

اشاره:

در شماره‌های گذشته، فعالیت‌های عمرانی را در دو بخش آب و برق به لحاظ اقتصادی - اجتماعی بررسی کرده، تأثیر غیر قابل انکار آن را در تحول جامعه روستایی مورد ارزیابی قرار دادیم. در ادامه این سری مطالب، با بررسی احداث شبکه‌های راه روستایی، به سازی مناطق روستایی و اثرات آن بر روند توسعه از جنبه‌های مختلف اقتصادی، بهداشتی، اجتماعی و فرهنگی، به مجموعه ارزیابی فعالیت‌های عمرانی پایان می‌دهیم.

اهمیت راه

امروزه تصور جهان پیشرفته کنونی، بدون در نظر گرفتن ارتباطات، امری محال تلقی می‌شود. در این میان، شبکه عظیم راه‌ها به عنوان یکی از اساسی‌ترین مبانی ارتباطات مطرح و به نوبه خود در پیشرفت جوامع دارای نقشی ویژه و اساسی است.

راه به عنوان مسیر مشخص میان مبدأ و مقصد و پیوند دهنده مناطق مختلف، هماهنگی یا سایر ابعاد زندگی بشر، به پیشرفت‌هایی نایل آمده است.

تا چند دهه قبل، فقط راه‌های زمینی و دریایی مورد استفاده قرار می‌گرفت اما با پیشرفت صنعت، راه‌های هوایی نیز از اهمیت خاصی برخوردار شد.

انسان، در جستجوی شکار و دیگر احتیاجات غذایی، منابع آب، مرتع و سایر امکانات مورد نیاز، مسیرهایی را همواره طی کرده است. با استفاده‌های مکرر از مسیرهای

ارزیابی اقتصادی - اجتماعی فعالیت‌های عمرانی در مناطق روستایی
(قسمت آخر)

راه روستایی و تأثیر آن بر توسعه اقتصادی اجتماعی

تهیه کننده: مهران ابوالحسنی



مشخص، راه‌ها جلوه گر شد. لگدکوب کردن علف‌های هرز، شکستن شاخه‌های اضافی و نشان‌گذاری راه‌های پرپیچ و خم و سپس تسطیح بلندی‌ها و پرکردن پستی‌ها، از مراحل نخستین راه‌سازی به شمار می‌آید.

راه‌های زمینی از مناطق متساوت جغرافیایی، جلگه‌ها و دشت‌ها، مناطق کوهستانی، جنگل‌ها و دیگر ناهمواری‌های طبیعی عبور داده می‌شود.

از ابتدای تاریخ زندگی بشر، راه‌ها در چهارزمینه نقش براهمیتی داشته است: در امور تجاری، با فراهم گردیدن مازاد محصولات تولیدی، داد و ستد رونق یافت و کالاها و تولیدات مختلف از طریق راه‌ها به نقاط مختلف حمل شد. از لحاظ امور حکومتی، راه‌ها در حفظ ثبات سیاسی نواحی، اخذ مالیات و تبادل پیام‌ها و جابه‌جایی مأموران دولتی نقش قابل ملاحظه‌ای داشته است. از جنبه نظامی نیز امکان انتقال سریع ادوات و نیروهای نظامی را فراهم آورده است. راه‌ها هم‌چنین سیر و

● راه‌های روستایی به عنوان يك عامل، در کنار سایر عوامل لازم، زمینه ساز توسعه اقتصادی و اجتماعی مناطق روستایی خواهد بود و اثرات غیر قابل انکاری بر شهر داشته، در نهایت دست یابی به توسعه همه جانبه را در کشور ممکن و عملی خواهد ساخت.

مختلف کشور و تحکیم پایه‌های قدرت خویش، توجه خاصی به احداث راه‌های ارتباطی کرد. با تشکیل اداره کل طرق و شوارع، این فعالیت‌ها شکل گرفت و هم‌زمان با حکومت پهلوی دوم که دو اصل عمده صدور مواد خام نفتی و رشد بی‌رویه ورود کالاهای مصرفی مورد توجه خاص قرار گرفت، این شبکه ارتباطی به عنوان تابعی از سیاست عمومی کشور مطرح و در راستای حمل و توزیع کالاهای وارداتی از مبادی ورودی و انتقال به مراکز مصرف و تهران شکل گرفت.

تمرکز صنایع مونتاز در اطراف تهران و برخی مناطق دیگر، تشویق همه جانبه مردم به خرید اتومبیل‌های وارداتی و مونتاز شده، بی‌توجهی به کشاورزی و مناطق روستایی، از دیگر مواردی بود که بر شکل‌پذیری راه‌ها تأثیرات قطعی داشت.

اتصال مبادی وارداتی به تهران و سپس از این طریق، به سایر مناطق، طراحی و احداث روزافزون اتوبان‌ها به خصوص در اطراف تهران، ضعف ارتباط میان مناطق تولید محصولات عمده کشاورزی و مصرف داخلی و نیز بی‌توجهی عمیق نسبت به احداث راه‌های روستایی، از جمله ویژگی‌های اساسی شبکه راه‌های ارتباطی کشور در گذشته بود. تا پایان سال ۱۳۵۸، مجموع راه‌های ارتباطی کشور در حدود ۶۳ هزار کیلومتر بوده که از این میزان ۱۳۷۰۰ کیلومتر راه اصلی، ۲۷۴۰۰ کیلومتر راه فرعی و ۲۲۰ کیلومتر شاهراه را باید ذکر کرد. تا پایان سال ۱۳۵۷، فقط در حدود ۸ هزار کیلومتر راه روستایی در کشور موجود بوده است. از طرف دیگر مجموع خطوط راه آهن کشور نیز در حدود ۵۵۰۰ کیلومتر بوده است.

نگاهی به شبکه راه‌های روستایی

اگر بخش‌های مختلف يك جامعه و سکونت‌گاه‌های مختلف يك کشور را به عنوان يك مجموعه به هم پیوسته و دارای روابط متقابل بدانیم، در این صورت ضرورت وجود شبکه راه‌های ارتباطی، امری بدیهی و غیرقابل انکار خواهد بود، چرا که پیوندهای ضروری يك

سیاحت و کسب دانش را نیز امکان‌پذیر کرده است.

از میان راه‌های براهمیت تاریخی می‌توان به معروف‌ترین آنها یعنی راه ابریشم، اشاره کرد که بنابه گفته بسیاری از محققین، مهم‌ترین شاهراه بازرگانی در جهان باستان بوده است. طول این راه که کشور چین را به دریای مدیترانه متصل می‌کرد، قریب به ده هزار کیلومتر بوده است.

شبکه سراسری راه در ایران

کشور ایران به لحاظ اوضاع جغرافیایی و شرایط خاص اقلیمی، گسترده‌گی کویر، وجود رشته کوه‌های متعدد و پراکنده‌گی سکونت‌گاه‌ها و مراکز تجمع جمعیت، از دیرباز در برقراری ارتباطات و احداث راه‌ها با مشکلاتی مواجه بوده است.

در ایران، توجه به راه و راه‌سازی در گذشته، با فراز و نشیب‌های متعددی مواجه بوده است. در دوره صفویه، راه‌های نسبتاً زیادی احداث گردید که از جمله می‌توان به راه سنگ فرشی که از مغان در آذربایجان به ساحل جنوبی دریای مازندران امتداد داشت، اشاره کرد. که بقایای کاروان‌سراهایی که در این راه‌ها احداث شده است، در حال حاضر موجود است. در دوره قاجاریه، راه‌ها بنا بر بافت خاص اقتصادی آن دوران، مراکز تولید داخلی را به بازارهای مصرف کشور - با تمام ضعف‌هایی که با آن مواجه بودند - متصل می‌نمود. این امر نشانگر اتصال قطب تولید به مصرف در درون کشور و بی‌نیازی عمده به خارج از مرزها بوده است. در این دوره، در زمینه احداث راه‌های ارتباطی، تلاش عمده‌ای به عمل نیامد و در برخی موارد - از جمله احداث راه آهن تهران - شهری - با اعطای امتیازات به اتباع و دولت‌های بیگانه راه احداث گردید. تا سال ۱۲۷۹ هجری شمسی، فقط ۱۳۰۰ کیلومتر راه نسبتاً مناسب در کشور وجود داشت و باقی راه‌ها نامناسب و عمدتاً مالرو بود.

در سال ۱۲۹۹ رضاخان که با حمایت استعمار به قدرت رسید - جهت تسلط بر مناطق



● با احداث راه‌های مناسب روستایی، امکان برپایی تأسیسات لازم جهت مدارس، تدارک و حمل امکانات مورد نیاز و حضور معلمان و مسئولان آموزشی در روستا جهت آموزش کودکان و نوجوانان افزایش خواهد یافت.

سیستم از طریق این راه‌های ارتباطی عملی خواهد بود. در این راستا، علاوه بر شهرها که نیاز به راه‌های ارتباطی میان خود دارد، روستاها نیز به عنوان بخشی از سیستم سکونت‌گاهی و مراکز اقتصادی، باید با سایر مراکز ارتباط داشته باشد. اگر رابطه بین شهر و روستا را رابطه تأمین نیازهای متقابل بدانیم، بدون وجود راه‌های روستایی، این رابطه به هیچ وجه ایجاد نخواهد شد. بنابراین راه‌های روستایی به عنوان یک عامل در کنار سایر عوامل لازم، زمینه ساز توسعه اقتصادی و اجتماعی مناطق روستایی خواهد بود و نیز اثرات غیرقابل انکار بر شهر داشته، در نهایت دست‌یابی به توسعه همه‌جانبه کشور را ممکن و عملی خواهد ساخت. همان‌گونه که اشاره شد، راه به عنوان یک عامل مهم در این زمینه دخالت دارد و لزوم هماهنگی در به کارگیری سایر عوامل لازم جهت توسعه، از جمله منابع مالی و اعتباری لازم، نیروی انسانی متخصص و نیز مشارکت محلی، در زمره عوامل دیگری است که زمینه ساز توسعه اجتماعی - اقتصادی مناطق به شمار می‌آید. اگر این عوامل، مورد توجه کافی قرار نگیرد، راه روستایی - به تنهایی و بدون وجود سایر عوامل - شاید تنها در کوتاه مدت اثرات مقطعی داشته باشد.

۱- اثرات راه بر اقتصاد روستایی (کشاورزی، صنعتی، خدماتی)

۱- افزایش سطح زیر کشت با احداث راه روستایی و ارتباط روستا با بازار محصولات، به دلیل وضعیت تقاضا برای محصولات کشاورزی و اطمینان نسبت به فروش این محصولات، روستاییان اقدام به کشت زمین‌های با استعداد کمتر خواهند کرد.

۲- کاهش هزینه حمل و نقل محصولات کشاورزی

با احداث راه روستایی، هزینه حمل محصولات کشاورزی از مبدأ تا مقصد مورد نظر کاهش می‌یابد. کوتاهی زمان حمل، استفاده از وسایل حمل و نقل با ظرفیت بالاتر و پایین آمدن هزینه حمل (تن در کیلومتر) راه دنیال خواهد داشت که به عنوان درآمدی برای

ارتباط تولیدکننده روستایی را با مراکز خدمات رسانی برقرار می‌سازد، لذا سلف خرهارا - که عمدتاً نقش واسطه را در آن مجموعه ایفا می‌نمایند - می‌تواند حذف کند. ارتباط مردم ساکن روستا و کشاورزان با شهر و بازار فروش محصولات و کسب آگاهی‌ها در همین رابطه، بر این موضوع تأثیر مثبت می‌گذارد.

۸- در مناطقی که امکان صید ماهی وجود دارد، با احداث راه می‌توان در زمانی اندک، محصول را به بازار رساند و از این طریق صید در این مناطق فعال خواهد گردید.

۹- علاوه بر روستاییان، عشایر و کوچ‌نشینان نیز می‌توانند از قسمت‌هایی از راه‌های روستایی جهت رفع نیازهای خود استفاده کنند.

۱۰- با برقراری ارتباط توسط راه روستایی، امکان استفاده و بهره‌برداری از معادن مختلف در مقیاس‌های کوچک امکان‌پذیر می‌گردد. قبل از احداث راه به دلیل هزینه‌های بالای حمل و نقل وسایل و ابزار مورد لزوم و نیز مواد استخراج شده، این کار عملاً امکان‌پذیر نخواهد بود.

۱۱- با توجه به سیاست نهادهای مسئول در زمینه استقرار صنایع روستایی، وجود راه‌ها، امکان ارتباط با مراکز ذی‌ربط را در این زمینه، ساخت تأسیسات و حمل وسایل و ابزار مورد لزوم جهت راه‌اندازی و استفاده از این صنایع و نیز حمل محصولات تولید شده به نقاط مورد نظر فراهم می‌آورد.

۱۲- استفاده از راه و برقراری عبور و مرور، به علت استفاده از ابزار و وسایل مکانیکی و ماشین‌آلات مختلف، امکان سرویس‌دهی سریع فراهم خواهد بود.

۱۳- با توجه به وجود مناظر و امکانات طبیعی، امکان استفاده ساکنان سایر مناطق و بالخصوص ساکنین شهری از این مواهب وجود دارد. با احداث راه‌های روستایی از نظر مسایل سیاحتی، امکان ظهور یک بخش خدماتی در همین رابطه در اقتصاد روستایی، در بسیار از روستاهای کشورمان و بالخصوص مناطق نزدیک‌تر به شهرها وجود دارد که تأثیرات مثبتی بر اقتصاد روستایی خواهد داشت.

تأثیر راه در اشتغال روستایی

برقراری ارتباط میان مناطق روستایی و شهری و در اختیار قرار گرفتن امکانات مختلف در این زمینه، با تجهیز کردن عوامل بالقوه تولید، موجب اشتغال بیشتری در بخش کشاورزی می‌گردد، در واقع، انسان حداکثر بهره‌وری عاقلانه را از طبیعت و امکانات مختلف در دسترس به عمل خواهد آورد.

اقتصاد روستایی تلقی می‌گردد. در ضمن، به علت همین کاهش در هزینه حمل و نقل، کالاهایی که از شهر به روستا حمل می‌شود، با قیمت ارزان‌تر در اختیار روستاییان قرار می‌گیرد.

۳- امکان بهره‌برداری با بازده بیشتر و افزایش تولید در واحد سطح، از طریق استفاده از نهاده‌ها (کود، بذر مناسب، سم و...) و استفاده از ماشین‌آلات کشاورزی مقدور خواهد بود. راه ارتباطی امکان استفاده از این امکانات را افزایش خواهد داد.

۴- با توجه به آن که یکی از مشکلات اساسی در کشاورزی، بروز ضایعات و افساد ارزشی محصولات در حین کشت و بعد از آن یعنی در زمان حمل محصولات به مناطق مورد نظر می‌باشد، با وجود راه ارتباطی مناسب می‌توان از بروز ضایعات در انجام عملیات داشت، کاشت و برداشت، جلوگیری کرده، در مورد حمل محصول به مناطق مورد نظر، با توجه به عدم وجود بسته‌بندی‌ها و وسایل نقلیه مناسب، با استفاده از راه روستایی، زمان لازم برای حمل محصول پایین آمده، ضایعات و افساد محصولات کشاورزی بسیار کاهش خواهد یافت. در ضمن محصولاتی از قبیل سبزیجات، میوه و محصولات لبنی، امکان حمل سریع و مصرف را خواهد یافت.

۵- ارتباط با نهادهای خدماتی شهر همچون بیمه، بانک‌های کشاورزی و نیز کارشناسان امور کشاورزی موجب تسهیل در یاری‌رسانی به روستاییان در مواقع لزوم و افزایش کارایی اقتصاد کشاورزی و ارتقای سطح تولید خواهد گردید.

۶- احداث راه روستایی به علت ایجاد بازار وسیع‌تری برای محصولات تولیدی، رونق سریع‌تر اقتصاد را امکان‌پذیر می‌نماید. کشت محصولاتی که تا قبل از این به دلیل عدم امکان حمل و فروش آن به مناطق دیگر، تقاضایی برای آن وجود نداشت، ممکن می‌شود. با وجود راه ارتباطی، اقتصاد کشاورزی از شیوه خودمیشتی به توجه به نیاز بازار کشور در کشت منتهی خواهد گردید.

۷- تضعیف موقعیت سلف خرهارا یکی از مسائلی مهم است که راه‌های روستایی می‌تواند به آن کمک نماید. نظر به این که راه، امکان

۱- صنایع روستایی با دریافت امکانات لازم و نیز امکان حمل تولیدات از طریق راه روستایی فعال خواهد شد و اشتغال بیشتر را در این صنایع به دنبال خواهد داشت.

۲- با ارتباط ارزان، سریع و همراه با سهولت میان شهر و روستا، تعدادی از ساکنان شهری برای استفاده از این مواهب و مناظر طبیعی به روستاها مراجعت خواهند کرد که به تبع آن، نیازهای خدماتی در این رابطه به وجود خواهد آمد. در راستای تأمین این نیازها، فرصت‌های شغلی جدیدی ایجاد خواهد شد و درآمد تازه‌ای برای روستا خواهد داشت. البته با توجه به ارتباط روستاها با یکدیگر در صورت نزدیکی فاصله در میان چند روستا، یکی از آنها می‌تواند به طور فعال‌تر عمل کرده، تمرکز بیشتری را در رابطه با مسئله سیاحت و تأمین نیازهای آن به عهده گیرد. در ضمن، جهت سرویس و تعمیرات و دیگر نیازهای اولیه وسایل و ابزار مکانیکی و حمل و نقل نیز فرصت‌های اشتغال در امور خدماتی پدیدار خواهد گردید.

۳- به دنبال افزایش مسافرت و سیاحت ساکنان شهر به روستا، تقاضا برای صنایع دستی و بومی روستا افزایش یافته، میزان تولید این صنایع بالا خواهد رفت و فرصت‌های شغلی در این رابطه به وجود می‌آید.

اثرات راه بر امنیت قضایی، فردی و

اجتماعی مناطق روستایی

۱- نظر به واقع شدن بسیاری از روستاها در مناطق مرزی - بخصوص نقاط کوهستانی و صعب‌العبور (همچون کردستان) - و نیز دیگر نقاط حساس (مثل سیستان و بلوچستان)، با توجه به مشکلاتی که از نظر ثبات سیاسی و امنیتی این مناطق از سوی استکبار جهانی و گروهک‌های الحادی وابسته به آن ایجاد شده یا می‌تواند ایجاد شود، برقراری راه‌های مناسب روستایی، امکان ارتباط این مناطق با دستگاه‌های نظامی و انتظامی را برقرار ساخته، به ثبات سیاسی آنها کمک خواهد کرد. این ثبات سیاسی و امنیت می‌تواند موجب کارایی و افزایش تولید محصولات کشاورزی گردد.

۲- با احداث شبکه راه روستایی و برقراری آسان عبور و مرور، امکان استقرار مناسب نهادهای انتظامی و دست‌رسی به روستاها خواهد بود. در ضمن، امکان دایر نمودن مراکز سیار انتظامی و گشت‌های منظم و متوالی را در مواقع لزوم تسهیل می‌کند. این حضور فعال، امنیت فردی و اجتماعی را تا حدود زیادی ممکن ساخته،

کاهش تخلفات احتمالی را به دنبال خواهد داشت. خطر درگیری‌های دسته‌جمعی و خسارات مختلف ناشی از آن نیز کاهش خواهد یافت. در ضمن، سهولت ارتباط، امکان هرچه فعال‌تر شدن دستگاه‌های قضایی را در رابطه با رفع اختلافات احتمالی اهالی روستا موجب می‌گردد.

۳- در صورت وقوع حوادث غیرمنتظره طبیعی چون سیل، زلزله و سایر حوادث احتمالی، امکان امداد رسانی از سوی نهادهای ذی‌ربط به روستاهای آسیب‌دیده فراهم گردیده، تأمین نیازهای پزشکی و انتقال مجروحین به مراکز درمانی شهرها، فرآوری و حمل خوراک، پوشاک، وسایل اسکان و سایر موارد مورد لزوم دیگر، امکان‌پذیر خواهد بود. در ضمن نهادهای انتظامی مانع ارتکاب تخلفات احتمالی در این مواقع خواهند شد.

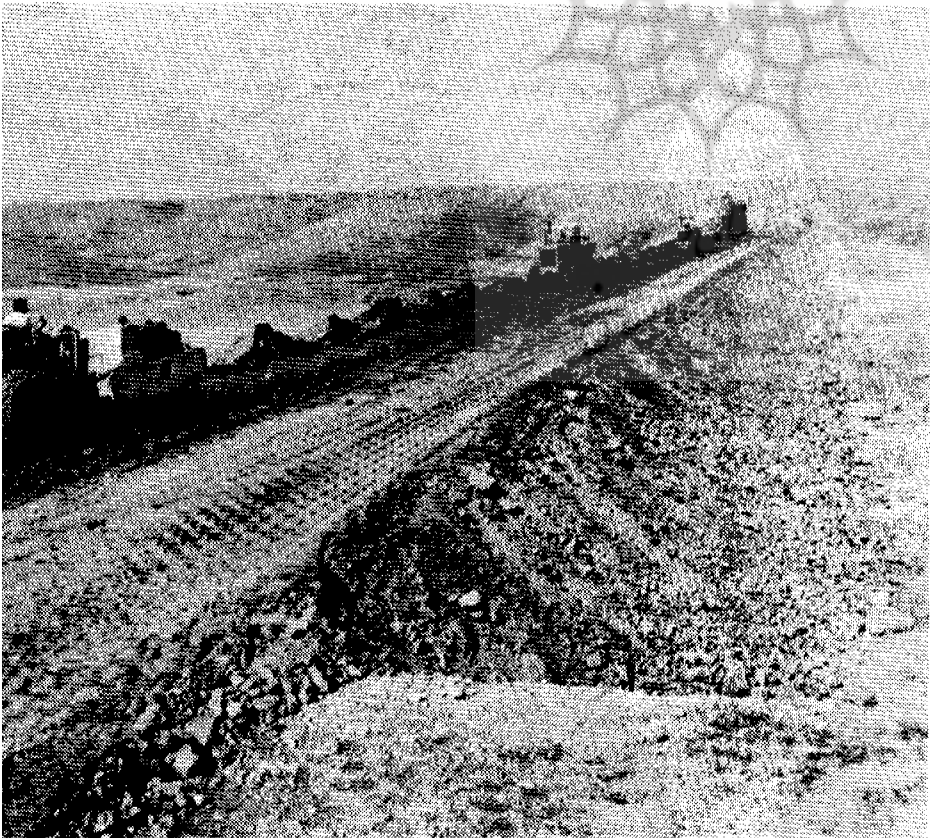
تأثیرات راه بر فرهنگ روستاها

۱- با توجه به پایین بودن نسبت باسوادان در روستاها و لزوم ارتقای آن، با احداث راه‌های مناسب روستایی، امکان برپایی تأسیسات لازم جهت مدارس، تدارک و حمل امکانات مورد نیاز و حضور معلمان و مسئولان آموزشی در روستا جهت

آموزش کودکان و نوجوانان، افزایش خواهد یافت. در ضمن، نظارت دستگاه‌های ذی‌ربط توسط بازرسان و مأموران خود بر این مراکز، با سهولت بیشتری امکان‌پذیر خواهد بود. در زمینه آموزش بزرگسالان و ریشه‌کنی بی‌سوادی، وجود راه روستایی اثر مهمی خواهد داشت. با بالا رفتن درصد باسوادان، احتمال موفقیت سایر طرح‌های فرهنگی، اقتصادی، عمرانی، بهداشتی و سایر موارد افزایش چشمگیری خواهد داشت.

۲- با سهولت ارتباط روستا و شهر از طریق راه، به علت آشنایی و امکان دسترسی روستاییان به وسایل ارتباط جمعی چون نشریات، کتاب و... استفاده بیشتری از آنها به عمل خواهد آمد که منجر به ارتقای سطح آگاهی‌های عمومی لازم گردیده، زمینه‌های مشارکت بیشتر روستاییان را در امور اقتصادی، اجتماعی و سیاسی فراهم خواهد آورد.

۳- با سهولت ارتباط شهر و روستا، امکان حضور مبلغین و روحانیون در روستاهایی که منزوی است، افزایش یافته، از این طریق معارف اسلامی و آگاهی‌های سیاسی و اجتماعی در روستا به واسطه این ارتباط مداوم، ارتقا خواهد یافت.



تأثیرات راه بر بهداشت فردی و اجتماعی مناطق روستایی

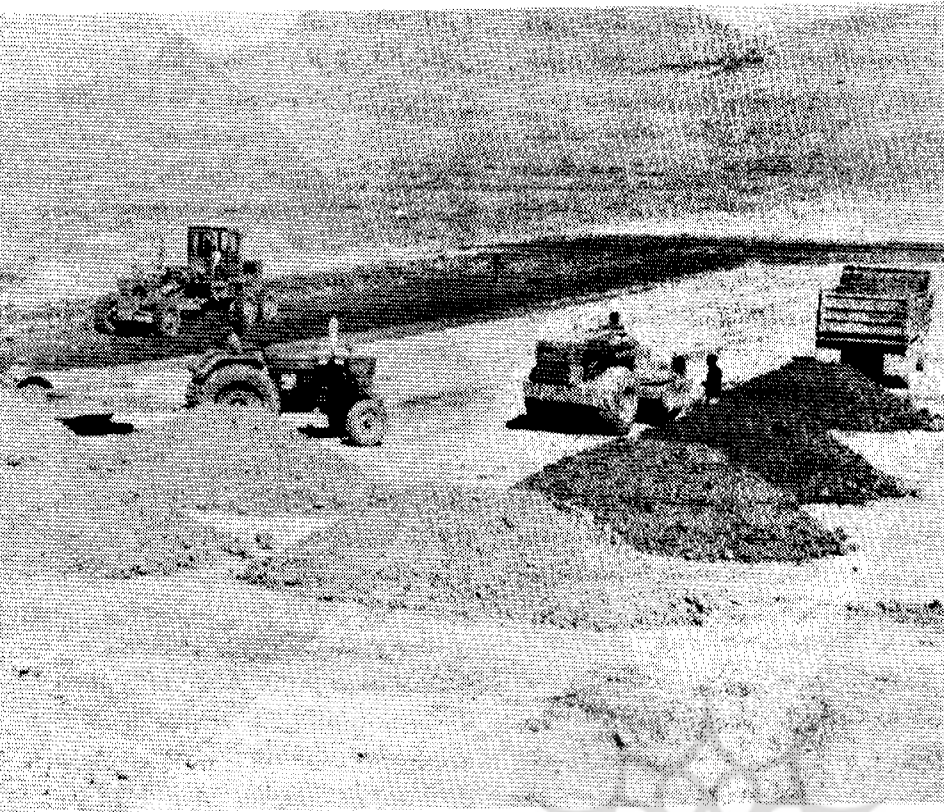
۱- با دایر شدن مراکز آموزشی در روستاها و افزایش استفاده از وسایل ارتباط جمعی، در اثر برقراری ارتباط، سطح آگاهی عمومی در موارد بسیار- و از جمله آگاهی نسبت به نکات بهداشتی - ارتقا خواهد یافت که می‌تواند، رعایت مسایل بهداشتی از سوی روستاییان را به دنبال داشته باشد. در ضمن، به طور خاص، امکان تهیه برنامه‌هایی مشخص در این زمینه جهت روستاییان وجود دارد.

۲- با احداث راه، امکان استقرار مراکز بهداشتی و درمانی مجهز در بعضی از روستاها امکان‌پذیر است. روستاهای اطراف به وسیله راه‌های ارتباطی از این مراکز استفاده خواهند کرد. در ضمن، امکان تشکیل مراکز سیار پزشکی با بازدیدهای منظم و متوالی از روستاها وجود دارد. از این طریق، امکان واکسیناسیون منظم و اجرای سایر برنامه‌های بهداشتی و درمانی با سهولت وجود خواهد بود.

۳- احداث تأسیسات بهداشتی و رفاهی همچون آب، برق، سوخت و نیز تأسیس حمام و مکان‌های نگهداری مناسب حیوانات و دیگر امکانات به رعایت امور بهداشتی در روستا بسیار کمک می‌کند. وجود راه ارتباطی، تأثیر بسیار مهمی در امکان احداث این تأسیسات دارد. استفاده روستاییان از این امکانات، موجب کاهش بیماری‌های مختلف خواهد شد.

۴- عدم امکان استفاده از مراکز درمانی و بهداشتی مستقر در شهرها، به علت بعد مسافت و عدم وجود جاده یا نامناسب بودن آن، همواره یکی از مشکلات روستاییان محسوب شده است. با وجود راه ارتباطی مناسب، این امکان به خوبی برای روستاییان به وجود می‌آید که با انتقال بیماران خود به مراکز درمانی مستقر در شهر، این مشکل همیشگی را رفع کنند.

۵- وجود راه بر افزایش تولید محصولات کشاورزی و نیز افزایش درآمد روستاییان تأثیرات مثبتی دارد و از این طریق، تغذیه روستاییان با کیفیت و کمیت بهتر، استفاده مناسب‌تر از امکانات بهداشتی و درمانی و سایر امکانات لازم فراهم خواهد بود که مجموع موارد ذکر شده و به طور کلی ارتقای سطح زندگی، منجر به کاهش ابتلا به بیماری‌ها و در نهایت موجب افزایش امید به زندگی و متوسط طول عمر در روستاها خواهد بود که این خود یکی از شاخص‌های مهم توسعه اقتصادی و اجتماعی جوامع است.



اثرات راه بر مهاجرت روستایی

مهاجرت روستاییان به شهر را می‌توان ناشی از دو علت عمده دانست:

- ۱- عوامل دافعه روستا.
- ۲- عوامل جاذبه شهر.

جمع این دو عامل روند مهاجرت را گسترش می‌دهد. در روستا درآمد ناچیز در مقابل کار فراوان به دست می‌آید، در حالی که در شهر، با وارد شدن به مشاغل کاذب، به سهولت می‌توان درآمدی چندین برابر درآمد روستا را بدون کار فراوان، به دست آورد. گذشته از اختلاف سطح درآمد در شهر و روستا به عنوان مهم‌ترین علت مهاجرت، در روستا تأسیسات آموزشی، بهداشتی و مراکز تفریحی اصلاً وجود ندارد یا کیفیت و کمیت آن بسیار پایین است، در حالی که شهر از این امکانات بهره‌کافی برده است.

افزایش جمعیت و تقریباً ثابت ماندن زمین‌های کشاورزی، اشتغال را با مشکل مواجه می‌سازد، در حالی که شهر، فرصت‌های اشتغال - عموماً کاذب - را در اختیار روستاییان می‌تواند قرار دهد. بسیاری از روستاها، فاقد تأسیسات لوله‌کشی آب، برق، مخابرات و سوخت مناسب است، در حالی که روستاییان با استقرار در شهر، به خوبی می‌توانند از این امکانات استفاده کنند. به طور

کلی، در قبال عدم وجود یا کمبود امکانات در روستا، شهرها دارای این امکانات و انگیزه‌هاست. حال برای آن که بتوان بر مهاجرت بی‌رویه چیره شد، باید این امکانات را در روستاها ایجاد کرد تا انگیزه مهاجرت در روستایی ایجاد نشود. در این جهت، همان‌گونه که ذکر شد، راه ارتباطی روستایی و احداث آن قدمی در جهت فراهم آوردن امکانات لازم در روستاهاست. اگر با یک استراتژی و سیاست‌های مشخص، همراه با احداث راه، اقدام به ایجاد زمینه‌های لازم جهت افزایش درآمد، افزایش فرصت‌های اشتغال، تأسیس مراکز فرهنگی، بهداشتی، و ایجاد امکانات زیربنایی و رفاهی لازم گردد، روند مهاجرت بی‌رویه از روستا به شهر بسیار تضعیف خواهد شد.

چنانچه تمامی نیروهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی جامعه جهت رفع نیازهای روستا بسیج نشود و به صورت هماهنگ عملی نگردد، اعتبارات مالی، نیروهای انسانی متخصص، ماشین‌آلات (و به طور خلاصه همه امکانات لازم و ضروری جهت توسعه همه جانبه روستا) مهیا نگردد و صرفاً راه به روستا کشیده شود، در این صورت، راه روستایی احداث شده، تنها تأثیر مختصر و مقطعی خواهد داشت که در مقابل جاذبه‌های قوی مهاجرت، بسیار ضعیف خواهد بود و مهاجرت

جدول شماره ۱- تخصیص بودجه ۶۷-۱۳۴۲

سال ۱۳۴۲	۱۳/۵ میلیارد ریال
سال ۱۳۴۳	۱۱ میلیارد ریال
سال ۱۳۴۴	۸/۵ میلیارد ریال (بعد از تخصیص، به مبلغ ۵ میلیارد ریال کاهش یافته است)
سال ۱۳۴۵	۷/۲ میلیارد ریال
سال ۱۳۴۶	۶/۲۸ میلیارد ریال (بعد از تخصیص، به میزان ۵ میلیارد ریال کاهش یافته است)
سال ۱۳۴۷	۷ میلیارد ریال

همچنان ادامه خواهد داشت، بلکه بر شدت و ابعاد آن تا اندازه زیادی افزوده نیز خواهد شد. زیرا زرق و برق زندگی شهری و جاذبه های آن به دلیل سهولت رفت و آمد توسط روستایی کاملاً لمس گردیده، یقیناً مقایسه در این شرایط به نفع روستا نخواهد بود. بنابراین وجود راه یکی از شرط های لازم برای توسعه روستایی است.

مشکلات راه های روستایی^(۱)

وسعت نسبتاً زیاد، پراکندگی روستاها و مراکز تجمع جمعیت، از جمله مسائل عمومی است که احداث شبکه راه های روستایی با آن مواجه است. به علاوه، عدم توجه لازم در زمینه احداث این شبکه در رژیم گذشته، شکاف وسیعی میان نیازها و امکانات به وجود آورده است، که علیرغم حجم عظیم فعالیت هایی که تاکنون انجام شده، با کمبودهایی در زمینه راه های مناسب روستایی مواجه هستیم.

معاونت عمران جهادسازندگی، طبق تفکیک وظایفی که با وزارت راه انجام گرفته است، عهده دار احداث و نگهداری راه های روستایی در سطح کشور است. مسائل و مشکلاتی که این معاونت به عنوان متولی امر راه های روستایی با آن مواجه است، به شرح زیر است:

۱- عدم تخصیص اعتبارات کافی و نامناسب بودن تخصیص ها با فصل کاری پروژه های راه سازی: تا به حال، روال تخصیص بودجه ها نه تنها در حد توان اجرایی نبوده و آنرا تضعیف کرده است، بلکه سال به سال نیز کاهش داشته است. میزان بودجه تصویبی در سال های مختلف، طبق جدول شماره ۱ مؤید این نظر است:

امر تخصیص اعتبارات، تقریباً دارای روند نزولی بوده و علاوه بر آن در برخی سال ها، اعتبارات تخصیصی نیز کاهش یافته است. اگر اعتبار تخصیصی سال ۶۲ برای سال های مختلف را مبنا قرار دهیم، در سال ۶۳، در حدود ۱۸/۵ درصد و در سال ۶۴، ۳۷ درصد (با احتساب کاهش به عمل آمده ۷۰ درصد) و در سال ۶۵، ۴۶/۶ درصد، در سال ۶۶، ۵۲ درصد (با احتساب کاهش به عمل آمده ۷۰ درصد) و در سال ۶۷، ۴۸ درصد کاهش، نشان می دهد.

۲- مسایل و مشکلات در رابطه با ماشین آلات و نیز تأمین اقلام تدارکاتی مورد نیاز:

۱- کاهش غیرمتعارف ماشین آلات سنگین در اثر استهلاک بیش از حد در کارگاه ها.

۲- کمبود قطعات و عدم سرویس و تعمیر به موقع ماشین آلات.

۳- عدم تأمین به موقع ماشین آلات مورد نیاز پروژه ها.

۴- کمبود سایر اقلام تدارکاتی مورد نیاز پروژه های راه سازی از قبیل سیمان، تخته و غیره.

۳- کمبود نیروهای فنی و متخصص و مشکلات اداری و مالی در راستای جذب و استمرار همکاری آنان.

سیاست احداث شبکه راه های روستایی

برنامه ریزی جهت تعیین اولویت، طراحی و احداث راه برای روستاهای فاقد آن در کشور به موازات طراحی شبکه راه های روستایی در دست انجام است و این کار، برآورد منطقی میزان کل راه های مورد نیاز را در روستاهای واجد شرایط کشور ممکن خواهد ساخت. در این اولویت بندی، عواملی از قبیل جمعیت، برخورداری یا عدم برخورداری از امکانات رفاهی، وضعیت راه موجود، امکانات بالقوه و بالفعل عوامل تولید در بخش های کشاورزی، صنعتی، شیلات و غیره دخالت داشته است.

در اولویت بندی شبکه راه ها، یک برنامه پنج ساله (۱۳۷۰-۱۳۶۶) جهت احداث ۱۵۰۰۰ کیلومتر راه روستایی تنظیم شده است. با احتساب راه های روستایی که تا پایان سال ۶۵، بالغ بر ۴۰۰۰۰ کیلومتر گردیده است، مجموع راه های موجود تا پایان برنامه پنج ساله، ۵۵۰۰۰ کیلومتر خواهد بود.

در همین برنامه پیش بینی شده است که با ایجاد و تجهیز راه دارخانه ها، تمامی راه های ساخته شده، تا پایان برنامه پنج ساله، تحت پوشش نگهداری قرار گیرد.

اهداف و سیاست های ناظر بر برنامه پنج ساله احداث راه روستایی مشتمل بر موارد زیر است:

الف- راه سازی

۱- فراهم آوردن امکان دستیابی و تسهیل بهره گیری از امکانات بالقوه و استعداد های انسانی، کشاورزی، صنعتی و سایر استعدادهای مناطق روستایی.

۲- ایجاد زمینه لازم جهت توسعه و افزایش درآمد روستاییان و کاهش مهاجرت آنان.

۳- تسهیل و تسریع مبادله کالا بین شهر و روستا و رفع مشکلات عرضه محصولات زراعی و دامی به مراکز مصرف.

۴- کمک به ارائه برنامه های فرهنگی، خدمات ترویجی و بهداشتی به روستاییان.

۵- طرح شبکه راه های مناطق روستایی در چهارچوب شبکه ارتباطی کشور.

ب- نگهداری راه ها

۱- حفظ و بهبود کیفیت راه های روستایی و جلوگیری از استهلاک بیش از حد وسایل نقلیه.

۲- بالا بردن عمر مفید راه ها و حفظ سرمایه گذاری اولیه احداث.

۳- نگهداری راه های روستایی از طریق ایجاد راه دارخانه ها و بسیج سازمان دهی و آموزش نیروهای مردمی.

در این راستا، اهداف کمی و زئوس برنامه به این ترتیب پیش بینی شده است:

جهت برقراری ارتباط روستاهای بزرگ و پرجمعیت که فاقد راه است و در عین حال از امکانات لازم برای توسعه برخوردار است، ۱۵۰۰۰ کیلومتر راه روستایی احداث خواهد گردید. از این میزان، ۱۰/۰۰۰ کیلومتر به صورت محوره های اصلی واقع در چهارچوب شبکه ارتباطی

● هدف اصلی از احداث شبکه راه روستایی، حداکثر استفاده ممکن و معقول از استعدادهای طبیعی و انسانی مناطق، جهت افزایش تولیدات و ارتقای سطح زندگی و رفاه روستاییان است.

● ایجاد فرصت‌های شغلی در مراکز روستایی، تنوع اقتصادی و همچنین بهبود اوضاع فیزیکی و افزایش سطح خدمات در آنها موجب جذب مهاجرین روستایی به این مراکز و افزایش میل به ماندن در روستاها خواهد شد.

● احداث شبکه راه‌های روستایی، اثرات غیر قابل انکاری بر روند توسعه روستایی خواهد داشت.

با احداث راه به عنوان یکی از امکانات زیربنایی، امکان استقرار و گسترش فعالیت‌های غیر کشاورزی، از جمله صنایع روستایی و استخراجی و فعالیت‌های احداثی وجود خواهد داشت. تسهیل در مبادله کالاها و نیز خدمات میان شهر و روستا و بسیاری اثرات دیگر از جمله نتایج احداث راه می‌باشد.

با احداث شبکه راه‌های روستایی، امکان استفاده مطلوبتر از ماشین‌آلات، نهاده‌ها، و خدمات لازم فراهم گردید، ضایعات تولید را در حمل و نقل کاهش خواهد داد. با ارتباط میان مراکز تولید و مصرف و گسترش شعاع فروش محصولات کشاورزی، اقتصاد کشاورزی متحول گردیده، سطح تولید محصولات کشاورزی افزایش می‌یابد این مسئله مستقیماً در افزایش تولید ناخالص ملی اثر داشته و علاوه بر آن می‌تواند نیازهای کشور را در زمینه محصولات کشاورزی مرتفع نماید. این موضوعات، در استراتژی و اقتصاد ملی، دارای اهمیتی اساسی است. با ارتباط سریع و همراه با سهولت میان مناطق، ارتباطات فرهنگی میان شهر و روستا ابعاد جدیدی خواهد یافت.

امکان ارتقای سطح آموزشی - از جنبه‌های مختلف آن - در روستاها و اثرات چشمگیر به دست آمده از آن به همراه اثرات مثبت بهداشتی و درمانی ناشی از وجود شبکه راه‌های روستایی، از دیگر اثرات تحقق این عامل مهم و زیربنایی است. در نهایت، هدف اصلی از احداث شبکه راه روستایی، حداکثر استفاده ممکن و معقول از استعدادها، طبیعی و انسانی مناطق جهت افزایش تولیدات و ارتقای سطح زندگی و رفاه روستاییان می‌باشد.

طبق سرشماری سال ۱۳۶۵، حدود ۴۵ درصد از کل جمعیت کشور را روستاییان تشکیل می‌دهند و هرآنچه به افزایش درآمد و سطح رفاه آنان منتهی گردد، در واقع زمینه‌های زندگی مطلوب و امکان تولید بهتر را فراهم نموده است. در نتیجه، روند مهاجرت روستاییان به شهرها متحول شده و طبیعی خواهد شد. به طور کلی شبکه راه‌های روستایی، به عنوان یکی از عوامل مهم در جهت دست یابی کشور به توسعه متوازن و یکپارچه، مطرح است. به هر میزان که میزان راه روستایی احداث شده در کشور، اختلاف کمتری با مقدار مورد نیاز نشان دهد، برنامه‌ها موفق‌تر بوده، اثرات چشمگیر و روشنتری برجای خواهد نهاد.

نگاهی به فعالیت‌های جهاد سازندگی در زمینه راه‌سازی

از آغاز تأسیس جهاد سازندگی، این نهاد،

بودجه نقدی مورد نیاز ۵۸ میلیارد ریال است. مجموع بودجه جنبی مورد نیاز ۲۷ میلیارد ریال است که شامل تأمین ماشین‌آلات (۱۸ میلیارد ریال) و تأمین مصالح مورد نیاز (۹ میلیارد ریال) می‌گردد.

۲- اجرای برنامه پنج ساله، تأمین ماشین‌آلات مورد نیاز را طلب می‌نماید. از ۲۵۳۴ دستگاه مورد نیاز، تنها ۱۹۵۶ دستگاه موجود است و در این زمینه ۴۴/۶ درصد کمبود وجود دارد که باید نسبت به تأمین آن اقدام شود. مصالح مورد نیاز در برنامه پنج ساله، شامل ۳۰۰۰۰ تن آهن‌آلات، ۷۵۰۰۰ تن سیمان و ۵۵۰۰۰ تن قیر می‌باشد.

۳- جهت اجرای برنامه پنج ساله، نیاز به ۸۷۲ نفر نیروی متخصص در مقاطع مختلف وجود دارد که تنها ۳۰۰ نفر وجود دارد و در این رابطه، ۶۵/۶ درصد کمبود نیروی انسانی متخصص مشاهده می‌شود.

در حال حاضر با اجرای ۳ دوره کاردانی راه و یک دوره کاردانی به کارشناسی عمران، سعی شده است تا بخشی از نیروی انسانی مورد نیاز تأمین شود.

پیشامدهای احداث شبکه راه‌های روستایی در آینده کشور

احداث شبکه راه‌های روستایی، اثرات غیر قابل انکاری بر روند توسعه روستایی خواهد داشت و با طرح‌های اجرا شده توسط جهاد سازندگی و نیز طرح‌های آتی به ویژه در برنامه پنج ساله، اثرات مثبت آن به نحو بارزتری جلوه‌گر خواهد گردید.

در برنامه پنج ساله، احداث ۱۵ هزار کیلومتر راه روستایی مورد نظر است که با احتساب ۴۰ هزار کیلومتر راه موجود، در پایان سال ۷۰، مجموع راه‌های روستایی به ۵۵ هزار کیلومتر خواهد رسید. همان گونه که در بخش‌های پیشین نیز اشاره شد، احداث شبکه سراسری راه روستایی به انحاء مختلف منجر به افزایش تولید محصولات کشاورزی می‌شود. این امر در درون روستا منجر به افزایش درآمد و ایجاد فرصت‌های جدید اشتغال خواهد شد.

راه‌های روستایی بوده و ۵۰۰۰ کیلومتر نیز به صورت قطعات انشعابی از محورهای فوق خواهد بود. احداث این میزان راه، طی برنامه پنج ساله (۶۶-۷۰) با اعتباری معادل ۷۰ میلیارد ریال، حدود ۷۵ درصد از جمعیت روستایی کشور را تحت پوشش قرار خواهد داد.

سیاست‌های اجرایی برنامه پنج ساله، موارد زیر را در برمی‌گیرد:

الف - راه‌سازی

۱- اولویت دادن به پروژه‌هایی که ارتباط روستاهای پرجمعیت را از قبیل مراکز دهستان در قالب شبکه اصلی راه‌های روستایی برقرار می‌کند.

۲- اولویت دادن به پروژه‌های ناتمام.

۳- اولویت دادن به راه‌هایی که ارتباط مناطق روستایی و عشایری را در دو استان مجاور فراهم می‌آورد.

۴- استفاده از ماشین‌آلات سنگین در حد امکان.

۵- استفاده از شیوه‌های مناسب و جدید راه‌سازی در مناطقی که دسترسی به مصالح معمول ممکن نباشد.

ب - نگهداری راه‌ها

۱- نگهداری راه‌ها از طریق استقرار راه‌دارخانه‌ها، بر اساس تعیین نقاط ثقل راه‌های موجود.

۲- تأکید بر مشارکت مردم در امر نگهداری راه‌ها.

۳- اولویت دادن به نگهداری راه‌ها و احداث راه‌دارخانه‌ها در مناطقی که حجم راه‌های ساخته شده کمتر است.

۴- استفاده از مواد شیمیایی مناسب در روسازی راه که علاوه بر افزایش عمر مفید، در نگهداری آن می‌تواند اثرات مثبتی داشته باشد.

برای دستیابی به اهداف کیفی و کمی تعیین شده، نیاز به برآورده شدن و تأمین امکانات لازم وجود دارد که این امکانات شامل تأمین اعتبارات مالی، ماشین‌آلات و لوازم مورد نیاز و نیروی انسانی متخصص است.

۱- اعتبارات مالی لازم جهت اجرای برنامه پنج ساله احداث راه‌های روستایی مجموعاً ۸۵ میلیارد ریال خواهد بود.

نسبت به احداث راه‌های روستایی توجه خاصی می‌ذول داشته است. ارقام فعالیت‌های انجام شده در این زمینه و برنامه‌های آتی، گواهی صادق بر این مسئله است.

جهادسازندگی از ابتدای تأسیس تا پایان سال ۱۳۶۵، ۲۵۹۹۰ کیلومتر راه احداث و تکمیل کرده است. در ضمن، در زمینه نگاه‌داری راه، به عنوان یکی از فعالیت‌های اساسی در زمینه راه‌های روستایی، تا پایان سال ۱۵۰۶۵ هزار کیلومتر از راه‌ها را جهاد نگاه‌داری کرده است. همچنین در سال ۶۵ تعداد پنج راه دارخانه توسط جهاد احداث شده است.

در سال ۶۶ نیز در ۲۹۵ محور، ۴۹۴۸ کیلومتر راه در دست اجرا بوده است. در زمینه نگاه‌داری راه‌ها نیز در همین سال، ۱۲/۷۶۲ کیلومتر راه، نگاه‌داری شده است. در زمینه به سازی و آسفالت راه‌های روستایی نیز اقداماتی صورت گرفته است. طراحی و احداث پل‌ها، بخش دیگری از فعالیت‌های جهاد سازندگی در این زمینه است.

اهداف به سازی روستاها^(۴)

در به سازی روستاها تأکید بر سطح بندی خدمات می‌باشد. از آنجا که با توجه به کمبود امکانات، نمی‌توان همه تأسیسات، اماکن خدماتی و امکانات را در تمامی روستاها ایجاد کرد، لذا با طبقه بندی تأسیسات و اماکن، اقدام به استقرار اماکن و خدمات سطح پایین تر (ضروری تر) در همه روستاها و خدمات سطح بالاتر در نقطه‌ای که تعدادی از روستاهای اطراف بتوانند با سهولت از آن استفاده کنند، خواهد گردید. این نقاط مرکزی در کشور ما مراکز دهستان است بدین ترتیب که در یک محدوده جغرافیایی مشخص، حوزه‌ای شامل چند روستا و یک مرکز دهستان تشکیل می‌گردد و خدمات لازم - در حد تأمین نیازهای اساسی - در این محدوده، در روستاها یا مراکز حوزه عرضه خواهد شد.

با انتخاب و به سازی فیزیکی روستاهای مرکزی، اصلاح و بهبود بافت فیزیکی آنها و اصلاح و توسعه شبکه‌های خدمات زیربنایی، می‌توان به نتایج مثبت دست یافت. جهادسازندگی که مسئولیت فعالیت‌های عمران روستایی را در کشور برعهده دارد، معتقد است که با اجرای طرح‌های به سازی محیط روستا، می‌توان به اهداف زیر دست یافت:

الف - بهبود اوضاع فیزیکی محیط زیست

و - محدود کردن دامنه مهاجرت‌های روستایی و منطقه‌ای کردن آنها. ایجاد فرصت‌های شغلی در مراکز روستایی، تنوع اقتصادی و همچنین بهسود اوضاع فیزیکی و افزایش سطح خدمات در آنها، موجب جذب مهاجرین روستایی به این مراکز و افزایش میل به ماندن در روستاها خواهد بود. با اجرای طرح‌های به سازی، می‌توان به محیطی مساعد و مطلوب‌تر جهت زندگی روستاییان دست یافت.

■ زیر نویس:

۱- مطالب ذکر شده در بخش مشکلات راه‌های روستایی و سیاست احداث شبکه راه‌های روستایی عمدتاً از معاونت عمران جهادسازندگی اخذ شده است.

۲- محمد سعید دانشمند، «بررسی تنگناهای حمل و نقل زمینی»، صنعت حمل و نقل، شماره ۳۹، ص ۳۸ - ۳۹.

۳- فریرز رئیس دانا، صنعت حمل و نقل، شماره ۲۰، ص ۳۶-۳۷.

۴- گزارش به سازی روستاها، اداره کل به سازی و مسکن جهادسازندگی، سال ۱۳۶۶.

روستاییان.

ب - ایجاد شرایط مناسب، جهت استقرار نیروهای متخصص در روستا.

ج - ایجاد مراکزی جهت پشتیبانی از کشاورزی.

د - ایجاد مراکزی برای استقرار واحدهای صنعتی در مناطق روستایی.

با تقویت شبکه خدمات زیربنایی و ارتقای سطح خدمات روستاهای مرکزی، زمینه‌های لازم جهت استقرار صنعت در روستا فراهم خواهد آمد.

هر رونق بخش خدمات تجاری در مناطق روستایی.

در حال حاضر مناطق روستایی، سهم کوچکی از بخش خدمات را به خود اختصاص داده است. با تمایل مردم به سرمایه گذاری در این بخش، اجرای به سازی فیزیکی روستایی موجب رونق نسبی و سریع فعالیت‌های تجاری در مناطق روستایی خواهد گردید.

