



دانشگاه پیام نور مرکز تهران

دانشکده علوم اقتصادی و اجتماعی

گروه جغرافیا

پایان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد

در رشته جغرافیا و برنامه ریزی شهری

عنوان پایان نامه:

"تحلیل فضایی احداث آزادراه خرم آباد- پل زال در الگوی

فضایی نظام سکونتگاهی شهرستان پلدخت"

استاد راهنما:

دکتر نفیسه مرصوصی

استاد مشاور:

دکتر علی نصیری

نگارش :

امین محمودوند



تقدیم به :

پدر و مادر عزیز و ارجمندم

و

برادر و خواهر مهربانم

فصل اول :

طرح تحقیق

راهها از زمان های دور تاکنون به عنوان حلقه ارتباطی میان اجتماعات زیستی و مراکز اقتصادی و به عنوان زیر ساخت هایی حیاتی دارای اهمیت بوده اند. یک راه ارتباطی پس از احداث و بهره برداری با گذشت زمان علاوه بر ایجاد نقش ارتباطی خود به دلیل شرایط خاص مانند نیاز به استراحت، سوخت گیری و .. به عنوان یک نقطه ایست در فضا مطرح شده و با تمرکز امکانات و خدمات مورد نیاز ساکنان اولیه آن نقطه جغرافیایی به صورت سکونتگاههای اعم از شهری یا روستایی در می آید. این سکونتگاهها با افزایش جمعیت و گذشت زمانی به نسبت طولانی گسترش یافته و به صورت شهرهای مستقل در می آیند که می توان این جوامع را شهرهای میان راهی نامید شهرهایی که هسته وجودی خود را از راه ارتباطی موجود که از میان آن می گذرد کسب کرده اند

می توان گفت بسیاری از این شهرها (نه همه آنها) با وابستگی به این راه ارتباطی که از میان آن می گذرد در برابر تغییراتی مانند احداث جاده جدید یا کاهش تردد در جاده فعلی بسیار شکننده و آسیب پذیر خواهند شد. با پیشرفت صنعت راهسازی و نیاز به ایجاد راههای جدید دولت ها بودجه های فراوانی را برای ایجاد و گسترش راههای جدید صرف می کنند، در نتیجه این شهرها در معرض خطر قرار می گیرند. هرچند نباید از فوایدی که احداث راههای جدید در پی دارند غافل شد اما به هر حال این امر سبب مشکلاتی ب رای شهرهای میان راهی خواهد شد. آنچه حایز اهمیت است بررسی، شناخت و حل مسایل و مشکلاتی است که برای این گونه سکونتگاهها اعم از شهری یا روستایی پیش می آید.

این پایان نامه در همین راستا تهیه و تدوین شده و تلاش می کند ضمن معرفی مشکلات پیش آمده برای سکونتگاههای مستقر در کنار جاده ارتباطی راهکارهایی برای بهبود وضعیت موجود در شهرستان پلدختر ارایه کند. برای این منظور پایان نامه در ۶ فصل تهیه و تنظیم شده است. در فصل اول کلیات یا چهارچوب تحقیق معرفی شده است. در فصل دوم مبانی نظری تحقیق مورد بررسی قرار گرفته است در ابتدای این فصل مفاهیم فضا و برنامه ریزی حمل و نقل مطرح شده و سپس مهم ترین تکنیک های تحلیل فضایی معرفی شده و در پایان این فصل به معرفی مدل های آماری پرداخته ایم. در فصل سوم به معرفی منطقه مورد مطالعه پرداخته ایم. در پایان این فصل نیز با توجه به جدید بودن موضوع پایان نامه به اختصار مهم ترین ویژگی های آزادراه خرم آباد پلی زال را تبیین نموده در فصل چهارم با استفاده از پرسشنامه و مطالعات میدانی به بررسی مهم ترین تاثیرات آزادراه بر روی سکونتگاهها پرداخته ایم.

فصل پنجم نیز فصل نتیجه گیری، آزمون فرضیات و ارائه راهکارهای لازم می باشد.

۱-۲ بیان مسئله:

بشر همیشه در پی یافتن راههایی است که فضای مناسبی را برای زیست خود فراهم کند و در این راه از ابزارهای گوناگونی استفاده می کند. امروزه با گسترش شهرها و پراکندگی آنها نیاز به زیر ساخت هایی مانند راه برای پیوند این سکونتگاهها به یکدیگر ضروری می باشد . از ابتدای پیدایش بشر راهها از مزایای فراوانی برخوردار بوده اند و بالطبع دارای معایبی نیز بوده اند یکی از مهم ترین این موضوعات عبور راههای ارتباطی از میان نقاط زیست اجتماعات انسانی است که این مسیرها به دو دلیل عمده یکی کاهش زمان سفر و دیگری صعب العبور بودن سایر مسیرها انتخاب گردیده اند. در طول تاریخ شهرهای فراوانی علت وجودی خود را از این راهها کسب کرده اند و در واقع زاده راههای ارتباطی هستند. وجود این راهها در درجه اول از نظر اقتصادی سبب رشد منطقه خواهد شد و با گذشت زمان و ایجاد سایر شرایط سایر مولفه های زندگی شهری شکل خواهد گرفت.

با توسعه علوم مربوط به شهر و زندگی شهری مانند جغرافیای شهری به صورت عام و برنامه ریزی شهری به صورت خاص و پیشرفت ادبیات شهرسازی این اجتماعات شهرهای میان راهی نام گرفتند شهرهایی که با توجه به ویژگی های خود وابستگی شدیدی به راههای ارتباطی دارند که از میان آنها می گذرند. در شرایطی خاص مانند تغییر سیاست های دولت و به تبع آن افزایش جمعیت ، تصمیم به احداث راههای جدید گرفته می شود که در قالب اهدافی مانند کاهش زمان و هزینه سفر ، کاهش آمار تصادفات جاده ای و... مطرح خواهند شد. یکی از مهم ترین نوع راههای ارتباطی امروزی آزادراه ها هستند.

آزاد راه خرم آباد پل زال که بخشی از کریدور شمال به جنوب است در راستای سیاستهای دولت و تکمیل این کریدور در (راستای عدالت و توازن منطقه ای و...) در حالی افتتاح گردید که شهرهایی مانند شهرستان پلدختر (و حوزه نفوذ آن) که در مسیر جاده قدیمی قرار داشته و می توان گفت حیات اقتصادی و ساختار فضایی خود را از این جاده کسب کرده بودند به شدت تحت تاثیر این آزاد راه قرار گرفتند. در این پروژه سعی گردیده از لحاظ اقتصادی به بررسی شاخص هایی چون تعداد شاغلین در بخش های سه گانه اقتصادی، تعداد شاغلینی که به صورت مستقیم یا غیر مستقیم در ارتباط با جاده ارتباطی هستند و از لحاظ کالبدی نیز به بررسی شاخص هایی چون وضعیت نظام سکونتگاهی شهرستان، کاربری های اختصاص یافته، تعداد مغازه ها ، مساحت اختصاص یافته به فضاهای خدماتی، وضعیت این فضاها پس از این دگرگونی و... پرداخته می شود. در این پروژه سعی گردیده به بررسی تبعات این تغییر پرداخته شود که در قالب سوالات ذیل مطرح خواهد شد:

۱: احداث آزاد راه خرم آباد پل زال چه تاثیری بر رویکرد اقتصادی شهرستان پلدختر بر جای گذاشته است؟

۲: احداث آزاد راه خرم آباد پل زال چه تاثیری بر الگوهای فضایی نظام سکونتگاهی شهرستان پلدختر گذاشته است؟

۱-۳ اهمیت و ضرورت انجام تحقیق:

وجود سیستم حمل و نقل کارا و مفید از مهم ترین ضروریات شهرهای امروزی است اگر حمل و نقل را به دو گروه حمل و نقل درون شهری و برون شهری تقسیم کنیم در بحث حمل و نقل برون شهری عبور راههای ارتباطی از میان شهرها و اثراتی که این راهها بر فضاهای شهری می گذارند همواره مورد توجه دست اندرکاران شهری قرار داشته است. این بحث در شهرهای اروپایی که حمل و نقل سریع تر از سایر نقاط جهان در نتیجه انقلاب صنعتی پیشرفت کرد از مدت ها قبل مورد توجه قرار گرفت.

در دهه های ۶۰ و ۷۰ در کشورهای اسکاندیناوی مانند نروژ، سوئد و دانمارک توسط دانشمندانی مانند وونرن^۱ به ایراد نظراتی درباره جداسازی راههای شهری از میان شهرها پرداختند که تا کنون نیز ادامه دارد. در ایالات متحده نیز در دهه های ۶۰ و ۷۰ مطالعات در مورد شهرهای میان راهی آغاز گردیده است نکته جالب توجه در مورد تمامی این مطالعات سعی در به حداقل رسانیدن تبعات ناشی از عبور جاده های عبوری از میان شهرهاست. به صورت خاص در مورد تبعات ناشی از تغییر مسیر راه های ارتباطی از میان شهرها و نظام سکونتگاه ی می توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱: ظفرخواه، حمید، (۱۳۸۹) پایان نامه کارشناسی ارشد، تاثیر احداث کنارگذرها در رشد و توسعه شهرهای میان راهی، دانشگاه پیام نور، تهران

۲: میزبان شاکر، آرزو، (۱۳۸۰)، پایان نامه کارشناسی ارشد، مدلسازی اثرات تغییر تراکم بر حمل و نقل شهری، نمونه موردی: منطقه ۶ تهران، تهران

۳ منوری، مسعود، (۱۳۸۶) راههای ارزیابی اثرات زیست محیطی بزرگراهها - انتشارات سمت - تهران -

۴: همایونی، بهار، نصیری نسب، مامک، (۱۳۸۱)، نقش راه در منظر شهری، نشریه شمس، سال اول، شماره اول، بهمن و اسفند ۸۱، شورای مرکزی سازمان نظام مهندسی، تهران

¹ WOONERN

ضرورت انجام تحقیق:

شهر یک سیستم شکننده است و همه چیز در آن به سرعت در حال تغییر است و ایجاد هر تغییر در شهر نیازمند یک سری زمینه سازی و به عبارتی فرهنگی سازی در برابر تغییرات است که در نتیجه این امر کمترین آسیب به وضعیت موجود شهر وارد آید. در نمونه مورد مطالعه ایجاد یک مسیر ارتباطی جدید سبب بروز یک سری تغییرات اساسی در وضعیت زیست محیطی و معیشتی و همچنین کالبدی شهرستان پلدختر گردیده است که بدون شک آسیب های جدی را به این شهرستان وارد کرده است که ضرورت انجام پروژه فوق را در قالب عناوین ذیل می توان مطرح می کند:

۱. پلدختر به عنوان یک شهر کوچک که از لحاظ ساختارهای کشاورزی و صنعتی در وضعیت مناسبی قرار ندارد وابستگی زیادی به درآمدهای ناشی از عبور جاده فعلی از میان خود دارد و رهایی از این وابستگی نیازمند مدت زمان زیادی است.

۲. بیشتر سکونتگاههای مستقر در مسیر جاده فعلی ساخت و بافت خود را به تبعیت از جاده موجود در طول زمان شکل داده اند که لشرایط پیش آمده این ساخت تغییر خواهد کرد که نیازمند بررسی و ساماندهی است.

۳. ساختو مشاغل در بخش های سه گانه اقتصاد (کشاورزی، صنعت و خدمات) در این شهر متاثر از این جابه جایی تحت تاثیر قرار خواهد گرفت.

۴. برخی از فضاها مانند مراکز خدماتی بین راهی و کارواش ها با احداث آزاد راه کارکرد خود را از دست داده اند و برخی نیز تغییر کارکرد داده اند.

۱-۴ فرضیه ها:

فرضیه اول: به نظر می رسد از لحاظ اقتصادی بیشترین تغییر در مشاغل خدماتی که به صورت مستقیم در ارتباط با جاده هستند ایجاد شده است.

فرضیه دوم: به نظر می رسد احداث آزاد راه "خرم آباد- پل زال" موجب تغییراتی در الگوی فضایی نظام سکونتگاهی شهرستان پلدختر شده است.

۱-۵ اهداف تحقیق:

اهداف کلان:

۱. ارایه الگوهای فضایی متناسب با شرایط ایجاد شده
 ۲. ارایه راهکارهایی برای توسعه اشتغال در بخش های سه گانه اقتصادی
 ۳. بررسی تبعات ناشی از تحت تاثیر قرار گرفتن نظام سکونتگاهی
- اهداف خرد:

۱. ایجاد بستر برای توسعه سای بخش های اقتصادی مانند کشاورزی
۲. تقویت زیر ساخت های شهری
۳. ایجاد مشاغل مرتبط با وضعیت به وجود آمده
۴. آگاه کردن مردم به منظور درک شرایط بحرانی به وجود آمده
۵. تقویت نقاط قوت و تضعیف چالش ها برای مقابله با شرایط ایجاد شده
۶. ایجاد بستر برای توسعه شهرهای میان راهی
۷. ایجاد محیطی آرام و قابل زیست برای ساکنان شهرهای میان راهی

۱-۶ پیشینه مطالعاتی:

موضوع و مسئله آزادراهها و مسایل مرتبط با آنها از دیرباز به ویژه از زمان گسترش وسایل نقلیه موتوری مورد توجه قرار گرفته است. با توجه به گسترش بزرگراهها و آزادراهها در آمریکا در سالهای پس از جنگ جهانی دوم این امر بیشتر مورد توجه قرار گرفته است. گسترش سیستم فوردیسم و به تبع آن لزوم وجود جاده های جدید ، خود سرآغازی بود بر ایجاد و توسعه آزادراهها و بزرگراهها که می توانست حومه های آمریکایی را به شهرها و دیگر مناطق پیوند دهد.

در ایران نیز مسایل آزادراهها مورد توجه قرار گرفته است. برای نمونه می توان به کار تحقیقاتی اصغر گهرپور و عبدالرضا شیخ الاسلامی در دانشگاه علم و صنعت ایران که به بررسی عملکرد و ایمنی آزادراهها در قالب شبیه سازی نرم افزاری اشاره کرد. در این تحقیق آزادراه قم- تهران به صورت خاص بررسی شده است.

از دیگر موارد نیز می توان به کار تحقیقاتی مشترک محسن کلینی و کامران رحیم در دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات اشاره کرد که به بررسی عوامل موثر در شدت تصادفات آزادراهی و طراحی مدل آنها اشاره کرد

که مطالعه موردی آنها آزادراه تهران - کرج بوده است و به نتایج جالبی در زمینه چرایی شدت تصادفات دست یافته اند. از دیگر کارهای پژوهشی در ایران می توان به تحقیق اثرات احداث کنار گذر قیدار در استان زنجان اشاره کرد. این کار توسط آقای ظفرخواه در دانشگاه پیام نور انجام شده است.

۱-۷ روش تحقیق

در این تحقیق، برای دستیابی به نتیجه مطلوب، با بررسی روش های موجود و با توجه به اهداف تحقیق، روش تحقیق توصیفی - تحلیلی انتخاب شده است. این تحقیقات هم جنبه توصیفی دارند و هم جنبه معنایی. از ویژگی های این تحقیق این است که محقق دخالتی در وضعیت و نقش متغیرها ندارد و صرفاً آنچه را که هست مطالعه توصیف و تشریح می کند.

۱-۷-۱: روش تجزیه و تحلیل داده ها و اطلاعات

روش گردآوری اطلاعات این پایان نامه بیشتر بر اساس مطالعات میدانی و با استفاده از پرسشنامه بوده است هم چنین از کتب مختلف، مجلات تحقیقاتی، علمی و سایت های مختلف علمی استفاده شده است. البته از مشاهدات افراد صاحب نظر، کارشناسان و اساتید که در مورد موضوع مورد مطالعه ما در سایت ها و مجلات اظهار نظر کرده اند نیز استفاده شده است. از نظرات مهندسين مشاور امور راهسازی و حمل و نقل و مطالعات آنها در زمینه آزادراهها نیز بهره گرفته شده است. پس از تبیین کلی اثرات احداث آزادراه به بررسی وضعیت نمونه مورد مطالعه در قالب پرسشنامه ها با استفاده از مدل های آماری پرداختیم.

۱-۸ نمونه مورد مطالعه:

به صورت کلی شهرهایی که بر سر راههای ارتباطی مهم قرار دارند و این راهها در ساختارهای گوناگون اقتصادی و فضایی این شهرها تاثیر دارند جامعه مورد مطالعه این پروژه را تشکیل می دهند اما نمونه مورد مطالعه ما شهرستان پلدختر جنوبی ترین شهر استان لرستان است که برای سالهای فراوان به عنوان دروازه ورود به مناطق جنوبی کشور مطرح بوده است اما پس از ایجاد و آغاز به کار آزادراه خرم آباد - پل زال و کاهش حجم ترافیک عبوری از میان آن تحت تاثیر قرار گرفته و بسیاری از ساختارهای فضایی و اقتصادی آن چه منفی و چه مثبت تغییر خواهند کرد. با توجه به اینکه محدوده شهرستان موضوع مطالعه ماست روستاهای مستقر در کنار جاده ارتباطی نیز مورد بررسی قرار خواهند گرفت.

۹-۱ قلمرو تحقیق:

۹-۱-۱ قلمرو موضوعی: حیطه انجام این مطالعات در راستای تبیین و مطالعه تاثیرات و تبعات اقتصادی و فضایی (نظام سکونتگاهی) تغییر جاده ارتباطی در شهرهای میان راهی است که جاده ارتباطی بر ساختارهای آن دارای تاثیر فراوان است.

۹-۱-۲ قلمرو زمانی:

قلمرو زمانی این پروژه از اذر ماه ۸۹ تا افقی ۱۵ ساله است.

۹-۱-۳ قلمرو مکانی:

این پروژه محدوده شهرستان پلدختر را شامل می شود که از شهر معمولان آغاز گردیده و تا روستای پا علم در حوالی بخش ماژین ادامه پیدا می کند. که شامل دو نقطه شهری شامل شهرهای معمولان و پلدختر و روستاهای مستقر در کرار جاده ارتباطی است.

۱۰-۱ محدودیت ها و مشکلات تحقیق:

علی رغم اهمیت و تعداد به نسبت زیاد شهرهای میان راهی و اهمیت آنها در سیستم های بین شهری اما تاکنون این شهرها به صورتی خاص و ویژه مورد بررسی قرار نگرفته اند و در ادبیات اختصاصی شهرسازی و برنامه ریزی شهری نیز این گونه سکونتگاهها و شهرها کمتر مورد بررسی قرار گرفته اند. این امر خود سبب گردید که دسترسی به آمار و اطلاعاتی که به صورت دسته بندی شده و تفکیکی از سایر اطلاعات باشند دشوار گردد در واقع یافتن اطلاعات به خصوصی در مورد شهرهای بین راهی از مشکلات این پروژه بود.

از دیگر مشکلات این پروژه نزدیکی زمانی اجرای پروژه با افتتاح آزادراه خرم آباد پل زال بود و با توجه به اینکه هدف بررسی تاثیرات احداث این آزادراه بوده است به نظر بسیاری از تاثیرات به صورت خفیف خود را نشان داده و برای کشف آنها زمان و دقت فراوانی صرف شد.

عدم وجود آماری دقیق از میزان تردد روزانه ، ماهانه و... جاده خرم آباد پل دختر نیز از دیگر مشکلات این پروژه بوده است. در جمع آوری اطلاعات نیز در برخی ادارات و ارگانهای شهرستان به دلایلی نامعلوم از آرایه اطلاعات دقیق سرباز می زدند . و به نظر می رسد هنوز جایگاه و اهمیت پروژه های تحقیقاتی برای بسیاری از دست اندرکاران ادارات تبیین و روشن نشده است که جای بسی تامل و افسوس دارد

فصل دوم:

مبانی نظری تحقیق

در فصل پیش رو به مهم ترین مبانی نظری مورد نیاز و مرتبط با موضوع تحقیق می پردازیم. می توان گفت هر تحقیق و پژوهشی بر پایه ها، ارکان و نتایج مطالعات و تحقیقات پیشین استوار است.

با در نظر گرفتن این موضوع برای مطالعه مبانی نظری بایستی به مفهوم یا مفاهیم اصلی در موضوع تحقیق توجه داشت و با توجه به حجم عظیم اطلاعات موجود در خصوص مبانی حتی الامکان سعی گردیده به اجمال و البته به صورت مفید و قابل فهم برای خواننده آورده شوند. مباحث مربوط به فضا و تحلیل فضایی به صورت اجمالی تر و مباحث مربوط به حمل و نقل، راهسازی و پیشینه آن به صورتی مفصل تر بررسی شده اند با توجه به اهمیت بررسی سکونتگاهها و سیستم سکونتگاهی این مبحث نیز به همراه ذکر مهم ترین تکنیک های تحلیل فضایی بررسی شده است. در پایان نیز به معرفی مدل تحلیل عاملی به عنوان مدل مورد استفاده در این پروژه پرداخته ایم.

۲-۲ مفهوم فضا

جغرافدانان مفهوم فضا را به دو صورت به کار می برند:

الف) فضای طبیعی که بر آن قوانین طبیعی حاکمیت دارند

ب) فضای اجتماعی که نتیجه کارکرد فعالیت های انسانی است و از قوانین اجتماعی تبعیت می کند

در واقع فضای جغرافیایی، از مجموعه واقعیت های عینی در بخشی از سطح زمین به وجود می آید و از شرایط خاصی تاثیر می پذیرد. (شکویی؛ ۱۳۸۳: ص ۱۱۸)

در جغرافیا مفهوم فضا به صورت علمی، تقریباً از دهه ۱۹۵۰ با مقاله فرد کورت شیفر، در مورد استثنائگرایی در جغرافیا وارد ادبیات جغرافیایی شد. عده ای مفهوم فضا را یک مفهوم اساسی در جغرافیا می دانند و برخی کلمه فلسفی خیانت آلودی می دانند که به هیچوجه دارای مفهوم واحدی نمی باشد. در این میان تعاریف و مفاهیم شاید بتواند ما را بیشتر با فضا آشنا کند:

۱. در جغرافیا مفهوم فضا به دو صورت به کار گرفته می شود: الف) فضای مطلق ب) فضای نسبی

فضای مطلق دارای کیفیت عینی، واقعی، مشخص، و طبیعی می باشد. فضای نسبی به طور مداوم در اثر نیازهای اجتماعی، اقتصادی و شرایط تکنولوژیک در وسعت و فرم تغییر می یابد. فضای نسبی مقید به زمان و فرایند می باشد. از نظر دیوید هاروی به تعداد عملکردهای انسانی و فرایندهای اجتماعی فضاهای نسبی وجود دارد. در دیدگاه علم فضایی، مردم در فضاهای نسبی زندگی می کنند.

۲. فضا به منزله یک پدیده ثانوی، از واکنش های عمدی انسان یا ساخت اجتماعی موجودیت می یابد

۳. مانوئل کاستل در اثر ارزشمند خود به نام (مسائل شهری) از فضا تعریف و تفسیری چنین ارائه می دهد: فضا یک تولید مادی در ارتباط با سایر عوامل مادی است. در بین سایر عوامل انسان قرار گرفته است که در داخل روابط اجتماعی ویژه، به فضا، فرم، کارکرد و اعتبار اجتماعی می بخشد. در این تفکر فضا حالت مادی دارد.

۴. فضا، تنها از طریق هدفها و فرایندهایی که آن را به وجود آورده اند شناخته می شود و تنها از این طریق افتراق فضایی موجودیت می یابد.

۵. از نظر جغرافیدانان رادیکال، عامل تولید و روابط تولیدی، اساس سازمان فضایی محسوب می شود. فضا از نظر مردم مکان های مختلف مفاهیم مختلفی دارد. یعنی مردم مکان های مختلف جهان را با نگرش های مختلف ادراک می کنند. در این ادراک باورها، عقاید، ایدئولوژی ها، ویژگی های فرهنگی، سطح آگاهی و به طور کلی شیوه تفکر آنها نقش قاطع دارد. نتیجه آنکه شیوه تفکر ما، در نگرش ما به موضوع، تفسیر و تحلیل موضوع، عکس العمل ما نسبت به موضوع و البته پندار ما نسبت به موضوع تاثیر می پذیرد (شکویی؛ ۱۳۸۳: ص ۲۸۶ و ۲۸۷)

۲-۲-۱ تحلیل فضایی

تحلیل فضایی در جغرافیا به منظور یافتن همبستگی میان واقعیت های عینی در سازمان فضایی زیستگاه های انسانی اعم از شهری، ناحیه ای و ... مورد نظر است. علم جغرافیا نه تنها عینیت پدیده های مکانی - فضایی را مطالعه می کند بلکه روابط بین آنها را در بستر زمان با توجه به شرایط طبیعی، اجتماعی و اقتصادی مکان مورد بررسی قرار می دهد.

در این مسیر جغرافیا از علوم قانونمند کمک فراوان می گیرد و خود نیز به سوی جغرافیای قانونمند حرکت می کند. همبستگی بین واقعیت های عینی که تحت تاثیر شرایط ناحیه ای شکل می گیرد بخش مهمی را در جغرافیا

بنیان می نهد و تفاوت‌های مکانی رادر سطح زمین موجب می شود. بدینسان که در جغرافیا تفسیر واقعیت‌های عینی با تاثیرپذیری آنها از افتراق مکانی شالوده علم جغرافیا را تشکیل می دهد. (شکویی؛ ۱۳۷۵)

۲-۲-۲ سازمان فضایی

سازمان فضایی زیستگاه‌های انسانی، شهری و ناحیه ای نتیجه مستقیم فرایندهای اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و نهادی می باشد. در واقع این فرایندها عملکردی در فضا دارند اما فی نفسه فرایندهای فضایی نیستند. از طرفی عملکردهای محض سیاستهای ساختاری، بدون فقدان درونمایه فضایی، لاجرم به مسایل مهم تبعی می انجامد. مثلاً تخریب و پاکسازی آلودگها در بخشی از شهر، نمی تواند به حذف مسایل مربوط به فقر و واحدهای مسکونی محقر بیانجامد.

در اغلب موارد برنامه ریزی های فضایی تهیه می شود که غالباً با تغییرات ساختاری همراه نمی باشند در نتیجه در جهان سوم برنامه ریزی های توسعه فرجام مطلوبی را نشان نمی دهند

هر سازمان اجتماعی از کارکردهای سیاسی و فوایندهای اجتماعی، نهادی و اقتصادی شکل می گیرد.

در شکل گیری سازمان اجتماعی سهم نیروهای سیاسی بیشتر است. هدف اصلی هر سازمان اجتماعی عملکرد بهینه جامعه انسانی می باشد و در نتیجه مباحث سازمان فضایی از طریق روابط اجتماعی بوجو می آید. (شکویی؛ ۱۳۸۳: ص ۱۱۹ و ۱۲۰)

۲-۳ حمل و نقل

تعاریف:

واژه حمل و نقل به مفهوم جابه جایی انسانها و کالاها از نقطه ای به نقطه دیگر است

هدف اصلی کاربرد اصول علمی در برنامه ریزی، طراحی و مدیریت سیستم حمل و نقل برای کاربرد بهینه منابع و بهبود زندگی است که بر اساس اصول علمی و با در نظر گرفتن امکانات، برنامه ریزی بهینه برای رسیدن به اهداف حمل و نقل انجام می گردد. سیستم حمل و نقل بخشی از سیستم ارتباطی است که روابط مادی بین فضاها یا کاربری های مختلف را در بر می گیرد و به صورت رفت و آمد انسان و کالا می باشد و بالتبع از طریق شبکه های حمل و نقل صورت می گیرد.

سیستم های حمل و نقل براساس مکان مجراها به صورت حمل و نقل زمینی، زیرزمینی، آبی، هوایی و بر اساس مکان مبدا و مقصد ارتباط و حرکات به شکل حمل و نقل درون شهری، برون شهری، منطقه ای، کشوری و بین ا لمللی تقسیم می شود. حمل و نقل مطلوب اساس همه فعالیت های جامعه محسوب می شود زیرا حمل و نقل به شدت در تعداد عظیمی از فعالیت های زندگی روزمره تاثیر گذار می باشد و بدون شک می توان گفت در سطح و کیفیت زندگی اثر بخش است. در حقیقت بدون تعصب می تواند گفت پیشرفت تمام جوامع ارتباط تنگاتنگی با تکنولوژی های پیشرفته و توسعه یافته حمل و نقل نشان می دهد. در توسعه سریع اجتماعی و اقتصادی اروپا و آمریکای شمالی تاثیر توسعه مستقیم سیستم حمل و نقل و تکنولوژی های مدرن عنوان می گردد تا جایی که سیستم حمل و نقل پیشرفته امکان تغییر در سطح اقتصادی، روش زندگی جامعه، توس عه فرهنگ و تمدن را فراهم می آورد. (قره نژاد؛ ۱۳۸۲: ص ۸۱ و ۸۲)

۲-۳-۱ برنامه ریزی حمل و نقل

در مباحث مربوط به حمل و نقل، منظور از برنامه ریزی فرآیند یا فعالیتی است که طی آن اقدامات لازم احتمالی برای آینده جهت سوق دادن یک مجموعه یا سیستم حمل و نقلی به سوی یک وضعیت دلخواه را مورد بررسی قرار می دهد.

وضعیت دلخواه مذکور می تواند به یک سری اهداف مثبت در آینده و یا پیشگیری از ایجاد مسائل و مشکلاتی در آینده را شامل گردد. این فرآیند در نهایت منجر به اتخاذ تصمیم و سپس انجام اقدام موثر در راستای تحقق و حصول اهداف وضعیتهای دلخواه می گردد.

موضوعاتی که در برنامه ریزی وجود دارد اصول سه گانه جامعیت، تداوم و مشارکت است که از بین این اصول مهم ترین موضوعی که مد نظر است تداوم یا بحث ارتباط برنامه ریزی با زمان آینده و به عبارت دیگر آینده نگری در آن است، زیرا یک فعالیت برنامه ریزی در با ره اقداماتی است که در زمانهای مختلف در آینده انجام خواهد گرفت و بین زمان انجام اقدام و زمانی که نتایج و تاثیرات آن احساس می شود، ممکن است یک فاصله زمانی طولانی وجود داشته باشد. این فاصله زمانی به عوامل زیادی از قبیل موضوع و مقادیر کمی و کیفی اقدام مورد نظر بستگی دارد.

۲-۳-۲ تاریخچه راهسازی و حمل و نقل

تاریخچه راهسازی و حمل و نقل در جهان:

"به طوری که می دانیم انسان ابتدا در حالت انفرادی می زیسته است و بعدا به تدریج خانواده و آبادی و کشور تشکیل داده است. هم زمان با پیشرفت دایره اجتماعات بشری نیاز وی به ارتباط ب ه هم بیشتر گردیده و برای حصول این منظور ارتباطات بازرگانی میان همسایه ها و آبادی ها و کشورها دایر شده و توسعه یافته و امروز به جایی رسیده است که کره زمین با این که به قطعات مختلف تقسیم شده است از حیث ارتباط در حکم یک قطعه می باشد و هر اتفاقی در نقطه ای روی دهد در سایر نقاط نیز اثری شگرف بر جای می گذارد. پس آغاز تمدن از روزی است که ملت های گوناگون شروع به مبادله کالا و برای این کار به ساختن راهها دست زدند. روابط اقتصادی میان ملت های مختلف جهان به موازات تمدن پیشرفت کرده و از راههای زیر انجام می گیرد:

۱. راهها و جاده های طبیعی

۲. راههای شوسه و اتومبیل و کامیون رو

۳. راه آهن

راهها و جاده های طبیعی همیشه و همه جا تابع اوضاع جغرافیایی و اقتصادی است و به همین دلیل بیشتر جاده ها در طول آسان گذر و نزدیک جریان آبها و مراکز اجتماع انسان واقع و طبعا از بیابانها و نقاط بی سرکنه دور می باشد. قدیمی ترین راهها جاده هایی است که فاتحان بزرگ برای نیازهای سپاهیگری بنیان نهاده اند و نخستین پادشاهی که به اهمیت راه پی برد و در گسترش راه شوسه گام برداشت داریوش کبیر پادشاه ایران بود و راه معروف سارد-شوش را که ۲۴۰۰ هزار گز درازا داشت را پی افکند و در فاصله های معین مسافرخانه ها ساخت و در گردنه ها و نقاط بلند به ساختن قلعه های نظامی برای نگهبانی و نگهداری کاروان ها از راهزن ها پرداخت"

تاریخچه حمل و نقل و جاده سازی در ایران:

"راه و راهسازی میان ایرانیان چه در دوران باستان و چه دوره های پس از آن همواره یک ضرورت اجتناب ناپذیر تلقی می شده است. بر همین اساس باید علل گرایش ایرانیان به راهسازی و به تبع آن توسعه و افزایش مهارت آنها در این بخش را تا اندازه زیادی ناشی از شرایط و ویژگی های حاکم بر سرزمین ایران دانست.

ایران کشوری نیمه خشک است و با زندگی در آن اندک آبادی ها و شهر ها در فلات ایران از یکدیگر دورند. ایرانیان برای پیوند این آبادی های دور از هم تلاش های سازمان یافته بسیاری را در حوزه راهسازی انجام دادند و بر همین اساس بود که در دوره هخامنشی به دلیل اهمیت راهسازی سازمانی مستقل در این زمینه مسئولیت داشته و فعالیت می کرده است.

سربازان هخامنشی جهت کنترل و حفظ مناطق تحت سلطه امپراطوری می بایستی از مناطق صعب العبور می گذشتند تا علاوه بر دریافت خراج فرمان های شاهنشاهی را نیز به دیگر سرزمین ها برسانند لذا وجود راههای ایمن و مفید نه تنها برای امور اقتصادی و ارتباطی مردم شهرها با یکدیگر الزامی بود بلکه از واجبات اداره چنان امپراطوری با عظمتی نیز بود. بابررسی اسناد و کتیبه های باقیمانده از آن زمان سرتاسر امپراطوری زیر پوشش جاده ها بوده است. پاسارگاد، پرسپولیس، شوش و اکباتان از طریق جاده های بزرگ از چهار طرف به یکدیگر متصل بوده اند.

یکی از معروفترین آنها جاده شاهی بوده است که از شوش تا سارد به طول ۲۵۰۰ کیلومتر با ۱۱۱ کاروان سرا که در زمان داریوش هخامنشی ساخته شده است، این راه نخستین راه دارای سازمان آمد و شد در ۲۵ قرن پیش بوده است. علاوه بر راه شاهی جاده ایریشم نیز از راههای است که تاثیر بسزایی بر تمدن ایران و روابط سیاسی، اقتصادی، فرهنگی آن با سایر کشورها داشته است.

اگرچه در دوره ساسانی اغلب راههای احداث شده در ایران با اهداف تجاری و درآمدزایی انجام می شد اما روند راهسازی پس از ورود اسلام به ایران تغییرات بسیاری به خود دید.

در زمان خلافت عباسیان، بغداد به لحاظ پایتخت بودن و مکه به لحاظ قداست و انجام مناسک حج در وضعی قرار داشتند که می بایستی راههایی برای ورود به آنها ساخته می شد. زیارت خانه خدا در پرتو احداث راهها آسان شد و مسافرانی که از سرزمین های شرق به حجاز می رفتند، از دجله گذشته و از راههای که احداث آنها را اعراب از ایرانی ها فرا گرفته بوده اند عبور می کردند. در دوره اسلامی نه تنها در سطح کشور ایران گسترش

یافت و ایرانیان در روند راهسازی به تجارب ارزنده ای دست یافته به گونه ای که شمال به جنوب ، شرق و غرب کشور راههای مختلف و شاهراههایی بزرگ به هم متصل بود ، ایجاد بناهایی با ویژگی های گوناگون در شهر و روستاها و جاده های حاشیه کویر و معابر کوهستانی با نام های مختلف چون رباط و کاروان سرا رواج یافت . پس از دوره اسلامی (خلفای عباسی) حکومت های بعدی چنان در گیر مشکلات خود بو .دند که توجهی به احداث راههای جدید نداشتند.در این دوره اگرچه حکومتها برای احداث راه های جدید تلاشی نکردند اما به دلیل اینکه همین حاکمان برای حفظ محدوده حاکمیت خود به راههای امن و هموار نیاز داشتند در نگه داری از راههایی که عمده آن ساخته حکومت های پیش از جمله عباسیان بود ،همت فراوان به خرج می دادند.

در آغاز سده یازدهم هجری بر اثر طلوع سلطنت شاه عباس کبیر فصل درخشانی در تاریخ ایران گشوده شد از جمله مظاهر بارز این دوره که آثار شکوهمند آن هنوز در سرتاسر ایران نمودار است شبکه راههای عمومی بود که از دامنه کوه ها تا اعماق نمک زارهای کویر سوزان مرکزی ایران گسترش یافت.

و اما در دوران پادشاهان قاجار ایران با تمدن غرب آشنا شد و راهسازی نیز مانند دیگر عرصه ها دچار تحول گردید و از این دوران است که راهسازی مدرن در ایران پا گرفت و پادشاهان پهلوی نیز با ادامه دادن راه پادشاهان قاجار به توسعه و نوسازی و احداث راهها و پل ها جهت توسعه مناسبات اقتصادی ،اجتماعی ،سیاسی در سر لوحه اقدامات خود قرار دادند تا جایی که تا پایان سال ۵۶ یعنی پایان برنامه پنجم توسعه ۵۱۰۰۰ کیلومتر راه در کشور ساخته شد.

ثمره این تاریخ طولانی راهسازی در ایران آن چیزی است که امروز شاهد آن هستیم در حال حاضر طول شبکه راههای ارتباطی کشور ۱۸۲ هزار کیلومتر می باشد که ۸۵ هزار کیلومتر آن را راههای اصلی تشکیل می دهند . قابل ذکر است طول مسیر آزادراهها در کشور ۹۱۴۵ کیلومتر است.

و اما بررسی سوابق اجرای طرح ها و پروژه های عمرانی نظیر یزرگراهها در کشور نشان می دهد که در برنامه ریزی های گذشته به مانند بسیاری از کشورهای در حال توسعه ،اهمیت و ارزش منابع طبیعی و محیط زیست از دیدگاه تصمیم گیران پنهان بوده و بسیاری از این پروژه ها بدون توجه به مطالعات زیست محیطی طراحی و بهره برداری گردیده اند.حاصل و پیامدهای چنین اقداماتی بروز آلودگی های مختلف و تخریب و تهی سازی شدید منابع طبیعی در کشور بوده است.

۲-۳-۳ برنامه ریزی حمل و نقل در ایران

۲-۳-۳-۱ سوابق قانون گزاری و مصوبات

قانون گزاری: طرح اصلاح شبکه گذرگاهی ابتدا برای تهران سپس برخی شهرها تهیه و به اجرا گذاشته شد. بدین منظور در سال ۱۳۰۹ اولین نقشه تغییرات شهری به نام نقشه خیابان ها تهیه و تا سال ۱۳۱۳ در سطح شهر اجرا گردید. طرح های مربوط به اصلاح شبکه گذرگاهی هم چنین به تدریج در شهرهای همدان، کرمان، اصفهان و چند شهر دیگر تهیه و اجرا شد

برای اجرای این طرح ها ابزار قانونی لازم فراهم شد که عبارت بودند از:

تصویب قانون بلدیة به وسیله مجلس در سال ۱۳۰۹، قانون تعریض و توسعه معابر در سال ۱۳۱۲، قانون پیشآمدگی در خیابان ها در سال ۱۳۱۸ و اصلاح قانون توسعه معابر در سال ۱۳۲۰. (رهنمایی، شاه حسینی؛ ۱۳۸۵: ص ۵۷)

قانون راجع به احداث و توسعه معابر و خیابان ها اولین قانونی است که در ارتباط با حمل و نقل شهری به طور خاص و برنامه ریزی شهری به طور عام در ۱۳۱۲ به تصویب مجلس رسید. بر اساس این قانون فعالیت های نوسازی و بهسازی در زمینه حمل و نقل شهری در شهرهای ایران شامل: احداث خیابان و میادین در مرکز شهر و محلات قدیمی آن و احداث خیابان های کمربندی شروع گردید. قانون مذکور در تیر ماه ۱۳۲۰ تحت عنوان قانون توسعه معابر اصلاح و تجدید گردید. اما دو ماه پس از آن در شهریور ۱۳۲۰ با کشیده شدن جنگ جهانی دوم به ایران و اشغال کشور توسط قوای بیگانه اجرای آن به مدت چند سال متوقف ماند. (موسسه تحقیقات و امور شهری؛ ۱۳۵۶: ص ۱۶۲)

لایحه قانونی تملک زمین برای اجرای برنامه های شهری و فعالیت های عمرانی مصوب ۱۳۳۹ در سال ۱۳۴۱ به صورت جامع تر و تحت عنوان طرح های گزربندی و شبکه بندی شهرها مطرح گردید. در این سال با امضای قراردادی بین هیئت عمران بین المللی آمریکا و وزارت کشور اولین گروه از مستشاران آمریکایی معروف به گروه صلح وارد ایران شدند و در وزارت کشور مشغول به فعالیت گردیدند. این گروه برای اکثر شهرهای کشور برنامه شبکه بندی و گزربندی تهیه کردند. هم زمان با آغاز برنامه سوم عمرانی در اواسط سال ۱۳۴۱ بر اساس قرارداد و موافقت نامه ای که بین ایران و آلمان بسته شد، یکی از مهندسان شهرساز آلمانی به ایران آمد و با تشکیل یک واحد سازمانی با عنوان "شهرسازی" در اداره کل امور شهرداری های وزارت کشور فعالیت خود را آغاز کرد. این