

تأثیر تخلفات ساختمانی بر سیمای شهر تبریز (مطالعه موردی: محلات پرواز و دمشقیه)

فیروز جعفری (دانشیار گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران، نویسنده مسئول)

f-jafari@tabrizu.ac.ir

ایرج تیموری (دانشیار گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران)

iraj-teymuri@tabrizu.ac.ir

ندا قابل (کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران)

neda74.gh@gmail.com

تاریخ تصویب: ۱۴۰۰/۱۲/۱۷

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۷/۰۶

صص ۸۸-۶۷

چکیده

تخلفات ساختمانی از گذشته تا به امروز یکی از مهم‌ترین معضلات شهرها بوده که منجر به اختلال و بروز مشکلات اساسی در شهر و در حوزه مدیریت و برنامه‌ریزی شهری گردیده است. یکی از مهم‌ترین اثرات منفی این تخلفات، تأثیر بر سیمای شهر و تهدیدی جدی بر کیفیت محیط‌های شهری می‌باشد. از این‌رو هدف این پژوهش، شناسایی تخلفات ساختمانی در زمینه تغییر کاربری اراضی و تعداد طبقات مازاد بر ضوابط و همچنین بررسی نوع و میزان تأثیر این تخلفات بر سیمای شهری در دو محله دمشقیه و پرواز تبریز در سال ۱۳۹۹ بوده و مقیاس بررسی تحقیق در ابعاد قطعات واقع در این محله‌ها می‌باشد. شاخص بررسی‌ها، کاربری اراضی محله‌ها و وضعیت ساخته شده سال ۱۳۹۹ و الگوی ساخت ساز براساس ضوابط مصوب طرح جامع و تفصیلی شهر تبریز می‌باشد. روش تحقیق، توصیفی-تحلیلی بوده و داده‌های لازم با استفاده از مطالعات کتابخانه‌ای و مشاهدات میدانی گردآوری شده و برای تجزیه و تحلیل داده‌ها نیز از روش مقایسه‌ای و از نرم‌افزارهای Excel، AutoCad و ArcMap استفاده شده است. نتایج بدست آمده نشان می‌دهد که از کل قطعات موجود در محله دمشقیه ۱۲ درصد قطعات، و در محله پرواز ۳۸ درصد از کل قطعات، مغایر با ضوابط و مقررات و طرح مصوب ساخته شده است. همچنین مشخص گردید، بیشترین تأثیراتی که تخلفات ساختمانی بر سیمای شهری محلات پرواز و دمشقیه گذاشته، مربوط به تأثیرات منفی می‌باشد. در واقع این تخلفات ساختمانی، به طور ملموس و آشکارا تأثیرات منفی بر هریک از پارامترهای سیمای شهری در محلات مورد مطالعه را به همراه داشته و قدرت هریک از پارامترها را تضعیف کرده است.

کلیدواژه‌ها: پارامترهای سیمای شهری، تبریز، تخلفات ساختمانی، سیمای شهری، ضوابط و مقررات.

۱. مقدمه

تخلفات ساختمانی^۱ امروزه یکی از معضلات اساسی در شهرها و در مسائل مربوط به مدیریت شهری می‌باشد. به ویژه به یکی از ناهنجاری‌های کلان شهرهای در حال توسعه تبدیل شده است و تحقیقات انجام شده در این خصوص نشان می‌دهد که بیشتر تخلفات ساختمانی در جوامع جهان سوم رخ می‌دهد. زیرا سرمایه‌گذاری در مسکن غیررسمی در کشورهایی رشد کرده است که در آن‌ها بازار زمین تا حد زیادی منحرف شده است (کاپور و بلان^۲، ۲۰۰۸، ص ۳۱۱-۳۲۹). این تخلفات به صورت یک خرده فرهنگ زاید منجر به اختلال و بروز مشکلات اساسی در شهر و در حوزه مدیریت و برنامه‌ریزی شهری و همچنین اجرایی نشدن طرح‌های توسعه شهری می‌شود. همچنین تخلف در ساخت و سازهای شهری منجر به بروز مشکلات بسیاری از قبیل هدر رفتن سرمایه ملی، عدم پاسخگویی زیرساخت‌ها، تأثیر منفی بر اجرای طرح‌های توسعه شهری، ناکامی طرح‌ها در دستیابی به اهداف موردنظر، افول ارزش‌های بصری و سیمای شهری^۳، افول ارزش‌های زیست محیطی و توزیع ناعادلانه منابع شهری می‌شود (فامیلی، ۱۳۸۹، ص ۱۲). بنابراین یکی از مهم‌ترین تبعاتی که تخلفات ساختمانی در پی دارد، آسیب رساندن به سیمای شهرها می‌باشد. "در سیستم پیچیده شهرهای امروزی، فشار سیمای شهر نیز به اندازه فشار آلودگی هوا اهمیت دارد. برای سکونت و زندگی، شهر خانه‌ای است بزرگ و همان‌گونه که خانه باید از صفات و مزایایی برخوردار باشد تا سکونت و زندگی را مطلوب و آسایش بخش سازد، شهر نیز باید دارای کیفیات و ویژگی‌هایی برای تأمین آسایش باشد" (لینچ^۴، ۱۳۹۸، ص ۱۷-۱۹، به نقل از مزینی). در واقع، ساخت و سازهای خلاف ضوابط و مقررات که بر سیمای شهری تأثیر می‌گذارد، مستقیماً بر کیفیت زندگی در شهرها نیز اثر گذاشته و اهداف برنامه‌ریزی شهری را مختل می‌کند. بنابراین با توجه به مسائل ذکر شده، اهمیت سیمای شهری در برنامه‌ریزی شهری و کیفیت زندگی در شهرها مشخص گشته و لزوم توجه به آن آشکار می‌شود. هدف از این پژوهش نیز بررسی دو محله پرواز و دمشقیه تبریز، از لحاظ مطابقت ساخت و سازهای موجود با ضوابط و مقررات طرح تفصیلی و نقشه‌های پیشنهادی مصوب ۱۳۹۵ و همچنین بررسی تأثیر تخلفات ساختمانی بر سیمای شهری این دو محله، به منظور کاهش این تخلفات و تأثیرات منفی آن‌ها بر پارامترهای سیمای شهری می‌باشد. محله پرواز به عنوان یکی از محلات جدید که با شکل و الگوی پیشین طراحی شده، و محله دمشقیه به عنوان نمونه‌ای از محلات قدیمی که به صورت خودرو و بدون برنامه‌ریزی و طراحی قبلی شکل گرفته، می‌باشد. امکان‌پذیر بودن سنجش محلات قدیم و جدید براساس اولین طرح توسعه شهری تبریز و امکان تعمیم دادن یافته‌های تحقیق به هردو بافت سنتی و جدید از دلایل انتخاب محله‌های مذکور می‌باشد. با عنایت به این امر تحقیق حاضر به دنبال پاسخگویی به سوالات زیر می‌باشد:

۱- آیا ساخت و ساز در محلات پرواز و دمشقیه مطابق با ضوابط و مقررات ساخته شده است؟

1. Construction Violation
2. Kapoor & Blanc
3. The Image of the City
4. Lynch

۲- در صورتی که مطابق ضوابط و مقررات مصوب ساخته نشده، چه تأثیری بر سیمای شهری در محلات مورد مطالعه گذاشته است؟

در این راستا پژوهش‌های داخلی و خارجی مختلفی در رابطه با سیمای شهری، انجام شده است، که به برخی از آن‌ها اشاره می‌گردد. جو واگلیکا^۱ (۲۰۱۸)، در پایان‌نامه دکتری خود، به بررسی و درک عوامل تأثیرگذار بر تخلفات در مسکن و ارائه پیشنهاداتی جهت بهبود وضعیت تخلفات ساختمانی پرداخته است. یافته‌های وی نشان می‌دهد که عوامل موثر در نقض قوانین ساخت و سازهای مسکونی به چهار دسته‌ی آموزش محدود، نقش‌ها و مسئولیت‌های نامشخص، منابع محدود و قانون و نظارت تقسیم می‌گردد. بر این اساس کمبود آموزش یکی از عوامل اصلی در رابطه با بروز تخلفات ساختمانی است. علاوه‌بر آن درک صحیح مسئولیت و نقش در فرهنگ ساختمان‌سازی از عوامل دیگر می‌باشد. منابع محدود نیز همیشه می‌تواند در هر صنعتی مسئله‌ساز شود. بنابراین این مسئله نیازمند بازنگری در قوانین و نظارت‌ها می‌باشد. عبدل و بارمالژی^۲ (۲۰۱۲)، درصدد یافتن مکانیسمی جهت استفاده بهینه از اطلاعات موجود در مجوزهای ساختمانی، معتقد هستند که عوامل و مشکلات بسیاری در انجام تخلفات ساختمانی دخیل هستند، از جمله: دولت‌های محلی، فقدان پایگاه داده‌ها، استفاده از روش‌های سنتی در برداشت اطلاعات که برای حل این مسئله استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS^۳) را پیشنهاد می‌کنند. پونگ^۴ و همکاران (۲۰۰۹)، در مقاله‌ای تحت عنوان «اثرات جانبی تخلفات ساختمانی در محیط شهری (مطالعه موردی شهر تاینان)»، موارد نقض قوانین ساخت ساختمان در شهر تاینان را بررسی کرده و به تجزیه، تحلیل و مقایسه ویژگی‌ها و تأثیرات تخلفات ساختمانی پرداخته‌اند. این مقاله نتیجه می‌گیرد که تخلفات ساختمانی ممکن است بر عوامل خارجی همچون ایمنی عمومی، چشم‌انداز شهری، حقوق و منافع دیگران، محیط فیزیکی شهری و ... تأثیر بگذارد. محمد میرغیاتی (۱۳۹۷)، در پایان‌نامه خود با موضوع «بررسی و مطالعه اثرات ساخت و سازهای غیرمجاز در سیمای شهری در شهر کرج (مطالعه موردی منطقه یک شهر کرج)»، به بررسی آثار و پیامدهای ساخت و سازهای غیرمجاز شهر کرج پرداخته است. طبق بررسی‌های انجام شده در دو گروه از شهروندان و کارشناسان، مشخص شده که از دیدگاه هر دو جامعه‌ی تحقیق، تخلفات ساختمانی بر کالبد و سیمای شهری تأثیرگذار بوده و عامل کالبدی- فضایی بیشترین سهم را در تبیین گونه‌ها داشته و شاخص اجتماعی- اقتصادی نیز از عوامل تأثیرگذار در افزایش و کاهش میزان تخلفات ساختمانی می‌باشد. پویان گرمسیری و علی هنرپروران (۱۳۹۶)، در مقاله‌ای با عنوان «بررسی علل تخلفات ساختمانی و تأثیر آن بر سیمای کالبدی شهر شیراز»، تأثیر تخلفات ساختمانی بر سیمای کالبدی شهر شیراز را مورد بررسی و ارزیابی قرار داده‌اند. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که مجموعه تخلفات ساختمانی در این شهر موجب ناهمگونی فضایی در ساختار شهر گشته است و بین انواع تخلفات ساختمانی و ناهمگونی سیمای کالبدی شهر رابطه معناداری وجود

1. Joe Vaglica
2. Abdel & Barmalgy
3. Geographic Information System
4. Pong

دارد. فرزاد سلیمی (۱۳۹۶)، در پایان‌نامه خود با عنوان «تأثیر تخلفات ساخت و ساز بر محیط شهری» به شناخت انواع تخلفات ساخت و ساز و تأثیر آن بر سیمای محیط شهری در منطقه ۱۲ کلانشهر تهران پرداخته و به این نتیجه رسیده است که در این منطقه تخلفات مربوط به نما، عابر و بدون پروانه و بهداشت درصد بیشتری را به خود اختصاص داده‌اند و تخلفات ساختمانی بیشترین تأثیر در کیفیت محیط از ابعاد منظر و سیمای شهری دارد.

به طور کلی واژه سیما که در کتاب سیمای شهر کوین لینچ به عنوان Image آورده شده است را نباید با اصطلاح منظر یا Landscape یکسان دانست. سیمای شهر در واقع، حاصل ادراکات قابل حس و ذهنیت انسان از محیط اطرافش می‌باشد (اسماعیل‌نیا و توکلی، ۲۰۱۶، ص. ۷۰۴)، که این ادراکات در نتیجه تأثیر عواملی است که حواس انسان را تحت تأثیر قرار می‌دهد (شجاعی‌وند و همکاران، ۱۳۹۷، ص. ۳). در مقابل منظر موجودی جدید، حاصل از شناخت محیط اطراف در ترکیبی مادی، معنوی با ذهنیت و خاطرات افراد می‌باشد (کلاتری و اخوت، ۱۳۹۵، ص. ۴۵-۴۶). همچنین سیمای شهری مجموعه‌ای از اطلاعاتی است که در خاطر و ذهن شهروندان نقش بسته است. به طور مثال، هنگامی که نام میدان نقش جهان اصفهان به گوش می‌رسد، تصویری از یک میدان مستطیلی شکل با سر در بازار، کاخ عالی قاپو، مسجد امام و مسجد شیخ لطف‌اله در ذهن شکل می‌گیرد (منصوری، ۱۳۸۵، ص. ۱۸). بنابراین خصوصیات شکل شهر تصویری ذهنی در ذهن شهروندان و حس مکان ایجاد می‌کند (فیروزی و همکاران، ۱۳۹۳، ص. ۲۳). به عبارت دیگر سیمای شهر، درک و شناخت فرد از پیوندهای بین عناصر، پیوندهای بین شهری و پیوند شهر با رویدادها، مکان‌ها و زمان‌ها، با مفاهیم و ارزش‌های غیرفضایی بوده که این شناخت، یک تصویر ذهنی قوی از شهر برای فرد ایجاد کرده و تعامل مردم با محیط را فراهم می‌کند (حبیب^۱، ۲۰۰۶، ص. ۹). در بیانیه همایش سیما و منظر شهری، تجارب جهانی و چشم‌انداز آینده تعریف جامعی از سیمای شهر ارائه شده است: سیما یا تصویر ذهنی شامل ذهنیتی بوده که با استفاده از ادراک و پردازش منظر در ذهن انسان ایجاد می‌شود (منصوری، ۱۳۸۳، ص. ۹۴). کوین لینچ متفکر و متخصص برجسته شهرسازی نیز سیمای شهری را حاصل تصور ذهنی^۲ انسان از واقعیت خاص فیزیکی موجود، با توجه به ساختار شخصیتی‌اش معرفی می‌کند. اما این تصویر ذهنی مختص زمان حال نبوده، و حاصل ترکیب تصورات ذهنی فرد از گذشته و آینده می‌باشد (لینچ، ۱۳۹۸، ص. ۲۹). همچنین بر مبنای تئوری لینچ، عوامل سازنده سیمای شهر را می‌توان پنج عامل راه^۳، نشانه^۴، محله^۵، گره^۶، لبه^۷ نام برد. این پارامترهای سیمای شهر دارای یک سری معیارها بوده که با رعایت آنها می‌توان به سیمای شهری مطلوب دست یافت. در ذیل به برخی از آنها اشاره می‌شود.

1. Habib
2. Image
3. Path
4. Landmark
5. District
6. Node
7. Edge

- راه: ۱- داشتن کیفیت خاص که آن‌ها را از اطراف خود متمایز کند. ۲- پیوستگی راه که چون عاملی پیوسته و وحدت یافته به دیده آید. ۳- نقطه مشخصی در راه تعیین شود و شخص موقعیت خود را نسبت به آن معلوم دارد. ۴- راه یا مقصد در معرض دید قرار گیرد که تصویرش به دیده موثرتر آید.
 - لبه: ۱- داشتن پیوستگی فرم. ۲- به دیده آمدن از مسافتی بعید. ۳- اگر به درون لبه عامل بصری یا عاملی که دیده را به حرکت درآورد نفوذ یابد، می‌توان بر تأثیر لبه افزود. ۴- جهت افزایش نمایانی لبه، می‌بایست رسیدن به آن به آسانی میسر باشد و مورد استفاده قرار گیرد.
 - نشانه: ۱- سیمایی منحصر به فرد داشته و با متن و زمینه خود در تضاد باشد. ۲- بر نواحی اطراف خود مسلط و غالب باشد. ۳- اگر در طول زمان یا از مسافتی بعید به دیده آیند سیمای قوی‌تری خواهند داشت. ۴- تمرکز چند عامل یا چند خصوصیت دیگر همراه با نشانه بر قدرت تصویر می‌افزاید. ۵- نشانه‌ها واجد تسلسلی پیوسته باشند، یعنی ردیفی از عوامل آشنا ناظر را در گردش در شهر هدایت کند.
 - گره: ۱- نقاطی در شهر که باید دیده را به خود معطوف دارند. ۲- محل تمرکز پاره‌ای فعالیت‌ها هستند. ۳- شدت تراکم به تشخیص گره می‌افزاید و گاهی تراکم خود سیمایی متشخص برای گره بوجود می‌آورد. ۴- بعضاً نشانه‌ای مرتفع در گره جای گرفته است که از دور به دیده می‌آید و بر اهمیت گره می‌افزاید.
 - محله: ۱- جایی که در آن پاره‌ای خصوصیات مشابه موجود بوده و این خصوصیات مختص آن محله باشد. ۲- هرچقدر که وجوه تشابه بیشتر باشد، محله وحدت بیشتری می‌یابد. ۳- حدود محلات از نظر بصری معین و معلوم باشد که در اینصورت تشخیص سیمای محله افزایش می‌یابد. ۴- بافت درون محله بایستی روشن باشد. محله‌ای که بافت مشخص دارد، واجد سیمایی آشکار و زنده است. ۵- اگر محله‌ای متنوع و مشخص باشد، پیوند آن با سایر مظاهر شهر آشکار می‌شود (همان، ص. ۱۷۵-۱۹۲).
- در رابطه با تخلفات ساختمانی نیز می‌توان چنین گفت که تمامی بناهای احداثی ساختمانی است که فاقد پروانه ساخت بوده و یا مغایر با قوانین و مقررات شهرداری و شهرسازی احداث شده (فاتحی، ۱۳۹۴، ص. ۲) و همچنین منجر به تغییراتی در نقشه‌ی تصویری شهرداری از لحاظ حذف (کسر) و یا افزایش بنا شده است را شامل می‌شود (ثابت ورنامخواستی، ۱۳۸۸، ص. ۱۱۵). در واقع تخلف در اصطلاح به معنای خلاف کردن و از مصدر تفعل بوده (عمید، ۱۳۹۰، ص. ۲۰۶) و تخلفات ساختمانی نیز بی‌اعتنایی به قانونمندی‌های موجود در حوزه ساخت و ساز شهری و عدم رعایت مقررات ساختمان‌سازی می‌باشد و عدم رعایت قوانین و مقررات و ضوابط شهرسازی، فنی، ایمنی، بهداشتی و منظر ساختمان به هر دلیل از سوی سازنده یا سازندگان شهری تخلف محسوب می‌شود (معصوم، ۱۳۸۰، ص. ۴۹). در جوامع مختلف نیز، بناهای دارای تخلف ساختمانی، با اصطلاحات متفاوتی تعریف شده‌اند که

مسکن یا بنای غیرقانونی^۱، مسکن یا بنای غیرمجاز^۲، بنای کنترل نشده^۳، غیررسمی^۴، بنای سازمان‌دهی نشده^۵، بنای برنامه‌ریزی نشده^۶ از این جمله‌اند (کهرامان^۷ و همکاران، ۲۰۰۶، ص. ۵۱۷). امروزه افزایش میزان تخلفات ساختمانی در شهرها بر کسی پوشیده نیست. اما مسئولین امر و دست‌اندرکاران امور شهری معتقدند که گذشته از ضرورت جلوگیری از تخلفات ساختمانی، حفظ هویت و زیبایی سیمای شهری نیز از اولویتهای بالایی برخوردار است. گاه توجه مسئولین شهری به سیمای شهری و کنترل اوضاع اجتماعی در نتیجه افزایش جمعیت و رشد شهرها کاهش یافته و منجر به فراموشی هویت حفظ سیمای بصری جهت پاسخ به نیاز روزمره شهروندان می‌شود (تلیار و ربیعی، ۱۳۹۵، ص. ۱). شاید دلیل تصویب مصوبه سیما و منظر شهری در شورای عالی شهرسازی و معماری کشور نیز همین باشد. در ذیل به تأثیر تخلفات ساختمانی بر هریک از ابعاد سیمای شهری پرداخته می‌شود.

الف) پیامدهای موثر بر راه‌ها: تغییرات پیش‌بینی نشده و غیرمجاز در نوع استفاده از ساختمان‌های شهری سبب بروز مشکلاتی در نظام دسترسی‌ها گشته و منجر به آشفتگی سیمای راه شود و سردرگمی شهروندان در مسائلی همچون جهت‌یابی را به بار آورد. تخلفات ساختمانی گاه اثرات مثبتی از جمله جهت‌دار شدن راه در اثر افزایش شدت تراکم ساختمان‌ها را نیز به همراه دارد.

ب) پیامدهای موثر بر محله: تخلفات ساختمانی که در یک محله صورت می‌گیرد ممکن است بر بافت محله، فضای آن، فرم محله، نمادها، نوع ساختمان‌ها، نوع استفاده از ساختمان‌ها و ... تأثیر بگذارد؛ که تغییر در هریک از این عوامل سیما و بیکر محله را تغییر داده و موجب عدم تشخیص این محله از محلات دیگر شود و آشفتگی سیمای محله را به همراه داشته باشد. در مقابل، از جمله نکات مثبت تخلفات ساختمانی این است که گاه منجر به تمیز و مشخص گشتن محله از سایر محلات شده و سیمای آن را ارتقا می‌دهد.

ج) پیامدهای موثر در لبه: پاره‌ای از محلات به داشتن مرز و حدود مشخص، معین و متمایزند (لینچ، ۱۳۹۸، ص. ۱۲۸). در برخی موارد تخلفات ساختمانی باعث از بین رفتن این مرز و حدود شده و یا بالعکس مرز و حدود مشخصی را برای محلات بوجود می‌آورد که به عنوان لبه که یکی دیگر از مشخصه‌های سیمای شهر می‌باشد، نام می‌گیرد. همچنین لبه‌ها نیز همانند راه‌ها می‌توانند معلوم‌دارنده جهت باشند (همان، ص. ۱۲۲).

1. Illegal
2. Unauthorized
3. Uncontrolled
4. Informal
5. Unorganized
6. Unplanned
7. Kahraman

د) پیامدهای موثر بر گره: گاهی تخلفات ساختمانی موجود در یک منطقه می‌تواند منجر به ایجاد گره (از مهم‌ترین عوامل سیمای شهر) شود و در تغییر سیمای منطقه کمک شایانی نماید و اثرات مثبت و بارزی برجای بگذارد و یا بالعکس باعث از بین رفتن سیمای گره شده و اثرات منفی و مشکلاتی را به بار آورد. ر) پیامدهای موثر بر نشانه: تخلفات ساختمانی گاه به عنوان یک نشانه در سیمای شهر یاد می‌شود. از آنجایی که نشانه لازم‌هاش این است که از عوامل بسیار به دیده‌ی ناظر موثرتر و برجسته‌تر و بی‌نظیر جلوه‌گر شود (همان، ص. ۱۴۴)، پاره‌ای از تخلفات ساختمانی می‌تواند به عنوان نشانه در نظر گرفته شود که عاملی منحصر به فرد باشد و در ذهن خاطره‌ای بگذارد. این تخلفات برخی اوقات می‌تواند تأثیری مثبت بگذارد و کیفیت سیما را ارتقا دهد و گاهی ممکن است موجب آشفته‌گی سیمای شهر شود و تأثیر آن منفی باشد.

۲. روش‌شناسی پژوهش

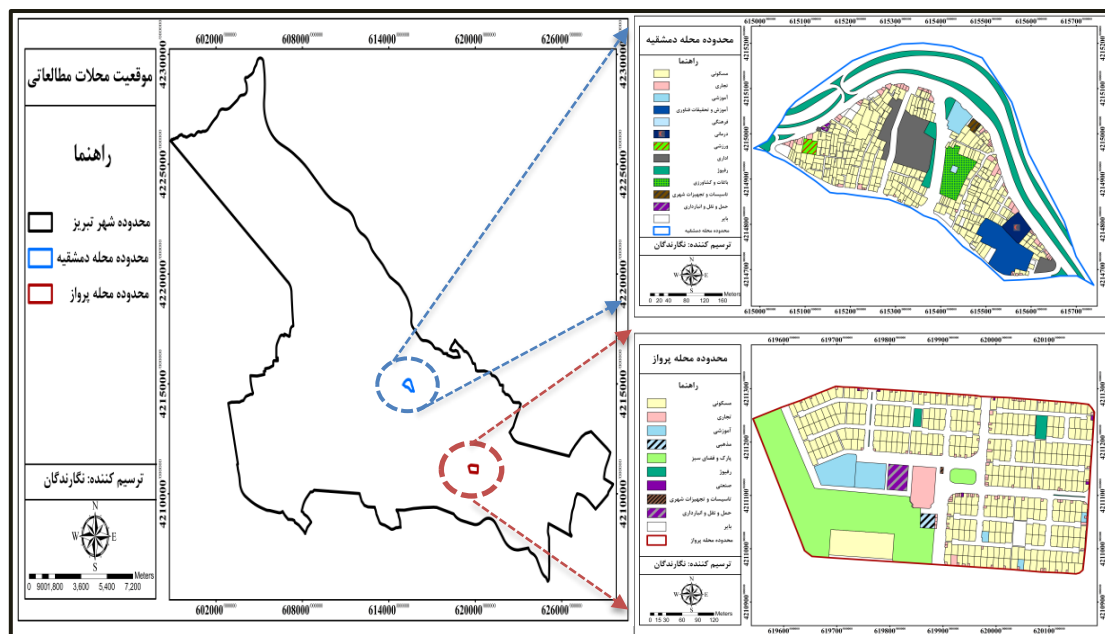
۲.۱. روش پژوهش

پژوهش حاضر از حیث ماهیت و روش، توصیفی-تحلیلی بوده و جهت گردآوری اطلاعات نیز از دو روش کتابخانه‌ای و میدانی استفاده شده است. جهت تهیه نقشه‌های پایه از لایه‌های موجود در نقشه پایه سازمان نقشه-برداری کشور استفاده گردیده و در روش میدانی نیز جهت دستیابی به اطلاعات مربوط به تخلفات ساختمانی و درک سیمای شهری، محدوده محله‌های مورد مطالعه به صورت میدانی بررسی و نوع کاربری اراضی و تعداد طبقات ساختمانها در مقیاس قطعات بصورت دقیق در سال ۱۳۹۹ برداشت شده است، همچنین از روش مقایسه‌ای نیز جهت انطباق وضعیت موجود محله‌ها از لحاظ نوع کاربری‌ها و تعداد طبقات با نوع کاربری‌ها و طبقات قابل ساخت براساس طرح‌جامع و تفصیلی مصوب استفاده شده است. لازم به ذکر است طرح‌های مورد استفاده عبارت بودند از: طرح جامع ۱۳۹۵ و طرح تفصیلی مصوب سال ۱۳۹۰ شهر تبریز. جهت تجزیه و تحلیل داده‌ها از نرم‌افزار Excel و برای ترسیم نقشه‌ها نیز از نرم‌افزارهای ArcMap و AutoCad استفاده شده است.

۲.۲. محدوده مورد مطالعه

محدوده مطالعاتی تحقیق حاضر شامل محلات دمشقیه و پرواز در کلانشهر تبریز می‌باشد. دلیل انتخاب این محله‌ها بیشتر به خاطر سنجش و مقایسه تأثیر تخلفات ساختمانی در محله‌های نوساز و قدیمی شهر بوده است. و اینکه تخلفات در محله‌های قدیم و نوساز چه تفاوتی باهم دارند. محله دمشقیه یکی از تاریخی‌ترین محلات شهر تبریز و معروف به گوموش‌قیه با مساحتی حدود ۲۰۰۶۰۷ مترمربع، در قسمت شرقی تبریز و در منطقه ۱ شهرداری تبریز واقع شده است. این محله طبق سرشماری سال ۱۳۹۵ دارای جمعیتی بالغ بر ۱۸۶۳ نفر و ۵۷۴ خانوار بوده و براساس نقشه مصوب نیز دارای ۴۶۹ قطعه و کاربری اراضی غالب مسکونی و تجاری و اکثر ساختمان‌های آن یک یا دو طبقه می‌باشد. محله پرواز نیز یکی از محلات طراحی شده، با مساحت ۱۸۵۳۶۴ مترمربع در جنوب شرقی تبریز و در منطقه ۲ شهرداری تبریز قرار داشته، که برنامه‌ریزی آن به دهه ۵۰ برمی‌گردد. این محله نیز با ۴۹۱ قطعه دارای

کاربری غالب مسکونی - تجاری بوده و اکثر ساختمان‌های آن در نقشه مصوب یک طبقه یا دوطبقه می‌باشد. این محله در سرشماری ۱۳۹۵، ۵۳۹۲ نفر جمعیت و ۱۷۳۰ خانوار بوده است (معاونت معماری و شهرسازی تبریز، ۱۳۹۵).



شکل ۱. نقشه‌های موقعیت و محدوده محلات مطالعاتی در شهر تبریز

۳. یافته‌ها

۳.۱. الگوی موجود ساخت و ساز

بررسی و تحلیل محله دمشقیه بعنوان یکی از محله‌های تاریخی شهر تبریز نشان می‌دهد که، اکثر معابر فرعی و دسترسی‌های این محله دارای عرض کمتر از ۱۲ متر بوده و کاربری غالب محله نیز کاربری مسکونی - تجاری می‌باشد. همچنین اکثر قطعات در وضع موجود یک طبقه می‌باشد. اما محله پرواز برخلاف محله دمشقیه یکی از محلات طراحی شده و نوساز شهر تبریز بوده و بخش عمده‌ای از کاربری‌های وضع موجود نیز مسکونی - تجاری می‌باشد. همچنین معابر و دسترسی‌های این محله طراحی شده و مطابق با ضوابط و مقررات شهری می‌باشد. اکثر قطعات موجود در این محله نیز، یک طبقه می‌باشد.



شکل ۲. نقشه‌های وضع موجود کاربری اراضی و تعداد طبقات محلات مورد مطالعه

جدول ۱. کاربری اراضی موجود محلات مورد مطالعه (تعداد قطعه)

کاربری محلات	مسکونی	تجاری خدماتی	پارک و فضای سبز	بایر	مذهبی	رفه‌دو ^۱	آموزشی	اداری انتظامی	تاسیسات شهری	باغات کشاورزی	آموزش عالی	حمل و نقل و انبارداری	تاریخی	درمانی	مجموع
دمشقیه	۳۲۹	۹۸	-	۲۳	۵	۳	۲	۲	۲	۱	۱	-	۱	۴۶۹	
پرواز	۳۶۷	۱۰۰	۷	-	۱	۵	۶	-	۱	-	-	۱	-	۴۸۹	

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

جدول ۲. تعداد طبقات موجود محلات مورد مطالعه (تعداد قطعه)

طبقات محلات	فاقد بنا	یک طبقه	دو طبقه	سه طبقه	چهار طبقه	پنج طبقه	شش طبقه	هفت طبقه	هشت طبقه	نه طبقه	ده طبقه
دمشقیه	۴۲	۱۹۷	۸۰	۵۰	۴۹	۳۸	۷	۳	۱	۲	-
پرواز	۲۶	۱۶۲	۸۰	۱۹	۹	۵۶	۸۷	۱۹	۱۸	۱۲	۱

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

۱. فضاهای سبز بین معابر که بدلیل داشتن مساحت زیاد جزو شبکه معابر آورده نشده است.

۳.۲. الگوی ساخت براساس ضوابط و مقررات

برای مشخص نمودن تخلفات ساختمانی در ساخت سازه‌های انجام شده، ابتدا نقشه کاربری اراضی و نقشه تعداد طبقات قابل ساخت بر اساس ضوابط و مقررات پیشنهادی مصوب طرح جامع ۱۳۹۵ و تفصیلی ۱۳۹۰ شهر تبریز برای هر دو محله مورد مطالعه تهیه شد و سپس با مقایسه نقشه ای مذکور با وضعیت ساخته شده موجود، تخلفات ساختمانی انجام شده در مقیاس قطعات در هر دو محله مشخص گردید.

جدول ۳. ضوابط مربوط به تعداد طبقات مجاز برای هر قطعه با توجه به موقعیت قرارگیری آن در گذرهای

مختلف

عرض معابر	۴ متر	۶ متر	۸ متر	۱۰ متر	۱۲ متر	۱۴ متر	۱۶ متر	۱۸ متر	۲۰ متر	۲۴ متر	۳۰ متر	۳۵ متر	۴۵ متر
حداکثر طبقات	۳	۴	۴	۵	۵	۵	۶	۶	۷	۷	۸	۸	۹

مأخذ: (ضوابط و مقررات طرح تفصیلی تبریز، ۱۳۹۰، ص. ۳۶)

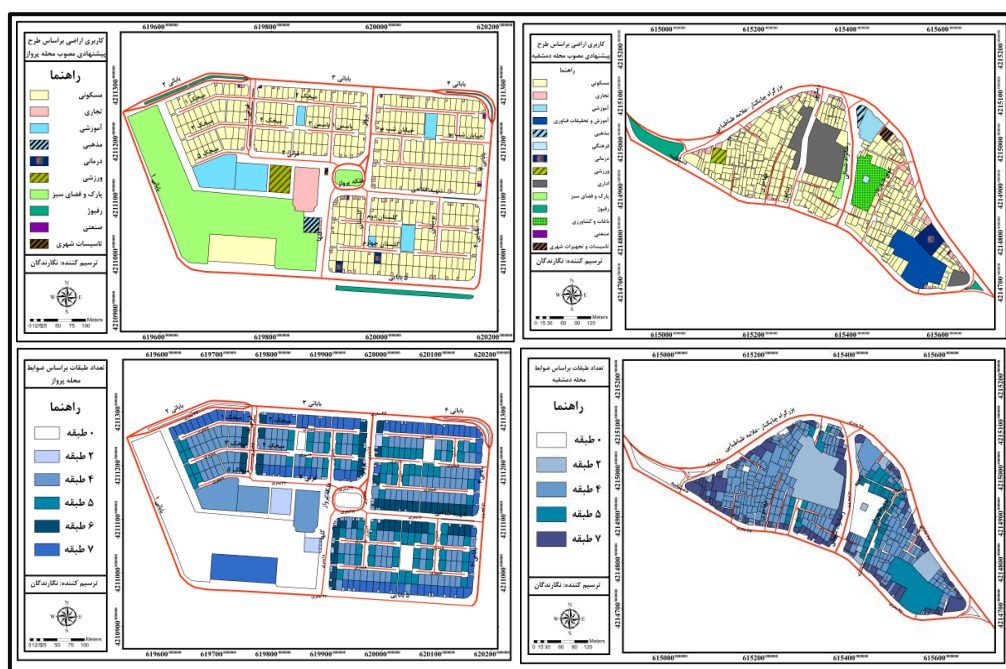
بر اساس ضوابط ساخت و ساز مصوب طرح تفصیلی که مهمترین خصوصیت آن یکسان کردن ضوابط و ساخت و ساز در کل شهر تبریز و عدم توجه به عوامل متعدد و متنوع موثر و خلاصه کردن موضوع به دو عامل اندازه قطعه زمین و عرض معبر دسترسی است موجب بروز نابسامانی های زیادی در الگوی استقرار فضایی توده های ساختمانی در سطح شهر و عدم تطابق و هماهنگی آن با امکانات، استعدادها، محدودیت ها و مشکلات مناطق مختلف شهر گردیده است (جعفری، ۱۳۹۷، ص. ۱۸۶).

جدول ۴. ضوابط احداث بنای مسکونی بر اساس طرح تفصیلی تبریز

عرض معبر	سطح اشغال	حداکثر تعداد طبقات	حداکثر تراکم ساختمانی (درصد)
۴	٪۶۰	۳	۱۸۰
۶	٪۶۰	۴	۲۴۰
۸	٪۶۰	۴	۲۴۰
۱۰	٪۶۰	۵	۳۰۰
۱۲	٪۶۰	۵	۳۰۰
۱۴	٪۶۰	۵	۳۰۰
۱۶	٪۶۰	۵	۳۰۰
۱۸	٪۶۰	۵	۳۰۰
۲۰	٪۶۰	۵	۳۰۰
۲۴	٪۶۰	۵	۳۰۰
۳۰	٪۶۰	۵	۳۰۰
۳۵	٪۶۰	۵	۳۰۰
۴۵	٪۶۰	۵	۳۰۰

مأخذ: (شهرداری تبریز، ۱۳۹۰، ص. ۶۰)

بر اساس طرح تفصیلی مصوب ۱۳۹۰ تبریز، طراحی معابر زیر ۶ متر در کل شهر پیشنهاد نشده است. بدین جهت در محله دمشقیه برای معابر با عرض کمتر از ۶ متر، ضوابط و مقررات مربوط به معابر ۶ متری اعمال گردید و الگوی طراحی شده با توجه به عرض معابر و نوع کاربری، تعداد طبقات مجاز ساختمان‌ها در پنج ردیف شامل فاقدبنا (صفر طبقه)، ۲ طبقه، ۴ طبقه، ۵ طبقه و ۷ طبقه بندی گردید. با توجه به عرض معابر و مساحت قطعه بیشترین طبقات قابل ساخت برای محله مذکور ۴ طبقه می‌باشد. برای محله پرواز همانند محله دمشقیه در رابطه با تعداد طبقات مجاز نیز بر اساس ضوابط و مقررات طرح تفصیلی عمل شد و با توجه به عرض معابر این محله و نوع کاربری هر قطعه، تعداد طبقات مجاز در شش طبقه از جمله فاقدبنا (صفر طبقه)، ۲ طبقه، ۴ طبقه، ۵ طبقه، ۶ طبقه و ۷ طبقه بندی انجام شد، در این محله نیز بیشترین تعداد طبقات مجاز قابل ساخت بر اساس ضوابط مصوب همانند محله دمشقیه ۴ طبقه می‌باشد.



شکل ۳. نقشه‌های کاربری اراضی و تعداد طبقات بر اساس ضوابط و مقررات محلات مورد مطالعه

جدول ۵. کاربری اراضی بر اساس طرح پیشنهادی مصوب محلات مورد مطالعه (تعداد قطعه)

کاربری محلات	مسکونی	تجاری-خدماتی	اداری-انتظامی	تاسیسات شهری	آموزش عالی	آموزشی	باغات کشاورزی	پارک و فضای سبز	صنعتی	ورزشی	تاریخی	درمانی	مذهبی
دمشقیه	۳۶۷	۶۸	۴	۲	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	
پرواز	۳۷۹	۱۰۵	-	۱	-	۶	-	۲	۷	۱	-	۲	

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

جدول ۶. طبقات براساس ضوابط طرح تفصیلی محلات مورد مطالعه (تعداد قطعه)

طبقات	فاقد بنا	دو طبقه	چهار طبقه	پنج طبقه	شش طبقه	هفت طبقه	مجموع
دمشقیه	۱۲	۷۷	۲۴۱	۵۲	-	۸۸	۴۶۹
پرواز	۱۲	۹۸	۱۵۲	۸۸	۵۳	۸۸	۴۹۱

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

۳.۳. تخلفات ساختمانی محلات مورد مطالعه

بررسی و تحلیل قطعات ساخته شده در طی سالهای گذشته براساس ضوابط و مقررات مصوب طرح های مذکور در محله های مورد مطالعه نشان می دهد که، در محله دمشقیه از مجموع کل قطعات، حدود ۱۲ درصد قطعات مغایر با ضوابط و مقررات ساخته شده است که از این مقدار حدود ۶ درصد تخلفات مربوط به تخلف در تغییر کاربری اراضی و ۶ درصد دیگر مربوط به تخلف در تعداد طبقات می باشد. لازم به ذکر است این درصد از تخلفات تقریباً همه ساخت سازهای سالهای گذشته را شامل می شود. درمقابل محله پرواز، آمار بالاتری در رابطه با تخلفات ساختمانی را به خود اختصاص داده است. از کل قطعات موجود در این محله حدود ۳۸ درصد قطعات مغایر با ضوابط و مقررات ساخته شده و بیشترین نوع تخلف مربوط به تخلف در تعداد طبقات می باشد؛ که از کل قطعات موجود ۳۰ درصد قطعات، طبقات مازاد بر ضوابط ساخته شده و ۸ درصد از کاربری ها نیز مغایر با طرح جامع مصوب ۱۳۹۵ تبریز ساخته شده که بیشتر مربوط به تغییر کاربری های عمومی به کاربری مسکونی می باشد. در هر دو محله بیشترین نوع تغییر کاربری مربوط به احداث یک قطعه کاربری تجاری مازاد بوده و در رابطه با تخلف در تعداد طبقات نیز، بیشترین نوع تخلف مربوط به ساخت یک طبقه مازاد بر ضوابط می باشد. در واقع در اکثر قطعات ساخته شده در طی سالهای گذشته تخلف اتفاق افتاده است.



شکل ۴. نقشه‌های تخلفات در کاربری اراضی و تعداد طبقات محلات مورد مطالعه

جدول ۹. انواع تغییر کاربری اراضی در محلات مورد مطالعه

پرواز		دمشقیه		محللات نوع تغییر کاربری
درصد	تعداد(قطعه)	درصد	تعداد (قطعه)	
۵۵	۲۱	۶۷	۲۰	احداث تجاری اضافی در قطعات
۱۰	۴	۱۰	۳	مسکونی به تجاری
-	-	۷	۲	مسکونی به مذهبی
۸	۳	-	-	آموزشی به فضای سبز
۳	۱	-	-	درمانی به تجاری
۳	۱	-	-	صنعتی به تجاری
۳	۱	-	-	درمانی به مسکونی
۳	۱	-	-	آموزشی به مسکونی
۳	۱	-	-	مسکونی به درمانی
-	-	۳	۱	احداث کاربری مذهبی مازاد بر قطعات مصوب
۱۰	۴	۳	۱	مسکونی به آموزشی
-	-	۳	۱	پارک و فضای سبز به مسکونی
-	-	۳	۱	ورزشی به مسکونی
۳	۱	-	-	ورزشی به حمل و نقل و انبارداری
-	-	۳	۱	اداری به مذهبی
۱۰۰	۳۸	۱۰۰	۳۰	مجموع

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

جدول ۷. تخلفات صورت گرفته در محلات مورد مطالعه

پرواز		دمشقیه		محللات نوع تخلفات
درصد	تعداد (قطعه)	درصد	تعداد (قطعه)	
۸	۳۸	۶	۳۰	تخلف در کاربری اراضی
۳۰	۱۴۸	۶	۳۰	تخلف در طبقات
۳۸	۱۸۶	۱۲	۶۰	مجموع تخلفات
-	۴۸۹	-	۴۶۹	کل قطعات موجود

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

جدول ۸. اضافه طبقات محلات مورد مطالعه

پرواز		دمشقیه		محللات طبقات اضافه
درصد	تعداد (قطعه)	درصد	تعداد (قطعه)	
۵۸	۸۶	۷۷	۲۳	یک طبقه
۳۸	۵۶	۲۰	۶	دو طبقه
۳	۴	-	-	سه طبقه
۱	۲	۳	۱	چهار طبقه
۱۰۰	۱۴۸	۱۰۰	۳۰	مجموع

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

۳. ۴. یافته‌های مرتبط با تخلفات و تأثیر آن سیمای شهری محلات مورد مطالعه

باتوجه به بررسی‌های انجام شده و تخلفات طبقه‌بندی شده، به طور کلی تأثیر این تخلفات بر هریک از

پارامترهای سیمای شهری در محلات مطالعاتی به شرح زیر می‌باشد:

❖ تخلف در تغییر کاربری اراضی قطعات (مغایر با طرح مصوب جامع و تفصیلی):

- در قطعاتی که کاربری اراضی آن‌ها در تضاد با زمینه و متن خود بوده‌اند و به عنوان نشانه یاد می‌شدند، تغییر کاربری این قطعات به کاربری یکسان با قطعات مجاور، منجر به از بین رفتن نشانه و تضعیف سیمای لبه و گره در شهر شده است.
- ترافیک عرضی محدودی که این نشانه می‌توانست ایجاد کند و سیمای راه را تقویت کند، تغییر کاربری اراضی قطعه و از بین رفتن نشانه باعث تضعیف سیمای راه شده است.
- تغییر کاربری اراضی قطعات به کاربری مغایر با قطعات همجوار، موجب از بین رفتن یکدستی و پیوستگی خصوصیات محله شده و از قدرت سیمای محله کاسته است.
- در قطعاتی که کاربری‌های مجاور آن‌ها منجر به ترافیک عرضی محدود و افزایش قدرت سیمای راه شده بودند، اکنون تغییر کاربری در این قطعات که باعث تشدید ترافیک عرضی در این منطقه شده و

ترافیک بیش از حد منجر به کاهش سیمای راه و تضعیف قدرت آن شده است. همچنین این امر بر سیمای لبه و گره موجود، نیز تأثیر منفی گذاشته و مانع دیده شدن سریع آن‌ها شده است و سیمای گره و لبه را مختل کرده است.

- با توجه به ضوابطی که در خصوص مسئله‌ی پیش‌آمدگی، در ضوابط و مقررات ارتقای کیفی سیما و منظر شهری ذکر شده است، پیش‌آمدگی بدنه ساختمان‌ها (نظیر بالکن، تراس و ...) در فضاهای عمومی شهری ممنوع می‌باشد (مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری، ۱۳۸۷). بنابراین در رابطه با قطعاتی که مرتکب تخلف و پیش‌آمدگی شده‌اند، حتی در صورتی که تغییر کاربری در آن‌ها تأثیر مثبتی بر سیمای شهر به همراه داشته باشد، این پیش‌آمدگی در معابر و فضاهای عمومی شهری منجر به تضعیف و کاهش سیمای راه و لبه شده و از قدرت تأثیر آن‌ها کاسته است.
- تغییر کاربری‌های خاص موجود در یک محله به کاربری یکسان قطعات مجاور و از بین رفتن آن به عنوان نشانه، منجر به فاقد جهت شدن راه شده و سیمای راه را تضعیف کرده است.



شکل ۵. عکس نمونه‌ای از تأثیر منفی تخلفات در تغییر کاربری اراضی بر سیمای شهری محله پرواز



شکل ۶. عکس نمونه‌ای از تأثیر منفی تخلفات در تغییر کاربری اراضی بر سیمای شهری محله دمشقیه

- ❖ تخلف در طبقات (اضافه طبقات مغایر با ضوابط و مقررات طرح جامع و تفصیلی):
- احداث ساختمان‌های بلند در معابر تنگ و با عرض کم، منجر به افزایش قدرت سیمای راه‌ها می‌شود، اما به دنبال اضافه‌ی طبقات مازاد بر ضوابط در این ساختمان‌ها، از میزان تأثیر و قدرت سیمای راه‌ها و لبه کاسته شده است.
 - افزایش طبقات و به دنبال آن افزایش تراکم، منجر به از بین رفتن هویت و وحدت اجتماعی محله شده و سیمای محله را مختل کرده و از تأثیر و قدرت آن کاسته است.
 - طبق ضابطه موجود در ضوابط و مقررات ارتقای کیفی سیما و منظر شهری، احداث ساختمان‌های با ارتفاع بلند که موجب سلب حقوق همسایگان در برخورداری از نور، مناظر و مواهب طبیعی می‌شود، ممنوع می‌باشد (مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۸۷). بنابراین احداث این نوع ساختمان‌ها با طبقات مازاد بر ضوابط باعث تضعیف سیمای محله شده است.
 - ساختمان بلندی که در مجموع چند ساختمان با ارتفاع کم بنا شده است و به عنوان نشانه نیز یاد می‌شود، موجب کاهش یکدستی و پیوستگی مشخصات محله شده و سیمای محله را مختل کرده است.
 - افزایش ارتفاع دو ساختمان در جمع چند ساختمان، موجب از بین رفتن تأثیر هریک از آن‌ها به عنوان نشانه محلی شده است.
 - پیش آمدگی بدنه ساختمان‌ها در فضاهای عمومی شهری، حتی در مواردی که اضافه‌ی طبقات مازاد بر ضوابط تأثیر مثبتی بر سیمای شهری داشته باشد، موجب کاهش سیما و قدرت راه و لبه شده و بر آن‌ها تأثیر منفی داشته است.
 - احداث ساختمان‌های بلند به طور متناوب و در مجاور یکدیگر باعث افزایش پیوستگی و یکدستی مشخصات محله شد و سیمای آن را ارتقا بخشیده است، اما با احداث طبقه‌ی مازاد بر ضوابط و افزایش تراکم و فشار ناشی از آن بر راه و لبه‌ی موجود، این پیوستگی و وحدت محله تضعیف شده است.
 - تخلف در طبقات و اضافه‌ی طبقات مازاد بر ضوابط در ساختمانی که مجاور نشانه قرار گرفته است، این اضافه طبقات موجب تضعیف سیما و قدرت تأثیر نشانه شده است.



شکل ۷. عکس نمونه‌ای از تأثیر منفی تخلفات در تعداد طبقات بر سیمای شهری محله پرواز



شکل ۸. عکس نمونه‌ای از تأثیر منفی تخلفات در تعداد طبقات بر سیمای شهری محله دمشقیه

۴. بحث

از جمله مهم‌ترین دلایل ایجاد آشفته‌گی و نابسامانی در سیمای شهرها، بروز تخلفات ساختمانی و عدم رعایت قوانین و ضوابط مربوطه می‌باشد. همچنین آشفته‌گی بصری ناشی از ساخت و سازهای غیرمجاز، منجر به اختلال در اهداف برنامه‌ریزی شهری و به دنبال آن کاهش سطح رفاه و آسایش شهروندان در سطح شهر می‌شود. از این رو پژوهش حاضر به دنبال بررسی میزان تأثیر تخلفات ساختمانی بر سیمای شهری (مطالعه موردی: محلات پرواز و دمشقیه) از طریق مقایسه ساخت و سازهای وضع موجود محلات با الگوی قابل ساخت براساس نقشه‌های مصوب طرح جامع ۱۳۹۵ و تفصیلی ۱۳۹۰ تبریز و ضوابط و مقررات آن بوده است. در جهت پاسخ به پرسش اول تحقیق می‌توان گفت، با توجه به این مسئله که رعایت صددرصدی ضوابط و مقررات ساخت و ساز ملاک عمل می‌باشد، نتایج حاصل از تحقیق حاضر خلاف این موضوع را نشان می‌دهد. به طور مثال در محله دمشقیه از کل قطعات ساخته شده، ۳۰ قطعه برخلاف ضوابط و مقررات تغییر کاربری اراضی داده و یا در محله پرواز ۱۴۸ قطعه از کل قطعات ساخته شده، طبقات مازاد بر ضوابط ساخته‌اند. در واقع در طرح‌های توسعه شهری تاکید اساسی بر رعایت ارتباط بین عرض معبر و ارتفاع ساختمان شده است (قربانی و جعفری، ۱۳۹۲، ص. ۲۶۳). این در حالی است که در سال‌های اخیر کمبود منابع و همچنین به منظور به حداقل رساندن هزینه‌های ناشی از توسعه شهری، توجه مدیران و

سازمان‌های مربوطه به تراکم کردن جمعیت سوق داده شده است. اما متأسفانه به جهت نبود برنامه‌ریزی جامع و همچنین ضعف طرح‌های موجود، افزایش تراکم ساختمانی براساس تقاضا و بدون محدودیت صورت گرفته است (ادب‌خواه و همکاران، ۱۳۸۱، ص. ۵). به عبارت ساده‌تر، ساختمان‌هایی که قبلاً یک یا دو طبقه بودند، اکنون تحت عنوان افزایش تراکم ساختمانی، صرفاً تراکم جمعیتی را افزایش داده‌اند. در واقع به جهت خودکفا شدن شهرداری‌ها و عدم کمک مالی دولت به این سازمان‌ها و همچنین افزایش فعالیت‌های عمرانی شهرداری و هزینه‌های ناشی از آن در سال‌های اخیر، فروش تراکم ساختمانی در ازای پرداخت مالی معادل هزینه‌های خدمات شهری مطرح شده و این سیاست منجر به تبدیل ابزار مهم شهرسازی یعنی تراکم، به ابزاری اقتصادی جهت تامین درآمدهای مربوط به شهرداری شده است. این مسئله به طور طبیعی دارای پیامدها و تبعات منفی از جمله کمبود تاسیسات زیربنایی، کمبود خدمات رفاهی و اجتماعی، کاهش کارایی شبکه‌های ارتباطی، اختلال در سیما و منظر شهری و در نهایت به خطر افتادن حیات سالم شهری و زندگی شهری بوده است (قربانی و جعفری، ۱۳۹۲، ص. ۲۵۹-۲۷۲). بنابراین محله‌های مورد مطالعه از لحاظ رعایت ضوابط و مقررات ساخت و ساز مورد تخلف داشته و با افزایش جمعیت و به دنبال آن کمبود منابع و عدم نظارت کافی سازمان‌های مربوطه، تخلفات ساختمانی به صورت چشمگیری شکل گرفته است. همچنین با بررسی پژوهش‌های پیشین و نتایج حاصل از آن‌ها مانند تحقیقی که عبدل و بارمالژی در سال ۲۰۱۲ و جو و اگلیکا در سال ۲۰۱۸ در قالب پایان‌نامه‌ی دکتری خود انجام داده‌اند، مشخص شد که نتایج تحقیق حاضر خلاف واقعیت نبوده و نتایج مطالعات پیشین نیز تصدیقی بر این نتایج می‌باشد. در پاسخ به سوال دوم نیز، طبق بررسی‌های میدانی و مستقیمی که صورت گرفت، مشخص شد که این تخلفات ساختمانی به طور مستقیم یا غیرمستقیم بر هر یک از پارامترهای سیمای شهری تأثیر منفی گذاشته و قدرت هر یک از آن‌ها را تضعیف کرده است. در نتیجه این مسئله منجر به آشفتگی بصری در محلات مورد مطالعه و به دنبال آن کاهش آسایش شهروندان شده است. در رابطه با این نتیجه نیز مطالعات پیشین از جمله پایان‌نامه محمد میرغیائی (۱۳۹۷) تحت عنوان بررسی و مطالعه اثرات ساخت و سازهای غیرمجاز در سیمای شهری در شهر کرج (مطالعه موردی منطقه یک شهر کرج)، مقاله‌ی پویان گرمسیری و علی هنرپوران در سال ۱۳۹۶ با عنوان بررسی علل تخلفات ساختمانی و تأثیر آن بر سیمای کالبدی شهر شیراز و پایان‌نامه‌ی فرزاد سلیمی (۱۳۹۶) با موضوع تأثیر تخلفات ساخت و ساز بر محیط شهری، مورد بررسی قرار گرفت و مشخص شد که نتایج تحقیق حاضر هم راستا با نتایج آن‌ها می‌باشد. به دنبال آن با جمع‌بندی مطالب فوق نیز می‌توان چنین نتیجه گرفت که، با توجه به این مسئله که مطالعات پیشین تأثیر تخلفات ساختمانی بر سیمای شهری را در مقیاس قطعات مطالعه نکرده‌اند، پژوهش حاضر از این جهت متمایز با آن‌ها بوده و همچنین چون تاکنون هیچگونه مطالعه‌ای در این زمینه در محلات دمشقیه و پرواز تبریز صورت نگرفته، بنابراین تحقیق حاضر دارای نوآوری می‌باشد.

۵. نتیجه گیری

با توجه به یافته‌های پژوهش، در رابطه با مقایسه محله‌های مورد مطالعه با یکدیگر نیز می‌توان به این نتیجه رسید که محله‌ی دمشقیه به عنوان یک محله‌ی قدیمی نسبتاً دارای تخلفات ساختمانی کمتری بوده و تخلف در کاربری اراضی و تعداد طبقات به طور مساوی صورت گرفته است. در واقع این امر حاکی از رعایت بیشتر ضوابط و مقررات ساخت و ساز در این محله در سال‌های پیشین می‌باشد. بنابراین به طبع تأثیرات منفی تخلفات بر سیمای شهری نیز کمتر می‌باشد. اما در محله پرواز در قالب یک محله‌ی جدید، آمار مربوط به تخلفات ساختمانی بالا بوده و همچنین تخلف در تعداد طبقات یعنی اضافه‌ی طبقه‌ی مازاد بر ضوابط نسبت به تخلف در کاربری اراضی سهم بیشتری را به خود اختصاص داده است که این مسئله همانطور که قبلاً گفته شد، گویای افزایش جمعیت و کمبود منابع در سال‌های اخیر نسبت به گذشته و فروش تراکم توسط شهرداری می‌باشد. بنابراین در محله‌ی پرواز تأثیرات منفی تخلفات ساختمانی بر سیمای شهری به نسبت محله‌ی دمشقیه بیشتر می‌باشد. بنابراین با توجه به اینکه دو محله‌ی مطالعاتی در قالب محله‌های قدیمی و جدید انتخاب شده و با عنایت به این امر که شرایط موجود در محله‌ها تا حدود زیادی در بافت‌های هم نوع یکسان می‌باشد، می‌توان گفت که نتایج بدست آمده در این پژوهش، قابل تعمیم به بافت‌های دیگر نیز می‌باشد.

در نهایت با استفاده از نتایج حاصل از تحلیل‌ها و بررسی‌ها، پیشنهاداتی در سطح اجرایی ارائه می‌گردد. به امید آنکه پژوهش حاضر بتواند در راستای کاهش تخلفات ساختمانی و بهبود و ارتقای کیفیت سیمای شهری مورد استفاده قرار گیرد.

- انجام مطالعات آسیب‌شناسی تخلفات ساختمانی در سطح شهر تبریز به‌ویژه در خصوص سیمای شهری.
- تشکیل یک شبکه جهت دسترسی سازمان مرتبط با امر ساخت و ساز یعنی شهرداری، به منظور جلوگیری از بروز تخلف در زمینه ساخت و ساز.
- ملزم نمودن کلیه افراد مرتبط در زمینه ساخت و ساز به خصوص مهندسين ناظر، سازندگان و ... به رعایت تمامی اصول و ضوابط مربوط به ساخت و ساز شهری به ویژه در رابطه با فضاهای عمومی از جمله خیابان، پارک و فضای سبز و
- بررسی و شناخت قطعات بایر و بدون استفاده و تغییر کاربری اراضی آن‌ها به کاربری مناسب جهت ارتقای سطح پارامترهای سیمای شهری.
- اقدام به ممنوعیت و عدم صدور پروانه برای احداث کاربری‌های مغایر با عملکرد محله، به منظور ایجاد رابطه بصری مابین قطعات و کاهش آشفتگی و اختلال در پارامترهای سیمای شهری در سطح محله.
- استقرار و احداث قطعات با کاربری اراضی خاص و متمایز با کاربری‌های مجاور در جوار راه، لبه و گره، جهت افزایش تأثیر هر یک از این عوامل سیمای شهر.

- جلوگیری از تغییر کاربری‌های مجاور پارامترهای سیمای شهری و یا کاربری‌هایی که خود به عنوان عامل سیمای شهری یاد می‌شوند، چرا که این تغییر کاربری باعث از بین رفتن قوه این پارامترها در محله می‌شود.

کتاب‌نامه

۱. ادب‌خواه، م.، پورجعفر، م.، و تقوایی، ع. ا. (۱۳۸۱). بررسی وضعیت تراکم ساختمانی و ارائه مدل پیشنهادی تعیین FAR با توجه به شبکه معابر (مطالعه موردی محله الهیه تهران). نشریه هنرهای زیبا، ۱۳، ۱۶-۳۱.
۲. اصغری‌زمانی، ا. (۱۳۷۹). پژوهشی در روند حاشیه‌نشینی ایران (مطالعه موردی شهر تبریز). پایان‌نامه کارشناسی ارشد، تبریز: گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تبریز.
۳. تلیار، م.، ربیعی، پ. (۱۳۹۵). نقش برنامه‌ریزی در مبلمان شهری، هویت و آرامش شهری. سن پترزبرگ: چهارمین کنفرانس بین‌المللی پژوهش در علوم تکنولوژی.
۴. ثابت و رنامخواستی، م. (۱۳۸۸). فرآیند عملکردهای شهرداری، سازمان شهرداری‌ها و دهرداری‌های کشور. چکیده مقالات دومین کنفرانس بین‌المللی شهرداری الکترونیکی. تهران: سازمان شهرداری‌ها و دهرداری‌های کشور.
۵. جعفری، ف. (۱۳۹۷). ساماندهی تراکم در مناطق شهری شهری. تبریز: انتشارات فادیا.
۶. سلیمی، ف. (۱۳۹۶). تأثیر تخلفات ساخت و ساز بر محیط شهری. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، تهران: گروه جغرافیا، دانشگاه آزاد اسلامی تهران، واحد مرکزی.
۷. شجاعی‌وند، ب.، روستایی، ش.، و اصغری‌زمانی، ا. (۱۳۹۷). بازنمایی فضایی و تولید و بازتولید تصویر ذهنی: رهیافتی از تریالکتیک لوفور. انتشارات مطالعات جغرافیایی مناطق خشک، ۹ (۳۳)، ۱۹-۱.
۸. شورای عالی شهرسازی و معماری ایران (۱۳۸۷). ضوابط و مقررات ارتقای کیفی سیما و منظر شهری. تهران: شورای عالی شهرسازی و معماری ایران.
۹. عمید، ح. (۱۳۹۰). فرهنگ عمید. تهران: انتشارات شهرزاد.
۱۰. فاتحی، م. (۱۳۹۴). ارائه راهکارهای حقوقی مناسب جهت جلوگیری از تخلفات اجرایی ساختمان براساس نظام ساختمانی ایران. تهران: کنفرانس پژوهش‌های نوین در عمران، معماری و شهرسازی.
۱۱. فامیلی، پ. (۱۳۸۹). امکان‌سنجی استفاده از تکنولوژی‌های هوشمند (RFID) در فرایند کنترل ساخت و سازهای شهری تهران. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، تهران: گروه برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، دانشگاه تربیت مدرس.
۱۲. فیروزی، م. ع.، نعمتی، م.، و داری‌پور، ن. (۱۳۹۳). سنسجش تطبیقی تصویر ذهنی شهروندان و کارشناسان به مفهوم کیفیت محیط شهری در طرح مسکن مهر (مطالعه موردی: شهر امیدیه). دو فصلنامه پژوهش‌های منظر و شهر، ۱ (۲)، ۲۹-۲۱.
۱۳. قربانی، ر.، و جعفری، ف. (۱۳۹۲). بررسی و تحلیل جایگاه تراکم ساختمانی در طرح‌های توسعه شهری شهر تبریز. نشریه علمی-پژوهشی جغرافیا و برنامه‌ریزی، ۱۹ (۵۳)، ۲۷۶-۲۵۳.
۱۴. کلاتری، ح.، و اخوت، ه. (۱۳۹۵). برنامه‌ریزی منظر شهری. تهران: جهاد دانشگاهی واحد شهید بهشتی.

۱۵. کهزادی چگنی، ب. (۱۳۹۳). تأثیر تخلفات ساختمانی بر سیمای شهری (مطالعه موردی: شهرداری منطقه ۱۸ تهران). پایان نامه کارشناسی ارشد، تهران: گروه هنر و معماری، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد مرکزی.
۱۶. گرمسیری، پ. (۱۳۹۶). بررسی علل تخلفات ساختمانی و تأثیر آن بر سیمای کالبدی شهر شیراز، پایان نامه کارشناسی ارشد، استهبان: گروه مهندسی عمران، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد استهبان.
۱۷. لینچ، ک. (۱۳۷۲). سیمای شهر. ترجمه منوچهر مزینی، چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۱۸. لینچ، ک. (۱۳۸۵). سیمای شهر. ترجمه منوچهر مزینی، چاپ هفتم، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۱۹. لینچ، ک. (۱۳۹۸). سیمای شهر. ترجمه منوچهر مزینی، چاپ سیزدهم، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۲۰. مرکز آمار ایران (۱۳۹۵). سالنامه آماری استان آذربایجان شرقی، سرشماری عمومی نفوس و مسکن. تهران: مرکز آمار ایران.
۲۱. مرکز آمار ایران (۱۳۹۷). سالنامه آماری کشور. تهران: مرکز آمار ایران.
۲۲. معاونت شهرسازی و معماری تبریز (۱۳۹۵). سالنامه آماری شهر و شهرداری تبریز. تبریز: شهرداری تبریز.
۲۳. معاونت معماری و شهرسازی تبریز (۱۳۹۵). مطالعات وضع موجود طرح جامع، شهرداری تبریز. تبریز: شهرداری تبریز.
۲۴. معصوم، ج.، و علی آبادی، ج. (۱۳۸۰). مدیریت ساخت و ساز شهری. ماهنامه شهرداری ها، ۳ (۳۳)، ۴۹.
۲۵. منصوری، س. ا. (۱۳۸۵). هویت ایرانی و سیمای شهرهای جدید. تهران: همایش بین المللی شهرهای جدید.
۲۶. منصوری، س. ا. (۱۳۸۳). نقدی بر بیانیه همایش سیما و منظر شهری: تجارب جهانی و چشم انداز آینده. فصلنامه باغ نظر، ۱ (۲)، ۹۶-۹۴.
۲۷. مهندسان مشاور نقش محیط (۱۳۹۵). طرح عمران و توسعه شهر تبریز، شناخت شهر. تبریز: وزارت راه و شهرسازی، اداره کل راه و شهرسازی استان آذربایجان شرقی.
۲۸. مهندسین مشاور زیستا (۱۳۹۰). ضوابط و مقررات طرح تفصیلی تبریز. تبریز: معاونت شهرسازی و معماری تبریز.
۲۹. میرغیاتی، م. (۱۳۹۷). بررسی و مطالعه اثرات ساخت و سازهای غیرمجاز در سیمای شهری در شهر کرج (مطالعه موردی منطقه یک شهر کرج). پایان نامه کارشناسی ارشد، شهر قدس: گروه برنامه ریزی شهری، دانشکده فنی و مهندسی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد شهر قدس.

30. Abdel, M., & Barmalgy, M. (2012). Towards an advanced mechanism to benefit from information in issuance of building permits. *HBRC journal*, 8(1), 58-63.
31. Arimah, C., & Adeagbo, D. (2000). Compliance with urban development and planning regulation in Ibadan, Nigeria. *Habitat Int*, 24(3), 279-294.
32. Esmaeilnia, A., & Tavakoli, H. (2016). Urban landscape symbolizes the historical identity of the city. Barcelona: 4th international Conference on Modern research's in Civil Engineering, Architectural urban development.
33. Habib, F. (2006). Inquiry within the meaning of the City. *Honar-ha-ye-Ziba*, 25, 5-14.
34. <http://www.tabrizinfo.com>.
35. Kahraman, S., Satti, A., & Misir, S. (2006). Effects of adding illegal storeys to structural systems. *Sadhana, Habitat Int.*, 31, 515-526.

36. Kapoor, M., & Blanc, D. (2008). Measuring risk on investment in informal (illegal) housing: theory and evidence from Pune. *India, Regional Science and Urban Economics*, 38, 311-329.
37. Pong, K. T., Che, M. Ch., Hsueh, Y. H., Chau, Y. Ch. (2009). The Externality of Building Violations in Urban Environment Empirical Observation in Taiwan. Tainan: Future Trends Architectural Management International Symposium CIB-W096.
38. Vaglica, J. (2018). *Investigation of factors Contributing to Building Code Violations in Residential Construction*. Ph.D. Thesis, Wayne State: Department of Civil and Environmental Engineering, Wayne State University.
39. Zegarac, Z. (1999). Illegal construction in Belgrade and prospects for urban development planning. *Cities*, 16(5), 365-370.