

مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی، سال یازدهم، شماره ۳۷، زمستان ۱۳۹۵

شاپای چاپی ۲۹۴۰-۲۰۰۸

<http://jshsp.iaurasht.ac.ir>

صص. ۵۳-۳۷

## بررسی پیامدهای اقتصادی و اجتماعی احداث آزادراه در سکونتگاه‌های روستایی (مطالعه موردی: دهستان میانکوه شرقی)

مهرشاد طولابی نژاد\* - دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه سیستان و بلوچستان، زاهدان، ایران

علی اکبر عنبستانی - دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران

لیلا سلگی - دانشجوی دکتری مدیریت محیطی، دانشگاه حکیم سبزواری، ایران

تاریخ پذیرش: ۹۵/۱۲/۰۲

تاریخ دریافت: ۹۵/۰۳/۳۰

### چکیده

توسعه اقتصادی و اجتماعی سکونتگاه‌های روستایی کاملاً مشروط به وجود زیرساخت‌ها و خدمات اساسی به خصوص حمل و نقل می‌باشد. توسعه سکونتگاه‌های روستایی نیز موجب توسعه بخش‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی و صنعتی می‌شود. بنابراین در این مقاله با استفاده از روش کتابخانه‌ای و میدانی (پرسش‌نامه) به بررسی اثرات اقتصادی و اجتماعی حمل و نقل آزادراه‌ها خرم‌آباد - پل زال بر مناطق روستایی در دهستان میانکوه شرقی در شهرستان پلدختر پرداخته شده است. عملیات ساخت این آزادراه‌ها از سال ۱۳۸۴ در حد فاصل دو شهر خرم‌آباد و اندیمشک به طول ۱۰۴ کیلومتر آغاز شده بود و در تاریخ ۱۱ آبان ۱۳۸۹ به صورت رسمی به بهره‌برداری رسید. جامعه آماری تحقیق شامل خانوارهای روستایی دهستان میانکوه شرقی می‌باشد (N=۵۱۴)، که ۱۰۳ خانوار با استفاده از فرمول کوکران (تعداد ۱۲ روستا) بعنوان نمونه انتخاب شد. برای تجزیه و تحلیل اطلاعات از آزمون t تک‌نمونه‌ای، آزمون رتبه‌ای فریدمن، رگرسیون خطی و تحلیل مسیر استفاده شده است. نتایج حاصله از تجزیه و تحلیل اطلاعات بدست آمده نشان دهنده تاثیر مثبت آزادراه بر شاخص‌های اقتصادی و اجتماعی در منطقه مورد مطالعه بوده، به طوری که باعث افزایش درآمد خانوارهای روستایی، افزایش میزان دسترسی خانوارها به بازار فروش برای محصولات کشاورزی، افزایش قیمت زمین‌های کشاورزی، افزایش دسترسی به موارد بهداشتی و آموزشی و افزایش کیفیت زندگی در روستاهای منطقه مورد مطالعه شده است. لذا می‌توان گفت که یکی از مهم‌ترین و بهترین راهکارها برای توسعه سکونتگاه‌های روستایی، افزایش سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل و نقل در این نواحی می‌باشد.

واژگان کلیدی: آزادراه، اقتصاد خانوار، اثرات اجتماعی، دهستان میانکوه شرقی

## مقدمه

در ادبیات بین‌المللی علاقه به توسعه و پیشرفت جوامع روستایی در زمینه تحولات اقتصادی و اجتماعی به سرعت در حال رشد بوده (Isserman, Feser & Warren, 2009: 302) و به عنوان راهبردی برای بهبود شرایط زندگی (Meijerink, 2007: 47) و مهم‌ترین راه‌حل برای مشکلات روستاییان می‌باشد (Jun and Xiang, 2011: 1530) که به طور قابل توجهی معیشت آن‌ها را سمت و سوی می‌دهد (Gentle & Maraseni, 2012: 24). تحول در مناطق روستایی در کشورهای در حال توسعه از اهمیت ویژه‌ای برخوردار می‌باشد (Visser & Spoor, 2011: 302) چرا که این مناطق نقش عمده‌ای در توسعه اقتصادی و اجتماعی آن‌ها ایفا می‌کند (Vadivelu & Kiran, 2013: 108) و پیشرفت و توسعه نواحی دیگر وابسته به مناطق روستایی می‌باشد (Kumar, Bhavani & Swaminathan, 2014: 193). همچنین توسعه این مناطق یک فرصت بسیار مهم برای کاهش سوء تغذیه فراهم کرده است (Kifle, Teferi, Kebedom & Legesse, 2016: 24). توسعه اقتصادی و اجتماعی مناطق روستایی کاملاً مشروط به وجود زیرساخت‌های روستایی و خدمات اساسی است (Mateoc & Otiman, 2011: 3). جاده‌ها مخصوصاً آزاد راه از مهمترین زیرساخت‌های اقتصادی هر کشور است (Dargahi, Lashtoo Aqayi & Roknaldin Eftekhari, 2014: 64) که جمعیت انسانی را تحت تاثیر قرار داده است (Vandenbroucke, 2008: 81-110) باعث افزایش درآمد (Aremu, 2014: 8) و بهبود دیگر زیرساخت‌ها در نواحی روستایی می‌شود (Ahmed, 2013: 55). امروزه حمل و نقل آزادراه نقش مهمی در زندگی اقتصادی و اجتماعی دارد (Amekudzi, Khisty & Khayesi, 2009: 339-348) به عنوان کلیدی برای رشد اقتصادی و اجتماعی پایدار و یکی از زیرساخت‌های حیاتی مورد نیاز برای رشد جوامع می‌باشد (Rudra, 2013: 139). فقدان این زیرساخت‌ها برای ساکنان روستایی باعث کاهش دسترس آن‌ها به طیف وسیعی از خدمات مهم عمومی و امکانات رفاهی می‌شود، که به طور معمول در مراکز دور دست واقع شده‌اند (Velaga et al, 2012: 62)، همچنین عدم دسترسی به آن و انزوای جغرافیایی مناطق روستایی را می‌توان به عنوان یکی از عوامل اساسی فقر مشاهده کرد و فقدان این دسترسی‌ها باعث محدود شدن فرصت‌های مردم برای بهبود و پایداری اقتصادی و اجتماعی شان دانست (Sarkar, 2005: 183). به طور کلی می‌توان گفت، دسترسی به تاسیسات و تسهیلات این زیرساخت‌ها و حمل و نقل از عوامل عمده توسعه مناطق روستایی می‌باشد. بنابراین توجه به احداث این زیرساخت‌ها در سکونتگاه‌های روستایی که به تقویت ظرفیت‌های محلی، تامین زیرساخت‌ها و توسعه سرمایه انسانی و در نهایت به بهبود قابلیت زیست‌پذیری نواحی روستایی می‌گردد لازم و ضروری می‌نماید. در این مقاله سعی شده است ضمن بیان مبانی نظری و معرفی شاخص‌های اقتصادی و اجتماعی تاثیرگذار آزادراه، اثرات آن در زندگی خانوارها در دهستان میانکوه شرقی مورد بررسی و سنجش قرار گیرد. لذا سوال اصلی تحقیق عبارت است از: احداث این آزادراه چه تاثیری بر ابعاد اقتصادی و اجتماعی زندگی خانوارهای روستایی در منطقه مورد مطالعه داشته است؟

تاکنون بسیاری از محققین آثار و پیامدهای آزاد راه و حمل و نقل بر مناطق همجوار را مورد مطالعه قرار داده‌اند؛ تیاسی کوک<sup>۱</sup> (۱۹۹۶)، به بررسی اثرات پروژه‌های راهسازی از دیدگاه جامعه‌شناسی پرداخته‌اند؛ پورا احمد (۱۳۹۰)، به بررسی تاثیر حمل و نقل بر توسعه روستایی پرداخته؛ شریفی (۱۳۹۰)، به بررسی تاثیر حمل و نقل بر بخش‌های اقتصاد کشور از نظر تحلیل داده - ستانده پرداخته؛ کریمی و پاشازاده (۱۳۹۱)، به بررسی نقش حمل و نقل روستایی بر بخش کشاورزی

پرداخته‌اند؛ فراهانی و طولابی نژاد (۱۳۹۴)، به بررسی اثرات احداث آزادراه بر توسعه پایدار روستایی پرداخته‌اند؛ همچنین، (Amekudzi et al, 2009)، به بررسی اثرات حمل و نقل در توسعه روستایی پرداخته‌اند؛ (Guangqing, 2010)، با رویکرد یکپارچه فضایی به بررسی نقش و تاثیرات آزادراه در تغییرات جمعیتی مناطق همجوار آن پرداخته‌اند؛ (Velaga et al, 2012)، با استفاده از روش بحث و مناظره گروهی به بررسی اثرات حمل و نقل در توسعه نواحی روستایی پرداخته‌اند؛ (Rudra, 2013)، به بررسی اثرات و نقش زیرساخت‌های حمل و نقل بر رشد اقتصادی در هند پرداخته‌اند؛ (Dargahi et al, 2014) به بررسی و تجزیه و تحلیل اقتصادی نقش آزادراه تهران - شمال در شهر چالوس پرداخته‌اند؛ (Yancang, Lei & Juanjuan, 2014)، با استفاده از انترویی شانون و تاپسیس به بررسی و ارزیابی ظرفیت‌های بزرگراه‌ها و حمل و نقل در توسعه پایدار پرداخته‌اند؛ (Asadi et al, 2016)، به بررسی رابطه میان توسعه شبکه جاده‌ها و تغییر کاربری زمین کشاورزی در شمال غرب ایران پرداخته‌اند. در این بین موضوعی که تاکنون به آن پرداخته نشده، بررسی اثرات اقتصادی و اجتماعی آزادراه بر مناطق و خانوارهای روستایی می‌باشد. بنابراین در این مقاله سعی شده ضمن بیان مبانی نظری و معرفی شاخص‌های اقتصادی و اجتماعی تاثیرگذار آزادراه، اثرات آن در زندگی خانوارهای روستایی در دهستان میانکوه شرقی شهرستان پلدختر مورد بررسی و سنجش قرار گیرد.

جاده‌ها بعنوان بخشی از سیستم حمل‌ونقل، نقشی اساسی در توسعه نواحی پیرامونی دارند (Asadi et al, 2016: 53). کاربرد استفاده از آن در فعالیت‌های توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی و فیزیکی شامل انتقال انسان، محصولات، آداب، رسوم و غیره از یک مکان به مکان دیگر می‌باشد (Dargahi et al, 2014: 54) که به علت انعطاف‌پذیر بودن تا حد زیادی باعث بهبود ظرفیت حمل و نقل و مسافر می‌شود (Fricker & Whitford, 2004: 12). سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل و نقل باعث تحریک رشد اقتصادی و ایجاد شرایط مساعد استفاده از زمین در اطراف آن (McQuaid et al, 2004: 24)؛ همچنین باعث توسعه سریع اقتصادی در آینده می‌شود (Li et al, 2014: 5). در این چارچوب، آزادراه‌ها با توجه به ویژگی‌های فنی و اجرایی و شرایط مناسب‌تر و امن‌تر، از پایه‌های مناسب حمل و نقل جاده هستند (Dargahi et al, 2014: 55) که موجب کاهش تراکم ترافیک، افزایش ایمنی در تردد، و کمک در استفاده‌ی موثرتر از جاده‌های کنونی می‌شود (Chi, 2010: 58- 89). همچنین زیرساخت‌های حمل و نقل می‌تواند با تغییر تقاضای کل بر روی رشد اقتصادی تاثیرگذار باشد (Esfahani & Ramirez, 2003: 443-477).

آزادراه یکی از عوامل عمده و بسیار مهم توسعه و مهمترین بستر پیوند اندیشه‌ها و فرهنگ‌ها در طول تاریخ و با اهمیت‌ترین مسیر ارتباط ملت‌ها و اقوام مختلف با یکدیگر بوده و رایج‌ترین و سهل‌الوصول‌ترین روش جابجایی کالا و مسافر می‌باشد. به جرأت می‌توان گفت ملتی زودتر به پیشرفت و تمدن در طول تاریخ رسیده و می‌رسد که از جاده‌های ارتباطی بیشتر و بهتری برخوردار باشد (فراهانی و طولابی نژاد، ۱۳۹۴: ۲۶۳). گسترش زیرساخت‌های حمل و نقل می‌تواند در افزایش ظرفیت تولیدی یک کشور اثرات زیر را داشته باشد: اول، زیرساخت‌های حمل و نقل می‌تواند در فرآیند تولید به عنوان ورودی مستقیم و در بسیاری از موارد بعنوان یک فاکتور پرداخت نشده تولید محسوب شود. دوم، زیرساخت‌های حمل و نقل باعث کاهش هزینه‌های حمل و نقل در فرآیند تولید می‌شود. سوم، زیرساخت‌های حمل و نقل می‌تواند به عنوان آهن‌ربا، عمل جذب منابع از سایر مناطق را انجام دهد و باعث رشد اقتصادی منطقه و انباشتگی منابع در آن منطقه شود (Berechman, 2006: 537- 551).

بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل این امکان را نیز بوجود می‌آورد که با انتقال سریع تکنولوژی به دیگر مناطق زمینه پیشرفت آن‌ها را فراهم کند و به عنوان پیش نیاز و پایه اصلی توسعه، نقش اساسی و کارآمد در تولید، امکانات بالقوه و استعدادهای آن مناطق داشته باشد (Dargahi, et al, 2014: 55). سرمایه‌گذاری در این زیرساخت‌ها به طور مستقیم و غیر مستقیم بر تولید و فرآوری محصولات کشاورزی، دسترسی به بازار، یکپارچه‌سازی، توسعه نهادها و سازمان‌های مورد نیاز برای موفقیت در توسعه کشاورزی (Andersen, 2006: 9)، افزایش تولید کشاورزان، افزایش درآمد

روستاییان و کاهش فقر و نابرابری تاثیر مثبتی می‌گذارد (Fan et al, 2002: 15). نقش حمل و نقل در کاهش محرومیت دارای ابعاد و رویکردی مستقیم و غیر مستقیم است؛ الف) رویکرد مستقیم: که شامل توسعه‌ی اثر بخش تخصیص منابع، به خصوص در عملکرد بازار، انعطاف‌پذیری و تنظیم و پیشرفت رشد اقتصادی است. ب) رویکرد غیر مستقیم: در ارتباط با تشکیل سرمایه‌های انسانی به خصوص آموزش و بهداشت، بهبود دسترسی به فرصت‌های اقتصادی و اجتماعی، شامل کار و تولیدات بازار، مدارس، و کلینیک‌ها است (Gannon, 1997: 4). به طور کلی سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل و نقل در نواحی روستایی باعث تقویت بنیان‌های اقتصاد پایدار نواحی روستایی (Wallace, 2007: 547) جلوگیری از تخلیه روستاها، ایجاد تعادل در جمعیت روستایی، استفاده بهینه از عوامل تولید (Yao, 2002: 335) دسترسی به استانداردهای زندگی روستاییان (Osborne, 2006: 542)، افزایش تقویت اقتصاد محلی (Kandilov and Renkow, 2010: 2)، موجب شکل‌گیری سرمایه‌های اقتصادی و اجتماعی بین خانوارها در مناطق روستایی (Lowder and Carisma, 2011: 878)؛ ایجاد ثبات در تولید محصولات کشاورزی و کاهش مهاجرت روستاییان به شهر (Basu, 2013: 1)؛ باعث افزایش درآمد، کاهش فقر خانوارهای روستایی (Kumar, 2015: 1)؛ توانمندسازی، رفاه و استحکام نظام تولید روستایی (Santos and Barrett, 2010: 1794)، افزایش میزان اشتغال و پس‌انداز، افزایش میزان دسترسی به موارد بهداشتی و آموزشی، افزایش کیفیت محیط روستا و زیرساخت‌ها، افزایش کیفیت مسکن، افزایش حس تعلق مکانی در مناطق روستایی و به دنبال آن باعث افزایش رفاه و توانمندی روستاییان می‌شود. در نهایت از طریق بهبود هماهنگی عمودی بین سکونتگاه‌ها، به تقویت ظرفیت‌های محلی، تامین زیرساخت‌ها و توسعه سرمایه انسانی، سهولت در تردد، امکان انتقال سریع و آسان محصولات کشاورزی و دامی به شهرها و بازار فروش که به بهبود قابلیت زیست‌پذیری نواحی روستایی و پایداری آنها کمک می‌کند.

## روش پژوهش

روش تحقیق در زمره تحقیقات کاربردی و از نظر روش، در چارچوب روش توصیفی-تحلیلی قرار می‌گیرد. جمع‌آوری اطلاعات به دو روش اسنادی و میدانی بوده است. جامعه آماری، شامل خانوارهای روستاهای تا فاصله ۷ کیلومتری آزادراه در دهستان میانکوه شرقی (N=۵۱۴) می‌باشد. تعداد ۱۰۳ خانوار با استفاده از فرمول کوکران و به صورت تصادفی به عنوان نمونه تحقیق انتخاب شد (جدول ۱). ابزار اندازه‌گیری پرسش‌نامه بوده است. پس از جمع‌آوری و دسته‌بندی داده‌ها با استفاده از نرم SPSS (نسخه ۲۲) از روش آمار توصیفی و آمار استنباطی به منظور تجزیه و تحلیل داده‌ها استفاده گردید. برای تجزیه تحلیل اطلاعات استنباطی در مرحله اول با استفاده از آزمون‌های t تک‌نمونه‌ای به بررسی میانگین و اثرات اقتصادی و اجتماعی آزادراه بر سکونتگاه‌های روستایی پرداخته شده، در مرحله بعد با استفاده از آزمون رتبه‌ای فریدمن به رتبه‌بندی هریک از شاخص‌های اقتصادی و اجتماعی پرداخته شد و نهایتاً با استفاده از مدل رگرسیون خطی و تحلیل مسیر به بررسی اثرات مستقیم، غیر مستقیم و کلی هر یک از شاخص‌های اقتصادی و اجتماعی بر این دو متغیر پرداخته شد.

جدول ۱. ویژگی‌های روستاهای مورد مطالعه

ریف	روستا	خانوار	جمعیت	نمونه	فاصله از آزاد راه
۱	قلعه نصیر	۱۰۲	۴۷۱	۲۱	حریم آزاد راه
۲	سراب عبدالعلی	۷۰	۳۱۷	۱۴	۶ کیلومتر
۳	ریخان یک	۴۳	۱۵۲	۸	۲ کیلومتر
۴	جادوآب	۱۷	۷۸	۳	حریم آزاد راه
۵	مهدی خان	۱۸	۷۹	۴	حریم آزاد راه
۶	پشت تنگ کرد علیوند	۱۴	۶۰	۳	۳ کیلومتر
۷	احمدآباد	۳۸	۱۷۵	۷	حریم آزاد راه
۸	ریخان دو	۳۵	۱۱۵	۷	۵ کیلومتر
۹	چمشک زیر تنگ	۷۸	۴۶۸	۱۶	۱ کیلومتر
۱۰	دهلیج آسرد	۲۷	۱۶۵	۵	۷ کیلومتر
۱۱	رحمت آباد	۹	۴۴	۲	حریم آزاد راه
۱۲	خلیل اکبر	۶۲	۳۳۸	۱۳	۶۰۰ متر

منبع: مرکز آمار ایران ۱۳۹۰ و یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۵

با توجه به مطالعات و ادبیات تحقیق می‌توان شاخص‌های کلی درج شده در جدول (۲) را برای این پژوهش ارائه داد.

جدول ۲. شاخص‌ها و گویه‌های مربوط به هر شاخص

ابعاد	شاخص‌ها	گویه‌ها و معرّفها
اجتماعی و فرهنگی	بهداشتی	بهبود موارد بهداشتی و تغذیه‌ای، بهره مندی از امکانات بهداشتی
	کیفیت زندگی	کیفیت محیط زندگی، مشارکت
		سلامت، تفریح و اوقات فراغت
	امنیت فردی و اجتماعی	ایمنی و سهولت در تردد، امنیت اجتماعی در روستا، میزان سرقت از خانوارهای روستایی، میزان تصادفات جاده‌ای
	آموزش	دسترسی به زیرساخت‌های آموزشی، میزان سطح آگاهی روستاییان منطقه، بهره مندی از امکانات آموزشی
	ارتباطات	میزان افزایش رفت و آمد ساکنین مناطق همجوار روستا بعد از ساخت آزاد راه، دسترسی به زیرساخت‌های ارتباطی، صرفه‌جویی در وقت و زمان رفت و آمد اهالی روستا با مناطق، میزان بکارگیری فناوری‌های ارتباطی
	تعلق مکانی	تمایل به مهاجرت از روستای محل زندگی، ماندگاری در روستای محل زندگی، گرایش خانوارهای روستایی به سبک و شیوه زندگی شهری
اقتصادی	توانمندی اقتصادی	میزان درآمدها در بخش کشاورزی، میزان درآمد دامداران روستایی، میزان رضایت از در آمد، تنوع سازی اقتصاد روستایی، میزان سهولت در فروش محصولات کشاورزی
	هزینه‌ها	میزان هزینه‌های حمل و نقل محصولات تولیدی روستاییان، تغییرات در قیمت زمین‌های کشاورزی منطقه، میزان مصرف سوخت وسایل نقلیه موتوری
	مالکیت	مالکیت وسایل نقلیه، مالکیت عوامل تولید کشاورزی، مالکیت مسکن
	اشتغال	تنوع فرصت‌های شغلی، میزان افزایش سطح اشتغال در بخش کشاورزی و دامی، میزان خروج نیروی کار از روستا، گرایش نیروی کار جوان به مشاغل غیر کشاورزی و دامداری
	دسترسی	دسترسی به خدمات آموزشی و بهداشتی، دسترسی آسان به بازار فروش محصولات کشاورزی و دامی، میزان دسترسی به مصالح برای ساخت مسکن، دسترسی به کالاهای مصرفی بادوام و کم دوام
	قیمت زمین و مسکن روستایی	قیمت زمین‌های کشاورزی، قیمت زمین‌های مسکونی، میزان افزایش قیمت خانه‌های مسکونی
	تکنولوژی جدید	استفاده از ادوات و ماشین‌الات در کشاورزی، میزان استفاده از نهاده‌های کشاورزی جدید، قطره ای و

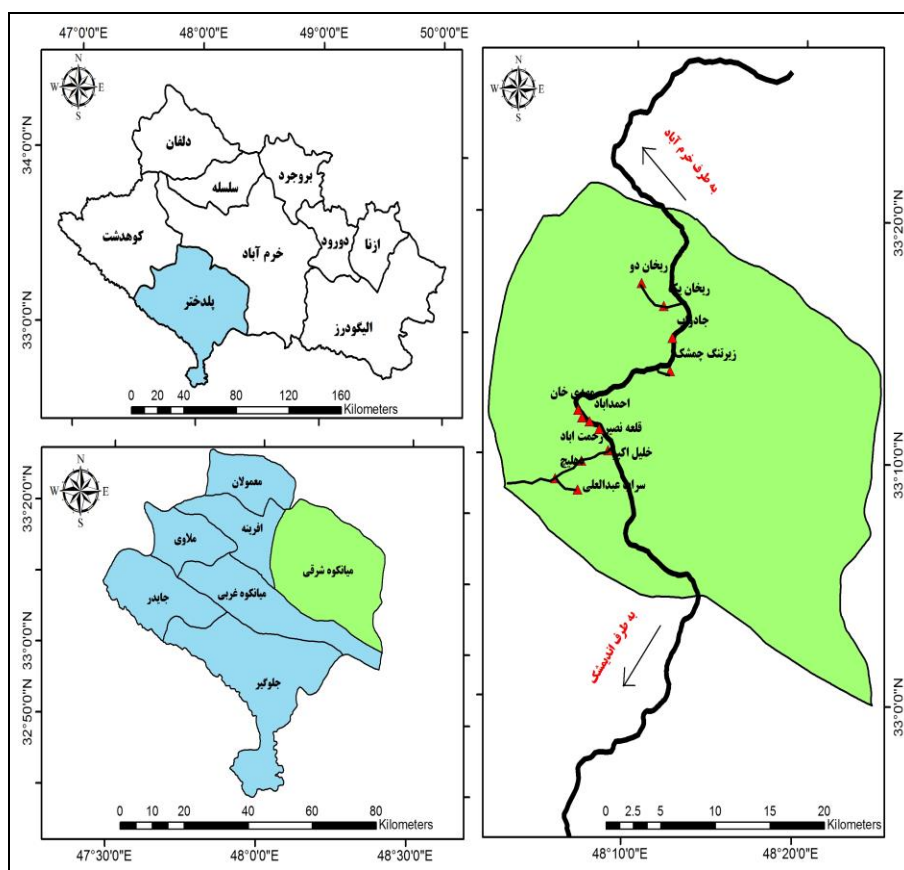
در این تحقیق میزان روایی پرسش‌نامه با استفاده از روایی محتوا سنجیده و مورد تایید قرار گرفت، که توسط افرادی متخصص در موضوع مورد مطالعه تعیین می‌شود. همچنین به منظور سنجش پایایی، از یک نمونه شامل ۳۵ پرسش‌نامه پیش آزمون گرفته شد و با استفاده از داده‌های بدست آمده، میزان ضریب اعتماد با روش آلفای کرونباخ محاسبه شد. آلفای به دست آمده برای ابعاد اقتصادی و اجتماعی در جدول (۳) آورده شده است. باتوجه به میزان کل ۰/۸۶ که بالاتر از ۰/۷۰ است می‌توان گفت که ابزار سنجش دارای پایایی می‌باشد.

جدول ۳. میزان الفای محاسبه شده برای هر بعد

ابعاد	میزان الفای کرونباخ (درصد)
اقتصادی	۰/۸۹
اجتماعی	۰/۸۳
کل	۰/۸۶

### محدوده مورد مطالعه

محدوده مورد مطالعه روستاهای محدوده آزادراه خرم‌آباد- پل زال در دهستان میانکوه شرقی (شهرستان پلدختر) می‌باشد. آزادراه خرم‌زال با نام آزادراه خرم‌آباد- پل زال نیز شناخته می‌شود. عملیات ساخت آن از سال ۱۳۸۴ آغاز شده بود در حد فاصل دو شهر خرم‌آباد و اندیمشک به طول ۱۰۴ کیلومتر قرار گرفته است. از جمله اهداف ساخت این آزادراه کاهش تصادفات، کاهش زمان سفر و همچنین صرفه‌جویی سالانه ۴۰۰ میلیارد ریال در مصرف سوخت، کاهش ۶۰ کیلومتری طول آزادراه نسبت به مسیر قدیمی خرم‌آباد- پلدختر- اندیمشک، کاهش بار ترافیکی و افزایش سرعت مطمئن در این محور عنوان شده است. هزینه ساخت کل پروژه ۷۵۰ میلیارد تومان برآورد شده است که نیمی از آن توسط بخش خصوصی تامین شده است. در زمان ساخت این طرح عظیم، ۴۰۰۰ نفر مشغول به کار احداث این پروژه بودند. نا گفته نماند که احداث این آزادراه دوهزار هکتار از عرصه‌های طبیعی استان لرستان را نابود کرده است. این آزاد راه از نقاط بکر و جنگل‌های بلوط جنوب لرستان عبور کرده است. در محدوده آزاد راه روستاهای متعددی با بافت کشاورزی و دامپروری قرار گرفته است که هر کدام طبیعتاً تحت تأثیرات اقتصادی و اجتماعی احداث این محور قرار گرفته‌اند. در ادامه ضمن مشخص ساختن روستاهای مورد تحقیق (تا فاصله ۷ کیلومتر) سعی بر این است تا به نتایج آثار اقتصادی، اجتماعی، ساخت آزادراه بر روستاهای در منطقه مورد مطالعه بپردازیم.



شکل ۱. موقعیت جغرافیایی محدوده مورد مطالعه

## یافته‌ها و بحث

توزیع پرسش‌نامه بین سرپرستان خانوار روستایی روستاهای نمونه تحقیق حاکی از آن است که بیشترین مقدار سنی پاسخ‌دهندگان ۳۱ تا ۴۰ سال با ۳۷/۹ درصد، تحصیلات اکثر پاسخگویان مدرک تحصیلی راهنمایی، از نظر اشتغال؛ ۳۹/۸ درصد جامعه نمونه تحقیق دارای شغل کشاورزی، از نظر جنسیت ۹۰/۳ درصد پاسخگویان مرد، و از نظر تاهل ۸۲/۵ درصد پاسخگویان متاهل بوده‌اند. اطلاعات کامل در جدول (۴) آورده شده است.

جدول ۴. توصیف فراوانی جمعیت مورد مطالعه

مشخصات پاسخ دهنده	بیشترین پاسخگو	درصد	تعداد پاسخگو
سن	۳۱ تا ۴۰ سال	۳۷/۹	۳۹
تحصیلات	دارای مدرک راهنمایی	۳۱/۱	۳۲
جنسیت	مرد	۹۰/۳	۹۳
تاهل	متاهل	۸۲/۵	۸۵
شغل اصلی	کشاورز	۳۹/۸	۴۱

## تعیین اثرات آزادراه بر شاخص‌های اجتماعی در بین خانوارهای روستایی

بررسی اثرات آزادراه در ابعاد اجتماعی از طریق آزمون t تک‌نمونه‌ای و با توجه به یافته‌های جدول (۵) نشان می‌دهد، با احتساب دامنه طیفی که بین ۱ تا ۵ براساس طیف لیکرت در نوسان است، این میزان برای همه ابعاد به جز شاخص امنیت اجتماعی و فردی بیشتر از عدد مطلوبیت ۳ ارزیابی شده است. این تفاوت برای همه ابعاد در سطح آلفای ۰/۰۰۰ معنادار و میزان تفاوت آن‌ها از مطلوبیت عددی بصورت مثبت برآورد شده است. تحلیل میانگین عددی میزان این بعد در سطح خانوارها مبین مثبت بودن سطح تاثیرات اجتماعی در بیشتر شاخص‌های مورد نظر (به جز شاخص امنیت اجتماعی و فردی) است. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد، شاخص بهداشتی با میانگین (۳/۸۶) نسبت به سایر شاخص‌های مورد نظر در سطح بالاتری قرار دارد. به طوری که دسترسی به موارد بهداشتی و تغذیه‌ای، بهره‌مندی از امکانات بهداشتی نسبت به گذشته و در ارتباط با سایر مناطق در اثر حمل و نقل تغییر پیدا کرده، ساخت و ساز خانه‌های بهداشتی در روستا افزایش پیدا کرده است، جمع‌آوری زباله‌ها توسط دهیاری‌ها در سطح روستا گسترش یافته است. شاخص مربوط به کیفیت زندگی با میانگین (۳/۸۱) در رتبه بعدی قرار گرفته و نشان می‌دهد که میزان سلامت و تفریح و اوقات فراغت افزایش پیدا کرده، و به نوبه خود باعث افزایش سطح کیفیت محیط زندگی خانوارها شده است. در سایر شاخص‌ها نیز احداث این آزادراه دارای اثرات مثبتی بر خانوارها داشته است. شاخص امنیت اجتماعی و فردی با میانگین (۲/۷۶) نسبت به سایر شاخص‌های مورد نظر اجتماعی در سطح پایین‌تری قرار دارد. به طوری که میزان سرقت از احشام و دام‌های خانوارهای روستایی در این منطقه به علت عبور و مرور وسایل نقلیه متعدد افزایش پیدا کرده، میزان تصادفات جاده‌ای نسبت به گذشته افزایش یافته و به تبع باعث کاهش امنیت در منطقه شده است. همچنین دسترسی به شاخص‌های آموزشی، میزان افزایش رفت و آمد ساکنین مناطق همجوار بعد از ساخت آزادراه و گرایش خانوارهای روستایی به سبک و شیوه زندگی شهری افزایش پیدا کرده است که همگی نشان دهنده اثرات مثبت در بعد اجتماعی می‌باشد.

جدول ۵. بررسی اثرات آزادراه بر شاخص‌های اجتماعی در بین خانوارهای نمونه با استفاده از آماره t

مطلوبیت عددی - ۳							
شاخص	میانگین	آماره t	آزادی	معناداری	تفاوت میانگین	فاصله اطمینان ۹۵ درصد	
						حد پایین	حد بالا
بهداشتی	۳/۸۶	۱۵/۰۵	۱۰۲	۰/۰۰۰	۰/۸۵۹	۰/۷۵	۰/۹۷
کیفیت زندگی	۳/۸۱	۱۶/۰۱	۱۰۲	۰/۰۰۰	۰/۸۱۱	۰/۷۱	۰/۹۱
امنیت اجتماعی	۲/۷۶	-۲/۵۲	۱۰۲	۰/۰۰۱	۰/۲۳۹	-۰/۳۷	-۰/۱۰
آموزشی	۳/۶۳	۱۰/۲۵	۱۰۲	۰/۰۰۰	۰/۶۲۸	۰/۵۷۸	۰/۷۵
ارتباطات	۳/۵۸	۱۱/۸۱	۱۰۲	۰/۰۰۰	۰/۵۷۸	۰/۴۴۲	۰/۶۷
تعلق مکانی	۳/۶۷	۱۳/۰۹	۱۰۲	۰/۰۰۰	۰/۶۷۳	۰/۵۶۸	۰/۷۸

## تعیین اثرات آزادراه بر شاخص‌های اقتصادی در بین خانوارهای روستایی

یافته‌های تحقیق در زمینه اثرات اقتصادی احداث آزادراه با استفاده از آزمون t تک‌نمونه‌ای نشان می‌دهد، شاخص دسترسی خانوارهای روستایی با میانگین (۴/۰۴) نسبت به سایر ابعاد در سطح بالاتری قرار دارد. به طوری که دسترسی به بازار فروش محصولات کشاورزی و دامی برای خانوارهای روستایی بیشتر از گذشته شده که به نوبه خود باعث افزایش درآمد خانوارها شده، همچنین میزان دسترسی به مصالح برای ساخت مسکن و دسترسی به کالاهای مصرفی بادوام و کم دوام نسبت به گذشته افزایش پیدا کرده، که باعث افزایش مسکن روستایی شده است. میزان درآمد روستاییان افزایش



پیدا کرده، تنوع اقتصادی و شغلی بوجود آمده، سطح زیر کشت محصولات کشاورزی افزایش یافته و گرایش نیروی کار جوان به مشاغل غیر کشاورزی و دامداری در روستا در سطح قابل قبولی افزایش پیدا کرده است. همچنین قیمت زمین‌های کشاورزی و مسکونی بعد از احداث این آزادراه به طور قابل توجهی افزایش یافته است. شاخص میزان توانمندی اقتصادی با میانگین (۳/۲۳) نسبت به سایر شاخص‌ها در سطح پایین‌تری قرار گرفته است. سایر شاخص‌ها و میزان تاثیرات آن‌ها در جدول (۶) آورده شده است.

جدول ۶. بررسی اثرات آزادراه بر شاخص‌های اقتصادی در بین خانوارهای نمونه با استفاده از آماره t

مطلوبیت عددی - ۳							
شاخص	میانگین	آماره t	آزادی	معناداری	تفاوت میانگین	فاصله اطمینان ۹۵ درصد	
						حد بالا	حد پایین
توانمندی اقتصادی	۳/۲۳	۵/۳۷	۱۰۲	۰/۰۰۰	-۰/۲۲۹	-۰/۱۴	۰/۳۱
هزینه	۳/۷۴	۱۶/۰۰	۱۰۲	۰/۰۰۰	-۰/۷۴۴	-۰/۶۵	-۰/۸۴
مالکیت	۳/۴۸	۸/۹۴	۱۰۲	۰/۰۰۰	-۰/۴۷۹	-۰/۳۷	-۰/۵۹
اشتغال	۴/۰۰	۳۱/۱۱	۱۰۲	۰/۰۰۰	۱/۰۰	-۰/۹۴	۱/۰۷
دسترسی	۴/۰۴	۲۱/۴۲	۱۰۲	۰/۰۰۰	۱/۰۴	-۰/۹۵	۱/۱۴
تکنولوژی جدید	۳/۷۰	۱۶/۳۶	۱۰۲	۰/۰۰۰	-۰/۶۹۹	-۰/۶۱	-۰/۷۸
قیمت زمین و مسکن	۳/۹۱	۲۰/۰۲	۱۰۲	۰/۰۰۰	-۰/۰۵۸	-۰/۱۲	-۰/۶۲

### رتبه و جایگاه آثار اجتماعی و اقتصادی آزادراه در بین خانوارهای روستایی

برای بیان نقش و جایگاه هر یک از شاخص‌های مورد نظر از آزمون رتبه‌ای فریدمن بهره گرفته شده است. این آزمون ابزار مناسبی برای تحلیل معناداری تفاوت میانگین شاخص‌ها به طور مقایسه‌ای با یکدیگر می‌باشد. همان طوری که یافته‌های جدول (۷) نشان می‌دهد، نتیجه تحلیل تفاوت میانگین‌ها با توجه به سطح آلفای ۰/۰۱ کاملاً معنادار گزارش شده است. در این بین بیشترین میانگین رتبه‌ای به ترتیب (۴/۳۹) و (۴/۳۰) به شاخص‌های بهداشتی و کیفیت زندگی اختصاص داشته است. بنابراین می‌توان ادعان نمود که احداث آزادراه در مناطق روستایی توانسته است به لحاظ بهداشتی منجر به دسترسی به موارد بهداشتی و تغذیه‌ای و بهره‌مندی از امکانات بهداشتی در سطح روستاهای همجوار شود. از لحاظ شاخص کیفیت زندگی منجر به ایجاد تغییرات زیادی در میزان سلامت، مشارکت، تفریح و اوقات فراغت، و افزایش سطح کیفیت محیط زندگی خانوارهای روستایی شود. کمترین میزان میانگین رتبه در بین شاخص‌های اجتماعی نیز به شاخص‌های امنیت اجتماعی و فردی با میانگین رتبه‌ای (۱/۳۶) اختصاص داده شده است. به طوری که به دلیل ناآشنا بودن مردم روستا با رانندگی و پرتردد بودن جاده‌ها تصادفات جاده‌ای افزایش پیدا کرده، میزان سرقت و امنیت اجتماعی در روستا کاهش پیدا کرده است.

جدول ۷. معناداری تفاوت میانگین رتبه‌ای اثرات اجتماعی احداث آزادراه در روستاهای نمونه

شاخص	تعداد	میانگین عددی	میانگین رتبه‌ای فریدمن	رتبه میانگین فریدمن
بهداشتی	۱۰۳	۳/۸۶	۴/۳۹	۱
کیفیت زندگی	۱۰۳	۳/۸۱	۴/۳۰	۲
امنیت اجتماعی و فردی	۱۰۳	۲/۷۶	۱/۳۶	۶
آموزشی	۱۰۳	۳/۶۳	۳/۷۴	۴
ارتباطات	۱۰۳	۳/۵۸	۳/۳۱	۵
تعلق مکانی	۱۰۳	۳/۶۷	۳/۹۰	۳
کای دو			۱۹۵/۱۶۷	
درجه آزادی			۵	
سطح معنی داری			۰/۰۰۰	

همچنین برای بیان نقش و جایگاه شاخص‌های اقتصادی نیز از این آزمون بهره گرفته شده است. باتوجه به یافته‌های جدول (۸) تحلیل تفاوت میانگین‌ها از دیدگاه پاسخ‌گویان در نقاط روستایی نمونه با توجه به سطح آلفای ۰/۰۰ کاملاً معنادار گزارش شده است. در این بین بیشترین میانگین رتبه‌ای از طریق آزمون فریدمن به ترتیب با میانگین رتبه‌ای (۴/۹۶) و (۴/۶۳) به شاخص دسترسی و شاخص میزان اشتغال در مناطق روستایی نمونه اختصاص داشته است. بنابراین می‌توان ادعان نمود که احداث آزادراه در مناطق روستایی توانسته است باعث افزایش دسترسی راحت‌تر به بازار فروش محصولات کشاورزی و دامی در بین خانوارها شده که به طور مستقیم و غیرمستقیم بر میزان درآمد و اقتصاد خانوارها تأثیرات مثبت داشته و باعث افزایش آن در سطح روستاهای همجوار آزادراه شده است. همچنین در مورد شاخص اشتغال، منجر به ایجاد تغییرات زیادی در میزان استفاده از ادوات و ماشین‌الات در کشاورزی مانند تراکتور، کمباین و غیره، افزایش میزان استفاده از نهاده‌های کشاورزی جدید و قطره‌ای و بارانی کردن آبیاری در بین خانوارهای روستایی شده و همه این عوامل به طور مستقیم و غیرمستقیم بر درآمد و اقتصاد خانوارها و به تبع بر میزان اشتغال خانوارهای روستایی تأثیرات مثبتی داشته است. کمترین میزان میانگین رتبه در بین شاخص‌های تحقیق نیز به شاخص میزان توان اقتصادی با میانگین رتبه‌ای (۱/۸۷) اختصاص داده شده است.

جدول ۸. معناداری تفاوت میانگین رتبه‌ای اثرات اقتصادی احداث آزادراه در روستاهای نمونه

شاخص	تعداد	میانگین عددی	میانگین رتبه‌ای فریدمن	رتبه میانگین فریدمن
توان اقتصادی	۱۰۳	۳/۲۳	۱/۷۸	۷
هزینه	۱۰۳	۳/۷۵	۳/۶۹	۴
مالکیت	۱۰۳	۳/۴۷	۲/۶۶	۶
اشتغال	۱۰۳	۴/۰۰	۴/۶۳	۲
دسترسی	۱۰۳	۴/۰۴	۴/۹۶	۱
تکنولوژی جدید	۱۰۳	۳/۷۰	۳/۲۷	۵
قیمت زمین و مسکن روستایی	۱۰۳	۳/۹۱	۴/۳۸	۳
کای دو			۲۱۹/۴۲۶	
درجه آزادی			۵	
سطح معنی داری			۰/۰۰۰	

### تعیین مهمترین شاخص تأثیرگذار بر ابعاد اجتماعی و اقتصادی از طریق تحلیل مسیر

برای تعیین مهم‌ترین شاخص تأثیرگذار بر مولفه اجتماعی از تحلیل مسیر استفاده شده است. نتایج این آزمون با توجه به ضریب Beta و یافته‌های (جدول ۹)، نشان می‌دهد، که یک واحد تغییر در انحراف معیار در شاخص‌های بهداشتی، کیفیت زندگی، امنیت اجتماعی، آموزشی، ارتباطات و تعلق مکانی به ترتیب ۰/۱۵۰، ۰/۳۰۹، ۰/۲۵۸، ۰/۳۰۹، ۰/۲۷۸، ۰/۲۷۷ و ۰/۲۹ واحد موجب تأثیرات اجتماعی در منطقه شده است. در میان شاخص‌های اجتماعی اثرات آزاد راه بیشترین اثر مربوط به شاخص کیفیت زندگی و کمترین اثر مربوط به شاخص تعلق مکانی بوده است.

جدول ۹. ضرایب شدت روابط میان شاخص‌ها بر میزان بعد اجتماعی

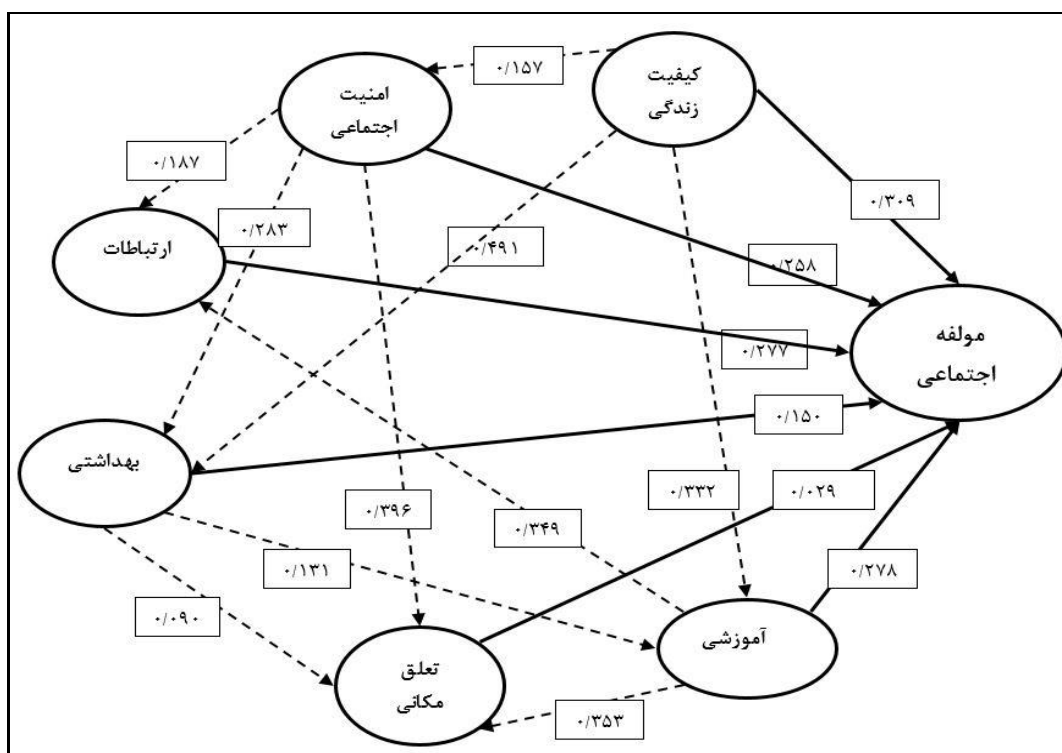
متغیرها	ضریب استاندارد	ضریب غیر استاندارد		T	سطح معناداری
		B	خطای استاندارد		
عرض از مبدا	-	۰/۱۴۶	۰/۰۷۱	۲/۰۶	۰/۰۴۱
بهداشتی	۰/۱۵۰	۰/۱۱۱	۰/۰۱۶	۷/۱۲	۰/۰۰۰
کیفیت زندگی	۰/۳۰۹	۰/۲۵۷	۰/۰۱۷	۱۴/۸۸	۰/۰۰۰
امنیت اجتماعی و فردی	۰/۲۵۸	۰/۱۶۰	۰/۰۱۴	۱۱/۳۹	۰/۰۰۰
آموزشی	۰/۲۷۸	۰/۱۹۲	۰/۰۱۷	۱۱/۲۴	۰/۰۰۰
ارتباطات	۰/۲۷۷	۰/۲۳۹	۰/۰۲۶	۹/۲۵	۰/۰۰۰
تعلق مکانی	۰/۰۲۹	۰/۰۲۳	۰/۰۲۶	۰/۱۹۸	۰/۳۷۱

بررسی اثرات مستقیم، غیرمستقیم و کلی شاخص‌های مربوط به مولفه اجتماعی از طریق این آزمون در جدول (۱۰) آورده شده است که نشان می‌دهد بیشترین اثر کلی مربوط به شاخص کیفیت زندگی با میزان (۰/۳۷۳) و شاخص تعلق مکانی با میزان (۰/۰۲۹) دارای کمترین اثر کلی در محدوده مورد مطالعه داشته است. تأثیرات کلی به دست آمده حاکی از آن است که احداث آزادراه خرم آباد- پل زال در همه شاخص‌های مربوط به مولفه اجتماعی در روستاهای نمونه موثر بوده است. ولی میزان شاخص کیفیت زندگی بیشتر از سایر شاخص‌ها می‌باشد.

جدول ۱۰. سنجش میزان اثرات مستقیم، غیر مستقیم و کلی آزادراه بر شاخص‌های اجتماعی

متغیرها	اثر مستقیم	اثر غیرمستقیم	اثر کلی	اولویت
بهداشتی	۰/۱۵۰	-	۰/۱۵۰	۵
کیفیت زندگی	۰/۳۰۹	۰/۰۶۴	۰/۳۷۳	۱
امنیت اجتماعی و فردی	۰/۲۵۸	۰/۰۴۸	۰/۳۰۶	۴
آموزشی	۰/۲۷۸	۰/۰۶۶	۰/۳۴۴	۲
ارتباطات	۰/۲۷۷	۰/۰۴۹	۰/۳۲۶	۳
تعلق مکانی	۰/۰۲۹	-	۰/۰۲۹	۶

تأثیرات مستقیم و غیر مستقیم هر یک از شاخص‌های مولفه اجتماعی نیز در در شکل (۲) نشان داده شده است.



شکل ۲. مدل تحلیل مسیر عوامل و متغیرهای تاثیر آزارها بر شاخص‌های اجتماعی

همچنین بررسی شاخص‌های مولفه اقتصادی از طریق این آزمون نشان می‌دهد، با توجه به مقادیر Beta روشن است که یک واحد تغییر در انحراف معیار در شاخص‌های توانمندی اقتصادی، هزینه، مالکی، اشتغال، دسترسی و تکنولوژی جدید به ترتیب ۰/۴۳۵، ۰/۲۵۲، ۰/۰۱۶ و ۰/۲۲۴، ۰/۵۰۵ و ۰/۱۳۶ واحد موجب تاثیر مولفه اقتصادی در بین خانوارهای نمونه در محدوده مورد مطالعه شده است. بنابراین، احداث این آزارها بیشترین تاثیر اقتصادی را در دسترسی خانوارها و کمترین تاثیر را در شاخص میزان مالکیت داشته است (جدول ۱۱).

جدول ۱۱. ضرایب شدت روابط میان شاخص‌ها بر مولفه‌های اقتصادی

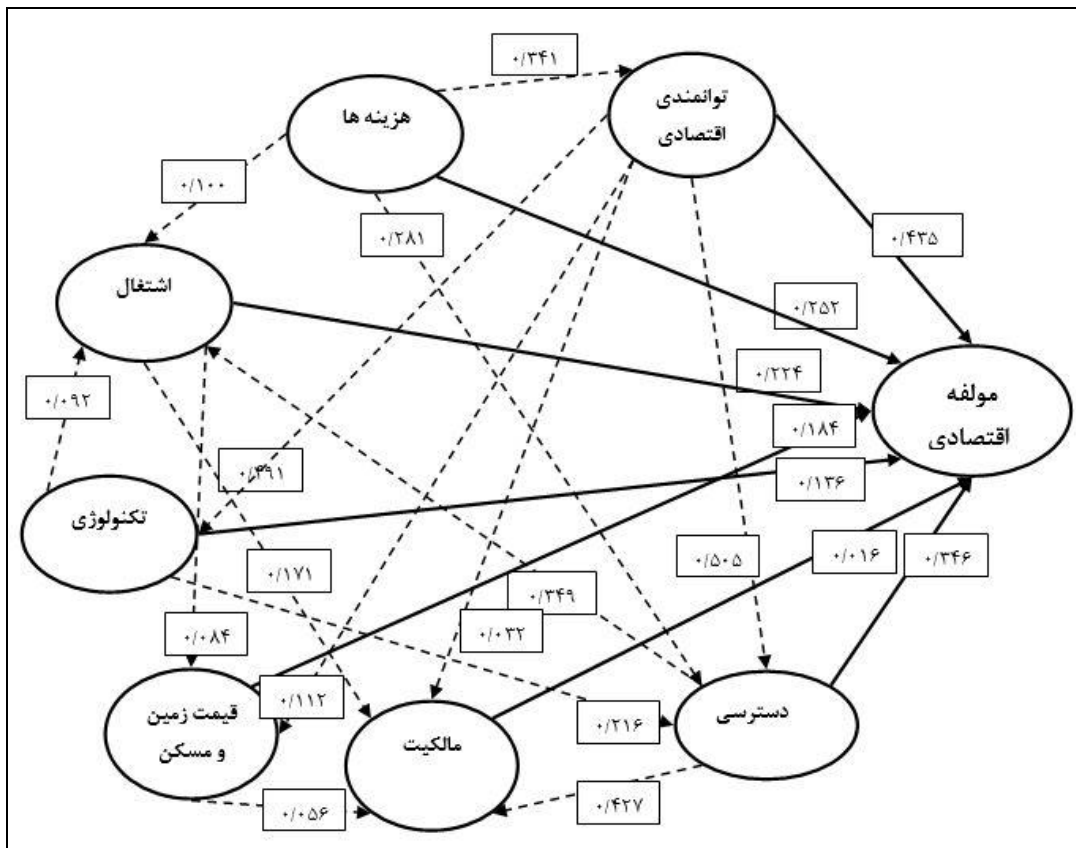
سطح معناداری	T	ضریب غیر استاندارد		ضریب استاندارد	متغیرها
		B	خطای استاندارد	BETA	
۰/۰۰۰	۳/۸۲	۰/۳۱۸	۰/۰۸۳	-	عرض از مبدا
۰/۰۰۰	۱۶/۰۱	۰/۲۷۶	۰/۰۱۷	۰/۴۳۵	توان اقتصادی
۰/۰۰۰	۱۰/۷۶	۰/۱۴۷	۰/۰۱۴	۰/۲۵۲	هزینه
۰/۰۰۵	۰/۵۹۳	- ۰/۰۰۸	۰/۰۱۳	۰/۰۱۶	مالکیت
۰/۰۰۰	۱۰/۶۵	۰/۱۸۹	۰/۰۱۸	۰/۲۲۴	اشتغال
۰/۰۰۰	۱۰/۸۶	۰/۱۹۲	۰/۰۱۸	۰/۵۰۵	دسترسی
۰/۰۰۰	۶/۷۰	۰/۰۸۶	۰/۰۱۳	۰/۱۳۶	تکنولوژی جدید
۰/۰۰۰	۷/۷۹	۰/۰۷۹	۰/۰۱۲	۰/۱۸۴	قیمت زمین و مسکن روستایی

یافته‌های تحقیق در زمینه اثرات مستقیم، غیرمستقیم و کلی شاخص‌های مربوط به مولفه اقتصادی نشان می‌دهد که بیشترین اثر کلی مربوط به شاخص توانمندی اقتصادی با میزان (۰/۵۶۱) و شاخص مالکیت با میزان (۰/۰۲۹) دارای کمترین اثر کلی در محدوده مورد مطالعه داشته است. تاثیرات کلی به دست آمده حاکی از آن است که احداث آزاد راه خرم آباد - پل زال در همه شاخص‌های مربوط به مولفه اقتصادی در روستاهای نمونه موثر بوده است.

جدول ۱۲. سنجش میزان اثرات مستقیم، غیر مستقیم و کلی آزادراه بر شاخص‌های اقتصادی

اولویت	اثر کلی	اثر غیرمستقیم	اثر مستقیم	متغیرها
۱	۰/۵۶۱	۰/۱۲۶	۰/۴۳۵	توان اقتصادی
۳	۰/۲۷۴	۰/۰۲۲	۰/۲۵۲	هزینه
۶	۰/۰۲۹	۰/۰۱۳	۰/۰۱۶	مالکیت
۴	۰/۲۳۶	۰/۰۱۲	۰/۲۲۴	اشتغال
۲	۰/۴۱۶	۰/۰۷۰	۰/۳۴۶	دسترسی
۶	۰/۱۴۴	۰/۰۰۸	۰/۱۳۶	تکنولوژی جدید
۵	۰/۱۹۶	۰/۰۱۲	۰/۱۸۴	قیمت زمین و مسکن

اثرات مستقیم و غیر مستقیم هر یک از شاخص‌های مولفه اقتصادی نیز در شکل (۳) نشان داده شده است.



شکل ۳. مدل تحلیل مسیر عوامل و متغیرهای تاثیر آزادراه بر شاخص‌های اقتصادی

## نتیجه‌گیری

بررسی نتایج طرح‌های توسعه‌روستایی نشان می‌دهد، که این طرح‌ها از موفقیت و پایداری چندانی برخوردار نبوده‌اند. یکی از مهم‌ترین علل عدم موفقیت این طرح‌ها عدم وجود زیرساخت‌های حمل و نقل روستایی می‌باشد. لذا در این تحقیق نیز به بررسی اثرات اقتصادی و اجتماعی احداث آزادراه خرم‌آباد- پل‌زال بر خانوارهای روستایی در روستاهای دهستان میانکوه‌شرقی از توابع شهرستان پلدختر پرداخته شد. نتایج تحقیق درباره سنجش وضعیت شاخص‌های اجتماعی در روستاهای نمونه نشان دهنده تاثیر مثبت در کلیه شاخص‌های مورد نظر می‌باشد. یافته‌ها نشان می‌دهد، شاخص بهداشتی نسبت به سایر شاخص‌های مربوط به بعد اجتماعی در سطح بالاتری قرار دارد. به طوری که دسترسی به موارد بهداشتی و تغذیه‌ای، بهره‌مندی از امکانات بهداشتی نسبت به گذشته و در ارتباط با سایر مناطق در اثر حمل و نقل تاثیرات مثبتی داشته است. در زمینه کیفیت زندگی می‌توان گفت میزان سلامت و تفریح و اوقات فراغت افزایش پیدا کرده که به نوبه خود باعث افزایش سطح کیفیت محیط زندگی خانوارها شده است. شاخص مربوط به امنیت اجتماعی و فردی نسبت به سایر شاخص‌های مربوط به بعد اجتماعی در سطح پایین تری قرار دارد. به طوری که میزان تصادفات جاده‌ای در بین خانوارها نسبت به گذشته افزایش یافته و به تبع باعث کاهش امنیت در منطقه شده است. همچنین دسترسی به شاخص‌های آموزشی، میزان افزایش رفت و آمد ساکنین مناطق همجوار روستا بعد از ساخت آزادراه، ماندگاری در روستاهای محل زندگی و گرایش خانوارهای روستایی به سبک و شیوه زندگی شهری افزایش پیدا کرده است که همگی نشان دهنده تاثیرات احداث آزادراه در بعد اجتماعی می‌باشد. در رابطه با تاثیرات احداث این آزادراه بر شاخص‌های اقتصادی یافته‌ها نشان دهنده تاثیر مثبت در بعد اقتصادی در کلیه شاخص‌های مورد نظر تحقیق است. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد، شاخص دسترسی خانوارهای روستایی نسبت به سایر ابعاد در سطح بالاتری قرار دارد. به طوری که دسترسی به خدمات آموزشی و بهداشتی افزایش یافته، دسترسی به بازار فروش محصولات کشاورزی و دامی برای خانوارهای روستایی بیشتر از گذشته شده که به نوبه خود باعث افزایش درآمد خانوارها شده، همچنین میزان دسترسی به مصالح برای ساخت مسکن و دسترسی به کالاهای مصرفی بادوام و کم دوام نسبت به گذشته تغییر افزایش پیدا کرده، که باعث افزایش قیمت مسکن روستایی شده است. همین طور در شاخص توان اقتصادی نیز میزان درآمد روستاییان افزایش پیدا کرده، تنوع اقتصادی و شغلی بوجود آمده، سطح زیرکشت محصولات کشاورزی افزایش یافته و گرایش نیروی کار جوان به مشاغل غیرکشاورزی و دامداری در روستا در سطح قابل قبولی قرار دارد. اثرات مستقیم و غیرمستقیم شاخص‌های مربوط به مولفه اجتماعی در سطح روستاهای نمونه با استفاده از آزمون تحلیل مسیر نشان می‌دهد که بیشترین اثر کلی مربوط به شاخص کیفیت زندگی و شاخص تعلق مکانی دارای کمترین اثر کلی در منطقه داشته است. همچنین در مورد شاخص‌های مربوط به مولفه اقتصادی یافته‌ها نشان می‌دهد که بیشترین اثر کلی مربوط به شاخص توانمندی اقتصادی و شاخص مالکیت دارای کمترین اثر کلی را داشته است. طبق یافته‌های تحقیق روستاهایی که به آزادراه نزدیک‌تر بوده و در حریم آن قرار گرفته‌اند مانند روستاهای قلعه نصیر، جادوآب، مهدی‌خان، احمدآباد، چمشک زیرتنگ، رحمت‌آباد و خلیل‌اکبر احداث این آزادراه اثرات اقتصادی و اجتماعی بیشتری نسبت به روستاهای دیگر بر آن‌ها داشته است. بنابراین و با توجه به نتایج بدست آمده از یافته‌های آماری جامعه مورد مطالعه می‌توان نتیجه گرفت که احداث آزاد راه در مجموع باعث ایجاد آثار مثبت اقتصادی و اجتماعی در روستاهای همجوار گردیده است. نا گفته نماند که احداث این آزادراه دوهزار هکتار از عرصه‌های طبیعی منطقه را به لحاظ عبور از نقاط بکر و جنگل‌های بلوط جنوب لرستان نابود کرده است.

مطالعه تحقیقات انجام شده قبلی نشان می‌دهد که به موضوع اثرات اقتصادی و اجتماعی آزاد راه‌ها بر مناطق و خانوارهای روستایی و به تبع تاثیر آن در زندگی آن‌ها توجه کافی نشده بود. ولی در تحقیق حاضر به بررسی اثرات اقتصادی و اجتماعی و شاخص‌های آن بر زندگی خانوارهای روستاهای پیرامون پرداخته شده است. بنابراین در راستای

یافته‌های این پژوهش، پیشنهاد می‌شود که در این خصوص دست‌اندرکاران و برنامه‌ریزان فرآیند توسعه مناطق روستایی به اهمیت نقش جاده‌ها و حمل و نقل در مناطق روستایی توجه کافی داشته باشند. همچنین فواید مثبت آن دقیق‌تر مورد بررسی قرار گرفته و سعی در کاهش اثرات منفی و مخرب زیست محیطی آن در این مناطق داشته باشند. امید است که با افزایش سرمایه‌گذاری‌ها در این موارد در بین مناطق روستایی و در جهت افزایش توسعه روستایی و بحث‌های اقتصادی و اجتماعی خانوارهای روستایی از این پژوهش بهره گرفته شود.

## منابع

۱. پوراحمد، احمد. (۱۳۹۰). تاثیر حمل و نقل بر ابعاد مختلف توسعه روستایی. ماهنامه پژوهشی، آموزشی و ترویجی دهیاری‌ها، ۶ (۳۷)، ۲۲-۳۷.
۲. تیا سی کوک، سین. (۱۳۷۴). *تحلیلی بر پروژه‌های راهسازی منطقه از دیدگاه جامعه‌شناسی*. ترجمه غلامرضا امیرشقایق، ماهنامه جهاد، ۱۵ (۱۷۶-۱۷۷)، انتشارات جهاد.
۳. دادور، فضیله؛ موسوی، سمیه سادات؛ اروچی، حسن و علیزاده، محمد. (۱۳۹۴). ارزیابی آثار احداث آزادراه تهران - شمال در محدوده دهستان کن - سولقان. *پژوهش‌های جغرافیایی انسانی*، ۴۷ (۲)، ۳۹۱ - ۴۱۰.
۴. شریفی، نورالدین. (۱۳۹۰). جایگاه حمل و نقل و تاثیر آن بر دیگر بخش‌های اقتصاد کشور: یک تحلیل داده - ستانده. *فصلنامه پژوهش‌های رشد و توسعه اقتصادی*، ۲ (۵)، ۲۰۸ - ۲۳۷.
۵. فراهانی، حسین و طولابی نژاد، مهرشاد. (۱۳۹۴). تحلیل اثرات احداث آزاد راه خرم آباد - پل زال بر توسعه پایدار روستاهای دهستان میانکوه شرقی. *نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی*، ۱۵ (۳۶)، ۷-۲۴.
۶. کبیری، کامران؛ فرج اله حسینی، سیدجمال و ده‌بوری، سحر. (۱۳۸۸). بررسی تاثیرات احداث آزادراه‌ها بر روند توسعه روستاهای همجوار (مطالعه موردی آزادراه تهران - ساوه). *سومین کنگره علوم ترویج و آموزش کشاورزی، مشهد، انجمن ترویج و آموزش کشاورزی ایران*.
۷. کریمی، سیدهدادی و پاشازاده، اصغر. (۱۳۹۱). حمل و نقل روستایی، بستری برای توسعه اقتصاد کشاورزی، نخستین همایش علمی - تخصصی توسعه روستایی و کشاورزی با تاکید بر تولید ملی، دانشگاه پیام نور پیرانشهر، اسفندماه ۹۱.
۸. مهرگان، نادر و دهقانی احمدآباد، هانی. (۱۳۸۹). تخمین اثر رشد اقتصادی بخش حمل و نقل بر توزیع درآمد در ایران. *پژوهشنامه حمل و نقل*، ۷ (۴)، ۳۶۵ - ۳۷۴.
9. Ahmed, A. (2013). Rural Marketing Strategies for Selling Products and Services: Issues and Challenges. *Journal of Business Management & Social Sciences Research*, 1 (4), 55- 60.
10. Amekudzi, A. A., Khisty, C.J., & Khayesi, M. (2009). Using the sustainability footprint model to assess development impacts of transportation systems. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43 (4), 339- 348.
11. Andersen, K. (2006). *Rural Infrastructure and Agricultural Development Per Pinstrip Cornell University Paper prepared for presentation at the Annual Bank Conference on Development Economics*. Tokyo, Japan, May 2930.
12. Asadi, A., Barati. A. A., Kalantari, K., & Odeh, I. (2016). Study of Relationship Between Roads Network Development and Agricultural Land Conversion in Iran NorthWest. *International Journal of Environmental Research*, 10 (1), 51- 58.
13. Basu. A. k. (2013). Impact of Rural Employment Guarantee Schemes on Seasonal Labor Markets: Optimum Compensation and Workers' Welfare. *Journal of Economic Inequality*, 11 (1), 1- 34.
14. Berechman. J., Ozmen, D., & Ozbay, K. (2006). *Empirical analysis of transportation investment and economic development at state, county and municipality levels*. Transportation, 33 (6), 537- 551.

15. Cova, T.J., & Conger, S. (2004). *Transportation hazards*. In: Handbook of Transportation Engineering, M. Kutz (ed.), McGraw-Hill, New York, 17 (24), 1-17.
16. Dargahi, M., Lash too Aqayi, & Roknaldin Eftekhari, A. (2014). The Analysis of the Economic Role of Tehran-North Freeway in the City of Chaloos, APJEM, Arth Prabandh: A. *Journal of Economics and Management*, 3 (11), 54- 67.
17. Esfahani, H. S., & Ramirez, M. T. (2003). Institutions, infrastructure and economic growth. *Journal of Development Economics*, 70 (2), 443- 477.
18. Fan, S., Zhang, L., & Zang, X. (2002). *Growth ,inequality, and poverty in rural China: The role of public investments*. www.agrisurf.com.
19. Fricker, J.D., & Whitford, R. K. (2004). *Fundamentals of Transportation Engineering; Prentice Hall: Upper Saddle River*. NJ, USA,
20. Gentle. P., & Maraseni. T. N. (2012). Climate change, poverty, and livelihoods: adaptation practices by rural mountain communities in Nepal. *Environmental Science & Policy* 21, 15 (1), 24- 34.
21. Guangqing, Ch. (2010). The Impacts of Highway Expansion on Population Change: An Integrated Spatial Approach. *Rural Sociology*, 75 (1), 58- 89.
22. Isserman. A. M., Feser. E., & Warren. D. E. (2009). *Why some rural places prosper and others do not*. *International regional science review*, 32 (3), 300- 342.
23. Jun. H., & Xiang. H. (2011). *Development of Circular Economy Is A Fundamental Way to Achieve Agriculture Sustainable Development in China*. *Energy Procedia*, 5 (2), 1530- 1534.
24. Kandilov. I. T., & Renkow, M. (2011). Infrastructure Investment and Rural Economic Development: An Evaluation of USDA'S Broadband L0an Program. *Journal Growth and Change (Growth Change)*, 35 (6), 1- 36.
25. Kifle, S., Teferi, B., Kebedom, A., & Legesse, A. (2016). Factors Influencing Farmers Decision on the Use of Introduced Soil and Water Conservation Practices in the Lowland's of Wendigo Woreda, Gedeo Zone, Ethiopia. *American Journal of Rural Development*, 4 (1), 24- 30.
26. Kumar, S. (2015). Rural Marketing of Agricultural Produce in India: Problems and Prospects. *Global Journal of Engineering, Science & Social Science Studies*, 1 (4), 1-13.
27. Kumar. D. P., Bhavani R. V., & Swaminathan. M. S. (2014). A Farming System Model to Leverage Agriculture for Nutritional Outcomes. *Agricultural Research*, 3 (3), 193- 203.
28. Lowder, S. K., & Carisma, B. (2011). Financial resource flows to agriculture. A review of data on government spending, official development assistance and foreign direct investment. *Agricultural Development Economics Division*, 11 (19), 1- 22.
29. Mateoc, N., & Otiman, P. I. (2011). General Considerations on Village Development and Rural Econoy Diversification in Romania. *Agricultural Economics and Rural Development*, New Series, 5 (1), 3-12.
30. McQuaid, R.W., Greig, M., Smyth, A., & Cooper, J. (2004). The importance of transport in business' location decisions. *Report by Napier University for the Department for Transport*. DfT, London.
31. Meijerink, G., & Roza, P. (2007). *The role of agriculture in development: focusing on linkages beyond agriculture strategy & policy*, p 238.
32. Nutley, S. (2003). Indicators of transport and accessibility problems in rural Australia. *Journal of Transport Geography*, 11 (1), 55- 71.
33. Osborne, T. (2006). Credit and risk in rural developing economies. *Journal of Economic Dynamics and Control*, 30 (2), 541- 568.
34. Phang, S. (2003). Strategic development of airport and rail infrastructure: the case of Singapore. *Transport Policy*, 10 (1), 27- 33.
35. Pradhan. R. P, A., & Bagchi. T. P. (2013). Effect of transportation infrastructure on economic growth in India: The VECM approach. *Research in Transportation Economics*, 38 (1), 139- 148.



36. Raghuram, G., & Babu, R. (2001). *Alternative means of financing railways*. In G. Raghuram, R. Jain, S. Sinha, P. Pangothra, S. Morris (Eds.), *Infrastructure development and financing: Towards a public-private partnership*. New Delhi: Macmillan
37. Santos, P., & Barrett, Ch. B. (2010). Identity, Interest and Information Search in Dynamic Rural Economy. *World Development*, 38 (12), 1788- 1796.
38. Sarkar, A. K. (2005). *Integrated Rural Accessibility Planing: Application in Rajasthan (India) rural accessibility Technical (RAPT)*. Bangkok, International Labour Office, Series 1, 181- 201.
39. Vadivelu, A., & Kiran, B. R. (2013). Problems and Prospects of Agricultural Marketing in India: an Overview. *International Journal of Agricultural and Food Science*, 3 (3), 108-118.
40. Vandenbroucke, G. (2005). The U.S. Westward Expansion, *International Economic Review*, 49 (1), 81-110.
41. Velaga, N. A., Rotstein, N. D., Oren, N., Nelson, J. D., Norman, T. J., & Wright, S. (2012). Development of an integrated flexible transport systems platform for rural areas using argumentation theory. *Research in Transportation Business & Management*, 3, 62- 70.
42. Visser, O., & Spoor, M., (2011). Land grabbing in the post- Soviet Eurasia: the world's largest agricultural land reserves at stake. *The Journal of Peasant Studies*, 38 (2), 299- 323.
43. Wallace, I. (2007). a framework for the revitalization of Rural education and training system in sub- Saharan Africa: Strengthening the human resource base for food security and sustainable Livelihoods. *Information Journal Educational Development*, 27 (1), 581- 590.
44. Yancang, L., Lei, Zh., & Juanjuan, S. (2014). Comprehensive Assessment of Sustainable Development of Highway Transportation Capacity Based on Entropy Weight and TOPSIS. *Sustainability*, 6 (7), 4685- 4693.
45. Yao, Sh. (2002). *China's rural economy in the first decade of the 21 century: problems and growth constraints*. *China economic Review*, 13 (1), 354- 360.
46. Zhou, J., Yang, Luyu., Xu, Youquan ., & Chunlu, Liu. (2007), *The economic performance of transportation infrastructure: an empirical study on the recent development of China*. *World Transactions on Engineering and Technology Education*, 6 (1), 193- 197.