

## مقاومت ساحل‌نشینان دولتی مقابل آزادسازی سواحل مردم از سواحل دریاها بی نصیب می‌مانند

مردم از سواحل دریاها بی نصیب می‌مانند



توجهی به اجرای آن نداشتند، نمایندگان خطه شمال کشور در مجلس بر این باورند که سواحل کشور توسط مدیران دولتی تصاحب شده و به دلیل نفع و سودی که در ساخت و سازها داشته‌اند عدم اجرای قوانین مذکور را بر اجرا ترجیح دادند.

برخی دیگر از نمایندگان مجلس تشکیل سازمان عمران دریا و ساحل را حتی برای آزادسازی سواحل مؤثر دانستند و تأکید کردند که تشکیل این سازمان از هرج و مرج‌های پیش آمده در سواحل می‌کاهداین رو تأکید دارند که ساخت و سازهای بی‌حساب در سواحل، آلودگی دریا و ورود پساب رودخانه‌ها به دریا از مشکلات نبود متولی واحد برای دریا و سواحل است.

**تصاحب سواحل شمال توسط مدیران دولتی**
جبار کوچکی نژاد در توضیح وضعیت تشکیل سازمان عمران دریا و ساحل، می‌گوید: تشکیل این سازمان در مجلس نهم به تصویب رسید اما متأسفانه در دیفیهای بودجه و قانون برنامه ششم توجهی به این سازمان نشده‌است، متأسفانه ساختار این سازمان هم به رغم مصوبه قانونی هنوز شکل نگرفته است. نماینده مردم مرشد در مجلس شورای اسلامی با انتقاد از اینکه دولت توجهی به تشکیل سازمان عمران دریا و ساحل ندارد، می‌افزاید: تشکیل سازمان عمران دریا و ساحل قطعاً از هرج و مرج‌های پیش آمده در سواحل می‌کاهد، این سازمان به خصوص در سواحل شمال کشور که بخشی از آن مورد تعرض‌های غیرقانونی قرار گرفته است، مؤثر خواهد بود.

کوچکی نژاد تأکید می‌کند: اکثر سواحل شمال کشور تصرف شده و به ویلا و مجتمع‌هایی برای مدیران دولتی تبدیل شده است، این اقدامات تصرف به پول بیت‌المال است بنابراین نیازمند ساماندهی خاص و مؤثر است.

عضو مجمع نمایندگان استان گیلان در مجلس شورای اسلامی با تأکید بر اینکه تشکیل سازمان عمران دریا و ساحل تحول سواحل کشور را موجب می‌شود، می‌گوید: مجمع نمایندگان استان گیلان این موضوع را پیگیری خواهد کرد زیرا مصوبه قانونی مجلس باید اجرا شود.

**دریا و ساحل کشور متولی ندارد**
قاسم احمدی لاشکی در توضیح وضعیت تشکیل سازمان

عمران دریا و ساحل، می‌گوید: وزارت کشور نسبت به تشکیل سازمان عمران دریا و ساحل بسیار ضعیف عمل کرده است، در حالیکه تشکیل این سازمان در ساماندهی سواحل و جلوگیری از ساخت و سازهای بی‌حساب تأثیر بسیار خواهد داشت. نماینده نوشهر و چالوس در مجلس شورای اسلامی می‌گوید: تضعیف امور مذکور به معنی واگذاری جنگل، دریا و ساحل است، متأسفانه دولت گذشته و دولت وقت در خصوص تشکیل سازمان عمران دریا و ساحل کوتاهی کردند.

وی افزود: تشکیل نشدن سازمان عمران دریا و ساحل را از وزیر کشور و سایر مسئولان مگر پیگیری کردیم اما تنها پاسخی که به ما داده شده این است که تشکیل این سازمان در دستور

قرار گرفته است در صورتی که این طور شکل نیست.

احمدی لاشکی یادآور شد: افزایش غرق شدگان در دریا را می‌توان یکی از آسیب‌های ناشی از نبود متولی مشخص برای سواحل و دریا دانست، برای سال‌های مختلف جمعیت هلال احمر یا اداره ورزش استان مسئولیت ساماندهی سواحل برای شنا و جلوگیری از غرق شدن مردم را بر عهده می‌گیرند در صورتی که متولی مشخص سواحل می‌تواند به این موضوع رسیدگی کند.

وی نماینده مردم در مجلس شورای اسلامی ساخت و سازهای بی‌حساب در سواحل، آلودگی دریا و ورود پساب رودخانه‌ها به دریا را از دیگر مشکلات نبود متولی واحد برای دریا و سواحل دانست و گفت: تشکیل سازمان عمران دریا و ساحل اقدام

شروع‌نژاد به خانه ملت می‌گوید دولت بدون تأمین اعتبار جهت آزادسازی سواحل نمی‌تواند این قانون را اجرایی کند، متأسفانه دولت مناطق تصاحب شده توسط ارگان‌های خود را هم توانسته آزاد کند، مباحث مختلفی مبنی بر راست و عدم اراده دولت برای آزادسازی سواحل مطرح است اما به نظر می‌رسد اراده‌ای برای تأمین منابع و اعتبارات وجود ندارد و علاوه بر دولت یازدهم، دولت‌های قبل هم اقدامی جهت تأمین منابع برای خریداری و آزادسازی سواحل نکرند.

دولت‌ها حتی نسبت به تشکیل سازمان عمران دریا و ساحل نیز توجهی ندارند.

### بافت‌های فرسوده پاشنه آشیل دولت و مدیریت شهری

بتواند رونقی به بخش ساخت‌وساز دهد. این در حالی است که عدم دید جامع‌نگر

نسبت به این امر و نبود رونق لازم در بازار ساخت و ساز، احیای بافت‌های فرسوده شهری را با مشکلات جدی مواجه نموده است.

در واقع نبود طرحی کارکردی برای فائق آمدن بر معضل بافت‌های فرسوده، کمبود تفهنگی لازم در فضای بازار و رکود حاصل از آن، نرخ بالای تسهیلات اعطایی که گاهی تا ۱۸ درصد به بالا پرداخت می‌گردد و نبود یک رویکرد سیستماتیک انتظام‌مند برای تعلق گرفتن تسهیلات به بافت‌های فرسوده و چگونگی دریافت و هزینه آنها بر سباز و کار ساماندهی و احیای بافت‌های فرسوده تأثیر منفی داشته است و باعث گردیده که تحول چشمگیری در این پدیده حاصل نگردد. در کنار این امر باید به مسئله نظارت بر فضاهای ساخت و ساز انبوه‌سازانه که در بافت‌های فرسوده در حال ساخت و ساز و بهره‌گیری از اعتبارات موجود هستند نیز اشاره داشت که می‌تواند به معضلی جدی مبدل گردد، چراکه ممکن است تعدادی مسکن نو بسازیم و به فضای شهر اضافه کنیم ولی آیا این امر به معنی از بین رفتن بافت فرسوده است. آیا تخریب چند واحد مسکونی فرسوده و ساخت واحدهای مسکونی چند طبقه بدون توجه به زیرساخت‌های دیگر راهکار عملیاتی است. در این بین برخی از راهکارهای اجرایی برای بهبود وضعیت بافت‌های فرسوده را می‌توان به شرح زیر برشمرد:

۱- اصلاح قانون مسئولان باید با ارائه تسهیلات ویژه و البته قوانین جامع تر انبوه‌سازان را به سمت بافت‌های فرسوده سوق دهند و وضعیت نظارت بر ساخت و سازها در این مناطق را گسترش دهند و قوانین مربوط به اصلاح فرسودگی پلاک‌ها، اصلاح شریان‌های زیربنایی و سرانه تأسیسات روتنایی را با نگاهی جامع در دستور کار قرار دهند.

۲- مدیریت ویژه

متولیان توجه به بافت‌های فرسوده در سازمان‌های مربوطه باید به این جمع‌بندی برسند که توجه به این پدیده را به عنوان یک پروژه واحد مورد توجه قرار دهند تا به شناختی جامع نسبت به آن دست یابند. در این بین بهره‌گیری از افراد متخصص و باتجربه به عنوان مدیران و متولیان این امر می‌تواند تأثیر چشمگیری در بهبود وضعیت موجود حاصل نماید و میزان ریسک‌پذیری و آزمون و خطا را به حداقل ممکن تنزل دهد.

## ایران ششهر

ایران‌شهر ۸۸۹۸۴۷۱

## مقاومت ساحل‌نشینان دولتی مقابل آزادسازی سواحل

مبیت مجلس هشتم بود بنابراین اجرای آن در رفع مشکلات ضروری و بسیار مؤثر است.

نماینده مردم نوشهر و چالوس در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه به نظر می‌رسد نداشتن متولی مشخص برای دریا و ساحل برای عده‌ای سودجو به‌صرفه باشد، افزود: این موضوع را در مجمع نمایندگان استان مازندران مجدداً پیگیری خواهیم کرد.

**توجهی به سازه ارگان‌های دولتی و اشخاص پرنفوذ نمی‌شود**

عزت‌الله یوسفیان‌ملا در خصوص اجرا نکردن قانون آزادسازی سواحل، به خانه ملت می‌گوید: متأسفانه در اجرای آزادسازی سواحل در سال‌های گذشته تنها به تخریب خوابگاه دختران دانشگاه باله‌سپار اکتفا کردند در حالیکه توجهی به سازه ارگان‌های دولتی و اشخاص پرنفوذ نشده است.

نماینده مردم آمل در مجلس شورای اسلامی می‌افزاید: مسئولان آزادسازی سواحل، خود در سواحل دریا ویلاسازی کردند و بسیاری از دستگاه‌های دولتی استراحتگاه‌هایی را در سواحل ساخته‌اند، در حقیقت این افراد ذی‌نفع قصد آزادسازی سواحل را ندارند.

وی با بیان اینکه اراضی سواحل در یای خزر از آشوراده تا آستارا به میزان ۳۸۴ کیلومتر است، می‌گوید: در سال‌های گذشته تمامی این اراضی تصرف شده به نوعی که یک وجب هم جای خالی باقی‌مانده مگر خیابانی که به دریا ختم شود، در حقیقت همه اراضی سواحل تغییر کاربری داده شده و ساخت و ساز در آن توسعه یافته است. یوسفیان ملا با تأکید بر اینکه طبق قانون حریم دریا و جاده‌های ساحلی، اراضی دولت بوده و ساخت و ساز در آنها ممنوع است، می‌گوید: دولت گذشته این قانون را مصوب کرد و به دنبال آن تنها خوابگاه دختران دانشجو تخریب شد اما بعد از آن آزادسازی سواحل فراموش شد و ذی‌نفعان اجازه تشکیل این سازمان را هم ندادند، متأسفانه در شرایطی که تمامی سواحل تصرف شده، سودجویان به دنبال تصرف حواشی روستاها و جنگل‌ها هستند.

**اراده‌ای برای آزادسازی سواحل وجود ندارد**

پیشروی دریا در سال‌های گذشته سبب شده تا بخشی از سواحل را اراضی مردم تشکیل دهند به نوعی که در برخی نقاط پیشروی آب دریا سبب زیر آب رفتن اراضی مردم هم شده بنابراین آزادسازی این اراضی نیازمند هزینه بسیار است.

شمس‌الله شریعت‌نژاد نماینده مردم تکاب، رامسر و عباس‌آباد در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه دولت باید اراضی مردم که ساخت و سازهایی هم در آن نقاط صورت گرفته را خریداری کند، می‌افزاید: در هر حال دولت باید برای آزادسازی سواحل رضایت مردم را جلب کند اما متأسفانه دولت نمی‌خواهد برای آزادسازی سواحل هزینه کند.

وی با بیان اینکه هم‌اکنون افراد با داشتن سند مالکیت اراضی

ساحلی را در اختیار دارند، تأکید می‌کند مردم به تنهایی

و بدون کمک دولت نمی‌توانند اقدام به آزادسازی سواحل

کنند، بنابراین باید اعتباراتی برای آزادسازی سواحل در نظر

گرفته شود تا ۶۰ متر حریم دریا آزاد شود.

شریعت‌نژاد به خانه ملت می‌گوید دولت بدون تأمین اعتبار جهت آزادسازی سواحل نمی‌تواند این قانون را اجرایی کند، متأسفانه دولت مناطق تصاحب شده توسط ارگان‌های خود را هم توانسته آزاد کند، مباحث مختلفی مبنی بر راست و عدم اراده دولت برای آزادسازی سواحل مطرح است اما به نظر می‌رسد اراده‌ای برای تأمین منابع و اعتبارات وجود ندارد و علاوه بر دولت یازدهم، دولت‌های قبل هم اقدامی جهت تأمین منابع برای خریداری و آزادسازی سواحل نکرند.

دولت‌ها حتی نسبت به تشکیل سازمان عمران دریا و ساحل نیز توجهی ندارند.

#### ازشهر

#### چاره‌اندیشی در هوای پاک و سالم

هوای دلتنشین و با طراوت و شاداب بهاری به‌گونه‌ای است که می‌توان در کلاشهرها و شهرهای بزرگ چندصیاحی هوای سالم تنفس کرد. در هوای پاک و سالم تهران دیدنی است و می‌توان با یک نظر ایهت دماوند را مشاهده کرد. باید از همین حالا برای ماه‌های آلوده برنامه‌ریزی کرد تا به‌غول آلودگی چیره شد. حالا که دولت نتوانسته است با سیاست‌های خود کاری برای کاهش آلودگی هوا انجام دهد و شهرداری نیز با پیش گذاشته است تا آلودگی را تحت کنترل در آورد، بهتر است برای آلودگی هوا چاره‌ای در نظر گرفته شود تا شهروندان از هوای پاک هم سهمی داشته باشند.

اگر قرار باشد برای حل آلودگی هوا راه‌حلی در نظر بگیریم باید اول منابع اصلی آلایندهی شهر را شناسایی کنیم. تحقیقات نشان می‌دهد منابع تولیدکننده آلودگی در شهرها بیشتر بخش‌های حمل‌ونقل شهری، صنایع شهری و بخش‌های خانگی و تجاری هستند. در حال حاضر حدود ۷۵ تا ۸۰ درصد از تولید آلایندهی‌های هوا در شهرها به‌خصوص کلاشهرها چه در ایران و چه در جهان، مربوط به بخش حمل‌ونقل شهری است (در اصفهان ۷۶ درصد، در مشهد ۷۰ درصد و در تهران ۸۰ درصد). این بخش شامل حمل‌ونقل زمینی، هوایی و ریلی است که درصد قابل توجهی از آن مربوط به حمل‌ونقل زمینی و به‌خصوص خودروهای سواری و موتورسیکلت است. در واقع تراکم خودروهای سواری و موتورسیکلت‌ها که بسیار زیاد و در عین حال ناکارا منابع انرژی را مصرف می‌کنند یکی از عوامل مهم تولیدکننده آلودگی شهری است. البته نباید از نقش بخش صنایع در تشدید این آلایندهی‌ها نیز غافل شده صنایعی که به شکل مترکم و عموماً در اطراف شهرهای بزرگ استقرار پیدا کرده‌اند.

درباره حمل و نقل شهری به سه عامل مهم در آلایندهی این بخش می‌توان اشاره کرد: تراکم تعداد وسایل نقلیه، مصرف ناکارای سوخت وسایل نقلیه و نیز کیفیت سوخت مصرفی. به عنوان مثال چنانچه آمار درصد سفرهای درون شهری با مترو، اتوبوس، تاکسی، دوچرخه و خودرو شخصی را در برنامه پنجم شهر تهران مقایسه کنیم می‌بینیم که این درصدها در برنامه پنجم برابر با ۲۲٫۷، ۲۲٫۷، ۲۲٫۷ و ۴۷٫۷ درصد بوده در حالی که در سال ۹۳ عملکرد این درصدها با ۱۶٫۴، ۲۱٫۸، ۲۱٫۸ و ۴۶ درصد برابر بوده است. مقایسه این ارقام نشان‌دهنده نزدیکی به اهداف برنامه و در برخی موارد



عبور از اهداف برنامه پنجم شهر تهران است. حال سؤال این است که دلیل آلودگی‌های فزاینده کیجاست؟

علاوه‌بر مسائل محیطی (شامل کاهش نزولات جوی و عدم ورزش باد موافق) یکی از این عوامل تعداد خودروهای سواری و موتورسیکلت‌های موجود در تهران است. مطابق آمار در سال ۹۴ حدود ۳/۵ میلیون دستگاه موتورسیکلت در حال تردد در شهر تهران هستند که این تعداد می‌تواند منشأ قابل توجهی در تولید آلایندهی در تهران باشد. براساس گزارش یکی از مراکز آماری، ۲۴ درصد آلودگی هوای تهران مربوط به موتورسیکلت‌هاست و موتورسیکلت‌ها با توجه به تکنولوژی پایین‌کی که دارند، بیشتر از خودروهای سواری آلاینده هستند. از سوی دیگر تعداد قابل توجهی خودرو سواری در تهران حدود ۳/۱۳ میلیون در حال تردد هستند که از ظرفیتهای این کلاشهر که تنها ۱/۵ میلیون است، بسیار بیشتر هستند و این موضوع یکی از مسائل مهم در ایجاد ترافیک‌های طولانی شهری و به‌درفت ترابردی سوخت است.

به گزارش تشر بیشتر درباره مصرف کارای سوخت وسایل نقلیه نیز آمار قابل قبولی در دست نیست. مطابق آمار حدود ۸۰ درصد از خودروها و نیز ۹۶ درصد از موتورسیکلت‌های در حال تردد در تهران بدون معاینه فنی هستند و نظارت جامع و مستمری در خصوص معاینه فنی این وسایل از سوی مراجع نظارتی زیست‌محیطی یا انتظامی وجود ندارد. این در حالی است که طبق نظارت کارشناسی، معاینه فنی خودروها حداقل ۳/۱۳ کیلومتر است، در حالی که کاهش آلودگی هوا و ۱۲ درصد در کاهش مصرف سوخت اثر مثبت دارد. قابل توجه است که یک خودرو معمولی با رانندگی استاندارد، طبق استاندارد یورو ۲ حداکثر میزان به تولید ۲/۷ گرم آلایندهی (CO، HC و NOx) در هر هر کیلومتر و طبق استاندارد یورو ۴ حداکثر مجاز به تولید ۱/۱۸ گرم آلایندهی (CO، HC و NOx) در هر کیلومتر است. در حالی که در واقعیت این میزان آلایندهی به دلیل فرسودگی با عدم تنظیم موتور و سوخت ناکامل، به‌طور متوسط بین ۵۰ تا ۱۰۰ گرم در هر کیلومتر آلودگی منتشر می‌کنند (یعنی چیزی در حدود ۲۵ تا ۵۰ برابر حد استاندارد). در خصوص کیفیت سوخت مصرفی وسایل نقلیه باید گفت که یکی از عوامل مهم و مؤثر در کاهش انتشار آلاینده‌های خروجی از خودروها، کیفیت سوخت مورد استفاده در آنهاست. سوخت باکیفیت، گوگرد و بنزن کمتری داشته و از عدد اکتان بالاتری (درجه پهنسوزی یا اراپهنسوزی) برخوردار است و آلایندهی کمتری در نتیجه احتراق ایجاد می‌کند و این در حالی است که هنوز به‌طور کامل دغدغه فروش سوخت بی‌کیفیت در جایگاه‌های سوخت، در بخش سیاست‌گذاری سوخت و انرژی کشور رفع نشده است.

#### عمران شهری

**احداث نخستین تونل ترافیکی دو طبقه شهری در کشور**
۳۵ درصد از سطح دیوارها و مسقف تونل از تباطیوی خیابان آرش با پلوار اسفندپار و بزرگراه نیایشس زیر پوشش نهایی بتن رفته است.
سیمهدی پورهاشمی مجری طرح‌های تونلی سازمان مهندسی و عمران شهر تهران، ضمن اعلام پیشرفت ۶۵درصدی عملیات احداث تونل تراباطی خیابان آرش با پلوار اسفندپار و بزرگراه نیایش، از پیشرفت ۳۵درصدی عملیات لانینتگ نهایی ششمین طرح تونلی پایتخت خبر داد. وی با اعلام آغاز عملیات حفاری بخش از تباطی خیابان آفریقا به خیابان اسفندپار، حفاری این تونل ۱۵۰ متری را یکی از آخرین جبهه‌های حفاری در پروژه احداث تونل آرش- اسفندپار دانست و با بیان آنکه عملیات حفاری تونل اصلاح مسیر انتقال آب‌های سطحی ولنجک به عنوان یکی از بخش‌های جنبی این پروژه راهگشای عمرانی نیز به اتمام رسیده است، افزود: پروژه احداث تونل آرش- اسفندپار تا پایان فروردین ماه سال ۱۳۹۶ تمام جبهه‌های کاری مربوط به عملیات حفاری و ساخت خواهد گشت.
مجری طرح‌های تونلی سازمان مهندسی و عمران شهر تهران، در تشریح روند پیشرفت عملیات اجرایی در سایر بخش‌های پروژه، از پیشرفت ۵۰درصدی اجرای لایه‌های آنبندد در بخش‌های مختلف تونل خبر داد و گفت: تونل دو طبقه زیر بزرگراه مدرس که وظیفه اتصال خیابان آرش به پلوار اسفندپار را بر عهده دارد، با موفقیت زیر پوشش بتن رفته است و به این ترتیب با احداث نخستین تونل ترافیکی دو طبقه شهری در کشور، برگ زرین دیگری به کارنامه افتخارات جامعه مهندسی کشور افزوده شده است.
گفتنی است بهربرداری از ششمین طرح تونلی شهر تهران سبب تسهیل دسترسی‌های ترافیکی- غربی به یکی از پرتراکم‌ترین مناطق پهنه شمالی پایتخت (منطقه ۳) خواهد شد. تونل آرش- اسفندپار، تجمات ترافیکی ناشی از قطع ارتباط معابر شرقی- غربی منطقه توسط بزرگراه شهید مدرس و خیابان ولیعصر (عج) را به حداقل خواهد رساند.

#### تحلیل سیدجلال فرجی\*

بافت‌های فرسوده که در برخی از منابع از آنها به عنوان پاشنه آشیل مدیریت بحران شهری یاد می‌شود، دلیل اصلی افزایش تلفات انسانی و خسارت در مواقع بروز بحران‌هایی جدی مانند بروز زلزله در کشور است. اهمیت این مسئله زمانی بیشتر می‌گردد که بدانیم بیش از ۷۶ هزار هکتار بافت فرسوده در سطح کشور قرار دارد که از این میزان بیش از ۳ هزار و ۲۶۸ هکتار آن در کلاشهر تهران واقع گردیده است. اما آنچه تحت عنوان بافت‌های فرسوده شناخته می‌شوند مناطقی از شهر است که طی سالیان گذشته عناصر متشکله آن هم از تأسیسات روتنایی، زیربنایی، ابنیه، خیابان‌ها و دسترسی‌ها دچار فرسودگی و ناکارآمدی شده و سناکتن آن از مشکلات متعدد اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و کالبدی رنج می‌برند و تحت عنوان بافت‌های فرسود به شمار می‌روند (بندالف ماده ۴ قانون حمایت از احیا، پهنساز و نوسازی بافت‌های فرسوده و ناکارآمد شهری سال ۸۹). در تعریف دیگری که از طرف شورای عالی معماری و شهرسازی ارائه شده است و رویکردی کالبدی دارد بافت فرسوده را شامل بخشی از شهر می‌داند که بیش از ۵۰ درصد آن ناپایدار و در سال بافت‌های اخیر یا کنندی رفته است.

عرصای کمتر از ۲۰۰ متر داشته باشد. اهمیت توجه به بافت‌های فرسوده به ویژه بعد از واقعه پلاسکو و آسیب‌های احتمالی متأثر از وقایع ناگهانی توجه بیشتری را به خود جلب نموده است. در این میان سازمان‌های مدیریت بحران در کشور که خود را برای مقابله با حوادث احتمالی مسئولان زلزله و سیل اعلام می‌کنند، در مقابل چنین بافت‌هایی کاملاً دست بسته هستند. زیرا هنگام بروز حادثه امکان حضور و امدادسانی در این مناطق به‌شدت پایین است. به‌همین دلیل یکی از تلاش‌های سازمان‌های دولتی به‌ویژه سازمان مدیریت بحران، تلاش برای بازسازی یا نوسازی بافت‌های فرسوده است؛ تلاش‌هایی که در سال‌های اخیر با کنندی پیش رفته است.

لذا توجه به بافت‌های فرسوده علاوه بر کاهش خطرات احتمالی در زمان‌های بحرانی می‌تواند عاملی مؤثر و قابل توجه برای پویایی و رونق بازار مسکن و نقش مؤثر آن در گزاری اقتصاد مقاومتی، کاهش مساحت شهرها و افزایش سطح اعتماد مردمی به دولت‌مدران گردد. این در حالی است که عدم بهره‌گیری از این پتانسیل بالقوه همچنان خسارتی را برای جوامع شهری به بار می‌آورد که این امر تا حدی به عدم شناخت جامع مسئولان از بافت‌های فرسوده برمی‌گردد. در واقع در حال حاضر بافت فرسوده باید در سه بخش اصلاح فرسودگی پلاک‌ها، اصلاح شریان‌های زیربنایی و سرانه تأسیسات روتنایی مورد توجه قرار گیرد تا

<sup>[1]</sup> سیدجلال فرجی\*