

## ПРОБЛЕМА ПРОСТОРОВОГО БУТТЯ МЕШКАНЦЯ МЕГАПОЛІСА

*Сумський національний аграрний університет*

*м. Суми, вул. Герасима Кондратьєва, 160, 40021*

**Вступ.** До головних проблем сьогодення надвеликих міст (мегаполісів) можна віднести: щодобове міграційне переміщення соціуму з місця проживання до місця працевлаштування та у зворотному напрямку; проблеми, що виникають в архітектурному просторі великих міст, в аспекті щодобового міграційного процесу економічні (соціальні, ергономічні, просторово-композиційні).

**Актуальність** статті зумовлена наступними аспектами:

- «розірваністю», цебто великими відстанями місць проживання від місць працевлаштування, а це спонукає до нечуваного щодобового міграційного переміщення городян та до величезних невиробничих витрат часу на міграцію, відокремлення духовності, культури та природи від мігранта;
- Недостатнім вивченням міського простору в межах щодобового маятникового існування мешканця великого міста між помешканням та роботою та у зворотному напрямку;
- соціальними – зближеннями сфери прикладення робочих рук з інфраструктурою обслуговування; поверненням культури та духовності до місць проживання мешканця мегаполіса; зближенням основних функціональних і композиційних характеристик житлового міського середовища з традиціями етнічного та регіонального зодчества.

***Аналіз останніх досліджень та публікацій.***

Щодобова маятникова міграція від помешкання до роботи і від роботи до помешкання проходить по вуличній мережі міста. Мешканці рухаючись просторами міста створюють міграційні потоки.

Місто, як динамічна система [1], має організовану сукупність взаємозв'язків, котрі визначають специфіку його функціонально-планувальної структури, наповнення просторів міста та «соціальну поведінку» населення. Вони матеріалізуються в функціонально-планувальну структуру великого міста, зону його впливу, маючи на увазі дію зовнішніх чинників на систему та на її зміну під їхнім тиском. До таких чинників і сил сучасного великого міста можна віднести міграційний аспект. Це одна з багатьох «больових» точок або проблем сучасного

мегаполіса. Звичайно, що вона виникла не сьогодні. Потяг до надвеликого міста, де набагато більше шансів працевлаштуватися, отримувати належну заробітну плату, належний рівень освіти, медичного обслуговування, престижність адреси і таке інше – все це спонукало і спонукає молодих людей до міграції, причому не лише маятникової, а й незворотної міграції з сільської місцевості та з невеликих містечок.

З цим погоджується Ю.М.Шкодовський, за прогнозами якого «... до 2025 р. жителями міст будуть 8 з кожних 10 мешканців. Встановлено стійку тенденцію до переміщення людей у великі міста з населенням більше 1 млн. чол., а ці міста здійснюють найбільш інтенсивний тиск на природу...

Найбільше масове міграційне переселення людей до міст і особливо до великих міст-мегаполісів зареєстровано після розпаду в 1991 році СРСР. З одного боку - села, що досить швидко пустіли, а ниви бур'яніли, з іншого боку великі міста-мегаполіси, які катастрофічно швидко наповнювалися мігрантами.

Разом з тим у великих містах-мегаполісах за цей же період зареєстрована міграція корінних мешканців у близьке та далеке зарубіжжя – до Російської Федерації, Сполучених Штатів Америки, Ізраїлю, Бразилії, Аргентини, Канади, Австралії, держав Західної Європи. Точних даних про кількісний та якісний склад таких мігрантів не виявлено, маємо лише інформацію зі шпальт газет, радіо, телебачення в межах 1991-2012 рр.

З України (з міст-мегаполісів та з менших за кількістю населення міст) мігрувало близько 20 млн. чоловік. З міста Києва за цей же період мігрувало близько 90 тис. чол., а з Харкова – близько 75 тис. людей.

Якісний склад мігрантів – молоді і середнього віку перспективні вчені, багаті люди, мігранти робочих перспективних професій; мігранти за національними ознаками.

Неврегульованість міграційного тиску в Україні особливо різко проявився в містах Києві та Харкові, як найкрупніших містах за чисельністю населення. Містобудівний контекст у вивченні міграції населення розкриває механізм структурної реорганізації великих міст. Світовий досвід вирішення містоекономічних проблем в умовах ринкової економіки демонструє приклади активного використання моделей міграції для реалізації концепцій соціально-економічного та демографічного розвитку.

Автором вивчено кількісні характеристики цих процесів: число мігрантів, час та відстані їх переміщень. Ось тільки деякі приклади вивчення загальних міграцій і специфічні моделі містобудівного розвитку великих міст. Концепція «Трикутної» структури межі розселення; «Трикутник радіальних вулиць і нової хорди Мадрида» (арх. А. Сорія і Мата, 1882 р.) [3, с.60]; в Англії Ебенізер Говард запропонував групові системи розселення невеликих міст, які він назвав «міста-сади» [3, с.11] (опубліковано ще в 1898 р.).

У концепції розвитку міст з високою щільністю населення при мінімальній площі забудови в 40-х роках ХХ ст. Ле Корбюз'є розрізнені будинки об'єднав в один загальний корпус, у результаті чого утворюється новий варіант розселення [4].

У США в 60-х рр. ХХ ст. на периферію великих міст стали виходити торгові центри, потім – наукові і навчальні містечка поєднані, зазвичай, з крупними спортивними комплексами. Згодом, під дією «відцентрових» тенденцій, потрапили органи державного управління. Проте останнім часом для скорочення міграційних переміщень мешканців містобудівні пошуки велись у напрямку збереження компактності мегаполіса. Другий напрямок – пасивне сприйняття невпинного росту міст і спроби виправдати його в теоретичній концепції «динамічного міста».

В останнє десятиріччя ХХ ст. людство напрацювало нові напрямки, концепції та теорії містобудування, в яких підняті проблеми, що є характерними і для просторів сучасних великих міст України. Вони набули широкого розголосу, про що пише Gzell S в своїй монографії [5].

Європейська спільнота опрацювала декілька документів щодо сталого розвитку міст: «Зелений рапорт» 1990 р., який стосується міського середовища, у програмі «Європа 2000+»; «Співпраця для просторового розвитку Європи у 1994 р.» виділила тенденції сталого розвитку; проведено Європейську конференцію сталих міст, на якій прийнято «Хартію європейських міст (Хартія з Аальборг)». Хартію підписали понад 300 представників європейських міст, котрі зобов'язались опрацювати місцеві довготермінові плани сталого розвитку. Перші результати обговорені на конференції «Європейські міста сталого розвитку» (European Sustainable Cities) у Лісабоні в 1996 р. [6, с. 81].

Як бачимо, в цих концепціях не розглядався виділений автором феномен-ланцюг щодобових міграцій за схемою «помешкання – місце роботи – помешкання».

Набагато цікавішою для цього дослідження видаються автору сучасні тенденції і принципи планування та проектування міст, сформульовані в «Новій Афінській хартії», прийнятій Європейською радою урбаністів у 1998р., де окреслено найважливіші проблеми сучасних великих урбанізованих міст і концептуально подані рекомендації щодо їх планувального вирішення:

- 1). Система планування міст повинна набути такої ієрархії, щоб бути якомога наближеною до мешканців.

- 2). Ієрархія планування має збігатися з просторовими, суспільними і адміністративними структурами. Найменші одиниці цих структур, група будинків чи житловий квартал мають базове значення, творячи межі для спілкування людей і дозволяючи їм брати участь у здійсненні урбаністичних програм...

3). У майбутньому урбаністичне планування має відновити належне місце і забезпечити можливості розвитку місцевим будівельним традиціям, які надають індивідуального характеру і підтримують ідентичність міст та регіонів...

4). Потрібно намагатися обмежити використання в містах приватних авто за допомогою відповідної цінової політики і організації системи автостоянок.

5). «... Місця проживання і місця праці необхідно так пов'язати у просторі і часі, щоб обмежити потреби в переміщеннях та економити енергію.

Урбаністичне планування повинно забезпечити мешканцям задовільний вибір місць праці, проживання, переміщення і відпочинку з можливістю постійного поліпшення якості життя ...».

6). З безробіттям, бідністю і перебуванням поза суспільством необхідно боротися інтегральним розумінням урбаністичного планування, що об'єднує суспільні, економічні та екологічні проблеми. [7, с. 17-19].

«Сили ринку» треба спрямувати так, щоб забезпечити необхідні соціальні інвестиції в місті і участь приватного капіталу в формуванні розвитку міста та його утримування. При цьому ефекти інвестицій повинні відповідати затратам.

Планування має підтримувати розвиток малих фірм для забезпечення мешканців місцями праці і посилення економічної бази міста.

Подані вище принципи і рекомендації Нової Афіїнської хартії розроблені для розвитку великих західноєвропейських міст, тому автор вважає за доцільне використати подані принципи для вирішення нагальних містобудівельних проблем у цій роботі.

Заслуговує на увагу також досвід у перспективній містобудівній концепції Великобританії, де «...основним мотивом творення нового містечка» була демонстрація можливості повернення, на тлі масової «високотехнологічної» архітектури, до англійської «руральної» традиції ..., де в кожному кварталі проєктують школу, об'єкти торгівлі, обслуговування і відпочинку, передбачено також місця праці, вважається, що відстань від місцевого «квартального» центру до житла можна подолати пішки за 5-10 хв. [9].

*На підставі аналізу робіт вище поданих авторів а також власних досліджень, автор статті подає не вирішені проблеми.*

**Мета дослідження** полягає у виявленні проблем просторової організації міграційних процесів у мегаполісах та стан її вивченості.

**Завдання** є вичленення ланцюжка просторів усередненого мешканця мегаполіса за поданою схемою.

**Об'єктом дослідження** є просторовий феномен реального середовища існування мігруючої людини.

**Предметом дослідження** є вичленення із існуючого загального простору ланцюжка просторів щодобової міграції за схемою: «місце проживання – місце працевлаштування та в зворотному напрямку».

### **Методичні прийоми**

Історико-архівний огляд (у т.ч. інтернет-огляд), графічне кодування статистичної інформації, трудових та рекреаційних зв'язків, соціологічні та транспортні, аналіз ринку нерухомості трудових ресурсів і ринку праці, міграційної активності населення. Багаторівневість дослідження дозволила забезпечити змістовну спадковість теоретичних висновків і практичних рекомендацій для кожного рівня містобудівного проектування.

### **Результати дослідження**

Міграцію розглядали з різних позицій, наприклад, як фактор культурної асиміляції, культурної дифузії, як фактор економічного розвитку територій; як об'єкт політико-економічного контролювання та управління міграцією тощо. Що ж стосується проблем щодобових маятникових «міграційних процесів» за схемою «місце проживання – місце працевлаштування та в зворотному напрямку» у межах великого міста-мегаполіса, то на сьогодні вони іще просто не вирішені – такі завдання навіть не ставилися до розв'язування, крім об'єктів торгівлі, дитячих садків та шкіл. Аналіз наукових статей, монографій, дисертацій, методичних рекомендацій, державних стандартів тощо за період 1975-2019 років підтвердив відсутність досліджень міграцій, міграційних потоків та міграційних процесів у межах щодобового існування мешканця мегаполісу.

Щодобова міграція мешканця міст проходить багатьма транспортними коридорами, котрі ведуть від місця проживання – дому, до місця прикладення праці – роботи. До транспортних коридорів традиційно відносяться: вулиці, майдани, площі, перехрестя вулиць (підземні і, рідше, надземні переходи), підземні магістралі метрополітену. Проте в межах міста людина деяку частину загального міського простору перетинає пішки: придомові простори, відкриті простори шкіл, середніх та вищих навчальних закладів, скверів, бульварів, парків і т.ін.

Неврегульованість та безсистемність міграційних процесів мешканці відчувають щоденно фізично, психологічно і візуально. На міграційних шляхах уже не один рік існують кіоски, намети, торговельні точки; в житлових будинках практично всі перші поверхи швидко перетворилися на різнопрофільні фірми – адвокатські та нотаріальні контори, перукарні, аптеки, масажні кабінети і так далі і таке інше (рис. 1).

Все це позитив, бо ринкові умови спонукають до активної форми діяльності населення. Біда в іншому – неврегульованості таких процесів.

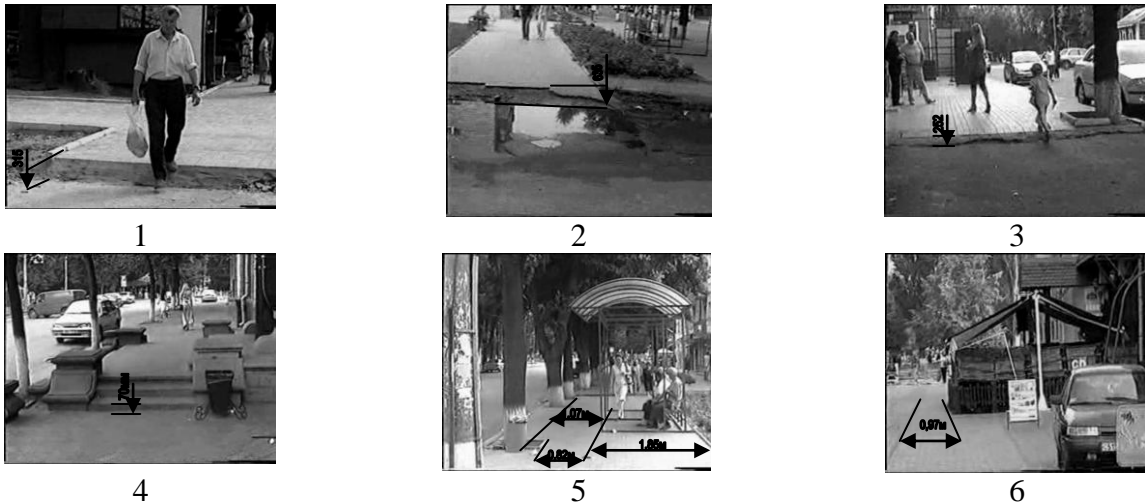


Рис. 1. Порухнені ергономічні, композиційні і планувальні вимоги щодо організації пішохідного руху та торгівлі в просторі вулиць: 1, 2, 3 і 4 – висота сходинки не відповідає ергономічним і санітарно-гігієнічним вимогам; 5 і 6 – звуження проходу спорудами.

Часто сходи, що ведуть на ганок мають висоту, котра не відповідає антропометричним показникам людини 70, 105, 123, 132, 157, 187, 210, 315 мм (див. рис. 1); ганки, сходи, огорожі, меблі торговельних точок, зупинкові майданчики з навісами досить часто «винесені», тобто виходять за червону лінію забудови, на міграційних шляхах, на 1,5; 2,0; 2,3 і більше метрів (див. рис 1). Вертикальне планування пішохідного простору виконане з ергономічними порушеннями, перепади (без належно облаштованих пандусів) сягають від 252 мм до 635 мм.

### ***Проблеми архітектурного простору великих міст в аспекті щодобового міграційного процесу (житло-працевлаштування)***

У наведеному вище визначено причини виникнення міграційних процесів у границях щодобового міграційного існування мешканця мегаполіса. Міграція, як відомо, проходить певними транспортними коридорами, які перетинають міські простори. Для вирішення міграційних проблем ставиться завдання виявлення ступеня дослідженості проблем архітектурного простору великого міста в межах щодобового міграційного процесу.

І.Г. Лежава виділив наступні якості простору:

« – пространство человеческого переживания возникает через человеческий порядок и исчезает вместе с ним;

– архитектурное пространство есть часть пространства природного, освоенного человеком, при этом выделяется личное пространство и пространство коллективной деятельности и они рассматриваются как важнейшая форма организации человеческой жизни;

– в пространстве человек движется, передвигаются определенные предметы; в нём существенны размеры, конфигурации, пропорции, существенны такие понятия, как «узкое» и «широкое», «высокое» и «низкое»,...» [14, с.95-96].

Продовжуючи екзистенціональну особливість міського простору, В. Кравець констатує: «... Необходимо отметить, что в процессе жизнедеятельности и неизбежного для большинства людей перемещения в описанной фактически (кроме транспорта) непрерывной цепочке пространств ее переход обеспечивает непрерывное включение в процессе движения и восприятия следующего элемента как цели движения. Фактически при этом каждый меньший является композиционным узлом, центром композиционной структуры более крупного пространственного элемента цепочки» [9, с.113].

Вищеназвані дослідники торкалися загальних концептуальних принципів формування просторів мегаполіса, безпосередньо ж дослідженнями ланцюжка міських просторів за схемою «помешкання – робота – помешкання» у щодобових міграційних переміщеннях частково зачіпали тільки три вчених: І.Г. Лежава (МАРХІ), Г.І. Лаврик (БГТУ) та В.Й. Кравець (ХНУБА).

Г.І. Лаврик доповнив якості міського простору, які можна отримати лише на основі реалізації загальних принципів «компактності».

В.Й. Кравець виділив ланцюжок просторів добової міграції людини: «особистий» (домашній або виробничий); «кімната», де людина може мешкати сама або з будь-ким (з родичами чи співробітниками); «квартира» (або група приміщень на роботі); дім (свій, закладу чи підприємства); простір, що традиційно називається «двором»; «вулиця» або магістраль; «майдан» або «площа» [18].

Необхідною базою для дослідження було обрано реальний об'єкт – місто-мегаполіс Київ.

У 70-80 рр. ХХ ст. в житлових районах міст-мегаполісів, в тому числі і в Києві, досить активно (~85%) велась забудова житла зі збірних великопанельних залізобетонних конструкцій. Базою для них переважно слугувала 90 серія, що була розроблена Київ ЗНДІЕП на основі конструктивної системи 1-464. Ця серія давала можливість зводити п'яти-, дев'яти-, дванадцяти- та шістнадцятиповерхові житлові блок-секції.

В м. Києві зводилось індустріальне шістнадцятиповерхове житло в районах «Дарниця», «Соцмістечко», «Оболонь», «Харківський масив», «Комсомольський масив» та в інших районах за типовими серіями: 96-06/75/1,2-16; 96-07/76/1,2-16; 96-017/75/1,2-16; 96-018/75/1,2-16 і так далі з блок-секцій правої та лівої орієнтації на 36 або 40 квартир кожна блок-секція з набором 1, 2, 3 та 4-кімнатних квартир.

### **Соціальні, екологічно-ергономічні, просторово-композиційні та культурологічні аспекти міграції мегаполіса**

Аналіз просторових проблем виконано за наступними чинниками та ієрархією: соціальні і міграційні, екологічні, ергономічні, композиційні та культурологічні. З цього приводу С.П. Цигичко у своєму авторефераті також робить наголос на подібні проблеми: «...Отже, на сучасному стані розвитку великих міст загострилася потреба в комплексному (кількісному і якісному) перетворенні архітектурного середовища, для чого має бути вирішена ціла низка проблем: економічних, соціальних, композиційно-планувальних...» [10, с. 2].

Як об'єкт дослідження ніким ще не виявлено і не розглянуто просторовий феномен реального середовища існування міграційної людини. Головним чином – місце проживання, периферійний район – «спальня» + простір переміщення (включаючи транспорт) + робочий простір (простір роботи). А між тим саме в цій системі просторів проходить майже все життя працюючої людини і це середовище вимагає професійної архітектурної рефлексії.

В 70-х – 80-х роках минулого століття, городяни мали можливість отримати безкоштовно квартиру, зазвичай, в «спальних» периферійних районах. І це, без перебільшень, було величезним щастям. Проте йшов час, народилися і вирости діти, з'явилися внуки, і простір квартири став дещо замалим. Отже, і особистий або власний простір мешканця за столом у світлиці або біля телевізора, або за столом на кухні можливо має недостатню територію, тобто не зовсім відповідає антропометричним потребам людини, а можливостей для збільшення простору квартири сьогодні наш міграційний мешканець має тільки віртуальні.

Простори внутрішніх коридорів, приліфтового холу, ліфтової кабіни, привхідного тамбуру теж є недостатніми.

Відкритий простір двору, зазвичай, знаходиться в занедбаному стані, і його благоустрій з кожним роком погіршується, тобто йде нормативне старіння покриття під'їзних доріг, тротуарів, майданчиків, елементів малої архітектури, декоративного озеленення.

Як у власній квартирі здебільшого не вистачає отого особистого простору людини, так тим більше й у всіх видах міського транспорту на маршрутах щодобової міграції.

Місце роботи міграційного мешканця знаходиться в переважній своїй більшості не в навчальних, медичних, торговельних та інших закладах, а в не облаштованих або погано облаштованих приміщеннях, а то й на відкритих площадках, як то: будівельні майданчики, металургійні, хімічні, коксохімічні та інші цехи, де рівень архітектурної ергономіки, санітарної гігієни, протипожежної безпеки, охорони праці знаходяться теж на низькому рівні. Наприклад, на будівельних майданчиках робоче місце муляра, штукатура, підсобних робітників має облаштування минулого століття; побутові приміщення – все ті ж мобільні «вагончики» – брудні, не облаштовані під нормативні ергономічні, санітарно-гігієнічні і технічні вимоги.

Відомо, що особистий простір у людини є присутнім будь-де і в будь-який час. Особистий простір є умовною територією поміж людиною та прилеглими до неї різними сутнос-

тями: предметами, живими істотами (людьми, тваринами, рослинами тощо), енергетичними, силовими, фізичними, хімічними та іншими полями. Крім цього, особистий простір повинен бути заповнений особливостями людини як індивідуума, притаманними тільки їй одній. В залежності від обставин цей простір (за геометричними розмірами) може змінюватися в діапазоні «мінімум – максимум». Отже, він повинен адекватно реагувати на вище наведені порушення. Проте, в залежності від психофізіологічного стану людини, вплив цих негараздів буде теж коливатися від мінімуму до максимуму.

У наш час квартира наповнена домашньою технікою (телевізор, холодильник + морозильна камера, пральна машина, електронагрівачі прилади – праска, електропідігрівач, паяльні прилади тощо), а повітрообмін проходить в основному за рахунок аерації повітря через квартирки та відчинені двері, що в холодний період року є не припустимим через погіршення теплового режиму, а в теплий період року навпаки, навіть при відкритих вікнах і дверях повітрообмін майже не відбувається. Отже, і склад повітря в просторах квартири не відповідає санітарно-гігієнічним та екологічним нормам. Крім того, склад повітря, що лине до квартири з прилеглих просторів мегаполісу, теж має суттєве відхилення від норм.

Екологія простору двору залежить від низки факторів: геометричних розмірів двору, віддаленості його від джерел забруднення (автотранспорту, промисловості і тому подібних джерел), насичення простору зеленими насадженнями, рівня благоустрою (в тому числі і рівня архітектурної ергономіки). У ньому також виявлені значні екологічні порушення, що негативно впливають на психофізіологічний стан мешканців двору. Газовий склад повітря, температура, рівень шуму мають значні відхилення від норм, а разом з низьким рівнем благоустрою дворового простору створюють дискомфортне середовище.

Ці ж самі вади середовища були виявлені при обстеженні наступного його елемента – вулиці.

Місто, як динамічна система, має організовану сукупність взаємозв'язаних просторових елементів, які визначають специфіку його функціонально-композиційної структури і соціальної поведінки мешканців усієї системи.

Проблема дослідження, як стало відомо з аналізу багатьох дослідницьких джерел, не висвітлена системно і тому передбачає проведення і композиційного аналізу системи просторів щодобової маятникової міграції за схемою «дім-робота-дім».

Причин, що породили і продовжують поглиблювати культурологічну кризу, породжену глобалізацією, сьогодні у великих і, особливо, в надвеликих містах достатньо. Від мешканця, як свідомого члена соціуму, відірвані такі найважливіші і яскраві чинники життєдіяльності – заклади культури та природа.

І це відбувається завдяки такій організації буття мешканця мегаполіса, яка примушує його реалізувати примітивну функцію маятника мігруючого від помешкання до місця прикладання праці. Крім того просторова організація його життєдіяльності цілком втратила зв'язки з корінними традиціями організації життя – праці, побуту, відпочинку та інше, що було притаманне традиційному етнічному способу життя.

С. Шевчук справедливо стверджує: « У західній цивілізації відбувається заміна творчості – працею, духовності – інтелектом, різноманітність природного середовища – похмурою одноманітністю міських будівель, високого мистецтва – примітивними розвагами, глибоких відчуттів – швидкоминучими емоціями...».

Необхідно підкреслити, що усю цю мегакультуру мешканець мегаполіса сприймає здебільшого не відвідуючи заклади культури, не читаючи високохудожні літературні твори, не реалізуючи усі традиційні форми сприйняття справжньої культури, а знесилений працею та мандрюванням у громадському транспорті, сприймає через єдине вікно у великий світ – телевизор (комп'ютер), який одночасно стає родинним домашнім «вогнищем» у бетонній квартирі.

Насичення просторів сучасної квартири як-то: меблі, одяг, картини, килими, доріжки, посуд також відповідає культурі побуту швидкоплинного сьогодення, тобто останнім десятиліттям ХХ і початку ХХІ століть. Формоутворення меблів, їх кольорове вирішення, членування поверхонь, пропорційне відношення, масштабність до простору приміщень і до людини є випадковими, а не закономірними. Ця строкатість предметно-просторового середовища є проявом надзвичайної строкатості сучасної культурологічної ситуації притаманній постмодерністському часу.

Просторова організація та композиційні характеристики міжбудинкових просторів не давали можливості відчути традиційні їх якості, що були притаманні культурологічному побутовому та планувальному поняттю – двір. Незамкненість, відсутність людяної масштабності просторів та будівель, що їх формують, не давали можливості сформуватися камерному середовищу, яке б спонукало спілкуванню сусідів, яке було колись традиційним. Це ставало неможливим і з приводу того, що велика кількість мешканців цих будівель не мають можливості у часі знати одне одного.

Такі ж самі культурологічні характеристики середовища районів-«спалень» притаманні і простору традиційного поняття – вулиця. По-перше, міжмікрорайонні вуличні магістралі є просторами швидкісного руху автомобільного транспорту, що з багатьох сторін не є для пішоходів комфортним фактором, тим більше, що він відчуває свою самосвідомість приниженою поряд із могутніми джипами. Це ж саме він відчуває, принижений величезними житловими сірими спорудами, розташованими поряд з тротуарами. Крім того, з культуроло-

гічного боку порушена традиція неповторності архітектурного обличчя кожного будинку на вулиці, що підкреслювало значимість не тільки особистості автора, а й сприяло відчуттю значимості кожної будівлі і сприймаючої людини.

Простори сфери прикладення праці з культурологічної точки зору тим більше не відповідають нормам створення людяного середовища. Це торкається не тільки економічних, психофізіологічних, санітарно-гігієнічних норм, а в першу чергу характеристики цього штучного середовища максимально відірваного не тільки від природного середовища, але й не маючого нічого спільного із традиційними, не тільки національно-етнічними, але й загальнолюдськими традиціями гуманізованого урбаністичного середовища, бо воно було сформовано для потреб людини. Але сучасна науково-технічна, промислова, та інша форма організації діяльності, тобто праці, спрямована навпаки – на підпорядкування працюючої людини технологічним процесам виробництва.

## ВИСНОВКИ

1. Серед больових точок буття сучасного великого міста-мегаполіса найболючішою є проблема щодобової маятникової міграції. За добу в досліджуваному місті Києві переміщується 4,7 млн. мешканців. При цьому кожна людина витрачає в середньому 3 години на пішохідно-транспортні переміщення.

Це характерне для усіх мегаполісів явище найболючіше впливає на характер функціонування організму міста з причини величезного навантаження на засоби транспортного зв'язку житла з місцями прикладення праці. Крім того, це є негативним чинником економічного, соціального та психологічного стану мешканців мегаполісу, які вимушені витрачати час, фізичну та психологічну енергію, щоб дістатися роботи та свого житла. Тому проблема вивчення просторового існування мільйонів мешканців районів-«спальних», працюючих далеко за їх межами є надзвичайно актуальною, що підтверджується у Новій Афінській хартії (1998 р.).

2. Виходячи з цієї тези вперше було виявлено, в раніше достатньо і у всебічно добре дослідженій системі міського простру, ще не досліджений цілісний об'єкт – підсистема просторів, у якій мешкають, працюють і переміщуються мільйони городян, щоденно змушених мігрувати за цією схемою. Місця прикладення праці (роботи) віддалені на значні відстані від місць компактного проживання міграційного мешканця, який проживає в так званих «спальних» районах та у зворотному напрямку.

Під впливом соціально-економічних та цих містобудівних чинників виникло майже відчуження від культури та природи і можливостей справжнього спілкування людей. Все це перетворило мешканця на маятниковий додаток міського організму. Ці

вади просторової організації життєдіяльності багатьох мешканців мегаполісу спонукають до пошуків зниження негативного впливу багатьох факторів, які вже відомі дослідникам проблем мегаполісу та тих, котрі потрібно виявити і дослідити у дисертації.

### ***Обговорення результатів***

Міжнародні конференції: Архітектура та екологія, жовтень 2016 р у КНАУ [11], Архітектура, Будівництво, Дизайн, березень 2018 р у КНАУ [12], Архітектура, Будівництво, Дизайн, березень 2019 р у ХНУБА [13]; Публікації у фахових вісниках: SWorld (International Scientific Journal), 2015, т.13 [14], Науковий вісник будівництва: ХНУБА, 2017 р [11]

### ***Перспективи подальших досліджень***

Подати детальний аналіз просторів ланцюжка-схеми «місце проживання – місце працевлаштування (роботи) – місце проживання».

## **ЛІТЕРАТУРА**

1. Данилов С.М. Методологічні основи моделювання міста як динамічної системи: дис.... доктора архіт.: 18.00.01 «Теорія архітектури та історія архітектури, реставрація пам'ятників архітектури / Данилов Сергій Михайлович. – Х., 2019. – 465 е.
2. Шкодовський Ю. М. Методологічні основи екологічної реабілітації архітектурного середовища міста: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора архіт.: спец. 18.00.01 «Теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури» / Ю. М. Шкодовський. – Х., 2007. – 37 с.
3. Посацький Б. С. Простір міста і міська культура (на зламі ХХ – ХХІ ст.) : монографія / Богдан Степанович Посацький. – Львів : Вид-во Національного університету «Львівська політехніка», 2007. – 208 с.
4. Гольдзамт Э. А. Градостроительная культура европейских социалистических стран / Э. А. Гольдзамт, О. А. Швидковский. – М. : Стройиздат, 1985. – 463 с.
5. Бунин А. В. История градостроительного искусства / А. В. Бунин, Т. Ф. Саваренская. – М. : Стройиздат, 1979. – Т. 1. – 495 с.
6. Gzell S. Wies w rejonie wielkich miast. – Miasto z widokiem na wies : materialy sesji naukowej / S. Gzell. – Warszawa : TONZ, 1998. – 190 p.
7. Heczko-Hoxowa E. Idea zrownowazonego rozwoju a planowanie przestrzenne miasta : Architektura krajobrazu a planowanie przestrzenne / E. Heczko-Hoxowa. – Krakow : PK, 2001 – 196 p.
8. Princes political manifesto // The Arhitectural Rexiew. – 1989. – № 8. – P. 4.
9. Кравец В. И. Колористическое формообразование в архитектуре : моно-графия / Владимир Иосифович Кравец. – Х. : Вища школа. Изд-во при Харьк. ун-те, 1987. – 132 с.

10. Цигичко С. П. Удосконалення еколого-естетичних властивостей архітектурного середовища великих міст (ландшафтний аспект) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. архіт.: спец. 18.00.01 «Теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури» / С. П. Цигичко. – Х. : ХДТУБА, 2007. – 20 с.

11. Височин І.Л. Методика досліджень композиційної структури системи міських просторів щодобової маятникової міграції. Архітектура та екологія: Матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 31 жовтня 2016 р.) -К.: НАУ, 2016. - С. 60-62.

12. Височин І.А. Стан візуально-інформаційного простору м.Суми на сучасному рівні. Міське середовище XXI сторіччя. Архітектура. Будівництво. Дизайн: Тези доповідей III Міжнародного науково-практичного конгресу, м. Київ, 14-16 березня 2018. - 119-120.

13. Височин І.А. Вилив масштабності на гармонізацію міського середовища [Текст]: матеріали 74 наук.-технічної конференції. Пленарне засідання. ХНУБА, 5-6 березня 2019р./ редкол. І.А. Бабівська, Харків, 2019. - С.8-10

14. Височин І.А. Взаємовідношення міграційних переміщення населення та і розвиток містобудування (теоретичні основи) [Текст] /І.А. Височин // Международное научное изд. Сбор. Науч. Труд. «Искусство, архитектура, строительство» Sword (в наукометрической базе РИНЦ). - Иваново: Маркова А.Д., 2015,- Вип.№і (38). С. 39-54.

15. Височин І.А. Вплив міграційних процесів на формування структури містобудівного об'єкту [Текст] / І.А. Височин // Scientific Bulletin of Civil Engineering: наук, вісник буд. / відпов. Ред. В.П. Сопов. -Х. ХНУБА, 2017. - №4. Т.90. - С. 14-23.

### **Аннотация**

#### **Височин І.А. Проблема просторового буття жителя мегаполіса**

В статті подані теоретичні основи феномена просторового буття жителя найбільшого міста (мегаполіса) в ланцюгово-схемі «місце проживання (дом) – місце призначення праці (праця) і в зворотному напрямку».

**Ціль дослідження** – виявлення проблем просторової організації міграційних процесів в найбільшому місті (мегаполісе).

**Методичні прийоми.** Історико-архівний огляд (в т.ч. інтернет), графічне кодування статичної інформації; трудові і рекреаційні зв'язки; соціологічні і транспортні ; аналіз ринку нерухомості, трудових ресурсів і ринку трудової, міграційної активності населення.

#### **Результати**

- 1) Анализ пространственных проблем выполнен по следующим факторам и иерархии: социальные и миграционные, экологические, эргономические, композиционные и культурологические.
- 2) Как объект исследования никем не обнаружен и не рассмотрен пространственный феномен реальной среды обитания миграционного человека. Главным образом – место жительства, периферийный район – «спальня» + пространство перемещения (включая транспорт) + рабочее пространство (пространство работы).
- 3) Детализирую п.2. выделена вся цепочка пространств маятникового ежесуточного пространства): личное место за столом; комната; квартира; пространство внутренних коридоров, прилифтового холла, лифтовой кабины, привходящего тамбура, пространство многоэтажного дома; открытое пространство двора; личное пространство во всех видах городского транспорта; место приложения труда (работы): открытое пространство рабочего или закрытое пространство в цеху, фабрике и т.п. дискомфортных помещениях. Личное пространство у человека присутствует везде и в любое время.

### ***Главные итоги***

1. Среди острых, болевых точек бытия современного большого города-мегаполиса болезненной является проблема ежесуточной маятниковой миграции. За сутки в исследуемом городе Киеве перемещается 7,8 млн. жителей. При этом каждый человек тратит в среднем 3 часа в пешеходно-транспортных перемещениях.
2. Исходя из этого тезиса впервые был обнаружен, в ранее достаточно и во всесторонне хорошо исследованной системе городского пространства, еще не исследован целостный объект - подсистема пространств, в котором живут, работают и перемещаются миллионы горожан, ежедневно вынужденных мигрировать по этой схеме. Места приложения труда (работы) удалены на значительные расстояния от мест компактного проживания миграционного жителя, проживающего в так называемых «спальных» районах.

***Ключевые слова:*** миграционные перемещения, ежесуточная маятниковая миграция; цепочка пространств; открытое и закрытое пространство.