

**СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ  
ЖИТЛОВОГО РАЙОНУ АРКАДІЯ М. ОДЕСИ****Савицька О. С.**к. арх., проф. каф. містобудування,  
olgasavgrad@gmail.com, ORCID: 0000-0003-0362-2502**Інякіна А. А.,**ст. викл. каф. містобудування,  
anastasia\_inyakina@ogasa.org.ua, ORCID: 0000-0002-5200-9395**Савастру М. М.,**ст. каф. архітектури будівель і споруд,  
marinasavastru0506@gmail.com, ORCID: 0000-0003-2580-5393*Архітектурно-художній інститут,  
Одеська державна академія будівництва та архітектури, м. Одеса*

**Анотація.** У цій статті розглядаються питання, пов'язані з аналізом індустріального розвитку району Аркадії у місті Одеса, та впливом цього розвитку на якість життя людей, що проживають у цьому районі. В останні роки спостерігається хаотичне знесення окремих будівель в Аркадії (зазвичай курортів і санаторіїв) та забудова району у вигляді житлових комплексів з будинками підвищеної поверховості, що призводить до порушення містобудівної тканини, яка історично склалася в гірший бік. Створюються навантаження на існуючі інженерні мережі, які були призначені для іншої, набагато меншої кількості людей. Будівельні компанії зменшують норми ділянки для 1 людини, шляхом економії площі забудови та нехтуванням формують риси комфортного життя, де місто створюється людьми для людей. Картографічні та натурні дослідження показали, що житловий район Аркадія в основному зберіг інфраструктуру, що склалася, як не відповідну сьгоднішньому часу і вимагає переосмислення. У даній статті розглядаються перспективи розвитку інфраструктури району, основні проблеми, їх вирішення, на прикладі інших європейських міст, та наявність існуючої соціально-побутової інфраструктури. Звертається увага на вже існуючі позитивні та негативні риси району; аналіз нових житлових комплексів та життя людини у даних умовах, її якість. Аналізуються переваги та недоліки району; взаємодія із іншими районами, мотивація взаємодіяти із іншими районами: чи потрібно це жителям «автономних» новобудов; чи є сенс купувати нерухомість в районі Аркадія сім'ї із одним та більше підлітком; «сценарій життя» у районі Аркадія. Сьогодні в Аркадії будівництво житлових будинків триває, проте пріоритети проектування змінилися докорінно: на перше місце виходить вигода від продажу квартир, що призводить до будівництва будинків виключно підвищеної поверховості, скорочення відстаней між будинками, що призводить до виконання умов інсоляції житлових приміщень, створює проблеми з паркуванням особистого транспорту. Також не вирішуються питання побутового обслуговування, створюється навантаження на існуючі школи та дитячі садки через відсутність будівництва нових.

**Ключові слова:** Одеса, Аркадія, пішохідна та транспортна інфраструктура, соціально-побутова інфраструктура, житлові комплекси.

**Вступ.** Місто Одеса територіально ділиться на 4 внутрішні райони: Київський район, Приморський район, Малиновський район та Суворовський. Аркадія є курортним районом Одеси, що знаходиться в Приморському районі, включає однойменний пляж.

Аркадія отримала свою назву від гірського регіону Греції – Аркадії. У цьому районі ХІХ століття жила місцева знать. На майбутньому Гагарінському плато та схилах будували свої дачі та маєтки відомі на той час династії: Стурдза-Едлінг, Дуніна, Маразлі, Родоконакі, Маврокордато, Папудова.

Розвиток Аркадії як курорту почався навесні 1894 року. Там провели лінії кінного трамваю від дачі Маразлі на Малому Фонтані до узбережжя. На тому ж місці був ресторан «Аркадія», район активно розвивався, а 1930 року ділянка балки була об лаштована під парк, а трамвайну лінію перенесли. Аркадійський пляж мав зручний під'їзд та підхід з усіх боків. Територія розросталася і ставала точкою тяжіння для туристів та відпочиваючих міста[3].

У сучасному світі концепція Аркадії не змінилася: ресторанно-розважальні комплекси, торгові центри, пляжі та зони відпочинку, як і раніше, приваблюють гостей міста. Територія сучасного Гагарінського плато у другій половині ХХ століття втратила своє житлове призначення – майже всі будівлі використовувалися як курорти. Тим не менш, воно не було щільно забудоване, і більшість місцевості являла собою великий масив дерев. З 1990-х років територія поступово забудовувалась житловими будинками. Зсередини 2010-х років розпочалася ще більша забудова аж до руйнування старих дач. Під час перебудови Аркадії у 2014 році паркова зона повністю втратила зелені насадження, що давали тінь відпочиваючим. Вони були замінені на камінь, скло та бетон. На сьогоднішній день на плато майже не залишилося вільних місць для будівництва, а зелені насадження залишилися лише у санаторії «Аркадія». Сучасна забудова Гагарінського плато піддається критиці, оскільки воно з'являлося стихійно в рамках вже існуючої транспортної інфраструктури, через що транспортна мережа явно не справляється з сьогоднішніми навантаженнями на дорогах, її недостатньо для комфортного життя.

**Постановка завдання.** Метою роботи є розгляд питання, пов'язаного з аналізом індустріального розвитку району Аркадії у місті Одеса, та вплив цього розвитку на якість життя людей, які мешкають у цьому районі.

**Основний матеріал і результати.** На даний момент проблема щільної забудови та поганого опрацювання інфраструктури є частою проблемою в українських, особливо великих, містах. Наприклад, один із мікрорайонів Києва – житловий комплекс «Позняки 4а» 2015 року, через два роки після експлуатації зіткнувся з хвилею критики від людей, які проживають у ньому, за їх словами, «перетворився на гетто»: «Мій район перетворився на гетто, - жалітися Сергій.- Там три будинки по 25 поверхів, один біля одного, як китайські стіни.. Без дворів, без паркінгів, без нічого. Це просто пекло»[8].

На сьогоднішній день велика кількість жителів занепокоєна щільністю забудови району Аркадія[5]. За відкритими даними можна підрахувати, що всього на Гагарінському плато, Генуезькій вулиці та на Фонтані вже здано або будується понад 20 тисяч квартир з населенням до 50 тисяч осіб – майже кожен з мешканців має хоча б одну машину на квартиру.

Відповідно виникає проблема нестачі місць у підземних паркінгах та на прилеглих до житлових комплексів парковках. Зважаючи на те, що зараз не прийнято будувати новобудови так, щоб автомобілі займали більше місця, ніж пішоходи, підземні паркінги – це хороше рішення, але не дуже бюджетне, тому що їх потрібно або орендувати, або купувати. Так само транспорту нема звідки виїжджати, бо всі транспортні потоки Гагарінського плато «замикаються» вулицями з малою пропускнуою здатністю – двосмуговими Французьким бульваром, Генуезькою та Академічною. Площа 10 квітня відкриває для мешканців Гагарінського плато доступ до основних проїздів – проспекту Шевченка та вулиці Черняхівського. Ще одна можливість вийти – вузька двосмугова вулиця Посмітного, що виходить на Фонтанську дорогу. Мікрорайон на Фонтані має вихід лише на Фонтанську дорогу вузькими вулицями Літературною та Леваневським, а також на вулицю Посмітного. В результаті в ранковий час пік, ще до завершення будівництва всіх запланованих житлових

комплексів, район від 9-ї станції Фонтану до 5-ї станції, виїзд з Аркадії, та площі 10-го квітня знаходиться у пробках. І єдиний вид транспорту, який не залежить від цих пробок, – це трамвайна лінія – 5-та від Аркадії та 18-та Фонтанською дорогою [6] (рис. 1).



Рис. 1. Забудова району Аркадія (Фото П Обухова)

Якщо говорити про транспортну розв'язку Гагарінського плато, вул. Генуезьку, вул. Посмітного, там знаходиться одна трамвайна лінія номер 5, і два маршрути громадського транспорту: 168, 198, що йдуть лише від вул. Генуезької. Звичайно, цього недостатньо для щільної забудови, адже є ще провулок Курортний, на якому вже експлуатуються сім нових житлових комплексів і в майбутньому зведуть нові, у кожному від двох будинків, двадцять і більше поверхів. Раніше там були п'яти поверхові будинки, побудовані для персоналу санаторіїв, тож контраст між кількістю людей дуже відчутний. Також незабаром буде завантажений і Французький бульвар, коли мікрорайон *Doma Trabotti* (колишній санаторій «Україна») добудується з кількістю будинків рівним семи і виходом лише на Французький бульвар та, частково, вулицю Академічну. Щодо соціальної інфраструктури, то в районі Аркадії є одна школа «Мрія» (приватна), одна Міжнародна Академічна школа (приватна), приватні дитячі садки та численні центри розвитку дітей. Багато спортивних залів, різноманітних кружків, салонів краси, один концерт-холл.

Район Аркадія дуже зручний для бізнесу. Тут збудовано декілька бізнес-центрів, будується ще один вдосталь великий – *Unity Towers*. Дуже часто саме в цьому районі купують квартири для подальшої здачі та оренди, у новобудовах, зазвичай, перші поверхи здаються для комерції. Це забезпечує автономність будівель, що є перевагою та недоліком одночасно. Зазвичай, люди які живуть у цьому районі звикли й працювати саме тут. Жителі можуть відкрити свою кондитерську, шоурум, кафе, грумінг-салон, продовжити франшизу й таке інше. Ще із переваг такої автономності житлового комплексу є те, що все біля дому – не потрібно йти кудись ще. Але водночас це є і недоліком, тому що місто повинно працювати як єдиний організм, у людини має бути мотивація виходити частіше з дому, пройтись крізь парки, взаємодіяти із різними районами[9].

Одним із найбільших мінусів нових житлових комплексів це те, що вони не поєднані між собою. Їх проектування та будівництво створюється окремо від справжніх обставин. Передусім увага звертається на плюси розташування: «вид на море для кожного жителя» [7] автономність, і т. д., але ігнорується готове вирішення проблеми житла у тому ж місці. Тобто за результатом у нас є забагато автономних, відокремлених «поселень» людей, які між собою ніяк не взаємодіють, тому що все є поряд із домом. Все, що об'єднує житлові комплекси – це



продумані ушляхетнені внутрішні двори, зовнішні вузькі вулички з відсутністю тротуарів для людей (між житловими комплексами), відсутність будь-якого озеленення і іноді навіть асфальтованого мощення, необхідного для комфортного переміщення пішоходів з точки А в точку Б (рис. 2).



Рис. 2. Відсутність тротуарів, щільність забудови (Фото із сайту [www.lun.ua](http://www.lun.ua)) [4]

У такі погодні умови, як дощ чи сніг, переміщатися по провулках Аркадії складно: по-перше, через погану видимість для водіїв автомобіля, це може бути небезпечно і для водіїв, і для пішоходів, по-друге, через відсутність належного мощення підвищується забруднюваність території. Саме такі умови життя демотивують взаємодіяти із зовнішнім світом, крім власного дворику всередині новобудов. Також однією з причин демотивації являються засоби пересування, - не весь громадський транспорт у належному стані, постійні затори, тим паче у часи пік. Наразі зростає популярність незалежних електричних засобів пересування – самокати, моно-колесо, велосипеди.

На прикладі міста Берлін розглянемо грамотну транспортну розв'язку. Дороги тут займають 20% площі міста. Місто зробило усе, щоб замотивувати людей використовувати інші способи пересування, аніж власне авто. Інвестування у громадський транспорт, широкі тротуари для комфортного пересування пішки, вело доріжки, якісно прокладені кілометри дороги. Дивно, але в цьому місті швидше будуть затори з велосипедистів, аніж через автомобільний транспорт. Це зумовлено тим, що за особистий автотранспорт щороку необхідно сплачувати податки та страхові послуги, до того ж перебування на зонах паркування - платне. Утримувати машину тут дуже дорого, вигідніше використовувати каршерінг чи бути велосипедистом. У Берліні система вело доріжок розроблена по всьому

місту: вони спроектовані і вздовж доріг, і пішохідних зон. На велосипеді можна майже безбар'єрно дістатися будь-якої точки міста. Також, у місті розроблено систему громадського транспорту, яка дозволяє переміщатися на ньому велосипедистам. Всюди є парковки для велосипедів.

На щастя, на вулицях Одеси теж почали впроваджувати велосипедні колії в системах доріг та парків міста: таким чином їх можна спостерігати у парку ім. Т. Шевченка та на дорогах деяких районів нашого міста. Також великою перевагою цього району є Траса здоров'я, довжиною близько 6 км, два торговельних центра, один з яких – алея для прогулянки. (Gagarin Plaza. Arcadia City).

Проблема обмеженості простору, негідні умови міського життя, шум, забруднене повітря, ризик потрапити до ДТП та небезпека – типові проблеми великих міст. Досить часто при будівництві мікрорайонів не враховується людський масштаб, або їм нехтують зовсім [1]. Усі ці аспекти призводять до зниження якості життя. Головними помилками, що призводять до таких наслідків, можна виділити:

- щільна забудова;
- нехтування нормами (інсоляція, швидкість вітру в мікрорайоні, пожежна безпека, навантаження на землю та ін.);
- непродуманість соціальної інфраструктури;
- забезпечення безпечного пересування серед мікрорайонів, доступ до них;
- непродуманість транспортного руху (будівництво на ділянках, де раніше трафік був у кілька разів меншим від сьогодення).

**Висновки.** Особливість сучасного етапу у розвитку міст України пов'язана з необхідністю проведення широкомасштабних заходів щодо реконструкції та визначення подальшого розвитку житлових територій, що склалися.

Судячи з усіх переваг та недоліків, можна сказати, що район Аркадія у місті Одеса – це, скоріш, район для молоді та молодих пар із маленькою дитиною, але з підлітком тут жити вже буде складно через відсутність шкіл поблизу, більшість квартир за площею не підходить для повноцінної сім'ї і треба багато ходити пішки крізь небезпечні для життя ділянки, через те, що у більшості підлітків ще не має своєї машини, а якщо й є, то це, в свою чергу веде до затору на дорогах.

Сьогодні в Аркадії будівництво житлових будинків триває, проте пріоритети проектування змінилися докорінно: на перше місце виходить вигода від продажу квартир, що призводить до будівництва будинків виключно підвищеної поверховості, скорочення відстаней між будинками, що призводить до значного зменшення норми ділянки на 1 людини, до виконання умов інсоляції житлових приміщень, створює проблеми з паркуванням особистого транспорту.

Також не вирішуються питання побутового обслуговування, створюється навантаження на існуючі школи та дитячі садки через відсутність будівництва нових.

Одне з основних положень генерального плану від 1966 р. – наближення житла до місць застосування праці перестало бути актуальним, пріоритет зміщений у бік якості району, сполучення з іншими районами, близькість до моря, зелених зон, комфортності та метражу квартир тощо.

Слід зазначити, що ці проблеми характерні для всіх районів, де відбувається забудова новими житловими будинками не тільки в Одесі, а й в Україні в цілому.

## Література

- [1] Гейл Я. Города для людей. - М., 2012.-277 с.
- [2] Мельникова М. Не просто панельки. - Электронное издание 1.1, 2020. -130 с.
- [3] Ветрова А. Райское место: история одесской Аркадии, - фото. - Сайт города Одессы, от 24.06.2021. <https://www.048.ua/news/3130324/rajskoe-mesto-istoria-odesskoj-arkadii-foto>

- [4] Новобудови Одеси на карті - ЛУН.  
<https://lun.ua/uk/%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B1%D1%83%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B8-%D0%BE%D0%B4%D0%B5%D1%81%D0%B8-%D0%BD%D0%B0-%D0%BA%D0%B0%D1%80%D1%82%D1%96?radius=260#14.8/46.43438/30.76585>
- [5] Балаба А. Опрос дня: Как вы относитесь к плотной высотной застройке Гагаринского плато? - видео. - Сайт города Одессы, от 24.02.2020.  
<https://www.048.ua/news/2672096/opros-dna-kak-vy-otnosites-k-plotnoj-vysotnoj-zastrojke-gagarinskogo-plato-video>
- [6] Вельможко А. Аркадия из элитного курорта превратилась в спальный жилмассив. – Одесский курьер, от 17.04.2020.
- [7] ЖК Атмосфера. Офіційний сайт. <https://atmosphere.od.ua/vantage.html>
- [8] Корба Г. «Мій район перетворився на гетто»: що не так зі спальними районами Києва <https://www.bbc.com/ukrainian/features-55066006>
- [9] Якобс Д. Смерть и жизнь больших американских городов. –К.,2011.-460 с.

### References

- [1] Gejl Ya. Goroda dlya lyudej. - M., 2012.-277 s.
- [2] Melnikova M. Ne prosto panelki. - Elektronnoe izdanie 1.1, 2020. -130 s.
- [3] Vetrova A. Rajskoe mesto: istoriya odesskoj Arkadii, - foto. - Sajt goroda Odessy, ot 24.06.2021. <https://www.048.ua/news/3130324/rajskoe-mesto-istoria-odesskoj-arkadii-foto>
- [4] Новобудови Одеси на карті - ЛУН.  
<https://lun.ua/uk/%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B1%D1%83%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B8-%D0%BE%D0%B4%D0%B5%D1%81%D0%B8-%D0%BD%D0%B0-%D0%BA%D0%B0%D1%80%D1%82%D1%96?radius=260#14.8/46.43438/30.76585>
- [5] Balaba A. Opros dnya: Kak vy odnosites k plotnoj vysotnoj zastrojke Gagarinskogo plato? - video. - Sajt goroda Odessy, ot 24.02.2020. <https://www.048.ua/news/2672096/opros-dna-kak-vy-otnosites-k-plotnoj-vysotnoj-zastrojke-gagarinskogo-plato-video>
- [6] Velmozhko A. Arkadiya iz elitnogokurorta prevratilas v spalnyj zhilmamassiv. – Odesskij kurer, ot 17.04.2020.
- [7] ZhK Atmosfera. Oficijnij sajt. <https://atmosphere.od.ua/vantage.html>
- [8] Korba G. «Mij rajon peretvorivsya na getto»: sho ne tak zi spalnimi rajonami Kiyeva <https://www.bbc.com/ukrainian/features-55066006>
- [9] Yakobs D. Smert i zhizn bolshih amerikanskih gorodov. –К.,2011.-460 s.

---

**CURRENT STATE AND DEVELOPMENT PROSPECTS OF  
ARKADIA RESIDENTIAL DISTRICT IN ODESA****Savytska O. S.,**PhD Arch., Professor, Department of Urban Planning,  
olgasavgrad@gmail.com, ORCID: 0000-0003-0362-2502**Inakina A. A.,**Senior Lecturer, Department of Urban Planning,  
anastasia\_inyakina@ogasa.org.ua, ORCID: 0000-0002-5200-9395**Savastru M. M.,**Student, Department of Architecture of Buildings and Structures  
marinasavastru0506@gmail.com, ORCID: 0000-0003-2580-5393*Institute of Architecture and Art,  
Odessa State Academy of Civil Engineering and Architecture, Odessa*

**Abstract.** This article deals with issues related to the analysis of the industrial development of the Arcadia district in the city of Odesa and the impact of this development on the quality of life of people living in this area. In recent years, the chaotic demolition of individual buildings in Arcadia and the development of the district in the form of high-rise residential buildings have been observed, which leads to the disruption of the urban fabric, which has historically developed for the worse, and creates loads on existing engineering networks. Cartographic and on-site studies have shown that the residential area of Arcadia has preserved the existing infrastructure, which does not correspond to today's times and requires rethinking. This article examines the prospects for the development of the district's infrastructure, the main problems, their solutions, on the example of other European cities, and the presence of existing social and household infrastructure. Attention is drawn to already existing positive and negative features of the district, analysis of new residential complexes and human life in these conditions, its quality. Advantages and disadvantages of the district are analyzed; interaction with other districts, motivation to interact with other districts: do residents of «autonomous» new buildings need it; does it make sense to buy real estate in the Arcadia area for a family with one or more teenagers; «life scenario» in the Arcadia area. Today, the construction of residential buildings continues in Arcadia, but the design priorities have changed fundamentally: the first place comes to the profit from the sale of apartments, which leads to the construction of exclusively high-rise buildings, the reduction of distances between buildings, which leads to the fulfillment of the conditions of insolation of residential premises, creates problems with parking personal transport. Also, the issues of household services are not solved, the burden is created on existing schools and kindergartens due to the lack of construction of new ones.

**Keywords:** Odesa, Arcadia, pedestrian and transport, social and household infrastructure, residential complexes.