Archetype

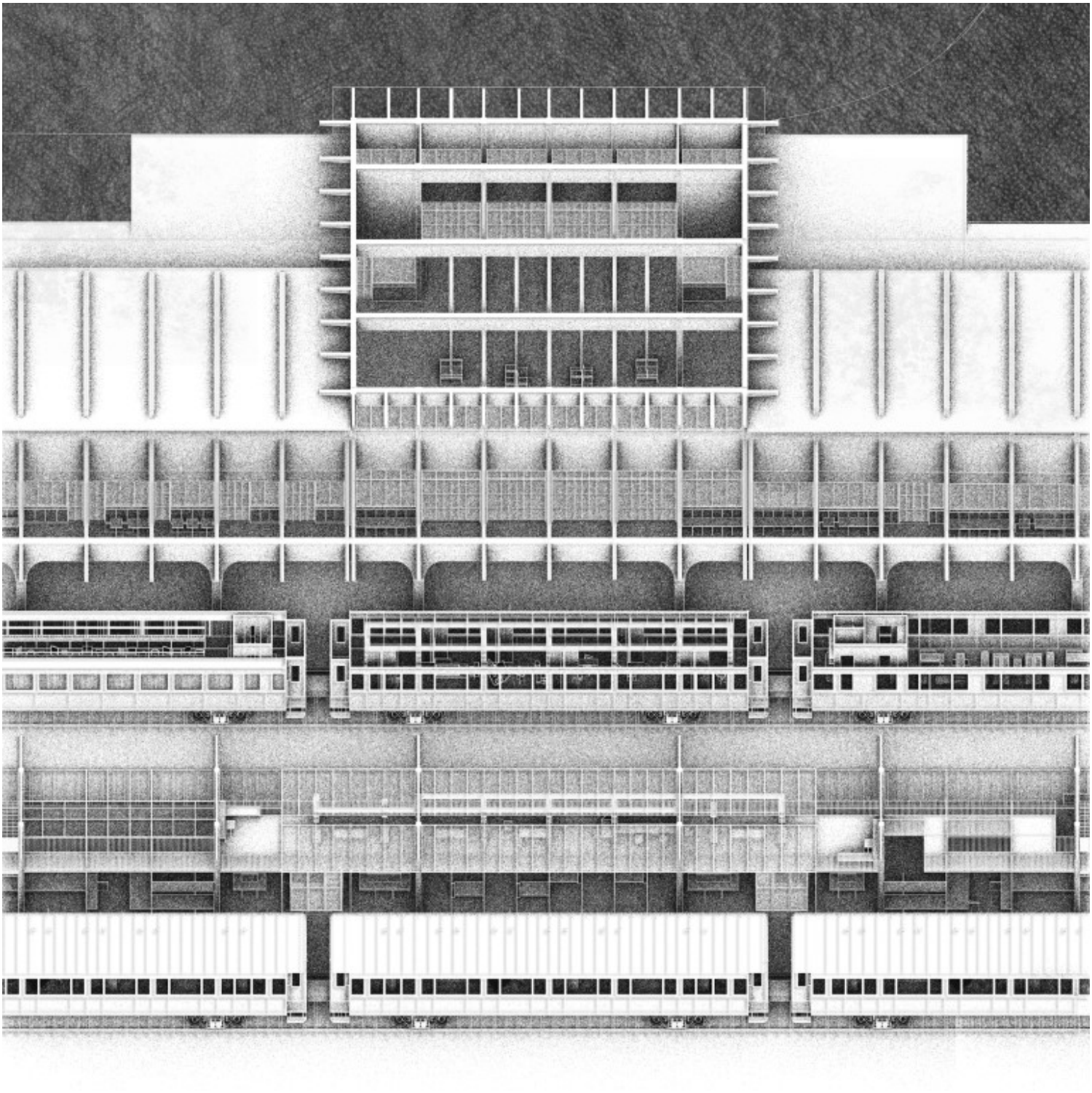
# In-between: Το σιδηροδρομικό ταξίδι ως μέσο χωρικής αφήγησης

Αμαλία Μιχαλιού - 20/07/2026

## Διπλωματική Εργασία

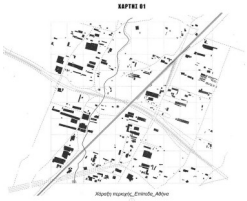
Φοιτήτρια: Μιχαλιού Αμαλία
Επιβλέπων καθηγητής: Μπούρας Κωνσταντίνος
Σχέδια αποτύπωσης: Ιστορικό αρχείο ΟΣΕ
Σχολή: Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής | Σχολή Εφαρμοσμένων Τεχνών και Πολιτισμού | Τμήμα Εσωτερικής Αρχιτεκτονικής
Ακαδημαϊκό εξάμηνο: Σεπτέμβριος 2025

Η παρούσα διπλωματική εργασία διερευνά τον σιδηρόδρομο ως σύνθετο πεδίο τοπικότητας, χρονικότητας και χωρικής αφήγησης, εξετάζοντας παράλληλα τη λειτουργία του ως μεταβατικού και οριακού χώρου. Προβάλλεται η ταυτόχρονη λειτουργία του σιδηροδρόμου τόσο ως συνδετικό μέσο μεταξύ προορισμών όσο και ως αυτόνομη χωρική εμπειρία.



Η θεωρητική προσέγγιση ενισχύεται από τις θεωρίες των μη-τόπων του Marc Augé, σύμφωνα με τις οποίες ο σιδηρόδρομος συνιστά χώρο ανωνυμίας και μετάβασης, με απουσία συλλογικής μνήμης, ταυτότητας και ιστορικότητας. Η εμπειρία του υποκειμένου καθορίζεται από την κίνηση, την αναμονή και την απρόσωπη συνύπαρξη.

ΧΑΡΤΗΣ 01

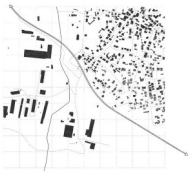


Χάρτης περιοχής_Επίπεδο_Αθήνα

ΧΑΡΤΗΣ 02

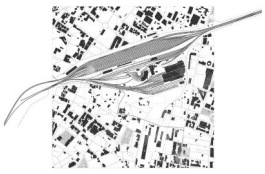
Όρια_Αιχμής_Σιδηροδρομικός Σταθμός Πειραιά

ΧΑΡΤΗΣ 03

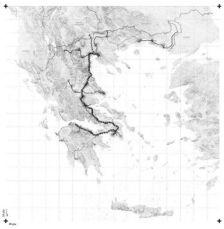


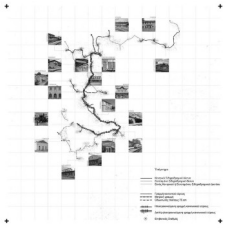
Χωρική προσθήκη βιομηχανικής και κατοικευόμενης ζώνης_Ανάφυτα

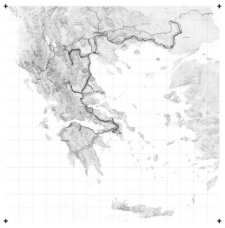
ΧΑΡΤΗΣ 04

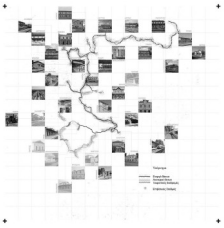


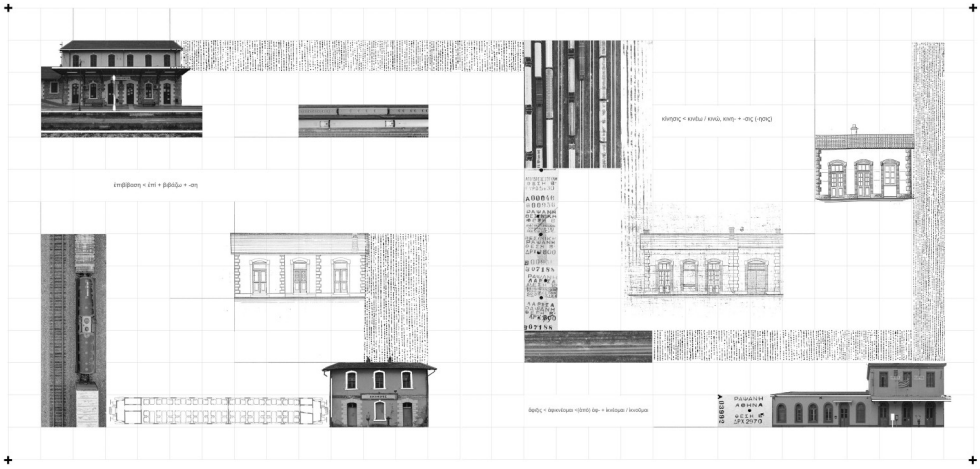
Κτίριο_Πέτντς_Αμπελόκηποι





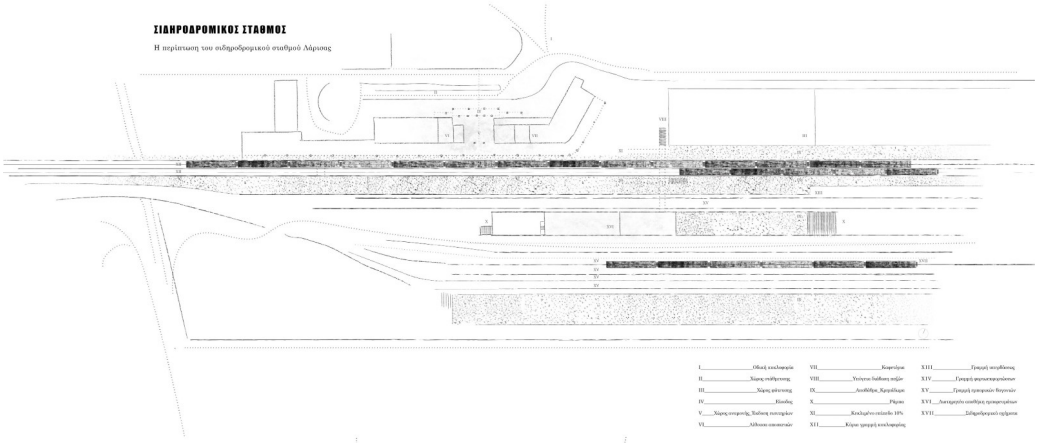







## ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ

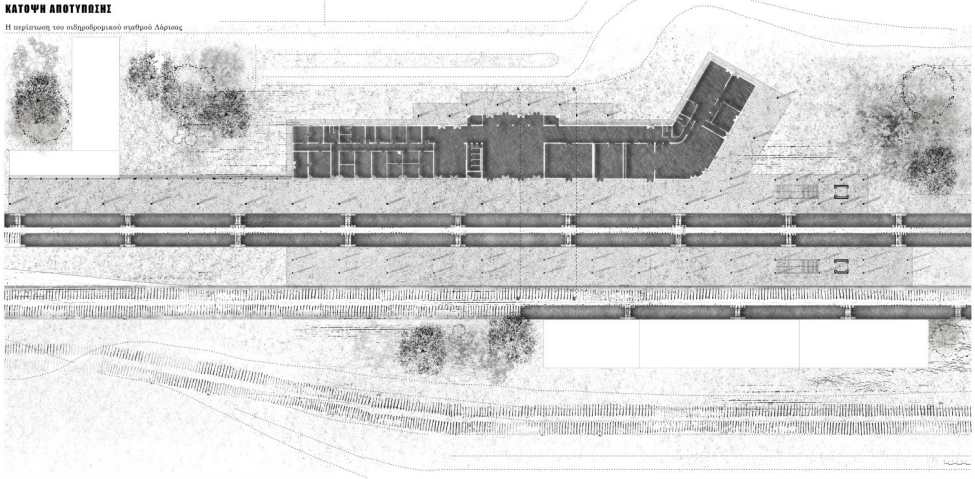
Η περίπτωση του σιδηροδρομικού σταθμού Λάρισας



I_____Οδική κυκλοφορία
II_____Χώρος στάθμευσης
III_____Χώρος φύτευσης
IV_____Κιοσκάς
V____Χώρος ανεφοδιός_Ξενίας εστιατόριο
VI_____Αίθουσα αναμονών
VII_____Κεφαλόρια
VIII_____Υπόγεια διάβαση ποδών
IX_____Αποθήκη_Καταβόλια
X_____Ράμπα
XI_____Κυκλικός κόμβος 10%
XII_____Κύρια τροχιά κυκλοφορίας
XIII_____Τροχιά υπερβάσεις
XIV_____Τροχιά φορτοεκφορτώσεων
XV_____Τροχιά εμπορικών δοχείων
XVI__Λειτουργία υπαίθρας εμπορευμάτων
XVII_____Σιδηροδρομικά σήματα

## ΚΑΤΟΨΗ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ

Η περίπτωση του σιδηροδρομικού σταθμού Λάρισας



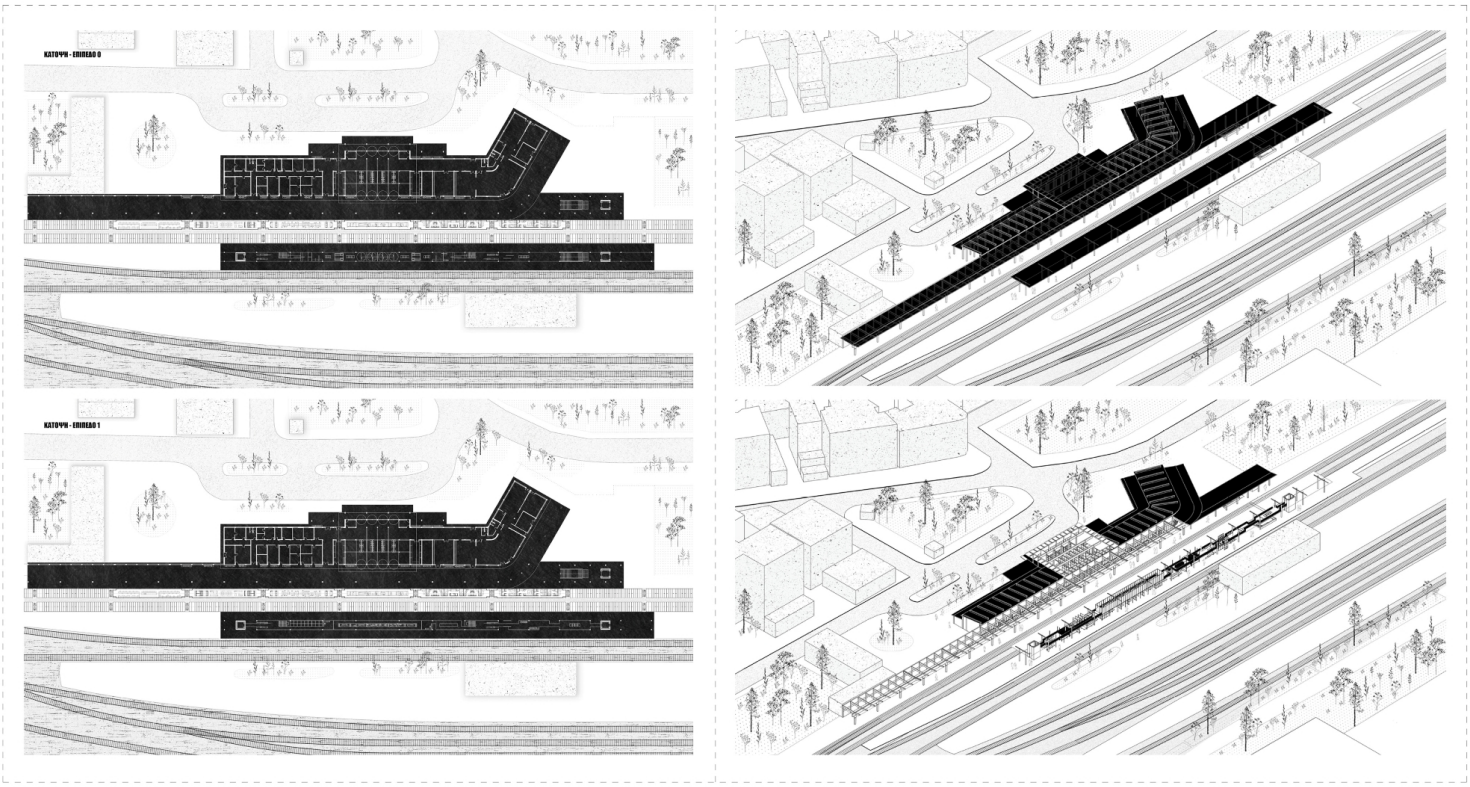
## ΟΨΕΙΣ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ

Η περίπτωση του σιδηροδρομικού σταθμού Λάρισας

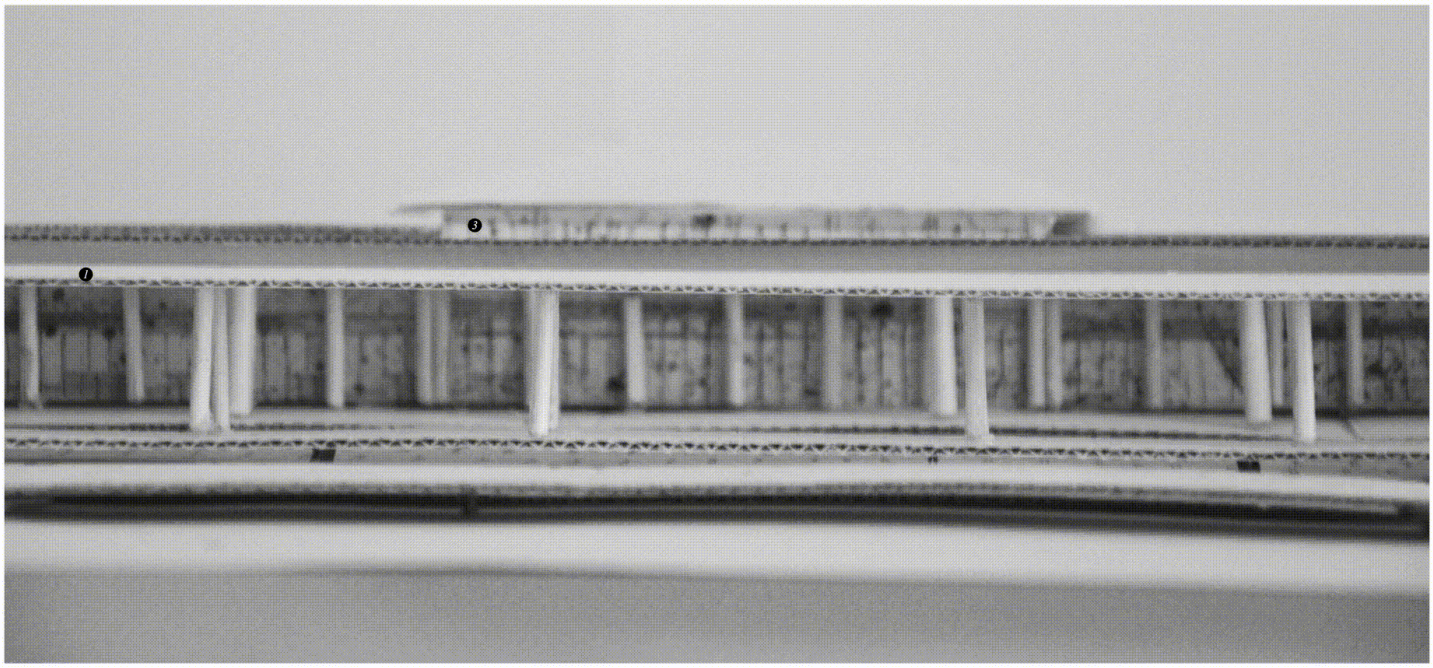
ΟΨΗ ΠΡΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

ΟΨΗ ΕΝΔΙΑΜΕΣΗΣ ΑΠΟΒΑΘΡΑΣ ΚΑΙ ΣΙΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ | ΠΕΡΑΣΜΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Το ερευνητικό και σχεδιαστικό μέρος της εργασίας αφορά τον σχεδιασμό ενός επιβατικού σιδηροδρομικού οχήματος, βασισμένου στις αρχές του ελάχιστου χώρου, καθώς και την αναδιαμόρφωση επιμέρους τμημάτων του σταθμού με έμφαση στη λειτουργικότητα και τη μεταβλητότητα. Αμφισβητώντας τις έννοιες του αμετάβλητου και στατικού χώρου, τα κεντρικά στοιχεία του σχεδιασμού εστιάζουν στην ευελιξία και την προσαρμοστικότητα.




Η παρούσα διπλωματική εργασία διερευνά τον τρόπο με τον οποίο ο σιδηρόδρομος παραμένει ένα ισχυρό αφηγηματικό εργαλείο, διαμορφώνοντας τη σχέση μεταξύ κίνησης, ταυτότητας και αφήγησης, αμφισβητώντας τις έννοιες των σταθερών χωρικών ορισμών.



❶ **Ενδιάμεση αποβάθρα**_σημείο προσωρινής ακινησίας

❷ **Σιδηροδρομικό οχήμα**_ στοιχείο κινητικότητας

❸ **Επιβατικός σταθμός**_ σημείο προσωρινής ακινησίας

Ο σιδηρόδρομος αναδύεται ως τόπος μετέωρος, ενδιάμεσος, εκεί όπου η παύση και η κίνηση συνυπάρχουν, ένα πεδίο όπου το βλέμμα περιπλανάται, ο χρόνος διαστέλλεται και ο χώρος μετασχηματίζεται σε αφήγηση.

Η αρχιτεκτονική, απαλλαγμένη από τη στατικότητα του μόνιμου, λειτουργεί ως σκηνικό σε διαρκή μετάβαση, αποτυπώνοντας την εμπειρία του ταξιδιού σε στιγμιότυπα.

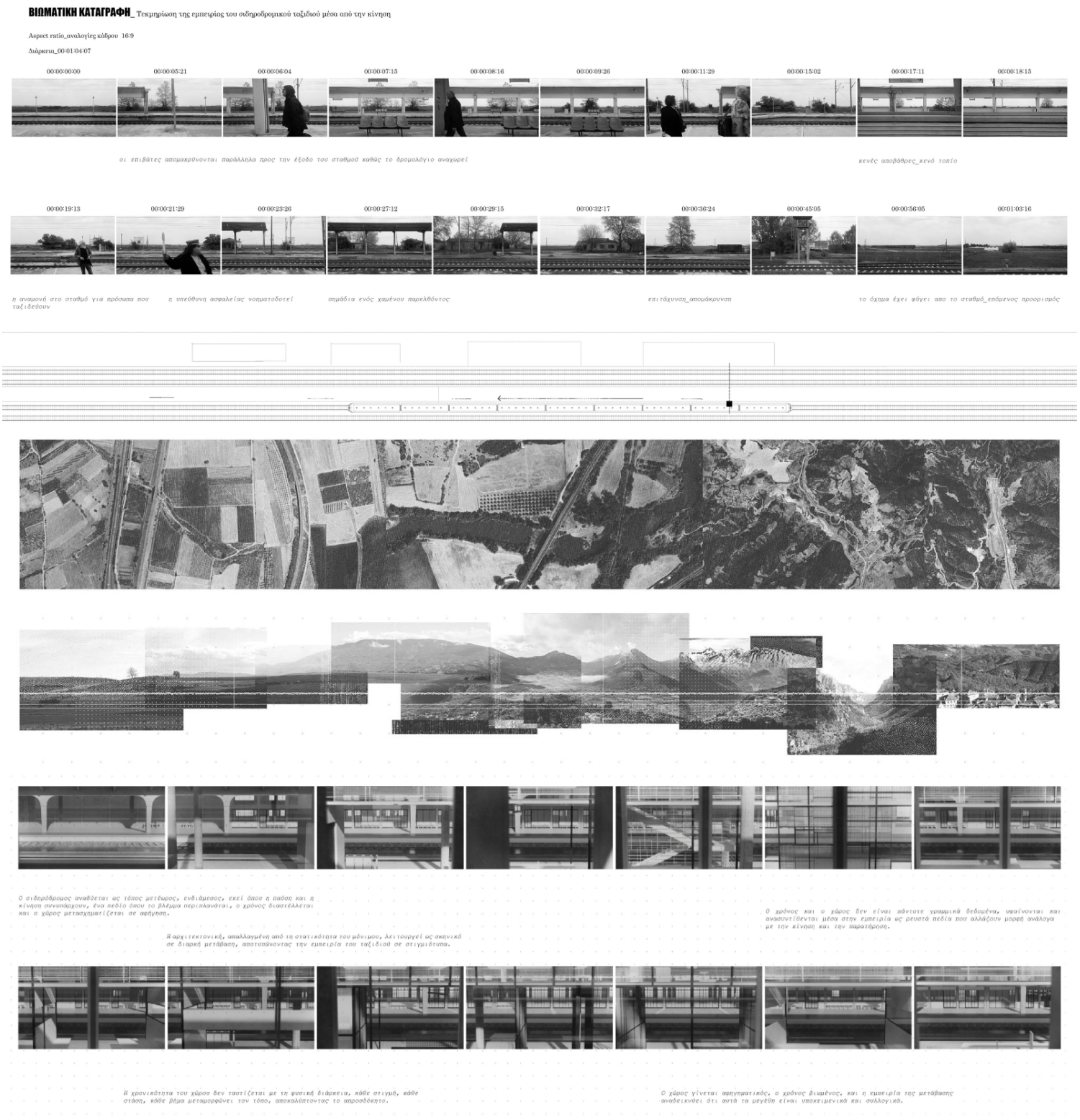
Ο χρόνος και ο χώρος δεν είναι πάντοτε γραμμικά δεδομένα, υφαίνονται και ανασυντίθενται μέσα στην εμπειρία ως ρευστά πεδία που αλλάζουν μορφή ανάλογα με την κίνηση και την παρατήρηση.

Η χρονικότητα του χώρου δεν ταυτίζεται με τη φυσική διάρκεια, κάθε στιγμή, κάθε στάση, κάθε βήμα μεταμορφώνει τον τόπο, αποκαλύπτοντας το απροσδόκητο.

Ο χώρος γίνεται αφηγηματικός, ο χρόνος βιωμένος, και η εμπειρία της μετάβασης αναδεικνύει ότι αυτά τα μεγέθη είναι υποκειμενικά και συλλογικά.

## Συνθετική ιδέα

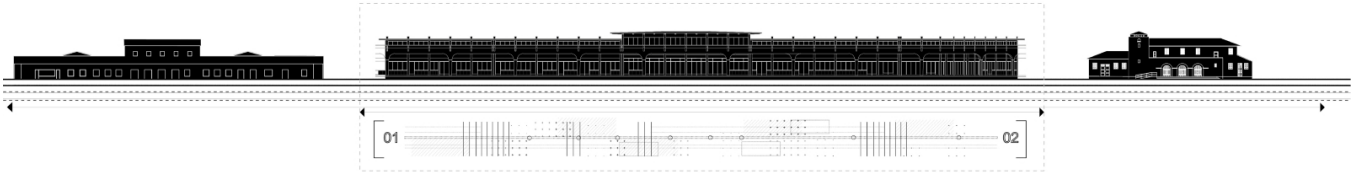
Η κεντρική συνθετική ιδέα της παρούσας εργασίας εστιάζει στη χωροποίηση των εννοιών του χρόνου, του βλέμματος, της κίνησης και του περάσματος, μέσω της μετατροπής του σιδηροδρόμου σε αφηγηματικό πεδίο. Με εργαλείο τις κινηματογραφικές τεχνικές, ο σταθμός προσεγγίζεται ως ενδιάμεσος, μεταβατικός και οριακός χώρος, ‘‘μη-τόπος’’ κατά τον Marc Augé, όπου η εμπειρία συγκροτείται από την εναλλαγή κίνησης και στάσης.




Ο σχεδιασμός επιδιώκει τη σύνθεση των χωρικών εμπειριών, κατευθύνοντας βλέμματα και κινήσεις ώστε ο χώρος να λειτουργεί ως μετασχηματιζόμενο σκηνικό διαδρομών και χωρικών αφηγήσεων.

# ΜΕΛΕΤΗ ΚΙΝΗΣΕΩΝ

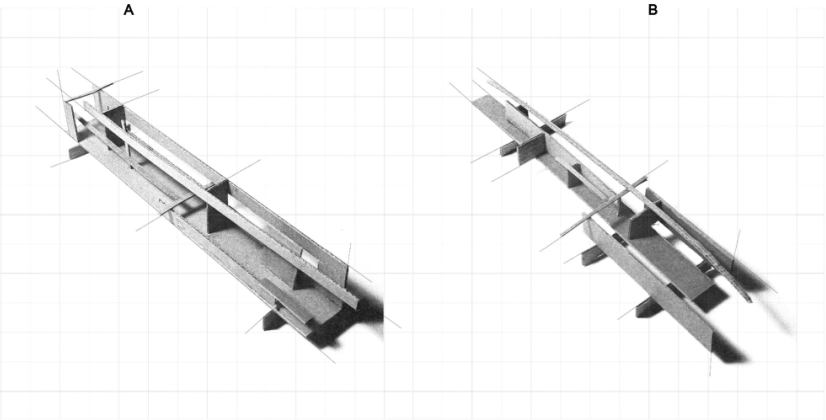
Απεικόνιση της χωρικής συνδεσιμότητας του σιδηροδομικού δικτύου




Σιδηροδρομικός σταθμός αφετηρίας
Σταθμός Λαρίσης_Αθήνα

+

**Α**



Ενδιάμεσος σιδηροδρομικός σταθμός
Σταθμός Λάρισας_Λάρισα

+

**Β**

Σιδηροδρομικός σταθμός άφιξης

+

**Γ**

ΠΟΛΥΑΙΣΘΗΤΗΡΙΑΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ: ήχοι, δονήσεις, ρυθμοί και ροές αναχηρμαιζουν την αντίληψη του χώρου

Ο χώρος δεν είναι στατικός αλλά ρευστός και μεταβατικός,

συγκροτείται κάθε φορά από τις αλληλεπιδράσεις επιβατών, αντικειμένων και ασθήσεων.

**[ NON - PLACES ]**

Marc Augé

| ΤΑΞΙΔΙ ΩΣ ΧΡΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ |

| ΑΝΩΝΥΜΙΑ | ΜΕΤΑΦΟΡΑ | Α - Β |

| ΝΕΚΡΟΣ ΧΡΟΝΟΣ | ελεύθερος ενδιάμεσος μονοχρικός

ΔΙΠΛΑΝΕΙΗ

[ ΜΗ - ΤΟΠΟΣ ]
απουσία τοπικότητας, ιστορικότητας

[ΚΟΜΒΟΣ] ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ

[ αναμονή ]

| ΤΑΞΙΔΙ ΩΣ ΧΡΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ |

προσωρινή απώλεια ταυτότητας και προσανατολισμού

| ΧΩΡΙΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ | μάζα αγνώστων, προσωρινών συνταξιδιωτών

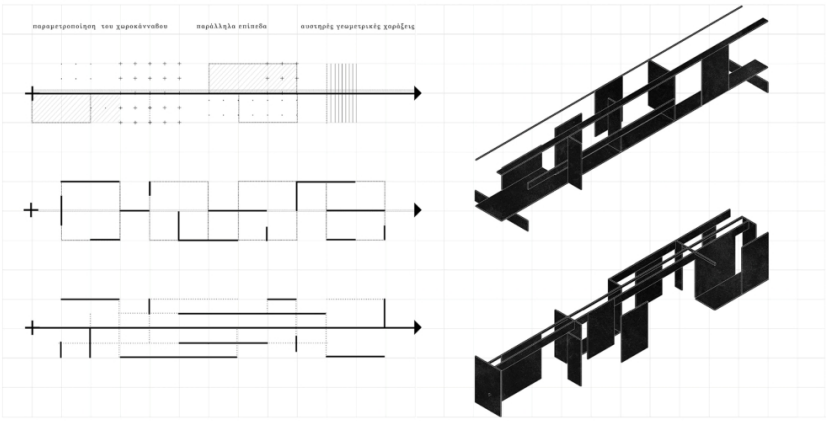
[ προσωρινότητα ]

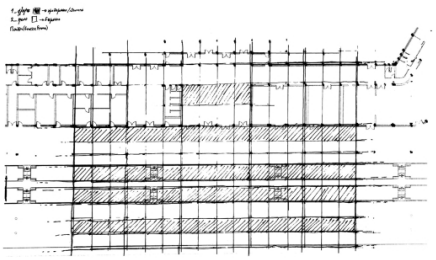
απουσία συλλογικής ταυτότητας και | ΜΝΗΜΗΣ |

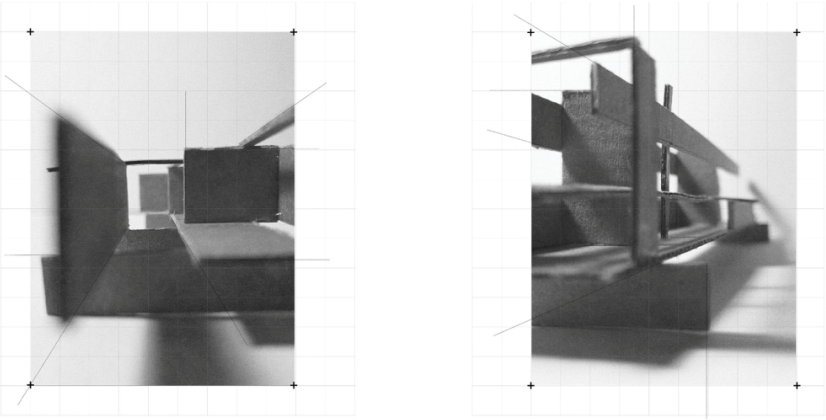
| ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ | ΟΥΔΕΤΕΡΟΤΗΤΑ |

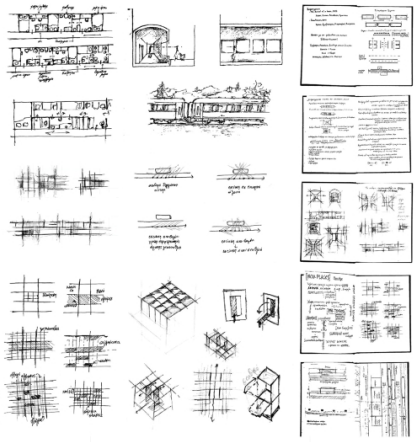
| ΠΑΡΟΜΙΚΕΣΕΙΣ | ΨΕΥΔΑΙΣΘΗΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ

| ΑΝΩΝΥΜΙΑ | ΑΠΟΚΑΤΑΡΓΗΣΗ | ΘΕΡΑΠΕΙΑ |







**THE GRAND BUDAPEST HOTEL**_ Wes Anderson__2014

Aspect ratio_αναλογίες κάδρου 1.37:1

Απόκομμα_00:18:51_00:19:15

**Κορέ_** Μεμονωμένη εικόνα πάνω στο φίλμ ή αντίστοιχο στο ψηφιακό μέσο. Η ψευδαίσθηση της κίνησης στον κινηματογράφο επιτυγχάνεται με την προβολή μιας ακολουθίας στιγμοτύπων.

στιγμότυπ(ον) + -ο < στιγμ(αίος) + -ό- + τύπο(ς)

**Establishing shot_Πλάνο εδραίωσης_**

Γενικό πλάνο για την εισαγωγή της σκηνής, αποτυπώνεται ο σκηνικός χώρος της δράσης. Το σιδηροδρομικό όχημα κινείται, ενώ ο φακός παραμένει σταθερός.

**Extreme long shot_Μακρινή λήψη_**

**High angle shot_**

Η γωνία της κάμερας αλλάζει, με οπτική προς ένα χαμηλότερο σημείο με αποτέλεσμα την αλλαγή προοπτικής. Το σιδηροδρομικό όχημα κινείται, ενώ ο φακός παραμένει σταθερός.

**Medium shot_**

Στο πλάνο απεικονίζεται κοίτηση η σχέση μεταξύ προσώπων και περιβάλλοντος χώρου δράσης. Εδραιώνεται η έναρξη διαλόγου στην αφήγηση.

**Planimetric Composition_**
**Επιπεδομετρική σύνθεση_**

Η γωνία της κάμερας είναι κάθετη στα στοιχεία της σκηνής, δίνεται έτσι η ψευδαίσθηση ενός διαδίδαστατου χώρου.

**Compass Point Editing_**

Η γωνία της κάμερας περιστρέφεται κατά 90 μοίρες προς τα πρόσωπο που αφηγείται διατηρώντας την καθετότητα της σύνθεσης.

**Tableau shot_POV shot_**

Τα εικονιζόμενα στοιχεία βρίσκονται σε γωνία 180 μοιρών σε σχέση με την κάμερα, αποδίδεται έτσι συμμετρία, αίσθηση της ακινησίας και στατικότητας.

**Reverse Angle shot_POV shot_**

Εναλλάσσεται το πλάνο στο πρόσωπο που αφηγείται, προσδίδοντας διαφορετικές προοπτικές από την ίδια σκηνή.

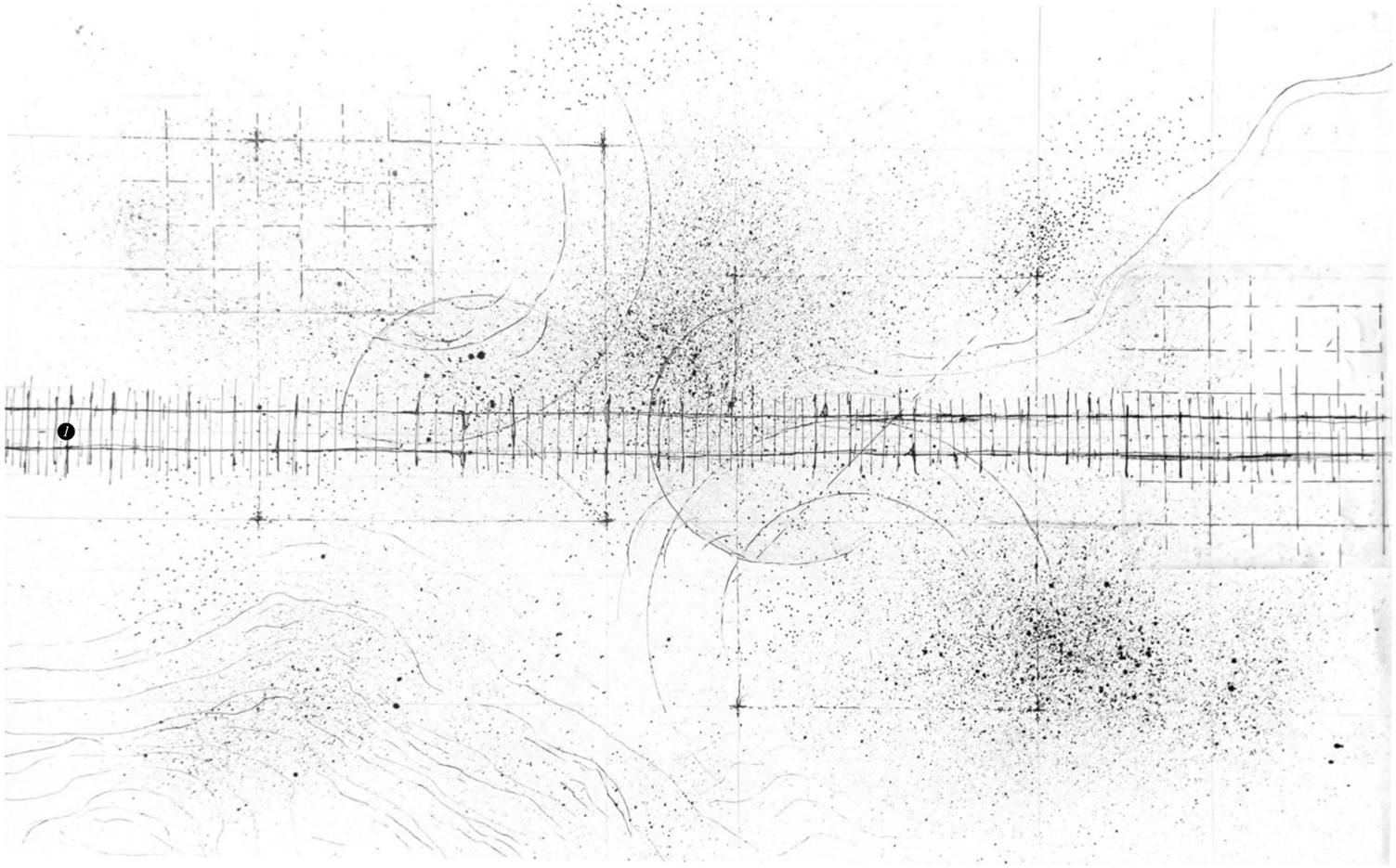
**Symmetrical Framing_Centred Framing_**

**Bridging shot_**

Πλάνο που χρησιμοποιείται για γεφύρωση, αφηγηματική συνέχεια.

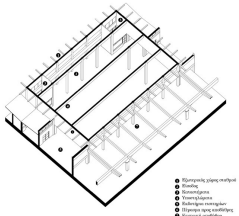
■ Κινηματογραφικός φακός ■ Απεικονιζόμενα στοιχεία

κίνηση ⟶ ακινησία ⟶ κίνηση

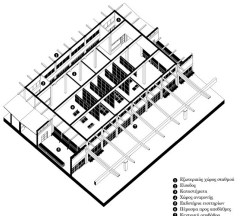


❶ **Σιδηροδρομικές γραμμές**_η ροή του δικτύου

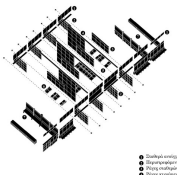
## · ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ·



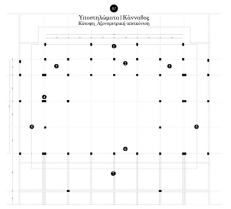

**Υποστηλώματα|Κίονοδίδες**
Κάτοψη, Αξονομετρική απεικόνιση

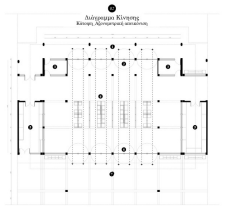


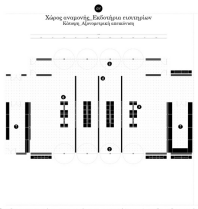

**Διάγραμμα Κίνησης**
Κάτοψη, Αξονομετρική απεικόνιση




**Χώρος αναμονής_Ειδικήρια ευκινησίων**
Κάτοψη, Αξονομετρική απεικόνιση



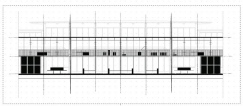




✦ Αξονομετρικές Απεικονίσεις - Κατόψεις | Σιδηροδρομικός Σταθμός

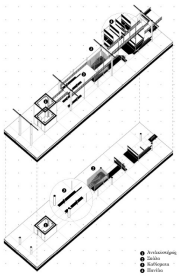
## · ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΑΠΟΒΑΘΡΑ ·

ακινησία|κίνηση
χρόνος|χώρος
ιδιωτικό|δημόσιο

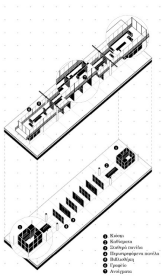


✦ Η επιλογή της ενδιάμεσης αποβάθρας ως πεδίο του σχεδιασμού, προκύπτει από τον διττό ρόλο της ως κατεξοχήν μεταβατικού και οριακού χώρου. Αποτελεί σημείο σύγκλισης ροής και βλέμματος, όπου συμπυκνώνεται η εμπειρία του περάσματος από τη στατικότητα του σταθμού στη δυναμική και την κίνηση του ταξιδιού.

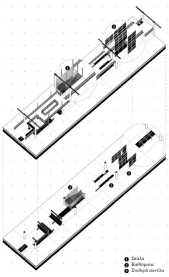
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ,ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΤΑΞΙΔΙ,ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ,ΧΡΟΝΟΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΙΚΟΤΗΤΑ,ΒΙΩΜΑΤΙΚΟ ΤΑΞΙΔΙ,ΜΗ-ΤΟΠΟΣ,ΠΟΛΥΕΑΙΣΘΗΤΗΡΙΑΚΗ ΧΩΡΙΚΟΤΗΤΑ, ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΤΗΤΑ,ΑΝΩΝΥΜΙΑ,ΑΦΗΓΗΣΗ,ΟΡΙΑΚΟΣ/ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ ΧΩΡΟΣ,ΤΟΠΟΣ ΜΕΤΕΩΡΟΣ,ΠΑΥΣΗ/ΚΙΝΗΣΗ,ΕΠΙΤΙΜΙΟΤΥΠΑ,ΚΑΔΡΟ



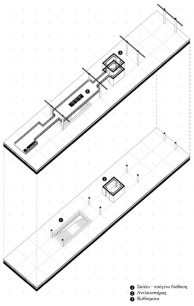

**Χώρος αναμονής|Ανάβαση**
Κάτοψη, Αξονομετρική απεικόνιση σε τομές



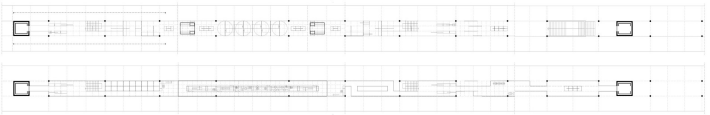

**Χώρος αναμονής_Κιόσκι/πληρόφορα_Αναγνωστήριο**
Κάτοψη, Αξονομετρική απεικόνιση σε τομές




**Χώρος αναμονής|Ανάβαση**
Κάτοψη, Αξονομετρική απεικόνιση σε τομές

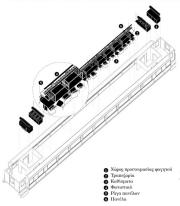



**Υπόγεια διάβαση_Ανάβαση**
Κάτοψη, Αξονομετρική απεικόνιση σε τομές

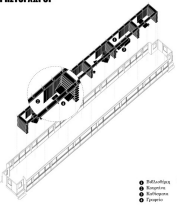


✦ Αξονομετρικές Απεικονίσεις - Κατόψεις | Ενδιάμεση Αποβάθρα

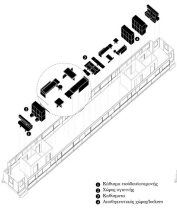
## · ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΟΧΗΜΑ - ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ ·



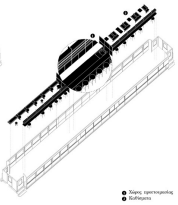

**Επιβατικό βαγόνι καταστρώματος**
Κάτοψη, Αξονομετρική απεικόνιση σε τομές



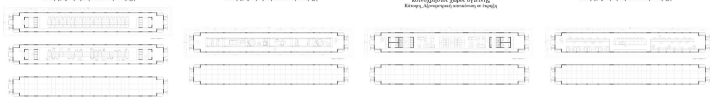

**Επιβατικό βαγόνι παρατήρησης_αναγνωστήριο**
Κάτοψη, Αξονομετρική απεικόνιση σε τομές




**Επιβατικό βαγόνι καθιστικής ζώνης_αποθήκευση αποσκευών_ κατεύχαρστου χώρου ηγεσιάς**
Κάτοψη, Αξονομετρική απεικόνιση σε τομές

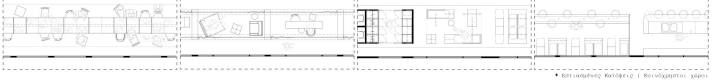



**Επιβατικό βαγόνι σερβιρίσματος ποτών_μπαρ**
Κάτοψη, Αξονομετρική απεικόνιση σε τομές



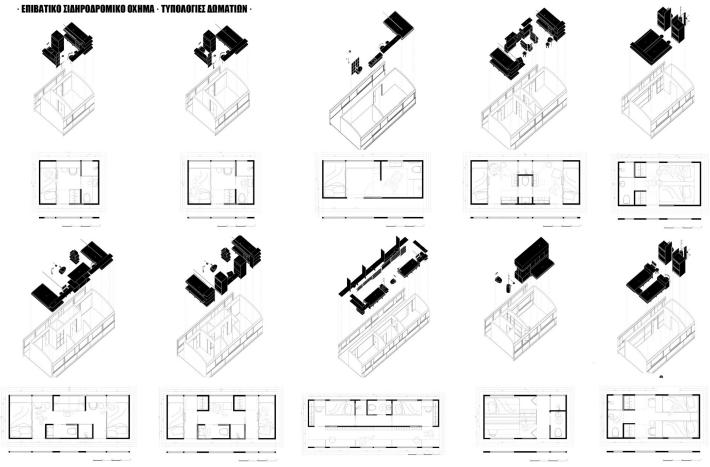
✦ Αξονομετρικές Απεικονίσεις σε τομές= Κατόψεις | Κοινόχρηστοι χώροι

✦ Οι κοινόχρηστοι χώροι του σιδηροδρομικού οχήματος περιλαμβάνουν βαγόνι παρατήρησης και ανάγνωσης, βαγόνι εστιατορίου, βαγόνι ανάπαυσης και δευτερεύουσων χρήσεων, καθώς και βαγόνι σερβιρίσματος ποτών (μπαρ). Οι χώροι αυτοί συμβάλλουν στη βελτίωση της εμπειρίας του επιβάτη, με έμφαση στην κοινωνική αλληλεπίδραση μεταξύ επιβατών μέσω ευέλικτων και λειτουργικών προσεγγίσεων.



✦ Εστιασμένες Κατόψεις | Κοινόχρηστοι χώροι

## · ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΟΧΗΜΑ - ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ ΔΩΜΑΤΙΩΝ ·



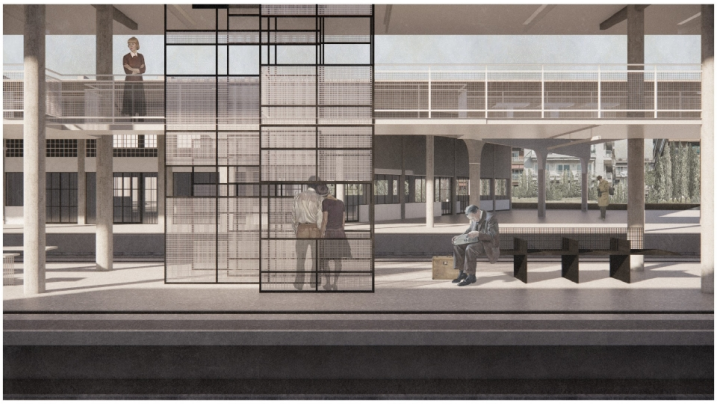
✦ Αξονομετρικές Απεικονίσεις σε τομές= Κατόψεις | Τυπολογίες Δωματίων

**Σχεδιαστική πρόταση – Σιδηροδρομικός σταθμός**

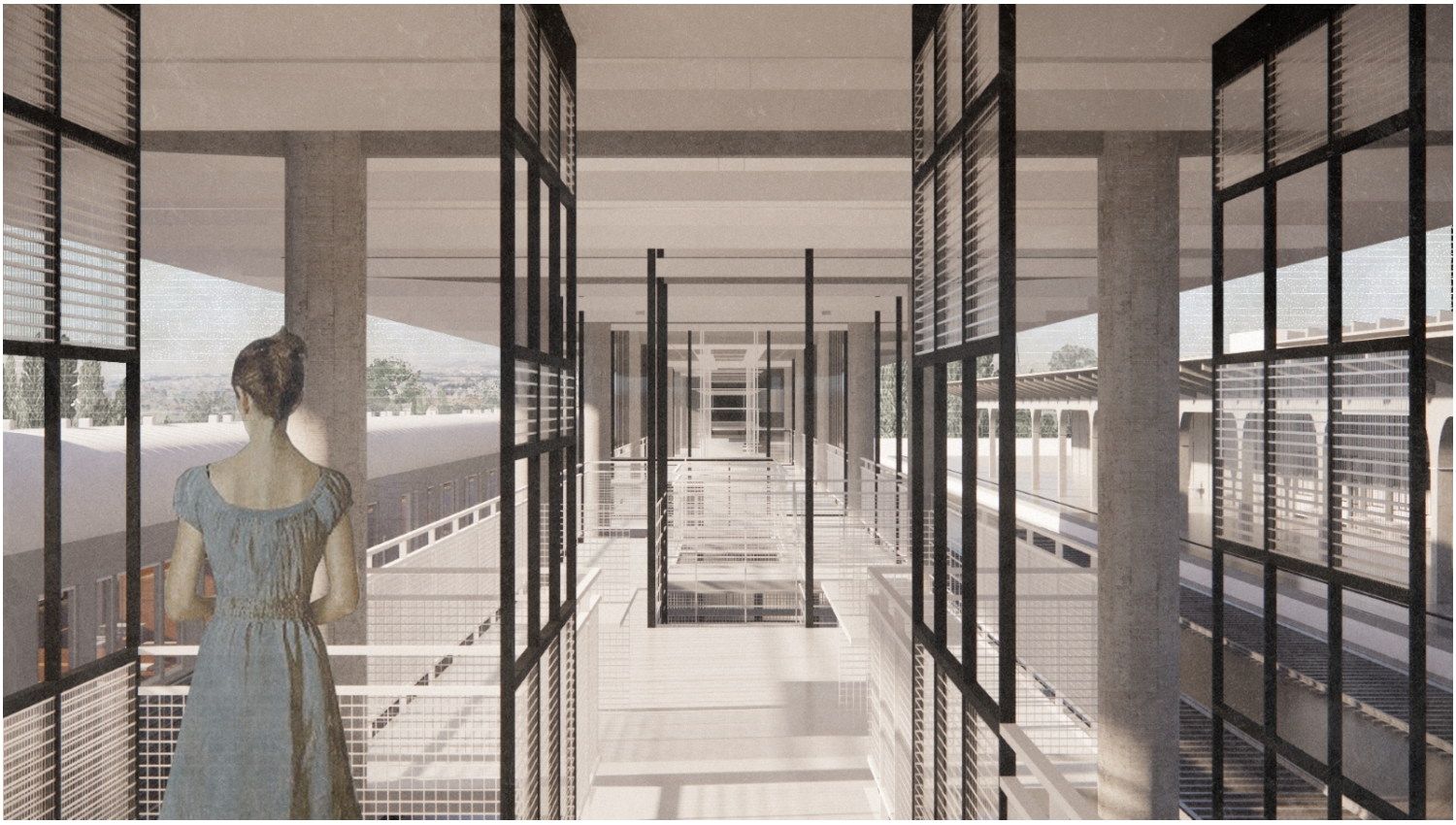
Η σχεδιαστική πρόταση αρθρώνεται ως υλική αποτύπωση της κεντρικής συνθετικής ιδέας, επιχειρώντας τη χωρική μετάφραση των εννοιών της χρονικότητας, της κίνησης και του περάσματος. Ο κάνναβος των υφιστάμενων υποστηλωμάτων λειτουργεί ως πρωτεύον συνθετικό εργαλείο για την οργάνωση των λειτουργικών ενοτήτων και την ιεράρχηση των ροών, ενώ η διαβάθμιση των χωρικών ζωνών (στάσης–κίνησης, κενού–πλήρους, δημόσιου–ημιδημόσιου) διαμορφώνει ένα δυναμικό πεδίο συνεχών μεταβάσεων. Η εφαρμογή κινηματογραφικών τεχνικών στον χωρικό σχεδιασμό καθοδηγεί το βλέμμα και την πορεία του χρήστη, μετατρέποντας τον σταθμό και το όχημα σε αφηγηματικούς μη-τόπους.

**Ενδιάμεση Αποβάθρα**

Η επιλογή της ενδιάμεσης αποβάθρας ως πεδίο του σχεδιασμού, προκύπτει από τον διττό ρόλο της ως κατεξοχήν μεταβατικού και οριακού χώρου. Αποτελεί σημείο σύγκλισης ροής και βλέμματος, όπου συμπυκνώνεται η εμπειρία του περάσματος από τη στατικότητα του σταθμού στη δυναμική και την κίνηση του ταξιδιού. Αναδεικνύεται ως πεδίο αφήγησης, όπου ο σχεδιασμός μπορεί να διερευνήσει την εναλλαγή στάσης | κίνησης, χρόνου | χώρου, ιδιωτικού | δημόσιου, καθιστώντας την κεντρικό κόμβο της χωρικής εμπειρίας. Το συνολικό μήκος της αποβάθρας είναι 145 μέτρα με πλάτος 9 μέτρα.

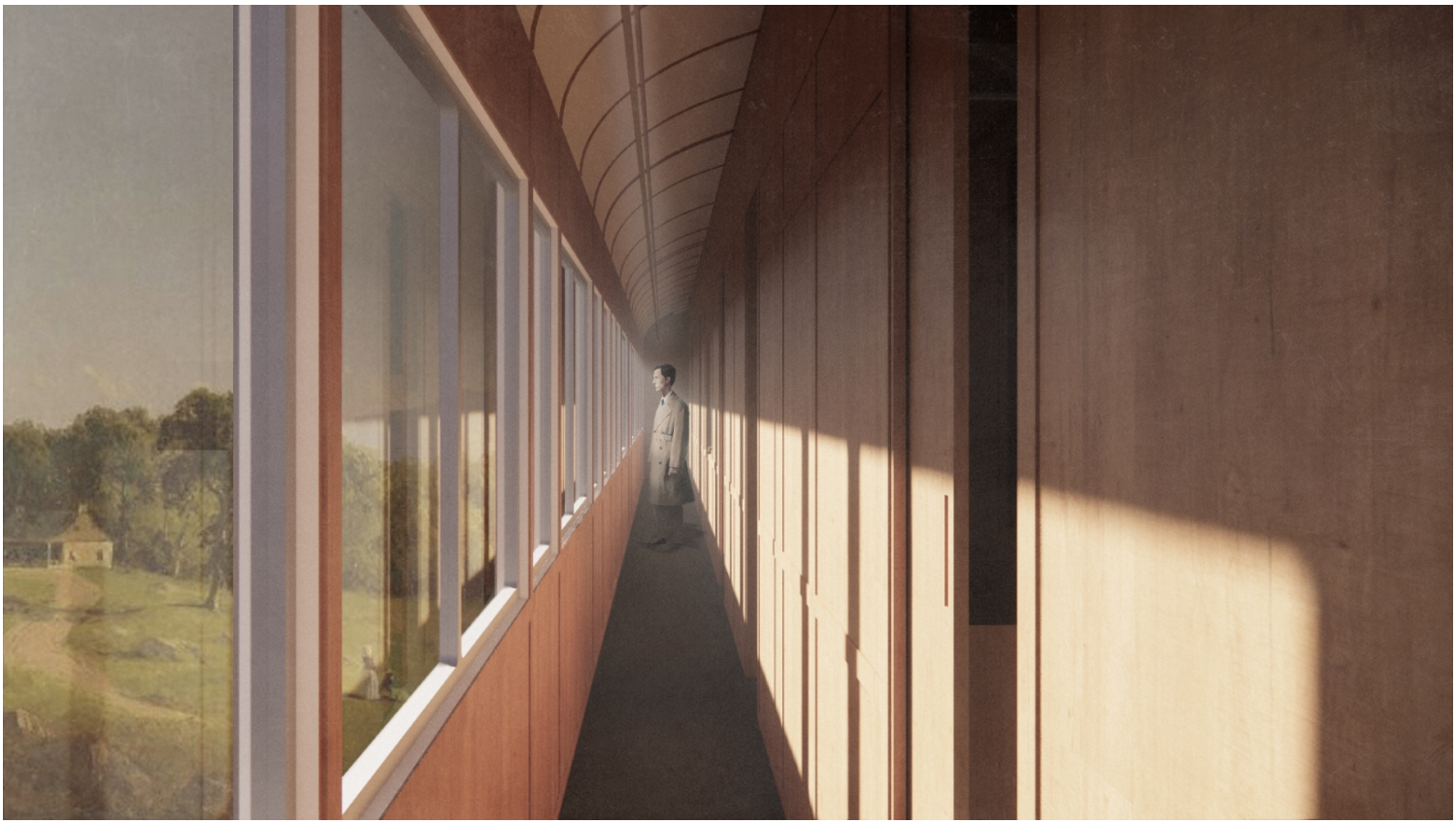


Η χρήση του κάδρου μεταφράζεται σε ελεγχόμενα ανοίγματα και διατρήσεις, τα οποία οριοθετούν τις οπτικές φυγές και παράγουν κατευθυνόμενες σκηνοθετημένες εικόνες του περιβάλλοντος χώρου. Η όψη προσεγγίζεται ως αφηγηματικό εργαλείο , το οποίο ακολουθώντας τη λογική της κινηματογραφικής ακολουθίας, μετασχηματίζει την κίνηση του χρήστη στον χώρο ως εμπειρία διαδοχικών καρέ.



**Επιβατικό όχημα – κοινόχρηστοι χώροι**

Οι κοινόχρηστοι χώροι του σιδηροδρομικού οχήματος περιλαμβάνουν βαγόνι παρατήρησης και ανάγνωσης, βαγόνι εστιατορίου, βαγόνι ανάπαυσης και δευτερεύουσων χρήσεων, καθώς και βαγόνι σερβιρίσματος ποτών (μπαρ). Οι χώροι αυτοί συμβάλλουν στη βελτίωση της εμπειρίας του επιβάτη, με έμφαση στην κοινωνική αλληλεπίδραση μεταξύ επιβατών μέσω ευέλικτων και λειτουργικών προσεγγίσεων.



**Επιβατικό όχημα – τυπολογίες δωματίων**

Στην παρούσα εργασία αναπτύχτηκαν δέκα+1 διαφορετικές τυπολογίες δωματίων ειδικά διαμορφωμένες για τις ανάγκες των χρηστών-επιβατών. Στόχο αποτέλεσε η διερεύνηση της ευελιξίας, της λειτουργικότητας και της προσαρμοστικότητας. Επιχειρείται, επιπλέον η δημιουργία ποιοτικών συνθηκών φιλοξενίας, που συνδυάζουν την άνεση με την εργονομία και την αποδοτική αξιοποίηση του -ελάχιστου- διαθέσιμου χώρου.

DIPLOMA THESIS • AMALIA MICHAILIDU

# IN - BETWEEN

The railway travel as a spatial narrative

University of West Attica, Department of Interior Architecture

September 25, 2025

THEORETICAL FRAMEWORK

## THE ART AND CRAFT OF TRAIN TRAVEL

BY LAURA WATTS

The beginning of a railway journey is marked by the arrangement of tickets, the search for accommodation, the check-in and the management of luggage and the anticipated construction of a destination.

Temporality is unbounded and variable and situated, changing and adjusted and events appear asymmetrically, that produces anticipation, date of anticipation and reflection.

The experiential dimension begins with boarding a train and has nonlinearity factors as an axis that mediates the passage, and time are defined through social and material interactions.

Behind accounts merely at the social and shape the imaginative destination-making are complicated.

## THE RAILWAY TRAVEL AS A SPATIAL NARRATIVE

BY AMALIA MICHAILIDU

This diploma thesis explores the railway as a mechanism of mobility, temporality and spatial narrative, examining how railway travel functions while transitioning and transforming the traveler's spatial and temporal experience. It approaches railway travel as a product between both as a product between nature, technology and as a social construct, an architectural spatial experience.

Drawing on Marc Augé's concepts of non-places the study focuses on the railway as a liminal space, emphasizing how mobility reshapes perception, memory and identity. According to Augé, the railway exemplifies anonymity and transitoriness, conditions in which collective memory, identity and historicity remain absent. The subject's experience is shaped by movement, waiting and sequential continuance.

The research and design part of the thesis focuses on the design of a passenger rail station based on the principles of nonplace spaces, in which the stations functions as an environment where movement, waiting and sensory notions of time are central. The design focuses on flexibility and adaptability as central elements.

This thesis explores how the railway remains a powerful narrative tool that redefines the relationship between movement, identity and storytelling, while challenging the notions of fixed spatial definitions.

KEY WORDS

RAILWAY, RAILWAY TRAVEL, TEMPORALITY, NON-PLACE, THE NON-HUMANITY, SPATIALITY, MOVEMENT, MEMORY, EIA, MASTERPIECE, NARRATIVE, SPACE, AUGÉ, TRANSITIVE, LIMINAL, FRAME, MOMENT, GHOSTRITE, FRAME

Theoretical Framework

The theoretical direction of the thesis journey, Marc Augé's concepts of non-places, Kevin Lynch's model, and an examination of the railway network in Greece. Read more

Study Framework: Railway Station and Vehicle

Study and documentation of two selected structures, the railway station and the passenger train. The case of the railway station is explored in an infrastructure transit point. Read more

Concept

This thesis explores the re-stratification of time, space, movement, and technology, using cinematic techniques to frame this railway station as a transitional, non-place non-place. Read more

Proposal

The design proposal notably transcends temporality, movement, and perceptual complexity through cinematic structural techniques. Utilizing cinematic techniques, the railway station and vehicle function as non-places. Read more

"WE ARE AT THE ENTRANCE OF A JOURNEY BEGINS TO TAKE SHAPE. MOVE ON TOWARD THE PLATFORM. MEDIATES THE PASSAGE, MARKING

DISCLAIMER | THIS NEWSPAPER IS FOR PERSONAL USE ONLY. CREDITS AND FULL BIBLIOGRAPHY ARE CONCLUDED IN THE RESEARCH AND DIPLOMA THESIS.

IN - BETWEEN • SEPTEMBER, 2025

THEORETICAL FRAMEWORK

## THE IMAGE OF THE CITY

BY KEVIN LYNCH

SITUATIONIST MAPPING

PATHS

Paths are the channels along which the observer moves, either occasionally or potentially. They represent the main linear routes of movement and orientation through which the urban experience is organized. Railway lines constitute linear networks that structure both movement and spatial experience.

EDGES

Edges are linear elements that function as barriers or transitional points, defining spatial discontinuities and peripheral organization. Railway lines shape the city's structure and delineate boundaries between areas. They act as physical or symbolic separations, separating neighborhoods and external traversing their centers, thus shaping observer movement.

DISTRICTS

are extensive spatial recognizable elements users enter and around railway stations distinct identity coherence.

NODES

strategically located changing points and sites.

THEORETICAL FRAMEWORK

## NON-PLACES

BY Marc Augé

The concept of non-places was introduced by French anthropologist Marc Augé in his book Non-places: Introduction to an anthropology of Supermodernity (1992). He defines spaces of identity, relational, and historical as "places" shaped by human interaction, memory, and collective identity. Conversely, non-places, such as airports, railways, and transit zones, lack meaningful connections to identity, relationships, and history. Augé argues that these spaces, characterized by temporality, anonymity, and uniformity, disrupt traditional place-based social interaction. Instead, they foster isolation and a sense of alienation, prioritizing movement over meaningful interaction.

THEORETICAL FRAMEWORK

## THE FRAME

### The Viewing Frame in Railway Travel: Exploring Visual Escapes.

BY MICHAEL TARAN

Focusing on the realm of cinema and based on Michael Taran's study in Agencies of the Frame (2010), the concept of the frame is investigated as a dynamic and multidimensional tool in both film and architecture. Its role ceases to be a static boundary and instead functions as an active means of organizing and shaping the perception of subject-viewers.

In cinema, the frame enables the structuring of narrative, the redirection of the gaze, the manipulation of space and time, and the creation of multi-layered relationships between characters.

In architecture, the frame organizes and delineates space while simultaneously connecting interior and exterior. Light, materials, and the surrounding environment contribute to shaping spatial experiences. In both domains, the frame actively participates in the signification of experiences, narrative construction, and reflection on presence and absence.

The window of a railway vehicle functions as a dominant frame, enhancing the passenger's sensory experience in relation to the surrounding environment. The landscape passes as a sequence of ephemeral visual snapshots, blurring the boundaries between real and imaginary. Kornelia describes these openings as a cinematic screen, dynamically projecting the passing environment.

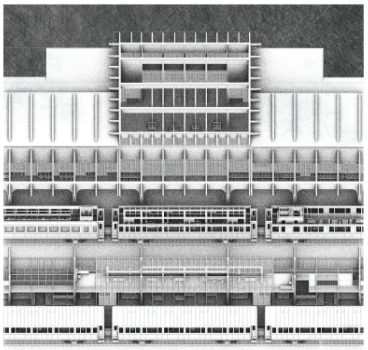
The panoramic, framed view to a widescreen projection, enhances the cinematic quality of the journey.

Furthermore, the frame challenges the distinction between interior and exterior through reflection, creating layered and multidimensional visual experiences. Memory, daydreaming, and creative thought emerge from this representational practice, allowing productive introspection while also introducing spatial and temporal disorientation.

In summary, the railway window frame shapes sensory, spatial, and imaginative dimensions, transforming visual practice into a dynamic experience, both in lived reality and in cinematic space.

## ethinking Railway travel

om the city's urban fabric to the
cyside, the railway vehicle traces
its route.



# IN-BETWEEN

The railway travel as a spatial narrative

Diploma thesis presentation

Student Michaliou Amalia
Supervisor Constantine Bouras

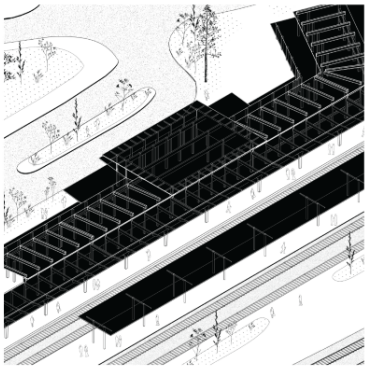
September 25th 2025

No. 280223

ATH

University of West Attica
Departure of Interior Architecture
School of Applied Arts & Culture

IN-BETWEEN
The railway travel as a spatial narrative
Diploma thesis presentation
September 25th 2025
ATH
one-way ticket
No. 280223



IN-BETWEEN
The railway travel as a spatial narrative
Diploma thesis presentation
Student Michaliou Amalia
Supervisor Constantine Bouras
September 25th 2025
No. 280223
ATH
University of West Attica
Departure of Interior Architecture
School of Applied Arts & Culture
IN-BETWEEN
The railway travel as a spatial narrative
Diploma thesis presentation
September 25th 2025
ATH
one-way ticket
No. 280223