

7. Кринский В.Ф. Ламцов И.В. Туркус М.А. Элементы архитектурно-пространственной композиции. – М.: Издательство литературы по строительству, 1968. – 168 с.
8. Осиченко Г.О., Лепеха Ю.В. Реконструкція системи композиційних ансамблів міста (на прикладі м. Чернігова) // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник. – К., КНУБА, 2006. – Вип. 24. – С. 135–141.
9. Павличенков В. Ансамбль Иосифова-Волоколамского монастыря // Архитектурное наследство. – М.: Государственное издательство литературы по строительству, архитектуре и строительным материалам, 1958. – Вып. 10. – С. 126–152.
10. Памятники градостроительства и архитектуры Украинской ССР (Ил. справочник-каталог): в 4-х т. – Т. 4. – К.: Будивельник, 1986. – 375 с.
11. Пестрикова А.Г. Современные концепции формирования архитектурно-пространственной композиции городской среды // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник. – К., КНУБА, 2009. – Вип. 32. – С. 337–341.
12. Рябушкина И.А. К вопросу о композиции русских монастырей XV–XVII вв. // Архитектурное наследство. – М.: Стройиздат, 1986. – Вып. 34. – С.192–200.
13. Смолина Н.И. Ансамбли Средней Азии XV–XVII вв. (закономерности построения плана) // Архитектурное наследство. – М.: Стройиздат, 1984. – Вып. 32. – С.164–172.

УДК 711.436

*Кузьменко Т. Ю.*

### **ПРО ВПЛИВ ТРАНСПОРТНИХ ФАКТОРІВ ТА МІГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА ФОРМУВАННЯ ПРИМІСЬКИХ СІЛЬСЬКИХ ПОСЕЛЕНЬ**

**Анотация.** На прикладі приміської зони (ПЗ) м. Полтави розглянуто вплив міграційних і транспортних факторів 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.

**Аннотация.** На примере пригородной зоны (ПЗ) г. Полтавы рассмотрено влияние миграционных и транспортных факторов на стабильность пригородных сельских поселений (ПСП). Проведен анализ динамики пригородных пассажирских перевозок на протяжении 2007 - 2009 гг.

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

**Annotation.** The influence of migration and transport factors on stability of suburban rural settlements (SRS) was examined by examples of Poltava's suburban zone (SZ). The analysis of rural passenger traffic dynamics's was held during 2007-2009.

**Content words:** suburban zone, migration and transport factors, suburban rural settlements, passenger traffic.

**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 сільських поселень як невід'ємних складових 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., Хомри О. У., Христюка Н. М., Крамара М. С. [1-8] тощо. Проте за незначним винятком [1] ці дослідження проведені в минулому столітті, тому не виявляють специфіку пасажирських приміських перевезень на сучасному етапі розвитку.

**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.

**Постановка завдання.** 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-ри рази [2].

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 периферійної зони. Мешканці сіл з інтенсивним транспортним сполученням мають більш високий рівень освіти [4].

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. Міграційні переміщення населення значно змінюються за порами року, так дослідження [7,8] показують, що в липні вони збільшуються в 4-и рази за рахунок рекреаційних переміщень. Приміські пасажирські перевезення здійснюються в межах основних планувальних вісей 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 (термін введено [3]). За відношенням до ОТІК приміські сільські поселення можуть мати наступні схеми розташування: прохідна, вузлова, тупикова.

Відповідно з наведеними схемами громадський центр може мати різне місце розміщення у планувальній структурі ПСП.

Аналіз середньодобових приміських пасажирських перевезень виявив значне зменшення їх кількості у 2009 р. порівняно з 2007 р., що вказує на зменшення як трудових міграційних поїздок, так і збільшення долі автомобільних перевезень. Збільшення долі автомобільних перевезень викликано значним розширенням автомобільного сервісу за рахунок розвитку комерційного і приватного сектору на ринку пасажирських перевезень. В зоні впливу ділянки залізниці Полтава-Люботин знаходяться ПСП : Залізничне, Пасківка, Коломак, Терентіївка, Новоселівка, Вербове, Опішняни, Крюкове, Божки, Божково, Черкасівка, Вільхівщина, Карнаухи, Флорівка, Чапасе. В переважній більшості поселень, що знаходять в зоні впливу залізниці, стабільна демографічна ситуація, населення працездатного віку становить 50-62%, пенсійного – 20-30%, і навіть в малих поселеннях є діти.

На ділянці залізниці Полтава-Красноград знаходяться ПСП: Копили, Микільське, Марківка, Ваці, Портнівка, Кашубівка, Минівка, Бузова Пасківка, Сухоносівка, Селешина; Полтава-Ромодан - Супруновка, Гожули, Шостаки, Лаврики, Абазовка, Витівка, Уманцівка, Гутирівка, Кірове, Коломак, Жовтневе, Тутаки, Шкурупії, Братешки; Полтава-Бурти – Терешки, М. Микільське, Зінці, Безручки, Ключники, Лукищина, Головач, Пристанційне, М. Перещепина, Собківка, Маньківка. На ділянці залізниці Полтава-Красноград менше малих поселень (80-100 осіб), поселення з людністю до 50 осіб зовсім відсутні, співвідношення вікових груп становить: працездатного віку – 50-60%, пенсійного – 17-33%, і відповідно дітей – 12-25%.

**Висновки.** Аналіз демографічної структури, зайнятості, житлового фонду поселень в зоні впливу залізниці виявив спільні особливості: значний відсоток зайнятих в місті-центрі (60-100%), сприятливе демографічне співвідношення основних груп населення, наявність сезонного житла в поселеннях, що розміщені не далі 35 км. Збільшення приміських пасажирських перевезень у весняно-літній період та наявність сезонного житла в ПСП 30-35-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 цих поселень.

*Література:*

1. Габрель М. М. Просторова організація містобудівних систем / М. М. Габрель – К. : Видавничий дім А.С.С., 2004. – 395 с.
2. Гольц Г. А. Транспорт и расселение / Г. А. Гольц. – М.: Наука, 1981. – 248 с.
3. Заковоротная Т. А. Особенности планировки и застройки сельских поселений в системе расселения / Т. А. Заковоротная // Архитектурно-планировочная организация сельских населенных пунктов. – Куйбышев, – 1988. – С. 41-48.
4. Мельник З. В. Роль основных факторов в развитии маятниковой миграции / З. В. Мельник // Планировка, застройка и благоустройство сел Украинской ССР. 1978. – № 1. – С. 22-27.
5. Мерлен П. Город. Количественные методы изучения / П. Мерлен. Под ред. Ю. В. Медведкова. – М. : Прогресс, 1977. – 257 с.
6. 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. – № 4. – С. 42-47.
7. Стасяк А. Анализ обусловленности и последствий миграции из села в город в Польше / А. Стасяк // Миграция и урбанизация населения (на материалах Украины и Польши). – К.: Наукова думка. – 1992 – С. 4-18.
8. Христюк Н. М., Крамар М. С. Проектирование транспортных систем в районной планировке / Н. Христюк., М. Крамар – К.: Будівельник, 1983. – 72 с.

УДК 72.012.72

*Ароян А. С.*

**ПЕРЕДУМОВИ ВИНИКНЕННЯ І РОЗВИТКУ АТРИУМІВ НА  
ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ**

**Анотація.** У статті висвітлена еволюція будівництва атриумних об'єктів на території сучасної України, розглянуті передумови їх виникнення та перспективи подальшого впровадження.

**Ключові слова:** атриум, атриумний простір, пасаж.

**Аннотация.** Предпосылки возникновения и развития атриумов на территории Украины. Ароян А. С. В статье отражена эволюция строительства атриумных объектов на территории современной Украины, рассмотрены предпосылки их возникновения и перспективы дальнейшего внедрения.