

ارزیابی تأثیر حمل و نقل بر توسعه اجتماعی نواحی روستایی (مطالعه موردی: روستاهای حاشیه محور ارتباطی سنندج - دیواندره)

دکتر محمدرضا رضوانی^۱ - نویسنده مسئول

دکتر مجتبی قدیری معصوم^۲

سیدهادی کریمی^۳

Assessing effects of Transportation on Social Development in Rural Areas

(Case study: Marginal Villages on Divandare - Sanandaj Road)

Dr. MohammadReza Rezvani¹

Dr. Mojtaba Ghadiri Masoum²

Seied Hadi Karimi³

دریافت: ۱۳۹۱/۷/۵

پذیرش: ۱۳۹۱/۱۰/۹

Received: 26/Sep/2012

Accepted: 29/Des/2012

چکیده

Abstract

Transportation plays an important role in social development. The areas which have less access to transportation face large structural barriers in their process of social development. In this regard, the lack of access to transportation is major obstacle to achieve the sustainable rural development purposes. So access to transportation as an indicator of sustainable rural development can have different effects on indicators of social development in rural areas. This study examines the impact of the access to Sanandaj - Diwandareh road on improving social indicators of villages that located on the periphery of the road. Required data has been gathered by documents and field studies and questionnaire. In this regard first, social development index as the dependent variable was defined and designed in the form of 6 indicators. Then 64 items related to education, health, employment and income, social participation, social security and social services were defined to measure the indicators. The sample for investigation was 210 rural households and 14 local authorities of villages. The sample was selected and sorted randomly. For validity and reliability of the questionnaire we have used rural experts' comments and Cronbach's alpha test, respectively. Collected data were analyzed by independent and paired t-test. The results suggest an inverse relationship between the level of social development of the villages and their distances from the Sanandaj - Diwandareh road. Also there is a significant difference between the status of social development indicators of villages that are located on the periphery of the axis and those which are located in 10 kilometers far from the road.

Keywords: social development; transportation system; Rural Development; Sanandaj; Diwandareh.

حمل و نقل نقش مهمی در تحولات اجتماعی دارد و در مناطقی که دسترسی کمتری به سیستم حمل و نقل دارند، تنگناهای ساختاری زیادی در فرایند توسعه اجتماعی بوجود می‌آید، در این راستا عدم تامین نیاز دسترسی به حمل و نقل یکی از مهمترین موانع در رسیدن به اهداف توسعه پایدار روستایی می‌باشد. پژوهش حاضر با هدف بررسی تأثیر دسترسی به محور ارتباطی سنندج - دیواندره بر ارتقای شاخص‌های اجتماعی روستاهای واقع در حاشیه این محور انجام شده است. داده‌های مورد نیاز با روش‌های اسنادی و مطالعات میدانی و تکمیل پرسشنامه جمع‌آوری گردیده است. بدین منظور ابتدا شاخص‌های توسعه اجتماعی به عنوان متغیر وابسته تحقیق تعریف شد و ۶ شاخص و ۶۴ گویه در زمینه‌های آموزش، بهداشت، اشتغال و درآمد، مشارکت اجتماعی، امنیت اجتماعی و خدمات اجتماعی برای سنجش آن طراحی گردید. جامعه آماری تحقیق خانوارهای روستایی و مسئولین محلی می‌باشد که ۲۱۰ سرپرست خانوار و ۱۴ مسئول محلی این روستاها به عنوان حجم نمونه تعیین و با روش طبقه‌بندی شده تصادفی انتخاب گردید. روایی پرسشنامه با استفاده از نظرات کارشناسان و پایایی آن با استفاده از آزمون آماري آلفای کرونباخ تأیید گردید. داده‌های جمع‌آوری شده با استفاده از آزمون‌های تی تست مستقل و تی تست زوجی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. نتایج تحقیق بیانگر رابطه معکوس بین سطح شاخص‌های توسعه اجتماعی روستا و فاصله آنها از محور ارتباطی سنندج - دیواندره است. همچنین بین وضعیت شاخص‌های توسعه اجتماعی روستاهایی که در حاشیه این محور واقع اند با روستاهایی که در ۱۰ کیلومتری این محور قرار دارند، تفاوت معنی‌داری وجود دارد.

کلیدواژه‌ها: توسعه اجتماعی؛ سیستم حمل و نقل؛ توسعه روستایی؛

شهرستان سنندج؛ شهرستان دیواندره.

1. Professor and member of the Center of Excellence for Rural Planning, Faculty of Geography, Tehran University
e-Mail: rrezvani@ut.ac.ir

2. Professor and member of the Center of Excellence for Rural Planning, Faculty of Geography, Tehran University

3. Master of Science (M.Sc) In Geography and Rural Planning, University of Tehran

۱. استاد و عضو قطب علمی برنامه‌ریزی روستایی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران

پست الکترونیک: rrezvani@ut.ac.ir

۲. استاد و عضو قطب علمی برنامه‌ریزی روستایی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران

۳. دانشجوی کارشناس ارشد رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه تهران

مقدمه

بین‌المللی سالم از نظر تجاری، فنی، فرهنگی، مذهبی، سیاسی و غیره با دیگر کشورها، باید توسعه سیستم حمل و نقلی خود را اساس و شالوده نیل به اهداف فوق قرار دهد (رضویان، ۱۳۸۸: ۱۳).

نقش راه‌ها و توسعه حمل و نقل، در تغییرات و تحولات اجتماعی در روستاها موضوع اصلی و هدف این تحقیق است که متناسب با موضوع و هدف تحقیق سوالات تحقیق به ترتیب زیر طرح شده است: دسترسی به حمل و نقل جاده‌های چه تأثیری بر بهبود شاخص‌های توسعه اجتماعی روستاهای مورد مطالعه دارد؟

چه رابطه‌ای بین شاخص‌های توسعه اجتماعی روستاهای محور ارتباطی سنندج - دیواندره با فاصله آنها از این محور وجود دارد؟

مبانی نظری

حمل و نقل یا جابجایی (Transportation) اصطلاحی است شامل عمل جابجایی انسان، کالا، انرژی، خدمات، اطلاعات و دانش در یک فضای ترکیبی فیزیکی و مجازی بوده و مجموعه‌ای از علوم و فنون، تخصص‌ها، روش‌ها، سیاست‌ها، قوانین و مقررات مربوط به طراحی، ساخت و به کار بردن ابزارها و دستگاه‌های جابجایی، بسترهای محیطی و شبکه‌های جابجایی را در برمی‌گیرد. از نظر لغوی واژه ترانسپورت (Transport) از ترکیب دو کلمه لاتین (Trans) به معنای عبور و (Portare) به معنی حمل کردن تشکیل شده است. (رضویان، ۱۳۸۸: ۱۳).

همانطور که شکل شماره (۱) نشان می‌دهد، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل و نقل در اثر تقاضا برای خدمات حمل و نقل به وجود می‌آید و سرمایه‌گذاری در این بخش توسعه اقتصادی و اجتماعی را به دنبال داشته و برعکس فقدان سرمایه‌گذاری در این زمینه منجر به توسعه نیافتگی و فقر روستایی می‌شود.

تلاش‌های انجام شده جهت سنجش آثار راه بر توسعه نسبتاً جدید بوده و همه بر این نکته اتفاق نظر دارند که حمل و نقل و توجه به امر راهسازی جزء ضروری توسعه است. نظریات موجود بر سه تأثیر احتمالی در رابطه با ایجاد حمل و نقل تأکید میکند: الف- اثر مثبت؛ جایی که فعالیت‌های جدید و مستقیماً موکد نتیجه مستقیم ایجاد تسهیلات حمل و نقل هستند. ب- اثر خنثی؛ جایی که تأثیرات حمل و نقل خودشان مستقیماً باعث فعالیت‌های تولیدی و افزایش بعدی در سطح رشد اقتصادی نشوند. ج- اثر منفی؛ جایی که تأثیرات حمل و نقل مستقیماً باعث حذف فعالیت‌های تولیدی شوند و به طور موثر سطح رشد اقتصادی را کاهش دهند (پاپلی یزدی و ابراهیمی، ۱۳۸۷: ۲۱۷).

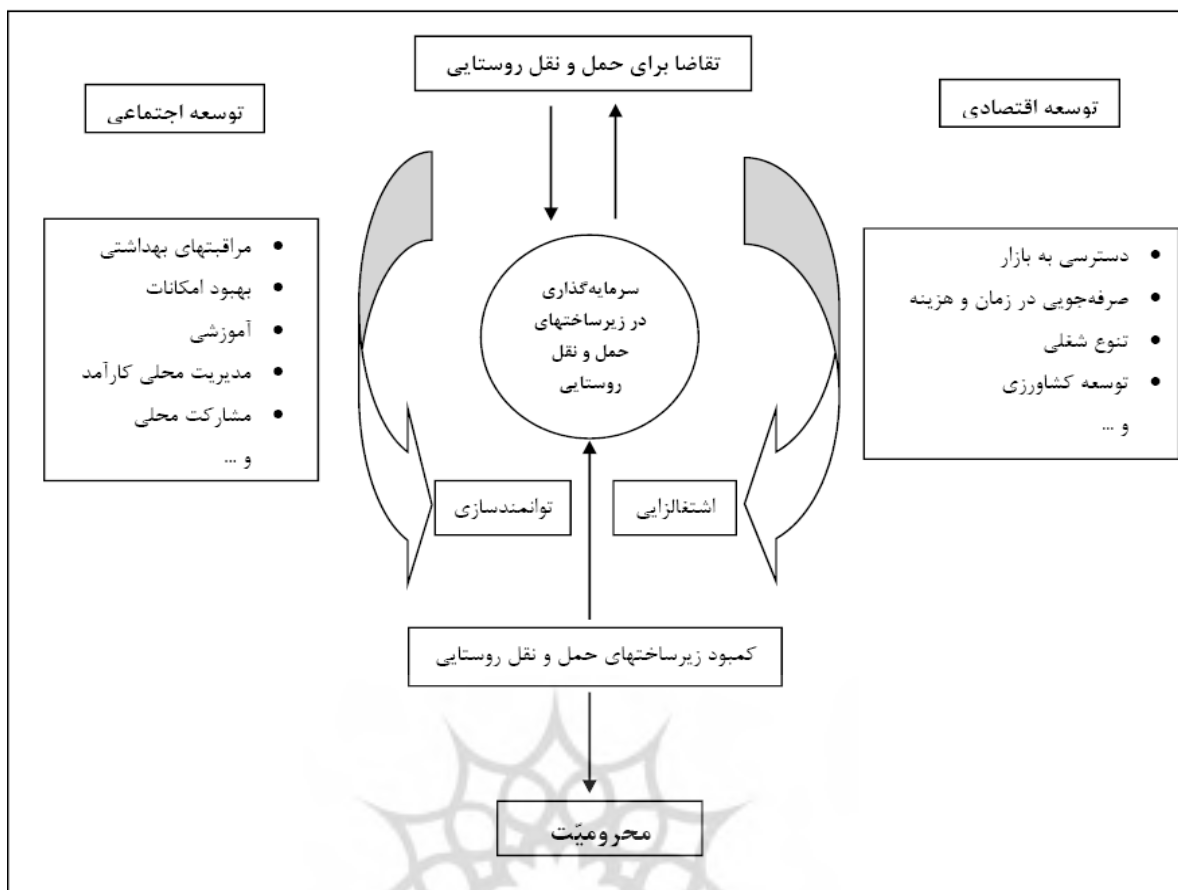
حرکت سرچشمه هستی است. مشیت خداوند، هستی را بر مبنای حرکت بنا نهاده است و این شاید راز اصلی اهمیت همه جانبه حمل و نقل به عنوان بخش بنیادین در ساختار اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و امنیتی هر کشور محسوب می‌شود. به همین جهت دستیابی به یک نظام قوی، مستحکم، هماهنگ و کارآمد حمل و نقل و ارتباطات از ضرورت‌های سیاسی - اقتصادی یک کشور است. هر چند مجموعه بخش‌های مختلف اقتصادی و غیراقتصادی جامعه در ارتباط سیستماتیک و تأثیرپذیری متقابل با یکدیگر قرار دارند، لیکن تأثیر حمل و نقل بر سایر بخش‌ها گسترده‌تر و عمیق‌تر از دیگر فعالیت‌ها می‌باشد.

حمل و نقل در یک نظام اجتماعی سازمان یافته سعی در هماهنگ کردن زمینه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی و سیاسی دارد. دستیابی به یک نظام حمل و نقل گسترده، با کارایی زیاد، از نیازهای اولیه است تا از آن طریق بتوان سطح اشتغال را در مقیاس کشور بالا برد. تسهیلات و امکانات دسترسی به کالا و خدمات را در سطح عمومی افزایش داد و بالاخره امکان رشد عمومی درآمدها و توزیع عادلانه آن بین قشرهای مختلف جامعه و مناطق مختلف سکونتگاهی را فراهم آورد و بدین طریق توسعه کمی و کیفی بخش‌های تولید و گسترش بازارهای روستایی، شهری، ناحیه‌ای، ملی و بین‌المللی را تحقق بخشید. تحکیم ثبات سیاسی و امنیت دفاعی، رفاه اجتماعی، توسعه فرهنگی و نیز جنبه‌های دیگر هماهنگ کردن بنیادهای ملی یک جامعه است که بر اثر به خدمت گرفتن حمل و نقل و توسعه شبکه‌های ارتباطی ارزان آسان می‌شود. بنابراین اگر چه به ظاهر حمل و نقل بخشی از خدمات توزیعی است ولی اصولاً حمل و نقل یکی از اساسی‌ترین عوامل تولید به شمار می‌رود (محمودی، ۱۳۶۲: ۳).

روستاهای ایران فضاهای زیستی و جمعیتی قابل توجهی از جمعیت کل کشور را به خود اختصاص داده‌اند. انجام طرح‌های مربوط به نیازهای زیستی و تولیدی برای این جمعیت، در مقایسه با طرح‌های توسعه و نوسازی شهرها با تأخیر مواجه بوده است که برای جبران آن انجام طرح‌های ضربتی و برنامه‌ریزی‌های زیربنایی در نواحی روستایی نیاز روز کشور است که در ماندگاری جمعیت روستایی در فضای سکونت و تولید خود، نقش مهمی دارد (مطیعی لنگرودی، ۱۳۸۲: ۹۵).

هر دولت و کشور نیرومند و مستقل برای اداره جامعه و چرخش صحیح امور مختلف به یک سیستم حمل و نقل نیرومند چه در سطح داخلی و چه در سطح بین‌المللی نیاز دارد. کشور ایران نیز در راه توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، آبادانی کشور و برقراری روابط

شکل شماره (۱): ارتباط بین توسعه روستایی و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل و نقل



Source: Ashoke k. Sarkar, 2005, 8.

عناصر حمل و نقل روستایی

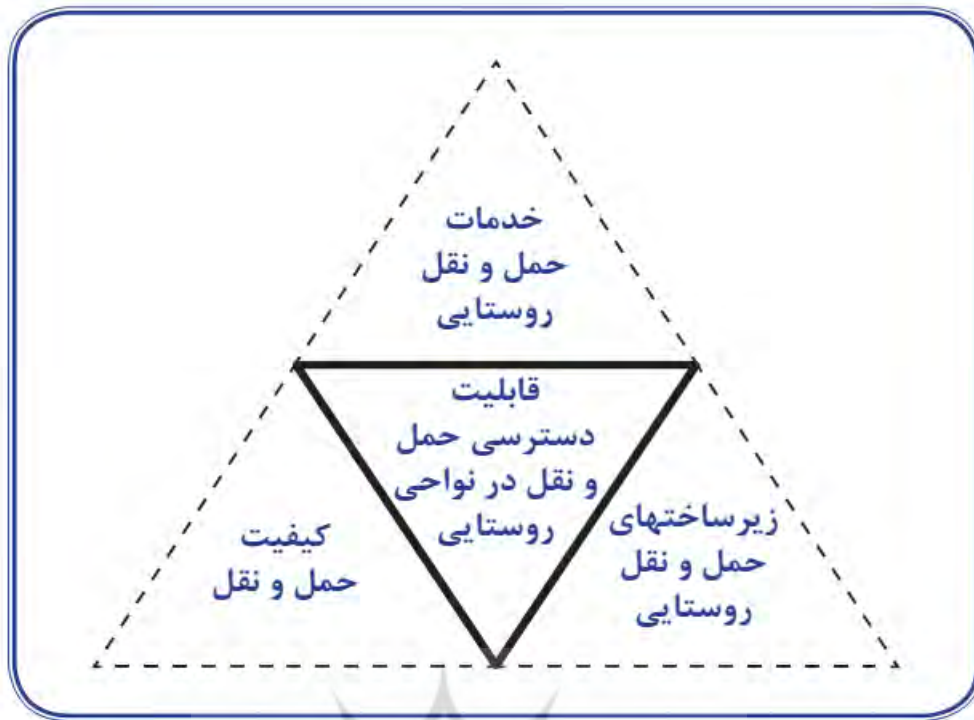
سیستم حمل و نقل دارای اجزا و عناصری است که کارایی سیستم را معین می‌کنند. در سیستم راه‌های روستایی اجزا شامل شبکه راه‌ها، وسایل نقلیه، پایانه و امکانات نگهداری و مکانیسم‌های تأسیساتی و کنترل، تکمیل کننده یکدیگرند. (شریعتمداری، ۱۳۷۱: ۵۷). تمامی سیستم‌های حمل و نقل از دو زیربخش تأسیسات زیربنایی و ناوگان محرک تشکیل شده‌اند. تأسیسات زیربنایی عناصری هستند که بستر حرکتی ناوگان را تشکیل می‌دهد و اجزای خدمت‌دهنده عبارتند از تأسیسات جانبی (تیرپارک‌ها، مجتمع‌های خدماتی و رفاهی)، پاستگاه‌ها و جایگاه‌های سوخت‌رسانی (وزارت راه و ترابری، ۱۳۸۲: ۳). با رویکرد یکپارچه در مورد سرمایه‌گذاری در حمل و نقل روستایی باید گفت این مهم، مستلزم شناخت کلی از نیازهای دسترسی و قابلیت تحرک جوامع روستایی و همچنین شناخت نسبت به راه‌های روستایی و سرمایه‌گذاری در زیربخش‌های آن است. در این چارچوب، حمل و نقل روستایی به طور وسیع به عنوان یک نهاد موفق در استراتژی‌های معیشت روستاییان به حساب می‌آید؛ همانطور که شکل شماره (۲) نشان می‌دهد سه عنصر مکمل؛

الف) وسایل حمل و نقل، ب) مکان و کیفیت امکانات و تسهیلات، ج) زیرساخت‌های حمل و نقل، عناصر حمل و نقل روستایی را شامل می‌شوند:

الف) خدمات حمل و نقل روستایی:

افزون بر این ظرفیت‌سازی در مناطق روستایی از طریق حمل و نقل در مناطق روستایی موجب افزایش استفاده از وسایل حمل و نقل روستایی و در نتیجه باعث تأثیر بر کاهش زمان و فاصله مسافرت‌های شخصی و کالا می‌شود. در واقع این آثار را می‌توان بدین صورت ترسیم کرد: کاهش زمان اختصاص یافته به جابجایی نهاده‌های کشاورزی و محصولات آن، تسهیل دسترسی به بازاریابی محصولات محلی و مکان‌های فروش آن، تسهیل فعالیت بنگاه‌های کشور، تسهیل دسترسی به خدمات اجتماعی بخصوص برای مردان، تسهیل مسافرت‌های خارج از روستا به ویژه برای مردان، کاهش جمع‌آوری هیزم در مقتضیات معینی با فراهم شدن دسترسی به سوخت جدید، توانایی سریع و آسان در مسافرت محلی، استفاده از وسایل حمل و نقل برای مسافرت‌های شخصی (Barwell, 1999: 33).

شکل شماره (۲): عناصر تشکیل دهنده حمل و نقل روستایی



Source :Lebo Dieter Schelling ,2002 :7

در واقع پروژه‌های حمل و نقل از چند طریق می‌توانند بر انسجام اجتماعات تأثیرگذار باشند پروژه‌های حمل و نقل می‌توانند موانع فیزیکی یا روانی در بین سکونتگاه‌ها به وجود آورند و یا به طور مستقیم باعث جابجایی تعداد خانوارها و افراد شوند که در هر صورت احداث این پروژه‌ها باعث می‌شود که انسجام و یکپارچگی جامعه مخدوش شود این اثرات عبارتند از: اثر بر پایداری و همبستگی اجتماعی، جابجایی خانوارها، اثر بر کیفیت و کمیت مناطق تفریحی، اثر بر صنعت توریسم، تأثیر بر اماکن باستانی، بناهای تاریخی، معماری و فرهنگی، تغییر در الگوی جمعیتی منطقه و تراکم جمعیت، تأثیر مثبت بر اشتغال و بالا رفتن کیفیت زندگی مردم منطقه (صفارزاده و مرادی، ۱۳۸۱: ۷۰)

در واقع حمل و نقل روستایی شامل الگوهای مختلفی از حرکت است که برای دامنه‌ی گسترده‌ای از اهداف مختلف در درون روستا و بیرون آن صورت می‌گیرد. این اهداف مسافرتی ممکن است در ارتباط با خانوارها (برای به دست آوردن آب، سوخت و غذا)، کشاورزی (برای نگهداری و فروش محصولات و دام‌ها) و یا تنوع گسترده‌ای از فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی (آموزشی، مذهبی، تفریحی، سلامتی، اشتغالزایی و تولید درآمد) باشد. به طور کلی

ب) مکان و وضعیت امکانات و تسهیلات (کیفیت حمل و نقل):

دومین عنصر از حمل و نقل یکپارچه چارچوب مکان و کیفیت امکانات و تسهیلات می‌باشد. فاصله خانوارها از تسهیلاتی مانند، دسترسی به آب، جنگل‌ها، آسیاب، مراکز آموزشی، مراکز بهداشتی و مقدار زمان و هزینه‌ای است که ساکنان روستایی برای فعالیت حمل و نقل صرف می‌کنند. (Lebo, 2002: 7).

ج) زیرساخت‌های حمل و نقل روستایی (RIT):

زیرساخت‌ها، مکمل‌های وسایل نقلیه و مکان و کیفیت تسهیلات توأمان سه عنصر حمل و نقل روستایی به حساب می‌آیند (Schelling, 2002: 6).

ابعاد اجتماعی حمل و نقل و توسعه روستایی

برخلاف منافع اقتصادی تعیین و ارزیابی منافع اجتماعی حاصل از پروژه‌های حمل و نقل روستایی مشکل به نظر می‌رسد چرا که منافع اجتماعی تا حدودی به صورت غیرمستقیم و غیرنقدی می‌باشد و منافع اشاره شده اغلب در مناطق به صورت آموزش، مراقبت‌های بهداشتی و شبکه‌بندی اجتماعی است. (Shyam KC, 2007: 19)

غیرممکن است و بین بهبود قابلیت دسترسی حمل و نقل روستایی و توسعه اجتماعی رابطه مستقیم و معنی داری وجود دارد. این رابطه یک رابطه خطی و مستقیم است. بنابراین دستیابی به آثار مثبت سیستم حمل و نقل در فرایند توسعه نیازمند بستر مناسب برای گسترش و بهبود این سیستم در همه سطوح اعم از محلی، منطقه‌ای و ملی در مناطقی که با زیرساخت‌های نامناسب روبه‌رو هستند، می‌باشد.

عوامل ترددزای تولید سفر در نواحی روستایی در جدول شماره (۱) آمده است:

مطالعه متون داخلی و خارجی در رابطه با موضوع پژوهش نشان می‌دهد که قابلیت دسترسی به حمل و نقل روستایی می‌تواند اثرات مثبتی در ابعاد مختلف زندگی اجتماعی و حتی سیاسی و زیست محیطی جوامع داشته باشد. بر این اساس هرگونه حرکت به سمت توسعه اعم از ملی و روستایی بدون توجه به سیستم حمل و نقل توسعه

جدول شماره (۱): عوامل ترددزای تولید سفر در نواحی روستایی

ردیف	عامل ترددزا	متوسط تردد روزانه (کیلومتر)
۱	دبیرستان	۷۸
۲	مدرسه راهنمایی	۷۴/۳
۳	مرکز خدمات روستایی	۶۸
۴	درمانگاه	۶۳/۴
۵	دفتر تلفن	۳۶
۶	پاسگاه نیروی انتظامی	۳۳
۷	عامل فروش نفت	۲۹/۴
۸	دفتر تعاونی روستایی	۱۲/۳۶
۹	تعمیرگاه ماشین‌آلات کشاورزی	۸/۳
۱۰	خانه بهداشت	۶/۴۵
۱۱	باغداری (هکتار)	۰/۷۷۷
۱۲	زراعت (هکتار زیرکشت)	۰/۳۷
۱۳	دامداری (واحد دامی)	۰/۷۴

مأخذ: رضایی، ۱۳۹۰

ادبیات تحقیق

رابرترز به بررسی شاخص‌های حمل و نقل پرداخته و نقش این شاخص‌ها را در کاهش فقر کشورهای در حال توسعه بیان کرده است (Roberts, 2006). آشوک در تحقیقی با عنوان «حمل و نقل یکپارچه روستایی» تهیه و تدارک دسترسی به خدمات و زیرساخت‌های حمل و نقل در نواحی روستایی را عامل از بین بردن انزوا و محرومیت اجتماعی و کاهش فقر روستاییان و نهایتاً کاهش آسیب‌پذیری و توسعه‌ی معیشت پایدار آنان معرفی کرده است (Asoke, 2005). سان نیز در تحقیقی که در موکونگ بر روی روستاهای دلتای ویتنام انجام داده است دلایل محرومیت فقرای روستایی را دو دسته برشمرده است: محرومیت‌های فیزیکی و محرومیت‌های اقتصادی - اجتماعی و حمل و نقل را به عنوان عامل اساسی و سرنوشت‌ساز در کاهش این

در رابطه با موضوع تحقیق حاضر چه در داخل و چه در خارج از کشور تحقیقاتی صورت گرفته است؛ شاید برای نخستین بار فون تونن آلمانی در سال ۱۸۲۶ م نقش حمل و نقل در توسعه روستایی را مطرح کرد. به اعتقاد وی حمل و نقل عاملی تعیین کننده در مکانیابی محصولات کشاورزی می‌باشد. شیم نیز در تحقیقی با عنوان «جامعه و زیر ساخت» انجام داده و منافع اجتماعی حاصل از پروژه‌های حمل و نقل روستایی را که تا حدودی به صورت غیرمستقیم و غیرنقدی می‌باشد بررسی و آنها را شامل آموزش، مراقبت‌های بهداشتی و شبکه‌بندی اجتماعی معرفی کرده است (Shyam KC, 2007) در پژوهشی تحت عنوان «شاخص‌های دسترسی روستایی» توسط پیتر

نمونه‌گیری غیراحتمالی وضعی ۱۵ خانوار را از هر روستا به صورت تصادفی انتخاب گردید تا پرسشنامه خانوار میان آنها توزیع گردد. این پرسشنامه‌ها در سه قالب پرسشنامه عمومی روستا برای ۱۴ روستا، پرسشنامه مسئولین برای ۱۴ نفر از مسئولین روستایی و پرسشنامه خانوار روستایی برای ۲۱۰ نفر از سرپرستان خانوار روستایی، طراحی، توزیع و تکمیل شده‌اند. ضمناً برای ارزیابی پایایی پرسشنامه‌ها نیز از آزمون آلفای کرونباخ استفاده شد که با توجه به بالا بودن ضریب آلفا (بالای ۰/۶۲۲ برای همه شاخص‌ها و ۰/۹۵۷ برای شاخص نهایی) پرسشنامه از پایایی بالایی برخوردار می‌باشد. برای ارزیابی روایی شاخص‌های توسعه اجتماعی در مقیاس روستاها نیز از مطالعات قبلی شاخص‌هایی در ارتباط با موضوع تحقیق استخراج شد که با نظر استادان راهنما و مشاور اصلاح گردید. در نهایت برای تجزیه و تحلیل داده‌ها به لحاظ هدف مورد بررسی و فرضیه‌های مطرح شده از روش‌های آماری تی تست مستقل (test - T Independent) و تی تست زوجی (test - T samples Paired) استفاده گردید.

در نقشه شماره (۱) محدوده مورد مطالعه نمایش داده شده است که در این نقشه با استفاده از نرم‌افزار GIS از محور ارتباطی سنندج - دیواندره دو Buffer یکی روستاهای واقع در مجاور جاده اصلی تا فاصله حداکثر یک کیلومتر با آن و دیگری روستاهای واقع در فاصله بیش از یک کیلومتر تا حداکثر ۱۰ کیلومتری جاده تهیه شده که نام و موقعیت هر یک از روستاها در نقشه آمده است.

شاخص‌ها و متغیرها

برای تبیین فرضیات تحقیق، متغیرهای مورد مطالعه شامل حمل و نقل به عنوان متغیر مستقل و شاخص‌های اجتماعی توسعه (آموزش، بهداشت، اشتغال و درآمد، مشارکت اجتماعی، امنیت اجتماعی و خدمات اجتماعی) به عنوان متغیر وابسته در نظر گرفته شدند (جدول ۲).

محدوده مورد مطالعه

استان کردستان در آخرین تقسیمات کشوری دارای ۹ شهرستان بوده که دو شهرستان سنندج و دیواندره از آن جمله‌اند که محور ارتباطی بین این دو شهر و روستاهای پیرامون این محور محدوده مورد مطالعه تحقیق حاضر را تشکیل می‌دهد. دیواندره در فاصله ۹۸ کیلومتری شمال سنندج با ۴۲۰۳ کیلومتر مربع وسعت، واقع شده است و دارای سه بخش مرکزی، کرفتو و سارال و ۹ دهستان (حومه، قراتوره، چهل چشمه، اوباتو، کانی شیرین، زرینه، سارال، کوله و حسین آباد شمالی) می‌باشد. تعداد کل روستاهای تابعه این شهرستان ۱۹۴ روستا می‌باشد. شهرستان سنندج نیز با مساحت ۲۹۰۵/۷ کیلومتر

محمومیت‌ها معرفی می‌کند (Sanh, nguyen, 2002). استارکی و لبو هم در تحقیقاتی جداگانه به بررسی حمل و نقل روستایی پرداخته و مشابه تحقیقات قبلی به نقش اساسی حمل و نقل در توسعه نواحی روستایی اذعان کرده‌اند (Lebo & Starkey, 2002).

در ایران نیز کارهایی در این زمینه صورت گرفته از جمله کامران رضایی در پایان‌نامه خود تحت عنوان «ارزیابی سیستم‌های حمل و نقل روستایی» خدمات حمل و نقل روستایی را در ارتقاء سطح رضایت از زندگی روستاییان موثر دانسته است (رضایی، ۱۳۹۰). باقری نیز در تحقیقی با عنوان «تأثیر حمل و نقل بر توسعه روستایی» به این نتیجه رسیده که زیرساخت‌های حمل و نقل تأثیر زیادی در رونق اقتصادی، رفاه اجتماعی و کاهش مهاجرت‌های روستایی و بهبود امکانات و خدمات روستایی داشته است. (باقری سرنجیانه، ۱۳۸۷). در مقاله‌های با عنوان «شناخت حمل و نقل روستایی و تحلیل مقدماتی عرضه و تقاضای آن» حق شناس شناسایی مقدماتی و کلی از حمل و نقل روستایی ارائه داده است (حق شناس، ۱۳۸۵). مجتبی قدیری و کیومرث حبیبی در پژوهش خود با عنوان «تعیین مراکز و محورهای بهینه‌ی خدمات رسانی در برنامه‌ریزی ناحیه‌ای با استفاده از GIS» حمل و نقل را عامل مهمی در رسیدن به الگوی مطلوب و متعادل سکونتگاه‌های روستایی و در نتیجه سازماندهی فضایی آن معرفی کرده‌اند (حبیبی و قدیری، ۱۳۸۳).

با توجه به ادبیات تحقیق، تمامی تحقیقاتی که تا بحال در رابطه با حمل و نقل روستایی، چه در داخل و چه در خارج، صورت گرفته است، حمل و نقل روستایی به عنوان عاملی مثبت و تأثیرگذار در توسعه روستایی شناخته شده است. تفاوت تحقیق پیشرو با تحقیقاتی که تا بحال در این زمینه صورت گرفته در این است که در این تحقیق به بررسی ارتباط میان فاصله از زیرساخت‌های حمل و نقل با میزان ارتقای شاخص‌های توسعه اجتماعی در محدوده مورد مطالعه پرداخته و به وجود رابطه معنی‌دار میان دوری و نزدیکی به زیرساخت‌های حمل و نقل و سطح ارتقای شاخص‌های توسعه اجتماعی روستاهای محدوده مورد مطالعه پرداخته‌ایم.

روش تحقیق

با توجه به گسترده بودن دامنه روستاهای مورد مطالعه و عدم امکان بررسی این تأثیرات در تمامی روستاها با توجه به زمانبر بودن هزینه‌بر بودن آنها، ناچار به نمونه‌گیری شدیم؛ به این ترتیب که از میان حدود ۲۰ روستای واقع در حاشیه‌ی این محور ۸ روستا و از میان روستاهای واقع در ۱۰ کیلومتری حاشیه‌ی این محور ۶ روستا، مجموعاً ۱۴ روستا را به عنوان نمونه انتخاب کردیم و از مجموع خانوارهای روستایی هر یک از این روستاها براساس روش

ویژگی‌های فردی سرپرست خانوارهای و مدیران روستایی مورد مطالعه

از مجموع ۲۱۰ سرپرست خانوار ۳۰ نفر آنها زن بودند که معادل ۱۴,۳ درصد کل سرپرستان می‌باشد و ۱۸۰ نفر دیگر مرد و معادل ۸۵,۷ درصد بودند. از مجموع ۲۱۰ سرپرست خانوار ۱۵ نفر آنها مجرد بودند که معادل ۷,۱ درصد کل سرپرستان می‌باشد و ۱۹۵ نفر دیگر متأهل و معادل ۹۲,۹ درصد بودند. از مجموع ۲۱۰ سرپرست خانوار ۱۵ نفر آنها در گروه سنی ۱۴-۲۵ ساله معادل ۷,۱ درصد، ۱۰۵ نفر در گروه سنی ۲۶-۴۰ ساله معادل ۵۰ درصد، ۵۹ نفر در گروه سنی ۴۱-۶۵ ساله معادل ۲۸,۱ درصد و ۳۱ نفر در گروه سنی بالاتر از ۶۵ سال که معادل ۱۴,۸ درصد می‌باشد؛ قرار گرفته‌اند. از مجموع ۲۱۰ سرپرست خانوار ۲۲ نفر معادل ۱۰,۵ درصد بیسواد، ۱۰۶ نفر معادل ۵۰,۵ درصد زیردیپلم، ۵۷ نفر معادل ۲۷,۱ درصد دیپلم و ۲۵ نفر معادل ۱۱,۹ درصد مدرک بالای دیپلم دارند. از مجموع ۲۱۰ سرپرست خانوار ۱۲۶ نفر معادل ۶۰ درصد کشاورز، ۲۴ نفر معادل ۱۱,۴ درصد کارمند، ۴۴ نفر معادل ۲۱ درصد کارگر و ۱۶ نفر معادل ۷,۶ درصد بیکار هستند.

مربع در مرکز استان کردستان واقع شده است و از شمال به شهرستان دیواندره مشرف می‌گردد. جامعه آماری روستاهای واقع در حاشیه محور ارتباطی سنندج - دیواندره می‌باشد که این روستاها را در دو دسته (روستاهای واقع در حاشیه‌ی محور ارتباطی سنندج - دیواندره و روستاهای واقع در ۱۰ کیلومتری این محور) طبقه‌بندی شده است که در نقشه شماره ۱ نشان داده شده است.

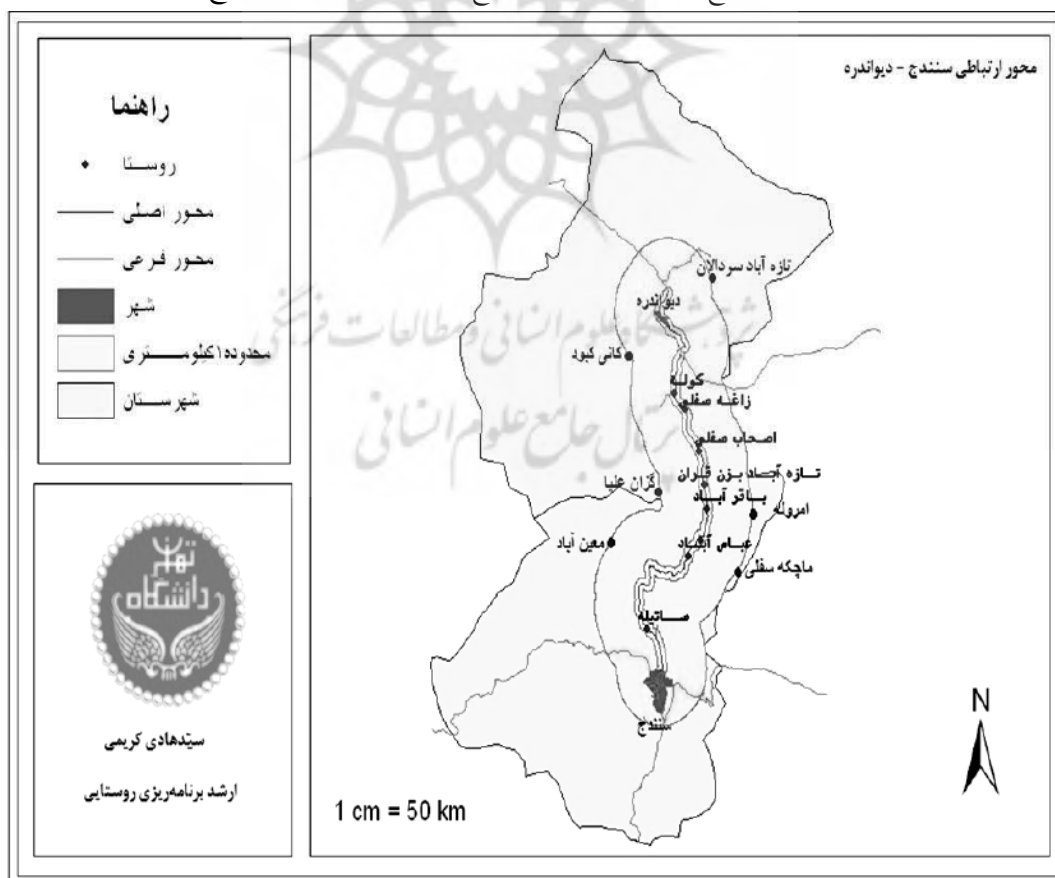
یافته‌های تحقیق

اطلاعات جمع‌آوری شده بعد از دسته‌بندی و کدگذاری با استفاده از نرم‌افزار SPSS به شرح زیر تجزیه و تحلیل شده است.

یافته‌های توصیفی

براساس جدول شماره (۳) وضعیت خدمات اجتماعی روستاهای محدوده مورد مطالعه تفاوت محسوسی وجود دارد و روستاهایی که در مجاورت محور ارتباطی سنندج - دیواندره قرار دارند، از امکانات و خدمات اجتماعی بهتری نسبت به روستاهایی که دورتر از این محور قرار گرفته‌اند، برخوردارند.

نقشه شماره (۱): روستاهای واقع در حاشیه و روستاهای واقع در ۱۰ کیلومتری محور سنندج - دیواندره



جدول شماره (۲): متغیرها و گویه‌های تحقیق

تعداد گویه‌ها	گویه‌ها	متغیر وابسته	متغیر مستقل
۱۳	برخورداری روستا از معلمان با تجربه	آموزش	حمل و نقل
	افزایش سطح باسوادی روستا		
	افزایش سطح تحصیلات روستا		
	بهبود کیفیت مدارس روستا		
	بهبود کیفیت خدمات آموزشی روستا		
	افزایش باسوادی دختران روستا		
	افزایش سطح تحصیلات دختران روستا		
	برخورداری روستاییان از آموزشهای فنی و حرفه‌ای		
	افزایش سطح آگاهی و اطلاعات عمومی روستاییان		
	افزایش سطح سواد روستا		
	افزایش دانشجویان روستا		
	افزایش تحصیلات عالی روستا		
	بهبود دسترسی به دانشگاه		
۸	افزایش امنیت عمومی در روستا	امنیت اجتماعی	حمل و نقل
	افزایش کنترل نیروی انتظامی در روستا		
	کاهش ترس روستاییان از تردد شبانه در روستا		
	کاهش جرم و جنایت در روستا		
	کاهش سرقت در روستا		
	کاهش قاچاق کالا در روستا		
	کاهش درگیری و نزاع مردم با یکدیگر در روستا		
	دسترسی آسان به خدمات انتظامی در روستا		
۱۲	بهبود کیفیت آب آشامیدنی روستا	سلامت	حمل و نقل
	سهولت دسترسی به داروخانه		
	سهولت دسترسی به درمانگاه		
	سهولت دسترسی به خانه بهداشت روستا.		
	اعزام پزشکان با تجربه به روستا		
	ارتقای کیفیت فضاهای بهداشتی (مدارس) روستا		
	افزایش امید به زندگی در میان روستاییان		
	سهولت دسترسی به بیمارستان		
	کاهش مرگ و میر کودکان و نوزادان روستایی		
	کیفیت بهداشت محیط روستا		
	نظارت بر جمع آوری زباله در روستا		
	کاهش مرگ و میر زنان در اثر زایمان		
	افزایش دسترسی به مخابرات در روستا		حمل و نقل
	افزایش دسترسی به تلفن همراه در روستا		
	افزایش دسترسی به پست در روستا		
	افزایش دسترسی به اینترنت در روستا		

۲۲	افزایش دسترسی به آب آشامیدنی سالم در روستا	خدمات اجتماعی
	افزایش دسترسی به برق در روستا	
	افزایش دسترسی به مرکز بازیهای رایانه‌ای در روستا	
	افزایش دسترسی به تلفن ثابت در روستا	
	افزایش دسترسی به کتابخانه عمومی در روستا	
	افزایش دسترسی به مساجد در روستا	
	افزایش دسترسی به فرهنگسرا در روستا	
	افزایش دسترسی به ویدئو کلوپ در روستا	
	افزایش دسترسی به سالن اجتماعات در روستا	
	افزایش دسترسی به فروشگاه مواد غذایی در روستا	
	افزایش دسترسی به فروشگاه تعاونی در روستا	
	افزایش دسترسی به خدمات ترویجی کشاورزی در روستا	
	افزایش دسترسی به پمپ بنزین در روستا	
	افزایش دسترسی به نفت سفید در روستا	
	افزایش دسترسی به گاز در روستا	
	سهولت خرید کالاها و لوازم مورد نیاز از شهر	
کاهش قیمت خرید کالاها و لوازم مورد نیاز مردم روستا		
دسترسی به کالاها و خدمات با کیفیت		
۳	افزایش رفت و آمد روستاییان به روستاها و شهرهای اطراف	مشارکت
	افزایش مشارکت روستاییان در انتخابات ملی و محلی	
	افزایش دید و بازدید روستاییان از اقوام و خویشاوندان‌شان	
۶	افزایش درآمد روستاییان	اشتغال و درآمد
	افزایش تنوع شغلی و ایجاد فرصتهای شغلی جدید در روستا	
	سهولت دسترسی به بازار و فروش محصولات روستاییان	
	افزایش سفرهای شغلی روستاییان	
	بهبود وضعیت شغلی روستاییان	
	افزایش رضایت شغلی روستاییان	

مطالعه ۱۱ نفر دهیار معادل ۷۸,۶ درصد، ۲ نفر آنها مدیر مدرسه معادل ۱۴,۳ درصد و ۱ نفر آنها مسئول بهداشت معادل ۷,۱ درصد می‌باشد.

یافته‌های استنباطی

در این بخش داده‌های تحلیلی در دو قسمت شامل یافته‌های مبتنی بر دیدگاه مردم روستا (سرپرستان خانوار) و یافته‌های مبتنی بر دیدگاه مدیران و مسئولین روستایی در مورد تأثیر راه ارتباطی سندج - دیواندره بر ارتقای شاخص‌های توسعه اجتماعی و نقش فاصله روستاها از این محور در میزان ارتقاء این شاخص‌ها مورد بررسی قرار

همچنین از مجموع ۱۴ سرپرست خانوار ۳ نفر آنها زن بودند که معادل ۲۱,۴ درصد کل سرپرستان می‌باشد و ۱۱ نفر دیگر مرد و معادل ۷۸,۶ درصد بودند. از مجموع ۱۴ مسئول روستا ۹ نفر در گروه سنی ۲۶-۴۰ ساله معادل ۶۴,۳ درصد و ۵ نفر در گروه سنی ۴۱-۶۵ ساله که معادل ۳۵,۷ درصد می‌باشد؛ قرار گرفته‌اند و در دو گروه سنی ۲۵ - ۱۴ ساله و بالای ۶۵ سال موردی نداریم. از مجموع ۱۴ مسئول روستا ۲ نفر آنها مدرک دیپلم دارند که معادل ۱۴,۳ درصد می‌باشد و ۱۲ نفر دیگر دارای مدرک تحصیلی بالای دیپلم می‌باشند که معادل ۸۵,۷ درصد می‌باشد. از مجموع ۱۴ نفر مسئولین روستاهای مورد

جدول شماره (۳): امکانات و خدمات اجتماعی روستاهای محدوده مورد مطالعه

تعداد واحدهای پذیرایی	واحدهای خدمات فرهنگی	واحدهای خدمات انتظامی	واحدهای خدمات بهداشتی	واحدهای خدمات اداری	جمعیت (نفر)	نام روستا	روستاهای محدوده مورد مطالعه	
							روستاهای حاشیه جاده	روستاهای دور از جاده تا فاصله ۱۰ کیلومتری
۱۲	۷	۳	۳	۶	۷۴۶۷	حسین آباد	روستاهای حاشیه جاده	
۴	۳	۱	۱	۲	۵۵	عباس آباد		
۳	۵	-	۲	۴	۱۲۸	ساتیله		
۵	۵	۱	۲	۴	۳۰۹	کوله		
۷	۴	۱	۲	۳	۴۵۹	زاغه سفلی		
۲	۳	-	۲	۲	۴۶	اصحاب سفلی		
۵	۴	۱	۲	۴	۳۶۵	تازه آباد بز قران		
۸	۶	۲	۲	۵	۷۹۳	باقرآباد		
۱	۲	-	۱	۳	۳۴۵	امروله	روستاهای دور از جاده تا فاصله ۱۰ کیلومتری	
-	۳	۱	۱	۳	۳۵۹	گزان علیا		
۱	۳	-	۱	۳	۲۸۵	ماچکه سفلی		
-	۲	-	۱	۲	۴۵	معین آباد		
-	۲	-	۱	۲	۹۵	کانی کبود		
-	۳	-	۱	۳	۱۴۴	تازه آباد سردلان		
-	-	-	-	-	-	-		

مأخذ: یافته‌های میدانی نگارنده.

می‌باشد که در جدول زیر آزمون T مستقل نیز موید این مهم است: همانطور که آزمون T مستقل نشان می‌دهد، هر شش شاخص مورد بررسی در تحقیق حاضر در سطح یک درصد معنادار می‌باشند؛ به عبارتی بین دیدگاه مردم روستا در دو گروه روستاهای دور و نزدیک به راه ارتباطی در خصوص همه شاخص‌های اجتماعی تفاوت معناداری وجود دارد و با توجه به میانگین گویه‌ها و اختلاف موجود در بین نظرات دو گروه، راه ارتباطی در روستاهای نزدیک تأثیر بیشتری از لحاظ ارتقای شاخص‌های اجتماعی نسبت به روستاهای دور داشته است.

گرفته شده است. برای آزمون فرضیه اول و دوم به ترتیب از آزمون T مستقل (تک نمونه‌ای) و T زوجی استفاده شده است. طبق جدول شماره (۴)، اختلاف میانگین در دو گروه روستاهای نزدیک و دور از دیدگاه مردم روستا در رابطه با کل شاخص‌های اجتماعی مورد بررسی این تحقیق، به گونه‌ای است که میانگین در گروه روستاهای نزدیک به راه ارتباطی سنندج - دیواندره بیشتر بوده است که نشان‌دهنده تأثیر بیشتر این محور ارتباطی بر ارتقای شاخص‌های اجتماعی مورد بررسی این تحقیق در روستاهای نزدیک به این محور در مقایسه با روستاهای دورتر از این راه ارتباطی

جدول (۴): ارزیابی تأثیر راه ارتباطی سنندج - دیواندره بر توسعه اجتماعی روستاهای دور و نزدیک از دیدگاه روستاییان

رتبه‌بندی	شاخص‌ها	روستاهای حاشیه جاده			روستاهای دور از جاده		
		قرائتی (n)	میانگین (Mean)	انحراف (Std)	قرائتی (n)	میانگین (Mean)	انحراف (Std)
۱	آمیزش	۱۲۰	۲۰۲۸۵	۲۵۸۰۶	۹۰	۲۰۵۲۶	۲۸۹۲۰
۲	امنیت اجتماعی	۱۲۰	۲۰۹۲۷	۲۵۰۵۳	۹۰	۲۰۹۲۵	۲۵۳۰۲
۳	سلامت	۱۲۰	۲۰۱۹۲	۲۵۱۳۹	۹۰	۲۰۱۲۰	۲۵۳۰۸
۴	خدمات اجتماعی	۱۲۰	۲۰۱۲۸۹	۲۵۹۰۵۶	۹۰	۲۰۲۶۵	۲۷۰۷۵
۵	مشارکت اجتماعی	۱۲۰	۲۰۲۵۰	۲۳۹۹۰	۹۰	۲۰۱۶۳	۲۳۶۸۹
۶	اشتغال و درآمد	۱۲۰	۲۰۱۱۵۳	۲۲۵۶۱	۹۰	۲۰۸۲۳	۲۹۱۵۱
۷	کل شاخص‌ها	۱۲۰	۲۰۲۱۶	۲۸۳۳۶	۹۰	۲۰۵۳۰	۳۱۳۱۲

مأخذ: یافته‌های تحقیق

جدول شماره (۵): ارزیابی تأثیر راه ارتباطی سنندج - دیواندره بر توسعه اجتماعی روستاها از دیدگاه روستاییان

ردیف	شاخص‌ها	مقدار آماره T	درجه آزادی	سطح معناداری (Sig.)	آزمون فرضیات
۱	آموزش	-۲۰.۷۱۵	۲۰۸	.۰۰۰	تأیید فرضیه
۲	امید اجتماعی	-۲۰.۰۳۴	۲۰۸	.۰۰۰	تأیید فرضیه
۳	سلامت	-۱۴.۴۴۹	۲۰۸	.۰۰۰	تأیید فرضیه
۴	عصبانیت اجتماعی	-۱۰.۰۶۱	۲۰۸	.۰۰۰	تأیید فرضیه
۵	مشارکت اجتماعی	-۸.۳۵۸	۲۰۸	.۰۰۰	تأیید فرضیه
۶	اشتغال و درآمد	-۱۴.۴۴۹	۲۰۸	.۰۰۰	تأیید فرضیه
۷	کل شاخص‌ها	-۲۰.۲۳۶	۲۰۸	.۰۰۰	تأیید فرضیه

مأخذ: یافته‌های تحقیق

میانگینی بیشتر از میانگین نظرات مسئولین روستایی در روستاهای دور از راه ارتباطی مورد مطالعه دارند که این امر نشانگر تأثیر بیشتر راه ارتباطی سنندج - دیواندره در ارتقای شاخص‌های اجتماعی مورد بررسی این تحقیق در روستاهای نزدیکتر نسبت به روستاهای دورتر می‌باشد.

این جدول نشانگر می‌دهد که همه شاخص‌های اجتماعی از دیدگاه مسئولین، در سطح ۱٪ معنادار می‌باشند. یعنی بین میانگین نظر مسئولین در دو گروه روستاهای دور و نزدیک تفاوت معناداری وجود دارد که می‌توان از جدول توصیفی مربوط به شاخص‌های اجتماعی مورد بررسی در این تحقیق گفت که از نظر مسئولین

همانطور که آزمون T زوجی نشان می‌دهد، هر شش شاخص مورد بررسی در تحقیق حاضر در سطح ۱٪ معناداری می‌باشند. به عبارتی دیگر بین دیدگاه مردم روستا در دو گروه روستاهای دور و نزدیک به راه ارتباطی در خصوص هر شش شاخص اجتماعی تفاوت معناداری وجود دارد و با توجه به میانگین گویه‌ها و اختلاف موجود در بین نظرات دو گروه، راه ارتباطی در روستاهای نزدیک تأثیر بیشتری از لحاظ ارتقای شاخص‌های اجتماعی نسبت به روستاهای دور داشته است.

جدول شماره (۷) بیانگر این مطلب است که همه نظرات مسئولین روستایی در روستاهای نزدیک به راه ارتباطی سنندج - دیواندره

جدول شماره (۶): تأثیر راه ارتباطی سنندج - دیواندره بر توسعه اجتماعی روستاهای مطالعاتی از دیدگاه روستاییان

ردیف	شاخص‌ها	مقدار آماره T	تفاوت میانگین با سطح معناداری ۹۵٪		درجه آزادی (df)	اختلاف میانگین	سطح معناداری (Sig.)	آزمون فرضیات
			حد بالا	حد پایین				
۱	آموزش	-۲۱.۷۸۲	-۱.۲۱۱۲۲	-۱.۲۵۳۹	۲۰۸	-۱.۲۳۳۲	.۰۰۰	تأیید فرضیه
۲	امید اجتماعی	-۱۶.۲۳۱	-۱.۲۳۵۵۲	-۱.۲۰۸۵	۲۰۸	-۱.۵۳۳۲	.۰۰۰	تأیید فرضیه
۳	سلامت	-۷.۹۰۰	-۵۵۷۲۱	-۹۳۱۶	۲۰۸	-۷۲۴۴۲	.۰۰۰	تأیید فرضیه
۴	عصبانیت اجتماعی	-۸.۳۲۶	-۷۵۲۹۰	-۱.۲۴۴۸	۲۰۸	-۱۸۸۸۹	.۰۰۰	تأیید فرضیه
۵	مشارکت اجتماعی	-۸.۱۸۲	-۳۱۵۰۹	-۱.۱۲۳۸	۲۰۸	-۱۲۴۴۲	.۰۰۰	تأیید فرضیه
۶	اشتغال و درآمد	-۱۴.۴۴۹	-۱.۲۵۸۵۲	-۱.۸۳۳۶	۲۰۸	-۱.۶۹۱۱	.۰۰۰	تأیید فرضیه
۷	کل شاخص‌ها	-۱۹.۵۳۶	-۱.۱۵۴۲	-۱.۲۹۲۵	۲۰۸	-۱.۶۶۶۶	.۰۰۰	تأیید فرضیه

مأخذ: یافته‌های تحقیق

جدول شماره (۷): تأثیر راه ارتباطی سنندج - دیواندره بر توسعه اجتماعی روستاها از دیدگاه مسئولین

ردیف	شاخص‌ها	روستاهای دور از جاده			روستاهای حاشیه جاده			
		فرلوانی (n)	میانگین (mean)	انحراف (Std)	فرلوانی (n)	میانگین (mean)	انحراف (Std)	
۱	آموزش	۶	۲۸۵۶۰	۶۳۳۲۵	۱,۷۷۵	۸	۲,۳۳۲۶	۱,۸۶۰
۲	امنیت اجتماعی	۶	۲,۸۵۳۲	۷۸۰۲۹	۱,۸۰۲	۸	۲,۶۵۳۳	۱,۷۲۵۹
۳	سلامت	۶	۲,۸۱۹۳	۶۷۷۸۶	۱,۸۳۲	۸	۲,۶۶۶۷	۱,۸۹۰۹
۴	خدمات اجتماعی	۶	۲,۸۵۶۱	۶۶۱۳۶	۱,۸۱۰	۸	۲,۶۶۶۷	۱,۶۰۶۰
۵	مشارکت اجتماعی	۶	۲,۷۷۷۸	۱,۱۸۳۳۳	۱,۷۶۳	۸	۲,۵۳۱۷	۳,۹۵۹۱
۶	اشتغال و درآمد	۶	۲,۸۶۱۱	۶۳۳۷۸	۱,۸۴۲	۸	۲,۷۰۸۳	۳,۱۲۳۳
۷	کل شاخص‌ها	۶	۲,۸۳۷۹	۶۷۷۲۶	۱,۸۰۲	۸	۲,۶۳۵۷	۱,۸۱۲۳

مأخذ: یافته‌های مستخرج از پرسشنامه

جدول شماره (۸): تأثیر راه ارتباطی سنندج - دیواندره بر توسعه اجتماعی روستاهای دور و نزدیک از دیدگاه مسئولین

ردیف	شاخص‌ها	مقدار آماره T	تناوب میانگین یا سطح معناداری ٪۹۵		درجه آزادی (df)	انحراف میانگین	سطح معناداری (Sig)	آزمون فرضیات
			lower	upper				
۱	آموزش	۷۰۵۰	۱,۳۷۶۶۸	۲,۹۵۶۶۵	۱۲	۲,۱۶۶۶۷	۰۰۰	تأیید فرضیه
۲	امنیت اجتماعی	۵,۵۳۳	۱,۳۳۹۳۸	۲,۲۱۷۱۹	۱۲	۲,۳۳۳۳۳	۰۰۰	تأیید فرضیه
۳	سلامت	۷,۰۰۰	۱,۳۷۶۳۷	۲,۱۹۰۱۹	۱۲	۲,۳۳۳۳۳	۰۰۰	تأیید فرضیه
۴	خدمات اجتماعی	۷,۰۵۰	۱,۳۷۶۶۸	۲,۹۵۶۶۵	۱۲	۲,۱۶۶۶۷	۰۰۰	تأیید فرضیه
۵	مشارکت اجتماعی	۲,۹۲۸	۰,۳۳۳۹۵	۲,۷۵۶۰۲	۱۲	۲,۰۰۰۰۰	۰۰۰	تأیید فرضیه
۶	اشتغال و درآمد	۷,۰۵۰	۱,۳۷۶۶۸	۲,۹۵۶۶۵	۱۲	۲,۱۶۶۶۷	۰۰۰	تأیید فرضیه
۷	کل شاخص‌ها	۶,۰۸۲	۱,۳۸۷۲۳	۲,۰۶۷۷۴	۱۲	۲,۱۳۳۳۵	۰۰۰	تأیید فرضیه

مأخذ: یافته‌های تحقیق

جدول شماره (۹): تأثیر راه ارتباطی سنندج - دیواندره بر توسعه اجتماعی روستاهای مطالعاتی از دیدگاه مسئولین

ردیف	شاخص‌ها	مقدار آماره T	درجه آزادی (df)	میانگین	سطح معناداری (Sig)	آزمون فرضیات
۱	آموزش	۱۳۰,۷۲۸	۱۲	۵۹,۳۵۰۰۰	۰۰۰	تأیید فرضیه
۲	امنیت اجتماعی	۷۲,۸۳۰	۱۲	۳۶,۲۵۰۰۰	۰۰۰	تأیید فرضیه
۳	سلامت	۱۲۵,۵۱۶	۱۲	۵۵,۰۰۰۰۰	۰۰۰	تأیید فرضیه
۴	خدمات اجتماعی	۱۰۹,۹۳۷	۱۲	۱۰۱,۲۵۰۰۰	۰۰۰	تأیید فرضیه
۵	مشارکت اجتماعی	۳۰,۰۶۵	۱۲	۱۲,۶۲۵۰۰	۰۰۰	تأیید فرضیه
۶	اشتغال و درآمد	۶۰,۱۳۳	۱۲	۳۷,۳۵۰۰۰	۰۰۰	تأیید فرضیه
۷	کل شاخص‌ها	۱۲۹,۳۸۵	۱۲	۵۸,۸۹۹۹۲	۰۰۰	تأیید فرضیه

مأخذ: یافته‌های تحقیق

این محور در شدت و میزان این تأثیر موثر بوده و روستاهایی که در فاصله ۱۰ کیلومتری این محور واقع شده‌اند، کمتر از این تأثیرات برخوردار شده‌اند و نظرات مسئولین و مردم این روستاها در مورد وضعیت شاخص‌های اجتماعی روستایشان موید این مهم است و در کل نتایج تحقیق پیشرو نیز همسو با نتایج تحقیقات قبلی می‌باشد.

یافته‌های تحقیق حاکی از این است که تفاوت معناداری بین دو گروه روستاهای نزدیک و روستاهای دور وجود دارد یعنی راه ارتباطی سنندج - دیواندره در خصوص ابعاد آموزشی، امنیت اجتماعی، سلامت، خدمات اجتماعی، مشارکت اجتماعی، اشتغال و درآمد در روستاهای دور و نزدیک تأثیری متفاوت داشته به گونه‌ای که از میانگین‌ها و رتبه‌ها پیداست، تأثیر راه ارتباطی بر روستاهای نزدیک به مراتب بیشتر از روستاهای دور بوده است و بنابراین فرضیات اصلی تحقیق مورد تأیید جامعه نمونه تحقیق قرار گرفته است.

در این راستا افزایش حمایت مالی دولت از قبیل افزایش سرمایه‌گذاری مستقیم، افزایش سرمایه‌گذاری در بخش‌های صنعتی و اعطای وام با شرایط مساعد برای ایجاد زیربنای حمل و نقل روستایی ضروری می‌باشد که با در نظر گرفتن منابع مالی محدود دولت در زمان حاضر، منابع محلی نیز باید در راستای این امر جذب و به کار گرفته شود. افزایش درآمدهای حاصل از استفاده از امکانات زیربنایی با توجه به مقررات بازار و بر حسب تقاضا نه نظام قیمت‌گذاری، انتشار اوراق سهام و تأمین اعتبار از این طریق و تأمین نیروی کار از طریق جلب مشارکتهای مردمی می‌تواند برای ایجاد و تقویت زیرساختهای روستایی در نواحی روستایی موثر افتد.

مقاله حاضر مستخرج از پایان‌نامه سیدهادی کریمی با عنوان ارزیابی تأثیر حمل و نقل بر توسعه اجتماعی نواحی روستایی (مطالعه موردی: روستاهای حاشیه محور ارتباطی سنندج - دیواندره) جهت اخذ مدرک کارشناسی ارشد در رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی دانشگاه تهران به راهنمایی دکتر محمدرضا رضوانی می‌باشد.

روستایی راه ارتباطی بیشترین تأثیر را در ارتقای شاخص‌های اجتماعی مورد بررسی این تحقیق در روستاهای نزدیک به این راه داشته، چرا که میانگین نظرات مسئولین روستایی در روستاهای نزدیک بیشتر از میانگین نظرات مسئولین روستاهای دور است.

آزمون T زوجی در جدول شماره (۹) نشانگر این است که همه شاخصهای اجتماعی مورد سنجش از دیدگاه مسئولین، در سطح ۱٪ معنادار می‌باشند. یعنی بین میانگین نظر مسئولین در دو گروه روستاهای دور و نزدیک تفاوت معناداری وجود دارد که می‌توان از جدول توصیفی مربوط به شاخص‌های اجتماعی مورد بررسی در این تحقیق گفت که از نظر مسئولین روستایی راه ارتباطی بیشترین تأثیر را در ارتقای شاخص‌های اجتماعی مورد بررسی این تحقیق در روستاهای نزدیک به این راه داشته، چرا که میانگین نظرات مسئولین روستایی در روستاهای نزدیک بیشتر از میانگین نظرات مسئولین در گروه مقابل (روستاهای دور) است.

نتیجه‌گیری

تمامی تحقیقاتی که تا بحال در رابطه با حمل و نقل روستایی، چه در داخل و چه در خارج صورت گرفته است، حمل و نقل روستایی به عنوان عاملی مثبت و تأثیرگذار در توسعه روستایی شناخته شده است. تفاوت تحقیق پیشرو با تحقیقاتی که تا بحال در این زمینه صورت گرفته در این است که در این تحقیق نیز به بررسی ارتباط میان فاصله از زیرساختهای حمل و نقل با میزان ارتقای شاخص‌های توسعه اجتماعی در محدوده مورد مطالعه پرداخته و در این تحقیق تأثیر جاده ارتباطی سنندج - دیواندره بر شاخص‌های توسعه اجتماعی نواحی روستایی واقع در حاشیه این محور با روستاهایی که در فاصله ۱۰ کیلومتری از این محور واقع شده‌اند مورد بررسی قرار گرفته است. نتایج حاصل از مطالعات میدانی که در سطح ۲۱۰ سرپرست خانوار و همچنین ۱۴ نفر از مسئولین و مدیران روستایی به مرحله اجرا گذاشته شد، بیانگر این مطلب است که این محور در ارتقای شاخص‌های اجتماعی (آموزش، سلامت، امنیت اجتماعی، خدمات اجتماعی، مشارکت اجتماعی و اشتغال و درآمد) تأثیر مثبتی داشته است؛ بطوریکه فاصله روستاها از

تهیه‌کننده سازمان حمل و نقل و پایانه‌های استان سمنان گروه مطالعات و پژوهش.

منابع

- باقری سرنجیان، ناصر، (۱۳۸۷)، تأثیر حمل و نقل بر توسعه روستایی، مطالعه موردی: شهرستان دهگلان بخش ییلاق جنوبی، پایان‌نامه دوره کارشناسی ارشد، به راهنمایی دکتر مهدی طاهرخانی در رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه تربیت مدرس.
- پاپلی یزدی، محمد حسین و ابراهیمی، محمد امیر، (۱۳۸۱)، نظریه‌های توسعه روستایی، انتشارات سمت، تهران.
- جان هاو، پیتر ریچاردز، (۱۳۷۲)، راه‌های روستایی و کاهش فقر، سلسله انتشارات روستا و توسعه، سازمان بین‌المللی کار.
- حسین حشمت‌ناس، (۱۳۸۵)، شناخت حمل و نقل روستایی و تحلیل مقدماتی عرضه و تقاضای آن، مطالعه موردی شهرستان اصفهان، دانشجوی کارشناسی ارشد در رشته برنامه‌ریزی حمل و نقل، دانشکده مهندسی عمران دانشگاه صنعتی شریف، ماهنامه دهیاری‌ها، شماره ۳۷، صص ۷۴-۷۳.
- رضایی، کامران، (۱۳۹۰)، ارزیابی سیستم‌های حمل و نقل روستایی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، به راهنمایی دکتر سیدعلی بدری، دانشگاه تهران.
- رضوانی، محمدرضا، (۱۳۸۱)، مقدمه‌ای بر برنامه‌ریزی توسعه روستایی در ایران، انتشارات قومس، تهران.
- رضویان، محمد تقی، (۱۳۸۸)، حمل و نقل چشم‌انداز جهانی و ایران، انتشارات طلیعه سبز، تهران.
- شریعتمداری، بابک، (۱۳۷۱)، رهنمودهایی برای برنامه‌ریزی سیستم فعال و حمل و نقل یکپارچه (۳)، ماهنامه جهاد سال دوازدهم، شماره ۱۵۹ و ۱۶۰، صص ۵۷-۶۱، انتشارات جهاد.
- صفارزاده، محمود، مرادی، سهیلا، (۱۳۸۱)، بررسی اثرات زیست محیطی، اقتصادی و اجتماعی پروژه‌های حمل و نقل و روش‌های ارزیابی آن، مجله جاده، شماره ۴۵، صص ۷۰-۵۳.
- کریمی، سیدهدادی، (۱۳۹۱)، ارزیابی تأثیر حمل و نقل بر توسعه اجتماعی نواحی روستایی، مطالعه موردی: روستاهای حاشیه محور ارتباطی سندج - دیواندره، پایان‌نامه دوره کارشناسی ارشد در رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، به راهنمایی دکتر محمدرضا رضوانی، دانشگاه تهران.
- مجتبی قدیری و کیومرث حبیبی، (۱۳۸۳)، تعیین مراکز و محورهای بهینه خدمات رسانی در برنامه‌ریزی ناحیه‌ای با استفاده از GIS، مطالعه موردی: شهرستان کلاله، دوفصلنامه بیابان، جلد ۹، شماره ۲، از ۲۳۹ تا ۲۵۴.
- محمودی، علی، (۱۳۶۲)، بنیان‌های جغرافیایی حمل و نقل، مرکز نشر دانشگاهی، تهران.
- مرکز آمار ایران، (۱۳۸۵)، سالنامه آماری استان کردستان.
- مطیعی لنگرودی، حسن، (۱۳۸۲)، برنامه‌ریزی روستایی با تأکید بر ایران، جهاد دانشگاهی مشهد، چاپ اول.
- وزارت راه و ترابری، سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، (۱۳۸۲)، شاخص‌های سیستم حمل و نقل جاده‌ای و پیش‌درآمدی بر حمل و نقل ترکیبی، قسمت اول تأسیسات زیربنایی، قسمت اول تأسیسات زیربنایی،