

ProjehCenter

w w w . P r o j e h C e n t e r . i r

Instagram | @projehcenter

Telegram | @projehcenter_ir



۲۰۱۷

فهرست مطالب

صفحه

موضوع

۱	فصل اول.....
۱	مقدمه :.....
۳	بیان مسئله.....
۴	ضرورت ، اهمیت و اهداف پژوهش.....
۵	۱ - فرایند ، چگونگی و عوامل مؤثر در شکل گیری و دگرگونی سکونت.....
۵	۱ - ۱ - چگونگی و عوامل مؤثر بر شکل گیری سکونت گاههای خودرو در ایران.....
۵	۱ - ۲ - فرایند چگونگی شکل گیری و دگرگونی سکونت گاههای خودرو در منطقه شهر
۱۵	تهران.....
۱۷	۳ - ۱ - تبیین تفاوتها و عدم تشابه فرایند و عوامل مؤثر به شکل گیری و دگرگونی سکونتگاههای خودرو در ایران.....
۱۹	۲ - نقش ، عملکرد و ویژگیهای عام سکونت گاههای خودرو در ایران و منطقه شهری تهران در مراحل شکل گیری و گذار.....
۲۸	۳ - انطباق چارچوب نظری عالم پژوهش بر شرایط ایران و منطقه شهری تهران.....
۲۸	۳ - ۱ - تبیین سکونتگاههای خودروی ایران از دیدگاه کلان نظری.....
۳۳	فصل دوم :.....
۳۳	استان تهران.....
۳۳	۱ - موقعیت و وسعت.....
۳۶	۲ - جمعیت و مهاجریت.....
۳۹	۱ - ۲ - بررسی مقایسه ای شاخص اشتغال شهرستانهای استان تهران (در مقایسه با شرح استان و کشور) :.....
۳۹	۱ - ۱ - ۲ - استان تهران :.....
۴۰	۲ - ۱ - ۲ - شهرستان اسلام شهر :.....
۴۱	۲ - ۱ - ۳ - شهرستان پاکدشت :.....
۴۲	۲ - ۱ - ۴ - شهرستان تهران :.....
۴۳	۲ - ۱ - ۵ - شهرستان دماوند :.....
۴۴	۲ - ۱ - ۶ - شهرستان رباط کریم :.....
۴۵	۲ - ۱ - ۷ - شهرستان ری :.....

۴۶	۲ - شهرستان ساوجبلاغ : ۱ - ۸
۴۷	۲ - شهرستان شمیرانات : ۱ - ۹
۴۸	۲ - شهرستان شهریار : ۱ - ۱۰
۴۹	۲ - شهرستان فیروزکوه : ۱ - ۱۱
۵۰	۲ - شهرستان کرج : ۱ - ۱۲
۵۱	۲ - شهرستان ورامین : ۱ - ۱۳
۵۲	۲ - توزیع جغرافیایی مهاجرین در استان تهران.
۵۲	۲ - شهرستان اسلامشهر : ۱
۵۳	۲ - شهرستان پاکدشت :
۵۴	۲ - شهرستان تهران : ۲ - ۳
۵۵	۲ - شهرستان دماوند :
۵۶	۲ - شهرستان رباط کریم :
۵۷	۲ - شهرستان ری :
۵۸	۲ - شهرستان ساوجبلاغ :
۵۹	۲ - شهرستان شمیرانات :
۶۱	۲ - شهرستان شهریار :
۶۲	۲ - شهرستان فیروزکوه :
۶۳	۲ - شهرستان کرج :
۶۴	۲ - شهرستان ورامین :
۶۵	۳ - قابلیتها و محدودیتهای اصلی توسعه استان تهران (سال ۱۳۷۸) .
۶۵	الف) جمعیت و نیروی انسانی.....
۶۶	ب) منابع طبیعی.....
۶۶	۱ - قابلیتها.....
۶۶	۲ - محدودیتها.....
۶۷	ج) تولید کشاورزی و صنعتی.....
۶۷	۱ - قابلیتها.....
۶۸	۲ - محدودیتها.....
۶۸	د) زیربناهای.....
۶۸	۱ - قابلیتها.....
۶۹	۲ - محدودیتها.....
۷۰	ر) خدمات.....

۱ - قابلیتها	۷۰
۲ - محدودیتها	۷۰
ز) مدیریت و اجرا	۷۱
۱ - قابلیتها	۷۱
۲ - محدودیتها	۷۱
فصل سوم :	۷۲
۱ - تعاریف ، ویژگیها و فرایند ایجاد سکونتگاهها خودرو	۷۲
۱ - ۱ - تعاریف و ویژگیها	۷۲
الف) - ویژگیهای فیزیکی :	۷۳
ب) ویژگیهای اجتماعی :	۷۴
ج) ویژگیهای حقوقی (قانونی) :	۷۴
۲ - نام های دیگر سکونت گاههای خودرو باعث سردگمی می شود.	۷۵
تحول تاریخی واژه « سکونت گاه خودرو »	۷۶
۳ - فرآیند ایجاد سکونت گاه خودرو	۷۸
۴ - رویکردها نسبت به سکونت گاه خودرو	۷۹
۵ - نقش آتی سکونت گاههای خودرو در مسکن شهری	۸۰
۲ - دو مورد پژوهشی	۸۱
الف) مصر	۸۱
ب) بنگلادش :	۸۳
۳ - مرور نظریات و دیدگاهها پیرامون زمینه ها و ابعاد اقتصادی ، اجتماعی و فرهنگی پیدایش سکونتگاههای خودرو	۸۵
۱ - ۳ - زمینه ها و ابعاد اقتصادی سکونت گاههای خودرو	۸۵
۱ - ۱ - ۳ - تعریف ، مشخصات و ویژگیهای بخش غیر رسمی	۸۹
۲ - ۱ - ۳ - اهمیت و کارکردهای بخش غیر رسمی و نقش آنها در تأمین مسکن و شکل دهی سکونتگاههای خودرو	۹۲
۲ - ۳ - مرور زمینه ها و ابعاد فرهنگی سکونتگاههای خودرو	۹۴

فصل اول

مقدمه :

شهر و شهر نشینی ایران که در طول سالهای متمادی دچار دگرگونی و تغییر بنیادی نشده بود ، همزمان با درگیری در روابط جدید سرمایه داری جهانی وارد دوره ای از تغییرات و دگرگونیهایی شد که اگر چه ریشه در زیر ساخت های اقتصادی (تولیدی و صنعتی) جامعه ایران نداشت اما به هر حال متأثر از شیوه ها و روشهای نوین تولید و توزیع ، مبادله و مصرف و نیز تحت تأثیر عوامل خارجی و داخلی رشد ، چالش های جدیدی را ایجاد کرد تکامل نیافتن نظام سرمایه داری در ایران به دلیل موانع متعدد ساختاری درونی ، افزایش بهای نفت در دهه پنجاه و اصلاحات ارزی که خود حاصل پایان عمر هم نشینی نظام سرمایه داری با نظمات آن پیشین بود تأثیرات دامنه داری بر الگوی شهرنشینی و شهر در ایران داشتند . از یک سو استقرار صنایع و کارخانجات در محدوده بلافصل شهرها و عمدها کلان شهرها و رواج نسبی روابط سرمایه داری سوداگر و وابسته در آن و از طرف دیگر بی نیاز شدن شهرها از بازار روستاهای قطع ارتباط تاریخی شهر و روستا موجب تقویت نقش و جایگاه شهرها شده و از سوی دیگر اصلاحات ارضی موجب تخریب بنیانهای زیست و معیشت روستاییان گردیده و اینها بر روی هم نامعادله ای ساختند که حاصلش مهاجرت گسترده روستائیان به شهرهای بود که بنیانهای تولید آن به درجه ای از کمال نرسیده بود که قدرت جذب انبوه مهاجران را داشته باشد . انبوه مهاجرین جذب شده به شهرها نیاز به سرپناه و مسکنی داشتند که با توجه به وضعیت

درآمدی خود قادر به تأمین آن نبوده و در عمر کمتر طرح و برنامه ای نیز به تأمین مسکن برای آنها توجه می شود . آنها که نمی توانستند در بازار رسمی زمین و مسکن نیاز خود را برآورده سازند ، در بازار غیر رسمی زمین و مسکن گونه ای متفاوتی از سرپناه را تقاضا می کردند که در سالهای دهه پنجاه آلونک نشینی ، زاغه نشینی و حاشیه نشینی را شکل دادند . این مجموعه های سکونتی حاشیه ای که در بافت درونی یا حاشیه ای شهرها به ویژه کلان شهرها ایجاد می شوند . به تدریج جای خود را به مجموعه های سکونتی جدیدی دادند که در خارج از محدوده قانونی کلان شهر و در حریم استحفاظی آن شکل گرفته و در عین مشابهت با آنها متفاوت بودند ؛ امنیت در تصرف و فقدان خطر و تهدید تخریب ، مکان گزینی در حوزه عمل کلان شهر و در طول محورهای عمده منشعب از کلان شهر و نیز در نزدیکی مکانهای عمده صنعتی و اشتغال عملاً بستری را فراهم ساخت که جمعیت انبوه مهاجر ساکن در محدوده کلان شهری به سمت آنان سرازیر شده و پدیده ای جدید را در نظام و مکان کلان شهری شکل دهنده این پدیده جدید که با مشخصه هایی چون خودرو بودن و بی اعتنایی به ضوابط و مقررات شهر سازی و ساختمانی ، اتکاء به حریم وارد خود جوش مردمی تأثیر ناپذیری از مدیریت و کنترل های دولتی و رسمی و امثال آنها شناخته می شوند ، « سکونت گاههای خودرو » نامیده شده اند . آنها نه جزئی وابسته به کلان شهر که سکونتی گاهی با استقلال نسبی از آن هستند که حداقل در ابتدا پایه های شغلی و معیشتی خود را در کارخانجات و صنایع پیرامون جستجو کرده و سپس و با تأمین خدمات و زیر ساخت ها

در مراحل بعدی رشد به درجه ای از استقلال خدماتی می رساند و توسط نهادهای رسمی به عنوان شهر به رسمیت شناخته می شوند و در هر حال در سالهای اخیر به عنوان نوعی الگوی سکونت جدید ، ما بین شهر و روستا - در منطقه کلان شهری مطرح شده اند که در مورد تهران حدود ۲۰ درصد جمعیت منطقه شهری را در خود جای داده اند .

این پدیده رو به گسترش که با چالشهای نظری - کارشناسی و اجرایی متفاوتی مواجه بوده و هست ، نیازمند بازشناسی و کالبد شکافی است تا با شناخت ساز و کارهای شکل گیری و تحول و عوامل مؤثر در آن تحت مدیریت هدایت و نظارت در آید و تا جایی که امکان دارد بسامان شده و برنامه دار گردد .

بیان مسئله

افزایش سریع و گستردگی جمعیت شهرهای جهان سوم که غالباً در حوزه مناطق کلان شهری به وقوع پیوسته است طی سه دهه گذشته موجب بروز عوارض متعدد شهری شده است که از آن میان پدیده سکونت گاههای بی ضابطه و حاشیه ای به دلیل ارتباط مستقیم با یکی از نیازهای پایه ای انسان (مسکن) اهمیت خاصی دارد که برابر اطلاعات موجود بین نصف تا $\frac{3}{4}$ جمعیت شهرهای جهان سوم را در خود جای داده اند . این در حالتی است که بخش قابل توجهی از جمعیت شهری اضافه شده جهان سوم نیز در سکونت گاههای غیر رسمی اسکان می گزینند .

در ۱۹۸۵ بیش از ۱۰۰۰/۰۰۰ نفر در قاهره ، ۵۰۰/۰۰۰ نفر در بانگوی افریقای مرکزی و ۷۴۰/۰۰۰ نفر در لوزاکای زامبیا در سکونت گاههای غیر رسمی و مناطق حاشیه ای