

## نقش بزرگراه دلیجان-اصفهان در تحولات ساختاری\_ کارکردی سکونتگاه های روستایی (مطالعه موردی: روستاهای شهرستان شاهین شهر و میمه)

امین طلبی مهابادی ( دانشجوی کارشناسی ارشد، جغرافیا و برنامه ریزی روستایی، دانشگاه پیام )  
بهروز قرنی\* (استادیار گروه جغرافیا دانشگاه پیام نور)

### چکیده

شناخت و شفاف سازی میزان تاثیر گذاری و نقش بزرگراه بر هر یک از عوامل کارکردی و ساختاری و به تبع کاربردی گامی اساسی در فرآیند برنامه ریزی بهینه و متناسب سکونتگاه های روستایی است، امری که تاکنون کمتر به آن توجه شده است. هدف از پژوهش حاضر بررسی نقش بزرگراه دلیجان-اصفهان در تحولات ساختاری\_ کارکردی سکونتگاه های روستایی در روستاهای شهرستان شاهین شهر و میمه می باشد. پژوهش حاضر از نوع کاربردی است. روش تحقیق از نوع توصیفی- تحلیلی است. جامعه آماری مورد پژوهش در این تحقیق شامل جمعیت خانوار ۱۵ روستای دارای جمعیت شهرستان شاهین شهر و میمه بوده که مشتمل بر ۲۸۳۴ نفر سرپرست خانوارها می باشد. تعداد نمونه برابر ۳۳۸ نفر بر اساس فرمول کوکران تعیین شدند و این ۳۳۸ نفر بر حسب میزان جمعیت خانوار بین روستاها توزیع شد. ابزار گردآوری داده ها شامل پرسشنامه ای که دارای ۴۸ سوال در بخش های (عوامل اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، کالبدی و -محیطی) به ترتیب با تعداد سوالات (۱۰، ۴، ۱۰، ۸ و ۵) می باشد. داده های گردآوری شده با نرم افزار SPSS جهت آزمونهای تی تست، فریدمن و نرم افزار SmartPLS جهت مدلسازی معادلات ساختاری مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند. نتایج بیانگر آن بود که بزرگراه بر تحولات ساختاری- کارکردی با ضریب مسیر ۰.۱۸، بر تحولات اجتماعی با ضریب مسیر ۰.۴۸، بر تحولات فرهنگی با ضریب مسیر ۰.۵۳، بر تحولات اقتصادی با ضریب مسیر ۰.۳۰، بر تحولات کالبدی با ضریب مسیر ۰.۳۷ و بر تحولات محیطی ضریب مسیر تاثیرگذار بوده است. در این میان وضعیت شاخص کالبدی با توجه به میانگین بیشتر در وضعیت بهتر و شاخص فرهنگی با میانگین کمتر در وضعیت کمتر مطلوب قرار دارد. کلمات کلیدی: بزرگراه دلیجان-اصفهان، تحولات ساختاری\_ کارکردی، سکونتگاه های روستایی، شهرستان شاهین شهر و میمه.

ایمیل نویسنده مسئول: tallebi1364@gmail.com

## مقدمه

شبکه حمل و نقل علاوه بر ایجاد ارتباط بین نقاط منفصل از هم در منطقه، موجب شکل‌گیری انواع مراکز مرتبط و غیر مرتبط تولیدی و خدماتی و باعث فراهم شدن امکان و انگیزه حضور بسیاری از افراد و گروه‌های گوناگون در منطقه برای بهره‌گیری از ظرفیت بالقوه آن و امکان ارتباط شبکه‌ای و هم‌افزایی مراکز مختلف به صورت فرامنطقه‌ای است. این اهمیت در مواقع بحران ارزش چندین برابر پیدا می‌کند و از نقش غیر قابل انکار آن در خروج از بحران و راهبردهای دفاعی کشور نمی‌توان چشم‌پوشی کرد. شبکه حمل و نقل که متشکل از فرودگاهها، بنادر و اسکله‌ها، خطوط ریلی، پایانه‌های مسافربری و باربری، آزادراهها و جاده‌های اصلی، پل‌ها و تونل‌ها به جهت نقش فعال در جابجایی در شهرها دارای ضریب اهمیت بالایی هستند (شیرمحمدی و همکاران، ۱۳۹۳: ۴). سامانه یا نظام حمل و نقل زیربنای اقتصاد را در هر سرزمین تشکیل می‌دهد اگر راه‌ها و وسایل حمل و نقل کافی در اختیار نباشد مسلماً امکان اتصال نواحی تولید و مصرف صورت نخواهد گرفت بسیاری از نواحی منزوی و دورافتاده هنگامی که از امکانات ارتباطی و حمل و نقل برخوردار می‌گردند از انزوای جغرافیایی خارج شده و ارزش اقتصادی کارآمدی را کسب می‌کنند (اکبرپور و همکاران، ۱۳۹۴: ۶). شبکه راه‌ها به مثابه شریان‌هایی حیاتی در پیکره‌ای موسوم به شهر یا روستا هستند با این حال به لحاظ منطقی تعاریف رایج در تفکیک و طبقه‌بندی معابر یا خیابانهای روستایی باید متفاوت از تعاریف شهری در مورد گذرهای درون و برون از بافت مسکونی باشد (غفاری، ۱۳۹۰: ۱۲۳). راه یکی از مهم‌ترین شریان‌های ارتباطی در بین سکونتگاه‌های روستایی و تبادلات بین شهر و روستا است. راه ارتباطی به عنوان یکی از اجزای اصلی در توسعه روستاها تعریف شده است. امروزه با توجه به این مهم و پیشرفت علم و فناوری و استفاده روزافزون از وسایل نقلیه و ماشین‌آلات کشاورزی و توجه به عملکرد روستائیان در اقتصاد کشور های در حال توسعه، امکان گسترش زیرساخت‌های ارتباطی به ویژه حمل‌ونقل را ضروری می‌کند (شرفی و مهدی‌دخت، ۱۳۹۴: ۸). امروزه صاحب‌نظران بین‌المللی بر این اعتقاد هستند که باید جدای از سیاست‌ها و راهبردهای کلان توسعه، به طور ویژه و مشخص به امر توسعه روستاها و ریشه‌کنی فقر گسترده‌ای که بر آنها حاکم است، پرداخت، چرا که کمبود درآمد جامعه روستایی و نیز کمبود امکانات اجتماعی مورد نیاز روستاها از جمله خدمات بهداشتی، آموزشی، بیمه و تامین اجتماعی، خطوط ارتباطی، امنیت، آب آشامیدنی، سوخت و برق واقعی عریان و ملموس است. در مقابل هم، اگرچه بسیاری از دولت‌ها، برنامه‌های گسترده و پرهزینه‌ای را برای بهبود این زیرساخت‌ها انجام داده‌اند، اما شواهد نشانگر آن است که این امر به تنهایی نتوانسته است معضلات زندگی روستایی را حل کرده و آنان را از فقر برهاند و سیل مهاجرت را از روستا به شهر کاهش دهد. فرار از این شرایط، توجه عمومی را به توسعه پایدار در روستاها و همکاری و همیاری عوامل دولتی و غیردولتی در کنار مردمان جوامع روستایی طلب می‌کند. مسیرهای ارتباطی برای روستاها یکی از مهمترین خدمات زیربنایی است که نقش و جایگاه ویژه‌ای در توسعه مناطق روستائی ایفاء

می‌کند، به طوری که از آن به عنوان شریان حیاتی هر منطقه یاد می‌کنند. جاده‌ها علاوه بر حمل تولیدات زراعی، عامل اصلی جابجائی مسافران و پیوند دهنده مناطق روستائی و شهرها است. راهها باعث کاهش زمان حرکت و کاهش قیمت تمام شده کالاهای تولیدی می‌شوند. احداث راههای مواصلاتی اعم از آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها، و راه آهن، یکی از مهمترین شاخصه‌های توسعه‌یافتگی در منطقه وجود شبکه حمل و نقل و جاده‌های ایمن و مناسب برای دسترسی و ارتباط با سایر مراکز مهم کشور است که به گفته بسیاری از کارشناسان تاثیر این عامل بر رشد و گسترش سایر عوامل توسعه انکارناپذیر است و زمینه توسعه را از جهات مختلف فراهم می‌آورد (گل محمدی و ابراهیمی، ۱۳۹۱: ۱). در راستای پژوهش حاضر، پیشینه‌های صورت گرفته به شرح زیر می‌باشد: عینالی و همکاران (۱۳۹۶) در پژوهشی به بررسی نقش راه در توسعه‌ی مناطق روستائی با تاکید بر تنوع فعالیت‌های اقتصادی (مطالعه‌ی موردی: دهستان چورزق در شهرستان طارم) اقدام کرده است که نتایج مبرهن آن است که تمامی ابعاد در سطح آلفا ۰.۰۱ معنادار است؛ افزون بر این نتیجه آزمون t دونمونه‌ای نیز در بین دو گروه از روستاهای تا فاصله ۵ کیلومتری از جاده و روستاهای بیشتر از این فاصله از جاده مبین تفاوت معناداری در سطح ۹۹ است که نشان‌دهنده مثبت‌بودن جهت تفاوت‌ها است. چری<sup>۱</sup> (۲۰۱۶) به بررسی کارکرد و نقش شبکه معابر روستائی به شیوه توصیفی پرداخته‌اند که نتایج نشانگر آن است که اصلاح شبکه معابر و مسیر پیاده‌روها در واحد همسایگی بر زندگی ساکنان تاثیر دارد و فضای دوستانه ایجاد کرده، برنامه‌های بهداشتی را در زمینه جمع‌آوری زباله، دفع آب‌های سطحی و پسماندهای منازل بر عهده دارد. شرفی و مهدی دخت (۱۳۹۴) در مقاله‌ای به تاثیر توسعه شبکه‌های حمل‌ونقل روستائی بر توسعه مناطق روستائی مطالعه موردی: دهستان گیلوند بخش مرکزی شهرستان خرم‌آباد بر اساس روشی توصیفی-تحلیلی و پرسشنامه و بهره‌گیری از نرم افزار SPSS اقدام کرده است که نتایج بیانگر آن است که راه یکی از مهم‌ترین شریان‌های ارتباطی در بین سکونتگاه‌های روستائی و تبادلات بین شهر و روستا می‌باشد و حمل‌ونقل روستائی بر توسعه اجتماعی و اقتصادی روستا اثرگذار بوده است. لیلیان و همکاران (۱۳۹۴) در تحقیقی به اندرکنش پیوستگی سطوح معابر روستائی معماری و شهرسازی ایران (مورد مطالعه: معماری روستائی ایران) به شیوه توصیفی اقدام نموده است که نتایج مبرهن آن است که یکی از مشخصات شهرسازی ایران کهن بافت معابر و راه‌های آن بوده است. این مشخصه عموماً در تمامی اقلیم‌ها با توجه به مواد و مصالح موجود شکل می‌گرفت. که در این اصل پیوستگی بصری، نظم و سلسله مراتب را ایجاد می‌کرده است. نمونه شاخص این پیوستگی ارتباطی بدنه معابر روستائی می‌باشد. هدف اصلی الگو قرار دادن پیوستگی بدنه‌ها، سطح و بام‌ها و کالبدی معماری روستائی ایران به عنوان عنصر شاخص شهرسازی در معماری معاصر می‌باشد. شکوهی و همکاران (۱۳۹۳) در تحقیقی به بررسی نقش

<sup>۱</sup> Cherry

ضوابط اصلاح معابر شهری در تحقیق نقش روستا - شهرها (نمونه مورد مطالعه: روستا- شهر شیخ کلخوران اردبیل) به شیوه توصیفی-میدانی پرداخته‌اند که نتایج بیانگر آن است که یکی از عوامل موثر در گسترش فیزیکی روستا - شهر شیخ کلخوران شبکه ارتباطی و وجود راه های ارتباطی مناسب می باشد که توانسته این معابر بر رابطه بین شهر و روستا بیانجامد و توسعه روستاها را دربرداشته است. حق‌ستان و همکاران (۱۳۹۲) در مقاله ای به بررسی نقش راه‌های ارتباطی در توسعه پایدار روستاهای جنگلی زاگرس جنوبی با استفاده از GIS پرداخته است که نتایج نشان از آن دارد که وجود امکانات زیربنایی و میزان برخورداری روستاها از این امکانات ارتباط معنی داری با مولفه‌های ارتباطی روستاها دارد. راه‌های دسترسی را در بسیاری از موارد جز ساختارهای زیربنایی روستاها در نظر می‌گیرند، بنابراین بهبود کیفیت راه در طول زمان، علاوه بر این که نشان‌دهنده پیشرفت یکی از زیرساخت‌ها می‌باشد موجب تسهیل حمل‌ونقل و خدمات‌رسانی به روستاها گشته و موجبات حضور دیگر امکانات را در روستا فراهم می‌سازد. اوریدگر<sup>۱</sup> (۲۰۱۲) در مقاله در زمینه نقش بازارچه‌های روستایی در ایجاد و نظم‌دهی معابر روستایی بر اساس شیوه توصیفی-تحلیلی و استفاده از آزمون تی تست بیان می‌دارد که بازارچه‌های روستایی نقش اساسی و مهم و تعیین‌کننده را در نقش‌دهی و نظم‌دهی به معابر روستایی داشته و دارند و بهره‌گیری از آنها در روند طراحی روستایی بسیار مهم می‌باشد. گل‌محمدی و رضوی (۱۳۹۱) در پژوهشی به نگاهی بر نقش راه‌های روستایی در دستیابی به توسعه پایدار در مناطق کویری ایران به شیوه توصیفی پرداخته است که نتایج بیانگر آن است که امروزه صاحب‌نظران بین‌المللی بر این اعتقاد هستند که باید جدای از سیاست‌ها و راهبردهای کلان توسعه، به طور ویژه و مشخص به امر توسعه روستاها و ریشه کنی فقر گسترده‌ای که بر آنها حاکم است، پرداخت. چرا که کمبود درآمد جامعه روستایی و نیز کمبود امکانات اجتماعی موردنیاز روستاها از جمله خدمات بهداشتی، آموزشی، بیمه و تامین اجتماعی، خطوط ارتباطی، امنیت، آب آشامیدنی، سوخت، برق، معابر روستایی و... واقعیتی عریان و ملموس است. نتیجه اصلی پژوهش نشان دهنده آن است که راه های روستایی و توسعه متناسب آن بر توسعه پایداری روستایی به خصوص در قسمت اجتماعی و اقتصادی منجر شده است. کر و همکاران<sup>۲</sup> (۲۰۰۴) در پژوهشی به بررسی نقش معابر روستایی در مدیریت بحران روستایی به شیوه توصیفی پرداخته است و نتایج بیانگر آن است در برنامه‌ریزی و طراحی معابر روستایی باید به بخش مدیریت بحران توجهی ویژه شود و این مورد مدنظر قرار گیرد. پیتامبر<sup>۳</sup> (۲۰۰۳) به بررسی عناصر تاثیرگذار بر رشد کالبدی به خصوص راه و جاده روستایی بر مبنای تحلیل فقر روستایی پرداخته است و بر اساس روشی توصیفی بیان می‌دارد که یکی از معضلاتی که امروزه دامنگیر جهان شده بحران فقر است. فقر

<sup>1</sup> Oriedger

<sup>2</sup> Kerr and et al

<sup>3</sup> pitamber

به عنوان یک مشکل اجتماعی، یک زخم عمیق و نفوذپذیر است که سطوح پایین پایداری درآمدی اعضای جامعه را در بر گرفته است و عدم دسترسی به خدماتی مانند آموزش و پرورش، کیفیت زندگی، مراقبت‌های بهداشتی، بازار، عدم توانایی تصمیم‌گیری، عدم وجود امکانات عمومی آب، برق، تلفن، جاده حمل و نقل و بحران‌های زیست محیطی از موارد آن محسوب می‌شوند. جارسما<sup>۱</sup> (۱۹۹۷) در مقاله‌ای به بررسی رویکردهایی برای برنامه ریزی شبکه جاده روستایی بر اساس برنامه‌ریزی کاربری اراضی پایدار به شیوه توصیفی اقدام کرده است و نتایج نشانگر آن است که تحلیل نیاز مردم به بهسازی شبکه جاده‌ها و پیش‌بینی نیازهای آینده در آن ضروری است. او معتقد است که اثرات منفی ضعف شبکه جاده‌ای در درون و بیرون روستا برای دسترسی به خدمات، با اصل و حقیقت توسعه پایدار تعارض دارد.

### طرح مساله

هدف از استقرار دولت‌ها بسیار متفاوت و متنوع است؛ اما یکی از اساسی‌ترین اهداف همه‌ی دولت‌ها فراهم ساختن رفاه و توسعه برای آحاد جامعه اعم از شهری و روستایی است. راهبردهای مختلفی از سوی صاحب‌نظران مختلف مطرح شده است. برنامه‌ریزی‌های عمرانی، رفاهی و خدماتی باهدف ایجاد برابری و عدالت در جامعه‌ی روستایی و برخورداری این قشر از جامعه از تسهیلات و خدمات اجتماعی و کاهش نابرابری‌های موجود بین شهر و روستا از جمله‌ی این راه کارهاست تا با کاهش فقر و نابرابری، زمینه‌ی ماندگاری جمعیت در روستاها را فراهم ساخته و روستاها به عنوان کانون تولید به کانون مصرف در شهرها تبدیل نگردیده، مانع بروز مشکلات عدیده در جامعه شهری نشوند (حمیدیان و همکاران، ۱۳۹۶: ۱). یکی از این امکانات راه‌های ارتباطی اعم از آزاد راه، بزرگراه هستند. راه‌ها از عناصر مهم زندگی نوین به شمار می‌آیند و زمینه‌های رشد و توسعه اقتصادی و اجتماعی را فراهم می‌سازند. در عصر حاضر انسان کاملاً از طبیعت جدا شده و در مسیری ناپایدار قرار گرفته که قطعاً به تخریب کامل محیط زیست و از بین رفتن شرایط زیستی بر کره زمین منتهی خواهد شد. اساس پایداری، مربوط به ارضای نیازهای مردم با توجه به ابعاد اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، زیربنایی، کالبدی و زیست محیطی آن است. نقش بخش حمل‌ونقل در رسیدن به توسعه پایدار مهم و مؤثر بوده و ارتباط این ابعاد، فرایند توسعه پایدار را شکل می‌دهد (رضوی فشکوری و زال نژاد، ۱۳۹۲).

در این میان شهرستان شاهین شهر و میمه به دلیل برخورداری از بزرگراه مهم و راهبردی دلیجان-اصفهان و نیز وجود روستاهای متعدد در این مسیر در شهرستان شاهین شهر و میمه، هنوز نتوانسته است به خوبی از ظرفیت این بزرگراه در توسعه کارکردی و ساختاری روستاها به خوبی استفاده نماید این امر در بخش‌های مختلف اقتصادی، جمعیتی در روستاها به خوبی قابل مشاهده است. روستاهای شهرستان شاهین شهر و میمه در

<sup>۱</sup> Jaarsma

سالهای اخیر به دلیل نبود برنامه ریزی منسجم و نظارت کافی شاهد توسعه ای نامتناسب با شرایط انسانی و طبیعی و پیشینه آن می باشد که با توجه به ظرفیت بسیار مناسب به لحاظ مسیر ارتباطی دلیجان به اصفهان، عدم توسعه متناسب این روستاها را دچار خدشه ساخته است.

بر همین اساس شناخت و شفاف سازی میزان تاثیر گذاری و نقش بزرگراه بر هر یک از عوامل کارکردی و ساختاری و به تبع کاربردی گامی اساسی در فرآیند برنامه ریزی بهینه و متناسب سکونتگاه های روستایی است، امری که تاکنون کمتر به آن توجه شده است؛ لذا محقق در این پژوهش برآن است تا با رویکردی ساختاری- کارکردی و در یک ارزیابی چند عامله اجزاء - ساختار کارکردی و فرآیندهای موثر در توسعه سکونتگاه های روستایی در شهرستان شاهین شهر و میمه شناسایی نماید تا بر اساس چنین شناختی علاوه بر اینکه بستر اطلاعاتی مناسبی جهت اشراف به موضوع و مدیریت بهتر منابع و پی ریزی برنامه ها فراهم میآورد، به عنوان ابزاری توانمند در جهت هدایت سیاست ها و استراتژی ها قرار گیرد، همچنین پیشنهادهایی به منظور بهینه سازی و ارائه روشی مطلوب و متناسب که منطبق بر نیازها بوده برای سکونتگاه های روستایی شهرستان شاهین شهر و میمه بر مبنای بزرگراه دلیجان-اصفهان ارائه نماید. بنابراین پژوهش حاضر در پی پاسخ به این پرسش است که نقش بزرگراه دلیجان-اصفهان در تحولات ساختاری-کارکردی روستاهای شهرستان شاهین شهر و میمه چه می باشد؟ کدام عامل ساختاری-کارکردی بیشترین تاثیر را از بزرگراه پذیرفته است؟

### روش و ابزار پژوهش

پژوهش حاضر از نوع کاربردی است. روش تحقیق از نوع توصیفی - تحلیلی است. جامعه آماری مورد پژوهش در این تحقیق شامل جمعیت خانوار ۱۵ روستای دارای جمعیت شهرستان شاهین شهر و میمه بوده که مشتمل بر ۲۸۳۴ نفر سرپرست خانوارها می باشد. تعداد نمونه برابر ۳۳۸ نفر بر اساس فرمول کوکران تعیین شدند و این ۳۳۸ نفر بر حسب میزان جمعیت خانوار بین روستاها توزیع شد. ابزار گردآوری داده ها شامل پرسشنامه ای که دارای ۴۸ سوال در بخش های (عوامل اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، کالبدی و -محیطی) به ترتیب با تعداد سوالات (۱۰، ۴، ۱۰، ۸ و ۵) می باشد. روایی پرسشنامه به صورت محتوایی بوده که به تایید اساتید و کارشناسان مربوطه رسیده است و پایایی آن نیز بر اساس آلفای کرونباخ به میزان ۰/۸۴ مورد تایید قرار گرفته است. داده های گردآوری شده با نرم افزار SmartPLS و مدلسازی معادلات ساختاری مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند.

### فرضیه های تحقیق

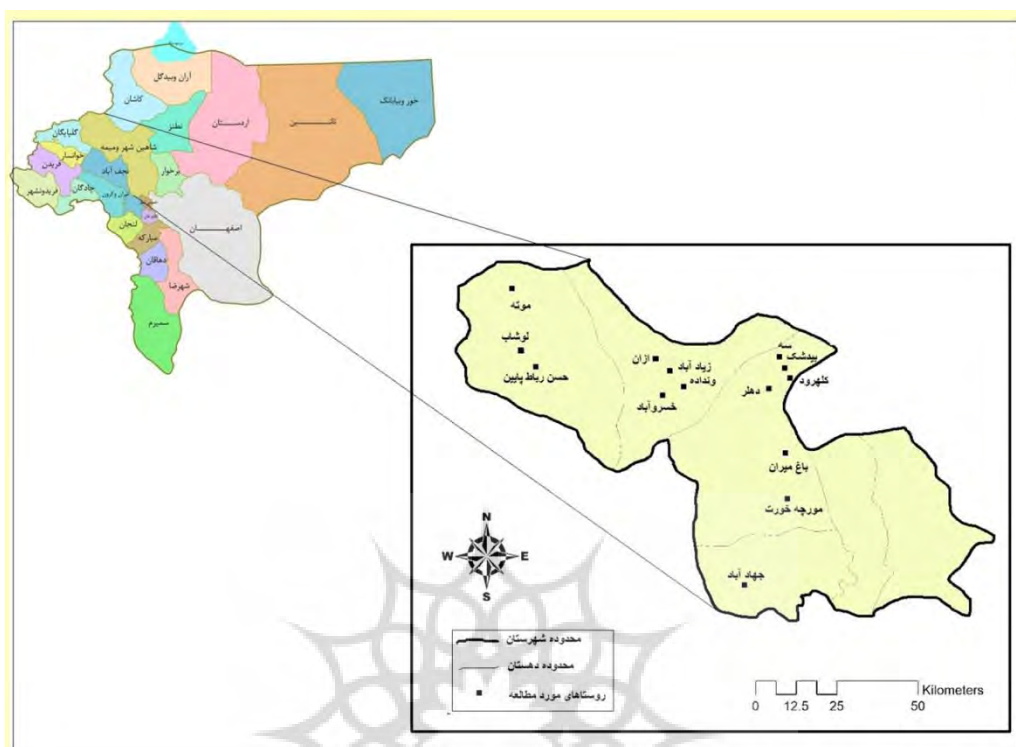
بزرگراه دلیجان-اصفهان بر تحولات ساختاری \_ کارکردی (فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و محیطی) سکونتگاه های روستایی شهرستان شاهین شهر و میمه تاثیر داشته است.

بزرگراه دلیجان-اصفهان بیشترین تاثیر را در تحولات فرهنگی سکونتگاه‌های روستایی شهرستان شاهین‌شهر و میمه داشته است.

### معرفی قلمرو پژوهش

شهرستان شاهین‌شهر با نام کامل: شهرستان شاهین‌شهر و میمه، از شهرستان‌های استان اصفهان است. مرکز آن، شاهین‌شهر است، که در ۱۷ کیلومتری شمال شهر اصفهان و در حد فاصل دو اتوبان معلم و آزادگان که از دو جهت جاده اصفهان را به تهران متصل می‌کند، واقع شده‌است. شهرستان شاهین‌شهر و میمه با ۵۴۰۹/۶۶ کیلومتر مربع وسعت با مرکزیت شاهین‌شهر در شمال شهرستان اصفهان واقع گردیده است. این شهرستان دارای ۲ بخش، ۶ شهر، ۱۹ روستا و ۱۲ دهیاری می‌باشد. بنابراین با توجه به رشته تحصیلی و به دلیل عدم ارزیابی و سنجش این موضوع به خصوص در شهرستان شاهین‌شهر و میمه که پس از شهرستان اصفهان، از وسیع‌ترین شهرستان‌های استان اصفهان است تصمیم به برنامه‌ریزی و ساماندهی نظام توزیع خدمات عمومی در سکونتگاه‌های روستایی شهرستان شاهین‌شهر و میمه گرفته شد. با جدایی بخش‌های برخوردار و میمه از شهرستان اصفهان و شکل‌گیری شهرستان جدید برخوردار و میمه در سال ۱۳۶۸ شاهین‌شهر به لحاظ موقعیت، جمعیت و اهمیت ویژه‌ای که دارا بود به عنوان مرکز شهرستان برگزیده شد و در دی ماه ۱۳۸۶ نیز پس از جدایی بخش برخوردار به عنوان مرکز شهرستان شاهین‌شهر و میمه انتخاب گردید (سرشماری نفوس و مسکن، ۱۳۹۰). این شهرستان از شمال به شهرستان کاشان و استان مرکزی، از شرق به شهرستان‌های کاشان، نطنز و برخوردار، از جنوب به اصفهان و خمینی‌شهر و از غرب به نجف‌آباد و گلپایگان هم‌مرز می‌باشد. شکل (۱) موقعیت شهرستان شاهین‌شهر و میمه را نشان می‌دهد.

شکل شماره (۱): موقعیت شهرستان شاهین شهر و میمه در استان اصفهان



منبع: (فرمانداری شاهین شهر و میمه، ۱۳۹۵)

### یافته ها

#### توصیفی

از ۳۳۸ پرسش شونده ۲۲ درصد مجرد و ۷۸ درصد متأهل، ۳۷.۲ درصد از افراد در بازه سنی ۴۱ تا ۵۰ سال بوده و ۲۸.۵ درصد در بازه سنی ۳۱ تا ۴۰ سال و کمترین بازه متعلق به ۲۰ تا ۳۰ سال به میزان ۱۶.۷ درصد، ۳۱ درصد زن و ۶۹ درصد مرد و بالاترین درصد میزان تحصیلات پاسخ دهنده، متعلق به زیردیپلم به میزان ۴۲ درصد و کمترین آن فوق لیسانس و بالاتر به میزان ۹ درصد می باشند. در این قسمت با استفاده از میانگین و انحراف معیار هر یک از متغیرهای پژوهش به بررسی میزان پاسخگویی و جوابدهی به هر یک از متغیرها اقدام شده است. بر این اساس متغیر کالبدی دارای بالاترین میانگین و متغیر اجتماعی دارای کمترین میزان میانگین می باشد. همچنین با توجه به انحراف معیار متغیر اجتماعی با توجه به میزان بیشترین آن، دارای عدم توازن بیشتر پاسخگویی و متغیر کالبدی دارای کمترین میزان انحراف معیار و پراکندگی کمتر پاسخ ها می باشد (جدول ۱).



جدول شماره (۱): میانگین و انحراف از متغیرهای تحقیق

عوامل	تعداد	میانگین	انحراف از معیار
کالبدی	۳۳۸	۳.۳۱	۰/۵۱۱
اقتصادی	۳۳۸	۳.۲۱	۰/۷۴۶
اجتماعی	۳۳۸	۳.۰۴	۰/۹۷۸
فرهنگی	۳۳۸	۳	۰/۹۸۶
محیطی	۳۳۸	۳.۲۸	۰/۶۲۵
ساختاری-کارکردی	۳۳۸	۳.۱۶	۰/۸۴۵

ماخذ: یافته های پژوهش

#### استنباطی

#### بررسی فرض نرمال

برای بررسی فرض نرمال بودن متغیرهای مطالعه از آزمون کولموگوروف- اسمیرنف یک نمونه‌ای استفاده شده است. نتایج نشان دهنده آن است که فرض نرمال بودن برای تمام متغیرها را نمی‌توان رد کرد ( $P > 0/05$ ). نتایج این آزمون در جدول ۲ آورده شده است. بر این اساس متغیر کالبدی با توجه به میزان معناداری بیشتر دارای بیشترین نرمالی و متغیر اجتماعی با توجه به میزان معناداری کمتر، دارای نرمالی کمتر می باشد.

جدول شماره (۲): نتایج آزمون کولموگوروف- اسمیرنف برای بررسی پذیره نرمال بودن

ابعاد	حجم نمونه	آماره آزمون	p- val ue
کالبدی	۳۳۸	۰/۴۱۲	۰/۴۸۶
اقتصادی	۳۳۸	۰/۶۲۳	۰/۳۲۱
اجتماعی	۳۳۸	۰/۵۲۴	۰/۲۵۴
فرهنگی	۳۳۸	۰/۴۶۳	۰/۳۴۵
محیطی	۳۳۸	۰/۵۲۴	۰/۴۲۳
کل	۳۳۸	۰/۳۸۴	۰/۳۲۷

ماخذ: یافته های تحقیق

## معادلات ساختاری

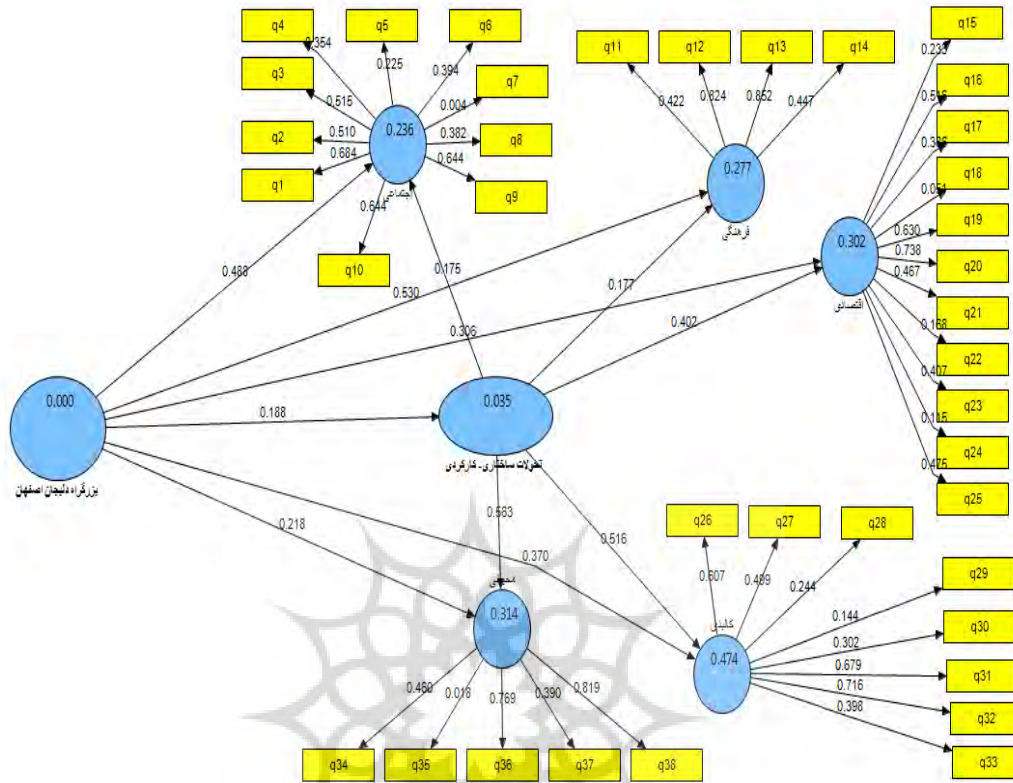
## مدل‌سازی معادلات ساختاری و نرم‌افزار Smart PLS

در این قسمت با بیان فرضیات تحقیق و استفاده از نتایج آزمون مدل ساختاری در پی آزمون فرضیات تحقیق و تحلیل نتایج حاصل هستیم. یادآوری می‌شود که:

$\alpha = 0/05$	$\alpha/2 = 0/025$	$z_{\alpha/2} = 1/96$
$\alpha = 0/01$	$\alpha/2 = 0/005$	$z_{\alpha/2} = 2/57$
$\alpha = 0/001$	$\alpha/2 = 0/0005$	$z_{\alpha/2} = 3/32$

برای تحلیل و سنجش مدل این تحقیق از تحلیل داده‌ها به‌وسیله مدل معادلات ساختاری استفاده شده است. مدل‌یابی معادلات ساختاری، مدلی آماری برای بررسی روابط خطی بین متغیرهای مکنون (مشاهده نشده) و متغیرهای آشکار (مشاهده شده) است. به عبارت دیگر، مدل‌یابی معادلات ساختاری تکنیک آماری قدرت‌مندی است که مدل اندازه‌گیری (تحلیل عاملی تأییدی) و مدل ساختاری (رگرسیون یا تحلیل مسیر) را با یک آزمون آماری همزمان ترکیب می‌کند. از طریق این فنون پژوهشگران می‌توانند ساختارهای فرضی (مدل‌ها) را رد یا انطباق آنها را با داده‌ها تأیید کنند. نرم‌افزار مورد استفاده در این تحقیق برای این تحلیل SMART-PLS می‌باشد. در نرم‌افزار SMART-PLS ارزش T، معنی‌دار بودن اثر متغیرها را بر هم نشان می‌دهد. اگر مقدار T بیشتر از ۱/۹۶ باشد یعنی، اثر مثبت وجود دارد و معنی‌دار است. اگر بین ۱/۹۶ تا -۱/۹۶ باشد اثر معناداری وجود ندارد و اگر کوچکتر از ۱/۹۶ - باشد یعنی اثر منفی دارد ولی، معنادار است.

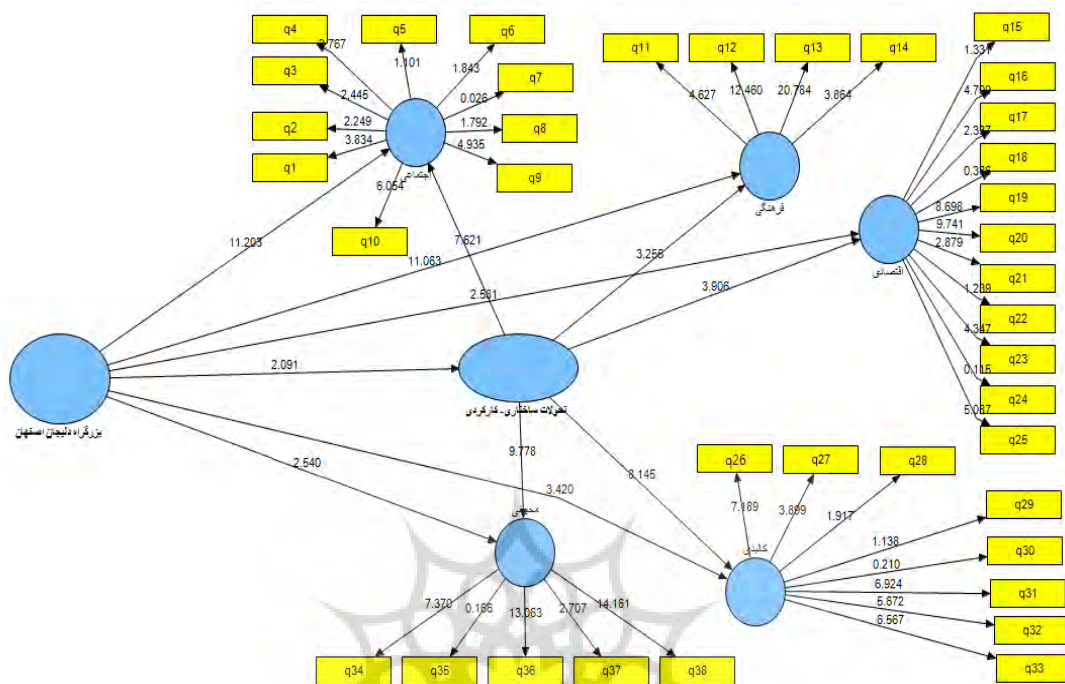
شکل شماره (۲): مقادیر ضرایب مسیر برای ارزیابی فرضیات



ماخذ: یافته های پژوهش

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
 رتال جامع علوم انسانی

شکل شماره (۳): مقادیر t-values برای ارزیابی فرضیات



ماخذ: یافته‌های پژوهش

جدول شماره (۳): نتایج مدل ساختاری فرضیات اصلی و فرعی تحقیق

مسیر فرضیه		$\beta$	$\alpha$	$1/2Z\alpha$	T	نتیجه بررسی
تحولات ساختاری - کارکردی	<---	۰.۱۸	۰/۰۵	۱/۹۶	۲.۰۹	تایید
	بزرگراه					
اجتماعی	<---	۰.۴۸	۰/۰۵	۱/۹۶	۱۱.۲۰	تایید
	بزرگراه					
فرهنگی	<---	۰.۵۳	۰/۰۵	۱/۹۶	۱۱.۰۶	تایید
	بزرگراه					
اقتصادی	<---	۰.۳۰	۰/۰۵	۱/۹۶	۲.۶۸	تایید
	بزرگراه					
کالبدی	<---	۰.۳۷	۰/۰۵	۱/۹۶	۳.۴۲	تایید
	بزرگراه					
محیطی	<---	۰.۲۱	۰/۰۵	۱/۹۶	۲.۵۴	تایید
	بزرگراه					

ماخذ: یافته‌های پژوهش

داده‌های بدست آمده از شکل های (۲) و (۳) نشان دهنده تحلیل فرضیه‌های تحقیق می‌باشد. و می‌توان عنوان کرد که: بزرگراه بر تحولات ساختاری-کارکردی با ضریب مسیر ۰.۱۸ و مقدار T ۲.۰۹، بزرگراه بر تحولات اجتماعی با ضریب مسیر ۰.۴۸ و مقدار T ۱۱.۲۰، بزرگراه بر تحولات فرهنگی با ضریب مسیر ۰.۵۳ و مقدار T ۱۱.۰۶، بزرگراه بر تحولات اقتصادی با ضریب مسیر ۰.۳۰ و مقدار T ۲.۶۸، بزرگراه بر تحولات کالبدی با ضریب مسیر ۰.۳۷ و مقدار T ۳.۴۲ و بزرگراه بر تحولات محیطی ضریب مسیر ۰.۲۱ و مقدار T ۲.۵۴ تاثیرگذار بوده است. بر این اساس کلیه فرضیه های پژوهش مورد تایید قرار گرفت. همچنین بزرگراه بر تحولات فرهنگی سکونتگاه های روستایی بیشترین تاثیر و بر شاخص محیطی کمترین اثر را داشته است.

### نتیجه گیری و پیشنهادات

بر اساس تجزیه و تحلیل صورت گرفته می‌توان نتایج و بحث و بررسی هر یک از فرضیه ها را به صورت زیر ارائه نمود:

**فرضیه اصلی** بیانگر آن بود که بزرگراه دلیجان-اصفهان در تحولات ساختاری\_کارکردی سکونتگاه‌های روستایی شهرستان شاهین شهر و میمه نقش دارد. بر اساس مدلسازی معادلات ساختاری مشاهده گردید که بزرگراه بر تحولات ساختاری-کارکردی با ضریب مسیر ۰.۱۸ و مقدار T ۲.۰۹ تاثیر داشته است، بر این اساس فرضیه مورد تایید واقع می‌شود. بر این اساس نتایج حاصل از این فرضیه با نتایج تحقیق شکوهی و همکاران (۱۳۹۳) که در تحقیقی به بررسی نقش ضوابط اصلاح معابر شهری در تحقیق نقش روستا - شهرها (نمونه مورد مطالعه: روستا- شهر شیخ کلخوران اردبیل) به شیوه توصیفی-میدانی پرداخته‌اند، همسو بوده که نتایج بیانگر آن است که یکی از عوامل موثر در گسترش فیزیکی روستا - شهر شیخ کلخوران شبکه ارتباطی و وجود راه های ارتباطی مناسب می‌باشد که توانسته این معابر بر رابطه بین شهر و روستا بیانجامد و توسعه روستاها را دربرداشته است. همچنین با نتایج تحقیق گل محمدی و رضوی (۱۳۹۱) که در پژوهشی به نگاهی بر نقش راه‌های روستایی در دستیابی به توسعه پایدار در مناطق کویری ایران به شیوه توصیفی پرداخته است، همسو بوده که نتایج بیانگر آن است که امروزه صاحب نظران بین‌المللی بر این اعتقاد هستند که باید جدای از سیاست‌ها و راهبردهای کلان توسعه، به طور ویژه و مشخص به امر توسعه روستاها و ریشه کنی فقر گسترده‌ای که بر آنها حاکم است، پرداخت. چرا که کمبود درآمد جامعه روستایی و نیز کمبود امکانات اجتماعی موردنیاز روستاها از جمله خدمات بهداشتی، آموزشی، بیمه و تامین اجتماعی، خطوط ارتباطی، امنیت، آب آشامیدنی، سوخت، برق، معابر روستایی و... واقعیتی عریان و ملموس است. نتیجه اصلی پژوهش نشان دهنده آن است که راه های روستایی و توسعه متناسب آن بر توسعه پایداری روستایی به خصوص در قسمت اجتماعی و اقتصادی منجر شده است. در واقع می‌توان بیان داشت که بزرگراه دلیجان به اصفهان از آنجائیکه در سرتاسر مسیر دربردارنده شهرستان شاهین شهر و میمه می‌باشد و اغلب از نزدیکی روستاهای موجود در سطح شهرستان عبور کرده است، به تبع میزان دسترسی

روستائیان به خدمات و امکانات در سطح شهرستان و دیگر استانهای همجوار شمالی و جنوبی را فراهم کرده است و همچنین خدمات و مایحتاج بسیار سریعتر و راحت تر به دست روستائیان واقع در این مسیر رسیده و خواهد رسید و این امر بیانگر تاثیر بزرگراه دلیجان-اصفهان بر تحولات ساختاری-کارکردی سکونتگاه های روستایی می باشد.

**فرضیه فرعی اول** بیان می دارد که بزرگراه دلیجان-اصفهان در تحولات اجتماعی سکونتگاه‌های روستایی شهرستان شاهین شهر و میمه نقش دارد. بر اساس مدل‌سازی معادلات ساختاری مشاهده گردید که بزرگراه بر تحولات اجتماعی با ضریب مسیر ۰.۴۸ و مقدار  $T = 11.20$  تاثیر داشته است، بر این اساس فرضیه مورد تایید واقع می شود. بر این اساس نتایج حاصل از این فرضیه با نتایج تحقیق شرفی و مهدی دخت (۱۳۹۴) که در مقاله‌ای به تاثیر توسعه شبکه‌های حمل‌ونقل روستایی بر توسعه مناطق روستایی مطالعه موردی: دهستان گیلوند بخش مرکزی شهرستان خرم‌آباد اقدام کرده است، همسو بوده که نتایج بیانگر آن است که راه یکی از مهم‌ترین شریان‌های ارتباطی در بین سکونتگاه‌های روستایی و تبادلات بین شهر و روستا می‌باشد و حمل‌ونقل روستایی بر توسعه اجتماعی و اقتصادی روستا اثرگذار بوده است. همچنین با نتایج تحقیق گل محمدی و رضوی (۱۳۹۱) که در پژوهشی به نگاهی بر نقش راه‌های روستایی در دستیابی به توسعه پایدار در مناطق کویری ایران به شیوه توصیفی پرداخته است، همسو بوده که نتایج بیانگر آن است که امروزه صاحب‌نظران بین‌المللی بر این اعتقاد هستند که باید جدای از سیاست‌ها و راهبردهای کلان توسعه، به طور ویژه و مشخص به امر توسعه روستاها و ریشه کنی فقر گسترده‌ای که بر آنها حاکم است، پرداخت. چرا که کمبود درآمد جامعه روستایی و نیز کمبود امکانات اجتماعی موردنیاز روستاها از جمله خدمات بهداشتی، آموزشی، بیمه و تامین اجتماعی، خطوط ارتباطی، امنیت، آب آشامیدنی، سوخت، برق، معابر روستایی و... واقعیتی عریان و ملموس است. نتیجه اصلی پژوهش نشان دهنده آن است که راه‌های روستایی و توسعه متناسب آن بر توسعه پایداری روستایی به خصوص در قسمت اجتماعی و اقتصادی منجر شده است. هر گونه ارتباط بیشتر یک جامعه محلی با محیط پیرامون و دیگر جوامع، مسلماً بر تغییرات اجتماعی آنها اثرگذار بوده و می باشد. این امر نشان از آن دارد که وجود یک مسیر شاخص و اثرگذار در نزدیکی روستا مسلماً بر ورود امکانات اجتماعی و سهل الوصول بودن آن اثرگذار می باشد و این خدمات خیلی سریع در سطح روستاها گسترده شده و سطح اجتماعی آنها مطلوب تر می باشد که مسیر ترانزیتی، مسافری بزرگراه دلیجان نیز این تاثیر را داشته است.

**فرضیه فرعی دوم** بیانگر آن است که بزرگراه دلیجان-اصفهان در تحولات فرهنگی سکونتگاه‌های روستایی شهرستان شاهین شهر و میمه نقش دارد. بر اساس مدل‌سازی معادلات ساختاری مشاهده گردید که بزرگراه بر تحولات فرهنگی با ضریب مسیر ۰.۵۳ و مقدار  $T = 11.06$  تاثیر داشته است، بر این اساس فرضیه مورد تایید واقع می شود. بر این اساس نتایج حاصل از این فرضیه با نتایج تحقیق گل محمدی و رضوی (۱۳۹۱) که در پژوهشی

به نگاهی بر نقش راه‌های روستایی در دستیابی به توسعه پایدار در مناطق کویری ایران به شیوه توصیفی پرداخته است، همسو بوده که نتایج بیانگر آن است که امروزه صاحب‌نظران بین‌المللی بر این اعتقاد هستند که باید جدای از سیاست‌ها و راهبردهای کلان توسعه، به طور ویژه و مشخص به امر توسعه روستاها و ریشه کنی فقر گسترده‌ای که بر آنها حاکم است، پرداخت. چرا که کمبود درآمد جامعه روستایی و نیز کمبود امکانات اجتماعی موردنیاز روستاها از جمله خدمات بهداشتی، آموزشی، بیمه و تامین اجتماعی، خطوط ارتباطی، امنیت، آب آشامیدنی، سوخت، برق، معابر روستایی و... واقعیتی عریان و ملموس است. نتیجه اصلی پژوهش نشان دهنده آن است که راه‌های روستایی و توسعه متناسب آن بر توسعه پایداری روستایی به خصوص در قسمت اجتماعی و اقتصادی منجر شده است. هر گونه دگرگونی فرهنگی مستلزم تداخل و نفوذ فرهنگ دیگر جوامع و اثرگذاری جامعه فعلی با محیط پیرامون و بیرون از محل می باشد. بر همین اساس نزدیکی روستاهای به مسیر جاده دلیجان-اصفهان، زمینه ساز ورود افراد مختلف به روستاها و آشنایی با فرهنگ آنها و آشنا نمودن آنها با فرهنگ خود شده و می شود و روستاهایی که دارای ظرفیت گردشگری هستند، تاثیر بیشتری را می پذیرند.

**فرضیه فرعی سوم** نشانگر آن است که بزرگراه دلیجان-اصفهان در تحولات اقتصادی سکونتگاه‌های روستایی شهرستان شاهین شهر و میمه نقش دارد. بر اساس مدلسازی معادلات ساختاری مشاهده گردید که بزرگراه بر تحولات اقتصادی با ضریب مسیر ۰.۳۰ و مقدار  $T = ۲.۶۸$  تاثیر داشته است، بر این اساس فرضیه مورد تایید واقع می شود. بر این اساس نتایج حاصل از این فرضیه با نتایج تحقیق عینالی و همکاران (۱۳۹۶) که در پژوهشی به بررسی نقش راه در توسعه‌ی مناطق روستایی با تاکید بر تنوع فعالیت‌های اقتصادی (مطالعه‌ی موردی: دهستان چورزق در شهرستان طارم) اقدام کرده است، همسو بوده که نتایج مبرهن آن است که تمامی ابعاد در سطح آلفا ۰.۰۱ معنادار است؛ افزون بر این نتیجه آزمون  $t$  دونمونه‌ای نیز در بین دو گروه از روستاهای تا فاصله ۵ کیلومتری از جاده و روستاهای بیشتر از این فاصله از جاده مبین تفاوت معناداری در سطح ۹۹ است که نشان‌دهنده مثبت‌بودن جهت تفاوت‌ها است. همچنین با نتایج تحقیق گل‌محمدی و رضوی (۱۳۹۱) که در پژوهشی به نگاهی بر نقش راه‌های روستایی در دستیابی به توسعه پایدار در مناطق کویری ایران به شیوه توصیفی پرداخته است، همسو بوده که نتایج بیانگر آن است که امروزه صاحب‌نظران بین‌المللی بر این اعتقاد هستند که باید جدای از سیاست‌ها و راهبردهای کلان توسعه، به طور ویژه و مشخص به امر توسعه روستاها و ریشه کنی فقر گسترده‌ای که بر آنها حاکم است، پرداخت. چرا که کمبود درآمد جامعه روستایی و نیز کمبود امکانات اجتماعی موردنیاز روستاها از جمله خدمات بهداشتی، آموزشی، بیمه و تامین اجتماعی، خطوط ارتباطی، امنیت، آب آشامیدنی، سوخت، برق، معابر روستایی و... واقعیتی عریان و ملموس است. نتیجه اصلی پژوهش نشان دهنده آن است که راه‌های روستایی و توسعه متناسب آن بر توسعه پایداری روستایی به خصوص در قسمت اجتماعی و اقتصادی منجر شده است. تغییرات اقتصادی در روستاها مستلزم ایجاد اشتغال، درآمد بیشتر

و رفاه بالاتر می باشد که این امر بوسیله راه های مختلف حاصل می شود که در واقع نزدیکی روستاها به جاده دلیجان به اصفهان سبب ورود گردشگر بیشتر به روستاها و استفاده جامعه محلی از فواید ورود گردشگر به آنها شده و می شود و از طرفی روستائیان محصولات خود را به لحاظ دامی و کشاورزی راحت تر می توانند به دست مشتری در شهرهای دیگر به دلیل نزدیکی به مسیر مناسب داشته و همچنین درآمد آنها به سبب کارهای مرتبط با این مسیر به خاطر ارائه خدمت به مسافران بین راهی، خدمات سرویسی به ماشین آلات و ... دارند.

**فرضیه فرعی چهارم** بیان می دارد که بزرگراه دلیجان-اصفهان در تحولات کالبدی سکونتگاه‌های روستایی شهرستان شاهین شهر و میمه نقش دارد. بر اساس مدلسازی معادلات ساختاری مشاهده گردید که بزرگراه بر تحولات کالبدی با ضریب مسیر ۰.۳۷ و مقدار  $T = ۳.۴۲$  تاثیر داشته است، بر این اساس فرضیه مورد تایید واقع می شود. بر این اساس نتایج حاصل از این فرضیه با نتایج تحقیق حق‌ستان و همکاران (۱۳۹۲) که در مقاله ای به بررسی نقش راه‌های ارتباطی در توسعه پایدار روستاهای جنگلی زاگرس جنوبی با استفاده از GIS پرداخته است، همسو بوده که نتایج نشان از آن دارد که وجود امکانات زیربنایی و میزان برخورداری روستاها از این امکانات ارتباط معنی داری با مولفه‌های ارتباطی روستاها دارد. راه‌های دسترسی را در بسیاری از موارد جز ساختارهای زیربنایی روستاها در نظر می‌گیرند، بنابراین بهبود کیفیت راه در طول زمان، علاوه بر این که نشان-دهنده پیشرفت یکی از زیرساخت‌ها می‌باشد موجب تسهیل حمل‌ونقل و خدمات‌رسانی به روستاها گشته و موجبات حضور دیگر امکانات را در روستا فراهم می‌سازد. ایجاد تغییرات اجتماعی و اقتصادی به تبع بر شرایط کالبدی روستاها هم اثرگذار می باشد به گونه ای که بهبود سطح اجتماعی باعث ایجاد سکونتگاه منطبق بر آنها می باشد که شاهد مدرسه سازی، خانه بهداشت و دهیاری و ... خواهد بود و از طرفی بهبود درآمد روستائیان سبب استفاده از مصالح غیر بومی در روستاها، مصالح مستحکم تر و نوین و ... خواهد شد بنابراین نزدیکی به مسیر جاده دلیجان به اصفهان بر تغییرات کالبدی روستاها اثرگذار بوده و هست.

**فرضیه فرعی پنجم** نشان می دهد که بزرگراه دلیجان-اصفهان در تحولات محیطی سکونتگاه‌های روستایی شهرستان شاهین شهر و میمه نقش دارد. بر اساس مدلسازی معادلات ساختاری مشاهده گردید که بزرگراه بر تحولات محیطی ضریب مسیر ۰.۲۱ و مقدار  $T = ۲.۵۴$  تاثیر داشته است، بر این اساس فرضیه مورد تایید واقع می شود. بر این اساس نتایج حاصل از این فرضیه با نتایج تحقیق چری (۲۰۱۶) که به بررسی کارکرد و نقش شبکه معابر روستایی به شیوه توصیفی پرداخته‌اند، همسو بوده که نتایج نشانگر آن است که اصلاح شبکه معابر و مسیر پیاده‌روها در واحد همسایگی بر زندگی ساکنان تاثیر دارد و فضای دوستانه ایجاد کرده، برنامه‌های بهداشتی را در زمینه جمع‌آوری زباله، دفع آب‌های سطحی و پسماندهای منازل بر عهده دارد. بهبود فرهنگ و شرایط اجتماعی در نقاط روستایی و نیز اقتصادی سبب بالا رفتن فرهنگ زیست محیطی و توجه به محیط پیرامون شده که در اغلب روستاها شاهد بهبود جمع‌آوری زباله، محل دفن مناسب زباله ها، سیستم گردآوری زباله و



تفکیک زیاله هستیم که این امر در روستاهای گردشگرپذیر بهتر می باشد که این امر به دلیل دسترسی سهل تر به آنها می باشد و از مزایای نزدیکی به بزرگراه دلیجان به اصفهان می باشد.

بر اساس آنچه مورد بررسی قرار گرفت می توان پیشنهادات زیر را ارائه نمود:

- ارائه کلاسهای آموزشی جهت افزایش آگاهی و اطلاعات مردم روستاها در نتیجه استفاده از امکانات ارتباطی بزرگراه و چگونگی بهره گیری متناسب از آن؛
- جذب مردم به روستا و ماندگاری آنان در آنجا به خاطر احیای سنتها و باورهای موجود روستا و نقش و اهمیت بزرگراه کناری در جذب گردشگر؛
- بهره گیری از بزرگراه برای کاهش هزینه و زمان برای فروش محصولات کشاورزی و دامی با تبلیغات متناسب در این زمینه؛
- افزایش ساخت وساز برای اهداف تجاری و گردشگری و کارگاهی در روستاها با ارائه آموزشهای لازم و ارائه وام های کم بهره در این زمینه؛
- مشارکت مردم و مسئولین برای بهبود بهداشت و سلامتی محیط با توجه به نزدیکی به بزرگراه و احتمال ورود افراد غیر بومی و گردشگر و ارائه اوقات خوش برای آنها؛



## منابع و ماخذ

- ۳۸- اکبر پور، محمد؛ ناصر قادری و مریم السادات موسوی (۱۳۹۴). نقش آزادراه تبریز-زنجان در تحولات ساختاری - کارکردی سکونتگاه‌های روستایی نمونه موردی شهرستان هشترود، کنفرانس بین‌المللی دستاوردهای نوین در مهندسی عمران، معماری، محیط زیست و مدیریت شهری، تهران، موسسه مدیران ایده پرداز پایتخت ویرا.
- ۳۹- اوریدگر (۲۰۱۲). در مقاله در زمینه نقش بازارچه های روستایی در ایجاد و نظم دهی معابر روستایی بر اساس شیوه توصیفی-تحلیلی و استفاده از آزمون تی تست بیان می‌دارد که بازارچه‌های روستایی نقش اساسی و مهم و تعیین‌کننده را در نقش دهی و نظم دهی به معابر روستایی داشته و دارند و بهره‌گیری از آنها در روند طراحی روستایی بسیار مهم می باشد.
- ۴۰- حق ستان، امین؛ بیت الله محمودی؛ شهرام بختیاری لک و مریم محقق (۱۳۹۲). بررسی نقش راه‌های ارتباطی در توسعه پایدار روستاهای جنگلی زاگرس جنوبی با استفاده از GIS، کنفرانس ملی مخاطرات محیط زیست زاگرس، خرم آباد، اداره کل مدیریت بحران استانداری لرستان، انجمن مهندسی محیط زیست زاگرس.
- ۴۱- حمیدیان، علیرضا؛ جواد جمال آبادی و علی اکبر شایان یگانه (۱۳۹۶). ارزیابی نقش سرمایه‌گذاری‌های عمرانی - رفاهی دولت در تثبیت جمعیت روستایی (مطالعه ی موردی: دهستان پیراکوه شهرستان جوبین)، همایش ملی بررسی راهکارهای مدیریت توسعه کارآفرینی روستایی در ایران، سبزوار، دانشگاه حکیم سبزواری.
- ۴۲- رضوی فشکوری، هنگامه و محمد حسین زال نژاد (۱۳۹۲). بررسی ارتباط و سازگاری آزاد راه تهران- شمال بر منطقه غرب استان مازندران با تأکید بر توسعه پایدار منطقه، اولین همایش ملی جغرافیا، شهرسازی و توسعه پایدار، تهران، انجمن محیط زیست کومش، دانشگاه صنعت هوایی.
- ۴۳- سرشماری نفوس و مسکن (۱۳۹۰). سالنامه آماری استان اصفهان.
- ۴۴- شرفی، سعیده و مریم مهدی دخت (۱۳۹۴). تاثیر توسعه شبکه های حمل‌ونقل روستایی بر توسعه مناطق روستایی مطالعه موردی: دهستان گیلانوند بخش مرکزی شهرستان خرم آباد، مجموعه مقالات چهاردهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک.
- ۴۵- شکوهی، علی و همکاران (۱۳۹۳). بررسی نقش ضوابط اصلاح معابر شهری در تحقیق نقش روستا - شهرها (نمونه مورد مطالعه: روستا- شهر شیخ کلخوران اردبیل)، مجموعه مقالات دومین کنگره بین‌المللی سازه، معماری و توسعه شهری.

- ۴۶- شیرمحمدی، حمید؛ مهدی مظاهری و فرهاد داریش (۱۳۹۳). حفاظت از سیستم حمل و نقل به عنوان شریان حیاتی با رویکرد پدافند غیرعامل، همایش ملی معماری، عمران و توسعه نوین شهری، تبریز، کانون ملی انجمنهای صنفی مهندسان معمار ایران.
- ۴۷- عینالی، جمشید، مهدی چراغی، عادل بروکی میلان (۱۳۹۶). نقش راه در توسعه ی مناطق روستایی با تاکید بر تنوع فعالیت های اقتصادی (مطالعه ی موردی: دهستان چورزق در شهرستان طارم)، پژوهش و برنامه ریزی روستایی، شماره ۲۳.
- ۴۸- غفاری، سید رامین، (۱۳۹۰). برنامه‌ریزی و طراحی کالبدی سکونتگاه‌های روستایی، انتشارات دانشگاه اصفهان.
- ۴۹- گل محمدی، فرهود و محمدابراهیم ابراهیمی (۱۳۹۱). راه‌های روستایی و توسعه پایدار، چهارمین همایش علمی سراسری دانشجویی جغرافیا، تهران.
- ۵۰- گل محمدی، فرهود و حمید رضوی (۱۳۹۱). نگاهی بر نقش راه‌های روستایی در دستیابی به توسعه پایدار در مناطق کویری ایران، مجموعه مقالات اولین همایش ملی بیابان..
- ۵۱- گل محمدی، فرهود و محمدابراهیم ابراهیمی (۱۳۹۱). راه‌های روستایی و توسعه پایدار، چهارمین همایش علمی سراسری دانشجویی جغرافیا، تهران.
- ۵۲- لیلیان، محمدرضا؛ وحید میرزایی؛ محمدرضا بمانیان و حمیدرضا صارمی (۱۳۹۴). اندرکنش پیوستگی سطوح معابر روستایی معماری و شهرسازی ایران (مورد مطالعه: معماری روستایی ایران)، کنفرانس بین-المللی دستاوردهای نوین پژوهشی در مهندسی عمران، معماری و شهرسازی، تهران، موسسه آموزش عالی نیکان، دانشگاه تهران.
- 16-Cherry, M. K. (2016). Promoting physical activity in communities: Approaches for successful evaluation of programs and policies. *Journal of Evaluation & Program Planning*, 29, 280-292.
- 17-Jaarsma, C. F. (1997). Approaches for the planning of rural road networks according to sustainable land use planning. *Journal of Landscape and Urban Planning*, 39(1), 47-54.
- 18-Kerr, J.; Nathan, S. (2004). *Planning for development of land in or close to active faults wellington, newzealand*.
- 19-Oriedger, Leo. (2012). *The Urban Factor, sociology of Canadian cities oxford university press*.
- 20-pitamber, dennis A. (2003), "Dynamics of Growth of secondary cities in developing countries", *The geographical Review*, vol, 73, No1, pp. 44-57.