



جغرافیا و روابط انسانی، پاییز ۱۳۹۷، دوره ۱، شماره ۲

برنامه‌ریزی راهبردی توسعه روستایی با رویکرد توسعه حمل و نقل محور (*TOD*)

با استفاده از تکنیک *SWOT* و ماتریس *QSPM*

(موردپژوهی: دهستان اختیارآباد، شهرستان کرمان)

فضل اله اسمعیلی^۱، الهه صفی جهانشاهی^{۲*}، مهدی خداداد^۳

۱- استادیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی - دانشگاه پیام نور، تهران.

۲- دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه حکیم سبزواری

۳- کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه گلستان.

Elahejahanshahi51@gmail.com

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۰۷/۱۹

تاریخ بازنگری: ۱۳۹۷/۶/۲۰

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۰۶/۱۵

چکیده

در مباحث توسعه‌ی روستایی یکی از مهم‌ترین عوامل موثر بر توسعه، دسترسی شبکه‌های حمل و نقل است علاوه بر اینکه در جابه جایی کالا و مسافر موثر هستند به واسطه ایجاد دسترسی منجر به توسعه‌ی شهری و روستایی و روابط بین آنها نیز می‌شود. 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 (*SWOT*) 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*، دهستان اختیارآباد.

مقدمه

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: ۲) از این رو رو شناخت و تحلیل نظام‌مند نیازمند نگرش راهبردی در قالب برنامه ریزی راهبردی که دارای خصلت جامعیت، 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: ۵۱) چنانچه نظام برنامه‌ریزی و طرح‌ریزی شهری در ایران به ویژه در طرح‌های توسعه شهری، تصویری از حوزه عمل و فرآیند تهیه و تحقق‌پذیری آینده‌ای روشن ارائه نمی‌دهد و به صورت ابزار تصمیم‌سازی در اختیار تصمیم‌گیران یا مدیران شهری است، به همین دلیل طرح‌های شهری ماهیت تصمیم‌سازی دارند نه تصمیم‌گیری؛ چراکه تصمیم‌گیری براساس ملاحظات و امکانات و محدودیت‌ها از ابزار تصمیم‌سازی استخراج شده و به اجرا در می‌آید (شاه‌حسینی، ۱۳۹۰: ۸). 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 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 برنامه ریزی 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؟

مبانی نظری

رویکرد توسعه‌ی حمل و نقل محور (TOD) و دیدگاه‌های مرتبط

توسعه‌ی حمل و نقل محور به‌عنوان مرکزی با آمیزهای متراکم از کاربری‌های مسکونی، تجاری، اداری و فضای باز است که در آن مغازه‌های خرده فروشی و خدماتی در یک هسته تجاری با دسترسی آسان نسبت به خانه‌ها قرار گرفته اند (حدود ۶۰۰ متر یا ۱۰ دقیقاً 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 کم تراکم‌تر، هسته‌ی مرکزی را با فاصله‌ای حدود ۱۶۰۰ متر احاطه می‌کند (رفیعیان و همکاران، ۱۳۸۹: ۲۹۷ نقل قول از *Calthorpe, 1993: 1-7*). 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 پیاده روی 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: 5*). 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.

برنامه ریزی راهبردی

از نظر برایسون، برنامه‌ریزی راهبردی فرایندی هشت مرحله‌ای و بسیار منظم‌تر و مدبرانه‌تر و مشارکتی از دیگر فرایند هاست (بهزادفر و زمانیان، ۱۳۸۷ : ۹۰). طبیعی و همکاران فرایند برنامه‌ریزی راهبردی را دربرگیرنده سه مرحله می‌دانند: تدوین راهبردها، اجرای راهبردها و ارزیابی راهبردها (طیبی و همکاران، ۱۳۸۶ : ۲۹۲) این نوع برنامه‌ریزی دارای جامعیت و دید بلند مدت است (طیبی و ملکی، ۱۳۸۲ : ۳۵). ارائه برنامه‌ریزی راهبردی با مدل‌های مختلفی از جمله مدل راهبردی که ابزاری است برای برنامه ریزی راهبردی، برای انجام تحلیل وضعیت و بررسی نقاط قوت و ضعف و نیز فرصت‌ها و تهدیدات به منظور شناسایی مسائل راهبردی و ارائه راهبرد های مناسب در بلند مدت برای نواحی صورت می‌پذیرد (McLaren, 1996, 2). رهیافت برنامه ریزی راهبردی پایدار ابتدا مستلزم ایجاد واحدی از فضا یا چشم انداز طبیعی است تا فرایند برنامه ریزی بر مبنای آن هدایت گردد. این رهیافت، تلفیقی مبتنی بر وابستگی و ارتباط متقابل بین همه عناصر و دست اندرکاران گردشگری و هم چنین نیازهای زیرساختی و فیزیکی برای هر کدام از این عناصر است (Court & Lupton, 1997, 351) (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 برنامه ریزی ظهور کرده اند. مبانی نظری این نوع برنامه ریزی در واقع از نظریه سیستم‌ها و نظریه تصمیم‌سازی در مدیریت اخذ شده است و سپس بر برنامه ریزی در بخش عمومی به‌ویژه برنامه ریزی شهری راه پیدا کرد (مهدی‌زاده، ۱۳۸۲ : ۸۲-۸۳). برنامه ریزی استراتژیک یا همان برنامه ریزی راهبردی در واقع از بطن مدیریت استراتژیک زاده شده است که ابتدا در دهه ۱۹۶۰ در قلمرو فعالیت شرکت های تجاری در آمریکا رواج پیدا کرد (حکمت‌نیا، ۱۳۸۵ : ۲۸۲). در پی ریشه‌یابی عمیق شکل‌گیری این نظریه می‌توان اظهار نمود که برآمد انتقاد از نظریه کالبدی برنامه‌ریزی، شکل‌گیری نظریه‌های گزینه‌ای که هم کارکرد اجتماعی و اقتصادی و هم ساختار کالبدی را در نظر آورد، بوده است. رویکرد سیستمی، تفکر راهبردی، تفکر مشکل-گشایی و دیدگاه ساختاری- کارکردی تا حدی بیانگر چنین تغییری در دیدگاه سنتی برنامه‌ریزی بوده است. یکی از خصوصیات بارز برنامه‌ریزی راهبردی دوری از برنامه ریزی متمرکز، آمرانه و خطی است. این امر از یک طرف مستلزم 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. برنامه ریزی راهبردی براساس امکانات نهادهای محلی و مشارکت جامعه محلی استوار است (مهدی‌زاده، ۱۳۸۲ : ۲۹۹). از جمله 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 اصلاح-پذیری، 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 برنامه ریزی به ارجاع کار برنامه ریزی آغاز و سپس مراحل تهیه و طراحی برنامه که شامل تعیین اهداف، تعیین اولویت‌ها، تولید راهبردها و خط‌مشی‌های 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.

روش تحقیق

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. 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 (*SWOT*) مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است در نتیجه دهستان اختیارآباد در ارتباط با شهرستان کرمان با توسعه‌ی حمل و نقل محور (*TOD*)، خواهیم داشت.

معرفی مورد پژوهی

اختیارآباد، دهستانی است از توابع بخش مرکزی شهرستان کرمان در استان کرمان واقع شده است. جمعیت این دهستان بر اساس سرشماری ۳،۵۶۵ نفر (۱۳،۹۷۴ خانوار) بوده است.



شکل ۱: تصویر هوایی : دهستان اختیارآباد

منبع : گوگل ارث

تجزیه و تحلیل

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 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 توجه آن است که با تجزیه و تحلیل محیط داخلی، نقاط ضعف و قوت درونی شناسایی شده و همچنین با شناسایی عوامل تأثیرگذار خارجی در قالب

فرصت‌ها و تهدیدها، مورد پژوهی و فضاهاى منتخب، از نظر موضوع تحقیق مورد بررسی و تحلیل قرار می‌گیرد. در نهایت مجموعه آن‌ها به صورت فهرستی ارائه می‌شود. آن چه مهم است این‌که در زمان برنامه‌ریزی و ارائه پیشنهادها باید نقاط ضعف به نقاط قوت تبدیل شود و تهدیدات خارجی با برنامه‌ریزی مناسب خنثی گردند. در نهایت منابع مورد استفاده در این قسمت کلیه اسناد طرح‌های فرادست اعم از گزارش‌ها و نقشه‌ها و نتایج مشاهدات میدانی که خروجی نهایی آن‌ها به صورت شناسایی نقاط قوت و نقاط ضعف، پتانسیل‌ها و تنگناهای دهستان اختیارآباد مطالعه خواهد بود.

تحلیل یکپارچه دهستان اختیارآباد با تکنیک *SWOT* وزن دار

با توجه به روش تحقیق توصیفی-تحلیلی مبتنی بر منابع معتبر کتابخانه‌ای، الکترونیکی و پیمایشی (مشاهدات) و بهره‌گیری از برنامه‌ریزی استراتژیک کمی و تکنیک سوات، بعد از ارزیابی عوامل داخلی و خارجی (امتیازدهی براساس 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.

جدول ۱. ماتریس ارزیابی عوامل خارجی در دهستان اختیارآباد

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

مأخذ: محاسبه نگارنده، ۱۳۹۷

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 ۱ 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 ۲,۱ 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 ۳,۲ بیشترین ضعف را در دهستان اختیارآباد نشان می‌دهد.

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 سرانه ی کاربری های مسکونی
۱۸٪	۲	۹٪	دسترسی راحت و مطلوب به شبکه ی دسترسی اصلی شهرستان کرمان
			ضعف‌ها:
۳۲٪	۴	۸٪	کمبود سرانه ی 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٪	کمبودسایل 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
۳	۴۲	۱	جمع
۲۲٪			

مأخذ: محاسبه نگارنده، ۱۳۹۷

تدوین و تنظیم راهبرد ها QSPM

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 SWOT برای توسعه‌ی حمل و نقل محور 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 شماره ۳. نیز ذیل می‌توان مشاهده کرد:

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 مرکز 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 سایر 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 برنامه‌ریزان 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	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	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 (بیش از حد)

WT3: تأکید بر رعایت ضوابط استانداردهای شهرسازی در طرح های شهری جهت ارتقاء امنیت در دهستان	St3: ایجاد محورهای ارتباطی پیاده راه در مرکز دهستان و بافت فرسوده ی آن	دهستان جهت ایجاد کاربری های اداری و...
WT4: اجرای برنامه های کنترلی جهت جلوگیری از ایجاد نا امنی در دهستان	St4: تدوین سیاست ها و ضوابطی جهت ایجاد پارکینگ عمومی با بهره گیری از اراضی ذخیره ی شده ی دهستان	عدم مشارکت ساکنین دهستان در نوسازی و بهسازی بافت های فرسوده ی آن وجود امنیت پایین در حوزه ی اطراف 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 نمره ی جذابیت	نمره جذابیت	جمع نمره ی جذابیت	نمره جذابیت	جمع نمره ی جذابیت	نمره جذابیت	جمع نمره ی 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

W1	%۹	۴	%۳۶	۱	%۹	۳	%۳۶	۷	%۶۳
W2	%۸	۴	%۳۲	۲	%۱۶	۱	%۸	۸	%۶۴
W3	%۷	۴	%۲۸	۲	%۱۴	۲	%۱۴	۶	%۴۲
W4	%۸	۳	%۲۱	۱	%۸	۴	%۳۲	۷	%۵۶
W5	%۹	۲	%۱۸	۱	%۹	۳	%۲۷	۸	%۷۲
W6	%۹	۴	%۳۶	۲	%۱۸	۱	%۹	۹	%۸۱
مجموع			۳,۴۵		۱,۴۹		۲,۰۱		۷,۷۶

مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۷

جمع بندی و نتیجه گیری

اگر روستا و تسهیلات حمل و نقل عمومی را جهت بهبود کیفیت زندگی و حمایت برنامه ریزی راهبردی در روند تهیه طرح های توسعه‌ی شهری قابل اهمیت بدانید بسیاری از جوامع از جمله دهستان اختیارآباد یکی از دهستان هایی است برای توسعه ی 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 آلودگی های ناشی از استفاده خودروهای شخصی، کاهش عمر درختان و... با ارائه ی سیاست‌های پیشنهادی حل شود که در جدول شماره ی ۸ اشاره شده است:

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 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	میان مدت	سازمان نوسازی و	اجرای سیاست اول با سیاست دوم و

سوم تداخلی وجود ندارد .	بهسازی شهرستان کرمان		معايردهستان ۲-تدوين ضوابط ساماندهی معابر ۳-افزایش کیفیت و سهولت دسترسی در دهستان	
اجرای سیاست اول با سیاست دوم و سوم تداخلی وجود ندارد .	شهرداری	میان مدت	۱-ایجاد پارکینگ های عمومی و طبقاتی ۲-ارائه پیشنهادات در طرح تفصیلی ایجاد پارکینگ ۳-ارائه ی تسهیلات مالی مناسب	WO3
اجرای سیاست اول با سیاست دوم تداخلی وجود ندارد .	شرکت مادر تخصصی عمران و بهسازی وزارت راه و شهرسازی	بلند مدت	۱-ایجاد نهادهای مردمی جهت نوسازی بافت های فرسوده ۲-برگزاری برنامه هایی به منظور مشارکت مردم در نوسازی بافت	WO4
اجرای سیاست اول با سیاست دوم و سوم تداخلی وجود ندارد .	شهرداری و دهیارها و بخشداری	میان مدت	۱-ایجاد کاربری های فضای سبز در دهستان ۲-ارائه بودجه ی لازم برای ایجاد فضای سبز	SO1
اجرای سیاست اول با سیاست دوم تداخلی وجود ندارد هماهنگ باهم می توان به نتیجه رسید.	شهرداری و دهیارها 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-تدوين ضوابط جهت تعریض خیابان ۳-تدوين 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 تداخل دارد که به دلیل زمان بر بودن و طولانی فرآیند اجرا و پیشنهادات ضوابط در طولانی مدت قابل اجرا است.	شهرداری و دهیارها و بخشداری	بلند مدت	۱-تدوين پیشنهاداتی جلوگیری از ساخت و ساز کاربری های مسکونی و اداری ۲- تدوين ضوابطی جهت کاهش سرانه های مسکونی و اداری	WT2
اجرای سیاست اول با سیاست دوم 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 تداخلی وجود ندارد .	شهرداری	کوتاه مدت	۱-ایجاد فضاهای امن پاتوق در دهستان ۲-ساماندهی فضاهای نا امن دهستان	WT4

منابع

- اسلامی، غلامرضا (۱۳۸۱). مواجهه با مشکلات و توسعه درونزا، نشریه صفا، شماره ۳۴، دانشگاه شهید بهشتی، تهران.
- بدری، سیدعلی، نعمتی، مرتضی (۱۳۸۸)، برنامه ریزی راهبردی توسعه اقتصادی با رویکرد مشارکتی مطالعه موردی: بخش مرکزی شهرستان لنگه، مجله پژوهش‌های جغرافیای انسانی، تابستان، شماره ۶۸، صفحات ۸۴-۶۹.
- برایسون، جان (۱۳۸۲)، برنامه ریزی استراتژیک برای سازمان‌های دولتی و غیر انتفاعی، ترجمه عباس منوریان، انتشارات سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور
- بهزادفر، مصطفی، ذبیحی، مریم (۱۳۹۰)، راهنمای برنامه‌سازی حوزه‌های شهری در چارپوب توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی، نشریه علمی پژوهشی باغ نظر، شماره ۵ هیجدهم، سال هشتم پاییز.
- حاجی نژاد، علی، یاری، منیر (۱۳۹۲)، برنامه‌ریزی راهبردی اکوتوریسم با استفاده از مدل ترکیبی *TOPSIS-SWOT* مورد پارک جنگلی بلوران کوه‌دشت، مجله جغرافیا و توسعه، پاییز، شماره ۳۲، صفحات ۱۹۱-۱۷۷
- حسینی، هادی، حاتمی‌نژاد، حسین، قدرتی، حسین (۱۳۸۹)، برنامه‌ریزی راهبردی توسعه ی پایدار شهر سبزوار، مجله جغرافیا و توسعه ناحیه‌ای، پاییز و زمستان، شماره ۱۵، صفحات ۱۵۰-۱۱۷.
- حسینی‌نسب و راشدی (۱۳۸۸)، ارائه‌ی رویکردی تلفیقی به‌منظور افزایش اثر بخشی برنامه‌ریزی راهبردی در سازمان‌های دولتی، مجموعه مقالات چهارمین کنفرانس بین‌المللی 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، انتشارات آزاد پیمان.
- رحمانی، صفت ا... (۱۳۷۴)، آشنایی با توسعه پایدار، ماهنامه علمی اجتماعی و اقتصادی جهاد، شماره ۱۷۲-۱۷۳.
- رفیعیان، مجتبی، پورجعفر، محمدرضا، تقوایی، علی اکبر (۱۳۹۳)، ارائه فرآیند طراحی شهری اجتماعات محلی با تأکید بر رویکرد توسعه حمل و نقل محور، فصلنامه علمی پژوهشی مطالعات شهری، شماره ششم، بهار.
- عزیزی، محمد مهدی (۱۳۸۰) توسعه شهری پایدار، نشریه صفا، شماره ۳۳، دانشگاه شهید بهشتی، تهران.
- غفوریان، مهسا (۱۳۹۰)، برنامه‌ریزی راهبردی توسعه ی حمل و نقل محور (*TOD*) در بهبود استفاده از اراضی شهری نمونه‌ی موردی ایستگاه مترو صادقیه، کنفرانس بین‌المللی حمل و نقل و ترافیک، تهران.
- کاظمی، مهدی (۱۳۸۳)، مدیریت گردشگری، انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- مهدی زاده، جواد (۱۳۸۲)، امکانات و محدودیت‌های کاربرد برنامه‌ریزی راهبردی در ایران، فصلنامه مدیریت شهری، تابستان، شماره ۱۴، صفحات ۵۵-۴۸
- هادیانی، زهره، احدنژاد، محسن، کاظمی زاد، شمس الله، قنبری، حکیمه (۱۳۹۱)، برنامه‌ریزی راهبردی توسعه گردشگری براساس تحلیل *SWOT* مطالعه موردی شهر شیراز، مجله جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی، پاییز، شماره ۴۷، صفحات ۱۳۲-۱۱۱.
- *Almenninger, (2001), STRATEGIC PLANNING: A TEN-STEP GUIDE**
- *Calthorpe, P. (1990). Transit Oriented Development, Guidelines for Sacramento, Couny Final Public Review Draft. Sacramento, CA.*