

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۸۵/۱۱/۱۲

تاریخ پذیرش نهایی: ۱۳۸۶/۳/۳۱

نقش سیاست ها و اقدامات شهرسازی در توزیع تراکم های شهری مطالعه موردی: «شهر تبریز»

دکتر کریم حسین زاده دلیر*

دکتر بهمن هادیلی**

چکیده

به طور عام شهر گونه ای از فضای زیست انسانی است که به تدریج در یک بستر طبیعی محیط های اجتماعی و انسان ساخت آن شکل گرفته است. آنچه به صورت سیمای کالبدی موجود شهر عینیت یافته یک باره و همواره در محدوده عمر انسانی اتفاق نیافتاده، بلکه حاصل برخورد ها و نگرش های متفاوتی بوده که طی دوره های گذشته تاریخی شهر تجربه نموده است. شهر تاریخی تبریز نیز متشکل از هشت منطقه، با ترکیبی از هفت بافت متفاوت شهری است. اغلب بافت های یاد شده از منظر شهرسازی و در مقایسه با شهر های مدرن عصر حاضر نارسایی های عمده دارند. توزیع نامتعادل و غیر متعارف تراکم های شهری، بافت های مسکونی مساله داری را به وجود آورده که رفع و ساماندهی آنها هزینه های سنگین را بر پیکره شهر تحمیل خواهند نمود. در چند دهه اخیر دو نوع برخورد، یکی در راستای ساماندهی و دیگری در دوری از سامان بخشی فضایی -

* استاد گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه تبریز.

** استادیار گروه جغرافیا و برنامه ریزی، دانشگاه تبریز.

کالبدی صورت گرفته است. این مطالعه بر اساس اسناد و منابع کتابخانه ای تاثیر سیاست ها و اقدامات مدیریتی را بر توزیع تراکم های شهری مورد ارزیابی قرار می دهد.

واژگان کلیدی

سیاست های شهرسازی، تراکم های شهری، توسعه فضایی، تبریز، ضوابط شهرسازی.



شپوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

مقدمه

مسکن به عنوان یکی از نیازهای اساسی انسان در تمام دوران حیات بشر، مخصوصاً در قرن اخیر که شهرنشینی سرعت فزاینده به خود گرفته، از مسائل مهم اقتصادی و اجتماعی جوامع مختلف بوده و می باشد. این امر در کشور ما نیز مانند اغلب جوامع دنیا، بویژه شهرنشین آن که در سه دهه اخیر شتابان بوده، از اهمیت خاصی برخوردار است. عمده ترین سیاست های کشور با هدف تامین مسکن برای اقشار مختلف جامعه شامل: سیاست آماده سازی زمین شهری، قانون زمین شهری، سیاست مسکن حمایتی، مسکن اجتماعی، انبوه سازی، کوچک سازی، آپارتمان سازی و سیاست مسکن استیجاری بوده است (پورمحمدی، ۱۳۷۹، ۱۳۴). از این سیاست ها، آماده سازی زمین شهری و آپارتمان سازی جهت حل معضل مسکن در شهر های بزرگ کشور نمود بیشتری داشته است. آماده سازی زمین برای سکونت فعالیتی جدید در شهرسازی کشور بوده، که از سال ۱۳۶۴ در جامعه ایران معمول گردیده است.

در حقیقت شهرسازی اجرایی، که می بایست هر آنچه در طرح های جامع و تفصیلی برای شهر و شهرنشینان اندیشیده و تدوین شده، در آماده سازی زمین به مرحله اجرا در آید. این اجراء الگوبرداری صرف از طرح های پیشین نبوده، بلکه آمیزه ای از قواعد تدوین شده پیشین و آنچه که از لحاظ شهرسازی، مهندسی ساختمان و معماری برای مناسب تر شدن محیط مسکونی، لازم است که باید مورد توجه قرار گیرد. در این میان مسائل اقلیمی و معیشتی در چگونگی این آمیختگی نقش دارند (شیعه، ۱۳۷۶، ۹۷). آماده سازی زمین شامل تسطیح و پروفیل کردن کلیه معابر تا سطح بستر جاگذاری جداول و کانال های دفع آب سطحی، تفکیک قطعات، مشخص کردن کلیه مختصات هندسی معابر و قطعات، تعیین رقوم بر و کف قطعات و جمع آوری و دفع آب های سطحی است (زیاری، ۱۳۷۸، ۱۰۹). سیاست آپارتمان سازی نیز یکی از سیاست ها و روش های موجود در بخش تولید مسکن بوده که در اکثر کشورها دنبال شده است. در کشور ما از چند دهه قبل نیز از این سیاست در امر مسکن سازی استفاده به عمل می آید. در این روش مسکن در قالب تک بلوک یا مجموعه های آپارتمانی شکل می گیرد، و این نوع واحد ها دارای مالکیت مشاعی بر زمین هستند. ساخت و ساز های آپارتمانی لزوماً دارای برخورد های

فنی تر با مسائل ساختمانی بوده و استفاده بیشتر و مطلوبتری از زمین را مطرح می نماید. در ادامه سیاست های یاد شده که همواره نقش سازنده و شهرسازانه در شکل دهی فضا های شهری داشته اند، سیاست افزایش تراکم متوسط مدیریت های شهری، نارسایی ضوابط و مقررات شهرسازی، و مواردی چون فقدان برنامه مدون در اجرای پروژه های عمرانی جهت ساماندهی فضایی و توسعه کالبدی شهر ها جز عوامل تاثیر گذار بوده اند که نارسایی هایی را در محیط شهری به بار آورده اند.

روش ها و اهداف

مطالعه حاضر به استثنای موضوع برنامه ها و پروژه های عمرانی مدیریت شهری، بر اساس یافته های طرح ها، گزارشات، مقالات و تحقیقات بوده است. برای ارزیابی برنامه ها و پروژه های اجرایی شهرداری، توزیع سهم ریالی اعتبارات تخصیصی انواع طرح های عمرانی برای یک دوره هفت ساله (سال های ۱۳۷۴ الی ۱۳۸۰)، به تفکیک عنوان و منطقه شهری، مبنای بررسی قرار گرفته است. اهداف اصلی این تحقیق عبارتند از:

- ۱) نقش و تاثیر سیاست های یاد شده در شکل گیری فضاها و موجود شهر
- ۲) تعیین عملکرد شهرداری در ایجاد توازن تراکم های شهری و ساماندهی مناطق مساله دار.

شپوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

رتال جامع علوم انسانی

معرفی شهر تبریز

شهر تبریز از هشت منطقه شهری با ویژگی های فضایی - کالبدی متفاوت به وجود آمده است. منطقه های یک، دو، سه، چهار با ترکیبی از شش بافت شهری و مساحتی برابر ۱۰۴۴۰ هکتار (۱۰/۰۸ درصد از کل شهر) حدود ۹۴ درصد از جمعیت شهر را در خود جای داده اند (جدول ۱)، (شکل ۲).

جدول ۱ مشخصات مناطق هشت گانه تیریز (سال ۱۳۷۵)

ردیف	توزیع بافت های منطقه (درصد) به طور تقریبی						تراکم ناخالص	بهد	حاشیه	روستایی	سنتی	سنتی نوپدید	معموره سازی	فرهنگی تاریخی	طراحی شده	متن	سطح	جمعیت	خانوار	پست (مکان)	منطقه
	سنتی	سنتی نوپدید	معموره سازی	فرهنگی تاریخی	طراحی شده																
R																					
R_5	۱۰	۰	۰	۰	۱۰	۰	۱۸۲/۲	۱/۷	۰/۳	-	۱۰	-	-	-	۱۲	۱۷۰	۳۱۰۰	۱۸۰/۱	۱۷۰	۱۷۰	یک
R_1	۱۰	۰	۰	۰	۱۰	۱۲	۱۱/۱	۱/۲	-	۱۰	۱۲	۳	-	-	۱۲	۳۵۰	۱۸۰/۲	۱۸۰/۱	۳۵۰	۳۵۰	دو
R_3	۱۰	۰	۰	۰	۱۰	۱۳	۱۱/۱	۱/۰	-	۱۳	۵۰	۵	-	-	۵۰	۱۱۰	۱۸۰/۳	۱۸۰/۱	۱۱۰	۱۱۰	سه
R_4	۱۰	۰	۰	۰	۱۰	۲۰	۱۵/۵	۱/۵	-	۲۰	۳۵	۱۰	-	-	۳۵	۳۱۰	۱۸۰/۴	۱۸۰/۱	۳۱۰	۳۱۰	چهار
-	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰/۲	۱/۵	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۳۱۰۰	۱۸۰/۱	۳۱۰۰	۳۱۰۰	پنج	
-	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰/۲	۱/۳	-	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۳۱۰۰	۱۸۰/۲	۳۱۰۰	۳۱۰۰	شش	
-	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰/۲	۱/۳	-	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۳۱۰۰	۱۸۰/۳	۳۱۰۰	۳۱۰۰	هفت	
-	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰/۲	۱/۳	-	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۳۱۰	۱۸۰/۴	۳۱۰	۳۱۰	هشت	
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱۱/۳	۱/۳	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱۰۳۵۰۰	۱۸۰/۱	۱۰۳۵۰۰	۱۰۳۵۰۰	نهم	

ماخذ: ضوابط و مقررات شهرسازی - حوزه معاونت شهرداری تبریز، ۱۳۸۳.

(*) به مفهوم وجود بافت مورد نظر است (فاقدارقام)

R = توسعه یافتگی منطقه شهری (بر اساس تراکم ناخالص، بعدخانوار، سهم هر کدام از بافت ها)

R-1 = بالاترین سطح، R-5 پائین ترین سطح تعریف شده است.

منطقه پنج با مساحتی برابر ۲۶۰۰۰ هکتار دو روستای کرکج و فتح آباد، بخشی از صنایع شرق تبریز، دانشگاه آزاد اسلامی را در خود دارد، و در راستای توسعه اراضی شهرک باغمیشه و رشديه، و ایجاد کوی های مسکونی جدید، این منطقه به شدت در حال جمعیت گیری است. در طرح جامع دوم تبریز (مصوب سال ۱۳۷۴) بخش قابل توجهی از اراضی منطقه پنج، به علت گذر گسل بزرگ تبریز، فضای سبز (جنگل کاری) تعریف شده بود. منطقه شش نیز شامل بافت های روستایی الوار و قراملک، فرودگاه تبریز، پارک بزرگ و صنایع متوسط و سنگین غرب تبریز می شود. منطقه هفت بافت های روستایی رواسان و اخماقیه، شهرک های اندیشه یک و دو، و صنایع سنگین غرب تبریز را در خود دارد. منطقه هشت، محور های تاریخی، فرهنگی شهر است که بازار بزرگ تبریز، مراکز اداری - خدماتی عمده به همراه بافت کهن و سنتی مسکونی در آن طی ادوار تاریخی شکل گرفته اند. بر اساس جدول فوق به ترتیب حدود ۹۳/۹۴ و ۹۳/۵۱ درصد از خانوار ها و واحد های مسکونی شهر در چهار منطقه شهری یک، دو، سه و چهار قرار دارند که در این میان بیشترین و کمترین تعداد واحد های مسکونی مربوط به منطقه یک و دو می شود. تراکم ناخالص و بعدخانوار منطقه یک در مقایسه با دیگر مناطق شهر سرآمد است. حدود ۳۰ و ۵۰ درصد از منطقه یک را بافت های حاشیه ای و سنتی، و حدود ۳۵ و ۲۰ درصد از منطقه چهار را بافت های روستایی و سنتی تشکیل می دهند. بافت هایی که دارای کوچه های باریک و بلند و پربپیچ و خم، فاقد غنای طراحی شهری به لحاظ تامین کاربری های مورد نیاز، فضای شهری پریشان و درهم ریخته، کلاً فاقد رنگ آمیزی متنوع شهرسازانه می باشند. بافت مجموعه سازی جدیدترین و سازمان یافته ترین شیوه توسعه شهر است که به صورت بلوک های آپارتمانی با سازه های فولادی یا بتن مسلح و گاه به صورت پیش ساخته در تبریز بر پا شده اند. تعدادی از مجموعه سازی ها در شهر تبریز هم از نظر

طراحی و هم از نظر خدمات در دوره بهره برداری بسیار فقیر می باشند. (عرصه، جلد ۱۲، ۱۳۶۸، صص ۳۹۰-۳۸۶). با توجه به موارد یاد شده مناطق یک، چهار، سه و دو برترتیب از نظر توسعه یافتگی شهر (شهرسازانه بودن) در پایین ترین سطح تا بالاترین سطح قرار دارند.

طرح های آماده سازی و مجموعه سازی ها (آپارتمانی)

طرح آماده سازی زمین برای سکونت در شهر تبریز از سال ۱۳۶۵ طی قرارداد هایی شروع شد. از ابتدای سال ۱۳۶۶ تا پایان سال ۱۳۷۵، ۱۱ پروژه آماده سازی در محدوده شهر تبریز اجرا گردیده است. در بین پروژه های فوق، طرح باغمیشه (۳) با وسعت ۲۷۰ هکتار و طرح بعثت (بافت بهستان، ۱۳۷۴، ۱۲۶) با وسعت ۲۰ هکتار به ترتیب بزرگترین و کوچکترین پروژه های آماده سازی محسوب می شوند. میانگین وسعت پروژه های مذکور ۱۱۸/۶۴ هکتار بوده و با اجرای این پروژه ها ۱۹۶۹۷ واحد مسکونی ویلایی و ۱۵۴۷۱ واحد مسکونی آپارتمانی احداث شدند. اولین پروژه آماده سازی در سه ماهه دوم سال (۱۳۶۵) و آخرین پروژه نیز در سه ماهه سوم سال ۱۳۷۵ در محدوده شهر تبریز اجرا گردیده است. پروژه های فوق در اطراف شهر و عمدتاً در نیمه شرقی، بخصوص در قسمت جنوب شرقی و شمال شرقی شهر به اجرا در آمده اند. طی ده سال (۱۳۶۵ تا ۱۳۷۵) برابر ۱۳۰۵ هکتار از ارضی بایر داخل و حاشیه بلافصل شهر با مشخصات طرح های آماده سازی زیر توسعه رفته اند (خوب آیند، ۱۳۷۹، صص ۱۱۲ - ۱۰۹). در این دوره شهر تبریز شاهد شکل گیری بافت های طراحی شده (شهرسازانه) و مجموعه سازی بوده است. این شهر شاید بیش از شهرهای دیگر کشورها با توسعه روزافزون مجتمع های آپارتمانی همراه است. از این رو مجتمع های آپارتمانی متنوعی در این شهر وجود دارند که با روش های ساخت مختلف، سایت های متنوع و امکانات و تجهیزات گوناگونی ساخته شده اند. برخی از این مجتمع های مسکونی برای اقشار کم درآمد بنا گردیده اند که از مشخصات کلی آنها می توان تراکم ساختمانی و جمعیتی زیاد را ذکر کرد. روی آوردن شهرتبریز به مساله آپارتمان سازی به دلایل مختلفی بوده که از جمله آنها می توان به محدودیت های طبیعی و فیزیکی شهر و اقتصادی بودن این گونه

واحد‌های مسکونی اشاره نمود. تعداد ۱۳ پروژه آپارتمانی از ابتدای سال ۱۳۷۳ تا پایان سه ماهه اول سال ۱۳۷۸ در محدوده شهر تبریز با مساحتی حدود ۴۵/۶۲ هکتار اجرا شده به طوری که احداث این پروژه ها ۵۴۱۶ واحد آپارتمانی در قالب ۴۶۰ بلوک را در خود داشته اند. میانگین زیربنای مفید هر واحد مسکونی در پروژه های یاد شده ۶۹/۲۲ مترمربع بوده و عموماً این نوع مجموعه با کمبود خدمات شهری و رفاهی مواجه می باشند (قبلی، صص ۱۱۴ - ۱۱۲).

سیاست افزایش تراکم ساختمانی

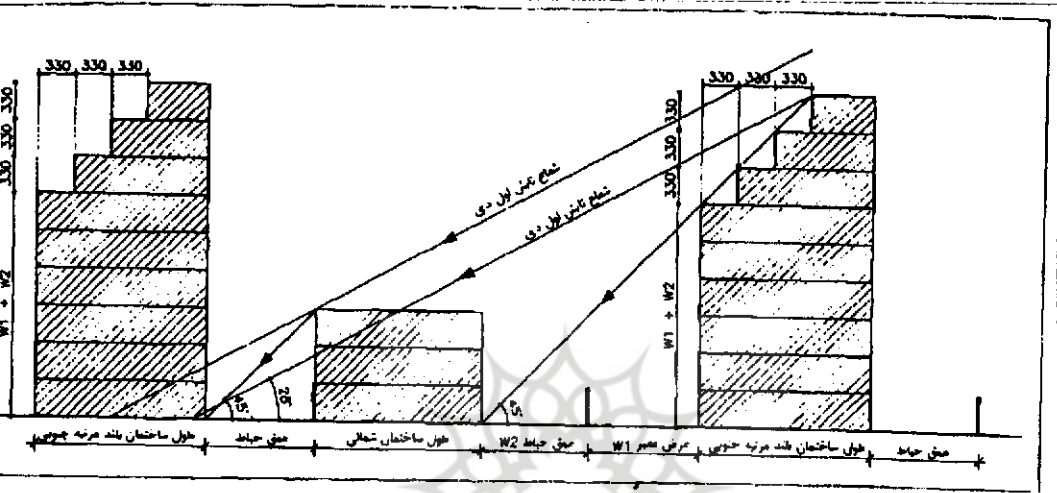
توسعه فضایی - کالبدی شهر ها در طول تاریخ علاوه بر اینکه از عوامل طبیعی، اقتصادی - اجتماعی تاثیر پذیرفته اند، همواره متاثر از قابلیت های تکنولوژی زمان خود بوده اند. بعد از انقلاب صنعتی، بخش تجاری و بازرگانی شهر ها (C.B.D) در کشور های اروپای صنعتی و آمریکای شمالی شاهد تراکم های ساختمانی و رشد عمودی بنا ها شدند که تبعات زیست محیطی ناشی از اینگونه توسعه را تجربه می کردند. در راستای کاهش پیامدهای حاصل از تمرکز و تراکم های ساختمانی، در سال های بعد از جنگ جهانی دوم اصولی تدوین گردید که از جمله آن اصول، اصل ۲۸ و ۲۹ منشور آتن می باشد. در اصل ۲۸ منشور آتن، که به اساسنامه شهرسازی مدرن شهرت دارد، ضمن استفاده از تکنولوژی مدرن بر احداث ساختمان های بلند مرتبه به دلیل "داشتن چشم انداز خوش آیند، هوای بهتر، آفتابگیری بیشتر و امکان دسترسی بالا به خدمات اجتماعی و همگانی، تاکید شده است. همچنین بر اساس اصل ۲۹ منشور آتن «ساختمان های بلند می بایست با فاصله زیاد از یکدیگر ساخته شوند و گرنه ارتفاع آنها به جای اینکه سازنده بهبودی باشند، تنها به وخیم تر کردن وضع کمک خواهد کرد» (فلامکی، ۱۳۵۴). علاوه بر تاکید جنبش مدرنیسم بر استفاده از ساختمان های بلند مرتبه (مسکونی)، در نگرش های پست مدرنیستی و توسعه پایدار نیز تاکید بر افزایش تراکم های شهری از طریق گسترش ساختمان های کوتاه مرتبه چهار تا شش طبقه در تپ های مختلف و متنوع بوده است. سیاست تراکم ساختمانی بالا و احداث ساختمان های مسکونی بلند مرتبه در ایران به دهه ۱۳۶۰ بر می گردد به زمانی که شهرداری های کشور ملزم به خودکفایی شدند. نیاز به منابع مالی لازم بر

پاسخگویی به تقاضای ناشی از روند سریع شهرنشینی و تأکید بر استقلال مالی شهرداری ها موجب شد تا شناسایی منابع جدید برای افزایش درآمد شهرداری ها به عنوان یکی از محور های استراتژیک مورد توجه مدیریت شهری قرار گیرد. همزمان با این تحولات مصوبه مورخه ۶۴/۱۱/۱۹ شورای عالی معماری و شهرسازی تحت عنوان «ضوابط و تعیین تراکم های ساختمانی و کاربری اراضی طرح های شهری» زمینه را برای قانونی کردن تخلفات ساختمانی فراهم ساخت که بعداً به صورت بسیار گسترده تر به تراکم فروشی تعمیم یافت. این سیاست در تناقض کامل با وظیفه و مأموریت اصلی شهرداری ها که از طرف سازمان ملل و بانک جهانی مطرح شده بود قرار گرفت: (۱) مدیریت زمین، (۲) مدیریت زیرساخت های شهری، (۳) مدیریت امور مالی شهرداری ها، (۴) مدیریت محیط زیست شهری، (۵) کاهش فقر شهری بوده است. (قربانی، ۱۳۸۳، صص ۹۱ - ۸۹).

اعمال سیاست افزایش تراکم در کلان شهر تبریز نیز با بالا رفتن قیمت زمین، از دهه ۷۵ - ۱۳۶۵ متداول گردید، و در سال های اخیر به اوج خود رسیده است. شهرداری تبریز تا سال ۱۳۷۴ طبق دستور العمل طرح جامع قدیم شهر و طرح تفصیلی (مصوب سال ۱۳۵۹) اقدام می نمود، با ابلاغ طرح جامع جدید در این سال، تراکم های پیشین هادی طرح، بویژه تراکم پایه که محدودیت زیاد داشت، مبنای کار قرار گرفت. بر اساس تراکم پایه طرح جامع مصوب ۱۳۷۴ عمدتاً به صورت دو طبقه تعریف شده اند و افزایش طبقات در بناها مشمول عوارض بیشتری می شوند (اسماعیلیان، ۱۳۸۰، صص ۲۶۷ - ۲۶۶). اجرای چنین سیاست افزایش تراکم در کلان شهر تبریز، تدوین یک سری ضوابط بلند مرتبه سازی نه چندان جامع را به همراه داشته که طی صدور پروانه ساختمانی اعمال می گردد. در ضوابط یاد شده عرض گذر، جنوبی یا شمالی بودن قطعه زمین نقش اساس در تعیین طبقات و ارتفاع ساختمانی مسکونی (با تراکم بالا) را دارند. تامین پارکینگ به ازای هر واحد مسکونی الزامی است و به هیچ وجه کسری پارکینگ اخذ نمی شود. حداکثر ارتفاع مجاز ساختمان های واقع در قطعات جنوبی برابر عرض معبر به اضافه عمق حیاط واحد های شمالی خواهد بود، و میزان نهایی طبقات در کمسیون توافقات تعیین می گردد. به طور مثال اگر قطعه زمین جنوبی در کنار خیابان ۱۲ متری واقع شود که طول قطعه شمالی

(عقبی) آن ۲۵ متر باشد؛ حداکثر تعداد طبقات با احتساب $22 = (25 \times 40\%) + 12$ متر ارتفاع، معادل ۷ طبقه خواهد بود. لذا هر چه عرض معبر بیشتر و ابعاد قطعات شمالی بزرگتر باشد ارتفاع ساختمان های جنوبی می تواند بلندتر طرح شود. در قطعات شمالی به علت سایه اندازی به قطعه پشتی در همان بلوک معمولاً یک پیلوت و سه طبقه با عقب روی ۳۳۰ متری ارائه می گردد. برای جلوگیری از اشرف تراس های شمالی به داخل حیاط و ساختمان های شمالی تر، سقف شیب دار سازه ای مجوز داده می شود تا هیچگونه استفاده به عنوان حیاط خلوت صورت نگیرد. مقطع پلکانی واحد های شمالی به صورت مقطع سقف شیب دار با زاویه ۴۵ درجه با شیب ۱۰۰ درصد به سمت شمال خواهند بود (مولوی، ۱۳۸۳، صص ۲۳ - ۲۲). مطابق ضابطه های بلند مرتبه سازی شهرداری تبریز منطقه بندی ارتفاعی صرفاً در ارتباط با سایه اندازی بر اساس زاویه ۴۵ درجه می باشد، این در حالی است که زاویه بحرانی در اول دی ماه برای شهر تبریز در حدود ۲۸ درجه محاسبه شده است. در نتیجه ماه های سرد سال (آذر، دی و بهمن) طبقه همکف و بخشی از طبقه اول ساختمان های شمالی همواره در سایه ساختمان های جنوبی قرار می گیرند. اشتیاق شهرداری به کسب درآمد های هرچه بیشتر موجب گردیده فروش تراکم در طبقات بالاتر ادامه یابد و به تبع بنا های جدید الاحداث سیمای حجمی شهر شکل نامعقولی به خود بگیرد. به این معنی که تحت زاویه ۴۵ درجه و با فرض ارتفاع هر طبقه ۳/۳ متر، به ازاء هر

۳/۳ متر عقب نشینی از حد شمالی می توان یک طبقه بیشتر نیز احداث کرد. لذا در ساخت آنهایی که دارای طول نسبتاً بیشتری باشند گاه شاهد سه طبقه پلکانی در جبهه شمالی می



شوریم (شکل ۳).

شوریه دانشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

شکل ۳ ساختمان با سه طبقه پلکانی در جبهه شمالی

به طور کلی پی آمد های ناشی از افزایش تراکم شامل موارد زیرین بوده است:

نقش سیاست ها و اقدامات شهرسازی در توزیع تراکم های شهری ... [۱] ۱۰۳

(۱) در هم ریختن سازمان فضایی - کالبدی شهر، (۲) ظهور بنا های مرتفع در درون بافت های مسکونی از جمله محله و زیر محله، (۳) آشفته شدن حریم امن واحد های مسکونی ساکنان اصلی بافت های موجود (۴) ایجاد سایه های طولانی و دائمی در منطقه سردسیر تبریز، (۵) انسداد دید و منظر واحدها و ایجاد اشرافیت ساختمان ها نسبت به همدیگر، (۶) عدم کفایت تاسیسات زیر بنایی، (۷) ناکافی بودن شبکه معابر شهر و ایجاد گره های ترافیکی، (۸) فقدان پارکینگ عمومی و عدم گنجایش پارکینگ حاشیه معابر (قبلی، ص ۲۲).

اعتبارات تخصیصی و پروژه های عمرانی شهرداری

بر اساس داده های آماری سال های ۱۳۷۴ الی ۱۳۸۰، اعتبارات عمرانی شهرداری تبریز بین مناطق هشتگانه و مرکز، و نسبت به موضوع فعالیت عمرانی توزیع و هزینه شده است. از بررسی ارقام (جدول ۲)، با توجه به ویژگی های اجتماعی و خصوصیات فضایی - کالبدی مناطق یاد شده (جدول ۱)، سهم منطقه های یک و چهار شهرتبریز، علی رغم نیاز شدید به اعتبارات و اجرای پروژه های عمرانی، پایین ترین سهم سرانه را نسبت به منطقه دو (با داشتن بالاترین مشخصه های شهرسازی) در یافت نموده است.

جدول ۲ سهم اعتبارات عمرانی مناطق هشتگانه و مرکز - طی سال های (۸۰ - ۱۳۷۴) - هزار ریال

مركز	هفت	هفت	نشت	بج	چهار	س	دو	یک	مناطق
۸۵۱۳۳۷۱	۹۵۱	۱۱۷۷۸	۲۱۰۲۲۳	۵۲۶۷۹	۲۷۱۸۱۹	۴۸۰۹۲۱۹	۸۲۱۲۹۱۷	۳۹۳۰۲۰۰	۱۳
۱۸۷۲۵۸۱۶۹	۸۰۰۹۵۹	-	۲۱۰۸۲۸۶	۱۵۶۰۷۷۴	۱۱۵۷۸۵۲	۱۶۹۷۷۰۱	۱۳۰۰۰۷۷	۸۰۳۹۹۴۴	۱۳
۱۸۹۳۸۱۱۹۶	۵۳۶۲۹	۲۵۷۱۹۳۳	۲۷۰۲۴۸۲	۷۹۳۹۶۱۵	۹۸۵۱۸۱	۱۵۲۶۶۶۵	۲۳۲۱۲۳۵	۵۱۲۹۱۳۳	۱۳
۲۷۴۱۱۸۳۷	۲۸۹۹۲۱	۲۲۳۱۷۷۲	۴۳۰۹۳۱۷	۱۳۸۲۲۵۱۹	۱۱۱۵۷۴۸	۸۵۲۳۸۰	۸۳۸۸۹۹۲	۲۸۷۳۹۵۵	۱۳
۶۸۲۲۳۳۸	۱۱۱۶۵۰۰۰	۷۹۹۶۷۰۰	۳۰۱۷۰۰۰	۱۱۲۳۵۰۰۰	۹۳۵۸۰۰۰	۱۴۰۷۵۰۰۰	۱۳۳۵۵۰۰۰	۳۳۱۹۲۱۸۹	۱۳
۶۱۲۴۷۹۵۱۳	۳۶۳۲۲۱۱	۲۵۹۱۳۰۸	۶۶۷۰۱۷	۱۱۳۳۰۱۳۱	۵۸۳۶۲۷۱	۱۶۹۷۶۱۱	۱۳۰۵۸۲۷۴	۱۶۷۴۸۱۳۳	۱۳
۳۳۸۵۱۷۴۱۶	۱۳۸۸۱۳۶۰	۵۷۱۳۸۱۳	۵۳۶۰۸۱۷	۳۳۶۱۸۹۶	۱۸۱۳۱۱۹۹	۲۰۰۱۰۱۲۹	۲۱۴۲۹۱۳۳	۱۲۵۲۶۳۳۹	۱۳
۲۰۵۵۱۲۱۳۶۱	۳۰۳۰۱۶۳۱	۲۰۰۱۳۳۵۲	۲۵۵۶۱۹۱	۱۲۵۶۰۲۱	۱۲۵۵۰۰۱	۱۱۱۹۱۹۲	۱۱۲۳۰۰۰۰۹	۱۵۰۰۰۳۱۲۲	میانگین

ماخذ: استخراج از داده های آماری معاونت شهرسازی شهرداری تبریز

مجموع سهم سرانه اعتبارات پارک ها و فضا های سبز شهری منطقه یک و چهار از سهم سرانه اعتبارات مربوطه منطقه دو کمتر بوده، و منطقه دو در دیگر عناوین نیز همچون شبکه معابر، تاسیسات شهری، فضاهای ورزشی و فرهنگی برتری رقمی خود را نسبت به هر یک از مناطق یک و چهار حفظ کرده است (جدول ۳).

از طرفی بررسی درصد افزایش سهم اعتبارات عمرانی مناطق یک و دو (به طور نمونه)، نشان می دهد که تخصیص منابع در تمامی زمینه ها از یک برنامه ریزی مدون و جهت دار پیروی ننموده است. اعتبارات در قبال انواع فعالیت های عمرانی و یا نسبت به سال های بررسی، رشد معنی دار نداشته، سالی نسبت به سال قبل کاهش و یا در مواردی افزایش غیر قابل تصویری را نشان می دهد (جدول ۴، ۵، ۶ و ۷).



جدول ۳ سهم سرانه اعتبارات عمرانی در شهرداری های مناطق شهر تبریز طی هفت سال (۸۰ - ۱۳۷۴) -

هزار ریال

شماره و جمعیت منطقه	منطقه یک R-5	منطقه هشت R-2	منطقه چهار R-4	منطقه سه R-3	منطقه پنج R-1	منطقه دو R-1	سهم سرانه (منطقه یک) = سهم (منطقه یک)
عنوان اعتبارات عمرانی	۳۱۳۳۰۴	۱۸۳۴۹	۲۹۶۰۱۵	۲۶۴۳۷۷	۱۶۰۳۳	۲۲۴۴۴۳	
طرح های مطالعاتی	۰/۹۷	۷۴/۱	۳/۴	۱۲/۲	۶۷/۳	۹/۴	منطقه دو ۹/۷ برابر نسبت منطقه یک دریافت کرده است
شبکه معابر شهر (مسیرگشایی، ساماندهی، بهبود ترافیک)	۲۲۶/۶	۶۶۳/۹	۱۴۸/۶	۱۷۹/۹	۱۸۸۲/۷	۲۵۲/۷	منطقه دو ۱/۱ برابر نسبت منطقه یک دریافت کرده است
تاسیسات شهری (زیر بنایی، حفاظتی)	۱۶/۴۹	۳۹۹/۶	۱۵/۵	۳۲/۱	۲۲۰/۹	۲۵	منطقه دو ۱/۵ برابر نسبت منطقه یک دریافت کرده است
پارک ها و فضاهای	۱۵/۴	۹۸/۲	۱۷/۴	۴۳/۳	۲۷۰/۳	۳۷/۴	منطقه دو ۲/۴ برابر نسبت

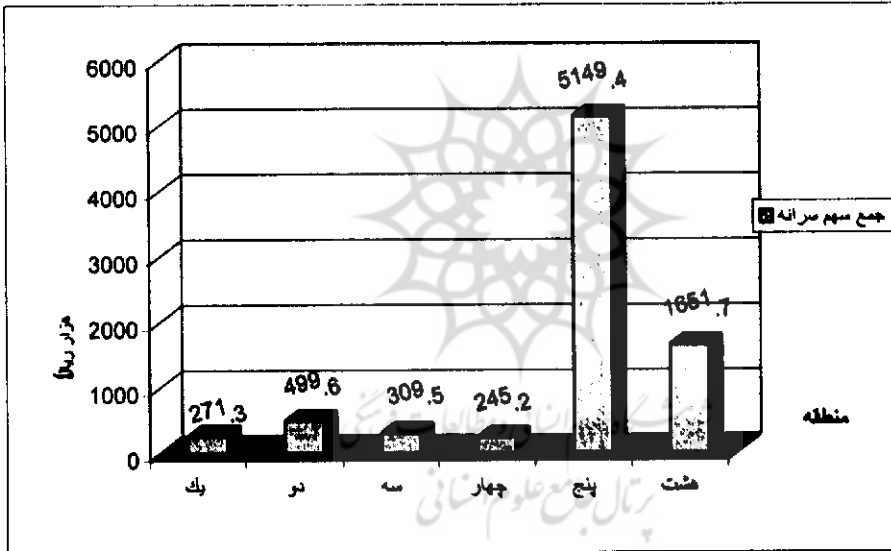
منطقه یک دریافت کرده است.							سبز شهری
منطقه دو ۱/۶ برابر نسبت به منطقه یک دریافت کرده است.	۶/۳	۲۶۸	۴/۲	۲/۰	۶۴/۹	۴	فضاهای ورزشی و فرهنگی
منطقه دو ۱/۸ برابر نسبت به منطقه یک دریافت کرده است.	۴۹۹/۶	۵۱۴۹/۴	۳۰۹/۵	۲۴۵/۲	۱۶۵۱/۷	۲۷۱/۳	جمع سرانه سهم اعتبارات عمرانی

ماخذ: استخراج از داده های آماری شهرداری تبریز

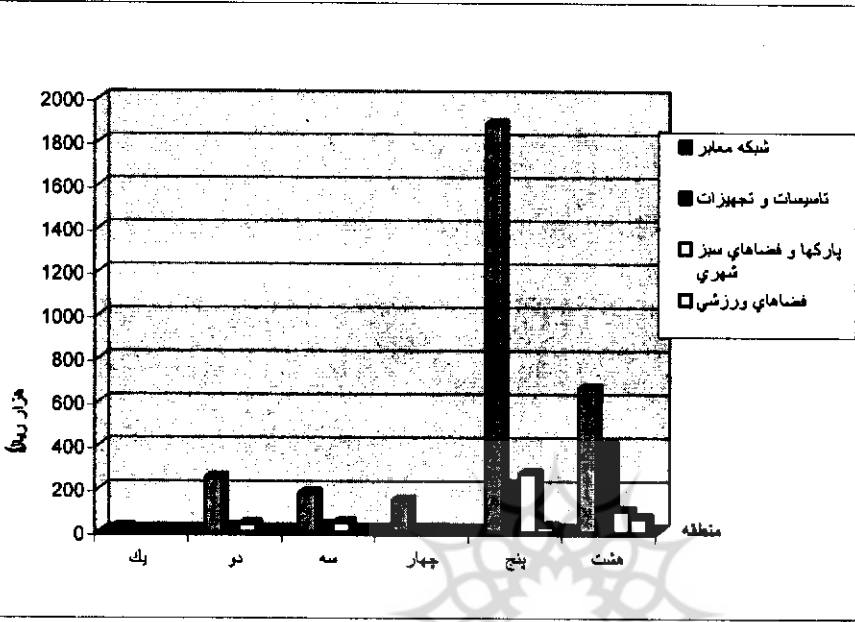
(R-1) فضای شهرسازانه تر متناسب با معیارهای شهرسازی مدرن

(R - 5) فضای شهری با پایین ترین مشخصه های شهرسازی مدرن

محاسبات بر اساس جمعیت سال (۱۳۷۵) بوده است .



شکل ۴ نمودار سرانه اعتبارات عمرانی مناطق شهری



شکل ۵ نمودار سرنانه اعتبارات عمرانی مناطق نسبت به انواع کاربری ها

جدول ۴ سهم اعتبارات عمرانی شهرداری منطقه یک تبریز طی سال های (۸۰ - ۱۳۷۴) - هزار ریال

پارامترها	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	(۳۷۸)	۱۳۷۹	۱۳۸۰	جمع (هزار ریال)
طرح های مطالعاتی	۱۹۷۸۴۵	۱۰۰۰۰	-	۶۰۰۰	-	-	۹۰۰۰۰	۳۰۳۸۴۵
شبکه معابر شهر	۲۶۷۰۴۹۱	۷۸۱۵۹۳۶	۳۸۴۴۷۰۰	۱۴۶۳۳۰	۲۸۲۷۰۱۷۳	۱۱۷۵۷۱۲۹	۱۲۳۸۰۶۶۴	۱۰۰۰۲۷۲۳
تاسیسات و تجهیزات	۱۲۰۵۳۴۰	۱۵۶۱۳۹	۲۲۷۱۱۸	۱۳۲۸۶۲	۳۰۴۲۳۶۶	۲۲۶۱۹۶	۱۷۶۷۲۳	۱۱۶۷۱۴۴
پارک ها و فضا های سبز شهری	۸۸۴	۵۷۸۶۹	۱۰۵۷۳۱۵	۴۳۶۹۵۰	۴۵۰۰۰	۹۶۸۷۷۸	۱۸۶۶۳۳۵	۸۳۳۲۷۶
فضا های فرهنگی و ورزشی	۵۵۶۴۰	-	-	۷۲۴۹۲	۹۰۰۰۰	۱۰۰۲۲۷۲۰	۳۹۵۲	۲۴۴۸۰۴
تملك و با غرامت املاك	-	-	-	۷۶۷۴۱۷	۵۳۰۰۰	-	-	۳۰۰۴۱۷
احداث ساختمان و خرید ماشین آلات	-	-	-	-	۱۱۰۶۲۵۰	-	۴۴۶۶۵	۱۰۶۶۲۵۰
مجموع	۳۹۳۰۲۰۰	۸۰۳۹۹۴۴	۵۱۲۹۱۳۳	۲۸۷۳۹۹۶	۳۳۴۹۲۱۸۹	۱۶۹۷۱۸۱۲۳	۱۴۵۶۲۳۲۹	۵۰۰۳۱۲۳

ماخذ: استخراج از داده های آماری شهرداری تبریز

جدول ۵ درصد افزایش اعتبارات عمرانی شهرداری منطقه یک تبریز نسبت به سال پایه ۱۳۷۴ - طی سال های (۸۰-۱۳۷۴)

پارامترها	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۱۳۸۰	جمع (هزار ریال)
طرح های مطالعاتی	-	-۹۴/۹۵	-	-۹۶/۹۷	-	-	-۵۴/۵۱	-۴۱/۰۶
شبکه معابر شهر	۲۱۶/۳۷	۵۵/۶۲	۴۰/۷۶	۱۰۴۴/۳۱	۴۹۷/۳۴	۴۰۱/۱۴	۳۶۲/۳	۳۶۲/۳
تاسیسات و تجهیزات	-۸۷/۰۵	-۸۱/۱۶	-۸۷/۹۸	۱۵۲/۴۴	-۸۱/۲۳	-۸۵/۳۴	-۴۵/۲	-۴۵/۲
پارک ها و فضا های سبز شهری	۶۴۶/۲۷	۱۱۸۶/۵۸	۴۸۲۲/۹۶	۷۹/۳۸۷۹	۵۰۸۰۴/۹۸	۱۰۹۴۹۰/۲۷	۲۱۱۰۸۰/۴	۷۳۰۶۷/۶
فضا های فرهنگی و ورزشی	-	-	۳۰/۲۹	۶۱/۷۵	-	-	-	۳۰۵/۰۳
تملك و یا غرامت املاك	-	-	-	-	-	-	-	-
احداث ساختمان و خرید ماشین آلات	-	-	-	-	-	-	-	-
مجموع	۱۰۴/۵۷	۳۰/۵۱	-۲۶/۸۷	۷۵۲/۱۸	۲۷۰/۵۴	۲۴۳/۸	۲۴۳/۸	۲۴۳/۸

ماخذ: استخراج از داده های آماری شهرداری تبریز

اعمال ضوابط و مقررات شهرسازی

شکل گیری کالبد شهرها و سیمای عمومی هر شهر عملاً و بدون تردید تابع چگونگی شکل گیری بناهای ساخته شده در آن است. در این میان غلبه انکار ناپذیر استفاده های مسکونی از یک سو و خرد بودن قطعات مسکونی در مقایسه با دیگر کاربری های شهری از سوی دیگر، اهمیت توجه به این نوع استفاده از اراضی شهری را به وضوح نمایان می سازد. حال چنانکه کاربری های اراضی پیشین هادی طرح جامع و یا تفصیلی شهر به غیر مورد استفاده قرار گیرند، یا حفظ حرمت حریم شهری نشود، شدت استفاده از زمین خلاف ضوابط و مقررات مصوب شهرسازی بوده باشد، و یا ضوابط و معیار های ساختمانی مراعات نگردد، طرح های ساماندهی بافت های ناهمگون شهر کم رنگ شده و برنامه های توسعه شهر در هم می ریزد، و نهایتاً سیمای شهر آشفته و آشفته تر می گردد.

جدول ۶ سهم اعتبارات عمرانی شهرداری منطقه دو تبریز طی سال های (۸۰ - ۱۳۷۴) هزار ریال مآخذ: داده های آماری شهرداری تبریز

پارامترها	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۱۳۸۰
طرح های مطالعاتی	۱۵۸۵۸۲۸	-	۲۹۷۰۲۵	-	-	۵۰۰۰	۲۱۹۲۷۶
شبکه معابر شهر	۵۸۳۳۸۶۷	۹۸۰۰۹۸	۱۵۱۵۳۴۷۷	۶۷۰۲۲۵۴	۹۲۱۵۰۰۰	۱۷۶۵۲۰۳	۱۶۹۰۱۱۴۹
تاسیسات و تجهیزات	-	۱۵۰۰۰	۱۸۲۹۳۷۴	-	۲۲۴۰۰۰۰	۱۵۲۲۸۹۹	-
پارک ها و فضا های سبز شهری	۷۹۳۲۲۲	-	۲۵۶۵۸۲۸	۲۹۳۰۰۰۸	۴۰۰۰۰۰	۶۴۵۶۹۵	۳۷۰۳۶۱۰
فضا های فرهنگی و ورزشی	-	-	-	-	-	-	۱۴۱۵۵۱۶
تملك و یا غرامت املاک	-	۱۲۰۴۹۷۹	۲۲۹۴۳۷۲	-	-	۹۱۱۹۴۷۷	۲۰۷۳۰۰۰۴
احداث ساختمان و خرید ماشین آلات	-	-	۱۱۸۴۵۵۹	۱۳۹۳۷۳۰	۵۰۰۰۰۰	-	۱۴۵۲۶۲۸
مجموع	۸۲۱۲۹۱۷	۷۳۶۰۰۷۷	۲۳۳۲۴۳۵	۸۳۸۸۹۹۲	۱۲۳۵۵۰۰۰	۱۳۰۵۸۲۷۴	۴۴۴۲۱۱۸۳

جدول ۷ درصد افزایش سهم اعتبارات عمرانی شهرداری منطقه دو تبریز نسبت به سال پایه (۱۳۷۴) طی سال های (۸۰ - ۱۳۷۴)

پارامترها	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۱۳۸۰	میانگین درصد افزایش
طرح های مطالعاتی	۱۰۰	-	-	-	-	-۹۹/۶۸	-۸۶/۱۷	-۳۱
شبکه معابر شهر	۱۰۰	-۸۰/۴۶	۱۵۹/۷۵	۱۴/۸۶	۵۷/۹۶	-۶۹/۷۴	۱۸۹/۷۱	۴۵/۴
تاسیسات و تجهیزات	۱۰۰	-	-	-	-	-	-	-
پارک ها و فضا های سبز شهری	۱۰۰	-	-۶۷/۶۵	-۶۳/۰۶	-۴۹/۵۷	-۱۸/۶	۳۶۶/۹۱	۲۸
فضا های فرهنگی و ورزشی	۱۰۰	-	-	-	-	-	-	-

-	-	-	-	-	-	-	تملك و يا غرامت املاك
-	-	-	-	-	-	-	احداث ساختمان و تخرید ماشین آلات
۱۱۰/۹	۴۴۰/۸۷	۵۹	۵۰/۴۳	۲/۱۴	۱۸۴	-۷۱/۲۶	مجموع

ماخذ: بر اساس داده های جدول ۶

تقسیم اراضی شهری به تراکم های مختلف بخصوص تفاوت فاحشی که از نقطه نظر سطح زیربنای مجاز پیدا می کنند، ارزش بسیار متفاوتی در اراضی مختلف مسکونی شهر پدید می آورند که اولین نتیجه آن تشدید تمایلات صاحبان اراضی به انجام تخلفات ساختمانی است (عرصه، جلد ۲۳، ۱۳۷۴، ص ۲). دربرخورد با متخلفان ساختمانی، تنها ضابطه قانونی مورد عمل شهرداری ها تبصره های ماده ۱۰۰ الحاقی به قانون شهرداری می باشد (قربانی، ۱۳۷۴، ص ۷۸). انواع مجازات هایی که شهرداری ها ممکن است در مورد متخلفان ساختمانی در پیش گیرند، بر حسب مورد عمل می تواند، به تخریب و انهدام تمام یا قسمتی از ساختمان، ملزم کردن متخلف به انجام اصلاحات یا تغییرات مورد نظر شهرداری، و دریافت جریمه نقدی دسته بندی شود. قانون ماده ۱۰۰ شهرداری مقرر نموده شهرداری می تواند از عملیات ساختمانی بدون پروانه جلوگیری کند. این قانون شهرداری را مجاز به جلوگیری، نه مکلف به آن نموده است (خلیل نژاد ۱۳۷۹، صص ۱۱۷ - ۱۱۵).

تحقیقات به عمل آمده بیانگر آن است (قبلی، ص ۱۸۵-۱۲۳)، در مناطق ۸ گانه شهرداری های تبریز طی سال های ۱۳۷۴ الی ۱۳۷۵ تخلفات ساختمانی و شهرسازی رو به افزایش بوده و تعداد پرونده های تخلف در سال های ۷۶ - ۱۳۷۵ به بیش از ۸ هزار مورد بالغ می شد. بیش از ۷۵ درصد تخلفات صورت گرفته دارای کاربری مسکونی بوده اند و تخلف در زمین های قولنامه ای بیشتر و راحت تر از زمین های ثبتی اتفاق افتاده است. حدود ۳۰ درصد از مصالح ساختمانی و ساخت و ساز های خلاف را مصالح بی دوام چوب و یا توأمآ چوب و آجر تشکیل می دادند. حدود پنج درصد از پرونده های تخلف دارای پروانه، و بقیه ۹۵ درصد بدون پروانه ساختمانی بوده اند. مهاجرت های بی رویه از مناطق روستایی به شهر تبریز و کمبود مسکن در استطاعت این گروه از اجتماع، موجب

ایجاد ساخت و ساز های خلاف و غیر استاندارد در حاشیه شهر شده است. حدود ۴۲ درصد از ساخت و سازها با کاربری مسکونی بیش از مقادیر پیشین هادی طرح های توسعه شهری بوده است. حدود ۵۰ درصد از آراء کمیسیون های ماده ۱۰۰ شهرداری مناطق هشت گانه تبریز در قبال تخلفات صدور رای جریمه بوده و شهرداری ها با اخذ جریمه از مالکان متخلف به تخلف آنان صورت قانونی بخشیده است. میزان اجرای احکام تخریب بین سال های ۷۸ - ۱۳۷۴ به یک درصد نیز نمی رسد، این موضوع ضعف تبعیت مالکان از قوانین و ضوابط شهرداری را به همراه دارد. به طور کلی موارد یاد شده موجب گردیده که تعداد پرونده های تخلفات در شهرداری منطقه یک به $\frac{4}{84}$ برابر تعداد پروانه های صادر شده برسد و شکاف عمیقی بین ساخت و سازهای قانونی و ساخت و سازهای متخلف به وجود آید. تعداد پرونده های تخلفات به تعداد پروانه های صادر شده در دیگر مناطق از جمله ۶ و ۷ و ۸ به ترتیب با ۱۰، ۱۰ و ۳۵ برابر می تواند حکایت از نابسامانی فضایی - کالبدی آن ناحیه ها داشته باشد.

نتیجه گیری و پیشنهادات

بررسی های اولیه فضایی - کالبدی هر شهر به سادگی نقش و اهمیت بناهای مسکونی را در شکل گیری و سیمای کالبدی آن نشان می دهد. معمولاً بین ۴۵ الی ۵۵ درصد از اراضی شهری را کاربری های مسکونی و بیش از ۸۰ درصد بنا ها را ساختمان های مسکونی به وجود می آورند. در پی توسعه اراضی مسکونی دیگر کاربری های شهری نیز به تناسب نیاز و دسترسی ها شکل می گیرند، و نگرش شهرسازانه و برخورد های عینی در قبال مسکن شهری و فضاهای وابسته آن سیمای فیزیکی شهر را طی توسعه ادواری آن تعریف می کنند.

سیمای کالبدی موجود شهر تبریز حاصل سیاست ها، نگرش ها و برخورد های عملی متفاوتی است که شهر طی دوره های مختلف تاریخی تجربه کرده است. در حال

حاضر، شهر به لحاظ کالبدی شاهد هفت بافت قابل تمیز از یکدیگر است، به طوری که هر کدام ویژگی های خاص خود را از نظر شاخص های اجتماعی - اقتصادی و یا کالبدی دارا می باشند. حدود ۹۰ درصد بناهای شهر تبریز را ساختمان های مسکونی تشکیل می دهند، و ۹۴ درصد از جمعیت شهر در چهار منطقه شهری یک، دو، سه و چهار (با ۱۰/۰۸ درصد از کل مساحت شهر) قرار دارند. اعمال سیاست آماده سازی زمین و به تبع آن اجرای طرح های آماده سازی در شهر تبریز، طی سال های ۱۳۶۵ الی ۱۳۷۵، نقطه عطفی در تاریخ توسعه شهر بوده که ضمن سامان بخشی تراکم ناخالص شهر، شهرسازی نوین را با کمترین نارسایی ها القاء نموده است. سیاست آپارتمان سازی نیز، علی رغم داشتن مشکل کمبود خدمات شهری - رفاهی، با هدف تامین مسکن در استطاعت طی دوره کوتاهی توانسته نیازهای سکونتی بیش از ۵۴۱۶ خانوار شهری را برطرف نماید. در مجموع، سیاست آماده سازی زمین و مجموعه سازی ها که بر اساس طرح های مدون شهرسازی مطرح شدند، حدود ۴۰۵۸۴ واحد مسکونی را تعریف کردند و با گسترش بافت های طراحی شده (شهرسازانه) و مجموعه سازی ها، سیمای کالبدی شهر را تغییر دادند. به دلیل محدودیت ها در گسترش افقی، در این شهر مجتمع های آپارتمانی قابل توجهی با روش های ساخت مختلف، سیاست های متنوع و امکانات و تجهیزات گوناگون به وجود آمده اند که هر کدام به نوعی سیمای فیزیکی محل را متحول کرده اند. همچنین اجرای سیاست افزایش تراکم به همراه کمبود اعمال ضوابط و مقررات شهرسازی موجب گردیده که سیمای کالبدی شهر تبریز به شدت متاثر شود. سیاست افزایش تراکم در تناقض با اصل ۲۹ منشور آتن است، چرا که رشد قارچ گونه بناهای بلند مرتبه مسکونی در اغلب نقاط شهر بخصوص در نواحی با قیمت بالای زمین، موجب شده تا سازمان فضایی - کالبدی شهر در هم بریزد. با اعمال این سیاست حریم امن واحد های مسکونی ساکنان اصلی بافت های موجود آشفته گردد و با ایجاد اشرافیت، انسداد دید و منظر واحدها، و فشار بر تاسیسات زیربنایی و شبکه حمل و نقل محلی بخش هایی از شهر در چالش قرار گیرد. سیاست افزایش تراکم در طبقات بالاتر ادامه می یابد و به تبع آن بناهای جدید الحداث، سیمای حجمی شهر در بخش هایی از آن تغییر یابد. دربر خورد با متخلفان ساختمانی تنها ضابطه قانونی مورد عمل شهرداری، قانون ماده صد شهرداری و تبصره های الحاقی آن می باشد

که شهرداری را مجاز به جلوگیری، نه مکلف به آن می نماید. تحقیقات به عمل آمده بیانگر آن است که فقط در یک دوره کوتاه دو ساله (۱۳۷۶ و ۱۳۷۵) تعداد تخلفات ساختمانی و شهرسازی در تبریز بیش از هشت هزار مورد بوده و تخلف در زمین های قولنامه ای بیشتر و راحتتر از زمین های ثبتی اتفاق افتاده است. ضعف ضابطه های قانونی و مشکلات ناشی از اعمال قوانین شهرسازی از یک طرف و مهاجرت های بی رویه از مناطق روستایی به شهر تبریز و کمبود مسکن در استطاعت این گروه از اجتماع از طرف دیگر موجب ایجاد ساخت و سازهای خلاف و غیراستاندارد در حاشیه های شمالی و جنوبی (به صورت بافت های خودرو و مساله دار) شده است. استفاده از جریمه ها و عوارض برای جلوگیری از تخلفات ساختمانی موجب افزایش تخلفات شده، به طوری که تعداد پرونده های تخلفات نسبت به تعداد پروانه های صادره در بعضی از شهرداری های مناطق از ۱۰ و ۳۵ برابر نیز تجاوز می نماید. این امر نیز نابسامانی فضایی - کالبدی آن دسته از مناطق شهری را به همراه داشته است.

نتایج بررسی توزیع سهم اعتبارات تخصصی و پروژه های عمرانی شهرداری تبریز طی یک دوره هفت ساله (۱۳۸۰ - ۱۳۷۴) نشان داد که مدیریت شهری فاقد برنامه ریزی مدون و از پیش تعریف شده برای فعالیت های عمرانی شهر بوده است، چرا اعتبارات عمرانی مستقل از نیاز های فضایی - کالبدی مناطق شهری توزیع شده اند و اجرا پروژه های عمرانی اولویت بندی خاصی را در قبال سامان بخشی مناطق مساله دار شهر نشان نمی دهند. به طور نمونه علی رغم اینکه مناطق یک و چهار شهر تبریز (با ترکیبی از بافت های حاشیه ای و روستایی) بیش از منطقه دو (با هفتاد درصد بافت شهرسازانه) نیازمند طرح و پروژه های ساماندهی و عمران شهری بوده اند، سهم پروژه های مربوط به شبکه معابر، تاسیسات و فضا های تفریحی - فرهنگی منطقه دو در قیاس با مناطق یاد شده همواره بیشتر بوده است.

به طور کلی طی دهه های گذشته اجرای طرح های آماده سازی زمین و مجموعه سازی نقش احیاء کننده فضا های شهری، در مقابل سیاست افزایش تراکم، ضعف در ضوابط و مقررات شهرسازی و بی برنامهگی در توزیع سهم اعتبارات عمرانی نقش تشدید

کننده نابسامانی فضایی شهری را با خود داشته اند. با توجه به موارد یاد شده پیشنهاد می گردد:

- ۱) در قالب طرح جامع شهر سیاست آماده سازی اراضی شهری و مجموعه سازی ها با پویایی هر چه بیشتر دنبال شود.
- ۲) ضوابط و مقررات جهت کنترل ساختمان زمین شهری اصلاح و به مورد اجرا گذاشته شود.
- ۳) تغییر و یا افزایش تراکم های شهری (و یا تراکم ساختمانی) در قالب سیاست های طرح جامع و به تبع مطالعات اولیه صورت گیرد.
- ۴) تخصیص بودجه های عمرانی شهر هدفمند و بر اساس طرح و برنامه های مدون بوده باشد.



شپوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

منابع

۱. اسماعیلیان، زهرا (۱۳۸۰)، تحلیل جغرافیایی نماگر های فضایی - کالبدی متروپلیتین تبریز با تاکید بر توسعه درون زا و پایدار. پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده علوم انسانی - اجتماعی دانشگاه تبریز
۲. پور محمدی، محمد رضا (۱۳۷۹)، برنامه ریزی مسکن، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه ها (سمت) - تهران
۳. خلیل نژاد، احمد (۱۳۷۹)، قوانین و مقررات خانه سازی و ساز و کار های رسیدگی به تخلفات ساختمانی در شهر تبریز. پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی دانشگاه تبریز
۴. خوب آیند، سعید (۱۳۷۹)، روش های تامین مسکن گروه های کم درآمد شهری در ایران - نمونه موردی تبریز، پایان نامه کارشناسی ارشد. دانشکده علوم انسانی و اجتماعی دانشگاه تبریز
۵. زیاری، کرامت اله (۱۳۷۸)، برنامه ریزی شهر های جدید، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهی (سمت). چاپ اول
۶. شیعه، اسماعیل (۱۳۷۶)، مبانی برنامه ریزی شهری، دانشگاه علم و صنعت تهران
۷. عرصه، مهندسین مشاور (۱۳۶۸)، طرح جامع تبریز، ساخت فیزیکی و مورفولوژیکی شهر، جلد ۱۲
۸. عرصه، مهندسین مشاور (۱۳۷۴)، طرح جامع تبریز، ضوابط و مقررات اجرایی، جلد ۲۳
۹. حوزه معاونت شهرداری تبریز (۱۳۸۳)، ضوابط و مقررات شهرسازی.
۱۰. فلامکی، محمدمنصور (۱۳۵۴)، منشور آتن، لوکوبوزیه: چهارمین کنگره بین المللی معماری مدرن - آتن ۱۹۳۳، انتشارات دانشگاه تهران.

۱۱. قربانی، رسول (۱۳۸۳)، تراکم و ساماندهی فضا های شهری - مورد تبریز، رساله دکتری، دانشکده علوم انسانی واجتماعی دانشگاه تبریز
۱۲. قربانی، فرج اله (۱۳۷۴)، مجموعه کامل قوانین و مقررات شهرداری و خدمات عمومی، انتشارات فردوسی، چاپ علمی.
۱۳. وزارت مسکن و شهرسازی (۱۳۷۹)، مقررات شهرسازی و معماری و طرح های توسعه و عمران مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران (از تاریخ تاسیس تا پایان سال ۱۳۷۸)، چاپ پنجم.
۱۴. مهندسین مشاور بافت بهستان (۱۳۷۴)، مطالعات مرحله اول شرکت خانه سازی ماهکار، تبریز.
۱۵. مولوی، عبدالله (۱۳۸۳)، عجایب معماری حاصل از فروش الزامی تراکم، فصلنامه پیام ارک، سازمان نظام مهندسی استان آذربایجان شرقی، سال دوم، شماره یازدهم.