5. Γεννηματά (πεζ)	-			-
	σχολείο			
	8	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
	12	Παιχνίδι με μπάλα	-	20
6. Καφαντάρη	-			-
	Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής			
	5	Παιχνίδι με ρόδες	5	8
	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
7. Χαριστανίδη	-			-
8. Σεφέρη	-			-
9. Καρυοφίλη	3	Παιχνίδι με μπάλα		3
10. Δεληγιαννίδη	3	Παιχνίδι με μπάλα	3	3
	Κενό οικόπεδο			
	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι	3	3
11. Χαλκίδη	-			-
12. Θάλειας	3	Παιχνίδι με ρόδες	-	3
ΣΥΝΟΛΟ				48

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Αλαμάνας	-			-
2. Γεννηματά	-			-
3. Στρογγύλη	1	Παιχνίδι με ρόδες		
	3	Παιχνίδι με μπάλα	-	4
4. Κωνσταντικάκη	-			-
5. Γεννηματά (πεζ)	-			-
	σχολείο			
	2	Παιχνίδι με ρόδες		
	16	Παιχνίδι με μπάλα	-	18
6. Καφαντάρη	-			-
	Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής			
	4	Παιχνίδι με ρόδες	4	4
7. Χαριστανίδη	-			-
8. Σεφέρη	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
9. Καρυοφίλη	2	Ανοργάνωτο παιχνίδι		2
10. Δεληγιαννίδη	2	Παιχνίδι με μπάλα	-	2
	Κενό οικόπεδο			
	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
	2	Παιχνίδι με μπάλα	5	5
11. Χαλκίδη	-			-
12. Θάλειας	-		-	-
ΣΥΝΟΛΟ				36

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Αλαμάνας	-			-
2. Γεννηματά	-			-
3. Στρογγύλη	5	Παιχνίδι με μπάλα	-	5
4. Κωνσταντικάκη	-			-
5. Γεννηματά (πεζ)	3	Παιχνίδι με ρόδες	2	3
	σχολείο			
	3	Παιχνίδι με ρόδες		
	12	Παιχνίδι με μπάλα	-	15
6. Καφαντάρη	-			-
		Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής		
	6	Παιχνίδι με ρόδες		
	1	Ανοργάνωτο παιχνίδι	7	7
7. Χαριστανίδη	-			-
8. Σεφέρη	-		-	-
9. Καρυοφίλη	-	-	-	-
10. Δεληγιαννίδη	3	Παιχνίδι με μπάλα	-	3
		Κενό οικόπεδο		
	4	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
	3	Παιχνίδι με μπάλα	7	7
11. Χαλκίδη	-			-
12. Θάλειας	-		-	-
ΣΥΝΟΛΟ				40

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Αλαμάνας	-		-	-
2. Γεννηματά	-		-	-
3. Στρογγύλη	-		-	-
4. Κωνσταντικάκη	-		-	-
5. Γεννηματά (πεζ)	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	3
	2	Παιχνίδι με μπάλα	-	
	σχολείο			
	15	Παιχνίδι με μπάλα	-	15
6. Καφαντάρη	-			-
	Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής			
	5	Παιχνίδι με ρόδες	5	5
7. Χαριστανίδη	-			-
8. Σεφέρη	-		-	-
9. Καρυοφίλη	-	-	-	-
10. Δεληγιαννίδη	1	Παιχνίδι με ρόδες	-	1
	Κενό οικόπεδο			
	4	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
	3	Παιχνίδι με μπάλα	7	7
11. Χαλκίδη	-			-
12. Θάλειας	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	3
ΣΥΝΟΛΟ				34

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Αλαμάνας	2	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	2
2. Γεννηματά	-		-	-
3. Στρογγύλη	4	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	4
4. Κωνσταντικάκη	-		-	-
5. Γεννηματά (πεζ)	-	-	-	-
	σχολείο			
	9	Παιχνίδι με μπάλα		
	5	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	14
6. Καφαντάρη	-			-
	Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής			
	7	Παιχνίδι με ρόδες		
	4	Ανοργάνωτο παιχνίδι	8	11
7. Χαριστανίδη	-			-
8. Σεφέρη	-		-	-
9. Καρυοφίλη	-	-	-	-
10. Δεληγιαννίδη	-		-	-
	Κενό οικόπεδο			
	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
	2	Παιχνίδι με μπάλα	5	5
11. Χαλκίδη	-			-
12. Θάλειας	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	2
ΣΥΝΟΛΟ				38

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Αλαμάνας	-		-	-
2. Γεννηματά	-		-	-
3. Στρογγύλη	3	Παιχνίδι με μπάλα	-	3
4. Κωνσταντικάκη	-		-	-
5. Γεννηματά (πεζ)	-	-	-	-
	σχολείο			
	15	Παιχνίδι με μπάλα		
	6	Ανοργάνωτο παιχνίδι	-	21
6. Καφαντάρη	-			-
	Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής			
	7	Παιχνίδι με ρόδες	7	7
7. Χαριστανίδη	-			-
8. Σεφέρη	-		-	-
9. Καρυοφίλη	-	-	-	-
10. Δεληγιαννίδη	-		-	-
	Κενό οικόπεδο			
	-		-	-
11. Χαλκίδη	-			-
12. Θάλειας	-		-	-
ΣΥΝΟΛΟ				31

ΟΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΠΙΒΛΕΨΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1. Αλαμάνας	-		-	-
2. Γεννηματά	-		-	-
3. Στρογγύλη	3	Ανοργάνωτο παιχνίδι		
	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	5
4. Κωνσταντικάκη	-		-	-
5. Γεννηματά (πεζ)	2	Παιχνίδι με ρόδες	-	2
	σχολείο			
	13	Παιχνίδι με μπάλα	-	13
6. Καφαντάρη	-			-
	Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής			
	5	Παιχνίδι με ρόδες		
	2	Ανοργάνωτο παιχνίδι	7	7
7. Χαριστανίδη	-			-
8. Σεφέρη	-		-	-
9. Καρυοφίλη	-	-	-	-
10. Δεληγιαννίδη	3	Παιχνίδι με μπάλα	-	3
	Κενό οικόπεδο			
	-		-	-
11. Χαλκίδη	-			-
12. Θάλειας	-		-	-
ΣΥΝΟΛΟ				30

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ABU-GHAZZEH, T. M. (1998) "Children's use of the street as a Playground in Abu-Nuseir, Jordan". *Environment and Behavior*. 30 (6), 799-831.
- ADAMS, J. (1993) "Risk compensation and the problem of measuring children's independent mobility and safety on the roads" στο HILLMAN, M. (ed.) *Children, Transport and the Quality of Life*. London: Policy Studies Institute.
- AITKEN, S. C. (1994) "Putting Children in their Place" Washington D.C.: Association of American Geographers.
- AITKEN, S. C. (1998) "Family Fantasies and Community Space". New Brunswick: Rutgers University Press.
- ALEXANDER, C. (1996) [1965] "The City is not a Tree" στο LE GATES, R. T. and STOUT, F. (eds). *The City Reader*. London: Routledge.
- AMPOFO-BOATENG, K. and THOMSON, J. A. (1991) "Children's perception of safety and danger on the road". *Journal of Psychology*, 82, 487-505.
- ANDERSON, S. (1978) [1991] "Studies Toward an Ecological Model of the Urban Environment". στο Anderson, S. (ed.) *On Streets*. Cambridge: MIT Press.
- ANDREWS, G. J. and CHEN, S. (2006) "The Production of Tyrannical Space". *Children's Geographies*, 4 (2), 239-250.
- BAFNA, S. (2003) "Space Syntax: A Brief Introduction to its Logic and Analytical Techniques". *Environment and Behavior*, 35 (1), 17-29.
- BEN-JOSEPH, E. (1995) "Changing the Residential Street Scene: Adapting the shared Street (Woonerf) Concept to the Suburban Environment". *Journal of the American Planning Association*, Autumn.
- BIDDULPH, M. (2001) "Home Zones: A planning and design handbook". Bristol: The Policy Press.
- BINGHAM, N., VALENTINE, G. and HOLLOWAY, S.L. (1999) "Where Do You Want to Go Tomorrow? Connecting Children and the Internet". *Environment and Planning D: Society and Space*, 17: 655-72.
- BERGLUND, V. and NORDIN, K. (2007) "Using GIS to make Young People's Voices Heard in urban Planning". *Built Environment*, 33 (4), 469-481.
- BOARNET, M., DAY, K., ANDERSON, C., McMILLAN, T. and ALFONSO, M. (2005) "California's Safe Routes to School Program". *Journal of the American Planning Association*, 71 (3), 301-317.

- BOSSELMANN, P. (1991) "Redesigning Residential streets". στο Moudon, A. V. (ed) *Public Streets for Public Use*, New York: Columbia University Press.
- BREHENY, M. (1992) "The Compact City: an Introduction". *Built Environment*, 18, 241-246.
- BUCKINGHAM, D. (2007) "Childhood in the Age of Global Media". *Children's Geographies*, 5 (1-2), 43-54.
- BURTON, E. (2000) "The Compact City: Just or Just Compact? A preliminary analysis". *Urban Studies*, 37 (11), 1969-2001.
- BURTON, E. (2002) "Measuring Urban Compactness in UK Towns and Cities". *Environment and Planning B: Planning and Design*, 29, 219-250.
- CALIANDRO, V. (1978) [1991] "Street Form and Use". στο Anderson, S. (ed.) *On Streets*. Cambridge: MIT Press.
- CASTONGUAY, G. and JUTRAS, S. (2009) "Children's appreciation of outdoor places in a poor neighborhood". *Journal of Environmental Psychology*, 29, 101-109.
- CARMONA, M., HEATH, T, OC, T. and TIESDELL, S. (2003) "Public Places, Urban Spaces: The Dimension of Urban Design". Oxford: Elsevier.
- CARMONA, M., HEATH, T, OC, T. and TIESDELL, S. (2010) "Public Places, Urban Spaces: The Dimension of Urban Design. Second Edition". Oxford: Elsevier.
- CARMONA, M. and TIESDELL, S. (2007) "Urban Design Reader". Oxford: Architectural Press.
- CARR, S., FRANCIS, M., RIVLIN, L. and STONE, A. (1992) "Public Space". Cambridge, New York: Cambridge University Press.
- CERVERO, R. and RADISCH, C. (1996) "Travel choices in pedestrian versus automobile oriented neighborhoods". *Transport Policy*, 3 (3), 127-141.
- CHABBI, N. (1985) "On Designing Streets: an interactive perspective". *Journal of Environmental Planning and Management*, 28 (2), 92-98.
- CHAWLA, L. (1995) "Revisioning Childhood, Nature and the City". *Architecture et Comportement*, II, 11-18.
- CHAWLA, L. (2001) "Putting Young Old Ideas into Action: the Relevance of Growing Up in Cities to Local Agenda 21". *Local Environment*, 6 (1), 13-25.
- CHAWLA, L and HEFT H. (2002) "Children's Competence and the Ecology of Communities: A Functional Approach to the Evaluation of Participation". *Journal of Environmental Psychology*, 22, 201-262.

- CHRISTENSEN, P. (2003) "Place, space and knowledge: children in the village and the city". Στο CHRISTENSEN, P. and O'BRIEN, M. (eds) "Children in the City: Home, Neighborhood and Community". London: Routledge/Falmer.
- CHURCHMAN, H. (2003) "Is There a Place for Children in the City?". *Journal of Urban Design*, 8 (2), 99-111.
- COLLINS, D. and KEARNS, R. (2001) "Under curfew and under siege? Legal geographies of young people". *Geoforum*, 32 (3), 389-403.
- COLLINS, D. and KEARNS, R. (2005) "Geographies of inequality: Child Pedestrian Injuries and Walking School Buses in Auckland, New Zealand". *Social Science and Medicine*, 60, 61-69.
- COOPER MARCUS, C. and FRANCIS, C. (1998) "People Places: Design Guidelines for Urban Open Space", New York: John Wiley & Sons Inc.
- CORSI, M. (2002) "The Child Friendly Cities Initiative in Italy". *Environment and Urbanization*, 14, 169-179.
- CULLEN G. (1996) [1971] "The Concise Townscape". Oxford: Architectural Press.
- CUNNINGHAM, C. and JONES, M. (1999) "The Playground: A Confession of Failure?". *Built Environment*, 25 (1), 11-17.
- DAVIS, A. (2001) "Getting Around: Listening to Children's Views". *Municipal Engineer* 145, 2, 191-194.
- DAY, K. (2003) "New urbanism and the Challenges of Designing for Diversity". *Journal of Planning Education and Research*, 23, 83-95.
- DEMPSEY, N. (2010) "Revisiting the Compact City?". *Built Environment*, 36 (1), 5-8.
- DEMPSEY, N. and JENKS, M. (2010) "The Future of the Compact City". *Built Environment*, 36 (1), 116-121.
- DERR, V. (2002) "Children's sense of Place in Northern New Mexico". *Journal of Environmental Psychology*, 22, 125-137.
- DOEKSEN, H. (1997) "Reducing crime and the fear of crime by reclaiming New Zealand's suburban street". *Landscape and Urban Planning*, 39, 243-52.
- DRISKELL, D. (2002) "Creating Better Cities with Children and Youth: a manual for participation", London and Sterling: UNESCO Publishing and Earthscan Publications
- ELLIS, W. (1991) "The Spatial Structure of Streets". Στο Anderson, S. (ed.). *On Streets*. Cambridge: MIT Press.

- ELSLEY, S. (2004) "Children's experience of Public Space". *Children & Society*, 18, 155-164.
- EUBANK-AHRENS, B. (1991) "A Closer Look at the Users of Woonerven". Στο Moudon, A. V. (ed.) *Public Streets for Public Use*. New York: Columbia University Press.
- FERRE, M. B., ORTIZ GUITART, A. and PRATS FERRET, M. (2006) "Children and Playgrounds in Mediterranean Cities". *Children's Geographies*, 4 (2), 173-183.
- FRAMPTON, K. (1991) "The Generic Street as a Continuous Built Form". Στο Anderson, S. (ed) *On Streets*. Cambridge: MIT Press.
- FRANCIS M. and LORENZO R. (2002) "Seven Realms of Children's Participation". *Journal of Environmental Psychology*, 22, 157-169.
- FYFE, N. F. (1998) "Introduction: Reading the Street". Στο FYFE, N. F.(ed) *Images of the Street: Planning, Identity and Control in Public Space*. London: Routledge.
- GALLAGHER C. (2004) "Our Town: Children as Advocates for Change in the City". *Childhood*, 11 (2), 251-262.
- GIDDINGS, R. and YARNWOOD, R. (2005) "Growing Up, Going Out and growing Out of the Countryside: Childhood Experiences in Rural England". *Children's Geographies*, 3 (1), 101-114.
- GILL, T. (2008) "Space-Oriented Children's Policy: Creating Child-Friendly Communities to Improve Children's Well-Being". *Children & Society*, 22, 136-142.
- GILL, T. (2006) "Home Zones in UK: History, Policy and Impact on children and Youth". *Children, Youth and Environments*, 16 (1), 90-103.
- GOSPODINI, A. (1988) "Type and Function in the Urban Square: A case study of London". PhD Thesis. University College of London.
- GOSPODINI, A. (2001) "Urban Design, Urban Space Morphology, Urban Tourism: an Emerging new paradigm concerning their relationship" *European Planning Studies*, 7 990, 925-935.
- GOSPODINI, A. and GALANI, V. (2006) "Street Space as Playground: Investigating children's choices". *Sustainable Planning and Development*, 2.
- GOSPODINI, A. and GALANI, V. (2010) "Streets and Children: Spatial Configuration and Physical Form". paper presented in European November Conference "Public space and the challenges of urban transformation in Europe: Politics and Culture". Vienna 10-11 November 2010.

- HALL, P. (1992) "Urban and regional planning". London: Routledge.
- HANDY, S., CAO, X. and MOKHTARIAN, P. (2008) "Neighborhood Design and Children's Outdoor Play: Evidence from Northern California". *Children, youth and Environments*, 18 (2), 160-179.
- HARLOFF, H. J., LEHNERT, S. and EYBISCH, C. (1998) "Children's Life Worlds in Urban Environments". Στο GORRLITZ, D., HARLOFF, H. J., MEY, G., VALSINER, J. (eds) *Children, Cities, and Psychological Theories*. Berlin, New York :Walter de Gruyter.
- HART, R. (2002) "Containing children: some lessons on planning for play from New York City". *Environment and Urbanization*, 14, 135-148.
- HART, R. (1979) "Children's Experience of Place. A developmental Study". New York: Irvington Press.
- HASS-KLAU, C. (1990) "The Pedestrian and City Traffic". London :Belhaven Press.
- HILLIER, B. (2007) "Space is the machine: a configurational theory of architecture". Space Syntax: London.
- HILLIER, B. (2002) "A Theory of the City as Object: Or, How spatial laws mediate the social construction of urban space". *Urban Design International*, 7, 153-179.
- HILLIER, B. (1996) "Cities as movement economies". *Urban Design International*, 1, 49-60.
- HILLIER, B., HANSON, J. and GRAHAM, H. (1987a) "Ideas are in things: an application of the Space Syntax method to discovering house genotypes". *Environment and Planning B: Planning and Design*, 14, 363-385.
- HILLIER, B., BURDETT, R., PEONIS, J. and PENN, A. (1987b) "Creating Life: Or, Does Architecture Determine Anything?". *Arch & Comport/Arch. Behav.* 3 (3), 233-250.
- HILLIER, B., PENN, A., HANSON, J., GRAJEWSKI, T. and XU, J. (1993) "Natural Movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement". *Environment and Planning B: Planning and Design*, 20: 29-66.
- HILLIER, B. and PENN, A. (2004) "Rejoiner to Carlo Ratti". *Environment and Planning B: Planning and Design*, 31.
- HILLMAN, M. (2006) "Children's Rights and Adult's Wrongs". *Children's Geographies*, 4 (1), 61-67.

- HILLMAN, M. (1993) “One False Move...An Overview of the findings and issues they raise”. Στο HILLMAN, M. (ed.) *Children, Transport and the Quality of Life*. London: Policy Studies Institute.
- HILLMAN, M., ADAMS, J. and WHITELEGG, J. (1990) “One False Move...: A Study of Children’s Independent Mobility”. London: Policy Studies Institute.
- HOWARD E, 1902, *Garden Cities of To-morrow*, London: Faber and Faber
- HOWARD, E. (1996) “Author’s Introduction” και “The Town Magnet” από το βιβλίο *Garden Cities of Tomorrow*. Στο LeGATES, R., STOUT, F. (eds) *The City Reader*. London, NewYork: Routledge.
- JABAREEN, Y. R. (2006) “Sustainable Urban Forms: Their Typologies, Models and Concepts”. *Journal of Planning Education and Research*, 26, 38-52.
- JACOBS, J. (1961) “The Death and Life of Great American Cities”. London: Pelican Books.
- JAMES, S. (1990) “Is there a place for children in geography?”. *Area*, 22 (3), 278-283.
- JONES, L., DAVIS, A. and EYERS, T. (2000) “Young people, transport and risk: comparing access and independent mobility in urban, suburban and rural environments”. *Health Education Journal*, 9, 315-328.
- KARSTEN, L. (1998) “Growing Up in Amsterdam: Differentiation and Segregation in Children’s Daily Lives”. *Urban Studies*, 35 (3), 565-581.
- KARSTEN, L. (2002) “Mapping Childhood in Amsterdam: Spatial and Social Construction of Children’s Domains in the City”. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 93 (3), 231-241.
- KARSTEN, L. and VAN VLIET, W. (2006) “Children in the City: Reclaiming the Street”. *Children, Youth and Environments*, 16 (1), 151-167.
- KEARNS, R., COLLINS, D. and NEUWELT, P. (2003) “The Walking School Bus: extending children’s geographies?”. *Area*, 35 (3), 285-292.
- KELLEY N. (2006). “Children’s Involvement in Policy Formation”. *Children’s Geographies*, 4 (1), 37-44.
- KER, I. and TRANTER, P. (1997) “A wish called wander: reclaiming automobility from the motor car”. *World Transport Policy and Practice*, 3, (2), 11-16.
- KILICASLAN, C., MALKOC, E. and TUREL, H. S. (2008) “Comparative Analysis of Traditional, Modern and Renovated Streets in Physical, Visual and Life Aspects: A case study on Buca District-Izmir (Turkey)”. *Indoor and Built Environment*, 17 (5), 403-414.

- KINGHAM, S. and USSER, S. (2007) "An assessment of the benefits of the walking school bus in Christchurch, New Zealand". *Transportation Research Part A*, 41, 502–510.
- KRAFTL, P., HORTON, J. and TUCKER, F. (2007) "Children, Young People and Built Environments". *Built Environment*, 33 (4), 399-404.
- KRIER, R. (1979). "Urban Space". London Academy Editions.
- LAWSON, B. (2001). "The Language of space". Oxford: Elsevier.
- LE GATES, R. and STOUT, F. (1996) "Modernism and Early Urban Planning". Στο LE GATES, R. and STOUT, F. (eds) *The City Reader*. London, NewYork: Routledge.
- LEVITAS, G. (1991) "Anthropology and Sociology of Streets". Στο Anderson, S. (ed.) *On Streets*. Cambridge: MIT Press.
- LOUKAITOU-SIDERIS, A. (2003) "Children's Common Grounds: a Study among Children in Public Settings". *Journal of the American Planning Association*, 69 (2).
- LOUKAITOU-SIDERIS, A. and SIDERIS, A. (2010) "What Brings Children to the Park". *Journal of the American Planning Association*, 76 (1).
- LOUKAITOU-SIDERIS, A. and EHRENFEUCHT, R. (2009) "Sidewalks: Conflict and Negotiation over public space". Cambridge: MIT Press.
- LUCAS, T. (1998) "Youth gangs and Moral Panics in Santa Cruz California". Στο SKELTON, T. and VALENTINE, G. (eds) *Cool places, Geographies of Youth Cultures*. London: Routledge.
- LUPTON, K., COLWELL, J. and BAYLEY, M. (2002) "Aspects of children's road crossing behavior". *Proceedings of the Institution of Civil Engineers, Municipal Engineer* 151, 2, 151-157.
- LYNCH, K. (1960) "The Image of the City". Cambridge: MIT Press.
- MACKETT, R. (2002) "Increasing car dependency of children: should we be worried?". *Proceedings of the Institution of Civil Engineers, Municipal Engineer* 151, 1, 29-38.
- MACKETT, R. and PASKINS, J. (2008) "Children's Physical Activity: The contribution of Playing and Walking". *Children and Society*, 22, 345-357.
- MACKETT, R., BROWN, B., GONG, Y., KITAZAWA, K. and PASKINS, J. (2007) "Children's Independent Movement in the Local Environment". *Built Environment*, 33 (4), 454-468.

- MADANIPOUR, A. (1999) "Why are the design and development of public spaces significant for cities?". *Environment and Planning B: Planning and Design*, 26, 879-891.
- MALONE, K. (2002) "StreetLife: youth, culture and competing uses of public space". *Environment and Urbanization*, 14 (20).
- MALONE, K. and HASLUCK, L. (2002) "Australian Youth, Aliens in a Suburban Environment". Στο CHAWLA, L. (ed) *Growing up in a Urbanising World*. London: Earthscan Publications Ltd.
- MARSHALL, S. (2005) "Streets and Patterns". Oxon: Spon Press
- MATTHEWS, H. (2005) "The Millennium Challenge: The disappointing Geographies of Children's Rights". *Children's Geographies*, 3 (1), 1-3.
- MATTHEWS, H. (2003) "The street as a liminal space: the barbed spaces of childhood". Στο CHRISTENSEN, P. and O'BRIEN, M. (eds) *Children in the City: Home, Neighborhood and Community*. London: Routledge/Falmer.
- MATTHEWS, H. and LIMB, M. (1998) "The right to say: the development of youth councils/forums within the U.K.". *Area*, 30 (1), 66-78.
- MATTHEWS, H. and LIMB, M. (1999) "Defining an Agenda for the Geography of Children: review and prospect". *Progress in Human Geography*, 23 (1), 61-90.
- MATTHEWS, H., LIMB, M and PERCY-SMITH, B. (1998) "Changing Worlds: the microgeographies of young teenagers". *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 89, 2: 193-202.
- MATTHEWS, H., LIMB, M. and TAYLOR, M. (1998) "The Geography of Children: some ethical and methodological considerations for project and dissertation work". *Journal of Geography in Higher Education*, 22 (3), 311-324.
- MATTHEWS, H., LIMB, M. and TAYLOR, M. (1999) "Reclaiming the streets: the discourse of curfew". *Environment and Planning A*, 31, 10: 1713-30.
- MATTHEWS H., LIMB, M. and TAYLOR, M. (2000). "The street as thirdspace". Στο Holloway, S. L. and Valentine, G. (eds) *Children's Geographies: Playing, Living, Learning*. London: Routledge.
- MATTSSON, .K. T. (2002) "Children's (in)dependent mobility and parents' chauffeuring in the town and the countryside". *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 93 (4), 443-453.
- MAXEY, I. (1999) "Playgrounds: From Oppressive Spaces to Sustainable Places". *Built Environment*, 25 (1), 18-24.

- McARDLE, (2001) "Children's Play". *Child: Care, Health and Development*, 27 (6), 509-514.
- McDONALD, N. and AALBORG, A. (2009) "Why Parents Drive Children to School: Implications for Safe Routes to School Programs". *Journal of the American Planning Association*, 75 (3), 331-342.
- McKENDRICK, J. (1999a) "Playgrounds in the Built Environment". *Built Environment*, 25 (1), 5-10.
- McKENDRICK, J. (1999b) "Not just a Playground. Rethink Children's Place in the Built Environment". *Built Environment*, 25 (1), 75-78.
- McKENDRICK, J., FIELDER, A. and BRADFORD, G. (1999) "Privatization of Collective Play spaces in the UK". *Built Environment*, 25 (1), 44-57.
- McNAMEE, S. (1998) "The Home: Youth, Gender, and Video Games: Power and Control in the Home". Στο SKELTON, T. and VALENTINE, G. (eds) *Cool places, Geographies of Youth Cultures*. London: Routledge.
- MEHTA, V. (2009) "Look Closely and You Will See, Listen Carefully and You Will Hear: Urban Design and Social Interaction on Streets". *Journal of Urban Design*, 14 (1), 29-64.
- MEHTA, V. and BOSSON, J. (2010) "Third Places and the Social Life of Streets". *Environment and Behavior*, 42, 779-805.
- MELVILLE, S. (1999) "Creating Space for Adventure". *Built Environment*, 25 (1), 71-74.
- MOORE, R. (1986) "Childhood's Domain. Play and Place in Child Development". London: Croom Helm.
- MOORE, R. (1991) "Streets as Playgrounds". Στο Moudon, A. V. (ed) *Public Streets for Public Use*. New York: Columbia University Press.
- MORROW, V. (2003) "Improving the neighbourhood for children: possibilities and limitations of 'social capital' discourses". Στο CHRISTENSEN, P. and O'BRIEN, M. (eds) *Children in the City: Home, Neighborhood and Community*. London: Routledge/Falmer.
- MOUDON, A. V. (1991) "Introduction". Στο Moudon, A. V. (ed), *Public Streets for Public Use*. New York: Columbia University Press.
- MOUGHTIN, C., CUESTA, R., SARRIS, C. and SIGNORETTA, P. (2003) "Urban Design: Method and Techniques". Oxford: Architectural Press.

- NAYAK, A. (2003) "Through children's eyes: childhood, place and the fear of crime". *Geoforum*, 34 (3), 303-315.
- NEWMAN, M., WOODCOCK, A. and DUNHAM, P. (2006) "Playtime in the Borderlands: Children's representations of School. Gender and Bullying through Photographs and Interviews". *Children's Geographies*, 4 (3), 289-302.
- O'BRIEN, M. (2003) "Regenerating children's neighbourhoods; what do children want?". Στο CHRISTENSEN, P. and O'BRIEN, M. (eds) *Children in the City: Home, Neighborhood and Community*. London: Routledge/Falmer.
- O'BRIEN, M., JONES, D., SLOAN, D. AND RUSTIN, M. (2000) "Children's independent spatial mobility in the public realm". *Childhood*, 7 (3), 257-77.
- O'BRIEN, C. and TRANTER, P. (2006) "Planning for and with children and youth: Insights from children about happiness, well-being and walking". *Proceedings of the 7th International Conference on walking and Liveable Communities*, October 23-25, Melbourne, Australia.
- OKE, M., KHATTAR, A., PANT, P. and SARASWATHI, T. (1999) "A Profile of Children's Play in Urban India". *Childhood*, 6, 207-219
- OWENS, P. E. (2002) "No teens allowed: the exclusion of adolescents from public spaces". *Landscape Journal*, 21, 1-2.
- PAIN, R. (2001) "Gender, Race, Age and Fear in the City". *Urban Studies*, 38 (5-6), 899-913.
- PAIN, R. (2004) "Introduction: Children at Risk?". *Children's Geographies*, 2 (1), 65-67.
- PENN, A. and TURNER, A. (2002) "Space Syntax Based Agent Simulation". Στο *Proceedings of the 1st International Conference on Pedestrian and Evacuation Dynamics*, University of Duisburg, Germany, (Springer, Berlin).
- PEPONIS, J., HADJINIKOLAOU, E., LIVIERATOS, C. and FATOUROS, D. A. (1989) "The Spatial Core of Urban Culture". *Ekistics*, 334-335, 43-55.
- PERCY-SMITH, B. (2002) "Contested Worlds, Constrains and Opportunities in City and Suburban Environments in an English Midlands City". Στο CHAWLA, L. (ed) *Growing up in a Urbanising World*. London: Earthscan Publications Ltd.
- PERCY-SMITH, B. and MATTHEWS, H. (2001) "Tyrannical Spaces: young people, bullying and urban neighbourhoods". *Local Environment*, 6 (1), 49-63.
- PHILLIPS, R. (2001) "Geographies of Childhood: Introduction". *Area*, 33 (2), 117-118.

- POWELL, S. (2009) "The value of Play: Constructions of Play Government Policy in England". *Children and Society*, 23, 29-42.
- PRESSMAN, N. (1991) "The European Experience". Στο Moudon, A. V. (ed.) *Public Streets for Public Use*. New York: Columbia University Press.
- QUIGG, R. (1999) "Strategic provision of Playscapes in Dunedin, New Zealand". *Built Environment*, 25 (1), 156-163.
- RAMAN, S. (2010) "Designing a Liveable Compact City: Physical Forms of City and Social Life in Urban Neighbourhoods". *Built Environment*, 36, 63-80.
- RAPOPORT, A. (1980) "Cross-Cultural Aspects of Environmental Design". Στο ALTMAN, I., RAPOPORT, A. and WOHLWILL, J. (eds) *Human Behavior and Environment: Advances in Theory and Research, Volume 4: Environment and Culture*. New York: Plenum Press.
- RAPOPORT, A. (1990) "The Meaning of the Built Environment". Tucson: University of Arizona Press.
- RAPOPORT, A. (1991) "Pedestrian Street Use: Culture and Perception". Στο MOUDON, A. V. (ed.) *Public Streets for Public Use*. New York: Columbia University Press.
- RASMUSSEN, K. (2004) "Places for Children – Children's Places". *Childhood*, 11 (2), 155-173.
- RATTI, C. (2004a) "Space Syntax: some inconsistencies". *Environment and Planning B: Planning and Design*, 31, 487-499
- RATTI, C. (2004b) "Rejoinder to Hillier and Penn". *Environment and Planning B: Planning and Design*, 31, 513-516.
- REZAYAN, H., KARIMIPOUR, F., DEVALAR MAHMOUD, R. and FRANK, A. U. (2007) "Temporal topological relationships of convex spaces in Space Syntax Theory". στο TANG, X., LIU, Y., ZHANG, J and KAINZ, W. (eds) *Advances in Spatio-temporal Analysis*. London: Taylor and Francis Group.
- RIGGIO, E. (2002) "Child friendly cities: good governance in the best interests of the child". *Environment and Urbanization*, 14, 45-58.
- RIGGIO, E. and KILBANE, T. (2000) "The International secretariat for Child-Friendly Cities: A Global Network for urban Children". *Environment and Urbanization*, 12, 201-205.

- RISSOTTO, A. and TONUCCI, F. (2002) 'Freedom of movement and environmental knowledge in elementary school children'. *Journal of Environmental Psychology*, 22: 65-77.
- ROFE, Y. (1999) "A Community Built Playground in Tel-Aviv". *Built Environment*, 25 (1), 61-65.
- ROSENBAUM, M. (1993) "Independent mobility and children's rights" στο HILLMAN, M. (ed.) *Children, Transport and the Quality of Life*. London: Policy Studies Institute.
- ROSS, N. (2005) "Children's space". *International research in Geographical and Environmental Education*, 14 (4), 336-341.
- ROSS, N. (2007) 'My Journey to School...Children's Engagements and Interactions in their Everyday Localities'. *Children's Geographies*, 5 (4), 373-391.
- RYKWERT, J. (1991) "The Street: The Use of Its History". Στο Anderson, S. (ed.) *On Streets*. Cambridge: MIT Press.
- SCHUMACHER, T. (1991) [1978] "Buildings and Streets: Notes on configuration and Use", στο Anderson S., (ed.), *On Streets*. Cambridge: MIT Press.
- SIBLEY, D. (1991) 'Children's Geographies: Some problems of representation'. *Area*, 23, 270-271.
- SKANZE, A. (1995) "Experiencing and interpreting city architecture". *Architecture et Comportement*, II, 5-10.
- SKELTON, T. (2000) "Nothing to do, nowhere to go?: teenage girls and 'public' space in the Rhondda Valleys, South Wales". Στο HOLLOWAY, S. L. and VALENTINE, G. (eds) *Children's Geographies: Playing, Living, Learning*. London: Routledge.
- SMITH, F. (2004) "Is There a Place for Children's Geographers in the Policy Arena?", *Children's Geographies*, 2 (1), 157-161.
- SOLTAN, M. (1996) "Deconstruction and Architecture". στο DUTTON, T. *Reconstructing Architecture: critical discourses and social practices*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- SOUTHWORTH, M. and BEN-JOSEPH, E. (2003) "Streets and the Shaping of Towns and Cities". Washington: Island Press.
- SPENCER, C. and WOOLLEY, H. (2000) "Children and the City: a Summary of Recent Environmental Psychology Research". *Child: Care, Health and Development*, 26 (3), 181-198.

- STAEMPFLI, M. (2009) "Reintroducing Adventure into Children's Outdoor Play Environments". *Environment and Behavior*, 41 (2), 268-280.
- STAKE, R. (1995) "The Art of Case Study Research". Thousand Oaks: Sage Publications
- TABIBI, Z. and PFEFFER, K. (2003) "Choosing a Safe Place to Cross the Road: the relationship between attention and identification of safe and dangerous road-crossing sites". *Child: Care, Health and Development*, 29, 4: 237-244.
- TANDY, C. A. (1999) "Children's Diminishing Play Space: A Study of Intergenerational Changes in Children's use of their Neighbourhoods". *Australian Geographical Studies*, 37 (2), 154-164.
- TEKLENBURG, J., TIMMERMANS, H. and BORGERS, A. (1997) "Design Tools in an Integrated CAD-GIS Environment". Στο TIMMERMANS, H. (ed) *Decision Support Systems in Urban Planning*. London: E & F.N Spon.
- TIBBALDS, F. (1997) [1992] "Places matter most". Στο CARMONA, M. and TIESDEL, L. S. *Urban Design Reader*. Oxford: Architectural Press
- TIBBALDS, F. (2000) [1992] "Making people-friendly Towns. Improving the public environment in towns and cities". London: E&F.N.Spon,
- THOMSEN, U. T. (2004) "Children- automobility's immobilized others". *Transport Reviews*, 24, 5: 515-532.
- THOMSON, J. and PHILO, C. (2004) "Playful spaces? A social Geography of Children's play in Livingston, Scotland". *Children's Geographies*, 2, 1: 111-130.
- TRANter, P. (1996) "Children's independent mobility and urban form in Australasian, English and German cities". Στο Hensher, D. King, J., Oum, T. (eds) *World Transport Research: Proceedings of the Seventh World Conference on Transport Research*, Volume 3: Transport Policy, 31-44.
- TRANter, P., και DOYLE, J. (1996) "Reclaiming The Residential Street As Play Space". *International Play Journal*, 4, 91-97.
- Πηγή: <http://www.ecoplan.org/children/general/tranter.htm>
- TRANter, P. and PAWSON, E. (2001) "Children's Access to Local Environments: a case-study of Christchurch, New Zealand". *Local Environment* 6 (1), 27-42.
- TUCKER, F., and MATTHEWS, H. (2001) "They don't like girls hanging around there: Conflicts over recreational space in rural Northamptonshire". *Area*, 33 (2), 161-168.

- UNTERMANN, R. (1991) "Can We Pedestrianize The Suburbs?". Στο Moudon, A. V, (ed.) *Public Streets for Public Use*. New York: Columbia University Press.
- VALENTINE, G. (1996a) «Children should be seen and not heard: the production and transgression of adults' public space». *Urban Geography*, 17 (3), 205-220.
- VALENTINE, G. (1996b) "Angels and Devils: moral landscapes of childhood". *Environment and Planning D: Society and Space* 14: 581-99.
- VALENTINE, G. (1997a) "A Safe Place to Grow up? Parenting, perceptions of children's safety and the rural idyll". *Journal of Rural Studies*, 13, 2: 137-48.
- VALENTINE, G. (1997b) "'My son is a bit dizzy' 'My wife is a bit soft': gender, children and cultures of parenting". *Gender, Place and Culture* 4:37-62.
- VALENTINE, G. (2001) "Social Geographies: Space and Society". Essex: Pearson Education Ltd.
- VALENTINE, G. and McKENDRICK, J. (1997) "Children's Outdoor Play: Exploring Parental Concerns About Children's Safety and the Changing Nature of Childhood". *Geoforum* 28(2): 219-35.
- VALENTINE, G., HOLLOWAY, S. and BINGHAM, N. (2000) "Transforming cyberspace: children's interventions in the new public sphere". Στο HOLLOWAY, S. L. and VALENTINE, G. (eds) *Children's Geographies: Playing, Living, Learning*. London: Routledge.
- VANDERBERCK R. M. and MORSE DUNKLEY C. (2003) "Young people's narratives of Rural-Urban Difference". *Children's Geographies*, 1 (2), 241-259.
- VAN DER WAALS, J.F.M. (2000) "The Compact City and the Environment: A Review". *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 91(2), 111-121.
- VEITCH, J., SALMON, J. and BAL, L K. (2007) "Children's Perceptions of the Use of Public Open spaces for Active Free-Play". *Children's Geographies*, 5 94), 409-422.
- VERSTRATE, L. and KARSTEN, L. (2011) "The Creation of Play Spaces in Twentieth-century Amsterdam: From an Intervention of Civil Actors to a Public Policy". *Landscape Research*, 36 (1), 85-109.
- WARD, C. (1978) "The child in the city". London: The Architectural Press.
- WARD THOMSEN, C. (2002) "Urban open spaces in the 21st century". *Landscape and Urban Planning*, 60, 59-72.
- WATT, P and STENSON, K. (1998) "The Street: 'It's a bit Dodgy Around There': Safety, danger, Ethnicity and Young People's Use of Public Space". Στο

- SKELTON, T. and VALENTINE, G. *Cool places, Geographies of Youth Cultures*, London: Routledge.
- WELLER, S. and BRUEGEL, I. (2009) "Children's Place in the Development of neighbourhood Social Capital". *Urban Studies*, 46, 629-643.
- WIGLEY, M. (1993) "The Architecture of Deconstruction: Derrida's Haunt". MIT Press.
- WHYTE, W.H. (1980) "The Social Life of Small Urban Spaces". New York: The Conservation Foundation.
- WILKINSON, P.F (ed). (1980) "Innovation in play environments". London: Croom Helm Ltd.
- WILKS, J. (2010) "Child-friendly Cities: a place for active citizenship in geographical and environmental education". *International Research in Geographical Education*, 19 (1), 25-38.
- WILSON, E., MARSHALL, J., WILSON, R. and KRIZEK, K. (2010) "By foot, bus or car: children's school travel and school choice policy". *Environment and Planning A*, 42, 2168-2185.
- WINEMAN, J. D. and PEPONIS, J. (2010) "Constructing Spatial Meaning: Spatial affordances in Museum Design". *Environment and Behavior*, 42 (1), 86-109.
- WOODS, T. (1999) "Beginning Postmodernism". Manchester: Manchester University Press.
- WOLFE, C., (1991). "Streets Regulating Neighborhood Form: A Selective History". Στο Moudon, A. V. (ed.) *Public Streets for Public Use*. New York: Columbia University Press.
- WOOLLEY, H. (2006) "Freedom of the City: Contemporary Issues and Policy Influences on Children and Young People's Use of Public Open Space in England". *Children's Geographies*, 4 (1), 45-59.
- WOOLLEY, H. and JOHN,S R. (2001) "Skateboarding: The City as a Playground". *Journal of Urban Design*, 6 (2), 211-230.
- WOOLLEY, H., SPENCER, C., DUNN, J., and ROWLEY, G. (1999a) "The Child as Citizen: Experiences of British Town and City Centres". *Journal of Urban Design*, 4 (3), 255-282.
- WOOLLEY, H., SPENCER, C., SHORT, T. and ROWLEY, G. (1999b) "Children Describe their Experiences of the City Centre: A Qualitative Study of Fears and

Concerns which may Limit their Full Participation”. *Landscape Research*, 24 (3), 287-301.

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ΓΑΛΑΝΗ, Β. (2003), “Παιδί και Δρόμος: Η σημασία της Σύνταξης και της Μορφολογίας του Χώρου. Η περιπτωσιολογική μελέτη της Ηγουμενίτσας”. Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία. ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- ΓΕΡΜΑΝΟΣ, Δ. (1993) “Χώρος και διαδικασίες αγωγής, η παιδαγωγική ποιότητα του χώρου”. Αθήνα: Gutenberg Παιδαγωγική Σειρά.
- ΓΚΑΝΑΤΣΑΣ, Π., ΤΣΙΤΣΩΝΗ, Θ., ΖΑΓΚΑΣ, Θ. και ΤΣΑΚΑΛΜΗΔΗ, Μ. “Αξιολόγηση του Αστικού Πρασίνου στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης”. Προσβάσιμο από <http://users.auth.gr/tritsonis> [τελευταία πρόσβαση 27-04-2011].
- ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ, Α. (1990) «Από τι μπορεί να κινδυνεύει η κακή αρχιτεκτονική της σύγχρονης ελληνικής πόλης;». *Τεχνική Ενημέρωση*, περιοδική επιστημονική έκδοση του ΤΕΕ, 10, 14-18.
- ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ, Α. (1995) «Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Πανεπιστημιακές σημειώσεις». Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ, Α. (1998) «Πολεοδομία Ι: Αστικός Σχεδιασμός, Σημειώσεις». Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ, Α. (1999) «Η Σύνταξη του Χώρου ως Μηχανισμός διάρθρωσης των κεντρικών λειτουργιών της Πόλης: Η Περίπτωση του Βόλου». Στο Οικονόμου, Δ. και Πετράκος, Γ. (επιμ.) *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*. Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας-Gutenberg: Βόλος.
- ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ, Α. (2002) «Χώρα Μυκόνου: Η άρση της «κατάχρησης» του δημόσιου υπαίθριου χώρου με στόχο την αειφόρο τουριστική ανάπτυξη». Στο *Συλλογή Κειμένων για το μάθημα Αστικός σχεδιασμός: Μορφολογία και συντακτική δομή του αστικού χώρου*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- ΚΑΥΚΟΥΛΑ, Κ. (1988) «Η Πολεοδομική Ενότητα – Γειτονιά: Ένα Σχόλιο στα Κοινωνιολογικά Χαρακτηριστικά που της Αποδίδονται». *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχος 8, no. 1, σ.σ. 77-103, Αθήνα: Τ.Ε.Ε.

- ΚΟΥΣΙΔΩΝΗΣ Χ. (1990), «Η πολεοδομική φυσιογνωμία των οικισμών διανομής του Υπουργείου Γεωργίας: Μια πρόταση ανασυγκρότησης μέσω αναμόρφωσης του συστήματος του ορθογωνικού καννάβου». *Τεχνικά Χρονικά*, 10 (2), 167-187.
- ΚΟΥΣΙΔΩΝΗΣ Χ. (2002) «Κοινόχρηστοι χώροι του οικισμού: Η όσμωση των χρήσεων και η ευελιξία στο σχεδιασμό». *Τεχνικά Χρονικά*, 1-2, 35-47.
- ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Δ. (1999) «Πολιτική Γης και Εφαρμογή Πολεοδομικών Σχεδίων». Στο Οικονόμου, Δ. και Πετράκος, Γ. (επιμ.) *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*. Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας-Gutenberg: Βόλος.
- ΤΣΟΥΚΑΛΑ, Κ. (2006) «Παιδική Αστική Εντοπία». Αθήνα: Τυπωθήτω.
- ΥΠΕΧΩΔΕ-ΟΡΘ-ΑΠΘ. (1999) «Μείωση της μονοκεντρικότητας στο πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης και ο ρόλος του τριτογενούς τομέα». Θεσσαλονίκη: ΟΡΘ.
- ΥΠΕΧΩΔΕ-ΟΡΘ-ΑΠΘ. (2008) «Δείκτες Περιβάλλοντος και αειφορίας για τη Θεσσαλονίκη». Θεσσαλονίκη: ΟΡΘ.
- ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΣ, Δ. (2002) «Πολιτιστικό Περιβάλλον-Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη». Αθήνα: Δίκαιο και Οικονομία, Π.Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑΣ.

ΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

- Blog no Wordpress.com “Transporte Humano”. Προσβάσιμη από <http://transportehumano.files.wordpress.com> [τελευταία πρόσβαση 21-04-2011].
- Βικιπαίδεια «Βικιπαιδεία, η ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια». Προσβάσιμη από <http://el.wikipedia.org> [τελευταία πρόσβαση 21-04-2011].
- City of Santa Clarita “City Briefs”. Προσβάσιμη από <http://santaclaritacitybriefs.files.wordpress.com> [τελευταία πρόσβαση 21-04-2011].
- Cornell University (2011) “Cornel University Library”. Προσβάσιμη από www.library.cornell.edu [τελευταία πρόσβαση 08-01-2011].
- Δήμος Πυλαίας Προσβάσιμη από www.pilea.gr [τελευταία πρόσβαση 08-01-2011].
- Ελληνική Στατιστική Αρχή (2008). Προσβάσιμη από <http://www.statistics.gr> [τελευταία πρόσβαση 10-09-2010].
- Gemeente Eindhoven (2006) “Eindhoven Brainport”. Προσβάσιμη από www.eindhoven.eu. [τελευταία πρόσβαση 08-01-2011].

- Google (2011) “Picasa”. Προσβάσιμη από www.picasaweb.google.com [τελευταία πρόσβαση 21-04-2011].
- Green Communities (2011) “Active and Safe Routes to School”. Προσβάσιμη από <http://www.saferoutestoschool.ca> [τελευταία πρόσβαση 21-04-2011].
- Home Zones Organization “Home Zones”. Προσβάσιμη από www.homezones.org [τελευταία πρόσβαση 15-12-2010].
- IEMA (2011) “Institute of Environmental Management and Assessment”. Προσβάσιμη από www.iema.net [τελευταία πρόσβαση 21-04-2011].
- ITE (2011). “Institute of Transportation Engineers”. Προσβάσιμη από www.ite.org [τελευταία πρόσβαση 08-02-2011].
- Kolb D. (2007) “Sprawling Places”. Προσβάσιμη από <http://www.dkolb.org/sprawlingplaces> [τελευταία πρόσβαση 21-04-2011].
- “Media Architecture”. Προσβάσιμη από www.mediaarchitecture.at [τελευταία πρόσβαση 08-01-2011].
- Neuhaus F. “Urban Tick” Προσβάσιμη από <http://urbantick.blogspot.com> [τελευταία πρόσβαση 08-01-2011].
- OKXE (2009). Προσβάσιμη από www.okxe.gr [τελευταία πρόσβαση 21-04-2011].
- Pedestrian and Bicycle Information Centre for the partnership for a walkable America and U.S. Department of Transportation “Starting a Walking School Bus”. Προσβάσιμη από www.walkingschoolbus.org [τελευταία πρόσβαση 21-04-2011].
- SAIC (2010). “School of the Art Institute of Chicago” Προσβάσιμη από <http://www.saic.edu> [τελευταία πρόσβαση 21-04-2011].
- Tangient LLC (2011) “Streetswiki”. Προσβάσιμη από <http://streetswiki.wikispaces.com> [τελευταία πρόσβαση 21-04-2011].
- “The Antiplanner”. Προσβάσιμη από <http://ti.org/antiplanner> [τελευταία πρόσβαση 15-12-2010].
- “The Preservation Institute”. Προσβάσιμη από <http://www.preservenet.com> [τελευταία πρόσβαση 21-04-2011].
- UNICEF Innocenti Research Centre “Child Friendly Cities”. Προσβάσιμη από www.childfriendlycities.org [τελευταία πρόσβαση 12-12-2010].
- URBAN LOGIC “Designing for Tomorrow” Προσβάσιμη από www.designingfortomorrow.org [τελευταία πρόσβαση 08-01-2011].

- URBAN TRANSPORT. Προσβάσιμη από *<http://transportbox.blogspot.com>* [τελευταία πρόσβαση 08-02-2011].
- U.S Department of Transportation-Federal Highway Administration. Προσβάσιμη από *www.fhrc.gov* [τελευταία πρόσβαση 08-02-2011].
- Victoria Transport Policy Institute Προσβάσιμη από *www.vtpi.org* [τελευταία πρόσβαση 25-11-2010].