

چگونگی شکل‌گیری شهر پاکدشت

چکیده

از آنجا که شکل‌گیری و توسعه سکونتگاه‌های خودرو (خودجوش) در منطقه شهری تهران مشکلات عدیده‌ای را به وجود آورده، شناخت عوامل به‌وجود آورنده آنها ضروری است. از این‌رو، شهر پاکدشت به عنوان یکی از این نقاط بررسی شده است. در این مقاله ابتدا به معرفی شهر پاکدشت و بررسی وضعیت جمعیتی، اجتماعی و اقتصادی این شهر پرداخته شده است، سپس عوامل مؤثر بر شکل‌گیری و توسعه آن - از قبیل عوامل جمعیتی و عوامل اقتصادی، اشتغال - بررسی شده است. طبق مطالعات انجام شده عوامل مؤثر بر شکل‌گیری و توسعه شهر پاکدشت، قیمت‌ارزان زمین و مسکن و اجاره آن و استقرار واحدهای صنعتی و کارگاهی بویژه در اطراف این شهر، شناخته شده است. در انتها نیز دلایل مهاجرت به این شهر و توسعه فضایی آن عنوان شده است.

کلیدواژه‌ها: سکونتگاه‌های خودرو، سکونتگاه‌های اقماری، شکل‌گیری سکونتگاه شهر پاکدشت.

مقدمه

پدیده سکونتگاه‌های خودرو اقماری در منطقه شهری تهران به علت وضع استانداردهای ساخت و ساز در طرح ساختمان، وجود بازار آزاد مسکن و قیمت‌های بالای آن، اجرای مدرنیزاسیون، وضع مقررات ماده صد قانون شهرداری و...، از دهه شصت به بعد بنا به دلایلی چون سیاست‌های واگذاری زمین و قوانین زیست محیطی سرعت بیشتری یافت، به طوری که نسبت اسکان غیر رسمی در نقاط شهری منطقه (بجز شهر تهران) از ۱۹ درصد در ۱۳۵۵ به حدود ۴۵ درصد در ۱۳۷۵ و حجم حاشیه‌نشینی طی دوره ۱۳۵۵ تا ۱۳۷۵ در نقاط غیر شهری از ۸/۳ درصد به ۶۶/۷ درصد جمعیت این نقاط افزایش یافت. (مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۷۸)

از آنجا که این سکونتگاهها مشکلاتی چون زیست محیطی، پیامدهای اقتصادی و اجتماعی و عدم تعادل در نظم فضایی شهرها را به وجود آورده‌اند (همان منبع)، شناخت عوامل به وجود آورنده آنها ضروری است؛ از این رو شهر پاکدشت به دلیل رشد و گسترش زیاد آن و همچنین نبود پژوهش دقیق بر روی عوامل بوجود آورنده آن (بجز در طرح مجموعه شهری تهران و شهرهای اطراف آن که به طور کلی بررسی شده) برای بررسی انتخاب شده تا بتوان از رشد و توسعه فضایی آن جلوگیری به عمل آورد.

فرضیه پژوهش

با توجه به پژوهشهایی که درباره سایر سکونتگاههای خودرو اقماری چون اسلامشهر (حبیبی و دیگران، ۱۳۷۱)، نسیم شهر، گلستان و اکبرآباد (شیخی، ۱۳۸۰) و غیره انجام شده، شکل گیری و توسعه شهر پاکدشت بر اساس سرمایه فعال شهری نبوده و ارزانی قیمت زمین و مسکن و اجاره آن و استقرار واحدهای صنعتی و کارگاهی در این امر دخیل بوده‌اند.

سؤالات پژوهش

۱. عوامل اقتصادی مؤثر بر شکل گیری و توسعه شهر پاکدشت کدامند؟
۲. در شکل گیری و توسعه این شهر توانمندیهای اقتصادی آن مؤثر بوده است؟

روش پژوهش

روش پژوهش در مقاله حاضر به صورت کتابخانه‌ای و میدانی بوده و از طریق تهیه ۱۷۶ پرسشنامه خانوار، مشاهده، جمع‌آوری اطلاعات از سازمانها و مراکز ذی‌ربط، روش آماری و نرم‌افزار GIS صورت گرفته است. متغیرهای مستقل عبارتند از مسکن و میزان درآمد؛ متغیرهای وابسته نیز مهاجرت و توسعه فضایی می‌باشند.

پیشینه پژوهش

طبق نظر پژوهشگران، به طور کلی عوامل مؤثر بر شکل گیری و توسعه نقاط سکونتی خودرو را به دو دسته می‌توان تقسیم کرد:

مطابق دیدگاه اکولوژی (شکویی، ۱۳۷۳، ۴۳۲ تا ۴۳۳؛ افروغ، ۱۳۷۷، ۲۲۸ تا ۲۲۹)، در هر اجتماعی افراد براساس عوامل فرهنگی و اجتماعی، ارزشها، روشهای زندگی، عادات و رسوم، سنتها و نهادهای خاص خود را دارند و بر مبنای آنها خانه، مصالح بنا و سکونتگاههایشان را می‌سازند. بنابراین، در شکل گیری و توسعه سکونتگاههای بی‌ضابطه در زمانها و مکانهای مختلف، تفاوت‌های

بسیاری مشاهده می‌شود (خاتم، ۱۳۷۳ و ۱۳۷۴؛ پیران، ۱۳۶۶ تا ۱۳۷۰؛ *Alsagyad, 1993*). از نظر گاه اقتصاد سیاسی فضا (پیران، ۱۳۷۰، ۱۲۵؛ حسامیان و دیگران، ۱۳۵۸؛ *Honjo, 1981*) و قدرت و مدیریت مداری (شکویی، ۱۳۷۳؛ افروغ، ۱۳۷۷)، مهاجرت روستائیان به شهرها در کشورهای در حال توسعه، نه به علت رشد و پویایی صنعتی شهرها، بلکه به علت تمرکز شدید فعالیتها و خدمات بوده که نتیجه وابستگی اقتصادی کشورهای در حال توسعه به کشورهای توسعه یافته است. از آنجا که بیشتر این مهاجران کم سواد و غیرماهرند، اغلب جذب مشاغل حاشیه‌ای و کاذب شده‌اند که درآمد کمی دارند و چون نمی‌توانند سرپناه مناسبی برای خود در شهرها تهیه کنند، در نقاط حاشیه‌ای به طور غیررسمی اسکان می‌یابند.

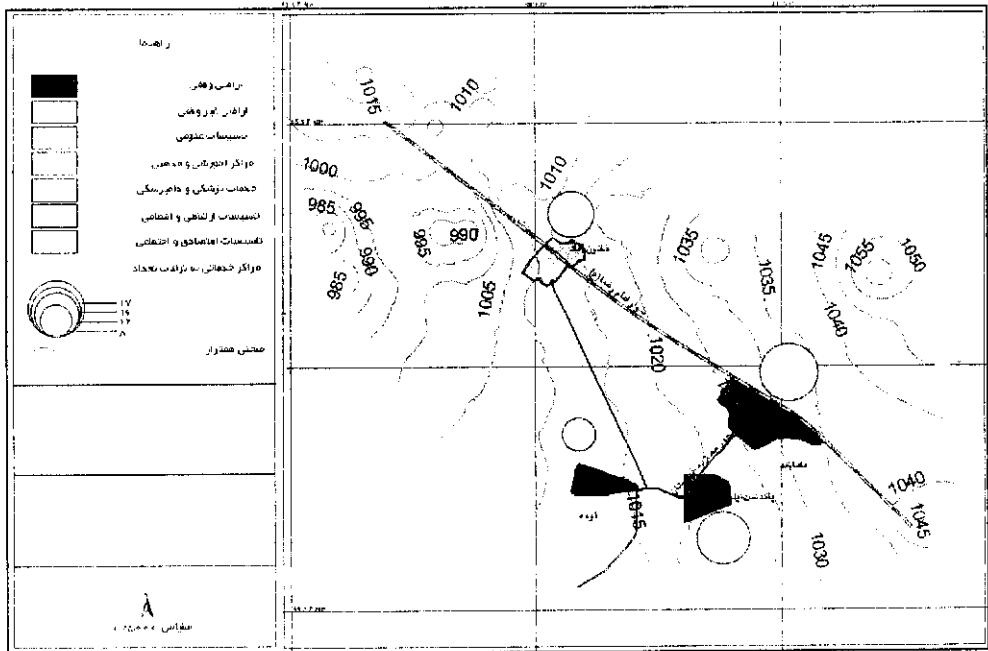
به هر حال، صرف نظر از عوامل به وجود آورنده این نقاط خودرو، دیدگاه توانمندسازی و ساماندهی به راه‌حلهای برخورد با پدیده حاشیه نشینی پرداخته و معتقد است حاشیه‌نشینان افرادی توانا و مستعدند و باید در جهت ساماندهی و توانمندسازی آنان با به رسمیت شناختن مالکیت‌شان بر مسکن خود و ارائه خدمات به آنها کوشید. (پیران، ۱۳۷۶؛ حبیبی و دیگران، ۱۳۷۱؛ حسین زاده دلیر، ۱۳۶۹؛ *Perlman, 1987; Jonson and smith 1993 srinivas, 2002*)

از آنجا که بیشتر پژوهشگران بر عوامل اقتصادی بیش از عوامل فرهنگی و اجتماعی بر شکل‌گیری و توسعه نقاط سکونت‌ی خودرو تأکید دارند، در این مقاله این عوامل مورد بررسی قرار گرفته‌اند.

معرفی شهر پاکدشت

طی سالهای ۱۳۶۵ تا ۱۳۷۵، یکی از سیزده سکونتگاه خودرو اقماری - یعنی قدس، نسیم‌شهر، گلستان، ملارد، باقرشهر، صباحشهر، وحیدیه، کمال‌شهر، حسن‌آباد، ماهدشت، محمدشهر و مشکین‌شهر (شکل ۱) - که در منطقه شهری تهران به عنوان شهر به رسمت شناخته شد، شهر پاکدشت است. پاکدشت در ۲۵ کیلومتری جنوب شرق شهر تهران و ۱۵ کیلومتری شمال ورامین واقع است (شکل ۱). این شهر از پنج هسته روستایی پاکدشت (پلشت)، مامازند و قوه، خاتون‌آباد و پیر تشکیل یافته که ابتدا از روستاهای مامازند، پاکدشت (پلشت) و قوه در سال ۱۳۶۸ تشکیل شد و در ادامه توسعه فضایی آن در سال ۱۳۶۹، روستای خاتون‌آباد و در اواخر سال ۱۳۷۵ روستای پیر را به آن اضافه کرده است.

ویژگی روستاهای تشکیل دهنده شهر پاکدشت، علاوه بر فاصله کم تا تهران، وجود محور ارتباطی مشهد - که دسترسی آسان به تهران را با سواری و بعدها با مینی‌بوس فراهم می‌کند - و امکانات و تأسیسات زیربنایی هرچند محدود و شیب کم زمین بوده است.



شکل ۱ عوامل مؤثر در شکل‌گیری شهر پاکدشت

این شهر بر اساس سرشماری سال ۱۳۷۵، با داشتن ۶۵ هزار نفر جمعیت و ۱۲ هزار نفر خانوار در بین ۲۴ شهر منطقه شهری تهران، مقام نهم را دارا بوده است.

پس از افزایش جمعیت در بخش پاکدشت به مرکزیت شهر پاکدشت، این بخش که بر اساس سرشماری سال ۱۳۷۵ جزو شهرستان ورامین از توابع استان تهران محسوب می‌شد، در سال ۱۳۷۶ از آن جدا شد و به شهرستانی مستقل با دارا بودن دو شهر و ۵۵ روستا با مرکزیت شهر پاکدشت، ارتقا یافت.

وضعیت جمعیتی: روند توسعه جمعیتی روستاهای تشکیل دهنده شهر پاکدشت، بدین قرار است: مجموع جمعیت روستاها در سال ۱۳۳۵ معادل دو هزار نفر، در سال ۱۳۴۵ حدود چهار هزار نفر، در سال ۱۳۵۵ معادل نه هزار نفر، در سال ۱۳۶۵ برابر ۲۷ هزار نفر و در سال ۱۳۷۵ حدود ۶۵ هزار نفر بوده است. بنابراین، نرخ رشد این روستاها طی سالهای ۱۳۳۵ تا ۱۳۴۵ معادل ۴/۷ درصد، ۱۳۴۵ تا ۱۳۵۵ معادل ۹/۱ درصد، ۱۳۵۵ تا ۱۳۶۵ معادل ۱۲ درصد و در فاصله سالهای ۱۳۶۵ تا ۱۳۷۵ ۱۴ درصد بوده است.

چنان که مشاهده می‌شود، نرخ رشد بالای جمعیت این روستاها از سالهای ۱۳۵۵ به بعد طبیعی نبوده که نشان دهنده مهاجرپذیری شدید این روستاهاست.

وضعیت اجتماعی: این مهاجران سبب دگرگونی در ترکیب قومی روستاها شده‌اند؛ چنان‌که تا قبل از مهاجرپذیری عمده مردم این شهر از اقوام پازوکی و بوربور و طایفه‌های کراپچه و تاجیک بودند؛ اکنون اقوام دیگری نیز به آنها اضافه شده و سبب به هم خوردن ساختار اجتماعی آنها شده‌اند.

بر اساس آمار سالهای ۱۳۳۵ تا ۱۳۵۵، روستاهای تشکیل دهنده پاکدشت، تقریباً از تأسیسات اجتماعی و اقتصادی، عمومی، آموزشی و مذهبی، پزشکی و دام پزشکی و ارتباطی و انتظامی بهره‌مند بوده‌اند که خود باعث افزایش جمعیت آنها شده‌است (جدول ۲).

وضعیت اقتصادی: بر اساس اطلاعات سرشماری نفوس و مسکن (۱۳۳۵ تا ۱۳۶۵)، اشتغال اصلی مردم این روستاها را کشت و زرع، باغداری و دامداری تشکیل می‌داده است. اما بر اساس سرشماری سال ۱۳۷۵، اشتغال در بخش کشاورزی به ۲/۷۳ درصد کاهش یافت و در مقابل، اشتغال در بخش صنعتی به ۴۷/۶۴ درصد و در بخش خدماتی به ۴۷/۵۹ درصد رسید. در حالی که قبلاً این نوع مشاغل در این روستاها مطرح نبوده‌اند.

بنابراین نه تنها فعالیت اقتصادی این روستاها عامل جاذب جمعیت نبوده، بلکه اشتغال آنها را نیز تغییر داده است.

عوامل مؤثر بر شکل‌گیری و توسعه شهر پاکدشت

۱. عوامل جمعیتی

بر اساس اطلاعات به دست آمده از پرسشنامه‌های خانوار شهر پاکدشت، ۹۰ درصد از خانوارهای این شهر مهاجرند که ۱۲/۴ درصد آنها قبل از انقلاب و ۸۷/۶ درصد پس از انقلاب - بویژه در دهه شصت - به این شهر مهاجرت کرده‌اند. میانگین مدت اقامت خانوارهای مهاجر این شهر ۱۲ سال و انحراف معیار آن عدد ۱۰ است.

بیشتر این مهاجران (۸۳/۹ درصد) منشأ شهری و بقیه (۱۶/۱ درصد) منشأ روستایی داشته‌اند. این مهاجران از نقاط مختلف کشور به این شهر مهاجرت کرده‌اند، اما علت مهاجرت آنها کمتر به دلیل وجود بستگانشان (۶/۳ درصد) بوده است (جدول ۲).

بنابراین، در شهر خودرو اقماری پاکدشت، رشد طبیعی جمعیت علت شکل‌گیری و توسعه آن نبوده است.

۲. عوامل اقتصادی

از جمله عوامل اقتصادی مؤثر بر شکل‌گیری و توسعه این شهر، می‌توان به ارزان بودن قیمت زمین و مسکن و اجاره‌بها و گرانی آن در تهران اشاره کرد. بر اساس اطلاعات به دست آمده از پرسشنامه‌های خانوار شهر خودرو اقماری پاکدشت، متغیر گرانی قیمت زمین و مسکن و اجاره آن در تهران، مهمترین عامل رانده شدن افراد کم درآمد شهری و مهاجران کم درآمد از تهران و اسکان آنها در شهر پاکدشت بوده است. به طوری که ۴۲/۶ درصد از مهاجرتها - چه به صورت یک مرحله‌ای و بیش از یک مرحله‌ای - از شهر تهران بوده است (جدول ۱).

شناخت و آگاهی قبلی مهاجران از وضعیت قیمت زمین و مسکن و اجاره آن در شهر پاکدشت که به وسیله اشتغال سرپرستان خانوار در کارگاههای اطراف شهر و خویشاوندان و آشنایان حاصل شده، سبب شده که در مجموع ۵۶/۸ درصد از مهاجرتها به این شهر به صورت یک مرحله‌ای یعنی از مبدأ صورت بگیرد (جدول ۱).

ارزانی قیمت زمین و مسکن و اجاره آن در شهر پاکدشت، مهمترین عامل جذب افراد کم‌درآمد به این شهر بوده است؛ به طوری که ۶۲/۵ درصد از خانوارهای مهاجر علت سکونت خود را در این شهر گرانی قیمت زمین و مسکن و اجاره آن در تهران و ارزانی آنها در شهر پاکدشت ذکر کرده‌اند (جدول ۲).

جدول ۱ تعداد و درصد چگونگی مهاجرت به شهر پاکدشت در سال ۱۳۸۱

درصد	تعداد	وضعیت مهاجرت
		مهاجرت از مبدأ:
۱۶/۳	۲۶	شهر تهران
۰/۶	۱	شهرستان تهران (بجز شهر تهران)
۳۸/۱	۶۱	سایر نقاط کشور
۱/۸	۳	افغانستان
		اولین محل اقامت پس از مهاجرت:
۲۶/۳	۴۲	شهر تهران
۱۰/۶	۱۷	شهرستان تهران (بجز شهر تهران)
۶/۳	۱۰	سایر نقاط کشور
۱۰۰	۱۶۰	جمع

جدول ۲. تعداد و درصد علل اسکان در شهر پاکدشت در سال ۱۳۸۱

درصد	تعداد	دلایل انتخاب
۶۲/۵	۱۰۰	ارزانی زمین و مسکن و اجاره آن
۰/۶	۱	وجود فرصتهای شغلی در تهران
۲۳/۷	۳۸	وجود فرصتهای شغلی در شهر پاکدشت و اطراف آن
۶/۳	۱۰	وجود خویشاوندان
۶/۹	۱۱	سایر موارد
۱۰۰	۱۶۰	جمع

منبع: شاه حسینی، ۱۳۸۲.

جدول ۳. تعداد و درصد علت ترک زادگاه مهاجران به شهر پاکدشت در سال ۱۳۸۱

درصد	تعداد	علت ترک زادگاه
۶۲/۵	۱۰۰	نداشتن درآمد کافی
۷/۵	۱۲	مشکلات کشاورزی و بی‌رونقی محصولات آن
۶/۹	۱۱	کسب درآمد بیشتر
۳/۷	۶	تشویق خویشاوندان
۰/۶	۱	ادامه تحصیل فرزندان
۱۸/۷	۳۰	سایر موارد
۱۰۰	۱۶۰	جمع

منبع: همان

همان‌طور که در جدول ۳ مشاهده می‌شود، ۶۲/۵ درصد از خانوارهای مهاجر، علت ترک زادگاهشان را نداشتن درآمد کافی و ۷/۵ درصد مشکلات کشاورزی و بی‌رونقی محصولات آن ذکر کرده‌اند (در مجموع ۷۰ درصد)؛ از این رو می‌توان نتیجه گرفت که خانوارهای ساکن در این شهر قبل از مهاجرت، جزء طبقه کم درآمد بوده‌اند. بر اساس پرسشنامه‌های تهیه شده، سرپرستان این خانوارها اکنون به علت نداشتن سرمایه یا مهارت لازم عمدتاً کارگر ساده هستند (۴۱/۹ درصد). همچنین ۲۵ درصد شغل آزاد دارند، ۹/۴ درصد کارمند و ۱/۳ درصد کشاورزند. از آنجا که کارمندان عمدتاً در سطوح پایین اداری مشغول به فعالیتند و حقوق کمی دریافت می‌کنند و کشاورزان عمدتاً کارگرند و درآمد کمی دارند، میزان درآمد خانوارهای این شهر بسیار پایین است؛ چنان‌که میانگین درآمد ماهیانه خانوارهای این شهر با میانگین جمعیت پنج‌نفره، ۱۳ هزار تومان و انحراف معیار آن عدد ۷۲ هزار به دست آمده است.

بنابراین، این افراد قادر به تأمین نیازهای زندگی خود در تهران به علت بالابودن قیمت زمین و مسکن و اجاره آن نیستند و برای رفع آن به این شهر مهاجرت کرده‌اند. براساس اطلاعات به دست آمده از پرونده‌های واحدهای صنعتی در شهرداری پاکدشت، ۷۳۳۰ واحد صنعتی در این شهر فعالند که ۸۰/۳۵ درصد آنها در منطقه خاتون‌آباد قرار دارند. بیشتر شاغلان در شهر پاکدشت ساکن نیستند، بلکه در تهران، گرمسار، ورامین و سایر نقاط اطراف سکونت دارند. احداث واحدهای کارگاهی و صنعتی در روستاهای اطراف چون حصارامیر یا احداث شهرکهای صنعتی چون عباس‌آباد علاقه‌مند، عباس‌آباد و علی‌آباد در اطراف پاکدشت، عامل مهمی در جذب شاغلان این واحدها بوده است؛ زیرا بر اساس اطلاعات به دست آمده از پرسشنامه‌های خانوار، از میان سرپرستان خانوارهای شاغل، ۱۷/۳ درصد در واحدهای صنعتی و کارگاهی این مناطق فعالیت می‌کردند. همچنین ۲۹/۱ درصد در شهر تهران و ۵۳/۳ درصد در شهر پاکدشت عمدتاً در بخشهای تجاری و خدماتی مشغول به کار بوده‌اند (جدول ۴).

طبق آمار مندرج در جدول ۴، کمتر از یک سوم سرپرستان خانوار (۲۹/۱ درصد) در تهران و دو سوم دیگر در اطراف شهر پاکدشت مشغول به کار هستند. با احداث مجتمعهای صنعتی - خدماتی در خاوران با ظرفیت ۳۵۰۰ واحد کارگاهی و محور حصارامیر - محمودآباد با ظرفیت ۸۰۰ واحد صنعتی، تکمیل واحدهای صنعتی در شهرکهای صنعتی اطراف شهر و ارائه وام خود اشتغالی از سوی وزارت کار و امور اجتماعی به ساکنان شهر پاکدشت و همچنین افزایش فعالیت بخش تجاری و بخش خدماتی شهر به علت مرکزیت آن به عنوان مرکز شهرستان در آینده، وابستگی شغلی ساکنان آن به سایر مناطق کاهش خواهد یافت؛ ضمن اینکه بر جمعیت شهر و همچنین روستاهای اطراف آن افزوده خواهد شد.

جدول ۴ تعداد و درصد مکان اشتغال شهر پاکدشت در سال ۱۳۸۱

درصد	تعداد	مکان اشتغال
۲۹/۱	۴۳	شهر تهران
۵۳/۳	۷۹	شهر خودرو پاکدشت
۱۷/۶	۲۶	اطراف شهر خودرو پاکدشت
۱۰۰	۱۴۸	جمع

بدین ترتیب، عامل اشتغال در جمعیت‌پذیری این شهر و شکل‌گیری و رشد آن پس از عامل ارزانی قیمت زمین و مسکن و اجاره آن مؤثر بوده و به نظر می‌رسد با توجه به خروج بیشتر صنایع آلوده و مزاحم شهر تهران، نقش این عامل بیشتر هم بشود.

آزمون فرضیه

علاوه بر عوامل مؤثر بر شکل‌گیری و توسعه شهر پاکدشت، که بر اساس ۱۷۶ پرسشنامه خانوار و بررسی پرونده‌های واحدهای کارگاهی و صنعتی بیان گردید، عامل اقتصادی از قبیل ارزانی قیمت زمین و مسکن و اجاره آن (۶۲/۵ درصد) و عامل اشتغال به علت استقرار واحدهای صنعتی و کارگاهی در شهرکهای صنعتی و روستاهای اطراف آن (۲۳/۷ درصد)، مهمترین عوامل به وجود آورنده این شهر بوده اند (جدول ۲). رشد طبیعی جمعیت به علت مهاجرپذیری شدید آن (۹۰ درصد مردم شهر مهاجرند) یا پویایی اقتصادی پاکدشت به علت کاهش تنش بخش کشاورزی به ۲/۷۳ درصد، در این امر دخیل نبوده است.

از این رو، فرضیه مقاله حاضر مبنی بر این که سرمایه فعال شهری و جمعیتی در شکل‌گیری و توسعه شهر پاکدشت تأثیری نداشته و ارزانی قیمت زمین و مسکن و اجاره آن و نیز استقرار واحدهای کارگاهی و صنعتی عامل مؤثر بوده است، اثبات می‌شود. به نظر می‌رسد بنا به دلایل ذیل مهاجرت به این شهر و توسعه فضایی آن همچنان ادامه می‌یابد:

۱. رشد بالای قیمت مسکن در تهران: برای نمونه، میانگین یک مترمربع زمین مسکونی در شهر تهران در بهار و تابستان ۱۳۷۹ نسبت به زمستان ۱۳۷۸ معادل ۱۰/۱ درصد بوده است (قیمت زمین در شهر تهران، ۱۳۷۹).

۲. میزان بالای اجاره بها در شهر تهران: برای نمونه، در سال ۱۳۸۰ میانگین اجاره مسکن در شهر تهران برای یک متر مربع واحد مسکونی ۲۸۰ هزار ریال ودیعه و اجاره ماهیانه آن ده هزار ریال بوده است (مرکز آمار ایران، ۱۳۸۱). در حالی که در شهر خودرو پاکدشت در سال ۱۳۸۰ رهن کامل یک واحد مسکونی دویست متری یک میلیون و ۸۰۰ هزار تومان بوده است.

این موارد همراه با تفاوت بین قیمت زمین مسکونی با زمین کشاورزی (برای نمونه در سال ۱۳۷۶، قیمت زمین مسکونی حداقل ۵/۳ و حداکثر ۵۴/۶ هزار تومان در مناطق مامازند، پاکدشت (پلشت) و قوه (خاتم و دیگران، ۱۳۷۸) بیشتر از زمین کشاورزی بوده است). وجود خلأهای قانونی درباره اراضی مسکونی به طور غیر قانونی، سبب افزایش مهاجرت و توسعه فضایی آن خواهد شد.

البته، پایین بودن قیمت زمین و مسکن و اجاره آن در شهر پاکدشت هنوز عاملی برای جذب افراد کم درآمد محسوب می‌شود. به دلیل تهیه و اجرای طرح هادی در سال ۱۳۷۱ و جذب خدمات و امکانات به تأثیر از قیمت زمین و مسکن و اجاره آن در شهر تهران، قیمت زمین و مسکن و اجاره آن در این شهر افزایش یافته است؛ برای نمونه، بر اساس پرسشنامه‌های تهیه شده، قبل از سال ۱۳۷۲ متوسط قیمت هر مترمربع زمین مسکونی ۱۴۰۰ تومان و پس از آن ۱۶ هزار تومان بوده است؛ از این رو افراد کم‌درآمد به روستاهای مجاور از جمله روستای «پیر» روی آوردند؛ به طوری که این روستا در اواخر سال ۱۳۷۵ به شهر پاکدشت ملحق شد. بین سه منطقه پاکدشت (پلشت)، مامازند و قوهه فضای ساخته نشده وجود ندارد و بافت پیوسته‌ای دارند. اما بین مناطق پیر و خاتون‌آباد با سه منطقه دیگر، اراضی ساخته نشده وجود دارد. بدین ترتیب، این شهر بافتی غیر پیوسته دارد و رشد منفصل آن آغاز شده است.

بنابراین، چنانچه هیچ گونه کنترلی در سطح منطقه شهری تهران صورت نگیرد، روند ازدحام جمعیت در روستاهای اطراف این شهر و ادغام یا شکل‌گیری شهرهای خودرو و مستقل (مانند شهر شریف‌آباد در شرق پاکدشت) تداوم خواهد یافت. با توجه به اینکه مهاجرت افراد کم‌درآمد از تمامی نقاط به منطقه شهری تهران به علت وجود امکانات اشتغال ادامه دارد و همچنین براساس پرسشنامه‌های تهیه شده، قشر مستأجر شهر پاکدشت تقریباً یک سوم (۳۱ درصد) از ساکنان آن را تشکیل می‌دهند و به دنبال افزایش اجاره بهای مسکن به روستاهای اطراف روی خواهند آورد.

نتیجه‌گیری

بر اساس مطالب گفته شده درباره عوامل مؤثر بر شکل‌گیری و توسعه شهر پاکدشت، عامل اقتصادی (ارزانی قیمت زمین و مسکن و اجاره آن با ۶۲/۵ درصد) و عامل اشتغال (۲۳/۷ درصد)، چهار روستای تشکیل‌دهنده شهر، یعنی پاکدشت (پلشت)، مامازند، قوهه و خاتون‌آباد در دهه شصت با توجه به وجود امکانات زیربنایی هرچند محدود و وجود تنها محور ارتباطی تهران - مشهد و شیب کم زمین مورد هجوم مهاجران قرار گرفتند. توان اقتصادی منطقه یعنی بخش کشاورزی، کمترین تأثیر را داشته است؛ زیرا این بخش با تفکیک و فروش اراضی کشاورزی برای سکونت مهاجران رو به زوال نهاده است. عامل رشد طبیعی جمعیت نیز در این امر تأثیری نداشته است.

روند مهاجرپذیری این شهر بنا به عوامل اقتصادی و اشتغال که قبل از دهه شصت شروع شده بود و در دهه شصت افزایش یافت، اکنون نیز به دلیل افزایش مداوم قیمت زمین و مسکن و اجاره آن در تهران و استقرار بدون برنامه واحدهای کارگاهی و صنعتی در پیرامون شهر

تهران، همچنان ادامه دارد. به نظر می‌رسد چنانچه همین روال ادامه یابد، یا روستاهای دیگر با وجود فاصله به نسبت بسیار به این شهر الحاق می‌شوند (مانند روستای «پیر» که در سال ۱۳۷۵ به شهر پاکدشت ملحق شد) یا خود به شهر مستقلی مبدل می‌گردند (مانند روستای شریف‌آباد که در سال ۱۳۷۹ به عنوان شهر شریف‌آباد به رسمیت شناخته شد).

با توجه به وجود ۴۱/۹ درصد سرپرست کارگر، ۱۰/۳ درصد سرپرست اغلب کارگر کشاورزی و مکان اشتغال ۴۶/۸ درصد از سرپرستان خارج از شهر پاکدشت، می‌توان استنباط کرد که کارکرد این شهر خوابگاهی و کارگاهی است.

پیشنهادها

در حال حاضر بسیاری از نقاط سکونت خودرو در منطقه شهری تهران به علت افزایش جمعیت به عنوان شهر به رسمیت شناخته شده‌اند و بر اساس دیدگاه ساماندهی و توانمندسازی، اقدامهایی در جهت بهبود وضعیت آنها صورت می‌گیرد، اما چون به صورت ریشه‌ای با مشکل برخورد نشده، این پدیده همچنان وجود دارد. از این رو برای جلوگیری از رشد و توسعه این نقاط سکونت خودرو از جمله شهر پاکدشت، سیاستهای ذیل پیشنهاد می‌شود:

- ایجاد اشتغال در تمامی شهرهای کشور؛ زیرا ۸۳/۹ درصد از پاسخ‌دهندگان منشأ جغرافیایی شهری داشتند و ۷۰ درصد آنها به علت نداشتن کار به این شهر مهاجرت کرده بودند.
- اجرای طرح منطقه شهری تهران. این طرح که در سال ۱۳۷۹ تهیه شده و در سال ۱۳۸۱ به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسیده، هنوز به مرحله اجرا درنیامده است.
- جلوگیری از افزایش قیمت زمین و مسکن و اجاره آن در شهر تهران که بر سایر شهرهای منطقه شهری تأثیر می‌گذارد.

نقد

در این پژوهش، عوامل اقتصادی در شکل‌گیری و توسعه این سکونتگاه بررسی شده و عوامل فرهنگی و اجتماعی مؤثر بر ایجاد آن نیز باید بررسی شود. چنانچه در این خصوص نیز مطالعه شود، مشخص خواهد شد که تنها با کنترل قیمت زمین و مسکن و اجاره آن در تهران و دیگر شهرهای منطقه و نیز توزیع فضایی متناسب واحدهای صنعتی در سطح منطقه نمی‌توان از شکل‌گیری و توسعه این نقطه سکونت خودرو جلوگیری به عمل آورد و به دلیل عوامل فرهنگی و اجتماعی، شهر پاکدشت باز هم به توسعه فضایی و رشد منفصل خود ادامه می‌دهد.

منابع و مآخذ

۱. افروغ، عماد (۱۳۷۸): فضا و نابرابری اجتماعی: ارائه الگویی برای جدایی‌گزینی فضایی و پیامدهای آن، دانشگاه تربیت مدرس تهران.
۲. پیران، پرویز (۱۳۶۷): «آلونک‌نشین در تهران»، مجله اطلاعات سیاسی - اقتصادی، شماره ۳ تا ۲۴.
۳. پیران، پرویز (۱۳۶۹): «توسعه برونزا و شهر مورد ایران»، شهرهای جدید، فرهنگی جدید در شهر نشینی، تهران: وزارت مسکن و شهرسازی.
۴. پیران، پرویز (۱۳۷۴): «دیدگاه‌های نظری در جامعه‌شناسی و شهرنشینی»، مجله اطلاعات سیاسی - اقتصادی، شماره‌های ۸۷ - ۸۸ - ۹۱ - ۹۵ و ۹۶.
۵. حبیبی، محسن و دیگران (۱۳۷۱): گزارش طرح پژوهشی: دگرگونی روستاهای مجاور شهرهای بزرگ و نقش آنها در نظام اسکان کشور، مطالعه موردی اسلامشهر، تهران: مؤسسه مطالعات محیط زیست دانشگاه تهران.
۶. حسامیان، فرخ و دیگران (۱۳۷۸): مقدمه‌ای بر شهرنشینی در ایران، تهران: دفتر گروه برنامه‌ریزی منطقه‌ای.
۷. خاتم، اعظم (۱۳۷۲): «خانه و فضای اجتماعی شهری»، مجله معماری و شهرسازی؛ شماره‌های ۳۱ - ۳۲، ۱۳۷۳.
۸. خاتم، اعظم (۱۳۷۳): برنامه ریزی مسکن و قشربندی اجتماعی در منطقه تهران»، مجموعه مقالات سمینار سیاستهای توسعه مسکن در ایران؛ سازمان ملی زمین و مسکن، ۱۳۷۴.
۹. خاتم، اعظم و دیگران (۱۳۷۸): طرح مجموعه شهری تهران و شهرهای اطراف آن، بخش سوم، مطالعات اجتماعی، نشریه ۳ - ۳ اسکان در منطقه شهری تهران، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران.
۱۰. شاه حسینی، پروانه (۱۳۸۲): تبیین فرایند شکل‌گیری و ناهنجاریهای کالبدی و اقتصادی سکونتگاههای خودرو پیرامون کلانشهر تهران: نمونه شهر پاکدشت؛ دانشگاه تهران.
۱۱. شکویی، حسین (۱۳۷۳): دیدگاههای نو در جغرافیای شهری؛ چاپ اول، انتشارات سمت، تهران.
۱۲. شیخی، محمد (۱۳۷۹): تبیین فرایند شکل‌گیری و دگرگونی سکونتگاههای خودرو پیرامون کلانشهر تهران: نمونه نسیم شهر، اکبرآباد و گلستان (رساله دکتری)، دانشگاه تهران.
۱۳. عاصمی فاخر، نادر (۱۳۷۳): تأثیر اسناد عادی در پدیده حاشیه نشینی در شهرهای ایران، مهندسین مشاور معماری و شهرسازی زیستا، تهران.
۱۴. مرکز آمار ایران (۱۳۶۵): فرهنگ آبادیهای استان مرکزی، مؤلف، تهران.
۱۵. مرکز آمار ایران (۱۳۷۵): سرشماری نفوس و مسکن شهرستان تهران؛ مؤلف، تهران.
۱۶. مرکز آمار ایران (۱۳۸۱): نتایج آمارگیری از قیمت اجاره مسکن در شهرهای منتخب، نیمه دوم سال ۱۳۸۰، مؤلف، تهران.
۱۷. مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران (۱۳۷۸): مجموعه شهری تهران و شهرهای اطراف آن، گزارش نهایی، شماره ۱، تحولات گذشته، چشم انداز و آینده، اهداف و راهبردهای توسعه پایدار مجموعه، مؤلف، تهران.
۱۸. مهندسین مشاور پژوهش عمران و معماری (۱۳۷۱): طرح هادی شهر پاکدشت؛ به گزارش مطالعات وضع موجود، مرحله اول و دوم، دفتر فنی استانداری تهران، ۱۳۷۱.
19. Alsayyad, Nezer (1993): *Squatting and Culture: A Comparative Analysis of Informal Development in latin America and the Middle East*, Habital International; No 17, 1, pp. 33-44.
20. Arif Hassan (1998): *Informal City not Only Informal Settlementen*.
21. Hardoy, J. E. and David Satterlwhait (1995): *Squatter Citizen*; London: Earthscan publ. t. d.
22. Honjo, M. (1981): *Urbanization and Regional Development*; OUNCRD, Nagaya: Japan.
23. Jahnston, Gregory and Smith (Ed) (1993): *The Dictionary of Human Geography*; Second Edition, Oxford: Black Well.
24. Srinivas, Hariy (2002): *Defining Squatter Settlement*, www. Gdrc.org, uem. Html.
25. Xeauli, Liu and Liany Wei (1997): *The Zhiangcun Social and Spatioal Ilmlications of Informal Organization on the Periphyof Bijing, Cities*; No. 14, 2, pp. 95-108.