

Міністерство освіти і науки України  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка  
Географічний факультет  
Кафедра економічної та соціальної географії

На правах рукопису  
УДК 911.3

ПЛАНУВАННЯ ТА ЗАБУДОВА НОВИХ ЖИТЛОВИХ МІКРОРАЙОНІВ  
МІСТА ХМЕЛЬНИЦЬКОГО

Галузь знань: 10 Природничі науки

Спеціальність: 106 Географія

Освітня програма: Урбаністика та регіональний розвиток

Магістерська робота  
Студентки 2-го курсу  
ОР Магістр  
Колюди Віталії Андріївни  
Науковий керівник:  
кандидат географічних наук, доцент  
Пасько Володимир Феодосійович

Київ 2025

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП</b> .....	4
<b>РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ТА НОРМАТИВНІ ОСНОВИ ПЛАНУВАННЯ ЖИТЛОВИХ МІКРОРАЙОНІВ</b> .....	9
1.1. Поняття та принципи планування житлових мікрорайонів.....	9
1.2. Закордонний досвід планування житлових районів.....	12
1.3. Нормативно-правове забезпечення територіального планування та житлової забудови в Україні .....	16
<b>РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ПЛАНУВАННЯ ТА ЖИТЛОВОЇ ЗАБУДОВИ МІСТА ХМЕЛЬНИЦЬКОГО</b> .....	19
2.1. Загальна характеристика міста Хмельницького .....	19
2.2. Сучасний стан житлової забудови міста Хмельницького .....	37
2.3. Проблеми планування та житлової забудови міста Хмельницького.....	45
2.4. Просторовий розвиток міста: основні проблеми та перспективи .....	61
2.5. Інженерна, транспортна та соціальна інфраструктура житлових районів	68
<b>РОЗДІЛ 3. ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ПЛАНУВАННЯ ТА ЗАБУДОВИ НОВИХ ЖИТЛОВИХ МІКРОРАЙОНІВ В ХМЕЛЬНИЦЬКОМУ</b> .....	74
3.1. Основні концепції розвитку житлових мікрорайонів міста .....	74
3.2. Просторове зонування та функціональне призначення територій міста Хмельницького.....	77
3.3. Інтеграція нової забудови в міську інфраструктуру .....	79
3.4. Екологічні та енергоефективні рішення для сучасних житлових кварталів .....	82
3.5. Економічне обґрунтування будівництва нових житлових районів .....	85

<b>ВИСНОВКИ .....</b>	<b>88</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>	<b>93</b>
<b>ДОДАТКИ .....</b>	<b>99</b>

## ВСТУП

Актуальність теми зумовлена необхідністю формування стратегії збалансованого розвитку житлових територій у місті Хмельницькому. Інтенсивна урбанізація, зміни у структурі населення, збільшення потреб у якісному житлі та суспільних просторах вимагають нових підходів до планування та забудови мікрорайонів. Сучасні тенденції розвитку житлових територій вимагають врахування принципів сталого розвитку, транспортної доступності, зручності для мешканців, інтеграції природного середовища та сучасних архітектурно-планувальних рішень.

Сучасні українські міста стрімко розвиваються, і це особливо помітно на прикладі нових житлових районів, які з'являються на околицях. Разом із розширенням меж змінюється й уявлення про те, яким має бути простір для життя. Мешканці очікують не лише на нові будинки, а й на комфортне середовище, де зручно жити, працювати, відпочивати. Тому питання якісного планування та забудови набуває дедалі більшої ваги.

Зростання міст і потреба в новому житлі вимагають продуманих рішень — таких, що поєднують житлову забудову з транспортною, соціальною та рекреаційною інфраструктурою. Особливо це актуально для Хмельницького, де формуються нові мікрорайони, але не завжди враховуються принципи цілісного просторового розвитку. У цьому контексті дослідження підходів до планування і забудови стає важливим кроком для створення комфортного міського середовища.

Хмельницький, як і багато інших міст, стикається з викликами: потрібно будувати достатньо житла, розвивати дороги та транспорт, облаштовувати громадські простори й водночас зберігати природне середовище. Але саме житлові мікрорайони – це не лише будинки. Важливо, щоб поруч були школи, садочки, лікарні, зони відпочинку – усе, що робить життя комфортним і гармонійним.

Зі спостереження за розвитком міст можна зробити простий висновок: там, де немає загального бачення, забудова часто виходить хаотичною. Житлові райони виникають швидко, але без зв'язку з транспортною системою, інфраструктурою чи суспільними потребами. У результаті місто втрачає цілісність, а мешканці — зручність і якість життя. Саме тому стратегічний підхід до планування — не абстрактне поняття, а необхідна умова, яка допомагає уникнути типових помилок і зберегти баланс між швидкістю розвитку та його якістю. Це означає ретельне планування територій, впровадження сучасних містобудівних рішень та залучення громади до процесу ухвалення рішень. Такий підхід допоможе уникнути хаотичної забудови, покращити мобільність жителів і зробити міський простір екологічно безпечнішим та приємнішим для життя.

Важливою проблемою є диспропорції між темпами будівництва нового житла та рівнем розвитку міської інфраструктури. В умовах децентралізації місцева влада отримала більше повноважень щодо управління міським простором, що підсилює необхідність наукового підходу до планування нових житлових масивів. Відтак, дослідження планування та забудови нових мікрорайонів міста Хмельницького є важливим завданням для забезпечення гармонійного розвитку міста та комфортного життя його мешканців.

Об'єктом дослідження є планування та забудова житлових мікрорайонів міста Хмельницького. Предмет дослідження — особливості планування та забудови нових житлових мікрорайонів у Хмельницькому, їх вплив на якість міського середовища та соціальну інфраструктуру.

Мета дослідження полягає у визначенні принципів, підходів та особливостей планування й забудови нових житлових мікрорайонів міста Хмельницького, що забезпечать комфортне, екологічно стійке та функціонально ефективне міське середовище.

Для досягнення мети дослідження поставлено такі завдання:

- надати загальну характеристику міста Хмельницького в контексті його територіального розвитку та житлової політики;

- проаналізувати сучасний стан житлової забудови у місті, зокрема динаміку будівництва нових мікрорайонів;
- виокремити ключові проблеми, які супроводжують процес формування нових житлових районів;
- дослідити стан інженерної, транспортної та соціальної інфраструктури в межах нової забудови;
- опрацювати концептуальні підходи до планування житлових мікрорайонів з урахуванням локального контексту;
- сформулювати практичні рекомендації щодо покращення планувальних рішень для житлових мікрорайонів у Хмельницькому.

Питання планування та забудови житлових мікрорайонів розглядається у працях багатьох вітчизняних та зарубіжних науковців. В Україні це питання досліджується в контексті просторового розвитку міст, соціальної інфраструктури та стратегії урбаністичного розвитку. У наукових працях різних авторів висвітлюються різноманітні аспекти містобудівного планування, що охоплюють економічні, правові та соціально-географічні підходи.

Значний внесок у вивчення проблем територіального планування та урбаністики зробили не лише зарубіжні, але й українські суспільні географи. Серед них варто відзначити К.В. Мезенцева, Н.І. Провотар, О.О. Денисенка, О.Л. Дронову, Ю.М. Палеху та інших науковців, чії праці присвячені аналізу просторового розвитку, міських трансформацій, житлової політики та формування якісного міського середовища. Їх дослідження створюють наукове підґрунтя для критичного осмислення сучасних урбаністичних процесів в Україні та формування ефективної просторової політики.

Серед економістів важливими дослідженнями відзначаються праці А. Ващенко та О. Криворучка. Ващенко акцентує увагу на економічних аспектах територіального планування, зокрема, на ефективному використанні земельних ресурсів та їхній рентабельності для розвитку міських територій. О. Криворучко досліджує взаємозв'язок між економічною ефективністю забудови

та її соціальними наслідками, пропонуючи моделі економічно вигідного розвитку міст з урахуванням потреб місцевих громад.

Серед правників виділяється праця В. Нельги, який розглядає правові аспекти планування та забудови міських територій. Його дослідження орієнтовані на законодавчі та нормативні регламенти, які сприяють сталому розвитку міст та захисту прав громадян при здійсненні містобудівних процесів.

Суспільні географи, зокрема К. Александер та Я. Гейл, розглядають територіальне планування через призму людоцентричного підходу. Вони акцентують увагу на створенні комфортного та адаптованого міського середовища для людей, яке сприяє розвитку громад, соціальній інтеграції та сталому розвитку. Їхні роботи також акцентують на важливості якості міського простору, де збереження природних ресурсів і розвиток інфраструктури взаємопов'язані.

Проте, незважаючи на значну кількість досліджень, недостатньо вивчено особливості забудови житлових мікрорайонів у містах середнього розміру, зокрема у Хмельницькому. Це обґрунтовує необхідність комплексного аналізу та адаптації найкращих світових практик до місцевого контексту.

У процесі дослідження використано комплекс методів, серед яких аналіз і синтез для узагальнення теоретичних підходів до планування та забудови житлових мікрорайонів, статистичний аналіз для оцінки динаміки розвитку житлової забудови міста Хмельницького, картографічний метод для візуалізації просторових процесів, соціологічне опитування мешканців для виявлення їхніх потреб і побажань щодо житлового середовища, а також порівняльний аналіз для зіставлення планувальних рішень у Хмельницькому та інших містах.

У дослідженні використані наукові публікації, нормативно-правові акти, стратегічні документи міста Хмельницького, статистичні дані, інформація з відкритих баз даних, матеріали архітектурних бюро, результати опитувань мешканців, картографічні матеріали та урбаністичні дослідження.

Магістерська робота включає вступ, три розділи, висновки, перелік використаних джерел та додатки. У першому розділі розглянуто теоретичні

засади планування та забудови житлових мікрорайонів. Другий розділ присвячений аналізу існуючих практик забудови у Хмельницькому та їх впливу на містобудівний розвиток. У третьому розділі сформульовано рекомендації щодо вдосконалення планувальних рішень для нових житлових мікрорайонів міста.

## РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ТА НОРМАТИВНІ ОСНОВИ ПЛАНУВАННЯ ЖИТЛОВИХ МІКРОРАЙОНІВ

### 1.1. Поняття та принципи планування житлових мікрорайонів

У межах зони багатоквартирної житлової забудови розташовуються ділянки, на яких розміщуються житлові будинки з прибудинковими територіями з необхідним переліком майданчиків, проїздів, зелених насаджень, а також земельні ділянки, на яких розташовані заклади дошкільної освіти, заклади загальної середньої освіти, торговельні підприємства з асортиментом товарів повсякденного попиту, з підприємствами харчування та приймальними пунктами підприємств побутового обслуговування, які у сукупності утворюють повноцінне безбар'єрне середовище повсякденної життєдіяльності населення – житловий мікрорайон, що відноситься до житлово-громадської забудови (ДБН Б.2.2-12:2019, с.20).

Підходи до планування житлових мікрорайонів у науковій літературі визначаються містобудівними традиціями, соціально-економічними особливостями розвитку міського середовища та сучасними концепціями просторової організації. Протягом ХХ–ХХІ століття склалося кілька основних підходів, кожен із яких акцентує увагу на окремих аспектах організації простору та функціонування міських спільнот. Відповідна класифікація базується на аналізі ключових робіт у сфері урбаністики, містобудування та міської соціології, зокрема досліджень Кевіна Лінча, Джейн Джейкобс, Річарда Флориди, Девіда Харві та інших.

Функціонально-просторовий підхід, розроблений, зокрема, Л. Бендером і К. Лінчем (Lynch, 1960), розглядає житловий мікрорайон як базову одиницю міської структури з чітким зонуванням, розвиненою транспортною мережею та ефективною системою обслуговування населення. Раціональний розподіл території між житловою забудовою, громадськими просторами та зонами відпочинку є однією з основних умов формування комфортного середовища.

Соціальний підхід, запропонований такими дослідниками, як Дж. Герхардт та Дж. Джейкобс (Jacobs, 1961, с.29), підкреслює важливість формування середовища, яке сприяє розвитку локальної спільноти, активній соціальній взаємодії, безпеці та життєвій динаміці міста. У цьому підході мікрорайон розглядається не лише як місце проживання, а й як простір для комунікації та суспільної інтеграції.

Екологічний підхід, який знайшов відображення у працях Й. Гейга та С. Ньюмана, орієнтується на інтеграцію забудови у природний ландшафт, розвиток озеленення та впровадження енергоефективних рішень. Особливу увагу в цьому контексті приділено зниженню негативного впливу транспорту та збереженню екологічного балансу (Newman & Kenworthy, 1999, с.250).

Економічний підхід, розроблений Е. Глейзером (Glaeser, 2011, с.150) і Р.Флоридою (Florida, 2002, с.200), акцентує на важливості доступності житла, ефективного використання територій та стимулювання економічного розвитку через поєднання житлової, комерційної та громадської функцій у межах мікрорайону.

Гнучко-адаптивний підхід, характерний для робіт сучасних теоретиків, таких як Р. Роджерс (1999, с.120) і Д. Харві (2012, с.180), фокусується на здатності житлових мікрорайонів змінюватися відповідно до демографічних, технологічних та культурних трансформацій. Адаптивність дозволяє просторовим структурам залишатися функціональними та комфортними у довгостроковій перспективі.

Ідея створення взаємопов'язаних житлових районів виникла ще в межах функціоналізму ХХ століття, який передбачав поділ територій за функціональним призначенням. Сьогодні ці принципи трансформуються, доповнюючись орієнтацією на потреби мешканців і створення більш гармонійного та зручного міського середовища.

Нові тенденції в плануванні житлових мікрорайонів активно розвиваються під впливом концепції "міста 15 хвилин", яка пропонує забезпечення доступності всіх основних елементів інфраструктури в межах 15-

хвилинної пішохідної або велосипедної доступності. Цей підхід сприяє зменшенню автомобільної залежності, розвитку локальної економіки та покращенню якості міського життя.

Натомість традиційне зонування дедалі частіше замінюється концепцією змішаного використання територій, яка передбачає інтеграцію житлових, комерційних, офісних і громадських функцій в одному середовищі. Така практика сприяє скороченню транспортних потоків, активізації місцевої економіки та підвищенню загальної якості урбаністичного простору.

Особлива увага у сучасному містобудуванні приділяється створенню якісних громадських просторів: площ, скверів, дитячих майданчиків, спортивних зон і рекреаційних територій. Пішохідно-орієнтовані рішення із широкими тротуарами, інклюзивними маршрутами, вуличними меблями та озелененням підвищують комфортність і безпеку пересування містом.

Із розвитком цифрових технологій впроваджується смарт-підхід до планування мікрорайонів, що передбачає застосування систем розумного освітлення, моніторингу якості повітря, енергоефективного управління будівлями та інтеграції цифрових платформ для взаємодії мешканців із муніципалітетами.

Одночасно набирає популярності концепція адаптивного містопланування, яка дозволяє оновлювати інфраструктуру житлових мікрорайонів без радикальної зміни їхньої просторової структури, підтримуючи актуальність забудови відповідно до нових потреб населення.

Екологічна складова планування стає дедалі важливішою у зв'язку з екологічними викликами сучасності: забрудненням повітря, дефіцитом зелених насаджень, транспортними перевантаженнями та високою енергетичною залежністю міст. Стратегія проектування житлових мікрорайонів орієнтується на мінімізацію негативного впливу на довкілля та ефективне використання природних ресурсів.

Поліпшення якості повітря здійснюється через збільшення зелених зон, зниження автомобільного трафіку, використання екологічно безпечних

будівельних матеріалів та організацію вентиляційних коридорів у структурі забудови. "Блакитно-зелена" інфраструктура, що об'єднує елементи водного й зеленого середовища, покликана регулювати мікроклімат, покращувати якість повітря та підвищувати загальний рівень комфорту мешканців.

Енергоефективність сучасного будівництва досягається за рахунок використання матеріалів із низьким вуглецевим слідом, технологій пасивних будинків та систем переробки будівельних відходів. Такі підходи знижують загальне енергоспоживання й екологічний слід забудови.

Розвиток сталої мобільності передбачає розбудову громадського транспорту, велосипедної та пішохідної інфраструктури, зменшення автомобільного трафіку та раціональну організацію паркування. Ці заходи сприяють поліпшенню екологічного стану мікрорайонів та підвищенню якості міського середовища.

Наявність естетично привабливих і функціональних громадських просторів позитивно впливає на комфорт проживання, економічну привабливість територій, розвиток малого бізнесу та креативних індустрій. Громадські простори сприяють покращенню мікроклімату, очищенню повітря, зниженню рівня шуму та теплового забруднення.

Отже, сучасне планування житлових мікрорайонів базується на інтеграції функціональних, соціальних, екологічних, економічних і технологічних підходів, орієнтованих на створення комфортного, сталого та адаптивного середовища для мешканців міст XXI століття.

## **1.2. Закордонний досвід планування житлових районів**

У сучасних умовах глобальних змін підходи до планування та розвитку житлових районів зазнають суттєвої трансформації. Відхід від традиційної моделі забудови, орієнтованої виключно на зведення об'єктів нерухомості та технічне забезпечення, обумовлений необхідністю інтегрувати екологічні, соціальні та економічні аспекти у формування комфортного житлового

середовища. Сучасні урбаністичні концепції спрямовані на створення простору, що задовольняє базові потреби людини, забезпечує високу якість життя, підтримує сталість розвитку і сприяє гармонійному співіснуванню людини з природою.

Одним із провідних трендів є орієнтація житлового будівництва на принципи сталого розвитку. Сучасне проектування нових житлових комплексів передбачає впровадження енергоефективних технологій, використання відновлюваних джерел енергії, систем збереження водних ресурсів, а також розвиток зеленої інфраструктури. Наприклад, у Німеччині успішно поширюються концепції пасивних будинків (Passivhaus), які споживають мінімальну кількість енергії завдяки спеціальним конструктивним рішенням (Feist, 2012, с.50). Поширеною практикою стає також використання зелених дахів і вертикального озеленення, як це реалізовано у житлових комплексах Сінгапуру.

Технологічний розвиток стимулює появу «розумних» житлових районів, де за допомогою систем автоматизованого управління здійснюється контроль за енергоспоживанням, мобільністю, безпекою та комфортом проживання. Інтернет речей (IoT) інтегрується у побутові процеси, що дає змогу мешканцям оптимізувати використання ресурсів. Яскравим прикладом є проєкт Hudson Yards у Нью-Йорку, який використовує цифрові платформи для управління інфраструктурою в реальному часі (Hudson Yards, 2020, с.5).

Значну увагу в сучасному плануванні приділяють розвитку сталої мобільності. Пріоритет надається пішохідним і велосипедним маршрутам, розвитку громадського транспорту та обмеженню автомобільного руху в житлових кварталах. У Копенгагені, наприклад, понад 62% громадян щоденно користуються велосипедами, що стало результатом системної урбаністичної політики на користь екологічного транспорту (Copenhagenize Index, 2021).

Громадські простори набувають ключового значення як елементи соціальної інтеграції. Створення парків, культурних центрів, спортивних майданчиків і громадських садів формує активні міські спільноти та підвищує

рівень соціальної згуртованості. Прикладом успішного розвитку громадських просторів є проєкт Bryant Park у Нью-Йорку, який демонструє, як грамотна реконцепція простору може відродити міське життя.

Реновація застарілих житлових районів також відбувається з урахуванням сучасних екологічних стандартів. Наприклад, програма "Renovation Wave" в Європейському Союзі передбачає термомодернізацію житлових будинків із метою підвищення енергоефективності та створення безбар'єрного середовища (European Commission, 2020, с.4).

Сталий розвиток значною мірою залежить від вибору будівельних матеріалів. Надається перевага екологічно чистим, енергоефективним матеріалам із низьким вуглецевим слідом. У практиці впроваджується використання сонячних панелей, геотермальних систем, систем збору й очищення дощової води, що, наприклад, активно розвивається у нових житлових районах Амстердама.

Окремою проблемою залишається баланс інтересів девелоперів, органів місцевого самоврядування та мешканців. Забезпечення сталого розвитку вимагає комплексного планування, прозорого діалогу між усіма учасниками процесу і довгострокового бачення розвитку територій, як підкреслює принцип «participatory planning», що активно застосовується у скандинавських країнах (Healey, 1997, с.88).

Світова практика демонструє різноманіття підходів до планування житлових районів. Зокрема, концепція компактного міста, популярна у Барселоні та Мельбурні, передбачає щільну, багатофункціональну забудову з акцентом на доступність послуг у межах пішої доступності. Такий підхід сприяє створенню районів, які залишаються активними протягом усього дня, підвищуючи рівень безпеки і соціальної взаємодії.

Скандинавська модель планування житлових районів акцентує на збереженні природи, екологічній ефективності та високій якості життя. У містах, таких як Стокгольм чи Осло, велика кількість зелених просторів, розвинена велосипедна інфраструктура і низьке енергоспоживання є

стандартом. При цьому міські громадські простори активно використовуються для соціальної інтеграції через створення відкритих майданчиків, ігрових зон і місць для спільної роботи.

Transit-Oriented Development (TOD) є ще одним ефективним підходом, який активно впроваджується у Ванкувері та Сінгапурі. Розвиток житлових кварталів навколо вузлів громадського транспорту сприяє зниженню автомобільної залежності та підвищенню якості життя мешканців (Cervero et al., 2002, с.13).

Особливу увагу сучасне планування приділяє також ревіталізації історичних районів. Перетворення застарілих промислових зон на житлові і комерційні простори зі збереженням культурної ідентичності стало характерною рисою розвитку міст, таких як Берлін, Роттердам або Манчестер.

Цифровізація житлових районів радикально змінює природу міського середовища. Інтернет речей, штучний інтелект і системи автоматизованого управління забезпечують моніторинг якості повітря, рівня шуму, оптимізацію енергоспоживання, що створює умови для більш безпечного та комфортного життя. Наприклад, у проєкті Masdar City в Об'єднаних Арабських Еміратах реалізовано концепцію повністю "розумного" міста з мінімальним вуглецевим слідом.

«Розумні будинки», керовані системами автоматизації освітлення, клімату, безпеки та побутових процесів, поступово стають нормою. Це забезпечує адаптивність житлового середовища до індивідуальних потреб мешканців та оптимізацію витрат ресурсів.

Розвиток змішаних житлових районів, де поєднуються житлові, комерційні та рекреаційні функції, виступає ефективною відповіддю на виклики урбанізації. Прикладом є проєкт Clichy-Batignolles у Парижі, де реалізовано принципи "міста 15 хвилин" — усі основні послуги доступні у межах короткої пішої або велосипедної прогулянки.

Висока якість громадських просторів, доступність екологічно чистого транспорту, підтримка локальної економіки, а також створення інклюзивних

спільнот через різноманітність типів житла є запорукою успішного розвитку таких районів.

Таким чином, сучасне планування житлових районів орієнтується на інтеграцію екологічної сталості, соціальної інклюзивності, технологічних інновацій та економічної життєздатності. Житлові райони стають не лише місцем для проживання, а й центрами життя, роботи, відпочинку та розвитку громад, забезпечуючи високу якість життя для нинішніх і майбутніх поколінь.

### **1.3. Нормативно-правове забезпечення територіального планування та житлової забудови в Україні**

Нормативно-правове забезпечення територіального планування та житлової забудови в Україні є основою для створення ефективного та стійкого міського середовища. У процесі планування важливо враховувати економічні та соціальні чинники, які визначають потреби населення в різних житлових та соціальних умовах. Це дозволяє організувати не тільки забудову, але й забезпечити розвиток інфраструктури, зокрема, житлових і громадських об'єктів, які відповідатимуть вимогам комфортного і доступного середовища для всіх жителів.

Законодавство та нормативні акти, що регулюють територіальне планування, допомагають вирішувати питання ефективного використання земельних ресурсів, а також збереження і розвиток існуючої інфраструктури. Вони визначають, де і як повинна відбуватися нова житлова забудова, а також дозволяють балансувати між розширенням міст і охороною старих районів, що є важливим для збереження культурної та архітектурної спадщини.

Одним із важливих напрямків сучасного планування є інтеграція технологій, що дозволяють зменшити екологічний вплив забудови. Законодавчі норми, що підтримують енергоефективність та збереження зелених зон, стали невід'ємною частиною концепції сталого розвитку міст. Водночас, не менш важливим є забезпечення безпечного й комфортного життя жителів через

інтеграцію смарт-технологій, які оптимізують міську інфраструктуру та підвищують якість життя.

Таким чином, нормативно-правова база територіального планування та житлової забудови в Україні виступає важливим інструментом для створення гармонійного міського середовища, яке враховує потреби як нинішніх, так і майбутніх поколінь.

Зокрема, Закон України «Про основи містобудування» закладає основи для містобудівної діяльності, визначаючи правові принципи планування та забудови територій. Він регулює створення та використання містобудівної документації, а також встановлює вимоги до функціонального зонування земель, що є важливим для організації просторового розвитку міст. Водночас цей закон окреслює взаємодію органів місцевого самоврядування з іншими суб'єктами містобудівної діяльності.

Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» також має важливе значення для процесу розвитку міст. Він уточнює процедури отримання дозволів на будівництво, видачі містобудівних умов та обмежень, що є обов'язковими для забудовників. Закон встановлює чіткі вимоги до проектування об'єктів, визначаючи межі застосування різних стандартів і норм.

Немалого значення для просторового планування має Закон України «Про землеустрій», який визначає принципи організації та використання земельних ресурсів. Цей закон регулює процеси земельного кадастру, зонування територій, а також межі земельних ділянок, що необхідні для реалізації проектів житлового будівництва. Він є важливим інструментом для ефективного планування забудови та раціонального використання земель.

Крім того, важливою частиною нормативної бази є Державні будівельні норми (ДБН), які встановлюють вимоги до проектування і будівництва об'єктів. Вони визначають стандарти для різних типів забудови, включаючи житлову, комерційну та інфраструктурну. ДБН регулюють проектування вулично-дорожньої мережі, інженерних мереж, житлових і громадських зон, а також безпеку та енергоефективність будівництва.

Закон України «Про охорону культурної спадщини» має важливе значення для територіального планування в містах, оскільки він визначає порядок охорони культурних пам'яток. Розробка планів забудови повинна враховувати наявність історичних і культурних об'єктів, що потребують спеціального захисту.

Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» регулює повноваження органів місцевої влади, зокрема у сфері містобудівного та територіального планування. Це визначає, як на місцях здійснюється прийняття рішень щодо планування розвитку територій, забудови та використання земель.

Особливу увагу при територіальному плануванні також варто звернути на Закон України «Про екологічну мережу», який передбачає створення екологічно чистих, сталих міст, що зберігають природні ресурси та забезпечують комфортне середовище для життя. Закон визначає важливість створення зелених зон, національних природних парків, а також встановлює критерії для оцінки впливу будівництва на навколишнє середовище.

Ці законодавчі акти, разом із низкою підзаконних нормативних актів, забезпечують комплексний підхід до організації територіального планування в містах України. Вони дають змогу здійснювати планування таким чином, щоб забезпечити ефективне використання земельних ресурсів, а також врахувати соціальні, економічні та екологічні потреби сучасних міст

## РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ПЛАНУВАННЯ ТА ЖИТЛОВОЇ ЗАБУДОВИ МІСТА ХМЕЛЬНИЦЬКОГО

### 2.1. Загальна характеристика міста Хмельницького

Історія Хмельницького – це історія поступового перетворення невеликого подільського поселення на сучасний обласний центр із розвиненою житловою забудовою та впорядкованою містобудівною структурою. Історична структура Хмельницького формувалася впродовж кількох століть, але особливої виразності вона набула від другої половини XVIII століття, коли місто, тоді ще Проскурів, почало активно зростати як торговий центр. Водночас важливо враховувати, що й до цього часу поселення виконувало локальні оборонні та адміністративні функції, входячи до складу фортифікаційної системи Поділля. Вже в XV–XVII століттях його розташування сприяло формуванню осередку ремесел і торгівлі, що поступово заклало основу для пізнішого економічного піднесення. Саме з XVIII століття, у зв'язку з розбудовою транспортних шляхів та включенням території до складу Російської імперії, економічна роль міста почала значно зростати. Це відобразилося у структурі забудови, розвитку центральної частини та формуванні ринку як ядра просторової організації.

Центральна частина міста формувалася навколо ринкової площі та торгових вулиць, а основні житлові квартали розташовувалися поблизу них. Саме така структура, де історичний центр залишається комерційним ядром, збереглася й до сьогодні, хоч і зазнала значних трансформацій.

Визначальним моментом у містобудівному розвитку Хмельницького стало прокладання залізниці наприкінці XIX століття. Залізнична станція, яка з'явилася у 1870-х роках, фактично змінила вектор розвитку міста, зробивши його не лише торговим, а й важливим транспортним центром. Унаслідок цього на лівому березі Південного Бугу почала розвиватися промислова забудова, а поблизу залізниці формувалися нові житлові райони для робітників і залізничників. Це й заклало основу для майбутнього розподілу міських функцій: історичний центр залишився адміністративним і комерційним,

промислові зони розташувалися на околицях, а житлові квартали поступово розросталися між ними.

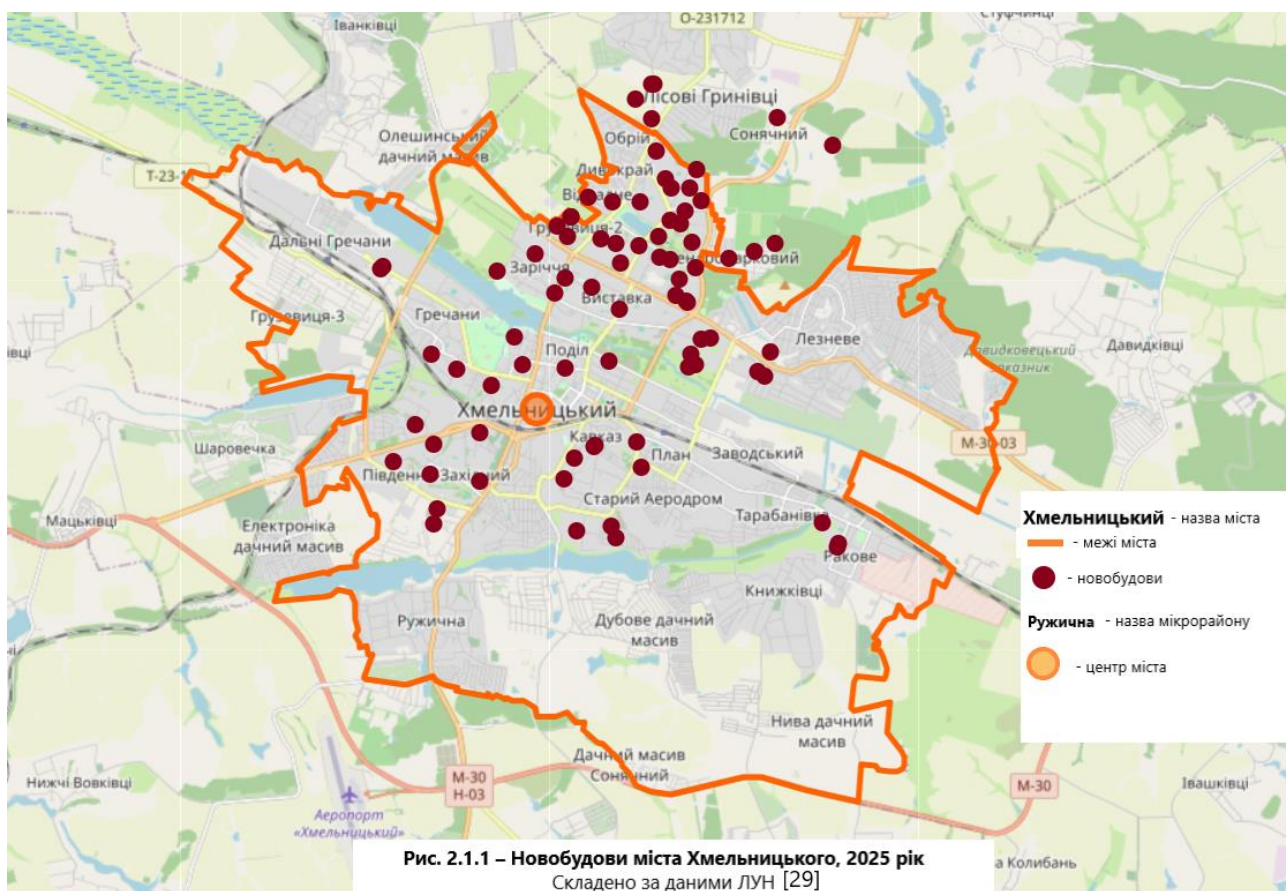
Наступним визначальним фактором стало радянське індустріальне будівництво, яке розпочалося в середині ХХ століття, особливо після Другої світової війни. Саме в цей період Хмельницький отримав статус обласного центру, що дало потужний імпульс його розбудові. Масова індустріалізація призвела до швидкого зростання населення, що вимагало нового підходу до житлової забудови. З'явилися перші мікрорайони з багатоповерховими панельними будинками, які розміщувалися за принципом функціонального зонування: житлові квартали будувалися групами навколо основних транспортних магістралей, з чітко вираженими зонами шкіл, дитячих садків і магазинів.

Однак найбільш масштабні зміни в містобудівній структурі сталися у другій половині ХХ століття, коли радянське планування сформувало нинішній вигляд спальних районів. Саме тоді місто почало активно розширюватися в північному та південному напрямках, закладаючи основи сучасних мікрорайонів. Цей період також позначився появою великих проспектів і широких вулиць, що дозволило забезпечити ефективну транспортну доступність.

З набуттям незалежності України Хмельницький увійшов у нову фазу містобудівного розвитку. З одного боку, місто успадкувало радянську планувальну структуру з типовими житловими масивами, з іншого – почало трансформуватися відповідно до нових соціально-економічних умов. З'явилися сучасні житлові комплекси, які вже не підпорядковувалися жорстким принципам зонування, а намагалися інтегрувати житло, бізнес та рекреаційні простори. Важливим фактором стала поява приватного сектора будівництва, який активізувався в передмістях і на вільних територіях на околицях міста.

Останні роки ще більше прискорили трансформацію Хмельницького. Великий вплив на містобудівні процеси мала внутрішня міграція, викликана війною, що призвела до зростання попиту на житло та активного розширення

житлових районів. Сучасні тенденції орієнтуються на розвиток компактного міста, де нові житлові квартали інтегруються з соціальною інфраструктурою та адаптуються до сучасних екологічних і транспортних стандартів. *рис.2.1.1*



Демографічний розвиток Хмельницького за останні десятиліття демонструє стабільне зростання чисельності населення, що вирізняє його серед багатьох інших обласних центрів України. Цей процес зумовлений низкою факторів, зокрема економічною активністю міста та комфортним міським середовищем. Нижче наведено ключові статистичні показники, що характеризують демографічну ситуацію в Хмельницькому.

Станом на 1 січня 2021 року населення Хмельницького становило 274 582 особи, що складає 22,07% від загальної чисельності населення Хмельницької області (*табл.2.1.1*) (Головне управління статистики у Хмельницькій області, 2021).

**Табл. 2.1.1 Населення міста Хмельницького**

<b>Рік</b>	<b>Населення, осіб</b>
2001	253 994
2010	264 989
2020	273 713
2021	274 582

Складено на основі [18]

За даними перепису 2001 року, середній вік населення Хмельницького становив 35,1 року. Жінки склали 53,1% населення (134 961 особа), чоловіки — 46,9% (119 033 особи). Вікова структура населення була наступною:

- 0–14 років: 18,8%
- 15–64 років: 66,5%
- 65+ років: 14,5%

У 2019 році в Хмельницькому народилося 2 509 осіб, померло — 2 650 осіб, що призвело до природного скорочення населення на 141 особу.

Ці дані свідчать про поступове старіння населення міста, що є характерним для більшості українських міст. Молодь, яка отримує освіту у вищих навчальних закладах, нерідко прагне виїхати на роботу в столицю або за кордон, що створює певні виклики для місцевого ринку праці та розвитку житлової політики.

За словами директорки Хмельницького обласного центру соціальних служб Тетяни Власюк, з початку повномасштабної війни Хмельницька область прийняла понад 380 тисяч внутрішньо переміщених осіб, з яких станом на кінець березня 2023 року залишалося близько 110 тисяч. З цієї кількості 32 тисячі — це діти (Власюк, 2023). З огляду на те, що частина переміщених осіб

зупинилася саме у місті Хмельницькому як найбільшому урбанізованому центрі регіону, можна орієнтовно припустити, що в межах міста залишилося не менше третини цієї кількості, тобто близько 35–40 тисяч осіб.

Війна суттєво вплинула на динаміку ринку житла в Хмельницькому. Попит на житло значно зріс унаслідок зростання кількості внутрішньо переміщених осіб, що, своєю чергою, спровокувало зростання вартості як первинного, так і вторинного житла. Наприклад, станом на 2024 рік середня вартість первинного житла у місті досягла 24 300 грн за квадратний метр (Open4Business, 2024). Ціни на вторинному ринку житла також демонструють стабільне зростання: у центральних районах вартість квадратного метра сягнула 29 540 грн, а в спальних районах — 23 430 грн. Подібна тенденція спостерігається і на ринку оренди: оренда однокімнатної квартири в центрі міста коштує близько 10 000 грн на місяць, а в спальних районах — орієнтовно 8 300 грн (Numbeo, 2024) (табл.2.1.2).

**Таблиця.2.1.2 Динаміка цін на ринку житла у Хмельницькому, 2024**

Показник	Значення
Середня вартість первинного житла (м <sup>2</sup> )	24 300 грн
Середня вартість житла на вторинному ринку (центр)	29 540 грн
Середня вартість житла на вторинному ринку (поза центром)	23 430 грн
Оренда 1-кімн. квартири (центр)	10 000 грн/міс
Оренда 1-кімн. квартири (спальний район)	8 300 грн/міс

Складено на основі [59]

Попри ці зміни, Хмельницький залишається містом із високим рівнем комфорту для проживання, добре розвинутою інфраструктурою та помірними темпами зростання. Його демографічні процеси свідчать про поступовий

перехід від індустріального минулого до сучасного урбаністичного розвитку, де основними викликами стають збалансоване зростання, адаптація до нових соціальних умов і підтримка молодого покоління.

Завдяки відносно рівнинному рельєфу території забудова Хмельницького формувалася переважно радіальним способом, із поступовим розростанням міста від історичного центру, який зосереджений довкола залізничного вузла та головних транспортних артерій — вулиць Проскурівської, Кам'янецької, Свободи. У другій половині ХХ століття міська забудова активно розширювалася на північ та північний схід (мікрорайони Ракове, Озерна, Виставка), а також на захід і південний захід (Лезневе, Гречани), де виникали нові житлові масиви у відповідь на потреби зростаючого населення та індустріального розвитку. Такий напрямок просторового зростання зумовив поліцентричну структуру міста з кількома локальними центрами життєдіяльності. Проте особливості розташування міста накладають і певні обмеження. Наприклад, річка Південний Буг із її заплавами визначає природні межі забудови та вимагає зваженого підходу до освоєння прибережних територій. Тут важливим викликом стає гармонійне поєднання житлового будівництва з екологічними стандартами, збереженням зелених зон і розвитком набережних як рекреаційного простору.

Хмельницький має компактну, але розгалужену структуру, де історичний центр, адміністративні райони та периферійні території взаємодіють у рамках єдиної містобудівної політики. В центральній частині міста, яка є адміністративним і діловим ядром, житлова забудова має змішаний характер: поряд із радянськими багатоповерхівками розташовані історичні квартали та сучасні комерційні будівлі. Тут переважає щільна забудова з обмеженими можливостями для розширення, тому нові житлові об'єкти часто зводяться шляхом реконструкції або ущільнення вже існуючих кварталів.

Значну роль у розвитку житлових районів відіграє поділ міста на мікрорайони, що закладений ще в радянський період і зберігається дотепер. Такий поділ передбачає чітку організацію простору, де кожен район має певний

набір соціальної інфраструктури – школи, дитячі садки, магазини, медичні заклади. Внутрішня організація цих районів залежить від адміністративного регулювання, оскільки саме органи місцевої влади визначають, які ділянки будуть відведені під житло, а які під інші функціональні потреби.

Сучасні тенденції територіального розвитку Хмельницького зумовлені не лише внутрішньою містобудівною політикою, а й процесами зміни меж міста. Протягом останніх десятиліть територія Хмельницького поступово розширювалася за рахунок приєднання приміських територій. Це створює нові можливості для житлового будівництва, особливо в напрямку сіл, які входять до міської агломерації. Такі території приваблюють забудовників завдяки більшій площі для будівництва та нижчій щільності населення, що дозволяє реалізовувати проєкти малоповерхової забудови та комплексного житлового будівництва.

Розширення міських меж також змінює структуру транспортної та соціальної інфраструктури. Адміністративний устрій передбачає інтеграцію нових територій у загальну систему міста, що означає будівництво нових доріг, розширення мережі громадського транспорту та створення нових освітніх і медичних закладів. Однак це також створює виклики, оскільки місту доводиться балансувати між потребою в нових житлових районах і необхідністю збереження зелених зон, рекреаційних територій та земель сільськогосподарського призначення.

Попит і пропозиція на житло в Хмельницькому формуються під впливом цілого комплексу соціально-економічних чинників, які визначають купівельну спроможність населення, динаміку будівельного ринку та особливості житлової політики міста. Економічна активність, рівень доходів, міграційні процеси, демографічні зміни та особливості зайнятості створюють умови, за яких забудовники ухвалюють рішення щодо типу, вартості та розташування нових житлових об'єктів. У таблиці 2.1.3 представлено основні показники попиту та пропозиції житла на ринку нерухомості міста Хмельницького за 2024 рік.

**Таблиця 2.1.3 Показники попиту та пропозиції житла в місті  
Хмельницькому (2024)**

Показник	Значення
Кількість введених в експлуатацію квартир	1500 од.
Кількість запитів на купівлю житла	3000 заяв
Середня вартість квадратного метра	15,000 грн
Частка новобудов в загальному обсязі продажу	40%
Попит на житло в центральних районах	60% від загального попиту
Кількість зареєстрованих угод купівлі-продажу	1200 угод

Складено на основі [41]

Дані свідчать про певну диспропорцію між кількістю пропозицій та попиту на житло, зокрема, спостерігається суттєва різниця між кількістю запитів на купівлю житла (3000 заяв) та кількістю введених в експлуатацію нових квартир (1500 од.). Це може вказувати на зростаючий попит на житло в місті, що, в свою чергу, вимагає активізації будівельної діяльності для задоволення потреб ринку.

Одним із помітних трендів є високий попит на житло в центральних районах міста — близько 60% від загального попиту на нерухомість припадає саме на цей сегмент, що підкреслює важливість розв'язання питань інфраструктурного розвитку в центральних районах.

Також зазначено, що частка новобудов в загальному обсязі продажу складає 40%, що свідчить про тенденцію до зростання ринку нової нерухомості у місті. Враховуючи ці дані, можна зробити висновок, що існує потенціал для

подальшого розвитку житлової інфраструктури, особливо в умовах активного попиту на житло в центральних районах.

Одним із ключових факторів, що впливає на ринок житла, є рівень економічного розвитку міста. Хмельницький, як адміністративний центр області, має добре розвинену сферу торгівлі, виробництва та малого підприємництва. Місто традиційно відоме своїми ринковими комплексами, які забезпечують значний обсяг бізнесової діяльності та створюють тисячі робочих місць. Висока частка зайнятості в малому та середньому бізнесі, з одного боку, сприяє економічній мобільності населення та підтримує стабільний попит на житло, а з іншого — формує нерівномірний рівень доходів, що безпосередньо впливає на доступність житлової нерухомості для різних соціальних груп.

Демографічні процеси також відіграють визначальну роль у житловому секторі. Хмельницький залишається привабливим для молоді та сімей, що сприяє зростанню населення та, відповідно, збільшенню попиту на житло. Особливо помітною є тенденція до міграції із сільських районів, що створює додатковий тиск на житловий ринок і стимулює активне будівництво нових багатоповерхових комплексів. Водночас старіння населення та потреба в комфортному житловому середовищі для літніх людей визначають запит на доступні, зручні квартири з розвинутою соціальною інфраструктурою.

Рівень заробітних плат і загальна купівельна спроможність населення безпосередньо визначають можливості придбання житла. Середні доходи хмельничан залишаються нижчими порівняно з мегаполісами, що впливає на доступність житлових об'єктів преміум-класу та підвищує інтерес до більш бюджетних варіантів. Як наслідок, найбільший попит мають квартири економ- і комфорт-класу, а також вторинний ринок нерухомості, де ціни залишаються дещо нижчими, ніж у новобудовах. Водночас кредитні програми та іпотечне кредитування поступово розширюють можливості купівлі житла, хоча й залишаються недоступними для значної частини містян.

На пропозицію житла значний вплив мають урбаністичні процеси та будівельна політика міста. Активна розбудова нових мікрорайонів на околицях

і реконструкція старих кварталів у центральній частині визначають загальну тенденцію зростання пропозиції. Забудовники орієнтуються не лише на економічні показники, а й на зміну стилю життя мешканців, тому все частіше у містобудівній концепції враховуються запити на екологічно чисті райони, закриті двори без машин, розвинену соціальну інфраструктуру та транспортну доступність.

Нарешті, важливу роль відіграє інвестиційна привабливість міста. Хмельницький приваблює не лише місцевих покупців, а й інвесторів, які розглядають нерухомість як спосіб збереження капіталу. Це стимулює зростання вартості квадратного метра й підтримує високу активність на первинному ринку. На ринку нерухомості міста Хмельницького середня вартість житла значною мірою залежить від категорії житлової нерухомості. Для житла економ-класу, яке включає стандартні новобудови або старі будинки з ремонтом середнього рівня, середня вартість 1 м<sup>2</sup> коливається в межах від 12 000 до 15 000 грн. Таке житло зазвичай розташоване в периферійних районах міста або в будинках із стандартним рівнем комфорту (Цінова конкуренція між новобудовами та вторинним ринком в Хмельницькому, 2024) .

Житло бізнес-класу, яке характеризується високим рівнем комфорту та сучасними матеріалами, а також розташоване в зручних для життя районах міста, має середню вартість 1 м<sup>2</sup> від 15 000 до 20 000 грн. Ці об'єкти мають високий попит серед покупців завдяки своїм додатковим зручностям та вигідному розташуванню (DIM.RIA, 2024).

Елітне житло, яке відрізняється преміум-якістю будівництва та високоякісними оздоблювальними матеріалами, а також розвиненою інфраструктурою, має середню вартість 1 м<sup>2</sup> понад 20 000 грн. Це житло зазвичай знаходиться в престижних районах міста та пропонує покупцям високий рівень життя, що робить його привабливим для заможних клієнтів (Цінова конкуренція між новобудовами та вторинним ринком в Хмельницькому, 2024).

Водночас війна та економічні виклики останніх років вплинули на баланс попиту та пропозиції, викликавши зростання вартості будівництва та певне сповільнення темпів зведення нових об'єктів.

Таким чином, соціально-економічні показники Хмельницького формують складний і динамічний ринок житла, де переплітаються економічна активність, рівень доходів, демографічні зміни та будівельні стратегії. Від розвитку цих чинників залежатиме майбутній вигляд житлового середовища міста, його доступність і комфортність для мешканців.

Транспортна інфраструктура міста є невід'ємною складовою його просторового розвитку та безпосередньо впливає на розташування житлових масивів. Історично транспортні артерії Хмельницького формувалися навколо основних торгових шляхів, що проходили через місто. Центральна частина з її щільною забудовою має добре розвинену мережу доріг, однак через зростання кількості автомобілів поступово виникає проблема перевантаженості. Близькість житлових кварталів до магістральних вулиць та зупинок громадського транспорту суттєво впливає на вартість житла: райони з доступом до зручних транспортних розв'язок є більш привабливими для покупців і забудовників.

Найбільш активно нова житлова забудова розвивається вздовж головних транспортних коридорів, які забезпечують швидкий доступ до центральних частин міста. Основні транспортні магістралі, такі як автодорога Н-03 (Житомир—Чернівці), що з'єднує місто з іншими обласними центрами, а також європейський маршрут Е50 (Брест- Махачкала), мають важливе значення для розвитку житлових районів. Вони сприяють зростанню популярності таких мікрорайонів, як Озерна, Виставка та Ружична, оскільки забезпечують зручне транспортне сполучення як для жителів міста, так і для тих, хто працює в інших частинах Хмельницької області. Автобусні та тролейбусні маршрути забезпечують зв'язок із діловими зонами, торговими центрами та соціальною інфраструктурою, що є важливим чинником для мешканців, які щодня користуються громадським транспортом.

Водночас розвиток периферійних територій значною мірою залежить від транспортної доступності. Райони, які мають слабке сполучення з центром або не забезпечені достатньою кількістю маршрутів громадського транспорту, розвиваються повільніше і залишаються менш привабливими для масової забудови. Це особливо помітно на прикладі приміських зон, які мають значний потенціал для житлової забудови, проте поки що не отримали достатнього рівня інтеграції в міську транспортну мережу.

Окрему роль у формуванні житлового середовища відіграє автомобільна інфраструктура. Наявність зручних доріг, паркувальних зон та розв'язок визначає комфорт життя мешканців нових житлових комплексів. У сучасних проєктах забудови все більше уваги приділяється не лише самим будинкам, а й організації дорожнього руху, внутрішньоквартальних проїздів та пішохідних зон. Водночас проблеми з паркуванням і заторами залишаються актуальними в центральних районах, що впливає на переваги мешканців та змушує їх обирати більш комфортні райони на околицях.

Таким чином, транспортна інфраструктура Хмельницького є визначальним фактором у розвитку житлових масивів. Вона не лише формує мобільність мешканців, а й створює передумови для розвитку нових мікрорайонів, впливає на цінову політику нерухомості та визначає якість життя в місті. Баланс між розвитком транспортної системи та будівництвом житлових кварталів є ключовим завданням міського планування, адже лише ефективна взаємодія цих двох аспектів забезпечить комфортне та гармонійне середовище для мешканців.

Природно-ландшафтні особливості Хмельницького відіграють важливу роль у формуванні просторової структури міста та впливають на характер його житлової забудови. Географічне розташування на Подільській височині, специфіка рельєфу, наявність річкової системи та зелених зон визначають придатність територій для забудови, умови комфортного проживання та можливості для розширення міських меж.

Одним із найважливіших природних факторів є річка Південний Буг, яка протікає через місто та створює природний ландшафтний каркас, навколо якого формувалася історична забудова. Береги річки та її приток, таких як Плоска, впливають на структуру міського простору, розподіл житлових кварталів та наявність рекреаційних зон. Райони, розташовані вздовж водойм, традиційно вважаються привабливими для житлового будівництва, оскільки поєднують зручну локацію та природну естетику. Водночас близькість до води створює додаткові містобудівні виклики, пов'язані з ризиком підтоплень, особливо в низинних частинах міста.

Рельєф Хмельницького, загалом помірно хвилястий, визначає характер забудови та висотність будівель. У центрі міста переважає рівнинний рельєф, що сприяв розвитку компактної, переважно багатоповерхової забудови. У периферійних районах, де місцевість має більш виражені підвищення та зниження, житлове будівництво зазвичай передбачає низькоповерхову або котеджну забудову, яка дозволяє зберегти природний ландшафт та уникнути значних втручань у природні умови. Така забудова сприяє збереженню екологічного балансу та покращенню якості життя мешканців. В окремих районах, наприклад, на південному заході міста, перепади висот впливають на транспортну доступність та інженерну інфраструктуру, що враховується при плануванні нових житлових масивів.

Важливу роль у формуванні житлових районів відіграють зелені зони та ліси, які оточують місто. Хмельницький має значну кількість парків, скверів і природних територій, що сприяють екологічній стійкості міського середовища. Райони, які межують із зеленими зонами, такими як мікрорайони Озерна чи Виставка, є більш затребуваними серед забудовників і покупців житла. Таким чином, природно-ландшафтні особливості Хмельницького визначають просторовий розвиток міста, впливають на розташування та формат житлової забудови, формують умови проживання та визначають перспективи розширення міських меж. Взаємодія між природними факторами та містобудівною політикою є ключовим аспектом гармонійного розвитку міста,

де поєднуються економічні інтереси, комфорт мешканців і збереження природного середовища.

Структура зайнятості населення Хмельницького зазнала значних змін упродовж останніх років, що відображає загальні соціально-економічні трансформації в місті та країні. Згідно з даними Державної служби статистики України, у 2023 році найбільшу частку серед зайнятих осіб становили працівники сфери послуг, зокрема в галузях торгівлі, транспорту та інформаційних технологій. Це свідчить про поступовий перехід економіки міста від традиційної промисловості до більш орієнтованої на послуги та інновації.

Зокрема, у 2023 році в Хмельницькому спостерігалось зростання кількості працівників у малому та середньому бізнесі. За даними Opendatabot, кількість підприємців з найманими працівниками в Хмельницькій області збільшилася на 26% порівняно з періодом до повномасштабного вторгнення, що свідчить про зростання підприємницької активності та створення нових робочих місць у регіоні.

Також варто зазначити, що в умовах війни та економічної нестабільності, Хмельницький став важливим центром для внутрішньо переміщених осіб. Місто активно залучає міжнародну допомогу для забезпечення тимчасового житла та підтримки соціальної інфраструктури, що також впливає на структуру зайнятості та потреби на ринку праці.

Загалом, аналіз структури зайнятості населення Хмельницького свідчить про поступову адаптацію міста до нових економічних реалій, зокрема через розвиток сфери послуг, підтримку малого та середнього бізнесу та врахування соціальних викликів, зумовлених внутрішньою міграцією.

Хмельницький завжди мав потужний торговельний сектор, і його ринок, один із найбільших у країні, суттєво впливає на структуру зайнятості. Велика кількість мешканців міста працює в торгівлі, що формує високий рівень самозайнятості та підприємницької активності. Це, у свою чергу, впливає на житловий сектор, оскільки самозайняті громадяни часто орієнтуються на

покупку житла з можливістю поєднання житлового та комерційного простору – наприклад, квартир із приміщеннями на першому поверсі для бізнесу або будинків у приміських районах з власними комерційними об'єктами.

Разом із глобальними тенденціями все більшу роль у зайнятості починає відігравати ІТ-сектор, дистанційна робота та цифрові професії. Молоді спеціалісти, які працюють у цій сфері, потребують більш сучасного житлового фонду, орієнтованого на комфорт, наявність простору для роботи та відпочинку, високий рівень енергоефективності. Це спричиняє активний попит на новобудови бізнес-класу, житлові комплекси з розвиненою інфраструктурою, коворкінгами, зеленими зонами та якісним благоустроєм.

Зміна структури зайнятості також спричиняє міграційні процеси. Частина мешканців виїжджає на сезонні роботи за кордон або в інші регіони, що впливає на ринок оренди житла: зростає кількість квартир, які здаються в довгострокову чи короткострокову оренду. З іншого боку, до міста приїжджає молодь із менших населених пунктів, яка шукає можливості для працевлаштування та розвитку, що створює попит на доступне житло, малогабаритні квартири та апартаменти економ-класу.

Важливим фактором, який безпосередньо впливає на житловий сектор, є рівень доходів населення. Зайнятість у сфері послуг та підприємств дає змогу певній частині мешканців інвестувати в нерухомість, що стимулює розвиток будівництва. Водночас нерівномірність доходів спричиняє соціальну поляризацію, коли частина містян може дозволити собі комфортне житло в сучасних житлових комплексах, тоді як інші вимушені шукати більш доступні варіанти або залишатися у старому житловому фонді, який потребує модернізації.

Таким чином, трансформація зайнятості змінює структуру попиту на житло в Хмельницькому. Від стандартної багатоповерхової забудови місто поступово переходить до більш диференційованих форматів, що відповідають потребам різних соціальних та професійних груп. Поява нових професій, зміна стилю життя та формування нових економічних реалій впливають не лише на

обсяг і формат житлової забудови, а й на загальну просторову організацію міста, його транспортну доступність та якість міського середовища.

Хмельницький, як і більшість середніх українських міст, стикається з низкою урбаністичних викликів, які визначають його майбутній розвиток у сфері житлової забудови. Ріст населення, зміна соціально-економічної структури, екологічні фактори та потреба у сталому розвитку ставлять перед містом питання про баланс між забудовою, якістю міського простору та комфортом мешканців.

Однією з найгостріших проблем є хаотична забудова, яка не завжди відповідає потребам міста в довгостроковій перспективі. Відсутність комплексного підходу до просторового планування призводить до появи житлових масивів із недостатньою інфраструктурою – нестачею дитячих садків, шкіл, медичних закладів, парків та зон відпочинку. У деяких мікрорайонах спостерігається дисбаланс між кількістю новобудов і рівнем забезпечення громадськими просторами, що створює додаткове навантаження на вже існуючу інфраструктуру.

Важливим викликом є транспортна доступність і логістика всередині міста. Масштабна житлова забудова на околицях Хмельницького, зокрема в районах Озерна, Лезневе, Ружична, створює додаткове транспортне навантаження на магістральні вулиці, особливо під час ранкових і вечірніх годин пік. Вузькі дороги, нестача паркомісць та нерозвинена мережа громадського транспорту у віддалених районах погіршують мобільність мешканців і знижують якість міського середовища.

Ще один суттєвий виклик – зношеність старого житлового фонду. У місті залишається велика кількість багатоповерхових будинків радянського періоду, які поступово втрачають свою функціональну придатність. Чимало з них потребують комплексної реконструкції, модернізації інженерних мереж або навіть знесення. Проблема полягає в тому, що реновація старих будинків є дорогою та складною з юридичної точки зору, а мешканці таких будинків не завжди мають змогу брати участь у фінансуванні ремонтних робіт.

Екологічний аспект також відіграє ключову роль у формуванні сучасної житлової забудови. Хмельницький має потенціал для розвитку зелених зон і створення комфортного міського середовища, однак процес забудови нерідко відбувається за рахунок зменшення природних територій. Збереження парків, скверів, прибережних зон річки Південний Буг та інтеграція екологічних підходів у планування нових районів – це виклик, який потребує стратегічного підходу та відповідального ставлення як з боку забудовників, так і міської влади.

Окремою проблемою є соціальна нерівність у доступі до якісного житла. Різниця між рівнем доходів населення призводить до сегрегації міських районів, де нові житлові комплекси з сучасною інфраструктурою стають доступними лише для певної категорії мешканців, тоді як інші змушені жити в застарілому житловому фонді або витратити значну частину доходів на оренду житла. Це створює соціальні диспропорції та потребує розробки механізмів доступного житла, зокрема програм підтримки молодих сімей, комунального житлового фонду або кооперативних моделей забудови.

З огляду на всі ці виклики, перед містом стоїть завдання знайти баланс між активним розвитком житлової забудови та збереженням комфортного та гармонійного міського середовища. Необхідність стратегічного підходу, інтегрованого міського планування та врахування інтересів громади є ключовими факторами, які визначатимуть майбутнє Хмельницького як сучасного та зручного для життя міста.

Міграційні процеси, які відбуваються в Хмельницькому, справляють значний вплив на розвиток житлового фонду міста. Як і багато інших міст, Хмельницький є місцем притягнення для різних категорій населення, що шукають можливості для роботи, навчання або просто бажають оселитися у більш комфортних умовах. Ці процеси мають різний характер і напрямки: міграція з сільських районів, внутрішня міграція в межах країни, а також імміграція з інших регіонів, зокрема з-за кордону.

Міграція з сільських територій є однією з основних причин, через яку зростає попит на житло в Хмельницькому. Багато молодих людей, шукаючи кращі можливості для освіти та працевлаштування, переїжджають до міста з навколишніх сіл та малих містечок. Вони зазвичай орієнтуються на доступне житло, тому попит на малогабаритні квартири та оренду житла залишається високим. У той же час, це збільшує навантаження на уже існуючі житлові масиви, де, як правило, немає достатньої інфраструктури для підтримки такого збільшення кількості населення.

Внутрішня міграція всередині області також впливає на розподіл попиту на житло в Хмельницькому. Мешканці селищ, невеликих міст та прилеглих сіл часто обирають Хмельницький як центр для розвитку своєї кар'єри або бізнесу. Це створює попит на нові житлові комплекси, особливо на околицях міста, де з'являються нові житлові квартали. Будівництво нових мікрорайонів, таких як Озерна чи Ружична, є прямим результатом саме цього процесу.

Також не можна не звернути увагу на імміграцію з інших регіонів України, яка стала особливо помітною після 2014 року. Переїзд людей із зони конфлікту на сході країни або з інших економічно менш розвинутих територій збільшив попит на житло в Хмельницькому. Новоприбулі сім'ї, як правило, шукають можливість знайти житло в межах доступного цінового діапазону, що стимулює ринок оренди. Більше того, місто активно працює над створенням соціальних програм для підтримки внутрішньо переміщених осіб, які, в свою чергу, збільшують навантаження на місцевий ринок нерухомості.

Міграційні процеси також можуть впливати на якість житла. При приїзді нових мешканців у великі кількості, особливо коли ці люди не мають достатньо високих доходів, на ринку нерухомості починає зростати попит на доступніші, але часто старіші і менш комфортабельні квартири. Це може створювати певну соціальну напругу, адже іноді новоприбулі змушені оселятися в занедбаних районах або навіть у будинках, що потребують реконструкції та оновлення. Тому інтенсивний приплив нових мешканців також стимулює потребу у

модернізації старого житлового фонду, що є важливим аспектом для підтримки стабільності на ринку житла.

Міграційні потоки з-за кордону, зокрема з сусідніх країн, теж мають певний вплив на ринок житла Хмельницького. Останніми роками зростає кількість людей, які повертаються до України після тривалого перебування за кордоном або шукають тут стабільність. Часто вони вибирають для себе міста обласного підпорядкування, такі як Хмельницький, через їх стабільність, наявність перспектив для розвитку кар'єри та бізнесу. Зрозуміло, що такі процеси також сприяють зростанню попиту на сучасне житло, особливо на новобудови, які відповідають вимогам європейського рівня комфорту.

Таким чином, міграційні процеси є важливим фактором, що впливає на розвиток житлового фонду Хмельницького. Зростання населення, зміна його соціально-економічної структури, зміни в потребах щодо житла – все це визначає динаміку ринку нерухомості, структуру забудови та потребу у модернізації існуючого житлового фонду. Міграція, з одного боку, стимулює будівництво нових житлових об'єктів, а з іншого – висуває нові вимоги щодо якості житла, інфраструктури та соціальних послуг, що мають забезпечити комфорт мешканців.

## **2.2. Сучасний стан житлової забудови міста Хмельницького**

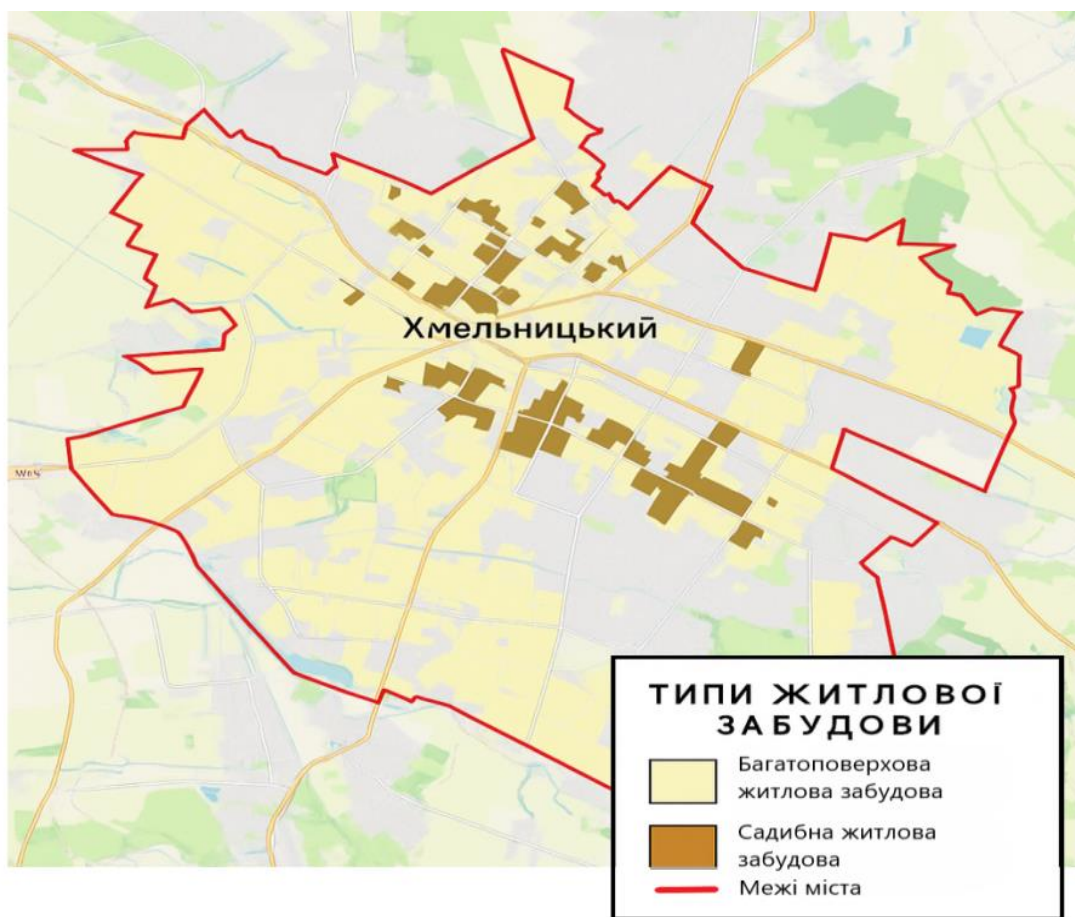
Житловий фонд міста Хмельницького сформований під впливом історичних, економічних та урбаністичних факторів, що визначили його сучасну структуру. На сьогодні забудова міста представлена трьома основними типами: багатоповерховою, садибною та змішаною, кожен із яких має свої характерні особливості, просторову організацію та функцію в загальному міському середовищі.

Багатоповерхова забудова займає значну частину міста, особливо в центральній частині та мікрорайонах, що активно забудовувалися в другій половині ХХ століття. Вона включає як панельні будинки радянського періоду,

так і сучасні монолітно-каркасні житлові комплекси. Характерною рисою цієї забудови є щільне розміщення багатоквартирних будинків, розвинена інженерна інфраструктура та наявність комерційних і соціальних об'єктів на перших поверхах новобудов. Упродовж останніх років багатоповерхова забудова стрімко розширювалася, охоплюючи нові території, зокрема південну, північну та східну частини міста.

Садибна забудова представлена малоповерховими житловими будинками, розташованими переважно на околицях міста та в його старих районах. У цих районах переважають індивідуальні будинки на приватних земельних ділянках, що дозволяє мешканцям облаштовувати власний двір, сад або прибудинкову територію. Водночас через розширення міста багато колишніх садибних районів поступово змінюються: тут з'являються багатоповерхові житлові комплекси або таунхауси, які частково зберігають приватний характер, але водночас відповідають тенденціям ущільнення забудови.

Змішана забудова об'єднує риси двох попередніх типів і формується в районах, де індивідуальні будинки є сусідами з багатоповерховими житловими масивами. Така структура характерна для територій, що трансформуються, поступово змінюючи свою функціональну організацію. Наприклад, у деяких мікрорайонах старі садибні будинки витісняються новими висотними будівлями або ж поряд із багатоповерхівками залишаються приватні будинки, які пристосовуються до нового міського контексту. Цей тип забудови сприяє різноманітності житлового середовища, проте також може створювати просторові конфлікти, пов'язані з різними умовами експлуатації житла, рівнем щільності забудови та особливостями комунальної інфраструктури. *Рис.2.2.1*



**Рис. 2.2.1 Типи житлової забудови міста Хмельницького**

Складено на основі [12]

Місто стрімко розвивається, розширюючи свої межі, одночасно ущільнюючи центральні та периферійні райони. Однією з ключових тенденцій цього періоду є значне зростання багатоповерхового житлового будівництва. Нові житлові комплекси формують сучасний вигляд міста, змінюючи його силует та просторову організацію.

Упродовж 2015-2023 років Хмельницький став своєрідним магнітом для внутрішньої міграції, що сприяло підвищенню попиту на житло. Це зумовило збільшення обсягів житлового будівництва, особливо в західній та південній частинах міста, де раніше переважала малоповерхова забудова. Нові мікрорайони відрізняються високою щільністю забудови, появою висотних будинків та розширенням інженерної інфраструктури, яке включає модернізацію та розбудову мереж водопостачання, водовідведення,

електропостачання, а також розвиток транспортної інфраструктури для забезпечення зручного доступу до цих територій.

Ще однією помітною тенденцією стала зміна концепції житлового будівництва. Якщо раніше переважали типові панельні будинки, то тепер архітектори та забудовники дедалі частіше впроваджують сучасні архітектурні рішення, адаптуючи житловий простір до нових потреб мешканців. Використання монолітно-каркасної технології, збільшення площі скління, створення просторих прибудинкових територій із зонами відпочинку та дитячими майданчиками – все це стало важливими складовими нових житлових комплексів.

У районах із багатоповерховими житловими масивами спостерігається більша концентрація молоді та працюючого населення, тоді як малоповерхові зони приваблюють людей із вищими доходами або тих, хто віддає перевагу спокійнішому життю, навіть якщо це означає певні незручності у транспортному сполученні. Водночас, у центральній частині міста спостерігається найвища вартість житла, що обмежує доступність житлових квадратних метрів для середньостатистичних мешканців.

Загалом, тенденція до ущільнення житлового простору в Хмельницькому продовжується, змінюючи як міський ландшафт, так і соціальну структуру його мешканців. Важливим завданням для міста залишається створення збалансованого середовища, де висока щільність забудови поєднуватиметься з належним рівнем комфорту, розвиненою інфраструктурою та врахуванням потреб різних соціальних груп.

У сучасному житловому будівництві Хмельницького спостерігається чітка тенденція до зведення багатоповерхових житлових комплексів із розвиненою інфраструктурою та покращеними умовами для проживання. Окрему нішу займають житлові комплекси бізнес-класу, що відзначаються підвищеним рівнем комфорту. Такі об'єкти мають закриту територію, сучасні архітектурні рішення та додаткові зручності, як-от підземні паркінги, цілодобову охорону, консьєрж-сервіс. Вони орієнтовані на мешканців із

вищими доходами, які прагнуть не лише зручного житла, а й певного рівня престижу.

Формується також сегмент малоповерхових житлових комплексів, зокрема таунхаусів і котеджних містечок. Вони розташовуються переважно на околицях міста або в приміських громадах, пропонуючи альтернативу традиційним квартирам у багатоповерхівках. Попит на цей формат житла зростає серед тих, хто бажає мати власний двір, більше простору та спокійніше середовище, зберігаючи при цьому доступність до міської інфраструктури.

Протягом останнього десятиліття співвідношення між первинним і вторинним ринками житла в Хмельницькому зазнало помітних змін, які стали результатом глибших трансформацій у міському просторі, економіці та суспільстві. Якщо раніше більшість операцій з нерухомістю здійснювалась на вторинному ринку — адже історично саме він формував основну масу житлового фонду, — то нині ситуація поступово, але впевнено, зміщується в бік первинного ринку.

Цей процес не є випадковим. Активне житлове будівництво, що набрало обертів у Хмельницькому впродовж останніх років, стало каталізатором нового попиту. На вулицях міста дедалі частіше виростають сучасні житлові комплекси, які пропонують мешканцям більше, ніж просто дах над головою. Зручне планування, більші площі, енергоефективні матеріали, розвинена прибудинкова інфраструктура, парковки, дитячі майданчики та комерційні приміщення на перших поверхах — усе це змінює уявлення людей про комфорт і якість життя.

Багато молодих сімей та мешканців, які прагнуть покращити свої житлові умови, дедалі частіше звертають увагу саме на первинне житло. Новобудови сприймаються не лише як об'єкти з більшим потенціалом комфорту, але й як інвестиція у майбутнє. Крім того, забудовники нерідко пропонують привабливі умови покупки — відтермінування, розстрочку, партнерські програми з банками — що додатково стимулює інтерес.

Водночас вторинний ринок, хоча й втрачає свої лідерські позиції, усе ще зберігає вагомий роль. Істотною частиною населення орієнтується саме на цей сегмент, насамперед через нижчу ціну порівняно з новобудовами та можливість «заїхати і жити» без очікування здачі будинку. Багато об'єктів вторинного ринку розташовані в давно сформованих районах із розвинутою соціальною інфраструктурою, транспортом, школами та лікарнями, що для багатьох покупців має вирішальне значення. До того ж, у свідомості старшого покоління житло «з історією» нерідко сприймається як більш надійне.

Проте тенденція залишається очевидною: новобудови поступово займають усе більшу частку ринку. Це не лише впливає на формування цін і переваг покупців, а й змінює обличчя міста, впорядковуючи його простір і створюючи нові акценти в забудові. Водночас перехід до переваги первинного ринку супроводжується важливими викликами: необхідністю розбудови супутньої інфраструктури, покращення транспортної доступності нових мікрорайонів та забезпечення балансу між щільністю забудови й якістю міського середовища.

Новобудови Хмельницького останніх років відображають тенденцію до змін у підходах до житлового будівництва, що проявляється не лише у зовнішньому вигляді, а й у архітектурно-планувальних рішеннях, які відповідають сучасним вимогам комфорту та функціональності. Архітектура сучасних житлових комплексів відходить від одноманітної панельної забудови радянської епохи, поступаючись місцем індивідуалізованим, більш «людяним» формам, які враховують не лише функціональність, а й естетику простору, комфорт мешканців, зв'язок із навколишнім середовищем.

Фасади нових будинків сьогодні часто мають цікаві кольорові рішення, варіативну поверховість, балкони нестандартних форм або панорамне скління. Це додає об'ємності вулицям, створює ефект візуального динамізму і формує нову, сучасну ідентичність міста. Усе частіше архітектори та забудовники відмовляються від шаблонних підходів на користь оригінальних композицій, що дозволяє уникнути монотонності житлових масивів.

У плануванні квартир спостерігається переорієнтація на функціональність та ергономіку. Просторі кухні-вітальні, роздільні санвузли, гардеробні приміщення, великі лоджії чи тераси — усе це свідчить про те, що житло більше не сприймається виключно як місце ночівлі, а стає повноцінним середовищем для щоденного життя, роботи й відпочинку. Сучасні планування передбачають більшу гнучкість у використанні простору, відповідаючи новим звичкам, зокрема тим, що виникли внаслідок зростання популярності віддаленої роботи.

Загальноміська структура також зазнає змін під впливом новобудов. Сьогодні девелопери з більшою відповідальністю ставляться до планування прибудинкових територій. У межах одного житлового комплексу можна побачити органічне поєднання житлової, комерційної та рекреаційної функцій. Зелені внутрішні дворики, дитячі та спортивні майданчики, зони для вигулу домашніх тварин, відпочинкові простори з лавками й ландшафтним дизайном — усе це стало майже обов'язковою частиною житлового середовища. Такий підхід сприяє формуванню відчуття спільноти, підвищує якість життя мешканців та зменшує соціальну ізоляцію в міському просторі.

Окремої уваги заслуговує тенденція до створення житлових комплексів із закритими або напіввідкритими територіями. Це може бути відповіддю на потребу в безпеці, приватності та контролі якості середовища, у якому мешканці проводять свій вільний час. Такі комплекси часто обладнані системами відеоспостереження, мають охоронців або обслуговуючі компанії нового формату.

Водночас, планувальні особливості новобудов дедалі більше відповідають принципам стійкої урбаністики. Наприклад, проекти передбачають зменшення площ, зайнятих під автомобілі, на користь пішохідних зон і зелених насаджень. У нових мікрорайонах з'являються окремі велосипедні доріжки, майданчики для сортування сміття, іноді навіть системи збору дощової води або сонячні панелі.

Політика місцевої влади в Хмельницькому справляє відчутний вплив на просторову організацію житлової забудови, визначаючи як загальні вектори розвитку міста, так і конкретні правила гри для забудовників. Її роль у цьому процесі — не лише регуляторна, а й стратегічна: влада не просто реагує на ініціативи бізнесу, а формує умови, в яких розгортається житлове будівництво, направляючи його у бажаному для громади напрямі. У Хмельницькому можна простежити чітку орієнтацію на розвиток периферійних територій — це відображається у підтримці розширення меж міста, підключення нових масивів до інженерної інфраструктури та стимулюванні інвесторів вкладати кошти в будівництво житла на окраїнах, щоб розвантажити центральні райони.

З іншого боку, у центральній частині міста, де існує підвищене навантаження на інфраструктуру й гострий дефіцит вільних ділянок, місцева влада намагається діяти більш стримано. Тут важливу роль відіграє контроль за збереженням історичного середовища, обмеження щільності забудови та спроби врівноважити інтереси інвесторів і мешканців. Водночас спостерігаються приклади певної лібералізації у виданні дозволів на ущільнення вже існуючої житлової забудови, що часом викликає суспільне напруження та обговорення.

Влада також впливає на динаміку забудови через систему пайової участі, коли забудовники беруть участь у фінансуванні розвитку міської інфраструктури. Цей інструмент дозволяє частково компенсувати навантаження на соціальні об'єкти — школи, садочки, медичні заклади — особливо в районах активного нового будівництва. Однак ступінь ефективності такого механізму багато в чому залежить від прозорості та узгодженості дій усіх сторін.

Суттєве значення має і те, як місцева влада реалізує політику щодо доступного житла, підтримки молодих сімей, внутрішньо переміщених осіб та інших соціально вразливих категорій. Через цільові програми, пільгові кредити або виділення земельних ділянок для будівництва муніципального житла влада має змогу спрямовувати не лише географію, а й соціальний профіль житлової забудови.

Варто також згадати про комунікацію з громадськістю. У Хмельницькому дедалі більше уваги приділяється публічним обговоренням проєктів забудови, консультаціям з мешканцями, відкритому доступу до даних про плани й дозволи. Це говорить про поступовий перехід до більш демократичної моделі управління просторовим розвитком, у якій місцева влада виступає не лише арбітром, а й модератором діалогу між інтересами бізнесу, громади та довкілля.

### **2.3. Проблеми планування та житлової забудови міста Хмельницького**

У сучасній житловій забудові міста Хмельницького проявляються як просторові, так і функціональні диспропорції, що формуються на перетині економічних, інституційних та містобудівних чинників. Однією з найбільш помітних проблем є нерівномірність у розміщенні нової житлової забудови, яка концентрується переважно у північній та східній частинах міста, тоді як південні та західні райони залишаються менш освоєними або мають обмежене оновлення інфраструктури. Це спричиняє не лише дисбаланс у використанні міських територій, а й додаткове навантаження на вже перевантажені транспортні маршрути та соціальну інфраструктуру.

Функціональна структура нових житлових масивів також часто виявляється неповноцінною. Здебільшого житлове будівництво орієнтоване на комерційний сектор і не супроводжується паралельним розвитком об'єктів громадського призначення — дитячих садків, шкіл, медичних установ, зелених зон та публічних просторів. Як наслідок, мешканці нових кварталів змушені користуватися вже існуючими, часом застарілими, закладами, що розташовані в інших частинах міста, витрачаючи більше часу на пересування та погіршуючи якість повсякденного життя.

Особливого аналізу потребує питання щільності забудови, яка в останні роки набула особливої виразності в центральних районах Хмельницького та в межах вже сформованих мікрорайонів. Ущільнення простору найчастіше відбувається через реалізацію точкових проєктів, які зводяться в

міжбудинкових просторах або на територіях, що раніше виконували рекреаційні, соціальні чи транспортні функції. Ці об'єкти часто проєктуються та впроваджуються без достатньої прив'язки до особливостей існуючого середовища — як у планувальному, так і в соціальному чи ландшафтному аспектах.

Для мешканців це ущільнення не залишається нейтральним. Воно позначається не лише на візуальному сприйнятті простору — втрачається відчуття простору, огляду, повітряності — але й на більш прикладних, щоденних речах: збільшується дефіцит паркувальних місць, зменшується площа озеленення, погіршується доступ до природного освітлення у квартирах. У щільно забудованому середовищі зменшується тривалість прямої інсоляції, а отже — погіршується мікроклімат у житлових приміщеннях, що може негативно позначатися на фізичному і психологічному комфорті мешканців, особливо найвразливіших груп — дітей, літніх людей, осіб з хронічними захворюваннями.

Ці зміни не завжди є драматичними з погляду нормативів, проте вони поступово змінюють загальне відчуття середовища: двори стають тіснішими, не призначеними для тривалого перебування; місця, де раніше існувала спонтанна соціальна активність — лавки, дерева, неформальні стежки — зникають або перетворюються на прохідні коридори між будівлями. Такий простір втрачає ознаки відкритості, гнучкості, здатності до саморозвитку, які є важливими передумовами житлового комфорту.

Конфлікт між новими будівлями й існуючою забудовою часто має й соціальний вимір. Жителі старих будинків втрачають контроль над звичним середовищем, у якому вони жили десятиліттями. Замість передбачуваної перспективи підтриманого, осмисленого оновлення мікрорайону вони отримують новий будівельний майданчик, обмеження в користуванні подвір'ям, шум, пил, а після завершення будівництва — нову хвилю конкуренції за ресурси: за простір, за інфраструктуру, за увагу міських служб. Не менш значущим аспектом є просторове відокремлення нової житлової

забудови від економічних центрів міста. Відсутність достатньої кількості робочих місць у безпосередній близькості до житлових кварталів провокує маятникову міграцію та створює додаткове транспортне навантаження на місто. У підсумку, місто розвивається за інерційною моделлю, де житлові території зростають швидше, ніж спроможність міського простору забезпечити для них належну якість життя та функціональну повноту.

Диспропорції у житловій забудові Хмельницького мають комплексний характер і свідчать про необхідність переосмислення стратегій просторового розвитку міста. Увага до збалансованого планування, інтеграції житлової, соціальної та транспортної інфраструктури має стати ключовим елементом політики урбаністичного оновлення, якщо місто прагне сформувати не просто квадратні метри житла, а повноцінне, комфортне та справедливе середовище для життя.

Сучасні житлові проекти у Хмельницькому, попри інтенсивне зростання обсягів нового будівництва, лише частково відповідають принципам сталого розвитку. Цей процес позначений певним дисбалансом: кількість зведених квадратних метрів зростає швидше, ніж здатність цих об'єктів інтегруватися в міське середовище таким чином, щоб задовольнити повсякденні потреби мешканців.

Зовнішній вигляд нових кварталів часто створює враження завершеності: охайні фасади, нова тротуарна плитка, огорожені прибудинкові території. Проте за цією візуальною цілісністю нерідко ховається фрагментарність: відсутність повноцінної соціальної інфраструктури, незавершені або тимчасові транспортні зв'язки, нестача місць для повсякденного дозвілля й спілкування. Простір, у якому людина проводить значну частину свого життя, лишається недостатньо облаштованим для повноцінної участі у міському житті.

Житлові комплекси функціонують переважно як ізольовані утворення — вони забезпечують базові побутові умови, але часто не сприяють формуванню відчуття просторової та соціальної включеності. У таких умовах мешканці опиняються в ситуації, коли більшість рішень щодо щоденного пересування,

доступу до послуг або навіть відпочинку вимагають додаткових зусиль і часу. Це формує досвід проживання, де нове житло асоціюється не з комфортом, а з адаптацією до незавершеного середовища.

У підсумку житловий розвиток набуває рис переважно кількісного зростання, тоді як якісні характеристики — зручність, взаємопов'язаність, безпечність — формуються або надто повільно, або передаються у відповідальність самих мешканців. Сталість у цьому контексті — це не лише наявність енергоефективних матеріалів чи доступ до паркінгу, а насамперед здатність середовища підтримувати сталі повсякденні практики: пішу доступність дитячого садка, безпечний двір, місце для спілкування, можливість жити не ізольовано, а у зв'язку з навколишнім.

Принципи сталого міського розвитку передбачають, зокрема, доступність базових послуг для мешканців — таких як освіта, охорона здоров'я, громадський транспорт, зелені зони, публічні простори. Проте, у нових житлових масивах Хмельницького нерідко фіксується відсутність або ж нестача об'єктів соціальної інфраструктури. Школи та садочки у таких районах часто не будуються одночасно з житлом, і батьки змушені возити дітей до закладів в інших частинах міста, витрачаючи на це значний час і ресурси. Це створює додатковий тиск на транспортну систему, яка й без того не завжди відповідає потребам швидкого та зручного пересування.

Ще однією проблемою є відсутність достатньої кількості якісних громадських просторів. Більшість нових кварталів мають обмежені або зовсім відсутні зони для відпочинку, дозвілля, спілкування мешканців. У результаті — міське середовище позбавлене живого соціального виміру, а урбаністичні зв'язки між людьми слабшають. Зелені насадження, якщо й закладаються, то часто виконуються формально, без глибшої екологічної логіки чи естетичного задуму, а нерідко — просто скорочуються задля максимізації житлової площі.

Також слід зазначити, що низка житлових проєктів не враховує достатньо ретельно потреби маломобільних груп населення, зокрема людей похилого віку, осіб з інвалідністю, батьків з маленькими дітьми. Елементи безбар'єрного

середовища реалізуються точково, а не як системне рішення, що суперечить ідеології інклюзивного міста, притаманного сталому урбаністичному підходу.

Усі ці фактори разом формують доволі суперечливу картину. З одного боку, місто дійсно змінюється, стає вищим, щільнішим, масштабнішим. Але з іншого — ці зміни не завжди підтримують ідею сталого розвитку, що полягає у збереженні балансу між потребами людини, довкілля та економіки. Житлові проєкти часто орієнтовані передусім на комерційний результат, а не на довгострокову якість міського життя.

Отже, відповідь на питання про відповідність сучасної житлової забудови принципам сталого розвитку залишається складною. Є певні позитивні зрушення — зокрема, спроби реалізувати змішані функції у деяких житлових комплексах або покращити енергозбереження будівель. Проте на системному рівні місту ще належить пройти значний шлях, щоб кожен новий житловий проєкт не лише створював квадратні метри, але й гармонійно вписувався в живий організм міста, враховуючи інтереси як сьогodнішніх, так і майбутніх поколінь.

Інтеграція нових житлових масивів у міську інфраструктуру Хмельницького залишається однією з найскладніших задач сучасного етапу розвитку міста. Попри зростання обсягів житлового будівництва та збільшення чисельності населення, інтеграція новозбудованих житлових районів у функціональну структуру міста супроводжується низкою урбаністичних викликів, пов'язаних із недостатньою інфраструктурною забезпеченістю, просторовою фрагментацією та незбалансованістю розвитку соціального середовища.

Одним із першочергових бар'єрів є невідповідність темпів житлової забудови можливостям розвитку інженерної інфраструктури. Часто будівництво розпочинається ще до того, як буде завершено проектування або модернізація мереж водопостачання, каналізації, електропостачання чи теплотрас. У деяких мікрорайонах, зокрема в південних та південно-західних частинах міста, спостерігається ситуація, коли введення будинків в

експлуатацію відбувається паралельно із вирішенням питань щодо енергетичних потужностей чи підключення до центральних мереж. Така практика створює ризики перебоїв у наданні базових послуг, а іноді — прями незручності для перших мешканців.

Іншим важливим фактором є недостатньо розвинена система транспортного сполучення. Нові житлові квартали, які з'являються на периферії міста або на територіях, що раніше мали інше функціональне призначення, часто мають обмежений доступ до маршрутів громадського транспорту. Це особливо помітно у випадках, коли забудова здійснюється за межами сформованої вулично-дорожньої мережі. Для прикладу, в районі масиву Озерна або мікрорайону Лезневе спостерігаються труднощі з регулярністю та зручністю сполучення з іншими частинами міста, особливо у години пік. Люди змушені покладатися на приватний автотранспорт, що в перспективі лише посилює проблему перевантаження основних магістралей та сприяє зростанню орієнтованості міста на автомобілі.

Не менш важливою проблемою є ситуація із наявністю достатньої кількості об'єктів соціальної інфраструктури — дитячих садків, шкіл, поліклінік. У багатьох випадках нові житлові масиви формуються без одночасного планування та будівництва відповідних закладів. У результаті мешканці змушені шукати місця в перенавантажених навчальних закладах у старих районах, що призводить до перенасичення окремих установ і породжує відчуття несправедливого доступу до якісних послуг. На жаль, забудовники не завжди несуть відповідальність за забезпечення комплексу життєво необхідних об'єктів, а міська влада не завжди має ресурси й повноваження, щоб своєчасно втрутитись у цей процес.

До цього додається ще й питання планувальної несумісності. Часто нові житлові комплекси будуються без урахування оточення, з порушенням логіки функціонального зонування міста. Усе це — результат відсутності комплексного бачення просторового розвитку, яке б поєднувало потреби населення, інвестиційні інтереси і стратегічні плани міста.

Таким чином, інтеграція нових житлових масивів у Хмельницькому ускладнюється не лише технічними та організаційними аспектами, а й глибшими проблемами планування, координації та бачення міського майбутнього. Без системного підходу, який би поєднував інженерні, соціальні й урбаністичні рішення, ці нові території ризикують залишитися анклавом — відокремленими острівцями житла, що не стають органічною частиною живого міського простору.

Житлова забудова, як один із найбільш помітних процесів трансформації міського простору, справляє безпосередній і тривалий вплив на просторову рівновагу міста Хмельницького. Вона не лише формує нові райони та мікрорайони, але й визначає, яким буде доступ до ресурсів, послуг, соціальної інфраструктури для різних верств населення. Саме через забудову простір набуває певної структури — десь він стає щільнішим, функціональнішим, а десь — навпаки, фрагментованим і маргіналізованим.

Центральна частина Хмельницького, яка історично є найбільш насиченою з погляду адміністративних, культурних і соціальних функцій, продовжує утримувати статус головного магніту міського життя. Саме тут зосереджені більшість закладів освіти, охорони здоров'я, органів влади, бізнесових центрів та публічних просторів. Унаслідок цього — а також через обмеженість вільних ділянок — житлова забудова тут відбувається переважно через ущільнення або точкове будівництво, що часто викликає спротив місцевих мешканців і спричиняє соціальну напругу.

Натомість периферійні райони, хоча й мають просторовий потенціал для розширення, не завжди отримують належну увагу з боку планувальних рішень. У деяких з них активно з'являються нові житлові комплекси, проте цей розвиток не завжди супроводжується пропорційним зростанням соціальної інфраструктури. Як результат — нові житлові райони на околицях часто опиняються у ролі "спальних" зон, із обмеженим доступом до якісної освіти, медицини, культурного дозвілля чи робочих місць. Люди, які там проживають, змушені регулярно долати великі відстані, щоб отримати базові послуги, що

створює додаткове транспортне навантаження, а також витрачає ресурси — як особисті, так і міські.

У цьому контексті житлова забудова впливає на просторову рівновагу міста таким чином, що поглиблює контрасти між центром і периферією. Переважна частина інвестицій, особливо приватних, концентрується або в центрі, або в привабливих для девелоперів зонах із вигідним розташуванням, інженерною доступністю та спрощеним плануванням. Натомість ті райони, які потребують цілеспрямованої уваги — зокрема старі околиці, колишні сільські території, які були включені до міста — залишаються на периферії не лише географічно, а й у сенсі розвитку.

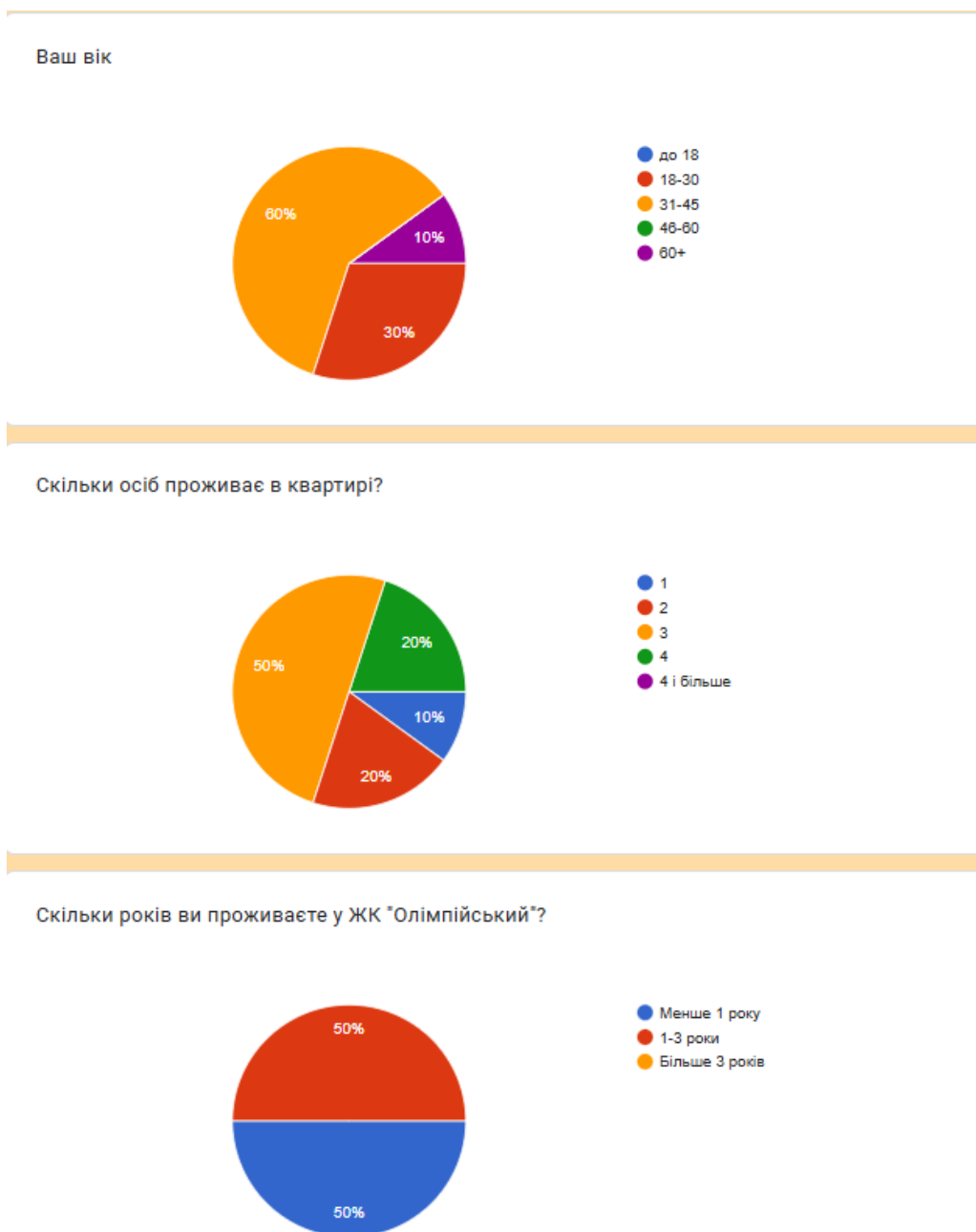
Такий стан справ сприяє формуванню просторово фрагментованої міської структури, що ускладнює цілісну інтеграцію нових районів у загальну систему міста. Це посилює соціальні контрасти, ускладнює формування єдиного урбаністичного середовища і створює виклики для транспортної, екологічної та комунальної систем. У майбутньому подібна незбалансованість може призвести до ще більшої фрагментації міста, де одні райони розвиватимуться як автономні утопії з усім необхідним поруч, а інші — залишатимуться залежними від центрів, до яких щоразу треба доїхати.

Житлова забудова в Хмельницькому — попри свою очевидну динаміку — ще не перетворилася на інструмент просторового згладжування і балансування міста. Навпаки, без чіткої стратегії інтеграції периферій у загальну урбаністичну систему, вона може зміцнити вже наявні відмінності та сформувати простір з множинною нерівністю. Виклик полягає у тому, щоби майбутнє планування забудови враховувало не лише технічні параметри, а й соціальні, екологічні та культурні аспекти, які формують повноцінне і справедливе міське середовище — не лише в центрі, а й на околицях.

З метою аналізу рівня комфорту проживання у новому житловому мікрорайоні було проведено соціологічне опитування серед мешканців житлового комплексу "Олімпійський", що знаходиться в мікрорайоні Виставка.

Результати опитування дозволяють окреслити основні характеристики соціального складу мешканців та їхню оцінку якості життєвого середовища.

Переважає більшість опитаних (60%) перебувають у віковій групі 31–45 років. За кількістю осіб у квартирі домінує модель сім'ї з трьох осіб (50%). Більшість мешканців проживають у комплексі протягом 1–3 років, що свідчить про відносну "молодість" сформованої спільноти. *Рис.2.3.1*



**Рис.2.3.1** Результати опитування мешканців ЖК "Олімпійський"

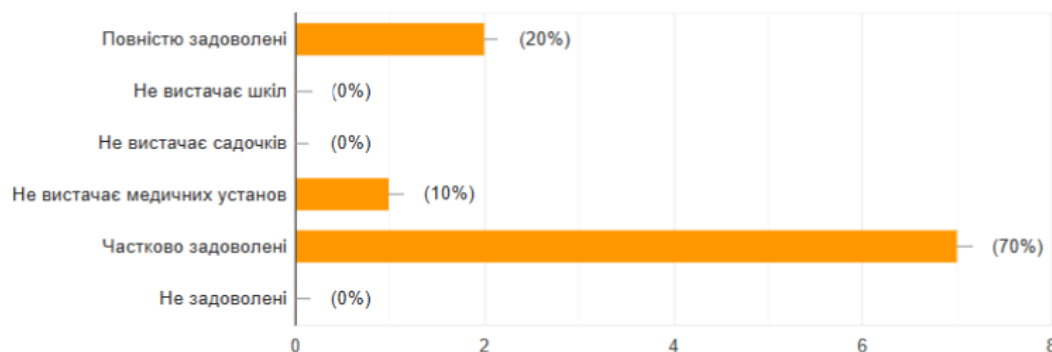
Оцінка загальної якості життя в комплексі є досить високою: більшість респондентів висловили дуже високий рівень задоволення. Благоустрій території отримав максимальну оцінку — 5 балів із 5 можливих. Водночас рівень озеленення мешканці оцінили на 3 бали, що вказує на потребу у збільшенні кількості зелених насаджень.

Інфраструктурні об'єкти, пов'язані з дитячим відпочинком та освітою, отримали високі оцінки: дитячі майданчики, доступність шкіл та дитячих садків оцінено на 5 балів. Доступ до магазинів оцінено на 4 бали, що загалом демонструє задоволення рівнем комерційної інфраструктури.

Щодо транспортного сполучення, мешканці надали найвищу оцінку — 5 балів, що свідчить про хорошу інтеграцію мікрорайону у загальну транспортну мережу міста. Натомість паркування отримало лише 3 бали, що вказує на наявні проблеми із забезпеченням паркувальних місць.

Медичні установи оцінено на 4 бали, проте у відкритих відповідях частина мешканців висловила лише часткову задоволеність їх доступністю. Водночас доступність дитячих садків переважно оцінювалася позитивно, як зручна. *Рис.2.3.2*

Чи вистачає вам освітніх та медичних закладів поблизу? (можна обрати декілька варіантів)



Чи зручно добиратися до найближчих шкіл, садків, лікарень?

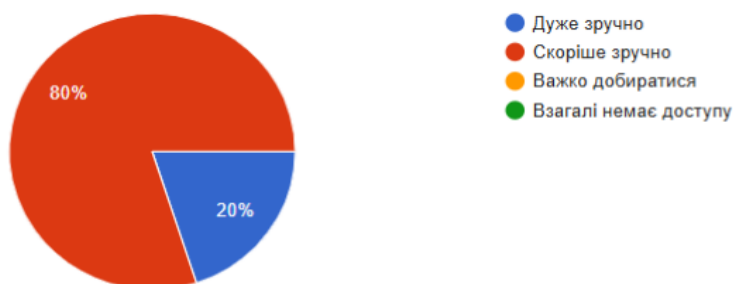


Рис.2.3.2 Результати опитування мешканців ЖК "Олімпійський"

Інклюзивність середовища була високо оцінена на рівні 5 балів, що свідчить про врахування потреб маломобільних груп населення під час проєктування комплексу. (Додаток В). Водночас мешканці зазначили відсутність облаштованих укриттів на території ЖК.

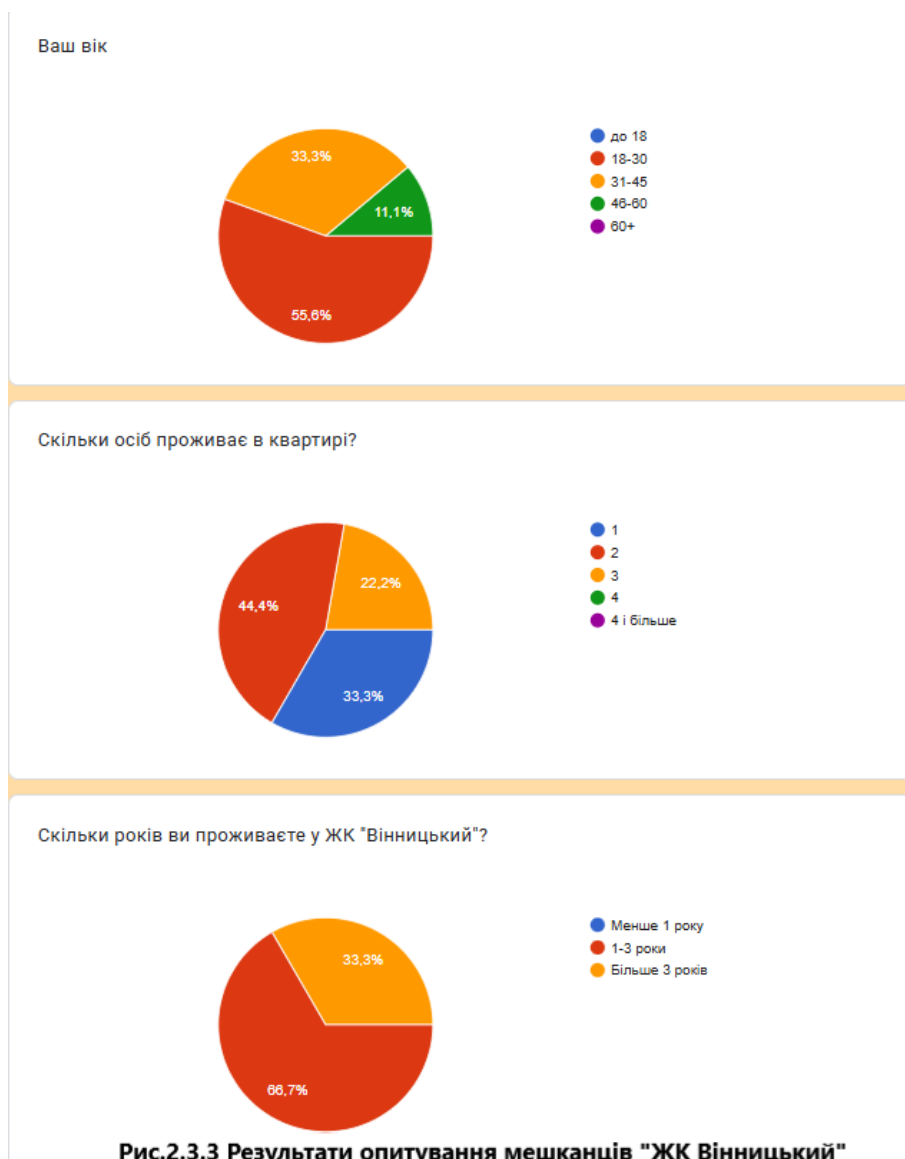
За типом організації простору житловий комплекс є закритого типу. Це визначає специфіку використання території, рівень безпеки та взаємодії між мешканцями.

У побажаннях респонденти наголосили на необхідності створення нових громадських просторів для відпочинку та дозвілля, оскільки наявних можливостей для організації дозвілля в межах комплексу виявляється недостатньо (оцінка місць для дозвілля — 3 бали).

Отримані результати дозволяють зробити висновок про загалом високий рівень комфорту проживання в ЖК "Олімпійський" за основними показниками, з окремими виявленими сферами для потенційного розвитку, зокрема озеленення, паркування та розширення громадських просторів.

Було проведено соціологічне опитування мешканців житлового комплексу "Вінницький" мікрорайону Лезневе з метою оцінки умов проживання та виявлення основних потреб мешканців.

За результатами опитування встановлено, що більшість респондентів (60%) перебувають у віковій групі 18–30 років. За кількістю осіб у квартирі домінують домогосподарства, де проживають двоє (45%) або одна особа (34%). Як і в попередньому випадку, більшість мешканців проживають у комплексі протягом 1–3 років. *Рис.2.3.3*



Загальний рівень задоволення якістю життя у комплексі оцінили як "скоріше задоволені", що свідчить про наявність як позитивних, так і проблемних аспектів проживання. Благоустрій території отримав найвищу оцінку — 5 балів із 5, що свідчить про якісне облаштування громадських просторів та прибудинкової території. Озеленення, дитячі майданчики також оцінені на найвищому рівні — 5 балів. (Додаток Г, Д).

Натомість проблема з паркуванням є однією з найбільш виражених: більшість відзначила паркування лише в 3 бали та навіть 1 бал. Це відображає гостру нестачу паркувальних місць, що також було зазначено серед основних побажань мешканців — створення додаткових паркувальних зон. *Рис.2.3.4.*

#### Паркування

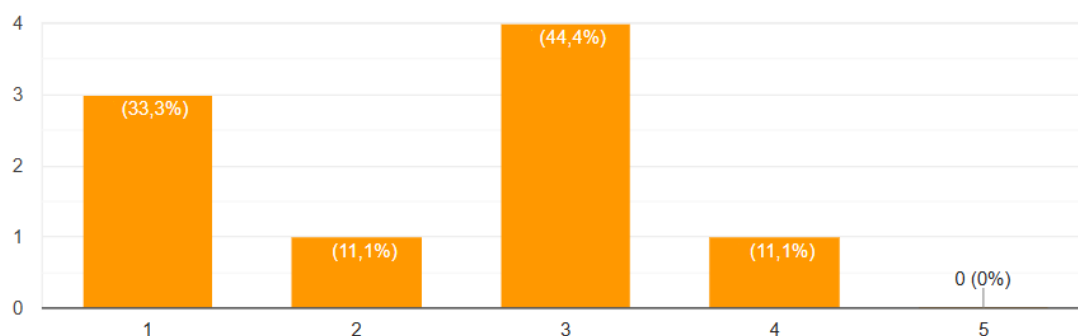
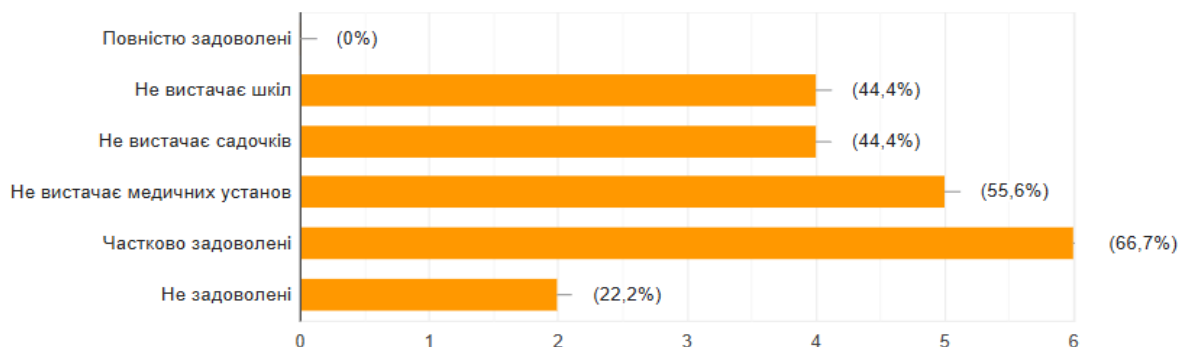


Рис.2.3.4 Результати опитування мешканців ЖК "Вінницький"

Інфраструктурні об'єкти повсякденного користування отримали середні оцінки: магазини — 4 бали, доступність шкіл, дитячих садків, медичних установ та транспортне сполучення — по 3 бали. Частина мешканців зауважила на складнощах у доступі до дитячих садків та медичних закладів, що може свідчити про недостатню розвиненість об'єктів соціальної інфраструктури поблизу житлового комплексу. *Рис.2.3.5*

Чи вистачає вам освітніх та медичних закладів поблизу? (можна обрати декілька варіантів)



Чи зручно добиратися до найближчих шкіл, садків, лікарень?

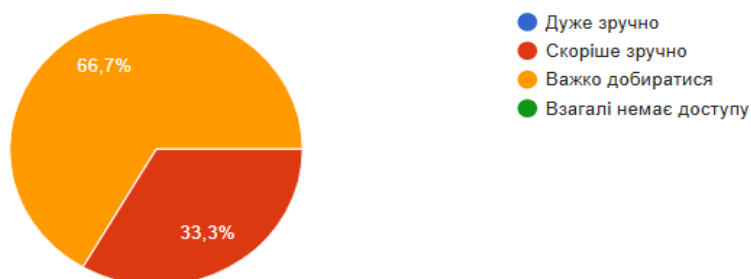


Рис.2.3.5 Результати опитування мешканців ЖК "Вінницький"

Місця для дозвілля також оцінені на 3 бали, що вказує на обмежені можливості для організації вільного часу в межах мікрорайону.

Інклюзивність середовища отримала 3 бали, що свідчить про часткову врахованість потреб маломобільних груп населення. Разом із тим, мешканці відзначили відсутність облаштованого укриття, що є важливим аспектом безпеки сучасного житлового середовища.

Житловий комплекс має закритий тип організації території, що створює додатковий рівень безпеки, але водночас вимагає якісного внутрішнього просторового наповнення.

Загалом результати опитування демонструють наявність високої якості благоустрою та озеленення території при одночасній потребі у вирішенні питань, пов'язаних із забезпеченням паркування, покращенням доступності

об'єктів соціальної інфраструктури та розширенням простору для дозволя мешканців.

Аналіз результатів соціологічного опитування мешканців житлових комплексів "Олімпійський" та "Вінницький" відкриває можливість глибше зрозуміти, як просторові, соціальні та інфраструктурні характеристики нових міських кварталів формують повсякденний досвід жителів. Обидва комплекси виникли нещодавно, мають закриту організацію території, що створює певну відокремленість від зовнішнього міського середовища та сприяє формуванню внутрішньої мікроспільноти. (Додаток А, Г). Така просторово-соціальна структура є спільною рисою, однак внутрішнє наповнення цих спільнот відрізняється.

У "Олімпійському" переважають респонденти віком 31–45 років — вікова група, яка зазвичай асоціюється з етапом стабілізації життєвих пріоритетів, наявністю дітей, більшим запитом на комфорт, безпеку та сталість. У "Вінницькому", натомість, основну частку становлять молоді мешканці віком 18–30 років. Така структура свідчить про тимчасовість чи мобільність частини населення, де житло сприймається радше як стартова інвестиція або етап у кар'єрному чи освітньому розвитку. Це визначає відмінності в очікуваннях до житлового середовища: у "Олімпійському" акцент зміщується на зручність для сімей, тоді як у "Вінницькому" – на базову функціональність та доступність.

Обидва ЖК демонструють загалом позитивне сприйняття якості життя, проте ступінь задоволення варіюється. У "Олімпійському" переважають респонденти, які обрали варіант "дуже задоволені", що може свідчити як про вищу відповідність очікуванням, так і про більш зважений вибір житла. У "Вінницькому" частіше фіксується позиція "скоріше задоволені", що натякає на певні компроміси з боку мешканців — наприклад, між локацією та ціною чи між новизною житла та його наповненням інфраструктурою.

Упорядкування прибудинкової території, наявність дитячих майданчиків та загальний благоустрій у обох ЖК отримали високі оцінки, що свідчить про відповідність базовим стандартам нового житлового будівництва. Водночас

навіть у межах позитивних оцінок виявляються відтінки: у "Олімпійському" дещо нижчою виявилася оцінка озеленення. Це може відображати як реальний дефіцит насаджень, так і підвищені очікування до середовища, що позиціонується як сімейно-орієнтоване.

Найбільш критичним виявився аспект організації паркування. Респонденти з обох ЖК акцентували на недостатній кількості паркомісць, однак у "Вінницькому" ситуація близька до критичної: оцінки в 1–2 бали сигналізують про конфлікти інтересів у просторі, зайнятість пішохідних зон автівками та загальну неадаптованість території до зростаючої автомобілізації.

Інфраструктурна доступність — ще один показник, у якому фіксуються чіткі відмінності. "Олімпійський" виграє у близькості до закладів освіти, медицини та соціального обслуговування, тоді як мешканці "Вінницького" фіксують певну відірваність або необхідність витратити більше часу на доїзд до базових сервісів. Ця різниця може бути зумовлена як планувальним розміщенням, так і інституційною незавершеністю розвитку району.

Оцінка інклюзивності середовища також виявила відмінності. У "Олімпійському" мешканці високо оцінили наявність безбар'єрного доступу та зручностей для людей з обмеженими можливостями, тоді як у "Вінницькому" цей аспект менш виражений. Це може свідчити як про наявність об'єктивних елементів безбар'єрності, так і про різну чутливість спільнот до потреб вразливих груп.

Узагальнюючи, варто відзначити спільну для обох ЖК проблему — відсутність належно обладнаних укриттів. В умовах постійної безпекової напруги це є серйозним викликом для міського планування та забудовників. Побажання мешканців щодо розвитку громадських просторів і створення додаткових паркомісць підкреслюють важливість реформатування житлових середовищ не лише як фізичних об'єктів, але як простору соціальних практик, безпеки та повсякденної зручності.

## 2.4. Просторовий розвиток міста: основні проблеми та перспективи

Політика просторового планування в Хмельницькому, попри спроби формалізувати розвиток міста через офіційні документи, у багатьох аспектах залишається непослідовною. Місто має всі передумови для ефективного просторового планування: чинний генеральний план, програми соціально-економічного розвитку, окремі плани зонування. Проте в реальному житті між стратегічними задумами й фактичним освоєнням територій існує відчутний розрив. І саме цей розрив суттєво впливає на цілісність міського простору, породжуючи як функціональні, так і соціальні дисбаланси.

У Хмельницькому протягом останніх років спостерігається активна житлова забудова, яка, на жаль, далеко не завжди узгоджується із цілісною логікою міського розвитку. Часто вона має ситуативний характер і залежить від інтересів девелоперів, а не від довгострокової стратегії. Замість того, щоб поступово заповнювати незабудовані ділянки в межах сформованого міського ядра, будівництво часто відбувається на периферії, без належної інфраструктурної підготовки. Це не лише ускладнює обслуговування нових районів, а й підриває спроби міста зберегти компактну й керовану структуру.

Однією з ознак непослідовності є невідповідність між адміністративними межами міста та просторовою динамікою його розвитку. У деяких випадках території, що адміністративно належать до Хмельницької громади, формально лишаються поза увагою просторової політики. Там відсутні детальні плани територій, і часто нове будівництво починається раніше, ніж з'являється дорожня карта його розвитку. Це спричиняє фрагментацію міського простору, коли нові житлові масиви розвиваються з недостатнім рівнем інтеграції в загальну структуру міста. У такій ситуації цілісність міського простору не посилюється, а навпаки — фрагментується.

Водночас варто визнати, що місто намагається рухатися в напрямку оновлення підходів до планування. В Хмельницькому зростає зацікавлення темою сталого розвитку, але ці ініціативи поки що мають фрагментарний

характер і не завжди підкріплені фінансовими чи політичними ресурсами для реалізації. А без цього стратегічне бачення залишається лише декларативним, не маючи сили змінювати логіку розростання міста.

Структурна цілісність міста — це не лише питання геометрії чи кордонів. Це передусім про логічність і справедливість у розміщенні функцій: житла, освіти, рекреації, виробництва, мобільності. І саме просторове планування має бути тим інструментом, який дозволяє зберігати цю логіку. Але в реаліях Хмельницького цей інструмент ще потребує вдосконалення: через залучення громади, більшу відкритість процедур, міжвідомчу координацію і підвищення прозорості у сфері землекористування.

Динаміка розвитку периферійних мікрорайонів у Хмельницькому поєднує як позитивні, так і проблемні тенденції, що зумовлює необхідність комплексного аналізу цього процесу. З одного боку, розширення міських меж, поява нових житлових масивів на окраїнах і активне будівництво багатоквартирного житла можуть сприйматися як ознака урбаністичної динаміки, певного економічного піднесення і зростання привабливості міста для нових мешканців. Проте, якщо розглядати це явище крізь призму принципів сталого розвитку, постає важливе запитання: наскільки логічним, передбачуваним і ефективним є це зростання?

Периферійна забудова у Хмельницькому часто розвивається без чіткого стратегічного бачення щодо інтеграції нових мікрорайонів у загальну міську структуру. У багатьох випадках ці нові житлові райони виникають швидше як реакція на ринковий попит, ніж як результат довгострокового планування. Це породжує класичну ознаку нераціонального урбан-спреду — коли місто розростається не компактно і не структуровано, а розповзається у бік доступних земельних ділянок, залишаючи після себе просторові розриви, «сірі зони» та логістичні труднощі.

Така модель розвитку, на жаль, не враховує багатьох критично важливих аспектів. Перш за все, вона рідко супроводжується належною транспортною інфраструктурою, що ускладнює мобільність мешканців нових районів.

Відсутність швидкого й зручного громадського транспорту змушує людей частіше користуватися приватними авто, що своєю чергою збільшує навантаження на дороги й сприяє зростанню викидів. Ще однією проблемою є недостатній рівень забезпеченості периферійних мікрорайонів освітніми, медичними та культурними закладами. Часто дитячі садки, школи чи амбулаторії в таких районах з'являються вже «постфактум», коли житло давно заселене, а потреба у послугах стає критичною.

Більш того, характер забудови на периферії рідко передбачає змішаність функцій. Переважають суто житлові комплекси, позбавлені повноцінного набору комерційних, соціальних чи рекреаційних функцій. Це призводить до ситуації, коли нові райони фактично залишаються «спальними», залежними від центру міста у питаннях роботи, освіти, дозвілля. Такий одновимірний розвиток не лише суперечить принципам сталого міста, а й створює додаткові соціальні бар'єри, знижує якість міського життя і підсилює залежність від транспортної мобільності.

Ще один аспект — ресурсна неефективність. Обслуговування розпорошеної міської структури завжди дорожче. Проведення інженерних мереж, утримання доріг, вивезення сміття, освітлення вулиць — усе це вимагає значно більших витрат, ніж у компактному місті. Це навантаження лягає не лише на бюджет, а й на екологічні системи, зокрема на зелені зони, які нерідко втрачаються під тиском забудови.

Поточну динаміку розвитку периферії Хмельницького навряд чи можна беззастережно назвати сталим зростанням. Вона швидше виявляє риси нераціонального розповзання міста, з усіма притаманними цьому викликами: від фрагментації простору до ресурсного перевантаження та соціальної нерівності. Водночас це не означає, що ситуація є безнадійною. Навпаки, визнання цих проблем є першим кроком до зміни парадигми — від реактивного розширення до стратегічного формування цілісного, інклюзивного й ефективного міського середовища.

У процесі дослідження розвитку житлової забудови в Хмельницькому важливо не лише проаналізувати фактичний стан територій, але й глибше осмислити перспективи. Для цього доцільно застосувати SWOT-аналіз — інструмент, який дозволяє визначити, що вже є сильного в процесі планування та забудови, які недоліки гальмують розвиток, які нові можливості відкриває сучасна урбаністика, а також які ризики можуть поставити під загрозу стабільність міського зростання. *Рис. 2.4.1*



Рис. 2.4.1 SWOT-аналіз міста Хмельницького

Сильними сторонами забудови в Хмельницькому є, насамперед, стабільна активність у сфері житлового будівництва. Місто приваблює інвесторів, забудовників і майбутніх мешканців, що створює сприятливі умови для розвитку нових кварталів. Позитивним також є наявність вільних ділянок у межах міста, які дають змогу будувати не на окраїнах, а в рамках існуючої інфраструктури. Крім того, нові мікрорайони відкривають широкі можливості для комплексного, цілісного планування. Це шанс одразу закласти принципи змішаного використання територій, функціональної насиченості та пішохідної доступності. Варто також згадати про зміну суспільного запиту: мешканці

дедалі більше цінують якість міського середовища, безпеку, озеленення, громадські простори — що створює попит на відповідальну забудову.

Водночас, існує низка слабких сторін, які суттєво впливають на якість нових мікрорайонів. Часто житло з'являється швидше, ніж інфраструктура, що має його підтримати. Освітні, медичні заклади, транспортна мережа та зони відпочинку розвиваються повільніше або зовсім ігноруються. Через відсутність детальних планів територій у багатьох випадках забудова є точковою та хаотичною, а нові райони слабо інтегруються в загальноміську структуру. Мешканці стикаються з проблемами доїзду, браком соціальних послуг, а також із відчуттям, що простір навколо житла не продуманий. Ще одна проблема — це низька залученість громади до прийняття рішень щодо забудови. Люди не завжди знають, що планується поряд, і не мають впливу на ці процеси, що породжує недовіру до забудовників і міської влади.

Однак, попри всі виклики, існують і можливості, які можна ефективно використати. Насамперед, це шанс впровадити в нові райони сучасні підходи — сталий розвиток, екологічне будівництво, енергоефективні рішення. Є всі умови для того, щоб майбутні квартали стали прикладом раціонального містобудування. Також перспективним є залучення приватного капіталу до розвитку інфраструктури — за умови чітких правил гри та партнерства з громадою. Нові мікрорайони можуть стати центрами тяжіння, якщо тут створити не лише житло, а й повноцінне середовище для життя з сервісами, рекреаційними зонами, просторами для взаємодії. Допомогти в цьому може використання цифрових інструментів — просторового аналізу, візуалізацій, систем GIS, які вже сьогодні дозволяють ефективно планувати міський простір.

Разом із тим, не можна ігнорувати загрози, які супроводжують сучасну забудову. Якщо будівництво відбувається без модернізації інженерних мереж, є ризик їх перевантаження. Зростання населення створює нові вимоги до інфраструктури міста, зокрема до водопостачання, каналізації та енергосистем. Якщо не буде здійснено своєчасне оновлення цих систем, існуюча інфраструктура може виявитися недостатньою для задоволення потреб

зростаючого населення, що може призвести до перевантаження ресурсів та зниження якості надання комунальних послуг. Ще однією загрозою є втрата компактності міста. Якщо забудова розростатиметься без стратегії, Хмельницький може перетворитись на просторово розмитую агломерацію, де важко забезпечити мобільність і якість послуг. Додатковим ризиком залишається соціальна сегрегація - коли будуються лише комерційні квартали без доступного житла, місто стає менш інклюзивним і менш справедливим.

Проведений SWOT-аналіз дозволяє побачити Хмельницький як місто з високим потенціалом, але й із серйозними викликами, які потребують стратегічних рішень. Розвиток нових житлових мікрорайонів має бути не спонтанним, а продуманим. Він повинен ґрунтуватися на поєднанні містобудівної логіки, соціального запиту та економічної доцільності. Лише за такого підходу місто зможе не просто зростати, а розвиватися якісно — створюючи простір, зручний і безпечний для життя.

Розподіл доступу до міського простору в Хмельницькому, як і в багатьох інших містах України, нерівномірний і часто не відповідає потребам різних соціальних груп населення. Хоч на перший погляд місто виглядає відкритим для всіх — із численними парками, площею, громадськими зонами та мережею вулиць, — насправді структура доступу до простору є складною та багаторівневою.

У найбільш вигідному становищі перебувають забудовники та великі приватні інвестори, які мають ресурс, щоб отримати доступ до найпривабливіших ділянок міста й трансформувати їх відповідно до своїх економічних інтересів. Вони фактично формують нові урбаністичні образи районів, часто не зважаючи на думку мешканців або інші соціальні потреби. Простір у таких випадках стає товаром, а не публічним добром. Його комерціалізація проявляється у появі нових житлових комплексів з обмеженим доступом, закритими дворами, обмеженими зонами для загального користування. Ті, хто не є власником, автоматично виключаються або отримують мінімальний рівень участі у його використанні.

Місцеві жителі, особливо ті, хто проживає у старих мікрорайонах чи на околицях, зазвичай мають обмежений вплив на просторові трансформації. Попри те, що громадські слухання є офіційним механізмом участі, на практиці вони часто мають формальний характер або проводяться після ухвалення рішень. Таким чином, мешканці нерідко дізнаються про зміни у своєму середовищі тоді, коли поруч уже починається будівництво чергового багатоповерхового будинку або зникає зелена зона, яка тривалий час виконувала функцію неформального громадського простору.

Окремої уваги потребує становище вразливих груп — людей з інвалідністю, батьків з маленькими дітьми, літніх мешканців, молоді без власного житла. Для них доступність міського простору визначається не лише фізичною наявністю пандусів чи лавок, а й культурною та психологічною відкритістю середовища. У місті все ще бракує справді інклюзивних просторів, де ці групи могли б не лише перебувати, а й відчувати себе частиною міської спільноти. У деяких районах навіть звичайний маршрут до школи чи поліклініки перетворюється на виклик — через погано облаштовані тротуари, небезпечні переходи, відсутність тіньових зон у спекотний період або транспортну ізоляцію.

Також варто згадати молодь, яка, хоча й формально є найбільш мобільною та гнучкою групою, часто позбавлена можливості впливати на міське середовище. Запити на створення відкритих просторів для культурних і творчих ініціатив, а також на розвиток платформ для неформальної освіти та нових форм соціальної взаємодії з міським середовищем залишаються недостатньо врахованими в процесі міського планування. Їхня участь у формуванні міста, як правило, залишається пасивною, хоча потенціал цієї групи — надзвичайно високий.

Простір у Хмельницькому розподіляється нерівномірно — не лише у фізичному сенсі, а й у праві на його формування та переосмислення. Місто поки що не створює достатньо умов для того, щоб мешканці могли відчувати себе не лише користувачами, а й творцями простору. Зміна цієї ситуації — це

не просто питання міської політики, а глибока трансформація уявлень про те, кому належить місто. І лише тоді, коли громада буде включена у процес ухвалення рішень, а простір стане спільним ресурсом, а не інструментом капіталу чи адміністративної зручності, Хмельницький зможе говорити про справедливий і збалансований розвиток.

## **2.5. Інженерна, транспортна та соціальна інфраструктура житлових районів**

Забезпечення якісного середовища для життя в міських умовах неможливе без надійної інженерної, ефективної транспортної та розвиненої соціальної інфраструктури. У місті Хмельницькому, де останні роки фіксується високий темп житлового будівництва — щороку вводиться в експлуатацію близько 120–150 тис. м<sup>2</sup> житла, — ці складові набувають особливої ваги. Однак динаміка розширення житлових територій не завжди супроводжується належною інфраструктурною підтримкою, що породжує просторові, функціональні та соціальні диспропорції.

Серйозні виклики виникають у сфері інженерного забезпечення. Наприклад, у мікрорайоні Озерна, який активно забудовується протягом останнього десятиліття, спостерігалися затримки з підключенням нових житлових будинків до мереж централізованого теплопостачання, що змусило частину забудовників реалізовувати автономні котельні. Подібні рішення, хоч і тимчасово вирішують проблему, насправді свідчать про недостатню попередню інфраструктурну підготовку. У 2023 році місто офіційно визнало потребу в модернізації понад 30 км водогонів і каналізаційних мереж, зокрема в районах Виставка та Лезневе, де нове будівництво створює навантаження на старі системи.

Транспортна інфраструктура демонструє подібні проблеми. Найбільш показовим прикладом є Південно-Західний мікрорайон, де забудова просувається активніше, ніж розвивається громадський транспорт. Віддалені

вулиці, залишаються слабо інтегрованими в мережу міських маршрутів, що призводить до зростання автомобільної залежності.

У Хмельницькому транспортна недоступність є тим бар'єром, який визначає, наскільки легко чи складно мешканці можуть дістатися до роботи, навчальних закладів, лікарень чи просто здійснити прогулянку містом. Проблема виходить далеко за межі технічних характеристик транспорту – це про відчуття комфорту, безпеки та гідності кожного пасажера.

В обраному місті ця проблема проявляється в декількох аспектах. По-перше, міський громадський транспорт залишається не повністю адаптованим для маломобільних груп населення. Незважаючи на закупівлю низькопідлогових тролейбусів, їх кількість поки що недостатня, і більшість маршрутних таксі все ще мають високі сходи, що унеможлиблює їх використання людьми на візках. Наприклад, на маршруті №29, який з'єднує центр міста з мікрорайоном Озерна, домінують старі маршрутки, в які неможливо зайти з дитячим або інвалідним візком.

По-друге, відсутність належно обладнаних зупинок. На багатьох зупинках немає накриття або лавок, що створює незручності для людей похилого віку та батьків з маленькими дітьми. Зупинка на вулиці Подільській, біля Центрального ринку, є однією з найзавантаженіших, проте простір тут не організований належним чином: часто пішоходи змушені стояти просто на проїжджій частині, очікуючи транспорт.

Ще одна проблема – нерегулярність руху транспорту у вечірні години. Багато автобусів і маршруток припиняють рух раніше, ніж це потрібно мешканцям, особливо у віддалених районах, як-от Лезневе чи Ружична. Це створює ситуацію, коли люди змушені або витратити гроші на таксі, або долати великі відстані пішки.

Розвиток соціальної інфраструктури часто не відповідає темпам і масштабам житлового будівництва, що призводить до дисбалансу між забезпеченням житлових потреб і потреб у соціальних послугах. У мікрорайоні Гречани, де ведеться активне оновлення житлового фонду, досі бракує нових

місць у дитячих садках. Схожа ситуація спостерігається в Озерній, де кількість дітей шкільного віку зростає швидше, ніж розширюється шкільна мережа. Зокрема, ліцей №18 у 2022–2023 навчальному році працював із перевантаженням понад 20%. На цьому фоні плани щодо будівництва нової школи на вул. Січових Стрільців уже декілька років залишаються на етапі проектування.

Однією з найбільш актуальних проблем є недостатній рівень забезпеченості нових мікрорайонів соціальною інфраструктурою. У мікрорайоні Озерна, де активно зводяться житлові комплекси, проживає понад 25 тисяч осіб. При цьому, в районі функціонує лише одна школа (№28), яка значно перевантажена. Аналогічна ситуація спостерігається й щодо дитячих садків – їх кількість не відповідає демографічному навантаженню. Через це мешканці змушені звертатися до освітніх закладів у сусідніх районах, що створює додаткове навантаження на транспортну систему та ускладнює повсякденне життя.

У мікрорайоні Лезневе, де реалізуються житловий проєкт ЖК «Затишний», спостерігається нестача об'єктів первинної медичної допомоги. Мешканці змушені їздити до амбулаторій у віддалених частинах міста, оскільки в межах району такі установи відсутні. Це створює бар'єри в доступі до базових послуг, особливо для вразливих категорій населення.

Окремої уваги заслуговує питання нестачі якісних громадських просторів. У багатьох нових житлових комплексах прибудинкові території використовуються переважно для паркування автомобілів, тоді як майданчики для активного відпочинку, сквери, дитячі або спортивні зони часто або відсутні, або є формальними. У районі Лезневе практично відсутні елементи озеленення, що перетворює середовище на функціонально одноманітне та некомфортне для мешканців, спостерігається дефіцит публічних просторів, які могли б сприяти формуванню згуртованої спільноти та підвищенню якості життя мешканців житлових комплексів.

IQ Центр — це приклад того, як комерційний об'єкт може виконувати функцію громадського простору, не втрачаючи зв'язку з контекстом міського середовища (Додаток Е). Розташований на вулиці Зарічанській, він став помітним елементом нової житлової забудови, де традиційно не вистачає публічних локацій для повсякденного перебування мешканців.

Попри свою первинну офісно-комерційну функцію, простір навколо IQ Центру організовано так, що він не замикається на собі. Вхідна площа спроектована з урахуванням пішохідного потоку — тут є зручні лавки, озеленення, мінімалістичне, але продумане освітлення. Місце «працює» у різний час доби: вранці тут проходять батьки з дітьми, вдень — відвідувачі коворкінгу та кав'ярень, увечері — молодь і працівники сусідніх офісів. Простір не є показово урбаністичним — радше стриманий, функціональний, але з деталями, які створюють відчуття доглянутості й безпеки. (Додаток Є)

Окремої уваги заслуговує внутрішня організація будівлі. Поєднання робочих просторів, освітніх ініціатив, закладів харчування й зон для короткотривалого перебування формує певну «точку притяжіння» для району. У мікрорайоні, де панує житлова забудова й дефіцит громадських інтер'єрів, IQ Центр частково компенсує цю нестачу, відкриваючи нові сценарії використання простору.

Його успішність — не в архітектурному жесті, а в адекватному масштабі й відкритості до міського життя. Простір працює не тому, що прагне бути «ідеальним», а тому, що враховує, як мешканці реально користуються середовищем. Це приклад м'якої інтеграції громадського ядра в щільну нову забудову — без конфлікту функцій, із відчуттям локальної ідентичності.

Нові житлові масиви часто формуються без врахування ландшафтних, історико-культурних та візуально-просторових особливостей. Багатоповерхова забудова формувалася з недостатнім урахуванням рекреаційного потенціалу території, без передбачення зон відпочинку або візуальних акцентів. Це призводить до утворення «спальних» районів без власної ідентичності, де мешканці не відчувають зв'язку з місцем свого проживання.

Проблеми доступності та якості інфраструктури зачіпають не лише периферійні, а й деякі центральні райони. Наприклад, у районі Проспекту Миру, де забудова відбувається шляхом ущільнення, мешканці стикаються з проблемами паркування, перенасиченням внутрішньоквартальних територій і погіршенням доступу до зелених зон. Під тиском нових забудов зникають неформальні громадські простори — сквери, дитячі майданчики, спортивні зони. Цей процес підсилює соціальну фрагментацію міста, коли якість середовища залежить від локації, а не від міських стандартів.

Вразливі групи населення — літні люди, особи з інвалідністю, батьки з малими дітьми — найсильніше відчують дефіцит інфраструктури. У мікрорайоні Ружична, який географічно входить до складу громади, але фактично є віддаленим анклавом, бракує безбар'єрних маршрутів до ключових об'єктів. Наявні пішохідні зони не відповідають сучасним стандартам безпеки, а зупинки громадського транспорту не облаштовані пандусами чи укриттями. Це створює простір нерівності — не лише фізичної, а й символічної, бо мешканці таких районів відчують себе менш «помітними» для міста.

Попри ці виклики, у місті реалізуються й позитивні приклади інтеграції інфраструктури. Наприклад, в районі Виставки, в межах капітального оновлення громадських просторів, вдалося облаштувати зручні маршрути для пішоходів і велосипедистів, модернізувати освітлення, оновити дитячі майданчики. Такі ініціативи демонструють потенціал міської влади до формування якісного середовища, однак поки що вони мають локальний характер і не охоплюють нові житлові масиви системно.

У Хмельницькому спостерігається ситуація, коли зростання житлового фонду не завжди супроводжується пропорційним розвитком інженерної, транспортної та соціальної інфраструктури. Така асиметрія створює дисбаланс у розвитку міського середовища, що виражається у вигляді «відриву» нових житлових мікрорайонів від необхідних інфраструктурних зв'язків. Це веде до певних проблем, зокрема, до підвищеного навантаження на існуючі дороги,

наявних комунікацій та публічні простори, що призводить до зниження рівня комфортності та життєвого рівня мешканців.

Таке порушення балансу між забудовою та інфраструктурою не тільки уповільнює адаптацію нових жителів, але й створює загрози для сталого розвитку міста. Зокрема, зростає ризик фрагментації міського простору, коли окремі райони або квартали залишаються ізольованими, що ускладнює мобільність, доступність соціальних послуг та створює бар'єри для соціальної інтеграції. Така ситуація може обмежити рівні можливості для мешканців, виключаючи деякі категорії населення з повноцінного доступу до ресурсів і сервісів міста.

Враховуючи ці виклики, майбутній розвиток міста повинен бути орієнтований не лише на забезпечення технічних рішень, але й на стратегічне переосмислення підходів до інфраструктури. Необхідно інтегрувати інфраструктуру не як окремі компоненти, а як частину єдиного міського організму, де кожен елемент сприяє розвитку справедливості, доступності та зручності для всіх його мешканців. Стратегії розвитку інфраструктури повинні включати створення доступних, багатофункціональних просторів, які підтримують різні форми взаємодії, соціалізації та забезпечують рівні можливості для всіх категорій населення, незалежно від місця їхнього проживання.

Така інфраструктура має бути гнучкою, адаптивною до змін і здатною реагувати на нові виклики та вимоги міського середовища. Водночас важливо, щоб цей процес був збалансованим і орієнтованим на довгострокові перспективи, де кожен новий житловий комплекс не стане лише частиною «конгломерату будівель», а повноцінною, органічною частиною великої і живої урбаністичної системи, в якій кожен елемент функціонує в гармонії з іншими.

## **РОЗДІЛ 3. ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ПЛАНУВАННЯ ТА ЗАБУДОВИ НОВИХ ЖИТЛОВИХ МІКРОРАЙОНІВ В ХМЕЛЬНИЦЬКОМУ**

### **3.1. Основні концепції розвитку житлових мікрорайонів міста**

У сучасному урбаністичному підході до розвитку житлових мікрорайонів спостерігається зрушення від виключно функціонального планування до більш комплексного бачення простору. Це передбачає урахування не лише формально-територіальної організації забудови, але й соціальних аспектів — повсякденних практик мешканців, рівня доступності, зручності, взаємодії з інфраструктурою та сервісами. Такий підхід зумовлений потребою підвищити якість життєвого середовища, яке оцінюється не тільки за технічними критеріями, але й за тим, наскільки воно відповідає реальним потребам населення.

Міста середнього розміру, зокрема Хмельницький, демонструють тенденцію до зростання нових житлових масивів, які часто формуються як окремі структурні одиниці без достатньої інтеграції в загальну просторову систему міста. У цьому контексті важливою стає здатність нового житлового середовища підтримувати не лише базові функції — проживання, пересування, дозвілля — а й забезпечувати певний рівень просторової та соціальної зв'язності. Це вимагає переосмислення традиційних підходів до проектування, з акцентом на якість громадських просторів, логістику доступу до об'єктів інфраструктури, зручну навігацію та адаптивність середовища до змін.

Включення соціального виміру у планування житлових мікрорайонів означає також необхідність врахування демографічної структури майбутніх мешканців, їхнього стилю життя та очікувань. Успішність таких рішень залежить від узгодженості між щільністю забудови, масштабом внутрішніх просторів, наявністю сервісних функцій і варіативністю сценаріїв використання простору. У підсумку, сучасне житлове середовище має розглядатися не як сукупність інженерних рішень, а як система, здатна підтримувати сталі соціальні, функціональні та просторові взаємозв'язки.

Концепції, що стають основою для формування нових житлових мікрорайонів, дедалі більше орієнтуються на створення якісного середовища життя — того, що не просто забезпечує дах над головою, а формує почуття приналежності, безпеки, гідності. Серед таких концепцій особливої актуальності набуває модель змішаного використання територій, коли житло, комерційні функції, школи, медичні заклади, простори дозвілля та відпочинку співіснують на одній території в пішохідній досяжності. Це забезпечує можливість мешканцю проживати, працювати, навчатися і відпочивати в межах одного району, що значно підвищує якість життя і зменшує потребу в транспорті.

У Хмельницькому, попри компактність і зручну планувальну структуру, домінує ще радянський підхід до мікрорайонного планування, де простір часто фрагментований, а житлові зони ізольовані від громадських функцій. Яскравим прикладом є мікрорайон Озерна, який, попри інтенсивну сучасну забудову, все ще відчуває нестачу громадських просторів і якісного озеленення в межах житлових кварталів. Натомість, при розробці нових районів, таких як масив, що активно зростає в напрямку села Лісові Гринівці, можна було б апріорі закладати принципи сталого планування — з пріоритетом для пішоходів, з локальними площами, міні-парками, школами на перших поверхах житлових будинків та «двориками без авто».

У європейській практиці набирає популярності концепція міста коротких відстаней (15-хвилинного міста), коли мешканець може задовольнити більшість щоденних потреб у межах своєї мікролокації. Втілення цієї ідеї у Хмельницькому могло б бути реалізовано, зокрема, на території, що прилягає до мікрорайону Озерна або в межах нової забудови в районі Ружичної, де ще зберігається резерв територій для комплексного планування. Тут доцільно передбачити створення поліфункціонального ядра — сучасної площі, навколо якої концентруватимуться офіси, дитячі центри, кафе, супермаркети, бібліотеки, спортзали тощо. Такий простір може стати точкою притягання не лише для мешканців району, а й для жителів сусідніх мікрорайонів.

Принциповим у цьому контексті є подолання монофункціональності забудови, яка наразі домінує у спальних районах міста

Варто також враховувати виклики, пов'язані з адаптацією західних урбаністичних концепцій до українського контексту. У Хмельницькому забудовники часто орієнтовані на максимально щільну житлову забудову з метою прибутку, що суперечить принципам створення відкритого, інклюзивного середовища. Відсутність детальних планів територій або їх формальна реалізація сприяє хаотичному розвитку — коли двори перетворюються на паркінги, зелені зони зникають, а школи і садочки залишаються на рівні перспективних намірів. У такому середовищі навіть найкраща архітектура втрачає свій сенс, адже комфорт мешканців не забезпечується на системному рівні.

Однак, навіть в існуючих умовах є потенціал для позитивних змін. Наприклад, у мікрорайоні Виставка останніми роками з'являються спроби формування громадських просторів біля новобудов — невеликі сквери, дитячі майданчики, внутрішні дворики з лавками та освітленням. Такі «точки якості» є свідченням поступового усвідомлення, що простір довкола житла — це не залишкова зона, а ключовий ресурс для соціальної взаємодії, емоційного комфорту та формування локальної ідентичності.

Таким чином, ключовим завданням у плануванні нових житлових мікрорайонів Хмельницького є не просто насичення території житлом, а формування збалансованого середовища, яке є зручним, адаптивним, відкритим до змін і сприяє побудові сталих міських спільнот. У цьому контексті концепції сучасного урбанізму мають не сліпо копіюватися, а гнучко інтегруватися в локальні умови — з урахуванням економічних, соціальних, культурних та екологічних особливостей міста.

### **3.2. Просторове зонування та функціональне призначення територій міста Хмельницького**

Просторове зонування та функціональне призначення територій — це не просто технічні інструменти планування, а відображення того, яким ми бачимо майбутнє міського середовища. Саме через систему зонування місто «говорить» про свої пріоритети, структурує розвиток, встановлює рамки для дій забудовників і, найголовніше, визначає якість повсякденного життя мешканців. У Хмельницькому, як і в багатьох українських містах, просторове зонування ще досі має радше формальний характер, ніж стратегічний і прогностичний.

У теорії, зонування має виконувати роль посередника між загальним баченням розвитку міста і конкретною реалізацією цього бачення в забудові. Принципово важливо, щоб поділ територій на житлові, громадські, рекреаційні, промислові або змішані не був механічним — він має відповідати реальним потребам, соціально-демографічній динаміці, транспортним потокам і екологічному балансу. Натомість традиційна практика, за якою мікрорайон — це переважно житлова зона з мінімальним набором функцій, поступово втрачає свою актуальність. Людина, яка живе в місті, більше не хоче бути просто мешканцем спального району — вона прагне бути частиною повноцінного середовища, де простір працює на всі потреби.

У випадку Хмельницького це особливо помітно на прикладі таких мікрорайонів, як Лезневе або частина Дубового, де нове житло зводиться доволі щільно, проте планувальні рішення залишаються консервативними: квартали житла відгороджені від соціальної інфраструктури, а громадські простори розвиваються ситуативно, часто за ініціативою самих жителів або бізнесу. Ця практика породжує дисбаланс між житловим фондом і публічною функціональністю території, призводить до зниження рівня соціальної інтеграції і, зрештою, перетворює простір на набір фрагментів, позбавлених цілісності.

Натомість переосмислення просторового зонування з акцентом на змішане функціональне призначення територій дозволило б місту вийти на новий рівень. Наприклад, у межах нового житлового району, який зараз активно формується на південному заході Хмельницького, є можливість закласти сучасну модель, де житлові будинки інтегруються з громадськими інституціями, культурними просторами, локаціями для молоді, сервісами для батьків з дітьми, міськими садами. Таке багатофункціональне зонування не лише забезпечить зручність, а й створить передумови для формування локальних спільнот, підвищення безпеки в публічному просторі та економічної сталості мікрорайону.

Ще одним важливим аспектом є врахування екологічного та ландшафтного потенціалу територій у процесі зонування. Наприклад, вздовж Південного Бугу просторовий каркас міста має величезний рекреаційний потенціал, проте в окремих випадках межі житлової забудови вже наближаються до природоохоронних зон, створюючи ризики не лише екологічного, а й соціального характеру. Це свідчить про необхідність чіткішої просторової політики, де межі функціонального зонування захищають не лише забудовника, а й публічний інтерес.

У цьому контексті важливо також оновити інструменти просторового планування відповідно до сучасного законодавства — зокрема, перейти від старої радянської практики генеральних планів до нових, більш гнучких інструментів, таких як інтегровані плани розвитку територій, концепції розвитку громадського простору, або ж – цифрові інструменти аналізу мобільності та демографії. Саме такий перехід дозволить забезпечити не лише юридичну, а й фактичну відповідність зонування реальним умовам та потребам міста.

Таким чином, оновлення просторового зонування в Хмельницькому має охоплювати не лише планувальну документацію, а й підходи до формування якісного та збалансованого міського середовища. Воно має стати інструментом гармонізації потреб — не лише просторових, але й соціальних, економічних,

культурних. Місто, що розвивається за принципом відкритої функціональності, створює передумови для здорового середовища, стабільних мікроспільнот і, врешті, довіри між мешканцем і міською владою. Це і є той рівень урбаністичного мислення, до якого варто прагнути, формуючи нові житлові мікрорайони.

### **3.3. Інтеграція нової забудови в міську інфраструктуру**

Урбаністичне зростання міста потребує глибокого розуміння того, що нові забудови не є ізольованими об'єктами, а частинами єдиної системи, в яку вони інтегруються. Кожна нова будівля або житловий мікрорайон вносить свої корективи в існуючу структуру міста, змінюючи не лише його вигляд, а й взаємодію з навколишнім середовищем. Це далеко не просто питання підключення до водогону чи електричних мереж, адже нові забудови мають значний вплив на навколишній простір, впливаючи на якість життя мешканців у більш широкому контексті.

Інтеграція нових житлових мікрорайонів у міську інфраструктуру — це складний процес, що вимагає комплексного підходу. Одним з основних аспектів є транспортна доступність. Успішне поєднання нових і вже існуючих об'єктів повинно передбачати не лише розвиток автомобільних шляхів, але й створення зручних пішохідних маршрутів, велодоріжок і розумного транспортного планування, яке забезпечить ефективний рух та зменшить навантаження на вже існуючі дороги.

Не менш важливою є взаємодія з інженерними мережами. Мова йде не тільки про базові комунікації, а й про здатність цих мереж адаптуватися до змін, що виникають через нову забудову. Розширення каналізаційних, водопостачальних і електричних систем має здійснюватися з урахуванням майбутніх навантажень та можливостей для подальшого розвитку.

З соціальної точки зору, важливим аспектом є інтеграція нових мікрорайонів у міську соціальну інфраструктуру. Це передбачає доступ до освітніх, медичних та культурних установ, а також до публічних просторів, що сприяють соціалізації та формуванню здорового міського середовища. Ключове значення має не тільки наявність таких закладів, а й їх розташування та доступність для жителів нових районів.

Сучасні міста також повинні враховувати важливість цифрової інфраструктури. Від цифрових сервісів, таких як доступ до інтернету, системи електронного врядування чи мобільних додатків для навігації, до нових технологій у будівництві, — усе це має бути гармонійно інтегроване в структуру міського середовища. Цифровізація не тільки спрощує взаємодію між мешканцями та органами влади, але й створює нові можливості для інтеграції міських систем в єдину цілісну структуру.

Тому інтеграція нових мікрорайонів у міську тканину є багатоаспектним процесом, що вимагає уважного планування та комплексного підходу. Розуміння цього дозволяє уникати фрагментації міського простору та забезпечувати зручне, безпечне й комфортне середовище для всіх його мешканців. У випадку Хмельницького інтеграція нової забудови часто стикається з викликами, які є типовими для міст з динамічним житловим зростанням, але без синхронного розвитку інфраструктурної основи. Прикметною ілюстрацією цього процесу є мікрорайон Озерна. Тут за останні 10 років з'явилась значна кількість новобудов, але розвиток транспортної інфраструктури, шкіл, садочків, парків та інших об'єктів спільного користування виявився диспропорційним. Внаслідок цього виникає інфраструктурний тиск на вже існуючі установи: переповнені класи, затори у години пік, нестача громадських просторів. Це — типовий приклад того, як просторове розширення не супроводжується відповідною інфраструктурною підтримкою, а отже — не є повноцінною інтеграцією.

Однак інтеграція не повинна розглядатися як щось суто інженерне. Вона має ґрунтуватися на цілісному баченні розвитку міста, де кожна нова ділянка —

це частина живого організму. У європейській практиці поширеним є принцип інфраструктурної синхронізації, згідно з яким будівництво житла починається лише тоді, коли паралельно плануються й реалізуються ключові елементи інфраструктури. Це можуть бути транспортні вузли, мережі велосипедних шляхів, школи, муніципальні простори. Для Хмельницького запровадження подібного підходу означало б перехід від реагування до проактивного управління міським розвитком.

Слід визнати, що міська інфраструктура Хмельницького має певний рівень еластичності, однак ця еластичність не безмежна. Зокрема, транспортна система — хоча й відносно функціональна — вже зараз стикається з викликами, пов'язаними з навантаженням на центральні артерії та недостатньо розвиненою системою громадського транспорту в периферійних районах. У нових масивах, зокрема в напрямку мікрорайону Ружична, спостерігається тенденція до формування залежності від особистого автотранспорту, що загрожує зростанням навантаження на міську дорожню мережу в найближчому майбутньому. Уникнути цього можливо лише через своєчасне планування та реалізацію інфраструктурних рішень — зокрема, розвиток радіально-кільцевої структури громадського транспорту, інтеграцію мікромобільності та створення комфортних пішохідних маршрутів.

Не менш важливою складовою інтеграції є соціальна інфраструктура — те, що забезпечує базові умови для життя і соціалізації. Включення шкіл, дитячих садків, медичних закладів, культурних центрів до структури нового району має відбуватись не за залишковим принципом, а бути органічною частиною плану забудови. Інакше новий мікрорайон буде приречений на роль спального анклаву з обмеженим доступом до базових послуг. Промовистим прикладом тут може слугувати мікрорайон Південно-Західний, де забудова почалась раніше, ніж з'явилися перші комунальні освітні заклади. Як наслідок — міські школи й садочки в сусідніх районах тривалий час приймали дітей «із перенавантаженням».

Насамкінець, інтеграція має включати і цифрову складову. У місті дедалі частіше виникає потреба в розвитку смарт-інфраструктури: систем відеоспостереження, цифрових сервісів для мешканців, сенсорного моніторингу міського середовища. Ці рішення не лише роблять простір більш контрольованим і безпечним, а й дозволяють місту ефективно управляти ресурсами, зокрема водопостачанням, освітленням, вивозом сміття. У нових житлових районах Хмельницького цей напрямок ще не реалізований системно, але має великий потенціал, особливо з огляду на бажання міста розвиватися як «розумне» середовище.

Інтеграція нової забудови — це не останній крок, а частина постійного міського діалогу. Успішність цього процесу залежить не лише від містобудівної документації, але й від взаємодії між органами місцевого самоврядування, забудовниками, інженерними службами, жителями. Саме в цій взаємодії формується не просто житлова одиниця, а справжній фрагмент міського життя — з характером, комфортом і потенціалом зростання.

### **3.4. Екологічні та енергоефективні рішення для сучасних житлових кварталів**

У ХХІ столітті екологічність і енергоефективність стали не просто модними термінами, а ключовими критеріями якості міського середовища. У сучасному містобудуванні вони перестають бути опцією і дедалі більше перетворюються на вимогу — як з боку мешканців, так і з боку майбутнього, яке ми хочемо залишити наступним поколінням. Місто, яке планує нові житлові квартали без урахування екологічного впливу і без прагнення до енергоощадності, приречене на повторення помилок минулого — із перевантаженими системами теплопостачання, низькою якістю повітря, неефективним використанням ресурсів та енергетичною бідністю окремих домогосподарств.

У Хмельницькому поступово формується запит на зелену трансформацію міського простору, що виявляється у перших реалізованих ініціативах та змінах у громадському дискурсі, зокрема у проєктах реконструкції скверу імені Шевченка, озелененні прибудинкових територій у новобудовах, а також у громадських обговореннях створення нових зелених зон. Проте екологічна культура в проєктуванні нових мікрорайонів ще не стала системною. Більшість забудовників акцентує увагу на якості житлових приміщень, при цьому часто ігноруючи екологічні аспекти проєктування та вплив нової забудови на довкілля і міський мікроклімат. Це проявляється у недостатньому озелененні прибудинкових територій, нестачі локальних систем збору дощової води, відсутності сортування сміття чи сонячних панелей навіть у новобудовах бізнес-класу.

Водночас сучасні житлові мікрорайони мають потенціал стати лабораторіями сталого розвитку. Енергоефективні будівлі, які використовують мінімум ресурсів і генерують максимум комфорту, можуть створити новий стандарт житла в місті. Наприклад, у Хмельницькому вже існують проєкти багатоквартирних будинків, які утеплені за європейськими стандартами, мають індивідуальне опалення та навіть частково використовують альтернативні джерела енергії. Але такі приклади поки поодинокі. Масовий ринок нерухомості досі орієнтується на мінімізацію витрат, а не на довгострокову ефективність.

Екологічність житлових кварталів — це також про взаємодію з природним середовищем. В умовах кліматичних змін надзвичайно актуальним стає створення стійких зелених інфраструктур: живих зелених стін, покрівель із насадженнями, затінених вулиць, водопроникних покриттів, міських садів і скверів, які не лише покращують мікроклімат, а й знижують навантаження на ливневу каналізацію та створюють умови для біорізноманіття. В районі Дальніх Гречан або в зоні нової забудови по вул. Західно-Окружній можна було б інтегрувати подібні елементи, особливо з огляду на близькість до природного ландшафту. Проте такі рішення досі не є частиною стандарту проєктування —

здебільшого ландшафтні концепції розробляються фрагментарно або залишаються на рівні загальних ескізів.

Ще одним важливим напрямом є впровадження принципів циркулярної економіки — від повторного використання матеріалів у будівництві до створення систем роздільного збору та утилізації сміття. У сучасних європейських житлових районах вже стали нормою станції компостування органічних відходів поруч із житлом, контейнерні майданчики з електронною ідентифікацією, платформи обміну речами, що більше не використовуються. У Хмельницькому ж навіть базова інфраструктура для сортування відходів у новобудовах часто зводиться до одного контейнера для пластику. Це свідчить про необхідність втручання не лише на рівні забудовника, а й на рівні міської політики — через обов'язкові екостандарти в ДПТ, субсидування зелених рішень або, принаймні, через сертифікацію будинків за міжнародними системами типу BREEAM чи LEED.

Окрему увагу слід звернути на використання відновлюваних джерел енергії. Сонячні батареї, теплові насоси, системи рекуперації тепла у вентиляції — все це може бути інтегровано ще на етапі проектування кварталу. Особливо актуально це для Хмельницького з його великою кількістю сонячних днів. Пілотні проекти сонячних електростанцій на дахах багатоповерхівок уже мають місце в області, тож їх масштабування в межах міста — питання не можливості, а пріоритету.

Таким чином, Хмельницький має всі передумови для того, щоб нові житлові квартали стали вітриною сучасного екологічного підходу. Але для цього необхідна політична воля, урбаністична сміливість і взаємна відповідальність: з боку міста, девелоперів і мешканців. Бо тільки тоді новий квартал буде не лише новим, а справді сучасним — таким, що не виснажує місто, а допомагає йому жити в гармонії з природою.

### 3.5. Економічне обґрунтування будівництва нових житлових районів

Економічне обґрунтування — це основа для будь-якого масштабного просторового втручання, особливо коли йдеться про створення нових житлових районів у межах міста. Містобудівне планування визначає стратегічні орієнтири просторового розвитку міста, тоді як економічні чинники виступають інструментом реалізації таких орієнтирів. Ефективність впровадження містобудівних рішень залежить від фінансової спроможності громади, джерел фінансування, а також від оцінки коротко- та довгострокових економічних наслідків для міського бюджету та соціально-економічного розвитку.

В умовах зростання темпів житлової забудови на південному заході та північному сході Хмельницького впродовж останнього десятиліття, зростає потреба в економічному обґрунтуванні при реалізації містобудівної політики. Ключове питання — чи нові райони є економічно доцільними не лише з точки зору прибутку для забудовника, а й з огляду на витрати та вигоди для міської громади загалом. Адже кожен новий мікрорайон — це нова інфраструктура, нові дороги, мережі, школи, дитячі садки, громадський транспорт, утримання яких потребує сталих фінансових надходжень.

Часто у практиці місцевого самоврядування рішення про забудову приймаються без повного аналізу фінансових наслідків. Відтак виникає ситуація, коли територія забудована, квартири продані, а місто залишається один на один з необхідністю прокладати комунікації, будувати школу чи обслуговувати внутрішньоквартальні дороги. У мікрорайонах Озерна, Виставка чи Лезневе ці проблеми вже стали системними. Наприклад, є окремі ділянки, де фактичне заселення відбулося, але мережі збудовані із запізненням, іноді за кошти бюджету міста — фактично компенсуючи те, що мав би забезпечити інвестор.

Наприклад, котеджне містечко «Ранкове», розташоване у мікрорайоні Лезневе, ілюструє ситуацію, коли індивідуальна житлова забудова розвивається швидше, ніж інженерна та соціальна інфраструктура. Проєкт позиціонується як

сучасне, комфортне середовище для життя з елементами закритої території та базового благоустрою. Проте попри акуратну малоповерхову забудову й приватність, яку вона забезпечує, містечко, як і багато подібних, майже не інтегроване у загальноміську структуру. (Додаток Ж)

Відсутність повноцінних громадських просторів, розвиненої соціальної інфраструктури та безпосереднього транспортного сполучення з ключовими вузлами міста залишає мешканців у частковій ізоляції. На етапі продажу житла відповідальність забудовника обмежується межами приватної ділянки, тоді як тягар забезпечення освітніх послуг, прокладення вулиць або облаштування комунікацій фактично перекладається на місто. У перспективі це призводить до розбалансованості — місто отримує сформовану житлову територію без супровідної інфраструктури, але з чисельними запитамі від мешканців. «Ранкове» — приклад локальної зручності, яка, втім, створює глобальні виклики для планування міського простору.

Тому важливою передумовою економічної ефективності нової забудови є принцип партнерства: місто й інвестори повинні діяти не в режимі «взаємної поступки», а в рамках чітко прописаних зобов'язань. Наприклад, через укладання договорів пайової участі або угод про розвиток території, де девелопер бере на себе частину витрат на соціальну чи транспортну інфраструктуру. Зараз Хмельницький лише частково використовує такі механізми, хоча потенціал для запровадження комплексних моделей співфінансування очевидний. Особливо це важливо в умовах обмежених ресурсів місцевого бюджету, коли кожна інвестиція повинна мати максимально високий соціально-економічний ефект.

Також варто враховувати мультиплікаційний ефект житлової забудови. Нові райони — це не лише витрати, а й нові надходження. Кожен новий мешканець — це потенційний платник податків, споживач товарів і послуг, користувач комунального транспорту. Тобто нова забудова здатна створювати економічний рух у суміжних секторах: будівництво, торгівля, освіта, логістика.

За умови правильного управління ці процеси дають змогу місту розвиватися комплексно, не втрачаючи фінансової стійкості.

На рівні конкретних розрахунків доцільно застосовувати підхід життєвого циклу інвестиційного проєкту. Це означає, що потрібно оцінювати не лише витрати на будівництво, а й витрати на обслуговування, модернізацію та можливу утилізацію інфраструктури через 20–30 років. Справжня економічна ефективність — це не лише скільки забудова «заробить» у перші роки, а скільки вона «коштуватиме» місту з часом. У Хмельницькому вже є приклади невдалого житлового планування, коли згодом доводиться капітально ремонтувати внутрішньоквартальні дороги або підсилювати систему водовідведення — і це вже з міських коштів.

Окрім цього, важливо закладати у вартість нового житла потенціал до енергозбереження. Якщо квартал спроектовано як енергоефективний, у перспективі мешканці витратимуть менше на обігрів, а місто — на модернізацію мереж. Такий підхід зменшує загальні експлуатаційні витрати і дозволяє досягати вищого рівня якості життя за тих самих економічних параметрів.

Підсумовуючи, економічне обґрунтування нової житлової забудови в Хмельницькому повинне базуватись не лише на прибутковості девелопера, а на довготривалому економічному балансі для всіх учасників міського середовища. Інвестування у нові мікрорайони повинно не створювати проблем, які потім розв'язує бюджет громади, а навпаки — формувати сталі джерела розвитку, які працюють у синергії з просторовими, соціальними й екологічними чинниками. Така модель сприятиме не лише кількісному зростанню міста, але й підвищенню рівня стратегічного планування, управлінської відповідальності та якості міського середовища.

## ВИСНОВКИ

У межах дослідження проаналізовано теоретичні засади, нормативно-правову базу та практичний досвід планування житлових мікрорайонів з акцентом на сучасний стан і перспективи розвитку житлової забудови в місті Хмельницькому. Результати аналізу дали змогу сформулювати низку висновків і практичних рекомендацій, спрямованих на вдосконалення просторової структури та функціональної організації житлових територій міста.

Насамперед, житловий мікрорайон, як базова одиниця міського простору, потребує переосмислення у контексті сучасних урбаністичних викликів. Традиційне розуміння житлового району як функціонально однорідного простору вже не відповідає реаліям сьогодення. Світові урбаністичні тенденції демонструють перехід до інтегрованого, багатфункціонального планування, де житло поєднується з доступною соціальною, культурною, транспортною та рекреаційною інфраструктурою. Цей підхід є важливим орієнтиром для українських міст, включаючи Хмельницький.

Водночас аналіз сучасного стану житлової забудови в місті Хмельницькому показав низку проблем: фрагментарність планування, перевантаження транспортної інфраструктури, недостатня кількість шкіл, садочків, зелених зон у нових кварталах, а також дисбаланс між щільністю забудови та рівнем забезпечення інженерними мережами. І хоча місто демонструє зростання обсягів будівництва, якісна трансформація житлової інфраструктури поки що відстає від темпів кількісного розвитку.

Аналіз пропозицій щодо перспективного розвитку житлових мікрорайонів у Хмельницькому свідчить про доцільність спирання на низку ключових принципів: компактність, змішане функціональне наповнення, інтеграцію з міською інфраструктурою, екологічність і економічну збалансованість проєктів. Запропоновані концепції зонування, включення громадських просторів, створення локальних центрів тяжіння та використання

енергоєфективних технологій мають стати основою для нових підходів у плануванні.

Вдалося комплексно осмислити сучасні виклики житлового планування у місті Хмельницькому — як з точки зору містобудівних документів, так і крізь призму реального досвіду мешканців нових мікрорайонів. Аналіз результатів соціологічного опитування мешканців житлових комплексів "Олімпійський" та "Вінницький" дозволяє виявити не лише схожі риси у сприйнятті житлового середовища, але й окреслити суттєві відмінності, зумовлені як планувальними характеристиками, так і соціальним складом населення. Обидва комплекси функціонують у межах нової хвилі житлового будівництва, що характеризується закритою організацією території, зосередженням на внутрішньому комфорті та прагненням до формування локального мікросередовища. Проте результати опитування свідчать, що фізична компактність та новизна забудови ще не гарантують рівномірної якості життя для всіх мешканців.

ЖК "Олімпійський" демонструє вищі показники задоволеності умовами проживання, що корелює з домінуванням серед мешканців вікової групи 31–45 років та більшою орієнтацією на сімейну модель споживання житлового простору. У цьому комплексі вище оцінено доступність об'єктів соціальної інфраструктури, інклюзивність середовища та рівень безпеки. Натомість у ЖК "Вінницький", де переважає молодь віком 18–30 років, фіксується нижча задоволеність окремими аспектами благоустрою та особливо гостро проявляється проблема нестачі паркувальних місць.

Спільною проблемою обох комплексів є відсутність належним чином обладнаних захисних споруд цивільного захисту, що в умовах сучасної безпекової ситуації становить серйозний недолік. Також обидві групи респондентів висловили потребу у розвитку громадських просторів як місць комунікації, дозвілля та соціальної інтеграції.

На основі проведеного дослідження можна зробити висновок, що навіть у межах типологічно схожих новобудов існує потреба у більш гнучкому, контекстуальному підході до формування житлового середовища. Просторове планування нових мікрорайонів має враховувати не лише функціональні та естетичні параметри, але й соціальну структуру потенційних мешканців, характер їхніх запитів до середовища, потреби у доступності, безпеці та публічності.

Разом із тим, досвід Хмельницького демонструє потенціал для якісного просторового зростання. На тлі загальноєвропейських тенденцій стає очевидним, що майбутнє житлових мікрорайонів полягає у переході від одноманітних, монофункціональних кварталів до багатофункціонального, доступного та сталого міського середовища. Аналіз сучасних практик планування та отримані соціологічні дані підтверджують доцільність переосмислення ролі житлового мікрорайону як простору не лише для проживання, а й для повсякденної взаємодії, відпочинку, виховання дітей, соціальної комунікації.

Формування таких середовищ потребує скоординованої участі всіх зацікавлених сторін: органів місцевого самоврядування, забудовників, профільних інституцій та самих мешканців. Розробка ефективної житлової політики повинна враховувати не лише поточні запити ринку, а й довготривалі соціальні, економічні та екологічні наслідки забудови. Залучення громадськості, запровадження інструментів сценарного планування, прозорих механізмів фінансування інфраструктури, а також підвищення відповідальності девелоперів — усе це є ключовими передумовами створення житлових мікрорайонів нового покоління.

Отже, якісне оновлення житлових територій у Хмельницькому є не лише можливим, а й необхідним. Його основою мають стати довіра, участь і відповідальність, що дозволять перетворити містобудівне планування з технічного процесу на спільну справу розвитку комфортного й сталого міського життя.

Економічне обґрунтування нових житлових мікрорайонів є ключовим елементом стратегічного планування. У контексті міста Хмельницького простежується тенденція фінансового навантаження на місцевий бюджет у зв'язку з необхідністю забезпечення інфраструктури для нової забудови. Це вимагає запровадження фінансових механізмів відповідального партнерства із девелоперами, впровадження пайової участі чи договірних моделей співфінансування інфраструктури.

З огляду на викладене, доцільно запропонувати такі рекомендації:

1. Органам місцевого самоврядування Хмельницької територіальної громади – ініціювати розроблення комплексної політики міського планування житлових мікрорайонів на основі принципів сталого розвитку, енергоефективності, соціальної інклюзивності та просторової доступності.

2. Місцевим органам влади спільно з профільними міністерствами – удосконалити нормативно-правову базу, що регламентує узгодження житлової забудови з об'єктами транспортної, соціальної (освітньої, медичної) та рекреаційної інфраструктури, з метою запобігання фрагментарній урбанізації.

3. Органам місцевого самоврядування та міським планувальним інституціям – запровадити систему оцінки довгострокових економічних наслідків реалізації забудовних проєктів, зокрема у частині майбутніх експлуатаційних витрат та їхнього впливу на витрати міського бюджету.

4. Управлінню архітектури та містобудування спільно з громадськими організаціями – забезпечити механізми регулярного громадського обговорення нових містобудівних ініціатив із залученням мешканців до процесу співпланування житлових просторів.

5. Органам місцевого самоврядування у співпраці з забудовниками та екологічними організаціями – стимулювати розвиток зеленого будівництва шляхом підтримки використання альтернативних

джерел енергії, впровадження ресурсозберігаючих технологій і дотримання принципів екологічного балансу в межах міської забудови.

Отже, Хмельницький володіє значним потенціалом для якісного просторового зростання, завдяки своїй компактній структурі, активному ринку житла та високій мобільності населення. Однак для подальшого розвитку міста необхідно змінити фокус із кількісного розширення до якісного формування міського середовища. Майбутнє забудови міста не має обмежуватись лише висотними будівлями з паркувальними майданчиками. Успішне планування вимагає більш комплексного підходу, який забезпечить інтеграцію житлових зон у широкий міський контекст, з урахуванням потреб мешканців і сприятливих умов для їхнього повсякденного життя. Це повинно бути середовище, що відповідає стандартам екологічної безпеки, інклюзивності та доступності, де кожен елемент простору працює на комфорт, безпеку та стійкий розвиток. Визначення таких орієнтирів стане основою нового урбанізму Хмельницького, де органічне поєднання функцій, зручностей і простору дозволить створити справжнє місто для людей.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамюк, І. Г. (2011). Формування генерального плану міста із врахуванням суспільно-політичної ідеології соціалізму. Містобудування та територіальне планування, (40 (1)), 34-39.
2. Батко, І. А. (2023). Вплив екологічного стану довкілля міста Хмельницького на стан здоров'я населення.
3. Безлюбченко, О. С., Завальний, О. В., & Черноносова, Т. О. (2011). Планування і благоустрій міст: навч. посібник. для студентів усіх форм навчання та слухачів другої вищої освіти за напрямом підготовки 0921 (6.060101)–«Будівництво».
4. Болотнікова, Х. С. (2022). Формування ефективного комплексу маркетингових комунікацій на ринку нерухомості за матеріалами ОК ЖБК «Грузевиця-3», ЖК «LEDOVSKIY», м Хмельницький.
5. Бондар, А. В., Максименко, М. А., Пелех, О. В., & Панченко, Б. С. (2022). Розвиток та проблеми паркувального простору в умовах сучасної урбанізації. Сучасні технології, матеріали і конструкції в будівництві, 32(1), 55-62.
6. Верховна Рада України. (1992). Закон України «Про основи містобудування» № 2780-ХІІ від 16.11.1992. Відомості Верховної Ради України, № 52, ст. 683.
7. Верховна Рада України. (1997). Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» № 280/97-ВР від 21.05.1997. Відомості Верховної Ради України, № 24, ст. 170.
8. Верховна Рада України. (2000). Закон України «Про охорону культурної спадщини» № 1805-ІІІ від 08.06.2000. Відомості Верховної Ради України, № 39, ст. 333.
9. Верховна Рада України. (2003). Закон України «Про землеустрій» № 858-ІV від 22.05.2003. Відомості Верховної Ради України, № 36, ст. 282.

10. Верховна Рада України. (2004). *Закон України «Про екологічну мережу України» № 1864-IV від 24.06.2004*. Відомості Верховної Ради України, № 45, ст. 502.
11. Верховна Рада України. (2011). *Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» № 3038-VI від 17.02.2011*. Відомості Верховної Ради України, № 34, ст. 343.
12. Виконавчий комітет Хмельницької міської ради. (2020). *Генеральний план міста Хмельницького*.
13. Виконавчий комітет Хмельницької міської ради. (2021). *Стратегія розвитку Хмельницької МТГ*.
14. Власюк, Т. (2023). Прес-конференція щодо прийому внутрішньо переміщених осіб в Хмельницькій області. *Хмельницький обласний центр соціальних служб*. URL: <https://susplne.media/khmelnytskiy/431328-tetana-vlasuk-pracuemo-nad-tim-abi-usi-pereseleni-bagatoditni-rodini-zalisilisa-na-hmelniccini/>
15. Габрель, М. М. (2016). Проблеми та принципи гуманізації житлового середовища мікрорайонів забудови 70-х років ХХ ст. Сучасні проблеми архітектури та містобудування, (45), 160-169.
16. Ганаба, Д. (2016). Озеленення міста Хмельницького у другій половині ХХ століття. Науковий вісник Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки. Біологічні науки, (12), 23-30.
17. Голик, Й. М., Багрій, Н. Ю., & Вантюх, Д. Е. (2023). Масова житлова забудова як елемент кризової архітектури.
18. Головне управління статистики у Хмельницькій області. (2021). Кількість наявного населення по Хмельницькій області на 1 січня 2021 року URL: <https://web.archive.org/web/20210410153045/http://www.km.ukrstat.gov.ua/ukr/statinf/dem/kn/kn0121.htm>
19. Голуб, Г. С., & Погребський, Т. Г. (2024). Просторове планування розвитку територіальних громад.

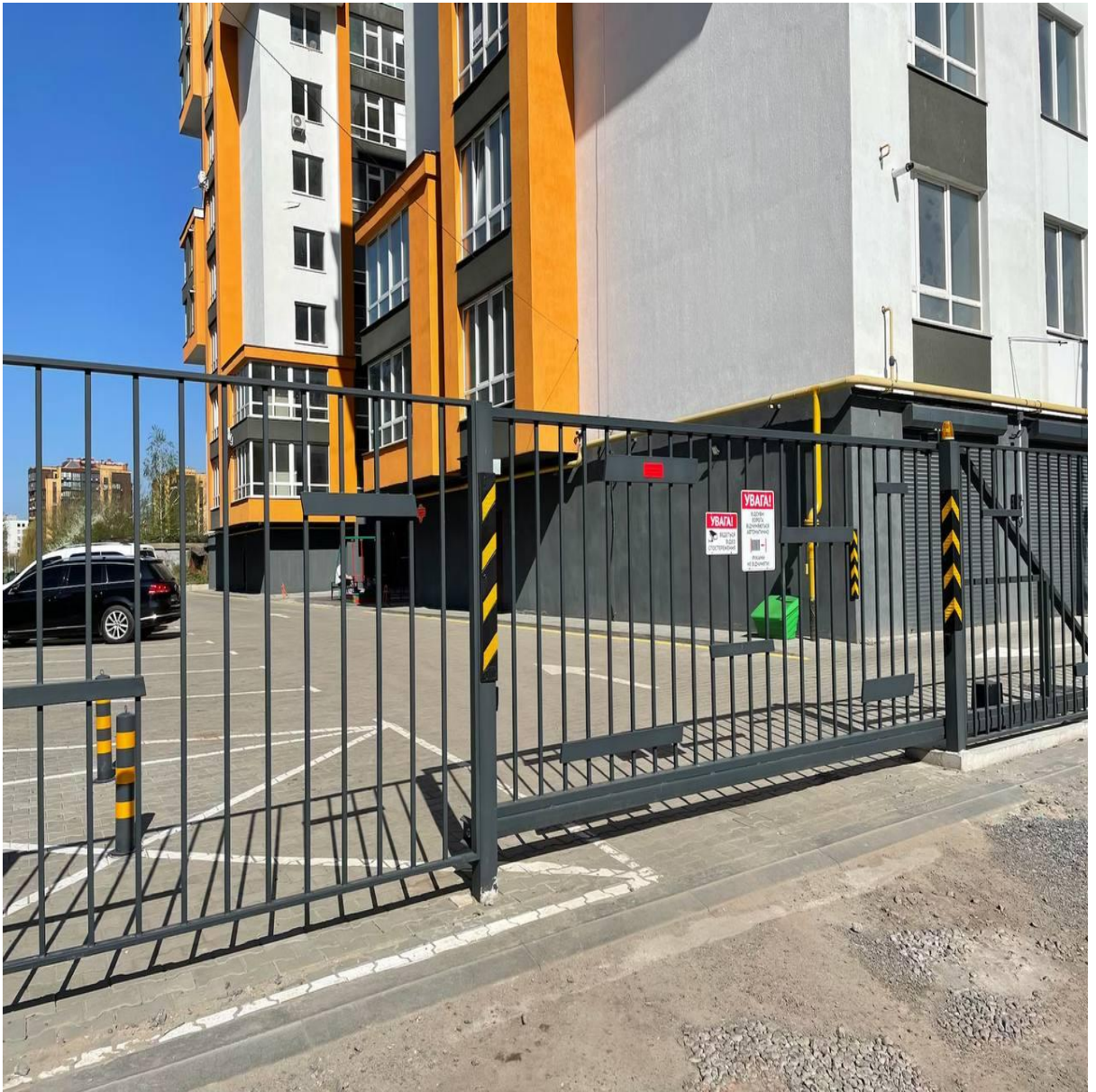
- 20.ДБН Б.2.2-12:2019. Планування і забудова територій. (2019). Київ: Міністерство розвитку громад та територій України.
- 21.Деркач, С. (2024). Стала модернізація: реновація панельної житлової забудови на засадах сталого розвитку. Збірник наукових праць «Українська академія мистецтва», (36), 14-24.
- 22.Дуюн, А. І., Норцова, А. Є., & Гринь, С. О. (2017). Процес урбанізації в Україні та світі. Молодий вчений, (10), 742-745.
- 23.Дьомін, М. М. (2013). Громадська роль і професійна відповідальність містобудівної діяльності в умовах трансформації соціально-демографічних структур і суспільної свідомості населення міст України на початку ХХІ століття.
- 24.Жидкова, Т. В., & Чепурна, С. М. (2023). Дослідження активізації зсувних процесів на урбанізованих територіях. Liha-Pres.
- 25.Іносова, Т. Ю. (2016). Еволюція прийомів планування та забудови житлового кварталу.
- 26.Колтун, О., & Колтун, В. (2017). Новітня забудова Хмельницького: зміни морфології поверхні та супутні процеси. Проблеми геоморфології і палеогеографії Українських Карпат і прилеглих територій, (1), 102-111.
- 27.Кравчуновська, Т. С. (2011). Організаційні особливості комплексної реконструкції житлової забудови. Строительство. Материаловедение. Машиностроение. Серия: Стародубовские чтения, (58), 413-420.
- 28.Лещук, Я. М. (2022). Стан та перспективи зелених насаджень міста Хмельницького.
- 29.ЛУН. Новобудови Хмельницького на карті. URL: <https://lun.ua/uk/%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B1%D1%83%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B8-%D1%85%D0%BC%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%8C%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%BE?srsId=AfmBOoptTh7H4qTwAmzsOI4D7JFtaSozs-CWsd5-U1kxawDoNoCHf3b>

- 30.Марковський, А. (2021). Соціо-економічні фактори забудови житлових мікрорайонів Європи та Північної Америки: 1950-ті–1970-ті. Містобудування та територіальне планування, (77), 335-344.
- 31.Надвиничний, О. С. (2024). Оцінка ефективності проектів реновації житлового фонду в сучасних умовах (Doctoral dissertation, Тернопіль, ЗУНУ).
- 32.Орлова, А. (2012). Соціальна та економічна складова ефективності використання території при забудові мікрорайону сучасного міста. Краєзнавство, (3), 19-26.
- 33.Орлова, А. І., & Плешкановська, А. М. (2010). Проблематика та аналіз існуючої нормативної бази.
- 34.Плешкановська, А. М. (2008). Від реконструкції будинку до реконструкції забудови.
- 35.Плешкановська, А. М. (2024). Комплексна реконструкція міста: моделі та методи.
- 36.Потапова, Т. Е., Прилипко, Т. В., & Кузьміна, Д. М. (2016). Тенденції розвитку містобудівних утворень. Сучасні технології, матеріали і конструкції в будівництві, (1), 86-96.
- 37.Прилипко, Т. В., Потапова, Т. Е., Мельник, В. Ю., & Скрипник, О. Ю. (2012). Інфраструктура як важливий чинник вибору житла. Сучасні технології, матеріали і конструкції в будівництві, 13(2), 114-119.
- 38.Прусов, Д. Е. (2014). Містобудівне планування просторового розвитку.
- 39.Семчик, В. І., & Носік, В. В. Контроль за охороною та використанням земель житлової та громадської забудови в містах України.
- 40.Старжинський, Ю. М. (2013). Проблеми формування пішохідних просторів нових житлових районів великих міст України. Містобудування та територіальне планування, (47), 589-597.
- 41.Цінова конкуренція між новобудовами та вторинним ринком в Хмельницькому. (2024, червня 18). Є!. URL:

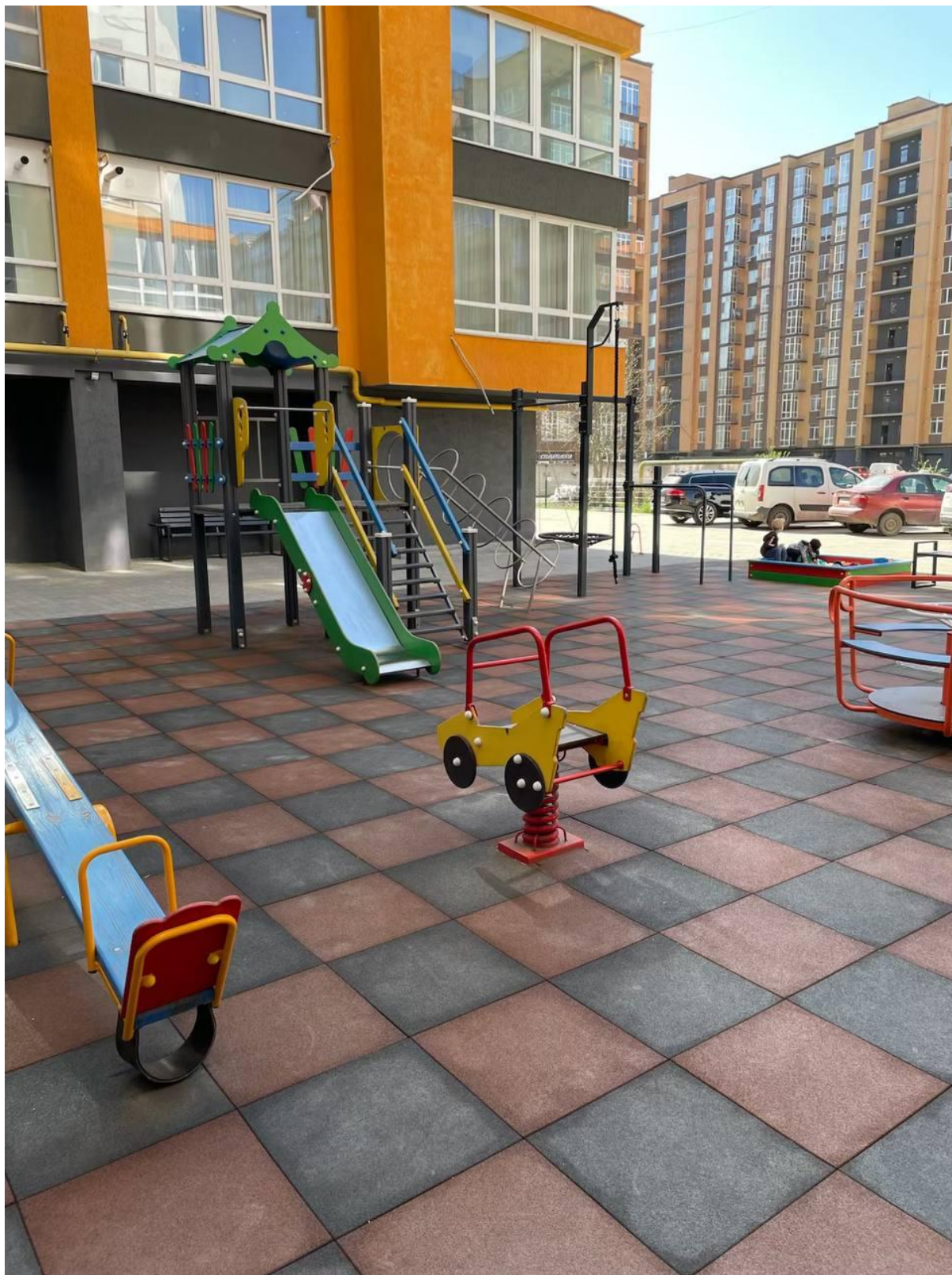
- [https://ye.ua/sypilstvo/69659\\_Cinova\\_konkurenciya\\_mizh\\_novobudovami\\_ta\\_vtorinnim\\_rinkom\\_v\\_Hmelnickomu.html](https://ye.ua/sypilstvo/69659_Cinova_konkurenciya_mizh_novobudovami_ta_vtorinnim_rinkom_v_Hmelnickomu.html).
- 42.Швець, В. В., & Підгорна, О. В. (2018). Аналіз ДБН б. 2.2–12: 2018 «Планування і забудова територій» на предмет збільшення ефективності забудови центральних частин великих міст. Сучасні технології, матеріали і конструкції в будівництві, 25(2), 129-133.
- 43.CANactions School. (2019). *Public spaces and sustainable urban development*.
- 44.CEDOS. (2020). *Urbanization processes in Ukraine*.
- 45.Copenhagenize Index. (2021). *Annual report on bicycle-friendly cities*. Retrieved from <https://copenhagenizeindex.eu>.
- 46.DIM.RIA. (2024). *Ціни на житло бізнес-класу та елітне житло в Хмельницькому*. Retrieved from <https://dim.ria.com>.
- 47.DIM.RIA. (2024, September 9). *Real estate market in summer 2024*. Retrieved from <https://dom.ria.com/uk/news/stan-rinku-nerukhomosti-vlitku-2024-pidsumkove-doslidzhennya-dim-ria-259451.html>
- 48.Feist, W. (2012). *Passive houses: The future of energy-efficient building*. Cambridge: Passivhaus Institut.
- 49.Florida, R. (2002). *The rise of the creative class: And how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. Basic Books.
- 50.Glaeser, E. L. (2011). *Triumph of the city: How our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier*. Penguin Press.
- 51.Harvey, D. (2012). *Rebel cities: From the right to the city to the urban revolution*. Verso Books.
- 52.Healey, P. (1997). *Collaborative planning: Shaping places in fragmented societies*. London: Macmillan Press.
- 53.Hudson Yards. (2020). *The impact of digital platforms on real-time infrastructure management*. Retrieved from <https://www.hudsonyards.com>.

54. Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Random House.
- Kenworthy, J., & Newman, P. (1999). *Sustainability and cities: Overcoming automobile dependence*. Island Press.
55. Khmelnytskyi Urban Group. (2022). *State and potential for development of Khmelnytskyi's neighborhoods*.
56. Khoklov, O., Kozar, V., & Kozar, L. *Housing stock of Ukraine – global problems of today*.
57. Lynch, K. (1960). *The image of the city*. MIT Press.
58. Numbeo. (2024). *Cost of living in Khmelnytskyi*. Retrieved from [https://www.numbeo.com/cost-of-living/country\\_result.jsp?country=Ukraine](https://www.numbeo.com/cost-of-living/country_result.jsp?country=Ukraine)
59. Open4Business. (2024). *Ринок нерухомості в Україні: аналіз поточних тенденцій*. Retrieved from <https://open4business.com.ua>.
60. Rodgers, R. (1999). *Towards an urban renaissance: Final report of the Urban Task Force*. E & FN Spon.
61. Smoliarchuk, M. (2023). Some aspects of urban land planning. *SWorldJournal*, (21-02), 30–35.
62. U-LEAD with Europe. (2021). *Suburbanization in Ukrainian communities*.

## ДОДАТКИ



Додаток А. Вхід до ЖК "Олімпійський". Власне фото.



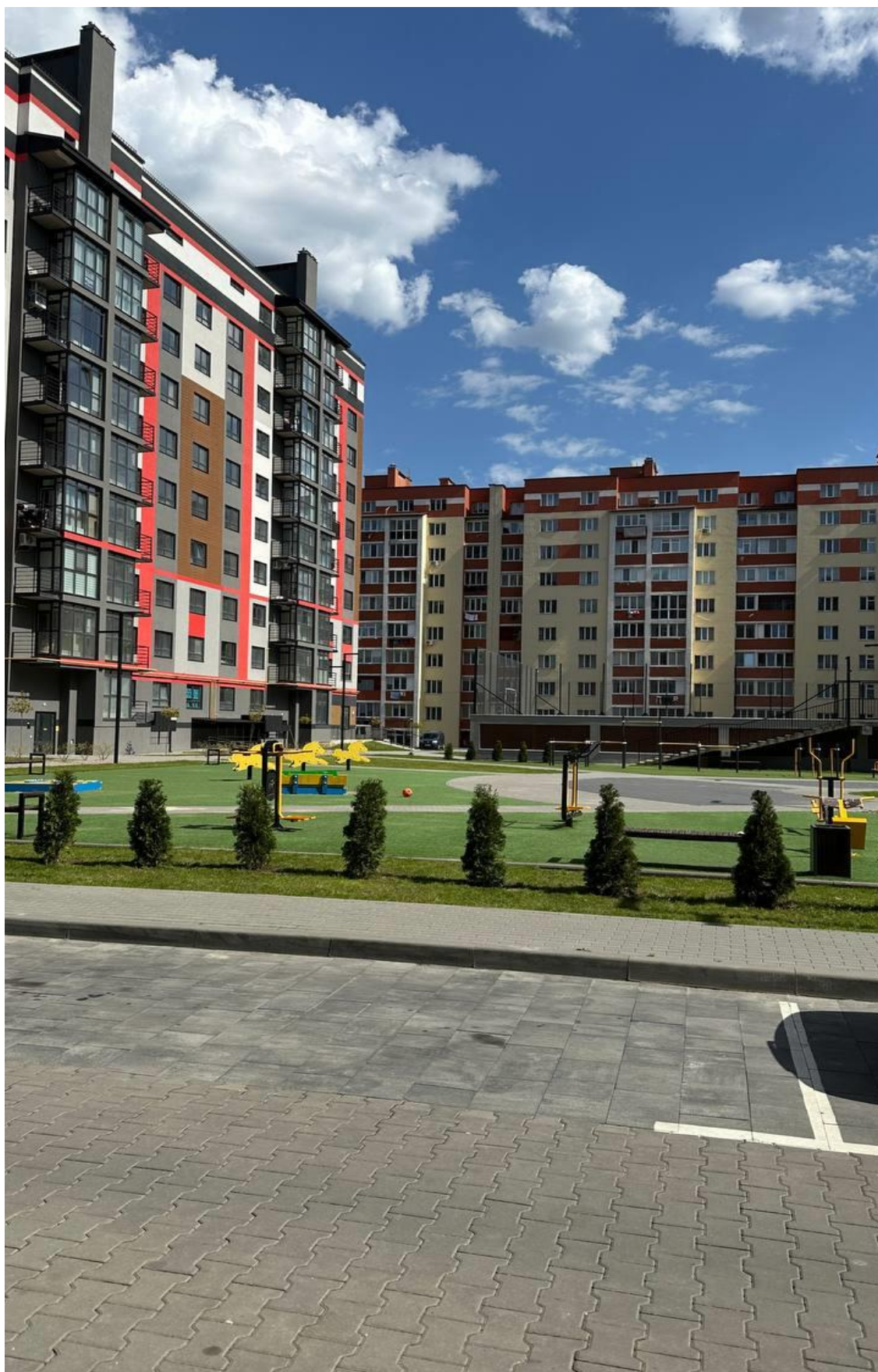
Додаток Б. Дитячий майданчик у дворі ЖК "Олімпійський". Власне фото.



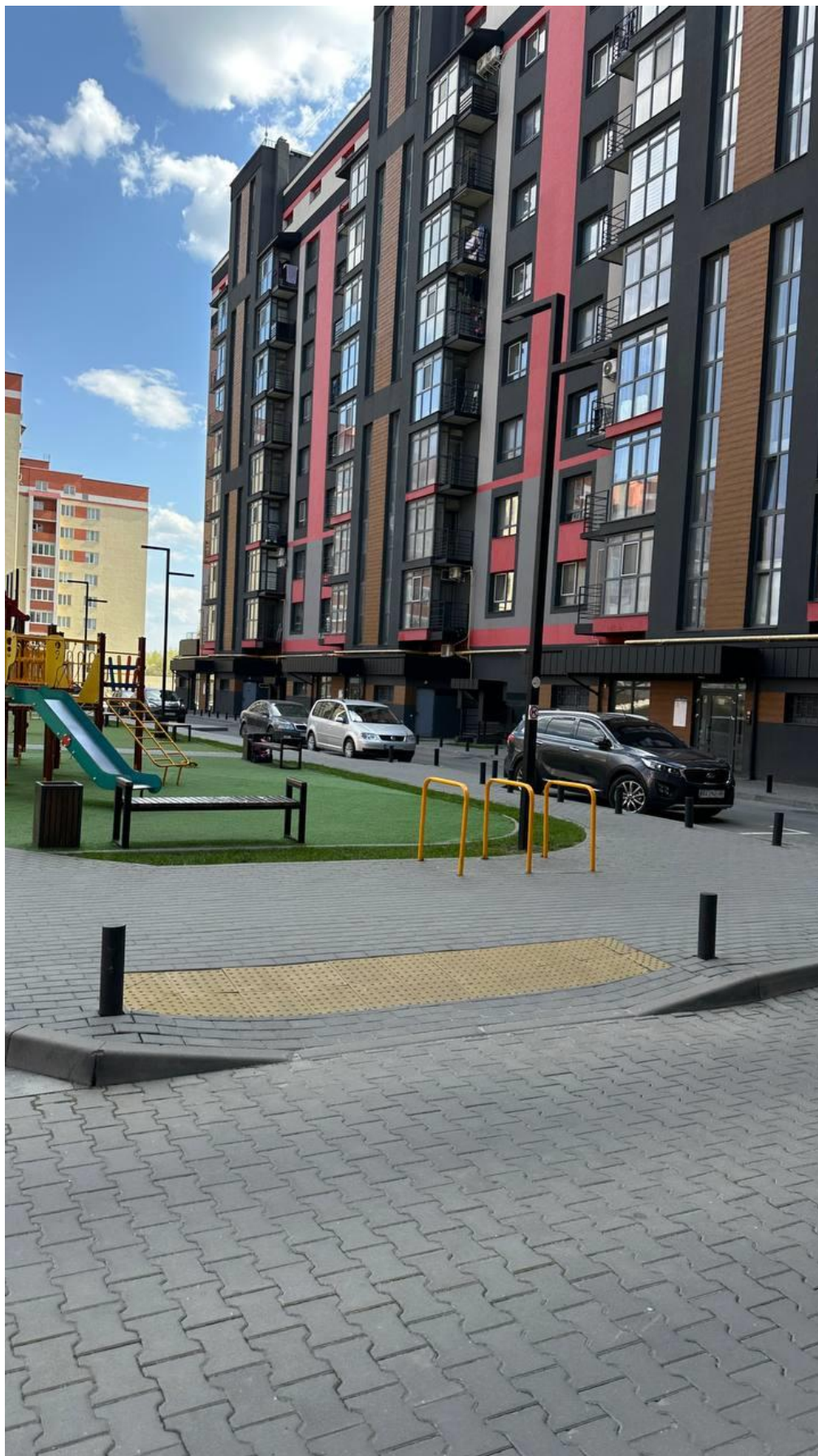
Додаток В. Інклюзивність у ЖК “Олімпійський”. Власне фото.



Додаток Г. Фасад ЖК “Вінницький”. Власне фото.



Додаток Г. Внутрішній двір ЖК "Вінницький". Власне фото.



Додаток Д. Елементи інклюзивності ЖК “Вінницький”. Власне фото.



Додаток Е. IQ center — бізнес-середовище, громадський простір. Власне фото.



Додаток Є. IQ center — бізнес-середовище, громадський простір. Власне фото.



Додаток Ж. Котеджне містечко «Ранкове». Власне фото.