

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿՐԹՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ԳԻՏՈՒԹՅԱՆ
ՆԱԽԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆ
ԵՐԵՎԱՆԻ ՊԵՏԱԿԱՆ ՀԱՄԱԼՍԱՐԱՆ

ՋԱՖԱՐ ԽԱՆԴՈՒԶԻ

ՇՐՋԱԿԱ ՄԻՋԱՎԱՅՐԻ ԵՎ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԱԶԴԵՑՈՒԹՅՈՒՆԸ ԽՈՇՈՐ ՔԱՂԱՔՆԵՐԻ
ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԵՎ ՏԱՐԱԾՔԱՅԻՆ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՄԱՆ ԿՐԱ
(ԻՐԱՆԻ ԳՈՐԳԱՆ ՔԱՂԱՔԻ ՕՐԻՆԱԿՈՎ)

Ի.Գ.03.02 «Տնտեսական, սոցիալական և քաղաքական աշխարհագրություն»
մասնագիտությամբ աշխարհագրական գիտությունների թեկնածուի գիտական
աստիճանի հայցման ատենախոսության

ՍԵՂՄԱԳԻՐ

ԵՐԵՎԱՆ-2016

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУК РЕСПУБЛИКИ АРМЕНИЯ
ЕРЕВАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

ДЖАФАР ХАНДУЗИ

ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТА И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ НА РАЗВИТИЕ И
ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ КРУПНЫХ ГОРОДОВ
(на примере города Горгана, Иран)

АВТОРЕФЕРАТ

Диссертации на соискание ученой степени кандидата географических наук
по специальности 24. 03.02. «Экономическая, социальная и политическая
география»

ЕРЕВАН – 2016

Ատենախոսության թեման հաստատվել է Երևանի պետական համալսարանում

Գիտական ղեկավար
Աշխ.գիտ.դոկտոր, պրոֆեսոր

ՄԱՔՍԻՄ ԳԱՌՆԻԿԻ ՄԱՆԱՍՅԱՆ

Պաշտոնական ընդդիմախոսներ՝
Աշխ.գիտ.դոկտոր, պրոֆեսոր
Աշխ.գիտ.թեկ.

ԱՐԱՄ ՌՈՍՏՈՄՎԻՇ ԱՎԱԳՅԱՆ
ՄԱՐԻԵՏԱ ՅՈՒՐԻՎԻՇ ՄՈՒՐԱԴՅԱՆ

Առաջատար հիմնարկ՝

Գյումրիի Մ.Նալբանդյանի անվ. պետական
մանկավարժական ինստիտուտ

Պաշտպանությունը կայանալու է 2016 թ. մայիսի 13-ին ժամը 14³⁰-ին ԵՊՀ-ում
գործող «Երկրագիտության» 005 մասնագիտական խորհրդի նիստում:

Հասցեն՝ 0025, Երևան, Ալեք Մանուկյան 1:

Ատենախոսությանը կարելի է ծանոթանալ ԵՊՀ գրադարանում:

Սեղմագիրն առաքված է 2016թ. ապրիլի 13-ին:

Մասնագիտական խորհրդի գիտական քարտուղար,
երկրաբ.-հանք. գիտ. թեկնածու, դոցենտ

Մ.Ա.ԳՐԻԳՈՐՅԱՆ

Тема диссертации утверждена в Ереванском государственном университете

Научный руководитель
Доктор геогр. наук, профессор

МАКСИМ ГАРНИКОВИЧ МАНАСЯН

Официальные оппоненты:
Доктор геогр. наук, профессор
Канд. геогр. наук

АРАМ РОСТОМОВИЧ АВАГЯН
МАРИЕТТА ЮРИКОВИЧ МУРАДЯН

Ведущая организация:

Гюмрийский государственный
педагогический институт им.
М.Налбандяна

Защита состоится 13 мая 2016г. в 14³⁰ на заседании Специализированного совета 005
“Науки о Земле” при Ереванском Государственном университете.

Адрес: 0025, Ереван, ул. А.Манукяна 1.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ЕГУ.

Автореферат разослан 13 апреля 2016 г.

Учёный секретарь Специализированного совета,
кандидат геолого-минерал. наук, доцент

М.А.ГРИГОРЯН

ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԲՆՈՒԹԱԳԻՐԸ

Աշխատանքի արդիականությունը: Խոշոր քաղաքների հետ կապված հիմնախնդիրները առանձնապես սրությամբ են դրսևորվում այն տարածաշրջաններում ու երկրներում, որտեղ ուրբանիզացման գործընթացները արագ են տեղի ունենում: Այդպիսի երկրներից է Իրանը, որտեղ ուրբանիզացման մակարդակը բարձր է (68%) և շարունակվում է արագ տեմպերով բնակչության կուտակումը խոշոր քաղաքներում: Նման պայմաններում սրվում են խոշոր քաղաքների տրանսպորտային, հատակագծային, էկոլոգիական և այլ հիմնախնդիրները, որոնց լուծումը պահանջում է քաղաքների հիմնահարցերով զբաղվող կազմակերպությունների և մասնագետների համագործակցությունը:

Բնակչության և մարդկային գործունեության տարբեր ձևերի կենտրոնացումը խոշոր քաղաքի սահմանափակ տարածքում հանգեցնում է տրանսպորտային միջոցների և ուղևորահոսքերի համարժեք աճին: Մինչդեռ քաղաքի տարածքային կառուցվածքը և դրա կարևոր գծային բաղադրիչը հանդիսացող փողոցային ցանցը ավելի իներցիոն են, այսինքն ավելի դանդաղ են փոփոխվում և հակասության մեջ մտնելով քաղաքի արագ փոփոխվող այլ ոլորտների հետ որոշակի հիմնախնդիրներ են առաջացնում տարածքային կազմակերպման մեջ: Այսպիսով, քաղաքի տարածքային կազմակերպումը, տրանսպորտային համակարգի և շրջակա միջավայրի միջև եղած փոխազդեցությունները առավել ինտենսիվ բնույթ են կրում արագ փոփոխվող ուրբանիզացված տարածքներում: Նշված փոխազդեցությունների արդյունքում առաջացած սոցիալ-տնտեսական, հատակագծային և էկոլոգիական բնույթի հիմնախնդիրների լուծումը համակողմանի ուսումնասիրությունների անհրաժեշտություն է առաջացնում:

Խնդիրը ավելի հրատապ է դառնում Գորգանի նման հին և խոշոր քաղաքների համար, որոնք վերջին տասնամյակներին բնակչության թվի և տարածքի զգալի աճ են ունեցել: Գորգանի արագ զարգացման հետևանքով փոխվում է մարդու կյանքի միջավայրը, որի կարևոր բաղկացուցիչ մասերն են կազմում շրջակա բնական միջավայրն ու տրանսպորտային պայմանները: Ուստի գիտական և գործնական առումներով արդիական և հրատապ է դառնում արագ փոփոխվող քաղաքային միջավայրում քաղաքի տարածքային կազմակերպման, տրանսպորտի և շրջակա միջավայրի փոխազդեցությունների աշխարհագրական վերլուծությունը:

Աշխատանքը, իր բնույթով և ուղղվածությամբ վերաբերում է քաղաքների աշխարհագրության ուսումնասիրության նոր ուղղություններից մեկի՝ **քաղաքների միկրոաշխարհագրական վերլուծությանը:** Դեռևս նշակված է են խոշոր քաղաքների տարածքային կազմակերպման, տրանսպորտի և շրջակա միջավայրի փոխադարձ կապերի օպտիմալացման քիչ թե շատ ընդունելի գիտական մեթոդներն ու մոտեցումները:

Ուսումնասիրության օբյեկտը Գորգան քաղաքի սոցիալ-տնտեսական համալիրն է ու տարածքային կազմակերպումը: **Ուսումնասիրության առարկան** է Գորգան քաղաքի զարգացման և տարածքային կազմակերպման վրա տրանսպորտի և շրջակա միջավայրի ազդեցության վերլուծությունն ու գնահատումը:

Ուսումնասիրության նպատակն է Գորգանի օրինակով բացահայտել արագ զարգացող խոշոր քաղաքում շրջակա միջավայրի, տրանսպորտի և քաղաքի տարածքային կառուցվածքի ձևավորման փոխադարձ կապերն ու փոխազդեցությունները և դրանց հիման վրա մշակել քաղաքի տարածքային զարգացման սկզբունքներն ու ուղիները:

Ուսումնասիրության նպատակից բխած խնդիրներն են.

1.Վերլուծել խոշոր քաղաքների միկրոաշխարհագրական վերլուծության մեթոդաբանական և տեսական հիմնահարցերը:

2.Բացահայտել Գորգան քաղաքի տարածքային կազմակերպման առանձնահատկությունները և վերլուծել դրանք պայմանավորող գործոնները:

3.Պարզել Գորգան քաղաքի հողօգտագործման բնույթն ու արդյունավետության բարձրացման ուղիները:

4.Վերլուծել Գորգան քաղաքի շրջակա միջավայրի, տրանսպորտային համակարգի ու տարածքային կառուցվածքի բաղադրիչները, բացահայտել դրանց ներդաշնակության մակարդակն ու փոխադարձ կապերը:

5.Պարզել խոշոր քաղաքային միջավայրում բնակչության տարածական շարժունակությունը, ուղևորահոսքերի ինտենսիվությունը և ուղղությունները, բացահայտել դրանց վրա ազդող գործոնները,

6.Բացահայտել Գորգան քաղաքի տարածքային կայուն զարգացման սկզբունքներն ու հիմնական ուղիները:

Փիտական նորույթները

1.Առաջին անգամ տրվել է Գորգան քաղաքի համալիր միկրոաշխարհագրական վերլուծությունը:

2. Վերլուծվել և գնահատվել են Գորգան քաղաքի զարգացման և տարածքային կազմակերպման վրա շրջակա միջավայրի և տրանսպորտի ազդեցությունները:

3.Վերլուծվել են խոշոր քաղաքային միջավայրում ներքաղաքային ուղևորահոսքերի ինտենսիվությունն ու հիմնական ուղղությունները, տրվել են դրանց բարելավման և արդյունավետության բարձրացման ուղիները:

4. Ուսումնասիրվել է Գորգան քաղաքի տարածքի օգտագործման բնույթն ու ներկա վիճակը, տրվել են դրանց արդյունավետության բարձրացման ուղիները:

5.Գնահատվել է Գորգան քաղաքի տարածքային կառուցվածքը՝ կայուն տրանսպորտի զարգացման և շրջակա միջավայրի պահպանության տեսանկյունից:

Պաշտպանվող հիմնական դրույթները:

1.Տրանսպորտային ցանցի և ուղևորահոսքերի փոխկապակցված վերլուծության շնորհիվ հիմնավորվել է ուղևորների փոխադրման հեռավորության, շրջակա միջավայրի և բնակչության շարժունության հատկանիշների միջև ուժեղ կապի առկայությունը:

2.Հիմնավորվել է ուղևորահոսքերի ինտենսիվության և ուղղությունների սերտ կապվածությունը քաղաքի գործառույթային գոտիների տեղադիրքի և ներքաղաքային տարաբնակեցման հետ:

3.Գորգան քաղաքի օրինակով հաստատվել է, որ շրջակա միջավայրի, տրանսպորտի և տարածքային զարգացման փոխադարձ կապերն ու փոխազդեցությունները առանձնապես բարդ և հակասական բնույթ են կրում՝

բնակչության թվի արագ աճի և տարածքային զարգացման սուղ հնարավորություններ ունեցող հին և խոշոր քաղաքներում:

4. Հիմնավորվել է, որ Գորգան քաղաքի տարածքային զարգացման հիմնական ուղղությունը ներքաղաքային տարածքի օգտագործման ինտենսիվության բարձրացումն է և բնակչության ու ծառայությունների ապակենտրոնացումը:

Չեղարկության կիրառական նշանակությունը: Քաղաքների տարածքային կազմակերպման հիմնահարցերը, որոնք առաջանում են շրջակա միջավայրի և տրանսպորտի հետ փոխադարձ կապերի և փոխազդեցությունների ընթացքում խոշոր քաղաքների ուսումնասիրության կարևոր հիմնախնդիրներից են և գործնական մեծ նշանակություն ունեն հատկապես քաղաքաշինական տարբեր նախագծերում և տարածաշրջանային զարգացման ծրագրերում: Մեր կողմից ներկայացված ուսումնասիրությունների արդյունքները օգտագործվել են Գորգան քաղաքի զարգացման և պլանավորման, ինչպես նաև տրանսպորտային համակարգի կարգավորման հարցում քաղաքապետարանի և ծանապարհաշինության ու քաղաքաշինության կազմակերպությունների կողմից: Աշխատանքի արդյունքները կարող են օգտագործվել նաև Իրանի նմանատիպ քաղաքաշինական-աշխարհագրական պայմաններում գտնվող այլ խոշոր քաղաքների համար: Աշխատանքի արդյունքները օգտագործվել են համալսարանում՝ քաղաքաշինական բնույթի դասընթացների ծրագրերի մշակման և դասավանդման ընթացքում:

Փորձաքննությունը: Ատենախոսության հիմնական արդյունքները ներկայացվել են 2014թ. և 2015թ. ԵՊՀ աշխարհագրության և երկրաբանության ֆակուլտետի սոցիալ-տնտեսական աշխարհագրության ամբիոնի նիստերում և սեմինարներում: Ատենախոսության հիմնական արդյունքները զեկուցվել են 2013-2015թթ. Թեհրան քաղաքի Շահիդ Բեհեշտիի անվան համալսարանում կազմակերպված համաժողովներում: Ատենախոսության հիմնական դրույթները հրապարակվել են յոթ գիտական հոդվածներում:

Աշխատանքի կառուցվածքը: Աշխատանքը բաղկացած է ներածությունից, չորս գլխից, գրականության ցանկից և հավելվածից: Ատենախոսությունը պարունակում է 25 աղյուսակ և 34 գծապատկեր: Ատենախոսության տեքստը շարադրված է 112 էջում:

ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ՀԱՍՈՒՈՏ ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ

Ուսումնասիրությունը քաղաքաշինական-աշխարհագրական բնույթ է կրում և դրա հետ կապված օգտագործվել են նշված գիտություններում առավել տարածված վիճակագրական, սոցիոլոգիական, համեմատական, քարտեզագրական մեթոդները, համակարգային, տարածական և էկոլոգիական վերլուծության մոտեցումները:

Աշխատանքի առաջին գլուխը նվիրված է քաղաքների տարածքային կազմակերպման (ՏԿ) հետազոտության տեսական և մեթոդաբանական հարցերին: Աշխատանքում հատուկ ուշադրության է արժանացել խոշոր քաղաքների համալիր միկրոաշխարհագրական վերլուծությունը: Խոշոր քաղաքը տարածքային բարդ համակարգ է, որի տարածքային-գործառնության կառուցվածքի ձևավորման հիմքում ընկած են . սոցիալ-տնտեսական, էկոլոգիական և քաղաքաշինական բաղադրիչները:

Քաղաքի տարածքային կազմակերպումը քաղաքային միջավայրի տարրերի տարածական բաշխումն է՝ միավորված կառավարման ենթակառուցվածքով: Այս մոտեցմամբ ուսումնասիրության հիմնական ուղղություններից մեկն է դառնում քաղաքի հատակագծային կառուցվածքի առանձնահատկությունների և քաղաքային տարածքի օգտագործման բնույթի բացահայտումը:

Քաղաքի ՏԿ կարևորագույն հենքային բաղադրիչը տրանսպորտային ցանցն է: Ներքաղաքային տրանսպորտային հոսքերի և ՏԿ համաշխարհային փորձի վերլուծությունը վկայում է դրանց միջև սերտ փոխադարձ կապերի առկայության մասին: Քաղաքի տարածքային կառուցվածքը առավել դանդաղ փոփոխվողն է, և ժամանակի ընթացքում հետ է մնում քաղաքի առավել դինամիկ տնտեսական և սոցիալական բաղադրիչներից, գործառույթային կառուցվածքից:

20-րդ դարի վերջում ներկայացվեցին երկու գլխավոր և որոշ չափով միմյանց հակադրվող երկու հայեցակարգեր քաղաքների կայունության և տարածքային զարգացման բնագավառում: Դրանք են՝ 1. Քաղաքի տարածական ընդլայնման և էքստենսիվ աճի, հատակագծային ցրված կառուցվածքի տեսությունը, որը նախ և առաջ վերաբերում է ընդարձակ արվարձանային տարածքներով բնութագրվող ամերիկյան, կանադական և ավստրալիական քաղաքներին: 2. Քաղաքի կառուցապատման խտացման և կոմպակտ տարածքի ձևավորման (ինտենսիվ զարգացում) տեսությունը, որը վերաբերում է նախ և առաջ եվրոպական քաղաքներին: Բարձր խտության ու ինտենսիվ կառուցապատման պայմաններում սովորաբար կրճատվում է տրանսպորտային հոսքերի երկարությունն ու վառելիքի ծախսը և արդյունքում նվազում է աղտոտվածության մասշտաբները:

Քաղաքների տարածքային կառուցվածքի տարբեր մոդելներում և հայեցակարգերում (բազամիջուկային, համակենտրոն, օղակաձև բազամսեկտոր) հողատարածքների գործառնական նշանակության կողքին կարևոր դերակատարում ունի նաև տրանսպորտային ցանցը:

Աշխարհում տրանսպորտային հիմնախնդիրների գերակշռող մասի պատճառներից մեկն է քաղաքների տարածքային ոչ ճիշտ կազմակերպումը ու զարգացումը: Քաղաքների արագ, տարերային ընդլայնումը ցրված տարաբնակեցման պատճառ է դարձել, և խոշոր քաղաքների կենտրոններից մարդկանց զգալի մասը տեղափոխվում է դեպի արվարձաններ: Բնակելի, արդյունաբերական, առևտրային և այլ գոտիների փոխադարձ տեղադիրքերի՝ միմյանց նկատմամբ ոչ բարենպաստ դիրքերը առեւելի խնդիրների առաջացման պատճառ են դարձել: Քաղաքի տարածքում երթևեկության սահմանափակումներն ու խցանումները և երկար ուղևորափոխադրումները ևս անբարենպաստ աշխարհագրական տեղադրվածության հետևանք են:

Խոշոր քաղաքների միկրոաշխարհագրական ուսումնասիրության կարևոր հարցերից են տրանսպորտային ցանցն ու ուղևորահոսքերը: Տարբեր քաղաքների օրինակով տրանսպորտային ցանցի և ուղևորահոսքերի փոխկապակցված վերլուծությունները վկայում են փոխադրման հեռավորության, միջավայրի և բնակչության շարժունության հատկանիշների միջև ուժեղ կապի մասին: Բնակչության խտության մեծացումը հանգեցնում է ուղևորությունների շառավղի կրճատմանը:

Ուղևորությունների շառավիղը կախված է ոչ միայն քաղաքի զբաղեցրած տարածքի մեծությունից այլև՝ տարածքի գծագրությունից:

Տրանսպորտային հիմնախնդրի ամենաարդյունավետ լուծումներից է քաղաքային հասարակական տրանսպորտային համակարգերի զարգացումն ու հզորացումը: Քաղաքի անկանոն տարածական աճը, երթևեկության ծանրաբեռնվածությունը, քաղաքի կենտրոնի «ճգնաժամը» և օդի աղտոտվածությունը զգալի չափով կապված են ավտոմեքենաների օգտագործման մասշտաբների հետ: Այս իրավիճակում առավել նախընտրելի է ներքաղաքային ուղևորափոխադրումների համար արագընթաց ավտոբուսային տրանսպորտային համակարգի զարգացումը:

Ավտոմեքենաների նկատմամբ կախվածության իջեցման ուղիներից է հատակազծային մեթոդների օգտագործումը, որի շնորհիվ ստեղծվում է այնպիսի քաղաքաշինական միջավայր, որտեղ ավտոմեքենաների օգտագործման համար ավելի քիչ անհրաժեշտություն է առաջանում: Դրան կարող են նպաստել քաղաքային հողատարածքների օգտագործման ինտենսիվացումը և գործառույթների խելամիտ տեղաբաշխումը: Քաղաքային տրանսպորտային համակարգերի և տարբեր մոդելների ընտրության հարցում սովորաբար՝ տեղաշարժերի դեպքում ավելի կարևոր է համարվում ժամանակի տևողության գործոնը, քան աշխարհագրական հեռավորությունը: Քաղաքի տարածքի գծագրությունը (կոնֆիգուրացիան) զգալիորեն պայմանավորված է քաղաքի տրանսպորտային համակարգի բնույթից և զարգացումից:

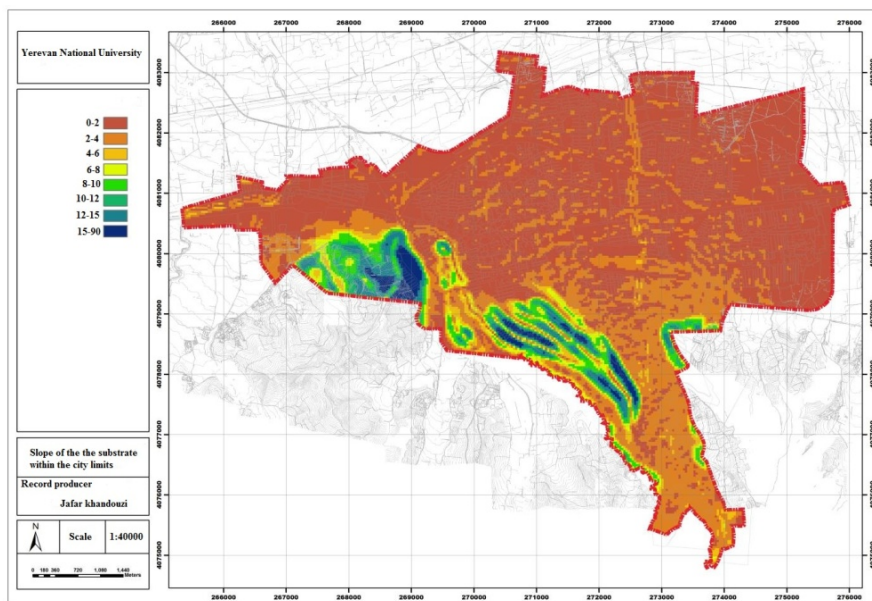
Խոշոր քաղաքներում բնակչության թվի և խտության արագ աճի հետևանքով քաղաքային շրջաններում մեծացել է տեղաշարժերի ու ուղևորությունների թվաքանակը: Քաղաքները այդ աճին արձագանքել են ճանապարհների, այդ թվում՝ արագընթաց ավտոճանապարհների ու տրանսպորտային նոր ենթակառուցվածքների կառուցման և հասարակական տրանսպորտային համակարգերի ստեղծման միջոցով:

Երկրորդ գլխում տրվում է Գորգան քաղաքի համալիրային միկրոաշխարհագրական վերլուծությունը: Գորգանը Իրանի հնագույն քաղաքներից մեկն է և հանդիսանում է Իրանի Գյուլիստան նահանգի հարավային մասում գտնվող Գորգանի վարչական շրջանի կենտրոնը: Գորգան քաղաքի ներկայիս տարածքը ձևավորվել է պատմական երկարատև ժամանակաշրջանի ընթացքում: Քաղաքի գործառույթներն ու տարածքային կառուցվածքը զգալի փոփոխությունների ենթարկվեց վերջին հարյուրամյակում: Մինչ այդ քաղաքը շարունակում էր ունենալ բերդաքաղաքի տեսք և դեռևս պահպանվում էին հին դարպասները, պարիսպներն ու աշտարակը: Դրանց զուգահեռ նոր ժամանակներում ստեղծված առաջին հատակազծային տարրերն էին խաչաձև ու միմյանց ուղղահայաց փողոցները: Քաղաքի ներկայիս տարածքի ձևավորման գործում տրանսպորտային ենթակառուցվածքներից բացի մեծ դեր են խաղացել նաև քաղաքային այլ (արտադրական և ոչ արտադրական) գործառույթների իրականացումը:

Քաղաքի զարգացման և ՏԿ վրա ազդում են բնական և սոցիալ-տնտեսական բնույթի բազմաթիվ գործոններ: Բնական գործոնների (ռելիեֆ, կլիմա, ջրագրական ցանց) հաշվառումը քաղաքաշինության և քաղաքի ՏԿ մեջ հատկապես կարևոր է հետևյալ ոլորտներում և ուղղություններում՝ ա). քաղաքի կառուցապատման բնույթի և համապատասխան շինանյութերի ընտրություն, բ). տարբեր գործառույթների

իրականացման վայրերի ընտրություն, գ). հողի պահպանում ու ուժեղ տեղումներից առաջացած մակերեսային ջրերի էրոզիայի ենթարկման կանխարգելում, դ). միջավայրի բնակլիմայական պայմաններին համապատասխան բուսական տեսակների ընտրություն, կանաչապատ տարածքների ու զբոսայգիների ստեղծում, ե). բնական խոչընդոտների առկայության պայմաններում տրանսպորտային հոսքերի կազմակերպում, երկրաշարժերի, ջրհեղեղների և այլ բնական աղետների վտանգների հաշվառում քաղաքաշինության ոլորտում, զ). տեղանքի միջավայրի պայմաններին համապատասխան ճարտարապետության ձևի ընտրություն:

Գորգան քաղաքի զարգացման և ՏԿ վրա զգալի ազդեցություն է թողնում աշխարհագրական դիրքը: Եթե քաղաքի դիրքը Իրանի և Գյուլիստան մահանգի տարածքի նկատմամբ ազդում է քաղաքի զարգացման և գործառույթային կառուցվածքի վրա, ապա քաղաքի դիրքը Գորգանի վարչական շրջանի և մերձակա տարածքների նկատմամբ ազդում է քաղաքի միկրոաշխարհագրության, մասնավորապես քաղաքի ՏԿ բնույթի վրա: Կասպից ծովի մոտիկությունը, տրանսպորտային մայրուղիների խաչմերուկում գտնվելը, շրջակա տարածքներում բնական շինանյութերի պաշարների, անտառային զանգվածների և գյուղատնտեսական արժեքավոր հողահանդակների առկայությունը աշխարհագրական դիրքի առավելություններն են:



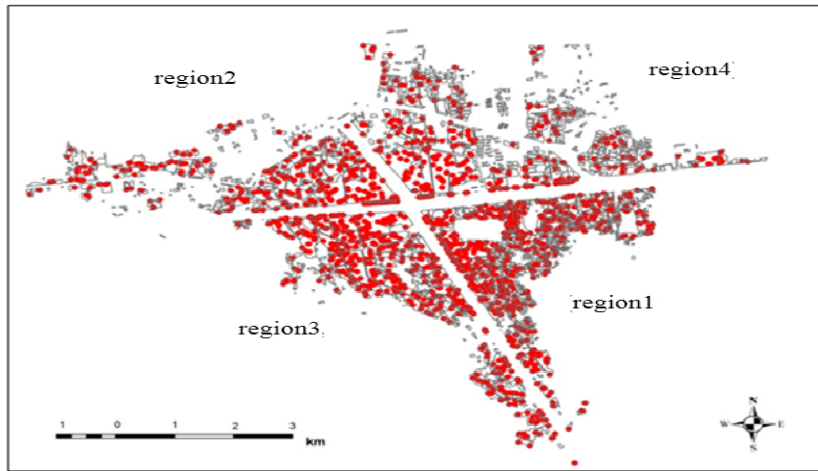
Գծ.1 Գորգան քաղաքի տարածքի թեքությունների քարտեզ

Տեղագրական և մորֆոլոգիական առումներով Գորգանի տարածքը (3633 հա) կարելի է բաժանել բարձրադիր, միջին և ցածրադիր գոտիների, որոնք հաջորդաբար

հանդիպում են հարավից հյուսիս ուղղությամբ: Բարձրադիր գոտին հարավային և հարավ-արևելյան մասում՝ ավելի մեծ բարձրությամբ և հարավ-արևմտյան մասում՝ ավելի ցածր բարձրությամբ շրջապատում է Գորգան քաղաքը և հիմնականում ծածկված է խիտ անտառներով: Միջին գոտին ընդգրկում է փոքր բլուրներն ու անտառածածկ բարձրունքները: Քաղաքի հյուսիսային մասը ցածրադիր հարթավայրային է: Ընդհանրապես քաղաքի ամբողջ տարածքը՝ մակերևութային և լանդշաֆտային բազմազանության առումով գեղեցիկ տեսարաններ է ստեղծում և գրավիչ է տարվա տարբեր եղանակներին: Անհարթ մակերևութի պայմաններում ձևավորվել է Գորգանի բավականաչափ ցրված և մասնատված հատակագծային կառուցվածքը: Գորգանը գտնվում է Էլբուրսի հյուսիսային բարձրունքների լանջին և քաղաքի հարավում կտրուկ թեքությամբ բլուրների առկայությունը նվազեցնում է այդ ուղղությամբ քաղաքի ընդլայնման հնարավորությունը (Գծ.1):

Վերջին 50 տարիների ընթացքում քաղաքի բնակչությունը աճել է մոտ 10 անգամ: Գորգան քաղաքի բնակչության առավելագույն աճը տեղի է ունեցել 1956-66թթ. տասնամյակում, երբ տարեկան աճի ցուցանիշը կազմել է 6.1%: Քաղաքի բնակչության թվի աճի տեմպը բարձր է եղել երկրի քաղաքային բնակչության թվի աճի միջին ցուցանիշից, ինչը վկայում է Գորգանի միգրացիոն ձգողականության մեծ ներուժի մասին: Քաղաքի բնակչության թվի աճի տեմպերը զգալիորեն նվազել են վերջին տարիներին: Այսպես, բնակչության թիվը 2009-2014թթ. ընթացքում 299,5 հազարից դարձել է 307,6 հազար:

Բնակչության ներքաղաքային տարաբնակեցումը զգալիորեն պայմանավորված է քաղաքի գործառույթային-տարածական կառուցվածքով: Այսպես, բնակչության կուտակումները հատկապես մեծ են բնակելի նոր շրջաններում, իսկ փոքր՝ կանաչ և գյուղատնտեսական գոտիներում:



Գծ. 2. Գորգան քաղաքի բնակչության խտությունը

Գծ.2-ում երևում է, որ հյուսիս-արևելյան (4-րդ) հատվածում բնակչության խտությունն ամենացածրն է, իսկ հարավ-արևելյան (1-ին) հատվածում՝ ամենաբարձրը:

Քաղաքի մերձակա տարածքների բնական ռեսուրսները և գյուղատնտեսության ճյուղերը նպաստել են Գորգանի արդյունաբերության կառուցվածքի ձևավորմանը և տարածքային կազմակերպմանը: Գորգանի արդյունաբերական ձեռնարկությունների մեծ մասը փոքր են և հիմնականում որպես հումք օգտագործում են մերձակա տարածքների անտառային ռեսուրսները (փայտամշակման և ցելյուլոզի գործարաններ), գյուղատնտեսական մթերքները (բամբակագտիչ, պահածոների, բուսական յուղի, մսամթերքների, կաթնամթերքների, բրնձի մշակման, չրի, կաշվի և այլ ձեռնարկություններ): Արդյունաբերական գոտին զբաղեցնում է 80 հա տարածք:

Գորգան քաղաքի բնակչության և տնտեսության պահանջները ջրով բավարարվում է հոսող գետերից ու ստորգետնյա ջրատարերից: Մերձարևադարձային կլիմա ունեցող Գորգան քաղաքի բնակչության մեկ շնչի հաշվով ջրի օգտագործման չափը՝ օրական 200-300 լիտրը թեև բարձր է Իրանի շատ այլ խոշոր քաղաքներից, սակայն ցածր է քաղաքաշինական ընդունված նորմերից:

Գորգանի նման անհարթ մակերևույթ ունեցող քաղաքի կարևոր խնդիրներից է կոյուղաջրերի հեռացման հիմնահարցերը: Քաղաքի կոյուղաջրերը հիմնականում հեռացվում են՝ թափվելով կլանող ջրհորերի մեջ: Կարևոր հիմնախնդիր է նաև քաղաքի գործունեության տարբեր ոլորտներում առաջացած պինդ թափոնների հավաքման, գտման և հեռացման աշխատանքների արդյունավետ իրականացումը:

2014թ. Գորգանի շրջանի միջքաղաքային ու տարածաշրջանային նշանակությամբ ճանապարհների ցանցի երկարությունը կազմել է մոտ 114 կմ, որից 60 կմ-ը արագընթաց ավտոճանապարհներն են, 26 կմ-ը՝ մայրուղիները, իսկ 28 կմ-ը՝ ասֆալտապատ երկրորդական ճանապարհները: Գորգանի վարչական շրջանում յուրաքանչյուր 100 ք.կմ հատվածում ճանապարհների խտությունը կազմում է 7 կմ:

Աղյուսակ 1.

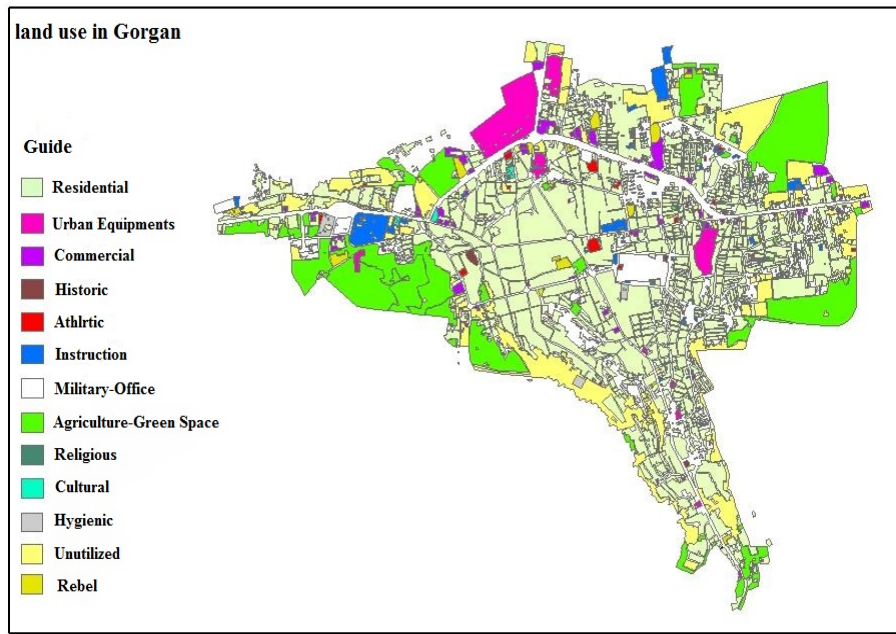
2014թ. Գորգանի վարչական շրջանի ներնահանգային ուղևորությունների ու ուղևորափոխադրումների քանակը՝ ըստ փոխադրամիջոցի

Փոխադրամիջոցը	Ավտոբուս		Միկրոավտոբուս		Մարդատար ավտոմեքենա		Ընդհանուր	
	Ուղևորաթիվները	Սևրևույթ	Ուղևորաթիվները	Սևրևույթ	Ուղևորաթիվները	Սևրևույթ	Ուղևորաթիվները	Սևրևույթ
Գորգան	88	3400	90000	1601770	56259	226257	146347	1831427
Նահանգ	278	11503	224833	4265954	85932	354815	311043	4632272
Գորգանի մասնաբաժինը (%)	31.65	29.56	40.03	37.55	65.47	63.77	47.1	39.5

Աշխատանքի երրորդ գլուխը նվիրված է Գորգան քաղաքի տարածքի օգտագործման հիմնահարցերին: Առանձնահատուկ ուշադրության է արժանացել քաղաքային գործառույթների և տարածքի օգտագործման կառուցվածքի փոխադարձ կապերի վերլուծությունը: Քաղաքային հողատարածքների նշանակության տեսակների փոփոխությունը կամ, այսպես ասած, քաղաքի հողատարածքների օգտագործման եղանակը անմիջական կապ ունի քաղաքի բնակչության թվի և խտության փոփոխությունների ու դրանից բխող կարիքների հետ:

Քաղաքի հողատարածքների օգտագործման բնույթի և տեսակների վերլուծությունը կատարվել է դաշտային հետազոտության արդյունքների հիման վրա: Դաշտային հետազոտության արդյունքների հիման վրա ներկայացվել է տարածքում դրանցից յուրաքանչյուրի զբաղեցրած մակերեսի տոկոսային հարաբերությունները, ինչպես նաև մեկ շնչի հաշվով դրանց ցուցանիշները:

Գծ.3-ում պատկերված են քաղաքի գործառույթային գոտիները, դրանց տեղադիրքերը միմյանց նկատմամբ: Ինչպես երևում է գծագրից առավել մեծ մակերեսով և համաչափ տեղաբաշխումով առանձնանում է բնակելի գոտին:



Record producer: Jafar Khandouzi

Գծ.3. Գորգան քաղաքի գործառույթային-տարածքային կառուցվածքը

Գորգանի հողատարածքների օգտագործման հիմնական տեսակների
ցուցանիշները

Տարածքի օգտագործման տեսակը	Մակերեսը (հա)	Մասնաբաժինը քաղաքի ընդհանուր մակերեսում (%)	Մեկ շնչի հաշվով ցուցանիշը
Բնակելի	1207.00	33.23	39.74
Տրանսպորտային	680	18.72	22.39
Ամայի	614.16	16.91	20.22
Վարելահողեր	455.32	12.53	14.99
Ընդամենը	2956.48	81.39	97.34

Ինչպես ցույց են տալիս աղյուսակ 2-ի տվյալները բնակելի հողատարածքները զբաղեցնում են 1207 հա տարածք, որը կազմում է քաղաքի ընդհանուր մակերեսի 33.23%: Բնակելի հողատարածքներից հետո ճանապարհային ցանցը զբաղեցնում է 680 հա տարածք, որը կազմում է քաղաքի ընդհանուր մակերեսի 18.72%, իսկ մեկ շնչի հաշվով՝ 23.39 քմ տարածք: Հաջորդը 614.16 հա մակերեսով ամայի (չօգտագործված) հողատարածքներն են, որը կազմում է քաղաքի ընդհանուր մակերեսի 16.91%-ը: Վերջին տեղում են 455.32 հա մակերեսով վարելահողերը, որը կազմում է քաղաքի ընդհանուր մակերեսի 12.53%-ը: Ընդհանուր առմամբ կարելի է ասել, որ հողօգտագործման վերոհիշյալ չորս տեսակները միասին զբաղեցնում են մոտ 2956 հա տարածք, որը կազմում է քաղաքի ընդհանուր մակերեսի 81.39%-ը, իսկ մեկ շնչի հաշվով՝ 97.34 քմ տարածք, ուստի սրանք համարվում են քաղաքային գործառույթների ու հողօգտագործման նշանակության հիմնական ոլորտները:

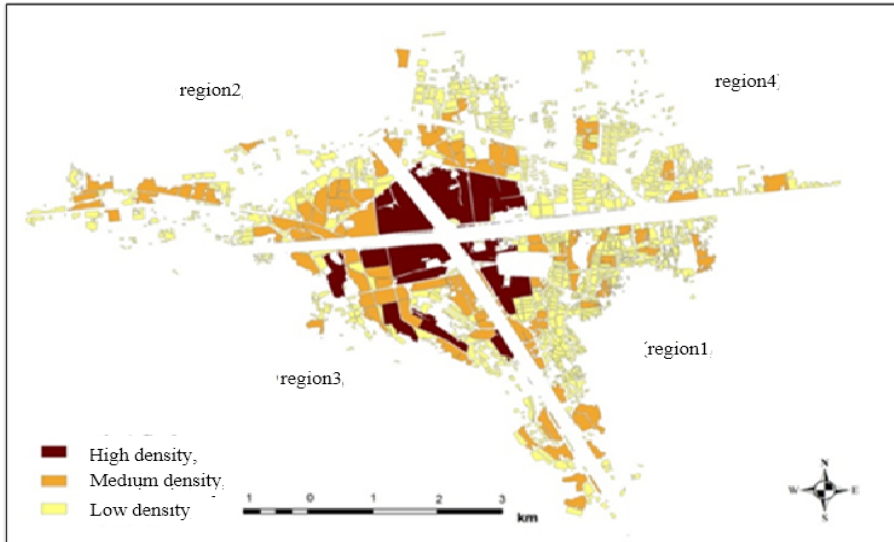
Քաղաքային հողատարածքի հաշվեկշռում կարևոր տեղը զբաղեցրած այգիներն ու գյուղատնտեսական նշանակությամբ այլ հողատարածքները չունեն բնակեցված տարածքներ:

Գորգանում չօգտագործվող (ամայի) տարածքների առկայությունը հանգեցնում է քաղաքի ֆիզիկական տարածքի ընդլայնմանը, քաղաքային ենթակառուցվածքների ու կոմունալ հարմարությունների ծախսերի բարձրացմանը: Մյուս կողմից քաղաքի տարածքային ընդլայնումը բնապահպանական վնասների պատճառ է դառնում: Վերջին տարիներին այդ թերությունները ոլորտի պատասխանատուներին ստիպել են մտածել քաղաքի տարածքի ինտենսիվ օգտագործման և զարգացման ուղղությամբ:

Սովորաբար Գորգան քաղաքի նման բնակչության թվաքանակ ունեցող քաղաքներում փողոցները և անցումները զբաղեցնում են քաղաքի մակերեսի 25-30 %-ը: Գորգանում այս ցուցանիշը ընդունված նորմերից մի փոքր պակաս է (Աղյ.2):

Գորգանում, ինչպես և այլ խոշոր քաղաքներում բնակելի գոտիներն ու փողոցների ցանցը հողատարածքների օգտագործման հիմնական տեսակներն են և զբաղեցնում են քաղաքային տարածքի մակերեսի մեծ մասը (52%): Եթե քաղաքի փողոցների ցանցը դիտարկենք անհրաժեշտ կառույցների, այդ թվում՝ երկաթգծի, ավտոկայանատեղերի, տրանսպորտային տերմինալների ու ավտոկայանների, և

պահեստների հետ միասին, ապա տարածքի օգտագործման այս տեսակը ավելի չափավոր դիրք է գրավելու քաղաքի տարածքային հաշվեկշռում: Սակայն այսպիսի մեծ մասշտաբներով վարելահողերի ու ամայի տարածքների առկայությունը դժվարություններ է ստեղծում տրանսպորտային համակարգի արդյունավետ կազմակերպման համար: Այս հանգամանքը ավելի է սրվում, եթե հաշվի առնվեն քաղաքի չկառուցապատված հողատարածքները, այդ թվում այգիներն ու անտառները: Քաղաքի մակերեսի 33.1 % չկառուցապատված հողատարածքներն են, իսկ ծառայողական գործառույթները, ինչպիսիք են՝ առևտրային, կրթական, առողջապահական, մարզական նշանակության ու կանաչապատ տարածքները, զբաղեցրել են քաղաքի մակերեսի ընդամենը 12.4% , ինչը վկայում է այս քաղաքում ծառայողական տարածքների պակասության մասին:



Գծ.4. Գորգան քաղաքի տարածքի կառուցապատման խտությունը

Գծագիր 4-ից երևում է, որ քաղաքի կառուցապատման խտության նվազումը կենտրոնից ծայրամաս ուղղությամբ է: Քաղաքի չորս հատվածներից կենտրոնական մասում ամենաբարձր կառուցապատման խտությունն ունի հարթավայրային հյուսիս-արևելյան (4-րդ) հատվածը, որտեղ միաժամանակ հանդիպում են առավել ընդարձակ չօգտագործվող (ամայի) հողատարածքները:

Աշխատանքի **չորրորդ գլուխը** նվիրված է Գորգան քաղաքի տարածքային զարգացման հիմնական ուղղություններին և հիմնախնդիրներին: Քաղաքի տարածքային կազմակերպման պայմանների և արդի վիճակի վերլուծությունը հնարավորություն է տվել պարզելու տարածքային ընդլայնման հնարավորություններն ու խոչընդոտները:

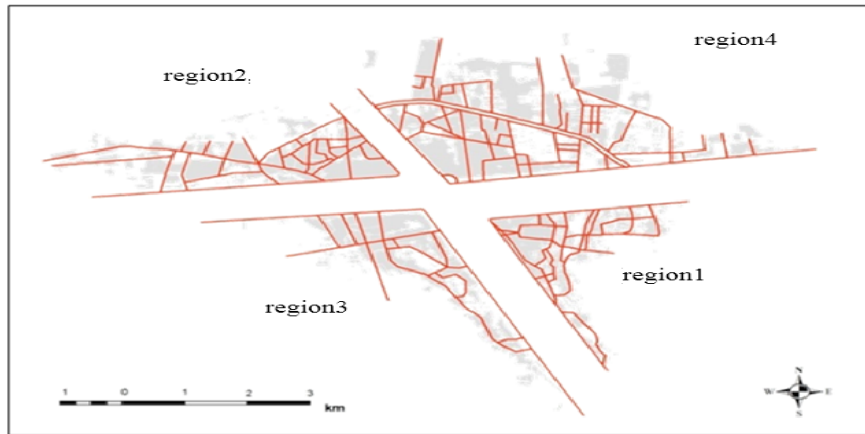
Քանի որ Գորգան քաղաքը գտնվում է հարուստ և յուրահատուկ բնություն ունեցող տարածաշրջանում, ապա տարածքային ընդարձակման տեսակետից այն կանգնած է որոշակի խոչընդոտների առջև, որոնցից կարելի է նշել Գորգան քաղաքի հարավում, հարավ-արևելքում և հարավ-արևմուտքում արժեքավոր անտառների առկայությունը, հյուսիսում գտնվող գյուղատնտեսական ակտիվ օգտագործման հողատարածքները և հյուսիս-արևմուտքում գտնվող երկաթուղու կառույցները: Իհարկե հյուսիսային շրջանցիկ ճանապարհները և քաղաքի ընդլայնման խոչընդոտներից են համարվել, բայց իրականում կարելի է տեսնել, որ այդ շրջանցիկ ճանապարհները չեն կարողացել խոչընդոտ հանդիսանալ քաղաքի ընդլայնման համար և վերջին տարիներին այդ շրջանցիկ ճանապարհների հյուսիսային կողմում կառուցվել են բնակելի զանգվածներ՝ բնակարանների կոպերատիվների համագործակցությամբ:

Գորգան քաղաքը հիմնականում հակում ունի ընդլայնվելու դեպի հարավ, քանի որ քաղաքի այդ կողմում Նահարխորան ավտոճանապարհի ուղղության շարունակության վրա են գտնվում անտառներն ու բարձրադիր գոտիները և քաղաքի այդ հատվածում լանդշաֆտը գեղեցիկ է: Քաղաքի այդ հատվածում բնակվում են տնտեսապես ապահով սոցիալական խմբերը, մինչդեռ միջին և աղքատ խավերի նորակառույց բնակելի զանգվածների կառուցումը տեղի է ունեցել հիմնականում դեպի հյուսիս և հարավ-արևմուտք ուղղություններով:

Քաղաքի նոր հատակագծի նպատակներից է եղել քաղաքի կենտրոնական մասում բնակչության ու գործունեության տարբեր ոլորտների և կենտրոնների տարածական համադրումը: Դրա հետ կապված նախատեսվել է՝ ներկա վիճակի համեմատությամբ, բնակչության և կառուցապատման ավելի բարձր խտություն: Դրա իրագործման համար նախատեսվել է մի շարք գործառույթների տեղաշարժեր, ինչպիսիք են՝ գործարանների ու զորամասերի դուրս բերումը քաղաքի տարածքից և դրանց փոխարինումը բնակելի, վարչական ու առևտրային գործառույթներով:

Կառուցապատման ու բնակչության խտության միջև տարբերությունը դեռևս զգալի է քաղաքի կենտրոնական մասում, որտեղ ոչ բնակելի շենքերի առկայության պատճառով կառուցապատման խտությունը բարձր է, իսկ բնակչության խտությունը՝ համեմատաբար ցածր:

Գորգան քաղաքում կատարված այցելությունների ու դաշտային ուսումնասիրությունների, փորձագիտական կարծիքների ու գլխավոր փողոցներում երթևեկության ծավալների հաշվարկի հիման վրա որոշվել է քաղաքի փողոցների ենթակարգությունը (հիերարխիան), դերն ու նշանակությունը: Ելնելով պողոտաների ու փողոցների այդ դերից, որոշվել են ցանցի գլխավոր պողոտաները, որոնք հանդիսանում են նրա հիմնականաբար գլխավոր տարրերը և ուղևորափոխադրումներում խաղում են առանցքային դեր: Իհարկե, երթևեկության համար օգտագործվում են նաև այլ տեսակի փողոցներ, որոնք դիտվում են որպես կուտակիչ և բաշխիչ բնույթի փողոցներ, իսկ ցանցի մյուս փողոցները թաղամասային նշանակության փողոցներ են:



Գծ.5. Գորգան քաղաքի տրանսպորտային ցանցի մուտքերը (ելքերը)

Գծագրից երևում է, որ հյուսիս-արևելյան (4-րդ) հատվածն ունի ամենահարմար մուտքի ուղիները, իսկ հարավ-արևմտյան (3-րդ) հատվածը՝ ներքաղաքային և ներշրջանային հաղորդակցության ամենավատ պայմանները (Գծ. 5):

Գորգան քաղաքի կենտրոնական մասի փողոցների լայնությունը փոքր է իրենց գործառույթների համեմատ, փողոցային ցանցի կառուցվածքում առանցքային դեր կատարող Վալիեսար և Բեհեշթի պողոտաների լայնությունը չի գերազանցում 25մ և այս հանգամանքը փողոցների ցածր թողունակության պատճառ է դարձել: Քաղաքի ամբողջ տարածքի մակերեսի նկատմամբ փողոցների զբաղեցրած մակերեսի փոքր մասնաբաժնի պատճառով, փողոցների ցանցը ի վիճակի չէ բավարարել քաղաքում առկա տրանսպորտային ուղևորափոխադրումների պահանջարկը և օրվա շատ ժամերին գլխավոր փողոցների գերակշռող մասում տրանսպորտային տեղաշարժերը դառնում են դանդաղ ու դժվար: Կենտրոնական մասում բազմահարկ ավտոկայանատեղերի բացակայությունը և փողոցների օգտագործումը՝ ավտոկայանման նպատակներով էլ ավելի է նվազեցնում դրանց թողունակությունը:

Ընդհանուր առմամբ Գորգան քաղաքի փողոցների ցանցի կառուցվածքում շախմատածև ու օղակածև մոդելների համակցումը ցանկալի կերպով չի իրականացվել: Հաշվի առնելով ծայրամասի համեմատությամբ քաղաքի կենտրոնի ավելի խիտ կառուցապատումը, կարծում ենք որ շախմատածև մոդելը քաղաքի կենտրոնական հատվածում, իսկ օղակածև մոդելը շրջակայքում կարող են արդյունավետ կերպով աշխատել:

Գորգան քաղաքի մատույցներում ուղևորահոսքերը երեկոյան պիկ ժամերին գրեթե հավասարակշռված են և ելքի ու մուտքի ինտենսիվությունները այնքան էլ չեն տարբերվում միմյանցից, թեև առավոտյան պիկ ժամերին ելքի ինտենսիվությունը ավելի մեծ է, քան մուտքի ինտենսիվությունը: Հաշվի առնելով, որ առավոտյան ուղևորությունները հիմնականում ունեն աշխատանքային բնույթ, Գորգան քաղաքի մատույցներում ելքի ինտենսիվության մեծ լինելը նշանակում է, որ մերձակա

բնակավայրերում աշխատող գորգանցիների թիվը գերազանցում է, Գորգանում աշխատող դրսից եկածների թվին:

Առավոտյան պիկ ժամերին փողոցները ծանրաբեռնված են լինում հարավից հյուսիս և դեպի քաղաքի կենտրոն տանող ուղղություններում: Կեսօրվա պիկ ժամերին ծանրաբեռնվածությունը լինում է հյուսիսից հարավ ուղղությամբ և հավասարակշռված են լինում արևմուտքից արևելք և դեպի քաղաքի կենտրոն տանող ուղղությունները: Իսկ երեկոյան պիկ ժամերին փողոցների ծանրաբեռնվածությունը լինում է հյուսիսից հարավ ուղղությամբ և հավասարակշռված են լինում արևելքից արևմուտք և դեպի քաղաքի կենտրոն տանող ուղղությունները:

Գորգան քաղաքում ուղևորահոսքերի ու տրանսպորտային միջոցների պահանջարկի ուսումնասիրման նպատակով, մեկ ընտանիքի ուղևորությունների վերաբերյալ տվյալները ձեռք են բերվել հարցաթերթիկի միջոցով կշռված վիճակագրական ընտրանքից: Քաղաքը բաժանվել է 33 երթևեկության շրջանների և հաշվարկվել գլխավոր փողոցներում ուղևորափոխադրումների ծավալը: Այս ուսումնասիրություններում ուղևորություն նշանակում է մեկ բնակչի տեղափոխությունը, որը սկսվել է մի կետից և որոշակի նպատակով հասել է քաղաքի մեկ այլ կետ, ընդ որում այդ ուղևորությունը կարող է իրականացվել քայլելով, հեծանվով կամ որևէ շարժիչային փախադրամիջոցով:

Գորգան քաղաքում ուղևորությունների պահանջարկի ուսումնասիրությունները իրականացվել են աշխատանքային օրվա, ինչպես նաև մեկ ոչ աշխատանքային օրվա կտրվածքով: Կատարված ուսումնասիրությունների համաձայն, Գորգան քաղաքում իրականացված օրական ուղևորությունների ամբողջ թիվը կազմում է 412834 ուղևորություն, կամ միջինը մեկ բնակչի հաշվով 1,4 ուղևորություն: Գորգան քաղաքում օրական կատարվում է 145000 ուղևորություն՝ աշխատանքի նպատակով, 105000 ուղևորություն՝ ուսման նպատակով, իսկ 160000 ուղևորություն՝ այլ նպատակներով, ինչպիսիք են հիմնարկություններ կամ հիվանդանոցներ դիմելը, գնումներ կատարելը, զբոսնելը և այլն:

Տրանսպորտը ազդեցություն ունի հողատարածքների գործառնական նշանակության և օգտագործման բնույթի վրա: Ներքաղաքային ուղևորությունների մոդելներում, հատկապես բնակության վայրից մինչև աշխատավայր հասնելու հարցում, հիմնարար դերակատարություն ունի տրանսպորտի նախագծումն ու կազմակերպումը: Բնակարանների, հիմնարկների, առևտրի կենտրոնների, գործարանների ու դպրոցների անբարենպաստ աշխարհագրական տեղաբաշխումը բազմաթիվ խնդիրների պատճառ է դարձել: Տրանսպորտային խցանումները, օրական երկար տարածությունների հաղթահարումը և ներքաղաքային հոսքերի սահմանափակումները ևս քաղաքի տարածքի ոչ ճիշտ օգտագործման և գործառույթների ոչ արդյունավետ ՏԿ հետևանք են:

Քաղաքային տարածքի նպատակալաց օգտագործումը անհրաժեշտ է տրանսպորտային հնարավորությունների և ուղևորությունների միջև ներդաշնակություն հաստատելու համար: Խելամիտ տարածքային զարգացման համար անհրաժեշտ է՝ քաղաքի մերձակա տարածքներում տարերայնորեն տեղի ունեցող մարզինալացված բնակեցման դեմ ուղղված համալիր միջոցառումների մշակում: Դրա նպատակը տարածքների գործառնական նշանակության հստակ

տարաբաժանման ռազմավարությունն է, որը բնակելի շրջաններում բարձրացնում է բնակչության խտությունը, դրանով իսկ նպաստում ուղևորահոսքերի հեռավորությունների կրճատմանը և հեշտացմանը:

Հողատարածքների գործառնական նշանակությունների ու քաղաքային կառուցվածքի փոփոխումը նպատակ է հետապնդում բարձրացնել բնակելի խտությունը, օգտագործել քաղաքային տարբեր գործառույթային գոտիներում առկա ազատ տարածքները, ստեղծել նոր գործառույթային տարածքներ, նվազեցնել անձնական փոխադրամիջոցներից կախվածությունը՝ ուղևորությունների կրճատման միջոցով, մեծացնել հասարակական տրանսպորտի օգտագործումը և ավելացնել ուղևորահոսքերում հեծանվային և հետիոտն տեղաշարժերի մասնաբաժինները:

ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

1. Վերջին տասնամյակների ընթացքում խոշոր քաղաքների հատակագծման մշակման ու կառավարման գործընթացները համապատասխան կերպով չեն արձագանքել բնակչության և ավտոմեքենաների թվի աճին, և դրանց հետ կապված ուղևորահոսքերի ավելացման ու քաղաքային գործառույթների բարդացմանը: Սա նշանակում է, որ քաղաքային կենտրոններում գոյություն չեն ունեցել վերահսկող համակարգեր ու մեխանիզմներ՝ տարածքային զարգացման և գործառույթների տեղաբաշխման գործընթացները հավասարակշռելու համար:

2. Խոշոր քաղաքների տրանսպորտային համակարգերը, որոնք կապ են հաստատում քաղաքի տարածքային կառուցվածքի բաղադրիչների և շրջակա միջավայրի միջև, զգալի չափով մասնակցում են քաղաքների արտաքին կոնֆիգուրացիաների ձևավորման, քաղաքային հողատարածքների գների որոշման և տարածքային զարգացման հարցերում:

3. Քաղաքների տարածքային կառուցվածքի տարբեր մոդելներում և հայեցակարգերում (բազմամիջուկային, համակենտրոն, օղակաձև բազմասեկտոր) հողատարածքների գործառնական նշանակության հետ մեկտեղ կարևոր դերակատարում ունի նաև տրանսպորտային ցանցը:

4. Քաղաքների հատակագծային-տարածքային կառուցվածքը կարելի է դիտարկել երեք տեսանկյունից՝ ա) ըստ ծագման, բ) ըստ գործառույթային տարածքային կառուցվածքի հիմնական տարրերի կամ բաղադրիչների (գործառույթներ, փողոցներ և այլն) գ) ըստ կազմավորման փուլերի: Գորգան քաղաքի վերլուծության օրինակով հաստատվել է փողոցների ցանցի ու քաղաքի մորֆոլոգիայի (արտաքին կոնֆիգուրացիայի) փոխկապակցված զարգացումը:

5. Գորգան քաղաքի վարչական-կազմակերպչական և զբոսաշրջային գործառույթների զարգացումը, բարենպաստ տրանսպորտա-աշխարհագրական դիրքը հեռանկարում ավելացնելում են ուղևորահոսքերի ծավալները և հանգեցնելու են քաղաքի տրանսպորտային ցանցի համարժեք փոփոխություններին:

6. Գորգան քաղաքի տարածքի ընդլայնման գործընթացը ստացել է անհավասարակշիռ ու տարրերային բնույթ, կենտրոնական հատվածներում գործառույթները կենտրոնացել են անցանկալի կերպով, որի արդյունքում դրանք դարձել են ոչ բարենպաստ վայր՝ բնակչության կենսագործունեության համար: Գորգան քաղաքի տարածքի օգտագործման կառուցվածքը՝ թե՛ գործառութային և թե՛ ինտենսիվության առումներով հեռու է բավարար լինելուց: Քաղաքի տարածքային զարգացման մեջ գերակայում է էքստենսիվ կառուցապատումը, զգալի մակերեսներ են զբաղեցնում ամայի տարածքները և գյուղատնտեսական հողահանդակները:

7. Քաղաքի տրանսպորտային հիմնախնդրի լուծման ուղիներից մեկն է միասնական տրանսպորտային ցանցի ստեղծումը, որի պայմաններում զարկերակային նշանակության փողոցներն ապահովում են քաղաքի բոլոր տարածքների հասանելիությունը, քաղաքի տարբեր հատվածներից արագ կենտրոն հասնելու հնարավորությունը: Հիմնախնդրի լուծմանն է նպաստում նաև քաղաքի մերձակայքում շրջանցող ճանապարհների և բարձր տարողությամբ փողոցների

առկայությունը և քաղաքի ներքին ուղևորահոսքերից քաղաքով անցող արտաքին ուղևորահոսքերի տարանջատումը:

8. Երկար տարիներ Գորգան քաղաքի առջև ծառայած է քաղաքային տրանսպորտի զարգացման և ուղևորափոխադրումների օպտիմալացման հիմնախնդիրները, հատկապես հասարակական տրանսպորտի բնագավառում: Այդ հիմնախնդիրների լուծման ուղիներից մեկը կարող է լինել ներքաղաքային արագընթաց տրանսպորտային (այդ թվում ավտոբուսային) համակարգի ներդրումը:

9. Կայուն քաղաքային տրանսպորտի երեք գլխավոր բաղադրիչներն են. **Ֆինանսատնտեսական բաղադրիչը** (ներդրումներ՝ տրանսպորտային ենթակառուցվածքներում), **սոցիալական բաղադրիչը** (հասարակության բոլոր խավերի համար տրանսպորտային ծառայությունների հասանելիության և բավականության հարցը), **բնապահպանական ու էկոլոգիական բաղադրիչը** (աղտոտումների տարածման ու էներգիայի սպառման նվազման հարցում ազդեցություն ունեցող տարբեր տրանսպորտային ձևերի ընտրության հարցը):

10. Գորգանի տրանսպորտի կայուն զարգացման և արդյունավետ ՏԿ նպատակներին հասնելուն ուղղված հատկազոծման ու քաղաքականության մշակման լուծումների արդյունավետությունը կախված է բոլոր մակարդակներում կարճաժամկետ ու երկարաժամկետ սոցիալ-տնտեսական, քաղաքաշինական, այդ թվում հողօգտագործման ծրագրերի համադրումից և իրականացումից:

ԱՌԱՋԱՐԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

1. Որպես գլխավոր զարկերակային պողոտա հանդես եկող տրանսպորտային առանցքը փոխանցելով քաղաքի արևմտյան մուտքային երթևեկության հոսքը դեպի Նահախտրան պողոտա, դրանով իսկ կանխարգելում է այդ հոսքի խառնումը քաղաքի կենտրոնական տարածքի երթևեկության հոսքի հետ: Նույն կերպ քաղաքի արևելյան մուտքային կետերի միացումը կարող է համալրել քաղաքի տարածքում առկա զարկերակային նշանակության փողոցները:

2. Գորգան քաղաքի շրջանցիկ ճանապարհի կառուցմամբ քաղաքի գլխավոր մուտքը լինելու է հյուսիսային կողմից՝ Ասթրաբադ փողոցի և Շահիդ-Ղանդեհարի հրապարակի միջոցով, սա այն դեպքում, երբ ներկայումս քաղաքի գլխավոր մուտքը սահմանված է արևմուտքի կողմից՝ Բասիջ ծառազարդ պողոտայի միջոցով և ձեռնարկվել են անհրաժեշտ գործողությունները այդ մուտքի հասանելիությունը և քաղաքի այլ կետեր տեղափոխվելու հնարավորությունը ապահովելու ուղղությամբ:

3. Տարածքային զարգացման նախագիծը որոշ չափով մեղմացվելու է նոր շրջանցիկ ճանապարհով երկու այլ ելքերի ստեղծմամբ՝ մեկը արևմուտքից, իսկ մյուսը արևելքից: Բացի այդ, Բասիջ ծառազարդ փողոցն ու Սայադ Շիրազի պողոտան ի վիճակի են ընդունել հյուսիս-հարավ ուղղության հոսքերը և այդպիսով կվերագտնեն իրենց դերակատարությունը՝ ուղևորահոսքերի ծավալների մի մասը քաղաքի այլ շրջաններ, հատկապես Նահախտրան պողոտա, փոխանցելու և բաշխելու համար:

4. Առաջարկվող ցանցում այդ փողոցները, որպես ցանցի հաղորդակցային աղեղներ, այնպես են նախագծվել, որ գոյություն ունեցող նաև հյուսիս-հարավ ուղղությամբ հարմար տարածություններով մինչև զուգահեռ զարկերակային փողոցներ, ինչպես արևելք-արևմուտք ուղղությամբ փողոցներն են: Առաջարկվող

ցանցում համալրվել են ներքին ու արտաքին զարկերակային փողոցների օղակները, որպեսզի կրճատվեն քաղաքի կենտրոնական հատվածում կատարվող ուղևորահոսքերը:

Ատենախոսության հիմնական արդյունքները արտացոլվել են հետևյալ հրապարակված աշխատանքներում.

1. Խանդուզի Ջ., Սադեղի Ն., "Evaluation on Sustainable Development of Tourism in Galikash Using Analytical Techniques swot"; National Conference Tourism Industry Development Emphasizing National Parks & Lagoons Focusing Province Golestan, Iran, 2013, էջ 58/1 – 58/12
2. Խանդուզի Ջ., "Economic and Technical Evaluation of the Construction and Maintenance of Low- Traffic Network"; Namad Golestoan, Engineering periodical of Golestan province, ISSN 2008-3203, N9, Feb-2008, էջ 49-55
3. Ղուլինեժադ Ջ., Ջահիրի Ա., Դեհղանի Ա., Սահղավի Է., Խանդուզի Ջ., "Investigating the effect of vegetation on hydraulic flow in flood plains"; First National Conference of Civil Engineering, Ziba-Kenar, Iran, 2012, էջ 438/1 – 438/8
4. Խանդուզի Ջ., "Իրանի Գորգան քաղաքի ճանապարհատրանսպորտային ցանցը": "Հայաստան, Ֆինանսներ և Էկոնոմիկա", N8 (146), օգոստոս 2012թ., էջ 50 - 51
5. Խանդուզի Ջ., Սանասյան Մ.Գ., "Խոշոր քաղաքի տրանսպորտային համակարգը և տարածքային զարգացման հիմնահարցերը (Իրանի Գորգան քաղաքի օրինակով)": ԵՊՀ գիտական տեղեկագիր: Երկրաբանություն և աշխարհագրություն, N2, 2015, էջ 52 - 57
6. Խանդուզի Ջ., "The increase in Road safety as a national capital"; National Conference of Clean Design, Department of Highway and Transportation Golestan , 2008, էջ 7 – 13
7. Խանդուզի Ջ., Մուսազադեհ Հ., Խոդադադ Մ., "The place of transportation management in the economy of regional cities (case of study: the city of Gorgan)"; 3-th International Congress on Civil Engineering, Architecture and Urban Development, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran, 29-31 December 2015, E 38/1 – E38/12

**ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТА И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ НА РАЗВИТИЕ И
ТЕРРИТОРИАЛЬНУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ КРУПНЫХ ГОРОДОВ
(на примере города Горган, Иран)**

Резюме

Работа по своему характеру и направленности относится к микрогеографическому анализу городов одному из новых направлений географических исследований. Цель диссертации заключается в выявлении взаимосвязи между территориальной структурой (ТС) города и формированием транспортной системы в развивающейся быстрыми темпами городской среде, а также в разработке принципов и путей развития ТС крупных городов на примере г. Горган. Высокие темпы урбанизации приводят к обострению проблем планирования транспортных, экологических и ряда других проблем прежде всего в крупных городах. Решение их требует сотрудничества и совместных исследований представителями разных специальностей, в том числе- географов. Проблемы наиболее ощутимы в крупных городах, где на протяжении последних десятилетий, в условиях ограниченного социально-экономического и эко-ресурсного потенциала, зафиксирован наиболее стремительный рост численности населения. В условиях быстрого развития транспортной системы, ТС города и ее важный линейный компонент – сеть улиц, в силу своей инерционности перестает соответствовать создавшимся новым условиям, что приводит к возникновению определенных проблем в сфере ТО (территориальной организации) города.

Проблема наиболее актуальна для старых и крупных городов, к числу которых относится г. Горган, где за последние десятилетия наблюдается значительный рост численности населения и расширение территории. Вследствие этого окружающая среда претерпела значительные изменения, в частности, в результате усложнения транспортных условий. В условиях быстро изменяющейся среды, в результате последствий воздействия транспортной системы, географический анализ ТО города становится весьма актуальным. Важно отметить отсутствие научных методов по оптимизации и гармонизации ТО крупных городов, взаимосвязей и взаимовлияния транспорта и окружающей среды.

Объектом исследования является социально-экономический комплекс и территориальная организация, а **предметом** – анализ и оценка воздействия транспорта на окружающую среду в связи с развитием территориальной структуры города Горган.

Положения, выдвигаемые в диссертации и результаты исследований могут быть использованы организациями, занимающимися развитием и планированием городских территорий, а также мэрией и ведомствами по градостроительству и дорожному строительству в вопросе урегулирования транспортной системы города Горган. Результаты работы могут быть применены в научных исследованиях других крупных городов с подобными географическими условиями.

Научная новизна диссертации:

1. Впервые выполнен комплексный микрогеографический анализ города Горган. **2.** Проанализированы и дана оценка воздействия окружающей среды и транспорта на развитие и ТО города Горган. **3.** Проанализированы интенсивность и основные направления внутригородских пассажирских потоков в крупной городской среде, представлены пути их оптимизации и повышения интенсивности. **4.** Исследованы характер и степень использования территории города Горган, представлены пути повышения ее эффективности. **5.** Оценена территориальная структура города Горган с точки зрения охраны окружающей среды и устойчивого развития транспорта.

Результаты исследования позволили сделать ряд выводов:

- Процесс расширения территории города Горган имеет несбалансированный и стихийный характер.
- На протяжении долгих лет оставались нерешенными проблемы развития городского транспорта и оптимизации пассажирских перевозок, особенно в сфере общественного транспорта. Одним из путей решения этих проблем внедрение внутригородских скоростных транспортных систем.

THE IMPACT OF ENVIRONMENT AND TRANSPORT ON THE TERRITORIAL ORGANIZATION AND DEVELOPMENT OF THE LARGE CITIES (ON THE EXAMPLE OF GORGAN CITY OF IRAN)

ABSTRACT

The dissertation is related to the micro-geographic analysis of cities, which is a new approach of studies regarding urban geography. The research objective is to identify the relations and interactions between the environment, vehicles and territorial structure formation under fast urban development environment on the example of city of Gorgan; and based on them to develop the principles and methods of territorial development. Under the fast urbanization conditions, the large cities related issues are strained, and in first place those issues that are related to transportation, design and ecology. The solution of those key issues requires cooperation of a group of specialists such as geographers engaged in urban studies.

Problems inherent in large cities are most obviously displayed in those cities, which regardless of their restricted natural resources and limited socio-economic potential have had a record of rapid population growth in recent decades. The fast growth of population size and density also leads to an equivalent increases in the passenger vehicles and transportation means. On the other hand, the territorial structure of city and its main component of the street network are more inertial. This means their slow change is opposed to the fast changing fields of the city and hence, creates certain problems in urban territorial organization. The issue gets high importance for an old city as Gorgan and other large cities like that, which have experienced rapid population growth and territorial increase in recent decades. As a result of the Gorgan city fast development pace, the conditions of human life and its surrounding environment including the nature and vehicles also are affected and changed. Therefore, the geographic analysis of rapidly changing urban environment related issues, from scientific and practical aspects, is considered urgent and of high importance, especially with regard to the territorial organization, interactions between environment and vehicles.

The object of research encompasses the socio-economic complex of city of Gorgan and the territorial organization. The research subject is the analysis and evaluation of the impact of environment and vehicles on Gorgan city development and its territorial organization.

The research results are used by Gorgan city planning and development bodies, as well as by the municipalities, urban and road construction organizations in designing the transportation and road system. The research results may also be used by other large cities located in similar geographic conditions.

Scientific novelty:

1. For the first time the comprehensive micro-geographical analysis of Gorgan city was done. **2.** The impacts of environment and transport on the territorial organization and urban development of Gorgan were analyzed and evaluated. **3.** The intensity of intercity passageways and main directions in a large urban environment were analyzed, and the methods of their improvement and enhancement of effectiveness were presented. **4.** The nature of using Gorgan city area and its current situation was investigated and the methods of enhancing their effectiveness were presented. **5.** The territorial structure of Gorgan city was assessed in terms of the stable development of transport and the protection of environment.

Among the research findings are worth to mention:

- The territorial expansion of Gorgan city has unbalanced and random nature.
- We have concluded that Gorgan faces many transportation problems (both development related and passengers' transfer optimization issues) especially the public one. One of the methods to resolve those issues can be considered mainly the use of intercity fast speed transportation models, such as BRT bus system.

