

# МІСТОБУДУВАННЯ, РАЙОННЕ ПЛАНУВАННЯ, ЛАНДШАФТНА АРХІТЕКТУРА

УДК 711.4; 314.7

І. А. Височин  
Сумський національний аграрний університет

## ВПЛИВ МІГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА ФОРМУВАННЯ СТРУКТУРИ МІСТОБУДІВНОГО ОБ'ЄКТА

© Височин І. А., 2015

Стихійні міграційні процеси активно впливають як на територію, котра генерує ці процеси, так і на “приймаючу” територію (область або регіон). Тобто віддалені від місць прикладення праці сільські поселення швидко спустошуються (населення активно емігрує), а міста-мегаполіси диференціювались на зони концентрації міграційних мас, які перетворюють міста в неконтрольовану і хаотично забудовану територію.

Ключові слова: мігранти, міграційні процеси, міграційні потоки, імміграція, еміграція, реверсивні ланки, “зони напруження”, “приваблива” територія, “приймаючі” регіони, міграційний тиск (натиск), райони генерації.

### Постановка проблеми в загальному вигляді.

“Міграція населення” зазвичай визначається як територіальне переміщення, переселення людей у межах певних границь. Міграційні процеси за суттю цього явища мають історичну функціонально-просторову та територіальну диференціацію, віддзеркалюючи соціально-економічний фон, а також мотивацію переміщення населення.

Спустошення сіл, селищ та малих міст (околиць), віддалених від міст-мегаполісів: Києва, Харкова, Дніпропетровська, Запоріжжя, Львова, Одеси та менших за кількістю населення міст на тлі максимізації міграційного напору на вказані регіони та мегаполіси супроводжується диференціацією територій за характером міграційних втрат [1].

Територія “приймаючих” регіонів диференціювалась на зони концентрації міграційних мас, від яких надходять переселенці, а також маятникові мігранти у центри великих і найкрупніших агломерацій. Фактично усі області України стали полігонами для формування незворотних міграцій в столичний (Київський) регіон, Харків, Львів, Одесу, Дніпропетровськ тощо. Міські агломерації та міста-мегаполіси “приймаючих” регіонів в умовах активізації ринкових відносин характеризуються підсиленням внутрішньосистемних зв'язків центрострімкого напрямку.

Потоки незворотної і маятикової міграції заповнюють простори великих міст, спустошуючи провінцію, руйнуючи економічний та культурний потенціали середніх і малих міст, особливо, сіл, деформуючи при цьому їхню функціонально-композиційно-планувальну структуру. Стрімко виростають тенденції концентрації та суперконцентрації в крупних містах влади, капіталу функцій обслуговування, місць прикладення праці, кількості населення.

### Аналіз останніх досліджень і публікацій

До досліджень міграційних процесів населення автор відніс праці відомих вчених з питань історичного розвитку систем розселення, соціології, географії: А. Т. Вишневського, М. М. Дьоміна, Г. М. Заболоцького, В. Г. Лапко[2].

Цікавими виявились роботи зарубіжних авторів: П. Бахра, В. Кристаллера, В. Крогіуса, О. Пруцини (РФ); П. Брайтмінга, К. Земсрота (Австрія); Є. Ковальчука, К. Павловського (Польща);

Т. Феєрді, З. Вінтера, М. Кобеліка (Німеччина) та інших [3]. У їхніх працях означена тема територіальної, регіональної і міської трансформації.

Подібними проблемами розселення і впливом міграційних процесів на систему розвитку міст та агломерацій у нових ринкових умовах активно займаються вітчизняні вчені – містобудівники, архітектори, будівельники: В. І. Єжов, Ю. М. Шкодовський, Г. К. Фільваров та інші [4].

За останні 15–20 років на Україні з питань міграційних проблем не було прийнято серйозних постанов, наказів, концепцій тощо. Тому й не дивно, що повністю є відсутнім механізм структурно-планувальної, композиційної реорганізації містобудівних систем. Отже, автор статті бере сміливість розкрити цю проблему і надати хоча би основні напрями її вирішення.

Об'єктом дослідження є містобудівні структури різного рівня в процесі структурного формування планувального каркаса під впливом активізації й ускладнення міжкомпонентних функціонально-просторових зв'язків.

Значення тієї чи іншої території України, крупного міста, їхня активність у формуванні загальноукраїнського міграційного напрямку, особливості їх економічного, кліматичного (географічного) статусу та урбанізації, поліцентризму (з деякими елементами моноцентризму) систем розселення, нагромадження планувальних, композиційних (естетичних), екологічних, транспортних і енергономічних проблем, відкритість до впровадження інноваційних методів регулювання міст, удосконалення архітектурно-будівельної діяльності, формування ринку житла дають підставу розглядати Східний, Південно-Східний та Південний регіони як об'єкт дослідження для розробки методів реорганізації існуючих містобудівних систем. Теоретичними напрямками досліджень є: містобудівні процеси, які є активними як соціально обумовлений вид діяльності, засіб трансформації економічних та соціальних процесів у якості рівня життя, які позитивно впливають на розвиток громад міста і регіону.

Предметом дослідження є вичленення особливостей функціонально-просторової трансформації містобудівних систем під натиском міграційних потоків та розробка методів структурного формування каркасу.

Межами дослідження є простір і територія по яких проходять міграційні переміщення та які мають активний вплив на формування містобудівного каркаса, а також зміну планувальної структури.

### **Формулювання цілей статті**

Розробка методів структурної реорганізації містобудівних систем, які зазнають впливу від міграційного натиску, для створення композиційно-планувальних основ, котрі забезпечували б стійкий розвиток територій регіонів і мегаполісів.

Завданням дослідження є виявити міграційний вплив на процес структурного формування містобудівних об'єктів різного рівня та стадій урбанізації простору поселення.

Методи дослідження ґрунтуються на багаторівневому підході до діагностики і прогнозуванні розвитку містобудівних систем із використанням системного, факторного та експериментального проектування. Науковою базою є праці відомих вітчизняних учених: В. І. Єжова, Г. І. Лаврика, В. О. Тимохіна та інших і праці російських учених архітекторів: В. Г. Давидовича, Д. І. Богорада, А. В. Кочетова, А. Є. Гутнова та ін. [5].

Методичними прийомами є: історико-архівний (зокрема і інтернет-ресурс), графічне кодування статистичної інформації, трудових і рекреаційних зв'язків, міграції населення.

### **Виклад основного матеріалу**

В аналізі публікацій автор навів приклади розвинених держав світу, етапи становлення виробничих відношень, соціальні, економічні, архітектурно-просторові еволюції під натиском міграційних процесів:

1. Формування ринку праці (місце прикладення праці) при розвитку індустрії, транспортних зв'язків та розселення (початок ХІХ – початок ХХ ст.).

2. Урбанізація міст початку ХХ ст. за рахунок міграцій (вільних робочих рук) з близьких та віддалених агломерацій.

3. Урбанізація кінця ХХ ст. за рахунок вивільнення робочих рук (розпад колгоспно-радгоспної системи).

Приклади міграційних переміщень під час аналізу перепису населення США у 50–90 рр. ХІХ ст., показав, що 70 % проходили в зонах впливу мегаполісів (Нью-Йорк, Детройт, Чикаго). Їх відмінність полягала зазвичай у географічному, економічному і транспортному положеннях. Сплески ділових акцентів у передмісті спричинили формування нових зон розселення. До центру спрямовуються потоки масових міграцій робітників невисокої кваліфікації, займаючи місця прикладення праці переважно в центральній частині міста, а місця проживання вибирали найдешевші (переважно в гетто) і полишали вони його тільки з ростом благополуччя.

У державах Західної Європи міграції були переважно внутрішньоміськими майже до початку ХVІІІ ст. і концентрувалися у межах цехових та ремісничих об'єднань як окремі зони. Початок ХІХ ст. зменшувався поступовим зростанням щодобових маятникових міграцій за схемою “місто – сільські агломерації – місто” в радіусі 5–20 км, де займалися здебільшого несільськогосподарською працею (бондарі, ковалі, стельмахи, прасоли та різні мануфактури). На початку ХХ ст. утворили навколо міста робітничі селища, де вже розвинено виробничі об'єкти. З'явилися заможні люди, котрі переселяються в “заміські” екологічно чисті зони з міста. Розвиток мобільного транспорту в 30-х рр. ХХ ст. спонукав до щодобових міграційних переміщень за тією ж схемою. Планувальна структура міста стрімко розвивалася вздовж загальносистемних магістралей як автомобільного, так і залізничного транспорту. Композиційно-планувальна просторова структура міста під тиском міграційно-транспортних процесів зумовлена такими аспектами: ієрархія міста в загальній мережі населених пунктів; рівень громадської транспортної мережі міста; мобільність мешканців міста; розташування привабливих для мігрантів об'єктів у міській планувальній структурі; соціально-демографічні характеристики мешканців. Території міст з розвиненим виробництвом стають полюсами розвитку промислової індустрії з новітніми технологіями, а також центрами ділового бізнесу. Зони концентрації передових промислових технологій міста в центральних районах диференціюються за професійно-кваліфікаційною ознакою, статком мешканців та престижністю адреси. Екологічно несприятливі підприємства зі значним вантажообігом і низькою щільністю робочих місць були винесені у приміську, околичну зону. Визначились смуги територіально-просторової дислокації місця проживання мешканців (райони генерації) та місця працевлаштування (сприймання міграційних потоків). Наприклад, планування Парижа має радіально-колову структуру з радіальними променями – вулицями іще з часів пізнього Середньовіччя. Населення стабільно росло за рахунок мігрантів, незначний відтік населення з'явився приблизно в середині ХХ ст., хоча його кількість, за даними перепису у 1974 р., становила близько 10 млн мешканців. Величезною проблемою була щодобова маятникова міграція. І сьогодні тільки в Паризькому районі двічі за добу перетинають межі міста близько 1,5 млн чоловік.

Критеріями у визначенні проблемних зон міст та передмість є: межі максимальної і мінімальної кількості населення, рівень міграційного переміщення населення, середні статки узагальненої сім'ї, демографічний і національний склад населення та його соціальне оточення, пакет мінімальних заходів з реабілітації “районів гетто”, соціальний зріз складу власників житла, наявність громадського і приватного транспорту, лояльність “отцов города” тощо.

Дослідження охоплюють територію усієї України. Уже з часів Юза – колонізатора Південно-Східного Донецького регіону, розпочалися розробки корисних копалин цього регіону. Саме Юза – підлеглий Британській імперії взяв у Московського царя право на розробку покладів вугілля у районі р. Донець (Сіверський Донець) на початку ХІХ ст. А вже в 20–30 рр. ХІХ ст. було розроблено декілька вугільних шахт, згодом на цій же території сформувалися перші заводи і фабрики. З цього і почалися спроби регулювання міграційних потоків у Юзівку (теперішній Донецьк). Уже до кінця ХІХ ст. колишнє вбоге поселення навколо шахт-копалень зросло до 10–12 тис. мешканців.

Фактично у той же час на Катеринославщині (теперішня Дніпропетровська обл.) було розроблено перші шахти і кар'єри з видобутку залізної руди. Все це створювало масу робочих місць. Отже, енергоносії, рудні корисні копалини стали причиною виникнення цілої індустрії видобутку і переробки рудних матеріалів, а потім – машинобудівні та літакобудівні заводи, які потребували усе нових і нових міграційних переселень з Північних та Центральних регіонів Росії, України і Білорусі. Розвиток індустрії поширився на Луганську, Харківську, Запорізьку, Одеську і Миколаївську області.

Першість Південно-Східного та Південного регіонів у його капіталізації, становлення процесу агломерації, диференціації прилеглому аграрного сектора складав радіус від 15 до 50 км. Саме цей регіон одним із найперших став полігоном використання методу економічного районування.

Композиційно-планувально-просторова структура міст України має такий історичний поділ. Слобідська Україна (Слобідський край, Слобожанщина) – Схід України, масове заселення припадає на XVII–XVIII ст. Характерними структурами є: 1) довільна (ландшафтна) з центральним ядром – фортецею<sup>1</sup> та радіально-колоцентричною мережею вулиць; 2) центричні структури навколо монастирського комплексу – Північно-Східний регіон. Усі інші регіони: Подільський, Волинський, Сіверщина, Південний, Центральний композиційно-планувально-просторові структури міст є змішаними, цебто з включенням: лінійного – уздовж транспортних магістралей, радіально-колоцентричного, ландшафтного (довільного).

Після 1939 р. (пакт “Молотова-Ріббентропа”) Західна Україна “приросла” частиною земель з містами та містечками, композиційно-планувально-просторова структура яких теж є у переважній більшості змішаною<sup>2</sup>. Формування територіально-просторово-композиційної мережі зв'язків; розвиток стратегічних функцій; розширення торговельної функції; розвиток державного і приватного містобудування; капіталізація (після скасування кріпосного права у 1861 р.), тобто розвиток господарств “вільних селян”, ремісників, мануфактурщиків і інших промислів кустарів; активний розвиток транспорту; активність населення до міграційних переміщень “на вільні хліба”, “у теплий край” тощо.

Уже до 70-х рр. XIX ст. Сіверщина та Центральні регіони, частково Слобожанщина, капіталізували аграрні промисли: цукру, спирту, виробництво вина; виробництво та переробка зерна: пшениці, жита, гречки; будівельні матеріали: гашене вапно, випалена цегла; вирощення лісу та його переробки на будівельні конструкції тощо.

На кінець XIX ст. у Харківській, Чернігівській губерніях відбувається диференціація зон розселення відносно їх центрів. Джерелом поповнення робочої сили для промислових міст, що активно розвивались, стала територія в радіусі до 12 км, а переробні аграрні промисли – в радіусі 20 км від центрального ядра міста. В міграційний процес задіяно здебільшого населення кустарів-одинаків і соціальні прошарки з певним рівнем освіти і кваліфікації (службовці, робітники та вчорашні звільнені від кріпацтва безземельні або малоземельні селяни). З'явився клас хазяїв хліборобів (після Столипінської реформи), які згодом були названі куркулями, “мироєдами” – вираз “вождя” революції В. І. Ульянова (Леніна). На кінець 20-х рр. XX ст. кількість осілих переселенців-мігрантів у містах перевищувала середньорічний показник у 7–12 разів. У центральних регіонах: Кіровоградської, Хмельницької, Дніпропетровської губерніях (на початку 30-х рр. XX ст. перейменованих на області) кількість осілих переселенців перевищувала середньорічний показник у 5–8 разів. У Південних регіонах: Одеська, Херсонська, Миколаївська та Запорізька області кількість осілих переселенців перевищувала середньорічний показник у 8–16 разів. Донбаський регіон за цей же період збільшив показники у 12–14 разів. Київ та Київська область перевищувала

<sup>1</sup> Не збереглися до сьогодення.

<sup>2</sup> Місто Гнин у Городку – лінійна архітектурно-розпланувальна структура; місто Турка; містечка: Виспа, Тетерів, Тадані – проста архітектурно-розпланувальна структура; містечка: Наварія, Сенява, Крукеничі – повна архітектурно-розпланувальна структура; містечка: Щуровичі, Топорів, Руд, Станіславчик, Соколівська, Миколаїв, Магерів, Калущ – розвинена архітектурно-розпланувальна структура [6].

середньорічні показники у 14–16 разів. За цей же період (кінець 20 рр.). Кримська область перевищувала середньорічний показник у 2,5–4 рази<sup>3</sup>.

Різкі зміни в землекористуванні (1929–1936 рр.) активно вплинули на еволюцію трудових ресурсів приміської агломерації і були пов'язані з формуванням колгоспів (дуже часто насильницькими, а то й репресивними методами), різким обмеженням сільських жителів у свободі міграційних переміщень<sup>4</sup> (місць прикладення праці, місць проживання, навчання тощо), тим самим понизивши міграційну напругу. І тільки з початком “відлиги” в 60-х рр. знову розпочався міграційний процес із близької та віддаленої агломерації. Надвеликі і великі міста: Київ, Харків, Дніпропетровськ, Одеса, Запоріжжя, Львів, Миколаїв та інші після розпаду СРСР і через великою мірою через втрату ринків збуту, місць прикладення праці в Російській Федерації стали центрами – магнітами з міграційного переміщення (маятникового щодобового та щотижневого за схемою (віддалені та близькі) агломерації + місто + агломерації) і незворотні міграції за схемою “агломерації → місто”<sup>5</sup>. Якщо щодобові маятникові міграції у надвеликих містах коливаються радіусом від околичних агломерацій до віддалення  $\approx 30 \div 150$  км, то щотижневі маятникові можуть сягати 200 і навіть 400 км (у випадку столиці України Києва). Отже, якийсь один або навіть кілька напрямів міграційних потоків від сільської місцевості до міста фактично виявити неможливо. Різниця буде тільки за чисельністю мігрантів, тобто в міру досить швидкого вдосконалення приміського транспортного сполучення, наявності місць працевлаштування<sup>6</sup>. Аналіз еволюції міграційного розселення та розвитку міст дав змогу виділити не міграційні потоки, а швидше зони напружень функціонально-просторових зв'язків, які концентруються навколо міст-магнітів, за принципом “більше місто є потенційно привабливішим для мігрантів” різного рівня (маятникових щодобових і щотижневих та незворотних), які колонізують міські території і які активно впливають на формування композиційно-планувальні структури системи розселення та міст (рис. 1).

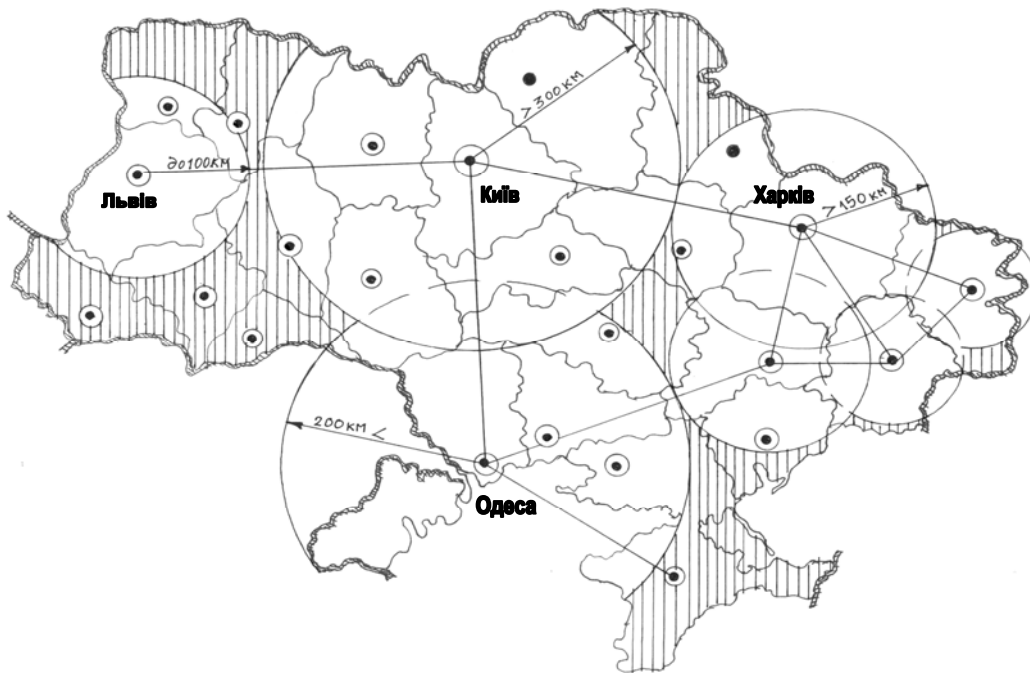


Рис. 1. Щодобова і щотижнева маятникова міграція у найбільших містах

<sup>3</sup> Західний регіон (Прикарпаття, Закарпаття, Волинська та Чернівецька області до 1937 р. до складу України не входили).

<sup>4</sup> Відмова у видачі паспорта особливо молодим та середнього віку особам, аж до початку 60-х рр. 20 ст.

<sup>5</sup> Зворотний процес міграції “місто → село” проходив за принципом колонізації сільських територій переважно у приміських селах.

<sup>6</sup> Не тільки існуючих, а й потенційних, котрі можна створити, особливо в торгівлі, сфері обслуговування, туризмі та іншому бізнесі, котрий не вимагав вкладення відразу великих інвестувань.

Містобудівне освоєння земель за рахунок міжрегіональних міграцій, зростання постійних поселень, повторних (внутрішньорегіональних) міграцій та освоєння внутрішніх територій проявилось у формуванні осьових напрямів планувального розвитку вздовж Дніпра, і в напрямку міжсельбищних контактів.

Зародження маятникової міграції населення за основною схемою “село – місто” виникло з огляду на постійне розширення ринку працевлаштування і призвело до зміни в планувальній структурі міста – план набув структурно-функціональної регулярності, щільність забудови істотно збільшилась, сформувались центри міст та місць праці, визначилися зони престижної забудови та зони концентрації міграційної привабливості територій. Показниками розвитку міст стали: галузева структура економіки міста, демографічна ситуація, галузевий склад зайнятості населення, ресурси та економічний стан міста.

На Україні виявлено активні реверсивні зони. Локалізовані вони у межах історичних смуг розселення: Південний Схід або Донецький басейн, Південні області або регіон, Слобідська Україна або Слобожанщина, Західний регіон, Центральний регіон. Реверсивні зони локалізовані у межах історичної смуги розселення. Частково вони аж до 1970 р. відігравали активну міграційну роль.

Виявлено пасивні смуги розселення або зони (так звані околичні або периферійні) в смузі розселення, які були другорядними. Активні – сформували центри індустріалізації та міську агломерацію і характеризувались:

1) розвиненою енергетичною базою, значною щільністю транспортної мережі, належним забезпеченням сировинними і трудовими ресурсами. Донецький басейн (Луганська і Донецька обл.) за період свого існування (кінець XIX ст. – 30 рр. XX ст.) здійснив перехід від моноцентричної до поліцентричної структури, що супроводжувалось активізацією зв'язків між міським ядром (центром) приблизно на 82 %, ускладненням рисунку їх зони напруження та композиційно-планувальними змінами.

2) зміни модульної величини міського простору, диференційованого на мобільну і стабільну (мобільна – індивідуальна схема маршрутних міських переміщень, а стабільна – переважно зорієнтована на задоволення повсякденних нужд мешканців).

Дослідженням доведено, що сформована зона напружень функціональних композиційно-планувальних зв'язків визначає структуру планувального каркаса території. Автор виділив стійкі у часі та просторі показники поля міграційного розселення: вплив щільності розселення на характер зонування міста, межі витрати часу на переміщення; привабливість території (рівень благоустрою, престижність адреси, комфортність проживання за наявності міграційної привабливості території); рівень функціонально-транспортних зв'язків; імовірність реалізації “структурного або паралельного” споживацького попиту. В моноцентричних агломерованих населених пунктах, територіально наближених до великих міст-мегаполісів, виникає територіально-просторове суміщення вузла загальноміського центра в напрямку до загальної системи магістралі, котра зв'язує його з мегаполісом (центральне місто-ядро). У центральних первинних містах та другорядних містах поліцентричної агломерації спостерігається територіально-просторова переорієнтація “переміщення” вузла загальноміського центра – ядра до зв'язку з провідним за рівнем розвитку та міграційною привабливістю центральним первинним містом. Територіальне зростання і функціональне ускладнення загальноміського центра рухається до домінуючого за обсягом міжселенного потоку. Оскільки сумарний внутрішньоміський потік розосереджений у планувальній структурі міста (а міграційний агломерований потік між другорядними містами та іншими сільськими населеними пунктами натомість має тенденцію до концентрації), тоді як у транспортних вузлах і на зальних системних магістралях його значення різко зростає.

Дослідження процесу формування міських та сільських поселень у динаміці незворотної регіональної, міжрегіональної, а також міжнародної міграції у регіоні “приймаючої зони”<sup>7</sup> за період 1991 – 2014 рр. виявило, що:

1) поліцентричній агломерації центру притаманні негативні значення регіональної, міжрегіональної та міжнародної міграції. Це означає розвиток процесів деконцентрації (розпорошення території) і характеризує ймовірність системи до розгортання центробіжного руху функцій;

2) моноцентричній агломерації притаманне швидке зростання усіх видів міграції. Це відповідає активному процесу урбанізації та збільшенню центрострімких тенденцій;

3) для другорядних міст спостерігається діаметральне розходження напрямків: значне зростання міжрегіональної та зменшення регіональної міграції. Рівень життя у центральних (первинних) містах, матеріальний і професійний рівень, вартість кв. м. на ринку житла і соціальних послуг формують зони концентрації маятникової щодобової та щотижневої міграції населення в межах транспортної доступності. Для другорядних міст з належно розвиненим ринком місць прикладення праці спостерігається підвищення рівня незворотної міжрегіональної над регіональною і маятниковою міграціями<sup>8</sup>.

Первинні міста-центри “приймаючих” і “буферних” регіонів перетворились на “пункти концентрації і передачі” вихідного міграційного потоку у розвиненіші центральні зони. Потоки незворотної міграції із сільської агломерації є найбільшими у радіусі 1,5÷2,5 години транспортної досяжності від соціально-економічно-розвинених міст-мегаполісів. Рівень їх внутрішньої регіональної міграції прямо пропорційний ступеню привабливості території з погляду соціального, економічного, культурного розвитку та якості життя.

Активізація зони напруження функціональних зв'язків визначає впровадження у його структуру нових компонентів, які отримали (або мають) статус соціально значних об'єктів і їх компонентів. Урбанізованому образу життя властива велика кількість людських контактів і свобода переміщення у певному просторі. В структурі транспортних переміщень населення по основних каналах планувального каркаса системи розселення по регіонах і місту, маятникова міграція є динамічною і формує його стійкі вісі і ланки. Саме показники про динамічний характер урбанізованої поведінки мешканця у просторі слугують джерелами формування головної бази даних для прогнозування та моделювання містобудівних структур та оцінки якості життя. Автор встановив, що інтенсивність міграційних процесів у регіоні відповідає певному рівню урбанізації й активно впливає на розвиток каркаса системи розселення не тільки по регіону, а по Україні загалом. Причому трудова складова, у масиві мотивації переміщень у просторі регіону та сільської агломерації, займає панівні позиції. Зберігається стійка у часі та просторі функція трудового тягіння і її залежність від транспортної складової<sup>9</sup>. Маятникова міграція (щодобова і щотижнева) мешканців міста і села формує рівень активності зони напруження функціонально-просторових зв'язків, і саме це зумовлює специфіку планувального каркаса.

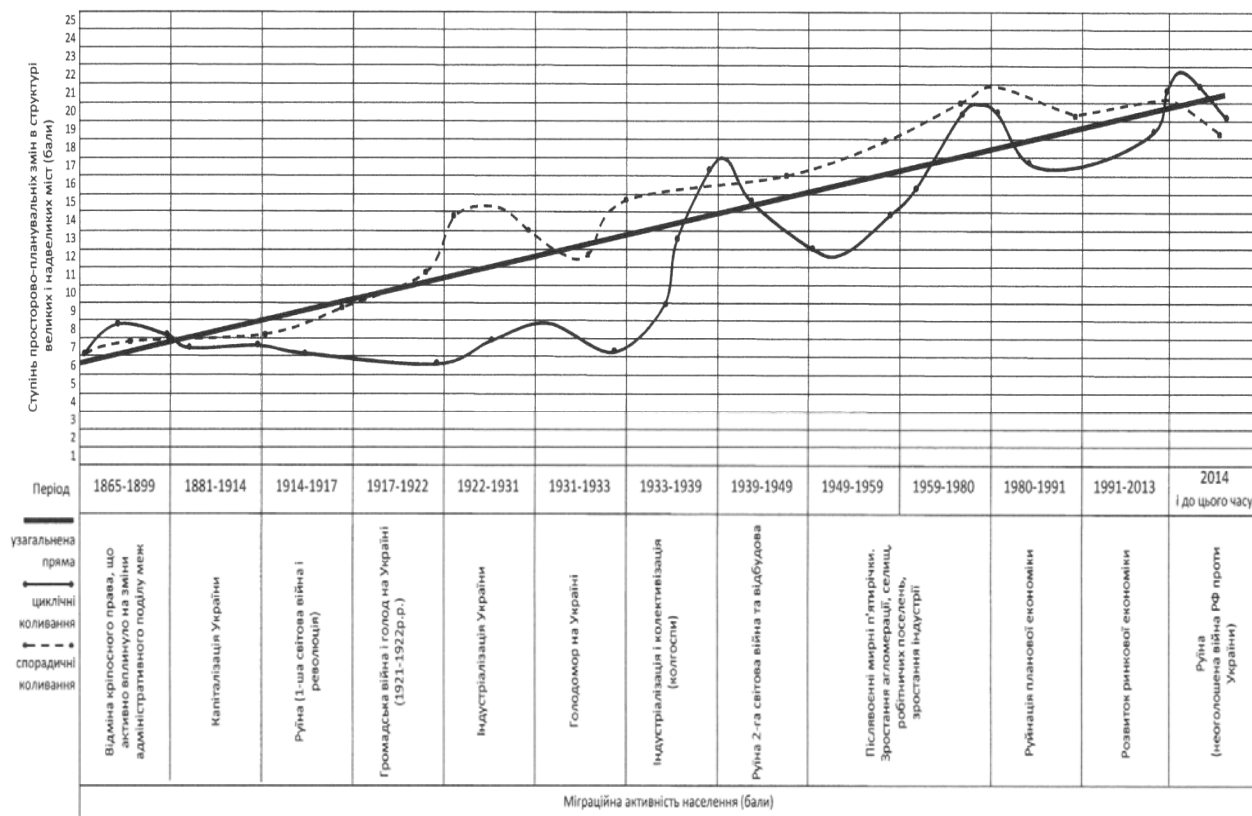
Співвідношення міграційної активності центра та околиць міської агломерації стає каталізатором і, водночас, показником “дозрілості” їхньої соціальної, економічної, функціональної та планувальної структури, циклічність коливань якої пов'язана з рівнем процесів урбанізації, концепцією містобудівної політики держави, рівнем комфортності регіону і міста, наявністю регульовальної політики міграційними процесами держави (розміщення виробничих ресурсів “місця роботи” та міграційних потоків, розвиненістю транспортної і соціальної інфраструктур (табл. 1).

<sup>7</sup> Приваблива для мігрантів територія, де є потенційно – стабільне місце працевлаштування, дешеве житло в радіусі транспортної доступності; соціальний, медичний та інший захист.

<sup>8</sup> Міжнародна міграція переважно є незворотною.

<sup>9</sup> Слід додати технічний стан громадського транспорту, якість дорожнього покриття, вартість та якість паливно-мастильних матеріалів.

## Просторово-часова динаміка взаємозалежних процесів; міграційного і формування просторово-планувальних містобудівних структур України



Незбіг кривих циклічних та спорадичних є задачею з подолання за допомогою науково обґрунтованих методів структурної реорганізації просторового каркаса містобудівних систем, які є привабливими для мігрантів, тож міста й агломерації відчувають постійний міграційний тиск.

### Висновки

1. Встановлено, що сформована міграційним потоком зона напруження<sup>10</sup> функціонально-просторових зв'язків визначає структуру композиційно-планувального каркаса території, характеризується стійкими у часі та просторі показниками зони розселення: вплив щільності зонування на міста; привабливість території (рівень ландшафтного дизайну, геопластика рельєфу, благоустрій доріг, тротуарів, наявність робочих місць, центрів обслуговування, ринку житла тощо); рівень транспортних зв'язків; можливість реалізації потреб за принципом “попутних цілей”. У передмістях і поселеннях моноцентричної агломерації проходить територіально-просторове зміщення вузла загальноміського центра у напрямку загальносистемної магістралі до центральної частини міста. У містах поліцентричної агломерації – “переміщення” вузла загальноміського центра до зв'язку з прогресуючою за рівнем розвитку і міграційною привабливістю центральною частиною міста; територіальний ріст і функціональне ускладнення загальноміського центра зміщується до домінуючого за об'ємом міжселенного міграційного потоку.

2. Класифіковано процеси формування структур міських і аграрних поселень у динаміці розвитку незворотної регіональної (обласної) міжрегіональної<sup>11</sup> у регіоні “територія, що приймає

<sup>10</sup> Зона напруження може мати і синоніми: силове поле, зона активних, негативних впливів, зона відчуження тощо.

<sup>11</sup> Міжнародна міграція на Україні є, порівняно з внутрішньою міграцією, незначною (близько 2 %).



мігрантів” для поліцентричної, де процеси деконцентрації обумовлені перевагою внутрішньо-міської та приміської маятникової міграції поміж лідер-містами над міжрегіональною, забезпечуючи високий потенціал системи до розгортання центробіжного руху (функцій) і моноцентричної (різке зростання усіх видів міграції відповідає активному наростанню центрострімких тенденцій) агломерацій. Для дрібних міст (з населенням 10–20 тис. осіб) поліцентричної агломерації з досить розвиненим ринком місць прикладення праці спостерігається перевищення рівня незворотної міжрегіональної над регіональною та маятиковою (щодобовою і щотижневою) міграціями населення. Для потоків незворотної міграції із аграрних (сільських) поселень є максимальними концентрації у радіусі 1,5–2,5 годинної транспортної доступності від соціальних і економічних центрів регіонів (центри тяжіння), а міграційні потоки внутрішньорегіональної міграції є прямо пропорційними до ступеня привабливості ділянки (зони) з погляду соціального, економічного і культурного розвитку і комфортності життя.

3. Вдалось виділити реверсивні ланки композиційно-планувального каркаса містобудівного об'єкта, котрі сприймають і максимально реалізують територіально-просторові функціональні зв'язки – транспортні мережі і системи міських центрів обслуговування – основу композиційно-планувальної структури, опорні ланки каркаса системи розселення та міста. Неодноразові спроби вплинути на характер функціональних процесів містобудівними засобами пов'язані з їхньою структурною реорганізацією (вони є найактивнішими ланками планувально-композиційної структури), рекламуючи містоекономічні і соціальні наслідки реалізації керівних стратегій різного територіально-композиційно-просторового рівня. Залежно від стадії залучення ринкових механізмів кваліфікаційною характеристикою міста стає структура соціально-економічного потенціалу і його матеріально-просторове втілення в системі “центри і мережі”, у межах якої здійснюються цільові (мотивовані) міграційні переміщення населення України. У такому разі компетентність просторового середовища міста формує новий малюнок зони напруження функціонально-просторових зв'язків, де провідною є маятикова міграція.

1. Височин І. А. *Композиційна організація просторової системи щодобової міграції у мегаполісі: дис. ... доктора архітектури: 18.00.01 “Теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури”* / Височин Іван Андрійович. – Суми, 2013. – 299 с. 2. Височин І. А. *Композиційна організація просторової системи щодобової міграції у мегаполісі: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра архіт.: спец. 18.00.01 “Теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури”* / І. А. Височин. – Харків, 2013, – 36 с. 3. Каракова Т. В. *Миграции населения и градостроительство* / Т. В. Каракова // *Научный вестник градостроительства: сб. науч. трудов СанГАСА, 2002, – С. 193–198.* 4. Височин І. А. *Проксемічні проблеми двох укладів життя: монографія* / І. А. Височин. – Суми: Видавничо-виробниче підприємство “Мрія-1” ТОВ, 2013. – С. 8–9. 5. Посацький Б. С. *Нові міста у Європі-тенденції 1980–1990-х років* / Б. С. Посацький // *Вісник національного університету “Львівська політехніка”. Серія: Архітектура.* – Львів, 2005. № 1(23). – С. 31–42. 6. Каракова Т. В. *Методи структурної реорганізації градостроительных систем (миграционный аспект): автореф. дис. на соискание науч. степени доктора архит.: спец. 18.00.02 “Архитектура зданий и сооружений”* / Т. В. Каракова. – М., 2004. – 47 с.

## THE IMPACT OF MIGRATION THE FORMATION STRUCTURE OF OBJECT URBAN PLANNING

© Vysochin I., 2015

Among the many urgent problems Ukraine – socio-economic, ergonomic, transport, economic and others, over time, to draw attention to the age-old problem on daily, weekly natural migration movements working people from the residence to the place of employment in the opposite direction. These include migratory movement, and within the limits (boundaries) of large and super large city, within the metropolitan area adjacent to the city leader within a radius of 15–50 km; within the city agglomeration remote leader within a radius of 60–150 kilometers or more. On the movement of migrants in both directions spent a lot of time. These people are held hostage to a very unpleasant situation objectively, which actually makes them exist in a closed circuit 'residence – a place of employment – residence “being outside all other functional components of the system: the metropolis, region, region. Migrants pendulum has no time, especially in today’s market conditions, visit cultural institutions and arts to communicate with nature and even properly raise children, etc.

Natural migration actively influence how the territory, which generates these processes, and the “host” area (area or region). Urban lifestyle own plenty of human contact and freedom of movement in a particular area. The structure of migratory population movements traffic on the main channels of the planning framework settlement system in the region and city shuttle is dynamic and forms its axis and chains. This performance of the dynamic nature of urban inhabitants behavior in space are the main sources of forming the basis for prediction and modeling of urban structures and assessing the quality of life.

The author found that the intensity of migration in the region corresponding to a particular level of urbanization and actively influence the development framework settlement system not only in the region, and Ukraine as a whole. Commuting (weekly and daily basis) townspeople and peasants creates tension zone activity level functional and spatial relationships and this determines the specific regional planning framework as well as the formation of urban structure object.

**Key words: migrants, migration, migration homo-ki, immigration, emigration, reverse link, “tension zone”, “attractive” territory “receiving” regions, migration pressure (pressure), generating areas.**