

برنامه‌ریزی راهبردی توسعه حمل و نقل روستایی شهرستان کرمان با رویکرد توسعه حمل و نقل محور

مقاله علمی - پژوهشی

فضل‌اله اسمعیلی، گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران
جوادحاجی علی زاده، گروه آموزشی جغرافیا، دانشگاه فرهنگیان، تهران، ایران
مهدی خداداد*، دانش آموخته کارشناسی ارشد، گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه گلستان، گرگان، ایران
*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: khodadadmehdi91@yahoo.com

دریافت: ۱۴۰۲/۰۲/۱۸ - پذیرش: ۱۴۰۲/۰۷/۲۵

صفحه ۲۴۲-۲۳۱

چکیده

توسعه‌ی حمل و نقل عمومی در کاهش ترافیک و آلودگی صوتی و بصری، کاهش ازدحام درون بافت شهری، رضایت‌مندی شهروندان از امکان سرویس‌دهی مناسب، امکان دستیابی به اهداف روستای الکترونیک، تمرکز فعالیت‌ها و کاربری‌های متنوع مورد نیاز فضای دهستان اختیارآباد و مدیریت پارکینگ و ایجاد آن با محوریت برنامه‌ریزی توسعه‌ی حمل و نقل عمومی ضروری است. مورد توجه قرار گیرد؛ بدین ترتیب روش تحقیق در مقاله‌ی حاضر، از نوع توصیفی تحلیلی است. روند تحقیق با مراجعه به منابع معتبر کتابخانه‌ای و اسنادی و مطالعات میدانی گردآوری آغاز شده است. داده‌ها با روش تحلیلی برنامه‌ریزی استراتژیک کمی و در قالب تکنیک سوات مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. نتایج تحقیق نشان داد، اگر تسهیلات حمل و نقل عمومی را جهت بهبود کیفیت زندگی و حمایت برنامه‌ریزی راهبردی در روند تهیه طرح‌های هادی روستایی و شهری قابل اهمیت بدانید بسیاری از جوامع از جمله دهستان اختیارآباد یکی از دهستان‌هایی است برای توسعه‌ی حمل و نقل محور و دخالت برنامه‌ریزی راهبردی در آن طبق نتایج بدست آمده لازم و ضروری است. تا مشکلات ازدحام ترافیکی در سطح دهستان اختیارآباد و آلودگی‌های ناشی از استفاده خودروهای شخصی، کاهش عمر درختان و ... راهکارها و سیاست‌هایی پیشنهاد شده است.

واژه‌های کلیدی: برنامه‌ریزی راهبردی، توسعه حمل و نقل محور (TOD)، تکنیک SWOT.

۱- مقدمه

انطباق‌پذیری و تعمیم‌پذیری نسبی است با وجود همه اینها، لازم به یادآوری است که هرگونه استفاده درست از این الگو مستلزم انطباق مبانی آن با شرایط ویژه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی هر کشور است که هدف نهایی آن تأمین حمل و نقل عمومی و اعتلای کیفیت زندگی برای تمام شهروندان جهان است (مهدی‌زاده، ۱۳۸۲) چنانچه نظام برنامه‌ریزی و طرح‌ریزی شهری در ایران به ویژه در طرح‌های توسعه شهری، تصویری از حوزه عمل و فرآیند تهیه و تحقق‌پذیری آینده‌ای روشن‌ارایه نمی‌دهد و به صورت ابزار تصمیم‌سازی در اختیار تصمیم‌گیران یا مدیران شهری است، به همین دلیل طرح‌های شهری ماهیت

در مباحث توسعه‌ی شهری و روستایی یکی از مهم‌ترین عوامل موثر بر توسعه، دسترسی شبکه‌های حمل و نقل است علاوه بر اینکه در جابه‌جایی کالا و مسافر موثر هستند به واسطه ایجاد دسترسی منجر به توسعه‌ی شهری و روستایی نیز می‌شود به طوری که در مباحث توسعه به شبکه‌ی حمل و نقل به‌عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل توسعه‌ی شهری نگریسته می‌شود و با برنامه‌ریزی در این حوزه می‌توان توسعه‌ی شهری را جهت داد و برای آن برنامه‌ریزی کرد (غفوریان، ۱۳۹۰) از این رو رو شناخت و تحلیل نظام‌مند نیازمند نگرش راهبردی در قالب برنامه‌ریزی راهبردی که دارای خصلت جامعیت،

روش منظم و سیستماتیک آن برنامه‌ریزی استراتژیک کمی «عوامل داخلی و خارجی» بررسی شده است. بدین ترتیب سئوالاتی به شرح زیر ارائه شده است:

آیا بین برنامه‌ریزی راهبردی و توسعه‌ی حمل و نقل محور رابطه‌ی منطقی برقرار است؟

آیا راهکارها و راهبردهایی جهت توسعه حمل و نقل محور در دهستان اختیارآباد می‌توان پیاده کرد؟

تصمیم‌سازی دارند نه تصمیم‌گیری؛ چراکه تصمیم‌گیری براساس ملاحظات و امکانات و محدودیت‌ها از ابزار تصمیم‌سازی استخراج شده و به اجرا در می‌آید (شاه‌حسینی، ۱۳۹۰). در این پژوهش سعی شده است. استراتژی‌ها و راهبردهای لازم برای رسیدن به اهداف رویکرد حمل و نقل محور در دهستان اختیارآباد فراهم شود. برای دستیابی به این هدف مهم، از روش تحلیل راهبردی **SWOT** بکار گرفته شده است که با

۲- پیشینه تحقیق

برای انجام تحلیل وضعیت و بررسی نقاط قوت و ضعف و نیز فرصت‌ها و تهدیدات به منظور شناسایی مسائل راهبردی و ارائه راهبردهای مناسب در بلند مدت برای نواحی صورت می‌پذیرد (McLaren, 1996). رهیافت برنامه‌ریزی راهبردی پایدار ابتدا مستلزم ایجاد واحدی از فضا یا چشم‌انداز طبیعی است تا فرایند برنامه‌ریزی بر مبنای آن هدایت گردد. این رهیافت، تلفیقی مبتنی بر وابستگی و ارتباط متقابل بین همه عناصر و دست‌اندرکاران گردشگری و هم‌چنین نیازهای زیرساختی و فیزیکی برای هر کدام از این عناصر است (Court & Lupton, 1997) (بدری و همکاران، ۱۳۹۱). برنامه‌ریزی به مفهوم امروزی ابتدا در شوروی سابق (۱۹۱۷) آغاز شده اما امروز شاهد گونه‌های متنوعی از اشکال برنامه‌ریزی هستیم که هر کدام در برهه‌ای از زمان و براساس روند تکاملی برنامه‌ریزی ظهور کرده‌اند. مبانی نظری این نوع برنامه‌ریزی در واقع از نظریه سیستم‌ها و نظریه تصمیم‌سازی در مدیریت اخذ شده است و سپس بر برنامه‌ریزی در بخش عمومی به‌ویژه برنامه‌ریزی شهری راه پیدا کرد (مهدی‌زاده، ۱۳۸۲). برنامه‌ریزی استراتژیک یا همان برنامه‌ریزی راهبردی در واقع از بطن مدیریت استراتژیک‌زاده شده است که ابتدا در دهه ۱۹۶۰ در قلمرو فعالیت شرکت‌های تجاری در آمریکا رواج پیدا کرد (حکمت‌نیا، ۱۳۸۵). در پی ریشه‌یابی عمیق شکل‌گیری این نظریه می‌توان اظهار نمود که برآمد انتقاد از نظریه کالبدی برنامه‌ریزی، شکل‌گیری نظریه‌های گزینه‌ای که هم‌کارکرد اجتماعی و اقتصادی و هم‌ساختار کالبدی را در نظر آورد، بوده است. رویکرد سیستمی، تفکر راهبردی؛ تفکر مشکل‌گشایی و دیدگاه ساختاری- کارکردی تا حدی بیانگر چنین تغییری در دیدگاه سنتی برنامه‌ریزی بوده است. یکی از خصوصیات بارز برنامه‌ریزی راهبردی دوری از برنامه‌ریزی متمرکز، آمرانه و خطی است. این امر از یک طرف مستلزم

توسعه‌ی حمل و نقل محور به‌عنوان مرکزی با آمیزهای متراکم از کاربری‌های مسکونی، تجاری، اداری و فضای باز است که در آن مغازه‌های خرده‌فروشی و خدماتی در یک هسته تجاری با دسترسی آسان نسبت به خانه‌ها قرار گرفته‌اند (حدود ۶۰۰ متر یا ۱۰ دقیقه پیاده‌روی) یک ایستگاه حمل و نقل عمومی در هسته‌ی این مرکز قرار دارد. استفاده‌ها در مرکز به صورت عمومی بوده و ادارات در طبقات بالاتر از سطح زمین قرار می‌گیرند برای استفاده‌های کم‌تراکم‌تر، هسته‌ی مرکزی را با فاصله‌ای حدود ۱۶۰۰ متر احاطه می‌کند (رفعیان و همکاران، ۱۳۸۹ نقل قول از Calthorpe, 1993). توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی ترکیبی عملکردی از کاربری زمین با حمل و نقل ترکیبی از عملکردی از کاربری زمین با حمل و نقل عمومی، به وسیله‌ی ایجاد محلات فشرده، قابل پیاده‌روی و با کاربری مختلط در یک فاصله با قابلیت پیاده‌روی از ایستگاه حمل و نقل عمومی است این نوع از توسعه افراد، مشاغل و خدمات را در کنار یکدیگر قرار داده و به‌گونه‌ای طراحی می‌شود که سفرهای ایمن، کارا و راحت مبدل سازد (Canpzd, 2006). توسعه‌ی مبتنی بر حمل و نقل با قابلیت بهره‌مندی از کاربری زمین جهت استفاده پیاده‌روی و تجویز ایستگاه حمل و نقل عمومی است که به مثابه کاهش وقت سفر و ایجاد سفر ایمن برای شهروندان می‌باشد. از نظر برایشون، برنامه‌ریزی راهبردی فرایندی هشت مرحله‌ای و بسیار منظم‌تر و مدبرانه‌تر و مشارکتی از دیگر فرایندهاست (بهرادفر و زمانیان، ۱۳۸۷). طبیعی و همکاران فرایند برنامه‌ریزی راهبردی را دربرگیرنده سه مرحله می‌دانند: تدوین راهبردها، اجرای راهبردها و ارزیابی راهبردها (طیبی و همکاران، ۱۳۸). این نوع برنامه‌ریزی دارای جامعیت و دید بلند مدت است (طیبی و ملکی، ۱۳۸۲). ارائه برنامه‌ریزی راهبردی با مدل‌های مختلفی از جمله مدل راهبردی که ابزاری است برای برنامه‌ریزی راهبردی،

۳- روش تحقیق

روش تحقیق در مقاله حاضر، از نوع توصیفی تحلیلی است. روند تحقیق با مراجعه به منابع معتبر کتابخانه‌ای و اسنادی و مطالعات میدانی گردآوری آغاز شده است. در این مقاله، رویکرد توسعه‌ی حمل و نقل محور به عنوان متغیر وابسته و معیارها و شاخص‌های رویکرد مذکور به عنوان متغیر مستقل در نظر گرفته شده است. در نهایت با روش تحلیلی برنامه‌ریزی استراتژیک کمی و در قالب تکنیک سوات مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است در نتیجه دهستان اختیارآباد در ارتباط با شهرستان کرمان با توسعه‌ی حمل و نقل محور، خواهیم داشت.

۳-۱- معرفی مورد پژوهی

اختیارآباد، دهستانی است از توابع بخش مرکزی شهرستان کرمان در استان کرمان واقع شده است. جمعیت این دهستان بر اساس سرشماری ۳۰۵۶۵ نفر (۱۳۰۹۷۴ خانوار) بوده است.

تقسیم وظایف برنامه‌ریزی میان سطوح مختلف مدیریت و تصمیم‌گیری و از طرف دیگر نیازمند مشارکت و همکاری همه نیروهایی است که در حیات دخالت دارد. برنامه‌ریزی راهبردی براساس امکانات نهادهای محلی و مشارکت جامعه محلی استوار است (مهدی‌زاده، ۱۳۸۲). ازجمله دیگر ویژگی‌های برنامه‌ریزی راهبردی می‌توان به این موارد اشاره کرد که، تفکیک سطوح برنامه‌ریزی (راهبردی و اجرایی) تلفیق فرآیند تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری، تأکید بر انعطاف‌پذیری، پویایی و اصلاح‌پذیری، تلفیق اهداف کالبدی با اهداف اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، تأکید بر عدم تمرکز و فرآیند چرخه‌ای، تأکید برافق زمانی کوتاه مدت و گام به گام (همان، ۱۰۶) است. در یک فرایند تهیه برنامه، گام‌های متواتر از تعیین و تشخیص پدیده و مساله مورد برنامه‌ریزی به ارجاع کار برنامه‌ریزی آغاز و سپس مراحل تهیه و طراحی برنامه که شامل تعیین اهداف، تعیین اولویت‌ها، تولید راهبردها و خط مشی‌های گزینه، ارزیابی و انتخاب برنامه برتر برای عمل است، انجام می‌گیرند. بنابراین برونداد یا محصول این فرایند چرخه‌ای یا دورانی تهیه و طراحی برنامه مجموعه‌ای از اثرات جانبی است که بر محیط وارد می‌آید.



شکل ۱. تصویر هوایی- دهستان اختیارآباد

منبع: گوگل ارث

۴- تجزیه و تحلیل

عمیق‌تر با مسایل) است؛ تلاش می‌شود نتایج برداشت‌های میدانی در قالب تکنیک سوات و QSPM مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرد. درخصوص تکنیک SWOT نکته مورد

باتوجه به این‌که روش‌شناسی این پژوهش، تلفیقی از روش‌های اسنادی (به منظور دستیابی به ابعاد ریشه‌ای موضوع)، و تحقیق میدانی (به منظور آشنایی واقعی‌تر و

اهمیت علل) در دهستان اختیارآباد، با تشکیل سوات به تدوین استراتژی و راهبردها پرداخته شد؛ در نهایت، با ماتریس QSPM، استراتژی‌ها (با توجه به مولفه‌های اثرگذار رویکرد TOD) به صورت مقایسه‌ای وزن‌دهی، امتیازدهی، جمع‌بندی و نتیجه‌گیری می‌شود. درجه‌بندی فرصت‌ها و تهدیدها به این ترتیب است که فرصت‌هایی که اهمیت بیشتری دارد. با امتیاز ۴ و فرصت ضعیف با اهمیت کمتر با امتیاز ۲ و ۳، و تهدیدهایی که نمره‌ی خیلی کمی دارد، با نمره ۱ و تهدید کم با نمره ۴ امتیاز داده شده است. چنانچه این عوامل به صورت کمی ذکر شده است. یعنی اگر عدد بیان شده بالاتر از ۲٫۵ باشد نشان‌دهنده‌ی این است که از مزایای فرصت برونی به صورت صحیح بهره برده و از تهدیداتی که دهستان اختیارآباد تهدید می‌کند، پرهیز شود. در جدول ۲، در عرصه‌ی عوامل داخلی با توجه آنکه در بین قوت‌ها در شرایط مطلوبی قرار دارد، سابقه سکونت افراد در دهستان دارای امتیاز ۲۱٪ است؛ که نشان‌دهنده‌ی سابقه‌ی طولانی در سکونت است. در بین ضعف‌ها، کمبود سرانه ورزشی و وجود معابر تنگ و نفوذ ناپذیر هر کدام با امتیاز ۳۲٪ بیشترین ضعف را در دهستان اختیارآباد نشان می‌دهد.

جدول ۱. ماتریس ارزیابی عوامل خارجی در دهستان اختیارآباد

| امتیاز وزنی | درجه‌بندی | وزن | عوامل بیرونی (EFE) |
|-------------|-----------|-----|--|
| ۸٪ | ۱ | ۸٪ | فرصت‌ها امکان ساماندهی و بازگشایی معابر مسدود فعلی و مزیت های ناشی از آن نزدیکی به فضاهای تفریحی و رفاهی شهرستان کرمان وجود زمینه توسعه فضای سبز از محل باغات و اراضی ذخیره شهری سطح متوسط با سواد و دسترسی مردم به ابزارها و فضای سایر ارزش بالای املاک و اراضی دهستان و روند صعودی آن نزدیکی به مراکز دانشگاهی شهرستان کرمان |
| ۳۶٪ | ۴ | ۹٪ | |
| ۳۲٪ | ۴ | ۸٪ | |
| ۳۲٪ | ۴ | ۸٪ | |
| ۱۶٪ | ۲ | ۸٪ | |
| ۲۷٪ | ۳ | ۹٪ | |
| | | | تهدیدات کاهش تدریجی هویت و احساس تعلق تبدیل واحدهای ویلایی به ساختمان مسکونی گسترش کاربری‌های مسکونی استفاده از اراضی ذخیره‌ی دهستان جهت ایجاد کاربری‌های اداری و... عدم مشارکت ساکنین دهستان در نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده‌ی آن وجود امنیت پایین در حوزه‌ی اطراف دهستان |
| ۳۶٪ | ۴ | ۹٪ | |
| ۳۲٪ | ۴ | ۸٪ | |
| ۲۸٪ | ۴ | ۷٪ | |
| ۲۴٪ | ۳ | ۸٪ | |
| ۱۸٪ | ۲ | ۹٪ | |
| ۳۶٪ | ۴ | ۹٪ | |
| ۳۲۵٪ | | ۱ | جمع |

مأخذ : محاسبه نگارنده، ۱۳۹۷

جدول ۲. ماتریس ارزیابی عوامل داخلی در دهستان اختیارآباد

| امتیاز وزنی | درجه بندی | وزن | عوامل درونی (IFE) |
|-------------|-----------|-----|---|
| | | | قوت‌ها |
| ٪۸ | ۱ | ٪۸ | موقعیت جغرافیایی مناسب دهستان |
| ٪۳۲ | ۴ | ٪۸ | دسترسی آسان و مطلوب به مراکز مهم بهداشتی و درمانی |
| ٪۲۱ | ۳ | ٪۷ | بالا بودن سرانه‌ی کاربری‌های مسکونی |
| ٪۱۸ | ۲ | ٪۹ | دسترسی راحت و مطلوب به شبکه‌ی دسترسی اصلی شهرستان کرمان |
| | | | ضعف‌ها |
| ٪۳۲ | ۴ | ٪۸ | کمبود سرانه‌ی فضاهای ورزشی |
| ٪۳۲ | ۴ | ٪۸ | قیمت بالای زمین عدم توانایی قدرت خرید مسکن |
| ٪۲۸ | ۴ | ٪۷ | کمبود پارکینگ |
| | | | وجود بافت فرسوده در دهستان |
| ٪۲۴ | ۴ | ٪۶ | مسدود بودن برخی از معابر دهستان |
| ٪۲۴ | ۳ | ٪۸ | آلودگی صوتی بالا به دلیل تراکم بالای جمعیت در محدوده مرکزی دهستان |
| ٪۲۱ | ۳ | ٪۷ | |
| ٪۱۴ | ۲ | ٪۷ | کمبود وسایل حمل و نقل عمومی در بافت اصلی دهستان |
| ٪۳۶ | ۴ | ٪۹ | عدم وجود حس تعلق کافی به مکان |
| ٪۳۲ | ۴ | ٪۸ | کیفیت پایین سیمای بصری |
| ٪۳۲۲ | ۴۲ | ۱ | جمع |

مأخذ: محاسبه نگارنده، ۱۳۹۷

تدوین و تنظیم راهبردها QSPM

دهستان اختیارآباد به کار گرفته شده است، ماتریس سوات به عنوان حالت مقایسه‌ای بین عوامل داخلی (فرصت‌ها و تهدیدات) و عوامل خارجی (ضعف‌ها و قوت‌ها) به کار گرفته شده است. نتایج ماتریس در قالب استراتژی‌هایی معرفی می‌شوند که خلاصه‌ی آنها را در جدول شماره‌ی ۳ نیز ذیل می‌توان مشاهده کرد.

در این قسمت براساس تجزیه و تحلیل تکنیک سوات، قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و چالش‌های دهستان اختیارآباد (رویکرد TOD و معیارها و شاخص‌های آن) راهبردهای (تدافعی، اقتضایی، تهاجمی و...) توسعه‌ی دهستان اختیارآباد ارائه شده و در نقشه‌ی سیاست فضایی قابل رویت است. در تحقیق، از ماتریس سوات برای توسعه‌ی حمل و نقل محور

جدول ۳. استراتژی‌ها و راهبردهای دهستان اختیارآباد با تأکید بر رویکرد TOD

| هدف کلان | قوت (S) | ضعف (W) |
|--|---|--|
| توسعه‌ی حمل و نقل محور (TOD) | موقعیت جغرافیایی مناسب دهستان دسترسی آسان و مطلوب به مراکز مهم بهداشتی و درمانی بالا بودن سرانه‌ی کاربری‌های مسکونی دسترسی راحت و مطلوب به شبکه‌ی دسترسی اصلی شهرستان کرمان | کمبود سرانه‌ی فضاهای ورزشی قیمت بالای زمین عدم توانایی قدرت خرید مسکن کمبود پارکینگ وجود بافت فرسوده در دهستان مسدود بودن برخی از معابر دهستان آلودگی صوتی بالا به دلیل تراکم بالای جمعیت در محدوده مرکزی دهستان کمبود وسایل حمل و نقل عمومی در بافت اصلی دهستان عدم وجود حس تعلق کافی به مکان کیفیت پایین سیمای بصری |
| فرصت (O) | SO (تهاجمی) | WO (انطباقی) |
| امکان ساماندهی و بازگشایی معابر مسدود فعلی و مزیت‌های ناشی از آن نزدیکی به فضاهای تفریحی و رفاهی شهرستان کرمان وجود زمینه توسعه فضای سبز از محل باغات و اراضی ذخیره شهری سطح متوسط با سواد و دسترسی مردم به ابزارها و فضای سایبر ارزش بالای املاک و اراضی دهستان و روند صعودی آن نزدیکی به مراکز دانشگاهی شهرستان کرمان | SO1: ارتقا سرانه‌ی کاربری فضای سبز با بهره‌گیری از مشارکت ساکنان دهستان SO2: اعطای تسهیلات حمایتی جهت تعریض معابر به مثابه بهبود وضعیت رفت و آمد SO3: اتخاذ سیاست‌هایی جهت بهره‌گیری از حمل و نقل عمومی در دهستان با توسعه‌ی فشرده و افزایش تراکم SO4: تأکید بر دسترسی بازگشایی معابر درونی بافت دهستان جهت دسترسی مطلوب به راه‌های مواصلاتی | WO1: تأکید بر مشارکت ساکنان دهستان و توجه مدیران و برنامه ریزان شهری جهت افزایش سرانه‌ی فضاهای ورزشی WO2: اتخاذ و اجرای سیاست‌های شهرسازی به مثابه بازگشایی معابر دهستان برای بهره‌مندی از حمل و نقل عمومی WO3: تأکید بر استفاده از اراضی ذخیره‌ی دهستان جهت ایجاد پارکینگ‌های طبقاتی WO4: فراهم‌سازی شرایط مشارکت مردم در بهسازی و نوسازی بافت فرسوده‌ی دهستان و توسعه‌ی حمل و نقل عمومی |
| تهدید (T) | ST (اقتضایی) | WT (تدافعی) |
| کاهش تدریجی هویت و احساس تعلق تبدیل واحدهای ویلایی به ساختمان مسکونی گسترش کاربری‌های مسکونی استفاده از اراضی ذخیره‌ی دهستان جهت ایجاد کاربری‌های اداری و ... عدم مشارکت ساکنین دهستان در نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده‌ی آن وجود امنیت پایین در حوزه‌ی اطراف دهستان | St1: تقویت حس تعلق دهستان با به کارگیری موقعیت جغرافیایی مناسب و هوای پاک دهستان به دلیل ارتباط مواصلاتی با بزرگراه‌های اصلی کرمان St2: افزایش امنیت در دهستان و بهبود مشارکت مردم در بهسازی و نوسازی بافت فرسوده St3: ایجاد محورهای ارتباطی پیاده راه در مرکز دهستان و بافت فرسوده‌ی آن St4: تدوین سیاست‌ها و ضوابطی جهت ایجاد پارکینگ عمومی با بهره‌گیری از اراضی ذخیره‌ی شده‌ی دهستان | WT1: تدوین سند راهبردی و اعمال نظر نیروهای اجتماعی موثر در بازنگری قوانین و ضوابط پیشنهادی جهت تخصیص کاربری‌های پارکینگ و تعریض معابر WT2: تدوین برنامه‌های کنترلی بارگذاری ناشی از تخصیص اراضی ذخیره به کاربری‌های اداری و مسکونی (پیش از حد) WT3: تأکید بر رعایت ضوابط استانداردهای شهرسازی در طرح‌های شهری جهت ارتقاء امنیت در دهستان WT4: اجرای برنامه‌های کنترلی جهت جلوگیری از ایجاد ناامنی در دهستان |

مأخذ: محاسبه نگارنده، ۱۳۹۷

جدول ۴. ماتریس برنامه ریزی راهبردی ماتریس QSPM

| WO4 | | WO3 | | WO2 | | WO1 | | ضریب | عوامل راهبردی |
|-------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|------|---------------|
| جمع امتیاز جذابیت | نمره جذابیت | جمع امتیاز جذابیت | نمره جذابیت | جمع امتیاز جذابیت | نمره جذابیت | جمع امتیاز جذابیت | نمره جذابیت | | |
| ٪۸ | ۱ | ٪۶۴ | ۸ | ٪۱۶ | ۲ | ٪۸ | ۱ | ٪۸ | O1 |
| ٪۱۸ | ۲ | ٪۴۵ | ۵ | ٪۹ | ۱ | ٪۳۶ | ۴ | ٪۹ | O2 |
| ٪۲۴ | ۳ | ٪۳۲ | ۴ | ٪۱۶ | ۲ | ٪۳۲ | ۴ | ٪۸ | O3 |
| ٪۸ | ۱ | ٪۴۰ | ۵ | ٪۳۲ | ۲ | ٪۳۲ | ۴ | ٪۸ | O4 |
| ٪۱۶ | ۲ | ٪۵۶ | ۷ | ٪۲۴ | ۳ | ٪۱۶ | ۲ | ٪۸ | O5 |
| ٪۹ | ۱ | ٪۴۵ | ۵ | ٪۹ | ۱ | ٪۲۷ | ۳ | ٪۹ | O6 |
| ٪۱۸ | ۱ | ٪۳۶ | ۴ | ٪۱۸ | ۲ | ٪۳۶ | ۴ | ٪۹ | W1 |
| ٪۲۴ | ۳ | ٪۶۴ | ۸ | ٪۳۲ | ۴ | ٪۳۲ | ۴ | ٪۸ | W2 |
| ٪۲۸ | ۴ | ٪۴۹ | ۷ | ٪۲۱ | ۳ | ٪۲۸ | ۴ | ٪۷ | W3 |
| ٪۱۶ | ۲ | ٪۶۴ | ۸ | ٪۸ | ۱ | ٪۲۴ | ۳ | ٪۸ | W4 |
| ٪۲۷ | ۳ | ٪۴۵ | ۵ | ٪۴۵ | ۵ | ٪۱۸ | ۲ | ٪۹ | W5 |
| ٪۹ | ۱ | ٪۶۳ | ۷ | ٪۳۶ | ۴ | ٪۳۶ | ۴ | ٪۹ | W6 |
| ۲,۰۵ | | ۶,۰۳ | | ۲,۶۶ | | ۳,۲۵ | | | مجموع |

مأخذ: محاسبه نگارنده، ۱۳۹۷

جدول ۵. ماتریس برنامه ریزی راهبردی ماتریس QSPM

| SO4 | | SO3 | | SO2 | | SO1 | | عوامل راهبردی | |
|-------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|---------------|-------|
| جمع نمره‌ی جذابیت | نمره جذابیت | جمع نمره‌ی جذابیت | نمره جذابیت | جمع نمره‌ی جذابیت | نمره جذابیت | جمع نمره‌ی جذابیت | نمره جذابیت | ضریب | |
| ٪۸ | ۱ | ٪۴۰ | ۵ | ٪۳۲ | ۴ | ٪۸ | ۱ | ٪۸ | O1 |
| ٪۱۸ | ۲ | ٪۶۳ | ۷ | ٪۴۵ | ۵ | ٪۳۶ | ۴ | ٪۹ | O2 |
| ٪۸ | ۱ | ٪۶۴ | ۸ | ٪۴۸ | ۶ | ٪۳۲ | ۴ | ٪۸ | O3 |
| ٪۲۴ | ۳ | ٪۶۴ | ۸ | ٪۵۶ | ۷ | ٪۳۲ | ۴ | ٪۸ | O4 |
| ٪۸ | ۱ | ٪۴۸ | ۶ | ٪۶۴ | ۸ | ٪۱۶ | ۲ | ٪۸ | O5 |
| ٪۱۸ | ۲ | ٪۴۵ | ۵ | ٪۸۱ | ۹ | ٪۲۷ | ۳ | ٪۹ | O6 |
| ٪۸ | ۱ | ٪۳۲ | ۴ | ٪۸ | ۸ | ٪۸ | ۱ | ٪۸ | S1 |
| ٪۱۶ | ۲ | ٪۴۰ | ۵ | ٪۵۶ | ۷ | ٪۳۲ | ۴ | ٪۸ | S2 |
| ٪۲۱ | ۳ | ٪۶۳ | ۹ | ٪۴۲ | ۶ | ٪۲۱ | ۳ | ٪۷ | S3 |
| ٪۱۸ | ۲ | ٪۷۲ | ۸ | ٪۴۵ | ۵ | ٪۱۸ | ۲ | ٪۹ | S4 |
| ۱,۴۷ | | ۵,۳۱ | | ۴,۷۷ | | ۲,۳۰ | | | مجموع |

مأخذ: محاسبه نگارنده، ۱۳۹۷

جدول ۶. ماتریس برنامه ریزی راهبردی ماتریس QSPM

| ST4 | | ST3 | | ST2 | | ST1 | | عوامل راهبردی | |
|----------------------|----------------|----------------------|----------------|----------------------|----------------|----------------------|----------------|---------------|-------|
| جمع نمره ی جذابیت | نمره جذابیت | جمع نمره ی جذابیت | نمره جذابیت | جمع نمره ی جذابیت | نمره جذابیت | جمع نمره ی جذابیت | نمره جذابیت | ضریب | |
| ٪۷۲ | ۸ | ٪۹ | ۱ | ٪۵۴ | ۶ | ٪۳۶ | ۴ | ٪۹ | T1 |
| ٪۵۶ | ۷ | ٪۱۶ | ۲ | ٪۴۰ | ۵ | ٪۳۲ | ۴ | ٪۸ | T2 |
| ٪۵۶ | ۸ | ٪۴۹ | ۱ | ٪۵۶ | ۷ | ٪۲۸ | ۴ | ٪۷ | T3 |
| ٪۷۲ | ۹ | ٪۱۶ | ۲ | ٪۶۴ | ۸ | ٪۲۴ | ۳ | ٪۸ | T4 |
| ٪۷۲ | ۸ | ٪۲۷ | ۳ | ٪۴۵ | ۵ | ٪۱۸ | ۲ | ٪۹ | T5 |
| ٪۴۵ | ۵ | ٪۹ | ۱ | ٪۸۱ | ۹ | ٪۳۶ | ۴ | ٪۹ | T6 |
| ٪۶۴ | ۸ | ٪۱۶ | ۲ | ٪۶۴ | ۸ | ٪۸ | ۱ | ٪۸ | S1 |
| ٪۷۲ | ۹ | ٪۸ | ۱ | ٪۶۴ | ۸ | ٪۳۲ | ۴ | ٪۸ | S2 |
| ٪۵۶ | ۸ | ٪۲۱ | ۳ | ٪۶۳ | ۹ | ٪۲۱ | ۳ | ٪۷ | S3 |
| ٪۸۱ | ۹ | ٪۱۸ | ۲ | ٪۴۵ | ۵ | ٪۱۸ | ۲ | ٪۹ | S4 |
| ۵،۷۴ | | ۱،۸۹ | | ۵،۷۶ | | ۲،۵۳ | | | مجموع |

مأخذ : نگارندگان، ۱۳۹۷

جدول ۷. ماتریس برنامه ریزی راهبردی ماتریس QSPM

| WT4 | | WT3 | | WT2 | | WT1 | | عوامل راهبردی | |
|----------------------|----------------|----------------------|----------------|----------------------|----------------|----------------------|----------------|---------------|-------|
| جمع نمره ی جذابیت | نمره جذابیت | جمع نمره ی جذابیت | نمره جذابیت | جمع نمره ی جذابیت | نمره جذابیت | جمع نمره ی جذابیت | نمره جذابیت | ضریب | |
| ٪۷۲ | ۸ | ٪۹ | ۱ | ٪۹ | ۱ | ٪۳۶ | ۴ | ٪۹ | T1 |
| ٪۷۲ | ۹ | ٪۱۶ | ۲ | ٪۱۶ | ۲ | ٪۳۲ | ۴ | ٪۸ | T2 |
| ٪۵۶ | ۸ | ٪۷ | ۱ | ٪۷ | ۱ | ٪۲۸ | ۴ | ٪۷ | T3 |
| ٪۶۳ | ۹ | ٪۱۶ | ۲ | ٪۱۶ | ۲ | ٪۲۴ | ۳ | ٪۸ | T4 |
| ٪۶۳ | ۷ | ٪۹ | ۱ | ٪۹ | ۱ | ٪۱۸ | ۲ | ٪۹ | T5 |
| ٪۷۲ | ۸ | ٪۱۸ | ۲ | ٪۱۸ | ۲ | ٪۳۶ | ۴ | ٪۹ | T6 |
| ٪۶۳ | ۷ | ٪۳۶ | ۳ | ٪۹ | ۱ | ٪۳۶ | ۴ | ٪۹ | W1 |
| ٪۶۴ | ۸ | ٪۸ | ۱ | ٪۱۶ | ۲ | ٪۳۲ | ۴ | ٪۸ | W2 |
| ٪۴۲ | ۶ | ٪۱۴ | ۲ | ٪۱۴ | ۲ | ٪۲۸ | ۴ | ٪۷ | W3 |
| ٪۵۶ | ۷ | ٪۳۲ | ۴ | ٪۸ | ۱ | ٪۲۱ | ۳ | ٪۸ | W4 |
| ٪۷۲ | ۸ | ٪۲۷ | ۳ | ٪۹ | ۱ | ٪۱۸ | ۲ | ٪۹ | W5 |
| ٪۸۱ | ۹ | ٪۹ | ۱ | ٪۱۸ | ۲ | ٪۳۶ | ۴ | ٪۹ | W6 |
| ۷،۷۶ | | ۲،۰۱ | | ۱،۴۹ | | ۳،۴۵ | | | مجموع |

مأخذ : نگارندگان، ۱۳۹۷

۵- نتیجه گیری

آن طبق نتایج بدست آمده لازم و ضروری است. تا مشکلات ازدحام ترافیکی در سطح دهستان اختیارآباد و آلودگی های ناشی از استفاده خودروهای شخصی، کاهش عمر درختان و ... با ارائه سیاست های پیشنهادی حل شود که در جدول شماره ۸ اشاره شده است.

اگر روستا و تسهیلات حمل و نقل عمومی را جهت بهبود کیفیت زندگی و حمایت برنامه ریزی راهبردی در روند تهیه طرح های توسعه شهری قابل اهمیت بدانید بسیاری از جوامع از جمله دهستان اختیارآباد یکی از دهستان هایی است برای توسعه حمل و نقل محور و دخالت برنامه ریزی راهبردی در

جدول ۸. پیشنهاد سیاست ها و زمان بندی آن با تأکید بر رویکرد TOD

| راهبرد ها | سیاست ها | زمان اجرای سیاست | مجری | توضیحات |
|-----------|---|------------------|--|---|
| ST1 | ۱- آموزش و آشنایی شهروندان ۲- ارتقا آگاهی سرمایه ی اجتماعی شهروندان ۳- بهره گیری از نهادهای محلی و اجتماعی | میان مدت | نهادهای اجتماعی و شهرداری و دهیاری دهستان | اجرای سیاست اول با سیاست دوم و سوم تداخلی در اجرای آنها وجود ندارد. |
| ST2 | ۱- ارتقا سرمایه ی اجتماعی ساکنان محلات دهستان ۲- ایجاد نهاد محلی جهت مشارکت در بهسازی و نوسازی بافت | بلندمدت | سازمان نوسازی و بهسازی کرمان | اجرای سیاست اول با دوم تداخل وظایفی دارد. |
| ST3 | ۱- ایجاد سیاست هایی جهت اجرای پیاده راه ۲- تدوین طرح پیاده راه در محدوده ی دهستان ۳- باز زنده سازی بافت های فرسوده ی دهستان | بلند مدت | سازمان نوسازی و بهسازی کرمان و دهیاری ها | اجرای سیاست اول با بقیه تداخل در اجرا دارد که سیاست سوم در طولانی مدت باید اجرا شود. |
| ST4 | ۱- تدوین پیشنهادهایی جهت افزایش سرانه ی پارکینگ در طرح تفصیلی ۲- ایجاد پارکینگ هایی جهت توسعه ی حمل و نقل محور | میان مدت | شهرداری و دهیاری ها و بخشداری ها | اجرای سیاست اول با سیاست دوم در طولانی مدت قابل اجرا است و تداخل وجود ندارد باید در طرح های پیشنهادی تدوین شود. |
| WO1 | ۱- ایجاد سالن های ورزشی ۲- پیشنهاد کاربری تفریحی و ورزشی در طرح تفصیلی | میان مدت | مشارکت بخش خصوصی و ارگان های دولتی | اجرای سیاست اول با سیاست دوم تداخلی وجود ندارد . |
| WO2 | ۱- ارائه ی تسهیلات لازم جهت بازگشایی معابر دهستان ۲- تدوین ضوابط ساماندهی معابر ۳- افزایش کیفیت و سهولت دسترسی در دهستان | میان مدت | سازمان نوسازی و بهسازی شهرستان کرمان | اجرای سیاست اول با سیاست دوم و سوم تداخلی وجود ندارد . |
| WO3 | ۱- ایجاد پارکینگ های عمومی و طبقاتی ۲- ارائه پیشنهادات در طرح تفصیلی ایجاد پارکینگ ۳- ارائه ی تسهیلات مالی مناسب | میان مدت | شهرداری | اجرای سیاست اول با سیاست دوم و سوم تداخلی وجود ندارد . |
| WO4 | ۱- ایجاد نهادهای مردمی جهت نوسازی بافت های فرسوده ۲- برگزاری برنامه هایی به منظور مشارکت مردم در نوسازی بافت | بلند مدت | شرکت مادر تخصصی عمران و بهسازی وزارت راه و شهرسازی | اجرای سیاست اول با سیاست دوم تداخلی وجود ندارد. |
| SO1 | ۱- ایجاد کاربری های فضای سبز در دهستان | میان مدت | شهرداری و دهیارها و | اجرای سیاست اول با سیاست دوم و |

| | | | | |
|---|--|-----------|--|-----|
| سوم تداخلی وجود ندارد. | بخشداری | | ۲-ارائه بودجه ی لازم برای ایجاد فضای سبز | |
| اجرای سیاست اول با سیاست دوم تداخلی وجود ندارد هماهنگ باهم می توان به نتیجه رسید. | شهرداری و دهیاری ها و بخشداری | میان مدت | ۱-ایجاد طرح هایی به مثابه تعریض معابر ۲-ارائه ی تسهیلاتی جهت بازگشایی معابر | SO2 |
| اجرای سیاست اول با سیاست دوم و سوم تداخلی وجود ندارد. | شهرداری، بخش خصوصی و عمومی | میان مدت | ۱-افزایش استفاده از حمل و نقل عمومی ۲-حمایت از افزایش تراکم ساختمان سازی در دهستان ۳-برنامه ریزی مسیرهایی برای اتوبوس خط واحد | SO3 |
| اجرای سیاست اول و دوم با سوم تداخل دارد. | شهرداری ، اداره کل و شهرسازی | میان مدت | ۱-ساماندهی معابر دهستان و تابلوها ۲-تدوین ضوابط جهت تعریض خیابان ۳-تدوین مسیرهایی جهت اتصال آسان دهستان به بزرگراه | SO4 |
| اجرای سیاست اول با سیاست دوم و سوم تداخلی وجود ندارد. | شهرداری، بخش خصوصی (شرکت های مهندسان مشاور معماری و شهرسازی) | میان مدت | ۱-ارائه ی پیشنهادات لازم جهت سهولت رفت و آمد دهستان ۲-تسهیل فرایند صدور مجوز برای تعریض معابر از طرف شهرداری ۳-پیشنهاد تعریض معابر در طرح تفصیلی | WT1 |
| اجرای سیاست اول با سیاست دوم و سوم تداخل دارد که به دلیل زمان بر بودن و طولانی فرآیند اجرا و پیشنهادات ضوابط در طولانی مدت قابل اجرا است. | شهرداری و دهیاریها و بخشداری | بلند مدت | ۱-تدوین پیشنهاداتی جلوگیری از ساخت و ساز کاربری های مسکونی و اداری ۲-تدوین ضوابطی جهت کاهش سرانه های مسکونی و اداری | WT2 |
| اجرای سیاست اول با سیاست دوم و سوم تداخلی وجود ندارد . | نهادهای NGO بخش خصوصی | کوتاه مدت | ۱-ایجاد ضوابطی ارتقا امنیت دهستان ۲-آموزش شهروندی | WT3 |
| اجرای سیاست اول با سیاست دوم و سوم تداخلی وجود ندارد. | شهرداری | کوتاه مدت | ۱-ایجاد فضاهای امن پاتوق در دهستان ۲-ساماندهی فضاهای نا امن دهستان | WT4 |

مأخذ : نگارندگان، ۱۳۹۷

۶- مراجع

-برایسون ، جان (۱۳۸۲)، برنامه ریزی استراتژیک برای سازمان های دولتی و غیر انتفاعی ، ترجمه عباس منوریان ، انتشارات سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور (تاریخ به زبان اصلی ۲۰۰۳)

-بهزادفر، مصطفی، و ذبیحی، مریم. (۱۳۹۰). راهنمای برنامه سازی حوزه های شهری در چارچوب توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی. *باغ نظر*، ۸(۱۸)، ۳۹-۵۰.

-اسلامی، سیدغلامرضا. (۱۳۸۱). مواجهه با مشکلات و توسعه درون زا. *مجله صفا*، ۱۲(۳۴)، ۴۷-۴۱.

-بدری، سیدعلی، و نعمتی، مرتضی. (۱۳۸۸). برنامه ریزی راهبردی توسعه اقتصادی با رویکرد مشارکتی مطالعه موردی: بخش مرکزی شهرستان لنگه. *پژوهش های جغرافیای انسانی (پژوهش های جغرافیایی)*، ۴۱(۶۸)، ۶۹-۸۳.

- حاجی نژاد، علی، یاری، منیر (۱۳۹۲)، برنامه‌ریزی راهبردی اکوتوریسم با استفاده از مدل ترکیبی SWOT-TOPSIS مورد پارک جنگلی بلوران کوه‌دشت، *مجله جغرافیا و توسعه*، پاییز، ۳۲، ۱۹۱-۱۷۷.
- حسینی، هادی، حاتمی‌نژاد، حسین، و قدرتی، حسین (۱۳۸۹)، برنامه‌ریزی راهبردی توسعه‌ی پایدار شهر سبزوار، *مجله جغرافیا و توسعه ناحیه‌ای*، ۱۵(۱۵)، ۱۵۰-۱۱۷.
- حسینی‌نسب، وراشدی، حسام (۱۳۸۸)، ارائه‌ی رویکردی تلفیقی به منظور افزایش اثر بخشی برنامه‌ریزی راهبردی در سازمان های دولتی، *چهارمین کنفرانس بین المللی مدیریت راهبردی*، گروه مشاوران مدیریت ناب، تهران.
- حکمت‌نیا، حسن و موسوی، میر نجف (۱۳۹۲)، کاربرد مدل در جغرافیا با تأکید بر برنامه ریزی شهری و ناحیه‌ای، چاپ سوم، تهران، انتشارات آزاد پیما.
- رحمانی اندیلی، صفت اله (۱۳۷۴). آشنایی با توسعه پایدار. *روستا و توسعه- جهاد کشاورزی*، ۱ (۱۷۲-۱۷۳). ۵۲-۵۳.
- رفیعیان، مجتبی، پورجعفر، محمدرضا، و تقوایی، علی اکبر (۱۳۹۳)، ارائه فرآیند طراحی شهری اجتماعات محلی با تأکید بر رویکرد توسعه حمل و نقل محور، *فصلنامه علمی پژوهشی مطالعات شهری*، ۶(۳)، ۷۴-۵۹.
- عزیزی، محمد مهدی (۱۳۸۰) توسعه شهری پایدار، *نشریه صفا*، ۳۳(۱۱)، ۲۷-۱۴.
- غفوریان، مهسا (۱۳۹۰)، برنامه‌ریزی راهبردی توسعه‌ی حمل و نقل محور (TOD) در بهبود استفاده از اراضی شهری نمونه‌ی موردی ایستگاه مترو صادقیه، *کنفرانس بین المللی حمل و نقل و ترافیک*، تهران.
- کاظمی، مهدی (۱۳۸۳)، مدیریت گردشگری، تهران، انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- مهدی زاده، جواد (۱۳۸۲)، امکانات و محدودیت‌های کاربرد برنامه‌ریزی راهبردی در ایران، *فصلنامه مدیریت شهری*، ۱۴، تابستان ۵۵-۴۸.
- هادیانی، زهره، احدنژاد، محسن، کاظمی زاد، شمس اله، و قنبری، حکیمه (۱۳۹۱). برنامه ریزی راهبردی توسعه گردشگری بر اساس تحلیل سوات مطالعه موردی: شهر شیراز. *جغرافیا و برنامه ریزی محیطی*، *مجله پژوهشی علوم انسانی دانشگاه اصفهان*، ۲۳(۳) (پیاپی ۴۷)، ۱۳۲-۱۱۱.
- Almenainger, (2001), STRATEGIC PLANNING: A TEN-STEP GUIDE, Link din.
- Calthorpe, P. (1990). Transit Oriented Development, Guidelines for Sacramento, Couny Final Public Review Draft. Sacramento, CA. 12, (8). 56-84.

Strategic Planning of Rural Transportation Development in Kerman City with the Approach of Transportation-Oriented Development

*Fazlollah Esmaili, Assistant Professor, Department of Geography and Rural Planning,
Payam Noor University, Tehran, Iran.*

*Javad Hajializadeh, Department of Geography Education, Farhangian University, Tehran,
Iran.*

*Mehdi Khodadad, M.Sc. Grad., Department of Geography and Rural Planning,
Golestan University, Gorgan, Iran.*

E-mail: khodadadmehdi91@yahoo.com

Received: June 2023- Accepted: November 2023

ABSTRACT

Development of public transportation in reducing traffic and noise and visual pollution, reducing congestion within the urban context, citizens' satisfaction with the possibility of proper service, the possibility of achieving the goals of the electronic village, concentration of activities and use It is necessary to pay attention to the various requirements for the space of Ekhtiarabad district and parking management and its creation with the focus on public transportation development planning; Thus, the research method in the present article is descriptive-analytical. The research process has started by referring to reliable library and documentary sources and collecting field studies. Data were analyzed by quantitative strategic planning analytical method in the form of SWOT technique. The results showed that if you consider public transportation facilities important to improve the quality of life and support strategic planning in the process of preparing rural and urban master plans, many communities, including Ekhtiarabad, is one of the villages for Transport-oriented development and the involvement of strategic planning in it is necessary according to the results obtained. To solve the problems of traffic congestion in Ekhtiarabad district and the pollution caused by the use of private cars, reducing the life of trees, etc., solutions and policies have been proposed.

Keywords: Strategic Planning, Transportation-Based Development (TOD), SWOT Technique, Ekhtiarabad District