

بررسی و تحلیل فروش مازاد تراکم ساختمانی نمونه موردی: کوی ولیعصر شهر تبریز

سیمیندخت نعمت‌اللهی، عضو هیأت علمی دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تبریز، تبریز، ایران*

چکیده

تراکم را می‌توان به عنوان معیار یا یک سیستم اندازه‌گیری تعریف نمود. این سیستم ما را قادر می‌سازد تا با یک الگوی ریاضی ساده، مقدار زیربنای ممکن در سطح معینی از زمین را محاسبه کنیم و حاصل آن را به عنوان "تراکم ساختمانی" در نظر بگیریم. بعد اقتصادی تراکم، شاید مهمترین موضوع این مقوله باشد زیرا اقتصاد ملی، اقتصاد محلی و اقتصاد خانوار به گونه ای مستقیم بر تراکم شهری موثرند. از سویی نسبت قیمت زمین، هزینه ساخت مسکن، هزینه تأمین زیرساخت‌های شهری و آماده‌سازی زمین اهمیت زیادی دارند و از سوی دیگر توان مالی عوامل اجرایی و مدیریت شهری در کمک به برنامه‌های مسکن، توان مالی مردم در تأمین هزینه‌های زمین، مسکن و نیز خدمات شهری، همگی بر روند شکل‌گیری و ماهیت تراکم شهری و تحقق تراکم‌های پیش‌بینی شده در طرح‌های توسعه شهری موثر است. در دو دهه اخیر، سیاست فروش مازاد تراکم ساختمانی توسط شهرداریها، موجب ایجاد اختلال در نظام تراکم جمعیتی طرح‌های مصوب، سازمان فضایی شهرها و سیمای شهری شده است. علاوه بر این همین عامل باعث کمبود کاربریهای خدماتی و افزایش ازدحام شده و تبدیل به بستری جهت سوداگری زمین و مسکن گردیده است. تبعات این سیاست در ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، کالبدی و محیطی قابل بررسی است. در این نوشتار، پس از مشخص نمودن اهداف و روش کار، تراکم از دیدگاه نظری و مبانی فروش مازاد تراکم ساختمانی در ایران مورد بحث قرار می‌گیرد. سپس شهر تبریز و کوی ولیعصر به عنوان نمونه موردی و مصداق کاربرد سیاست فروش مازاد تراکم مورد بررسی قرار می‌گیرد. همچنین طرح‌های توسعه شهری تبریز به اختصار - از نظر تراکم پیشنهادی - مرور می‌گردد و اثرات گوناگون فروش مازاد تراکم در سطح محلی مورد تحلیل قرار می‌گیرد و نهایتاً به جمع‌بندی و ارائه پیشنهادات پرداخته می‌شود. واژه‌های کلیدی: مازاد تراکم ساختمانی، تراکم فروشی، طرح جامع، سیمای شهری، ضوابط کاربری مسکونی.

۱- مقدمه

۱-۱- طرح مسأله

پس از سال ۱۹۶۰، گسترش افقی شهرهای بزرگ و مادرشهرها به یک مشکل جهانی از جمله در آمریکای شمالی، اروپای غربی، ژاپن و سایر کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه بدل گردید (Zhao, 2011, 96). بدین ترتیب تغییرات اساسی در توزیع جمعیت و به دنبال آن در ساختار فضایی شهرها صورت گرفت. نمود فضایی این تغییرات در جمعیت و به دنبال آن در توزیع و مکان‌یابی کاربریهای شهری، تراکم ساختمانی و جمعیتی، دسترسی به تاسیسات و خدمات شهری پدیدار شد (Rodrigue et al, 2009). در ایران، رشد سریع شهرها در دهه‌های اخیر، به علت مشکلات اساسی که ایجاد نموده و تبعات ناشی از این پدیده در تشدید مسایل اقتصادی، اجتماعی، سیاسی، مدیریتی و محیط زیستی جوامع شهری، نقش اساسی داشته است. از این رو تدابیری در جهت حل و یا مهار این بحران اتخاذ گردیده که زمینه‌های اصلی این تمهیدات شامل سیاست‌هایی مثل بلند مرتبه‌سازی، انبوه‌سازی، وضع قوانین جدید در ارتباط با زمین جهت استفاده بهینه از آن، بهسازی و نوسازی بافت‌های قدیمی و مراکز شهرها، با عنوان توسعه از درون، طرح آماده‌سازی اراضی جدید، شهرهای جدید، پروژه‌های خاص توسعه مسکونی و در رأس آن‌ها سیاست افزایش تراکم جمعیتی و ساختمانی شهرها بوده است. مسأله رشد سریع جمعیت شهری و گسترش افقی، توسعه کالبدی شهرهای بزرگ در کشور ما، شاید حادثتر و پیچیده‌تر از بسیاری

کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه باشد. دلایل اصلی این امر را می‌توان فقدان مبانی آمایش سرزمین در ایران، رشد سریع جمعیت شهرنشین کشور در دهه‌های اخیر، اتخاذ انواع سیاست‌های واگذاری زمین و انجام طرح‌های آماده‌سازی، وضع و اجرای قوانین زمین شهری و عدم هماهنگی بین مسئولین توسعه شهری کشور در وزارتخانه‌ها و سازمانهای مختلف خصوصاً از بعد برنامه ریزی، سیاست‌گذاری و اجرا دانست. وجود این عوامل باعث گردیده است تا رشد سریع شهرهای بزرگ در ایران به مقوله‌ای بدل گردد که بازتاب آن در ابعاد و عرصه‌های مختلف فضایی، کالبدی، اقتصادی و زیست محیطی به عنوان یکی از مشکلات اساسی جامعه شهری تلقی گردد. در این ارتباط تعیین تراکم جمعیتی و ساختمانی مناسب به عنوان یک مشکل اساسی در نظام برنامه‌ریزی شهری کشور، برنامه‌های توسعه شهری و مدیریت شهری تبدیل گردیده است.

توسعه شهر تبریز طی دهه‌های گذشته علی‌رغم برخورداری این شهر از طرح جامع و تفصیلی، تابع سیاست و برنامه جامع و فراگیری نبوده است. این مسئله همراه با ساخت و سازهای گسترده و بدون مطالعه دهه‌های اخیر در چارچوب «فروش اضافه تراکم ساختمانی» امروزه شهر تبریز را با مسائل اساسی در سطوح مختلف محلی و فرامحلی روبرو ساخته است. خصوصاً اینکه رونق ساخت و ساز، مناطق و محلات خاصی در شهر را هدف قرار می‌دهد. علی‌رغم مزایای فروش اضافه تراکم ساختمانی از جمله افزایش درآمد شهرداری‌ها، تولید مسکن، افزایش فرصت‌های شغلی در بخش ساختمان و رونق اقتصادی، این سیاست با ایجاد

بروز نابرابریهای اجتماعی و اقتصادی وابسته به مکان نیز می‌گردد (دانشپور، ۱۳۸۵: ۶).

۳- هدف و روش انجام کار

هدف این مقاله تاکید بر ضرورت توجه به «سیاست فروش اضافه تراکم ساختمانی» و تعیین نتایج این سیاست از طریق مطالعات اسنادی و موردی است. هرچند موضوع تراکم پیچیده‌تر از آن است که بتوان ابعاد مختلف آن را در قالب یک مقاله یا تحقیق مختصر تجزیه و تحلیل نمود، اما اهمیت و نقش این مقوله در کیفیت زندگی و سیمای شهری از یک طرف و عملکرد شهرداری در سالهای گذشته خصوصاً در محلات و مناطق خاصی از شهر، باعث گردیده تا این موضوع در قالب مقاله حاضر مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار گیرد. بنابراین یک مقصود مهم از توجه به موضوع تراکم ساختمانی و فروش اضافه تراکم را می‌توان درک هرچه بیشتر مشکلات فضایی و کالبدی ایجاد شده دانست تا بتوان با ارائه پیشنهادات و به کارگیری تمهیداتی مناسب به ارتقای کیفیت زندگی، افزایش کیفیت سیمای شهری و در نهایت به پایداری محیط شهری دست یافت. در این چارچوب و با توجه به انگاشت‌ها و شیوه‌هایی که در این مقاله ارائه می‌گردد، محیط شهر تبریز و کوی ولیعصر به صورت فشرده بررسی می‌گردد و پس از جمع‌بندی، پیشنهاداتی نیز ارائه می‌گردد.

۴- پیشینه پژوهش

در زمینه تراکم ساختمانی و فروش مازاد تراکم ساختمانی مطالعات نسبتاً معدودی صورت گرفته است که از میان آنها می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

تغییر قابل توجه در تراکم جمعیتی و تعداد طبقات ساختمانهای شهر، موجب پدیدار شدن مشکلات بعدی می‌گردد از جمله عدم تعادل بین جمعیت ساکن و خدمات شهری و زیرساختها، مشکلات ترافیکی و کمبود پارکینگ و ایجاد ازدحام، بروز انواع آلودگیهای زیست محیطی، اشرافیت، سایه‌اندازی، مشکلات مربوط به سیمای شهری و احتمال افزایش تلفات انسانی و غیرانسانی در ارتباط با خطر زلزله و مشکلات اجتماعی.

در دهه‌های اخیر، مطالعه و برنامه‌ریزی در مورد تراکم جمعیتی و ساختمانی شهرها و همچنین تامین درآمد پایدار برای شهرداریها و مدیریت شهری، به صورت دستور کار مهم بسیاری از کشورهای جهان از جمله کشورهای کمتر توسعه یافته که با رشد جمعیت شهری و گسترش کالبدی شهرهای بزرگ روبروواند، درآمده است. در کشور ما، هر چند مطالعات پراکنده پژوهشی و دانشگاهی در این ارتباط صورت گرفته، اما از طرف مسئولین و مدیران توسعه شهری کشور، بدون توجه به مشکلات فضایی و کالبدی ناشی از فروش مازاد تراکم، هیچگونه کوشش جدی در بهره‌گیری از تجارب مفید و قابل‌بکارگیری جهانی و نتایج پژوهش‌های دانشگاهی داخلی صورت نگرفته است و در راستای اصلاح عملکردهای خود حرکت ننموده‌اند. رشد و گسترش شهری در شرایطی که در سطوح مختلف، ابزار، ساز و کار و اراده‌ی هدایت و کنترل آن وجود نداشته باشد و سوداگری زمین و مسکن، محدود نشود، نه تنها به زیان محیط شهری و شهروندان است، بلکه باعث بروز انواع آلودگیهای محیطی و

با توسعه اقتصادی کشور در سال ۱۹۷۳ برابر دانسته که براساس مدل اقتصادی، شدت استفاده از زمین نیز تغییر کرده است.

۵- سوال‌ها و فرضیه‌ها

- سوالات اصلی تحقیق به شرح زیر بیان می‌گردد:
- نتایج فروش مازاد تراکم ساختمانی بر سیمای شهری و رفاه و آسایش شهروندان چگونه است؟
 - فروش مازاد تراکم ساختمانی چه تاثیری بر پیشنهادات طرح‌های توسعه شهری (جامع و تفصیلی) داشته است؟
 - جهت پاسخگویی به سوالات بالا، فرضیات زیر تدوین گردیده است:
 - فروش اضافه تراکم ساختمانی تاثیرات منفی بر سیمای شهری، خدمات عمومی و ترافیک منطقه یک و کوی ولیعصر شهر تبریز داشته است.
 - فروش اضافه تراکم ساختمانی باعث ایجاد تغییر اساسی در ظرفیت جمعیت پذیری محلات و مناطق شهری شده است.

۶- محدوده پژوهش

محدوده مورد مطالعه در پژوهش حاضر، منطقه یک و کوی ولیعصر شهر تبریز است.

۷- نگاه نظری به مفهوم تراکم و انواع آن

۲- تعاریف و مفاهیم

تراکم در واقع میزان پراکندگی و فشردگی یک عامل را در یک محدوده‌ی فضایی تعیین می‌کند. عامل قابل بررسی در تراکم می‌تواند متفاوت باشد. اما نکته ثابت در تراکم «واحد فضایی» است. زمینه‌های نظری، طبقه‌بندی متفاوتی در ارتباط با موضوع تراکم دارند. تراکم در شهرسازی برحسب واحد

شعبی (۱۳۸۱) در مقاله‌ای به بررسی سیاست عرضه مازاد تراکم ساختمانی در شهر تهران پرداخته است. او ضمن بررسی تراکم از دیدگاه نظری و جایگاه آن در طرح‌های توسعه شهری به معرفی عوامل اجتماعی، اقتصادی، کالبدی، و زیست محیطی تاثیرگذار بر تراکم ساختمانی پرداخته است و نهایتاً به ارائه ۳ سناریو پیشنهادی جهت کنترل فروش تراکم ساختمانی در شهر تهران پرداخته است.

آریافر (۱۳۸۱) در پایان‌نامه‌ای با عنوان "بررسی نقش تراکم ساختمانی در کنترل تراکم جمعیتی شهرها" با استفاده از تکنیک آماری همبستگی جزئی به بررسی میزان تأثیر شاخص تراکم ساختمانی و تراکم تعداد واحد مسکونی بر تراکم جمعیتی در مناطق ۲ و ۱۷ شهر تهران می‌پردازد. براساس نتایج این پایان‌نامه، مولف پیشنهاد می‌نماید از شاخص تراکم تعداد واحد مسکونی به همراه تراکم ساختمانی به عنوان ابزاری برای کنترل تراکم جمعیتی در شهرهای ایران استفاده شود.

خیرالدین (۱۳۸۹) در مقاله "تحلیل زمین مرجع اقدامات مدیریت شهر تهران در دوره ۸۶-۱۳۷۲ بسوی یکپارچگی یا تشدید شکاف فضایی" به بررسی نتایج سیاستهای نوسازی شهر تهران در دوره فوق می‌پردازد. او شیوه تراکم فروشی در تامین مالی مدیریت شهر تهران را به چالش می‌کشد و نتیجه می‌گیرد که شهرداری به جای نوسازی فضاهای شهری به سوداگری زمین و مسکن پرداخته است و از این طریق عدم تعادل فضایی مسکن در مناطق شمال و جنوب شهر تهران را تشدید نموده است.

هنری کوزا (۲۰۰۶) در مقاله "پایش و مدل سازی رشد و اندازه شهری شهرهای شیلی" رشد شهری را

و رقابت برای کاربرد زمین را رقابت اقتصادی می‌توان به شمار آورد (دانشپور، ۱۳۷۸: ۳۸). برگس معتقد است که با فاصله گرفتن از مرکز شهر از شدت استفاده از زمین کاسته می‌شود. بیشترین تراکم یا شدت استفاه از زمین در مرکز شهر خواهد بود (اردشیری و رضانی، ۱۳۸۸: ۲۷).

همرهویت از دیگر نظریه پردازانی است که به نقش شرایط طبیعی، فرایند توسعه تدریجی و شبکه حمل و نقل شعاعی در شکل‌گیری ساخت شهر می‌پردازد و معتقد است که در نتیجه تاثیر این سه عامل، ساخت شهر به صورت قطاعی توسعه می‌یابد. عامل طبیعی در مراحل اولیه شکل‌گیری ساخت شهر موجب می‌شود تا نوع کاربری و شدت استفاده از زمین براساس تفاوت‌های طبیعی و جغرافیایی از یکدیگر تفکیک شوند و مکان‌های مناسبتر برای کاربری‌های ویلایی و نامناسبتر برای استفاده مسکن اقشار کم درآمد و یا کارگاهی استفاده شود. در نهایت این عوامل، تأثیر خود را بر روی تقاضا و قیمت زمین منعکس می‌کنند و در نتیجه اراضی با قیمت بالاتر برای استفاده‌های متراکم‌تر انتخاب می‌شود (همان). هریس و المن در نظریه ساخت چند هسته‌ای به نقش تغییر صرفه‌های ناشی از تراکم و هزینه حمل و نقل در طول زمان می‌پردازند و معتقدند که تحت تاثیر تحولات صورت گرفته در هزینه‌های حمل و نقل و صرفه‌های ناشی از تراکم، شدت استفاده از زمین و تراکم ساختمانی از اطراف مرکز شهر به نقاطی که از دسترسی بالاتری برخوردارند انتقال می‌یابد (همان، ۲۷-۲۶).

نظریه‌های هنجارگرا را می‌توان در سه رویکرد دسته‌بندی نمود. در رویکرد اول بر توسعه‌ی افقی

اندازه‌گیری عمدتاً شامل تراکم جمعیتی، تراکم مسکونی و تراکم ساختمانی است که دو مورد اول در برنامه‌ریزی شهری ایران برحسب نفر در هکتار محاسبه و بیان می‌شود (شیعه، ۱۳۷۸: ۶۷).

تراکم جمعیتی، از تقسیم تعداد جمعیت یک سکونتگاه بر مساحت آن، به دست می‌آید.

تراکم ساختمانی: در مبانی شهرسازی متداول کشور، نسبت بین سطح زیربنای ساختمان به مساحت قطعه زمین را «تراکم ساختمانی» می‌گویند. (عزیزی، ۱۳۸۶: ۲۳) که موضوع مورد بررسی در این نوشتار نیز است.

- مروری مختصر بر نظریه‌های تراکم در شهرها

نظریه‌های مربوط به موضوع تراکم در دو دسته قابل تقسیم‌اند، دسته اول نظریه‌های واقع‌گرا هستند که به بررسی نقش عوامل موجود در تعیین تراکم‌های ساختمانی می‌پردازند، دسته دوم، نظریه‌های هنجارگرا به تراکم‌های مناسب ساختمانی نگاهی آرمانی دارند. (اردشیری و رضانی، ۱۳۸۸: ۲۶). از نظریه‌های واقع‌گرا می‌توان به نظریه شیب و برزن‌های شهری برگس، اشاره نمود. این نظریه از کهن‌ترین نظریات مبتنی بر بوم‌شناختی اجتماعی است. وجه بارز آن اعتقاد به این نکته است که در گسترش شهر، فرایند پخشایشی روی می‌دهد که افراد و گروه‌ها را جابجا نموده، تقسیم می‌کند و مکان سکونت و اشتغال افراد ساکن را تغییر می‌دهد. او معتقد است که فرایند مکان‌گزینی تحت سه مسیر چیرگی، تازش و جانشینی از طریق برزن‌های شهری (یعنی مکان‌هایی که توسط شرایط عرضه تاریخی تصمیم‌گیری می‌شوند) وقوع می‌یابد. این فرایند را فرایند بازار خصوصی برای تخصیص زمین و مسکن

باز مورد نیاز، رعایت نکردن حداکثر تعداد طبقات، توسعه‌ی ساختمان بیش از تراکم تعیین شده از جمله موارد فوق است. (سعیدنیا، ۱۳۸۳: ۵۶).

- بررسی مبانی قانونی فروش اضافه تراکم

شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در تاریخ‌های ۱۳۶۴/۱۱/۱۹ و ۱۳۶۶/۲/۷ ضوابط منطقه‌بندی و تعیین تراکم‌های ساختمانی و کاربری اراضی در طرح‌های توسعه شهری را به تصویب رساند. بدین ترتیب، اولاً شهرداریها مجاز به تعیین عوارض، کسب درآمد و هزینه نمودن آن شده‌اند و ثانیاً، شهرداریها تا حد زیادی از بودجه عمومی دولت، مستقل و خودکفا گردیدند^(۱). سپس در تاریخ ۱۳۶۹/۱۰/۲۴ ضوابط و مقررات افزایش تراکم و بلند مرتبه‌سازی برای شهرهای بالای ۲۰۰ هزار نفر جمعیت مشروط به رعایت ۱۴ بند برای نیل به اهداف «استفاده بیشتر و بهتر از سطح زمین در شهرها برای اسکان جمعیت» و «تامین فضای باز و محیط زیست بهتر» به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسید. پس از این مصوبات، تراکم فروشی در شهرداری تهران و سپس در سایر شهرهای بزرگ کشور و از جمله شهرداری تبریز، جنبه قانونی و عملی به خود گرفت.

- نمونه موردی (کوی ولیعصر شهر تبریز)

پس از جنگ جهانی دوم^(۲) و نیز پس از سال ۱۳۵۷ شمسی نه تنها مهاجرت از روستاها و شهرهای کوچک به شهرهای بزرگ، بلکه سوداگری زمین و فضای ساخته شده در شهرها و زمین خواری که همواره عامل مهم دگرگونی و گسترش شهر تبریز مشابه بسیاری از شهرهای کشورهای کمتر توسعه

شهرها تأکید می‌شود و در نتیجه، تراکم‌های پایین جمعیتی و ساختمانی پیشنهاد می‌گردد. در رویکرد دوم توسعه عمودی شهر پیشنهاد می‌شود تا از این طریق بتوان به کارایی عملکردهای شهری، صرفه‌جویی در مصرف انرژی و حفاظت از محیط زیست کمک نمود. رویکرد سوم را می‌توان تلفیقی از دو رویکرد فوق تلقی نمود که به توزیع مناسب تراکم در سطح شهر معتقد است تا دستیابی به اهداف توسعه اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی امکانپذیر گردد. برخی از این نظریه‌ها عبارتند از: نظریه شهر گسترده فرانک لوید رایت، نظریه شکل خوب شهر لینچ، نظریه شهر عمودی پائولر سولری، نظریه شهر معاصر لوکوربوزیه، نظریه شهر فشرده، نظریه عدم تمرکز متمرکز، نظریه مواضع تلفیقی (همان، ۲۷).

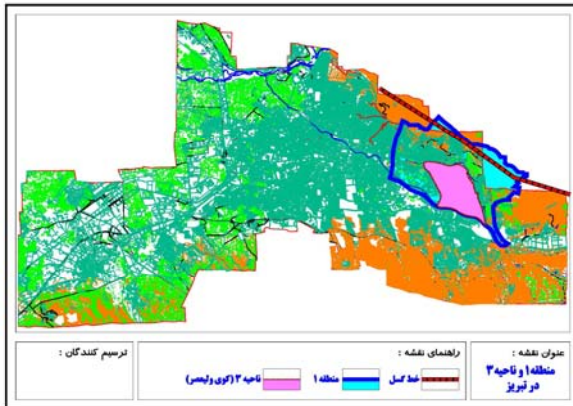
- بررسی مفهوم فروش مازاد تراکم ساختمانی

در ادبیات متخصصین ساختمان، فروش تراکم مازاد مجاز نمودن «نقض طرح تفصیلی شهر با دریافت مقدار معینی پول به صورت رسمی» معنی شده است (نعمت پژوه، ۱۳۸۳).

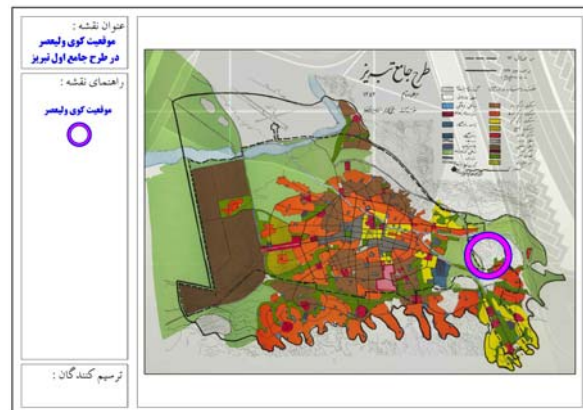
طبق ماده ۱۰۰ قانون شهرداریها و تبصره‌های ذیل آن، یکی از انواع تخلفات ساختمانی "عدم رعایت اصول شهرسازی یا فنی یا بهداشتی برخلاف مشخصات مندرج در پروانه" است. (تبصره ۱) یکی از موارد عدم رعایت اصول شهرسازی، "رعایت نکردن تراکم مصوب طرحهای توسعه شهری" عنوان شده است. احداث ساختمان با زیربنای بیش از حد تعیین شده در پروانه ساختمانی و تراکم مجاز طرحهای توسعه شهری، نادیده گرفتن سطح فضای

- مرور پیشینه تاریخی و فرآیند شکل‌گیری کوی ولیعصر تبریز: تهیه و اجرای طرح شهرک ولیعصر در سالهای اولیه دهه ۱۳۵۰، پس از تصویب اولین طرح جامع شهر با تملک بخشی از اراضی غرب روستای بارنج در خارج از محدوده طرح جامع مطرح گردید. بانی آن شخصی بنام «آقای مرتضی خویی» بود که با تشکیل شرکت فیروز کار آغاز شد و مهندسین مشاور آذرنام مسئول تهیه طرح تفصیلی و آماده سازی اراضی فوق گردید. در اولین طرح جامع شهر، این اراضی به دلیل نزدیکی به گسل شمال تبریز و نوع خاک (سست بودن)، خارج از محدوده قلمداد گردیده و با کاربری جنگل کاری پیشنهاد شده بود (طرح جامع تبریز، مقتدر - آندرف، ۱۳۴۹). تراکم جمعیتی و ساختمانی پیش‌بینی شده برای کوی ولیعصر، توسط مجریان و طرح تفصیلی و آماده سازی، تراکم کم و ویلایی بوده است که در تمامی ساخت و سازها رعایت می‌گردید. اراضی این شهرک در طرح تفصیلی سال ۵۸، داخل محدوده می‌گردد و بسیاری از فضاها سبز پیش‌بینی شده و جنگل کاریها پس از سال ۱۳۵۷ و همزمان با سیاست واگذاری زمین توسط زمین شهری تغییر کاربری داده شده و با تهیه طرح تفکیک اراضی به خانواده‌های فاقد مسکن داده می‌شود. از جمله اراضی کوی وحدت با کاربری فضای سبز در بخش شمال شرقی، در اختیار افراد و خانواده‌های محروم قرار می‌گیرد.

یافته جهان بوده است برانگیخته شد. پس از انقلاب افزایش جمعیت و تقاضای مسکن باعث واگذاری زمین بدون توجه به قوانین و ضوابط موجود در قالب طرحهای آماده‌سازی زمین شد و ناکارآمدی و به روز نبودن برنامه‌های توسعه شهری مصوب (طرح جامع و طرح تفصیلی) باعث گردید که تعیین تراکم مناسب جمعیتی و ساختمانی به عنوان یک معضل در برنامه‌ریزی شهری و مدیریت ساخت و سازهای شهری نمایان گردد. پس از مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در خصوص افزایش تراکم ساختمانی، عملکرد شهرداری تهران، الگو و ملاک عمل سایر شهرداریها از جمله شهرداری تبریز قرار گرفت و در سالهای اخیر شهرداری تبریز به عنوان یکی از شهرهای پیشتاز در خصوص فروش مازاد تراکم ساختمانی در بین شهرداریهای بزرگ کشور عمل کرده است و با برخوردهای مقطعی و گاه سلیقه‌ای، مشکلات متعددی در این ارتباط برای شهروندان و شهر ایجاد کرده است. از اینرو شهر تبریز و کوی ولیعصر که بیشترین تراکم فروشی را در سالهای گذشته تجربه کرده است به عنوان نمونه موردی جهت بررسی و تحلیل انتخاب می‌گردد. کوی ولیعصر در سمت شمال شرق شهر تبریز قرار دارد.



(کوی ولیعصر) در شهر تبریز،



موقعیت کوی ولیعصر در طرح جامع اول شهر تبریز

نقشه ۱: موقعیت منطقه ۱ و ناحیه ۳

تهیه‌ی طرح جامع دوم شهر تبریز توسط مهندسی مشاور عرصه از سال ۱۳۶۷ آغاز و در سال ۱۳۷۴ تصویب و ابلاغ گردید. در طول مدت تهیه و تصویب طرح جامع جدید، ضوابط و مقررات طرح تفصیلی مصوب (مهندسان مشاور مرجان) مورد عمل قرار می‌گرفت. در طرح جامع جدید تراکم پایه ۱۰۰ درصد تعیین شد و مازاد آن به صورت شناور و با هدف اعطای تراکم به اراضی با مساحت بیشتر و تشویق صاحبان پلاک‌ها به تجمیع اراضی پیشنهاد شد. در این طرح سطح اشغال در کلیه قطعات کمتر از ۳۰۰ مترمربع مساحت، ۷۰ درصد پیش‌بینی شده بود. در تصویب ضابطه فوق در شورای عالی معماری و شهرسازی ایران، به منظور تأمین منابع مالی اجرای طرح، شهرداری مکلف به دریافت ما به اداء ریالی اضافه تراکم با قیمت‌گذاری ارگان‌های محلی شد. سپس شهرداری تبریز در جهت حمایت از قشر کم درآمد تراکم پایه را ۱۰۰٪ به ۱۲۰٪ افزایش داد. حداقل فضای باز واحدهای مسکونی (به اداء هر واحد مسکونی معادل ۵۵ مترمربع) پیشنهاد طرح جامع جدید که به تصویب شورای

بررسی و مرور تراکم ساختمانی برنامه‌های توسعه شهر تبریز و مصوبات مربوط به افزایش تراکم ساختمانی

اولین طرح جامع تبریز توسط مهندسی مشاور مقتدر - آندرف تهیه و در سال ۱۳۴۹ تصویب و ابلاغ گردید. این طرح تراکم ساختمانی برای کاربری مسکونی را در سه رده تراکم کم، متوسط و زیاد طبقه‌بندی نموده و حداکثر تراکم ساختمانی ناخالص (با پارکینگ و سایر) در تراکم متوسط ۲۰۰ درصد و در تراکم زیاد ۲۵۰ درصد پیشنهاد نموده است به شرطی که ۴۰ درصد زمین به صورت فضای باز حفظ گردد.

طرح تفصیلی مرجان مصوب سال ۱۳۵۸، تراکم ساختمانی در پهنه تراکم کم را ۷۵ درصد با سطح اشغال ۴۰ درصد تعیین نمود. همچنین حداکثر تراکم در تراکم متوسط را ۱۵۰ درصد مساحت کل زمین و در تراکم زیاد ۲۰۰ درصد پیشنهاد نمود. در این طرح حداکثر طبقات ساختمانی در تراکم‌های متوسط و زیاد بطور یکسان و در ۴ طبقه پیش‌بینی شده بود. (شهرداری تبریز، ۲۵۳۶).

۲۵۰ مترمربع زمین، با تراکم پایه ۱۲۰٪ و فضای باز ۲۰ مترمربع به ازاء هر واحد مسکونی تعیین شده است. سطح اشغال در هر دو مساحت ۶۰٪ تعیین شده و براساس عرض معبر (۴ متر و بالاتر) تراکم ساختمانی در قطعات کوچکتر از ۲۵۰ مترمربع مساحت، از ۱۸۰ درصد تا ۳۰۰ درصد و ۵ طبقه در نوسان است. در قطعات با مساحت بیشتر از ۲۵۰ مترمربع نیز تراکم ساختمانی از ۱۸۰ درصد تا ۵۴۰ درصد و تا ۹ طبقه مجاز شمرده شده است (مسکن و شهرسازی، ۱۳۸۶).

در سال ۱۳۹۱ طرح تفصیلی جدید کلیه مناطق شهر بصورت یکپارچه تصویب و ابلاغ گردید. در ضوابط احداث بنای مسکونی ۳ عامل «سرانه فضای باز»، «پارکینگ» و «عرض معبر حد شمالی» به عنوان عناصر کنترل کننده تراکم ساختمانی مطرح گردیده‌اند و براساس عرض معبر و سطح اشغال ثابت ۶۰٪، تراکم ساختمانی به شرح جدول شماره ۱ به جز بافت فرسوده شهر با تراکم پایه ۱۲۰٪ مشخص گردیده است (جدول شماره ۱). در حالیکه در طی تمامی سالها، سطح اشغال ۷۰٪ و میزان فضای باز ۱۰ مترمربع بوده است و عملاً تعداد طبقات بیشتری از مصوبات فوق، احداث گردیده است^(۵). در تعرفه عوارض محلی شهرداری تبریز در سال ۹۳ و ۱۳۹۲، میزان فضای باز ۱۵ مترمربع تعیین شده است (تعرفه عوارض محلی شهر تبریز، سال ۱۳۹۰: ۱۶).

عالی معماری و شهرسازی رسیده بود، به علت کوچک بودن حدود ۹۰٪ از قطعات شهری (بین ۲۰۰ الی ۳۰۰ مترمربع) با دستور استاندار^(۳) وقت به ۳۰ مترمربع برای تراکم زیاد، ۳۵ مترمربع برای تراکم متوسط و ۴۰ مترمربع برای تراکم کم، تقلیل یافت. پس از این مصوبه نیز، شهرداری با اخذ عوارض مربوط به کسری فضای باز، میزان فضای باز را مجدداً کاهش داد. در طی این سالها، میزان فضای باز به ازاء هر واحد مسکونی عملاً به ۱۰ مترمربع و گاه کمتر رسید^(۴). براساس لایحه بودجه سال ۱۳۷۹، مقرر گردید: برای تراکم پایه (۱۲۰٪) عوارض عادی اخذ شود و برای تراکم‌های مجاز (مطابق جداول طرح جامع مصوب) و مازاد بر تراکم پایه: تا ۱۵۰٪ (تراکم کم)، تا ۲۰۰٪ (تراکم متوسط) تا ۲۵۰٪ (تراکم زیاد)، معادل ۵ برابر ارزش منطقه‌ای عوارض اخذ شود و برای تراکم مازاد بر تراکم مجاز ۷ برابر ارزش منطقه‌ای اخذ شود. سپس ساختمانهایی که در کنار خیابانهایی با عرض بیش از ۱۲ متر قرار داشتند و همچنین مجتمع‌های مسکونی (چند بلوک در یک قطعه زمین) با هدف تشویق مجتمع‌سازان مشمول تخفیف اندکی قرار گرفتند (قانعی، ۱۳۸۱: ۲۵).

کمیسیون ماده ۵ در تاریخ ۱۳۸۶/۱۱/۳۰ ضوابط و مقررات طرح تفصیلی جدید مناطق ۳ و ۴ شهر تبریز را (به جز منطقه تاریخی و فرهنگی شهر تبریز - منطقه ۸) به کلیه مناطق شهر تبریز تعمیم داد و تصویب نمود. در این مصوبه ضوابط احداث بنای مسکونی به تفکیک قطعات کوچکتر و بزرگتر از

جدول ۱- ضوابط احداث بنای مسکونی

| عرض معابر (متر) | سطح اشغال در شمال زمین (درصد) | حداکثر تعداد طبقات | حداکثر تراکم ساختمانی (درصد) | سرازمه* فضای باز (مترمربع) |
|-----------------|-------------------------------|--------------------|------------------------------|----------------------------|
| ۴ | ۶۰ | ۳ | ۱۸۰ | ۲۰ |
| ۶ | ۶۰ | ۴ | ۲۴۰ | ۲۰ |
| ۸ | ۶۰ | ۴ | ۲۴۰ | ۲۰ |
| ۱۰ | ۶۰ | ۵ | ۳۰۰ | ۲۰ |
| ۱۲ | ۶۰ | ۵ | ۳۰۰ | ۲۰ |
| ۱۴ | ۶۰ | ۵ | ۳۰۰ | ۲۰ |
| ۱۶ | ۶۰ | ۶ | ۳۶۰ | ۲۰ |
| ۱۸ | ۶۰ | ۶ | ۳۶۰ | ۲۰ |
| ۲۰ | ۶۰ | ۷ | ۴۲۰ | ۲۰ |
| ۲۴ | ۶۰ | ۷ | ۴۲۰ | ۲۰ |
| ۳۰ | ۶۰ | ۸ | ۴۸۰ | ۲۰ |
| ۳۵ | ۶۰ | ۸ | ۴۸۰ | ۲۰ |
| ۴۵ | ۶۰ | ۹ | ۵۴۰ | ۲۰ |

* فضای باز مسکونی در بافت فرسوده شهر ۱۵ مترمربع است. مأخذ: ضوابط طرح تفصیلی - مهندسين مشاور زیستا - ۱۳۹۱

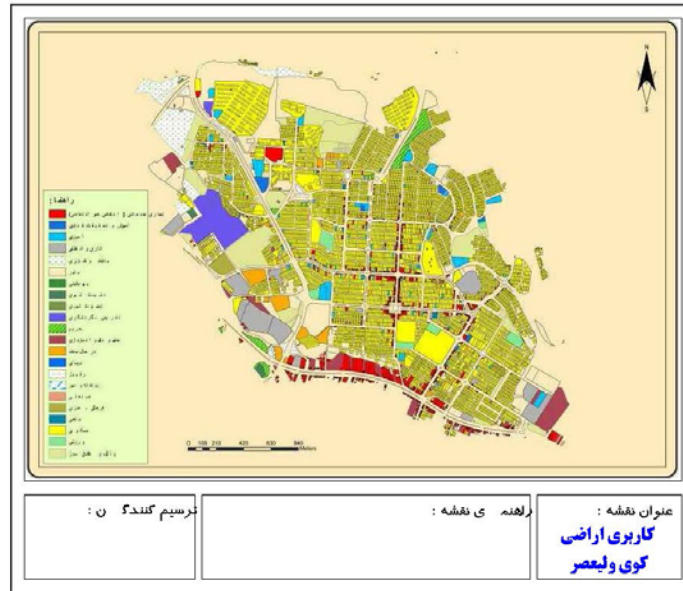
بررسی ویژگی‌های کوی ولیعصر

کوی ولیعصر در مرکز، دارای بافتی نسبتاً درشت دانه (بیشتر از ۲۵۰ مترمربع) و در بقیه کوی دارای بافتی متوسط (۲۰۰ مترمربع و کمتر) است. چنانکه قبلاً نیز عنوان گردید این کوی در سالهای دهه ۵۰ به عنوان یک منطقه عمدتاً مسکونی ویلایی برنامه‌ریزی و طراحی گردیده بود و تا آغاز برنامه فروش تراکم ساختمانی، آپارتمانهای موجود در این کوی، بسیار محدود و عمدتاً مختص به مجتمع آپارتمانی ایرداک بوده است (نقش محیط، ۱۳۸۵: ۹۲). محدوده کوی ولیعصر جزو محدوده سکونت مطلوب و متوسط به بالا به شمار می‌رود که یکی از بهترین نقاط سکونتی شهر تبریز است. قطعات نسبتاً درشت دانه و شبکه معابر طراحی شده و سطوح خدماتی مناسب، مطلوبیت‌هایی را برای فروش تراکم در این محدوده ایجاد کرده و اسکان طبقه اجتماعی متوسط به بالا را در پی داشته است. در حال حاضر روند توسعه و تغییرات این محدوده به ترتیبی است که با افزایش

در حال حاضر، کوی ولیعصر، جزو محدوده کالبدی منطقه یک شهرداری تبریز است. براساس طرح تفصیلی جدید شهر، کوی ولیعصر جزو ناحیه ۳ منطقه یک طرح تفصیلی است. در طرح فوق محدوده کالبدی کوی ولیعصر به ۶ محله تقسیم شده است و حدود ۵۰۸ هکتار وسعت دارد. جمعیت ساکن در کوی ولیعصر تبریز، براساس برآورد انجام گرفته از طرح جامع تبریز (مصوب سال ۱۳۷۴)، ۲۳۶۶۰ نفر بوده است. در سال ۱۳۸۵ بر مبنای مطالعات دومین طرح تفصیلی شهر، جمعیت موجود این کوی (ناحیه ۳ از منطقه یک) ۴۵۰۲۲ نفر ذکر شده که جمعیت پیشنهادی آن در افق طرح تفصیلی ۴۵۶۹۴ نفر است^(۶) (نقش محیط، ۱۳۸۵: ۸۵). بنابراین این کوی طبق مطالعات طرح تفصیلی جدید شهر، فاقد توان بارگذاری جمعیت اضافه ارزیابی شده است (نقشه ۱).

فضاهای خدماتی و شبکه معابر متناسب با این رشد نبوده و همین امر کاهش کیفیت سکونت محدوده را حتمی می‌سازد. (نقشه ۲).

ساخت و سازه‌های جدید بر پایه تراکم‌های بالاتر و با تغییر الگوی سکونت از تک واحدی به چند خانواری و آپارتمانی جمعیت‌پذیری این محدوده در حال افزایش است، در حالی که آهنگ توسعه



نقشه ۲: کاربری اراضی کوی ولیعصر تبریز (مأخذ: مهندسیین مشاور نقش محیط - طرح جامع سوم شهر سال ۱۳۹۲)

عملاً کاهش سطح اشغال مقدور نبوده و لذا افزایش تراکم ساختمان‌ها در قالب افزایش تعداد طبقات، موجب کاهش سرانه فضای باز به ازای هر نفر یا هر واحد مسکونی می‌گردد.

در حال حاضر به دلیل ارزش بالای زمین و مسکن در کوی ولیعصر، اکثر بلند مرتبه‌سازی‌ها و خرید مازاد تراکم از شهرداری، از سوی سازندگان و بورس بازان مسکن در این کوی صورت می‌گیرد و بلند مرتبه‌سازی‌ها عمدتاً به ناحیه خاص ولیعصر در شهر معطوف می‌گردد. همین امر موجب برهم ریختن تعادل در سیما و منظر شهر نیز می‌شود. بطوریکه شهرداری منطقه یک تبریز در بین مناطق ۱۰گانه شهرداری تبریز، بیشترین درآمد و آمار

عدم توجه به ضوابط ساخت و ساز طرح‌های مصوب (جامع و تفصیلی) و بی‌توجهی به قوانین مربوط به ساختمان‌های بلند مرتبه (رعایت نکردن ارتفاع ساختمان نسبت به عرض معبر، توجه نکردن به سایه اندازی و اشرافیت بر دیگر ساختمان‌ها، ناکافی بودن فضای باز و پارکینگ) در بیشتر ساخت و سازه‌های جدید کوی ولیعصر، قابل مشاهده است. از تأثیرات کمی افزایش تراکم ساختمانی در کوی ولیعصر، میتوان به عدم توازن و تعادل بین مساحت قطعات و تراکم ساختمانی اشاره نمود. در این رابطه سرانه فضای باز به ازای هر نفر یا واحد مسکونی شدیداً کاهش یافته و به این ترتیب حیاط مفهوم خود را از دست می‌دهد، زیرا در قطعات کوچک

بیشتر ساختمان را در کوی ولیعصر و منطقه یک شهرداری تبریز نسبت به کل شهر نشان می‌دهد (جداول پیوست).

از طرفی با توجه به پیشینه تراکم جمعیتی و ساختمانی در کوی ولیعصر (تراکم کم)، ساختمانهای با طبقات میانی نتوانسته‌اند ارتباط هارمونیک را بین برجها (ساختمانهای ۱۰ طبقه و بیشتر) و ساختمانهای کوتاه مرتبه (ساختمانهای نسبتاً قدیمی یک و دو طبقه) برقرار نمایند (تصاویر پیوست).

صدور پروانه را از نظر میزان و تعداد طبقات دارد. براساس آمار پروانه‌های ساختمانی صادره در سال ۱۳۸۹، سهم ساختمانهای ۴ طبقه و بیشتر در منطقه یک شهرداری تبریز (در برگیرنده محدوده کالبدی کوی ولیعصر)، ۸۱/۶٪ کل پروانه‌های صادره منطقه یک را شامل می‌گردیده است و این سهم برای کلیه مناطق شهرداری تبریز (با منطقه یک) ۷۵/۹٪ محاسبه شده است. براساس آمار پروانه‌های صادره شهرداری تبریز در سال ۱۳۹۱ نیز، این مقدار به ترتیب برای منطقه یک و شهر تبریز ۸۹ و ۸۵/۷ درصد محاسبه شده است که اهمیت تعداد طبقات

جدول ۲: جدول تعداد، درصد و متراژ پروانه‌های صادره شهرداری منطقه یک و شهر تبریز در سال ۱۳۸۹

| پروانه‌های ساختمانی صادره ۴ طبقه و بیشتر | | | | پروانه‌های ساختمانی صادره ۴ طبقه و کمتر | | | | تعداد کل پروانه‌های صادر در سال ۱۳۸۹ | شرح |
|---|---------------|------|-------|--|---------------|------|-------|---|---------------------------------|
| زیربنا | مساحت عرصه | درصد | تعداد | زیربنا | مساحت عرصه | درصد | تعداد | | |
| ۲۸۲۰۹۳ | ۷۲۱۹۹ | ۸۱,۶ | ۲۷۰ | ۱۵۲۱۸ | ۷۸۴۰ | ۱۸,۴ | ۶۱ | ۳۳۱ | شهرداری منطقه یک تبریز |
| ۲۲۵۶۳۷۵ | ۶۹۵۱۸۱ | ۷۵,۹ | ۲۹۸۸ | ۲۴۸۷۴۹ | ۲۴۰۲۱۰ | ۲۴,۱ | ۹۴۹ | ۳۹۳۷ | میانگین کلیه مناطق شهر تبریز |

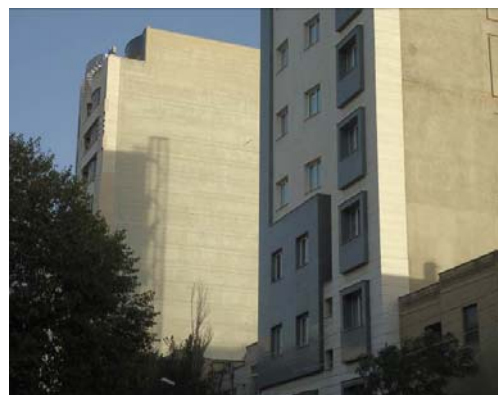
مأخذ: معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تبریز

جدول ۳: آمار پروانه‌های صادره شهرداری منطقه یک و میانگین مناطق شهر تبریز در سال ۱۳۹۱ به تفکیک تعداد

طبقات ساختمانی

| پروانه‌های ساختمانی صادره ۴ طبقه و بیشتر | | | | پروانه‌های ساختمانی صادره ۴ طبقه و کمتر | | | | تعداد کل پروانه‌های صادر در سال ۱۳۹۱ | شرح |
|---|---------------|------|-------|--|---------------|------|-------|---|---------------------------------|
| زیربنا | مساحت عرصه | درصد | تعداد | زیربنا | مساحت عرصه | درصد | تعداد | | |
| ۴۸۵۳۵۲ | ۱۲۰۲۲۴ | ۸۹ | ۴۵۹ | ۱۳۹۸۴ | ۱۰۷۷۸ | ۱۱ | ۵۷ | ۵۱۶ | شهرداری منطقه یک تبریز |
| ۳۹۶۵۲۵۸ | ۹۸۸۸۷۱ | ۸۵,۷ | ۴۲۱۹ | ۱۸۶۴۹۴ | ۲۱۱۵۱۴ | ۱۴,۳ | ۷۰۵ | ۴۹۲۴ | میانگین کلیه مناطق شهر تبریز |

مأخذ: مدیریت درآمد شهرداری تبریز



شکل ۱: تصاویری از نتایج فروش مازاد تراکم ساختمانی در کوی ولیعصر تبریز، مأخذ: نگارنده

(کمتر از ۱۲۰ درصد) و ناحیه جنوب و شرق شهر (جنوب خیابان امام خمینی و محدوده شهرک ولیعصر) عموماً شامل قطعات مسکونی با تراکم ساختمانی متوسط می‌باشند. قطعات با تراکم زیاد (بیش از ۳۰۰ درصد) عموماً به صورت پراکنده و در نواحی شرقی (کوی ولیعصر)، جنوب شرق و جنوب غرب واقع شده‌اند. (طرح جامع سوم تبریز، ۱۳۹۲، نقش محیط). تراکم ساختمانی محدوده کوی ولیعصر بدون کوی رسالت (محدوده غربی کوی گلپارک)، براساس مطالعات وضع موجود طرح جامع جدید شهر حدود ۱۴۳ درصد محاسبه گردیده است. (نقشه ۳).

براساس آمار سال ۱۳۹۰، میانگین تعداد طبقات ساختمانی کوی ولیعصر، رقم ۲/۴۷ محاسبه گردیده که برای ساختمانهای صرفاً مسکونی به رقم ۲/۸ افزایش می‌یابد. در حالیکه میانگین طبقات قبل از آغاز برنامه فروش تراکم در منطقه ولیعصر، حدود ۱/۲ بوده است^(۷). میانگین طبقات ساختمانهای شهر تبریز در سال ۱۳۹۰، ۱/۷۲ بوده است (نقش محیط، ۱۳۹۲: ۱۰۰) (نقشه ۴).

- بررسی وضعیت تراکم ساختمانی و طبقات شهر تبریز و کوی ولیعصر: در شهر تبریز بیش از ۶۶ درصد از قطعات مسکونی در دسته تراکم کم (کمتر از ۱۲۰ درصد)، قریب به ۲۵ درصد قطعات مسکونی در دسته تراکم متوسط (بین ۱۲۰ و ۳۰۰ درصد) و کمتر از یک درصد قطعات نیز در دسته تراکم زیاد (بیش از ۳۰۰ درصد) واقع شده‌اند. جدول شماره ۴ معرف فراوانی دسته‌های مختلف تراکم ساختمانی در سطح شهر است.

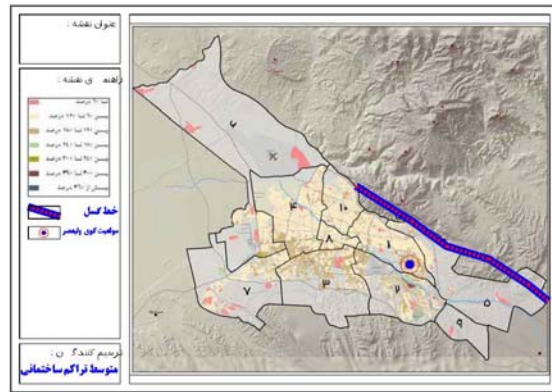
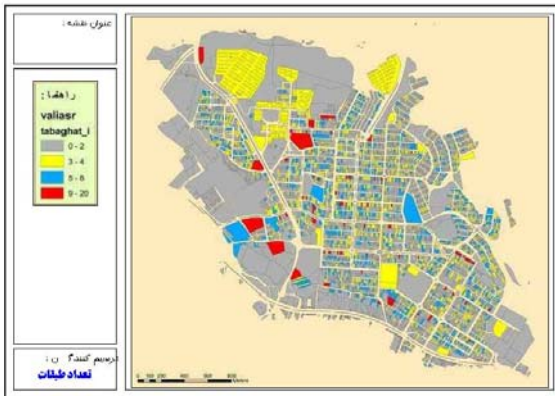
جدول ۴: تراکم ساختمانی مسکونی به تفکیک

دسته‌های تراکمی در شهر تبریز

| گروه بندی تراکم ساختمانی | سهم (درصد) |
|--------------------------|------------|
| تا ۶۰ درصد | ۸/۴ |
| بین ۶۰ تا ۱۲۰ درصد | ۶۳/۹ |
| بین ۱۲۰ تا ۱۸۰ درصد | ۲۴/۱ |
| بین ۱۸۰ تا ۲۴۰ درصد | ۲/۵ |
| بین ۲۴۰ تا ۳۰۰ درصد | ۰/۳ |
| بین ۳۰۰ تا ۳۶۰ درصد | ۰/۷ |
| بیش از ۳۶۰ درصد | ۰/۱ |
| مجموع | ۱۰۰ |

ماخذ: طرح جامع سوم شهر، نقش محیط، ۱۳۹۲

بخش عمده‌ای از شهر یعنی نواحی شمالی، غربی و مرکزی آن تراکم ساختمانی محدود و کمی دارند



نقشه ۴: طبقات کوی ولیعصر تبریز

ندارد. آثار و عواقب سیاست فروش مازاد تراکم در ابعاد و سطوح مختلف جغرافیایی و غیره قابل بررسی است که در این نوشتار براساس ابعاد تعیین شده در جدول شماره ۵ و در سطح محلی (نه در سطح ملی و اقتصاد کلان) و با تأکید بر وضعیت نمونه موردی (کوی ولیعصر تبریز) به جمع‌بندی و ارائه بخشی از آثار آن پرداخته می‌شود.

نقشه ۳: تراکم ساختمانی در سطح مناطق شهر تبریز - بررسی و تحلیل نتایج فروش مازاد تراکم ساختمانی در شهر تبریز و کوی ولیعصر بطور کلی فروش مازاد تراکم به صورت فعلی در شهرهای بزرگ کشور، سیاستی غیرمنطقی، بدون مطالعه و سلیقه ای و موضعی ناهماهنگ با هرگونه اهداف و اصول شهرسازی پذیرفته شده است که هیچ دلیلی جز کسب درآمد بیشتر برای شهرداری‌ها

جدول ۵: بررسی مشکلات و تبعات ناشی از فروش مازاد تراکم ساختمانی در سطح محلی، (شهر تبریز و کوی ولیعصر)

| موضوع | مشکل | تبعات |
|-----------------------|--|---|
| خدمات عمومی و اجتماعی | افزایش جمعیت در نتیجه افزایش تراکم ساختمانی و تعداد طبقات واحدهای مسکونی و عدم تعادل در جمعیت استفاده کننده با خدمات عمومی، اجتماعی، بطوریکه جمعیت کوی ولیعصر از ۲۳۶۶۰ نفر (سال ۱۳۷۴) به ۴۵۰۲۲ نفر (سال ۱۳۸۵) در طول یک دهه، افزایش یافته است و حداکثر توان آن جهت بارگذاری جمعیت جدید نیز بسیار محدود ارزیابی شده است (حدود ۴۵۶۹۴ نفر توسط طرح تفصیلی دوم شهر). | <ul style="list-style-type: none"> - کمبود کاربریها و فضاهای آموزشی - کمبود کاربریها و فضاهای بهداشتی و درمانی - کمبود فضاهای سبز - کمبود کاربریها و فضاهای ورزشی - کمبود کاربریها و فضاهای فرهنگی - به خطر افتادن آرامش شهروندان و امنیت کشور و احتمال بروز نارضایتی |
| خدمات انتفاعی | افزایش مساحت کاربریهای انتفاعی شامل کاربری تجاری و خدمات پذیرایی و افزایش میزان تولید و جذب سفر | <ul style="list-style-type: none"> - ترافیک سنگین - کمبود سطح شبکه معابر و پارکینگهای عمومی و ایجاد ازدحام |

| | | |
|---|--|--------------------------------|
| <p>- عدم آسایش روانی و جسمی ساکنین و شهروندان</p> <p>- مرگ و میرهای زودرس و شیوع بیماریها</p> <p>- کمبود فضای باز و سبز خصوصی</p> <p>- تاثیر سوء در سیمای شهری</p> <p>- افزایش غیرمنطقی قیمت واحدهای مسکونی و زمین</p> | <p>* عدم تعادل بین اندازه قطعات و تراکم ساختمانی</p> <p>- کاهش سرانه فضای باز به ازاء هر نفر ساکن و واحد مسکونی</p> <p>- کمبود و ناکافی بودن ملزومات واحدهای مسکونی شامل:</p> <p>کمبود پارکینگ و نبود امکان ورود و خروج آزاد اتومبیل</p> <p>کمبود و نبود انباری به ازاء هر واحد مسکونی در مشاعات ساختمان</p> <p>- افزایش آلودگیهای صوتی و ایجاد مزاحمت از طرف همسایگان</p> <p>- کاهش میانگین سرانه مسکونی</p> <p>- بورس بازی زمین و مسکن</p> | <p>مسکن و آسایش ساکنین</p> |
| <p>- نارضایتی ساکنین از خدمات و زیرساختهای ارائه شده</p> <p>- کاهش آسایش شهروندان</p> | <p>* عدم تعادل بین جمعیت استفاده کننده با زیرساختهای شهری شامل:</p> <p>- کمبود سطح شبکه معابر</p> <p>- کمبود سطح پارکینگهای عمومی و خطی</p> <p>- فشار بر شبکه‌های آب، برق، گاز و...</p> | <p>زیرساختهای شهری</p> |
| <p>- نبود خلوت و آرامش زندگی خصوصی</p> <p>- تجاوز به حقوق همسایگی</p> <p>- افزایش آلودگیهای زیست محیطی</p> <p>- نامناسب بودن خط آسمان و سیمای شهری</p> <p>- افزایش احتمال آسیب دیدگی</p> <p>ساختمانهای متراکم در اثر زلزله و افزایش میزان جمعیت در معرض خطر زلزله و رانش زمین</p> | <p>* ایجاد مزاحمت:</p> <p>- اشرافیت به واحدهای همجوار خصوصاً مساکن تک واحدی (پیشینه کوی ولیعصر بعنوان بافت ویلایی و تک واحدی)</p> <p>- ناکافی بودن تابش نور و سایه اندازی</p> <p>- عدم تعادل بین ساختمانهای یک و دو طبقه با واحدهای با طبقات بیشتر و برجها</p> <p>- ازدحام ترافیک در معابر فرعی کوی ولیعصر شامل معابر و کوچه‌های ۱۲-۴ متر عرض</p> <p>- تمرکز فروش مازاد تراکم در مناطق خاص از شهر و عمدتاً در کوی ولیعصر، کاهش فضای باز و سبز و در نتیجه عدم تعادل در چهره کالبدی و زیست محیطی شهر و منطقه</p> <p>- نزدیکی به خط گسل شمال تبریز و ناپایدار بودن نوع خاک کوی ولیعصر و افزایش بارگذاری ساختمان</p> | <p>سیمای شهری و محیط طبیعی</p> |
| <p>- برهم خوردن اساس طرحهای جامع</p> <p>- تخطی از پیشنهادات طرح‌های مصوب</p> <p>- بی اثر ماندن طرح جامع و تفصیلی</p> <p>- کمبود کاربریهای عمومی و خدماتی</p> <p>- ترافیک سنگین</p> | <p>- عدم توجه به تراکم پایه و ظرفیت جمعیت پذیری محلات و مناطق شهری طرحهای جامع و تفصیلی</p> <p>- بی توجهی به کاربریهای پیشنهادی طرحهای جامع و تفصیلی و تغییر کاربری خدمات عمومی و فضاهای سبز و باغات به آپارتمان و خدمات تجاری و انتفاعی</p> | <p>طرح‌های توسعه شهری مصوب</p> |

موجود و متمرکز نمودن بیشتر بلند مرتبه سازه‌ها و فروش مازاد تراکم ساختمانی در مناطقی خاص و کوی ولیعصر، از بُعد نظری، عملی و موقعیت طبیعی منطقه (نوع خاک و نزدیکی به گسل شمال تبریز) فاقد هرگونه توجیه منطقی است و صرفاً برای شهرداری و سوداگران زمین و مسکن دارای توجیه اقتصادی است و تنها انگیزه سودجویی و کسب درآمد آنها را تامین می‌نماید.

۴- نتیجه گیری

با توجه به محدودیتهای توسعه کالبدی شهر تبریز و همچنین نرخ بالای رشد جمعیت این شهر که مقصد بیشترین مهاجرتها در منطقه شمال غرب کشور است، افزایش تراکم ساختمانی و توسعه عمودی این شهر و جلوگیری از پراکنده رویی شهری، از الزامات توسعه کالبدی است. با این حال شرایط وضع

- توجه به ناپایداری خاک کوی ولیعصر، مشکل رانش زمین و همجواری آن با گسل شمال تبریز در تعیین ارتفاع ساختمانهای بلند مرتبه.

- تقویت نقش نظارتی اداره کل راه و شهرسازی استان به عنوان زیر مجموعه وزارت راه و شهرسازی و شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در تعیین تراکم‌های ساختمانی و فروش مازاد تراکم ساختمانی توسط شهرداری تبریز.

- برنامه‌ریزی و هدایت هدفمند فروش مازاد تراکم ساختمانی از کوی ولیعصر به سایر محلات و مناطق مناسب و دارای پتانسیل شهر در بافت‌های موجود و اراضی جدید توسعه شهر جهت افزایش تعادل در ساختار و نظام فضایی شهر.

- افزایش توجه به نقش کنترل‌کننده‌های تعیین افزایش تراکم ساختمانی و توجه به سیمای شهری، ظرفیت معابر فرعی و اصلی، ظرفیت و کشش خدمات عمومی و تاسیسات زیربنایی، داشتن پارکینگ کافی و امکان ورود و خروج آزاد، فضای انباری به ازاء هر واحد مسکونی و تامین پارکینگ میهمان.

- محدودیت فروش مازاد تراکم ساختمانی در کوچه‌های کمتر از ۱۲ متر عرض در جهت کاهش اشرافیت و سایه‌اندازی، ازدحام و کاهش بروز مشکلات و ناهنجاریهای اجتماعی و فرهنگی.

- هزینه نمودن بخشی از درآمد ناشی از فروش تراکم ساختمانی در کوی ولیعصر در جهت افزایش فضاهای عمومی و فرهنگی این منطقه، بطور نمونه،

صدمات و خطرات ناشی از فروش مازاد تراکم و تمرکز آن در کوی ولیعصر، در ابعاد و عرصه‌های متعددی قابل طرح است که شرایط نامناسب بر آرامش و سلامتی انسان ساکن در نواحی متراکم و خطرات کالبدی مربوط به سکونت در مکان ناامن (خطر زلزله)، نبود خلوت زندگی، وجود آلودگی صوتی، سکونت در واحدهای مسکونی فاقد امکانات جنبی لازم و ضروری (پارکینگ و انباری)، ناکافی بودن خدمات رفاهی و عمومی در محلات از آن جمله است. آنچه که در شهرهای بزرگ ایران بطور کلی و در شهر تبریز به طور ویژه اتفاق افتاده، فاقد ابزار و ساختار لازم (علمی و مطالعاتی، حقوقی، سازمانی و جزء آن) جهت مهار زیاده‌روی بازار زمین و مسکن بوده و کارآمدی لازم را جهت هدایت و مهاربخش خصوصی به سود جنبه‌های مثبت و لازم افزایش تراکم ساختمانی در سطح شهر نداشته است.

۵-پیشنهادها

- انجام مطالعات فراگیر، امکان‌سنجی و مکان‌یابی و تعیین نقاط مناسب افزایش تراکم ساختمانی و منطقه‌بندی ارتفاعی در تمامی محلات و مناطق شهر تبریز جهت رسیدن به توسعه متعادل و پایدار شهری، هماهنگ با اصول برگرفته از برنامه‌ریزی و طراحی شهری.

- توجه به ضوابط و رهنمودهای طرح جامع شهر در خصوص ارتفاع ساختمان، میزان فضای باز و پارکینگ به ازاء هر واحد مسکونی.

اردشیری، مهیار، و رضانی، ویدا، (۱۳۸۸)، "تعیین و توزیع تراکم ساختمانی"، ماهنامه شمس.

پورجعفر، محمدرضا، و ادب خواه، مصطفی، ۱۳۸۶، "بررسی پیامدهای افزایش تراکم ساختمانی بر بار ترافیک تولیدی، محدوده مورد مطالعه: محله الهیه تهران"، ماهنامه دانش نما، شماره ۱۵۲.

جهانشاهی، علی، (۱۳۸۱)، "تراکم چیست و فروش تراکم اضافی چه طور باب شد؟"، فصلنامه فنی اجتماعی شهر، سال سوم، شماره ۲۲.

حیدرزاده، احسان، (۱۳۹۲) "ارزیابی تأثیرات فروش مازاد تراکم ساختمانی بر توسعه شهری - مطالعه موردی منطقه ۳ تهران"، پایان نامه کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت، تهران.

خیرالدین، رضا، (۱۳۸۹)، "تحلیل زمین مرجع اقدامات مدیریت شهری تهران در دوره ۸۶-۱۳۷۲ بسوی یکپارچگی شهری یا تشدید شکاف فضایی؟"، نشریه هنرهای زیبا-معماری و شهرسازی، شماره ۴۲، دانشگاه تهران.

رضازاده، راضیه، (۱۳۸۴)، "بررسی اهداف کنترل تراکم ساختمانی و نحوه تأثیر سیاست‌های کنونی بر تراکم جمعیتی و نیازهای خدماتی"، مجله بین‌المللی علوم مهندسی، شماره ۱.

سعیدنیا، احمد، (۱۳۸۳)، "کتاب سبز راهنمای شهرداریها، جلد ششم، ساخت و سازهای شهری، انتشارات سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور".

در حال حاضر این کوی فاقد هرگونه کتابخانه و قرائتخانه عمومی است.

- انجام مطالعات راستین نظری و عملی در جهت جستجوی راهکارهای جدید افزایش درآمد شهرداریها و مدیریت شهری و کاهش نقش درآمد ناشی از فروش مازاد تراکم در بودجه شهرداریهای کشور و شهرداری تبریز و استفاده از تجربیات جهانی در این زمینه.

- جلوگیری از تغییر کاربری واحدهای مسکونی و فروش مازاد تراکم در خیابان اصلی ولیعصر (سربالایی ولیعصر) که بعنوان یک معبر اصلی، نقش پیوند دهنده این کوی را به سایر مناطق و مراکز شهری برعهده دارد و در سالهای اخیر با تغییر کاربری واحدهای مسکونی واقع در بر این خیابان به مراکز تجاری-خدماتی و آموزشی (مدارس و دانشگاههای غیر انتفاعی) به همراه تبدیل واحدهای مسکونی ویلایی به برجها، نقش عبوری این معبر تقلیل یافته و تراکم و ازدحام ترافیک در آن به مشکل اساسی تبدیل گردیده است.

منابع

آریافر، علیرضا، (۱۳۸۱)، "بررسی نقش تراکم ساختمانی در کنترل تراکم جمعیتی شهرها مطالعه موردی: منطقه ۲ و منطقه ۱۷ شهر تهران"، پایان نامه جهت دریافت درجه کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران.

- شعیدی، عباس، (۱۳۸۱)، "بررسی سیاست عرضه مازاد تراکم ساختمان نمونه موردی: شهر تهران"، نشریه صفا، سال یازدهم، شماره ۳۴.
- شهرداری تبریز (۲۵۳۶)، تبریز و طرح جامع تبریز. سازمان مسکن و شهرسازی استان آذربایجان شرقی (۱۳۸۶)، مصوبات کمیسیون ماده ۵، تبریز.
- عزیزی، محمد مهدی، (۱۳۸۶)، "تراکم در شهرسازی، اصول و معیارهای تعیین تراکم شهری"، چاپ سوم، انتشارات دانشگاه تهران.
- مهندسین مشاور عرصه (۱۳۷۴)، طرح جامع تبریز، تهران، وزارت مسکن و شهرسازی.
- مدیریت درآمد شهرداری تبریز، (۱۳۹۰)، "تعرفه عوارض محلی شهر تبریز" شهرداری تبریز
- دانشپور، زهره، (۱۳۸۵)، "تحلیل نابرابری فضایی در محیط‌های پیراشهری" نشریه هنرهای زیبا، شماره ۲۸، دانشگاه تهران.
- دانشپور، زهره، (۱۳۷۸)، "تحلیل عدم تعادل فضایی در شهرها" نشریه صفا، دانشکده معماری و شهرسازی، شماره ۲۹، دانشگاه شهید بهشتی تهران.
- مهندسین مشاور مرجان، (۱۳۵۸)، طرح تفصیلی تبریز، تبریز، اداره کل مسکن و شهرسازی استان آذربایجان شرقی.
- مهندسین مشاور نقش محیط، (۱۳۸۴)، طرح تفصیلی مناطق ۱ و ۵ تبریز، تهران وزارت مسکن و شهرسازی.
- مهندسین مشاور نقش محیط، (۱۳۹۲)، طرح جامع تبریز، تبریز، اداره کل راه و شهرسازی استان آذربایجان شرقی.
- نعمت پژوه، اردشیر، (۱۳۸۳)، "بررسی اقتصادی فروش تراکم در کوتاه مدت و بلند مدت"، نشریه بنا، شماره ۲۰.
- نعمت‌اللهی، سیمیندخت، ۱۳۹۱، درسنامه مبانی برنامه‌ریزی شهری، تبریز، دانشگاه آزاد اسلامی تبریز.
- هاشمی، فضل‌الله، (۱۳۸۱)، درآمد کافی برای شهرداری، نشریه شهر.
- قانعی، محمدرضا و اخوت، مازیار (۱۳۸۱)، "تراکم فروشی در شهرهای بزرگ دیگر، نشریه شهر".
- مرکز آمار ایران، "آمار پروانه‌های صادره شهرداریهای کشور"، ۱۳۹۱، تهران.
- Burton, Elizabeth, 2000, The Compact City: Just or Just Compact? A Preliminary Analysis, Urban Studies, Vol. 37, No. 11.
- T. Boyko, Christopher, and Cooper, Rachel, (2011), Clarifying and reconceptualising density, Progress in Planning, N. 76.
- Rodrigue, Jean – Paul, Claud comtois (2009): the geography of transport systems, Routledge , p65.
- Henriqueza, C , Azocar, G , Romero, H , (2006), monitoring & modeling the urban growth of two mid-sized Chilean cities , habitat international , vol30 ,iss 4 , p 45964.
- Zhao, Pengiun (2011), managing urban growth in transforming China:

Evidene From Beiging, Land use
policy, vol 24, ISSI, p96-109.

Archive of SID