



وزارت راه و شهرسازی  
معاونت معماری و شهرسازی



مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

# طرح ویژه شهر «بندرگان»

جلد نهم: تدوین چشم انداز راهبرد و برنامه اقدام مشترک توسعه شهر گان



توپوگرافی

ساخтар آکولوژیک

ساخтар کالبدی

فرایندهای اقتصادی

زیرساختهای شهری



الله اعلم



## تصویبه شورای عالی معماری و شهرسازی مورخ ۹۶/۲/۲۵ درخصوص طرح ویژه شهر کنگ

پیرو درخواست شماره ۹۶۲۵۰۰/۵۰۷۵ مورخ ۹۶/۲/۲۴ سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، موضوع درخواست تهیه طرح ویژه برای شهر تاریخی بندرکنگ، شورای عالی شهرسازی و معماری در جلسه مورخ ۹۶/۲/۲۵ به استناد بند ۱۰ از ماده یک آئین نامه نحوه بررسی و تصویب طرح های توسعه و عمران محلی، ناحیه ای، منطقه ای و ملی و مقررات شهرسازی و معماری کشور و با توجه به انسجام، یکپارچگی، پویایی و سرزنشگی بافت تاریخی شهر، وجود سالم ترین و وسیع ترین بافت تاریخی شهری در حاشیه شمالی خلیج فارس، تعدد دانه های سالم ارزشمند در بافت تاریخی شامل خانه ها، مساجد و آب انبارها، وجود نمونه ای کامل از شهرسازی و معماری بومی، دارا بودن میراث معنوی در مقیاس ملی و جهانی، قابلیت های گردشگری متعدد در داخل شهر و حومه آن، مقرر نمود:

بنابر اتمام افق طرح جامع قبلی، ضمن توقف اجرای طرح تفصیلی ۱۳۷۸ در محدوده ۱۹۵ هکتاری بافت تاریخی و جلوگیری از تهیه طرح های متعدد و موازی، طرح ویژه برای کل شهر، با رویکرد حفاظت از میراث فرهنگی، تاریخی، زیست محیطی و طبیعی شهر و ارزش های ملموس و ناملموس موجود در آن در طرح توسعه شهر، صیانت از حقوق ساکنین شهر، ایجاد زمینه های استمرار معماري و شهرسازی بومی در بخش های توسعه شهری، با رعایت ملاحظات اکولوژیک دریا و خشکی و کلیه ضوابط و مقررات، منشورها و آئین نامه های ملی و بین المللی معطوف به حفاظت از شهرهای تاریخی، در هماهنگی با برنامه مدیریتی ثبت جهانی بندرکنگ، با تأکید بر بهره گیری از مشارکت حداکثری شهروندان، توسط وزارت راه و شهرسازی، با همکاری سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، سازمان حفاظت محیط زیست و شهرداری شهر کنگ، طرف مدت ۹ ماه تهیه شود. شرح خدمات طرح ویژه، نحوه انتخاب مشاور و چگونگی انجام طرح به تأیید کمیته تخصصی معماری، طراحی شهری و بافت های واحد ارزش رسیده و طرح نهایتاً به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران خواهد رسید.



## طرح ویژه شهر کنگ

جلد اول: مبانی نظری و شناخت کنگ

جلد دوم: شناخت و تحلیل شرایط اجتماعی و جمعیتی، اقتصادی و گردشگری در شهر کنگ

جلد سوم: مطالعات آب و محیط زیست

جلد چهارم: احیای ساختار اکولوژیک

جلد پنجم: برنامه‌ریزی کالبدی

جلد ششم: مطالعات طراحی شهری

جلد هفتم: مطالعات معماری و مسکن

جلد هشتم: مطالعات حمل و نقل

جلد نهم: تدوین چشم‌انداز و راهبرد و برنامه اقدام مشترک توسعه شهر کنگ

جلد دهم: ضوابط و مقررات

پیوست جلد دهم: دستورالعمل‌ها

جلد یازدهم: طرح‌های موضوعی و موضوعی



# طرح ویژه شهر کنگ

کارفرما: معاونت شهرسازی و معماری وزارت راه و شهرسازی

مشاور: مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

## همکاران طرح

مجری: دکتر غزال راهب

مطالعات برنامه‌ریزی شهری: دکتر علی طبیبی (مسؤول مطالعات شهرسازی طرح)، دکتر کورش علی رضایی پرتو، دکتر فردیس سالاریان و همکاران

مطالعات ترافیک: شرکت پارسه (دکتر محمود صفارزاده، دکتر بابک میربها، مهندس صابر فصلی، مهندس علیرضا عبدالرزاقی)

مطالعات طراحی شهری: دکتر اشکان رضوانی نراقی، دکتر کاوه رشیدزاده، مهندس امیر رضا رحیمی، دکتر غزال راهب

مطالعات ساختار اکولوژیک شهر: دکتر اشکان رضوانی نراقی

مطالعات معماری: دکتر غزال راهب، مهندس رویا خرمی، مهندس معصومه حقانی

مشاور معماری تاریخی کنگ: دکتر شیوا آراسته

مطالعات اجتماعی: شرکت نقش کلیک (دکتر گراوند، خانم وطن پرست، دکتر دیهول و همکاران)

مطالعات گردشگری: آقای محمد آمانج رسولی

مطالعات اقتصادی: دکتر همت جو- دکتر رضا نصر اصفهانی

مطالعات هیدرولوژی و محیط زیست: شرکت مهساپ شرق (دکتر اویس توابی همکاران)

مطالعات محیط زیست: مهندس فاطمه زاهد

مطالعات شناخت و مطالعات میدانی: دکتر الهام خاباطیان، مهندس زینب صادقی و همکاران موضوعی

صفحه آرایی: مهندس آرسام صلاحی مقدم

باهمکاری دفتر منطقه ای خلیج فارس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی (دکتر طاها طباطبایی و همکاران)



## سخن آغازین

به دلیل اهمیت تاریخی شهر کنگ به عنوان یک میراث ملی، مقرر شد که براساس مصوبه مورخ ۹۶/۲/۲۵ شورای عالی معماری و شهرسازی طرح جامع و تفصیلی این شهر در قالب طرح ویژه و با شرایط ارائه شده در مصوبه مذکور تهیه شود. با توجه به اهمیت شهر و طرح مرتبط با آن و همچنین نقشی که این طرح می‌تواند در ارائه الگویی برای دیگر شهرهای با شرایط مشابه داشته باشد، تهیه این طرح با راهبری معاونت شهرسازی و معماری وزارت راه و شهرسازی به مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی واگذار شد.

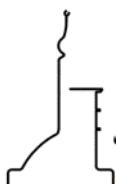
مرکز تحقیقات در تهیه این طرح تلاش نمود که ضمن دستیابی به شناخت عمیق شهر از ابعاد مختلف و در پیوند با بستر تاریخی و طبیعی آن برپایه شاخص‌های حائز اهمیتی که در مصوبه شورای عالی معماری و شهرسازی به آن پرداخته شده و نقشی کلیدی در حفظ اصالت و منظر تاریخی و فرهنگی شهر خواهد داشت، ساختاری برای نحقق‌پذیر نمودن راهکارهای ارائه شده نیز ارائه دهد. طرح حاضر به دنبال آن بوده که با نگاهی جامع، یکپارچه و باتکیه بر سرمایه اجتماعی شهر، طرحی نو برای چشم‌انداز توسعه شهر دراندازد. حفاظت سرمایه‌ها و میراث ملموس و ناملموس شهر به عنوان یک اصل بنیادین در تهیه طرح مورد توجه قرار گرفته است. مشارکت عمومی در فرایند تهیه طرح، از رویکردهای حائز اهمیت در این طرح بود. این مهم با بهره‌گیری از نظرات و بازخوردهای گروه‌های مختلف مردم در مقاطع مختلف پیشرفت پروره، دسترسی آزاد به اطلاعات پروره از طریق وبگاه طراحی شده برای این منظور و ثبت بازخوردها و دیدگاه‌های بازدیدکنندگان میسر شد. همچنین، توجه به توسعه متناسب با ظرفیت‌های محیط زیست و منابع موجود، توسعه کالبدی همسو با احیای ساختار اکولوژیک شهر و طراحی معامل از مقیاس جزء به کل و کل به جزء از رویکردهای مورد توجه در این طرح بوده است.

موضوع حائز اهمیت دیگر همانطور که در ابتداء به آن اشاره شد، ساختاری است که به منظور تحقیق‌بخشی طرح مورد استفاده قرار گرفته است. در طرح‌های جامع شهری، به‌طور معمول نقشه‌های کالبدی پیشنهادی و ضوابط پیوست آن، مبنای عمل قرار می‌گیرد. طرح حاضر با بهره‌گیری از ساختارهای موازی دیگری، همچون «ارائه برنامه اقدام مشترک سازمانی»، «تهیه طرح‌های موضوعی و موضوعی» برای اماکن و محورهای مهم که می‌توانند نقش الگو برای بقیه فضاهای شهر و ساختمان‌ها بر اساس ضوابط تدوین شده را داشته باشند و همچنین، با ارائه دستورالعمل‌های پیوست درخصوص «سازکار و تصویب طرح بناهای حائز اهمیت»، «تهیه ساختار برای مسؤولیت‌های اجتماعی سازمان‌های ذی‌نفع و ذی‌نفوذ در شهر کنگ»، «تدوین چارچوب اجرایی حفاظت از میراث تاریخی شهر» و همچنین «منتور گردشگری خاص شهر کنگ» تلاش کرده است که ساختاری منسجم اجرایی برای تحقق ایده‌ها در قالب یک سامانه یکپارچه، همسو و هماهنگ فراهم آورد.

در انتها، ضمن تشکر از همکاری و حمایت‌های معاونت شهرسازی و معماری وزارت راه و شهرسازی و شهرداری بندر کنگ در پیشبرد تهیه این طرح، امید است که روش به کار گرفته شده در تهیه طرح حاضر بتواند پس از دریافت بازخوردها در اجرا و اعمال آن، به عنوان یک الگو برای تهیه دیگر طرح‌های توسعه در کشور مورد استفاده قرار گیرد.

محمد شکرچی‌زاده

رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی





شهر بندری کنگ با ۱۹۲۳۱ نفر جمعیت (بر اساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن در سال ۱۳۹۵) و مساحت محدوده ۶۵۰ هکتار (بر اساس آخرین طرح جامع و تفصیلی مصوب) در فاصله ۱۶۵ کیلومتری غرب بندرعباس از استان هرمزگان و در شهرستان لنگه واقع شده است.

شهری دلربا که نخل‌های سربرا فراشته آن، در زیر آفتاب تابان جنوب، سایه ساری دلنشیں عرضه می‌دارد؛ بادگیرهایی که نسیم خوش دریا را به قلب خانه‌ها هدایت می‌کنند؛ پیکر سفید ساختمان‌ها که با تزئینات ظریف خود در زیر تشعشع نور آفتاب و در میان آبی دریا و آسمان آرمیده‌اند و تعداد قابل توجهی از آن‌ها همچنین سرزنه بوده و مأمن زندگی خانواده‌ها محسوب می‌شوند؛ گذرهایی که در پیچ و شکنج خود به ناگاه تصویر دریا را به رهگذران عرضه می‌دارند و برکه‌های آب در جای جای شهر که نشانی از فن مهندسی آب در آن پهنه است.

سیمای این شهر از میان آبهای خلیج فارس، در میان دو آبی آسمان و دریا، با بادگیرها، مناره‌های سوزنی و نخل‌هایی که بر پیکره سفید شهر نقش بسته اند، چهره‌ای ماندگار را به نمایش می‌گذارد.

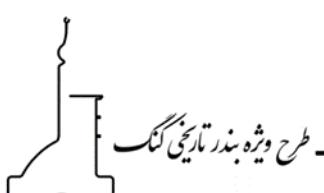
اما این همه که در پیکر کالبد شهر تجسم می‌یابد، تنها بخشی از زیبایی‌های این بندر دل انگیز است...

این شهر در خشکی تمام نمی‌شود؛ حیات شهر تا افقی دوردست در دریا امتداد می‌یابد و در آن، معنا می‌یابد و نه صرفاً در لبه آن؛ چرا که دریا آمیخته با زندگی مردمان است و لنجهای و قایق‌های صیادی تا افق دور با رنگ‌های زرد و قرمز که هوشمندانه در تضاد با زمینه آبی دریا شکل گرفته‌اند، در امتداد و میان ساحل و اسکله خاکی شهر رخ می‌نمایانند و جز و مد زیبای خلیج فارس که در طول روز چندین مرتبه رخ می‌دهد، مناظری پویا و بدیع را به نمایش می‌گذارد. فراتر آن که، دریا و زندگی با دریا در مناسک، باورها و آیین‌های ساکنین نیز عمیقاً رخنه کرده و اساساً الهام‌بخش آن بوده است.

از طرف دیگر، تاریخ شفاخی و جمع دوستان و اقوام این شهر نه محدود به به سرزمین ایران که تا آنجا که دریانوردان توانمند این خطه توان پیمایش در دریا را داشتند، امتداد می‌یابد. در غروب، کمی که آفتاب در پشت افق خلیج نیلگون فارس فرو می‌نشیند و از شدت تابش آن کاسته می‌شود، محفل بزرگان شهر در موزه مردم‌شناسی که به همت خود، آن را بربا کرده اند، برپاست. جمعی که به گرمی پذیرای مهمانانند. نشستن و گپ زدن با ناخدايان قدیمی این جمع که سینه آنها مملو از خاطرات سفرهای طولانی به کرانه‌های اقیانوس از بمبئی گرفته تا زنگبار و شما آفریقا و ساحل عربستان و جزایر خلیج فارس است، لطف این فضا را صد چندان می‌کند. این دریانوردان خبره که گفتنهای بسیار از فن دریانوردی و ابزار و آداب آن دارند، جلوه دیگری از شهر و آدمیان آن را به نمایش می‌گذارند. حضور در این محفل با چاشنی بوی دریا و شرجی نمناک جنوب، کیفیتی ویژه از این شهر را به نمایش می‌گذارد.

مردمان این دیار در جای جای آداب و سلوک زندگی خود، قدردان دریایی بخشنده‌ای هستند که منابع ارتقاء و صناعت خود را مدیون آنند: در تورهای صیادی که از آب بیرون کشیده می‌شود، گونه‌گونی ماهی‌ها که این دریایی مهربان به ساکنین عرضه می‌دارد، تأییدی بر بخشنده‌گی دریا و ارزش این نعمت الهی برای ساکنین است؛ از طرف دیگر، صنعت لنجهای و تعمیرات آن، چنان در این سرزمین پاگرفته‌اند که لنجهای سراسر حوزه خلیج فارس و دریایی عمان را جذب کرده و صنعتی فعل را در منطقه رقم می‌زنند؛ همچنان که صنایع دستی و فراوری ضایعات نخل در پیوند عمیق و گسترده‌ای با معیشت وابسته به دریا قرار می‌گیرد و زنجیره پیوسته حیرت‌انگیزی را شکل می‌دهد.

این بندر در گذشته‌های دور، پل ارتباطی شهرهای بزرگ پسکرانه خود نظیر لار و بستک با آبهای آزاد جهانی بوده و از طرف دیگر، مورد توجه اروپاییانی که کلید تجارت جهانی را در آبهای خلیج فارس می‌جستند و بی سبب نیست که کنگ همواره، نقطه مهمی در تأمین امنیت ایران، در موازنه قوای نظامی و سیاسی و اقتصادی کشورهای اروپایی انگلیس و هلند و پرتغال از یک طرف و حکومت مسقط و کشورهای حوزه خلیج فارس از طرف دیگر محسوب می‌شده است.





در نهایت این که این گوهر ارزشمند، خوشبختانه امروز برای مردم این شهر شناخته شده است و سرمایه اجتماعی عظیمی که در این شهر نهفته است، حکایت از آینده‌ای روشن برای آن دارد. این مردمان، قابلیت و توان آن را دارند که سرمایه‌های خود را تبدیل به ثروتی گرانقدر (اعم از مادی و معنوی) برای شهرشان کنند و این اتفاقی است که از درون زاییده شده و تابع الگوهای اداری همسان از بالا به پایین که آتفی برای تمام شهرهای کوچک شده است، نیست. این شهر با همکاری مردم و مدیریت شهری، آماده است که خود طرحی نو در اندازد...

خط کشیدن بر چهره این شهر و به تصویر کشیدن دورنمای توسعه و راهکارهای اجرایی آن در این شهر، باید درخور شأن و ثروت نهان این شهر که وصف آن رفت، می‌بود.

در این راستا، با پشتونه مردمی، تلاش‌های صورت گرفته توسط آقای مهندس زارعی، شهردار کوشای شهر و اعضای شورای شهر کنگ، حمایت‌ها و رهنمودهای وزارت میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری و اداره کل راه و شهرسازی استان و تلاش‌های صورت گرفته توسط خانم دکتر شیوا آراسته که با مستندسازی و تحلیل خانه‌های قیم این شهر نقش قابل توجهی در شناساندن ارزش‌های این شهر به جامعه تخصصی داشتند، تهیه طرح توسعه و عمران این شهر در قالب طرح ویژه در شورای عالی معماری و شهرسازی به تصویب رسید.

مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی پس از تهیه شرح خدمات ویژه این طرح و تصویب آن در کمیته فنی معماری و طراحی شهری ذیل شورای عالی معماری و شهرسازی، مسؤولیت تهیه این طرح را عهدهدار شد و مقرر شد که در کنار تهیه این طرح، طی تفاهم‌نامه مشترک فیما بین معاونت شهرسازی و معماری، مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، شهرداری کنگ و شرکت بازارآفرینی شهری، این طرح در تعامل مشترک و با بهره‌گیری از ظرفیت‌های تخصصی سازمان‌های مذکور تهیه شود.

طرح حاضر در یازده مجلد و یک پیوست تهیه شده است. جلد اول، به مبانی نظری و شناخت کنگ پرداخته است. جلد دوم به شناخت و تحلیل شرایط اجتماعی و جمعیتی، اقتصادی و گردشگری در شهر کنگ اختصاص دارد. جلد سوم به مطالعات آب و محیط زیست و جلد چهارم به احیای ساختار اکولوژیک اختصاص دارد. در جلد پنجم، برنامه‌ریزی کالبدی شهر ارائه شده است. جلد ششم و هفتم به ترتیب به مطالعات طراحی شهری و مطالعات معماری و مسکن اختصاص دارد. در جلد هشتم به مطالعات حمل و نقل پرداخته شده است. در جلد نهم، چشم‌انداز و راهبرد و برنامه اقدام مشترک توسعه شهر کنگ تدوین شده است. در جلد دهم، خواباط و مقررات طرح ویژه ارائه شده و پیوست این جلد به ارائه دستورالعمل‌های ویژه‌ی شهر برای مخاطبین مختلف پرداخته است. جلد یازدهم به ارائه طرح‌های موضوعی و موضوعی اختصاص یافته است.

مجلد حاضر به «تدوین چشم‌انداز و راهبرد و برنامه اقدام مشترک توسعه شهر کنگ» در شهر کنگ اختصاص دارد. بخش اول این مجلد پس از ارائه خلاصه‌ای از شناخت کنگ به جمع‌بندی چشم‌انداز و راهبرد سایر گروه‌ها، تحلیل در قالب سوات، ارزشگذاری و تدوین چشم‌انداز واحد و راهبردهای طرح اختصاص دارد که توسط آقای دکتر کورش رضایی پرتو و همکاران ایشان در بخش شهرسازی انجام شده است. بخش دوم به ارائه برنامه اقدام مشترک سازمانی برای تحقق بخشیدن به طرح‌ها و رفع آسیب‌هایی که مانع تحقق بخشی طرح‌ها می‌شود اختصاص دارد. الگوی اتخاذ شده در این بخش، بربنای راهکار طراحی شده برای طرح پژوهشی برنامه اقدام مشترک ساماندهی منطقه شهری بندرعباس بوده است که در سال ۱۳۹۷ توسط اینجانب و همکاران دیگر به کارفرمایی شرکت بازارآفرینی در مرکز تحقیقات راه مسکن و شهرسازی به انجام رسیده است.

## غزال راهب

## مجری طرح





## تقدیر و تشکر

تهیه طرح ویژه کنگ مدیون حمایت‌ها، رهنمودها و همکاری‌های افراد و گروه‌های متعددی است که انجام آن بدون حضور ایشان میسر نبود. ابتدا لازم می‌دانم از مجموعه معاونت شهرسازی و معماری وزارت راه و شهرسازی که فرصت تهیه این طرح را در اختیار ما قراردادند و راهبری طرح را بر عهده داشتند، معاونین وقت، آقای دکتر ایزدی و خانم مهندس مالواجرد، آقایان دکتر عمرانی پور و دکتر ابراهیمی، مدیران وقت دفتر معماری و طراحی شهری و سرکار خانم مهندس الله‌داد تشکر نمایم. همچنین از خدمات اعضا کمیته فنی طراحی شهری و بافت‌های واجد ارزش ذیل شورای عالی شهرسازی و معماری اعضا کمیته راهبری خاص این پروژه که با ارائه رهنمودها و دقت نظرهایی که در زمینه وجود مختلف پروژه داشتند، برگنای کار افزوond، سپاسگزارم.

این پروژه در مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی و با همکاری حمایت‌های علمی و اجرایی مرکز به انجام رسید. در ابتدا از حمایت‌های آقای دکتر شکرچی‌زاده رئیس محترم مرکز تحقیقات از این طرح در تمامی مراحل انجام کار سپاسگزارم. همچنین، ضمن قدردانی از پشتیبانی همه بخش‌های تحقیقاتی و ستادی مرتبط، از آقای مهندس عبدی معاون توسعه و برنامه‌ریزی مرکز تشکر ویژه دارم.

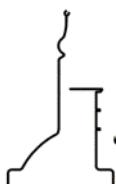
بدون شک، انجام این طرح بدون همکاری و همراهی مسئولین استانی و محلی میسر نبود. در این راستا برخود لازم می‌دانم که از جناب آقای مهندس زارعی شهردار محترم کنگ که بدون پشتیبانی و همراهی‌شان، انجام کار میسر نبود، تشکر ویژه داشته باشم. ایشان علاوه بر همکاری محتوایی ارزشمندی که در مطالعات پروژه و شناخت شهر داشتند، پذیرای گرم گروه‌های مختلف تخصصی پروژه در بیش از ۱۳۰ نفر- روز در شهر کنگ بودند. همچنین، از کلیه همکاران شهرداری کنگ به ویژه خانم‌ها زارعی و بحریما و آقایان مهندس علیخواه و مهندس قربان‌زاده سپاسگزارم.

از اعضای محترم شورای شهر، جناب آقای رضوانی، امام جمعه محترم شهر، آقای ناخدا همود، آقای مسؤول محترم موزه مردم‌شناسی شهر کنگ، ناخدا ابراهیمی که پذیرای ما در موزه شخصی خود بودند و آقایان سید محمد آذری، سید حسین خائف، عارف کنگی و مرحوم سید خلیل آذری که در مطالعات اکولوژیک و باغداری از تجارب و اندوخته‌های ایشان بهره برده و سایر بزرگان، پیشکسوتان و مردم شهر کنگ که در انجام این طرح ما را یاری کردند، کمال تشکر دارم.

از جناب آقای مهندس رضایی رئیس محترم اداره کل راه و شهرسازی استان هرمزگان، جناب آقای مهندس گورانی مدیر کل معماری و شهرسازی و جناب آقای ساختمان‌ساز، نماینده ایشان در شهرستان بندرلنگه به خاطر همراهی و حمایت‌ها و ارائه اطلاعات لازم در تهیه طرح بسیار سپاسگزارم.

از همکاری دفتر منطقه‌ای خلیج فارس مرکز تحقیقات راه مسکن و شهرسازی، جناب آقای دکتر طاهای طباطبایی، رئیس محترم دفتر و همکاران ایشان آقای مهندس مرادی، آقای مهندس بلوکی و آقای پولادچنگ که در مطالعات میدانی و فراهم آوردن مستندات طرح کمک‌های قابل توجهی داشتند، بسیار سپاسگزارم.

در نهایت، لازم می‌دانم از کلیه همکاران طرح و به طور ویژه جناب آقای دکتر طبیبی عضو محترم هیأت علمی مرکز که تمام مراحل پیشبرد و راهبری طرح را همراهی نمودند، تشکر ویژه داشته باشم. این پروژه فرصتی مغتنم برای آموختن از تک تک همکاران بود که دانش، تجربه و ایده‌های ارزشمند خود را در کار عرضه داشتند و علیرغم مشکلات و محدودیت‌های فراوان، با همراهی و همدلی ایشان، این طرح به سرانجام رسید.

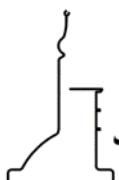






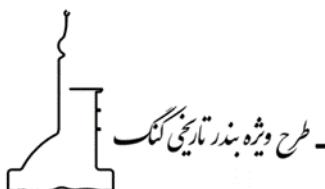
## فهرست مطالب

۱	بخش اول: جمع‌بندی و تحلیل مطالعات شناخت شهر
۱	۱: ویژگی‌های محیط طبیعی
۲	۲-۱: جایگاه بندر کنگ در رابطه با حوزه پیرامون در گذرگاه تاریخ و ثروت‌های ناملموس
۳	۲-۲-۱: ارتباط تجاری با حوزه‌های پیرامون
۴	۲-۲-۲: بهره‌گیری از ظرفیت‌های بازگانی و طبیعی بنادر در ثبات و امنیت ژئوپلیتیک
۴	۲-۲-۳: کهن‌الگوهای تعریف شده در ناخودآگاه ذهنی ساکنین در پیوند با محیط
۷	۳-۱: ظرفیت‌ها و محدودیت‌های غیرکالبدی محیط برای توسعه
۷	۳-۲-۱: ساختار و ویژگی‌های جمعیتی
۹	۳-۲-۲: ساختار و ویژگی‌های اجتماعی
۱۰	۴-۱: شرایط اقلیمی
۱۰	۵-۱: مسائل محیط زیست
۱۰	۵-۲-۱: گرد و غبار
۱۱	۵-۲-۲: فاضلاب و پسماندها
۱۱	۵-۲-۳: رواناب‌ها
۱۱	۵-۴-۱: منابع و مصارف آب شهر کنگ
۱۲	۶-۱: تحلیل ظرفیت‌های شهر جهت توسعه گردشگری
۱۳	۶-۲-۱: ظرفیت‌های کالبدی شهر برای توسعه گردشگری
۱۳	۶-۲-۲: ظرفیت‌های غیرکالبدی شهر برای توسعه گردشگری
۱۴	۷-۱: ظرفیت‌ها و محدودیت‌های کالبدی توسعه در پیوند با محیط
۱۴	۷-۲-۱: ساختار فضایی شهر در گذر زمان و در پیوند با ساختار اکولوژیک
۱۶	۷-۲-۲: ساختار فضایی ذهنی شهر از نگاه شهر و ندان
۱۸	۷-۲-۳: ساختار فضایی عینی شهر
۱۸	۷-۴-۱: شناخت وضعیت اجزای ساختاری شهر
۲۰	۸-۱: ترافیک شهر
۲۰	۹-۱: معابر
۲۱	۱۰-۱: معماری و مسکن
۲۵	بخش دوم: تهیه سند راهبردی و تدوین برنامه‌ها در جهت تحقق اهداف تهیه طرح ویژه
۲۶	۲-۱: سنجش و تحلیل استراتژیک
۲۷	۲-۲: تحلیل SWOT بخش کالبدی در بندر کنگ





۳۱.....	۳-۲: تدقیق استراتژی‌های توسعه
۵۱.....	۴-۲: تدوین چشم انداز
۵۴.....	۴-۱: رهیافت تدوین چشم انداز
۵۵.....	۴-۲: تدقیق دستاوردهای طرح ویژه در تدوین چشم‌انداز
۶۱.....	۴-۳: طراحی بیانیه چشم انداز طرح ویژه بندر تاریخی کنگ
۶۲.....	۵-۲: طراحی اهداف و راهبردها
۶۶.....	<b>بخش سوم: ارائه برنامه مشترک اقدام سازمانی براساس دستاوردهای طرح</b>





## بخش اول: جمع‌بندی و تحلیل مطالعات شناخت شهر

بندر کنگ در فاصله ۱۶۵ کیلومتری غرب بندرعباس در استان هرمزگان و در مجاورت شرقی بندر لنگه با جمعی ۱۹۲۳۱ نفر (براساس سرشماری ۱۳۹۵) قرار گرفته است. مساحت محدوده شهر، بر اساس آخرین طرح جامع و تفصیلی مصوب، برابر با ۶۵۰ هکتار و مساحت بافت تاریخی (واقع در محدوده) ۱۹۵ هکتار و مساحت محدوده و حريم شهر، برابر ۲۶۶۰ هکتار بوده است.

جغرافیای طبیعی ویژه، مکان استراتژیک و ارتباط با سکونتگاههای پیرامون، بافت و عناصر تاریخی ارزشمند با حداقل مداخله، وجود میراث ارزشمند فرهنگی غیر کالبدی (ناملموس)، سابقه مهندسی بومی در بهره‌وری منابع آب موجود، سرمایه اجتماعی غنی و ساختار و نهادهای اجتماعی قوی به همراه حس تعلق به شهر و اقتصاد فعال مبتنی بر بوم از مهم‌ترین ظرفیت‌های توسعه شهر محسوب می‌شوند. همچنان‌که به نظر می‌رسد که افزایش جمعیت و نیاز به اسکان، نیاز به تأمین خدمات شهری جدید و نحوه تأمین آن، رونق گردشگری بدون برنامه‌ریزی در منطقه و خشکسالی و کمبود آب می‌تواند مشکلاتی را برای شهر ایجاد نماید.

طرح حاضر به دنبال آن بود که با رویکرد یکپارچه با تکیه بر تبیین راهبردها و برنامه ریزی کالبدی بر مبنای مجموعه وجود کالبدی و غیرکالبدی، برنامه توسعه شهر را پیشنهاد نماید.

مشارکت ذینفعان و ذی‌نفوذان در تهیه طرح به عنوان اصلی پایه مورد توجه قرار گرفت و مراحل مختلف کار در اندرکنش با گروه‌های محلی (در ۸ محور موضوعی) و دستگاهها و نهادهای محلی تهیه شد. کلیه اطلاعات به دست آمده در وبگاه پروژه به اشتراک گذاشته شد و بازخوردهای گروه‌های مختلف از آن دریافت شد.

متن زیر با هدف جمع‌بندی مهم‌ترین یافته‌های طرح در دو مرحله شناخت کالبدی و غیرکالبدی و در تعامل موضوعی و مفهومی با یکدیگر تنظیم شده که می‌تواند برای تنظیم سند چشم‌انداز راهگشا باشد. با توجه به موارد ذکر شده و رویکرد طرح، نتایج شناخت شهر در ابعاد مختلف را می‌توان به شرح زیر تلخیص کرد:

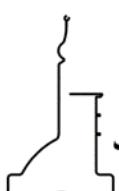
### ۱-۱: ویژگی‌های محیط طبیعی

مختصات جغرافیایی شهر، ۲۶ درجه، ۳۵ دقیقه و ۳۹ ثانیه عرض شمالی و ۵۶ درجه و ۵۴ دقیقه و ۱۵ ثانیه طول شرقی است. میانگین ارتفاعی شهر کنگ حدود ۶ متر از تراز دریا می‌باشد. متوسط شیب ۱,۸۴ درصد است که شیب عمومی منطقه از شمال به جنوب کاهش یافته و در نقاط ساحلی به ۰,۵ درصد می‌رسد.

از نظر موقعیت توپوگرافیک، شهر کنگ از شمال به حوزه آبریز سوره‌زار مهرگان (۵+ متر)، از جنوب به خلیج فارس (۵- متر)، از شرق به گند نمکی (۰۳۰۰ متر) و از غرب به گند نمکی بستک محدود شده است.

ارتفاعات ۲۹۴ و ۱۶۵ متری در شمال بندر کنگ و کوه قلعه لشتن با ارتفاع ۱۲۷ متر در شمال غرب بندر لنگه، مرتفع‌ترین نقاط حوزه محسوب می‌شوند. جریان آبهای سطحی از ارتفاعات به کنگ سرایز می‌شود و با شیب اندک به سمت دریا هدایت می‌شود.

باتوجه به حرکات تکتونیکی مداوم در دوران‌های مختلف زمین‌شناسی، بروونزدگی و گسترش سازندهای مختلف زمین‌شناسی از جمله: گنبدهای نمکی، سازند بختیاری، سازند آغازاری، سازند میشان، سازند گچساران و رسوبات دوران چهارم (کواترنری) وجود دارد.



جنس خاک منطقه و وجود گنبدهای نمکی، ویژگی ارزشمندی است که از مزیت‌های منطقه برای گردشگری و شنا در محدوده ساحلی کنگ محسوب می‌شود. از طرف دیگر، نقش آن در شوری روانایها و همچنین، با توجه به شبیه‌اندک زمین، ایجاد شوره‌زارها باید مورد توجه قرار گیرند. وجود منابع طبیعی گچ و سنگ‌های رسوبی در کوه‌های اطراف شهر، مصالح مهم ساختمانی محسوب می‌شوند.

محدوده ساحلی شهرستان لنگه در رابطه با پدیده‌های دریایی از قابلیت‌های زیر برخوردار است:

- آرامش مناسب امواج برای احداث سازه‌های دریایی
- امکان حصول آب با کیفیت مناسب به منظور آب‌گیری از دریا
- امواج طراحی در بخش غربی شهرستان در حدود پایینی است که به لحاظ اقتصادی نقش قابل ملاحظه‌ای در احداث سازه‌ها در این ناحیه خواهد داشت و شرایط بهتری نسبت به بخش شرقی شهرستان دارد.
- در عین حال، بزرگ بودن جریان‌های جزر و مدی، به صورت بالقوه نوار ساحلی را در معرض انتقال سریع و گستردگی آلاینده‌های دریایی قرار می‌دهد و لازم است که به عنوان محدودیت، مورد توجه قرار گیرد.

توجه به مخاطرات طبیعی هم‌جواری با دریا و مسائل محیط زیستی مرتبط با آن، طراحی سازه‌های دریایی در هماهنگی با ویژگی‌های طبیعی بستر دریا و امواج در طرح‌های توسعه با رویکرد دریامحور ضروری است. با توجه به این‌که شواهد سیر تاریخی شهر نشان از خشک کردن بخشی از دریا در دهه ۶۰ دارد که جاده ساحلی بر بستر آن شکل گرفته است، خطرپذیری از اهمیت بیشتری برخوردار است.

از نظر لزوه خیزی شهر کنگ در مناطق با خطر بالا قرار دارد و از سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۰۶ میلادی، ۱۲۵ زمینلزه باشدت بین ۵ تا ۵,۱ ریشتر در منطقه به ثبت رسیده است.

لذا باید تمهیدات لازم برای مقاوم‌سازی ساختمان‌ها و افزایش تابآوری شهر در برابر زلزله به کار گرفته شود.

مهم‌ترین گونه‌های گیاهی بومی، لوز، کنار، کهور، چریش، شمشاد، گل ابریشم، سمر، بنجمین؛ (اخیراً گونه کونی کارپوس)، خرگ، خرزه، مرکبات و انواع نخل هستند.

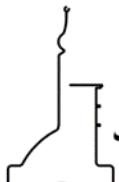
انواع پوشش گیاهی شهر تنند از: گیاهان شورپسند که با پوشاندن سطح خاک شوره‌زار و شنزار در تثبیت خاک و جلوگیری از گسترش ریزگردها نقش مهمی دارند؛ گیاهان مرتعی و استپی که در ارتفاعات با دمای کمتر می‌رویند و گیاهان خانواده گندمیان، گون، مغیل از نمونه‌های آن محسوب می‌شوند و جنگلهای دست کاشت که پارک جنگلی واقع در حریم شرقی شهر نمونه آن می‌باشد.

با توجه به عملکرد مطلوب گونه‌های گیاهی بومی لازم است که از آن در گسترش فضای سبز پوششی (در تثبیت خاک و کاهش گرد و غبار و گونه‌های درختی که علاوه بر مثمر بودن در سایه اندازی نیز نقش دارند، استفاده شود).

## ۱-۲: جایگاه بندر کنگ در رابطه با حوزه پیرامون در گذرگاه تاریخ و ثروت‌های ناملموس اندوخته

### شهر از دیرباز تا امروز

ارتباط بندر کنگ با مراکز جمعیتی و تجاری و خدماتی پیرامون به واسطه نقش بندری کنگ تعریف می‌شده است و ارتباط پسکرانه خود را از طریق دریا با کشورهای هم‌جوار آبهای خلیج فارس و دریای عمان تأمین می‌کرده است.





## ۱-۲-۱: ارتباط تجاری با حوزه‌های پیرامون

بندر کنگ از گذشته، دارای ارتباط گسترده دریایی از طریق دریا با کشورهای دیگر بوده است. ارتباط تجاری بندر کنگ تا بنادر و جزایر محدوده خلیج فارس و دریای عمان، هندوستان (بمیان) و سواحل افریقا گسترده بوده است و علاوه بر آن، این بندر پایگاه ارتباط تجاری کشورهای اروپایی (انگلیس و پرتغال) با کشورهای دیگر بوده است. این سفرها که جنبه بارگانی داشته و تاحدی حمل و نقل مسافر و ماهیگیری را نیز به عنوان فعالیت‌های جنبی پوشش می‌داده است، اغلب در مسیرهای زیر شکل گرفته و تعاملات فرهنگی و اقتصادی و اجتماعی میان کشورها را فراهم می‌آورده است:

۱. سفر شط العرب
۲. سفر یمن
۳. سفر سواحل (بنادر افریقای شرقی)
۴. سفر سواحل (بنادر افریقای شرقی)

در عین حال، امور فنی دریایی و خدمات مرتبط با سفر نظیر تعمیرات و نگهداری کشتی‌ها و یا استفاده از ظرفیت‌های ساختاری بنادر مختلف، ارتباط بین بنادر داخلی پیرامون را در منطقه افزایش می‌داد. به عنوان مثال، به دلیل عمق مناسب در سواحل گوران در جزیره قشم، در مواردی، جد夫 کردن کشتی‌ها در این بندر انجام شده و در سفری کوتاه، افراد با قایق‌ها خود را به بندر کنگ می‌رسانند.

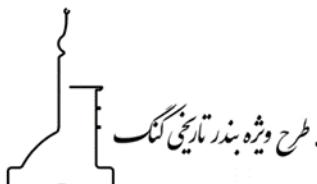
از نظر ارتباط زمینی این بندر با پسکرانه خود، در گذشته مسیری از بندر کنگ شروع می‌شد و از طریق لمزان به لار می‌رسید و راه تاریخی از بندر کنگ به جناح و درنهایت، استان فارس می‌رسید. مناطق پسکرانه‌ای خلیج فارس در اطراف بندر کنگ در منطقه بستک، قدمتشان به دوره هخامنشی و اشکانی می‌رسد. در دوره اشکانی، مناطق پسکرانه‌ای بندر کنگ بسیار پرجمعیت بوده است و بندر کنگ، تنها بندر بازرگانی و تجاری مردم این مناطق با خلیج فارس محسوب می‌شده است. (حسن نیا، ۱۳۹۴) شواهد مستندات موجود بیانگر آن است که جاده ارتباطی کنگ به لار که از بستک عبور می‌کند، نقش مهمی در رونق این بندر داشته است. علاوه بر موارد مذکور استیلا و ارتباط سیاسی منطقه لار و بستک بر بندر کنگ در دوران‌های تاریخی مختلف، گسترش این روابط را مورد تأکید قرار می‌دهد.

علیرغم فراز و نشیب‌های بسیار رونق تجاری بندر کنگ و در مجاورت بندر لنگه، در دوران پهلوی همچنان این بندر نقش تجاری داشته و گمرک آن فعال بوده است و توضیحات مأمور گمرک از بندر کنگ در سال ۱۳۴۹ در تاریخ ثبت شده و تصاویر گمرک کنگ در مجموعه عکس‌های تاریخی آقای ابراهیمی موجود است. در حال حاضر، این بندر در مقیاس منطقه‌ای، نقش تجاری داشته و سنگ گچ از این بندر به رأس الخيمه و از آنجا به هند فرستاده می‌شود. با توجه به نزدیکی کارخانه سیمان خمیر و معدن سنگ گچ هرنک بستک، امکان صادرات موارد معدنی از این بندر به کشورهای حوزه خلیج فارس وجود دارد.

در دوران اخیر، شاید بتوان عوامل زیر را مهم‌ترین عواملی که منجر به کاهش نقش کلیدی بندر کنگ در ارتباط پسکرانه با کشورهای دیگر شده است، بر شمرد:

- تغییر الگوهای ارتباط تجاری و افزایش مدهای حمل و نقل و ترانزیت کالا
- تغییر جایگاه بندر کنگ در رقابت با دیگر بنادر حوزه خلیج فارس نظیر بندر شهید رجایی و حتی بندر لنگه
- تغییر تعریف نقش این بندر از بندری تجاری به صیادی
- کاهش قدرت سیاسی و رونق اقتصادی شهرهای مهم پسکرانه نظیر بستک و لار

در تبیین نقش بنادر در کشور، مأموریت بندر کنگ، بندر صیادی ذکر شده است. با توجه به موارد فوق الذکر، بازخوانی نقش کنگ در میان بنادر حوزه خلیج فارس حائز اهمیت است.



## ۲-۲-۱: بهره‌گیری از ظرفیت‌های بازگانی و طبیعی بنادر در ثبات و امنیت ژئوپلیتیک

بندر کنگ، علاوه بر جایگاه تجاری، نقش آفرینی قابل توجهی در ثبات سیاسی ایران در حوزه خلیج فارس و موازنه قوا در این منطقه داشته است. شواهد و مستندات تاریخی بیانگر آن است که پس از بیرون کردن پرتغالی‌ها از جزیره هرمز به دست قوای امامقلی خان در دوران شاه عباس صفوی، پرتغالی‌ها همچنان برای بازگشت به جزیره هرمز تلاش می‌کردند. پاشاری ایران در عدم دراختیار گذشتن جزیره هرمز به پرتغالی‌ها برای تجارت و پیشنهاد بندر کنگ به جای آن، به دلیل فراهم آوردن امکان استیلای بیشتر نیروی زمینی ایران بر این بخش از سرزمین بوده است، موضوعی که به دلیل جزیره بودن هرمز، نیازمند قوای دریایی پیشرفت‌جهت مقابله احتمالی با پرتغالی‌ها بوده است.

در عین حال، استراتژی شاه عباس استفاده از رقبای اروپایی در خلیج فارس در مقابل یکدیگر بوده و به همین دلیل، امتیازاتی در بندر کنگ به پرتغالی‌ها در مقابل انگلیسی‌ها و هلندی‌ها داده می‌شود، همچنان که امتیازاتی به انگلیسی‌ها در بندر گامبرون داده می‌شود.

در دوران شاه سلطان حسین، منطقه با قدرت گرفتن و سلطه طلبی حاکم مسقط مواجه می‌شود. با توجه به عدم حمایت دولت‌های انگلیس و هلند، دولت‌های ایران و پرتغال مجدداً تفاهمی بر اساس منافع مشترک در مقابل عمان امضا می‌کنند. دلیل نزدیکی ایران و پرتغال به خاطر مخالفت‌های شدید پرتغالی‌ها با عمانی‌ها، به خاطر بیرون رانده شدن از سرزمین عمان و شهر مسقط و از طرف دیگر، بهم زدن تعادل قدرت در خلیج فارس به ضرر ایران به عنوان همپیمان آن‌ها، بوده است.

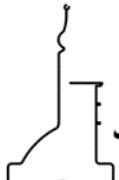
با گذشت زمان و در پی حمله عمان به کنگ، کاهش تدریجی اهمیت و قدرت بندر کنگ از یک طرف و ناامن شدن راه‌های پسکرانه از طرف دیگر به دلیل ورود افغان‌ها، به ترتیب به کاهش مزیت نسبی این بندر برای حضور نیروهای خارجی می‌انجامد.

امروزه با توجه به شاخص‌های ذکر شده و عدم استقرار صنایع و زیرساخت‌های کلیدی در این بندر، از نظر نقش ژئوپلیتیک نقش آفرینی ویژه‌ای برای بندر کنگ نمی‌توان قایل شد؛ اما پیشینه تاریخی این بندر می‌تواند به عنوان سند درخشنادی از نقش آفرینی بی‌رقیب ایران در حوزه خلیج فارس محسوب شود از نظر فرهنگی در مناسبات جهانی اثربار باشد. همچنین، همیستگی خویشاوندی و سابقه تعاملات تاریخی با بسیاری از کشورهای منطقه همچون کویت، امارات، بحرین و قطر می‌تواند در ایجاد ثبات و صلح منطقه نقش بهسزایی داشته باشد.

## ۲-۲-۲: کهن‌الگوهای تعریف شده در ناخودآگاه ذهنی ساکنین در پیوند با محیط

بررسی آداب و رسوم و کهن‌واره‌های ذهنی قابل استخراج از آن، در کنار بررسی الگوی معیشت و سکونت ساکنین، بیانگر چند موضوع اصلی است که نقش کلیدی در زندگی مردمان این سرزمین داشته‌اند:

- دریا و اهمیت آن در شؤون مختلف زندگی ساکنین به عنوان منبع ارتباق، تعریف کننده الگوی معیشت که ماهیگیری، صید مروارید و بازرگانی و صنعت حمل و نقل مهم‌ترین مصداق‌های آن هستند؛ همچنین، تعریف الگوهای سکونت، مفاهیم بصری، نقش بستن شکل و معنای «دریا» در طرح‌واره ذهنی و موارد بسیار دیگر که به جزئیات زندگی ساکنین مرتبط می‌شود؛ دریا در بخش عمده‌ای از مثل‌ها و آداب و افسانه‌ها وجود دارد.
- سفر و ملزومات و امور وابسته به آن که با توجه به مشاغل دریایی، نقش مهمی در ساختار اجتماعی، سلسله مراتب مشاغل، فصل و وصل‌های طولانی مدت میان اعضای خانواده و آورده‌های مادی و معنوی حاصل از آشنازی و ارتباط با زندگی در آن‌سوی آبها دارد. بسیاری از آداب و رسوم در رابطه با بدرقه سفر، بازگشت از سفر، توزیع سوغاتی‌های سفر در بین آشنازیان و دلتنگی‌ها و دل‌نگرانی‌ها و تمنای وصل مجدد در دوارن سفر شکل گرفته‌اند.
- خرما، به عنوان محصولی کلیدی که پایه کشاورزی محدود این منطقه را شکل داده و علاوه بر استفاده از خود آن در سفره غذایی، تجهیزات و فضاهای مختلفی برای نگهداری و همچنین، فراوری آن شکل گرفته است. محصولات جنبی درخت خرما در تهیه مصالح ساختمانی و همچنین، ابزارهای سفرهای دریایی (نظیر ریسمان‌ها، زیراندازها و ...) مورد استفاده قرار گرفته است. در آداب و رسوم محلی خرما یک عنصر در دسترس است. (نظیر انداختن هسته خرما به آب برای تمنای بازگشت عزیزان از دریا)





- آسمان و ستارگان نقش مهمی در جهت یابی صحیح سفرهای دریایی داشته و انگار که به عنوان نقطه اتصال دل های دور از هم در این شهر عمل کرده اند. ستاره سهیل بازیگر مهمی در داستانسرایی ها است.
- باد به عنوان موتور محركه اصلی در سفرهای دریایی نقش مؤثری در کاهش زمان سفر داشته است و علاوه بر آن، خود عامل طوفان و خطرات سفرهای دریایی بوده است. لذا گفتمان ساحل نشینان برای تمبا از بادهای مطلوب برای به سلامت و زودتر رساندن عزیزان در آداب به چشم می خورد. (به عنوان مثال، می توان از به کار گیری ترفند هایی برای عصبانی کردن باد کوش (شرق) و وزیدن بیشتر برای هدایت کشتی ها به سمت کنگ نام برد).

توجه به این الگوهای ذهنی و تداوم و تسری آن در زندگی امروز و در مصادق های برنامه ریزی و طرح های کالبدی، نقش مؤثری در تداوم هویت بومی دارد. علاوه بر آن، با توجه به ریشه دار بودن این مقاهمی در ناخودآگاه ذهنی ساکنین، تبیین آن ها در پایه های برنامه ریزی، منجر به افزایش تعلق خاطر به شهر و توفیق در تحقق برنامه ها با بهره گیری از سرمایه اجتماعی ایجاد شده می شود. همچنین به افزایش وحدت و مشارکت ساکنین در انجام برنامه ها می انجامد.

#### ۴-۲-۱- الگوی معيشت و اشتغال در سیر تاریخی بندر کنگ

«بازرگانی» و صنعت «حمل و نقل و صنایع وابسته» مرتبط با آن را می توان اصلی ترین الگوی معيشت این بندر دانست. به طوری که همچنان، فنون دریانوردی در بندر کنگ از مهم ترین میراث های غیر ملموس آن محسوب می شود و شماری از ناخدايان سفرهای دریایی بزرگ آن زمان (سفر گپ) در قید حیات هستند و خاطراتشان را در نشست و برخاستها بازگو می کنند و فنون و ابزارهای دریانوردی و تصویر افتخار آفرینان کنگی این صنعت، مزین کننده موزه دریانوردی کنگ است.

علی رغم تعریف مأموریت بندر کنگ به عنوان بندر صیادی، به نظر می رسد که رویکرد ساکنین قدیم کنگ همچنان بر ذهنیت تاریخی قدیم خود استوار است. گرچه، «صیادی» صنعت مهم در منطقه محسوب می شود، کار ماهیگیری، اغلب توسط کارگران فضالی مهاجر که غالباً از بلوچستان به این منطقه آمده اند و بر روی لج های متعلق به ساکنین کنگ انجام می شود و ساکنین قدیم، بیشتر تمرکز خود را بر ابزار ماهیگیری متمرکز کرده اند تا خود ماهیگیری. آمارها بیانگر آن هستند که در حال حاضر، در حدود یک سوم از شاغلین شهر کنگ در بخش حمل و نقل و ابزارداری فعالیت می کنند که نشان دهنده جایگاه ویژه این بخش بخاطر بندری بودن، قدمت و جایگاه این فعالیت در کل اقتصاد شهر می باشد. کاربری حمل و نقل و ابزارداری در بندر کنگ ۱۹/۳ هکتار از اراضی شهری را به خود اختصاص داده است. در حال حاضر، حدود ۱۳۵ قایق بومی صیادی و ۱۳۹ لنج صیادی در اسکله بندر کنگ اشتغال دارند که ممانتی از ورود قایق های ماهیگیری از سایر نقاط نیز صورت نمی گیرد. حدود ۱۵ درصد کل شاغلین شهر در بخش کشاورزی مشغول به کارند که عمدہ سهم این اشتغال مربوط به شاغلین بخش شیلات (ماهیگیری) می باشد. از طرف دیگر، سهم اشتغال فعالیت های نامشخص در شهر کنگ حدود ۷ درصد است که این میزان سهم در کل استان و نقاط شهری آن کمتر از ۴ درصد است. بالا بودن این آمار نشان از وجود اقتصاد غیررسمی و فعالیت های نامشخص در شهر دارد که به نظر می رسد عمدہ آن در رابطه با قاچاق کالا و سوخت است که آن نیز به نحوی بهره برداری از ظرفیت های ارتباط دریایی محسوب می شود.

باتوجه به سوابق تاریخی ذکر شده، صنعت لنج سازی در بندر کنگ توسعه چشمگیری داشته و دارای سابقه ای دیرینه است. نادر شاه به کشتی سازان بندر کنگی که کشتی های آنها تا سواحل چین، افریقا و مدیترانه می رفتهند، دستور داده بود که برای نیروی دریایی ایران در خلیج فارس کشتی های جنگی بسازد و بودجه ای برای آن در نظر گرفته بود و همچنین، در توافقات انجام شده با پرتغالی ها در دوران صفوی همکاری در ساخت کشتی های جنگی برای ایران در این بندر در دستور کار قرار گرفته است. بنا به گزارش های سال ۱۹۱۶ میلادی، بندر کنگ بیست کشتی بادیانی داشته است.

در دهه هفتاد اقدامات و مطالعات پایه برای ایجاد یک مجموعه بزرگ لنج سازی و تعمیر لنج صورت می گیرد و با ساخت ۲ شاخه موج شکن، اسکله پهلوگیر و محوطه به همراه دایک خشک و مخصوص حمل شناور با بالابر دریایی، شرکت کوهین دریا (جداف) با هدف تولید و تعمیر انواع لنج و شناور آبی در سال ۱۳۸۴ به بهره برداری می رسد.





در حال حاضر، سهم شاغلین بخش صنعت (ساختم) در حدود ۶ درصد می‌باشد که در مقایسه با سهم ۱۵ درصدی استان در بخش صنعت نشان دهنده پایین بودن فعالیت‌های صنعتی در شهر کنگ در هر مقیاسی می‌باشد. به نظر می‌رسد لنج‌سازی و صنایع مرتبط با آن با توجه به امتیاز و پیشینه این صنعت در منطقه، امکان توسعه و گسترش دارد. همچنین، ایجاد و تکمیل زنجیره‌های ارزش افزوده بخش شیلات با ایجاد و توسعه صنایع تبدیلی، غذایی و بسته‌بندی و کلیه خدمات پشتیبان می‌تواند نقش قابل توجهی در توسعه صنعتی مناسب با اشتغال بومی داشته باشد.

علاوه بر آن، با توجه به سابقه تاریخی ارزشمند بندر کنگ لازم است که تعیین نقش و مأموریت این بندر در تعامل با مجموعه بنادر منطقه با تأمل بیشتر صورت گیرد. اسناد فرادست، با توجه به این که شهر کنگ که در زمرة شهرهای کوچک قرار می‌گیرد، برای این شهر و بندر آن، نقشی منطقه‌ای و در ارتباط با حوزه پیرامون قائل شده و کمتر برای آن نقشی ملی در ارائه خدمات در استاد مشاهده می‌شود. در عین حال لازم است که هرگونه توسعه تجاری و بازرگانی این بندر با توجه به ظرفیت‌های زیرساختی و یا پیش‌بینی تأمین زیرساخت‌ها صورت گیرد تا تجارب تأثیرات منفی گسترش فعالیت‌های منفی بر شهرهای بندری کشور در این منطقه ایجاد نشود.

از الگوهای رایج دیگر معیشت که به عنوان فعالیت اقتصادی در کنار رفع نیازهای ساکنین در منطقه رواج داشته است، «صنایع دستی» است.

صنایع دستی از دیرباز در این منطقه رواج داشته و به چهار گروه عمده قابل تقسیم هستند:

- صنایع دستی تزئینی نظیر زربافی، گلابتون دوزی، خوس دوزی، کمان دوزی و گلدوزی

- صنایع دستی مرتبط با درخت نخل خرما، نظیر بافت حصیر برای سقف (سوند) و فرش کردن خانه‌ها (تک)، بافت طروف و زنبیل نگهداری خرما (گلت و کوراغ و کفات که به ترتیب برای نگهداری خرمای مرغوب، خرمای بی‌هسته و خراب شده به کار می‌رفت، بادیز و زنجیرهای کوچک و بزرگ، سبد نگهداری پرنده‌گان، اتاقهای مشبك (کلندری) و ...

- سفالگری و ساخت طروف مختلف نظیر انواع کوزه و خمره و قلیان از خاک رس شهر (که در اسناد تاریخی نیز مورد توجه قرار گرفته است)

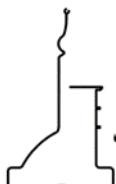
- صنایع دستی مرتبط با ماهیگیری؛ نظیر توربافی، رشته‌ها و طنابهای کفت بافته شده از لیف خرما و دیگر ملزمات سفرهای دریایی

برخی مصادیق کارکردی صنایع دستی امروز به دلیل استفاده از ابزارها و روش‌های نوین، فاقد کارایی است. اما رونق صنایع دستی به عنوان اقتصاد همپیوند با گردشگری قابل توسعه به عنوان منبع درآمدی پایدار است و همچنین، در حفظ و احیای هویت بومی می‌تواند نقش مؤثری داشته باشد.

باغ‌های خرما بخش مهمی از ساختار شهر کنگ در گذشته را شکل می‌داده است. درخت نخل در زبان محلی به «مغ» شناخته می‌شود که همان درخت مقدس زرتشتیان است و برای مردم دارای احترام است. برخی از انواع نخل که در این منطقه کاشت می‌شوند، عبارتند از: مسلی، شکری، شکرپاره، خاسوی، خصاب، مردانستگ، برص، حلاو و .... آثار نخلستان‌های شهر در عکس‌های هوایی دهه چهل و تاحدی شصت، بر جاست و باقیمانده آن هنوز در بخش‌های شرقی و غربی شهر مشاهده می‌شود. گرچه خرما به عنوان مخصوصی تجاری در شهر کنگ مطرح نبوده است، اما نظام شکل‌گیری باغ‌ها و سیستم آبیاری و نظام ذخیره و توزیع آب شیرین که به تفصیل در گزارش بررسی شده است، از میراث‌های مهم تاریخ مهندسی در این شهر محسوب می‌شود.

لازم است که احیای نخلستان‌ها به همراه محصولات بومی دیگر با تنظیم الگوی کشت و بهره‌برداری بهینه از منابع آب با کشت کم‌آبی برای توجه ضرورت‌های زیر در دستور کار قرار گیرد:

- هویت بخشی به ساختار تاریخی شهر و تداوم آن
- نقش محیط زیستی حفظ و احیای باغ‌ها برای کل شهر
- احیای باغ‌ها و نظام آبیاری به عنوان یکی از مصادیق تاریخ مهندسی شهر با رویکرد توریسم اکولوژیک



مطابق با نتایج سرشماری سال ۱۳۹۵، حدود ۱۰ درصد از جمعیت فعال شهرکنگ، بیکار بوده‌اند که در مقایسه با شهرستان لنگه، بالاتر و در مقایسه با استان، پایین‌تر بوده است. لازم به ذکر است که بالاترین نرخ بیکاری در بافت تاریخی مشاهده شده است. از مهم‌ترین عوامل بیکاری جمعیت می‌توان به ورود ناگهانی حجم قابل توجهی از جمعیت به چرخه فعالیت، فراهم نبودن زمینه‌های شغلی مناسب با افزایش نیروی انسانی، مهاجرت روستاییان به شهرها و چندشغلی بودن بخشی از نیروی کار شاغل اشاره کرد. عدمه مشکلات بیکاری شهر کنگ در بین گروه‌های سنی ۱۹ تا ۲۹ ساله (جوانان) می‌باشد. شاید یکی از دلایل بالا بودن نرخ مهاجرفترستی شهر (بدلیل پایین بودن عرضه نیروی کار طی دوره ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۰) هم همین مسئله باشد، که اقتصاد شهر توان ایجاد اشتغال برای گروه‌های سنی ۱۹ تا ۲۹ سال را ندارد.

وضعیت در مورد زنان شهر بدتر از مردان می‌باشد. به نحوی که متوسط نرخ بیکاری زنان در گروه‌های سنی ۲۰ تا ۲۴ سال در حدود ۶۰ درصد می‌باشد. در مورد سایر گروه‌های سنی وضعیت نرخ بیکاری شهر کاملاً طبیعی می‌باشد. حتی پایین‌تر از نرخ بیکاری طبیعی در اقتصاد کشور می‌باشد. به عبارتی اگر در اقتصاد شهر کنگ فرصت‌های شغلی برای گروه‌های سنی بالای ۳۵ سال ایجاد گردد، به ناچار اقتصاد شهر کنگ باید نیروی کار خود را از خارج شهر تأمین کند.

بر اساس نتایج مدل Shift & Share، بخش شیلات به همراه توسعه فعالیت‌های پسین و پیشین آن، مانند صنایع تبدیلی شیلات و ...، حمل و نقل و انبارداری و گردشگری در شهر کنگ دارای مزیت رقابتی می‌باشد. در حوزه کسب و کارهای کوچک و خانگی (مانند صنایع دستی، محصولات غذایی محلی و ...) که می‌تواند بخشی از فعالیت‌های پسین گردشگری در شهر کنگ باشد، نیز می‌توان در قالب برنامه‌ها پروژه‌های کوچک تبدیل آن به فعالیت‌های اقتصادی برای ساکنین درآمدزایی کرد.

در مجموع از نظر کارکرد معیشتی و اقتصادی، بندر کنگ می‌تواند در مقیاس فراملی، یکی از دروازه‌های تخصصی تجارت و ترانزیت با کشورهای حاشیه خلیج فارس قرار گیرد.

در مقیاس ملی، علاوه بر آن که یکی از مقاصد گردشگری باشد (که در توضیحات گردشگری به ان پرداخته شده است)، نقش ملی فعالیت‌های مرتبط با صنایع تبدیلی ماهیگیری با جایگاه ویژه در زمینه بخش شیلات داشته باشد و در مقیاس منطقه‌ای نیز به عنوان شهری است با توان پایداری و ایجاد درآمدهای پایدار مبتنی بر فعالیت‌های مزیت‌دار اقتصادی بر پایه (بخش بازرگانی، حمل و نقل و شیلات، صنایع دستی و ...) کارکرد داشته باشد.

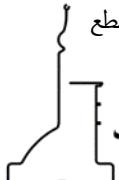
### ۱-۳: ظرفیت‌ها و محدودیت‌های غیرکالبدی محیط برای توسعه

#### ۱-۳-۱: ساختار و ویژگی‌های جمعیتی

براساس آمار سال ۱۳۹۵، استان هرمزگان ۲,۲ درصد از جمعیت کل کشور، را دربر گرفته که ۹ درصد آن در شهرستان لنگه ساکن بوده و ۱۲,۱ درصد جمعیت شهرستان لنگه در کنگ ساکن هستند. مهم‌ترین مشخصه‌های جمعیتی شهر کنگ به شرح زیر است:

نرخ رشد جمعیت کنگ در فواصل سال‌های ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۵ و ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۰، به ترتیب برابر با ۲,۳ و ۲,۱ بوده و این نرخ، از سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۵، ۳,۱ افزایش یافته است. بعد خانوار در طی سال‌های مذکور به ترتیب از ۵,۸ به ۵,۱، ۴,۱ و ۳,۹ کاهش یافته است. از جمعیت ۱۹۲۱۳ نفری شهر براساس آمار سال ۱۳۹۵، ۳۰,۳ درصد زیر ۱۴ سال، ۶۵,۵ درصد بین ۱۵ تا ۶۵ سال و ۴,۲ درصد بالای ۶۵ سال داشته‌اند که از این میان، جمعیت ۲۵ تا ۳۵ سال بیشترین سهم را دارند. از نظر تراکم جمعیت شهر روند فزاینده داشته است.

۳,۶ درصد از جمعیت ۶ ساله و بالاتر شهر کنگ در سال ۱۳۹۵ باسوسد بوده‌اند که از این میان سهم زنان، ۸۲,۸ درصد و مردان، ۸۹,۵ درصد بوده‌است. بخش قابل توجهی از جمعیت ساکن در شهر کنگ دارای تحصیلات دیپلم و پایین‌تر بوده (حدود ۷۵ درصد از کل جمعیت ۶ ساله و بالاتر) و ۸,۷ درصد جمعیت دارای تحصیلات دانشگاهی بوده‌اند. همچنین، از نظر جنسیتی، سهم جمعیت ۶ ساله و بالاتر زنان در مقطع



تحصیلی ابتدایی بالاتر از سهم جمعیت ۶ ساله و بالاتر مردان و در مقاطع تحصیلی راهنمایی و متوسطه سهم جمعیت ۶ ساله و بیشتر زنان پایین‌تر از مردان می‌باشد. این آمار نشان از ترک تحصیل دختران پس از پایان دوره ابتدایی دارد. براساس آمار سال ۱۳۹۵، بندر کنگ ۳۶۶ داشجو داشته که از این تعداد، ۱۸۰ نفر مرد و ۱۸۶ نفر، زن بوده‌اند.<sup>۷</sup> درصد از سرپرستان خانوار را مردان تشکیل می‌دهند؛ اما در سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۵ جمعیت زنان سرپرست حدود دو و نیم برابر شده است.

میزان مهاجرت در شهر کنگ به ازای هر هزار نفر از سال ۱۳۶۵ تا سال ۱۳۸۵ و در بازه زمانی پنج ساله سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۵ به ترتیب اعداد ۳۲، ۳۳، ۳۵، ۳۱، ۱۰۶، ۷ و ۱۹ بوده که نشان از کاهش آن در ده سال اخیر دارد. اما نکته قابل توجه عدم کاهش قدر مطلق میزان مهاجرین در این سال‌ها است. همچنین، باتوجه به این که میانگین نرخ مهاجرت زنان در فاصله سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۵ برابر با ۱۴،۵ و نرخ مهاجرت مردان، برابر با ۲۳،۴ بوده و عمدتاً مهاجران در بازه سنی ۱۵ تا ۶۵ سال قرار داشته‌اند، می‌توان نتیجه گرفت که مهاجرین، برای کار به این منطقه آمده‌اند.<sup>۸</sup> درصد از مهاجران وارد شده به این شهر، مهاجران درون استانی بوده‌اند. در مراتب بعدی استان‌های فارس (۱۳،۶ درصد) و سیستان و بلوچستان (۷،۶ درصد)، بیشترین مهاجران را به شهر کنگ فرستاده‌اند. مهاجران وارد شده از خارج از کشور با سهمی معادل ۵،۲ درصد نیز در خور توجه می‌باشند.

مهم‌ترین مشخصه‌های جمعیتی شهر کنگ به تفکیک محلات شهر، به شرح زیر است:

از جمعیت ۱۹۲۱۳ نفری شهر کنگ براساس آمار سال ۱۳۹۵ ۳۷،۷ درصد در محدوده باغها و برکه‌ها، ۱۵،۵ درصد در بافت میانی، ۷ درصد در منطقه ابودر و ۹،۴ درصد در بافت جدید ساکن بوده‌اند. بیشترین جمعیت ۶۵ سال و بالاتر در بافت تاریخی و کمترین آن در بافت جدید مشاهده می‌شود. به طور کلی میانگین سن جمعیت به ترتیب از بافت تاریخی به بافت میانی، محله ابودر و بافت جدید کاهش یافته که متناسب با قدامت بافت است. این موضوع با نتایج بررسی میزان ماندگاری در خانه نیز همانگ است و دلیل آن، عدم جابجایی خانوارها در درون شهر است. همچنین، کمتر بودن بعد خانوار دریافت جدید نسبت به سایر محلات به دلیل استقرار زوج‌های جوان در این بافت است.

در مقایسه حوزه‌های مختلف شهری بیشترین نسبت مرد به زن با نرخ ۱۰۶،۱ در بافت تاریخی مشاهده می‌شود و کمترین آن در بافت جدید با نسبت ۹۶،۵ است. دلیل بالا بودن جمعیت مردان در بافت تاریخی، سکونت کارگران مهاجر و همچنین جمعیت سالمند (که نسبت مردان در آن بالاتر است) می‌باشد. همچنین، بیشترین جمعیت مرد مجرد در کل شهر در این منطقه مشاهده می‌شود که تأییدی بر موارد مذکور است.

از نظر میزان سواد، به ترتیب، محدوده بافت تاریخی و باغات و برکه‌ها (محدوده هدف) با ۸۴،۳ درصد و محله ابودر با ۸۲،۷ درصد بیشترین نرخ بیسوادی را دارند.

از نظر میزان مهاجرپذیری، بافت جدید با نرخ ۵۷،۶ به ازای هزار نفر جمعیت، بیشترین میزان مهاجر را داشته و این عدد به ترتیب در بافت میانی، تاریخی و ابودر برابر با ۱۷،۱، ۸، ۷ و ۶،۷ بوده است.

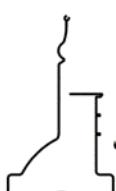
علاوه بر پیش‌بینی‌های جمعیت در افق طرح که نتایج آن در طرح‌ای توسعه مورد استفاده قرار گرفته است، مهم‌ترین مواردی که با تکیه بر موارد فوق‌الذکر باید مورد برنامه‌ریزی قرار گیرد، به شرح زیر است:

اکثریت جمعیت ساکن در شهر کنگ، جمعیت جوان و میانسال می‌باشند. بنابراین توجه به نیازهای مرتبط با آموزش عالی و آموزش مهارت‌های حرفه‌ای، ازدواج، اشتغال، مسکن از عمدۀ ترین نیازهای جمعیتی محسوب می‌شوند که می‌بایست مورد توجه برنامه‌ریزان قرار گیرد.

افزایش سطح سواد و تحصیلات با تأکید بر محلات کم‌بهره‌تر و توجه ویژه به زنان در دستور کار قرار گیرد و زیرساخت‌های آن فراهم شود.

باتوجه به افزایش جمعیت زنان سرپرست خانوار، لازم است که تمهیدات حمایتی و فراهم آوردن امکان اشتغال در دستور کار قرار گیرد. ایجاد مزیت‌های رقابتی برای محلات به منظور تعادل تراکم جمعیت در سطح شهر باید مورد توجه قرار گیرد.

باتوجه به نرخ بالای کارگران مهاجر دریافت تاریخی باید از ساختار اجتماعی محله، حفاظت و صیانت شود.



### ۲-۳-۱: ساختار و ویژگی‌های اجتماعی

ویژگی‌های ساختار شهر براساس مطالعات میدانی با نمونه‌گیری گستردگی در سطح شهر به انجام رسیده است. مواردی از دستاوردهای بررسی ساختار اجتماعی شهر که مورد استفاده در موضوعات کاربردی مرتبط می‌باشد، نظیر شناخت ظرفیت‌های گردشگری، دیدگاه‌های مردمی نسبت به خدمات شهری و محلات و میزان اشتغال، به بخش‌های مرتبط و در راستای تدقیق نتایج به آن بخش‌ها منتقل شده‌اند. در عین حال، مهم‌ترین ویژگی‌هایی که ساختار اجتماعی را در رابطه با شهر توصیف می‌کند، به شرح زیر است:

از نظر مشارکت مردم، مشارکت با نهادها و سازمان‌ها و انجمن‌های رسمی در سطح همه محلات شهر پایین است. در عین حال، بالاترین میزان مشارکت رسمی در محدوده بافت تاریخی گزارش شده است و بیشترین میزان مشارکت و همکاری رسمی با شورای شهر، شهرداری و هیات‌های مذهبی بوده است. مشارکت غیر رسمی نظیر شرکت در نماز جمعه، برگزاری مراسم و مناسک، رابطه با خویشاوندان و افراد محل و ... در سطح همه محلات تقریباً متوسط است و بالاترین میزان مشارکت غیر رسمی در منطقه ابوذر گزارش شده است. در مجموع، به تناسب نظام سنتی جامعه با ویژگی‌های مثبت نظام مشارکتی غیر رسمی بالاتر از مشارکت رسمی است.

اعتماد اجتماعی در سطح همه محلات بالا است. گروه‌های سنتی و مذهبی (مانند مساجد و خیریه) و شورای شهر و شهرداری در نظامی غیر رسمی دارای اعتماد بالایی هستند. میزان اعتماد اجتماعی به نیروی انتظامی و برخی سازمان‌های دولتی پایین است؛ پایین‌ترین میزان اعتماد اجتماعی در منطقه ابوذر گزارش شده است.

امنیت اجتماعی در همه محلات شهر بالا است و بیشترین میزان امنیت اجتماعی در بافت تاریخی و کمترین آن در محله ابوذر گزارش شده است. (بالاترین آسیب اجتماعی، طلاق و پس از آن سرقت و تکدی گری و وجود معتادین است).

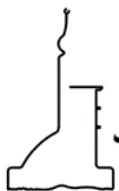
احساس تعلق خاطر به محل سکونت در مجموع بالا و حدود ۹۳ درصد بوده است. بیشترین حس تعلق در بافت تاریخی و منطقه ابوذر و با فاصله اندک، بافت میانی و منطقه جدید است. بخش عمده پرسش شوندگان، دلیل انتخاب محل را نزدیکی به والدین و خویشاوندان و علاقمندی به محل وامنیت آن ذکر کردند. میزان ماندگاری در محلات بالاست و بالاترین آن در محلات نیز مربوط به بافت تاریخی و میانی بوده است. اختلاف طبقاتی و تفاوت پایگاه اجتماعی و فرهنگی در شهر بسیار اندک است.

حدود ۲۷ درصد از جامعه آماری، انگیزه‌ای که می‌تواند منجر به مهاجرت از کنگ شود را به ترتیب، دسترسی به امکانات بیشتر (۲۱ درصد)، نزدیکی به اقوام (۱۹,۳ درصد)، دستیابی به کار، (۱۸,۱ درصد)، بدی آب و هوا (۱۰٪) ذکر کردند. بیشترین تمایل در محله ابوذر با فاصله معنادار و کمترین آن در بافت تاریخی مشاهده شد. بقیه ساکنین به مهاجرت فکر نکرده‌اند.

اکثر مردم از طریق دوستان و آشنایان و شبکه‌های مجازی و سپس، مطبوعات و شبکه‌های محلی صدا و سیما با موضوع ثبت بافت تاریخی کنگ آشنا شده‌اند. احساس تعلق به بافت تاریخی شهر بالاست و تمایل به مشارکت در حفظ آن به صورت بالقوه موجود است. همچنان که پذیرش اجتماعی بالایی نسبت به گردشگران، توسعه فعالیت‌های گردشگری و تصور مثبتی از ثبت بافت تاریخی به عنوان میراث جهانی وجود دارد. ساکنین بافت تاریخی تمایل به بازسازی به جای تخریب و نوسازی دارند. مردم، شهرداری و وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی را متولی بازسازی و مرمت بافت تاریخی می‌دانند و خود تمایل به مشارکت در بازسازی آن دارند و اعطای تسهیلات را مهم‌ترین کمک دولت می‌دانند.

در مجموع، با وجود تفاوت در بافت کالبدی، کنگ شهری دارای نظام اجتماعی و فرهنگی تقریباً یکپارچه با انسجام اجتماعی و فرهنگی بالا است و سرمایه اجتماعی قوی برای پیشبرد فعالیت‌های توسعه در شهر وجود دارد؛ در عین حال، برای تقویت و گسترش آن، راهکارهای زیر پیشنهاد می‌شود:

- افزایش مشارکت جامعه محلی در فرآیند توسعه محلی
- حفظ هویت فرهنگی و میراث تاریخی شهر
- تقویت فعالیت‌های انجمنی و گروه‌های مردم نهاد
- افزایش سطح تعامل و همبستگی اجتماعی بین محلات مختلف شهر



- افزایش امکانات و خدمات مبتنی بر عدالت فضایی
- توسعه فعالیت های گردشگری و آموزش و ارتقای توانایی و ظرفیت، قابلیت های جامعه محلی مهم‌ترین مسائل اجتماعی شهر را که باید راهکار مناسب برای آن اتخاذ شود، می‌توان به شرح زیر بر Sherman:
- اسکله ماهیگیری به عنوان بستر جذب جمعیت کارگر مهاجر زمینه افزایش آسیب های اجتماعی را بوجود آورده است. این کارگران اغلب ساکن در خانه های رها شده بافت تاریخی هستند که استمرا و افزایش آن موجب گسترش تخریب کالبدی و کاهش امنیت اجتماعی، افزایش آسیب های اجتماعی و تخریب عناصر هویتی بافت می‌شوند.
- منطقه ابودر به عنوان محدوده اسکان غیر رسمی باعث گسترش اجتماعی در شهر شده و ساماندهی آن نیازمند تدوین برنامه توسعه محلی (community development) با هدف توامندسازی ساکنان آن است.
- بیکاری در بافت تاریخی و در افراد زیر تحصیلات متوسطه از بقیه مناطق بالاتر است و به طور کلی بیکاری زنان از مردان بالاتر است.

## ۱-۴: شرایط اقلیمی

عوامل اقلیمی نقش مؤثری بر ساختار سکونت و معیشت و کالبد شهر دارند. رطوبت بالای هوا (با میانگین رطوبت نسبی ۶۳ درصد و حداقل ۱۰۰ درصد در ماههای فروردین، اردیبهشت، مرداد و شهریور)، شرایط دما (با حداقل مطلق دما ۱۰,۳۴ درجه سانتیگراد در ماه دی و حداقل مطلق دما ۴۱,۲۹ درجه سانتیگراد در ماه تیر)، بارش های سیلابی در همه فصول سال و تابش شدید (با کمترین مقدار میانگین ۷,۷ در ماههای آذر و دی و میانگین بیشینه ۹,۹ در ماههای ماههای اردیبهشت و خداداد) شرایط ویژه ای را از نظر الگوی سکونت و معیشت و ساختار کالبدی برای شهر ایجاد می‌کند. باد غالب در بهار، تابستان، پاییز، و زمستان به ترتیب باد شمالی با دمای (۲۰-۲۸ درجه) و رطوبت (۷۰-۳۰٪)، جنوبی با دمای (۲۸-۳۷ درجه) و رطوبت (۳۰-۳۷٪)، جنوبی با دمای (۲۸-۳۸ درجه) و رطوبت (۷۰-۲۰٪)، و شمالی با دمای (۲۰-۰ درجه سانتیگراد و رطوبت ۷۰-۳۰٪) است. در این میان تنها باد زمستان نامطلوب است و ممکن است که هریک با گرد و غبار همراه باشد.

کاهش فعالیت در طول روز به خاطر شرایط اقلیمی و گرایش به کار و تفریح در شب و همچنین، کاهش امکان تردد پیاده در شهر در بسیاری از روزهای سال اقتضایات ویژه را برای زندگی و کالبد آن ایجاد می‌کند که باید تأثرات آن در شهر و خانه، لحاظ شود. معماری و بافت در هماهنگی با شرایط اقلیمی شکل می‌گیرد که لازم است در ساخت و سازهای جدید مورد توجه قرار گیرد. بهره‌گیری بهینه از جریان هوا به منظور کاهش اثرات رطوبت بالا و کاهش اثرات تابش تندد آفتاب، مهم‌ترین منطقه‌های پایه در شکل دهی به معماری و شهرسازی محسوب می‌شوند.

بارش های سیلابی، از طرفی ضرورت های طراحی برای مقابله با آن و دفع اثرات منفی آن ایجاد می‌کند و از طرف دیگر، ترفندهایی برای ذخیره و استفاده از آب باران در مقیاس خانه و کل شهر را موجب شده است.

## ۱-۵: مسائل محیط زیست

### ۱-۵-۱: گرد و غبار

در فاصله سال های ۱۵-۲۰۰۲ و ۲۲۸۵-۲۰۱۵ روز همراه با طوفان گردوغبار با دو منشاء خارج و نزدیک ایستگاه بندر لنگه ثبت شده است. مشکل گرد و غبار منطقه بعضًا ناشی از چاه خشک شده مسلم در بندر لنگه و بخشی منشا خارجی دارد که از بیانهای حاشیه خلیج فارس نشات می‌گیرد. همچنین در شرق شهر معدن گچ قرار دارد که با وجود اینکه باد غالب از جنوب غربی می‌باشد، ولی در موقعی که باد



طرح ویژه بندر تاریخی نگ

شرقی می‌وزد باعث ایجاد گرد و غبار در منطقه می‌گردد. دریاچه مهرگان که در حال حاضر به سوره‌زار تبدیل شده نیز، منشاء‌گرد و غبار می‌باشد.

### ۱-۵-۲: فاضلاب و پسماندها

وجود تعداد قابل توجه قایق و لنج با توجه به ظرفیت لنگرگاه موجب ایجاد آبودگی‌های زیست‌محیطی در ساحل بندر کنگ شده است. پخش پسماند از طرف این منابع آلاینده، مناظر زیبای ساحل بندر کنگ را از بین برده است و از طرف دیگر، تعمیر و سوخت‌گیری قایق‌ها که در اطراف اسکله‌ی کنگ انجام می‌شود، در نشت و ورود آلاینده‌ها به ساحل دریا ایفای نقش دارند. همچنین، در محوطه کارگاه‌های تعمیر لنج که در خارج از محدوده اسکله‌ی کنگ (در فاصله حدود ۲/۵ کیلومتر از بندر کنگ) و در نزدیکی خور شرقی می‌باشد، نیز آبودگی به چشم می‌خورد.

کمبود و فرسوده بودن تجهیزات و امکانات شامل ماشین آلات جمع‌آوری زباله، دفع غیر بهداشتی زباله، عدم رعایت شهرهوندان در تفکیک پسماندهای خشک و تر، ریختن زباله توسط لنج‌های ماهیگیری به ساحل و دریا و انتقال آن توسط امواج به ساحل و پراکنده‌ی زباله‌ها توسط بازار مشکلات دفع بهداشتی و کارآمد پسماند است که باید در جهت رفع آن برنامه‌ریزی شود.

سیستم دفع فاضلاب خانه‌های شهر کنگ چاه‌های جذبی بوده است که در محوطه‌ی حیاط خانه‌ها و یا در زیر محوطه‌ای چسبیده به خانه در درون کوچه حفر شده‌اند. مطالعاتی احتمال اندرکنش یا ورود فاضلاب به داخل آب‌های جزوی انجام نشده است. بر اساس برداشتهای میدانی فاضلاب کوچه‌ها به وسیله لوله کشی جمع‌آوری و به چاه سپتیک که ابتدا یا انتهای خیابان قرار دارند می‌ریزند و بعضی منازل که توان مالی خوبی دارند در حیاط منازل خود چاه سپتیک دارند که فاضلاب به آن تخلیه می‌شود.

مشاهدات میدانی حاکی از نشت فاضلاب به درون مجاري جمع‌آوری آب‌سطحی و راهیابی آن به محدوده اسکله بندر کنگ می‌باشد. همچنین، با توجه به شبیب، نفوذپذیری و جنس زمین در محدوده شهر کنگ، تشدید نفوذ فاضلاب به داخل دریا ناشی از جریان جزر و مد وجود دارد.

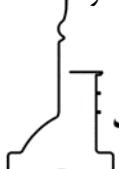
### ۱-۵-۳: رواناب‌ها

رواناب سطحی حوزه آبریز خور شرقی و حوزه آبریز شهری کنگ به ترتیب ۳۶۹ و ۶۳ هزار متر مکعب در سال برآورد می‌شود. مشابه همه شهرهای حاشیه دریا و رودخانه کشور سیستم جمع‌آوری آبهای سطحی شهر کنگ به شکلی اجرا شده که رواناب شهری را به نزدیکترین منبع آبی یعنی خلیج فارس و عمده‌ی بندرگاه تخلیه نماید، این سامانه نیز برروی کیفیت آب بندرگاه اثرگذار است. در معابر فرعی، سیستم جمع‌آوری رواناب مشاهده نمی‌گردد. بلکه در هنگام بارندگی، رواناب کوچه‌ها همراه با جریان خروجی ناوданی‌ها در سطح معابر جاری شده و به معابر اصلی می‌رسد. سیستم جمع‌آوری آب سطحی در معبر اصلی مجاور بندرگاه کنگ، کانال بتی می‌باشد که به دریا منتهی می‌شود.

### ۱-۵-۴: منابع و مصارف آب شهر کنگ

مهم‌ترین منابع مصرف آب شهر کنگ، منابع آب زیرزمینی، خط انتقال آب سد کوثر از طریق طرح محرم و تأسیسات آب شیرین کن هستند.

در بهره‌برداری از آبهای زیرزمینی که متعلق به دشت گزیر و مهرگان و مهرگان ساحلی هستند، محدودیت‌هایی اعمال شده است و با این وجود، روند کلی حجم ذخیره این آبخوان کاوشی بوده است و آبنمود معرف دشت گزیر از سال ۱۳۷۱ تا ۱۳۹۸ حدود ۷ متر





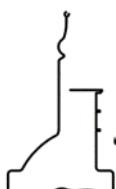
افت تراز متوسط آب زیرزمینی در سطح دشت را نشان می‌دهد. همچنین، اکثر چاههای نمونه برداری شده (که دارای نمونه برداری کیفی است) از لحاظ کیفیت شیمیایی در دسته آب‌های شور و خیلی شور قرار می‌گیرند. آب تنظیمی سد کوثر از سال ۱۳۸۵ توسط خط انتقال آبرسانی به شهرهای حاشیه خلیج فارس موسوم به خط انتقال محروم به شهرستان بندر لنگه می‌رسد و از آنجا که شبکه توزیع آب شهری شهرهای لنگه و کنگ مشترک می‌باشد، حجم تأمین آب شهری هر دو شهر همزمان انجام می‌شود. بخشی از آب شهری شهرهای بندر لنگه و بندر کنگ با برداشت از دریا و تصفیه با تأسیسات آب شیرین کن تأمین می‌شود. مجموع ظرفیت آب شیرین کن‌ها ۲۳۵۰۰ متر مکعب در روز است که در ۴ واحد در حال بهره برداری بوده و در اختیار دو شرکت خصوصی شریف ناد و سازه سازان می‌باشند. آب شیرین کن‌ها در ساحل شهر لنگه قرار دارند. بنابر اظهارات مردم محلی آب تأمین شده توسط آب شیرین کن‌ها دارای شوری بالاتر از میزان مطلوب مطابق با استاندارد آب شرب می‌باشد. علاوه بر کیفیت، حجم تأمین آب فعلی کفايت نیازهای موجود را نمی‌نماید به طوری که مردم در ساعتی از شبانه روز با قطعی آب شبکه مواجه هستند. برای جبران نسبی این کاستی، در بالای پشت‌بام خانه‌ها مخازن پلاستیکی تعبیه شده است. مجموع آب شهری شهرهای کنگ و لنگه از خط انتقال از سد کوثر و تأسیسات آب شیرین کن در ارائه شده است. به طور عمومی، در بسیاری از روزهای سال در برخی مناطق، مردم برای رفع نیاز شرب، از شرکت‌های خصوصی تأمین کننده، آب شیرین با کیفیت مناسب را به صورت «دبه» با قیمت بالاتر نسبت به آب شهری خریداری می‌کنند.

وضعیت آب و منابع محدود تأمین آن، بیان‌گر آن است که لازم است ظرفیت تأمین آب به عنوان یکی از شاخص‌های مؤثر در میزان توسعه مورد توجه قرار گیرد و به هزینه تولید آب شیرین در برنامه‌ها توجه کامل شده و بهره‌وری طرح براساس آن تنظیم شود.

## ۶-۱: تحلیل ظرفیت‌های شهر جهت توسعه گردشگری

بندر کنگ بهدلیل تبادلات تجاری از دیرباز مقصد سفر گردشگران کاری در مقیاس منطقه، ملی و فراملی بوده است. مسافرخانه «بابو» متعلق به فردی به همین نام که تصویر آن در مجموعه عکس‌های تاریخی مؤید این مطلب است. با توجه به ظرفیت‌های کنونی شهر کنگ و آثار بر جای مانده از میراث ملموس و ناملموس، شهر کنگ دارای جاذبه‌ای فرهنگی، طبیعی و انسان‌ساخت است که می‌تواند طیف وسیعی از مخاطبین را در بر گیرد. آن چه حائز اهمیت است، تأمین شرایط آسایش و امنیت برای گردشگران به همراه پیش‌بینی مجموعه از برنامه‌های متنوع است که بتواند مدت ماندگاری و کیفیت آن در طول سفر را افزایش دهد. علاوه، بر آن طیف دیگر توسعه گردشگری، پرکردن اوقات فراغت ساکنین است که لازم است در تعامل و هماهنگی با ارائه امکانات به گردشگران دیده شوند.

برای توسعه گردشگری لازم است که شهر از ظرفیت‌های کالبدی لازم (زیرساختی و رو ساختی) و غیرکالبدی (فرهنگی و مهارتی) برخوردار باشد. تحلیل ظرفیت‌های موجود شهر از نقطه نظرهای فوق در شهر کنگ به شرح زیر است:



## ۱-۶-۱: ظرفیت‌های کالبدی شهر برای توسعه گردشگری

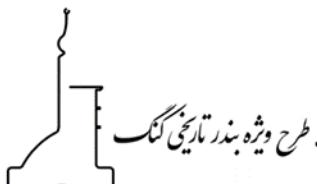
۱. از نظر عوامل زیرساختی، مشتمل بر دسترسی، آب آشامیدنی و تأسیسات فاضلاب و دفع زباله، خدمات بهداشتی- درمانی و فوریت‌های پژوهشکی، انرژی و ارتباطات، تحلیل وضع موجود و پیشنهادها به شرح زیر است:
  - از نظر دسترسی، دسترسی هواپی به بندر لنگه با پرواز محدود وجود دارد و دسترسی زمینی از بندرعباس با طی مسافت حدود ۱۸۰ کیلومتر میسر است که جاده آن نیاز به بهسازی دارد. امکان ارتباط مستقیم دریایی در حال حاضر با این بندر و بندر لنگه وجود ندارد نزدیک‌ترین بنادر، بنادر چارک و آفتاب هستند.
  - از نظر تأمین آب آشامیدنی مناسب در حال حاضر دچار مضيقه است و ساکنین نیز در این زمینه در فضوص گرم با مشکل مواجه هستند. سیستم‌های دفع زباله و پسماند و فاضلاب نیاز به توسعه دارد. در حال حاضر، دفع فاضلاب از چاه‌جذبی است. اما آلودگی‌های ناشی از سکونت و فعالیت‌های مرتبط با شیلات به خصوص در حاشیه شواحل می‌تواند مشکلاتی در توسعه صنعت توریسم ایجاد نماید.
  - خدمات بهداشتی و درمانی شهر محدود به یک خانه بهداشت است و لازم است که برای خدمات بیشتر به بندر لنگه مراجعه شود. شهر نیاز به توسعه خدمات درمانی دارد.
  - شهر متصل به شبکه برق سراسری است. اما تأمین گاز شهری از طریق کپسول صورت می‌گیرد و با توجه به عدم نیاز به سیستم گرمایش در غالب روزهای سال، لوله‌کشی گاز در اولویت قرار ندارد.
  - سیستم‌های ارتباطی مخابرات، پست، اینترنت در شهر وجود دارد.

۲. تسهیلات (روساختهای گردشگری)، خدماتی هستند که با هدف عرضه به گردشگران و بازدیدکنندگان ساخته می‌شوند. این خدمات مراکز اقامتی و پذیرایی، مراکز مالی و بانکی، مراکز فرهنگی و ورزشی، مراکز امنیتی و انتظامی و از این قبیل موارد می‌باشد. در شهر بندرکنگ، دو واحد اقامتی در قالب بوم گردی و یک مجموعه در مجاورت پارک جنگلی وجود دارند. مراکز پذیرایی پراکنده در شهر وجود دارد؛ اما پاسخگویی ظرفیت گردشگری از نظر تعداد و همچنین، از نظر تنوع کیفی نمی‌باشد. موزه‌ها و مراکز موضوعی در شهر وجود دارد و در حال توسعه است. همچنین، شهر دارای پاسگاه انتظامی می‌باشد. شبکه حمل و نقل همگانی مناسبی برای دسترسی در سطح شهر وجود ندارد.

## ۱-۶-۲: ظرفیت‌های غیرکالبدی شهر برای توسعه گردشگری

- ایجاد زیرساخت‌های مناسب از نظر فرهنگی و انسانی نیز موضوع مهم دیگری در توسعه گردشگری است که بررسی‌های انجام شده در شهر کنگ، گویای موارد زیر در شهر کنگ است:
- میانگین شاخص پذیرش اجتماعی گردشگران از طرف ساکنین، در حد بالا بود. در بین مناطق بیشترین میانگین در پذیرش گردشگران مربوط به منطقه یک(بافت تاریخی) با میانگین ۳,۸ (حداکثر <sup>(۴)</sup>) و کمترین آن مربوط به منطقه سه(منطقه ابوزر) با میانگین ۲,۸ (حداکثر <sup>(۴)</sup>) بوده است.

- بررسی میزان استقبال از طرح‌های گردشگری در بین ساکنین، بیانگر آن است که ۵,۱ درصد از پاسخگویان اصلاً از این طرح‌ها استقبال نکرده‌اند. میزان استقبال از ساخت خانه‌های بوم گردی در میان ۷,۳۶ درصد از پاسخگویان کم، ۵۲ درصد متوسط و ۶,۳ درصد زیاد بوده است. از نظر کسب مهارت‌های مرتبط با صنعت گردشگری، بالاترین میانگین مهارت‌های گردشگری مربوط به تولید صنایع دستی با ۲,۶۸ (حداکثر <sup>(۴)</sup>) می‌باشد و بعد از آن علاقه به آشنایی با بافت و خانه‌های تاریخی کنگ با میانگین ۲,۶۳ (حداکثر <sup>(۴)</sup>) در رتبه دوم قرار دارد. همچنین پاسخگویان کمترین میزان علاقه را به تأمین محل اقامت دارند.



—

طرح ویژه بندر تاریخی کنگ



رونده تحول شهرکنگ از منظر فراغتی و گردشگری نشان از حرکت در مسیر توسعه گردشگری در این شهر دارد. در بررسی‌های میدانی انجام شده درخصوص گردشگران بندر کنگ مشخص شد که گردشگران ورودی به شهر کنگ به دنبال مکان‌های گردشگری و به ویژه جاذبه‌ها و منابع تاریخی و باستانی و بافت با ارزش کنگ می‌باشند. گردشگران در مدت ماندگاری در شهر کنگ تقاضای مکانی خوبی را براساس بافت بالارزش و محوطه‌های ساحلی از جمله پارک کوهین برنامه ریزی می‌کنند. کنار ساحل کنگ یکی از تقاضاهای مورد توجه است. مراکز خرید کنگ نیز در موارد بعدی مورد توجه گردشگران قرار می‌گیرد. مراکز فرهنگی مانند موزه‌ها، خانه صنایع دستی و خانه هنرمندان نیز مورد توجه گردشگران می‌باشند.

از نظر زمان سفر، فضول رمستان و اوایل بهار در حدود ۷۳ درصد از سهم کل پاسخ‌های بازدیدکنندگان را به خود اختصاص داده‌اند. ۹ درصد نیز همه فضول سال را زمان مناسب برای فعالیت‌های فراغتی در شهر کنگ ذکر کرده‌اند.

از نظر هزینه سفر، طی بررسی‌های مرتبط با سال ۹۷ و ۹۸ با توجه به درصد تجمعی، در حدود ۵۹ درصد گروه‌ها حداقل ۵۰ هزار تومان در روز در مراکز فراغتی در فضاهای باز کنگ هزینه می‌کنند و ۶۷ درصد حداقل ۱۰۰ هزار تومان. نزدیکی محل سکونت بازدیدکنندگان به مراکز فراغتی، تنوع کم فعالیت‌های فراغتی، مدت زمان کوتاه ماندگاری، الگوی فعالیت‌های فراغتی، سطح درآمدی بازدیدکنندگان و انگیزه‌های اصلی آنان (تفريح و پیک نیک در فضای آرام، تماشای مناظر و تمدد اصباب و استراحت) از عوامل موثر بر پایین بودن هزینه‌ها بوده است.

چشم‌انداز شهر از منظر گردشگری، توسعه پایدار جاذبه‌های گردشگری بندر کنگ است که لازم است با توجه به فرهنگ و آداب و رسوم بومی و همچنین امکان بازدید از جاذبه‌های بافت با ارزش و تاریخی شهر، جاذبه‌های متنوع و متعدد طبیعی و تاریخی و عرضه و ارائه محصولات با کیفیت در صنعت اقامتی، تفریحات و رستوران با خالص ترین مواد تشکیل دهنده براساس فن‌آوری‌های روز و نیروی انسانی متخصص، توسعه بازار گردشگری بندر کنگ در راستای سودآوری با رعایت موازین اخلاقی و زیست محیطی جهت ارائه بهترین کیفیت با ویژگی‌های متمایز نسبت به سایر مقصد‌های رقیب همچوar مانند جزیره کیش و قشم برای کسب رضایت گردشگران و تشویق سایر افراد جهت بازدید از بندر کنگ به عنوان مقصد سفر و یا در چارچوب یک سفر منظومه‌ای به جنوب ایران، تحقق یابد.

استفاده از ظرفیت اسکله، به عنوان اسکله مسافری و مقصد گردشگری پیشنهاد می‌شود. همچنین خط مسی‌ها و سیاست‌های راهبردی در زمینه‌های محیط زیست، کالبدی-فضایی، زیرساختی، اجتماعی و فرهنگی، اقتصادی و گردشگری در بندر کنگ تنظیم شده‌اند.

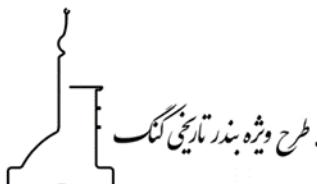
## ۱-۷: ظرفیت‌ها و محدودیت‌های کالبدی توسعه در پیوند با محیط

شناخت کالبد شهر نوعی رویکرد پدیدارشناسانه است که باهدف قرارگیری در مسیر توسعه و ظرفیت‌ها و محدودیت‌ای مترتب بر آن به انجام رسید. برای این منظور، این شناخت از منظرها و مقیاس‌ها و روش‌های مختلف به شرح زیر انجام شد:

اول شناخت شهر که خود در سه بخش پی‌گیری شد: ساختار فضایی شهر در گذر زمان و در پیوند با ساختار اکولوژیک، ساختار فضایی ذهنی شهر از نگاه شهروندان و درنهایت، ساختار فضایی عینی شهر

دوم شناخت وضعیت اجزای ساختاری شهر مشتمل بر: وضعیت اراضی، کاربری‌ها و خدمات، ترافیک شهر، معابر و درنهایت معماری و مسکن در ادامه، به اجمال یافته‌های هربخش ارائه شده و ظرفیت‌ها و محدودیت‌ها و پیشنهادهای توسعه براساس آن ارائه می‌شود:

### ۱-۷-۱: ساختار فضایی شهر در گذر زمان و در پیوند با ساختار اکولوژیک





سیر تاریخی بندر کنگ در رابطه با ساختار اکولوژیک آن معنا می‌باید. لذا در ابتدا توضیحاتی درخصوص این ارتباط داده شده و پس از آن رشد کالبد شهر بر روی این ساختار ارائه خواهد شد: بندر کنگ (مانند بسیاری از مناطق جنوبی ایران) قابل توجهی بنا به نام بُركه در جای جای شهر وجود دارند. برکه‌ها مخزن‌های عظیم آب در دل زمین هستند که بارش‌های سیلابی که از ویژگی‌های این اقلیم است، آب‌های فصلی جاری بر روی زمین را جمع‌آوری کرده و برای فضول خشک ذخیره می‌کردن. تقریباً تمامی برکه‌ها در ارتباط مستقیم با مسیل‌های کوچک فصلی مکانیابی شده‌اند. زیرا برای کارکرد کامل برکه نیاز است که سطحی بسیار بزرگ آب مورد نیاز آن را فراهم کند و تنها محدوده اطراف آن قادر به پر کردن برکه نمی‌باشد. امتداد مسیل‌های کوچک بعد از عبور از برکه‌ها به باغ‌های حاشیه خلیج می‌رسند و با داخل شدن در باغ آب سیلاب در درون باغ پخش می‌شود و ارتباط مسیل با خلیج قطع می‌گردد. نظام مدیریت آب از طریق کوت بندی، ذخیره آب مازاد در چاه‌های احداث شده در انتهای کرت‌ها و همچنین ساختار تعییه شده فیلتر کردن روانان از طریق نفوذ بین دوچاه مجاور از بداع مهندسی آب در این حوزه از سرزمین است و نمونه آن در کنگ به‌طور کامل قابل بازیابی است (به تفصیل در بخش مرتبط ارائه شده است). این میراث، علاوه بر اهمیتی که از نظر بازیابی ساختار اصیل شکل‌گیری شهر در پیوند با طبیعت دارد، بعنوان یکی از جاذبه‌های تاریخی شهر مطرح است.

از نظر سیر تاریخی، بندر کنگ در سال ۱۳۳۵ بندری کوچک با بافت ارگانیک بندر شامل مجموعه‌ای از گذرهای اصلی، فرعی، فضاهای باز کوچک مقیاس و مساجد محلی است که باغ‌ها از شهر در دو بخش شرقی و غربی آن واقع شده‌اند. در این ساختار فضایی گذرهای اصلی عموماً با ساحل دریا در ارتباط و تقریباً عمود هستند و نقش آن‌ها برقراری دسترسی مردم به ساحل است؛ همچنین سبب می‌شوند که نسیم دریا به درون بافت جریان یابد. تفاوت رشد شمالی اندکی است. آنچه از مطالعه و بررسی عکس‌های هوایی و نقشه‌های دردسترسی شهر از سال ۱۳۴۰، ۱۳۶۱، ۱۳۷۳، ۱۳۸۴ و ۱۳۹۵ برمی‌آید بیانگر تغییرات عمده در ساختار شهر پس از ورود ماشین است. به‌طوری که با تثبیت و گسترش خیابان‌ها در هر دوره، ساختار توسعه آتی معرفی می‌شود و خیابان‌ها و گره‌های ترافیکی آن‌ها تبدیل به عناصر اصلی شکل‌دهنده ساختار فضایی می‌شوند. در نقشه سال ۱۳۶۱ جاده ساحلی تثبیت شده و ارتباط برکه‌ها با مسیل‌های کوچک فراهم کننده آب را از بین برده است و خیابانی شمالی-جنوبی بافت قدیم شهر را به دو بخش تقسیم کرده است. در شرق بافت، خیابان احداث شده، مرزی برای بافت تاریخی و کل شهر تعیین کرده که کماکان تا به امروز نیز به قوت خویش باقی مانده‌اند. از این دوران به بعد می‌توان کل بافت تاریخی را یکی از اجزای ساختار فضایی دانست. در این زمان، دو موج شکن در دو سوی بافت تاریخی احداث شده است. قسمتی از دریا خشک شده و به نوار ساحلی الحاق شده که در سال‌های آتی به خیابانی جدید در ساحل تبدیل شده است؛ لازم به ذکر است که مطالعات خطرپذیری طرح ICZM این منطقه را در نواحی پرخطر قرار داده است.

افزایش رشد شمالی شهر و افزودن و تثبیت تعداد بیشتری از خیابان‌های اصلی درون شهری و شهرک‌سازی‌هایی مانند مسکن مهر و تعاونی‌های گوناگون به که سمت غرب و تا محدوده بندر لنگه نزدیک شده است، از اقدامات توسعه شهر در سال‌های آتی آن است.

بندر کنگ در گذشته در ارتباط با ساختار اکولوژیک پیچیده‌ای شکل گرفته بود. این ساختار اکولوژیک تمامی معماری، بافت شهری، بافت پیرامونی و باغات آن را به یکدیگر متصل می‌کرد و هدف نهایی آن استفاده حد اکثری از معلوم بارش‌های جوی منطقه بوده است.

نتیجه این گسست تاریخی رشد افسار گسینته و بی‌برنامه شهر در تصاد با منافع عمومی و تاریخی شهروندان، خشک شدن باغات، خالی ماندن برکه‌ها، بایر شدن اراضی کشاورزی و وابستگی شدید به منابع آبی ناپایداری همچون آب شیرین‌کن‌ها، خطوط لوله آب شیرین و چاه‌های عمیق شده. در این راستا، لازم است که توسعه آتی شهر با توجه به احیای نظام ارتباط اکولوژیک کالبد با بستر صورت گیرد. چنان‌چه فرهنگ پاسداشت آب که هنوز در ذهن تک تک شهروندان کنگی حضور پرزنگی دارد و گواه آن به صورت نمودهای کوچک در جای جای بافت شهری دیده می‌شود، به رسمیت شناخته شود و جایگاه آن در کنار دیگر فرآیندهای رسمی تولید فضا باز شود، می‌توان امید داشت که ثمره گرانبهای آن در قالب احیای ساختار اکولوژیک شهر به ظهور رسد. با این هدف، راهنمای جامع احیای ساختار اکولوژیک بندر کنگ بهمنظور باز گرداندن فرآیندهای تاریخی تولید فضا در چهار سطح

برنامه‌ریزی شهری، طراحی شهری و معماری و نظام حقوقی به همراه آن، ارائه شده است که حاوی دستورالعمل‌ها، توصیه‌ها، طرح‌ها و راهکارهایی با هدف بهره‌گیری از اصول تاریخی استفاده از آب و به روزرسانی این اصول می‌باشد.

نکته مهم دیگر، درخصوص بافت تاریخی است؛ لازم است که نقش بافت تاریخی از یک جزء در ساختار فضایی شهر به یک مفهوم و اندیشه وارسته از مفهوم کالبدی صرف به کل شهر تسری یابد و ارزش‌های آن در کل بافت جاری و ساری شود. راهکار آن، گسترش پیوندهای حرکتی و عملکردی بافت تاریخی با کل شهر و عدم انتزاع آن از بافت از یک طرف و تبیین اصول طراحی و اجزای آن به کل شهر است. همچنین، باید با راهکارهایی امکان ورود و سکونت نسل جدید به این بافت و احیای آن فراهم شود.

نکته دیگر، تقویت نقش عناصر فرهنگی، تاریخی و طبیعی در تعریف ساختار فضایی شهر و جایگزین ساختن آن‌ها به جای محورهای ترافیکی به عنوان عناصر اصلی ساختار فضایی شهر است.

## ۱-۷-۲: ساختار فضایی ذهنی شهر از نگاه شهروندان

شناخت ذهنی شهروندان از شهر در این تحقیق براساس پیمایش میدانی مبتنی بر مصاحبه از طریق پرسشنامه از جامعه آماری نمونه و مجموعه مشاهدات به انجام رسید. مؤلفه‌های مورد پرسش در شناخت ذهنی شهر عبارت بودند از: عناصر اصلی، میدان و گره، لبه، نشانه‌های شهر و محله

اکثریت جامعه آماری میدان شهرداری را مهم‌ترین «عنصر شهری» عنوان کردند و پس از آن، جاده ارتباطی بندرعباس به بندر لنگه، جاده ساحلی و برکه سنگی مورد توجه قرار گرفته است.

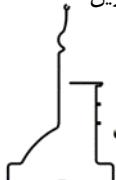
درخصوص «میدان» نیز، مجدد میدان شهرداری به عنوان اولین گزینه و با فاصله قابل توجه میدان ناخدا و برکه سنگی و میدان ۲۲ بهمن مورد توجه قرار گرفته‌اند که دلیل توجه مردم به این میدان‌ها وجود المان‌های ویژه در میانه میدان بوده است. همچنین محدوده ساحلی که لنج بوم مسی و در مقابل آن، موزه مردم‌شناسی و در کنار آن قایقهای صیادی در دریا مستقر هستند، به عنوان یک «گره شهری» مهم، مورد توجه ساکنین قرار گرفته است.

همه‌ترین «راه»‌های مشخص شده در نقشه‌های ذهنی منطبق بر راههای ساختاری و اصلی شهر هستند. در این بخش نیز خیابان‌های ساحلی، خیابان‌های منتهی به میدان شهرداری و جاده ارتباطی با بندرعباس پررنگ‌ترین حضور را دارند.

«لبه»‌های اصلی شهر منطبق بر لبه ساحل و خور سور در شرق به عنوان عوارض طبیعی است. بقیه لبه‌های شناخته شده در رابطه منطقی با راه‌ها قرار دارند که جاده بستک در غرب و بلوار ساحلی شرق حد غربی و شرقی شهر هستند. جاده ارتباطی بندرعباس به بندر لنگه نیز علیرغم عبور از میانه شهر به عنوان لبه ذکر شده و محله ابوذر در شمال آن در ساختار ذهنی بسیاری از ساکنین وجود نداشته است.

با تعریف محله به عنوان ساختی اجتماعی که در حافظه جمعی مردم شکل می‌گیرد و از نسل دیگر بازتولید می‌شود و تکیه بر نتایج پیمایش و برپایه ساختار پیشین ارائه شده از محلات در گزارش‌های قبل، محلات شهر شناسایی شدند. لازم به ذکر است که از آنجایی که محله مفهومی اجتماعی است در نتیجه فاقد حدود و ثور ثابت و مشخصی می‌باشد و از فردی به فرد دیگر تفاوت دارد و خطوط ترسیم شده قطعی و غیرقابل تغییر نیست. بر این اساس نه محله در سطح شهر، مشتمل بر محلات کوش، موتور برق قدیم، اروپایی، بلوکی، قزوینی، ابوذر و محلات حسین آباد، قلعه و رضوانی شناسایی شدند. براساس نظرسنجی‌ای که در پیمایش میدانی حوزه اجتماعی انجام شده است، محلات کوش و رضوانی که در بافت تاریخی هستند و پس از آن، محله قزوینی در بافت میانی با فاصله معناداری بهترین محلات شهر ذکر شدند. دریک پهنه‌بندی بزرگ‌تر از دید ساکنین، پهنه‌های شهر، محدوده اسکله صیادی، بندر صیادی و بازار ماهی که همه پهنه ساحلی هستند ذکر شده و پهنه دیگر در حدفاصل خیابان‌های اسکله، بلوار ساحلی، امام خمینی و شهید بهشتی عنوان شد که بافت تاریخی در درون آن قرار می‌گیرد.

در پرسش «نشانه»‌های شهری، مجدد ساختمان‌های حاشیه میدان شهرداری، مجموعه مدارس و ساختمان پاسگاه به عنوان نشانه‌های شهری شناخته شدن. مساجد شهر به عنوان نشانه‌های مهم و بهخصوص در مقیاس محلات ذکر شدند و مسجد ساعتی، کاکا، دوطبقه، کوشی و مسجد جامع مهم‌ترین





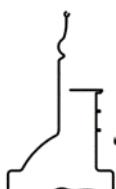
آن‌ها بودند. در بافت تاریخی شهر، تک بنایهای که در راستای صیانت از بافت مرمت شده و یا تغییر کاربری یافته‌اند، توانسته‌اند نقش نشانه‌ای یابند. همچنین بانک‌ها و داروخانه‌ها مورد توجه قرار گرفته‌اند. از کاربری‌های تجاری، دو مجتمع تجاری بادگیر و سباط ذکر شده و از بین پارک‌های شهر پارک ملت و پارک قلعه مورد توجه بوده‌اند. لنج بوم مسی، قلعه پرتغالی‌ها و برکه سنگی از مهم‌ترین عناصر مورد توجه بوده‌اند.

میدان شهرداری و محورهای ارتباطی با آن و به خصوص، محور ارتباطی از میدان شهرداری با دریا یک محدوده مرکزی بسیار قوی است و ظرفیت مناسبی برای شهر محسوب می‌شود. بافت تاریخی شهر به عنوان یک کلیت مستقل در تصویر ذهنی مردم حضور پررنگی ندارد و عموماً نادیده گرفته شده است. در حال حاضر، اولویت ذهنی ساختار فضایی تعریف شده با خیابان‌ها به جای بافت از جایگاه بالاتری برخوردار است. در این رابطه، گذرهای بافت قدیمی شهر نیز نقش چندانی در نقشه ذهنی ساکنان ایفا نمی‌کند. لازم است با توجه به برنامه ثبت جهانی و اهمیت بافت تاریخی باززنده کردن ارزش‌ای بافت مورد توجه قرار گیرد. آنچه می‌تواند بر تثبیت حضور ذهنی بافت تاریخی کمک رسان باشد طراحی و تقویت یک ساختار فضایی اصلی برای آن است. این طراحی می‌بایست بدون تخریب کالبدی و تعریض باشد و راهکارهای طراحانه دیگری می‌طلبد. باعث‌ها جایگاهی به عنوان عنصر یا نشانه یا لبه در ذهن ساکنین ندارند؛ این در حالی است که در بnder کنگ ۲۷/۷ هکتار اراضی باعث وجود دارد و لازم است که احیا شوند.

همچنین، مرز کنگ با شهر لنگه نیز در ذهن ساکنین به عنوان لبه شناخته نشده که نشان از عدم جدایی گزینی این دو شهر در ذهن ساکنین دارد که می‌توان از ظرفیت آن برای پیوند دو شهر استفاده کرد. لازم است که لبه طبیعی خور سور در شرق که به عنوان یک لبه ذکر شده است، تقویت شود. تقویت مفهوم محلات در پیوند با ساختارهای اجتماعی و تأمین خدمات و امکانات در جهت ایجاد کیفیت‌های همگن و مطلوب برای محلات از اهمیت بسیار برخوردار است.

نقشه ذهنی مردم گسترش‌های اخیر شهر را نادیده گرفته است. این مورد در مورد تعاوی‌ها، مساکن مهر و شهرک‌های تازه ساز غرب و شمال غرب شهر کاملاً صدق می‌کند و تقریباً هیچ یک از اهالی به وجود این محلات اشاره نکرده‌اند. این امر با شدت کمتری در مورد محله ابودر و قسمت شمالی خیابان امام خمینی نیز صدق می‌کند. این قسمت از شهر در تصویر ذهنی بسیاری از مردم ثبت نشده و حد شمالی شهر خیابان امام در نظر گرفته شده است. دبای توجه به نقیصه اشاره شده در بالا نیاز صبرم است که ساختار فضایی شهر با توسعه‌های جدید اتصال یابد و این قسمت‌ها از حالت منفک خارج شده و در قالب یک کل منسجم معنا یابند. در این رابطه، باید نقش جداگانه‌گی محور بندر عباس به لنگه کاهش یابد و اتصال دو بخش شمالی و جنوبی شهر تقویت شود.

باتوجه به تأثیر بالای ساختمان‌هایی که به عنوان نشانه عمل می‌کنند در ایجاد الگوهای ساخت و ساز در شهر، باید معماری آن‌ها با تأکید بیشتر مورد توجه قرار گیرد و سازو کاری برای تهییه تصویب طرح بنای‌ای نشانه‌ای در نظر گرفته شود. نشانه‌ها نظیر مجسمه‌ها یا عناصر میان میدان‌ها نقش مهمی در ساختار ذهنی ساکنین دارند و باید ضمن توسعه آن‌ها در انتخاب الگوهای ارزشمند که به افزایش هویت و پیوند اجتماعی می‌انجامد، توجه شود.



طرح ویژه بندر تاریخی لنگ

### ۳-۷-۱: ساختار فضایی عینی شهر

پخشایش و تمرکز فضایی توده در شهر کنگ در بخش‌های میانی، شرقی و تا حدودی در قسمت شمالی بوده و اراضی جنوب و غربی شهر دارای تمرکز کمتری از اراضی ساخته شده می‌باشند. چنین پراکنش فضایی برآمده از تمرکز اراضی مسکونی و خدمات شهری در میانه شمالی و شرقی و استقرار فعالیت‌های باир، باعث، پارک و فضای سبز در اراضی جنوب و غرب شهر است. در نتیجه شهر کنگ دارای ۲ الگوی اصلی؛ تمرکز- فشرده و پراکنده است که باعث شده تا توده دربرگیرنده  $416/35$  هکتار و فضا شامل  $93/66$  هکتار باشد.

نظام تقسیمات کالبدی در بندر کنگ؛ شامل ۵ منطقه بافت تاریخی، باغات و برکه‌ها، بافت میانی، منطقه ابودر و بافت جدید است.

تمرکز توافق ساختمان (و جمعیت براساس امطالعات جمعیتی) در بافت قدیم و میانی مشاهده می‌شود. طبقه‌بندی  $120$  تا  $180$  درصد به ترتیب در مناطق بافت جدید، باغات و برکه‌ها، بافت تاریخی، باغات و برکه‌ها، بافت میانی و منطقه ابودر بیشترین سهم را به خود اختصاص داده‌اند.

از نظر سطح اشغال، اراضی واقع در بازه  $50$  تا  $80$  درصدی بالغ بر  $43$  درصد اراضی را به خود اختصاص داده‌اند. همچنین سطح اشغال  $30$  تا  $50$  درصد با سهم  $26$  درصدی و سطح اشغال  $10$  تا  $30$  درصدی با سهم  $21$  درصدی؛ اراضی ساخته شده شهری را به خود اختصاص داده‌اند.

از نظر دانه‌بندی، اراضی واقع در بازه  $200$  تا  $500$  مترمربع سهم بالایی را از وسعت حاضر بندر کنگ دارند. اراضی  $1000$  تا  $5000$  مترمربع حدود  $17$  درصد و اراضی  $5000$  تا  $10000$  مترمربع نیز بالغ بر  $11$  درصد اراضی شهری را دربرگرفته است. از سوی دیگر اختصاص کمتر از  $2$  درصد اراضی شهر به دانه‌بندی کمتر از  $200$  مترمربع است که دلالت بر عدم وجود ریزدانگی در بافت دارد.

از نظر شبکه دسترسی، شهر دارای دارای چهار الگوی ارگانیک، نیمه ارگانیک، شطرنجی و شکل نگرفته است.

سازمان فضایی بندر کنگ، مشتمل بر عناصر مرکزی، محوری و پهنه‌ای است که کلیه مواردی که شهر وندان در نقشه ذهنی بر آن تأکید کردند را دربر می‌گیرد. قرارگیری بازارچه ارزی و استادیوم البدر در عناصر مرکزی، انتساب بازار با برخی عناصر محوری و قرارگیری مجموعه کاربری اراضی شهر به عنوان عناصر پهنه‌ای در سازمان فضایی مهم‌ترین موارد افزوده شده است. به جز ورودی‌های شهری و مراکز ترافیکی، سایر عناصر مرکزی در قسمت شرقی بندر کنگ تمرکز یافته‌اند و عنصر شاخصی در قسمت غربی شهر وجود ندارد و باید توازن و تعادل صورت گیرد.

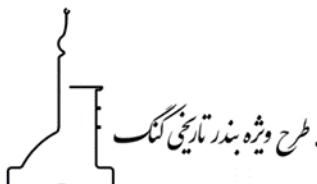
### ۴-۷-۱: شناخت وضعیت اجزای ساختاری شهر

#### وضعیت اراضی

اراضی بندر کنگ به  $3$  نوع مالکیت دولتی، خصوصی و نامشخص تقسیم می‌شود. بر اساس مشاهدات صورت گرفته مالکیت خصوصی بیشترین درصد را به خود اختصاص داده است و یکی از عوامل اصلی آن تعداد بالای کاربری مسکونی است که تحت مالکیت خصوصی قرار دارند.

#### کاربری‌ها و خدمات

سرانه مسکونی در شهر کنگ به میزان  $99,8$  مترمربع و بیش از دو برابر حد استاندارد ( $40$  مترمربع در شهرهای زیر بیست هزارنفر) است که به الگوی ستی توسعه و مساکن بزرگ مقیاس شهری بازمی‌گردد. سرانه تجاری در این شهر به میزان  $5/92$  مترمربع و بیش از دو برابر از حد استاندارد است که دلیل آن میزان مناسب اراضی تجاری ریزدانه است. سرانه آموزشی در این شهر به میزان  $2/55$  مترمربع و کمتر از سرانه استاندارد کاربری آموزشی در شهرهای زیر  $50000$  نفر (برابر با  $3/5$  مترمربع) است و باید در برنامه‌ریزی کاربری اراضی آتی شهر مورد توجه ویژه قرار گیرد.





سرانه بهداشتی- درمانی در شهر کنگ به میزان ۳۳/۰ مترمربع و بسیار کمتر از سرانه استاندارد است و به واسطه اهمیت سیار این کارکرد در شهر و تاثیر آن بر کیفیت زندگی باید در برنامه‌ریزی کاربری اراضی آتی شهر مورد توجه ویژه قرار گیرد. سرانه فرهنگی در این شهر به میزان ۲۲/۰ مترمربع و کمتر از سرانه استاندارد کاربری آموزشی در شهرهای زیر ۵۰۰۰۰ نفر (برابر با ۷۵/۰ مترمربع) است و باید در برنامه‌ریزی کاربری اراضی آتی شهر مورد توجه قرار گیرد. سرانه مذهبی در شهر کنگ به میزان ۳/۷۵ مترمربع و مازاد حد استاندارد (۵/۰ مترمربع) در شهرهای زیر ۵۰۰۰۰ هزار نفر است و سطح بالای این کاربری بر توجه ویژه شهروندان به این عنصر ایرانی- اسلامی اشاره دارد. اختصاص ۷/۶۲ مترمربع به سرانه ورزشی در این شهر حاکی از مازاد کاربری است که عدم نیاز به پیشنهاد آن را در برنامه‌ریزی کاربری اراضی آتی شهر نشان می‌دهد. موضوع عدم وجود کاربری ورزشی در بافت میانی و باغات و برکه‌ها است که باید در برنامه‌ریزی کاربری اراضی آتی توسعه آتی مورد توجه قرار گیرد. زیرا استadioom البدر باعث افزایش سرانه در بندر کنگ شده است و با مقیاس شهری؛ پاسخگوی نیاز محلی و ناحیه‌ای نمی‌باشد. اختصاص ۲/۳ مترمربع به سرانه پارک و فضای سبز در این شهر حاکی از کمبود بسیار کاربری است و نیاز به توجه ویژه در برنامه‌ریزی کاربری اراضی آتی شهر دارد. در بندر کنگ ۲۷/۷ هکتار اراضی باغی وجود دارد و سرانه این کاربری برابر با ۱۴/۴ مترمربع است. اختصاص ۲/۹۲ مترمربع به سرانه اداری- انتظامی در این شهر حاکی از تحقق سطح مورد نیاز (در شهرهای زیر ۵۰۰۰۰ نفر برابر با ۲ مترمربع) است.

تاسیسات در وضع موجود بندر کنگ با مساحت ۸/۳ هکتار؛ بالغ بر ۱/۶ درصد اراضی شهری را به خود اختصاص داده است. نحوه پراکنش فضایی این کاربری نسبتاً مناسب است، اما در اراضی بخش شمالی و شرقی بندر کنگ، برخورداری در سطح پایینی است و نیاز به تامین خدمات دارد.

در مناطق ابودر و بافت جدید فاقد کاربری بهداشتی- درمانی است و این دو منطقه پایین‌ترین سطح کاربری آموزشی را به خود اختصاص داده‌اند. در منطقه ابودر کاربری انتظامی وجود ندارد.

در بندر کنگ ۱۷۷/۲ هکتار اراضی بایر وجود دارد و سرانه این کاربری برابر با ۹۲/۲۴ مترمربع است. بیشترین سهم از اراضی بایر به ترتیب متعلق به مناطق؛ بافت جدید (۹۱/۸ هکتار)، بافت تاریخی (۲۹/۳ هکتار)، باغات و برکه‌ها (۲۴/۶ هکتار)، منطقه ابودر (۱۶/۵ هکتار)، بافت میانی (۱۵ هکتار) است.

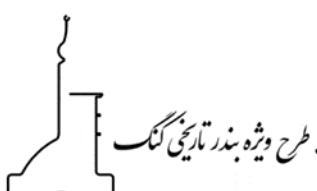
کاربری صنعتی و کارگاهی در بندر کنگ مجاور خیابان اسکله واقع شده است و با مساحت یک هکتاری بالغ بر ۲ درصد اراضی شهری را به خود اختصاص داده است. غالب این صنایع به صورت کارگاه‌های ماهی فروشی است و تنها در اراضی شمال شرقی شهر بوده و در منطقه بافت میانی (۴۵/۰ هکتار) و بافت تاریخی (۵۲/۰ هکتار) استقرار یافته است.

کاربری‌های با اهمیتی همچون پارک و فضای سبز، بهداشتی- درمانی، آموزشی و فرهنگی دارای کمبود سرانه هستند و این موضوع بسیار مهمی در ارائه خدمات شهری به شهروندان به حساب می‌آید. در راستای جبران این کمبود می‌توان از اراضی بایر به عنوان ذخایر توسعه آتی شهر استفاده کرد. بیشترین زمین بایر به ترتیب در بافت جدید و دوم در بافت تاریخی وجود دارد که در مورد اول فرصت مناسبی برای تخصیص کاربری‌های خدماتی به این بافت و در مورد دوم، گسترش زیرساخت‌های گردشگری است.

لازم است که تخصیص سرانه‌ها و جبران کمبودها با توجه به توزیع عادلانه کاربری‌ها در سطح محلات است. علاوه بر آن، وضعیت کاربری باید در موضوع سطح نفوذ و شعاع عملکرد مورد توجه قرار گیرد.

کاربری حمل و نقل و انبار با توجه به اقتصاد منطقه که در نوع معیشت نیز مورد توجه قرار گرفت، دچار کمبود سرانه است و باید در طرح لحاظ شود.

وجود اراضی بایر در شهر؛ زمینه‌ساز توسعه کاربری اراضی و جهت توسعه آتی شهر است. زیرا در این اراضی امکان جانمایی کاربری‌های مورد نیاز وجود دارد و بدون افزایش محدوده شهری می‌توان به نیاز خدماتی شهروندان پاسخ داد.



کارگاههای ماهی فروشی در شهر از نظر مسائل آبودگی ناشی از پسماندهای کارگاهی و منظر بوبایی مشکلاتی برای شهر ایجاد کرده که باید مورد توجه قرار گیرد و رفع شود.

## ۱-۸: ترافیک شهر

از جمله طرح های مهم که در طرح جامع پیشنهاد شده اما هنوز محقق نگشته است احداث جاده کمربندی در بخش شمالی شهر است. در صورت بهره برداری از این کمربندی انتظار می رود که خودروهای عبوری و به خصوص وسایل نقلیه سنگین به جای عبور از بلوار آیت الله خامنه ای که هم اکنون به دلیل دسترسی های زیاد و کاربری های جاذب سفر در امتداد آن میزان تقاضای زیادی دارد، از کمربندی عبور کرده و وضعیت ترافیکی داخل شهر بهبود یابد.

در شهر کنگ از شیوه های رایج تنها شیوه های خودرو شخصی و تاکسی برای جابجایی مسافران وجود داشته و شهر قادر سیستم حمل و نقل عمومی می باشد. با توجه به وسعت کم و تقاضای کم سفر در این شهر، وجود شیوه های مترو و خط اتوبوس تندره منطقی به نظر نمی رسد و زیرساخت های مناسب برای ایجاد آن در سیاری از نقاط شهر وجود ندارد.

اسکله بندر صیادی به عنوان یکی از اهداف عمده سفر شهر، دارای ۵ مسیر عمده دسترسی از نقاط مختلف شهر است. همچنین مسیر اصلی که ترافیک عبوری از شهر را انتقال می دهد، بلوار آیت الله خامنه ای می باشد که در اکثر زمان روز شاهد عمدۀ ترافیک شهر در این محور می باشیم. در ساعات اوج صبح معمولاً ترافیک به سمت میدان ناخدا و بندر لنگه می باشد. اما برای عصر ترافیک نسبتاً سنگین از میدان ناخدا به سمت تقاطع بلوار آیت الله خامنه ای - مسجد ساعتی و بالعکس وجود دارد. بافت تاریخی شهر کنگ دارای خیابان های کم عرض با شرایط خاص خود است؛ همچنین تأمین پارکینگ در این بافت نیاز به تمهیدات ویژه دارد.

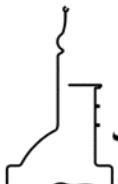
در مورد بندر کنگ با توجه به بازدید صورت گرفته، تقاطعات مهم شناسایی شده و نحوه کنترل آن ها برداشت گردیده است. اکثر تقاطعات معابر محلی بافت تاریخی این بندر قادر تجهیزات کنترل و آرامسازی ترافیک و علائم راهنمایی رانندگی می باشند. در برخی از معابر با عرض زیاد تر که خودروها سرعت بیشتری دارند و با در نظر گرفتن فعالیت نسبتاً زیاد عابران پیاده در این بافت، عدم وجود تجهیزات کنترل ترافیک می تواند حداده ساز باشد.

ساماندهی معابر شهری، رفع مشکلات تقاطع های پرخطر، امکان سنجی ایجاد خدمات و شیوه های حمل و نقل همگانی مناسب و پایدار در سطح شهر و تسهیل حمل و نقل مسافر و بار با رویکرد حفظ بافت تاریخی، رویکرد اصلی بخش حمل و نقل است.

## ۱-۹: معابر

معابر شهر با توجه به شاخص های سلسله مراتب دسترسی، ارزش تاریخی محدوده قرار گیری، عرض معبر و همچنین نحثه توسعه (ارگانیک، نیمه ارگانیک و ...) و همچنین بارنظر گرفتن کاربری های همچوار و حذف موارد نزدیک یا دارای همپوشانی به ده گروه تقسیم شدند. مشخصات هر دسته از معابر در راستای محورهای زیر شناسایی شده و اصول و ساختار هر گونه معبر شناسایی شد:

- موقعیت و مشخصات معبر
- نماها و دیدها
- تراکم و نحوه همچواری شامل تعداد طبقات و ارتفاع بناهای مجاور، میزان سطح اشغال بنای مجاور از عرصه و نحوه همچواری نماها
- مخصوصیت و تنشیات نماهای مجاور شامل مخصوصیت (ارتفاع به عرض)، طول معبر، ارتفاع نما، ارتفاع طبقات، ارتفاع کرسی چینی یا ازاره، ارتفاع دست انداز و بام
- سایه روش مشتمل بر بر جستگی و عمق نما، عمق بازشوها، جلوآمدگی بام، جلوآمدگی ایوان / سایبان و شکستگی سطوح نما
- مصالح، مشتمل بر جنس مصالح نما (دیوار- سقف - کرسی چینی و ...) و مصالح کف





- ساختار و خطوط اصلی نما شامل کنج‌ها، ازاره‌ها، قاب‌بندی، خط بام و خط زمین
- میزان سطوح و بازشوها شامل درصد سطوح نورگیر و تهویه، میزان سطوح بازشو ورود و خروج و درصد بازشوها در هر جبهه
- عناصر طبیعی شامل جنس و نوع پوشش گیاهی
- نمود عناصر طبیعی بستر (نظیر صخره و ...)
- محل قرار گیری در رابطه با جهت معابر و ابنيه، جهت کشیدگی بنا، جهت معابر و جهت گیری بازشوها
- رنگ، شامل رنگ اندود یا مصالح، تنوع و همنشینی رنگ - مجاز و غیر مجاز طبیعی یا مصنوعی بودن رنگ
- نورپردازی
- اجزای شناسایی شده مرتبط مشتمل بر در، پنجره، بادگیر/فاقد بادگیر، مشبك، ایوان، پله، فضای ورودی، رختام، اجزای الحقیقی و ناوдан

خصوصیات و احکام توسعه معابر باتوجه به موارد فوق و ارزش‌های قابل تداوم که به یکپارچگی و هماهنگی بافت شهر و حفظ هویت بومی بینجامد، ارائه شده است.

## ۱۰-۱: معماری و مسکن

مطالعات معماري به دنبال تبیین ارتباط میان شهر و ساختمان و سامان‌مند کردن آن در تعامل میان دو مقیاس کل و جزء می باشد. برای این منظور، بررسی انجام شده در دو بخش ساختمان‌های مسکونی در چهار حوزه متناسب با رشد شهر و ساختمان‌های غیر مسکونی انجام شده است.

مطالعه در حوزه معماري ساختمان‌های مسکونی در چهار محور اصلی شکل گرفته است که عبارتند از:

- گونه‌بندی الگوهای معماري در گذر زمان در شهر و تحول الگوهای معماري و نحوه استفاده از ساختمانها از گذشته تا کنون
  - تحلیل رابطه همبستگی میان متغیرهای مؤثر بر الگوهای استقرار و توسعه ساختمان‌های مسکونی در سطح شهر و تبیین ضوابط استقرار و الگوی تراکمی براساس آن
  - اجزا و عناصر معماري معرف سیمای شهر و سیر تحول آن از گذشته تا کنون
- متغیرهایی که لازم است در رابطه با سطح اشغال ساختمان مورد توجه قرار گیرند و همبستگی آنها با سطح اشغال سنجدیده شود، عبارتند از: سیر تحول تاریخی (چهار حوزه تعریف شده)، اندازه قطعات و ارتفاع. نتایج این بررسی در ساختمان‌های مسکونی که احکام طراحی براساس آن استخراج خواهد شد، به شرح زیر است:

۱. ساختار بومی شکل‌گیری شهر جهت‌گیری عمومی قطعات و کل بافت را متمایل به جنوب شرق نشان می‌دهند. مطالعات اقلیمی انجام شده بر اساس مدل‌سازی‌ها نیز این جهت‌گیری بهینه براساس تأثیر دو عامل باد مطلوب و زاویه تابش را ۱۵ درجه جنوب شرق پیشنهاد می‌دهد که تا چرخش ۱۰ درجه به دو سمت تغییرات محسوسی ایجاد نخواهد کرد. لذا پیشنهاد می‌شود این جهت‌گیری در قطعه‌بندی‌های جدید مورد توجه قرار گیرد. همچنین، تنشیات قطعات اغلب مستطیل کشیده است که در قطعات بزرگ به مریع نزدیک می‌شود.

۲. تعداد قطعه در هر بلوک در بافت‌های جدیدتر (بافت ابودر) نسبت به میافت میانی و بافت میانی نسبت به قدیم) افزایش می‌یابد. این موضوع در بافت قدیم به دلیل بزرگتر بودن و قطعات و همچنین، کوچکتر بودن بلوک‌های شهری است که تأثیرات اقلیمی آن بر ایجاد جریان هوای نیز حائز اهمیت است و لازم است که در ساخت و ساز جدید مورد توجه قرار گیرد.

۳. به منظور صیانت از ساختار بافت و حفظ انسجام فضایی و الگوی دورنگرا پیشنهاد می‌شود استقرار بنا در چهار ضلع ساختمان صورت گیرد، در عین حال به منظور امکان کنترل ساخت و ساز در راستای ایجاد کیفیت فضایی مطلوب لازم است که محدودیتها





و ضوابطی برای حداقل فواصل ساخت و سازها، درصد و حداقل مساحت فضای باز و همچنین اولویت‌بندی جهت استقرار بنا ارائه شود. در عین حال، لازم است که در صورت قرارگیری هر وجه از بنا در مجاورت گذر، عقب‌نشینی بنا از دیوارهای مرتبط با گذر به حداقل برسد و یا انجام نگیرد.

۴. بررسی‌های انجام شده بیانگر آن است که بین سطح اشغال زمین و اندازه قطعات رابطه معناداری برخوردار است و منطق استقرار و سطح اشغال در قطعات زیر ۲۵۰ تا ۳۰۰ متر با بازه ۳۰۰ تا ۵۰۰ متر و بالاتر از آن متفاوت است و هرچه، قطعه بزرگتر باشد،

سطح اشغال کاهش می‌یابد. این منطق در هر چهار حوزه تقسیم شده با تفاوت‌های اندکی صادق است و می‌توان به عنوان اصلی کلی برآن استناد کرد. لذا پیشنهاد می‌شود که ضوابط حداقل سطح اشغال در تناسب با ابعاد زمین، به صورت پلاکانی تعریف شود.

۵. تغییر ساختار خانواده‌ها از خانوار گسترشده به هسته‌ای و تمایل به استقلال سکونت، تمایل به تفکیک قطعات و یا ایجاد ساختمان‌های مستقل در قطعات بزرگ را ایجاد نموده است. لازم به ذکر است که خواسته غالب ساکنین، حفظ مکان سکونت و تغییر الگوی

سکونت در همان محل است و به بافت مسکونی خود (به ویژه در بافت تاریخی و میانی) علاقه‌نده هستند. بررسی‌های انجام شده بیانگر آن است که قطعات ۵۰۰ مترمربع و بالاتر (که بیشترین پتانسیل تفکیک را دارا هستند؛ در مجموع حدود ۱۵,۵ درصد از

قطعات مسکونی را تشکیل می‌دهند که از این میان، بافت تاریخی با ۴۵ قطعه (۳۵ درصد از کل)، بیشترین سهم را دارا است. لذا با توجه به گرایش عمده ساکنین به استقلال واحدها و منابع رمین در اختیار گرایش به تفکیک رویه‌فرزونی است و این موضوع

در بافت تاریخی، با توجه به فراوانی بیشتر قطعات مسکونی بزرگ و همچنین، اهمیت حفظ ساختار و تخلخل بافت، از اهمیت بیشتر برخوردار است. از طرف دیگر، کاهش سطح اشغال مجاز در قطعات بزرگ که برمبنای الگوی تاریخی این منطقه پیشنهاد می‌شود،

گرایش به تفکیک قطعات برای امکان دسترسی به سطح زیربنای بالاتر را افزایش خواهد داد و لازم است که به منظور تعدیل هر

دو وجه کار در کنار یکدیگر برنامه‌ریزی صورت گیرد. در این راستا، پیشنهاد می‌شود که نصاب تفکیک حداقل در عرف متداول و

متناسب اندازه قطعه قابل قبول برای ساخت، در کل شهر به جز بافت تاریخی، برابر با ۲۵۰ مترمربع تعیین شود؛ اما این میزان برای بافت تاریخی تا حدود ۴۰۰ مترمربع افزایش یابد. در مورد بافت تاریخی، تفکیک و ساخت در قطعات با رعایت ضوابط دیگر،

بالامانع است؛ اما پیشنهاد می‌شود که بالاحاظ نمودن شرایط زیر در ضوابط، ساکنین را به سمت عدم تفکیک قطعه سوق داد:

- سطح اشغال مجاز در قطعات بزرگ تا حدی افزایش یابد

- الگویی از واحدهای مسکونی ملکی مستقل با رعایت ضوابط در یک قطعه به صورت مموعه مسکونی مسطح به دور حیاط میانی فراهم شود. در این صورت، فضای باز میانی به عنوان فضای مشاع مابین ساختمان‌ها خواهد بود.

۶. از نظر ارتفاع در بافت تاریخی، هماهنگی با ساختار بافت و عدم افزایش ارتفاع نسبت به بافت الزامی است و ضوابط و ابزارهای

کنترلی باید در این راستا تنظیم شوند. همچنین، در صورت استفاده از الگوی دوطبقه یا نیم طبقه در طبقه بالا، توجه به این نکته لازم است که ایجاد جانپناه مشبك با ارتفاع بالا که امکان سایه‌اندازی بر سطح بام را فراهم می‌کند و یا ایجاد ستار در جانپناه‌ها

از عناصر ارزشمند بومی است که استفاده از آن، تاکنون نیز در ساخت و سازها تداوم یافته است و در ایجاد ساختار فضایی شهر نقش به سزاگی دارد. لذا الگوی استقرار بنا در طبقه دوم نباید به صورتی باشد که کل طبقه دوم مجاور گذر به استقرار بنا اختصاص یابد و

عناصر مذکور از بدندهای ساختمان حذف شوند.

۷. به منظور ممانعت از ورود رواناب‌ها، اغلب ساختمان‌ها بر روی کرسی و حدود ۴۰ الی ۶۰ سانتی‌متر بالاتر از سطح زمین قرار می‌گیرند. که لازم است در تدوین ضوابط موردن توجه قرار گیرند.

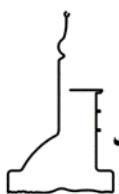
۸. مصادیق زندگی جدید که مهم‌ترین تأثیرات آن بر خانه‌ها، استقرار کولرهای گازی یا اسپلیت در بدندها و همچنین منبع آب در بام ساختمان‌ها هستند، سیمای بصری بنا را محدودش ساخته و لازم است که تمهیدات مناسب برای آن اندیشه شود.

همان‌طور که پیشتر گفته شد، ساختمان‌های عمومی نقش مؤثری در راهبری سبک ساخت و ساز در شهر دارند. از این جهت، طراحی آن‌ها باید با دقیق و تأمل صورت گیرد تا نمونه‌ای خوبی برای الگوی سازی به شهر ارائه دهد. درخصوص مساجد، این موضوع از وجه دیگری نیز حائز





اهمیت است. بندرگانگ مصداق منسبي از همزيستي دوستانه شيعيان و اهل تسنين است و ساخت مساجد در اين منطقه بيش از آن که رسنه در تمایزات شيعيان و اهل تسنين داشته باشد، برپايه ساختار اقليمي بوده است. لذا استفاده از مصاديق وارداتي به عنوان الگوهای مساجد منجر به تمایزجويی خواهد شد و نقص وحدت در سيمای شهر محسوب می شود. برای اين منظور پيشنهاد می شود که چارچوب مشخصی با شاخصها و معيارهای روشنی برای تصويب طرح بناهاي شاخص تعریف شود که شهداری شهر، راهبری آن را برعهده گيرد.



طرح ویژه بندر تاریخی لگان

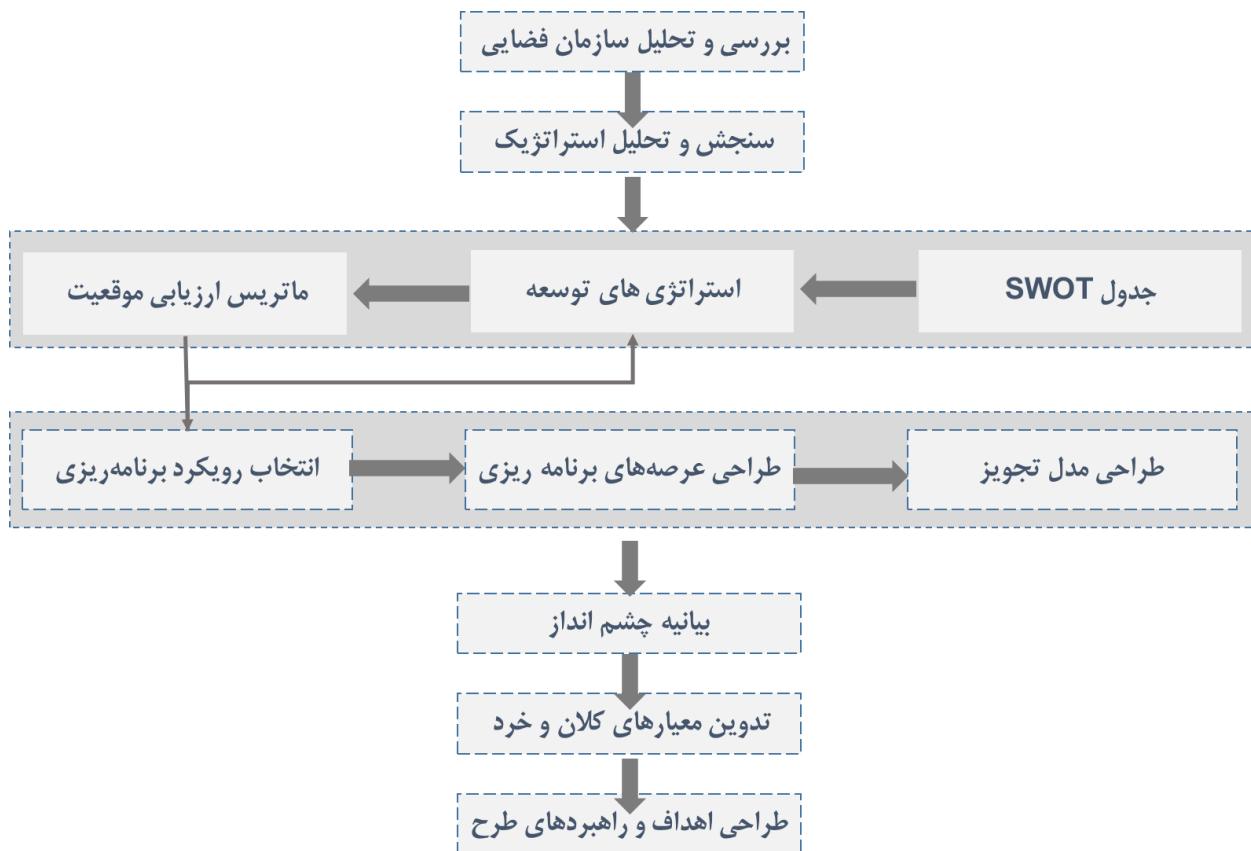




## بخش دوم: تهیه سند راهبردی و تدوین برنامه‌ها در جهت تحقق

### اهداف تهیه طرح ویژه

در راستای تهیه سند راهبردی طرح ویژه بندر کنگ؛ در ابتدا بر مبنای سازمان فضایی شهر که تجلی گر کلیه ابعاد توسعه شهری است به سنجش و تحلیل استراتژیک در ابعاد محیط طبیعی و اقلیم، تاریخی- گردشگری، اقتصادی ، حمل و نقل و ترافیک، کاربری زمین و خدمات شهری، ساختار فضایی، طراحی شهری و معماری، ابعاد جمعیتی- اجتماعی پرداخته خواهد شد. سپس جدول SWOT با تحلیل نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید ارائه دهنده استراتژی ها و راهبردهای توسعه بندر کنگ می باشد. پس از ارزیابی موقعیت شهر در ماتریس ارزیابی، می توان رویکرد توسعه و اقدامات استراتژیک را استخراج کرد و بر مبنای آن به ارائه چشم انداز و اهداف کلان و خرد توسعه بندر کنگ پرداخت.



شکل ۲-۱: فرایند و چارچوب تهیه سند راهبردی بندر کنگ



## ۱-۲: سنجش و تحلیل استراتژیک

پس از دهه ۱۹۸۰ میلادی، فنون و روش‌های کامپیوترا، شرایطی را فرآهم ساخت که برنامه‌ریزی استراتژیک برای بسیاری از سازمان‌ها و نهادهای عمومی انجام پذیرد. سیستم برنامه‌ریزی دانشگاه هاروارد روش غیرکمی و نسبتاً ساده‌تر ماتریس تحلیلی سوات را برای انجام برنامه‌ریزی استراتژیک و براساس رویکرد برنامه‌ریزی استراتژیک نوین که مبتنی بر مشارکت کارکنان و ذینفعان محلی بوده، ارائه نمود. این ماتریس قادر است ابتدا شناخت مفیدی از مجموعه نقاط ضعف، قوت، فرصت‌ها و تهدیدها در حوزه عوامل خارجی و داخلی تاثیرگذار بر موضوع مورد مطالعه و برنامه‌ریزی ارائه دهد و به برنامه‌ریزان و مدیران به عنوان تحلیلی قابل توجه در فرآیند برنامه‌ریزی کمک نماید. ضعف‌ها و قوت‌ها معمولاً عوامل محیط داخلی یک پدیده مورد برنامه‌ریزی تلقی می‌شوند و فرصت‌ها و تهدیدها عوامل محیط خارجی آن پدیده هستند، لذا گاهی تحلیل سوات را تحلیل عوامل داخلی و خارجی و ماتریس سوات را عوامل داخلی و خارجی می‌نامند.

### الف: محیط درونی

منظور تبیین و توصیف محیط داخلی است که در آن نقاط قوت و ضعف منطقه و شهر مورد بررسی تشخیص و استخراج می‌گردد. نقاط قوت و ضعف جز بخش‌هایی از سازوکار منطقه است که در هر مقطع زمانی می‌تواند به منطقه سود یا زیان برساند. نقاط قوت مواردی است که در منطقه مورد نظر درجهت تقویت ساختارها و سازمان فضایی منطقه و مصنوبیت در مقابل بحران‌ها و زمینه ساز توسعه و رشد منطقه‌ای است، برنامه‌ریزان در تلاشند که به عنوان مزیت درون منطقه‌ای درجهت حفظ، ارتقا و تقویت آن‌ها کوشش نمایند. نقاط ضعف نقاط بحرانی سیستم منطقه‌ای است که موجب بروز آسیب‌های متعدد و می‌تواند از علل توسعه نیافتگی منطقه‌ای باشد. برنامه‌ریزان سعی دارند به عنوان خصوصیات درون منطقه‌ای آن‌ها را کنترل و برطرف نمایند.

**نقاط قوت:** عبارت است از شایستگی ممتازی که بوسیله آن محدوده مطالعاتی می‌تواند در زمینه‌هایی مختلف اجتماعی، محیط زیست، اقتصادی، کالبدی-فضایی؛ در سطوح مختلف برنامه‌ریزی برتری حاصل نماید.

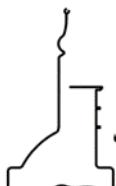
**نقاط ضعف:** نوع محدودیت یا کمبود در منابع، مهارت‌ها و امکانات و توانایی‌هایی حال حاضر شهر که بطور محسوس مانع عملکرد اثر بخش زیرسیستم‌های برنامه‌ریزی شود.

### ب: محیط بیرونی

منظور شناخت و تبیین محیط خارجی است که در آن فرصت‌ها و تهدیدات منطقه و شهر؛ تشخیص و استخراج می‌گردد. فرصت‌ها، مزیت‌های نسبی و پتانسیل‌های منطقه‌ای هستند که حتی ممکن است در شرایط حاضر امکان بروز خود را نداشته باشند. همواره فرصت‌ها در محیط خارجی تعریف می‌شوند و می‌توانند تحت تاثیر عوامل مختلف کاهش یابند و در معرض نابودی قرار گیرند. برنامه‌ریزان سعی دارند با استفاده از روش‌ها و تدبیر برنامه‌ریزی از این فرصت‌ها درجهت توسعه منطقه سود ببرند و حتی آن‌ها را از قوه به فعل درآورند. تهدیدها خطراتی است که هم امروزه و هم بالقوه در آینده می‌تواند حیات توسعه منطقه‌ای را با خطر مواجه سازد. خاستگاه این تهدیدات در بستر محیط خارجی قرار دارد و از سوی عوامل تاثیرگذار خارج از منطقه شکل می‌گیرند. برنامه‌ریزان با توجه به شناخت از محیط خارجی سعی دارند این تهدیدها را کنترل و مهار نمایند.

**فرصت:** عبارت است از یک موفقیت مطلوب عده در محیط خارجی شهر و منطقه که زمینه ساز برنامه‌های توسعه و بهبود فرآیند تحولات نقاط شهری خواهد شد.

**تهدید:** یک تهدید نشان دهنده موقعیت نامطلوب در محیط خارجی شهر و منطقه است مانند قدرت چانه زنی خریداران یا تامین‌کنندگان کلیدی، تغییرات عده و ناگهانی تکنولوژی و مواردی از این است که می‌توانند تهدید عده‌ای در راه موفقیت سازمان باشند.



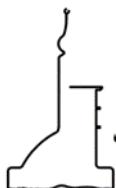


## ۲-۲: تحلیل SWOT بخش کالبدی در بندر کنگ

برمبانی بررسی مبنی نظری مرتبط با تحلیل استراتژیک در این بخش؛ تحلیل SWOT به تفکیک ۴ عرصه کاربری اراضی و خدمات شهری، ساختار فضایی شهر، وضعیت اینیه و مسکن، طراحی شهری در زیرسیستم کالبدی- فضایی بندر کنگ ارائه شده است.

جدول ۲-۱: تدقیق عوامل درونی و بیرونی در قالب تحلیل استراتژیک

عوامل بیرونی		عوامل درونی		عرصه
تهدید	فرصت	ضعف	قوت	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• محدودیت بارگذاری</li> <li>• فعالیت و صنایع به واسطه ساختار طبیعی</li> <li>• وقوع طوفان‌های گردوبغار</li> <li>• آرامش مناسب امواج برای احداث سازه‌های دریایی</li> <li>• امکان حصول آب با کیفیت مناسب</li> <li>• بهمنظور آب‌گیری از دریا به واسطه جریان‌های جزر و مدنی</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ظرفیت بهره‌برداری از ویژگی‌های طبیعی نوار ساحلی</li> <li>• آرامش مناسب امواج برای احداث سازه‌های دریایی</li> <li>• امکان حصول آب با کیفیت مناسب</li> <li>• بهمنظور آب‌گیری از دریا</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• آلایندگی محیط طبیعی به واسطه فعالیت‌های صیادی</li> <li>• گرما و رطوبت بالای هوا در بخش قابل توجهی از روزهای سال</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• هم‌جواری با خلیج فارس</li> <li>• وجود آبراهه‌های با ارزش طبیعی در محدوده راهکارهای بومی جهت ذخیره رواناب و پرکردن سفره‌های زیزمه‌نی آب</li> </ul>	جهت و قدر
<ul style="list-style-type: none"> <li>• عدم وجود سازوکار حفاظت میراث فرهنگی و تاریخی منسجم و یکپارچه</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ساختار منحصر به فرد و ویژه بافت سنتی با پیشینه تاریخی قوی</li> <li>• معماری منحصر به فرد خانه‌های تاریخی وجود عناصر و میراث تاریخی ملmos و ناملموس</li> <li>• وجود فضاهای زیستی خاص در خانه‌های تاریخی</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ساخت و سازهای جدید بدون درنظر گرفتن پیشینه تاریخی و بافت سنتی- بومی تاثیر نامطلوب ساخت و سازهای جدید بر بافت تاریخی</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• سابقه تاریخی شهر به واسطه نقش بندری با کشورهای هم‌جوار آبهای خلیج فارس و دریای عمان</li> <li>• وجود گستردگی میراث تاریخی ملموس و ناملموس</li> <li>• وجود برکه‌های تاریخی به عنوان عناصر کالبدی و هویت بخش</li> <li>• وجود جاذبه‌های گردشگری متعدد و گستردگی وجود خانه‌های بومی به عنوان آثار ملی ایران</li> <li>• استفاده از خانه‌های یونسکو و یوسفی به عنوان اقامتگاه بوم‌گردی</li> </ul>	جهت و قدر

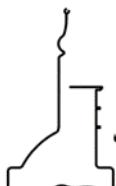




عوامل بیرونی		عوامل درونی		عرضه
تهدید	فرصت	ضعف	قوت	
<ul style="list-style-type: none"> <li>تغییر نقش بندر کنگ از بندر تجاری به صیادی</li> <li>تغییر جایگاه بندر کنگ در قابت با دیگر بنادر حوزه خلیج فارس (نظیر بندر شهید رجایی و بندر لنگه)</li> <li>سهم نسبتاً بالای اقتصاد غیر رسمی (حدود ۳ درصد بیشتر از متوسط استان)</li> <li>جب کارگران فصلی</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>امکان بهره‌برداری صحیح و برنامه‌ریزی شده در راستای ارتقای اقتصاد دیابی</li> <li>امکان بهره‌برداری چند منوره از بندر وضع موجود</li> <li>امکان افزایش صادرات از بندر کنگ به کشورهای حوزه خلیج فارس</li> <li>پیوند اقتصادی با بندر لنگه</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>عدم وجود ساختار یکپارچه اقتصادی در راستای بهره‌برداری از پتانسیلهای توسعه</li> <li>عدم وجود زمینه و بستر لازم برای ارتقای نقش اقتصادی زنان پایین بودن سهم اشتغال در بخش صنعت (۶ درصد)</li> <li>عدم پاسخگویی به نیاز اشتغال جوانان و زنان</li> <li>قرارگیری بیش از نیمی از خانوارهای شهری در طبقه کم درآمد</li> <li>بندر کنگ به عنوان پایگاه جهانی دانش سنتی در کرانه لنج سازی و دریانوردی خلیج فارس</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>سهم ۹,۷ درصدی شهر کنگ از تولید ناخالص استان هرمزگان در بخش کشاورزی</li> <li>وجود بندر چند منظوره در شهر افزایش نرخ مشارکت زنان در فعالیتهای اقتصادی</li> <li>بالا بودن سهم اشتغال در بخش کشاورزی (۱۵ درصد)</li> <li>جایگاه ویژه بخش حمل و نقل و انبارداری در ساختار اقتصادی شهر</li> <li>کاهش نرخ بیکاری از سال ۱۳۸۵ تا کنون</li> </ul>	اقتصادی
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ظرفیت همچوایی با خلیج فارس در راستای ارتقای ساختار حمل و نقل دسترسی به آبهای آزاد دریای عمان و امکان ارتباط با کشورهای خارجی</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>عدم وجود سلسله مراتب شبکه ارتباطی</li> <li>کیفیت نامناسب تجهیزات حمل و نقل عمومی</li> <li>کاهش سهولت دسترسی در پی پوشش نامناسب خیابان‌های محلی و پیاده روها</li> <li>فاصله ۱۸۰ کیلومتری با مد حمل و نقل ریلی</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>جایگاه زئوپولیتیک و موقعیت جغرافیایی خاص محدوده</li> </ul>	جغرافیایی
<ul style="list-style-type: none"> <li>روند حاکم بر تغییر اراضی باغ و بایر به کاربری مسکونی</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>امکان استفاده از اراضی بایر در راستای تامین نیازهای خدماتی</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>کمبود سرانه کاربری‌های خدماتی همچون آموزشی، بهداشتی - درمانی، فرهنگی، حمل و نقل و انبارداری، پارک و فضای سبز</li> <li>عدم توجه به توزیع فضایی و پراکنش مناسب خدمات در سطح شهر (خصوصاً کاربری‌های آموزشی، درمانی - بهداشتی، فرهنگی، ورزشی، اداری، پارک و فضای سبز)</li> <li>تمرکز اراضی مسکونی و خدمات شهری در میانه شمالی و شرقی</li> <li>عدم تحقق ظرفیت و شعاع عملکرد مطلوب در کاربری‌های پارک و فضای سبز، بهداشتی، فرهنگی، مذهبی، ورزشی، آموزشی)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>وجود اراضی بایر در نواحی مختلف شهر (خصوصاً در اراضی شمال‌غربی)</li> <li>تفاوت بیش از دوباره سرانه کاربری مسکونی نسبت به معیارهای استاندارد</li> <li>امکان استفاده از توسعه درونی در روند توسعه شهری</li> </ul>	کیمی‌ای اقتصادی

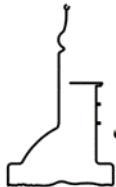


عوامل بیرونی		عوامل درونی		عرضه
تهدید	فرصت	ضعف	قوت	
عدم توجه به ضرورت ساخت فضاهای شهری مناسب و مطلوب در درون شهر	امکان جهت‌دهی توسعه در اراضی درشت دانه غیرفعال (Brown field)	<ul style="list-style-type: none"> <li>عدم وجود عرصه‌های همگانی و فضای عمومی</li> <li>عدم وجود ساختار فضایی تعریف شده و مشخص در شهر</li> <li>فقدان سلسله مراتب تعریف شده در نظام استقرار فعالیت‌ها و خدمات</li> <li>تمرکز عناصر مرکزی سازمان فضایی در بخش شرقی بندر کنگ</li> <li>عدم انسجام و یکپارچگی بین محلات جدید و قدیم</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>وجود اراضی مناسب در راستای ایجاد فضای عمومی و همگانی</li> <li>وجود اراضی با ارزش تاریخی به عنوان مرکز توسعه</li> <li>الگوی ارگانیک برآمده از ساختار سنتی و هویت تاریخی بندر کنگ</li> </ul>	نمودار ۳
افزایش خطرپذیری در مواجهه با مخاطرات طبیعی به واسطه استفاده از مصالح و سازه‌های چوبی و فلزی	امکان افزایش تراکم کاهش امنیت ساختمان‌های شهری در گذر زمان	<ul style="list-style-type: none"> <li>امکان افزایش تراکم ساختمانی جهت شهری</li> <li>ریزدانه بودن بخش اعظم بافت شهری از توسعه و رشد افقی شهر</li> <li>امکان تخریب بافت با ارزش تاریخی به واسطه تمرکز بیشترین جمعیت شهری در بافت تاریخی توسعه آتی</li> <li>توسعه افقی و گسترش بی رویه شهر</li> <li>برآمده از تراکم ساختمانی پایین</li> <li>عدم استفاده از پتانسیل‌های بالقوه موجود در هسته شهری و معماری و معماری</li> <li>عدم وجود عناصر طبیعی و تاریخی برای تقویت تغییر الگوی سکونت از خانوار گستردگی به خانوارهای هسته‌ای و هدم پاسخگویی الگوهای معماری به آن</li> <li>بافت تاریخی با ساحل خلیج فارس در روند توسعه شهری</li> <li>کاهش شناخت عمومی از آثار و قدمت تاریخی شهر</li> <li>گسترش بحران هویت در توسعه‌های جدید بندر کنگ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>میانگین ارتفاعی پایین در ساختمان‌های شهر (سهم زیاد اراضی در ساختمان‌های یک و دو طبقه)</li> <li>برخورداری بیش از نیمی از بنهای شهر از کیفیت قابل استفاده</li> <li>استفاده از مصالح بومی (دسترسی آسان و صرفه اقتصادی)</li> <li>تأثیر ابعاد و اندازه کوچک شهر بر تصویر ذهنی شهر وندان</li> <li>"جود عناصر هویت دهنده تاریخی مانند بركه سنگی، قلعه بندر کنگ، خانه گلستان، لنج بوم مسی"</li> <li>تأثیر ابعاد و اندازه کوچک شهر بر ذهنیت شهر وندان</li> <li>بافت معماری ارزشمند سیما و منظر خاص شهر</li> </ul>	نمودار ۴





عوامل بیرونی		عوامل درونی		عرصه
تهدید	فرصت	ضعف	قوت	
<ul style="list-style-type: none"> <li>افزایش جمعیت مهاجران و افزایش آسیب‌های اجتماعی</li> <li>نرخ پایین مشارکت رسمی در بین افراد با تحصیلات پایین تخریب خانه‌های تاریخی بر اثر سکونت مستاجران مهاجر</li> <li>وجود اسکله ماهیگیری و عدم نظارت بر فعالیت های آن</li> <li>افزایش محدوده های اسکان غیر رسمی</li> <li>افزایش آسیب‌های اجتماعی در محلات مهاجریزیر کاهش امنیت اجتماعی در اثر افزایش مهاجران</li> <li>عدم توسعه و استفاده از فعالیت های انجمنی</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>وجود خانواده متعادل و پایدار</li> <li>وجود نیروی کار فراوان</li> <li>احساس تعلق بالا به شهر و محله</li> <li>استفاده از توان و نیروی نهادهای دینی و مذهبی و شهرداری در راستای توسعه شهر</li> <li>وجود زمینه های جلب مشارکت در پروژه های گردشگری</li> <li>امکان توسعه مشاغل در بخش گردشگری</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>افزایش مهاجریزیری شهر</li> <li>بالا بودن نسبت زنان سرپرست خانوار</li> <li>تحصیلات عالی پایین اکثر ساکنین شهر</li> <li>سکونت مهاجران مجرد و افغان به صورت گروهی در خانه‌های تاریخی</li> <li>تجمع مهاجران در بخش‌های خاص شهر و به وجود آمدن تفکیک منطقه‌ای</li> <li>خالی ماندن برخی از خانه‌های تاریخی به دلیل مهاجرت صاحبخانه‌ها</li> <li>پایین بودن میزان مشارکت رسمی مهارت نسبتاً پایین شهروندان در فعالیت‌های مرتبط با گردشگری</li> <li>عدم وجود امنیت در پی‌بی توجهی به امر نظارت و تجهیزات شهری لازم ناکافی و نامناسب بودن عرصه های اجتماعی- فراغتی در مقیاس سکونت</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ثبت بودن نرخ رشد جمعیت بالا بودن نسبت جمعیت فعال (۱۵ ساله)</li> <li>متعادل بودن متوسط بعد خانوار</li> <li>نسبت جنسی متعادل</li> <li>همبستگی اجتماعی قومی و مذهبی</li> <li>بالا بودن جمعیت بومی شهر</li> <li>نسبت بالای افراد دارای صاحب خانه</li> <li>بالا بودن میانگین مدت سکونت</li> <li>بالا بودن تعلق خطوط به شهر</li> <li>بالا بودن تعلق خاطر به محلات شهر</li> <li>ثبت بودن نگرش به بافت تاریخی</li> <li>پذیرش اجتماعی بالای گردشگران</li> <li>پایین بودن میانگین آسیب‌های اجتماعی</li> <li>بالا بودن میانگین امنیت اجتماعی</li> <li>تمایل مشارکت فکری و همکاری با شهرداری و شورای شهر جهت بازسازی و مرمت بافت تاریخی</li> <li>بالا بودن میزان مشارکت غیر رسمی</li> <li>اعتماد نسبتاً بالای شهروندان به شهرداری و نهادهای دینی و مذهبی</li> </ul>	<p>جهانی</p>





## ۲-۳: تدقیق استراتژی‌های توسعه

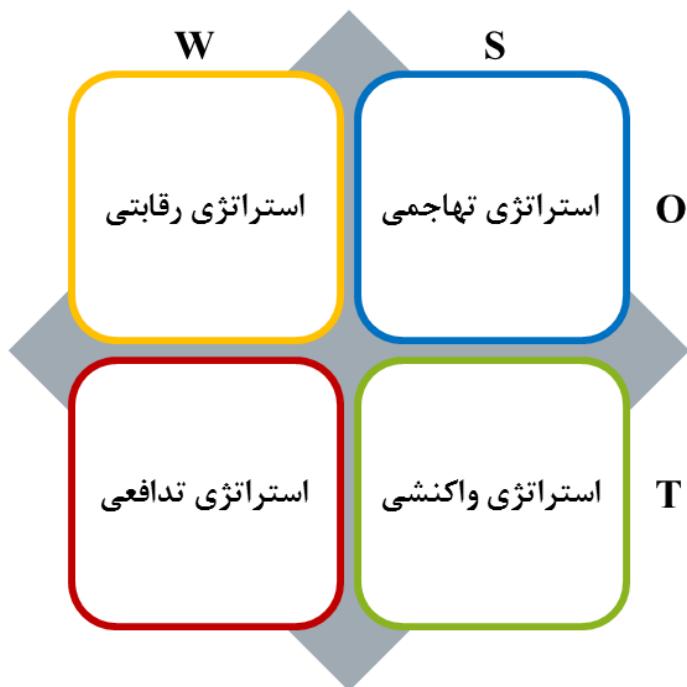
از طریق تحلیل SWOT که یکی از ابزارهای تدوین استراتژی است، برای سازمان استراتژی طراحی کرد که متناسب با محیط آن باشد. با استفاده از این تحلیل این امکان حاصل می‌شود که اولاً به تجزیه تحلیل محیط‌های داخلی و خارجی پرداخته و ثانیاً تصمیمات استراتژیکی اتخاذ نمود که قوتهای سازمان را با فرستهای محیطی متوازن سازد. در این راستا؛ قواعد حاکم بر ماتریس تحلیل SWOT به قرار زیر است

- چگونه می‌توان با بهره‌گیری از نقاط قوت حداکثر بهره‌برداری را از فرستها انجام داد (SO)
- چگونه با استفاده از نقاط قوت می‌توان اثر تهدیدات را حذف کرد یا کاهش داد (ST)
- چگونه باید با بهره‌گیری از فرستها نقاط ضعف را تبدیل به نقطه قوت کرد یا از شدت نقاط ضعف کاست (WO)
- چگونه باید با کاهش دادن نقاط ضعف تأثیر تهدیدات را کاهش داد یا تاثیرشان را حذف نمود. (WT)

جدول ۲-۲: ماتریس مورد استفاده در روش تحلیل SWOT

نقاط ضعیف W	نقاط قوت S	SWOT
فهرست نقاط قوت	فهرست نقاط قوت	
استراتژی‌های WO	استراتژی‌های SO	فرستها O
با فرستها نقاط ضعف را از بین ببرید	با نقاط قوت از فرستها استفاده کنید	فهرست فرستها
استراتژی‌های WT	استراتژی ST	تهدیدات T
نقاط ضعف را کاهش دهید و از تهدیدات پرهیزید.	برای احتراز از تهدیدات از قوتها استفاده کنید.	فهرست تهدیدات

به طور خلاصه می‌توان گفت هدف از تحلیل و بررسی فرستها و تهدیدات محیط خارجی ارزیابی این مسئله است که یک شرکت می‌تواند فرستها را به دست آورد و از تهدیدات اجتناب کند. بویژه زمانی که با یک محیط خارجی غیر قابل کنترل در زمان کنونی روبرو است



شکل ۲-۲: چارچوب تدقیق استراتژی‌های توسعه

در راستای استخراج راهبردهای توسعه بnder کنگ از ماتریس SWOT استفاده شد. برای این منظور نقاط قوت و ضعف و فرصت ها و تهدیدات در چهار چوب کلی. WT. ST. WO. SO. پیوند داده می شود و گزینه استراتژیک بین آنها انتخاب می شود.



» استراتژی ۵۰: این راهبرد می‌تواند یک حالت هم‌افزایی در شهر ایجاد کند. هر شهر مایل است در این موقعیت قرار داشته باشد تا بتواند با بهره‌گیری از توانمندی‌ها، استفاده از فرصت‌ها را به حداقل برساند.

۱۰۱۵. بهره‌برداری از ظرفیت‌های هم‌جواری با دریای خلیج فارس و نوار ساحلی آن در بندر کنگ

۱۰۴۵ ارتقای نقش بندری شهر مبتنی بر سابقه تاریخی و ظرفیت‌های هم‌جواری با خلیج فارس

۴۰۵۵ برنامه‌ریزی مبتنی بر میراث تاریخی بندر کنگ و به ویژه بافت سنتی آن

۵۰۷۵ استفاده از خانه‌های سنتی و تاریخی در راستای ارتقای جاذبه‌های گردشگری

۱۰۷۵ طراحی هم‌راستا با هویت خاص بندر کنگ در برخورداری از میراث تاریخی و هم‌جواری با نوار ساحلی جنوب کشور

۸۰۱۵ برنامه‌ریزی توسعه بندر کنگ در ساختار اقتصاد دریاپایه مبتنی بر پتانسیل هم‌جواری آن با خلیج فارس

۱۰۱۶۵ برنامه‌ریزی ارتقای اقتصادی (به ویژه در بخش حمل و نقل و انبارداری) مبتنی بر صادرات به واسطه جایگاه و موقعیت ژئوپلیتیک بندر کنگ

۱۱۰۱۱۵ برنامه‌ریزی اقتصادی شهر مبتنی بر تعاملات فضایی و پیوندهای منطقه‌ای و فرا ملی

۱۴۰۱۹۵ برنامه‌ریزی کاربری اراضی برمبنای استفاده از اراضی با ایر

۱۶۰۲۶۵ برنامه ارتقای هویت شهری برمبنای ساختار سنتی و هویت تاریخی بندر کنگ

۱۵۰۲۰۵ طراحی فضای همگانی و عمومی با استفاده از اراضی درشت دانه غیر فعال و با ایر

۱۶۰۲۱۵ طراحی مرکز اصلی شهر با بهره‌برداری از عناصر بافت تاریخی

۱۸۰۲۳۵ طراحی سیستم نظارتی و مدیریتی بر الگوی توسعه شهری (جلوگیری از رشد بی‌رویه و بی‌ برنامه)

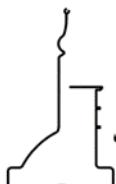
۱۹۰۲۹۵ بهره‌برداری از پتانسیل‌های هویتی شهر (عناصر تاریخی و معماری بومی) در راستای ارتقای سیما و منظر

۲۱۰۲۸۵ ارتقای هویت شهر مبتنی بر استفاده از پتانسیل هم‌جواری بافت تاریخی با ساحل خلیج فارس

۲۴۰۵۵ استفاده از احساس تعلق ساکنین در ارتقای نقش گردشگری شهر

۴۰۴۰۵ بهره‌برداری از مشارکت عمومی در برنامه‌های توسعه گردشگری

۱۹۰۸۵ حفاظت ویژه از معماری سنتی و بومی خانه‌های تاریخی





**استراتژی ST:** این راهبرد براساس توامندی شهر در مقابل تهدیدات بنا شده است و هدف آن افزایش توامندی‌های موجود و کاهش تهدیدات است.

۱۱T۱S.	بارگذاری فعالیت و خدمات در نوار ساحلی با رویکرد حفاظت محیط طبیعی
۳T۱S.	احداث سازه‌های دریایی در نوار ساحلی بندر کنگ
۴T۳S.	طراحی و برنامه‌ریزی تامین آب بندر کنگ مبتنی بر راهکارهای بومی
۵T۵S.	برنامه ریزی حفاظتی از میراث تاریخی ملموس و ناملموس
۵T۶S و ۵T۸S.	اتخاذ رویکرد حفاظتی نسبت به خانه‌های بومی و برکه‌های تاریخی
۶T۱۱S.	بهره‌برداری از بندر شهر در راستای عملکردهای چند منظوره
۷T۱S	ارتقای نقش و جایگاه بندر کنگ در حوزه خلیج فارس
۲۰T۳۹S	تدقيق رویکرد نظارت بر بافت سنتی با چشممان ناظر و مشارکت مردمی
۱۰T۱۷S	۱. بهره‌گیری از اهرم نظارتی شهرداری جهت جلوگیری از تغییر کاربری اراضی با غات و کشاورزی به مسکونی
۱۱T۲۰S و ۱۱T۱۷S	۱۱T۲۰S بهره‌برداری از اراضی بایر در راستای طراحی فضای همگانی و عمومی
۱۲T۲۲S و ۱۳T۲۲S	۱۲T۲۲S طراحی برنامه جامع اینمنی ساختمان در بندر کنگ
۱۳T۲۵S	۱۳T۲۵S برنامه‌ریزی سازوکار مدیریت بحران در مواجهه با مخاطرات طبیعی
۱۴T۲۸S	۱۴T۲۸S تحقق طرح‌های بهسازی و نوسازی بافت‌های مستعد فرسودگی
۱۶T۳۸S و ۱۷T۳۷S	۱۶T۳۸S طراحی کتابچه‌های راهنمای عناصر تاریخی در راستای بهبود شناخت عمومی
۱۷T۲۹S	۱۷T۲۹S طراحی المان‌های خاص طراحی شهری (نشانه‌های شهری، محورهای طراحی شده و ...) در راستای هويت انگيزی





► استراتژی WO: کاهش نقاط ضعف و افزایش فرصت‌های اساسی ، امکان استفاده از فرصت‌های به دست آمده را ندارند، لذا طراحی برنامه‌هایی به منظور تقویت نقاط ضعف می‌تواند شهر را در استفاده از فرصت‌ها توانمند کند .

W101. بهره‌گیری از پتانسیل هم‌جواری با خلیج فارس با ضرورت عدم آلایندگی مبتنی بر تحلیل اثرات زیست محیطی

W403. رویکرد حفاظتی نسبت به میراث تاریخی با اعمال حریم مداخله

W503. برنامه‌ریزی کالبدی، طراحی شهری و معماری مبتنی بر ضوابط و مقررات ساخت و ساز

W804. برنامه‌ریزی ساختار یکپارچه اقتصادی مبتنی بر ظرفیت‌های اقتصاد دریاپایه

W905. بهره‌برداری بندر چند منظوره شهر همراستا با ارتقای نقش بخش صنعت و خدمات

W1107. ارتقای پیوند اقتصادی با بندر لنگه در راستای اشتغال زایی پایدار

W1309. ارتقای پیوندهای ارتباطی بندر کنگ با محیط پیرامون با تاکید بر سطح بین‌الملل

W1201. ارتقای سلسله مراتب شبکه ارتباطی درون شهری و حمل و نقل عمومی

W24026. بهبود ساختار هویتی شهر مبتنی بر احساس تعلق شهروندان

W26036. بهره‌برداری از مشارکت عمومی و دولتی در راستای ارتقای فعالیت‌های گردشگری

W4021. برنامه ریزی در راستای انسجام و یکپارچگی بافت تاریخی با مناطق شهری

W14013. تامین کمبود سرانه خدمات شهری با استفاده از اراضی بایر

W1014. طراحی شبکه یکپارچه فعالیت و خدمات در نوار ساحلی

W15016. برنامه‌ریزی توسعه آتی شهر در اراضی درشت دانه غیرفعال در راستای جلوگیری از تمرکز شهری

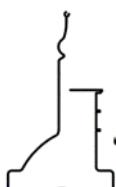
W6011. بهسازی الگوی سنتی و معماری بومی در راستای حفاظت از بافت با ارزش تاریخی

W6017. طراحی فضای همگانی و عمومی با استفاده از اراضی بایر و درشت دانه غیرفعال در پیرامون خانه‌های تاریخی

W17018. طراحی نظام یکپارچه و ساختار فضایی منسجم شهری

W7013. برنامه حمایتی و حفاظت از آثار تاریخی با ارزش بندر کنگ

W7014. بهبود تعامل و ارتباط مناطق شهری بر مبنای طراحی شبکه‌ای از عناصر هویت بخش واحد





» استراتژی WT: هدف این راهبرد، کاهش نقاط ضعف و تهدیدات تا حد امکان است. شهری که در بیشترین عواملش در این خانه متمرکز باشد وضعیت جالبی نداشته و می‌تواند با برگزاری دوره‌هایی مانند مدیریت راهبردی و ... از راهبردهای گوناگونی مانند انحلال، ادغام و تلاش برای بقا استفاده کند.

۱۱W. بارگذاری فعالیت در نوار ساحلی در چارچوب خوباط و مقررات حفاظت محیط زیست و پایداری طبیعی

۱۲W. برنامه‌ریزی سازوکار مناسب برای حفاظت از میراث فرهنگی و تاریخی کهن بندر کنگ

۱۳W. ارتقای همکاری نهادها و وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی با شهرداری در روند حفاظت از میراث تاریخی

۱۴W. برنامه ریزی ساختار یکپارچه اقتصادی بندر کنگ مبتنی بر بندری تجاری- صیادی چند عملکردی

۱۵W. برنامه‌ریزی اقتصادی مبتنی بر استغالت‌زاوی جوانان و زنان در راستای ارتقای جایگاه بندر کنگ در حوزه خلیج فارس

۱۶W. طراحی سلسله مراتب مناسب شبکه ارتباطی پیشنهادی

۱۷W. بهبود و ارتقای حمل و نقل عمومی در بندر کنگ

۱۸W. طراحی مسیر پیاده و دوچرخه در موضع‌های خاص و مستعد شهر

۱۹W. برنامه‌ریزی کاربری اراضی با الویت تامین کمبودهای خدمات شهری

۲۰W. بهره‌گیری از اراضی مستعد توسعه در راستای توزیع و پراکنش مناسب کاربری‌های خدماتی

۲۱W. شکل‌گیری شبکه سلسله مراتبی خدمات در مقیاس محله‌ای، ناحیه‌ای، منطقه‌ای و شهری

۲۲W. برنامه‌ریزی در راستای دسترسی مطلوب کلیه مناطق شهری به کاربری‌های خدماتی و فضای همگانی

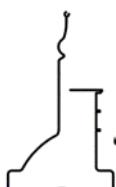
۲۳W. طرح فضاسازی و طراحی فضاهای همگانی و عمومی در عرصه‌های مختلف شهری

۲۴W. ۱۳/۱۲T۳۵W. طراحی برنامه مشارکتی در راستای ارتقای کیفیت و امنیت ساختمانی

۲۵W. ۱۳T۲۳W. طراحی برنامه جامع ایمنی ساختمان در بندر کنگ و به ویژه در بافت تاریخی

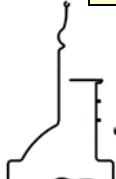
۲۶W. ۱۶T۲۸W. اجرای برنامه‌های مشارکتی و همگانی در راستای شناخت عناصر هویت بخش بندر کنگ

۲۷W. ۱۷T۲۶W. فضاسازی با استفاده از المان‌های طراحی شهری به تفکیک مناطق



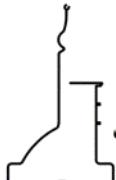
## جدول ۲-۳: تدقیق استراتژی‌های توسعه بندر کنگ

نقاط ضعف (W)	نقاط قوت (S)
۱. آلایندگی محیط طبیعی به واسطه فعالیت‌های صیادی	۱. همچواری با خلیج فارس
۲. ساخت و سازهای جدید بدون درنظر گرفتن پیشینه تاریخی و بافت سنتی - بومی	۲. وجود آبراهه‌های با ارزش طبیعی در محدوده راهکارهای بومی جهت ذخیره رواناب و پرکردن سفره‌های زیرزمینی آب
۳. تاثیر نامطلوب ساخت و سازهای جدید بر بافت تاریخی	۳. سابقه تاریخی شهر به واسطه نقش بندری با کشورهای همچوار آبهای خلیج فارس و دریای عمان
۴. عدم وجود ساختار یکپارچه اقتصادی در راستای بهره‌برداری از پتانسیل‌های توسعه	۴. وجود گستردگی میراث تاریخی ملموس و ناملموس
۵. عدم وجود زمینه و بستر لازم برای ارتقای نقش اقتصادی زنان	۵. وجود برکه‌های تاریخی به عنوان عناصر کالبدی و هویت بخش
۶. پایین بودن سهم اشتغال در بخش صنعت (۶ درصد)	۶. وجود جاذبه‌های گردشگری متنوع و گستردگی
۷. عدم پاسخگویی به نیاز اشتغال جوانان و زنان	۷. وجود خانه‌های بومی به عنوان آثار ملی ایران
۸. قرارگیری بیش از نیمی از خانوارهای شهری در طبقه کم درآمد	۸. استفاده از خانه‌های یونسی و یوسفی به عنوان اقامتگاه بوم‌گردی
۹. عدم وجود سلسله مراتب شبکه ارتباطی	۹. سهم ۹,۷ درصدی شهر کنگ از تولید ناخالص استان هرمزگان در بخش کشاورزی
۱۰. کیفیت نامناسب تجهیزات حمل و نقل عمومی	۱۰. وجود بندر چند منظوره در شهر
۱۱. کاهش سهولت دسترسی در پی پوشش نامناسب خیابان‌های محلی و پیاده روهای	۱۱. افزایش نرخ مشارکت زنان در فعالیت‌های اقتصادی
۱۲. فاصله ۱۸۰ کیلومتری با مد حمل و نقل ریلی	۱۲. بالا بودن سهم اشتغال در بخش کشاورزی (۱۵ درصد)
۱۳. کمبود سرانه کاربری‌های خدماتی همچون آموزشی، بهداشتی-درمانی، فرهنگی، حمل و نقل و ابزارداری، پارک و فضای سبز	۱۳. جایگاه ویژه بخش حمل و نقل و ابزارداری در ساختار اقتصادی شهر
۱۴. عدم توجه به توزیع فضایی و پراکنش مناسب خدمات در سطح شهر (خصوصا کاربری‌های آموزشی، درمانی-بهداشتی، فرهنگی، ورزشی، اداری، پارک و فضای سبز)	۱۴. کاهش نرخ بیکاری از سال ۱۳۸۵ تا کنون
۱۵. تمرکز اراضی مسکونی و خدمات شهری در میانه شمالی و شرقی	۱۵. جایگاه ژئopolیتیک و موقعیت جغرافیایی خاص محدوده شهر
۱۶. عدم تحقق ظرفیت و شعاع عملکرد مطلوب در کاربری‌های پارک و فضای سبز، بهداشتی، فرهنگی، مذهبی، ورزشی، آموزشی)	۱۶. وجود اراضی با پتانسیل مختلف شهر (خصوصا در اراضی شمال‌غربی)
۱۷. عدم وجود عرصه‌های همگانی و فضای عمومی	۱۷. تفاوت بیش از دوباره سرانه کاربری مسکونی نسبت به معیارهای استاندارد
۱۸. عدم وجود ساختار فضایی تعریف شده و مشخص در شهر	۱۸. امکان استفاده از توسعه درونی در روند توسعه شهری
۱۹. فقدان سلسله مراتب تعریف شده در نظام استقرار فعالیت‌ها و خدمات	۱۹. وجود اراضی مناسب در راستای ایجاد فضای عمومی و همگانی
	۲۰. وجود اراضی با ارزش تاریخی به عنوان مرکز توسعه
	۲۱. وجود اراضی ارگانیک برآمده از ساختار سنتی و هویت تاریخی
	۲۲. بندر کنگ



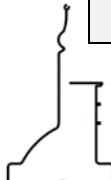


۲۰. تمرکز عناصر مرکزی سازمان فضایی در بخش شرقی بندر کنگ	۲۳. میانگین ارتفاعی پایین در ساختمان‌های شهر (سهم زیاد اراضی در ساختمان‌های یک و دو طبقه)
۲۱. عدم انسجام و یکپارچگی بین محلات جدید و قدیم	۲۴. برخورداری بیش از نیمی از بناهای شهر از کیفیت قابل استفاده
۲۲. ریزدانه بودن بخش اعظم بافت شهری	۲۵. استفاده از مصالح بومی (دسترسی آسان و صرفه اقتصادی)
۲۳. امکان تخریب بافت با ارزش تاریخی به واسطه تمرکز بیشترین جمعیت شهری در بافت تاریخی	۲۶. "جود عناصر هویت دهنده تاریخی مانند برکه سنگی، قلعه بندر کنگ، خانه گلستان، لنج بوم مسی"
۲۴. توسعه افقی و گسترش بی رویه شهر برآمده از تراکم ساختمانی پایین	۲۷. تاثیر ابعاد و اندازه کوچک شهر بر ذهنیت شهروندان
۲۵. عدم استفاده از پتانسیل های بالقوه موجود در هسته تاریخی شهر	۲۸. بافت معماری ارزشمند
۲۶. عدم وجود عناصر هویت بخش به تفکیک مناطق شهری	۲۹. سیما و منظر خاص شهر
۲۷. محله ابوزر به عنوان سکونتگاه غیر رسمی و جزئی از محلات ناکارآمد شهری	۳۰. مشتب بودن نرخ رشد جمعیت
۲۸. انقطاع فضایی بخش تاریخی و جدید در تصویر ذهنی شهروندان	۳۱. بالا بودن نسبت جمعیت فال (۱۵ - ۶۴ ساله)
۲۹. افزایش مهاجرپذیری شهر	۳۲. متعادل بودن متوسط بعد خانوار
۳۰. بالا بودن نسبت زنان سرپرست خانوار	۳۳. نسبت جنسی متعادل
۳۱. تحصیلات عالی پایین اکثر ساکنین	۳۴. همبستگی اجتماعی قومی و مذهبی
۳۲. سکونت مهاجران مجرد و افغان به صورت گروهی در خانه‌های تاریخی	۳۵. بالا بودن جمعیت بومی شهر
۳۳. تجمع مهاجران در بخش‌های خاص شهر و به وجود آمدن تفکیک منطقه‌ای	۳۶. بالا بودن میانگین مدت سکونت
۳۴. خالی ماندن برخی از خانه‌های تاریخی به دلیل مهاجرت صاحبخانه‌ها	۳۷. بالا بودن تعلق خطر به شهر
۳۵. پایین بودن میزان مشارکت رسمی	۳۸. بالا بودن تعلق خاطر به محلات شهر
۳۶. مهارت نسبتاً پایین شهروندان در فعالیت‌های مرتبط با گردشگری	۳۹. مشتب بودن نگرش به بافت تاریخی
۳۷. عدم وجود امنیت در پی‌بی توجهی به امر نظارت و تجهیزات شهری لازم	۴۰. پذیرش اجتماعی بالای گردشگران
۳۸. ناکافی و نامناسب بودن عرصه‌های اجتماعی-فراغتی در مقیاس سکونت	۴۱. پایین بودن میانگین آسیب‌های اجتماعی
	۴۲. بالا بودن میانگین امنیت اجتماعی
	۴۳. تمایل مشارکت فکری و همکاری با شهرداری و شورای شهر جهت بازسازی و مرمت بافت تاریخی
	۴۴. بالا بودن میزان مشارکت غیر رسمی
	۴۵. اعتماد نسبتاً بالای شهروندان به شهرداری و نهادهای دینی مذهبی



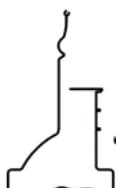


WO	SO	فرصت‌ها (O)
W101. بهره‌گیری از پتانسیل همچوایی با خلیج فارس با ضرورت عدم آلایندگی مبتنی بر تحلیل اثرات زیست محیطی	► ۱۰۱S. بهره‌برداری از ظرفیت‌های همچوایی با دریای خلیج فارس و نوار ساحلی آن در بندر کنگ	۱. ظرفیت بهره‌برداری از ویژگی‌های طبیعی نوار ساحلی
► W304 رویکرد حفاظتی نسبت به میراث تاریخی با اعمال حریم مداخله	► ۱۰۴S ارتقای نقش بندری شهر مبتنی بر سابقه تاریخی و ظرفیت‌های همچوایی با خلیج فارس	۲. آرامش مناسب امواج برای احداث سازه‌های دریایی
► W305 برنامه‌ریزی کالبدی، طراحی شهری و معماری مبتنی بر ضوابط و مقررات ساخت و ساز	► ۴۰۵S برنامه‌ریزی مبتنی بر میراث تاریخی بندر کنگ و به ویژه بافت سنتی آن	۳. امکان حصول آب با کیفیت مناسب به منظور آب‌گیری از دریا
► W408 برنامه‌ریزی ساختار یکپارچه اقتصادی مبتنی بر ظرفیت‌های اقتصاد دریاپایه	► ۵۰۷S استفاده از خانه‌های سنتی و تاریخی در راستای ارتقای جاذبه‌های گردشگری	۴. ساختار منحصر به فرد و ویژه بافت سنتی با پیشینه تاریخی قوی
► W609 بهره‌برداری بندر چند منظوره شهر همراستا با ارتقای نقش بخش صنعت و خدمات	► ۱۰۷S طراحی همراستا با هویت خاص بندر کنگ در برخورداری از میراث تاریخی و تاریخی و همچوایی با نوار ساحلی جنوب کشور	۵. معماری منحصر به فرد خانه‌های تاریخی ع وجود عناصر و میراث تاریخی ملموس و ناملmos
► W7011 ارتقای پیوند اقتصادی با بندر لنگه در راستای اشتغال زایی پایدار	► ۸۰۱S برنامه‌ریزی توسعه بندر کنگ در ساختار اقتصاد دریاپایه مبتنی بر پتانسیل همچوایی آن با خلیج فارس	۷. وجود فضاهای زیستی خاص در خانه‌های تاریخی
► W9013 ارتقای پیوندهای ارتباطی بندر کنگ با محیط پیرامون با تأکید بر سطح بین‌الملل	► ۱۰۱S برنامه‌ریزی ارتقای اقتصادی (به ویژه در بخش حمل و نقل و انبارداری) مبتنی بر صادرات به واسطه جایگاه و موقعیت ژئولوژیک بندر کنگ	۸. امکان بهره‌برداری صحیح و برنامه‌ریزی شده در راستای ارتقای اقتصاد دریایی
► W10012 ارتقای سلسله مراتب شبکه ارتباطی درون شهری و حمل و نقل عمومی	► ۱۱۰۱۱S برنامه‌ریزی اقتصادی شهر مبتنی بر تعاملات فضایی و پیوندهای منطقه‌ای و فرا ملی	۹. امکان بهره‌برداری چند منظوره از بندر وضع موجود
► W26024 بهبود ساختار هویتی شهر مبتنی بر احساس تعلق شهر وندان	► ۱۴۰۱۹S برنامه‌ریزی کاربری اراضی برمبنای استفاده از اراضی بایر	۱۰. امکان افزایش صادرات از بندر کنگ به کشورهای حوزه خلیج فارس
► W36026 بهره‌برداری از مشارکت عمومی و دولتی در راستای ارتقای فعالیت‌های گردشگری	► ۱۶۰۲۶S برنامه ارتقای هویت شهری برمبنای ساختار سنتی و هویت تاریخی بندر کنگ	۱۱. دسترسی به آبهای آزاد دریای عمان و امکان ارتباط با کشورها
► W2104 برنامه‌ریزی در راستای انسجام و یکپارچگی بافت تاریخی با مناطق شهری	► ۱۵۰۲۰S طراحی فضای همگانی و عمومی با استفاده از اراضی درشت دانه غیر فعال و بایر	۱۲. ظرفیت همچوایی با خلیج فارس در راستای ارتقای ساختار حمل و نقل





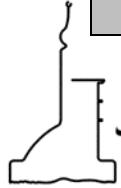
► W13014. تامین کمبود سرانه خدمات شهری با استفاده از اراضی بایر	► ۱۶۰۲۱۵. طراحی مرکز اصلی شهر با بهره‌برداری از عناصر بافت تاریخی	► ۱۴. امکان استفاده از اراضی بایر در راستای تامین نیازهای خدماتی
► W1401. طراحی شبکه یکپارچه فعالیت و خدمات در نوار ساحلی	► ۱۸۰۲۳۵. طراحی سیستم نظارتی و مدیریتی بر الگوی توسعه شهری (جلوگیری از رشد بی‌رویه و بی برنامه)	► ۱۵. امکان چهتدهی توسعه در اراضی درشت دانه غیرفعال (Brown field)
► W16015. برنامه‌ریزی توسعه آتی شهر در اراضی درشت دانه غیرفعال در راستای جلوگیری از تمرکز شهری	► ۱۹۰۲۹۵ بهره‌برداری از پتانسیل‌های هویتی شهر(عناصر تاریخی و معماری بومی) در راستای ارتقای سیما و منظر	► ۱۶. وجود عناصر تاریخی با ارزش در منطقه بافت تاریخی
► W1106. بهسازی الگوی سنتی و معماری بومی در راستای حفاظت از بافت با ارزش تاریخی	► ۲۱۰۲۸۵ ارتقای هویت شهر مبتنی بر استفاده از پتانسیل هم‌جواری بافت تاریخی با ساحل خلیج فارس	► ۱۷. تحقق الگوی شطرنجی در توسعه جدید شهری
► W1706. طراحی فضای همگانی و عمومی با استفاده از اراضی بایر و درشت دانه غیر فعال در پیرامون خانه‌های تاریخی	► ۲۴۰۵۵ استفاده از احساس تعلق ساکنین در ارتقای نقش گردشگری شهر	► ۱۸. امکان افزایش تراکم ساختمانی جهت جلوگیری از توسعه و رشد افقی شهر
► W18017. طراحی نظام یکپارچه و ساختار فضایی منسجم شهری	► ۴۰۴۵ بهره‌برداری از مشارکت عمومی در برنامه‌های توسعه گردشگری	► ۱۹. الگوهای سکونتی و معماری بومی در ساختمانها و شکل‌گیری شهر
► W1307. برنامه حمایتی و حفاظت از آثار تاریخی با ارزش بندر کنگ	► ۱۹۰۸۵ حفاظت ویژه از معماری سنتی و بومی خانه‌های تاریخی	► ۲۰. امکان استفاده از عناصر طبیعی و تاریخی برای تقویت هویت شهر
► W1407. بهبود تعامل و ارتباط مناطق شهری بر مبنای طراحی شبکه‌ای از عناصر هویت بخش واحد		► ۲۱. امکان استفاده از پتانسیل هم‌جواری بافت تاریخی با ساحل خلیج فارس در روند توسعه شهری
		► ۲۲. وجود خانواده متعادل و پایدار
		► ۲۳. وجود نیروی کار فراوان
		► ۲۴. احساس تعلق بالا به شهر و محله
		► ۲۵. استفاده از توان و نیروی نهادهای دینی و مذهبی و شهرداری در راستای توسعه شهر
		► ۲۶. وجود زمینه‌های جلب مشارکت در پروژه‌های گردشگری





۲۷. امکان توسعه مشاغل در  
بخش گردشگری

WT	ST	تهدیدها (T)



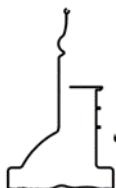
طرح ویژه بندر تاریخی گلگ



<p>۱۰. محدودیت بارگذاری فعالیت و صنایع به واسطه ساختار طبیعی</p> <p>۱۱. افزایش خطرپذیری در مواجهه با مخاطرات طبیعی به واسطه استفاده از مصالح و سازه‌ها چوبی و فلزی</p> <p>۱۲. کاهش امنیت ساختمان‌های شهری در گذر زمان</p> <p>۱۳. امکان شکل‌گیری بافت فرسوده در روند توسعه آتی</p>	<p>۱۱T۳S. بارگذاری فعالیت و خدمات در نوار ساحلی با رویکرد حفاظت محیط طبیعی</p> <p>۱۲T۳S. احداث سازه‌های دریایی در نوار ساحلی بندر کنگ</p> <p>۱۳T۳S. طراحی و برنامه‌ریزی تامین آب بندر کنگ مبتنی بر راهکارهای بومی</p> <p>۱۴T۳S. برنامه ریزی حفاظتی از میراث تاریخی ملموس و ناملموس</p> <p>۱۵T۳S. و ۱۶T۳S. اتخاذ رویکرد حفاظتی نسبت به خانه‌های بومی و برکه‌های تاریخی</p> <p>۱۶T۱S. بهره‌برداری از بندر شهر در راستای عملکردهای چند منظوره</p> <p>۱۷T۱S. ارتقای نقش و جایگاه بندر کنگ در حوزه خلیج فارس</p> <p>۱۸T۳۹S. تدقیق رویکرد نظارت بر بافت سنتی با چشمان ناظر و مشارکت مردمی</p> <p>۱۹T۱۷S. بهره‌گیری از اهرم نظارتی شهرداری جهت جلوگیری از تغییر کاربری اراضی با غایت و کشاورزی به مسکونی</p> <p>۲۰T۱۷S و ۲۱T۲۰S. بهره‌برداری از اراضی بایر در راستای طراحی فضای همگانی و عمومی</p> <p>۲۱T۲۲S و ۲۲T۲۲S. طراحی برنامه جامع ایمنی ساختمان در بندر کنگ</p> <p>۲۳T۲۵S. برنامه‌ریزی سازوکار مدیریت بحران در مواجهه با مخاطرات طبیعی</p> <p>۲۴T۲۸S. تحقق طرح‌های بهسازی و نوسازی بافت‌های مستعد فرسودگی</p> <p>۲۵T۳۷S و ۲۶T۳۸S. طراحی کتابچه‌های راهنمای عناصر تاریخی در راستای بهبود شناخت عمومی</p>	<p>۱۱. بارگذاری فعالیت و خدمات در نوار ساحلی با رویکرد حفاظت محیط طبیعی</p> <p>۱۲. آرامش مناسب امواج برای احداث سازه‌های دریایی</p> <p>۱۳. امکان حصول آب با کیفیت مناسب به منظور آبگیری از دریا به واسطه جریان‌های جزر و مدی</p> <p>۱۴. عدم وجود سازوکار حفاظتی میراث فرهنگی و تاریخی منسجم و یکپارچه</p> <p>۱۵. تغییر نقش بندر کنگ از بندر تجاری به صیادی</p> <p>۱۶. تغییر جایگاه بندر کنگ در قابت با دیگر بنادر حوزه خلیج فارس (نظیر بندر شهر شهید رجایی و بندر لنگه)</p> <p>۱۷. سهم نسبتاً بالای اقتصاد غیر رسمی (حدود ۳ درصد بیشتر از متوسط استان)</p> <p>۱۸. روند حاکم بر تغییر اراضی با غیر بایر به کاربری مسکونی</p> <p>۱۹. عدم توجه به ضرورت ساخت فضاهای شهری مناسب و مطلوب در درون شهر</p> <p>۲۰. افزایش خطرپذیری در مواجهه با مخاطرات طبیعی به واسطه استفاده از مصالح و سازه‌ها چوبی و فلزی</p> <p>۲۱. کاهش امنیت ساختمان‌های شهری در گذر زمان</p> <p>۲۲. امکان شکل‌گیری بافت فرسوده در روند توسعه آتی</p>
<p>۱۱. بارگذاری فعالیت در نوار ساحلی در چارچوب ضوابط و مقررات حفاظت محیط زیست و پایداری طبیعی</p> <p>۱۲. برنامه‌ریزی سازوکار مناسب برای حفاظت از میراث فرهنگی و تاریخی کهن بندر کنگ</p> <p>۱۳. ارتقای همکاری نهادها و وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی با شهرداری در روند حفاظت از میراث تاریخی</p> <p>۱۴. برنامه ریزی ساختار یکپارچه اقتصادی بندر کنگ مبتنی بر بندری تجاری- صیادی چند عملکردی</p> <p>۱۵. برنامه‌ریزی اقتصادی مبتنی بر اشتغال‌زا جوانان و زنان در راستای ارتقای جایگاه بندر کنگ در حوزه خلیج فارس</p> <p>۱۶. طراحی سلسه مراتب مناسب شبکه ارتباطی پیشنهادی</p> <p>۱۷. بهبود و ارتقای حمل و نقل عمومی در بندر کنگ</p> <p>۱۸. طراحی مسیر پیاده و دوچرخه در موضع‌های خاص و مستعد شهر</p> <p>۱۹. برنامه‌ریزی کاربری اراضی با الیت تامین کمبودهای خدمات شهری</p> <p>۲۰. بهره‌گیری از اراضی مستعد توسعه در راستای توزیع و پراکنش مناسب کاربری‌های خدماتی</p>	<p>۱۱T۱W. بارگذاری فعالیت در نوار ساحلی در چارچوب ضوابط و مقررات حفاظت محیط زیست و پایداری طبیعی</p> <p>۱۲T۲W. برنامه‌ریزی سازوکار مناسب برای حفاظت از میراث فرهنگی و تاریخی کهن بندر کنگ</p> <p>۱۳T۳W. ارتقای همکاری نهادها و وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی با شهرداری در روند حفاظت از میراث تاریخی</p> <p>۱۴T۴W. برنامه ریزی ساختار یکپارچه اقتصادی بندر کنگ مبتنی بر بندری تجاری- صیادی چند عملکردی</p> <p>۱۵T۵W. برنامه‌ریزی اقتصادی مبتنی بر اشتغال‌زا جوانان و زنان در راستای ارتقای جایگاه بندر کنگ در حوزه خلیج فارس</p> <p>۱۶T۶W. طراحی سلسه مراتب مناسب شبکه ارتباطی پیشنهادی</p> <p>۱۷T۷W. بهبود و ارتقای حمل و نقل عمومی در بندر کنگ</p> <p>۱۸T۸W. طراحی مسیر پیاده و دوچرخه در موضع‌های خاص و مستعد شهر</p> <p>۱۹T۹W. برنامه‌ریزی کاربری اراضی با الیت تامین کمبودهای خدمات شهری</p> <p>۲۰T۱۰W. بهره‌گیری از اراضی مستعد توسعه در راستای توزیع و پراکنش مناسب کاربری‌های خدماتی</p>	<p>۱۱T۱S. احداث سازه‌های دریایی در نوار ساحلی با رویکرد حفاظت محیط طبیعی</p> <p>۱۲T۱S. ارتقای نقش و جایگاه بندر کنگ در حوزه خلیج فارس</p> <p>۱۳T۱S. طراحی برنامه ریزی حفاظتی از میراث تاریخی ملموس و ناملموس</p> <p>۱۴T۱S. ارتقای نقش و جایگاه بندر کنگ در حوزه خلیج فارس</p> <p>۱۵T۱S. تحقق طرح‌های بهسازی و نوسازی بافت‌های مستعد فرسودگی</p> <p>۱۶T۱S. کتابچه‌های راهنمای عناصر تاریخی در راستای بهبود شناخت عمومی</p>



➤ ۱۶W. شکل‌گیری شبکه سلسله مراتبی خدمات در مقیاس محله‌ای، ناحیه‌ای، منطقه‌ای و شهری	➤ ۱۷T۲۹S طراحی المان‌های خاص طراحی شهری (نشانه‌های شهری، محورهای طراحی شده و ...) در راستای هویت انجیزی	➤ ۱۴. دگرگونی الگوی سکونت و تحول در هویت طراحی شهری و معماری
➤ ۱۷W. برنامه‌ریزی در راستای دسترسی مطلوب کلیه مناطق شهری به کاربری‌های خدماتی و فضای همگانی		➤ ۱۵. کاهش شناخت عمومی از آثار و قدمت تاریخی شهر
➤ ۱۸W. طرح فضاسازی و طراحی فضاهای همگانی و عمومی در عرصه‌های مختلف شهری		➤ ۱۶. گسترش بحران هویت در توسعه‌های جدید بندر کنگ
➤ ۱۹W. طراحی برنامه مشارکتی در راستای ارتقای کیفیت و امنیت ساختمانی		➤ ۱۷. افزایش جمعیت مهاجران و افزایش آسیب‌های اجتماعی
➤ ۲۰W. طراحی برنامه جامع ایمنی ساختمان در بندر کنگ و به ویژه در بافت تاریخی		➤ ۱۸. نرخ پایین مشارکت رسمی در بین افراد با تحصیلات پایین
➤ ۲۱W. اجرای برنامه‌های مشارکتی و همگانی در راستای شناخت عناصر هویت بخش بندر کنگ		➤ ۱۹. تخریب خانه‌های تاریخی بر اثر سکونت مستاجران مهاجر
➤ ۲۲W. فضاسازی با استفاده از المان‌های طراحی شهری به تفکیک مناطق		➤ ۲۰. وجود اسکله ماهیگیری و عدم نظارت بر فعالیت‌های آن
		➤ ۲۱. افزایش محدوده‌های اسکان غیر رسمی
		➤ ۲۲. افزایش آسیب‌های اجتماعی در محلات مهاجرپذیر
		➤ ۲۳. کاهش امنیت اجتماعی در اثر افزایش مهاجران
		➤ ۲۴. عدم توسعه و استفاده از فعالیت‌های انجمنی



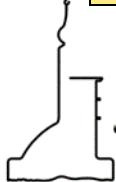


### ماتریس ارزیابی موقعیت و اقدام استراتژیک

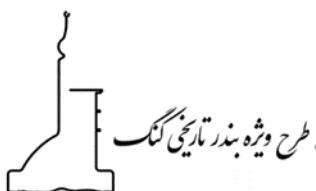
پس از تحلیل SWOT و تدقیق استراتژی‌های توسعه بندر کنگ می‌توان با ارزیابی و وزن دهی به هریک از نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید به تعیین اهمیت استراتژی‌های توسعه و اقدامات استراتژیک پرداخت.

جدول ۲-۴: وزن دهی و تعیین اهمیت نقاط قوت در بندر کنگ

عنوان	وزن	نوع	نقاط قوت (S)	عرضه
۰.۰۹	۰.۰۱۵	۶	همجواری با خلیج فارس	تاریخی- گردشگری
۰.۰۸	۰.۰۰۲	۴	وجود آبراهه‌های با ارزش طبیعی در محدوده	
۰.۰۴۵	۰.۰۱۵	۳	راهکارهای بومی جهت ذخیره رواناب و پرکردن سفره‌های زیرزمینی آب	
۰.۲۵	۰.۰۰۵	۵	سابقه تاریخی شهر به واسطه نقش بندری با کشورهای همجوار آبهای خلیج فارس و دریای عمان	
۰.۳	۰.۰۰۵	۶	وجود گستره‌های میراث تاریخی ملموس و ناملموس	
۰.۲۴	۰.۰۰۴	۶	وجود برکه‌های تاریخی به عنوان عناصر کالبدی و هویت بخش	
۰.۲۵	۰.۰۰۵	۵	وجود جاذبه‌های گردشگری متنوع و گستره	
۰.۳	۰.۰۰۵	۶	وجود خانه‌های بومی به عنوان آثار ملی ایران	
۰.۱۵	۰.۰۰۲۵	۶	استفاده از خانه‌های یونسکو و یوسفی به عنوان اقامتگاه بوم‌گردی	اقتصادی
۰.۰۳	۰.۰۱	۳	سهم ۹.۷ درصدی شهر کنگ از تولید ناخالص استان هرمزگان در بخش کشاورزی	
۰.۲	۰.۰۰۴	۵	وجود بندر چند منظوره در شهر	
۰.۰۳	۰.۰۱	۳	افزایش نرخ مشارکت زنان در فعالیت‌های اقتصادی	
۰.۰۱	۰.۰۱	۱	بالا بودن سهم استغال در بخش کشاورزی (۱۵ درصد)	
۰.۰۶	۰.۰۰۳	۲	جایگاه ویژه بخش حمل و نقل و انبارداری در ساختار اقتصادی شهر	
۰.۰۳	۰.۰۱	۳	کاهش نرخ بیکاری از سال ۱۳۸۵ تا کنون	
۰.۱۸	۰.۰۰۳	۶	جایگاه زئوپولیتیک و موقعیت جغرافیایی خاص محدوده	حمل و نقل و ترافیک
۰.۱۲	۰.۰۰۳	۴	وجود اراضی بایر در نواحی مختلف شهر (خصوصا در اراضی شمالغربی)	
۰.۰۳	۰.۰۱	۳	تفاوت بیش از دوباره کاربری سرانه کاربری مسکونی نسبت به معیارهای استاندارد	
۰.۰۷۵	۰.۰۱۵	۵	امکان استفاده از توسعه درونی در روند توسعه شهری	
۰.۰۷۵	۰.۰۱۵	۵	وجود اراضی مناسب در راستای ایجاد فضای عمومی و همگانی	فضای باز



عرصه	نقاط قوت (S)	نیازهای فنی	نیازهای انسانی	نیازهای اقتصادی
	وجود اراضی با ارزش تاریخی به عنوان مرکز توسعه	۰.۱۵	۰.۰۳	۵
	الگوی ارگانیک برآمده از ساختار سنتی و هویت تاریخی بندر کنگ	۰.۰۶	۰.۰۱۵	۴
	میانگین ارتفاعی پایین در ساختمان‌های شهر (سهم زیاد اراضی در ساختمان‌های یک و دو طبقه)	۰.۰۲	۰.۰۱	۲
	برخورداری بیش از نیمی از بنای‌های شهر از کیفیت قابل استفاده	۰.۰۳	۰.۰۱	۳
	استفاده از مصالح بومی (دسترسی آسان و صرفه اقتصادی)	۰.۰۶	۰.۰۱۵	۴
	"جود عناصر هویت دهنده تاریخی مانند برکه سنگی، قلعه بندر کنگ، خانه گلبتان، لنج بوم مسی"	۰.۱۲	۰.۰۲	۶
	تأثیر ابعاد و اندازه کوچک شهر بر ذهنیت شهروندان	۰.۱۲۵	۰.۰۲۵	۵
	بافت معماری ارزشمند	۰.۱۲۵	۰.۰۲۵	۵
	سیما و منظر خاص شهر	۰.۲۵	۰.۰۵	۵
	ثبت بودن نرخ رشد جمعیت	۰.۰۳	۰.۰۱	۳
	بالا بودن نسبت جمعیت فعلی (۱۵ - ۶۴ ساله)	۰.۰۲	۰.۰۱	۲
	متعادل بودن متوسط بعد خانوار	۰.۰۲	۰.۰۱	۲
	نسبت جنسی متعادل	۰.۰۲	۰.۰۱	۲
	همبستگی اجتماعی قومی و مذهبی	۰.۰۸	۰.۰۲	۴
	بالا بودن جمعیت بومی شهر	۰.۰۳	۰.۰۱	۳
	بالا بودن میانگین مدت سکونت	۰.۰۷۵	۰.۰۱۵	۵
	بالا بودن تعلق خطر به شهر	۰.۲۴	۰.۰۴	۶
	بالا بودن تعلق خاطر به محلات شهر	۰.۰۶	۰.۰۱۵	۴
	ثبت بودن نگرش به بافت تاریخی	۰.۱۵	۰.۰۲۵	۶
	پذیرش اجتماعی بالای گردشگران	۰.۱۵	۰.۰۳	۵
	پایین بودن میانگین آسیب‌های اجتماعی	۰.۰۳	۰.۰۱	۳
	بالا بودن میانیگان امنیت اجتماعی	۰.۰۴۵	۰.۰۱۵	۳
	تمایل مشارکت فکری و همکاری با شهرداری و شورای شهر جهت بازسازی و مرمت بافت تاریخی	۰.۱۲	۰.۰۳	۴
	بالا بودن میزان مشارکت غیر رسمی	۰.۰۲	۰.۰۱	۲
	اعتماد نسبتاً بالای شهروندان به شهرداری و نهادهای دینی مذهبی	۰.۰۳	۰.۰۱۵	۲



جدول ۲-۵: وزن دهی و تعیین اهمیت نقاط ضعف در بندر کنگ

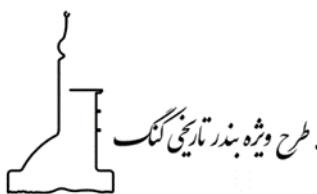
امتیاز نهایی	ضریب	وزن	نقاط ضعف (W)	عرضه
۰.۱۲۵	۰.۰۲۵	۵	آلیندگی محیط طبیعی به واسطه فعالیت‌های صیادی	محیط طبیعی و اقلیم
۰.۲۴	۰.۰۰۴	۶	ساخت و سازهای جدید بدون درنظر گرفتن پیشینه تاریخی و بافت سنتی - بومی	تاریخی - گردشگری
۰.۳۳	۰.۰۰۵۵	۶	تأثیر نامطلوب ساخت و سازهای جدید بر بافت تاریخی	
۰.۲	۰.۰۰۵	۴	عدم وجود ساختار یکپارچه اقتصادی در راستای بهره‌برداری از پتانسیل‌های توسعه	اقتصادی
۰.۰۲	۰.۰۱	۲	عدم وجود زمینه و بستر لازم برای ارتقای نقش اقتصادی زنان	
۰.۰۱	۰.۰۱	۱	پایین بودن سهم اشتغال در بخش صنعت (۶ درصد)	
۰.۰۳	۰.۰۱	۳	عدم پاسخگویی به نیاز اشتغال جوانان و زنان	
۰.۰۳	۰.۰۱۵	۲	قرارگیری بیش از نیمی از خانوارهای شهری در طبقه کم درآمد	
۰.۱	۰.۰۲۵	۴	عدم وجود سلسه مراتب شبکه ارتباطی	
۰.۱۵	۰.۰۰۳	۵	کیفیت نامناسب تجهیزات حمل و نقل عمومی	حمل و نقل و ترافیک
۰.۰۷۵	۰.۰۰۲۵	۳	کاهش سهولت دسترسی در پی پوشش نامناسب خیابان‌های محلی و پیاده روها	
۰.۰۳	۰.۰۱۵	۲	فاصله ۱۸۰ کیلومتری با مد حمل و نقل ریلی	
۰.۰۵	۰.۰۰۲۵	۲	کمبود سرانه کاربری‌های خدماتی همچون آموزشی، بهداشتی - درمانی، فرهنگی، حمل و نقل و اتبارداری، پارک و فضای سبز	
۰.۰۵	۰.۰۰۲۵	۲	عدم توجه به توزیع فضایی و پراکنش مناسب خدمات در سطح شهر (خصوصا کاربری‌های آموزشی، درمانی - بهداشتی، فرهنگی، ورزشی، اداری، پارک و فضای سبز)	کاربری زمین و خدمات شهری
۰.۰۴۵	۰.۰۱۵	۳	تمرکز اراضی مسکونی و خدمات شهری در میانه شمالی و شرقی	
۰.۱	۰.۰۰۲۵	۴	عدم تحقق ظرفیت و شعاع عملکرد مطلوب در کاربری‌های پارک و فضای سبز، بهداشتی، فرهنگی، مذهبی، ورزشی، آموزشی)	
۰.۲	۰.۰۰۴	۵	عدم وجود عرصه‌های همگانی و فضای عمومی	
۰.۳	۰.۰۰۵	۶	عدم وجود ساختار فضایی تعریف شده و مشخص در شهر	ساختار فضایی
۰.۱	۰.۰۰۲۵	۴	فقدان سلسه مراتب تعریف شده در نظام استقرار فعالیت‌ها و خدمات	
۰.۰۳	۰.۰۱۵	۲	تمرکز عناصر مرکزی سازمان فضایی در بخش شرقی بندر کنگ	
۰.۱۲۵	۰.۰۰۲۵	۵	عدم انسجام و یکپارچگی بین محلات جدید و قدیم	
۰.۰۴۵	۰.۰۱۵	۳	ریزدانه بودن بخش اعظم بافت شهری	تیری





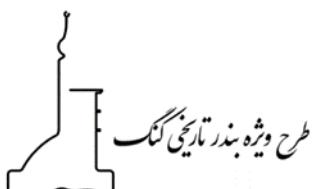
عرصه	نقاط ضعف (W)	وزن	ضریب	امتیاز نهایی
جهتی و هم‌جهاتی	امکان تخریب بافت با ارزش تاریخی به واسطه تمکز بیشترین جمعیت شهری در بافت تاریخی	۶	۰.۰۴	۰.۲۴
	توسعه افقی و گسترش بی رویه شهر برآمده از تراکم ساختمانی پایین	۱	۰.۰۲۵	۰.۰۲۵
	عدم استفاده از پتانسیل های بالقوه موجود در هسته تاریخی شهر	۴	۰.۰۵	۰.۲
	عدم وجود عناصر هویت بخش به تفکیک مناطق شهری	۳	۰.۰۳	۰.۰۹
	محله ابودر به عنوان سکونتگاه غیر رسمی و جزئی از محلات ناکارآمد شهری	۲	۰.۰۲	۰.۰۴
	انقطاع فضایی بخش تاریخی و جدید در تصویر ذهنی شهروندان	۴	۰.۰۳	۰.۱۲
	افزایش مهاجرپذیری شهر	۱	۰.۰۱۵	۰.۰۱۵
	بالا بودن نسبت زنان سرپرست خانوار	۲	۰.۰۱	۰.۰۲
	تحصیلات عالی پایین اکثر ساکنین	۱	۰.۰۲۵	۰.۰۲۵
	سکونت مهاجران مجرد و افغان به صورت گروهی در خانه های تاریخی	۲	۰.۰۲۵	۰.۰۵
جهتی و هم‌جهاتی	تجمع مهاجران در بخش های خاص شهر و به وجود آمدن تفکیک منطقه ای	۲	۰.۰۲	۰.۰۴
	خالی ماندن برخی از خانه های تاریخی به دلیل مهاجرت صاحبخانه ها	۳	۰.۰۲۵	۰.۰۷۵
	پایین بودن میزان مشارکت رسمی	۳	۰.۰۲	۰.۰۶
	مهارت نسبتا پایین شهروندان در فعالیت های مرتبط با گردشگری	۲	۰.۰۳	۰.۰۶
	عدم وجود امنیت در بی بی توجهی به امنیت و تجهیزات شهری لازم	۱	۰.۰۱۵	۰.۰۱۵
جهتی و هم‌جهاتی	ناکافی و نامناسب بودن عرصه های اجتماعی - فراغتی در مقیاس سکونت	۳	۰.۰۵	۰.۱۵

جهتی و هم‌جهاتی



جدول ۲-۶: وزن دهی و تعیین اهمیت فرصت‌ها در بندر کنگ

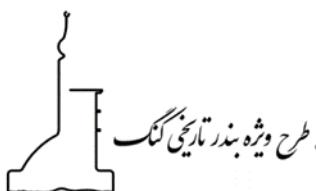
فرصت‌ها (O)	عرضه	
ظرفیت بهره‌برداری از ویژگی‌های طبیعی نوار ساحلی	فرصت‌های منحصر به فرد	۰.۲۵
آرامش مناسب امواج برای احداث سازه‌های دریابی		۰.۱۴
امکان حصول آب با کیفیت مناسب به منظور آب‌گیری از دریا		۰.۱۶
ساختار منحصر به فرد و ویژه بافت سنتی با پیشینه تاریخی قوی		۰.۳
معماری منحصر به فرد خانه‌های تاریخی	فرصت‌های منحصر به فرد	۰.۲۴
وجود عناصر و میراث تاریخی ملموس و ناملموس		۰.۳
وجود فضاهای زیستی خاص در خانه‌های تاریخی		۰.۲۵
امکان بهره‌برداری صحیح و برنامه‌ریزی شده در راستای ارتقای اقتصاد دریابی		۰.۲
امکان بهره‌برداری چند منظوره از بندر وضع موجود	فرصت‌های اقتصادی	۰.۱۲
امکان افزایش صادرات از بندر کنگ به کشورهای حوزه خلیج فارس		۰.۱۴
پیوند اقتصادی با بندر لنگه		۰.۰۹
ظرفیت هم‌جواری با خلیج فارس در راستای ارتقای ساختار حمل و نقل		۰.۱۷۵
دسترسی به آبهای آزاد دریای عمان و امکان ارتباط با کشورهای خارجی	فرصت‌های کلان اقتصادی و کاربری اراضی و زمین‌های انتفاعی	۰.۲۴
امکان استفاده از اراضی با پایه در راستای تامین نیازهای خدماتی		۰.۲
امکان جهت‌دهی توسعه در اراضی درشت دانه غیرفعال (Brown field)		۰.۲
وجود عناصر تاریخی با ارزش در منطقه بافت تاریخی		۰.۳
تحقیق الگوی شطرنجی در توسعه جدید شهری	فرصت‌های کاربری اراضی و زمین‌های انتفاعی	۰.۰۳
امکان افزایش تراکم ساختمانی جهت جلوگیری از توسعه و رشد افقی شهر		۰.۰۶
وجود الگوهای سکونتی و معماری بومی در ساخت بناها و شکل گیری بافت شهر		۰.۲۵
امکان استفاده از عناصر طبیعی و تاریخی برای تقویت هویت شهر		۰.۲
امکان استفاده از پتانسیل هم‌جواری بافت تاریخی با ساحل خلیج فارس در روند توسعه شهری	فرصت‌های کاربری اراضی و زمین‌های انتفاعی	۰.۲۵
وجود خانواده متعادل و پایدار		۰.۰۳
وجود نیروی کار فراوان		۰.۰۶
احساس تعلق بالا به شهر و محله		۰.۲



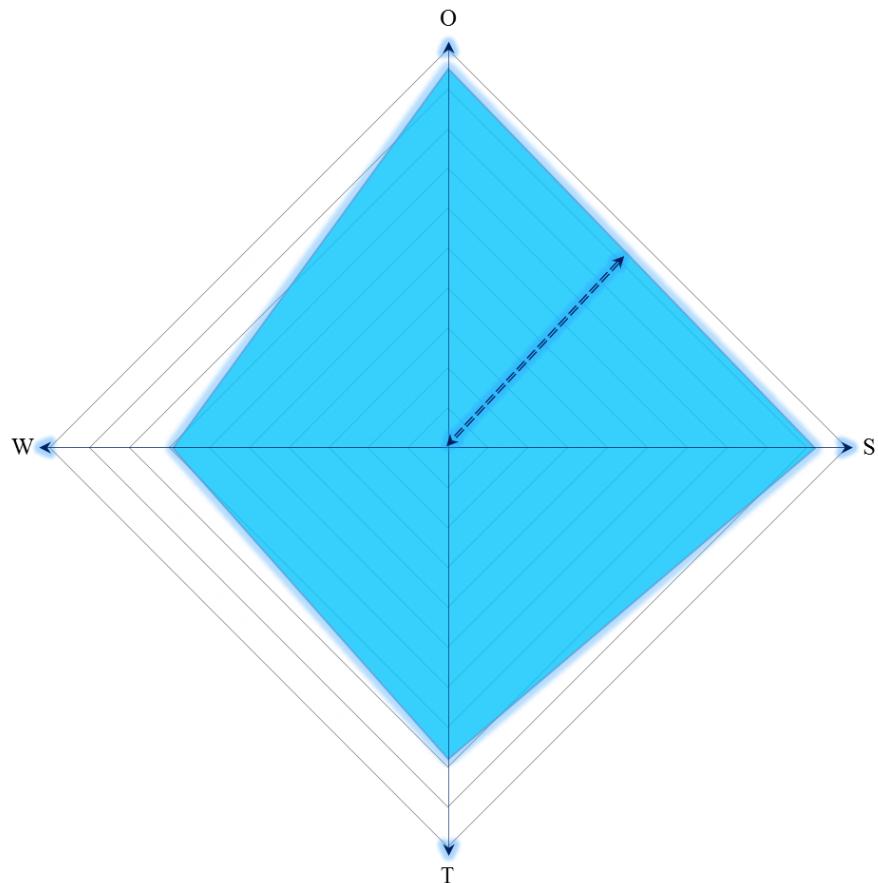
۰.۰۴۵	۰.۰۱۵	۳	استفاده از توان و نیروی نهادهای دینی و مذهبی و شهرباری در راستای توسعه شهر	
۰.۰۷۵	۰.۰۲۵	۳	وجود زمینه های جلب مشارکت در پروژه های گردشگری	
۰.۰۷۵	۰.۰۲۵	۳	امکان توسعه مشاغل در بخش گردشگری	

جدول ۲-۷: وزن دهنی و تعیین اهمیت تهدیدها در بندر کنگ

تهدیدها (T)	عرضه	وزن	ضریب	امتیاز نهایی
محدودیت بارگذاری فعالیت و صنایع به واسطه ساختار طبیعی	محاذی جهانی و اقومی	۵	۰.۰۵	۰.۲۵
وقوع طوفان های گردوغبار		۳	۰.۰۳	۰.۰۹
آرامش مناسب امواج برای احداث سازه های دریایی		۴	۰.۰۴	۰.۱۶
امکان حصول آب با کیفیت مناسب به منظور آب گیری از دریا به واسطه جریان های جزر و مدی		۴	۰.۰۵	۰.۲
عدم وجود سازوکار حفاظت میراث فرهنگی و تاریخی منسجم و یکپارچه		۵	۰.۰۵	۰.۲۵
تغییر نقش بندر کنگ از بندر تجاری به صیادی		۵	۰.۰۵	۰.۲۵
تغییر جایگاه بندر کنگ در قاب قاب با دیگر بنادر حوزه خلیج فارس (نظیر بندر شهید رجایی و بندر لنگه)		۴	۰.۰۴	۰.۱۶
سهم نسبتا بالای اقتصاد غیر رسمی (حدود ۳ درصد بیشتر از متوسط استان)		۳	۰.۰۴	۰.۱۲
-		*	*	*
روند حاکم بر تغییر اراضی باغ و بایر به کاربری مسکونی	حمل و نقل	۶	۰.۰۵	۰.۳
عدم توجه به ضرورت ساخت فضاهای شهری مناسب و مطلوب در درون شهر	فضای گشایش	۶	۰.۰۵	۰.۳
افزایش خطرپذیری در مواجهه با مخاطرات طبیعی با استفاده از مصالح و سازه غیرایمن	جهانی و جهانی و معماری و آری	۳	۰.۰۴	۰.۱۲
کاهش پایداری ساختمان های شهری در گذر زمان		۴	۰.۰۵	۰.۲
امکان شکل گیری بافت فرسوده در روند توسعه آتی		۵	۰.۰۴	۰.۲
دگرگونی الگوی سکونت و تحول در هویت طراحی شهری و معماری		۶	۰.۰۵	۰.۳
کاهش شناخت عمومی از آثار و قدمت تاریخی شهر		۶	۰.۰۵	۰.۳
گسترش بحران هویت در توسعه های جدید بندر کنگ		۶	۰.۰۵	۰.۳
افزایش جمعیت مهاجران و افزایش آسیب های اجتماعی		۲	۰.۰۳۵	۰.۰۷
نحو پایین مشارکت رسمی در بین افراد با تحصیلات پایین		۲	۰.۰۳	۰.۰۶
تخرب خانه های تاریخی بر اثر سکونت مستاجران مهاجر		۴	۰.۰۵	۰.۲
وجود اسکله ماهیگیری و عدم نظارت بر فعالیت های آن	جهانی و جهانی و آری	۳	۰.۰۳	۰.۰۹
افزایش محدوده های اسکان غیر رسمی	۳	۰.۰۳	۰.۰۹	
افزایش آسیب های اجتماعی در محلات مهاجر پذیر	۳	۰.۰۳	۰.۰۹	
کاهش امنیت اجتماعی در اثر افزایش مهاجران	۲	۰.۰۳۵	۰.۰۷	
عدم توسعه و استفاده از فعالیت های انجمنی	۲	۰.۰۳	۰.۰۶	



باتوجه به محاسبات صورت گرفته؛ امتیاز نقاط قوت برابر با ۴/۷۶۵، نقاط ضعف ۳/۴۵، فرصت‌ها ۴/۶۶ و تهدیدها برابر با ۳/۹ است. بزرگترین امتیاز برای استراتژی SO (تهاجمی) است و کمترین امتیاز برای استراتژی WT (تدافعی) است. بر مبنای این نتایج می‌توان گفت که رویکرد برنامه‌ریزی در بندر کنگ؛ باید مبتنی بر استراتژی تهاجمی و به عبارتی بهره‌برداری حداکثر- حداکثر از قوت‌ها و فرصت‌های حاکم بر محیط شهری باشد.



شکل ۲-۳: ماتریس ارزیابی موقعیت و اقدام استراتژیک

## ۴-۲: تدوین چشم انداز

تحولات دوران حاضر شکل جدیدی به جامعه شهری و روابط آن داده است. جامعه نوین شهری با ویژگی‌هایی چون ناهمگونی جمعیتی، تحرک اجتماعی بالا، تفکیک و قشربندی اجتماعی گسترد و سازمان‌دهی اجتماعی و سیاسی جدید به همراه مطالبات گوناگون و پراکنده سیاسی-اجتماعی و مدنی شهروندان زمینه ساز شکل‌گیری روابط جدید میان آنان و مدیریت شهری شده است.

بحث مشارکت افراد در جامعه مدرن، توجه بیشتری را در دهه‌های اخیر به خود جلب کرده است. هر چند نسل‌های گذشته معنای مشارکت همگانی را تنها آگاهی یافتن افراد از تصمیم‌گیرها می‌دانستند و آن را صرفاً بیانیه‌های یک جانبه، از سوی مدیران به جامعه، تصور می‌کردند، اما امروزه و در شرایط حاضر مفاهیم جدیدتری ذیل مقوله مشارکت مطرح شده است که به آن ابعاد گوناگونی می‌بخشد. دریافت سنتی از مشارکت و مصاديق آن را می‌توان با دریافت و درک سنتی از حکومت و مدیریت مرتبط دانست.

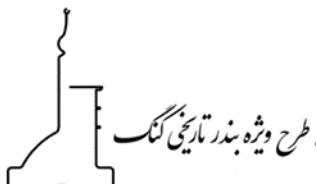
دیدگاه سنتی با بیشی انحصاری، مدیریت را در دایره تنگ دولت و سازمان‌های دولتی محدود می‌کرد و بی‌توجه به همکاری‌های میان بخشی، حقوق ناجیزی برای بخش‌ها و نهادهای غیردولتی در زمینه اداره امور شهرها قائل می‌شده و نتیجتاً حداکثر مشارکت را اینز در حدود همان اطلاع رسانی تعریف می‌کرده است. امروزه صاحب‌نظران با ارائه تعاریف دیگری از مدیریت و حکمرانی، آن را گستردتر تصور کرده و صرفاً شامل دولت و نهادهای دولتی ندانسته اند.

بر اساس دیدگاه‌های جدید، حکمرانی فرآیندی است که مشکلات و مضلات جامعه شهری و شهر با تلاش و تکاپوی جمعی و با انتکا به قدرت عمومی و به کارگیری آن حل می‌شود و سامان می‌باید و هرگاه چنین مفهومی از حکمرانی بر کیفیت و نحوه انجام وظایف آن تاکید کند، مفهوم حکمرانی خوب<sup>۱</sup> مطرح می‌گردد. حکمرانی خوب را می‌توان چنین تعریف کرد:

«فرآیند تدوین و اجرای خطمسی‌های عمومی در زمینه‌های اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی با مشارکت سازمان‌های جامعه مدنی و رعایت اصول شفافیت پاسخگویی و اثربخشی به گونه‌ای که ضمن برآوردن نیازهای اساسی جامعه به تحقق عدالت و امنیت و توسعه پایدار منابع انسانی و محیط زیست منجر شود.» بنابر گزارشی که «مرکز سکونت‌گاه‌های انسانی سازمان ملل متعدد»، تحت عنوان «جهان در شهری شدن» منتشر کرده است، در مکان‌هایی که حکومت خوب، مشکل از دولت، بخش خصوصی و جامعه مدنی با مشارکت یکدیگر به مدیریت امور عمومی پرداخته و نهادهای اداره کننده امور، دموکراتیک، سنجش پذیر و پاسخگو به نیاز و اولویت‌های شهروندان بوده‌اند، توانسته‌اند با بهبود شرایط زیست، امید به زندگی را ۱۰ تا ۱۵ سال افزایش دهند، از سوی دیگر حاکمیت‌شهری خوب و سنجش پذیر می‌توانند مشارکت شهروندان و نهادهای مدنی را به توسعه اقتصادی و اجتماعی شهری جلب نمایند.

با عنایت به موارد مطرح شده پذیرش این واقعیت که در جهان امروز قلمرو مدیریت‌شهری از صرف افراد و سازمان‌های دولتی به نهادهای مدنی و حوزه خصوصی گسترش یافته است، امری اجتناب ناپذیر است. علاوه بر آن تاکید بر کیفیت زندگی در تعریف حکمرانی خوب از یک سو و پذیرش حضور نهادهای مدنی و شهروندان در فرآیند مدیریت شهری از سوی دیگر، بیانگر این نکته مهم است که حل امور و رفع مضلالات شهری و دستیابی به اهداف مطروحه، منوط به هماهنگی و همکاری میان بخشی است و همچنین تأکید بر شفافیت، پاسخگویی و اثربخشی به عنوان مولفه‌ها و ویژگی‌های اصلی حکمرانی خوب بیانگر رابطه‌ای مستقیم میان حق مشارکت شهروندان و نظارت همگانی،

<sup>۱</sup>- Good Governance



به عنوان تبلوری از این حق، از یک طرف و کارایی سازمانی از طرف دیگر است. در ارتباط با این نکته لازم به توضیح است که مشارکت در حوزه مدیریت شهری را می‌توان دست کم در سه حوزه تبیین نمود که عبارتند از:

- ❖ حوزه سیاست گذاری
  - ❖ حوزه برنامه ریزی
  - ❖ حوزه نظارت

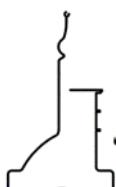
همان‌گونه که در ابتدای این بخش ذکر گردیده است، به نظر می‌رسد با پیچیده شدن روابط و به تبع آن گسترشده‌تر و پیچیده‌تر شدن مسائل و معضلات مبتلا به جامعه شهری، از جمله متغیرهای اساسی و تاثیرگذار در مسیر توسعه برنامه‌های بلند مدت، که نظام مدیریت شهری یا شهرداری‌ها را به عنوان یک حکومت محلی تحت تأثیر جدی خود قرار می‌دهد، چگونگی نظارت و کنترل در فرآیند مدیریت و اجرای اسناد فوق الذکر است.

مهمنترین مسئله‌ای که وجود نظارت را ضروری می‌سازد، آن است که پیش‌بینی‌ها و برنامه‌های عملیاتی در سازمان با میزانی خطأ توازن است و برای رفع این خطاهای اصلاح عملیات، نظارت تنها راه چاره است، محیط متغیر و دگرگون سازمان دلیل دیگری بر ضرورت نظارت است. سازمان برای بقای خود باید از تغییرات محیطی آگاه شود و هماهنگی‌های لازم را به عمل آورد و کنترل یا نظارت وسیله این آگاهی است. با چنین ضرورتی، نظارت را می‌توان فرآیند ارزیابی دانست که طی آن نتایج مورد انتظار و پیش‌بینی‌ها با عملکردها و نتایج حاصله، از طریق روش‌ها و مکانیزم‌هایی چون مشاهده، نمونه‌گیری، گزارش و... مقایسه می‌شود و پس از تشخیص انحرافات و تحلیل میزان و علل بروز آنها، مدیران در صدد تدوین و اجرای برنامه‌های اصلاحی برمی‌آیند. شاید نیاز به توضیح نباشد که نظارت باید به منظور تحقق اهداف سازمانی و پیشگیری از انحرافات و دور شدن از استانداردهای عملکرد‌صورت گیرد. در غیر این صورت از سوی مدیران به مثابه مقوله‌ای مخل و مزاحم در فرآیند تصمیم‌گیری و اجرا تلقی خواهد شد. در کنار این تعریف از نظارت می‌توان از مقوله نظارت همگانی به عنوان جنبه‌ای از حقوق شهروندی و لازمه مشارکت شهروندان نیز نام برد.

در واقع نظارت همگانی نماد بعد تعاملی روابط شهروند و مدیر در مدیریت شهری است. با این معنا که اگر در برداشت و تلقی سنتی از نظارت تنها به اطلاعیه‌ها و گزارش‌های یک جانبی مدیران، که شکلی مونولوگ داشت، بسته می‌شد، با تکوین مفهوم نظارت همگانی و شکل‌گیری نهاد تبلوربخش آن، حال این مونولوگ تبدیل به یک دیالوگ و مقاهمه دو جانبه خواهد شد و سامان حیات شهری و مدیریت آن و همچنین دستیابی به اهداف سازمانی جز از طریق آن ممکن و میسر خواهد گشت. نظارت همگانی را می‌توان ارزیابی شهروندان از فرآیند سیاستگذاری، برنامه‌ریزی و اجرا در حوزه مدیریت شهری تعریف کرد که به مشابه بازخورد می‌تواند در آسیب‌شناسی سازمان‌های شهری و تسهیل سازی فرآیندها و افزایش کیفیت خدمات بسیار موثر عمل نماید. بنا به تعریف، این نهاد، واسطه میان سیستم اداری و محیط شهری و نهادی یا جامع مدنی است و تلاش دارد تا با تجمیع و تبیین پیام‌ها از محیط، آن را به صورت بازخورد، جهت تغییر و اصلاح فرآیند به سیستم ارسال نماید.

در اجرایی نمودن فرآیند فوق شرط اول آن است که مدیریت شهری و شهروندان باید به یک چارچوب مشترک یا به تعبیری یک چشم‌انداز یکسان از شرایط حال و آینده شهر دست یابند و به آن پایبند باشند و پیام شهروندان که چیزی جز بازخورد عملکرد مدیریت شهری نیست نیز در همین چارچوب معنا شود.

## 1. Performances





علاوه بر شرط فوق می باشد این احساس در شهروندان نیز تقویت شود که نظارت آنان، در مدیریت اصلاح و تغییر و همچنین در افزایش کیفیت خدماتی که به آنان ارائه می شود، اثرگذار است. نتیجه این امر را می توان در ایجاد احساس مالکیت در شهروندان، نسبت به فرآیندهای تصمیمگیری و اعتماد به مدیران اجرایی مشاهده کرد و این امر به معنای افزایش و تراکم سرمایه اجتماعی است که در تسهیل فرآیندها، کاهش هزینه های تصمیم سازی و نظارت و کارآیی سازمانی بسیار موثر است.

امروزه با تحولات گسترده ای که در زمینه فناوری ارتباطات و اطلاعات به وقوع پیوسته، امکانات وسیعی در اختیار مدیران و شهروندان، در جهت برقراری تعاملی پویا قرار گرفته است. رسانه ها و شبکه های اجتماعی با کوتاه کردن و حتی از بین بردن فاصله میان این دو حوزه (نظارت کننده و نظارت شونده) و تفہیم بسیاری از امور فنی و تخصصی امور شهری برای شهروندان، مزیت های فراوانی را در زمینه سرعت ارائه خدمات بهینه شهری به شهروندان و آموزش آنها، نظارت گسترده آنان بر امور برنامه ریزی و اجرایی، دردسترس بودن مدیران و مسؤولان شهری، گردش و جریان آزاد اطلاعات به وجود آورده اند. امتیازات گسترده ای که این فناوری ها در اختیار مراکز نظارت همگانی قرار می دهد، در صورتی که با برنامه ریزی هدفمند همراه گردد، می تواند زمینه ساز یک همکاری موثر و پویا و مستمر میان شهروندان و مدیران شهری را فراهم آورد.

تجربه تدوین طرح های توسعه شهری کشور بیانگر آن است که در اغلب تلاش انجام شده در گذشته، به دلیل نداشتن تصویری از چشم انداز آینده، حاصل و برآیند تلاش های برنامه ریزی به حرکتی هم سو و مورد توافق همگان نمی انجامید. در این فرآیند علاوه بر نقش اجماع ساز چشم انداز، تهیه و تنظیم چشم انداز آینده، از آن رو که روندهای ممکن و مطلوب آینده را پیش بینی و ترسیم می نماید، به اتخاذ موضوع و تعیین شیوه های برخورد با حوادث و اتفاقات کمک می کند و بهره برداری درست و بهینه از منابع و فرصت ها را امکان پذیر می کند. در این فرآیند چشم انداز، آمیزه ای از ارزش های مبتنی بر ایدئولوژی و واقعیت های اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و زیست محیطی جامعه است.

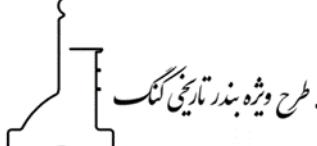
چشم انداز تصویری از آینده مطلوب را ترسیم می کند که هرگاه در ذهن های اعضای جامعه جای بگیرد، مسیر حرکت ها و دگرگونی های آن جامعه هموارتر می گردد. برای هر تلاشی که به منظور برنامه ریزی صورت می گیرد چشم انداز غالب است که به طور صریح یا به صورت ضمنی بر اولویت ها و راهبردهای برنامه تأثیر می گذارد. هرگاه این چشم انداز به طور صریح تنظیم و رائه شده باشد، می تواند برنامه ها را در مسیری هدایت نماید که مطلوب و مورد تأیید اکثریت جامعه است.

برای تدوین هر نوع چشم انداز ملی، شهری و یا سازمانی، دو رویکرد کلی وجود دارد. در رویکرد اول، که رویکرد نخبه گرا نامیده می شود، پیش نویس چشم انداز توسط گروه کوچکی از کارشناسان برجسته - موسوم به گروه تدوین - نگاشته می شود و سپس در معرض داوری و ارزیابی گروه بزرگ تری از کارشناسان - موسوم به گروه دلفی<sup>۳</sup> - قرار می گیرد. سند چشم انداز، معمولاً پس از رفت و برگشت، بین گروه تدوین و گروه دلفی نهایی می شود.

رویکرد دوم، که رویکرد کثرت گرا یا اجتماعی نامیده می شود، بر جلب مشارکت یکایک ذینفعان در فرآیند تدوین چشم انداز تأکید می کند. هرچند تدوین چشم اندازهای بلندمدت با این رویکرد به زمان و هزینه بیشتری نیاز دارد، اما چون سرانجام به شکل گیری یک چشم انداز مورد وفاق منتهی می شود، هزینه های آن قابل توجیه است.

فرآیند تدوین چشم انداز و جهت گیری های راهبردی بندر کنگ در افق طرح، بر رویکرد کثرت گرا استوار است.

<sup>3</sup> گروه دلفی (Delphi Group) نباید به تکنیک دلفی (Delphi Technique) اشتباه شود که یکی از تکنیک های رایج در آینده پژوهی است. گروه دلفی در اینجا به گروهی از خبرگان اطلاق می شود که نظر نهایی آنها مهر تأیید بر چشم انداز می زند و به آن اعتبار محتوا بی و متداولوژیک می بخشند.



## ۱-۴-۲: رهیافت تدوین چشم انداز

سال هاست که به هنگام شروع هرگونه فعالیت برنامه ریزی و مطالعه درباره آینده، درهمه سطوح خرد و کلان، منطقه ای و ملی، کوتاه مدت و میان مدت، این پرسش برای برنامه ریزان مطرح می گردد که بدون خطوط راهنمای آینده، چگونه می توان مسیر توسعه را مشخص نمود. علاوه بر این در دوره حاضر به دلیل وجود عدم قطعیت های گسترده، وضعیت عمومی جهان به گونه ای دستخوش تغییر گردیده است که روندهای گذشته که اساس و پایه تخمین ها و پیش بینی های برنامه هاست برای آینده قابل انتقاء نخواهد بود. امروزه هیچ سیستمی در حال تعادل پایدار و بلندمدت نیست و انسان و جوامع انسانی باید زندگی همراه با بحران را تجربه کنند. به سخن دیگر امروزه در برنامه ریزی فرآیندها متکی بر این نیست که عدم تعادل را چگونه باید به تعادل کشایند، بلکه اصل بر این است که فرآیند توأمان تعادل-عدم تعادل که هم زمان در هم تنیده اند را چگونه باید مدیریت و راهبردی کرد. در چنین شرایطی، نوع رهیافت به آینده قابل تشخیص است که عبارت است از :

▪ رهیافت آینده‌پذیر<sup>۴</sup>

▪ رهیافت آینده‌ساز<sup>۵</sup>

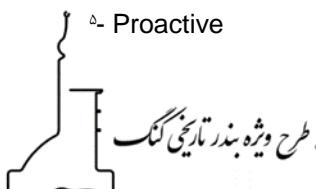
رهیافت آینده‌پذیر که از وضع موجود آغاز می کند و به آینده می رسد، این پرسش را مینا قرار می دهد که: با نگرش به وضع موجود و روندهای جاری، چه آیندهای در انتظار شهر ما خواهد بود؟ در این رهیافت، ابتکار عمل و خطاکنی‌های بزرگ هیچ جایگاهی ندارد؛ و تأکید بر بهینه‌سازی مصرف منابع برای دستیابی به آینده ای مقدور است که حتی امکان از وضع موجود بهتر باشد. اما رهیافت آینده‌ساز، که از آینده آغاز می کند و به وضع موجود می رسد. این پرسش را مینا قرار می دهد که: با توجه به ارزشها و اصولی که به آن اعتقاد داریم، آینده شهر ما باید چگونه باشد؟ وقتی تصویر مطلوب و باسته شهر آفریده شد پرسیده می شود که امروز به هر طریق ممکن باید چه اقداماتی را به عمل آوریم، تا ما یک گام به تصویر مطلوب و باسته نزدیکتر نماییم؟ هدف اصلی رهیافت آینده‌ساز، آفرینش آیندهای بسیار متفاوت با امروز است.

لازم نگاه های فعال و آینده ساز، حرکت بر پایه مدیریت چشم انداز است که مبتنی بر شناخت وضع موجود و عوامل آن، تحلیل محیط و در نهایت ترسیم چشم انداز مطلوب می باشد. در چارچوب این چشم انداز مطلوب است که برنامه ریزی ها و حرکت های فردی و اجتماعی در راستای آینده سازی جهت گیری پیدا می کنند. در تدوین چشم‌انداز بندر کنگ از رهیافتی تلفیقی استفاده شده است تا چشم‌اندازی به دست آید که هم مطلوب و هم در افق طرح مقدور باشد. رهیافت تلفیقی از این مزیت برخوردار است که واقعیت را با آرمان در هم می‌آمیزد و تلاش می کند تا از طریق سیاست‌ها و تدبیر خلاق، به نقطه‌ای بهینه بین این دو، دست یابد. در این فرآیند ویژگی های بیانیه چشم انداز عبارت است از :

- کوتاه و برانگیزende و محرک
- تشویق آرزومندی و امیدواری به آینده بهتر
- تأکید بر پیامدهای مثبت و ارزش‌های مشترک
- برخوردار از ایجاد و تصویر کلامی - ذهنی به منظور القا شور و شوق

<sup>۴</sup> - برای رهیافت آینده پذیر واژه رهیافت انفعالی (Passive) نیز کاربرد دارد.

<sup>۵</sup> - Proactive





رویکرد برنامه‌ریزی در بندر کنگ؛ مبتنی بر استراتژی تهاجمی و به عبارتی بهره‌برداری حداکثر - حداکثر از قوتهای و فرصت‌های حاکم بر محیط شهری است.

از زبان  
از زبان  
از زبان  
از زبان

مدل تجویز یا تجربیدی در مطالعات کالبدی بندر کنگ تحت عنوان مدلی دستوری و هنجاری در راستای تحقق مفهوم آنچه که باید در افق برنامه‌ریزی باشد؛ مورد استفاده قرار گرفته است.

از زبان  
از زبان  
از زبان  
از زبان

بیانیه چشم‌انداز بندر ویژه تاریخی کنگ؛ مبتنی بر استراتژی تهاجمی و در چارچوب مدل تجویز قابل ارائه است.

از زبان  
از زبان  
از زبان  
از زبان

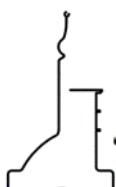
شکل ۲-۴: فرایند تدوین چشم‌انداز طرح ویژه بندر تاریخی کنگ

## ۲-۴-۲: تدقیق دستاوردهای طرح ویژه در تدوین چشم‌انداز

پیرو فرایند تهییه طرح ویژه بندر تاریخی کنگ بعد از تهییه گزارش‌های اولیه بخش‌های مختلف درگیر طرح برای تدقیق این دستاوردها، در دو جلسه در تاریخ ۲۵ تیر ۹۸ و ۲۶ شهریور ۹۸ دستاوردهای طرح به شهروندان کنگ ارایه شد و نظرات شهروندان درباره نقاط قوت و ضعف شهر که می‌تواند در تهییه طرح مد نظر قرار گرفته شود دریافت شد.

در جلسه اول که در تاریخ ۲۵ تیر ۹۸ در مرکز سرمایه‌گذاری شهر کنگ برگزار شد، گزارشی از پیشرفت طرح و دستاوردهای طرح ارایه شد. در این جلسه ضمن ارایه فرایند تهییه طرح به مهمترین یافته‌های طرح درباره نقاط قوت و ضعف و فرصت‌ها و تهدیدهای پیش‌روی این شهر ارایه شد. در ادامه شهروندان ضمن ارایه نظرات خود به مهمترین حساسیت‌های خود درباره خروجی طرح پرداختند که مهمترین آن‌ها عبارت بودند از:

- هدف تهییه طرح
- تاثیر طرح بر زندگی شهروندان
- چگونگی نهایی شدن خروجی‌های طرح
- تاثیر گردشگری بر زندگی در شهر کنگ
- تاثیر طرح بر اقتصاد شهر



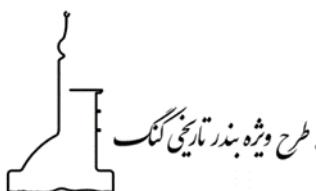


شکل ۲-۵: جلسه اول ارایه دستاوردهای طرح در تاریخ ۲۵ تیر ۹۸

جلسه دوم که در تاریخ ۲۶ شهریور ۱۳۹۸ در مدرسه --- برگزار شد برای تدقیق نقاط قوت و ضعف شهر از دید شهروندان در گروههای موضوعی هشتگانه برنامه‌ریزی شده بود. در این جلسه که با حضور بیش از ۲۰ نفر از شهروندان کنگ برگزار شد بعد از معرفی طرح و ساختار جلسه، شرکت‌کنندگان بر اساس علاقه خود به دو گروه کالبدی شامل مباحث معماری، شهرسازی، طراحی شهری و اقتصادی- اجتماعی تقسیم شدند. در هر یک از گروهها به صورت متمرکز نقاط قوت و ضعف شهر کنگ از منظر شرکت‌کنندگان به بحث گذاشته شد و در نهایت هر یک از افراد شرکت‌کنندگان بر اساس دغدغه‌های خود به اولویت‌بندی مباحث مطرح شده پرداختند.



شکل ۲-۶: پوستر دعوت به مشارکت در کارگاه طرح ویژه کنگ





در گروه اول، مباحثت حول محور موضوعات خدمات شهری، حمل و نقل و معماری تقسیم بندی شد. در مبحث خدمات شهری، ساخته شدن سرای کتاب، آسفالت و سنجگرفش بعضی خیابان‌های شهر، و تفکیک پسماند از جمله نقاط قوتی بود که شرکت کنندگان به آن اشاره کردند. از سوی دیگر، فرسودگی سطلهای زباله، نبود فضاهای وزشی در مقیاس محله، عدم توزیع مناسب خدمات در سطح شهر و کمبود فضاهای فرهنگی از جمله نقاط ضعف شهر از دید شرکت کنندگان بود. از بعد منظر شهر، نقاط قوتی که شرکت کنندگان به آن اشاره کردند عدم بلندمرتبه سازی و برهم نخوردن خط آسمان شهر بود ولی پارک قایق‌ها در سطح شهر، نماهای نامتعارف، از بین رفتن درخت‌های بومی، جانمایی نامناسب تیرهای چراغ برق از جمله مسائلی بود که از نگاه شرکت کنندگان منظر شهری کنگ را مخدوش کرده است.



شکل ۲-۷: نقاط قوت و ضعف خدمات شهری و منظر شهری شهر کنگ از منظر مشارکت کنندگان

در ادامه در گروه اول دو موضوع حمل و نقل و معماری بندر کنگ نیز به بحث گذاشته شد. در موضوع حمل و نقل ترافیک کم، وجود آزادس‌های شبانه‌روزی و کیفیت بالای خیابان نوار ساحلی نقاط قوتی که شرکت کنندگان به آن اشاره کردند، اما منظر شرکت کنندگان نبود حمل و نقل عمومی، نامناسب بودن پیاده‌روها و میلمان آن، نورپردازی نامناسب، تجمع کاربری‌های آموزشی در مرکز و ترافیک ساعت شروع و پایان مدارس و عدم امنیت و ایمنی در برخی گره‌های ترافیکی و به دلیل تعدد موتورسیکلت‌ها کیفیت جایه‌جایی را در این شهر کاهش داده است.



شکل ۲-۸: نقاط قوت و ضعف حمل و نقل و معماری شهر کنگ از منظر مشارکت کنندگان

در نهایت از بعد معماری شرکت کنندگان به صورت مجزا درباره نقاط قوت و ضعف خانه‌های قدیم و خانه‌های جدید به بحث پرداختند. ارزش‌های موجود در معماری خانه‌های قدیمی این شهر (ترکیب فضا، محرومیت، مدیریت آب، مدیریت جریان باد) از نگاه شرکت کنندگان نقاط قوت خانه‌های قدیمی این شهر به حساب می‌آید اما با این وجود از نظر شرکت کنندگان نفوذ رطوبت و خطر زلزله معماری خانه‌های قدیمی را تهدید می‌کند. اما در خانه‌های جدید که از نظر شرکت کنندگان محدودیت‌های خانه‌های قدیمی را نداشته و امکان استفاده از مصالح مقاوم در ساخت آن‌ها وجود دارد با مسائلی چون عدم محرومیت، واستگی شدید به سیستم‌های سرمایشی و گرمایشی، عدم پاسخگویی به نیاز ساکنان و عدم هماهنگی مصالح با اقلیم رویرو است.

در گروه دوم که از فعالان اقتصادی و اجتماعی شهر تشکیل شده بود، شرکت کنندگان ابتدا به مهمترین نقاط قوت و ضعف شهر کنگ از بعد اقتصادی پرداختند. از جمله مهمترین نقاط قوت شهر از نظر شرکت کنندگان عبارت است از: انگیزه بالای کار در حوزه صادرات و واردات، وجود زیرساخت‌ها و اسکله در شهر، وجود انگیزه و زیرساخت‌های موردنیاز برای اشتغال در صیادی، وجود بازارهای قدیمی در سطح شهر. اما از سوی دیگر از منظر شرکت کنندگان این ویژگی‌ها با محدودیت‌هایی نیز همراه است که مهمترین آن عبارتند از: عمق پایین آب و عدم لایروبی که بارگیری کشتی‌های بزرگ را ناممکن می‌کند؛ نبود گمرگ باری در شهر؛ نبود کارگاه‌های بسته بندی که منجر به خام فروشی محصولات صیادی و کشاورزی شده است؛ جذابیت شغل صیادی منجر به خالی شدن سایر مشاغل و جذب مهاجران شده است؛ درآمد ریالی و سوخت دلاری لنج‌ها؛ و عدم تطابق آموزش با نیازهای شهر.

اکنہ قوت + انتخابی

۱- تحریک مددات طبقات و اکتوبر گاریلا

۲- اسکله رزرس مفت و محمد دارو

۳- محمد امیر احمد سعیدی و چینی

۴- سیست مکو و محمد داد دست و پورا دیست

۵- محمد علی و بیان طلاق اسلام و حافظ احمد فتحی

۶- محمد علی الحسینی بن عباس

۷- کریم کشمکش مفت کوشک ایکانیز و مجن مخفی

۸- خاندرا و حسن مختاری و بیرون

۹- نسیم ھنگام خضری شمشادی و احمد احمدی و زین العابدین

۱۰- واریز قیمتی و باغ نهضت مفت کاظمی و ناصر کاظمی

۱۱- وجہدار ناز رویانی هی تویی ل جوہری مفت ایکنکت مفت

شکل ۲-۹: نقاط قوت و ضعف اقتصادی شهر کنگ از منظر مشارکت‌کنندگان

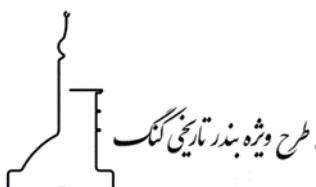
در ادامه بحث در گروه دوم در زمینه موضوعات اجتماعی شرکت کنندگان وجود آئین‌ها، سنت‌ها و مراسم مذهبی، گرایش و پایبندی مذهبی مردمان کنگ، شرکت در مکاتب قرآنی در کنار آموزش رسمی، وجود حس بخشناس و گذشت و در نتیجه آمار پایین مراجعات به مراجع قضایی، غنای فرهنگی به دلیل مراودات با کشورهای دیگر و تعداد بالای مساجد و استقبال بالای جوانان از آن‌ها را به عنوان مهمترین نکات مثبت کنگ از بعد اجتماعی دانستند. اما در کنار این ویژگی‌های مثبت، نبود مراکز فرهنگی برای آموزش خارج از مدرسه و مکتب، تعطیل شدن برخی از مدارس، و عدم تمایل نسل جدید به ادامه تحصیل به دلیل جذابیت کار اقتصادی صیادی، و محدود شدن ارتباط مدیریت شهری با شهروندان به فضای مجازی از جمله نکات ضعفی است که شرکت کنندگان در گروه دوم به آن اشاره کردند.

**قوس + احیا عی**

- ۱- وجود آئین‌هاست هادمیم ها و ملک پوشش سنت ماسدلا
- ۲- گذاشتند های ریزمندی پنجه خانه نویس و در دور سکب خانه‌ها نتعل
- ۳- حفظ شدن داشت هر یوت برا کشک طولانی و باران از مرکزی خود بازگشتن بخوبی و مصلحت نهاد
- ۴- هم مراصد بر ماجهم تهدی هایان من بنزدیکی داشت
- ۵- خسر ایشت بشی به دل برای جمله دارد پیوندی کیمیک
- ۶- هم صور گلگ رنگی هم رنگی هم ریس سرازدایی نهاد کتوهای دیر
- ۷- قمداد صادراند استقبلی اندی تقریباً

شکل ۲-۱۰: نقاط قوت و ضعف اجتماعی شهر کنگ از منظر مشارکت‌کنندگان

در پایان این کارگاه سه ساعت نتایج بدست آمده توسط هر یک از گروه‌ها جمع‌بندی شد و در اختیار گروه‌های تهییه طرح قرار گرفت تا بر اساس آن چشم‌انداز، اهداف، و راهبردهای طرح تدقیق شود.





شکل ۱۱-۲: نمایی از تشکیل گروه



### ۳-۴: طراحی بیانیه چشم انداز طرح ویژه بندر تاریخی کنگ

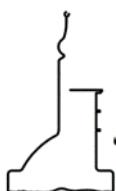
» بندر کنگ در افق چشم انداز زیست بومی پایدار و تاب آور، برخوردار از بافت ارزشمند تاریخی سرزنده و پویا با کارکردهای امروزین زندگی شهری که ضمن تعمیق ارزش‌های کالبدی بافت تاریخی در فرآیند توسعه شهری و احیای باغات، روایتگر تبلور خرد زیست همساز با طبیعت در نوار ساحلی و یکی از بنادر پرورونق و مقاصد جذاب گردشگری (تاریخی - تفریحی) در شمال خلیج فارس، دارای مدیریت شهری شفاف و پاسخگو با ارائه فرصت‌های برابر مشارکت واقعی تمامی شهروندان است.

» با عنایت به چشم انداز مذکور بندر کنگ در افق چشم انداز دارای نقش و ویژگی‌های ذیل می‌باشد:

- الگوی زیست همساز با محیط در نوار ساحلی خلیج فارس؛
- توسعه دریامحور و توجه به ظرفیت‌های مجاورت با آبهای ساحلی خلیج فارس؛
- الگوی حضور و مشارکت فعال شهروندان در حفاظت از ماهیت تاریخی و ردپایی موثر بر فرآیند توسعه؛
- الگوی شهر توسعه یافته در چارچوب مدل‌های توسعه پایدار بومی؛
- الگوی بازآفرینی شهری بافت ارزشمند تاریخی؛
- مقاصد جذاب گردشگری در شمال خلیج فارس؛

» بر این اساس در افق چشم انداز بندر کنگ شهری است دارای بافت شهری ایمن، زیبا و روح‌ناواز، با ترکیبی متعادل از معماری ارزشمند تاریخی و جدید که هویت ایرانی- اسلامی و تاریخ کهن در سیماهی آن متجلی است. بندر کنگ در افق چشم انداز فضای مناسب برای کار، زندگی، تفریح و تعاملات اجتماعی را به صورت عادلانه در اختیار تمامی شهروندان از هر گروه سنی و با هر جنسیت و همچنین تمامی گردشگران قرار می‌دهد.

» توسعه این بندر، با رویکردی همه‌جانبه و در تداوم تاریخی و پیشینه ارزشمند خود از منظر کالبدی، اقتصادی، اجتماعی و سیاسی پیش‌بینی می‌شود.





## ۲-۵: طراحی اهداف و راهبردها

معیارهای موثر بر توسعه بندر کنگ در ابعاد حفاظت از میراث ارزشمند کالبدی و غیرکالبدی، پایداری محیط، زیست پذیری، و رقابتپذیری قابل تعریف است:

### • حفاظت از میراث ارزشمند کالبدی و غیرکالبدی

ارزش‌های تاریخی و فرهنگی کنگ لزوم حفاظت و توجه ویژه همگام با برنامه‌های توسعه در شهر را نیازمند است که در این طرح مورد توجه قرار گرفته است.

### • پایداری محیط

توسعه امری فرآگیر و چند بعدی است و توسعه پایدار به مفهوم حرکت بر محور انسان - محیط است. بر این اساس می‌توان گفت که نه تنها در حوزه اقتصادی بلکه به گسترش کیفی زندگی انسان و محیط زیست نیز توجه دارد. بهزیستی آینده شهرها، بستگی به توانایی مردم جهت توسعه و یکپارچه سازی فناوری سازگار با محیط دارد. راهکارهای توسعه پایدار شهری بر پایه گزینه‌های زیر است :

- به حداقل رساندن پیامدهای زیست محیطی
- بالا بردن سطح کیفیت زیست محیطی

### • زیست پذیری

زیست پذیری را می‌توان بر پایه اجتماعی توسعه پایدار محقق نمود. هدف این معیار ایجاد دسترسی هرچه بیشتر اشاره جامعه به عدالت اجتماعی و برخورداری از محیط مناسب و راحت است. راهکارهای زیست پذیری بر پایه گزینه‌های زیر استوار است .

- سهولت دسترسی و حرکت
- عدالت
- امکان پذیری حضور اجتماعی

### • رقابت پذیری

هر شهر لایق رقابت با سایر شهرهای همچووارش است . رقابت پذیری عاملی اقتصادی در توسعه پایدار تلقی می‌شود. لذا تلاش می‌شود تا این رقابت در جهت توسعه پایدار و رونق اقتصادی ، فرهنگی ، تفریحی و ... لحاظ شود. نزدیکی به دریا، ظرفیت ارزشمندی برای بهره‌گیری از پتانسیل‌های آن در زمینه‌های اقتصادی و گردشگری است.

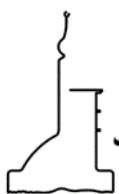




در نهایت اهداف کلان توسعه در بندر تاریخی کنگ به شرح ذیل قابل ارائه است:

### اهداف کلان توسعه در بندر تاریخی کنگ

- بهبود پایداری زیست محیطی
- ارتقای توان اکولوژیک
- ارتقای کیفیت زندگی و بهبود زیست پذیری
- بهبود فرایند توسعه گردشگری
- ارتقای رقابت پذیری اقتصادی
- ساماندهی توان اقتصادی شهر در مسیر پایداری
- ساماندهی و هدایت رشد کالبدی شهر
- بهبود و ساماندهی ساختار کالبدی - فضایی شهر
- حفاظت از میراث تاریخی و ارتقای کیفیت فضایی و سیمای شهر





شکل ۲-۵:: اهداف کلان و خرد توسعه بندر تاریخی کنگ





## اهداف خرد

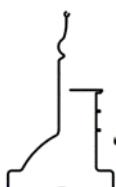
## اهداف کلان



ادامه شکل ۲-۵:: اهداف کلان و خرد توسعه بندر تاریخی کنگ

در ادامه، برپایه اهداف کلان و خرد تعریف شده، برنامه توسعه شهر در راستای تحقق بخشی به اهداف، در دو بخش به شرح زیر ارائه شده است:

۱. اسناد توسعه کالبدی شهر که مشتمل بر نقشه های کاربری و ضوابط که به ترتیب در مجلدات ... و ... ارائه شده‌اند.
۲. برنامه اقدام مشتمل بر اقدامات برایندی و فرایندی در ترکیب با یکدیگر که در ادامه ارائه شده‌اند.





## بخش سوم: ارائه برنامه مشترک اقدام سازمانی براساس

### دستاوردهای طرح<sup>۶</sup>

تحقیق برنامه‌های ارائه شده نیازمند یک برنامه هماهنگ اجرایی بین سازمان‌های مختلف است. هدف این برنامه، ارایه چارچوبی رویه‌ای (رونکاری) برای عملیاتی شدن راه حل‌ها با تأکید بر ابعاد سازمانی (سازمان‌های درگیر، روابط سازمانی و ایجاد هماهنگی بین سازمانی و جزآن) است. «برنامه اقدام مشترک سازمانی توسعه شهری کنگ» با تلخیص و دسته‌بندی برنامه‌های پیشنهادی حاصل از مطالعات تنظیم شده است. این برنامه، در راستای پنج محور موضوعی دارای اولویت با محوریت توسعه کالبدی تنظیم شده است. لازم به ذکر است که برنامه‌ها جنبه‌های غیرکالبدی را نیز دربر می‌گیرند؛ اما برنامه‌های غیرکالبدی‌ای در این برنامه مدنظر قرار گرفته‌اند که تضمین کننده و ضروری برای تحقق اهداف کالبدی هستند و چنان‌چه به عنوان مثال، برنامه‌ای با محوریت توسعه اجتماعی یا فرهنگی مدنظر باشد، جنبه‌های دیگری نیز در آن مورد توجه قرار گیرد که در این طرح مغفول مانده است.

این برنامه در راستای پنج محور موضوعی دارای اولویت، به ارائه طرح‌های لازم برای تحقق هر محور و اقدامات ذیل هر طرح پرداخته و سازمان متولی کل طرح و اقدامات ذیل را مشخص می‌کند. اولویت موضوعی، زمان طرح (کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت)، مقیاس طرح و معرفی مستندات پشتیبان هر طرح اطلاعات دیگری است که در رابطه با هریک از اقدامات ارائه شده است.

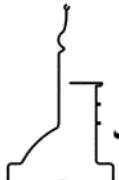
این «برنامه اقدام» در محدوده و حریم شهر کنگ تعریف می‌شود. اما حوزه نفوذ آن با توجه به محدوده‌های اثرگذار تعریف شده و در مقیاس سیاستگذاری برنامه، آمیش استانی و چشم اندازهای بین المللی و ملی مورد توجه قرار گرفته‌اند.

ساختار برنامه اقدام مشترک مشتمل بر اقدامات لازم در مورد برنامه‌های مستخرج از ابعاد مختلف مطالعات طرح ویژه کنگ با هدف تعریف ساختار و برنامه‌ریزی موضوعی تفکیکی براساس مدیریت زمانی – سازمانی و اعتباری می‌باشد. لازم است این اقدام با همکاری نهادهای متولی در استان و همراهی سازمان‌های مرتبط در سطح ملی تدقیق شده و به سند مصوب تبدیل شود. مهم‌ترین مؤلفه‌هایی که در تعریف ساختار نهادی طرح باید مورد توجه قرار گیرند، مدیریت سازمانی، زمان و درادامه، تأمین اعتبار می‌باشند. برای این منظور، تکمیل کاربرگ مختص هر طرح براساس یافته‌های طرح که مورد پایش مردمی و مدیریت شهری قرار گرفته‌اند انجام شده است که مشتمل بر مراحل زیر است:

- به تفکیک موضوعات، طرح‌های مرتبط با موضوع تبیین شده است.
- سازمان متولی راهبری پروژه مشخص شده و اقدامات ذیل آن، به تفکیک اقدامات، سازماندهی، مطالعاتی و اجرایی تعریف می‌شود.
- طرح‌ها و سازمانهای متولی آن و همچنین سازمان‌های همکار به تفکیک و با توجه به اولویت موضوعی مشخص شده‌اند.

جدول زیر نمونه ساختار مذکور را نشان می‌دهد:

<sup>۶</sup> ساختار «برنامه اقدام مشترک سازمانی» براساس الگوی ارائه شده در طرح «برنامه راهبردی اقدام مشترک برای ساماندهی مدیریت یکپارچه فضایی منطقه شهری بندرعباس» تنظیم شده است. این طرح که به کارفرمایی شرکت بازارآفرینی شهری در مرکز تحقیقات توسط نگارنده بهاجام رسیده است، مصوبات کمیته‌های ذیل شورای برنامه‌ریزی استان هرمزگان را اخذ نموده است.

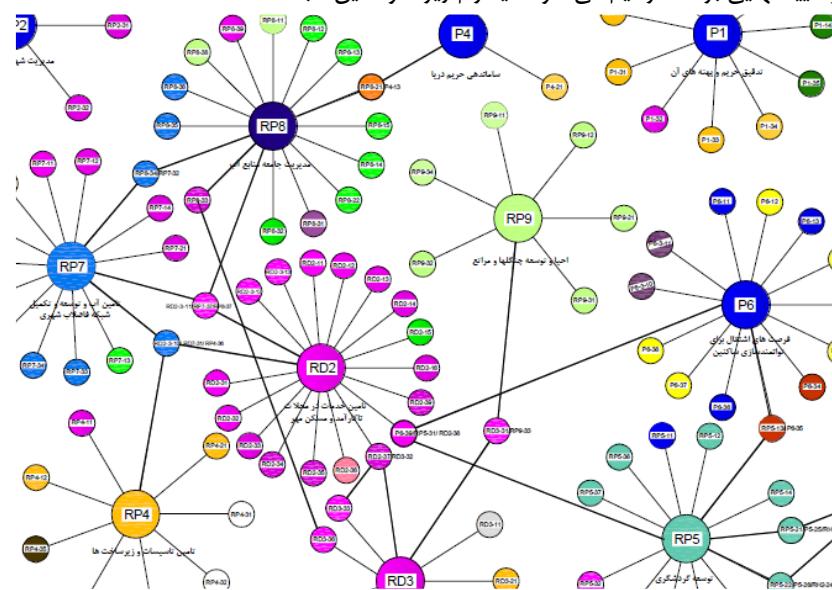


جدول ۳-۱: نمونه برنامه‌ریزی موضوعی سازمان ۰۱ براساس زمان، موضوع و سازمان همکار

مقیاس طرح	سند پشتیبان	همکاران غیرمستقیم	زمان اجرای طرح			اقدامات مرتبط			متولی پروژه	اولویت پروژه	عنوان پروژه
			بلند مدت	میان مدت	کوتاه مدت	اجرایی	مطالعاتی	سیاستگذاری			
									Policy1		Project ۱
							Research1				
						Act1					
						Act 2					
						Act 3					
									Policy1		Project ۲
						Act1					
						Act 2					
									Policy1		Project ۳
						Act1					
							Research1				



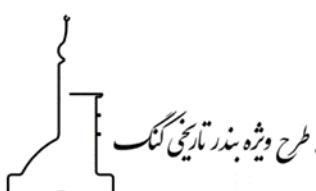
پیوند و یکپارچگی میان وظایف سازمان‌ها و باز نمودن فعالیت‌های مشترک بخش مهمی از کار محسوب می‌شود. شبکه ارتباطی درونی طرح‌ها پس از تدقیق و تایید نهایی برنامه ترسیم می‌شود. دیاگرام زیر نمونه این شبکه‌سازی را نشان می‌دهد.



شکل ۳-۱: نمونه‌ای از شبکه‌سازی

اشتراک مشاهده شده میان طرح‌ها، زمینه‌های تعامل بیشتر بین سازمانی را تعیین می‌کند. برنامه‌ریزی مشترک از طریق «عقد تفاهم نامه های همکاری فیما بین سازمانی به فراخور موضوعات» و یا «ایجاد کمیته‌های اجرایی جنبی پیشنهادی جهت راهبری برنامه» در زمینه های متعامل میسر است.

نکته دیگر، تعیین اعتبارات انجام هر طرح از مجموع درآمدهای اختصاصی و جاری سازمان‌ها است که لازم است با همکاری سازمان برنامه و بودجه استان و استانداری، نهایی شده و تبدیل به برنامه عملیاتی شود. کاربرگهای طراحی شده برای پرسش از سازمان‌ها جهت تحقق این برنامه و تخصیص اعتبار به آن در زیر ارائه شده است.



برنامه پیشنهادی سازمان متولی برای تأمین اعتبار طرح (توسط سازمان پر شود)						
سازمان متولی:		عنوان طرح:				
اعتبار	منابع پیشنهادی دیگر برای تأمین اعتبار	سهم سازمان متولی پروژه در تأمین اعتبار	سهم سازمان متولی طرح در تأمین اعتبار	اعتبار موردنیاز	سازمان مجری پروژه	عناوین پروژه‌های مرتبط
		درآمد اختصاصی	درآمد جاری	درآمد اختصاصی	درآمد جاری	
						-۱
						-۲
						-۳
						-۴

درنهایت، برنامه‌ریزی موضوعی تفکیکی براساس زمان- سازمان اجرایی و اعتبار (کاربرگ نهایی) با ساختار زیر قابل ارائه است:

#### نمونه برنامه‌ریزی موضوعی تفکیکی سازمان‌ها براساس زمان و اعتبار

اعتبار مورد نیاز	همکاران غیرمستقیم	زمان اجرای طرح			اقدامات مرتبط			متولی پروژه	اولویت پروژه	عنوان پروژه
		جزء	کل	بلند مدت	میان مدت	کوتاه مدت	اجرایی	مطالعاتی	سیاستگذاری	
								Policy1		Project ۱
							Act 2			Project ۲
								Research1		Project ۳

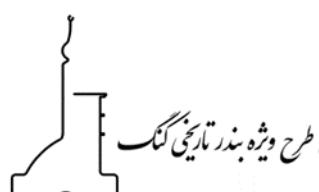
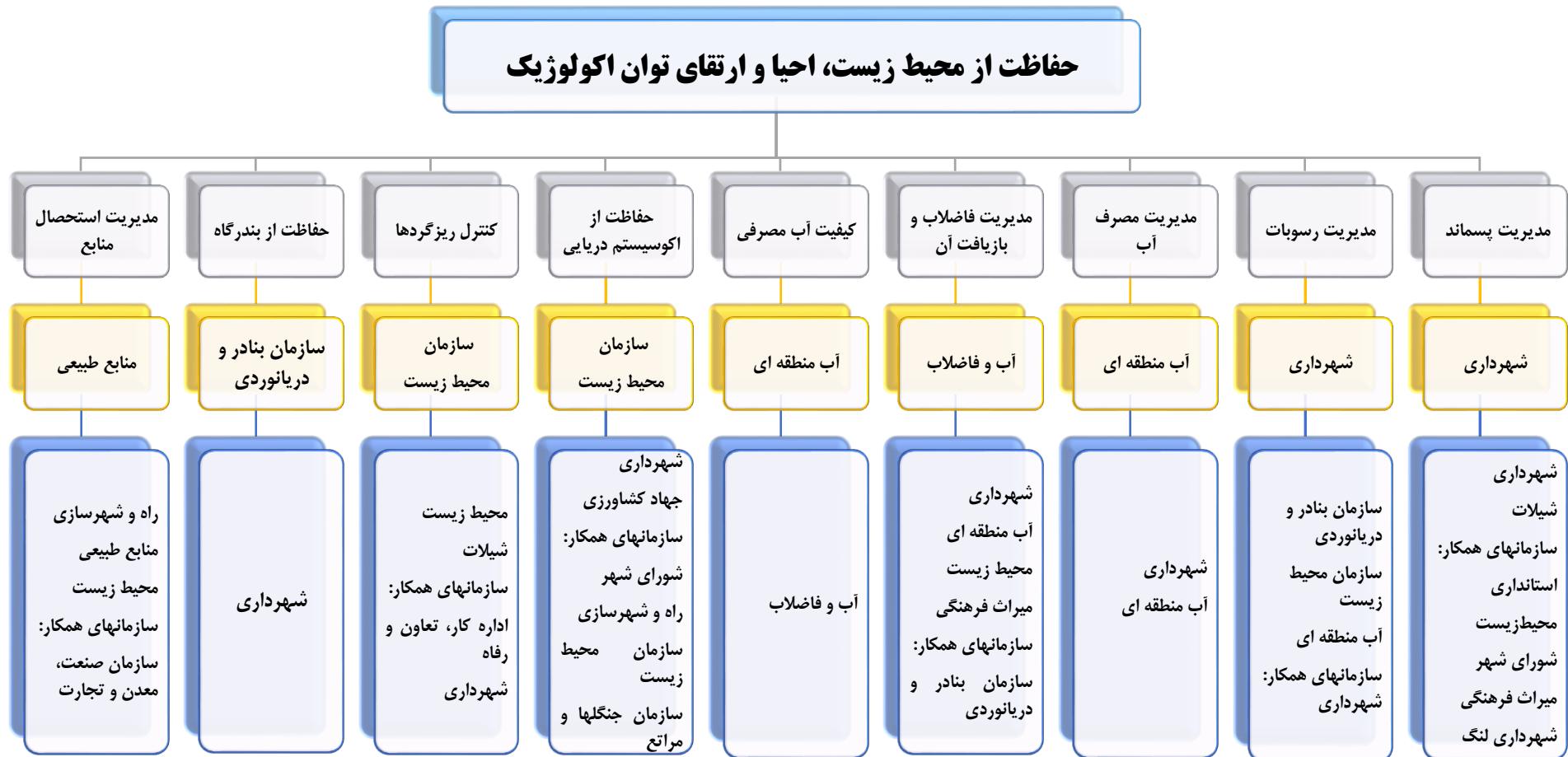
#### محورهای برنامه‌ریزی پس از تجمعیح، اولویت‌بندی و دسته‌بندی به شرح زیر ارائه شده‌اند:

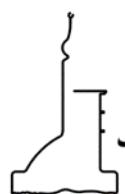
- حفاظت از محیط زیست، احیا و ارتقای توان اکولوژیک
- توسعه اقتصادی مبتنی بر ظرفیت‌های شهر کنگ
- توسعه گردشگری مبتنی بر ظرفیت‌های شهر کنگ
- حفاظت از میراث ملموس و ناملموس شهر کنگ در فرایند توسعه
- توسعه کالبدی حریم و محدوده شهر کنگ

در ادامه، طرح‌ها و اقدامات ذیل این محورها به تفکیک ارائه شده‌اند.

## برنامه اقدام مشترک سازمانی برای توسعه شهر کنگ

### برنامه ۱: حفاظت از محیط زیست، احیا و ارتقای توان اکولوژیک





طرح ویژه بندرتایی گنگ

مقیاس طرح	مستندات پشتیبان (موجود)	سازمانهای همکار	برنامه زمانی اقدام				اقدامات مرتبه			جهت	معنی	نحوه
			بلند مدت	میان مدت	کوتاه مدت	اجرایی	مطالعاتی	سیاستگذاری				
شهر	-	استانداری محیط‌زیست				به روزرسانی و تجهیز سیستم جمع آوری پسماند			۱			
شهر	-	استانداری محیط‌زیست				نصب سطلهای زباله به فرآخور نیاز در قسمتهای مختلف شهر			۱			
شهر	اقدامات انجام شده و بروشورهای تولید شده در شهرداری شهر	آموزش پرورش محیط‌زیست				کنترل و پایش و اتخاذ روش‌های تشویقی و تنبیه‌ی برای تحقق سیاستها		آموزش عمومی در نحوه دفع زباله و جداسازی زباله خشک و تر	۱	مدیریت پسماند (E1)		
		شهرداری شهرای شهر						فرهنگ سازی جهت مدیریت زباله موارد مصرفی و خسارات ماهی توسط لنچ‌های ماهیگیری به ساحل و دریا	۱			
شهر	-	میراث فرهنگی محیط‌زیست						فرهنگ‌سازی و آموزش در نحوه دفع زباله به گردشگران بومی و بیرونی در پهنه ساحلی	۱			

منابع طبیعی	بوق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلهای و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	

		شورای شهر									
شهرست ان	طرح مطالعاتی پسماند	شهرداری لنگه				اجرای طرح دفع، امحا و بازیافت زباله				۱	
شهر	دستورالعملها ی فنی مرتبط	محیط زیست				اجرای طرح رسوب‌زدایی در نوار ساحلی و اسکله				۱	مدیریت رسوبات (E2)
شهر		شهرداری سازمان بنادر				رسوب‌زدایی از درواها و مسیر حرکت روانابها				۱	
شهر						رسوب‌زدایی خورهای دوگانه در دو سوی شهر				۲	
شهرست ان								کنترل ممانت از ورود رسوبات ناشی از فعالیتهای عمرانی به شهر و دریا		۱	
شهر	دستورالعملها ی فنی مرتبط	آب و فاضلاب				استفاده از آب باران ذخیره شده با آب بازیافتی برای آبیاری فضای سبز و شستشوی محوطه در مقیاس شهر و ساختمان				۱	مدیریت مصرف آب (E3)
شهر	-	شهرداری				ساماندهی منابع ذخیره آب خانگی در ارتباط با منبع کلی آب شهر و تدوین استانداردهای آن				۱	
-								فرهنگ‌سازی کاهش مصرف آب		۱	
شهر	دستورالعملها ی فنی مرتبط	نظام مهندسی				استفاده از الگوهای کاهش مصرف آب صرفی با استفاده از تجهیزات نظیر شیرها یافلاش تانکها				۱	

منابع طبیعی	برق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلها و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	



### مدیریت فاضلاب و بازیافت آن (E4)

شهر	دستورالعملها ی فنی مرتبط	شهرداری محیط زیست میراث فرهنگی	اجرای سیستم بازیافت آب فاضلاب و یا تفکیک لوله کشی آب خاکستری و استفاده مجدد از آن				طرافقی سیستم بازیافت فاضلاب (در مقیاس خانگی، واحد همسایگی یا مجموعه) و / یا آب خاکستری تفکیک شده در مقیاس خانه یا واحد همسایگی و یا مجموعه ها	راهه مشوقهای اعتباری به واحدهای مسکونی یا واحدهای همسایگی و مجموعه های خدماتی زیر ۱۰۰۰ متر استفاده کننده از پکیجهاي تصفیه فاضلاب یا تفکیک فاضلاب خاکستری و بازیافت آن	۱	۱.۶.۲.۱.۱.۱	
								اجباری نمودن تصفیه فاضلاب در مجتمعهای مسکونی	۱		
								اجباری نمودن تصفیه فاضلاب در مجتمعهای گردشگری اقامتی، بومگردی و مجموعه های تجاری و خدماتی با زیربنای بیش از ۱۰۰۰ مترمربع	۱		
شهر	-	شهرداری سازمان بنادر	مانع از ورود فاضلاب به دریا							۱	
شهر	-	محیط زیست	مانع از شستشوی قایق و جاری شدن فاضلاب آن در سطح شهر							۱	
شهر	-	محیط زیست	مانع از جاری شدن پساب خانهها به معبر							۱	
شهر	-	شهرداری محیط زیست	جاگزینی سیستم جمع‌آوری فاضلاب به‌جای چاه جذبی و تصفیه فاضلاب کل شهر				بررسی احتمال ورود فاضلاب از چاههای جذبی			۲	

منابع طبیعی	بوق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلهای و مرا潤	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جادهای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	



					به داخل آب‌های جزر و مدی					کیفیت آب صرفی (E5)
شهرست ان	-				بهبود کیفیت آب لوله‌کشی (خط انتقال آب)				۱	۱.۶ فصل
شهرست ان	-						ناظارت بر کیفیت آب عرضه شده توسط آب شیرین‌کن‌ها		۱	
شهرست ان	-				افزایش ظرفیت آب شیرین‌کن‌ها برای استفاده شهر و جمعیت گردشگر پیش‌بینی شده				۳	

منابع طبیعی	برق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلهای و مرا潤	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	



منطقه‌ای	-	شیلات							تدوین برنامه و افزایش نظارت بر نوع صید به منظور حفظ اکو سیستم دریابی	۱	سازمان محیط زیست	حافظت از اکو سیستم دریابی (E6)
شهر	-	اداره کار، تعاوون و رفاه				آموزش صیادان برای حفاظت محیط ریست و ایمنی	تدوین دستورالعمل رعایت ضوابط محیط زیست و سلامت برای صیادان (HSE)	ثبت قایقهای صیادی فعال و کنترل فعالیتهای آنها براساس دستورالعمل تدوین شده	۱			
شهرستان	-	شهرداری							کنترل آئیندگی کارگاه‌های تعمیر لنج در خارج از محدوده کنگ	۱		
شهرستان		-							نظارت بر کیفیت آب دریا پس از احداث آب شیرین کن‌ها و تاثیر آن بر اکو سیستم	۱		
شهرستان						توسعه تجهیزات، زیرساختها و فعالیتهای بندری با رعایت ضوابط محیط زیست				۱	سازمان بنادر	حافظت از بندرگاه
شهرستان						لایروبی و رسوب‌زدایی بندرگاه				۱		
شهرستان	-	منابع طبیعی				ثبتیت خاک در اطراف محل تولید ریزگرد مشتمل بر: اطراف چاه خشک شده مسلم، معادن گچ شرق شهر و شوره زار مهرگان				۱	سازمان محیط زیست	کنترل ریزگردها (E7)
شهرستان	-	محیط زیست				گسترش فضای سبز پوششی در اطراف شهر و بهخصوص در مسیر جریان باد غالب				۱		

منابع طبیعی	بوق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاوون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلهای و مرتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	



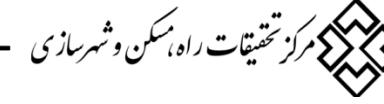
منابع (E8)	مدیریت استحصال	منابع طبیعی	منابع (E9)	حافظت از اکو سیستم گیاهی و جانوری
شناصایی معادن قابل استحصال در حوزه نفوذ شهر مشتمل بر معادن سنگ، گچ، شن و ماسه و نمک	۲			
تدوین دستورالعملهای برداشت منابع اطراف شهر و نظارت بر آن	۱			
پایش منطقه حفاظت شده گیاهی در شمال شرق شهر	۱	دستورالعمل اجرایی برای حفاظت از گونه های گیاهی		
حفاظت از گونه های جانوری	۱	دستورالعمل اجرایی برای حفاظت از گونه های جانوری		
مانع از کاشت گونه های گیاهی که اکوسیستم جانوری را به خطر می اندازد.	۱			
انجام مطالعات موردی و موضوعی در رابطه با منابع طبیعی و گونه های نادر گیاهی، جانوری منطقه	۱			
کنترل و پایش برداشت آب از چاه های آب واقع در دشت های اطراف	۱	ـ ۱۰	ـ ۴	ـ ۳

راهنمای سازمانها	پلیس راهور	میراث فرهنگی	بنیاد مسکن	شیلات	اداره کار تعاون و رفاه	فنی و حرفه ای	بانک مسکن	مخابرات	برق	منابع طبیعی
سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	شهرکهای صنعتی	نظام مهندسی	راه و شهرسازی	شهرداری	استانداری	سازمان جنگلها و مراتع	شرکت آب و فاضلاب	برق	آب و فاضلاب آب منطقه ای
شورای شهر	پایگاه بافت تاریخی	اداره کل تربیت بدنی	گمرک	وزارت راه و شهرسازی	آموزش و پرورش	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای	جهاد کشاورزی	سازمان بهزیستی	آب و فاضلاب آب منطقه ای	اداره کل بنادر و دریانوردی



شهرستان							تدوین دستورالعمل اجرایی برای مقابله با فرسایش خاک		۱		
شهر	طرح ویژه					توزيع خدمات در سطح شهر و کاهش سفرهای درون شهری			۱	کاهش سفرهای درون شهری	کاهش آلودگی وسائل نقلیه موتوری (E11)
شهر	طرح ویژه	استانداری				راه اندازی حمل و نقل عمومی			۱		
شهر	طرح ویژه					پیش‌بینی و گسترش مسیرهای حرکت پیاده		برنامه ریزی جهت کاهش حرکت	۱		
شهر	-	استانداری				پیش‌بینی دوچرخه و موتور برقی برای حرکت در سطح شهر		وسایط نقلیه موتوری	۲		
شهر	طرح ویژه	شهرداری				برنامه ریزی بهره‌برداری از خور سور و حوضه آبگیر آن			۱	احیای تاریخی در مقیاس سازمانی تاریخی در مقیاس شهری (E12)	
شهرستان		منابع طبیعی				برنامه ریزی ثبت پارک ملی لشنان و مهرگان بندرهای کنگ و لنگه			۱		
شهر		شهرداری				احیای کارکرد اکولوژیک سازه‌های ساروجی خور سور			۱		
شهر		شهرداری				احیای باغات حاشیه شرقی شهر			۱		
شهر		شهرداری				حافظت و احیای حوضه آبریز برکه دریا دولت			۱		
شهر		شهرداری				احیای دروای شمالي شهر و برنامه ریزی برای بهره‌برداری از آب حاصله			۱		
شهر		شهرداری				شناسایی درواه‌های اصلی بیرون شهر، ساماندهی و حفاظت از مسیر آنها			۱		

منابع طبیعی	بوق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلها و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنسی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	



شهر		میراث فرهنگی شهرداری			تعیین محل ساخت برکه های جدید احتمالی و مرمت برکه های موجود				۲		
-----	--	-------------------------	--	--	---	--	--	--	---	--	--

منابع طبیعی	برق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلهای و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	

شهر	طرح ویژه	آب منطقه‌ای			تدقيق مسیرهای جریان آب در شهر				۱	شناختار کنگا
شهر		آب منطقه‌ای			تعیین محل ساخت برکه‌های جدید در شهر				۱	
شهر		آب منطقه‌ای			مرمت و احیای برکه‌های موجود				۱	
شهر		جهاد کشاورزی			تیین محدوده باغات و مسیرهای رسیدن آب به آنها بر روی زمین				۱	
شهر		میراث فرهنگی			اجرای طرح‌های احیای نخلستانهای تاریخی		ارائه سیاستهای تشویقی و اعطای تسهیلات جهت احیای باغها		۱	
شهر		-			اجرای مقاطع عرضی خیابان‌های مسیر حرکت آب				۱	
شهر		-			تعیین جهت و اجرای شبیبدی معابر در سطح محلات آسفالت نشده				۱	
شهر		آب منطقه‌ای			ساخت برکه‌های جدید مکانیابی شده				۲	
شهر		-			تعیین زمین‌های فضای سبز آبیاری شونده	طراحی طرح منطقه حفاظت شده و ثبت شده برکه‌ها			۱	
شهر		میراث فرهنگی			۱				۱	
شهر	-	میراث فرهنگی شهرداری			توسعه کارگاه‌های محصولات و صنایع دستی مرتبط با خرما در راستای ایجاد زنجیره ارزش اقتصادی محصولات				۲	

اچیای ساختار اکو‌اپوزیک در سطح شهر - هدایت روانابها و احیای باغها و فضای سبز (E13)

منابع طبیعی	بوق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلهای و مراعع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	



شهر	-	شهرداری				اجرای ضوابط تدوین شده		تدوین ضوابط و مقررات حقوقی در راستای ساماندهی خردباغهای شهری	۱	لایه کشاورزی	نظام حقوقی اجرایی نمایندگی اکوپروژکت
شهر	-	شهرداری				اجرای ضوابط تدوین شده		تدوین ضوابط و مقررات حقوقی در زمینه مالکیت آب برکه‌های جدید و قدیم و روانابها	۱		

منابع طبیعی	برق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلهای و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	



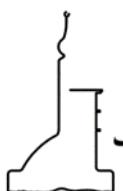
شهر	طرح ویژه							ایجاد تأسیسات گردشگری متنی بر ویژگی های محیط زیستی بندر کنگ جهت جلوگیری از تخریب و نابودی منابع و ارزیابی تأثیرات محیط زیستی حاصل از طرح های توسعه گردشگری در مناطق طبیعی بندر کنگ به ویژه ساحل	۱		توسعه گردشگری و حفظ محیط زیست (E15)
شهر	طرح ویژه							توجه به چشم اندازهای طبیعی و زیبایی منظر در طراحی و توسعه فضاهای تأسیسات کالبدی بندر کنگ به ویژه در ساحل	۱	شناسنامه پیرامونی زیستی	
شهر	-							کنترل هدایت فعالیت های مرکز گردشگری به مناطق پیرامونی و خارج از محدوده منابع طبیعی بندر کنگ و جلوگیری از تخریب و بارگذاری بیش از حد بر مناطق حساس و آسیب پذیر محیطی و استقرار فعالیتهای گردشگری در مناطق تعریف شده	۱		
شهر	-							ارائه ضوابط برای سیستمهای بازیافت فاضلاب، مدیریت پسماند و عوامل دیگر آلاندنه کننده محیط زیست و کنترل آن در مراکز خدماتی و اقامتی گردشگری	۱		

منابع طبیعی	برق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلهای و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنسی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	



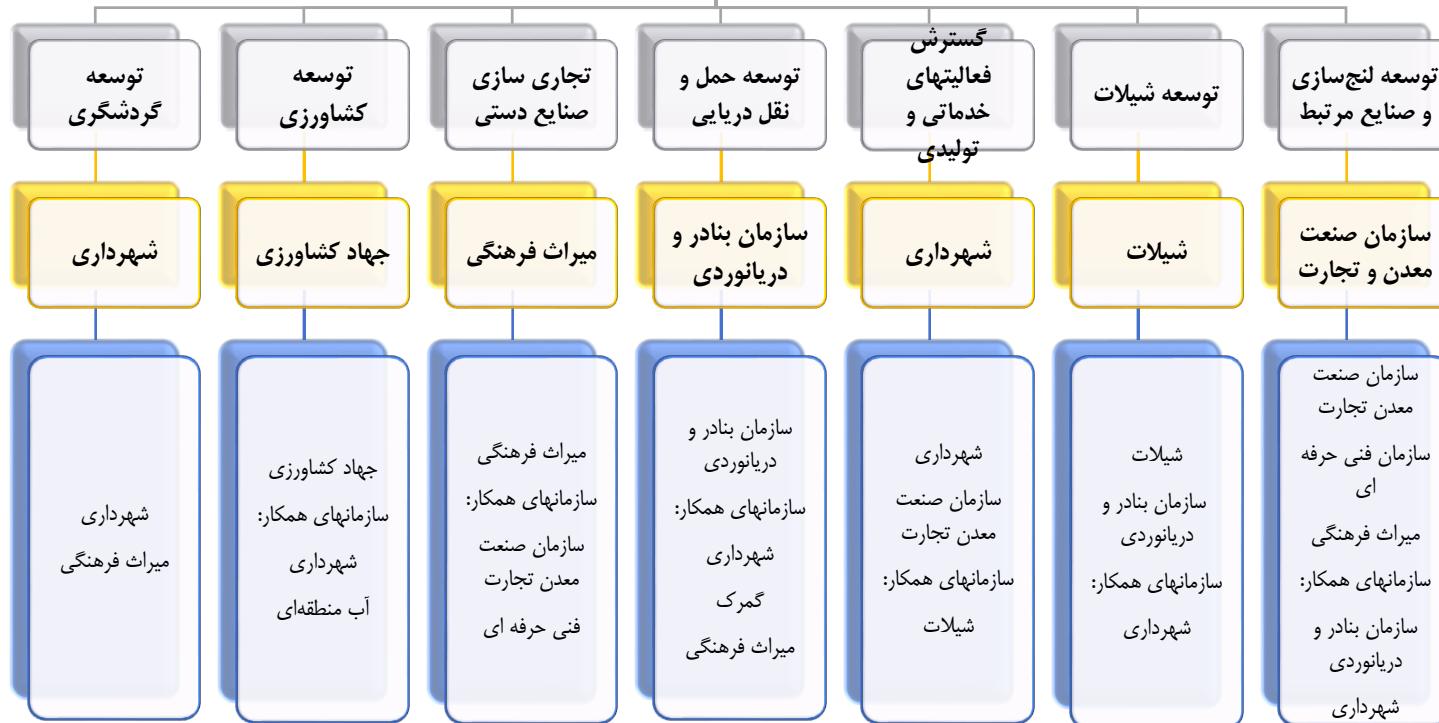
برنامه اقدام مشترک سازمانی برای توسعه شهر کنگ

برنامه ۲: توسعه اقتصادی مبتنی بر ظرفیت‌های شهر کنگ





## توسعه اقتصادی مبتنی بر ظرفیت‌های شهر کنگ



مقیاس طرح	مستندات پشتیبان	سازمانهای همکار	برنامه زمانی اقدام			اقدامات مرتبط			اولویت	منابع	نحوه
			بلند مدت	میان مدت	کوتاه مدت	اجرایی	مطالعاتی	سیاستگذاری			
فراملی (منطقه‌ای)	-	سازمان بنادر و دریانوردی شهرداری				توسعه کارگاه‌های لنج سازی و تعمیرات لنج در مقیاس منطقه‌ای (داخلی و خارجی)			۲	سازمان صنعت معدن و نفت	توسعه لنج سازی و صنایع مرتبط
	اسناد فنی					آموزش فنون لنج سازی			۱		
	-					ثبت میراث صناعت لنج سازی بندر کنگ			۱		
ملی	-	سازمان بنادر و دریانوردی شهرداری				توسعه بندرگاه براساس محدودیتها و ضوابط از نظر امواج و ویژگی‌های ساحلی			۲	پیلان	توسعه شیلات
شهر	-					ساماندهی محل استقرار اسکله قایقهای صیادی			۱		
شهر	-					آموزش افراد شاغل در کلیه فعالیت‌های مرتبط با شیلات در زمینه ارتقای تخصصی، حفاظت محیط ریست و ....			۱		
شهر	-					کنترل سلامت افراد شاغل (بهخصوص مهاجرین وارد شده به شهر) از نظر جسمی و			۱		

منابع طبیعی	برق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلها و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	



اخلاقی به منظور جلوگیری از تبعات اجتماعی آن										
		شیلات					همایت از فعالیتهای خدماتی و تولیدی مرتبه با تکمیل زنجیره‌های ارزش افزوده بخش شیلات با ایجاد و توسعه صنایع تبدیلی، غذایی و بسته‌بندی و کلیه خدمات پشتیبان	۱	شهرداری	گسترش فعالیتهای خدماتی و تولیدی
							همایت از مشاغل خدماتی که کمبود آن در شهر وجود دارد.	۱		

بین‌المللی	بین‌المللی	شهرداری گمرک	توسعه تجارت و بازرگانی با کشورهای حاشیه خلیج فارس از اسکله بندر کنگ (متناوب با ظرفیت شهر).	۱	بلند و برجسته	توسعه حمل و نقل	حریانی
بین‌المللی	بین‌المللی	میراث فرهنگی	ایجاد اسکله مسافری برای فعالیتهای گردشگری با کشورهای حوزه خلیج فارس و بنادر و جزایر اطراف در ایران	۲	بلند و برجسته		
استان		سازمان صنعت معدن تجارت فنی حرفه‌ای	برنامه‌ریزی در جهت تجاری‌سازی صنایع دستی بومی کنگ مشتمل بر صنایع تزئینی- صنایع دستی مرتبه با درخت خرما و ایزار ماهیگیری و سفالگری	۱	بلند و برجسته	صنایع دستی سازی	

منابع طبیعی	برق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلها و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	



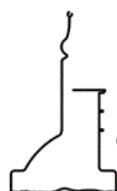
شهر	طرح ویژه	شهرداری آب منطقه‌ای				احیای نخلستانها در پیوند با احیای ساختار اکولوژیک شهر				۱	نهاد کشاورزی	توسعه	گیشاآزادی
بین‌المللی		میراث فرهنگی				ارتقا و پویایی اقتصاد شهری از طریق ایجاد ارتباط مناسب بین بخش خدمات و گردشگری با سایر بخش‌ها				۱	تغییر دادر	توسعه گردشگری	
شهر						برنامه‌ریزی در جهت مشارکت هر چه بیش تر زنان از طریق سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های گردشگری مناسب با توانمندی زنان			۱				
بین‌المللی / مناطقه‌ای						ایجاد بستر مناسب برای جذب سرمایه‌گذار داخلی و خارجی برای توسعه گردشگری فرهنگی، طبیعی، ورزشی در راستای ایجاد منابع مالی مناسب و معیشت پایدار برای ساکنان محلی			۱				

منابع طبیعی	برق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلهای و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنسی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	

## برنامه اقدام مشترک سازمانی برای توسعه شهر کنگ

### برنامه ۳: توسعه گردشگری مبتنی بر ظرفیت‌های شهر کنگ

#### توسعه گردشگری مبتنی بر ظرفیت‌های شهر کنگ





مقیاس طرح	مستندات پشتیبان	سازمانهای همکار	برنامه زمانی اقدام			اقدامات مرتبه			آزاد	محدود	ممنوع
			بلند مدت	میان مدت	کوتاه مدت	اجرایی	مطالعاتی	سیاستگذاری			
بین المللی	دستورالعمل مرتبط در طرح و پژوه	میراث فرهنگی پایگاه بافت تاریخی				اجرای برنامه راهبردی گردشگری شهر کنگ براساس اصول منشور جهانی گردشگری فرهنگی			۱		
بین المللی		شهرداری پایگاه بافت تاریخی						تعریف رویدادهای فرهنگی در شهر به منظور جذب گردشگر در سطوح منطقه‌ای، ملی و بین المللی	۱		
بین المللی		میراث فرهنگی شهرداری				ایجاد سایت اینترنتی جهت شناساندن بندر کنگ و قابلیت‌های گردشگری آن به چند زبان اصلی			۱		جهت‌داری
شهرست ان		میراث فرهنگی شهرداری				مستندسازی و معرفی مراسم مذهبی، عادات و رسوم، لباس، غذا، صنایع دستی و دیگر میراثهای غیر کالبدی			۱		
شهرست ان		میراث فرهنگی شهرداری				مستندسازی و معرفی جاذبه‌های طبیعی و انسان ساخت شهر کنگ			۱		
بین المللی		شهرداری پایگاه بافت تاریخی				معرفی و ترویج جنبه‌های برجسته فنون و صنایع دستی شهر کنگ در قالب جشنواره‌ها و بازارچه‌های دائمی			۱		

شناساندن ارزش‌ها و میراث ملموس و ناالموس شهر کنگ

منابع طبیعی	بوق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلهای و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	

بین المللی		میراث فرهنگی شهرداری			فراهém نمودن زمینه حضور علامه‌مندان به مطالعات علمی در زمینه معماری و بافت بالارزش و تاریخی کنگ				۱	
بین المللی		میراث فرهنگی شهرداری			آگاهسازی گردشگران از هنجرها و ارزش‌های جاری در شهر کنگ و تهییه بیانیه‌ها و توصیه‌های فرهنگی، اجتماعی و محیط زیستی در این خصوص و ارائه آن به گردشگران				۱	

شهر	-	شهرداری پایگاه بافت تاریخی			توسعه فرهنگ گردشگر پذیری در بین مردم				۱	استفاده از ظرفیت‌های اجتماعی در توسعه گردشگری
شهرستان	-	شهرداری میراث فرهنگی			تریبیت نیروی انسانی ماهر در سطوح مختلف ارائه دهنده خدمات گردشگری از سطوح نیروهای خدماتی تا کارشناسی				۱	
شهر	-	اموزش و پرورش					برنامه ریزی در جهت افزایش سطح سواد شاغلان در شهر به خصوص مشاغل مربوط به گردشگری		۱	
شهر	-	میراث فرهنگی پایگاه بافت تاریخی			شناسایی ذینفعان گردشگری در شهر و ارتقای زمینه مشارکت براساس فعالیت‌های اجتماعی و فرهنگی شهر کنگ				۱	

منابع طبیعی	برق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلها و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	



شهر	-	شهرداری پایگاه بافت تاریخی						گسترش مشارکت، همکاری و تعاون بخش های مختلف ذینفع در توسعه گردشگری بندر کنگ از طریق ایجاد کارگروهها و برنامه های فرهنگی مشترک	۱		
بین الملل ی	برنامه ریزی کالبدی طرح ویژه	شهرداری شورای شهر						ارائه تسهیلات و و حمایت از سرمایه گذاری برای ایجاد اقامتگاه های یوم گردی در شهر	۱	نموده نیزه	نموده نیزه
بین الملل ی		شهرداری شورای شهر						حمایت از سرمایه گذاری برای تأسیس مراکز اقامتی تفریحی در بخش پیش بینی شده در حریم شهر	۲		
بین الملل ی		میراث فرهن گی شورای شهر						حمایت از سرمایه گذاری برای ایجاد رستوران، کافه و سفره خانه در سطح شهر و در حاشیه نوار ساحلی	۲		
شهر		میراث فرهن گی شورای شهر				تأمین امکانات و خدمات لازم چهت اقامت های کوتاه مدت و میان مدت گردشگران ورودی به بندر کنگ			۱		
شهر		میراث فرهن گی شورای شهر						برنامه ریزی چهت تنوع بخشی محصولات گردشگری براساس نیازهای مختلف گردشگران مبتنی بر دسته بندی های جنسی، سنی، جغرافیایی و انتگریه ها و جنبه های روحی و روانی	۱		

نموده و گسترش مراکز اقامتی و خدماتی گردشگری

منابع طبیعی	برق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلهای و مرا潤	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جادهای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	



شهر		میراث فرهنگی شهری				ایجاد فضاهایی جهت کودکان و انجام بازیهای سازگار با محیط طبیعی و ساحل بندر کنگ و ترویج بازی‌های بومی کودکان کنگ				۱	
شهر		میراث فرهنگی شهری				ایجاد دفاتر اطلاع‌سانی جهت ارائه اطلاعات مقتضی به گردشگران				۱	
استان		وزارت بهداشت						کنترل مستمر کیفیت خدمات ارائه شده در واحدهای خدماتی و اقامتی، پذیرایی و تفریحی مجموعه		۱	
شهر	-	شهرداری شورای شهر پایگاه بافت تاریخی						حمایت از سرمایه‌گذاری جهت احیا و باززنده سازی بناهای ارزشمند واقع در بافت تاریخی (با تأکید بر خانه‌های تاریخی)			
شهر	-					حافظت و احیای تک بنها و عناصر تاریخی در پیوند با ساختار و تاریخ توسعه شهر					
شهرستان ان	-	-				بهسازی راه دسترسی، معرفی قلعه لشنان و اجرای برنامه کاوش و مرمت آن به عنوان سکونتگاه تاریخی اولیه مرتبط با توسعه شهر					شهرداری
شهر	طرح و پژوهش	شهرداری میراث فرهنگی				احیای نخلستانها و سیستم آبیاری آنها در رابطه با برکه های شهر					
شهر	طرح و پژوهش	میراث فرهنگی آب منطقه‌ای				احیای باغ موزه برکه ها و سیستم آبیاری و فنون مهندسی آب در نخلستانها به عنوان جاذبه توریستی اکولوژیک شهر	ارائه طرح ساماندهی باغ موزه برکه ها				

### توسعه و گسترش جاذبه‌های گردشگری شهر

منابع طبیعی	بوق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمایی سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلهای و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنسی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	

شهر	-	میراث فرهنگی			افزایش تعداد مراکز فرهنگی در شهر به منظور معرفی میراث ناالموس شهر (نظیر خانه صنایع دستی و خانه هنرمندان و موزه مردمشناسی که ایجاد شده است).					
شهر	طرح موجود	اداره تربیت بدنی			ساخت و راهاندازی پلازهای بانوان و آقایان					
ملی	-	شورای شهر			توسعه فعالیتهای ورزشی دریایی و زیرساختهای آن		برنامه ریزی برگزاری مسابقات و جشنواره‌های ورزشهای آبی در ساحل کنگ			
شهر	-	سازمان بنادر			ساماندهی بازوی غربی اسکله شهر با کارکرد تفریحی					
شهر	طرح ویژه	میراث فرهنگی			ساماندهی نوار ساحلی با هدف گسترش کارکرد توریستی تفریحی					
شهر	-	سازمان بنادر محیط زیست			اخیای خور سور به منظور استقرار لنجهای تفریحی، اسکله مسافری و فعالیتهای تفریحی گردشگری					
شهر	مستندات طرح ویژه در زمینه ترافیک شهر	استانداری شورای شهر			راهاندازی شبکه حمل و نقل عمومی			۱	نهاده کیفیت هم و قابل پذیرش مسافتگاری	
شهر					افزایش خوانایی شهر و تأمین اینمنی و امنیت مسیرهای حرکتی در سطح شهر و نصب تابلوهای راهنمایی			۱		
شهر					تعریف ورودی‌های شهر کنگ			۲		
شهر					تعریف مسیرهای حرکت پیاده و دوچرخه و موتور بر قی در سطح شهر و در حوزه‌های			۲		

منابع طبیعی	برق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلها و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	



					گردشگری شهر / توسعه و شکل‌گیری مسیر ساختاری پیش‌بینی شده و رونق فعالیتهای تجاری و خدماتی در حاشیه آن						
استان	-				پیمانه‌زایی و ایمن سازی جاده بندرعباس - لنگه				۱		
	-				پیمانه‌زایی و ایمن سازی جاده بستک				۱		
	-	استانداری شهرداری						توسعه خدمات بندر در راستای جابجایی مسافر به منظور توسعه و رونق گردشگری و امکان ایجاد سفرهای دریایی مابین بندر کنگ با جزایر ایران و همچنین کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان در راستای تعریف تورهای گردشگری زنجیره‌ای	۲	برگزاری فرودگاه	توسعه گردشگری از طریق قرار گیری در یک شبکه گردشگری
	-	استانداری شهرداری						ایجاد مسیر گردشگری خشکی در احیای مسیر قدیمی ارتباط کنگ با پسکرانه، مشتمل بر لار- بستک و کنگ (باتوجه به اینکه شهر لار دارای فرودگاه است) یا شیراز- لار- بستک و کنگ	۲	برگزاری فرودگاه	
	-	استانداری شهرداری						تعریف برنامه‌های توریستی هم پیوند میان کنگ و لنگه (باتوجه به فاصله اندک دو شهر و وجود فرودگاه بندر لنگه)	۱	پلیس راهور	

منابع طبیعی	برق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلهای و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	

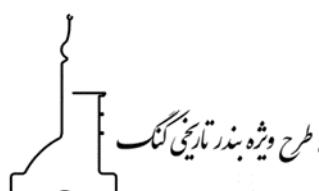


استان	-	-			تأمین آب برای مصارف روزمره گسترش صنعت توریسم			۱	نمودنگاری	توسعه زیرساختهای گردشگری مود نیاز
استان	-	-			تأمین برق مورد نیاز جهت توسعه گردشگری براساس فعالیت ها و برنامه های کالبدی شهر			۱		
استان	-	-			توسعه خدمات ارتباطی در شهرکنگ براساس نیازهای مخباراتی، اینترنتی و ...			۱		
شهر	-	-					انجام برنامه های کنترل کیفیت و نگهداری از زیرساختها در طول مراحل توسعه	۱		

منابع طبیعی	برق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلهای و مرتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنسی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	

## برنامه اقدام مشترک سازمانی برای توسعه شهر کنگ

### برنامه ۴: حفاظت از میراث ملموس و ناملموس شهر کنگ در فرایند توسعه







مقیاس طرح	مستندات پشتیبان	سازمانهای همکار	برنامه زمانی اقدام			اقدامات مرتبط			آزاد	بودجه‌دار	میزان
			بلند مدت	میان مدت	کوتاه مدت	اجرایی	مطالعاتی	سیاستگذاری			
شهر	طرح ویژه اسناد میراث فرهنگی	میراث فرهنگی پایگاه بافت تاریخی شهری				ساماندهی سیما و منظر در پهنه بافت تاریخی براساس ضوابط ویژه مرتبط			۱	۰	حافظت کالبدی از بافت تاریخی
								کنترل عدم تفکیک قطعات بزرگ در بافت به منظور حفاظت از ساختار فضایی بافت و بدنه معابر با توجه به ضوابط تدوین شده در این راستا	۱	۰	
								کنترل رعایت ضوابط ساخت و ساز در بافت تاریخی	۱	۰	
								کنترل عدم تخریب عناصر ارزشمند در بافت تاریخی یا اجرای مداخلات ناهمانگ با ضوابط کالبدی در بافت	۱	۰	
		شهرداری پایگاه بافت تاریخی						کنترل مرمت و بازسازی مطابق ضوابط میراث فرهنگی	۱	۰	

منابع طبیعی	بوق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلهای و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	

			سازمان بنادر و دريانوردی						کنترل حفاظت از میراث تاریخی زیرآب در محدوده تعیین شده	۱	
		شهرداری پایگاه بافت تاریخی			مرمت و ساماندهی محوطه اطراف عناصر تاریخی					۲	
		ميراثفرهنگی پایگاه بافت تاریخی شورای شهر			ساماندهی مجموعه برکه های تاریخی					۱	
		شهرداری شورای شهر							حفظات و کنترل جهت عدم مداخله کالبدی و ساخت و ساز در محدوده برکه ها و باغ های تاریخی	۱	
		پایگاه بافت تاریخی							کنترل رعایت ضوابط حريم آثار تاریخی	۱	
									رعایت اصل کمترین مداخله فیزیکی در بافت با ارزش تاریخی که در برنامه ریزی نظام پهنه بندی اراضی لحاظ شده است.	۱	
		شهرداری شورای شهر			تهیه شناسنامه آثار تاریخی شهر و انتشار آنها					۱	
		پایگاه بافت تاریخی			ثبت عناصر ارزشمند تاریخی که تاکنون ثبت نشده اند.					۱	
شهر	طرح ویژه	-			اجرای طرح ارائه شده درخصوص ارتقای سطح پوشش و دسترسی؛ حداقل مداخله در بافت تاریخی، طراحی مبتنی بر پتانسیل ها و ظرفیت های توسعه درونزا					۱	مشتمل برآورده

منابع طبیعی	برق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	ميراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلهای و مرا潤	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دريانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جادهای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	

		-			کفسازی و ساماندهی معاشر مطابق ضوابط				۱	
		-			پیش‌بینی و احداث پارکینگ‌های عمومی در بافت با شعاع پوششی مناسب در مکان‌های پیش‌بینی شده				۱	
شهر	طرح ویژه	شهرداری پایگاه بافت تاریخی بانک مسکن					تشویق و حمایت از بازارآفرینی و احیای خانه‌های تاریخی	۱		مبناستگذاری جهت توسعه فعالیت‌های ساخت و نساجی رفتاری به بافت
		میراث‌فرهنگی پایگاه بافت تاریخی شورای شهر					ارائه تسهیلات ویژه به مرمت بناهای تاریخی	۱		
		میراث‌فرهنگی پایگاه بافت تاریخی					تدوین و به تصویب رساندن دستورالعمل برای معافیت از مالیات و بخسودگی عوارض ساخت و ساز در بافت‌های تاریخی	۱		
		میراث‌فرهنگی پایگاه بافت تاریخی					حمایت از پروژه‌های خدمات گردشگری منطبق با ضوابط و کاربری‌های پیش‌بینی شده در بافت	۱		
		میراث‌فرهنگی پایگاه بافت تاریخی					تصویب برنامه‌های بازدارنده و جریمه برای اقداماتی که منجر به تخریب و فرسودگی بافت می‌شود، نظیر رهاسازی بناهای فرسوده، کاربری‌هایی که منجر به تخریب بنا می‌شود و یا استفاده بیش از ظرفیت و زیرساخت موجود در ساختمان از آن	۱		

منابع طبیعی	برق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلهای و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنسی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	

		-					مصوب نمودن ضوابط تفکیک واحدها در مجتمع‌های مسکونی مسطح بازطراحی شده در قطعات بزرگ	۱		
		-					اولویت بخشی به تأمین کاربری های مورد نیاز در مقیاس محله	۱		
		-					تأمین خدمات شهری همچون مدیریت پسماند، تأمین روشنایی و ...	۱		
		-					گسترش فضای سبز و ساماندهی فضاهای باز میان بافتی	۱		
		-					بهسازی کفسازی و بدنه های شهری	۱		
شهر		شهرداری پایگاه بافت تاریخی آموزش و پرورش فنی حرفه‌ای وزارت فرهنگ و ارشاد				مستندسازی، بازگویی و بازنمایی میراث ناملموس شهر همچون فنون دریانوردی و افراد شاخص، افسانه ها و آداب و رسوم مرتبط با دریا و سفرهای دریایی در قالب نمایشگاه، کتاب، جشنواره و سایر فعالیت‌های فرهنگی		۱	بازگشتنی	حافظه و شناساندن میراث ناملموس شهر
شهر							برنامه‌ریزی جهت آشنا نمودن نسل جدید کنگ با ارزش‌های تاریخی و میراث شهر و ساکنان در قالب برنامه های آموزشی و فرهنگی	۱		

منابع طبیعی	بوق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلهای و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	

شهرستان		میراث فرهنگی پایگاه بافت تاریخی						صیانت از فون و مشاغل بومی مرتبط با دریا که از دیرباز در حافظه تاریخی شهر ریشه دارد: سفر دریابی، ساخت و تعمیر لنج و صیادی	۱		
منطقه‌ای فرامایی		میراث فرهنگی پایگاه بافت تاریخی						احیای روابط فرهنگی و اجتماعی با کشورهای پیرامون که دارای پیوندهای تاریخی ارتباط و همچنین، روابط خویشاوندی هستند.	۱		
استان		صنایع و معادن						توسعه و تجاری‌سازی صنایع دستی کنگ	۱		

استان		شهرداری پایگاه بافت تاریخی شورای شهر						افزایش آگاهی عمومی نسبت به ارزش‌های تاریخی شهر	۱	سبک آباد	استفاده از ظرفیت‌های اجتماعات محلی
شهر								آموزش و ترویج روش‌های صیانت از بافت و منظور تاریخی و فرهنگی شهر	۱		
شهر								توسعه سازمانهای مردم نهاد، انجمنها و اجتماعات محلی مرتبط با حفاظت از بافت تاریخی	۱		
شهر								تقویت حس تعلق به شهر از طریق توسعه و احیای باورها و ارزش‌های جمعی و برقراری پیوند اجتماعی میان کل محلات شهر	۱		

منابع طبیعی	برق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلها و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	

## برنامه اقدام مشترک سازمانی برای توسعه شهر کنگ

### برنامه ۵: توسعه کالبدی حریم و محدوده شهر کنگ



مقیاس طرح	مستندات پشتیبان	سازمانهای همکار	برنامه زمانی اقدام			اقدامات مرقبط			آینده	گذشته	عنوان
			بلند مدت	میان مدت	کوتاه مدت	اجرایی	مطالعاتی	سیاستگذاری			
شهر	طرح و پژوهش کنگ، برنامه ریزی و طراحی شهری	شورای شهر				ساماندهی نظام مراکز شهری در سطوح شهری، منطقه‌ای و محله‌ای براساس طرح ارائه شده با تمرکز بر توزیع فضایی عادلانه و دسترسی مطلوب شهروندان			۱	پنهان	ساماندهی ساختار فضایی و استقرار کاربریها
شهر		راهداری				ساماندهی ورودی‌های شهر			۱	پنهان	
شهر	طرح و پژوهش کنگ، برنامه ریزی و طراحی شهری	شورای شهر				ساماندهی فضاهای باز مرکز محلات و فضاهای باز میان‌بافتی		کنترل مداخله کالبدی در فضاهای باز شهری	۱	پنهان	
شهر		راه و شهرسازی						کنترل اجرای ضوابط ساخت و ساز کاربری‌های شهری	۱	پنهان	
شهر		اموزش پرورش						تقویت پیوند مفهومی، کارکردی و ساختاری بافت تاریخی با کل شهر	۱	پنهان	
شهر		وزارت بهداشت				اولویت بخشی به اجرای کاربری‌های خدماتی و عمومی (براساس برنامه ریزی ارائه شده) در محله هایی که از سرانه‌های خدماتی کمتر برخوردارند در راستای ایجاد عدالت در دسترسی به خدمات شهری				۱	پنهان
شهر		استانداری				بهسازی معابر موجود از نظر کفسازی، شبیه‌بندی و هدایت آبهای سطحی				پنهان	۶

منابع طبیعی	برق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلهای و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	



شهر		اداره برق			نورپردازی معابر				۱		
شهر		-			ساماندهی حرکت پیاده، سواره و دوچرخه در معابر				۱		
شهر		شورای شهر			توسعه معابر و گشایش‌های پیشنهادی				۲		
شهر	طرح ویژه	شورای شهر						تقویت استخوانبندی اصلی نظام محورهای شهر مبتنی بر ۳ محور آیت الله خامنه‌ای، خیابان امام خمینی و محور بستک	۲	نمودار پیوست ۱	نمودار پیوست ۲
شهر		راه و شهرسازی						ارتقای تعامل و ارتباط با بندر لنگه و حوزه‌های پیرامونی	۱		
شهر								طراحی محور ارتباط دهنده بافت تاریخی و میانی و محله ابوزر به عنوان محور ساختاری اجتماعی شهر	۱		
شهر		میراث فرهنگی			ساماندهی گذر زیرمهده به عنوان محور میانی بافت تاریخی با میدان شهرداری و دریا				۱		
شهر		میراث فرهنگی			پیوند میان دو بخش منفک شده بافت تاریخی توسط محور بهشتی از طریق ساماندهی این محور				۲		
شهر		راه و شهرسازی						تقویت ارتباط و تعامل بافت جدید با نواحی شهری	۱		
شهر	طرح ویژه	شورای شهر			ساماندهی محور ساحلی			کنترل خواباط و جمع آوری عناصر مزاحم در سیمای لبه ساحلی	۱	نمودار پیوست ۱	نمودار پیوست ۲
شهر		راه و شهرسازی			ساماندهی میدان شهرداری و محور دسترسی از میدان شهرداری تا دریا				۲		

منابع طبیعی	بوق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمایی سازمانها
آب و فاضلاب	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلهای و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت و معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	

شهر							کنترل خط آسمان شهر براساس ضوابط	۱		
شهر							ترویج و استفاده از ابزار تشویقی دردسترس برای گسترش اجزا و عناصر، نمادها و نشانه‌ها و مصالح بومی در منطقه	۱		
شهر					ایجاد نمادهای افزایش دهنده خوانایی شهر در مقیاس محلات، منطقه و کل شهر			۲		
شهر	طرح ویژه و دیگر و اسناد فنی مرتبط	سازمان بنادر راهوشهرسازی					حفظ از حریم دریا براساس ضوابط	۱	حافظت از محیط منابع و ماز	۱
شهر		شورای شهر راه و شهرسازی					حفظ از حریم خورها و ممانعت از ساخت و ساز در آن	۱		
شهر		اداره گاز، برق					حفظ از حریم لوله‌های نفت و گاز و برق و آب براساس ضوابط	۱		
شهرست ان		شهرداری					حفظ از حریم چاه آب شرب براساس ضوابط	۱		
شهرست ان					تخريب ساخت و سازهای انجام شده در حریم					

منابع طبیعی	برق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلها و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	

شهر	شورای شهر راه و شهرسازی	اجرای مسیر سبز حائل در پیامون شهر برای جلوگیری از گسترش بیرویه و بی برنامه کالبدی و فیزیکی شهر	۱	توضیعه فضای سبز
شهر	طرح ویژه و اسناد تکمیلی	محیط زیست	گسترش فضای سبز با بهره‌گیری از گونه‌های بومی گیاهی در سطح معابر و فضای سبز شهری	
شهر			کنترل و حفاظت از فضای سبز و درختان موجود	
شهر	شهرداری سازمان جنگلها		احیای باغ‌های داخل و خارج حریم براساس ضوابط و دستورالعمل‌ها	
شهر	طرح ویژه	شورای شهر راه و شهرسازی	کنترل ساخت‌وسازها براساس ضوابط کاربری	نمایار معماری معابر به کیفیت
شهر		نظام مهندسی	کنترل ضوابط مرتبط با سیما و منظر و نماهای شهری و هماهنگی با زمینه	
شهر			کنترل فرایند نظارت بر طرح و ساخت در بناهای شاخص	
حریم شهر	طرح ویژه طرجهای هادی روستایی	شهرداری	انتقال صنوف مزاحم به حریم و ساماندهی آنها	نظارت بر اجرای ضوابط حریم
			توسعه و افزایش کیفیت سکونت در روستاهای واقع در حریم	۱

منابع طبیعی	بوق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلها و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	



	استاد فنی تکمیلی					بهسازی راههای دسترسی روستایی واقع در حریم راهاندازی شبکه حمل و نقل عمومی برای دسترسی روستاهای واقع در حریم به شهر			۱		
									۱		
							همایت از استقرار کاربری‌ها مجاز و مولد از نظر اقتصادی در حریم		۱		

منابع طبیعی	برق	مخابرات	بانک مسکن	فنی و حرفه‌ای	اداره کار تعاون و رفاه	شیلات	بنیاد مسکن	میراث فرهنگی	پلیس راهور	راهنمای سازمانها
آب و فاضلاب آب منطقه‌ای	شرکت آب و فاضلاب	سازمان جنگلها و مراتع	استانداری	شهرداری	راه و شهرسازی	نظام مهندسی	شهرکهای صنعتی	سازمان صنعت معدن تجارت	محیط زیست	
اداره کل بنادر و دریانوردی	سازمان بهزیستی	جهاد کشاورزی	اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	آموزش و پرورش	وزارت راه و شهرسازی	گمرک	اداره کل تربیت بدنی	پایگاه بافت تاریخی	شورای شهر	

