

تحلیلی بر پروژه‌های

راهسازی روستایی از دیدگاه جامعه‌شناسی

■ نویسنده: خانم سین تیا سی کوی

■ مترجم: غلامرضا امیر شقاقی

■ ماخذ: Putting people First, 1991

● قسمت دوم



■ دیدگاه‌های اجتماعی در زمینه پروژه‌های راهسازی روستایی

طراحی آن دسته از پروژه‌های بهسازی که به منظور ارتقای سطح رفاه و افزایش سقف بازدهی کشاورزان خرده‌پا انجام می‌شود، با طراحی پروژه‌های عمده شهری کاملاً تفاوت دارد، چرا که نیاز به شناخت منابع محلی، مهارت‌ها، توانمندی‌ها و نیز به صورت گوناگون شکل اجتماعی و فرآیندهای تصمیم‌گیری در خانواده‌ها و جوامع محلی دارد.

پروژه‌های بهسازی اساساً محیط طبیعی را به طریقی تغییر می‌دهند تا شکل و ساختار فرصت‌های رشد جوامع روستایی را دستخوش دگرگونی سازند. برای درک و پیش بینی این امر که مردم چه عکس‌العملی در برابر چنین تغییراتی از خود نشان خواهند داد، لازم است رابطه بین شکل اجتماعی و نظارت بر محیط طبیعی، در شرایط خاص هر روستا مورد تحلیل قرار گیرد.

جامعه‌شناسی، چنین مورد تئوری مفید برای پرداختن به این مسائل ارائه می‌دهد، تئوری‌های نظام‌نگر در زمینه‌های نوین‌سازی و تحولات اجتماعی، بر روابط متقابل و پیچیده بین محیط طبیعی، عکس‌العمل‌های رفتاری و واکنش اجتماعی تأکید می‌ورزند. بوم‌شناسی انسانی بر مکانیزم‌های تأکید دارد که بر مبنای آنها جوامع بشری خود را با تغییرات محیط منطبق می‌سازند. از جمله این

مکانیزم‌ها می‌توان به نظام‌های اجتماعی، تکنولوژی و پاره‌ای جنبه‌های فرهنگی اشاره داشت. با تأکید کردن بر روابط پیچیده موجود فی‌مابین و در درون نظام‌ها، بوم‌شناسی انسانی می‌تواند عکس‌العمل‌های ممکن در برابر مسائلی نظیر پروژه‌های راهسازی را پیش بینی کند. نظریه سازمانی، بویژه چون بر اهمیت رابطه درون تشکیلاتی و مرزهای دادوستد بین تشکیلات و شرایط حاکم بر آنها تأکید می‌ورزد، دیدگاه‌های سودمندی در مورد نیازهای نهادی پروژه‌های توسعه روستایی به دست می‌دهد. تاکنون مقالات و نوشتارهای عدیده‌ای در باب اثرات اجتماعی، اقتصادی توسعه راه‌های روستایی ارائه شده است. علاوه بر پیام‌های فوری و مستقیم ناشی از احداث جاده‌های روستایی، که هم بهره‌برداران و هم برنامه‌ریزان به خوبی از آن آگاهند، اثرات اجتماعی دراز مدتی نیز وجود دارد که احتمالاً تا پیش از احداث، کمتر مورد توجه هر دو گروه قرار می‌گیرند. این پیامد، که از نظر گروه‌های اجتماعی متفاوت و یا در محیط‌های فرهنگی مختلف، بعضی مثبت و بعضی دیگر منفی قلمداد می‌شوند، در طول

عملیات طراحی پروژه نیاز به توجه دقیق دارند و بایستی بخشی از اساس عملیات و نظارت و ارزشیابی شناخته شوند.

جنبه‌های اجتماعی پروژه‌های راهسازی روستایی بایستی در مرحله شناسایی پروژه مدنظر قرار گیرند، در زمان آماده‌سازی پروژه محک بخورند، موقع برآورد مخارج، نقادانه مورد بررسی واقع شوند، در هنگام اجرا به دقت نظارت شوند و در پایان پروژه، ارزشیابی گردند، البته جنبه‌هایی که بایستی مورد تجدیدنظر قرار گیرند، با توجه به نوع پروژه و محل اجرای آن، متفاوت خواهد بود. در مورد افراد، شاخص‌های اساسی بطور معمول عبارتند از: سن، جنس، خصوصیات ذاتی مثل هویت قومی و خصوصیات اکتسابی مانند میزان تحصیلات و وضعیت اشتغال. متغیرهای مربوط به سطح خانواده

عبارتند از: اندازه مزرعه، اجاره‌داری یا مالکیت زمین، نوع محصولات و الگوهای کشت محصول سایر اشکال تولید و یا سایر منابع درآمد، داشتن وسیله نقلیه، طرق مسافرت و استفاده از خدمات در سطح جامعه متغیرهای توصیفی می‌تواند مشتعل بر نوع سکونت، مهاجرت، تشکل اجتماعی، سنت‌های خودیاری و روندهای تصمیم‌گیری، باشد. متغیرهای کلیدی ناظر بر نهادها یا ادارات عبارتند از: حجم پرسنل و مهارت‌های آنان دستمزدها و پاداش‌ها، قدرت قانون، فرهنگ اداری، منابع مالی، میزان تمرکز هماهنگی و تعهد نسبت به توسعه روستایی.

پارهای از موضوعات مرتبط با طراحی در پروژه‌های راهسازی روستایی نیاز به مهارت‌های تخصصی یک جامعه‌شناس یا مردم‌شناس با تجربه و کارآموده دارد که بتواند نقش احتمالی هریک از متغیرهای مذکور را در تعیین نتیجه یک پروژه بخصوص مورد ارزیابی قرار دهد. یک جامعه کوچک ولی رو به رشد از کارشناسان علوم اجتماعی وجود دارد که ضمن برخورداری از مهارت‌های لازم، با مسائل فنی و اقتصادی ناشی از پروژه‌های راهسازی روستایی نیز آشنا هستند. از آنجایی که این عده هم دارای تجربه کار در پروژه و هم دارای خبرگی جامعه‌شناسی هستند باید در هر زمان که امکان دارد از وجود آنان به عنوان اعضای تیم آماده‌سازی پروژه استفاده شود و در ارزشیابی پروژه نیز سهمیم و دخیل باشند. شاید استفاده از وجود چنین کارشناسانی به عنوان مشاور، مؤثرتر از درگیر نمودن کارمندان غیرمتخصص در امر تحلیل اجتماعی که در حیطه تخصص آنها نیست، باشد. به هر حال همیشه مقدر نیست که یک دانشمند یا کارشناس حرفه‌ای علوم اجتماعی عضو دائم و ثابت تیم برنامه‌ریزی، از ممیزی و شناسایی تا

مرحله ارزشیابی پروژه باشد. به این دلیل بسیار حائز اهمیت است که مهارت‌های تحلیل اجتماعی در میان طراحان پروژه و برنامه‌ریزان سایر رشته‌ها رواج داده شود. این مهارت‌ها دربرگیرنده توانایی ارزیابی عوامل فرهنگی و اجتماعی در موقعیت خاص خودشان است که یک مقدار مطالعه بیشتر از سوی متخصص امر نیاز دارد، توانایی شناخت فرصت‌های لازم برای افزودن بر میزان تأثیرات اجتماعی پروژه و طراحی و اجرای یک چارچوب نهادی که باعث افزایش ابتکارات محلی گردد، نیز جزو این مهارت‌هاست. دیدگاه اجتماعی در تحلیل بخش حمل و نقل بایستی منجر به شناخت پروژه‌هایی شود که رابطه نزدیکی با نیازهای ارتباطی و جابه‌جایی مردم داشته باشند و موجب تسریع در امر جابه‌جایی کالاها گردند.

ممکن است اهداف پروژه‌های راهسازی روستایی به افزایش تولیدات کشاورزی، ایجاد خدمات و آسایش برای جمعیت روستایی، ایجاد مشاغل درآمدزا با برآورده کردن نیازهای افراد در جابه‌جا کردن و انتقال کمک کند. تحقق این اهداف به عکس‌العمل رفتاری مردم در برابر پروژه بستگی دارد. آیا اگر دسترسی به کشاورزان آسانتر شود مروجان خواهند توانست مزارع بیشتری را مورد بازدید قرار دهند؟ آیا کشاورزان تکنولوژی نوین و سرمایه‌گذاری برای تأمین نهاده‌ها را می‌پذیرند؟ آیا معلمان و پزشکان راغب می‌شوند برای زندگی کردن به دهات روند؟ آیا جامعه روستایی علاقه‌مند و قادر به نگهداری راه توسعه یافته خواهند شد؟ آیا مردم به منظور فروش محصولات، جستجوی شغل، و شرکت در فعالیت‌های اجتماعی و سیاسی بیشتر مسافرت خواهند کرد؟ چه تنگناهای دیگری بر واکنش مردم در قبال راه احداث شده مؤثر خواهند بود؟ این پرسشها را فقط یک طراح پروژه که دارای مهارت‌های تحلیل اجتماعی باشد و یا در اغلب موارد یک دانشمند جامعه‌شناس می‌تواند بدرستی پاسخ دهد.

پروژه‌های راهسازی همچنین ممکنست

ناخواسته پی‌آمدهای منفی و نامطلوب اجتماعی در برداشته باشند. مثلاً افزایش قیمت زمین در نتیجه توسعه راهها ممکن است سبب تملک زمینها توسط افراد متمول گردد. اینان غالباً اشخاص غیربومی هستند که پیش از شروع به کار احداث راه، اقدام به خرید از مزارع کوچک از کشاورزان منطقه می‌کنند. چنین اعمال منجر به فقر بیش از پیش خانوارهای محروم روستایی می‌گردد. بسیاری از دانشمندان علوم اجتماعی اثرات فاجعه‌آمیز جاده بی او ۳۶۰ (Bo 360) برزیل را در حوضه‌ی آمازون بر مردمان بومی، محیط زیست، و کشاورزان منطقه پیش‌بینی کرده بودند. متأسفانه، پشتیبانی مالی از این جاده ادامه یافت، لیکن اثرات منفی مشهود آن موجب گردید که رسماً اعلام شود پروژه یک اشتباه بوده است. اگر چنین اثراتی قابل پیش‌بینی باشد می‌توان در طراحی پروژه اقداماتی نظیر ثبت زمینهای منطقه پروژه و یا نظارت بر نقل و انتقال مالکیت زمین در طول دوره پروژه را در نظر گرفت تا از میزان تأثیرات منفی کاسته شود. بدین ترتیب پی‌آمدهای منفی متحمل یک پروژه بایستی همیشه ارزیابی شود تا اقدامات چاره‌ساز را بتوان در طرح گنجاند.

■ برنامه‌ریزان چگونه جاده را برنامه‌ریزی می‌کنند؟

حمل و نقل روستایی یک نیاز فرعی است که از نیازهای بنیادین مردمان روستا به غذا، سریناه، اشتغال، بهداشت، آموزش، امنیت و ارتباط اجتماعی سرچشمه می‌گیرد، نیاز به توسعه و بهبود حمل و نقل روستایی و بهسازی ارتباطات بایستی از طریق اقتصاد کشور و تلاشهای بخش حمل و نقل مشخص گردد، تحلیل اقتصاد روستایی، ویژگیهای جمعیتی را توصیف و مشکلاتی را که مانع شناخت توان بالقوه تولید آن می‌گردند، بر ملا می‌سازد، غالباً مشاهده می‌گردد که فقر در مناطق روستایی گسترده دارد و مهار آن منوط به غلبه بر مشکل حمل و نقل، در کنار توجه به سایر مشکلات است. هم در بخش کشاورزی و هم در بخش حمل و نقل، نیاز به سرمایه‌گذاری برای توسعه راه روستایی ممکن است در سایه تحلیل پروژه‌ها و برنامه‌های دیگر ضرورت خود را به نمایش بگذارد.

■ سه رهیافت برای بهسازی یا توسعه روستایی

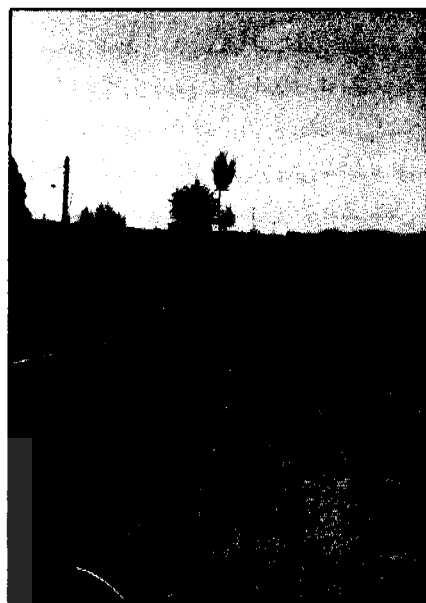
ساکنین دایمی مقدور می‌گردانند در پروژه‌های توسعه کشاورزی یکپارچه، بویژه زمانی که تولید یک کالای کشاورزی به منظور تأسیس نیازهای یک کارخانه تبدیلی مورد نظر باشد، توسعه راه، حمل و نقل به موقع نهاده‌ها و فرآورده‌ها را تضمین می‌کند. به عبارت دیگر، این گونه بهسازی‌ها عمدتاً به منظور حمل و نقل کالا صورت می‌گیرد، نه رفع نیازهای ساکنین منطقه برای جابه جایی. به همین دلیل، هرگونه بهره‌مندی مردم از این فعالیت‌ها، نوعی منفعت اضافی یادآورده تلقی می‌گردد.

رهیافت سوم در زمینه توسعه روستایی این است که دولت منابع مالی را در دسترس جوامع روستایی قرار می‌دهد تا پروژه‌های مورد نظر خودشان را انجام دهند، که برای نمونه می‌توان به برنامه بهسازی روستایی اندونزی تحت عنوان INPRES و برنامه PHIDER برای توسعه روستایی مکزیک اشاره داشت. منطق اصلی این گونه برنامه‌ها ایجاد اشتغال است، ولی می‌توان تولید داریی و درآمد را نیز از پی‌آمدهای آن تلقی کرد. در هر جا که این برنامه‌ها به کار گرفته شده است، روستاییان توسعه راه‌های روستایی را در صدر لیست پروژه‌هایی قرار داده‌اند که بایستی به اجرا درآید، ولی نداشتن دانش فنی، کمبود منابع مالی و عدم وجود تشکیلات اجتماعی برای نگهداری در سطح روستا باعث شده است که این سرمایه‌گذارها همیشه نتوانند خدمات پیش‌بینی شده را برآورده سازند و بدین ترتیب، جاده‌ها پس از ساخت، ممکنست به سرعت تخریب شوند و فقط منافع دراز مدت اندکی را نصیب جوامع روستایی سازند.

هرکدام از این رهیافتهای پرسشهایی را مطرح می‌کند که بایستی در زمان آماده‌سازی پروژه، توسط یک کارشناس حرفه‌ای علوم اجتماعی پاسخگویی شوند. مثلاً چگونه می‌توان یک طرح برنامه‌ریزی شده از سوی مرکز را با دانش و منابع محلی منطبق ساخت؟ برای سرمایه‌گذاری به چه معیارهای اجتماعی باید اولویت داد؟ در یک مجموعه برنامه توسعه روستایی یا منطقه‌ای، چگونه بایستی بخش جاده‌سازی را با فعالیت‌های بخش‌های دیگر هماهنگ کرد؟ آیا بر سر نیروی کار موجود رقابت بوده و یا خواهد بود؟ در یک برنامه خودیاری، آیا ارائه کمک فنی به صورتی که

بهسازی یا توسعه راه روستایی به سه طریق بخشی از برنامه‌های سرمایه‌گذاری ملی می‌شوند. اولین آن هنگامی است که شبکه اصلی شاهراه‌های یک کشور تکمیل شده است و برنامه‌ریزان شاهراه‌ها توجه خود را معطوف راه‌های روستایی می‌گردانند، معمولاً این امر منتحب به یک برنامه طراحی شده از سوی مرکز می‌گردد تا در مقیاس ملی به اجرا درآید. در این برنامه‌ها، سرمایه‌گذارها میان مناطقی که دارای اولویتهای سیاسی و اجتماعی و نیز اقتصادی هستند تقسیم می‌گردد، نمونه این گونه برنامه‌های یکی کامینوس و چیناله در کلمبیا و دیگری برنامه راه‌های روستایی کنیا است. این برنامه‌ها 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 سرمایه‌گذاری توسعه روستایی و یا منطقه‌ای 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 تا اولویتهای مورد نظر جمعیت بهره‌بردار، کارساخت و احداث در این برنامه‌ها معمولاً توسط ابزارآلات مکانیکی انجام می‌شود و مردم محلی نمی‌توانند در مورد موقعیت یا استانداردهای طرح جاده‌ها نظری بدهند و در نتیجه، برای به عهده گرفتن مسئولیت نگهداری جاده پس از پایان پروژه، علاقه‌ای از خود نشان نمی‌دهند.

پروژه‌های آبیاری اغلب شامل جاده‌هایی است که در حاشیه سدبندیها احداث می‌شوند و نتیجه جنبی ساخت کانال تلقی می‌شوند. این راه‌ها اگر چه به منظور دسترسی به کانالها و ایستگاه‌های پمپاژ برای مقاصد نگهداری احداث می‌شوند، ولی می‌توانند طیف وسیعی از سایر نیازهای حمل و نقل را نیز برآورده سازند. پروژه‌های جنگلداری معمولاً جاده‌های الواربری موقتی با استانداردهای پایینی می‌سازند که دسترسی به جنگل را برای کشتکاران موقت و یا حتی



● جنبه‌های اجتماعی پروژه‌های راهسازی روستایی بایستی در مرحله شناسایی پروژه مدنظر قرار گیرند، در زمان آماده‌سازی پروژه محک بخورند، موقع برآورد مخارج، نقادانه مورد بررسی واقع شوند، در هنگام اجرا به دقت نظارت شوند و در پایان پروژه، ارزشیابی گردند

● حمل و نقل روستایی یک نیاز فرعی است که از نیازهای بنیادین مردمان روستا به غذا، سرپناه، اشتغال، بهداشت، آموزش، امنیت و ارتباط اجتماعی سرچشمه می‌گیرد، نیاز به توسعه و بهبود حمل و نقل روستایی و بهسازی ارتباطات بایستی از طریق اقتصاد کشور و تلاشهای بخش حمل و نقل مشخص گردد.

ابتکارات روستایی را فلج نکنند مقدور است؟ کدام استراتژی ارتباطات در روشن سازی اذهان در زمینه لزوم نگهداری، از همه مؤثرتر خواهد بود و چگونه می‌توان مهارتها و منابع محلی را در این راستا تقویت ساخت؟ برای پاسخگویی به این پرسشها پروژه به چه اطلاعاتی نیاز دارد و مؤثرترین روش دسترسی به آنها کدام است؟ اگر چنین پرسشهایی مطرح شوند، برنامه‌ریزی نیاز دارد و مؤثرترین روش دسترسی به آنها کدام است؟ اگر چنین پرسشهایی مطرح شوند، برنامه‌ریزی ممکن است به کارگیری خدمات یک جامعه‌شناس و یا مردم شناس حرفه‌ای را به عنوان عضوی از تیم طراحی پروژه مورد توجه قرار دهد.

هنگام شناسایی پروژه سه پرسش اساسی بایستی مورد توجه قرار گیرد. نخست این که: تکنولوژی مناسب برای انجام توسعه راه روستایی کدام است و تأثیر آن بر اشتغال چیست؟ اگر چه به نظر می‌رسد این یک سؤال فنی باشد ولی پاسخ آن عمدتاً به الگوی جمعیتی و سطح اجتماعی - اقتصادی توسعه در منطقه پروژه بستگی دارد. در گزینش تکنولوژی مناسب، عواملی مانند تراکم جمعیت و الگوی سکونت و خاک و خطه، سطوح و انواع حمل و نقل فعلی و آینده، شکلهای مختلف استفاده از نیروی کار، مهارتها و مواد محلی و شکل سازمان کار محلی مورد توجه قرار می‌گیرد. منافع مشاغل کوتاه مدت ناشی از ساخت راهها را که متکی بر نیروی کارگر است بایستی با منافع دراز مدت روشهای کار با ماشین آلات، که مستلزم تعمیر و نگهداری توسط نیروی کار انسانی است، مورد مقایسه قرار داد.

پرسش دیگری که لازم است در مرحله شناسایی مطرح گردد، ساختار خدمات حمل و نقل روستایی و تأثیر آن بر هزینه‌های اجتماعی و منافع حاصل از پروژه است. چه کسی مالکیت وسایط نقلیه‌ای را که به منطقه تحت پوشش پروژه خدمات می‌دهند در اختیار دارد. و بدین وسیله از درآمدهای ناشی از هزینه حمل و نقل سود می‌برد؟ آیا در برابر ورود آزادانه بهره‌برداران پروژه به بخش خدمات حمل و نقل موانعی وجود دارد؟ در حال حاضر چه کسی این خدمات (مثلاً طبق کشی و یا حمل و نقل توسط حیوانات) را ارائه می‌دهد؟ و آیا امکان دارد در نتیجه بهسازی راهها و روشهای دیگر

را جایگزین آنها ساخت؟ آیا پروژه امکان اشتغال سودمندتری را به آنها خواهد داد؟ برنامه‌ریز پروژه ممکن است براساس این اطلاعات تصمیم بگیرد محتوای پروژه را اندکی تغییر دهد و یا اجزای دیگری مثل اعتبار را به خرید وسایط نقلیه و یا سرمایه‌گذاری مکمل در کشاورزی را در پروژه بگنجانند، تا اطمینان یابد که منافع از آن بهره‌برداران خواهد بود و یا خسارت افرادی را که به واسطه پروژه متضرر می‌شوند جبران سازد. پرسش سومی که طراحان باید در نظر داشته باشند، این است که چگونه می‌توانند برنامه پیشنهادی برای راهسازی روستایی را در ساختار قانونی و اداری کشور بگنجانند، که در راستای خدمت به مناطق روستایی باشد؟ پس از ساخت چه کسی مسئولیت نگهداری جاده را به عهده خواهد گرفت؟ آیا قادر خواهند بود نیازهای نگهداری را شناسایی، اجرای آن را سازماندهی و برامور اجرایی آن نظارت کنند؟ آیا پروژه بایستی کمک فنی و آموزش در زمینه دستیابی به مهارتهای لازم را در داخل مؤسسات محلی بگنجانند؟ این نوع ارزیابی، مستلزم تشریح مساعی نزدیک بین اعضای تیم برنامه‌ریزی، مسئولین آژانس، مجری طرح و مقامات محلی است. فرضیات پروژه در مورد نگهداری بایستی صریح و روشن و مسئولیت محوله به هر مؤسسه یا گروه محلی در زمان آماده‌سازی پروژه مشخص باشد.

در این رابطه سؤال دیگری غالباً در مرحله شناسایی مطرح می‌گردد که اثرات بالقوه توسعه راه روستایی را بر الگوهای مهاجرت مورد توجه قرار می‌دهد. بطور کلی برنامه‌ریزان مایلند که جاده روستایی باعث انتقال کالاها و خدمات و نتیجتاً ارتقای کیفیت زندگی در مناطق روستایی شود. تا جاذبه مهاجرت روستا به شهر کاهش یابد. معهداً، اغلب از آن بیم دارند که با آسان کردن راه مسافرت اشخاص، بهسازی جاده منجر به تشویق مهاجرت گردد. برای این مسأله اساسی، پاسخ ساده‌ای در دست نیست. با وجودی که بیشتر روستاییان وابسته به زمین و جوامع کوچک و بسیار به هم تنیده خود هستند، تحقیقات نشان داده بطور قطع بهسازی جاده باعث افزایش سفر می‌شود. به ترتیب، با پذیرش



● برنامه‌ریزان مایلند که جاده روستایی باعث انتقال کالاها و خدمات و نتیجتاً ارتقای کیفیت زندگی در مناطق روستایی شود. تا جاذبه مهاجرت روستا به شهر کاهش یابد. معهداً، اغلب از آن بیم دارند که با آسان کردن راه مسافرت اشخاص، بهسازی جاده منجر به تشویق مهاجرت گردد.

● ساختارهای سنتی اجتماعی نیز می‌تواند در جابجایی منابع برای فعالیت‌های جدید مورد استفاده قرار گیرد؛ البته به شرطی که این فعالیتها با آداب و سنن گروه مورد نظر هماهنگی داشته باشد.

استراتژیهای مهاجرت، آنها را قادر می‌سازد مرتباً به محل و زادگاه خودشان برگردند (خواه موقت، خواه فصلی و خواه دائم) به بهسازی جاده و اکثراً نشان می‌دهند.

■ تحلیل اجتماعی در طراحی پروژه

بیشتر کارهای تفصیلی در طراحی پروژه طی مرحله آماده‌سازی پروژه صورت می‌گیرد یا باید صورت گیرد. وقتی پروژه‌های راهسازی روستایی قسمتی از برنامه ملی بهسازی راهها باشند معمولاً این هدف برآورده می‌شود. برعکس موقعی که بخشی از پروژه‌های کشاورزی با توسعه روستایی باشند، در مرحله آماده‌سازی توجه کمتری را به راهها صورت می‌گیرد و هنگامی که منابع مالی ویژه جوامع محلی به پروژه‌های خودیاری تخصیص داده می‌شود، ممکن است حتی اصلاً هیچ نوع برنامه‌ریزی برای جاده‌های روستایی صورت نگیرد. عدم توجه به مسائل اجتماعی در طراحی پروژه نه تنها به معنی تأخیرهای پرهزینه و اشتباه کاریهای فنی است، بلکه ممکن است سبب از دست رفتن فرصتها برای پیشینه‌سازی منافع و کمینه کردن هزینه‌ها برای ساکنین روستا گردد.

■ انتخاب پروژه فرعی

در آنجایی که منابع بندرت کفاف تمام نیازمندیهای مشخص شده را می‌دهند، برنامه‌ریز پروژه بایستی از میان پروژه‌های فرعی گوناگون، آنهایی را که نوید بخش بیشترین بازدهی اجتماعی و اقتصادی هستند را انتخاب کند، یکی از راههای مفید این است که موقعیت مراکز تجمع مردم و مراکز خدماتی مانند بازاها، مدارس و درمانگاهها در مقایسه با شبکه راههای اصلی موجود مورد بررسی قرار گیرد و سپس پروژه‌های فرعی و پیشنهادی بر مبنای جمعیتی که خدمات به آنها ارائه می‌شود، برحسب هر کیلومتر از جاده یا برحسب ارزش هزینه ساخت هر واحد، گزینش گردد. پروژه‌های فرعی دارای اولویت بالای اجتماعی را می‌توان به شیوه یک مجموعه معیارهای اقتصادی مورد ارزیابی قرار داد. روستاییان این فرآیند و استدلال نهفته در ورای آن را درک می‌کنند و یک گروه

قابل قبول متشکل از نمایندگان بهره‌برداران یا تصمیم‌گیران محلی بایستی در جریان عملیات انتخاب و بهگزینی مشارکت جویند.

به کمک بانک جهانی تعدادی استراتژی برای مشارکت عمومی در جریان برنامه‌ریزی برای راههای روستایی مشخص شده‌است. در پایین‌ترین رده از مردم محلی خواسته می‌شود اطلاعاتی را که برنامه‌ریزان برای ارزیابی پروژه‌های فرعی و

رهیافت پیشرفته به بهره‌برداران اجازه داده می‌شود که در جریان انتخاب پروژه فرعی شرکت داشته باشند. این امر در برنامه‌های بهسازی روستایی مانند آنچه که در اندونزی، کره و فیلیپین وجود دارد دیده می‌شود. در موارد اندکی می‌توان به سهولت منابع مالی را تأمین کرد و به جوامع روستایی اجازه داد که مسئولیت کامل آماده‌سازی و اجرای پروژه را به عهده بگیرند. این کار در برنامه جاده‌های درجه دوم برزیل انجام شده است.



■ برآورد نیازها

برنامه‌ریزان مسئول آماده‌سازی پروژه بایستی از نیازهای جابه‌جایی سکنه مناطق تحت پوشش پروژه و موانع موجود بر سر راه رفع این نیازها آگاه باشند. دسترسی به این گونه اطلاعات در مناطقی که بهسازی راه در آنها در حال طراحی، است بندرت امکانپذیر می‌شود. مصاحبه با مقامات محلی، مسئولین آژانس اجراکننده و سایر برجستگان محلی می‌تواند پاره‌ای اطلاعات مورد نیاز را تأمین کند. معهدا، گروههای اجتماعی مختلف نیازهای متفاوت و گاهی مخالف همدیگر دارند. بنابراین لازم است دقت شود تا دست کم به آن دسته از افرادی که می‌توانند سخنگوی گروههای کم قدرتی مانند زنان و بچه‌ها، دانش آموزان، کارگردان خوش‌نشین و اقلیت‌های قومی هستند، رسیدگی شود. نتیجتاً تحلیل جامع

تصمیم‌گیری درباره طراحی پروژه لازم دارند. فراهم آوردن تقریباً تمام برنامه‌های راهسازی که بانک جهانی منابع مالی آنها را تأمین می‌کند، به نوعی متکی به اطلاعات محلی هستند. رده بعدی زمانی است که به جوامع محلی اجازه داده می‌شود پروژه‌های فرعی را به اجرا در آورند. این روش در سرتاسر امریکای لاتین بسیار معمول است و در قسمت‌هایی از افریقا و آسیا نیز مشاهده می‌شود. رده‌های باز هم بالاتر، شرایطی است که در آن از بهره‌برداران دعوت می‌شود در تصمیم‌گیریهایی کلی طرح مثل انتخاب یک مسیر مشخص، وسعت و محل اجرای طرح و استفاده از منابع و مواد محلی شرکت جویند. این موضوع بویژه در مورد برنامه‌هایی مانند برنامه‌های مکزیک و کلمبیا که مستلزم بکارگیری شمار بسیار زیادی کارگر است، مصداق بارزتری دارد. در یک

نیازهای محلی مستلزم دستیابی به دانش اجتماعی، اقتصادی نسبتاً مفصلی است تا بتوان گروه مورد نظر را برای مشاوره انتخاب کرد.

وقتی که از جوامع محلی انتظار می‌رود که منابع خودشان مثل زمین و مواد را واگذار کنند و یا سهمی از حقوق پرداختی به کارگران را به عهده‌گیرند، لازم است نظام تصمیم‌گیری محلی مورد ارزیابی قرار گیرد و بهتر است این کار توسط یک کارشناس علوم اجتماعی انجام شود تا روشن گردد که آیا کاربرد برنامه‌ریزی شده این منابع با اولویت‌های مردمی که مالکیت و حق کاربرد آن را در اختیار دارند هماهنگی دارد یا خیر. مثلاً اگر زمینی در مالکیت اشتراک باشد و بر مبنای استفاده سالیانه خانوارها یا طوایف توزیع شده باشد، یک تصمیم دسته جمعی با مشارکت تمامی استفاده‌کنندگان بالقوه بهترین راه تضمین بدون قید و شرط حق عبور و مرور و استفاده از جاده خواهد بود. ساختارهای سنتی اجتماعی نیز می‌تواند در جابجایی منابع برای فعالیت‌های جدید مورد استفاده قرار گیرد؛ البته به شرطی که این فعالیت‌ها با آداب و سنن گروه مورد نظر هماهنگی داشته باشد. کار مستقیم با رهبران محلی در زمان آماده‌سازی پروژه یک کانال ارتباطی را بوجود می‌آورد که در متعادل کردن اثرات ناشی از تغییرات اجتماعی فرهنگی در طول دوره اجرای پروژه مؤثر است.

■ طرح مهندسی و جامعه‌شناسان

جامعه‌شناسان می‌توانند به مهندسين پروژه کمک کنند تا به چگونگی تأثیر عناصر موجود در طرح توسعه پیشنهادی بر روی زندگی سکنه منطقه پروژه بی‌برند، مثلاً ممکن است، جاده باعث شود که زمین از تولید محروم شود و ارزش زمین در بقیه مناطق پروژه شدیداً تغییر یابد. در چنین شرایطی، کدام گروه‌های جامعه از این تغییرات سود خواهند برد. و کدام یک متحمل ضرر و زیان خواهند شد؟ آیا افزایش محصول در اراضی مجاور به معنی افزایش درآمدها و یا اشتغال منظم بیشتر برای کارگران خوش نشین یا بر زمین خواهد بود؟ چگونه گرد و خاک و زهکشی جاده بر بازدهی و بهره‌وری مزارع مجاور تأثیر خواهد

گذاشت؟ آیا برای عابران پیاده و سایر کندروها پیاده رو یا مسیری تعبیه خواهد شد؟ جاده‌ها معمولاً درست از میان دهکده‌ها می‌گذرند؛ آیا جایی برای ایمنی عابران در نظر گرفته می‌شود؟

تکنولوژی برنامه‌ریزی شده ساخت جاده بایستی در هنگام آماده‌سازی پروژه مورد بررسی قرار گیرد تا معلوم گردد چگونه با نیازهای اشتغال و امکانات کارگری در منطقه پروژه سازگاری پیدا می‌کند. آیا جاده در همان زمان که حداکثر نیاز به کارگر برای کشت یا برداشت وجود دارد به کارگر نیازمند خواهد شد؟ آیا مانع الگوهای طبیعی مهاجرت فصلی کارگران و خواهد بود؟ چه کسانی برای کار کردن در جریان احداث جاده استخدام می‌شوند و چه کسانی دستیابی به این مشاغل را کنترل خواهند کرد؟ آیا به زنان فرصت برابر جهت تشریک مساعی داده خواهد شد؟ آیا با آموزش و سازماندهی برای فعالیت در امر جاده‌سازی مردم محلی می‌توانند مهارت‌های جدیدی بدست آورند که بر مبنای خودیاری قابل استفاده در ارضای دیگر نیازها باشد؟

■ امکان استقرار مجدد

برنامه‌ریزان پروژه بایستی ترتیبی بدهند که استقرار یا امکان مجدد خانوارهای جا به جا شده یا خانوارهای که زمین کشاورزی خود را از دست می‌دهند توسط پروژه تضمین گردد. با قرار دادن مسیر جاده جدید در فاصله اطمینان بخشی از سازه‌های موجود و ساخت جاده‌های پیشرفته در مسیرهای فعلی، نیازهای جا به جایی جمعیت به حداقل ممکن می‌رسد. مسورت با اهالی محل در اوایل آماده‌سازی پروژه باعث می‌شود مشکلات بالقوه ناشی از جا به جایی شناسایی گردد. با استفاده از طرح‌های جایگزینی راه بروز آنها بسته شود. با این وصف، گاهی لزوم تعویض جاده‌های موجود یا برداشتن موانع طبیعی از سر راه جاده‌ها به دلایل ایمنی، مستلزم حذف ساختارهای موجود از سر راه جاده خواهد بود. این امر هزینه‌های گزافی را بر خانوارهای مشمول طرح تحمیل می‌سازد که نمی‌توان با پرداخت پول آن را جبران کرد. در پروژه‌های راهسازی روستایی بایستی تعداد نسبتاً کمی از خانوارهای مستقر در هر جامعه دچار این

مشکل شوند و بایستی بتوان خانه‌ها و املاک از دست رفته را بدون مجبور کردن خانواده به ترک جامعه جایگزین ساخت. برنامه‌ریزان پروژه ملزم‌اند افرادی را که بر اثر احداث راه دچار جابجایی می‌گردند شناسایی کنند و با مسورت، مقامات محلی و خدمات دهندگان از طریق برنامه اسکان مجدد که به عنوان قسمتی از پروژه تأمین مالی آن را به عهده می‌گیرد، بر آوردن نیازهای آنها را تضمین سازد.

در پروژه‌های راهسازی روستایی بایستی جابجایی مسکن در مقیاس وسیعی صورت گیرد، اگر چه پروژه‌های بزرگ برای احداث شاهراه‌هایی که از مناطق روستایی یا شهری می‌گذرند این وضعیت را بوجود می‌آورند. در محل‌هایی که یک پروژه شاهراه سازی تعداد چشمگیری از خانواده‌ها را جا به جا می‌کند، شاید لازم شود که محل یا محل‌های اسکان مجدد شناسایی و برای کمک به جمعیت آسیب دیده جهت استقرار در محل‌های جدید و برقراری مجدد فعالیت‌های تولیدی آنان برنامه‌ریزی گردد. مثلاً در چین زمانی که یک جاده ایالتی از میان یک منطقه روستایی پرجمعیت و پرکشت و زرع روستایی می‌گذرد، مقررات محلی پرداخت خسارت برای زمین کشت شده و نیز حق سکونت تا سطح بیست برابر ارزش تخمین بازدهی زمینی مورد نظر را الزامی می‌سازند. به علاوه کارگزار جاده و مقامات محلی مکلفند برای کشاورزانی که زمین خود را از دست داده‌اند، یا در مشاغل تولیدی کشاورزی دیگر و یا در صنایع، مشاغل جدیدی پیدا کنند.

