

МІСТОБУДІВНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ГРОМАДСЬКИХ ПРОСТОРІВ МАЛИХ ТА СЕРЕДНІХ МІСТ

Розглядаючи проблематику розвитку малих та середніх міст, слід звернути увагу на їх внутрішні ресурси. У цьому аспекті слід виділити важливі містобудівні об'єкти міста – зовнішні транспортні вузли. У невеликих містах зовнішні зв'язки перевищують внутрішньо міські, тому зовнішній транспортний вузол відіграє провідну роль у обмінних процесах та життєдіяльності міста. Саме вони є осередками міста, де формується особливий комунікаційний та архітектурно-містобудівний простір. Громадські простори – це територія міста ознакою якої є людські комунікації. Таким чином, для малих та середніх міст вузлами розвинутих комунікацій, є його зовнішній транспортний вузол – здебільшого це залізничний вокзальний комплекс (ЗВК). Важливою ознакою розвитку сучасного міста є його рівень самоврядування, самоідентифікації та активної позиції. Саме для жителів малих та середніх міст реформа з децентралізації надасть можливість підвищити рівень місцевого самоврядування за рахунок мобілізації внутрішніх резервів. Для цього необхідні платформи для обговорення будь-яких проблемних питань життя громади. Громадські простори – це об'єднуючі ланки між громадою (суспільством) та державою (місцевими органами влади). Саме в структурі залізничних комплексів можливо створювати подібні платформи у вигляді неформальних *громадських просторів* для обговорення та вирішень ключових завдань розвитку міста. Упорядковане, продумане архітектурне середовище ЗВК надасть можливість для створення динамічного громадського простору. Це зміцнить згуртованість суспільства та сприятиме покращанню взаємовідношень між городянами, приїжджими та гостями міста. Значний комунікаційний потенціал ЗВК та містобудівний потенціал міста роблять ЗВК малих та середніх міст – місто утворюючим елементом, а його громадські простори – індикатором розвитку міста. В свою чергу комфортні громадські простори ЗВК позитивно впливають на комунікаційні процеси в місті, можуть поліпшити ділову, туристичну, культурну активність підвищити цінність міських земель. На етапі визначення меж локалізації громадського простору у структурі ЗВК, існує проблема з управління даного простору. Це пов'язано з адміністративною розмежованістю підсистем міста і залізниці. Наразі, розділені підпорядкованістю окремим відомствам, в свою чергу і громадські простори ЗВК відрізняються стихійністю та автономністю свого розвитку. Таким чином, постає питання – яким чином облаштувати міський простір в зоні дії ЗВК малих та середніх міст, щоб він відбувся як громадський? По-перше слід визначити параметри архітектурно-містобудівного формування

ГП в структурі ЗВК малих та середніх міст за такими критеріями: територіальної обмеженості (ТО), за структурою (С), за періодичністю відвідування (ПВ) за функціональним призначенням (ФП). Для подальшого окреслення параметрів ГП, поділимо ЗВК на дві підгрупи елементів – «каркас» і «тканина», які розрізняються за ступенем їх просторової закріпленості. Громадський простір у цьому сенсі – це «матерія», яка поєднує «каркас» та «тканину» міста та наповнює її особливим змістом. «Каркас» ЗВК визначає його структуру, яка формується такими елементами: залізнична станція, вулична мережа, привокзальна площа, формуючи жорстке «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. До елементів «тканини» вокзального комплексу, відносяться супутні функціональні блоки громадського обслуговування. «Матерія» – це громадські відкриті простори (табл. 1).

Таблиця 1 – Критерії формування громадських просторів на базі залізничних вокзальних комплексів малих та середніх міст

ТО	ПВ	С	ФП
ЯДРО – довжина (L) більше 500 м; глибина(а)=25 м (мінімальні межі відводу залізничних колій)			
як мінімум з одного боку (залізничні колії)	повсякденного користування (транспортно-пішохідна доступність в межах 500м);	як мінімум з одного боку (залізничні колії);	соціально-подієві, рекреаційні, культурні, пішохідні; за локалізацією – привокзальна площа, уздовж платформ (санітарно-захисна смуга), пішохідний міст через колії, уздовж основних пішохідних зв'язків.
БУФЕРНА ЗОНА – глибина(а) від 25 м до 250 м - що відповідає глибині проникнення інтенсивних пішохідних зв'язків.			
з одно-, дво- чи трьох сторін в залежності від структурного типу ЗВК	повсякденного користування	формування може бути компактне, лінійне та розчленоване	соціально-подієві, рекреаційні, культурно-освітні, навчально-виховні, торгівельно-побутові, фізкультурно-спортивні, транспортно-пішохідні, локалізуються у проміжних просторах буферної зони ЗВК
ПЕРЕФЕРИЙНА ЗОНА глибина(а) піш. зв'язків від 250 м до 1000 м - залежить від «зв'язності» комплексу по відношенню до громадського центру міста та сягає приблизно 1000 м (12-15 хв.)			
обмежені конфігурацією забудови, транспортних магістралей	періодичного користування	лінійне та розчленоване (поміж забудови)	рекреаційні, навчально-виховні, торгівельно-побутові, спортивні, лікувально-профілактичні, транспортно-пішохідні, локалізуються здебільшого як простори, які супроводжують певну функцію