

Աշխարհագրություն

УДК 338:91+656.4

**ԽՈՇՈՐ ՔԱՂԱՔԻ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՀԱՄԱԿԱԳՐ ԵՎ
ՏԱՐԱԾՔԱՅԻՆ ՋԱՐԳԱՑՄԱՆ ՀԻՄՆԱՀԱՐՑԵՐԸ
(Իրանի Գորգան քաղաքի օրինակով)**

Մ. Գ. ՄԱՆԱՍՅԱՆ*, ՋԱՖԱՐ ԽԱՆԴՈՒԶԻ

ԵՊՀ սոցիալ-տնտեսական աշխարհագրության ամբիոն, Հայաստան

Հոդվածում, ԻԻՀ Գորգան քաղաքի օրինակով, դիտարկվում են տրանսպորտային համակարգի, շրջակա միջավայրի տարածքային կառավարման հիմնախնդիրները: Գնահատվել է ուղևորահոսքերի դերը քաղաքի տարածքային կայուն զարգացման գործում:

Keywords: transport system, natural environment, territorial organization.

Ներածություն: Խոշոր քաղաքների աշխարհագրական ուսումնասիրության կարևոր ուղղություններից մեկը՝ շրջակա միջավայրի, տրանսպորտային համակարգի և տարածքային կազմակերպման փոխկապակցվածության վերլուծությունն է: Տրանսպորտային ուղիները՝ քաղաքի տարածքային կառուցվածքի հենքային կաևոր բաղադրիչը և ուղևորահոսքերի ուղղությունների ու ինտենսիվության վերլուծությունը հնարավորություն է տալիս բացահայտել քաղաքի զարգացման և տարածքային կազմակերպման առանձնահատկությունները [1, 2]:

Քաղաքների միկրոաշխարհագրական վերլուծության ժամանակ անհրաժեշտ է պարզել, թե քաղաքի տարածքային կազմակերպումն ինչքանով է նպաստում ներքաղաքային ուղևորահոսքերի արդյունավետության բարձրացմանը և շրջակա միջավայրի պահպանությունը: Այս հիմնահարցերը, հատկապես, մեծ կարևորություն են ստանում՝ բնակչության արագ աճ և տարածքային աճի սահմանափակումներ ունեցող քաղաքների համար: Այդպիսի քաղաքներից է՝ Իրանի Գորգան քաղաքը, որի բնակչության թվի արագ աճը վերջին տասնամյակներին միշտ չէ, որ ներդաշնակ է եղել տարածքային ընդարձակման, քաղաքային ծառայությունների ցանցի ձևավորման և տրանսպորտային համակարգի զարգացման հետ:

Գորգան քաղաքի հիմնախնդիրներն ամփոփվում են վեց առանցքային խնդրերում. 1) քաղաքային ենթակառուցվածքների ապահովման և տրանսպորտի անբավարարության, ցանցի հասանելիության հիմնախնդիրները; 2) շրջակա միջավայրի աղտոտումը; 3) ծառայությունների սակավությունը; 4) ծառայությունների և գործառույթների հասանելիության անբարենպաստ ու անհամաչափ

* E-mail: mman@rambler.ru

բաշխումը; 5) քաղաքի պատմական կենտրոնի և ծայրամասերի հիմնախնդիրները; 6) զբոսաշրջության ենթակառուցվածքների անբավարարությունը:

Հետազոտության մեթոդիկան և արդյունքները: Քաղաքի կառուցվածքի ցրվածությունը Գորգանի տարածքային զարգացման կարևոր խնդիրներից մեկն է, ինչն առաջացնում է մի շարք այլ խնդիրներ և բարդությոներ, ինչպիսիք են՝ քաղաքի տարածա-հատակագծային բաղադրիչների միջև բարենպաստ հաղորդակցային ցանցի բացակայությունը և ենթակառուցվածքների ու հասանելիությունների ցանցի անբավարարությունն ու դրանց ապահովման հետ կապված կրկնակի ծախսերը: Կառուցվածքի ցրվածությունը, որն առաջացել է քաղաքի տարածքի անկանոն ընդլայնման, գյուղատնտեսական ու ամայի հողատարածքների առկայության, քաղաքից ընդարձակ տարածքներ զբաղեցնող և բնակիչ չունեցող գործառնական, գյուղատնտեսական հումք մշակող և այլ հատուկ գործառնական նշանակության տարածքների առկայությունը, քաղաքում բնակելի ֆոնդի խտության ցածր մակարդակի պատճառ է դարձել, ինչն իր հերթին առաջացնում է քաղաքային ենթակառուցվածքների ապահովման հետ կապված խնդիրներ՝ այդ ենթակառուցվածքների ծախսերը հոգալու համար անհրաժեշտ նվազագույն բնակչության բացակայության պատճառով:

Հետևաբար, նախագծողները Գորգան քաղաքի համար իրենց պլանավորման քաղաքականությունը ստեղծել են բնակչության խտության բարձրացման, քաղաքի ներքին հողատարածքների օպտիմալ օգտագործման, քաղաքի տարածքի սահմանների պահպանման, շրջակայքից սահմանափակ կերպով ընդլայնման, բարձր որակի գյուղատնտեսական հողատարածքների պահպանման, ամայի ու քաղաքային գործառնություն չունեցող հողատարածքների հաշվին բնակելի տարածքների ընդլայնման հիման վրա [3]:

Գորգան քաղաքում առկա կարևորագույն խնդիրներից է նաև շրջակա միջավայրի աղտոտումը՝ քաղաքային կոյուղաջրերի և մակերևութային ջրերի ջրահեռացման համակարգի բացակայությունը, հիմնականում դեպի քաղաք փչող քամու հոսանքի ուղղության վրա գտնվող աղբահանության կետերը, քաղաքի տարածքում գտնվող գործարաններից առաջացող աղտոտվածությունը, քաղաքային կոյուղաջրերի համակարգի նախագծումը և կառուցումը կապված գործող գերեզմանատների առկայության հետ: Քաղաքային հողատարածքների վերականգնումը խանգարող գործառնություն ունեցող հողատարածքների նշանակությունների փոփոխման և տեղափոխման միջոցով:

Խնդիրներից մեկն էլ բնակելի շրջանների և քաղաքային ծառայությունների աճի միջև եղած անհամաչափությունն է: Փորձ է արվել հասանելիությունների ցանցի ստեղծմամբ, համալրմամբ և քաղաքային ծառայությունների բարենպաստ տեղաբաշխմամբ՝ ապահովել ծառայությունների հասանելիությունը բոլոր քաղաքացիների համար: Քաղաքային և ենթաշրջանային նշանակության ծառայությունների կենտրոնների ընտրությունն իրականացվել է այդ խնդիրը լուծելու համար, հաշվի առնելով նաև, Գորգանում զբոսաշրջության կառույցների սակավությունը:

Պետք է նշել, որ Գորգանի տրանսպորտային հիմնախնդիրների մասին նշված բոլոր հանգամանքները արժանացել են ինչպես նախագծողների, այնպես էլ ղեկավարության ուշադրությանը և այդ առումով կա ընդհանուր մոտեցում: Սակայն եթե ղեկավարությունը առաջնահերթություն է տալիս հին կառույցներին և ծայրամասային շրջանների հիմնախնդիրներին, ապա նախագծողների տեսակետից առաջնահերթ են բնապահպանական խնդիրները,

կոյուղաջրերի և մակերևութային ջրերի հավաքման և ջրահեռացման համակարգի ու աղբահանության կենտրոնի բացակայությունը:

Գորգանի կայուն զարգացման քննարկվող մարտահրավերներից է քաղաքային տրանսպորտը: Քաղաքների արագ աճը, մասնավորապես աշխարհի խոշոր քաղաքներում, բնակչության աճի հետ միասին առաջացրել են մի շարք խնդիրներ, այդ թվում՝ ներքաղաքային տրանսպորտային համակարգի խափանումն և ուղևորահոսքերի հիմնախնդիրը: Կարևորելով քաղաքացիների համար քաղաքի տարբեր կետերի դյուրին, արագ և հուսալի հասանելիությունը և քաղաքի տարածքում գոյություն ունեցող տարբեր գործառույթներից օգտվելու հնարավորությունը, կարելի է բնութագրել քաղաքային պլանավորման ու տրանսպորտի միջև համակարգային կապի նշանակությունը:

Ներկայումս բազմաթիվ պետություններում ներքաղաքային ուղևորությունների ու տրանսպորտի մոդելները, մեծամասամբ, հիմնված են ավտոմոբիլային փոխադրումների վրա, որոնցից մեկն է անձնական ավտոմեքենան: Այս հանգամանքը փոխադրամիջոցների թվաքանակի մեծացման պատճառ է և միաժամանակ քաղաքային կայուն զարգացման ճանապարհին եղած սահմանափակումներից մեկն է: Իրենց սոցիալ-տնտեսական կարիքները հոգալու համար քաղաքի բնակիչները ստիպված են օգտվել տրանսպորտային համակարգից, և քանի որ աշխարհում ծախսվող էներգիայի մոտ 25%-ը սպառվում է քաղաքային տրանսպորտում, ապա այն նույն պես դառնում է քաղաքի կայունության հիմնախնդիր: Աշխարհում, տրանսպորտի ոլորտում կիրառվող քաղաքականությունը, հիմնականում, անկայուն է մի շարք պատճառներով՝ հանածո վառելիքների օգտագործման սահմանափակություն, փոխադրամիջոցների հետ կապված պատահարներ, աղմուկ, օդի աղտոտվածություն և այլն: Կայուն տրանսպորտային համակարգին հասնելու համար անհրաժեշտ է ռազմավարության և քաղաքականության վերանայում:

Կայուն տրանսպորտային համակարգը կարելի է սահմանել որպես ընթացիկ տրանսպորտային կարիքների բավարարում՝ առանց վտանգելու այդ կարիքների բավարարման հնարավորությունը ապագա սերունդների համար: Տրանսպորտը քաղաքային զարգացման կարևոր հիմնասյուններից մեկն է, որն անհրաժեշտ է մարդկանց և ապրանքները փոխադրելու համար, և քաղաքի շրջանների արդյունավետությունը հնարավոր է միայն փոխադրման կարիքների բավարարման միջոցով: Կայուն քաղաքը պետք է ունենա արդյունավետ ու ընդարձակ տրանսպորտային համակարգ՝ նրա տարբեր շրջանների միջև հասանելիություն և կապ ապահովելու համար:

Խոշոր քաղաքներում կայուն տրանսպորտի ձևավորման երեք գլխավոր բաղկացուցիչ մասերն են՝ ա) ֆինանսատնտեսականը, որն ընդգծում է տրանսպորտային ենթակառուցվածքների համար ներդրումային ու կազմակերպական կառուցվածքի բարենպաստ լինելու հարցը; բ) սոցիալականը, որն ընդգծում է հասարակության բոլոր խավերի համար տրանսպորտային ծառայությունների հասանելիության բավարար լինելու հարցը; գ) էկոլոգիականը, որտեղ ուսումնասիրվում են տրանսպորտային բնագավառում ներդրումների կատարման եղանակները և աղտոտումների տարածման ու էներգիայի սպառման նվազման հարցում ազդեցություն ունեցող տարբեր տրանսպորտային ձևերի ընտրության հարցը:

Տրանսպորտի ոլորտում ներդրումը պետք է լինի տնտեսապես հիմնավորված և երաշխավորված տրանսպորտային ծառայություններին ֆինանսական միջոցների հատկացման երկարաժամկետ կայունությամբ, հակառակ

դեպքում հսկայական ծախսերի պարտադրումը, զարգացող երկրներում, տնտեսական անկայունության և ֆինանսական ճնշումների պատճառ կդառնա: Անարդյունավետ տրանսպորտային ենթակառուցվածքները, հանգեցնում են դրանց զարգացման, պահպանման և շահագործման, վառելիքի և տրանսպորտային արտաքին ծախսերի աճի, ինչը հսկայական ֆինանսական բեռ է դառնում տնտեսության համար:

Ուշագրավ հարցերից մեկն այն է, որ ավտոմեքենան և դրա վրա հիմնված քաղաքային տրանսպորտի զարգացման մոդելները անկայունության տարրեր են պարունակում և մեծ սոցիալական ու էկոլոգիական վնաս են պատճառում, իսկ կայունությանը նպաստում են շրջակա միջավայրի մաքրման, վերականգնման և հասարակական տրանսպորտային հարցերով զբաղվող ոլորտները:

Տրանսպորտային տարբերակների շարքում ամենաթանկ ռազմավարությունն է անձնական ավտոմեքենաների վրա հիմնված քաղաքային տրանսպորտը: Այստեղ, համաձայն ուսումնասիրությունների, ավելի շատ միջոցներ են ծախսվում տրանսպորտի վրա, քան հավասարակշռված տրանսպորտային համակարգ ունեցող քաղաքներում:

Քաղաքներում տեղափոխման հարաճուն կարիքների բավարարումը հնարավոր է երկու եղանակով: Առաջինը՝ ենթակառուցվածքների տարողության մեծացումն է, իսկ երկրորդը՝ ուղևորահոսքի և տրանսպորտի պահանջարկի կառավարումը: Տարողության մեծացումը մինչև որոշակի աստիճան խելամիտ և տրամաբանական է, սակայն պահանջարկի մեծացման հետ խիստ ծախսատար և անիրագործելի է: Կառավարման ռազմավարությունները պետք է լինեն իրագործելի, էժան և համապատասխանի մարդկանց կարիքներին: Տրանսպորտային խնդիրները լուծելու համար գոյություն ունեն համընդհանուր կառավարման և պլանավորման բազմաթիվ տարբերակներ, սակայն երբ հաշվի են առնվում բոլոր ասպեկտները, ուղևորափոխադրման պահանջարկի կառավարումը պետք է համարել որպես ամենաձեռնտու և լավագույն լուծում:

Տրանսպորտի պահանջարկի կառավարման եղանակը (TDM: Transportation demand management) ունի մի շարք առավելություններ, որոնք են՝ երթևեկության ծանրաբեռնվածության նվազումը, անձնական ավտոմեքենաների, կայանատեղերի ու ավտոճանապարհների օգտագործման կարիքի, սպառողների և պատահական ծախսերի կրճատումը, աղտոտվածության բեռի նվազումը՝ փախարհնող և ոչ շարժիչային տրանսպորտային միջոցների օգտագործման, ավտոկայանատեղերի կառավարման ռազմավարությունների կիրառման և հողատարածքների գործառնական նշանակությունների սահմանման գործընթացի արդյունավետ պլանավորման միջոցով:

Ավտոկայանատեղերն ոլորտի ենթակառուցվածքների կարևոր բաղադրիչներից են և պետք է նախատեսված լինեն քաղաքային շրջաններում, ավտոճանապարհներում և հասարակական տրանսպորտի երթուղիներում: Դիշտ պլանավորված և վերահսկվող ավտոկայանատեղերը ի վիճակի են լուծել երթևեկության ծանրաբեռնվածության նվազման հիմնախնդիրը: Համընդհանուր զարգացման գլխավոր եղանակը հիմնված է փողոցների եզրին կամ փողոցների տարածքից դուրս գտնվող՝ կարճաժամկետ և երկարաժամկետ ավտոկայանատեղերի և հասարակական ու մասնավոր ավտոկայանների վրա:

Քաղաքի տարածքային կառուցվածքը և տրանսպորտային մոդելները փոխադարձ ազդում են իրար վրա: Քաղաքի անբարենպաստ զարգացումը

աշխարհում տրանսպորտային հիմնախնդիրների գերակշռող մասի արմատական պատճառներից է: Քաղաքների անկանոն և աններդաշնակ աճը բերում է բնակչության ցրված տարաբնակեցմանը, երբ մարդկանց մի ստվար զանգված քաղաքի կենտրոնից տեղափոխվում են ծայրամասեր, նվազեցնելով՝ հասարակական տրանսպորտի հասանելիությունը, միաժամանակ հասարակական տրանսպորտի նոր համակարգերի կառուցման ու պահպանման մեծ ծախսերն էլ խոչընդոտում են հոգալու նոր կարիքները:

Տրանսպորտը ազդեցություն ունի թե՛, հողատարածքների գործառնական նշանակության, թե՛ դրանց օգտագործողների վրա: Ներքաղաքային ուղևորությունների մոդելներում, հատկապես բնակչության վայրից մինչև աշխատավայր հասնելու հարցում, հիմնարար դերակատարություն ունի տրանսպորտի պլանավորումը: Բնակարանների, հիմնարկների, առևտրի կենտրոնների, գործարանների ու դպրոցների անբարենպաստ աշխարհագրական տեղաբաշխումը բազմաթիվ խնդիրների պատճառ է դարձել: Ծանր խցանումներում օրական երկար տարածությունների հաղթահարումը և ներքաղաքային անցուղարձի սահմանափակումները ևս քաղաքի տարածքի հողօգտագործման անբարենպաստ պլանավորման ու դասավորումների հետևանք են:

Եզրակացություն: Հողօգտագործման հիմնավորված պլանավորման մեթոդները անհրաժեշտ են տրանսպորտային հնարավորությունների և ուղևորությունների միջև ներդաշնակության համար: Խելամիտ աճի հասկացությունը նշանակում է աճի կառավարում քաղաքների շրջակայքում մարզինալացված բնակչության դեմ պայքարելու միջոցով: Դրա նպատակն է իրագործել հողատարածքների գործառնական նշանակության հետ կապված ռազմավարությունները, որոնք բնակելի շրջաններում բարձրացնում են բնակչության խտությունը, դրանով իսկ նպաստում ուղևորափոխադրումների դյուրացմանը:

Հողատարածքների գործառնական նշանակությունների ու քաղաքային կառուցվածքի փոփոխումը նպատակ է հետապնդում բարձրացնել բնակելի խտությունը, օգտագործել քաղաքային կենտրոնական հատվածում առկա ազատ տարածքները, ստեղծել տարբեր գործառնություններ, նվազեցնել անձնական փոխադրամիջոցներից կախվածությունը ուղևորությունների կարճատև միջոցով, և տարածել հասարակական տրանսպորտի օգտագործումը, հեծանվով տեղաշփվելը որպես տրանսպորտային եղանակներ, որոնք կարող են կիրառվել խոշոր և մանր մասշտաբներով:

Քայլելն ու հեծանվով տեղաշարժվելը տրանսպորտի կայուն եղանակներ են և բազմաթիվ առումներով նպատահարմար և ցանկալի են ներքաղաքային ուղևորությունների համար. չեն առաջացնում աղմուկ կամ օդի աղտոտվածություն և տնտեսապես ձեռնտու են հասարակական տրանսպորտի համեմատ, նվազեցնում են ավտոճանապարհների և շարժիչային տրանսպորտային համակարգերի պահանջարկը:

Ուղևորահոսքերի ինտենսիվության և ուղևորությունների ներկա միտումների գնահատումն ու կանխատեսումը, խոշոր քաղաքների սոցիալ-տնտեսական և տարածքային կայուն զարգացման կարևոր նախապայմաններից են: Կարևոր նշանակություն ունի քաղաքների զարգացման տնտեսական, սոցիալական և էկոլոգիական բաղադրիչների միջև ներդաշնակության հաստատումը:

Գ Ր Ա Կ Ա Ն Ո Ւ Թ Յ Ո Ւ Ն

1. **Մանասյան Մ.Գ.** Հասարակական աշխարհագրական հետազոտությունների մեթոդները: Եր., ԵՊՀ հրատ., 2008:
2. **Перчик Е.Н.** Районная планировка. М., 2006.
3. **Շիյե Համայել** Ներածություն քաղաքների պլանավորման հիմունքների մասին: Թեհրան, 1994.

М. Г. МАНАСЯН, ДЖАФАР ХАНДУЗИ

ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА КРУПНОГО ГОРОДА И
ПРОБЛЕМЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ
(на примере г. Горган, Иран)

Резюме

В статье рассматриваются проблемы взаимосвязи транспортной системы, окружающей природной среды и территориальной организации большого города на примере г. Горган Ирана. Выявлена и оценена роль транспортных пассажиропотоков в устойчивом территориальном развитии большого города.

M. G. MANASYAN, JAFAR HANDYZI

TRANSPORT SYSTEM OF A CITY AND PROBLEMS
OF TERRITORIAL DEVELOPMENT
(on Gorgan City example, Iran)

Summary

Interconnection of cities system transport problems, surrounding natural environment and territorial organization has been discussed by the example of Iranian City Gorgan. The role of transport flow of passengers is revealed and evaluated in the process of regional sustainable development.