

М.О. Михіденко

Київський національний університет будівництва і архітектури, Україна

ПРОБЛЕМИ ВИЗНАЧЕННЯ МЕЖІ ПРИМІСЬКОЇ ЗОНИ НАЙКРУПНІШИХ МІСТ УКРАЇНИ

У роботі розглядаються особливості та проблеми розвитку приміських зон. Вивчено визначення понять «найкрупніших міст» і представлено низку потенційних найкрупніших міст України. Наведено огляд терміна «транспорт загального користування». Вивчено різні методи знаходження «приміської зони». Запроваджено нове трактування поняття «приміської зони найкрупнішого міста» та проаналізовано алгоритм просторових параметрів при її визначенні.

Ключові слова: приміська зона, найкрупніші міста, планування, межа, доступність.

Постановка проблеми

Приміські зони – дуже цікавий для містобудівного дослідження об'єкт. На таких територіях яскраво виявляються проблеми організації збалансованого використання ресурсів територій, розвитку міста-центру за допомоги прилеглих територій і навпаки, розумного розподілу планувальних, екологічних, інфраструктурних, культурно-побутових, соціальних, промислових та інших відносин між містом-центром та приміською зоною.

Розвинені країни вже давно облаштовують сучасне і якісне позаміське життя. Зараз в нашій країні спостерігається тенденція міграції міського населення у сільське середовище, що розташоване неподалік від найкрупнішого міста у так званій приміській зоні. Але сучасний стан забудови та формування сільських приміських поселень набуває стихійності та негативних явищ. Здебільш проблема полягає у відсутності оновлення генеральних планів поселень [1], неоднозначності визначення терміна «приміська зона» і неясності у способах визначення просторових параметрів приміських зон найкрупніших міст України. Також дуже важливою проблемою є конфлікт територій. Тобто є претенденти з різним видом діяльності, що прагнуть розташуватись на одній і тій же території [2]. Наприклад, конфлікт між житловим будівництвом, виробництвом і рекреацією. Ця стаття спрямована на дослідження вищезазначених проблем приміських зон найкрупніших міст України. У центрі уваги дослідження визначення однозначного тлумачення поняття «приміська зона» і дослідження прийомів визначення її просторових параметрів, локалізованих у найкрупніших містах України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Для вивчення окресленої теми важливе значення мають роботи дослідників, що зробили вагомий внесок

у теоретичні та практичні дослідження з планування систем розселення, розвитку агломерацій, просторового розвитку міських та ревіталізації сільських територій, серед яких: Ю. М. Білоконь [1], Н. М. Дьомін [2], І. О. Фомін [3], Ю. М. Палеха [4], В. О. Яценко [5], В. О. Тімохін, Н. М. Шебек, Ю. В. Третяк [6–10].

Стадіям формування та розвитку приміських зон присвячені дослідження українських вчених В. Д. Олійник [11], С. В. Плетос [12]; принципи функціонально-планувальної організації приміських сільських поселень розглянуті в працях Т. Ю. Кузьменко [13]. У правовому полі С. А. Потапенко досліджує правовий статус терміна «приміська зона» [14]. Із досвіду закордонних вчених із формування приміських зон (субурбій) і забезпечення їх сучасною інфраструктурою беруться до уваги діячі і вчені: Е. Дж. Блейклі [15], К. Т. Джексон [16], Г. Хайс [17], Дж. Арчер [18].

Незважаючи на численні праці науковців, питання вивчення приміських зон найкрупніших міст та визначення їх меж і параметрів є недостатньо розглянутим. Існує безліч трактувань терміна «приміська зона», але воно потребує своєчасного дослідження і оновлення статистичних, економічних, екологічних, правових та ін. даних для покращення містобудівної ситуації цих територій.

Мета статті

Метою публікації є оновлення визначення поняття «приміська зона» у найкрупніших містах і обґрунтування нового алгоритму визначення просторових параметрів приміських зон найкрупніших міст України.

Виклад основного матеріалу

Спочатку спробуємо розібратися зі словосполученням «найкрупніші міста». Найкрупніші міста України – це міста, кількість населення яких становить понад 800 тисяч, що зазначено в чинному норматив-

ному документі ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування і забудова територій» у пункті 4.13. За часів Радянського Союзу, у 1989–1990 роках в УРСР налічувалось 7 міст, які відповідали групі найкрупніших міст за чинним визначенням: Київ (2,6 млн), Харків (1,6 млн), Одеса (1,2 млн), Дніпропетровськ (1,1 млн), Донецьк (1,1 млн), Львів та Запоріжжя (понад 800 тис.). Після розпаду СРСР, за часів незалежності України останній і єдиний офіційний перепис населення відбувся у 2001 році. На жаль, через відсутність державного інституту статистики і ведення соціально-демографічних даних неможливо конкретно визначити, до якої групи (за кількістю населення) належать наші міста.

За неофіційними даними на 2022 рік найкрупнішими залишилися 5 міст: Київ, Харків, Одеса, Дніпро і Донецьк. Зараз на очах змінюється демографічний стан України. За останню чверть століття через неможливість самореалізації громадян в різних сферах життя українці «шукали щастя» за кордоном. А військовий конфлікт ще більше підсилює відтік населення.

Колівання лінії фронту вносить свої корективи щодо перебування населення у місцях колишнього проживання. Значна кількість емігрантів посилює невтішний прогноз загальної чисельності населення країни, а нерегульовані міграційні потоки переселенців унеможливають відстеження дійсної кількості людей у містах України.

Отож до категорії «найкрупніші» будемо відносити міста, які:

- історично нараховували достатню кількість населення (більше 800 тис.);
- пристосовані для більшої кількості містян;
- мають значну ресурсну базу, тобто їх стратегічний потенціал дозволить в майбутньому привернути увагу кадрів та інвесторів у свій регіон;
- за даними з неофіційних джерел підпадають під цю характеристику.

Отже, визначаємо, що потенційно найкрупнішими містами України можуть бути такі, як: Київ, Харків, Одеса, Дніпро, Донецьк, Львів та Запоріжжя.

Що визначає «приміська зона», чи існує константа у розрахунку її межі? Спробуємо у цьому дослідженні надати відповіді на ці важливі питання. Розберемося зі словосполученням «приміська зона». Трактують цю поняття займалися видатні вчені. Жодне місто в сучасному світі не може існувати як замкнена власною межею система [16]. Місто – як організм, здатний рости і розвиватися. Йому вкрай потрібні джерела для існування і підтримки свого розвитку [17]. Такий необхідний ресурс і надає приміська зона. Приміська зона формується як невід’ємна частина міста і утворює з містом економічні, природоохоронні, транспортні, рекреаційні, функціональні, культурно-побутові, трудові та ін. взаємозв’язки [3, 4].

Приміська зона визначається в Законі України «Про регулювання містобудівної діяльності» такою,

яка забезпечує місто-центр розвитком у просторовій, соціальній та економічній сферах [19]. З огляду на те, що місту вкрай важко існувати без приміської зони, можна стверджувати, що кожне місто, незалежно від свого статусу і розміру, може мати таку допоміжну силу і ресурс, як приміська зона. Проте ні, в нашій країні на це існують певні законодавчі обмеження. Тож звернемося до правового статусу приміської зони. Згідно з ДБН Б.1.1-15:2012 «Склад та зміст генерального плану населеного пункту», приміська зона має місце у генеральному плані в «обґрунтуваннях та пропозиціях» і є важливим компонентом на схемі «Модель перспективного розвитку населеного пункту» (розрахунковий термін у 30–40 років), що включає вподобання територіальних громад. Тобто вона формується як єдине ціле із містом і є невід’ємною частиною генерального плану. Але вже у 2021 році на заміну попереднім нормам виходить ДБН Б.1.1-14:2021 «Склад та зміст містобудівної документації на місцевому рівні», де є тільки згадка щодо приміської зони, детальніших положень не було додано. Хоча Законом України про землеустрій, прийнятим у 2021 році, зазначено, що приміську зону міста включають у склад комплексного плану просторового розвитку території територіальних громад [20]. У чинних державних будівельних нормах, у пункті 4.15 ДБН Б.2.2-12:2019 унормовано, що для встановлення приміської зони поселенню необхідно набрати достатню кількість населення, а саме понад 100 тисяч осіб. Також у пункті визначено внутрішній та зовнішній кордони приміської зони. Межа міста відповідає внутрішньому кордону, а зовнішній кордон визначається доступністю транспорту загального користування, який пройшов відстань за 45–60 хвилин.

На жаль, конкретних умов і подальших відомостей щодо вирішення приміської зони у цих положеннях не вказано.

Розпливчастим поняттям в контексті пункту ДБН є «транспорт загального користування». Виходить, за чинними правилами дорожнього руху максимальна допустима швидкість у населеному пункті встановлена 50 км/год, поза населеним пунктом – 90 км/год і рух по автомагістралі – 130 км/год [21]. А до транспорту загального користування належать різновиди транспорту: залізничний, морський, автомобільний, повітряний, річковий та ін. [22]. І кожен з цих видів має свою швидкість руху. Тож визначення приміських зон міст повинно ретельно вишукуватись на різних напрямках автомагістральних шляхів, зважаючи на використання різних видів транспорту загального користування.

Однак світ трансформується, технології розвиваються стрімко, і визначити приміську зону тільки за пройденим шляхом за 45–60 хвилин було б не зовсім коректно (рис. 1). Звичайно, приміська зона є

не лише у найкрупніших міст. Формування та розмір приміської зони встановлюються залежно від того, який статус та розмір має місто, яка його чисельність населення, який у нього характер промислового розвитку і які демографічні показники має місто [6–8]. І це дає нам одразу розуміння, що кожна приміська зона різниться між собою, має свій тип і класифікацію, особливості і характер розташування [9, 10].

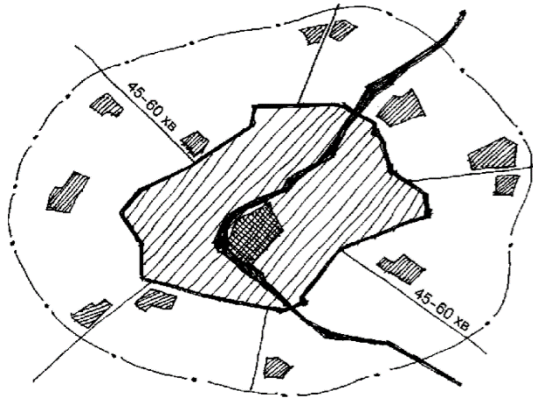


Рис. 1. Ізохрона 45–60-хвилинної доступності на схемі приміської зони (ДБН Б.2.2-12:2019)

Так, В. О. Яценко пропонує виокремлювати на території приміської зони чотири концентричні смуги: перша на відстані 25 км; друга – 25–50 км; третя – до 100 км; і четверта – без чітких обмежень, оскільки вона формується вздовж головних транспортних артерій (рис. 2) [23].

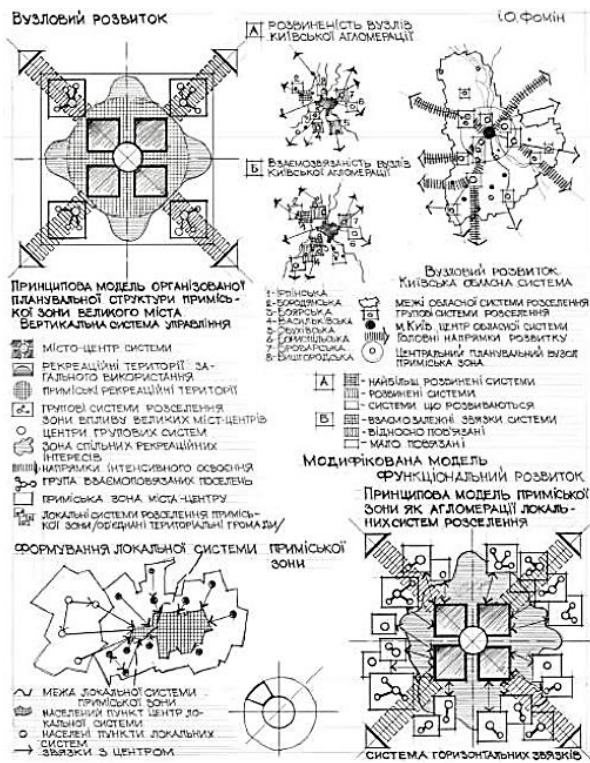


Рис. 2. Моделі розвитку системи приміської зони [23]

Автор виділяє третю зону для ведення сільського господарства, розміщення рекреації і об'єктів довгострокового відпочинку та ін. [5]. Насправді, дуже важко розмежовувати території за типом функціонального призначенням із заданими чіткими теоретичними обмеженнями – радіусами. Адже тут не враховуються фактор екологічного каркаса, особливості транспортної мережі та ін. Цей процес потребує глибокого вивчення наявного стану досліджуваної місцевості.

Модель вченого Йоганна Тюнена (рис. 3) розроблена кільцевою системою з різними діаметрами навколо міста-центру. Він розробив сім поясів різних видів сільськогосподарської діяльності. На розміщення різної сільськогосподарської діяльності впливали фактори: транспортних і виробничих витрат, природні ресурси [24]. Недоліком його дослідження було уявлення території з рівнинною місцевістю, без урахування кліматичних особливостей, рельєфу, ґрунту і з єдиним на той час видом транспортного засобу.



Рис. 3. Модель Тюнена, 7 видів поясів господарської діяльності [25]

Альфред Вебер на відміну від Тюнена розробив класифікацію факторів розміщення діяльності. Також виділяє транспортну, робочу і агломераційну орієнтації розміщення [26].

У дослідженні Т. Ю. Кузьменко на прикладі Полтавської області виділено два пояси (радіусом 20 і 40 км), що в подальшому зробило можливою розробку моделі спеціалізації приміської зони [13]. Детально описані п'ять принципів і прийоми організації приміської зони сільських поселень. Розроблена схема залежності планувальної структури приміських сільських поселень від транзитних коридорів [13].

Науково-дослідницьким інститутом у Києві у 80-х роках були розроблені формули визначення меж приміських зон. Одну з них можна описати так: для цього чисельність населення міста помножують на можливе щорічне використання палива на 1000 осіб помножено на 2,5 – коефіцієнт спожитого кисню в тонах. У знаменнику сумарно середня величина продукованого кисню або облік рослинності міста. Від цього відняти величину максимальної господарської активної зони [27]. Тоді встановили, що для міст-мільйонників ширина приміської зони повинна становити не менше ніж 35–40 кілометрів,

а для міст з чисельністю населення від 250 тис. до мільйона – 20–25 км [27].

У дослідженні В. Олійник та Н. Стаднікової, розроблені методи для визначення меж приміської зони міста Одеси (рис. 4–6).

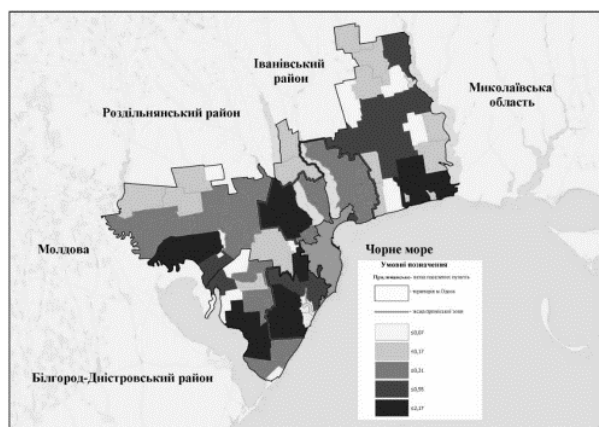


Рис. 4. Індекс концентрації населення на територіях приміської зони [11]

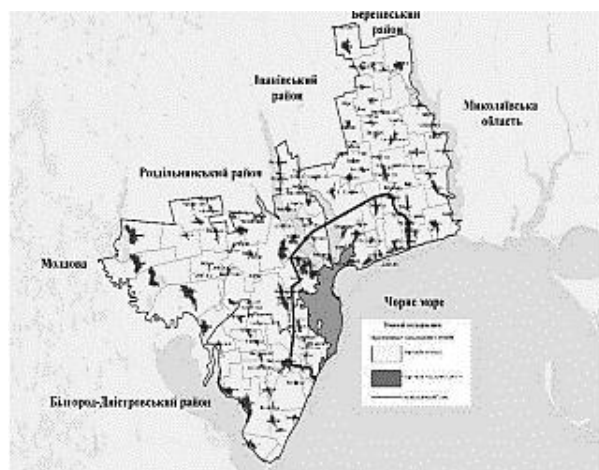


Рис. 5. Приміська зона міста Одеси за генеральним планом [11]

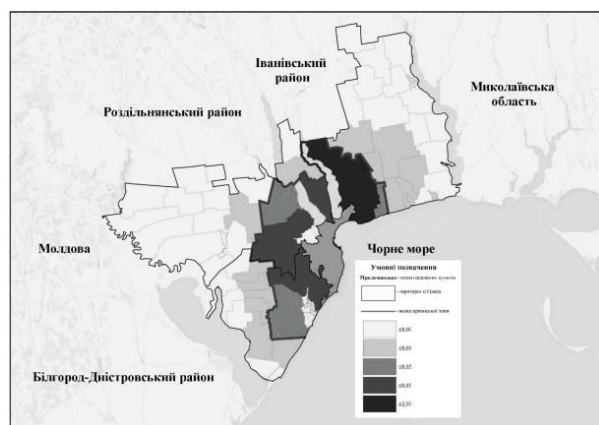


Рис. 6. Територіальні громади, що увійшли в зону впливу приміської зони міста Одеси [11]

Знайдено індекс концентрації населення та застосовано гравітаційну модель у пошуку доступу та зони впливу населених пунктів до центрального міста-ядра. У результаті дослідження отримано декілька варіантів меж приміської зони Одеси [11].

Однак різноманітні чинники впливають на визначення приміської межі. Населення у містах зростає, отже, міста розбудовуються, поглинаючи позаміські території наче спрут, змінюючи власні межі та прилеглі території. Нестабільність меж пов'язана і зі зростанням або спадом ведення сільського господарства, розташуванням підприємств і зайнятістю населення на територіях, що оточують місто-центр. На встановлення приміської межі впливають розташування лісопарків та рекреаційних зон, які утворюють свою систему, що може і не підпадати під чіткий визначений кілометраж. Адміністративний поділ також може впливати на затвердження меж.

Так, після прийняття реформи децентралізації змінився територіальний устрій України, відбулось укрупнення районів, і утворились територіальні громади. Громади отримали можливість контролювати соціально-економічні програми, затверджувати бюджет, збирати податки і формувати культурний розвиток на своїх територіях. І тут виникає ланцюг протиріччя між законним визначенням приміської зони, що забезпечує місто-центр; утворенням громад, що не підпорядковуються центральному управлінню і мають достатньо повноважень забезпечувати самих себе; і наявними територіями, що підпадають під зону впливу нововведень і нашого дослідження. З правового погляду, в таких умовах складно знайти консенсус між законодавчою владою, місцевим самоврядуванням, громадою і суспільними інтересами. Кожен з цих суб'єктів розставляє свої пріоритетні задачі і має своє бачення для ефективності вирішення різних проблем. За таких умов навколишнє природне середовище відходить на задній план і втрачає свою значимість серед боротьби пріоритетів зацікавлених сторін. Важливо, щоб представники зацікавлених сторін мали єдину платформу для знаходження діалогу і вирішення питань, до яких увійшли б: адміністрація найкрупнішого міста, адміністрація місцевого самоврядування, громадські організації, представники бізнесу, представники інфраструктурних служб життєзабезпечення приміської зони, експерти міністерств та наукові дослідники.

Вирішити екологічне питання допоможуть чіткий алгоритм дій у рішеннях просторових питань приміських територій; нормативні і законодавчі документи, які будуть враховані при розробках комплексних планів просторового розвитку та генеральних планів.

Спробуємо визначити цілі і завдання приміських зон:

- використання рекреаційних заміських тери-

торій для відпочинку населення;

- дослідження і забезпечення місцевими будівельними матеріалами;
- охорона і створення зеленого поясу та санітарно-захисних смуг;
- охорона лісопосадкових (озеленувальних) територій;
- охорона і забезпечення водних ресурсів;
- забезпечення транспортною системою, енергетичною системою з урахуванням безпеки для довкілля;
- створення продовольчого поясу;
- використання трудових ресурсів, створення філій фірм;
- зниження маятникової та вахтової міграції у місто-центр шляхом створення місць праці;
- забезпечення захисту при надзвичайних ситуаціях;
- збереження і виділення резервних територій.

Після встановлення цілей і завдань, дослідження різних наукових джерел на прикладі авторської схеми виконані пояси швидкості руху загального транспорту від найкрупнішого міста до населених пунктів (рис. 7).

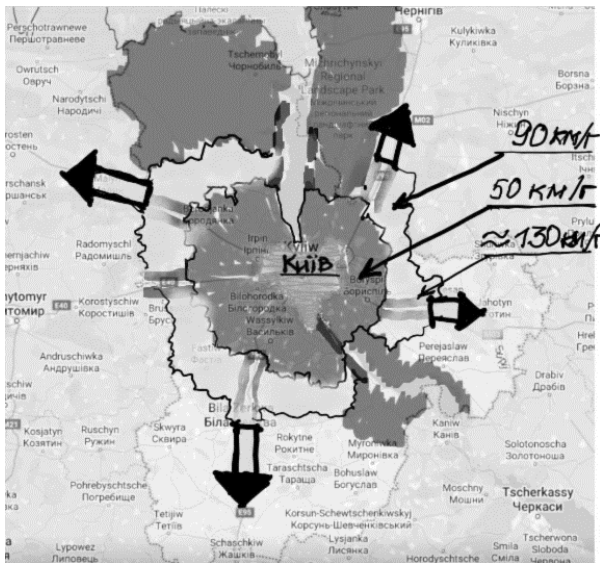


Рис. 7. Схема доступності до населених пунктів від міста-центру на прикладі м. Києва

Перший пояс – швидкість 50 км/год. Другий – 90 км/год. Якщо більш детально заглибитись в картографічні дані, то використання такої швидкості для Київської області є майже неможливим, на цих напрямках розташовані сільські населенні пункти, тож швидкість буде тільки спадати. Також в цій схемі враховано різноманітні фактори: екологічний (природоохоронні території, зелені санітарні смуги, мережа Емеральд), транспортний (різновиди транспортних сполучень і використання видів безпосередньо самого транспорту), економічний (найбільші вектори

співпраці територій і міста), нормативно-правові (швидкість руху), містобудівний (кадастрова карта України, призначення земель, обмеження у використанні земель), адміністративного поділу (належність територіальних громад до зони впливу приміської території) та ін.

Висновки

Отже, приміська зона є важливою складовою найкрупнішого міста та має найрізноманітніші зв'язки з містом-центром у складі соціально-економічних, екологічних, географічних, транспортних, правових, адміністративних та містобудівних відносин. Важливим в дослідженні є просторово-часовий фактор, який і обумовлює представлення нового трактування поняття «приміської зони найкрупнішого міста». Тож «приміська зона найкрупнішого міста» – це території, що розташовані за межами найкрупнішого міста вздовж транспортно-автомобільних шляхів і забезпечують тісний партнерський взаємозв'язок з містом в економічних, екологічних, рекреаційних, культурно-побутових, трудових, наукових та ін. сферах. Алгоритм просторових параметрів будується за:

- використання наукових, статистичних і правових джерел, пов'язаних з конкретними територіями найкрупніших міст України (Київ, Харків, Одеса, Дніпро, Донецьк, Львів та Запоріжжя);
- натурного обстеження наявних територій, наприклад, фіксації потенційних територій для використання у певній діяльності;
- вивчення «конфліктних» територій;
- складання просторової схеми часової доступності від межі найкрупнішого міста до приміської зони.

Література

1. Білоконь Ю.М. Регіональне планування (Сутність та значення). Навчальний посібник за редакцією І.О. Фоміна. Укрархбудінформ, Київ, 2001. 216 с.
2. Демин Н.М. Современные агломерации. Миф или реальность. Досвід та перспективи розвитку міст України: зб.наук.праць Логос, Київ, 2012. Вип.22. С. 9-18.
3. Фомін І.О. Основи теорії містобудування: посібник. Наукова думка, Київ, 1997, 190 с.
4. Палеха Ю. М. Досвід та перспективи розвитку міст України [Електронний ресурс] / Ю. М. Палеха. – 2015.– Вип. 28. – С. 78-88. – URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/dprmi_2015_28_11
5. Яценко В.О. Еволюціонізм наукових досліджень розвитку та управління територіями на регіональному рівні. Досвід та перспективи розвитку міст України: зб. наук. праць. Київ, 2016. Вип. 31. с. 116-129.
6. Shebek N., Timokhin V., Tretiak Y., Kolmakov I., Olkhovets O. (2021). Sustainable development and tolerance in the socializing and resocializing of the architectural environment of cities. E3S Web of Conferences, 280, 04009. DOI: <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202128004009>
7. Тімохін В. О., Шебек Н. М. Інтегративні методи досліджень регіональних культур в етнічних районах України. Просторове планування, містобудування, архітектура, політичні та соціокультурні засади. Київ-

Тернопіль: «Бескиди», 2021. Вип. II. В 2-х.ч. Частина I. С. 93-99.

8. Тимохін В. О., Шебек Н. М., Третяк Ю. В. Включеність етнічного районування в сталий розвиток регіонів України. Сучасні проблеми архітектури та містобудування. Київ: КНУБА, 2022. Вип. 62. С. 113-123. DOI: <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2022.62.113-123>

9. Тимохін В. О., Шебек Н. М. Историчні архітектурно-містобудівні осередки в етнічній культурі України. Сучасні проблеми архітектури та містобудування. Київ: КНУБА, 2023. Вип. 67. С. 81-90. DOI: <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2023.67.81-90>

10. Третяк Ю.В., Тимохін В.О., Шебек Н.М., Третяк М.Е. Проблеми ревіталізації сільських поселень України в контексті сталого розвитку. Містобудування і територіальне планування: наук.-тех. збірник. – К.: КНУБА. – 2022. – Вип. 79. – С. 420-433. DOI:10.32347/2076-815x.2022.79.420-433. <http://mtp.knuba.edu.ua/article/view/256535/253594>

11. В.Д. Олійник, Н.В. Стаднікова, Методичні підходи до визначення межі приміської зони міста Одеса / *Visnyk of Karazin Kharkiv National University. Series 52* – 2020.

12. Плетос С.В. Тенденції розвитку приміських зон міських агломерацій та екологізації економічного розвитку рекреаційного землекористування одеської міської агломерації / *Електронне наукове видання «Глобальні та національні проблеми економіки» / Миколаївський національний університет імені В.О. Сухомлинського 2017* URL: <http://global-national.in.ua/archive/18-2017/76.pdf>

13. Кузьменко Т. Ю. Принципи функціонально-планувальної організації приміських сільських поселень (на прикладі Північно-Східного регіону України): автореф. дис. ... канд. архітектури: 18.00.04; Харків: нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О.М. Бекетова. – Харків: ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2018. – 20 с.

14. Потапенко С.А., *Правовий статус приміської зони як резервної території для розширення міської межі -2022* URL: <https://elar.naiu.kiev.ua/handle/123456789/28708>

15. Blakely, Edward J., and Mary Gail Snyder, *Fortress America: Gated Communities in the United States*, Washington, D.C.: The Brookings Institution, and Cambridge, Mass.: Lincoln Institute of Land Policy, 1997.

16. Jackson, Kenneth T., *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*, New York and Oxford: Oxford University Press, 1985.

17. Hise, Greg, *Magnetic Los Angeles: Planning the Twentieth-Century Metropolis*, Baltimore and London: Johns Hopkins University Press, 1997.

18. JOHN ARCHER, Sennott R.S. *Encyclopedia of twentieth century architecture*, Vol.3 (P-Z). Fitzroy Dearborn., 2005.

19. Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» [Електронний ресурс] // *Відомості Верховної Ради України*. – 2011. – №34. – 343 с. (Закон України № 3038-VI). – URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17>

20. ЗАКОН УКРАЇНИ Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення системи управління та дерегуляції у сфері земельних відносин URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1423-20#Text>

21. ЗАКОН УКРАЇНИ Про Правила дорожнього руху URL: <https://web.archive.org/web/20200429151828/https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>

22. ЗАКОН УКРАЇНИ Про транспорт URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>

23. Яценко В.О. Містобудівні основи розвитку локальних систем розселення об'єднаних територіальних громад: дис. д-ра арх.: 18.00.04. Київськ. нац. ун-т будівництва і архітектури. Київ, 2021. 415 с.

24. Joggann Heinrich von Thünen, *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie* / Robarts - University of Toronto – 1910. 89 pages.

25. Мартусенко І.В. *Регіональна економіка: підручник* / І.В. Мартусенко, Б.В. Погріщук. Тернопіль: Крок, 2015. - 626 с.

26. C.J. Friedrich, *Alfred Weber's theory of location of industries* / University of Chicago. – 1929. URL: <http://economia.unam.mx/cedrus/descargas/Libro%20de%20Weber.pdf>

27. Pozachenyuk K.A. *Die Raumplanung* / Scientific council of Tavrida National V.I. Vernadsky University – Simferopol 2006. 183 pages.

References

1. Bilokon Yu.M. Regional planning (Essence and significance). Study guide edited by I.O. Fomina. Ukrarchbudinform, Kyiv, 2001. 216 p.
2. Demin N.M. Modern agglomerations. Myth or reality. Experience and prospects of the development of Ukrainian cities: collection of scientific works Logos, Kyiv, 2012. Issue 22. P. 9-18.
3. Fomin I.O. Basics of urban planning theory: a manual. Scientific opinion, Kyiv, 1997, 190 p.
4. Palekha Yu. M. (2015). Experience and prospects of development of cities of Ukraine, 28, 78-88. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/dprmu_2015_28_11
5. Yatsenko V.O. The evolution of scientific research on the development and management of territories at the regional level. Experience and prospects of the development of Ukrainian cities: coll. of science works Kyiv, 2016. Vol. 31. p. 116-129.
6. Shebek N., Timokhin V., Tretiyak Y., Kolmakov I., Olkhovets O. (2021). Sustainable development and tolerance in the socializing and resocializing of the architectural environment of cities. E3S Web of Conferences, 280, 04009. DOI: <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202128004009>
7. Timokhin V. O., Shebek N. M. Integrative methods of research of regional cultures in ethnic areas of Ukraine. Spatial planning, urban planning, architecture, political and socio-cultural foundations. Kyiv-Ternopil: "Beskydy", 2021. Issue II. In the 2nd hour Part I. P. 93-99.
8. Timokhin V. O., Shebek N. M., Tretiyak Yu. V. The inclusion of ethnic zoning in the sustainable development of the regions of Ukraine. Modern problems of architecture and urban planning. Kyiv: KNUBA, 2022. Issue 62. P. 113-123. DOI: <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2022.62.113-123>
9. Timokhin V.O., Shebek N.M. Historical architectural and town-planning centers in the ethnic culture of Ukraine. Modern problems of architecture and urban planning. Kyiv: KNUBA, 2023. Issue 67. P. 81-90. DOI: <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2023.67.81-90>
10. Yu.V. Tretiyak, V.O. Timokhin, N.M. Shebek, M.E. Tretiyak. Problems of revitalization of rural settlements of Ukraine in the context of sustainable development. Urban planning and territorial planning: science and technology. collection. - K.: KNUBA. – 2022. – Issue 79. - pp. 420-433. DOI: 10.32347/2076-815x.2022.79.420-433 <http://mtp.knuba.edu.ua/article/view/256535/253594>
11. V.D. Oliynyk, N.V. Stadnikova, Methodical approaches to determining the boundary of the suburban zone of the city of Odesa / *Visnyk of Karazin Kharkiv National University. Series 52* – 2020.
12. Pletos S.V. Trends in the development of suburban zones of urban agglomerations and greening of the economic development of recreational land use in the Odesa urban agglomeration / *Electronic scientific publication "Global and national problems of the economy"* / Mykolaiv National University

- named after V.O. Sukhomlynskyi 2017 URL: <http://global-national.in.ua/archive/18-2017/76.pdf>
13. Kuzmenko T. Yu. Principles of functional planning organization of suburban rural settlements (on the example of the North-Eastern region of Ukraine): autoref. thesis ... candidate of architecture: 18.00.04; Kharkiv. national city university farm named after OHM. Beketova. – Kharkiv: XNUMX named after OHM. Beketova, 2018. – 20 p.
14. S.A. Potapenko, Legal status of the suburban zone as a reserve territory for the expansion of the city boundary -2022 URL: <https://elar.naiu.kiev.ua/handle/123456789/28708>
15. Blakely, Edward J., and Mary Gail Snyder, Fortress America: Gated Communities in the United States, Washington, D.C.: The Brookings Institution, and Cambridge, Mass.: Lincoln Institute of Land Policy, 1997.
16. Jackson, Kenneth T., Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States, New York and Oxford: Oxford University Press, 1985.
17. Hise, Greg, Magnetic Los Angeles: Planning the Twentieth-Century Metropolis, Baltimore and London: Johns Hopkins University Press, 1997.
18. JOHN ARCHER, Sennott R.S. Encyclopedia of twentieth century architecture, Vol.3 (P-Z). Fitzroy Dearborn., 2005.
19. The Law of Ukraine "On Regulation of Town Planning Activity" [Electronic resource] // Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine. – 2011. – No. 34. - 343 p. (Law of Ukraine No. 3038-VI). – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17>
20. THE LAW OF UKRAINE On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine Regarding the Improvement of the System of Management and Deregulation in the Field of Land Relations URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1423-20#Text>
21. LAW OF UKRAINE On Traffic Rules URL:

- <https://web.archive.org/web/20200429151828/https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>
22. LAW OF UKRAINE On Transport URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>
23. Yatsenko V.O. Town-planning foundations of the development of local settlement systems of united territorial communities: diss. Doctor of Arch.: 18.00.04. Kyivsk. national University of Civil Engineering and Architecture. Kyiv, 2021. 415 p.
24. Johann Heinrich von Thünen, Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie / Robarts - University of Toronto – 1910. 89 pages.
25. Martusenko I.V. Regional economy: a textbook / I.V. Martusenko, B.V. Pogrishchuk Ternopil: Krok, 2015. - 626 p.
26. C.J. Friedrich, Alfred Weber's theory of location of industries/ University of Chicago – 1929 URL: <http://economia.unam.mx/cedrus/descargas/Libro%20de%20Weber.pdf>
27. Pozachenyuk K.A. Die Raumplanung / Scientific council of Tavrida National V.I. Vernadsky University – Simferopol 2006. 183 pages.

Рецензент: д-р арх., проф. Н.М. Шебек, Київський національний університет будівництва і архітектури, Україна.

Автор: МИХІДЕНКО Марта Олександрівна
асистент кафедри містобудування, аспірант
Київський національний університет будівництва і архітектури
E-mail – mykhidenko_mo@knuba.edu.ua
ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6478-8381>

PROBLEMS OF DETERMINING THE BOUNDARIES OF THE SUBURBAN AREA OF THE LARGEST CITIES OF UKRAINE

M. Mykhidenko

Kyiv National University of Construction and Architecture, Ukraine

The article examines a relatively recent concept used in regulatory documents, known as the largest cities in Ukraine. Unfortunately, statistical data on the population size has not been kept in Ukraine for a long time, which makes it challenging to conduct the research in the most detailed and in-depth manner. Despite this, the study used data from enterprises and industries, cartographic data, and field surveys. It allowed us to identify seven potentially largest cities: Kyiv, Kharkiv, Odesa, Dnipro, Donetsk, Lviv, and Zaporizhzhia.

The authors studied the concept of suburban areas in detail and found differences between different classes of suburban areas. We used works from various scientific fields: geographical, economic, sociological, legal, and urban planning, which makes this article interdisciplinary. Also, we considered the regulatory legal documents of the State Building Code, the Laws of Ukraine, and historical materials.

The cities of this study tend to grow and spread geographically throughout the area, signalling us to revise previously accepted interpretations and norms of suburban areas. It led us to conduct the study and adopt a new definition of the suburban area of the largest city. Therefore, the 'suburban area of the largest city' is the territory located outside the largest city along transport and motorways and providing close partnership with the city in economic, environmental, recreational, cultural, labour, scientific, and other areas. The article considers the modern problems of the suburbs, such as territorial conflicts on the appropriation of land, conflicts on the use of territories not for their intended purpose, and clashes between developers of the residential sector, enterprises, and the ecological framework. In the latter, the natural flora and fauna system suffers the most. External factors also influence the slowdown of suburban development: military conflicts, instability of foreign policy, economic decline, and others. To prevent such a scenario, we have defined the goals and objectives of the suburbs. In the current situation in Ukraine, this study can help to facilitate further research on the development of territories.

Keywords: suburban area, largest cities, planning, boundary, accessibility.