

# АРХІТЕКТУРА ТА ІНЖЕНЕРНІ ВИШУКУВАННЯ

УДК 72.01

## ОРГАНІЗАЦІЯ МІГРАЦІЙНИХ ПЕРЕМІЩЕНЬ У ПРОСТОРАХ ВЕЛИКОГО МІСТА

### I. А. Височин

У статті розглядається архітектурний і композиційний стан міських просторів в контексті щодобових міграційних переміщень за схемою «дім-робота-дім».

Житель-мігрант переміщаючись по місту почергово змінює ланцюжок просторів: власне місце (особистий простір) за столом - простір кімнати - квартири, будинки (інтегрований простір) - простір умовного двору - вулиці (в т.ч. простір площ, підземний простір пішохідних переходів і метрополітену) - простір роботи (в т.ч. простір: двору, цеху + простір робочого місця).

Завданням даної статті є аналіз літературних джерел, сучасних публікацій, досліджень автора статті з метою вивчення можливого удосконалення міських просторів на основних міграційних шляхах.

Аналізом встановлено безліч нормативних порушень, а іноді і неприпустимих «больових» точок і навіть вузлів фактично по всьому ланцюгу просторів.

**Ключові слова:** міграція, міграційні переміщення, транспорт, больові точки, межі, регіони, масштаб, масштабність, композиція, гармонізація простору.

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Розглядається архітектурно-композиційний стан вуличних просторів при їх максимальному запруженні громадським та приватним транспортом і можливість їх реставрації до сучасних містобудівних норм.

Щодобова маятникова міграція, в межах міста, проходить по вуличній мережі за схемою «дім - робота - дім». Мешканці-мігранти рухаючись просторами міста почергово змінюють ланцюжок просторів: власне місце за столом (власний простір) - простір кімнати - простір квартири - простір дому (інтегрований простір) - простір умовного двору - вуличний простір (в т.ч. простори майданів та площ, підземний простір пішохідних переходів та метрополітену) - простір роботи, куди структурно входять простори: двору, цеху + простір робочого місця. Отже, щодобова, споконвічна, проблема переміщень працюючих мешканців зі свого помешкання до місця прикладання праці та у зворотному напрямку є «больовою» точкою сучасного будь-якого великого міста-мегаполіса. І це переміщення головним чином реалізується громадським транспортом за вище вказаною схемою у величезних обсягах.

Наприклад, у м. Харкові маємо за добу такі офіційні дані: користується трамваєм – 340 тисяч або 19,4%; тролейбусом 400 тисяч або 22,83%; автобусом 101 тисяча або 5,7%; маршрутним таксі – 140 тисяч або 8,0%; метрополітену – 771 тисяча або 44,0%. Разом складає 1 мільйон 752 тисячі пасажирів. Приблизно 20% або 350,4 тисяч складають гості міста і транзитні пасажири (1752000 – 350400 = 1401600 чол.). Отже 1 мільйон 401,6 тисячі, це щодобові міграційні пасажири станом на 1.01.2006р. або 95,36%. Відстані переміщень, тільки на основних міграційних напрямках, по м. Харкові складають близько 50 км. Дані за добу по м. Києву: трамваєм – 650 тисяч або

13,83%; тролейбусом – 800 тисяч або 17,02%; автобусом – 600 тисяч або 12,77%; маршрутним таксі – 950 тисяч або 20,21%; метрополітену – 1 мільйон 700 тисяч або 31,17%. Разом складає 4 мільйони 700 тис. чоловік. Однак кількість населення м. Києва станом на 01.01.2006р. склало 2 мільйони 619 тисяч. Отже, кількість пасажироперевезень за добу перевищує кількість населення на 2 мільйони 81 тисяча або 79,5%. Якщо взяти 95% або 2 мільйони 488 тисячі чоловік, які можуть бути задіяні у щодобовому міграційному ланцюжку «дім - робота – дім», то остання кількість (2 мільйони 81 тисяча чоловік) – це гості м. Києва і транзитні пасажири. Відстані переміщень, по основним міграційним напрямкам, по м. Києву складають близько 70 км.

Місто, як система, має організовану сукупність взаємозв'язків, які визначають специфіку його функціонально-композиційної структури і соціальної поведінки мешканців мегаполісу.

Ця сукупність взаємозв'язків матеріалізується у композиційно-функціональну структуру мегаполіса, зону його впливу, у нашому випадку, це дія сил щодобового міграційного напору на саму систему та на її зміну під тиском цих сил. Сталі ланки просторово - функціонально - композиційного каркасу міста сприймають такі сигнали впливу і дають зворотну реакцію у вигляді проблемної містобудівної ситуації.

Міграційними проблемами взагалі, тобто у межах регіонів і навіть у межах держави переймалося досить багато фахівців у тому числі і архітекторів. Проблемами ж щодобового міграційного переміщення мешканця за схемою ланцюжка просторів «дім - робота – дім» у межах великого міста-мегаполіса ще ніхто не займався. У цьому саме і полягає актуальність та новизна цієї роботи.

Звичайно, що кожна людина має свій міський

простір та свій шлях переміщення від місця проживання – дому і до місця прикладання праці – роботи. Крім цього кожен мешканець щодоби виконує й інші, короткі, переміщення (резервні), наприклад «дім - ринок (магазин)»; «дім - дитячий садок», а також інші суб'єктивні переміщення в межах міста, але ці переміщення можна структурно об'єднати в наш просторовий ланцюжок, як усереднений для соціуму в межах міста. Саме «розірваність» на значні відстані поміж домом і роботою породило щодобові маятникові коливання, тому цю проблему автор роботи і збирається досліджувати як феномен сьогодення мегаполіса.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** До праць присвячених міграційним процесам можна віднести дослідження з питань історичного розвитку, географії, соціології і систем розселення: Т.В. Каракової [1], Ю.М. Шкодовського [2], Г.Є. Ігнатова [3], Могіль-Надь Л. [4], В.В. Мироненка [5], О.І. Явейна [6], К.Є. Лехарі [7], Ю.П. Бочарова [8], В.П. Мироненка [9], та інш.

**Виділення не вирішених частин загальної проблеми.** У публікаціях вище означених авторів досліджено міграційні переміщення за межами міст або територіальне розселення по деяких регіонах України, або фрагментарні дослідження по місту, проте проблема щодобової маятникової міграції у межах великого міста по схемі «дім-робота-дім» залишається не вирішеною і на сьогоднішній день, хоча вона є гострим, больовим вузлом мегаполісів, де кількість населення сягнула одного і більше мільйонів.

**Формулювання цілей статті.** Провести аналіз літературних джерел і сучасних публікацій з метою вивчення можливого удосконалення міських просторів на основних міграційних шляхах.

**Методи дослідження.** У роботі використано стандартну методіку аналізу архівних джерел, сучасних публікацій (статті, доповіді на конференціях, «круглі столи», проектні рішення ВНЗ та творчих майстерень).

**Виклад основного дослідження.** Аналіз просторово-композиційного ланцюжка «дім - робота - дім».

Для аналізу приймемо узагальнену трикімнатну квартиру у спальному околичному районі міста. Послідовність аналізу по всьому ланцюжку просторів будемо вести у такій послідовності – висота : ширина : довжина (м). Спальня (узагальнена) – 2,5 : 2,5 : 4,2. Загальна кімната – 2,5 : 3,8 : 3,9. Кухня – 2,5 : 3,1 : 2,8. Ванна – 2,5 : 1,4 : 1,75. Туалет – 2,5 : 1,1 : 1,4. Коридор (передня) – 2,5 : 1,7 : 4,7. Це звичайний типовий набір основних приміщень узагальненої трикімнатної квартири. Аналіз показує, що пропорційні відношення майже по всіх приміщеннях не співпадають з принципами гармонії (числовому ряду Фібоначі та золотому січенню), чим створюють певний дискомфорт, але він не є ворожим до мешканців, бо тут

все ж існують родинні стосунки. Дискомфорт, в основному, відчувається через більшу (від норми проживання) кількість людей у кімнаті та в квартирі вцілому. Отже і особистий «власний» простір людини, тобто місце біля столу, телевізора, на дивані і т.п. буде замалим. Спираючись на габарити приміщень, перенасичення просторів цих приміщень меблями та людьми – внутрішні простори приміщень є дещо маломасштабними до людини, а людина навпаки – є дещо великомасштабною до простору, але це не є контрасти, а скоріше нюансні диспропорції.

Мігруючи просторами внутрішніх коридорів багатопверхового житлового будинку, де габарити відповідно становлять 2,5 : 1,75 : 5,5 (м), сходами, у ліфтових кабінах, де габарити становлять відповідно 1,9 : 1,2 : 1,4 (м), простором привхідного тамбура людина, через вище подані негаразди є великомасштабною до цих просторів, а пропорційні відношення (особливо у ліфті і тамбурі) є контрастно-дисгармонійними до людини.

Вийшовши з темного і тісного простору тамбура мешканець відразу потрапляє у величезний і невпорядкований простір двору, де він стає раптом дрібномасштабним як у відношенні до «висотки», так і у відношенні до дворового простору.

Частину відстані від дому до роботи ми проходимо пішки і, буквально на кожному кроці, натикаємося на проблеми. Перша проблема – це стихійно організована торгівля, тобто базари і «базарчики», які у композиційно - функціонально - просторовій структурі міста забирають простір у мігруючого пішохода, особливо у місцях концентрації людей, тим самим звужуючи ширину проходів: при вході у підземні переходи, в самих переходах та при виході з підземних переходів. До першої проблеми можна додати також всі торговельні невпорядковані точки на міграційних шляхах: в парках, скверах, бульварах, в різних закладах, заводах, фабриках тощо, за тією ж міграційною схемою з дому на роботу та з роботи додому.

Мігруючи пішки мешканці знаходяться у постійній стресовій ситуації від реальної можливості – потрапити в нестандартну ситуацію, бо часто автомобілісти нехтують елементарними правилами вуличного руху і їх порушують – забираючи під проїзд прилеглий простір алей, тротуарів, по яких рухається міграційний мешканець. Мешканець, у відношенні до прилеглої вуличної забудови, котра має узагальнену висоту 16-ти поверхових житлових будинків (48-50 м), може бути дрібномасштабним, в тому випадку, коли відстань від тротуару до прилеглої лінії забудови знаходиться у межах 15 -20 м, тобто 48 : 17 (м) проти 1,8 м зросту людини, що є характерною ознакою для більшості спальних районів міста. Крім того, виявлені дисгармонійні пропорції у відношенні забудови до людини, - вуличний простір є ворожим (контрастним) до неї.

Другою проблемою є невідповідність візуального поля, реалізованого архітектурою та рекламно-інформаційного середовища, яка буквально тисне на людину своєю кольоровою пістрявістю, суперечливою, незрозумілою, недоречною і часто неправдивою інформацією. Крім того, така інформація «вилазе» або «нависає» над проїжджою частиною вулиці, зменшуючи візуальний простір для людини, якій необхідно миттєво зорієнтуватися в навколишній ситуації.

Третьою проблемою є відсутність або слабе вираження архітектурно – композиційної системи вуличної мережі (навіть на головних вуличних артеріях), які б з'єднували функціональні частини міського простору і найкоротшими шляхами зв'язували дім з роботою, з місцями відпочинку, з місцями оздоровлення тощо.

Так, наприклад, у м. Харкові, щоб дістатися міграційному мешканцю з житлового масиву «Нова Баварія» до виробничої зони, де розташовані: ХТЗ (Орджонікідзевський район) необхідно пройти пішки та проїхати на кількох різних транспортах по наступних вулицях: Василя Бугрименка, Окружна дорога, Полтавський шлях і підземним метрополітеном до ст. Тракторний завод.

Інший приклад: із Салтівського житлового масиву до тієї ж виробничої зони необхідно пройти пішки і проїхати на чотирьох транспортних одиницях: вул. Героїв Праці, вул. Блюхера, Академіка Павлова, підземним метрополітеном до ст. Тракторний завод.

По м. Києву, щоб дістатися на роботу із житлових масивів «Виноградар», «Шевченка», «Пріорка», «Мостицький масив» до «ДВРЗ» (Дарницький вагону – ремонтний завод) поблизу від житлового масиву «Ліски» і «Стара дарниця» необхідно мігрувати пішки та проїхати на чотирьох різних транспортах по вулицях: Вишгородська, Фрунзе, Набережне шосе, проспект Воз'єднання, Харківське шосе, Бориспільська. Інший випадок, щоб дістатися на роботу із житлових масивів «Русанівка» та «Березняки» до університету цивільної авіації (житловий масив «Відрадний») необхідно пройти пішки та проїхати трьома різними видами транспорту по наступних вулицях: Русанівська набережна, на метрополітені від ст. Лівобережна до ст. Шулявська, Індустріальна, Борщагівська, проспект Космонавта Комарова.

Звичайно, що є коротші і набагато довші композиційні транзитно - міграційно - транспортні коридори. Подані для прикладу, мають більш узагальнені (якщо не однорідні) аспекти композиційних та функціональних проблем.

Якщо проаналізувати вуличну мережу м. Харкова (див. план м. Харкова за 2013 р.) чи то м. Києва (див. план м. Києва за 2013 р.), то у них немає (як уже було зазначено) чітко виявленого просторового каркасу вулиць, тобто відсутня архітектурно – композиційна система вуличної мережі, де була б чітко означена система хоча б

основних композиційних напрямків. Звичайно, що фрагментарно такі структури є і навіть з чіткими напрямками головних вулиць, як композиційних осей.

До четвертої проблеми можна віднести відсутність змін у композиційному та функціональному вирішенні міського простору для його візуального сприйняття з салону швидкісного громадського транспорту.

Частину часу міграційний мешканець вимушений витратити на очікування, посадку і висадку із громадського транспорту. Сьогодні у мегаполісах на протязі усього дня, але особливо зранку та ввечері, коли соціум рухається з дому – на роботу та з роботи – додому на зупинкових майданчиках виникають постійні черги на громадський транспорт. В самому транспорті особистий простір, через переповнення салону, зводиться до свого критичного рівня (і той, що постійно знаходиться з людиною і той, котрий вимагає певної території-місця для сидіння). Звичайно, що через критичне перенасичення простору салону міграційний мешканець мало сприймає оточуючий простір вулиць.

Внутрішні простори салонів громадського транспорту (окрім внутрішнього простору маршрутної таксі «Газель»): тролейбуса, автобуса, трамваю, вагона, підземного вагона потягу метрополітену хоча і не відповідають гармонійним пропорціям, але вони не є контрастними (ворожими) до людини. Однак масштабність людини до салону є порушеною в основному через постійне перенасичення простору пасажирями.

Отже, міграційний мешканець при його транспортуванні фактично виключений з фізичного процесу сприймання композиційної забудови міського простору. Що ж стосується підземного метрополітену, то сприйняття оточуючого (прилеглого до вікон простору) виключено повністю.

Частину відстані міграційний мешканець вимушений рухатись пішки: від місця проживання до зупинки першого транспорту, на переходах між черговими змінами транспорту та від останньої зупинки до місця роботи.

Загальна характеристика проблем у ланцюжку «дім – зупинка»: низький рівень архітектурно – композиційної виразності забудови (малих архітектурних форм, пістрявість кольорового вирішення); - в одних випадках – звуженням проходів (за рахунок стихійних паркувань автомобільного та мотоциклетного транспорту; низьким рівнем ландшафтного дизайну та покриттям пішохідних проходів; - в інших випадках безпідставно великим простором для пішохідних проходів).

Характеристика композиційних проблем міського простору міграційного пішоходу в інших коротких ланцюжках «зупинка – зупинка» та «зупинка - простори роботи» мало чим відрізняються від вищеописаних.

Особистий (власний) простір мігруючого піш-

ки мешканця у вуличному просторі (тротуари, майдани, площі) має нормальний розвиток. Тут на нього ніхто не «тисне». А ось у підземних переходах, на ескалаторі – він зазнає якісних змін, через постійну тісняву він теж зменшується (в окремих міграційних мешканців навіть виникає фобія у замкненому просторі). Крім того габарити підземних просторів (проти відкритого вуличного простору) зменшені до мінімуму – отже з'являється відчуття дискомфорту.

Простір роботи (місця роботи) міграційного мешканця розпорошений по території мегаполісу. Проте є декілька місць їх концентрації. По м. Харкову: виробнича зона (ХТЗ, ВАТ ім. Малишева та інші); ринки: центральний - поблизу Благовіщенського собору; поблизу метро Барабашова та Студентська; на території житлового масиву (Кінний ринок); на багатьох інших неупорядкованих ринках поблизу концентрації мігруючих пасажирів (входи – виходи до метрополітенів, підземних переходів, входи – виходи до заводів і т.п.); на будівельних майданчиках.

По м. Києву ЗАТ «Оболонь» по виробництву води, пива та безалкогольних напоїв; промислової зони «Теличка», «Острів», «Дарниця – депо»; «Лиса гора»; поблизу вулиці Дніпровська набережна; поблизу житлового масиву «Пріорка»; Центральний ринок на вул. Бесарабська; неупорядковані ринки, які є в усіх житлових масивах.

подамо існуючі композиційні проблеми просторів роботи.

Виробнича зона (завод залізобетонних виробів, тракторний завод, завод мінеральних добрив і т.п.), яка була сформована ще в 60 – 80 рр. ХХ ст. Тут виявлена низка принципових прорахунків у створенні архітектурних композицій. Масштабність виробничих споруд не відповідає масштабу робітника. І справа не стільки впирається у технологічні розміри обладнання, як у доборі та використанні засобів архітектурної композиції (формування, пропорційності, упорядкуванні і т.п.). З одного боку людина у відношенні до виробничої споруди, наприклад, складу готової продукції з розмірами 48 м : 180 м : 54 м і людини  $\approx 1,8$  м, де вона масою об'єму просто «розчавлена», а з іншого боку - навпаки «загубилась» серед величезних і порожніх площинних просторів з розмірами 250 м : 126 м, де людина не відчуває себе теж комфортно, у тому просторі. Та й відношення поданих форм (однієї форми до іншої) не відповідають ні числовому ряду Фібоначі ні Золотому сиченню. Інший приклад, відношення прибудованої адміністративно – побутової споруди (54 м : 18 м : 13,2 м) до цеху виготовлення сірчаної кислоти (96 м : 54 м : 62,5 м) має відношення 1,8 : 3 : 4,73 (h). Як правило усі споруди мають форму паралелограма; кривих, нахилених ліній, які б гармонізували утилітарно – прямокутні форми – відсутні. За розмірами ці об'єми є нюансними. Контраст створюють декілька домінуючих об'єктів: витяжна

труба висотою 350 – 400м, або цех пересипки матеріалів висотою 72,6м до переважної більшості статичних форм висотою від 13,2 до 36м. Отже і в цьому випадку порушена масштабність середовища до людини і порушено гармонійність пропорцій.

Особливої уваги заслуговують «закинуті» (не просто окремі будівлі, споруди та їх інфраструктура), - а цілі промислові масиви, які значно добувають негативних емоційних відчуттів при виявленні композиційних прорахунків.

Стан ландшафтного дизайну, благоустрій території знаходяться на найнижчому рівні, окрім перед заводською територією, цебто парадного боку. Тут є присутніми (окремими фрагментами) ландшафтний дизайн, де є гарний набір декоративних дерев, чагарників, квітників, скульптурних груп і інших елементів садово-паркової архітектури; на належному рівні подане формування і кольорове вирішення. Але такий острівець гармонізації виробничого простору є нікчемним всього 5 – 10 % від загальної, композиційно неупорядкованої території. Тому такі ось полярні вирішення скоріше не покращують загального враження від сприйнятого простору роботи, а навпаки - значно його погіршують.

Ринки.

Звичайно, що виявити композиційні проблеми найпростіше там, де простір насичений масами або об'ємами різних за розмірами будівель і споруд. Таке є у стабільно – працюючих центральних ринках. Тому ми й зробимо коротенький аналіз центрального ринку і виявимо композиційні проблеми. Для дослідження оберемо Центральний ринок у м. Харкові поблизу Благовіщенського собору. Композиційно дво – три поверхова будівля ринку слабо ув'язана із групою п'яти – семи поверхових будівель торговельно – розважального комплексу, який знаходиться приблизно, на відстані 100 – 150м (по перпендикулярній вісі – зв'язку Лосівський провулок – Бурсацький спуск). Крім того основна будівля ринку «обросла» одноповерховими наметами, лотками, будками, складами і т.п. спорудами, котрі внесли ще більшу дисгармонійність у цей дуже перенасичений простір. Робочий простір міграційного мешканця є досить обмеженим. Відстані між одноповерховими торговельними рядами, для здешевлення кв. м. території, зведені до абсурду - 1,5 – 3,0 м. Цей же простір використовується для проходу пішоходів, а іноді і для проїзду власного автотранспорту. Отже масштабність середовища до робітника є теж дисгармонійним. Цебто – 3,0 : 20,8 (м), (1 : 6,94).

Композиційних проблем тут теж виявлено немало: 1) відсутність належного формування у будівлях, як по відношенню груп будівель поміж собою так і частини будівлі або її об'єму до всієї будівлі; 2) не виявлено відомих закономірностей, як у пропорційності поміж групами будівель, так і в пропорціях однієї будівлі до іншої; 3)

**Вісник Сумського національного аграрного університету**

Серія «Будівництво», випуск 10 (19), 2015

фактично існують грубі порушення будь – яких, з відомих засобів по гармонізації поданого простору робочого місця; 4) власний простір тут зведений майже до нуля, бо часто необхідно навіть протискуватися у проходах через перенасичення робочого простору; 5) функціональна роль ринку, як перехідної форми у торгівлі при зміні однієї суспільної формації на іншу, є стабільною, і при перенасичення його простору людьми та предметами – загальний розмір його простору за цей же період залишився незмінним.

#### **Висновки:**

1. Серед гострих, больових точок сучасного великого міста (мегаполіса) є найбільючіша проблема, це проблема щодобової маятникової міграції, де за добу по досліджуваних містах, Харкові переміщується близько 1,4 млн. мешканців, а по м. Києву – 2,5 млн. мешканців. При цьому кожна людина витрачає в середньому 3 години на пішохідно-транспортні переміщення.

2. Місця прикладення праці (роботи) відділені на значні відстані від місць компактного проживання міграційного мешканця, який мешкає у передмісті мегаполісу.

3. Виникло відторгнення людини від архітектурного середовища, де людина з «мірила усіх речей» стала додатком (маятником-гвинтиком) до гіпертрофованого, ворожого їй міського механізму (не організму).

4. У великих містах, де життєдіяльність лю-

дини проходить в патологічних умовах, вона повністю відторгнута від духовності, культури, природи (закинуті спорт, відвідування театрів, храмів, походи на природу).

5. Зі збільшенням кількості щодобових мігрантів відповідно збільшилася і кількість транспортних одиниць громадського транспорту, відбулося катастрофічне перенасичення міського простору на міграційних шляхах, різко погіршилася екологія міських просторів. Простір стає ворожим до людини.

6. В результаті перенасичення міського простору: надлишковою, непорядкованою, малозначущою інформацією-рекламою; великою кількістю нерегульованих транспортних потоків; зменшенням до критичної межі пішохідних проходів; сталим порушенням екологічного балансу (сильною загазованістю повітря); значним перевищенням звукового тиску, надлишковим опроміненням сонячною та іншими енергіями, перевищенням радіаційного опромінення), у міграційного мешканця періодично виникають психофізіологічні порушення та зниження захисної реакції організму, а вже на базі цього можливі травми з різними ускладненнями.

7. Аналіз літературних джерел виявив, що ніхто (до цієї роботи) не займався дослідженнями проблем щодобової маятникової міграції у межах просторів мегаполіса за схемою ланцюжка «дім – робота – дім».

#### **Список використаної літератури:**

1. Каракова Т.В. Методы структурной реорганизации градостроительных систем (миграционный аспект): автореф. дис. на соискание науч. степени доктора архит.: спец. 18.00.02 "Архитектура зданий и сооружений" / Т.В. Каржова // - М., 2004. – 47 с.

2. Шкодовський Ю.М. Методологічні основи екологічної реабілітації архітектурного середовища міста: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора архит.: спец. 18.00.01 "Теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури" / Ю.М.Шкодовський, – Харків, 2007. – 37 с.

3. Игнатов Г.Е. Структура пространства как объект анализа и основа построения архитектурной композиции: автореф. дис. на соискание науч. степени канд. архит.: спец. 18.00.01 "Теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури" / Г.Е. Игнатов. – М., 1985. – 24с.

4. Могиль-Надь Л. Проблемы пространства в архитектуре / Могиль-Надь Л. – М.: Наука, 1969. – 210 с. – (В кн.: Архитектура современного запада).

5. Мироненко В.В. Планировочные особенности формирования структуры здания делового центра / В.В. Мироненко // Традиції і новації у вищій архітектурно-художній освіті: Зб. наук. праць. ХДАДМ, – Харків: 2006. - № 1,2,3. – С. 148-152.

6. Явейн О.И. Проблема пространственных границ в архитектуре: дис. ... кандидата архит.: 18.00.01 / Явейн Олег Иосифович. – М., 1982. – 183 с., илл.

7. Лехари К.Е. Организация архитектурного пространства как эстетическая проблема: автореф. дис. на соискание науч. степени канд. архит.: спец. 18.00.01 "Теория архитектуры, реставрация памятников архитектуры" / К.Е. Лехари. – М., 1972. – 19 с.

8. Бочаров Ю.П. Вопросы планирования микрорайонов о организацией движения пешеходов и транспорта: дис. ... кандидата архитектуры: 18.00.02 / Юрий Павлович Бочаров. – М., 1959. – 192 с.

9. Мироненко В.П. Эргономические принципы проектирования (теоретико-методологический аспект) / Мироненко В.П. – Харьков: Основа, 1997. – 112 с. – Библиогр.: с. 107-112.

#### **Высочин И.А. Организация миграционных перемещений в пространствах большого города**

*В статье рассматривается архитектурное и композиционное состояние городских пространств в контексте ежесуточных миграционных перемещений по схеме «дом-работа-дом».*

Вісник Сумського національного аграрного університету

Серія «Будівництво», випуск 10 (19), 2015

*Житель-мигрант перемещаясь по городу поочередно сменяет цепочку пространств: собственное место (личное пространство) за столом – пространство комнаты – квартиры, дома (интегрированное пространство) – пространство условного двора – улицы (в т.ч. пространство площадей, подземное пространство пешеходных переходов и метрополитена) – пространство работы (в т.ч. пространство: двора, цеха + пространство рабочего места).*

*Задачей данной статьи является анализ литературных источников, современных публикаций, исследований автора статьи с целью изучения возможного усовершенствования городских пространств на основных миграционных путях.*

*Анализом установлено множество нормативных нарушений, а иногда и недопустимых «боле-вых» точек и даже узлов фактически по всей цепи пространств.*

**Ключевые слова:** миграция, миграционные перемещения, транспорт, болевые точки, грани-цы, регионы, масштаб, масштабность, композиция, гармонизация пространства.

### **Vysochin I.A. Organization migration movements in space big city**

*The article considers the architectural and compositional state of urban spaces in the context of daily migration movements on a "home-work-home." A resident of a migrant moving around the city in turn replaced by a chain of spaces: own space (personal space) at the table - room space - apartments, houses (integrated area) - conditional yard space - the streets (including space areas, underground space and pedestrian crossings metro) - work space (including space: yard, workshop space + workstation). The daily movement of the problem of working people from the place of residence to the place of employment and in the reverse order is "pain" point of modern large-scale and, especially, the largest city. For example, in Kharkiv per night public transport moves about 1.5 million inhabitants, and in Kiev - 2.5 million inhabitants. The objective of this article is to analyze the literature, contemporary publications, research the author to study the possible improvement of urban spaces on the main migration routes. To analyze the spatial and compositional chain on a "home-work-home" the author had averaged space: two-bedroom apartment (including private space); 16-story large-panel house with transit space (corridor, staircase, elevator, privhodnoy vestibule); yard; street with squares, subways, underground including commercial enterprises; place of work (including the yard, workshop space + workstation). Analysis revealed a variety of regulatory violations and sometimes harmful "pain points" and even nodes actually in the supply chain space.*

*When addressing the identified problem sites in urban spaces Binding should consider:*

*- The creation of a multi-level service in various fields.*

*For this purpose, first of all it is necessary:*

*- To create a legislative and regulatory framework at the national level;*

*- On the basis of this base decisions should be made of local self-tion, which is developing the administrative - organizational activities on mu-municipal level;*

*- These decisions should involve in the implementation of the predicted plans of government and business.*

*The next level includes:*

*- Creation of science - based concept;*

*- On the basis of which will be developed architecture - project proposals, feasibility studies, plans, zoning (zoning), DMA and more narrow-ties lovye solutions specific planning tasks.*

*All steps of the Dey-telnosti should include effective feedback that can make your-time adjustments to the decision-making at any level.*

**Keywords:** migration, migratory movements, transport, hot spots, borders, regions, scale, scale, composition, harmonization space.

*Дата надходження в редакцію: 15.10.14 р.*

*Рецензент: д.т.н., професор Шмуклер В.С.*