

ФОРМУВАННЯ ГРОМАДСЬКИХ ПРОСТОРІВ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛЬНИХ КОМПЛЕКСІВ МАЛИХ ТА СЕРЕДНІХ МІСТ

© Швець Л. М., 2016

Аналізуються тенденції розвитку громадських просторів у міському середовищі. Акцентується увага на тому, що простір вокзального комплексу – це платформа для взаємодії різноманітних учасників комунікаційного процесу. У непростих сучасних соціальних перетвореннях подібні платформи необхідні для обговорення будь-яких проблемних питань життя громади. Для малих та середніх міст такі простори потрібно розвивати у структурі залізничних вокзальних комплексів, які є зовнішніми брамами міста та символічно запрошують городян та гостей міста до суспільного діалогу. Окреслено особливості та параметри архітектурно-містобудівного формування залізничних вокзальних комплексів малих та середніх міст.

Ключові слова: громадський простір (ГП), залізничний вокзальний комплекс (ЗВК), малі та середні міста, комунікаційний потенціал, містобудівний потенціал, пов'язаність.

Вступ

У широкому значенні громадські простори (ГП) як носії певних соціальних відносин громади віддзеркалюють її взаємозв'язки, форми поведінки і є індикаторами розвитку суспільства. В Україні у непростий час соціальних перетворень посилилась емоційна напруга у людських взаємовідносинах. Збільшилася внутрішня міграція населення, яка має вимушений характер. Багато переселенців шукають своє місце у нових містах. Станом на липень 2015 року з'ясовано, що у Харківській області обліковується 172 589 переселенців, близько 13 % з них оселилися у маленьких містах. [3]. Вже відомо, що адаптація до нової громади стає серйозним випробуванням не тільки для переселенців, а й для власного населення міста. Здебільшого погана поінформованість спричиняє певні непорозуміння у стосунках та провокує нетерпляче ставлення одних стосовно інших. Проте у глобальному розумінні подібної проблематики упродовж останнього часу у суспільстві відбувається адаптація до нових умов життя.

Тому наразі дуже важливо визначити засоби, завдяки яким можливо нівелювати негативні наслідки сьогоденних потрясінь та створити умови для обговорення актуальних проблем життєдіяльності громади у кожному населеному місті. Такою платформою повинні стати громадські простори, які покликані об'єднувати людей у спільних прагненнях. Їх можна розвивати у структурі залізничних вокзальних комплексів (ЗВК), які семантично відтворюють образ зовнішніх брам міста та символічно запрошують городян та гостей міста до суспільного діалогу. Наявність територіальних ресурсів та гарна “пов'язаність” із зовнішнім середовищем роблять простір ЗВК цікавим для формування громадської платформи міста. Саме на їх території організовувалися центри допомоги переселенцям у багатьох містах України. Тут відбувались волонтерські заходи та реалізовувались ініціативні проекти громади [21].

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Для дослідження важливими є роботи, які стосувались різноманітних питань формування громадських та публічних просторів у соціальному, транспортно-комунікаційному, архітектурно-містобудівному та художньо-естетичному аспектах, в яких обговорюються нові парадигми розвитку міста з погляду життєдіяльності соціуму – мобільності, глобалізації, сталого розвитку міст (О. Е. Гутнова, А. В. Іконікова, І. В. Древаль, Д. Руссо, Є. М. Марков, Б. С. Посацький та ін.) [1; 2; 4–8]. Розгляд основних важелів та критеріїв облаштування різноманітних громадських просторів відображено у багатьох публікаціях [12–14; 20;]. Дуже ретельним є аналіз закордонного досвіду облаштування та

благоустрою громадських просторів в електронному журналі “Strelka” [13]. У посланні виконавчого директора ООН-Хабітат доктора Хуана Карлоса актуалізується проблематика створення “Громадських просторів для усіх” [11]. Також ці питання обговорюється у глобальних програмах, зокрема на саміті “Зі сталого розвитку та перетворення нашого світу в інтересах людей та планети”, що відбувся (25–27 вересня 2015 року) у місті Нью-Йорк [19]. Міністерство регіонального розвитку України впроваджує реформу децентралізації територіальних громад. Проробляються загальнодержавні програми розвитку малих міст та сільських територій у співпраці з ООН-Хабітат, ПРООН, ЮНВІДО, Уряд України, Міністерство фінансів Польщі, Агенція міжнародного розвитку США та місцеві органи влади [18]. З точки зору проектного та практичного аналізу, на рівні обговорення проблематики розвитку громадських просторів піднімаються питання реорганізації громадських просторів, що є позитивним кроком у подальшій дискусії. Так, на теренах нашої держави найпроробленішими проектами є локальні документи, створені у Львові, Києві, Харкові, Дніпрі та інших містах [10; 15–17]. Отже, існують документи, які мають не тільки декларативну форму, а й реальне проектне впровадження. Але для подальшого стратегічного планування, у межах вищевказаних програм, ця дискусія все більше стає актуальною. Зовсім не розглядаються проблеми формування, розвитку, локалізації та благоустрою громадських просторів малих та середніх міст. Під час розроблення державних законопроектів, розпоряджень, планів тощо не враховується специфіка окремих населених місць. Хоча саме у них формується національна культура і в подальшому саме малі та середні міста можуть стати основою прогресу та гарантіями стабільності держави. Тому актуальним завданням містобудівної науки є розроблення та надання рекомендацій для подальшої розбудови територій населених місць цієї категорії, їх містобудівних комплексів із залученням місцевих органів влади та активним обговоренням з громадами.

Мета роботи – виявити особливості формування громадських просторів залізничних вокзальних комплексів малих та середніх міст.

Об’єкт дослідження – громадські простори залізничних вокзальних комплексів малих та середніх міст.

Предмет дослідження – особливості формування громадських просторів залізничних вокзальних комплексів малих та середніх міст.

Виклад матеріалу досліджень

Важливою ознакою розвитку сучасного міста є його рівень самоврядування, самоідентифікації та активної позиції. У невеликих містах громада об’єднана за рахунок більшої міжособистісної пов’язаності, психологічною самоідентифікацією кожного мешканця, меншою кількістю населення. Саме для жителів малих та середніх міст реформа з децентралізації може у майбутньому надати можливість підвищити рівень місцевого самоврядування. Метою реформи є забезпечення міста спроможністю самостійно, за рахунок власних ресурсів та мобілізації внутрішніх резервів вирішувати питання місцевого значення [18]. З-поміж інших такими резервами є їхні зовнішні транспортні вузли – залізничні вокзальні комплекси, які є осередками внутрішніх та зовнішніх комунікацій міста. У непростих сучасних перетвореннях держави необхідні платформи для обговорення будь-яких проблемних питань життя громади. Саме у структурі залізничних комплексів можливо створювати подібні платформи у вигляді неформальних громадських просторів. Упорядковане, продумане архітектурне середовище дасть можливість створити жвавий і динамічний простір, що автоматично сприятиме зменшенню напруги у взаємовідносинах.

Зараз простір вокзального комплексу може сприйматися по-різному. У багатьох він асоціюється з різноманітними спогадами, пов’язаними з приємними відчуттями, – гарною подорожжю, новими враженнями та зустрічами тощо, чи з неприємними – не облаштовані зали очікування, велике скупчення людей, інколи асоціального характеру, небезпека тощо. З іншого боку, саме вокзальні комплекси повинні стати прикладом толерантних відношень між різними людьми. Добрий стан та гарне облаштування громадського простору ЗВК може зміцнити згуртованість суспільства і сприятиме покращанню взаємовідносин між городянами, приїжджими, гостями міста.

Соціальні зв’язки жителів малих та середніх міст мають більшу територіальну локалізацію, що зумовлено маятниковою міграцією у системах населених місць та регіонах. Сьогодні залізнична

мережа є провідною у міжрегіональних та місцевих сполученнях країни [4, 9]. “Пов’язність” міста із зовнішнім середовищем зумовлена наявністю типів залізничного сполучення, а саме: приміського, міжміського місцевого, міжміського далекого сполучення (міжрегіонального та міжнародного). Різновиди типів сполучення на ЗВК малих та середніх міст зумовлюють його комунікаційний потенціал. З іншого боку, потенціал міста залежить від рівня його соціально-економічного розвитку та містобудівного потенціалу, який характеризується функціональними, історико-культурними, екологічними, природно-кліматичними особливостями населеного місця. Отже, на перехресті містобудівної і транспортної систем формуються “особливі зони” – потенціальні вузли розвитку, пов’язані спільними процесами та спільним простором [9].

Місто – це урбанізоване середовище, основою якого є структура – транспортний “каркас” та містобудівна “тканина”, яку формує забудова [1]. Можна сказати, що громадський простір – це “матерія”, яка поєднує “каркас” та “тканину” міста і наповнює її особливим змістом.



На етапі визначення меж локалізації громадського простору у структурі ЗВК існує проблема з управління цього простору. Це пов’язано з адміністративною розмежованістю підсистем міста і залізниці. Розділені підпорядкованістю окремим відомствам, своєю чергою, і громадські простори ЗВК, які відрізняються стихійністю та автономністю свого розвитку. Так, приїхавши до невеликого міста, ми можемо побачити відреставрований комплекс залізничних будівель біля залізничних колій (не завжди навіть залізничну площу), а за межами залізничного відомства (це від 25 до 50 м від колій – санітарно-захисна смуга) ми стикаємось з непорядкованим міським простором. Існуючі приклади відрізняються “однобокими” рішеннями (м. Дергачі, Мерефа, Ізюм, Чугуїв Харківської обл.). Отже, постає питання: Як облаштувати міський простір у зоні дії ЗВК малих та середніх міст, щоб він відбувся як громадський? Щоб у подальшому він поліпшив функціонування міста, зробив його привабливішим не тільки для власного населення, але і для гостей, туристів, нових мешканців.

На першому етапі потрібно визначити параметри їх архітектурно-містобудівного формування в структурі ЗВК малих та середніх міст за такими критеріями: обмеженості, за структурою, за періодичністю відвідування, за функціональним призначенням [14]. Для подальшого окреслення параметрів ГП поділимо ЗВК на дві підгрупи елементів – “каркас” і “тканина”, які відрізняються за ступенем їх просторової закріпленості. “Каркас” ЗВК визначає його структуру, яка формується такими елементами: залізнична станція, вулична мережа, привокзальна площа. Виявлено, що вони є найстійкішими елементами “каркаса” ЗВК та формують “ядро” комплексу. Також до структури “ядра” входять “гнучкіші” елементи “каркаса” ЗВК – пішохідні зв’язки та транспортні під’їзди. Вони забезпечують планувальний взаємозв’язок “ядра” з іншими зонами комплексу – буферною та периферійною [9]. До елементів, що формують “тканину” вокзального комплексу можна зарахувати супутні функціональні блоки громадського обслуговування та відкриті простори (торгівля, культурно-побутове обслуговування, рекреація).

Отже, параметри комплексу можна окреслити, починаючи з його “ядра”, – від залізничних колій до 25 м у глибину, що відповідає мінімальним межам відведення залізничних колій. Далі розміщується “буферна зона”, яка пом’якшує дію залізниці на прилеглу міську територію. Її глибина становить від 25 до 200 м “Периферійна зона” комплексу (від 200 м та більше) відповідає глибині проникнення пішохідних зв’язків. Глибина проникнення прямих пішохідних зв’язків (середній комунікаційний радіус) залежить від “зв’язності” комплексу по відношенню до громадського центру міста та сягає приблизно 200 м – центральний тип; до 1000 м (12–15 хв) – серединний тип та понад 1000 м – периферійний тип.

У зоні “ядра” комплексу локалізуються найінтенсивніші короткі пішохідні зв’язки з жорстким регламентом посадки-висадки-пересадки пасажирів. Отже, архітектурно-містобудівне формування громадського простору у зоні “ядра” ЗВК визначається за критеріями: територіальної обмеженості, – як мінімум, з одного боку (залізничні колії); за періодичністю відвідування – повсякденного користування (транспортно-пішохідна доступність у межах 500 м); за структурою – лінійний тип, обмежений параметрами “жорсткого ядра” залізничної станції визначаються типом станції і можуть сягати більше ніж 500 м у довжину (довжина платформ). За функціональним призначенням у зоні “ядра” громадські простори можуть бути: соціально-подієві, рекреаційні, культурні, пішохідні; за локалізацією – привокзальна площа, уздовж платформ (санітарно-захисна смуга), пішохідний міст через колії, уздовж основних пішохідних зв’язків (*таблиця*).

Критерії формування громадського простору у структурі залізничних вокзальних комплексів малих та середніх міст на прикладі м. Дергачі Харківська області

Критерії формування громадського простору у структурі залізничних вокзальних комплексів малих та середніх міст					
Територіальної обмеженості	За періодичністю відвідування	За інтенсивністю руху	За структурою	За функціональним призначенням	За локалізацією
<i>Визначається типом залізничної станції, забудовою, автомагістраллю</i>	<i>Транспортно-пішохідна доступність у межах 500 м</i>	<i>Регламентом посадки-висадки-пересадки пасажирів</i>	<i>Визначаються параметрами “жорсткого ядра” залізничної станції, забудовою</i>	–	–
ЯДРО – довжина (L) більше 500 м; глибина (a)=25 м (мінімальні межі відведення залізничних колій)					
Береговий, тупиковий – з одного боку , острівного – з двох	Повсякденного користування	Жорсткий регламент, інтенсивні, короткі пішохідні зв’язки	Лінійний тип	Соціально-подієві, рекреаційні, культурні; пішохідні	Уздовж платформ; у санітарно-захисній смузі; привокзальні площі; пішохідний міст через колії; уздовж пішохідних зв’язків
					
БУФЕРНА ЗОНА – глибина (a) від 25 до 200 м, що відповідає глибині проникнення пішохідних зв’язків					
З одного, двох–трьох боків	Повсякденного користування	Порівняно нерегламентовані, інтенсивні	Компактний, лінійний, розчленований	Рекреаційні, культурно-освітні, навчально-виховні, торговельно-побутові, фізкультурно-спортивні, транспортно-пішохідні	На проміжних відкритих територіях між забудовою
					
ПЕРЕФЕРІЙНА ЗОНА глибина (a) від 200 до 1000 м – залежить від “зв’язності” комплексу по відношенню до громадського центру міста та сягає приблизно 1000 м (12–15 хв)					
З одного, двох–трьох боків	Періодичного користування	Нерегламентовані, помірні	Лінійний; розчленований	Рекреаційні, навчально-виховні, торговельно-побутові, фізкультурно-спортивні, лікувально-профілактичні, транспортно-пішохідні	Супроводжують певну функцію
					

У “буферній” зоні пішохідні зв’язки відрізняються інтенсивністю, але з порівняно нерегламентованою посадкою пасажирів і завглибшки проникнення до 500 м. Можна окреслити такі особливості формування громадських просторів у буферній зоні: територіальної обмеженості – з одно-, двох- чи трьох боків залежно від структурного типу ЗВК, який формується примиканням основної транспортної магістралі до комплексу, конфігурацією площі. За періодичністю відвідування – повсякденним користуванням. Їх структурне формування може бути компактне, лінійне та розчленоване. За функціональним призначенням ГК ЗВК можуть бути: соціально-подієві, рекреаційні, культурно-освітні, навчально-виховні, торговельно-побутові, фізкультурно-спортивні, транспортно-пішохідні, локалізуються у проміжних просторах буферної зони ЗВК, в такий спосіб об’єднуючи окремі функціональні блоки

У “периферійній” зоні ЗВК менш інтенсивні пішохідні зв’язки з нерегламентованою посадкою пасажирів з глибиною проникнення від 200 до 1000 м. Архітектурно-містобудівне формування громадських просторів буде: обмежене конфігурацією забудови, міськими транспортними магістралями, періодичного користування; їх структурне формування може бути лінійне (уздовж транспортних магістралей) та розчленоване (між забудовою), за призначенням – рекреаційні, навчально-виховні, торговельно-побутові, фізкультурно-спортивні, лікувально-профілактичні, транспортно-пішохідні, що локалізуються здебільшого як простори, які супроводжують певну функцію: лікарні, навчальні заклади, спортивні установи, магазини, адміністративні будівлі тощо.

Висновки і рекомендації, перспективи подальших досліджень

Під час дослідження з’ясовано, що громадські простори – це територія міста, ознакою якої є людські комунікації. Для малих та середніх міст вузлами розвинених комунікації є їхній зовнішній транспортний вузол. Здебільшого – це ЗВК. Для невеликих міст, де зовнішні зв’язки можуть перевищувати внутрішньоміські, зовнішній транспортний вузол відіграє провідну роль в обмінних процесах та життєдіяльності міста. Виявлено, що комунікаційний потенціал ЗВК та містобудівний потенціал міста роблять ЗВК малих та середніх міст містоутворювальним елементом, а його громадські простори – індикатором розвитку міста.

Громадські простори – це об’єднувальні ланки між громадою (суспільством) та державою (місцевими органами влади). У непрості періоди розвитку суспільства громадські простори стають центрами тяжіння та концентрації соціуму. Громадський простір ЗВК малих та середніх міст може стати громадською платформою для обговорення та виконання ключових завдань розвитку міста. По-різному сформований громадський простір маже по-різному впливати на соціальні процеси у місті.

З іншого боку, комунікаційні процеси ЗВК охоплюють різноманітні попутні функції громадського обслуговування, які поєднуються облаштованими громадськими просторами. Проаналізовані містобудівні критерії формування громадських просторів ЗВК за такими характеристиками: обмеженістю, структурою, періодичністю відвідування, функціональним призначенням, локалізацією, інтенсивністю руху. Визначені параметри та особливості їхнього архітектурно-містобудівного формування у структурі ядра, буферної, периферійної зон ЗВК малих та середніх міст.

Своєю чергою, комфортні громадські простори ЗВК позитивно впливають на комунікаційні процеси у місті, можуть поліпшити ділову, туристичну, культурну активність, підвищити цінність міських земель. Для повноцінного життя у місті потрібно створювати та облаштовувати різноманітні громадські простори, відкриті для будь-яких подій. У подальшому дослідженні будуть проаналізовані ЗВК малих та середніх міст як вузлові елементи системи населених міст.

1. Гутнов А. Э. Мир архитектуры: лицо города / А. Э. Гутнов, В. Л. Глазычев. – М.: Молодая гвардия, 1990. – 350 с. 2. Гройс Б. Публичное пространство: от пустоты к парадоксу / пер. с англ. А. Зайцева // Институт медиа, архитектуры и дизайна “Стрелка”. – 2012. 3. Державна служба статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>. 4. Древаль І. В. Методологічні основи містобудівного розвитку залізничних вокзальних комплексів: автореф.

дис. ... д-ра арх. / І. В. Древаль. – Полтава, 2013. – 36 с. 5. Иконников А. В. Пространство и форма в архитектуре и градостроительстве / А. В. Иконников. – М.: Стройиздат, 2006. – 352 с. 6. Рекомендации по комплексному развитию малых и средних городов и формированию их среды / ЦНИИП градостроительства. – М.: Стройиздат, 1990. – 159 с. 7. Посацький Б. С. Простір міста і міська культура (на зламі ХХ–ХХІ ст.): моногр. / Б. С. Посацький. – Львів: Видавництво Національного університету “Львівська політехніка”, 2007. – 298 с. 8. Руссо Д. Благоустрій міста; пер з франц.: моногр. / Д. Руссо, Ж. Возей. – К.: Основи, 1995. – 107 с. 9. Швець Л. М. Прийоми містобудівного формування залізничних вокзальних комплексів малих та середніх міст / Л. М. Швець // Международное научное издание SWorld: сб. науч. тр. – Иваново: Маркова АД, 2014. – № 3 (36) – С. 27–31. 10. Безбарьерная архитектура: реальное практическое внедрение студенческого проекта в центральной части г. Харькова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kname.edu.ua/index.php/ru/1424>). 11. Всемирный день городов: Обращение исполнительного директора ООН-Хабитат д-ра Хуана Клоса. Общественные пространства для всех, 2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://urbanoctober.org/downloads/EDmessage2015Russian.pdf>. 12. Кацюба М. Публічний простір міста [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://maksymkotsiuba.com/publicnuj-prostir-mista>. 13. Мировой опыт: как создаются проекты благоустройства. – КБ “Стрелка” [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://strelka.com/ru/magazine/2016/04/25/standarts-benchmarking>. 14. Особливості архітектурного формування громадських просторів / А. Я. Радюк // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://er.nau.edu.ua/handle/NAU/15997>. 15. Привабливі громадські простори як імпульс до сталого розвитку занедбаних районів міста. – Львів, 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.urban-project.lviv.ua/php_uploads/data/articles/ArticleFiles_UA_403.pdf. 16. Простір міста [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://kyivmanifest.org.ua/program/prostir/>. 17. Реконструкція привокзальної площі у Дніпропетровську [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://urbanaia.org/ideyi-i-proekty/gromadski-proekty/254>. 18. Рік реформ. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2016/01/Rik-reform_20152.pdf. 19. Саммит по устойчивому развитию. Преобразование нашего мира в интересах людей и планеты, 2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/wp-content/uploads/sites/5/2015/08/Overview_Sustainable_Development_Summit.pdf. 20. Тищенко І. Що таке міський публічний простір? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mistosite.org.ua/uk/articles/shho-take-m%D1%96skuj-publ%D1%96chnuj-prost%D1%96r>. 21. На Харківському вокзалі “Віртуози Слобожанщини” відіграли концерт на підтримку біженців [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://tsn.ua/ukrayina/u-harkivskomu-vokzali-virtuozhi-slobozhanshini-vidigrali-koncert-na-pidtrimku-bizhenciv-374560.html?g=article&m=384558312>.

L. Shvets

National university of urban economy in Kharkov O. M. Beketov
Department of the foundations of architectural design and drawing

FORMATION OF PUBLIC SPACES OF RAILWAY COMPLEXES IN SMALL AND MEDIUM TOWNS

© Shvets L., 2016

In a broad sense public spaces as carriers of certain social relations reflect its community relationships, behaviors and active position and they are indicators of social development. Emotional stress in human relationships has increased at the difficult time of social changes in Ukraine. Internal migration and people mobility that has forced nature has increased. Many migrants are looking for their place in new

places it is. Already known, that adaptation to the new community is a serious challenge not only for immigrants but also for city population. That is why it is important to determine the means, to neutralize negative effects of today's upheavals and create the conditions to discuss urgent issues of the community in every city.

The study found that public spaces is the territory of the city, which is the basis of human communication. In addition, the main feature of public spaces is its openness and accessibility to all citizens, regardless of gender, race, ethnicity, age or socio-economic level. Public spaces become centers of attraction and society concentration in difficult periods of social development. Public spaces of RSC of small and medium-sized cities can become a public platform for discussing and finding solutions to the key tasks of the city. Various formed public spaces may have a different impact on social processes in the city.

An important feature of the modern city is its level of self-identity and active position. In small towns community is united through greater interpersonal connectivity, psychological self-identification of each resident, fewer population. Currently, decentralization reform is conducted under the European Charter of Local Self-Government, which is a part of the law of Ukraine on local government. The goal is to ensure the ability of the city to solve matters of local significance itself, using its own resources. It is about empowering local communities with greater resources and mobilizing their internal resources. Among others, these reserves are their external transport hubs - railway station complexes, which are the centers of communication and mobility.

For smaller cities where external connections can exceed intraurban, an external transport hub plays a key role in the city life and metabolism. Revealed that the communication potential of RSC and urban development potential of the city are making RSC of small and medium towns a city-forming element, and its public spaces an indicator of the city. Analyzed are urban criteria of the public space by the following characteristics: limitation, structure, periodicity of visits, functionality, location and traffic. Identified are parameters and characteristics of the architecture and building formation in the core structure, buffer and peripheral zones in RSC of small and medium towns. So comfortable public spaces of RSCs have positive impact on communication processes in the city and can improve business, tourist and cultural activities and increase the value of urban territories.

Key words: public space (PS), Railway station complex (RSC), small and medium-sized cities, communication potential, urban development potential and connectivity.