

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



دانشگاه آزاد اسلامی
واحد تهران مرکزی
دانشکده هنر و معماری، گروه مهندسی شهرسازی

پایان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد (M.Sc)
گرایش: برنامه ریزی منطقه ای

عنوان پایان نامه :

**بررسی اثرات کالبدی - فضایی احداث فرودگاه بر روی الگوی توسعه مناطق
(نمونه موردی: بررسی اثرات فرودگاه امام خمینی بر روی شهر تهران)**

استاد راهنما:

جناب آقای دکتر رضا احمدیان

استاد مشاور:

جناب آقای دکتر ناصر عظیمی دوبخشری

پژوهشگر:

بهزاد بهروزی اصفهانی

تابستان ۱۳۹۱

تقدیر و تشکر

به نام پرورگاری که انسانها را آفرید تا شهرها را بیافرینند و بر روی آن زندگی کنند باشد که درس بیاموزند و پند بگیرند که پیدایش گوشه ای از قدرت خداوندی است .

اکنون که یکی از مقاطع علم آموزی خود را به پایان می رسانم تشکر ویژه ی خود را از تمام اساتیدی که با کمال بردباری مدت های طولانی وظیفه سنگین آموزش را متقبل شده اند به عمل می آورم.

لذا بر خود می داند که از زحمات مدیر عامل محترم شرکت مهندسی مشاور ره شهر جناب آقای مهندس کیایی، مهندسی مشاور عرصه، همکاران محترم شرکت مآب و نیز از استاد گرانقدر آقای دکتر رضا احمدیان که راه علم آموزی و روش زندگی را به من آموخته و امیدوارم همیشه لیاقت شاگردی او را داشته باشم و آقای دکتر ناصر عظیمی کمال تشکر و قدردانی دارم.

همچنین شایسته است از خانواده محترم، همسر عزیزم و دختر گلم که در تمامی مراحل نگارش این پایان نامه و در تمام مراحل زندگیم یاری سبزشان را از اینجانب دریغ ننموده اند، صمیمانه تشکر نمایم.

بسمه تعالی

تعهد نامه اصالت پایان نامه کارشناسی ارشد

اینجانب بهزاد بهروزی اصفهانی دانشجوی کارشناسی ارشد رشته شهرسازی گرایش برنامه ریزی منطقه ای با شماره دانشجویی ۸۹۰۹۴۲۴۰۹۰۰ اعلام می نمایم که کلیه مطالب مندرج در این پایان نامه با عنوان: بررسی اثرات کالبدی - فضایی فرودگاه بر روی الگوی توسعه مناطق (نمونه موردی: بررسی اثرات فرودگاه امام خمینی بر روی شهر تهران) حاصل کار پژوهشی خود بوده و چنانچه دستاوردهای پژوهشی دیگران را مورد استفاده قرار داده باشم ، طبق ضوابط و رویه های جاری ، آنرا ارجاع داده و در فهرست منابع و مآخذ ذکر نموده ام . علاوه بر آن تاکید می نمایم که این پایان نامه قبلاً برای احراز هیچ مدرک هم سطح ، پایین تر یا بالاتر ارائه نشده و چنانچه در هر زمان خلاف آن ثابت شود ، بدینوسیله متعهد می شوم ، در صورت ابطال مدرک تحصیلی ام توسط دانشگاه ، بدون کوچکترین اعتراض آنرا بپذیرم .

تاریخ و امضاء

بسمه تعالی

در تاریخ: ۱۳۹۱،۰۶،۲۵ دانشجو کارشناسی ارشد آقای بهزاد بهروزی اصفهانی از
پایان نامه خود دفاع نموده و با نمره ۱۷،۲۵ و بحروف هفده و بیست و پنج
و با درجه بسیارخوب مورد تصویب قرار گرفت .

امضاء استاد راهنما

«فهرست مطالب»

۱	فصل اول: چارچوب پژوهش
۲	۱- مقدمه
۲	۱-۱- بیان مسأله تحقیق
۳	۱-۲- اهمیت مسأله پژوهش
۳	۱-۳- اهداف پژوهش
۴	۱-۴- پرسشها و فرضیه های پژوهش
۵	۱-۵- تعریف اصطلاحات و تعاریف عملیاتی متغیرها
۷	فصل دوم: مبانی نظری و بررسی تجارب جهانی
۸	۲- مقدمه
۸	۲-۱- بررسی نظریه ها و متون مربوط به موضوع پژوهش
۱۲	۲-۲- تعریف شهر فرودگاهی و روند تحولات فرودگاه به شهر فرودگاهی
۱۳	۲-۲-۱- انواع شهرهای فرودگاهی
۱۶	۲-۲-۲- کارکردهای شهرهای فرودگاهی
۱۸	۲-۲-۳- عوامل موثر بر توفیق شهرهای فرودگاهی
۲۴	۲-۲-۴- مزایای شهرهای فرودگاهی
۲۵	۲-۳- بررسی پژوهشهای انجام شده در ارتباط با موضوع پژوهش (در داخل و خارج کشور)
۲۵	۲-۳-۱- وضعیت نحوه استفاده از اراضی مجاور فرودگاه در کلانشهرهای جهان
۴۳	۲-۳-۲- وضعیت نحوه استفاده از اراضی مجاور فرودگاه در کلان شهرهای کشور
۶۰	۲-۳-۳- نتیجه گیری
۶۲	فصل سوم: روش (یا متدولوژی) پژوهش
۶۳	۳- تشریح مدل مفهومی مورد استفاده و نحوه عملیاتی نمودن آن در پژوهش
۶۳	۳-۱- روش شناسی
۶۴	۳-۲- نحوه عملیاتی نمودن روش شناسی
۶۷	۳-۳- تعریف جامعه و نمونه آماری، و ابزارهای اندازه گیری (روشهای گردآوری داده ها)
۶۷	۳-۴- طرح پژوهش - روش (های) تجزیه و تحلیل داده ها
۶۸	فصل چهارم: شناخت و تحلیل نمونه موردی (فرودگاه امام خمینی (ره))

۶۹	توصیف وضعیت (با استفاده از جدول ها، نمودارها، نقشه ها و ارائه مشخصه های آماری)	۴-۶۹
۶۹	محدوده مطالعاتی اجتماعی و جمعیتی شهر فرودگاهی	۴-۱-۶۹
۷۷	تعیین محدوده مطالعاتی اقتصادی شهر فرودگاهی	۴-۲-۷۷
۸۷	محدوده مطالعات کالبدی شهر فرودگاهی	۴-۳-۸۷
۸۹	شبکه های حمل و نقل و دسترسی	۴-۴-۸۹
۹۱	دسترسی های جاده ای	۴-۵-۹۱
۹۳	تحلیل داده ها	۴-۶-۹۳
۹۸	بررسی و تحلیل کنش های متقابل احداث فرودگاه و حوزه نفوذ فرودگاه	۴-۷-۹۸
۱۴۱	بررسی اثرات حوزه های موثر در انواع مراحل شهر فرودگاهی امام خمینی	۴-۸-۱۴۱
۱۷۸	فصل پنجم: نتایج پژوهش و ارائه راهکارها	
۱۷۹	جمع بندی نتایج حاصل از مطالعات مبانی نظری و شناخت در رابطه با مسئله مورد بررسی	۵-۱۷۹
۱۸۰	بیان نتایج حاصل به تفکیک هر پرسش و فرضیه یا به شکل کلی	۵-۱-۱۸۰
۱۸۳	خلاصه ای از مسئله، روش ها و یافته های پژوهش (جمع بندی)	۵-۲-۱۸۳
۱۹۱	منابع و مأخذ	

«فهرست جداول»

- ۲۶ جدول ۱-۲- مشخصات طرح شهر فرودگاهی بنگالور
- ۵۹ جدول ۲-۲-رتبه بندی ۱۰ فرودگاه برترکشور از نظر جابجایی تعداد مسافر
- ۵۹ جدول ۳-۲-رتبه بندی ۱۰ فرودگاه برترکشور از نظر تعداد پرواز (فروند)
- ۵۹ جدول ۴-۲-رتبه بندی ۱۰ فرودگاه برترکشور از نظر جابجایی حجم بار (تن)
- ۹۱ جدول ۴-۱- حداکثر مسافت جابجایی برای خدمات، بار و مسافر
- ۱۰۳ جدول ۴-۲- نرخ بیکاری در شهرهای پیرامون منطقه
- ۱۰۴ جدول ۴-۳- اشتغال در بخش صنعت در شهرهای پیرامون منطقه
- ۱۲۳ جدول ۴-۴- حداکثر مسافت جابه جایی
- ۱۴۵ جدول ۴-۵- جمعیت شهرهای محدوده بلافصل شهر فرودگاهی
- ۱۴۸ جدول ۴-۶- ویژگی های شهرک های صنعتی محدوده بلافصل شهر فرودگاهی تا پایان سال ۱۳۸۹
- ۱۴۹ جدول ۴-۷- سهم گروه های صنعتی در قراردادهای شهرکهای صنعتی
- ۱۵۱ جدول ۴-۸- معادن واقع در محدوده بلافصل شهر فرودگاهی
- ۱۵۱ جدول ۴-۹- آبادی های محدوده بلافصل شهر فرودگاهی
- ۱۵۲ . جدول ۴-۱۰- پیش بینی جمعیتی آبادی هایی که به آستانه جمعیتی شهری می رسند
- ۱۵۶ جدول ۴-۱۱- تقسیمات سیاسی -اداری در محدوده بلافصل هوآترا بر شهر فرودگاهی
- ۱۵۸ جدول ۴-۱۲- جمعیت پیش بینی شده شهرهای محدوده بلافصل هوآترا بر شهر .
- ۱۶۷ جدول ۴-۱۳- تقسیمات سیاسی -اداری در محدوده بلافصل منطقه فرودگاهی
- ۱۸۸ جدول ۵-۱- تعیین حوزه نفوذ شهر های فرودگاهی

«فهرست نمودارها»

- نمودار ۱-۲- مقایسه مقیاس حوزه نفوذ شهر فرودگاهی، ایرتروپلیس و منطقه فرودگاهی ۱۵
- نمودار ۲-۲ نقش فزاینده اقتصاد دانش بنیان در توفیق شهرهای فرودگاهی ۱۹
- نمودار ۱-۳- زمینه های اثرگذار و اثرپذیر از شهر فرودگاهی امام خمینی ۶۳
- نمودار ۲-۳- نحوه انجام کار ۶۵
- نمودار ۱-۴- تعیین محدوده های مطالعاتی برای بخشهای گوناگون ۶۹
- نمودار ۲-۴- شاخص ها و معیارهای تعیین محدوده های مطالعاتی جمعیتی و اجتماع ۷۰
- نمودار ۳-۴- شاخص ها و معیارهای تعیین محدوده های اثرگذار و اثرپذیر اقتصادی ۷۷
- نمودار ۴-۴- محدوده های مطالعاتی اقتصادی شهر فرودگاهی فرودگاه بین المللی امام خمینی ۷۸
- نمودار ۵-۴- سهم گروههای صنعتی در قراردادهای واگذار شده شهرک صنعتی نصیرآباد تا ابتدای ۱۳۸۸ ۱۰۷
- نمودار ۶-۴- سهم گروههای صنعتی در قراردادهای واگذار شده شهرک صنعتی شمس آباد تا ابتدای ۱۳۸۸ ۱۰۸
- نمودار ۷-۴- سهم گروههای صنعتی در قراردادهای واگذار شده در شهرک صنعتی پرنده تا ابتدای فروردین ۱۳۸۸ ۱۰۸

«فهرست تصاویر»

- تصویر ۱-۲- حلقه های امواج - نحوه تاثیرگذاری توسعه فرودگاهها بر محدوده پیرامون خود ۱۶
- تصویر ۲-۲ طرح شهر فرودگاهی (ایروتروپلیس) بنگالور در یک نگاه ۲۶
- تصویر ۳-۲ وضعیت استقرار فرودگاه پکن نسبت به بافت پیرامون و وضع موجود فرودگاه ۳۰
- تصویر ۴-۲ وضعیت استقرار فرودگاه پکن نسبت به بافت پیرامون و طرح جدید فرودگاه ۳۰
- تصویر ۵-۲ موقعیت استقرار فرودگاهها و نمایشگاه هوایی اطراف شهر پاریس ۳۱
- تصویر ۶-۲ موقعیت استقرار فرودگاههای شارل دوگل و اورلی نسبت به شهر پاریس ۳۱
- تصویر ۷-۲ عکس هوایی فرودگاه شارل دوگل و اراضی کشاورزی اطراف فرودگاه ۳۲
- تصویر ۸-۲ محدوده فرودگاه شارل دوگل ۳۲
- تصویر ۹-۲ نقشه ترمینالها و باندهای پرواز فرودگاه شارل دوگل ۳۲
- تصویر ۱۰-۲ محدوده فرودگاه اورلی ۳۳
- تصویر ۱۱-۲ نقشه ترمینالها و باندهای پرواز فرودگاه اورلی ۳۳
- تصویر ۱۲-۲ نقشه ترمینالها و باندهای پرواز فرودگاه بارسلون ۳۴
- تصویر ۱۳-۲ وضعیت شبکه دسترسی به ترمینالها و باندهای پرواز در فرودگاه " شیپ هول" ۳۶
- تصویر ۱۴-۲ موقعیت فرودگاه هیترو ۳۶
- تصویر ۱۵-۲ وضعیت ترمینال فرودگاه هیترو و شبکه های دسترسی ۳۷
- تصویر ۱۶-۲ عبور هواپیماها با فاصله بسیار کم از روی بافت مسکونی پیرامون فرودگاه هیترو ۳۷
- تصویر ۱۷-۲ مسیرهای دسترسی به فرودگاه هیترو ۳۷
- تصویر ۱۸-۲ موقعیت ترمینالهای فرودگاه شیکاگو ۳۸
- تصویر ۱۹-۲ مراحل توسعه باندهای پرواز فرودگاه شیکاگو ۳۹
- تصویر ۲۰-۲ توسعه فرودگاه شیکاگو با طراحی ترمینالها و باندهای پروازی جدید ۳۹
- تصویر ۲۱-۲ نقشه استقرار فرودگاه پیرسون در بافت شهر تورنتو ۴۰
- تصویر ۲۲-۲ جدایی فرودگاه پیرسون و بافت شهر تورنتو با کمک شبکه بزرگراهی ۴۰
- تصویر ۲۳-۲ موقعیت سه فرودگاه منطقه نیویورک و نیوجرسی ۴۱
- تصویر ۲۴-۲ ارتباط شبکه بزرگراهی با فرودگاه جان اف کندی و عبور بزرگراه از دل فرودگاه ۴۲
- تصویر ۲۵-۲ ارتباط ترمینالها با یکدیگر و موقعیت پارکینگها نسبت به ترمینالها در فرودگاه نیویورک ۴۲
- تصویر ۲۶-۲ روند شکل گیری فرودگاه مهرآباد در سال های ۱۳۱۰-۱۳۲۰ ۴۴
- تصویر ۲۷-۲ روند شکل گیری فرودگاه مهرآباد در سال های ۱۳۲۰-۱۳۴۰ ۴۴
- تصویر ۲۸-۲ روند شکل گیری فرودگاه مهرآباد در سال های ۱۳۴۰-۱۳۵۰ ۴۵

- ۴۶ تصویر ۲-۲۹ روند شکل گیری فرودگاه مهرآباد در سال های ۱۳۵۰-۱۳۶۰
- ۴۷ تصویر ۲-۳۰ روند شکل گیری فرودگاه مهرآباد در سال های ۱۳۵۰-۱۳۶۰
- ۴۸ تصویر ۲-۳۱ روند شکل گیری فرودگاه مهرآباد در سال های ۱۳۶۰-۱۳۷۰
- ۴۹ تصویر ۲-۳۲ روند شکل گیری فرودگاه مهرآباد در سال های ۱۳۷۰-۱۳۹۰
- ۵۰ تصویر ۲-۳۳ موقعیت فرودگاه مهرآباد و کاربریهای همجوار
- ۵۱ تصویر ۲-۳۴ موقعیت فرودگاه مشهد نسبت به محدوده تقریبی شهر
- ۵۲ تصویر ۲-۳۵ وضعیت کاربریهای بافت پیرامون فرودگاه مشهد
- ۵۳ تصویر ۲-۳۶ موقعیت فرودگاه شیراز نسبت به محدوده تقریبی شهر
- ۵۴ تصویر ۲-۳۷ وضعیت کاربریهای بافت پیرامون فرودگاه شیراز
- ۵۵ تصویر ۲-۳۸ موقعیت فرودگاه اصفهان نسبت به محدوده تقریبی شهر
- ۵۶ تصویر ۲-۳۹ وضعیت کاربریهای بافت پیرامون فرودگاه اصفهان
- ۵۷ تصویر ۲-۴۰ موقعیت فرودگاه تبریز نسبت به محدوده تقریبی شهر
- ۵۸ تصویر ۲-۴۱ وضعیت استقرار فرودگاه تبریز نسبت به بافت پیرامون
- ۱۳۸ تصویر ۴-۱-موقعیت منطقه فرودگاهی نسبت به مناطق آزاد و ویژه کشور
- ۱۳۹ تصویر ۴-۲-موقعیت ارتباطی استان تهران در سطح ملی
- ۱۴۰ تصویر ۴-۳-موقعیت منطقه فرودگاهی نسبت به مناطق آزاد و ویژه پیرامون

«فهرست نقشه ها»

- ۷۲ نقشه محدوده مطالعاتی مستقیم جمعیتی - اجتماعی شهر فرودگاهی
- ۷۳ نقشه سکونتگاه های شهری محدوده مطالعاتی مستقیم جمعیتی - اجتماعی شهر فرودگاه
- ۷۴ نقشه محدوده مطالعاتی غیر مستقیم جمعیتی - اجتماعی شهر فرودگاهی
- ۷۶ نقشه محدوده مطالعاتی جمعیتی - اجتماعی شهر فرودگاه
- ۸۰ نقشه محدوده مطالعاتی ملی و فراملی اقتصادی شهر فرودگاهی
- ۸۲ نقشه محدوده مطالعاتی منطقه ای اقتصادی شهر فرودگاهی
- ۸۳ نقشه محدوده مطالعاتی مستقیم اقتصادی شهر فرودگاهی
- ۸۴ نقشه محدوده مطالعاتی مستقیم اقتصادی کشاورزی شهر فرودگاهی
- ۸۵ نقشه محدوده مطالعاتی مستقیم اقتصادی صنعتی شهر فرودگاهی
- ۸۶ نقشه محدوده مطالعاتی مستقیم اقتصادی خدماتی شهر فرودگاهی
- ۸۸ نقشه محدوده مطالعاتی کالبدی شهر فرودگاهی
- ۹۰ نقشه موقعیت سیستم های مختلف حمل و نقل نسبت به شهر فرودگاهی
- ۹۲ نقشه محدوده مطالعاتی شبکه حمل و نقل جاده ای متاثر از شهر فرودگاهی
- ۹۴ نقشه تلفیق محدوده های مطالعاتی مستقیم شهر فرودگاهی
- ۹۶ نقشه تلفیق محدوده های غیر مستقیم منطقه ای شهر فرودگاهی
- ۹۷ نقشه تلفیق محدوده های مطالعاتی ملی و فراملی شهر فرودگاهی
- ۱۰۵ نقشه تعامل قابل انتظار منطقه با سکونتگاه های پیرامون در ارتباط با تامین نیروی کار ساده
- ۱۱۰ نقشه تعامل کارکردی منطقه با شهرک های صنعتی پیرامون در ارتباط با تامین مواد اولیه
- ۱۱۳ نقشه تعامل کارکردی منطقه با پیرامون از طریق دریافت خدمات مراکز درمانی
- ۱۱۴ نقشه تعامل کارکردی منطقه با پیرامون از طریق دریافت خدمات مراکز بیمارستان
- ۱۱۵ نقشه بررسی محدوده های حوزه نفوذ
- ۱۱۸ نقشه نحوه ارتباط منطقه با پیرامون در رابطه با تاسیسات زیر ساختی برق
- ۱۱۹ نقشه نحوه ارتباط منطقه با پیرامون در رابطه با تاسیسات زیر ساختی گاز
- ۱۲۰ نقشه نحوه ارتباط منطقه با پیرامون در رابطه با تاسیسات زیر ساختی آب
- ۱۲۲ نقشه قابلیت منطقه در محدوده بلافضل
- ۱۲۵ نقشه حوزه تعامل منطقه با پیرامون از طریق محورهای مواصلاتی آزاد راه

- ۱۲۶ نقشه حوزه تعامل منطقه با پیرامون از طریق محورهای مواصلاتی بزرگراه
- ۱۲۷ نقشه حوزه تعامل منطقه با پیرامون از طریق محورهای مواصلاتی جاده اصلی
- ۱۲۸ نقشه حوزه تعامل منطقه با پیرامون از طریق محورهای مواصلاتی جاده فرعی
- ۱۳۰ نقشه موقعیت خطوط ریلی و ایستگاه های پیرامون منطقه
- ۱۳۱ نقشه موقعیت خطوط مترو و ایستگاه های پیرامون منطقه
- ۱۳۳ نقشه تعامل مدیریتی منطقه با پیرامون
- ۱۴۲ نقشه موقعیت محدوده بلافصل شهر فرودگاهی
- ۱۴۴ نقشه محدوده قانونی شهرهای محدوده بلافصل شهر فرودگاهی
- ۱۴۷ نقشه عملکردهای غالب محدوده بلافصل شهر فرودگاهی
- ۱۵۰ نقشه شهرک های صنعتی داخل محدوده بلافصل
- ۱۵۴ نقشه آبادی های داخل محدوده بلافصل شهر فرودگاهی
- ۱۵۷ نقشه موقعیت محدوده بلافصل هواترابر شهر
- ۱۵۹ نقشه محدوده قانونی شهرهای داخل محدوده بلافصل هواترابر شهر
- ۱۶۰ نقشه شهرک ها و مجتمع های صنعتی محدوده بلافصل هواترابر شهر
- ۱۶۱ نقشه آبادی های محدوده بلافصل هواترابر شهر
- ۱۶۳ نقشه موقعیت محدوده بلافصل منطقه فرودگاهی فرودگاه امام
- ۱۶۶ نقشه پراکندگی فرودگاه های همجوار فرودگاه امام در محدوده منطقه فرودگاهی
- ۱۶۹ نقشه شهرهای محدوده بلافصل منطقه فرودگاهی
- ۱۷۷ نقشه موقعیت شهر فرودگاهی در ارتباط با تهران
- ۱۸۹ نقشه تعیین حوزه نفوذ شهر فرودگاهی امام خمینی(ره)

فصل اول:

چارچوب پژوهش

۱- مقدمه :

مفهوم شهرهای فرودگاهی در راستای توسعه مداوم و رشد فعالیتهای غیر هوایی در جوار فرودگاههای بزرگ بین المللی رواج یافته و سبب ظهور نوع جدیدی از سکونتگاه با محوریت فعالیتهای ترابری هوایی شده است. این پدیده در بسیاری از کشورهای جهان به عنوان پیشران در جهت توسعه اقتصاد ناحیه ای و گسترش فعالیت های مرتبط با هواپیمایی به شمار می آید. اطلاق عنوان شهر به این پدیده به سبب گوناگونی و تنوع فعالیتهایی است که در آن صورت می گیرد. در واقع حجم انبوه فعالیتهای و نقشهای غیر هوایی باعث می شود تا این مجموعه کالبدی، شهر نامیده شود. پهنه فرودگاه با تجمع کاربری های مقیاس ملی و منطقه ای (فرودگاه و کاربری های وابسته به آن)، سطح عملکردی متفاوت از پهنه اطراف خود یافته است. اختلاط عملکردی حمل و نقلی فرودگاه با مسائل امنیتی ساماندهی این پهنه را با مشکل مواجه نموده است. تجمع فعالیت های بزرگ مقیاسی که هرکدام مسائل متفاوت و آثار قابل توجهی برای شهر در پی داشته اند، هرگونه ساماندهی آن را با چالش مواجه می کند.

پژوهش مذکور سعی بر بررسی تاثیرات کالبدی- فضایی احداث فرودگاه ها بر روی الگوهای منطقه شهرها دارد تا بتوان با شناسایی معضلات و شناخت حوزه نفوذ تاثیرپذیر ناشی از احداث فرودگاه به جانمایی کاربری های متجانس با حوزه فعالیت فرودگاه ها پرداخت.

۱-۱- بیان مساله تحقیق :

بررسی تاثیرات فرودگاه ها بر روی کالبد و فضای شهرها مشکلی است که از دیرباز مورد توجه بوده است. فرودگاه ها به عنوان یک کاربری بزرگ مقیاس فراشهری به مرور در کنار شهرها و حتی در داخل شهرها و در میان کاربری های محلی قرار گرفتند. فعالیت های اولیه بیشتر بر مبنای احداث فرودگاه ها خارج از شهرها و خارج از محدوده های طرح جامع شهری بوده است. با توجه به رشد شهرنشینی و توسعه شهرها و جاذبه فرودگاهها حد نهایی شهرها به اطراف فرودگاه ها رسیده و حتی در برخی از موارد فرودگاه در توسعه شهری ادغام شده و به عنوان پدیده ای درون بافتی مشاهده می شود. لازم به ذکر است به دلیل امکانات رفاهی، فرودگاه ها باعث جذب توسعه شهری نیز می گردد و توسعه شهری به سمت و سوی فرودگاه ها می باشد. حتی با وجود آلودگی های صوتی و زیست محیطی بسیار زیاد، باز هم توسعه به سمت فرودگاه ها می باشد. این امر باعث به وجود آمدن تناقضی در عملکرد کاربری های نیازمند آرامش و آسایش از یک سو و عملکردهای کاربری حمل و

نقل هوایی (آلودگی های زیست محیطی) از سوی دیگر می گردد. این تداخل در اکثر فرودگاه ها قابل مشاهده است. حال با توجه به شرایط موجود و عدم امکان انتقال فرودگاه به خارج از محدوده شهرها به دلیل هزینه بسیار بالا، می بایست تدابیری در خصوص تعیین کاربری اراضی در اطراف فرودگاه ها اتخاذ نمود. بنابراین با توجه به الزام تثبیت فرودگاهها می بایست با نگاهی به اثرات کالبدی- فضایی فرودگاه ها در مقیاسی کلان و بررسی الگوی توسعه منطقه ای و بر اساس رعایت حرائم پروازی و ضوابط استقرار کاربری ها، مداخله ای در نظام استقرار کاربری اراضی اطراف فرودگاه ها نمود و الگویی مناسب در راستای استقرار کاربری های مجاز پیاده نمود.

در پژوهش حاضر به با توجه به بررسی سایر فرودگاه ها که با وضعیت مشابه، سعی بر بررسی و ارائه راهکارهای پیشگیرانه در جهت عدم تبدیل فرودگاه امام خمینی (ره) به پدیده ای درون بافتی است. مهمترین پدیده مورد بررسی در این پژوهش بررسی تناقضات پیش آمده در کاربری فرودگاه و کاربری های اطراف است و سعی بر ارائه راهکارهای پیشگیرانه برای چنین شرایطی است. لازم به ذکر است که پژوهش اینجانب در مقطع کارشناسی بررسی اثرات فرودگاه ها بر روی توسعه کالبد شهرها با بررسی نمونه مورد فرودگاه مهرآباد تهران بوده است که از نتایج آن در روند این پژوهش استفاده شده است.

۱-۲- اهمیت مسئله پژوهش

تجمع فعالیت های بزرگ مقیاس پیرامون فرودگاه امام خمینی که هرکدام مسائل متفاوت و آثار قابل توجهی برای شهر تهران در پی داشته اند، احداث هرگونه کاربری مغایر و نامتجانس با آن را با چالش مواجه می کند. در مجموع می توان گفت پژوهش در مقیاس کلان می تواند بخشی از معضلات را نمایان سازد و با توجه به خلا بزرگ مطالعات فرودگاهی در کشور، می تواند تا حدی راهگشای برخی از معضلات و ارائه راهکارها و الگوهای مناسب باشد. اهمیت موضوع در ایران به لحاظ تداخل ابعاد امنیتی (پدافند غیرعامل) با سایر کاربری ها مشخص می شود. از طرف دیگر اهمیت این که این کاربری ها بر اساس آئین نامه کاربری اراضی اطراف فرودگاه ها مندرج در نشریه سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور سال ۱۳۸۰ نیازمند تعیین حرائم مختلف می باشد.

با توجه به اینکه اکثر فرودگاه ها ماهیتا جز کاربری های مقیاس منطقه ای، ملی و حتی در برخی موارد فراملی می باشند، هدف کلی پژوهش حاضر بررسی تاثیرات متقابل (توسعه بخشی-تاثیر بخشی) می باشند.

۱-۳- اهداف پژوهش :

با توجه به اینکه اکثر فرودگاه ها ماهیتا جز کاربری های مقیاس منطقه ای، ملی و حتی در برخی موارد فراملی می باشند، هدف کلی پژوهش حاضر بررسی تاثیرات متقابل (توسعه بخشی-تاثیر بخشی) می باشند.

از جمله اهداف ویژه این پژوهش، در چارچوب ساختار موضوعات اصلی مرتبط با فرودگاه ها، می توان به موارد زیر اشاره نمود.

- بررسی اثرات کالبدی - فضایی فرودگاه ها بر الگوی توسعه مناطق
- بررسی راه های سازگاری فرودگاه با بافت پیرامونی و ایجاد یک پهنه همگن
- بررسی اثرات فرودگاه بر بافت فعالیت غیرفرودگاهی (کاربری هایی که به مرور در کنار فرودگاه ها ایجاد شدند و جز خدمات فرودگاهی نیستند) کاربری های مجاور
- بررسی اثرات متقابل فرودگاه بر منطقه پیرامونی و متقابلا اثرات منطقه ی پیرامونی بر فرودگاه از حیث جذب کاربری.

۱-۴- پرسشها و فرضیه های پژوهش :

مسئله اصلی در بررسی فرودگاه ها این است که فرودگاه، پهنه ای است که از انواع فعالیت های تجاری، اداری، گردشگری و... تشکیل شده است. بررسی وضعیت استقرار این فعالیت ها در کنار یکدیگر نشان می دهد که بسیاری از فعالیت ها از نظر اجرایی با یکدیگر تداخل دارند و لازم است به نوعی ساماندهی گردند که هم پهنه فرودگاه پالایش فعالیتی و عملکردی گردد و هم اینکه چپینش فعالیت ها همراه با نظم و یکپارچگی پهنه ای و همگنی فعالیتی همراه گردد. از این رو بر اساس موضوعات مطرح شده در بیان مسئله و با توجه به ضرورت و اهداف تحقیق سئوالات تحقیق به شرح زیر است:

- آیا فرودگاه ها باعث تغییر در الگوی توسعه منطقه بلافصل خود بوده اند؟
- چگونه می توان پهنه کلان فرودگاه را به یک پهنه فعالیتی همگن تبدیل نمود؟
- چگونه با حذف و پالایش عملکردی و فعالیتی برخی کاربری های همجوار، می توان به یک پهنه همگن فرودگاهی و کاهش اثرات مخرب فرودگاه بر بافت مجاور دست یافت؟
- ارتباط و اتصال میان کاربری های بزرگ مقیاس فرودگاه و منطقه به چه شکل است؟

- ارتباط و اتصال میان کاربری های بزرگ مقیاس فرودگاه امام خمینی و مناطق سکونتگاهی حوزه پیرامون آن به چه شکل خواهد بود؟

۱-۵- تعریف اصطلاحات و تعاریف عملیاتی متغیرها

فرودگاه:

منطقه معینی روی خشکی یا آب (با در نظر گرفتن هر نوع ساختمان ، تاسیسات و تجهیزات) که تمام یا قسمتی از آن به منظور ورود، خروج و تردد هواپیما مورد استفاده قرار می گیرد.

حریم:

منطقه ای عاری از موانع غیرمجاز بر روی خشکی یا آب در محوطه فرودگاه و در انتهای باند که به عنوان یک منطقه مناسب انتخاب و یا آماده می شود تا هواپیما بتواند بخشی از اوج گیری مقدماتی تا ارتفاع معینی را در آن منطقه انجام دهد.

طرح جامع فرودگاه:

یک سند برنامه ریزی است که اسناد تخصصی و طراحی را شامل می شود و توسعه فرودگاه از ابعاد کالبدی ، اقتصادی ، اجتماعی ، زیست محیطی و همچنین ابعاد قانونی و سیاسی ، به طور ویژه در آن مورد بررسی قرار می گیرد.

بخش هوایی:

بخشی از خدمات فرودگاه که مکان حرکت هواپیما و محیط عملیاتی خطوط هوایی است و همچنین فضاهای نگهداری و یا فعالیت مستقیم هواپیماها ، از جمله مسیرهای عبور آرام هواپیما (Taxi Way) ، باند پرواز، محیطهای مختص تعمیر و نگهداری و همچنین فضای سوختگیری هواپیماها را شامل می شود.

بخش زمینی:

بخشی از فرودگاه که شامل فعالیت هایی است برای تامین دسترسی به ترمینالها، از جمله راه های دسترسی و پارکینگ ها ، به عنوان بخش زمینی فرودگاه تعریف می شوند.

کاربری سازگار:

شامل کاربری هایی است که در بخش ۱۵۰ قوانین هوانوردی فدرال (FAA) تعریف شده است و کاربری های تجاری ، صنعتی و کشاورزی را به طور طبیعی سازگار با عملیات هواپیما ویا تحت عنوان کاربری های با دوام در مقابل آلودگی صوتی ناشی از فعالیت هواپیما معرفی کرده است.

حریم فرودگاه:

حریم فرودگاه را می توان به طور کلی به دو حوزه تقسیم بندی نمود یکی حوزه زمینی که خود شامل دو حوزه در داخل و خارج محدوده فرودگاه به نام حوزه داخلی و حوزه پیرامونی فرودگاه می شود و دیگری حوزه هوایی فرودگاه.

حوزه داخلی فرودگاه(حوزه داخلی):

حوزه داخلی فرودگاه، اراضی خریداری شده و یا تحت تصرف فرودگاه می باشد و عموماً به وسیله حصار یا مانع مناسب مشخص و محصور می گردد. تمام فعالیت های فرودگاهی اعم از پایان ها و ساختمان های فنی و عملیاتی و جنبی و عوامل میدان پروازی در این حوزه استقرار دارد.

حوزه داخلی فرودگاه(حوزه پیرامونی):

به اراضی خارج از محدوده فرودگاه اطلاق می شود که کاربری آنها از نظر سازگاری بایستی تحت کنترل بوده و با مسئولین فرودگاه هماهنگ شود.

حوزه هوایی فرودگاه:

منظور از حوزه هوایی فرودگاه محدوده فضایی است که در آن محدوده هواپیما بتواند بدون وجود هیچگونه مانع و بر اساس دستورالعمل های مربوطه نشست و برخاست، از باند پرواز و خزش راه ها و پیشگاه و پارکینگ هواپیما، از فرودگاه بهره برداری نماید. بخشی از این حوزه هوایی در حوزه داخلی و بخش دیگری در خارج از محدوده فرودگاه واقع است.

فصل دوم:

مبانی نظری و بررسی تجارب جهانی