



دانشکده ادبیات و علوم انسانی

گروه علوم اجتماعی

گرایش جامعه‌شناسی

ارزیابی تاثیرات اجتماعی ازادراه قزوین - رشت

مطالعه ای در منطقه امام زاده هاشم

از

محدثه علیزاده سراوانی

استاد راهنما

دکتر فریدین علیخواه

استاد مشاور

دکتر نادر زالی

آذر ۱۳۹۲

تقدیم به

وبعد از مدتها، پس از سی‌مردن راهبهای فراوان که با حضور اساتید عزیزم، بارها بنیام و دغدغه های فراوانشان، نگاههای پدرمادم، پشتمهای پر از برق شوق، و زیبایی حضور دوستانم در کنارم، که محنتهای این راه را به امید و روشنی راه تبدیل کرده و امیدوارم بتوانم در آینده ی نزدیک جو بگویی این همه محبت آنها باشم...

اکنون، با احترام فراوان برای این همه تلاش این عزیزان برای موفقیت من....
این پایان نامه را به پدر و مادرم، اساتید عزیز و دوستان مهربانم تقدیم میکنم.
امیدوارم قادر به درک زیباهای وجودشان باشم.

باساس

باتقدیر و تشکر شایسته از استاد فرهیخته جناب آقای دکتر فردین علیخواه که بانگه‌های دلاویز و کفته‌های بلند، صحیفه‌های سخن را عل‌م پرور نمود. و همواره راه‌نما و راه‌کنشای نگارنده در تمام و کمال پایان نامه بوده است.

از جناب آقای دکتر زالی مشاور پایان نامه به واسطه حضور همیشگی و نظارت دقیق‌شان در تمامی مراحل انجام پایان نامه کمال امتنان را دارم.

ارزیابی تاثیرات اجتماعی آزادراه قزوین - رشت
مطالعه ای در منطقه امام زاده هاشم

محدثه علیزاده سراوانی

آزادراه قزوین - رشت که با هدف کاهش ترافیک، کاهش مصرف سوخت، کاهش زمان سفر، افزایش ایمنی و کاهش تصادفات... احداث شده، دارای اثرات منفی و مثبت زیادی بر روستاها و مناطق مجاور آزادراه بوده است. این پژوهش به ارزیابی تاثیرات اجتماعی آزادراه بر منطقه امام زاده هاشم که یکی از مناطق مهم و شاهراه ارتباطی روستاهای اطراف بوده، پرداخته است و پیامدهای مثبت و منفی اجرای طرح را مورد ارزیابی قرارداده است. ارزیابی پیامدهای این پروژه با ترکیبی از روشهای کمی (پیمایش ۹۱ نفر) و کیفی (مصاحبه ۲۰ نفر) مشاهده و مطالعه اسنادی انجام گرفته است. نتایج پژوهش نشان می دهد که پروژه بعد از بهره برداری دارای اثرات مثبت و منفی در زمینه شاخص های اقتصادی، اجتماعی، زیست محیطی، ترافیکی، سازمانی بوده است که یافته های حاصله از تجزیه و تحلیل اطلاعات بدست آمده شامل مواردی همچون افزایش مسافر در منطقه، افزایش دعوا و نزاع خیابانی، کاهش انگیزه سفر، افزایش ترافیک، افزایش تصادفات عابر پیاده، مشکل رفت و آمد به روستاهای اطراف، افزایش قیمت نیمی از مغازه ها تا ورودی آزادراه و کاهش قیمت مغازه های بعد از ورودی آزادراه، گرانفروشی، عدم افزایش امکانات زیر ساختی، از بین رفتن زهکش پارک و نابودی درختان پارک، شکل گیری نارضایتی عمومی نسبت به سازمانهای مسئول ... می باشد.

کلیدواژه: آزادراه قزوین - رشت، امام زاده هاشم، ارزیابی اثرات اجتماعی

Abstract

social Impact Assessment of Ghazvin -Rasht Freeway the study of the Emamzadehhashem region

MohadesehAlizadeh Saravany

Ghazvin - Rasht Freeway is constructed with the aim of reduce the traffic, the fuel consumption, accidents, travel time and increase safety. The project has many positive and negative impacts for the surrounding areas. This research focuses on the social impacts Assessment freeway of EmamZadehhashem that One of the important areas and connecting motorways surrounding villages. Impacts of the project have been assessed with a combination of quantitative (surveys with 91 people), qualitative (interview with 20 people) methods, observation, study documents. Results are showing that project has had positive and negative effects on indicators of economic, social, environmental, traffic, and organization. The resulting findings from the analysis the obtained information are including Increase passenger in area, street fights, reduce traveling motivation, Increase Traffic, pedestrian accidents, the problems travel to the surrounding villages, increase of the prices of the shops located in freeway entrance and the reduction of the price of shops after freeway entrance, Inflation, , lack of Infrastructure facilities , drainage destruction park and Trees destruction, formation of public discontent ...

Keywords: Ghazvin -Rasht Freeway, EmamZadehhashem, Social Impact Assessment

فهرست

عنوان.....	صفحه.....
فصل اول - طرح موضوع.....	۱.....
۱-۱. مقدمه.....	۲.....
۲-۱. بیان مسئله.....	۳.....
۳-۱. ضرورت و اهمیت تحقیق.....	۵.....
۴-۱. اهداف پژوهش.....	۶.....
۵-۱. سوالات پژوهش.....	۷.....
۶-۱. واکاوی برخی از مفاهیم مهم پژوهش.....	۸.....
فصل دوم - مبانی نظری.....	۱۰.....
۱-۲. پیشینه پژوهش.....	۱۲.....
۱-۲-۱. پیشینه داخلی.....	۱۲.....
۲-۱-۲. پیشینه خارجی.....	۱۶.....
۲-۲. ارزیابی تاثیرات اجتماعی.....	۲۰.....
۱-۲-۲. تعریف ارزیابی تاثیرات اجتماعی.....	۲۰.....
۲-۲-۲. تاریخچه ارزیابی تاثیرات اجتماعی.....	۲۱.....
۳-۲-۲. هدف ارزیابی تاثیرات اجتماعی.....	۲۲.....
۴-۲-۲. مهم ترین مزایای ارزیابی تاثیرات اجتماعی.....	۲۳.....
۵-۲-۲. برخی سوالات متداول ارزیابی تاثیرات اجتماعی.....	۲۳.....
۶-۲-۲. عرصه مطالعات ارزیابی تاثیرات اجتماعی.....	۲۴.....

۲۵	۷-۲-۲. فعالیت های تشکیل دهنده ارزیابی تاثیرات اجتماعی
۲۶	۸-۲-۲. مراحل ارزیابی تاثیرات اجتماعی
۲۹	۹-۲-۲. مروری بر اراء نظریه پردازان
۲۹	۱-۹-۲-۲. ونکلی
۳۱	۲-۹-۲-۲. جی بارج
۳۲	۱۰-۲-۲. اراء تغییرات و پیامد های اجتماعی رول اسلوتوگ
۴۲	۱۱-۲-۲. دیدگاه فرهنگ گرایی در توسعه
۴۵	۳-۲. معرفی پروژه مورد مطالعه
۴۵	۱-۳-۲. آزادراه
۴۵	۲-۳-۲. نگاهی اجمالی به سیاست های دولت در زمینه ساخت آزادراه
۴۶	۳-۳-۲. آزادراه قزوین - رشت
۴۶	۴-۳-۲. امام زاده هاشم
۴۸	فصل سوم - روش پژوهش
۴۹	۱-۳. رویکرد ارزیابی تاثیر اجتماعی
۵۱	۲_۳. مرزهای جغرافیایی مطالعه
۵۲	۳-۳. شناسایی ذیمدخلان منطقه
۵۳	۴-۳. جامعه آماری
۵۳	۵-۳. تعداد نمونه
۵۳	۶-۳. روش نمونه گیری
۵۴	۷-۳. روش گردآوری داده ها یا منابع داده ها

۵۵	۸-۳. متغیر های ارزیابی تاثیر اجتماعی
۵۸	فصل چهارم - یافته های پژوهش
۶۰	۱-۴. یافته های حاصل از بررسی اسناد
۶۳	۲-۴. یافته های حاصل از پیمایش
۸۱	۳-۴. یافته های حاصل از مصاحبه
۱۰۲	۴-۴. یافته های حاصل از مشاهده
۱۰۸	فصل پنجم - نتیجه گیری و پیشنهادات
۱۰۹	۱-۵. نتیجه گیری
۱۱۲	۲-۵. پیشنهادات
۱۱۴	۳-۵. محدودیتهای پژوهش
۱۱۵	منابع
۱۱۹	ضمائم

فهرست جداول

عنوان.....	صفحه.....
جدول شماره ۱-۳ : فهرست ذیمدخلان شناسایی شده پروژه	۵۲.....
جدول شماره ۲-۳ : منابع داده ها.....	۵۴.....
جدول شماره ۳-۳ : متغیر های مرتبط به پژوهش	۵۶.....
جدول شماره ۱-۴ : جمعیت دو سرشماری	۶۰.....
جدول شماره ۲-۴ : امکانات آموزشی ، فرهنگی ، پژوهشی.....	۶۰.....
جدول شماره ۳-۴ : امکانات مذهبی	۶۱.....
جدول شماره ۴-۴ : امکانات سیاسی ، اداری	۶۱.....
جدول شماره ۵-۴ : برق ، آب ، گاز.....	۶۱.....
جدول شماره ۶-۴ : بهداشتی ، خدماتی.....	۶۲.....
جدول شماره ۷-۴ : مخابرات و ارتباطات.....	۶۲.....
جدول شماره ۸-۴ : توزیع پاسخگویان بر حسب سن	۶۳.....
جدول شماره ۹-۴ : توزیع پاسخگویان بر حسب جنس	۶۴.....
جدول شماره ۱۰-۴ : توزیع پاسخگویان بر حسب تحصیلات.....	۶۵.....
جدول شماره ۱۱-۴ : وضعیت مغازه پاسخگویان بر حسب تملک.....	۶۶.....
جدول شماره ۱۲-۴ : نوع مغازه پاسخگویان از لحاظ فروش محصولات	۶۷.....
جدول شماره ۱۳-۴ : درآمد ماهیانه پاسخگویان	۶۸.....
جدول شماره ۱۴-۴ : مدت زمان کسب پاسخگویان	۶۹.....
جدول شماره ۱۵-۴ : تغییر شغل پاسخگویان با ساخت ازادراه.....	۶۹.....

- جدول شماره ۴-۱۶: شغل قبلی پاسخگویان ۷۰
- جدول شماره ۴-۱۷: میزان فروش محصولات پاسخگویان بعد از احداث ازادراه..... ۷۰
- جدول شماره ۴-۱۸: تغییر ایجاد شده در میزان مسافر از نگاه پاسخگویان ۷۱
- جدول شماره ۴-۱۹: نظر خواهی از پاسخگویان در مورد ساخت ازادراه..... ۷۱
- جدول شماره ۴-۲۰: نظر پاسخگویان درباره توزیع امکانات بعد از احداث ازادراه ۷۲
- جدول شماره ۴-۲۱: نظر پاسخگویان درباره تغییرات در ازادراه..... ۷۲
- جدول شماره ۴-۲۲: نظر پاسخگویان درباره مزایا و معایب احداث ازادراه..... ۷۳
- جدول شماره ۴-۲۳: نظر پاسخگویان درباره امکانات ایجاد شده در منطقه بعد از احداث ازادراه..... ۷۵
- جدول شماره ۴-۲۴: نظر پاسخگویان درباره مشکلات اجتماعی ایجاد شده در منطقه بعد از احداث ازادراه..... ۷۶
- جدول شماره ۴-۲۵: نظر پاسخگویان درباره مراجعه به مراکز دولتی برای پیگیری مشکلات ۷۷
- جدول شماره ۴-۲۶: نظر پاسخگویان درباره مراجعه به نهادها برای حل مشکلات ایجاد شده توسط ازادراه..... ۷۸
- جدول شماره ۴-۲۷: نظر پاسخگویان درباره رسیدگی به اعتراضاتشان ۷۹
- جدول شماره ۴-۲۸: نظر پاسخگویان درباره احساس تعلق شان به منطقه بعد از احداث ازادراه..... ۸۰
- جدول شماره ۵-۱: پیشنهادات پژوهش ۱۱۲

فهرست نمودارها و شکلها

عنوان	صفحه
نمودار شماره ۱-۴ : نمودار سوات	۱۰۶
شکل شماره ۱-۲: مراحل ارزیابی تاثیر اجتماعی	۲۸
شکل شماره ۱-۳: متغیر های ارزیابی تاثیر اجتماعی	۵۵
شکل شماره ۱-۴: برندگان و بازندگان پروژه آزادراه قزوین - رشت	۱۰۷

فهرست تصاویر

عنوان	صفحه
عکس شماره ۱-۲ : بزرگراه ۷۶ متری سعید اباد	۱۲
عکس شماره ۲-۲ : آزادراه تهران - ساوه	۱۳
عکس شماره ۳-۲ : تونل توحید	۱۴
عکس شماره ۴-۲ : خیابان ولیعصر	۱۵
عکس شماره ۵-۲ : بزرگراه تیکا - نایروبی	۱۶
عکس شماره ۶-۲ : گذرگاه فرانگستون استرالیا	۱۷
عکس شماره ۷-۲ : بزرگراه جورجیا امریکا	۱۸
عکس شماره ۸-۲ : نمایی از آزادراه قزوین - رشت	۴۶
عکس شماره ۹-۲ : نمایی از منطقه امام زاده هاشم	۴۷
عکس شماره ۱-۳ : نقشه امام زاده هاشم	۵۱
عکس شماره ۱-۴ : پارک کردن خودرو در کنار خیابان	۱۰۲
عکس شماره ۲-۴ : کاهش درآمدنیمی کسبه	۱۰۳
عکس شماره ۳-۴ : افزایش درآمدنیمی از کسبه	۱۰۳

عکس شماره ۴-۴: پیش روی مغازه دارها تا حریم جاده..... ۱۰۴

عکس شماره ۵-۴: جمع شدن آب های سطحی کنار ازادراه..... ۱۰۴

عکس شماره ۶-۴: کاهش درآمد صندوق های نذورات بعد از ورودی ازادراه..... ۱۰۵

عکس شماره ۷-۴: کاهش بازدید کننده پارک..... ۱۰۵

فصل اول

طرح موضوع

جای رشک است، اما مشیت خداوند بر آن بوده است

که مسائل اسان نصیب فیزیک دانان باشد.

بوردی

از دیرباز پروژه‌های زیربنایی بر مبنای ضوابط و معیارهای اقتصادی و مهندسی طراحی شده‌اند. این پروژه‌ها نه نیازهای بهره‌برداران مورد نظر را همواره برآورده می‌کنند و نه به طور کلی از منابع اجتماعی فرهنگی بهره‌برداری لازم را به عمل می‌آورند. شواهد تجربی روزافزون ثابت می‌کند طرح پروژه‌ای که توجه بیشتری به متغیرهای اجتماعی نشان دهد، نه تنها افزایش مستقیم سودمندی پروژه را به دنبال دارد، بلکه موجب تشویق نگهداری اصولی تر و در بیشتر موارد، چندین برابر شدن اثرات اقتصادی محلی می‌گردد و می‌تواند به توانمندیهای درازمدت جامعه در راستای رشد خودگردانی و خودکفایی کمک کند. اگرچه پروژه‌های زیربنایی یا بهسازی را معمولاً به عنوان پروژه‌های سخت‌افزاری دارای درونداد و برونداد دقیق و قابل اندازه‌گیری می‌شناسند، لیکن ما مدعی هستیم که ملاحظات اجتماعی و فرهنگی در راستای موفقیت این پروژه‌ها همانقدر از اهمیت برخوردارند که در موفقیت پروژه‌های بخش نرم‌افزاری، بویژه زمانی که در عرصه پهنای فرایند توسعه مورد توجه قرار می‌گیرند. بدین ترتیب خدمات ارزیابی اجتماعی در جهت بسیج و تجهیز منابع انسانی، تسریع روند ابتکارات محلی و متشکل ساختن ارگانه‌های اجتماعی برای ایجاد زیرساخت‌های فیزیکی را می‌توان درست به اندازه خدمات مهندسی دولتی، لازم توسعه شبکه راه‌ها به شمار آورد. یک کارشناس امور اجتماعی به خوبی می‌تواند نتایج بعضی طرح‌ها را با توجه به هدفهای عمومی پروژه و بافت اجتماعی فرهنگی آن ارزیابی کند. اگر چه پیش‌بینی پیامدها کاری دشوار است ولی چنانچه طراحان فنی و اعضای هیئت ناظر که نهایتاً درگیر پروژه خواهند بود خودشان حساسیتی نسبت به پیامدهای فرهنگی، اجتماعی نداشته باشند. دامنه عواقب ناگوار ناشی از احداث جاده بسیار عظیم تر خواهد بود (تیاسی کوک، ۱۳۹۱: ۱). بنابراین انجام درست و مناسب ارزیابی تأثیرات اجتماعی^۱ می‌تواند نقش مهمی در افزایش قدرت شهروندی، افزایش اثر بخشی پروژه‌ها، ظرفیت‌سازی محلی و سازمانی، بسط جامعه‌شناسی کاربردی و کاهش آسیب‌ها و مسائل ناشی از پروژه‌های عمرانی داشته باشد. (ایمانی جاجرمی، ۱۳۹۱: ۲۴)

از جمله اقدامات توسعه‌ای^۲ مهم در هر کشور احداث جاده، آزادراه، بزرگراه و... است. بی‌تردید احداث آزادراه در یک منطقه مطلوب بوده و تأثیرات مثبتی بر ارتقای مسائل ترافیکی و رفت‌وآمد منطقه خواهد گذاشت، اما همانگونه که ذکر گردید اقدامات توسعه‌ای ممکن است همراه پیامدهای پنهان و پیش‌بینی نشده مثبت و منفی باشند که شناخت آنها انجام مطالعات ارزیابی تأثیر اجتماعی را ضروری می‌سازد اما هدف مهم تری که در انجام مطالعات ارزیابی تأثیر اجتماعی در خصوص پروژه‌های بزرگ کشوری همچون آزادراه‌ها می‌توان در نظر گرفت، شناسایی برخی ملاحظات مهم در خصوص طراحی و احداث آنها است. پس از انجام چند مطالعه ارزیابی تأثیر اجتماعی در زمینه پروژه‌های شهری مشابه می‌توان دستورالعملی شامل ملاحظات مهمی که در طراحی واحداث این پروژه‌ها باید در نظر گرفت، دست یافت. این دستورالعمل را می‌توان با انجام مطالعات بیشتری اصلاح و غنی‌تر کرد و در اختیار طراحان جاده‌ها و آزادراه‌ها قرار داد تا در زمان طراحی و احداث این مراکز ملاحظات مندرج در آن را مد نظر قرار دهند و از وقوع احتمالی برخی پیامدهای منفی جلوگیری کند.

¹ Social impact assessment

² Developing proceeding

۲-۱. بیان مسئله

"طی دهه‌های اخیر، پارادایم توسعه پایدار به عنوان رویکرد اساسی سیاست‌گذاری‌ها و تصمیم‌گیری‌های عمومی پذیرفته شده است، این رویکرد در برگیرنده همزمان ابعاد اقتصادی، محیطی، اجتماعی فرایند توسعه محسوب می‌گردد. از طرف دیگر تاکید بر اجتماع محور ساختن توسعه، توجه به اجتماعات محلی، تاکید بر مشارکت جمعی، طرح ایده دولت کار آمد و توجه به رویکرد توانمند سازی اجتماع، ارزیابی و پیوست اجتماعی و فرهنگی را به عنوان بخشی جدایی ناپذیر از فرایند جامع تصمیم سازی تا اجرا و نظارت تبدیل کرده است". (بکر و ونکلی، ۱۳۸۷: ۷)

"مدیریت اجتماعی و محیطی مطلوب، عنصر اساسی آماده سازی و اجرایی پروژه است. پروژه‌ها معمولاً در درون برنامه‌ها و سیاست‌گذاری‌های ویژه واقع شده‌اند. تاثیر این پروژه‌ها می‌تواند اقتصادی، محیطی، اجتماعی باشد. ماهیت چندبعدی اقدامات توسعه‌ای نه تنها شناسایی تاثیرات بالقوه اقتصادی، بلکه شناسایی تاثیرات بالقوه اجتماعی را نیز در بر می‌گیرد. رشد جمعیت، شهرنشینی گسترده و جهانی شدن می‌تواند تاثیر اجتماعی منفی زیادی به شکل رشد فقر، افزایش ناامنی، کم‌توجهی به گسترش سکونتگاه‌های حاشیه نشین، کاهش کیفیت زندگی و نظایر اینها را به دنبال داشته باشد. همزمان محیط‌زیست نیز می‌تواند در اثر افزایش الودگی- هوا، الودگی صوتی، الودگی منابع آب، فرسایش زمین و غیره تهدید گردد. توجه و بکارگیری ارزیابی و ارزشیابی در فرایند سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و اجرا ضامن هدایت و موفقیت آنها محسوب می‌شود و مولفه فضا و جامعه را به صورت متوازن توسعه می‌بخشد. از آنجایی که راه به طور اعم و آزاد راه به طور اخص، یکی از شاخص‌های عمده و بسیار مهم توسعه و مهمترین بستر پیوند اندیشه‌ها و فرهنگ‌ها در طول تاریخ و با اهمیت‌ترین مسیر ارتباط ملتها و اقوام مختلف با یکدیگر بوده است. علیرغم رشد و توسعه فناوری و رواج شیوه‌های نوین حمل‌ونقل، هنوز راه در سراسر جهان، رایج‌ترین و سهل‌الوصول‌ترین روش جابجایی کالا و مسافر می‌باشد. به جرات می‌توان ملتی زودتر به پیشرفت و تمدن در طول تاریخ رسیده و می‌رسد که از جاده‌های ارتباطی بیشتر و بهتری برخوردار باشد. تقاضا برای راه در پی افزایش تقاضا برای جابه‌جایی مردم، تولیدات کشاورزی، صنعتی و موادخام در اغلب کشورها به سرعت افزایش یافته است. این افزایش تقاضا، توسعه زیرساخت‌های راه را اجتناب‌ناپذیر ساخته است. از همین‌رو ایجاد و توسعه انواع مختلف راهها به عنوان یکی از اجزای اساسی برنامه توسعه در اغلب کشورها قرار داشته است" (بی‌نام، ۱۳۸۶: ۲۰). اگر چه این سرمایه‌گذاری در زمینه زیرساخت حمل‌ونقل بر اجتماع تاثیر بسزایی دارند و تاثیرات چشمگیر اجتماعی و اقتصادی را به همراه داشته است. با همه این احوال در بسیاری مواقع، در گذشته عوارض آنها بر مردم به آن دازه کافی مورد توجه قرار نگرفته است. فرایند ارزیابی تاثیرات اجتماعی، اهالی و جوامع تاثیر پذیر و نیز برنامه ریزان و تصمیم گیران حمل‌ونقل را نسبت به تاثیرات احتمالی یک پروژه هوشیار ساخته و توجه کافی به ملاحظات و ارزشهای انسانی در خلال توسعه پروژه را تضمین می‌کند.

مسئله این پژوهش بررسی تاثیرات اجتماعی ساخت آزاد راه قزوین - رشت بر منطقه امامزاده هاشم است. آزاد راه قزوین - رشت نخستین آزادراه عبوری از رشته کوه البرز بوده و با هدف تقویت کریدور شمال - جنوب احداث آن از سال ۱۳۷۷ شروع شده است، این آزادراه در امتداد مسیر شبکه و بزرگراههای آسیایی نیز قرار دارد که در شهریور ماه سال ۱۳۷۹ موافقتنامه آن بین سه کشور ایران، روسیه، هند به امضای وزرای حمل‌ونقل سه کشور رسیده است، ضمن اینکه کریدور شمال - جنوب کوتاهترین و ارزانهترین و مناسب ترین مسیر حمل‌ونقل بین آسیا و اروپا است. این آزادراه از آزادراه قزوین - زنجان بعد از ایستگاه عوارضی منشعب و در حدود ۳۰ کیلومتری رشت (امام زاده هاشم) پایان می‌گیرد. با توجه به اینکه نقطه پایان آزادراه قزوین - رشت منطقه امام زاده

هاشم است و "همچنین با توجه به موقعیت ویژه این منطقه که به عنوان اولین توقفگاه بعد از ورود به خطه سرسبز شمال تصویری ویژه برای عابران پدید آورده است و مکانی مناسب برای جای نمایی ورودی پهنه شمالی از سمت آزادراه قزوین - رشت می باشد و وجود بقعه امامزاده هاشم، دربستر رودخانه سفیدرود بودن و از لحاظ منظر ساحلی آن و وجود پوشش جنگلی و کوهپایه‌ای که جلوه‌های زیارتی و سیاحتی به منطقه داده است". (پیرنیا، ۱۳۷۰: ۲۶۴) از تأثیرات اقتصادی و اجتماعی آزاد راه بی بهره نبوده است حال با توجه به اهمیت احداث آزادراه و همچنین با توجه به موقعیت ویژه این منطقه، این پژوهش به این موضوع پرداخته است؛ که آیا سرمایه‌گذاری در این زمینه تنها با نگرش دستیابی به راه ترانزیت و ارتباط ایمن و مناسب شهرهای بزرگ کشور به یکدیگر صورت می‌گیرد، یا با یک رویکرد و نگرش فراگیر تمام جوانب توسعه را در نظر گرفته و در بهبود و توسعه مناطق جانبی نیز متمرکز بوده است. از دیدگاه اقتصاددانان، اجرای چنین طرح‌هایی موجب بهبود شرایط اقتصادی و اجتماعی نقاط اطراف طرح و در نهایت کل ناحیه می‌گردد، زیرا موجب تبدیل یک منطقه معیشتی به تجاری خواهد شد. د. از سوی دیگر افزایش ارتباطات، خود تغییرات اجتماعی را به دنبال خواهد داشت. البته اهداف اولیه از نظر برنامه ریزان تا حدود زیادی متمایل به مسائل اقتصادی است، در حالی که اثر اجتماعی راه‌ها اهمیت زیادی دارد.

۳-۱. ضرورت و اهمیت تحقیق

یکی از مهمترین شاخص‌های توسعه‌یافتگی شهرها، مسیرهای مواصلاتی و دسترسی به استان‌های مجاور و نقاط شهری و روستایی است، با بیان اینکه وجود جاده و مسیر مواصلاتی بین شهرها و نقاط روستایی یکی از شاخص‌های توسعه‌یافتگی است، در حقیقت آزاد راه شریان اقتصادی و اجتماعی یک جامعه به شمار می‌آید و ارتباط سه تا چهار استان به یکدیگر از طریق آزادراه موجب تبادل روابط اقتصادی، تجاری، انتقال دانش فنی و شکوفایی جامعه از نظر اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی می‌شود. نقش آزادراه قزوین - رشت در استان‌های شمالی کشور با توجه به شرایط اقلیمی، موقعیت ممتاز گردشگری و عدم توسعه مناسب سایر شیوه‌های حمل و نقل (حمل و نقل ریلی و هوایی) در دسترسی به استان‌های شمالی رشته کوه‌های البرز و توسعه این مناطق تعیین کننده بوده و توسعه این آزادراه با توجه به نزدیکی به پایتخت و تقاضا برای سفرهای تفریحی و موقعیت گردشگری منطقه در پاسخگویی به تقاضاهای موجود ضروری است. با احداث این آزادراه امکان انتقال کالاهای تجاری فیما بین اروپا و شرق آسیا از طریق کشورمان بیش از پیش فراهم خواهد شد، در نتیجه ضمن ایجاد اشتغال در بخش حمل و نقل در سطح کشور، گسترش مراکز تفریحی و خدماتی در مسیر فوق را شاهد خواهیم بود، به طور کلی احداث این آزادراه زمان سفر را کاهش داده، صرفه جویی در میزان مصرف سوخت، کاهش آلودگی هوا و محیط زیست و تقلیل امارتصادفات را در پی داشته است.

از آنجایی که هر اقدام توسعه‌ای به همراه پیامدهای مثبت آن دارای پیامدهای منفی در زمینه‌های مختلف است آزادراه قزوین رشت نیز از این قاعده مستثنی نیست. در استان‌های شمالی به دلیل ویژگی‌های خاص جغرافیایی، روستاها و شهرها در حاشیه جاده‌ها قرار دارند و وابستگی شدیدی به جاده‌های مواصلاتی وجود دارد. منطقه امامزاده هاشم هم در حاشیه جاده ارتباطی قزوین - رشت قرار دارد و نقطه پایانی آزاد راه است، به همین جهت از تاثیرات اجتماعی و اقتصادی آزادراه برخوردار بوده است به عنوان نمونه سالها مردم منطقه امامزاده هاشم از طریق فروش سوغات گیلان و اقلام خوراکی به امرار معاش می‌پرداختند اما احداث آزادراه وجداشدن این جاده از جاده قبلی بر بازارچه و بخشی از منطقه تاثیر منفی گذاشته است جاده قدیم به گونه‌ای بود که مسافران ناچار از داخل روستا عبور می‌کردند در حالی که احداث آزادراه امکان ارتباط مسافران را با بخشی از منطقه قطع و به حاشیه رفتن آن بخش و حذف آن از چرخه اقتصادی مردم با چالش‌هایی مواجه شدند از طرفی قسمت ورودی آزادراه نیز با چالش‌های اقتصادی مثل افزایش قیمت مغازه‌ها و اجاره‌بها روبه‌رو شد. از منظر اجتماعی منطقه با آسیب‌هایی مثل نزاع‌های خیابانی، رشد انحرافات اجتماعی و... روبه‌رو شد اینها بزرگترین لطفی بود که آزادراه در حق مردم منطقه و بازاریان انجام داد. نگرش به احداث پروژه بیابانگر آن بود هنوز بین هزینه و فایده‌ای که این آزادراه می‌توانست برای منطقه داشته باشد ارتباطی وجود ندارد و زمانی که آزادراه نتواند خود را با موقعیت منطقه هماهنگ کند باید گزینه‌های جایگزین لحاظ شود تا موقعیت از دست‌رفته بدست آید.

با توجه به موارد گفته شده نگاهی پژوهشی به ارزیابی تاثیرات اجتماعی آزادراه قزوین - رشت بر منطقه امامزاده هاشم به دلیل موقعیت ویژه این منطقه از لحاظ توریستی و جذب مسافر و ارتباط روستاهای مجاور با امامزاده هاشم به خاطر دارا بودن امکانات آموزشی و خدماتی، تاثیرات ایجاد شده از آزادراه بر منطقه ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است.

۱-۴. اهداف پژوهش

اهداف کلی

ارزیابی تاثیرات اجتماعی آزاد راه قزوین - رشت بر منطقه امام زاده هاشم

اهداف جزئی

- ۱) بررسی تاثیرات احداث آزادراه بر تغییرات جمعیتی منطقه .
- ۲) بررسی تاثیرات احداث آزاد راه بر زندگی اقتصادی ساکنین منطقه.
- ۳) بررسی تاثیرات احداث آزادراه بر وضعیت جذب مسافر برای منطقه امام زاده هاشم .
- ۴) بررسی تاثیرات احداث آزاد راه بر وضعیت فرهنگی (باورها، سنت ها و اعتقادات) منطقه .
- ۵) بررسی تاثیرات احداث آزاد راه بر زندگی روزمره و سلامت جسمی مردم .
- ۶) بررسی افزایش امکانات رفاهی وزیر ساختی در منطقه به دلیل احداث آزادراه
- ۷) بررسی نگرش اهالی نسبت به سازمان های احداث کننده
- ۸) بررسی سازوکار سازمانهای دولتی سازنده اتوبان در مواجهه با نارضایتی ها .
- ۹) یافتن مهم ترین بازندگان و برندگان پروژه آزادراه.
- ۱۰) بررسی وضعیت مشارکت مردم در احداث آزادراه .

۵-۱. سوالات پژوهش

- (۱) تاثیرات احداث آزادراه بر تغییرات جمعیتی منطقه چگونه بوده است؟
- (۲) تاثیرات احداث آزادراه بر زندگی اقتصادی ساکنین منطقه چگونه بوده است؟
- (۳) تاثیرات احداث آزادراه بر وضعیت جذب مسافر برای منطقه امام زاده هاشم چگونه بوده است؟
- (۴) آیا احداث آزادراه بر وضعیت فرهنگی (باورها، سنت ها و اعتقادات) منطقه تغییری ایجاد کرده است؟
- (۵) آیا احداث آزادراه بر زندگی روزمره و سلامت جسمی مردم تاثیر گذاشته است؟
- (۶) آیا احداث آزادراه به افزایش امکانات رفاهی و زیر ساختی در منطقه منجر شده است؟
- (۷) نگرش اهالی نسبت به سازمان های احداث کننده چگونه است؟
- (۸) آیا آزادراه در شکل گیری نارضایتی عمومی تاثیر نهاده است؟ اگر داشته مهم ترین گروههای نارضی چه کسانی هستند؟
- (۹) سازوکار سازمانهای دولتی سازنده آزادراه در مواجهه با نارضایتی ها چگونه بوده است؟
- (۱۰) مهم ترین بازندگان و برندگان پروژه آزادراه چه گروههای اجتماعی هستند؟
- (۱۱) آیا در احداث پروژه مورد نظر مردم مشارکت داشتند؟ اگر داشته اند میزان مشارکت چقدر بوده است؟