

УДК 711.7

Овсянкін О. П.¹, Інякіна А. А.²

¹ ст. викл. каф. містобудування
metrika2003@gmail.com,
orcid.org/0009-0002-6131-3062,

² ст. викл.
anastasia_inyakina@odaba.edu.ua,
orcid.org/0000-0002-5200-9395

^{1, 2} Одеська державна академія будівництва та архітектури

РОЛЬ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УРБАНІСТИЧНІЙ ТРАНСФОРМАЦІЇ ДЕПРЕСИВНИХ РАЙОНІВ ОДЕСИ: ІСТОРІЯ, СУЧАСНІСТЬ, ПЕРСПЕКТИВИ

© Овсянкін О. П., Інякіна А. А., 2025

<https://doi.org/10.32347/2519-8661.2025.34.175-181/>

Стаття присвячена аналізу ролі залізничної інфраструктури у формуванні та трансформації депресивних районів міста Одеси. У роботі розглянуто історичні етапи розвитку залізничної мережі, її вплив на просторову структуру міста, а також сучасні проблеми, пов'язані з деградацією промислових зон, транспортною та соціальною ізоляцією. Особлива увага приділена таким районам, як Пересип, Молдаванка Середньохонтанська (Сахалінчик), що сформувалися під впливом залізничних вузлів і сьогодні характеризуються низьким рівнем благоустрою, екологічними проблемами та соціально-економічним спадом. У статті представлені можливі шляхи реорганізації та ревіталізації таких територій через модернізацію залізничної інфраструктури, перепрофілювання невикористовуваних об'єктів та інтеграцію залізничних вузлів з міським транспортом. Окремо розглядається перспектива перенесення вокзалу «Одеса-Головна» за межі історичного центру як стратегічного кроку до покращення міського середовища та відновлення соціальної й просторової єдності міста. Робота підкреслює необхідність комплексного урбаністичного підходу та міждисциплінарного планування при реконструкції транспортних територій в умовах сталого розвитку.

Ключові слова: залізниця, постіндустріальний розвиток територій, депресивні райони, сервітути, урбаністична трансформація, Одеса, ревіталізація, транспортна інтеграція, вокзал, сталий розвиток міста, міське планування.

Постановка проблеми: Залізнична інфраструктура Одеси, яка відігравала ключову роль у формуванні міської структури впродовж XIX–XX століть, сьогодні втрачає своє первинне функціональне значення, залишаючи по собі занедбані, слабо інтегровані в міське середовище території. Багато таких ділянок розташовані в депресивних районах із низьким рівнем соціально-економічного розвитку, слабким транспортним сполученням та деградованим міським ландшафтом. Водночас ці території мають значний потенціал для ревіталізації, комплексного розвитку і повторного включення в міське життя. Проблема полягає у відсутності цілісної стратегії використання цих просторів як каталізаторів урбаністичних трансформацій та соціально-економічного відновлення.

Мета дослідження: Визначити роль залізничної інфраструктури у формуванні та трансформації депресивних міських районів Одеси, а також розробити пропозиції щодо їхньої

ревіталізації на основі аналізу історичного розвитку, сучасного стану та перспективного потенціалу залізничних територій.

Вступ. Залізнична інфраструктура традиційно відіграє ключову роль у формуванні просторової структури міст, маючи суттєвий вплив на розвиток промислових зон, транспортних зв'язків та житлової забудови [1; 2]. У містах пострадянського простору, зокрема в Одесі, залізниці не лише сприяли економічному зростанню, а й значною мірою визначили територіальне зонування, включаючи появу районів із несприятливою соціально-економічною ситуацією. У центральній частині міста, безпосередньо біля чинного вокзалу «Одеса-Головна», розташована колишня промислова зона, яка наразі являє собою ділянки з занедбаними, непрезентабельними територіями, що не використовуються за призначенням і формують деградований міський простір (рис 1. Б). Ці території характеризуються покинутими виробничими будівлями, складськими приміщеннями та ділянками з залишками інфраструктури, що давно втратила свою функціональну значущість [3]. Відсутність комплексного розвитку та реконструкції призвела до соціального й економічного занепаду цього району, зниження рівня безпеки та погіршення якості життя місцевого населення [3; 4]. У результаті ця зона створює бар'єр між центральною частиною Одеси та прилеглими житловими районами, ускладнюючи пішохідне та транспортне сполучення, а також обмежуючи можливості для інвестицій і сталого розвитку міського середовища [1].

Історичний контекст. Розвиток залізничної мережі в Одесі розпочався у другій половині XIX століття і став важливим чинником економічного та територіального зростання міста. Перша залізнична лінія Одеса—Балта була відкрита у 1865 році й стала не лише транспортним, а й політико-стратегічним проектом. Ця лінія з'єднала одеський порт із внутрішніми регіонами, забезпечивши швидке вивезення зерна та інших сільськогосподарських продуктів. У подальшому будівництво залізниць продовжувалося, формуючи стійку транспортну систему, що з'єднала Одесу з Києвом, Харковом, Львовом та іншими великими містами [6; 7].

Формування залізничних вузлів в Одесі відбувалося поетапно, відповідно до змін транспортних потоків, розвитку промисловості та містобудівних завдань. Ключовим об'єктом стала станція Одеса-Головна (центральный вокзал), збудована у 1870-х роках і неодноразово реконструйована. Її архітектурний образ, зокрема будівля вокзалу, проєктувався з урахуванням зростання пасажиропотоку та символічної ролі в міському просторі [8].

Окрім головного вокзалу, важливими вузловими точками стали станції Одеса-Застава I, Одеса-Вантажна, Одеса-Пересип, Одеса-Сортувальна та інші. Вони відігравали допоміжну роль, забезпечуючи вантажні перевезення, технічне обслуговування поїздів і зв'язок із промисловими підприємствами. На цих станціях розвивалася локальна залізнична інфраструктура: депо, ремонтні майстерні, сортувальні колії, під'їзні залізничні гілки [9].

Залізнична інфраструктура суттєво вплинула на планувальну структуру міста. Території вздовж залізниць часто використовувалися під промислову забудову, склади, інженерні споруди та житлові масиви для працівників залізниці. Таким чином, поблизу залізничних вузлів формувалися робітничі селища, нерідко з обмеженим рівнем благоустрою, що зумовило їх подальший розвиток як районів із комплексними соціальними проблемами. Залізниці виступили фізичним бар'єром, який розділяв міську тканину, що особливо проявляється в районах Пересипу, Слобідки, Застави, Сортувальної тощо. Ці райони тривалий час залишалися на периферії містобудівної уваги, опинившись між промисловими зонами та транспортними коридорами. Водночас залізничні об'єкти визначили розміщення магістралей, трамвайних ліній, автобусних маршрутів, тим самим впливаючи на транспортну доступність і розвиток прилеглих територій.

Характеристика депресивних районів Одеси. Депресивні райони- це міські території з високим рівнем безробіття, бідності, фізичним зношенням житлового фонду, екологічною деградацією, низькою інвестиційною привабливістю та значними соціальними проблемами. Особливо тривожним є те, що частина таких зон розташована поблизу історичного центру Одеси, поруч із

залізничною інфраструктурою. Їхня наявність у центральній частині міста знижує якість життя мешканців, ускладнює процеси сталого розвитку та перешкоджає ефективному використанню територіального потенціалу. Сумарна площа цих територій складає не менше ніж 1/50 (або 2%) загальної площі міста. Формування депресивних районів тісно пов'язане з розвитком залізниці, промисловості та складської логістики. Нині більшість цих об'єктів втратили актуальність, однак продовжують домінувати в міському ландшафті, формуючи бар'єри, екологічне навантаження та шумове забруднення [10]. Застаріла інженерна й транспортна інфраструктура, фрагментоване середовище, дефіцит громадських просторів і сервісів, слабка пішохідна доступність- усе це спричиняє просторову й соціальну ізоляцію окремих районів, що суттєво посилює диспропорції у розвитку міста.

До депресивних територій Одеси належать такі райони, як Молдаванка, Пересип, зона між станцією Одеса-Товарна та Сахалінчиком, а також приміські квартали на захід від Лузанівки. Молдаванка, що почала формуватись у XIX столітті, розвивалась паралельно з Одеським залізничним вузлом і нині значною мірою оточена залізничними коліями з півдня та сходу, що створює просторову та соціальну ізоляцію району. Забудова переважно зношена, інфраструктура деградує, зберігається складна екологічна ситуація через сусідство з промисловими зонами [10]. Пересип- ще один приклад історично сформованої промислово-залізничної території, фрагментованої транспортними артеріями, зі зниженою привабливістю для мешканців і бізнесу [11]. Територія між станціями Одеса-Товарна та Сахалінчиком виконує функцію буфера між активною залізничною інфраструктурою та житловими масивами. Проте на практиці вона є просторово фрагментованою, малоприсадибною для проживання та слабо інтегрованою в міське середовище. Це створює ефект «пляшкового горлечка» у сполученні житлових районів Черемушки, Таїрова та Молдаванки, додатково навантажуючи район Вокзалу. Подібні проблеми мають і західні околиці Лузанівки- район уздовж залізничної гілки в напрямку Куяльника, який історично формувався як малозабезпечене передмістя зі слабким транспортним сполученням, відсутністю соціальної інфраструктури та високими ризиками соціальної маргіналізації. Усі ці території мають значний потенціал для ревіталізації, але потребують комплексного урбаністичного втручання. (рис 1. А). Також чинними залишаються **залізничні сервітутти** - правові норми, що поширюються на колишні або частково функціонуючі транспортні коридори й суттєво ускладнюють реалізацію містобудівних трансформацій. Відсутність чіткої політики щодо відчуження чи перепрофілювання таких земель гальмує розвиток і перешкоджає задоволенню актуальних міських потреб. Наразі бракує не лише механізмів правового врегулювання, а й комплексної стратегії ревіталізації залізничних територій. Необхідною є розробка цілісної урбаністичної політики, що передбачає трансформацію сервітутних зон у повноцінні житлові, громадські чи інноваційні простори з дотриманням принципів сталого розвитку та інклюзивності [12].

Сучасний стан і перспективи. Сучасний стан залізничної інфраструктури в Одесі характеризується збереженням її стратегічного значення, однак значна частина об'єктів - зокрема станції, депо та під'їзні колії- перебувають у технічно зношеному стані, що знижує ефективність їх використання. Залізнична мережа фрагментує міський простір, особливо в районах Пересипу, Молдаванки та Слобідки, створюючи бар'єри для транспортної та соціальної інтеграції. Центральний вокзал «Одеса-Головна» є перевантаженим, має недостатньо комфортну інтеграцію з міським громадським транспортом і функціонує як тупиковий, що обмежує його пропускну здатність, ускладнює організацію руху поїздів і вимагає додаткових маневрових операцій, спричиняючи затримки та зниження загальної ефективності роботи залізничного вузла [12].

Модернізація залізничної інфраструктури має потенціал суттєво вплинути на депресивні райони міста, створюючи нові робочі місця та приваблюючи інвестиції, а також стимулюючи розвиток малого бізнесу, сервісної сфери та житлового будівництва [13,14]. Реконструкція та ревіталізація територій навколо залізничних станцій відкриває можливості для відновлення занедбаних міських просторів і формування більш привабливого міського середовища. Для розвитку інфраструктури рекомендується провести інвентаризацію та перепрофілювання неефективно використаних

залізничних територій, створити проекти змішаного використання, що поєднують житло, бізнес і соціально-культурні простори, розвивати інтегровані транспортно-пересадкові вузли з акцентом на пішохідну доступність, а також впровадити публічно-приватне партнерство для реконструкції застарілої інфраструктури.

Можливим першим кроком до модернізації транспортної інфраструктури Одеси може стати перенесення центрального залізничного вокзалу «Одеса-Головна» за межі історичного центру міста. Звільнення великої території у центрі Одеси відкриває широкі можливості для комплексної трансформації міського середовища: створення сучасних житлових кварталів, громадських просторів, зелених зон і вдосконалення транспортної інфраструктури. Формування нових вулиць і скверів підвищить комфортність і привабливість центру для мешканців та туристів. Одним із ключових наслідків стане інтеграція Молдаванки, яка нині частково ізольована залізничними коліями та вокзальним вузлом. Усунення фізичних і соціальних бар'єрів забезпечить кращий зв'язок із центром, зменшить ізоляцію району, покращить транспортну доступність і стимулює соціально-економічний розвиток. Існуючий вокзал створює значне навантаження на прилеглі вулиці. Автостанція поряд із ним хоча й забезпечує пересадку пасажирів, водночас перевантажує міську дорожню мережу. Перенесення залізничного вузла зменшить трафік у центрі, підвищить безпеку руху та покращить міську мобільність[15]. В умовах розширення міста важливо забезпечити сталий розвиток інфраструктури. Нові райони, передбачені Генпланом, вимагатимуть швидкісного електротранспорту, інтегрованого із залізницею. Проект потребує детального техніко-економічного обґрунтування, але його реалізація дозволить створити цілісне, зручне та безпечне міське середовище.

Висновки. Залізнична інфраструктура історично відігравала ключову роль у формуванні просторової структури Одеси, значною мірою впливаючи на економічний розвиток, транспортну доступність та соціальну організацію міських територій. У період індустріального зростання залізниці сприяли розширенню міста, проте в умовах постіндустріальної трансформації багато районів, сформованих навколо залізничних вузлів та промислових зон, опинилися в стані занепаду. Це спричинило їхню соціальну маргіналізацію, низький рівень благоустрою, екологічні проблеми та транспортну ізоляцію.

Прикладами таких територій є Пересип та Молдаванка де залізнична інфраструктура створює бар'єри для інтеграції з іншими районами міста, спричиняє фрагментацію міського простору та ускладнює доступ до соціальних сервісів. Водночас ці території мають значний потенціал для ревіталізації. За умови реалізації комплексного урбаністичного підходу, що включає модернізацію транспортної інфраструктури, перепрофілювання застарілих об'єктів та створення інтегрованих транспортно-пересадочних вузлів, вони можуть стати повноцінними елементами оновленої міської тканини.

Однією з можливих стратегій є **перенесення вокзалу «Одеса-Головна»** за межі історичного центру міста. Це дозволить не лише розвантажити центральні райони, усунути транспортні та просторові конфлікти, а й створити нові міські простори, придатні для житлової, громадської та культурної забудови. Модернізація залізничної інфраструктури в цілому здатна вплинути на трансформацію занепадлих районів, покращити просторову структуру міста та забезпечити ефективніші зв'язки у межах транспортної мережі Одеси.

Загалом успішне оновлення залізничних територій вимагає міждисциплінарного підходу до планування, активної участі місцевої громади та залучення інвестицій. Лише за таких умов можлива трансформація депресивних районів у сучасні, комфортні та функціонально збалансовані міські середовища, що сприятиме сталому розвитку Одеси.



РОЛЬ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УРБАНІСТИЧНІЙ ТРАНСФОРМАЦІЇ ДЕПРЕСИВНИХ РАЙОНІВ ОДЕСИ.

ІСТОРІЯ, СУЧАСНІСТЬ, ПЕРСПЕКТИВИ

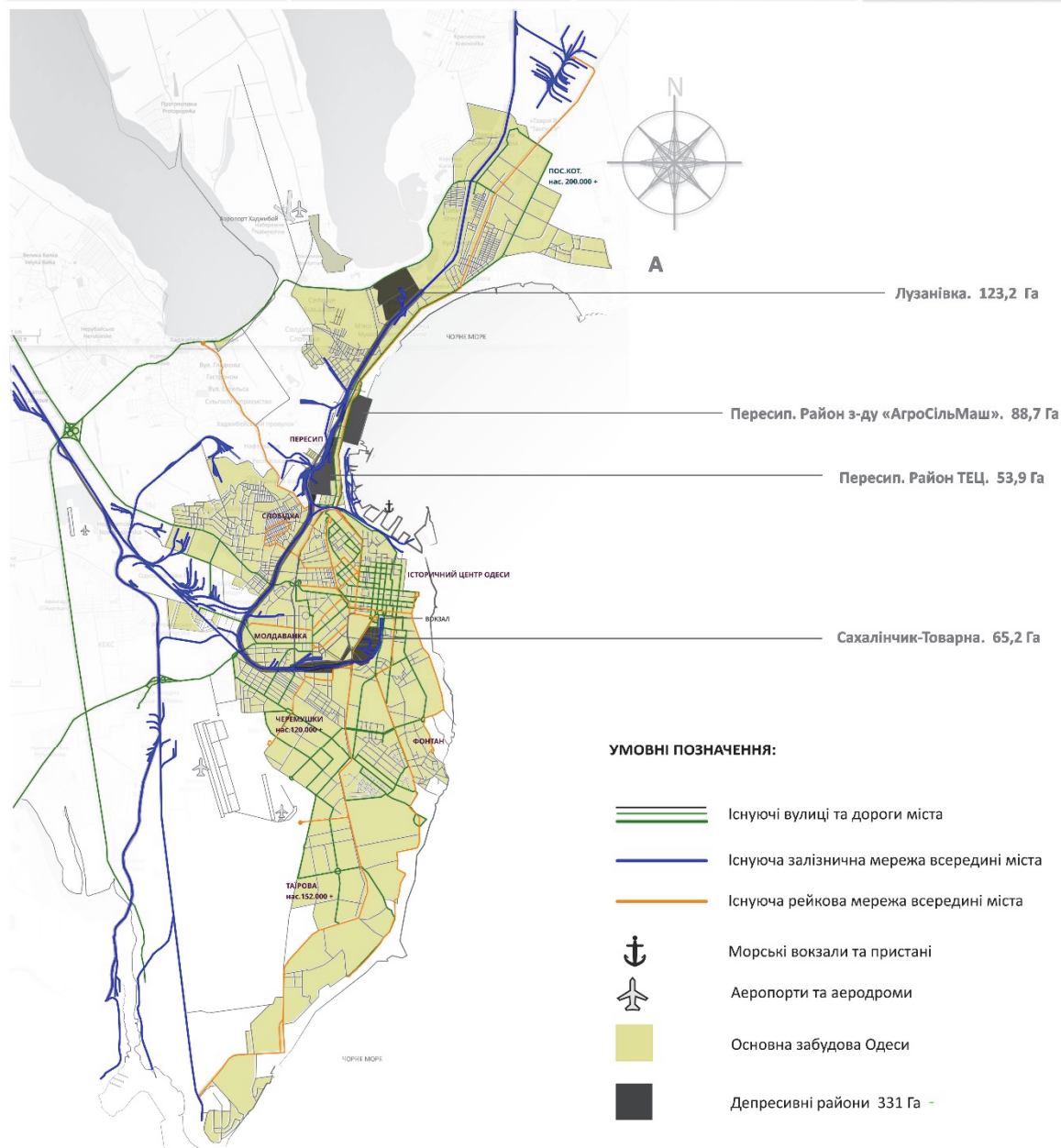


Рис. 1

А.СХЕМА ЛОКАЛІЗАЦІЇ ДЕПРЕСИВНИХ ЗОН БІЛЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВУЗЛІВ ТА ЛІНІЙ

Автор. Арх. О.Овсянкін. Одеса 2025р. (Виконано на підставі GIS-ресурсів OpenStreetMap та Gooogl Earth.)

Б. ФОТОФІКСАЦІЯ ДЕПРЕСИВНИХ ЗОН БІЛЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВУЗЛІВ ТА ЛІНІЙ. ОДЕСА-ТОВАРНА

Джерела

1. Stanilov M. (ed.). *The post-socialist city: Urban form and space transformations in Central and Eastern Europe*. Routledge, 2007. 320 p.
2. Боровець З. Залізнична лінія Одеса-Балта (160 років тому) .. *Український погляд*. 2023. URL: <https://ukrpohliad.org/blogs/zaliznychna-liniya-odesa-balta-160-rokiv-tomu.html> (дата звернення: 11.06.2025).
3. Погляд у минуле: Історія Одеської залізниці .. *Raillog*. URL: <https://raillog.uz.ua/podii/pohlyad-u-mynule-istoriya-odeskoi-zaliznytsi-stantsiya-holta>. (дата звернення: 11.06.2025).
4. Одеська залізниця: як будували та відкривали першу залізницю з Одеси до Балти .. *Odessa Life*. URL: <https://odessa-life.od.ua.uk/article-uk/den-v-istorii-iak-buduvaly-ta-vidkryvaly-pershu-zaliznytsiu-z-odesy-do-balty> (дата звернення: 11.04.2025).
5. Одеський залізничний вокзал, Одеса .. *Inside-UA*. URL: <https://inside-ua.com/places/odeskyi-zaliznychnyi-vokzal> (дата звернення: 11.04.2025).
6. Markandya A., Wilman E. *Urban Regeneration and Sustainable Transport*. Routledge, 2017. 276 p. ISBN 978-1138882957.
7. Kholodilin K. A., Gippner P. The role of transport infrastructure in the urban development of post-Soviet cities .. *Cities*. 2020. Vol. 104. Article 102761. DOI: 10.1016/j.cities.2020.102761.
8. Evans G., Menon G. Railway stations and urban regeneration: An international perspective .. *Transport Policy*. 2019. Vol. 85. P. 49–58. DOI: 10.1016/j.tranpol.2019.01.011.
9. Meijers E., Romein A. Territorial cohesion in urban–rural networks: The role of transport infrastructure .. *European Planning Studies*. 2014. Vol. 22, No. 9. P. 1833–1852. DOI: 10.1080.09654313.2013.816626.
10. Carmona M. et al. *Public Places – Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Routledge, 2010. ISBN 9780415474522.
11. Bourne L. S., Halfacree K. et al. *Redesigning the City: Urban Design and Regeneration*. Annable Press, 2003. ISBN 9780415289702.
12. Bański J., Czapiewski K. S. Railway station renaissance: The rebirth of passenger nodes in European cities .. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*. 2008. Vol. 8, No. 1. P. 14–33. ISSN 1567-7141.
13. Овсянкін О. До питання можливості реконструкції території Одеського вокзалу .. *Одеська державна академія будівництва та архітектури*. 2024. DOI: 10.32347.2786-7269.2024.7.102-113.
14. Meijers E., Romein A. Territorial cohesion in urban–rural networks: The role of transport infrastructure .. *European Planning Studies*. 2014. Vol. 22, No. 2. P. 353–371.

Referens:

1. Stanilov M. (ed.). *The post-socialist city: Urban form and space transformations in Central and Eastern Europe*. Routledge, 2007. 320 p.
2. Боровець З. Залізнична лінія Одеса–Балта (160 років тому) // *Український погляд*. 2023. URL: <https://ukrpohliad.org/blogs/zaliznychna-liniya-odesa-balta-160-rokiv-tomu.html> (дата звернення: 11.06.2025).
3. Погляд у минуле: Історія Одеської залізниці // *Raillog*. URL: <https://raillog.uz.ua/podii/pohlyad-u-mynule-istoriya-odeskoi-zaliznytsi-stantsiya-holta> (дата звернення: 11.06.2025).
4. Одеська залізниця: як будували та відкривали першу залізницю з Одеси до Балти // *Odessa Life*. URL: <https://odessa-life.od.ua/uk/article-uk/den-v-istorii-iak-buduvaly-ta-vidkryvaly-pershu-zaliznytsiu-z-odesy-do-balty> (дата звернення: 11.04.2025).
5. Одеський залізничний вокзал, Одеса // *Inside-UA*. URL: <https://inside-ua.com/places/odeskyi-zaliznychnyi-vokzal> (дата звернення: 11.04.2025).
6. Markandya A., Wilman E. *Urban Regeneration and Sustainable Transport*. Routledge, 2017. 276 p. ISBN 978-1138882957.

7. Kholodilin K. A., Gippner P. The role of transport infrastructure in the urban development of post-Soviet cities // *Cities*. 2020. Vol. 104. Article 102761. DOI: 10.1016/j.cities.2020.102761.
8. Evans G., Menon G. Railway stations and urban regeneration: An international perspective // *Transport Policy*. 2019. Vol. 85. P. 49–58. DOI: 10.1016/j.tranpol.2019.01.011.
9. Meijers E., Romein A. Territorial cohesion in urban–rural networks: The role of transport infrastructure // *European Planning Studies*. 2014. Vol. 22, No. 9. P. 1833–1852. DOI: 10.1080/09654313.2013.816626.
10. Carmona M. et al. *Public Places – Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Routledge, 2010. ISBN 9780415474522.
11. Bourne L. S., Halfacree K. et al. *Redesigning the City: Urban Design and Regeneration*. Annable Press, 2003. ISBN 9780415289702.
12. Bański J., Czapiewski K. S. Railway station renaissance: The rebirth of passenger nodes in European cities // *European Journal of Transport and Infrastructure Research*. 2008. Vol. 8, No. 1. P. 14–33. ISSN 1567-7141.
13. Овсянкін О. До питання можливості реконструкції території Одеського вокзалу // *Одеська державна академія будівництва та архітектури*. 2024. DOI: 10.32347/2786-7269.2024.7.102-113.
14. Meijers E., Romein A. Territorial cohesion in urban–rural networks: The role of transport infrastructure // *European Planning Studies*. 2014. Vol. 22, No. 2. P. 353–371.

Oleksandr Ovsiankin ¹, Anastasiia Iniakina ²

¹ Assistant, Department of Urban Planning

² senior lecturer

Odessa State Academy of Civil Engineering and Architecture, Odessa

THE ROLE OF RAILWAY INFRASTRUCTURE IN THE URBAN TRANSFORMATION OF DEPRESSED AREAS OF ODESSA: HISTORY, PRESENT, AND PROSPECTS

Abstract The article is devoted to analyzing the role of railway infrastructure in the formation and transformation of depressed areas in the city of Odesa. It examines the historical stages of railway network development, its impact on the city's spatial structure, and current challenges related to the degradation of industrial zones, as well as transport and social isolation. Special attention is given to districts such as Peresyp, Moldavanka, and Seredn'ofontanska (Sakhalinchyk), which emerged under the influence of railway hubs and are now characterized by poor urban conditions, environmental issues, and socio-economic decline. The article presents possible strategies for the reorganization and revitalization of these areas through the modernization of railway infrastructure, repurposing of unused facilities, and integration of railway hubs with the urban transport system. It also considers the potential relocation of the "Odesa-Holovna" railway station outside the historical center as a strategic step toward improving the urban environment and restoring the city's social and spatial unity. The study highlights the need for a comprehensive urban approach and interdisciplinary planning in the reconstruction of transport-related areas under the principles of sustainable development.

Keywords: railway, post-industrial development of territories, depressed areas, servitudes, urban transformation, Odesa, revitalization, transport integration, railway station, sustainable urban development, urban planning.