

نقش بازارهای حاشیه شهری در تمرکز زدایی از مرکز شهر (مطالعه موردی شهر لنگرود)

دکتر اکبر معتمدی مهر^۱

استادیار گروه جغرافیای انسانی دانشگاه آزاد اسلامی واحد رشت

دکتر نصراله مولائی هاشجین

دانشیار گروه جغرافیای روستایی دانشگاه آزاد اسلامی واحد رشت

ابوذر مطیع دوست کومله

کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۸۹/۷/۲۵

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۸۹/۱۱/۵

چکیده

امروزه در بسیاری از شهرها، تمرکز بیش از اندازه در بخش مرکزی شهر، مشکلات متعددی را برای شهر و شهروندان ایجاد نموده است. تراکم و ازدحام جمعیت، ترافیکهای سنگین، هزینه های زیاد جهت احداث تاسیسات و خدمات جدید، وقوع تصادفات و تلفات جانی و مالی، آلودگی های زیست محیطی و غیره نمونه هایی از این مشکلات می باشند. شهر لنگرود با دارا بودن دو بازار هفتگی در روزهای شنبه و چهارشنبه، بیشترین حجم مبادلات انواع محصولات و کالاها را در منطقه شرق گیلان برعهده دارد. از آنجایی که پراکندگی این بازارها در معابر و محلات مرکز شهر، مشکلات متعددی را برای شهر و شهروندان ایجاد می نموده، در سالهای اخیر بازارهای هفتگی از بخش مرکزی شهر به محلی ویژه واقع در حاشیه شهر (پارک فجر) انتقال داده شده است. علاوه بر بازارهای هفتگی، بازاری ویژه با عنوان پارک بازار در همسایگی بازار هفتگی دایر شده که علاوه بر فعالیت های روزانه مغازه ها و واحدهای تجاری درون آن، بازاری هفتگی با خصوصیتی ویژه و منحصر به فرد با عنوان "جمعه پارک بازار" نیز در آن برپا شده است. روش تحقیق از نوع مطالعات توصیفی - تحلیلی بر دو روش مطالعات کتابخانه ای و میدانی می باشد. نتایج این تحقیق نشان می دهد که هر چند بازارهای حاشیه شهر لنگرود، در کاهش جریان ترافیکی (ترافیک سواره) بخش مرکزی شهر موثر نبوده و لیکن در امر ساماندهی دستفروشان شهر، موفق عمل کرده است.

واژگان کلیدی: نقش، بازارهای حاشیه شهری، تمرکز زدایی، مرکز شهر، شهر لنگرود

۱. مقدمه

شهر عبارت است از جایی که تعداد بسیاری از مردم با تراکم سنگین به صورت یک خیل فشرده با هم زندگی می کنند (هاگت، ۱۳۸۲، ص ۱۲۷). حال اگر فرض کنیم شهرها مانند موجودات زنده، جاندار و فعال هستند، بخش مرکزی شهرها به صورت قلب آنها خواهد بود که فعالیتهای اقتصادی و تجاری، کارکردهای اداری و خدماتی، تراکم جمعیت، تراکم مراجعه کنندگان روزانه به آن و... از عمده ترین ویژگی های بخش مرکزی شهرها محسوب می شوند (شکوئی، ۱۳۷۹، صص ۸۵-۸۹).

انتقال بخشی از بخش مرکزی یک مجموعه به سوی حاشیه، در حالی که همچنان در حوزه نفوذ آن مجموعه باقی بماند، تمرکز زدایی نامیده می شود (سیف الدینی، ۱۳۸۵، ص ۹۵). یکی از دستاوردهای فرآیند تمرکز زدایی از مراکز شهری، توسعه و گسترش حومه ای شهرها می باشد که با پیدایش خودرو در پایان دهه ۱۸۸۰ آغاز شده است؛ هر چند الگوهای توسعه در مراحل مختلف گسترش شهرها و در طول زمان شکلهای مختلفی داشته (Muller, 1982, p 34) که در نتیجه عاملهای بسیار زیاد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بوجود آمده اند (Tilly, 1977). تقویت پدیده حومه گرایی در شهرهای بزرگ دنیا در نتیجه کاهش نقش مسافت، شکل گرفته است که می توان عنوان همگرایی زمانی فضایی را در مورد این پدیده بکار برد (Janelle, 1969, p343).

امروزه با گسترش شهرها و افزایش تعداد وسایل نقلیه و افزایش حجم سفرهای درون شهری، مشکلی بنام معضل ترافیک بوجود آمده است (زمانی کاسمانی، ۱۳۸۰، ص ۱). برخی از برنامه ریزان معتقدند که کلیه مشکلات شهرسازی ناشی از مشکلات ترافیکی است. تقاضا برای حمل و نقل از آنجایی ناشی می شود که حمل و نقل از راه اصلاح توان ارتباط بین فعالیتهای گوناگون، جدایی فضایی را کاهش می دهد (فیلد و مک گرگور، ۱۳۷۶، ص ۱۷۹). علاقه مردم به استفاده از وسایل نقلیه عمومی یا خصوصی، حجم ترافیک درون شهری یا عبوری شهرها در روز، عرض معابر اصلی و شریانها، استفاده مناسب از علائم راهنمایی و رانندگی و رعایت آنها از سوی شهروندان، همگی نکاتی هستند که در مطالعات مربوط به کاربری اراضی شهری و در خصوص سیستم حمل و نقل شهری باید به آنها توجه شود (حسینی، ۱۳۷۱، ص ۷۵).

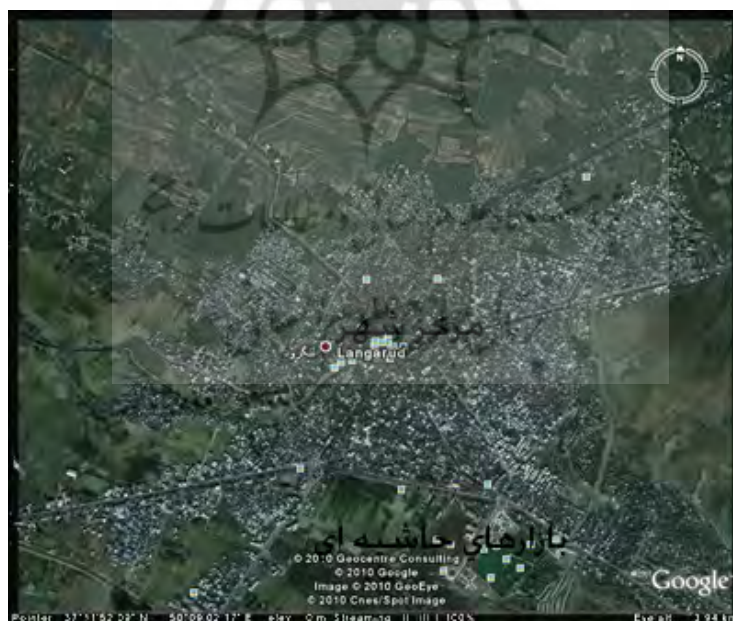
برای اینکه امر رفت و آمد بتواند با کارآئی و سهولت انجام گیرد، باید با سایر تصمیمات مرتبط در شهر هماهنگ گردد. برای مثال تراکم مسکونی و فاصله اشتغال و مراکز تجاری رابطه نزدیکی با شبکه ارتباطی دارد (بحرینی، ۱۳۸۶، ص ۴۵۰). می توان گفت تولید سفر تابعی از نحوه استفاده از اراضی است و کاربری های مختلف، تولید سفرهای متفاوتی دارند؛ مثلا کاربری تجاری بیش از کاربری مسکونی و کاربری مسکونی بیش از فضاهای باز، تولید سفر می کنند. علاوه بر این، سطوح مختلف تراکم و شکل های مختلف مجتمع های مسکونی، بر افزایش یا کاهش تولید سفر تاثیر می گذارند (پورمحمدی، ۱۳۸۶، ص ۸۹). همچنین با استفاده از مفهوم کاربریهای مختلط و کاهش فاصله محل کار و محل سکونت، می توان زمان سفر و تعداد سفرهای شهری را کاهش داد و مشکلات دسترسی را برطرف نمود (Coupland, 1996, 6). در هر صورت هدف اولیه برنامه ریزی حمل و نقل، ایجاد تعادل کارآمد میان فعالیت های کاربری زمین و ظرفیت بالقوه ارتباطات بین این گونه فعالیت هاست (زیاری، ۱۳۸۶، ص ۱۵۸). علاوه بر این، گسترده

ترین شکل بهره گیری در حمل و نقل، اتومبیل است که در برخی از کشورها موجب شده بیش از ۲۰ درصد مساحت شهر به خیابانها و مسیرهای ارتباطی اختصاص یابد (صابری فر، ۱۳۷۸، ص ۷۲).

شهر لنگرود نیز به سبب کوچک بودن مساحت درون شهری آن از یک طرف و تمرکز کابریهای مختلف تجاری، اداری، مسکونی، تفریحی و غیره در مرکز شهر، هم با مشکلات ترافیک سواره و هم با مشکلات ترافیک پیاده مواجه است. علاوه بر مسائل مربوط به تردد وسائط نقلیه، حضور و فعالیت دستفروشان و خرده فروشان در بخش مرکزی شهر نیز منجر به تشدید ترافیک پیاده و مشکلات ناشی از آن در سطح شهر شده است. در سالهای اخیر برای حل این مشکل، طرحهایی نظیر طرح ساماندهی دستفروشان شهری در شهرهای مختلف اجراء شده، که در قالب این طرح در برخی از شهرها، مکانهایی ویژه برای فعالیت دستفروشان در نظر گرفته شده است.

به عنوان مثال، تقویت بازارهای خرده فروشی غیر رسمی، دست دوم و ارزان قیمت، یکی از پدیده های لازم با تحولات اخیر تجاری در مرکز قدیم شهر تهران بوده است. بازارچه سید اسماعیل از جمله این بازارهاست که از دو بخش متمایز مغازه داری و دستفروشی تشکیل شده است (خاتم، ۱۳۸۳، ص ۱۳۵). اگرچه این طرح ها در تحلیل علل رشد بازارهای غیر رسمی در محدوده مرکزی توفیق چندانی ندارند و به طور کلی دستفروشی را در زمره مشاغل کاذب و بازارهایی نظیر سید اسماعیل را برای کسبه و فعالان تجاری منطقه در دسرساز می دانند، اما با توجه به تجارب گذشته، جابجایی و تخریب آنها را توصیه نکرده اند (مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران، ۱۳۷۹).

در شهر لنگرود نیز طرح ساماندهی دستفروشان شهری به مرحله اجراء درآمده و مکانهایی ویژه واقع در بازارهای حاشیه شهر جهت فعالیت دستفروشان و دوره گردان شهری در نظر گرفته شده است (عکس ۱).



عکس ۱- عکس هوایی از موقعیت بازارهای حاشیه شهر و مرکز شهر لنگرود

این تحقیق در پی آن است نقش بازارهای حاشیه شهر لنگرود در جذب جمعیت به سمت خود، و در نتیجه نقش آن در کاهش جریان ترافیکی بخش مرکزی شهر و نیز در اجرای طرح ساماندهی دستفروشان شهری را مورد بررسی قرار دهد.

۲. مروری بر ادبیات موضوع

برخی از پژوهش‌های صورت گرفته در زمینه مباحث مربوط به مراکز شهری و نتایج آنها به شرح زیر می باشد:

ستاری نجف آبادی (۱۳۸۸) سعی بر آن داشته تا با بهره گیری از ابزار طراحی شهری و تلفیق آن با یکی از مکاتب ریشه دار ایرانی و اسلامی یعنی مکتب اصفهان، به بازخوانی اصول کلی طراحی و هویتی در شهر نجف آباد و فضای شهری واقع در مرکز آن پردازد.

امان پور (۱۳۸۵) معتقد است که در طرح بافت مرکزی شهر تنکابن، نیاز به سطوح پیاده جهت خلق فضایی مناسب برای شهروندان و جلب آنها به داخل مجموعه و ایجاد نوعی تعامل میان مجموعه در ارتباط با استفاده کنندگان، محوری اصلی را در قلب مجموعه پدید آورده است.

عباس زاده (۱۳۸۴) در پژوهش خود می کوشد، با توجه به اینکه احداث خیابان در بافت تاریخی، بازار و مرکز شهر مشکلات فراوانی را ایجاد نموده، به روشی خاص از مداخله در ساختار خیابانها دست یابد تا بتوان با حفظ ماهیت خیابان، مشکلات حادث شده بواسطه احداث آن را نیز برطرف کند.

صفایی زاده (۱۳۸۳) سعی بر آن دارد، از آنجایی که وجود بازار شهر در مرکز شهر زنجان، به علت تراکم واحدهای تجاری در بدنه بیرونی بازار از لحاظ عملکردی استحاله شده و همچنین حجم ترافیک عبوری و تردد وسائط نقلیه در مرکز شهر را با مشکل مواجه نموده است، راهکارهایی را جهت حل مشکلات موجود و در راستای باززنده سازی عرصه های فعالیت جمعی در مرکز شهر پیشنهاد دهد.

از منظر ابوالحسنی (۱۳۸۲)، برخی از اقدامات بازدارنده ترافیکی از جمله طرح محدوده ممنوعه ترافیک سبب تضعیف مرکز شهر تهران شده است.

محمدی شمیرانی (۱۳۷۶) در طراحی یک مرکز شهری در شمیران، راهکارهایی جهت ایجاد حیات مدنی و پویایی و فعالیت بیشتر مراکز شهری ارائه می دهد.

رحیمیان (۱۳۸۲) و سیداف (۱۳۸۰) و معین نجف آبادی (۱۳۷۰) نیز تحقیقات مشابهی را در مورد طراحی و ساماندهی مراکز شهری انجام داده و به ارائه پیشنهادهای متناسب با هر شهر پرداخته اند.

اما در زمینه مسایل ترافیکی و مشکلات ناشی از آن نیز پژوهش‌های زیادی صورت گرفته است که نتایج برخی از آنها عبارتند از:

نتایج تحقیقات عظیمی و فاروقی (۱۳۸۷) نشان می دهد که تمرکز فعالیت های مهم تجاری، خدماتی و اداری در محدوده مرکزی شهر رشت با خیابانهای اصلی منشعب از مرکز که حوادث ترافیکی زیادتری دارند، همگرایی دارد. دلیل این همگرایی نیز با ضرورت مراجعه مردم به مرکز شهر برای رفع نیازهای روزمره نظیر خرید و فروش، دسترسی به خدمات فرهنگی و اداری در رابطه است که به ازدحام رفت و آمد و در نتیجه افزایش حوادث رانندگی منجر می شود.

بختیاری (۱۳۸۶) نیز معتقد است در برخی از محلات شهری با اولویت دادن به حرکت پیاده می توان به فرآیند آرام سازی ترافیک کمک کرد که یکی از مهمترین زمینه های حمل و نقل پایدار نیز محسوب می شود.

مولانایی کمانگر (۱۳۷۸) معتقد است هرچند میدان به عنوان راه حلی برای رفع مشکلات ناشی از ترافیک در تقاطع ها و سایر بخش های شهر می باشد، اما با بالا رفتن حجم ترافیک و با توجه به ابعاد و طرح مهندسی میداين، کارآیی آن بتدریج کاهش می یابد.

محمدزاده (۱۳۷۵) عوارض متعدد ترافیک درون شهری را از منظر ضایعات زیست محیطی بررسی می کند و از ضایعاتی چون آلودگی هوا و خاک و آب، سروصدا، بروز تصادف، گسستگی بافت، ایجاد لرزش، مزاحمت ناشی از وسائط نقلیه پارک شده، تولید ذرات گردوغبار، آلودگی بصری و غیره به عنوان عوارض زیست محیطی که در اثر ترافیک درون شهری بروز می کنند، نام می برد.

وارثی (۱۳۷۴) نیز در پژوهش خود، آلودگی های ناشی از ترافیک در شهر اصفهان را بررسی می کند و پس از شناخت آلاینده های ناشی از ترافیک در اصفهان و میزان مواد آلوده کننده ناشی از وسایل نقلیه، راهکارهایی را در جهت کاهش آلودگی شهر پیشنهاد می کند.

احمدشعربافی (۱۳۷۴) توسعه سیستم های حمل و نقل در استان گیلان را به لحاظ اقتصادی ضروری می داند؛ زیرا آمار ثبت شده از ترافیک در محورهای جاده ای این استان نشان می دهند که میزان ترافیک موجود در سطح جاده ها از ظرفیت مجاز بیشتر بوده و این امر خسارتهای فراوانی را ایجاد نموده است.

محمودی (۱۳۷۳) بر این باور است که کاربری زمینی حمل و نقل و انتقالات شهری، دو جزء جدانشدنی از سیستم عمومی ساختار شهری است و الگوهای کاربری زمینی از نوع مسکونی و غیرمسکونی و ساختار فضایی حاصل از مکانیزم رفتاری میان آنها، اساس و مبانی رفت و آمدهای شهری را تشکیل می دهند که با تفکیک آنها به حرکات مبدا و مقصد و یا تخصیص آنها به کانونهای عرضه و تقاضای حمل و نقل می توان الگوی رفت و آمدهای شهری را طراحی نمود.

۳. روش شناسی تحقیق

روش بکار گرفته شده در این تحقیق، روش توصیفی - تحلیلی است؛ بدین معنا که توصیف و تفسیر شرایط و روابط و مطالعه وضع موجود، مقدمه ای جهت تحلیل بعد از آن می باشد. روش جمع آوری اطلاعات، هم بر اساس مطالعات کتابخانه ای یا اسنادی و هم بر اساس روش میدانی می باشد. در روش کتابخانه ای، بوسیله فیش برداری از منابع و اسناد و جستجو در بین نشریات محلی و گردآوری مصاحبه ها و اظهارات مسئولین و مدیران شهری، اطلاعات لازم جمع آوری شد و در روش میدانی نیز با حضور مکرر و متعدد در محل بازارهای حاشیه شهر و سطح شهر و بخش مرکزی شهر از طریق مشاهده مستقیم (عینی)، تهیه عکس و نقشه، اطلاعات مورد نیاز جمع آوری شد. علاوه بر این، با ۲۵۰ فروشنده در "جمعه پارک بازار" و ۳۰۰ فروشنده در بازارهای هفتگی شهر مصاحبه (شفاهی و پرسشنامه) به عمل آمده است.

۴. یافته های تحقیق

۴-۱. شناخت ویژگی های عمومی بازارهای حاشیه شهر لنگرود

۴-۱-۱. ویژگی های بازارهای هفتگی شهر

در حال حاضر، بازارهای هفتگی شهر لنگرود، هر هفته روزهای شنبه و چهارشنبه در محوطه مخصوصی واقع در پارک فجر لنگرود، که جهت برپایی آن اختصاص داده شده، از ساعت ۷ صبح الی ۳ عصر برپا می شود. میانگین تعداد مراجعه کنندگان به بازارهای هفتگی در یک روز، ۲۰۰۰ نفر می باشد که در مواقع خاص سال نظیر ایام قبل از عید، مناسبت های خاص و غیره، این رقم به ۴۰۰۰ نفر هم افزایش می یابد.

طی هفته های متعدد که به بازار هفتگی شهر مراجعه شد (بهار و تابستان ۸۹)، در هر هفته به طور میانگین ۳۰۰ بساطی بزرگ و کوچک در این بازارها حضور می یابند که از این تعداد ۶۲ درصد آنها را بساطی های بزرگ و ۳۸ درصد را بساطی های کوچک تشکیل می دهند.

بساطی های بزرگ، آندسته از بساطی ها هستند که اولاً: شکل و شمایل ظاهری بساطشان، بزرگتر و گسترده تر از بساطی های کوچک است و به همین جهت در میان کسبه و اهالی بازار، به عنوان بساطی پرده زن، طویل، حجیم و غیره نام برده می شوند؛ ثانیاً: نوع فعالیت، گستردگی کار، نحوه عملکرد تجاری، تعداد و تنوع کالاها و اجناس، میزان درآمد، تعداد افراد شاغل در هر بساطی و سایر خصوصیات بساطی های بزرگ، بسیار متفاوت تر و متمایزتر از بساطی های کوچک است. اکثریت مطلق فروشندگان بساطی های بزرگ، این شغل، شغل اصلی و ثابتشان و این درآمد، درآمد اصلی و ثابتشان محسوب می شود. از بساطی های کوچک نیز تحت عنوان دستفروش، خرده فروش و ... یاد می شود.

تعداد افراد شاغل در مجموع ۳۰۰ بساطی بزرگ و کوچک بازارهای هفتگی، تقریباً ۴۵۰ نفر می باشد. همچنین ۸۷ درصد کل بساطی ها را صنف تره بار فروشی (شامل میوه، سبزیجات، حبوبات، لبنیات، محصولات کشاورزی و ...) و ۱۳ درصد را سایر کالاها و اجناس (شامل پوشاک، کیف و کفش، لوازم خانگی، پلاسکو و ...) تشکیل می دهند و به عبارتی دیگر می توان گفت که بازارهای هفتگی شهر لنگرود بیشتر اختصاص به بازار تره بار فروشان دارد. در میان فروشندگان بازارهای هفتگی شهر، علاوه بر مردان، زنان فروشنده نیز درصد قابل ملاحظه ای (۳۵ درصد) را تشکیل می دهند که عمده این زنان فروشنده، زنان روستایی، کشاورز و ... هستند که از روستاها و آبادی های اطراف شهر، در این بازارها حضور پیدا می کنند.

ترکیب سنی فروشندگان بازارهای هفتگی شهر، بیانگر کارکرد سنتی بازارهای هفتگی است که فروشندگان میانسال (مجموعاً ۸۴ درصد) و حتی سالمندان، از جوانان و فروشندگان کم سن و سال در بازارهای هفتگی، بسی فعالترند. همچنین بیشترین درصد فروشندگان را افراد دارای مدرک سیکل و سپس ابتدایی تشکیل می دهند که مجموعاً ۶۳ درصد می باشند.

حدود ۸۴ درصد از فروشندگان بازارهای هفتگی شهر لنگرود، ساکن شهرستان لنگرود (شهر لنگرود و بخش های اطراف) و ۱۶ درصد نیز ساکن سایر شهرستان های گیلان هستند که این شهرستان ها عبارتند از: شهرستان های لاهیجان،

رودسر و آستانه اشرفیه. به غیر از این شهرستانها، حضور فروشندگان ساکن سایر شهرستانهای گیلان و نیز ساکنان سایر استانها، در بازارهای هفتگی، در حد صفر می باشد و این بیانگر این است که حوزه نفوذ بازارهای هفتگی به لحاظ جذب فروشنده، بیشتر از حد فروشندگان ساکن شهرستان و چند شهر مجاور، تجاوز نمی کند.

۴-۱-۲. ویژگی های پارک بازار

مجموعه پارک بازار لنگرود، در ضلع جنوبی شهر و در همسایگی بازارهای هفتگی شهر (در محوطه پارک فجر) واقع شده است. تعداد کل واحدهای تجاری مجموعه، ۶۱۸ واحد می باشد که از این تعداد در حال حاضر، تقریباً یک سوم از کل واحدها فعال می باشد. علاوه بر واحدهای تجاری، عناصر و امکانات دیگری چون بانک و رستوران و غیره نیز برای مجموعه در نظر گرفته شده است که در مجموع تعداد کل واحدهای تجاری در حال حاضر ۶۳۷ واحد می باشد.

علیرغم اینکه فعالیت های تجاری در مجموعه پارک بازار در تمام روزهای هفته جاری است، اما این مجموعه از رونق جمعیتی و اقتصادی نه چندان مناسبی برخوردار است. میانگین ۸۰ الی ۱۲۰ نفر مراجعه کننده روزانه به مغازه های درون پارک بازار، خود به تنهایی گویای این واقعیت می باشد.

در پارک بازار علاوه بر فعالیت های تجاری روزانه مغازه های درون آن، هر هفته در روزهای جمعه، بازاری ویژه بنام "جمعه پارک بازار" نیز دایر می شود. در "جمعه پارک بازار" که پررونق ترین روز هفته برای پارک بازار به حساب می آید، علاوه بر فعالیت مغازه های درون آن، به طور میانگین هر هفته حدود ۶۰۰ الی ۷۰۰ بساطی بزرگ و بساطی کوچک (دستفروشان)، از شهرستانهای مختلف استان و نیز سایر استانها به درون پارک بازار می آیند و کالاها و اجناس خود را جهت فروش در معرض دید مردم و مراجعه کنندگان به پارک بازار، قرار می دهند. میانگین تعداد مراجعه کنندگان به "جمعه پارک بازار"، ۷۰۰۰ نفر می باشد که در مواقع خاص سال نظیر ایام قبل از عید، نمایشگاه های فصلی، مناسبت های خاص و غیره، این رقم بالغ بر ۱۵۰۰۰ الی ۲۰۰۰۰ نفر هم افزایش می یابد.

طی هفته های مکرر و متعدد که به "جمعه پارک بازار" مراجعه شد (بهار و تابستان ۸۹)، در هر هفته به طور میانگین ۶۰۰ بساطی بزرگ و کوچک در این بازار حضور می یابند، که از این ۶۰۰ بساطی، ۵۶ درصد آن را بساطی های بزرگ و ۴۴ درصد آن را نیز بساطی های کوچک تشکیل می دهند. در ایام خاص سال، این تعداد به ۱۰۰۰ الی ۱۵۰۰ بساطی بزرگ و کوچک نیز افزایش می یابد. تعداد افراد شاغل در مجموع بساطی های بزرگ و کوچک، به طور میانگین ۱۱۰۰ نفر می باشد. فروشندگان زن در "جمعه پارک بازار" نسبت به بازارهای هفتگی فعالیت کمتری دارند (۱۷ درصد) و میانگین سنی فروشندگان آن نیز جوان می باشد و دیپلمه ها نیز با حضور ۶۶ درصدی در میان فروشندگان، گوی سبقت را از سایر گروه ها ربوده اند.

در "جمعه پارک بازار"، فروشندگان ساکن شهرستان لنگرود (شهر لنگرود و بخشهای اطراف)، با ۵۴ درصد از کل بساطی ها بیشترین درصد را به خود اختصاص داده اند. ۳۷ درصد از فروشندگان نیز ساکن سایر شهرستانهای گیلان هستند که عمده ترین این شهرستانها عبارتند از: لاهیجان- رودسر- آستانه اشرفیه- رشت - فومن و غیره. همچنین در مجموع، ۹۱ درصد از فروشندگان بساطی بزرگ و کوچک، ساکن استان گیلان و ۹ درصد نیز ساکن سایر استانها

هستند که این استانها عبارتند از: استان مازندران و بویژه شهرهای غرب مازندران (تنکابن، رامسر، چالوس، نوشهر و...)، استان اردبیل (خلخال و...) و سایر استانها.

شایان ذکر است که برخلاف بازارهای هفتگی لنگرود یعنی شنبه بازار و چهارشنبه بازار، که در آنها صنف تره بار فروشان بیشترین درصد فروشندگان را تشکیل می دهند، در "جمعه پارک بازار"، این صنف هیچ فعالیتی ندارد. از طرف دیگر در مجموع، ۶۱ درصد بساطی های بزرگ و کوچک در "جمعه پارک بازار" را صنف پوشاک تشکیل می دهند و مابقی را نیز صنوف لوازم خانگی، لوکس، اغذیه و غیره شامل می شوند.



شکل ۱ - نمایش ساختار بازارهای حاشیه شهر (پارک بازار و بازارهای هفتگی)

۲-۴. بررسی نقش بازارهای حاشیه شهر لنگرود در توازن جریان ترافیکی (ترافیک سواره) بخش مرکزی شهر با توجه به عمومی شدن مشکل ترافیک در مراکز بسیاری از شهرها (من جمله لنگرود) و با توجه به دایر شدن بازارهای حاشیه شهری در لنگرود، میزان موفقیت این بازارها در کاهش جریان ترافیک سواره بخش مرکزی شهر مورد بررسی قرار گرفت و برای این کار از سه روش استفاده شد:

۱- روش اول:

برای بررسی میزان موفقیت بازارهای حاشیه شهر لنگرود در کاهش جریان ترافیکی مرکز شهر، رابطه میان رونق جمعیتی بازارهای حاشیه شهر و جریان ترافیکی بخش مرکزی شهر به دقت مورد مطالعه و ارزیابی قرار گرفت. بدین معنا که بررسی شد، آیا رونق جمعیتی بازارهای حاشیه شهر به گونه ای بوده که سبب جذب جمعیت و کاهش ترافیک بخش مرکزی شهر شده باشد؟

بازارهای حاشیه شهر در صورت موفقیت در این رابطه، در روزهای پررونق خود (شنبه، چهارشنبه و جمعه)، باید سبب کاهش ترافیک بخش مرکزی شهر شوند و در روزهای کم رونق این بازارها (روزهای عادی)، جریان ترافیکی بخش مرکزی شهر نسبت به روزهای پررونق باید بیشتر باشد.

روش های مختلفی برای آمارگیری میزان رفت و آمد وسایل نقلیه در یک خیابان وجود دارد که عبارتند از: شمارش دستی و شمارش با دستگاه های اندازه گیری هوای فشرده (بادی)، هیدرولیکی، برقی، مغناطیسی و چشم الکترونیکی و

همچنین روش اتومبیل ناظر(شاهی، ۱۳۸۹، صص ۲۱-۲۴) که در این پژوهش، روش شمارش دستی بکار رفته است؛ بدین نحو که در ۵ روز متناوب (مرداد ۸۹)، از جریان ترافیکی و حجم تردد وسایل نقلیه در بخش مرکزی شهر، آمارگیری به عمل آمد. این ۵ روز انتخاب شده عبارتند: از ۲ روز بازار هفتگی شهر یعنی شنبه و چهارشنبه، ۲ روز عادی هفته و یک روز جمعه که "جمعه پارک بازار" در این روز برپا می شود. محورهای ۲ گانه ای که حجم تردد وسایل نقلیه در آنها، مورد ثبت و ضبط قرار گرفت، عبارتند از: ۱- خیابان امام خمینی، واقع در بخش مرکزی و اطراف میدان اصلی شهر(میدان نماز)، ۲- خیابان شریعتی، واقع در بخش مرکزی و اطراف میدان اصلی شهر(میدان نماز). (شکل ۲)

ساعات کار بازار هفتگی از ساعت ۷ صبح الی ۳ عصر و اوج رونق بازار از ساعت ۹ صبح الی ۱ عصر می باشد. به همین دلیل، آمارگیری از حجم تردد وسایل نقلیه در محورهای فوق، از ساعت ۸ صبح الی ۲ عصر و در بازه های زمانی نیم ساعته، انجام شد. بازه زمانی ۸ صبح الی ۲ عصر هم به دو بخش تقسیم شد. از ۸ صبح الی ۱۱ صبح، آمارگیری در خیابان امام خمینی(ره)، واقع در بخش مرکزی و اطراف میدان اصلی شهر(میدان نماز)، صورت گرفت و از ساعت ۱۱ صبح الی ۲ عصر هم آمارگیری در طرف دیگر میدان اصلی شهر یعنی خیابان شریعتی، انجام شد.



شکل ۲ - نمایش موقعیت بازارهای حاشیه ای و خیابانهای بخش مرکزی شهر

اولین روز بازار هفتگی؛ شنبه :

جدول ۱- حجم تردد وسایل نقلیه در خیابان امام، شنبه

بازه های زمانی	رفت (به طرف میدان)		برگشت (خروج از میدان)	
	تعداد سواری ها	تعداد موتورسیکلت ها	تعداد سواری ها	تعداد موتورسیکلت ها
8-8.30	340	60	350	69
8.45-9.15	383	63	336	71
9.30-10	405	68	414	86
10.15-10.45	491	120	423	71
مجموع	۱۶۱۹	311	۱۵۲۳	297
مجموع تعداد سواری های رفت و برگشت	۳۱۴۲	مجموع تعداد موتورسیکلت های رفت و برگشت	608	

منبع: برداشت های میدانی نگارندگان

جدول ۲- حجم تردد وسایل نقلیه در خیابان شریعتی، شبیه

بازه های زمانی	رفت (به طرف میدان)		برگشت (خروج از میدان)	
	تعداد سواری ها	تعداد موتورسی ها	تعداد سواری ها	تعداد موتورسی ها
11-11.30	513	129	485	132
11.45-12.15	459	107	523	113
12.30-1	473	111	491	114
1.15-1.45	320	112	336	101
مجموع	1765	459	1835	460
مجموع تعداد سواری های رفت و برگشت	3600	مجموع تعداد موتورسی های رفت و برگشت	919	

منبع: برداشت های میدانی نگارندگان

آمارهای فوق مربوط به یکی از روزهای بازارهفتگی (شنبه) است و طبق همین روند، در ۴ روز دیگر (یک روز دیگر بازارهفتگی یعنی چهارشنبه، دو روز عادی و یک روز جمعه) نیز آمارگیری به عمل آمد و جداولی مشابه جداول فوق بدست آمد که به جهت اختصار در این پژوهش درج نشده است.

جمع بندی نتایج آمارگیری

قبل از جمع بندی نتایج آمارگیری، لازم به ذکر است که منظور از تعداد سواری ها در آمار فوق، وسایل نقلیه شامل خودرو شخصی ها، تاکسی ها، وانت و... می باشد. همچنین بدلیل اینکه در خیابانهای داخلی شهر، وسایل نقلیه سنگین اعم از اتوبوس، کامیون، تریلی و... و حتی مینی بوس نیز تردد نمی نماید، این وسایل نقلیه در آمارها ثبت نشده است. برای جمع بندی نتایج آمارهای بدست آمده، آمار تعداد کل سواری ها و موتورسی های تردد کرده در طی روزهای عادی و روزهای بازارهفتگی، به طور جداگانه در جداول زیر آمده است:

جدول ۳- حجم تردد مجموع وسایل نقلیه در ساعات معین از روزهای بازارهفتگی

چهارشنبه، خ شریعتی	چهارشنبه، خ امام	شنبه، خ شریعتی	شنبه، خ امام	۸ صبح الی ۲ عصر
4029	3298	3600	3142	تعداد کل سواریهای رفت و برگشت
758	692	919	608	تعداد کل موتورسیهای رفت و برگشت

منبع: برداشت های میدانی نگارندگان

جدول ۴- حجم تردد مجموع وسایل نقلیه در ساعات معین از روزهای عادی

سه شنبه، خ شریعتی	سه شنبه، خ امام	یکشنبه، خ شریعتی	یکشنبه، خ امام	۸ صبح الی ۲ عصر
3344	2791	3553	2808	تعداد کل سواریهای رفت و برگشت
796	509	872	557	تعداد کل موتورسیهای رفت و برگشت

منبع: برداشت های میدانی نگارندگان

جدول ۵- حجم تردد مجموع وسایل نقلیه در عصر جمعه

جمعه، خ امام	۶ الی ۹ عصر
3162	تعدادکل سواریهای رفت و برگشت
596	تعدادکل موتوریهای رفت و برگشت

منبع: برداشت های میدانی نگارندگان

البته شایان ذکر است که در آمار فوق، آمار تعداد وسایل نقلیه در زمانهای استراحت ۱۵ دقیقه ای، ثبت نشده است. با دقت در آمار فوق می توان گفت که حجم تردد وسایل نقلیه در بخش مرکزی شهر، در روزهای بازارهفتگی (روزهای پر رونق بازارهای حاشیه شهر)، نه تنها کمتر از روزهای عادی (روزهای کم رونق) نشده است، بلکه کاملاً به عکس؛ حجم تردد وسایل نقلیه در هر دو خیابان اصلی و مرکزی شهر، در روزهای بازار هفتگی بیشتر از روزهای عادی است.

علت این مساله این است که در روزهای بازار هفتگی علی رغم اینکه بازارهای هفتگی حاشیه شهری از رونق جمعیتی مناسبی برخوردارند، اما با این حال، بازار داخل شهر و بازار مرکزی شهر نیز همچنان فعال و جذاب جمعیت است.

همچنین شلوغی و ازدحام جمعیت "جمعه پارک بازار" لنگرود، نه تنها سبب کاهش ترافیک نشده، بلکه خود سبب افزایش و سنگینی بار ترافیک در محور بیرونی شهر شده است.

۲- روش دوم:

روش دوم نیز استفاده از مشاهدات میدانی بوده است. با این توضیح که هرچه جریان ترافیک بین دو نقطه مبدا و مقصد، افزایش یابد، تعداد مردمی که از محل سکونتشان به محل کارشان در هر ساعت در حرکتند، بیشتر می شود. معهداً با افزایش هرچه بیشتر جریان ترافیک بین این دو محل، نقطه ای خواهد رسید که زمان انجام سفر برای مسافران زیاد می شود و در نهایت به نقطه دیگری می رسیم که از تعداد مردمی که بین این دو محل در هر ساعت در حرکتند، کاسته خواهد شد. البته قبل از رسیدن به این نقطه افزایش تعداد اتومبیل هایی که در این خیابان در حال حرکتند، به طور نسبی بیشتر از آنکه باعث کاهش سرعت جریان ترافیک شود، موجب افزایش تعداد افرادی که بین این دو نقطه در هر ساعت سفر می کنند، خواهد شد. ولی اگر این افزایش حجم ترافیک ادامه یابد، به نقطه ای خواهیم رسید که اثر منفی بر روی سرعت جریان ترافیک بیشتر از اثر مثبت آن بر روی تعداد افرادی که بین این دو نقطه سفر می کنند، خواهد بود. وقتی به این نقطه رسیدیم، از تعداد افرادی که می توانند فاصله محل سکونت و محل کار را در هر ساعت در این خیابان طی کنند کاسته خواهد شد و این نقطه شروع تراکم ترافیک است (عابدین درکوش، ۱۳۸۶، صص ۱۶۷-۱۶۸).

با توجه به این مساله و از آنجایی که ترافیک، پدیده ای است که از اصول منظم و قواعد ریاضی خاصی پیروی نمی کند، همیشه تعداد زیاد وسایل نقلیه به نسبت زمان و در یک بازه زمانی معین، نشان دهنده جریان سنگین ترافیک نیست. شاهد مدعا اینکه، گاهی اوقات در یک بازه زمانی معین، به دلیل حرکت کند اتومبیل ها و سنگینی بارترافیک، تعداد وسایل نقلیه عبوری کمتر می شود و این مواقعی است که گره های ترافیکی ایجاد می شوند. از

همین رو و به جهت کنترل بیشتر اوضاع، در حین آمارگیری در روزهای فوق و در همان ساعات معین و در همان محورها، وضعیت حرکت و آلودشد وسایل نقلیه، مورد کنترل قرار گرفت. مشاهدات میدانی حاکی از آن بود که در همان بازه های زمانی معین، تعداد دفعاتی که گره های ترافیکی ایجاد می شد (به نحوی که حرکت اتومبیل ها بسیار کند و با توقف های موقت همراه بود)، در روزهای بازارهفتگی بیشتر از روزهای عادی بود. به عنوان مثال، در اوج ساعات شلوغی صبح که بین ساعت ۱۰،۳۰ الی ۱۲،۳۰ بوده، در روز شنبه بازارهفتگی ۱۷ بار و در روز چهارشنبه بازار هفتگی ۱۹ بار، گره های ترافیکی ایجاد شد، در حالی که در روزهای عادی یکشنبه و سه شنبه، به ترتیب ۱۳ بار و ۹ بار گره های ترافیکی بوجود آمدند. بنابراین مشاهدات میدانی هم گویای این واقعیت است که بازارهای حاشیه شهری، سبب کاهش ترافیک بخش مرکزی شهر نشده است.

۳- روش سوم:

روش سوم، استفاده از پرسشنامه و سوال مستقیم از مردم بوده است. نظرات مردم، به عنوان کسانی که از نزدیک واقعیت ها را لمس و تاثیرات پدیده ها بر شهر و زندگی شهروندان را کاملاً حس می کنند، در بسیاری از مواقع، می تواند بهترین دلیل برای اثبات یا رد یک ادعا مطرح باشد. در جواب این سوال که " به نظر شما آیا مجموعه پارک بازار سبب کاهش ترافیک مرکز شهر لنگرود شده است؟؛ " حدود ۸۶ درصد از پرسش شوندهگان، پاسخشان "خیر" بوده و تنها ۱۴ درصد، پاسخشان "آری" بوده است.

بنابراین با توجه به این مطالب می توان گفت که بازارهای حاشیه شهری لنگرود، نه تنها سبب کاهش ترافیک بخش مرکزی شهر نشده، که در جهت تشدید و افزایش ترافیک مرکز شهر نیز عمل نموده است.

۴-۳. بررسی نقش بازارهای حاشیه شهر لنگرود در ساماندهی دستفروشان شهری و حل مشکلات ترافیکی

(ترافیک پیاده) ناشی از حضور آنان در بخش مرکزی شهر

برای بررسی این مساله نیز از سه روش استفاده شده است:

۱- روش اول:

از آنجایی که قبل از انتقال بازارهای هفتگی شهر به محل کنونی آن واقع در پارک فجر، این بازارهای هفتگی در داخل شهر لنگرود دایر می شده و با توجه به اینکه پراکندگی این بازارها در معابر و محلات مختلف شهری، مشکلات عدیده ای را برای مردم و شهروندان ایجاد میکرده، با انتقال بازارهای هفتگی به درون پارک فجر از یک سو و از سوی دیگر با شروع به کار پارک بازار و بویژه "جمعه پارک بازار" یکی از اهداف از پیش معین شده، انتقال دستفروشان به درون پارک بازار و ساماندهی هرچه بهتر آنان بوده است.

در مصاحبه های متعددی که با مسئولین شهر صورت گرفت، عنوان شد که هدف از اجرای طرح ساماندهی دستفروشان شهری، ساماندهی آنان در بخش مرکزی شهر و در روزهای شنبه و چهارشنبه (روزهای بازارهفتگی) بوده است؛ زیرا دستفروشان، اولاً: به غیر از بخش مرکزی شهر، ثانیاً: به غیر از روزهای بازارهفتگی شهر یعنی شنبه و چهارشنبه، مشکلات خاصی را برای شهر و شهروندان ایجاد نمی کردند.

بنابراین بررسی ها در این مورد، بیشتر معطوف به روزهای بازارهفتگی و بخش مرکزی شهر بوده است.

طبق بررسی های میدانی صورت گرفته، در روزهای عادی، در بخش مرکزی یعنی در اطراف میدان اصلی و مرکزی شهر (میدان نماز)، تعداد دستفروشان و دوره گردان شهری، به طور میانگین از ۲۰ خرده فروش به بیشتر تجاوز نمی کند. همچنین در روزهای بازار هفتگی این تعداد به طور میانگین، به ۵۰ الی ۷۰ دستفروش افزایش می یابد. در حالی که در همین روزها، تعداد فروشندگان بازار هفتگی واقع در ضلع جنوبی پارک بازار به طور میانگین ۳۰۰ بساطی بزرگ و کوچک می باشد که از میان این ۳۰۰ بساطی در بازار هفتگی، حداقل ۱۵ فروشنده آنها کاملاً خرده فروش و دستفروش هستند. همچنین ۸۴ درصد فروشندگان بازار هفتگی شهر لنگرود، ساکن شهرستان لنگرود (شهر لنگرود و بخشهای اطراف) هستند و از میان این ۸۴ درصد (۲۵۲ نفر)، در پاسخ به این سوال که "آیا قبل از انتقال بازار هفتگی به محوطه فعلی واقع در پارک بازار، در داخل شهر هم دستفروشی یا بساط پهن می کردید؟"، حدود ۸۳ درصد آنها (۲۱۰ نفر) پاسخ "آری" دادند و همگی شان اظهار داشته اند که بعد از انتقال بازار هفتگی به محل کنونی، دیگر به هیچ وجه در داخل شهر، به امر فروشندگی نمی پردازند.

با توجه به اینکه باید بین طرح ساماندهی دستفروشان و جمع آوری کلیه دستفروشان شهری، تفاوت قایل بود (جمع آوری کلیه دستفروشان از سطح شهر، نه امکان پذیر و نه یک امر ضروری است. بلکه طرح ساماندهی دستفروشان به معنای جمع آوری اکثریت و یا بخشی از دستفروشان و انتقال آنها به مکان های معین است؛ به گونه ای که عمده مشکلات شهر، ناشی از حضور آنان در مرکز شهر، برطرف گردد) و از سوی دیگر با توجه به آمار تعداد دستفروشان در مرکز شهر لنگرود در روزهای بازار هفتگی یا عادی، و مقایسه این آمار با آمار مشابه در بازار هفتگی و همچنین پرسشهای مطرح شده از فروشندگان بازار هفتگی، موفقیت بازارهای حاشیه شهری در امر ساماندهی دستفروشان مرکز شهر نمایان می شود.

البته شایان ذکر است آمار مربوط به تعداد دستفروشان در روزهای عادی و بازار هفتگی، مربوط به مواقع و شرایط عادی سال است و بدیهی است که در مواقع و شرایط خاص سال، نظیر ایام قبل از عید، مناسبت های خاص و ... این تعداد نیز افزایش می یابد.

۲- روش دوم:

طبق پرسشهای به عمل آمده از فروشندگان بساطی در "جمعه پارک بازار"، تعداد بساطی های بزرگ و کوچک در "جمعه پارک بازار" به طور میانگین ۶۰۰ بساطی هستند که از این تعداد، ۲۶۴ فروشنده آن، جزو دستفروشان و خرده فروشان محسوب می شوند. طبق پرسشهای به عمل آمده، از این تعداد ۵۷ درصد آنان اظهار داشته اند که قبل از پارک بازار، در سطح شهر هم دستفروشی می کردند و اکنون دیگر در سطح شهر دستفروشی نمی کنند و ۴۳ درصد آنان هم بیان کرده اند که بعد از پارک بازار به دستفروشی در "جمعه پارک بازار" روی آورده اند. هر چند این آمار نشان دهنده این است که "جمعه پارک بازار" خود سبب تولید و افزایش دستفروشان شده است، ولی این افزایش دستفروشی، نه تنها برای شهر هیچ مشکلی ایجاد نمی کند (زیرا دستفروشان در داخل پارک بازار و به دور از بخش مرکزی شهر، حضور می یابند)؛ بلکه به عنوان پتانسیل پارک بازار در ایجاد اشتغال هر چند موقت برای عده ای،

محسوب می شود. بنابراین با دقت در پرسشهای به عمل آمده از این دسته از فروشندگان "جمعه پارک بازار" نیز، موفقیت پارک بازار در ساماندهی مطلوب دستفروشان اثبات می گردد.

۳- روش سوم:

روش سوم، استفاده از پرسشنامه و سوال مستقیم از مردم بوده است. طبق پرسش های به عمل آمده از مردم، در پاسخ به این سوال که: "به نظر شما آیا بازارهای حاشیه شهری سبب ساماندهی دستفروشان شهری و حل مشکلات شهری ناشی از حضور آنان در سطح شهر شده است؟" ۷۷ درصد از پرسش شوندگان، جواب مثبت و ۲۳ درصد نیز جواب منفی داده اند. بدین ترتیب با توجه به روشهای فوق و بررسی های به عمل آمده و علی رغم اینکه بازارهای حاشیه شهری در کاهش جریان ترافیکی بخش مرکزی شهر موثر نبوده، ولیکن در امر ساماندهی دستفروشان شهری موفق بوده است.

البته لازم به ذکر است که در این موارد، صرف نظرسنجی از مردم و جواب آنها، در اثبات یا رد یک ادعا نمی تواند کافی باشد، بلکه جهت تکمیل مشاهدات و بررسی های میدانی، نظرات مردم نیز موثر می باشد.

۵. بحث و نتیجه گیری

شهر لنگرود به علت قرارگیری در مسیر شبکه ارتباطی بین استانی و شهرستانی و حذفاصل بین چند شهر در شرق گیلان و از طرفی به علت فقدان کمربندی جهت ترافیک عبوری، بار ترافیکی زیادی را تحمل می کند (مهندسين مشاور شمال، ۱۳۸۱، ص ۱۱۱) و با توجه به اینکه مجموعه پارک بازار نیز در همین محور بیرونی شهر قرار دارد و از آنجایی که این محور در روزهای جمعه و بویژه در عصرهای جمعه، بدلیل ازدیاد سفرهای بین شهری با جریان سنگین ترافیکی مواجه است، رونق و ازدحام زیاد جمعیت پارک بازار در عصرهای جمعه نیز، بر بارترافیکی محور بیرونی شهر افزوده است. بدین ترتیب، رونق پارک بازار نه تنها در کاهش جریان ترافیکی داخل شهر موثر نبوده، بلکه خود سبب سنگین تر شدن بارترافیکی بیرون شهر نیز شده است. به عبارت دیگر، در اینجا راه حل مساله، خود منجر به مساله دیگری شده است.

هرچند، در عصر روز جمعه، بخش مرکزی شهر نسبت به ساعات مشابه در روزهای دیگر، بسیار خلوت تر و کم ازدحام تر به چشم می آید، اما باید توجه داشت که این مساله، به میزان کمی تحت تاثیر رونق پارک بازار بوجود آمده است؛ چرا که در روزجمعه، اکثریت واحدهای تجاری شهر، بازار مرکزی شهر، ادارات دولتی، دفاتر واحدهای خصوصی و سایر مجموعه ها، بسته و تعطیل می باشد. به همین جهت، علت اصلی و عمده کاهش جریان ترافیک مرکزیت شهر در روز جمعه را باید در همین مساله جستجو نمود.

برای موثر واقع شدن پارک بازار در توازن جریان ترافیکی شهر، پیشنهاد می گردد که اولاً: با بهبود و تقویت پارک بازار، تعداد روزهای پررونق آن نیز افزایش یابد. به عبارت دیگر در روزهای عادی هفته یعنی یکشنبه، دوشنبه، سه شنبه و پنجشنبه بازارهایی شبیه "جمعه پارک بازار" دایر شود تا هم، جلوی هجوم سیل جمعیت مراجعه کنندگان، در یک روز (جمعه) به پارک بازار گرفته شود و هم زمینه رونق دائمی و مستدام پارک بازار فراهم گردد؛ ثانیاً: با

توجه به مشکلات ذکر شده در روزجمعه، فعالیت پارک بازار در این روز نسبت به وضعیت کنونی اش کاهش یابد و در عوض، فعالیت آن در سایر روزها بیشتر گردد.

باتوجه به بررسی های انجام شده برای حل مشکلات موجود در این رابطه، توجه به نکات زیر پیشنهاد می گردد:

۱- برای حل مشکلات ترافیکی شهر در زمان حال و آینده، مطالعه ای جامع در مورد حمل و نقل نیاز است. در این مطالعه علاوه بر توجه به کلیه اشکال حمل و نقل، باید عملکرد کلیه سازمانها و افرادی که در شکل دادن به آینده حمل و نقل شهری موثرند، هماهنگ گردد (بهبهانی و شاهی، ۱۳۷۴، صص ۳-۵).

بنابراین صرف احداث مراکز جدید در حاشیه شهرها بدون توجه به نقش و عملکرد مراکز شهری، لزوماً منجر به کاهش جریان ترافیکی در بخش مرکزی شهر نخواهد شد. برای تمرکززدایی و حل بسیاری از مشکلات مراکز شهری، باید بسیاری از نقشها و عملکردهای مراکز شهری از آنها گرفته شود. مادامی که مراکز شهرها (از جمله شهر لنگرود)، نقشها و عملکردهای گوناگون را بر عهده داشته باشند، همواره و به خودی خود، مرکز ثقل و جاذب جمعیت نیز خواهند بود.

۲- مرکز شهر در مقام یک سیستم، به عنوان قلب تپنده شهر و کانون فعالیتهای شهری و نیز یکی از مهمترین عناصر تشکیل دهنده ساختار شهر، نقش موثری در هویت و شخصیت شهر ایفاء می کند و هرگونه چالشی در این روند می تواند منجر به برهم خوردن توازن حیات شهر شود (موفقی، ۱۳۸۵) و از سوی دیگر افول و خالی شدن مرکز شهر از جمعیت در بسیاری از شهرهای بزرگ دنیا در مراحل از رشد و توسعه آنها و به گونه ای پدیدار شده است که علیرغم اینکه مرکز شهر جمعیت خود را از دست داده، اما در عین حال از نظر تنوع اقتصادی و خدماتی و تمرکز سرمایه پیشرفت کرده است (Moulton, 1999, p3).

بنابراین در موضوع تمرکز زدایی از بسیاری از مراکز شهرها - منجمله شهر لنگرود - باید به این نکته توجه داشت که جایگاه مرکز شهر به عنوان کانون هویت بخش و اصالت دهنده شهر با افول و نزول مواجه نگردد و هیچ طرح و پروژه ای در مرکز شهر نباید موجب تضعیف اصالت شهری گردد.

۳- با وجود آنکه هر ساله میلیاردها تومان هزینه جهت ایجاد راهها و تاسیسات جدید صرف می شود، تراکم ترافیک در خیابانها روز به روز افزایش می یابد (شاهی، ۱۳۸۹، ص ۱). بنابراین صرف ایجاد راهها و تاسیسات جدید نمی تواند منجر به کاهش ترافیک شود. در بسیاری از نقاط شهری، ایجاد تسهیلات جدید در زمینه حمل و نقل نه تنها مسائل و مشکلات موجود را برطرف نمی کند، بلکه خود سبب تشویق افراد جهت استفاده از این تسهیلات جدید و به دنبال آن افزایش تعداد سفرهای درون شهری و تشدید ترافیک و در نتیجه بوجود آمدن مسائل و مشکلات پیچیده تر خواهد شد.

۴- به نظر می رسد مشکلات ترافیکی شهرهایی نظیر لنگرود، بیشتر از اینکه به کمبود امکانات و تاسیسات جدید در زمینه حمل و نقل برگردد، به ضعف در مدیریت ترافیک مربوط باشد.

هدف اساسی مدیریت ترافیک، بکار بردن روشها و اقداماتی برای بهترین و بیشترین استفاده از امکانات و تاسیسات موجود، بهبود وضع جادهها و افزایش ایمنی است؛ بدون آنکه به محیط زیست شهری لطمه ای وارد گردد.

اقدامات مدیریت ترافیک شامل یک طرفه کردن خیابانها، انحراف ترافیک از مناطق پرتراکم، کاهش مسافرت ها در ساعات اوج، اعمال محدودیت ها و خطوط ویژه و ... می باشد (همان، صص ۲۰۱-۲۱۸). با توجه به این مساله و با توجه به اینکه زمان حاضر، زمان مواجهه سنتی با مشکلات را پشت سر گذاشته که فقدان مدیریت یکپارچه در امور حمل و نقل و ترافیک شهری از مهمترین خلایه های موجود در این عرصه می باشد (وردی زاده، ۱۳۸۳، صص ۱۰۱)، لزوم توجه بیشتر به امر مدیریت ترافیکی کارآمد در شهر لنگرود ضروری به نظر می رسد.

۵- به نظر می رسد استفاده از دوچرخه در شهر لنگرود، به سبب کوچک بودن این شهر بسیار مناسب و چاره ساز افتد.

دوچرخه تقریباً هیچ گونه اثر نامطلوبی بر محیط زیست ندارد و استفاده از آن به سلامت افراد نیز کمک می کند. از نظر ترافیکی، یک اتومبیل تقریباً ۱۵ برابر یک دوچرخه بر تراکم جاده ها اثر می گذارد و برای پیمودن مسافت های کوتاه در شهرها (تا ۶ کیلومتر)، غالباً متوسط سرعت دوچرخه از سرعت دیگر وسایل نقلیه بیشتر است (شاهی، ۱۳۸۹، صص ۱۵۰). بنابراین با توجه به مزایای بسیار مفید و پراهمیت دوچرخه از سویی و از سوی دیگر با توجه به کوچک بودن بخش مرکزی شهر لنگرود، استفاده از دوچرخه علاوه بر دستیابی به منافع و مزایای مذکور، سبب کاهش جریان ترافیکی مرکز شهر نیز خواهد شد. در همین راستا، بکاربردن سیاست های تشویقی جهت استفاده مردم از این وسیله نقلیه مفید و کارآمد می تواند موثر واقع گردد.

۶- "حرکت" یا "رفت و آمد" هم یک پدیده اقتصادی و اجتماعی است که در پاسخ به عدم تعادل های فضایی و به منظور همگرایی عرضه و تقاضا در قالب مقاصد مسافرتی مختلف پدید می آید (محمودی، ۱۳۶۲) و هم یک پدیده ای است که تابعی از ماهیت عرضه و تقاضا و سطح کارآیی سیستم های حمل و نقل می باشد و در پاسخ به تحقق این اهداف است که شبکه راههای ارتباطی در اشکال فیزیکی مختلف ظاهر می شوند (Eliot Hurst, 1972). صرف نظر از برخی سفرهای شهری که هدفشان صرفاً تغییر مکان است، بسیاری از سفرها به این دلیل انجام می گیرد که نیازهای انسانی در محل اولیه خود یعنی در مبدا برآورده نمی شود و لذا حرکت، پاسخ عملی در برآوردن نیازهای انسانی است (محمودی، ۱۳۷۳، صص ۹۲). به عبارتی دیگر معمولاً هدف از سفر جابجایی انسان یا کالا می باشد، اما اگر شرایطی فراهم شود که نیازها بدون انجام سفر برآورده گردد، از میزان جابجایی کاسته خواهد شد (اصغری و کمالی، ۱۳۷۸، صص ۱۵۹).

با توجه به این نکات و با توجه به اینکه هر پیشرفتی در امور حمل و نقل که زمان، هزینه و یا هر دو مورد را کاهش دهد، بر موانع اساسی ناشی از فاصله نیز غلبه می یابد (بهنروز، ۱۳۷۴، صص ۳۳۹)، به نظر می رسد برای حل مشکلات ترافیکی شهر لنگرود به مانند بسیاری از شهرهای دیگر بهتر است به طرق مختلف، تعداد سفرهای درون شهری را تا حد ممکن کاهش داد. توسعه سیستم های ارتباطی و حرکت به سمت محقق شدن "دولت الکترونیک" علاوه بر دستیابی به منافع بسیار حایز اهمیت، بسیاری از مشکلات این چنینی را نیز حل خواهد نمود.

عکس ۲: تصاویری از جریان ترافیک سواره خیابان داخلی پارک فجر در روزهای مختلف هفته (بازارهای حاشیه شهر خود عاملی شده است در جهت ایجاد و ازدیاد جریان ترافیکی در محور بیرونی شهر)



منبع: نگارندگان



منبع: نگارندگان

عکس ۳: تصاویری از ساماندهی مطلوب دستفروشان در بازارهای حاشیه شهر



منبع: نگارندگان



منبع: نگارندگان

۶. منابع

ابوالحسنی، م (۱۳۸۲). بررسی آثار و پیامدهای محدودیت دسترسی بر کیفیت فضایی مرکز شهر تهران، رساله کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشگاه تهران

احمد شعربافی، م (۱۳۷۴). بررسی علل افزایش ترافیک و ضرورت اقتصادی توسعه سیستم حمل و نقل استان گیلان، رساله کارشناسی ارشد مدیریت دولتی، دانشگاه تهران

اصغری، م و کمالی (۱۳۷۸). نقش ارتباطات در کاهش تقاضای سفر و تراکم ترافیک، مجله دانش انتظامی، ش ۱

... وردی زاده، پ (۱۳۸۳). چالش های مدیریت حمل و نقل و ترافیک شهری در تهران، مجله راهبرد، ش ۳۳

امان پور، ا (۱۳۸۵). ساماندهی عملکردی- کالبدی کانون های شهری در عرصه زندگی جمعی؛ طراحی بخش مرکزی شهر تنکابن (گونه های مسکن و بافت خدمات شهری)، رساله کارشناسی ارشد معماری، دانشگاه تهران

بحرینی، س.ح (۱۳۸۶). فرآیند طراحی شهری، چاپ چهارم. تهران: انتشارات دانشگاه تهران،

بختیاری، ب (۱۳۸۶). تدوین راهکارهای برنامه ریزی و طراحی شهری به منظور آرام سازی ترافیک در محله شهرآرا با اولویت حرکت پیاده، رساله کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشگاه تهران

بهبهانی، ح و شاهی، ج (۱۳۷۴). روشهای پیش بینی سفرهای شهری، چاپ اول. یزد: انتشارات دانشگاه یزد،

- بهروز، ف (۱۳۷۴). زمینه های غالب در جغرافیای انسانی، چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه تهران
- پورمحمدی، م (۱۳۸۶). برنامه ریزی کاربری اراضی شهری، چاپ سوم. تهران: انتشارات سمت،
- حسینی، ع (۱۳۷۱). مجموعه مقالات انسانی و اجتماعی: استانداردهای حداقل سرانه کاربری اراضی در طرح های شهری، سازمان برنامه و بودجه، شیراز
- خاتم، ا (۱۳۸۳). بازار و مرکزیت شهر، مجله گفتگو، ش ۴۱
- رحیمیان، ک (۱۳۸۲). ساماندهی مرکز شهر رامسر، رساله کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشگاه تهران
- زمانی کاسمانی، خ (۱۳۸۰). کنترل دینامیکی حالت های ترافیکی بر اساس اطلاعات مبدا-مقصد، رساله کارشناسی ارشد عمران- راه و ترابری، دانشگاه تهران
- زیاری، ک (۱۳۸۶). برنامه ریزی کاربری اراضی شهری، چاپ سوم. یزد: انتشارات دانشگاه یزد،
- سناری نجف آبادی، ز (۱۳۸۸). ساماندهی و طراحی فضای شهری در مرکز شهر نجف آباد، رساله کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشگاه تهران
- سیداف، س (۱۳۸۰). طراحی شهری در مرکز شهر قزوین، رساله کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشگاه تهران
- سیف الدینی، ف (۱۳۸۵). فرهنگ واژگان تخصصی برنامه ریزی شهری و منطقه ای، چاپ اول. تهران: انتشارات آبیژ،
- شاهی، ج (۱۳۸۹). مهندسی ترافیک، چاپ یازدهم. تهران: مرکز نشر دانشگاهی،
- شکوئی، ح (۱۳۷۹). دیدگاههای نو در جغرافیای شهری، چاپ چهارم. تهران: انتشارات سمت،
- صابری فر، ر (۱۳۷۸). نقد و تحلیل برنامه ریزی کاربری اراضی شهری (نمونه مورد مطالعه شهر مشهد)، رساله دوره دکتری جغرافیای انسانی (برنامه ریزی شهری)، دانشگاه تربیت مدرس، تهران
- صفایی زاده، م (۱۳۸۳). باززنده سازی عرصه های فعالیت جمعی در مرکز شهر زنجان (سبزه میدان)، رساله کارشناسی ارشد معماری، دانشگاه تهران
- عابدین درکوش، س (۱۳۸۶). درآمدی به اقتصاد شهری، چاپ هشتم. تهران: مرکز نشر دانشگاهی،
- عباس زاده، م (۱۳۸۴). طرح مرمت و ساماندهی مجموعه بازار ارومیه خیابان امام خمینی (ره) محدوده بازار، رساله کارشناسی ارشد معماری، دانشگاه تهران
- عظیمی، ن و فاروقی، م (۱۳۸۷). الگوهای فضایی حوادث ترافیک درون شهری در رشت، مجله پژوهش های جغرافیای انسانی، ش ۶۵
- فیلد، ب و مک گور، ب (۱۳۷۶). فنون پیش بینی در برنامه ریزی شهری و منطقه ای، ترجمه فاطمه تقی زاده. تهران: سازمان برنامه و بودجه، مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران (۱۳۷۹). طرح ساماندهی وضع موجود بازارچه سید اسماعیل تهران
- محمدزاده، ر (۱۳۷۵). ضایعات زیست محیطی ترافیک درون شهری، در مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی تبریز، ش ۱۵۸ و ۱۵۹
- محمدی شمیرانی، م (۱۳۷۶). طراحی یک مرکز شهری به منظور ایجاد حیات مدنی (نمونه موردی مرکزی شهر شمیران)، رساله کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشگاه تهران
- محمودی، ع (۱۳۶۲). جغرافیای حمل و نقل، چاپ اول، مرکز نشر دانشگاهی، تهران
- محمودی، ع (۱۳۷۳). کاربری اراضی حمل و نقل شهری، مجله تحقیقات جغرافیایی، ش ۳۳
- معصومی اشکوری، س. ح (۱۳۸۵). اصول و مبانی برنامه ریزی منطقه ای، چاپ سوم، انتشارات پیام، تهران
- معین نجف آبادی، م (۱۳۷۰). طراحی مرکز شهر مشهد اردهال، رساله کارشناسی ارشد معماری، دانشگاه تهران
- موفقی، ن (۱۳۸۵). طراحی و ساماندهی مرکز شهر کامیاران، رساله کارشناسی ارشد معماری، دانشگاه تهران
- مولانای کمانگر، ص (۱۳۸۷). تحلیل جریانهای ترافیکی در میدانی شهری، رساله کارشناسی ارشد عمران-راه و ترابری، دانشگاه تهران
- مهندسین مشاور شمال (۱۳۸۱). طرح تفصیلی شهر لنگرود، سازمان مسکن و شهرسازی استان گیلان

وارثی، ح (۱۳۷۴). ترافیک اصفهان و آلودگی های ناشی از آن، مجله تحقیقات جغرافیایی، ش ۳۸

هاگت، پ (۱۳۸۲). جغرافیا؛ ترکیبی نو (جلد دوم). ترجمه شاپور گودرزی نژاد، چاپ سوم. تهران: انتشارات سمت،

Coupland, A.(1996). **Reclaiming the city, Mixed Use development**, Ch.6, New York:E & FN Spon

Eliot Hurst, M.E.(1972). **A Geography Economic Behaviour**, Duxbary Press

Janelle, D.G.(1969). Spatial Reorganization: A Model and Concept, **Annals of Association of American Geographers**

Moulton, J(1999). Ten Steps to Living Downtown, **American Quarterly**

Muller, P(1982). Everyday Life in Suburbia, **American Quarterly**

Tilly, Ch.(1974). **An Urban World**, Little Brown, Boston



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی