

ГОЛОВНІ ЧИННИКИ РОЗВИТКУ ПРИМІСЬКОЇ ЗОНИ м. СУМИ

Микитенко Т.В., Сюткін С.І.

Сумський державний педагогічний університет імені А.С.Макаренка

Постановка проблеми. Концепція сталого розвитку населених пунктів як постійного місця проживання передбачає утворення для людей задовільних умов навчання, роботи та відпочинку в екологічно оптимальному середовищі. Особливості транспортних та міграційних процесів, а також організація ринкових відносин чинять значний вплив на функціонально-планувальну структуру приміських сільських населених пунктів як невід'ємних частин приміських зон великих міст. Дослідження головних проблем сільських приміських поселень включає в себе велику кількість питань взаємозв'язку приміської зони з найближчими населеними пунктами та оптимізації функціонально-планувальної структури сільського розселення.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженням транспортних та міграційних процесів як факторів розвитку приміських зон займалися вітчизняні та зарубіжні фахівці: М. М. Габрель, Г. А. Гольц, Т. А. Заковоротна, З. В. Мельник, Л. Г. Руденко, М. Н. Христюк, М. С. Крамар тощо [1, 3-9]. За незначним винятком [1] майже всі вищевказані дослідження стосуються вивчення специфіки пасажирських перевезень у приміських зонах на статистичних матеріалах минулого століття.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. В українських реаліях перехідної економіки постійно змінюється співвідношення між приміськими пасажирськими перевезеннями залізничним та автомобільним транспортом, що потребує аналізу. Загалом вплив транспортних і міграційних чинників на стабільність та розвиток приміських населених пунктів порівняно слабо висвітлений в суспільно-географічній літературі.

Постановка завдань. Досягнення поставленої мети вимагає вирішення наступних завдань:

- аналіз динаміки пасажирських перевезень з міста-центру до найближчих приміських населених пунктів;
- виявлення впливу транспортних та міграційних чинників на розвиток приміських сільських поселень;
- пошук нових підходів до стратегії розвитку приміських сільських поселень з врахуванням міграційних і транспортних чинників.

Виклад основного матеріалу. На розселенні населення приміських населених пунктів позначається значний вплив природних умов, відстані до міста-центру, а також наявності якісних автомагістралей і залізниць, що й

зумовлює його нерівномірність. Наявність автошляхів та залізниць можна розглядати в контексті потужного антропогенного фактору формування та розвитку функціонально-планувальної структури як сільських, так і міських поселень. Відомо, що поява залізниць інколи перетворювала малі поселення у великі міста всього за 5-7 років [3].

Разом з розвитком рівня транспортного забезпечення між містом-центром та приміським сільським поселенням спостерігається зростання людності цього населеного пункту, а також відбувається зменшення безповоротної міграції із сільських поселень до міст. В приміському сільському поселенні формується специфічна демографічна ситуація: осіб в найбільш активному працездатному віці (від 16-ти до 30-ти років) в населених пунктах, що розміщені поблизу міста-центра значно більше, ніж в селах, розміщених у периферійних зонах. Мешканці сіл з якісним транспортним сполученням мають вищий рівень освіти, ніж мешканці населених пунктів без цієї важливої умови [5].

Частка зайнятого в економіці міста-центру населення приміських сільських поселень, що здійснює щоденні поїздки, прямо пропорційна розміру цього міста-центру. Ця тенденція зберігає динаміку з розвитком міста. Формування та розвиток маятникової міграції з сільських до міських поселень в першу чергу залежить від наявності робочих місць в сільській місцевості. Однією з основних причин виникнення трудових маятникових міграцій з сільських поселень до міста-центру є неможливість отримання стабільної постійної роботи внаслідок сезонного характеру праці в сфері сільського господарства. Міграційні поїздки населення значно змінюються в залежності від пір року [8, 9]. Наприклад, в липні вони збільшуються майже в 4 рази за рахунок рекреаційних переміщень.

Приміські пасажирські перевезення здійснюються в районах головних планувальних осей системи розселення, якими є залізниці та автомобільні магістралі. Ці траси залізниць та автодоріг, магістральні нафто- і газопроводи, ЛЕП високої напруги разом утворюють потужні транспортно-інфраструктурні коридори, що спричиняють значний вплив на сталість приміських сільських поселень. Наприклад, аналіз середньодобових показників приміських пасажирських перевезень в межах приміських зон українських міст продемонстрував значне їх зменшення протягом ХХІ століття. Подібна динаміка пов'язана з потужним розвитком автомобільного сервісу за рахунок комерційного та приватного сектору в сфері пасажирських перевезень. Для порівняння та виділення загальних тенденцій доцільно провести подібний аналіз залізничних пасажирських перевезень для приміської зони міста Суми, межі якої умовно виділені в радіусі 35 км від центру міста [1].

Із рисунків 1-4 можна спостерігати незначне підвищення пасажирських перевезень на залізничному виді транспорту у весняно-літній період на

дільницях Суми – Білопілья, Суми – Скороходове, Баси – Пушкарне. Найбільш яскраво ця тенденція представлена на дільниці Боромля – Лебединська. Таким чином, можна зробити опосередкований висновок про незначні сезонні коливання на перших 3-х напрямках, а також про значно більший відсоток міграційних трудових поїздок на дільниці Боромля – Лебединська. Аналізуючи середньодобові показники пасажирських перевезень в теплий і холодний періоди, можна побачити, що влітку кількість перевезень збільшується в середньому на 19-41%. Найзначніше підвищення можна прослідкувати на дільниці Боромля – Лебединська. З кожним роком ця тенденція підсилюється.

Таблиця 1

Чисельність населення приміських поселень на дільниці Боромля – Лебединська

Назва приміського сільського поселення	Людність за роками			Зміни людності, %	Відстань до міста-центру, км*	Наявність рекреаційних ресурсів, кількість
	2001	2010	2017			
Н. Сироватка	3724	3674	3691	0,9	14/12	2 річки, ставок
М. Вистороп	1437	1544	1492	3,8	38/30	Річка, озеро, ліс
Новгородське	522	518	516	1,1	32/29	Ліс, балки
Новоселиця	434	456	435	0	7,4/10	Ліс, річка, озеро
Залізничне	289	239	239	17	31,5/28	Ліс
Гарбузівка	237	199	209	12	44/36	Ліс, балки
Стеблянки	79	69	66	16	42/35	Ліс
Північне	55	64	55	0	44,5/38	Ліс
Яроші	44	29	27	20	45/37	Ліс
Панченки	45	35	35	22	43/36	Балка
Харченки	15	7	13	13	43/36	Ліс
Овдяньське	6	1	1	83	45/36	Ліс, озеро, балка

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

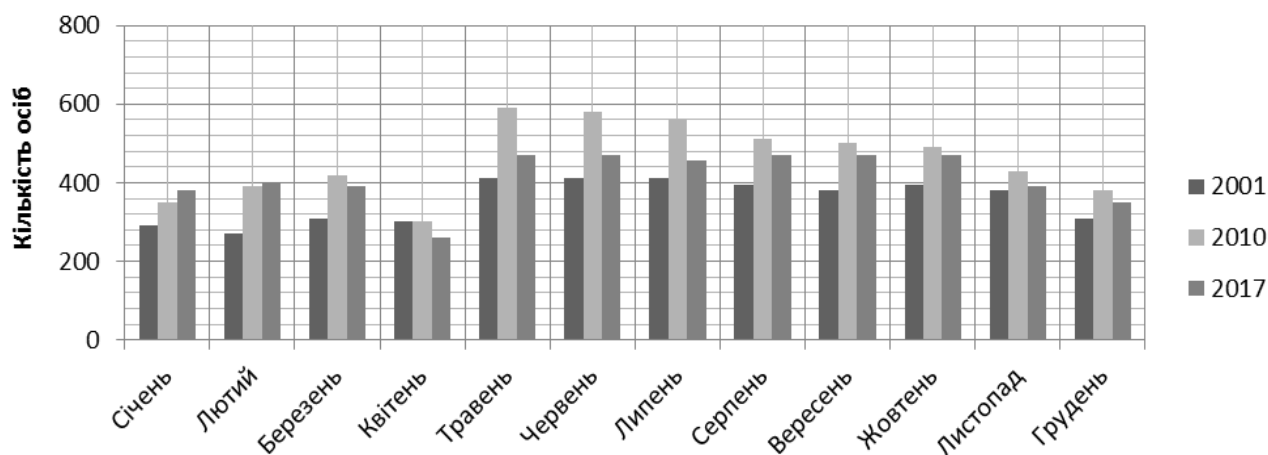


Рис. 1. Середньодобові пасажирські перевезення на дільниці Суми – Скороходове (за даними [2])

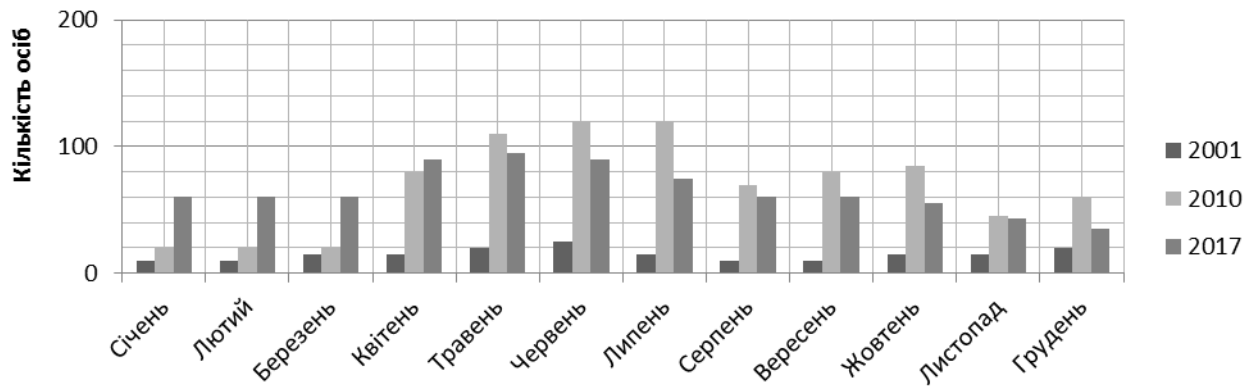


Рис.2. Середньодобові пасажирські перевезення на ділянці Боромля – Лебединська (за даними [2])

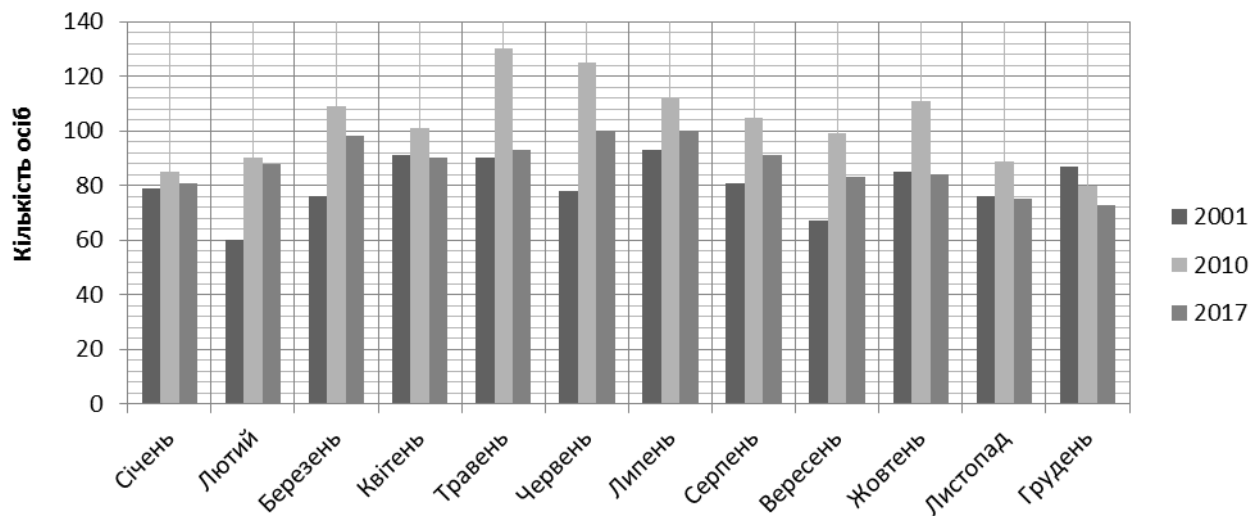


Рис. 3. Середньодобові пасажирські перевезення на ділянці Баси – Пушкарне (за даними [2])

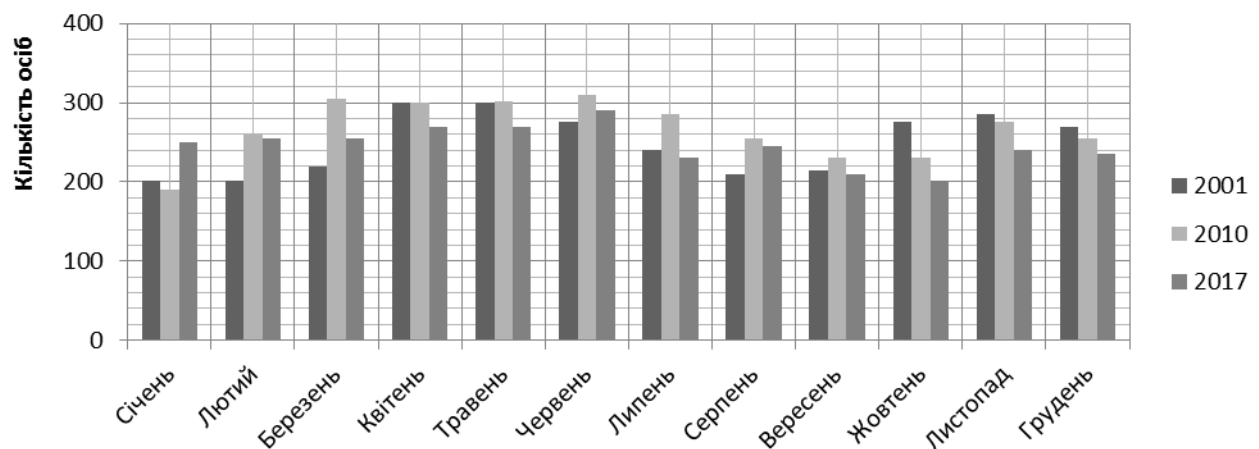


Рис. 4. Середньодобові пасажирські перевезення на ділянці Суми – Білопілля (за даними [2])

На дільниці Боромля – Лебединська переважають в першу чергу рекреаційні потоки. В цілому, із 12 приміських сільських поселень цього транспортного коридору, 6 є малими, 4 сільських поселення відносять до групи середніх (до 500 чоловік) і лише 2 сільських поселення є великими (більше 1000 чоловік). Суб'єкти господарської діяльності є тільки в 4-х населених пунктах: Нижня Сироватка – 11, Малий Вистороп – 2, Харченки – 2, Новгородське – 1.

Висновки. Проведене дослідження демонструє, що в межах досліджених транспортних коридорів лише в селі Овдянське має місце невідтворна депопуляція. Це пояснюється значною відстанню до міста-центру, відсутністю дороги з твердим покриттям до залізниці чи шосе, відсутністю населення працездатного віку. В той же час в селі Харченки людність спочатку зменшилася наполовину, але майже відновилася на даний момент. Село розміщене вздовж залізниці, в ньому з'явилось 2 фермерських господарства, є прямий транспортний зв'язок як з районним центром, так і з містом Суми.

У п'яти інших селах приміської зони демографічна ситуація має стабільний характер, або ж незначне зменшення. Наприклад, у селі Малий Вистороп спостерігається навіть незначне зростання чисельності населення (3,8%). Потенційно всі 6 приміських сільських поселення можуть стати рекреаційними. Село Новоселиця, що розміщене на відстані 7,4 км від міста-центру, має найкращі шанси розвиватися як поселення-супутник. Решта населених пунктів – змішаного типу з потужною рекреаційною функцією.

Список використаних джерел

1. Габрель М. М. Просторова організація містобудівних систем. К.: Видавничий дім А.С.С., 2004. 395 с.
2. Головне управління статистики у Сумській області. URL: www.sumy.ukrstat.gov.ua
3. Гольц Г. А. Транспорт и расселение. М.: Наука, 1981. 248 с.
4. Заковоротная Т.А. Особенности планировки и застройки сельских поселений в системе расселения // Архитектурно-планировочная организация сельских населенных пунктов. Куйбышев, 1988. С. 41-48.
5. Мельник З. В. Роль основных факторов в развитии маятниковой миграции // Планировка, застройка и благоустройство сел Украинской ССР. 1978. №1. С. 22-27.
6. Мерлен П. Город. Количественные методы изучения. М.: Прогресс, 1977. 257 с.
7. Руденко Л. Г., Старостенко Г. Г., Хомра О. У. Трудова маятникова міграція сільського населення прикордонних районів України. // Український географічний журнал. 1996. №4. С. 42-47.
8. Стасяк А. Анализ обусловленности и последствий миграции из села в город в Польше // Миграция и урбанизация населения (на материалах Украины и Польши). К.: Наукова думка, 1992. – С. 4-18.
9. Христюк Н. М., Крамар М. С. Проектирование транспортных систем в районной планировке. К.: Будівельник, 1983. 72 с.