

## ОСОБЛИВОСТІ ВПЛИВУ ПРИМІСЬКИХ ПОЇЗДІВ НА ЖИТТЄДІЯЛЬНІСТЬ НАСЕЛЕННЯ (НА ПРИКЛАДІ ДЕРГАЧІВСЬКОГО РАЙОНУ)

*В статті розглядаються деякі географічні аспекти проблеми транспортного впливу приміських поїздів на життєдіяльність населення. Розглядається вплив обслуговування приміськими поїздами території на використання трудового потенціалу цієї території, на зміну якості освітнього потенціалу населення, на розвиток торгівлі та діяльність промислових підприємств. Розглядаються особливості діяльності приміських поїздів в різні пори року та час доби.*

**Ключові слова:** Приміські поїзди, транспортний вплив, транспортна доступність.

*В статье рассматриваются некоторые географические аспекты проблемы транспортного влияния пригородных поездов на жизнедеятельность населения. Рассматривается влияние обслуживания пригородными поездами территории на использование трудового потенциала этой территории, на изменение качества образовательного потенциала населения, на развитие торговли та деятельность промышленных предприятий. Рассматриваются особенности деятельности пригородных поездов в разные времена года и время суток.*

**Ключевые слова:** Пригородные поезда, транспортное влияние, транспортная доступность.

*This article reveals the geographical aspects of transport influence of local trains on human vital activities. It also investigates the influence of territories which are covered by local train services on labour potential of this territories. on the changes of educational potential of the population, the development of trade and work of industrial enterprises in different seasons and in different time.*

**Keywords:** local trains, transport influence, transport accessibility.

**Актуальність теми дослідження.** Приміський транспорт в наш час відіграє важливу роль в розвитку як великих міст, так і прилягаючих територій. Як правило, райони, що прилягають безпосередньо великого до міста і добре забезпечені приміським транспортом, краще розвинуті, ніж інші території області. Транспортне забезпечення безпосередньо впливає на рівень життєдіяльності населення.

**Аналіз попередніх досліджень.** Дослідженням впливу приміського транспорту займалися багато вчених України, починаючи з другої половині ХХ століття. У О.Г. Топчієва наводяться приклади маятникового руху населення між центром великого міста та периферією [7]. М.Ю. Височин досліджував міграції населення Харківської області, зокрема і міграції населення Дергачівського району [2]. Дергачівський район один з не багатьох у області, що має позитивне сальдо міграції. Приміський транспорт відіграє в цьому не останню роль, впливаючи на рівень соціальних проблем та їх вирішення.

**Метою дослідження** є дослідження транспортного впливу приміських поїздів на життєдіяльність населення, на прикладі залізничної гілки Харків-Козача Лопань.

**Виклад основного матеріалу.** За своїм економіко-географічним розташуванням Дергачівський район займає вигідну позицію: на півночі він межує з Белгородською областю Росії (протяжність кордону 23,1 км.), на півдні - з містом Харковом. Район також межує з Валківським, Богодухівським, Золочівським районами Харківської області. Вдале географічне розташування району обумовило його розвиток як транспортного вузла. Через територію району проходять автомагістралі на Москву, Суми та залізниця, що з'єднує південь України з центральними районами Росії. Розташування тут залізниці зумовило значний позитивний вплив на населені пункти, що прилягають до неї. Зокрема, в цьому районі як наслідок безпосереднього прилягання району до Харкова та доброго забезпечення приміським транспортом спотсєрігається позитивне сальдо міграції. Потреба населення у переїзді на постійне місце проживання до місць праці значно менша, ніж у периферійних районів, внаслідок того, що створені достатні умови для щоденних поїздок на підприємства міста Харкова та міста Дергачі, а житло тут набагато дешевше, ніж у великому місті. Екологічна ситуація теж порівняно значно краща.

Відрізок залізниці «Харків Пасажирський – Козача Лопань» проходить територією 5-ти селищних та 2-х сільських рад Дергачівського району. Але зона транспортного впливу даної залізниці в окремих випадках охоплює населені пункти сусідніх сільських рад Дергачівського та Золочівського районів (Рис 1). Даний відрізок залізниці має 4 залізничні станції та 10 зупиночних пунктів і платформ. Майже на половині шляху приміських електропоїздів за часом знаходиться залізнична станція Дергачі, розташована в однойменному центрі району. Це накладає деякі особливості на пасажиропотік, так як залізниця з'єднує села та селища району одразу з районним та обласним центрами. Зупиночні пункти Південний Пост, Північний Пост знаходяться в межах міста Харкова, і тут рух електропоїздів співпадає з рухом міського транспорту. Тому коли поїзд рухається з Харкова, ці пункти діють лише на посадку. Південний Вокзал Харкова дуже добре обслуговується міським транспортом. Безпосередньо під вокзалом знаходиться станція метрополітену, до вокзалу підходять трамваї, тролейбуси, маршрутні таксі. Обслуговування всіх зупиночних пунктів в межах міста на порядок нижче. Тому станція Харків Пасажирський обслуговує все місто, а зупиночні пункти – лише прилеглі частини міста. Але в цих частинах міста розташовано багато промислових підприємств, і під час руху "робітничих" поїздів ці зупинки мають важливе значення.

З наведеного вище можна зробити висновок, що маршрути, за якими рухаються електропоїзди на даному відрізку залізниці, відносяться до збірно-розвізних маршрутів, тобто пасажирів сідають до поїзда та виходять на зупинках по всій довжині маршруту [6]. Особливо чітко це прослідковується на станції Дергачі. Тут сходять біля двох третин пасажирів, що прямують з населених пунктів району до районного центру, також це значний пункт посадки пасажирів після Південного Вокзалу в зворотньому напрямку. Місто Дергачі є районним центром, тут розташовані різні заклади районного рівня, зокрема, відділ міліції, лікарня та інші, а також підприємства, куди й їдуть пасажирів для роботи.

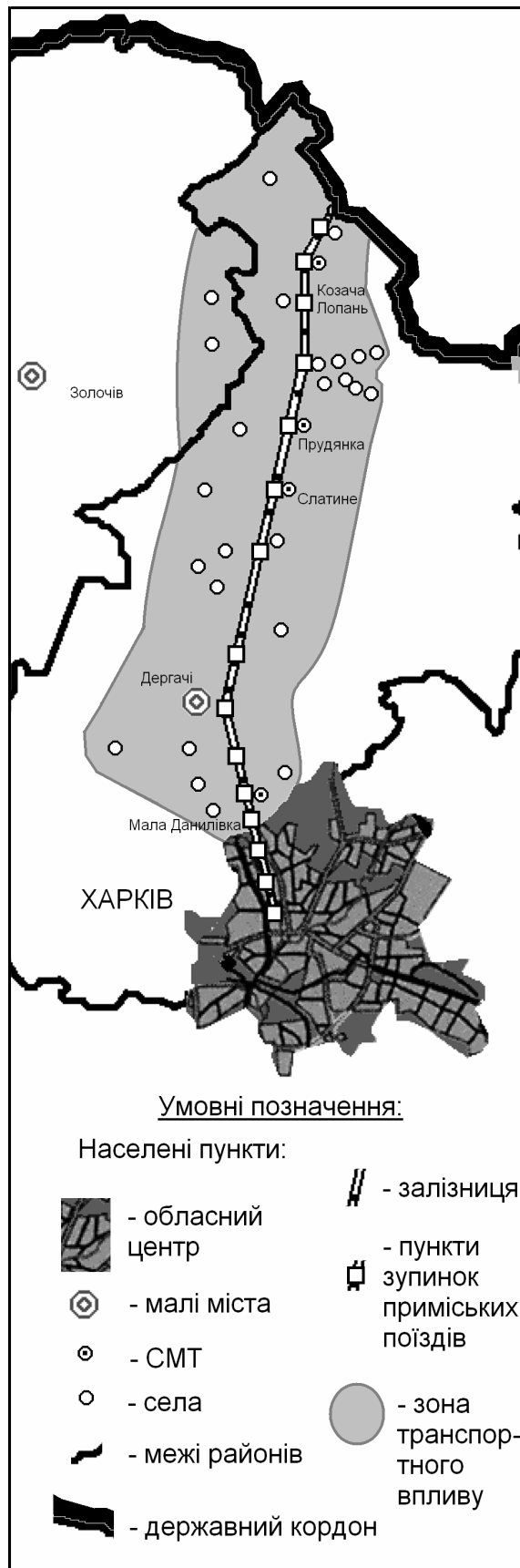


Рис. 1. Транспортна зона впливу залізничної гілки Харків – Козача Лопань

Як видно з рисунку 2, весь шлях вказаної залізничної гілки поїзд долає за 1 годину. Якщо взяти до уваги, що до залізничної станції необхідно добиратися близько півгодини [1], то пасажери витрачають на увесь шлях приблизно до півтори години. Це говорить про дуже добру транспортну доступність усіх територій, які обслуговують приміські поїзди на даному

відрізку залізниці. Пасажиропотік змінюється на протязі доби, бо в різний час доби електропоїздами користується різна кількість людей. Найбільша кількість пасажирів припадає на електропоїзди що, відправляються з Козачої Лопані до Харкова о 6годині 40 хвилин та о 7годині 57 хвилин. Саме ці електрички можна назвати «робітничими», бо ними в місто відправляються працівники харківських підприємств, а також студенти ВНЗ. Під кінець робочого дня підвищується завантаженість електропоїздів, що йдуть з Харкова у напрямку Козачої Лопані. «Робітничі» електропоїзди відправляються зі станції Харків-Пасажирський о 16 годині 59 хвилин, 17 годині 30 хвилин, 20 годині 24 хвилини. Також інтенсивний пасажиропотік спостерігається під час руху електропоїзду Харків – Наумівка, що відправляється о 15 годині 39 хвилин, проходить станцію Козача Лопань і далі перетинає державний кордон. Але на відміну від «робітничих» електропоїздів наповнюваність даного поїзду пояснюється закінченням торгового дня на Харківських ринках та перевезенням великої кількості різноманітних товарів, в тому числі за кордон. Даний електропоїзд можна назвати «торговим».

Слід відзначити особливості пасажиропотоку в різні пори року. Серед пасажирів приміських поїздів, що рухаються даним відрізком залізниці, є багато учнів, студентів, працівників. У зв'язку з цим влітку, під час відпусток та канікул пасажиропотік значно зменшується. Восени, по закінченню відпусток та канікул, кількість пасажирів збільшується. Слід відзначити деяке збільшення пасажиропотоку напередодні великих свят і зменшення його в дні самих свят.

Якщо говорити про перевезення пасажирами вантажів, то різняться пасажиропотоки "в Харків" та "з Харкова". В першому випадку до міста везуть овочі, фрукти, птицю, молочні та інші продукти сільського господарства, часто – присадибного.

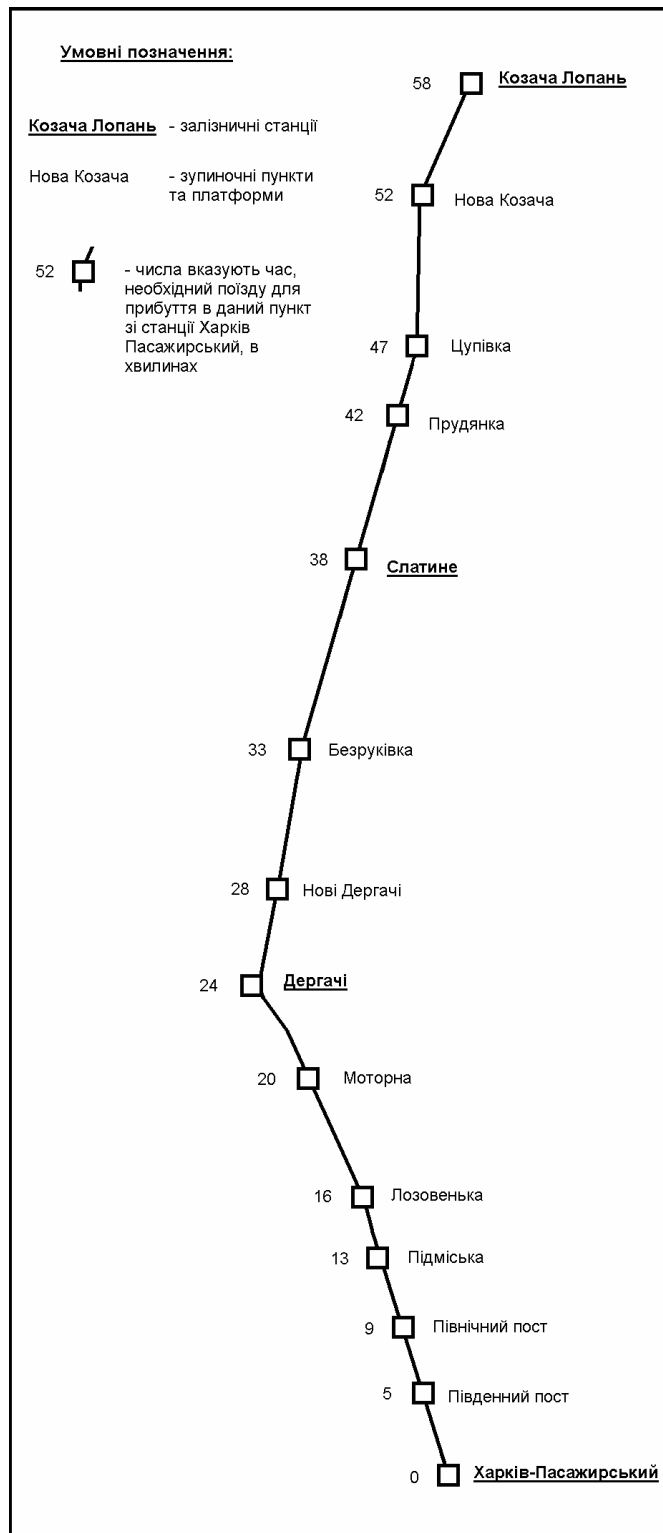


Рис. 2. Схема відрізка залізниці між станціями Харків-Пасажирський – Козача Лопань з зупинками приміських електропоїздів (складено авторами за даними розкладу руху приміських поїздів Укрзалізниці)

Перешкодою для таких перевезень часто стає погода, яка виступає регулятором пасажиропотоку. Дачники везуть картоплю, фрукти. З міста на зворотньому шляху везуть різно-

манітні товари легкої промисловості, продукти харчування, запчастини до сільськогосподарської техніки та інструмент.

З наведеного вище можна зазначити, що приміські поїзди, що рухаються на відрізьку залізниці Харків Пасажи́рський – Козача Лопань є невід’ємною частиною інфраструктури, яка обслуговує підприємства Харкова, підвозячи робітників до місця роботи; а також сільське господарство та торгівлю, бо наявність постійного, недорогого та швидкого транспортного сполучення сільських населених пунктів з обласним центром значною, а можливо певною мірою впливає на спеціалізацію місцевих сільськогосподарських підприємств. На зворотному шляху пасажири везуть товари, придбані в місті. Самі електропоїзди під час руху також стають своєрідними торгівельними майданчиками. Під час поїздки в електропоїзді пасажирам запропонують досить широкий асортимент товарів – від рибних консервів, шоколаду та іншої продукції харчової промисловості до книг, періодичної преси тощо.

Слід зазначити, що на даному відрізьку шляху, знаходяться потенційно привабливі для відпочинку міських жителів території, на яких можуть в майбутньому розвиватися рекреаційні комплекси з відповідною інфраструктурою. Такими територіями, які пересікає відрізок залізниці, що вивчається, є Козачолопанська, Малоданилівська, Дергачівська, Слатинська ради. Тут протікає річка Лопань з притоками, наявні лісові масиви, об’єкти природно-заповідного фонду, пам’ятки історико-монументального мистецтва, культури державного та місцевого значення та інші об’єкти, що можуть привернути увагу рекреантів. Приміські поїзди в даному випадку можуть зіграти важливу позитивну роль в розвитку рекреаційного комплексу на даній території. Але для розвитку рекреаційного комплексу потрібні комплексні суспільно-географічні дослідження території Харківської області в цілому і Дергачівського району зокрема.

Сприятлива транспортна доступність до місць прикладання праці, що створюється приміським транспортом, відіграє ключову роль втому, що в Дергачівському районі дуже висока ступінь використання трудового потенціалу [4, 5]. Позитивну роль приміського транспорту проявляється і в створенні високого освітнього потенціалу у районі, бо доступнішими у транспортному відношенні стають для населення різноманітні навчальні заклади районного і обласного центрів. Отже, освітній потенціал Дергачівського району є одним з найвищих серед районів області [3].

**Висновки.** З наведеного вище можна зробити висновки, що залізниця Харків-Козача Лопань відіграє дуже важливе значення в життєдіяльності населення Дергачівського району, а також впливає на розвиток прилеглих територій Золочівського району. На відміну від периферійних районів, для яких характерна еміграція мешканців до Харкова і прилеглих районів, для Дергачівського району характерними є маятникові міграції без зміни місця проживання. Діяльність приміських поїздів тут значно впливає на ефективне використання трудового потенціалу, опосередковано впливає і на підвищення освітнього рівня місцевого населення, бо місцеві мешканці можуть, не змінюючи місця проживання, отримувати освітні послуги у навчальних закладах районного та обласного центрів. Потребують подальших досліджень питання рекреаційної привабливості даної території та обґрунтування розвитку тут рекреаційної зони з відповідною рекреаційною інфраструктурою.

#### *Література*

1. Е.С. Айнварг. *Определение зоны влияния Хмельницкого. / Градостроительство. Город и пригородная зона. Межведомственный республиканский научно-технический сборник. К.: Издательство "Будівельник", 1967, с 39-42.*
2. М. Височин. *Просторова організація регіональних міграційних процесів (на прикладі Харківської області) / Часопис соціально-економічної географії. Збірник наукових праць. Випуск 2. Харків, "Екограф", 2007. С 151 – 162.*
3. П. Вірченко. *Освітній потенціал Харківщини на сучасному етапі розвитку суспільства. / Часопис соціально-економічної географії. Збірник наукових праць. Випуск 3. Харків, "Екограф", 2007. С 149 – 155.*

4. Ю.Ю. Заволока, Л.М. Нємець, К.А. Нємець. *Ефективність використання трудового потенціалу Харківської області.* / *Вісник Харківського університету № 769 Геологія - географія – екологія - Харків 2007 -.* С 140 – 155.
5. Ю. Заволока. *Функціональна та управлінська структура трудового потенціалу регіону (на прикладі Харківської області).* / *Матеріали міжкафедрального студентського науково-практичного семінару, присвяченого пам'яті академіка Степана Рудницького (4 грудня 2007 року) / Гол. ред. колегії К.А. Нємець. // РВВ Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна, Харків, 2007. – С. 55 – 63.*
6. І.Г. Смирнов., Т.В. Косарева. *Транспортна логістика: Навч. пос. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 224 с.*
7. *Топчієв О. Г. Суспільно-географічні дослідження: методологія, методи, методики: Навчальний посібник. - Одеса: Астропринт, 2005. – 632 с.*