

ارزیابی باز توسعه زمین رها شده با استفاده از مدل AHP (مطالعه موردی: فرودگاه قلعه مرغی تهران)

ندا اسکندری^۱، زهرا سادات سعیده زرآبادی^۲، سینا سلمان زاده^۳

^۱ دانشجوی کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشکده هنر و معماری، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

^۲ دکتری شهرسازی، دانشیار گروه شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

^۳ دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری، گروه برنامه ریزی شهری و منطقه ای، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران،

ایران

چکیده

در اثر تغییر و تحولات جهانی در نتیجه توسعه ی فیزیکی شهر باز توسعه زمین های رها شده در قالب طرح های توسعه ی شهری مورد تأکید برنامه ریزان و طراحی شهری بوده تا از آلودگی های زیست محیطی و افول اقتصادی و نا امنی های اجتماعی به دور ماند. بدین ترتیب باز توسعه زمین ها و ساختمان های موجود شامل سایت های رها شده از اوایل دهه ۱۹۹۰ با هدف بازگرداندن زمین های بدون استفاده و رها شده در اولویت طرح های شهری قرار گرفت. در این مقاله با هدف ارزیابی باز توسعه زمین رها شده فرودگاه قلعه مرغی این پژوهش از لحاظ هدف کاربردی و نوع روش آن توصیفی - تحلیلی است، تجزیه و تحلیل داده ها براساس فرآیند تحلیل سلسله مراتبی سعی در ارزیابی محتوای طرح های تهیه شده در محدوده فرودگاه قلعه مرغی می باشد بنابراین در این پژوهش معیارهای مورد نظر در باز توسعه فرودگاه قلعه مرغی تهران شناسایی شده و شاخص هایی از هر معیار، طبق ادبیات و مبانی نظری مربوطه استخراج شده و جهت مدل سازی مساله و با هدف ارزیابی باز توسعه و با بهره گیری از مدل AHP مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. نتایج پژوهش نشان می دهد: در ایران طرح های شهری در محدوده شهری یا یک پلاک (همانند زمین قلعه مرغی) به ویژه آنکه با صرف هزینه وقت زیادی تهیه می شوند ولی به دلیل عدم تأمین اهداف مورد نظر طرح و رعایت ضوابط و مقررات ساختمانی و سوداگری زمین و... تحقق نمی یابد. در بررسی معیارها و شاخص های اقتصادی بیشترین امتیاز کسب نموده که نشان دهنده ی تحقق آن در طرح های کار شده در محدوده زمین فرودگاه قلعه مرغی می باشد. در حالی که معیارها و شاخص های اجتماعی و زیست محیطی و کالبدی به ترتیب در تحقق اهداف طرح ها توفیق چندانی نداشته است.

واژه های کلیدی: ارزیابی، باز توسعه، زمین رها شده، فرودگاه قلعه مرغی.

۱- مقدمه

براساس گزارش ها و پیش بینی های سازمان ملل و بانک جهانی تا سال ۲۰۳۰، بیش از ۸۰ درصد جمعیت جهانی در شهرها زندگی خواهند کرد (ماریس و وات^۱، ۱۳۸۳:۲۸۵)، در نتیجه این تغییر و تحولات جهانی، چنانچه رشد و توسعه شهری فرآیندی غیر قابل اجتناب محسوب می شود، در کنار آن تحولات جمعیتی نیز در تعیین جهات مناسب و روند توسعه کالبدی شهر موثر می باشد، نحوه توسعه کالبدی شهر مسیری را برای تأمین نیازهای آینده؛ و به مرور زمان کیفیت کالبدی شهرها به دلیل تغییر در نحوه استفاده از آنها با توجه به تغییرات بوجود آمده در شیوه زندگی افراد، دچار دستخوش تغییراتی شده است (نوفل، کلبادی، ۱۳۹۲: ۱۳)، در نتیجه همین تغییرات و توسعه ی فیزیکی یک سری از زمین ها در اثر تغییر کارکردهای شهر، عملکرد خود را از دست داده و بلااستفاده باقی می مانند. بدین ترتیب بازتوسعه زمین ها و ساختمان های موجود شامل سایت های رها شده از اوایل دهه ۱۹۹۰ با هدف بازگرداندن زمین های بدون استفاده و رها شده (زمین های قهوه ای) به چرخ زندگی شهری آغاز و پیگیری شده است (قورچیان و صارمی، ۱۳۹۲: ۳).

در حقیقت با بازتوسعه زمین های رها شده بسیاری از آلودگی های محیطی و وافول اقتصادی و نا امنی های اجتماعی بهبود می یابد. در واقع فرودگاه قلعه مرغی به دلیل ایجاد فرودگاه مهر آباد جهت فرود هواپیما، بعد از مدتی کارکرد خود را از دست داد و به عنوان زمینی که رها شده با مساحت ۲۹۱ هکتار بلااستفاده باقی ماند. (طرح جامع باغشهر بوستان ولایت، ۱۳۹۰)؛ بخصوص بعد از انقلاب طرح های متعددی جهت بازآفرینی و بازتوسعه فرودگاه قلعه مرغی در قالب طرح های ساختاری و راهبردی و ...تهیه شد که به دلیل ناکارآمد بودن یا عدم تأمین بودجه کافی ناموفق بودند بنابراین در پژوهش حاضر سعی در ارزیابی بازتوسعه برای محدوده مورد نظر می باشیم تا ابعاد (اقتصادی، اجتماعی، زیست محیطی و...) مختلف مسئله را روشن و تبیین شود.

۲- اهمیت و ضرورت تحقیق

اهمیت و ضرورت بیان مسئله زمین های رها شده یا بلااستفاده از ابعاد مختلفی می توان بررسی کرد که به صورت مختصر می توان به موارد زیر اشاره کرد:

بلااستفاده ماندن زمین ها باعث آلودگی های زیست محیطی و...ازجمله باعث کاهش کیفیت زندگی و مهاجرت ساکنین از اطراف زمین رها شده را در پی دارد؛ بنابراین جهت جلوگیری از رشد پراکنده ی شهر و علاوه بر این کاهش هزینه های زیرساختی: باعث افزایش هزینه های سازمان های مسئول در خدمات رسانی می شود و گسترش شهرها با وجود زمین های آماده ساخت و ساز در میان بافت های ساخته شده، باعث افزایش هزینه حمل و نقل شهری، افزایش هزینه نگهداری تأسیسات زیربنایی و افزایش سرانه هزینه خدمات رسانی در هر متر مربع می شود (اردشیری، ۱۳۸۷: ۷۲).

بنابراین بازتوسعه زمین های رها شده، ضمن دارابودن مزیت های اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی و...می تواند شهری پایدار را فراهم سازد.

۳-اهداف تحقیق

با توجه به گستردگی موضوع لیکن به دو هدف کلان و خرد اکتفاء می شود:

۱-ارزیابی بازتوسعه زمین رها شده فرودگاه قلعه مرغی

¹ Maris, watt

۲- تبیین علل عدم موفقیت بازتوسعه زمین رها شده فرودگاه قلعه مرعی

۴- ادبیات تحقیق

۴-۱- تعاریف و مفاهیم

اصطلاح زمین های رها شده اولین بار در تاریخ ۲۸ ژوئن ۱۹۹۲، در جلسه ایالت آمریکا به میزبانی کنگره ائتلاف شمال شرقی میانه غربی برگزار و به کار گرفته شد، در سیاتل ۱۹۹۴ دولت کیلنتون، مالیات تشویقی برای زمینهای رها شده را در راستای تسریع بخشیدن به پاکسازی و توسعه شهر تثبیت کرد. در سال ۱۹۹۷ دولت کیلنتون مشارکت ملی را برای این زمین ها اعلام کرد و در همین سال کنگره بودجه ای را برای این زمین ها اختصاص داد (نجم اسمعیل پور و همکاران، ۱۳۹۳: ۳). زمین های رها شده، در حال حاضر یا قبلا با اهداف تجاری یا صنعتی به کار گرفته می شدند، این سایت ها برای اکوسیستم و سلامت انسان از نظر اجتماعی و بصری بخصوص بر قیمت مسکن و املاک نزدیک تأثیر منفی دارند (میهایسکو^۲، ۱۳۹۱: ۲۲۳).

بازتوسعه یا توسعه مجدد نواحی شهری که پس از ۱۹۷۰ و در دوره سوم مداخله های شهری پا به عرصه گذاشت، در گذر زمان تکامل یافته، به طوری که مفاهیم و اصول خود را در طی زمان تکمیل کرده است. طبق نظر انجمن شهرسازی آمریکا، طرح های توسعه مجدد نواحی به دنبال احیای مشوق های سرمایه گذاری مجدد در نواحی فرسوده و متروک شهری اند و استفاده مجدد از نواحی ای را که دارای وضعیت خاص و حاد محیطی باشند در سطح محلی مد نظر قرار می دهند (انجمن شهرسازی آمریکا، ۱۳۹۱: ۸۸) بدین ترتیب در کانادا و ایالات متحده آمریکا تمایل به نوسازی مناطق شهری به منظور بهبود کیفیت زندگی در شهر؛ در این رابطه بازتوسعه زمین های رها شده و توجه خاص سیاست گذاران و پژوهشگران شهری به دلیل مزایای گسترده که بازتوسعه می تواند برای جوامع شهری منجر به ایجاد اشتغال، پاکیزگی زمین از آلودگی، افزایش کیفیت زندگی شهری، می شود (کریستوفو، سوزا^۳، ۱۳۸۱).

چنانچه از زمانی که توسعه مجدد زمین های رها شده یکی از بخش های اصلی در توسعه های شهری شکل گرفت، مفهوم توسعه شهری این اراضی با گذشت زمان تکامل یافت. در سال ۱۹۱۱ قانونی (CERCLA) در خصوص توسعه مجدد و برنامه ریزی برای این زمین ها ایجاد شده است. این قانون برای مواجهه با آلودگی های ایجاد شده و رفع آنها به عنوان پاسخی مناسب برای غفلت های انجام شده در خصوص این زمین ها، توجه دادن نقش کارخانجات و سایر شرکت ها در شکل دهی به این زمین ها و مسئول دانستن آنها در قبال این پدیده ایجاد شد، در سالهای بعد نیز قوانین دیگری شکل گرفت که همگی در راستای توسعه محدود و زدودن آلودگی از این زمین ها بوده است، در زمینه توسعه مجدد اراضی رها شده تحقیقات و پروژه های متعددی در کشورهای انگلستان و آمریکا صورت گرفته است (نوفل و کلبادی، ۱۳۹۲: ۱۳۴).

۴-۲- معرفی مدل تحلیلی AHP

فرآیند تحلیل سلسله مراتبی، فنی است که برای سازماندهی و تحلیل تصمیم های پیچیده کاربرد دارد فن مذکور برای اولین بار توسط توماس ال ساعتی در دهه ۱۹۷۰ بر پایه ی علوم ریاضیات و روان شناسی مطرح شد و از آن پس به طور گسترده مورد مطالعه قرار گرفته و توسط متخصصان بسیاری در رشته های مختلف به کار گرفته شده است. مهم ترین کاربرد فن فرآیند تحلیل سلسله مراتبی، تسهیل تصمیم گیری به خصوص در تصمیم گیری های گروهی - شامل افرادی با تخصص ها، دیدگاه ها

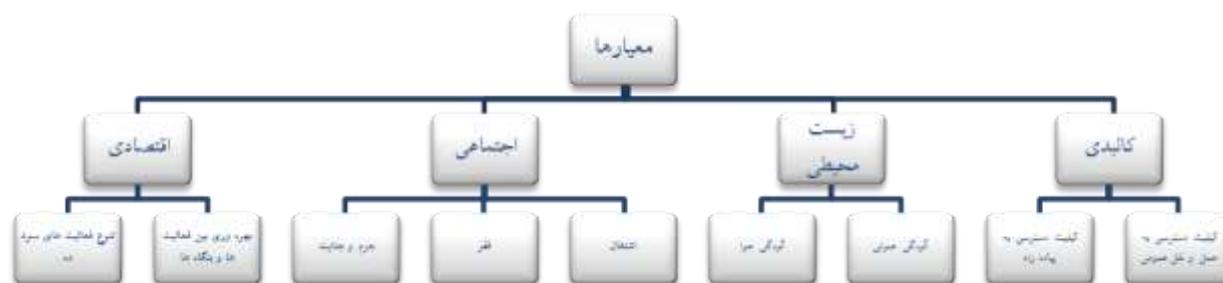
² Mihaescu

³ Christopher, Sousa

یا عقاید مختلف است فن مذکور با تجزیه و تحلیل مسائل پیچیده، آنها را به شکلی ساده که با ذهن و طبیعت انسان مطابقت داشته باشد، تبدیل می کند (زبردست، ۱۳۸۰: ۱۵)، فرآیند تحلیل سلسله مراتبی از پنج گام اصلی شامل شناخت، مدل سازی، تعیین ضریب اهمیت ها، تعیین اولویت گزینه ها و بررسی سازگاری قضاوت ها، تشکیل شده است.

۴-۳- روش تحقیق و معرفی شاخص ها و معیارهای باز توسعه

این پژوهش از لحاظ هدف کاربردی و نوع روش آن توصیفی - تحلیلی است، تجزیه و تحلیل داده ها براساس فرآیند تحلیل سلسله مراتبی سعی در ارزیابی محتوای طرح های تهیه شده در محدوده فرودگاه قلعه مرغی می باشد بنابراین در این پژوهش معیارهای مورد نظر در باز توسعه فرودگاه قلعه مرغی تهران شناسایی شده و شاخص هایی از هر معیار، طبق ادبیات و مبانی نظری مربوطه استخراج شده و جهت مدل سازی مساله و با هدف ارزیابی زمین رها شده «فرودگاه قلعه مرغی» و با بهره گیری از مدل AHP، به ترتیب در گام اول ضریب اهمیت معیار و زیرمعیارها و گزینه ها انجام شد و بعد از مقایسه زوجی به صورت جداگانه و به ترتیب با دادن امتیاز به هر کدام در نرم افزار Expert Choice و تشکیل ماتریس و محاسبه ضریب اهمیت هر معیار و زیرمعیارها به صورت مجزا نتیجه نهایی بدست آمد.



شکل شماره ۱: معیارها و شاخص ها تعیین شده جهت ارزیابی باز توسعه

منبع: نگارنده با اقتباس از بهزادفر، ۱۳۸۹

۴-۴- پیشینه تحقیق

۴-۴-۱- اروپا (هلند - تیلبورگ)

تیلبورگ از شهرهای میانی کشور هلند است که در جنوب این کشور قرار دارد. تا دهه ۱۹۶۰ میلادی، شهر تیلبورگ به واسطه ی صنعت نساجی به مرکز تجاری و خدماتی، با جمعیت دانشجوی زیاد و اقتصادی پویا و مختلط تبدیل شده بود. جمعیت شهر از مرز ۲۰۰.۰۰۰ هزار نفر عبور کرد و رشدی سریع تر از میانگین ملی یافت، به همین ترتیب در این مقطع تقاضای بالایی برای فضای شهری وجود داشته است؛ به همین علت مقامات محلی تیلبورگ به طور فعال اقدام به تهیه و اجرای پروژه های «باز توسعه اراضی رها شده» کردند که یادگار روند صنعت زدایی از شهر است. پروژه «ولت فونیکس» یکی از این نوع مداخلات است. این سایت متشکل از دو قطعه زمین در نزدیکی هم با مساحت ۱۱ هکتار شامل مجموعه ای صنعتی متعلق به شرکت فیلیپس است که در مرکز شهر قرار دارد، بعد از توقف فعالیت شرکت فیلیپس در آنجا، سایت به مدت ده سال بلااستفاده باقی

ماند و سپس به مجموعه ای نهاد های خصوصی و غیر انتفاعی اجاره داده شد در زمان تدوین طرح های بازتوسعه یا بازآفرینی، عملکرد های متعددی در سایت فعال بود. انبارهای کالا، واحد های تجاری کوچک، سرویس بهداشتی و بنگاه های کوچک تولیدی وجود داشت (بانک جهانی، اروپا^۴، ۱۳۹۱).

نکته جالب در مورد سایت ولت/فونیکس این است که با از دست رفتن عملکرد نخستین سایت و آلودگی موجود در آن، حتی در زمانی که شرکت های بسیاری در آنجا فعال بود، به عنوان یکی از اراضی رها شده شناخته می شد. ولی شهر آن را دارای پتانسیل بالای توسعه دانست و در بین پروژه های باز توسعه از اولویت برخوردار شد. در نهایت با مشارکت بخش خصوصی - عمومی با توافق نامه ای و با امتیازی برای شهر و مقامات محلی بین طرفین به امضاء رسید و برای بازتوسعه (بازآفرینی) تصمیماتی اخذ شد در ادامه باید افزود؛ در مرحله اجرا: پاک سازی سایت ولت / فونیکس بعد از اجرا و تثبیت رویکرد بخش عمومی - خصوصی و تعیین مدیر زمان بندی برنامه ها شروع شد و مطالعات اولیه برای نوسازی ساختمان های صنعتی موجود در سایت فراهم کرد، نخستین اقدام منتج از این روش، تبدیل یک صومعه به فضای مسکونی و پارک بود، آکادمی روزنامه نگاری سابق نیز با این روش به فضای اداری تبدیل شد و ساختمان های فاقد ارزش نگهداری، تخریب شد و توسعه فضاهای جدید در آنها صورت پذیرفت. در نخستین گام، بخش های مسکونی و کار و فعالیت خلاقانه ساخته شد این ساخت و سازها با یک پی ریزی جدید برای سایت و احداث پارکینگ زیر سطحی تکمیل می شد در جریان روند ساخت و ساز، اهالی قدیمی بروخیون (که سایت در آن قرار گرفته است) قعالانه درگیر پیشرفت کار بودند هم زمان با آغاز پاک سازی و ساخت و ساز به پایش پروژه دعوت شدند (همان).



شکل شماره ۲: بعد از اجرای پروژه

منبع: (پانارامو: سایت^۵)

⁴ World Bank, Europe

⁵ www.panoramio.com

۴-۴-۲- هوتان پارک در شانگهای، نمونه یک پروژه باز توسعه در کشور چین

هوتان پارک یک سایت خطی حدوداً ۱۴ هکتاری در حاشیه رودخانه هوآن پو شانگهای است، طول این محدوده ساحلی حدود ۱۷۰۰ متر و عمقی بین ۳۰ تا ۸۰ متر دارد. این زمین پیش از این مجموعه ای از صنایع تولید فولاد و کشتی سازی بود، به همین خاطر در جای جای آن می شد آثار زیادی از سازه های صنعتی دید، زمین مملو از آلودگی هایی بود که در نتیجه فعالیت های گذشته پدید آمده بود. تا پیش از اینکه تصمیم به پاک سازی و باز توسعه زمین گرفته شود، به زمینی برای دپوی زباله های صنعتی تبدیل شده بود؛ اما شروع تحولات در آن به عنوان تلاش دولت چین برای شکل دادن به گونه ای از فضاهای عمومی شد اما چالش اصلی باز توسعه (بازآفرینی) مربوط به پالایش آلودگی های آب و خاک در آن مربوط می شد تا این سایت براساس استاندارد های ملی در آخرین مرتبه آلودگی قرار گیرد به طوری که هم تماس با آب چه برای گیاهان و جانوران و چه برای انسان ها محیط مناسبی نبود از سویی دیگر یکی از عملکردهای که باید به آن توجه می شد، کنترل سیلاب های رودخانه بود. همه اینها در کنار عملکرد قبلی، مشاور را به فکر تدوین استراتژی با هدف باز زنده سازی سایت و تبدیل آن به یک محیط زنده که شامل عملکرد های اکولوژیکی مثل تولید گیاهان، سیل گیر و فضاهای فراغتی در ترکیب با موضوعات آموزشی و هنری می شد، انداخت. این استراتژی توأم شد با نگاه به گذشته سایت و لایه های فرهنگی و تاریخی که در آن پنهان بود، به همین دلیل سعی شد تا از عناصر انسان ساخت موجود در سایت نهایت استفاده شود از این جهت که شانگهای محل تولد چین صنعتی و مدرن بود باید نشانه هایی از این هویت در سایت دیده می شد که در تصاویر ذیل قبل و بعد از باز توسعه سایت مورد نظر آورده شده است (بانک جهانی، چین؛ ۱۳۹۱).



شکل شماره ۳: بعد از اجرای پروژه

منبع: (سایت: تورنن اسکپ^۷)

۵-سئوال های تحقیق

باتوجه به گستردگی قلمرو پژوهش، در زمینه باز توسعه زمین های رها شده (فرودگاه قلعه مرغی) سئوال های متعددی می توان مطرح کرد لیکن در اینجا به تعدادی سئوال قابل اهمیت تأکید می شود:

^۶ World bank, china

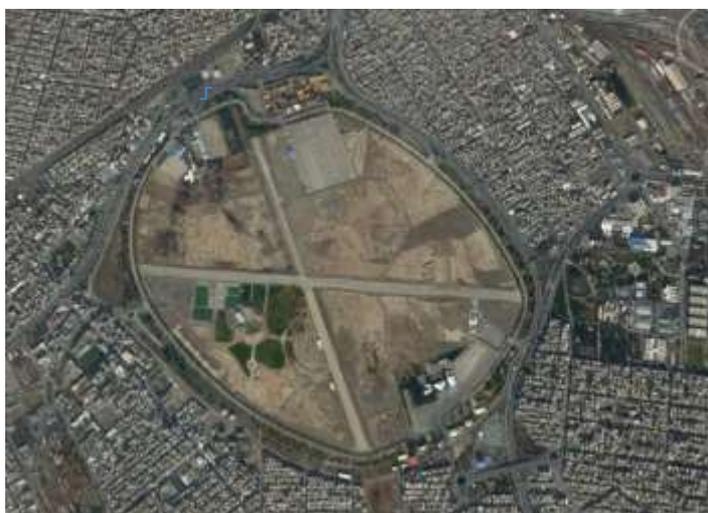
^۷ www.turenscape.com

۱- آیا طرح های تهیه شده برای بازتوسعه زمین رها شده فرودگاه قلعه مرغی موفق بوده است؟

۲- آیا در بازتوسعه زمین رها شده فرودگاه قلعه مرغی به معیارهای اجتماعی، اقتصادی و شاخص های آن در نظر گرفته شده است؟

۶- معرفی محدوده مطالعه: زمین رها شده (فرودگاه قلعه مرغی)

تا نیمه اول سال ۱۳۰۱ در هیچ یک از شهرهای ایران محل معینی برای فرود و پرواز هواپیماها وجود نداشت. در تیر ماه ۱۳۰۱ انگلیسی‌ها درخواست به اعزام دو فروند هواپیما به تهران نمودند و دولت وقت به فکر اختصاص زمین مناسب و مسطحی برای فرود آنها افتاد. با بررسی هایی که انجام گرفت زمین قلعه مرغی برای این منظور مناسب تشخیص داده شد و بتدریج به اولین فرودگاه ایران تبدیل گردید و تاسیسات و آشیانه‌های متعدد در آن ساخته شد بعد از دست دادن هویت و عملکرد کاربری قلعه مرغی طرح های متعددی تهیه شد ولی به دلیل ناکارآمدی و نبود سازو کار مناسب و و بودجه ی کافی به مرحله اجرا به طور کامل نرسید (ویکی پدیا)^۸.



شکل شماره ۴: تصویر هوایی محدوده فرودگاه قلعه مرغی

منبع: گوگل ارث^۹

۷- نتایج تحقیق

در ارزیابی بازتوسعه زمین رها شده فرودگاه قلعه مرغی یک سری معیار و شاخص براساس ساختار طرح های تهیه شده و ویژگی های آنها در سه دسته ی کلی ابعاد ذیل تقسیم بندی گردید.

۱- معیارها

۲- شاخص ها

^۸ <http://fa.wikipedia.org>

^۹ Google earth

معیارها و شاخص ها براساس مبانی نظری و مرور متون گذشته متون تعیین گردیده اند در این روش براساس مدل تحلیل سلسله مراتبی صورت گرفته است.

هریک از معیارها و زیرمعیارهای ارزیابی بازتوسعه براساس نظر متخصصان شهرسازی و اولویت بندی شدند و از طریق مدل تحلیل سلسله مراتبی و نرم افزار Expert Choice وزن هر کدام مشخص گردید.

جدول شماره ۱: وزن دهی و اولویت بندی معیارهای ارزیابی بازتوسعه براساس AHP

اولویت	امتیاز	معیارها	ردیف
۳	۰/۴۳۵	اقتصادی	۱
۲	۰/۲۹۱	اجتماعی	۲
۱	۰/۱۵۳	زیست محیطی	۳
۴	۰/۱۲۱	کالبدی	۴

مأخذ: محاسبات نگارندگان، ۱۳۹۵

وزن هایی که برای هر کدام از معیارهای اصلی ارزیابی بازتوسعه بدست آمده در جدول ۱ نشان داده شده است که با توجه به اطلاعات بدست آمده دید از معیار اقتصادی با وزن ۰/۳۴۵، اجتماعی با وزن ۰/۲۹۱، زیست محیطی با وزن ۰/۱۵۳ و کالبدی با وزن ۰/۱۲۲ به ترتیب دارای بیشترین وزن بوده اند. همچنین نرخ سازگاری ۰/۱۰ می باشد نشان دهنده ناسازگاری بین مقایسات زوجی انجام شده می باشد.

جدول شماره ۲: وزن دهی و اولویت بندی شاخص های اقتصادی ارزیابی بازتوسعه براساس AHP

اولویت	امتیاز	شاخص ها	ردیف
۱	۰/۷۵۰	تنوع فعالیت های سودده	۱
۲	۰/۲۵۰	بهره وری بین فعالیت ها و بنگاه ها	۲

مأخذ: محاسبات نگارندگان، ۱۳۹۵

وزن هایی که برای هر کدام از زیرمعیارهای ارزیابی بازتوسعه بدست آمده در جدول ۲ نشان داده شده است که با توجه به اطلاعات بدست آمده تنوع فعالیت های سودده ۰/۷۵۰، بهره وری بین فعالیت ها و بنگاه ها با وزن ۰/۲۵۰، به ترتیب دارای بیشترین وزن بوده اند. همچنین نرخ ناسازگاری ۰/۰ که کمتر از ۰/۱۰ می باشد نشان دهنده سازگاری بین مقایسات زوجی انجام شده می باشد.

جدول شماره ۳: وزن دهی و اولویت بندی شاخص های اجتماعی ارزیابی بازتوسعه براساس AHP

اولویت	امتیاز	شاخص ها	ردیف
۳	۰/۴۸۱	جرم و جنایت	۱
۲	۰/۴۰۵	فقر	۲

۱	.۱۱۴	اشتغال	۳
---	------	--------	---

مأخذ: محاسبات نگارندگان، ۱۳۹۵

وزن هایی که برای هر کدام از زیرمعیارهای ارزیابی باز توسعه بدست آمده در جدول ۳ نشان داده شده است که با توجه به اطلاعات بدست آمده جرم جنایت با وزن ۰/۴۸۱، فقر با وزن ۰/۴۰۵، اشتغال با وزن ۰/۱۱۴ به ترتیب دارای بیشترین وزن بوده اند. همچنین نرخ ناسازگاری ۰/۰۳ که کمتر از ۰/۱۰ می باشد نشان دهنده سازگاری بین مقایسات زوجی انجام شده می باشد.

جدول شماره ۴: وزن دهی و اولویت بندی شاخص های زیست محیطی ارزیابی باز توسعه براساس AHP

اولویت	امتیاز	شاخص ها	ردیف
۲	.۷۵۰	آلودگی هوا	۱
۱	.۲۵۰	آلودگی صوتی	۲

مأخذ: محاسبات نگارندگان، ۱۳۹۵

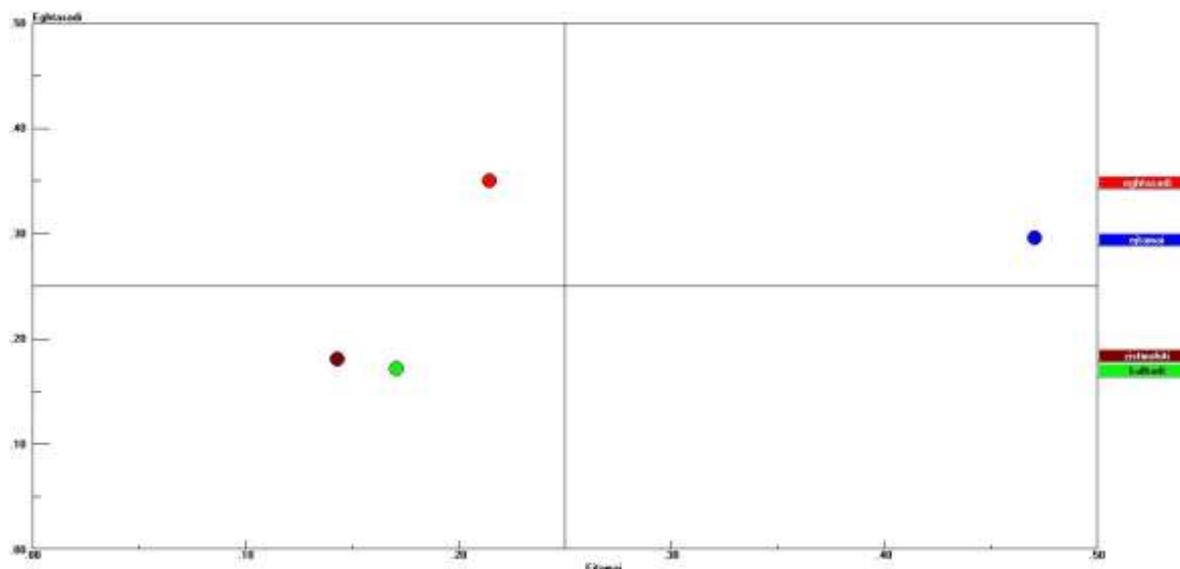
وزن هایی که برای هر کدام از زیرمعیارهای ارزیابی باز توسعه بدست آمده در جدول ۴ نشان داده شده است که با توجه به اطلاعات بدست آمده آلودگی هوا با وزن ۰/۵۲۱، آلودگی صوتی با وزن ۰/۲۳۱، به ترتیب دارای بیشترین وزن بوده اند. همچنین نرخ ناسازگاری ۰/۰ که کمتر از ۰/۱۰ می باشد نشان دهنده سازگاری بین مقایسات زوجی انجام شده می باشد.

جدول شماره ۵: وزن دهی و اولویت بندی شاخص های کالبدی ارزیابی باز توسعه براساس AHP

اولویت	امتیاز	شاخص ها	ردیف
۱	.۵۰۰	کیفیت دسترسی به پیاده راه	۱
۲	.۵۰۰	کیفیت دسترسی به حمل و نقل عمومی	۲

مأخذ: محاسبات نگارندگان، ۱۳۹۵

وزن هایی که برای هر کدام از زیرمعیارهای ارزیابی باز توسعه بدست آمده در جدول ۵ نشان داده شده است که با توجه به اطلاعات بدست آمده کیفیت دسترسی به پیاده راه با وزن ۰/۵۰۰، کیفیت دسترسی به حمل و نقل عمومی با وزن ۰/۵۰۰ به ترتیب دارای وزن یکسان می باشند همچنین نرخ ناسازگاری ۰/۰ که کمتر از ۰/۱۰ می باشد نشان دهنده سازگاری بین مقایسات زوجی انجام شده می باشد.



شکل شماره ۵: نتیجه نهایی معیارهای ارزیابی بازتوسعه براساس مدل AHP

مأخذ: محاسبات نگارندگان، ۱۳۹۵

وزن هایی که برای هر کدام از معیارهای اصلی ارزیابی بازتوسعه بدست آمده در شکل ۶ نشان داده شده است که با توجه به اطلاعات بدست آمده معیار اقتصادی با بیشترین امتیاز در رتبه اول، اجتماعی با رتبه دوم، زیست محیطی با رتبه سوم و کالبدی با امتیاز با رتبه چهارم به ترتیب دارای بیشترین اهمیت می باشند. همچنین نرخ ناسازگاری ۰/۱۰ باشد نشان دهنده سازگاری بین مقایسات زوجی انجام شده می باشد.

۸- بحث و نتیجه گیری

بنا به بررسی های انجام گرفته در چارچوب ارزیابی بازتوسعه زمین رها شده فرودگاه قلعه مرغی نتایج نشان می دهد؛ دربسیاری از کشورهای توسعه یافته، تغییرات بنیادین و اساسی در تهیه طرح های شهری (بازآفرینی و بازتوسعه و ...) و منطبق با مشکلات و معضلات و اهداف تعیین شده صورت می گیرد.

در صورتی که در ایران طرح های شهری در محدوده شهری یا یک پلاک (همانند زمین قلعه مرغی) به ویژه آنکه با صرف هزینه وقت زیادی تهیه می شوند ولی به دلیل عدم تأمین اهداف مورد نظر طرح و رعایت ضوابط و مقررات ساختمانی و سوداگری زمین و... تحقق نمی یابند.

بدین ترتیب در این پژوهش با بررسی معیارها و شاخص های بازتوسعه در قالب طرح های تهیه شده می توان چنین نتیجه گرفت: معیار اقتصادی با بیشترین امتیاز نسبت به بقیه معیارها به دلیل فراهم آوردن فعالیت های مختلف سوده ده در بخش شرقی محدوده فرودگاه قلعه مرغی و تحقق بیشتر آن در طرح های تهیه شده مورد توجه بوده و در اولویت قرار داشته است.

در حالی که محاسبات انجام شده از زیرمعیارهای اجتماعی نشان می دهد: جرم و جنایت و فقر و اشتغال به ترتیب در نتایج قالب طرح های تهیه شده به نتیجه مطلوب نرسیده اند و هم چنان یک سری نا امنی ها و بیکاری در این محدوده اطراف قلعه مرغی مشاهده می شود و بر حوزه ی خود تأثیرات مثبتی نداشته است. هم چنین در زیرمعیارهای زیست محیطی آلودگی هوا؛ به دلیل عدم موفق بودن تهیه طرح های کار شده و خاک و گرد و غباری که از این زمین قلعه مرغی به اطراف پخش می شود

مسبب آلودگی هوا است؛ اما به دلیل ایجاد معابر مناسب جهت دسترسی به حمل و نقل عمومی و پیاده راه ها از ورودی های شمالی و جنوبی قلعه مرغی قابل رضایت بوده است.

۹- پیشنهادات

- ۱- تهیه سند بازتوسعه فرودگاه قلعه مرغی با رویکرد توسعه پایدار؛
- ۲- اختصاص بودجه کافی برای بازتوسعه فرودگاه قلعه مرغی؛
- ۳- تشکیل تیم بررسی عدم توفیق طرح های تهیه شده در محدوده قلعه مرغی؛
- ۴- تهیه طرح پیشنهادی توسط مهندسان مشاور برای بازتوسعه؛
- ۵- ایجاد یک پایگاه قوی و منجسم مدیریت زمین قلعه مرغی؛
- ۶- در نظر گرفتن مجموعه ای از سیاست ها و تسهیلات در قالب طرح های جامع و تفصیلی به زمین قلعه مرغی؛
- ۷- با برنامه ریزی توسعه اجتماع محلی جهت بازتوسعه؛
- ۸- تدوین و تجدید نظر در قوانین مرتبط با زمین رها شده قلعه مرغی.

۱۰- منابع

۱. اسمعیل پور، نجما و علیمی، سوگند، موسوی، سید حجت، (۱۳۹۳)، فرصت، چالش ها و شیوه های مداخله در زمین های قهوه ای مطالعه موردی: محله حاشیه نشین کشتار گاه یزد، ششمین کنفرانس برنامه ریزی و مدیریت شهری شماره ۱۳، صفحات ۱۵-۱.
۲. نوفل، علیرضا. کلبادی، پارین (۱۳۹۲)، بازتوسعه زمین های رها شده، رهیافتی به سوی توسعه محلی پایدار، نشریه علمی پژوهشی معماری و شهرسازی ایران، دانشگاه علم و صنعت، تهران، صفحات ۱۴۶-۱۳۳.
۳. مشهدیزاده دهقانی، ناصر (۱۳۸۹): طرح جامع باغ بوستان ولایت، مهندسان مشاور نقش ایوان، صفحات ۴۰-۱.
۴. قورچیانی، محبوبه، صارمی، حمید رضا، رفیعیان، مجتبی، (۱۳۹۲) برنامه ریزی باز توسعه اراضی بلا استفاده قهوه ای در مناطق شهری، نمونه موردی منطقه ۳ کرج، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه تربیت مدرس، گروه شهرسازی، تهران، صص ۲۳۳-۱.
۵. اردشیری، مهیار، (۱۳۷۸)، نقش مدیریت زمین در سیاست های توسعه شهری، فصلنامه آبادی، شماره ۳۳، صص ۷۰-۷۶.
۶. زبردست، اسفندیار، (۱۳۸۰)، کاربرد فرآیند سلسله مراتبی در برنامه ریزی شهری و منطقه ای، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۱، زمستان، صفحات ۲۱-۱۳.
7. American Planning Association, (2012), Policy Guide on Smart Growth
8. World Bank, (2010), The Management of Brownfields Redevelopment, Europe and Central Asia Region Sustainable Development Department.
9. World Bank, 2010, Overview of The Current Situation on Brownfields Redevelopment in China.
10. Al-Attar, Akram. (2012). Planning for Reuse and Redevelopment of Inner City Blighted Contaminated Industrial Sites. Waterloo, Ontario, Canada: the University of Waterloo.

11. De Sousa, Christipher. (2002). Brownfield redevelopment in Toronto:an examination of past trends and future prospects. Land Use Policy(13),pp. 537-903.
12. (www.googleearth.com)
13. (www.turenscape.com)
14. (<http://fa.wikipedia.org>)
15. (www.panoramio.com)

Evaluation Redevelopment Brownfield Using the model AHP Case study: of Qale Morqi Airport in Tehran

Neda Eskandari¹, Zahra Sadat Saeedeh Zarabadi², Sina Salmanzadeh³

MSc. Student of Urban design, Faculty of Art and Architecture, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran
Associate Professor, Department of Urban Planning, Faculty of Art and Architecture, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran

MSc. student of urban planning, Department of Urban and Regional Planning, Faculty of Architecture, Beheshti University, Tehran, Iran

Abstract

The world has changed as a result of physical development redevelopment of brownfields In terms of urban development plans emphasized urban planners and designers To the environmental pollution and economic decline and social insecurity to stay The redevelopment of land and existing buildings including abandoned sites from the early 1990s to restore the land unused and brownfields Urban projects were a priority. In this paper aims to assess the qale morqi Airport. redevelopment of brownfields The purpose of applied research method is descriptive and analytical Data analysis based on AHP tried to examine the content of plans prepared in the range of qale morqi Airport. is therefore And indicators of each measure, in accordance with the relevant literature and theoretical foundations derived and to model the problem and to evaluation redevelopment And utilizes the Ahp model was analyzed The results showed: in urban projects in the metropolitan area or a plaque (like: the qale morqi), especially since they spend so much time preparing the But because of the lack of targets and compliance with building codes and land speculation schemes and do not fulfill exit And economic criteria and indicators that show the highest score achieved Its realization has been working on projects ranging from earth qale morqi Airport. While social and environmental criteria and indicators and physical respectively had much success in their project goals.

Keywords: Evaluation, Redevelopment, Brownfield, Qale Morqi Airport.
