

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА ТА МІГРАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ ЯК ПРІОРИТЕТНІ ФАКТОРИ РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКИХ ПОСЕЛЕНЬ (на прикладі приміської зони м. Суми)

На прикладі приміської зони (ПЗ) м. Суми розглянуто вплив транспортної інфраструктури та міграційних процесів на стабільність приміських сільських поселень (ПСП). Проведено аналіз динаміки приміських пасажирських перевезень протягом 2007-2009 рр.

Ключові слова: приміська зона, міграційні і транспортні фактори, приміські сільські поселення, пасажирські перевезення.

Постановка проблеми. Концепція сталого розвитку поселень висуває на порядок денний створення для людини оптимальних умов праці, побуту і відпочинку в екологічно сприятливому середовищі. Специфіка міграційних і транспортних процесів і встановлення ринкових відносин виявляють вплив на формування функціонально-планувальної структури приміських сільських поселень (ПСП) як невід'ємних складових приміських зон великих міст. Дослідження проблем сільських поселень великих міст охоплюють широке коло питань взаємозв'язку міст та їх приміських зон, а також удосконалення функціонально-планувальної структури сільського розселення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням транспортних та міграційних процесів присвячені роботи вітчизняних та зарубіжних фахівців Габреля М. М., Гольца Г. А., Заковоротньої Т. А., Мельника З. В., Мерлена П., Руденко Л. Г., Старостенко Г. Г., Хомри О. У., Христюка Н. М., Крамара М. С. [1-8] тощо. Проте за незначним винятком [1] ці дослідження проведені в минулому столітті, тому не виявляють специфіку пасажирських приміських перевезень на сучасному етапі розвитку.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. В умовах перехідної економіки, на нашу думку, змінилось співвідношення між приміськими пасажирськими залізничними та автомобільними перевезеннями, що потребує певного аналізу. Вплив транспортних і міграційних факторів на стабільність приміських сільських поселень не висвітлювались в наукових розвідках останніх десятиліть.

Постановка завдання. Аналіз динаміки приміських пасажирських перевезень та виявлення впливу міграційних і транспортних факторів на

стабільність сільських поселень. Виявлення підходів до стратегії розвитку ПСП за міграційними і транспортними факторами як пріоритетними.

Виклад основного матеріалу. На розселенні приміського населення позначається істотний вплив природних умов, відстані до міста-центру, а також магістральних автодоріг і залізниць, що зумовлюють його нерівномірність. Відомо, що автошляхи і залізниці є потужним антропогенним чинником формування та розвитку функціонально-планувальної структури міських і сільських поселень. Так, прокладання залізниць в Сибіру на початку 20-го століття перетворило малі поселення за 5-7 років у великі міста. На протязі наступних 2-х років людність міст Томська, Іркутська збільшилась у 2 рази; Омська, Хабаровська – у 3 рази, Владивостока – у 4-ри рази [2].

Із збільшенням рівня транспортного забезпечення між містом і ПСП відбувається зростання людності цього поселення, відбувається скорочення безповоротної міграції із сіл в міста. В ПСП створюється специфічна демографічна ситуація: група працездатного населення в найбільш активному віці від 16-ти до 30-ти років в поселеннях, що розміщені поблизу міста, значно вище, ніж у селах периферійної зони. Мешканці сіл з інтенсивним транспортним сполученням мають більш високий рівень освіти [4].

Частка зайнятого в економіці міста-центру населення ПСП, що здійснює щоденні міграційні поїздки, прямо пропорційна величині цього міста-центру. Ця тенденція зберігає свою динаміку з розвитком міста. Формування трудової маятникової міграції з сіл до міста залежить від забезпеченості робочими місцями в сільській місцевості. Однією з причин, що породжує трудові маятникові міграційні поїздки з сільських поселень до міст, була неможливість отримати постійну роботу протягом року внаслідок сезонного характеру праці в сільському господарстві. Міграційні переміщення населення значно змінюються за порами року, так дослідження [7,8] показують, що в липні вони збільшуються в 4-и рази за рахунок рекреаційних переміщень. Приміські пасажирські перевезення здійснюються в межах основних планувальних вісей системи розселення, якими є залізниці та автомобільні магістралі. Ці траси залізниць та автодоріг, магістральні нафто- і газопроводи, ЛЕП високої напруги разом формують потужні транспортно-інфраструктурні коридори, що виявляють істотний вплив на стабільність ПСП. Раніше в роботі [10] нами було проведено аналіз середньодобових приміських пасажирських перевезень в межах приміської зони м. Полтави, який виявив значне зменшення їх кількості у 2009р. порівняно з 2007р. Ця динаміка вказує як на зменшення трудових міграційних поїздок, так і збільшення долі автомобільних перевезень, що викликано значним розширенням автомобільного сервісу за рахунок розвитку комерційного і приватного сектору на ринку пасажирських перевезень. Для

порівняння і виявлення загальних тенденцій доцільно провести подібний аналіз залізничних пасажирських перевезень для приміської зони м. Суми, межі якої умовно прийнято в радіальному окресленні 35 км від центру міста [10].

Із графіків 1-4 видно незначне підвищення пасажирських залізничних перевезень у весняно-літній період на дільницях Суми-Білопілля, Суми-Скороходове, Баси-Пушкарне і більш значне - на дільниці Боромля-Лебединська. З цього можна зробити опосередкований висновок про незначні сезонні коливання на перших 3-х напрямках і, відповідно, значно більший відсоток міграційних трудових поїздок, ніж на дільниці Боромля-Лебединська. Порівнюючи середньодобові пасажирські перевезення за теплий і холодний періоди, бачимо, що за теплий період відбувається збільшення перевезень на 19-41%. Найбільший відсоток перевищення на дільниці Боромля-Лебединська, при цьому зберігається стійка тенденція до збільшення з 2007р. до 2009 р. – відповідно від 7 до 41% . На інших дільницях відбулося збільшення перевезень у 2008 р. порівняно з 2007 р. і потім спад у 2009 р. майже вдвічі.

Таким чином, на дільниці Боромля-Лебединська переважають рекреаційні переміщення. Загалом із 12-ти ПСП даного транспортного коридору 6 є малими (з яких тільки 2 - з людністю більше 50-ти чол.), 4-и ПСП в групі середніх (до 500 чол.) і тільки 2 ПСП є великими (більше 1000 чол.). Суб'єкти господарської діяльності є лише в 4-х поселеннях: Н. Сироватка – 11; М. Вистороп – 2; Харченки – 2; Новгородське – 1.

Таблиця 1.

Чисельність населення ПСП на дільниці Боромля-Лебединська

№ за/п	Назва ПСП	Людність, в т.ч. за рр.			Зміни людності,%	Відстань до міста-центру,км*	Наявність рекреаційних ресурсів, кількість
		2001	2006	2007			
1	Н. Сироватка	3724	3674	3691	0,9	14/12	2 річки, ставок
2	М. Вистороп	1437	1544	1492	3,8	38/30	річка,озеро,ліс
3	Новгородське	522	518	516	1,1	32/29	ліс,балки
4	Новоселиця	434	456	435	0	7,4/10	ліс,річка, озеро
5	Залізничне	289	239	239	17	31,5/28	ліс
6	Гарбузівка	237	199	209	12	44/36	ліс,балки
7	Стеблянки	79	69	66	16	42/35	ліс
8	Північне	55	64	55	0	44.5/38	ліс
9	Яроші	44	29	27	20	45/37	ліс
10	Панченки	45	35	35	22	43/36	балка
11	Харченки	15	7	13	13	43/36	ліс
12	Овдянське	6	1	1	83	45/36	ліс,озеро,балка

* в чисельнику наведено відстань від межі м. Суми, а в знаменнику – від центру міста по прямій.

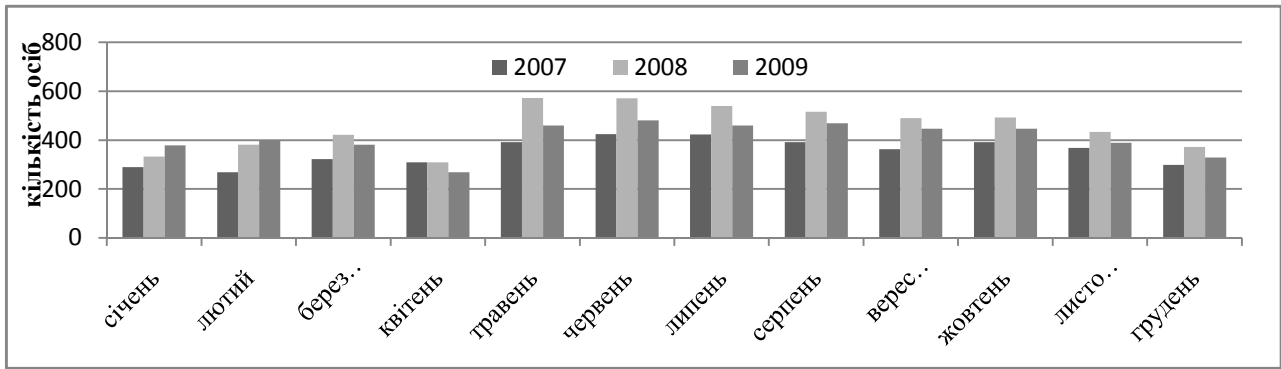


Рис. 1. Середньодобові пасажирські перевезення на дільниці Суми-Скороходове

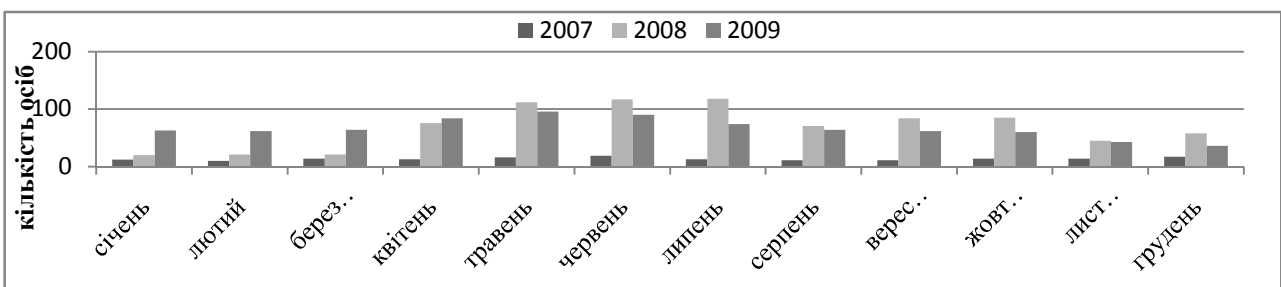


Рис. 2. Середньодобові пасажирські перевезення на дільниці Боромля-Лебединська

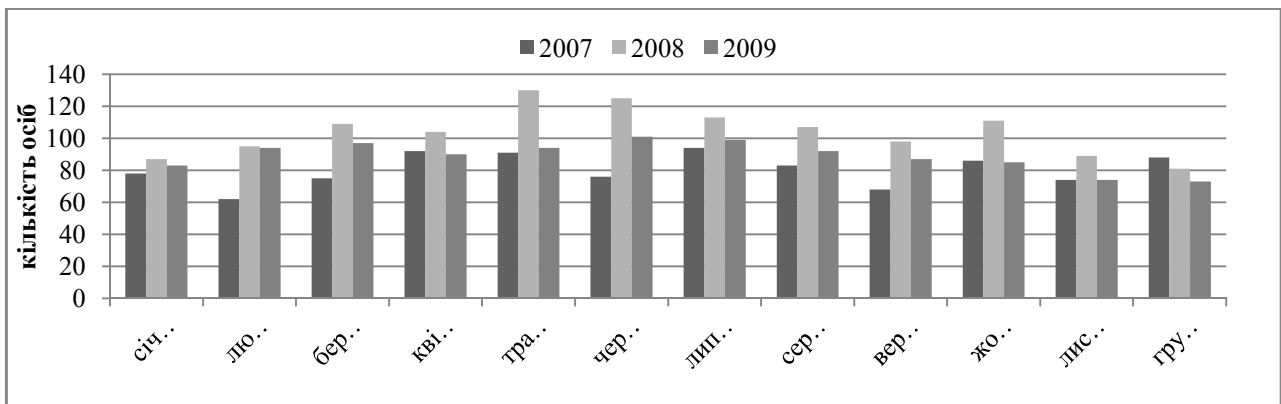


Рис. 3. Середньодобові пасажирські перевезення на дільниці Баси-Пушкарне

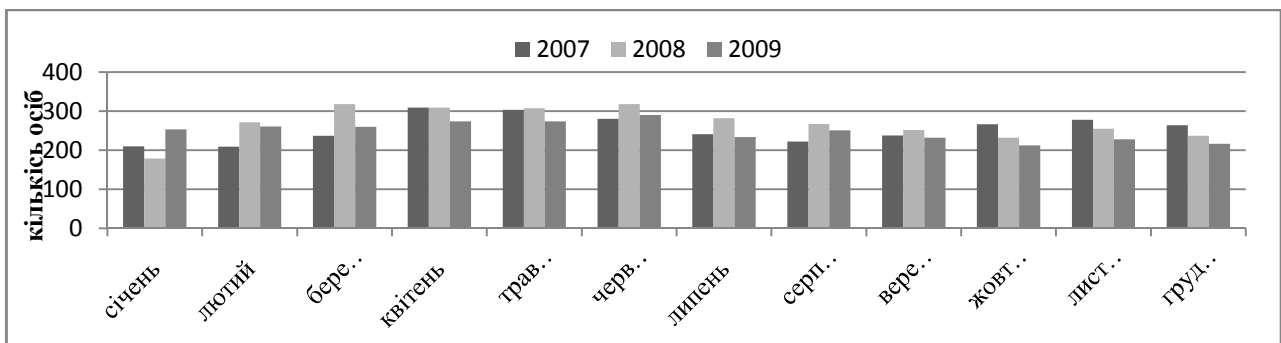


Рис. 4. Середньодобові пасажирські перевезення на дільниці Суми-Білопілья

Висновки. Проведені дослідження показують, що в межах транспортного коридору лише в с. Овдянське має місце невідтворна депопуляція, що обумовлено: значною відстанню до міста-центру, відсутністю дороги з твердим покриттям до залізниці чи шосе (розміщуються на відстані лише 1 км), відсутністю населення в працездатному віці. В той же час в с. Харченки за 5 років людність зменшується на половину і майже відновлюється наступного року, з'явилося 2 фермерських господарства, село знаходиться вздовж залізниці, що дублюється автодорогою, є прямий зв'язок як з райцентром, так і з м. Суми. В 5-ти ПСП демографічна ситуація має стабільний характер або незначне зменшення, у великому с. М. Вистороп - навіть збільшення (3,8%). Всі шість малих поселень потенційно можуть бути рекреаційними, с. Новоселиця як таке, що заходиться на відстані 7,4 км від м. Суми безумовно буде розвиватись як поселення-супутник, а решта, відповідно, – змішаного типу з рекреаційною функцією, для чого є відповідні підстави (Рис. 2, Таблиця 1).

Література

1. Габрель М. М. Просторова організація містобудівних систем / М. М. Габрель – К. : Видавничий дім А.С.С., 2004. – 395 с.
2. Гольц Г. А. Транспорт и расселение / Г. А. Гольц. – М.: Наука, 1981. – 248 с.
3. Заковоротная Т. А. Особенности планировки и застройки сельских поселений в системе расселения / Т. А. Заковоротная // Архитектурно-планировочная организация сельских населенных пунктов. – Куйбышев, – 1988. – С. 41-48.
4. Мельник З. В. Роль основных факторов в развитии маятниковой миграции / З. В. Мельник // Планировка, застройка и благоустройство сел Украинской ССР. 1978. – № 1. – С. 22-27.
5. Мерлен П. Город. Количественные методы изучения / П. Мерлен. Под ред. Ю. В. Медведкова. – М. : Прогресс, 1977. – 257 с.
6. Руденко Л. Г., Старостенко Г. Г., Хомра О. У. Трудова маятникова міграція сільського населення прикордонних районів України / Л. Г. Руденко, Г. Г. Старостенко, О. У. Хомра // Український географічний журнал. – 1996. – № 4. – С.42-47.
7. Стасяк А. Анализ обусловленности и последствий миграции из села в город в Польше / А. Стасяк // Миграция и урбанизация населения (на материалах Украины и Польши). – К.: Наукова думка. – 1992. – С. 4-18.

8. Христюк Н. М., Крамар М. С. Проектирование транспортных систем в районной планировке / Н. Христюк., М. Крамар – К.: Будівельник, 1983. – 72 с.

Аннотация

На примере пригородной зоны (ПЗ) г. Сумы рассмотрено влияние транспортной инфраструктуры и миграционных процессов на стабильность пригородных сельских поселений (ПСП). Проведен анализ динамики пригородных пассажирских перевозок на протяжении 2007-2009гг.

Ключевые слова: пригородная зона, миграционные и транспортные факторы, пригородные сельские поселения, пассажирские перевозки.

Annotation

It was observed the influence of transport infrastructure and migration processes on stability of rural towns of suburb (RTS) by example of suburban zone (SZ). It was conducted the analysis of the dynamics of suburban passenger traffics during 2007-2008.

Content words: suburban zone, migration and transport factors, rural towns of suburb, passenger traffics.