

علوم و تکنولوژی محیط زیست ، دوره سیزدهم، شماره دو، تابستان ۹۰

ارایه الگویی جهت جلب مشارکت مردم در طرح های توسعه پایدار حمل و نقل زمینی

محمود عامری^۱

مجید عباسپور^۲

روح الله کاظمی^{۳*}

r.kazemi1111@gmail.com

فاطمه زاهد^۴

تاریخ پذیرش: ۹۰/۲/۱۲

تاریخ دریافت: ۸۹/۶/۲۵

چکیده

زمینه و هدف: توسعه پایدار طرح های حمل و نقل چه در زمینه برنامه ریزی و چه در زمینه اجرایی کردن طرح ها به نوعی منوط به همکاری و مشارکت مردم در این پروژه های عمرانی می باشد. به طوری که اگر این همکاری متقابل در توسعه پایدار طرح های حمل و نقل صورت بگیرد شاهد تسهیل در برنامه ریزی و اجرایی کردن طرح ها خواهیم شد.

هدف اصلی مقاله بررسی عوامل موثر بر مشارکت مردم در حمل و نقل می باشد تا با استفاده از زمینه ها و امکانات موجود با بهره گیری از الگوهای مشارکتی، راهکارهای کارآمد و مناسب را جهت بهبود مشارکت مردم در طرح های حمل و نقل پیشنهاد داد.

روش بررسی: بدین منظور پس از بررسی الگوها و شیوه های جلب مشارکت مردم در طرح ها و بررسی وضعیت موجود بخش حمل و نقل زمینی در کشور با یک کار میدانی میزان انگیزه مردم به مشارکت، عوامل موثر بر انگیزه مردم به مشارکت، عوامل بازدارنده و عوامل تقویت کننده مشارکت در دو طرح جاده ای و ریلی تشخیص و اندازه گیری گردید.

یافته ها: بررسی نشان داد بخش حمل و نقل زمینی کشور در حال حاضر ساختار سازمانی، قوانین و دستورالعملی مناسب جهت جلب مشارکت مردم ندارد و مردم بیشترین تمایل به مشارکت را در فاز اجرای طرح های حمل و نقل زمینی دارند و از نظر آن ها بهترین شیوه

۱- دانشیار دانشگاه علم و صنعت و رئیس حمل و نقل وزارت راه و ترابری.

۲- استاد دانشگاه صنعتی شریف.

۳- عضو هیات علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات خوزستان

۴- کارشناس ارشد، عضو هیات علمی پژوهشکده حمل و نقل وزارت راه و ترابری

جلب مشارکت ایجاد مکان دائمی جهت برگزاری جلسات غیر رسمی پرسش و پاسخ با مردم منطقه تحت تاثیر طرح حمل و نقل می باشد. همچنین مهم ترین پارامترها در تدوین الگو، تعیین نیاز طرح به جلب مشارکت مردمی، تعیین سطوح مشارکت، تعیین ذینفعان، چگونگی آگاهی رسانی، اطلاع رسانی، جمع آوری نظرات و عقاید و چگونگی ارایه بازخوردها و ارزیابی پیشنهادهای و مشخص کردن پیشنهادهای قابل قبول می باشد.

بحث و نتیجه گیری: جهت اجرایی شدن این الگو ابتدا می بایست در راستای اجرای طرح های مربوط واحدی به نام دفتر جلب مشارکت مردمی ایجاد گردد و کار جلب مشارکت های مردمی را به عهده بگیرد. همچنین به منظور تحقق مشارکت مردمی در امر برنامه ریزی توسعه پایدار طرح های حمل و نقل ضروری است تا موانع و محدودیت های موجود در اجرایی شدن این الگو در سطوح چهارگانه ملی، منطقه ای، ناحیه ای و محلی از میان برداشته شود.

کلمات کلیدی: حمل و نقل، توسعه پایدار، مشارکت مردمی، الگو های مشارکتی.

مقدمه

اهداف اصلی برنامه ریزی و توسعه حمل و نقل زمینی نیز، باید ارتقای کیفیت خدمات به استفاده کنندگان و نیز حفاظت محیط زیست باشد. برای این منظور، از یک سو آگاهی از نیازهای استفاده کنندگان و از سوی دیگر، آگاهی نسبت به ملاحظات زیست محیطی و اجتماعی جامعه و مردم ضروری است. این ملاحظات باید از طریق یک فرآیند دقیق مشارکت و دخالت مردم در تمامی فرآیند توسعه پایدار طرح های حمل و نقل مشخص شود.

بدون توجه به الگوهای فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی مردم و یک برنامه خوب برای مشارکت مردم در امر برنامه ریزی تا طراحی و حتی ساخت یک پروژه حمل و نقل، برقراری سازگاری بین سلیقه های مختلف و اجرایی کردن پروژه های حمل و نقل با مشکل مواجه خواهد شد. لذا اعتقاد و اطمینان به توانایی مردم در اجرایی کردن این طرح ها بسیار ضروری به نظر می رسد.

اگر مردم در برنامه ریزی حمل و نقل دخالت داده شوند، خواهند دانست که چگونه خدمات حمل و نقل به آن ها کمک می کند بنابراین در برابر این خدمات ارایه شده مسئولیت بیشتری احساس کرده و برای بهبود آن کمک خواهند کرد. همچنین مشارکت مردم در طرح های حمل و نقل به نوعی کاهش تصدی گری دولت، حضور مردم در عرصه های عمومی، پیشگیری از برخوردهای غیر ضروری، کاهش هزینه های اضافی،

نگاهی به اهداف، اصول و فلسفه توسعه پایدار روشن می سازد که پایداری توسعه در گرو مشارکت مردم یک کشور در برنامه ریزی و اجرا و ارزشیابی طرح ها است. از آن جایی که توسعه پایدار به ابعاد کیفی و کمی توجه دارد، ضرورت است ضمن تغییر نگرش ها، مهارت ها و دیدگاه های افراد، چرخ های توسعه با سرعت بیشتری به جریان افتد و این جز با همکاری تمام مردم مقدور نیست. در توسعه پایدار مردم ثروت واقعی هر ملتی را تشکیل می دهند و هدف توسعه نیز ایجاد شرایطی است که مردم بتوانند از عمر طولانی و زندگی سالم بهره مند شوند. به عبارت دیگر توسعه وسیله ای برای رشد و تعالی انسان ها است و لذا انسان بالاترین اهمیت را در توسعه دارد. این مساله به خصوص در توسعه پایدار مطرح است. توسعه پایدار علاوه بر توجه به مسایل اقتصادی، به مقدار زیادی به سمت اهداف انسانی و اجتماعی و فرهنگی گرایش دارد، در نتیجه مردم و عدالت اجتماعی در این توسعه، اهمیت فراوانی دارند. برای دستیابی به عدالت اجتماعی مشارکت مردم در امور اقتصادی و اجتماعی، سیاسی یک مساله بنیادی است، لذا مشارکت مردم در توسعه پایدار یک اصل مسلم است، به طوری که بسیاری را اعتقاد بر این است که دولتی می تواند به وضع مطلوب از نظر توسعه برسد که بتواند اولاً یک همسویی بین اهداف مردم و دولت ایجاد کند و ثانیاً بتواند مشارکت مردمی را در جهت تحقق اهداف خود سوق دهد (۱).

لغو احتمالی پروژه و آگاهی و شناخت شهروندان از طرح های انجام شده و در دست اجراء خواهد شد (۱).

مهم ترین نظریه های مرتبط با مشارکت که ملاک انتخاب آن ها، میزان نوآوری و خلاقیت، استحکام نظری و تأثیرگذاری بر نظریه های بعدی بوده و می توان با توجه به آن ها موانع و راهکارهای مشارکت های مردمی را شناسایی و تحلیل کرد به شرح زیر است:

نظریه اختیار عقلا نه، نظریه Fishbayan، نظریه Olson، نظریه Aysmen، نظریه Robert Dahl، نظریه Brown، نظریه James Myjly (۱۹۸۶)، نظریه Arnshtayn (۱۹۹۶)، نظریه Scott Davidson (۱۹۹۸)، نظریه David Dryskl (۲۰۰۲)، نظریه میانجی گری (۲۰۰۴)، نظریه آشفستگی، نظریه کارآفرینی (۲-۴).

بررسی نظرات معاصران در تبیین مشارکت نشان می دهد که مشارکت مردم اشکال گوناگونی دارد. گاهی مشارکت ابزاری، زمانی مشارکت کنترل شده، گاهی مشارکت مشروط، زمانی مشارکت خود جوش و در شرایطی نیز مشارکت برای توسعه مطرح می باشد. در این جا عمده ترین نوع مشارکت یعنی مشارکت در تشکلهای و نهادهای مدنی جهت فعالیت های مختلف اجتماعی که ایجاد زمینه ای مناسب جهت مشارکت در تفکر، برنامه ریزی، تصمیم گیری و اجرای برنامه ها و ارزشیابی فعالیت ها بوده و هست مورد توجه واقع گردیده است (۲-۴).

مشهورترین نظریه ای که در زمینه مشارکت مطرح شده متعلق به ایزاک آیزن و مارتین فیش باین می باشد. نظر آن ها این است که رفتار بیشتر در حالتی قابل پیش بینی و درک و توضیح است که ما به « قصد » شخص در رفتار توجه نماییم (۵). به نظر آن ها رفتار در پی زنجیره ای از عوامل به وجود می آید و حلقه ما قبل از بروز رفتار « قصد و نیت رفتاری » است. نظریه آنان از دو عنصر اصلی تشکیل شده است: بخش شخصی و بخش اجتماعی که ترکیب آن ها پیش بینی کننده یک قصد رفتاری است. قصدی که در نهایت مشخص کننده رفتار است. عنصر شخصی این الگو یعنی گرایش فرد، حاصل دو عامل است: باور شخص در زمینه نتایج آن رفتار مشخص و ارزیابی او از

نتایج ممکن از انجام آن رفتار که هر یک از این دو عامل در میان افراد متفاوت است. عنصر اجتماعی این الگو یعنی هنجار ذهنی، منعکس کننده نفوذ و فشار اجتماعی روی یک شخص برای انجام یک رفتار است. به این معنی که شخص به این امر توجه دارد که تا چه حد رفتارش مورد تایید یا توبیخ افراد یا گروه های خاصی قرار خواهد گرفت. این افراد یا گروه ها در واقع نقش یک مرجع هدایت کننده رفتار را دارند که ممکن است پدر و مادر، دوستان نزدیک، همکاران و یا اهالی یک محل باشند (۵). با توجه به این که یکی از عناصر اصلی تشکیل دهنده هر گرایشی عنصر ادراکی یا میزان شناختی فرد از موضوع دارا می باشد، می توان عناصر موثر در شکل دهی به یک کنش را به صورت زیر فهرست نمود:

۱- انتظاری که افراد در مورد نتایج یک کنش دارند. ۲- ارزیابی که از نتایج کنش می نمایند. ۳- میزان اطلاعاتی که از ابعاد آن کنش دارند. ۴- تصویری که از ارزیابی دیگران در مورد این کنش دارند. ۵- انگیزه فرد برای برآوردن توقعات دیگران. ۶- میزان اقدام به کنش در گذشته. ۷- امکانات و وسایل لازم برای عملی ساختن کنش (۵).

مطالعات گذشته کشور در خصوص مشارکت در طرح های توسعه (علوی تبار (۱۳۷۹)، شادی طلب (۱۳۸۱)، محمودیان (۱۳۷۰))، اکثرا عوامل موثر بر مشارکت مردم در شهرها و روستاهای ایران را مورد بررسی قرار داده که به عوامل موثری نظیر میزان اعتماد افراد به طرح های مختلف جهت مشارکت، نحوه ارتباط با آن ها، میزان آگاهی (سواد و استفاده از وسایل ارتباطی)، وضعیت اقتصادی، سن، شغل بر مشارکت مردم می توان اشاره کرد (۴).

تجربیات گذشته در دیگر کشور ها نشان می دهد که در ژاپن مشارکت مردم در پروژه های حمل و نقل ملی در مراحل ابتدایی برنامه ریزی و از طریق دستورالعمل های دولتی در چارچوب قانون برنامه ریزی شهری و قانون ارزیابی زیست محیطی تحقق می پذیرد. دولت فرانسه به شفاف سازی اقدامات زیست محیطی برای نهادهای مردمی متعهد شده است. در طول مراحل طراحی و ساخت پروژه ها برقراری گفت و شنود با

مشارکت در کنترل و نظارت پروژه ها، ۴- مشارکت در بازنگری و ارزشیابی پروژه ها، ۵- مشارکت در نگه داری از طرح های ایجاد شده (۱۰) .

سابقه ی مشارکت: آیا تا به حال در امور مربوط به شهر یا محل خود مشارکت داشته اید؟

اطلاع رسانی: دادن اطلاعات کافی، به موقع و دقیق به شهروندان و آگاه ساختن آنان از جریان کامل طرح های مختلف حمل و نقل که در حال اجرا، یا در آینده به اجرا گذاشته می شود. گویند های مربوط به اطلاع رسانی عبارتند از: اطلاع رسانی از طریق نشریات محلی، روزنامه، رسانه های محلی، رادیو و تلویزیون، برگزاری جلسات غیر رسمی پرسش و پاسخ با مردم محل و کسب نظرات آن ها و اطلاع یافتن از نحوه مشارکت مردم، نصب پوسترها، بلیبوردها و ... در سطح محل در مورد طرح و دعوت از مردم برای همکاری، ایجاد مکان دائمی در محل برای اطلاع رسانی و جمع آوری مستقیم انتقادات و پیشنهادهای مردم، ارسال بروشورها و سی دی های اطلاع رسانی و آموزشی از فهرست نشانی های پستی و تشریح نحوه اجرای طرح و چگونگی مشارکت ساکنان در فازهای مختلف طرح (۱۱) .

اعتماد اجتماعی: منظور این است که فرد از نظر روانی و احساسی تا چه اندازه نقش دیگران را قبول دارد و از طرف دیگر تا چه اندازه ای، به موفقیت خود واقف است. ابعاد و عناصر اعتماد با ۴ گویه مشخص شده است که عبارتند از: این روزها به سختی می توان کسی را پیدا کرد که واقعاً برای همکاری بتوان به او اعتماد کرد، اکثر مسئولان قابل اعتمادند، اکثر مسئولان جامعه ما فقط به فکر خویش اند و به جز خودشان به هیچ کس اهمیت نمی دهند، اکثر مسئولان در معامله با مردم درستکار و بی شیله و پيله اند (۱۲) .

میزان آگاهی و اطلاع از اثرات طرح ها

۱- آگاهی از اثرات زیست محیطی طرح های حمل و نقل که شامل گویه های: تأثیر پروژه های حمل و نقل بر معیوب شدن چشم اندازها (خراشیدگی، لغزش یا ریزش در اثر

نمایندگان منتخب و خود مردم، توجه دایمی مبذول می شود. در ایالات متحده آمریکا، بر اساس قوانین و مقررات فدرال، مشارکت مردمی در فرآیند توسعه حمل و نقل از برنامه ریزی تا احداث، الزامی است. ولی هیچ قانون یا مقرراتی برای نحوه انجام این کارها تدوین نشده است (۸-۶) .

هدف اصلی این مقاله تبیین الگویی جهت جلب مشارکت مردم در طرح های حمل و نقل زمینی می باشد تا با استفاده از زمینه ها و امکانات موجود در این بخش و با بهره گیری از این الگوی مشارکتی، راهکارهای کارآمد و مناسبی جهت بهبود مشارکت مردم در طرح های حمل و نقل زمینی در کشور ایجاد گردد.

روش تحقیق

در این مقاله جهت ارزیابی الگوی جلب مشارکت در طرح های حمل و نقل زمینی پس از بررسی وضعیت موجود بخش حمل و نقل زمینی کشور و شناسایی ذینفعان پروژه های حمل و نقل با انجام یک کار میدانی مجموعه عوامل موثر بر قصد و نیت مشارکت و نحوه تاثیر گذاری آن بر مشارکت افراد در چارچوب نظریه آیزن و فیش باین مبنای کار قرار گرفت تا بر اساس یافته های این کار میدانی به الگویی متناسب با وضع موجود دست یابیم. بر این اساس جهت بررسی مشارکت در بخش حمل و نقل زمینی کشور سه عنصر اصلی (مدل شماره ۱) تمایل به مشارکت، وضعیت نهادی و قانونی در زمینه مشارکت، امکانات و شرایط لازم جهت مشارکت در این بخش مورد توجه قرار گرفته که هر کدام دارای عوامل موثر در زیر مجموعه خود می باشند که در ذیل به معرفی آن ها پرداخته شده است (۹) .

میزان تمایل به مشارکت اجتماعی در فازهای مختلف

پروژه که از ۵ گویه تشکیل شده است: اگر قرار باشد در محل سکونت شما جاده یا راه آهن ایجاد شود فکر می کنید در کدام فاز و به چه میزان مشارکت کنید؟

۱- مشارکت قبل از انجام طرح و به هنگام تصمیم گیری ، ۲- مشارکت در اجرای برنامه ها و پروژه ها ، ۳-

سیستماتیک انجام گرفت و تعداد ۱۱۱ نفر به عنوان نمونه مسئولان حمل و نقل جاده‌ای و ریلی در نظر گرفته شد. جامعه مورد مطالعه مردم تحت تاثیر طرح های حمل و نقل زمینی و جاده ای، از شهروندان ۱۸ سال به بالای شهر تهران در دو منطقه یکی منطقه سولقان در شمال غرب تهران، که در حال حاضر پروژه ی آزاد راه تهران شمال در حال ساخت است و دیگری منطقه امام زاده حسن در جنوب تهران که هر دو از جوامع تاثیر پذیر از حمل و نقل هستند انتخاب گردیدند که جهت نمونه گیری با در نظر گرفتن ضریب اطمینان معین با استفاده از روش نمونه گیری چند مرحله ای با طبقه بندی متناسب با حجم جمعیتی هر یک از مناطق ۲۲ و ۱۷ و انتخاب نمونه به صورت تصادفی و سیستماتیک، در نهایت ۱۳۲ پرسشنامه از بین بلوک های انتخاب شده جمع آوری شد.

ضوابطی که برای حصول اطمینان از اعتبار وسیله اندازه گیری به کار گرفته شد عبارتند از: ۱- استفاده از پرسش های آزمون شده قبلی در پژوهش های مشابه ۲- نظر خواهی از اساتید محترم روش و آمار و سایر استادان متخصص جهت تامین اعتبار صوری ۳- استفاده از روش های آماری همبستگی اجزاء و تحلیل عاملی.

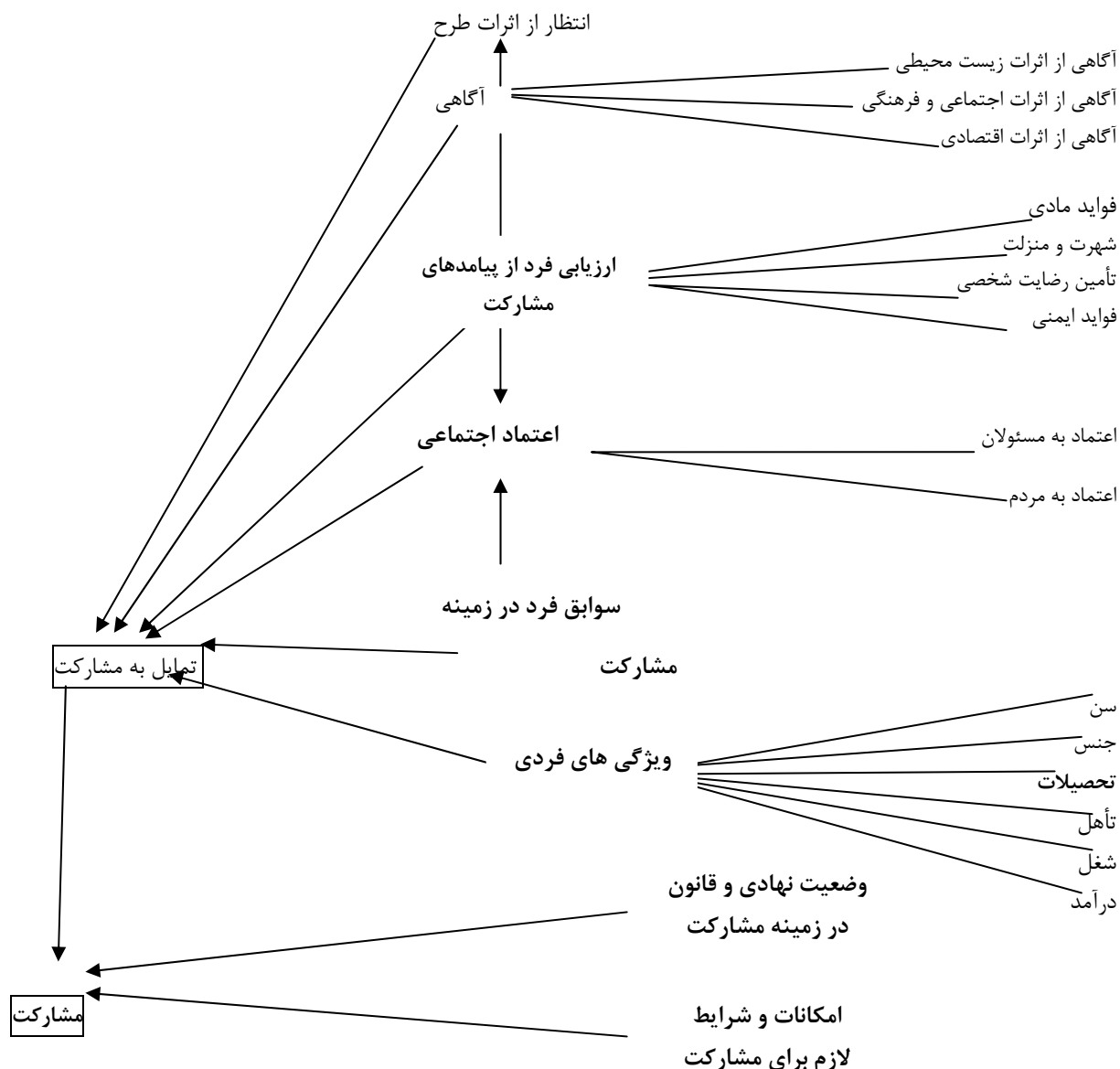
همچنین در این مقاله برای سنجش پایایی داده ها از روش توافق داخلی آزمون آلفای کرونباخ استفاده شده است. جهت انجام آزمون پایانی، ابتدا در پرسشنامه مقدماتی سوالات اصلی پژوهش و مجموع گویه ها مورد بررسی قرار گرفته، سپس با محاسبه ضرایب هر یک از خرده طیف ها برخی گویه ها حذف گردیده است و آن هایی که ضریب مساوی و بالاتر از ۰/۵ داشتند انتخاب گردیدند. پس از طی این مرحله و تدوین پرسشنامه اصلی و ... با توجه به نتایج حاصل از این پرسشنامه مجدداً پایانی گویه ها مورد محاسبه قرار گرفت (۴).

خاک برداری) و ایجاد مناظر ناخوشایند و کسل کننده، تأثیر پروژه های حمل و نقل بر جنگل ها و مراتع به صورت: آسیب به زمین های زراعی و فضای سبز، قطع درختان و گیاهان برای عملیات راه سازی، اثر گرد و غبار بر رشد گیاهان منطقه و...، تأثیر پروژه های حمل و نقل بر آلودگی هوا و آلودگی صوتی، تأثیر پروژه های حمل و نقل بر جانوران مثل: تخریب زیستگاه های موجود (حیوانات وحشی، پرندگان و ماهی ها) تلفات جانوران در سطوح جاده ها و راه آهن و ...، تأثیر پروژه های حمل و نقل بر منابع آب های زیر زمینی و آلودگی آن ها و کاهش کیفیت آب و ... می باشد (۱۳، ۱۴، ۱۵ و ۱).

۲- آگاهی از اثرات اجتماعی و فرهنگی که شامل گویه های: جداسازی محله ها از هم و قطع یا محدودیت ارتباط و دسترسی محله ها به هم به علت ایجاد ترافیک و جا به جایی تعدادی از خانوارها و افراد، ایجاد جاده و راه آهن باعث می شود آدم های مختلفی از محل عبور کند، بنابراین ممکن است امنیت محل به خطر افتد، تغییر شغل بعضی از ساکنان و در نتیجه تغییر روابط با خانواده، دوستان و آشنایان، تملک خانه های مسکونی برای احداث پروژه و یا احتیاج به خانه های مسکونی جدید، تخریب اماکن باستانی، معماری و فرهنگی و بناهای تاریخی تفرجگاهی می باشد (۱۵).

۳- آگاهی از اثرات اقتصادی که شامل گویه های: ایجاد ارتباطات بیشتر و بهبود دسترسی به نقاط مختلف، تغییر قیمت املاک و دارایی ها و ایجاد امکانات و تسهیلات جدید (هتل، بانک، پمپ بنزین و...)، تغییر در اشتغال ساکنان و نیز ایجاد فرصت های جدید اشتغال و بالا رفتن سطح کیفیت زندگی، تأثیر مثبت بر درآمد منطقه و افزایش مقدار تولید یا فروش و در نهایت افزایش ثروت منطقه می باشد (۱۵). که میزان مشارکت اقتصادی و اجتماعی در توسعه حمل و نقل زمینی به عنوان متغیر وابسته و رابطه آن با مجموعه ای از متغیرهای متعدد مستقل و زمینه ای مورد ارزیابی قرار گرفت.

جامعه مورد مطالعه مسئولان حمل و نقل جاده‌ای و ریلی از کارشناسان و مسئولان در این دو حوزه و به صورت نمونه گیری تصادفی ساده متناسب با حجم جمعیت و به طور



مدل ۱- مدل تحلیلی تحقیق

نتایج

الف - نتایج بررسی میدانی

از مجموع ۱۱۱ نفر مسئولانی که به عنوان نمونه انتخاب شدند ۱۶/۲٪ را زن و ۶۹/۴٪ را مرد و ۱۴/۴٪ به این نظر سنجی پاسخ ندادند.

همچنین از مجموع ۱۳۲ نفر مردم تحت تاثیر طرح های حمل و نقل که به عنوان نمونه انتخاب شدند ۱۶/۷٪ را زن و ۸۳/۳٪ را مرد به خود اختصاص داده است.

اظهار نظر مسئولان در خصوص عوامل موثر در میزان مشارکت های مردمی در اجرای طرح های حمل و نقل جاده ای و ریلی

با توجه به روش های مختلفی که در خصوص عوامل موثر بر میزان مشارکت مردمی در اجرای طرح های حمل و نقل جاده ای و ریلی وجود دارد از نظر مسئولان و دست اندرکاران نصب پوستر و اعلامیه و دادن پاداش های مادی به مردم کم

جدول ۲- اظهار نظر مسئولان و دست اندرکاران در خصوص میزان بهره‌گیری از مشارکت مردم در انجام مراحل مختلف طرح

نوع مشارکت	درصد از نظر پاسخگویان
مشارکت در تصمیم‌گیری	۷/۵۲
مشارکت در اجرا	۱۸/۶۲
مشارکت در کنترل و نظارت پروژه‌ها	۳/۹۲
مشارکت در نگه‌داری و بهره‌برداری	۵۰/۸۲
مشارکت در بازنگری و ارزشیابی طرح‌ها	۱۹/۱۲

نظر مسئولان در خصوص موانع مشارکت مردم در پروژه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی

با توجه به موانع مشارکت تشکل‌های مردمی و غیردولتی در توسعه پروژه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی، مسئولان اظهار نظر کردند که تمام موانع تا حدودی به طور مشابه در خصوص مشارکت مردمی نقش دارند. اما موانع مالی و اعتباری را به میزان بیشتری در خصوص مشارکت مردم ارزیابی کردند (جدول ۳).

جدول ۳- نظر مسئولان و دست اندرکاران حمل‌ونقل در خصوص موانع مشارکت مردم در پروژه‌های حمل‌ونقل

موانع	درصد اهمیت از نظر پاسخگویان
قوانین و مقررات اداری	۱۹/۳
مالی و اعتباری	۳۲/۸
فرهنگی و اجتماعی	۲۲/۹
دسترسی به ابزارهای اطلاع‌رسانی	۱۶/۶
عدم اطمینان به کارشناسان	۸/۴

در طرح‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی دارند. همچنین طبق اظهار نظر آن‌ها ذینفعان میراث فرهنگی و نهاد‌های نظامی کم‌ترین میزان تأثیرگذاری را در طرح‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی دارند (جدول ۴).

ترین تأثیر را در مشارکت آن‌ها دارد و در مقابل نظرخواهی از مردم و بازگرددن مسایل و مشکلات حمل‌ونقل بیشترین تأثیر را بر مشارکت آن‌ها دارد (جدول ۱).

جدول ۱- اظهار نظر مسئولان در خصوص عوامل موثر در میزان مشارکت‌های مردمی در اجرای طرح‌های حمل‌ونقل

عوامل موثر بر مشارکت مردم	درصد میزان موثر بودن از نظر پاسخگویان
دادن پاداش‌های مادی	۵/۲۵
توجه به مسایل اجتماعی و فرهنگی	۱۱/۴۵
نظرخواهی از مردم	۱۳/۳۵
بازگو کردن مسایل و مشکلات حمل‌ونقل	۲۸/۶۵
جلب اعتماد مردم	۲۲/۳۵
نصب پوسترها، بیلبردها، در محل	۱/۵۵
برگزاری جلسات پرسش و پاسخ	۷/۸۵
دسترسی مردم به اطلاعات	۹/۶۵

اظهار نظر مسئولان و دست اندرکاران حمل‌ونقل در خصوص میزان بهره‌گیری از مشارکت مردم در انجام مراحل مختلف اجرای طرح‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی

در این سؤال نظر مسئولان و دست اندرکاران در خصوص این موضوع که در کدام یک از مراحل مشارکت می‌توان از نیرو و توان مردم بهره‌گرفت، مطرح شده و در مجموع ۵۰/۸۲٪ از آنان معتقد بوده‌اند که از نیرو و توان افراد در مرحله نگه‌داری و بهره‌برداری می‌توان از مردم بهره‌گرفت. و ۳/۹۲٪ نیز معتقد بودند که در مرحله بازنگری و ارزشیابی پروژه‌ها به میزان زیادی می‌توان از مشارکت مردم بهره‌گرفت (جدول ۲).

نظر مسئولان در خصوص میزان تأثیر هر یک از ذینفعان طرح‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی

با توجه به میزان تأثیرگذاری هر یک از ذینفعان طرح‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی، مسئولان اظهار نظر کردند که تصمیم‌گیران سیاسی بیشترین میزان تأثیرگذاری را

جدول ۶- نظر پاسخ گویان در خصوص میزان انتظارشان از اثرات طرح های حمل و نقل جاده ای ریلی

درصد اهمیت از نظر پاسخگویان	انواع انتظارات مردم از اثرات طرح ها
۳۰/۷۴	حمایت بیشتر از طرف دولت در صورت آسیب پذیری از طرح های حمل و نقل
۱۵/۶۴	امنیت اجتماعی در هنگام اجرای طرح
۴۸/۹۴	عدم تخلیه و یا جا به جایی مسکن در هنگام اجرای طرح
۰/۴	ایجاد فرصت های سرمایه گذاری
۴/۲۴	ایجاد خدمات رفاهی و تفریحی

نوع جلب مشارکت مد نظر مردم

از کل نمونه آماری بیشترین تمایل به مشارکت در طرح های توسعه حمل و نقل ریلی و جاده ای به مشارکت در اجرا و نگه داری پروژه های حمل و نقل و کم ترین تمایل به مشارکت در بازنگری پروژه های حمل و نقل می باشد (جدول ۷).

جدول ۷- اظهار نظر پاسخ گویان در خصوص تمایل به

مشارکت در فازهای مختلف طرح های

حمل و نقل ریلی و جاده ای

درصد اهمیت از نظر پاسخگویان	نوع جلب مشارکت مد نظر مردم
۱۳/۴	مشارکت در تصمیم گیری
۳۱/۴	مشارکت در اجرای برنامه ها
۱۰/۶	مشارکت در کنترل و نظارت پروژه ها
۳۱/۴	مشارکت در نگه داری و بهره برداری
۱۳/۲	مشارکت در بازنگری و ارزشیابی طرح ها

شیوه ی جلب مشارکت مد نظر مردم

نتایج بررسی نشان داد موثر ترین شیوه جلب مشارکت مردمی در طرح های توسعه حمل و نقل ریلی و جاده ای برگزاری جلسات غیر رسمی پرسش و پاسخ با مردم منطقه تحت تاثیر و نصب پوسترها، بیلبردها، در محل به عنوان کم

جدول ۴- اظهار نظر مسئولان و دست اندرکاران حمل و نقل در خصوص میزان تأثیر هر یک از ذینفعان طرح های

حمل و نقل

درصد تأثیر از نظر پاسخگویان	ذینفعان
۵۸/۵۸	تصمیم گیران سیاسی
۱۱/۶۸	بخش خصوصی
۸/۱۸	تأثیر افراد و ساکنان محلی
۸/۰۸	سازمان محیط زیست
۱۳/۴۸	میراث فرهنگی و نهادهای نظامی

تعیین سطح آگاهی مردم در خصوص میزان اطلاعشان از اثرات زیست محیطی، اجتماعی و فرهنگی و اقتصادی طرح های حمل و نقل ریلی و جاده ای

بیشترین آگاهی مردم از اثرات طرح های توسعه حمل و نقل ریلی و جاده ای، آگاهی از اثرات اقتصادی طرح های حمل و نقل جاده ای و ریلی بوده و در خصوص اثرات اجتماعی و فرهنگی و طرح های توسعه کم ترین آگاهی را دارند (جدول ۵).

جدول ۵- اظهار نظر پاسخ گویان در خصوص آگاهی از

اثرات زیست محیطی، اجتماعی و فرهنگی، اقتصادی

طرح های توسعه

درصد اهمیت از نظر پاسخگویان	سطح آگاهی مردم
۳۱/۵۲	آگاهی از اثرات زیست محیطی
۸/۱۴	آگاهی از اثرات اجتماعی و فرهنگی
۶۰/۳۴	آگاهی از اثرات اقتصادی طرح های حمل و نقل جاده ای و ریلی

تعیین انواع انتظارات مردم از اثرات طرح ها

همان طور که نتایج در جدول ۶ نشان می دهد بیشترین انتظار مردم از اثرات طرح های حمل و نقل جاده ای و ریلی عدم تخلیه و یا جا به جایی مسکن در هنگام اجرای طرح و حمایت بیشتر دولت در صورت آسیب پذیری از طرح های حمل و نقل می باشد.

فرایند تهیه، بررسی، تصویب، اجرا و نظارت بر اجرای طرح های توسعه حمل و نقل در وضعیت مطلوب، به صورت الگویی به همراه دستورالعمل های نحوه اجرای این فرایند ارایه گردید (نمودار ۱).

بحث و نتیجه گیری

بر اساس این بررسی، عدم توجه به مقبولیت اجتماعی یک پروژه سبب بروز مخالفت هایی در طول پروژه می شود که موجب پرداخت هزینه های گزاف می گردد. بنابراین قبل از اجرای یک پروژه، شناسایی افراد ذینفع از اهمیت خاصی برخوردار است. برای شناسایی این افراد در هر سطحی (به عنوان یکی از اهداف پروژه) به تلاش اولیه و در اختیار داشتن اطلاعات دقیق از آن ها نیاز می باشد. این افراد شامل ساکنان محلی یا نمایندگان آن ها، نمایندگان سازمان ها و ارگان های مرتبط نظیر سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان مراتع و جنگل ها، جهاد کشاورزی، ارگان های نظامی سازمان های غیردولتی و ... می باشد. در شرایط ایده آل، هدف باید نهادینه کردن مذاکرات عمومی در هر یک از مراحل پروژه باشد که این امر ممکن است با استفاده از قوانین و مقررات صورت گیرد.

با توجه به اهمیت مشارکت های مردمی در اجرای طرح های توسعه حمل و نقل ابتدا می بایست در راستای اجرای طرح های مربوط واحدی به نام دفتر جلب مشارکت مردمی ایجاد گردد و کار جلب مشارکت های مردمی را به عهده بگیرد.

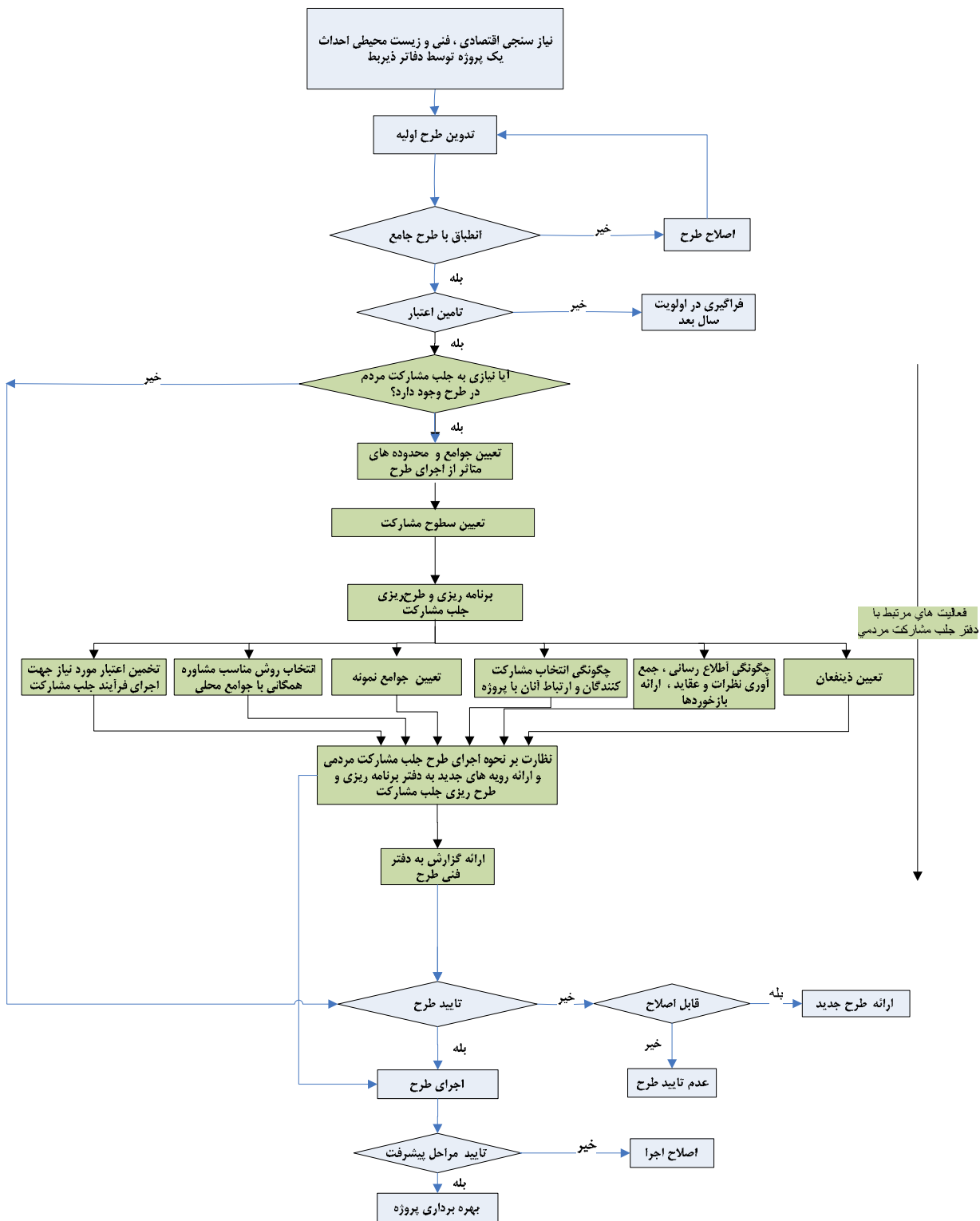
اثرترین شیوه جلب مشارکت در پروژه های حمل و نقل می باشد.

جدول ۸- اظهار نظر پاسخ گویان در خصوص شیوه جلب مشارکت مردم

درصد موثر بودن از نظر پاسخگویان	شیوه ی جلب مشارکت مد نظر مردم
۲۳/۱۶	اطلاع رسانی از طریق نشریات محلی، روزنامه، رسانه های محلی و...
۲۰/۸۶	ارسال بروشور و سی دی های اطلاع رسانی و آموزشی
۷/۹۶	نصب پوسترها، بیلبردها، در محل
۲۰/۸۶	ایجاد مکان دائمی در محل برای اطلاع رسانی و جمع آوری پیشنهادها
۲۹/۱۶	برگزاری جلسات غیر رسمی پرسش و پاسخ با مردم منطقه تحت تاثیر

(ب) ارایه الگو

پس از شناسایی وضع موجود بخش حمل و نقل و مشخص شدن نتایج مطالعه میدانی پارامتر های اصلی مورد نیاز جهت جلب مشارکت مردمی در طرح های حمل و نقل زمینی از قبیل لزوم تعیین نیاز طرح به جلب مشارکت مردمی، تعیین سطوح مشارکت، تعیین ذینفعان، چگونگی آگاهی رسانی، اطلاع رسانی، جمع آوری نظرات و عقاید و چگونگی ارایه بازخوردها و ارزیابی پیشنهادها و مشخص کردن پیشنهادهای قابل قبول شناسایی و بر این اساس چگونگی جلب مشارکت مردم در



نمودار ۱- الگوی پیشنهادی نحوه جلب مشارکت مردمی در فرایند تهیه، تصویب، اجرا و نظارت بر اجرای

طرح های توسعه حمل و نقل

با توجه به این که پاسخ گویان انتظار بیشتری داشتند که در هنگام اجرای طرح های حمل و نقل جاده ای و ریلی امنیت ساکنان محل تضمین شود، بنابراین سازمان جهت ایجاد امنیت باید با سازمان های مربوط از قبیل پلیس هماهنگی لازم را به عمل آورد.

نتایج نشان می دهد که مردم انتظار خیلی بالایی از دولت نسبت به حمایت دولت از آسیب دیدگان طرح های حمل و نقل دارند. از آن جا که ممکن است در اجرای پروژه عده ای از مردم مجبور به نقل مکان می شوند وعده ای دیگر زمین های کشاورزی شان را از دست دهند، بنابراین دولت باید از این افراد حمایت مالی و معنوی کند.

در خصوص شیوه های جلب مشارکت با توجه به نتایج به دست آمده پیشنهاد می شود که از نشریات محلی، روزنامه، رسانه های محلی و... استفاده شود. همچنین نسبت به نصب پوسترها، بیلبردها، در محل، قبل از اجرای طرح و نیز در حین انجام طرح اقدام شود که این دو در جلب مشارکت مردم محل تأثیر دارد.

به طور کلی به منظور تحقق مشارکت مردمی در امر برنامه ریزی توسعه پایدار طرح های حمل و نقل ضروری است تا موانع و محدودیت های موجود در این راه در سطوح چهارگانه ملی، منطقه ای، ناحیه ای و محلی از میان برداشته شود و از امکانات و ظرفیت های بالقوه بهره برداری گردد. مهم ترین مانع در ایجاد یک نظام برنامه ریزی مشارکت، تمرکز در فرآیند تصمیم سازی و تصمیم گیری است. وجود چنین نظامی با عملکرد بخشی ناهماهنگ، تشکیلات متمرکز، عدم امکانات مالی و فنی و فقدان اختیارات لازم، عملاً مانع مشارکت مردم، نهادهای غیردولتی و بخش خصوصی در امر برنامه ریزی حمل و نقل می شود.

منابع

۱. دبیرخانه کمیته ملی توسعه پایدار، «گزارش نقش مشارکت های مردمی در توسعه پایدار»، تهران سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۷۹.

طبق بررسی انجام شده در حال حاضر در نمودار تشکیلاتی ستاد وزارت راه و ترابری، معاونت برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل وجود دارد که یکی از وظایف اصلی آن معاونت فراهم کردن زمینه جذب سرمایه های داخلی و خارجی و جلب مشارکت مردم و گسترش سرمایه گذاری که بحث مشارکت در سرمایه گذاری را دنبال می کند، می باشد. پیشنهاد می گردد در ساختار سازمانی این معاونت دفتری به نام دفتر جلب مشارکت مردمی جهت ایجاد مقبولیت اجتماعی در اجرای طرح های توسعه حمل و نقل ایجاد شود. همچنین پیشنهاد می گردد در چارت سازمانی ادارات کل راه و ترابری استان ها و ادارات کل راه آهن مناطق، کارشناسی برای اجرای فعالیت های مربوط به جلب مشارکت مردم وجود داشته باشد.

با توجه به اظهار نظر مسئولان بخش حمل و نقل زمینی در خصوص تأثیر آگاهی مردم از فواید اقتصادی پروژه های حمل و نقل، برای اجرای هر پروژه ای باید مردم آن منطقه را از فواید مادی و عینی پروژه های حمل و نقل آگاه گردانید که از نظر مسئولان این امر در مشارکت مردم بیشترین تأثیر را دارد.

از نظر مسئولان بخش حمل و نقل زمینی، در اجرای پروژه های حمل و نقل توجه به مسایل اجتماعی و فرهنگی مردم تأثیر زیادی بر مشارکت آن ها دارد. بنابراین پیشنهاد می شود که زیر ساخت اجتماعی و فرهنگی منطقه ای که قرار است پروژه در آن جا اجرا شود، مورد توجه قرار گیرد (از قبیل قشرهای اجتماعی که در منطقه زندگی می کنند، منبع درآمد افراد، و...)

با توجه به نتایج به دست آمده از مسئولان پیشنهاد می شود قبل از اجرای هر پروژه در هر منطقه ای از مردم آن منطقه نسبت به اجرای آن پروژه نظر خواهی شود تا با به کار بردن آن نظرات در اجرای پروژه مشکلی پیش نیاید.

هماهنگی سازمان حمل و نقل با ذینفعان مرتبط با پروژه های حمل و نقل (سازمان محیط زیست جنگل ها و مراتع، میراث فرهنگی و نهادهای نظامی و ...) باعث تسهیل کارها به هنگام اجرای پروژه می شود.

۱۰. ملک محمدی، ایرج، «شاخص‌های مشارکت مردمی در مدیریت منابع طبیعی»، ۱۳۷۴، مآهنامه جهاد شماره ۱۸۳ و ۱۸۲، صفحه ۱۸ و ۱۹.
۱۱. سعدی، حشمت الله، «بررسی میزان و علل مشارکت روستاییان در طرح‌های عمرانی»، جنگل و مرتع شماره ۳۳، ۱۳۷۵.
12. Smith, David and Associates (Eds). Participation in Social and Political Activities, Jossey- Bass Publisher, Sanfrancisco
13. NORWEGIAN PUBLIC ROADS ADMINISTRATION. Impact assessment of road projects- methodology used by the Norwegian public roads administration. Norwegian public roads administration, Oslo, (undated brochure).
14. FRANZ, peter, GOULD, Gary, 1998. Public involvement practices of the Illinois department of transportation. < Routes/ Roads> , AIPCRIPARC Magazine no. 297, p.57.
15. RENAUD, Pierre. 1995. Public mediation: an effective and economic means of resolving road Disputes. proceedings of Montreal XXih world road congress (individual papers – committees and working groups, 20.52 E), p. 146-148, AIPCRIPARC, Paris.
16. PIARC (C4). 2001. How to Achieved better social acceptance of infrastructure projects. in England.
17. FELIX, Jean-Pierre., DURUBLE, Nadine. STASI, HeMme. 1995. A participatory Approach for acceptance of a regional highway. proceedings of montreal XXih world road congress (individual papers – committees and working groups, 20.52 E), p. 126128, AIPCRIPARC, Paris.
۲. اوکلی. پیتر و دیوید مارسدن. (نویسندگان) منصور، محمودزاده. (مترجم). «رهیافت‌های مشارکت در توسعه روستایی». چاپ اول، تهران انتشارات وزارت جهاد سازندگی، ۱۳۷۵.
۳. حسنی تبریزی، علیرضا و دیگران، «طرح بررسی راه‌های جلب مشارکت مردمی در برنامه‌های توسعه پایدار کشاورزی در روستاهای منطقه گرمسار»، ۱۳۷۷، مؤسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی دانشگاه تهران.
۴. حسین، سیدعلی، «روش‌های مشارکت شهروندان در طرح‌های توسعه شهری (شهر رشت)»، پایان‌نامه دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تربیت مدرس تهران، ۱۳۸۰.
۵. طوسی، محمدعلی، «مشارکت در مدیریت و مالکیت». چاپ اول، انتشارات مرکز آموزش مدیریت دولتی، ۱۳۷۵.
6. NGUYEN, Tam., VAUGEOIS., Serge, 1995. The Evolution of consultation practices for major road projects Quebec" proceedings of Montreal XXth world road congress (individual papers – committees and working groups, 20. 52 E), p. 140142, AIPCRIPARC, Paris.
7. Federal Highway Administration. 1996. U.S. Department of Transportation "public involvement techniques for transportation decision making", FHWA, Washington, D.C.
8. Federal Highway Administration. 1996. U.S. Department of Transportation < Community impact assessment – a quick reference or transportation>. FHWA, Washington, D.C.
۹. علوی تبار، علیرضا، «مشارکت در اداره امور شهرها بررسی الگوی مشارکت شهروندان در اداره امور شهرها (تجارب جهانی و ایران) جلد اول»، انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور، ۱۳۷۹.

Routes/ Roads> , AIPCRIPIARC
Magazine no. 297, p.57.

18.FRANZ, peter., GOULD, Gary. 1998.
Public involvement practices of the
Illinois department of transportation.<

