

ВПЛИВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА ДЕМОГРАФІЧНУ СТАБІЛЬНІСТЬ ПРИМІСЬКИХ СІЛЬСЬКИХ ПОСЕЛЕНЬ

Приміські сільські поселення є невід'ємною складовою частиною вищих ієрархічних рівнів системи розселення України. Планувальна структура сільських поселень у приміських зонах великих міст України складалась протягом століть. На планувальну структуру приміських сіл значною мірою впливають зовнішні транзитні транспортні зв'язки, які, власне, і є дуже важливим функціональним та композиційним елементом сільського поселення. Як показує аналіз картографічних матеріалів території України в Центральному державному архіві старовинних актів, села були розміщені переважно вздовж шляхів державного значення.

Аналіз системи розселення полтавської приміської зони виявив, що транспортні магістралі відчутно впливають на формування планувальної структури сільських поселень. Усі великі сільські поселення знаходяться вздовж або поблизу цих транспортних комунікацій, хоча у ближній (внутрішній) зоні впливу міста-центру ($R = 10-15$ км) ця залежність не так гостро виявлена (тут найбільший відсоток великих сільських поселень).

Дослідження (Страшко і Косенко) виявили пряму залежність між інтенсивністю транспортного зв'язку сільських поселень та демографічною структурою їх населення. Так, при збільшенні кількості рейсів громадського транспорту від 3 до 15 на добу частка дітей дошкільного віку збільшується з 8,4 до 9,6%, частка молоді (16-30 років) - із 13,3 до 16,3%, частка населення дієздатного віку - 52,6 до 54,7%.

Розвиток приміських поселень, їх майбутнє тісно пов'язані з характером розвитку приміської зони міста-центру, до складу якої вони входять, рівня її урбанізації. Загалом спостерігається така тенденція: з наближенням до міста-центру збільшується кількість великих населених пунктів. Так, якщо поглянути на статистику, то можна побачити, що взагалі по Полтавській області чисельність населення у селах знижується і самі поселення меншають. Навколо ж Полтави, навпаки, відбувається урбанізація: у селах зростає кількість населення, збільшується територія і населені пункти починають зливатися. Наприклад: Івашки і Супрунівка, Горбанівка і Розсошенці, Нижні Млини і Гора, Мачухи і Судіївка, Кротенки і Петрівка, Жуки і Тахтаулове.

У приміських сільських поселеннях порівняно з іншими територіями відмінний характер міграцій, зокрема переважає маятникова замість незворотної. Незворотна міграція та пов'язані з нею дестабілізаційні процеси всіх складових життєдіяльності сільських поселень викликані наступними факторами:

- недостатня розвиненість транспортної інфраструктури;
- відсутність прямого транспортного зв'язку з містом-центром;
- відсутність значних автомобільних магістралей і залізниць;
- відсутність швидкісних видів транспорту.

Таким чином, транспортні комунікації як природні (водні артерії), так і антропогенні (мережі зручних автомобільних і залізничних магістралей) мають вирішальний характер у формуванні планувальної структури приміських сільських поселень, організації функціонального зонування їх території у цілому й окремих складових частин, зокрема розміщення громадських вузлів (автостанцій або зупинок громадського транспорту).