

عنوان:

**بررسی تاثیرات احداث آزاد راه ها بر روند توسعه روستاهای همجوار
(مطالعه موردی آزاد راه تهران - ساوه)**

کامران کبیری

کارشناسی ارشد ترویج و آموزش کشاورزی

سید جمال فرج اله حسینی

دانشیار گروه ترویج و آموزش کشاورزی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران

سحر ده پوری

دانشجوی دکتری گروه ترویج و آموزش کشاورزی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران

تهران - پونک - حصارک - واحد علوم و تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی

Email: sahar.dehyouri@gmail.com

Tell: 09123009169

چکیده :

در راستای حرکت به سوی توسعه روستایی با شاخص های متفاوتی روبرو هستیم، که برای دستیابی به آن نیازمند یک برنامه ریزی نظام مند و همه جانبه می باشیم. وجود شبکه های ارتباطی (راه ها) بعنوان یک شاخص زیربنایی قادر خواهد بود سایر عوامل رسیدن به این مقصد را تحت تأثیر خود قرار دهد و همچنین زمینه ارتباطات مناسب را با سایر مناطق فراهم سازد. در این پژوهش به بررسی تأثیرات احداث آزادراه ها بعنوان راه های ترانزیت زمینی که در طول مسیر خود روستاهای متعددی را تحت الشعاع خود قرار می دهد پرداخته است و ضمن اشاره به مزایا و ضرورت و اهمیت احداث آزادراه ها بر روند توسعه روستاهای همجوار با طرح مسئله به اثرات اقتصادی و اجتماعی آن اشاره می شود. آزادراه تهران - ساوه به طول ۱۱۲/۵ کیلومتر جهت مطالعه موردی (کیلومتر ۱۵ تا ۲۵) انتخاب گردید و با استفاده از روش میدانی (پرسشنامه) تأثیرات اقتصادی و اجتماعی احداث آزاد راه بر چگونگی توسعه روستاهای همجوار مورد بررسی قرار گرفت. در این پژوهش ضمن مشخص نمودن جامعه آماری به تعداد ۳۵۷۵ خانوار، تعداد ۲۷۱ خانوار با استفاده از فرمول کُکران بعنوان نمونه انتخاب شدند. که در مجموع نتایج حاصله از تجزیه و تحلیل اطلاعات بدست آمده شامل مواردی همچون کاهش هزینه های حمل و نقل محصولات کشاورزی، سهولت در فروش محصولات کشاورزی، افزایش درآمد کشاورزان و دامداران، افزایش نسبی سطح اشتغال، افزایش نسبی سطح رفاه زندگی، کاهش مهاجرت - افزایش قیمت زمین های منطقه و ... می باشد.

واژگان کلیدی : آزاد راه - تأثیرات اقتصادی - تأثیرات اجتماعی - توسعه روستایی

مقدمه:

در دنیای جدید، اقتصاد نقش عمده و شفافی در پیشرفت علم و فناوری و سازندگی دارد و ارتباط به معنای عام آن یکی از محورهای ابزارهای بسیار قوی توسعه و رونق اقتصادی است. در این رابطه راه یکی از اصلی ترین و اساسی ترین نمونه های این بخش بشمار می رود که از قدیمی ترین و عادی ترین آن می باشد. اما هزینه آن و رعایت اقتصاد با تعریف خاص خود در این بخش و البته صرفه جویی اقتصادی را نباید از نظر دور داشت که یقیناً نقش بسزایی را در شکوفایی و رشد به همراه دارد. راه بطور اعم و آزاد راه بطور اخص، یکی از شاخص های عمده و بسیار مهم توسعه و مهمترین بستر پیوند اندیشه ها و فرهنگها در طول تاریخ و با اهمیت ترین مسیر ارتباط ملتها و اقوام مختلف با یکدیگر بوده است. علیرغم رشد و توسعه فن آوری و رواج شیوه های نوین حمل و نقل، هنوز راه در سراسر جهان، رایج ترین و سهل الوصول ترین روش جابجایی کالا و مسافر می باشد. به جرأت می توان گفت ملتی زودتر به پیشرفت و تمدن در طول تاریخ رسیده و میرسد که از جاده های ارتباطی بیشتر و بهتری برخوردار باشد.

تقاضا برای راه در پی افزایش تقاضا برای جابجایی مردم، تولیدات کشاورزی، صنعتی و مواد خام در اغلب کشورها به سرعت افزایش یافته است. این افزایش تقاضا، توسعه زیر ساختهای راه را اجتناب ناپذیر ساخته است. از همین رو ایجاد و توسعه انواع مختلف راهها به عنوان یکی از اجزای اساسی برنامه توسعه در اغلب کشورها قرار داشته است (بی نام، ۱۳۸۴).

همچنین برای ایجاد و افزایش پایداری در سیستم حمل و نقل، ارزیابی اثرات اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی پروژه های ایجاد، تعمیر و نگهداری و بهره برداری از راه، از اهمیت و جایگاه بسیار اساسی برخوردار است. این امر به معنای انتخاب و اجرای آن دسته از پروژه هایی است که بتوانند اثرات منفی فوق را به حداقل خود برسانند، ضمن آنکه به توسعه اقتصادی و اجتماعی کمک می نمایند. البته باید توجه داشت که این اقدام به تنهایی برای پایداری سیستم حمل و نقل کافی نبوده و لازم است با راه حل های دیگر هماهنگ گردند (Federal Highway. 1996).

سرمایه گذاریها در زمینه های حمل و نقل بر اجتماع تأثیر بسزایی دارند و پیامدهای چشمگیر اجتماعی و اقتصادی در پی خواهند داشت. با همه این احوال، در بسیاری مواقع، در گذشته عوارض آنها بر مردم به اندازه کافی مورد توجه قرار نگرفته است. فرایند ارزیابی عوارض اجتماعی، اهالی و جوامع تأثیر پذیر و نیز برنامه ریزان و تصمیم گیران حمل و نقل را نسبت به پیامدهای احتمالی یک پروژه هوشیار ساخته و توجه کافی به ملاحظات و ارزشهای انسانی در خلال توسعه پروژه را تضمین می کند (Federal Highway. 1996).

مسئله در واقع به رابطه بین ساخت آزاد راه با توسعه روستاهای همجوار آن اشاره دارد و به این موضوع می پردازد که آیا سرمایه گذاری در این زمینه تنها با نگرش دستیابی به راه ترانزیت و ارتباط ایمن و مناسب شهرهای بزرگ کشور به یکدیگر صورت می گیرد، یا با یک رویکرد و نگرش فراگیر تمام جوانب توسعه را در نظر گرفته و در بهبود و توسعه مناطق جانبی نیز متمرکز شده است. از دیدگاه اقتصاددانان، اجرای طرحهای روستایی موجب بهبود شرایط اقتصادی و اجتماعی نقاط روستایی و در نهایت کل ناحیه می گردد، زیرا موجب تبدیل کشاورزی معیشتی به تجاری خواهد شد. از سوی دیگر افزایش ارتباطات، خود تغییرات اجتماعی را به دنبال خواهد داشت.

البته اهداف اولیه از نظر برنامه ریزان تا حدود زیادی متمایل به مسائل اقتصادی است، در حالی که فواید اجتماعی راهها نیز اهمیت زیادی دارد.

مروری بر دیدگاهها و رهیافت های توسعه روستایی و توسعه راهها

تلاشهای انجام شده جهت سنجش آثار راه بر توسعه نسبتاً جدید بوده و همه بر این نکته اتفاق نظر دارند که حمل و نقل و توجه به امر راهسازی جزء ضروری توسعه است.

نظریات موجود بر سه احتمال در رابطه با ایجاد حمل و نقل تأکید می کند:

- (۱) اثر مثبت، جایی که فعالیتهای جدید نتیجه مستقیم ایجاد تسهیلات حمل و نقل هستند؛
 - (۲) اثر خنثی، جایی که تسهیلات حمل و نقل خودشان مستقیماً موجب فعالیتهای تولیدی و افزایش بعدی در سطح رشد اقتصادی نشوند؛
 - (۳) اثر منفی، جایی که تسهیلات حمل و نقل مستقیماً باعث حذف فعالیتهای تولیدی شوند و به طور موثر سطح رشد اقتصادی را کاهش دهند(هاو جان؛ ۱۳۷۲).
- تحلیل هزینه - منفعت، که مهمترین معیار کمی گسترش راهها می باشد، بیانگر آن است که در احداث یا گسترش راهها منافع باید بیش از هزینه ها باشد (پایلی یزدی ۱۳۸۱).
- گنجاندن بهسازی یا توسعه راه روستایی در زمره برنامه های سرمایه گذاری ملی به سه طریق ممکن می شود:

رهیافت اول هنگامی است که شبکه اصلی شاهراهها توجه خود را معطوف راههای روستایی می گردانند. معمولاً این امر منتج به یک برنامه طراحی شده از سوی مرکز می شود تا در مقیاس ملی به اجرا درآید. در این برنامه ها، سرمایه گذاریها میان مناطقی که دارای اولویتهای سیاسی و اجتماعی و نیز اقتصادی هستند تقسیم می شود. این برنامه ها در مقایسه با منابع موجود احتمالاً هزینه بالایی دارند. زیرا هدف فراهم آوردن حداقل خدمات برای کل جمعیت روستایی است

رهیافت دوم این است که همانند کشورهای مالای و ساحل عاج، برنامه توسعه راههای روستایی را در یک مجموعه سرمایه گذاری توسعه روستایی و یا منطقه ای می گنجانند. در چنین مواردی، گزینش و طراحی برنامه بهسازی حمل و نقل احتمالاً بیشتر بر پایه تقاضای حمل و نقل متکی بر تولید و بازاریابی کالاهای شخصی و یا نیاز خدمات دهندگان استوار است. (مانند جاده های پروژه های آبیاری، جنگلداری، توسعه کشاورزی یکپارچه و احداث کارخانه).

رهیافت سوم در زمینه توسعه راههای روستایی این است که دولت منابع مالی را در دسترس جوامع روستایی قرار می دهد تا پروژه های مورد نظر خودشان را انجام دهند. منطلق اصلی این گونه برنامه ها ایجاد اشتغال است ولی می توان تولید دارایی و درآمد را نیز پیامدهای آن تلقی کرد(تیاسی کوک، سین ۱۳۷۴).

نقش و عملکرد راهها

راهها عوامل فیزیکی و غیر فیزیکی خاصی هستند که نظم ارتباطی نقاط را سازمان می دهند. در صورت فقدان چنین عواملی، چاره جویی انسان در پاسخ به ضرورتهای ارتباطی، عملاً به پاره ای از تخیلات ذهنی متکی می شد که صرف انرژیهای حرکتی نامحدود و رسیدن به مقاصد ناخواسته نتیجه کلی آن بود. بنابراین یکی از

عمده ترین کارکردهای راه، کمک مؤثر به کارآیی و سودمند ساختن حرکات از طریق جهت دادن به آنهاست. تولید در یک روستای کوهستانی وقتی به ثمر می رسد که انتقال محصول آن به بازارهای ناحیه ممکن باشد. راههایی که امکان چنین ارتباطی را می دهند، فواصل موجود میان هر کنش متقابلی را نیز به حداقل می رسانند. طبیعی است که چنین حرکات سازمان یافته ای، دارای اهمیت کارکردی ویژه ای است و با حرکات نامنظمی که جهت معین و مشخصی ندارند تفاوت‌های اساسی دارد (محمودی، ۱۳۷۶).

اهمیت و دلایل اقتصادی و اجتماعی زیرساخت های حمل و نقل

حمل و نقل فعالیتی است معمولاً اقتصادی که جابجایی انسان و کالا را از مکانی به مکان دیگر شامل می شود. فعالیت جابجا شدن مکان انسان و کالا از ابتدایی ترین روزهای حضور انسان در زمین تا به امروز از مهمترین فعالیتهای اقتصادی بشر بوده و احتمالاً تا پایان فرصت زندگی انسان در این جهان همچنان اهمیت خود را حفظ می کند. در واقع حمل و نقل همزمان با انسان متولد شده و با گسترش تمدن و فرهنگ انسانی توسعه و تکامل یافته است و روند توسعه آن در آینده از پیشرفتهای بشر در زمینه های مختلف پیروی می کند (Jain, 1988).

تأثیر زیرساخت حمل و نقل بر موقعیت مناطق جانبی

بدی یا خوبی نسبی شرایط زندگی در یک منطقه نسبت به مناطق دیگر بیش از همه تابع این عوامل است:

الف) میزان فراهم بودن امکانات کسب درآمد به طور کمی یا کیفی (اشتغال زایی)؛

ب) وجود امکانات استفاده از درآمد (تدارکات کالاها و خدمات مورد نیاز)؛

ج) شرایط زندگی و محیط زیست.

با توجه به این موارد می توان تصور کرد که سرمایه گذاری در جهت بهبود زیرساخت حمل و نقل در یک منطقه، شعاع عمل جمعیت ساکن در آن منطقه را برای فعالیتهای اقتصادی افزایش و هزینه حمل و نقل آنها را کاهش داده و از این طریق امکانات رقابت منطقه را در کل اقتصاد بهبود می بخشد، اما از طرف دیگر ممکن است معایبی را به لحاظ کیفیت محیط زیست منطقه به دنبال داشته باشد (بیضایی؛ ۱۳۸۲).

نگاهی اجمالی به سیاست های دولت در زمینه ساخت آزادراه ها

وجود آزاد راه به عنوان شریان های اصلی در شبکه حمل و نقل نه تنها ضروری بوده بلکه لازمه حیات مابقی شبکه راه های کشور می باشد. احداث آزاد راهها در جهت ساماندهی و ایجاد شرایط مطلوب و نزدیک شدن به استانداردهای جهانی و به منظور دستیابی به راه های مناسب و ایمن ارتباطی - اقتصادی صورت می گیرد، بنابراین اهداف توسعه آزادراه های کشور عبارتند از :

- ارتقاء سطح ایمنی و سلامت مردم
- افزایش سرعت در انتقال مسافر و کالا
- کاهش مصرف سوخت و انرژی خودروها

- کاهش استهلاک خودروها
 - تسهیل امر رانندگی و آسایش مسافران
 - رشد و توسعه پدیده های اقتصادی و فرهنگی در سایه تولید و اشتغال بیشتر
 - استفاده بهینه از منابع و ذخائر موجود در کشور
 - ایجاد امکانات مناسب برای سرمایه گذاری و گردش اقتصادی
 - فراهم نمودن شرایط مناسب برای استفاده از توانایی و استعدادهای بالقوه کشور و ظرفیتهای موجود در کلیه بخشهای صنعتی و گسترش صنایع نوین از جمله توریسم، اکوتوریسم و ...
- اقدامات اجرایی در زمینه ساخت آزاد راهها از سال ۱۳۶۹ با تصویب ۵ محور آزادراهی توسط دولت و با احداث پروژه آزاد راه قزوین - زنجان به طول ۱۸۹ کیلومتر آغاز شد.

آزاد راه تهران - ساوه

آزاد راه تهران - ساوه با توجه به حجم ورودی مبادلات و میزان سنگین ترافیک در محورهای فوق و با توجه به رشد روز افزون توسعه صنعتی و کشاورزی مناطق مربوط به آن، نه تنها نیازهای فعلی منطقه را جوابگو می باشد بلکه در توسعه اقتصادی، صنعتی و کشاورزی توزیع استان تهران و مرکزی ایجاد تحول می نماید.

با وجود افزایش جمعیت شهرکهای اقماری همچون رباط کریم، مامونیه، شهر صنعتی کاوه و نیز محدوده فرودگاه بزرگ بین المللی امام (ره)، ساخت آزاد راه مذکور توانسته است ارتباط مناسب این مناطق را با مرکز و دیگر نقاط فراهم آورد.

در محدوده آزاد راه روستاهای متعددی با بافت کشاورزی و دامپروری قرار گرفته است که هر کدام طبیعتاً تحت تأثیر تأثیرات اقتصادی و اجتماعی احداث این محور قرار گرفته اند روستاهایی همچون اصغرآباد، کیکاور، ده حسن، زمان آباد، آدران، اورین، وجه آباد شاهزاده معصوم، ده شاد پایین، بهمن آباد، رضی آباد و ... که در فصل بعدی ضمن مشخص ساختن روستاهای مورد تحقیق (کیلومتر ۱۵ تا ۲۵) سعی بر این است تا به نتایج آثار اقتصادی و اجتماعی ساخت آزاد راه بر روند توسعه اقتصادی و اجتماعی روستاهای مورد مطالعه پردازیم.

بررسی ارزیابی اثرات اقتصادی - اجتماعی و زیست محیطی پروژه های راه سازی

ارزیابی اثرات اقتصادی

ارزیابی اثرات اقتصادی پروژه ها بخش جدایی ناپذیر برنامه های توسعه اقتصادی به منظور آزمودن دستاوردها، موفقیتها و یا شکستهای پروژه ها است تا بتوان راه را برای بهبود کارائی آنها هموار کرد. ارزیابی اثرات اقتصادی فرایندی برای ارزیابی نرخ بازده پروژه های سرمایه گذاری، سودآوری اجتماعی و اثرات جانبی آن بر نرخ رشد جمعیت، اشتغال نیروی کار و بالاخره سرمایه گذاری مجدد است. این کار همچنین کمک می کند تا تأثیر پروژه های سرمایه گذاری جدید بر کیفیت زندگی روزمره مردم یک ناحیه از کشور بررسی شود.

به طور کلی می توان گفت که هدف از ارزیابی اقتصادی به دست آوردن اطلاعاتی برای کمک به هدایت سیاست ها و تصمیم های سرمایه گذاری به منظور برآورده کردن اهداف مشخصی است. از این لحاظ، روش ارزیابی اقتصادی باید منطبق بر ضوابط زیر باشد :

الف - باید سطح کارایی استفاده از منابع را افزایش دهد

ب - باید بتواند ثابت کند که برنامه ها منطبق بر اهداف تصمیم گیران است یا آنها را ارتقاء دهد

ج - باید به تصمیم گیران و عموم مردم نشان دهد که تصمیم های مهم دارای مبانی قنی کافی هستند

د - باید دارای رویکرد منطقی باشد و از اجرای استانداردهای متداول اطمینان حاصل آید

ه - باید به درک وقوع اثرات جانبی کمک کند

و - باید مکانیسمی کنترلی را ارایه دهد که تصمیم گیران پراکنده را هماهنگ سازد

ز - از نظر اثرات جانبی مختلف ناشی از سرمایه گذاری باید جامع باشد

ح - روش محاسباتی که برای ارزیابی اقتصادی به کار می رود باید به بهترین وجه مناسب شرایط ویژه پروژه باشد(بی نام، ۱۳۸۴).

ارزیابی اثرات اجتماعی

سه دلیل اصلی برای انجام ارزیابی اثرات اجتماعی پروژه ها وجود دارد که عبارتند از :

۱ - ارزیابی اثرات اجتماعی جزئی از فرایند توسعه و گسترش مردم سالاری است. انجام این نوع مطالعات باعث مشارکت دادن تعداد بیشتری از مردم در تصمیم گیری و شفاف کردن هر چه بیشتر تصمیمات می شود.

۲ - ارزیابی اثرات اجتماعی نوعی ارزیابی خطر است که در آن شناسایی اثرات احتمالی توسعه در محاسبات پروژه گنجانیده شده تا اطمینان لازم را در مورد بیشتر بودن منافع پروژه از هزینه های آتی ناشی از کاهش و حذف اثرات نامطلوب آن بوجود آورد .

۳ - از طریق فرایند مشارکتی می توان به تصمیمات بهتری از طریق استفاده از دانش محلی اقدام نمود. این دلایل باعث می شوند که با اجرای چنین مطالعاتی اثرات نامطلوب پروژه ها تا حد امکان کاهش یافته و اثرات فیزیکی و همچنین استرس، عدم اطمینان و ناهنجاریهای مربوط به زیبایی و ظرافت تقلیل پیدا کنند(بی نام، ۱۳۸۴).

روش تحقیق:

روش مورد استفاده در پژوهش حاضر از لحاظ هدف کاربردی است، زیرا با استفاده از نتایج تحقیقات بنیادی در پی بهبود و اصلاح وضعیت موجود در نحوه تأثیرپذیری روستاهای همجوار آزاد راه مورد مطالعه می باشد و نتایج آن برای دست اندرکاران این بخش قابل استفاده است. همچنین با توجه به اینکه بخشی از پژوهش بر اساس نظر سنجی از اهالی و کشاورزان منطقه صورت گرفته است، پژوهش حاضر از لحاظ گردآوری اطلاعات توصیفی پیمایشی خواهد بود.

جامعه آماری تحقیق شامل کلیه خانوار های روستاهای همجوار کیلومتر ۱۵- ۲۵ آزاد راه تهران - ساوه می باشد (N=۳۵۷۲). تعداد ۲۷۱ خانوار با استفاده از فرمول کُکران بعنوان نمونه انتخاب شدند.

متغیرهای این تحقیق را می توان در دو بخش بررسی کرد . متغیرها شامل متغیرهای مستقل و متغیرهای وابسته می باشند. متغیرهای مستقل عبارتند از : تغییر در درآمد - تغییر در تولید - تأثیر بر اشتغال - تأثیر بر رفاه - تأثیر بر سرمایه گذاری های جدید - تأثیر بر خدمات رسانی - تأثیر بر آموزش و بهداشت - تأثیر بر هزینه های حمل و نقل - تأثیر بر ایمنی و تردد - تأثیر بر صنایع تبدیلی و روستایی - تأثیر بر مهاجرت - تأثیر بر بازارهای فروش - تأثیر بر قیمت زمین های منطفه .

متغیرهای وابسته عبارتند از : افزایش درآمد - افزایش تولید - افزایش اشتغال - بهبود رفاه - افزایش سرماگذاری های جدید - بهبود خدمات رسانی - بهبود آموزش و بهداشت - کاهش هزینه های حمل و نقل - کاهش مهاجرت - افزایش ایمنی و سهولت در تردد - دسترسی بهتر به بازارهای فروش محصولات - افزایش قیمت زمین های کشاورزی .

ابزار اندازه گیری در این تحقیق پرسشنامه بوده است . به منظور تعیین روایی پرسشنامه، از نقطه نظرات و پیشنهادهای کارشناسان و اساتید توسعه و ترویج استفاده شد. برای سنجیدن اعتبار پرسشنامه های تهیه شده، به وسیله یک آزمون مقدماتی تعداد ۳۰ نسخه از آن تکمیل گردید که پرسشنامه های تکمیل شده با استفاده از نرم افزار SPSS و به روش آلفای کرنباخ مورد سنجش قرار داده شد که نتایج حاصله از ضریب کرنباخ آلفا برای پرسشنامه مذکور برابر ۸۸ درصد گردید. در این تحقیق پس از جمع آوری و دسته بندی داده ها با استفاده از نرم افزار SPSS از روش آمار توصیفی و آمار استنباطی به منظور تجزیه و تحلیل داده ها استفاده گردید. در تجزیه و تحلیل اطلاعات که از تحلیل همبستگی و آزمون های مقایسه میانگین ها استفاده خواهد شد،

یافته های تحقیق :

آمار توصیفی (ویژگی های فردی) :

در خصوص سن افراد پاسخگو به سوالات پرسشنامه، حدود ۳۰ درصد از افراد پاسخگو کمتر از ۲۵ سال و حدود ۳۰ درصد هم بین ۲۵ تا ۳۵ ساله بوده اند و بطورکل ۷۸ درصد پاسخگویان کمتر از ۴۵ سال و مابقی بیش از ۴۵ ساله داشته اند. از میان پاسخگویان ۶۴/۶ درصد زن و ۳۵/۴ درصد مرد بوده اند. سطح تحصیلات حدود ۷۲ درصد از پاسخگویان زیر دیپلم و ۲۶ درصد دیپلم و فقط ۱/۸ درصد تحصیلات بالاتر از دیپلم داشته اند. ۱۷/۱ درصد پاسخگویان کاسب، ۱۱/۴ درصد کشاورز، ۱۰/۷ درصد کارگر و ۸ درصد هم کارمند بوده اند و ۵۲ درصد از پاسخگویان که اکثرا زنان بوده اند، هم مشاغل دیگری داشته اند.

بررسی تأثیرات اقتصادی و اجتماعی

برای پی بردن به نظرات جامعه در مورد مطالعه تعدادی از اقزات اقتصادی و اجتماعی حاصل از ایجاد آزاد راه ها در مقیاس لیکرت مورد سوال قرار گرفتند که در سه طیف کم، زیاد و متوسط نظرات خود را مطابق جدول شماره ۱ بیان کردند.

جدول شماره ۱- اثرات اقتصادی - اجتماعی احداث آزاد راه ها

ر. ف	گزینه ها	کم	متوسط	زیاد
۱	میزان کاهش هزینه های حمل و نقل محصولات تولیدی روستاییان	۳۰/۶	۲۹/۱	۴۰/۳

۴۳	۲۵/۸	۳۱	میزان سهولت در فروش محصولات کشاورزی روستاییان	۲
۷۲	-	۲۸	میزان افزایش قیمت زمین های کشاورزی منطقه در اثر ساخت آزادراه و توسعه روستاهای همجوار	۳
۵۱/۷	۳۰	۱۸/۵	میزان علاقه به فروش زمینهای کشاورزی و تغییر کاربری	۴
۸۰/۴	۱۹/۶	-	میزان کاهش مصرف سوخت وسایل نقلیه موتوری	۵
۱۷/۷	-	۶۹	میزان تخریب چشمه ها و کانالهای آبی در محدوده روستا در اثر ساخت آزاد راه	۶
۹/۶	-	۹۰/۴	میزان باز سازی چشمه ها و کانالهای آبی در محدوده روستا در اثر ساخت آزاد راه	۷
۲۷/۷	۴۳/۹	۲۸/۴	افزایش درآمد کشاورزی در اثر ساخت آزاد راه	۸
-	۷۸	۲۴	میزان افزایش درآمد دامداران روستایی	۹
-	۵۱	۴۹	میزان توجه به شغل کشاورزی در اثر ساخت آزاد راه	۱۰
۶۸	۲۴/۷	۷/۶	میزان افزایش ایمنی و سهولت در تردد پاسخگویان در اثر ساخت آزاد راه	۱۱
۱۴	۳۲	۵۴	میزان افزایش سطح اشتغال در بخش کشاورزی و دامی	۱۲
-	۴۴	۵۶	میزان تغییر بافت سنتی روستا بعد از ساخت آزاد راه	۱۳
۳۱/۳	۴۴	۲۴/۷	میزان توسعه روستا بعد از ساخت آزاد راه	۱۴
۵۴	۲۱	۲۵	میزان کاهش مهاجرت روستاییان	۱۵
۴۰/۶	۱۷/۷	۴۱/۷	میزان افزایش سرمایه گذاری های جدید در زمینه های مختلف کشاورزی ، دامی ، صنایع تبدیلی روستاییان	۱۶
۸۶	-	۱۴	میزان افزایش رفت و آمد ساکنین مناطق همجوار روستا بعد از ساخت آزاد راه	۱۷
۲۸/۴	۶۰	۱۱/۸	میزان بهبود زندگی روستاییان در موارد بهداشتی، آموزشی و تغذیه ای	۱۸
۱۷	۱۹/۲	۶۳/۸	میزان سرمایه گذاریهای جدید جهت ساخت مدارس، درمانگاه و مراکز رفاهی	۱۹
۱۷	۵۵/۴	۲۷/۷	میزان افزایش امنیت اجتماعی در روستا در اثر احداث آزاد راه	۲۰
۷۴/۹	۱۳/۳	۱۱/۸	میزان صرفه جویی در وقت و زمان رفت و آمد اهالی روستا با مناطق دیگر با احداث آزاد راه	۲۱
۸۰/۴	-	۱۹/۶	میزان رضایت از شرایط کلی موجود در روستا قبل و بعد از احداث آزاد راه	۲۲

آمار استنباطی

جهت بررسی فرضیه های تحقیق از روش آزمون کای اسکوئر (χ^2) جهت بررسی استقلال آماری استفاده کرده و سطح معنی داری را ($\alpha=0/05$) در نظر می گیریم.

در این تحقیق اولین هدف مورد بررسی عبارت است از:

۱. بین ساخت آزاد راه و توسعه روستاهای همجوار و میزان افزایش درآمد کشاورزان و دامداران روستایی، رابطه معنی دار آماری وجود ندارد (جدول ۲).

چنانچه از مقدار سطح معنی دار بودن آماره آزمون یعنی: $Asymp.Sig = 0$ مشخص است چون سطح معنی داری آماره χ^2 بدست آمده از داده های موجود، از مقدار سطح معنی داری در نظر گرفته شده اولیه کمتر است لذا فرضهای صفر رد می شود یعنی بین ساخت آزاد راه و توسعه روستاهای همجوار و میزان افزایش درآمد کشاورزان و دامداران روستایی، رابطه معنی دار آماری وجود دارد.

جدول شماره ۲- بررسی فرضیه به وسیله آزمون کای اسکور

ر.ف	فرض صفر	درجه آزادی	مقدار χ^2	سطح معنی داری آماره آزمون	نتیجه گیری
۱	بین ساخت آزاد راه و میزان افزایش درآمد کشاورزان ، رابطه معنی دار آماری وجود ندارد.	۱۲	۱۰۰/۸۳۶	۰/۰۰۰	فرض صفر رد می شود یعنی بین ساخت آزاد راه و میزان افزایش درآمد کشاورزان ، رابطه معنی دار آماری وجود دارد.
۲	بین ساخت آزاد راه و میزان افزایش درآمد دامداران، رابطه معنی دار آماری وجود ندارد.	۱۲	۷۰/۰۸۴	۰/۰۰۰	فرض صفر رد می شود بین ساخت آزاد راه و میزان افزایش درآمد دامداران، رابطه معنی دار آماری وجود دارد.

در این تحقیق دومین فرضیه مورد بررسی عبارت است از :

۲. بین ساخت آزادراه و توسعه روستاهای همجوار و افزایش تولید محصولات کشاورزی و دامی روستاییان، رابطه معنی دار آماری وجود ندارد.

چنانچه از خروجی مربوط به این آزمون فرضیه اول نمایان است ، جدول توافقی مربوط به این آزمون جدولی (۵ × ۴) است. بنابراین درجه آزادی این جدول یعنی:

$$d_f = (r - 1)(K - 1) \text{ برابر است با } d_f = (4 - 1)(5 - 1) = 12$$

همچنین مقدار آماره کای اسکور (χ^2) (Pearson Chi-Square) مساوی است با :

$$\chi^2 = [\sum \sum (O_{ij} - E_{ij})^2 / E_{ij}] = 52 / 675$$

چنانچه از مقدار سطح معنی دار بودن آماره آزمون یعنی $Sig = 00.0$ مشخص است چون سطح معنی داری آماره χ^2 بدست آمده از داده های موجود، از مقدار سطح معنی داری در نظر گرفته شده اولیه کمتر است لذا فرض صفر رد می شود یعنی بین ساخت آزادراه و توسعه روستاهای همجوار و افزایش تولید محصولات کشاورزی و دامی روستاییان، رابطه معنی دار آماری وجود دارد.

۳. در این تحقیق سومین فرضیه مورد بررسی عبارت است از :

بین میزان افزایش قیمت زمین های کشاورزی منطقه در اثر ساخت آزادراه و توسعه روستاهای همجوار و افزایش علاقه مردم به فروش زمینهای کشاورزی و تغییر کاربری، رابطه معنی دار آماری وجود ندارد.

چنانچه از خروجی مربوط به این آزمون فرضیه نمایان است، جدول توافقی مربوط به این آزمون جدولی (۴ × ۴) است. بنابراین درجه آزادی این جدول یعنی:

$d_f = (r-1)(K-1)$ برابر است با $d_f = (4-1)(4-1) = 9$ ، همچنین مقدار آماره کای اسکوئر (χ^2) (Pearson Chi-Square) مساوی است با:

$$\chi^2 = [\sum \sum (O_{ij} - E_{ij})^2 / E_{ij}] = 74 / 724$$

چنانچه از مقدار سطح معنی دار بودن آماره آزمون یعنی $Sig = 00.0$ مشخص است چون سطح معنی داری آماره χ^2 بدست آمده از داده های موجود، از مقدار سطح معنی داری در نظر گرفته شده اولیه کمتر است لذا فرض صفرردمی شود یعنی بین میزان افزایش قیمت زمین های کشاورزی منطقه در اثر ساخت آزادراه و توسعه روستاهای همجوار و افزایش علاقه مردم به فروش زمینهای کشاورزی و تغییر کاربری، رابطه معنی دار آماری وجود دارد. با توجه به نتایج بدست آمده از تجزیه و تحلیل داده ها، میزان تأثیرگذاری متغیرهای مورد بررسی به شرح زیر اولویت بندی می شوند (جدول ۳):

جدول شماره ۳- میزان تأثیرگذاری متغیرهای مورد بررسی

متغیر مورد بررسی	خیلی کم		کم		متوسط		زیاد		خیلی زیاد	
	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی
افزایش ایمنی در تردد	۲/۶	۷	۴/۸	۱۳	۲۴/۷	۶۷	۴۹/۴	۱۳۴	۵۰	۱۸/۵
کاهش مهاجرت	۸/۵	۲۳	۱۶/۶	۴۵	۲۱/۸	۵۹	۴۴/۳	۱۲۰	۲۴	۸/۹
میزان علاقه به فروش زمین های کشاورزی	۲/۲	۶	۱۶/۲	۴۴	۲۹/۹	۸۱	۳۵/۱	۹۵	۴۵	۱۶/۶
سهولت در فروش محصولات کشاورزی	۱۲/۲	۳۳	۱۸/۸	۵۱	۲۵/۸	۷۰	۳۲/۸	۸۹	۲۸	۱۰/۳
کاهش هزینه های حمل و نقل	۱۷/۳	۴۷	۱۳/۳	۳۶	۲۸	۷۶	۳۰/۶	۸۳	۲۹	۱۰/۷
افزایش سرمایه گذاری های جدید	۱۶/۶	۴۵	۲۵/۱	۶۸	۱۷/۷	۴۸	۲۷/۳	۷۴	۳۶	۱۳/۳
افزایش سطح رفاه زندگی	۶/۶	۱۸	۱۵/۵	۴۲	۳۹/۱	۱۰۶	۲۶/۹	۷۳	۳۲	۱۱/۸

۸	۴/۴	۱۲	۳۰/۶	۸۳	۴۱	۱۱۱	۱۵/۵	۴۲	۸/۵	۲۳	افزایش درآمد دامداران
۹	۵/۵	۱۵	۲۲/۹	۶۲	۵۹/۸	۱۶۲	۷/۷	۲۱	۴/۱	۱۱	افزایش میزان بهبود زندگی
۱۰	۵/۲	۱۴	۲۲/۵	۶۱	۴۳/۹	۱۱۹	۲۳/۲	۶۳	۵/۲	۱۴	افزایش درآمد کشاورزان
۱۱	۵/۲	۱۴	۱۲/۹	۳۵	۳۱/۷	۸۶	۲۷/۳	۷۴	۲۲/۹	۶۲	افزایش خدمات رسانی دهداریها
۱۲	۳/۷	۱۰	۱۱/۸	۳۲	۴۲/۴	۱۱۵	۲۹/۲	۷۹	۱۲/۹	۳۵	افزایش محصولات کشاورزی و دامی
۱۳	۳/۷	۱۰	۱۰/۳	۲۸	۳۲/۱	۸۷	۳۵/۴	۹۶	۱۸/۵	۵۰	افزایش سطح اشتغال

نتیجه گیری

با توجه به نتایج بدست آمده از یافته های آماری جامعه مورد مطالعه می توان نتیجه گرفت که احداث آزاد راه در مجموع باعث ایجاد آثار مثبت اقتصادی و اجتماعی در روستاهای همجوار گردیده است. این تأثیرات را می توان به طور خلاصه به شرح ذیل عنوان کرد.

تأثیرات اقتصادی شامل :

- کاهش هزینه های حمل و نقل محصولات تولیدی روستائیان
- سهولت در فروش محصولات کشاورزی و دامی روستائیان
- کاهش مصرف سوخت وسایل نقلیه موتوری
- افزایش درآمد کشاورزان
- افزایش درآمد دامداران
- افزایش نسبی سطح اشتغال در بخش کشاورزی
- افزایش نسبی سرمایه گذاری جدید در زمینه های مختلف کشاورزی، دامی و صنایع تبدیلی
- افزایش نسبی تولیدات و محصولات کشاورزی و دامی

تأثیرات اجتماعی شامل :

- افزایش نسبی سطح رفاه زندگی روستائیان
- کاهش مهاجرت روستائیان به مناطق دیگر
- تسریع در رفت و آمد اهالی منطقه
- افزایش نسبی بهبود زندگی روستائیان در موارد بهداشتی، آموزشی و ...
- افزایش نسبی خدمات رسانی دهداری ها به روستاها

- افزایش امنیت اجتماعی روستائیان
- افزایش ایمنی و سهولت در تردد
- دسترسی مناسب روستائیان به مناطق دیگر
- صرفه جویی در وقت و زمان رفت و آمد اهالی روستا
- رضایت روستائیان از احداث آزاد راه موجود

نکته مهم؛ با توجه به اینکه در تجزیه و تحلیل اطلاعات بدست آمده در خصوص میزان علاقه مردم به فروش زمینهای کشاورزی و تغییر کاربری، حدود ۱۸/۵ درصد از پاسخگویان گزینه کم، ۳۰ درصد گزینه متوسط و حدود ۵۱/۷ درصد گزینه زیاد را انتخاب کرده اند، پس می توان از این مسئله به عنوان یک اثر نامطلوب اجتماعی که به تبع آن عواقب اقتصادی در پی خواهد داشت اشاره نمود. این نکته به عنوان طرح مسئله در این پژوهش عنوان شده است که با نتایجی که از این پرسش بدست آمده اعتبار آن مشهود و عینیت پیدا می کند.

فهرست منابع:

- ۱- بی نام . (۱۳۸۴). بررسی عوامل موثر در ارزیابی و توجیه فنی، اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی پروژه های راه و راه آهن، مجری معاونت پژوهشی دانشگاه تربیت مدرس؛ مدیر پروژه فاطمه زاهد، وزارت راه و ترابری، معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری، پژوهشکده حمل و نقل، تهران ۱۳۸۴
- ۲- بیضایی، ا. (۱۳۸۲). اصول کاربردی اقتصاد حمل و نقل، تهران، سمت،
- ۳- پاپلی یزدی، م. ح، ابراهیمی، م. ا. (۱۳۸۱). نظریه های توسعه روستایی، تهران، سمت،
- ۴- تیاسی کوک، سین . (۱۳۷۴). تحلیلی بر پروژه های راه سازی روستایی از دیدگاه جامعه شناسی، ترجمه غلامرضا امیر شقاقی، ماهنامه جهاد،
- ۵- محمودی، ع . (۱۳۷۶). اقتصاد حمل و نقل، تهران، موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی،
- ۶- هاوجان . (۱۳۷۲). راه های روستایی و کاهش فقر، مترجمان سید جواد میر و محمد رضا متوسلی، تهران، جهاد سازندگی،

7- Jain, J. K. (1988). *Transport Economics*, C.S.Jain, Allahab.

8-Federal highway administration. (1996). U.S. Department of Transportation,

Impact Assessment of highway construction on development of adjacent villages

Kamran Kabiri

Master graduate of agricultural education and extension

S.Jamal Farajolah Hosseini

Associate professor of agricultural extension and education of science and research branch of

Azad University

Sahar Dehyouri

Ph.D student of agricultural education and extension of science and research branch of

Azad University

Email: sahar.dehyouri@gmail.com

Cell phone: 09123009169

Abstract:

In order to move toward rural development, we may encounter different indicators that achieving the goal requires a systematic and comprehensive planning. Communication networks (roads) as an underlying index will be able to influence other factors. This can also pave the way for maintaining a good communication with other areas. This study reviews the impacts resulted from construction of highways as land transit route affected several villages. Also, this research focuses on the necessity and importance of benefits and construction of freeways impacts e.g. economic and social effects on adjacent villages. Tehran-Saveh highway (with 112 km in length as transit route) appropriate communication with the central and southern connections makes the case of this study (a segment with 10 km in length from 15 to 25 km). This segment was selected and underwent field methods (questionnaires) for analysis of its impacts on economic and social development of nearby villages. Based on the Cochran formula, 271 households (out of 3575 households) were selected and interviewed. According to the results, the impacts included: reduction in transportation costs of agricultural products, ease in selling agricultural products, increase in incomes of farmers, relative increase in level of employment, relative increase in livelihood welfare level, reduction in migration rate, and increase in land prices.

Keywords: Highway- Social impacts -Economic impacts – Rural development