

تأثیر صنعت فیلمسازی بر گردشگری



مرزگان ناهوندی
کارشناس سنسول
معاونت گردشگری وزارت
 میراث فرهنگی، گردشگری
و صنایع دستی

در طول سال ها، سینما ابزاری برای تبلیغ یک مقصد بوده و می تواند تماشاگران زیادی را برای سفر به آن منطقه ترغیب کند و از سویی انتقال دهنده فرهنگ، آداب و رسوم آن مکان باشد. این ایده روشن است که فیلم ها تأثیر قابل توجهی بر صنعت گردشگری خواهند داشت و نه تنها انگیزه بازدید از یک مکان را ایجاد می کنند بلکه تصویری را نیز خلق کرده یا می سازند.

گردشگری ناشی از فیلم، امروزه ثابت شده که یک روند نوظهور است که به طور فزاینده ای در حال گسترش است و می تواند تأثیرات اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و زیست محیطی مختلفی بر مقاصد گردشگری داشته باشد.

گردشگری سینمایی

این شاخه از گردشگری، پدیده ای روی به رشد است که در راستای رشد صنعت گردشگری و افزایش مسافران بین المللی فعالیت می کند. گردشگری فیلم به دنبال بررسی آثار فیلم و تولیدات تلویزیونی در تصمیم گیری های مسافران در انتخاب مقصد است. مردم از فیلم ها، مستندها، برنامه های تلویزیونی و آگهی های بازرگانی الهام می گیرند و برای دیدن مکان هایی که در محتوای تولیدی سینما می بینند، سفر می کنند. گردشگری فیلم وسیله ای عالی برای بازاریابی مقصد است و فرصت هایی برای توسعه صنعت گردشگری یک محل مانند تورهای گردشگری یا موزه های فیلم ایجاد می کند.

فیلم ها مدت ها است قابلیت این را دارند که حتی معمولی ترین مکان ها را به موضوع فوق العاده خاص، مهم و البته سینمایی تبدیل کنند. فیلم می تواند یکی از بزرگترین تقویت کننده های صنعت گردشگری محلی باشد. همچنین بارها و بارها این قضیه ثابت شده که در زمان تولید فیلمی در یک مکان، نه تنها روند ساخت فیلم آثار اقتصادی مثبتی بر منطقه می گذارد، بلکه پس از انتشار فیلم نیز، صنعتی مانند تئاتر و «گردشگری سینمایی» یا «گردشگری فیلم» می تواند تأثیر مهمی روی آن مکان داشته باشد. جذابیت یک مقصد گردشگری از چندین عنصر مادی و غیرمادی ناشی می شود. سینما هم کاتال ارتباطی توریستی است و هم بازار هدف را برای یک مقصد فراهم می کند.

فیلم ها مدت ها است قابلیت این را دارند که حتی معمولی ترین مکان ها را به موضوع فوق العاده خاص، مهم و البته سینمایی تبدیل کنند. فیلم می تواند یکی از بزرگترین تقویت کننده های صنعت گردشگری محلی باشد. همچنین بارها و بارها این قضیه ثابت شده که در زمان تولید فیلمی در یک مکان، نه تنها روند ساخت فیلم آثار اقتصادی مثبتی بر منطقه می گذارد، بلکه پس از انتشار فیلم نیز، صنعتی مانند تئاتر و «گردشگری سینمایی» یا «گردشگری فیلم» می تواند تأثیر مهمی روی آن مکان داشته باشد. جذابیت یک مقصد گردشگری از چندین عنصر مادی و غیرمادی ناشی می شود. سینما هم کاتال ارتباطی توریستی است و هم بازار هدف را برای یک مقصد فراهم می کند.

تقویت ارزش های فرهنگی مقاصد، معرفی میراث ملموس و ناملموس مقاصد گردشگری، انتخاب مقاصد گردشگری مبنی بر اهداف مورد نظر گردشگران و تقویت رقابت پذیری مقاصد از جمله اثرات گردشگری فیلم است.

این امر نشان می دهد، فیلم ها به مردم انگیزه می دهند تا به مقصدی که به نمایش درآمده است، سفر کنند. گردشگری فیلم، راهی مؤثر برای بازاریابی یک مقصد و همچنین ارائه فرصت هایی برای توسعه محصولات جدید مانند موزه های فیلم، تورهای گردشگری و همچنین نمایش ظرفیت ها و جاذبه های موجود مقاصد گردشگری در ارتباط با فیلم بوده و نیز باعث تصویر سازی مثبت و تبلیغ سیات گردشگری می شود. ظهور یک منطقه خاص در یک فیلم می تواند تأثیر زیادی بر تعداد بازدیدکنندگان یک مکان موجود داشته باشد و نوع جدیدی از گردشگری را در منطقه ایجاد کرده و اقتصاد محلی را تقویت کند. به طور متوسط، یک فیلم می تواند گردشگری و درآمد آن تقریباً ۲۱ درصد افزایش دهد.

گردشگری سینمایی می تواند شکل جدیدی از منظر فرهنگی باشد. با گذشت زمان، جذابیت مقاصد افزایش یافته و از پیش فرضی که فیلم ها برای تماشاگران به تصویر می کشند، تغییر می یابد. همچنین می توان دریافت که گردشگری سینمایی با نوستالژی و هویت مرتبط است. در واقع، بسیاری از مکان های میراثی که به عنوان مکان فیلم عمل می کنند پس از اکران فیلم محبوبیت پیدا خواهند کرد؛ زیرا این مکان ها از طریق روایت فیلم معنای خاصی پیدا می کند و فیلم می تواند تصویر مقصد را بهبود و ارتقا بخشد.

سازمان جهانی گردشگری با همکاری سایت اینترنتی نتفلیکس به نقش فیلم و سریال به عنوان محرک برای گردشگری و وابستگی فرهنگی پرداخته تا مزایای بالقوه مقاصد گردشگری را در قالب فیلم به معرض نمایش در آورد.

با توجه به مباحث مطرح شده، گردشگری فیلم تأثیر مثبتی بر یک مقصد می گذارد و با استفاده از فناوری های روز، تجربیات جدیدی را برای مسافران ایجاد می کند و در عین حال باعث تحریک گردشگری محلی، احیای مقاصد در معرض خطر و رونق اقتصادی یک کشور خواهد شد و همچنین ابزار مناسبی برای بازاریابی مقصد بوده و فرصت هایی را برای توسعه محصولات گردشگری، کار آفرینی و کسب و کار برای صنعت گردشگری ایجاد می کند.

■ مهر- نگاه مرکز پژوهش های مجلس در باره طرح گردشگری آشوراده: طرح پیشنهادی مشاور طرح به صورت زون متمرکز در ۲۲ هکتار از مساحت جزیره آشوراده در جنوب شرق آن طرح ریزی شده که شامل ایجاد ساختمان ها و راه های ارتباطی آن می شود. همانگونه که در طرح مطالعات ارزیابی آثار زیست محیطی منطقه نمونه گردشگری آشوراده نیز ذکر شده است این طرح ها باعث خسارات متعدد زیست محیطی چه در زمان اجرا و چه در زمان بهره برداری می شود. از جمله موارد آن می توان به پاک تراشی و حذف پوشش گیاهی و خاک برداری و خاک ریزی در مسیرهای دسترسی، سایت پیاده روی و تردد گردشگران و مرکز بازدیدکنندگان، دهکده صنایع دستی و زون تفریحی کودکان و نوجوانان اشاره کرد. با توجه به تعارضات قانونی و وضعیت نامساعد اقلیم منطقه و تهدیدات بالقوه ای که اجرای طرح گردشگری مذکور خواهد داشت، جمع بندی این بررسی این است که طرح گردشگری مذکور از دستور کار خارج شود.

■ ایستا- مجتبی ذوالجودی معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست از پیگیری رفع موانع طبیعت گردی زون تفریح متمرکز آشوراده براساس مجوز کمیته ارزیابی زیست محیطی خبر داد و گفت: «با توجه به سابقه موضوع گردشگری آشوراده، سازمان حفاظت محیط زیست جلسات تخصصی با حضور همه ذی نفعان و ذی مدخلان به منظور رفع موانع و مشکلات درباره موضوع و اجرای دستور رئیس جمهور براساس مجوزهای قبلی تشکیل خواهد داد.»

■ سیمه رفیعی، رئیس فراکسیون محیط زیست مجلس یازدهم در واکنش به اجرایی شدن طرح گردشگری آشوراده در توییت نوشت: محیط زیست به مثابه اکوسیستم چرخه ای از عوامل در هم تنیده است که یک تصمیم اشتباه، اثر سو، خود را بر کل آن می گذارد. انتظار می رفت مراجع تخصصی نظیر سازمان حفاظت محیط زیست پیش از هر تصمیم مقام اجرایی دولت، نظر کارشناسی خود را ارائه می کردند.

■ ایرنا- علی سلاجقه، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست گفت: پروژه ها باید با دقت بیشتری پیش روند و برای این منظور اعتبار طرح های فاقد ارزیابی زیست محیطی نباید تأمین شود. همچنین خسارتی که صنایع آلاینده به محیط زیست وارد می کنند، توسط سازمان محاسبه و مطالبه خواهد شد.

چرا سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری کشور در برابر طرح تله کابین کبودال به وظایف تکلیفی خود عمل نمی کند؟ جنگل های شمال گرفتار کابوس طرح های گردشگری



مسیر تله کابین کبودال که از دل منطقه جهانی میراثی می گذرد

سفر اخیر هیات دولت به استان گلستان و بازدید وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی از محدوده طرح اجرای تله کابین کبودال که مشاور طرح از آن با عنوان «مرتفع ترین، طولانی ترین و مهیج ترین» تله کابین کشور یاد می کند، بار دیگر موجب نگرانی هایی در خصوص تخریب رویشگاه های جنگلی ثبت شده در میراث جهانی شد. از سازمان متولی منابع طبیعی ویرانه جنگل های هیرکانی ویژه زون های ثبت شده، آن هم بدون احداث جاده دسترسی و قطع درخت و حتی نیاز به سرزنی درختان نیز در محدوده زون ثبت جهانی قرار دارد!!

اگرچه مشاور طرح معتقد است نصب دکل ها در شیب ۴۰ تا ۶۰ درصد را بدون نیاز به جاده انجام می دهد، اما بی گمان نصب این ۲۴ دکل بدون قطع و پاک تراشی پوشش گیاهی و بدون احداث جاده امکان پذیر نخواهد بود و این از جمله نقاط مبهم اجرای این طرح است و ضروریست تا مشاور طرح در این خصوص به ارائه توضیحات بپردازد. اما افزون بر این، طرح تله کابین کبودال، خسران های دیگر زیست محیطی را هم در پی دارد که به طور خلاصه به بیان هر یک خواهیم پرداخت.

۱. فرسایش پذیری شدید خاک منطقه؛ مطالعات خاک شناسی جنگل های منطقه بیانگر آن است که خاک این ناحیه جنگلی به لحاظ حساسیت در برابر فرسایش پذیری در کلاس ۵ قرار می گیرد. به لحاظ خاک شناسی مفهوم این کلاس حساسیت یعنی این که محدوده مطالعاتی اجرایی طرح تله کابین کبودال در کلاس اراضی با شدت فرسایش زیاد قرار دارد. همچنین نقشه های مطالعاتی فرسایش خاک منطقه بیانگر آن است که افزون بر مسیر تله کابین و جایگاه های نصب دکل ها، کل محدوده ایستگاه های بالا و پایین و همچنین کل محدوده اکولوژیک در نظر گرفته شده برای اجرای این پروژه نیز در کلاس کلاس شدت فرسایش قرار می گیرد. از سوی دیگر بیش از ۴۰ درصد سطح اراضی محدوده اکولوژیک اجرای این طرح دارای شیب بین ۲۰ تا ۶۰ درصد می باشند. این مقدار زیاد شیب در کنار حساسیت بسیار بالای خاک منطقه در برابر فرسایش، افزون بر نابود شدن تدریجی خاک های حاصلخیز سطحی در پی دست اندازی های صورت گرفته، می تواند به دست خدشت زمان پایبندی دکل های نصب شده در شیب های زیاد را نیز به چالش کشیده و ضربه امنیت طرح را به شدت کاهش دهد.

۲. دست اندازی به منابع آبی منطقه؛ تأمین منابع آبی مورد نیاز برای شرب و بهداشت یکی از ضرورت های اجرای این طرح است. نیاز مصرف روزانه آب این مجموعه گردشگری ۳۶ متر مکعب برآورد می شود که ۱۴/۴ متر مکعب آب سهم ایستگاه بالایی است و قرار است تا این حجم آب مصرفی مورد نیاز برای ایستگاه بالایی از طریق جمع آوری و انتقال آب چشمه های بالادست فراهم شود. بر اساس پیش بینی های انجام شده قرار است حجم آب مورد نیاز برای ایستگاه بالایی با اجرای عملیات لوله گذاری از دو مسیر این بین ۱۴/۴ تا ۱۷/۷ کیلومتر هستند، بیشتر است و این یعنی حجم تخریب بسیار گسترده تر است. در این مسیر نزدیک به شش و نیم کیلومتری که کریم ۲۰ متری از هر طرف دکل ها برای آن در نظر گرفته شده، برخلاف برخی اظهار نظرهای پراکنده با هدف کم اهمیت جلوه دادن حجم تخریب جنگل های متأثر از اجرای این طرح مبنی بر اینکه تنها دو پایه دکل در آن نصب خواهد شد، با استناد به گزارش های رسمی موجود از جمله متن

بررسی های فنی طرح تله کابین کبودال چندین علامت سؤال بزرگ را در برابر این طرح قرار می دهد که در این نوشتار به طور بسیار کوتاه و خلاصه به بیان برخی موارد آن می پردازیم تا قضاوتی آگاهانه تر و درست تر از بایستگی یا نایبستگی اجرای این طرح داشته باشیم.

طرح تله کابین کبودال در فاصله ۳۵ کیلومتری شرق گرگان و در محدوده جنگل های بکر و انبوه شهرستان علی آباد کنول و در بالادست سد کبودال اجرا خواهد شد. منطقه اجرای طرح تله کابین علی آباد کنول به طور کامل در داخل زون ثبت جهانی جنگل های هیرکانی قرار دارد و این مساله به تنهایی مهر تأییدی بر رویزیگی های منحصربه فرد و ممتاز جنگل های منطقه است. این طرح همانند همه طرح های مشابه خود دارای دو ایستگاه بالا و پایین است. ایستگاه پایین به عنوان ایستگاه مبدأ در منطقه ای به نام «تپه بازگیر» و به مساحت ۶۳ هزار متر مربع اجرا خواهد شد و ایستگاه بالایی ایستگاه مقصد تله کابین هم در ارتفاع ۱۷۰۰ متری از سطح دریا و در قلب جنگل های بکر و دست نخورده منطقه ای به نام «بال هارون» و «لاپدار» با تغییر کاربری ۵۳ هزار متر مربع از جنگل های متراکم و انبوه منطقه ساخته خواهد شد.

۳ مسیر برای ساخت این خط تله کابین پیش بینی شده بود که در نهایت مسیر شماره ۳ به طول ۶ هزار و ۴۷۰ متر انتخاب شد. بدین سان می توان دریافت که طول مسیر تله کابین علی آباد کنول حتی از مجموع طول دو خط تله کابین نمک آبرود که هر یک از دو مسیر آن بین ۱۴/۴ تا ۱۷/۷ کیلومتر هستند، بیشتر است و این یعنی حجم تخریب بسیار گسترده تر است. در این مسیر نزدیک به شش و نیم کیلومتری که کریم ۲۰ متری از هر طرف دکل ها برای آن در نظر گرفته شده، برخلاف برخی اظهار نظرهای پراکنده با هدف کم اهمیت جلوه دادن حجم تخریب جنگل های متأثر از اجرای این طرح مبنی بر اینکه تنها دو پایه دکل در آن نصب خواهد شد، با استناد به گزارش های رسمی موجود از جمله متن

فرسایش پذیری شدید خاک منطقه؛ مطالعات خاک شناسی جنگل های منطقه بیانگر آن است که خاک این ناحیه جنگلی به لحاظ حساسیت در برابر فرسایش پذیری در کلاس ۵ قرار می گیرد. به لحاظ خاک شناسی مفهوم این کلاس حساسیت یعنی این که محدوده مطالعاتی اجرایی طرح تله کابین کبودال در کلاس اراضی با شدت فرسایش زیاد قرار دارد. همچنین نقشه های مطالعاتی فرسایش خاک منطقه بیانگر آن است که افزون بر مسیر تله کابین و جایگاه های نصب دکل ها، کل محدوده ایستگاه های بالا و پایین و همچنین کل محدوده اکولوژیک در نظر گرفته شده برای اجرای این پروژه نیز در کلاس کلاس شدت فرسایش قرار می گیرد. از سوی دیگر بیش از ۴۰ درصد سطح اراضی محدوده اکولوژیک اجرای این طرح دارای شیب بین ۲۰ تا ۶۰ درصد می باشند. این مقدار زیاد شیب در کنار حساسیت بسیار بالای خاک منطقه در برابر فرسایش، افزون بر نابود شدن تدریجی خاک های حاصلخیز سطحی در پی دست اندازی های صورت گرفته، می تواند به دست خدشت زمان پایبندی دکل های نصب شده در شیب های زیاد را نیز به چالش کشیده و ضربه امنیت طرح را به شدت کاهش دهد.

۲. دست اندازی به منابع آبی منطقه؛ تأمین منابع آبی مورد نیاز برای شرب و بهداشت یکی از ضرورت های اجرای این طرح است. نیاز مصرف روزانه آب این مجموعه گردشگری ۳۶ متر مکعب برآورد می شود که ۱۴/۴ متر مکعب آب سهم ایستگاه بالایی است و قرار است تا این حجم آب مصرفی مورد نیاز برای ایستگاه بالایی از طریق جمع آوری و انتقال آب چشمه های بالادست فراهم شود. بر اساس پیش بینی های انجام شده قرار است حجم آب مورد نیاز برای ایستگاه بالایی با اجرای عملیات لوله گذاری از دو مسیر این بین ۱۴/۴ تا ۱۷/۷ کیلومتر هستند، بیشتر است و این یعنی حجم تخریب بسیار گسترده تر است. در این مسیر نزدیک به شش و نیم کیلومتری که کریم ۲۰ متری از هر طرف دکل ها برای آن در نظر گرفته شده، برخلاف برخی اظهار نظرهای پراکنده با هدف کم اهمیت جلوه دادن حجم تخریب جنگل های متأثر از اجرای این طرح مبنی بر اینکه تنها دو پایه دکل در آن نصب خواهد شد، با استناد به گزارش های رسمی موجود از جمله متن

فرسایش پذیری شدید خاک منطقه؛ مطالعات خاک شناسی جنگل های منطقه بیانگر آن است که خاک این ناحیه جنگلی به لحاظ حساسیت در برابر فرسایش پذیری در کلاس ۵ قرار می گیرد. به لحاظ خاک شناسی مفهوم این کلاس حساسیت یعنی این که محدوده مطالعاتی اجرایی طرح تله کابین کبودال در کلاس اراضی با شدت فرسایش زیاد قرار دارد. همچنین نقشه های مطالعاتی فرسایش خاک منطقه بیانگر آن است که افزون بر مسیر تله کابین و جایگاه های نصب دکل ها، کل محدوده ایستگاه های بالا و پایین و همچنین کل محدوده اکولوژیک در نظر گرفته شده برای اجرای این پروژه نیز در کلاس کلاس شدت فرسایش قرار می گیرد. از سوی دیگر بیش از ۴۰ درصد سطح اراضی محدوده اکولوژیک اجرای این طرح دارای شیب بین ۲۰ تا ۶۰ درصد می باشند. این مقدار زیاد شیب در کنار حساسیت بسیار بالای خاک منطقه در برابر فرسایش، افزون بر نابود شدن تدریجی خاک های حاصلخیز سطحی در پی دست اندازی های صورت گرفته، می تواند به دست خدشت زمان پایبندی دکل های نصب شده در شیب های زیاد را نیز به چالش کشیده و ضربه امنیت طرح را به شدت کاهش دهد.

۳. کارستانی به ایستگاه بالایی از داخل جنگل؛ نیاز گاز طبیعی مصرفی روزانه مجموعه ۲۵۰ متر مکعب در روز برآورد شده که از این مقدار ۱۲۰ متر مکعب در روز سهم ایستگاه بالایی است. انشعاب مورد نیاز برای تأمین گاز ایستگاه پایین در فاصله ۸۰۰ متری از مجموعه قرار دارد ولی برای تأمین گاز ایستگاه بالایی باید عملیات حفاری و فرسایش خاک منطقه بیانگر آن است که افزون بر مسیر تله کابین و جایگاه های نصب دکل ها، کل محدوده ایستگاه های بالا و پایین و همچنین کل محدوده اکولوژیک در نظر گرفته شده برای اجرای این پروژه نیز در کلاس کلاس شدت فرسایش قرار می گیرد. از سوی دیگر بیش از ۴۰ درصد سطح اراضی محدوده اکولوژیک اجرای این طرح دارای شیب بین ۲۰ تا ۶۰ درصد می باشند. این مقدار زیاد شیب در کنار حساسیت بسیار بالای خاک منطقه در برابر فرسایش، افزون بر نابود شدن تدریجی خاک های حاصلخیز سطحی در پی دست اندازی های صورت گرفته، می تواند به دست خدشت زمان پایبندی دکل های نصب شده در شیب های زیاد را نیز به چالش کشیده و ضربه امنیت طرح را به شدت کاهش دهد.

۴. حجم بالای عملیات خاکبرداری، خاکریزی و تسطیح در اراضی جنگلی؛

بیشترین عملیات در فرایند ساختمانی این پروژه دربرگیرنده عملیات خاکی به سطح بیش از ۶ هزار متر مربع شامل آماده سازی سطوح، حفاری های مربوط به اجرای دیوارسازی، آماده سازی بستر و احداث بی و واحدهای مختلف و دکل های تله کابین و البته احداث شبکه راه های داخلی و حفر کانال های لوله گذاری خواهد بود. این حجم عظیم عملیات خاکی بیانگر ایجاد تغییرات اساسی در چشم انداز طبیعی منطقه است؛ تغییراتی که به نام گسترش گردشگری و با صرف مبالغ چند میلیاردی برای طراحی اجرا خواهد شد که براساس پیش بینی های انجام شده تنها در ۱۸۰ روز از سال قادر به خدمات رسانی به گردشگران خواهد بود. مساله دیگری که باید در خصوص این طرح مورد توجه قرار گیرد، ضمانت بازگشت سرمایه است. تله کابین از جمله تفریحات لوکس و متمایز است که همه اقشار جامعه بویژه در شرایط خاص اقتصادی امروز کشور امکان بهره مندی از آن را ندارند. با توجه به حجم گسترده بیکاری و نابسامانی های معیشتی حاکم بر منطقه اجرای این پروژه، آنچه که مسلم است این که نمی توان انتظار داشت تا بومیان منطقه، تله کابین کبودال را به عنوان گزینه مطلوب برای تفریح خود در نظر بگیرند. همچنین نظر به اینکه بخش عمده زیرساخت های گردشگری در

در این سال ها و با گسترش آگاهی های مردم و همراهی درخور تقدیر رسانه ها و سمن ها، آثار زیانبار جاده سازی و استخراج معادن نرفته در دل جنگل های شمال و همچنین پیامدهای زیانبار برداشت های چوبی از این جنگل ها، فارغ از نتیجه و مقدار انریختی، مورد توجه ویژه قرار گرفت اما کمپانی ها و بنگاه های اقتصادی علاقه مند به بهره کشی از منابع رایگان جنگلی شمال هم در انعطاف پذیری ای شگفت انگیز، خود را با شرایط و شعارهای جدید به خوبی سازگار کردند. یکی از این دست سازگاری ها، همراه شدن این بنگاه های اقتصادی با شعار نامیمون گسترش گردشگری است که در واقع شکل و فرم دیگری از دست درازی به جنگل های بی مانند و البته بی رفق شمال کشور است. به بیان دیگر امروز تمرکز روی شعار گردشگری، می رود تا به بلایی دیگر در جنگل های شمال تبدیل شود و محل تأسف عمیق است که برخی از متخصصان حوزه جنگل با افرای نامیدن دیدگاه های مخالف این شیوه نوین تاراج و دست درازی به جنگل ها، خواسته و ناخواسته مشغول هموار کردن مسیر تجاوز و چپاول منابع وثروت های ملی - طبیعی هستند. جامعه کنشگر در حوزه محیط زیست و منابع طبیعی ایران چقدر خوش خیال بوده که تاکنون در انتظار اعلام موضع این قشر خاص در خصوص تاراج منابع ملی خود را معطل و موره کور رخ کرده است! همین اظهار نظرهای منفعلانه، بدون پشتوانه و جهت دار برخی متخصصان، پشتوانه ای برای جسارت مشاور طرح شده تا آشکارا اعلام نماید که «در فرایند ثبت جنگل های هیرکانی آشوب رخ داده است.»

۳. کارستانی به ایستگاه بالایی از داخل جنگل؛ نیاز گاز طبیعی مصرفی روزانه مجموعه ۲۵۰ متر مکعب در روز برآورد شده که از این مقدار ۱۲۰ متر مکعب در روز سهم ایستگاه بالایی است. انشعاب مورد نیاز برای تأمین گاز ایستگاه پایین در فاصله ۸۰۰ متری از مجموعه قرار دارد ولی برای تأمین گاز ایستگاه بالایی باید عملیات حفاری و فرسایش خاک منطقه بیانگر آن است که افزون بر مسیر تله کابین و جایگاه های نصب دکل ها، کل محدوده ایستگاه های بالا و پایین و همچنین کل محدوده اکولوژیک در نظر گرفته شده برای اجرای این پروژه نیز در کلاس کلاس شدت فرسایش قرار می گیرد. از سوی دیگر بیش از ۴۰ درصد سطح اراضی محدوده اکولوژیک اجرای این طرح دارای شیب بین ۲۰ تا ۶۰ درصد می باشند. این مقدار زیاد شیب در کنار حساسیت بسیار بالای خاک منطقه در برابر فرسایش، افزون بر نابود شدن تدریجی خاک های حاصلخیز سطحی در پی دست اندازی های صورت گرفته، می تواند به دست خدشت زمان پایبندی دکل های نصب شده در شیب های زیاد را نیز به چالش کشیده و ضربه امنیت طرح را به شدت کاهش دهد.

۲. دست اندازی به منابع آبی منطقه؛ تأمین منابع آبی مورد نیاز برای شرب و بهداشت یکی از ضرورت های اجرای این طرح است. نیاز مصرف روزانه آب این مجموعه گردشگری ۳۶ متر مکعب برآورد می شود که ۱۴/۴ متر مکعب آب سهم ایستگاه بالایی است و قرار است تا این حجم آب مصرفی مورد نیاز برای ایستگاه بالایی از طریق جمع آوری و انتقال آب چشمه های بالادست فراهم شود. بر اساس پیش بینی های انجام شده قرار است حجم آب مورد نیاز برای ایستگاه بالایی با اجرای عملیات لوله گذاری از دو مسیر این بین ۱۴/۴ تا ۱۷/۷ کیلومتر هستند، بیشتر است و این یعنی حجم تخریب بسیار گسترده تر است. در این مسیر نزدیک به شش و نیم کیلومتری که کریم ۲۰ متری از هر طرف دکل ها برای آن در نظر گرفته شده، برخلاف برخی اظهار نظرهای پراکنده با هدف کم اهمیت جلوه دادن حجم تخریب جنگل های متأثر از اجرای این طرح مبنی بر اینکه تنها دو پایه دکل در آن نصب خواهد شد، با استناد به گزارش های رسمی موجود از جمله متن

فرسایش پذیری شدید خاک منطقه؛ مطالعات خاک شناسی جنگل های منطقه بیانگر آن است که خاک این ناحیه جنگلی به لحاظ حساسیت در برابر فرسایش پذیری در کلاس ۵ قرار می گیرد. به لحاظ خاک شناسی مفهوم این کلاس حساسیت یعنی این که محدوده مطالعاتی اجرایی طرح تله کابین کبودال در کلاس اراضی با شدت فرسایش زیاد قرار دارد. همچنین نقشه های مطالعاتی فرسایش خاک منطقه بیانگر آن است که افزون بر مسیر تله کابین و جایگاه های نصب دکل ها، کل محدوده ایستگاه های بالا و پایین و همچنین کل محدوده اکولوژیک در نظر گرفته شده برای اجرای این پروژه نیز در کلاس کلاس شدت فرسایش قرار می گیرد. از سوی دیگر بیش از ۴۰ درصد سطح اراضی محدوده اکولوژیک اجرای این طرح دارای شیب بین ۲۰ تا ۶۰ درصد می باشند. این مقدار زیاد شیب در کنار حساسیت بسیار بالای خاک منطقه در برابر فرسایش، افزون بر نابود شدن تدریجی خاک های حاصلخیز سطحی در پی دست اندازی های صورت گرفته، می تواند به دست خدشت زمان پایبندی دکل های نصب شده در شیب های زیاد را نیز به چالش کشیده و ضربه امنیت طرح را به شدت کاهش دهد.

فرسایش پذیری شدید خاک منطقه؛ مطالعات خاک شناسی جنگل های منطقه بیانگر آن است که خاک این ناحیه جنگلی به لحاظ حساسیت در برابر فرسایش پذیری در کلاس ۵ قرار می گیرد. به لحاظ خاک شناسی مفهوم این کلاس حساسیت یعنی این که محدوده مطالعاتی اجرایی طرح تله کابین کبودال در کلاس اراضی با شدت فرسایش زیاد قرار دارد. همچنین نقشه های مطالعاتی فرسایش خاک منطقه بیانگر آن است که افزون بر مسیر تله کابین و جایگاه های نصب دکل ها، کل محدوده ایستگاه های بالا و پایین و همچنین کل محدوده اکولوژیک در نظر گرفته شده برای اجرای این پروژه نیز در کلاس کلاس شدت فرسایش قرار می گیرد. از سوی دیگر بیش از ۴۰ درصد سطح اراضی محدوده اکولوژیک اجرای این طرح دارای شیب بین ۲۰ تا ۶۰ درصد می باشند. این مقدار زیاد شیب در کنار حساسیت بسیار بالای خاک منطقه در برابر فرسایش، افزون بر نابود شدن تدریجی خاک های حاصلخیز سطحی در پی دست اندازی های صورت گرفته، می تواند به دست خدشت زمان پایبندی دکل های نصب شده در شیب های زیاد را نیز به چالش کشیده و ضربه امنیت طرح را به شدت کاهش دهد.

فرسایش پذیری شدید خاک منطقه؛ مطالعات خاک شناسی جنگل های منطقه بیانگر آن است که خاک این ناحیه جنگلی به لحاظ حساسیت در برابر فرسایش پذیری در کلاس ۵ قرار می گیرد. به لحاظ خاک شناسی مفهوم این کلاس حساسیت یعنی این که محدوده مطالعاتی اجرایی طرح تله کابین کبودال در کلاس اراضی با شدت فرسایش زیاد قرار دارد. همچنین نقشه های مطالعاتی فرسایش خاک منطقه بیانگر آن است که افزون بر مسیر تله کابین و جایگاه های نصب دکل ها، کل محدوده ایستگاه های بالا و پایین و همچنین کل محدوده اکولوژیک در نظر گرفته شده برای اجرای این پروژه نیز در کلاس کلاس شدت فرسایش قرار می گیرد. از سوی دیگر بیش از ۴۰ درصد سطح اراضی محدوده اکولوژیک اجرای این طرح دارای شیب بین ۲۰ تا ۶۰ درصد می باشند. این مقدار زیاد شیب در کنار حساسیت بسیار بالای خاک منطقه در برابر فرسایش، افزون بر نابود شدن تدریجی خاک های حاصلخیز سطحی در پی دست اندازی های صورت گرفته، می تواند به دست خدشت زمان پایبندی دکل های نصب شده در شیب های زیاد را نیز به چالش کشیده و ضربه امنیت طرح را به شدت کاهش دهد.

فرسایش پذیری شدید خاک منطقه؛ مطالعات خاک شناسی جنگل های منطقه بیانگر آن است که خاک این ناحیه جنگلی به لحاظ حساسیت در برابر فرسایش پذیری در کلاس ۵ قرار می گیرد. به لحاظ خاک شناسی مفهوم این کلاس حساسیت یعنی این که محدوده مطالعاتی اجرایی طرح تله کابین کبودال در کلاس اراضی با شدت فرسایش زیاد قرار دارد. همچنین نقشه های مطالعاتی فرسایش خاک منطقه بیانگر آن است که افزون بر مسیر تله کابین و جایگاه های نصب دکل ها، کل محدوده ایستگاه های بالا و پایین و همچنین کل محدوده اکولوژیک در نظر گرفته شده برای اجرای این پروژه نیز در کلاس کلاس شدت فرسایش قرار می گیرد. از سوی دیگر بیش از ۴۰ درصد سطح اراضی محدوده اکولوژیک اجرای این طرح دارای شیب بین ۲۰ تا ۶۰ درصد می باشند. این مقدار زیاد شیب در کنار حساسیت بسیار بالای خاک منطقه در برابر فرسایش، افزون بر نابود شدن تدریجی خاک های حاصلخیز سطحی در پی دست اندازی های صورت گرفته، می تواند به دست خدشت زمان پایبندی دکل های نصب شده در شیب های زیاد را نیز به چالش کشیده و ضربه امنیت طرح را به شدت کاهش دهد.

فرسایش پذیری شدید خاک منطقه؛ مطالعات خاک شناسی جنگل های منطقه بیانگر آن است که خاک این ناحیه جنگلی به لحاظ حساسیت در برابر فرسایش پذیری در کلاس ۵ قرار می گیرد. به لحاظ خاک شناسی مفهوم این کلاس حساسیت یعنی این که محدوده مطالعاتی اجرایی طرح تله کابین کبودال در کلاس اراضی با شدت فرسایش زیاد قرار دارد. همچنین نقشه های مطالعاتی فرسایش خاک منطقه بیانگر آن است که افزون بر مسیر تله کابین و جایگاه های نصب دکل ها، کل محدوده ایستگاه های بالا و پایین و همچنین کل محدوده اکولوژیک در نظر گرفته شده برای اجرای این پروژه نیز در کلاس کلاس شدت فرسایش قرار می گیرد. از سوی دیگر بیش از ۴۰ درصد سطح اراضی محدوده اکولوژیک اجرای این طرح دارای شیب بین ۲۰ تا ۶۰ درصد می باشند. این مقدار زیاد شیب در کنار حساسیت بسیار بالای خاک منطقه در برابر فرسایش، افزون بر نابود شدن تدریجی خاک های حاصلخیز سطحی در پی دست اندازی های صورت گرفته، می تواند به دست خدشت زمان پایبندی دکل های نصب شده در شیب های زیاد را نیز به چالش کشیده و ضربه امنیت طرح را به شدت کاهش دهد.

فرسایش پذیری شدید خاک منطقه؛ مطالعات خاک شناسی جنگل های منطقه بیانگر آن است که خاک این ناحیه جنگلی به لحاظ حساسیت در برابر فرسایش پذیری در کلاس ۵ قرار می گیرد. به لحاظ خاک شناسی مفهوم این کلاس حساسیت یعنی این که محدوده مطالعاتی اجرایی طرح تله کابین کبودال در کلاس اراضی با شدت فرسایش زیاد قرار دارد. همچنین نقشه های مطالعاتی فرسایش خاک منطقه بیانگر آن است که افزون بر مسیر تله کابین و جایگاه های نصب دکل ها، کل محدوده ایستگاه های بالا و پایین و همچنین کل محدوده اکولوژیک در نظر گرفته شده برای اجرای این پروژه نیز در کلاس کلاس شدت فرسایش قرار می گیرد. از سوی دیگر بیش از ۴۰ درصد سطح اراضی محدوده اکولوژیک اجرای این طرح دارای شیب بین ۲۰ تا ۶۰ درصد می باشند. این مقدار زیاد شیب در کنار حساسیت بسیار بالای خاک منطقه در برابر فرسایش، افزون بر نابود شدن تدریجی خاک های حاصلخیز سطحی در پی دست اندازی های صورت گرفته، می تواند به دست خدشت زمان پایبندی دکل های نصب شده در شیب های زیاد را نیز به چالش کشیده و ضربه امنیت طرح را به شدت کاهش دهد.

فرسایش پذیری شدید خاک منطقه؛ مطالعات خاک شناسی جنگل های منطقه بیانگر آن است که خاک این ناحیه جنگلی به لحاظ حساسیت در برابر فرسایش پذیری در کلاس ۵ قرار می گیرد. به لحاظ خاک شناسی مفهوم این کلاس حساسیت یعنی این که محدوده مطالعاتی اجرایی طرح تله کابین کبودال در کلاس اراضی با شدت فرسایش زیاد قرار دارد. همچنین نقشه های مطالعاتی فرسایش خاک منطقه بیانگر آن است که افزون بر مسیر تله کابین و جایگاه های نصب دکل ها، کل محدوده ایستگاه های بالا و پایین و همچنین کل محدوده اکولوژیک در نظر گرفته شده برای اجرای این پروژه نیز در کلاس کلاس شدت فرسایش قرار می گیرد. از سوی دیگر بیش از ۴۰ درصد سطح اراضی محدوده اکولوژیک اجرای این طرح دارای شیب بین ۲۰ تا ۶۰ درصد می باشند. این مقدار زیاد شیب در کنار حساسیت بسیار بالای خاک منطقه در برابر فرسایش، افزون بر نابود شدن تدریجی خاک های حاصلخیز سطحی در پی دست اندازی های صورت گرفته، می تواند به دست خدشت زمان پایبندی دکل های نصب شده در شیب های زیاد را نیز به چالش کشیده و ضربه امنیت طرح را به شدت کاهش دهد.

فرسایش پذیری شدید خاک منطقه؛ مطالعات خاک شناسی جنگل های منطقه بیانگر آن است که خاک این ناحیه جنگلی به لحاظ حساسیت در برابر فرسایش پذیری در کلاس ۵ قرار می گیرد. به لحاظ خاک شناسی مفهوم این کلاس حساسیت یعنی این که محدوده مطالعاتی اجرایی طرح تله کابین کبودال در کلاس اراضی با شدت فرسایش زیاد قرار دارد. همچنین نقشه های مطالعاتی فرسایش خاک منطقه بیانگر آن است که افزون بر مسیر تله کابین و جایگاه های نصب دکل ها، کل محدوده ایستگاه های بالا و پایین و همچنین کل محدوده اکولوژیک در نظر گرفته شده برای اجرای این پروژه نیز در کلاس کلاس شدت فرسایش قرار می گیرد. از سوی دیگر بیش از ۴۰ درصد سطح اراضی محدوده اکولوژیک اجرای این طرح دارای شیب بین ۲۰ تا ۶۰ درصد می باشند. این مقدار زیاد شیب در کنار حساسیت بسیار بالای خاک منطقه در برابر فرسایش، افزون بر نابود شدن تدریجی خاک های حاصلخیز سطحی در پی دست اندازی های صورت گرفته، می تواند به دست خدشت زمان پایبندی دکل های نصب شده در شیب های زیاد را نیز به چالش کشیده و ضربه امنیت طرح را به شدت کاهش دهد.

فرسایش پذیری شدید خاک منطقه؛ مطالعات خاک شناسی جنگل های منطقه بیانگر آن است که خاک این ناحیه جنگلی به لحاظ حساسیت در برابر فرسایش پذیری در کلاس ۵ قرار می گیرد. به لحاظ خاک شناسی مفهوم این کلاس حساسیت یعنی این که محدوده مطالعاتی اجرایی طرح تله کابین کبودال در کلاس اراضی با شدت فرسایش زیاد قرار دارد. همچنین نقشه های مطالعاتی فرسایش خاک منطقه بیانگر آن است که افزون بر مسیر تله کابین و جایگاه های نصب دکل ها، کل محدوده ایستگاه های بالا و پایین و همچنین کل محدوده اکولوژیک در نظر گرفته شده برای اجرای این پروژه نیز در کلاس کلاس شدت فرسایش قرار می گیرد. از سوی دیگر بیش از ۴۰ درصد سطح اراضی محدوده اکولوژیک اجرای این طرح دارای شیب بین ۲۰ تا ۶۰ درصد می باشند. این مقدار زیاد شیب در کنار حساسیت بسیار بالای خاک منطقه در برابر فرسایش، افزون بر نابود شدن تدریجی خاک های حاصلخیز سطحی در پی دست اندازی های صورت گرفته، می تواند به دست خدشت زمان پایبندی دکل های نصب شده در شیب های زیاد را نیز به چالش کشیده و ضربه امنیت طرح را به شدت کاهش دهد.

فرسایش پذیری شدید خاک منطقه؛ مطالعات خاک شناسی جنگل های منطقه بیانگر آن است که خاک این ناحیه جنگلی به لحاظ حساسیت در برابر فرسایش پذیری در کلاس ۵ قرار می گیرد. به لحاظ خاک شناسی مفهوم این کلاس حساسیت یعنی این که محدوده مطالعاتی اجرایی طرح تله کابین کبودال در کلاس اراضی با شدت فرسایش زیاد قرار دارد. همچنین نقشه های مطالعاتی فرسایش خاک منطقه بیانگر آن است که افزون بر مسیر تله کابین و جایگاه های نصب دکل ها، کل محدوده ایستگاه های بالا و پایین و همچنین کل محدوده اکولوژیک در نظر گرفته شده برای اجرای این پروژه نیز در کلاس کلاس شدت فرسایش قرار می گیرد. از سوی دیگر بیش از ۴۰ درصد سطح اراضی محدوده اکولوژیک اجرای این طرح دارای شیب بین ۲۰ تا ۶۰ درصد می باشند. این مقدار زیاد شیب در کنار حساسیت بسیار بالای خاک منطقه در برابر فرسایش، افزون بر نابود شدن تدریجی خاک های حاصلخیز سطحی در پی دست اندازی های صورت گرفته، می تواند به دست خدشت زمان پایبندی دکل های نصب شده در شیب های زیاد را نیز به چالش کشیده و ضربه امنیت طرح را به شدت کاهش دهد.

فرسایش پذیری شدید خاک منطقه؛ مطالعات خاک شناسی جنگل های منطقه بیانگر آن است که خاک این ناحیه جنگلی به لحاظ حساسیت در برابر فرسایش پذیری در کلاس ۵ قرار می گیرد. به لحاظ خاک شناسی مفهوم این کلاس حساسیت یعنی این که محدوده مطالعاتی اجرایی طرح تله کابین کبودال در کلاس اراضی با شدت فرسایش زیاد قرار دارد. همچنین نقشه های مطالعاتی فرسایش خاک منطقه بیانگر آن است که افزون بر مسیر تله کابین و جایگاه های نصب دکل ها، کل محدوده ایستگاه های بالا و پایین و همچنین کل محدوده اکولوژیک در نظر گرفته شده برای اجرای این پروژه نیز در کلاس کلاس شدت فرسایش قرار می گیرد. از سوی دیگر بیش از ۴۰ درصد سطح اراضی محدوده اکولوژیک اجرای این طرح دارای شیب بین ۲۰ تا ۶۰ درصد می باشند. این مقدار زیاد شیب در کنار حساسیت بسیار بالای خاک منطقه در برابر فرسایش، افزون بر نابود شدن تدریجی خاک های حاصلخیز سطحی در پی دست اندازی های صورت گرفته، می تواند به دست خدشت زمان پایبندی دکل های نصب شده در شیب های زیاد را نیز به چالش کشیده و ضربه امنیت طرح را به شدت کاهش دهد.

فرسایش پذیری شدید خاک منطقه؛ مطالعات خاک شناسی جنگل های منطقه بیانگر آن است که خاک این ناحیه جنگلی به لحاظ حساسیت در برابر فرسایش پذیری در کلاس ۵ قرار می گیرد. به لحاظ خاک شناسی مفهوم این کلاس حساسیت یعنی این که محدوده مطالعاتی اجرایی طرح تله کابین کبودال در کلاس اراضی با شدت فرسایش زیاد قرار دارد. همچنین نقشه های مطالعاتی فرسایش خاک منطقه بیانگر آن است که افزون بر مسیر تله کابین و جایگاه های نصب دکل ها، کل محدوده ایستگاه های بالا و پایین و همچنین کل محدوده اکولوژیک در نظر گرفته شده برای اجرای این پروژه نیز در کلاس کلاس شدت فرسایش قرار می گیرد. از سوی دیگر بیش از ۴۰ درصد سطح اراضی محدوده اکولوژیک اجرای این طرح دارای شیب بین ۲۰ تا ۶۰ درصد می باشند. این مقدار زیاد شیب در کنار حساسیت بسیار بالای خاک منطقه در برابر فرسایش، افزون بر نابود شدن تدریجی خاک های حاصلخیز سطحی در پی دست اندازی های صورت گرفته، می تواند به دست خدشت زمان پایبندی دکل های نصب شده در شیب های زیاد را نیز به چالش کشیده و ضربه امنیت طرح را به شدت کاهش دهد.

فرسایش پذیری شدید خاک منطقه؛ مطالعات خاک شناسی جنگل های منطقه بیانگر آن است که خاک این ناحیه جنگلی به لحاظ حساسیت در برابر فرسایش پذیری در کلاس ۵ قرار می گیرد. به لحاظ خاک شناسی مفهوم این کلاس حساسیت یعنی این که محدوده مطالعاتی اجرایی طرح تله کابین کبودال در کلاس اراضی با شدت فرسایش زیاد قرار دارد. همچنین نقشه های مطالعاتی فرسایش خاک منطقه بیانگر آن است که افزون بر مسیر تله کابین و جایگاه های نصب دکل ها، کل محدوده ایستگاه های بالا و پایین و همچنین کل محدوده اکولوژیک در نظر گرفته شده برای اجرای این پروژه نیز در کلاس کلاس شدت فرسایش قرار می گیرد. از سوی دیگر بیش از ۴۰ درصد سطح اراضی محدوده اکولوژیک اجرای این طرح دارای شیب بین ۲۰ تا ۶۰ درصد می باشند. این مقدار زیاد شیب در کنار حساسیت بسیار بالای خاک منطقه در برابر فرسایش، افزون بر نابود شدن تدریجی خاک های حاصلخیز سطحی در پی دست اندازی های صورت گرفته، می تواند به دست خدشت زمان پایبندی دکل های نصب شده در شیب های زیاد را نیز به چالش کشیده و ضربه امنیت طرح را به شدت کاهش دهد.

فرسایش پذیری شدید خاک منطقه؛ مطالعات خاک شناسی جنگل های منطقه بیانگر آن است که خاک این ناحیه جنگلی به لحاظ حساسیت در برابر فرسایش پذیری در کلاس ۵ قرار می گیرد. به لحاظ خاک شناسی مفهوم این کلاس حساسیت یعنی این که محدوده مطالعاتی اجرایی طرح تله کابین کبودال در کلاس اراضی با شدت فرسایش زیاد قرار دارد. همچنین نقشه های مطالعاتی فرسایش خاک منطقه بیانگر آن است که افزون بر مسیر تله کابین و جایگاه های نصب دکل ها، کل محدوده ایستگاه های بالا و پایین و همچنین کل محدوده اکولوژیک در نظر گرفته شده برای اجرای این پروژه نیز در کلاس کلاس شدت فرسایش قرار می گیرد. از سوی دیگر بیش از ۴۰ درصد سطح اراضی محدوده اکولوژیک اجرای این طرح دارای شیب بین ۲۰ تا ۶۰ درصد می باشند. این مقدار زیاد شیب در کنار حساسیت بسیار بالای خاک منطقه در برابر فرسایش، افزون بر نابود شدن تدریجی خاک های حاصلخیز سطحی در پی دست اندازی های صورت گرفته، می تواند به دست خدشت زمان پایبندی دکل های نصب شده در شیب های زیاد را نیز به چالش کشیده و ضربه امنیت طرح را به شدت کاهش دهد.

فرسایش پذیری شدید خاک منطقه؛ مطالعات خاک شناسی جنگل های منطقه بیانگر آن است که خاک این ناحیه جنگلی به لحاظ حساسیت در برابر فرسایش پذیری در کلاس ۵ قرار می گیرد. به لحاظ خاک شناسی مفهوم این کلاس حساسیت یعنی این که محدوده مطالعاتی اجرایی طرح تله کابین کبودال در ک