

**МІСТОБУДУВАННЯ**DOI: <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2023.66.105-125>

УДК 711.581

**Довганюк Анатолій Іванович,**  
*асистент кафедри архітектури та збереження об'єктів*  
*Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО*  
*Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича*  
[adovganyuk@gmail.com](mailto:adovganyuk@gmail.com),  
<http://orcid.org/0000-0002-8052-9304>

**ІСТОРИКО-МІСТОБУДІВНИЙ РОЗВИТОК  
ПРИВОКЗАЛЬНОГО РАЙОНУ МІСТА ЧЕРНІВЦІ**

**Анотація:** у статті висвітлюється територіальний розвиток Привокзального району міста в Австро-Угорський, Румунський, Радянський період розвитку міста Чернівці. Розглянуто формування забудови вулиць району Привокзального району яка ввійшла до списку пам'яток архітектури місцевого значення. Проаналізовано містобудівну документацію міста, розглянуто проєкт детального плану Привокзального району, який був розроблений в Радянський період.

**Ключові слова:** проєкт детального планування; житловий район; житлове утворення; житлова забудова; житловий фонд; архітектурно-планувальна організація території; будівлі підвищеної поверховості; силуетне утворення району; кільцева міська магістраль.

**Постановка проблеми.** Територія району має складний пересічний рель'єф. Внаслідок великої крутості схилів і наявності зсувних явищ, значна частина території непридатна під забудову житловими та громадськими будівлями і могла б бути використана тільки для створення зелених масивів.

На території району є не велика кількість занедбаних будівель і споруд на колишніх ділянках промислових підприємств які очікують свого часу реконструкції та ревіталізації.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Історико-містобудівні дослідження Чернівців провели та висвітили Коротун І. В. [1] в кандидатській дисертації Приципи і методи архітектурно-планувальної організації ансамблевої забудови, Вечерський В. В., Скібіцька Т. В. та Сердюк О. М., в містобудівній документації – Коригування історико-архітектурного опорного плану і проєкту зон охорони пам'яток та визначення меж і режимів використання історичних ареалів міста Чернівці [2], також за участю цих же

авторів історико-містобудівні дослідження Чернівців відображені у виданні присвяченому 600-річчю першої згадки про місто Чернівці в історичних джерелах [3], Марія Никирса проводила історико-містобудівні дослідження Чернівців та висвітлила в наступних виданнях: у виданні Чернівці. Документальні нариси з історії вулиць і площ [4] та у виданні Чернівці: Історія та сучасність (колективна монографія), розділ 10 Забудова Чернівців: площі, вулиці, споруди, нові мікрорайони, перспектива (1774-2008pp.) [5]. Містобудівними дослідженнями міста Чернівці займався Колядинський П. В. який частково представив їх в кандидатській дисертації Територіально-функціональна організація та стратегія розвитку великого міста на прикладі міста Чернівці[6].

**Метою публікації** є дослідження історико-містобудівного, територіального розвитку Привокзального району міста яке може призвести до кращого балансу у використанні земельних ресурсів, варіантів трансформації територій колишніх промислових зон та підприємств які на цих зонах частково функціонують або занедбані та ліквідовані.

**Основна частина.** Нинішня вулиця Юрія Гагаріна складається з двох колишніх вулиць та площі. Перша з них до 1918 року мала назву Вокзальна (Bahnhofgasse), а до 1940 року - Бретяну. Друга вулиця до 1918 року називалася Мостова (Brückengasse), а до 1940 року - Хотинська. Перед вокзалом також знаходилася невелика площа, яка мала назву Вокзальна (Bahnhofsplatz), після 1918 року - це площа Герей, що румунською значить „вокзальна”. Згідно з рішенням Чернівецької міської ради № 253 від 24 серпня 1944 року вулицю Бретяну перейменували на Вокзальну, а Хотинську і площу Герей об'єднали у вулицю Хотинську. З 1961 року дві вулиці були об'єднані в одну, в назві якої увіковічили ім'я першого космонавта Юрія Гагаріна [4].

На площі Герей знаходилися приміщення Товариства праці, гуртожиток залізничників, а також будинок для приїжджих. На вулиці Хотинській розташовувалися цегельні Розенблатта та Гербеля. Наприкінці XIX століття ця вулиця була досить щільно забудована.

Згідно з розпорядженням представника Президента України № 161 від 23 березня 1994 року та постановою уряду № 30 від 18 лютого 1987 року дев'ять споруд вулиці належать до пам'яток архітектури місцевого значення. Це, зокрема, приміщення колишнього пивоварного заводу (Гагаріна, 13), залізничного вокзалу (Гагаріна, 38), гуртожитку залізничників (Гагаріна, 19) та прибуткових і житлових будинків (Гагаріна, 3, 5, 23, 31, 32-34) [4].

Основна споруда вулиці - приміщення залізничного вокзалу. Введення в дію залізничного сполучення сприяло промислому розвитку міста. Перший

залізничний вокзал, за словами Р. Ф. Кайндля, було споруджено у 1856-1866 роках [7].

Перший поїзд прибув у Чернівці 1-го вересня 1866 року. Розвиток залізничного сполучення мав великий вплив на промисловість міста. Залізниця зумовила забудову припрутського району Чернівців. На цій території були споруджені великі та малі підприємства, серед яких – майстерні з обслуговування і ремонту рухомого складу залізниці, паровий млин Шльосманна (вул. Прутська), паровий завод Гьобеля (вул. Вокзальна), пивоварний завод Штайнера (вул. Мостова), паровий лісопильний завод. Із розвитком промисловості в забудову міста вкладалися значні кошти приватного капіталу [4].

Після побудови нового вокзалу було прокладено нову вулицю, якій надали назву Вокзальна, тоді як попередня Вокзальна була перейменована на Старовокзальну (alte Bahnhofstrasse), в румунський час вона отримала назву Каля Плевней (нині П. Нікітіна) [4].

У фонді Чернівецького магістрату збереглися плани, кошториси і доповідні записки про благоустрій вулиці Старовокзальної. На плані нанесено основну вулицю, станцію, льодовню, склади, школу, а також розташовані неподалік вулиці, серед яких Steingasse (нині Переяславська), Normusaki (нині нижня частина вул. М. Заньковецької) та Vilaergasse (нині Чернишевського). Міщани Ронхетті та Бекк після проведених з ними переговорів обміняли свої ділянки ґрунту для прокладання тротуарів вулиці поблизу пивоварні, правда, тільки за умови збереження існуючих дерев, які своїм корінням утримували територію від зсувів і забезпечували також міцність розташованих тут будинків. У цій частині міста не можна було допустити будь-якого виймання ґрунту, тому тротуари мали прокладатися над існуючим рівнем за спеціальною технологією [8].

На вулиці Каля Плевней станом на 1940 рік знаходилася міська комунальна школа, кілька приміщень залізничного спрямування та спеціальна церква для залізничників [4].

П'ять споруд цієї вулиці згідно з розпорядженням представника Президента України № 161 від 23 березня 1994 року, постановами уряду № 30 від 18 лютого 1987 року належать до пам'яток архітектури місцевого значення. Це приміщення церкви Святого Антонія (Нікітіна, 31), муніципальної народної школи (Нікітіна, 29), виноробного заводу (Нікітіна, 3), будинку пожежної охорони (Нікітіна, 2а) та адміністративного будинку, (Нікітіна, 2 – Гагаріна, 17) [4].

Питання про будівництво власної церкви неподалік вокзалу було порушене працівниками залізниці. Римо-католицька консисторія підтримала цю

ініціативу. У 1896 році було створено комітет з будівництва римо-католицької церкви неподалік залізничного вокзалу. Для побудови залізничної церкви товариству знадобилось п'ять років. У 1908 році храм Святого Антонія було відкрито [4].

З приходом радянської влади церкву закрили. Збереглася її характеристика, складена уповноваженим Ради у справах релігійних культур по Чернівецькій області: „Закрився храм по причині відсутності служителя культу - ксьондза. Знаходиться поблизу залізничного вокзалу, віддалений від центру міста. Приміщення костьолу невелике, збудовано з цегли. Костьол був філійним. У ньому проводилась служба для греко-католиків і римо-католиків. До серпня 1945 року костьол, хоча не працював, все ж знаходився під контролем священиків парафіяльних костьолів та віруючих. Коли почався масовий виїзд польського населення до Польщі, він залишився без господаря. Частина майна вивезли до Польщі, частину передали до діючого головного римо-католицького храму. Кількість римо-католиків у місті зменшилася до 200 осіб” [9].

Споруду недіючого костьолу Святого Антонія по вулиці Старовокзальній, 37 наприкінці 1946 року було передано залізничному училищу Кишинівської залізниці для використання в навчально-виробничих цілях із правом переустаткування [10].

Рішенням 26 сесії IV скликання Чернівецької міської ради від 1 листопада 2004 року споруда храму Святого Антонія по вулиці Никітіна, 31 була вилучена з балансу професійно-технічного училища і передана безоплатно у власність Українській греко-католицькій церкві Коломийсько-Чернівецької єпархії. Сьогодні храм знову слугує тій меті, заради якої і був збудований [4].

До храму Святого Антонія прилягала споруда муніципальної народної школи. Наприкінці XIX століття спорудження школи в нижній частині міста стало вимогою часу. Незважаючи на те, що в Чернівцях упродовж останніх десятиліть XIX ст. було побудовано чимало шкіл, діти нижньої частини міста мусили добиратися до шкіл, розташованих переважно у центрі міста, що вимагало багато часу і було дуже незручно. Для дітей з віддалених від центру вулиць, зокрема Мостової (Brückengasse), Водної (Wasssergasse), Вербової (Weidengasse), Прутської (Prutgasse) (нині вулиці Ю. Гагаріна, Севастопольська, Машинобудівників, Прутська відповідно) було відкрито школу, яку розташували у винаймленому приміщенні. Проте у цьому районі не було будинків, які б відповідали вимогам щодо шкільних установ. Тому магістрат вважав спорудження школи у цьому районі невідкладною справою. Восени 1886 року будівельним ад'юнктом Фрьошлем було розроблено проєкт, кошторис і план майбутньої новобудови, які були схвалені общинною радою.

Будівництво розпочали під керівництвом міського архітектора Еміля фон Регіуса [4].

16 липня 1888 року бургомістр Чернівців Антон Кохановський у супроводі міського радника Бекка побував на новобудові, вже майже готовій до використання. Школа мала на першому поверсі 2 великі світлі класи, канцелярію та конференцзалу, на другому поверсі розташовувалися квартири директора та сторожа школи, 4 класи, учительська та методичний кабінет. Коридори були світлими, просторими, сходи – зручними. Усі класи забезпечувались відповідною вентиляцією. Подбали і про освітлення [4].

Незважаючи на невеликі об'єми споруди, вона була настільки зручною, що довгий час служила зразком для будівництва невеликих шкільних приміщень. Оточена садом, школа стала окрасою району. До шкільного саду прилягав спортивний майданчик. Зведенням цієї споруди магістрат іще раз засвідчив свою турботу про підростаюче молоде покоління у чернівчан [11]. Нині у цій споруді розташовано професійно-технічне и училище залізничників № 14. Його було створено згідно з наказом Головного управління трудових резервів при Раді Міністрів СРСР № 33 від 23 лютого 1945 року. За більше ніж шістдесятирічний термін існування училище підготувало понад 27 тисяч кваліфікованих робітників для залізничного транспорту та інших галузей народного господарства. При вході в училище на фасаді будинку встановлено меморіальну дошку на честь одного з фундаторів професійно-технічної освіти на Буковині, засновника училища залізничників і його багаторічного керівника Бориса Яковича Адаменка (1916-1990). Ось так переплелися далека історія і сьогодення [4].

В 1972 році українським державним інститутом проектування міст «Містопроект» львівський філіал був розроблений проєкт детального планування Привокзального району міста Чернівці [12].

Проєкт детального планування Привокзального району міста Чернівці розроблявся по завданню Держбуду УРСР, затвердженому 12.01.1972 року. Проєкт був виконаний для подальшого розвитку генерального плану міста Чернівці, розробленого львівським філіалом «Містопроект» в 1964 році [17, 18, 19] і затвердженого Радою міністрів УРСР в 1965 році, а також проєктних пропозицій чисельності населення міста Чернівці на 2000 рік, виконаних львівським філіалом «Містопроект» і затверджених Держбудом УРСР в 1972 році [12].

В цілях більш ефективного використання міських територій, додатково намічаємим генпланом житловим утворенням, передбачалось здійснення нового житлового будівництва на території Привокзального району, пропонованим раніше генпланом під зелені насадження.

Проектований район розташований в безпосередній близькості від Центрального і Північного промрайонів міста і призначений для розселення робітників, зайятих на підприємствах які знаходяться в цих районах.

Проект детального планування був розроблений у відповідності з дієчою в той період інструкцією по складанню проєктів планування і забудови міст СН – 345 – 66 [15] і нормам проєктування населених місць СНИП II-К, 2-62 [16] з врахуванням «Рекомендацій планування і забудові житлових районів» виданих КиївЗНДІЕП-ом (Київський зональний науково-дослідний інститут експериментального будівництва) в 1971 році.

Забудову району передбачалось реалізовувати в два етапи тривалістю 10-15 років кожен. Запроектований житловий район на який було розроблено детальне планування знаходиться в північно-західній частині Правобережного планувального району (Рис. 1). Кордонами житлового району є: з півдня – вулиця Богдана Хмельницького, з південного-заходу вулиця Золочевська, Чернишевського, 28-го Червня, з півночі річкою Прут, з північного-сходу – залізничною колією.

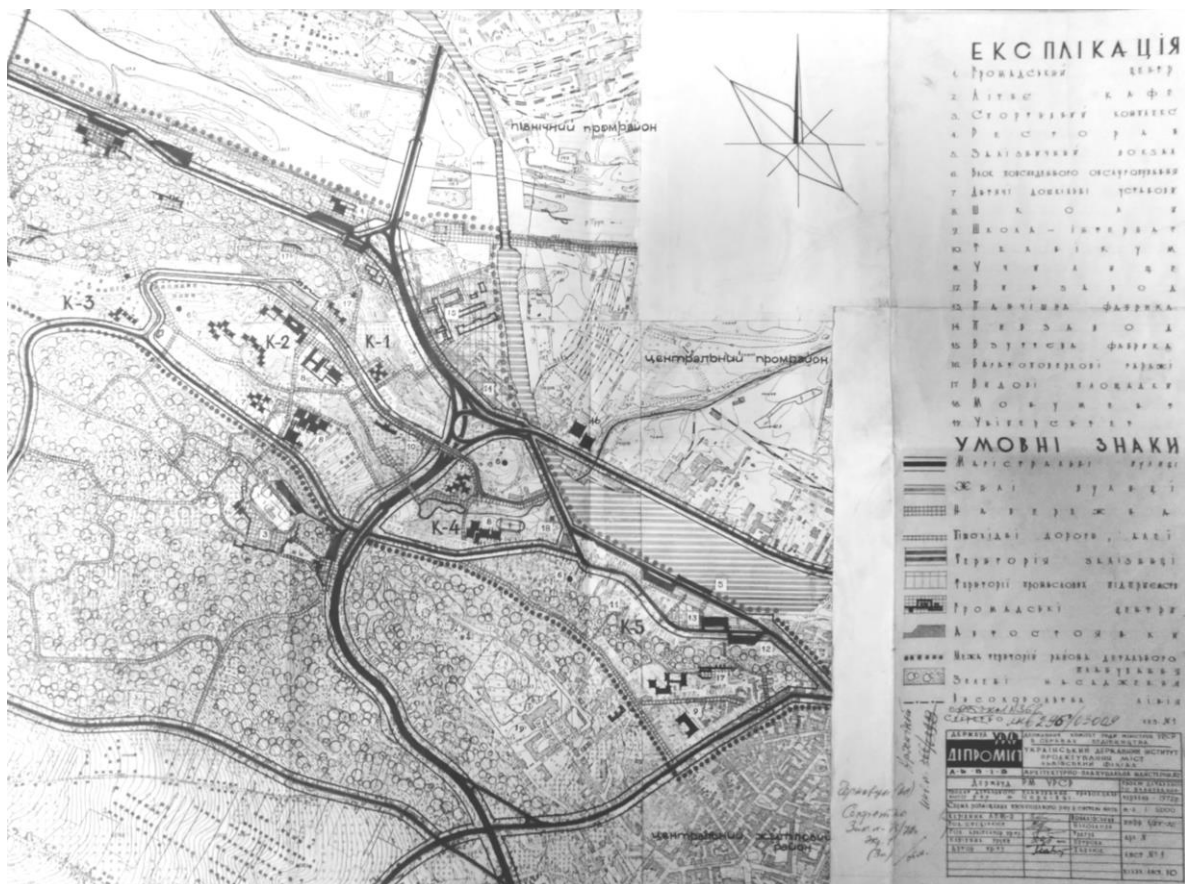


Рис.1 Схема розміщення проєктованого району в системі міста [13].

Територія, охоплена проектом детального проектування, має складний пересічний рель'єф. Внаслідок великої крутості схилів і наявності зсувних явищ, значна частина території непридатна під забудову житловими та громадськими будівлями і могла б бути використана тільки для створення зелених масивів.

Територія району в основному забудована одноповерховими житловими будівлями з прибудинковими ділянками. По вулиці Богдана Хмельницького, Богуна, Гагаріна і Долинянській зустрічаються двох, трьох, чотирьох і шести поверхові будівлі.

Житловий фонд в кордонах проєктованого району становив 52403,6 м<sup>2</sup> в тому числі в гарному стані – 27,2% фонду, в задовільному – 72,2%, аварійного – 0,6 % [12].

Всього на території району на той момент проживало 6313 чоловік, житлова забезпеченість складала 8,3 м<sup>2</sup> на одного мешканця.

Існуючі культурно-побутові заклади району розташовані переважно в пристосованих приміщеннях: дошкільний навчальний заклад, продовольчі магазини, промислові магазини.

Середні спеціальні і середні навчальні заклади представлені профтехучилищем №1 по вулиці Нікітіна, школи-інтернат по вулиці Богдана Хмельницького, школи на 640 учнів по вулиці Бережанській. Школа була побудована по типовому проєкту.

На території району відведені ділянки для будівництва ресторана по вулиці Корсунській і гуртожиток гумового комбінату на 440 людей по вулиці Бережанській.

На території району є в наявності ряд промислових підприємств. Найбільш значні із них – це взуттєва фабрика і пивоварний завод, розташовані в північно-східній його частині по вулиці Гагаріна. Поблизу залізничного вокзалу по вулиці Нікітіна знаходилась ділянка винзаводу, трикотажна та панчішна фабрики [12].

Через район проходить загальноміська магістраль – вулиця Гагаріна, по якій через міст на річку Прут здійснюється основний зв'язок правобережного і лівобережного районів міста, а також вихід на зовнішні напрямлення – населені пункти сусідніх районів області.

Проєктна архітектурно-планувальна організація території – основні принципи планувального і просторового рішення району визначені його розташуванням і масштабом в системі інших утворень міста, специфікою природних умов і черговістю освоєння території.

Район розташований на основному в'їзді з зовнішніх напрямків і лівобережної частини в правобережний планувальний район і центр міста. В

зв'язку з цим забудова району і особливо його основної магістралі – вулиці Гагаріна, набуває особливого значення [12].

Квартал нової забудови, розташований амфітеатром до вулиці Гагаріна в поєднанні з висотними акцентами, розташованими на найбільш експонованих ділянках і завершуючи осьові перспективи основних магістралей, природньо впишеться в існуючий ландшафт запроєктованого району.

Проєктом приділено велику увагу рішенню силуетного утворення району як зі сторони основних під'їздів до міста, так і з центральної його частини.

Нова забудова за проєктом розташована на високій терасі річки Прут в поєднанні з цікавим різноманітним ландшафтом території, повинна була сформувати і значно збагатити силует всього міста.

З цією цілю проєктом передбачалось будівництво декількох груп будівель підвищеної поверховості і комплексів обслуговування на найбільш експонованих ділянках району.

Транспортний зв'язок району з центром міста і північним промрайоном передбачався і здійснювався по вулиці Гагаріна (на даний час – вулиця Вокзальна).

Кільцева міська магістраль запроєктована вповздовж річки Клокучки, мала пов'язати Привокзальний район з новими районами південної частини міста та зонами відпочинку та спорту.

Вулиці Золочівська, Бережанська і Чернишевського після їх реконструкції мали забезпечити виходи на кільцеву магістраль і тим самим у всі райони міста.

Пішохідні зв'язки, переважного тяготіння до місць прикладання праці, центру і зонам відпочинку мали забезпечуватися вулицями 28 Червня, Івана Богуна, Наддвірнянською, а також системою проєктованих пішохідних алей і доріг.

Найбільш сприятливими за природніми умовами територія між вулицями Гагаріна і Золочевською, проєктованою кільцевою і вулицями Чернишевського намічена під нове житлове будівництво.

В кварталах вулиці Богдана Хмельницького, Івана Богуна зберігається існуюча житлова забудова.

В північно-східній частині району між вулицею Гагаріна і залізничною колією зберігаються майданчики існуючих промислових підприємств. Підлягають реконструкції ряд промислових об'єктів в районі залізничного вокзалу по вулиці Л. Нікітіна.

Значні території району, непридатні під забудову в зв'язку з наявністю крутого рель'єфу і зсувів, призначені для створення крупних парків і садів, утворюючих єдину систему зелених насаджень міста [12].





Проектована забудова мала сформувати в'їзд в місто і в значній мірі покращити естетичне сприйняття всього району.

На другому етапі підлягали забудові території між вулицями Бережанській і Золочевській, між проектованою кільцевою магістраллю і вулицею Чернишевського. Завершувалась забудова району в його найбільш підвищенній північно-західній частині [12].

Територія Привокзального району ділиться проектованою кільцевою магістраллю на два житлових утворення – західне – М-1 і східне – К-4, К-5.

В складі мікрорайону №1 виділено три квартали житлової забудови: К-1, К-2, К-3 [12].

Всього на території району мало проживати на перспективу 16,5 тисяч людей при житловій забезпеченості 12 м<sup>2</sup> /жителя. Житлова забудова першого етапу будівництва мала дати можливість розселити 8,9 тис. людей при забезпеченні 9 м<sup>2</sup> житлової площі на людину.

В основу рішення житлової забудови закладений принцип компоновки житлових комплексів із блок-секцій різної поверховості серії 67, розробленої КиївЗНДІЕП-ом (Київський зональний науково-дослідний інститут експериментального будівництва) для будівництва в сейсмічних районах УРСР.

Композиційний прийом забудови житлових утворень враховує специфічні природні умови району, характерними значними ухилами рель'єфу і сильною розчленованістю ділянок, придатних під житлову забудову.

Забудова переважно вирішена протяжними «безперервними» будинками різноманітної конфігурації, скомпонованими блок-секціями різної поверховості з кутовими і Т-подібними вставками. Таким прийомом забудови досягається чітка організація внутрішніх житлових просторів і більш інтенсивне використання території при наявності складного пересічного рел'єфу.

По генплану співвідношення поверховості проектованої забудови, рекомендованої для даного району, складає:

5-ти поверхової – 70%

9-ти поверхової – 30%

Співвідношення поверховості по ескізу забудови проекту детального планування прийнято наступне:

5-ти поверхова забудова – 73,8%

9-ти і вище – 28,2%

Щільність житлового фонду – в розрахунок прийнята тільки нова проектована забудова.

Розрахунок нормативної щільності брутто проектованого району виконаний по нижнім показникам СНІПа виходу житлової площі в зв'язку [12]:

1). Із значною пересіченністю місцевості ярами, балками, вулицями, що перешкоджає забудові території крупними компактними житловими утвореннями.

2). З необхідністю відступу забудовою від бровки схилів, схильних до зсувів.

3). З наявністю значних ухилів, обмежено придатних під забудову і з можливим виникненням зсувних явищ.

При розрахунку щільності врахована тільки існуюча і проєктована багатоповерхова забудова яка дорівнює  $2980 \text{ м}^2/\text{га}$ .

В розрахункову територію при визначені проєктної щільності бруто не враховані ділянки, непридатні під забудову в зв'язку із зсувами, а також заняті малоповерховою забудовою яка зберігається.

Розрахункова територія складається:  $82\text{га} - 20\text{га} - 6\text{га} = 56\text{га}$

Проєктована щільність житлової забудови =  $3040\text{м}^2/\text{га}$

Середня поверховість забудови – 6 поверхів

Мікрорайон №1 обмежений проєктованою кільцевою магістраллю, вулицею Гагаріна, Корсунською, Золочевською і високовольтною лінією електропередач. В структурі мікрорайона виділено три житлових квартали К-1, К-2, К-3 [12].

В кварталі К-1 запроєктована забудова із груп п'яти поверхових будівель загальною житловою площею 34,5 тисяч  $\text{м}^2$ . На території кварталу, з врахуванням забудови, що зберігається, розселяється 3,26 тисяч людей при нормі житлової забезпеченості  $9 \text{ м}^2/\text{жителя}$ .

В кварталі К-2 передбачено будівництво житлових груп, зкомпонованих із п'яти поверхових будівель і будівель підвищеної поверховості, розташованих на найбільш експонованих ділянках кварталу. Загальний житловий фонд кварталу мав складати 73,6 тисяч  $\text{м}^2$  в тому числі: нове будівництво – 68,2 тисячі  $\text{м}^2$ . Населення кварталу 6,13 тисяч людей.

Квартал К-3, розташований на найбільш вищій території мікрорайона, передбачалось забудувати групою житлових будинків, переважно підвищеної поверховості. Загальний житловий фонд кварталу мав складати 34,4 тис.  $\text{м}^2$ , населення – 2,86 тис. людей.

Всього в межах мікрорайону розселено 12,26 тис. людей. Загальний житловий фонд складав 147,1 тисяча  $\text{м}^2$ , в тому числі нове будівництво – 135,6 тисяч  $\text{м}^2$ .

Квартал К-4 розташований між вулицею Гагаріна, Чернишевського і проєктованою кільцевою магістраллю.

Забудова кварталу – п'яти поверхова – по вулиці Чернишевського і дев'яти поверхова – на вищому плато по вулиці Наддвірянській. В кварталі зберігається існуюча багатопверхова капітальна забудова по вулиці Гагаріна.

Загальний житловий фонд – 25,3 тис. м<sup>2</sup>, в тому числі, нове будівництво – 16,7 тисяч м<sup>2</sup>. Населення – 2,1 тисяч людей.

В кварталі К-5 – між вулицями Чернишевського, 28 Червня і Івана Богуна – запроєктовані дві житлові групи п'яти поверхових будинків і зберігається значна частина існуючого житлового фонду. Житловий фонд кварталу складає – 25,3 тисячі м<sup>2</sup> з населенням – 2,1 тисяч людей.

Нове будівництво – 9,4 тисячі м<sup>2</sup>

Загальний житловий фонд проєктованого району – 197,6 тисяч м<sup>2</sup>.

Культурно-побутове обслуговування населення району вирішено по двох-ступеневій системі – повсякденне і періодичне. Всі види закладів розміщені з врахуванням нормативних радіусів обслуговування в межах пішохідної доступності.

Об'єкти періодичного і частково повсякденного обслуговування формують громадський центр житлового району, запроєктований на верхньому плато по вулиці Бережанській, на терасах схилу і ділянки у підніжжя схилу по вулиці Гагаріна – Корсунській.

Група об'єктів обслуговування по вулиці Гагаріна-Корсунська – група «А» включала кінотеатр, ресторан, їдальню, бібліотеку, універсальний зал, продуктовий магазин та магазин промислових товарів, відділення зв'язку, ощадкасу, прийомний пункт пральні.

В групі «Б» громадського центру по вулиці Бережанській розміщується поліклініка з аптекою, роздавальний пункт дитячої молочної кухні, магазини – продуктовий та промислових товарів, ательє, майстерні термінового ремонту, кафе.

Спортивний комплекс району розташований поблизу громадського центру на території парку по вулиці Золочевській і пов'язаний з ним системою пішохідних алей. В складі спортивного комплексу: стадіон, спортивний корпус з плавальним басейном, спортивні площадки.

Заклади повсякденного обслуговування розміщені в житлових кварталах і групах будинків.

Всього на території району розміщено дві школи (при наявності одної існуючої), шість дитячих навчальних закладів (сади-яслі), шість блоків повсякденного обслуговування і комплексних спортивних площадок.

Із об'єктів загальноміського значення на території проєктованого району зберігаються і підлягають реконструкції ряд об'єктів. Закладено благоустрій території біля залізничного вокзалу з влаштуванням автостоянок.

Підлягала розширенню школа-інтернат по вулиці Івана Богуна і професійне технічне училище по вулиці Л. Нікітіна.

По вулиці Бережанській К-2 запроєктовано технікум з гуртожитком.

На набережній біля автомобільного мосту через річку Прут, мало бути здійснено будівництво ресторану на 300 місць.

Проєктом передбачалось організація парків, скверів, будівництво набережної і пішохідних шляхів в межах житлових кварталів і груп будинків.

В проєкті було передбачено проведення значних заходів по благоустрою і озелененню території району. Було намічено повний благоустрій житлових кварталів з влаштуванням проїздів, площ, пішохідних бульварів і алей, дитячих і спортивних площадок, газонів, ділянок відпочинку, господарських ділянок і т.п.

Передбачалась повна реконструкція існуючих вулиць і пробивка нових з влаштуванням покриття проїздів і тротуарів, посадкою повздовж вулиць зелених насаджень.

Особливу увагу приділялось благоустрою громадського центру з пішохідною площею і влаштуванням підпірних стін, сходів, видових площадок на схилах.

Громадський центр з'єднаний пішохідними озелениними алеями із спортивним комплексом, з організованою зоною відпочинку на річці Прут.

Озеленення територій повинно було відбуватись шляхом посадки цінних порід дерев та кущів.

При озелененні схилів, схильних до зсувних явищ, повинні застосовуватись спеціальні посадки деревної рослинності, паралельними взаємно перетинаючими рядами чергуванням дерев, які володіють стержневою корінневою системою здатною проникати на глибину 5-7 метрів і корінневою системою яка стелиться з можливим великим її розвитком до 5-10 метрів.

Для створення сприятливих санітарно-гігієнічних умов проєктом були передбачені наступні планувальні міроприємства:

- захист житлової забудови від шуму та пилуки забезпечувалось розміщенням її із значним відступом від проїздної частини – 35 метрів для загальноміської магістралі вулиці Гагаріна і кільцевої;

- будівництво будівель на припіднятих територіях;

- ширина захисної зеленої полоси на вулицях з інтенсивним рухом складає 12-16 метрів;

- біля житлових будинків влаштовуються палісадники.

Дитячі заклади розміщені переважно в глибині кварталів з віддаленням від джерел шуму і пилу (вулиць, автостоянок, гаражів) і з максимальним наближенням до зелених насаджень.

Компоновка житлових утворень незамкнутими вузлами, відкритими в сторону найбільш сприятливих вітрів і сонячного освітлення забезпечує провітрювання і інсоляцію внутрішніх просторів території.

**Висновки.** Таким чином дослідивши історико-містобудівний розвиток та детально проаналізувавши містобудівну документацію Радянського періоду розвитку Привокзального району міста Чернівці можна зробити наступні висновки з вище викладеного матеріалу:

- містобудівний розвиток даного району залежав на пряму від містоутворюючих підприємств Центрального, частково Північного промислових районів міста, адже формування забудови кварталів району, зокрема житлового фонду для робітників підприємств;

- проєктована забудова першої черги або етапу розвитку району мала сформувати в'їзд в місто і в значній мірі покращити естетичне сприйняття всього району, але нажаль, цьому за тих чи інших обставин не судилося відбутись – забудова першої черги так і залишилась в проєктних кресленнях;

- на території району наявні занедбані будівлі та споруди різного цільового призначення які були побудовані в різні епохи розвитку Привокзального району та міста Чернівці;

- подальший розвиток території можливий при ревіталізації, реконструкції занедбаних територій колишніх промислових підприємств, зміна цільового призначення територій, ділянок промислових зон під житлову забудову та об'єктів повсякденного обслуговування.

#### Список джерел

1. Коротун І. В. Принципи архітектурно-планувальної організації ансамблевої забудови: дисертація кандидата архітектури 18.00.02: захищена 2006 р. Коротун Ірина Вадимівна. КиївЗНДІЕП - К., 2006 – 207с. Бібліографія: с. 176-189

2. Вечерський В. В., Скібіцька Т. В. та Сердюк О. М. Коригування історико-архітектурного опорного плану і проєкту зон охорони пам'яток та визначення меж і режимів використання історичних ареалів міста Чернівці Том перший – Київ. Науково-дослідний інститут пам'яткоохоронних досліджень, 2006.

3. Вечерський В. В., Скібіцька Т. В. та Сердюк О. М. Історико-містобудівні дослідження Чернівців. За ред. Вечерського В. В.; відп. за вип. Сердюк О. М. – К.: Фенікс, 2008. – 106 с; 58 іл.

4. Никирса М. Чернівці. Документальні нариси з історії вулиць і площ. – Чернівці: Золоті литаври, 2008. – 452 с.

5. Ботушанський В. М., Біленкова С. В., Добржанський О. В. та ін. За загальною редакцією Ботушанського В. М Чернівці: Історія і сучасність

(Ювілейне видання до 600-річчя першої писемної згадки про місто). [Коллективна монографія]. – Чернівці: Зелена Буковина, 2009 – 586 с.

6. Колядинський П. В. Територіально-функціональна організація та стратегія розвитку великого міста (на прикладі міста Чернівці): дисертація кандидата географічних наук 11.00.02: захищена 2006 р. Колядинський Павло Валентинович – Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича. – Чернівці, 2012. – 216 с. – Бібліографія: с. 181 – 200.

7. Kaindl R. F. = Кайндль Р. Ф. Geschichte von Czernowitz von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart - Історія Чернівців від найдавніших часів до сьогодення / Переклад з нім. В. Ю. Іванюка. - Чернівці: Зелена Буковина, 2005. -С. 258.

8. Державний архів Чернівецької області. - Фонд 39. - Опис 1. - Справа 1878. - Аркуш 1-2.

9. Державний архів Чернівецької області - Фонд Р-623. - Опис 2. – Справа 8. - Аркуш 74-75

10. Державний архів Чернівецької області - Фонд Р-623. - Опис 2. – Справа 7. - Аркуш 7.

11. Czernowitzer Zeitung. -1888. - 5 червня. - №128. - Сторінка 3.

12. Новаковський Я А., Петрова А. А., Павлюк Ж. И. Проект детальной планировки Привокзального района города Черновцы. Пояснительная записка. Инвентарный номер 296/03008 / – город Львов. Госстрой УССР. Украинский государственный институт проектирования городов «Гипроград» Львовский филиал 1972 г.

13. Новаківський Я. А., Петрова А. А., Павлюк Ж. І. Проект детального планування Привокзального району міста Чернівці. Графічна частина. Лист № 1, Схема розміщення проєктованого району в системі міста. Інвентарний номер 296/03009 – місто Львів. Держбуд УРСР Український державний інститут проєктування міст «Діпромiст». Львівський філіал – червень 1972 рік.

14. Новаківський Я. А., Петрова А. А., Павлюк Ж. І. Проект детального планування Привокзального району міста Чернівці. Графічна частина. Лист № 10, Ескіз забудови першої черги будівництва Інвентарний номер 296/03017 – місто Львів. Держбуд УРСР Український державний інститут проєктування міст «Діпромiст». Львівський філіал – червень 1972 рік.

15. Инструкция по составлению проектов планировки и застройки городов СН 345-66 разработана Управлением планировки и застройки городов Государственного комитета по гражданскому строительству и архитектуре при Госстрое СССР – издательство литературы по строительству – Москва – 1966.

16. СНиП II-К.2-62 Планировка и застройка населенных мест. Нормы проектирования.

17. Орловский И., Яременко Я., Микула Н., Царык Д., Новаковский Д., Черкасов В. Проект планировки города Черновцы (корректировка) в четырех томах, том второй Пояснительная записка. — город Львов — Украинский Государственный институт проектирования городов «Гипроград». Львовский филиал. 1964 год.

18. Орловский И., Яременко Я., Микула Н., Царык Д., Новаковский Я., Черкасов В. Проект планировки города Черновцы (корректировка) в четырех томах том третий Основные положения. — город Львов — Украинский Государственный институт проектирования городов «Гипроград». Львовский филиал. 1964 год.

19. Орловский И., Яременко Я., Микула Н., Царык Д., Новаковский Я., Черкасов В. Уточнения и дополнения к генеральному плану города Черновцы том четвертый. — город Львов — Украинский Государственный институт проектирования городов «Гипроград». Львовский филиал. 1965 год.

#### References

1. Korotun, I. V. Kiev (2006). Principles of architectural and planning organization of ensemble development. PhD. The dissertation for the degree of candidate of architecture. [Pryntsypy architekturno-planuvalnoii orhanizatsii ansamblevoii zabudovy.] Ukrainian Zonal Research and Design Institute for Civil Engineering "KievZNIIEP". (in Ukrainian).

2. Vecherskyi, V. V., Skibitska, T. V. and Serdyuk, O. M. (2006). Adjustment of the historical-architectural reference plan and project of monument protection zones and determination of boundaries and modes of use of historical areas of the city of Chernivtsi Volume one [Koryhuvannia istoryko-arhitekturnoho opornoho planu I proektu zon ohorony pamiatok ta vyznachennia mezh I rezhymiv vykorystannia istorychnykh arealiv mista Chernivtsi. Tom pershyi] - Kyiv Scientific Research Institute of Monument Protection Research, (in Ukrainian).

3. Vechersky, V. V., Skibitskaya, T. V. and Serdyuk, A. N. (2008). Historical and urban studies of Chernivtsi [Istoryko-mistobudivni doslidzennia Chernivtsiv] edited by Vechersky, V.; Responsible for the release Serdyuk, A. M. - Kiev: Phoenix. - 106 pages, 58 illustrations. (in Ukrainian).

4. Nikirsa, M. (2008). Chernivtsi. Documentary essays on the history of streets and squares. [Dokumentalni narisy z istoriii vulyts i ploshch] - Chernivtsi: Golden Timpani. - 452 pages (in Ukrainian).

5. Botushanskyi, V. M., Bilenkova, S. V., Dobrzhanskyi, O. V. and others (2009). According to the general editorship of Botushanskyi, V. M. Chernivtsi: History and Modernity (Anniversary edition for the 600th anniversary of the first written mention of the city). [Collective monograph]. [Chernivtsi: Istorii i suchasnist (Yuvileine



vydannya do 600-richia persshoiiii pysemnoii zhadky pro misto)] – Chernivtsi: Zelena Bukovyna – 586 p. (in Ukrainian).

6. Kolyadynskiy, P.V. (2012). Territorial-functional organization and development strategy of a large city (on the example of the city of Chernivtsi) [Terytorialno-funktionalna orhanizatsiia ta stratehiia rozvytku velykoho mista] PhD. Dissertations of the Candidate of Geographical Sciences 11.00.02. Kolyadynskiy Pavlo Valentinovych – Chernivtsi National University named after Yuriy Fedkovich. - Chernivtsi - 216 p. (in Ukrainian).

7. Kaindl, R. F. (2005). Geschichte von Czernowitz von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart - History of Chernivtsi from the earliest times to the present [Istoriia Chernivtsiv vid naidavnishykh chasiv do siohodennia] / Translation with him. Ivanyuk, V. Yu. - Chernivtsi: Zelena Bukovyna. - P.258 (in Ukrainian)

8. State archive of the Chernivtsi region. [Derzhavnyi arkhiv Chernivetskoi oblasti] - Fund 39. - Description 1. - Case 1878. - Sheet 1-2. (in Germany)

9. State archive of the Chernivtsi region [Derzhavnyi arkhiv Chernivetskoi oblasti] - Fund R-623. - Description 2. - Case 8. - Sheet 74-75/ (in Germany)

10. State Archive of the Chernivtsi Region [Derzhavnyi arkhiv Chernivetskoi oblasti] - Fund R-623. - Description 2. - Case 7. - Sheet 7. (in Germany)

11. Czernowitzer Zeitung. [Chernovtsi chas] -1888. - June 5. - #128. - Page 3. (in Germany)

12. Novakovskii, Ya. A., Petrova, A. A., Pavliuk, Z. I. (1972). Project of detailed planning of the railway station district of the city of Chernivtsi. Explanatory note. [Proekt detalnoi planirovki Privokzalnogo raiona goroda Chernovtsi. Poiasnitelnaia zapiska] Inventory number 296/03008/ - Lvov. Gosstroy of the Ukrainian SSR. Ukrainian State Institute of Urban Design "Giprograd" Lviv branch. (in Russian).

13. Novakivskii, Ya. A., Petrova, A. A., Pavliuk, Z. I. (June 1972). Detailed planning project of the station district of Chernivtsi. The graphic part. Sheet No. 1, Scheme of placement of the planned district in the city system. [Proiekt detalnoho planuvannia Pryvokzalnogo raionu mista Chernivtsi. Hrafichna chastyna. Lyst №1, Skhema rozmishchenia proiektovanoho raionu v systemi mista]. Inventory number 296/03009 - city of Lviv. State Building of the Ukrainian SSR Ukrainian State Institute of Urban Design "Dipromist". Lviv branch. (in Ukrainian).

14. Novakivskii, Ya. A., Petrova, A. A., Pavliuk, Z. I. (June 1972). Detailed planning project of the Station District of Chernivtsi. The graphic part. Sheet No. 10, Sketch of the building of the first stage of construction. [Proiekt detalnoho planuvannia Pryvokzalnogo raionu mista Chernivtsi. Hravichna chastyna. Lyst №10, Eskiz zabudovy pershoyi cherhy budivnytstva]. Inventory number 296/03017 - city of Lviv. State Building of the Ukrainian SSR Ukrainian State Institute of Urban Design "Dipromist". Lviv branch. (in Ukrainian).

15. Instructions for drafting urban planning and development projects SN 345-66 developed by the Department of Urban Planning and Development of the State Committee for Civil Engineering and Architecture under the SSSR State Construction Committee. (1966). [Instruktsiia po sostavleniiu proektov planirovki I zastroiki horodov CH 345-66 razrabotana Upravleniem planirovki I zastroiki gorodov Gosudarstvennogo komiteta po grazhdanskomy stroitelstvu I arkhitekture pri Gosstroie SSSR] – Construction Literature Publishing House – Moscow (in Russian).

16. SNiP II-K.2-62 Planning and development of populated areas. Design standards. (1962). [Planirovka i zastroika naseleennykh mest. Normy proektirovaniia]. (in Russian).

17. Orlovskii, I., Yaremenko, Ya., Mikula, N., Tsaryk, D., Novakovskii, Ya., Cherkasov, V. (1964). Chernivtsi city planning project (correction) in four volumes, volume two Explanatory note. [Proekt planirovki goroda Chernovtsy (korrektirovka) v chetyriokh tomakh, tom vtoroi. Poiasnitelnaia zapiska] — the city of Lviv – Ukrainian State Institute of City Design "Hiprohrad". Lviv branch. (in Russian).

18. Orlovskii I., Yaremenko, Ya., Mikula, N., Tsaryk, D., Novakovskii, Ya., Cherkasov, V. (1964). The Chernivtsi city planning project (correction) in four volumes, volume three, the main provisions.[Proekt planirovki goroda Chernovtsi (korrektirovka) v chetyriokh tomakh tom tretii. Osnovnyie polozheniia]. – the city of Lviv - Ukrainian State Institute of City Design "Hiprohrad". Lviv branch. (in Russian).

19. Orlovskii, I., Yaremenko, Ya., Mikula, N., Tsaryk, D., Novakovskii, Ya., Cherkasov, V. (1965). Clarifications and additions to the general plan of the city of Chernivtsi, volume four. [Utochneniia i dopolneniia k generalnomu planu goroda Chernovtsi] – city of Lviv – Ukrainian State Institute of Urban Design “Hiprohrad”. Lviv branch. (in Russian).

#### Annotation

**Anatolii Dovganiuk**, Assistant of the Department of Architecture and Preservation UNESCO World Heritage Site, Yuriy Fedkovych Chernivtsi National University.

#### **Historical and urban-planing development of the Pryvokzalnii district of Chernivtsi**

The article highlights the territorial development of the Pryvokzalnii district of the city in the Austro-Hungarian, Romanian, and Soviet periods of the development of the city of Chernivtsi. The development of the streets of the Pryvokzalnii district, which to some extent, was included in the list of architectural monuments of local importance, was considered. The urban planning documentation of the city was

analyzed, and the project of the detailed plan of the Pryvokzalnii district, which was developed during the Soviet period, was considered.

In 1972, the Lviv Branch of the Ukrainian State Urban Planning Institute "Mistoprojekt" developed a detailed planning project for the Pryvokzalnii district of Chernivtsi.

The projected district is located in the close proximity to the central and northern industrial districts of the city and is intended for resettlement of workers employed at enterprises located in these districts.

The territory which is covered by the detailed planning project, has a complex topography. Due to the great steepness of the slopes and the presence of landslides, a large part of the territory is unsuitable for residential and public buildings and could only be used for the creation of green massifs.

There are a number of industrial enterprises on the territory of the district. The most significant of them are a shoe and a brewery factories located in its northeastern part along Haharin Street. Near the railway station on Nikitin Street there was a site of a winery, knitting and hosiery factories.

The city-wide main road passes through the district - Haharin Street, on which the main connection of the right-bank and left-bank districts of the city is carried out via the bridge to the Prut River, as well as access to external routes - settlements of neighbouring districts of the region.

Project architectural and planning organization of the territory - the main principles of the planning and spatial solution of the district are determined by its location and scale in the system of other entities of the city, the specificity of natural conditions and the order of development of the territory.

The quarter of the new development, located in an amphitheatre facing Haharin Street, in combination with high-rise accents located on the most exposed areas and completing the axial perspectives of the main thoroughfares, will naturally fit into the existing landscape of the planned area.

The project paid great attention to solving the silhouette formation of the district both from the side of the main entrances to the city and from its central part.

The new building according to the project is located on a high terrace of the Prut River in combination with an interesting and diverse landscape of the territory, should form and significantly enrich the silhouette of the entire city.

For this purpose, the project envisaged the construction of several groups of high-rise buildings and service complexes in the most exposed areas of the district.

The transport connection of the district with the city centre and the northern industrial district was planned and carried out along Haharin Street (currently Vokzalna Street).

The city ring highway is designed along the Klokuchka River, it will connect the Pryvokzalnii district with the new districts of the southern part of the city and recreation and sports areas.

Significant areas of the district, unsuitable for construction due to the presence of steep terrain and landslides, are intended for the creation of large parks and gardens, forming a single system of green areas of the city.

It is also planned to straighten and strengthen the Prut River, with the construction of a promenade.

The community centre of the district is located on the lower terraces along Haharin Street and the upper terraces along Berezhanska Street and is united into a single complex by a system of retaining walls, viewing platforms, stairs and separate service facilities.

The development of the district was supposed to be implemented in two stages lasting 10-15 years each.

The first stage of development includes a block of buildings on the slopes between Haharin and Berezhanska streets, as well as on a high plateau in the block of Haharin and Naddvirnianska streets.

The planned building will form the entrance to the city and will significantly improve the aesthetic perception of the entire district.

At the second stage, the territory between Berezhanska and Zolochevska Streets, between the projected ring road and Chernyshevskii Street, will be developed. The development of the district in its most elevated northwestern part is being completed.

The basis of the solution for residential development is the principle of arranging residential complexes from block-sections of different storeys of the 67 series, developed by KyivZNDIEP (Kyiv Zonal Research Institute of Experimental Construction) for construction in seismic areas of the Ukrainian SSR.

The composite approach to the construction of residential structures takes into account the specific natural conditions of the area, characterized by significant slopes of the relief and strong dismemberment of areas suitable for residential construction.

The development is mostly solved by long "continuous" houses of various configurations, composed of block sections of different storeys with corner and T-shaped inserts. This method of construction achieves a clear organization of internal living spaces and a more intensive use of the territory in the presence of complex terrain.

The total housing stock of the projected area is 197.6 thousand m<sup>2</sup>.

Cultural and household services for the population of the district are decided according to a two-level system - everyday and periodic. All types of establishments are located within walking distance, taking into account the standard service radius.

The project envisaged the organization of parks, squares, the construction of embankments and pedestrian paths within residential quarters and groups of buildings.

A complete reconstruction of the existing streets and the construction of new ones with the arrangement of the covering of driveways and sidewalks and the planting of green spaces along the streets were foreseen.

The arrangement of residential buildings with open nodes open to favourable winds and sunlight ensures ventilation and insolation of the interior spaces of the territory.

In this way, having researched the historical and town-planning development and analyzed in detail the town-planning documentation of the Soviet period of the development of the station district of the city of Chernivtsi, the following conclusions can be drawn from the material presented above:

- the urban development of this district directly depended on the city-forming enterprises of the Central, partly Northern industrial districts of the city, because the formation of the development of the districts of the district, in particular, the housing stock was also formed for the workers of the enterprises;

- the planned development of the first stage or stage of development of the district was supposed to form the entrance to the city and to a large extent improve the aesthetic perception of the entire district, but unfortunately, under one or another circumstances, this was not destined to happen - the first stage of development remained in the project drawings;

- on the territory of the district there are abandoned buildings and structures of various purposes that were built in different eras of the development of the Railway Station District and the city of Chernivtsi;

- further development of the territory is possible in the case of revitalization, reconstruction of abandoned territories of former industrial enterprises, change of purpose of territories, plots of industrial zones for residential construction and objects of daily service.

Keywords: detailed planning project; residential district; residential formation; residential development; housing fund; architectural and planning organization of the territory; high-rise buildings; silhouette formation of the district; ring city highway.