

Стратегії урбаністичного майбутнього Києва

Світлана Шліпченко **Контрактова: «площа і місто»** чи «площа у місті»?
Антон Приходько **Проблеми охрани архітектури** Сучасного
движення в Україні Людмила Малес **Центральність та публічність:**
ситуація української столиці Григорій Зотов **Розуміння натовпу**
Наталія Кондель-Перминова **Стратегія розвитку Києва до 2025 года**
и генплан Як громадяни можуть впливати на розвиток міста? Олег
Гречух **Створення історико-культурного та рекреаційного комплексу**
Анна Кравець, Назарій Совсун **Право на Контрактову Місто** для
людей чи машин? Ксенія Дмитренко **Київський публічний простір:**

можливості структурних перетворень Віктор Загребя **Велосипедний**
«Старт» для Києва Архитектура спадщина XX століття: від збереження
до використання Армін Вагнер **Майбутнє ще можна збудувати:**
внесок до дискусії про сталу міську мобільність Від громади до
площі Маріянна Давиденко **Публічний простір як «архитектура зі**
швидкістю 5 км/год» «Зеленые» зони Києва: відновлення після
градостроительного мародерства «Укрплан» як урбаністичний
проект стійкого розвитку країни. Інтерв'ю з Олегом Дроздовим
Наталія Кондель-Перминова **Архитектура новой формы города**



Стратегії Урбаністичного Майбутнього Києва:

збірник громадських дискусій,
статей, інтерв'ю та проектів

**Стратегії урбаністичного майбутнього Києва:
збірник громадських дискусій, статей, інтерв'ю та проектів**

Видавець: Представництво Фонду ім. Гайнріха Бьоля в Україні

Головний редактор: Ксенія Дмитренко

Фотограф: Олексій Карпович

Коректор: Мар'яна Лелик

Дизайн та верстка: Олександр Москаленко

Друк: Альфа-Принт

ISBN 978-966-2214-03-3

Всі права застережено. Передрук матеріалів можливий лише за письмової згоди видавця.

www.ua.boell.org, info@ua.boell.org

© Представництво Фонду ім. Г. Бьоля в Україні, 2011

ЗМІСТ

Передмова	6
-----------	---

МЕТРОПОЛІС КИЇВ

Олег Гречух Створення історико-культурного та рекреаційного комплексу на схилах Дніпра: перспективи та ризики	10
Наталия Кондель-Перминова Стратегия развития Киева до 2025 года и генплан. Интервью с Сергеем Целовальником	22
Людмила Малес Центральність та публічність: ситуація української столиці	28
Антон Приходько Погляд на Київ ззовні: «Укрплан» як урбаністичний проект стійкого розвитку країни. Інтерв'ю з Олегом Дроздовим	36

ПУБЛІЧНИЙ ПРОСТІР

Маріанна Давиденко Публічний простір як «архітектура зі швидкістю 5 км/год». Досвід реформаторів міського середовища Gehl Architects	44
«Зеленые» зоны Киева: восстановление после градостроительного мародерства	52
Світлана Шліпченко Simply Difficult. Контрактова: «площа і місто» чи «площа у місті»?	57

Олексій Карпович Kyiv Public Space. Фотоесей	61
--	----

Анна Кравець, Назарій Совсун Право на Контрактову	79
---	----

Від громади до площі: перша дискусія в рамках проекту «Стратегія урбаністичного майбутнього для Києва»	85
---	----

ЗБЕРЕЖЕННЯ ІСТОРИЧНОЇ СПАДЩИНИ

Архітектурна спадщина ХХ століття: від збереження до використання	94
--	----

Михайло Собуцький, Поліна Мошенська (Пост)конструктивізм у Києві. Фотоесей	101
--	-----

Антон Приходько Проблемы охраны архитектуры Современного движения в Украине. Интервью с Александром Буряком	108
---	-----

УЧАСТЬ ГРОМАДЯН У РОЗВИТКУ МІСТА

Ксенія Дмитренко Київський публічний простір: можливості структурних перетворень	116
--	-----

Наталия Кондель-Перминова Архитектура новой формы города	127
--	-----

«Як громадяни можуть впливати на розвиток міста?»	136
--	-----

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА

Армін Вагнер

**Майбутнє ще можна збудувати: внесок до дискусії
про сталу міську мобільність в Україні**

142

Місто для людей чи машин?

157

Григорій Зотов

Розуміння натовпу

162

Віктор Загреба

Велосипедний «Старт» для Києва

166

Наші автори

172

Authors & Abstracts

174

ПЕРЕДМОВА

Шановні читачки та читачі,

історія розвитку світових цивілізацій – це, передусім, історія становлення та розвитку міст. Споконвічно міста були рушіями економічного зростання, центрами соціальної інтеграції, технічного, духовного та культурного прогресу. Також міста є просторовою формою організації гармонійного співіснування довкілля, суспільства та особистості. Тенденції демографічного розвитку засвідчують, що частка міського населення збільшується, а сільського, відповідно, – падає. Тож майбутнє України та її громадян залежить головним чином від розвитку українських міст. Столиця України – Київ – є найбільшим містом нашої держави і, здається, має найбільші проблеми з комунальною інфраструктурою та стратегією розвитку на майбутнє.

Представництво фонду імені Гайнріха Бьоля в Україні разом із українськими партнерськими неурядовими організаціями з початку 2011 року реалізовує проект «Стратегії урбаністичного майбутнього Києва». В рамках цього проекту впродовж року вже відбувся ряд щомісячних публічних дискусій та громадських обговорень, присвячених розвитку міста Києва як привабливого, безпечного, комфортного, екологічного середовища для його мешканців. Крім того, Фонд підтримав започаткований архітектурним клубом конкурс *CANactions'2011* (www.canactions.com), переможці якого отримали можливість взяти участь в архітектурному форумі в Ваймарі (Німеччина), що відбудеться 3–4 листопада 2011 року. За підтримки Фонду в червні цього року відбувся дводенний Всеукраїнський вело-форум, а у вересні – Європейський тиждень мобільності, які були організовані Асоціацією велосипедистів Києва та пропагували велосипед як зручний, екологічний та сучасний вид міського транспорту. Фонд також підтримав низку проектів із громадянської урбаністики на регіональному рівні – у Харкові, Херсоні та Львові.

Проект завершиться на початку листопада 2011 року конференцією, яка презентуватиме бачення громадянським суспільством стратегії розвитку Києва. Ми дуже сподіваємось, що це бачення громадськості буде взято до уваги міською владою Києва при затвердженні Стратегічного плану розвитку Києва до 2025 року.

Оцінюючи результати проекту «Стратегії урбаністичного майбутнього Києва» в 2011 році, слід зазначити, що відповідні заходи, зокрема публічні дискусії та обговорення проблем розвитку міста Києва – викликали значний інтерес громадськості. Особливо цікавим було те, що публічні події Фонду з урбаністики об'єднали представників дуже різних середовищ – архітекторів, митців, громадських активістів, місцевих політиків, які за інших умов вкрай рідко спілкуються один із одним.

Звичайно, декілька публічних дискусій не вирішать навіть найменші проблеми розвитку Києва та/або інших міст України, проте, завдяки їм, вдалося винести складні питання містопланування та участі в цьому процесі громадськості в публічну площину, чого до цього часу не відбувалось. Ще одним результатом урбаністичного проекту можна вважати той факт, що завдяки активній роботі партнерів фонду – Асоціації велосипедистів Києва – розвиток

велосипедної інфраструктури в місті Києві наразі зсунуто з мертвої точки й існують гарні перспективи побудови нових кілометрів велодоріжок та парковок в столиці України.

Фонд імені Гайнріха Бьолля планує й надалі активно займатися темою урбаністики та містопланування в Україні. Зокрема, ми намагатимемось залучити позитивний досвід урбаністичних трансформацій у містах Центральної та Східної Європи (наприклад, таких міст, як Франкфурт-на-Одері, Лодзь, Вроцлав) для розв'язання актуальних проблем великих українських міст. Із наступного року ми запускаємо новий урбаністичний проект у форматі прикладної дослідницької майстерні та публічного форуму, за допомогою якого ми сподіваємось долучити наукові, творчі та громадські кола України до світового урбаністичного дискурсу.

Ми також сподіваємось на конструктивну співпрацю з місцевою владою не тільки в Києві, а й в інших містах України, що дасть реальну можливість залучення громадськості до розв'язання проблем урбаністичного розвитку в Україні.

Ця публікація є певним результатом реалізації нашого урбаністичного проекту в 2011 році, вона містить дуже різні тексти як за стилем, так і за тематичною направленістю. Проте всіх їх об'єднує, окрім спільної теми – урбаністичний розвиток великих міст в Україні, – також і той факт, що ці тексти є матеріалізованим результатом дискусійних та інших заходів, які відбулися впродовж 2011 року в рамках проекту «Стратегії урбаністичного майбутнього Києва». Сподіваюсь, що читачам цієї збірки сподобається комбінування концептуальних текстів та есеїв із урбаністичної проблематики з інтерв'ю з головним архітектором Києва та проектами конкретних перетворень у місті Києві.

Насамкінець хотілось би висловити слова щирої подяки людям, без яких ця публікація не була б можливою – моєму колезі Андрію Макаренку, головній редакторці збірки Ксенії Дмитренко та колективу авторів.

Кирило Савін,
*керівник Представництва фонду
імені Гайнріха Бьолля в Україні*

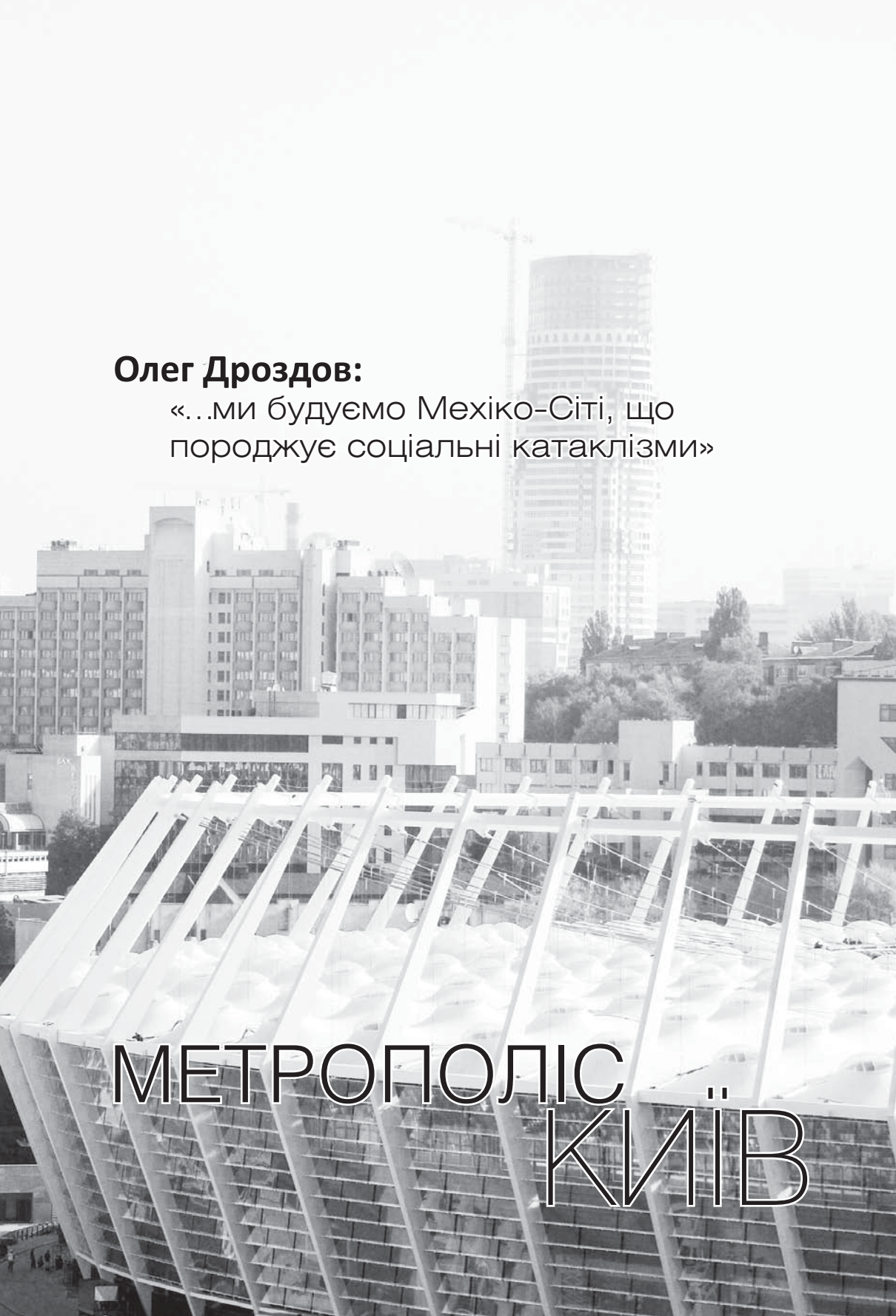


Олег Гречух:

«У споруду фортеці потрібно
вдихнути нове, громадське життя»

Сергей Целовальник:

«Стратегия... базируется на
уникальности Киева и актуализации
его собственного потенциала»



Олег Дроздов:

«...ми будуємо Мехіко-Сіті, що
породжує соціальні катаклізми»

МЕТРОПОЛІС
КИЇВ



СТВОРЕННЯ ІСТОРИКО-КУЛЬТУРНОГО ТА РЕКРЕАЦІЙНОГО КОМПЛЕКСУ НА СХИЛАХ ДНІПРА: ПЕРСПЕКТИВИ ТА РИЗИКИ

Олег Гречух

Упродовж останніх років територія київських пагорбів та прилеглої до них історичної частини Києва перетворилася на ласий шматок для нових забудов. Багатоповерхівки біля Маріїнського парку та на площі Слави, спорудження двох готелів на Поштовій площі, проекти з реконструкції Конtrakтової площі та Андріївського узвозу – все це лише поодинокі приклади цілої хвилі невдалого проектування на пагорбах, що ставить під загрозу майбутнє існування цього ландшафту. Воднораз, починаючи з 2005 року, за ініціативи КМДА та окремих архітекторів, що працюють у Києві, було розроблено низку планувальних контрзаходів, спрямованих не на безладне перетворення схилів, але на збереження неповторного ландшафту Києва із потенціалом перетворення його на цілісний історико-культурний та рекреаційний комплекс уздовж Дніпра. Найвагоміші з них – проект регенерації Київської фортеці (ПТАМ «В. Шевченко») та Міжнародний конкурс на благоустрій центральної частини Києва до 2012 року та на перспективу, що відбувся у першій половині цього року в рамках Міжнародного архітектурного фестивалю CANactions.

УРБАНІСТИЧНА ПЕРЕДІСТОРІЯ

Один із найбільш дорогих районів Києва – Печерськ. Середмістя, де сьогодні зосереджено найдорожчі житлові квадратні метри, офіси компаній, органи влади; та Печерськ, окрім усього іншого, відомий своєю культурною спадщиною. Воно й не дивно, зважаючи на той факт, що в XI столітті на тутешніх дніпровських схилах було засновано Києво-Печерський монастир.

На жаль, збереження архітектурної спадщини не є пріоритетом у сучасній містобудівній політиці Києва. Під загрозою перебуває ансамбль Києво-Печерської лаври з боку моста Патона через Дніпро – його доповнив новий 45-поверховий житловий будинок, що за висотою зрівнявся з Великою лаврською дзвіницею; неухильно змінюється зовнішній вигляд старовинних будівель у заповіднику, що перебуває під охороною ЮНЕСКО.

Новобудови на Печерську часто мають чималий обсяг квадратних метрів корисної площі, завищену щільність і поверховість. Проте такий стан речей не звільняє від відповідальності за культурні прошарки Печерська, що мають потужний об'єм і досі ще виразно проявляються на тлі міської тканини.



План Печерська від XVIII століття

Фото з архіву РДВА

Київська фортеця XVIII-XIX ст., більшу частину якої розміщено на Печерську, включає залишки рукотворних земляних валів і бастионів висотою подекуди понад 12 м, кам'яні споруди – круглі вежі, капоніри, порохові склади, казарми, Арсенал, в'їзні брами тощо. Її площа сягає понад 300 га території сучасного міста. Велика частина укріплених валів Київської фортеці впродовж багатьох років була закритою територією. Там ще 20 років тому розташовувалися військово-ремонтний завод, військові частини, взуттєва фабрика, друкарня... Не дивно, що далеко не кожен киянин має уявлення про масштаби цієї споруди.

У XIX ст. Київська фортеця втратила оборонний статус і поступово почала занепадати, а її територія – насичуватися різноманітними цивільними функціями. Повторне звернення до історії пам'ятки відбулося лише на початку 1980-х років, під час створення меморіального комплексу «Батьківщини-матері».

Один із люнетів Цитаделі Київської фортеці увійшов до території меморіального комплексу. Схили споруди було реконструйовано у первісному вигляді, також було відреставровано нижню й верхню Московські брами, прокладено головний шлях до «Національного музею історії Великої Вітчизняної війни 1941-1945 років». За тих часів проектувальниками (колективом інституту «Київпроект») було виконано макет, у якому відтворено рельєф не тільки дальнього люнету, що потрапляв до зони комплексу, але і всю «зірку» земляних валів Цитаделі. На той час активну роботу з музеєфікації виконував і колектив історико-культурного заповідника «Києво-Печерська Лавра», який територіально охоплює більш ніж третину Цитаделі. Зокрема, розроблялася і впроваджувалася програма виселення з території Верхньої і Нижньої Лаври непрофільних державних установ, які були розміщені там за роки заборони (у 1930 році) існування Печерського монастиря. Починаючи з 1988 року, монастир почав відроджуватися, поступово повертаючи у свою власність церковні приміщення. Теперішня територія монастиря



Потерна під валами Цитаделі, XVIII ст. Станом на 2006 рік

також оточена фортифікаційними стінами та земляними валами Київської фортеці. Якщо колективи музеїв та проектувальники діяли згідно з державним замовленням і виконували державні програми, вимагаючи поступового відновлення валів Київської цитаделі, то церковна влада ставила перед собою зовсім інші завдання, особливо за часів розпаду Радянського Союзу, постання незалежної України. 1990-ті роки майже ніяк не позначилися на відновленні чи підготовці до експонування частин фортецевого комплексу.

Утім, на одній з ділянок реставраторам усе ж вдалося досягти успіху. Йдеться про Косий капонір – окремих каземат Шпитального укріплення Київської фортеці. Його було перетворено на історико-культурну пам'ятку ще у 30-х роках XX ст. Згодом, наприкінці 1990-х років, межі цього музейного утворення було розширено на частину Шпитального укріплення, державним коштом було відновлено частину кріпосної ескарпової стіни, земляних валів і ровів, а також в'їзну площу.

Фактично доступними для широкої громадськості на початку 2000 року були два розрізнені фрагменти колись масштабної за розмірами фортеці – вали та оборонні споруди Цитаделі на території Музею історії Великої Вітчизняної війни, вали біля церкви Спаса на Берестові (саме цими валами пролягла охоронна зона світової культурної спадщини ЮНЕСКО після того, як 1996 року Києво-Печерську Лавру було включено до списку надбання людства) та нещодавно відновлений комплекс в іншій частині Києва – фрагмент Шпитального укріплення з Косим капоніром. Організовані екскурсії проводилися тільки територією останньої пам'ятки, що займає приблизно одну десяту частину від усієї фортеці.

Серед теперішніх власників чи орендарів території фортеці – Київська міська держадміністрація, Національний Києво-Печерський історико-культурний заповідник, Центральний ботанічний сад НАНУ ім. Гришка, Міністерство оборони України, Музей «Київська фортеця», а також ціла когорта приватних землекористувачів. Частину території Київської



Внутрішній двір Арсеналу (2005 рік)

© Олег Гречух

фортеці згідно з рішенням КМДА проголошено архітектурним заповідником. *(розпорядження КМДА №979 від 17.05.2002 р. «Про внесення змін та доповнень до рішення Виконкому Київської міської ради депутатів від 16.07.79 №920 «Про уточнення меж історико-культурних заповідників і зон охорони пам'яток історії та культури в м. Києві»)*

Однією з найбільш складних проблем архітектурних заповідників і музеїв є відсутність чітких меж на місцевості та їхнього юридичного оформлення. За радянських часів питання землевідводів й оформлення цього відповідною документацією не було актуальним. Із початком приватизації земель нерозв'язаність цих питань стала великою проблемою в справі охорони пам'яток. Без державного акту на землю, чіткої фіксації в земельному кадастрі важко вирішити проблему зазіхань на цінні території. Через відсутність комплексної державної програми реставрації та розвитку об'єкти Київської фортеці зазнають поступового руйнування і часто просто зносяться забудовниками попри заборону чинного законодавства.

Враховуючи ці складнощі, а також ризики подальшої фрагментації території під впливом приватного девелопменту, восени 2005 року чиновниками КМДА, Управлінням містобудування і архітектури було замовлено «Концепцію регенерації Київської фортеці» (далі «Концепція») у приватної архітектурної майстерні Володимира Шевченка.

На той час (починаючи від весни 2005 р.) під патронатом президента В. Ющенка активно реалізовувався грандіозний проект зі створенню чи не найбільшого в Європі музею («Мистецького Арсеналу») в приміщенні Старого Арсеналу – центру Цитаделі фортеці. Цей об'єкт як культурно-мистецький і музейний комплекс (КММК) мав стати однією зі складових «Концепції».

Власне, «Мистецьким арсеналом» займалася державна проектна установа «Укрпроект-реставрація» та спеціально створене державне підприємство КММК «Мистецький арсенал». Проектування Арсеналу велось у надзвичайно стислі терміни та за «традиційною» для таких об'єктів схемою: більшість рішень ухвалювали кулуарно (незважаючи на існування громадської Наглядової ради), а будівельно-монтажні роботи виконували без належної проектної документації. Впродовж чотирьох років будівельних робіт не було остаточно затверджено концепцію музею, не опрацьовані повною мірою ані технічне завдання, ані техніко-економічне обґрунтування. Роботи велися з 2005 року. Загальний кошторис комплексу оцінювався за тодішніми цінами у 1,3 млрд. грн., або, приблизно, 260 млн. дол. США. Проте станом на сьогодні (2011 р.) «Мистецький арсенал» так і не перетворився на повноцінний музей чи культурно-мистецький комплекс, хоча виконує функції виставкового приміщення зі змінною експозицією.

ПРОЕКТ ІЗ РЕГЕНЕРАЦІЇ КИЇВСЬКОЇ ФОРТЕЦІ

Метою «Концепції регенерації Київської фортеці» було закласти стратегію розвитку фортифікаційних залишків, із обов'язковим включенням їх до міської інфраструктури, т. зв. «туристичне намисто» – маршрут, який би проходив дніпровськими схилами правого берега Києва від Кирилівської церкви, Подолом, Поштовою площею, Маріїнським парком, Площею Слави, Лаврою, Музеєм історії Великої Вітчизняної війни, Ботанічним садом до Лисогірського форту – і з перспективою продовження до Музею народної архітектури та побуту в Пирогові, що на околицях Києва.

Виконуючи це завдання, розробники «Концепції» орієнтувалися на чинні на той час законодавчі акти. Зокрема, у Києві діяла Програма розвитку туризму до 2010 р., ухвалена рішенням Київради №20/1229 від 12.02.2004. До Програми пропонувалося включити

дослідження, реставрацію та пристосування для потреб туризму спорожнілих чи занедбаних об'єктів фортифікації Київської фортеці. Адже особливості рельєфу, зіркоподібна структура валів (яку вже частково втрачено), комплекси підземних споруд у центральній частині столиці, а також великі розміри фортеці роблять її унікальним і перспективним об'єктом для розвитку туризму. У споруду фортеці потрібно вдихнути нове, громадське життя. Для цього є всі умови: зручна транспортна доступність, розташування в центрі міста, унікальна навіть у європейському контексті форма. Першочерговим завданням було збереження тих частин фортеці, які збереглися до наших днів, а це – значна частка в загальному обсязі фортеці. Серед автентичних складових фортеці, які збереглися, є кам'яні й земляні укріплення: вали висотою від 4 м до понад 12 м (місцями), круглі вежі, казарми, капоніри. Втрачені на сьогодні частини фортеці, а саме вали, пропонувалося відтворювати для цілісного візуального сприйняття її структури – у вигляді земляного насипу – з функціональними підземними спорудами, необхідними для розвитку туристської інфраструктури: інформаційними центрами, виставковими приміщеннями, музеями, галереями, кав'ярнями, сувенірними крамницями, кінозалами, паркінгами.

Центральну частину експозиції мали скласти автентичні вали, які збереглися до наших днів, а нові споруди на місці зруйнованих на сьогодні бастионів – своїми абрисами, трав'яним покриттям злитися з історичними прототипами. Сучасні будівельні технології дозволяють створювати енергозбережні «зелені споруди» з низьким рівнем впливу на довкілля, реалізація яких у Києві могла би також сприяти підвищенню якості місцевої архітектури. Необхідно розвивати системний туристичний комплекс у центрі Києва, довкола наявних пам'яток, внесених до списку світової культурної спадщини ЮНЕСКО.

За даними дирекції Національного Києво-Печерського історико-культурного заповідника, прибуток від продажу вхідних квитків на територію Верхньої лаври (музею) становить близько 5 млн. грн. на рік, а це лише мізерна частина грошей, які витрачають туристи під час перебу-



Фортеця в Дінаміюнде (Латвія), сучасний стан

вання в Києві. Адже проживання в готелі, харчування, відвідування культурних заходів, покупки в багато разів перевищують вартість вхідного квитка до музею.

Комплексна державна Програма спроможна врегулювати безсистемну забудову, надаючи пріоритет розвитку туристичних маршрутів на дніпровських схилах – від стародавнього Подолу через Києво-Печерську лавру, Центральний ботанічний сад до Лисогірського форту, монастиря в Китаєві та Музею народної архітектури та побуту «Пирогів». Об'єкти Київської фортеці (цитадель, Звіринецьке укріплення) розташовані якраз уздовж цього маршруту. Хоча сьогодні вони, переважно, залишаються недоступними як визначні пам'ятки, та мають величезний туристично-рекреаційний потенціал. На сьогодні у місті немає спеціалізованої організації, яка могла б взяти на себе повноваження з розроблення та впровадження цієї програми, такої необхідної для міста. Гостро стоїть проблема з державною особою, котра б могла очолити й постійно «рухати» цей процес. Окремі спроби ентузіастів щодо збереження історичної спадщини залишаються роз'єднаними і мало впливають сьогодні на розвиток міста.

На жаль, єдиним способом привернути увагу до нагальних питань, пов'язаних із забудовою в історичному центрі Києва, залишаються заходи, що межують із екстремізмом: бійки зі забудовниками, наметові містечка, голодування та пікети держустанов. Слід вжити рішучих законодавчих заходів, аби припинити роздачу землі фортеці під житлову та офісну забудову, запропонувавши альтернативну, більш ефективну для розвитку історичного центру модель розвитку, засновану на туризмі.

Важливим залишається питання щодо функціонального наповнення території фортеці. Це й великий набір послуг, і, водночас, продумане та дбайливе ставлення до автентичних пам'яток, виключення надмірної концентрації відвідувачів навколо об'єкта історико-культурної спадщини, з особливим режимом охорони. За умови збалансованої організації транспортно-функціональних зв'язків між великими за площею об'єктами Київської фортеці, питання функціонування і впливу на Лавру КММК «Мистецький арсенал», розташованого в межах цитаделі Києво-Печерської фортеці XVII–XIX ст., можна вирішити. Включення цих об'єктів до загальнономіського транзитного туристичного маршруту сприятиме розв'язанню проблеми надмірного антропогенного навантаження на архітектурний заповідник, що перебуває під охороною ЮНЕСКО.

КОНКУРС НА БЛАГОУСТРІЙ ЦЕНТРАЛЬНОЇ ЧАСТИНИ КИЄВА ДО 2012 РОКУ ТА НА ПЕРСПЕКТИВУ

На жаль, «Концепція», розроблена ПТАМ «В. Шевченко», так і не потрапила на розгляд сесії міської держадміністрації. Утім, впродовж 2007-2011 років інтерес до дніпровських схилів Печерська й фортифікаційної спадщини не згасав. Інвестори виявляли неабияке зацікавлення до нового будівництва, проте не до об'єктів туристичної інфраструктури, а до будівель, продиктованих потребами ринку нерухомості, таких як житлові багатоповерхівки та офіси. Впродовж останніх років також зросла кількість зовнішніх рекламних носіїв, які знижують якість візуального середовища довкола пам'яток архітектури. Неабиякого розмаху набуло хаотичне розміщення так званих малих архітектурних форм – різнокаліберних торговельних кіосків і яток – у місцях максимального скупчення людей, на площах, біля павільйонів громадського транспорту, вздовж інтенсивних пішохідних потоків. Впливовим чинником, що призвів до погіршення містобудівної ситуації, стало значне збільшення кількості автотранспорту та

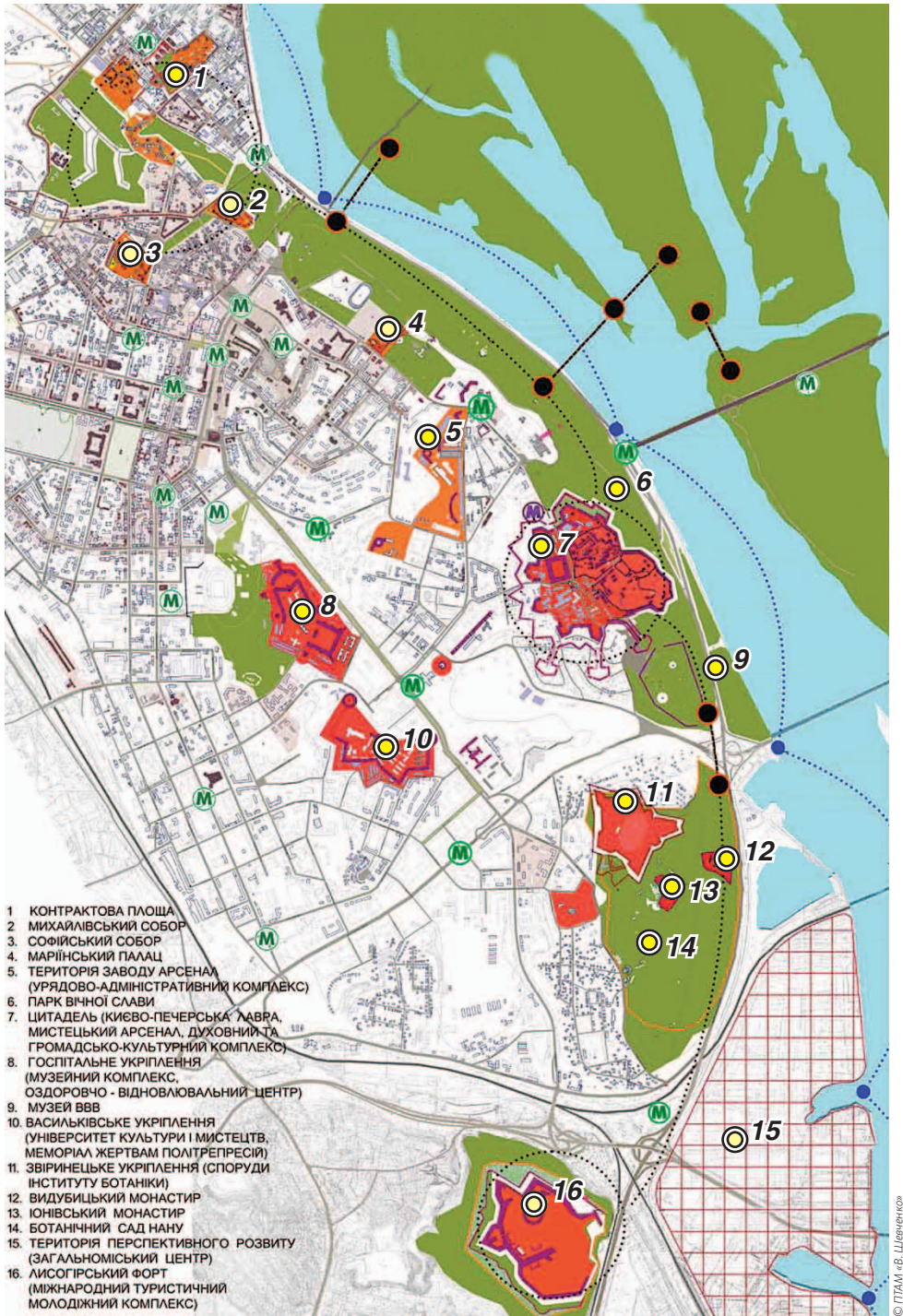


Схема функціонального використання укріплень Київської фортеці в системі загальноміських туристичних центрів

відсутність достатньої кількості парковок для його прийняття. Хаотично припарковані машини масово захопили клумби, сквери, двори, тротуари, площі, публічний простір для пішоходів. Говорити про розвиток туризму та створення комфортних умов для туристів, особливо напередодні Євро 2012, на фоні перелічених проблем стало ще важче. Проте зміна керівництва Київської міськдержадміністрації і наближення виборів актуалізували новий проект із покращення громадської інфраструктури центральної частини Києва. За підтримки чинної влади, а саме Управління містобудування і архітектури КМДА, приватним архітектурним бюро Віктора Зотова був організований та успішно проведений відкритий міжнародний конкурс на «Благоустрій центральної частини м. Києва до Євро 2012 та на перспективу». Чи не вперше було застосовано процедуру не кулуарного вирішення проектного завдання силами однієї організації, а з масштабним залученням до процесу громадськості та експертів світового рівня. Підготовка до конкурсу тривала півроку, протягом цього часу регулярно відбувалися круглі столи, дискусії, обговорення. Події висвітлювалися в ЗМІ та соціальних мережах в Інтернеті. До процесу було залучено не лише архітекторів-практиків, а й державних управлінців; активну участь у ньому взяли громадські організації, що протестують проти варварської та безсистемної забудови Києва, члени Асоціації велосипедистів, що борються за розвиток велосипедного руху в Києві.

Конкурс мав на меті «запропонувати кращий проект благоустрою центральної частини Києва в рамках підготовки до проведення фінальної частини чемпіонату Європи 2012 з футболу та визначити загальні принципи розвитку цієї території на перспективу»¹.

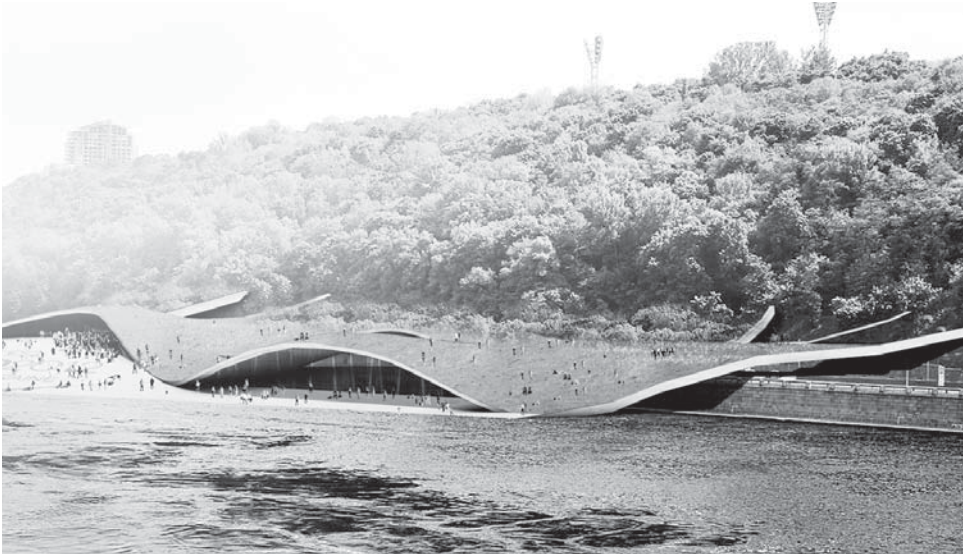
Організатори заходу виходили з принципів екологічності, розвитку туризму, збереження унікальності київського ландшафту та об'єктів культурної спадщини, активізації публічного простору. Зокрема, було поставлено такі завдання:

- привернути увагу професіоналів та широкої громадськості до проблеми незадовільного стану благоустрою центральної частини міста;
- запропонувати дієві засоби розв'язання цієї проблеми на основі дбайливого ставлення до природи, міста та майбутніх поколінь із огляду на євроінтеграцію;
- залучити до участі в Конкурсі та його організації найкращих вітчизняних та іноземних фахівців у сфері архітектури, містобудування та ландшафтного дизайну;
- на конкурсній основі виявити кращі ідеї та авторів проекту благоустрою центральної частини м. Києва;
- консолідувати зусилля органів влади, фахівців і громадськості та створити прецедент їх прозорої й ефективної співпраці у вирішенні проблем столиці.



Проект-переможець конкурсу на «Благоустрій центральної частини Києва», арх. Taller 301 (Колумбія)

¹ <http://competition-kievedge.com/uk/node/12>.



В проєкті під назвою «Берегова лінія Дніпра – Київ після Євро-2012» *Taller 301* пропонують налагодити сполучення між центром міста та річкою за допомогою т. зв. пішохідних мостів

На конкурсі було представлено 50 проєктів, із них до участі допущено 48. Географія конкурсантів – Колумбія, Нідерланди, Великобританія, США, Росія, Норвегія, Австралія, Японія. До фіналу увійшло 9 проєктів, три з яких, своєю чергою, отримали найвищу оцінку. Перше місце на конкурсі посів проєкт молодих архітекторів із Колумбії, друге – архітекторів із Великобританії. Архітектори зі США та Японії розділили третю премію.

НОВІ КОНЦЕПЦІЇ ЩОДО РОЗВИТКУ КИЄВА ТА МОЖЛИВІ РИЗИКИ

Конкурсним завданням закладалася перспективна ідея створення єдиного безперервного пішохідного маршруту від Софії до Лаври. Так звана «Крайка» має пролягати від Львівської площі через Пейзажну алею, Володимирську гірку, місток над Володимирським узвозом у бік арки Дружби Народів, далі – до Музею води і аж до Києво-Печерської Лаври.

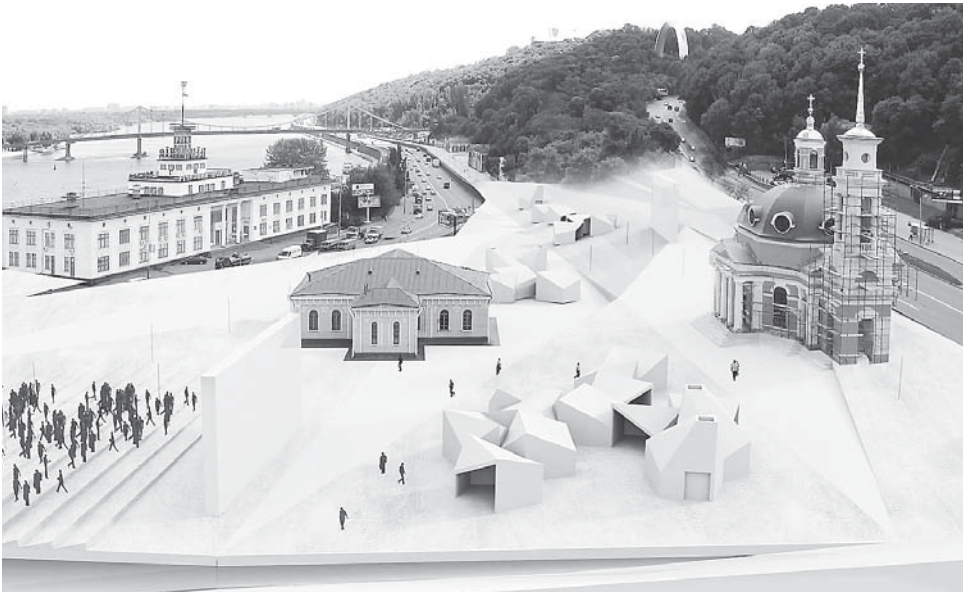
Проєкти з відновлення публічного простору на київських пагорбах, запропоновані в рамках конкурсу, мають бути реалізовані таким чином, щоб людина могла подолати цю досить серйозну (як для пішохода) віддачу у зручний спосіб. Проєкти-переможці передбачають місця для відпочинку, оглядові майданчики, що сприятимуть урізноманітненню вражень від ландшафту, панорам міста та пам'яток архітектури. Моделі розвитку туристичної інфраструктури, які вже давно працюють на Заході, передбачають ущільнення та оптимізацію функціонального наповнення середовища, створення універсальних методів його ефективного використання й управління. Незаперечним є той факт, що за блага цивілізації треба платити. Проте форма оплати може мати прозору і зрозумілу структуру. Кожен турист, що потрапляє в цікаве місце для отримання нових вражень, може обирати – залежно від свого гаманця – скільки закладів громадського харчування він може паралельно відвідати, залишивши там свої гроші та отримавши натомість якісний та адекватний ціні сервіс, у готелі якої категорії поселитися, на яку суму купити сувенірів, які музеї та пам'ятки відвідати, скільки отримати платних послуг від екскурсоводів, перекладачів, таксистів; скільки витратити на паркування, оренду велосипеда,

машини тощо. Тобто інвестиції у розвиток інфраструктури повертаються не прямо, а через розгалужену та контрольовану мережу послуг. Без сумніву, ми не можемо продати ландшафт та його унікальні якості, враження від якісних пішохідних доріжок, лавочок, містків або панорамні види та історичне архітектурне середовище, для яких у світі немає аналогів; проте можливо застосувати більш складну процедуру повернення інвестицій, самоокупності створених об'єктів інфраструктури.

Саме зміна орієнтації на більш довгострокову стратегію і є новою на сучасному етапі розвитку українського містобудування. Втім, при цьому не слід забувати про можливі ускладнення й ризики.

Проекти, що перемогли в конкурсі з благоустрою Києва, розраховані, насамперед, на «білих інвесторів», які хочуть працювати на законних підставах, за чіткою державною програмою з гарантією захисту вкладених коштів. Одна з найбільших проблем на сьогодні полягає саме в інвестиційному кліматі в державі в цілому та в Києві зокрема. В атмосфері непрозорого розподілення тендерів, корумпованості органів влади, системи правосуддя, існує велика ймовірність завищення вартості будівельних робіт, саботування «не своїх» постачальників чи виконавців.

Існують також ризики протестів і несприйняття громадськістю. Остання налякана безсистемною забудовою Києва та фактичною бездіяльністю і безпорадністю влади, що часто сама виявляється задіяною в будівельному бізнесі через афілійовані структури. Як відомо, громадською думкою можна маніпулювати. А це означає можливість зміщення акцентів від позитивних наслідків реалізації конкурсних проектів (як-то розвиток туристичної інфраструктури, покращення благоустрою, гуманізація міського громадського простору) до різко негативних – тіньовий розподіл коштів на будівництво, безвідповідальність виконавців та посередників, зміна проектних рішень на догоду приватним бізнес-інтересам цілком конкретних осіб.



Один із можливих варіантів створення публічного простору на Поштовій площі. Проект «Інфраладшафти», арх. *Office of Urban Terrains* (США)

Може так статися, що це виявиться не тільки громадською думкою, а цілком реальними фактами чиєїсь діяльності або бездіяльності.

Втім, попри всі можливі ризики, існує об'єктивна зацікавленість із боку чинної нині влади, яка прагне покращити свій імідж напередодні виборів дієвими засобами. В даному випадку до дієвих можна зарахувати хоча б часткову реалізацію ідей проектів-конкурсантів. Додасть позитивного іміджу й необхідне облаштування пішохідних зон на території дніпровських пагорбів до Євро-2012, що на сьогодні цілком відірвані від міського контексту й схожі, радше, на непрохідні хащі. Йдеться про заходи зі створення пішохідних містків через шосе й автошляхи, спорудження оглядових майданчиків, системи велодоріжок і велопарковок, поєднання схилів із береговою зоною Дніпра, покращення зелених насаджень, висадження клумб, забезпечення ландшафтної інфраструктури, введення стандартів сучасного модульного дизайну для кіосків та інших об'єктів громадського харчування, впорядкування парковок для автомобілів.

Більш радикальні заходи, втілення яких вимагатиме перекриття дорожнього руху, вирубування зелених насаджень, проведення земляних робіт, риття котлованів, спорудження підпірних стін, влаштування дренажів на схилах, – навіть при націленості на позитивний результат несе надто великі ризики на даному етапі містобудівельного розвитку Києва. Важливою є, радше, вдала реалізація вищезгаданих проектів, спрямованих на оживлення території так, щоб скептики могли пересвідчитися у спроможності конкурсних ідей призвичаїтися на українських теренах.



Сергей Целовальник, главный архитектор Киева

© Алексей Карпович

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ КИЕВА ДО 2025 ГОДА И ГЕНПЛАН

Текст: Наталия Кондель-Перминова

В деятельности архитектора всегда отражаются формы политического и социально-экономического устройства данного общества. По сути своей работа архитектора связана с властью, бизнесом и общественностью, поэтому деформированные отношения между ними непременно материализуются в объемно-планировочных и пространственных решениях. Для нормального архитектора ситуация раскола и острого противостояния в обществе невыносима, поскольку ничего нет хуже невозможности выполнять свою профессиональную работу полноценно. Если врач свои ошибки закапывает, то архитектор увивает плющом. Каким «плющом» можно замаскировать «метастазы» нового капитализма, который бесцеремонно проник в самые ценные участки городов и пригородов? Когда нездоров весь «организм», кризис испытывают все его «клетки» – от самоизолировавшихся от общества за высокими заборами и под мощной охраной «новых украинских элит» до рядового гражданина, шарахающегося от автомобиля, несущегося на него по пешеходному тротуару.

Коренные политические и социально-экономические трансформации страны изменили жизнь Киева. Затянувшиеся на долгое время и не решаемые проблемы инженерной, транспортной инфраструктуры, агрессивный прессинг коммерческих узкоприватных интересов в ущерб нормальному протеканию жизненных процессов привели к тяжелому градостроительному «заболеванию». Следствием искаженных отношений между властью, бизнесом и жителями (с преобладанием эгоистических интересов застройщиков, ориентированных на быстрое извлечение прибыли в ущерб общественным интересам и потребностям горожан) стали «забудовные» войны как форма гражданского протеста. Их полыханию весьма способствует отсутствие планов зонирования территорий (зонинга), в котором были бы определены

условия застройки, ограничены габариты возможных зданий, обозначены охранные зоны. В цивилизованных странах зонинг является инструментом, согласующим взаимоотношения всех действующих сторон.

Киев остро нуждается в оперативном «вмешательстве», кардинальном повороте в сторону современного европейского города, бережно относящегося к природному ландшафту и своей истории, дружественного по отношению к человеку.

В этом контексте инициатива Киевской городской государственной администрации по созданию Стратегии развития Киева до 2025 года, проект которой выставлен на широкое обсуждение, представляется важным стратегическим прорывом. Наличие проекта Стратегии свидетельствует о реальной возможности начать в городе процесс у равнове-

шивания государственных, общественных и частных интересов, формирования новых взаимоотношений – прозрачных, публичных, построенных на взаимном понимании общих целей, на интегральных связях, поддающихся мониторингу и корректировке.

О смысле и назначении Стратегии, роли Генерального плана Киева и других градостроительных документов, их взаимодействия, об участии общественности в принятии решений по застройке шла речь в интервью с начальником Главного управления градостроительства и архитектуры, главным архитектором Киева Сергеем Целовальником.

Как Стратегия развития соотносится с Генпланом города? Принимали ли архитекторы участие в разработке Стратегии?

– Проект Стратегии, созданию которой руководство города придает огромное значение, разрабатывался в первом полугодии 2011-го. Изначально меня сильно беспокоил факт, что разработчики обходили стороной наши архитектурно-градостроительные пенаты. Но в один прекрасный день группа спесов пришла к нам в управление (Главное управление градостроительства и архитектуры – *Прим. ред.*) и мы совместно провели многочасовое обсуждение. Результаты отражены в проекте Стратегии, поскольку две профессиональные сферы – стратегическое планирование и градостроительное проектирование – работают на одну и ту же тему, взаимно дополняя друг друга.

Если стратегия содержательно определяет направление «куда» и дает ответ на вопрос «что делаем», то генплан как основной градостроительный документ принципиально отвечает на вопросы: «где» и «как делаем». Конкретизация и детализация осуществляется на следующей ступени градостроительных документов – уровне детального плана и плана зонирования территорий. Стратегия – это содержательные цели, задачи, а генеральный план – это механизм выполнения,

главный инструмент территориального планирования и реализации стратегии. Когда происходит «накладывание» на территорию тех или иных аспектов, зафиксированных в стратегии, всегда возникает масса нюансов, ситуаций.

Следует отметить, что Стратегия развития Киева разрабатывается в условиях выхода нового Закона Украины «О регулировании градостроительной деятельности» (февраль 2011), необходимость которого была продиктована царившей в стране негативной ситуацией. В течение последних лет профессиональные вопросы застройки города решались не архитекторами и градостроителями, не механизмами инвестиций, а просто наживой. И все это безобразие волнами расходилось по Украине, закрепляясь на территориях наших городов. Теперь мы повсеместно видим «памятники» взяткам, которые возвышаются на самых ответственных местах, нарушая все каноны человеческого общежития.

К сожалению, работа над Стратегией началась в момент, когда уже два с половиной года велась корректировка Генерального плана Киева. Стратегия – это задание на проектирование и для того, чтобы проектировать Генеральный план или вносить в него коррективы, надо осознать, на какой стадии развития города мы находимся, что нас беспокоит, что не удовлетворяет и что надо сделать. Начнем с первого, главного вопроса: в чем миссия Киева? Должен ли Киев быть столицей и одновременно – крупным промышленным и экономическим центром Украины? Или город должен развиваться как управленческий, в котором сосредоточены все кнопки управления страной? В Стратегии даны ответы на узловые вопросы и изложены восемь крупнейших стратегических инициатив относительно достижения как качественных (видение), так и количественных (ключевые показатели эффективности) целей.

Одна из них – туризм и еще раз туризм. Историко-культурный потенциал Киева огромен, а туристическая составляющая очень и

очень хилая. Этот потенциал красной нитью пронизывает всю нашу архитектурную и культурную бытность. У нас есть такие мощные исторические зоны и архетипы, которые разбросанные по всему городу. Их бы связать, создать непрерывную рекреационную линию от Софии Киевской до Лавры. Сейчас мы работаем над этой задачей, объявляем конкурс на мостик над Владимирским спуском. Мы пытаемся создать горизонтальный пешеходный континуум с остановками для отдыха, игровыми зонами для детей, освещением, скульптурами, мощением, велосипедными дорожками.

Киев постепенно перестает быть промышленным городом, появляются крупные торговые, развлекательные центры, и в связи с этим меняется ориентация горожан, появляются новые слои жителей, задействованных в сфере обслуживания. Все это не предопределяется стратегией или генпланом, это естественный процесс, соответствующий геному города. Некоторые города вообще погибли, хотя некогда были в высочайшем расцвете. Киев, которому свыше полутора тысячи лет, продолжает быть молодым, его превосходный ландшафт обновляется каждый год.

Если мы говорим о функции столицы как основной, то есть ли смысл размещать все управленческие здания в исторической среде? Может, лучше их вынести в другое место? Например, нужно ли располагать на Крещатике Министерство аграрной политики? Или есть смысл приблизить его к сельскохозяйственным зонам? В Киеве до сих пор не существует современного бизнес-центра, куда можно было бы прилететь и оперативно решить все вопросы. Мы предложили к рассмотрению три площадки на левом берегу, дабы уменьшить гигантскую суточную миграцию населения, ведь отсутствие здесь рабочих мест создает излишние поперечные миграции и большие транспортные напряжения. Строить большими темпами мосты, дороги, развязки и мосты надо, но вместе с тем нужно стремиться размещать жилье,

места приложения труда и отдыха так, чтобы люди как можно меньше мигрировали.

Есть ли принципиальные расхождения между Стратегией и Генпланом Киева?

– Нет, Стратегия относится к принципиально другому уровню, и задача состоит в том, чтобы «материализовать» ее положения на генплане самым разумным образом. Город развивается по своей «генетической» программе в соответствии с экономическими, социальными, географическими и трудовыми ресурсами. Если мы как градостроители говорим о трех видах ресурсов (среда, население и трудовая деятельность), то в Стратегии речь идет об основных направлениях развития. Все виды ресурсов имеются в наличии, они могут быть по-разному задействованы. Например, если это будет город науки, культуры и туризма, то акцент делается на экологию, ландшафт, историко-культурный потенциал.

Город будет развиваться в своих нынешних территориальных параметрах. Сейчас площадь территории Киева составляет 84 тыс. га. Из них: 21% – под жилой и общественной застройкой, 7% – под промышленной и коммунально-складской, 9% территории – под объектами транспортной инфраструктуры, 52% – ландшафтно-рекреационные зоны и зеленые насаждения, 7% – водная поверхность, 4% – земли сельскохозяйственного и прочего назначения. Город имеет в наличии около 6,4 тыс. га территориальных ресурсов под застройку (примерно 8% от площади территории Киева).

За пределы города выходить плохо, так как надо удлинять инженерные коммуникации, выделять соответствующие территории для размещения насосных станций, тепловых, энергетических узлов. Периметр вокруг Киева (пригородная зона) должен оставаться зеленым поясом Киева. Это хорошо и для киевлян, и для жителей приграничных населенных пунктов. Кроме того, развитие города рассматривается в контексте киевской агло-

мерации как единой градостроительной системы, в которой главным центром является Киев. Считается, что население столицы государства должно составлять 10% населения страны. Если нас 46 млн., то 4,6 млн. для Киева – это предел. Сейчас дневное население Киева превышает 3 млн. человек, так как около 300 тысяч ежедневно приезжает сюда на работу; в области – 1,8 млн. жителей. С учетом этого и должна рассчитываться вся инфраструктура.

Это очень хорошо, что разработан проект Стратегии. Какие-то детали, подходы можно критиковать, но в целом впервые за много лет представлен анализ и даны предложения с диаграммами, картами, алгоритмами. И более того, это открытый документ, проект, в который можно вносить свои предложения. Прописана процедура их принятия, рассмотрения и имплементации.

Какие формы и механизмы участия общественности в городском планировании позволят снимать конфликты и напряженность? Ведь проблему нельзя решить на том уровне, где она возникла. Является ли Стратегия первым плацдармом для диалога власти, бизнеса и общественности?

– Совершенно верно. В новом Законе «О регулировании градостроительной деятельности» указано, что градостроительная документация (генпланы населенных пунктов, планы зонирования и детальные планы территорий) подлежит общественным обсуждениям в установленном порядке. В генплане долгосрочная стратегия планирования и застройки города получает свое инструментальное воплощение. Поэтому очень важно, чтобы горожане включились в обсуждение будущего города еще на стадии разработки стратегии. Если они будут понимать, каковы направления развития города, что их ждет, то на следующих этапах со знанием дела будут принимать те изменения, которые затраги-

вают их среду обитания. Если человек категорически не согласен с каким-то положением Стратегии, он должен мощно об этом протрубить. А если его не услышат – поднимать общественные организации. Правда, могут быть и невыполнимые требования, например, мы упустили возможность выноса аэропорта Жуляны (в соответствии с Генпланом-1986), который находится в черте города и где можно построить 7 млн. м² жилья.

Горожане с первых шагов стратегического планирования должны в нем участвовать, высказывать свои принципиальные возражения. И на этой стадии выступать не против конкретного застройщика Пупкина, а против такого-то стратегического направления, обосновывая, почему это не надо городу. Именно здесь, когда человек выступает с позиции городского мыслителя, и зарождается личная гражданская позиция, достигается общественный консенсус по поводу того, что надо делать в городе, а что следует запретить. На этой стадии можно избежать стратегических ошибок в развитии города и наконец-то избавиться от доминирования сиюминутных интересов над перспективой. Такие ошибки исправлять очень сложно, порой невозможно.

Стратегия – это своего рода ментальный план города, конкретные работы начинаются уже на уровне генплана, где закрепляется план территориального развития с учетом общественных интересов и потребностей городских жителей. На следующих этапах (планах зонирования и детальных планах территорий) возникают другие задачи, более конкретные, затрагивающие личные интересы. В обсуждениях надо двигаться поэтапно, сначала: делаем или не делаем (принципиально); затем: сколько делаем и как? На вопросы «сколько?» и «как?» отвечают архитектура и градостроительство, демонстрируя, что на этой территории можно делать, а чего нельзя. И на всех этапах должны присутствовать горожане. Очень важно, чтобы этот процесс начался с обсуждения Стратегии. Руко-

водство города инициировало эту работу, так почему бы не откликнуться и не помочь, прежде всего, самим себе?

После принятия Стратегии выстраивается работа по следующим слоям и начинается детализация. Как за счет такой пошаговой работы, за счет организации коммуникации на каждом уровне по поводу конкретного вопроса возможно снятие конфликтов?

– Да, снятие возможно, но только в идеале. А практически конфликтов нам не избежать, ведь никогда ты не можешь быть хорошим для всех. Градостроительное проектирование, как и стратегическое, работает с долгосрочными временными рамками, а человеку нужно, чтобы ему что-то сделали тогда, когда он придет к необходимости в этом.

Если сравнить работу архитектора с работой врача: врач делает больно, чтобы потом человеку жилось хорошо. Архитектурно-градостроительные трансформации причиняют человеку колоссальные неудобства, ибо затрагивают устоявшуюся среду обитания. Если в квартире десятилетиями не делается ремонт, то всем понятно, во что превращается такое жилье. Точно так же и с городом, который ветшает, в котором «летят» все инженерные сети и проч. Архитектурная работа всегда направлена на создание лучших условий для жизни.

– Да, полностью согласен, но с одной поправкой: если сравнивать работу хорошего архитектора с работой хорошего врача. Ведь общеизвестно, что плохой врач свои ошибки закапывает, а архитектор увивает плющом. Власть, бизнес и население – три основные действующие силы в городе. Если перевести на строительный язык, то власть – это согласующая инстанция, бизнес – заказчик

(здесь же и подрядчик, который к бизнесу имеет отношение), население – потребитель производимого. Поэтому сейчас очень важно выстроить качественно иной уровень взаимоотношений, чтобы в выигрыше были все стороны. Сегодня самое главное в градостроительной политике – находить решения гармоничного объединения государственных, общественных и частных интересов.

В апреле 2011 года были подведены итоги конкурса «Благоустройство центральной части г. Киева к Евро-2012 и на перспективу». Ваша оценка и возможности реализации результатов?

– Конкурс потрясающий, давно такого не было. Я был по-человечески тронут тем, что сделали участники конкурса, наши и иностранные молодые архитекторы, студенты, преподаватели. В дни CANactions, в рамках которого подводились итоги конкурса, наш Дом архитекторов превратился в мощный архитектурный майдан. Это был невероятный подъем, за которым стоит очень важный процесс, необходимый для города и горожан. Эта акция явилась публичным механизмом, который в сознании всех прочно закрепил отношение к киевским холмам как ландшафтно-рекреационной территории. Конкурс имел широкий резонанс даже в Канаде, где высоко оценили нашу инициативу.

Осмысливая результаты конкурса, мы получили устойчивые подходы к тому или иному узлу городской ткани, особенно в плане благоустройства. И к Евро-2012 мы многое из этого задействуем. В каждой из 48 конкурсных работ есть конструктивные моменты, поэтому я дал задание выделить из них рациональные предложения и сделать альбом возможных вариантов. Также сейчас мы работаем над паспортами дворов и хотим предложить людям набор возможностей по благоустройству их дворовых пространств. Конкурс нам дал большой толчок для размышлений и работы.

Каковы новые тенденции градостроительной политики Киева, в частности относительно развития публичных пространств?

– В нашем Управлении мы не только работаем со Стратегией и Генпланом, но и делаем конкретные вещи, которые необходимы в повседневной жизни. Одна из наших рабочих задач – создание общественных пространств, которые во многом формируют городское сообщество. Застройка площадей, скверов и парков есть не что иное, как грубое посягательство на пространство горожан. Городская власть инициировала масштабные работы по реконструкции столичных парков и скверов и процесс уже пошел. Проведены работы по благоустройству Липского бульвара с установкой памятника Пилипу Орлыку, Русановской набережной. Люди стали выходить в скверы и сидеть на лавочках, чего уже давно не было. Важно, чтобы это сохранилось, прижилось. Город, как заброшенный дом, сейчас остро нуждается в простой уборке от мусора, устранению «эстетического» шума, озеленении, удобных и эстетичных малых архитектурных формах (беседках, скамейках, фонарях и пр.). Как только мы прикасаемся к конкретному месту, сразу всплывает много других аспектов, поскольку этими вопросами уже давно никто не занимался.

Киев уникален благодаря своим редким природным ландшафтам и культурным памятникам мирового значения. Зона Днепра со склонами, набережной, островами и прилегающей территорией левого берега содержит в себе мощный рекреационный потенциал. Днепр – это главная «улица» города и вообще главная улица «из варяг в греки». Так почему бы к нам варягам не приехать? Или грекам? Но мы пока не готовы.

За двадцать лет независимости мы занимались политикой, а не городом. Городского, градостроительного проектирования в Киеве практически не было. Шло выборочное ситуативное и штучное проектирование, вот и все. Киев существенно отстает по большинству параметров развития по сравнению с другими восточно-европейскими столицами. Однако Стратегия не опирается на принцип «догнать и перегнать», а базируется на уникальности Киева и актуализации его собственного потенциала. Я уверен, что двигаясь целенаправленно, развивая намеченные направления с привлечением частного сектора, иностранных инвесторов, международных финансовых институтов, мы получим первые весомые результаты, которые приведут к цепной реакции. И впереди нас ожидает градостроительный бум.



ЦЕНТРАЛЬНІСТЬ ТА ПУБЛІЧНІСТЬ: СИТУАЦІЯ УКРАЇНСЬКОЇ СТОЛИЦІ

Людмила Малес

Тринадцять років тому на семінарі «Київ у XXI столітті» В'ячеслав Глазичев зробив комплімент нашому місту. Він у своїй класифікації «недомісто (слобода), місто та вже-не-місто» відвів нам місце посередині; тобто Київ, на його думку, – це місто у повноті свого значення. Москва ж, за його визначенням, – уже не-місто, вона розпалася, не тримається купи й не здатна реагувати на виклики часу. Проте, кажуть, Київ – це Москва вчора, тож, щоби місто не втратило свою цілісність, слід поміркувати про ті виміри, в яких воно себе знаходить. Для цього визначимо координати соціокультурного аналізу великого міста. Найперше введімо пару центр-периферія не просто як опозицію, а як вісь та вістря кристалізації соціальних процесів. Вісь ця відображає рівень соціальної значущості центральності, породженої різними капіталами (політичним, символічним, економічним, культурним), а, відтак, й сама здатна відтворювати та творити відповідні цінності.

Для українських міст як європейських, попри спроби освоєння приміської зони, характерна доцентрова спрямованість цієї вісі. Тож, на відміну від міст із нетрями центральних кварталів, центр Києва зберігає свою високу значущість. Це проявляється не лише в ціні оренди, а й у так званому «престижі» адреси. Різні організації прагнуть мати в центрі хоча б юридичну адресу; так, «вищі» розміщують у центральних районах свої ректорати (Київський медичний інститут української асоціації народної медицини, Університет «Україна»; КНУ імені Шевченка та ін.), а решту корпусів може бути розкидано містом.

Але в Києві незмінність ідеї центральності не спричиняла собою спадкоємності локусу центру як символу державної влади в різні історичні періоди. Умовно виділяється декілька історичних зсувів політичної та ділової активності міста, його центрів влади. Хронологічно їх можна співставити з центрами Нияжого міста (Дитинець на Старокиївській горі), міста маґдебурзького права (Маґістрат на Подолі), губернського міста (Дума та забудова Хрещатика) і радянського (урядові будівлі на Печерських пагорбах). У можливості зміни основного локусу центру (при збереженні часткової функціональності старих) полягає ще одна особливість соціального конструювання центральності, яскраво виявлена саме на київському прикладі. Тож до часової додається просторова координата у моніторингу центральності у просторі міста.

Так, наближені до географічного центру столиці старі квартали подільського району мають дуже специфічне навантаження своєї центральності. Вони стали своєрідним осердям життя міської громади, альтернативою офіційної центральної частини міста. В околицях Контрактової площі вміщуються всі традиційні компоненти центру європейського міста: ратуша, контракт-

товий дім, університет, монастир, церкви, театри, універмаг, численні крамнички та галереї Андріївського узвозу для гостей міста та туристів, зручна для недільного променаду вулиця Сагайдачного (з ресторанчиками та кав'ярнями обабіч). Можна припустити, що ці подільські квартали сприймаються городянами як центр «для своїх», тож попри публічну функцію центральності тут маємо її внутрішнє роздвоєння на приватнішу та публічнішу.

Загалом до цієї приватнішої частини центральних районів міста сміливо можна віднести культурні осередки Києва, розташовані поза масовими потоками людей, туристичними маршрутами – це і площа перед театром Івана Франка, вулиця музеїв Терещенківська, станції перетину гілок метро Театральна і Золоті ворота, розташовані між чотирма театрами та численними мистецькими закладами. Про те, що тут також маємо справу з приватнішим варіантом центру, свідчать різні обставини, серед яких – менша увага з боку влади до фасадів будинків, стану дворів та доріг, відсутність великих людських потоків навіть у дні масових гулянь.

І якщо перший локус так званого приватного центру більше пов'язаний з подільською ідентичністю, то щойно згадані інші – з київською ідентичністю загалом. На противагу їм, адміністративний, історично-туристичний чи топографічний (нульовий кілометр) центри максимально публічні, вони перебирають на себе увагу приїжджих, виконують столичні та адміністративні функції, зосереджують головні офіси різних установ, втілюють інші представницькі іпостасі.

Локус центру «для туристів» розташований поміж цим приватним варіантом для киян та офіційним столичним центром. Промовисті рекламні проспекти перебудованих наново готелів («Прем'єр-Палац», «Хаятт Рідженсі Київ Свята Софія», «Радісон») ознакою центрального розташування визначають Хрещатик, а престижність місця – близькістю Володимирського чи Софійського соборів, у той час, як значно ближчі університети, театри та музеї не згадуються взагалі.

Сьогодні майже всі перераховані історично центральні місця Києва сприймаються як центральна частина міста, а «княже» і «радянське» місто – як безпосередньо центр у досвіді громадян. У різних виглядах центр відповідає різним вподобанням: Дитинець – образ Києва «на експорт» для іноземних туристів; Поділ – улюблена частина міста для багатьох киян, як правило, колишніх або нинішніх жителів Подолу; Хрещатик – обивательський недільний променад для приїжджих з усіх куточків України та закордону. Органи центральної влади при цьому залишаються в тіні Печерського ландшафтного парку, трохи збоку і над всіма цими людними місцями. Як бачимо, київські центри розраховані на різні аудиторії, для різних соціокультурних практик. Така фрагментація центру може трактуватися двояко: «Такі дуплікації центрів водночас уможливають чутливість до змін. Множинність центрів – на відміну від рангової диференціації – не обов'язково стає ознакою стабільності» (3, с. 84).



© Олександр Карпович

Попри реконструкцію більшість місць на Майдані Незалежності залишаються неспівмірними з людиною, відлунуючи безпорадною пустотою

Характеризуючи локуси центру міста, як приватніші, так і публічніші, ми назвали наступний континуум, що простягається в опозиції приватність – публічність і розкриває ті соціальні процеси, що кристалізуються на вістрі центральності. Отриманий двовимірний простір дає широкі можливості для соціокультурного аналізу ситуації міста.

Публічний простір буває різним, ця різність залежить від масштабу



Панорама Майдану з боку готелю «Україна»

© Олексій Карпович

публіки, до якої він звернений, на яку орієнтований. Це може бути громада мікрорайону, району, міста, області, регіону, країни, континенту, світу і зрештою, всесвіту. Утворюється така шкала спрямованості, яка своїми полюсами вписується у запропоновану мистецтвознавцем Ростиславом Климовим глобально-історичну теорію циклів. Його ідеї сформульовані на матеріалі образотворчого мистецтва, проте, як побачимо, добре застосовні до особливостей нашого розгляду.

Так у непарних циклах «Я» (як мистецький, ширше – творчий суб'єкт) протистоїть соціуму тиску, тобто орієнтується на оточення, сприйняття реальною публікою, підлаштовується під її запити. Цей період характеризується реалістичними рисами, йому не притаманні містичні захоплення. Навпаки, у так званих парних циклах суб'єкт позбавляється жорсткого протистояння соціуму й «вибудовує свого роду великий вектор, звернений до світу» (2, с. 49). Творча діяльність у другому випадку уже не переймається відповідністю ситуації, ландшафту, запитів, функціональності, доцільності, ба навіть не завжди співвідноситься з наявними можливостями та ресурсами. Це глобальні проекти, адресатом котрих стає всесвіт, ідеали, ідоли, Божественне начало. Їх стильовими особливостями стає герметичність та спрямованість у вись. Хронологічно Р. Климов виділяє як більші, так і менші цикли, пов'язуючи з культурними епохами чи загальними цивілізаційними трендами.

Таке масштабування важливе тим, що в залежності від нього й логіка облаштування простору різниться. Як можна побачити на прикладі Майдану, ідея його останньої реконструкції вражає своєю масштабністю, заідеологізованістю, зрештою, нереалістичністю та нереалізованістю, як то сталося із задумом пантеону українським діячам. А увінчує Майдан нині монумент Незалежності – недосяжний для людського зору, спрямований увись – він комунікативно не відрізняється від пам'ятника борцям за революцію, змінивши його ідеологічно.

Порівняймо з облаштуванням відвойованої у забудовників Пейзажної алеї, скульптурні композиції якої людиновимірні, вони ввібрали в себе всі барви життя: до них не лише легко доступитися, коло них приємно постояти, посидіти, з ними можна гратися.

Загалом через сильну кореляцію центральності та публічності для Києва в його центрі, на обмеженому просторі історичного центру міста, спостерігається згромадження по-різному орієнтованих публічностей, а периферійні райони мають обживатися й обмежуватися приватністю. Це ще більше фрагментує місто, протиставляє одне одному різні його частини, не сприяє самоорганізаційним процесам в громаді міста чи його районах.

Через нерівномірність розподілу простору на публічність – центральність – сучасні міста стрімко втрачають свою спроможність до ткання соціальної тканини як самоорганізаційного процесу, «спонтанна соціальність», – як скрушно мовить Анрі Лефевр, – йде з арени площ та вулиць вслід за приватністю й приховується в ще не забудованих дворах, в окремих мікрорайонах». Саме в них формується середовище, де спілкуються переважно мами, няні, бабусі, діти. Їх життєвий простір охоплює пункти дім-майданчик-магазин-поліклініка. Виїхати в центр – називається «вибратися в місто», що дуже нечасто стається; деякі жінки, що перебувають у відпустці по догляду за дитиною, навіть жаліються, що, одомашнені повсякденністю, вони геть викинуті з життя і, повернувшись до професійного життя, бояться не впізнати місто.

Для інших членів сім'ї простір активної життєдіяльності громадян, як правило, обмежується дверима квартири і вже сходові кліті стають занедбано нічійми. Краща ситуація у випадку ОСББ, тоді увага та догляд поширюється на весь під'їзд і навіть прибудинкову територію – і вже будинок стає домом.

У більшості великих українських міст максимальна атомаризація створює враження взаємного відчуження, пік якої не у спальних районах, де двір і простір навколо активно обживаються, а якраз у кварталах оренди та житла вищої цінової категорії. Де мешканці – одинокі чи подружжя – пов'язані з домом нічлігом і більше нічим, їхня нога не ступає далі, бо пересядаються вони машиною.

В уявленні більшості городян¹ центр як концентрація різних публічних сфер завжди постає на віддалі – як мета, кінцевий пункт, куди вирушають на роботу, зустріч, відпочинок, а потім повертаються додому. Відстань до центру може бути при цьому дуже різною: від 10–15 хв. до 1,5–2 годин, але вона фіксується. До того ж частіше вимірюється у часі (особливо для пасажирів громадського транспорту чи пішоходів), а не в довжині шляху, необхідного для її подолання; і для різних міст має різну свою верхню межу, за якою вже стає нездоланною, невиправданою.



Мітинг на Хрещатику на підтримку Юлії Тимошенко



© Олександр Карпович

¹ Якщо звичний центр асоціювати з колишнім Старокиївським районом, то його частка для усього населення Києва є мізерною, адже більш, ніж 98% киян мешкають поза його межами.

Публічний же простір, як ми зауважили, для сучасної української ситуації найчастіше закріплюється за центром. І якщо містечка його засновують швидко, як павук кут, бо соціальна мережа тут щільна: є публіка, є стометрівка, на яку виходять «на шпацир», то у великих містах інакше – площа стає ситуативним, акційним публічним простором, бо вона розрахована на організовану публічність, наприклад, парад чи концерт. І поза такими акціями, святами вона пусте, що характерно для центральних майданів Києва, Харкова, деяких інших пострадянських міст.

Таким чином, образ центру Києва ввібрав у себе найголовніші риси публічності, тож описується синонімами-ідіомами («вийхати у світ», «вийти на люди») та протиставляється приватності, котра асоціюється зі своїм мікрорайоном, двором, домом. А за допомогою опозиції публічність – приватність можна пояснити флуктації центральності місць міста у ментальних картах городян.

Цими ж процесами означення центру, вибудови його символічного значення через значущість центральності та зосередження у ній публічності провокується і протилежне – самоідентифікація з периферією як опозицією – формується настороженість, а то й ворожість до центру. Таке відчуження від центру, від публічного світу спостерігаємо у мешканців робітничих районів, що розташовані навколо підприємств, а також у підлітків з околиць міста. Й річ тут не у віддалі чи відсутності необхідного часу – тут відсутні інші ресурси для подолання відстані: кошти, стиль життя, модний одяг, свобода пересування, обмежена родичами чи режимом роботи.

Деяка взаємна неприязнь і боязнь околиць простежується у городян, що проживають, на їхню думку, в центральній частині міста. Звернімося до опитування, проведеного в Донецьку². На відміну від мешканців інших районів, для жителів центру його «віддаленість від околиць» помітно важливіша для статусу центру (відповідно 18% і 22% набрав цей пункт відповіді на питання «Що таке центр?»). Як бачимо, дистанціювання від периферії постає як важлива конотація символу центру.

Окрім того, адміністративний центр міста не завжди корелює з географічним, тож не середмістя формує соціальну значущість центру і тим визначає місце площі, а навпаки. Та й історичний центр, хоч уже сам собою символічний (бо апелює до цінностей традицій, минулщини), але невічний – хвилі занепаду та ревіталізації це засвідчують. Щобільше, саме публічність творить центр, його соціокультурну та політико-економічну цінність, знаходить знаки для його символічності.

Тож центр, як і публічний простір, хоча існує та сприймається як об'єктивна даність, не є природним утворенням, езотеричним єством або ж результатом випадкового збігу обставин. Центральність та публічність конструюється соціальним чином та реалізацією різних політик і практик, від яких залежить їхня доля й цінність.

Попри цей висновок мусимо констатувати, що останніми роками основна увага киян звернена до стереотипного локусу центру Майдан-Хрещатик. Відтак, центр Києва досить обмежений як на розмір територіальної громади міста, що тягне за собою значну поліфункціональність центральності, нашарування публічних практик, соціокультурних смислів символу центру, що свідчить про стихійність розвитку території, відсутність планування, яке би скерувало розподіл різних рівнів та форм публічності різним місцями та площами. В цьому криється одна з причин слабого розвитку публічного простору.

² Дослідження ментальних карт городян на прикладі Донецька проводила у 2008 році (N=442) Соціологічна лабораторія кафедри соціології управління ДонДУУ в межах проекту «Місто як соціокультурний простір» (керівник – Оксана Міхеєва).

За минуле століття приватність у великих українських містах так само зазнала змін. Із неї вилучено дружні стосунки, сусідство, комунальність – цьому сприяла втрата довіри за тоталітаризму та сучасних політичних й економічних маркетингових маніпулятивних технологій. Приватність зведена фактично до порогу квартири, де стає гіпертрофованою тими проблемними життєвими ситуаціями, які держава воліє перекласти на плечі родини, а в родині – на жінку: побут, психічне (не)здоров'я, догляд, особливо за немічними.

Чому ж тоді не лише лівий берег, а й Куренівка, Святошин чи Теремки не сприймаються як осердя подій, центр творення київської культури, ба навіть повноцінна частина міста?! Адже вони мають потужні ресурси, бо там проживає лєвова частка городян. Таких нерепрезентованих у центрі груп повної чи переважної неприсутності не так уже й мало, проте їх без спеціального соціологічного опитування виявити складно. А ось групи, для яких центр важкодоступний через вік, сімейний та фізичний стан, приблизно оцінити можна, порядки цифр тут теж великі: людей з обмеженими можливостями у Києві – 138 тисяч; дітей від 0 до 15 років – 380 тисяч (а оскільки з них майже 100 тис. дітей у віці до трьох років, то має бути щонайменше така ж кількість осіб, що їх доглядають). Вони залишаються нерепрезентованими на акціях протесту, мітингах, толоках, культурних заходах, музеях, виставках інших ініціативах, в яких бере участь одне й те ж нечисленне коло активістів, крокуючи звичним центром міста. Їх не вистачає і як публіки – дивитися у вікна, читати транспаранти, слухати заклики ораторів, – і як безпосередніх учасників. Нині ж уся активність міста максимально сконцентрована довкола Майдану й урядових будівель із охоронцями, потрійними вікнами, щільними порт'єрами, прохід повз які у вихідні ще більше зменшує ймовірність бути почутим. В історичному центрі мешкають менше двох відсотків городян, та й то орендарі, як правило, іноземці; переважають же офіси в колись житлових будинках, які через століття знову повернули собі статус прибуткових. А публічний простір має бути поряд, видний з вікна. Бо тоді для кого він?

Свою роль тут відіграє опозиційність центральності-периферійності, яка відтворюється не лише в поведінкових, а й дискурсивних практиках, у так званому текстуальному просторі міста. Ті, хто найактивніше озвучує проблеми Києва, периферію часто або не помічають, або демонізують її, асоціюють із приїжджими як маргіналами, протиставлять як антитезу місту, його історичному центру. Останньому, своєю чергою, приписують статус справжнього міста, місця справжніх киян, міської культури, духу тощо. Такі наративи сприяють ще більшій взаємній відчуженості, прагненню герметизації історичного центру. Проте спостерігаємо, що за цим маліє і публічність. Але публічний простір в центрі має витримувати чималу конкуренцію через те, що в ньому соціальний та культурний капітал не конвертується в економічний, тому публічний простір буквально не вигідний гравцям ринку. З іншого ж боку, в публічному просторі може формуватися символічний та політичний капітал, ось чому його так страшать тоталітарні режими: радянське «по три не збиратися», білоруське «аплодисменти заважають громадському порядку» і т.д.

Відомий принцип «поділяй та владарюй» тут реалізований у спрямованості публічності до центральності, а приватності – на периферію, що дуже вигідно управлінцям. Адже нічого зі «збору» міста робити не треба, та й політикам вигідно: концентрація всієї активної громадськості міста в центрі, «під рукою», під пильним оком. Водночас суб'єктами творення публічного простору стає не просто держава, капітал, люди, а демократична держава, соціально відповідальний бізнес, ініціатива громадських організацій, самоорганізація городян. Присутність цих суб'єктів у нашому суспільстві і визначає долю публічного простору, його можливості самовідтворення, а також участь у творенні згаданих суб'єктів у відповідній якості.



© Олексій Карпович

Головний публічний простір Києва – Хрещатик – знає лише два виміри існування: популістсько-політичний і комерційний, які періодично витісняють одне одного

Як же поліпшити непросту долю публічного простору нашого міста? На першій дискусії проекту «Стратегії урбаністичного майбутнього Києва»³ архітектор Віктор Зотов зауважив: «Що ми сьогодні можемо зробити для київських площ – це зберегти їх як порожні місця в забудові, де потенційно могли б збиратись містяни і відбуватись публічні події».

Але публічний простір – це не порожнє місце. Так, це більш-менш вільна від забудови територія, але головне те, що вона доступна для всіх чи потенційно для всіх. Навіть навпаки: публічний простір має бути наповнений подіями, знаковими місцями, різними об'єктами, а вже потім – квадратними метрами та людьми.

До того ж, пуста на місці публічного простору викликає стурбованість у соціологів, бо це означає безлюдність: коли перекрито рух, а людей лиш де-не-де або, наприклад, коли кияни з різних кінців міста призначають зустріч де завгодно, тільки не на Майдані...

Пустельність посилюється ще більше, коли відсутнє поліфункціональне наповнення. Традиційно це могла бути церква, театр чи інші заклади культури, ринок, контрактний будинок. Нині це зазвичай вуличні кафе, скверики-фонтанчики-лавочки, рекреаційні місцини; знакові місця, тобто такі, коло яких легко знайти, домовлятися, фотографуватися, зрештою різноманітні культурні та культові заклади.

Та тільки такий простір утворюється, його публічність одразу стає загромодженою, оскільки комерційний інтерес від вдалої логістики людного місця стримати важко. Тож сучасні ТРЦ, які на початках можуть сприяти наповненню публічного простору, далі вже безмірно множаться, розростаються і (за невеликим винятком) уже не виконують своєї знакової інфраструктурної функції, нав'язуючи свої пріоритети споживацтва над спілкуванням. Конкуренція патріархів у відбудові церков теж не дає очікуваного суспільного результату, а лиш роз'єднує громаду. Тому справедливо звучить критика Оксани Забужко про те, що заповнення публічного простору невдале, бо сповнене підробками, націлене на економічний та політичний зиск, що лиш відчужує городян – так ще в одному місці руйнується соціальна довіра.

У цій ситуації джентрифікації публічного простору центру міста маємо констатувати низьку конвертованість символічного капіталу історичних і архітектурних об'єктів, різних організацій і спілок та спільнот, які досі входили в культурний образ Києва. Зростає спокуса з боку інвесторів поміняти політичні рішення міської влади й санкції інстанцій на економічну вигоду від швидкоокупних проектів забудови центру. Ризик цих комерційних проектів якраз і полягає у пилянні гілки, на якій сидять. Адже логістична привабливість центру ґрунтується на соціальній його цінності, а остання визначається розвитком публічного простору та ще формує інтерес

³ <http://www.boell.org.ua/web/index-362.html>

туристичний. Ймовірність знелюднення, знецінення поки непомітна, але за даних тенденцій неминуча, просто віддалена у часі через соціокультурне відставання.

Ба більше, в такому разі відбувається виведення території з публічного простору, він стає конфесійно чи корпоративно приватизованим. Здавалося, що на відміну від культових споруд та бізнес-центрів, ТРЦ залишається відкритим, проте через поширення відбору на вході (так званий *face-control*)⁴, ціну перебування, культурну компетенцію він так само стає для більшості громадян неприступним (напр., «Мандарин Плаза» і «Арена Сіті» Бесарабського кварталу), а тому – стратифікаційно приватним.

Хочу ще раз наголосити на тому, що, загалом, забудова і публічність не антагоністи, а гола Агора це більше стан розвитку цивілізації, аніж культури. Проте інфраструктурна насиченість – не єдина умова повноцінної життєдіяльності міської публічності; важливою умовою є її фізична та соціальна доступність, відкритість. І тут маємо суттєві зміщення та асиметрії в місті Києві.

Коли симулякризуються домінанти міста нового часу «храм і ринок»⁵, а в центр уміщено забетоновані плаци площ і конструкції для розваг та видовищ, із будинками влади нагорі, – місто наближається до середньовічної формули «вали і замок». Таке місто беруть, у ньому не живуть, воно потенційно революційне, а не міщанське чи обивательське, в ньому нема повсякдення, а лиш карнавал з перервами на тризну.

ДЖЕРЕЛА:

1. Вебер М. Город // Избранное. Образ общества / Пер. с нем. – М.: Юрист, 1994. – С. 309–446.
2. Климов Р. Теория стадийного развития искусства и статьи. – М.: ОГИ, 2002.
3. Луман Н. Дифференциация / Пер. с нем. Б. Скуратов. – М.: Логос, 2006.
4. Марков Б. Храм и рынок. Человек в пространстве культуры. – СПб.: «Аллетейя», 1999.

⁴ Наприклад, свої вимоги до зовнішності відвідувачок та відвідувачів клуб «Місто» розшифровує прямо у себе на сайті: <http://mistoclub.com/node/84>.

⁵ Як їх описав свого часу Макс Вебер, і саме таку назву дав своїй монографії Борис Марков.



Олег Дроздов, директор бюро Drozdov & Partners

© Drozdov & Partners

ПОГЛЯД НА КИЇВ ЗЗОВНІ: «УКРПЛАН» ЯК УРБАНІСТИЧНИЙ ПРОЕКТ СТІЙКОГО РОЗВИТКУ КРАЇНИ

Текст: Антон Приходько

Олег Дроздов – архітектор, засновник харківської архітектурної майстерні Drozdov & Partners. Із 1997-го по 2006-й роки бюро працювало під назвою «Атріум» і займалося спочатку проектуванням інтер'єрів у неомодерністському стилі, та з часом розширило спеціалізацію – від інтер'єру до архітектури і, зрештою, від архітектури до урбанізму. Серед урбаністичних проектів майстерні минулорічний дослідницький проект «Укрплан», у якому архітектори спробували узагальнити український та міжнародний досвід містопланування. На думку Олега Дроздова, Київ ризикує стати другою Москвою, а Україна – пустелею навколо єдиного міста. «Укрплан» являє собою засіб невідкладної допомоги за умов гіперурбанізації, що уможливлює розвантаження перенаселеної столиці та рівномірний розвиток країни.

Розкажіть про урбаністичний напрям у роботі вашої архітектурної майстерні.

– Виконуючи проектні завдання, ми намагаємось зрозуміти місто і працювати з ним. Адже навіть проектування невеликих локальних об'єктів вимагає, щоб ми щонайкраще уявляли їхню роль та значення у планувальній тканині міста. Напевно, кожен архітектор має власне бачення міста, спираючись на нього навіть у незначних професійних діях. Такі уявлення ми також формуємо у собі, до того ж вони залишаються завжди відкритими для обговорення. Нові знання мають велике значення і можуть змінити наші пріоритети, тобто, що є для нас важливим, а що – ні, що таке добре і що – погано.

Які урбаністичні проблеми розв'язує «Укрплан»?

– Проект радше формулює їх, аніж вирішує. «Укрплан» є попередженням проти усталених тенденцій і порушує серйозну дискусію: що краще – гіперконцентрація чи рівномірне заселення території. Насправді як перше, так і друге є крайнощами. Ідеальна країна або ландшафт перебувають десь посередині. Ми розглянули три урбаністично-просторові стани території нашої країни – 20-і й 90-і роки, а також сьогодення. Якщо переглянути тенденцію, запущену «совком», – я маю на увазі зникнення малих поселень – можна побачити, що розповсюдженість населення територією України була колись набагато вищою; і впродовж останніх ста років зникло 90% назв населених пунктів країни. Починаючи від 1990-х, тенденція концентрації населення набирає ще більших обертів. Змі-

нюється стиль життя: всі малі простори проживання (село, хутір) майже припинили своє існування, люди переселяються у велике або найбільше місто. Це відбувається так стрімко й масово, що люди втрачають ідентичність, пов'язану з минулим місцем, і не можуть зрештою адаптуватися або знайти нову ідентичність за нових умов. Крім того, «аборигени» – або сторона, що приймає, – не встигають нав'язати мігрантам інший, пов'язаний із містом стиль життя. Культурного обміну не відбувається, що призводить до відмирання міської культури. Як наслідок, мешканці міста мають одне з одним дуже мало спільного, їх узагалі важко назвати спільнотою; вони не можуть сформулювати своє соціальне замовлення в органах влади, яку обирають. Зрештою, це продукує відмінний матеріал для політиканства та спекуляцій.

Прийнятно приїздити до іншої країни й відчувати місцеві принади. Локальну культуру мають плекати локальні люди. Якщо ж вони зриваються із цих місць, ми втрачаємо певні локуси, культурні ідентичності. Що тоді позитивного в тому, що всі переселяються до одного міста? Від початку 90-х Харків втратив 25% населення, а населення Києва, за неофіційними даними, зросло більш як утричі. На тлі «пустелізації» країни спостерігаємо колосальний розвиток столиці. Це призводить до створення в Києві надзвичайно динамічного ринку збуту, зростання комерції, активного обміну досвідом. У країні, яка взяла чіткий курс на споживання, все це становить найбільш прибуткову частину бізнесу. Відповідно, будь-які бізнес-показники в Києві максимальні. Ті банки, що мали регіональне походження, переїхали до Києва, таким чином довівши до логічного кінця ще й фінансову централізацію.

Якими є негативні наслідки скупчення людей і ресурсів у найбільшому місті?

– Ми повторюємо шлях Москви із запізненням років на 5–7; наразі російська столиця

перетворилася на окрему державу в державі, де, в порівнянні з іншими регіонами, принципово інші параметри життя. Головне місто висмоктує найближче оточення, повертає дачами та рекреаційними комплексами. Кажуть, існує концепція розвитку Московської області як самостійного утворення. Така гіперурбанізація, перевантаження однієї території створює екологічні та культурні проблеми, причому останні, на мій погляд, є ще загрозливішими. Уявіть собі високий пагорб, навколо якого відбувається безперервне підтоплення території. Залишилося лише кілька островів, які також скоро підуть під воду. Приблизно так виглядає мапа сучасної України. В одному місці відбувається гіперспоживання, немає виробництва, розподіляються основні ресурси, а в усіх інших місцях розвиваються хіба що надбудовні речі – освіта, міжнародна співпраця.

Київ мав фантастичні ландшафтні умови. Міста з таким ідеальним поєднанням рельєфу, води та сформованої забудови зникли ще за 70-х. Коли з'явилася Троєщина, Харківський масив, на мости через Дніпро «нависилися» величезні спальні райони, в яких міські функції практично відсутні. Всі громадські простори, на яких можна було вибудувати нові модулі місцевого управління, теж зникли. У Данії є місто Фредеріксберг, яке колись було самостійним, але згодом зрослося із Копенгагеном. Тепер провести між ними кордон неможливо. Там є самоврядування, громадські центри, розвинена інфраструктура, що забезпечує певну автономію, не провокуючи великих транзитних потоків із однієї функції в іншу. Весь соціальний пакет перебуває в межах пішохідної досяжності. Соціальна структура також пов'язана з екологією. Уявіть собі, скільки ресурсів потрібно для щоденного перекидання лівого берега на правий, а потім – назад. Україна – компактна і зручна країна з високим рівнем урбанізації та відмінними можливостями для динамічного розвитку. Однак ми будемо Мехіко-Сіті, що породжує соціальні катаклізми.

Київ міг стати містом із найкращими публічними просторами, складною типологією візуальних коридорів, м'якою щільністю, але все це забудували і перетворили на гайвеї. Хоча всім відомо, що автомобіль – це шлях до пекла. Замість протистояти конс'юмеризму, ми йому підіграємо, будуючи автомобільне суспільство. За нашими законами, щоб побудувати офісне приміщення на 1000 м², треба мати при ньому 1200 м² паркінгу. Тобто кожен третій співробітник мусить приїжджати на роботу машиною. У Нью-Йорку заборонено будувати парковки під новими будівлями. Хоч-не-хоч, їдь на метро чи лови таксі. Всі будують місто без автомобілів. Громадський транспорт і велосипед переважають, тоді як автомобіль стає комунальною власністю. Виникає ситуація, коли людина розуміє наслідки кожного свого вчинку. Усі збираються жити щасливо і довго, а ми будуємо місто, в якому жити просто неможливо.

Політика Києва сьогодні – це царський двір, у якому все має бути при ньому, а іншого не існує. Місто, та й країну теж, уявляють як інструмент добробуту, а не як місце проживання. У нас є реальне місто й місто уявне, створене рекламою. Усі забули, яке воно насправді. І парадно-показне, і пафосно-передвиборне ми сприймаємо як реальність, а об'єктивного уявлення про сьогоднішнє місто взагалі не маємо. Ніхто його не досліджує, не малює. Безглузда вигадка начальства вибудовує ширму між реальним містом і показним. Це зручно для того, аби тих, хто знаходиться при владі, переобрали на новий термін.

Нова інфраструктура, яку пропонує «Укрплан», мусить «розвантажити» Київ. Яким чином вона сприятиме рівномірному розвитку країни?

– Якщо кровопостачання між головою і серцем налагоджене, все добре. Якщо ж у судинах немає належного кровообігу, почи-

нають відмирати навіть найменші капіляри. Те саме і з розвитком території України. По-перше, необхідно розмежувати житло і природу. Якщо ми не встигаємо обробляти землю, нехай природа відтворюється сама. Можливо, вона переробить весь бруд, який ми залишаємо після себе. По-друге, треба створити модулі стійкості, такі собі «ерогенні зони» на злитті нових або оживлених старих інфраструктур. Вони можуть виробляти енергію та розподіляти її на цілий макрорайон. В одній області могло би бути 10 таких модулів. У кожному з них є все, що потрібно мешканцям: інформаційна частина, комерція, зона спілкування та медичного обслуговування. Я називаю це «ін'єкцією», тому що модулі функціонували б як табори першої допомоги під час катастрофи.

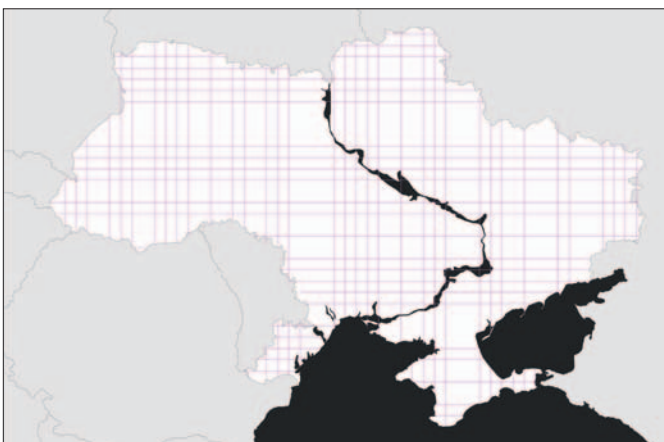
Важливо, щоб дорога від модуля до найближчого міста не була довгою. Тоді з'явилася б якась економіка у найвіддаленіших місцях від великого міста. Відомо, що 30% енергії, яку використовує країна, припадає на логістику, доставку товарів. Звичайно, ідеальна ситуація – коли все виробляється там, де споживається, і фури долають мінімальну відстань. Однак у нас з усієї країни все звозиться до Києва, оскільки там знаходяться основні дистрибутори й споживачі, а потім їде назад – на південь, захід і схід. Важко уявити, скільки спалюється нафти. Ціна за доставку входить до собівартості, і ми змушені платити за весь цей шлях.

Села і регіони, полишені їхніми мешканцями заради життя в місті, ви порівнюєте з Чорнобилем. Поясніть цю аналогію.

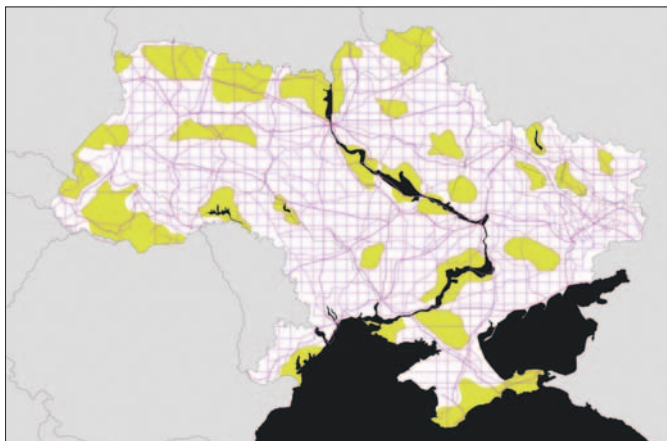
– Після Чорнобильської катастрофи на території зони з'явилися види риб, птахів і тварин, про існування яких давно забули. Сьогоднішні рибні ресурси України становлять 5% від рибних ресурсів 1984 року. А якщо порівняти із зоною Чорнобиля, вони становили б 30%. Тобто ми залишили якусь територію у спокої і, навіть попри її ураження, природа на



Автомобільні та залізничні шляхи



Нова сітка комунікацій



Загальна схема, яка також демонструє розташування заповідних зон

Схеми з проекту «Укрплан», арх. Drozdov@Partners

ній відновилася. Маємо цей яскравий приклад, позитивний бік якого можна використувати в інших місцях. Чому б не створити природні анклавів – національні заповідники, в яких немає нічого, крім природи? Оскільки щільність заселення країни невелика, давайте не будемо будувати ніяких дач – нехай природа сама себе відновлює. Це могло би стати нашим брендом: ми знаходимося в центрі Європи, у нас низька щільність населення, індустріальної моделі розвитку немає, екологічної структурованості теж, проте ми – столиця зеленого туризму.

Завершальною стадією проекту є утворення «нового регіоналізму». В чому полягає його специфіка?

– «Укрплан» – це план солідарності між усіма, який сприятиме тому, щоб ми могли стати країною, зв'язаною єдиною інфраструктурою, і, образно кажучи, почали поважати маленьких. Різні ідентичності й ландшафти мають велике значення. Ідея в тому, що всі ми відрізняємося один від одного навіть попри те, що більша частина території нашої країни плоска і колись була великим гайвеєм народів: тут проходив шлях із варяг у греки, потім по ній туди-сюди бігали монголо-татари.

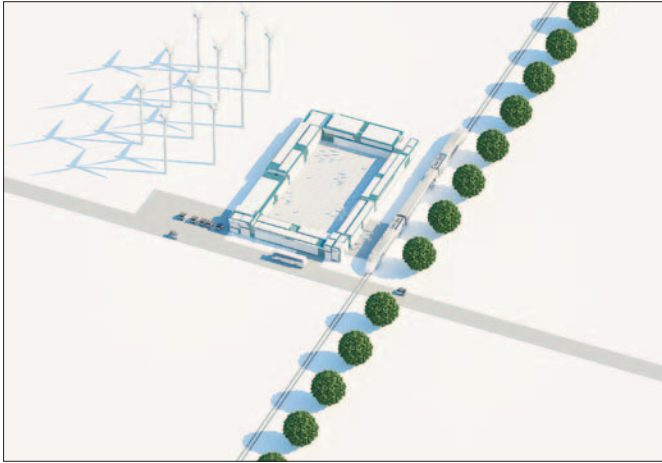
Існують різні фактори, які можуть формувати особливості. Ми живемо в різних природних умовах і культурних ситуаціях, на різних транспортних сполученнях. Скажімо, через вас «їздять» поляки, через мене – турки. У нас різний контекст обміну, різні промисли. Дуже важливо, що є ця різниця – природна, кліматична, культурна, ділова. І було б чудово обмінюватися, адже пиріжки, які печу я, не схожі на ваші. Звичайно, ви більше любите свої, але раз на тиждень вам хотілося б спробувати й інші. Це створює різні пропозиції, і наш спільний стіл стає багатшим. З'являються спільноти, патріотизм. Адже ми любимо один одного не за схожість, а за відмінності. А так – можна і з самим собою поговорити.

Йдеться про парадоксальний компроміс між локальним і глобальним. Саме тому дуже важливим є трамвай, що розвиватиме швидкість понад 150 км/год, скажімо, між Бердичевом, Миргородом та Юзівкою. Тими самими жилами тектиме швидкісний інтернет: хоч як далеко знаходишся, ти завжди підключений до основного інформаційного поля. Відповідно, можеш хвалити своє болото, адже маєш на те всі підстави.

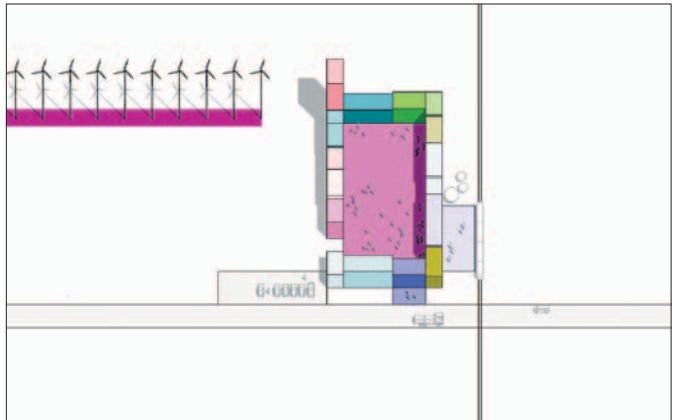
Чому цей проект ви назвали «наївним» урбанізмом?

– Тому що в умовах, коли не існує стратегії розвитку не те що міста, але району чи навіть окремого місця, займатися долею країни марно. Побудувати дорогу до Євро-2012 – у цьому немає ніякого глобального позиціонування. Натомість наївний урбанізм свідомий цієї стратегії суцільного занепаду.

Поки до нас не увіллється потужна хвиля іммігрантів із Центральної та Південно-Східної Азії та Африки, нічого не зрушиться з місця. Уявіть собі, як зміняться Нідерланди і Франція, де 40% населення можна назвати іммігрантами, які культурно не асимілювалися. Через 20 років їх стане вдвічі більше, асимілювати їх не встигнуть, а тим часом у кожного з них з'явиться четверо дітей. Натомість у голландця чи французя буде одна чи півтори дитини максимум. Більш тонка ситуація склалася в США, куди пускають переселенців із усіх країн, а не лише з Африки. Жодна група не може домінувати, мікс етнічних груп став частиною ідентичності американців. Україна ж є шматком найкращої землі у світі. Ліворуч – Європа, праворуч – Росія. Більш вигідного стратегічного положення годі уявити. І все це – території, що вимирають. Таких прецедентів немає в цілому світі. Тут можна, наприклад, продавати транзитні квитки, налагодивши з нічого великий бізнес. Ніхто цього досі не робить; втім, такий ласий шматок не може довго валятися нічийним.



Модуль стійкості знаходиться на місці перетину нових інфраструктурних гілок



Модуль насичений низкою функцій. Це не лише споживацький центр, а й місце спілкування та культурного обміну.

«Укрплан» можна назвати маленьким громадським есеєм, де ми висловили наше бачення генерального плану країни. Ми наївно вважаємо, що такий тип урбаністичного розвитку допоміг би у нашої непростій ситуації. Це план такого утворення, яке взаємодіє з усім оточенням без зайвих дискусій, вибудовує максимальну кількість містків, що надають таку можливість. Українська залізнична мережа дозволяє навіть на її тілі прокласти сітку сполучень між модулями. Йдеться не лише про транзитні можливості, а й про обмін послугами, освітою, товарами, сировиною. Я маю на увазі всі інфраструк-

тури, що складають віртуальну смислову мережу. Це може бути пароплав, літак, дріт, крізь який проходить інтернет.

У Нідерландах величезна кількість голів працює з територією країни як із містом чи районом. Вони враховують насипні території, циркуляцію повітря, перелітних птахів. Партія Зелених стежить за тим, аби, не дай Боже, не зникло болото, в якому плавають гуси. І справді, план розвитку країни – це такий самий проект, як побудувати будинок, але великий і складний будинок, для специфічної сім'ї.

Віктор Зотов:

«Фундаментальне бачення публічного простору як середовища діяльності та комунікації – відсутнє»

Світлана Шліпченко:

«В офіційному “проекті розвитку Контрактової” ми не побачимо жодних зусиль осмислення взаємозалежності “території” та її “мешканців”»

Ігор Луценко:

«Сьогодні публічний простір – це питання потреби киян у ньому»



ПУБЛІЧНИЙ
ПРОСТІР



ПУБЛІЧНИЙ ПРОСТІР ЯК «АРХІТЕКТУРА ЗІ ШВИДКІСТЮ 5 КМ/ГОД»

ДОСВІД РЕФОРМАТОРІВ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА GENL ARCHITECTS

Маріанна Давиденко

Проблема зникнення публічного простору української столиці, з одного боку, надзвичайно унікальна, а, з іншого, – дуже типова. Напевно, її «унікальності» й присвячено більшість оглядів, у яких лунає критика ментальних рис українського суспільства, нинішньої політичної ситуації, владних пріоритетів, а також згадуються скандали з відчуженням і привласненням «нічийних» міських просторів. Зарадити чимось цій «унікальності» надзвичайно важко, бо локальні й глобальні причини сплелись міцним Гордієвим вузлом, де годі знайти хоч якийсь початок. Сумновідомим Олександровим мечем у цій ситуації стають організації прямої дії, які шляхом безпосереднього неопартизанського опору відвойовують майданчики та зелені зони у стихійних забудовників. Ось що зауважив один із членів дискусії щодо проблеми зникнення київського публічного простору: «Сьогодні публічний простір – це питання потреби киян у ньому. Скільки готові відстоювати, стільки і є»¹.

З іншого боку, цю ж таки ситуацію можна розглядати і в загальносвітовому контексті, де спостерігається схожа тенденція. Але через особливості розвитку нашої півкулі – ця проблема з'явилася і набрала обертів на вітчизняних теренах саме тоді, коли в світі вже дійшли певної згоди щодо причин поточного стану речей і вжито заходів для його подолання.

Власне, йдеться про зміну урбаністичної парадигми, самого принципу, за яким розбудовується глобальне місто – вже понад століття автомобілецентричне за своєю сутністю². В ситуації, коли замість вулиці постала дорога, а замість площі – паркувальний майданчик, у більшості навіть не виникає думки, що можна жити інакше, що місця спільного дозвільного перебування людей – публічні місця – взагалі потрібні.

Автомобіль став київською урбаністичною катастрофою останніх 5–10 років, упродовж яких трансформувалося не лише тіло міста, а й свідомість його жителів, полонених перевагами привласненого механізму, які вже не уявляють свого життя в якомусь іншому ритмі. Подібна ситуація торкнулась також європейських та світових мегаполісів, але разом із усвідомленням неможливості повної відмови від використання автотранспорту, підштовхнула до пошуку нових стратегій розв'язання просторових і транспортних проблем.

¹ Київські площі: куди зникає публічний простір? Перша дискусія в рамках проекту «Стратегії урбаністичного майбутнього Києва» // Ресурс Heinrich Böll Stiftung – <http://www.boell.org.ua>.

² Як ліричний відступ, слід зауважити, що перші автомобілі з'явилися на вулицях мегаполісів, поступово витісняючи з них пішоходів, майже одночасно з виникненням психоаналізу, так що не дивно, що подальші взаємини людини й автомобіля розвивалися в дискурсі бажання, задоволення, а зрештою і почуття провини. Автомобіль змінив людину, але ще більше він змінив місто: не тільки його вигляд і структуру, а й саме його розуміння як простору буття людини у світі. Сьогодні це співіснування викликає різноманітні дискусії про пошуки втраченого сенсу й образу міста.



«Гарне місто як гарна вечірка: люди там перебувають набагато довше, ніж необхідно, тільки тому, що це їм просто подобається». Ян Гейл (Площа Федерації, Мельбурн)

Однією з таких стратегій стало повернення до пішого пересування як праксису і форми культури, аби відродити втрачене мешканцями відчуття свого міста. У словник урбаністичного дизайну міцно ввійшли такі поняття як *walkability*³ та *pedestrianisation*⁴, (які існують в нашій мові поки що, на жаль, лише описово), що сприяють закріпленню за окремими привабливими міськими просторами статус винятково пішохідних зон, аби знову нагадати жителям, що значить бути разом у спільному просторі⁵.

Від вибіркової теорії і окремих ініціатив з впровадження стратегій пішохідного простору якісно відрізняється діяльність копенгагенського бюро Gehl Architects, що має світову славу фахівців із перетворення міських просторів.

Gehl Architects – інституція, що поєднує у своїй діяльності риси архітектурного бюро, консалтингової фірми та дослідницького центру. Попри все різноманіття діяльності бюро, найбільш відомою є сфера експериментального міського планування, що спирається на результати унікальних за своєю методологією досліджень міських просторів і здійснюється на замовлення представників міської влади та приватних осіб. Географія активності Gehl Architects охоплює міста Європи, США, Близького Сходу, Африки, Нової Зеландії та Австралії, а спрямованість цієї інституції полягає у пильному вивченні й оцінці публічних просторів конкретного міста для розробки індивідуальних стратегій їхньої ревіталізації.

Засновник і безумовний лідер Gehl Architects Ян Гейл, напевне, не потребує особливого представлення. У своїй класичній книзі *Life between buildings* («Життя поміж будівель»), яка витримала шість перевидань, Гейл ще в далекому 1971 році виклав свою теорію про тісний взаємозв'язок між соціальним життям, що протікає в громадських місцях, і якістю архітектурного довкілля. Саме на цій тезі й базується підхід Gehl Architects до питання про можливе

³ Термін, що описує можливість і умови для пішохідного пересування містом, беручи до уваги, наскільки архітектурне довкілля є сприятливим для присутності та життєдіяльності людини на цій території.

⁴ Практика реформування міського простору з метою обмеження або повної заборони руху автотранспорту на окремих територіях.

⁵ Варто відзначити, що ці поняття співвідносяться не тільки з ідеєю компактного міста і стратегіями реформування невеликих міст, але мають практичне значення для мегаполісів світового масштабу, про що свідчать урбаністичні реформи, що відбуваються сьогодні в Лондоні, Сідней, Мельбурні, Нью-Йорку тощо.



Пішохідний Манхеттен – результат програми мера Нью-Йорка М. Блумберга під назвою «Зелене світло – центру міста»

рішення більшості проблем сучасних мегаполісів. Теоретична і практична діяльність бюро спрямована на створення живих, різnorodних і безпечних міських просторів, які б приваблювали людей та позитивно впливали на їхнє життя. Модерністський підхід до планування міста, за Яном Гейлем, відкинув поняття вулиці, замінивши її дорогою; тоді як вулиця традиційно була місцем соціального життя – простором, у якому перебували, жили та спілкувалися. Дорога ж, натомість, має суто функціональне призначення, тож не передбачає подібної схеми поведінки; її завдання – дозволити дістатися до пункту призначення максимально швидко.

Але це лише один аспект проблеми. Автомобілецентризм сучасних міст – як великих, так і малих – обумовлює не тільки їхній архітектурний образ, але закладений у свідомість його мешканців. Більшість міст, як відзначається в дослідженнях Gehl Architects, мають спеціальні структури, зайняті детальним вивченням транспортного руху, дослідження яких мають великий вплив на процес міського планування. Проте немає жодного відділу чи департаменту, що вивчав би в аналогічний спосіб пішоходів і закономірності громадського життя.

Люди стали маріонетками, привидами міського планування. І тому відродження вулиці як живого публічного простору – завдання не тільки архітектурне, але, подекуди, соціологічне чи навіть філософське. Адже фактично йдеться про відродження бажання (і тут знову можна провести психоаналітичну паралель) перебувати на вулицях міста без жодної утилітарної мети і про задоволення від такого перебування. А це неможливо без аналізу поведінки й почуттів мешканців міста. Люди (а конкретніше – пішоходи), їхні бажання і потреби мають стати основним пріоритетом міського планування.

Аби «повернути» людей до процесу розбудови міста, Gehl Architects здійснюють кількісний і якісний аналіз того, яким чином мешканці використовують і сприймають публічні простори. Результати цього аналізу містять дані про кількість людей, їхній вік та поведінку залежно від різноманітних умов (часу дня, тижня й місяця, погоди й інших факторів). Як правило, такий аналіз має три рівні:

- загальноміський рівень, що включає аналіз взаємозв'язку ландшафту, клімату й погоди з рухом пішоходів і автотранспорту;
- рівень району, що виявляє просторові взаємозв'язки на локальному рівні, ієрархію і масштаб будівель, прозорість та інтерактивність фасадів;

– рівень самого простору, що включає його характеристики й стратегії подальшої оптимізації шляхом створення зв'язків між пішохідними просторами.

Звіти досліджень Gehl Architects зазвичай легко впізнавані за своєю методологією і структурою. Першу частину, як правило, складає описовий аналіз умов, які створює пішоходам простір досліджуваного міста. Група фахівців детально вивчає, як влаштовані міські пішохідні простори, наскільки вони великі, чи є нагальною проблема транспорту та які існують додаткові загрози для пішохідного руху⁶.

Окремий розділ становлять соціологічні дослідження поведінки людей у місті. Зокрема аналізується те, наскільки часто люди перебувають на вулицях, як довго, з якою метою, що саме роблять, яка активність є найбільш популярною в сонячний вихідний, де саме збирається найбільше людей і хто найчастіше збирається в центрі міста. У висновку традиційно подаються рекомендації, що випливають із проведеного аналізу; визначаються проблеми й потенціали міста (часом, досить несподівані), а також широка стратегія якісного перетворення публічних просторів – просторів між будівлями⁷.

Читання звітів Gehl Architects, сповнених статистики, підрахунків, анкет і опитувань нашоухує на думку, що увесь зібраний матеріал є своєрідною «сповіддю» міста про власні проблеми. Адже для виявлення того, наскільки той чи інший міський простір пристосований для громадського життя, наскільки він придатний для різноманітної діяльності та відпочинку або наскільки взагалі подобається людям, – необхідна робота з несвідомим міста. І тому всі ці дані – це певне «говоріння» міста-пацієнта на кушетці психоаналітика-дослідника, що дає необхідний матеріал для роботи й вибудовує методику лікування хвороб.

У роботі Яна Гейла 1998 року «Публічні простори, громадське життя»⁸, стверджується, що публічні простори, в організації яких не враховується специфіка людського тіла, не можуть стати архітектурним середовищем високої якості.

Незважаючи на всі можливі алюзії на різноманітні проекти в історії архітектури, що не виправдали, а подекуди й дискредитували себе, Гейл говорить про необхідність гуманістичної архітектури публічних просторів. На його думку, пріоритетами їхнього планування мають стати потреби й особливості людського тіла, рухи людини, її почуття, особливості поведінки і взаємодія між людьми. Простори, що придушують своїми розмірами і неспівмірні людському масштабу, мають здебільшого естетичну функцію, але абсолютно позбавлені життя.

«Зверніть увагу, як будують свої міста діти», – говорить Гейл на своїх лекціях, демонструючи фотографії споруд із коробок, іграшок та книг, зведених юними архітекторами – горизонтальних, асиметричних мікросвітів, що несуть відчуття безпеки і комфорту. Коментуючи фото-



Перша ознака «міста для машин»: сміття там, де могли бути квіти

⁶ Слід зазначити, що до складу *Gehl Architects* входить спеціальна дослідницька група, яка тісно співпрацює з багатьма всесвітньо визнаними у своїй сфері консультантами і вченими. Тобто, йдеться про дослідження високого наукового рівня.

⁷ У своїй практичній і дослідницькій роботі *Gehl Architects* широко використовує поняття якості суспільного простору і архітектурного оточення, основним показником якого є не так його відвідуваність, як жвавість і життєздатність. Головними критеріями якості суспільного простору вважається наявність різноманітних можливостей розташування людей, наявність місць для сидіння, якість бруківки, освітленість вулиць, знаки й фасади, а також можливості альтернативного використання простору.

⁸ Gehl J., Gemzoe L. *Public Spaces – Public Life*. – Copenhagen: «Danish Architectural Press», 1996.

графії, Ян Гейл закликає своїх слухачів-архітекторів не забувати, хто насправді є «кінцевим» клієнтом архітектурного співтовариства.

Архітектура міста, орієнтованого на автомобільний рух, це, за словами Гейла, «архітектура зі швидкістю 60 км/год». Їй властиві великі масштаби, громіздкі позначення й відсутність деталей. І, як неминучий наслідок, – відсутність людей на вулицях. Гуманістична архітектура – це «архітектура зі швидкістю 5 км/год», для якої характерні невеликі простори, маленькі позначення, деталізація, близькість предметів і можливість широкого огляду. Вона відповідає бажанням людини – як свідомим, так і несвідомим: вільно рухатися, слухати і чути, дивитись і бачити, простягнути руку і доторкнутися.

В одній зі своїх статей Гейл відзначив: «Багато років пересування пішки розглядалось [у міському проектуванні] як найбільш дешевий вид пересування. Головною метою проєктантів було запобігти появі пішоходів на автомобільних магістралях і лише іноді – посприяти тому, аби, оминаючи ці магістралі, пішоходи витрачали не надто багато часу»⁹. Підхід Gehl Architects до цього питання докорінно інший. Вони відштовхуються від того, що людина, йдучи пішки, більш чітко співвідносить себе з часом і простором, що дозволяє їй бачити об'єкти, деталі й інших людей. Оточення стає значимим, набуває сенсу. Ходьба потенційно є практикою відпочинку. Крім того, це майже завжди соціальна активність, оскільки існує можливість взаємодії (нехай навіть пасивної) з іншими людьми. Від ходьби можна з легкістю перейти до іншої діяльності: зупинитися, сісти чи поспілкуватися. Зрозуміло, що автомобіль до такого непридатний, і, зрештою, не було б це таким важливим, якби пересування в автомобілі не породжувало техніку тіла¹⁰, за якої все перелічене переставало бути потрібним як таке. А це вже інший модус існування.

Саме цей зміст закладено у ряді сентенцій, які популяризує Gehl Architects у ході своїх лекцій та презентацій: «Пішохідне пересування: вид транспорту, але і щось більше», «Пішохідне пересування це щось значно більше, ніж просто хода». Сам Ян Гейл і його колеги вкленені в глибокому соціальному ефекті правильно розроблених пішохідних просторів і навіть вбачають у них потенціал майбутнього реформування самого суспільства¹¹. Відомою є сентенція Гейла про те, що «спочатку ми створюємо міста, а потім вони створюють нас». У книжках і промовах він часто акцентує на важливості тісного взаємозв'язку архітектурної форми і суспільства для подолання відчуженості



Скупчення пішоходів на вулицях міста у години пік – суттєва проблема сучасних автомобілецентричних мегаполісів

© Gehl Architects

між містом і людиною в ньому, без чого неможливе повноцінне громадське життя.

Уперше ця теорія знайшла своє підтвердження на вулицях Копенгагена (рідного міста Яна Гейла і Gehl Architects), де зміна архітектурних і містобудівних пріоритетів призвела до відчутного сплеску громадського життя. 1962 року Копенгаген перекинув Строгет (головну вулицю міста) для проїзду автотранспорту, зробивши її винятково пішохідною. За цей час пішохідний простір збільшився майже в сім разів, і

⁹ Gehl Jan. Winning Back Public Space // RUDI - Resource for Urban Design Information – <http://www.rudi.net>.

¹⁰ Вагомий фактор людської культури, описаний у дослідженнях французького антрополога Марселя Мосса. І можна тільки здогадуватись про те, які перетворення технік тіла сучасної людини відбуваються у зв'язку з відходом від практики пішого пересування.

¹¹ У цьому, до речі, й полягає докорінна відмінність методології Gehl Architects від стратегій рекламної індустрії, також спрямованої на відтворення об'єктів і просторів бажання.



Пореформований Лондон: Оксфорд-стріт відкрита для пішоходів

© Gehl Architects

сьогодні центр Копенгагена являє собою мережу пішохідних вулиць, відому як найбільша пішохідно-торговельна зона у світі.

Gehl Architects брали активну участь у вивченні й плануванні публічного простору міста протягом 40 років, під час яких місто пройшло довгий шлях: від доріг для машин до вулиць для людей, від зони комерції до простору для зустрічей і приємного відпочинку. Поряд з іншими інституціями Gehl Architects весь цей час перебували як «особисті лікарі міста», постійно стежачи за його пульсом і здоров'ям. Практика, якій можна лише позаздрити.

Сьогодні лінія Яна Гейла і Gehl Architects є цілісною теорією, яка (традиційно для всіх постмодерних теорій) має декілька рівнів: популярний – рівень сентенцій і гасел¹², і теоретичний, що містить серйозні наукові розробки щодо тонких і неочевидних проблем урбаністики. Більш детальне знайомство дозволяє знайти чимало перетинів теорії та практики Гейла з іншими сучасними теоріями, що, на перший погляд, мали б існувати у паралельних площинах. Так, наприклад, приймаючи основні положення дискурсу приватизації сучасного світу, теорія Гейла визначає свій ракурс проблеми шляхом розробки власної типології міст, схильних до відкритості чи закритості. Варто зазначити, що вивченням поведінкових схем окремих міст Ян Гейл займається самостійно. У фільмі «Міста для людей» він пояснює, чому деякі з них видаються більш приємними й гостинними – прямо протиставляючи питання естетичної краси міста тому, наскільки воно відповідає нашим почуттям і порухам.

Більшість попередніх проектів гуманістичної архітектури відштовхувалися від таких проявів людини як тілесність або ж раціональність мислення та дій. Ян Гейл повертає архітектурний дискурс у сферу несвідомих проявів, які, проте, часто є ключем до мотивації людської поведінки. Після цього фраза Гейла про те, що «спочатку ми формуємо міста, а потім вони формують нас» звучить, знову ж таки, досить психоаналітично, даючи поживу для міркувань про несвідомий зв'язок міста і людини.

Серед найбільш відомих міст-«пацієнтів» Яна Гейла варто назвати Лондон, Мельбурн і Нью-Йорк. Кожне з цих міст було уважно вивчене і «вислухане», аби зрозуміти, що саме заважає йому бути внутрішньо вільним, відкритим і бажаним для своїх мешканців.

¹²

На сьогодні цей рівень досить високий, його продуктами є численні лекції, книги та фільми.

Так, наприклад, дослідження Британської столиці продемонструвало, що канонічний зовні Лондон насправді являє собою жмут внутрішніх суперечностей. Як міській владі, так і лондонцям вже давно зрозуміло, що більшість районів міста потерпає від перевантаженості автомобільним транспортом, у той час, як можливості пересування пішоходів і велосипедистів (найважливіших користувачів міста) значно обмежені. Важко недооцінити вплив цього фактору на здорове життя міста. Для зміни ситуації мерія Лондона у співпраці з Gehl Architects розробили спеціальну програму, метою якої є перетворення міста до 2015 року на «простір, сприятливий для пішоходів».

Проаналізувавши структуру й динаміку міста, дослідники говорять про те, що Лондону історично й ментально не властива культура дозвільного перебування на вулицях, оскільки всі його траєкторії обумовлені виключно потребою пересування. Нинішня ситуація, загострена автомобілецентризмом, призвела до втрати мешканцями міста відчуття ідентичності.

Аналізуючи дії місцевої влади, направлені на майбутнє звільнення лондонського центру від транспорту, фахівці зауважують, що така політика спрямована проти традиційного Лондона як міста транзитного, а тому може отримати серйозну відсіч од існуючої звичаєвої практики. Адже людей неможливо примусити одразу захотіти зупинитися чи погуляти, якщо вони самі цього не прагнуть, бо звикли щодня лише пробігати повз. Це досить тривалий процес, а тому реконструкцію міста необхідно починати одночасно з реконструкцією свідомості жителів, через що короткострокова стратегія примусу навряд чи може стати ефективною.

Дещо іншу картину спостерігали дослідники у Мельбурні. Адже останні кілька років стали для Мельбуерна епохою відродження, під час якого площі, вулиці й провулки (які раніше можна було вважати лише хаотичними транзитними зонами) перетворились на популярні громадські місця, пристосовані для різноманітного культурного життя.

Коли команду Яна Гейла вперше запросили провести дослідження центру міста, цю територію найчастіше характеризували як «непродуману», «непривітну» та «зайву» в міському житті. Початок кардинальних змін датується 1994 роком, коли дослідження Gehl Architects одержало активну підтримку міської ради, результатом чого стала нова програма розвитку міста.

У 2004 році професора Гейла і його колег запросили для проведення повторного дослідження для коректування подальшої програми розвитку. І цього разу об'єктом аналізу дослідницької групи став оновлений Мельбурн – місто яскраве і жваве, де все більше людей проводять свій вільний



Мельбурн, Площа Федерації. Показовий приклад штучного створення публічного простору, привабливого для всіх мешканців міста



Геральд-сквер, Манхеттен, Нью-Йорк
Місця для людей замість місць для машин

© Stephen Rees

час на вулицях. Тенденції розвитку Мельбурна як «міста втіленого» одержали позитивну оцінку дослідників, які гідно оцінили його досягнення. Ян Гейл відзначив: «Гарне місто як гарна вечірка: люди там перебувають набагато довше, ніж необхідно, тому, що це їм просто подобається».

Серед універсальних рекомендацій Gehl Architects (оскільки, як відомо, досконалості немає меж) слід зазначити комплекс рекомендованих заходів, спрямованих на створення комфортного міського середовища шляхом усунення всіх джерел психологічного тиску на пішоходів. Ними вважаються, наприклад, знакові ряди, що нав'язуються комерційною рекламою, або ж висотні споруди, неспівмірні людському масштабу. На думку дослідників, лише будівлі, висота яких не перевищує 40 м, найбільше підходять для створення комфортного міста. Більшість сучасних міст

продовжують страждати від несприятливого впливу на міську атмосферу висотних будівель, що знижують якість довколишніх публічних просторів. Додатковими позитивними результатами контролю висотності може стати ліквідація повітряних тунелів, збільшення рівня природного освітлення, зменшення затемненого простору, а також поліпшення візуального сприйняття міста.

Протягом кількох минулих років Gehl Architects також стали ініціаторами позитивних змін, які зачепили Нью-Йорк – місто, що, власне, асоціюється з автомобільним рухом.

Команда Я. Гейла працювала у якості консультантів Міністерства транспорту Нью-Йорка у пілотній програмі «Зелене світло – центру міста». Стартувавши в травні 2009 року, цей проект мав на меті створення перших пішохідних зон у Манхеттені, перекривши квартали Бродвея для руху автотранспорту вулицями Таймс-Сквер, Геральд-Сквер і Грінлі-Сквер. Це зменшило затори на центральних вулицях і надало довгоочікуваний публічний простір для жителів і гостей міста.

За час проведення експерименту було виявлено, що хоча кількість пішоходів, які щодень проходили вулицями, збільшилась лише на 11%, проте загальна кількість людей, які перебували щодня в оновленому міському просторі у найбільш жвавих і популярних місцях, зросла аж на 84 %. Близько 74 % опитаних жителів Нью-Йорка схвалюють зміни, що відбулися в цьому районі міста. А мер Нью-Йорка Майкл Блумберг (також задоволений результатами проекту) оголосив, що бродвейський експеримент вартий того, щоб перетворитись на постійну місцеву практику.

Поточні проекти, над якими й надалі триває робота Gehl Architects, охоплюють чимало міст і містечок, що прагнуть просторових реформ, завдяки яким вони могли б стати більш цілісними, затишними і приємнішими для своїх мешканців. Це десятки міст, що бажають, аби їх «почули» і допомогли віднайти внутрішню гармонію.

І кожне з міст, перетворених Я. Гейлом і його командою, могло би стати гарним прикладом для наслідування у пошуку урбаністичних альтернатив для відновлення сьогоденного Києва як міста, насамперед, для містян. Як міста, що відродило й наповнило свої площі; що стало затишним і комфортним, попри свої масштаби і кількість населення. Як міста, де проектується не лише будинки, а й «порожні місця» між ними, адже ще давньогрецькі атомісти стверджували, що лише порожнеча є обов'язковою умовою існування руху. Києва – міста, відкритого людині, яка йде його вулицями; міста, серце якого знову б'ється у ритмі людської ходи.



«ЗЕЛЕННЫЕ» ЗОНЫ КИЕВА: ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПОСЛЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО МАРОДЕРСТВА

Текст: Наталия Кондель-Перминова

Двадцать лет независимости Украины – это годы разгула градостроительного мародерства в постсоветском Киеве. Город с мировым именем, изумительный по красоте природных ландшафтов, историко-культурных и архитектурных памятников, оказался в эпицентре ожесточенных ново-капиталистических перестрелок за лакомые участки под прибыльную застройку. Гражданам пришлось выстраивать из самих себя «противоэкскаваторное» ограждение перед парками и скверами, ценными историческими зданиями и ландшафтами. Затянувшаяся «забудовная» война, в форму которой облечены нынче отношения между властью, инвесторами и гражданами, является наглядным симптомом тяжелого заболевания живого градо-организма.

Системный кризис начала XXI века свидетельствует о том, что постсоветская модель «выживания сильнейшего» за счет попирания прав большинства жителей, утраты уникальных ландшафтов, культурных объектов отработала свой ресурс и перешла в стадию необратимого естественного саморазрушения. Кризис настойчиво подталкивает всех участников затянувшихся противостояний к столу переговоров, к нормальному взаимодействию. Это значит, что власть и бизнес перестают воспринимать жителей как помеху в реализации своих «междусобойных» договоренностей. Ибо для власти жители – это, прежде всего, ресурс развития, потребности которого они призваны обеспечивать. Специалисты по работе с городским пространством, как физическим, так и социальным (возникающим в результате взаимодействия между людьми), «оформляют» достигнутые соглашения в соответствующих программах, проектах и планах работ. Многообразие механизмов и способов их реализации обеспечивает бизнес.

Одним из важных действий в этом направлении можно рассматривать «круглый стол» на тему: «Сохранение и развитие зеленых зон общего пользования в Киеве», который состоялся в рамках фестиваля Дизайна архитектурной среды «DAS FEST» в киевском Архитектурном клубе (май, 2011 г.). В центре внимания участников была инициатива Kiev Fashion Park по созданию «Первого парка современной скульптуры и инсталляции» на Пейзажной аллее в Киеве. Модератор «круглого стола» – архитектор Станислав Демин.

Обсуждение открыл **Николай Демин**, заслуженный архитектор Украины, доктор архитектуры, профессор, который очертил понятийные рамки: *«По функции парки, скверы, бульвары, городские сады являются зеленой зоной общего пользования, которая нормируется на каждого жителя (20 м²/чел.). В Киеве, несмотря на то, что город считается «зеленым», зелень общего пользования составляет всего 14 м²/чел. Остальная*



Слева-направо: Светлана Корж, Мануэль Нуныас-Яновский, Владимир Червоний, Александр Соколовский

зелень – леса, лесопарки (около 200 м²/чел.) – имеет мало отношения к центру города. Тенденция такова, что зелень в городе резко сокращается, поскольку идет изменение функционального использования территорий». Вместе с тем, по мнению докладчика, некоторые положительные подвижки сейчас происходят, так как КГГА ведет работу в судах по возвращению городу уникальных территорий в великолепной природной среде – Конче-Заспе, Пуще-Водице, – «предоставленных» в приват-

ное употребление предыдущей «молодой командой» горадминистрации.

Город обладает двумя мощными группами ресурсов, подчеркнул Н. Демин, – природными и человеческими. Кроме известных всем парков, скверов, садов, склонов Днепра, которые нуждаются в санитарной расчистке, дендрологической реконструкции и благоустройстве, в городе есть серьезный потенциал – старые кладбища. За рубежом местам захоронений приданы культурные формы, что воспитывает уважение к прошлому города. Следовательно, Киеву предстоит огромная работа по упорядочению старых кладбищ, превращению их в парковые комплексы. Второй огромный ресурс Киева – человеческий. Это и специализированные организации (например, «Киевзеленстрой»), и проектные коллективы с большим опытом работы с парковыми объектами, и отдельные инициативные граждане, на общественных началах поднимающие проблемы городского ландшафта. *«Надо, чтобы власть нашла пути взаимодействия с населением и помогала людям проявлять инициативу, чтобы инициатива не была наказуема. Власть должна способствовать благородному движению людей, которые хотят украсить свой город».*

В заключение, Н. Демин подчеркнул огромную роль СМИ, поскольку очень важно, *«чтобы народ наш понимал, что «зелень» не просто так сама по себе растет, – это серьезные архитектурные и инженерные сооружения, которые нужно эксплуатировать по-человечески. Нельзя допустить того, чтобы бездарная «самодеятельность» населения, которая повсеместно проявляется на фасадах домов, во внутриквартальных пространствах, проникла в парки. В результате воспитания населения «демографическая масса» должна превращаться в граждан.*

Президент корпорации «Укрзеленстрой» **Владимир Червоний** акцентировал внимание на большой экологической проблеме: за годы независимости из-за нерегламентированной застройки в городах Украины площадь зеленых насаждений уменьшилась практически на 42% (в Киеве – на 20-23%). *«Если бы все соблюдали законодательные нормы, то тенденций к уменьшению площадей зеленых насаждений не было бы, наоборот, они бы увеличились. На законодательном уровне есть четкие разделения на сектора: частный, государственный, промышленный. На проектной стадии*



Мануэль Нуњяс-Яновский

без зеленых зон, без нормативно-технических показателей проект не согласовывается и не утверждается. Но, к сожалению, после реализации проекта зеленых зон практически нет».

Корпорацией разработано два закона (о благоустройстве и о посадочном материале и семеноводстве), 21 нормативно-технический акт, которые напрямую относятся к вопросам содержания и развития зеленых зон. В 2010 году, в рамках целевой программы «Озеленение Украины», корпорацией выполнены методические рекомендации по содержанию и развитию зеленых зон населенных пунктов Украины. Отечественная нормативная база далека от совершенства, над ней еще надо много работать. *«Нельзя забывать о том, что все мы – часть большого живого организма. Без симбиоза с природой у нас не будет будущего, мы должны думать, ценить,*

понимать, что и для чего мы делаем».

Архитекторы (Юрий Лосицкий, Светлана Корж, Петр Маркман) подняли вопросы финансирования, подлинного, заинтересованного отношения городских властей к благоустройству зеленых территорий; профессионального участия архитекторов. **Ю. Лосицкий**, руководитель ТАМ «Ю. Лосицкий», зафиксировал тупиковую ситуацию: *«Парк создается на государственные средства, которых всегда не хватает. Если поставить вопрос о том, чтобы территории зеленых насаждений финансировались теми, кто ими пользуется, реакция будет резко негативной. Даже если это будут очень хорошие, красивые парки».* Архитектор обратил внимание на замусоренные, «бесхозные» территории жилых массивов Киева, в которых заключен большой территориальный резерв озеленения города.

О своем опыте работ по реконструкции парков «Отрадный» и «Орлято» – как примере результативного сотрудничества с инициативным и заинтересованным лицом – Соломенской райгосадминистрацией г. Киева, поведала **Светлана Корж**, руководитель «Архитектурной мастерской Светланы Корж». По ее мнению, именно отсутствие должного информирования населения на начальных стадиях приводит к агрессивному отношению к проводимым работам. Кроме того, реконструкция парков необходима так же, как и строительство дорог и транспортных развязок, поскольку зеленые общественные зоны обеспечивают не менее важные жизненные функции города. Нужна политическая воля городского руководства и финансовые средства на ландшафтное благоустройство территорий. Современные архитекторы оперируют богатым выбором дендрологического материала, строительных технологий и материалов, малых архитектурных форм, из которых возможно создание индивидуальных архитектурно-планировочных решений. Вход в парки должен быть общедоступным, платными в них могут быть отдельные коммерческие заведения, приносящие доход (кафе, фитнес-клубы и др.). Если парки и

скверы это довольно крупные объекты, то недостаток озеленения можно восполнять и небольшими ландшафтными композициями (зоны отдыха, релакса). Надо искать новые пути в дизайне, дендрологии, в архитектуре среды, к которым относятся озеленение крыш, висячие сады и другие приемы.



Юлия Супрунович, одна из организаторов DAS FEST

Петр Маркман, доцент архитектурного факультета КНУСА, сформулировал задачу участия архитекторов не только в локальных работах, но в широких, глобальных проектах, в которых ставятся вопросы облика Киева как города с изумительным ландшафтом, культурным наследием. И более того, – формирования направлений общественной мысли. *«Думаю, что большего и лучшего мы сделать не сможем, пока что. А будем ли мы востребованы – это вопрос симпатий, совпадения интересов. Мы, архитекторы, умеем делать проекты, это наша профессия. И будем стараться делать их хорошо».*

Александр Соколовский, автор проекта Kiev Fashion Park, соучредитель Ukrainian Fashion Week и учредитель TK-Group рассказал об истоках идеи создания в Киеве «Первого парка современной скульптуры и инсталляции», об этапах продвижения и реализации проекта. В результате консультаций известных искусствоведов

были отобраны скульптурные работы известных авторов и выставлены на аукцион. До ноября 2011 года получен временный ордер на первый опыт открытой галереи. Если большинству людей эти работы понравятся, если они впишутся в ландшафт Пейзажной аллеи, тогда будет отработан механизм перевода их на баланс города.

«Очень хочется, чтобы в Киеве появились интересные объекты, которые нравились бы и киевлянам, и туристам. Самая главная задача, которую я ставлю, участвуя в этом проекте, тратя свое время, деньги, чтобы это нашло своих последователей, чтобы стало модным делать что-то для людей: купить у авторов скульптуры, сделать по авторским эскизам скамеечку и подарить киевлянам. Мы рады, что появились 17 первых меценатов, это не олигархи, а бизнесмены среднего уровня. Далеко не все желающие приобрести арт-объекты и подарить их городу хотят делать это пафосно и публично.

Я очень хочу, чтобы проект пошел дальше, чтобы преобразились другие зоны: парк Партизанской славы, Русановка, Березняки, Оболонь, Троещина, территория вдоль Днепра. Понятно, что благодарности никто не ждет. Как правило, никто и не обращает внимания на таблички, люди просто наслаждаются красивой формой, фотографируются возле объекта. Я точно знаю, что ничего нельзя сделать такого, чтобы однозначно понравилось всем киевлянам и гостям. Ни один архитектурно-ландшафтный объект, ни одна парковая скульптура не может нравиться всем. Бывает большинство, которое принимает тот или иной объект».



Николай Демин (слева), Петр Маркман

Среди участников «круглого стола» был известный испанский архитектор-урбанист **Мануэль Нуньяс-Яновский**, лауреат многочисленных конкурсов, обладатель множества международных званий, который очень эмоционально и темпераментно говорил о том, что для диалога властей, инвесторов, профессионалов и горожан нужна игровая доска, нужны «правила игры». *«Игроки есть, а правил нет. Если говорить о городе, о среде, то нужно обязательно вводить понятия частной и общественной соб-*

ственности». Обсуждая проблему восстановления «зеленых» зон Киева, архитектор максимально раздвинул рамки обсуждения, коснулся необходимости перевода Украины (и Киева) в другую программу развития. *«Планиета Земля – это живой организм и мы – результат жизни этого живого организма, мы живем благодаря земле. И пока не расставим точки над «і» правильно, не сможем давать правильные ответы. Может, Украина и станет первым государством, которое скажет: «Мы – за живую Землю», и все пойдет правильно, все станет на свое место. Нужно начинать поворачивать руль в другую сторону. Украине нечего терять сегодня, у вас нет государственной идеологии, нет государственного проекта. Нужна новая Хартия, где Украина может выступить мировым лидером нового отношения к земле как к живому организму. Думать надо не только о парках, а идти комплексно, дальше, выше. Я думаю, что Украине стоит создать такой проект, с которым можно выходить в мировое сообщество. Европа вам выложит столько денег, сколько нужно, поскольку вы единственные, кто думает об этом».*

Подводя итоги, модератор **Станислав Демин** сказал, что цель встречи – начало разработки механизма, с помощью которого сегодня можно реально развивать «зеленые» территории как по инициативе города, так и по частной инициативе, – достигнута. Поставлен ряд важных вопросов, корректно очерчена ситуация, что позволяет делать соответствующие выводы. В городе разворачиваются процессы осмысления людьми своей жизненной среды, приводящие к пониманию того, что особо надеяться на государство не стоит, а надо брать инициативу в свои руки. Возрождается меценатство, которого не было в стране сто лет (пример – инициатива *Kiev Fashion Park*). Поэтому продолжение разработок механизмов взаимодействия властей, профессионалов, частных инвесторов и горожан приобретает особую актуальность.



SIMPLY DIFFICULT. КОНТРАКТОВА: «ПЛОЩА І МІСТО» ЧИ «ПЛОЩА У МІСТІ»?

Світлана Шліпченко

«В щільному пресі міської забудови, мабуть, найбільшою розкішшю є вільний простір. Використовується він для помпезних видовищ чи для гри, але цей простір завжди є „політично зарядженим”; а все, що там відбувається, – має свої наслідки. Лише тут, де збирається значна кількість населення, людей може охопити єдиний настрій. Публічний простір, якщо його успішно запроектовано, є мистецьким втіленням колективних пристрастей, що зв’язують суспільство до купи: від громадських протестів чи регламентованих церемоній, до заспокоїливого ідилічного дозвілля, чи ритуалізованого споживацтва та насолоди естетизованими просторами. Навіть у своїй найтривіальнішій формі, проста присутність публічної сфери є доказом нашої настійної потреби час від часу відкривати для себе „фізичний” факт існування громади».

Сніро Костоф

Завдання написати статтю про Контрактову виглядає простим і складним водночас. Можна писати про її непросту історію та значення як культурного, політичного, історичного й освітнього осередку міста Києва, про формування та оформлення Контрактової як «урбаністичної форми» (за нашою термінологією – містобудівної одиниці чи ланки урбаністичного простору), про проблеми її сьогодишнього стану та проблематичність її «реконструкції», про її значення як «фізичного втілення» ідеї публічного простору...

Я сподіваюсь торкнутись усіх цих моментів, але спробую підійти до проблеми, акцентуючи значення Контрактової саме як *міської площі*, тобто осередку міського життя і публічного простору, проаналізувавши ідею її відновлення-ре-інкарнації та включення «в роботу міста» у світлі досягнення такої жаданої нами «європейськості»¹. Іншими словами, доведеться пошукати відповіді на цілу низку запитань. Що конститує «європейське місто»? Чи існують якісь його визначальні характерні риси? Чи можна сьогодні – за часів глобалізації та, здавалось би, зникнення «реального простору» – говорити про специфічний урбаністичний порядок «європей-

¹ Зауважу, що у нас «європейськість» не має не те що чіткого, але бодай більш-менш зрозуміло окресленого контуру розуміння. Загалом превалюють два семантично-аморфні словосполучення: уявний образ «чистенького гарненького міста» та «європейська якість життя». До того ж, ми вже маємо свою Європейську площу (на яку поклали око «реконструктори») та «площу Європи» (в районі-привиди *Воздвиження* – урочище Гончарі-Кожум'яки). Втім, говорячи про «європейські стандарти життя», ми чомусь оминаємо принципове для європейського міста поняття – *ідею міського самоврядування*.

ського міста»? Як і з якою метою відтворюється цей «образ» (і чи потрібно це робити взагалі), чи можна створювати нові артикуляції «місця» (скажімо – міської площі як парадигми публічного простору), чи треба для цього виходити за межі бінарної опозиції *«транс-національного»* /*«загальнонаціонального»*/ і *«локального»*? І як тоді це «локальне» буде вписуватись у сучасні мегамережі культурної чи соціальної належності, і як це відбиватиметься на спробах створення дифузного культурного «образу» конкретного міста?

1. «ПРОБЛЕМА КОНТРАКТОВОЇ»

«Діалог є основоположною і чи не найголовнішою ознакою життя у місті: делікатною квіткою його довгого зростання і розвитку».

Льюїс Мамфорд

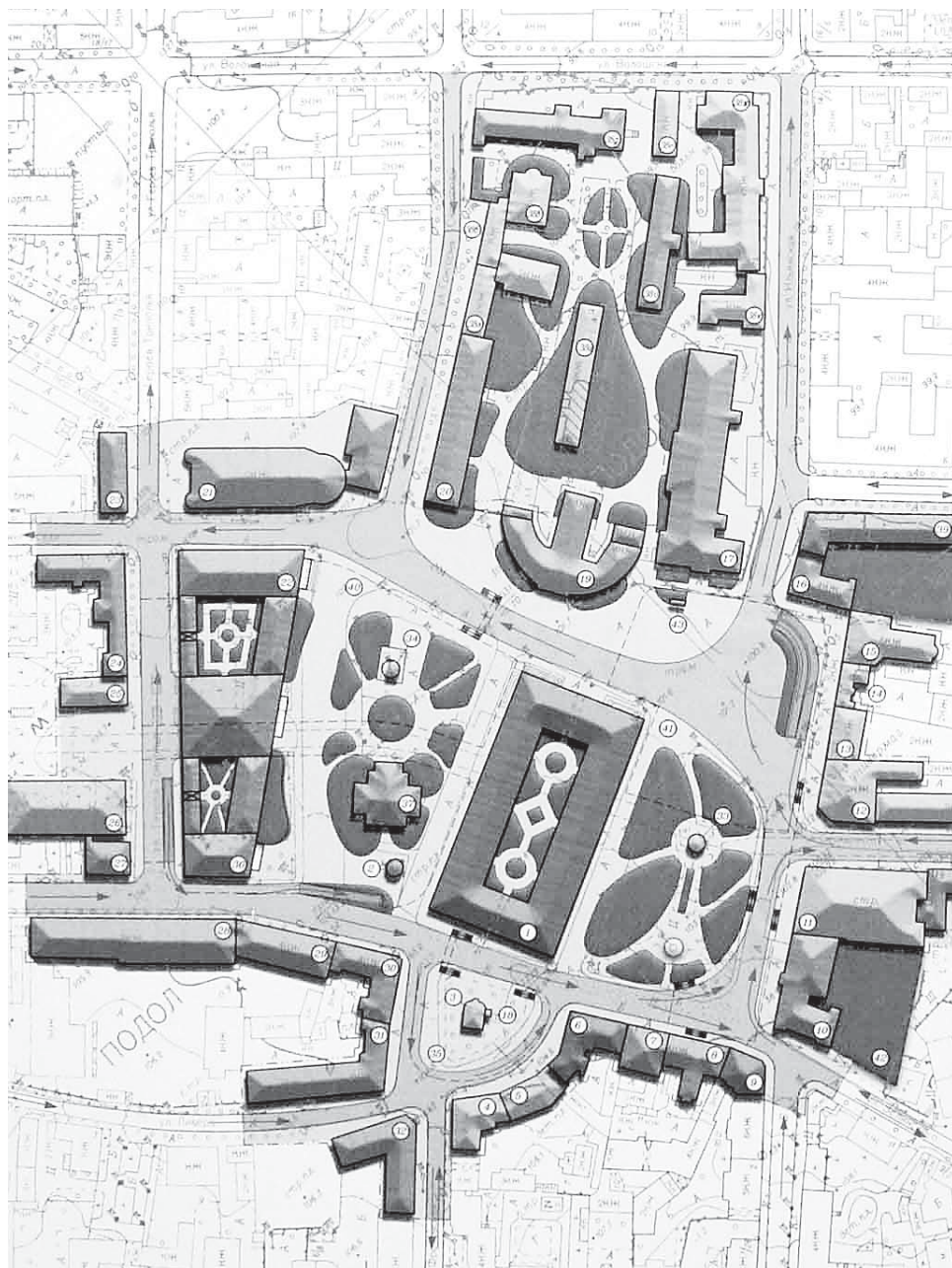
На жаль, «проблема Контрактової» стосується не тільки «інституційних», «політичних», чи «економічних» (зрозуміло, що з «корупційною складовою») моментів. Вона, насамперед, стосується того глухого кута, в якому опиняється просторовий аналіз (просторові й урбаністичні, соціальні та культурні студії), коли дослідники намагаються користуватися бінарною оптикою стосовно питань «продукування простору», розводячи по різні боки і відверто протиставляючи «створення» (власне – проектування та зведення) вулиць, площ, споруд і «продукування» цих просторів їхніми «споживачами» – тими, хто живе чи перебуває у цих просторах². Давно з'ясовано: «продукування» простору не є тотожним його «проектуванню» чи навіть «створенню», якщо йдеться про абсолютизацію макрорівнів архітектурних чи планувальних рішень, народжених у головах проектувальників («соціальних інженерів» – за Лефевром), і нехтування «практиками повсякденності» (за Де Серто). За таких умов ми просто маємо ситуацію, в якій один домінувальний термін (або член бінарної пари-опозиції) стає детермінуючим щодо іншого. Простіше – у такий спосіб ми лише підсилюємо розрив-прірву між тими-хто-проектують публічні простори в місті та тими-хто-їх-використовує³.

І хоча для багатьох наших архітекторів подальше твердження може видатися дивним (і взагалі малозначущим), але саме «сфера публічного» є наріжною темою всієї історії створення «штучного довкілля» – архітектури, особливо в сьогоdnішній ситуації, коли, на одному рівні, ми говоримо про «колапс публічного простору в місті» і, в певному сенсі, колапс традиційного розуміння «міста» взагалі та бажання проектувальників якось зарадити цій ситуації, а на іншому – бачимо й відчуваємо, як публічне життя і простір вихлюпується за звичні рамки міських площ і вулиць у більш регульовані й регламентовані простори торгівельних і розважальних центрів та цифрових мереж. А «в Діснейлендах не буває демонстрацій», – зауважує гострий на язик Майкл Соркін (27, с. xv).

² У нашій ситуації це ще підсилюється й відсутністю критичної традиції – повноцінного академічного і суспільного урбаністичного дискурсу.

³ Найнаочніший приклад такого розриву – житловий комплекс *Воздвиженський* в урочищі Гончари-Кожум'яки. Він і досьогодні залишається незаселеним: там немає мешканців – не сталося так, що «простір архітекторів»/ментальний простір/простір репрезентації сполучився із бажаною моделлю «прожитого простору» через мережу таких же бажаних (запроектованих і передбачених архітекторами) просторових практик.

Але водночас бачимо появу дуже специфічних «форм життя» – ці простори потроху *апропріюються* (в Лефєвровому значенні цього терміну). Сюди приходять знімальники рекламних кліпів; просто погуляти – і кияни, і туристи – роблять фото «на пам'ять»; на дитячі майданчики з різних районів міста люди приводять погратися дітей; сюди вже дістались навіть всюдисущі наречені, які у нас (за специфічним звичаєм, іще з «совецьких часів») полюбують фотографуватися біля будь-якого пам'ятника чи скульптури. Тобто люди обживають і потроху пристосовують – апропріюють – для себе цей простір, який тепер має дещо незвичні, непередбачені проектувальниками функції (не резиденційні).



Генплан реконструкції Конtrakтової, що передбачає нову забудову та встановлення пам'ятника Петру Могилі.
Арх. «УкрНДІпроектреставрація»

Тому, очевидно, в непростому процесі створення власники, користувачі, мешканці, відвідувачі, політики, інвестори та будівничі переосмислюють як «конструктивні та декоративні можливості архітектурної форми» і «функціональність та якість планувальних рішень», так і їхні «значення». Власне, ці процеси співпраці, конкуренції думок, діалогу й визначають сьогодні те, як врешті-решт виглядатиме це «штучне доквілля» чи «збудована форма». Своєю чергою, ці процеси вже самі є конститутивним началом для «сфери публічного», оскільки саме в їхніх рамках дискутуються, виробляються, визначаються, розігруються наші «цивільні» (від *civic*) – громадянські – політичні (від «полісу») – міські ідентичності. Але, зважаючи на те, що ці дебати мають місце радше в абстрактному, а не в реальному фізичному просторі, питання щодо ролі архітектури (і певне ж – урбанізму) у створенні, визначенні, концептуалізації та захисті «сфери публічного» стає особливо критичним⁴.

У терміні *місто* вже більше 2 тис. років живе поєднання того, що римляни називали *urbs* (фізична форма і територія міста) та *civitas* (спільнота громадян, які тут мешкають – з усіма відповідними імплікаціями). Колись навіть була присутня «щаслива солідарність» першого і другого, вважає Франсуаз Шоай (5, с. 191). Проте все ж, гадаю, більш правдоподібно звучатиме психоаналітична паралель песимістично налаштованого Славоя Жижека про те, що «ми ніколи не мали того, що втратили» (3, с. 145). Однак ідея цього «щасливого поєднання» (утопічна чи, скоріше, – «ев-топічна» /від гр. «eu» – благо/) (20, с. 375–6) виглядає конститутивною енергією поняття «європейського міста». Тут можна навести цілий ряд цитат від слів Гемона, героя Софоклової *Антигони* («Місто, що складається з однієї людини, – це не місто»), і до Руссо («Будинки утворюють поселення, а городяни – місто»). (Навіть хочеться поспекулювати на проблемі перекладу – адже у французькій (і в англійській) є два слова для позначення міста. Одне стосується території і типу поселення, а друге – спільноти й форми самоуправління, прямий дериватив від «громадянства» /*ville* і *cite*, *town* і *city*/; виглядає, що відсутність відповідників в українській мові вказує і на відсутність відповідної традиції)⁵.

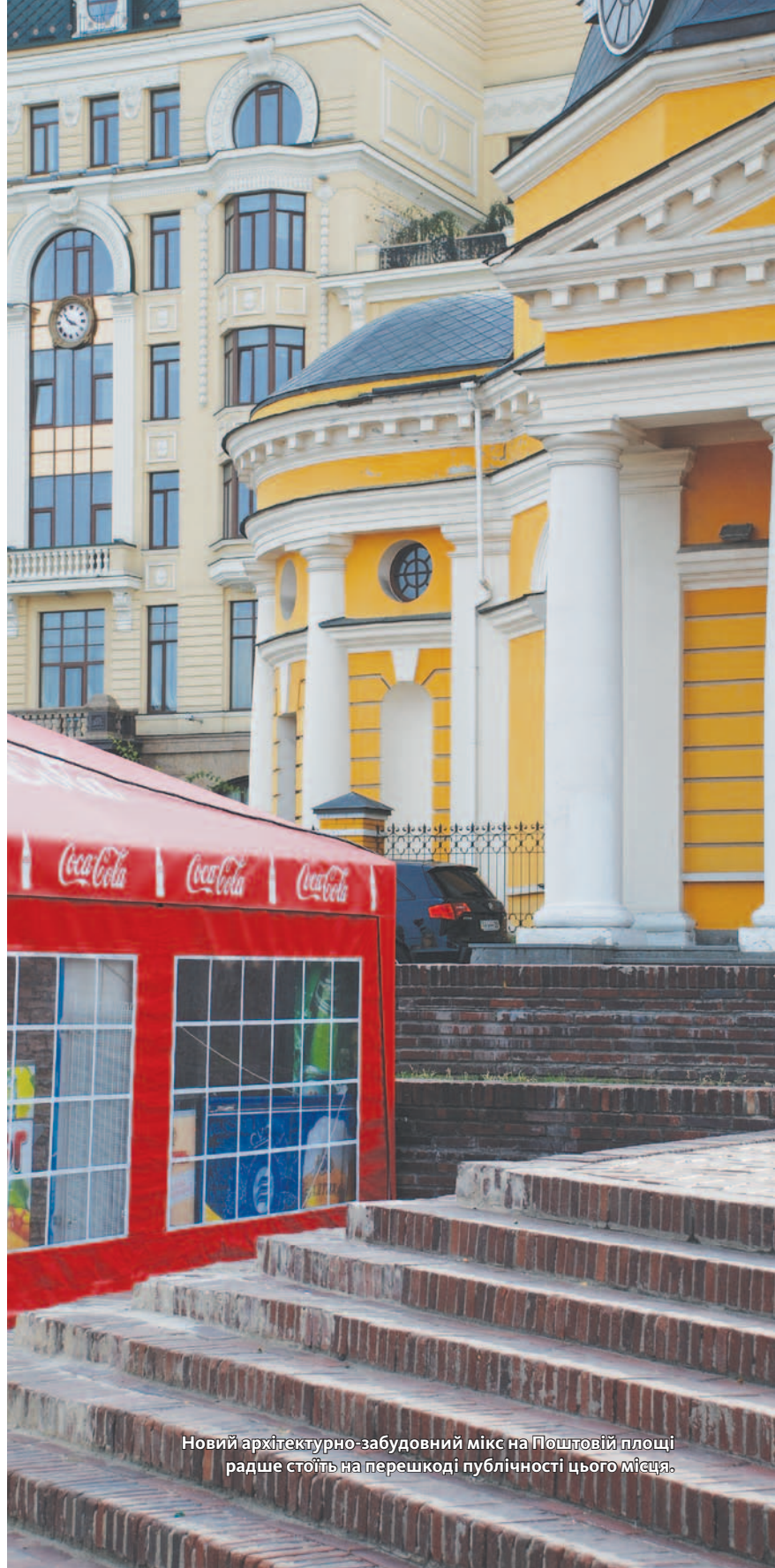
Не вдаючись до довгих екскурсів в історію урбанізму, зауважу – критичним моментом в історії «європейського міста» справедливо вважають другу половину XIX ст. (хоча Джон Раскін вважав Ренесанс «початком проблеми»). Відтоді ми говоримо про «об'єктивування» міста (6, с. 9–14; 5, с. 47–68, 106–22, 131–99) та усвідомлення вищезгаданої прірви між ментальними/концептуальними та заселеними, тобто, прожитими і пережитими, просторами. На одному рівні стосунки між урбаністичною системою та іншими «конфігураціями» (знання, влади тощо) в місті Індустріальної доби вже не сприймаються імпліцитно ані мешканцями, ані планувальниками. Втрачаються традиційна «форма» і «способи сприйняття» (8, с. 99–132), або впізнаваність, передбачуваність і «зрозумілість» людського існування у міських просторах, «вмирає множинність традиційних точок дотику-контакту» (25, с. 57; 12). Водночас, на іншому рівні, бачимо спроби досягти поєднання оновленого мистецтва містопланування з таким само оновленим знанням про спільноту («економічного та етичного аспектів») в ідеї «конструктивного громадянства» (10, с. xxv): усвідомленого відчуття приналежності до міста і міської спільноти як тими, хто проектує (чи ухвалює рішення), так і тими, хто мешкає в тому чи іншому місці. Так, «міська спільнота» живе за визначеними і погодженими законами, але вона не є (і ніколи не була) «гомогенною»; вона створюється водночас як конфліктами, так і спільними інтересами, що постають у результаті постійних непростих узгоджень та взаємообміну

⁴ Саме роль архітектури та просторів міста у створенні «сфери публічного» неодноразово підкреслювали Л. Мамфорд, А. Лефевр, Ф. Шоай, Д. Егню, Р. Сеннетт, Ш. Муфф, та ін.

⁵ У нас подеколи вживають термін «містяни» – тобто «ті, що мешкають у місті». Однак, все ж, тут скоріше йдеться про тих, хто просто мешкає у певному місці, а не про питання «цивільної»/«громадянської» належності.

KYIV PUBLIC SPACE

Фотоесей: Олексій Карпович



Новий архітектурно-забудовний мікс на Поштовій площі
радше стоїть на перешкоді публічності цього місця.



Кілька столиків біля кіоску
зазвичай замінюють
повноцінне кафе.



Вулиця, віддана на поталу автомобілям, і розкидані де-не-де невеличкі прихистки для пішоходів, – звична картина київського міського повсякдення останніх років.
Вул. Сагайдачного, що веде від Поштової площі до Конtrakтової.



Ось такі зони відчуження доводиться щодня перетинати пішки багатьом киянам.
Перехід від Поштової площі до Річкового вокзалу.



Хоча Конрактова площа все ще асоціюється з **трамваями**, фактично, кияни майже припинили ними користуватися.



Сучасний громадський транспорт у Києві походить із попереднього століття.



Простір довкола підземних переходів зазвичай переповнений літніми людьми, що намагаються підзаробити аби вижити.

Через нестачу вуличного облаштування студенти «Кієво-Могилянської Академії» роками виробляли звичку використовувати ці сідці замість лавок.







Ці фото бабусь, відзняті в районі Хрещатика, яскраво відбивають повсюдну тенденцію до витіснення та зuboжіння старих людей, притаманну сучасному українському суспільству.





Бесарабка поступово перетворюється на район для багатих.

А у хмарочосів зазвичай не вистачає очей, аби поглянути, що ж відбувається довкола, внизу.

між інтересами партикулярними⁶. (пор. слова Аристотеля про те, що «місто складається з різних людей; абсолютно однакові люди не можуть створити місто»). Якщо додати сюди ще одну поширену сентенцію про «місто як осідок/колиску демократії» (демократії, що й сама, як відомо, «утворена» конфліктом) – принаймні в тому інваріанті, що ми його називаємо «європейським містом» (від грецького полісу, і до Середніх віків – коли й утверджувались засади міського самоврядування), – і тут тоталітарні міста є скоріше винятком, аніж правилом (пор. Альберті про залежність форми міста від форми правління), – то стає зрозуміло, що конфлікт чи нестабільність у жодному разі не становлять загрози, навпаки, – вони є умовою існування. Сфера публічного залишається в «межах демократії» за умови, що конфлікти, обмеження, політики включення/виключення, визначення дозволеного/недозволеного беруться до уваги та стають предметом публічного обговорення. І якщо публічний простір прив'язується нами до сфери ухвалення рішень і прав та соціальної легітимності, то тим складніше буде ігнорувати виключення певних громад чи соціальних груп з урбаністичних публічних просторів та, водночас, згідно із класичним визначенням «публічного простору», розглядати такі простори й місця як «загальнодоступні».

Власне, це й відбулося з «проблемою Контрактової»: місцевим громадам (громаді мешканців Подолу та громаді Національного університету «Києво-Могилянська Академія» (НаУКМА), вже не кажучи про «тимчасових мешканців» – тих, хто працює чи провадить торгівлю на площі та підземних переходах) було просту відмовлено в їхньому «праві на місто» (як на рівні врахування їхніх інтересів, так і на рівні участі в обговоренні)⁷.

Проект реконструкції площі, що якимось «дивним чином» (оскільки не було проведено відкритого міжнародного конкурсу)⁸ народився в реставраційній майстерні (ГАП – Юрій Лосицький)⁹, являє собою специфічний сплав уявлень наших локальних «метрів» про «історизацію» та «комерціалізацію». З одного боку – тотальне перетворення площі (і всіх її культурних шарів від XII ст. і вище) для спорудження кількарівневого підземного паркінгу (який абсолютно не вирішує транспортну проблему) і «шопінг-молу» (бізнесово-торгівельного центру) та «відновлення» комплексу Гесте¹⁰ з офісно-комерційним його «наповненням» (точніше – всупереч усім можливим і неможливим конвенціям збереження історичного спадку – спорудження «того-що-ніколи-не-існувало»); з іншого – не менш проблематичне «відновлення», яке чомусь називають реставрацією, – спорудження реплік козацького Магістрату та Богоявленського собору, насильницьке встановлення пам'ятника Петру Могили, а також цілковите ігнорування присутності університету (НаУКМА), його культурного потенціалу й можливості включення цього освітнього осередку в «роботу міста»¹¹. При цьому планується здійснювати будівельні

⁶ Про спільне, впорядковане й узгоджене мешкання в місті-полісі – коли всі протиріччя та багатоманітні прояви соціального тіла мають «підминатися» і розчинятися в цілісному образі міста – свого часу говорив ще Аристотель, порівнюючи мешканців міста-полісу – громаду – з родиною, що живе спільно, за певними правилами і під одним дахом; звідки й численні метафори й аналогії – про ДІМ як МІСТО, а МІСТО як ДІМ /у Альберті/, про «Європу як спільний дім» тощо.

⁷ Зокрема в НаУКМА було створено ініціативну групу з питань «реконструкції» Контрактової, її членами було організовано публічні акції, зроблено не одну заяву, проведено кілька круглих столів за участю архітекторів, істориків, журналістів, археологів, професорів; членами Урбаністичної лабораторії Центру візуальної культури НаУКМА (ЦВК) був виконаний докладний аналіз запропонованого «проекту розвитку Контрактової», де висловлювалось недвозначно негативне ставлення до проекту.

⁸ Хоч, як бачимо на прикладі з Мистецьким Арсеналом, це теж не рятує в наших умовах.

⁹ Саме пан Лосицький на квазі-громадських слуханнях (які в нас зазвичай проводять ледь не пост-фактум із метою легалізації вже виконаних проєктів) в абсолютно неприпустимій у нормальному суспільстві формі заявив – дослівно: «Хто ви тут такі (йдеться про представників громади НаУКМА), щоб робити мені зауваження по проєкту? Все буде так, як я запланував».

¹⁰ Т. зв. Комплекс Гесте – конкурсна пропозиція 1815, реалізовано було лише малу його частину – Контрактовий дім.

¹¹ Програму «включення кампусу в роботу міста» в принципі було розроблено в ході досліджень та дискусій, проведених в рамках Урбаністичної лабораторії при ЦВК. Йшлося про експансію кампусу в місто й міста у кампус – проведення мистецьких, культурних заходів, публічних лекцій, кінопоказів, театральних вистав тощо, а також врахування відповідної реконструкції й пристосування приміщень просторів університету та Контрактової площі.

роботи в охоронній зоні (історико-культурний заповідник «Старий Київ»), тоді як проект реконструкції жодним чином не враховує потреби у пішохідних зонах, відновленні скверу, доступності культурної спадщини для широкої публіки, розвитку громадського транспорту тощо.

Власне, з тих самих позицій можна поглянути й на концепції «покращення життя в місті» (в нашому випадку це звучить як «соціальна відповідальність та благоустрій»), що спираються на абстрактно небезпечні абсолютизовані засади – потреби людини, органічне чи гармонійне розташування чи розпланування, відновлення історичної спадщини, розвиток міста, універсалізовані соціальні угруповання, об'єктивні (т. зв. «загальнолюдські») цінності. Виходить так, що ці «базові засади» санкціонують і виправдовують втручання у простори цілком конкретної державної влади або ж квазівладних утворень – бізнесово-інвестиційних груп. Але, якщо ми й справді намагаємось визначати та спиратись на вищезгадані «засади реконструкції», то тим самим прирікаємо публічний простір на руйнування, він стає «апропрійованим владою». Апропрійованим, тепер вже в Лефортовому сенсі терміну (16), – коли влада, прагнучи «власної легітимізації», застосовує стратегію, спрямовану на надання соціальному простору «правильних», «єдино правильних» значень; тоді ми маємо справу з ліквідацією публічного простору як такого.

Однак «право на місто» є «правом у створенні» (15, с. 147–85, 209–19; 19, с. 34–42), правом для урбаністичного суспільства (всіх мешканців-відвідувачів-громадян-городян як тих, хто ідентифікує себе з міською спільнотою) на гетерогенний несегрегований соціальний простір. І взагалі, – хіба демократичний характер режиму не визначається ставленням до «урбаністичних свобод»?

2. ЗА ПЛОЩАМИ ЇХ – ПІЗНАЄТЕ ЇХ...

(«КУЛЬТУРНА МОДЕЛЬ ЄВРОПЕЙСЬКОГО МІСТА»: ОБРАЗ І ПРОЕКЦІЯ)

*«Оскільки н'яци являють собою вільні від забудови території
у містах чи селах, на яких немає будинків чи інших подібних
речей та "перепон", і вони /н'яци/ організовуються
з метою забезпечити простір або ж місце для зібрань людей,
то видається необхідним спеціально відзначити, що саме через
н'яцу ми можемо відкрити те, що собою являє людина у цьому світі».*
Петрус Беркоріус

«Кожна спільнота прагне бачити себе як когерентну», – писав Лефевр (14). Ця «когерентність» досягається не в останню чергу за допомогою створення та підтримки «конвенційного образу», що його спільнота бажає увіковічити (для себе і наступних генерацій) і представити (потенційним «глядачам» чи відвідувачам). Тобто «уявлена спільнота» мешканців міста постає як комбінація історичної пам'яті та уявної географії: місто формує, підтримує та транслює/проектуює/ свою ідентичність, свій «культурний образ», що постав у результаті реконфігурацій культурних, релігійних чи соціальних ландшафтів. Місто, його простори та пам'ятки (які до того ж мають приваблювати туристів/відвідувачів) маніфестують політичні, соціальні та ціннісні конфігурації, які, зі свого боку, демонструють, що саме місцеві мешканці прагнуть зберегти, увічнити, репрезентувати для потенційних «глядачів». Місто забезпечує порядок та організацію простору (візуальний і просторовий режим) – зв'язок і трансформації урбаністичного порядку та урбаністичної форми.

Можна сказати, що для світу (і для Європи) певним смисловим порогом стала дата 9/11/2001 – відтоді ми знов почули про визначальну відмінність – центральний троп, – коли йдеться про ідентифікацію в межах «міських просторів»; загострилися дебати щодо «культурних відмінностей», «інакшості», радикального «протистояння цивілізацій» і т. д. Ці страхи були підсилені ще й ситуацією наступу «гомогенізувальних сил глобалізації», що призвели до розхитування вже зручних і звичних принципів та понять «національної держави» та «національної приналежності». Тому постає питання – як нам розуміти те, що відбувається сьогодні у «європейському метрополісі», як цей метрополіс може давати раду інтенсифікації відмінностей, зокрема на рівні мікро- та макро- «політик простору», при розробці просторових стратегій для конкретного району та створенні «просторів мешкання» для громадян міста. Чи рухатися нам тут шляхом «гомогенізації» – створення «універсальних просторів середньостатистичного європейського міста» і таких само «універсальних ідентичностей мешканців середньостатистичного європейського міста»? Тобто спробувати гомогенізувати й притлумити відмінності – не плекати і не вирізняти «відмінність» як окрему цінність, не давати їй домінувати у підходах містобудівних стратегій і сфокусуватися на створенні *колективної* ідентичності за допомогою створення «справедливого міста» – як радить, приміром, С'юзан Файнстайн (9). Чи, навпаки, – наголошувати й всіляко акцентувати ці «відмінності»? А це значить, що місто буде схоже на мозаїчне утворення, де «культурні простори» нагадуватимуть кластерні зони, що ніколи не сполучаються (Франція – досить яскравий приклад). Чи, може, варто намагатися збалансовано поєднати обидва підходи? Зрозуміло, що однозначної відповіді на питання немає.

Наведена вище цитата з Беркоріуса¹² – це, власне, не лише історична данина перед-Ренесансним настроям, але, що важливіше, – такій собі універсальній урбаністичній характеристиці – п'яцці-площі як «сутнісній» рисі публічного простору. Впродовж усієї історії міста завжди передбачалась наявність відкритих просторів, що забезпечували певні соціальні аспекти міського життя – можливість зустрічей і спілкування членів спільноти та вирішення громадських справ. *Piazza publica* /міська площа/ – це публічний простір, але, на відміну від вулиці, не лише місце «транзиту» чи просто зустрічі друзів, а, передовсім, – «місце призначення», тобто простір, спеціально створений чи збудований як «сцена» публічного життя, як місце «міського ритуалу» і спілкування. Це місце «загального користування», доступне всім членам спільноти, незалежно від їхнього статусу чи матеріальних статків. Головний «закон» публічного місця – свобода дії і, водночас, право на утримання, неучасть у цих діях. Ще один аспект – ритуальний. У публічних місцях відбуваються «ритуалізовані» заходи – від святкувань, фестивалів та ярмарків до церемоніальних процесій, демонстрацій, бунтів чи страт. (Гомер контрастно зіставляв грецьку здатність до «цивільного життя» і любов до утворення спільноти з індивідуалізмом циклопів, які не мають місць для зібрань та публічних суперечок). Грецька агора – як центр цивільного (від *civis*) життя, відкрите місце для зібрань членів спільноти, особливо за часів Перикла, коли демократія Афін протиставлялася тиранії персів, – стає *прототипним публічним простором*^{13,14}. За Середньовіччя загалом закладаються та оформлюються інституційно *основи міського самоврядування* (на

¹² Беркоріуса цитує Спіро Костоф (13, с. 123).

¹³ Ксенофонт писав про Александра Македонського, що той облаштовує місце типу агори повсюди, де стає табором його військо, а також гімнасіум і театр – такий символічний жест. Географ Павзаніус (2 ст. н.е., Опис Греції в 10-ти книгах) писав про якусь поселення у сільській місцевості: «Як я можу назвати містом якусь групу будинків, де немає ані театру, ані агори, ані гімнасіума?».

¹⁴ Якоб Буркгардт перший вказав на те, що агора (agora) походить від *agheirein* (зустрічатися), і слово досить часто позначає «зібрання» чи «асамблею» як такі без жодної прив'язки до фізичного місця. Від агори також походить дієслово – *agorazein* – що означає «опинитися на ринковій площі, купувати, говорити, домовлятися, погоджувати справи, збиратися». Відтак, Ролан Мартен висноує, що слово позначає промову й місце для промови (18).



В результаті реконструкції на Конtrakтовій збільшиться кількість будівель, проте чи справді від цього якісно зміниться публічне життя площі?

Тривимірний план нової забудови та рельєфу, арх. «УкрНДІпроектреставрація»

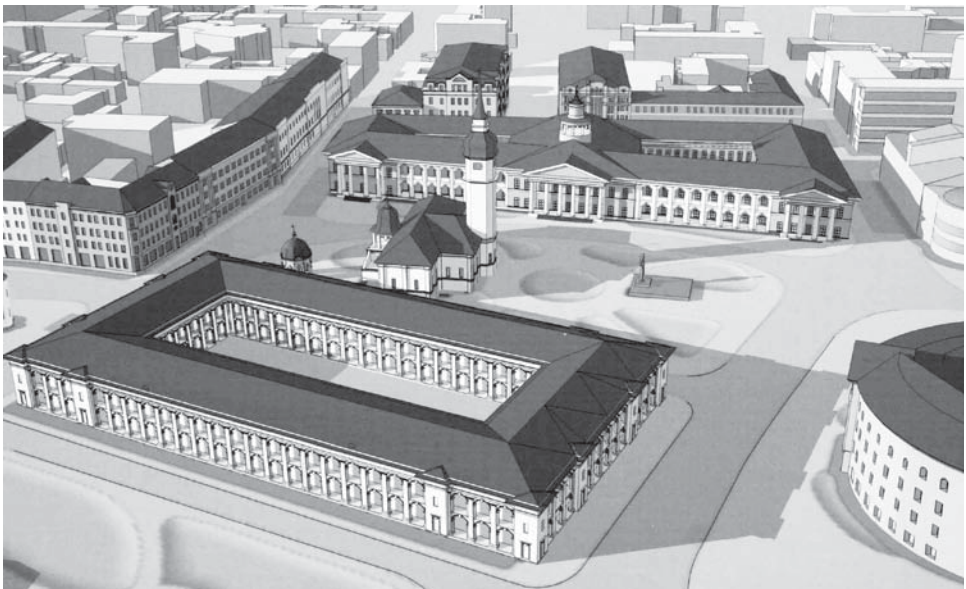
базі яких ми вже сьогодні будуємо наші структури), а також формується *культурна типологія* європейського міста. Вона встановлюється як функція (взаємозалежність) розпланування-розташування площ, відкритих просторів та осідків релігійності (у певних районах ця модель і досі залишається фундаментальною). Центральна площа була визначальною рисою морфології європейських міст від XII–XIII ст., а за часів Ренесансу вона стає головним фокусом докладання зусиль архітекторів.¹⁵

Але чи можемо ми сьогодні говорити про «культурну модель» європейського міста? І що маємо на увазі, коли говоримо про цей «образ» чи практики його створення та генерування? Так, із перспективи «культурного контексту» можна виокремити специфічну «європейськість» зв'язку і трансформацій урбаністичної форми – урбаністичного порядку. Йдеться не лише про пам'ятники, монументи, церкви, собори чи ратуші (осідки міського самоврядування), про специфіку планування міст, конфігурацію вулиць або міські площі як специфічні конфігурації публічного простору. Всі ці елементи є важливими для розуміння того, що відбувається у цих просторах, у який спосіб існує й функціонує місто, які соціальні стосунки і які просторові практики «матеріалізуються» на його теренах. Так, цілком можливо розгубитися, поглянувши на розмаїтість урбаністичних форм (Атлантичне узбережжя, Середземномор'я, Центральна, Східна Європа тощо) чи їхні історичні трансформації (*регулярне* місто класичної традиції – елліністичне чи римське – те, що на захід від Райну чи на південь від Дунаю, *нерегулярне* «середньоевропейське», «північноєвропейське» чи «східноєвропейське» місто). Проте детальніший

¹⁵ Приміром, «ідеальні» площі – Сантіссіма Аннунціата у Флоренції Брунеллескі, П'яцца Санта Маттео у Генуї («приватна» п'яцца – площа родини-клану Дорія), П'яцца Дукале (Віджевано) – 1492–4 Браманте працює над проектом, явно перебуваючи під впливом ідеї відновлення величч просторів форуму в давньому Римі, вже не кажучи про Плазу Майор як осердя і центральний фокус будь-якого колоніального міста (Закони Індій, 1572 і далі), де Ординансом 112 проголошувалось, що головна площа закладає початок міста.

аналіз так чи інакше виявляє ту «породжувальну основу», яка дозволяє дати ствердну відповідь на питання щодо існування культурної, а, отже, і просторової моделі «європейського міста». Її «фізичним» і «смысловим» ядром є площа – агора, форум, ринкова чи міська площа, плаза. Тобто саме *міська площа* є визначальною характеристикою загального образу «європейського міста», його «архетипним» простором – і в суто архітектурному сенсі, й, так би мовити, загальнокультурному – з точки зору культурного контексту – архетипним публічним простором. Тут політичні, економічні, соціальні, культурні, релігійні функції інколи сполучалися у формі продуктивного симбіозу, інколи ми бачимо досить чіткий функціональний поділ – соборна площа, ринкова площа, ратушна площа. Втім, існування такої спільної риси (міської площі) не означає прямолінійної «універсалізації»: у морфологічних відмінностях проявляється непроста історія культурних чи етнічних впливів.

Незважаючи на те, що дослідники давно говорять про «смерть», «кінець», «дезінтеграцію», «кризу» тощо *міста* взагалі (14; 5; 26; 8; 24; 25; 4; 29; 30; 23 та ін.), вже не кажучи про «кризу мнемонічної топографії» чи справді кінець *традиційного міста*, заснованого на «людиноорієнтованому» масштабі, де існували й підтримувались структури живої культурної пам'яті, є доцільним говорити не лише про специфічний «стан урбанності», але й щобільше – про активні (інколи з відчутною ноткою ностальгії) спроби архітекторів і планувальників «відтворити», «оживити», інтерпретувати заново те, що можна було б назвати *європейським містом*. Чи не першою такою спробою став ще культурно-структурний аналіз урбаністичної форми Камілло Сітте (*Художні засади містобудування*, 1889). А починаючи від 1970-х, від часу остаточного колапсу модерністської концепції *figure-ground city* – урбаністичного підходу, в основу якого покладено «малюнок плану» (до цього додамо ще специфічне уявлення модернізму про «функціональну складову»), бачимо зміщення у бік вироблення концепції «олюднення просторів». Це і залучення ідей Патрика Геддеса (започаткований ним ще 1915 комплексний



Гостинний двір з протилежного боку площі має доповнити не менш порожній і помпезний комплекс ім. Гесте

підхід до планування і розвитку територій), і новий інтерес до спадку Зітте (5; 30), і створення концепцій стабільного розвитку в «олюдненому метрополісі» (28), і вироблення «універсальної» породжувальної моделі – *generic model* – європейського міста братами Кріє (вся провина за знищення «людського масштабу» покладена ними на містобудівні концепції модерністів та ідею функціонального зонування; натомість, ідеальними матрицями формоутворення є площі й вулиці ренесансного чи середньовічного міста, де людина може вільно ходити пішки)¹⁶, і пошуки Альдо Россі – «місто за аналогією» (визнання палімпсестного характеру міського простору, пошук «генерувального імпульсу» для певного місця (для Россі це Рим, а відтак – римські форуми часів республіки) і так далі.

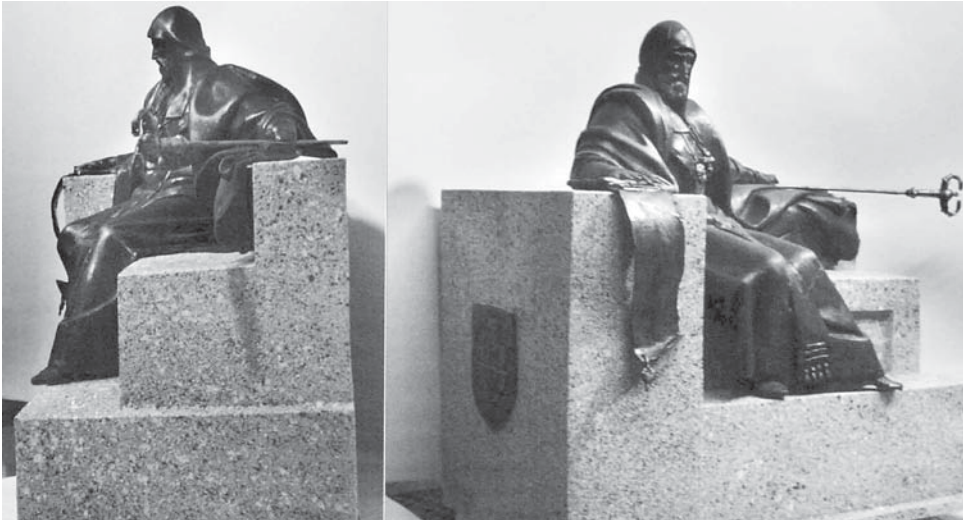
Сьогодні ці пошуки, вочевидь, сконцентровано у підходах, що їх можна схарактеризувати як «продукування локальності». Тобто модель «європейського міста» стає домінуючою парадигмою урбаністичного простору як такого та підходів до його реконструкцій. Тут доволі суперечливе поняття «традиції» мобілізується як головний і принциповий імпульс до створення й розробки стратегій «локалізації», воно застосовується як своєрідна відповідь на «інтерналізацію» чи «оптимізаційний тиск глобалізаційних процесів». У цьому підході ми бачимо, як, у який спосіб конструюється «локальність» у сенсі прив'язаності до конкретного місця й традиції, а значить, і культурної пам'яті: по-перше, як контраст до інших просторово-культурних моделей/форм/зразків (приміром, «американське місто», «глобальне місто»), по-друге, як контраст до певних історичних шарів (соціалістичне місто, індустріальне місто, місто архітектурного модернізму). Хоча зрозуміло, що архітектурний чи містобудівний проект завжди має елемент *site-specificity* як прив'язки до конкретного (але далеко не завжди культурного і соціального) контексту.

Іншими словами, йдеться не про вироблення «універсального» підходу чи моделі, але підходів, де «локальне» і «глобальне» конструюються символічно як релятивні категорії, де ці самі категорії постають не фіксованими, але, навпаки, проблематизованими: багатозначними, навантаженими певними «смыслами» й «цінностями»; контроверсійними, історизованими, постійно переосмислюваними та перевизначеними.

3. СКОВОРОДА ПРОТИ МОГИЛИ, АБО: «ПРОДУКУВАННЯ ЛОКАЛЬНОСТІ» VS. «ТОТАЛЬНА РЕКОНСТРУКЦІЯ»

Контрактова площа являє собою унікальний сплав (майже «природний симбіоз») різних культурних та архітектурних традицій різних епох – від XII ст., «українського Бароко», класицизму, історизму та «модерну»/Ар-Нуво/Сецесії/ кінця XIX – поч. XX ст. і до конструктивізму чи «совєцької класики» 1950-х. Вона так само могла б послужити чи не зразковим прикладом дивовижної «семіотичної стабільності», що привідкриває «суть» того, як живе й функціонує місто (1). Довгий час Контрактова була тією вищезгаданою нами *міською площею*, фокусом життя довколишньої громади «нижнього міста» – Подолу (яке вважалося містом, бо мало «німецьке право»). Контрактова зберігала своє «значення» «зони контакту» для різних культурних, етнічних та економічних спільнот, що утворювали й визначали її як площу у місті, попри усі історичні чи політичні колізії, трансформації і зміни населення, забудови, структури, економічних стосунків. Навіть сьогодні, вона не втратила свого потенціалу *міської площі*, на відміну

¹⁶ Див. зокрема працю Роба Кріє – *Urban Space*, 1979, де він досліджує і формулює принципи типології урбаністичного простору, – щось дуже подібне до того, що зробив на 100 років раніше Зітте, – і заявляє про «ерозію простору міста».



Проект пам'ятника П. Могили унаочнює, що підхід до планування публічного простору в українських проєктантів не змінився від часів Радянського Союзу

від площ Європейської, Арсенальної, Слави, які, мабуть, вже остаточно стали транспортними розв'язками (площа як «транспортна розв'язка» – «винахід» середини XIX ст.)¹⁷.

У Контрактовій ми бачимо те, що дослідники урбанізму сьогодні називають *community resilience* (22)¹⁸ (від *resilience* – 1) пружність, еластичність; 2) життєрадісність, здатність швидко відновлювати фізичні та душевні сили). На жаль, у нашій «критичній традиції» цей термін (що не має перекладу) так само, як і обговорення концепції, просто відсутні. І хоча «семантичні границі» цього терміну є досить розмитими (він набув популярності серед представників різних дослідницьких спеціальностей з різними політичними чи ідеологічними «орієнтаціями»), загалом йдеться про «флексибільність», здатність до відновлення та адаптації за нових умов¹⁹. Концепція передбачає органічну метафору (аналогію), тому соціологи, урбаністи, політологи та ін. застосовують її досить вільно для аналізу такого важковловимого аспекту життя у місті, яким характеризується здатність певних місць і громад зберігати свою ідентичність та водночас виживати та пристосовуватись до нових викликів. «Успішними стають ті громади, що мають

¹⁷ Ідеї «циркуляції» (транспорту і повітря) та «санітарії/гігієни», як це впливає з його мемуарів, були наріжними каменями Османової концепції перепланування Парижу. Те, що було зроблено на площі Етуаль, потім розвивається інженером Юженом Енаром і стає повсюдно застосовуваною нормою. Саме Енарові як теоретикові ми завдячуємо винаходом перехрестя із рухом по колу – таке перехрестя могло регулювати транспортний потік, спрямовуючи його довкола плази. Так само він є першопрохідцем у справі аналізу та визначення категорій руху (його підхід навіть більш деталізований, аніж у Ле Корбюзьє.) У своїх проєктах для Парижу він вдається до крайнього радикалізму: вважає необхідним позбуватись будь-яких перешкод «культурного характеру» – пам'ятників, монументів, споруд, що можуть завадити розширенню чи переплануванню вулиць.

¹⁸ Щодо дебатів довкола терміну (*community resilience*) – див. зокрема: B. Ruble. *Washington's U-Street: A Biography*. Washington: Woodrow Wilson Center Press; Baltimore: The Johns Hopkins UP, 2010. 302–5; M. Alberti, J. M. Marzluff, E. Shulenberg, G. Bradley, C. Ryan, and C. Zumbunner, "Integrating Humans into Ecology: Opportunities and Challenges for Studying Urban Ecosystems," *Bioscience* 53, no. 12 (2003): 1169–79; A. A. Batabyal, "The Concept of Resilience: Retrospect and Prospect," *Environment and Development Economics* 3, no. 2 (2001): 221–62; D. R. Godschalk, "Urban Hazard Mitigations: Creating Resilient Cities," *Natural Hazards Review* 4 (2003): 136.

¹⁹ Цей термін сьогодні є дуже популярним серед дослідників (фахівців із урбанізму), втім він не має чіткого визначення, його, можна сказати, запозичено – така собі «органічна аналогія» (як то було популярно в кінці XIX ст. та в 1960-х), щось подібне стосується й терміну «стабільний розвиток» – *sustainability, sustainable development*, що його запозичено з «екологічного дискурсу». На це і на той факт, що серед фахівців немає абсолютного «консенсусу» щодо визначення, вказує зокрема Блер Рубл, згадуючи дискусію на міжнародній конференції в Центрі Вудро Вільсона (грудень 2008) (22, с. 382).

здатність включати, а не відкидати, нове; ті, що вміють акумулювати додатковий соціальний чи економічний капітал, навіть незначного масштабу, а не ставити на карту все заради нав'язаних згорі жорстких і «комплексних» абстрактних схем «розвитку території»» (22, с. 304).

Цікаво і прикметно, що початок доби «великих проектів перебудови» Контрактової припадає саме на початок XIX ст. Це, як пам'ятаємо, доба класицизму. А класицизм – це не тільки ще одне, специфічне, «оживлення» класичної традиції, але й певна формальна амбівалентність щодо «місця» (так би мовити, перший «Інтернаціональний стиль») та амбівалентність інституційна²⁰. Адже автор конкурсного проекту – Вільям Гесте – відіграв далеко не останню роль в Будівельному комітеті Міністерства внутрішніх справ Російської імперії. Вже потім був проект Валентини Шевченко (1976) – досить обережна спроба реставрації, як висловлюються у нас, – «архітектурного ансамблю Контрактової площі»²¹. Іншими словами – «проект із відновлення форм».

Але чи потрібен нам «архітектурний ансамбль» на площі?

«Як тільки лунав вранці у Києві досить дзвінкий семінарський дзвін, що висів біля воріт Братського монастиря, то вже з усього міста юрилися й поспішали школярі та бурсаки. ... Ринок на цей час зазвичай ледь починав ворухитися...» (2, с. 153, 154). У цій Гоголівській цитаті проявляються принаймні три важливих для нас моменти. Перше, Братський монастир на Контрактовій позначав центр «усього міста» – Подолу (що й був, власне, містом на той час); друге – гучне лунання дзвону фізично окреслювало його територію (подібно до того, як це ледь не до кінця XIX ст. відбувалося в Кембриджі – коли як студенти, так і професори не мали права селитися поза межами території, куди не долинав звук від дзвона на церкві Св. Марії); і нарешті – центр того «міста» до певної міри збігався з тим, що ми сьогодні могли б наректи «кампусом», тобто Братська школа, а тоді колегіум і академія (теперішня НаУКМА) були не лише тогочасним «освітнім і культурним центром», але й надавали сенс місцю.

Якщо ми розглядаємо архітектурний чи урбаністичний проект як *упорядкування* (символічне, фізичне, а також уявне), то, вочевидь, йтиметься про оперування певними «матрицями просторового порядку» і, що важливо, – про взаємозалежність стосунків і зв'язків « мешканців » і «території». Ці зв'язки є тим, що формує й утримує локальну пам'ять як основу «ідентичності місця» або ж «прив'язаності до місця»²².

В офіційному «проекті розвитку Контрактової» ми не побачимо жодних зусиль осмислення взаємозалежності «території» та її « мешканців »; у ньому свідомо (а швидше – від простого невігластва) проігноровано важливий аспект «створення місця» – *продукування локальності*. Тобто нам пропонують офіційну версію абстрактної «історизації» форм та «колективної пам'яті» і таке ж неоковирне їх комерційне наповнення. Виглядає, що «ансамблеве мислення» наших проектувальників – релікт доби класицизму (разом із посадою «головного архітектора»), а «ква-

²⁰ Класицизм («стиль французьких академіків» у поєднанні з «архітектурними таксономіями» Дюрана) випрацював майже універсальний формальний набір – матрицю форм, деталей, конструкцій і матеріалів, що мали бути застосовані для зведення певного типу споруди. Щодо «інституційних моментів»: у цей час держава бере під контроль архітектурну діяльність, уніфіковані проекти розробляються в «центрі» (імперському центрі, в нашому випадку – Санкт-Петербурзі) з мінімальною прив'язкою до місцевих умов (пор. проект Круглої площі в Полтаві), вводиться посада «головного архітектора міста» (тоді зазвичай це був військовий інженер).

²¹ Реалізована частина: новий фонтан Самсон з ротондою, нова Пирогоща, підновлений Гостиний двір, якому, за словами авторки В. Шевченко, на жаль, так і «не добудували 2-го поверху, як то було передбачено проектом Л. Руска», бо не стало грошей, реставрація Староакадемічного корпусу та дзвіниці Грецького монастиря. Запланована, але незреалізована частина – новий Магістрат, «завершення ансамблю архітектора В. Гесте» /В. Шевченко/, благоустрій площі. В Контрактовому домі тоді планували зробити картинну галерею, а тепер, у своїх зауваженнях до «проекту розвитку Контрактової», В. Шевченко пропонує розмістити там Музей історії Києва.

²² Ідеї («взаємно-похідні») *ідентичності місця* та *прив'язаності до місця* постали як центральні поняття «людської» – культурної географії – та як своєрідна реакція-відповідь на ситуацію, де такими ж центральними (чи визначальними) поняттями-характеристиками доби є теми мобільності, переміщення, дислокації, відірваності від місця тощо.

дратні метри житла» та «мікрорайони», що ними оперують наші планувальники, – такий само релікт, але вже радянської доби.

Так, «колективна» (11) або, точніше, – «соціальна пам'ять» (7) прив'язана до „минулого“, що відокремлене від „теперішнього“, втім, це значуще для спільноти минуле потребує осмислення та „меморіалізації“. А «колективна пам'ять» (у вигляді «історії») протистоїть пам'яті індивідуальній (у формі спогадів) (21), або вступають у протистояння два типи «пам'яті місця» – «меморіальний» і «локальний» (8). Ілюстрація до цієї тези винесена мною у назву розділу – Сковорода проти Могили. Обидва «культурні герої» мають прямий стосунок до Києво-Могилянської Академії, але перший уособлює ідею «локусу» (e.g. акція «відмивання Сковороди» студентами НаУКМА у День Академії як «винайдення» локальної традиції – нові просторові практики у формі специфічного «меморіального паломництва» генерують і підтримують пам'ять місця), натомість другий (пам'ятник Могилі, встановлення якого було передбачено «проектом») – втілює ідею «монумента-меморіалу» як монументалізованої форми того, що нас *змушують* пам'ятати (щось на зразок застосування тактики *memory enforcement* - «примусу до пам'яті»). До того ж, колективні пам'ять і спогади, що зв'язують «людей» і «місця», дуже часто вступають в конфлікт із силами економічного розвитку (17), відтак *локальні* пам'ять і спогади стають чи не першими жертвами «модернізації».

У такій ситуації, перед нашим „гіпотетичним архітектором“ відкриваються принаймні чотири можливості: 1) створювати радикально нові форми, 2) «консервувати» і «музеєфікувати» існуючі форми, 3) симулювати (безтямно) «історичні» форми або, 4) все ж таки, пробувати створювати нове, враховуючи й суто «архітектурні», і, водночас, «культурні» та «соціальні» характеристики «місця», усвідомлювати свою залежність від сучасних концепцій збереження і брати на себе відповідальність – вирішувати, що «зберігати», а що «віддавати у жертву» для нового будівництва. Тут 1-й, 4-й і, навіть, 2-й пункти вимагають здатності «мислити як архітектор» – проаналізувати ситуацію, поставити проблему, випрацювати концепцію.

Чи може у випадку Контрактової бути «порятунком» вищезгадана нами стратегія продукування локальності? Гадаю, що так. Можна було би спробувати поєднати орієнтацію на «модель європейського міста» (повернути Контрактовій її значення міської площі, а, отже, й публічного простору), здійснити «критичну реконструкцію» (фахово дослідити і те, де можливо відреставрувати те, що належить до історичного спадку, зробити ці пам'ятки доступними для публіки не лише у вигляді «музеєфікованих просторів», а оживити їх, «запустивши» туди нові функції – галереї, виставкові, концертні, театральні зали, кафе тощо), а також при спорудженні «нового» враховувати локальну архітектурну традицію (що жодним чином не виключає архітектурних новацій). Хоча якраз тут приховується певна небезпека. На жаль, сьогодення ситуація геґемонії очікуваної-бажаної-запроектованої-імплікованої „видовищності“ провокує застосування «іконічної архітектури», в результаті чого отримуємо окремі «паттерни»-форми-кліше (пор. специфічні зразки нашого „нового історизму“), що постають як втілення політики споживацтва («споживання видовища»). «Нова форма» мусить мати елемент „відмінності“, що тісно пов'язана із сингулярністю, окремішністю, специфічністю. Разом із тим потрібна нам «архітектурна відмінність» вкладається у загальний цикл повторення і відтворення (архітектура обертається довкола пари форма-функція, специфічність об'єкта показує, що рамки, обмеження накладаються вимогою присутності необхідної або домінувальної форми і функції у межах завдання); відмінність означає відкриття інших можливостей, приміром, для тих же традиційних типів – житлового будинку, культової споруди, музею, пам'ятника, тобто відмінність ми все ж таки визначаємо в стосунку до повторюваності й відтворення традиції.

Тож перед архітектором постає непросте завдання – вписати свій „об’єкт” не лише у простір, але й у систему стосунків.

І, насамкінець, погодьмося: не «тоталізувальний ансамбль» і не кількість «квадратних метрів житла», а культурна розмаїтість і «диверсифікація» є запорукою успішного розвитку як міста, так і його окремих осередків, таких як площі.

ДЖЕРЕЛА:

1. Глазычев В. Урбанистика. – Москва: Европа, 2008.
2. Гоголь Н. Вий. // Собрание соч. в 6-ти т. – М. : Государственное издательство художественной литературы, 1952. – Т. 2.
3. Жижек С. Метастази насолоди. – К. : Альтернатива, 2000.
4. Agnew J. (ed.). The City in Cultural Context. – Boston: Allen & Unwin, 1984.
5. Choay F. Pour une anthropologie de l'espace. Paris: Editions du Seuil, 2006.
6. Choay F. The Modern City: Planning in the 19 century. – London: Studio Vista, 1969.
7. Коннертон П. Як суспільства пам'ятають. – К. : Ніка-Центр, (1989) 2004.
8. Connerton P. How Modernity Forgets. – Cambridge UP, 2009.
9. Fainstein S. Cities and Diversity: Should we want it? Can we plan for it? / Urban Affairs Review. – 2005. #41(1). – С. 3–19.
10. Geddes P. Cities in Evolution. – London: Ernest Benn Ltd, (1915) 1968.
11. Halbwachs M. The Collective Memory. – NY: Harper & Row, 1980.
12. Jacobs J. The Death and Life of Great American Cities. – NY: Random House, 1961.
13. Kostof S. The City Assembled. – Boston, Toronto, London: Bulfinch Press, 1992.
14. Lefebvre H. The Production of Space. – Oxford, Cambridge, Ma: Blackwell, (1991) 1998.
15. Lefebvre H. Writings on Cities. – Oxford: Blackwell, (1968) 2000.
16. Lefort C. The Question of Democracy.// C. Lefort. Democracy and Political Theory. – Minneapolis: U of Minnesota P, 1988.
17. Lim W.S.-W. Memories and urban places / City. – 2000. – # 4.2. – С. 270–77.
18. Martin R. Urbanisme dans la Grèce antique. – Paris: Ed. Du Seuil, 1975.
19. Mitchell D. The Right to the City: Social Justice and the Fight for Public Space. – NY: Guilford Press, 2003.
20. Mumford L. The City in History. – Pelican Books, (1961) 1979.
21. Nora P. (ed.). Les lieux de la mémoire. – Paris : Gallimard, 1989.
22. Ruble B. Washington's U Street: A Biography. – Washington: Woodrow Wilson Center Press; Baltimore: The Johns Hopkins UP, 2010.
23. Rykwert J. The Seduction of Space: The History and Future of the City. – NY: Vintage books, 2002.
24. Sennett R. Flesh and Stone. – London, Boston: Farber & Farber, 1994.
25. Sennett R. The Uses of Disorder. – London: Penguin Press, 1971.
26. Soja E. Postmetropolis. – Oxford UK, Malden USA: Blackwell, 2000.
27. Sorkin M. Introduction: Variations on a Theme Park. // M. Sorkin (ed.). Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space. – NY: The Noonday Press, 1992.
28. Sorkin M. Twenty Minutes in Manhattan. – Chicago UP, 2009.
29. Vidler A. The Architectural Uncanny. – Cambridge, Ma: MIT Press, 1992.
30. Vidler A. Warped Space. – Cambridge, Ma: MIT Press, 2001.



ПРАВО НА КОНТРАКТОВУ

Анна Кравець, Назарій Совсун

Контрактова або будь-яка інша площа будь-де – це місце, де люди перетинаються, бачать одне одного на горизонтальному рівні. Усі площі є перехрестями різних соціальних груп, помережені сіткою цих перетинів. Однак у Києві вони успішно забудовуються торгівельними центрами та підземними паркінгами – на сьогодні для влади це єдиний варіант, якщо постало питання про реконструкцію. Про логіку пристосування до потреб людей, які населяють площу повсякденно, не йдеться найчастіше й для них самих, оскільки влада ідеологічно конструює варіант цілковитої комерціалізації площ та громадського простору як загальне місце, натуралізуючи цей шлях як єдиноможливий. Такий начебто самоочевидний характер має забудова публічних просторів, у процесі чого площі поступово перестають бути площами. Останнім часом відбулася забудова міського простору вже багатьох київських площ, а, за планом, у 2012 році настане черга й Контрактової. По суті, це відбувається за такою схемою: реконструкція = приватизація (в Росії, наприклад, у цьому випадку використовують термін «реновація»). Таке «наведення порядку» зі стихійною торгівлею та кіосками нібито не змінює функціонального використання площі, натомість пропонується стандартний варіант, що прирікає громадські простори на джентрифікацію¹, елітаризує по суті народний простір площі. Адже ТЦ – це вертикальний елітаризований простір, що сегрегує громаду на купівельно спроможних і неспроможних. В Україні суспільство різко поляризоване, тому можна уявити, куди в такому разі з площі зникнуть ті люди, які використовують її як публічний простір зараз: сидітимуть вдома (відтак, припустимо, кожне будівництво подібного закладу замикає певну кількість людей у своїх домівках).

Історично такі площі як Контрактова, як один із орієнтирних пунктів міста, що має ратушу зі шпилем, годинник, церкву та ринок – є як простором для торгівлі, так і для зустрічі множини людей. Напівстихийне використання Контрактової, що склалось на сьогодні, можливо, більше відповідає пристосуванню до потреб тих, хто населяє площу днями, аніж наявний план реконструкції, "спущений" за стандартною схемою. Принаймні без впорядкувальних заходів влади площа зазнає невпинного оновлення (не лише, але й також) за рахунок конкуренції запиту товарів і послуг на ній. Але такий винятково торгівельний спосіб означення простору не виправдовує себе з погляду громадських функцій. У цій ситуації не існує жодних обмежень для встановлення кіосків. Останні зайняли майже всі прохідні шляхи на Контрактовій, перетворюючи можливий попит на насаджений. Досить абсурдно, коли на громадській площі ніде

¹ Джентрифікація – процес, що відбувається з нерухомими майном, коли багаті вкладають у нього гроші, так що в результаті маніпуляцій з перебудовою та подальшим функціонуванням даного простору доступ бідних до нього значно ускладнюється (напр., підвищення податків, цін і т. д.).



В'ячеслав Брюховецький, засновник Києво-Могилянської Академії під час традиційного святкування дня Академії

пройти, бо продають, скажімо, взуття. Маючи глузд стосовно громадських потреб у площі – наврод чи дійшло б до такого.

Однак у цьому разі ми говоримо й про університетську площу, на якій щоденно ходять, гуляють, їдять тощо багато студентів, викладачі, аспіранти і т. д. Звісно, це не означає, що Конtrakтова належить університетові, проте він значною мірою контамінує динаміку площі. На противагу комерційному використанню Конtrakтової, тут також існує потужний інтелектуальний та мистецький осередок Києва, що становить для площі потенціал розвитку саме в цих напрямках.

Університет завжди означає ділянки довкола себе. Університетський кампус так само є площею, специфічно означеною через освітню інституцію, дарма що на ній поступово посилюється дисциплінарний контроль. Існує кілька концепцій університетського містечка, що склалися за певних історичних умов в залежності від характеру і функцій освітньої установи. Перші університети займали старі будівлі, пристосовуючи їх до навчальних потреб та утворюючи т. зв. «латинські квартали». Такий університет був вплетений у життя міста так, що студенти та професори були частиною міської культури.

Базовою точкою відліку в розмовах, присвячених урбаністичній тематиці (яка, незважаючи на економічні кризи (або, навпаки, зважаючи), є той очевидний факт, що ми живемо в добу міст та майбутнє наше, з великою ймовірністю урбаністичне. Коли на піку індустріалізації забудова міст дійшла межової точки, популярнішою стала інша концепція університету, а саме – будівництво кампусу за містом, т. зв. академічне село, винесене за межі міста, у природу. У XIV столітті це починалося з колегіумів – інтернатів на кшталт монастирів. На сьогодні, вміщуючи гуртожитки та магазини, такі установи розраховані на створення певного академічного гетто, маючи усі умови для студентів, щоб вони могли місяцями не виходити з містечка. Натомість

поява таких дисциплін як журналістика, економічні науки потребувала вписаності університету в місто. Альтернативою позаміським кампусам виявився не новий, а навіть звичний для сучасних практик крок – добудови, переобладнання, переоблаштування старих наявних приміщень (часто це колишні промислові будівлі, котрих є вдосталь на постіндустріальному Заході та постапокаліптичному, після розпаду СРСР, Сході).

Відтак ця великою мірою американська, «принстонська» модель винесення кампусу за місто фактично передбачає повну ізоляцію університетського життя, позбавлення будь-якого стосунку до міських інституцій, ділового та наукового життя, політичних та культурних подій тощо. У Києво-Могилянській академії є плани перенести більшість навчальних будівель до передмістя Києва, залишивши на Подолі приміщення адміністрації. Втім, такий хід означав би знищити академію як культурно-просвітницький центр, що продовжує розвиватися. Тим більше, що виїзд університетів із міст підходив для концепції міста з розділеними функціями, пристосованого для використання автомобільного транспорту². А тим часом знову стали добудовувати університети в місті. Також виникла модель розірваного по різних кінцях міста університету, який є жертвою забудови центру. Хоча, якщо ми говоримо про один із основних українських університетів, то він як установа суспільного значення явно заслуговує на достатню кількість приміщень, щоб існувати консолідовано, принаймні на пішохідній відстані, розвиваючи наукове міждисциплінарне поле та культурно-освітній осередок.

Концепція кампусу-в-місті видається єдиним на сьогодні прийнятним типом університету, оскільки сучасний ВНЗ потребує включеності до множини інституційних сполучень міста так, щоб навчальний процес проходив на належному актуальному рівні. До того ж, університет як культурний центр має залишатися відкритим для громадськості – важливість цього не можна применшувати на користь простого виконання студентами навчальних програм. У контексті сучасності слід зважати на логіку пристосування до потреб, так би мовити, в широкому суспільному сенсі. Немає жодного продуктивного чи прогресивного потенціалу в тому, щоб розглядати університет як замкнений, огорожений парканом вакуум, де вирощують освіту. В сучасній ситуації варто піддавати університет інституційному оновленню та критичному розгляду зісередини: вже давно як слід прийняти існування університету в місті як одну з його базових передумов. Університет як інституція апіорі критична та універсальна, будучи покликаною ознайомлювати з визнаними науковими надбаннями, все ж налаштована проти відтворення «статусу-кво» – в нашому випадку, ситуації, яка усіх не влаштовує. Як певна спеціальна установа, створена для виробництва «прогресу» в суспільстві, університет здатен продукувати власну критичну аналітику стосовно всіх суспільних та наукових аспектів, що входять до компетенції наявних у ньому спеціальностей. Так можливим стане подальше необхідне й неunikне розширення суспільних функцій університету як «пускового механізму» для соціуму. Якщо виникнення університетів – це міський феномен, якому згодом, за певних причин (ущільнена забудова центрів міст разом зі збільшенням самих університетів, зростання кількості факультетів та спеціальностей й відповідне зростання потреби в аудиторіях), довелося поступитися своїм центральним розташуванням заради зміцнення потуг самої школи, то релевантно висунути вимогу: повернути місту університет. Вища школа, якщо вона існує в форматі класичних замкнених шкіл-інтернатів для благородних дівчат (або військового виховання для хлопців), то приречена на постійне відтворення свого внутрішнього мікроклімату, не здійснюючи із суспільством необхідний *update* та *upgrade*.

2 Кёт А. Строительство университетов – исторический обзор/ А. Кёт// Detail Russia. – 2010. - №9. – С. 814–822.

Університетський кампус, що переходить у площу, або площа, що переходить в університетський кампус, дозволять університетові по-справжньому реалізувати свої суспільні функції освітнього центру. Кампус у місті має пропонувати освітні й культурні події для широкого загалу, зацікавлювати й інкорпорувати публіку, бути університетом відкритих дверей.

Коли ми говоримо про освітньо-мистецький центр на Конtrakтовій, ми враховуємо, що її простір є символічно означеним. До того ж, за площею закріпився певний статус місця боротьби. Публічні висловлювання проти наявного плану реконструкції почалися на Конtrakтовій незадовго після його оприлюднення. Також на ній порівняно регулярно відбуваються різні події та мистецькі інтервенції – з намаганнями апропріювати, публічно означувати на свій лад простір площі. Конtrakтова – одна з небагатьох площ Києва, де справді хоч якийсь, але все ще є публічний простір, тому на перший план виходить саме завдання зберегти людей на площі, а не примушувати їх до скіння вдома, що вже було зроблено забудовою багатьох площ у Києві. Подальша приватизація публічних просторів, що відбувалася впродовж трьох останніх десятиліть, за висловом Д. Гарві, лише помножує численні мікродержави, відтворюючи класове панування заможних еліт³. Те саме стосується і планів комерціалізації Андріївського узвозу: на ньому вже традиційно склалося вдале поєднання торгівельної та мистецької складової. Якщо тут з'являться бутіки, присутні там мистецькі інституції автоматично опиняються в умовах повного знецінення, самі неприкрито стануть бутіками. Фактично йдеться про знищення культурно-мистецького потенціалу Конtrakтової та Андріївського узвозу через той меркантильний аспект, що його головний архітектор Подолу Ю. Лосицький означив як «збудуємо за що заплатять»⁴.

Для подальших змін на Конtrakтовій площі варто керуватися логікою пристосування до потреб громади, враховуючи історико-культурну роль простору площі як освітньо-мистецького осередку. Найважливішим тут є збереження вільного громадського простору на площі: не забудовувати, але відкривати ще раніше закриті владою або приватизовані публічні місця. Так, скажімо, простір скверу всередині Гостинного двору неодмінно має стати публічним. Приватизаційний інстинкт обгороджування парканами, притаманний владним інстанціям та стосункам власності, навіть у самій Могилянці виявляється в найбільш панічних формах: перекриваючи маршрути щоденного руху студентів парканами через конфлікти з лікарнею, церквою тощо (які, перебуваючи на території Академії, забажали, щоб студенти не ходили поряд і навколо), ми перетворюємо публічний простір університету на дисциплінарну зону. Конtrakтову площу варто зробити пішохідною. Наразі наявні тротуари щільно заставлені машинами (та кіосками) й тому втратили свою суспільну утилітарну роль. Життєво важливим для громади є збереження зеленого та подальше озеленення. Конtrakтовій площі потрібне облаштування газонів, придатних для сидіння, за форматом схожих на академічні галявини зовнішніх кампусів багатьох університетів світу. Так само звичною практикою для таких площ є різного типу сучасні зручні місця для сидіння з теплих матеріалів; а також покриття безпроводного інтернету.

Варто було б дозволити культурно-мистецькій інфраструктурі збалансувати освітню й комерційну складову Конtrakтової площі, що й пропонувалося до нещодавнього конкурсу «На благоустрій центральної частини Києва до Євро-2012 та на перспективу» у версії «зовнішній кампус». Університетський кампус варто розглядати як структуротворчу урбаністичну одиницю, тому пріоритетними тут мають бути заклади для громадсько-студентської публіки – дешеві

3 Гарві Д., *Право на місто* / Д. Гарві // Спільне. – 2010. – №2. – С. 8–18.

4 Щодо подій, пов'язаних із боротьбою на Конtrakтовій (всередині кампусу та ззовні), див. газету «Сковорода»: <http://www.vcrr.ukma.kiev.ua/uk/skovoroda>



Традиція омивання пам'ятника Сковороди стала підмурком для сучасного громадського руху проти забудови Конtrakтової

кав'ярні та бари, книгарні, культурно-мистецькі центри й галереї.

Замість робити реконструкцію терміново, не маючи й уявлення про те, якою громада хоче бачити цю важливу для культурного життя Києва площу в процесі змін, слід винести це на окреме відкрите обговорення. Необхідний більш репрезентативний та обґрунтований спосіб дізнатися про думку громадян, із залученням до цього спеціалістів відповідних наукових галузей. Владі не можна дозволити прикриватися тим, що звична офіційна процедура громадських слухань вже відбулася, і не враховувати публічні заяви проти такого вирішення долі Конtrakтової, наприклад, з боку Києво-Могилянської академії (а надто, коли йдеться про нерелевантний пам'ятник Петру Могили).

І тут мова не лише про Конtrakтову площу, але й про плани комерціалізації Андріївського узвозу та вулиці Сагайдачного,

навіть, радше, про спосіб прийняття рішень щодо життя громади поза її участю. Усвідомлення того, що містяни не є пасивною масою, якою треба управляти, може дозволити розпочати публічні дебати стосовно політик простору в Києві, потреба в яких назріла вже давно. Плани реконструкції, затверджені для Подолу, прямують до вертикально організованого, дисциплінарно обмеженого простору, множення репрезентації влади в рамках національних, традиційних наративів у вигляді магістратів, церков, музеїв та кульмінаційного втілення «благого помислу» Вільяма Гесте з його креслення початку XIX століття.

Тому дуже важливо надалі наполягати на осмисленому, демократичному облаштуванні простору, виступаючи проти «омузеєвлення» та пам'ятного законсервовування просторів. Не існує єдиної піднесеної мети для проектування, неунікненної «історичної реконструкції», що нібито є незаперечним алібі для (медійно непристойної) забудови громадських місць. Щодо комплексу Гесте, то цього будинку навіть ніколи не існувало, щоб називати його історичним. Зрозуміло, що тут діє єдиний керівний принцип – продавати все більше простору, вилучати з нього все більше додаткової вартості, показуючи споживачеві дзеркало з псевдоцінностями. Інакших аргументів для того, щоб будувати комплекс Гесте, проти якого вже неодноразово висловлювались, і взагалі – забудовувати площу, – немає. Якщо уявити, як університет виносить на площу деякі свої способи існування, проектує результати своїх навчальних практик на неї, то як перетин громадян і громади студентства він міг би виробити певний вид спільної відповідальності як для участі в різних культурних подіях, так і в розв'язанні міських проблем. Сьогодні й тут важливо не відокремлювати міське та університетське життя, що протікають разом, щодня зумовлюючи нові зіткнення та схрещення різних соціальних кіл, ідеологічних позицій та інформаційних полів: університет не може дозволити собі існувати замкнено, бути витісненим із щоденного пульсування міста.



Виступ Академічного театру на ходулях на Конtrakтовій

Принцип поводження з простором, так чи так, завжди передбачає його захоплення, оскільки тут відбувається боротьба конкурентних способів його використання. Це привласнення здійснює не якесь владне абстрактне «воно», але той, хто перебуває на цьому шматку простору і зацікавлений тут бути. В нашій ситуації дикого периферійного капіталізму громадські місця втрачають свої функції, перетворюючись на частину грошового обміну, слугуючи інтересам тих, хто опинився при владі. Водночас у дискурсивному полі та полі низової політичної боротьби щораз гучніше постає проблема «права на місто». Жити за законами приватної власності – означає дозволяти «грошам» перегороджувати свій життєвий простір, на який усі насправді мають однакове право. Лиш зацікавлені в ньому будуть мотивовані боротися за право на Конtrakтову.



ВІД ГРОМАДИ ДО ПЛОЩІ: ПЕРША ДИСКУСІЯ В РАМКАХ ПРОЕКТУ «СТРАТЕГІЇ УРБАНІСТИЧНОГО МАЙБУТНЬОГО КИЄВА»

Текст: Ксенія Дмитренко

У сучасному Києві, що дедалі більше перетворюється на глобальне місто, насичуючись інформаційними вузлами, транспортними та міграційними потоками, площі продовжують відігравати роль ключових структурних елементів, складаючи квінтесенцію міста. Це особливо впадає у вічі в центрі столиці, де нараховується понад десяток великих площ, що потенційно могли б стати одними з найбільш привабливих просторів як для мешканців, так і гостей міста. Втім, парадокс полягає в тому, що, незважаючи на формальне включення у планувальний каркас, площі, фактично, припинили виконувати роль осередків громадської активності, а як публічні місця стають усе менш доступними. Саме цій проблемі й було присвячено подіумну дискусію «Київські площі: куди зникає публічний простір?», що відбулася з лютого в приміщенні Архітектурного клубу за підтримки Фонду ім. Г. Бюлля.

позиції

За словами Кирила Савіна, керівника Представництва Фонду ім. Г. Бюлля в Україні, йдеться про першу подію в низці дискусій, кінцевою метою яких є вироблення дієвої альтернативи стратегічного розвитку Києва з боку громадян. «Сьогодні на рівні міського муніципалітету розроблені Генеральний план м. Києва і Стратегія розвитку української столиці до 2025 року. В результаті запропонованих круглих столів на «гарячі» тематики, пов'язані із містобудуванням, до кінця цього року спільними зусиллями громадських ініціатив буде створено програмний документ із візіями майбутнього міста. Ми сподіваємось, що ідеї, включені до фінальної публікації, будуть враховані владою й матимуть реальний вплив на подальший розвиток Києва», – висловив своє сподівання пан Савін перед початком дискусії.

Захід мав на меті представити все розмаїття точок зору на проблему публічного простору в Києві. В своєму діагнозі сучасного стану київських площ та баченні перспектив їхнього розвитку спікери виходили з цілком різних позицій. До виступу було запрошено представників літератури, архітектури й громадського активізму, що дозволило проявити проблему в її опуклості, уникнувши дискримінації можливих зацікавлених сторін. На думку Ірини Соловей, модераторки дискусії, представниці творчої формації *Garage Gang Kollektiv*, лише таке розмаїття точок зору дозволяє досягнути проблему публічного простору в усій її комплексності й по-справжньому поставити нагальне питання щодо права громадян на місто.

ПРОСТІР В ЙОГО ІСТОРИЧНОСТІ

«В політиці повторної сакралізації публічного простору, що сьогодні спостерігається в Києві, можна бачити лише варварську рециклізацію, що відбиває все неподобство радянсько-пострадянського несмаку. Сучасні площі творить лише сама публіка, самі громадяни», – Оксана Забужко, письменниця.

Чим, власне, є публічний простір? Як ми його розуміємо? Чи можливо сьогодні дати єдино вірне визначення тому, що він собою являє, – визначення, яке буде схвалене нами всіма, чи, принаймні, більшістю? Відповідаючи на ці запитання, Оксана Забужко одразу внесла у просторове, географічне за своєю суттю, питання про часовий вимір історичності. «Я хочу усправедливити свою появу в цій дискусії з двох точок зору: по-перше, як киянка, і, по-друге, як письменниця, що прагне свідчити про свою добу і рефлексувати щодо її смислів», – розпочала свій виступ письменниця.

На її думку, цілеспрямоване руйнування публічного простору Києва почалося ще за сталінських часів. Власне, сьогодні ми лише спостерігаємо довготривалі наслідки цієї руйнівної політики. Отримавши Магдебурзьке право 1494 року, Київ здавна формувався як міщанське місто: площі, школи, бібліотеки та церкви створювалися на кошти можновладців (наприклад, Галшка Гулевичівна) і підтримувалися спільно силами місцевих громад (наприклад, Київське братство).

Київ як поселення позначали двома різними словами, що мали відмінні смисли: як «город», тобто місце, відгороджене від решти світу валами, вирване у стихії й захищене від зовнішніх ворогів; і як «місто», себто публічний, соціальний простір, створений станом міщан. Зазнавши розквіту за доби Бароко, публічні простори Києва утворили унікальну, пристосовану до особливостей місцевого ландшафту, структуру з локальними осередками на невеликих торгових майданах, організованих довкола церков. Ця структура продовжувала існувати й активно діяти ще на початку XX століття, численні свідчення про що зустрічаємо в літературі того періоду. Однак за 1930-х, в рамках насильницької політики десакралізації, ці локальні центри були стерті з лиця землі: в Києві було знищено більше 300 сакральних споруд. Відповідно, замість організованого, впорядкованого міста утворилось пустище – «простір розсипався, мов той картковий будиночок».

Радянські часи, керовані принципом «більше трех не собираться», не вельми сприяли загоєнню старих ран. Але з настанням 1990-х у київських площ з'явилася нова можливість для розвитку, пов'язана, насамперед, із громадянською активністю, з «революціями на граніті». Водночас, тенденція до відновлення церков шляхом реконструкції, що проявилась за часів



Дискусія привернула увагу широкої громадськості Києва

Незалежності, є радше загрозливою. Внаслідок об'єктивного процесу секуляризації, відбудовані заново церкви сприймаються як підробки і лише спотворюють наявні місця, анітрохи не повертаючи Києву його дореволюційний шарм.

ПОРОЖНІ МІСЦЯ, ЯКІ МАЄМО ЗБЕРЕГТИ

«На мою думку, головна проблема публічного простору в Києві полягає у відсутності сучасних підходів до його планування, адекватних з точки зору теорії та практики урбанізму. Те справді важливе, що ми сьогодні можемо зробити для київських площ, – це зберегти їх як порожні місця в забудові, де потенційно могли б збиратись містяни й відбуватись публічні події», – Віктор Зотов, архітектор.

Іншу точку зору на ту саму проблему представляли київські архітектори. На думку Володимира Приймака, головне занепокоєння серед професіоналів викликає те, як за ринкових умов проектування взагалі можливо зберегти публічний простір. Сьогодні проектний процес сконцентрований на окремих ділянках, виділених під забудову для приватних девелоперів. Архітектор, що виконує замовлення, фактично не має можливостей вийти за жорсткі межі тієї чи іншої території, а нові проекти, як правило, передбачають високу щільність і об'єм забудови. Водночас, альтернативне, соціально орієнтоване замовлення на проектування практично відсутнє: «Таких понять як «простір площі» і «простір вулиці» в сучасній українській проектувальній практиці просто не існує», – констатує пан Приймак.

Віктор Зотов, співзасновник Архітектурного Клубу, вважає, що подібна

відсутність концепції публічного простору віддзеркалює загальне нерозуміння його функцій та смислу, характерне для сучасних міст України. Наприклад, у Києві в цьому можна пересвідчитись, розглянувши проекти, пропонувані для озеленення парків, вулиць та скверів. «У проекті з благоустрою центральної частини Києва, представленому на останній містобудівній раді, переважають тимчасові «прикрашательські» засоби, відомі ще від радянських часів, тоді як фундаментальне бачення публіч-



Ігор Луценко, Віктор Зотов та Володимир Приймак

ного простору як середовища діяльності та комунікації – відсутнє», – прокоментував пан Зотов. Кількома наступними тезами архітектор закликав до розв'язання глобальних проблем, безпосередньо пов'язаних із сьогодишнім станом міських площ, таких як транспортні затори, домінування комерційної функції, неконтрольоване поширення реклами та ін. Одним із головних підходів до оздоровлення міського середовища має залишатись збереження незабудованих просторів, особливо в центральній частині міста.

ГРОМАДСЬКЕ ТВОРЕННЯ ПЛОЩІ: ПРЯМА ДІЯ І МАРКУВАННЯ

«Сьогодні публічний простір – це питання потреби киян у ньому. Скільки готові відстоювати, стільки і є», –
Ігор Луценко, активіст.

Про те, яким чином і за рахунок чого громадськості сьогодні вдається відстоювати публічний простір на практиці розповів Ігор Луценко, активіст громадської ініціативи «Збережи Старий Київ». На його переконання, в ситуації, що склалась довкола київських площ, проявляється протистояння двох культур: перша – це правова і громадська, що прагне зберегти публічний простір як невід’ємний елемент міської культури; друга – силова, що прагне цей простір захопити, привласнити.

Сучасну добу можна назвати добою неофеодалізму, – небезпека привласнення дамокловим мечем нависає сьогодні над багатьма існуючими публічними просторами. Втім, в окремих місцях завдяки зусиллям громадян цю небезпеку вдалось відвернути. Як переконливо свідчить досвід відстоювання таких небайдужих киянам місць як Пейзажна алея і сквер на Прорізній, запорукою успіху в таких випадках є підтримка громадян, як правило, місцевих мешканців, на всіх рівнях – юридичному, політичному, фінансовому. Публічний простір можливо зберегти, встановивши на ньому символічні знаки, які б вказували на його непорушну соціальну цінність, приналежність громаді. Але спочатку ділянку все одно слід буде «звільнити» від будівельних парканів шляхом прямої дії. «За радянських часів великі проспекти вдовж шосе розбудовували для того, щоб ними можна було пересуватися в межах дозволеного. Демократична культура виходить із того, що в публічному просторі можна робити все, що не заборонено. Сьогодні в Україні, на рівні колективної свідомості, публічний простір знецінено настільки, що відвернути його руйнування можна тільки посиляючись «на дітей». Ми втратили елементарну чутливість до того, що називається містом, а це – основа нашої державності, основа нашої демократії», – говорить пан Луценко.

Обговорення & критика

Позиції, оприаявлені на подіумі, склали лише частину дискусії, «затравку» для ширшого й глибшого обговорення. Подальше активне включення публіки дозволило не лише розвинути тему, а й проявити її найбільш гострі й суперечливі моменти. В цілому, обговорення дозволило досягти поступу в трьох напрямках. По-перше, вдалося значно розширити й збагатити саме уявлення про публічний простір. По-друге, – вказати на можливі реалістичні сценарії спільних дій з метою покращення стану київських площ. По-третє, – визначити низку проблем і проявити наявні суперечності, розв’язання яких могло б сприяти подальшому налагодженню спільних взаємодій.

ЯКИЙ ПУБЛІЧНИЙ ПРОСТІР НАМ ПОТРІБЕН?

Це питання турбувало більшість тих, хто взяв слово. З одного боку, через масштабні культурні, соціальні та економічні трансформації, що заповнили пострадянську добу, дедалі важче визначитися із тим, що саме складає публічний простір. Власне, за якими критеріями маємо відділяти його від приватного? З іншого боку, очевидно, що поняття публічного простору наповнене різними смислами – політичним, соціальним, історико-культурним. Чи можна говорити про те, що наразі якийсь один із цих вимірів, наприклад, політичний, мав би отримати головне значення?

На думку Олега Рудковського (Спілка кінематографістів), слід перенести наголос із простору – як просто матеріальної інфраструктури – на його змістовне наповнення, безпосередньо пов'язане з рівнем культури та спілкування громадян. Враховуючи це, можна говорити, що впродовж останніх десятиліть, внаслідок масових міграцій, рівень громадської культури значно знизився, що, своєю чергою, мало негативний вплив на стан публічного простору і, зокрема, київських площ.

Із погляду Владислава Каземірського (архітектор, автор проекту благоустрою для центральної частини Києва), публічний простір – це завжди результат глобальних соціальних перетворень, які Київ упродовж останнього сторіччя переживав уже не один раз, фактор, який ніколи не можна знімати з порядку денного. «Я б утримався від протиставлення «місто-село», про яке можна було почути від інших учасників обговорення. Новітня історія Києва нараховує кілька потужних міграційних хвиль, а нові мешканці міста формують його простір по-новому. Це, зі свого боку, змушує визнати, що Київ Булгакова зник разом із Булгаковим», – висловив свою думку архітектор.

ЯК ЗБЕРЕГТИ ІСТОРІЮ, НЕ ВІДМОВЛЯЮЧИСЬ ВІД ПРАГМАТИКИ ДІЙ?

Останні міркування сильно підважують «історичний» аргумент, висловлений Оксаною Забужко: чи справді «автентичний Київ», «Київ корінних киян» є адекватним критерієм оцінки спостережуваних процесів із погляду розвитку великого мегаполісу за доби глобалізації? З критикою політики «плекання історичного коріння» виступив Назарій Совсун («Центр візуальної культури»), який закликав до прагматизації візій і дій. Надмірний історизм легко перетворюється на консерватизм і може стати на заваді розв'язанню нагальних проблем, тоді як сьогодні стоїть питання про те, щоб повернути просторові його політичну функцію агори, де б громадяни збирались задля ухвалення спільних рішень із метою зміни життя в місті на краще.

На думку Віталія Атанасова (журналіст), дискусанти приділили недостатньо уваги розгляді справжніх макропричин того стану міського середовища, яке ми сьогодні спостерігаємо. Вони полягають у неолібе-

ральній природі сучасного політико-економічного режиму, орієнтованого, насамперед, на задоволення приватного інтересу. Без обговорення того, в які сектори економіки сьогодні спрямовуються інвестиції, і чи можуть бути задоволені соціальні інтереси громадськості за таких умов, неможливо ні прийти до розуміння того, що відбувається з київськими площами, ані, відповідно, зробити правильні кроки в напрямі до можливих змін.

ЯК МОЖЛИВО ДОЛАТИ РУЙНІВНІ МАКРОФАКТОРИ ЧЕРЕЗ КОНСТРУКТИВНІ ЛОКАЛЬНІ ВЗАЄМОДІЇ?

Втім, домінування системних, політичних та економічних макрофакторів зовсім не означає, що простору для дій більше не залишається. Про це засвідчили виступи представників інших громадських ініціатив.

Так, на думку Олексія Хавритенка («Старий Поділ»), перспективним є повторне освоєння простору площ і скверів силами місцевих громад. Як приклад можна навести Контрактову площу, будівлі якої могли б виконувати функцію музею. Проте цього не відбудеться, якщо громадськість не візьме на себе зобов'язання вироблення відповідної програми й боротьби за її впровадження серед експертів і органів влади. «Ми звертаємось, насамперед, до молоді – допомогти реалізувати ідею Контрактової площі як історичного заповідника й культурно-освітнього осередку, що міг би стати взірцевим прикладом для решти Києва», – говорить пан Хавритенко.

Ілона Рудницька («Urban X») вважає, що київські площі є чудовим місцем для розвитку субкультур та пов'язаних із цим подій, таких як фестивалі сучасного мистецтва й екстремальних видів спорту. «Сьогодні стоїть питання – чому публічний простір не використовується? Чим його можна наповнити?», – запитує пані Рудницька. Приклад інших світових міст свідчить, що справа тут у створенні галузевої мережі організацій, які могли б взяти на себе відповідну «гуртівну» функцію, об'єднуючи ті чи інші молодіжні ініціативи.

ПІДСУМОК. ПУБЛІЧНИЙ ПРОСТІР: ВІД МЕТАФОРИ ДО ПРОЕКТІВ

Загалом, дискусія, організована довкола проблеми київських площ, виявила плюралізм думок і щодо предмету обговорення, і до шляхів покращення міського середовища. Втім, саме це первинне «поживне» поле сприяло виявленню потенційних ліній напруги і можливостей подальшого структурування громадського дискурсу з метою розробки та втілення конкретних проектів.

За влучним спостереженням одного з учасників дискусії, протягом своєї історії Київ завжди нагадував комплексний, багатoshаровий ландшафт, складений з різних, не схожих один на одного, світів. Так само й сьогодні ефективна громадська політика мала б передбачати не придушення,



В обговоренні взяли участь представники місцевих громадських рухів Києва

але посилення всього розмаїття голосів, спрямованих на оживлення й збагачення міського контексту.

Звичайно, цей процес не може відбуватись без суперечностей і загострень, що розгортаються між громадськістю, з одного боку, і між професіоналами й владою – з іншого. Втім, динаміка цього процесу в жодному разі не має завершуватись прямим протистоянням, адже це неодмінно веде в глухий кут. Місто, як і будь-яка інша спільна справа, потребує вміння знаходити компроміси, а це, й

собі, передбачає здатність змінювати власну позицію на користь загального блага.

Наразі ж важливим є те, щоб розпочатий діалог був продовжений як на робочих зустрічах, що відбуватимуться в Будинку архітектора щочетверга, так і на подальших дискусіях, які планується присвятити не менш гострим урбаністичним проблемам; таким, як розвиток міського транспорту, впровадження у будівництво енергозбережних технологій та ін. Для того, щоб слова перетворились на дії, необхідно налагодити довготривалий і послідовний, але, водночас, достатньо гнучкий механізм ухвалення спільних рішень і координування спільних проектів із розвитку міського середовища. Перші здобуті на цьому шляху позитивні практичні результати на рівні локальних осередків могли б слугувати запорукою також і для зміни глобальних макрофакторів на рівні системи.

Александр Буряк:

«Украинские памятники...
находятся в запущенном
состоянии, потому что
они действительно плохо
исследованы»



Людмила Горделадзе:

«Кінотеатр “Жовтень” слід ...
виокремити як історико-культурний
осередок у забудові міста»

Михайло Собуцький:

«Архітектура конструктивізму/
постконструктивізму являє собою
величезний і на сьогодні дуже
малознаний культурний шар Києва»

ЗБЕРЕЖЕННЯ ІСТОРИЧНОЇ СПАДЩИНИ





АРХІТЕКТУРНА СПАДЩИНА XX СТОЛІТТЯ: ВІД ЗБЕРЕЖЕННЯ ДО ВИКОРИСТАННЯ

Текст: Ксенія Дмитренко

Дискусія, організована за підтримки Фонду ім. Гайнріха Бьолля, що відбулася в київському Будинку архітектора 12 травня, доповнила дискурс про урбаністичне майбутнє Києва ще одним виміром – історичним. Проблема збереження та охорони архітектурних пам'яток наразі викликає чимало обурення серед громадян, адже практика нового будівництва доводить, що історичне не є цінним і ним можна цілком пожертвувати заради інтересів забудовника. Учасники обговорення, що відбувалося у четвер, спробували підійти до цієї проблематики в дещо незвичний спосіб, звернувшись до архітектурної спадщини XX століття, – тобто спадку, серед якого виросло й продовжує мешкати більшість киян. У результаті вдалося торкнутися не лише проблематики збереження архітектурних пам'яток, але також і їхнього використання в житті сучасного міста.

ТЕОРІЯ

«Проблема архітектурної спадщини XX століття в Україні продовжує викликати сумніви, тоді як в Європі її давно вирішено завдяки дотриманню лише одного «золотого» правила – ретельно зберігати», – Михайло Собуцький.

Дискусія відбулася з нагоди відкриття фотовиставки «Конструктивізм і постконструктивізм у Києві: 1924–1941–1954». На великих вертикальних планшетах у залі засідань Будинку архітектора можна було оглянути світлини багатьох споруд, збудованих у перед- і післявоєнне десятиліття в таких районах Києва як Липки, Поділ, Куренівка, Соцмістечко, Верхнє місто та ін. До об'єктива потрапило ціле коло об'єктів найширшого призначення – від будинків партійної еліти на Липках до відомчого житла на Святошині, від авторських проектів 1920–1930-х років до післявоєнної типової забудови садибами у Соцмістечку.

Співавтор виставки та дослідник архітектури доби раннього модернізму **Михайло Собуцький** (він же і завідувач кафедри культурології Національного університету «Києво-Могилянська академія» (НаУКМА) – прим. Авт.) спробував охарактеризувати по-новому виявлений конструктивістський ландшафт Києва. В результаті розвідок, виконаних упродовж минулого року, в теперішній українській столиці вдалося нарахувати не менше 100 об'єктів, які за стильовими ознаками

можна ідентифікувати як конструктивістські. Звичайно, більшість зі споруд представляють «постконструктивізм» – т. зв. перехідний стиль, що сформувався у процесі переходу від авангардної Культури-1 до сталінської Культури-2, що надавала перевагу неокласичним формам. Це, втім, не робить відповідні будівлі менш цікавими для сучасних дослідників Києва. Навпаки, сьогодні саме ця (значно призабута) частина історико-культурної спадщини заслуговує на особливу увагу з погляду історії побуту, соціально-просторових структур та ролі у творенні простору політичних ідеологій. «Хочу наголосити, першою чергою, як культуролог, – архітектура конструктивізму/постконструктивізму являє собою величезний і на сьогодні дуже малознаний культурний шар Києва, який слід досліджувати й вивчати. Йдеться про розмаїття уламків епохи, що присутні в місті як житлові квартали, кооперативна забудова, численні будівлі культурної революції (кінотеатри, клуби і т. д.), і яким ми значною мірою й досі завдячуємо формуванню в Києві найбільш цінних і показових архітектурно-просторових ансамблів», – коментує пан Собуцький.

Незважаючи на наявність декору, відповідні споруди відрізняються виразними авангардними формами. Особливо це стосується таких деталей як опори, балкони, довгі скляні вітражі. Хоча чисті форми у Києві майже відсутні, локальний конструктивізм за своїми ознаками є цілком порівнювальним із архітектурою функціоналізму, що розбудовувалась в цей самий період у Західній Україні (Львів, Ужгород). А це, безумовно, дає підстави розглядати його як частину загальносвітової авангардної спадщини. Проте усвідомлення цього факту значною мірою залежатиме від того, наскільки вже сьогодні вдасться зрушити з місця процес вивчення відповідної доби в історії архітектури й міста, починаючи від завдання виявлення і реєстрації пам'яток.

У ролі опонента до першої доповіді виступив **Олександр Буряк**, завідувач кафедри загальної теорії архітектури Харківського державного університету будівництва та архітектури. На його думку, відповідні фрагменти київської забудови належать радше стилеві ар-деко, широко представленому у міжвоєнний період у США, Франції та Нідерландах. Утім, головна тема цього другого виступу стосувалася DOCOMOMO International або Міжнародної робочої групи з питань документування і збереження будинків, ділянок і сусідств Сучасного руху. «Докомомо» ставить перед собою завдання сприяти збереженню спадщини Сучасного руху, тобто архітектурних об'єктів та урбаністичних ансамблів, збудованих упродовж усього XX століття і приналежних до модерністської архітектури. Організацію було засновано 1988 року в Нідерландах, у зв'язку з усвідомленням значного зростання загрози знищення пам'яток раннього і пізнього модернізму. В 2002 році секретаріат DOCOMOMO International переїхав до Парижу, а з 2010 року він перебуває в Барселоні. Головою комітету «Докомомо» є Ана Тостоес, архітектор та історик архітектури, член іспанського відділу організації, професор будівництва та архітектури Лісабонського Технічного університету, а генеральним секретарем – архітектор Іван Блазі.

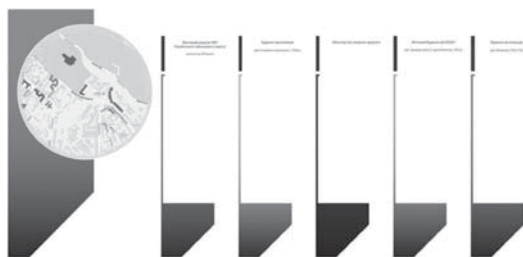


© Поліна Мошійська

Виставка «Конструктивізм і постконструктивізм у Києві: 1924–1941–1954» була покликана продемонструвати все розмаїття пам'яток раннього модернізму в українській столиці вздовж єдиного маршруту

Для того, щоб врятувати спадщину Сучасного руху від знищення, «Докомомо» вдається до цілої низки засобів – від освітнянських до прямих протестів у випадках загрози знесення тих чи тих пам'яток. Зокрема члени організації та більш широке коло причетних до справи осіб займаються інформуванням та популяризацією архітектури Сучасного руху серед громадськості, започатковують ініціативи з реєстрування відповідних пам'яток по всьому світу і складання відповідних списків об'єктів, які треба охороняти. Також організація розробляє спеціальні методи збереження модерністської архітектури, сприяє залученню фінансування для реконструкції, а також вивченню та поширенню теоретичного надбання Сучасного руху.

Від моменту свого заснування DOCOMOMO International пережила бурхливе зростання, затвердивши себе як основного гравця не тільки в галузі охорони пам'яток, але і в більш широкій галузі архітектурної культури. Плюралістичний міждисциплінарний характер DOCOMOMO International дає змогу об'єднувати один із одним заради співпраці істориків, архітекторів, урбаністів, ландшафтних архітекторів, екологів, викладачів, студентів і державних службовців. На сьогодні DOCOMOMO International включає 53 національні осередки і більше, ніж 2300 членів в Європі, Америці, Азії, Океанії і Африці.





Забудова 1930-х років на Липках



© Поліна Мишенська

Завдяки активним зусиллям членів організації модерністська архітектура перетворилася на один із найбільш популярних елементів масової культури: сьогодні у світі створено чимало видань і книжкових серій, присвячених саме цій тематиці. Окрім того, «Докомомо» докладає зусиль до того, щоб проводити тематичні бієнале, конференції та інші публічні події. У червні минулого року в Харкові з ініціативи науковців ХДТУБА та Львівської політехніки відбулися установчі збори українського осередку DOCOMOMO, що стало поштовхом до посилення уваги до спадщини авангарду з боку професіоналів та громадськості і в нашій країні.

ПРАКТИКА

«Сьогодні ми як громада маємо сформулювати завдання щодо розвитку суспільства і запропонувати їх владі, адже остання не має уявлення про те, що саме потрібно нам як містянам», – Людмила Горделадзе.

Подальша дискусія була присвячена переважно практичним питанням використання пам'яток архітектурної спадщини XX століття в сучасному Києві. **Людмила Горделадзе**, директорка кінотеатру «Жовтень», почала свій виступ із розлогого цитування статті «Перемога на культурному фронті», що вийшла друком у газеті «Пролетарська правда» до відкриття

кінотеатру на Подолі 29 січня 1931 року. На той час будівля кінотеатру (арх. Валеріан Риков), окрім кіно, пропонувала відвідувачам чимало інших занять і розваг: читальню та бібліотеку; гру в шахи, шашки, доміно. Кінотеатр був соєрідною «лабораторією пролетарської культури», що мала сприяти розбудові соціалізму, будучи взірцем для наслідування для інших районів міста.

Наразі ж чинна влада вже багато років поспіль намагається закрити кінотеатр, а приналежну йому земельну ділянку використати для нового будівництва. Для того, щоб відвернути цю загрозу, дирекція кінотеатру за підтримки місцевих громадських організацій вже кілька років судиться з київськими чиновниками. «Поки що всі суди (а їх до цього моменту відбулося 11) ухвалювали рішення на нашу користь», – розповідає про власний досвід боротьби пані Горделадзе.

Кампанія захисту кінотеатру «Жовтень» привернула увагу до його історії та пам'яткоохоронного статусу. Проте звернення до Головного управління культурної спадщини на чолі з Р. Кухаренко виявилися марними. За інформацією Управління, кінотеатр «Жовтень» не є архітектурною пам'яткою, а отже, не входить до реєстру історичних споруд, що підпадають під охорону з боку держави. У 2006 році колектив кінотеатру звернувся з офіційним поданням про надання «Жовтню» статусу архітектурної пам'ятки, проте позитивної відповіді так і не отримав.

На думку Людмили Горделадзе, кінотеатр слід не лише додати до реєстру пам'яток історії та культури, але також виокремити його як певний осередок у забудові міста. Так, довкола будівлі можна було б облаштувати спеціальну захисну зону з кінематографічною анфіладою та алеєю пам'яті. Ця ідея виглядає особливо слушною, враховуючи історію місця: на початку XX століття на місці кінотеатру розташовувалася садиба і дерев'яні крамниці відомого київського підприємця Якова Каплера, син якого – Олексій Каплер – за життя встиг здобути славу кінорежисера.

Останньою своєю доповідь на подіумі представила аспірантка НаУКМА, дослідниця Києва **Владислава Осьмак**. За її спостереженнями, архітектурна спадщина XX століття в цілому ще дуже мало представлена на рівні колективного несвідомого міста. Так, сучасна художня література і архітектурне краєзнавство зосереджені переважно на об'єктах, збудова-





Довоєнна забудова на Куренівці

© Тетяна Мошенська

них на межі XIX-XX століть. Видання ж, присвячені соціалістичному Києву, поки що можна перелічити на пальцях однієї руки. «Гадаю, це можна пояснити нашою актуальною замученістю до радянської культури. Ми все ще не можемо відсторонитися від свого власного досвіду, щоб поглянути на цей шар історії як на об'єкт, який можна досліджувати і аналізувати», – коментує пані Осьмак.

У зв'язку з цим слід особливо наголосити на критичному стані як законодавства, так і практики збереження та охорони архітектурних пам'яток у Києві. На жаль, профільне держуправління наразі радше сприяє їхньому знищенню і спотворенню, а от ефективної громадської альтернативи досі не створено. До того ж, до чинного реєстру архітектурних пам'яток, затвердженого ще за радянських часів, дуже важко додаються нові об'єкти. Проблема збереження архітектурної спадщини XX століття вимагає набагато більшої відкритості й публічності пам'яткохоронної діяльності, на противагу тій закритості й навіть секретності, які її оточують зараз.

ЗАВДАННЯ ПОПУЛЯРИЗАЦІЇ

Дискусія зібрала низку дослідників та активістів, які тим чи іншим чином виявилися причетними до ініціатив, пов'язаних із архітектурною спадщиною XX століття. Так, аспірантка НаУКМА **Юлія Скубицька**, що вивчає історію радянського побуту, винесла на обговорення питання про можливі шляхи трансформації конструктивістських пам'яток і зміну їхньої

функції у відповідності до потреб розвитку міста не тільки в Києві, але і в інших містах України. Архітектор **Олександр Бурлака** розповів про проект «Локальні модерні», присвячений об'єктам, збудованим за 1960–1980-ті роки в Азербайджані, Грузії та Вірменії. Цей проект із документування й вивчення модерністської архітектурної спадщини в колишніх республіках СРСР був ініційований австрійським куратором Георгом Шольгамером і наразі здійснюється в Україні за підтримки Центру візуальної культури НАУКМА. За результатами проекту заплановано відкриття фотовиставки.

Аспірантка НАУКМА **Надія Парфан** вважає, що проблеми, пов'язані зі збереженням архітектурних пам'яток XX століття, дають підстави для введення поняття «урбаністична спадщина», яке дозволило б поширити пам'яткоохоронне законодавство на цілі комплекси і квартали. Це могло б особливо стати в пригоді, враховуючи практичні складнощі, пов'язані зі збереженням таких об'єктів як райони старої житлової забудови, зокрема, селища для робітників.

Дослідниця **Світлана Шліпченко** виступила з гаслом «свободу треба практикувати», наголосивши на необхідності поживлення кооперації серед громадських ініціатив. Її підтримав архітектор **Ігор Степанов**, зробивши, зі свого боку, акцент на структурованій співпраці громадян із владою.

У результаті дискусії вдалося досягти домовленості про те, щоб спільно виробити низку принципів і практичних дій зі збереження архітектурних пам'яток XX століття, в т. ч. і задля внесення відповідних пропозицій у Стратегію розвитку Києва до 2025 року. Не менш важливими в цьому контексті видаються подальші просвітницькі заходи, спрямовані на популяризацію авангардної архітектури серед громадян.

(ПОСТ)КОНСТРУКТИВІЗМ У КИЄВІ

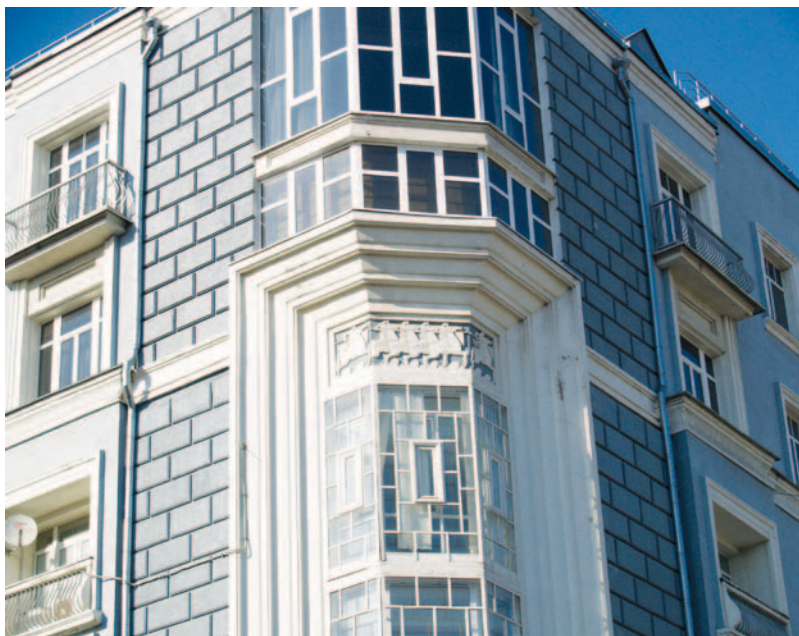
Фотоесей: Михайло Собуцький, Поліна Мошенська

Житловий будинок ЦК КП(б)У по вул. Грушевського, 9.
Арх. А. Бекетов, 1935 рік.





Комплекс будинків УВО по вул. Інститутській 15–21.
Арх. Й. Каракіс, 1935–1941роки.



**Житловий квар-
тал Українського
військового округу**
по вул. Січневого
повстання, 3.
Арх. Й. Каракіс,
1934–1936 роки.



Клуб НКВС по вул. Липський, 15–17. Арх. В. Осьмак, сер. 1930-х років.



Палац культури заводу «Більшовик»
на пр-ті Перемоги. Арх. Л. Мойсейович,
1931–1934 роки.



«Будинок сім'ї Хохлових» на пр-ті Перемоги, 43.
Арх. Г. Благодатний і М. Холостенко, 1937 рік.



Житловий будинок по вул. Пироговській, 2. Арх. Г. Шлаканийов, 1936–1938 роки.



Житловий будинок на розі
вул. Б. Хмельницького та
О. Гончара, 1930-ті роки.





Историк архитектуры и общественный деятель
Александр Буряк

ПРОБЛЕМЫ ОХРАНЫ АРХИТЕКТУРЫ СОВРЕМЕННОГО ДВИЖЕНИЯ В УКРАИНЕ

Текст: Антон Приходько

В мае представительство Фонда имени Генриха Бёлля в Украине организовало дискуссию, посвященную сохранению и использованию архитектурного наследия XX столетия в Киеве. Преподаватели, архитекторы, представители общественных организаций выступили с докладами, в которых попытались ответить на вопросы, какими объектами представлена архитектура Современного движения в Киеве; какую роль она выполняет в общественной жизни города; как власти решают проблему охраны памятников. Одним из участников дискуссии стал заведующий кафедрой общей теории архитектуры Харьковского государственного университета строительства и архитектуры, известный общественный деятель Александр Буряк. В прошлом году он возглавил харьковское представительство DOCOMOMO международного комитета по вопросам охраны архитектурного наследия XX столетия. Организация была основана в 1988 году в Голландии как реакция на то, что множество модернистских сооружений подвергались сносу или грубому обновлению, и сегодня имеет 59 представительств по всему миру. Александр Буряк выразил уверенность, что присутствие DOCOMOMO в Украине необходимо, поскольку только с ее помощью объекты Современного движения в Киеве, Харькове, Львове и Запорожье смогут обрести статус памятников, а ярчайшие ее образцы – стать частью всемирного архитектурного наследия. В интервью архитектор рассказывает о перспективах деятельности DOCOMOMO в Украине, ситуации с охраной национального архитектурного наследия и об особенностях восприятия модернистской архитектуры украинцами.

Почему в Украине образцы архитектуры модернизма не считаются объектами культурного наследия?

– У архитектурного модернизма в этой стране очень трудная история. После сталинского переворота 1929–1933 годов он стал объектом ожесточенной критики, был объявлен не нашим, наносным, неправильным. Потом, в течение следующих 25 лет, советская теория архитектуры старательно доказывала, что наша страна идет в ногу со временем, а

все остальные нет. Рискну предположить, что массовый вкус воспитан именно этими 25-ю годами сталинской архитектуры.

Конструктивизм, вернее, авангард 20–30-х не многочислен – строили мало. Харьков в этом смысле является одним из исключений. Когда иностранцы приезжают в Москву знакомиться с советским конструктивизмом и, обойдя московские памятники, спрашивают, - «Что вы можете нам порекомендовать еще?» - им, как правило, предлагают на выбор два адреса – Екатеринбург

(т. е. бывший Свердловск) и Харьков. В нашей стране конструктивизм не успели еще начать, как тотчас пришлось заканчивать. Эта архитектура как художественная ценность в массовом сознании не отпечаталась, потому что она формально простая, «барачная», а ее выразительность доступна лишь специально воспитанному глазу. Многие объекты были построены наскоро и – в силу тогдашней разрухи – из не очень качественных материалов.

После 1930 года в течение четверти века этой архитектуре в административном порядке было запрещено иметь ценность; поэтому ее немилосердно переделывали, не ремонтировали вообще или ремонтировали на скорую руку, а то и перестраивали, закладывая окна, обламывая балконы. Причем это продолжалось не до 1955 года, когда конструктивизм начали идеологически оправдывать и возвышать, а гораздо дольше. Памятники авангарда продолжали ломать вплоть до брежневской эпохи.

С одной стороны, свои первые исследования уже писали Хан-Магомедов и Хазанова, уже издавались о конструктивизме толстые компендиумы по-русски и по-немецки (напр., «Поиск и эксперимент» – *Suche und Experiment*). С другой стороны, в эти же годы харьковский Клуб строителей – маленький шедевр конструктивизма, сделанный московскими членами ОСА, Малоземовым и Милинисом и харьковчанином Штейнбергом, – взяли и, из лучших побуждений, расширили и перестроили. Так и стоит он сейчас внутри новой отвратительной шкуры, которую надели на него в хрущевские годы.

Когда во время перестройки стали набирать силу «новые» русские и украинцы (те люди, которые сейчас стали заказчиками на архитектуру), частыми были такие беседы: «Вот скажи, а чего теперь не строят классику? В смысле, без колонн, без фронтонов?». Эти люди внутренне готовились к тому, чтобы архитектура, заказанная ими сначала для себя, потом для фирмы, а затем и в коммерческом масштабе, выражала их представления

о красоте, гордости и престиже. А воспитаны они были родителями, выросшими среди дворцов сталинской эпохи, и это воспринимали как красивое и благородное.

К этому следует добавить полный ноль архитектурного воспитания не только школьной, но и студенческой молодежи, и, конечно же, общественности. Одна из наших аспиранток в доперестроечные годы начинала работу над диссертацией на тему «Архитектурное просвещение общественности в России к. XIX — нач. XX вв.». Работу она делала в основном на материале Харьковского университета. Хотя систематической подготовки архитекторов там не велось, но в 1912 году в этом учебном заведении осуществлялось 12 (двенадцать!) разных видов просветительской работы с общественностью в области архитектуры: выставки, лекции, экскурсии, симпозиумы и т. п. Сегодня эта работа вообще никем не проводится, а потребителя все-таки надо воспитывать. Ведь у нашего нынешнего потребителя архитектурного вкуса нет и «сам собой», без специальных усилий, появиться он может разве что поколения через два.

Надо так строить архитектурное просвещение, чтобы у людей, которые сегодня имеют деньги и генерируют неквалифицированный запрос на архитектуру, появились дети, которые будут стыдиться эстетических вкусов своих родителей и начнут заниматься своим архитектурным вкусом систематически. Правда, и сегодня бывают случаи, когда к нам приходят молодые бизнесмены и просят прочесть им на дому, скажем, цикл лекций об архитектурных стилях. Это нормальные люди: они чувствуют, что бабки есть, а что с ними делать – непонятно, и хотят узнать культурную норму, чтобы не выбрасывать деньги на дешевку.

В отечественной теории и истории архитектуры украинскому конструктивизму повезло ничуть не больше. Взять хотя бы Харьковский Госпром – наверное, самую большую и яркую довоенную реализацию Современной архитектуры вообще в

мире. Со времени его создания лет 75 о нем вообще не было никакой литературы. Первая архитектурная диссертация о Госпроме была защищена два года назад. Впрочем, это даже не удивительно. На самом деле, при Сталине, т. е. вплоть до 1955 года, этого нельзя было делать, конструктивизм был в идеологической опале. При Хрущеве, после 1955 г., произошла идеологическая реабилитация отечественного конструктивизма и началось бурное развертывание исследований архитектуры 20-х гг., но не у нас, а сначала в Москве. У нас это просто некому было делать. Хрущев ведь позакрывал половину архитектурных факультетов в стране, в т. ч. и в Харькове, и где-то до 1965 года у нас тут никто не теоретизировал. Потом еще много лет не было ни одного теоретического Совета в Украине, наши аспиранты защищались в Москве.

А когда наконец встрепенулись и были уже готовы этой темой заняться, в брежневские годы, опять-таки в Москве в порядке ресталинизации это направление исследований искусственно удавили. Я знаю людей, которые потеряли молодость и карьеру, а некоторые просто умерли из-за этой перемены направленности. Отношение государства к модернистской архитектуре всегда было неблагоприятным. С. О. Хан-Магомедов прорвался, с ним еще два или три человека, а потом все оборвалось и обвалилось.

Какие органы власти отвечают за охрану архитектурных памятников в Украине?

– В Украине нет нормально действующей системы охраны памятников. Не может одно и то же ведомство отвечать и за развитие города, и за охрану памятников. Это прямо противоположные функции. У нас вплоть до последнего времени эта функция сосредоточена в областных управлениях архитектуры. Однако последние, прежде всего, несут ответственность за пространственное

развитие, а функция охраны памятников выступает подчиненной по отношению к основной. Слава Богу, что не городские архитектурные власти отвечают за охрану памятников, иначе снесли бы все, поскольку город непосредственно занят выявлением мест для нового строительства и памятники ему всегда мешают. Это относится не только к современной архитектуре, но и к любым памятникам вообще. Причем, как правило, вред, нанесенный памятникам архитектуры, оказывается гораздо более глубоким и далеко идущим, чем непосредственно разрушение одного отдельно взятого дома. Например, еще в 1970-е годы в самом центре Харькова в начале ул. Пушкинской были снесены три двухэтажных домика XVIII века, одни из последних, которые вообще имелись в нашем сравнительно молодом городе. Образовался провал в уличном фронте, а затем постепенно один за другим завалили все домики, стоявшие в этом квартале. Тридцать лет этот квартал простоял пустым – огромная лысина в историческом ядре городского центра. Лет пять-шесть назад на этом месте вырыли огромный котлован под тридцатипятиэтажный офисный центр. Но пока что в эту яму понемногу ползут другие памятники архитектуры, в том числе библиотека Короленко, построенная Алексеем Бекетовым, одна из лучших библиотек Европы. А все из-за того, что администратор решил прибрать место для чего-то новенького в центре и завалил три ветхих домика XVIII века.

Функция охраны и реставрации должна быть отделена от функции управления развитием и выделена в отдельную властную вертикаль, то есть должна подчиняться Киеву и не иметь регионального подчинения, потому что регион всегда найдет способ памятник улучшить либо подвинуть. В Польше, например, во всех городах есть должность главного реставратора – *generalny konserwator zabytków*. Он может не обращать никакого внимания на то, что ему говорят местные власти, а слушать только экспертов и своих



© Владимир Склиаров

Госпром со двора

начальников в Варшаве. Это позиция достаточно благородная и уважаемая – с ним приходится считаться.

Как определяют культурную ценность того или иного архитектурного объекта?

– Основной критерий в цивилизованном мире – это количество публикаций и исследований, посвященных объекту. Ценность существует в пространстве культуры. Если о памятнике пишут, если он является основанием для серии публикаций, если на него ссылаются в связи с другими этапами истории в плане сравнения или как на точку отсчета, – его нельзя не сохранить. В этом смысле украинские памятники вообще, и памятники современной архитектуры в особенности, находятся в запущенном состоянии, потому что они действительно плохо исследованы. Кстати, международная организация по охране модернистской архитектуры *DOCOMOMO*, созданная в 1988 году, так и называется – «Рабочая группа по документированию и охране памятников, участков и комплексов архитектуры Современного движения». Прежде всего, памятник должен быть описан и исследован. Должно быть высказано первичное мнение экспертов и

собрана вся библиография об этом памятнике. Если памятник не описан, то это, как правило, вновь раскрытый памятник, который является предметом отдельной дисциплины – архитектурной археологии. Как это ни смешно, большая часть памятников современной архитектуры на Украине должна стать предметом изучения архитектурной археологии, потому что о них никто никогда не писал, и они фактически являются новыми открытиями.

Главным защитником современной архитектуры пока является капитальность самих зданий и сравнительная значимость организаций, которые в них сидят. Просто владельцы и пользователи, как правило, свое гнездо уважают и ломать-обезображивать не дают. А задача исследования и грамотной культурной охраны – пока задача будущего. Если повезет, и во второй половине столетия Украина станет европейским союзным государством, я просто завидую тогдашним реставраторам. Работы будет масса – откапывать из-под наслоений, реконструировать, восстанавливать по фотографиям.

Какие образцы Современного движения в Украине должны получить статус архитектурного памятника в первую очередь?

– Есть такой документ – «Свод памятников». Он является основанием для присвоения той или иной категории охраны. Памятники бывают у нас местного значения, всеукраинского и включенные в тот или иной международный реестр. Мечта – удостоиться включения в список всемирного наследия ЮНЕСКО. Из современной архитектуры в нашей стране в этот список пока ничего не

попало, да и вообще современной архитектуры в этом списке немного. Памятник с состоявшейся репутацией – это Госпром. Его действительно надо включить и, может быть, это потянуло бы за собой и более широкие последствия. Ведь, по современному представлению об аутентичности памятника, его окружение тоже должно подвергнуться определенному изменению. В понятие аутентичности памятника входит не только соблюдение исторической достоверности, стилистической чистоты и так далее, но еще и условия для доступа к нему туристов. Надо иметь возможность памятник смотреть, чтобы он действительно был памятником всемирного значения. Если вблизи от памятника негде поставить автобус для туристов, он уже не может воспитывать.

У Госпрома есть еще соседи. Это огромное здание Национального университета им. В. Н. Каразина. Оно было построено сразу вслед за Госпромом, называлось тогда Домом проектов и в нем размещались все ведущие проектные бюро Украины. Дом проектов, построенный тем же автором, что и Госпром, – замечательным ленинградским архитектором С. Серафимовым, – был выдержан в духе современной архитектуры, но был, пожалуй, еще совершеннее и элегантнее. Во время войны Дом проектов сгорел, а после войны подвергся реконструкции. Она не была завершена, потому что умер Сталин и стиль на ходу изменили, получилось довольно уродливо. Однако все, что было на нем наклеено в начале 1960-х, – карнизы, лопатки, керамическая плитка, – может быть легко снято. Конечно, возвращение первоначального вида огромному зданию – это процедура довольно дорогая, но технически вполне выполнимая. И вот если бы Госпром попал в список всемирного наследия (а те искажения, которые с ним произведены, тоже не необратимы), тогда можно было бы думать и о возвращении первоначального вида университету. Тогда фрагмент самого большого, а может быть, и вообще единственного в мире кон-

структивистского ансамбля будет сбережен для мировой культуры.

Расскажите о деятельности международной организации по охране архитектурного наследия *DOCOMOMO*. Что нужно сделать, чтобы *DOCOMOMO* начала действовать в Украине?

– В стране должны появиться сильные общественные организации, занимающиеся охраной наследия. Они не зависят от выборов, существуют не в пространстве бюджета и меняющейся политической конъюнктуры, а в пространстве культурных связей внутри страны и за рубежом. У нас много говорят про организации гражданского общества, но не совсем понимают, что это могут быть только организации мирового масштаба. *DOCOMOMO* – одна из таких организаций. Она имеет узкую специализацию – документирование и сохранение архитектуры Современного движения, – для Харькова с его правительственным центром, для Львова с его доверенным функционализмом, и для Запорожья с его ДнепроГЭСом, включение в орбиту деятельности *DOCOMOMO* оказалось бы чрезвычайно полезным.

Мы готовимся к проведению международной конференции по охране украинского архитектурного авангарда. После ее проведения у нас будет достаточно оснований, чтобы представить украинский центр *DOCOMOMO* на всемирном конгрессе организации в Финляндии летом 2012 года. Прошлым летом мы создали в Харькове инициативную группу, подготовили обращение к международной штаб-квартире *DOCOMOMO* в Барселоне, и там это было благосклонно принято. После этого в Киеве мы встречались с генеральным секретарем *DOCOMOMO* Иваном Блази и обсудили программу, по которой сейчас действуем. На уровне архитектурных властей отношение к *DOCOMOMO* очень теплое. Образованные люди понимают, что от появления украинского центра этой организации все только выиграют. Есть, конечно,

вопросы с финансированием: никаких централизованных денег не будет. В манифесте *DOCOMOMO* одной из задач является «изыскание источников». Отношение к фандрайзингу в нашей стране – это еще один из элементов недостатка культуры. Как-то я был на семинаре по современной архитектуре в Дельфтском техническом университете в Голландии, и мне как участнику выдали книжечку, подготовленную организаторами, в которой был приведен список спонсоров. Семинар был небольшой, человек на 35, четырехдневный, а в списке спонсоров – 26 позиций. Скорее всего, каждый из спонсоров дал по 50–100 гульденов, то есть 75–150 долларов, а спонсорское участие университета выразилось в том, что он бесплатно предоставил зал.

Может ли Украина обойтись без иностранных организаций в решении проблемы охраны архитектурного наследия?

– Главное в охране памятников – это создание регулярных и плодотворных культурных и научных контактов между украинскими и западными архитекторами. Вот когда присутствие украинца на конгрессе или конференции *DOCOMOMO* станет не эпизодом, а необходимой повседневной реальностью, тогда только можно будет говорить, что дело сдвинулось с мертвой точки. На самом деле сохранять камни, восстанавливать штукатурку, обновлять фасады – дело простое, технических проблем здесь нет. Главное – изменить моральный климат, направление условий. Это задача на ближайшие пять лет. Просто об этом должны писать, идти телевизионные передачи, устраиваться конференции попеременно тут и там, а с выставками

украинского конструктивизма мы должны ездить по всей Европе. Тогда мы приходим к своему начальству и говорим: «Ребята, ну что такое? В Амстердаме понимают, в Риме понимают, в Москву зовут, а вы что?». Других путей нет.

В области охраны культурных памятников происходит то же, что и в области экологии. Стратегия наших экологов контрпродуктивна. То, что они со всеми дерутся и кусаются, загнало их в общественный угол, сделало маргиналами. Те же поляки свои природоохранные законодательство и индустрию обновили и сложили заново еще в середине 1990-х, к общему восторгу своих и западных инвесторов. И я думаю, что причина, по которой у нас экологический сектор по-прежнему на нуле, заключается именно в конфронтационной позиции местных зеленых. Вместо того, чтобы показывать своему начальству, как оно может заработать на этом, они устраивают демонстрации, ложатся под бульдозеры и по-разному нарушают общественный порядок.

То же самое с памятниками архитектуры, истории и культуры. Выведение людей на баррикады и маленькая победа оборачиваются потом глубоким охлаждением отношений на годы, и ситуация в результате становится хуже. Здесь возможна только одна стратегия: стать на сторону своего оппонента в предположении того, что он не злодей, а человек, занимающий определенную позицию, связанный обязательствами, бюджетами и сотней других обстоятельств; понять его точку зрения и его возможности – и действовать в радиусе его ближней зоны развития. Не следует требовать от людей невозможного – лучше искренне благодарить за то, что они в рамках возможного все-таки сделали хорошо, а не плохо.

Ксенія Дмитренко:

«Яким чином можливо перевести проявлені ідеї, концепції та рівень взаємодій у міське повсякдення?»



Наталия Кондель-Перминова:

«Сегодняшний город – это город автомашин, агрессивно вытесняющих людей»



Кшиштоф Навратек:

«Поки що суперечності містобудівельного розвитку важко розв'язати через "баланс інтересів"»



УЧАСТЬ
ГРОМАДЯН
У РОЗВИТКУ
МІСТА



КИЇВСЬКИЙ ПУБЛІЧНИЙ ПРОСТІР: МОЖЛИВОСТІ СТРУКТУРНИХ ПЕРЕТВОРЕНЬ

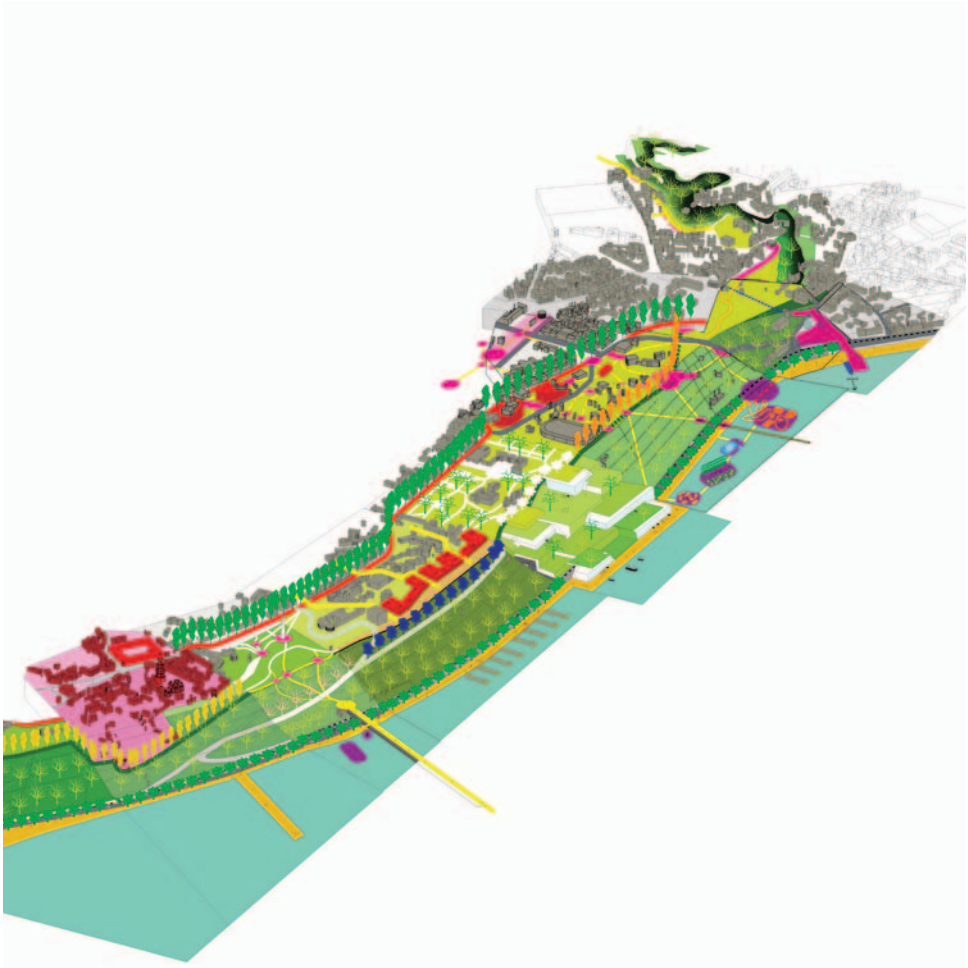
Ксенія Дмитренко

За останні п'ять років громадсько-орієнтованим проектувальним осередкам та ініціативам у Києві вдалося виробити цілу низку продуктивних ідей щодо можливого розвитку публічного простору та ландшафту в центральній частині міста. В цій статті здійснено спробу підсумувати цей досвід шляхом виокремлення найважливіших ідей та сценаріїв, що постали внаслідок згаданого процесу. Водночас, авторка прагне показати, що подальша перспектива вироблення та закріплення демократичних інструментів розвитку міста залежатиме від впровадження у життя більш сталих механізмів взаємодії суб'єктів, залучених до містопланування, – зокрема шляхом генерування дієвих структур опосередкування на кшталт Міжнародної будівельної виставки в Німеччині (IBA).

ІСТОРІЯ ПРОЕКТІВ

Для того, щоб зробити крок уперед, часто доводиться спершу поглянути назад – озирнутися, щоб зрозуміти, що відбулося до сьогодні. Цей текст з'явився на основі низки дискусій, що відбулися навесні 2011 року під егідою Фонду ім. Г. Бюлля, проте відправною точкою для нього є 2007 рік, коли й почалося формування орієнтованого на громадськість архітектурного та проектувального середовища в Києві.

До витоків цієї нової ситуації спричинилося кілька подій – і молодіжна виставка *Wonderland.ua*, з якої бере свій початок на сьогодні вже широко відомий міжнародний архітектурний фестиваль *CANactions*, і міжнародні конкурси на «Мистецький Арсенал» та «Благоустрій центральної частини Києва до 2012 року та на перспективу»; і заснування «Архклубу» в Києві, й, власне, розробка українськими фахівцями великих містобудівельних проектів, таких, як Концепція регенерації Київської фортеці та План зонування Печерського району. Одним із головних результатів цих взаємодій та напрацювань, окрім формування жвавого та відкритого простору для ухвалення рішень та спілкування стосовно долі нашого міста, стало також цілісне бачення концепції та механізмів сталого розвитку центральної частини Києва, включаючи найважливіші його території, зокрема київські пагорби, Набережну Дніпра, комплекс Київської



Концепція розвитку території київських пагорбів у проєкті *Green Capital*, розробленому на воркшопі «Edge. Межа. Край», 2010 р.

фортеці та історичні квартали, насичені архітектурними та культурними пам'ятками. Авторці хотілося б представити досвід попередніх років у вигляді певної хронології з виокремленням ключових етапів, ідей та досягнень, що їх слід вважати спільним надбанням всіх містян, причетних до сучасного розвитку Києва.

Отже, **2007 року** була оприлюднена **Містобудівельна концепція регенерації історико-культурного комплексу Київської фортеці**, виконана творчою майстернею Володимира Шевченка за співпраці інших профільних установ на замовлення КМДА, а саме – Київського управління архітектури на чолі з Василем Присяжнюком. У цьому проєкті вперше постало питання про необхідність створення цілісного культурно-рекреаційного комплексу в Києві вздовж правобережних схилів Дніпра¹. Усвідомлення необхідності формування єдиної

¹ Владимир Шевченко: «Нужно создавать единый туристический и культурно-рекреационный комплекс». Интервью. – АСС 3.2007. – С. 86–98.



© CANotions

Схема з проекту «Нижній Київ» акцентує на провідній ролі пагорбів та Дніпра як блакитно-зеленої осі Києва

концепції розвитку міського центру було пов'язано з форсуванням робіт зі створення КММК «Мистецький Арсенал». Проект охопив територію загальною площею 300 га в центрі Києва; основний акцент було зроблено на необхідності реконструкції Київської фортеці. Остання включає кілька укріплень та територій, різних за історичним походженням, планувальними особливостями та роллю в міській структурі. Володимирів Шевченку та його команді вдалося розібратися в походженні та планувальних особливостях кожної з цих частин, тому до фундаменту планувального бачення майбутнього фортеці було одразу закладено гетерогенний підхід. І нарешті саме під час розробки проекту цієї концепції було остаточно закріплено усвідомлення того, що реалізація таких заходів потребує впровадження інноваційних законодавчих механізмів та моделей інвестування, які би були орієнтовані на розвиток туристичного бізнесу, культурно-освітніх інституцій і, водночас, збереження історичного середовища.

Майже паралельно зі створенням концепції розвитку Київської фортеці (так само на замовлення КМДА) відбувалася розробка **Зонінгового плану Печерського району**, яку вдалося оприлюднити **2008** року. Цей проект було виконано Інститутом урбаністики на чолі з відомим вітчизняним спеціалістом в галузі містопланування Генріхом Фільваровим. Майже як за сценарієм розвитку фортеці, проект для Печерська так само відрізнявся величезним масштабом, охопивши 400 га території в центрі Києва. Важливу роль у ньому відіграла історико-культурна складова – так, проектувальники з Інституту урбаністики виявили більше 1000 архітектурних пам'яток на території Печерська, й на основі цього було розроблено схему розміщення історико-культурних об'єктів. Однією з найвагоміших складових зонінгового плану слід вважати формування туристичної осі на пагорбах вздовж Дніпра, яка б стала основою для створення сітки туристичних маршрутів та поєднання розрізнених на сьогодні культурно-історичних ансамблів. За словами пана Фільварова, це дозволило би зберегти унікальні осередки Печерська попри невідворотні зміни в образі київського центру².

² Генрих Фильваров: «Сохранить старый образ Печерска невозможно». Интервью. – АСС 1.2008. – С. 80–91.

2009 рік був відзначений оголошенням результатів міжнародного **архітектурного конкурсу на «Мистецький Арсенал»**. Попри всі видимі недоліки – фактичну відсутність у розробці планувальної програми громадської думки й надвисоку щільність забудови – конкурс, організований державним підприємством «Мистецький Арсенал» та відомим світовим провайдером архітектурних змагань *phase eins*, виявився однією з найбільш значущих архітектурних подій за всю історію незалежної України. Вперше вдалося зорганізувати справді високопрофесійний захід із дотриманням об'єктивних умов участі та міжнародним журі. В конкурсі взяли участь 21 архітектурна компанія з 15 країн світу, серед них такі всесвітньовідомі архітектори, як *Asymptote Architecture* (USA), *David Chipperfield* (GB), *Schmidt Hammer Lassen Architects* (DK). За підсумками другого туру переміг проект *Arata Isozaki Architects* (JP) під назвою «Історичні шари». І хоча реалізація ідей відомого японського архітектора на території Арсеналу залишається під великими сумнівом, завдяки конкурсу українські глядачі – як професіонали, так і пересічні громадяни – отримали змогу побачити ціле розмаїття ідей щодо того, як могло би виглядати креативне містечко біля Києво-Печерської Лаври з погляду світової спільноти³.

Нарешті, 2010 року архітектурним бюро *Zotov&Co* (голова – Віктор Зотов) за підтримки Національної Спілки архітекторів України було організовано **міжнародний архітектурний воркшоп «Edge. Межа. Край»**. Щодо формату та мети заходу, то, зі слів куратора воркшопу, відомого російського архітектора Євгена Асса, йшлося радше про експеримент⁴. Це, втім, не стало перешкодою для появи нової форми командної співпраці між архітекторами та більш ефективного способу представлення на суспільному рівні плодів цієї співпраці. Під час воркшопу було розроблено три комплексні проекти з розвитку території пагорбів; саме



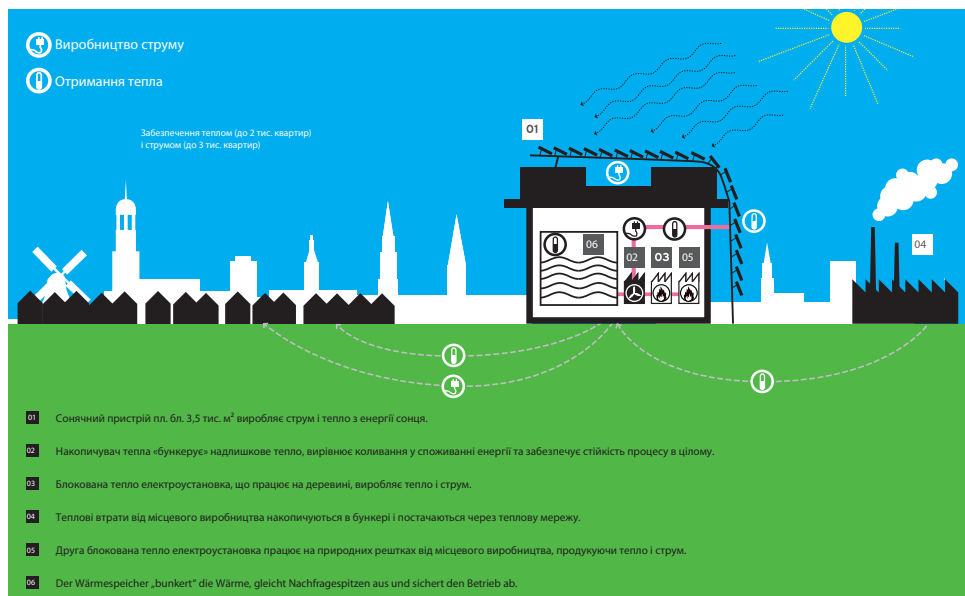
Променад на набережній Дніпра, запропонований в рамках проекту «Нижний Киев» на воркшопі «Edge. Межа. Край»

3 Загальну аналітику та представлення найцікавіших проектів конкурсу на «Мистецький Арсенал» можна знайти в публікації Дмитренко К. Конкурсні заручини з владою: можливості опору на рівні архітектури. АСС 1.2009. – С. 44–73.

4 Евгений Асс: «То, что мы здесь затеяли, любопытно пусть даже в качестве провокации». – АСС 2.2010. – С. 58–61.

ці проекти згодом було представлено широкій публіці на фестивалі *CANactions*. Серед проектних ідей слід особливо наголосити на значущості багатозарового підходу до реконструкції пагорбів (проект групи А), що передбачав формування для тих чи інших фрагментів території особливих зон, які б відображали специфіку окремих мікрорегіонів, а також визначення провідної ролі Дніпра та островів як блакитно-зеленої осі розвитку міста (проект групи В). Загалом фестиваль яскраво засвідчив потенціал міжнародної співпраці щодо розвитку проектів, важливих у контексті всього міста, а також виявив ефективні способи донесення смислів професійного доробку до містян за рахунок співпраці з мас-медіа.

Підсумовуючи, можемо говорити про те, що низка проектів, ініційованих в процесі співпраці між муніципалітетом, архітекторами та міжнародною спільнотою експертів упродовж 2007–2010 років, дозволила виробити стратегічне бачення майбутнього історичного центру Києва (разом із територією пагорбів та набережною), орієнтоване на збереження культурної спадщини та довкілля, а також його сталого розвитку на основі туристично- та креативно-орієнтованої економічної моделі. Серед основних планувальних концепцій слід особливо відзначити реконструкцію комплексу Київської фортеці, створення культурно-музейного комплексу на території «Арсеналу», розвиток публічних та рекреаційних просторів на ландшафтних територіях вздовж Дніпра. В цей період вдалося не лише розробити відповідні проекти, але й частково, можна сказати, в рамках експерименту задіяти новітні форми суспільно значущого міського планування, такі як міжнародний конкурс, фестиваль і проектні майстерні. Наразі найбільш гостро постає питання таке – яким чином можливо перевести проявлені ідеї, концепції та рівень взаємодій у практичну площину, так, аби вони знайшли своє відображення у повсякденні міста.



Енергетичний бункер – перетворення на екоелектростанцію



Енергетичний бункер – один із ключових енергозбережних проєктів в рамках *IBA Hamburg*

© HHS – Heger Heger Schieff Planer + Architekten AG

МІСТО В КОНТЕКСТІ КАПІТАЛІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ

Огляд, представлений в першій частині цієї статті, заряджений оптимізмом. Ми справді можемо говорити про те, що архітектурна спільнота в Києві повноцінно долучилася до процесів демократизації в Україні, зокрема на рівні міського середовища. Проте все може виглядати інакше, якщо кинути погляд на стан справ у місті. На рівні міської дійсності в цей же час спостерігається посилення загальної тенденції до зuboжіння та занепаду публічного простору, рівень яких досягнув розпачливого розмаху.

Чим зумовлений цей розрив між бажаним та дійсним і як маємо на нього реагувати?

Упродовж останніх років тиск інвестиційного девелопменту на центральну частину Києва завдяки економічній рецесії хоча й не став тотальним, проте зарано було б говорити про його зменшення. Про те, що інвестори, бажаючи отримати на київських пагорбах тільки прибуток, так і не відступили від червоної лінії, свідчить безперервне продовження висотного будівництва в центрі. Йдеться про новозведені багатоповерхівки на Липках, у Маріїнському парку та на Аскольдовій могилі, які радикально й невідворотно змінюють київську панораму. Друга з основних ознак посилення негативних тенденцій – розпачливий стан київських площ. Вздовж пагорбів розташовані найбільші площі міста – Львівська, Конtrakтова⁵, Поштова, Європейська та Арсенальна, – які на сьогодні влаштовані настільки невтішно, що відіграють радше антигромадську роль. До цих очевидних фактів додається цілкова відсутність демократичних механізмів управління розвитком міста: до сьогодні відвернути падіння чергового зеленого або публічного осередку можна було лише натиснувши на стоп-кран прямої дії або безпосереднього громадянського опору.

⁵ Щодо ситуації довкола реконструкції Конtrakтової площі див.: Дмитренко К. Історична мить Конtrakтової. – <http://commons.com.ua/archives/8218>, а також інші статті у розділі «Публічний простір» цього збірника.

Тоді на рівні громад, професіоналів та влади все ж відбулося усвідомлення того, що стан речей, за якого спостерігається систематичне руйнування громадських та історичних просторів у Києві через спрямування інвестиційних потоків та налагодження безоглядного будівельного виробництва, і якому протистоять купки обеззброєних містян, насправді довгостроково не є вигідним ні для кого. Саме це сприяло розробці нових Стратегій розвитку та генерального плану Києва, на які багато хто покладається задля нормалізації ситуації. Втім, як видається авторці цієї статті, схожі механізми залишаються неефективними без врахування катастрофічної ситуації в сучасному українському суспільстві, яке, переважно, залишається пасивним споживачем технологій світового рівня, вже давно не відтворюючи на національному рівні інституцій, притаманних розвиненому суспільству, таких як громадськість, освітня та профільні експертні галузі. Ні для кого не є секретом, що ні вища освіта, ні наука та пов'язані з нею технологічні й управлінські галузі не є самовідтворювальними інституціями в нашій країні. Те, що було створене за радянських часів, зокрема в галузі урбаністики, давно розпалося або ледь животіє, працюючи на застарілому пальному радянської науки та підходів до розвитку.

Невже за таких умов можна сподіватися, що тимчасове запрошення закордонних експертів врятує ситуацію?

Очевидно, що правильний сценарій мав би передбачати довгостроковий план відбудови відповідних дієвих інституцій саме на території України, в рамках суспільства, яке тут існує. Громадськість із метою підтримки могла би поступово відтворити ці механізми шляхом невпинного підняття проблем, дискусій, генерування інноваційних структур і тиску на владу. Проте цей рух громадськості у конструктивному річизі, спрямованому на відновлення та відбудову, неможливий без адекватного розуміння світових процесів розвитку суспільства та залучення до них українських міст, зокрема Києва. Далі б хотілося представити один із можливих механізмів розвитку міста у світовій системі, розроблений на основі теорії сучасного суспільства відомого німецького філософа та соціолога, теоретика Франкфуртської школи Юргена Габермаса.

Перед тим, як говорити про розвиток міста, слід уявити його в контексті цілого, до якого воно належить, тобто сучасного суспільства. За Ю. Габермасом, сучасне пізньокапіталістичне суспільство є високодиференційованим цілим, структура якого продовжує дедалі ускладнюватися в процесі природної еволюції. На початку історії суспільні взаємини між людьми мали безпосередній характер – переважало ручне виробництво, взаємини між членами роду чи клану регулювалися шляхом релігійних норм і заборон. Та з плином часу суспільні стосунки зазнають радикальних змін: зокрема формуються спеціалізовані, відокремлені від повсякдення



IBA Hamburg консолідувала нову спільноту завдяки багатьом дискусійним та культурним заходам, що регулярно відбувалися в місті впродовж останніх шести років.

© IBA Hamburg GmbH / Johannes Arit

галузі знання та діяльності – політична та економічна системи, а також такі сфери, як освіта, культура, мистецтво та мистецька критика. В таких умовах подальший розвиток суспільства в цілому залежить від якості взаємодії між цими високоспеціалізованими сферами та безпосередніми інтеракціями між членами суспільства, що відбуваються на рівні повсякдення та становлять основу життєсвіту, зокрема життєсвіту в міському контексті.

За доби пізнього Модерну, тобто за наших часів, у цьому процесі розвитку часто спостерігаються непередбачувані викривлення та відхилення, що призводить до посилення негативних тенденцій. Одну з них Ю. Габермас позначає як «колонізація життєсвіту»: йдеться про те, що такі системні чинники, як політична влада та гроші відокремлюються від сенсів на рівні життєсвіту (тобто від таких цінностей, як міжособистісне спілкування, збереження довкілля, екологічна безпека, сімейні стосунки, дружба, кохання та інші антропологічні константи, які залишаються запорукою збереження та продовження існування людського роду) і починають діяти не на користь, але цілковито проти природних взаємодій.

Яким чином можливо зупинити цей процес так, щоб система почала діяти на користь життєсвіту?

На думку Ю. Габермаса, важливу роль тут має відіграти саме громадськість – як шар або суспільний механізм, проміжний між життєсвітом та системою. Громадськість є гнучкою, доступною публічною зоною або форумом, яка підхоплює проблеми, що виникають на рівні життєсвіту, обговорює їх та резонує щодо них, таким чином підносячи їх на рівень спеціалізованих експертних галузей і розробки та ухвалення рішень щодо розвитку суспільства, в т. ч. розвитку міста.

Тут слід наголосити на таких рисах механізму громадськості, як структуротворення і дифузність. Структуротворення означає, що громадськість не лише переймається проблемами з життєсвіту, але й має достатні компетенції для того, щоб їх раціоналізувати та структурувати, так, щоб вони стали зрозумілими та прийнятними для розгляду на рівні експертів. Дифузність означає, що громадськість має більш-менш неформальну, вільну форму організації, без чітко встановленої ієрархії та розподілу обов'язків. Для Ю. Габермаса громадськість в своїй основі орієнтується на комунікативну дію, яку не слід ототожнювати з простою комунікацією. Насправді комунікативна дія означає, що ми ставимося одне до одного як до рівноправних суб'єктів та представників тих чи інших поглядів та інтересів у тому разі, якщо можемо забезпечити їхню достатнє обґрунтування шляхом відкритого обговорення.



IBA Hamburg GmbH / Jost Velt

Слід сказати, що, попри весь експериментальний характер, низка ініціатив, започаткована демократично орієнтованою групою київських архітекторів, наблизилася до нормативної моделі функціонування громадського механізму, запропонованої Ю. Габермасом. Найбільш яскраво про це засвідчив **цьогорічний міжнародний архітектурний фестиваль CANactions'2011**. Перше, на чому слід наголосити, – це конкурс на «Благоустрій центральної частини Києва до 2012 року та на перспективу», результати якого було презентовано під час фестивалю. Розробці його програми передували численні обговорення, включаючи публічні дискусії з таких суспільно значущих тем, як публічний простір, участь громадян, транспортна інфраструктура та збереження історичних пам'яток. До підготовчої роботи вдалося залучити ключових локальних дієвців, серед яких представники муніципалітету (конкурс був організований спільно з КМДА), проектувальної та архітектурної галузей. Воднораз, сама подія отримала загальносвітове значення: до розгляду оргкомітету надійшло 50 заяв від архітекторів із Франції, Колумбії, Австралії, Росії, України, Італія, Румунії, Іспанії, Японії та інших країн. Перше місце у змаганні посів проект колумбійських архітекторів *Taller 301*, який передбачає створення пішохідних мостів, що могли б забезпечити спуск від центральної частини міста до Дніпра, а також розбудову пішохідно-велосипедної інфраструктури та публічних осередків вздовж «Крайки» – спеціального прогулянкового та туристичного маршруту вздовж усієї лінії пагорбів. Після оголошення результатів конкурсу, які були оприлюднені в друкованому каталозі та на сайті змагання⁶, оргкомітет спрямував свої зусилля на те, щоб проаналізувати цей досвід і сформулювати стратегічні принципи та практичні пропозиції щодо подальших дій із розвитку території пагорбів. Наразі ініціатори конкурсу ведуть плідний діалог із міською владою щодо включення результатів змагання до Стратегії розвитку Києва, їхнього поступового втілення, а також продовження організації подібних заходів, спрямованих на стимулювання можливих сценаріїв розвитку української столиці.

IBA – ГРОМАДСЬКО-ОРІЄНТОВАНЕ МІСЬКЕ ПЛАНУВАННЯ

У завершальній частині цієї статті хотілося б розглянути можливості подальшого розвитку інноваційних механізмів громадського проектування, що були випробувані в київському контексті останніх років. Цьому, з одного боку, має передувати усвідомлення того, що успішні трансформації в місті можуть бути досягнуті лише за рахунок більш-менш рівноправної участі всіх дієвців, причетних до урбаністичного процесу, а з іншого – необхідність часткової деконтекстуалізації локальних дієвців з метою набуття ними світового досвіду та його подальшого «повернення» у ті чи інші конкретні регіонально-просторові контексти. Наразі всі приватні особи, а також громадські та професійні організації, що встигли долучитися до описаних вище проектів та ініціатив, мали б спрямувати свої зусилля на те, щоб зміцнити та посилити кооперацію та взаємодії, воднораз зберігаючи певну відкритість, готовність жваво реагувати на новітні тенденції вже давно глобалізованого містобудування.

Розглянути та описати ці можливості подальшого розвитку подій дозволяє один із успішних механізмів впровадження великомасштабних проектів з реконструкції міста, що сформувався в Німеччині впродовж останніх 100 років. Йдеться про Міжнародну будівельну виставку *IBA*, виникнення якої пов'язують із авангардними рухами в мистецтві та архітектурі й модернізацією суспільства на початку XX століття. На першому (довоєнному) етапі свого

⁶ Йдеться про документ під назвою «Реалізація конкурсних завдань: дії та принципи», який можна знайти за посиланням. – <http://competition-kieledge.com/uk/node/35>.



Житловий комплекс «Нові гамбурзькі тераси», арх. LAN Architecture

© HHS – Heger Heger Schleiff Planer + Architekten AG

розвитку *IBA* вдалося ініціювати низку мистецько-промислових виставок, а також втілити в життя проекти експериментальної забудови, такі як поселення Вайсенгоф у Штутгарті (1927). У 1957 році в рамках виставки відбулося зведення показового для світового модернізму житлового кварталу Ганза в Берліні. Наступне дихання виставка отримала на хвилі громадсько-політичних рухів у НДР та повалення Берлінської стіни. Наприкінці 1980-х здійснюється проект критичної реконструкції Берлінського центру, спрямований на збереження історичного середовища та відновлення публічних осередків. Наступне десятиліття позначається великими інфраструктурними проектами з реконструкції цілих областей: так, 1999 року на території колишньої промислової зони Емшер-парку в Рурі було відкрито новий креативний осередок, а за останні роки *IBA* вжила заходів для відновлення земель ще одного індустриального заповідника – колишнього енергетичного центру НДР у Браденбурзі. Таким чином, за 100 років свого більш-менш безперервного розвитку Міжнародна будівельна виставка перетворилася на повноцінного партнера та посередника між територіальною владою, професіоналами та громадськістю в справі реконструкції, відновлення та покращення якості життя як в міському, так і в позаміському контекстах.

Тематика та мета одного із заходів, що відбуваються в рамках *IBA*, виявляє спорідненість із київською. Йдеться про проект відновлення трьох кварталів, розташованих поблизу центра м. Гамбург. *IBA Hamburg* має на меті відновити територію та створити нові умови життя в самому осерді світової метрополії всього за 7 років. Символом проекту є людина, що намагається перестрибнути через Ельбу, – йдеться не просто про урбаністичну утопію, але про конкретну утопію, що має реальні просторові та часові межі реалізації.

Показовою є тематична структура проекту. Він включає три великі підрозділи, безпосередньо пов'язані з розв'язанням нагальних проблем сучасної метрополії. Так, проекти з розділу «Космополіс» спрямовані на створення середовища, яке б забезпечило інтеграцію представників різних національностей та культур, що живуть у Гамбурзі. Заходи, об'єднані умовною назвою «Метрозони», мають на меті проявити потенціал, як правило, закинутих територій

на межі районів, т. зв. внутрішніх країв міста. Нарешті «Кліматополіс» присвячено втіленню концепції енергозбереження на всіх рівнях – від облаштування власного житла до великих операційних проектів збережних енергостанцій для групи будівель або цілого кварталу.

За час свого резидування в Гамбурзі *IBA* планує зреалізувати понад 40 проектів, серед яких – квартали санованої та нової житлової забудови, освітні та культурні центри, парки та проекти з розвитку ландшафтних територій, а також площі, сквери, креативні центри та райони з експериментальним житлом.

Зрозуміло, що такі перетворення, якими б «дружніми» вони не були для довкілля, неможливо реалізувати без підтримки та активного залучення громадян. Саме з огляду на це було розроблено організаційну структуру *IBA Hamburg*, яка є дочірнім підприємством місцевого муніципалітету та підтримує тісні партнерські стосунки з більше, ніж 80 організаціями в фінансовій, мистецькій, технологічній, культурній та освітній галузі. Окрім проектування та проведення архітектурних конкурсів, серед інших видів діяльності *IBA*, спрямованих на генерування нових соціальних форм, – культурні та мистецькі фестивалі, експертно-науково-громадські конференції щодо нагальних питань, пов'язаних із урбаністичним розвитком, а також дискусії з місцевими громадами щодо реалізації тих чи інших проектів.

Із планів щодо подальшого розвитку *IBA* можна дізнатися про те, що наразі виставка позиціонує себе як міжнародна структура, здатна поширювати та втілювати моделі європейського містобудування в контексті інших країн. Що ж, сподіваємося, що найближчим часом потенціал таких проектів стане самоочевидним і на теренах Києва.

ДЖЕРЕЛА:

1. Архітектурний часопис «АСС» 3.2007, 1.2008, 1.2009, 1–3.2010.
2. Міжнародна будівельна виставка *IBA Hamburg* – www.iba-hamburg.org.
3. Міжнародний архітектурний фестиваль *CANactions* – www.canactions.com.
4. Habermas J. Faktizität und Geltung: Beiträge zur Diskurstheorie des Rechts und des demokratischen Rechtsstaats. – Frankfurt a. M. : Suhrkamp, 1992.
5. Habermas J. Theorie des kommunikativen Handelns. – Frankfurt a. M. : Suhrkamp, 1981. – Bd. 1, Bd. 2.



АРХИТЕКТУРА НОВОЙ ФОРМЫ ГОРОДА

Наталия Кондель-Перминова

Понимание системного кризиса, в котором оказался Киев в начале XXI столетия, означает, прежде всего, осознание необходимости изменений, поскольку все предыдущие формы исчерпаны и не соответствуют новому содержанию города. Далее следует искать ответ на вопрос: какого рода должны быть изменения – количественные и/или качественные? Количественные изменения редко приводят к устойчивым результатам, они только на какое-то время оттягивают момент принятия окончательного решения. Кризис – это предпосылка подъема на новый уровень; кризис всегда заставляет развиваться.

Для города развитие является важнейшей характеристикой. Понятие города как «живого организма» позволяет вести речь об интересах всего организма, а не об отдельных его частях в ущерб другим. Если создание комфортных условий, например, для левой руки происходит за счет ущемления других конечностей и приводит к боли и страданиям, то такой организм никак не может быть ни здоровым, ни благополучным. Локальное, ситуативное устранение болевых точек не приводит к решению проблемы. Проблема всегда снимается на качественно ином уровне.

Кризис – это шанс изменить неудовлетворительное состояние, выстроить новую систему взаимосвязей между основными действующими позициями в городе: властью, бизнесом, профессионалами и горожанами. Связей не упрощенных горизонтальных, но сложных вертикальных, из которых возможно складывание новой формы города. В городе сосредоточены колоссальные потенциальные возможности для устойчивого развития, задействование которых и станет условием создания нормальной, достойной человека жизненной среды.

Кризис настойчиво «подталкивает» всех к поворотному моменту, точке перехода к качественно иному состоянию, к таким формам взаимодействия, которые создаются во имя общих целей и достигаются совместными усилиями в течение определенного времени. В результате в выигрыше оказываются все стороны.

1. ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ: КОНФЛИКТ СТАРОЙ ФОРМЫ И НОВОГО СОДЕРЖАНИЯ

В нынешней ситуации сравнение города с живым организмом, постоянно развивающимся и находящимся в движении, выходит за рамки художественной метафоры, поскольку все элементы города, являясь частью единого целого, тесно взаимодействуют между собой и обеспечивают друг другу жизнь. «Скелет» города составляет его градостроительный каркас – система улиц и площадей, «тканью» является жилая и общественная застройка, промышленные, «зеленые» территории. «Душой» города можно обозначить его историко-культурный потенциал и



Виставка конкурсних проектів

© CANnections

енергетику жителів. Системний кризис міста – це указання на те, що «живий організм», володіючий великим потенціалом розвитку, потребує іншого до себе ставлення.

В результаті радикальних змін політичних і соціально-економічних умов пострадянський Київ обзавелся «букетом» ново-капіталістичних симптомів. Експоненціальний ріст чисельності особистого автотранспорту привів до дорожньо-транспортних проблем, нескінченним пробкам – тромбам в «кровоносній системі» міста, деградації громадського транспорту, забрудненню навколишнього середовища. Сьогоднішній місто – це місто автомобілів, агресивно витісняючих людей з міських публічних просторів і навіть з пішохідних тротуарів.

Стремительно стали зменшуватися «легкі» міста – сади і парки, перетворювані в будівельні площадки для зведення прибуткової нерухомості. Безпощадно знищується зелень, по всьому місту ведеться вирубка дерев, вилучаються під елітну котеджну застройки рекреаційні території, зони відпочинку для населення. Невосполнимі втрати несе історико-культурна спадщина міста, безжалостно піддається бульдозерним атакам, уносячим в небытие цінні історичні об'єкти великого міста. Усилилась і без того напружена ситуація з інженерною інфраструктурою, на яку постійно «насаджуються» нове будівництво і при цьому нічого не підприємляється для її розвитку. Всі ці частини міського організму перестали функціонувати нормально і перетворилися в загрозу благополуччю цілого. Новий капіталізм знищив складову середовище проживання, життєве простір в центрі міста і, внаслідок майнового нерівності, створив зони соціального розшарування. Всього і всього «забарахлило серце» міста, яким на протязі ХХ століття вважалися промислові підприємства, головні «градотворюючі» фактори. Нові ринкові умови «перекрили кисень» багатьом заводам і фабрикам, так що цільовість їх подальшого перебування в «телі» міста поставлена ​​під питання.

В итоге город оказался в зоне, где уровень коррупции просто «зашкаливает»; на разложении старой инфраструктуры с постсоветской системой управления новый капитализм организует для себя извлечение огромных прибылей на рынке земли и жилья, при этом полностью игнорируя интересы и потребности местных жителей, градостроительные нормы и правила, а также культурные ценности. Происходит угрожающая деформация городского организма, которая имеет пределы допустимого.

«Выживание» как органическая метафора постсоветского периода активно применяется как по отношению к горожанам, так и к промышленным предприятиям. И более того, город сам перешел на режим «выживания», законы которого существенно отличаются от законов нормальной жизни. Выживание характеризуется невозможностью долгосрочного планирования, отсутствием свободы выбора, предельным сужением этических и моральных норм. Для изменения этого временного положения «живому организму» требуется запас сил и времени на новый виток созидания.

Этап разложения старых форм города в зоне коррупционной «радиоактивности» и античеловеческой застройки подходит к своему естественному финалу. Поэтому проблема обеспечения нормального развития города, создания благоприятных условий для жизнедеятельности его граждан приобретает особую актуальность. Ее решение возможно только при наличии действенных каналов коммуникации между властью, профессионалами, бизнесом и жителями города на принципиально иных основаниях. Формирование таких каналов коммуникации, посредством которых стороны слышат, понимают, учитывают и обеспечивают интересы друг друга, и есть становление новой формы города. Сегодня для принятия решений требуется гражданская позиция и определенное гражданское мужество со стороны всех действующих в городе сил. Непринятие решений, как показывает опыт прошлых лет, приведет к еще большему обострению ситуации.

2. ПРЕДПОСЫЛКИ ВОЗНИКНОВЕНИЯ НОВОЙ ФОРМЫ ГОРОДА

На сегодняшний день можно говорить как минимум о трех типах предпосылок складывания новой формы города: со стороны общественности, власти и профессиональных сообществ.

Во-первых, в протестных акциях горожан против незаконной застройки в городе, которые вынужденно приняли форму «забудовных» войн, сформировалось общественное движение за сохранение муниципальной собственности. Многочисленные точечные «антизастрочные» акции переросли в борьбу за «право на город», привели к пониманию необходимости не только сражаться с последствиями не решаемой проблемы, но и с ее причинами. Горожане приобрели опыт накопления ресурсов для протестной активности, инновационных тактик, создания и укрепления сетей солидарности и доверия, самоорганизации в территориальных сообществах.

В этой работе активно задействуются веб-сайты¹ и интернет-ресурсы, так что ни одно действие с городом не проходит незамеченным, будь-то приватизация общественного пространства, уничтожение зеленой зоны или строительство коммерческой недвижимости на территории детской площадки. Информация о протестном блокировании строительных про-

¹ Например, www.common.com.ua и журнал социальной критики «Спільне» ориентированные на качественный анализ украинской действительности и решение практических задач социальной борьбы, поскольку общество нуждается не только в изучении, но и в качественных изменениях.

цессов, противостоянии жителей с частными охранниками и пр. незамедлительно доходит до общественности. Наиболее результативной общественной инициативой является подлинная самоорганизация граждан «Сохрани старый Киев», на «победном счету» которой – парк на месте запланированного строительства на Пейзажной аллее, защищенная детская площадка на ул. Лукьяновской и сквер на ул. Прорезной, прекращение строительства на территории Октябрьской (Александровской) больницы.

Понимание системных причин точечного незаконного строительства и отечественных реалий позволяет говорить о необходимости перехода граждан к перманентным действиям на всех уровнях городского планирования и проектирования. Совместный поиск решения городских проблем в проектной плоскости позволит не доводить ситуацию до территориальных «забудовных» войн.

Во-вторых, 2011 год в истории Украины и в частности Киева может стать знаковым. В этом году принят новый Закон Украины «О регулировании градостроительной деятельности», который дал толчок к возвращению архитектурно-строительных процессов в стране в русло цивилизованной нормативной деятельности (1). Законодательно подведена черта под периодом «градостроительных обоснований», заменивших разработку детальных проектов территорий – главных документов, позволяющих конкретизировать решения генплана. «Градостроительные обоснования» повсеместно использовались в качестве легитимного инструмента с целью изменения функционального назначения локальных территорий, и в результате осуществлялась застройка, вызывающая гражданские протесты.

Новым Законом определены правовые и организационные основания градостроительной деятельности, направленной на обеспечение устойчивого развития территорий с учетом государственных, общественных и частных интересов. Основным документом, на основании которого возможно разворачивание строительной деятельности, является генеральный план (который должен иметь каждый населенный пункт), разработанный и утвержденный в интересах территориального сообщества. Общедоступность генплана обеспечивается путем размещения его на сайте органа местного самоуправления. Генеральный план каждого города служит инструментом его долговременной стратегии развития. На основании генерального плана разрабатываются план зонирования территории и детальный план территории. План зонирования устанавливает функциональное назначение, требования к застройке и ландшафтной организации территории. Детальный план определяет планировочную организацию, в нем указываются объемно-планировочные принципы застройки, красные линии и линии регулирования застройки и др. Эти документы, затрагивающие интересы всех жителей, в обязательном порядке должны рассматриваться и утверждаться на общественных слушаниях.

Перечисленные градостроительные документы служат полями для разворачивания прозрачных отношений между властью, профессионалами, бизнесом и горожанами. Именно стадии проектных работ – долгосрочная стратегия – генплан – план зонирования территории – детальный план и есть теми пунктами, благодаря которым возможно установление полноценных коммуникационных связей между всеми действующими лицами в городе.

На законодательном уровне все предпосылки созданы, впереди – самое трудное. После долгих лет коррупционной вакханалии в стране очень сложно будет преодолевать пренебрежительное отношение к градостроительным нормам и законам, «повернуть руль» в направлении к нормальной жизни. Достижение положительных результатов возможно только за счет волевых усилий всех участников этого процесса.

В 2011 году Киевской городской государственной администрацией инициирована разработка Стратегии развития Киева до 2025 года, проект которой выставлен на сайте КГГА для



Мастер-класс на CANactions'2011

© CANactions

широкого обсуждения (2). Проект Стратегии разработан консорциумом, в который входят Фонд «Эффективное управление», консалтинговая компания The Boston Consulting Group, Институт экономики и прогнозирования НАН Украины, Институт демографии и социальных исследований НАН Украины, Центр Разумкова, НИИ социально-экономического развития города, Институт генерального плана г. Киева. Высший орган управления проектом – Общественный совет – состоит из сотрудников городской и центральной власти, представителей крупного и малого бизнеса, международных организаций, известных украинских экспертов, деятелей науки, культуры и спорта, представителей молодежных организаций и СМИ. В результате Киев должен получить реальную Стратегию своего развития до 2025 года, включающую видение будущего города, приоритетные направления развития, целевые показатели, а также ключевые инициативы для их достижения и план реализации.

Очень важно не скатиться на уровень профанации этой значимой и необходимой работы. Наличие проекта Стратегии даст реальную возможность начать в городе процесс формирования новых взаимоотношений – открытых, построенных на взаимном понимании общих целей, на интегральных связях, поддающихся мониторингу и корректировке. Это шанс для истерзанного «дикой застройкой» Киева расправить плечи и подняться во всю свою мощь.

В-третьих, за 20 лет независимости Украины выросла новая генерация архитекторов и дизайнеров, обладающая креативным потенциалом и ускоренными темпами входящая в мировой архитектурный процесс. Местом для самореализации архитектурной молодежи, средой, где происходят определенные трансформации и появляются очертания новой формы работы с городом, стали новые центры социально ориентированной активности профессионалов. Киевский Дом архитектора предоставил свое пространство для разворачивания инициатив Архитектурного клуба, международных фестивалей *DAS FEST*² и *CANactions*³.

² Организаторы: *DAS FEST*, Архитектурный клуб, Киевская организация НСАУ, компания *VIABIZZUNO*, при участии архитектурного факультета КНУБА.

³ Организатор: Архитектурное бюро «Зотов и Ко» при поддержке НСАУ, Архитектурного клуба, *Dessau Institute of Architecture* (Германия), представительства Фонда им. Генриха Бёлля в Украине, *Stadslab* (Нидерланды).

Тематика фестивалю Дизайна архітектурної середовища *DAS FEST* побудована на задачах благоустрою громадських просторів, збереження історичної середовища та формування сучасного вигляду міста. В його рамках проходять майстер-класи, воркшопи, виставки конкурсних робіт (3).

Смислове значення Міжнародного молодіжного архітектурного фестивалю *CANactions* (4), набираючого обертів з 2008 року, можна представити та обговорити на схемі (схема 1). В центрі – ядерне дійство для *CANactions-2011*: Міжнародний відкритий конкурс «Благоустрій центральної частини Києва к Євро 2012 та на перспективу», головною метою якого була консолідація зусиль органів влади, професіоналів та громадськості, створення прецедентів їх прозорого та ефективного співробітництва в розв'язанні проблем розвитку міста.

Конкурсна діяльність розгортається по трьох цільових напрямках. Перше: реалізація максимально ефективного проекту благоустрою центральної частини Києва в рамках підготовки к Євро-2012, що повинно підвищити якість міського ландшафту до рівня європейських стандартів. Друге: визначення стратегічних напрямків розвитку центру Києва на найближчу та довгострокову перспективу. Третє: інтеграція пропозицій конкурсних робіт в основні документи, регламентуючі розвиток міста (Генплан Києва, Стратегія розвитку Києва до 2025 року).

На конкурс було представлено 50 проектів з 16 країн світу. В фінал обрано дев'ять робіт, першою премією удостоєний проект архітектурного бюро з Колумбії (Південна Америка), в якому закладено ідею відродження берегової лінії Дніпра та зв'язки міста з річкою. Концепція розвитку побудована на принципах створення додаткових горизонтальних та вертикальних зв'язок Верхнього міста з набережною річки мінімальними архітектурними засобами.

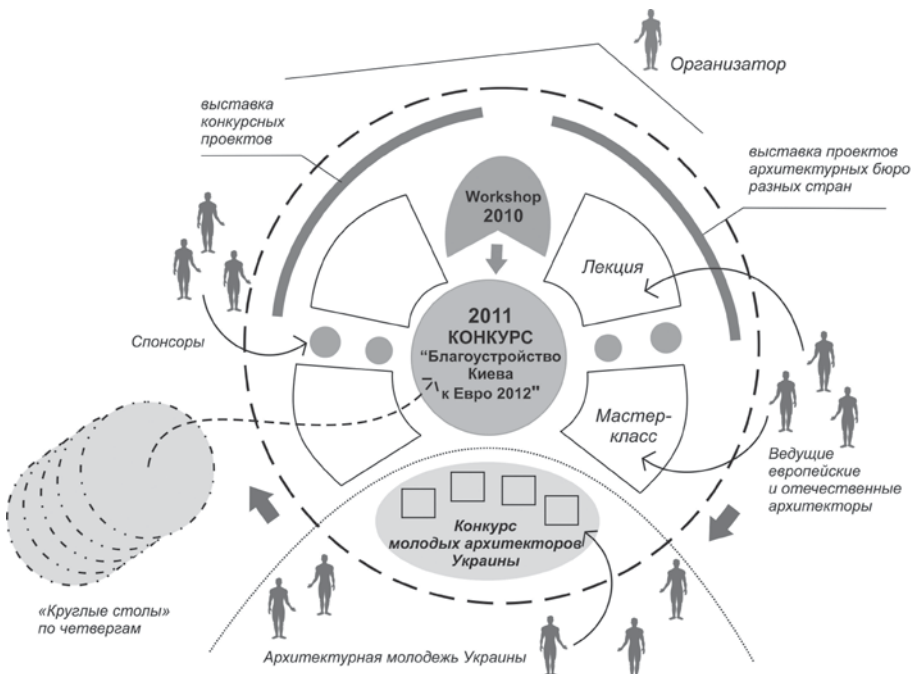


Схема 1. Смислове значення *CANactions*

CANactions поднял очень важную для города проблему, которая давно декларировалась, но не решалась. Участники конкурса – представители разных стран – по-новому взглянули на ландшафтно-рекреационный потенциал киевских холмов и предложили варианты тактических и интересных решений, полностью исключающие какую-либо застройку этой территории, которая может полностью уничтожить все достоинства места. Архитекторы представили властям и гражданам выполненные на высоком уровне градостроительные проекты, в которых реализуются общественные, туристические, спортивно-оздоровительные, культурно-образовательные, ландшафтно-рекреационные функции.

В результате широких открытых обсуждений всех представленных работ на площадке *CANactions* публично закреплён высокий статус киевских холмов как исключительно важной ландшафтно-культурно-рекреационной зоны в масштабах Киевской агломерации и определено ее дальнейшее развитие на основе принципов устойчивого, экологически сбалансированного и социально ориентированного планирования. Проведенный конкурс позволил определить стратегические принципы и ряд практических действий как к Евро-2012, так и на перспективу. Далее следует этап работы с инвесторами – разработка архитектурно-инвестиционных проектов, позволяющая переходить к стадии реализации.

Конкурсная деятельность *CANactions* сопровождалась «круглыми столами», проводившимися в Доме архитектора по четвергам на протяжении января-апреля 2011 г. Круг тем был достаточно широк: от генплана Киева, проблем транспортной инфраструктуры, киевских садов и парков, «подземного» Киева, киевских публичных пространств и общественных проблем до конкретных градостроительных объектов – территории Киевской крепости, киевского Детинца, Андреевского спуска, Почтовой и Европейской площадей, Майдана Незалежности.

Вокруг ядра *CANactions* было развернуто несколько смысловых фокусов, объединенных общей профессионально-образовательной рамкой, и по каждому из них также получены соответствующие результаты. На конкурсе молодых архитекторов Украины состоялась презентация 10 лучших проектов выпускников архитектурных вузов из Киева, Днепропетровска, Львова, Одессы; победителям вручены премии от *DIA*, *StadsIab* (Нидерланды), представительства Фонда им. Генриха Бёлля и журнала «Идеи Вашего Дома». Для молодых зодчих площадка *CANactions* – это серьезная заявка о себе сообществу. Полным аншлагом сопровождались мастер-классы и лекции известных европейских и украинских архитекторов. Органическими точечными вкраплениями в движение «машины» *CANactions* воспринимались презентации профессиональных продуктов (технологий и материалов) от спонсоров фестиваля.

CANactions – это новый формат результативного сотрудничества власти, профессионалов и общественности. Это особая среда, где царит атмосфера открытости, свободного творчества, приветствуются неординарные мысли и решения, где у каждого участника есть возможность достичь понимания сути дела и своего места в нем. О жизнеспособности появляющейся новой формы свидетельствует ее колоссальный креативный потенциал. Ядро «машины *CANactions*» вполне пригодно для «обкатки» многих тем, представляющих большой интерес как для горожан, так и для инвесторов, заинтересованных в долгосрочном развитии территории, а не в извлечении сиюминутной прибыли. *CANactions* обладает главным: человеческим ресурсом и огромным желанием настоящей работы на уровне высших мировых стандартов на благо города, его жителей и гостей. В процессах совместной работы с ведущими европейскими архитекторами происходит профессиональный рост архитектурной молодежи, ее подготовка к решению реальных архитектурно-градостроительных задач.

Прецедент публичного и эффективного сотрудничества органов власти, общественности и профессионалов создан. Общественность получила возможность для открытого изъяснения

своих потребностей, желаний и своего видения города, которые архитекторы профессиональными средствами визуализируют в проектах и дают варианты решения «социального заказа». Власть, участвующая в ходе этих коммуникационных процессов, в итоге получает проекты разного уровня, своего рода инструменты, с помощью которых возможно выстраивание последующих взаимодействий и с бизнесом, и с гражданами. Если на стадии программно-проектных работ достигается консенсус и взаимные договоренности неукоснительно выполняются на всех стадиях строительных работ, тогда существует шанс угасания «забудовных» войн и перехода города в режим нормального развития.

Очень высокая активность архитектурного сообщества свидетельствует о готовности архитекторов к выполнению своей миссии соорганизаторов разных деятельности по оформлению устройства общественной жизни. Архитектура – это культурный механизм регулирования общественных отношений, особый способ выражения общественных связей. Эти отношения фиксируются и реализуются в формируемом профессиональными средствами пространственно-временном континууме (5). Архитектура по сути своей объединяет усилия многих людей и превращает в реальность их желания и устремления.

3. «ВЫРАЩИВАНИЕ» НОВОЙ ФОРМЫ ГОРОДА

Будущее города целиком зависит от того, каким образом, на каких принципах будут построены взаимосвязи между властью, горожанами, профессионалами и бизнесом. Для их «выращивания» требуется соответствующая среда, почва. Как показывает опыт, наиболее подходящие условия для этого предоставляют клубные образования – публичное пространство свободного обмена мнениями, точками зрения. Потенциал клубной формы коммуникации продемонстрирован в последнее время в Киеве как в деятельности *CANactions*, так и серией публичных дискуссий в рамках проекта «Стратегии урбанистического будущего Киева», организованных представительством Фонда им. Генриха Бёлля в Украине совместно с партнерами.

Клубное пространство может стать мощной точкой городского развития, если отношение к нему и совместная работа в нем будет подлинной. Особенность клубного пространства, помимо его открытости и публичности, заключается в том, что обсуждение проблем здесь должно происходить, по сути дела, безотносительно к занимаемому человеку месту в социальной иерархии, служебному положению и проч. (*схема 2*). На сегодня простого обмена мнениями уже недостаточно, нужен выход в следующую плоскость совместной работы. Поскольку за каждым высказываемым мнением всегда видна конкретная позиция (и каждый выступающий по-своему прав!), решение можно получить только на следующем уровне. Именно туда следует подниматься и производить мыслительную работу с общегражданской позиции, оставив на время «внизу» свои личные интересы и желания. Клубная работа предполагает новое мышление относительно поставленной проблемы во всей ее полноте и поиск подлинного решения, безотносительно к сиюминутным конъюнктурным ситуациям. Работа мышления – это работа с ценностями, понятиями и представлениями, которые соответствующим образом собираются, конструируются и передаются на уровень реализации. В этой работе важна каждая мыслящая личность, независимо от социального и служебного статуса. Затем участники клубной работы возвращаются на свои места, где и могут реализовывать принципы и договоренности, выстроенные ими же в клубном пространстве.

В качестве примера работы клубного «механизма» можно привести совместные усилия участников по решению проблемы развития конкретной городской территории (в контексте видения целого города). Всесторонний охват проблемы во всем ее историческом срезе в сво-

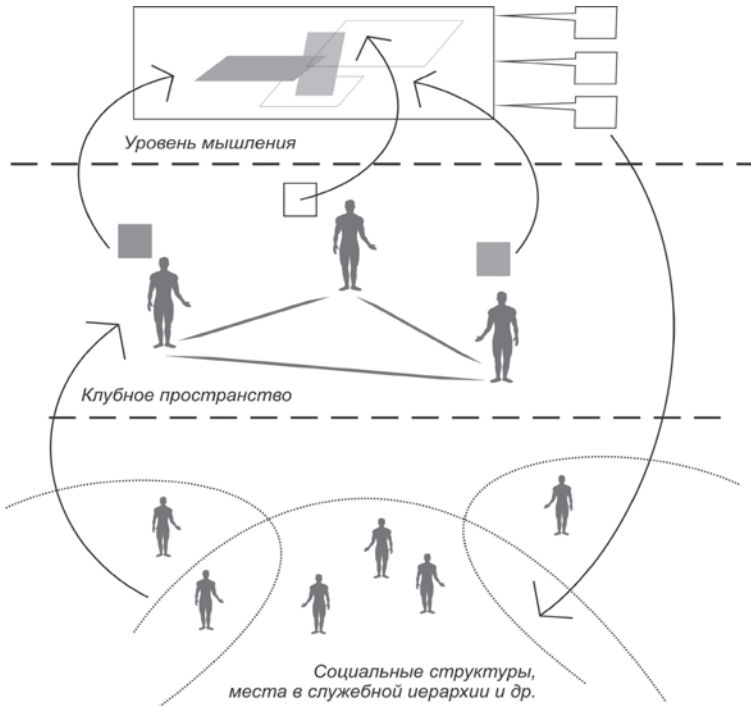


Схема 2. Устройство клубного пространства

бодной клубной атмосфере позволяет выходить на неординарные конструктивные предложения, которые могут быть оформлены в виде задания, например, на конкурсное проектирование или по другому адресному назначению.

В нынешней ситуации чрезвычайно важно преодолеть разрыв между теми, кто планирует и производит действия в городе, и теми, кто встраивается в результаты планирования, нередко против собственной воли. Городскому организму для нормального развития прежде всего необходимы эффективно работающие прозрачные коммуникативные связи. Архитектура полноценных, равноправных партнерских отношений и сотрудничества – это и есть архитектура новой формы города, пространственной организации гармоничного бытия природной среды, общества и личности.

ИСТОЧНИКИ:

1. Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» № 3038- VI від 17.02.2011. – <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=3038-17>.
2. Стратегия развития Киева до 2025 года. Проект. – www.kmv.gov.ua/strategy.asp.
3. Международный фестиваль Дизайна архитектурной среды DAS FEST. – www.dasfest.kiev.ua.
4. Международный молодежный архитектурный фестиваль CANactions. – www.canactions.com.
5. Никитин В. А. Генезис архитектурной культуры. – Тольятти, 1997. – С. 25–27.



ЯК ГРОМАДЯНИ МОЖУТЬ ВПЛИВАТИ НА РОЗВИТОК МІСТА?

Текст: Ксенія Дмитренко

Третю дискусію в рамках проекту «Стратегія урбаністичного майбутнього Києва» було присвячено тематиці, яка мала об'єднавчий і наскрізний для всього проекту характер – проблемі впливу громадськості на розвиток міста. В сучасному мегаполісі, що стрімко розвивається за рахунок централізованого притоку ресурсів і населення, інтереси місцевих спільнот часто залишаються поза увагою влади. Централізоване ухвалення рішень про забудову на рівні містобудівельної ради не враховує розмаїття потреб на рівні окремих мікрорайонів. На ці загальні, притаманні всім великим містам проблеми, накладається українська специфіка непрозорості міської політики, корумпованості й некомпетентності чиновницького апарату, переважання приватних інтересів у розбудові міста. Таким чином, рішення про нову забудову часто прямо суперечать інтересам місцевих громад, що, зі свого боку, спричинює конфлікти між забудовниками й мешканцями окремих районів, адміністрацією міста та громадянами. Яким є досвід розв'язання цієї дилеми громадами українських міст, зокрема Києва, – про це розповідали учасники обговорення, що відбулося 13 квітня в Київській торгово-промисловій палаті й було ініційоване Представництвом Фонду ім. Г. Бьоля в Україні.

(НЕ)МОЖЛИВІСТЬ КОМПРОМІСУ

«За умов недотримання владою ухвалених нею ж законів, нам сьогодні не залишається нічого іншого, крім того, щоб твердо відстоювати законні принципи забудови міста й домагатися їхньої реалізації в дійсності», –
Олег Вяткін, представник громадської організації.

Дискусія розпочалася з обговорення міжнародного досвіду взаємодії влади та громадян. Один із гостей, **Кшиштоф Навратек**, викладач архітектури Плімутського університету (Велика Британія), поділився своїми спостереженнями стосовно public participation у Польщі та Ірландії. На думку експерта, що досліджував результати участі громадян в одному з ірландських міст, поки що у цій практиці «немає нічого привабливого, вона є нічим іншим як війною». Незважаючи на велику кількість механізмів, у дійсності на рішення з розбудови міста мають вплив лише особи з певним рівнем культурного капіталу. Своєю чергою, «прописаність» процедур не гарантує відсутності конфліктів у процесі їхньої реалізації: «Через легальні шляхи усе, навпаки, відбувається так, наче громадянам щось приписується, накладається згори, що неодмінно призводить до зростання напруги і, зрештою, навіть протистояння», – коментує пан Навратек. Суперечності містобудівельного розвитку й містопланування важко розв'язати через

«баланс інтересів». Одна з найпоширеніших в Європі антиномій полягає в конфлікті між інтересами спільноти та природи. Показовим в цьому сенсі є досвід одного з містечок на кордоні між Польщею та Білоруссю. Його мешканці виступали за спорудження в обхід міста «гайвею», що дозволило б звільнити центр від вантажівок, однак проти цього виступили екологи, які вважали, що будівництво автошляху може зашкодити місцевим популяціям тварин. Як у цьому випадку досягнути консенсусу й зваженого рішення?

На думку пана Навратека, подібні ускладнення зайвий раз виправдовують тезу про те, що успішний досвід public participation завжди вимагає готовності відійти від власних позицій, змінити власний кут зору задля того, щоб порозумітися з іншими.

Олег Вяткін, представник громадської організації «Печеніги» (Харків), дозволив собі не погодитися з головною тезою пана Навратека. Основною метою громадянської активності в Україні на сьогодні залишається вплив на владу з метою дотримання чинного законодавства. А отже, будь-яка поступка в принципах може означати провал протесту або кампанії.

Саме це й доводить досвід «Печенігів», які впродовж останніх років переросли з природоохоронної організації у громадську, головним завданням якої є координування діяльності протестних груп м. Харкова. «Минулорічний випадок із вирубкою дерев у парку ім. Горького показав, що громадськість не готова до силових дій чинної влади. Якщо кілька років тому нам вдалося «відбити» парк «папірцями», то, за умови пожорсткішання політичного режиму громадськості, фактично, вже було нічого протиставити», – розповідає пан Вяткін.

Сьогоднішня влада діє незаконно і вкрай швидко, а це, зі свого боку, передбачає реструктурування громадської активності. Одним із головних завдань організації «Печеніги» є оперативне реагування на ту чи іншу проблему, що є можливим за умови застосування потрібного комплексу заходів: 1) консолідації небайдужих до проблеми громадських організацій; 2) делегування обов'язків між ними; 3) інформаційного координування, правової підтримки.

ПРОСТОРОВА СПРАВЕДЛИВІСТЬ І КРИТЕРІЇ УСПІШНОЇ УЧАСТІ

«Слід переглянути як ідеї, так і спосіб аргументації, до якого звертаються громадяни, захищаючи своє право на місто. Від локальних антизабудовних протестів слід перейти на системний рівень, пропонуючи альтернативне бачення розвитку міста та його окремих фрагментів», – Інна Совсун, політолог.

Ефективність апелювання до «законності» за сучасних умов поставила під сумнів **Інна Совсун**, політолог, екс-активістка громадської ініціативи «Збережи Старий Київ». На її думку, закони дозволяють розходження у трактуваннях, а на суді легко показати, що закон «начебто виконується». Хоча аргумент незаконності тієї чи іншої забудови залишається дієвим на

рівні локальних конфліктів, на системному рівні варто було б звернутися до ідеї просторової справедливості. «Ідея просторової справедливості передбачає застосування справедливого розподілу благ до проблем, пов'язаних із розвитком простору. Мається на увазі дотримання принципу рівномірної участі при ухваленні рішень, а також принципу рівномірного розподілу благ на міській території», – говорить пані Совсун.

Що стосується досвіду громадської участі, або, радше, громадського спротиву, то в «Збережи Старий Київ» він був багато в чому подібний до діяльності «Печенігів». ЗСК співпрацювали з окремими групами громадян на місцях, надаючи допомогу в сфері поширення інформації та юридичні консультації. Об'єднати між собою групи вдалося завдяки мас-медіа, залучивши розрізнені ініціативи до реалізації спільної мети. Як результат – сьогодні можна говорити про існування антизабудовного руху в Києві.

З іншого боку, на переконання пані Совсун, подальший розвиток механізму громадської участі з необхідністю передбачає залучення інших дієвців, зокрема профільних експертів, науковців та освітян. Передусім тут може йтися про архітекторів та співпрацівників вищих навчальних закладів. «Очевидно, що сьогодні нефахова громадськість є набагато слабшою за «підкутих» фахівцями владу та бізнес», – констатує Інна Совсун.

У кожному разі, успішна стратегія громадської участі передбачає вихід на певні конструктивні пропозиції з розвитку міста. Вдалим прикладом тут може бути створення скверу на Пейзажній алеї.

ОБГОВОРЕННЯ

«Існує безліч способів взаємодії мешканців міста та влади. Головною проблемою залишається ситуаційність і тимчасовість громад на противагу жорстко структурованій і стратегічно налаштованій владі», – Ігор Степанов, архітектор.

На думку **Кирила Савіна**, керівника Представництва Фонду ім. Г. Бьоля в Україні, годі уникнути в проблемі public participation дихотомії цілого й частин, тобто партикулярності інтересів різних громад та їхній стосунок до міста в цілому, що з необхідністю порушує питання про їхню легітимність. Що могло б сприяти тому, щоб інтереси окремих груп були враховані при ухваленні рішень на рівні всього міста?

Кшиштоф Навратек вважає, що рано чи пізно будь-який громадський рух стикається з необхідністю переходу на інший рівень політичних взаємодій. Навіть невелика частка у міській раді може забезпечити ефективніший вплив на громадську думку. На переконання Олега Вятека, цьому також могли би сприяти медіа-кампанії, спрямовані на поширення громадянської, соціально-відповідальної свідомості. Громадська участь може бути успішною тоді, коли вона з просто протесту перетворюється на джерело позитивних альтернатив. Не менш важливим питанням є формування спікерів від громадськості, які могли б озвучувати відповідні вимоги й пропозиції в медіа-ефірі.

У цьому контексті цікавим може видатися пропонування із зали, до якого вдався Ігор Степанов. На думку архітектора, вихідний дисбаланс між громадянами й владою, з точки зору ресурсів та організації, не може бути причиною для нерівного розподілу голосів: народ є легітимним від самого початку, тому представники громад мають незаперечне право на озвучення власних вимог та їхню аргументацію – таким є один із основоположних принципів демократії.

Одне з обговорюваних питань стосувалося проблеми низької громадянської активності, рівня залучення містян до політичного самоврядування. На сьогодні ця проблема залишається однією з найбільш болючих: криза соціальної довіри проявляється на всіх рівнях – від нестачі позитивних проектів громадської активності (більшість громадян об'єднуються «проти» чогось, а не «за» щось) до створення УСББ.

Окремо було наголошено на важливості залучення експертів до дійсного вирішення проблем міського розвитку. Ставлення фахівців до громадянської активності розрізняється в різних країнах Європи і залежить від рівня розвитку країни, особливостей її соціально-політичної історії. Зокрема, у Великій Британії експерти майже не мають стосунку до public participation, оскільки цим, переважно, опікується «середній клас», від часу до часу долаючи нерівномірності соціального розвитку шляхом добровільного перерозподілу ресурсів. У Польщі останніми роками спостерігається пожвавлення участі експертів у громадському житті, спричинене культивуванням ролі інтелігенції в суспільному розвитку. Інна Совсун вважає, що остання ідея в Україні залишається нереалізованою: громадянське самоусвідомлення на рівні вищих навчальних закладів майже відсутнє; у той час, як спеціалісти (на кшталт архітекторів) у своїй діяльності керуються здебільшого приватними інтересами. Звісно, це не означає повну відсутність альтернативи. Тут можна згадати про Міжнародний архітектурний фестиваль CANactions, який, впродовж останніх років, суспільство активно підтримує, і в рамках якого професіонали, зокрема молоді архітектори, мають можливість долучитися до розробки альтернативних проектів розвитку міста.

Певна група питань стосувалася нового закону про містобудівну діяльність, його впливу на ведення забудови. Позитивним у ньому є вимога відповідності зонінгу й плану детального планування. Проте інші нововведення свідчать зовсім не на користь громадського самоврядування. Зокрема, на думку Олега Вяткіна, безумовно негативним є скорочення кількості громадських слухань, ліквідація експертизи, скасування плати за відшкодування зелених насаджень.

Поеднавши досвід різних громадянських ініціатив, дискусія показала, що, незважаючи на велику кількість негараздів, містянам Києва та Харкова впродовж доволі короткого часового відтинку вдалося здобути позитивний досвід участі в розвитку міста. Втім, майбутнє public participation залежатиме від того, наскільки окремі ініціативи зможуть дієво та ефективно кооперувати власні зусилля з метою заснування більш сталих інституцій задля вирішення спільних проблем та реалізації альтернативних містобудівних рішень.



Дмитро Гнап:

«Ми як платники податків
зацікавлені в тому, щоб місто
було комфортним»

Армін Вагнер:

«Наша мета – досягнути
сталості мобільності
в європейському сенсі»

Віктор Загреба:

«Зручність для велосипедистів
означає можливість дістатися
до будь-якого місця призначення
найкоротшим шляхом
за найкоротший час»

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА





МАЙБУТНЄ ЩЕ МОЖНА ЗБУДУВАТИ: ВНЕСОК ДО ДИСКУСІЇ ПРО СТАЛУ МІСЬКУ МОБІЛЬНІСТЬ В УКРАЇНІ

Армін Вагнер¹

Улітку гості України відвідують різноманітні міста з багатою історією, гордими й красивими людьми та чудовою культурною офертою, яка почасти, на щастя, ще далеко поза рамками комерції та одноманітності. Як молодь, так і старше покоління відвідувачів прогулюються проспектами, вуличками й пішохідними доріжками, насолоджуються зеленими парками й широкими набережними потужних багатоводних рік. Музиканти й акробати запрошують перехожих перепочити; діти можуть посмакувати солодкою ватою та розважитися на атракціонах; молодь збирається у кафе на чашку «лате макіято» чи філіжанку «американо», кухню квасу чи пива. Місто у миролюбних образах, що нагадують Італію та Грецію.

Про Італію та Грецію у стародавні часи нагадують також, на жаль, умови руху транспорту. Масова автомобілізація, що тільки починається, міцно тримає українські міста у полоні. Транспортні перевантаження, затори, нещасні випадки, брак місць для паркування, забруднення повітря, вкрай переповнені автобуси й трамваї виснажують жителів і гостей українських міст. Щодо таких категорій, як кількість ДТП, якість приватного й громадського транспорту, частка велосипедистів, фактор участі громадян, європейські порівняльні показники й норми залишаються вельми віддаленими і недосяжними.

Припустімо, що ми, громадяни, суб'єкти прийняття рішень та проектанти в українських містах, ставимо собі за **ціль досягнути сталої мобільності в європейському сенсі, а саме:**

- зменшити локальні та глобальні викиди, споживання енергії та площі;
- реалізувати «бачення «нуль», т. зв. *Vision Zero* (нуль загиблих у ДТП як стратегічна ціль);

¹ Попереднє зауваження: ці рядки написав іноземець, котрий (зі зрозумілих причин) може вивчити лише певну частину країни, частину різноманітності сектора мобільності та його суб'єктів. Деякі речі даються до пізнання лише в загальних рисах, схематично, інші ж – залишаються взагалі незрозумілими. Читач, відтак, заохочується до зауважень автора щодо будь-яких перебільшень чи хибної інформації. І ще: автор є людиною переконання, а тому може бути діячем за переконанням, котрому, загалом, у глибині душі, йдеться принципово лише про сприяння пересуванню пішоходів, велосипедистів та громадського транспорту, а такі речі, як простій у заторах водіїв «Лексусів», «Рейдж-роверів» і «Ленд-крузерів», не мають для автора жодного значення.



Пішохідні проспекти, насичені міським життям, складають величезний ресурс для українських міст

- забезпечити високоякісний та економічно вигідний доступ (доступність) до житла, роботи, послуг, медичного обслуговування, об'єктів культури та взаємодії з сучасними формами мобільності;
- забезпечити привабливу, своєчасну, надійну мобільність для керівників і політиків, службовців і робітників, студентів, дітей та пенсіонерів;

Тобто, прагнемо до міста привабливого для всього населення, включаючи дітей, людей в інвалідних візках і літніх громадян; міста, у якому пішоходи є кайзерами, а велосипедисти – королями (як це показово демонструє власним прикладом Амстердам).

Припустімо, що ми заперечуємо викопну, допотопну модель некерованого зростання трафіку, котра ґрунтується на низьких цінах на бензин, постійному розширенні транспортної інфраструктури, зосередженні на швидкості та зручності руху приватного автомобільного транспорту. Це модель, яка імплікує нещасні випадки, локальні й глобальні викиди, соціальну ізоляцію та високі ціни в соціальному секторі.

Припустімо, що ми будуємо майбутнє замість того, аби бетонувати минуле.

Що і як тоді можна зробити? Хто це може здійснити? Які етапи належить визначити, які пріоритети належить встановити?

I. РОЗРОБИТИ БАЧЕННЯ Й ЦІЛІ.

Достоту, як і українські міста, так само різноманітними є цілі самої мобільності та цілі задля досягнення мобільності. Сформульовані сьогодні стратегічні цілі розвитку українських міст часто включають (явно чи приховано) розширення дорожнього покриття, збільшення швидкості й послідовне розділення типів трафіку. Так, проект Стратегії розвитку Києва до 2025 року в розділі «Транспорт» хоча й формулює комплексну інвестиційну програму, зокрема для громадського транспорту, але вибрані показники –

– дорожнє покриття: збільшення з 2% до 7%;

– швидкість приватного транспорту: збільшення до 40 км/год. у годину пік –

говорять самі за себе. Тут, паралельно з традиційним будівельним блоком, у транспортному плануванні переслідуються мета вирішити проблему глухого кута в трафіку, так би мовити, транспортного «інфаркту» – утім, без чітких підходів до того, яким чином регулювати попит на трафік.

На протигагу цьому, на міжнародному рівні в цей час важливою є **зміна парадигми** щодо цілей планування мобільності, як проілюстровано у наступній таблиці (Джерело: Banister 2008):

Таблиця 1

Контрастні підходи до планування транспортної системи

Звичний підхід – планування та інжиніринг транспортної системи	Альтернативний підхід – стала мобільність
Фізичний вимір	Суспільний вимір
Мобільність	Доступність
Зосередження на трафіку, зокрема автомобільному	Зосередження на людському факторі (чи то транспортні засоби, чи пішоходи)
Великомасштабний	Локального масштабу
Вулиця як дорога	Вулиця як простір
Моторизований транспорт	Усі види транспорту; частка в ієрархічному порядку – з пішоходами і велосипедистами на вершині та користувачами автомобільного транспорту – на нижньому щаблі ієрархії
Прогнозування дорожнього трафіку	Розробка бачення міста
Моделювання підходів	Симулювання сценаріїв та моделювання
Економічне оцінювання	Аналіз за багатьма критеріями задля врахування потреб довкілля й суспільства
Поїздка як похідна потреба	Поїздка як ціннісна діяльність, але також як похідна потреба
Основа підходу – потреби	Основа підходу – управління
Збільшення швидкості трафіку	Уповільнення дорожнього руху
Мінімізація часу подорожі	Досягнення раціональних показників часу поїздки та надійності часових показників поїздки
Сегрегація людського фактору й дорожнього трафіку	Інтеграція людського фактору і вулично-дорожнього руху

Джерело: Адаптовано з Marshall (2001) (Таблиця 9.2).

Цей контраст яскраво демонструє те, як людина з її потребами потрапляє до самого центру планування мобільності. Тут уже не йдеться про вільний транспортний потік, але про забезпечення доступу до послуг, житла, роботи, місць відпочинку й культури, а також про реалізацію соціально та екологічно сприятливої мобільності.

Найважливішим завданням на найближчі роки є запровадження такої зміни парадигми – спільно діяти на благо України, надихати людей та осіб, що ухвалюють рішення, а також реалізувати відповідні програми та проекти.

Саме тому було запропоновано ініціювати **процес національної стратегії** сталої міської мобільності. Цей процес визначає бачення й цілі, згідно з якими планується урбаністична мобільність, тобто модель пересування містом; розробляються і реалізуються програми й концепції, за якими вимірюється прогрес. Цей процес допоможе українським містам втілити описану вище зміну парадигми й адаптуватися до неї.

Національна стратегія сталої міської мобільності охоплює такі пункти:

- аналіз проблемної ситуації;
- виявлення бар'єрів (інституційних, нормативних, імплементаційних);
- визначення пріоритетів у таких сферах, як запобігання трафіку, модальне переведення трафіку до сталих форм мобільності (піша хода, їзда на велосипеді, пересування у громадському транспорті) та покращення екологічної, соціальної та економічної якості транспортних засобів;
- визначення зацікавлених сторін, суб'єктів-виконавців та етапів реалізації, а також визначення потенційних джерел фінансування.

Міністерство регіонального розвитку та будівництва України може взяти на себе ініціативну керівну роль і стимулювати обмін досвідом між містами. Слід зазначити, що **згідно з принципом субсидування визначені цілі та бачення для українських міст повинні носити рекомендаційний, а не нормативний характер.**

Ключовий індикатор ефективності: ухвалення національної стратегії міської мобільності разом із програмою її реалізації.

Питання:

- Які українські міста вже розробили цілі й бачення спеціально для сектору мобільності?
- Які завдання встановлюються генеральними планами стосовно мобільності в різних містах?
- Наскільки обов'язковим є залучення населення до розробки ціннісних показників, цілей та бачень?

II. РОЗДІЛИТИ, ПОЄДНАТИ, ВИЗНАЧИТИ ПРІОРИТЕТИ І НОВЕ ПОНЯТТЯ ШВИДКОСТІ.

Мобільність і планування мобільності в Україні підлягають сильному впливу з боку концепції розподілу транспорту й перевезення, тобто розподілу між видами транспортних засобів і цілями їх використання. У відповідних державних стандартах будівництва **ДБН 360-92 (ПЛАНУВАННЯ І ЗАБУДОВА МІСЬКИХ І СІЛЬСЬКИХ ПОСЕЛЕНЬ)** і **ДБН В 2.3-5-2001 (ВУЛИЦІ ТА ДОРОГИ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТИВ)** у частині управління транспортними потоками часто містяться посилання на **вертикальний чи горизонтальний поділ транспортних засобів**, а відтак **поділ між сферами використання** транспортних засобів (наприклад, житло, робота, бізнес). Це відбувається в одночасній взаємодії з прагненням дуже високої швидкості та низької інтенсивності руху (за розрахункову швидкість на міських дорогах приймаються показники до 120 км/год.).

Яке би виправдання не мала така головна ідея (зрештою, тут ще свій вплив не втратили урбаністичні проекти відомого француза Ле Корбуз'є (Le Corbusier) і більш стародавні



Перекрыття автомобільного руху на центральних вулицях багатьох українських міст на вихідні приваблює містян і є гарним інструментом для відновлення публічного простору

американські посібники з будівництва автомагістралей «Гайвей Кепесіті Менюалс» (*Highway Capacity Manuals*, HCM), її все одно важко реалізувати у часи дедалі більшої індивідуалізації та щораз більшого врізноманітнення інтересів й очікувань людей. Сьогодні люди воліють діставатися до своїх пунктів призначення у будь-який час набагато швидшими транспортними засобами, що враховують їхню потребу сполучення з набагато більшою кількістю цільових місць. Дорога від дому до комбінату тепер урізноманітнилась різними шляхами, що ведуть також до різних пунктів призначення в нашому суспільстві споживачів, такими як можливості для бізнесу, покупок, ринки і розваги. Кількість транспортних засобів збільшується: на додаток до традиційних послуг громадського транспорту у великій кількості до трафіку долучилися індивідуальні автомобілі, маршрутні таксі, велосипеди, мопеди.

Розширення дорожнього покриття для всіх цих видів транспорту та цілей транспортування, очевидно, не є можливим. Тому основну увагу в майбутньому слід приділяти **управлінню мобільністю** з чітким визначенням пріоритетів використання; поділ слід проводити лише у випадку несумісних цілей використання транспорту та у випадку встановлених показників високих швидкостей; при цьому поєднання й міксування різних засобів дорожнього руху, особливо в центрах міст і житлових районів, має стати звичною формою пересування.

Визначення пріоритетів має ґрунтуватися на усвідомленні економічних, соціальних та екологічних наслідків і реалізовуватися в такій послідовності:

- пішоходи;
- громадський транспорт (за основними напрямками і відповідно до розвитку мережі транспортного покриття);
- велосипедисти;
- локація транспортних засобів;

- транспорт доставки товарів;
- безперервний дорожній рух;
- уповільнений дорожній рух.

Жорстке **розділення** типів трафіку виправдане лише у випадку високих нормативних швидкостей або через необхідність надати пріоритет громадському транспорту на основних напрямках (експрес-автобуси і трамваї). Звісно, це не означає сліпе введення загального транспортного простору, т. зв. «спільного простору» (*Shared Space*), але пропагується обережне «злиття» автомобілістів і велосипедистів, велосипедистів і пішоходів, а також розвиток щільної мережі пунктів приземного перетину дороги для пішоходів на окремих вулицях і площах, так само, як і висока пропускна здатність самого міського простору. Це також не є заклик до збільшення кількості підземних і надземних шляхопроводів для пішоходів, збільшення кількості парканів уздовж доріг, але, натомість, є заклик до збільшення кількості островців безпеки, вказівників пішохідних доріжок й світлофорів із чіткими орієнтирами для пішоходів і велосипедистів. Це також є заклик проти невибіркового розширення (наосліп) перехресть зі збільшенням смуг руху для автомобілів і заклик до надання пріоритетних, виділених смуг для автобусів і трамваїв на перехрестях і в районах із перевантаженим вуличним транспортом.

Там, де **розподіл і визначення пріоритетів** є необхідними, наприклад, у випадку введення виділених автобусних смуг для прискорення руху автобусів, украй потрібним є також і реформування самих норм будівництва, ДБН. Поточна специфікація, відповідно до якої смуги для автобусів допускаються тільки там, де доступні принаймні три смуги руху, абсурдна: адже простір і пріоритет для автобусів потрібен також і там, де залишається найменше місця і створюється найбільше перешкод, а не на широкій магістралі, де автобус так чи так вільно рухається поряд із іншими транспортними засобами у нормальному трафіку.

Поєднання трафіку на основі принципу взаємного врахування може призвести до зниження споживання площі й підвищення у її використанні конкурентних позицій таких сталих видів пересування, як пішохідний і велосипедний рух, а також поїздки громадським транспортом. Важливу передумовою сумісності такого поєднання трафіку є запровадження режиму швидкості 30/50 км/год. із показником 30 км/год. як максимальною швидкістю у житлових і змішаних районах. Дійсне сьогодні обмеження швидкості в містах 60 км/год. (із фактичною швидкістю часто понад 80 км/год.) є перебільшенням усіх міжнародних норм і небезпечним для життя.

Потреба у реформуванні впливає також із факту гармонізації ДБН відповідно до **нових процесів технічного розвитку** в сфері автомобілебудування, будівництва доріг і технічного обладнання. Прикладами цьому можуть бути відстані між коліями та максимально допустима ширина трамвайної колії.

Ключовий індикатор ефективності: перегляд ДБН (або будь-якої іншої норми чи рекомендації для сектору мобільності) і приведення їх до стану, що відображає зміну парадигми, як проілюстровано у Таблиці 1. Модернізація відповідних технічних стандартів для проектування й використання транспорту та їхня орієнтація на нові парадигми, наведені в Таблиці 1.



Погіршення умов функціонування громадського транспорту через затори найближчими роками становитиме найбільшу проблему

Питання:

- як можна прискорити процес гармонізації ДБН і належним чином відобразити у ньому конкретні потреби різних міст України?
- чи можливо взагалі розбити відповідні стандарти на нормативну, обов'язкову частину (зокрема виходячи з міркувань вимог безпеки) і частину рекомендаційного характеру, яка забезпечуватиме планувальникам свободу в ухваленні рішень задля відображення стану фактичного використання видів транспорту?

III. РЕФОРМУВАТИ Й ПОСИЛИТИ СФЕРИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ТА ПРОЦЕСИ ПЛАНУВАННЯ, ЗАЛУЧИТИ ГРОМАДСЬКІСТЬ.

Такі інструменти як моделювання, вироблення стратегії мобільності, опитування на предмет людської відповідальності у транспортному русі, а також вимірювання фактичних навантажень вулично-дорожнього руху використовуються або вводяться в українських містах лише частково. Статистичні та інші дані лише зрідка наявні у повному обсязі, а часто мають обмежене значення – проводиться облік кількості перевезених осіб і товарів, однак набагато рідше – облік якості транспортних послуг.

З погляду **політичного контролю та контролю органів планування за самим плануванням мобільності** вагома роль відводиться об'єднанню та ієрархізації управлінських одиниць. У цьому контексті створення потужних головних відділів у справах мобільності в українських містах, які б взяли на себе відповідальність за всі аспекти планування мобільності, а також значною мірою відповідальність за результати планування мобільності, може бути вагомим кроком. Аспекти діяльності таких відділів мобільності охоплюють:



Велосипед як засіб пересування набуває дедалі більшої популярності серед українців



Нова велосипедна інфраструктура є найбажанішою і найпоціновуваною в українських містах

- планування мобільності, транспортної інфраструктури і транспортних послуг;
- управління вулично-дорожнім рухом;
- будівництво транспортної інфраструктури;
- моніторинг якості.

Це, зокрема, означає, що муніципальні відділи з питань планування та реалізації проектів мобільності, можуть також впливати на причини й формувати підґрунтя для розвитку мобільності, тобто використання площі, розвиток комерційних і промислових об'єктів, тенденції до субурбанізації тощо.

Варто зазначити тут також про представлену вже в наступному розділі ієрархію надання послуг у сфері громадського транспорту.

Посилення процесів планування включає обов'язкове використання методів і моделей транспортного планування, що ґрунтуються на систематичному й періодичному опитуванні щодо поведінки учасників дорожнього руху, а також на вимірюваннях фактичних навантажень трафіку. Забезпечення й підтримка даних, як і їхнє використання задля прогнозування поведінки учасників вулично-дорожнього руху, а також задля вивчення впливу соціальних змін, впливу інвестиційних заходів у сфері мобільності, достоту як і впливу політичних рішень, є важливим кроком для того, щоб раціонально вибудувати процес планувань у сфері мобільності. Однак тут не варто забувати про те, що моделі й плани відображають лише потенційні ефекти – визначення ж вихідних умов, потенційних ситуацій і результатів є сферою відповідальності самих проектувальників та осіб, що приймають рішення у тісній взаємодії з громадськістю.

Сильна ієрархія процесу ухвалення рішень та їхньої реалізації в українських містах не сприяє підвищенню творчого потенціалу самих адміністрацій. Але думати і діяти відповідально можуть також і «звичайні» співробітники.

Участь громадськості, а також конкретних інституційних суб'єктів, таких як транспортні компанії й окремі групи користувачів транспортної системи (наприклад, велосипедисти, пасажери громадського транспорту, люди з обмеженими можливостями) в процесах планування підвищить якість самого планування, а таким чином – і саме сприйняття, в кінцевому рахунку. Пропонується розглянути й переробити українські вимоги щодо участі в процесах так, аби забезпечити адекватне відображення потреб усіх учасників дорожнього руху й усіх суб'єктів, яких це стосується, забезпечивши цим появу дедалі меншої кількості планів, що фокусуються на автомобільному транспорті.

На національному рівні належить визначити відповідальне міністерство, яке займатиметься проблематикою міської мобільності.

Ключовий індикатор ефективності – орієнтація процесів планування на міжнародні стандарти й адекватне залучення до них самого населення.

Питання:

- Яке місто використовує процедуру залучення громадськості до процесів планування транспортної інфраструктури?
- Чи є в Україні приклади співпраці між установами міста та прилеглих районів з питань планування мобільності?
- Яке міністерство (Міністерство регіонального розвитку і будівництва України чи Міністерство інфраструктури України) може взяти відповідальність за інноваційне лідерство в секторі міської мобільності?

IV. ЗМІЦНИТИ ТА ІНТЕГРУВАТИ СИСТЕМУ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ.

Муниципальні підприємства громадського транспорту («Електротранс», «Пастранс») часто є фінансово «знекровленими»; вагонні парки, депо й технічне обладнання перебувають у жалюгідному стані. Спостерігається брак інформації до і під час поїздки, відсутні привабливі зупинки; швидкості низькі, а надійність обмежена. Послуги місцевих підприємств можуть стерпіти лише користувачі транспорту, що у безвиході, так звані «споживачі без права вибору» (*captive users*) – адже лише деякі власники автомобілів добровільно пересуваються автобусом, трамваем чи тролейбусом. Поза сумнівом, відповідні транспортні системи на цей час часто добре завантажені або навіть перевантажені – але не тому, що вони особливо привабливі, а через відсутність альтернатив (відсутня власність на приватні автомобілі, велосипеди або відсутність простору для паркування) і низькі ціни.

Погану фінансову ситуацію творить суміш непевності з доходами (низька частка абонементів, проблеми з реалізацією квитків, готівкові касові операції без видачі квитків, що здійснюються безпосередньо водієм), високою часткою безбілетників (наприклад, пенсіонерів, ветеранів, ліквідаторів аварії на Чорнобилі, членів парламенту тощо), ненадійних виплат сум відшкодування з боку держави і загальної тенденції в очікуваннях, що ціни повинні бути низькі, а громадський транспорт – прибутковим.

Серед позитивів слід відзначити, що в цілому має місце **яскраво виражене позитивне ставлення до громадського транспорту**, однак спостерігається також неясність щодо використовуваних засобів і методів транспортування.

Ситуація нестачі є не лише наслідком недостатніх інвестицій у громадські транспортні засоби та інфраструктуру впродовж багатьох років, а й наслідком **відсутності чіткого бачення і головних векторів** забезпечення громадського транспорту. Це включає питання, які послуги повинні надаватися, за якою ціною вони повинні надаватися, а також:

- основні стандарти (інтервал, частота руху, розташування зупинок та зона їхнього обслуговування, години роботи транспорту);
- стандарти взаємозв'язку (час у дорозі між зупинками, наприклад, допустимий час поїздки та частота пересадок до центру міста);
- стандарти якості (обладнання зупинок і транспортних засобів, інфраструктура, інформація для пасажирів, доступність транспортних засобів та інфраструктури);
- планове покриття витрат на основі реалістичного повного обліку витрат;
- ціни на квитки і структура цін.

Ще одним елементом є **повсюдна плутанина з розподілом завдань в українських містах**. Часто незрозуміло, хто встановлює цілі для громадського транспорту в цілому; що визначає якість послуг; хто надає послуги і за які ціни; хто контролює надані послуги та оплачує їх.

У міжнародному вимірі зарекомендувала себе така **трирівнева структура**:

1. Місцеві органи влади (міст, районів і т. д.), які визначають основи політики (цілі) у сфері вулично-дорожнього руху.
2. Некомерційна одиниця на управлінському рівні, що визначає транспортні послуги, проводить їхню закупівлю, моніторинг і оплату (фінансовий менеджмент).
3. Оператори автобусного, тролейбусного і трамвайного перевезень, що в договірному порядку забезпечують реалізацію транспортних послуг.

Цей трирівневий підхід до надання послуг у громадському транспорті слід посилити в Україні. Потрібно, зокрема, перевести процеси прийняття бізнес-рішень (рівень тарифів, структура цін, включаючи проїзні картки) на 2-й і 3-й рівні. Адже, наприклад, нинішня ситуація із обов'язковим затвердженням тарифів на міському електротранспорті Кабінетом Міністрів є незадовільною для міст, оскільки, з одного боку, не задовольняє конкретні потреби, а з іншого – не забезпечує паралельно необхідну компенсацію своєчасно і в достатній кількості.

Тут належить чітко визначити, **як відбуватиметься відшкодування витрат** – дійсний на сьогодні підхід, за яким компенсація витрат формально списується, коли (грубо кажучи) праця співробітників оплачується, є замилюванням очей, брехнею. Серйозні концепції включають усі внутрішні витрати на надання послуг, регулярне технічне обслуговування та поновлення як щодо транспортних засобів, так і щодо будівництва інфраструктури.

На 2-му рівні вирішується також проблема інтеграції пропозицій від різних муніципальних і приватних операторів із урахуванням тарифів, квитків, розкладів руху і самих форм пропозицій із надання транспортних послуг.

І ще: **добре розвинена мережа громадського транспорту не обов'язково повинна покривати витрати**. Державні та комунальні субсидії в секторі громадського транспорту в зв'язку із їхньою високою соціальною / національно-економічною вигодою (включаючи відсутність шуму, уникнення надмірного споживання ресурсів, шкідливих викидів, ДТП і т. д.) є виправданими й практикуються на міжнародному рівні. Важливо, що вигоди від субсидій були відтворені й зрозумілі, а також відображались у збільшенні частки користувачів громадського транспорту.

Конкретні підходи до реформи державного забезпечення системи громадського транспорту включають перегляд стандартних домовленостей між українськими містами і транспортними операторами, реалізацію трирівневого підходу з подальшою чіткою артикуляцією обов'язків та фінансових потоків, а також реформу технічно-нормативної бази реалізації системи громадського транспорту (будівництво та експлуатація).

Ключовий індикатор ефективності – покращення рамкових умов для реформування сектору громадського транспорту, створення чітких структур.

Питання:

- Які приклади позитивного і негативного досвіду існують в окремих містах у зв'язку з реформуванням громадського транспорту?
- Які організаційні концепції добре зарекомендували себе в секторі громадського транспорту українських міст?
- Чи запроваджуються інноваційні процеси участі громадськості у транспортному секторі в містах України?

V. БЕЗПЕРЕРВНО РЕФОРМУВАТИ Й АДАПТУВАТИ, ПЕРЕГЛЯДАТИ НОРМАТИВНУ БАЗУ, РЕФОРМУВАТИ СИСТЕМУ (ПРО)ОСВІТИ НАСЕЛЕННЯ ТА ЗМІЦНЮВАТИ МІЖНАРОДНІ ЗВ'ЯЗКИ.

Відстань від українських показників планування й практики мобільності до провідної міжнародної практики, т. зв. економічного явища *best practices*, складає ціле покоління. Це не оцінка автора, а широко поширена думка українських децидентів (суб'єктів ухвалення рішень) і проєктантів. На додаток, такі оціночні судження, вочевидь, є «плакатними» (декларативними) і майже не піддаються об'єктивізації якимись даними та фактами.

Задля поглибленого вивчення кількісних та якісних потреб у реформуванні пропонується систематично розглянути й порівняти з відповідними кращими європейськими стандартами такі проблемні питання:

- норми ДБН і їх перегляд за останні десятиліття;
- законодавча база;
- законодавство про дорожній рух та Правила дорожнього руху;
- академічні програми, а також все ще почасти існуюче розділення навчальних і дослідницьких установ;
- рівень наукових дебатів;
- навчання муніципальних службовців, які працюють у відповідних галузях;
- якість професійних організацій та мережі випускників у галузі транспортних мобільних комунікацій;
- міжнародна мережа зв'язків та участь у міжнародних проєктах.

Це можна зробити за допомогою відомих інструментів, включаючи аналіз прогалін (*Gap-Analysis*) і стратегічний аналіз сильних та слабких сторін проєкту, його можливостей і небезпек (*SWOT-Analysis*), які реалізуються в рамках європейських проєктів *Twinning*. Керівництво повинно взяти на себе Міністерство інфраструктури України.

Ключовий індикатор ефективності – проведення аналізу прогалін і *SWOT*-аналізу вищезазначеної проблематики із залученням зацікавлених сторін.

Питання:

- Які з наведених питань вже були опрацьовані у проведених двосторонніх проєктах *Twinning* та інших проєктах ЄС?
- Які міжнародні, європейські та двосторонні стандарти є для України обов'язковими в цій галузі?

VI. ІННОВАЦІЙНИЙ НАСТУП: ЗВАЖИТИСЬ НА 100 ПІЛОТНИХ ПРОЄКТІВ ТА СПІЛЬНО НАВЧИТИСЯ.

Представлення та обговорення нових ідей в українських містах часто закінчується констатацією: «Цікаво; справді корисно; якби ж ми тільки могли, однак наші закони не дозволяють цього, ми не маємо можливості фінансування і нам не вистачає кадрових ресурсів».

Щоб розірвати це хибне коло неадекватного законодавства, відсутності фінансових ресурсів та обмеженої інституційної влади, пропонується запустити **національну програму інновацій** за 10 тематичними напрямками:

- управління паркуванням;
- збір за перевантаження доріг/ платні дороги;
- велосипедна інфраструктура / частка велосипедистів > 10 %;

- громадський прокат велосипедів;
- спільне користування автомобілем;
- інтегровані служби управління громадським транспортом/ інтеграція оплати за проїзд;
- режим швидкості 30/50 км/год.;
- зони мінімальних викидів в атмосферу;
- швидкісні автобусні перевезення;
- уповільнення швидкості руху.

Ця експериментальна програма повинна заохотити міста до пропозицій та реалізації проектів у межах визначених вище тематичних кластерів, метою яких буде досягнення сталої міської мобільності та орієнтування на реформи. Для оцінки таких проектних пропозицій, а також для моніторингу їхньої реалізації пропонується створити **спільну українсько-міжнародну комісію**, діяльність якої підтримуватиметься відповідним **секретаріатом Міністерства регіонального розвитку та будівництва України**. Одним із джерел фінансування може стати описаний нижче Фонд задля сталої міської мобільності. Долучатися до процесу фінансово зможуть іноземні спонсори, та важливим є і власний досвід.

Завдяки проведенню цілої низки семінарів, виданню публікацій та здійсненню роботи зі зв'язками з громадськістю, цей секретаріат повинен сприяти тому, щоби отриманий досвід й вивчені уроки поширювалися якомога швидше, з одночасним виявленням та усуненням бар'єрів, широким залученням інституційних та соціальних суб'єктів.

Ключовий індикатор ефективності – запуск програми **«Наша Україна – наша Мобільність»** (робоча назва) та її реалізація в рамках 100 пілотних проектів принаймні у 50 українських містах.

Питання:

- Який досвід існує з інших програм із заохоченням заходів у сфері мобільності та міського розвитку?

VII. ЗАБЕЗПЕЧИТИ ФІНАНСУВАННЯ: «ГОНИТИ РУБЛИКИ!».

Головний жалібний плач української політики в сфері міської мобільності – це відсутність коштів. Але будьмо відвертими та реалістичними: **мобільність в Україні відносно дешева**. Адже ціни на пальне в масштабах Європи є дуже низькими, плата за паркування відсутня (або так само низька), тарифи на громадський транспорт (як на міському, так і на національному рівні) такі ж низькі, а інших механізмів рефінансування сектору за рахунок податків або зборів просто не існує.

Сектор мобільності здебільшого вважається елементом **продовження соціальної політики**: у випадках, де державі не вдається забезпечити адекватні пенсії, соціальні допомоги, стипендії та зарплати, підприємства змушені перевозити пасажирів безкоштовно або за зниженими ставками. Намагання уряду Азарова змінити таку ситуацію до цього часу, на жаль, не мали успіху.

Слід зрозуміти: **не слід плекати безпосередніх надій на прибутки**. Участь приватного капіталу в секторі проектів міської мобільності, що, звісно, припускає очікування прибутку, залишається також нереалістичною. Прибуток добре розвинуеного громадського транспорту є загальносуспільним прибутком і виражається в чистому повітрі, нижчому шумі й нижчій смертності на дорогах, у зниженні енергоспоживання.

Зміцнення концепції фінансування за рахунок користувачів у секторі мобільності в Україні є просто необхідним. Одним із непопулярних, але потенційно ефективних інструментів у цьому контексті може бути створення **Національного фонду сталої міської мобільності**, який може формуватися за рахунок **збільшення податків на пальне на 1 грн. за літр бензину і дизельного пального**. За приблизними розрахунками, такий податок щороку приносить близько 11 млрд. грн. (1 млрд. євро) доходів, які будуть **призначені виключно для зміцнення системи громадського транспорту, сприяння руху велосипедистів і пішоходів**.

Щоб вирішити відповідні проблеми, слід налагодити співпрацю між Міністерством фінансів України, Міністерством регіонального розвитку і будівництва України та Міністерством інфраструктури України.

Ключовий індикатор ефективності – створення Національного фонду сталої міської мобільності та його фінансування за рахунок зборів в розмірі 1 грн. за літр бензину і дизельного пального.

Питання:

- Яким є досвід у сфері цільових податків?
- Яким є досвід щодо пайових інвестиційних фондів і схожих програм?

ВИСНОВОК:

Названі вище моменти, звісно, не є повним і всеосяжним оглядом усіх викликів на шляху до сталої мобільності в українських містах. Тут не згадано про такі актуальні аспекти, як низький рівень безпеки дорожнього руху, ендемічна корупція, прогалини статистики, відсутність центрів логістики та концепцій міської логістики, відсутність системи управління паркуванням. Мета полягає в поданні наскрізної проблематики, ідентифікації проблемних ситуацій і визначенні можливих шляхів вирішення проблем.

Рішення на користь чи проти конкретних підходів і акцентів у межах окремих областей визначатимуть сектор мобільності в українських містах на найближчі десятиліття. Перед ухваленням будь-якого рішення слід зважити, чи сприятиме той чи той захід прямо або опосередковано підвищенню мобільності приватного автомобільного сектору, а чи надасть більшої привабливості пішій ході, їзді на велосипеді чи громадському транспорту. Ухвалюється рішення за старою чи за новою парадигмою? Саме це і визначатиме майбутнє – майбутнє в заторах чи за умов урізноманітненої, привабливої й доступної мобільності з мінімальними побічними ефектами. Віхи закладатимуться вже у найближчі кілька років.

Слід зрозуміти, що не існує «негативних» або «позитивних» рішень, шаблонних підходів чи дешевих швидких результатів, що успіх досягається лише завдяки безперервній, систематичній розробці концепцій та змаганням ідей.

Читачеві пропонується дати відповіді на поставлені запитання, скоректувати й доповнити цей текст, виходячи з власного досвіду, а також долучитися до розробки подальших ідей і пропозицій з розвитку міської мобільності в Україні. Автор статті завжди до Ваших послуг і буде радий активному обговоренню.

Більш докладну інформацію про нашу роботу можна знайти на сторінках: www.mobilnlist.org.ua / www.facebook.com/mobilnlist.org.ua.

Майбутнє будується. Почнімо сьогодні.



МІСТО ДЛЯ ЛЮДЕЙ ЧИ МАШИН?

Текст: Ксенія Дмитренко

Порівняння сучасного мегаполісу з організмом дає змогу зрозуміти, чому саме урбаністичне майбутнє визначається рівнем культури мобільності, що побутує в місті. Саме транспорт є тією «дорогоцінною» енергією, яка протікає жилами сучасного міського гіганта, поєднуючи його протилежні кінці й дозволяючи зустрітися одне з одним цим вічним подорожнім, містянам. Утім, стан сучасних міст доводить, що за відсутності правильної стратегії транспорт із життєдайної сили може перетворитись на небезпечну й отруйну суміш, що циркулює міськими вулицями. Здається, саме це зараз і відбувається з Києвом, у якому успадкована від радянських часів застаріла транспортна інфраструктура виявилася неспроможною витримати натиск і вимоги нового супермобільного й супергнучкого ринкового економічно-соціального ладу. Сьогоднішня столиця України захлинається від цілого виру проблем, що простягаються від мікро- до макрорівнів міського транспортування. Як довго це триватиме і чи не вимагає це радикального перегляду чинної транспортної політики щодо старого міста? Розглянути це питання, вказавши на найбільш реалістичні відповіді, й мала на меті дискусія на тему «Київська транспортна інфраструктура: місто для людей чи машин?», що відбулася 17 березня в Будинку архітектора за підтримки Фонду ім. Г. Бюлля.

Перед початком обговорення **Кирило Савін**, керівник Представництва Фонду ім. Г. Бюлля в Україні, закликав учасників зосередитись не так на спостережуваних проблемах, як на шляхах їх розв'язання. «Наразі, на прикладі чинної транспортної політики в м. Києві, можна спостерігати екстенсивний підхід, спрямований здебільшого на розбудову доріг і автошляхів, тоді як у світі вже давно говорять про неефективність подібних засобів розв'язання транспортної проблеми, пов'язаних із застарілістю двигунів внутрішнього згорання, екологічної небезпекою автотранспорту і т.д. Виникає питання: чи поаинні ми й далі рухатися цим шляхом, а чи існують альтернативні пропозиції і рішення, над реалізацією яких варто було б замислитися вже сьогодні?», – висловив своє бачення пан Савін.



Круглий стіл був покликаний виробити консенсус між велосипедистами й автомобілістами Києва

КОНЦЕПЦІЯ СТАЛОГО ТРАНСПОРТУВАННЯ

«Єдина альтернатива розбудові доріг полягає в тому, щоб запропонувати більш сталий і ефективний вид громадського транспорту, який міг би скласти конкуренцію автомобілю», – Армін Вагнер, експерт із розвитку транспортної інфраструктури

Першим узяв слово **Армін Вагнер**, керівник проекту GIZ у Львові «Кліматично сприятлива концепція сталої мобільності». Цей експерт слідкує за розвитком транспортної інфраструктури на глобальному рівні з кінця 1980-х років. Як показує досвід більшості світових мегаполісів, таких як Пекін, Москва, Санкт-Петербург та інші, збільшення кількості інвестицій у будівництво дорожньої інфраструктури призводить лише до погіршення транспортної ситуації в місті. «Кількість грошей, що вкладаються у дороги, збільшується, але, разом із тим, ще швидшими темпами відбувається зростання кількості автомобілів, так що проблема заторів тільки посилюється», – констатує пан Вагнер. На протипаузу цій безперспективній політиці була винайдена дієва альтернатива, заснована на т. зв. концепції сталої мобільності. Вона передбачає рівномірний розвиток інфраструктури для всіх видів пересування (пішохідного, з використанням моторизованих і немоторизованих транспортних засобів), із наданням особливої переваги громадському транспорту (трамвай, автобус), який міг би скласти конкурентоспроможну альтернативу приватному транспорту у вигляді автомобіля. В основі цього підходу, своєю чергою, лежить концепція сталого розвитку міста, яка передбачає планування енергозбережних, озелених, комфортних для пішоходів і екологічно безпечних міських поселень.

Маючи досвід реалізації цієї концепції у Львові, експерт поділився зі слухачами своїми спостереженнями щодо наявного стану транспортної мережі у великих українських містах. Серед основних проблем, що визначають вітчизняну «транспортну ситуацію», слід відзначити неефективне управління розвитком міста, низьку якість наявних мереж, фактичну відсутність велошляхів, нестачу фінансування. Разом із тим, очевидними є можливості покращення ситуації, які чекають на своє використання. Зокрема, йдеться про порівняно низьку щільність міської забудови; багату історію використання громадського транспорту; організацію житлових районів довкола мереж публічної транспортної інфраструктури. З огляду на це, можна говорити про три основні шляхи до реалізації концепції сталого пересування в українських містах. Перший із них полягає в зменшенні потреби у транспортуванні й активному впровадженні політики цільового землевикористання. Другий – у збереженні частки громадського транспорту в забезпеченні міського пересування і поступовому її збільшенні за рахунок розвитку екологічно безпечних видів транспорту, таких як велосипед. Третій спосіб у цій низці передбачає поступове покращення наявних умов пересування містом, в т. ч. за рахунок підвищення ефективності, безпеки й спроможностей наявних транспортних засобів. На думку пана Вагнера, все, що може заважати впровадженню цих змін, полягає лише в неузгодженості дій відповідних інституцій, низькій зацікавленості у розвитку сталого транспорту. Втім, попри все можливе нерозуміння, концепція сталого транспорту на сьогодні є найбільш реальною альтернативою, до якої мусять дослухатися всі великі міста, якщо прагнуть вийти з транспортної кризи.

ПРОПОНУВАННЯ ГРОМАДСЬКОСТІ

«Ми як платники податків зацікавлені в тому, щоб місто було комфортним не лише для автомобілістів, але й для велосипедистів і пішоходів. Проте ті, хто стоять при владі і мають забезпечувати комплексне вирішення проблем цих груп, поки що демонструють бездіяльність», – Дмитро Гнап, активіст

Подальше обговорення розвивалося у двох основних напрямках: представники влади поінформували присутніх про найближчі плани з розвитку транспортної мережі в Києві, а представники громадськості представили своє бачення проблем і можливостей, пов'язаних із транспортною політикою.

Те, що транспортна стратегія є невід'ємною частиною бачення розвитку самого міста, було яскраво продемонстровано в доповіді члена ради Асоціації велосипедистів Києва **Віктора Загреби**, що мала назву «Шлях до велосипедного міста». Йдеться, однак, не про щось утопічно-ідеальне, а про конкретний проект із розвитку мережі велосипедних доріжок у житловому районі Києва «Осокорки-Позняки». «Хоча схема загальноміських веломаршрутів була затверджена ще в 2007 році, фактично за цей час було прокладено лише одну велосипедну доріжку довжиною 2 км по вул. Здобунівській. З огляду на це, ми вважаємо, що було б ефективно спочатку



Армін Вагнер і Віктор Загреб (з мікрофоном)

досягти успіху з впровадженням велодоріжок в одному районі, щоб потім розповсюдити цей досвід і на інші райони міста», – коментує пан Загреб.

«Оскарки-Позняки» є чи не найбільш придатним для «велосипедного експерименту» районом за цілою низкою критеріїв: безпека пересування, компактність, спокійний рельєф, попередня наявність деякої інфраструктури й динаміка розвитку. Головна ідея проекту, пропонованого Асоціацією велосипедистів, полягає в тому, щоб поєднати основні точки локального використання, такі як транспортні вузли, супермаркети, торгові центри, державні та комунальні установи в межах одного району в найбільш дешевий і ефективний спосіб. Для цього попередньо було проведене спеціальне дослідження, яке дозволило визначити стан різних рівнів велосипедної інфраструктури та локалізувати їх на території. За словами Віктора Загребі, важливо розрізняти окремі велодоріжки й велосипедні смуги, відокремлені від решти вулиці лише за допомогою розмітки. Якщо перші прокладаються в місцях руху автотранспорту і мають за мету безпеку велосипедиста, то другі, навпаки, спрямовані на інтеграцію велосипедного руху до пішохідної вулиці. Окремо слід розглянути «критичні точки», особливо небезпечні для велосипедистів, – розв'язки, з'їзди з естакад і т. ін. Ці місця потребують розробки спеціальних планувальних рішень. Диференційний підхід дозволяє раціонально скерувати реалізацію проекту з організації велосипедного руху таким чином, щоб заощадити на фінансуванні. «Ми гадаємо, що даний проект для району «Оскарки-

Позняки» можна було б втілити до 2013 року з мінімальними вкладеннями, які просто нема сенсу порівнювати з інвестиціями в будівництво доріг», – підсумував свій виступ пан Загреба.

Іншим речником від громадськості був **Дмитро Гнап**, учасник руху захисту прав автомобілістів, активіст громадської ініціативи Комітет прямої дії, який, на відміну від попереднього доповідача, виступав від когорти автомобілістів. Утім, уже з перших його слів стало зрозуміло, що наболіле для Києва протистояння між автомобілістами й пішоходами є просто міфом, що не відповідає дійсності. «На сьогодні в Києві зареєстровано 1 млн. 60 автомобілів. Більшість із автовласників є адекватними громадянами, що не менше опікуються добробутом міста аніж ті, хто не є власниками автомобілів», – переконливо засвідчив пан Гнап.

Відповідно, проблеми, з якими щодня зіштовхуються водії автомобілів під час пересування в місті, є тими самими, від яких щодня потерпають і пішоходи, і велосипедисти. На думку доповідача, їх можна розділити на дві основні групи – ті, що можуть бути вирішені негайно, і ті, що потребують стратегічного планування. До першого типу можна зарахувати проблеми, пов'язані з будівництвом автопарковок та їхнім управлінням. За даними Асоціації автомобілістів, із 2006 по 2009 рік на будівництво критих автопаркінгів у Києві було виділено 39 млн. грн. Як результат, ці гроші просто зникли. Наявні ж паркінги часто-густо не виконують своїх функцій належним чином. Так, автопаркінг, що діє біля залізничного вокзалу, фактично, є недоступним для більшості подорожніх, оскільки місця в ньому зарезервовані для парковки автотранспорту великих фірм на кілька років вперед. Ті ж «непорозуміння» стосуються й обмеження руху автомобілів, платні за паркування, організації паркування на території міста в цілому.

Питання стратегічного рівня, що стосуються довгострокової організації пересування в місті, також викликають турботу автомобілістів. Вони охоплюють широке коло проблем – від розвитку громадського транспорту до розвантаження центру за рахунок перенесення робочих місць на Лівий берег, що, безперечно, є одним із головних факторів неефективності наявного транспортування в Києві. «Це обговорення тільки засвідчує, що накопичилося достатньо проблем, спільних як для власників автомобілів, так і для велосипедистів. Гадаю, взаємне об'єднання наших зусиль могло б сприяти їхньому розв'язанню», – наголосив Дмитро Гнап.

ПРОПОНУВАННЯ ВЛАДИ

«В новому генеральному плані м. Києва громадський транспорт відіграє пріоритетну роль. Це, однак, не виключає засобів, спрямованих на розвиток вулично-дорожньої мережі», – Рашид Халілов, експерт із розвитку транспортної інфраструктури

Формат дискусії дозволив отримати докладну точку зору на ті ж проблеми експертів транспортного планування й чинної міської влади м. Києва. Зокрема, **Рашид Халілов**, головний інженер проектів інституту Київдормістпроект, розповів про відповідні планувальні рішення в новому

генплані міста до 2020 року. За його словами, розв'язати транспортні проблеми міста без залучення громадського транспорту неможливо, тому він продовжує відігравати провідну роль в новій стратегії розвитку міста. Найближчими роками основні зусилля транспортників будуть зосереджені на залученні до транспортної системи міста залізничного кільця, що дозволить забезпечити в центрі міста кільцевий рух пасажирів. Разом із трамваями залізничне кільце, яким відтепер циркулюватиме не вантажний, а громадський транспорт, розглядається як система швидкісного громадського транспорту. Отже, основний наголос містобудівники зробили на розвиток рельсового транспорту. Політика щодо інших видів громадського транспорту теж буде переглянута, проте не завжди в позитивний бік. Так, планується вилучити з автомагістралей тролейбуси – їх збираються замінити на більш маневрові автобуси.

Однак, за словами пана Халілова, пріоритет громадського транспорту зовсім не виключає заходів, спрямованих на розвиток вулично-дорожньої мережі. Проблема з автомобільним пересуванням планується вирішити шляхом будівництва підземних тунелів. Планувальники вважають, що це дозволить зберегти історичну частину міста й уникнути проблеми з резервуванням земельних ділянок. При цьому, звісно, передбачаються й інші «давно знайомі» нововведення, такі, наприклад, як будівництво паркінгів на під'їздах до міста.

Присутній на засіданні **перший заступник начальника Головного управління транспорту та зв'язку КМДА Іван Шпильовий** прокоментував ці плани з точки зору перспектив їхнього втілення в життя. За його словами, залізничне кільце буде введене в дію до 1 вересня цього року. Спочатку воно включатиме 10 станцій, до яких пізніше додасться ще 4. Не менш важливими для організації руху по кільцевій є будівництво пересадочних вузлів, яких всього нараховуватиметься 8. За словами пана Шпильового, в цьому випадку йдеться про значущий державно-міський інфраструктурний проект, початок якого вимагав попереднього погодження дій з «Укрзалізницею». Тому на його втілення найближчими роками будуть спрямовані основні зусилля адміністрації. Це також передбачатиме закупівлю нового залізничного устаткування, такого як вагони, турнікети і т.д. Що ж до інших видів транспортних засобів, то вектори їхнього розвитку, як це можна було зрозуміти зі слів пана Шпильового, ще залишаються нез'ясованими. Зокрема, маршрутки, які на сьогодні забезпечують 40% перевезень по Києву, найближчими роками змінити на автобуси через нестачу фінансування не вдасться.

ЩО МАЄМО РОБИТИ?

Подальше обговорення серед публіки дозволило підняти низку важливих питань, пов'язаних із розв'язанням транспортної проблеми. Так, **Олег Рудковський** звернув увагу на необхідність формування культури користування транспортним засобами серед містян і перспективність розвитку



Транспортне майбутнє Києва залежатиме від того, чи вдасться місту перейти на позиції стійкого пересування

річкового транспортного сполучення. **Дмитро Паркович** висловив схвилювання щодо невиконання правил дорожнього руху. Втім, найбільше публіку схвилювали заяви міської влади щодо згортання тролейбусної мережі вздовж магістралей. Так, присутні на засіданні **студенти Національного транспортного університету** не погодились із твердженням Рашида Халілова про низьку маневреність тролейбусів у порівнянні з автобусами. **Роман Зінченко** наголосив на недотриманні владою своїх обіцянок стосовно гро-

мадського транспорту, що наразі чи не найяскравіше проявляється в жалювому стані трамвайної мережі.

Загалом, обговорення дозволило виявити значні розбіжності в баченні виходу з глухого транспортного кута громадянами й планів із розвитку міської транспортної інфраструктури КМДА. В ході дискусії стала очевидною односторонність і суперечливість транспортної політики, впроваджуваної чинною міською владою. Наприклад, незрозуміло, чому робиться наголос на розвитку саме рельсового транспорту, а не, скажімо, наземної автобусної мережі, що, як показує досвід світових міст (зокрема Лондона, Боготи), є набагато дешевшим. Загрозливо виглядає заява пана Халілова стосовно можливостей розвитку рельсового транспорту «поза вуличною мережею». Наслідком цього може бути формування двох рівнів пересування – наземного (на автомобілях) і позавуличного (на громадському транспорті), ефектом чого, в кращому разі, буде розмежування відповідних потоків транспорту, а не повернення вулиці пішоходам. Видається, що стратегія транспортного розвитку Києва була сформована в результаті конфліктів між можновладцями та часткових рішень, а не на основі впровадження комплексної політики, зважаючи на ту ж концепцію сталої мобільності.

Втім, такий стан речей не має стати причиною ні для песимізму, ні для бездіяльності. Адже чим більше помилок припускається влада – тим більше підстав у нас як громадян заявити про своє право на місто й прагнути його дійсного втілення!

**Автор проекту:**

Григорій Зотов

Наукові керівники:

Гунар Гартман, Шаджай Бхушан,
Альфред Якобі, Інститут
Архітектури Десау, Німеччина

Проектування:

2010

Текст:

Маріанна Давиденко

РОЗУМІННЯ НАТОВПУ

Актуальність проблеми реконструкції станцій Київського метрополітену не викликає сумніву в жодній людині, яка щодень, їдучи на роботу зранку і повертаючись додому надвечір, спускається у надра метро. Як фахівці, так і представники влади сьогодні визнають, що столичне метро від початку було спроектовано без урахування можливого стрімкого зростання міста. Більшість ліній, збудованих наприкінці 70-х – 80-х років, розраховані на місто з населенням не більше 2 млн. мешканців. Водночас, згідно зі статистикою, через трудову міграцію людей до столиці, що стала масовою від часу здобуття Україною незалежності, населення Києва впродовж останніх років кількісно зросло до 4 млн. чоловік.

Надмірне збільшення користувачів метро як найбільш зручного і швидкого громадського транспорту ускладнило пішохідний рух усередині багатьох станцій, особливо в ранішні і вечірні години пік. Майже катастрофічною останнім часом стала ситуація з переходом між станціями «Театральна» і «Золоті ворота», зумовлена не тільки місцем поєднання двох ліній (Святошинсько-Броварської і Сирецько-Печерської), але й розташуванням станцій у центрі сучасного міста.

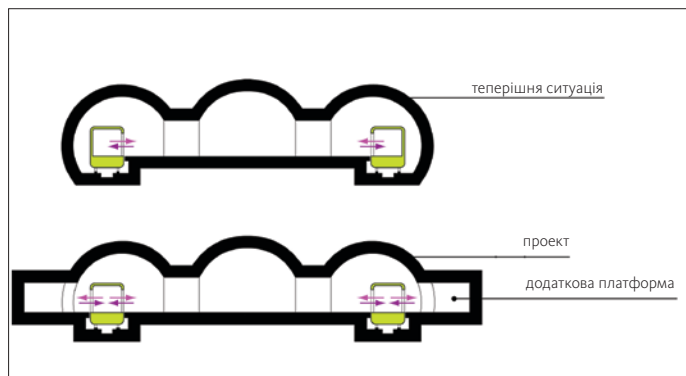
Через надмірну кількість пасажирів та задовгий час між прибуттям поїздів (що включно зі зупинками складає близько 75–80 секунд), у переходах і на платформах одночасно можуть перебувати надто багато людей і це не лише створює незручності й справжні пішохідні затори, але також загрожує безпеці пасажирів.

На жаль, сьогодні київська влада не вкладає жодних інвестицій у розвиток інфраструктури міста; не є винятком і

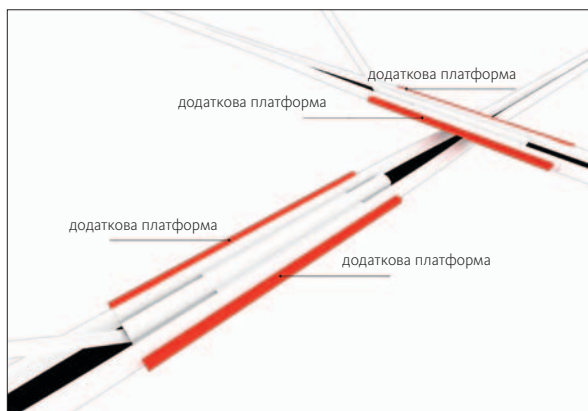
метрополітен. Офіційні джерела визнають, що проблема очевидна, але наразі не існує жодних реалістичних муніципальних проєктів її розв'язання.

Водночас, проєктний інститут «Укрметротунельпроєкт» розробив проєкти 25 нових станцій і 3 ліній метро, що, з одного боку, дає надію на подальший розвиток київської «підземки», а, з іншого, – є переконливим свідченням того, що на вирішення проблем існуючих станцій шляхом їхнього перепланування особливо не розраховують. Можливий вихід вбачають у побудові додаткових, паралельних ліній метро, а це справа, як доводить поточна тенденція, не одного десятиріччя.

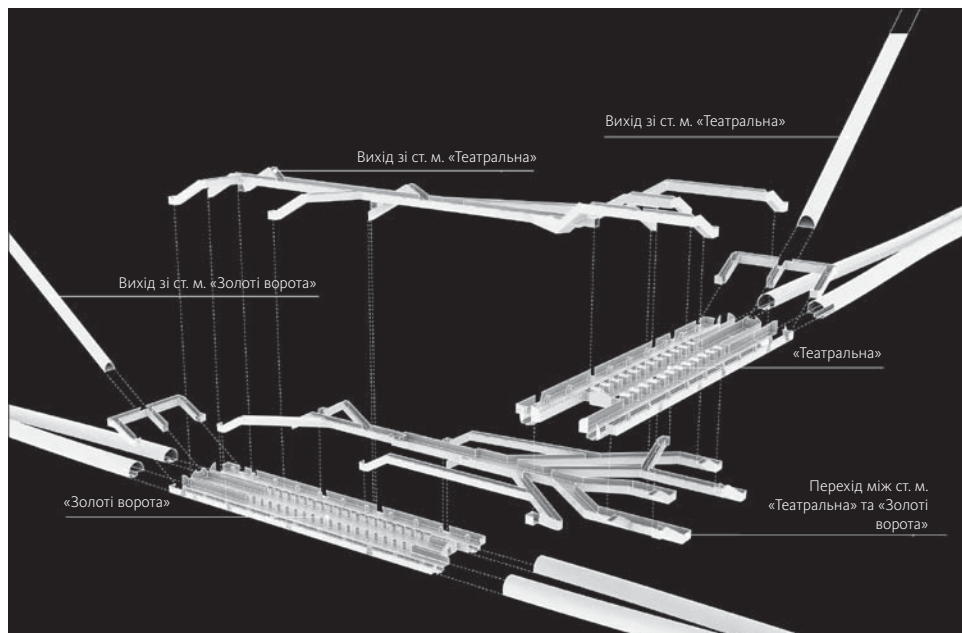
У своєму проєкті «Розуміння натовпу» Г. Зотов пропонує рішення проблеми, що є більш компактним у часі й просторі. Він нагадує, що через особливості розташування Києва система його метрополітену – одна з найглибших у світі (кожна станція розташована на своїй глибині: від 10 м



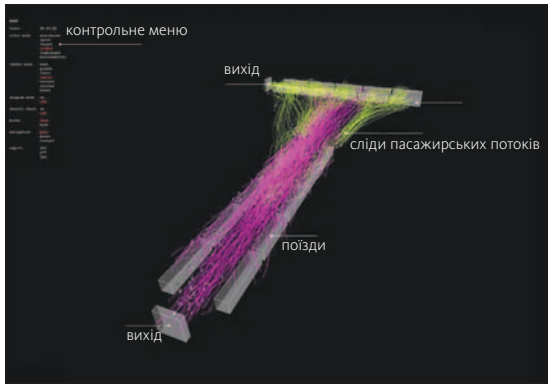
Додаткові платформи. Розріз



Додаткові платформи



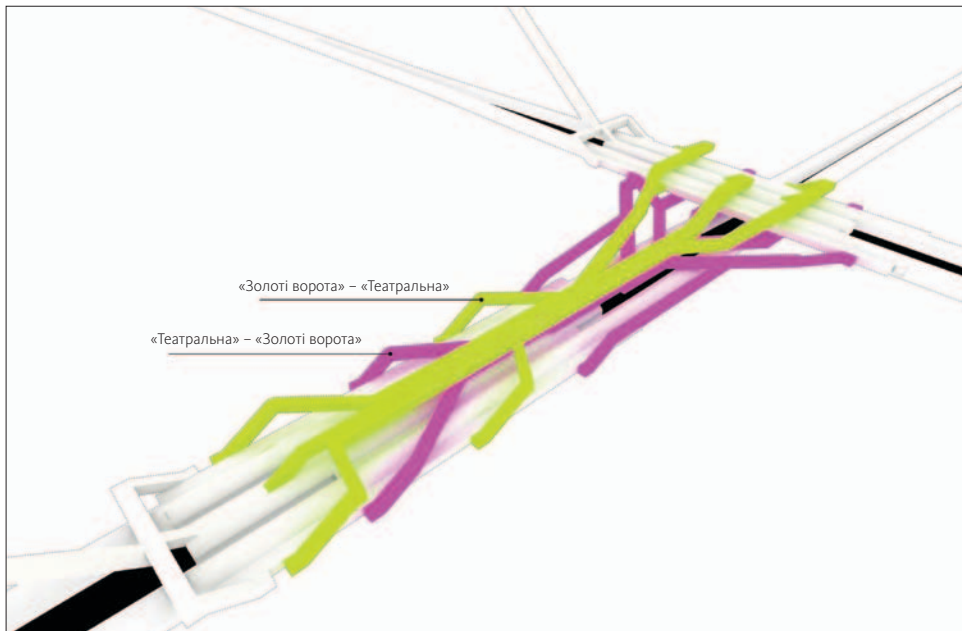
Моделювання



Інструменти



Аналіз щільності



Нові взаємозв'язки

над землею, до 100 м углуб). Це доводить необхідність більш гнучких рішень, які, за рахунок зменшення витрат на реконструкцію, спростили б роботи, проте, водночас, були максимально ефективними у вирішенні поточних питань.

Зокрема, проект стосується переходу зі станції «Театральна» на станцію «Золоті ворота», пропускна здатність якого наразі не є достатньою. Його розроблено за методикою «проекування, обумовленого поведінкою натовпу у просторі», що тепер широко дискутується у світі. Г. Зотов пропонує розв'язання практичної проблеми за допомогою аналітики та використання програмного забезпечення, що здатне симулювати поведінку натовпу.

Проект реконструкції станцій передбачає перебудову наявного підземного переходу з метою уникнення нещасних випадків. Для того, щоб з'явилась можливість збільшити частоту поїздів і зробити їх зупинки коротшими, мають бути побудовані додаткові платформи обабіч кожної станції. Одночасне використання всіх дверей поїзда дозволить пришвидшити вхід та вихід пасажирів. Наявні входи до станцій та виходи з них мають бути перебудовані, аби поєднатися із добудованими платформами.

Запропонований проект перебудови станції було розроблено і верифіковано за допомогою спеціальної програми, створеної Г. Зотовим, із метою симуляції поведінки натовпу в чітко визначеному просторі та отримання додаткових даних шляхом проведення експериментів у віртуальному просторі.

Електронна одиниця натовпу у програмі – «боїд» (boid) – має власну модель поведінки, але траєкторію його руху скеровано зовнішніми факторами, які можуть бути встановлені користувачем. Кожен боїд має три вектора руху: швидкість, прискорення і напрям (вихід зі станції чи

перехід на іншу платформу) і, пересуваючись, підпорядковується спеціальним правилам. Загальна кількість боїдів, їхня швидкість та цілі задаються в програмі згідно даних (що фіксуються в залежності від дня тижня та години доби), отриманих із камер спостереження на станціях

Через певний проміжок часу (0,03 секунди) кожний боїд аналізує довколишнє середовище з огляду на розташування, напрямку руху, швидкість та цілі інших боїдів, аби обрати для себе найбільш оптимальний шлях. Із огляду на отримані дані, його швидкість та прискорення змінюються. Інформація про рух усіх боїдів зберігається для подальшого аналізу (для зменшення рівня похибки експеримент має проводитись до десяти разів). Це допомагає виявити потенційні місця найбільшого скупчення пасажирів, де мають бути встановлені бар'єри та спеціальні вказівники.

Додатково може бути прослідковано окремо швидкість пересування кожного боїда за його траєкторією. Така інформація допомагає виділити «повільні зони», в яких доцільно встановити кіоски, телефони-автомати, інформаційні плакати чи карти.

Проект Г. Зотова закладає довгострокову стратегію, що передбачає перепроєкування більшості існуючих станцій Святошинсько-Броварської лінії метро. Бажаним наслідком реконструкції стане зменшення концентрації людей у переходах, на платформах і в потягах за рахунок збільшення частоти руху потягів і зменшення часу зупинки з 80 до 40 секунд.

Розроблена програма симуляції поведінки натовпу здатна відтворювати простір будь-якої станції, верифікуючи дієвість кожного нового реноваційного проекту. На додаток, існує можливість її застосування у перепроєкуванні станцій метро усього світу, де так само існує проблема переповненості метро – в Мехіко, Москві, Делі, Шанхаї і Токіо.

**Проектувальник:**

Асоціація велосипедистів Києва

Команда проекту:

Віктор Загреба, Ксенія Семенова

Архітектори:

Олег Мігда, Олександр Бурлака

Проектування:

2010–2011

Текст:

Віктор Загреба

ВЕЛОСИПЕДНИЙ «СТАРТ» ДЛЯ КИЄВА

2000-ні роки зробили очевидною незбалансованість транспортної системи Києва. Високобюджетні й довготривалі інвестиції в автомобільну інфраструктуру, включно з відсутністю підтримки наземного громадського транспорту високої місткості, призводять лише до збільшення тривалості заторів і завантаженості громадського простору припаркованими автомобілями. До цього додається цілковите нерозуміння і несприйняття міською владою концепції безмоторної мобільності, ключовими елементами якої є пішохідне пересування і велосипеди.

Концепція пілотного проекту «СТАРТ», розроблена громадськими активістами та молодими архітекторами, покликана проілюструвати ідею безмоторного транспорту й довести реалістичність і можливість застосування цієї ідеї для Києва. В основу проекту покладено статистичний факт, що понад 50% пересувань в містах здійснюються на відстань до 5 км, яка ідеально підходить як для пішого, так і для велосипедного пересування. Більшість громадян Києва для подолання відстані понад 500 м обирають громадський або автомобільний транспорт із однієї простої причини – місто не пропонує їм іншого вибору. Суть проекту «СТАРТ» – запропонувати мешканцям Києва цей вибір і зробити пішохідів і велосипедистів гравцями у «транспортній грі», в якій поки що домінує лише один великий монополіст – приватний автотранспорт.

Метою проекту автори заявляють створення успішного прикладу популяризації велосипеду як повсякденного транспортного засобу в кожному окремому районі Києва,

з подальшим поширенням цієї практики на сусідні території, а згодом і на все місто. Зоною для пілотного проекту обрано частину Дарницького району, що включає житлові масиви Осокорки, Позняки, Харківський.

Ця частина Києва характеризується високою щільністю забудови, плоским рельєфом поверхні та наявністю простору для створення велосипедної інфраструктури чи інших, нових для Києва, рішень. Також у районі є сотні місць, привабливих для відвідування місцевими мешканцями (заклади торгівлі, надання послуг, місця праці, освіти тощо), відстані до яких є ідеальними для велосипедного транспорту (в середньому, 1–3 км). У пілотному районі та навколо нього присутні також рекреаційно привабливі об'єкти – ліси, парки, озера, дніпровські пляжі.

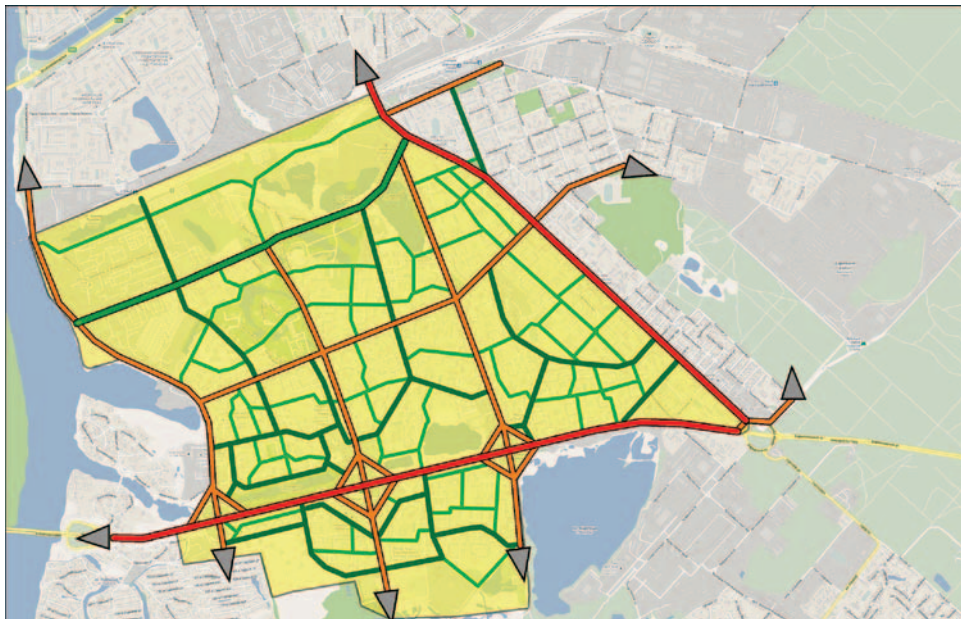
Іншою характерною ознакою району є залежність від рейкового громадського транспорту (метро і - в перспективі - міська наземна залізниця), яким користується велика частка мешканців для доїзду до місць праці на правий берег Дніпра. Гілка метро, розташо-



Щорічна всеукраїнська акція «Велодень» виводить на вулиці близько 30 тис. велосипедистів по всій Україні



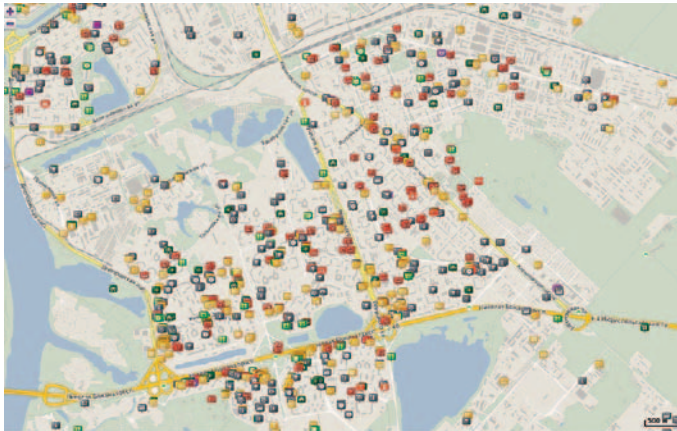
Територія пілотного проекту «СТАРТ» на мапі Києва



Поточна ситуація на вулицях з точки зору велосипедистів. Червоним і помаранчевим показані вулиці з високою небезпекою, зеленим і світло-зеленим – безпечні вулиці і міжквартальні проїзди



Ескіз можливого архітектурного рішення критих велопарковок біля станцій метро



Заклади торгівлі та громадського обслуговування на території району



Перша київська велодоріжка, що була відкрита у 2010 році на вул. Здобувницькій (територія пілотного проекту «СТАРТ»)

вана під проспектом Бажана, є в пішохідній доступності для менше ніж 20% будинків. Інші мешканці, щоб під'їхати до станцій, змушені користуватися громадським транспортом, зокрема, маршрутками – відстань таких щоденних поїздок коливається від 500 м до 3 км. У години пік доїзд до метро подекуди займає не менше часу, ніж власне поїздка на метро до центру міста, не беручи до уваги фінансові витрати на такі щоденні поїздки, психологічний і фізичний дискомфорт пасажирів.

Загалом, автори проекту прогнозують такі цілі використання велосипедів у пілотному районі:

- задоволення щоденних побутових потреб – поїздки до місць праці, закладів торгівлі й послуг;
- відпочинок і спорт;
- доїзд до громадського транспорту – метро і міської електрички.

Згідно з рекомендаціями європейського проекту *PRESTO* та виходячи з досвіду міст центральної Європи, для зростання популярності велосипедів місту потрібно, передусім, забезпечити дві умови – безпеку й зручність користування велосипедами. Безпека полягає у мінімізації ризиків зіткнення з автомобілями, визнанні велосипедів рівноправним транспортним засобом і привчання водіїв автомобілів до цього факту. Зручність для велосипедистів означає можливість дістатися до будь-якого місця призначення найкоротшим шляхом за найкоротший час, безпечно залишити велосипед на стоянці; сюди також додається відсутність «дискримінаційних» практик, таких як невинувато довший, аніж для автомобілів, час очікування на світлофорах або повна заборона паркувати велосипеди в тому чи іншому місці.

Автори проекту проаналізували наявні характеристики вулиць в обраному районі й дійшли висновку, що більшість із них цілком придатні для використання велосипедистами без створення окремих велодоріжок. На таких

вулицях потрібна лише розмітка – велосипедна смуга руху, відділена суцільними лініями, або просто малюнок велосипеда зі стрілками, які показують велосипедистам рекомендоване місце перебування на дорозі й інформують водіїв про наявність на цій вулиці велосипедистів.

Інша частина вулиць (кількість яких значно менша) потребують більш суттєвих заходів, зважаючи на додаткові фактори небезпеки, – наявність трьох і більше смуг руху, висока швидкість руху автомобілів, зупинки громадського транспорту. В таких випадках автори проекту рекомендують вдаватися до відокремлення велосипедного руху від автомобільного потоку – тобто, створення велосипедних доріжок за рахунок тротуарів або вільної площі між дорогою й тротуарами.

Вкрай важливим елементом проекту є планування перехресть, яке б уможливило швидкий і безпечний проїзд всіма учасниками руху. Найкращими і найбільш дешевими рішеннями тут можуть бути адекватна велосипедна розмітка (в т. ч. така, що передбачає лівий поворот у два прийоми) і наявність велосипедних світлофорів. Лише одне перехрестя в пілотному районі потребує більш серйозних інвестицій – вулиці Ревуцького й Ахматової, де зараз організовано кільцевий рух, ускладнений трамвайними коліями. В цьому випадку автори проекту «СТАРТ» пропонують застосувати мало популярний серед пішоходів через свою незручність нижній рівень, зробивши його пішохідно-велосипедним.

Щоправда, автори проекту не можуть запропонувати однозначних варіантів рішень для найбільш складних перехресть пілотного району – дворівневих розв'язок на проспекті Бажана. Очевидно, що в цих укр. небезпечних місцях потрібне фізичне відділення велосипедистів від автомобілів або ж реконструкція зазначених розв'язок з метою суттєвого (до 30–40 км/год., замість нинішніх 60–80 км/год.) зниження середньої



Найпростіші рішення для перехресть — світлофори і розмітка (на фото приклади з міста Берлін)

швидкості автомобільного транспорту, що здійснює з'їзд або виїзд на проспект. Прийняття рішення щодо реорганізації руху в цих місцях потребує додаткових консультацій з інженерами та зацікавленими особами (велосипедистами, автомобілістами, пішоходами, операторами громадського транспорту).

У рамках проекту також пропонується облаштувати місця для зберігання велосипедів – довготривалі парковки біля станцій громадського транспорту та біля будинків, а також короточасні стоянки біля крамниць і розважальних центрів.

Також важливим, на думку авторів проекту, є покращення умов для пішохідного пересування, зокрема аналіз існуючої системи тротуарів, пішохідних доріжок і переходів, ліквідація численних недоліків проектування та небезпечних місць. Пріоритетним має бути створення режиму максимальної безпеки й зручності для пішоходів, із особливою увагою до вразливих категорій – дітей, літніх і неповносправних людей, користувачів дитячих та інвалідних візків.

Автори проекту «СТАРТ» бачать його як пілотний – тобто, після його успішної реалізації пропонується поширення цієї практики (з врахуванням здобутого на той момент досвіду) на інші райони, із поступовим створенням загальноміської мережі та подальшим розвитком Києва як міста зі збалансованою транспортною системою.

Автори прогнозують, що після реалізації проектів вдасться досягти, принаймні, 10% частки велосипедних поїздок у загальній кількості місцевих пересувань, що відповідає рекомендаціям Європейської федерації велосипедистів. Орієнтовна вартість запропонованого проекту, за оцінкою авторів, складає до 3 млн. євро, тобто, не більше 0,2% від щорічного бюджету міста.

ДЖЕРЕЛА:

1. PRESTO: Cycling Policy Guide (eng.) – www.presto-cycling.eu.
2. Розробка транспортної політики з врахуванням велосипедного руху (укр.) – www.sutp.org/suteca.

НАШІ АВТОРИ

Олег Гречух – магістр архітектури, закінчив Національну академію образотворчого мистецтва та архітектури за спеціальністю «Архітектура». Працював у проектному інституті КиївЗНДІЕП, приватних архітектурних майстернях Києва. Серед об'єктів проектування – реконструкція Києво-Печерської фортеці, міжнародний конкурс на культурно-мистецький та музейний комплекс «Мистецький арсенал». Із 2009 р. – приватний підприємець, засновник та головний архітектор власної проектної майстерні. Сфера інтересів – проектування та будівництво, громадська діяльність, дослідження та систематизація процесів у сучасній архітектурній практиці в Україні. gol-82@ukr.net.

Наталія Кондель-Пермінова – кандидат архітектури, працювала науковим співробітником Науково-дослідного інституту теорії та історії архітектури і містобудування (Київ, 1979–2005), а також архітектурним редактором часопису «А+С». Наразі є старшим науковим співробітником Інституту проблем сучасного мистецтва Національної академії мистецтв України. Сфера інтересів – теорія та історія архітектури, методологічні засади архітектурної діяльності. natali_kp@ukr.net

Людмила Малес – к. соц. н., доцентка, закінчила докторантуру в Київському національному університеті імені Тараса Шевченка. Нині працює на посаді доцентки кафедри теорії та історії соціології Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Сфера інтересів – соціокультурний аналіз, урбаністичні дослідження, гендерні дослідження, сучасна соціологічна теорія. lyudmylamales@gmail.com

Антон Приходько – бакалавр філології, навчався в Національному університеті «Києво-Могилянська Академія», працював редактором архітектурного часопису «АСС», кореспондентом тижневика «Країна». Сфера інтересів – творчість Пола Боулза, Томаса Пінчона. an2netto@gmail.com

Маріанна Давиденко – магістр культурології (Національний університет «Києво-Могилянська Академія») Працює редактором архітектурного журналу «АСС». Сфера інтересів – взаємозв'язок архітектури і соціальної поведінки, урбаністика, література. acc-magazine@i.ua

Світлана Шліпченко – кандидат філософських наук, за фахом – архітектор; викладає курси *Транс-дисциплінарні прочитання архітектури* (2007–2009), *Місто як об'єкт спеціалізованого та загальнокультурного дискурсів*, *Архітектура в сучасній культурі: Огляд історії та теорії*, *Історія української архітектури: Канон і контекст* в Національному університеті «Києво-Могилянська Академія», працює в Інституті філософії НАНУ. Сфера інтересів – філософія архітектури, урбаністичні студії. svitlana.shlipchenko@gmail.com

Анна Кравець – магістр культурології, навчалася в Національному університеті «Києво-Могилянська академія», працює у Науково-дослідному центрі візуальної культури НАУКМА. Коло наукових зацікавлень – урбанізм, режими нормативності, мовні ігри. mnotok@gmail.com

Назарій Совсун – магістр культурології, навчався в Національному університеті «Києво-Могилянська академія», працює в Науково-дослідному центрі візуальної культури НАУКМА. Коло наукових зацікавлень – проблеми соціального виключення. who.evar@gmail.com

Ксенія Дмитренко – магістр філософії, навчалася в Національному університеті «Києво-Могилянська Академія», працювала головним редактором архітектурного часопису «АСС». Наразі співпрацює з Фондом ім. Г. Бьоля в рамках програми з урбаністики в Україні. Сфера інтересів – соціальна філософія, феноменологія, література. kdmitrenko@yahoo.com.

Григорій Зотов – бакалавр архітектури (Київський технологічний університет будівництва та архітектури), магістр архітектури (Інститут архітектури в Десау, Німеччина). Працював архітектором у бюро *Zotov&Co* (Київ). Співпрацював у таких всесвітньовідомих архітектурних компаніях, як *BIG* (Данія) та *OMA* (Нідерланди). Наразі виконує обов'язки асистента з архітектури в *UNStudio* (Амстердам). Сфера інтересів – архітектура, урбанізм, дизайн, параметричний дизайн та аналіз. grishazotov@gmail.com

Віктор Загреба – член ради та один із засновників Асоціації велосипедистів Києва. Здобув диплом бакалавра міжнародних відносин у Київському міжнародному університеті. Працював телевізійним журналістом, менеджером прес-центру «Євробачення-2005», PR-менеджером Інформаційного центру незалежного оцінювання та ін. Останні чотири роки займається громадськими проектами в Києві та Яремче. На момент публікації цієї збірки Віктор здобуває ступінь магістра державної політики (*public policy*) в Університеті Мериленда (США) як учасник Програми ім. Фулбрайта. Сфера інтересів – сталий розвиток міст, громадські організації, місцеве самоврядування. viktor@zagreba.com

Армін Вагнер – інженер транспортних мереж за фахом. Упродовж 10 років працює в Німецькому Товаристві Міжнародного Співробітництва (*GIZ*) у сфері мобільності – зокрема щодо проблематики міської мобільності та цін на пальне. Наразі керує проектом «Кліматично сприятлива мобільність в українських містах» (www.mobilnlist.org.ua, www.facebook.com/mobilnlist.org.ua), що реалізовується спільно Товариством *GIZ* та містом Львів на замовлення Федерального міністерства навколишнього середовища, охорони природи та безпеки реакторів Німеччини в рамках Міжнародної ініціативи із захисту клімату. armin.wagner@giz.de

AUTHORS & ABSTRACTS

Oleg Grechukh – MA in Architecture, graduated from the Ukrainian National Academy of Fine Arts and Architecture, is an architect by speciality. Worked for the Design Institute KyivZNDIEP and a number of private architecture studios in Kyiv. Participated as a designer in such projects as regeneration of Kyiv-Pechersk Fortress, international competition for the Cultural-Art and Museum Complex “Mystetskij arsenal”. In 2009 founded a private design studio, where now works as master architect. Fields of interest: design and construction, public participation, research and systematization of the processes in contemporary architecture in Ukraine.
gol-82@ukr.net

Development of a Historical, Cultural and Recreational Complex on the Slopes of the Dnieper River

The article is devoted to a chronological representation and analysis of events around construction and partial restoration of the Citadel ramparts of the Kyiv-Pechersk Fortress from the 18th century. The fortress is located close to the Kiev-Pechersk Cave Monastery and is a world monument, included into a cultural heritage list of UNESCO. Now this place is also a downtown of Kyiv, with high market value of 1 sq m of land, which encompasses the main institutions of the country, the most expensive offices and residential properties. Recently there appeared several scenarios for the future of this area, directed towards regeneration of green zones and parks, creation of cultural and educational institutions as well as attractive public spaces. However, their realization is under risk because of incredible clash of financial and political interests on this territory.

Natalia Kondel-Perminova – PhD in Architecture, worked as a science researcher at the Research Institute of the Theory and History of Architecture in Kyiv (1979–2005), an architecture editor of the “A+C” magazine. Currently she works as a leading science researcher at the Modern Art Research Institute of the National Academy of Arts in Ukraine. Fields of interest: architectural theory and history, methodological basis of the architectural activity.
natali_kp@ukr.net

Green Zones of Kyiv: Restoring after “Architectural Looting”

The article deals with the problem of the restoring the natural landscapes in Ukraine. It was the leading topic of “Preservation and Development of the Green Zones of Public Use in Kyiv” round table, which took place in May, 2011 within the frames of the “DAS FEST” festival devoted to the architectural environment. The participants concentrated their attention on the creation of the “First Park of the Architectural Sculptures and Installations” on the Landscape Alley in Kyiv.

The Architecture of the New Form of the City

The article is focused on the conflict between the old form and a new type of the citizens' life and activity. The acute need for the creation of new or even radically new channels of communication between the authorities, professionals, business structures and citizens is demonstrated in the article. These channels should be contemporary multifaceted ways of interaction. The author analyzes the existing prerequisites for this new framework, created by the authorities, individuals and professional communities. The attention is paid to the transparent public club spaces as centers for the city development.

The Strategy of the Development of Kyiv Until 2025 and the Master Plan of the City

The interview with Sergey Tselovalnyk, Head of the Main Department of Urban Construction at Kyiv's municipality showcases the aims and goals of the strategy, the role of the master plan and other documents, the participation of the public communities in the decision making in urban construction.

Lyudmyla Males – Dr., PhD in Social Sciences, graduated from the Department of Postgraduate Studies at the Taras Shevchenko National University of Kyiv. Now works as an Associate Professor at the Taras Shevchenko National University of Kyiv (Theory and History of Sociology Chair). Fields of interest: social and cultural analysis, urban studies, gender studies, modern sociology theory.

lyudmylamales@gmail.com

Centrality and Publicity: the Situation of the Ukrainian Capital

The author considers the center of the city not only as a spatial phenomenon, in some way influencing the social stratification of the citizens, but primarily as a social and cultural phenomenon. For the successful study of contemporary changes in the center it is important to determine the cultural value of a centre and social functionality of the central parts of the city. Accordingly, using a pair of concepts such private and public, the modern processes of reorganization of the city centre and gentrification could be successfully analyzed with the consequent determination of the main social problems in this area.

Anton Prykhodko – BA in Philology, studied at the National University of "Kyiv-Mohyla Academy", worked as an editor of "ACC" architecture magazine and as a journalist in "Krayina" weekly. Fields of interest: Paul Bowles, Thomas Pynchon.

an2netto@gmail.com

Actual Problems of Modern Architecture Preservation in Ukraine

Olexandr Bouryak is an architect and professor at the Kharkiv Technical University of Architecture and Construction. Last year he initiated establishment of Docomomo International Chamber in Kharkiv. In the interview Mr. Bouryak unfolds the perspectives of Ukrainian Docomomo activities and tells what is special about protection of the national architectural heritage in Ukraine.

Kyiv From Outside: "Ukrplan" As a Project of Sustainable Development

Oleg Drozdov is an architect from Kharkiv, the head of architectural bureau Drozdov&Partners. Last year his team completed a research named "Ukrplan" on how

to face the problems of cities' centralization and decline of the countryside in Ukraine. In the interview Mr. Drozdov explains the main concepts of his urban project: new network infrastructure with modules of sustainability; creation of natural conservation areas; new regionalism. The architect claims that "Ukrplan" could stop "moscowization" of Kyiv and prevent Ukraine from turning into a desert around the only city in the country.

Marianna Davydenko – MA in Cultural Studies, graduated from the National University of "Kyiv-Mohyla Academy". Now works as an editor in the architectural magazine "ACC". Fields of interest: interdependence of architecture and social behavior, urban studies, literature. acc-magazine@i.ua

Public Spaces as "Architecture at 5 km/h"

Gehl Architects: the Experience of Urbanists and Reformers

Pedestrianization and walkability are relatively new strategies in modern urbanism, able to resist quasi irreversibility of automobile dependence and solve many transportation problems. Its efficiency can be perfectly illustrated by activity of Danish bureau "Gehl Architects", experts and consultants in urban space transformations, and their 40-year research practice.

Being an institution that combines features of the architecture studio, consulting company and research center, Gehl Architects work on analytical projects in experimental urban planning on either private or the government's demand which outlines strategies on revitalizations of public spaces. Live legacy of Gehl Architects could be an excellent example for Kyiv as a city on the way to its people.

Svitlana Shlipchenko – PhD, Degree in architecture (M. Arch.) (The National Academy for Fine Arts); courses taught: Trans-disciplinary Readings of Architecture, MA Program (2007–2009); History and Theory of Western Architecture, BA Program, City as an Object of Specialized and Cultural Discourses, MA Program; Canon and Context : A History of Ukrainian Architecture, MA Program, the National University of Kyiv-Mohyla Academy, Dept. for Cultural Studies. Senior Research Fellow at the Institute for Philosophy (The National Academy of Sciences). Fields of interest: philosophy of art and architecture, urban studies. svitlana.shlipchenko@gmail.com

Simply Difficult. Kontraktova: Square and the City

Cities in transition– such as today's Kyiv–represent dense nexus of challenging topics for scholars who aim at re-conceptualizing the role and relationships between "cities" /urban environment/, "memory" and "identity" as specific complex of narrative, spatial or visual strategies. During the last 20 years, Kyiv experiences drastic metamorphoses in ascending from provincial administrative center to metropolis/capital-city. Hence, it provides a perfect site to analyze how recent rebuilding and "reconstruction" projects employ "the invention of tradition" practices and attempts to create a kind of overlapping "national ideology", and how all that comes in conflict with "urban memory" or identity of its citizens. But does "the scene of the civic" necessarily need to become the scene of conflict between the "national" and the "local"?

The article offers a look at certain "urban setting"–Kontraktova Square (a place of surprising semiotic stability to which one can apply a notion of "community resilience")–

and intends to analyze the transformation and continuity of urban form and urban order. In so doing, the analysis demonstrates that the recent project of the “renovation” of Kontraktova Square appears nothing but a simulation of abstract historic forms and images along with the ones from the global network. Moreover, the “project” ignores residents’ right for the city and offers a kind of “national memory enforcement” strategy alienated from the “local” memory. The intense controversies over Kontraktova’s rebuilding pose further questions: could “political museomizing” be regarded as an integral part of the politics of memory? In which ways the ‘national’ and the “local” are to be represented/ translated/articulated in urban form? Is it possible to think of new articulations of “place” (e.g. town square as a paradigm public space) transgressing the binary opposition of trans-national (“national”)–local? How local could be placed within the broader mega-networks of cultural or social belonging?

Anna Kravets – MA in Cultural Studies, graduated from the National University of “Kyiv-Mohyla Academy”. Fields of research: urbanism, modes of normativity, language games. Member of the Visual Culture Research Center of NaUKMA.
mnotok@gmail.com

Nazariy Sovsun – MA in Cultural Studies, graduated from the National University of “Kyiv-Mohyla Academy”. Fields of research: problems of social exclusion. Member of the Visual Culture Research Center of NaUKMA.
who.evar@gmail.com

The Right to Kontraktova Square

The article investigates current priorities in the usage of public space in Kyiv and the possibilities of its reappropriation. Special attention was paid to Kontraktova Square since its reconstruction plan has been approved by the authorities, and it contains construction of pseudo-historical buildings with commercial and administrative functions. The authors suggest avoiding its implementation and a different vision of this area as a cultural and intellectual center of Kyiv.

Kseniya Dmytrenko – MA in Philosophy, studied at the National University of “Kyiv-Mohyla Academy”, worked as an editor-in-chief at the Ukrainian architectural magazine “ACC”. Now cooperates in the Urban Program of the Heinrich Böll Stiftung in Kyiv. Fields of interest: urban studies, social philosophy, phenomenology and literature.
kdmitrenko@yahoo.com.

Kyiv Public Space: Possibilities for Structural Change

During the last years active and publicly engaged circles of Kyiv authorities, architects and urban experts managed to develop a whole range of promising projects for Kyiv central area, which encompasses such highly valued territories as Kyiv hills and the waterfront of the Dnieper River. The author analyzes these proposals, highlighting at the same time real changes in the mechanisms of design process towards democratization, transparency and social responsibility. The article continues by the observation that all these new types

of practices will have success and bring changes to the level of the daily life of the city only if they grow further and reach their maturity, so as that happened in case of IBA exhibition in Germany.

From Citizens to the Square: the First Public Discussion of the Project “Strategies of Kyiv Urban Future”

The report overviews the main points presented during the discussion about the role and current condition of the public spaces in Kyiv. The discussion took place in February, 2011 and gathered the whole mixture of citizens, interested in the topic: architects, city officials, artists, intellectuals and representatives of the local grass-root movements. Among the main speakers of the event—famous Ukrainian writer Oksana Zabuzhko, activist Igor Lutsenko, Kyiv architects Viktor Zotov and Volodymyr Pryimak. In general their speeches proved that although public space in Kiev now goes thorough decline, there still exists a lot of politically and culturally saturated public potential for its improvement and restoration.

City for People or for Cars?

The discussion which took place on the 3d floor of the House of Architecture in Kyiv brought together two main conflicting points. One was proclaimed by the representatives of civic organizations of cyclists and automobile owners of Kyiv, who argued for pedestrianization and proper, comfortable organization of transportation in the city. Another belonged to the representatives of city officials, who mainly defended the current strategy of transport infrastructure development of Kyiv, obviously directed towards further automobilization of the city. One of the main guests of the round table was Armin Wagner, an expert from GLZ (see further), who argued for the sustainable concept of transportation in the world cities.

How Can Citizens Influence the Development of the City?

The issues of public participation and spatial justice retain their urgency not only in Kyiv, but in general around the world. No wonder, that discussion gathered local as well as international experts on the topic. One of the difficulties particularly in Kyiv consists in the factual absence of effective connections between authorities and citizens as well as positive sense of solidarity among inhabitants of Ukrainian capital.

Architecture Monuments of the 20th Century: From Preservation to Integration

There are many architecture monuments from the 1920's, 30's and 40's in Kyiv—era of the development of avant-garde movements in Soviet Union and their decline. However, the rich landscape of constructivist and postconstructivist buildings stays unrecognized neither by the authorities nor by the citizens or tourists. Renowned experts from the fields of cultural studies and history of architecture discussed the issue.

Grygorii Zotov – MA in Architecture, studied at the Kyiv National University of Architecture and Construction, graduated from Dessau Institute of Architecture (GE). Did traineeship in BIG (DN), worked as an architect in AB Zotov&Co (UA) and as a junior architect in OMA (NL). Now works as an architectural assistant in UNStudio (NL). Fields of interest: architecture, urban studies, design, parametric design and analysis.
grishazotov@gmail.com

Understanding Crowds

Because of the development of digital tools (such as programming), interest in crowd simulation has started to grow. The issue of crowd based design is highly discussed and therefore sets the starting point of this particular thesis project. The use of crowd simulation as an analysis and design tool is discussed based on the case study of the overcrowded metro lines in Kyiv.

Viktor Zagreba is a board member and one of the founders of Kyiv Cyclists' Association. Graduated from Kyiv International University with BA in International relations. Worked as a TV journalist, Press Center Manager of the Eurovision'2005 Song Contest, and PR-manager of the External Testing Information Center. In the past four years he was managing different non-profit project in Kyiv and Yaremche (Ivano-Frankivsk oblast'). Currently, Viktor is working on his master's degree in Public Policy at the University of Maryland as a participant of the Fulbright Program. Fields of interest: sustainable urban development, non-profit sector, local governance.
viktor@zagreba.com

Cycling START for the City of Kyiv

The article introduces an innovative START project for the development of cycling infrastructure in Kyiv. It was initiated in 2011 and later proposed by the Kyiv Cyclists' Association to the city authorities as a possible first step towards establishment of the coherent cycling infrastructure and promotion of cycling as a form of everyday transportation. The proposal is a concept of a pilot project in one of the city's neighborhoods. It presents recommendations on how to develop a coherent network of cycling infrastructure within the short period of time and with relatively limited resources. Based on the recommendations of foreign experts in the development of cycling infrastructure, authors of the project analyze the current profile of the area chosen for the START pilot project, its challenges, possible solution and foreseen benefits for the city and its citizens.

Armin Wagner – transport engineer. Works as GIZ-team leader of the project “Climate-friendly Mobility in Ukrainian Cities”. Field of interests: sustainable urban mobility, international fuel prices, literature.
www.mobilnlist.org.ua

The Future of Urban Mobility in Ukrainian Cities Is Not yet Decided

Ukrainian cities are under intense pressure: congestion, accidents and poor air quality are visible results of increasing car ownership. In order to reverse these trends, substantial efforts are needed to improve the quality of public transport, raise the profile of cycling and maintain walking as attractive mode of transport. This discussion paper outlines main issues and proposes ideas on how to make mobility in Ukrainian cities more sustainable.

ДОВІДКОВА ІНФОРМАЦІЯ ПРО ФОНД ІМЕНІ ГАЙНРІХА БЬОЛЛЯ

Фонд імені Гайнріха Бьолля є німецьким політичним ліво-ліберальним фондом, близьким до Партії Зелених («Союз 90/Зелені») Німеччини. Фонд має самостійний юридичний статус і є неприбутковою громадською організацією. Він проводить свою діяльність як у Німеччині, так і поза її межами. Його організаційна структура включає 16 земельних фондів власне в Німеччині та 28 закордонних представництв, які ведуть діяльність у 60 країнах на 4 континентах світу.



У своєму теперішньому вигляді Фонд імені Гайнріха Бьолля існує з 1997 року. До того часу існувало три окремі організації, які злилися в одну під іменем відомого німецького письменника та громадського діяча – Гайнріха Бьолля. Пріоритетним завданням фонду є політична освіта, мета якої – сприяти розвитку демократії, побудові дієвого громадянського суспільства, розширенню участі свідомих громадян у суспільному та політичному житті країни, поглибленню порозуміння між народами. В своїй роботі фонд орієнтується на такі важливі цінності, як екологія, демократія, статева рівність, сталий розвиток, гуманізм, солідарність і ненасильство та керується словами Гайнріха Бьолля: «Втручання є єдиною можливістю залишитись реалістом».

Фонд імені Гайнріха Бьолля підтримує розвиток демократії та громадянського суспільства, науку та мистецтво; його діяльність спрямована на досягнення справедливого світоустрою. Більш детальну інформацію про фонд, його історію, статут та структуру Ви зможете знайти за адресою www.ua.boell.org. На цій сторінці також міститься інформація про поточну діяльність Представництва Фонду в Україні.

З квітня 2008 року Представництво Фонду імені Гайнріха Бьолля розпочало свою роботу в Україні, в місті Києві. До пріоритетів роботи Представництва в Україні належать такі: сприяння демократії та громадянському суспільству, політична освіта для громадян, раціональне використання енергії та захист клімату, статева рівність та гендерна політика, захист прав людини. Своїх цілей фонд досягає шляхом проведення публічних дискусій, конференцій, семінарів, круглих столів, дебатів тощо, а також через підтримку громадських ініціатив.

НАШІ ПУБЛІКАЦІЇ



Чотири томи автобіографічної трилогії Лева Копелева, українсько-російського письменника, германіста та правозахисника.

«І сотворив собі кумира...» – перша книга трилогії, в якій автор оповідає про своє дитинство та юність в Україні (в Києві та Харкові). Копелев чесно та відверто розповідає про свою комсомольську оману та гріхи, зокрема – участь у хлібозаготівлях на початку 1933 року, свій перший літературний досвід, журналістську роботу на радіо, в газетах «Харківський паровозник» та «Удар».

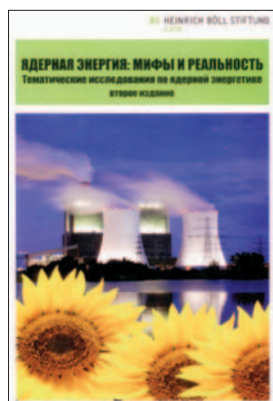
«Берегти вічно» 1, 2 частини – це книга про війну, «розказана» сотнями голосів найрізноманітніших людей, яких Лев Копелев зустрічав у в'язницях та на засланнях. Тут і солдати, що потрапили до німецького полону, й утікачі, а також німецькі офіцери, польські солдати, югославські партизани, вигнані до Німеччини на примусові роботи мешканці окупованих міст і сіл. Кожна історія унікальна, а разом вони дають об'ємний, панорамний погляд на війну.

«Втамуй мою журбу» – третя книга автобіографічної трилогії Лева Копелева. Назву книги запозичено в церкві «Утоли моя печали», в якій розташовувалася Марфінська шаражка. У цьому закритому інституті за колючим дротом Копелев відсидів 8 років, займаючись розробкою таємної телефонії. Ця книга є сповіддю та каяттям письменника.

Трилогія була опублікована російською мовою у видавництві Харківської правозахисної групи за підтримки Фонду Бюлля.

Ядерна енергія: міфи та реальність

Друге видання тематичного дослідження з ядерної енергетики, яке робить спробу розвінчати наївне уявлення суспільства про безпечність та перспективу використання «мирного атому». Мрії прибічників ядерної енергії поступово розсіюються, а велика небезпека, як і загроза зловживання цим видом енергії, залишаються. У світлі останніх подій нового масштабу набула проблема абсолютно некерованих і непередбачуваних природних катаклізмів та терористичної діяльності, пов'язаної з використанням атомної енергії. Навіть потепління клімату та вичерпність викопного палива не можуть переважити проблеми безпеки атомної енергії. А аварійно-стійкий реактор, на жаль, залишається поки що лише обіцянкою.



Публікація вийшла російською мовою за підтримки Фонду ім. Бюлля та молодіжної громадської організації «ЕкоКлуб» м. Рівне.



Цей збірник став результатом громадських дискусій, що відбулися навесні 2011 року в Києві під егідою Представництва Фонду ім. Гайнріха Бьолля в Україні. Серед найбільш дискусійних тематик – місце сучасного Києва у світовій системі міст, участь громадян у розбудові міста, публічний простір, транспортна інфраструктура та збереження історичної спадщини. Збірник представляє все розмаїття та різноманітність цих проблематик у вигляді статей, інтерв'ю, дискусій та проектних пропозицій, не втрачаючи при цьому основного стратегічного фокусу обговорення – перетворення Києва на привабливе, екологічно безпечне та комфортне середовище для містян.

Представництво Фонду
імені Гайнріха Бьолля в Україні www.ua.boell.org, info@ua.boell.org

The volume “Strategies of Kyiv Urban Future” was published in the result of public discussions, which were organized by Heinrich Böll Stiftung in Ukraine in spring’2011. Among the most discussed issues – the place of today’s Kyiv in the world system of cities, participation of the citizens in urban development, public space, transportation and preservation of national monuments. The issue represents all the multiplicity and complexity of these themes in the articles, interviews, discussions and projects, retaining the main strategic focus of the urban future of Kyiv – its transformation into a lively, eco-friendly and comfortable environment for its citizens.

ISBN 978-966-2214-03-3