

# جاده‌ای به مقصد نابودی جنگل‌های بلوط ۵۰۰ ساله

هم محیط زیست و هم منابع طبیعی اصفهان می‌گویند طرح ساخت جاده میانبر منطقه پشتکوه هیچ توجیهی ندارد



**رئیس اداره کل منابع طبیعی اصفهان: برای ساخت جاده پشتکوه باید حدود ۲ هزار درخت بلوط با حداقل عمر ۵۰۰ سال درختچه جنگلی قطع شود علاوه بر این درختان با انجام کارهای راه سازی در این منطقه حدود ۲ هزار درخت هم زیر تراشه هادفون می‌شود. از سوی دیگر با ساخت این جاده، حیات وحش رودخانه گوکان کاملاً نابود می‌شود. بارها اعلام کرده ایم این طرح هیچ توجیهی ندارد و اجرای آن ضربه مهلکی به گونه های گیاهی و جانوری منطقه خواهد زد.**

تنها جاده‌ای ساخته نشد، بلکه جاده مال رو تنگه هم حتی برای عبور دام عشایر بسته شد. قرار است جاده دوم روستای وزه سال آینده احداث شود که دوستداران محیط زیست نسبت به اجرای این پروژه و تکرار اتفاقی مشابه در یک دهه قبل هشدار می‌دهند. ما باید از گذشته درس بگیریم و طرح ویرانگر دومین جاده غیرضروری روستای وزه را متوقف کنیم.

■ **ساخت تونل «گردنه کلوسه» مشکل را حل می‌کند**

«سعید خدابخشی»، سرپرست اداره نظارت بر ساخت راه‌های فرعی و روستایی استان اصفهان هم می‌گوید: با توجه به مشکلات موجود بسیج سازندگی می‌خواهد جاده ای برای سهولت عبور و مرور روستاییان بسازد اما اداره کل منابع طبیعی و سازمان‌های مردم‌نهاد محیط زیستی تائون با این طرح مخالف بوده‌اند. البته باید بگویم مسیر در نظر گرفته شده پوشش جنگلی بکری دارد که برای ساخت جاده کل این محور آسیب می‌بیند.

وی با تأکید بر اینکه اداره راه‌های و حمل و نقل جاده‌ای استان برای حل این معضل تلاش دارد ساخت تونل «گردنه کلوسه» را در اولویت قرار دهد، می‌گوید: این گردنه ارتفاع زیادی دارد و بازنگه داشتن آن در فصل زمستان مشکل است، به همین خاطر با پیگیری مسئولان محلی احداث تونل در این منطقه تصویب شده است. اگر این تونل احداث شود به غیر از اینکه ارتباط روستای وزه و کاهگانک راحت‌تر می‌شود مشکل راه‌بندان زمستان حل

و ی ادامه می‌دهد: بلوط‌های کهنسال این منطقه ثروت ملی به حساب می‌آید، چراکه سال‌ها طول می‌کشد تا درخت بلوط رشد کند. انجمن دوستداران طبیعت شهرستان فریدونشهر حدود ۹ سال است که در این منطقه بذر بلوط کاشته اما با وجود مراقبت، تنها ۷ سانتیمتر رشد کرده است. در چنین شرایطی نابودی چنین بافت بارز رش ی قابل قبول نیست.

■ **از گذشته درس بگیریم**

تواضع، با یادآوری احداث جاده غیرضروری فریدونشهر به روستای مصر از طریق تنگه دره میلگان با صرف هزینه میلیاردی می‌گوید: در آن طرح هزاران تن خاک مرتفع را برای تسطیح مسیر سنگلاخی تراشیدند، اما چند ماه بعد، آب‌های سیلابی بهاری همه خاک (کاهچه‌های جنگلی) را به دنبال و رودخانه یلان تخلیه کرد. در واقع نه

لایه‌های سست و ناپایدار شن، ماسه به سمت بستر رودخانه شده و با انسداد جریان آب، اکوسیستم رودخانه نابود می‌شود.

■ **آسان‌تر شدن دسترسی قاچاقچیان چوب به جنگل‌های زاگرس**

تواضع یکی دیگر از خسارات مهم ساخت این جاده را آسان‌تر شدن دسترسی و عبور و مرور قاچاقچیان چوب و از بین رفتن امنیت ساکنان منطقه می‌داند و می‌افزاید: ساخت جاده دوم روستای وزه، ضریب حفاظتی جنگل‌های این منطقه را کاهش می‌دهد و افزایش بوته‌کشی گیاهان درحال انقراض منطقه مانند کرفس کوهی، افزایش آتش سوزی در اثر رفت و آمد بیشتر، ورود بیشتر دام به جنگل و از بین رفتن گیاهان زیر اشکوب (کاهچه‌های جنگلی) را به دنبال خواهد داشت.

بلوط با حداقل عمر ۵۰۰ سال و درختچه جنگلی باید قطع شود، ادامه می‌دهد: علاوه بر این درختان با انجام کارهای راه‌سازی در این منطقه حدود ۲ هزار درخت هم زیر تراشه‌ها مدفون می‌شود. جاده‌ای برای دسترسی اهالی روستای ۱۰ خانواری «وزوه» از منطقه پشتکوه شدند شاید همه فکر می‌کردند مشکل اهالی این روستا برای همیشه حل شده است. غافل از اینکه در فاصله چند سال دوباره متراکم‌ترین جنگل‌های زاگرسی قرار است قربانی زیاده‌خواهی انسان شوند. صحبت از ساخت دومین جاده برای روستایی است که تنها ۱۰ خانوار دارد. آنطور که کارشناسان می‌گویند ساخت جاده جدید روستای «وزوه» باعث کوتاه‌تر شدن مسیر دسترسی روستاییان می‌شود اما بهای این کار قطع ۴ هزار درخت کهنسال و نابودی زیست بوم منطقه خواهد بود.

هر چند کارشناسان اداره کل منابع طبیعی و آب‌خیزداری استان اصفهان و اداره کل حفاظت محیط زیست معتقدند ساخت جاده دوم برای این منطقه هیچ توجیهی ندارد و تنها بخشی از ارزشمندترین رویشگاه جنگلی زاگرس که هیچ کجای جهان نمونه‌ای ندارد برای همیشه از بین می‌رود اما بنا به گفته نایب رئیس انجمن دوستداران طبیعت فریدونشهر «قرار است جاده دوم روستای وزه سال آینده احداث شود».

همه اینها در حالی است که همان جاده اول هنوز در بخش‌هایی خاکی است و می‌توان با راه‌اندازی تونل گردنه کلوسه هم دست یاری به سوی مردم روستا دراز کرد و هم دست از سر جنگل‌های بی‌پناه زاگرس برداشت.

■ **ساخت جاده دوم وزه هیچ توجیهی ندارد**

«مرتضی برزو زاده»، رئیس اداره کل منابع طبیعی اصفهان در گفت و گو با «ایران» با تأکید بر اینکه هیچ الزامی برای ساخت جاده دوم برای یک روستا به قیمت قطع ۴ هزار درخت کهنسال وجود ندارد، می‌گوید: جاده‌ای که قرار است از «گوگان» به «وزوه» کشیده شود و از آنجا به «کاهگانک» برود در اصل یک جاده میانبر است. درست است که با ساخت این جاده راه ۲ روستا کم می‌شود اما این طرح تبعات زیست‌محیطی جبران‌ناپذیری بر جای خواهد گذاشت. وی با ابراز تأسفان از اینکه برای ساخت این جاده حدود ۲ هزار درخت

■ **شیما جابرخش خبرنگار**

۱۲ سال پیش که بخشی از درختان ارزشمند ذخیره‌گاه‌های جنگلی فریدونشهر اصفهان، قربانی ساخت جاده‌ای برای دسترسی اهالی روستای ۱۰ خانواری «وزوه» از منطقه پشتکوه شدند شاید همه فکر می‌کردند مشکل اهالی این روستا برای همیشه حل شده است. غافل از اینکه در فاصله چند سال دوباره متراکم‌ترین جنگل‌های زاگرسی قرار است قربانی زیاده‌خواهی انسان شوند. صحبت از ساخت دومین جاده برای روستایی است که تنها ۱۰ خانوار دارد. آنطور که کارشناسان می‌گویند ساخت جاده جدید روستای «وزوه» باعث کوتاه‌تر شدن مسیر دسترسی روستاییان می‌شود اما بهای این کار قطع ۴ هزار درخت کهنسال و نابودی زیست بوم منطقه خواهد بود.

هر چند کارشناسان اداره کل منابع طبیعی و آب‌خیزداری استان اصفهان و اداره کل حفاظت محیط زیست معتقدند ساخت جاده دوم برای این منطقه هیچ توجیهی ندارد و تنها بخشی از ارزشمندترین رویشگاه جنگلی زاگرس که هیچ کجای جهان نمونه‌ای ندارد برای همیشه از بین می‌رود اما بنا به گفته نایب رئیس انجمن دوستداران طبیعت فریدونشهر «قرار است جاده دوم روستای وزه سال آینده احداث شود».

همه اینها در حالی است که همان جاده اول هنوز در بخش‌هایی خاکی است و می‌توان با راه‌اندازی تونل گردنه کلوسه هم دست یاری به سوی مردم روستا دراز کرد و هم دست از سر جنگل‌های بی‌پناه زاگرس برداشت.

■ **ساخت جاده دوم وزه هیچ توجیهی ندارد**

«مرتضی برزو زاده»، رئیس اداره کل منابع طبیعی اصفهان در گفت و گو با «ایران» با تأکید بر اینکه هیچ الزامی برای ساخت جاده دوم برای یک روستا به قیمت قطع ۴ هزار درخت کهنسال وجود ندارد، می‌گوید: جاده‌ای که قرار است از «گوگان» به «وزوه» کشیده شود و از آنجا به «کاهگانک» برود در اصل یک جاده میانبر است. درست است که با ساخت این جاده راه ۲ روستا کم می‌شود اما این طرح تبعات زیست‌محیطی جبران‌ناپذیری بر جای خواهد گذاشت. وی با ابراز تأسفان از اینکه برای ساخت این جاده حدود ۲ هزار درخت

## رئیس سازمان جنگل‌ها صدور سند ۴۲ تالاب به نام وزارت نیرو را غیر قانونی خواند

منصور با استناد به قانون، تالاب‌ها را انتقال می‌داند و می‌گوید: «تالاب‌ها قابلیت واگذاری یا فروش ندارند. در قانون یکسری وظایف برای وزارت نیرو درباره ساخت و سازها آمده که وزارت نیرو باید از آن جلوگیری نماید».

همچنین «سمیه رفیعی» رئیس فراکسیون محیط زیست مجلس شورای اسلامی از حضور وزیر نیرو در مجلس برای ارائه توضیحاتی پیرامون انتقال سند ۴۲ تالاب کشور در هفته آینده خبر می‌دهد. او می‌گوید: «وزارت نیرو اقدام ثبت سند تالاب‌ها و انتقال از محیط زیست به این وزارتخانه را، ذیل قانون آب انجام می‌دهد که باید روند آن متوقف شود.» رفیعی همچنین از وزیر نیرو خواست که توضیحات قانع‌کننده‌ای درباره انتقال سند تالاب‌های کشور به این وزارتخانه داشته باشد.



نیرو صریحاً به سازمان ثبت اسناد و املاک نامه ارسال کرده و از ریاست این سازمان درخواست شده که هیچ سندی برای تالاب انزلی صادر نشود و اگر هم موردی وجود داشته باشد این سند قطعاً برخواهد گشت.»

مانند و هیچ جای قانون اشاره نشده است که سند تالاب‌ها را می‌توان به نام وزارت نیرو صادر کرد».

رئیس سازمان جنگل‌ها همچنین می‌گوید: به محض شنیدن خبر واگذاری تالاب انزلی به نام وزارت

حد بستر رودخانه‌ها و تالاب‌ها را وزارتخانه تعیین کند اما سندش به نام دیگران بخورد.» منتقدان وزارت نیرو اعتقاد دارند به‌دنبال تحریم‌ها، گرانی‌های و در نتیجه کاهش سدسازی‌ها، وزارت نیرو با صدور این سندها به دنبال ایجاد درآمد جدید با فروش بستر خشک رودخانه‌ها، انهار و تالاب‌های کشور است. غزال جعفری تنها فروش بستر خشک انهار توسط وزارت نیرو را تأیید می‌کند. فروش بستر خشک انهار شور و شریعت جدی سازمان جنگل‌ها و محیط زیست روبه‌رو است، منوط به تصویب لایحه ارسال شده از سوی وزارت نیرو توسط نمایندگان مجلس است.

مسعود منصور رئیس سازمان جنگل‌ها می‌گوید: سند تالاب‌ها همچنان به‌عنوان انتقال نزد منابع طبیعی و محیط زیست باقی خواهد

قانون بر عهده سازمان حفاظت محیط زیست کشور است. انتشار گفت‌وگوی مهندس ی رودخانه‌ها و سواحل وزیر نیرو ادامه دارد. در تازه‌ترین واکنش‌ها مسعود منصور رئیس سازمان جنگل‌ها، منابع طبیعی و آب‌خیزداری کشور واگذاری تالاب‌ها به وزارت نیرو را غیرقانونی خواند. پیش از این غزال جعفری مدیرکل دفتر مهندسی رودخانه‌ها به «ایران» گفته بود: «وزارت نیرو اسناد صدور سند ۴۲ تالاب کشور را به سازمان ثبت و اسناد فرستاده است.» این وزارتخانه تاکنون تالاب بین‌المللی انزلی را به مالکیت خود درآورده است، تا پیش از این اقدام، تالاب‌ها بر اساس قوانین موجود تالاب‌ها و رودخانه‌ها در مالکیت دولت به نمایندگی سازمان جنگل‌ها، منابع طبیعی و آب‌خیزداری قرار داشت. حفاظت و صیانت از آنها نیز بر اساس

**گروه ایران زمین -** واکنش‌ها به گفت‌وگوی «ایران» با مدیرکل دفتر مهندسی رودخانه‌ها و سواحل وزیر نیرو ادامه دارد. در تازه‌ترین واکنش‌ها مسعود منصور رئیس سازمان جنگل‌ها، منابع طبیعی و آب‌خیزداری کشور واگذاری تالاب‌ها به وزارت نیرو را غیرقانونی خواند. پیش از این غزال جعفری مدیرکل دفتر مهندسی رودخانه‌ها به «ایران» گفته بود: «وزارت نیرو اسناد صدور سند ۴۲ تالاب کشور را به سازمان ثبت و اسناد فرستاده است.» این وزارتخانه تاکنون تالاب بین‌المللی انزلی را به مالکیت خود درآورده است، تا پیش از این اقدام، تالاب‌ها بر اساس قوانین موجود تالاب‌ها و رودخانه‌ها در مالکیت دولت به نمایندگی سازمان جنگل‌ها، منابع طبیعی و آب‌خیزداری قرار داشت. حفاظت و صیانت از آنها نیز بر اساس

حفظ حریم‌های منظر، حفظ تمامی مساجد، حسینیه‌ها، خانه‌ها، بناهای تاریخی باقی مانده، ارائه ضوابط ویژه برای آثار ملموس و ناملموس فرهنگی و هویتی، احیای ۲۷ محور تشریف و نیز رونق‌بخشی به سایر گذرهای تاریخی از دیگر ویژگی‌های طرح حریم رضوی بوده که مورد تأکید و تأیید کمیسیون ماده‌۵ شورای عالی شهرسازی و معماری بوده است.

اختصاص زمین به بیش از ۱ هزار محل پارک خودرو در قالب پارکینگ‌های عمومی در حاشیه محور شارستان با چانمایی مناسب و نیز تقویت حمل‌ونقل جمعی و چانمایی استگاه‌های مترو، ایجاد دسترسی بیشتر حرم مطهر با تأکید بر رویکرد پیاده مدار و نیز تعیین تکلیف پروژه‌های سرمایه‌گذاری از موارد مطرحه در کمیته حقوقی و کمیسیون ماده‌۵ مربوطه بوده و از دیگر فواید این طرح است. از دیگر مصوبات جلسات کمیسیون ماده‌۵ که در شورای عالی شهرسازی و معماری مورد تأکید و تأیید قرار گرفت، اختصاص فرصت ۲ ماه کاری جهت تعیین تکلیف پروژه‌های سرمایه‌گذاری واقع در محدوده پیرامون حرم در چارچوب طرح جدید است.

در هر صورت بر اساس این طرح جدید که محدوده ۳۶۰ هکتاری را مورد مدیریت قرار می‌دهد، مشکلات مجاوران حرم مطهر در خصوص کم و کاستی‌های خدمات عمومی که طی سال‌های زیاد ایجاد شده بود حل گردیده و بویژه محدودیت‌های ساخت و ساخت ۳ هزار پلاک محدوده این طرح برداشته شده، به طوری که از این پس مالکان می‌توانند با تصمیم خودشان و بر اساس قانون تراکم، خانه‌های خود را نوسازی کنند. همچنین با آزادسازی پلاک‌ها در این محدوده، تجسیم اجباری املاک که قبلاً در حدود ۲۵۰ یا ۵۰۰ متر مربع بود، برداشته شده است و این گام بزرگی در جهت حل مشکلات ساکنان این محدوده به شمار می‌رود. چرا که صاحبان این املاک می‌توانند حتی جمعیت خانه‌های خود را تا ۱۲۰ تا ۱۵۰ متر هم انجام دهند.

## طرح جدید بافت پیرامون حرم مطهر رضوی، گامی برای حل مشکلات مجاوران و زائران



**سیدکمال الدین میرجعفریان** معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری خراسان رضوی

طرح ویژه تفصیلی بافت پیرامون حرم مطهر رضوی مصوب کمیسیون ماده‌۵ شهر مقدس مشهد در بهمن ماه سال جاری، پس از بررسی‌های فنی شورای عالی شهرسازی و معماری و همچنین جلسات تخصصی وزارت میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری کشور، در شورای عالی شهرسازی و معماری ایران به تصویب رسید.

پس از گذشت ۲۵ سال از آغاز طرح توسعه بافت پیرامون حرم مطهر امام رضا(ع) که با هدف حفظ شأن و جایگاه حرم مطهر در سیمای شهری محدوده، استمرار هویت معنوی زیارت، ارتقای شاخص‌های خدمات عمومی و تسهیلات اقامتی برای اقامت مختلف، همچنین حمایت از جمعیت مجاور باقی مانده و احیای بافت تاریخی موجود در حال اجرا بود، بار دیگر این طرح در یک سال اخیر و از اواخر سال گذشته مورد بازنگری و به هدایت وزارت راه و شهرسازی و همکاری دستگاه‌های محلی در قالب «طرح ویژه تفصیلی» در دستور کار قرار گرفت؛ از آنجا که این مسأله از اهمیت زیادی برخوردار بود، مراحل تهیه طرح طی بازه فشرده یک ساله و با مشارکت متخصصان ملی و محلی حوزه شهرسازی به انجام رسید؛ البته با برگزاری جلسات متعددی در استان، نظرات دستگاه‌های ذیربط استانی از جمله آستان قدس رضوی، ارگان قضایی و نظارتی استان، استانداری و مجموعه مدیریت شهری مشهد نیز درباره این طرح دریافت شد تا اصلاحات لازم برای غنابخشی و همگرایی بیشتر در این خصوص انجام شود.

نتیجه این جلسات که به تدبیر استاندار خراسان رضوی جناب آقای دکتر معتمدیان برگزار شد، اجماع کامل همه سطوح مدیریتی شهر و استان روی طرح جدید و در نهایت تصویب آن در جلسه کمیسیون ماده‌۵ استان خراسان رضوی در ۲۳ بهمن ماه امسال بوده است؛ پس از بررسی اصلاحات نهایی مورد نظر، طرح برای تصویب نهایی و ابلاغ به شورای عالی معماری و شهرسازی کشور ارسال شد و پس از آن شورای عالی شهرسازی و معماری نیز طرح مصوب کمیسیون ماده ۵ را به تصویب رساند.

بر اساس این طرح، بیش از ۳ هزار پلاک از تملک اجباری خارج و نوسازی و بهسازی پلاک‌های باقی مانده بر پایه ضوابط تسهیل‌کننده طرح جدید و توسط مردم و ساکنان انجام خواهد شد؛ ضوابط تسهیل‌کننده یاد شده در هماهنگی با دانه‌بندی بافت تاریخی و بهینه‌سازی الگوی سکونتی موجود، نصاب تفکیک و پاسخگویی را کاهش می‌دهد تا با آسان‌ترین شکل ممکن و با احترام به حقوق مالکان، امکان احیا، بهسازی و نوسازی پلاک‌های موجود توسط خود ساکنان و مالکان امکان‌پذیر شود.

از مهم‌ترین نتایج این طرح می‌توان به اتصال و انسجام شبکه معابر و جلوگیری از ایجاد گسست ارتباطی و فضایی فی مابین بافت پیرامون و حرم مطهر به‌عنوان منبع توسعه و رونق معنوی و مادی این محدوده و همچنین تقویت هم‌پوندی حرم با شهر مشهد در قالب نظام تار و پود بافت، انسجام بخشی به محلات، پیش‌بینی راهکارهای ترافیکی برای هدایت بهینه ترافیک حرم مقدس و جداسازی حمل و نقل ساکنان و مجاوران از زائران و در نتیجه تسهیل و کیفیت بخشی به زندگی مجاوران و نیز پیش‌بینی خدمات تحقق‌پذیر برای مجاوران و ساکنان اشاره کرد.

این طرح نتایج مفید دیگری دارد که شامل زائران حرم مطهر امام رضا(ع) هم می‌شود، چون سالانه ۲۰ تا ۳۰ میلیون زائر برای زیارت بارگاه حضرت ثامن الحجج(ع) به شهر مشهد سفر می‌کنند که به طور حتم عمده این زائران در محدوده بافت پیرامون به خدمات زیربنایی و روتینایی نظیر ایجاد معابر مناسب و پارکینگ خودروها نیاز دارند، لذا از جمله آن

افزایش سرانه خدمات برای زائران، افزایش سهم امکان اقامتی متناسب با گروه‌های مختلف درآمدی است که امکان تنوع انواع اقامت برای تمامی اقشار را فراهم می‌کند. همچنین این طرح، ارتباط بین زائر و مجاور را تعمیق بخشیده و به تعامل اجتماعی و فرهنگی و اقتصادی سازنده بدل می‌سازد. علاوه بر اینها، احیای ساختارهای فرهنگی اجتماعی و تاریخی بافت و ایجاد بستر کالبدی فضایی مناسب برای رویدادها و مراسم آیینی جاری در ذهن و خاطرات مردم و حفظ میراث تاریخی باقی مانده برای نسل‌های آینده، از مهم‌ترین نتایج طرح مصوب است.

حفظ حریم‌های منظر، حفظ تمامی مساجد، حسینیه‌ها، خانه‌ها، بناهای تاریخی باقی مانده، ارائه ضوابط ویژه برای آثار ملموس و ناملموس فرهنگی و هویتی، احیای ۲۷ محور تشریف و نیز رونق‌بخشی به سایر گذرهای تاریخی از دیگر ویژگی‌های طرح حریم رضوی بوده که مورد تأکید و تأیید کمیسیون ماده‌۵ شورای عالی شهرسازی و معماری بوده است.

اختصاص زمین به بیش از ۱ هزار محل پارک خودرو در قالب پارکینگ‌های عمومی در حاشیه محور شارستان با چانمایی مناسب و نیز تقویت حمل‌ونقل جمعی و چانمایی استگاه‌های مترو، ایجاد دسترسی بیشتر حرم مطهر با تأکید بر رویکرد پیاده مدار و نیز تعیین تکلیف پروژه‌های سرمایه‌گذاری از موارد مطرحه در کمیته حقوقی و کمیسیون ماده‌۵ مربوطه بوده و از دیگر فواید این طرح است. از دیگر مصوبات جلسات کمیسیون ماده‌۵ که در شورای عالی شهرسازی و معماری مورد تأکید و تأیید قرار گرفت، اختصاص فرصت ۲ ماه کاری جهت تعیین تکلیف پروژه‌های سرمایه‌گذاری واقع در محدوده پیرامون حرم در چارچوب طرح جدید است.

در هر صورت بر اساس این طرح جدید که محدوده ۳۶۰ هکتاری را مورد مدیریت قرار می‌دهد، مشکلات مجاوران حرم مطهر در خصوص کم و کاستی‌های خدمات عمومی که طی سال‌های زیاد ایجاد شده بود حل گردیده و بویژه محدودیت‌های ساخت و ساخت ۳ هزار پلاک محدوده این طرح برداشته شده، به طوری که از این پس مالکان می‌توانند با تصمیم خودشان و بر اساس قانون تراکم، خانه‌های خود را نوسازی کنند. همچنین با آزادسازی پلاک‌ها در این محدوده، تجسیم اجباری املاک که قبلاً در حدود ۲۵۰ یا ۵۰۰ متر مربع بود، برداشته شده است و این گام بزرگی در جهت حل مشکلات ساکنان این محدوده به شمار می‌رود. چرا که صاحبان این املاک می‌توانند حتی جمعیت خانه‌های خود را تا ۱۲۰ تا ۱۵۰ متر هم انجام دهند.