

Μετακινήσεις για εργασία, μετανάστευση και διαδικασίες αναπροσδιορισμού της λειτουργικής περιφέρειας της Αθήνας¹

Γιώργος Κανδύλης

*Όσο για τους κατοίκους της, τους
επέβαλλε να τη χρησιμοποιούν όπως
τις διαβάσεις.*

Β. Καραποστόλης, Χειροποίητη Πόλη

Εισαγωγή

Η κινητικότητα των κατοίκων των σύγχρονων πόλεων, πέρα από το να αποτελεί απλώς ένα από τα χαρακτηριστικά που συνθέτουν την αστική ζωή, συμβάλλει στον διαρκή μετασχηματισμό του αστικού χώρου συνολικά. Οι οικονομικές λειτουργίες και οι πολιτισμικές συναλλαγές, οι θεσμικές μορφές της διοίκησης και η οι αντιλήψεις γύρω από το αστικό, η πολεοδομική οργάνωση και η αρχιτεκτονική, οι βιωμένες καθημερινές σχέσεις και η ένταξη της πόλης στις απρόσωπες δομές των αστικών συστημάτων, δεν είναι δυνατό να προσδιορίζονται ανεξάρτητα από το πλέγμα των δικτύων μετακινήσεων που διατρέχουν τις πόλεις, συνδέοντάς τις με το χώρο πέρα από αυτές ή αναπτύσσονται στο εσωτερικό τους, δίνοντας άλλωστε σχήμα στα εκάστοτε όριά τους – στα όρια των αστικών περιφερειών. Είναι άλλωστε η κινητικότητα που μετασχημάτισε τις πόλεις από μονοκεντρικές αστικές συγκεντρώσεις σε πολύ πιο σύνθετες χωρικές δομές που περιγράφουμε ως «αστικές περιφέρειες» και με μια σειρά ακόμα όρων, όπως «πόλεις των ορίων», «αστική διάχυση», «μεγαπόλεις» κλπ (Burgel, 1993, Eckardt, 2005). Εάν σε μια βραχυχρόνια ανάλυση θα μπορούσαμε να δούμε τις ποικίλες μετακινήσεις στον αστικό χώρο ως αποτέλεσμα της μορφής της πόλης, της γεω-

¹ Παλαιότερη εκδοχή αυτής της εργασίας παρουσιάστηκε στο 7^ο Συνέδριο της Ελληνικής Γεωγραφικής Εταιρείας, στο Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, 7-10 Οκτωβρίου 2007.

γραφικής κατανομής του πληθυσμού, της απασχόλησης, των οικονομικών δραστηριοτήτων, του ελεύθερου χρόνου, της κατοικίας κλπ, σε μακροχρόνιο ορίζοντα η ίδια η αστική μορφή και οι αστικές λειτουργίες είναι αποτελέσματα των μετακινήσεων (Muniz & Galindo, 2005). Η κίνηση επιφέρει αλλαγές σε εκείνους που κινούνται, αλλά ταυτόχρονα και στα σημεία αναχώρησης, διέλευσης, άφιξης (Kaufman *et al.*, 2004). Οι τόποι δεν είναι οντολογικά ανεξάρτητοι από εκείνους που μετακινούνται σε αυτούς (Hannam *et al.*, 2006).

Η διαρκής αύξηση του όγκου και των αποστάσεων των μετακινήσεων που συμβαίνει σήμερα, ταυτόχρονα με την εντυπωσιακή συρρίκνωση του απαιτούμενου χρόνου μετακίνησης ανθρώπων, αντικειμένων και πληροφορίας, αποτελούν από κοινού στοιχείο μετασχηματισμού της σύγχρονης αστικής κοινωνίας. Με τα λόγια του Harvey (1990, όπως αναφέρεται από τους Kaufman *et al.*, 2004),

«έχουμε γίνει μάρτυρες (...) μιας φάσης εντατικής χωροχρονικής συμπίεσης που προκάλεσε αποπροσανατολισμούς και διαρρήξεις στις πολιτικοοικονομικές πρακτικές, την ισορροπία της ταξικής δύναμης και ακόμα στην πολιτιστική και κοινωνική ζωή».

Οι δυνατότητες και οι περιορισμοί των μετακινήσεων δεν κατανέμονται ασφαλώς ομοιόμορφα στις διαφορετικές κλίμακες της κοινωνικής ιεραρχίας, αλλά ούτε και στις διαφορετικές χωρικές ενότητες. Δεν είναι δυνατή μια συζήτηση για τις μετακινήσεις που δεν θα περιλαμβάνει και την πραγματικότητα των ανισοτήτων της κινητικότητας. Στην πραγματικότητα, η κινητικότητα έχει το αντίθετό της: πίσω από το πλήθος των πραγματοποιημένων μετακινήσεων στον αστικό χώρο κρύβεται και ένα πλήθος μη πραγματοποιημένων δυνατοτήτων. Και ακόμα, το δίκτυο των επιθυμητών μετακινήσεων που ανοίγουν δυνατότητες οικειοποίησης τέμνεται από ένα δίκτυο ανεπιθύμητων και λιγότερο ή περισσότερο αναγκαστικών μετακινήσεων που συνιστούν παράγοντα αποξένωσης. Η μετακίνηση ως δυνατότητα που ορίζεται σε ένα πλαίσιο ευκαιριών και εμποδίων, επιθυμιών και εξαναγκασμών, φέρνει στο προσκήνιο την ιδέα της κινητικότητας ως

μορφής (άνισα κατανεμημένου) κοινωνικού κεφαλαίου (Kaufman *et al.*, 2004). Η διαλεκτική της κινητικότητας και των αγκυλώσεων (Hannam *et al.*, 2006) αποτελεί παράγοντα καθορισμού των επιδόσεων σε διαφορετικά πεδία της κοινωνικής ζωής.

Η παρούσα εργασία αφορά ένα μέρος της κινητικότητας των κατοίκων της σύγχρονης Αθήνας, αυτό της επαναλαμβανόμενης μετακίνησης μεταξύ του τόπου κατοικίας και του τόπου εργασίας. Η ελληνική πρωτεύουσα γνώρισε ταχεία πληθυσμιακή ανάπτυξη και οικιστική επέκταση σε όλη τη διάρκεια του προηγούμενου αιώνα και ιδιαίτερα κατά τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες. Σήμερα εξακολουθεί να επεκτείνεται σε νέους τόπους ή μετασχηματίζοντας εκ νέου τους παλιούς, αλλά σε κάθε περίπτωση αντιμετωπίζοντας ακόμα τα προβλήματα που επεσώρευσαν στα δίκτυα των μετακινήσεων οι προηγούμενες περίοδοι ανάπτυξης. Η αποσπασματική και εν πολλοίς ασχεδίαστη ανάπτυξη της πόλης (Οικονόμου, 1988 & 2004, Βελέντζας κ.ά., 1993) άφησε περιορισμένο χώρο στην ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών και ακόμα λιγότερο στο δημόσιο σύστημα μεταφορών που παρέμενε μέχρι πολύ πρόσφατα δυσλειτουργικό. Αντί για κάτι τέτοιο, η κυκλοφορία των κατοίκων στηρίχθηκε κατά κύριο λόγο στην ανάπτυξη της ιδιωτικής αυτοκίνησης, σε ένα πλαίσιο υποδομών που έτεινε να είναι διαρκώς υπολειμματικό σε σχέση με τις εκάστοτε ανάγκες. Αν και οι οδικές και οι υπόλοιπες μεταφορικές υποδομές που κατασκευάστηκαν κατά τη διάρκεια των τελευταίων δέκα χρόνων αρχίζουν να μεταβάλλουν αυτή την κατάσταση, ενισχύοντας τις δυνατότητες τόσο των ιδιωτικών όσο και των δημόσιων μετακινήσεων, η Αθήνα παραμένει μια πόλη που δυσχεραίνει τις μετακινήσεις των κατοίκων της (Μαλούτας κ.α., 2006; Μπαλούρδος κ.α., 1999). Δεν παύει ωστόσο να καθορίζεται από αυτές.

Η ποσοτική διερεύνηση των μετακινήσεων για εργασία εντός του αστικού χώρου μπορεί να γίνει με πολλούς διαφορετικούς τρόπους. Τα ίδια τα δεδομένα των μετακινήσεων αποτελούν ένα ιδιαίτερα πλούσιο υλικό που μπορεί κανείς να αντιμετωπίσει με ένα πλήθος συσχετίσεων με άλλες μεταβλητές, όπως το φύλο, η υπηκοότητα, τα χαρακτηριστικά της απασχόλησης (επαγγέλματα, κλάδοι), η αστική πυκνότητα κλπ. Η διερεύνηση που ακολουθεί στηρίζεται εκ των πραγμάτων σε ορισμένες

επιλογές που απλοποιούν την εξαιρετικά σύνθετη πραγματικότητα. Οι επιλογές αυτές βασίζονται με τη σειρά τους σε επεξεργασίες που έχουν καταγραφεί στη διεθνή βιβλιογραφία για το ίδιο αντικείμενο. Συχνά οι ημερήσιες μετακινήσεις για εργασία έχουν χρησιμοποιηθεί ως κριτήριο προσδιορισμού της χωρικής δομής της πόλης ή ακριβέστερα των ορίων επιρροής των χωρικών υποενοτήτων της, στη βάση του εντοπισμού των τοπικών αγορών εργασίας (σε μια παράδοση που ξεκινά από τις εργασίες των Goodman, 1970, Hall, 1973 και Smart, 1974 & 1981). Παρόμοιες ποσοτικές διερευνήσεις έχουν χρησιμοποιηθεί με διαφορετικές επεξεργασίες σε διαφορετικά χωρικά πλαίσια (βλ. για παράδειγμα Carmichael, 1978, Cavailhès et al., 2004, για τη γαλλική «περιαστική πόλη», Sohn, 2005, ειδικά για την «αστική χωρική δομή» ως αποτέλεσμα της μετακίνησης για εργασία, Aguilera, 2005, για τον προσδιορισμό των υπο-κέντρων των πολυκεντρικών πόλεων). Η γενική ιδέα είναι ότι ένα κατάλληλα επιλεγμένο ποσοστό μετακίνησης για εργασία μπορεί να χρησιμεύσει ως κριτήριο υπαγωγής μιας χωρικής μονάδας σε μια περιέχουσα ενότητα, στη λογική απλών ή περισσότερο σύνθετων βαρυτικών μοντέλων.

Είναι ωστόσο περισσότερο χρήσιμο να αντιμετωπίζουμε τα αστικά ζητήματα με έμφαση στις διαδικασίες μάλλον παρά στα δεδομένα αντικείμενα (Harvey, 2000, Soja 2000). Η ίδια η διάσταση της κινητικότητας αποκαλύπτει τις αδυναμίες οποιουδήποτε λόγου αντιμετωπίζει την πόλη ως στατική μορφή. Σε αυτό το πλαίσιο οι επεξεργασίες του παρόντος άρθρου δεν φιλοδοξούν να αποτυπώσουν κάποια «συγκεκριμένη» εικόνα της σημερινής αθηναϊκής μητροπολιτικής περιφέρειας, αλλά να διερευνήσουν τις ημερήσιες μετακινήσεις για εργασία ως μία από τις διαδικασίες που οδηγούν στη συγκρότησή της. Άλλωστε η έμφαση στις μετακινήσεις δεν εξαντλεί το ζήτημα της μητροπολιτικότητας του αστικού χώρου, ζήτημα που περιλαμβάνει ασφαλώς πολλές άλλες διαστάσεις, τόσο σε σχέση με τις εσωτερικές λειτουργίες, όσο και σε σχέση με το πλέγμα των προς τα έξω σχέσεων. Ένα ειδικότερο ζήτημα που προκύπτει από τα διαθέσιμα στοιχεία και εξετάζεται εδώ αφορά τις διαφορές ανάμεσα στην κινητικότητα των γηγενών και σε εκείνη των μεταναστών. Η μεταναστευτική μετακίνηση

για εργασία μεταξύ των Δήμων της Αττικής λαμβάνει χώρα σπανιότερα και σε μικρότερες αποστάσεις. Η διαπίστωση αυτή, που υπό το πρίσμα της κινητικότητας ως μορφής άνισα κατανεμημένου κοινωνικού κεφαλαίου καταγράφεται παρακάτω ως «ανισότητα», μπορεί να αξιοποιηθεί τόσο σε ό,τι αφορά τη διερεύνηση των εθνοτικών ανισοτήτων και του κοινωνικού διαχωρισμού στην πόλη, όσο και σε σχέση με τη διαφορετική συμβολή κατοίκων διαφορετικών εθνοτικών ομάδων στην ανασυγκρότηση του χώρου της αστικής περιφέρειας.

Στο επόμενο μέρος του άρθρου τα δεδομένα των ημερήσιων μετακινήσεων για εργασία χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των ορίων της μητροπολιτικής περιφέρειας, εξετάζοντας καταρχήν τις τοπικές διακυμάνσεις της έντασης των μετακινήσεων και έπειτα τις διακυμάνσεις ειδικά των μετακινήσεων μεταξύ ενός ειδικά ορισμένου κέντρου και της αντίστοιχης σε αυτό περιφέρειας της μητροπολιτικής περιοχής. Στο τρίτο μέρος καταγράφονται ορισμένα χαρακτηριστικά του μετακινούμενου πληθυσμού, με έμφαση στην εθνοτική διαφοροποίηση και σε μία αρχική ερμηνεία αυτής της τελευταίας στη βάση των άλλων χαρακτηριστικών. Στο τέταρτο μέρος επιχειρείται η συγκριτική εξέταση του σχήματος των μετακινήσεων για εργασία με το σχήμα του κοινωνικού διαχωρισμού. Προκύπτει εκεί ένα ελαφρά διαφοροποιημένο σχήμα διαχωρισμού που λαμβάνει υπόψιν την κατανομή της απασχόλησης. Στο μέρος των συμπερασμάτων ανακεφαλαιώνονται οι παρατηρήσεις γύρω από τα όρια της μητροπολιτικής περιφέρειας της Αθήνας, ολοκληρώνεται η προσπάθεια ερμηνείας της εθνοτικά διαφοροποιημένης κινητικότητας και διατυπώνονται προτάσεις για παραπέρα διερεύνηση, στην κατεύθυνση της αξιοποίησης και ποιοτικών παραμέτρων της κινητικότητας.

Το σχήμα των μετακινήσεων για εργασία – τα όρια της λειτουργικής περιφέρειας της Αθήνας

Η αναζήτηση κάποιας μητροπολιτικής περιοχής γίνεται εδώ όχι σε σχέση με τις ‘προς τα έξω’ διασυνδέσεις της πόλης της Αθήνας (σε σχέση δηλαδή με τον ρόλο της σε χωρικά δίκτυα εθνικής, περιφερειακής

και παγκόσμιας κλίμακας) αλλά ως προς τη λειτουργική συνάφεια ‘προς τα μέσα’, όπως αυτή αποτυπώνεται στις μετακινήσεις για εργασία: υψηλή τοπική κινητικότητα από ή/και προς θεωρείται ότι συνεπάγεται υψηλό βαθμό ένταξης στον μητροπολιτικό χώρο. Είναι επομένως απαραίτητος ένας ορισμός του τι αποτελεί ‘υψηλή κινητικότητα για εργασία’, όπως και κάποια απόφαση για την κατεύθυνση των μετακινήσεων που θα λαμβάνονται υπόψιν και για τη διαχείριση της διαφοράς μεταξύ εισροής και εκροής.

Τα δεδομένα της τελευταίας απογραφής της ΕΣΥΕ (2001) καταγράφουν τις μετακινήσεις για εργασία μέχρι και το επίπεδο των Δήμων και των Κοινοτήτων (ΟΤΑ). Δημιουργείται επομένως ένας πίνακας διπλής εισόδου που περιλαμβάνει τη μετακίνηση από κάθε μία από τις χωρικές ενότητες της Αττικής προς καθεμία από τις υπόλοιπες. Σε αυτόν μάλιστα θα μπορούσαμε να προσθέσουμε ενδεχόμενες στατιστικά σημαντικές μετακινήσεις από και προς τους Δήμους των όμορων Νομών, αλλά οι μετακινήσεις αυτές έχουν εξαιρεθεί καθώς υπολείπονται σημαντικά έναντι των περισσότερων μετακινήσεων μεταξύ Δήμων εντός των διοικητικών ορίων της Περιφέρειας Αττικής, λαμβανομένου υπόψιν του κεντροβαρούς προτύπου μετακινήσεων που επιλέγεται παρακάτω. Έχουν εξαιρεθεί επίσης οι Δήμοι του σχετικά απομακρυσμένου νησιωτικού τμήματος της Περιφέρειας, καταλήγοντας έτσι σε ένα σύνολο 115 Δήμων και Κοινοτήτων. Ας σημειωθεί επιπλέον ότι τα διαθέσιμα δεδομένα κατά σύμβαση μόνο αφορούν ημερήσιες μετακινήσεις, καθώς η διατύπωση του σχετικού ερωτήματος στα απογραφικά δελτία επιτρέπει μόνο τον εντοπισμό της διαφοροποίησης μεταξύ τόπου διαμονής και τόπου εργασίας και όχι τη συχνότητα της μετακίνησης.

Οι απλούστερες χωρικές πληροφορίες που μπορούν να προκύψουν αφορούν το πρόσημο του ισοζυγίου μετακινήσεων (εισερχόμενοι μείον εξερχόμενοι) και τον συνολικό όγκο μετακινήσεων (‘εισερχόμενοι συν εξερχόμενοι’) ανά Δήμο της Περιφέρειας Αττικής. Στον Χάρτη 1 (βλ. Παράρτημα II) σημειώνονται οι Δήμοι της Περιφέρειας με θετικό και με αρνητικό ισοζύγιο μετακινήσεων για εργασία, καθώς και τα μεγέθη των ισοζυγίων μετακίνησης ως ποσοστά του τοπικού ενεργού πληθυσμού, επομένως η ένταση της θετικής ή αρνητικής μετακίνησης. Στον Χάρτη 2

καταγράφονται οι συνολικές μετακινήσεις ανά Δήμο, ως ποσοστό του τοπικού ενεργού πληθυσμού.

Η ένταση των μετακινήσεων παρουσιάζει έντονη τοπική ποικιλομορφία, τόσο σε ό,τι αφορά τη σημασία του συνολικού αριθμού των μετακινούμενων σε σχέση με τον μόνιμα εγκατεστημένο τοπικό ενεργό πληθυσμό (ανάμεσα στο 23% του Δήμου Μεγαρέων και το 235,8% του Δήμου Αγ. Ιωάννη Ρέντη), όσο και σε ό,τι αφορά την τελική σχετική επίπτωση της μετακίνησης (ανάμεσα στο -57,1% της Κοινότητας Ροδόπολης και στο +153,2% και πάλι του Δήμου Αγ. Ιωάννη Ρέντη - βλ. Πίνακα 1).

Η συνολική εικόνα δίνει μια ιδέα γύρω από τα «σημεία» έλξης της απασχόλησης στη μητροπολιτική περιφέρεια, τα οποία εντοπίζονται αφενός στις κεντρικές περιοχές, κατά μήκος του άξονα που διατρέχει το πολεοδομικό συγκρότημα από το Βορρά προς το Νότο και αφετέρου σε ορισμένες ανατολικές και δυτικές περιοχές που βρίσκονται εκτός των ορίων του λεκανοπεδίου. Αντίθετα, οι λοιπές απομακρυσμένες από το κέντρο περιοχές της περιφέρειας αλλά και τα ανατολικά και δυτικά προάστια εντός του λεκανοπεδίου είναι ως επί το πλείστον τόποι αποστολής παρά προσέλκυσης απασχολούμενων. Ειδικότερα, μπορούμε να εξετάσουμε την υπαγωγή των 115 ΟΤΑ της περιφέρειας της Αττικής στις κατηγορίες της εξής τυπολογίας (βλ. Διάγραμμα 1):

- Δήμοι θετικού ισοζυγίου - υψηλών συνολικών μετακινήσεων (1).
- Δήμοι θετικού ισοζυγίου - χαμηλών συνολικών μετακινήσεων (2).
- Δήμοι αρνητικού ισοζυγίου - υψηλών συνολικών μετακινήσεων (3).
- Δήμοι αρνητικού ισοζυγίου - χαμηλών συνολικών μετακινήσεων (4).

Το θετικό ισοζύγιο μετακινήσεων συνοδεύεται συνήθως και από υψηλό ποσοστό συνολικών μετακινήσεων - (άνω του 75% του αντίστοιχου τοπικού ενεργού πληθυσμού). Σε αυτή την περίπτωση ανήκουν οι μεγάλοι Δήμοι του κέντρου της μητροπολιτικής περιοχής (Αθήνας, Πειραιά, Αμαρουσίου, Κηφισιάς), οι μικρότεροι Δήμοι της κεντρικής περιοχής που όμως βρίσκονται στον άξονα Βορρά-Νότου), αλλά και Δήμοι της εξωτερικής περιφέρειας που φαίνονται να αποτελούν περιφερειακούς πόλους έλξης, τόσο στα δυτικά, (Ελευσίνα, Μάνδρα, Ασπρόπυργος - όπου κάτι τέτοιο ήταν αναμενόμενο λόγω της ισχυρής

παρουσίας των βιομηχανικών κλάδων στην τοπική παραγωγική διάρθρωση), όσο και στα ανατολικά (Σπάτα, Παιανία, Παλλήνη, Κορωπί – κάτι που αποτυπώνει ενδεχομένως την πραγματικότητα της αστικής επέκτασης στα Μεσόγεια). Μόνο τέσσερις Δήμοι θετικού ισοζυγίου εμφανίζουν ποσοστιαία χαμηλή συνολική κινητικότητα (<75%). Πρόκειται για απομακρυσμένους Δήμους που πιθανόν αποτελούν τοπικά κέντρα έλξης απασχολούμενων. Με μια πρώτη ματιά, η πολυκεντρικότητα της αθηναϊκής αστικής περιφέρειας φαίνεται να αναπτύσσεται σχεδόν γραμμικά εντός του λεκανοπεδίου και σε ορισμένα περιφερειακά κέντρα εκτός λεκανοπεδίου.

Στις περιοχές υψηλής συνολικής κινητικότητας αλλά αρνητικού ισοζυγίου συναντούμε τους περισσότερους προαστιακούς Δήμους του λεκανοπεδίου, κυρίως στον ανατολικό τομέα του, αλλά και στον δυτικό και βόρειο τομέα του, από τον Χολαργό μέχρι τον Άλιμο, από τη Βάρη ως το Γέρακα και από τη Δραπετσώνα ως το Χαϊδάρι. Η περίπτωση αυτή φαίνεται να αντιστοιχεί κατά κάποιο τρόπο στον τύπο του προαστίου που αποτελεί σε μεγάλο βαθμό περιοχή κατοικίας ανθρώπων που εργάζονται κάπου αλλού, παρά το γεγονός ότι πρόκειται προφανώς για προάστια ποικίλων κοινωνικοεπαγγελματικών διαρθρώσεων. Τέλος, συγκριτικά χαμηλές συνολικές μετακινήσεις συνοδευόμενες από αρνητικό ισοζύγιο παρατηρούνται σε μια σειρά από Δήμους εκτός λεκανοπεδίου, αλλά και σε αρκετούς Δήμους του δυτικού τμήματος του λεκανοπεδίου, ιδιαίτερα στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά (Φυλή, Γραμματικό, Ραφήνα, Δροσιά αλλά και Περιστέρι, Αγία Βαρβάρα, Νίκαια, Κορυδαλλός κλπ).

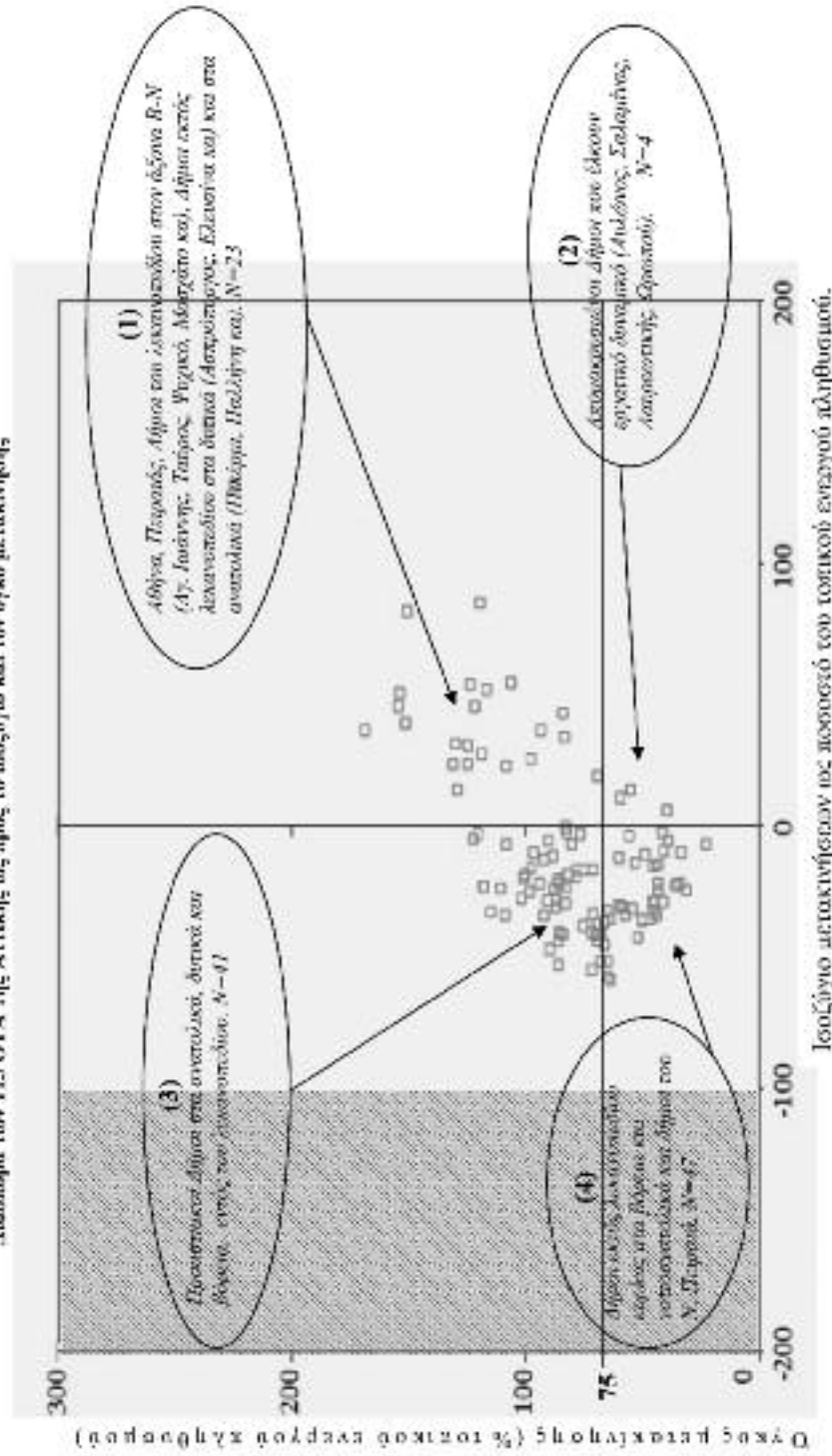
Για τις ανάγκες της ειδικότερης διερεύνησης της λειτουργικής αστικής περιφέρειας επιλέγεται εδώ η αναλυτικότερη εξέταση της μετακίνησης από την περιφέρεια προς το κέντρο της μητροπολιτικής περιοχής και κατά δεύτερο λόγο αντίστροφα, αυτή της μετακίνησης εντός των κεντρικών ή των περιφερειακών περιοχών. Πρόκειται για την επιλογή ενός κεντρομόλου προτύπου μετακινήσεων που αντιστοιχεί εννοιολογικά σε μια αντιδιαστολή μεταξύ αφενός των περιφερειακών περιοχών που θα «πρέπει» να χαρακτηρίζονται από την κυριαρχία της κατοικίας και αφετέρου των κεντρικών περιοχών που συγκεντρώνουν

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑ ΑΝΑ ΟΤΑ.

ΟΤΑ	Σύνολο μετακινούμενων			Ισοζύγιο μετακινήσεων		
	Εκροή	Εισροή	Αριθμητικά	% του τοπικού ενεργού πληθυσμού	Αριθμητικά	% του τοπικού ενεργού πληθυσμού
Δήμος Πετρούπολης	13.352	1.905	15.257	68,1%	-11.447	-51,1
Δήμος Θρακομακεδόνων	1.551	489	2.040	89,7%	-1.062	-46,7
Δήμος Βύρωνα	16.264	3.066	19.330	65,9%	-13.198	-45,0
Δήμος Ν. Σμύρνης	21.356	7.413	28.769	84,0%	-13.943	-40,7
Δήμος Ζωγράφου	19.536	6.571	26.107	75,5%	-12.965	-37,5
Δήμος Ιλίου	18.378	5.353	23.731	63,8%	-13.025	-35,0
Δήμος Κερατσινίου	14.125	4.613	18.738	59,9%	-9.512	-30,4
Δήμος Φιλοθέης	2.381	1.555	3.936	111,0%	-826	-23,3
Δήμος Γέρακα	3.354	2.598	5.952	88,2%	-756	-11,2
Δήμος Αιγάλεω	14.056	13.214	27.270	81,0%	-842	-2,5
Δήμος Λαυρεωτικής	748	1.023	1.771	39,3%	275	6,1
Δήμος Κηφισιάς	11.050	15.824	26.874	131,2%	4.774	23,3
Δήμος Πειραιώς	21.557	49.111	70.668	93,1%	27.554	36,3
Δήμος Αθηνάϊων	73.225	224.027	297.252	84,4%	150.802	42,8
Δήμος Παιανίας	2.212	4.830	7.042	121,6%	2.618	45,2
Δήμος Αμαρουσίου	16.834	33.444	50.278	154,1%	16.610	50,9
Δήμος Έλεουσίνας	2.965	9.285	12.250	106,2%	6.320	54,8
Δήμος Αγ. Ιωάννη Ρέντη	2.823	13.297	16.120	235,8%	10.474	153,2

ΠΗΓΗ: Επεξεργασία στοιχείων απογραφής, ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005.

Διάγραμμα 1:
Ανασπαρά των 115 ΟΤΑ της Αττικής ως προς το ισοζύγιο και τον όγκο μετακίνησης



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων απογραφή, ΕΛΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005.

υποθετικά τις επιχειρηματικές παραγωγικές χρήσεις. Η καταλληλότητά του εν λόγω υποδείγματος για την Αθήνα της διάχυτης οικονομικής δραστηριότητας και των μικτών από παραγωγική και κοινωνική άποψη αστικών περιοχών (Μαλούτας, 1988) μπορεί να αμφισβητηθεί. Πάντως η εφαρμογή του προτύπου μπορεί να χρησιμεύσει για την εξέταση των ορίων ισχύος του, ενώ σε κάθε περίπτωση επιλέγεται εδώ μια αρκετά εκτεταμένη κεντρική περιοχή.

Η επιλογή της εξέτασης των μετακινήσεων μεταξύ κέντρου και περιφέρειας προϋποθέτει πάλι τον ορισμό του κέντρου της μητροπολιτικής περιοχής, γύρω από την οποία συγκροτείται η περιφέρειά της. Μία προφανής λύση για τον σκοπό αυτό μπορεί να είναι ο Δήμος Αθηναίων που άλλωστε συγκεντρώνει το 19,8% του πραγματικού πληθυσμού και το 20,7% των απασχολούμενων της Περιφέρειας Αττικής - και μεγαλύτερα ποσοστά σε ορισμένους κρίσιμους και τυπικούς ως προς την τάση συγκέντρωσής τους κλάδους, όπως για παράδειγμα στην πληροφορική και την έρευνα (24,8%), τις υπηρεσίες υγείας (24,3%) και τη δημόσια διοίκηση (21,2%). Περίπου 230.000 κάτοικοι άλλων Δήμων της Αττικής και των όμορων Νομών Βοιωτίας και Κορινθίας εργάζονται εκεί. Ωστόσο κάτι τέτοιο υποτιμά την πολυκεντρικότητα της αστικής περιφέρειας. Για το σκοπό της αποτύπωσης αυτής ακριβώς της πολυκεντρικότητας επιλέχθηκε τελικά ένα ασυνεχές αστικό κέντρο που περιλαμβάνει όσους Δήμους του λεκανοπεδίου (όπως αυτό αντιπροσωπεύεται από τις επικράτειες των Νομαρχιών Αθήνας και Πειραιά (εξαιρώντας στη δεύτερη περίπτωση το νησιωτικό τμήμα) εμφανίζουν θετικό ισοζύγιο μετακινήσεων για εργασία. Πρόκειται για τους 11 Δήμους Αθηνών, Πειραιώς, Αμαρουσίου, Κηφισιάς, Μεταμόρφωσης, Ψυχικού, Νέου Ψυχικού, Ταύρου, Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Μοσχάτου και Ελληνικού (Χάρτης 3). Συνολικά κατέχουν το 30,6% του πραγματικού πληθυσμού και το 31,4% των απασχολούμενων της Αττικής, ενώ προς τα εκεί μετακινούνται για εργασία λίγο περισσότεροι από 320.000 κάτοικοι άλλων Δήμων (εξαιρώντας δηλαδή τις μεταξύ τους μετακινήσεις), ποσοστό συνολικά 30,8% επί του οικονομικά ενεργού πληθυσμού αυτών των Δήμων. Η

σχετικά συνεκτική (με την εξαίρεση του Δήμου Ελληνικού²) περιοχή που σχηματίζουν φαίνεται να αποτελεί ισχυρό βαρυντικό πόλο της απασχόλησης στην αστική περιφέρεια, καθώς το ποσοστό των απασχολούμενων που μένουν εργάζονται εκεί προερχόμενοι από περιφερειακούς Δήμους αντιστοιχεί στο διπλάσιο του ποσοστού της αντίστροφης περίπτωσης, εκείνων μένουν σε περιοχή του κέντρου και εργάζονται στην περιφέρεια (πίνακας 2). Η διερεύνηση περιορίζεται στα όρια της Περιφέρειας Αττικής, καθώς δεν παρατηρούνται ιδιαίτερα έντονες μετακινήσεις μεταξύ του επιλεγμένου κέντρου και Δήμων που βρίσκονται στους γειτονικούς Νομούς.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ

Τόπος κατοικίας	Στον ίδιο Δήμο	Τόπος εργασίας	
		Σε άλλο Δήμο στο Κέντρο	στην Περιφέρεια
Κέντρο	68,8%	15,4%	15,8%
Περιφέρεια	45,2%	30,8%	24,0%

ΠΗΓΗ: Επεξεργασία στοιχείων απογραφής, ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005.

Με δεδομένο το κέντρο και την κατεύθυνση των μετακινήσεων μπορεί να σχηματιστούν τα όρια της μητροπολιτικής περιοχής, στη βάση κάποιου ελάχιστου ποσοστού μετακίνησης από κάθε δήμο της περιφέρειας που θα οριστεί ως κριτήριο υπαγωγής. Στον Χάρτη 4 φαίνεται ότι οι Δήμοι στους οποίους η μετακίνηση για εργασία προς το κέντρο ξεπερνά τον μέσο όρο των περιφερειακών Δήμων βρίσκονται κυρίως στις εγγύς ανατολικές, βόρειες και νότιες περιοχές του λεκανοπεδίου. Το σχήμα της λειτουργικής περιφέρειας μοιάζει καταρχήν να καθορίζεται από την απόσταση από το κέντρο. Ωστόσο ο παράγοντας της απόστασης έχει διαφορετικό ειδικό βάρος σε ανατολικές και δυτικές περιοχές, διαχωρισμός που αντιστοιχεί στην

² Η δυναμική του Δ. Ελληνικού κατά το 2001 προφανώς μεταβλήθηκε μετά την μετεγκατάσταση του αεροδρομίου στα Σπάτα. Ωστόσο ο Δήμος Ελληνικού περιλαμβάνεται στην κεντρική μητροπολιτική περιοχή που επιλέγεται εδώ, για τον λόγο της συνέπειας προς την αποτύπωση των στοιχείων της δεδομένης απογραφής.

‘παραδοσιακή’ διάκριση μεταξύ δυτικών και ανατολικών περιοχών της Αθήνας (Μαλούτας, 2000).

Εναλλακτικά η μητροπολιτική περιοχή μπορεί να χαρτογραφηθεί με το σχετικό κριτήριο του συντελεστή χωροθέτησης της μετακίνησης, που ορίζεται ως ο λόγος της συνεισφοράς κάθε Δήμου στον μετακινούμενο πληθυσμό όλων των περιφερειακών Δήμων προς τη συνεισφορά του στον συνολικό ενεργό πληθυσμό. Στην περίπτωση αυτή η διάκριση ανατολικών και δυτικών περιοχών είναι ακόμα πιο σαφής (Χάρτης 5).

Χαρακτηριστικά του μετακινούμενου πληθυσμού

Η γενική εικόνα των συνολικών μετακινήσεων για εργασία υποκρύπτει έντονες διαφοροποιήσεις της κινητικότητας μεταξύ γηγενών και μεταναστών εργαζομένων³. Αναλογικά πολύ λιγότεροι μετανάστες και μετανάστριες εργάζονται σε Δήμο διαφορετικό από εκείνον του τόπου κατοικίας τους και επιπλέον οι μεταναστευτικές μετακινήσεις φαίνονται να λαμβάνουν χώρα σε μικρότερες αποστάσεις (Πίνακας 3 & Χάρτες 6 και 7). Είναι χαρακτηριστικό ότι οι μετανάστες που μετακινούνται από την περιφέρεια προς το κέντρο αποτελούν το 3,4% της εν λόγω κατηγορίας του μετακινούμενου πληθυσμού, όταν η συμμετοχή τους στον ενεργό πληθυσμό της περιφέρειας ανέρχεται στο 8,7%.

Σε αντίθεση με ό,τι θα αναμέναμε γενικά οι γυναίκες εργαζόμενες της περιφέρειας δεν μετακινούνται λιγότερο από τους άνδρες. Οι γυναίκες αποτελούν το 39,1% του ενεργού πληθυσμών της εκτός μητροπολιτικού κέντρου Αττικής. Το ποσοστό τους όχι μόνον δεν μειώνεται αλλά παρουσιάζει μικρή αύξηση ειδικά για τον μετακινούμενο προς το μητροπολιτικό κέντρο πληθυσμό, φτάνοντας στο 43,7%.

³ Ως μεταναστευτικός πληθυσμός λογίζεται εδώ εκείνος των προερχόμενων από τις ‘λιγότερο ανεπτυγμένες’ χώρες. Πρόκειται για το σύνολο των αλλοδαπών της απογραφής, εκτός των υπηκόων των 15 της ΕΕ, των ΗΠΑ, του Καναδά, της Αυστραλίας, της Ιαπωνίας, του Ισραήλ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΠΟΣΟΣΤΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΝΕΡΓΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ

ΟΤΑ	Πληθυσμός που μετακινείται %	Μεταναστευτικός πληθυσμός που μετακινείται %	Αλβανικός πληθυσμός που μετακινείται %
Εκάλη	51,2 (μέγιστο)	14,0	16,2
Δραπετσώνα	32,0	21,2	18,7 (μέγιστο)
Αγία Παρασκευή	36,4	12,5	8,8
Γέρακας	20,1	4,6	2,9
Ραφήνα	19,1	2,9	2,5
Βάρη	18,4	3,7	2,6
Δάφνη	31,8	14,6	12,8
Αιγάλεω	23,5	13,2	11,2
Καματερό	26,4	9,8	9,2
Μάνδρα	6,5	2,3	1,5
Παλαιό Φάληρο	40,8	22,1 (μέγιστο)	12,6
Βουλιαγμένη	27,1	5,0	3,8
Μαραθόνας	8,8	0,6	1,2
Όλοι οι περιφ. Δήμοι	30,8	12,4	9,3

ΠΗΓΗ: Επεξεργασία στοιχείων απογραφής, ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005.

Το ίδιο μάλιστα εύρημα επιβεβαιώνεται και σε ό,τι αφορά τις ημερήσιες μετακινήσεις των μεταναστών, καθώς οι εργαζόμενες μετανάστριες συνολικά μετακινούνται κατάτι περισσότερο από τους άνδρες των δικών τους εθνοτικών κατηγοριών, πράγμα που οφείλεται ιδίως στην κινητικότητα των Αλβανίδων, χωρίς πάντως και πάλι να καταγράφεται ιδιαίτερα σημαντική έμφυλη διαφοροποίηση (Πίνακας 4).⁴ Κατά συνέπεια, δεν μπορούμε να αποδώσουμε τη χαμηλή μεταναστευτική κινητικότητα σε ενδεχόμενη «ακινήσια» του γυναικείου τμήματος του μεταναστευτικού πληθυσμού.

Η μετακίνηση από τους περιφερειακούς Δήμους προς το κέντρο διαφοροποιείται σημαντικά ανά κλάδο απασχόλησης (Πίνακας 5). Εξαιρετικά χαμηλή σε σχέση με το μέσο όρο κινητικότητα εμφανίζουν οι απασχολούμενοι στις κατασκευές και ακόμα περισσότερο οι

⁴ Ο παρόμοιος βαθμός κινητικότητας ελληνίδων και μεταναστριών δεν αποδίδει πάντως και κάποια γενικότερη εξίσωση των χαρακτηριστικών απασχόλησής τους, καθώς αφορά άλλωστε (όπως φαίνεται στον ίδιο Πίνακα) πληθυσμιακές ομάδες με σημαντική διαφοροποίηση ως προς τη γυναικεία συμμετοχή στον ενεργό πληθυσμό.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΕΜΦΥΛΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ

Εθνοτική κατηγορία	Έμφυλη σύνθεση του ενεργού πληθυσμού της περιφέρειας		Έμφυλη σύνθεση του μετακινούμενου πληθυσμού	
	Άνδρες %	Γυναίκες %	Άνδρες %	Γυναίκες %
Έλληνες	60,9	39,1	56,0	44,0
Αλβανοί	72,6	27,4	70,7	29,3
Λοιποί μετανάστες	64,0	36,0	64,6	35,4
Σύνολο μεταναστών	69,2	30,8	67,6	32,4

ΠΗΓΗ: Επεξεργασία στοιχείων απογραφής, ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005.

απασχολούμενοι στις οικιακές υπηρεσίες. Χαμηλότερη του μέσου όρου είναι και η κινητικότητα στους κλάδους της μεταποίησης, όπου όμως σημειώνονται επιμέρους διαφοροποιήσεις (για παράδειγμα 40,0% στην ‘κατασκευή μηχανών γραφείου και ηλεκτρονικών υπολογιστών’ αλλά μόνο 11,7% στην ‘κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών’). Κοντά στον μέσο όρο βρίσκεται η κινητικότητα στους περισσότερο ‘παραδοσιακούς’ κλάδους των υπηρεσιών (εμπόριο, ξενοδοχεία-εστιατόρια, μεταφορές), ενώ σημαντικά υψηλότερη κινητικότητα διαπιστώνεται στη δημόσια διοίκηση, την υγεία και σε μια σειρά από άλλους κλάδους υπηρεσιών (ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, πληροφορική, έρευνα & ανάπτυξη κτλ). Επομένως η χαμηλότερη και η μέση κινητικότητα εμφανίζονται στους κλάδους που συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο μέρος της μεταναστευτικής απασχόλησης. Το γεγονός αυτό θα μπορούσε να αποτελεί ένδειξη ότι η χαμηλότερη κινητικότητα των μεταναστών οφείλεται ακριβώς στην κλαδική σύνθεση της μεταναστευτικής απασχόλησης. Για να εξετάσουμε την υπόθεση αυτή μπορούμε να συγκρίνουμε τα ποσοστά μετακίνησης μεταναστών και γηγενών εντός των ίδιων παραγωγικών κλάδων. Βλέπουμε τότε, ότι αν και η κινητικότητα των μεταναστών παραμένει περιορισμένη σε σχέση με εκείνη των γηγενών σε όλους τους κλάδους, η σχετική «υποχώρησή» της είναι εντονότερη σε ορισμένους και λιγότερο έντονη σε άλλους. Η

κινητικότητα των μεταναστών είναι εξαιρετικά περιορισμένη σε σχέση με εκείνη των γηγενών ακριβώς στις οικονομικές δραστηριότητες που αυγκεντρώνουν μεγάλο μέρος της μεταναστευτικής απασχόλησης. Ειδικά η συγκέντρωση της μεταναστευτικής απασχόλησης στις κατασκευές και στις οικιακές υπηρεσίες φαίνεται έτσι να «ερμηνεύει» ένα μέρος της χαμηλής κινητικότητάς τους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΠΟΣΟΣΤΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΑ ΚΛΑΔΟ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

	Συνολικός ενεργός πληθυσμός	Έλληνες	Μετανάστες	Λόγος ποσοστών (μετανάστες/έλληνες)
Μεταποίηση	26,7%	27,8%	16,3%	0,59
Κατασκευές	9,2%	11,3%	3,9%	0,35
Εμπόριο	29,6%	30,0%	21,5%	0,72
Ξενοδοχεία- εστιατόρια	26,8%	28,2%	18,1%	0,64
Μεταφορές- επικοινωνίες	28,4%	29,5%	11,3%	0,38
Οικιακές υπηρεσίες	6,9%	14,2%	4,4%	0,31
Άλλες υπηρεσίες	40,3%	40,8%	24,4%	0,60

ΠΗΓΗ: Επεξεργασία στοιχείων απογραφής, ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005.

Οι μετακινήσεις είναι επίσης άνισες μεταξύ διαφορετικών κοινωνικοεπαγγελματικών κατηγοριών, όπως αυτές αποτυπώνονται στο σχήμα της «Ευρωπαϊκής Κοινωνικοοικονομικής Ταξινόμησης» (European Socioeconomic Classification - ESeC). Όπως είναι μάλλον αναμενόμενο, τα υψηλότερα ποσοστά μετακίνησης από την περιφέρεια προς το κέντρο παρατηρούνται στις υψηλότερες κοινωνικοεπαγγελματικές κατηγορίες (Πίνακας 6). Εξετάζοντας και πάλι την κινητικότητα μεταναστών και γηγενών εντός των ίδιων κοινωνικοεπαγγελματικών κατηγοριών, μπορούμε να δούμε ότι η απόκλιση είναι σαφώς εντονότερη στις κατηγορίες των κατώτερων τεχνικών επαγγελμάτων και των ανειδίκευτων. Επομένως, η ένταξη των μεταναστών στις κατώτερες θέσεις της κοινωνικοεπαγγελματικής

ιεραρχίας εξηγεί σε κάποιο βαθμό τον χαμηλό μεταναστευτικό δείκτη μετακίνησης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΠΟΣΟΣΤΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (ΕSeC)

	Συνολικός ενεργός πληθυσμός	Έλληνες	Μετανάστες	Λόγος ποσοστών (μετανάστες / έλληνες)
Μεγάλοι εργοδότες, ανώτερα διοικητικά και επιστημονικά επαγγέλματα	46,1%	46,4%	37,6%	0,81
Κατώτερα διοικητικά και επιστημονικά επαγγέλματα, ανώτερα εποπτικά και τεχνικά επαγγέλματα	35,6%	35,8%	27,2%	0,76
Ενδιάμεσα επαγγέλματα	44,5%	44,7%	36,0%	0,81
Μικροί εργοδότες και αυτοαπασχολούμενοι (εκτός πρωτογενούς)	18,1%	18,2%	12,2%	0,67
Μικροί εργοδότες και αυτοαπασχολούμενοι (πρωτογενής)	2,8%	2,9%	2,1%	0,72
Κατώτερα εποπτικά και τεχνικά επαγγέλματα	43,4%	43,8%	26,3%	0,60
Κατώτερα επαγγέλματα πωλήσεων και υπηρεσιών	34,7%	35,5%	22,7%	0,64
Κατώτεροι τεχνίτες	19,8%	22,7%	9,0%	0,40
Ανειδίκευτοι	20,5%	24,6%	8,9%	0,36

ΠΗΓΗ: Επεξεργασία στοιχείων απογραφής, ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005.

Από την άλλη μεριά, η χαμηλή μεταναστευτική κινητικότητα δεν μπορεί να αποδοθεί μονοσήμαντα ούτε στην κλαδική ούτε στην κοινωνικοεπαγγελματική σύνθεση του μεταναστευτικού πληθυσμού, εφόσον οι αποκλίσεις μεταξύ γηγενών και μεταναστών υφίστανται και εντός των ίδιων κατηγοριών. Οι μετακινήσεις για εργασία φαίνονται να έχουν

(και) έναν ειδικά εθνοτικό προσδιορισμό, ο οποίος χρειάζεται περαιτέρω διερεύνηση. Σε κάθε περίπτωση είναι εμφανές ότι η ένταξη των μεταναστών στην οικονομική δραστηριότητα της μητροπολιτικής περιφέρειας τείνει να δημιουργεί σχήματα περιφερειακής συγκρότησης, διαφορετικά από εκείνα που προσδιορίζονται από τη δραστηριότητα των γηγενών (πρβλ. Αράπογλου, 2005; Kandyliis *et al.*, 2008). Η «μεταναστευτική» λειτουργική περιφέρεια της Αθήνας είναι μικρότερη και λιγότερο κινητική από τη «συνολική» λειτουργική περιφέρεια.

Σε ό,τι αφορά την αντίστροφη φορά μετακίνησης, από το σύνολο του ενεργού πληθυσμού των κεντρικών Δήμων, ποσοστό της τάξης του 15,8% εξέρχεται για εργασία σε κάποιο περιφερειακό Δήμο (Πίνακας 7). Η σύνθεση αυτού του εξερχόμενου πληθυσμού καταδεικνύει επίσης εθνοτικές διαφοροποιήσεις, ωστόσο αρκετά πιο περιορισμένες από εκείνες που διαπιστώνονται στην περίπτωση της μετακίνησης από την περιφέρεια προς το κέντρο. Ενώ η κινητικότητα των γηγενών από το κέντρο προς την περιφέρεια είναι χαρακτηριστικά μικρότερη από εκείνη της αντίστροφης κατεύθυνσης, η απόκλιση είναι οριακή για τους μετανάστες και μάλιστα ειδικά οι Αλβανοί μετανάστες του κέντρου μετακινούνται σε ελαφρώς μεγαλύτερη αναλογία από τους ομοεθνείς τους της περιφέρειας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ

	Συνολικός πληθυσμός	Μεταναστευτικός πληθυσμός	Αλβανικός πληθυσμός
Μετακινούμενοι %	15,8	11,1	10,8

ΠΗΓΗ: Επεξεργασία στοιχείων απογραφής, ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005.

Η εξέταση της ποσοστιαίας μετακίνησης από το κέντρο προς την περιφέρεια ανά κλάδο παραγωγής και ανά κοινωνικοεπαγγελματική κατηγορία (Πίνακες 8 & 9) φανερώνει μεγάλες αποκλίσεις από τα αντίστοιχα μεγέθη της μετακίνησης από την περιφέρεια προς το κέντρο (βλ. παραπάνω, Πίνακες 5 & 6) ειδικά στους κλάδους και στις κατηγορίες που χαρακτηρίζονται από υψηλότερη σχετική συγκέντρωση

γηγενών. Η σύγκλιση επομένως της κινητικότητας γηγενών και μεταναστών σε αυτή την περίπτωση ερμηνεύεται από κυρίως από την περιορισμένη κινητικότητα των γηγενών του κέντρου σε σχέση με εκείνη των ομοεθνών τους της περιφέρειας που βρίσκονται σε παρόμοιες θέσεις της κλαδικής διάρθρωσης και της κοινωνικο-επαγγελματικής ιεραρχίας και όχι από κάποια αυξημένη κινητικότητα των μεταναστών εργαζομένων του κέντρου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8. ΠΟΣΟΣΤΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΝΑ ΚΛΑΔΟ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Κλάδος	Μετακινούμενοι επί του συνολικού πληθυσμού %
Μεταποίηση	24,4
Κατασκευές	7,7
Εμπόριο	18,2
Ξενοδοχεία-εστιατόρια	13,1
Μεταφορές-επικοινωνίες	9,0
Οικιακές υπηρεσίες	8,4
Άλλες υπηρεσίες	16,1

ΠΗΓΗ: Επεξεργασία στοιχείων απογραφής, ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΠΟΣΟΣΤΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΝΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (ΕSeC)

Κατηγορία ESeC	Μετακινούμενοι επί του συνολικού πληθυσμού %
Μεγάλοι εργοδότες, ανώτερα διοικητικά και επιστημονικά επαγγέλματα	16,2
Κατώτερα διοικητικά και επιστημονικά επαγγέλματα, ανώτερα εποπτικά και τεχνικά επαγγέλματα	17,8
Ενδιάμεσα επαγγέλματα	17,9
Μικροί εργοδότες και απασχολούμενοι (εκτός πρωτογενούς)	10,8
Μικροί εργοδότες και απασχολούμενοι (πρωτογενής)	9,4
Κατώτερα εποπτικά και τεχνικά επαγγέλματα	21,3
Κατώτερα επαγγέλματα πωλήσεων και υπηρεσιών	18,6
Κατώτεροι τεχνίτες	17,2
Ανεπίδεκτοι	13,3

ΠΗΓΗ: Επεξεργασία στοιχείων απογραφής, ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005.

Μετακινήσεις για εργασία και εθνοτικός διαχωρισμός

Οι μετακινήσεις για εργασία στην πόλη μεταβάλλουν τα σχήματα κατανομής των κατοίκων του αστικού χώρου σε εικοσιτετράωρη βάση. Αφαιρώντας από τον πληθυσμό κάθε Δήμου της Αττικής εκείνους που εξέρχονται για να εργαστούν οπουδήποτε αλλού και προσθέτοντας εκείνους που εισέρχονται για τον ίδιο λόγο, προκύπτει μία διαφορετική πληθυσμιακή κατανομή και επομένως ένα σχήμα διαχωρισμού που συμπεριλαμβάνει την κατανομή της απασχόλησης, διαφοροποιημένο σε σχέση με εκείνο που καταγράφει απλά η κατανομή των κατοίκων. Σχηματικά θα μπορούσαμε να μιλήσουμε για διαχωρισμό του εργάσιμου και διαχωρισμό του ελεύθερου χρόνου. Η ποσοστιαία παρουσία των μεταναστών ανά Δήμο της Αττικής κατά τον «χρόνο της κατοίκησης» και κατά τον «χρόνο της εργασίας»⁵ αποτυπώνονται αντίστοιχα στους Χάρτες 8 και 9.

Το σχήμα κατοίκησης των μεταναστών εμφανίζει υψηλή σχετική συγκέντρωση στους κεντρικούς Δήμους, αλλά και σε ορισμένους ανατολικούς και δυτικούς Δήμους της περιφέρειας, παραπέμποντας έτσι στο σχήμα έλξης της απασχόλησης σε επίπεδο περιφέρειας (Χάρτης 1), έντονα διαφοροποιούμενο από την ιστορικά διαμορφωμένη διάκριση μεταξύ δυτικών και ανατολικών περιοχών. Το γεγονός αυτό αποτελεί μία πρώτη ένδειξη έλξης της κατοικίας των μεταναστών από τον τόπο εργασίας τους.

Όπως αναμένεται, εξαιτίας της σχετικά χαμηλής κινητικότητας για εργασία των μεταναστών τα δύο σχήματα δεν είναι ιδιαίτερα διαφοροποιημένα. Παρατηρούμε ωστόσο τη σχετική μείωση της ποσοστιαίας παρουσίας των μεταναστών στους δύο μεγαλύτερους Δήμους (Αθηναίων και Πειραιά) και σε ορισμένους όμορους κεντρικούς Δήμους. Το εύρημα αυτό συνάδει με το γεγονός ότι οι μετακινήσεις των μεταναστών από το κέντρο προς την περιφέρεια της μητροπολιτικής περιοχής είναι λιγότερο περιορισμένες σε σχέση με τις αντίστοιχες

⁵ Κατά τον «χρόνο της εργασίας», οι μη απασχολούμενοι εξακολουθούν να λαμβάνονται υπόψη στον τόπο κατοικίας τους.

μετακινήσεις των γηγενών από όσο κάτι τέτοιο συμβαίνει με τις μετακινήσεις από την περιφέρεια προς το κέντρο (βλ. Πίνακες 3 και 7).

Για την λεπτομερέστερη εξέταση της επίπτωσης των μετακινήσεων για εργασία στην ένταση του εθνοτικού διαχωρισμού, υπολογίστηκαν οι τιμές δύο χαρακτηριστικών δεικτών διαχωρισμού (βλ. Massey & Denton, 1993), ο δείκτης ανομοιότητας (*Dissimilation Index, DS*) και οι δείκτες έκθεσης των γηγενών σε αλλοδαπούς και αντίστροφα (*Exposure Index, EXP*), «πριν» και «μετά» τις μετακινήσεις για εργασία (Πίνακας 10, βλ. Παράρτημα I για τους τύπους υπολογισμού). Οι τιμές των δεικτών, ούτως ή άλλως σχετικά χαμηλές και άρα δηλωτικές περιορισμένου κοινωνικού διαχωρισμού σε επίπεδο Δήμων της περιφέρειας (Αράπογλου, 2005), μειώνονται ακόμα περισσότερο όταν λαμβάνονται υπόψιν οι μετακινήσεις, όταν δηλαδή οι απασχολούμενοι «τοποθετούνται» στον τόπο εργασίας αντί στον τόπο κατοικίας τους. Η ένταση του διαχωρισμού που περιλαμβάνει τους τόπους απασχόλησης είναι ακόμα χαμηλότερη από την ένταση του διαχωρισμού στους τόπους κατοικίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10: ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΘΝΟΤΙΚΟΥ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΜΕ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑ

	Σύνολο μεταναστών		Αλβανοί μετανάστες	
	Χωρίς μετακινήσεις	Με μετακινήσεις	Χωρίς μετακινήσεις	Με μετακινήσεις
Δείκτης ανομοιότητας	0,231	0,175	0,233	0,181
Δείκτης έκθεσης των γηγενών σε μετανάστες	0,089	0,090	0,053	0,054
Δείκτης έκθεσης των μεταναστών σε γηγενείς	0,864	0,876	0,867	0,878

ΠΗΓΗ: Επεξεργασία στοιχείων απογραφής, ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005.

Με δεδομένη την υψηλότερη κινητικότητα για εργασία των γηγενών, κάτι τέτοιο παραπέμπει σε ένα σχήμα όπου η κατοικία των μεταναστών της περιφέρειας έλκεται από τους τόπους απασχόλησης περισσότερο από όσο αυτό συμβαίνει για τους γηγενείς, ενώ η περεταίρω μείωση του καταμετρούμενου εθνοτικού διαχωρισμού πραγματοποιείται σε τόπους όπου συγκεντρώνεται η κατοικία και η απασχόληση των πρώτων, αλλά περισσότερο η απασχόληση παρά η κατοικία των δεύτερων.

Συμπεράσματα και παρατηρήσεις για παραπέρα διερεύνηση

Η ποσοτική διερεύνηση του παρόντος άρθρου προσφέρει λιγότερο μία παρουσίαση της συνολικής εικόνας των μετακινήσεων για εργασία στην Αθήνα και περισσότερο κάποιες διαπιστώσεις για τις γενικές τάσεις συγκρότησης της μητροπολιτικής περιφέρειας γύρω από τη συγκεκριμένη μορφή κινητικότητας. Είναι προτιμότερο να συζητούμε για τάσεις παρά για αποτυπωμένες δομές για δύο λόγους, έναν μάλλον τεχνικό και έναν ουσιαστικό. Ο πρώτος έχει να κάνει με το γεγονός ότι η ανάλυση που προηγήθηκε βασίζεται στα δεδομένα μίας και μόνο απογραφής. Δεδομένα από περισσότερες χρονικές περιόδους θα επέτρεπαν άλλες ενδιαφέρουσες επεξεργασίες, ειδικά από τη στιγμή που ορισμένες κρίσιμες αλλαγές στη χωρική δομή των υποδομών της πόλης (μεταφορά του αεροδρομίου από το Ελληνικό στα Σπάτα, κατασκευή της Αττικής οδού, εξοπλισμός με ολοένα επεκτεινόμενα μέσα μεταφοράς σταθερής τροχιάς) έλαβαν χώρα μετά την τελευταία απογραφή πληθυσμού. Ο δεύτερος λόγος σχετίζεται με τον ούτως ή άλλως μεταβαλλόμενο και δυναμικό χαρακτήρα των μετακινήσεων που σε τελική ανάλυση περισσότερο καθορίζει παρά εξαρτάται από τις υποδομές (Bourdin, 2007).

Ωστόσο η μία μόνο καταγραφή δίνει τη δυνατότητα εντοπισμού κάποιων παραμέτρων συγκρότησης της αστικής περιφέρειας γύρω από τις μετακινήσεις για εργασία. Τα όρια της μητροπολιτικής περιφέρειας εξαρτώνται από την απόσταση από το κέντρο, όπως φανερώνει η σχετική γραμμικότητα της εξάπλωσής της παράλληλα με τον άξονα της εθνικής οδού. Η απόσταση όμως δεν ερμηνεύει καθόλου το πυκνότερο

δίκτυο μετακινήσεων που παρατηρείται στα βορειοανατολικά και τα νότια σε σχέση με τα δυτικά, κάτι που συνιστά γεωγραφική απεικόνιση του γεγονότος ότι η περιφέρεια συγκροτείται μέσα και από γραμμές κοινωνικοεπαγγελματικής διαφοροποίησης. Τα μέλη των ανώτερων κοινωνικοεπαγγελματικών κατηγοριών μετακινούνται περισσότερο από τα μέλη των κατώτερων.

Το ζήτημα της εθνοτικής διαφοροποίησης της κινητικότητας αναδεικνύεται εμφανώς. Οι μετανάστες φαίνονται να εντάσσονται σε μία περισσότερο κλειστή και λιγότερο «κινητική» λειτουργική περιφέρεια από τους γηγενείς, ακόμα και όταν πρόκειται για γηγενείς με παρόμοια χαρακτηριστικά απασχόλησης. Το πλέγμα των μετακινήσεων εμφανίζεται εξαιρετικά σύνθετο, πιο σύνθετο από όσο επιτρέπουν να διαφανεί απλά οι ροές από την περιφέρεια προς το κέντρο, ακόμα και με έναν εκτατικό ορισμό του μητροπολιτικού κέντρου που χρησιμοποιήθηκε εδώ. Ακόμα και αν η τυπική ένταση μεταξύ κέντρου και προαστίου, όπου το πρώτο συγκεντρώνει την απασχόληση και το δεύτερο την κατοικία επιβεβαιώνεται μόνο εν μέρει και μόνο για ορισμένα προάστια σε ό,τι αφορά τους γηγενείς εργαζόμενους, κάτι τέτοιο ελάχιστα συμβαίνει στην περίπτωση των μεταναστών. Από την πλευρά των ποσοτικών στοιχείων η διερεύνηση των εν λόγω ανισοτήτων μπορεί να περιλάβει περισσότερα δεδομένα (όπως οι συνθήκες κατοίκησης σε περιοχές υψηλής και χαμηλής κινητικότητας, η σύνδεση της κινητικότητας με τις τοπικές ευκαιρίες απασχόλησης, η διερεύνηση σε γεωγραφική κλίμακα χαμηλότερη από αυτή των Δήμων και οι πραγματικές διανυόμενες χρονοαποστάσεις), με σκοπό την συγκρότηση πολυπαραμετρικού ερμηνευτικού υποδείγματος.

Σε κάθε περίπτωση οι παρατηρούμενες ανισότητες δεν συνδέονται εκ των προτέρων με κάποια αξιολογική κρίση σχετικά τα πλεονεκτήματα ή τα μειονεκτήματα της μετακίνησης. Η χαμηλή κινητικότητα μπορεί να αποδίδεται σε δυσχέρειες όπως η αναζήτηση φθηνής κατοικίας σε περιοχές με μειωμένη πρόσβαση σε θέσεις εργασίας ή η μη κατοχή ιδιωτικού αυτοκινήτου. Μπορεί αντίθετα να έχει να κάνει με τη συγκρότηση τοπικών αγορών εργασίας στις οποίες προσφέρονται θέσεις ευκαιρίες απασχόλησης για τους μετανάστες. Για

την κατανόηση της σύνθετης πραγματικότητας των μετακινήσεων είναι απαραίτητη και η προσέγγιση ποιοτικών δεδομένων γύρω από τις σημασίες που αποδίδονται στη μετακίνηση από μετακινούμενους και μη. Μία ποιοτική προσέγγιση μπορεί να αναδείξει τη σχέση μεταξύ των πρακτικών της κινητικότητας και των αντιλήψεων για τον χώρο της αστικής περιφέρειας: για τα όρια, τα μέσα, τις δυνατότητες που παρέχει ή αποστερεί και το δυναμικό οικειοποίησης του αστικού χώρου ή αποξένωσης. Μπορεί επίσης να αναδείξει την πρακτική καθημερινή σημασία αυτού που αποτυπώνεται συνολικά ως χαμηλής έντασης εθνοτικός διαχωρισμός και τη διαφοροποίησή του στο δίπολο κατοικία – εργασία. Για αυτούς τους λόγους μπορεί να περιγράψει τρόπους με τους οποίους οι μετακινήσεις δημιουργούν μια δυναμική κατάσταση διαρκούς ανασυγκρότησης του αστικού χώρου και όχι απλά ένα δίκτυο ροών που τον διατρέχει.

Βιβλιογραφικές αναφορές

- Aguilera, A., 2005, “Growth in commuting distances in French polycentric metropolitan areas: Paris, Lyon and Marseille”, *Urban Studies*, 42 (9), 1537-1547.
- Αράπογλου, Β., 2005, «Αστική ανάπτυξη, μετανάστευση, και κοινωνικές ανισότητες στην Αθήνα», στο Γ. Αργεΐτης (επιμ.) *Οικονομικές αλλαγές και κοινωνικές αντιθέσεις στην Ελλάδα: Οι προκλήσεις στις αρχές του 21^{ου} αι.*, Αθήνα, Gutenberg.
- Βελέντζας Κ., Καλογήρου Ν., Καραγιάννη Σ., Κατσίκας Η., Παπαμίχος Ν., Χατζηπροκοπίου Μ., Χλωμούδης Ν., 1993, *Η Κατοικία στην Ελλάδα: Κρίση των σχέσεων παραγωγής*, Θεσσαλονίκη, Ίδρυμα Μεσογειακών Μελετών - Παρατηρητής.
- Bourdin, A., 2007 “Penser la ville des flux”, στο A., Bourdin (ed.) *Mobilité et Ecologie Urbaine*, Paris, Descartes & Cie.
- Burgel, G., 1993, *La Ville Aujourd’hui*, Paris, Hachette/Pluriel.
- Carmichael, C.L., 1978, «Local Labour Market Analysis: its importance and a possible approach», *Geoforum* 9, 127-148.

- Cavallhès, J., Peeters, D., Sekeris, E., Thisse, J. F., 2004, "The periurban city: Why to live between the suburbs and the countryside", *Regional Science and Urban Economics*, 34, 681-703.
- Eckardt, F., 2005, "The city and the region: introduction", στο F. Eckardt, D. Hassenpflug (eds.) *The City and the Region*, Frankfurt am Main, Peter Lang.
- EKKE-ΕΣΥΕ, 2005 *Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων 1991-2001*.
Εφαρμογή βάσης δεδομένων και θεματικής χαρτογραφίας σε πειραματική χρήση στο ΙΑΑΚ-EKKE.
- Goodman, J., 1970 "The definition and analysis of local labour markets: some empirical problems", *British Journal of Industrial Relations* 8, 179-196.
- Hannam K., Sheller M., Urry, J., 2006, "Editorial: mobilities, immobilities and moorings", *Mobilities*, 1 (1), 1-22.
- Harvey, D., 2000, "Possible urban worlds". *4th Megacities Lecture*, The Hague, 16/11/2000. Available at:
www.megacities.nl/lecture_4/possible.pdf
- Harvey, D., 1990, *The Condition of Postmodernity*, London, Blackwell.
- Kandylis G., Arapoglou, V., Maloutas, T. 2008, "Immigration and the spatial (dis)equilibrium of competitiveness – cohesion in Athens", in P. Ache, H.T. Andersen, T. Maloutas, M. Rako, T. Tasan-Kok (eds.) *Cities Between Competitiveness and Cohesion: discourses, realities, implementation*, Dordrecht, Springer.
- Καραποστόλης, Β., 1995 *Χειροποίητη Πόλη: η Αθήνα ανάμεσα στο ναι και το όχι*, Αθήνα, Αλεξάνδρεια.
- Kaufmann V., Bergman, M., Joye, D., 2004, "Motility. Mobility as capital", *International Journal of Urban and Regional Research*, 28 (4), 745-756.
- Μαλούτας, Θ., Εμμανουήλ, Δ., Παντελίδου-Μαλούτα, Μ., 2006, *Αθήνα. Κοινωνικές δομές, πρακτικές και αντιλήψεις. Νέες παράμετροι και τάσεις μεταβολής, 1980-2000*, Αθήνα, Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών.
- Μαλούτας, Θ., 1988, «Χωρική δομή και κοινωνική διαδικασία στην (υπ)ανάπτυξη του ελληνικού κράτους πρόνοιας», στο Θ. Μαλούτας, Δ. Οικονόμου (επιμ.) *Προβλήματα Ανάπτυξης του Κράτους στην Ελλάδα: χωρικές και τομεακές προσεγγίσεις*, Αθήνα, Εξάντας.

- Μαλούτας, Θ. (επιμ.), 2000, *Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας: Οι πόλεις*, Αθήνα-Βόλος, Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών-Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Massey D., Denton, N., 1993, *American Apartheid: Segregation and the making of the underclass*, Cambridge, Harvard University Press.
- Μπαλούρδος, Δ., Μουρίκη Α., Σακελλαρόπουλος, Κ., Θεοδωρόπουλος Κ., Τσακίρης Κ., 1999, *The Prevailing Car System in the Athens Metropolitan Area*, Athens, National Centre for Social Research.
- Muniz, I., Galindo, A., 2005, "Urban form and the ecological footprint of commuting. The case of Barcelona", *Ecological Economics*, 55, 419-514.
- Οικονόμου, Δ., 1988, «Σύστημα γης και κατοικίας στη μεταπολεμική Ελλάδα», στο Θ. Μαλούτας, Δ. Οικονόμου (επιμ.) *Προβλήματα Ανάπτυξης του Κράτους στην Ελλάδα: χωρικές και τομεακές προσεγγίσεις*, Αθήνα, Εξάντας.
- Οικονόμου, Δ., 2004, «Η πολεοδομική πολιτική στην Ελλάδα: δομικά χαρακτηριστικά και σημερινές τάσεις», στο Δ. Οικονόμου, Γ. Μ. Σαρηγιάννης, Κ. Σερράος (επιμ.) *Πόλη και Χώρος από τον 20^ο στον 21^ο Αιώνα*, Αθήνα, ΕΜΠ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Smart M. W., 1981, "Local Market Areas in Great Britain. Developments since 1961", *Geoforum*, 12, 301-318.
- Smart M.W., 1974, *Labour Market Areas: uses and definition*, Oxford, Pergamon Press.
- Sohn J., 2005, "Are commuting patterns a good indicator of urban spatial structure?", *Journal of Transport Geography*, 13, 306-317.
- Soja, E., 2000, *Postmetropolis: Critical studies of cities and regions*, Blackwell, Oxford-Malden.

Παράρτημα Ι: τύποι υπολογισμού των δεικτών διαχωρισμού

Δείκτης ανομοιότητας

$$DS = \frac{1}{2} \sum |M_i/M - E_i/E|$$

Δείκτης έκθεσης

$$EXP = \sum (M_i/M * E_i/\Pi_i) \text{ (έκθεση μεταναστών σε γηγενείς)}$$

ή

$$EXP = \sum (E_i/E * M_i/\Pi_i) \text{ (έκθεση γηγενών σε μετανάστες)}$$

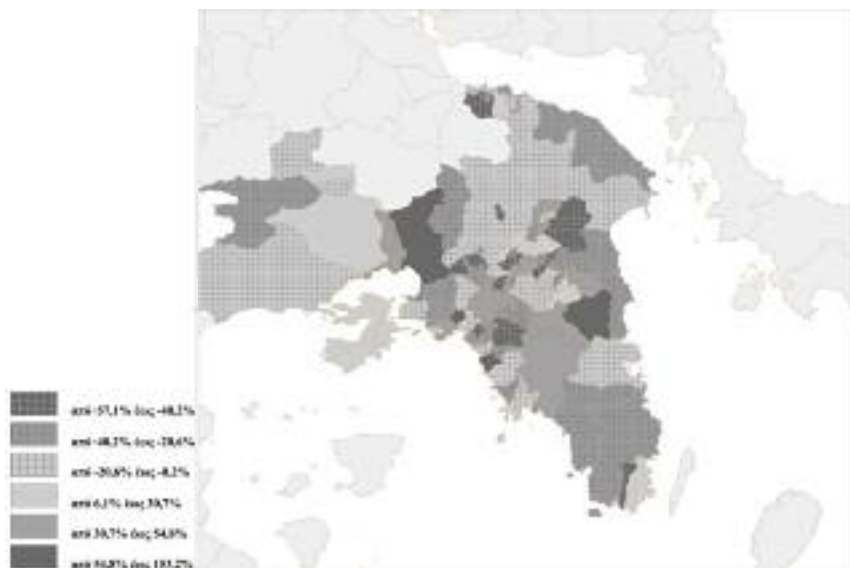
όπου:

M_i	ο πληθυσμός των μεταναστών στον Δήμο i
M	ο συνολικός πληθυσμός των μεταναστών στην περιφέρεια
E_i	ο πληθυσμός των γηγενών στον Δήμο i
E	ο συνολικός πληθυσμός των γηγενών στην περιφέρεια
Π_i	ο συνολικός πληθυσμός του Δήμου i

Παράρτημα II: Χάρτες

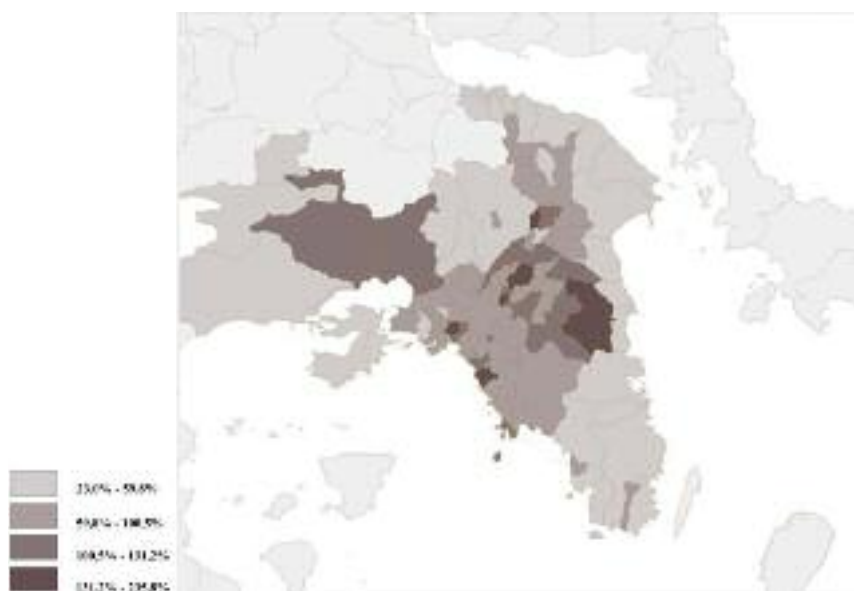
Χάρτης 1:

Ισοζύγιο μετακινήσεων για εργασία ως ποσοστό του ενεργού πληθυσμού ανά ΟΤΑ

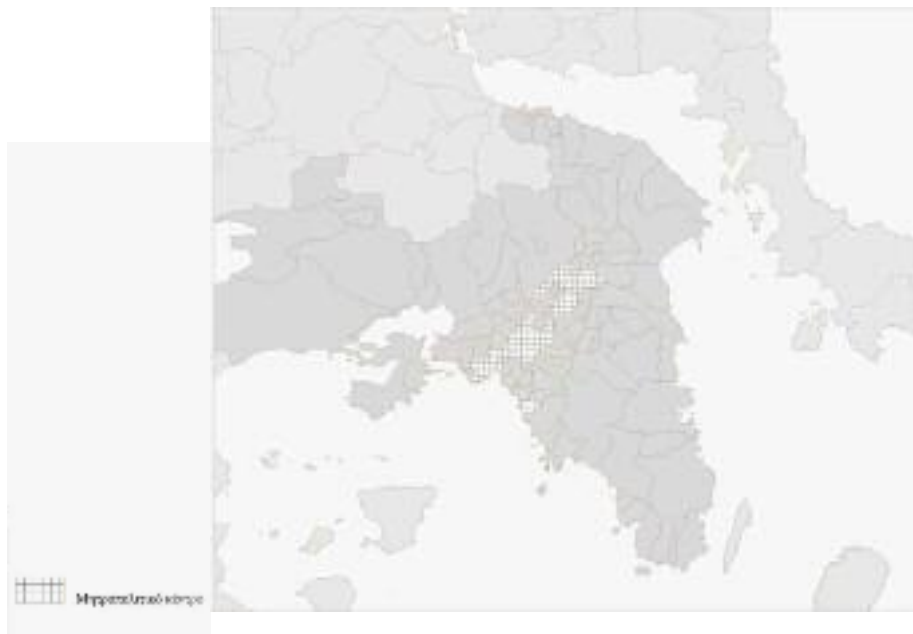


Χάρτης 2:

Συνολικός όγκος μετακινήσεων για εργασία ως ποσοστό του ενεργού πληθυσμού ανά ΟΤΑ



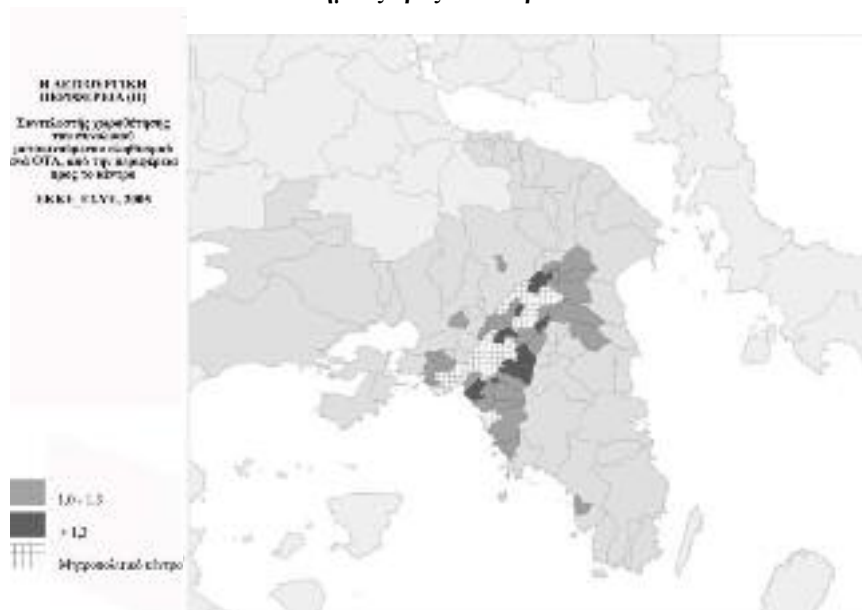
Χάρτης 3:
Το επιλεγμένο μητροπολιτικό κέντρο της περιφέρειας της Αττικής



Χάρτης 4:
Ποσοστά μετακίνησης για εργασία από τους περιφερειακούς Δήμους προς το κέντρο



Χάρτης 5:
Συντελεστής χωροθέτησης μετακίνησης για εργασία από τους περιφερειακούς Δήμους προς το κέντρο



Χάρτης 6:
Ποσοστά μετακίνησης μεταναστών για εργασία από τους περιφερειακούς Δήμους προς το κέντρο



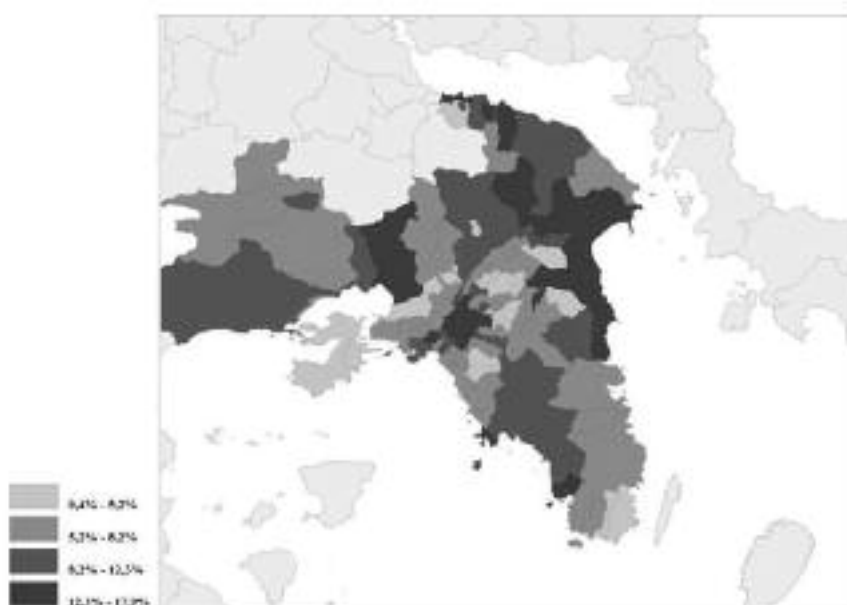
Χάρτης 7:

Συντελεστής χωροθέτησης μεταναστών μετακινούμενων για εργασία από τους περιφερειακούς Δήμους προς το κέντρο

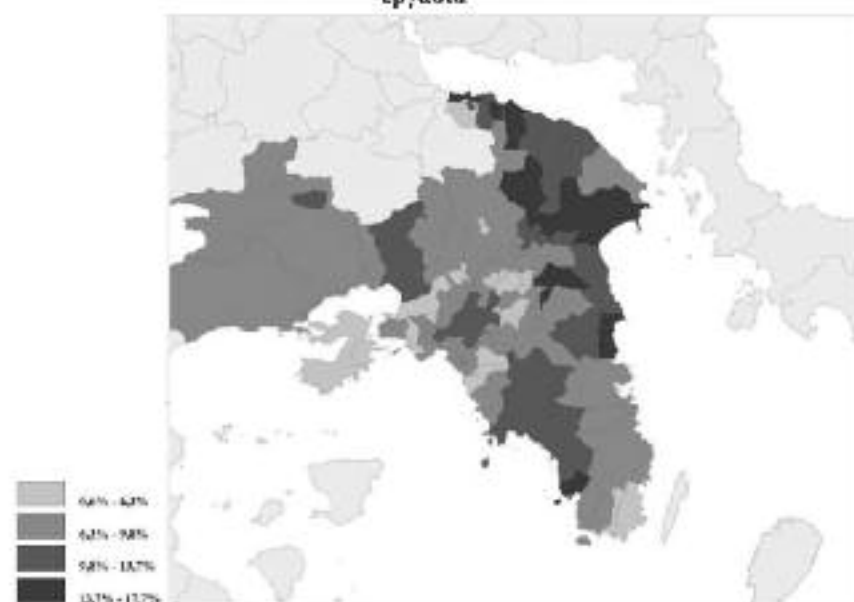


Χάρτης 8:

Ποσοστό μεταναστών ανά ΟΤΑ ανεξαρτήτως μετακινήσεων για εργασία



Χάρτης 9:
Ποσοστό μεταναστών ανά ΟΤΑ λαμβανομένων υπόψιν των μετακινήσεων για εργασία



Πηγή χαρτών: Επεξεργασία στοιχείων απογραφής, ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005.