

جغرافیا و آمایش شهری - منطقه‌ای، شماره ۲۶، بهار ۱۳۹۷

وصول مقاله: ۱۳۹۶/۳/۱۴

تأیید نهایی: ۱۳۹۶/۹/۶

صفحات: ۹۱ - ۱۰۶

ارزیابی و سنجش اثرات احداث شبکه ارتباطی بر وضعیت اقتصادی، اجتماعی و محیطی شهروندان موردشناسی: روستا- شهر شاهو

دکتر علی شمس‌الدینی^۱، دکتر حامد قادرمرزی^۲، دکتر داود جمینی^۳

چکیده

در راستای توسعه مناطق شهری و روستایی، برنامه‌های اجرایی مختلفی توسط نهادهای متولی اجرا می‌شود. در صورتی که برنامه‌های مذکور متناسب با شرایط اقتصادی و اجتماعی جامعه میزبان برنامه‌ها نباشد، مشکلات عدیده‌ای را برای آن‌ها به وجود می‌آورد. این مهم به ویژه در سکونتگاه‌های انسانی که منبع تأمین معیشت آن‌ها یک یا دو منبع اقتصادی باشد، نمود بیشتری می‌یابد. روش‌شناسی پژوهش کاربردی حاضر، کمی است که با روش پیمایشی و با هدف بررسی اثرات احداث کمربندی بر وضعیت اقتصادی، اجتماعی و محیطی ساکنان روستا-شهر شاهو از دیدگاه شهروندان انجام گرفته است. کل سرپرستان خانوار روستا-شهر شاهو (۳۵۲۶ نفر) جامعه آماری پژوهش بودند و با توجه به محدودیت‌های مالی و زمانی، محققان با استفاده از جدول بارتلت و همکاران، ۲۰۰ نفر از سرپرستان خانوار را به عنوان جامعه نمونه در نظر گرفتند و در ادامه پرسشنامه‌ها به صورت کاملاً تصادفی در میان سرپرستان خانوار توزیع شد. ابزار اصلی پژوهش پرسشنامه محقق ساخته‌ای بود که روایی و پایایی آن با رعایت اصول پژوهش‌های میدانی و با انجام اصلاحات لازم به تأیید رسیده است. نتایج پژوهش نشان داد، میزان رضایتمندی حدود ۹۰ درصد ساکنان روستا-شهر شاهو از احداث کمربندی در سطوح ضعیف و بسیار ضعیفی قرار گرفته و میانگین محاسبه شده ۱/۲۷ بوده است. نتایج بررسی میزان رضایتمندی شهروندان روستا-شهر شاهو از سکونت در شهر در قبل و بعد از احداث کمربندی نشان داد، میانگین رتبه‌ای میزان رضایتمندی شهروندان به صورت معناداری از ۹۶/۵۷ به ۶۹/۵ کاهش یافته است. همچنین نتایج نشان داد کاهش منابع درآمدی و افزایش میزان بیکاری، کاهش ارزش املاک و دارایی‌ها، انزوای جغرافیایی، مهاجر فرستی و ناهنجاری‌های اجتماعی، توقف رشد و توسعه شهر و تخریب محیط زیست، مهم‌ترین اثرات احداث کمربندی بر ساکنان روستا-شهر شاهو هستند که توانسته‌اند حدود ۷۱ درصد از واریانس متغیر وابسته را تبیین کنند. کلید واژگان: توسعه پایدار، نهادهای متولی، کمربندی، روستا-شهر، شاهو.

1- استادیار گروه جغرافیا، واحد مرودشت، دانشگاه آزاد اسلامی، مرودشت، ایران

2- استادیار گروه ژئومورفولوژی، دانشگاه کردستان، سنندج، ایران

3- دکترای جغرافیا، عضو باشگاه پژوهشگران جوان و نخبگان، واحد سنندج، ایران (نویسنده مسؤل)

1- استادیار گروه جغرافیا، واحد مرودشت، دانشگاه آزاد اسلامی، مرودشت، ایران

مقدمه

روستا اولین شکل از حیات اجتماعی انسان در یک عرصه طبیعی است که از ویژگی‌های متعدد محیطی، اقتصادی، اجتماعی-فرهنگی، تاریخی و کالبدی برخوردار است. تحول و دگرگونی در فعالیت‌ها و ویژگی‌های اجتماعی و اقتصادی سکونتگاه‌های روستایی، به‌عنوان یک پدیده پویا، از طریق گسترش فیزیکی و کالبدی روستا، افزایش کارکردها و افزایش جمعیت در سکونتگاه مشخص می‌شود که در این میان تعدادی از سکونتگاه‌های روستایی با تقویت و افزایش کارکرد خود، سایر سکونتگاه‌های اطراف را به خود وابسته می‌کنند و از رشد و گسترش قابل توجهی برخوردار می‌شوند (جمینی، ۱۳۹۳: ۴۴). تقویت روستا در زمینه‌های فوق شکل‌گیری و تبدیل نقاط روستایی به سکونتگاه شهری را در پی خواهد داشت. به‌عبارتی دیگر شکل‌گیری و تقویت نهاده‌های اقتصادی، اجتماعی و افزایش جمعیت در یک سکونتگاه روستایی و قرار گرفتن در مرکز مبادلات و مراودات اجتماعی و اقتصادی در یک بستر جغرافیایی آن را به یک کانون یا نقطه شهری تبدیل می‌کند (رحمانی‌فضلی و پریشان، ۱۳۸۷: ۱۰۳-۱۰۲). در میان عوامل مؤثر بر توسعه نقاط روستایی و تبدیل آن‌ها به نقاط شهری، قرار گرفتن آن‌ها در مسیر راه‌ها و خطوط حمل و نقل، اهمیت و نقش ویژه‌ای دارد. سهولت دسترسی به راه‌های ارتباطی و گذر راه‌ها از مجاورت سکونتگاه‌های انسانی که دارای یک یا دو نقش عمده اقتصادی هستند، به‌وضوح قابل مشاهده است. رونق کسب و کار در کنار جاده ارتباطی، افزایش تعداد مشاغل، عرضه مستقیم محصولات و تولیدات بومی، افزایش درآمد و... از مزایای عبور محورهای ارتباطی از یک مکان جغرافیایی هستند (فردوسی و شکری فیروزجاه، ۱۳۹۳: ۲۵). با این وجود، احداث راه‌های جدید از جمله احداث کمربندی بدون توجه به موقعیت این‌گونه مکان‌های جغرافیایی، ممکن است موجب رکود اقتصادی آن‌ها شود (جعفری‌اسکندری و مظفری، ۱۳۹۴: ۶۴؛ تقی‌زاده و همکاران، ۱۳۹۱: ۶-۵).

در مجموع عبور شبکه‌های ارتباطی از مجاورت سکونتگاه‌های شهری و روستایی می‌تواند تأثیرات قابل توجهی بر وضعیت اشتغال، درآمد، مبادلات، توسعه فیزیکی و کالبدی و در مجموع شاخص‌های رفاه جوامع برجای گذارد.

شهر شاهو از جمله مکان‌های جغرافیایی واقع در استان کرمانشاه و شهرستان روانسر است که در سال ۱۳۸۸ از ادغام دو روستای قشلاق و منصورآقایی به‌وجود آمد. با وجود اینکه یکی از ملاک‌های تشخیص شهر از روستا، اشتغال اکثر شهروندان به مشاغل غیرکشاورزی است، بررسی وضعیت اشتغال در این شهر نشان می‌دهد که حدود ۶۰ درصد آن‌ها در بخش کشاورزی، ۳۲ درصد در بخش خدمات و ۸ درصد در بخش صنعت مشغول به فعالیت بوده‌اند. با توجه به تعریف اصطلاح روستاشهر، شهرهایی که اکثر ساکنان آن از طریق مشاغل کشاورزی امرار معاش می‌کنند (کازمی و بدری، ۱۳۸۷: ۳۴)، عنوان روستا-شهر اصطلاح مناسبی برای شهر شاهو است و با معیشت آن‌ها سازگاری بیشتری دارد.

تا اوایل سال ۱۳۹۳ (سال بهره‌برداری از جاده کمربندی در روستا-شهر شاهو)، به‌واسطه گذر محور ارتباطی اصلی روانسر-پاوه از مرکز روستا-شهر شاهو، این سکونتگاه شهری-روستایی به‌لحاظ جمعیتی و فیزیکی دارای رشد قابل توجهی بوده است. در بیان اهمیت موقعیت ارتباطی این مکان جغرافیایی، ذکر این نکته کافی است که روستا-شهر شاهو، تنها پل ارتباطی منتهی به شهرهای پاوه، نوسود، نودشه، بانه‌وره و در مجموع همه شهرها، بازارچه‌های مرزی و روستاهای شهرستان پاوه بوده است. با وجود اهمیت گذر محور ارتباطی از مرکز روستا-شهر شاهو و پیوند عمیق میان معیشت ساکنان و راه ارتباطی مذکور، نهادهای متولی شهرستان روانسر و استان کرمانشاه، بدون توجه به اهمیت و اثرگذاری مسیر ارتباطی بر همه جوانب زندگی شهروندان روستا-شهر شاهو، در اوایل سال ۱۳۹۳ با احداث جاده کمربندی اقدام به تغییر مسیر ارتباطی این سکونتگاه انسانی کردند و این مهم از آن

محورهای ارتباطی بر روند توسعه جوامع روستایی و شهری تأکید کرده‌اند و در مجموع از انزوای جغرافیایی به‌عنوان یکی از علل اصلی عدم رشد و توسعه یاد کرده‌اند. همچنین، رضوانی و همکاران (۱۳۹۱) در پژوهشی با عنوان «ارزیابی تأثیر حمل‌ونقل بر توسعه اجتماعی نواحی روستایی که با روش توصیفی-تحلیلی انجام گرفته بود، بر تأثیر مثبت محورهای ارتباطی بر ارتقای شاخص‌های اشتغال و درآمد، امنیت اجتماعی، آموزشی، سلامت، خدمات اجتماعی و مشارکت اجتماعی روستاییان اذعان کرده‌اند. نتایج یک گزارش در کشور آمریکا که توسط کری^۱ (۲۰۰۱) و با عنوان «احداث کمربندی و اثر آن بر ارزش املاک در شهر فونیکس، واقع در ایلات آریزونا» که با روش کیفی انجام گرفته بود، نشان داد که کمربندی جدید مزایایی زیادی از جمله صرفه‌جویی در زمان سفر، افزایش دسترسی به مکان‌های دورافتاده، کاهش هزینه‌های مربوط به حمل‌ونقل از جمله سوخت و کاهش تعداد تصادفات، افزایش قیمت املاک مسکونی و تجاری را به‌دنبال داشته است و در مقابل آن‌ها افزایش ترافیک در منطقه مجاور کمربندی را به‌همراه داشته است. آکی^۲ (۲۰۰۶) در پژوهشی با عنوان «تحلیل اثرات احداث کمربندی بر ساکنان همجوار آن در جمهوری پالائو» که با روش توصیفی انجام گرفته بود، بر تأثیر احداث جاده جدید (جاده‌ای که در جمهوری پالائو روستاها را به نواحی شهری پیوند می‌زد) بر افزایش اشتغال و سطح دستمزد، کاهش تعداد مهاجران و کاهش نابرابری میان مناطق اذعان کرده است. نتایج پژوهش ماچیل و بایدرمن^۳ (۲۰۱۳) با عنوان «بررسی اثرات احداث کمربندی سائوپائولو بر قیمت زمین‌های مسکونی اطراف آن که با روش کیفی انجام شده بود، نشان داد اثرات احداث کمربند تأثیر قابل‌توجهی بر افزایش قیمت زمین‌های مجاور آن داشته است. نتایج پژوهش‌های لیو و همکاران (۲۰۱۶) و گاریگا و همکاران (۲۰۱۷) نشان می‌دهد، احداث راه‌ها و خطوط

زمان تاکنون به‌عنوان مسئله چالش‌برانگیز برای ساکنان روستا-شهر شاهو مطرح شده است. با توجه به مطالب فوق و اهمیت عبور شبکه ارتباطی از مجاورت روستا-شهر شاهو بر همه شاخص‌های اجتماعی و اقتصادی شهروندان، محققان در پژوهش حاضر به‌دنبال پاسخگویی به سؤالات زیر هستند: وضعیت کلی رضایتمندی شهروندان روستا-شهر شاهو از طرح احداث کمربندی به چه صورت است؟ میزان رضایتمندی شهروندان از سکونت در روستا-شهر شاهو قبل و بعد از احداث کمربندی چه تغییری کرده است؟ مهم‌ترین اثرات احداث کمربندی بر ساکنان روستا-شهر شاهو چیست؟

پیشینه تحقیق

مروری بر تاریخچه موضوع مورد بررسی نشان می‌دهد که در ارتباط با اثرات احداث محورهای ارتباطی و کمربندی‌ها بر جوامع شهری و روستایی به‌ویژه در کشورمان، تحقیقات اندکی انجام گرفته است که در ادامه به نتایج چند مطالعه مهم اشاره می‌شود. نتایج پژوهش احتشامی (۱۳۸۹) با عنوان «بازگشایی ناقص باند دوم کمربندی شاهرود و زیان چند میلیاردی کسبه» که با روش توصیفی انجام گرفته است، نشان داد احداث کمربندی جدید در ۳ کیلومتری شهر شاهرود، به‌واسطه تغییر مسیر مسافران و گردشگران از مسیر قبلی خود، فرصت‌های اشتغال‌زایی و کسب درآمد شهروندان این شهر را با چالش‌های جدی مواجه ساخته است. نتایج پژوهش کریمی و پاشازاده (۱۳۹۲) با عنوان «حمل‌ونقل روستایی بستری اشتغال‌زا برای جوامع روستایی» که با روش توصیفی-تحلیلی انجام شده است، نشان داد که محور ارتباطی سنندج-دیواندره در ارتقای شاخص‌های اشتغال و درآمد روستاییان اثرات مثبتی داشته است و این اثر مثبت و روستاییان و مسئولان مورد تأیید قرار گرفته است. پژوهشگران متعددی (پورطاهری و همکاران، ۱۳۹۱؛ رضوانی و همکاران، ۱۳۹۱؛ کریمی و پاشازاده، ۱۳۹۲ و...) بر اثرات مخرب انزوای جغرافیایی و فاصله از

1- Carey

2- Akee

3- Maciel and Biderman

اصلی تعیین شهر از روستا (وسعت، وضعیت و نوع فعالیت اقتصادی، درجه اشتغال و قشر بندی اجتماعی، درجه پیچیدگی روابط و مناسبات، چگونگی بهره‌گیری از نهادهای اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، سیاسی و میزان و ترکیب جمعیت که از موارد دیگر رایج‌تر بوده و معمولاً معیاری تعیین کننده است) (سعیدی، ۱۳۷۵: ۱۸)، بعضی از سکونتگاه‌های انسانی که امروزه از آن‌ها به‌عنوان شهر یاد می‌شود، در واقع روستا-شهر^۱ هستند. در یک تعریف ساده روستا-شهر مکانی است که دگرگونی در کیفیت و کمیت شیوه زندگی از روستانشینی به سوی شهرنشینی را مدنظر دارد و در عین حال به برخی از سنن روستایی نیز وفادار مانده است (استور و تیلور^۲، ۱۹۸۱: ۵۴۳؛ به نقل از قرخلو و همکاران، ۱۳۸۷: ۵۴). در مجموع، سه حالت اصلی پیدایش روستا-شهر را می‌توان در موارد زیر جستجو کرد:

الف) سکونتگاه روستایی که به‌علت تمرکز و تراکم جمعیت در آن، از نظر جمعیتی معیار شهر شدن را پیدا می‌کند؛ ولی هنوز اکثریت جمعیت، در فعالیت‌های کشاورزی شاغل هستند. این نوع روستا-شهرها معمولاً خودکفا هستند.

ب) نوع دیگر روستا-شهر در نتیجه توسعه شهری و قرار گرفتن روستاهای نزدیک و پیرامونی شهر در محدوده خدمات شهری به‌وجود می‌آیند. در واقع این روستاها در شهر جذب می‌شوند. در این وضعیت این بخش از شهر از نظر ویژگی‌های اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی هنوز خصوصیات روستایی را دارد.

ج) در سومین نوع، در بخش مسکونی از شهر (اغلب در مرکز یا پیرامون شهر) که محل جذب و تجمع افراد مهاجر با خصوصیات فرهنگی، نژادی و قومی مشابه در شهر است، توجه به سنت‌های روستایی و قومی، شکل متفاوت با دیگر مناطق شهر را به‌وجود می‌آورد که به این بخش روستا-شهر می‌گویند (موسی کاظمی و بدر، ۱۳۹۰: ۳۶).

ارتباطی جدید در به‌وجود آمدن مسائل زیست‌محیطی تأثیر بسزایی دارد.

بررسی اجمالی متون فوق نشان می‌دهد، در مجموع احداث کمربندی در بسیاری فضاها شهری تا حد قابل توجهی موفق بوده است و مسیرهای ارتباطی جدید نیز برای ساکنان مجاور آن مزایایی زیادی را به‌دنبال داشته است؛ زیرا احداث کمربندی در این شهرها برحسب نیاز بوده و در این شهرها احداث کمربندی معضلات تردد و ترافیک را از قلب شهر دور کرده و در محل جدید موجب توسعه بسیاری از شاخص‌های اقتصادی و اجتماعی شده است. با وجود این، جامعه هدف ما در پژوهش حاضر شهرهای بزرگی مانند سائوپائولو و یا فوینیکس و حتی شهر کاشان نمی‌باشد و روستا-شهر کوچک شاهو با ۳۵۲۶ نفر جمعیت، هدف اصلی مطالعه بوده که در آن بسیاری از پارامترهایی که از علل اصلی احداث کمربندی در شهرها هستند (ترافیک، آلودگی هوا، آلودگی صوتی، ازدحام، شلوغی و...) وجود نداشته است. همچنین اغلب شهرهای بزرگ به‌نوعی چند نقشی هستند در حالی که روستا-شهر شاهو دارای دو نقش اصلی کشاورزی و خدماتی است و به‌لحاظ معیشتی ساکنان آن دارای وابستگی زیادی به مسیر ارتباطی هستند.

مبانی نظری

مروری بر مبانی و متون مربوط به توسعه سکونتگاه‌های انسانی در کشورمان نشان می‌دهد، صرف‌نظر از سکونتگاه‌هایی که از بدو تأسیس به‌صورت شهر شکل می‌گیرند، بسیاری از سکونتگاه‌های روستایی که با جریان اسکان جمعیت مهاجر در آن‌ها و افزایش کارکردها مواجه می‌شوند، پس از طی یک دوره انتقالی و ظهور کارکردهای اقتصادی، سیاسی و شکل‌گیری چهره شهری از بُعد کالبدی و خدمات زیربنایی، در نهایت با تأیید قانون (وزارت کشور) به‌عنوان شهر شناخته می‌شوند (رحمانی فضلی و پریشان، ۱۳۸۷: ۱۰۳؛ محمدی یگانه و حسین‌زاده، ۱۳۹۲: ۵۶؛ محمدی و همکاران، ۱۳۹۲: ۸۱-۸۰)؛ اما با توجه به ملاک‌های

1 - Rurban

2 - Stohr and Taylor

اسکندری و مظفری، ۱۳۹۴: ۶۴؛ تقی‌زاده و همکاران، ۱۳۹۱: ۵-۶). علی‌رغم اثرات مثبت عبور خطوط ارتباطی از یک مکان جغرافیایی، جریان‌ناشی از عبور خطوط حمل‌ونقل در مناطق مختلف اثرات منفی را از طریق به‌وجود آوردن آلودگی‌ها و تخریب زیستگاه‌ها بر حیات وحش و محیط‌زیست برجای می‌گذارد، تاجایی که در بعضی از موارد به از بین بردن زیستگاه‌های حیات وحش منجر می‌شود. در این راستا توافق عمومی بر سر این مسئله وجود دارد که تا حد امکان از احداث جاده‌های جدید خودداری شود (گارگیا^۱ و همکاران، ۲۰۱۷: ۳۶-۳۷). همچنین در اثر احداث خطوط حمل‌ونقل جدید و توسعه راه‌های ارتباطی، خاک زراعی بسیاری از بین می‌رود و در مجموع موجب به‌وجود آمدن مسائل زیست‌محیطی بسیاری می‌شود (لیو^۲ و همکاران، ۲۰۱۶: ۸۷؛ وان‌رنترگم و بوتلدورن^۳، ۲۰۱۶: ۲۰۳) که از بین بردن آثار آن، یا امکان‌پذیر نیست و یا جوامع را متحمل هزینه‌های بالایی می‌کند (مولر^۴ و همکاران، ۲۰۱۰: ۳)؛ در نتیجه در حال حاضر، موضوع حمل‌ونقل شهری و مسائل و چالش‌های آن از دغدغه‌های اصلی سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان شهری است (نوروزی آورگانی، ۱۳۹۳: ۶۵؛ لانزندورف^۵، ۲۰۰۱: ۳۶۸؛ بروگمن^۶، ۲۰۰۶: ۳۵) و در عین حال یکی از پرهزینه‌ترین برنامه‌های اجرایی در خصوص توسعه نواحی شهری است که اکثراً در جهت ارتقای سطح رفاهی شهروندان انجام می‌گیرد (سلطانی و طالبی، ۱۳۹۲: ۱۰۸؛ عبدی و همکاران، ۱۳۹۲: ۲۳۰-۲۳۱).

برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، که قادر است مفهوم پایداری را ارتقا بخشد، بر یک برنامه‌ریزی جامع و استراتژیک اشاره دارد که تأثیرات بلندمدت و غیرمستقیم مؤلفه‌های زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی را مورد توجه قرار دهد و برنامه‌ریزی پایداری را تقویت کند

در هر صورت، بررسی‌ها حاکی از آن است که با وجود عدم موفقیت این سیاست‌ها (سیاست تبدیل روستا به شهر)، توسعه شهرهای کوچک، که در بعضی موارد روستا-شهر هستند، همواره به‌عنوان یکی از سیاست‌های عمده در امر برنامه‌ریزی کشورهای در حال توسعه مدنظر بوده است. یکی از اهداف اصلی دولت در پیگیری این سیاست، حضور و نفوذ گسترده‌تر در روستاهاست (ضیاء توانا و امیرانتخابی، ۱۳۸۶: ۱۰۹). یکی از مهم‌ترین جلوه‌های حضور دولت در شهرهای جدید، حضور نهادها و سازمان‌های متعددی است که با اهداف و عملکردهای مختلفی در این شهرها شکل می‌گیرند و در یک عبارت کلی می‌توان آن‌ها را در عبارت «نهادهای متولی امور شهری» خلاصه کرد (شمس‌الدینی و جمینی، ۱۳۹۵: ۳۶-۳۷). یکی از مهم‌ترین نمادهای حضور نهادهای متولی در سکونتگاه‌های شهری، اقدامات عمرانی است که در فضای فیزیکی داخل و خارج از شهر عینیت می‌یابد. اقدامات عمرانی بدون پشتوانه فکری و برنامه‌ریزی منسجم در شهرها، در اکثر اوقات، مشکلات جبران‌ناپذیری برای شهرها و شهروندان به‌دنبال دارد (پرهیزکار و فیروزبخت، ۱۳۹۰: ۴۶).

در این میان فعالیت‌های عمرانی که به ایجاد تغییر در منبع اصلی تأمین معیشت و درآمد شهرهایی، که معیشت آن‌ها براساس یک یا دو منبع اصلی باشد، منجر شوند؛ اثرات روشن‌تر و آشکارتری دارند و این آثار به‌وضوح قابل مشاهده هستند. این وضعیت نیز برای شهرهایی صادق است که مهم‌ترین عامل رشد اقتصادی آن‌ها موقعیت و مسیر ارتباطی است. موقعیت این شهرها (شهرهایی که اقتصاد آن‌ها بر پایه مسیرهای ارتباطی است) تعیین‌کننده اقتصاد آن‌هاست و تغییر در این عامل اساسی ممکن است به توسعه، ثبات و یا ویرانی آن‌ها منجر شود (فردوسی و شکری فیروزجاه، ۱۳۹۳: ۲۶-۲۵). در مجموع احداث راه‌های جدید بدون توجه به موقعیت این‌گونه شهرها، ممکن است موجب رکود اقتصادی آن‌ها شود و مشکلات زیست‌محیطی متعددی را به‌وجود آورد (جعفری

1 - Garriga

2 - Liu

3 - Van Renterghem and Botteldooren

4 - Müller

5 - Lanzendorf

6 - Bruegmann

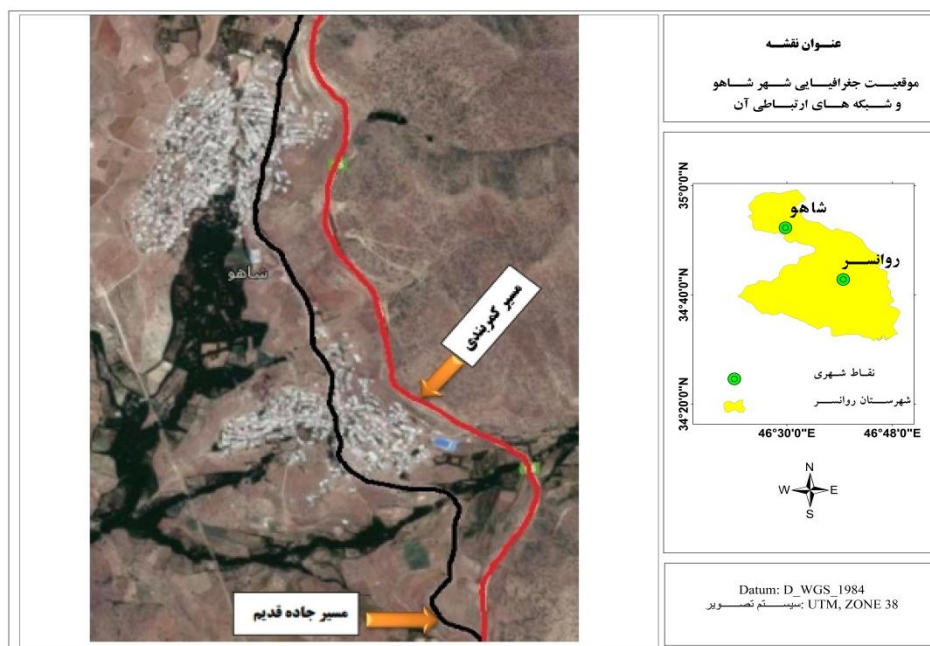
به‌وجود آمد. بررسی وضعیت اشتغال در این روستا-شهر نشان می‌دهد که حدود ۳۷ درصد آن‌ها بیکار بوده‌اند و در میان شاغلان آن، ۶۰ درصد در بخش کشاورزی، ۳۲ درصد در بخش خدمات و ۸ درصد در بخش صنعت مشغول به فعالیت هستند. با توجه به حاکمیت مشاغل کشاورزی بر این مکان جغرافیایی و منبع اصلی تأمین معیشت آن‌ها، می‌توان مکان جغرافیایی مذکور را روستا-شهر شاهو نامید؛ چراکه شهر جایی است که اکثر شاغلان آن در بخش خدمات مشغول به فعالیت باشند. بررسی روند تغییر و تحولات جمعیتی در این روستا-شهر نشان می‌دهد، از سال ۱۳۴۵ تا اواخر سال ۱۳۹۲، شهر شاهو دارای رشد جمعیتی مثبتی بوده است، به طوری که جمعیت این شهر از ۱۱۲۰ نفر در سال ۱۳۴۵، به ۳۶۹۸ نفر در سال ۱۳۹۲ افزایش یافته است؛ اما جمعیت این شهر در سال‌های اخیر دارای روند نزولی بوده و در حال حاضر به ۳۵۲۶ نفر کاهش یافته است. این کاهش جمعیت در حالی است که کارشناسان براساس نرخ رشد جمعیت بلندمدت شهر شاهو (۱۳۴۵ تا ۱۳۹۰) که ۲/۶ بوده است، پیش‌بینی کرده‌اند در سال ۱۳۹۵ جمعیت شهر شاهو به ۴۲۰۹ نفر و در سال ۱۴۰۰، به ۵۱۰۹ نفر افزایش می‌یابد (مهندسان مشاور پرویس شهر غرب، ۱۳۹۰). لازم به ذکر است، شهر شاهو تا اوایل سال ۱۳۹۳ (یعنی زمانی که کمربندی شهر شاهو افتتاح نشده بود)، نقش بین‌راهی بسیار مهمی را در محور ارتباط روانسر-پاوه ایفا می‌کرد و با افتتاح کمربندی در قسمت شمالی شهر و تغییر مسیر اصلی ارتباطی، نقش بین‌راهی و ارتباطی روست-شهر شاهو به صورت قابل توجهی رنگ‌باخته است (شکل ۱).

که به جای رشد، بر توسعه به‌عنوان عامل افزایش‌دهنده کیفیت، تأکید داشته باشد و محدودیت منابع و خطراتی نظیر کاهش سوخت‌های فسیلی و تغییرات اقلیمی را در نظر گیرد (لیتمن^۱، ۲۰۱۳: ۶). از مهم‌ترین اقدامات نهادهای متولی امور شهری در زمینه توسعه حمل‌ونقل، احداث کمربندی^۲ است. کمربندی در فرهنگ لغت کمبریج^۳ این‌چنین تعریف شده است: «جاده اصلی که برای جلوگیری از به‌وجود آمدن ترافیک در مرکز شهرها، از اطراف یک شهر عبور می‌کند (فرهنگ لغت کمبریج، ۲۰۱۶) و در فرهنگ لغت معین، کمربندی این‌چنین تعریف شده است: «جاده‌ای که دور شهر کشیده می‌شود تا خودروها مجبور به گذشتن از داخل شهر نباشند» (فرهنگ لغت معین، ۱۳۹۵: ذیل کمربندی). به‌طور کلی فلسفه ایجاد کمربندی در هر شهر و استان، جلوگیری از ترافیک، تسهیل عبور خودروها، امنیت بیشتر شهرها و... است (فردوسی و شکری فیروزجاه، ۱۳۹۳: ۲۷).

مروری بر مبانی نظری و مطالعات مرتبط با موضوع پژوهش نشان می‌دهد، شبکه‌های ارتباطی دارای تأثیرات قابل توجهی بر همه ابعاد زندگی شهروندان بوده و در مجموع می‌توان از راه‌های ارتباطی به‌عنوان یکی از عوامل اثرگذار بر توسعه جوامع یاد کرد. با وجود این، مطالعه حاضر با دیدگاهی جامع به دنبال تبیین اثرات تغییر شبکه ارتباطی بر همه جوانب زندگی شهروندان ساکن در روستا-شهر شاهو است و به‌نوعی اثرات تغییر محور ارتباطی را با دیدگاهی آسیب‌شناسانه مورد بررسی و تحلیل قرار می‌دهد.

معرفی محدوده مطالعاتی

روستا-شهر شاهو به‌لحاظ موقعیت جغرافیایی در طول شرقی ۳۳ درجه، ۲۷ دقیقه و ۴۲ ثانیه و عرض شمالی ۳۴ درجه، ۵۶ دقیقه و ۱۲ ثانیه قرار گرفته است و با ادغام دو روستای قشلاق و منصورآقایی در سال ۱۳۸۸،



شکل ۱. مسیر قدیمی و جدید (کمربندی) محور ارتباطی روانسر-پاوه
(منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)

مورد استفاده پایایی لازم برای انجام پژوهش را دارند (جدول ۱). پرسشنامه مذکور در پنج قسمت اصلی طراحی شد. بخش اول پرسشنامه ویژگی‌های شخصی پاسخگویان (سن، بعد خانوار، شغل و...) را شامل می‌شد. بخش دوم پرسشنامه^۲ به وضعیت رضایتمندی شهروندان روستا-شهر شاهو از احداث کمربندی اختصاص داشت. بخش سوم پرسشنامه به میزان رضایتمندی شهروندان روستا-شهر شاهو از سکونت در آن در قبل از احداث کمربندی و بعد از آن اختصاص داشت. بخش چهارم پرسشنامه، که بخش اصلی مورد نظر محققان است، به اثرات ناشی از احداث کمربندی بر ساکنان محدوده مورد مطالعه اختصاص داشت. بخش پنجم پرسشنامه در قالب یک سؤال باز، با این مضمون که «مهم‌ترین راهکارهای پیشنهادی شما برای کاهش اثرات منفی احداث کمربندی چیست؟» طراحی شده بود. برای تجزیه و تحلیل داده‌های گردآوری شده از نرم‌افزار SPSS استفاده شد.

روش تحقیق

روش‌شناسی پژوهش کاربردی حاضر، کمی است که با روش پیمایشی انجام گرفته است که به لحاظ زمانی تک‌مقطعی بوده و در بازه زمانی سه ماهه (اواخر خرداد تا اواخر شهریور سال ۱۳۹۵) انجام گرفته است. جامعه آماری پژوهش را همه سرپرستان خانوار ساکن در روستا-شهر شاهو تشکیل می‌دهد ($N=3526$). با توجه به محدودیت‌های مالی، زمانی و عدم امکان دسترسی به همه سرپرستان خانوار، محققان قادر به بررسی نظرات سرپرستان خانوار نبوده و با استناد به جدول بارتلت^۱ و همکاران (۲۰۰۱)، که یکی از روش‌های متداول برآورد حجم نمونه است، ۲۰۰ نفر از سرپرستان خانوار ساکن در روستا-شهر شاهو را به عنوان نمونه آماری در نظر گرفته‌اند که به صورت کاملاً تصادفی مورد پرسشگری قرار گرفته‌اند. ابزار اصلی گردآوری داده‌ها، پرسشنامه محقق ساخته بود که روایی آن (روایی صوری) پس از اعمال چندین مرتبه به تأیید نهایی رسید. برای بررسی پایایی پرسشنامه، یک مطالعه راهنما با تعداد ۳۰ پرسشنامه انجام گرفت و ضریب آلفای کرونباخ حاصل شده نشان داد، ابزار

۲- بخش دوم، سوم و چهارم پرسشنامه در قالب طیف پنج قسمتی لیکرت (۱) بسیار کم، ۲ = کم، ۳ = متوسط، ۴ = زیاد و ۵ = بسیار زیاد) طراحی شده بود.

1 - Bartlett

جدول ۱. پایایی پرسشنامه و شاخص‌ها و ابعاد آن

شاخص / بُعد مورد بررسی	نماگرها	ضریب آلفای کرونباخ
رضایتمندی شهروندان شهر شاهو از احداث کمربندی	میزان رضایت از اثرات اشتغالزایی احداث کمربندی؛ میزان رضایت از کاهش ترافیک در اثر احداث کمربندی؛ میزان رضایت از کاهش تصادفات در اثر احداث کمربندی؛ وضعیت مشارکت شهروندان با متولیان امور شهری در احداث کمربندی؛ لحاظ کردن نظرات شهروندان توسط متولیان در احداث کمربندی؛ میزان تخریب محیطزیست در اثر احداث کمربندی؛ رضایت شهروندان از اثرات احداث کمربندی بر فروش تولیدات و محصولات محلی؛ رضایت شهروندان از اثرات احداث کمربندی بر کیفیت معابر و خیابان‌های روستا - شهر شاهو؛ رضایت شهروندان از اثرات احداث کمربندی بر پایداری جمعیت در روستا - شهر شاهو؛ رضایت از تأثیر احداث کمربندی بر بافت فیزیکی روستا - شهر شاهو؛ رضایت از تأثیر احداث کمربندی بر افزایش ارزش دارایی‌های شهروندان.	۰/۸۴۳
رضایتمندی شهروندان روستا-شهر شاهو از سکونت در شهر قبل از احداث کمربندی	رضایت از وضعیت شغلی قبل از احداث کمربندی؛ رضایت از وضعیت درآمدی قبل از احداث کمربندی؛ رضایت از وضعیت دسترسی به وسایل نقلیه قبل از احداث کمربندی؛ رضایت از وضعیت تنوع شغلی در روستاشهر شاهو قبل از احداث کمربندی؛ میزان توسعه فیزیکی تدریجی روستاشهر شاهو قبل از احداث کمربندی؛ افزایش قدرت اقتصادی شهروندان قبل از احداث کمربندی؛ میزان ارتباط شهروندان با دیگر سکونتگاه‌های شهری و روستایی قبل از احداث کمربندی؛ افزایش میزان سرمایه‌گذاری در روستاشهر شاهو قبل از احداث کمربندی؛ میزان گرایش جوانان به مصرف مواد مخدر و مشروبات الکلی قبل از احداث کمربندی؛ میزان همکاری و همیاری میان شهروندان قبل از احداث کمربندی	۰/۹۱۲
رضایتمندی شهروندان روستا-شهر شاهو از سکونت در شهر بعد از احداث کمربندی	رضایت از وضعیت شغلی بعد از احداث کمربندی؛ رضایت از وضعیت درآمدی بعد از احداث کمربندی؛ رضایت از وضعیت دسترسی به وسایل نقلیه بعد از احداث کمربندی؛ رضایت از وضعیت تنوع شغلی در روستاشهر شاهو بعد از احداث کمربندی؛ میزان توسعه فیزیکی تدریجی روستاشهر شاهو بعد از احداث کمربندی؛ افزایش قدرت اقتصادی شهروندان بعد از احداث کمربندی؛ میزان ارتباط شهروندان با دیگر سکونتگاه‌های شهری و روستایی بعد از احداث کمربندی؛ افزایش میزان سرمایه‌گذاری در روستاشهر شاهو بعد از احداث کمربندی؛ میزان گرایش جوانان به مصرف مواد مخدر و مشروبات الکلی بعد از احداث کمربندی؛ میزان همکاری و همیاری میان شهروندان بعد از احداث کمربندی.	۰/۸۹۷
اثرات احداث کمربندی بر ساکنان روستا-شهر شاهو	مهاجرت نیروی کار به ویژه قشر جوان از شهر؛ توقف کامل ساخت و سازها در شهر؛ کاهش جمعیت شهر؛ فرسوده شدن محور ارتباطی قدیمی شهر و املاک تجاری مجاور آن؛ از بین رفتن قسمتی زیادی از مراتع به واسطه احداث کمربندی؛ رهاکردن زباله در اطراف کمربندی؛ افزایش تدریجی میزان سرقت در شهر؛ کاهش بازدید گردشگران و مسافران از شهر؛ مهاجرت تدریجی صاحبان مشاغلان خدماتی از شهر؛ کاهش شدید میزان فروش مغازه‌داران و صاحبان سوپرمارکت‌ها؛ گرایش جوانان به مصرف مشروبات الکلی؛ بسته شدن مغازه‌ها و فروشگاه‌ها؛ کاهش قیمت زمین‌های مسکونی؛ فاصله گرفتن شهر از محور ارتباطی؛ کاهش ارزش ادوات موجود در تعمیرگاه‌ها، سوپرمارکت‌ها و ...؛ کاهش قیمت مسکن؛ بیکار شدن فروشنده‌گان و تعمیرکاران؛ بسته شدن تعمیرگاه‌ها و دیگر مراکز کسب درآمد؛ کاهش ارزش باغات و خانه باغ‌ها؛ افزایش میزان گرایش جوانان به مصرف مواد مخدر؛ انتقال تدریجی سرمایه‌های شهروندان از شهر؛ کاهش میزان همکاری اقتصادی شهروندان؛ خالی شدن بعضی از منازل مسکونی؛ قطع درختان بلوط در کنار کمربندی؛ کاهش شدید قیمت املاک تجاری؛ کاهش دسترسی شهروندان به وسایل نقلیه؛ کاهش قیمت زمین‌های زراعی اطراف شهر؛ کاهش شدید میزان سرمایه‌گذاری در شهر؛ کاهش کیفیت معابر فعلی روستا - شهر شاهو؛ محو شدن کامل شهر از دید مسافران و عابران به واسطه احداث کمربندی؛ کاهش قابل توجه تنوع شغلی؛ کاهش میزان مراجعه مشتریان به شهروندان؛	۰/۸۶۵

(منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)

یافته‌های پژوهش

بررسی ویژگی‌های شخصی پاسخگویان

نتایج بررسی وضعیت سنی پاسخگویان نشان داد، سن جوان‌ترین و مسن‌ترین پاسخگو به ترتیب ۲۱ سال و ۷۴ سال بوده و در مجموع میانگین سنی پاسخگویان حدود ۴۸ سال بوده است. بررسی وضعیت شغلی پاسخگویان نشان داد، ۳۵ درصد از شهروندان بیکار بوده و از میان شاغلان محدوده مورد مطالعه، ۵۸ درصد در بخش کشاورزی، ۳۴ درصد در بخش خدمات و ۸ درصد در بخش صنعت مشغول به فعالیت هستند. بررسی وضعیت سواد در روستا-شهر شاهو نشان داد حدود ۲۲ درصد پاسخگویان بی‌سواد و در میان قشر باسواد محدوده مذکور، ۲۳ درصد دارای تحصیلات نهضت و ابتدایی، ۳۸ درصد راهنمایی، ۲۲ درصد متوسطه و ۱۷ درصد دارای تحصیلات دانشگاهی بوده‌اند. بررسی وضعیت درآمد در میان پاسخگویان نشان داد، میانگین درآمد ماهیانه حدود ۴۵۰ هزار تومان بوده و در این میان بیشینه و کمینه درآمد ماهیانه به ترتیب حدود دو میلیون و پانصد هزار تومان و دوپست و پنجاه هزار تومان در ماه بوده است. همچنین نتایج نشان داد، بعد خانوار در روستا-شهر شاهو ۴/۵ نفر بوده و بیشترین و کمترین بعد خانوار به ترتیب ۸ نفر و ۱ نفر بوده است.

بررسی میزان رضایتمندی شهروندان روستا-

شهر شاهو از احداث کمربندی

قبل از پرداختن به موضوع اصلی پژوهش، ابتدا میزان رضایتمندی شهروندان از پروژه احداث کمربندی مورد بررسی قرار گرفت (جدول ۲ و ۳). نتایج نشان میزان رضایتمندی ۸۹/۵ شهروندان در سطوح بسیارضعیف و ضعیف، ۸ درصد در سطح متوسط و ۲/۵ درصد میزان رضایتمندی زیاد و بسیارزیادی را احداث کمربندی داشته‌اند. همچنین نتایج آزمون t تک‌نمونه‌ای، با در نظر گرفتن عدد ۳ به‌عنوان عدد مینا، نشان داد میانگین محاسبه شده ۱/۲۷ بوده و به‌صورت معناداری کمتر از حد متوسط قرا دارد؛ بنابراین می‌توان چنین عنوان کرد که میزان رضایتمندی شهروندان شهر شاهو از احداث کمربندی در وضعیت نامناسبی قرار دارد و به‌عبارتی اغلب شهروندان از احداث کمربندی ابراز نارضایتی کرده‌اند. دلایل ابراز نارضایتی شهروندان از احداث کمربندی را می‌توان در اثرات منفی قابل توجه احداث کمربندی بر شرایط کسب و کار و اشتغال و درآمد شهروندان جستجو کرد. این مبحث در بخش‌های بعدی به تفصیل بررسی خواهد شد.

جدول ۲. بررسی وضعیت رضایتمندی شهروندان روستا-شهر شاهو از احداث کمربندی

سطح	فراوانی	درصد	درصد فراوانی تجمعی
بسیارضعیف	۸۱	۴۰/۵	۴۰/۵
ضعیف	۹۸	۴۹	۸۹/۵
متوسط	۱۶	۸	۹۷/۵
زیاد	۴	۲	۹۹/۵
بسیارزیاد	۱	۰/۵	۱۰۰
کل	۲۰۰	۱۰۰	-

(منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)

جدول ۳. بررسی وضعیت رضایتمندی شهروندان روستا-شهر شاهو از احداث کمربندی با استفاده از آزمون t تک‌نمونه‌ای

رضایتمندی از احداث کمربندی				
t	درجه آزادی	معنی‌داری	میانگین	اختلاف از میانگین
-۲۴/۴۴۶	۱۹۹	۰/۰۰۰	۱/۷۳	-۱/۲۷
				فاصله اطمینان در سطح ۹۵ درصد
				حد بالا
				حد پایین
				-۱/۱۶۷
				-۱/۳۷۲

(منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)

شناسایی اثرات احداث کمربندی بر ساکنان روستا-شهر شاهو

در پژوهش حاضر به منظور شناسایی عمده‌ترین اثرات احداث کمربندی بر ساکنان روستا-شهر شاهو در قالب چند عامل مهم و محدود، از تحلیل عاملی اکتشافی استفاده شد. مقدار KMO محاسبه شده ۰/۷۰۱ بود و نشان‌دهنده مناسب بودن داده‌ها برای تحلیل عاملی بوده و آماره بارتلت نیز با مقدار ۴۵۲۶/۴۴۷، در سطح ۹۹ درصد اطمینان معنادار بود. در این تحقیق عواملی مورد پذیرش قرار گرفته‌اند که مقدار ویژه آن‌ها بزرگ‌تر از ۱ بوده است. بر این اساس تعداد شش عامل به‌عنوان عمده‌ترین اثرات احداث کمربندی بر ساکنان روستا-شهر شاهو شناسایی شده‌اند. همان‌طور که مشاهده می‌شود (جدول ۵) در مجموع شش عامل شناسایی شده توانسته‌اند ۷۱/۱۴۷ درصد از واریانس اثرات احداث کمربندی بر ساکنان روستا-شهر شاهو را تبیین کنند. درصد تبیین واریانس شش عامل شناسایی شده به ترتیب عبارت است از: عامل اول ۱۶/۷۹۲، عامل دوم ۱۴/۹۸۲، عامل سوم ۱۳/۳۲۸، عامل چهارم ۱۱/۵۹۲، عامل پنجم ۷/۲۴۴ و عامل ششم ۷/۲۰۹.

جدول ۵. عامل‌های استخراج شده در خصوص شناسایی اثرات احداث کمربندی بر ساکنان روستا-شهر شاهو

عامل	مقدار ویژه	درصد واریانس	درصد تجمعی واریانس
اول	۶/۹۵۵	۱۶/۷۹۲	۱۶/۷۹۲
دوم	۴/۴۱۶	۱۴/۹۸۲	۳۱/۷۷۴
سوم	۳/۳۰۸	۱۳/۳۲۸	۴۵/۱۰۲
چهارم	۲/۹۴۴	۱۱/۵۹۲	۵۶/۶۹۴
پنجم	۱/۶۸۳	۷/۲۴۴	۶۳/۹۳۸
ششم	۱/۳۲۶	۷/۲۰۹	۷۱/۱۴۷

(منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)

نام‌گذاری عامل‌های شناسایی شده

لازم به ذکر است که در پژوهش حاضر برای چرخش عامل‌ها از روش وریماکس استفاده شده است. در این

بررسی میزان رضایتمندی شهروندان از سکونت در روستا-شهر شاهو در قبل و بعد از احداث کمربندی

نتایج بررسی میزان رضایتمندی شهروندان روستا-شهر شاهو از سکونت در شهر در قبل و بعد از احداث کمربندی با استفاده از آزمون ویل کاکسون نشان می‌دهد (جدول ۴). مقدار آزمون Z^1 در سطح خطای کوچک‌تر از ۰/۰۱ معنی‌دار بوده و بین میزان رضایتمندی شهروندان شهر شاهو از سکونت در شهر در قبل و بعد از احداث کمربندی تفاوت معناداری وجود دارد. همچنین نتایج گویای آن است که میزان میانگین رتبه‌ای محاسبه شده رضایتمندی شهروندان از سکونت در شهر شاهو بعد از احداث کمربندی کمتر از مرحله بعد از احداث کمربندی است؛ بنابراین می‌توان چنین عنوان کرد که احداث کمربندی در شهر شاهو، در کاهش میزان رضایتمندی آن‌ها از سکونت در روستا-شهر مؤثر بوده است. در بیان علل کاهش میزان رضایتمندی شهروندان روستا-شهر شاهو از سکونت در این شهر در قبل و بعد از احداث کمربندی، می‌توان به نتایج اثرات احداث کمربندی بر ساکنان روستا-شهر شاهو در قسمت بعدی پژوهش توجه کرد؛ زیرا در این بخش به تفصیل اثرات احداث کمربندی در قالب عامل‌های مهم، شناسایی شده و مورد بررسی قرار گرفته است.

جدول ۴. مقایسه میزان رضایتمندی شهروندان روستا-شهر شاهو از سکونت در شهر در قبل و بعد از احداث کمربندی

Sig	میانگین رتبه‌ای		Z	متغیرها
	قبل از احداث	بعد از احداث		
۰/۰۰۰	۹۶/۵۷	۶۹/۵۰	-۱۱/۷۷۷	میزان رضایتمندی شهروندان

(منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)

۱- علت منفی شدن مقدار Z، کمتر بودن میانگین رتبه‌ای میزان رضایتمندی شهروندان از سکونت در شهر شاهو بعد از احداث کمربندی نسبت به قبل از احداث کمربندی بوده است.

مرحله متغیرهایی که بار عاملی آن‌ها بزرگ‌تر از ۰/۵۰ بوده است، معنادار فرض شده‌اند (جدول ۶).

عامل اول: نتایج جدول (۶) نشان می‌دهد، متغیرهای بارگذاری در عامل اول (کاهش شدید میزان فروش مغازه‌داران و صاحبان سوپرمارکت‌ها؛ کاهش میزان مراجعه مشتریان به شهروندان؛ بیکارشدن فروشندگان و تعمیرکاران؛ بسته‌شدن مغازه‌ها و فروشگاه‌ها؛ بسته‌شدن تعمیرگاه‌ها و دیگر مراکز کسب درآمد و کاهش قابل توجه تنوع شغلی) توانسته‌اند حدود ۱۷ درصد واریانس متغیر وابسته پژوهش را تبیین کنند. با توجه به بار معنایی و مفهومی متغیرهای فوق، عامل اول «کاهش منابع درآمدی و افزایش میزان بیکاری» نام‌گذاری شد.

عامل دوم: همان‌طور که نتایج جدول (۶) نشان می‌دهد، شش متغیر کاهش شدید قیمت املاک تجاری؛ کاهش قیمت مسکن؛ کاهش ارزش ادوات موجود در تعمیرگاه‌ها؛ سوپرمارکت‌ها و...؛ کاهش قیمت زمین‌های زراعی اطراف شهر؛ کاهش قیمت زمین‌های مسکونی و کاهش ارزش باغ‌ها و خانه‌باغ‌ها با تبیین حدود ۱۵ درصد از واریانس اثرات احداث کمربندی بر ساکنان روستا-شهر شاهو در عامل دوم بارگذاری شده‌اند. دقت در ماهیت متغیرهای فوق، تداعی‌کننده کاهش ارزش دارایی‌ها و املاک شهروندان محدوده مورد مطالعه بوده است؛ از این‌رو، عامل دوم، «کاهش ارزش املاک و دارایی‌ها» نام‌گذاری شد.

عامل سوم: محوشدن کامل شهر از دید مسافران و عابران به‌واسطه احداث کمربندی؛ کاهش دسترسی شهروندان به وسایل نقلیه؛ کاهش شدید میزان سرمایه‌گذاری در شهر؛ فاصله‌گرفتن شهر از محور ارتباطی؛ انتقال تدریجی سرمایه‌های شهروندان از شهر و کاهش بازدید گردشگران و مسافران از شهر، متغیرهایی هستند که با تبیین ۱۳/۳۲۸ درصد از واریانس متغیر وابسته پژوهش در عامل سوم قرار

گرفته‌اند. با توجه به ارتباط مفهومی متغیرهای فوق با یکدیگر، این عامل، «انزوای جغرافیایی» نام‌گذاری شد. **عامل چهارم:** نتایج جدول (۶) نشان می‌دهد، متغیرهای مهاجرت تدریجی صاحبان مشاغلان خدماتی از شهر؛ افزایش میزان گرایش جوانان به مصرف مواد مخدر؛ خالی‌شدن بعضی از منازل مسکونی؛ افزایش تدریجی میزان سرقت در شهر؛ کاهش جمعیت شهر و مهاجرت نیروی کار به‌ویژه قشر جوان از شهر با بارگذاری‌شدن در عامل چهارم، توانسته‌اند ۱۱/۵۹۲ درصد از واریانس اثرات احداث کمربندی بر ساکنان روستا-شهر شاهو را تبیین کنند. دقت در مفهوم متغیرهای فوق، بر کاهش مهاجرت به روستا-شهر شاهو و مهاجرت از شهر و افزایش ناهنجاری‌های اجتماعی در محدوده مورد مطالعه دلالت دارد؛ از این‌رو این چهارمین عامل شناسایی‌شده در خصوص اثر احداث کمربندی بر ساکنان روستا-شهر شاهو، «مهاجرفرستی و ناهنجاری‌های اجتماعی» نام‌گذاری شد.

عامل پنجم: نتایج جدول (۶) نشان می‌دهد، دو متغیر توقف کامل ساخت‌وسازها در شهر و فرسوده‌شدن محور ارتباطی قدیمی شهر و املاک تجاری مجاور آن، با تبیین ۷/۲۴۴ درصد از اثرات احداث کمربندی در محدوده مورد مطالعه، در عامل پنجم بارگذاری شده‌اند. با توجه به مفهوم متغیرهای فوق، این عامل «توقف رشد و توسعه شهر» نام‌گذاری شد.

عامل ششم: نتایج نشان می‌دهد، سه متغیر قطع درختان بلوط در کنار کمربندی؛ رهاکردن زباله در اطراف کمربندی و از بین رفتن قسمت زیادی از مراتع به‌واسطه احداث کمربندی در عامل ششم قرار گرفته‌اند و توانسته‌اند ۷/۲۰۹ درصد از واریانس اثرات احداث کمربندی بر ساکنان روستا-شهر شاهو را تبیین کنند. با توجه به مفهوم درونی متغیرهای بارگذاری‌شده در این عامل، ششمین عامل شناسایی‌شده، «تخریب محیط زیست» نام‌گذاری شد.

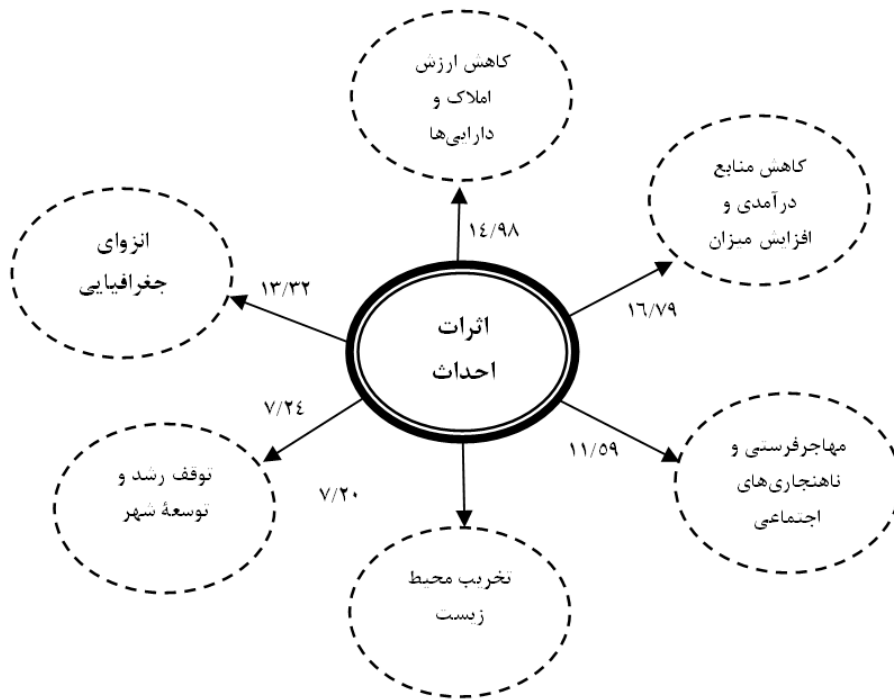
جدول ۶. نام‌گذاری عامل‌ها، ضرایب عاملی دوران یافته‌ی اثرات احداث کمربندی بر ساکنان روستا-شهر شاهو

بار عاملی	مؤلفه‌ها	عامل
۰/۸۴۳	کاهش شدید میزان فروش مغازه‌داران و صاحبان سوپرمارکت‌ها	کاهش منابع درآمدی و افزایش میزان بیکاری
۰/۷۷۷	کاهش میزان مراجعه‌ی مشتریان به شهروندان	
۰/۷۶۳	بیکارشدن فروشندگان و تعمیرکاران	
۰/۷۹۷	بسته‌شدن مغازه‌ها و فروشگاه‌ها	
۰/۸۱۶	بسته‌شدن تعمیرگاه‌ها و دیگر مراکز کسب درآمد	
۰/۸۳۸	کاهش قابل توجه تنوع شغلی	
۰/۷۹۵	کاهش شدید قیمت املاک تجاری	کاهش ارزش املاک و دارایی‌ها
۰/۹۳۳	کاهش قیمت مسکن	
۰/۸۰۸	کاهش ارزش ادوات موجود در تعمیرگاه‌ها، سوپرمارکت‌ها و...	
۰/۸۸۰	کاهش قیمت زمین‌های زراعی اطراف شهر	
۰/۶۹۲	کاهش قیمت زمین‌های مسکونی	
۰/۷۶۰	کاهش ارزش باغ‌ها و خانه‌باغ‌ها	
۰/۷۹۶	محوشدن کامل شهر از دید مسافران و عابران به‌واسطه‌ی احداث کمربندی	انزوای جغرافیایی
۰/۷۹۵	کاهش دسترسی شهروندان به وسایل نقلیه	
۰/۸۴۳	کاهش شدید میزان سرمایه‌گذاری در شهر	
۰/۷۵۹	فاصله‌گرفتن شهر از محور ارتباطی	
۰/۶۹۶	انتقال تدریجی سرمایه‌های شهروندان از شهر	
۰/۶۳۰	کاهش بازدید گردشگران و مسافران از شهر	
۰/۷۰۱	مهاجرت تدریجی صاحبان مشاغلان خدماتی از شهر	مهاجرفرستی و ناهنجاری‌های اجتماعی
۰/۸۳۴	افزایش میزان گرایش جوانان به مصرف مواد مخدر	
۰/۸۱۴	خالی‌شدن بعضی از منازل مسکونی	
۰/۷۶۰	افزایش تدریجی میزان سرقت در شهر	
۰/۸۳۵	کاهش جمعیت شهر	
۰/۸۵۶	مهاجرت نیروی کار به‌ویژه قشر جوان از شهر	
۰/۸۳۵	توقف کامل ساخت‌وسازها در شهر	توقف رشد و توسعه‌ی شهر
۰/۸۵۶	فرسوده‌شدن محور ارتباطی قدیمی شهر و املاک تجاری مجاور آن	
۰/۵۱۹	قطع درختان بلوط در کنار کمربندی	تخریب محیط زیست
۰/۸۰۵	رهاکردن زباله در اطراف کمربندی	
۰/۷۶۲	ازبین‌رفتن قسمتی زیادی از مراتع به‌واسطه‌ی احداث کمربندی	

(منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)

درنهایت با توجه به نتایج حاصل‌شده، مدل تجربی شهر شاهو طراحی شد (شکل ۲).

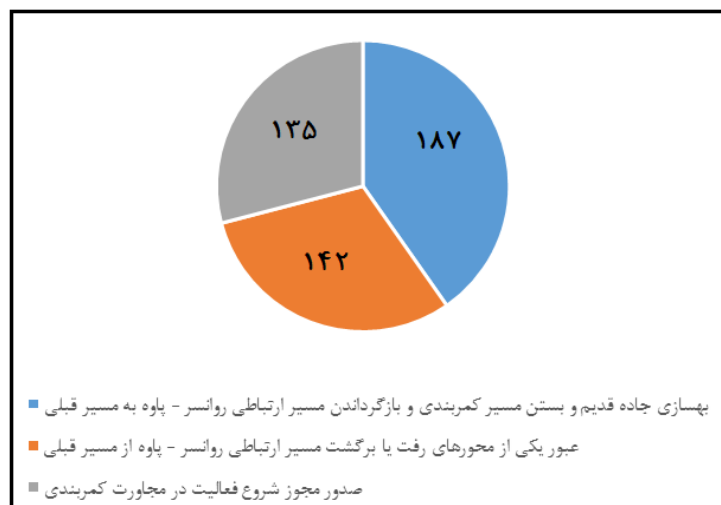
شناسایی اثرات احداث کمربندی بر ساکنان روستا-



شکل ۲. مدل تجربی اثرات احداث کمربندی بر ساکنان روستا-شهر شاهو (منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)

بازگرداندن مسیر ارتباطی روانسر-پاوه به مسیر قبلی، عبور یکی از محورهای رفت یا برگشت مسیر ارتباطی روانسر-پاوه از مسیر قبلی و صدور مجوز شروع فعالیت در مجاورت کمربندی به ترتیب با ۱۸۷، ۱۴۲ و ۱۳۵ بار تکرار، مهم‌ترین راهکارهای پیشنهادی شهروندان روستا-شهر شاهو بوده‌اند.

راهکارهای کاهش اثرات منفی احداث کمربندی از دیدگاه شهروندان نتایج بررسی راهکارهای عملیاتی شهروندان محدوده مورد مطالعه در جهت کاهش اثرات منفی احداث کمربندی بر ساکنان شهر شاهو نشان داد (شکل ۳)، بهسازی جاده قدیم و بستن مسیر کمربندی و



شکل ۳. اولویت‌بندی راهکارهای پیشنهادی شهروندان روستا-شهر شاهو برای کاهش اثرات منفی احداث کمربندی (منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)

نتیجه‌گیری

شواهد نشان می‌دهد با افزایش جمعیت سکونتگاه‌های روستایی در کشورمان، که می‌تواند ناشی از علل مختلفی از جمله مهاجرت، افزایش کارکردهای اقتصادی، اجتماعی، اداری، سیاسی و... باشد، نقاط روستایی در کانون توجه نهادهای متولی قرار می‌گیرند و در نهایت با اتخاذ تصمیمات آن‌ها، نقاط روستایی به نقاط شهری تبدیل می‌شوند؛ در حالی که معیشت، فضای کالبدی و شیوه زندگی اهالی این روستاها بیشتر نمایانگر یک جامعه روستایی پرتراکم و پرجمعیت است. در مجموع چنین سکونتگاه‌هایی را می‌توان در گروه روستا-شهرها قرار داد. در هر صورت اجرای برنامه‌های توسعه‌ای و عمرانی، دارای اثرات قابل توجهی بر جوامع میزبان است و در صورتی که این برنامه‌ها فاقد پشتوانه تئوریک و علمی مناسبی باشند، اثرات مخربی بر جامعه هدف وارد می‌کنند. در راستای مطالب فوق، نتایج پژوهش نشان می‌دهد اغلب شهروندان ساکن در روستا-شهر شاهو از احداث کمربندی در قسمت شمالی آن بسیار ناراضی بوده‌اند. دلیل این امر را می‌توان به پیوند عمیق و چندین ساله میان معیشت ساکنان روستا-شهر شاهو و جاده ارتباطی و همچنین بی‌توجهی به نظر اهالی در احداث کمربندی نسبت داد. دلیل دیگر نارضایتی ساکنان را می‌توان از طریق ارزیابی میزان رضایت آن‌ها از سکونت در روستا-شهر شاهو در قبل و بعد از احداث کمربندی مشاهده کرد؛ چراکه میزان رضایت‌مندی اهالی از سکونت در روستا-شهر شاهو بعد از احداث کمربندی نسبت به قبل از احداث آن، به صورت قابل ملاحظه‌ای کاهش یافته است. نتایج بررسی اثرات احداث کمربندی بر ساکنان روستا-شهر شاهو نشان داد، شش عامل «کاهش منابع درآمدی و افزایش میزان بیکاری، کاهش ارزش املاک و دارایی‌ها، انزوای جغرافیایی، مهاجرفرستی و ناهنجاری‌های اجتماعی، توقف رشد و توسعه شهر و تخریب محیط‌زیست» مهم‌ترین اثرات احداث کمربندی بر ساکنان روستا-شهر شاهو بوده‌اند. نتیجه حاصل شده با نتایج پژوهش احتشامی (۱۳۸۹)

در ارتباط با اثر احداث کمربندی بر شهر شاهرود همسو است. همچنین با توجه به اینکه پورطاهری و همکاران (۱۳۹۱)، رضوانی و همکاران (۱۳۹۱) و کریمی و پاشازاده (۱۳۹۲) در مطالعات خود بر اثرات منفی فاصله از شبکه‌های ارتباطی و انزوای جغرافیایی اذعان کرده‌اند، نتیجه پژوهش حاضر با نتایج پژوهش‌های مذکور همسو می‌باشد. همچنین نتایج پژوهش حاضر با یافته‌های پژوهش کری (۲۰۰۱)، آکیی (۲۰۰۶)، ماچیل و بایدرمن (۲۰۱۳)، لیو و همکاران (۲۰۱۶) و گاریگا و همکاران (۲۰۱۷)، که در مطالعات خود به اثرات مثبت احداث جاده‌های جدید بر توسعه شاخص‌های رفاهی شهروندان اشاره کرده‌اند، در تضاد است. دقت در ماهیت شش عامل شناسایی شده نشان می‌دهد همه آن‌ها منفی بوده و به نوعی احداث کمربندی پیامدهای منفی متعددی را برای شهروندان روستا-شهر شاهو به دنبال داشته است. در هر صورت در حال حاضر شهروندان روستا-شهر شاهو تنها کسانی هستند که به صورت مستقیم با اثرات منفی احداث کمربندی دست‌وپنجه نرم می‌کنند و نیازمند توجه ویژه‌ای به مشکل تحمیل شده بر آن‌ها هستند.

با توجه به نتایج حاصل شده و عطف به اینکه احداث کمربندی اثرات منفی متعددی را برای روستا-شهر شاهو و ساکنان آن بر جای گذاشته است، جهت کاهش اثرات احداث کمربندی، باید به راهکارهای پیشنهادی ساکنان که مستقیماً با این مشکلات دست‌وپنجه نرم می‌کنند توجه ویژه‌ای داشت. با این وجود شاید اجرای راهکار پیشنهادی اول شهروندان «بهسازی جاده قدیم و بستن مسیر کمربندی و بازگرداندن مسیر ارتباطی روانسر-پاوه به مسیر قبلی» در نگاه اول غیرقابل اجرا به نظر برسد؛ اما با عریض کردن محور ارتباطی قدیمی روانسر-پاوه که از قلب شهر می‌گذشت و همچنین عقب‌نشینی املاک تجاری و مسکونی اطراف آن، به سهولت می‌توان این راهکار را عملیاتی کرد و رونق و شادابی گذشته را به روستا-شهر شاهو بازگرداند. برخلاف راهکار اول

جعفری اسکندری، میثم؛ مظفری، عظیمه. (۱۳۹۴). خوشه‌بندی و پیش‌بینی تصادف‌های جاده‌ای. فصلنامه راهور، شماره ۲۹، صص ۶۳-۷۸.

جمینی، داود؛ جمشیدی، علیرضا؛ کاماسی، حسین؛ آریان‌پور، آزاد. (۱۳۹۳). نگاهی به توسعه‌یافتگی شهرستان روانسر. تهران: انتشارات حافظین برتراندیش.

رحمانی‌فضلی، عبدالرضا؛ پریشان، مجید. (۱۳۸۷). تحولات ساختاری کارکردی پس از تبدیل نقاط روستایی به شهر (مورد مطالعه: شهر کانی‌سور شهرستان بانه). نشریه علوم جغرافیایی، شماره ۱۲، صص ۱۰۱-۱۲۸.

رضوانی محمدرضا؛ قدریری معصوم، مجتبی؛ کریمی، سید هادی. (۱۳۹۱). ارزیابی تأثیر حمل‌ونقل بر توسعه اجتماعی نواحی روستایی (مطالعه موردی: روستاهای حاشیه‌محور ارتباطی سنندج-دیوان‌دره). فصلنامه برنامه‌ریزی کالبدی-فضایی، شماره ۱، صص ۴۹-۶۲.

سعیدی، عباس. (۱۳۷۵). مبانی جغرافیای روستایی. تهران: انتشارات سمت.

سلطانی، علی؛ طالبی، طیبه. (۱۳۹۲). بررسی نظام توزیع فضایی و تحلیل مکان‌گزینی پایانه‌های حمل‌ونقل و اتوبوس‌رانی دورن شهری شیراز با استفاده از تکنیک فرایند تحلیل شبکه‌ای (ANP). مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، شماره ۱۸، صص ۱۰۷-۱۲۲.

شمس‌الدینی، علی؛ جمینی، داود. (۱۳۹۵). ارزیابی عملکرد نهادهای متولی در توسعه سکونتگاه‌های روستایی با رویکرد معادلات ساختاری (مورد مطالعه: شهرستان جوان‌رود). جغرافیا و توسعه، شماره ۴۳، صص ۳۵-۵۰.

ضیاء توانا، محمدحسن؛ امیرانتخابی، شهرام. (۱۳۸۶). روند تبدیل روستا به شهر و پیامدهای آن در شهرستان تالش، جغرافیا و توسعه، شماره ۱۰، صص ۱۰۷-۱۲۸.

عبدی، محمدحامد؛ فروقی، فرزین؛ رحیمی کاکه‌جوب، آرمان. (۱۳۹۲). سنجش کارایی سامانه حمل‌ونقل همگانی در شهر یزد. نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، شماره ۳۰، صص ۲۲۹-۲۵۰.

فردوسی، سجاد؛ شکری فیروز‌جاه، پری. (۱۳۹۳). تأثیرات احداث کمربندی بر اقتصاد شهر، فناوری حمل‌ونقل، شماره ۲۳، صص ۲۵-۳۴.

قرخلو، مهدی؛ کلانتری خلیل‌آبادی، حسین؛ اسکندری‌نوده، محمد. (۱۳۸۷). بررسی دگرگونی در ساختار کالبدی و

شهروندان روستا-شهر شاهو، دو راهکار دیگر آن‌ها «عبور یکی از محورهای رفت یا برگشت مسیر ارتباطی روانسر-پاوه از مسیر قبلی» و «صدور مجوز شروع فعالیت در مجاورت کمربندی» نیز، منطقی و عملی به نظر می‌رسد. در صورت بی‌توجهی به شرایط به‌وجود آمده در روستا-شهر شاهو، نه‌تنها رشد و توسعه تدریجی شهر متوقف خواهد شد؛ بلکه زمین‌های فقر، بیکاری، افزایش ناهنجاری‌های اجتماعی و به‌ویژه مهاجرت ساکنان به شهرهای مجاور به‌ویژه دو شهر پاوه و جوان‌رود که به‌لحاظ توسعه فیزیکی با کمبود شدید زمین مسکونی مواجه هستند، روبه‌رو خواهیم بود و برعکس با چاره‌جویی و عملی‌ساختن راهکارهای فوق، می‌توان موجبات رونق روستا-شهر شاهو را فراهم آورد و با توجه به محدودیت‌های فیزیکی توسعه شهرهای مجاور این شهر، به‌ویژه شهرهای پاوه و جوان‌رود، از روستا-شهر شاهو به‌عنوان گزینه‌ای قابل قبول برای نگه‌داشت سرریز جمعیتی این شهرها استفاده کرد و به‌نظرات اهالی و راهکارهای آن‌ها جامعه عمل پوشاند.

منابع

احتشامی، عباس. (۱۳۸۹). بازگشایی ناقص باند دوم کمربندی شاهرود و زبان چند میلیاردی کسبه. دوماهنامه جاده ابریشم، شماره ۹۰، صص ۵۶-۵۷.

پرهیزکار، اکبر؛ فیروزبخت، علی. (۱۳۹۰). چشم‌انداز مدیریت شهری ایران با تأکید بر توسعه پایدار شهری. فصلنامه جغرافیایی سرزمین، شماره ۳۲، صص ۴۳-۶۶.

پورطاهری، مهدی؛ باقری سرنجیانه، ناصر؛ رکن‌الدین افتخاری، عبدالرضا. (۱۳۹۱). ارزیابی قابلیت دسترسی به نظام حمل‌ونقل و نقش آن در توسعه سکونتگاه‌های روستایی. فصلنامه مدرس علوم انسانی، دوره ۱۶، شماره ۴، صص ۸۹-۱۱۰.

تقی‌زاده، یاسر؛ نوروزی، بهروز؛ امیری‌پور، سید محمد مهدی؛ کاظمی، علی‌حسن. (۱۳۹۱). تحلیل اقتصادی خطوط اتوبوس‌رانی (مطالعه موردی: خط ۴-۳۰ شهید فتحی، پایانه فیاض‌بخش شهر تهران). فصلنامه مهندسی ترافیک، شماره ۵۱، صص ۵-۱۱.

- Technology, Learning, and Performance Journal, 19 (1), pp 43-50.
- Bruegmann, R. (2006). *Sprawl: A Compact History*, (Chicago: University of Chicago Press).
- Cambridge Dictionary. (2016). Meaning of "ring road" in the English Dictionary, Available at: <http://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/ring-road>.
- Carey, J. (2001). Impact of Highways on Property Values: Case Study of the Superstition Freeway Corridor, FINAL REPORT, Arizona Department of Transportation, Available at: <http://ntl.bts.gov/lib/24000/24800/24842/AZ516.pdf>.
- Garriga, N; Francha, M; Santosa, X; Montoria, A; Llorente, G.A. (2017). Seasonal variation in vertebrate traffic casualties and its implications for mitigation measures, *Landscape and Urban Planning*, No:157, pp 36-44.
- Lanzendorf, M. (2001). Compact Cities and Sustainable Urban Development: A Critical Assessment of Policies and Plans from an International Perspective, in Gert de Roo and Donald Miller (eds.), *Journal of Housing and the Built Environment*, No 16: pp 367-370.
- Litman, T. (2013). *Planning Principles and Practices*, Victoria Transport Policy Institute, Available at: www.vtpi.org.
- Liu, X; Li, T; Zhang, S; Jia, Y; Li, Y; Xu, X. (2016). The role of land use, construction and road on terrestrial carbon stocks in a newly urbanized area of western Chengdu, China, *Landscape and Urban Planning*, No:147, pp 88-95
- Maciel, V.F; Biderman, C. (2013). Assessing the effects of the São Paulo's metropolitan beltway on residential land prices, *Journal of Transport Literature*, Vol. 7, n. 2, pp 373-402.
- Müller, K; Steinmeier, C; Küchler, M. (2010). Urban growth along motorways in Switzerland, *Landscape and Urban Planning*, No: 98, pp 3-12.
- Van Renterghem, T; Botteldooren, D. (2016). View on outdoor vegetation reduces noise annoyance for dwellers near busy roads, *Landscape and Urban Planning*, No: 148, pp 203-215.
- معماری روستاها و تشکیل روستا شهر (مورد: آلود و پرنوک). پژوهش‌های جغرافیای انسانی، شماره ۶۵، صص ۷۰-۵۳.
- کاظمی، سید مهدی؛ بدری، سیدعلی. (۱۳۸۷). جغرافیای شهری و روستاشناسی. انتشارات دانشگاه پیام نور، تهران.
- کریمی، سیدهدادی؛ پاشازاده، اصغر. (۱۳۹۲). حمل‌ونقل روستایی، بستری اشتغال‌زا برای جوامع روستایی. ماهنامه اجتماعی-اقتصادی، علمی- فرهنگی کار و جامعه، شماره ۱۵۵، صص ۳۶-۴۶.
- محمدی یگانه، بهروز؛ حسین‌زاده، اکبر. (۱۳۹۲). نقش عملکردی روستا-شهرها در توسعه روستاهای پیرامونی (مورد مطالعه: شهر زرین‌رود، شهرستان خداآینده). فصلنامه علمی-پژوهشی برنامه‌ریزی منطقه‌ای، شماره ۱۱، صص ۶۴-۵۵.
- محمدی، جمال؛ خالق‌پناه، کمال؛ زارع؛ معصومه. (۱۳۹۲). شهری شدن روستاها و قضایای شدن مناقشات: مطالعه‌ای در تجربه مناقشه و حل مناقشه در فضای روستایی-شهری. توسعه روستایی، دوره ۵، شماره ۲، صص ۱۰۲-۷۵.
- معین، محمد. (۱۳۹۵). فرهنگ لغت معین، جلد ۳، انتشارات امیرکبیر، تهران.
- موسی کاظمی، سید مهدی؛ بدری، سید علی. (۱۳۹۰). جغرافیای شهری و روستاشناسی. انتشارات دانشگاه پیام نور، تهران.
- مهندسان مشاور پرویس شهر غرب (۱۳۹۰). طرح جامع و تفصیلی شهر شاهو، خلاصه گزارش، شهرداری شهر شاهو.
- نوروزی اورگانی، اصغر. (۱۳۹۳). ارزیابی عملکرد و سنجش میزان رضایتمندی از سیستم اتوبوس‌رانی تندرو (BRT) در کلان‌شهر اصفهان. برنامه‌ریزی فضایی (جغرافیا)، شماره ۱۲، صص ۱۶۸-۱۴۳.
- Akee, R. (2006). The Babeldaob Road: The Impact of Road Construction on Rural Labor Force Outcomes in the Republic of Palau, *IZA Discussion Papers*, No: 2452, pp 1- 27.
- Bartlett, J.E; Kotrlík, J.W; Higgins, C.C. (2001). Organizational research: Determining appropriate sample size in survey research. *Information*