

УДК 711.455

Швец Л.М.,
Харківська національна академія міського господарства

ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛЬНИХ КОМПЛЕКСІВ МАЛИХ ТА СЕРЕДНІХ МІСТ

Дослідженні регіональні фактори розвитку залізничних вокзальних комплексів малих та середніх міст, як вузлових елементів містобудівної та транспортної підсистем.

Ключові слова: залізничний вокзальний комплекс (ЗВК), транспортна інфраструктура, система населених міст (СНМ), малі та середні міста.

Активне прагнення України вступити в єдину європейську систему транспортних комунікацій обумовлене її вигідним географічним і геополітичним положенням по відношенню до країн-сусідів. Це надає можливість підвищення її економічних зв'язків з Європою та Азією та між ними. Проводиться ряд розробок по впровадженню концепції міжнародних транспортних коридорів (МТК) на території України [15], актуальними є питання розвитку транскордонних територій, де здійснюються соціально-економічні зв'язки з територією по іншу сторону кордону [3]. Розвиваються прикордонні пункти пропуску [14]. Залізнична транспортна мережа займає провідне місце в загальній транспортній системі України. Вона є найбільш розвинута і значно впливає на економічні зв'язки між виробниками і споживачами продукції, областями і економічними районами України та з іншими країнами [9]. В сучасних соціально-економічних умовах та в умовах активної реконструкції транспортної системи підвищуються вимоги відносно якості, регулярності, надійності, безпеки транспортних зв'язків при перевезенні пасажирів і вантажів. Приведення стану регіональної транспортної мережі і її вузлових елементів відповідно до норм і стандартів ЄС (європейського союзу) також стимулює розвиток системи розселення в цілому та малих та середніх міст зокрема. Складне становище мережі малих та середніх міст, обумовлене цілою низькою економічних та соціальних проблем, що безпосередньо впливають і на їх архітектурно-планувальне вдосконалення [8]. Хоча в практиці проектування останні часи з'явилася тенденція їх структурно-планувального упорядкування, зокрема проводиться розробка містобудівної документації Харківської області, та інших областей, але у наукових розробках ці питання ще не достатньо висвітлені і пошук методів їх структурно-функціонального та композиційного розвитку, є вельми актуальним. Тому, у роботі розглянуті,

містобудівні фактори впливу на розвиток вузлових елементів транспортної та містобудівної підсистем малих та середніх міст, таких як залізничні вокзальні комплекси (ЗВК), що акумулюють у своїй структурі різноманітні функціональні процеси, впливаючи на просторово-планувальну організацію міста та є важливими містобудівними об'єктами.

У роботі використані основні положення провідних досліджень що до вдосконалення містобудівних комплексів, таких авторів: в аспектах аналізу закономірностей структурно-функціональної, просторово-планувальної і композиційної організації елементів міста і систем населених місць (СНМ) були досліджені в роботах О.Е. Гутнова, З.В. Яргіной, М.М. Гарбель, регіонів – Ю. М. Білокопя [3,4,6,16]. Важливими для даної роботи стали дослідження аспектів функціонування і розвитку малих та середніх міст та їх підсистем Є.М. Марковим, В.М. Лотухіною та інш. [10,11], де також акцентується увага що до потенціального розвитку тих міст які розташовані на залізничних транспортних магістралях. Особливості формування пасажиропотоку проаналізовані – Г.А. Гольцом та інш. [5], де зроблені висновки що у невеликих містах зовнішній пасажиробіг перевищує внутрішній, тому розвиток зовнішніх транспортних комплексів є перспективним. Також важливими для роботи є дослідження в аспектах: технологічних особливостей роботи вокзальних комплексів що вивчалися М.П. Правдіним і іншими авторами [13] та розвитку залізничних транспортних об'єктів, що узагальнені фахівцями в цій області, такими як З.В. Азаренкова, В.М. Батирев та інші [1,2]. Також в роботі були проаналізовані останні дослідження з окремих питань формування та розвитку об'єктів транспортної інфраструктури, зокрема таких авторів як: І.В. Древаль [7].

Слід зазначити, що малі і середні міста, що знаходяться на залізниці, знаходяться у найбільш сприятливих умовах з точки зору розвитку виробництва, кооперації його з підприємствами інших міст, тому що акумулюють в собі зростаючі зовнішні взаємозв'язки міста з іншими населеними місцями і регіонами [10,16]. Носями таких взаємозв'язків є пасажиропотоки, тому при аналізі впливу розвитку транспортної системи регіону на функціонування малих та середніх міст, важливе значення займає прогнозування їх змін та розвитку. [5]. Таким чином, при оцінці транспортних умов розвитку малих і середніх міст слід розглядати території, що відрізняються високим рівнем сформованості транспортної інфраструктури, зокрема її залізничної підсистеми та її вузлових елементів – вокзальних комплексів (ВК).

Належність ЗВК до системи міжнародного транспортного коридору та транскордонних зон, стимулює розвиток ВК завдяки значному збільшенню міжнародних пасажирських потоків та зв'язків на даній ділянці залізниці, що

сприяє появі нових функціональних блоків (розвиток прикордонної функції) в зоні дії вокзального комплексу, розвитку просторової організації і численних функціональних зв'язків як місцевого рівня так і міжнародного. Таким чином, роль вокзального комплексу в розвитку усього міста значно збільшується. Проходження міжнародних транспортних коридорів по територіях з розвиненим туристичним потенціалом, сприяє організації туристичних рекреаційних комплексів і туристичних маршрутів, впливає на ефективнішу організацію виробництва і сільського господарства. Можливість зовнішніх зв'язків також стимулює підвищення соціально-культурного рівня обслуговування населення в зонах, прилеглих до нових шляхів та транскордонних зон. Також слід враховувати залежність функціонального насичення залізничних вокзальних комплексів, та гнучкості його просторової організації з урахуванням подальшого розвитку і можливості нарощування функціональних процесів в його структурі, що в композиційному і художньо-образному аспекті виявляє значущість ЗВК як важливого міського ансамблю [2]. З урахуванням цього, слід зазначити, що основні залізничні магістралі стають осями тяжіння населення, території уздовж них щільніше заселені [11]. Взаємообумовлений розвиток малих та середніх міст і транспортної інфраструктури, залежить від положенням їх на транспортних шляхах з урахуванням віддаленості їх від центрального міста системи населених міст. Важливим фактором, що впливає на формування ЗВК є місце, що займає залізнична станція в мережі залізничного транспорту на рівні регіону. Це обумовлюється рангом залізничної магістралі, яку вона обслуговує. Саме залізничні шляхи забезпечують рух пасажирських потоків, що прибувають на станцію. Подальші сценарії життєдіяльності пасажирів, що обумовлюють вимоги до архітектурно-планувальної організації ЗВК, залежать від транспортного положення малих та середніх міст, так в умовах Харківської області, аналіз показує, що середні міста (Куп'янск, Ізюм, Лозова) знаходяться на магістралях регіонального значення. На них розміщуються також більшість найбільш великих малих міст (Мерефа, Чугуїв, Красноград, Дергачі, Зміїв, Балаклея), тоді як дрібніші поселення розташовані, як правило, поза основними транспортними комунікаціями [11]. У свою чергу вони відрізняються по характеру розвитку, значенню, транспортної мережі в системі розселення, експлуатаційно-технічним параметрам – провізній і пропускній здатності, швидкості сполучення і дальності дії, конфігурації, та функціям, що впливає на архітектурно-планувальну структуру вокзальних комплексів, а саме належність ЗВК до залізничних станції різних типів [13]:

- до вузлового типу, де перетинаються декілька напрямів залізничних колій з розвиненою накопичувальною функцією пасажирів;

- рядовому - ЗВК розташований на одній залізничній магістралі з переважанням транзитного пасажиропотоку;
- тупикового типу - ЗВК - кінцева станція залізничної колії з розвиненою накопичувальною функцією кінцевого пасажиропотоку;
- прикордонного типу - ЗВК з накопичувальною і транзитною функцією.

Чинники, що визначають структуру комплексу, залежать від провідної функції, що реалізовується на ЗВК. Створення оптимальних умов для здійснення усіх видів діяльності (перетин кордону, здійснення міжнародних культурно-ділових поїздок) пов'язане з призначенням геометричних параметрів простору комплексу, визначенням їх меж і розташуванням згідно послідовності кожного типу функціонального процесу, також стимулює розвиток міської структури в цілому, стягуючи різні функціональні блоки в зону дії ЗВК як для обслуговування пасажирів, так і для власного населення [7]. Тому виявлені при аналізі розвитку залізничного вокзального комплексу регіональні чинники, посилюють його містоформуючу роль.

Висновки. Тому при формуванні структури транспортного вузла малих та середніх міст на регіональному рівні, слід враховувати такі показники як: включення до складу комплексу самостійних функціональних груп (прикордонні пропускні пункти, суспільного обслуговування пасажирів та населення); вдосконалення технічної роботи вокзального комплексу (відповідність міжнародним вимогам якості обслуговування пасажирів і перевезення вантажів); кооперація з іншими видами транспорту (транспортні коридори можуть включати декілька видів транспорту (автомобільний, водний, повітряний); збільшення пасажиропотоку, зміна та трансформація його виду.

Література

1. Азаренкова З.В. Рекомендации по проектированию вокзалов. /Минстрой России, ЦНИИП градостроительства. — М.: ГУП ЦПП, 1997. - 60с.
2. Батырев В.М. Вокзалы. М.: Стройиздат, 1988. - 216 с.
3. Білоконь Ю.М. Проблем містобудівного розвитку територій.: Навчальний посібник; за редакцією Фоміна І.О.: «Укрархбудінформ», Київ: 2001.
4. Гарбель М.М. Просторова організація містобудівних систем / Інститут регіональних досліджень НАН України. — К.: Видавничий дім А.С.С, 2004. - 400с.
5. Гольц Г.А. Исследование закономерностей развития перевозок в СССР. Проблемы прогнозирования и оптимизации работы транспорта. - М.: Наука, 1982. – С. 23- 61.
6. Гутнов А.Э. Эволюция градостроительства. - М.: Стройиздат, 1984. - 256 с., ил.
7. Древаль И.В. Структурные принципы композиционного моделирования объединенных вокзальных комплексов. Автореф. дис. канд. архитектуры: 18.00.01 - Х., 2002. - 22с.
8. Закон Украины «Про планування і забудова територій», Київ, №1699-III від 20.04.2000.
9. «Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту» №651-редакція від 27.12.2006.

10. Марков Е. М. Бутузова В.П. Малые города. - М.: Стройиздат, 1985.- 238с.
11. Лотухина В.Н., Водзинский Е.Е. Топалаев В.В. Развитие малых городов УССР, К.: Будівельник – 1988. – 105 с.
12. «Общегосударственная программа развития малых городов» №1580 – IV от 4.03.2004.
13. Правдин Н.П., Рябуха Л.С., Лукашев В.И. Технология работы вокзалов и пассажирских станций. - М.; Транспорт, 1990. - 246 с.
14. «Правительственное решение об открытии дополнительных 30-ти пунктов контроля на приграничных железнодорожных станциях» №456 от 24.07.2003.
15. «Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» №821 від 04.08.1997 Кабінета Міністрів України.
16. Ярина З.В. Градостроительный анализ. – М., Стройиздат, 1984. – 244с.

Аннотация

В статье исследованы региональные факторы развития железнодорожных вокзальных комплексов малых и средних городов как узловых элементов градостроительной и транспортной подсистем.

Ключевые слова: железнодорожный вокзальный комплекс (ЖВК), транспортная инфраструктура, система населенных мест (СНМ), малые и средние города.

Annotation

The article investigates regional factors of the development of railway station complexes of small and medium-sized cities as key elements of urban planning and transport subsystems.

Keywords: railway station complex (RSC), transport infrastructure, the system of settlements, small and medium-sized cities.