

## ARCHITECTURE

### Проблеми та перспективи формування міських поселень Харкова першого поясу зони впливу на прикладі селища міського типу Пісочин

I. В. Ладигіна, Є. В. Біжко

Кафедра архітектурного проектування Харківського національного університету будівництва та архітектури, м. Харків, Україна  
Corresponding author. E-mail: irina.lad.irina2017@gmail.com, orcid.org/0000-0001-8370-5783  
vgeniabiz@gmail.com, orcid.org/0000-0001-5197-6490

Paper received 26.08.19; Accepted for publication 09.09.19.

<https://doi.org/10.31174/SEND-NT2019-206VII25-01>

**Анотація.** В статті розглядається сучасний стан та перспективи розвитку приміських поселень великих міст України. На прикладі смт Пісочин Харківського району сформульовані актуальні проблеми та визначені фактори конкурентних переваг селища, які пов'язані з його розташуванням. Для подальшого стратегічного розвитку такого типу поселень запропоновано концепцію створення сталих структурних елементів, у вигляді багатофункціональних висотних комплексів, які входять до єдиної підсистеми великого міста та розміщуються на прилеглих територіях.

**Ключові слова:** приміські території, буферна зона міста, багатофункціональний висотний комплекс.

**Вступ.** З моменту досягнення Харківською агломерацією «зрілого» етапу розвитку ведуться дослідження по виявленню структурної організації та особливостей її подальшого формування. Ще у 1983 році інститутом «Харківпроект» було визначено урбанізоване ядро, що охопило територію в радіусі близька 20 кілометрів від адміністративної межі Харкова з найвищим рівнем містобудівної щільності, яка окреслювалася умовною лінією, що проходила через поселення Дергачі, Циркуни, Рогань, Безлюдівка, Хорошево, Мерефа, Буди, Люботин.

Пізніше у 2003 році матеріалами Генерального плану міста Харкова до 2026 року, розробленими інститутом «Діпромiсто», була визначена його зона впливу як зона спільних інтересів міста та області, у складі двох поясів, серед яких ближній на відстані до 30 км від існуючих меж обласного центру практично накладався на урбанізоване ядро з додаванням двох найбільш розвинених районів – Чугуївського та Зміївського.

В обох випадках міські поселення, що утворюють найбільш освоєну в містобудівному відношенні територію, досить умовно можуть поділятися на дві основні категорії.

Тип 1 – міські поселення, що стоять від Харкова на відстані до 20 – 30 кілометрів та розташовані на важливих транспортних магістралях державного або міждержавного призначення, які можуть поєднуватися у транспортні коридори та зумовлювати розвиток поселень, що їх фіксують як важливих транспортних вузлів.

Тип 2 – міські поселення, що межують з містом – центром безпосередньо (мають спільну межу або знаходяться на невеликій відстані), можуть розміщуватися на загальнодержавних транспортних магістралях та утворювати своєрідні «брами» центру агломерації, виступаючи в ролі буферного простору на порозі Харкова та зовнішньою зоною впливу.

Такі поселення у першу чергу беруть участь у подальшому територіальному розвитку міста – центра, використовують його переваги та страждають від його близькості, тобто вони можуть поглинатися центром

при його територіальному рості, служать резервними територіями для розміщення населення центру, а їх містоутворюючий господарський комплекс знаходиться під постійним тиском економічної бази центру. Багато конфліктних ситуацій виникає між містом та його прилеглим простором. Ці поселення знаходяться у так званій зоні «сумісних інтересів» [1].

В разі наявності важливих залізничних або автомобільних магістралей, що перетинають поселення, їх планувальна структура перетворюється на лінійну або розчленовану на кілька планувальних утворень, що формуються вздовж транспортних зв'язків.

Розвиненість транспортної інфраструктури сприяє також розвитку маятникових транзитних потоків з периферії області до міста – центра.

Якщо поселення типу 1 (Дергачі, Люботин, Мерефа, Чугуїв, Зміїв) при наявності важливих для центру та всієї зони впливу системоутворюючих функцій або окремих об'єктів мають змогу органічно розвиватися, включаючись в обласну систему на своєму ієрархічному рівні у якості структурних елементів, то поселення типу 2 (Пісочин, Циркуни, Рогань, Буди, Високий) потребують більш ретельної уваги та нових підходів до їх перспективного перетворення. Особливо це стосується населених місць, розташованих на важливих транспортних магістралях.

**Метою** даної статті є виявлення та розгляд проблем малих міських поселень буферної зони великого міста та стратегічні шляхи їх вирішення на прикладі селища міського типу Пісочин Харківського району.

**Огляд публікацій по темі.** Методологія містобудівної науки з використанням системного підходу відображена у працях Ю.М. Білокопя, М.М. Дьоміна, О.Е. Гутнова, Г.І. Лаврика, Г.М. Лаппо, Є.М. Перцика, В.О. Тімохіна, І.О. Фоміна.

Проблемні питання впливу міста на приміські зони та стратегія їх подальшої взаємодії розглядаються в роботах В.О. Яценко.

Різноманітні аспекти формування архітектурно-містобудівного середовища Харкова представлені в дослідженні

дженнях І.Н. Лаврентьєва, А.Ю. Лейбфрейда, А.М. Касьянова, Ю.Ю. Полякової, В.А. Фоміна, Ю.М. Шкодовського.

Величезний внесок в опис історії Слобідської України та міста Харкова зробив Д.І. Багалій. Історія розвитку смт Пісочин висвітлюється в публікаціях В. О. Черноморця.

**Матеріали та методи.** Селище міського типу Пісочин — адміністративний центр однойменної селищної ради Харківського району Харківської області, що сформувався як транспортний та транскордонний регіон із системними формами розселення.

В контексті Схеми планування території Харківської області [2], розробленої в 2009 році Українським державним науково-дослідним інститутом проектування міст «Діпромисто», на основі виконаної раніше проектної документації серед основних напрямків розвитку території пропонується формування чотирьох зон урбанізації, найбільшою з котрих є Харківська зона урбанізації з центром у місті Харкові, до складу якої входить і Харківський район. Площа Харківської зони урбанізації (міжрайонної системи розселення) становить 19,27 тисяч квадратних кілометрів, або 61,3% від території всієї області. Населення – 2423,9 тисяч осіб, або 85,7% населення області.

Харківський район знаходиться на півночі Харківської області, оточуючи обласний центр з півдня, заходу та сходу. Район межує на сході з Вовчанським та Чугуївським районами, на півдні з Нововодолазьким та Зміївським, а на заході з Дергачівським та Валківським районами. На півночі державний кордон відділяє Харківський район від Белгородської області Російської Федерації.

Адміністративний район було сформовано в 1923 році в наслідок адміністративно-територіальної реформи в Україні. Сучасні межі район набув з 04.01.1965 року відповідно до постанови Президії Верховної Ради СРСР.

Сьогодні згідно з «Генеральною схемою планування території України» [3] територію Харківського району відносять до урбанізованої з критичним рівнем виробничо-містобудівного освоєння, що передбачає жорстке регулювання містобудівного розвитку з деконцентрацією виробництва обласного центру.

Площа району – 1403,4 квадратних кілометрів. На території району розташовано 90 населених пунктів, в тому числі два міста – Мерефа та Південне, 14 селищ міського типу, в тому числі Пісочин, та 90 сільських населених пунктів. За адміністративним розподілом район включає 2 міські ради, 14 селищних і 14 сільських.

Найбільші за чисельністю населення поселення району – місто Мерефа (22336 мешканців), селище міського типу Пісочин (26116 осіб) та Високий (10535 осіб). Населення міста Південне становить 7788 осіб.

Населення району всього – 182444 жителя, в тому числі міське населення на 01.01.2015 року, момент розробки останнього генерального плану поселення Пісочин, складало 122110 осіб; сільське – 60334 особи.

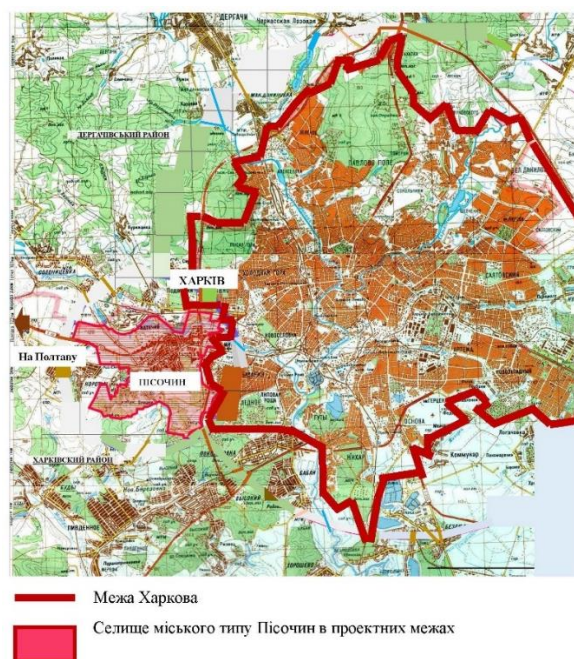
Специфіка господарчого комплексу району характеризується зайнятістю переважної частки працівників в сільському господарстві (12,0%), обробній промисло-

вості (38,3%), оптовій та роздрібній торгівлі. В промисловій діяльності превалює харчова промисловість та перероблення сільськогосподарської продукції (39,7%), машинобудування, ремонт та монтаж машин та устаткування (9,1%) та виробництво інших неметалевих і мінеральних виробів (26,8%).

Харківський район відзначається слабкою наявністю природних ресурсів, займаючи останнє місце серед адміністративних районів області. На його території формується Харківська рекреаційна зона (140,8 тисяч гектарів), що входить до Сіверської-Донецької регіональної системи та включає басейни рік Уди та Лопань з лісовими масивами на при річних схилах правого та лівого берегів.

Селище міського типу Пісочин є адміністративним центром однойменної селищної ради, до складу якої також входять села Надточій, Олешки та селище міського типу Рай-Оленівка.

Розташування населеного пункту в безпосередній близькості від Харкова зробило його одним з опорних поселень урбанізованого ядра Харківської міської агломерації, пов'язаного з обласним центром сталими трудовими, культурно-побутовими та рекреаційними зв'язками (рис. 1).



**Рис. 1.** Схема розміщення селища міського типу Пісочин у зоні впливу Харкова

Знаходиться поселення в західній частині Харківського адміністративного району, межуючи зі сходу, безпосередньо, з обласним центром вздовж автомагістралі державного значення М-03 на ділянці, що становить окружну дорогу Харкова. На півночі межа поселення проходить вздовж річки Уди, а землі сільської ради межують з Дергачівським адміністративним районом. З півдня та заходу знаходяться землі Пісочинської селищної ради.

Відстань до Харкова по залізниці становить 12 кілометрів. В межах поселення на двох путній електрифікованої лінії залізниці, по якій виконуються тільки пасажирські перевезення, розташовуються станція V

класу «Рижів» та зупиночний пункт «Пісочин». В західній частині населеного пункту залізниця поділяється на два напрямки – на Полтаву і на Золочів, тим самим ускладнюючи планувальну структуру поселення ще більше.

Через населений пункт в широтному напрямку проходить автомагістраль II технічної категорії європейського значення E40 (М 03) Київ – Ростов-на-Дону. Окружна дорога Харкова, що в меридіональному напрямку відділяє Пісочин від обласного центру, також належить до автомагістралей II технічної категорії європейського значення E 105 Москва – Сімферополь. Перетинання цих автомагістралей здійснюється за допомогою транспортної розв'язки в двох рівнях.

Система місцевих доріг поєднує центр селищної ради з сільськими та міськими поселеннями Харківського району та центрами інших адміністративних утворень.

Оскільки містобудівна ситуація виключала можливість виносу автомагістралі Київ – Ростов-на-Дону за межі Пісочина, відповідно до проекту Харківського філіалу інституту «Укрдипродор» було проведено реконструкцію Полтавського шляху, вулиці, що на протязі поселення є продовженням автомагістралі.

Транспортна інфраструктура, що склалася в свою чергу багато в чому зумовила характер функціонально-планувальної організації Пісочина.

Основну частину території поселення складає сільбищна зона, що поділяється залізницею на два планувальні утворення – південне та північне.

Забудова переважно індивідуальна, садибна. За останні роки вона розвивалася більш за все в західному та південному напрямках. В структурі населеного пункту склалися два житлових утворення (мікрорайони) з забудовою 5-9-ти поверховими будівлями: вздовж окружної дороги в східній частині поселення на пагорбі – «Надія» та коло водосховища ТЕЦ-5 біля північної межі Пісочина – «Мобіль».

Громадський центр поселення склався по вулиці Полтавський шлях в районі станції «Рижів».

Населення селища міського типу Пісочин на 01.01.2015 року за даними Державної служби статистики становило 23116 осіб.

Пісочин – історичне поселення. Дата його виникнення достовірно не відома, але перші відомості відносяться на початок XVIII ст.. Вважається, що населений пункт було засновано на місці Пісочинського курганного могильника скіфських часів на берегах невеличких річок Безчереватій та Пісочній, вище за течією які впадали у річку Уди.

Наприкінці першої половини XVII ст. українці почали переселятися на вільні слобідські землі, шукаючи незалежності та рятуючись від утискувань польською шляхтою. Для того, щоб захистити свої території від постійних нападів татар переселенці заручились підтримкою московських царів, зобов'язуючись їм на вірну службу. У той час було збудовано багато нових міст, слобод та хуторів. Харків було сформовано, як військово-місто-фортеця для захисту східної частини держави. Там засновали полк, який згодом був розосереджений по околицях міста та утворював додаткове оборонне кільце довкола нього [4, 5, 6].

У 1777 році було створено перший план села Пісочин, яке з 1779 року вважалось «військовою слободою». В ній проживало 247 осіб, серед яких 198 «військових обивателів» та 49 «власницьких підданих», можливо, тільки чоловіків, без урахування всієї родини. Основною складовою частиною Пісочинських земель були хутори (Надточії, Іванівський, Щербанівський, Кривенків та інші). У XIX ст. у цій місцевості розташовувалися дачні маєтки міщан та помістя підприємців поруч з їхніми промисловими виробництвами (Рижовський дзвоноливарний завод, цегловий завод Ламіхова, Гуківський асфальтний завод). У 1868 році почалося будівництво Харково-Полтаво-Кременчузької залізної дороги зі станцією Рижов у Пісочині [4].

Подальше формування селища тісно пов'язане з розвитком Харкова. За роки радянської влади поселення було електрифіковано, радіофіковано, побудована телефонна станція. Разом з багатоповерховою забудовою з'явилися централізовані мережі водопостачання, каналізації, теплопостачання.

При розробці генерального плану поселення в 2015 році інститутом «Укрміськбудпроект» (рис. 2) були виявлені конкурентні переваги та обмеження подальшого розвитку селища міського типу Пісочин, що розглядалися в контексті особливостей структурно-планувального та соціально-економічного розвитку Харківської обласної системи розселення та значення Харківського району, як одного із структурних елементів урбанізованого ядра (зони впливу) обласного центру.

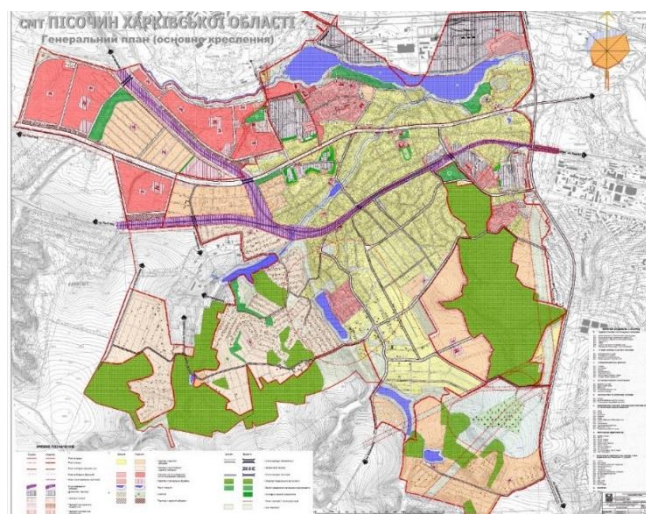


Рис. 2. Генеральний план селища міського типу Пісочин. Основне креслення. ДП «Укрміськбудпроект», АПМ, 2015 рік

Високий рівень містобудівного освоєння прилеглих до Харкова територій, формування розселення району не тільки вздовж основних планувальних осей зони впливу в межах урбанізованих коридорів, що зіркоподібно розходяться від обласного центру, а й концентричне зростання окремих функціональних зон між собою, останнім часом приводить до вичерпання територіальних ресурсів в межах усього урбанізованого ядра агломерації, не дивлячись на адміністративні межі окремих поселень.

Це підтверджується і матеріалами «Схеми планування території Харківської області», розробленої фахівцями Українського державного науково-дослідного

інституту проектування міст «Діпромiсто» в 2009 році, де вказується, що Харківський район відноситься до територіальних таксонів з критичним рівнем потенціалу виробничо-містобудівного освоєння, що обумовлює жорстке регулювання містобудівного розвитку, й передбачає, при деконцентрації виробництва обласного центру, його винос за межі урбанізованого ядра [2].

Особливе значення при дефіциті територіальних ресурсів отримує природна (рекреаційна) складова, що може враховуватися при збереженні та вдосконаленні як можливий ресурс подальшого формування, в тому числі поселень Пісочинської селищної ради.

Таким чином до основних факторів, що визначають **конкурентні переваги** та можливості стратегічного розвитку селища міського типу Пісочин були віднесені:

1. Розміщення поселення на території урбанізованого ядра Харківської міської агломерації вздовж адміністративної межі обласного центру та можливості його стратегічного формування як функціонального утворення єдиної структурно-планувальної організації Харкова.

2. Наявність на території селищної ради досить розвиненого рекреаційного потенціалу, що відрізняється унікальним поєднанням природних факторів та може використовуватися для відпочинку й оздоровлення як місцевого населення, так і населення Харкова та всієї області.

3. Можливість освоєння земель запасу Пісочинської селищної ради завдяки їх низькій сільськогосподарській цінності під перспективну забудову для розселення, в тому числі і мешканців Харкова.

Сталість стану цих переваг на перспективу підтверджується матеріалами Схеми планування території Харківської області («Діпромiсто», Київ, 2009 рік), що роблять акцент на необхідності деконцентрації виробництва центрів таких розвинених міжрайонних систем як Харківська, а також на розвитку рекреаційної, оздоровчої та природоохоронної галузі. Ці риси господарства, а саме значна частка в структурі економіки області таких видів економічної діяльності, що представляють третинний та четвертинний сектори, в цілому засвідчує поступовий рух регіону у напрямку формування постіндустріального суспільства.

Сприятливе транспортно-географічне положення селища міського типу Пісочин Харківського району постійно активізує розвиток його транспортної інфраструктури. Транспорт є і залишається одним із розвинених видів економічної діяльності, роль якого у структурі господарства буде постійно зростати.

В контексті цього, на базі рекреаційного потенціалу може отримати розвиток туристична галузь.

Аналіз існуючого стану поселення дозволив сформулювати **основні обмеження та проблеми**, що склалися на його території, можуть заважати подальшому розвитку населеного пункту та повинні бути вирішені в процесі проектування та подальшої реалізації проекту:

1. Низькі темпи функціонально-планувальної та соціально-економічної організації селища міського типу Пісочин та селищної ради (прилеглих територій) в кон-

тексті розвитку єдиної структурно-планувальної організації всього урбанізованого ядра Харківської агломерації.

2. Відсутність досконалої функціонально-планувальної структури та ієрархічно сформованих громадських центрів поселень селищної ради й Пісочину, як елементів єдиної підсистеми обслуговування з зоною відпочинку й оздоровлення, що відповідає сучасним вимогам та вбудовується на відповідному ієрархічному рівні до загальної міської системи культурно-побутового обслуговування.

3. Недостатній рівень розвитку зовнішньої та внутрішньої інженерно-транспортної інфраструктури населеного пункту та прилеглих територій.

4. Відсталість природно-рекреаційної організації території поселень селищної ради від сучасних вимог до її використання в структурі господарського комплексу.

З урахуванням ситуації, що склалася, генеральним планом 2015 року була запропонована **стратегія розвитку** селища міського типу Пісочин Харківського району Харківської області. В якості основних факторів, що обумовлюють стратегічні особливості, визначаються значення поселення у територіальній організації Харківської зони урбанізації (в зоні впливу обласного центру) в структурі обласної системи розселення, вигідне економіко-географічне положення, та забезпечення екологічної сталості й ефективності.

Таким чином стратегія спрямована на досягнення ряду цілей у структурно-планувальному, соціально-економічному та правовому аспектах.

У структурно-планувальному відношенні зберігається та посилюється значення поселення в Харківській міжрайонній системі розселення як опорного елемента розселення урбанізованого ядра, що може виступати в ролі планувального утворення для розміщення жителів Харкова.

Соціально-економічна сталість забезпечується розвитком на тлі традиційних функцій господарського комплексу третинного та четвертинного секторів економіки при наявності відповідних тенденцій у структурі господарського комплексу області в умовах становлення постіндустріального суспільства.

При цьому передбачається функціональне вдосконалення самого поселення шляхом розвитку поліфункціонального господарського комплексу при постійному нарощуванні та вдосконаленні функцій.

Природна складова використовується для формування оздоровчо-туристичних та рекреаційних зон не тільки місцевого, а й регіонального рівня як містоутворююча функція.

Положення населеного пункту та його значення як перспективного центру урбанізованого ядра Харківської агломерації сприяє як розвитку нової, так і вдосконаленню існуючої транспортної інфраструктури.

Необхідним і обов'язковим стає формування сучасної культурно-побутової інфраструктури вздовж усієї головної планувальної осі міста в межах поселення, як вздовж головної вулиці, так і в інших важливих містобудівних вузлах – нових сельбищних територіях.

У правовому аспекті стратегія спирається на укріплення місцевого самоврядування та розвиток різноманітних форм партнерства на основі державного законодавства.

Сьогодні можна казати, що стратегічні напрямки розвитку поселення обрані вірно. За період з моменту розробки генерального плану у 2015 році спостерігається поступове завершення будівництва осередків багатоповерхової забудови, отримує розвиток соціальна інфраструктура. Відкрито нову школу на 640 учнів та фізкультурно-спортивний комплекс. Ці об'єкти виконані з використанням сучасних технологій та застосування безбар'єрної архітектури.

Багатоповерхова забудова притягла мешканців Харкова завдяки більш низьким цінам на житло у порівнянні з центром, наявності впорядкованої рекреаційної зони на березі ріки Уди та регулярному транспортному зв'язку з Харковом.

Подальше вдосконалення поселення пропонується на основі системно-синергетичного підходу з урахуванням його структурних особливостей та містобудівного потенціалу.

На перший план в таких умовах виходить регуляція системних зв'язків, що сприятиме вдосконаленню економічного базису, руху населення, соціально-побутового та культурного обслуговування, рекреації як окремого населеного пункту, так і всієї зони впливу.

Сьогодні «буферні поселення» пропускають транзитом до міста – центра досить великі потоки маятникових мігрантів з трудовими, діловими, культурно-побутовими цілями із зони впливу. В свою чергу населення цих поселень також зорієнтовано на місто – центр з метою задоволення потреб у роботі, навчанні, розвагах, культурних заходах. Затримати його на місці можливо за допомогою більш низьких цін на житло та кращих екологічних умов. Але цього звичайно не досить для створення сталого середовища проживання, особистої реалізації, відпочинку (рис. 3).

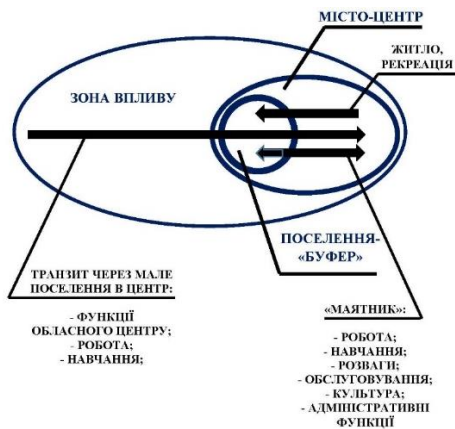


Рис. 3. Існуюча схема зв'язків у системі «центр – мале поселення «буфер» – зона впливу»

Вирішення проблемної ситуації передбачається за допомогою створення багатофункціональних висотних комплексів в структурі «буферних» поселень, що поєднуються у єдину кільцеву підсистему на підходах до центру в архітектурно-містобудівному аспекті фіксуватимуть його «брами» – структурні вузли як інформаційні висотні знаки – акценти міста з певної сторони, у соціально-економічному відношенні задовольнятимуть в певній мірі потреби мігрантів зони впливу та місцевого населення (рис. 4).

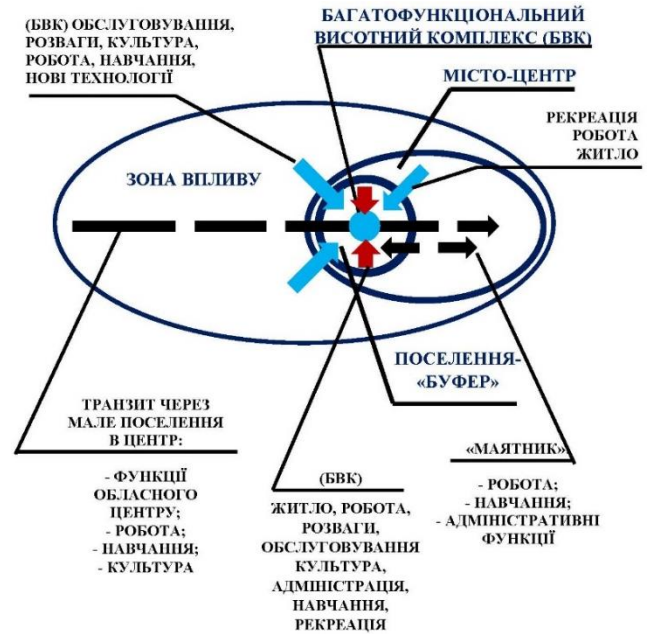


Рис. 4. Створення багатофункціонального висотного комплексу в структурі «буферного поселення» на порозі міста – центра агломерації

Такі багатофункціональні комплекси матимуть набір функцій, що має максимально задовольняти потреби мігрантів, місцевого населення та навіть населення центру завдяки своїй ексклюзивності. Пріоритетними виступають обслуговування, культурні та соціальні функції.

Робиться орієнтир на втілення об'єктів третинного та четвертинного секторів економіки як таких, що починають відігравати важливу роль в умовах становлення постіндустріального суспільства.

Створення нових робочих місць третинного та четвертинного секторів економіки дозволять залучити при необхідності трудові кадри центру агломерації.

У випадках, коли вже сформована основа мікрорайонів багатоповерхової забудови, житлова функція може залишатися пріоритетною та поєднуватися з готельною у єдиному об'ємі.

Просторове рішення, семантика такого комплексу не залежить від оточуючої забудови, що характеризується частіше за все відсутністю будь-якої автентичності в подібних поселеннях.

Конструктив зумовлюється в свою чергу тільки можливостями будівельної бази міста.

Такий комплекс в першу чергу завдяки своїй універсальності здатний протистояти зовнішнім впливам та проявляти свою сталість.

Звичайно такі заходи не позбавлять центр його обласних функцій, але дозволять на місцях створити «прозорі» офіси державних установ – нові «smart – осередки» міського управління та дати поштовх для розвитку складної «smart» підсистеми в системі агломерації [7].

Уся підсистема «брам» може працювати по принципу атракторів – сталих структурних елементів по відношенню до відносно розряджених урбанізованих полів зони впливу. Може – по принципу «акупунктури», коли вплив на один такий структурний елемент викликає позитивні зміни у всій підсистемі.

**Висновок.** Таким чином смт Пісочин має низку специфічних проблем та вигідних переваг, пов'язаних з його розташуванням. Поселення такого типу стають буферними територіями, де зустрічаються інтереси великого міста та області. Ці зони постійно взаємодіють

між собою, тому важливо взаємозв'язано розвивати їх, не межувати жорсткими границями, а навпаки об'єднувати спільними сталими системами, структурними елементами, в ролі котрих можуть виступати багатofункціональні висотні комплекси.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Яценко В.О. Стратегія збалансованого розвитку приміських територій великих міст України // Science and Education a New Dimension. Natural and Technical Sciences, 2018. VI(19), Is. 171, С. 7-12.
2. Схема планування території Харківської області. Департамент містобудування та архітектури: веб-сайт. URL: <http://www.dma.kh.gov.ua/planning/scheme>
3. Генеральна схема планування території України. ДП Український державний науково-дослідний інститут проектування міст "ДІПРОМІСТО" імені Ю.М. Білоконя: веб-сайт. URL: <http://dipromisto.gov.ua/index.php?categoryid=67>
4. Черноморець В.О. Історія слободи Пісочинської / В.О. Черноморець – Харків: С.А.М., 2013.– 143 с.
5. Шкодовский Ю.М. Харьков вчера, сегодня, завтра / Ю. М. Шкодовский, И.Н. Лаврентьев, А.Ю. Лейбфрейд, Ю.Ю. Полякова – Х.: Фолио, 2002. – 208 с.
6. Багалій Д.І. Історія Слобідської України / Д.І. Багалій – Харків, 1918. – 308 с.
7. Ладигіна І.В. «Smart city» – складна підсистема в складній системі міста // Науковий вісник будівництва, 2018, Том 94, №4, С. 52-59.

#### REFERENCES

1. Yathenko V.O. Strategy of balanced development of suburban territories of large cities of Ukraine // Science and Education a New Dimension. Natural and Technical Sciences, 2018. VI (19), Is. 171, pp.7-12.
2. The scheme of planning the territory of Kharkiv region. Department of Urban Planning and Architecture: Website. URL: <http://www.dma.kh.gov.ua/planning/scheme>
3. General scheme of planning of the territory of Ukraine. Ukrainian State Research Institute for City Design "Y.M. Bilokon": web-site. URL: <http://dipromisto.gov.ua/index.php?categoryid=67>
4. Chernomorets V.O. History of the settlement of Pesochinskaya / V.O. Chernomorets – Kharkiv: S.A.M., 2013.– 143 p.
5. Shkodovsky Y.M. Kharkov yesterday, today, tomorrow / Y.M. Shkodovsky, I.N. Lavrentyev, A.Y. Leibfred, Y.Y. Polyakova – X.: Folio, 2002. – 208 p.
6. Bogaliy D.I. History of Slobidska Ukraine / D.I. Bagaliy – Kharkiv, 1918. – 308 p.
7. Ladigina I.V. "Smart city" – a complex subsystem in the complex system of the city // Scientific Bulletin of Civil Engineering, 2018, Volume 94, No. 4, pp. 52-59.

#### **Problems and Prospects of Formation Urban Settlements of Kharkivof the First Zone of the Influence on the Example of Pesochyn Urban Settlement**

**I.V. Ladigina, E.V. Bizhko**

**Abstract:** The article deals with the current state and prospects of development of suburban settlements of large cities of Ukraine. On the example of PISOCHYN urban village, Kharkiv district, actual problems are formulated and factors of competitive advantages of the settlement related to its location are identified. For the further strategic development of this type of settlements, the concept of creating permanent structural elements, in the form of multifunctional high-rise complexes, which are included in a single subsystem of a large city and located in adjacent territories, is proposed.

**Keywords:** suburban areas, city buffer zone, multifunctional high-rise complex