

## بررسی تأثیر کمربندی شهر مصیری در توسعه پایدار شهری براساس مدل SWOT ابراهیم رستمی

کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری، گروه هنر. گرایش شهرسازی دانشگاه آزاد اسلامی واحد مرند. ایران مرند

### چکیده

امروزه توجه به محورهای ارتباطی بویژه محورهای مواصلاتی که چندین کلانشهر یا استان را به هم متصل می نماید بعنوان عامل توسعه و رونق اقتصادی هر شهر از اهمیت بالایی برخوردار می باشد. این موضوع زمانی بیشتر جلوه می کند که این محورها در کنار منطقه ای از شهر مورد نظر عبور نماید و بعنوان جاده ترانزیتی حجم بالایی از تردد وسائط نقلیه سبک و سنگین را در طول شبانه روز به خود می بیند. محور ترانزیتی شیراز- اهواز که در مقطعی از شهر مصیری مرکز شهرستان رستم می گذرد به دلیل قرار گرفتن بافت مسکونی وسیعی از شهر در دوطرف این محور می تواند نقش عاملیت توسعه را به خوبی ایفا نماید. هدف این پژوهش، ارائه راهکارهایی مطلوب جهت استفاده بهینه از کمربندی شهر مصیری برای تأمین شرایط مطلوب زندگی ساکنان ضمن حفظ هویت شهر است. در این پژوهش، از روش تحقیق توصیفی استفاده شده و به منظور سنجش و تحلیل اطلاعات از تمامی روشهای مصاحبه، مشاهده، پرسشنامه و مطالعه کتابخانه ای بهره مند شده است و با گردآوری اطلاعات کتابخانه ای و اسنادی و تحلیل داده ها با استفاده از نرم افزار SPSS، به تأیید و یا رد فرضیات تحقیق اقدام نموده و براساس مدل SWOT به بررسی نقاط ضعف، قوت، تهدیدها و فرصت های پیش روی بافت مسکونی حاشیه کمربندی شهر مصیری پرداخته شده است. برخی نتایج تحقیق نشان می دهد که وجود کمربندی عاملی است که موجب تصادفات می شود. ساماندهی کمربندی می تواند عاملی در راستای بهبود فرایند بهسازی سیمای شهری گردد و کمربندی در مجموع بعنوان یک نقطه مفید در توسعه و رونق اقتصادی شهر مؤثر است

واژه های کلیدی: شهر مصیری، شهرستان رستم، محور کمربندی، توسعه شهری، مدل SWOT، SPSS

**۱- مقدمه**

رونق اقتصادی و در پی آن توسعه همه جانبه یک جامعه بر اصول و معیارهایی استوار است که چنانچه این معیارها براساس برنامه ریزی و مشخصه های متناسب با استانداردها مبتنی باشد توسعه و رشد سریع و هماهنگ با آن استانداردها را به همراه خواهد داشت. از این رو در شهر نیز مشخصه هایی وجود دارد که عوامل انسانی بویژه مدیران شهری در ساماندهی آنها نقش بسزایی دارند و از این مشخصه های توان به شبکه معابر شهری و ساماندهی سکونتگاهها و سایر ساخت و سازها متناسب با جایگاه آنها اشاره کرد. به دلیل استقرار اکثر شهرهای کشور در حاشیه جاده های سراسری و محورهای مواصلاتی می توان نقش این محورها را پررنگ تر از بسیاری از فاکتورهای توسعه آن شهرها برشمرد و البته در بسیاری از موارد به دلیل صدور مجوزهای ساخت و ساز در حاشیه این محورها نقاط قوت و ضعف مشهودی در وجود آنها قابل لمس می باشد که چنانچه بدون در نظر گرفتن ضوابط طرحهای بالادستی افزایش یابد تبعات منفی زیادی را در درازمدت و حتی کوتاه مدت در پی خواهد داشت که نه تنها نقش این محورها در جهت توسعه موثر نیست بلکه در پسرقت و عقب ماندگی آن شهر به لحاظ فیزیکی و اجتماعی عامل مهمی می باشد. با قرار گرفتن شهر مصیری در مسیر محور ترانزیتی شیراز- اهواز انتظار می رود که این محور کمک مضاعفی در توسعه و رونق این شهر بنماید که با استقرار جاده موسوم به کمربندی چنین به نظر می رسد که به دلیل توزیع نامناسب کاربریها و بویژه وجود توپوگرافی خاص منطقه این محور نتوانسته است نقش چشمگیری در توسعه شهرداشته باشد چرا که با گذشت حدود ۳۰ سال از احداث آگن تنها بر ساخت و سازهای منازل مسکونی افزوده شده است و مشخصه های این محور به عنوان محور مواصلاتی تغییر محسوسی نداشته و عدم وجود کاربریهای مناسب تجاری، تفریحی و خدماتی رونق اقتصادی قابل ملاحظه ای را در پی نداشته و استانداردهای لازم را به عنوان فاکتور توسعه شهری ندارد چنانچه طی سالیان اخیر به دلایل گوناگون نارضایتی هایی از طرف شهروندان منعکس گردیده است.

**اهداف تحقیق:**

از مهمترین اهداف کلان تحقیق می توان به نقش محور کمربندی شهر مصیری در بهبود فرایند توسعه فیزیکی- اقتصادی شهر اشاره کرد و اهداف خرد آن نیز به کمک این محور در افزایش ساخت و ساز های مناسب با ضوابط و اصول شهرسازی و استقبال شهروندان از رعایت ضوابط طرح های بالا دستی در ساخت و ساز های حاشیه کمربندی جهت نقطه قوت شهر نام برد.

**روش تحقیق:**

روش تحقیق ترکیبی از روشهای توصیفی و اسنادی و پیمایشی بوده و بخشی از داده های مورد نظر از طریق مطالعات، توزیع پرسشنامه و بررسی های میدانی بعمل آمده است.

**بررسی و شناخت کلی منطقه و حوزه نفوذ**

۱- نظرات، تصمیمات و پیشنهادات کلی طرح های فرادست (طرحهای ملی، منطقه ای و ناحیه ای، طرحهای بخشی، تهیه شده قبلی و.....)

در طرح ناحیه غرب استان فارس، شهرستان رستم از نظر ساختار فضایی به یک مرکز منظومه که شامل شهر مصیری، سه مرکز مجموعه شامل شهر مصیری، چهار طاق و دهنو مقیمی و نهایتاً مراکز حوزه پیرامونی چهار طاق، پهون، پیرامونی مصیری، بابامیدان زیر راه، تل کهنه، انجیره، پیرامونی دهنو مقیمی، کوپین علیا و منصورآباد علیا افزاز گردیده است.

۲- نقش اصلی شهر (خدماتی، صنعتی، آموزشی، معدنی، توریستی و.....)

شهر مصیری به دلیل دارا بودن شرایط جوی مناسب برای کشاورزی، عمده شاغلان خود را بعد از بخش خدمات به بخش کشاورزی اختصاص داده است. براساس آمار سازمان مدیریت و برنامه ریزی بخش کشاورزی و دامداری ۳/۳۶ درصد شاغلان بخش خدمات ۱/۱۴ درصد شاغلان و بخش صنعت و معدن ۶/۲۲ درصد شاغلان را در بر گرفته است.

۳- مشخصات عمده جمعیتی و تعداد نقاط جمعیتی (روستا و یا شهر) و موقعیت استقرار آنها در ارتباط با شهر و منطقه و نقش شهر در آن (مهندسیین مشاور پارس آرایه، ۱۳۸۹)

شهرستان رستم با ۴۵۳۷۷ نفر جمعیت در سال ۱۳۹۰ در شمال غربی استان فارس واقع شده و متشکل از ۲ نقطه شهری شامل شهر کوپن و مصیری به عنوان مرکز شهرستان می باشد. تعداد نقاط روستائی شهرستان به ۱۹۸ سکونتگاه میرسد که ۱۷۳ آبادی آن دارای سکنه و جمعیت ثابتی هستند. در سال ۱۳۹۰ جمعیت شهر مصیری برابر با ۸۴۰۴ نفر بوده است. شهرستان رستم از ۲ بخش مرکزی و سورنا و ۴ دهستان شکل گرفته است. جمعیت شهر مصیری در سال ۱۳۸۸ مطابق آمار خانه بهداشت ۵۶۵۸ نفر و جمعیت در محله های شوسنی و ضامنی در همین سال روی هم ۲۴۴۳ نفر و مجموعاً کل شهر مصیری (با الحاق دو روستا) ۸۴۰۴ نفر جمعیت داشته است. (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۰)

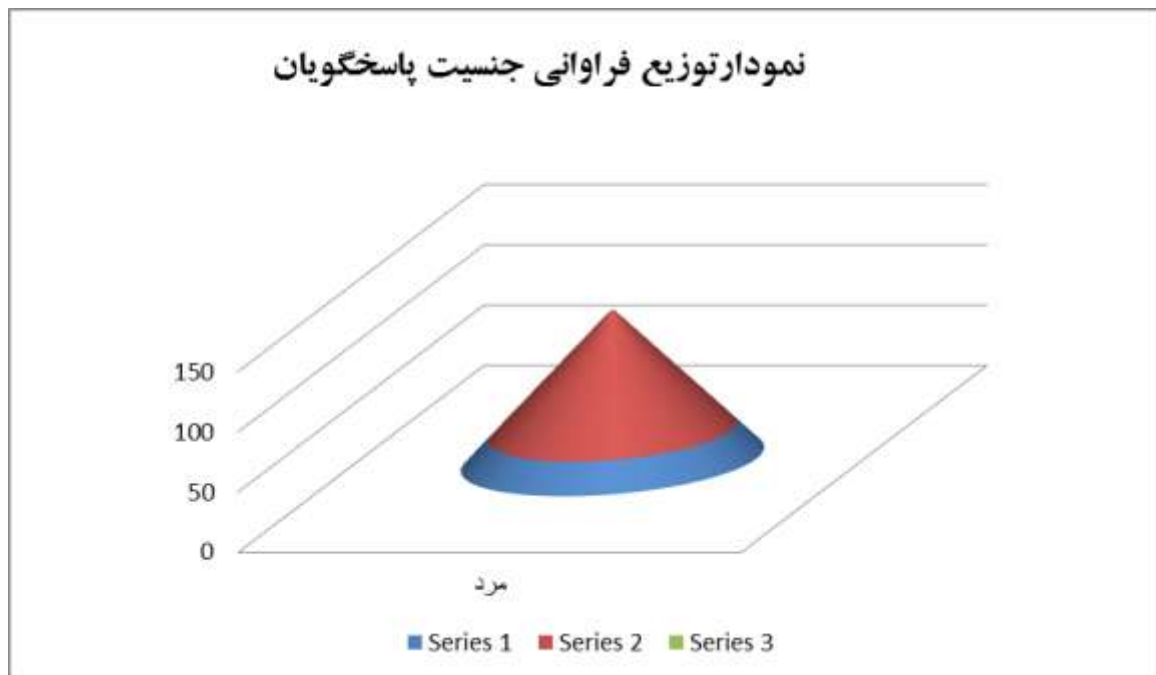
جامعه آماری پژوهش مدیران و معاونان ادارات شهر مصیری می باشند که تعداد آنها ۲۵ نفر بوده که بر اساس جدول مورگان تعداد ۲۳ نفر بعنوان نمونه آماری انتخاب گردید. ابزار اندازه گیری پرسشنامه ۳۳ سوالی بوده که بر اساس اهداف پژوهش به صورت محقق ساخته تهیه گردید.

### تجزیه و تحلیل داده های آماری حاصل از پرسشنامه

#### جدول شماره ۱. توزیع فراوانی جنسیت پاسخگویان

فراوانی تجمعی	درصد معتبر	درصد	فراوانی	شاخصها
۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	۲۳	مرد

بر اساس یافته های آماری ۱۰۰٪ پاسخ دهنده گان مرد بوده اند. (بیش از ۹۰ درصد از پاسخگویان مدیران ادارات شهرستان بودند)

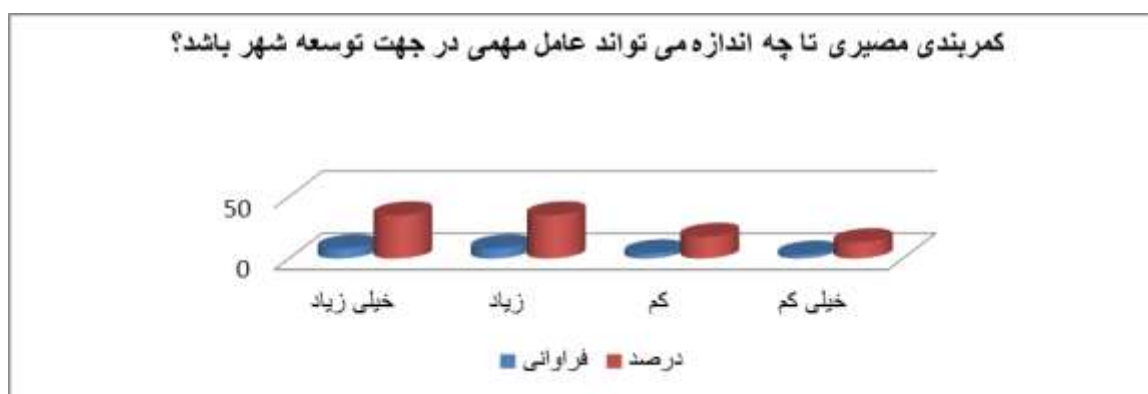


نمودار شماره ۱. توزیع فراوانی جنسیت پاسخگویان

جدول شماره ۲. کمربندی مصیری تا چه اندازه می تواند عامل مهمی در جهت توسعه شهر باشد؟

	شاخصها	فراوانی	درصد	درصد معتبر	فراوانی تجمعی
Valid	خیلی زیاد	۸	۳۴.۸	۳۴.۸	۳۴.۸
	زیاد	۸	۳۴.۸	۳۴.۸	۶۹.۶
	کم	۴	۱۷.۴	۱۷.۴	۸۷.۰
	خیلی کم	۳	۱۳.۰	۱۳.۰	۱۰۰.۰
	تعداد	۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۳۴.۸٪ پاسخگویان گزینه خیلی زیاد و ۳۴.۸٪ آنها گزینه زیاد، ۱۷.۴٪ گزینه کم و ۱۳٪ گزینه خیلی کم را انتخاب کرده اند.

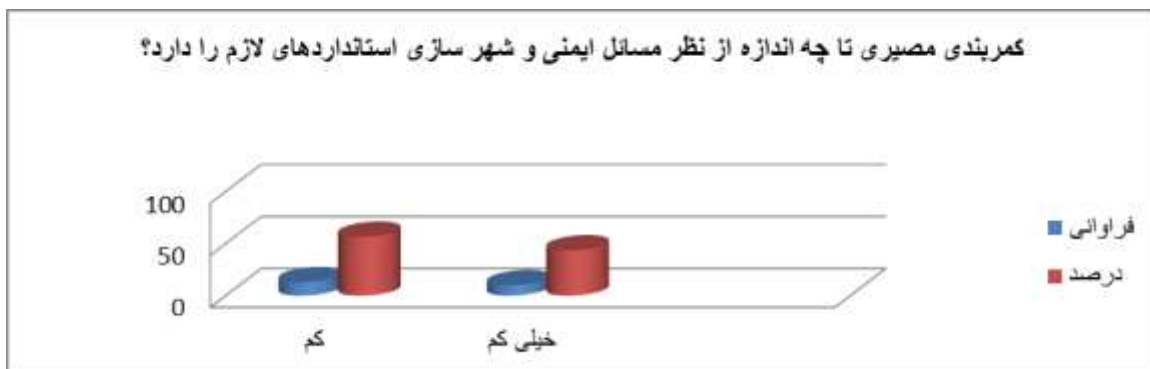


نمودار شماره ۲. کمربندی مصیری تا چه اندازه می تواند عامل مهمی در جهت توسعه شهر باشد؟

جدول شماره ۳. کمربندی مصیری تا چه اندازه از نظر مسائل ایمنی و شهر سازی استانداردهای لازم را دارد؟

	شاخصها	فراوانی	درصد	درصد معتبر	فراوانی تجمعی
Valid	کم	۱۳	۵۶.۵	۵۶.۵	۵۶.۵
	خیلی کم	۱۰	۴۳.۵	۴۳.۵	۱۰۰.۰
	تعداد	۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۵۶.۵٪ پاسخگویان گزینه کم و ۴۳.۵٪ گزینه خیلی کم را انتخاب کرده اند.

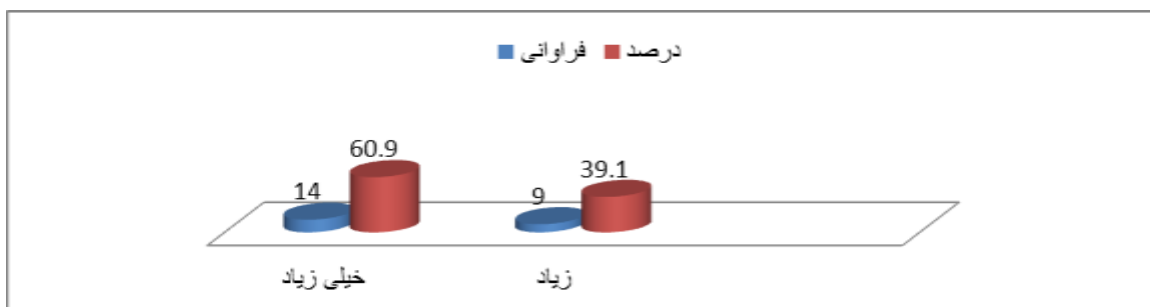


نمودار شماره ۳. کمربندی مصیری تا چه اندازه از نظر مسائل ایمنی و شهر سازی استانداردهای لازم را دارد؟

جدول شماره ۴. به نظر شما سامان دهی حاشیه کمربندی تا چه اندازه می تواند در بهبود سیمای شهر از لحاظ فضای شهری موثر باشد؟

	شاخصها	فرآوانی	درصد	درصد معتبر	فرآوانی تجمعی
Valid	خیلی زیاد	۱۴	۶۰.۹	۶۰.۹	۶۰.۹
	زیاد	۹	۳۹.۱	۳۹.۱	۱۰۰.۰
	تعداد	۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۶۰.۹٪ پاسخگویان گزینه خیلی زیاد و ۳۹.۱٪ آنها گزینه زیاد را انتخاب کرده اند.



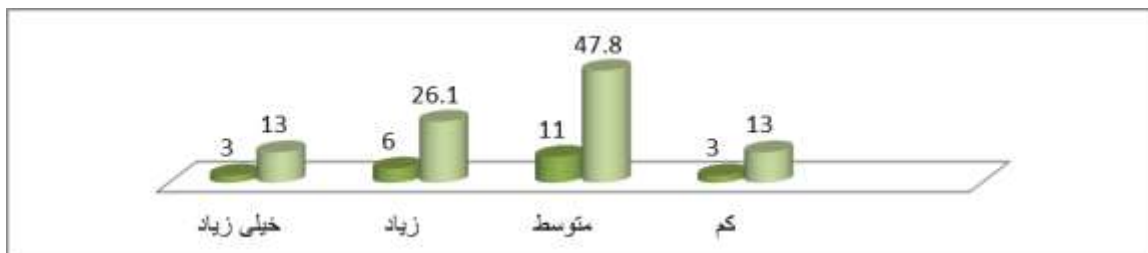
نمودار شماره ۴. به نظر شما سامان دهی حاشیه کمربندی تا چه اندازه می تواند در بهبود سیمای شهر از لحاظ فضای شهری موثر باشد؟

جدول شماره ۵. عبور جاده کمربندی از شهر مصیری را تا چه اندازه خطر و یا ضعف می دانید؟

	شاخصها	فرآوانی	درصد	درصد معتبر	فرآوانی تجمعی
Valid	خیلی زیاد	۳	۱۳.۰	۱۳.۰	۱۳.۰
	زیاد	۶	۲۶.۱	۲۶.۱	۳۹.۱
	متوسط	۱۱	۴۷.۸	۴۷.۸	۸۷.۰

	کم	۳	۱۳.۰	۱۳.۰	۱۰۰.۰
	تعداد	۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۱۳٪ پاسخگویان گزینه خیلی زیاد و ۲۶.۱٪ آنها گزینه زیاد، ۱۱٪ گزینه متوسط، ۱۳٪ گزینه کم را انتخاب کرده اند.



نمودار شماره ۵. عبور جاده کمربندی از شهر مصیری را تا چه اندازه خطر و یا ضعف می دانید؟

جدول شماره ۶. عبور جاده کمربندی از شهر مصیری را تا چه اندازه به عنوان یک فرصت یا نقطه قوت می دانید؟

	شاخصها	فراوانی	درصد	درصد معتبر	فراوانی تجمعی
Valid	خیلی زیاد	۸	۳۴.۸	۳۴.۸	۳۴.۸
	زیاد	۱۰	۴۳.۵	۴۳.۵	۷۸.۳
	متوسط	۵	۲۱.۷	۲۱.۷	۱۰۰.۰
	تعداد	۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۳۴.۸٪ پاسخگویان گزینه خیلی زیاد و ۴۳.۵٪ آنها گزینه زیاد، ۲۱.۷٪ گزینه متوسط را انتخاب کرده اند.



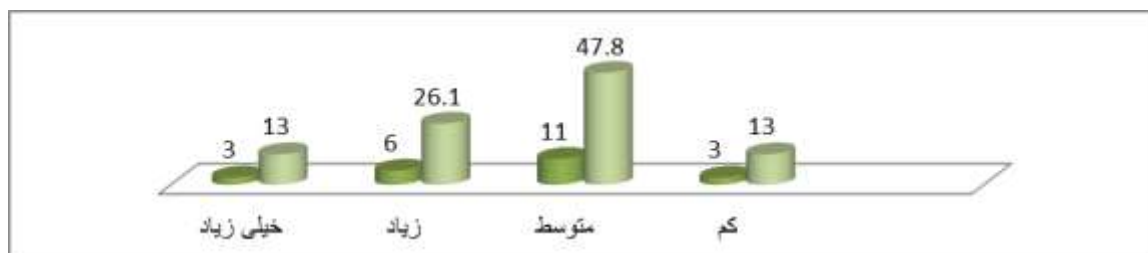
نمودار شماره ۶. عبور جاده کمربندی از شهر مصیری را تا چه اندازه به عنوان یک فرصت یا نقطه قوت می دانید؟

جدول شماره ۷. صدور مجوز تجاری در حاشیه کمربندی توسط شهرداری را تا چه اندازه باعث پیشرفت شهر می دانید؟

	شاخصها	فراوانی	درصد	درصد معتبر	فراوانی تجمعی
Valid	خیلی زیاد	۱۴	۶۰.۹	۶۰.۹	۶۰.۹

	زیاد	۶	۲۶.۱	۲۶.۱	۸۷.۰
	متوسط	۳	۱۳.۰	۱۳.۰	۱۰۰.۰
	تعداد	۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۶۰.۹٪ پاسخگویان گزینه خیلی زیاد و ۲۶.۱٪ آنها گزینه زیاد، ۱۳٪ گزینه متوسط را انتخاب کرده اند.



نمودار شماره ۷. صدور مجوز تجاری در حاشیه کمربندی توسط شهرداری را تا چه اندازه باعث پیشرفت شهر می دانید؟

جدول شماره ۸. عبور جاده کمربندی از شهر مصیری را تا چه اندازه به عنوان یک فرصت یا نقطه قوت می دانید؟

	شاخصها	فراوانی	درصد	درصد معتبر	فراوانی تجمعی
Valid	خیلی زیاد	۸	۳۴.۸	۳۴.۸	۳۴.۸
	زیاد	۱۰	۴۳.۵	۴۳.۵	۷۸.۳
	متوسط	۵	۲۱.۷	۲۱.۷	۱۰۰.۰
	تعداد	۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۳۴.۸٪ پاسخگویان گزینه خیلی زیاد و ۴۳.۵٪ آنها گزینه زیاد، ۲۱.۷٪ گزینه متوسط را انتخاب کرده اند.



نمودار شماره ۸. عبور جاده کمربندی از شهر مصیری را تا چه اندازه به عنوان یک فرصت یا نقطه قوت می دانید؟

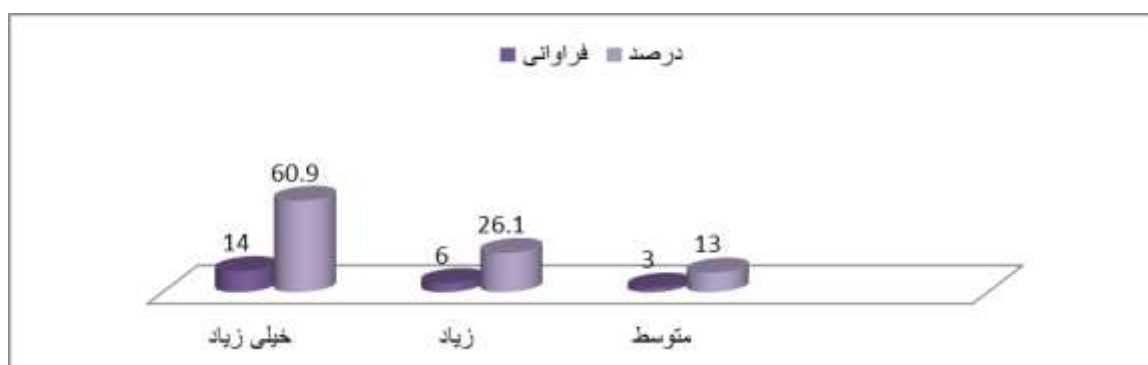
جدول شماره ۹. صدور مجوز تجاری در حاشیه کمربندی توسط شهرداری را تا چه اندازه باعث پیشرفت شهر می

دانید؟

	شاخصها	فراوانی	درصد	درصد معتبر	فراوانی تجمعی
Valid	خیلی زیاد	۱۴	۶۰.۹	۶۰.۹	۶۰.۹

	زیاد	۶	۲۶.۱	۲۶.۱	۸۷.۰
	متوسط	۳	۱۳.۰	۱۳.۰	۱۰۰.۰
	تعداد	۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۶۰.۹٪ پاسخگویان گزینه خیلی زیاد و ۲۶.۱٪ آنها گزینه زیاد، ۱۳٪ گزینه متوسط را انتخاب کرده اند.



نمودار شماره ۹. صدور مجوز تجاری در حاشیه کمربندی توسط شهرداری را تا چه اندازه باعث پیشرفت شهر می دانید؟

جدول شماره ۱۰. با توجه به تصادفات شدید در جاده کمربندی انتقال کمربندی به حاشیه شهر را تا چه اندازه به صلاح می دانید؟

	شاخصها	فراوانی	درصد	درصد معتبر	فراوانی تجمعی
Valid	خیلی زیاد	۵	۲۱.۷	۲۱.۷	۲۱.۷
	زیاد	۴	۱۷.۴	۱۷.۴	۳۹.۱
	متوسط	۳	۱۳.۰	۱۳.۰	۵۲.۲
	کم	۶	۲۶.۱	۲۶.۱	۷۸.۳
	خیلی کم	۵	۲۱.۷	۲۱.۷	۱۰۰.۰
	تعداد	۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۲۱.۷٪ پاسخگویان گزینه خیلی زیاد و ۱۷.۴٪ آنها گزینه زیاد، ۱۳٪ گزینه متوسط، ۲۶.۱٪ گزینه کم و ۲۱.۷٪ گزینه خیلی کم را انتخاب کرده اند.



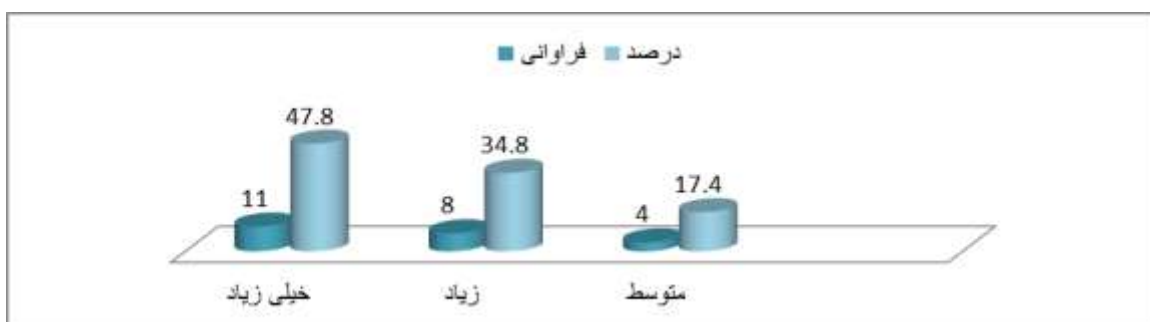


نمودار شماره ۱۰. با توجه به تصادفات شدید در جاده کمربندی انتقال کمربندی به حاشیه شهر را تا چه اندازه به صلاح می دانید؟

جدول شماره ۱۱. به نظر شما شیب کمربندی از نظر توپوگرافی در حوادث به وجود آمده چه اندازه مهم می باشد؟

	شاخصها	فرآوانی	درصد	درصد معتبر	فرآوانی تجمعی
Valid	خیلی زیاد	۱۱	۴۷.۸	۴۷.۸	۴۷.۸
	زیاد	۸	۳۴.۸	۳۴.۸	۸۲.۶
	متوسط	۴	۱۷.۴	۱۷.۴	۱۰۰.۰
	تعداد	۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۴۷.۸٪ پاسخگویان گزینه خیلی زیاد و ۳۴.۸٪ آنها گزینه زیاد، ۱۷.۴٪ گزینه متوسط را انتخاب کرده اند.



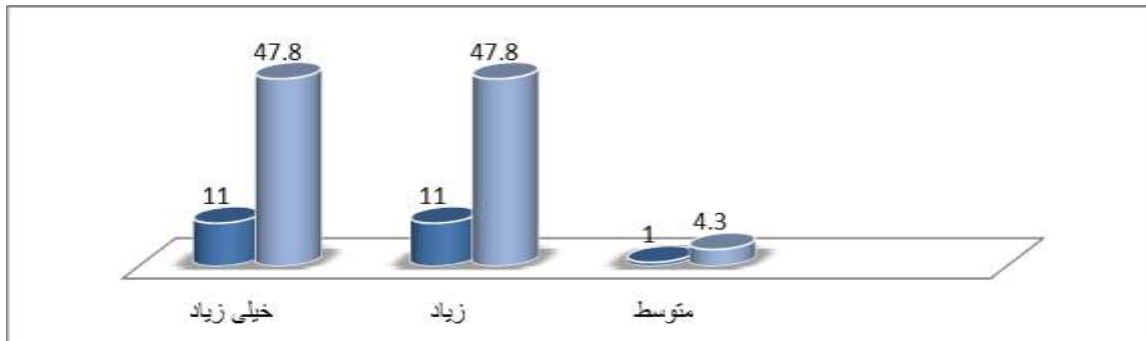
نمودار شماره ۱۱. به نظر شما شیب کمربندی از نظر توپوگرافی در حوادث به وجود آمده چه اندازه مهم می باشد؟

جدول شماره ۱۲. به نظر شما احداث بلوار در کمربندی تا چه اندازه می تواند به نقاط قوت آن افزوده و از نقاط ضعف آن بکاهد؟

	شاخصها	فرآوانی	درصد	درصد معتبر	فرآوانی تجمعی
Valid	خیلی زیاد	۱۱	۴۷.۸	۴۷.۸	۴۷.۸
	زیاد	۱۱	۴۷.۸	۴۷.۸	۹۵.۷

متوسط	۱	۴.۳	۴.۳	۱۰۰.۰
تعداد	۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۴۷.۸٪ پاسخگویان گزینه خیلی زیاد و ۴۷.۸٪ آنها گزینه زیاد، ۴.۳٪ گزینه متوسط را انتخاب کرده اند.

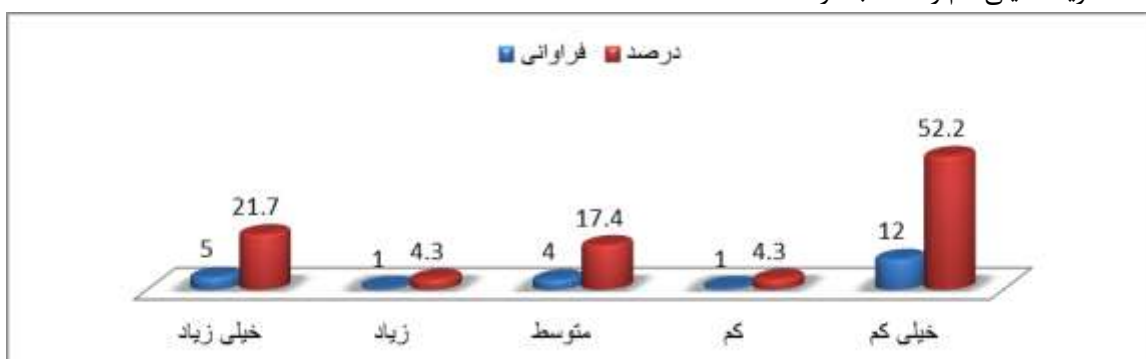


نمودار شماره ۱۲. به نظر شما احداث بلوار در کمربندی تا چه اندازه می تواند به نقاط قوت آن افزوده و از نقاط ضعف آن بکاهد؟

جدول شماره ۱۳. روشنایی کمربندی در شب تا چه اندازه مورد قبول شما می باشد؟

شاخصها	فراوانی	درصد	درصد معتبر	فراوانی تجمعی
Valid خیلی زیاد	۵	۲۱.۷	۲۱.۷	۲۱.۷
زیاد	۱	۴.۳	۴.۳	۲۶.۱
متوسط	۴	۱۷.۴	۱۷.۴	۴۳.۵
کم	۱	۴.۳	۴.۳	۴۷.۸
خیلی کم	۱۲	۵۲.۲	۵۲.۲	۱۰۰.۰
تعداد	۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۲۱.۷٪ پاسخگویان گزینه خیلی زیاد و ۴.۳٪ آنها گزینه زیاد، ۱۷.۴٪ گزینه متوسط، ۴.۳٪ گزینه کم و ۵۲.۲٪ گزینه خیلی کم را انتخاب کرده اند.



نمودار شماره ۱۳. روشنایی کمربندی در شب تا چه اندازه مورد قبول شما می باشد؟

جدول شماره ۱۴. عرض کم جاده کمربندی تا چه اندازه در بروز تصادفات موثر می باشد؟

	شاخصها	فراوانی	درصد	درصد معتبر	فراوانی تجمعی
Valid	خیلی زیاد	۱۷	۷۳.۹	۷۳.۹	۷۳.۹
	زیاد	۶	۲۶.۱	۲۶.۱	۱۰۰.۰
	تعداد	۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۷۳.۹٪ پاسخگویان گزینه خیلی زیاد و ۲۶.۱٪ آنها گزینه زیاد، را انتخاب کرده اند.

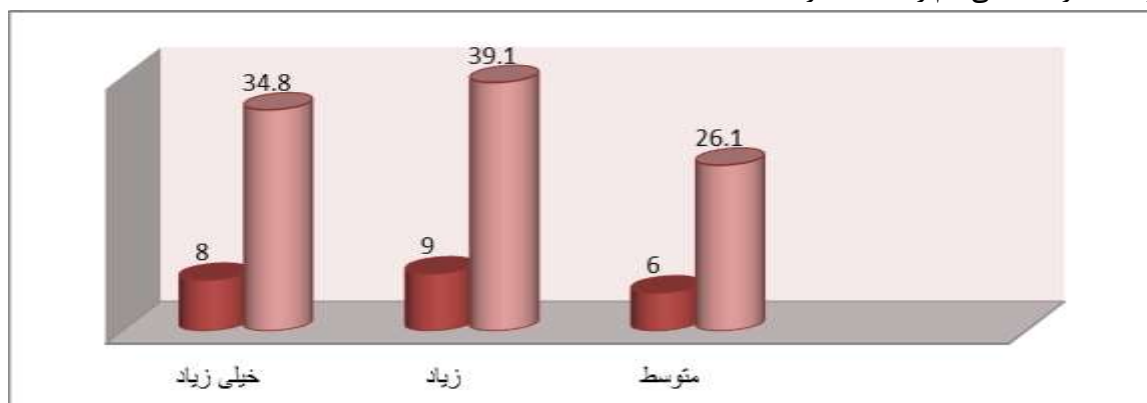


نمودار شماره ۱۴. اتصال مستقیم خیابانها و کوچه های فرعی به کمربندی تا چه اندازه در بروز حوادث موثر است؟

جدول شماره ۱۵. عرض کم جاده کمربندی تا چه اندازه در بروز تصادفات موثر می باشد؟

	شاخصها	فراوانی	درصد	درصد معتبر	فراوانی تجمعی
Valid	خیلی زیاد	۸	۳۴.۸	۳۴.۸	۳۴.۸
	زیاد	۹	۳۹.۱	۳۹.۱	۷۳.۹
	متوسط	۶	۲۶.۱	۲۶.۱	۱۰۰.۰
	تعداد	۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۳۴.۸٪ پاسخگویان گزینه خیلی زیاد و ۳۹.۱٪ آنها گزینه زیاد، ۲۶.۱٪ گزینه متوسط، ۲.۵٪ گزینه کم و ۲.۵٪ گزینه خیلی کم را انتخاب کرده اند.



جدول شماره ۱۵. عرض کم جاده کمربندی تا چه اندازه در بروز تصادفات موثر می باشد؟

جدول شماره ۱۶. تعریض کمربندی به عرض ۷۶ متر چه اندازه می تواند در گسترش نقش کمربندی به عنوان جاده ترانزیتی مهم باشد؟

		شاخصها	فراوانی	درصد	درصد معتبر	فراوانی تجمعی
Valid	خیلی زیاد		۱۵	۶۵.۲	۶۵.۲	۶۵.۲
	زیاد		۸	۳۴.۸	۳۴.۸	۱۰۰.۰
	تعداد		۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۶۵.۲٪ پاسخگویان گزینه خیلی زیاد و ۳۴.۸٪ آنها گزینه زیاد را انتخاب کرده اند.

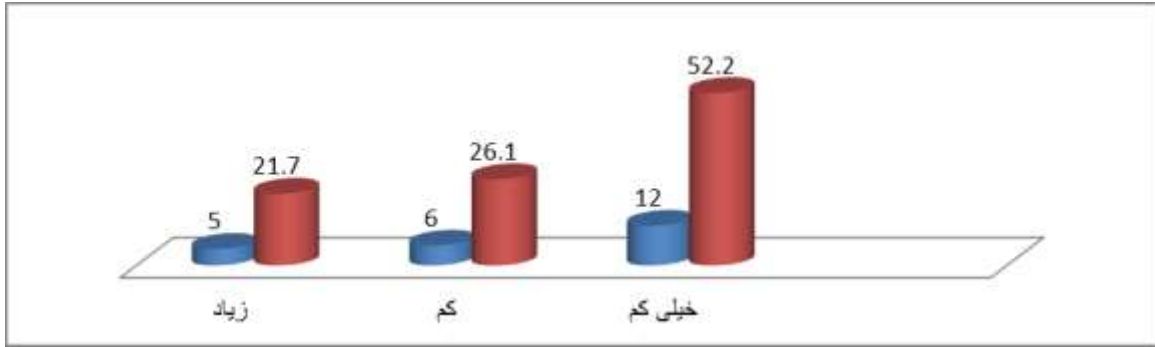


جدول شماره ۱۶. تعریض کمربندی به عرض ۷۶ متر چه اندازه می تواند در گسترش نقش کمربندی به عنوان جاده ترانزیتی مهم باشد؟

جدول شماره ۱۷. شهرداری تا چه اندازه توانسته در این مدت از کمربندی به عنوان جاده ترانزیتی استفاده های لازم را برای شهروندان داشته باشد؟

		شاخصها	فراوانی	درصد	درصد معتبر	فراوانی تجمعی
Valid	زیاد		۵	۲۱.۷	۲۱.۷	۲۱.۷
	کم		۶	۲۶.۱	۲۶.۱	۴۷.۸
	خیلی کم		۱۲	۵۲.۲	۵۲.۲	۱۰۰.۰
	تعداد		۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۲۱.۷٪ پاسخگویان گزینه خیلی زیاد و ۲۶.۱٪ آنها گزینه زیاد و ۵۲.۲٪ گزینه خیلی کم را انتخاب کرده اند.

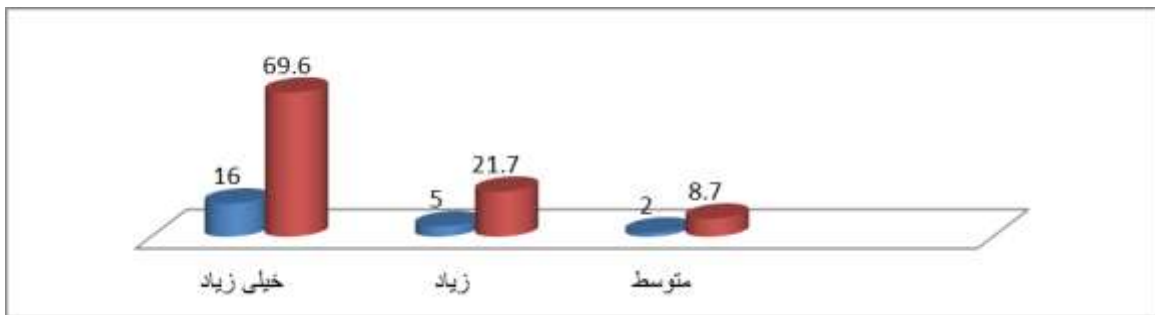


نمودار شماره ۱۷. شهرداری تا چه اندازه توانسته در این مدت از کمربندی به عنوان جاده ترانزیتی استفاده های لازم را برای شهروندان داشته باشد؟

جدول شماره ۱۸. احداث زیر گذر تا چه اندازه می تواند در کاهش تصادفات و کاهش ترافیک موثر باشد؟

شاخصها	فراوانی	درصد	درصد معتبر	فراوانی تجمعی
Valid	خیلی زیاد	۱۶	۶۹.۶	۶۹.۶
	زیاد	۵	۲۱.۷	۹۱.۳
	متوسط	۲	۸.۷	۱۰۰.۰
	تعداد	۲۳	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۶۹.۶٪ پاسخگویان گزینه خیلی زیاد و ۲۱.۷٪ آنها گزینه زیاد، ۸.۷٪ گزینه متوسط را انتخاب کرده اند.



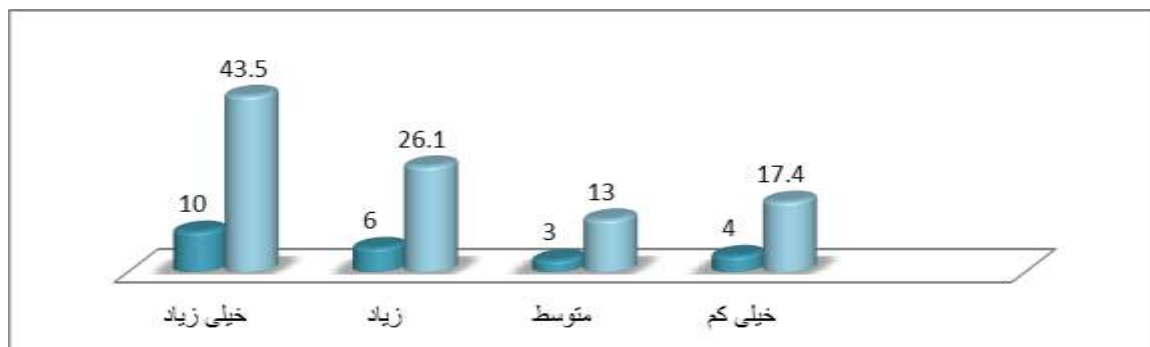
نمودار شماره ۱۸. احداث زیر گذر تا چه اندازه می تواند در کاهش تصادفات و کاهش ترافیک موثر باشد؟

جدول شماره ۱۹. احداث زیر گذر را تا چه اندازه بر احداث پل عابر پیاده در کمربندی ترجیح می دهید؟

شاخصها	فراوانی	درصد	درصد معتبر	فراوانی تجمعی
Valid	خیلی زیاد	۱۰	۴۳.۵	۴۳.۵
	زیاد	۶	۲۶.۱	۶۹.۶

	متوسط	۳	۱۳.۰	۱۳.۰	۸۲.۶
	خیلی کم	۴	۱۷.۴	۱۷.۴	۱۰۰.۰
	تعداد	۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۴۳.۵٪ پاسخگویان گزینه خیلی زیاد و ۲۶.۱٪ آنها گزینه زیاد، ۱۳٪ گزینه متوسط و ۱۷.۴٪ گزینه خیلی کم را انتخاب کرده اند.

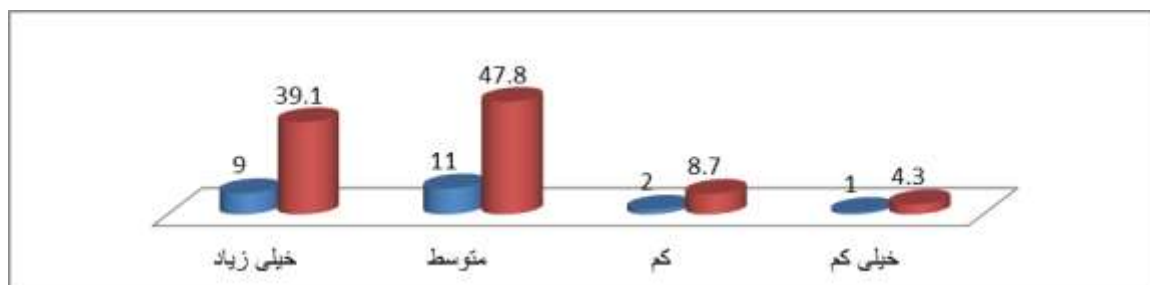


نمودار شماره ۱۹. احداث زیر گذر را تا چه اندازه بر احداث پل عابر پیاده در کمربندی ترجیح می دهید؟

جدول شماره ۲۰. احداث کارخانجات و کارگاههای تولیدی در حاشیه کمربندی تا چه اندازه می تواند باعث توسعه شهر شود؟

	شاخصها	فراوانی	درصد	درصد معتبر	فراوانی تجمعی
Valid	خیلی زیاد	۹	۳۹.۱	۳۹.۱	۳۹.۱
	متوسط	۱۱	۴۷.۸	۴۷.۸	۸۷.۰
	کم	۲	۸.۷	۸.۷	۹۵.۷
	خیلی کم	۱	۴.۳	۴.۳	۱۰۰.۰
	تعداد	۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۳۹.۱٪ پاسخگویان گزینه خیلی زیاد و ۴۷.۸٪ آنها گزینه متوسط، ۸.۷٪ گزینه کم و ۴.۳٪ گزینه خیلی کم را انتخاب کرده اند.

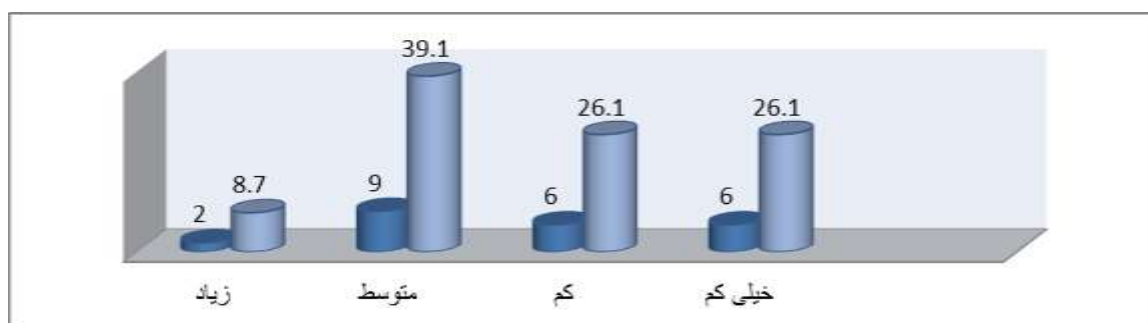


نمودار شماره ۲۰. احداث کارخانجات و کارگاههای تولیدی در حاشیه کمربندی تا چه اندازه می تواند باعث توسعه شهر شود؟

جدول شماره ۲۱. افزایش ساخت و ساز در حاشیه کمربندی تا چه اندازه بر کاهش نقش آن به عنوان کمربندی شهری تاثیر داشته؟

	شاخصها	فراوانی	درصد	درصد معتبر	فراوانی تجمعی
Valid	زیاد	۲	۸.۷	۸.۷	۸.۷
	متوسط	۹	۳۹.۱	۳۹.۱	۴۷.۸
	کم	۶	۲۶.۱	۲۶.۱	۷۳.۹
	خیلی کم	۶	۲۶.۱	۲۶.۱	۱۰۰.۰
	تعداد	۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۸.۷٪ پاسخگویان گزینه زیاد و ۳۹.۱٪ آنها گزینه متوسط، ۲۶.۱٪ گزینه کم، ۲۶.۱٪ گزینه خیلی کم را انتخاب کرده اند.



نمودار شماره ۲۱. افزایش ساخت و ساز در حاشیه کمربندی تا چه اندازه بر کاهش نقش آن به عنوان کمربندی شهری تاثیر داشته؟

جدول شماره ۲۲. میزان رضایتمندی شما از نقش اداره راه و شهرسازی در تعیین حریم و خدمات دهی در حوضه کمربندی چه میزان است؟

	شاخصها	فراوانی	درصد	درصد معتبر	فراوانی تجمعی
Valid	کم	۹	۳۹.۱	۳۹.۱	۳۹.۱
	خیلی کم	۱۴	۶۰.۹	۶۰.۹	۱۰۰.۰
	تعداد	۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	

بر اساس یافته های آماری ۳۹.۱٪ پاسخگویان گزینه کم و ۶۰.۹٪ آنها گزینه خیلی کم را انتخاب کرده اند.



نمودار شماره ۲۲. میزان رضایتمندی شما از نقش اداره راه و شهرسازی در تعیین حریم و خدمات دهی در حوضه کمربندی چه میزان است؟

جدول شماره ۲۳. میزان رضایتمندی شما از نقش شهرداری در ساماندهی و رعایت حریم کمربندی مصیری چه میزان است؟

شاخصها	فراوانی	درصد	درصد معتبر	فراوانی تجمعی
Valid متوسط	۳	۱۳.۰	۱۳.۰	۱۳.۰
کم	۱۱	۴۷.۸	۴۷.۸	۶۰.۹
خیلی کم	۹	۳۹.۱	۳۹.۱	۱۰۰.۰
تعداد	۲۳	۱۰۰.۰	۱۰۰.۰	



نمودار شماره ۲۳. میزان رضایتمندی شما از نقش شهرداری در ساماندهی و رعایت حریم کمربندی مصیری چه میزان است؟

### تحلیل همبستگی (Correlations)

جدول شماره ۲۴. تحلیل همبستگی میان متغیرهای پژوهش.

ردیف	متغیر	آزمون	R=ضریب همبستگی پیرسون	Sig = سطح معنی داری	آلفا = $\alpha$ سطح اطمینان	N=تعداد
۱	نقش کمربندی مصیری در بهبود فرایند سیمای شهری		۰/۷۱۱	۰/۰۰۱	۰/۷۷	۲۳



۲۳	۰/۸۷	۰/۰۰۱	۰/۷۷۸	نقش کمربندی مصیری در افزایش تصادفات و تلفات جاده ای	۲
۲۳	۰/۸۵	۰/۰۰۴	۰/۴۱۲	نقش کمربندی مصیری به لحاظ امنیتی و ایمنی جاده ای برای رانندگان و عابرین	۳
۲۳	۰/۷۱	۰/۰۰۵	۰/۶۱۴	نقش کمربندی مصیری به عنوان یک نقطه قوت	۴
۲۳	۰/۷۷	۰/۰۰۱	۰/۷۸۵	تاثیر عریض کردن کمربندی مصیری در توسعه شهر	۵

یافته های جدول فوق میزان همبستگی و رابطه میان متغیر ها را نشان می دهد یافته ها حاکی از این است که متغیر های ذکر شده در جدول تاثیر زیادی بر وضعیت کمربندی مصیری دارد.

بر اساس یافته های پژوهش افراد مورد مطالعه بر این باور بودند که (به صورت رتبه ای) نقش کمربندی مصیری در افزایش تصادفات و تلفات جاده ای بسیار مهم بوده و سطح معنی داری و مقدار همبستگی نشان دهنده این است که کمربندی مصیری عامل بسیار مهمی در افزایش تصادفات جاده است.

در اولویت دوم تاثیر عریض کردن کمربندی مصیری در توسعه شهر با توجه به یافته های پژوهش این متغیر تاثیر زیادی در توسعه شهری مصیری دارد بر اساس یافته ها و مقادیر همبستگی دریافتیم افراد مورد مطالعه تاکید زیادی بر عریض کردن جاده داشته اند.

در اولویت سوم: نقش کمربندی مصیری در افزایش تصادفات و تلفات جاده ای می باشد که این متغیر نیز نقش موثری در وضعیت روحی مردم شهرستان بجا گذاشته است که نیاز اساسی به بازرسی و توجه ویژه مسولین دارد.

در اولویت چهارم با توجه به تاکید بر موارد فوق افراد مورد مطالعه بر این باورند که نقش کمربندی مصیری در بهبود فرایند سیمای شهری بسیار موثر است.

در اولویت پنجم: نقش کمربندی مصیری به لحاظ امنیتی و ایمنی جاده ای برای رانندگان و عابرین بسیار مهم است.

نقش کمربندی مصیری به عنوان یک نقطه قوت بسیار مورد توجه بوده است.

#### جدول شماره ۲۵. تحلیل آزمون تی میان مولفه های اثر گذار بر کمربندی مصیری

ردیف	شاخص های پایگاه اجتماعی	آزمون	میانگین	انحراف معیار	خطای معیار	مقدار T	سطح معنی داری
۱	تاثیر عریض کردن کمربندی مصیری در توسعه شهر	۶/۱۱۲	۰/۱۱۲	۲/۰۷۸	۲۱/۶۲۷	۰/۰۰۰	
۲	نقش کمربندی مصیری به عنوان یک نقطه قوت	۵/۶۱۵	۱/۰۹۲	۱/۴۴	۰/۳۳۸	۰/۰۰۰	
۳	نقش کمربندی مصیری به لحاظ امنیتی و ایمنی جاده ای برای رانندگان و عابرین	۳/۶۶	۱/۱۵	۰/۲۱۸	۱/۶۳	۰/۰۰۴	
۴	نقش کمربندی مصیری در افزایش تصادفات و تلفات جاده ای	۲/۳۲	۰/۱۸۷	۰/۰۲۵	۱۱/۶۰۲	۰/۰۰۳	
۵	نقش کمربندی مصیری در بهبود فرایند سیمای شهری	۴/۴۵	۲/۳۳۱	۰/۴۸۱	۱/۰۷۸	۰/۰۰۱	

#### تحلیل همبستگی (Correlations)

## جدول شماره ۲۶. تحلیل همبستگی میان متغیر های پژوهش.

رتبه	متغیر	آزمون	ضریب R = همبستگی پیرسون	Sig = سطح معنی داری	آلفا = $\alpha$ سطح اطمینان	تعداد N
۱	نقش کمربندی مصیری در بهبود فرایند سیمای شهری		۰/۷۱۱	۰/۰۰۱	۰/۷۷	۲۳
۲	نقش کمربندی مصیری در افزایش تصادفات و تلفات جاده ای		۰/۷۷۸	۰/۰۰۱	۰/۸۷	۲۳
۳	نقش کمربندی مصیری به لحاظ امنیتی و ایمنی جاده ای		۰/۴۱۲	۰/۰۰۴	۰/۸۵	۲۳
۴	نقش کمربندی مصیری به عنوان یک نقطه قوت		۰/۶۱۴	۰/۰۰۵	۰/۷۱	۲۳
۵	تاثیر عریض کردن کمربندی مصیری در توسعه شهر		۰/۷۸۵	۰/۰۰۱	۰/۷۷	۲۳

یافته های جدول فوق میزان همبستگی و رابطه میان متغیر ها را نشان می دهد یافته ها حاکی از این است که متغیر های ذکر شده در جدول تاثیر زیادی بر وضعیت کمربندی مصیری دارد.

بر اساس یافته های پژوهش افراد مورد مطالعه بر این باور بودند که (به صورت رتبه ای) نقش کمربندی مصیری در افزایش تصادفات و تلفات جاده ای بسیار مهم بوده و سطح معنی داری و مقدار همبستگی نشان دهنده این است که کمربندی مصیری عامل بسیار مهمی در افزایش تصادفات جاده است.

در اولویت دوم تاثیر عریض کردن کمربندی مصیری در توسعه شهر با توجه به یافته های پژوهش این متغیر تاثیر زیادی در توسعه شهری مصیری دارد بر اساس یافته ها و مقادیر همبستگی دریافتیم افراد مورد مطالعه تاکید زیادی بر عریض کردن جاده داشته اند.

در اولویت سوم: نقش کمربندی مصیری در افزایش تصادفات و تلفات جاده ای می باشد که این متغیر نیز نقش موثری در وضعیت روحی مردم شهرستان بجا گذاشته است که نیاز اساسی به بازرسی و توجه ویژه مسولین دارد.

در اولویت چهارم با توجه به تاکید بر موارد فوق افراد مورد مطالعه بر این باورند که نقش کمربندی مصیری در بهبود فرایند سیمای شهری بسیار موثر است.

در اولویت پنجم: نقش کمربندی مصیری به لحاظ امنیتی و ایمنی جاده ای برای رانندگان و عابرین بسیار مهم است.

نقش کمربندی مصیری به عنوان یک نقطه قوت بسیار مورد توجه بوده است.

## مدل تجزیه و تحلیل SWOT

مدل SWOT یکی ابزارهای استراتژیک تطابق نقاط قوت و ضعف درون سیستمی با فرصت ها و تهدیدات برون سیستمی است. مدل SWOT تحلیل سیستماتیکی را برای شناسایی این عوامل و انتخاب استراتژی که بهترین تطابق بین آنها را ایجاد می نماید، ارائه می دهد. از دیدگاه این مدل یک استراتژی مناسب قوت ها و فرصتها را به حداکثر ضعف ها و تهدیدها را به حداقل ممکن می رساند. برای این منظور نقاط قوت و ضعف و فرصتها و تهدیدها در چهار حالت کلی SO.WO.ST.WT پیوند داده می شوند و گزینه های استراتژی از بین آنها انتخاب می شوند.

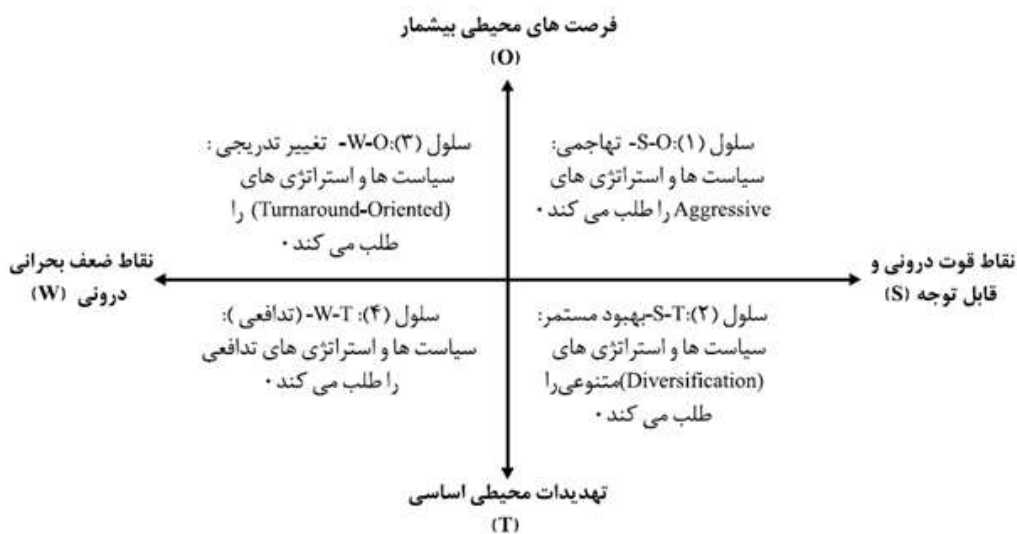
در این مدل، فرصتها و تهدیدات کلیدی خارجی به طور سیستماتیک با ضعف و قوت های داخلی در یک رویکرد ساختاری شده مقایسه می گردند. هدف از این مقایسه شناسایی یکی از چهار الگوی خاص برای سازگاری موقعیت داخلی و خارجی است:

الف) قوت و فرصت (SO): ناحیه یک، بهترین موقعیت است، سیستم با چند فرصت محیطی روبروست و قوت های بسیاری دارد که استفاده از فرصت ها را ترغیب می نماید. این وضعیت استراتژی های رشد را توصیه می نماید.

ب) قوت و تهدید (ST): در ناحیه دوم، سیستم دارای قوت های کلیدی است لیکن با محیطی تهدید زا مواجه می باشد در این وضعیت، استراتژی ها از قوت های موجود برای ساختن فرصت های بلند مدت در سایر موارد استفاده می کنند.

ج) ضعف و فرصت (WO): در ناحیه سوم، سیستم با یک فرصت خوبی روبروست، لیکن از چند ضعف داخلی رنج می برد.

د) ضعف و تهدید (WT): در ناحیه چهارم، سیستم نه با فرصت و نه با قوت محیط داخلی مواجه می باشد بلکه از بعد داخلی با ضعف و از نظر بعد خارجی با تهدیدات متعددی مواجه می باشند. در این حالت بهترین استراتژی، استراتژی کاهش خواهد بود.



نمودار شماره ۲۴. نمودار تجزیه و تحلیل SWOT

جدول شماره ۲۷. تحلیل ساختار و نظام فضایی توسعه پایدار شهری - کمربندی شهر مصیری در استان فارس بر پایه مدل SWOT

ساختار و نظام فضایی توسعه پایدار شهری		ساختار و نظام فضایی توسعه پایدار شهری	
<p>- ایجاد بهره برداری لازم از کمربندی ضلع غربی (محور شیراز - اهواز)</p> <p>- اجرای کاربریهای تجاری فرامنطقه ای در حاشیه کمربندی</p> <p>- اجرای طرحهای مبلمان شهری و جاذبه گردشگری</p> <p>- اجرای جایگاه بنزین - cng</p> <p>- ارائه برنامه خدماتی جهت بهره برداری از تولیدات کشاورزی</p> <p>- پیوند شهروندان با فضای سبز از طریق افزایش فضای سبز مانند پارک و...</p>	<p>استراتژی فرصتها (two)</p>	<p>- قرارگیری کمربندی به عنوان محور ترانزیتی شیراز-اهواز</p> <p>- قرارگیری کمربندی به عنوان شاهره ارتباطی استانهای فارس - کهگیلویه-خوزستان-اصفهان</p> <p>- ایجاد زیر ساخت ها در بخش تولید-صنعت - خدمات</p> <p>- ساماندهی بخش مرکزی شهر از جهت تعریض مستحذات واقع در حریم عقب نشینی</p> <p>- ارتقاء فرهنگ شهروندان در زمینه کاهش تولید زباله و دفع آن</p> <p>- ارتقاء فرهنگ شهروندان در زمینه همکاری با مدیریت شهری (پرداخت عوارض و...)</p>	<p>استراتژی های نقاط قوت (SO)</p>
<p>- شیب نامناسب از نظر توپوگرافی مخصوصا در خروجی شهر</p> <p>- عرض باریک جاده با توجه به حجم بالای تردد که گاه باعث تصادف می شود</p> <p>- اختلاف ارتفاع زیاد در ضلع جنوبی کمربندی</p> <p>- تقاطع غیر استاندارد ورودی شهر از کمربندی</p> <p>- پیچ خطرناک کمربندی در ورودی شهر</p> <p>- اتصال نامناسب خیابان وحدت و بعثت به کمربندی به لحاظ اختلاف ارتفاع</p>	<p>استراتژی پرهیز از تهدید (wt)</p>	<p>• عدم روشنایی مناسب در شب</p> <p>- عدم رعایت سرعت مجاز توسط وسائط نقلیه</p> <p>- عدم اجرای زیرگذر ورودی شهر</p> <p>- دید مناسب وسائط نقلیه ای که از فرعی وارد کمربندی می شوند</p> <p>- نوسازی و بهسازی محلات قدیمی و محلاتی که در طرح تعریض قرار دارند</p> <p>- عدم تغییر کاربری های فضای سبز به دیگر کاربری ها (مسکونی، تجاری و...)</p> <p>توسط شهرداری</p> <p>- افزایش امکانات فرهنگی - آموزشی و رفاهی</p>	<p>استراتژی حداقل رساندن نقاط ضعف (St)</p>

منبع: نگارنده

## جدول شماره ۲۸. ماتریس تلفیق عوامل داخلی و خارجی (SFAS)

ردیف	عنوان	عوامل استراتژیک	وزن	رتبه	نمره	برنامه ریزی		
						راهبرد کوتاه مدت	میان مدت	دراز مدت
۱ و ۲	توزیع	۱- قرارگیری کمربندی به عنوان محور ترانزیتی شیراز-اهواز	۰.۰۶	۵	۰.۳	✓	▪	▪
		۲- ایجاد زیر ساخت ها در بخش تولید- صنعت - خدمات	۰.۰۶	۵	۰.۳	✓	▪	▪
۱-۷	ضعف ها	۰- عدم روشنایی مناسب در شب	۰.۰۶	۳	۰.۱۸	▪	✓	▪
		۲- عدم رعایت سرعت مجاز توسط وسائط نقلیه	۰.۰۶	۳	۰.۱۸	▪	✓	▪
		۳- عدم اجرای زیر گذر ورودی شهر	۰.۰۶	۳	۰.۱۸	▪	✓	▪
		۴- دید مناسب وسائط نقلیه ای که از فرعی وارد کمربندی می شوند	۰.۰۶	۳	۰.۱۸	▪	▪	✓
		۵- نوسازی و بهسازی محلات قدیمی و محلاتی که در طرح تعریض قرار دارند	۴۰.۰	۲	۰.۰۸	▪	✓	▪
		۶- عدم تغییر کاربری های فضای سبز به دیگر کاربری ها (مسکونی، تجاری و...) توسط شهرداری	۰.۰۶	۳	۰.۱۸	▪	✓	▪
		۷- افزایش امکانات فرهنگی - آموزشی و رفاهی	۵۰.۰	۲	۰.۱	▪	✓	▪
۱-۳	فرصت ها	۱- اجرای کاربریهای تجاری فرامنطقه ای در حاشیه	۰.۷۰	۴	۰.۲۸	▪	✓	▪
		۲- اجرای طرحهای مبلمان شهری و جاذبه گردشگری	۰.۹۰	۵	۰.۴	▪	✓	▪
		۳- اجرای جایگاه بنزین-cng	۰.۰۷	۴	۰.۲۸	▪	▪	✓
۱-۶	تهدیدها	۱- شیب نامناسب از نظر توپوگرافی مخصوصا در خروجی شهر	۰.۰۶	۳	۰.۱۸	▪	▪	✓
		۲- عرض باریک جاده با توجه به حجم بالای تردد که گاهها باعث تصادف می شود	۰.۰۲	۱	۰.۰۱۵	▪	✓	▪
		۳- اختلاف ارتفاع زیاد در ضلع جنوبی کمربندی	۰.۰۴	۱	۰.۰۴	▪	✓	▪
		۴- تقاطع غیراستاندارد ورودی شهر از کمربندی	۰.۰۷	۳	۰.۲۱	▪	▪	✓
		۵- پیچ خطرناک کمربندی در ورودی شهر	۰.۰۱	۲	۰.۰۲	✓	▪	▪
		۶- اتصال نامناسب خیابان وحدت و بعثت به کمربندی به لحاظ اختلاف ارتفاع	۰.۰۱	۲	۰.۰۱	▪	✓	▪

منبع: نگارنده

عوامل کالبدی - بصری - ترافیکی - زیست محیطی

## بحث و نتیجه گیری

- راهبردها در برنامه ریزی های ساماندهی کمربندی شهر مصیری:

## ۱- راهبردهای کوتاه مدت:

- ۱) سرمایه گذاری در ساخت و ساز و ساز کاربری تجاری حاشیه کمربندی
- ۲) تقویت حضور قوی مردم در کنار زندگی و فعالیت مردم و آموزش آنها

۳) تقویت فضاهای با ارزش شهری منطقه

۴) توجه به عناصر شاخص کالبدی

### ۲- راهبردهای میان مدت :

۱) توجه به ساختار اجتماعی و قومی منطقه

۲) ایجاد تناسب بین کاربریهای شهری و سرانه های شهری مناسب

۳) جابه جایی برخی کاربری های ناسازگار با حاشیه کمربندی و محیط زیست

۴) رسیدگی به مسائل شهری و مدیریت آن

۵) جلوگیری از ساخت و سازهای سریع بی ضابطه و ناهماهنگ با اقلیم و هویت و انسجام بافت

۶) رسیدگی دولت متولی به توسعه زیر بناها برای حضور بخش خصوصی

۷) توجه به افزایش امکانات فرهنگی - آموزشی و رفاهی

### ۳- راهبردهای بلند مدت :

۱) جابه جایی کاربری های مغشوش کننده ی سیمای بصری همچون تعمیرگاه ها و خدمات خودرویی

۲) رفع فرسودگی شبکه ارتباطی شهر با کمربندی

۳) توجه به استقرار منطقه در محرومترین منطقه کشور به لحاظ توسعه نیافتگی

۴) استفاده از اراضی کافی موجود برای تامین دسترسی های مورد نیاز بافت

۵) برنامه ریزی همه جانبه در ابعاد مختلف و اولویت توسعه کالبدی

۶) توجه به گرایش مهاجرین به منظور جلوگیری از ایجاد قلمروهای اجتماعی مجزا (مهاجرین غیرمتخصص)

۷) استفاده از استراتژیهای سایر شهرها در منطقه

### - ارائه راهبردها و راهکارها در ساماندهی کمربندی شهر مصیری :

به طور کلی؛ عمده ترین تدابیری که لازم است در رابطه با کمربندی شهر مصیری نظر گرفته شود عبارتند از:

#### ۱- راهبردهای تهاجمی (SO)؛ موثر در ساختار فضایی ساماندهی کمربندی شهر مصیری:

در این راهبرد که بر نقاط قوت درونی و بیرونی استوار می باشد؛ راهکارهای زیر برای ساماندهی بهتر کمربندی شهر مصیری پیشنهاد می گردد:

۱) توجه به حفظ هر چه بیشتر اراضی ملی پیرامون کمربندی که موثر بر کیفیت زیست محیطی منطقه است

۲) بهره برداری هر چه بیشتر از ظرفیت های درآمد زایی با توجه به استفاده از کمربندی به عنوان جاده ترانزیتی

۳) استفاده از نیروهای جوان و تحصیل کرده جهت بازسازی منطقه

#### ۲- راهبرد تنوع (st) :

در این راهبردها که بر نقاط قوت درونی و تهدیدهای بیرونی متمرکز می باشد. در این راهبردها سعی در تنوع بخشی در خدمات و امکانات و برنامه ریزی در خصوص احیا حریم کمربندی صورت می گیرد. بنابراین می توان راهکارهای زیر را پیشنهاد کرد:

۱) مشکل تامین آب و برق و گاز و سوخت برای توسعه سریع

۲) فرسودگی و سختی شبکه ارتباطی منطقه

۳) گرایش کم مردم عادی برای سرمایه گذاری در ساخت و ساز

۴) ناکافی بودن توان مالی دولت و شهرداری برای اجرای پروژه ها

۵) مغایرت نسبی برنامه های شهرداری با خواسته های ساکنین

#### ۳- راهبردهای بازنگری (wo) :

دراهمبردهای بازنگری ضمن این که بر نقاط ضعف درونی تاکید دارد؛ سعی بر بهره گیری از فرصت های بیرونی جهت رفع نقاط ضعف و مانع در ساماندهی کمربندی شهر مصیری می کند. در واقع این راهبردها سعی در باز نگری در فعالیت های قبلی دارد. باتوجه به این مطالب راهکارهای زیر پیشنهاد می شود:

- (۱) توجه به وجود عناصر شاخص کالبدی - تاریخی - فرهنگی برجسته
- (۲) وجود قطعات فرسوده و یا بایر برای تامین خدمات محله ای
- (۳) وجود اراضی کافی برای تامین دسترسی های مورد نیاز بافت
- (۴) وجود اراضی کافی برای تامین پارک و فضاهای سبز و ورزشی
- (۵) وجود اماکن متعدد قدیمی بوجود آورنده حس مکان
- (۶) تشویق مشارکت کنندگان
- (۷) تقویت سازمانهای غیردولتی (NGOها) و ارگانهای مشارکتی

#### ۴- راهبردهای تدافعی (wt) :

دراهمبردهای تدافعی بر نقاط ضعف درونی چالش های خارجی تاکید می شود؛ سعی بر استفاده از راهبردهای مناسب به منظور رفع نقاط ضعف در ساماندهی کمربندی شهر مصیری می باشد. راهکارهای زیر برای این امر پیشنهاد می گردد:

- (۱) استفاده مختلط از فضای مشاع مسکن برای فعالیت های محل شهر
- (۲) توجه به خانه های رها شده و نقاط کور اجتماعی مولد ناهنجاری و بیماری
- (۳) حضور کاربری های مغشوش کننده سیمای بصری
- (۴) درصد بالای بناهای ناپایدار به لحاظ اسکلت و مصالح
- (۵) گسترش و رواج ساخت و سازهای سریع بی ضابطه و ناهماهنگ با اقلیم و هویت و انسجام بافت

#### منابع و مؤاخذ:

۱. بحرینی، سید حسین (۱۳۸۷)، تجدد، فراجدد و پس از آن در شهرسازی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول
۲. پاپلی یزدی، محمد حسین، رجبی سناجردی، حسین (۱۳۸۲)، نظریه های شهر و پیرامون، تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی (سمت)
۳. نقی زاده، محمد (۱۳۸۱)، نظریه شهروندی در فرهنگ و تمدن ایران، مجله اطلاعات سیاسی- اقتصادی، شماره های ۱۸۴-۱۸۳، تهران
۴. حافظ نیا، محمد رضا، (۱۳۸۷) مقدمه ای بر روش تحقیق در علوم انسانی، تهران، انتشارات سمت، چاپ چهاردهم.
۵. حکمت نیا، حسن و موسوی، میرنجف (۱۳۸۶)، سنجش میزان و عوامل مؤثر بر رضایتمندی شهروندان از عملکرد شهرداری، مطالعه موردی: شهر یزد مجله جغرافیا و توسعه، دانشگاه زاهدان، شماره ۹
۶. ربانی، رسول (۱۳۸۵)، جامعه شناسی شهری، اصفهان، دانشگاه اصفهان، چاپ دوم با اضافات و ویرایش جدید
۷. ساروخانی، باقر (۱۳۸۲)، جامعه شناسی ارتباطات، تهران، انتشارات اطلاعات، چاپ چهاردهم
۸. سعیدنیا، احمد (۱۳۷۹)، کتاب سبز شهرداری، مدیریت شهری، جلد ۱۱، مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری، تهران
۹. سلطانی، علی (۱۳۸۰)، الگوهای گسترش فیزیکی شهر، پایان نامه دوره کارشناسی ارشد، دانشگاه شیراز
۱۰. کشتکار، عبدالمجید (۱۳۸۱)، عوامل مؤثر بر جهات گسترش کالبدی شهرها (مطالعه موردی شهر شیراز)، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه شیراز
۱۱. مرکز آمار ایران، سالنامه آماری ۱۳۹۰
۱۲. مهندسین مشاور پارس آرایه، طرح جامع شهر مصیری، ۱۳۸۹