

The Greek Review of Social Research

Vol 39 (1980)

39-40



Στοιχεία οργάνωσης της καθημερινής ζωής σε μεσαίο αστικό κέντρο (Λαμία)

Κώστας Ρόκος, Γεώργιος Αργυράκος

doi: [10.12681/grsr.549](https://doi.org/10.12681/grsr.549)

Copyright © 1980, Κώστας Ρόκος, Γεώργιος Αργυράκος



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

To cite this article:

Ρόκος Κ., & Αργυράκος Γ. (1980). Στοιχεία οργάνωσης της καθημερινής ζωής σε μεσαίο αστικό κέντρο (Λαμία). *The Greek Review of Social Research*, 39, 240–254. <https://doi.org/10.12681/grsr.549>

στοιχεία οργάνωσης της καθημερινής ζωής σέ μεσαίο αστικό κέντρο (Λαμία)

των
Κ. Ρόκου

Χωροτάκτη

Γ. Ἀργυράκου

Δρα Συγκοινωνιολόγου

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ἡ καθημερινή ζωή, ἀκόμη καί στίς συνθήκες μεσαίου αστικού κέντρου, διαφοροποιεῖται έντονα μέσα στήν πόλη, παρουσιάζει σημαντική ἔλλειψη συνοχής καί ἐπιπρόσθετα διαλυτικά στίς κοινωνικές σχέσεις.

Σέ ἀντίθεση μέ τρέχουσες ἀντιλήψεις καί τυπικά σχήματα, ἡ συστηματική ἀνάλυση τῆς οργάνωσης τῆς καθημερινῆς ζωῆς φανερώνει τόν καθοριστικό ρόλο τοῦ τρόπου ζωῆς καί τῶν προσδοκίων στή διαμόρφωσή της· ἰδιαίτερα σέ ὅ,τι ἀφορᾷ στίς σχέσεις τρόπου ζωῆς/προσδοκίων μέ κοινωνικο-οικονομικά, οἰκιστικά καί κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά.

Στό βαθμό πού ἡ ἀναδιάρθρωση καί ἡ ἐξισορρόπηση τῆς καθημερινῆς ζωῆς εἶναι θέμα σχεδιασμοῦ κρίνεται ὅτι ἀπαιτεῖται ριζική ἀλλαγή τῆς σχεδιαστικῆς πρακτικῆς στόν τόπο μας.

1. ὁ σκοπός καί ὁ προσανατολισμός τῆς εἰσηγήσεως

Ἡ εἰσηγήση στηρίζεται σέ συγκριτική ἔρευνα τῆς οργάνωσης τῆς καθημερινῆς ζωῆς σέ δύο γειτονίες τῆς Λαμίας (τήν κεντρική γειτονιά — «Κέντρο» — καί μιᾷ περιφερειακή γειτονιά — τά «Γύφτικα») καί ἀποτελεῖ μέρος μιᾶς συνεχιζόμενης ἔρευνας κυκλοφοριακοῦ σχεδιασμοῦ στήν ἔδρα Σιδηροδρομικῆς καί Μεταφορῶν τοῦ ΕΜΠ.¹ Ἀπό ἓνα σύνολο 65 χαρακτηριστικῶν πού μελετῶνται στήν ἔρευνα αὐτή σάν παράμετροι μορφῆς-δομῆς τῆς κυκλοφορίας (βλέπε (1) καί (2)), ἐδῶ, ἐξετάζονται οἱ σχέσεις 21 χαρακτηριστικῶν: κοινωνικο-οικονομικῶν, οἰκιστικῶν, κυκλοφορικῶν καί προσδοκιῶν/τρόπου ζωῆς.

Σκοπός τῆς εἰσηγήσεως εἶναι τό νά δείξει τήν ἀναγκαῖότητα συστηματικῆς, ἀντικαμεινικῆς καί συνολικῆς προσέγγισης σ' αὐτό πού συνήθως ἀγνοεῖ ἡ σχεδιαστική πρακτική στόν τόπο μας: τήν καθημερινή ζωή στά «σχεδιαζόμενα».

Σύμφωνα μέ τό περιεχόμενο της, ἡ ἔρευνα:

1. ἀρθροθῆκε:

- στή συνολική προσέγγιση τῆς δομῆς τῆς καθημερινῆς ζωῆς γιά κάθε μιᾷ γειτονιά
- στή σύγκριση τῶν δύο δομῶν
- στόν προσδιορισμό τῶν κυρίων διαφοροποιητικῶν στοιχείων ἀνάμεσα στίς δύο δομές καί
- στόν προσδιορισμό τῆς ἐπιρροῆς τους στά ὑπόλοιπα χαρακτηριστικά.

1. Οἱ εἰσηγητές θεωροῦν ἀπαραίτητο νά εὐχαριστήσουν τοὺς συναδέλφους πολιτικούς μηχανικούς κ.κ. Γ. Νέλλα, Κ. Πανέτσι καί Π. Μεγαλό πού συνέβαλαν μέ τήν ἐργασία τους, καθώς καί τόν καθηγητή τῆς Ἐδρας κ. Κ. Ἀμπακούμικιν πού συνέβαλε σημαντικά στήν οργάνωση καί διεξαγωγή τῆς ἔρευνας. Ἐπίσης εὐχαριστοῦν τόν κ. Ι. Νέλλα, ὑπάλληλο τοῦ Πολεοδομικοῦ Γραφείου Λαμίας γιά τή βοήθειά του στή συλλογή ἀπαραίτητων γιά τήν ἔρευνα στοιχείων.

Τό περιεχόμενο τῆς ἔρευνας αὐτῆς εἶναι ἡ διερεύνηση καί κατανόηση τῆς ζήτησης τῆς κυκλοφορίας μέσω τῆς ἀναλύσεως δραστηριοτήτων καθώς καί ἡ προτυποποίησή της (modeling) στή βάση συγκεκριμένου ἀναλυτικοῦ ὑποβάθρου.

2. προσανατολιστήκε στή χρήση αὐστηροῦ ἀναλυτικοῦ ὑπόβαθρου (μαθηματική ταξινόμια) ἀπαραιτήτου γιά:

- τήν ἐπιλογή καί τή δημιουργία σύνθετων χαρακτηριστικῶν ἀπό τά χαρακτηριστικά τοῦ ἐρωτηματολόγιου (βλέπε παρ. 3 καί 4).
- τή μέτρηση τῆς ἐντασης τῶν σχέσεων μεταξύ μῆ παραμετρικῶν χαρακτηριστικῶν καί τόν ἔλεγχο τῆς εὐαισθησίας τους, καί κυρίως:
- τόν συνολικό, συστηματικό προσδιορισμό καί ἔλεγχο τῆς δομῆς τῶν σχέσεων μεταξύ τῶν ἐξεταζόμενων χαρακτηριστικῶν, πράγμα πού ἀποτελεῖ σήμερα σημαντική ἔλλειψη ὄχι μόνο τῆς ἑλληνικῆς (βλέπε, π.χ., (3)) ἀλλά καί τῆς διεθνoῦς σχεδιαστικῆς πρακτικῆς καί βιβλιογραφίας (βλ., π.χ., (4) καί (5)). Ἡ εἰσήγηση αὐτή παρακολουθεῖ, συνοπτικά, τήν πορεία τῆς ἔρευνας, καί παρουσιάζει τά ἀποτελέσματα τῆς.

2. ἡ περιοχὴ ἐφαρμογῆς καί τά δεδομένα

2.1. Γενικά

Σάν περιοχὴ ἐφαρμογῆς διαλέχθηκε ἡ Λαμία πού μέ πληθυσμό 38.000 κατοίκων τό 1971 κατατάσσεται δέκατη τέταρτη στή διάταξη μεγέθους τῶν ἑλληνικῶν πόλεων. Ἄν καί ἡ πόλη ἀποτελεῖ κύριο κόμβο τοῦ ἔθνικοῦ συγκοινωνιακοῦ δικτύου, δέν ἀναπτύχθηκε σέ ἰσχυρό μεταποιητικό κέντρο παρά τό σχετικό πλεονέκτημα τοῦ νομοῦ σέ πολλούς τομεῖς. Ἡ ἀπασχόληση στό νομό φανερώνει σημαντική καθυστέρηση τῆς παραγωγικῆς διάρθρωσῆς του (εἶναι σήμερα: 49% στόν πρωτογενή, 22% στόν δευτερογενή καί 29% στόν τριτογενή, ἔναντι 32%, 30% καί 38%, ἀντίστοιχα, στό σύνολο Ἑλλάδος).

Ἡ λειτουργία τῆς Λαμίας σάν ἀγορᾶς—κέντρου ἀνταλλαγῶν γιά τό νομό—παρμένει ὑποτονική, πράγμα πού ὀφείλεται κυρίως:

- στήν ἀνεξάρτητη ἀπό τήν ἀγορά τοῦ νομοῦ διακίνηση-ἐμπορία τῶν προϊόντων τῆς ἐξόρυξης (σημαντικοῦ τομέα γιά τό νομό)
- στήν «ἐπισκίαση» τῆς τοπικῆς ἀγορᾶς ἀπό τήν ἀγορά τῆς πρωτεύουσας γιά πολλά εἶδη
- στό ὕψηλό ἐπίπεδο αὐτοκατάλυσης ἀγροτικῶν προϊόντων.

Παρά τό χαμηλό ἐπίπεδο ἀνάπτυξης τῶν δραστηριοτήτων μεταποίησης καί χονδρικοῦ ἐμπορίου πού δέν ἐπέτρεψαν τή συγκρότησή της σέ ἀναπτυγμένο ἀστικό κέντρο, ἡ πόλη αὐξάνει σέ πληθυσμό (περίπου 10% ἀπό τό 1971 μέχρι σήμερα) προερχόμενο κυρίως ἀπ' τὰ χωριά τῆς Φθιώτιδας, ἰδιαίτερα ἐπαρχία Δομοκού, ἀλλά καί ἀπό τά ὄρενα χωριά τῆς Καρδίτσας, τῶν Τρικάλων καί τῆς Εὐρυτανίας· ἔτσι παρατηρεῖται ἀνάλογη οἰκοδομική δραστηριότητα στήν πόλη, χα-

μηλότερη πάντως ἀπό πόλεις τοῦ ἴδιου μεγέθους.

Ἀντίθετα — ἰδιαίτερα μετά τό '70 — παρουσιάζονται ἔντονα νέες καταναλωτικές συνήθειες (ἐξειδικευμένα καταστήματα, κυρίως ἐνδύσεως καί οἰκιακοῦ ἐξοπλισμοῦ, σουπερ-μάρκετ, ὕψηλό ποσοστό ἰδιοκτησίας Ι.Χ. αὐτοκινήτων) καί νέες μορφές ἀναψυχῆς (κυρίως τηλεόραση καί χορευτικά κέντρα γιά νεολαία).

Ἡ κοινωνική ὀργάνωση τῆς ζωῆς στήν πόλη δέν ἐμφανίζει — πρόσφατα — νέα στοιχεία: δέν ὑπάρχουν νέοι σύλλογοι καί σωματεία, καί τά ὑπάρχοντα δέν παρουσιάζουν ἔντονη αὐξηση μελῶν ἢ δραστηριοτήτων σέ σχέση μέ τά ἐπίπεδα τοῦ '70 μέ ἐξαιρεση τίς πολιτικές νεολαίες ὅπου, ὁμως, οἱ ἀντίστοιχες αὐξήσεις ἦταν πολὺ μικρότερες ἀπ' ὅτι σέ ἄλλες πόλεις. Ἡ ἔλλειψη ἀνώτερων ἢ ἀνώτατων ἐκπαιδευτικῶν ἰδρυμάτων φαίνεται νά ἔχει ἐπίδραση στή συμμετοχὴ τῆς νεολαίας στήν κοινωνική ζωὴ τῆς πόλης.

2.2. Ἡ περιοχὴ ἐφαρμογῆς

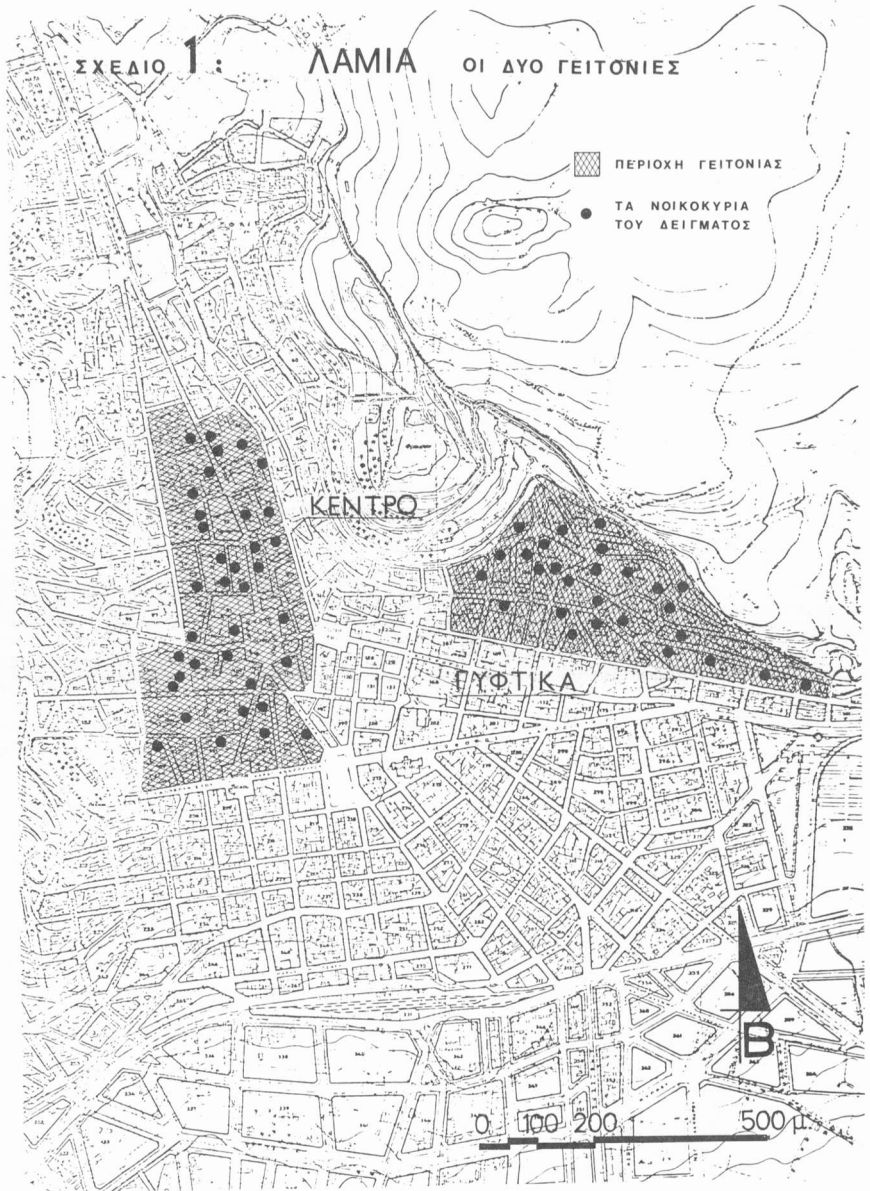
Γιά λόγους οἰκονομίας τοῦ ἐρευνητικοῦ ἔργου ἐξετάζονται μόνο δύο γειτονιές τῆς πόλης: τό Κέντρο καί τά Γύφτικα. Τό Κέντρο ἐκτείνεται στόν ἀξονα τῶν κεντρικῶν ὁδῶν Ὑψηλάντη καί Ρήγα Φεραίου, ἐνῶ τά Γύφτικα ἐκτείνονται στό ἀνατολικό μέρος τῆς πόλης, ἀνατολικά τοῦ Φρουρίου, καί συνορεύουν μέ τό δασύλλιο πού τό περιβάλλει (βλ. Σχ. 1). Ἡ ὀριοθέτηση τῶν δύο γειτονιῶν στηρίχθηκε στήν ἀντίληψη τῶν κατοίκων γιά τή γειτονιά καί στή διαμόρφωση τῶν ἀξιῶν γῆς.

Τό Κέντρο ἀναπτύχθηκε στόν ἱστορικό κεντρικό πυρήνα τῆς πόλης καί κατοικεῖται ἀπό παλιούς Λαμιώτες κατὰ 40% περίπου, ἀπό γεννηθέντες στή λοιπὴ Φθιώτιδα κατὰ 15%, στή λοιπὴ Ἑλλάδα κατὰ 40% καί ἀπό γεννηθέντες στό ἐξωτερικό κατὰ 5%, καί παρουσιάζει ἀρκετά μεγαλύτερη κινητικότητα τῶν κατοίκων του ἀπό τά Γύφτικα. Στά Γύφτικα,² παραδοσιακὴ γειτονιά στίς παρυφές τῆς πόλης, οἱ Λαμιώτες ἀποτελοῦν τό 75% τῶν κατοίκων, οἱ γεννηθέντες στή Φθιώτιδα τό 20% καί στή λοιπὴ Ἑλλάδα τό 5%.

Σύμφωνα μέ ἀναλυτικῆς μετρήσεις, τό ἐτήσιο κατὰ κεφαλὴν εἰσοδήμα στό Κέντρο (εἰσοδήμα ἐξ ἐργασίας πού φτάνει στό 60% τοῦ συνολικοῦ πρό φορολογίας εἰσοδήματος — ἐξ ἐργασίας καί κεφαλαίου) ἔφτανε στό ὕψος τῶν 55.000 δρχ. τό 1980 καί στά Γύφτικα, ἀντίστοιχα, στό ὕψος τῶν 47.000 δρχ., ἐπίπεδα ἀρκετά χαμηλότερα ἀπό τό μέσο Ἑλλάδος.

Ἡ ἀξία γῆς ἔφτανε τό 1980 στό ὕψος τῶν 75.000 ἀνά τετραγωνικό μέτρο στό Κέντρο καί στά Γύφτικα στίς 15.000 δρχ. ἀντίστοιχα, ἐνῶ ἡ τιμὴ ἀγορᾶς κατοικίας «πολυτελοῦς» κατασκευῆς στό ὕψος τῶν

2. Τό ὄνομα προέρχεται ἀπό τοὺς πρώτους ἐποικιστές τῆς περιοχῆς — Αἰγυπτιῶτες — πού εἶχαν ἀκολουθήσει τόν Ἰμπραήμ στή διάρκεια τοῦ ἀγῶνα τοῦ '21.



ΠΙΝΑΚΑΣ 1 : ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗΣ

- | | |
|------------------------|--|
| ① ΟΡΟΦΟΣ | ⑬ ΛΟΓΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΕΖΗ / ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤ/ΣΕΩΝ |
| ② ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΛΩΝ | ⑭ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΓΙΑ ΨΩΝΙΑ |
| ③ ΦΥΛΟ | ⑮ ΤΟΠΟΣ ΑΓΩΡΑΣ ΕΙΔΩΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ |
| ④ ΗΛΙΚΙΑ | ⑯ ΤΥΠΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ |
| ⑤ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ | ⑰ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΥ-ΕΠΙΘΥΜΗΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΑΝΑΨΥΧΗΣ |
| ⑥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ | ⑱ ΔΙΑΘΕΣΗ ΑΛΛΑΓΗΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ |
| ⑦ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ ΑΥΤ/ΤΟΥ | ⑲ ΓΝΩΜΗ ΓΙΑ ΤΗ ΓΕΙΤΟΝΙΑ |
| ⑧ ΤΟΠΟΣ ΑΓΩΡΑΣ ΑΥΤ/ΤΟΥ | ⑳ ΧΡΗΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΧΡΟΝΟΥ |
| ⑨ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ | ㉑ ΕΙΣΟΔΗΜΑ |
| ⑩ ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ | |
| ⑪ ΜΗΚΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ | |
| ⑫ ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ | |

20.000 δρχ. καί 18.000 δρχ. ανά τετραγωνικό μέτρο, αντίστοιχα.

Ἡ πυκνότητα κατοικίας (netto) στό Κέντρο εἶναι 105 ἄτομα/Ἡα καί στά Γύφτικα 80 ἄτομα/Ἡα μέ ἀντίστοιχους συντελεστές δομῆσεως 2,4 καί 1. Ἐνῶ στό Κέντρο ἔχει ἐπικρατήσει τό σύστημα τῆς ἀντιπαροχῆς, στά Γύφτικα εἶναι σπάνιο.

2.3. Ἡ συλλογή καί ἡ μορφή τῶν δεδομένων

Ἡ συλλογή τῶν δεδομένων τῆς ἔρευνας πραγματοποιήθηκε μέ ἐρωτηματολόγια κατά νοικοκυριά καί μέ δείγμα 2,5% στό σύνολο τῶν νοικοκυριῶν γιά κάθε γειτονιά. Μετά ἀπό μιά προκαταρκτική ἔρευνα (pilot survey) συντάχθηκαν οἱ ἐρωτήσεις τοῦ τελικοῦ ἐρωτηματολογίου.

Μετά τή συμπλήρωση τῶν ἐρωτηματολογίων ἀκολούθησε ἡ ὀργάνωση τῶν δεδομένων κατά τίς ζητούμενες παραμέτρους καί ὁ ἔλεγχος καί ἡ προσαρμογή τῆς μορφῆς τους. Ἐλέγχθηκαν τά στοιχειώδη στατιστικά χαρακτηριστικά τους (μέση τιμή, ἀπόκλιση, βαθμός συγκέντρωσης, μορφή κατανομῆς) καί προσαρμόστηκαν οἱ ἀριθμητικές κλίμακες σέ κλίμακες διαστημάτων³ μέ βάση δείκτες δημιουργίας φυσικῶν ὁμάδων (ἀπόσταση τοῦ Hausdorff).

3. Ἡ προσαρμογή αὐτή ἦταν ἀπαραίτητη, ἀφοῦ μεγάλο μέρος τῶν χαρακτηριστικῶν ἐκφράζονται σέ ὀνομαστικές κλίμακες ἢ σέ κλίμακες διατάξεως.

Μέ τήν προσαρμογή τῶν ἀριθμητικῶν μεταβλητῶν ὁλοκληρώθηκε ἡ ὀργάνωση τῆς περιγραφῆς τῶν ἀτόμων τοῦ δείγματος (110 στό Κέντρο καί 83 στά Γύφτικα) ὡς πρός τά ἐξεταζόμενα χαρακτηριστικά. Ἀκολούθησε ἡ διαδικασία παραγωγῆς συνθέτων χαρακτηριστικῶν ἀπό ἀπλά καί ἡ ἐπιλογή τῶν χαρακτηριστικῶν τῆς ἔρευνας σύμφωνα μέ μιά προ-ταξονομική διαδικασία ἐλέγχου τῶν σχέσεών τους.

Στόν Πίνακα 1 παρουσιάζεται ὁ κατάλογος τῶν χαρακτηριστικῶν πού χρησιμοποιήθηκαν καί στό Σχ. 2 τά ἰσογράμματα τῶν χαρακτηριστικῶν στό Κέντρο καί τά Γύφτικα.

3. ἡ μεθοδολογία

3.1. Τό ἀναλυτικό ὑπόβαθρο: Ἡ ταξονομία

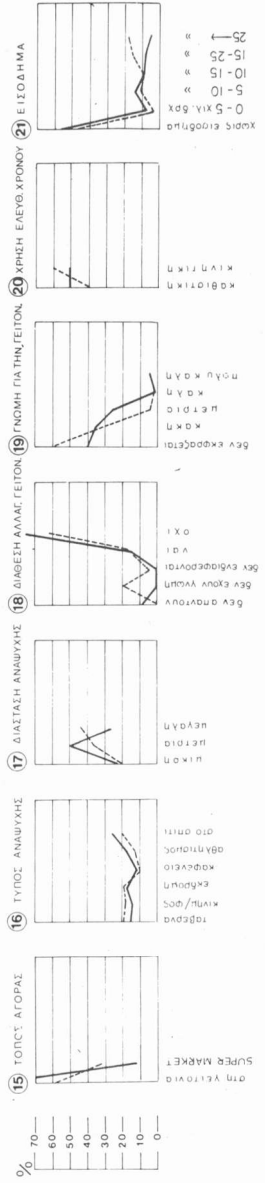
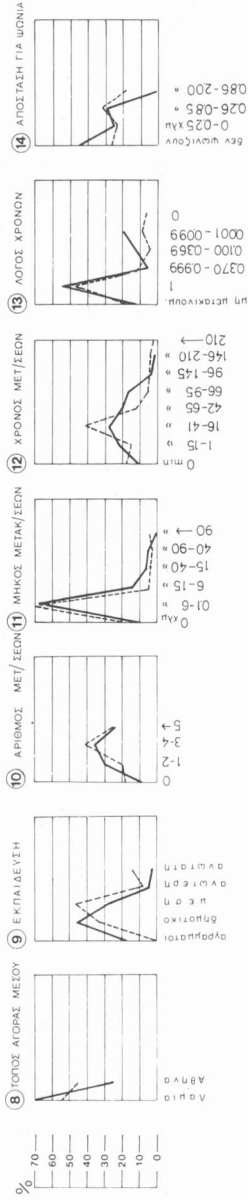
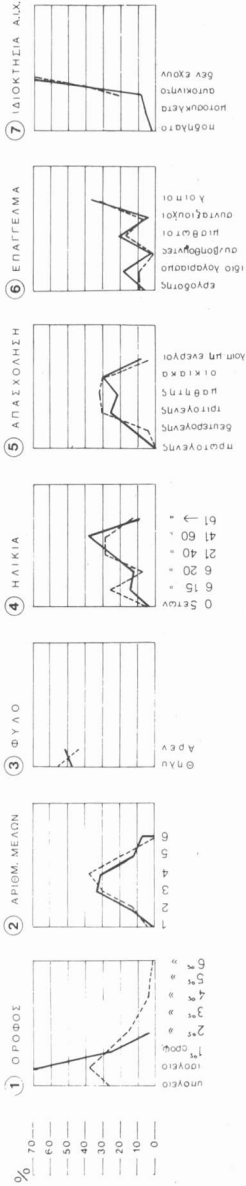
Ἡ μαθηματική ταξονομία πού τείνει ν' ἀποτελέσει αὐτόνομο κλάδο τῆς Ἀναλύσεως Δεδομένων ἀπέτελεσε τό ἀναλυτικό ὑπόβαθρο τῆς ἔρευνας αὐτῆς.

Θά μπορούσαμε νά ὀρίσουμε τήν ταξονομία, γενικά, σάν τόν κλάδο τῆς Ἀναλύσεως Δεδομένων πού ἀσχολεῖται μέ τή σύγκριση τῶν δεδομένων μέ μαθηματικές δομές, καί ἰδιαίτερα:

- τή σύγκριση μέ κατατάξεις (ἀνάλυση ὁμοιότητος)
- τή σύγκριση μέ διατάξεις (ιεραρχική ἀνάλυση)
- τούς μετασχηματισμούς καί τίς ἀναγωγές δεδομένων σέ χώρους μικρότερων διαστάσεων (πολυμεταβλητές δομές).

ΣΧΕΔΙΟ 2 : ΙΣΤΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ

ΓΥΦΤΙΚΑ
--- ΚΕΝΤΡΟ



Στό έρευνητικό έργο ή ταξονομία χρησιμοποιήθηκε σάν Ταξονομία Μεταβλητών όσο και σάν Ταξονομία Άντικειμένων (ομαδοποίηση των άτόμων των γειτονιών, μέ βάση τά χαρακτηριστικά τους ώς πρός τίς ξεταζόμενες παραμέτρους). Στήν εισήγηση αυτή αναφερόμαστε μόνο στήν Ταξονομία Μεταβλητών.

Η Ταξονομία Μεταβλητών, όπως εφαρμόζεται εδώ, έχει τή μορφή τής ανάλυσης των σχέσεων ομοιότητας των παραμέτρων μέ σκοπό τόν συνολικό προσδιορισμό και τήν κατανόηση τής δομής των σχέσεων μεταξύ των χαρακτηριστικών τής καθημερινής ζωής. Σκοπός μας δηλαδή είναι ή συνολική ανάλυση και εξήγηση τής δομής των σχέσεων των παραμέτρων γιά κάθε γειτονιά και ό προσδιορισμός τής διαφοροποίησης τής δομής αυτής ανάμεσα στίς δύο γειτονίες.

Άπό τόν πίνακα τής περιγραφής των αντικειμένων (άτόμων τής γειτονιάς) ώς πρός τά επιλεγέντα χαρακτηριστικά (m x n) όπου:

m = ό αριθμός των άτόμων και

n = ό αριθμός των χαρακτηριστικών,

και σύμφωνα μέ ένα επιλεγόμενο μέτρο ομοιότητας (άποστάσεως) προχωρούμε σέ ένα νέο πίνακα (n x n) πού τά στοιχεία του παριστάνουν τό βαθμό ομοιότητας (άποστάσεως, αντίστοιχα) μεταξύ των χαρακτηριστικών (βλ. Πίν. 2). Άκολούθως, σύμφωνα μέ επιλεγόμενο άλγόριθμο ομαδοποιήσαμε προσεγγίζουμε μία άλυσίδα διαμερίσεων πού παριστάνει αυτό πού ονομάσαμε «συνολική δομή των σχέσεων μεταξύ των χαρακτηριστικών» ή «δομή τής καθημερινής ζωής» σέ κάθε επίπεδο τής (βλ. Διάγραμμα 1). Η άλυσίδα αυτή άποτελεί μία διαμέριση του συνόλου των χαρακτηριστικών σέ τάξεις (ομάδες) πού — γιά κάθε επίπεδο — σχηματίζονται μέ κριτήριο τή μέγιστη έσωτερική ομοιότητα (στό έσωτερικό τής ομάδας) και τή μέγιστη έξωτερική άπόσταση (μεταξύ των ομάδων).

3.2. Γιατί μέ Ταξονομία⁴

Η μαθηματική ταξονομία πού έδω χρησιμοποιήθηκε κυρίως σάν ανάλυση ομοιοτήτων προσφέρει, γενικά, τή δυνατότητα συστηματικής/άντικειμενικής παρατήρησης των κανονικότητων πού διέπουν ένα σύνολο δεδομένων και χαρακτηρίζουν τή δομή του. Έχει, συνεπώς, ιδιαίτερη άξία γιά εκείνα τά δεδομένα

4. Οί εισηγητές κρίνουν ότι ή παράγραφος αυτή θά μπορούσε νά έλειπε άν ή σχεδιαστική πρακτική στον τόπο μας είχε ξεπεράσει τό επίπεδο τού άφορισμού των «ποσοτικών μεγεθών» και των μαθηματικών μοντέλων (βλ. 5ο ερώτημα ήμερίδας χωροταξίας του ΤΕΕ/3.12.1980) και τής ταύτισης ποσοτικών στόχων και κριτηρίων μέ συγκεκριμένες ιδεολογίες (εισήγηση «Χωροταξία και Άνάπτυξη» στήν ίδια ήμερίδα): εκδηλώσεις βαθειάς μεθοδολογικής αλλά και ιδεολογικής σύγχυσης.

πού αναφέρονται σέ σώματα γνώσεων πού δέν μπορούν νά στηριχθούν σέ αύστηρές θεωρίες (Έλλειψη «διατυπωμένων» δομικών σχέσεων μεταξύ των κυρίων χαρακτηριστικών τους) ή άξία τής, σύμφωνα μέ τό περιεχόμενο τής, είναι αναμφισβήτητη στίς περιπτώσεις αυτές (βλ. :6) και (7)), αφού: κανένα σόμα γνώσεων δέν μπορεί νά θεωρηθεί σάν έπιστημονικά συγκροτημένο άν δέν έχει καταφέρει — τουλάχιστον — νά προσδιορίσει γιά τά αντικείμενά του τήν αναγκαίατητα και τή δυνατότητα του νά μελετηθούν μαζί.

Η παρατήρηση αυτή εξηγεί τήν ευρύτατη χρήση τής ταξονομίας στή βιολογία, στήν κοινωνιομετρία, στήν οικονομομετρία, στή θεωρία αναγνώρισης μορφών άλλα και στό σχεδιασμό (βλ., π.χ., (8) και (9)). γενικά σ' όλα τά σώματα γνώσεων όπου ό έλεγχος τής μεταβατικότητας των σχέσεων μεταξύ των ξεταζομένων παραμέτρων είναι άπαραίτητη προϋπόθεση των συνολικών προσδιορισμό τής δομής τους (βλ. (10)).

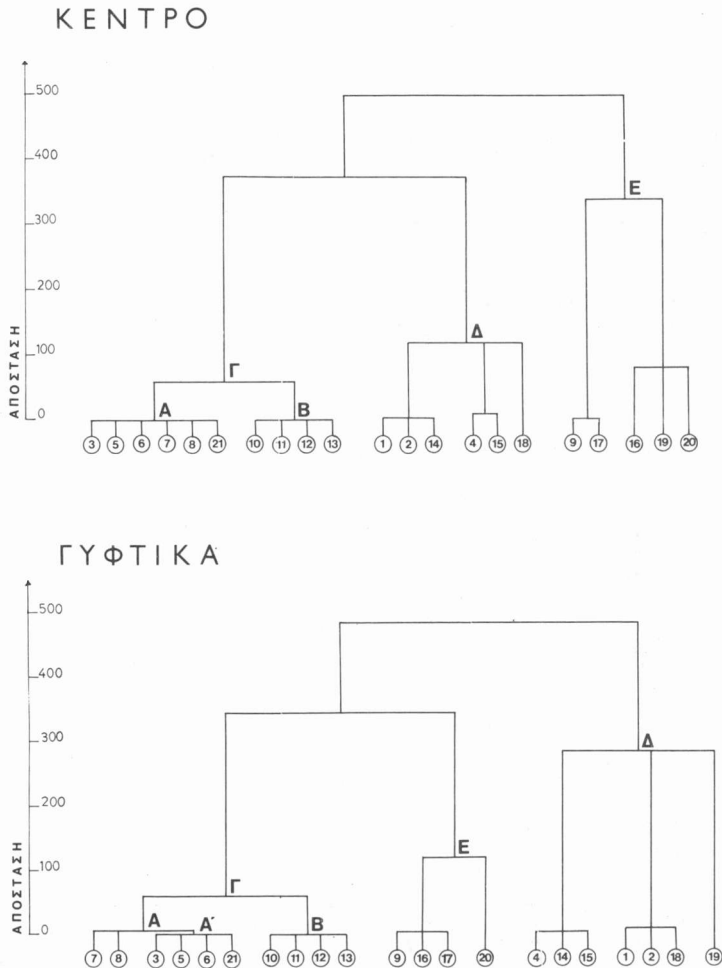
Στήν εφαρμογή αυτή ή ταξονομική ανάλυση έχει ιδιαίτερη σημασία:

1. Στόν έλεγχο τής αναγωγής των αριθμητικών μεταβλητών σέ κλίμακες διαστημάτων: άντί τής αυθαίρετης έπιλογής διαστημάτων πού άσκει ίσχυρή παραμορφωτική επίδραση στον προσδιορισμό των σχέσεων μεταξύ των παραμέτρων (βλ. (11)) τά διαστήματα τιμών καθορίστηκαν έδώ μέ βάση τά σκαλογράμματα άσυνέχειας μονοθετικών ταξινομήσεων και τήν άπόσταση (κριτήριο) του Hausdorff (βλ. (12)).

2. Στήν παραγωγή συνθέτων χαρακτηριστικών άπό άλλα: γιά χαρακτηριστικά — όπως ή γνώμη γιά τή γειτονιά — πού άπαρτίζεται από περισσότερα χαρακτηριστικά (έπί μέρους γνώμες γιά διαφορετικές άψεις γειτονιάς) άντί τής υποκαταστάσεώς τους — άπό ένα άπό αυτά — πού θά κινδύνευε άφ' ενός μόν νά δώσει μονομερή πληροφορηση, και άφ' έτέρου νά επιδράσει άνισα γιά τίς δύο γειτονίες, αναλύθηκε πρώτα ή συνολική άποψη γιά κάθε γειτονιά (μέθοδος Borda) και άκολούθησε ή διάταξη τής γνώμης (κλίμακες Guttman) ώς πρός τήν «κεντρική γνώμη» γιά τήν κάθε γειτονιά.

3. Στήν έπιλογή των χαρακτηριστικών και στήν ανάλυση ευσαιθησίας των ξεταζομένων σχέσεων: γιά τά χαρακτηριστικά πού όί κλίμακές τους δέν καθορίζονται μονοσήμαντα (όπως, π.χ., καθορίζεται γιά τό φύλο) πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις των σχέσεων τους μέ άλλα χαρακτηριστικά σέ περισσότερες κλίμακες γιά νά έλεγχθεί ή σταθερότητα των σχέσεων τους. Έπίσης, ή ανάλυση ευσαιθησίας, ό βαθμός αντιπροσωπευτικότητας γιά χαρακτηριστικά ίδιου σημαντικού περιεχομένου, και ή διακριτική άξία τους άνάμεσα στίς δύο γειτονίες χρησιμοποιήθηκαν σάν κριτήρια έπιλογής των χαρακτηριστικών.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1 : Η ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ



ΠΙΝΑΚΑΣ 3 : ΟΙ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΤΑ ΖΕΥΓΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ

1	*																								
2	0	*																							
3	147	176	*																						
4	171	32	168	*																					
5	242	291	0	0	*																				
6	292	433	0	2	0	*																			
7	842	181	7	311	3	0	*																		
8	703	193	0	498	18	0	0	*																	
9	61	152	30	2	21	53	296	85	*																
10	161	72	24	77	14	92	177	31	245	*															
11	926	425	27	298	136	104	295	54	520	0	*														
12	642	166	4	248	11	228	285	30	612	0	0	*													
13	67	19	7	322	19	28	20	18	443	0	0	1	*												
14	697	493	69	19	23	524	493	432	297	79	615	281	291	*											
15	409	193	10	6	0	354	100	53	574	131	471	213	603	0	*										
16	220	329	70	367	207	645	44	749	562	412	171	190	364	642	358	*									
17	241	214	536	384	34	132	299	152	0	928	559	503	435	368	13	20	*								
18	118	139	175	119	19	328	502	218	962	31	231	774	816	319	36	468	267	*							
19	228	44	130	613	166	645	130	222	586	586	254	175	589	415	386	564	96	451	*						
20	342	460	876	366	35	65	920	888	218	291	235	271	501	86	64	29	18	429	781	*					
21	446	180	0	35	1	1	0	0	379	527	5	49	40	723	327	78	92	228	72	187	*				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21				

4. Στόν αντίκαμεικό και συνολικό² προσδιορισμό της δομής: αντί των διαιρετικών διαδικασιών (division) που συνεπάγονται αξιωματική θεμελίωση, και που — γι' αυτό — είναι αυθαίρετες στο χώρο των κοινωνικών επιστημών, ή συνολική δομή των χαρακτηριστικών πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις κανονικές που παρουσιάζει ή μέτρηση των σχέσεων τους και με ομαδοποιητική διαδικασία (regrouping) αυστηρής έδραϊωσης και ποσοτικά ελεγχόμενης αξίας (κριτήρια μέγιστης έσωτερικής ομοιότητας/μέγιστης έξωτερικής απόστασης).

4. ή εφαρμογή

4.1. Επιλογή μέτρων ομοιότητας

Δεδομένης της μορφής της περιγραφής σε κλίμακες διαστημάτων (βλ. παραγρ. 2.3.) σαν μέτρο ομοιότητας (άποστασης) χρησιμοποιήθηκε η απόσταση χ^2 :

$$\chi^2 = \frac{\sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n (O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}^2}$$

O_{ij} : ο παρατηρούμενος αριθμός περιπτώσεων της σειράς i στη στήλη j .
 E_{ij} : ο αναμενόμενος αριθμός περιπτώσεων, υπό την υπόθεση H_0 , στη σειρά i και στήλη j .

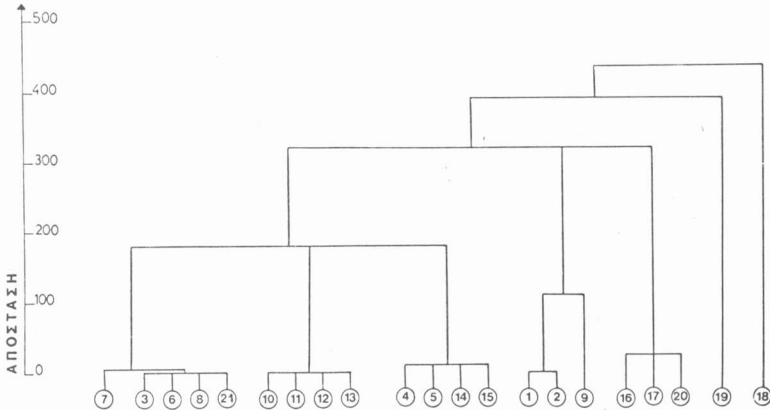
Στόν Πίνακα 2 παρουσιάζεται — κατά ζεύγη χαρακτηριστικών — το επίπεδο βεβαιότητας που αντιστοιχεί στην απόσταση χ^2 , μεταξύ τους, και στους βαθμούς ελευθερίας της σχέσεώς τους. Για λόγους οικονομίας το επίπεδο βεβαιότητας παρουσιάζεται εδώ πολλαπλασιασμένο επί 1000.

Στόν Πίνακα 3 παρουσιάζονται οι διαφορές των άποστασεων κατά ζεύγη χαρακτηριστικών.

4.2. Επιλογή αλγορίθμου ομαδοποιήσεως

Σε προκαταρκτική διερεύνηση, δοκιμάστηκε ή εφαρμογή αλγορίθμου της άπλης, πλήρους και μέσης αναλύσεως συνδέσμου (single, complete and average linkage analysis) για την ομαδοποίηση των παραμέτρων. Βρέθηκε ότι τά άποτελέσματα των αλγορίθμων αυτών ήταν αρκετά κοντινά, κι ότι ο αλγόριθμος του

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2 : Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ



Mc Quitty ήταν ο αντιπροσωπευτικότερος, δίνοντας παράλληλα τη δυνατότητα σχετικά άπλου χειρισμού των δεδομένων.

Ο αλγόριθμος του Mc Quitty (Rank-order typal analysis) είναι μία συσσωρευτική, ακολουθητική (sequential) τεχνική της πλήρους ανάλυσης συνδέσμου όπου το κριτήριο πλήρους συνδέσμου δεν ορίζεται σαν κάποιο όριο (threshold) αλλά σαν συμβιβαστότητα στο εσωτερικό της ομάδας (consistency within the cluster) εν σχέσει προς δοσμένο επίπεδο ομοιότητας (βλ. (13)).

4.3. Τα αποτελέσματα

Στο Διάγραμμα 1 παρουσιάζονται οι άλυσίδες διαμερίσεων των χαρακτηριστικών για τις δύο γειτονίες, ξεχωριστά, και στο Διάγραμμα 2 παρουσιάζεται η άλυσίδα των διαμερίσεων των διαφορών των χαρακτηριστικών στις δύο γειτονίες (ή δομή διαφοροποίησης των χαρακτηριστικών).

Στο Διάγραμμα 3 παρουσιάζεται ο βαθμός διαφωνίας ορισμένων χαρακτηριστικών ως προς τα κύρια διαφοροποιητικά χαρακτηριστικά (χαρακτηριστικά τρόπου ζωής). Ο βαθμός αυτός (βλ. (14) και (15)) ορίζεται:

$$\delta = \frac{\sigma}{n(n-1)}$$

όπου: δ = ο βαθμός διαφωνίας
 σ = ο αριθμός των συγκρούσεων (βλ. στο σχήμα)
 n = ο αριθμός των χαρακτηριστικών

και αντιπροσωπεύει τη διαφωνία των προδιατάξεων των διαφοροποιητικών χαρακτηριστικών στις δύο γειτονίες.

5. συμπεράσματα

5.1. Σχετικά με τη σύγκριση των δύο δομών

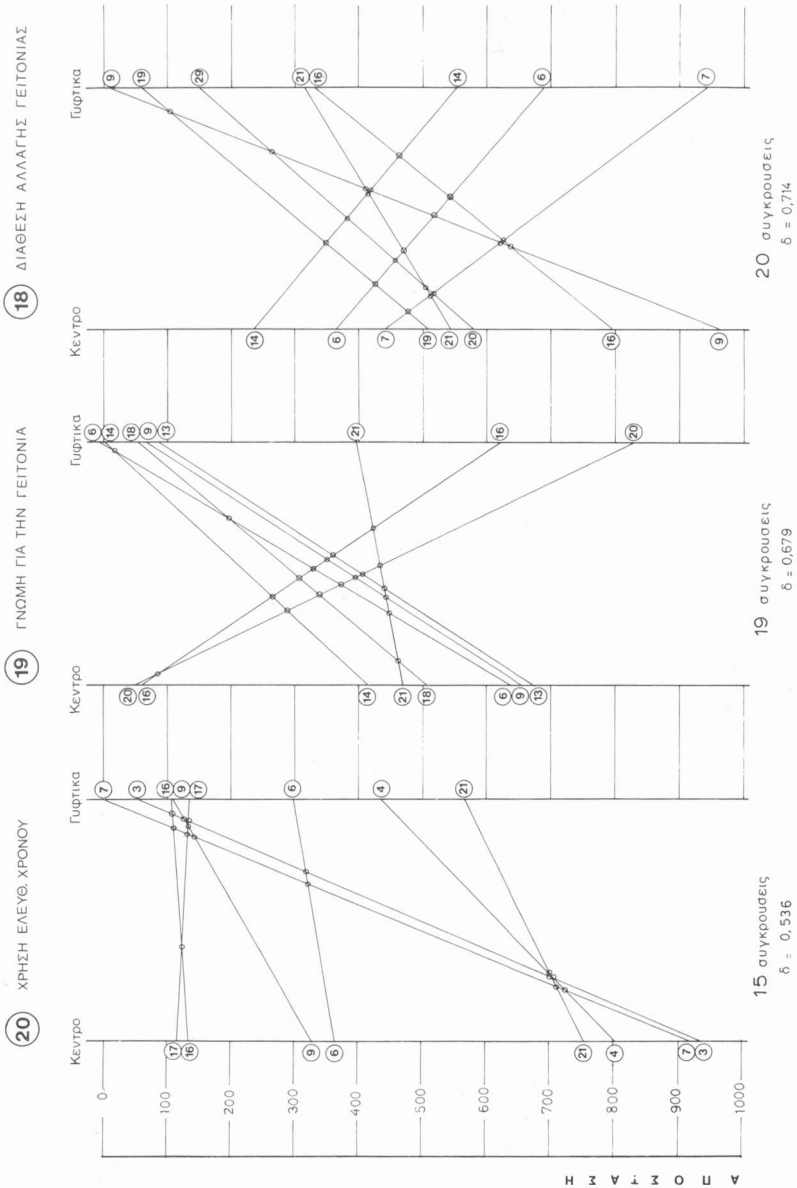
Από τη σύγκριση των άλυσίδων των διαμερίσεων στις δύο γειτονίες (δομή των χαρακτηριστικών, βλέπε Διάγραμμα 1) συμπεραίνονται τα ακόλουθα:

1. Η ομοιόμορφα ισχυρή σύνδεση των βασικών κοινωνικο-οικονομικών χαρακτηριστικών στις δύο δομές παρά τις διαφοροποιήσεις επιπέδου (βλ. παράγρ. 2.1.) των χαρακτηριστικών αυτών (όπως προκύπτει από την ισχυρή και ομοιόμορφη σύνδεση άπασχόλησης /5/, επαγγέλματος /6/ και εισοδήματος /21/ στις δύο άλυσίδες).

2. Το ομοιόμορφα χαμηλό επίπεδο των κοινωνικών σχέσεων στις δύο γειτονίες (όπως προκύπτει από τη γενική εικόνα — βλ. παράγρ. 2.2. — και τη στενή συσχέτιση του φύλου /3/ με τα βασικά κοινωνικο-οικονομικά μεγέθη, /5/, /6/ και /21/).

3. Η ισχυρή, γενικά, σύνδεση της ιδιοκτησίας και προέλευσης του αυτοκινήτου (τόπος αγοράς) με τα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΒΑΘΜΟΥ ΔΙΑΦΟΡΙΑΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΡΟΠΟΥ ΖΩΗΣ



βασικά κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά (όπως προκύπτει από την ισχυρή σύνδεση της ιδιοκτησίας I.X. /7/ και τόπου αγοράς του /8/ με τα βασικά κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά /5/, /6/, /21/).

4. Η ελαφρά ασθενέστερη ισχύς του συμπεράσματος 3 για τα Γύφτικα άπ' δ,τι στο Κέντρο (όπως προκύπτει από τη διαφοροποίηση της ομάδας Α στο Κέντρο σε Α και Α' στα Γύφτικα).

5. Η ομοιόμορφα ισχυρή έσωτερική συνοχή των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών στις δύο γειτονίες (όπως προκύπτει από την ισχυρή σύνδεση του αριθμού μετακινήσεων /10/, του μήκους μετακινήσεων /11/ και του χρόνου μετακινήσεων /12/ στις δύο αλυσιδές).

6. Η ομοιόμορφα ισχυρή επίδραση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών σε χαρακτηριστικά του τρόπου ζωής (όπως προκύπτει από τη σύνδεση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών με το λόγο των μετακινήσεων πεζή/σύνολο μετακινήσεων /13/).

7. Η ομοιόμορφα ισχυρή σύνδεση αυτοκινήτου, κυκλοφοριακών και κοινωνικο-οικονομικών χαρακτηριστικών (όπως προκύπτει από την ομοιόμορφα ισχυρή σύνδεση των χαρακτηριστικών Α (Α και Α') και την έπιρροή τους στη συγκρότηση της σύνδεσης Α και Β στην ομάδα Γ).

8. Η σχετική αυτονομία της σύνδεσης των βασικών κοινωνικο-οικονομικών-κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών από τα οικιστικά ή τα χαρακτηριστικά τρόπου ζωής/προσδοκιών (όπως προκύπτει από το χαμηλότερο επίπεδο συνένωσης των ομάδων Α και Β στη Γ άπ' δ,τι με τις ομάδες Δ και Ε).

Πόρισμα 1. (Συμπ. 1,2,3,4,7 και 8): Άπό τα συμπεράσματα 3 και 7 γίνεται φανερή ή μεγάλη σημασία και έπιρροή του ιδιωτικού αυτοκινήτου στην κοινωνικο-οικονομική συγκρότηση της πόλης, και μάλιστα:

- παρά τό γενικά χαμηλό κοινωνικο-οικονομικό επίπεδο της (βλ. παράγρ. 2.1.) και τό χαμηλό επίπεδο των κοινωνικών σχέσεων (συμπ. 2)
- ανεξάρτητα από τις ιδιαίτερες διαφοροποιήσεις κοινωνικο-οικονομικού επιπέδου και συμπεριφοράς (συμπ. 1 και 4)
- σχετικά αυτόνομα από τα ιδιαίτερα οικιστικά χαρακτηριστικά και τα χαρακτηριστικά τρόπου ζωής στην πόλη (συμπ. 8).

Πόρισμα 2. (Συμπ. 5,6 και Πόρ. 1): Σύμφωνα με τό προηγούμενο πόρισμα και τα συμπεράσματα 5 και 6 προκύπτει ό ισχυρά όμογενοποιητικός (δομικά και χωρικά) ρόλος του αυτοκινήτου στην οργάνωση της καθημερινής ζωής στην πόλη.

9. Η πολύ περισσότερο διαφοροποιημένη και ασθενέστερη συγκρότηση των σχέσεων οικιστικών και χαρακτηριστικών προσδοκιών/τρόπου ζωής άπ' δ,τι των σχέσεων κοινωνικο-οικονομικών-κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών (όπως προκύπτει από τις σχέσεις των

ομάδων Δ και Ε στις δύο δομές: μεταξύ τους και στό έσωτερικό της κάθε μιάς).

10. Η ισχυρή και σχετικά ομοιόμορφη έπιρροή της εκπαίδευσης στη διαμόρφωση του τρόπου ζωής και των προσδοκιών (όπως προκύπτει από τη σχέση της εκπαίδευσης /9/ με τον τύπο άναυυχής /16/, τη διάσταση πραγματικού/έπιθυμητου τύπου άναυυχής /17/ και τη χρήση ελεύθερου χρόνου /20/).

11. Η σχετικά ισχυρή και ομοιόμορφη έπιρροή του μεγέθους του νοικοκυριού και της ηλικίας στά οικιστικά χαρακτηριστικά και στη διάθεση άλλαγής γειτονιάς (όπως προκύπτει από τη σύνδεση του αριθμού μελών /2/ και της ηλικίας /4/ με τον όροφο /17/, την απόσταση για ψώνια /14/, τον τόπο αγοράς ειδών καθημερινής άνάγκης /15/ και τη διάθεση άλλαγής γειτονιάς /18/).

12. Η σημαντική διαφοροποίηση της διαμόρφωσης γνώμης για τη γειτονιά: ενώ στά Γύφτικα διαμορφώνεται με βάση τα οικιστικά χαρακτηριστικά, στό Κέντρο διαμορφώνεται με βάση τον τρόπο ζωής (όπως προκύπτει από τη σύνδεση της γνώμης για τη γειτονιά /19/ με την ομάδα Δ(/1/, /14/, /15/) στά Γύφτικα και την ομάδα Ε στό Κέντρο (/16/, /17/, /20/).

13. Η σημαντική διαφοροποίηση της διάθεσης άλλαγής γειτονιάς: ενώ στά Γύφτικα συνδέεται σχετικά στενά με τη γνώμη για τη γειτονιά, στό Κέντρο συνδέεται ασθενέστερα (όπως προκύπτει από τη σύνδεση της διάθεσης άλλαγής γειτονιάς /18/ με τη γνώμη για τη γειτονιά /19/ στις δύο δομές).

14. Η σημαντική διαφοροποίηση της σχέσης τύπου άναυυχής με τη διάσταση πραγματικού/έπιθυμητου τύπου άναυυχής στις δύο γειτονίες (όπως προκύπτει από τη στενή σύνδεση των /16/ και /17/ στά Γύφτικα σε αντίθεση με τη σύνδεσή τους στό Κέντρο).

15. Η ισχυρή έσωτερική συνοχή των χαρακτηριστικών τρόπου ζωής/προσδοκιών στά Γύφτικα σε αντίθεση με τό Κέντρο (όπως προκύπτει όχι μόνο από τις συνδέσεις των χαρακτηριστικών /16/, /17/, /20/ στην ομάδα Ε άλλα και από τό γεγονός ότι ενώ στά Γύφτικα η σύνδεση των δυνατών συνδυασμών της ομάδας των χαρακτηριστικών /13/, /16/, /17/, /18/, /19/, /20/ παρουσιάζει πολύ μικρότερες μέσες αποστάσεις και τυπικές άποκλίσεις άπ' δ,τι στό Κέντρο).

16. Η στενότερη σύνδεση των χαρακτηριστικών τρόπου ζωής/προσδοκιών με τα κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά στά Γύφτικα από δ,τι στό Κέντρο (όπως προκύπτει άπ' τις σχέσεις των ομάδων Γ και Ε στις δύο δομές).

Πόρισμα 3. (Συμπ. 2,10,15,16 και Πόρ. 2): Ό τρόπος ζωής και οι προσδοκίες στά Γύφτικα παρουσιάζουν μεγάλη έσωτερική συνοχή και ισχυρή σύνδεση με την κοινωνικο-οικονομική πραγματικότητα σε αντίθεση με τό Κέντρο (συμπ. 15 και 16). Αυτό συμβαίνει παρά τό γεγονός ότι ό τρόπος ζωής/προσδοκίες διαμορφώνεται στις δύο γειτονίες στις ίδιες περίπου

συνθήκες κοινωνικο-οικονομικού επιπέδου και σχέσεων (βλ. παράγρ. 2.1. και συμπ. 2), υπό την επίδραση ίδιων παραγόντων (συμπ. 10) και στις συνθήκες της ομοιόμορφα ισχυρής όμοιογενοποιητικής επιρροής του αυτοκινήτου (Πόρ. 2) στην οργάνωση της καθημερινής ζωής.

Πόρισμα 4. (Συμπ. 12,13,14 και Πόρ. 1): Στο Κέντρο το πρότυπο σχηματισμού γνώμης-απόφασης εμφανίζεται ισχυρά στρεβλωμένο (μη όρθολογικό-μη συνεκτικό, συμπ. 12,13,14), γεγονός που συνδέεται άμεσα με την έλλειψη έσωτερικής συνοχής του τρόπου ζωής/προσδοκιών και έμμεσα με τη χαλαρή σύνδεση τρόπου ζωής/προσδοκιών με τα κοινωνικο-οικονομικά δεδομένα. Το αντίθετο συμβαίνει στα Γύφτικα.

Πόρισμα 5. (Συμπ. 11,16, Πόρ. 2): Παρά το γεγονός ότι τα χαρακτηριστικά οικιστικών συνθηκών διαμορφώνονται στις δύο γειτονιές υπό την επίδραση ίδιων παραγόντων (συμπ. 11) και στις συνθήκες της ομοιόμορφα ισχυρής όμοιογενοποιητικής επιρροής του αυτοκινήτου (Πόρ. 2) συνδέονται, γενικά, πολύ χαλαρά με τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά (συμπ. 16). Στο Κέντρο παρουσιάζουν ελαφρά μεγαλύτερη έσωτερική συνοχή και συνδέονται στενότερα με τα κοινωνικο-οικονομικά-κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά από, δ.τι, στα Γύφτικα.

5.2. Σχετικά με τη διαφοροποιητική επιρροή των χαρακτηριστικών

Η άλυσιδα διαμερίσεων που προκύπτει με την ίδια διαδικασία συγκρότησης όπως και των δομών των δύο γειτονιών (βλ. παράγρ. 3 και 4) και σύμφωνα με το μητρώο των διαφορών των αποστάσεων μεταξύ των χαρακτηριστικών (βλ. Πίνακα 3) αποτελεί τη δομή της διαφοροποιητικής επιρροής των χαρακτηριστικών που εξετάζουμε. Σύμφωνα με τη δομή αυτή (βλ. Διάγρ. 2) και με κριτήριο το μήκος της κάθετης σύνδεσης των χαρακτηριστικών ή των ομάδων τους μέχρι την ομαδοποίησή τους με άλλα χαρακτηριστικά συμπεραίνεται:

17. Η μεγάλη διαφοροποιητική επιρροή των χαρακτηριστικών τρόπου ζωής/προσδοκιών στις δύο γειτονιές (ισχυρά διακρινόμενη από την επιρροή όλων των άλλων χαρακτηριστικών) που κατά τάξη φθίνουσας διαφοροποιητικής επιρροής είναι η ακόλουθη:

- διάθεση αλλαγής γειτονιάς /18/
- γνώμη για τη γειτονιά /19/
- τύπος αναμυχής /16/, διάσταση πραγματικού/επιθυμητού τύπου αναμυχής /17/, και χρήση ελεύθερου χρόνου /20/.

Πόρισμα 6. (Συμπ. 9,17, Πόρ. 3): Οι προσδοκίες και ο τρόπος ζωής αποτελούν σημαντικά ισχυρότερο διαφοροποιητικό στοιχείο στη δομή της καθημερινής ζωής, στις δύο γειτονιές, απ' δ.τι, τα κοινωνικο-οικονομικά, τα κυκλοφοριακά ή τα οικιστικά χαρα-

κτηριστικά τους, πράγμα που συνδέεται άμεσα με τη διαφοροποίηση της δομής της καθημερινής ζωής στις δύο γειτονιές.

Πόρισμα 7. (Συμπ. 17, Πόρ. 1,2,3,4): Ο τρόπος ζωής/προσδοκίες στις δύο γειτονιές αλλάζει σημαντικά εμφανίζοντας την εικόνα δύο έντελως αντίθετων συγκρουόμενων συμπεριφορών: σημαντικό στοιχείο άμορφωσης και άποσταθεροποίησης της κοινωνικής συγκρότησης της πόλης:

- σύμφωνα με τη διαφοροποίηση των χαρακτηριστικών τρόπου ζωής/προσδοκιών και της επιρροής τους στην καθημερινή ζωή
- παρά το μέγεθος της πόλης, το χαμηλό γενικά κοινωνικο-οικονομικό επίπεδο της, το χαμηλό επίπεδο κοινωνικών σχέσεων, τη μικρή διαφορά των επιπέδων αυτών στις δύο γειτονιές καθώς και την παρουσία ισχυρών όμοιογενοποιητικών παραγόντων στην οργάνωση της καθημερινής ζωής.

Ο βαθμός διαφωσίας κατά τα κύρια διαφοροποιητικά χαρακτηριστικά στο Διάγραμμα 3 (βλ. παράγρ. 4) συμφωνεί με τα προηγούμενα συμπεράσματα (βλ. τιμές του δείκτη δ) και παράλληλα τα ερμηνεύει: Έτσι: — σχετικά με το μειωμένο ρόλο των βασικών κοινωνικο-οικονομικών χαρακτηριστικών στη διαμόρφωση του τρόπου ζωής γενικά αλλά και της διαφοροποιητικής τους επιρροής στα χαρακτηριστικά του τρόπου ζωής: παρατηρείται ότι το εισόδημα /21/, π.χ., δεν παίζει σημαντικό ρόλο ούτε απόλυτα (πουθενά δεν υπερβαίνει το επίπεδο απόστασης 400) ούτε διαφοροποιητικά (πουθενά ή διαφορά αποστάσεων δεν ξεπερνάει τις 300 μονάδες ανάμεσα στις δύο γειτονιές): το ίδιο ισχύει και για τα υπόλοιπα κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά με την εξαίρεση του επαγγέλματος /6/ που διαφοροποιείται ισχυρά στη γνώμη για τη γειτονιά /19/ (επηρεάζει σημαντικά στα Γύφτικα και άσημα στο Κέντρο)

- σχετικά με την ισχυρή αντίεπιδραση των χαρακτηριστικών προσδοκιών/τρόπου ζωής τόσο απόλυτα όσο και διαφοροποιητικά: παράδειγμα για την πρώτη περίπτωση η σχέση του τύπου αναμυχής /16/ και της διάστασης πραγματικής/επιθυμητής αναμυχής /17/ με τη χρήση ελεύθερου χρόνου /20/. Παράδειγμα για τη δεύτερη περίπτωση η σχέση της χρήσης ελεύθερου χρόνου /20/ με τη διάθεση αλλαγής γειτονιάς /18/.

Ανεξάρτητα από τις ομαδοποιήσεις στις δύο δομές (Διάγρ. 1) όπου η ένταξη ενός χαρακτηριστικού σε μία ομάδα απαιτεί μικρή απόσταση από όλα τα χαρακτηριστικά της ομάδας, παρατηρείται ότι, όπως για το επαγγελματικό στή σχέση του με τη γνώμη για τη γειτονιά, έτσι και για τα άλλα χαρακτηριστικά, η σύνδεσή τους με τα χαρακτηριστικά του τρόπου ζωής/προσδοκιών αλλάζει σημαντικά: το φύλο /3/, π.χ., ενώ συνδέεται άσθενώς με τη χρήση ελεύθερου χρό-

νου /20/ στό Κέντρο, συνδέεται ισχυρότατα, με το ίδιο χαρακτηριστικό, στά Γύφτικα. Σύμφωνα με την παρατήρηση αυτή και το συμπ. 2 συμπεραίνεται:

18. Η μεγάλη διαφοροποιητική επίρροή των χαρακτηριστικών τρόπου ζωής/προσδοκιών στη συγκρότηση των κοινωνικών σχέσεων.

Πόρισμα 8. (Συμπ. 18, Παρ. 6,7): Σύμφωνα με την ισχυρή διαφοροποιητική επίρροή των χαρακτηριστικών τρόπου ζωής/προσδοκιών στη δομή της καθημερινής ζωής, την επίρροή τους στις κοινωνικές σχέσεις και το ρόλο τους στην άμορφοποίηση-άποσταθεροποίηση της κοινωνικής συγκρότησης της πόλης, διαπιστώνεται η μεγάλη σημασία του έλεγχου και της προσαρμογής της σχέσης τους με τα κοινωνικοοικονομικά, κυκλοφοριακά και οικιστικά χαρακτηριστικά για την αναδιάρθρωση και εξισορρόπηση της καθημερινής ζωής και των κοινωνικών σχέσεων στην πόλη.

5.3. Γενικά συμπεράσματα

Παρά το μικρό σχετικά μέγεθός της, το χαμηλό κοινωνικο-οικονομικό επίπεδο της, το χαμηλό επίπεδο κοινωνικών σχέσεων και την ισχυρή όμογενοποιητική επίρροή του αυτοκινήτου στην οργάνωση της καθημερινής ζωής, η δομή της καθημερινής ζωής διαφοροποιείται σημαντικά στη Λαμία· τα χαρακτηριστικά του τρόπου ζωής / προσδοκιών είναι αυτά που άσκουν ισχυρότατη επίρροή στη διαφοροποίηση της δομής της καθημερινής ζωής, πολύ ισχυρότερη απ' ό,τι τα βασικά κοινωνικο-οικονομικά ή οικιστικά χαρακτηριστικά, αντίθετα από τις τρέχουσες αντιλήψεις και τα τυπικά σχήματα σχέσεων βάσεις/εποικοδομημάτων.

Παράλληλα, η καθημερινή ζωή της πόλης, η ίδια, ή κοινωνική συγκρότησή της άπειλείται με άμορφοποίηση-άποσταθεροποίηση όπως φανερώνουν:

- η ισχυρή όμογενοποιητική (δομικά και χωρικά) επίρροή του Ι.Χ. αυτοκινήτου
- η σημαντική έλλειψη συνοχής του τρόπου ζωής και η στρέβλωση του προτύπου σχηματισμού γνώμης-άποφασης στο Κέντρο
- η έντονη αντίθεση-σύγκρουση δύο δομικά διαφορε-

τικών τρόπων ζωής στην πόλη (αντίθετα από όρι-
σμένες αντιλήψεις για τις σχέσεις τρόπου ζωής σε μη αναπτυγμένο αστικό κέντρο).

Στις συνθήκες μιάς πόλης όπως η Λαμία η αναδιάρθρωση και η εξισορρόπηση των κοινωνικών σχέσεων και της οργάνωσης της καθημερινής ζωής προϋποθέτει τον έλεγχο και την προσαρμογή των σχέσεων τρόπου ζωής/προσδοκιών με τα κοινωνικοοικονομικά, κυκλοφοριακά και οικιστικά χαρακτηριστικά.

Στό βαθμό που η αναδιάρθρωση και εξισορρόπηση της καθημερινής ζωής και των κοινωνικών σχέσεων είναι πρόβλημα Σχεδιασμού, και στίς συνθήκες μιάς πόλης σαν τη Λαμία, θεωρείται, γενικά, ότι ο σχεδιασμός αυτός προϋποθέτει ριζική αλλαγή της σχεδιαστικής πρακτικής στον τόπο μας και ειδικότερα:

1. Σημαντικές αλλαγές σ' ό,τι αφορά τη συμμετοχή στο σχεδιασμό· ιδιαίτερα:
 - στη γενίκευση και διάθρονηση της συμμετοχής: η συμμετοχή του Δημάρχου ή κάποιου αντιπροσώπου του Δημοτικού Συμβουλίου δεν σώζει· η διαφοροποίηση της κοινωνικής προβληματικής προϋποθέτει άρθρωμένη συμμετοχή, κι αυτή άρθρωμένο Δήμο σε Συνοικιακά Συμβούλια (βλ. π.χ. (16))
 - στην οδυσιαστικοποίηση της συμμετοχής: σε γειτονίες όπως στο Κέντρο ή οδυσιαστική συμμετοχή των κατοίκων τους παίρνει την αξία ανασκοπού.
2. Σε σαφή στοχοθέτηση βασισμένη σε μεθοδολογικά συγκροτημένη και συνολική ανάλυση της δομής των σχέσεων των χαρακτηριστικών οργάνωσης της καθημερινής ζωής.
3. Σε συγκεκριμένη ανάλυση των επιπτώσεων του τρόπου ζωής/προσδοκιών στην οργάνωση της καθημερινής ζωής και στίς κοινωνικές σχέσεις.
4. Στόν έλεγχο της αποτελεσματικότητας των μέσων (και του ειδικού βάρους κάθε μέσου) που θα χρησιμοποιηθούν για την αναδιάρθρωση και εξισορρόπηση της καθημερινής ζωής και των κοινωνικών σχέσεων.
5. Στη χωρική εξειδίκευση των 2,3, και 4.
6. Στην εξάρτηση του οικιστικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού από τα 3 και 4 γενικά, και στη στενή συνύφανσή τους σε επίπεδο στοχοθέτησης, ανάλυσης, έλεγχου προτάσεων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Νέλλας, Γ. και Πανέτσος, Κ. (1980), *Συστηματική ανάλυση μορφής κυκλοφοριακού προτύπου* (Λαμία), διπλωματική εργασία στην Έδρα Σιδηροδρομικής και Μεταφορών του ΕΜΠ.
2. Argyrakos, G. and Rocos, C. (1981), «The form of the Trans-

portation Model: a Greek Example», πρόσ δημοσίευσή στο *Transportation Research*.

3. Υπουργείο Δημοσίων Έργων (1974), *Έρευνα Χρήσεως Χρόνου*, μελέτη των Τ. και Μ. Γκουντενσβάγκερ.

4. Hansen, S. and Burnett, P. (1979), «The Analysis of Travel as an Example of Complex Human Behaviour on Spatially-constrained Situations: Measurement Issues», *Fourth International Conference on Behavioral Travel Modeling*.
5. Adler, T. and Ben-Akiva, M. (1979), «A Theoretical and Empirical Model of Trip Chaining Behaviour», *Transportation Research*, (3) 13A.
6. Benzecri, J.P. (1973), *Analyse des données*, tome I: *La Taxinomie*, Dunod, Paris.
7. Sneath, PHA and Sokal (1972), *Numerical Taxonomy*, W.H. Free Man and Co., San Francisco.
8. Spencer, N.A. and Taylor, PHA (1972), «Quantitative Methods in Regional Taxonomy», *Progress in Geography*, No 2, USA.
9. *Schéma Général D'Aménagement de la France* (1970), «Composantes de la fonction urbaine», Paris.
10. Ρόκος, Κ. (1979), «Κριτική ανάλυση τῶν διαδικασιῶν συνθέσεως στό Χωροταξικό Σχεδιασμό», στό πλαίσιο τῆς ἔρευνας *Περιφερειακή Ταξονομία*, τοῦ ΕΙΕ, Ἀθήνα.
11. Ρόκος, Κ. (1979), «Ταξονομική ανάλυση καί προσδιορισμός κυκλοφοριακῶν ζωνῶν», σειρά 4 διαλέξεων στό Σεμινάριο τῆς Ἑδρας Σιδηροδρομικῆς καί Μεταφορῶν τοῦ ΕΜΠ, Ἀθήνα.
12. Adelman, I. and Morris, S.T. (1974), «The Derivation of Cardinal Scales from Ordinal Data», *Economic Development and Planning*, Macmillan.
13. Mc Quitty, L.L. (1967), «A Mutual Development of Some Typological Theories and Pattern-analytic Methods», *Educ. Psychol. Measurement*, p. 27.
14. Barbut, M. et Frey, L. (1971), *Techniques ordinales en analyse des données: I Algèbre et combinatoire*, Hachette, Paris, p. 75.
15. Barbut, M. et Monjardet, B. (1970), *Ordre et classification*, Hachette, Paris, p. 50.
16. «Ο Κανονισμός λειτουργίας τῶν συνοικιακῶν συμβουλίων τοῦ Δήμου τῆς Ρώμης», στό περιοδικό *Τοπική Αυτοδιοίκηση*, τεῦχος 4, 1980, Ἀθήνα.