

Η ΓΕΙΤΟΝΙΑ ΚΑΙ Ο ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

Συρακούλης Κλεάνθης¹ και Δέφνερ Αλέξιος^{2*}

¹Καθηγητής Εφαρμογών, ΤΕΙ Λάρισας, Τμήμα Διοίκησης και Διαχείρισης Έργων

²Αναπληρωτής Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πεδίον Άρεως, 38334, Βόλος, Τηλ. 24210 74428, email: adefner@prd.uth.gr

Περίληψη: Στην εργασία αυτή παρουσιάζονται τα αποτελέσματα έρευνας πεδίου η οποία διεξήχθη με ερωτηματολόγιο, στη Λάρισα (N=603) και το Βόλο (N=669). Βασικός της σκοπός ήταν η καταγραφή του ελεύθερου χρόνου των κατοίκων και η συσχέτισή του με τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Αρχικά εντοπίζεται ότι οι κάτοικοι του κέντρου στο Βόλο παρουσιάζουν μεγαλύτερο απόθεμα ελεύθερου χρόνου σε σχέση με τους κατοίκους των συνοικιών, ενώ στη Λάρισα δεν συμβαίνει το ίδιο. Τα κύρια ερωτήματα που επιχειρεί να απαντήσει η εργασία είναι το πώς προκύπτει η διαφοροποίηση αυτή, και κυρίως πώς σχετίζεται με τις επιλογές διάθεσης του ελεύθερου χρόνου των κατοίκων και με τη χωροθέτηση των ανάλογων υποδομών στις δύο πόλεις. Καθώς μάλιστα ο σχεδιασμός των δύο πόλεων στηρίζεται σε διαφορετικά πρότυπα, είναι στοιχείο που επηρεάζει σημαντικές πτυχές της ζωής των κατοίκων, άρα και το μέσο ελεύθερο χρόνο τους. Με την παραδοχή, ότι η ποιότητα ζωής απαιτεί τόσο ελεύθερο χρόνο όσο και ανάλογο εισόδημα για την επιλογή των δραστηριοτήτων που ευχαριστούν το κάθε άτομο χωριστά, προκύπτει ότι οι κάτοικοι του Βόλου αξιολογούν με χαμηλότερο βαθμό τη ζωή στην πόλη τους σε σχέση με τους κατοίκους της Λάρισας. Ωστόσο, οι κάτοικοι του Βόλου διαθέτουν περισσότερο ελεύθερο χρόνο από αυτούς της Λάρισας και υπερτερούν ελαφρά εισοδηματικά. Η στάση τους επηρεάζεται κατά κύριο λόγο από παραμέτρους που σχετίζονται με το σχεδιασμό και, κατά συνέπεια, με τη λειτουργία των υποδομών για τον ελεύθερο χρόνο στην πόλη. Σε σχέση με τους κατοίκους της Λάρισας, αξιολογούν πολύ χαμηλότερα παραμέτρους όπως η απόσταση από την αγορά, η απόσταση και η δυνατότητα χρήσης των εξυπηρετήσεων ψυχαγωγίας κ.ά. Επομένως, η χωροθέτηση των δραστηριοτήτων επηρεάζει τη στάση των κατοίκων της κάθε πόλης. Όπως προκύπτει από την αξιολόγηση των ερωτώμενων, ο ρόλος του πολεοδομικού σχεδιασμού είναι σημαντικός όχι μόνο στο συνολικό επίπεδο της πόλης, αλλά κυρίως στο επίπεδο της γειτονιάς.

NEIGHBOURHOOD AND LEISURE TIME IN MEDIUM SIZED GREEK CITIES: THE CASE OF LARISSA AND VOLOS

Syrakoulis Kleanthis¹ and Deffner Alex^{2*}

¹ Lecturer, Technological Education Institute of Larissa, Department of Project Management, School of Business and Economics

² Assoc. Professor, University of Thessaly, Department of Planning and Regional Development, Pedion Areos 38 334, Volos, Tel. +30 24210 74428, email: adefner@prd.uth.gr

Abstract: The main aim of this work is the recording of the leisure time of residents and its correlation with urban planning. This paper analyses the results of field research, which was carried out with the use of questionnaires in Larissa (N=603) and Volos (N=669). An initial remark is that the residents of the centre in Volos dispose more leisure time in comparison with the residents of other districts, while this is not valid for Larissa. The main questions that this work attempts to answer are how does this differentiation occur and, mainly, how it is related with the choices of the disposal of leisure time of residents and with the location of the relevant infrastructures in the cities. Since urban planning has been based historically in different models, it constitutes an element that influences important aspects of the life of residents, including, consequently, their average leisure time.

Supposing that the quality of life requires leisure time as well as relevant income for the choice of activities that please each individual separately, it results that the residents of Volos evaluate at a lower degree life in their city in comparison with the residents of Larissa. However, the residents of Volos dispose more leisure time and, simultaneously, have a little more income. This attitude is influenced mainly by planning related parameters and, consequently, by the operation of leisure time infrastructures. In comparison with the residents of Larissa, they evaluate at a lower degree parameters such as the distance from the market, the distance and the possibility of use of entertainment services etc. Consequently, the location of activities influences the attitude of the residents of each city. It results that the role of urban planning is important not only in the total level of city, but mainly in the level of the neighbourhood.

Λέξεις Κλειδιά: Ελεύθερος Χρόνος, Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Γειτονιά, Κέντρα Πόλεων, Λάρισα-Βόλος

Keywords: Leisure Time, Urban Planning, Neighbourhood, City Centres, Larissa-Volos

1. Εισαγωγή

Ο ελεύθερος χρόνος προσεγγίζεται είτε ως συμπεριφορά (αίσθηση ελευθερίας), είτε ως συμμετοχή σε σύνολο δραστηριοτήτων ή ως συγκεκριμένη χρονική περίοδος στην καθημερινή ζωή των ατόμων (Horna, 1994; Stokowski, 1994). Η αναφορά στον ελεύθερο χρόνο γίνεται από τότε που ο χρόνος διαχωρίζεται σε εργάσιμο και μη, γεγονός από το οποίο προκύπτει και η άμεση συσχέτισή του με την εργασία (Giddens, 1964). Η βιομηχανική επανάσταση αποτελεί κομβικό σημείο στη μελέτη του ελεύθερου χρόνου, καθώς τότε εμφανίζεται το φαινόμενο με την έννοια που το εξετάζει σήμερα η κοινωνιολογική έρευνα. Διαδικασίες όπως η χρήση μηχανών, οι πολιτικοί αγώνες των εργαζομένων οδήγησαν σταδιακά στη μείωση των ωρών εργασίας (Samuel, 1996), αυξάνοντας ταυτόχρονα το μη εργασιακό χρονικό απόθεμα των ανθρώπων (Κορωναίου, 1996).

Η κατανάλωση αυτού του χρονικού αποθέματος αποτελεί και το αντικείμενο συζήτησης στην εργασία αυτή, για τις ανάγκες της οποίας ο ελεύθερος χρόνος ορίζεται ως *ο μη κατελιημμένος από την εργασία και τις συνηθισμένες δραστηριότητες επιβίωσης ενός ατόμου χρόνος*. Η επιλογή του ορισμού γίνεται έτσι ώστε τα αποτελέσματά της να είναι συγκρίσιμα με προηγούμενες σχετικές έρευνες. Παρατηρήθηκε ότι πολλές φορές ο σύγχρονος άνθρωπος νοιώθει να κατοικεί σε 'διαφορετική' πόλη, από αυτή που κατοικούν οι άμεσοι γείτονές του. Ο εντοπισμός ομοιοτήτων και διαφορών σε μια σύγχρονη πόλη, αποτελεί αντικείμενο που διαπραγματεύονται οι κοινωνικές επιστήμες (Fincher and Jacobs, 1998). Ένα χαρακτηριστικό ως προς το οποίο εντοπίζονται αρκετές ομοιότητες, αλλά και σημαντικές διαφορές συμπεριφοράς των κατοίκων των πόλεων είναι ο ελεύθερος χρόνος τους και ο τρόπος αξιοποίησής του.

Το πρώτο που πρέπει να απαντηθεί αφορά στο ποιοι έχουν, και πόσο, ελεύθερο χρόνο στις πόλεις σήμερα και κατά πόσο ο χρόνος αυτός σχετίζεται, άμεσα ή έμμεσα, με συγκεκριμένες κοινωνικές, οικονομικές αλλά και σχεδιαστικές μεταβλητές. Ως τέτοιες μεταβλητές μπορεί να είναι το φύλο, η ηλικία, η οικογενειακή κατάσταση, το μορφωτικό επίπεδο, οι απαιτούμενες χρονοαποστάσεις και το μέσο για μετακίνηση, η περιοχή κατοικίας και η χωροθέτηση των εξυπηρετήσεων στην πόλη. Το δεύτερο ερώτημα έχει να κάνει με τον τρόπο κατανάλωσης του ελεύθερου χρόνου, δηλαδή με το ποιοι επιλέγουν και ποιες δραστηριότητες κάθε φορά. Κατά τον τρόπο αυτό θα γίνει κατανοητή η ύπαρξη, ή μη, προτύπων κατανάλωσης του ελεύθερου χρόνου καθώς και η σημαντικότητα των ερμηνευτικών μεταβλητών τους.

2. Θεωρητικό υπόβαθρο: Ο ελεύθερος χρόνος στην πόλη

Η πόλη σε σχέση με το χώρο και το χρόνο περιγράφεται από την Paolucci (2001) ως μηχανή χρόνου. Με δεδομένη τη διαφορετική εμπειρία χρόνου του κάθε κατοίκου, η πόλη συγκεντρώνει, ερμηνεύει και συγκεκριμενοποιεί τις διαφορετικές εμπειρίες του χρόνου, τις οποίες και αποδίδει ως δίκτυα κοινωνικών σχέσεων με σαφείς χωρικές αναφορές. Η αξία αυτής της περιγραφής βρίσκεται στο γεγονός ότι η 'είσοδος' στη 'μηχανή', του αθροιστικά μεγάλου, χρονικού αποθέματος των κατοίκων της πόλης, διαμορφώνει πολλαπλασιαστικά 'εξαγόμενα' τα οποία έχουν άμεση αντανάκλαση στις κοινωνικές σχέσεις και στην οικονομική επίδραση αναφορικά με τη χρήση του αστικού χώρου. Επομένως, η πόλη εκτός από το χωρικό υπόβαθρο είναι και ο σημαντικότερος υποδοχέας πολλαπλών προτύπων χρήσης χρόνου.

Ο έλεγχος του χώρου και του χρόνου αποτελεί πηγή κοινωνικής και οικονομικής εξουσίας. Η πόλη χαρακτηρίζεται πλέον από την απορρύθμιση των χρόνων και των ωραρίων, από την επιτάχυνση της καθημερινής ζωής και από τον κατακερματισμό του χρόνου σε ημερήσια κλίμακα. Καθώς οι ρυθμοί εργασίας διαφοροποιούνται ολοένα και περισσότερο, το άτομο τείνει να αντιλαμβάνεται ως 'χαμένο', το χρόνο που δεν μετατρέπεται σε χρήμα. Έχει παρατηρηθεί ακόμα η τάση, οι δραστηριότητες που καταναλώνουν χρόνο- χωρίς να παράγουν χρήμα- να συνθλιβονται από τις οικονομικές διαδικασίες (Gorz, 1991/1993). Είναι, λοιπόν, η πόλη βασικό πεδίο άσκησης εξουσίας πάνω στον ατομικό χρόνο, ελεύθερο ή μη.

Κάθε άτομο συνοδεύεται από ένα χρονικό ισοζύγιο, το οποίο κατανέμεται σε χρόνο εργάσιμο, μη αμειβόμενης υποχρεωτικής απασχόλησης (φροντίδα σπιτιού, παιδιών κ.α.), μετακινήσεων και σε ελεύθερο χρόνο. Το ισοζύγιο αυτό και η διαχείρισή του, σε σχέση με τον ελεύθερο χρόνο, γίνονται αντιληπτά σε τρεις χρονικές κλίμακες, την καθημερινή, την εβδομαδιαία και την ετήσια. Οι θεσμοθετημένες διακοπές αφορούν το ετήσιο, ο μη εργάσιμος χρόνος του Σαββατοκύριακου σχετίζεται με το εβδομαδιαίο και ο χρόνος μετά την καθημερινή εργασία αναφέρεται στο ημερήσιο ισοζύγιο. Το ζήτημα είναι πού, και με ποιους τρόπους, χρησιμοποιεί ο κάτοικος της πόλης το χρόνο του, με δεδομένο το χρονικό ισοζύγιο στις προαναφερθείσες κλίμακες (Συρακούλης, 2009).

Κάθε δραστηριότητα ελεύθερου χρόνου που υλοποιείται εκτός κατοικίας απαιτεί την ανάπτυξη μιας συγκεκριμένης εξυπηρέτησης. Η ύπαρξη αυτού του τύπου των εξυπηρετήσεων προϋποθέτει την κατανάλωση μιας σειράς βασικών πόρων, οι οποίοι ούτε χαμηλού κόστους είναι, ούτε και απεριόριστοι. Ως τέτοιοι πόροι θεωρούνται το νομικό πλαίσιο, η χρηματοδότηση, ο χώρος ανάπτυξης της δραστηριότητας και το προσωπικό που θα υποστηρίξει τη δραστηριότητα (Murphy *et al*, 1991). Η πόλη από τη φύση της δημιουργεί έντονη ζήτηση για αρκετές από τις δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου. Η συμμετοχή στις εκτός κατοικίας δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου είναι άμεση συνάρτηση του τρόπου διάθεσης του ατομικού χρονικού αποθέματος, των ατομικών οικονομικών περιορισμών και της ύπαρξης εξυπηρετήσεων για αυτές. Προκύπτει λοιπόν το ζήτημα συσχέτισης χώρου και χρόνου, το οποίο δημιουργεί και την τελική κατανάλωση της δραστηριότητας. Όταν για μια δραστηριότητα εκτιμηθεί η ύπαρξη επαρκούς ζήτησης, το ζητούμενο αφορά στο ποιος θα είναι αυτός που θα παρέχει τη δραστηριότητα.

Ο ιδιωτικός τομέας επενδύει σε θέματα δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου όταν διαβλέπει τη δυνατότητα επιχειρηματικού κέρδους και τότε αναζητά το σημείο χωροθέτησης της εξυπηρέτησης. Με αυτόν τον τρόπο ενισχύεται ο ανταγωνισμός που αφορά στην αγοράς γης. Τα κέντρα πόλεων, λόγω της δυνατότητας πρόσβασής τους από την υπόλοιπη πόλη, προσέλκυσαν κάποτε τα πρώτα μεγάλα εμπορικά καταστήματα. Εδώ εντοπίζεται η αρχή του κύματος καταναλωτισμού, τότε που κυρίως οι μεσαίες τάξεις μπορούσαν να κάνουν τις αγορές τους στις δημόσιες θέσεις με έναν κοινωνικά αποδεκτό τρόπο, ο οποίος αξιοποιεί πλήρως την προσφερόμενη από το εμπόριο σειρά αγαθών (Sprink, 1994). Η συμπλήρωση της επένδυσης στην εμπορική ιδιοκτησία ήταν η καθιέρωση μιας σειράς άλλων εγκαταστάσεων για τον αυξανόμενο, την εποχή εκείνη, ελεύθερο χρόνο των πολιτών. Τα δημόσια θεάματα και τα μεγάλα εστιατόρια, συνδέονται συχνά με τα κεντρικά ξενοδοχεία που εξυπηρετούν το ακμάζων εμπόριο, κάνουν την εμφάνισή τους.

Τι γίνεται όμως με δραστηριότητες, οι οποίες είναι ωφέλιμες για τον ελεύθερο χρόνο αλλά δεν αποφέρουν το αναμενόμενο επιχειρηματικό κέρδος; Ο δημόσιος τομέας (τοπική αυτοδιοίκηση) επιφορτίζεται με τη δημιουργία και τη λειτουργία εξυπηρετήσεων για δραστηριότητες με κοινωνική ωφέλεια οι οποίες δεν είναι κερδοσκοπικά βιώσιμες, όπως για παράδειγμα τα πάρκα ελεύθερης πρόσβασης. Και στην περίπτωση αυτή η κατανάλωση του ελεύθερου χρόνου δημιουργεί κατανάλωση χώρου. Ένα άλλο παράδειγμα είναι η ύπαρξη ασφαλών πεζοδρομίων, πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων των οποίων η χρησιμότητά αφορά άμεσα τις μετακινήσεις και έμμεσα τον ελεύθερο χρόνο. Η κατασκευή τους όμως είναι πρόβλημα κατανάλωσης χώρου και επηρεάζεται από το σχεδιασμό της πόλης. Το αποτέλεσμα στις περισσότερες περιπτώσεις είναι σε βάρος της ποιότητας της μετακίνησης και της σωματικής άσκησης λόγω της αξίας της γης. Εξίσου δύσκολη είναι και η κατασκευή, η συντήρηση και η λειτουργία χώρων που απαιτούν μεγάλη έκταση όπως για παράδειγμα αθλητικές δραστηριότητες, θέατρα, πινακοθήκες κ.λπ.

Τα τελευταία χρόνια, επίσης, παρατηρείται έντονη ανάμιξη του εμπορίου και των πολιτιστικών δραστηριοτήτων (Mordue, 2007). Η ανάμιξη αυτή αναδεικνύει το ζήτημα του χειρισμού του δημόσιου αστικού χώρου αναφορικά με την καθημερινότητα των κατοίκων και τις ανάλογες πρακτικές. Ο ανταγωνισμός για τον αστικό χώρο οδηγεί διαφορετικές χρήσεις ελεύθερου χρόνου σε ανταγωνιστικές μεταξύ τους χρήσεις γης και κυρίως απέναντι σε διάφορους άλλους ανταγωνιστικούς χρήστες. Οι ισχυρές, οικονομικά, δραστηριότητες περιλαμβάνουν τα μπαρ, τους

χώρους ταχείας εστίασεως και τα καταστήματα μόδας, ενώ οι αδύνατες περιλαμβάνουν τους χώρους μαζικής άθλησης και τα θέατρα. Η έκταση του εδάφους που απαιτείται, η θέση και ο βαθμός αποδοτικότητας της δραστηριότητας, είναι βασικοί παράγοντες για τη χωροθέτηση εγκαταστάσεων. Οι πιο απαιτητικές σε χώρο και λιγότερο κερδοφόρες χρήσεις, όπως για παράδειγμα οι χώροι μαζικής άθλησης, χάνουν τη μάχη της χωροθέτησης σε κεντρικές αστικές περιοχές. Κατά συνέπεια, εγείρεται το ερώτημα τι είδους υποδομές διατίθενται σε κάθε περιοχή και πως οι κάτοικοι αξιολογούν την κατάστασή τους σε όρους προσβασιμότητας και λειτουργικότητας.

Μια μορφή θεσμικής προστασίας των δραστηριοτήτων που δεν έχουν ανεπτυγμένες οικονομικές δυνατότητες, εκτός από την άμεση επιχορήγησή τους, είναι η προστασία τους διαμέσου της πολεοδομικής νομοθεσίας. Είναι ο εναλλακτικός τρόπος για την επιβίωση στο κέντρο της πόλης χώρων και εγκαταστάσεων για τον αθλητισμό, τις τέχνες και τον πολιτισμό. Η αστική διακυβέρνηση επί του παρόντος δείχνει να αναγνωρίζει μεν την ανάγκη σχεδιασμού για το χρόνο, πλην όμως μόνο θεωρητικά. Ελάχιστες είναι οι περιπτώσεις στις οποίες ο στρατηγικός σχεδιασμός των πόλεων συνοδεύεται και με τον αντίστοιχο σχεδιασμό για τον ελεύθερο χρόνο. Τέλος, σε σχέση με την ποιότητα ζωής αναπτύχθηκαν αρκετοί δείκτες για τη μέτρησή της στις πόλεις. Για την αξιολόγησή της συνυπολογίζονται οι συνθήκες διαβίωσης, υπό την έννοια των ανέσεων της κατοικίας, π.χ. ύδρευση, αποχέτευση κ.λπ., οι δυνατότητες συμφιλίωσης εργασιακής και οικογενειακής ζωής του ατόμου, το επίπεδο παροχής κοινωνικής φροντίδας, η ύπαρξη πολιτικών στήριξης της οικογένειας κ.α. (Eurofound, 2007).

Η συνεχόμενη κατανάλωση του χρόνου επέφερε χωρικές μεταβολές στις πόλεις, ιδιαίτερα μετά τη δεκαετία του '80. Πολλές αστικές περιοχές αναπλάστηκαν και εντοπίζεται η δημιουργία επιλεκτικών χωρικών συγκεντρώσεων (clustering) νέων αστικών οικονομικών δραστηριοτήτων (Γοσποδίνη, 2006). Ιδιαίτερη πτυχή του φαινομένου αυτού είναι η ανάπτυξη χωρικών συγκεντρώσεων πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων. Αναδεικνύεται, έτσι, ο ρόλος του πολιτισμού και του ελεύθερου χρόνου ως μοχλού της αστικής οικονομίας (Mommias, 2004). Τόσο ο χώρος, όσο και ο ελεύθερος χρόνος αποτελούν περιορισμένους πόρους με συνέπεια η αύξηση της ζήτησής τους να δημιουργεί οικονομικό ανταγωνισμό. Αποτελούν δε και το υπόβαθρο της ανάπτυξης πλέγματος δραστηριοτήτων που συνοπτικά περιγράφονται με τον όρο βιομηχανίες του ελεύθερου χρόνου. Οι δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου παράγονται πλέον όλο και περισσότερο μαζικά για μια μεγάλη, αλλά και διαφοροποιημένη, αγορά, αν και πολλές εξ' αυτών ξεκίνησαν ως συλλογική δράση, την οποία παρήγαγε και στην οποία συμμετείχε η τοπική κοινωνία.

Ένα βασικό ζητούμενο το οποίο προκύπτει από την ανάλυση έχει να κάνει με τα στρατηγικά σχέδια ανάπτυξης των ΟΤΑ σήμερα. Σε όσα μέχρι τώρα έχουν εκπονηθεί υπάρχει, στην καλύτερη περίπτωση, μια απλή υπενθύμιση για τα ζητήματα του ελεύθερου χρόνου. Απουσιάζει η ανάλυση των απαιτούμενων υποδομών, καθώς και η σύνδεση του ελεύθερου χρόνου με τις υπόλοιπες κύριες λειτουργίες του πολεοδομικού σχεδιασμού (κατοικία, μετακίνηση, εργασία). Έτσι, η ανάπτυξη δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου είτε επαφίεται στη ρύθμιση της ελεύθερης αγοράς ή στηρίζεται στη διάθεση της εκάστοτε Δημοτικής Αρχής, αλλά, σε κάθε περίπτωση, η καλύτερη εκδοχή για τα ζητήματα του ελεύθερου χρόνου είναι η *διαίσθηση ή η έμπνευση*. Τα στοιχεία αυτά από μόνα τους δεν είναι αρνητικά, αλλά θα πρέπει να συνδυάζονται με το σχεδιασμό.

3. Δεδομένα και μεθοδολογία

Η εργασία στηρίζεται στα δεδομένα έρευνας πεδίου, η οποία διεξήχθη με ερωτηματολόγιο στη Λάρισα (N=603) και το Βόλο (N=669), με βασικός σκοπό την καταγραφή του ελεύθερου χρόνου των κατοίκων και τη συσχέτισή του με τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Η στρωματοποιημένη κατά φύλο και περιοχή κατοικίας δειγματοληψία, πραγματοποιήθηκε από το Μάρτιο έως το Μάιο του 2007 και στις δύο πόλεις. Για τη Λάρισα το τελικό κλάσμα δειγματοληψίας ήταν 1/179, ενώ για το Βόλο 1/149. Από την επεξεργασία των δεδομένων προκύπτει ότι στη Λάρισα το μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού (44%) κατοικεί στην περιοχή που ορίζεται ως πολεοδομικό κέντρο, σε αντίθεση με το Βόλο όπου παρατηρείται πιο ισορροπημένη χωρική κατανομή του πληθυσμού. Το δείγμα είναι αντιπροσωπευτικό για τον πληθυσμό, τουλάχιστον όσον αφορά τη μεταβλητή περιοχή κατοικίας, ενώ αναφορικά με το φύλο και την ηλικιακή ομάδα στην οποία ανήκουν οι ερωτηθέντες παρουσιάζει μικρές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τα δεδομένα της απογραφής του 2001.

4. Αποτελέσματα

Ο μέσος ελεύθερος χρόνος των κατοίκων της Λάρισας δεν παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά με βάση την περιοχή κατοικίας ($F=1,528$ $p=0,218$), σε αντίθεση με το Βόλο ($F=4,163$

$p=0,016$) όπου οι κάτοικοι του κέντρου υπερέχουν αισθητά σε σχέση με τους υπόλοιπους (Πίνακας 1). Καθώς οι δύο πόλεις είναι της ίδιας τάξης μεγέθους σε πληθυσμό αλλά διαφέρουν ως προς την έκταση που καλύπτουν και ως προς το σχεδιασμό τους θα πρέπει να αναλυθούν και άλλες παράμετροι για να εντοπιστούν τα αίτια που οδηγούν στη διαφοροποίηση αυτή.

Το προφίλ των περιοχών κατοικίας, έτσι όπως ορίστηκαν για τις ανάγκες της έρευνας πεδίου, δεν παρουσιάζει ομοιογένεια ως προς το μορφωτικό επίπεδο τόσο στο Βόλο ($\chi^2=31,274$ $p=0,012$), όσο και στη Λάρισα ($\chi^2=24,872$ $p=0,072$). Οι πτυχιούχοι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης επιλέγουν ως για κατοικία το κέντρο του Βόλου, ενώ αποφεύγουν τις συνοικίες που είναι δορυφορικές του κέντρου στη Λάρισα. Δεν εντοπίστηκε ανομοιογένεια ως προς την κατανομή των εισοδημάτων σε σχέση με τις περιοχές κατοικίας και στις δύο πόλεις. Όσον τέλος αφορά στην οικογενειακή κατάσταση στο Βόλο παρατηρείται ομοιογένεια ($\chi^2=5,657$ $p=0,462$), ενώ στη Λάρισα δεν υφίσταται ομοιογένεια ($\chi^2=19,357$ $p=0,004$) καθώς στην περιοχή του κέντρου εντοπίζεται ιδιαίτερα αυξημένο το ποσοστό των ελεύθερων (44%), γεγονός που ερμηνεύεται από το μεγάλο ποσοστό φοιτητών που διαμένει εκεί.

Πίνακας 1: Ο μέσος ελεύθερος χρόνος (σε ώρες/εβδομάδα) ανά περιοχή κατοικίας και πόλη

ΠΟΛΗ	N	ΜΤ	ΤΑ
ΛΑΡΙΣΑ	603	34,59	20,19
Κέντρο	292	33,37	20,28
Δορυφορικές	146	36,94	23,07
Περιφέρεια	165	34,68	16,99
ΒΟΛΟΣ	669	37,06	16,00
Κέντρο	209	39,57	15,35
Δορυφορικές	233	36,57	16,29
Περιφέρεια	227	35,26	16,07

Όσον αφορά στη συμμετοχή σε δραστηριότητες στη Λάρισα στη δραστηριότητα χρήση ΗΥ για πληροφορίες συμμετέχουν με στατιστικά σημαντική διαφορά οι κάτοικοι του κέντρου ($p=0,014$), όπως επίσης και στα τηλεφωνήματα άνω των 15 λεπτών ($p=0,012$) γεγονός που μπορεί να αποδοθεί κυρίως στη συγκέντρωση των φοιτητών στο κέντρο. Στην ανάγνωση εφημερίδας υπερτερούν οι κάτοικοι των δορυφορικών συνοικιών ($p=0,009$), ενώ στις δραστηριότητες κοινωνικοποίησης δεν παρατηρείται διαφορά. Τέλος, στη δραστηριότητα βόλτα στην αγορά συμμετέχουν αισθητά πιο λίγο οι κάτοικοι των περιφερειακών συνοικιών ($p=0,001$). Στο Βόλο διαφοροποίηση παρουσιάζουν οι κάτοικοι του κέντρου που συμμετέχουν λιγότερο στη δραστηριότητα ανάπαυση ($p=0,003$), ενώ όπως και στη Λάρισα στη δραστηριότητα χρήση ΗΥ για πληροφορίες συμμετέχουν περισσότερο με στατιστικά σημαντική διαφορά ($p=0,038$). Στην ανάγνωση βιβλίων συμμετέχουν λιγότερο ($p=0,003$) οι κάτοικοι των περιφερειακών συνοικιών, όπως και στη δραστηριότητα βόλτα στην αγορά συμμετέχουν ($p=0,010$) γεγονός που αποδίδεται στην απαιτούμενη χρονοαπόσταση από το εμπορικό κέντρο.

Για τις μετακινήσεις από και προς την εργασία στη Λάρισα παρουσιάζεται σημαντική ανομοιογένεια ($\chi^2=18,232$ $p=0,020$) με τους περισσότερους κατοίκους στις περιφερειακές συνοικίες να χρησιμοποιούν αυτοκίνητο για τις μετακινήσεις, ενώ οι κάτοικοι του κέντρου χρησιμοποιούν σε διπλάσιο ποσοστό σε σχέση με τους υπόλοιπους ως μέσο μετακίνησης το βάδισμα. Αντίθετα, στο Βόλο η επιλογή μέσου μετακίνησης ανά περιοχή κατοικίας παρουσιάζεται ομοιογενής ($\chi^2=9,550$ $p=0,298$). Στις δύο πόλεις λοιπόν η περιοχή κατοικίας δεν δείχνει να ακολουθεί το ίδιο πρότυπο ούτε ως προς το μέσο ελεύθερο χρόνο, ούτε ως προς την επιλογή μέσου μετακίνησης για την εργασία. Ακόμα και μερικές από τις σημαντικές δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου δείχνουν να επηρεάζονται από την περιοχή κατοικίας. Σε σχέση με δύο λοιπόν παραμέτρους που σχετίζονται με το σχεδιασμό εντοπίζεται μια σαφής διαφοροποίηση μεταξύ των δύο πόλεων. Καθώς μάλιστα ο πολεοδομικός σχεδιασμός των δύο πόλεων στηρίχθηκε ιστορικά σε διαφορετικά πρότυπα μπορούμε να θεωρήσουμε ότι αποτελεί στοιχείο που επηρεάζει σημαντικές πτυχές της ζωής των κατοίκων, επομένως και το μέσο ελεύθερο χρόνο τους.

Μένει επιπλέον να εξεταστεί, αν και κατά πόσο, η περιοχή κατοικίας επηρεάζει το βαθμό ικανοποίησης των κατοίκων από τη ζωή τους στην πόλη. Στην περίπτωση που και στην αξιολόγησή τους εντοπιστούν ανάλογες διαφοροποιήσεις, ενισχύεται η σημαντικότητα της αλληλεπίδρασης μεταξύ πολεοδομικού σχεδιασμού και ελεύθερου χρόνου. Ζητήθηκε λοιπόν να

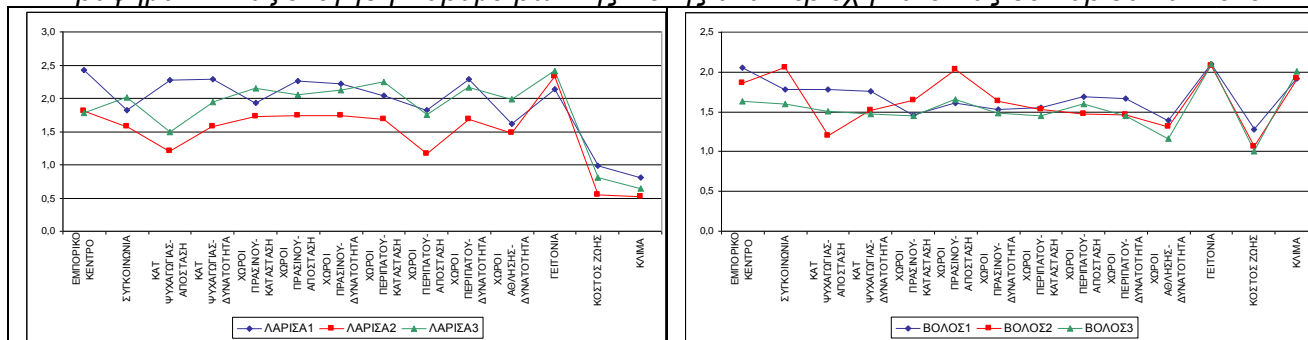
αξιολογήσουν τις διάφορες παραμέτρους που πρότεινε το ερωτηματολόγιο σε τετραβάθμια κλίμακα από 0 έως 4 (0: καθόλου ικανοποιητικά – 4: πολύ ικανοποιητικά). Επιχειρώντας να αναλύσουμε την αξιολόγηση των κατοίκων, παρατηρούμε ότι, στο σύνολο των παραμέτρων οι κάτοικοι του Βόλου αν εξαιρέσουμε το κόστος ζωής, τις συνθήκες λειτουργίας των σχολείων και το κλίμα της πόλης, αξιολογούν πιο αυστηρά την πόλη τους σε σχέση με τους αντίστοιχους της Λάρισας.

Με στόχο να διαγνωσθεί ο βαθμός στον οποίο ο σχεδιασμός της πόλης επηρεάζει τις επιλογές των κατοίκων στον ελεύθερο χρόνο, εξετάζεται η αξιολόγηση των ερωτώμενων ανά περιοχή κατοικίας. Έτσι, από τον μη παραμετρικό έλεγχο Kruskal-Wallis προκύπτουν στατιστικά σημαντικές διαφορές (Πίνακας 2) στην αξιολόγηση της απόστασης από την αγορά, στις συγκοινωνίες, στην απόσταση των καταστημάτων για τον ελεύθερο χρόνο και στη δυνατότητα χρήσης τους, στην απόσταση και στην κατάσταση των χώρων πρασίνου καθώς και στην αξιολόγηση του κόστους ζωής.

Πίνακας.2: Αποτελέσματα ελέγχου διαφορών με βάση την περιοχή κατοικίας ανά πόλη

	ΛΑΡΙΣΑ		ΒΟΛΟΣ	
	χ^2	p	χ^2	p
Εμπορικά καταστήματα	53,13	0,000	21,68	0,000
Συγκοινωνία	10,59	0,005	29,94	0,000
Καταστήματα ψυχαγωγίας (Απόσταση)	91,58	0,000	32,55	0,000
Καταστήματα ψυχαγωγίας (Δυνατότητα χρήσης)	46,20	0,000	8,41	0,015
Πράσινο Πλατείες (Κατάσταση)	17,57	0,000	6,45	0,040
Πράσινο Πλατείες (Απόσταση)	15,34	0,000	18,94	0,000
Πράσινο Πλατείες (Δυνατότητα χρήσης)	18,58	0,000	1,60	0,448
Χώροι περιπάτου (Κατάσταση)	21,66	0,000	2,26	0,323
Χώροι περιπάτου (Απόσταση)	27,22	0,000	4,09	0,129
Χώροι περιπάτου (Δυνατότητα χρήσης)	27,63	0,000	4,11	0,128
Αθλητικές εγκαταστάσεις (Κατάσταση)	4,74	0,094	0,88	0,644
Αθλητικές εγκαταστάσεις (Απόσταση)	2,61	0,271	3,04	0,218
Αθλητικές εγκαταστάσεις (Δυνατότητα χρήσης)	8,29	0,016	2,01	0,367
Κόστος ζωής	33,34	0,000	18,82	0,000

Γράφημα 1: Η αξιολόγηση παραμέτρων της πόλης ανά περιοχή κατοικίας σε Λάρισα και Βόλο



Στη Λάρισα (Γράφημα 1) τη χαμηλότερη αξιολόγηση έχουν δώσει οι ερωτώμενοι που κατοικούν στις περιμετρικές συνοικίες, με μοναδική εξαίρεση την απόσταση από την αγορά στην οποία λίγο χαμηλότερη αξιολόγηση έδωσαν οι ερωτώμενοι που κατοικούν στις παρυφές της πόλης. Η χαμηλή αξιολόγηση της απόστασης από την αγορά είναι αναμενόμενη καθώς το εμπορικό κέντρο ταυτίζεται με την καρδιά του πολεοδομικού κέντρου της πόλης. Η μεγάλη απόσταση από την αγορά εκφράζεται και στα ποσοστά συμμετοχής των κατοίκων στη δραστηριότητα. Ουσιαστικά, το δημοφιλή χαρακτήρα της δραστηριότητας δημιουργούν οι κάτοικοι του κέντρου (53,5%), ενώ, για παράδειγμα, όσοι κατοικούν στις παρυφές της πόλης αντιπροσωπεύουν μόνο το 20% των συμμετεχόντων στη δραστηριότητα. Και ενώ για όσους κατοικούν είτε στο κέντρο ή στις περιμετρικές του συνοικίες ο ένας στους δύο συμμετέχει στη δραστηριότητα για τους κατοίκους στις παρυφές το ποσοστό μειώνεται στον έναν στους τρεις. Με το δεδομένο ότι ο μέσος ελεύθερος χρόνος δεν παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά ανά περιοχή κατοικίας θα πρέπει να αναζητηθούν τα αίτια στις επιλογές μετακίνησης και στην αξιολόγηση των συγκοινωνιών.

Αντίθετα στο Βόλο (Γράφημα 1) η εικόνα της αξιολόγησης με βάση την περιοχή κατοικίας είναι πιο σύνθετη. Η αξιολόγηση της απόστασης από την αγορά (εμπορικό κέντρο) κλιμακώνεται πιο ομαλά από ό,τι στη Λάρισα. Οι κάτοικοι του κέντρου είναι πιο ευχαριστημένοι (και εδώ το πολεοδομικό κέντρο συμπίπτει με το εμπορικό), ενώ λιγότερο ευχαριστημένοι είναι εκείνοι που κατοικούν στις παρυφές της πόλης. Αναφορικά με την απόσταση και τη δυνατότητα χρήσης των καταστημάτων ψυχαγωγίας οι κάτοικοι του κέντρου δίνουν την υψηλότερη αξιολόγηση, ενώ οι των περιμετρικών συνοικιών δίνουν τη χαμηλότερη. Η αίσθηση της απόστασης από την αγορά εκφράζεται και στο Βόλο από τα ποσοστά συμμετοχής στη δραστηριότητα. Δεδομένου δε ότι ο μέσος ελεύθερος χρόνος δεν παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά ανά περιοχή κατοικίας θα πρέπει να αναζητηθούν τα αίτια στις επιλογές μετακίνησης και στην αξιολόγηση των συγκοινωνιών.

Η αξιολόγηση των συγκοινωνιών αναδεικνύει ως λιγότερο ευχαριστημένους όσους κατοικούν στις συνοικίες κοντά στο κέντρο, καθώς και τους κατοίκους του κέντρου. Αν και δεν υφίσταται στατιστικά σημαντική διαφορά στους απαιτούμενους χρόνους μετακίνησης από και προς την εργασία ανάλογα με την περιοχή κατοικίας ($F=1,311$ $p=0,271$) παρόλα αυτά ο μέσος χρόνος μετακίνησης των κατοίκων του κέντρου είναι αισθητά μεγαλύτερος από τους κατοίκους των άλλων περιοχών (Πίνακας 3). Και στο Βόλο δεν εντοπίζεται επίσης στατιστικά σημαντική διαφορά στους χρόνους μετακίνησης από και προς την εργασία με βάση την περιοχή κατοικίας ($F=1,208$ $p=0,300$). Σε σχέση με τη Λάρισα, η αξιολόγηση των συγκοινωνιών παρουσιάζει αντίστροφη εικόνα με τους κατοίκους των συνοικιών να είναι πιο ευχαριστημένοι σε σχέση με τους κατοίκους των υπόλοιπων περιοχών.

Πίνακας 3: Μέσος χρόνος (λεπτά) μετακίνησης προς και από την εργασία ανά περιοχή κατοικίας

Περιοχή κατοικίας	N	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠ. ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΤΥΠ. ΣΦΑΛΜΑ
ΛΑΡΙΣΑ				
Κέντρο	152	28,07	29,109	2,361
Δορυφορικές	61	22,21	12,419	1,590
Περιφέρεια	78	25,10	21,913	2,481
ΒΟΛΟΣ				
Κέντρο	92	25,71	20,155	2,101
Δορυφορικές	116	25,58	17,129	1,590
Περιφέρεια	115	22,71	10,731	1,001

Θα πρέπει λοιπόν να ελεγχθεί και ο τρόπος μετακίνησης των κατοίκων ανά περιοχή. Δεν υφίσταται ομοιογένεια στην επιλογή του μέσου ($\chi^2=18,232$ $p=0,020$) καθώς το 50% των κατοίκων της πόλης χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο για τη μετακίνηση του στην εργασία. Οι κάτοικοι του κέντρου εμφανίζουν το μικρότερο ποσοστό χρήσης (44%) και μαζί με τους κατοίκους των περιφερειακών συνοικιών είναι αυτοί που χρησιμοποιούν τα μαζικά μέσα μεταφοράς (10% και 9% αντίστοιχα), ενώ οι κάτοικοι των περιμετρικών συνοικιών εμφανίζουν το μικρότερο ποσοστό χρήσης (6%) και αξιολογούν χαμηλά την ικανοποίησή τους από τις συγκοινωνίες.

Στο Βόλο δεν παρατηρείται στατιστικά σημαντική διαφορά στην επιλογή του μέσου ($\chi^2=9,550$ $p=0,258$) με βάση την περιοχή κατοικίας. Και εδώ οι περισσότεροι χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο για τη μετακίνηση τους στην εργασία. Οι κάτοικοι του κέντρου εμφανίζουν το μικρότερο ποσοστό χρήσης αυτοκινήτου (48%) και είναι εκείνοι που χρησιμοποιούν περισσότερο τα μαζικά μέσα μεταφοράς (10%), τα οποία και αξιολογούν με χαμηλό βαθμό σε σχέση με τους υπόλοιπους κατοίκους. Τα ευρήματα συμπίπτουν και με εκείνα πρόσφατης έρευνας (Public Issue, 2008) μέσα από την οποία προκύπτει η υψηλή χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου και στις δύο πόλεις, ενώ παράλληλα οι κάτοικοι θεωρούν το κυκλοφοριακό ως σημαντικότερο πρόβλημα και στις δύο πόλεις αναφορικά με την ποιότητα ζωής. Στην ίδια έρευνα προκύπτει ότι οι κάτοικοι της Λάρισας είναι πιο ικανοποιημένοι όσον αφορά την καθαριότητα, την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, τις δυνατότητες ψυχαγωγίας αλλά και την ύπαρξη ελεύθερων χώρων όπως πάρκα και πλατείες.

Στη Λάρισα, στο σύνολο σχεδόν των παραμέτρων που αξιολογήθηκαν, την υψηλότερη βαθμολογία έδωσαν οι κάτοικοι του κέντρου, σε αντίθεση με το Βόλο όπου οι υψηλότερες τιμές εντοπίζονται για πολλές από τις παραμέτρους και στους κατοίκους των περιοχών στις παρυφές της πόλης. Όσον αφορά την αξιολόγηση των παραμέτρων που σχετίζονται με τον ελεύθερο χρόνο οι

κάτοικοι του κέντρου των δύο πόλεων αξιολογούν την απόσταση από τα καταστήματα ψυχαγωγίας πολύ πιο ικανοποιητική σε σχέση με τους κατοίκους των άλλων περιοχών.

Τέλος, ένας σημαντικός παράγοντας που ζητήθηκε να αξιολογηθεί από τους ερωτώμενους είναι το κόστος ζωής στην πόλη τους. Μάλλον αναμενόμενη είναι η χαμηλή αξιολόγηση (κάτω από το μέσο όρο) από τους κατοίκους και των δύο πόλεων άσχετα με την περιοχή κατοικίας. Οι κάτοικοι του κέντρου (όχι σε όλες όμως τις χωρικές ενότητες) και στις δύο πόλεις είναι εκείνοι που δηλώνουν πιο ευχαριστημένοι από το κόστος ζωής, σε αντίθεση με τους κατοίκους των παρυφών της πόλης στο ΠΣ Βόλου (κυρίως κάτοικοι του Δήμου Νέας Ιωνίας) και ορισμένων περιμετρικών του κέντρου συνοικιών (περιοχή σιδηροδρομικού σταθμού) ή συνοικιών στις παρυφές (όπως μετά από την παλαιά εθνική οδό Αθηνών-Θεσσαλονίκης) στη Λάρισα.

5. Συμπεράσματα

Σε βασικό επίπεδο ανάλυσης υπάρχουν αρκετά κοινά σημεία, όπως για παράδειγμα το γεγονός ότι στις περιφερειακές γειτονίες και των δύο πόλεων οι κάτοικοι δεν συμμετέχουν στη δραστηριότητα της βόλτας στην αγορά. Το αποτέλεσμα ερμηνεύεται από τη χρονοαπόσταση για τη δραστηριότητα και την έλλειψη μέσων μαζικής μεταφοράς με γρήγορη πρόσβαση στο κέντρο. Η χρονοαπόσταση οδηγεί είτε στη συχνότερη χρήση του αυτοκινήτου, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για το κυκλοφοριακό στη Λάρισα, ή στη μειωμένη συμμετοχή στη δραστηριότητα στην περίπτωση του Βόλου. Οι διαφορές μεταξύ των γειτονιών των δύο πόλεων είναι ουσιαστικές. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι, ενώ οι κάτοικοι του Βόλου διαθέτουν περισσότερο ελεύθερο χρόνο και υπερτερούν ελαφρά εισοδηματικά, τελικά αξιολογούν με χαμηλότερο βαθμό τη ζωή στην πόλη τους σε σχέση με τους κατοίκους της Λάρισας. Ως ερμηνευτική μεταβλητή με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας θεωρούνται οι σχεδιαστικές παράμετροι των πόλεων, και κυρίως η έλλειψη σχεδιασμού με βάση τη γειτονιά. Αυτό εντοπίζεται από τη χαμηλή βαθμολογία των κατοίκων του Βόλου σε παραμέτρους όπως η απόσταση από την αγορά, η απόσταση και η δυνατότητα χρήσης των καταστημάτων ψυχαγωγίας κ.ά. με βάση την περιοχή κατοικίας τους, γεγονός που θα πρέπει να οδηγήσει στον αναλυτικότερο (ανα)σχεδιασμό των πόλεων, με βασικό πυρήνα τη γειτονιά.

Βιβλιογραφία

- Γοσποδίνη Α., 2006: Σκιαγραφώντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης. στο Α. Γοσποδίνη και Η. Μπεριάτος (επ), *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Αθήνα: Κριτική, 26-51.
- Gorz A., 1991/1993: *Καπιταλισμός, Σοσιαλισμός, Οικολογία*. Αθήνα: Εναλλακτικές Εκδόσεις.
- Κορωναίου Α. (επ), 1996: *Κοινωνιολογία του Ελεύθερου Χρόνου*. Αθήνα: Νήσος.
- Paolucci G., 2001: Ο συνεχής κύκλος της κατανάλωσης στην πόλη: Προς ένα νέο ορισμό της εξουσίας πάνω στο χρόνο;. *Γεωγραφίες*, 1, 43-55.
- Public Issue, 2008: Η ποιότητα ζωής στις μεγάλες πόλεις της Ελλάδας σήμερα. *Η Καθημερινή*, 24/5/2008. [διαθέσιμο και στο <http://www.publicissue.gr/174/ulsi-2008>]
- Συρακούλης Κ., 2009: Ο ελεύθερος χρόνος ως παράγοντας της οικονομίας και του σχεδιασμού των πόλεων: Συγκριτική έρευνα Λάρισας - Βόλου με χρήση ποσοτικών μεθόδων. Διδακτορική διατριβή, Βόλος: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Eurofound (European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions) 2007: *First European Quality of Life Survey: Key findings from a policy perspective*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
- Fincher R., J. M. Jacobs (eds), 1998: *Cities of Difference*. New York: The Guilford Press.
- Giddens A., 1964: Notes on the concept of play and leisure. *Sociological Review*, March, 73-89.
- Horna J., 1994: *The Study of Leisure: An Introduction*. Ontario: Oxford University Press.
- Mommaas H., 2004: Cultural Clusters and the Post- industrial City: Towards the Remapping of Urban Cultural Policy. *Urban Studies*, 41(3), 507-532.
- Mordue T., 2007: Tourism, Urban Governance and Public Space. *Leisure Studies*, 26(4), 447-462.
- Murphy J. F., E. W. Niepoth, L. Jamieson, J. Williams, 1991: *Leisure Systems: Critical Concepts and Applications*. Champaign: Sagamore Publishing.
- Samuel N., 1996: France. στο G. Cushman, A. J. Veal, J. Zuzanek (eds), *World Leisure Participation: Free Time in the Global Village*, Wallingford: CAB International, 77-106.
- Spink J., 1994: *Leisure and the Environment*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Stokowski P., 1994: *Leisure in Society: A Network Structural Perspective*. London: Mansell.