

سکونتگاه خودرو و امنیت اجتماعی

مورد: شهر پاکدشت

دکتر پروانه شاه‌حسینی

استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری سازمان «سمت»

چکیده

در شهرهای ایران تا دهه‌ی ۱۳۲۰ گروه تهیدستان در محله‌های مختلف در جوار سایر گروه‌های درآمدی زندگی می‌کردند. اما از دهه‌ی ۱۳۲۰ با شروع برنامه‌ریزی شهری، نظام محله‌ای سابق فرو پاشید و الگوی طراحی شده منطقه‌ای بر پایه‌ی نوعی جداسازی طبقاتی و نادیده انگاشتن گروه‌های کم‌درآمد جایگزین آن شد. بدین ترتیب مردمان کم‌درآمد که قادر نبودند مسکن مورد نیاز خود را به علت گرانی زمین و مسکن در مناطق مناسب شهری تهیه کنند، ابتدا در حواشی شهرها و سپس در خارج از محدوده‌ی شهری عموماً در هسته‌های روستایی سکونت گزیدند. سکونت‌گزینی و تمرکز این افراد کم‌درآمد در مکان‌هایی که تعاملاتی با سایر طبقات جامعه چون طبقه متوسط ندارد از یکسو و کاهش کنترل دولت بر آنان از سوی دیگر، سبب شکل‌گیری و تمرکز انواع ناهنجاری‌های اجتماعی در این مکان‌ها شده است.

در این مقاله سعی شده است تا دو علت عمده، یعنی پایین بودن سطح معیشت مردم و کاهش کنترل دولت بر سکونتگاه‌های خودرو، که می‌تواند علل مهمی در شکل‌گیری و رشد جرایم باشد در یکی از سکونتگاه‌های خودرو پیرامون کلانشهر تهران، یعنی شهر خودرو پاکدشت بررسی شود.

کلیدواژه‌ها: سکونتگاه خودرو، امنیت اجتماعی، جرایم.

مقدمه

هر چند در شهرهای ایران و سایر کشورهای خاورمیانه در قرن نوزدهم و ماقبل آن افرادی چون گدایان، باربرها، دوره‌گردها، فروشندگان خیابانی و انواع و اقسام نوکرها، یعنی گروه تهیدستان وجود داشته (شهری، ۱۳۶۸؛ اشرف، ۱۳۸۰) با انجام مدرنیزاسیون زمینه فعالیت‌های آنان تغییر کرد و گروه‌های حاشیه‌ای با تهیدستان جدیدی به وجود آمدند که عمدتاً از مهاجران غیر ماهر روستایی بودند. این گروه از یکسو مهارت لازم را برای جذب در صنایع

نداشتند و از سوی دیگر قدرت مالی لازم را برای سکونت در مساکن استاندارد داخل شهرها نداشتند. از این رو در حاشیه اقتصاد شهری به کارهای پادویی، دستفروشی و غیره پرداختند و در محله‌هایی که شرایط زیست لازم را نداشتند سکونت گزیدند (پیران، ۱۳۶۹: ۷۰). بنابراین تا اواسط دهه ۱۳۵۰ تنها در شهر تهران حدود پنجاه محله تهیدست نشین و حاشیه‌نشین به وجود آمد (بیات، ۱۳۷۹: ۵۴).

پس از انقلاب بنا به دلایلی چون: ۱- سیاست‌های واگذاری زمین از سوی نهادهای انقلابی همانند بنیاد مسکن ۲- خارج کردن صنایع آلوده و مزاحم از شهرها ۳- افزایش بهای زمین و مسکن و اجاره بهای مسکن در شهرها، هسته‌های روستایی اطراف شهرهای بزرگ مانند تهران به شدت پذیرای جمعیت کم‌درآمد شدند (مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۷۹: ۱۹) و آبادی‌های خارج از محدوده حریم استحقاقی شهر تهران رشد و توسعه یافتند. به طوری که در منطقه شهری تهران در سال ۱۳۷۵، ۸ نقطه جدید شهری در شبکه شهری و ۴۸ سکونتگاه غیر شهری با جمعیتی بیش از ۵۵ هزار نفر به وجود آمدند. در سال ۱۳۷۷، هجده کانون غیررسمی هر یک با جمعیتی بیش از ۱۰ هزار نفر در نوبت شهر شدن و رسمیت یافتن قرار داشتند (خاتم، اعظم و دیگران، ۱۳۷۸: ۵۲-۵۱) که تعدادی از آنها چون روستاهای شریف‌آباد و خسرو واقع در شهرستان پاکدشت به شهر تبدیل شده‌اند. شکل‌گیری و رشد و توسعه محله‌های کم‌درآمد نشین چه داخل محدوده شهری و چه خارج از آن در داخل هسته-های روستایی پیرامون شهرهای بزرگ به عنوان شهرهای خودرو یا غیررسمی یا روستاهای پرجمعیتی که شغل اصلی مردمان آن کشاورزی نیست، مشکلات متعددی را در شهر یا در مجموعه‌ی شهری می‌تواند به وجود آورد (اظهاری و دیگران، ۱۳۷۹: ۱۰). زیرا محله‌های کم-درآمدنشین یا سکونتگاه‌های غیررسمی از نظر ترکیب اجتماعی جمعیت، اجتماعات غیرمتعارف و فاقد تنوع اجتماعی محسوب می‌شوند و چون این پدیده ناشی از تمرکز فضایی و جغرافیایی فقر در منطقه و افزایش جدایی‌های اجتماعی-مکانی جمعیت است، مشکلات فرهنگی-اجتماعی آنان تشدید شده و در نهایت به بروز انواع مشکلات برای شهر یا مجموعه منجر می‌شود (حبیبی و دیگران، ۱۳۷۱: ۱۰۴).

بررسی حاضر که درباره‌ی یکی از سکونتگاه‌های خودرو، یعنی شهر پاکدشت است، بر اساس مطالعات میدانی شامل تهیه ۱۷۶ پرسشنامه خانوار، مصاحبه و اخذ آمار از فرمانداری شهرستان پاکدشت و مطالعات کتابخانه‌ای استوار است. هدف کلی مقاله حاضر شناخت روابط بین تمرکز فقر و ناهنجاری‌های اجتماعی و سکونتگاه‌های خودرو است.

پیشینه پژوهش

سکونت‌گزینی اقشار کم‌درآمد در مکان‌هایی که جاذب سایر گروه‌های اجتماعی نیست، به

تمرکز فقر می‌انجامد و این فرایند به جدایی‌گزینی طبقه‌ی کم‌درآمد از سایر گروه‌های اجتماعی منجر می‌شود. پژوهشگران معتقدند در این صورت تماس‌ها و تعاملات درون طبقه‌ی کم‌درآمد افزایش و ارتباط این طبقه با سایر طبقات بویژه طبقه‌ی متوسط به عنوان گروه مرجع با دیگر گروه‌های تعمیم یافته، کاهش می‌یابد و نتیجه‌ی این فرایند تمرکز فقر و شکل‌گیری کجروی‌هاست (افروغ، ۱۳۷۷: ۱۸۰).

زیرا ویژگی‌های محیط‌های اجتماعی مردم بر شیوه‌ی تفکر و عمل آنان تأثیر می‌گذارد، به عبارت دیگر نفوذ اجتماعی محلی - مکانی شکلی از تأثیر همسایگی یا محله‌ای^۱ است (Oickens, 1990: 75) که در مکان‌های فقیرنشین تعمیم‌یافته یا طبقه‌ی متوسط وجود ندارد که بر شکل‌گیری ارزش‌های مثبت افراد کم‌درآمد تأثیر بگذارد و نیز به علت عدم تعامل بین طبقات، فرایند تمرکز فقر و شکل‌گیری خرده فرهنگ جرم تشدید خواهد شد.

در این نوع مکان‌ها به علت تمرکز فقر، میزان بعضی از شاخص‌های اجتماعی و اقتصادی چون بی‌سوادی و کم‌سوادی، اجاره‌نشینی، تراکم بالای جمعیت، وجود اقلیت‌های قومی، غیراستاندارد بودن محل زندگی و بالا بودن متولدین خارجی (شکویی، ۱۳۶۵: ۶۰) در سطح بالایی است که خود سبب افزایش میزان جرم در آن مکان‌ها می‌شود.

هر چند بعضی از اشکال کجروی شکل فضایی پراکنده‌ای دارند، معمولاً کجروی‌ها به علت ارتباط با شرایط نامساعد مکانی در محل‌های خاصی متمرکزند. بر این اساس برای بررسی اکولوژی تطبیقی آسیب‌شناسی در شهر، ارتباط بین امراض روانی، اجتماعی و جسمی با آلودگی هوا، آلودگی صوتی، تراکم جمعیت، تراکم افراد در اتاق واحد مسکونی، پایگاه اقتصادی، فقر، بیکاری، بیسوادی، واحدهای مسکونی غیراستاندارد و ناسالم و به طور کلی بررسی همبستگی بین شرایط فیزیکی و محیط شهری و عوامل اجتماعی - اقتصادی با امراض شهری و پاتولوژی اجتماعی توصیه شده است (شکویی، ۱۳۶۵: ۶۵).

در این مقاله رابطه‌ی بین بعضی از شاخص‌های اجتماعی و اقتصادی را با میزان جرایم بررسی می‌کنیم.

طرح مسأله

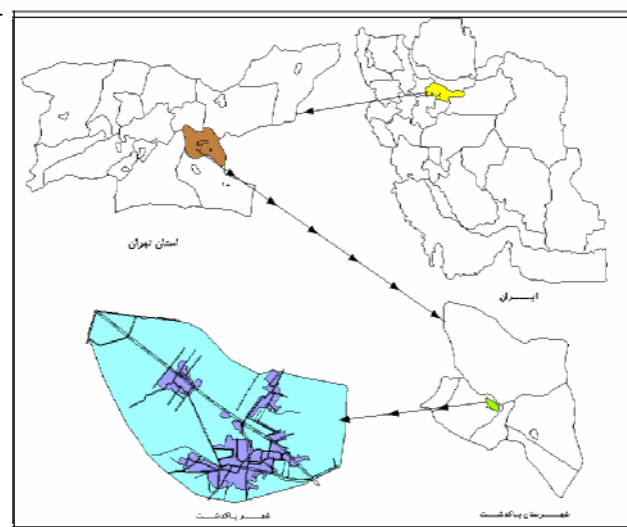
معرفی شهر پاکدشت

هسته‌های روستایی مامازند، پاکدشت (پلشت)، قوه و خاتون‌آباد به علت وجود امکانات و تجهیزات اولیه، فاصله‌ی نزدیک با تهران (۲۵ کیلومتر)، وجود راه ارتباطی امام رضا (ع) که دسترسی این روستاها به شهر تهران را فراهم می‌کند (شکل شماره ۱)، در دهه‌ی شصت و بعد

1- generalized other

از آن بشدت مهاجرپذیر شدند. به طوری که جمعیت آنها در سال ۱۳۶۵ در مجموع حدود ۲۷ هزار نفر، در سال ۱۳۷۰ حدود ۴۵ هزار نفر و بر اساس برآورد جمعیت مرکز آمار ایران در سال ۱۳۸۴ به بیش از ۹۷ هزار نفر رسید. این محل در سال ۱۳۶۸ به عنوان شهر پاکدشت به رسمیت شناخته شد و در ادامه‌ی توسعه فضایی خود، روستای یبر را نیز در سال ۱۳۷۵ به خود ملحق کرد. این افزایش جمعیت ناشی از رونق بخش کشاورزی که کارکرد اقتصادی غالب آن را تشکیل می‌داد، نبوده است. چنانکه کارکرد اقتصادی این روستاها که تا سال ۱۳۶۵ عمدتاً بر محور کشاورزی استوار بود، بنابر سرشماری سال ۱۳۷۵ به صنعت با ۴۷/۶۴ درصد و خدمات با ۴۷/۵۹ درصد تغییر کرده است.

بنابراین علت جذب جمعیت در این روستاها توان اقتصادی آنها نبود، زیرا کارکرد اصلی شهر که کشاورزی بوده کمرنگ و کارکردهای دیگری چون صنعت و خدمات جایگزین آن شده‌اند. هر چند با توجه به آمارهای سرشماری سال ۱۳۷۵ که در بالا گفته شد، نوع اشتغال ساکنان شهر خودرو پاکدشت فعالیت‌های صنعت و خدماتی باشد، بر اساس نتایج پژوهش انجام شده، متغیر استفاده از فرصت‌های شغل تنها عامل جذب ۲۳/۷ درصد از مهاجران به این شهر بوده است. در حالی که متغیر ارزانی قیمت زمین و مسکن و اجاره آن سبب جذب بیشترین مهاجران یعنی ۶۲/۵ درصد به این شهر شده است.



شکل ۱: موقعیت شهر پاکدشت در کشور، استان و شهرستان (شاه‌حسینی، ۱۳۸۲: ۲۲)

فرضیه

بنابراین به نظر می‌رسد در شکل‌گیری و توسعه‌ی این شهر خودرو طبقه‌ی کم‌درآمد نقش اصلی و اساسی داشته‌اند. طبقه‌ای که در شهر اصلی به دلیل گرانی قیمت زمین و مسکن و اجاره‌ی آن نتوانسته‌اند ساکن شوند و از این‌رو به اطراف شهر اصلی روی آورده‌اند.

زمینه‌های بروز اختلال در امنیت اجتماعی

عواملی را که بسترساز اختلال در امنیت اجتماعی در این نوع سکونتگاه‌ها هستند، می‌توان به دو دسته کلی و هر یک را به زیرمجموعه‌هایی به شرح ذیل تقسیم کرد:

الف) پایین بودن سطح معیشت مردم:

۱. پایین بودن پایگاه اقتصادی - اجتماعی

برای شناخت بهتر وضعیت اقتصادی - اجتماعی شهر خودرو پاکدشت، پایگاه اقتصادی - اجتماعی آن در سال ۱۳۸۱ با کمک ماتریس استاندارد شده محاسبه شده است.

جدول ۱: ماتریس اجتماعی - اقتصادی استاندارد شده

شهر	تراکم	سهم سرانه‌ی افراد از اتاق مسکونی	زیربنای سرانه	درآمد سرانه	پایگاه اقتصادی اجتماعی استاندارد شده
پاکدشت	۰/۳۴	۲/۸۶	-۰/۲۳	۱/۷	۴

منبع: شاه‌حسینی، ۱۳۸۲: ۳۸۰.

جدول ۲: طبقه‌بندی پیشنهادی سازمان ملل برای میزان تراکم واحد مسکونی

تعداد اتاق / تعداد افراد خانوار	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲ و بیشتر
۱	تراکم زیاد											
۲	تراکم زیاد	تراکم قابل قبول										
۳	تراکم زیاد	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول									
۴	تراکم زیاد	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول								
۵	تراکم زیاد	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول							
۶	تراکم زیاد	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول						
۷	تراکم زیاد	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول					
۸	تراکم زیاد	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول				
۹	تراکم زیاد	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول			
۱۰	تراکم زیاد	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول		
۱۱	تراکم زیاد	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	
۱۲	تراکم زیاد	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول
۱۳	تراکم زیاد	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول
۱۴	تراکم زیاد	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول
۱۵ و بیشتر	تراکم زیاد	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول	تراکم قابل قبول

تراکم زیاد
 تراکم قابل قبول
 تراکم کم

مأخذ: آسایش، ۱۳۸۰: ۹۷

همچنان که در جدول شماره ۱ مشاهده می‌شود، کیفیت مسکن از طریق تعداد اتاق‌ها و مساحت قابل سکونت اندازه‌گیری شده است. ارقام به دست آمده، یعنی تراکم ۰/۳۴، سهم سرانه افراد از اتاق مسکونی ۲/۸۶ و زیربنای سرانه ۰/۲۳-، سطوح پایین امکانات سکونتی خانوارهای این شهر را نشان می‌دهد. چنانچه فقط سهم سرانه افراد از اتاق مسکونی این شهر، یعنی ۲/۸۶ با توجه به بعد خانوار، یعنی ۵ نفر را با طبقه‌بندی پیشنهادی سازمان ملل برای میزان تراکم واحد مسکونی (جدول شماره ۲). مقایسه کنیم، بخوبی مشخص می‌شود که وضع سکونتی افراد این شهر در چه حدی است؛ به عبارت دیگر در حدود ۳ نفر از یک اتاق می‌توانند استفاده کنند که با توجه به طبقه‌بندی پیشنهادی سازمان، در حد تراکم زیاد است.

این نحوه‌ی سکونت‌گزینی نشان از کمبود کیفیت مسکن است. کمبود کیفیت مسکن که نقش مهمی در ثبات خانواده، رشد اجتماعی و اقتصادی، بالا بردن ضریب ایمنی افراد بخصوص ارتقای فرهنگی و آرامش روحی اعضای خانواده دارد و در کل نظام جامعه نیز تأثیر می‌گذارد (آسایش، ۱۳۸۰: ۹۷)، همراه با پایین بودن سرانه‌ی درآمد خانوارها، یعنی ۱/۷ فشارهای روحی و روانی بسیاری به افراد خانوارها که در سنین متفاوت و دارای نیازهای مختلفی هستند، وارد می‌کند که خود می‌تواند به بروز رفتارهای بیشتر پرخاشگرانه‌ی عصبی و کجروی‌ها منجر شود. اگر سطوح پایین پایگاه اقتصادی - اجتماعی این شهر خودرو را با نوع اشتغال سرپرستان خانوار در نظر بگیریم، کم‌درآمدی مردم این سکونتگاه بیشتر مشخص می‌شود. بر اساس آمارهای به دست آمده از پرسشنامه‌های خانوار، بیش از دو سوم سرپرستان خانوار جامعه‌ی نمونه‌گیری شده، دارای مشاغل کارگری، کارمندی عمدتاً در سطوح پایین، بازنشسته، خانه‌دار، بیکار و غیر رسمی بوده‌اند و بقیه، یعنی ۳۰/۱ درصد مشاغل آزاد داشته‌اند (جدول ۳). همچنین ۲۲/۳ درصد، یعنی نزدیک به یک چهارم جامعه‌ی نمونه‌گیری، مشاغل موقتی و فصلی داشته‌اند (شاه‌حسینی، ۱۳۸۲: ۳۶۰).

جدول ۳: درصد اشتغال سرپرستان خانوار شهر خودرو

پاکدشت در سال ۱۳۸۱

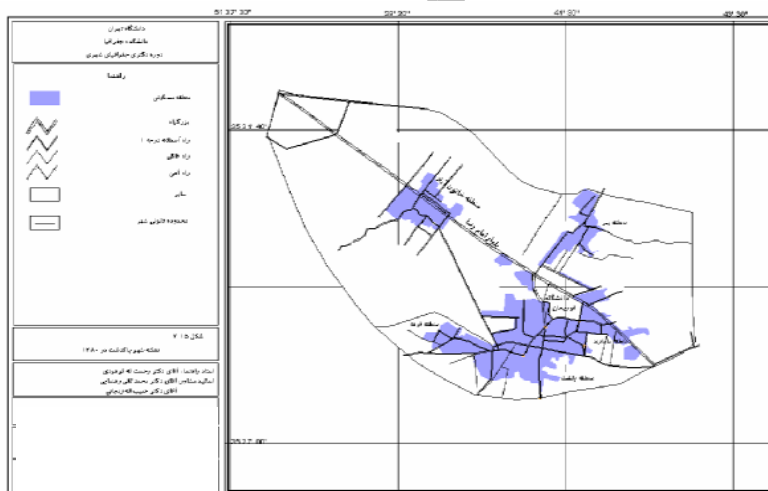
ردیف	شغل	درصد
۱	کشاورز	۱/۷
۲	کارگر	۳۹/۲
۳	کارمند	۱۵/۳
۴	آزاد	۳۰/۱
۵	مشاغل غیر رسمی	۱/۱
۶	بازنشسته	۶/۸
۷	بیکار	۳/۴
۸	خانه‌دار	۲/۳
	جمع	۱۰۰

مأخذ: شاه‌حسینی، ۱۳۸۲: ۳۶۰

وجود دو سوم سرپرستان دارای سطوح پایین درآمدی و یک چهارم سرپرستانی دارای مشاغل موقتی و فصلی، نشان‌دهنده تنگنای مالی خانوارهای این شهر است. این عدم توان مالی برای پاسخگویی به نیازها و احتیاجات روزمره‌ی خانوار، زمینه‌ساز بسیاری از رفتارهای کجروانه است که در نهایت به مخاطره افتادن امنیت اجتماعی می‌انجامد.

۲. نداشتن کارکرد مولد اقتصادی

بر اساس یافته‌های پژوهش انجام شده، شغل $39/2$ درصد از سرپرستان خانوار پاسخ‌دهنده، کارگری بویژه در بخش صنعت و خدمات بوده است (جدول شماره ۳) و نزدیک به نیمی از سرپرستان شاغل، یعنی $46/7$ درصد در خارج از شهر فعالیت داشته‌اند (جدول شماره ۴). این در حالی است که منطقه‌ی خاتون‌آباد به عنوان منطقه‌ی صنعتی شهر شناخته شده (شکل شماره ۲) و کارگاه‌ها و واحدهای صنعتی متعددی در آن مستقرند. همچنین شهر به علت پسکرانه‌ی کشاورزی خود قابلیت جمع‌آوری و توزیع میوه و تولید و توزیع گل و گیاه را دارد.



شکل ۲: نقشه‌ی شهر پاکدشت در سال ۱۳۸۰

مأخذ: شاه‌حسینی، ۱۳۸۲: ۲۶۷

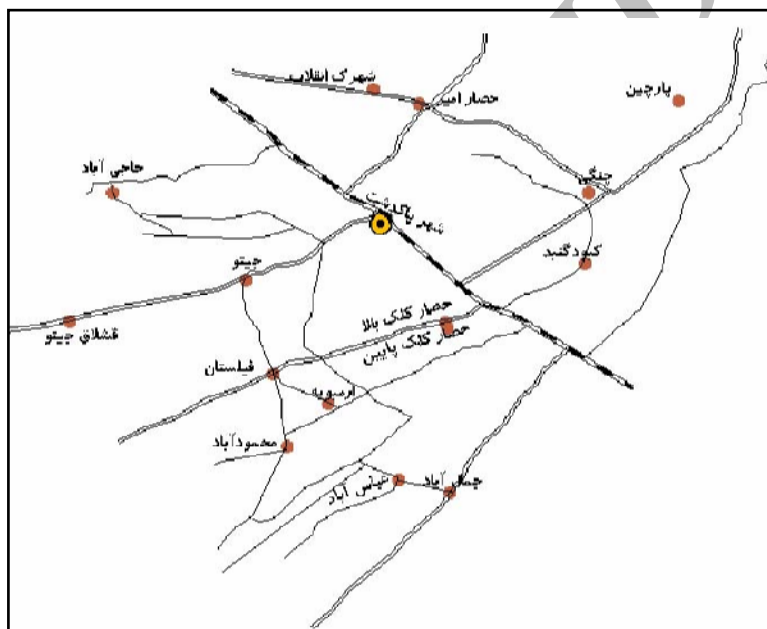
علت را می‌توان در موارد ذیل جستجو کرد:

- واحدهای صنعتی که از تهران خارج شده و در این شهر استقرار یافته‌اند، همان کارگران سابق خود را دارند و آنان عمدتاً در تهران، گرمسار و ورامین ساکنند.
- از آنجا که شهرداری بودجه‌ی لازم را برای اجرای فعالیت جمع‌آوری و توزیع میوه ندارد، این فعالیت راکد مانده است.

بنابراین در حالی که بستر لازم برای دارا شدن کارکرد اقتصادی مولد در این شهر تا حدودی وجود دارد، عمده جمعیت شهر در خارج از شهر و در مشاغل کارگری جذب شده‌اند. بنابراین شهر خودرو پاکدشت کارکرد اقتصادی مولدی نداشته بلکه کارکرد آن کارگری - خوابگاهی است.

به نظر می‌رسد این کارکرد با:

- ارایه وام خوداشتغالی به افرادی که خارج از شهر در شهرک‌های صنعتی اطراف چون عباس‌آباد و جمال‌آباد علاقمند هستند، واحد کارگاهی احداث کنند؛ (شکل شماره ۳)



شکل ۳: روستاهای حوزه نفوذ شهر پاکدشت

مأخذ: شاه‌حسینی، ۱۳۸۲: ۱۹۲

- استقرار مجتمع صنعتی - خدماتی خاوران با ظرفیت ۳۵۰۰ واحد کارگاهی و ۲۲۰ هزار شغل همچنین مجتمع صنعتی - خدماتی حصار اسیر - محمودآباد در شهرستان پاکدشت با ظرفیت ۸۰۰ هزار واحد صنعتی در سال ۱۳۸۲ (روزنامه همشهری، ۱۳۸۱/۸/۲)، بیشتر بشود؛ زیرا بخشی از این واحدها جدیدالتأسیس بوده و کارگران آنها می‌توانند از ساکنان این شهر خودرو تأمین شوند و کارگران بخشی دیگر به علت نزدیکی به محل کار و ارزان بودن قیمت زمین و مسکن و اجاره‌ی آن در شهر خودرو پاکدشت ساکن خواهند شد. بر این اساس شهر فعالیت اقتصادی که بتواند از طریق درآمدهای حاصل از آن به رشد و

شکوفایی دست یابد، در اختیار ندارد و اخذ مالیات یک درصد از واحدهای صنعتی و کارگاهی هر چند رقم مهمی را در بودجه شهرداری تشکیل می‌دهد (شاه‌حسینی، ۱۳۸۲: ۳۶۵)، به دو علت منبع قابل اتکایی نیست:

- بخش عمده‌ی این درآمد از مالیات کوره‌های آجرپزی تأمین می‌شود که وجاهت شهرسازی نداشته و بایستی طبق قوانین شهری از شهر خارج می‌شده و دست‌اندرکاران مشغول اقداماتی برای تعطیلی آنها هستند.

- بسیاری از واحدهای کارگاهی مستقر در شهر چون ریخته‌گری به علت عدم رعایت نکات زیست‌محیطی نیز باید تعطیل شود.

بدین ترتیب ضمن این‌که این منابع درآمدی پایدار نبوده، آثار منفی حاصل از فعالیت آنها بیش از آثار مثبت آنهاست.

سایر منابع درآمدی چون فروش تراکم و غیره در مجموع حدود ۱۷۷۶۰ میلیون ریال در سال ۱۳۸۰ (شهرداری پاکدشت، ۱۳۸۱)، به علت کم‌درآمدی مردم و کوچکی شهر کمتر از هزینه‌های لازم برای عمران و آبادی این شهر خودرو با توسعه شتابان است.

بنابراین شهر فاقد ابزار مهم مالی توسعه است و به کمک‌های دولتی یا توسعه‌ی شهر برای جذب جمعیت بیشتر و به دنبال آن جذب سرمایه‌های بخش خصوصی برای ارائه‌ی خدمات، وابسته است. امری که خود سبب مشکلات متعدد بعدی می‌شود.

جدول ۴: محل کار سرپرستان خانواران شهر خودرو پاکدشت در سال ۱۳۸۱

مشاغل	شهر پاکدشت		اطراف شهر پاکدشت		تهران	
	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد
کارگر	۳۲	۴۰/۵	۱۲	۴۶/۱	۲۳	۵۳/۵
کارمند	۱۰	۱۱/۴	۹	۳۴/۶	۸	۱۸/۶
آزاد	۳۷	۴۸/۱	۵	۱۹/۲	۱۲	۲۷/۹
جمع	۷۹	۱۰۰	۲۶	۱۰۰	۴۳	۱۰۰

مأخذ: شاه‌حسینی، ۱۳۸۲: ۳۷۰

ب) کاهش کنترل دولت

۱- مهاجرت

همچنان‌که گفته شده طی دهه‌ی شصت و بعد از آن، مهاجرت به روستاهای متشکله شهر خودرو پاکدشت شدت گرفته است. به طوری که ۹۰ درصد جمعیت فعلی مهاجر و ۱۰ درصد بومی هستند بیشتر ساکنان، یعنی ۵۶/۸ درصد به صورت یک مرحله‌ای و ۴۲/۶ درصد از شهر تهران به این شهر مهاجرت کرده‌اند.

روند مهاجرت به این شهر در سال‌های اخیر شدت بیشتری به خود گرفته است. به طوری که بر اساس پژوهش انجام شده طی سال‌های ۱۳۷۰ تا ۱۳۸۱ حدود نیمی، یعنی ۵۴/۴ درصد از مهاجرت‌ها اتفاق افتاده که از این نسبت بیش از نیمی، یعنی ۳۱/۳ طی کمتر از ۵ سال، یعنی سال‌های ۱۳۷۷ تا ۱۳۸۱ بوده است. بقیه‌ی مهاجران، یعنی ۴۵/۶ درصد طی سال‌های ۱۳۳۰ تا ۱۳۷۰ به این شهر مهاجرت کرده‌اند (جدول شماره ۵).

این مهاجران عمدتاً (۶۲/۵ درصد) به علت ارزانی قیمت زمین و مسکن و اجاره‌ی آن در پاکدشت به این نقطه سکونتی مهاجرت کرده‌اند و عمدتاً (۶۲/۵ درصد) به علت نداشتن درآمد کافی، زادگاه خود را ترک کرده‌اند. بدین ترتیب استنباط می‌شود که بیشتر مردم این شهر جزء طبقه‌ی کم‌درآمد محسوب شده و شهر خودرو پاکدشت عمدتاً جاذب اقشار کم‌درآمد است. از یک طرف وجود ۹۰ درصد ساکنان که از سراسر کشور مانند خراسان، خوزستان ایلام، کردستان، آذربایجان شرقی، آذربایجان غربی، اردبیل، استان‌های شمالی و غیره با فرهنگ‌های مختلف به شهر پاکدشت مهاجرت کرده‌اند، سبب تضاد قومی و فرهنگی در بین ساکنان شهر شده است. از طرف دیگر نداشتن درآمد کافی که مهمترین علت ترک زادگاه و ارزانی قیمت زمین و مسکن در پاکدشت که مهمترین علت اسکان مهاجران در پاکدشت است، سبب تمرکز فقر در این نقطه سکونتی شده است. همجواری اقشار کم‌درآمد با فرهنگ‌های متفاوت و متضاد بر روند افزایش کجروی‌ها یا جرایم دامن زده است، که بعداً به تفصیل شرح داده خواهد شد.

جدول ۵: تعداد و درصد اقامت مهاجران در شهر خودرو پاکدشت تا سال ۱۳۸۱

مدت اقامت	تعداد	درصد
۵۰ سال	۵۰	۳۱/۳
۵-۱۰ سال	۳۷	۲۳/۱
۱۰-۱۵ سال	۲۷	۱۶/۹
۱۵-۲۰ سال	۱۵	۹/۴
۲۰-۲۵ سال	۱۱	۶/۹
۲۵-۳۰ سال	۹	۵/۶
۳۰-۳۵ سال	۵	۳/۱
۳۵-۴۰ سال	۳	۱/۹
۴۰-۴۵ سال	۲	۱/۲
۴۵ و بیشتر	۱	۰/۶
جمع	۱۶۰	۱۰۰

منبع: شاه‌حسینی، ۱۳۸۲: ۳۵۰

۲- شکل‌گیری و توسعه‌ی بی‌رویه‌ی شهر

تنها علت موجودیت هسته‌های روستایی پاکدشت، مامازند، قوهه خاتون آباد به عنوان شهر پاکدشت مهاجرت بی‌رویه به آنها بوده است.

این مهاجرت خارج از کنترل و نظارت مراکز رسمی انجام شده و مراکز رسمی به علت افزایش تعداد جمعیت (۴۲ هزار نفر در سال ۱۳۷۰) برای به رسمیت شناختن این روستاها به عنوان شهر مجبور شدند.

هر چند با احداث شهرداری در سال ۱۳۶۸ تا حدودی از توسعه‌ی بی‌رویه‌ی شهر ممانعت به عمل آمد، در سال ۱۳۷۵ با توسعه‌ی فضای روستای یبر به دلیل افزایش جمعیت و استقرار واحدهای کارگاهی در آن، این روستا به شهر خودرو پاکدشت ملحق شد. این در حالی است که شهر زیرساخت‌های لازم را برای پاسخگویی به جمعیت ساکن در خود ندارد و این نوع شکل‌گیری و توسعه که بدون طرح اندیشه شده‌ی قبلی و خارج از کنترل سازمان‌های رسمی بوده، سبب شده تا از یک‌سو فضاهای ساخته نشده بین هسته‌های روستایی تشکیل‌دهنده‌ی شهر وجود داشته باشد و از سوی دیگر ضعف دستگاه‌های مدیریتی شهر چون نیروی انتظامی به علت کمبود امکانات و نیروی انسانی را دربر داشته باشد، که عامل مهمی در رشد جرایم محسوب می‌شوند.

۳- پایین بودن سرانه‌ی کاربری‌ها

براساس آمارهای سال ۱۳۶۵ روستاهای متشکله‌ی شهر خودرو پاکدشت در حالی جاذب جمعیت شدند که خود با کمبود در تمامی سرانه‌ی کاربری‌ها مواجه بودند و با پیشی گرفتن جمعیت از رشد سرانه انواع کاربری‌ها، تمامی کاربری‌ها نه تنها به اندازه‌های پیش‌بینی شده در سال پایانی اجرای طرح هادی، یعنی سال ۱۳۸۱ نرسیده‌اند که در سطحی پایینتر از سال ۱۳۷۰ که سال تهیه‌ی طرح بود قرار دارند (جدول شماره ۶).

بنابراین کمبود در تمامی کاربری‌ها بویژه خدمات عمومی چون نیروی انتظامی، علاوه بر آنکه به علت عدم پاسخگویی به متقاضیان، بر نارضایتی مردم می‌افزاید و مردم مجبور می‌شوند که با طرق غیررسمی چون کدخدامنشی به نیازهای خود پاسخ گویند، خود عاملی در عدم کنترل مراکز رسمی و به نظم و نسق درآوردن نقطه‌ی سکونتی از طریق آنها محسوب می‌شود.

جدول ۶: مقایسه‌ی سرانه‌های سال‌های ۱۳۷۰ - ۱۳۸۱ و سرانه مطلوب شهر خودرو پاکدشت

کاربری	۱۳۷۰	۱۳۸۰	مطلوب
مسکونی	۲/۴۰	۱۹/۴	۴۰
تجاری	۰/۷۳	۱	۲
اداری	۰/۷۰	۰/۳۰	۲
آموزشی	۰/۳۰	۱/۸	۴
درمانی	۰/۲۵	۰/۱۵	۱/۲۵
ورزشی	۰/۷۲	۰/۶۰	۲
فرهنگی - مذهبی	۰/۱۶	۰/۳۰	۲
معاپر و راهها	۱۱/۲۰	۱/۶	۲۵
پارک و فضای سبز	۲/۶۰	۷/۴	۱۰
تأسیسات شهری	۰/۱۰	۰/۳	۵
صنعتی و کارگاهی	۸/۵۰	۴/۷	۱۱/۵
جمع	۵۱/۰۶	۳۵/۹۵	۱۰۴/۷۵

مأخذ: مهندسی مشاور پژوهش معماری، عمران، ۱۳۷۱؛ شاه‌حسینی، ۱۳۸۲.

بدین ترتیب کنترل و نظارت مراکز رسمی کشور یا به عبارت دیگر مدیریت شهری بر سکونتگاه دچار نقصان می‌شود که خود منشأ شکل‌گیری و رشد جرایم به شمار می‌آید. همچنان که در جدول شماره ۶ مشاهده می‌شود، سهم سرانه تمامی کاربری‌ها بجز فضای سبز طی ده سال اجرای طرح هادی نه تنها افزایش نیافته بلکه کاهش هم یافته است. علت این امر را می‌توان بیشتر در شدت مهاجرت به این شهر جستجو کرد. البته نبود امکانات مالی و نیروی انسانی در کاهش سطح سرانه‌ها بی‌تأثیر نبوده است. حال در نقطه سکونتی‌ای که به عنوان شهر شناخته شده و کمبود امکانات و عدم کنترل مراکز رسمی بر آن وجود دارد، شکل‌گیری انواع ناهنجاری‌ها و کجروی‌ها امر بعیدی به نظر نمی‌رسد.

پیامدها

هرچند روستاهای متشکله‌ی شهر پاکدشت در سال ۱۳۶۸ به عنوان شهر به رسمیت شناخته شدند و با وجود مهاجرت شدید به آن تا سال ۱۳۷۹ شهر دارای حوزه‌ی انتظامی بود، یعنی امکانات نیروی انتظامی آن در حد پاسگاه بوده است. با وجود آنکه در سال ۱۳۷۹ از پاسگاه ارتقای مرتبت داده تا اواخر سال ۱۳۸۳ که قتل‌های متوالی کودکان اتفاق افتاد (روزنامه همشهری، ۱۳۸۳/۱۱/۱: ۲)، همچنان شرایط پاسگاه را داشته و درجه‌ی انتظامی آن ۶ تا ۷ بوده است. از این رو پیامدهای ناشی از نبود نیروی انتظامی قوی و تمرکز فقر و مهاجرت شدید در

سکونتگاه خودرو پاکدشت را می‌توان به شرح ذیل برشمرد:

- تغییر در نوع و میزان جرایم.

الف) موضوع مواد مخدر، موضوع همیشگی این نقطه‌ی سکونتی خودرو است؛ زیرا این شهر در کنار جاده ترانزیتی امام رضا (ع) واقع شده که شرق را به مرکز، یعنی تهران متصل می‌کند، از این رو بخشی از مواد مخدری که از شرق کشور وارد می‌شود تا به تهران و غرب ایران برسد، در این شهر رسوب می‌شود. در دهه‌ی شصت به علت جمعیت کمتر، این مقدار کم بود ولی از دهه‌ی هفتاد به بعد به علت مهاجرت بسیار بویژه مهاجران افغانی، مقدار آن بسیار بیشتر از گذشته شده است.

ب) بجز مواد مخدر، در دهه شصت از عمده جرایم آن نزاع قومی به علت وجود چند قوم مهم مانند کردبچه، تاجیک، بوروبور و غیره بوده و از دهه‌ی هفتاد به بعد با توجه به مهاجرت اقوام مختلف از سراسر کشور و مهاجرت بخشی از اقوام بومی منطقه به تهران، بیشتر نزاع‌ها از نوع فردی است

ج) از دهه‌ی شصت سرقت، جرایم اتباع خارجی بویژه افغان‌ها از سایر جرایم عمده شهر محسوب می‌شده است

د) در دهه‌ی هفتاد علاوه بر مواد مخدر و نزاع‌های فردی، به علت مهاجرت اقوام مختلف با فرهنگ‌های متفاوت به این شهر، مفاسد اجتماعی از نوع جمعی و فردی در سطح دانش‌آموزان و دانشجویان از جمله جرایم مهم شهر را تشکیل می‌دهند.

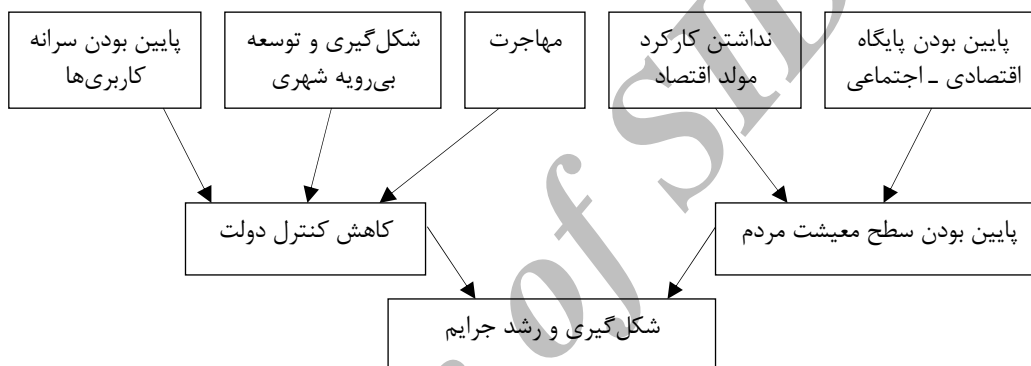
علاوه بر تضادهای قومی و فرهنگی، سوابق مجرمیت و تحت تعقیب بودن بعضی از مهاجران بر میزان جرایم شهر افزوده است، بویژه آنکه این افراد در این شهر نیز همچنان اعمال قبلی خود را به طور پنهان ادامه می‌دهند. بنابراین به نظر می‌رسد این نوع نقاط مأوای قانون‌گریزان نیز هست.

- به مخاطره افتادن امنیت اجتماعی شهر اصلی، یعنی تهران. وجود چنین نقطه‌ای در ۲۵ کیلومتری شهر تهران سبب شده تا برای نمونه در سال ۱۳۸۰، ۴۰ درصد از مجرمان ساکن در این شهر خودرو در تهران مرتکب جرایمی عمدتاً از نوع توزیع مواد مخدر، سرقت و قتل شوند (مصاحبه با فرمانداری شهرستان پاکدشت).

- به مخاطره افتادن امنیت اجتماعی نقاط سکونتی اطراف. برای نمونه فقط در سال ۱۳۸۰، ۱۵ درصد از مجرمان ساکن در این شهر در نقاط سکونتی اطراف به شعاع ۱۵ کیلومتری مرتکب جرایمی از نوع توزیع مواد مخدر، سرقت و نزاع فردی شده‌اند (همان).

با وجود آنکه مراکز رسمی برای به نظم و نسق درآوردن شهر و کنترل بر آن در سال ۱۳۸۰ اقدامات اندکی چون دادن وام خوداشتغالی به افرادی که در شهرک‌های صنعتی اطراف

شهر پاکدشت اقدام به احداث کارگاه کنند و افزایش تعداد پاسگاه‌ها و نیروی انسانی در جهت تقویت نیروی انتظامی به عمل آورده‌اند، میزان جرایم در این شهر در سال ۱۳۸۱ نسبت به سال ۱۳۸۰، فقط ۸ درصد کاهش داشته است. اما در عین حال قتل ۲۰ کودک و بزرگسال طی سال‌های ۱۳۸۲ و ۱۳۸۳ در فضاهای متروکه‌ی کوره‌های آجرپزی همین شهر اتفاق افتاد. بنابراین به نظر می‌رسد که دولت باید توجه بیشتری به ایجاد اشتغال، تقویت و توسعه‌ی نیروی انتظامی و فضاهای خالی شهر یا کنترل بیشتر در آنها به عمل آورد.



شکل ۴: چارت علل شکل‌گیری و رشد جرایم در سکونتگاه‌های خودرو

نتیجه‌گیری

از این مقاله موارد ذیل استنباط می‌شود:

- علل و چگونگی شکل‌گیری سکونتگاه‌های خودرو نشان‌دهنده‌ی پایین بودن سطح معیشت ساکنان آن و عدم کنترل مراکز رسمی بر رفتارهای ساکنان آنهاست.
- به علت پایین بودن سطح معیشت مردم این نوع سکونتگاه‌ها، فقر در آنها متمرکز شده و به نوعی جدایی‌گزینی اقشار کم‌درآمد را از اقشار متوسط به دنبال دارد.
- در چنین شرایطی و با توجه به نقصان کنترل مراکز رسمی بر سکونتگاه‌های خودرو، این نقاط سکونتی به مراکز جرم‌زایی تبدیل شده‌اند که نه تنها امنیت اجتماعی سکونتگاه خودرو بلکه امنیت اجتماعی شهر اصلی و سایر نقاط سکونتی اطراف خود را به مخاطره افکنده‌اند.
- از آنجا که به علت عدم توزیع مناسب اشتغال در سطح کشور و نداشتن درآمد کافی همچنان مهاجرت به شهرهای بزرگی چون تهران ادامه دارد، رشد هسته‌های روستایی و شکل‌گیری شهرهای خودرو همچنان ادامه دارد. بطوری که در سال ۱۳۷۵ روستایی یبر به پاکدشت ملحق شد و در سال ۱۳۷۹ روستای شریف‌آباد واقع در شرق شهر پاکدشت به عنوان شهر به

رسمیت شناخته شد (شاه‌حسینی، ۱۳۸۲: ۱۷۰). این امر همراه با ضعف مراکز رسمی بر به نظم و نسق درآوردن این نوع سکونتگاه‌های خودرو، امنیت اجتماعی منطقه شهری را دچار اختلال می‌کند.

پیشنهادات

- با توجه به این‌که مهاجران بیشتر (۶۲/۵ درصد) علت ترک زادگاه خود را نداشتن درآمد کافی ذکر کرده‌اند، ایجاد و توزیع فرصت‌های شغلی در سراسر کشور می‌تواند از مهاجرت به منطقه شهری تهران تا حدود بسیاری ممانعت به عمل آورده و از شکل‌گیری و رشد این نقاط خودرو بکاهد.

- ایجاد فرصت‌های شغلی برای ساکنان فعلی جهت ارتقای وضع معیشت آنان و توسعه انواع سرانه‌کاربری‌ها از جمله نیروی انتظامی می‌تواند در کاهش میزان جرایم مفید باشد.

Archive of SID

منابع و مأخذ

- ۱- آسایش، حسین (۱۳۸۰): «سنجش کیفیت زندگی در یکصد شهر بزرگ جهان». مدیریت شهری. سال دوم. زمستان.
- ۲- افروغ، عماد (۱۳۷۷): «فضا و نابرابر اجتماعی». تهران. دانشگاه تربیت مدرس.
- ۳- روزنامه همشهری؛ ۱۳۸۱/۸/۲.
- ۴- روزنامه همشهری، ۱۳۸۲/۱۱/۱.
- ۵- شاه‌حسینی، پروانه (۱۳۸۲): «تبیین فرایند شکل‌گیری و ناهنجاری‌های کالبدی-اقتصادی سکونتگاه‌های خودرو؛ نمونه مورد بررسی شهر پاکدشت». رساله دکتری.
- ۶- شهرداری پاکدشت؛ آمار درآمدها و هزینه‌های شهرداری در ۱۳۸۰ و ۱۳۸۱.
- ۷- شکویی، حسین (۱۳۶۵): «جغرافیای اجتماعی شهرها: اکولوژی اجتماعی شهر». تهران. جهاد دانشگاهی.
- ۸- مرکز آمار ایران. (۱۳۶۵). فرهنگ آبادی‌های استان مرکزی. تهران.
- ۹- _____ (۱۳۷۵): «سرشماری نفوس و مسکن شهرستان تهران». تهران.
- ۱۰- _____ (۱۳۸۲): «بازسازی و برآورد و جمعیت شهرستان‌های کشور بر اساس محدوده سال ۱۳۸۰». تهران.
- ۱۱- مهندسین مشاور پژوهش عمران و معماری (۱۳۷۵): «طرح هادی شهر پاکدشت». تهران. وزارت کشور.
- 13- Oickens, Peter; (1990) urban sociology: society locality and human nature; New York: Harvester wheatsheaf.

*

*

*

- مصاحبه با مسؤولان فرمانداری پاکدشت.