

مقایسه تطبیقی تخلفات ساختمانی در خیابان‌های جمع‌کننده با خیابان‌های محلی در بافت‌های فرسوده (نمونه موردی: منطقه ۱۰ شهرداری تبریز)

الهام کاظمی^{۱*}؛ رحمت محمدزاده^۲

۱- دانش‌آموخته دکتری معماری، باشگاه پژوهشگران جوان و نخبگان، دانشگاه آزاد اسلامی، تبریز، ایران. (نویسنده مسئول)

۲- دانشیار و هیئت‌علمی، گروه معماری، دانشکده معماری، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران

دریافت دست‌نوشته: ۱۴۰۱/۰۹/۰۹؛ پذیرش دست‌نوشته: ۱۴۰۱/۱۰/۱۰

واژگان کلیدی	چکیده
تخلفات بافت فرسوده خیابان‌های جمع‌کننده خیابان‌های محلی شهرداری منطقه ۱۰ تبریز	تخلفات ساختمانی در کشورهای در حال توسعه به تبع مسائل اقتصادی و اجتماعی یکی از اصلی‌ترین چالش‌های نظام معماری و شهرسازی است که در بخش‌های مرکزی و به‌خصوص در حواشی شهرها در اثر مهاجرت‌های روستا - شهری زیاد به چشم می‌خورد. هدف این پژوهش مقایسه تطبیقی تخلفات ساختمانی منطقه ۱۰ شهرداری تبریز به‌عنوان بافت فرسوده در خیابان‌های جمع‌کننده با خیابان‌های محلی است. محدوده مورد مطالعه به دو بخش تقسیم شد که به ترتیب دارای خیابان‌های جمع‌کننده با ۸۰ و خیابان‌های محلی با ۲۵ بنا هستند. روش تحقیق پژوهش حاضر از نوع پیمایشی است. بناهای مورد پژوهش، به‌صورت میدانی مطالعه و عکاسی شدند و با کمک سازمان‌های مربوطه شناسنامه‌ی تک‌تک بناها با مطالعه پرونده آنها استخراج گردید و ساختمان‌های مورد مطالعه به چهار گروه بناهای دارای ساخت‌وساز مجاز، بناهای دارای ساخت‌وساز مجاز با رأی کمیسیون ماده ۱۰۰ و بناهای مجاز با اصلاح پروانه و بناهای دارای ساخت‌وساز غیرمجاز تقسیم شدند. یافته‌ها حاکی از آن است که در دو خیابان جمع‌کننده و محلی به ترتیب، ۲۳،۷۵ و ۲۰ درصد بناها دارای ساخت‌وساز مجاز، ۲۷،۵ و ۳۶ درصد دارای ساخت‌وساز غیرمجاز، ۴۷،۵ و ۳۶ درصد دارای ساخت‌وساز مجاز با رأی کمیسیون ماده ۱۰۰ و ۱،۲۵ و ۸ درصد دارای ساخت‌وساز مجاز با اصلاح پروانه است. نتایج نشان می‌دهد ساختمان‌هایی که در جداره‌های خیابان جمع‌کننده قرار می‌گیرند به علت اینکه دور از دید مستقیم قرار دارند امکان تخلف در آنها کمتر است ولی ساختمان‌هایی که در داخل کوچه‌ها و خیابان‌های محلی هستند به علت اینکه دور از معرض دید قرار دارند امکان تخلف در آنها بیشتر است؛ بنابراین ضمن آموزش و ارتقا آگاهی‌های عمومی، اعمال کنترل و نظارت توسط نهادها و سازمان‌های ذی‌نفوذ می‌تواند حائز اهمیت بسیار باشد.

۱- پیشگفتار

صحیح و کارآمد در جهت پاسخ‌گویی به همه نیازهای شهروندان است، فرایند شهرسازی از نظر کالبد در عمل و اجرا، یا به‌صورت پروژه‌های مشخص یا از راه مراجعه شهروندان به شهرداری‌ها و اعلام نیاز آنها، سبب به وجود آمدن تغییراتی در چهره و کالبد شهر می‌شود (Saeednia, 2004). امروزه همچنین با توجه به روند رو به رشد مهاجرت‌ها از شهرها به روستاها و روند فزاینده نیاز به مسکن، ناخواسته

گسترش شهرنشینی و پیامدهای ناشی از آن از دهه ۱۳۴۰ به این‌طرف، لزوم تهیه طرح‌های توسعه شهری را با هدف انتظام بخشی به گسترش فضایی - کالبدی شهرها ضروری نمود (Nouredin, et al., 2014: 171). با توجه به اینکه هدف نهایی برنامه‌ریزی شهری و هر طرح توسعه شهری، تلاش در زمینه استقرار کاربری‌های مختلف در سطح شهر به‌صورت

سبب شده تا بسیاری از ساکنان اصیل و بومی با وجود وابستگی‌های زیاد و تنها به دلیل ضعف‌های ساختاری و کارکردی این محله‌ها و عدم امکان تأمین نیازهای حداقلی خود در این محله‌ها با مهاجرت از این بافت‌ها زمینه‌ی استقرار ساکنان غیربومی و مهاجران روستایی را فراهم ساخته است (Ebrahimzade & Maleki, 2012: 217).

شهر تبریز یکی از شهرهای بزرگ و قدیمی است که به مرور زمان بر بافت فرسوده آن افزوده شده و این مطلب زمینه‌های بروز تخلفات ساختمانی را افزایش داده است. یکی از مراجع مهم رسیدگی به این تخلفات، کمیسیون ماده ۱۰۰ شهرداری‌هاست. در این زمینه، بر اساس ماده ۱۰۰ قانون شهرداری‌ها، مالکان اراضی و املاک واقع در محدوده خدماتی باید پیش از ساخت‌وساز، از شهرداری‌ها پروانه ساختمان بگیرند و شهرداری موظف است توسط مأموران خود از عملیات ساختمانی بدون پروانه یا خلاف پروانه، در زمین محصور یا غیر محصور جلوگیری کند (Hekmatnia, 2019: 387)؛ اما چه‌بسا ماده ۱۰۰ قانون شهرداری‌ها بعد از تصویب در سال ۱۳۴۵ (و بازنگری در سال ۵۸) حمایت خوبی برای جلوگیری از ساخت‌وساز بی‌رویه به شمار می‌رفته است ولی در زمان حاضر چنین نیست زیرا با جرائمی که در تبصره‌های ماده ۱۰۰ - به‌ویژه تبصره ماده ۴ - پیش‌بینی شده است، بیشتر مالکان علاقه‌مند هستند که به‌جای مراجعه به شهرداری و گرفتن پروانه، اقدام به ساخت غیرمجاز (بدون پروانه) کنند؛ اما این مسئله نیز در وجود نقض در ماده ۱۰۰ قانون شهرداری مطرح می‌شود. به عبارتی، وقتی سازنده ملک غیرمجاز، بعد از ساخت، آنرا به‌صورت قولنامه عادی در اختیار غیر قرار می‌دهد، در زمان مطرح شدن پرونده در کمیسیون شخص دیگری مورد جریمه قرار می‌گیرد؛ زیرا بر اساس نظریه مشورتی اداره حقوقی دادگستری - به شماره ۷/۵۵۲۲ مستفاد از تبصره‌های ۲، ۳، ۴، ۵ اصلاحی ماده ۱۰۰ - پرداخت جریمه بر عهده ذی‌نفع است و چنانچه وی از پرداخت آن خودداری کند به تقاضای شهرداری، کمیسیون رأی به تخریب خواهد داد و در مورد استعلام، مالک فعلی ذی‌نفع به شمار می‌رود. بدین ترتیب در واقع فرد متخلف سود خود را برده و از مهلکه به در رفته است (Khoshnamak, 2001: 84).

روند ساخت‌وسازها نیز افزایش یافته است. با وجود هزینه‌های بالای مصالح ساختمانی و بالا بودن هزینه تمام شده ساختمان‌ها، اکثر مالکین و سازندگان سعی بر این دارند که بیشترین سود ممکن را از ساخت ساختمان‌ها به دست آورند. از این رو، با نقض برخی از ضوابط ساخت بنا، تخلفاتی را انجام می‌دهند. قوانین مصوب موجود دارای اشکالاتی می‌باشند که افراد سودجو با ترفندهای خاص خود قادر به گریز از آنها هستند. برخورد با این تخلفات اغلب با جریمه روبرو می‌شود و سهم تعطیل یا تخریب شدن ساخت‌وسازهای غیرمجاز بسیار کم است..

این در حالی است که بسیاری از شهرداری‌ها به دریافت این جرائم وابسته شده‌اند و در مقابل ساخت‌وسازهای خلاف ضابطه نیز افزایش چشمگیری داشته است. به‌طوری‌که این طرز عمل، به‌نوعی به عادت تبدیل شده است و سازندگان بناهای خود را مطابق میل خود ساخته و در طی مغایرت با قوانین ساخت‌وساز به‌راحتی و به روش‌های مختلف (نقد و اقساطی) جریمه‌ها را پرداخت می‌کنند. هرچند این رویه برای شهرداری‌ها درآمدزایی ظاهری دارد، اما در عین حال، در بطن قضیه هزینه‌های اضافی برای سایر قسمت‌ها ایجاد می‌کند، زیرا با توجه به مطالعات صورت گرفته تا به امروز مشخص گردیده که تخلفات ساختمانی علاوه بر تأثیرات مستقیمی که بر منظر شهرها دارد، تبعات منفی زیادی نیز در مسائل اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی، کالبدی و فضای، ترافیکی و... دارد (Abasali, et al., 2014: 102-103).

از طرف دیگر یکی از مشکلات عمده شهرهای قدیمی‌تر، وجود بافت‌های فرسوده در آنهاست که خود سرآغاز بسیاری از مشکلات شهری شده و مسائل اقتصادی - اجتماعی، کالبدی - فیزیکی، زیست‌محیطی و امنیتی را در پی داشته و زمینه ناپایداری را در بسیاری از شهرها فراهم کرده است. در اصل ساختار کالبدی شهرها متأثر از جریان طبیعی، اجتماعی و اقتصادی، کم‌کم دچار تغییر و فرسودگی شده و ضرورت بازسازی و نوسازی آنها به‌مرور اندک‌اندک احساس می‌شود. به‌طور معمول در مناطق مرکزی شهرهای بزرگ بافت‌هایی شکل گرفته‌اند که بیشتر به دلیل نوع مصالح و نازل بودن کیفیت ساخت آنها، شرایط لازم را برای ایجاد یک زندگی امن، آسوده و مرفه نداشته و همین موضوع

این منطقه تخلفی که به‌وضوح شاهد آن هستیم تغییر کاربری مسکونی به تجاری و ساخت مازاد تراکم است که باعث افزایش تعداد افراد ساکن در ساختمان می‌گردد، این در حالی است که عرض معبر موجود و مساحت فضای باز موجود جوابگوی این تعداد جمعیت نیست و اگر بلایای طبیعی مانند زلزله اتفاق بیافتد امدادسانی در چنین مکان‌هایی تقریباً غیرممکن خواهد بود و مشکلات عدیده دیگری که در این مقاله بررسی شده است، اهمیت موضوع ساخت‌وساز غیرمجاز و تخلفات ساختمانی را مشخص می‌نماید. اینک سؤالی که مطرح می‌شود این است که تخلفات ساختمانی در خیابان‌های جمع‌کننده و محلی شهرداری منطقه ۱۰ شهر تبریز چگونه است و چه تفاوت‌هایی با یکدیگر دارند؟

۲- پیشینه پژوهش

در راستای بحث تخلفات ساختمانی مطالعات متعددی صورت پذیرفته است (جدول ۱).

محدوده مورد مطالعه در این پژوهش، از منطقه ۱۰ شهرداری شهر تبریز است که در بافت فرسوده قرار دارد که از ابعاد کیفی و کمی مسکن و همچنین از لحاظ تجهیزات و تأسیسات شهری در سطح پایینی قرار گرفته است و در دو خیابان جمع‌کننده و محلی که جهت مطالعه انتخاب شده‌اند، تخلفاتی نظیر ساخت مازاد تراکم، عدم رعایت مقررات ملی ساختمان، نداشتن پروانه و سند، تغییر کاربری، تغییر مصالح، تبدیل پارکینگ به تجاری، احداث اعیانی غیرمجاز، احداث زیرزمین غیرمجاز، عدم رعایت اشرافیت و سایه‌اندازی و حتی تخلفاتی مانند زیربنای فاقد استحکام که آسیب‌های جبران‌ناپذیر جانی را به دنبال دارد اتفاق می‌افتد اما نقطه تمایز تخلفات صورت گرفته در دو خیابان مورد بررسی بحث برانگیز است که در این پژوهش به آن پرداخته شده است. در کل حتی زمانی که پرونده‌های تخلف این بناها به سازمان‌های ذی‌ربط مثل کمیسیون ماده ۱۰۰ ارجاع داده می‌شوند، فقط با جریمه نقدی با آنها برخورد می‌شود، حال اینکه آسیب‌های جبران‌ناپذیر اکثر این تخلفات نادیده گرفته می‌شود. در

جدول ۱- پیشینه پژوهش (نگارندگان، ۱۴۰۰)

سال	نویسندگان	عنوان	نتیجه
۲۰۲۲	لیو، جانینگ، ونگ، یو کینگ، ونگ، ژیکسیو	محرک‌های چند بعدی: بررسی نقض قوانین پیمانکار در صنعت ساخت‌وساز	به‌طور خاص، نتایج نشان می‌دهد که فشار تأثیر مهمی در نقض قوانین دارد و عوامل جو فرهنگی ضعیف، کنترل داخلی ضعیف، تجربه قبلی، عدم مشارکت اخلاقی و عدم تقارن اطلاعاتی، بیشترین تأثیر را بر نقض قوانین پیمانکار داشت. نتایج همچنین حاکی از تأثیر قوی فشار بر اغواکننده نقض قوانین است و نشان می‌دهد که فرهنگ و حاکمیت داخلی شرکت، نقش مهمی در وقوع نقض قوانین دارد.
۲۰۲۱	یاو، هونگچیانگ، چن، یونکینگ، ژنگ، یوروی، ژنگ، مین، ژنگ، یانگینگ	مدیریت تخلفات قراردادی در پروژه‌های اجرایی ارائه می‌دهد. در عمل، اجرای بیش از قراردادها ممکن است منجر به اختلاف و ساختمانی: یک مدل دعوا شود و حتی رابطه سودآور بلندمدت را به خطر بیندازد. این مطالعه میانجی تعدیل شده از دستورالعمل‌هایی را برای مدیران ارائه می‌کند تا از اجرای بیش از حد شدید قوانین، تصمیمات اجرایی جلوگیری و بنابراین از هزینه‌های بالای حل اختلاف اجتناب کنند و مشارکت طولانی‌مدت را تسهیل کنند.	از نظر تئوری، این مطالعه با ادغام اجرای قراردادی و اجرای رابطه‌ای، با تفکیک انواع نقض قراردادهای و با در نظر گرفتن نهادهای قانونی، درک عمیق‌تری از تصمیم‌های

فاکونل، فونک، شیخ، احمد، اوپیتی، چیبزو، فشینا، ادبایو	موانع عمده در اجرا و نقض قوانین و مقررات ساختمانی: دیدگاه جهانی	با بررسی قوانین ساختمانی، بررسی نحوه اجرای آنها و مجازات‌های مورد نظر در کشورهای مختلف، درک بهتری از موانع اصلی اجرا و نقض قوانین و مقررات ساختمانی از منظر جهانی ارائه دهد. در نهایت، این مقاله نتیجه می‌گیرد که برخی از قوانین و مقررات ساختمانی برای ساخت‌وساز حرفه‌ای بسیار پیچیده هستند و به همین دلیل، بسیاری از کشورها هنوز برای درک اجرای صحیح قوانین ساختمانی در تلاش هستند.
--	--	---

ادامه جدول ۱

سال	نویسندگان	عنوان	نتیجه
۲۰۲۰	اسماعیل پور، نجما، دهکردی، دهقان، خاکیان دهکردی، محمدرضا	بررسی علل وقوع تخلفات در شهرهای ایران با تأکید بر نقش شهرداری محدوده منطقه ۳ شهر یزد	نتایج حاکی از آن است که ۶۰ درصد تخلفات ساختمانی منطقه ۳ طی سال‌های ۱۳۷۰-۱۳۹۵ مربوط به ساخت‌وسازهای بدون پروانه و ۴۰ درصد برخلاف مفاد پروانه بوده است. مردم عمده‌ترین علل را «نقص مدارک، ضعف برنامه‌های آموزشی، عدم آگاهی کامل متقاضیان صدور پروانه نسبت به قوانین ساخت‌وساز، بوروکراسی اداری، نقض آرا و ضعف نظارت به‌وسیله شهرداری» می‌دانند. همچنین میان نگرش درآمدزایی شهرداری به پدیده تخلف ساختمانی، ناکارآمدی سیستم نظارت بر ساخت‌وسازهای مسکونی و وضعیت بوروکراسی اداری در امر صدور پروانه ساختمانی در منطقه ۳ شهرداری یزد با وقوع تخلف ساختمانی، رابطه همبستگی نسبتاً بالایی وجود دارد.
۲۰۱۹	لاله پور، منیژه، سرور، هوشنگ، اسماعیل پور، مرضیه، مرادی کوچی، سمیرا	بررسی وضعیت تخلفات ساختمانی و علل و انگیزه‌های وقوع اقتصادی - اجتماعی مناسبی نداشته و معمولاً سود ناشی از تخلف از جریمه شهرداری پایین‌تر یا برابر است، تخلفات این دسته پایین است، در عوض، تخلفات مربوط به احداث غیرمجاز، اضافه پیش‌آمدگی و حذف پارکینگ در مناطق ۷، ۹، ۱۰ و ۱۱ بیشتر است.	یافته‌های به‌دست‌آمده از این تحقیق نشان می‌دهد، در مناطق ۱ و ۶ شهر شیراز که شاهد رونق بازار زمین و مسکن است، به دلیل سود ناشی از تخلفات برای مالکان و ساخت‌وسازگران خصوصی و شهرداری، تخلفات مازاد تراکم و تغییر کاربری بالا بوده است. از طرفی در مناطقی که وضعیت عخل و انگیزه‌های وقوع اقتصادی - اجتماعی مناسبی نداشته و معمولاً سود ناشی از تخلف از جریمه شهرداری پایین‌تر یا برابر است، تخلفات این دسته پایین است، در عوض، تخلفات مربوط به احداث غیرمجاز، اضافه پیش‌آمدگی و حذف پارکینگ در مناطق ۷، ۹، ۱۰ و ۱۱ بیشتر است.
۲۰۱۹	منوچهری، ایوب، عابدینی، اصغر، حکمت‌نیا، حسن	بررسی و تحلیل تخلفات ساختمانی و تبیین عوامل کلیدی تأثیرگذار بر آن (مطالعه موردی: شهر یزد)	نتایج نشان می‌دهد، اولاً تخلفات ساختمانی از سال ۱۳۹۱ تا ۱۳۹۵، پنج برابر شده است، ثانیاً بیشترین تخلفات ساختمانی در کاربری‌های مسکونی با مقدار ۰،۷۴ بوده است و بیشترین برخورد شهرداری با تخلفات ساختمانی استفاده از ابزار جریمه با مقدار ۰،۷۲ بوده است. در نهایت مهم‌ترین عوامل کلیدی مورد تحلیل و ارزیابی قرار گرفت که نتایج نشان می‌دهد در بروز تخلفات ساختمانی چهار عامل یعنی شهرداری، قوانین، درآمدزایی - سودجویی و آگاهی مردم بیشترین تأثیرگذاری را در بروز تخلفات دارند.
۲۰۱۹	حکمت‌نیا، حسن	بررسی عملکرد کمیسیون ماده ۱۰۰ شهرداری یزد و آثار آن بر شهرنشینی و شهرسازی با استفاده از برنامه‌ریزی سناریو	در میان آرای کمیسیون بدوی، آرای مربوط به حکم «تخریب - جریمه و موکول به بازسازی» بیشترین مورد را به خود اختصاص داده است که متأسفانه ۱۰۰ درصد اجرای این آرا، به پرداخت جریمه ختم شده است که این عملکرد کمیسیون ماده ۱۰۰، در بعد اجتماعی، در بعد شهرسازی، ناهمگونی در خط آسمان، در بعد محیط زیستی، ناسازگاری ناشی از هم‌جواری نامناسب کاربری‌ها و در بعد امنیتی و ایمنی، کاهش ایمنی و امنیت ناشی از بی‌توجهی به مقررات ملی ساختمان را برای شهر یزد رقم زده است. نتایج برنامه‌ریزی سناریو نشان می‌دهد که متغیرهای مرتبط با قوانین شهری و ناهم‌آهنگی بین سازمان‌های مرتبط با ماده ۱۰۰، تأثیرگذاری زیادی بر عملکرد ماده ۱۰۰ داشته‌اند و همچنین، کمبود قوانین و مقررات ساخت‌وسازها و ابهام آنها، بیشترین تأثیر بر عملکرد ماده ۱۰۰ داشته است.
۲۰۱۹	یوسفی، سمیرا، رفیعیان، مجتبی، تقوایی، علی‌اکبر	تحلیل فضایی تأثیر ظرفیت‌های اقتصادی و کالبدی مناطق سه‌گانه شهر قزوین بر بروز تخلفات ساختمانی	بر اساس نتایج، میان عوامل اقتصادی و کالبدی و تخلفات ساختمانی ارتباط معناداری وجود دارد. عوامل اقتصادی رابطه‌ای مستقیم با تعداد تخلف بنای مازاد بر مجوز و مجموع مساحت تخلف احداث مازاد بر سطح و تغییر کاربری دارد، اما رابطه آن با تعداد تخلف بنای بدون مجوز معکوس است. همچنین تعداد تخلفات احداث مازاد بر سطح و تغییر کاربری با عوامل کالبدی رابطه مستقیم و تعداد تخلف مازاد بر تراکم با عوامل کالبدی رابطه‌ای معکوس دارد؛ به‌طوری‌که هرچه تناسب کالبدی در یک منطقه بیشتر باشد، تعداد تخلف مازاد بر تراکم کمتر است.
۲۰۱۸	روستا، مجتبی، صحرائیان، زهرا، رفیعیان، مجتبی	تحلیل فضایی تخلفات ساختمانی در شهر چهرم	نتایج نشان می‌دهد در دوره زمانی مورد مطالعه، میزان تخلفات ساختمانی رو به افزایش بوده است. از طرفی، تخلفات ساختمانی در محدوده‌های حاشیه که در مسیر توسعه شهری قرار دارد، به پراکنده‌روی شهری و گسترش افقی شهر منجر شده است. همچنین آرای صادر شده در کمیسیون

ماده ۱۰۰ شهرداری جهرم حاکی است که بیشترین رأی صادر شده در زمینه تخلفات ساختمانی، پرداخت جریمه (بالای ۸۰ درصد) توسط متخلفین بوده است. بیشترین تخلف ساختمانی صورت گرفته در شهر جهرم در برهه زمانی مورد نظر، اضافه بنا و ساخت‌وساز بدون پروانه بوده است. از مهم‌ترین علل تخلفات ساختمانی در این شهر می‌توان به ترتیب به عوامل اقتصادی، قانونی، اجتماعی و نظارت ضعیف شهرداری اشاره کرد.

و در مقابل، سیستم‌های حمل‌ونقل همگانی انبوه بر جای خود را به سیستم‌های حمل‌ونقل همگانی معمولی می‌دهند. اولویت کاربران در این دسته از خیابان‌ها به ترتیب با عابران پیاده، دوچرخه‌سواران، مسافران سیستم حمل‌ونقل همگانی و سواری شخصی است. خیابان‌های جمع‌کننده علاوه بر ایجاد دسترسی برای کاربری‌های متوسط (در مقیاس ناحیه)، جریان تردد محلی را به شریان‌ها هدایت می‌کنند (Ministry of Roads and Urban Development, Deputy Minister of Transport, 2020: 29). خیابان‌های محلی، دسته‌ای از خیابان‌های شهری هستند که دسترسی تمامی کاربران معبر را به کاربری‌های حداکثر در مقیاس محله فراهم می‌کنند. منظور از کاربری‌های در مقیاس محله، کاربری‌هایی است که می‌توانند نیازهای روزانه ساکنین یک محله را تأمین کنند. محله، کالبد سکونت ۷۰۰ تا ۳۰۰۰ خانوار است. با توجه به این‌که دسترسی کاربری‌های متوسط و بزرگ در مقیاس ناحیه، منطقه و شهر از طریق خیابان‌های محلی ممنوع است، ظرفیت تردد ایجاد شده در این دسته از خیابان‌ها با توجه به کاهش تقاضای کاربری‌های پیرامونی، کمتر از سایر خیابان‌های شهری و حدوداً کمتر از ۵۵۰۰ نفر بر ساعت در نظر گرفته می‌شود. در خیابان‌های محلی، اولویت حضور و تردد با عابران پیاده و سپس دوچرخه‌سواران است. جریان وسایل نقلیه موتوری در این دسته از خیابان‌ها جهت ایمنی عابران پیاده کنترل می‌شود. در خیابان‌های محلی، نقش اجتماعی مهم‌ترین نقش خیابان بوده و اولویت ایجاد دسترسی به کاربری‌ها با عابران پیاده و دوچرخه‌سواران است. تردد وسایل حمل‌ونقل همگانی در این خیابان‌ها به نفع شیوه‌های غیر موتوری محدود شده و نقش جابجایی به کمترین حد ممکن می‌رسد. خیابان‌های بن‌بست با هر مقطع عرضی در رده خیابان‌های محلی قرار

در حالت کلی با بررسی پیشینه‌ها می‌توان به این نتیجه رسید که در اکثر پژوهش‌های صورت گرفته تخلفات تقریباً یکسان هستند و همگی بر ناکارآمد بودن کمیسیون ماده ۱۰۰ به علت جریمه نقدی تخلفات به جای برطرف کردن آنها و نقص ضوابط توسعه شهری و طرح تفصیلی و قوانین شهرسازی و مشکل اقتصادی شهرداری‌ها و... اذعان دارند اما نکته قابل توجه در این پژوهش که آنرا از بقیه متمایز می‌نماید مقایسه تخلفات صورت گرفته در بناهای خیابان جمع‌کننده با خیابان محلی است که ویژگی‌های آن دو خیابان، نوع تخلفات صورت گرفته را تحت‌الشعاع قرار داده است.

۳- مبانی نظری

مفاهیم نوشتار حاضر دربرگیرنده‌ی «شبکه‌ی ارتباطی»، «تخلفات ساختمانی» «بافت فرسوده شهری» می‌باشد. شبکه راه‌های ارتباطی شهر مجموعه‌ای است برای عبور وسایل نقلیه موتوری، دوچرخه و پیاده ساخته می‌شوند. در حالت کلی به دو دسته کلی راه‌های شریانی و محلی تقسیم می‌شوند. در طراحی و بهره‌برداری از راه‌های شریانی، اولویت به نیازهای وسایل نقلیه‌ی موتوری و در راه‌های محلی اولویت به نیازهای افراد پیاده داده می‌شود (Zarbuni, 1996: 1). خیابان‌های شریانی جمع‌کننده، دسته‌ای از خیابان‌های شهری هستند که دسترسی تمامی کاربران معبر را به کاربری‌های حداکثر در مقیاس ناحیه فراهم می‌کنند. منظور از کاربری‌های در مقیاس ناحیه، کاربری‌هایی است که نیازهای ماهیانه ساکنین یک ناحیه را تأمین می‌کنند. ناحیه، کالبد سکونت و اشتغال ۳۵۰۰ تا ۵۰۰۰ خانوار بوده و حداقل دو محله دارد. در خیابان‌های جمع‌کننده اولویت حضور و تردد عابر پیاده و دوچرخه بیشتر از خیابان‌های شریانی است

خودبه‌خودی را نداشته و نیز، سرمایه‌گذاران انگیزه‌ای در آن ندارند (Habibi, 2007: 66). کمیسیون ماده ۱۰۰ در سال ۱۳۴۵ تشکیل شد و قانون اصلاح پاره‌ای مواد و الحاق چند ماده به قانون شهرداری‌ها در این سال از تصویب گذشت. در ماده ۱۰۰ این قانون، لزوم گرفتن پروانه از شهرداری برای هر اقدام عمرانی و ایجاد ساختمان در محدوده و حریم شهر و دادن اختیار به شهرداری در جلوگیری از عملیات ساختمانی بدون پروانه یا خلاف مشخصات مقرر در آن و در صورت لزوم تخریب و انهدام چنین ساختمان‌هایی پیش‌بینی مقرر شد. از زمانی که ماده ۱۰۰ با یک تبصره به تصویب رسید هر نوع خلاف ساختمانی باید تخریب یا احاله می‌شد اما در سال ۱۳۵۸ با اضافه شدن تبصره‌های ۲ تا ۸ بحث درآمدزایی و جریمه نیز مطرح گردید و به‌این ترتیب راه برای انجام تخلفات و ادامه آن با پرداخت مبلغ ناچیزی جریمه، باز شد. از سوی دیگر، بر طبق تبصره ۴ ماده صد قانون شهرداری‌ها، اگر مالکی بدون مجوز شهرداری و پروانه اقدام به ساخت‌وساز خلاف کند، جریمه وی کمتر از کسی است که پروانه گرفته است و این نیز علت دیگری برای تشویق به تخلف بدون پروانه به شمار می‌رود (Khoshnamak, 2001: 84). در کل جهت فهم بهتر محتوای پژوهش، مدل مفهومی، در شش قسمت دربرگیرنده مقدمه، چارچوب نظری، محدوده مورد مطالعه، روش تحقیق، یافته‌های تحقیق، نتیجه‌گیری و پیشنهادها ارائه شده است (نمودار ۱).

۴- معرفی محدوده‌ی مورد مطالعه

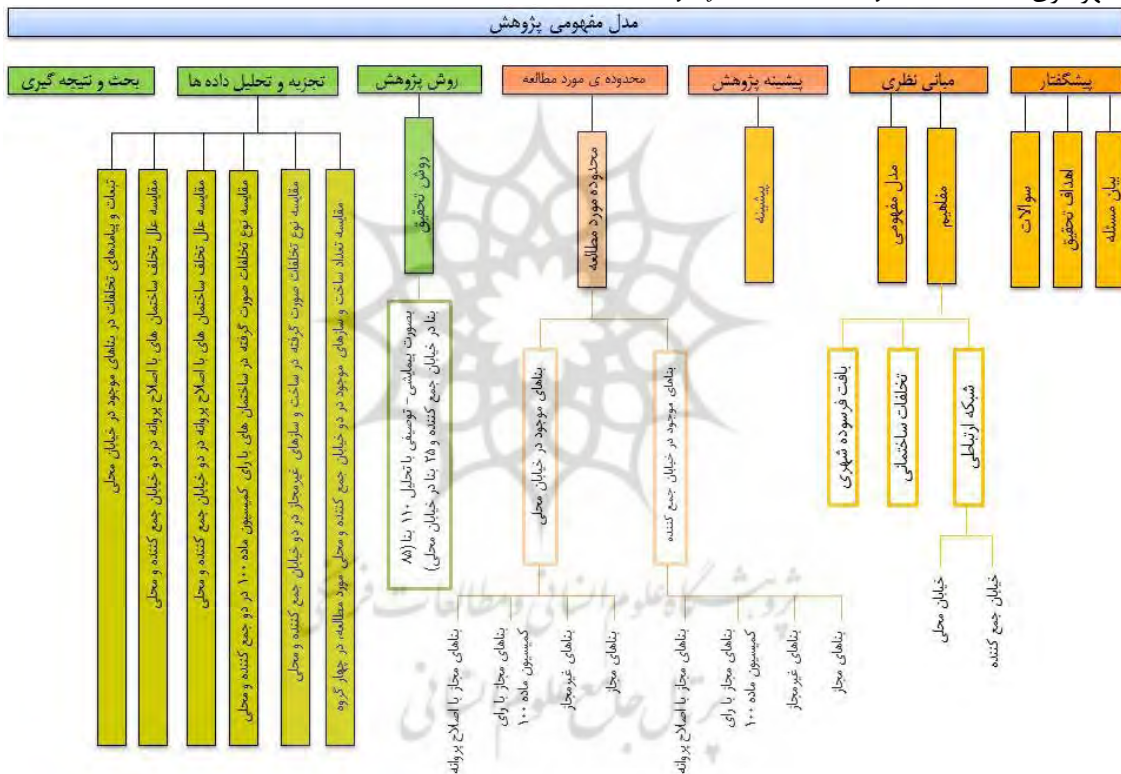
تبریز مرکز استان آذربایجان شرقی در موقعیت ۳۸ درجه و ۸ دقیقه عرض شمالی و ۴۶ درجه و ۱۵ دقیقه طول شرقی قرار گرفته است. بر اساس اطلاعات ایستگاه سینوپتیک شهر تبریز، طی یک دوره ۲۱ ساله (۱۹۸۵-۲۰۰۵)، معدل سالیانه دما ۱۲٫۹۸ درجه سانتی‌گراد است. (URL). منطقه ۱۰ شهر تبریز، جزو مناطق شمالی شهر می‌باشد که دربرگیرنده ۲۰۱۴۳ نفر جمعیت و مساحتی بالغ بر ۱۰۵۰ هکتار و مساحتی معادل ۴۴۳/۳ هکتار کاربری مسکونی است. بدین واسطه تراکم ناخالص جمعیتی این منطقه معادل ۱۹۱ نفر در هکتار و تراکم خالص جمعیتی آن برابر ۴۵۰ نفر در هکتار می‌باشد. بیشترین سهم کاربری مربوط به کاربری مسکونی

می‌گیرند (Ministry of Roads and Urban Development, Deputy Minister of Transport, 2020: 37). واژه تخلف به کرات در قوانین مدنی و کیفری به کار رفته است و همین کاربرد دوگانه موجب اختلاف‌نظر درباره ماهیت حقوقی تخلفات ساختمانی گردیده است که دلایل آن ماهیت کیفری بودن یعنی مجازات قائل شدن برای آن است. ماهیت غیر کیفری یعنی دادگاهی محسوب نشدن مراجع اختصاصی مانند کمیسیون ماده ۱۰۰ است (Kamyar, 2016). با توجه به شرایط حاکم بر جامعه، تعاریف و عنوان‌های مختلفی برای این پدیده وجود دارد از جمله: ساختمان‌های غیرقانونی (Rukwaro, 2009: 31)، ساختمان‌های غیرمجاز (Kahraman, 2006: 515)، ساختمان‌های کنترل نشده یا ساختمان‌های غیر رسمی و ساختمان‌های بدون سازمان (Alnsour, 2009: 301)، ساختمان‌های بدون مجوز (Kapoor, 2008: 311) و ساختمان‌های برنامه‌ریزی نشده (Rukwaro, 2009: 31). به‌طور کلی، عدم رعایت ضوابط و مقررات ساخت‌وساز شهری که برای تضمین کیفیت زندگی در شهر و ساختمان‌های شهری و رعایت عدالت و منافع عمومی تدوین شده‌اند، در زمره تخلفات ساختمانی قرار می‌گیرند. با کمک تعریف Aguilar (۲۰۰۸) از جرم، تخلف ساختمانی را می‌توان جرم یا رفتاری ضداجتماعی تعریف کرد که می‌تواند شرایطی ناامن ایجاد کند. با این حال، تفاوت مهم تخلفات ساختمانی با غالب جرائم، نمود تخلفات ساختمانی در ساختمان یا زمین شهری و امکان قطع انتساب آن به مجرم است لذا بیش از آنکه از متخلف ساختمانی نام برده شود، به ساختمان دارای تخلف به‌عنوان یک معضل اشاره می‌شود. از سوی دیگر، به دلیل تخصصی بودن ضوابط و مقررات ساختمانی، بخش گسترده‌ای از مردم از اهمیت رعایت ضوابط و مقررات ساختمانی و آثار تخلف ساختمانی اطلاع ندارند (Salari, et al., 2017: 7). بافت فرسوده شهری به عرصه‌هایی از محدوده‌ی قانونی شهرها گفته می‌شود که به دلیل فرسودگی کالبدی، عدم برخورداری مناسب از دسترسی سواره، تأسیسات و خدمات و زیرساخت‌های شهری، آسیب‌پذیر بوده و از ارزش مکانی، محیطی و اقتصادی نازلی برخوردارند. این بافت‌ها، به دلیل فقر ساکنان و مالکان آنها، امکان نوسازی

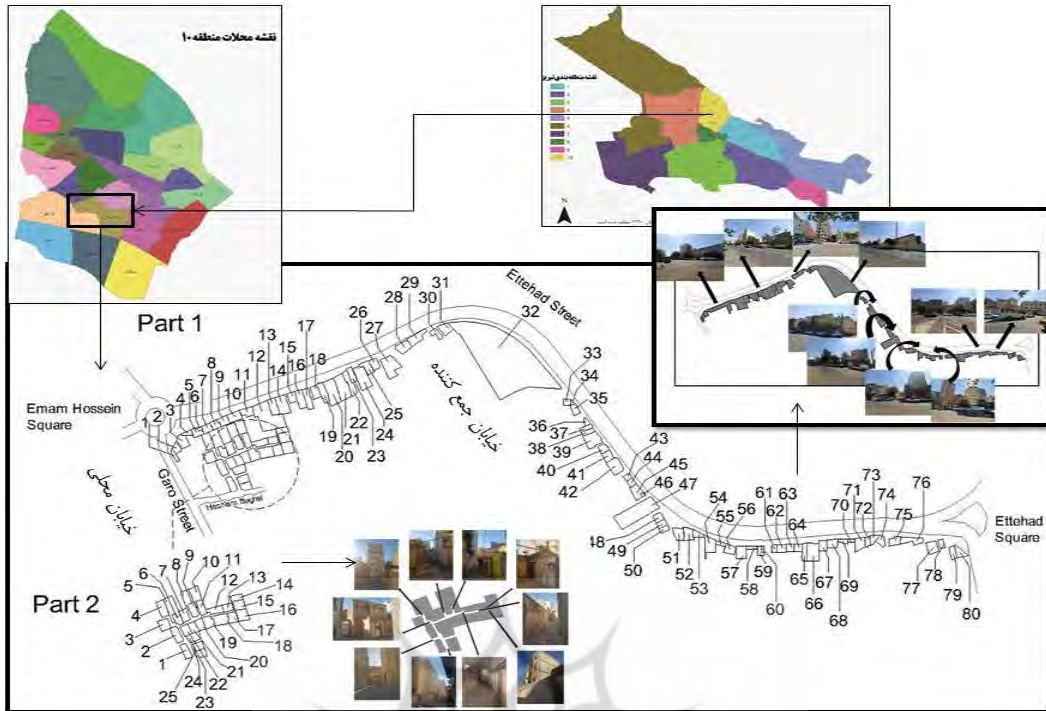
مقایسه تطبیقی تخلفات ساختمانی در خیابان‌های جمع‌کننده با خیابان‌های محلی در بافت‌های فرسوده (نمونه موردی: منطقه ۱۰ شهرداری تبریز)

می‌باشد که سهمی معادل ۴۲ درصد را به خود اختصاص داده، پس از این کاربری، شبکه معابر و طبیعی با سهمی به‌ترتیب برابر ۲۳/۶، ۱۱/۵ درصد در رده‌های بعدی قرار می‌گیرند. همین بررسی نشان می‌دهد که کمترین سهم کاربری مربوط به کاربری‌های آموزش و تحقیقات و فناوری، باغات و کشاورزی و تأسیسات شهری و تاریخی با سهمی به‌ترتیب معادل ۰/۱۰، ۰/۱۰، ۰/۳۰ و ۰/۵۰ درصد می‌باشد (وزارت راه و شهرسازی، ۱۳۹۱: ۶۹). (Ministry of Roads and City)

مدل مفهومی پژوهش



نمودار ۱- مدل مفهومی موضوع مورد مطالعه (نگارندگان، ۱۴۰۰)



شکل ۱- محدوده مورد مطالعه

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

۵- روش پژوهش

روش تحقیق پژوهش حاضر از نوع پیمایشی - توصیفی است. بعد از مبانی نظری ذکر شده و مشخص نمودن محدوده مورد مطالعه که شامل یک خیابان اصلی جمع‌کننده و یک خیابان فرعی محلی (بخش اول شامل ساختمان‌های سمت راست خیابان اتحاد مابین میدان امام حسین (ع) تا میدان اتحاد و بخش دوم شامل ساختمان‌های موجود در محدوده‌ای از یک خیابان فرعی (بن بست هاشم بقال) است، تمامی ساختمان‌ها شماره‌گذاری گردید و مطابق بخش‌بندی به ۸۰ و ۲۵ بنا تقسیم شدند. در مرحله بعدی تمامی بناها به صورت میدانی مطالعه و عکاسی شدند و با کمک سازمان‌های مربوطه اطلاعات و شناسنامه‌ی تک‌تک بناها از جمله (سال احداث، نوع کاربری، مساحت عرصه و اعیان، نوع سازه، نوع مصالح نما، نوع سقف، تعداد طبقات، مرحله ساختمانی، کیفیت وضع موجود بنا، تفکیک پلان وضع موجود، پروانه‌دار بودن بنا، سنددار بودن بنا، تراکم ساختمانی موجود و مجاز، رجوع و عدم رجوع به کمیسیون ماده ۱۰۰، دلایل تخلف اعلامی از طرف کمیسیون ماده ۱۰۰) با مطالعه پرونده تک‌تک بناها، استخراج گردید و در نهایت بنا بر اطلاعات به دست آمده ساختمان‌های مورد مطالعه به چهار گروه بناهای دارای ساخت‌وساز مجاز، بناهای دارای ساخت‌وساز مجاز با رأی کمیسیون ماده ۱۰۰ و بناهای مجاز با اصلاح پروانه و بناهای دارای ساخت‌وساز غیرمجاز تقسیم شدند.

لازم به ذکر است که در این پژوهش، منظور از بناهای دارای ساخت‌وساز مجاز، بناهایی هستند که دارای پروانه ساخت، سند، سطح اشغال متناسب با طرح تفضیلی، تعداد طبقات متناسب با طرح ضوابط طرح تفضیلی، تراکم مجاز (بر اساس عناصر کنترل‌کننده تراکم‌های ساختمانی: سرانه فضای سبز و عرض معبر حد شمالی) هستند. بعد از اتمام تقسیم‌بندی و آمارگیری، تخلفات موجود در بناهای دارای ساخت‌وساز مجاز با رأی کمیسیون ماده ۱۰۰ و بناهای دارای ساخت‌وساز غیرمجاز و بناهای مجاز با اصلاح پروانه در دو

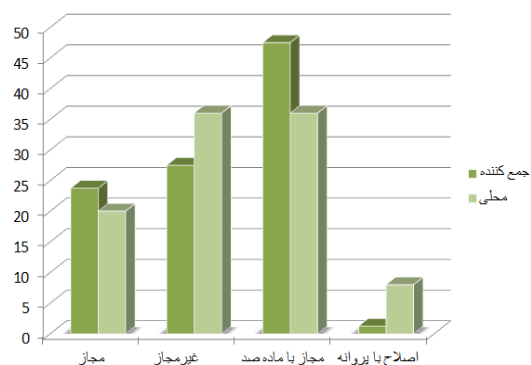
خیابان مورد مطالعه، دسته‌بندی گردیدند.

۶- یافته‌های پژوهش

در پاسخ سؤال یعنی تخلفات ساختمانی در خیابان جمع‌کننده و محلی شهرداری منطقه ۱۰ شهر تبریز چگونه است و چه تفاوت‌هایی با یکدیگر دارند؟ باید گفت که در خیابان جمع‌کننده از ۸۰ بنای مورد مطالعه، ۱۹ مورد دارای ساخت‌وساز مجاز و ۱ مورد دارای ساخت‌وساز مجاز با اصلاح پروانه و ۲۲ مورد دارای ساخت‌وساز غیرمجاز و ۳۸ مورد دارای ساخت‌وساز مجاز بر اساس رأی کمیسیون ماده ۱۰۰ است. در بیشتر بناهای دارای ساخت‌وساز غیرمجاز و ساختمان‌های دارای ساخت‌وساز مجاز بر اساس رأی کمیسیون ماده ۱۰۰، هم‌زمان ساخت‌وسازهای مجاز با اصلاح پروانه نیز به چشم می‌خورد اما به علت تعداد بیشتر تخلفات مرتبط با ساخت‌وساز غیرمجاز و ساخت‌وساز مجاز بر اساس رأی کمیسیون ماده ۱۰۰، این بناها در این دو گروه تقسیم‌بندی شده‌اند.

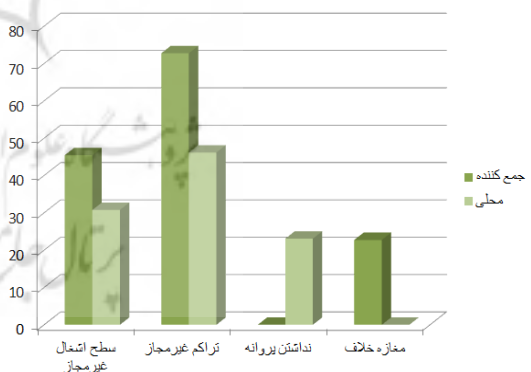
در بخش اول از ۸۰ ساختمان مورد مطالعه، ۳۸ عدد آنها در گروه ساختمان‌های مجاز با رأی کمیسیون ماده ۱۰۰، تقسیم‌بندی شده است و تعداد زیاد این بناها نسبت به دیگر گروه‌ها اهمیت پرداختن به دلایل این مسئله را دو چندان می‌نماید. در خیابان محلی از ۲۵ بنای مورد مطالعه، ۵ مورد دارای ساخت‌وساز مجاز، ۹ مورد دارای ساخت‌وساز غیرمجاز، ۲ مورد دارای ساختمان‌های مجاز با اصلاح پروانه و ۹ مورد دارای ساختمان‌های مجاز با رأی کمیسیون ماده ۱۰۰ هستند (نمودار ۲).

پروانه یا خلاف مشخصات مقرر در آن و در صورت لزوم تخریب، مشخص شده است. در واقع از زمانی که ماده ۱۰۰ با یک تبصره به تصویب رسید، هر نوع خلاف ساختمانی باید حل و یا تخریب می‌شد اما از سال ۱۳۵۸ با اضافه شدن تبصره‌های ۲ تا ۸ بحث درآمدزایی و جریمه مطرح شد و راه برای انجام تخلفات و ادامه آن، با پرداخت مبلغ ناچیزی جریمه، باز شد. در مقایسه‌ی تخلف‌هایی که در دو خیابان اصلی (جمع‌کننده) و فرعی (محلی) مورد مطالعه، به کمیسیون ماده ۱۰۰ ارجاع داده شده‌اند، از تخلفاتی که بیشتر در خیابان جمع‌کننده صورت گرفته است تغییر و تبدیل کاربری است که طبقه همکف بناهای مسکونی تبدیل به مغازه شده است و به دلیل نقضی که در قوانین وجود دارد، اگر شهرداری در بافت مسکونی پروانه تجاری به افراد ندهد، فرد می‌تواند در طی ۱۵ روز از مجمع امور صنفی تقاضای پروانه کسب کند و به کار خود ادامه دهد و یا همین مشکل نقض قوانین در کمیسیون‌های ماده ۱۰۰ و ماده ۵ نیز وجود دارد که بعضی مجوزها را کمیسیون ماده ۵ قبول و کمیسیون ماده ۱۰۰ قبول ندارد و این باعث نقض قوانین می‌شود. از آنجایی که فرد متخلف آگاه به عدم انجام احکام کمیسیون ماده ۱۰۰ است به راحتی و با به دست آوردن یک مجوز کسب، به کار خود ادامه می‌دهد و از طرفی شهرداری نیز علت عدم برخورد خود را عدم آگاهی از چگونگی برخورد با اعمال خلاف می‌داند و معتقد است که قانون در مورد چگونگی جلوگیری از ساخت‌وساز خلاف سکوت کرده است و اقدام به پلمپ مغازه‌ها تا روشن شدن تکلیف آنها را، به عنوان راهکار معرفی می‌نماید، اما در نهایت طبق بررسی‌هایی که در مورد پرونده‌ی بناهایی که به علت تغییر کاربری به کمیسیون ماده ۱۰۰ فرستاده شده‌اند به دست آمده، اکثریت توانسته‌اند با پرداخت جریمه تغییر کاربری را انجام دهند که هم فرد خاطی راضی باشد و هم محل درآمدی برای شهرداری و دیگر ارگان‌ها ایجاد شود. بیشترین تخلفاتی که در خیابان محلی مورد مطالعه، به کمیسیون ماده ۱۰۰ ارجاع داده شده است به ترتیب عدم رعایت پخ و عقب‌کشی، زیربنای فاقد استحکام و زیربنای بدون پروانه است. در مورد عدم رعایت پخ و عقب‌کشی مالکان اکثراً ترجیح می‌دهند زمین بیشتری، برای ساخت، در اختیار بگیرند و در عوض جریمه اندکی برای آن پرداخت نمایند. در مورد



نمودار ۲- مقایسه تعداد ساخت‌وسازهای موجود در دو خیابان جمع‌کننده و محلی مورد مطالعه (نگارندگان، ۱۴۰۰)

در بناهایی که دارای تخلف هستند و به تخلف آنها رسیدگی نشده است، در خیابان جمع‌کننده، بیشترین تخلفات شامل سطح اشغال غیرمجاز، تراکم غیرمجاز و تغییر کاربری از پارکینگ مسکونی به مغازه می‌باشد که دلیل هر سه مورد این موارد سود اقتصادی بیشتر است و در مقابل در خیابان محلی، ساخت بناهای بدون پروانه در اولویت تخلفات است، به دلیل اینکه این بناها دور از دید و در داخل معبرهای کم‌عرض هستند و سازندگان به آسانی بدون دریافت پروانه می‌توانند ساخت‌وساز انجام دهند (نمودار ۳).



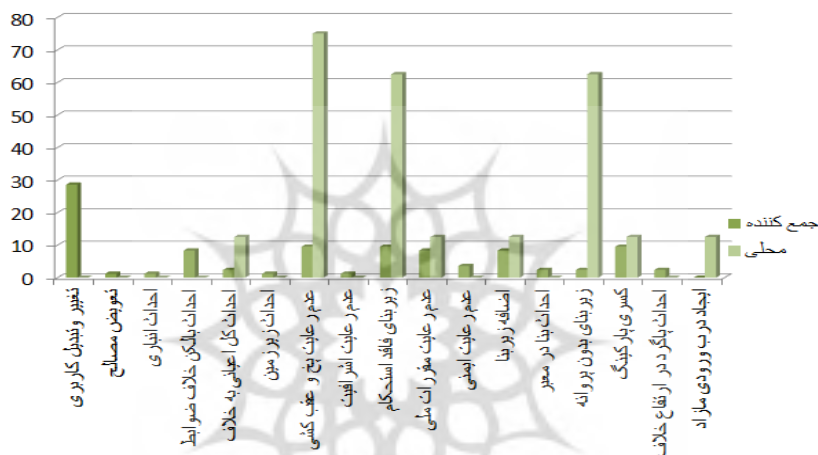
نمودار ۳- مقایسه نوع تخلفات موجود در ساخت‌وسازهای غیرمجاز در دو خیابان جمع‌کننده و محلی (نگارندگان، ۱۴۰۰)

کمیسیون ماده ۱۰۰ به منظور جلوگیری از ایجاد تخلف شکل گرفته است و در این کمیسیون لزوم گرفتن پروانه از شهرداری برای هر اقدام عمرانی در محدوده و حریم شهر و نیز دادن اختیار به شهرداری جهت جلوگیری از عملیات بدون

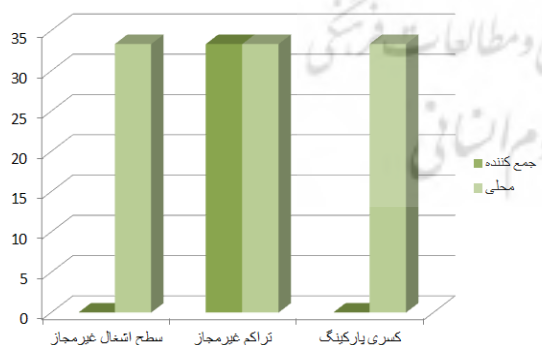
مقایسه تطبیقی تخلفات ساختمانی در خیابان‌های جمع‌کننده با خیابان‌های محلی در بافت‌های فرسوده (نمونه موردی: منطقه ۱۰ شهرداری تبریز)

بدون پروانه نیز طولانی بودن زمان دریافت پروانه به‌عنوان عامل تخلف مطرح می‌گردد و از طرفی بر طبق تبصره ۴ کمیسیون ماده ۱۰۰ شهرداری‌ها، اگر مالکی بدون مجوز شهرداری و پروانه اقدام به ساخت‌وساز خلاف کند جریمه وی کمتر از کسی است که پروانه گرفته است و این نیز علت دیگری برای تشویق به تخلف بدون پروانه به‌شمار می‌رود (نمودار ۴).

تخلف زیربنای فاقد استحکام نیز که معمولاً در بافت فرسوده به‌وفور دیده می‌شود معمولاً سازندگان برای اینکه ساخت بنا ارزان تمام شود از مصالح ارزان‌قیمت و با نمره پایین استفاده می‌کنند که تحمل بار وارد بر ساختمان را ندارند و به دلیل عدم نظارت کافی این بناها معمولاً به این شکل ساخته می‌شوند و تقریباً بعد از ساخت، شهرداری و سازمان‌های ذی‌ربط کار خاصی نمی‌توانند انجام دهند. در تخلف زیربناهای



نمودار ۴- مقایسه نوع تخلفات صورت گرفته در ساختمان‌های با رأی کمیسیون ماده ۱۰۰ در دو خیابان جمع‌کننده و محلی (نگارندگان، ۱۴۰۰)



نمودار ۵- مقایسه علل تخلف ساختمان‌های با اصلاح پروانه در دو خیابان جمع‌کننده و محلی (نگارندگان، ۱۴۰۰)

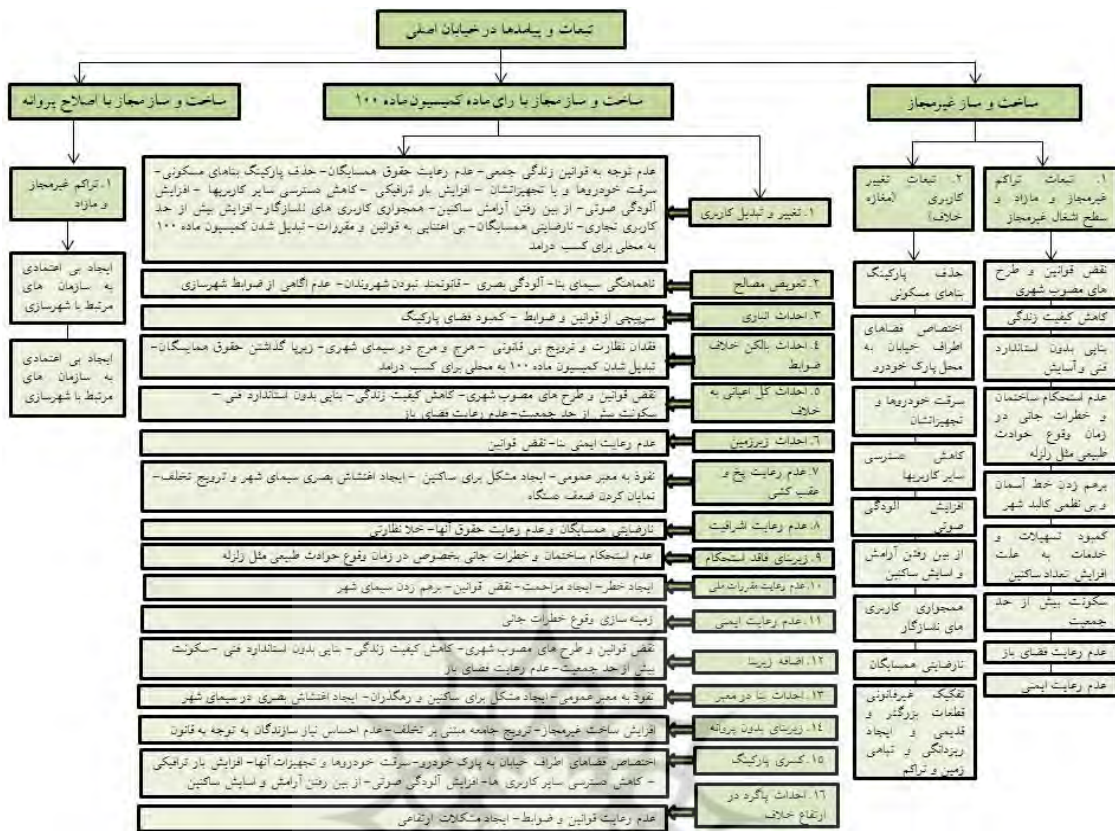
بعضی از تخلف‌ها هستند که قبل از صدور پروانه معمولاً مالک یا سازنده با شهرداری صحبت می‌کنند و با تأیید شهرداری و درج در پروانه مجاز می‌شوند که در دو محدوده مورد مطالعه این پژوهش این تخلف‌ها شامل تراکم مزاد و سطح اشغال مزاد و کسری پارکینگ است که میزان تخلف مزاد تراکم در دو خیابان جمع‌کننده و محلی به یک اندازه و سطح اشغال مزاد و کسری پارکینگ در خیابان محلی بیشتر است و مجاز نمودن این تخلفات در پروانه، باعث جلوگیری از تبعات آنها نمی‌شود که در بخش‌های بالاتر توضیح داده شده است (نمودار ۵).

در بخش ساخت‌وساز غیر مجاز در دو خیابان جمع‌کننده و محلی، در چهار تخلفی که در این بخش مورد بحث قرار گرفته

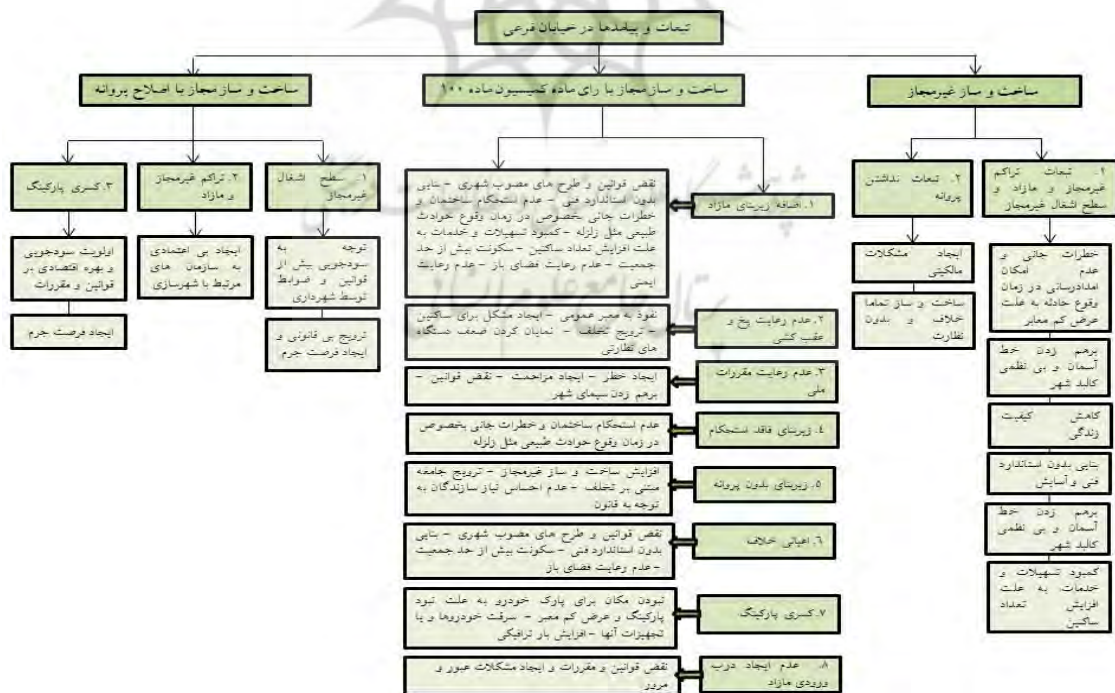
به اتمام می‌رساند و در این مرحله اقدام برای اصلاح تقریباً بی‌فایده است. در بحث مربوط به تغییر کاربری که در بناهای خیابان جمع‌کننده بیشتر است و اکثراً طبقه همکف بناهای مسکونی تبدیل به مغازه و بخش تجاری شده است و این کار باعث شده که در این محل عملاً پارکینگ بناهای مسکونی از بین برود و گره ترافیکی ایجاد شود و فضاهای اطراف خیابان به محل پارک خودرو اختصاص داده شود و بار ترافیکی افزایش و دسترسی سایر کاربری‌ها کاهش یابد و از طرفی بنا به گفته ساکنین آلودگی صوتی در این بخش بیش از حد مجاز است به صورتی که به معضلی برای آسایش و آرامش ساکنین تبدیل شده است. هم‌جواری کاربری‌های ناسازگار و افزایش بیش از حد کاربری تجاری در این منطقه از پیامدهای ساخت‌وساز غیرمجاز است. پیامد بناهای بدون پروانه نیز که در ساختمان‌های خیابان محلی مورد مطالعه، بیشتر است معمولاً ایجاد مشکلات مالکیتی است که این بناها بیشتر به صورت قولنامه‌ای خرید و فروش می‌شوند و بین افراد متعدد رد و بدل می‌شوند و در نهایت سند رسمی نیز ندارند و فقط در مواقع ضروری به سازمان‌ها مراجعه می‌کنند و در نهایت سازنده متخلف، آگاه است که با پرداخت جریمه می‌تواند مشکل مزبور را حل نماید. در حالت کلی تمامی این پیامدها باعث نارضایتی شهروندان و جامعه مبتنی بر فرهنگ تخلف می‌گردد. در بخش ساخت‌وساز مجاز با رأی کمیسیون ماده ۱۰۰، در دو خیابان جمع‌کننده و محلی، در خیابان جمع‌کننده بیشترین تخلف مربوط به پیامدهای تغییر کاربری، به خصوص مسکونی به تجاری است که کمبود پارکینگ و پارک خودروها در کنار خیابان‌ها و کاهش دسترسی سایر کاربری‌ها و هرج‌ومرج ناشی از دعوی صاحب خودرو و کسانی که خودرو جلوی درب خانه آنها پارک شده است را منجر می‌شود و در نهایت آلودگی بصری و آلودگی هوا را در پی دارد. بیشترین تخلفاتی که در خیابان محلی مورد مطالعه، به کمیسیون ماده ۱۰۰ ارجاع داده شده است به ترتیب عدم رعایت پخ و عقب‌کشی، زیربنای فاقد استحکام و زیربنای بدون پروانه است. در مورد پیامد تخلف عدم رعایت پخ و عقب‌کشی، این کار باعث نفوذ بنا به معبر و کم‌عرض شدن آن و مشکلات دیگر می‌شود و از طرفی شهرداری نیز به علت عدم نظارت کافی بعد از اتمام ساخت بنا متوجه این امر می‌شود و چاره‌ای جز ارجاع به کمیسیون ماده ۱۰۰ و اخذ جریمه ندارد و از طرفی مردم نیز

همگی علاوه بر نقض قوانین و طرح‌های مصوب شهری به تفکیک، سطح اشغال غیرمجاز و تراکم غیرمجاز که منجر به اضافه شدن طبقات غیرمجاز در بناهای دو خیابان مورد بحث می‌شود، پیامدهایی همچون کاهش کیفیت زندگی، بنایی بدون استاندارد فنی و آسایش در پی دارد. به علت اینکه طبقات اضافی و غیرقانونی معمولاً توسط افراد غیرمتخصص و با اختصاص بودجه کم ساخته می‌شوند، به خصوص بناهایی که در بافت فرسوده ساخته می‌شوند اکثراً سازنده توانایی مالی کافی ندارد و عمر این بناها خیلی پایین است ولی ساکنان به علت عدم توانایی نوسازی و تعمیر در همین بناها زندگی می‌کنند که به علت عدم استحکام، خطرات جانی فراوانی به خصوص در زمان وقوع حوادث طبیعی مثل زلزله دارند و این خطرات در بناهای مورد مطالعه خیابان محلی که در داخل کوچه با معابر کم‌عرض هستند بیشتر است زیرا بعد از وقوع حادثه امکان امداد رسانی وجود ندارد. در بناهایی که در این منطقه نوسازی می‌شوند معمولاً عقب‌کشی انجام می‌شود تا معبر عریض‌تر شود اما به علت عدم نوسازی تمامی بناها در یک زمان و محول شدن عقب‌کشی به زمان نوسازی معضل امداد رسانی همچنان لاینحل باقی می‌ماند. از طرفی مشخصاتی که در پروانه هر بنا وجود دارد متناسب با قوانین و طرح‌های مصوب آن منطقه صادر می‌شود و زمانی که ارتفاع بنا بیش از حد مجاز بالا می‌رود باعث برهم زدن خط آسمان و بی‌نظمی کالبد شهر می‌شود. از پیامدهای دیگر افزایش تراکم غیرمجاز کمبود تسهیلات و خدمات است زیرا تعداد ساکنین در بناها بیش از تعداد مصوب در طرح‌های شهری است و این باعث ایجاد مشکل در برنامه‌های طرح تفصیلی شهر می‌شود زیرا برای مثال آب و برق و... برای یک جمعیت مشخص تأمین می‌شود. اکثر بناهایی که در خیابان جمع‌کننده قرار دارند دارای پروانه و سند هستند با این حال بعد از صدور پروانه ساختمان به گفته شهرداری به دلیل اینکه کنترل مؤثری برای مکلف کردن دارنده پروانه برای رعایت ضوابط و مقررات و شرایط موجود در پروانه نیست و در واقع به علت نبودن ضوابط کنترل، اغلب سازندگان بنا به راحتی اقدام به ساخت‌وساز غیرمجاز می‌نمایند و در خیابان محلی اکثر بناها بدون پروانه ساخته می‌شوند زیرا سیستم مناسبی برای کشف و جلوگیری از فعالیت‌های بدون پروانه وجود ندارد و غالباً تأخیر زیادی در اقدام صورت می‌گیرد تا سازنده متخلف ساخت بنا را

بیان می‌کنند که در مواقعی هم مأموران شهرداری با گرفتن رشوه از انجام تخلفات جلوگیری نمی‌کنند و این موارد در کنار هم باعث رواج بی‌قانونی و عادی جلوه دادن این امر می‌شود. پیامد تخلف زیربنای فاقد استحکام، معمولاً در حوادث طبیعی مثل زلزله مشخص می‌شود که جان تعداد زیادی انسان که اکثراً ناآگاه از عدم استحکام ساختمان هستند به خطر می‌افتد. تبعات تخلف زیربنای بدون پروانه، تمایل مردم به ساخت‌وساز غیرمجاز و ایجاد فرصت جرم است. در کل بررسی تبعات تک‌تک تخلف‌های این قسمت که مربوط به کمیسیون ماده ۱۰۰ است نشان می‌دهد که با تغییراتی که در این قانون داده شده در کل این قانون را از مرجعی برای جلوگیری تخلفات به مرجعی برای پشتیبانی تخلفات تبدیل کرده است که معمولاً رأی تخریب در آن بسیار کم و رأی جریمه و سودجویی اقتصادی در آن زیاد است که بعضاً تبعات جبران‌ناپذیری را در پی دارد. در بخش ساختمان‌های با اصلاح پروانه در دو خیابان جمع‌کننده و محلی، در خیابان جمع‌کننده تخلف مازاد تراکم تبعاتی همچون ایجاد بی‌اعتمادی به سازمان‌های مرتبط با شهرسازی و در خیابان محلی سه تخلف سطح اشغال مازاد و تراکم مازاد و کسری پارکینگ به ترتیب تبعاتی همچون توجه به سودجویی بیش از قوانین و ضوابط توسط شهرداری، ترویج بی‌قانونی و ایجاد فرصت جرم، ایجاد بی‌اعتمادی به سازمان‌های مرتبط با شهرسازی، اولویت سودجویی و بهره اقتصادی بر قوانین و مقررات و ایجاد فرصت جرم داراست (نمودار ۶ و ۷).



نمودار ۶- تبعات و پیامدهای ناشی از تخلفات در خیابان جمع کننده (نگارندگان، ۱۴۰۰)



نمودار ۷- تبعات و پیامدهای ناشی از تخلفات در خیابان محلی (نگارندگان، ۱۴۰۰)

۷- بحث و نتیجه‌گیری

پژوهش حاضر به بررسی مقایسه تطبیقی تخلفات ساختمانی در دو خیابان جمع‌کننده و محلی شهرداری منطقه ۱۰ شهر تبریز می‌پردازد. مطابق نتایج مطالعه، ساختمان‌هایی که در جداره‌های خیابان جمع‌کننده قرار می‌گیرند به علت اینکه در دید مستقیم قرار دارند امکان تخلف در آنها کمتر است ولی ساختمان‌هایی که در داخل کوچه‌ها و خیابان‌های محلی هستند به علت اینکه دور از معرض دید قرار دارند امکان تخلف در آنها بیشتر است. طبق نتایج به‌دست‌آمده در خیابان جمع‌کننده، ۲۳٫۵ درصد ساختمان‌ها دارای ساخت‌وساز مجاز، ۲۷٫۵ درصد ساختمان‌ها دارای ساخت‌وساز غیرمجاز، ۴۷٫۵ درصد ساختمان‌ها دارای ساخت‌وساز مجاز با رأی کمیسیون ماده ۱۰۰ و ۱٫۲۵ درصد ساختمان‌ها دارای ساخت‌وساز مجاز با اصلاح پروانه و در خیابان محلی نیز ۲۰ درصد بناها دارای ساخت‌وساز مجاز، ۳۶ درصد بناها دارای ساخت‌وساز غیرمجاز، ۳۶ درصد بناها دارای ساخت‌وساز مجاز با رأی کمیسیون ماده ۱۰۰ و ۸ درصد ساختمان‌ها دارای ساخت‌وساز مجاز با اصلاح پروانه است. به دلیل اینکه بناهای مورد مطالعه در بافت فرسوده قرار دارند و مردمی که در این منطقه ساکن هستند درآمد پایینی دارند، اکثر تخلفات صورت گرفته در هر دو خیابان، به نوعی با مسئله اقتصاد ارتباط پیدا می‌کنند و بیشتر تخلفات به علت نیاز مالی مالکین و سازندگان و در مقابل نیاز مردم کم درآمد به مسکن ارزان قیمت، است. از این‌رو نتایج به‌دست‌آمده از پژوهش حاضر نشان می‌دهد که برای جلوگیری از انجام تخلفات، حل مشکلات اقتصادی مالکین و مردم ساکن، در اولویت است. با بررسی مسائل اقتصادی کشور به‌صورت ساختاری و ایجاد اشتغال و افزایش درآمد و رونق صنعت توریست‌پذیری می‌توان وضعیت اقتصادی حاضر را بهبود بخشید. با رونق اقتصاد و افزایش درآمد، توان مردم برای پرداخت مالیات افزایش پیدا می‌کند. البته آگاه‌سازی جامعه به دلایل پرداخت مالیات و فواید آن نیز باید صورت گیرد. با حل ساختاری و نظام‌مند

اقتصاد کشور، مشکلات بسیاری در صنعت ساخت‌وساز ساختمان نیز حل می‌شود زیرا در حال حاضر تبصره‌هایی که در سال ۱۳۵۸، به قوانین کمیسیون ماده ۱۰۰ اضافه شد بیشتر در جهت درآمدزایی و حل معضلات و مشکلات اقتصادی سازمان‌های مختلف از جمله شهرداری‌هاست. این امر شهرداری را از سازمانی که جهت جلوگیری از انجام تخلفات شکل گرفته است، به سازمانی که همراه با تخلفات است تبدیل نموده و از طرفی مردم نیز به علت اینکه با پرداخت اندک جریمه می‌توانند تخلفات گسترده‌ای انجام داده و به درآمد برسند به این قانون به‌عنوان پلی جهت مشروع‌سازی تخلفات خود نگاه می‌کنند. می‌توان گفت با حل مشکلات اقتصادی دیگر نیازی به تبصره‌های مزبور جهت درآمدزایی نیست و این قانون می‌تواند به‌طور کامل در جهت جلوگیری از تخلفات عمل نماید و برای هر تخلفی که انجام می‌گیرد در صورت لزوم تخریب و بازگشت به حالت اولیه در نظر گرفته شود و پافشاری در اعمال قانون رفته‌رفته به‌عنوان یک اصل در نظر گرفته شده و متخلفان به فکر سودجویی و دور زدن قانون نمی‌باشند. با حل مسائل اقتصادی به‌صورت ساختارمند، سازمان‌هایی مثل شهرداری و دیگر نهادها نیازی به کسب درآمد از راه جریمه تخلفات گرفتن عوارض نداشته و با قدرت می‌توانند در برابر تخلفات به‌صورت قانونی برخورد نمایند.

از دیگر نتایجی که در این پژوهش به دست آمده، تنوع قوانین ساخت‌وساز شهری و گاه ابهام در آنها و عدم تطابق قوانین است که باعث شده نوعی سردرگمی در نحوه برخورد با ساخت‌وساز غیرمجاز صورت گیرد که با بازنگری در قوانین و به‌روز نمودن آنها با نیازهای جامعه این مشکل را نیز می‌توان از پیش روی برداشت و از طرفی کنترل ضوابط در شهرداری توسط سازمان مسکن و شهرسازی که ناظر بر توسعه شهری هستند و نیز نظارت و کنترل لحظه‌به‌لحظه و دستور تصحیح مرحله با مرحله و نیز بازدید دوره‌ای بعد از ساخت می‌تواند راه‌گشا باشد.

از موارد دیگری که در این پژوهش به دست آمد ورود

افراد غیرمتخصص در بخش ساخت‌وساز است که عواملی مانند ساخت‌وساز بدون پروانه و نبود قانون در مورد سندهای قولنامه‌ای به این امر دامن می‌زنند که با بازنگری در قوانین و قانونمند کردن ساخت‌وساز و جلوگیری جدی از عملیات ساختمانی بدون پروانه یا خلاف مشخصات موجود در پروانه و مکلف نمودن مالک به داشتن سند رسمی و خریدوفروش بر مبنای این سند می‌توان تا حدودی جلوی این مشکل را گرفت و مسئله بعدی که جزو مسائل اصلی در بروز تخلفات است خلأ مدیریتی و فقدان مدیریت یکپارچه و در ذیل آن انتخاب افرادی است که چه در مقام مدیریتی مثل شهردار و چه در مقام اجرایی مثل فرد برخوردار کننده با متخلف، آگاه به وظایف خود بوده و از ترویج جامعه مبتنی بر فرهنگ غلط تخلف جلوگیری نمایند.

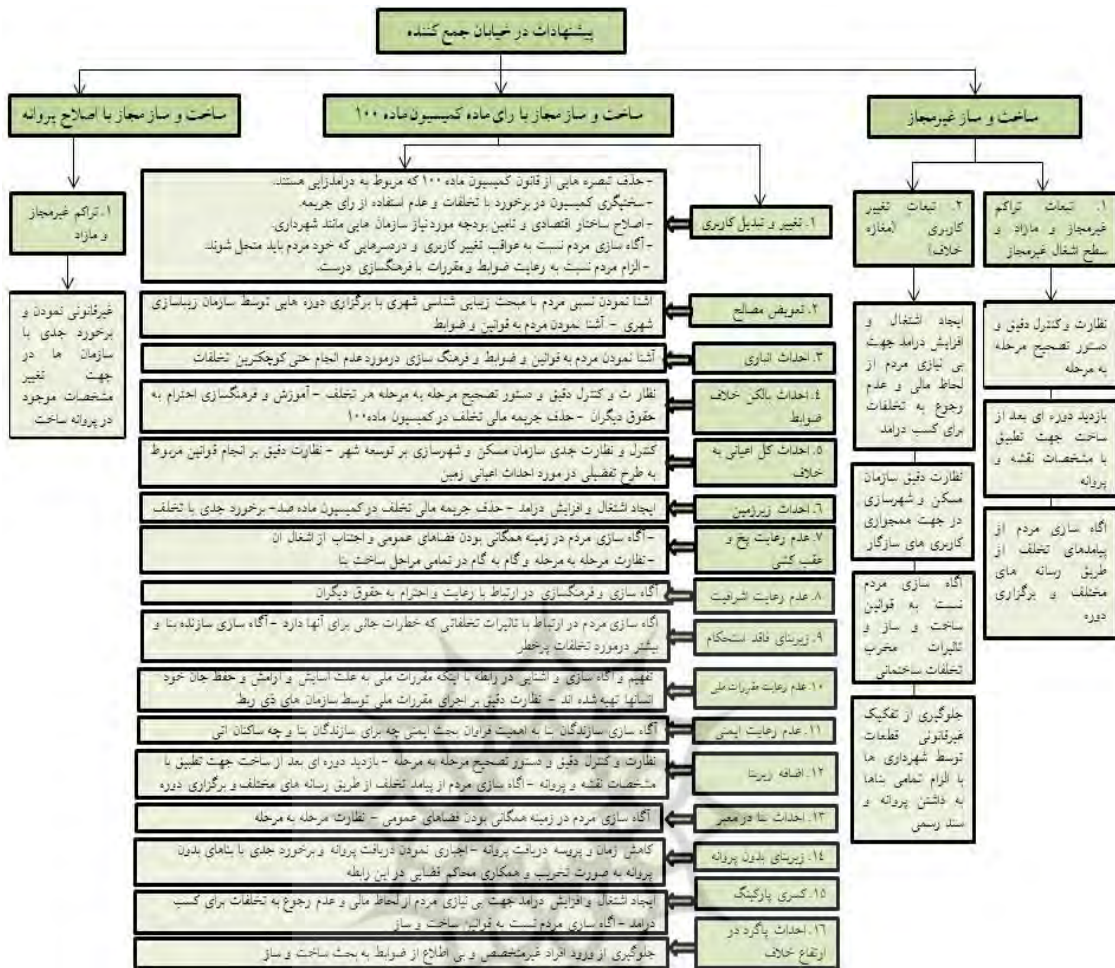
نتایج پژوهش حاضر با نتایج پژوهش اسماعیل‌پور و همکاران، در وجود تعداد زیاد ساخت‌وسازهای بدون پروانه و برخلاف مفاد پروانه در محدوده مورد بررسی، به‌خصوص در سه دهه قبل، هم‌راستا است با این تفاوت که در پژوهش حاضر اکثر بناهای بدون پروانه و برخلاف مفاد پروانه در خیابان محلی که دور از دید هستند قرار دارند. همچنین نتایج پژوهش لاله‌پور و همکاران به دلیل بالا بودن تعداد تخلفات ناشی از مازاد تراکم و تغییر کاربری، در هر دو پژوهش یکسان است. در پژوهش منوچهری و همکاران نیز بیشترین میزان تخلفات مربوط به کاربری‌های مسکونی است و بیشترین برخورد شهرداری با تخلفات، استفاده از جریمه می‌باشد که نتایج پژوهش حاضر نیز این موارد را تأیید می‌نماید. در پژوهشی که توسط حکمت‌نیا، در ارتباط با عملکرد کمیسیون ماده ۱۰۰ انجام شده است، ناهماهنگی بین سازمان‌ها و ابهام در قوانین بیشترین تأثیر را در ضعف عملکرد کمیسیون ماده ۱۰۰ داشته‌اند که نتایج پژوهش حاضر نیز این موارد را تأیید می‌کند. یوسفی و همکاران در مقاله خود اذعان دارند که بین عوامل اقتصادی و تعداد تخلف بنای مازاد بر مجوز رابطه مستقیمی وجود دارد که در این پژوهش نیز این مورد به اثبات رسیده است و میزان این تخلف در بناهای خیابان محلی بیشتر از خیابان‌های جمع‌کننده است. نتایج پژوهش دیگری که توسط روستا و همکاران انجام گرفته است، نشان می‌دهد که میزان تخلفات

در یک بازه زمانی افزایش پیدا کرده است و بیشترین رأی صادره توسط کمیسیون ماده ۱۰۰، به پرداخت جریمه ختم شده است که در پژوهش حاضر نیز این امر مورد تأیید است و همچنین بیشترین تخلفات مربوط به اضافه بنا و ساخت‌وساز بدون پروانه است که در بخش ساخت‌وساز غیرمجاز این پژوهش نیز، تخلف مربوط به اضافه بنا در خیابان همای جمع‌کننده و تخلف مربوط به بنای بدون پروانه در خیابان محلی بیشتر است. در مقاله سالاری و همکاران، عواملی نظیر مشکلات اقتصادی، نواقص ضوابط و مقررات ساخت‌وساز و سیستم مدیریت شهری ناکارآمد بر انجام تخلفات نقش داشته است که در پژوهش حاضر نیز این مورد تأیید شده است که البته موارد تخلف دیگری نیز به تفکیک دو خیابان بیان شده است. در پژوهش محمدی و میرزایی عوامل مؤثر بر تخلفات بررسی شده است که تخلفات موجود مانند تخلفات ارتفاعی و احداثی، تخلفات پروانه ساخت، تخلفات کاربری‌های تجاری، تخلفات اضافه ساخت و تخلفات تغییر کاربری با تخلفاتی که در محدوده مورد مطالعه پژوهش حاضر وجود دارد همپوشانی داشته و میزان تخلفات به تفکیک چهار گروه مورد بررسی در این پژوهش و دو خیابان موجود دارای نوسان است. اسماعیل‌پور و همکاران مهم‌ترین علل بروز تخلفات را نداشتن درآمد پایدار، ضعف سیستم نظارت و کنترل، سود ناشی از تخلفات و آگاه نبودن از قوانین می‌دانند که در بررسی‌های این پژوهش نیز اصلی‌ترین عوامل همین موارد هستند. در پژوهشی که توسط کمانرودی انجام شده است مسائل اقتصادی مهم‌ترین عامل انجام تخلفات در شهر تهران بوده است که نتایج پژوهش حاضر نیز آن را تأیید می‌نماید و همچنین محمدی ده‌چشمه و همکاران نیز مهم‌ترین عامل انجام تخلفات را ناسازگاری ضوابط با واقعیت موجود جامعه و نبود قوانین و مقررات می‌دانند که در دستاوردهای این پژوهش نیز به آنها اشاره شده است و نیز در این ارتباط پژوهان و همکاران عوامل مؤثر بر تخلفات در شهرهای کوچک را ضعف قوانین، نبود سیستم مؤثر برای کشف و شناسایی متخلفان می‌دانند و همچنین حسینی‌زاده و همکاران عوامل مؤثر در شهر حمیدیا را که ناسازگاری قوانین با واقعیات جامعه، مراحل سخت صدور پروانه، شفاف نبودن

مثال راه‌کارهایی نظیر آگاه ساختن مردم از تبعات و پیامدهایی که تخلفات ساختمانی به دنبال دارد به‌خصوص در زمان‌هایی که حوادث طبیعی مثل زلزله و سیل آثار و تبعات تخلف را دوچندان می‌نماید، با برنامه‌هایی که در این خصوص در تلویزیون و دیگر رسانه‌ها ساخته می‌شود و نیز برگزاری کارگاه‌های دوره‌ای برای مردم منطقه مذکور جهت توضیح پیامدها و خطرات احتمالی برای جان و مال آنها و نیز آگاه‌سازی مردم به قوانین و ضوابطی که در ساخت‌وساز باید رعایت شوند. در سازمان‌هایی مثل شهرداری نیز دانش مجریان و کسانی که در این مجموعه با بخش تخلفات سر و کار دارند را افزایش داده و جلسات و دوره‌هایی جهت آشنایی با نحوه برخورد با مردم و سازندگان متخلف برگزار نمایند تا حد امکان درگیری‌ها کاهش یابد. سخت‌گیری در دادن مجوز ساخت به متخلفین، اعمال نظارت دقیق سازمان مسکن و شهرسازی بر صدور پروانه و اجرا طبق مشخصات پروانه و... (نمودار ۸ و ۹).

مقررات ساختمانی و بی‌کفایتی نیروی متخصص واحد فنی شهرداری بیان نموده‌اند و سرخیلی و همکاران نیز عامل اصلی تخلفات را به‌ترتیب آگاهی کم سازنده ساختمان از مقررات و استانداردهای ساختمان، سطح درآمد و انگیزه رفع نیاز خانواده از طریق توسعه غیرقانونی بنا عنوان کرده‌اند که در پژوهش حاضر نیز هر سه عامل مذکور به‌عنوان عوامل بروز تخلفات هستند با این تفاوت که مسئله‌ی اقتصادی در اولویت است. از طرفی پژوهش محمدی و نظریان نیز نشان می‌دهد میزان تخلفات نسبت به گذشته افزایش پیدا کرده است.

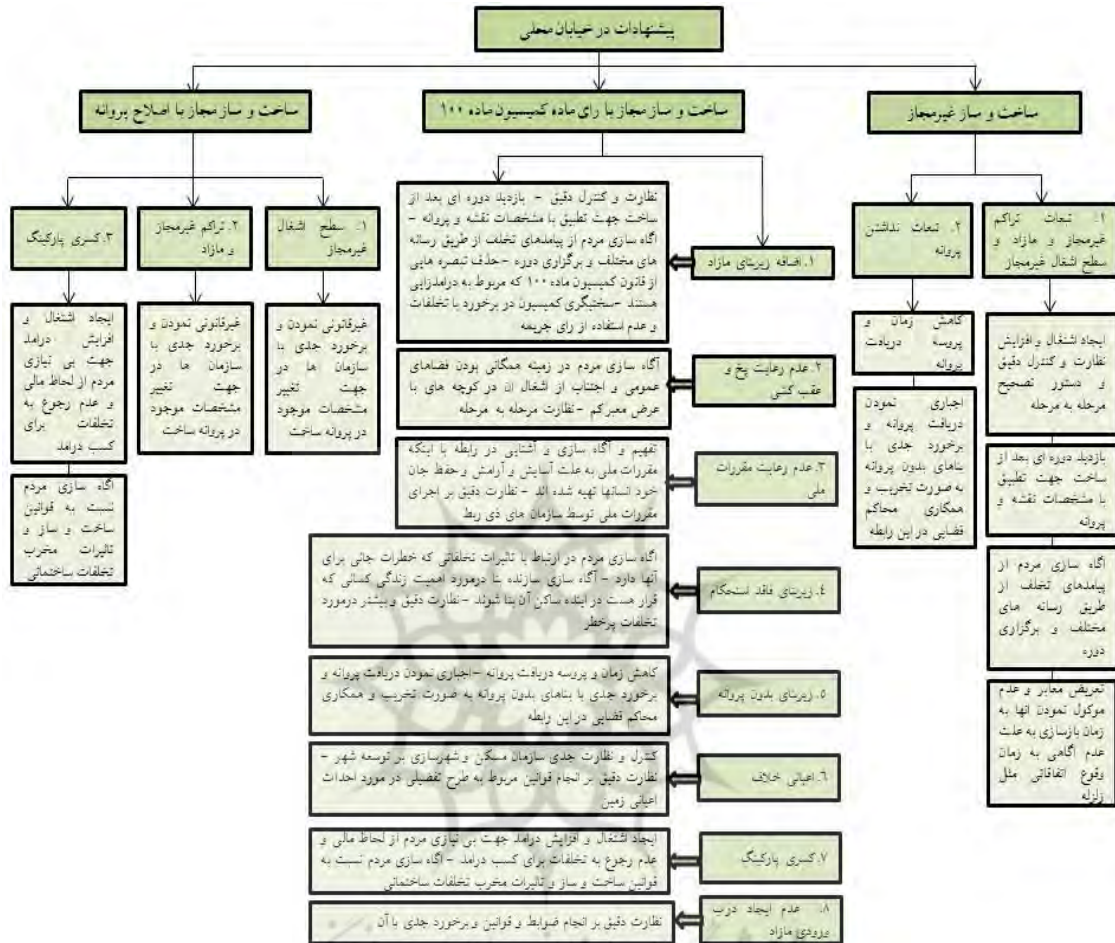
در نهایت در پژوهش حاضر به‌جز بحث ساختاری در بعد کلان، در بعد خرد نیز برای تک‌تک تخلفاتی که در طی مطالعه دو خیابان جمع‌کننده (ساختمان‌های موجود در سمت راست خیابان اتحاد مابین میدان امام‌حسین (ع) تا میدان اتحاد) و (ساختمان‌های موجود در محدوده‌ای از یک خیابان محلی (بن‌بست هاشم بقال) انجام گرفته، به‌صورت مجزا راهکارهایی در نمودار ۳ و ۴ ارائه گردیده است. برای



نمودار ۸- پیشنهادهایی جهت کاهش تبعات تخلفات ساختمانی در خیابان جمع کننده (نگارندگان، ۱۴۰۰)

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

مقایسه تطبیقی تخلفات ساختمانی در خیابان‌های جمع‌کننده با خیابان‌های محلی در بافت‌های فرسوده (نمونه موردی: منطقه ۱۰ شهرداری تبریز)



نمودار ۹- پیشنهادهایی جهت کاهش تبعات تخلفات ساختمانی در خیابان محلی (نگارندگان، ۱۴۰۰)

۸- محدودیت پژوهش

در این پژوهش به علت عدم دسترسی به اطلاعات دقیق مربوط به تعداد پارکینگ‌های موجود در هر بنا مطابق طرح تفصیلی، به‌طور دقیق به این مورد در این مطالعه پرداخته نشده است. در نهایت به پژوهشگران آتی پیشنهاد می‌گردد

انواع تخلفات، میزان و عوامل تخلفات ساختمانی و تبعات و پیامدهای ناشی از آن را به تفکیک و مقایسه تخلفات موجود در شهرهای مختلف، شهرداری‌های موجود در آنها و همچنین بافت‌های متنوع و خیابان‌ها، کوچه‌ها و بن‌بست‌ها و... انجام دهند تا در آینده به پژوهشی جامع در این مورد دست یابیم.

مقایسه تطبیقی تخلفات ساختمانی در خیابان‌های جمع‌کننده با خیابان‌های محلی در بافت‌های فرسوده (نمونه موردی: منطقه ۱۰ شهرداری تبریز)

۵- مراجع

- [۱] ابراهیم‌زاده، عیسی، ملکی، گل‌آفرین (۱۳۹۱)، تحلیل بر ساماندهی و مداخله در بافت‌های فرسوده شهری (مطالعه موردی: بافت فرسوده شهر خرم‌آباد)، نشریه پژوهش‌های جغرافیای انسانی، شماره هشتاد و یک، ۲۱۷-۳۳۴.
- [۲] اجزا شکوهی، محمد، صمدی، رضا، گودرزی، نصرت‌اله، قنبری، محمد (۱۳۹۵)، تحلیل و بررسی تخلفات ساختمانی در کلان‌شهرها با تأکید بر قوانین و ضوابط شهرسازی (مناطق ۳ و ۹ شهر مشهد، فصلنامه جغرافیا و توسعه فضای شهری، شماره دو، ۱-۱۸).
- [۳] اسماعیل‌پور، نجما، دهکردی، دهقان، خاکیان دهکردی، محمدرضا (۱۳۹۴)، «علل بروز تخلفات ساختمانی در شهرهای ایران با تأکید بر تراکم ساختمانی و ارائه راهکارهای کاهش آن (نمونه موردی: فرخ شهر)»، کنفرانس بین‌المللی مهندسی، هنر و حقوق، اسپانیا.
- [۴] اسماعیل‌پور، نجما، هروی، حیدری هامانه، الهام (۱۳۹۸)، «بررسی علل وقوع تخلفات در شهرهای ایران با تأکید بر نقش شهرداری (مطالعه موردی: محدوده منطقه ۳ شهر یزد)»، نشریه مطالعات شهری، شماره سی و یک، ۱۷-۲۹.
- [۵] پژوهان، موسی، داراب‌خانی، رسول، جعفری، المیرا، زینل‌زاده، دانیال (۱۳۹۳)، بررسی و تحلیل عوامل مؤثر بر تخلفات ساختمانی در شهرهای کوچک (نمونه موردی: بابلسر)، فصلنامه پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری، شماره ۲، ۲۳۹-۲۵۲.
- [۶] حبیبی، کیومرث، پوراحمد، احمد، مشکینی، ابوالفضل (۱۳۸۶)، بهسازی و نوسازی بافت‌های کهن شهری. تهران: انتشارات انتخاب.
- [۷] حسینی‌زاده مهرجردی، سعیده، میرنژاد، علی (۱۳۹۳)، تحلیلی بر عوامل و تبعات ساخت‌وسازهای غیرمجاز در شهر حمیدبا و راه‌حل‌های مقابله با آن، اولین همایش ملی عمران، معماری و توسعه پایدار، یزد.
- [۸] حکمت‌نیا، حسن، (۱۳۹۸)، بررسی عملکرد کمیسیون ماده ۱۰۰ شهرداری یزد و آثار آن بر شهرنشینی و شهرسازی با استفاده از برنامه‌ریزی سناریو، نشریه پژوهش‌های جغرافیای انسانی، شماره دو، ۳۸۷-۴۰۹.
- [۹] خوش‌نمک، زهره، (۱۳۸۰)، نگاهی بر مقابله با ساخت‌وسازهای غیرقانونی و کارکرد کمیسیون ماده ۱۰۰، ماهنامه پژوهشی، آموزشی، اطلاع‌رسانی برنامه‌ریزی و مدیریت شهری، شماره سی‌وسه، ۸۴-۹۱.
- [۱۰] زربونی، (۱۳۷۵)، آیین‌نامه طراحی راه‌های شهری، تهران: معاونت شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی.
- [۱۱] سالاری، محمد، صفوی سهی، مریم (۱۳۹۶)، تحلیلی بر نقش تخلفات ساختمانی در ناکامی طرح‌های توسعه شهری

کلان‌شهر تهران، نشریه باغ نظر، شماره پنجاه و یک، ۵-۲۰.

- [۱۲] سایت اینترنتی اداره کل هواشناسی استان آذربایجان شرقی، URL: www.eaz.ir
- [۱۳] سرخیلی، الناز، رفیعیان، مجتبی (۱۳۸۹)، آسیب‌شناسی درآمد‌های حاصل از تخلفات ساختمانی در شهرداری تهران، مجموعه مقالات همایش مالیه شهرداری، تهران.
- [۱۴] سرخیلی، الناز، رفیعیان، مجتبی، بمانیان، محمدرضا (۱۳۹۱)، بررسی انگیزه‌های تخلف احداث بنای مازاد بر تراکم ساختمانی در شهر تهران، دوفصلنامه مدیریت شهری، شماره سی، ۱۴۵-۱۶۲.
- [۱۵] سرگلزایی، علی، هادیانی، زهره، رفیعیان، مجتبی (۱۳۹۷)، تبیین و تحلیل فضایی علل و پیامدهای تخلفات ساختمانی مورد پژوهشی: شهر زاهدان، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، شماره دو، ۵۶-۷۲.
- [۱۶] سعیدنیا، احمد (۱۳۸۳)، ساخت‌وسازهای شهری. تهران: انتشارات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، چاپ سوم.
- [۱۷] روستا، مجتبی، صحرائیان، زهرا، رفیعیان، مجتبی (۱۳۹۷)، تحلیل فضایی تخلفات ساختمانی در شهر جهرم، نشریه جغرافیا و برنامه‌ریزی، شماره شصت و پنج، ۱۶۳-۱۸۲.
- [۱۸] عباسعلی، مرضیه، طاهرخوانی، پدram (۱۳۹۳)، تخلفات ساختمانی و ساخت‌وسازهای خلاف ضابطه و تأثیرات آن بر شهرها، فصلنامه مهندسی ساختمان، شماره چهار و هفت، ۱۰۲-۱۰۳.
- [۱۹] کامیار، غلامرضا (۱۳۹۵)، حقوق شهرسازی، تهران: انتشارات مجدد.
- [۲۰] کمانرودی کجوری، موسی (۱۳۹۷)، رانت زمین و مسکن و وقوع تخلفات ساختمانی در شهر سنندج، پژوهش‌های جغرافیای انسانی، شماره دو، ۳۱۷-۳۳۷.
- [۲۱] لاله‌پور، منیژه، سرور، هوشنگ، اسماعیل‌پور، مرضیه، مرادی کوچی، سمیرا (۱۳۹۸)، بررسی وضعیت تخلفات ساختمانی و علل و انگیزه‌های وقوع آن در شهر شیراز، فصلنامه جغرافیا و آمایش شهری- منطقه‌ای، شماره سی، ۵۹-۷۵.
- [۲۲] محمدی، جمال، میرزایی، سارا (۱۳۹۴)، تبیین وضعیت و شناخت عوامل مؤثر بر تخلفات ساختمانی در کلان‌شهرهای ایران، مطالعه موردی: مناطق پانزده‌گانه شهر اصفهان، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، شماره دو، ۱۹۵-۲۱۴.
- [۲۳] محمدی ده‌چشمه، مصطفی، سعیدی، جعفر (۱۳۹۳)، آسیب‌شناسی تخلفات موضوع کمیسیون ماده ۱۰۰ قانون شهرداری بر اساس یافته‌های تطبیقی از کلان‌شهرهای ایران، دوفصلنامه دانش و پژوهش حقوقی، شماره یک، ۱۳۹-۱۶۸.
- [۲۴] منوچهری، ایوب، عابدینی، اصغر، حکمت‌نیا، حسن (۱۳۹۸)، بررسی و تحلیل تخلفات ساختمانی و تبیین عوامل کلیدی تأثیرگذار بر آن (مطالعه موردی: شهر یزد)، نشریه مطالعات ساختار و کارکرد شهری، شماره هیجده، ۷-۳۲.
- [۲۵] نظریان، اصغر، نگهبان، رضا (۱۳۹۲)، بررسی اثرات اجرای قوانین اصلاحی تخلفات کالبدی بر بهبود ساختار فیزیکی شهر تهران در دهه‌های اخیر (نمونه موردی: منطقه یک شهر تهران)، دوفصلنامه مدیریت شهری، شماره سی و یک، ۲۷۹-۲۹۶.
- [۲۶] نورالدین، عظیمی، پویان، صالح (۱۳۹۳)، بررسی تغییرات کاربری زمین شهری از طریق مصوبات کمیسیون ماده ۵ (مطالعه

مقایسه تطبیقی تخلفات ساختمانی در خیابان‌های جمع‌کننده با خیابان‌های محلی در بافت‌های فرسوده (نمونه موردی: منطقه ۱۰ شهرداری تبریز)

موردی: شهر رشت)، نشریه جغرافیا و برنامه‌ریزی، شماره چهل‌وهفت، ۱۷۱ - ۱۹۵.

[۲۷] وزارت راه و شهرسازی، طرح توسعه و عمران (جامع) شهر تبریز (۱۳۹۱)، مهندسان مشاور نقش محیط.

[۲۸] وزارت راه و شهرسازی، معاونت حمل‌ونقل (۱۳۹۹)، آیین‌نامه طراحی معابر شهری، جلد ۵، ۲۹.

[۲۹] وزارت راه و شهرسازی، معاونت حمل‌ونقل (۱۳۹۹)، آیین‌نامه طراحی معابر شهری، جلد ۱، ۳۷.

[۳۰] یوسفی، سمیرا، رفیعیان، مجتبی، تقوایی، علی‌اکبر (۱۳۹۸)، تحلیل فضایی تأثیر ظرفیت‌های اقتصادی و کالبدی مناطق سه‌گانه شهر قزوین بر بروز تخلفات ساختمانی، نشریه پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری، شماره چهار، ۶۵۵-۶۷۶.

[31] Alnsour, J., & Meaton, J. (2009). Factors affecting compliance with residential standards in the city of Old Salt, Jordan. *Habitat International*. 33(4), 301-309.

[32] Fakunle, F., Opiti, C., Sheikh, A.A., & Fashino, A.A. (2020). Major barriers to the enforcement and violation of building code and regulations: a Globalperspective, *SPC Journal of Enviromental Sciences*, 2(1), 12-18.

[33] Kahraman, S., Saati, A., & Misir, S. (2006). Effects of adding illegal storeys to structural systems. *Sâdhanâ*, 31 (5), 515-526.

[34] Kapoor, M., & Le Blanc, D. (2008). Measuring risk on investment in informal (illegal) housing: Theory and evidence from Pune, India. *Regional Science and Urban Economics*. 38(4), 311-329.

[35] Liu, J., Wang, Y., & wang, Z. (2022). Multidimensional drivers: exploring contractor rule violations in the construction industry, *Engineering, Construction and Architectural Management*, 1-30.

[36] Rukwaro, R.W. (2009). The owner occupier democracy and violation of building by-laws. *Habitat International*, 33(4), 485-498.

[37] Yao, H., Chen, Y., Zhazg, Y., Zhang, M., & Zhang, Y. (2021). Managing contract violations in construction projects: a moderated mediating model of enforcement decision, *Production Planning & Control*, 1-30.



A Comparative Study of Construction Violations in Collecting Streets with Local Streets in Worn Tissues (Case Study: District 10 of Tabriz Municipality)

Elham Kazemi^{*1}; Rahmat Mohammadzade²

1. Ph.D. in Architecture, Young Researcher and Elite Club, Islamic Azad University, Tabriz, Iran
(Corresponding Author)
2. Associate Professor, Department of Architecture, Faculty of Architecture, Tabriz University, Tabriz, Iran

Abstract

The purpose of this study is comparison of construction violations in collecting streets with local streets in District 10 of Tabriz Municipality as worn texture. The used method in this study is description-field investigation. The buildings were studied and photographed in the field, and with the help of relevant organizations, the identity cards of each building (80 on the collector street and 25 on the local street) were extracted by studying their files. The buildings were further classified into four distinct groups including buildings with authorized constructions, building with authorized constructions with attention to the 100th act of municipality, buildings with authorized constructions with slight correction in their permissions, and the buildings with unauthorized constructions. The results show that in both collecting and local streets, respectively, 23.5% and 20% of buildings have authorized construction, 27.5% and 36% have unauthorized construction, 47.5% and 36% have constructions with attention to the 100th act of municipality, 1.25% and 8% commissions have constructions with slight correction in their permissions. In order to overcome these problems, it is necessary to correct the structure of economy, and ceasing the laws in 100th act of municipality, in which financial penalization do matter the most. Furthermore, reviewing and updating the laws, in particular, the detailed implementation of urban planning plans, including a detailed plan and no change of residential to commercial use, and monitoring the non-change of residential use to the parking lot, reducing the time to obtain a permit and enforcing it on local street is emphasized.

Key Words: Violations, Worn Texture, Collector Street, Local Street, District 10 Municipality of Tabriz