

*С.О. Самусева, студентка групи 201-А  
науковий керівник Т. Ю. Кузьменко, асистент  
кафедри архітектури житлових і громадських будівель,  
Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка*

## **ДО АНАЛІЗУ МІГРАЦІЙНИХ ПОТОКІВ У ПРИМСЬКІЙ ЗОНІ М. ПОЛТАВА**

*На прикладі приміської зони (ПЗ) м. Полтава розглянуто вплив транспортної інфраструктури та міграційних процесів на стабільність приміських сільських поселень (ПСП). Проведено аналіз динаміки приміських пасажирських перевезень протягом 2007 – 2009 рр.*

**Ключові слова:** *приміська зона, міграційні і транспортні фактори, приміські сільські поселення, пасажирські перевезення.*

*На примере пригородной зоны (ПЗ) г. Полтава рассмотрено влияние транспортной инфраструктуры и миграционных процессов на стабильность пригородных сельских поселений (ПСП). Проведён анализ динамики пригородных пассажирских перевозок на протяжении 2007 – 2008 гг.*

**Ключевые слова:** *пригородная зона, миграционные и транспортные факторы, пригородные сельские поселения, пассажирские перевозки.*

**Постановка проблеми.** Концепція сталого розвитку поселень висуває на порядок денний створення для людини оптимальних умов праці, побуту і відпочинку в екологічно-сприятливому середовищі. Специфіка міграційних і транспортних процесів і встановлення ринкових відносин виявляють вплив на формування функціонально-планувальної структури приміських зон великих міст. Дослідження проблем сільських поселень великих міст охоплюють широке коло питань взаємозв'язку міст та їх приміських зон, а також удосконалення функціонально-планувальної структури сільського розселення.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженням транспортних та міграційних процесів присвячені роботи вітчизняних та зарубіжних фахівців Габреля М. М., Гольца Г. А., Заковоротної Т. А., Мельника З. В., Мерлена П., Руденко Л. Г., Старостенко Г. Г. тощо.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** В умовах перехідної економіки, на нашу думку, змінилось співвідношення між приміськими пасажирськими залізничними та автомобільними перевезеннями, що потребує певного аналізу. Вплив транспортних і міграційних факторів на стабільність приміських сільських поселень не висвітлювались в наукових розвідках останніх десятиліть.

**Мета статті.** Аналіз динаміки приміських пасажирських перевезень та виявлення впливу міграційних і транспортних факторів на стабільність сільських поселень. Виявлення підходів до стратегії розвитку ПСП за міграційними і транспортними факторами як пріоритетними.



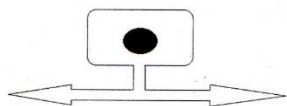
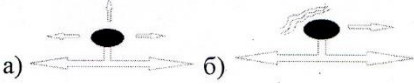
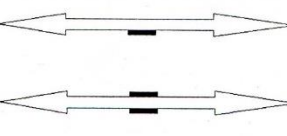
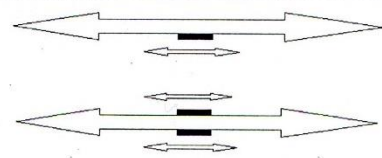
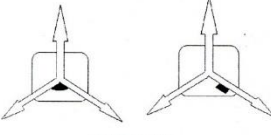
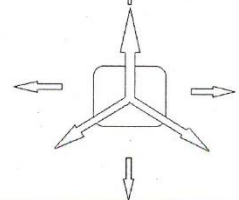
**Виклад основного матеріалу.** На розселенні приміського населення позначається істотний вплив природних умов, відстані до міста-центру, а також магістральних автодоріг і залізниць, що зумовлюють його нерівномірність. Відомо, що автошляхи і залізниці є потужним антропогенним чинником формування та розвитку функціонально-планувальної структури міських і сільських поселень. Так, прокладання залізниць в Сибіру на початку 20-го століття перетворило малі поселення за 5-7 років у великі міста. На протязі наступних 2-х років людність міст Томська, Іркутська збільшилась у 2 рази; Омська, Хабаровська – у 3 рази, Владивостока – у 4 рази.

Із збільшенням рівня транспортного забезпечення між містом і ПСП відбувається зростання людності цього поселення, відбувається скорочення безповоротної міграції із сіл в міста. В ПСП створюється специфічна демографічна ситуація: група працездатного населення в найбільш активному віці від 16-ти до 30-ти років в поселеннях, що розміщені поблизу міста, значно вище, ніж у селах периферійній зоні. Мешканці сіл з інтенсивним транспортним сполученням мають більш високий рівень освіти.

Частка зайнятого в економіці міста-центру населення ПСП, що здійснює щоденні міграційні поїздки, прямо пропорційна величині цього міста-центру. Ця тенденція зберігає свою динаміку з розвитком міста. Формування трудової маятникової міграції з сіл до міста залежить від забезпеченості робочими місцями в сільській місцевості. Однією з причин, що породжує трудові маятникові міграційні поїздки з сільських поселень до міст, була неможливість отримати постійну роботу протягом року внаслідок сезонного характеру праці в сільському господарстві.

Таблиця 1

Схема ПСП в залежності від транзитно-інфраструктурних коридорів

Планувальна схема	Розміщення громадського центру	Вплив обмежень на розвиток планувальної структури поселення
 <p>тупикова</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- в геометричному центрі села</li> <li>- наближений до природних водойм</li> </ul>	 <p>а) за відсутності обмежень; б) за наявності обмежень</p>
 <p>транзитна</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- вздовж головної вулиці - транспортного коридору</li> </ul>	
 <p>вузлова</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- на переході головних транспортних зв'язків;</li> <li>- на в'їзді з міста-центру</li> </ul>	



Таблиця 2

Приміські пасажирські середньодобові перевезення в радіусі 40 км від м. Полтави (за даними Південної залізниці)

місяць	Полтава-Люботин, пасажирів за рік			Полтава-Красноград, пасажирів за рік			Полтава-Ромодан, пасажирів за рік			Полтава-Бурти, пасажирів за рік		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
січень	42	20	16	149	143	132	563	441	504	55	41	29
лютий	37	17	12	137	133	136	513	519	494	51	38	42
березень	42	19	14	174	132	146	583	658	517	83	54	32
квітень	47	20	16	178	155	131	633	681	535	79	25	26
травень	41	20	18	151	119	131	513	626	586	76	41	27
червень	41	20	15	139	150	126	577	643	574	69	40	24
липень	39	20	22	178	186	138	631	757	662	69	94	23
серпень	41	19	16	157	178	135	628	845	619	63	78	25
вересень	34	14	16	147	174	134	556	646	531	113	82	24
жовтень	77	39	36	171	167	132	615	608	542	100	107	68
листопад	25	13	18	161	162	130	555	539	478	57	50	37
грудень	18	19	15	147	149	128	520	555	469	33	58	45
Всього	484	240	214	1889	1848	1599	6887	7518	6511	848	708	402
Середня За рік	40	20	18	157	154	133	574	627	543	71	59	34
Середня За холодний Період	39	20	19	152	155	132	554	551	503	68	63	41
Середня за Теплий період	41	20	17	163	153	134	594	702	582	73	55	26

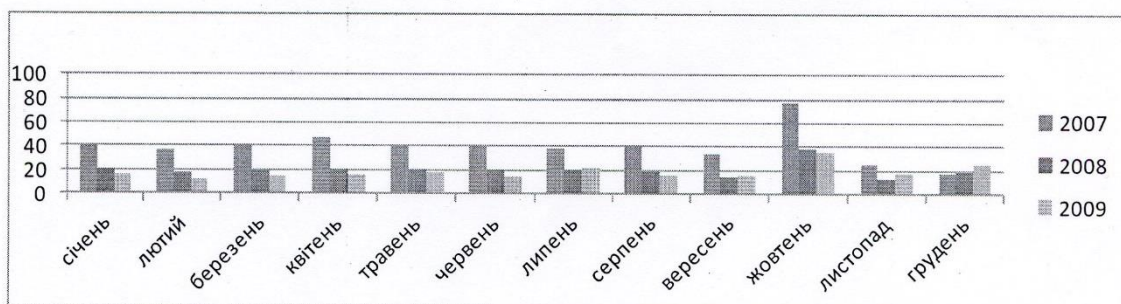


Рис. 1. Середньодобові пасажирські перевезення на дільниці Полтава-Люботин



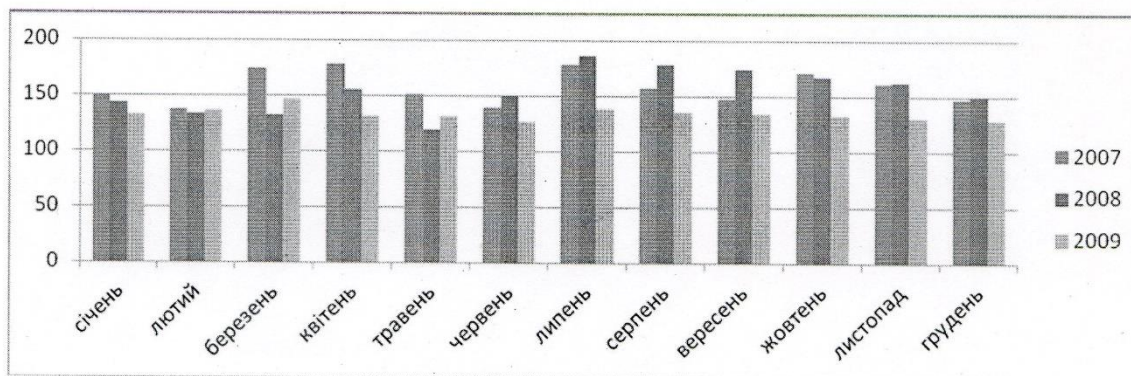


Рис.2. Середньодобові пасажирські перевезення на дільниці Полтава-Красноград

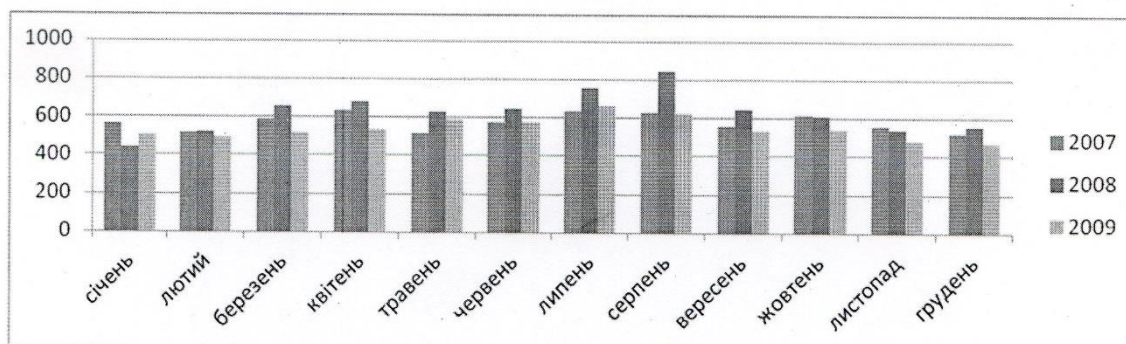


Рис.3. Середньодобові пасажирські перевезення на дільниці Полтава-Ромодан

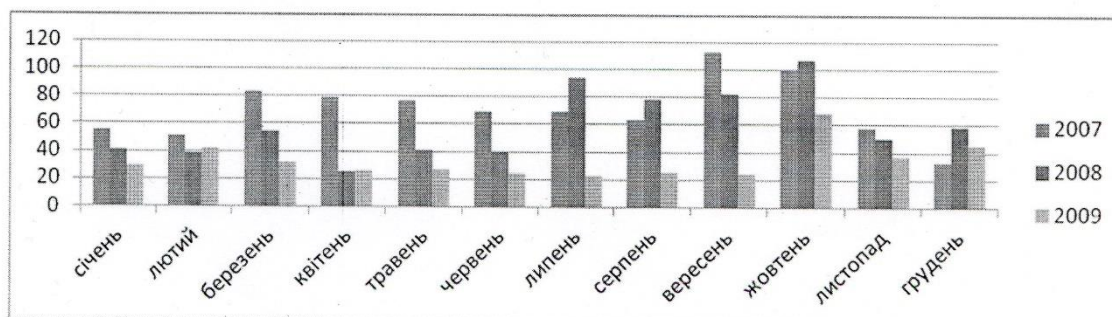


Рис.4. Середньодобові пасажирські перевезення на дільниці Полтава-Бурти

Міграційні переміщення населення значно змінюються за порами року (табл. 2). Приміські пасажирські перевезення здійснюються в межах основних планувальних осей системи розселення, якими є залізниці, що дублюються автомобільними магістралями. Істотний вплив на диференціацію сільських поселень виявляють основні транспортно-інфраструктурні коридори (ОТІК) – траси транзитних залізниць, автомобільних доріг, магістральних нафто- і

газопроводів, ЛЕП високої напруги тощо, що розміщені поряд і співпадають за напрямом. За відношенням до ОТК приміські сільські поселення можуть мати наступні схеми розташування: *прохідна, вузлова, тупикова* (табл. 1).

Аналіз середньодобових приміських пасажирських перевезень виявив значне зменшення їх кількості у 2009 р. порівняно з 2007 р. (рис. 1 – 4). Це зумовлюється тим, що людина почала більше користуватися автотранспортом. Збільшення долі автомобільних перевезень викликано значним розширенням автомобільного сервісу за рахунок розвитку комерційного і приватного сектору на ринку пасажирських перевезень.

**Висновок.** Таким чином аналіз міграційних потоків виявляє значний вплив на демографічну стабільність приміських сільських поселень. Збільшення приміських пасажирських перевезень у весняно-літній період та наявність сезонного житла ПСП 40-кілометрової зони від міста Полтави виявив певне рекреаційне перепрофілювання цих поселень. Подальші дослідження полягають у ґрунтовному аналізі особливостей розвитку ПСП для визначення пріоритетних факторів формування функціонально-планувальної структури різних типів поселень.

#### *Література:*

1. Гольц Г.А. *Транспорт и расселение* / Г.А. Гольц. – М.: Наука, 1981. – 248 с.
2. Заковоротная Т.А. *Особенности планировки и застройки сельских поселений в системе расселения* / Т.А. Заковоротная // *Архитектурно-планировочная организация сельских населённых пунктов.* – Куйбышев, 1988. – С. 41 – 48.
3. Мельник З. В. *Роль основных факторов в развитии маятниковой миграции* / З. В. Мельник // *Планировка, застройка и благоустройство сёл Украинской ССР.* 1978. – С. 220 – 227.
4. Мерлен П. *Город. Количественные методы изучения* / П. Мерлен. Под ред. Ю. В. Медведкова. – М.: Прогресс, 1977. – 257 с.
5. Руденко Л. Г., Старостенко Г. Г., Хомра О. У. *Трудова маятникова міграція сільського населення прикордонних районів України* / Л.Г. Руденко, Г.Г. Старостенко, О.У. Хомра // *Український географічний журнал.* – 1996. – С. 42 – 47.