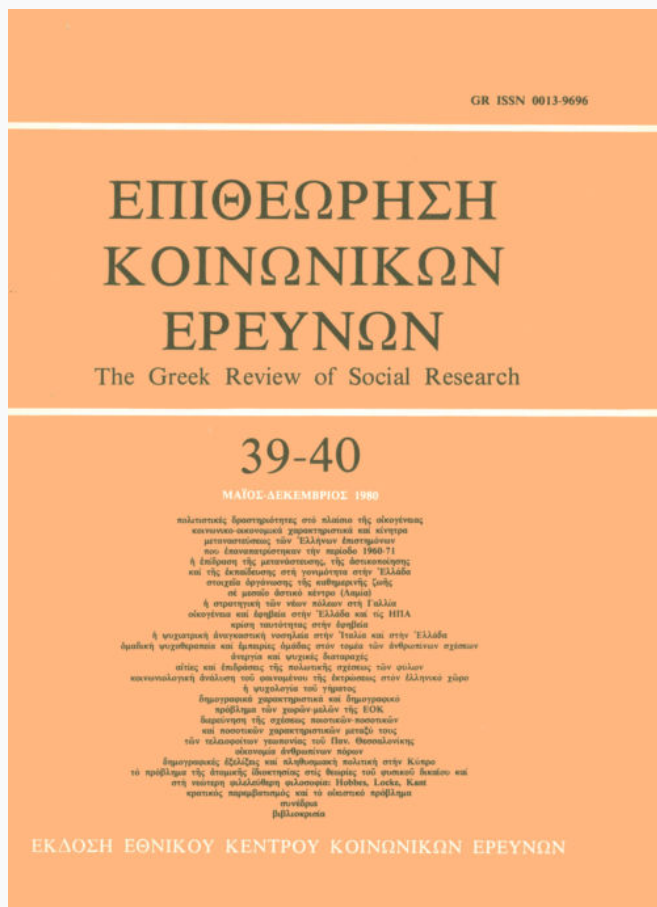


The Greek Review of Social Research

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. Αργυράκου

Δρα Συγκοινωνιολόγου

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η καθημερινή ζωή, ακόμη και στις συνθήκες μεσαίου αστικού κέντρου, διαφοροποιείται έντονα μέσα στην πόλη, παρουσιάζει σημαντική έλλειψη συνοχής και επιδρά διαλυτικά στις κοινωνικές σχέσεις.

Σε αντίθεση με τρέχουσες αντίληψεις και τυπικά σχήματα, η συστηματική ανάλυση της οργάνωσης της καθημερινής ζωής φανερώνει τον καθοριστικό ρόλο του τρόπου ζωής και των προσδοκιών στη διαμόρφωσή της· ιδιαίτερα σέ δ.τι αφορά στις σχέσεις τρόπου ζωής/προσδοκιών μέ κοινωνικο-οικονομικά, οικιστικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά.

Στό βαθμό πού ή αναδιάρθρωση και ή εξισορρόπηση της καθημερινής ζωής είναι θέμα σχεδιασμού κρίνεται ότι απαιτείται ριζική αλλαγή της σχεδιαστικής πρακτικής στον τόπο μας.

1. ό σκοπός και ό προσανατολισμός της εισηγήσης

Η εισηγήση στηρίζεται σέ συγκριτική έρευνα της οργάνωσης της καθημερινής ζωής σέ δύο γειτονίες της Λαμίας (τήν κεντρική γειτονιά — «Κέντρο» — και μιá περιφερειακή γειτονιά — τά «Γύφτικα») και άποτελεϊ μέρος μιás συνεχιζόμενης έρευνας κυκλοφοριακού σχεδιασμού στην Έδρα Σιδηροδρομικής και Μεταφορών του ΕΜΠ.¹ Από ένα σύνολο 65 χαρακτηριστικών πού μελετώνται στην έρευνα αυτή σάν παράμετροι μορφής-δομής της κυκλοφορίας (βλέπε (1) και (2)), έδώ, εξετάζονται οι σχέσεις 21 χαρακτηριστικών: κοινωνικο-οικονομικών, οικιστικών, κυκλοφοριακών και προσδοκιών/τρόπου ζωής.

Σκοπός της εισηγήσης είναι τό νά δείξει τήν αναγκαιότητα συστηματικής, αντικαμεινικής και συνολικής προσέγγισης σ' αυτό πού συνήθως άγνοεί ή σχεδιαστική πρακτική στον τόπο μας: τήν καθημερινή ζωή στα «σχεδιαζόμενα».

Σύμφωνα μέ τό περιεχόμενο της, ή έρευνα:

1. ά ρ θ ρ ώ θ η κ ε :

- στή συνολική προσέγγιση της δομής της καθημερινής ζωής γιά κάθε μιá γειτονιά
- στή σύγκριση των δύο δομών
- στον προσδιορισμό των κυρίων διαφοροποιητικών στοιχείων ανάμεσα στις δύο δομές και
- στον προσδιορισμό της έπιρροής τους στα ύπολοιπα χαρακτηριστικά.

1. Οι εισηγητές θεωρούν άπαραίτητο νά ευχαριστήσουν τους συναδέλφους πολιτικούς μηχανικούς κ.κ. Γ. Νέλλα, Κ. Πανέτσου και Π. Μεγαλό πού συνέβαλαν μέ τήν έργασία τους, καθώς και τον καθηγητή της Έδρας κ. Κ. Αμπακούμικιν πού συνέβαλε σημαντικά στην οργάνωση και διεξαγωγή της έρευνας. Έπίσης ευχαριστούν τον κ. Ι. Νέλλα, υπάλληλο του Πολεοδομικού Γραφείου Λαμίας γιά τή βοήθεια του στή συλλογή άπαραίτητων γιά τήν έρευνα στοιχείων.

Τό περιεχόμενο της έρευνας αυτής είναι ή διερεύνηση και κατανόηση της ζήτησης της κυκλοφορίας μέσο της ανάλυσεως δραστηριοτήτων καθώς και ή προτυποποίηση της (modeling) στή βάση συγκεκριμένου αναλυτικού υποβάθρου.

2. προσανατολιστήκε στή χρήση αὐστηροῦ ἀναλυτικοῦ ὑπόβαθρου (μαθηματική ταξινόμια) ἀπαράιτητου 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 επίπεδο αὐτοκατάναυσης ἀγροτικῶν προϊόντων.

Παρά τό χαμηλό επίπεδο 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' ὅ,τι 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

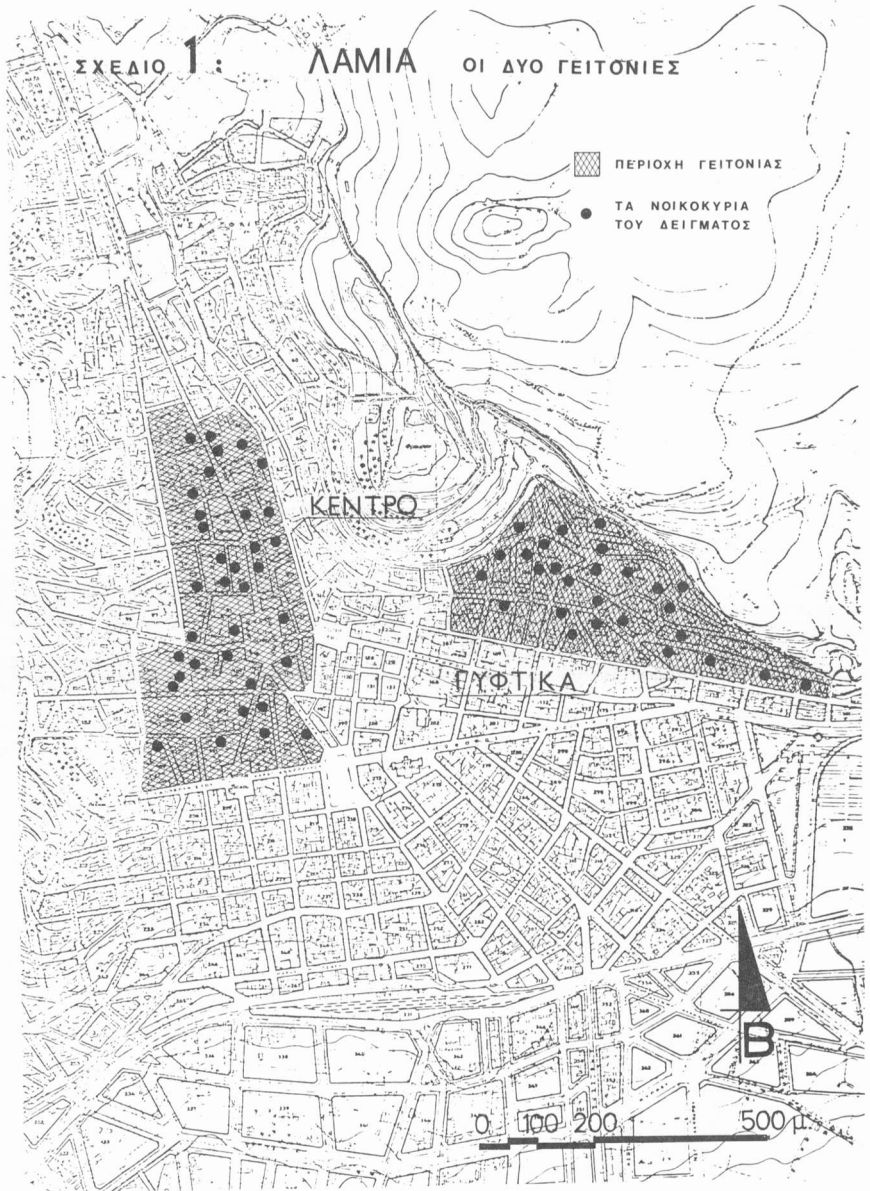
Γιά λόγους οἰκονομίας τοῦ ἐρευνητικοῦ ἔργου ἐξετάζονται μόνο δύο γειτονιές τῆς πόλης: τό Κέντρο καί τά Γύφτικα. Τό Κέντρο ἐκτείνεται στόν ἀξονα τῶν κεντρικῶν ὁδῶν Ὑψηλάντη καί Ρήγα Φεραίου, ἐνῶ τά Γύφτικα ἐκτείνονται στό ἀνατολικό μέρος τῆς πόλης, ἀνατολικά τοῦ Φρουρίου, καί συνορεύουν μέ τό δασύλλιο 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 εἰσοδήματό στό Κέντρο (εἰσοδήμα ἐξ ἐργασίας πού φτάνει στό 60% τοῦ συνολικοῦ πρό φορολογίας εἰσοδήματος — ἐξ ἐργασίας καί κεφαλαίου) ἔφτανε στό ὕψος τῶν 55.000 ὀρχ. τό 1980 καί στά Γύφτικα, ἀντίστοιχα, στό ὕψος τῶν 47.000 ὀρχ., 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 ὀρχ. 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 ὀλοκληρώθηκε 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 ὁμοιότητας)
- τή σύγκριση μέ διατάξεις (ιεραρχική ἀνάλυση)
- τούς μετασχηματισμούς καί τίς ἀναγωγές δεδομένων σέ χώρους μικρότερων διαστάσεων (πολυμεταβλητές δομές).

Στό έρευνητικό έργο ή ταξονομία χρησιμοποιήθηκε σαν Ταξονομία Μεταβλητών όσο και σαν Ταξονομία Άντικειμένων (ομαδοποίηση των ατόμων των γειτονιών, με βάση τα χαρακτηριστικά τους ως προς τις ξεταξιζόμενες παραμέτρους). Στην εισήγηση αυτή αναφερόμαστε μόνο στην Ταξονομία Μεταβλητών.

Η Ταξονομία Μεταβλητών, όπως εφαρμόζεται εδώ, έχει τη μορφή της ανάλυσης των σχέσεων ομοιότητας των παραμέτρων με σκοπό τον συνολικό προσδιορισμό και την κατανόηση της δομής των σχέσεων μεταξύ των χαρακτηριστικών της καθημερινής ζωής. Σκοπός μας δηλαδή είναι ή συνολική ανάλυση και εξήγηση της δομής των σχέσεων των παραμέτρων για κάθε γειτονιά και ό προσδιορισμός της διαφοροποίησης της δομής αυτής ανάμεσα στις δύο γειτονιές.

Από τον πίνακα της περιγραφής των αντικειμένων (ατόμων της γειτονιάς) ως προς τα επιλεγέντα χαρακτηριστικά ($m \times n$) όπου:

m = ό αριθμός των ατόμων και

n = ό αριθμός των χαρακτηριστικών,

και σύμφωνα με ένα επιλεγόμενο μέτρο ομοιότητας (άποστάσεως) προχωρούμε σε ένα νέο πίνακα ($n \times n$) που τα στοιχεία του παριστάνουν τό βαθμό ομοιότητας (άποστάσεως, αντίστοιχα) μεταξύ των χαρακτηριστικών (βλ. Πίν. 2). Ακολούθως, σύμφωνα με επιλεγόμενο άλλόριθμο ομαδοποιήσεως προσεγγίζουμε μία άλυσίδα διαμερίσεων που παριστάνει αυτό πού νόμάσαμε «συνολική δομή των σχέσεων μεταξύ των χαρακτηριστικών» ή «δομή της βλ. Διάγραμμα 1). Η άλυσίδα αυτή αποτελεί μία διαμέριση του συνόλου των χαρακτηριστικών σε τάξεις (ομάδες) πού — για κάθε επίπεδο — σχηματίζονται με κριτήριο τη μέγιστη έσωτερική ομοιότητα (στό έσωτερικό της ομάδας) και τη μέγιστη έξωτερική απόσταση (μεταξύ των ομάδων).

3.2. Γιατί μέ Ταξονομία⁴

Η μαθηματική ταξονομία πού έδω χρησιμοποιήθηκε κυρίως σαν ανάλυση ομοιοτήτων προσφέρει, γενικά, τη δυνατότητα συστηματικής/άντικειμενικής παρατήρησης των κανονικοτήτων πού διέπουν ένα σύνολο δεδομένων και χαρακτηρίζουν τη δομή του. Έχει, συνεπώς, ιδιαίτερη αξία για εκείνα τα δεδομένα

4. Οί εισηγητές κρίνουν ότι ή παράγραφος αυτή θά μπορούσε να 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 τού ΤΕΕ/3.12.1980) και της ταύτισης ποσοτικών στόχων και κριτηρίων με συγκεκριμένες ιδεολογίες (εισήγηση «Χωροταξία και Άνάπτυξη» στην ίδια ήμερίδα): εκδηλώσεις βαθειάς μεθοδολογικής αλλά και ιδεολογικής σύγχυσης.

πού αναφέρονται σε σώματα γνώσεων πού δέν μπορούν να στηριχθούν σε αύστηρές θεωρίες (Έλλειψη «διατυπωμένων» δομικών σχέσεων μεταξύ των κυρίων χαρακτηριστικών τους) ή αξία της, σύμφωνα με τό περιεχόμενό της, είναι αναμφισβήτητη στις περιπτώσεις αυτές (βλ. :6) και (7)), αφού: κανένα σόμα γνώσεων δέν μπορεί να θεωρηθεί σαν έπιστημονικά συγκροτημένο άν δέν έχει καταφέρει — τουλάχιστον — να προσδιορίσει για τα αντικείμενά του την αναγκαίοντα και τη δυνατότητα τού να μελετηθούν μαζί.

Η παρατήρηση αυτή εξηγεί την ευρύτατη χρήση της ταξονομίας στή βιολογία, στην κοινωνιομετρία, στην οικονομομετρία, στή θεωρία αναγνώρισης μορφών άλλα και στό σχεδιασμό (βλ., π.χ., (8) και (9)). γενικά σ' όλα τα σώματα γνώσεων όπου ό έλεγχος της μεταβατικότητας των σχέσεων μεταξύ των ξεταξιζόμενων παραμέτρων είναι άπαραίτητη προϋπόθεση για τον συνολικό προσδιορισμό της δομής τους (βλ. (10)).

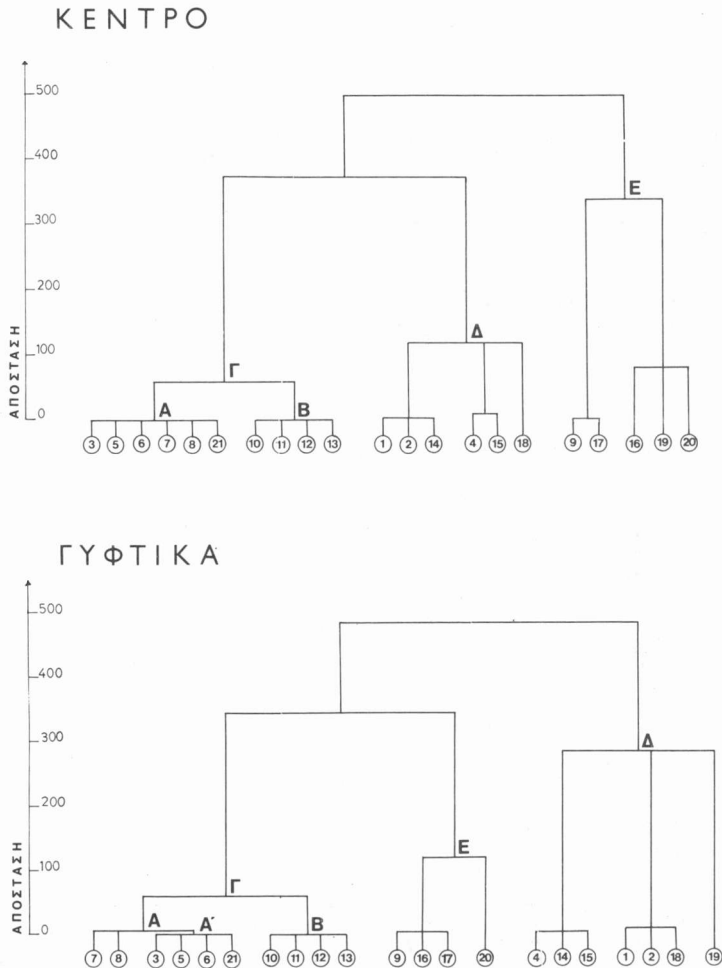
Στήν εφαρμογή αυτή ή ταξονομική ανάλυση έχει ιδιαίτερη σημασία:

1. Στόν έλεγχο της αναγωγής των αριθμητικών μεταβλητών σε κλίμακες διαστημάτων: αντί της αυθαίρετης έπιλογής διαστημάτων πού άσκει ίσχυρή παραμορφωτική επίδραση στόν προσδιορισμό των σχέσεων μεταξύ των παραμέτρων (βλ. (11)) τα διαστήματα τιμών καθορίστηκαν έδώ με βάση τα σκαλογράμματα άσυνεχειας μονοθετικών ταξινομήσεων και την απόσταση (κριτήριο) τού Hausdorff (βλ. (12)).

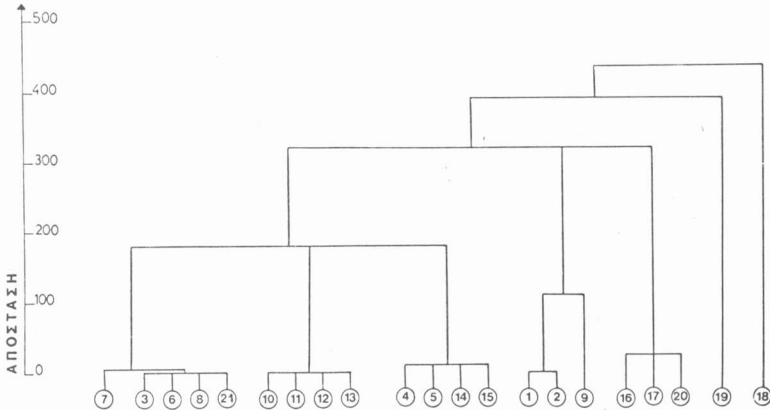
2. Στήν παραγωγή συνθέτων χαρακτηριστικών από άλλα: για χαρακτηριστικά — όπως ή γνώμη για τη γειτονιά — πού άπαρτίζεται από περισσότερα χαρακτηριστικά (έπί μέρους γνώμες για διαφορετικές άψεις γειτονιάς) αντί της υποκαταστάσεώς τους — από ένα από αυτά — πού θά κινδύνευε άφ' ενός μόν να δώσει μονομερή πληροφορηση, και άφ' έτέρου να έπιδράσει άνισα για τις δύο γειτονιές, αναλύθηκε πρώτα ή συνολική άποψη για κάθε γειτονιά (μέθοδος Borda) και άκολούθησε ή διάταξη της γνώμης (κλίμακες Guttman) ως προς την «κεντρική γνώμη» για την κάθε γειτονιά.

3. Στήν έπιλογή των χαρακτηριστικών και στην ανάλυση ευσαιθησίας των ξεταξιζόμενων σχέσεων: για τα χαρακτηριστικά πού όί κλίμακές τους δέν καθορίζονται μονοσήμαντα (όπως, π.χ., καθορίζεται για τό φύλο) πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις των σχέσεων τους με άλλα χαρακτηριστικά σε περισσότερες κλίμακες για να έλεγχθει ή σταθερότητα των σχέσεων τους. Έπίσης, ή ανάλυση ευσαιθησίας, ό βαθμός αντιπροσωπευτικότητας για χαρακτηριστικά ίδιου σημαντικού περιεχομένου, και ή διακριτική αξία τους άνάμεσα στις δύο γειτονιές χρησιμοποιήθηκαν σαν κριτήρια έπιλογής των χαρακτηριστικών.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1 : Η ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ



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

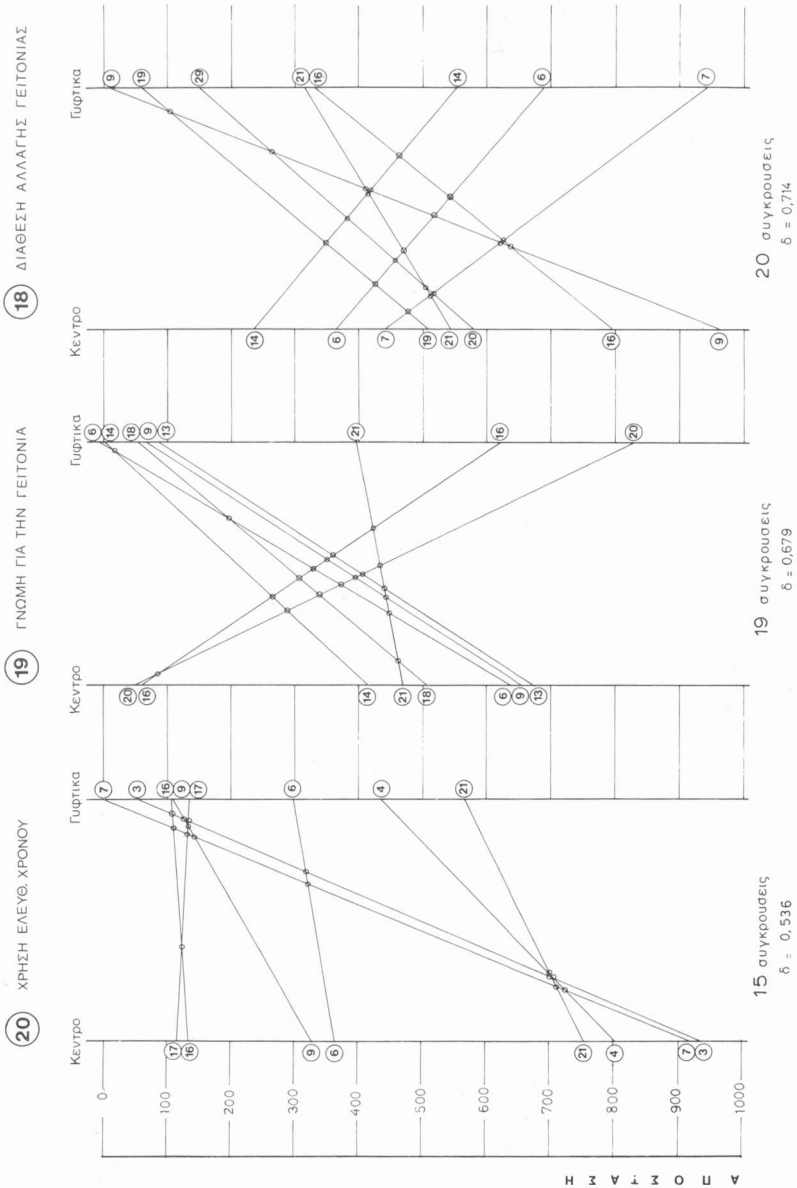
Από τη σύγκριση των άλυσίδων των διαμερίσεων στις δύο γειτονίες (δομή των χαρακτηριστικών, βλέπε Διάγραμμα 1) συμπεραίνονται τα ακόλουθα:

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 εσωτερική 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 η 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 τά ιδιαίτερα οικιστικά χαρακτηριστικά και τά χαρακτηριστικά τρόπου ζωής στην πόλη (συμπ. 8).

Πόρισμα 2. (Συμπ. 5,6 και Πόρ. 1): Σύμφωνα με τό προηγούμενο πόρισμα και τά 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 άναυχηής /16/, τη διάσταση πραγματικού/έπιθυμητου τύπου άναυχηής /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 τά 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 άναυχηής με τη διάσταση πραγματικού/έπιθυμητου τύπου άναυχηής 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 τά 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 γειτονίες 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 απόστάσεων 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 γειτονίες (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 γειτονίες, 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 γειτονίες.

Πόρισμα 7. (Συμπ. 17, Πόρ. 1,2,3,4): Ο τρόπος ζωής/προσδοκίες στις δύο γειτονίες 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 γειτονίες 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 η διαφορά απόστάσεων δεν ξεπερνάει τις 300 μονάδες ανάμεσα στις δύο γειτονίες): 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 αντίπεδραση 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 άσθενως 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-άποψης 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.