

Железнодорожные вокзальные комплексы в структуре трансграничных территорий

И. В. Древаль, *Харьковская национальная академия городского хозяйства*

В современной градостроительной науке и практике трансграничные территории выделяются как особый тип функционально-планировочных образований регионального уровня. Их специфика обусловлена, прежде всего, географическим фактором: положением в приграничной зоне страны.

Географическое расположение Украины в центре континентальной Европы создает благоприятные условия для развития контактов по всему периметру, протяженность которого составляет около 45 тыс. км.

Наиболее глубоко градостроительные характеристики трансграничных территорий изучались Ю.М. Белоконем. Им были выделены основные территориальные уровни трансграничного пространства: зона, регион, биполярная ось коммуникаций, приграничный транспортный узел [1].

Как известно, системы транспортных коммуникаций в значительной степени обеспечивают функционирование территориальных комплексов разных уровней (регионов, систем населенных мест, городов и градостроительных комплексов). Совершенствование транспортных связей трансграничных территорий – важный фактор их развития. Эффективная организация транспортно-коммуникационных узлов создает предпосылки для усиления процессов социальной, экономической, информационно-культурной интеграции. Исследователи подчеркивают важность *целостного решения и комплексного подхода к функционально-пространственной организации территорий в зоне узлов* [1, 2, 4]. Таким образом, создаются благоприятные условия для международного сотрудничества. Железнодорожные вокзальные комплексы (ЖВК) трансграничных территорий становятся своеобразными зонами опережающего развития не только в материально-техническом аспекте [3, 4]. Здесь создаются предпосылки для формирования социальных взаимодействий нового типа. Их эффективная организация раскрывает особо благоприятные условия для развития социально-экономических, культурных и других видов контактов в данных зонах..

Индикативным признаком различий ЖВК трансграничных территорий является их принадлежность к железнодорожным транспортным артериям различного ранга. К высшему рангу относятся транспортные магистрали, входящие в структуру так называемых «транспортных коридоров». Транспортный коридор - это территория, которая находится в зоне влияния с обеих сторон от магистральных автомобильных и железнодорожных дорог I и II категорий [1, с.62]. Основной планировочной отличие этих территорий есть их комплексная организация с учетом параллельни трас автомобильных и железнодорожных дорог, а также близлежащих к ним участков. Скорость движения в транспортном коридоре наивысшая..

В Украине уже больше десяти лет как утверждена Концепция и Программа создания национальной сети транспортных коридоров до 2015 года. Зарубежная и отечественная практика показывают, что транспортные коридоры межгосударственного значения позитивно влияют на развитие близлежащих к ним территорий разного функционального и структурно-планировочного значения [1с.62]. Значительный импульс развития получают ЖВК транспортных коридоров.. В качестве отечественных примеров можно привести железнодорожные вокзальные комплексы в городах Ужгород, Львов, Казачья Лопань, Купянск-Узловой, Харьков. Здесь не только активно совершенствуются подсистемы транспортного и пешеходного движения, технологического обслуживания пассажиров, но и формируются новые функциональные блоки развитого торгового, бытового, информационного, рекреационного, и других видов обслуживания.

ЖВК трансграничных территорий несут большую семантическую нагрузку. Они являются всеобъемными «въездными воротами» не только в конкретный город, но и в страну. Поэтому задачи улучшения эстетических и экологических характеристики комплексов, гуманизации их пространства являются актуальными.

Очевидно, что и в дальнейшем фактор «транспортных коммуникаций» и их узлов будет приобретать все большее градостроительное значение в зонах трансграничных территорий. Важную роль здесь сыграют железнодорожные вокзальные комплексы, формирующие целостную линейно-узловую структуру, объединяющую территории, разделенные границами.

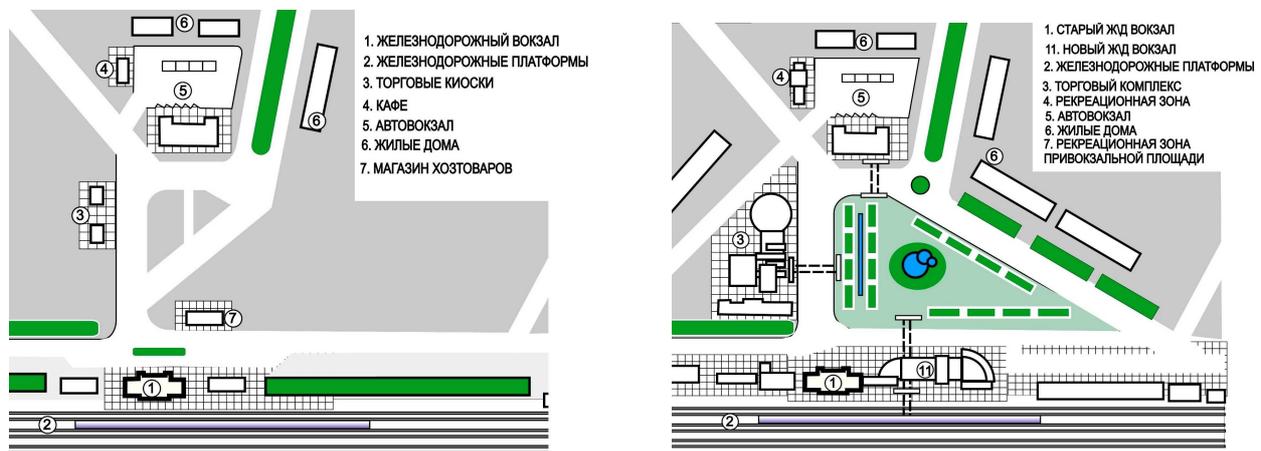


Рис. Развитие железнодорожного вокзального комплекса г.Ужгорода (с конца1980-х по 2010-й годы). Исходное состояние и проект 2003 г. (частично реализованный)

Литература

1. Білоконь Ю.М. Функція та структура форми в регіональному плануванні / За ред. І.О. Фоміна. К.: 2002. –98 с.
2. Білоконь Ю.М Типологія містобудівних об'єктів. Київ, 2001 – 68с., іл.- 22.

3. Остапчук В.Н., Ересько А.В., Несвит Е.Н. Дорога длиной 135 лет. – Х.: «Фактор», 2004 – 144 с.

4. Древаль И.В. Градоформирующая роль железнодорожных вокзальных комплексов. // Науковий вісник будівництва. - Х.: ХДТУБА ХОТВ АБУ, 2009. – вип. 47 С. 115- 119.