

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ТАРАСА
ШЕВЧЕНКА**

ФАКУЛЬТЕТ СОЦІОЛОГІЇ

КАФЕДРА ТЕОРІЇ ТА ІСТОРІЇ СОЦІОЛОГІЇ

Євгенія МОРОЗ

**АКТУАЛЬНІ ДОСЛІДЖЕННЯ
СУЧАСНИХ МІСЬКИХ ПРОЦЕСІВ**

Навчальний посібник

Київ – 2023

УДК: 316.334.56

*Рекомендовано Вченою радою факультету соціології
Київського національного університету імені Тараса Шевченка
(Протокол № 9 від 22 лютого 2023 р.)*

Рецензенти:

кандидатка соціологічних наук Людмила Кожекіна
кандидат соціологічних наук Олександр Світлов

Мороз Євгенія

Актуальні дослідження сучасних міських процесів: навч. посіб. -
К., 2023. - 142 с.

Навчальний посібник знайомить з основними авторами, тематикою та логікою проведення досліджень сучасних міських процесів. Розкриває здобутки соціології міста та урбаністики при вирішенні нагальних проблем облаштування міського благоустрою. Презентує та систематизує здобутки та прогалини спроб покращення якості життя у місті. Посібник адресовано студентам, аспірантам, викладачам соціогуманітарних дисциплін, а також усім зацікавленим у вивченні урбаністичної тематики.

© Євгенія Мороз, 2023

ЗМІСТ

ПЕРЕДМОВА	4
Розділ 1. МІСТО ЯК ОБ'ЄКТ СУЧАСНОГО НАУКОВОГО ДОСЛІДЖЕННЯ.....	11
1.1 Дослідження міських процесів: між соціологією та урбаністикою. Міський модернізм.....	11
1.2 Формування сучасного міста під впливом актуальних суспільних трансформацій.....	24
1.3 Антиурбанізм як напрямок у суспільствознавстві ХХ століття.....	47
Розділ 2. АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ МОЖЛИВОСТЕЙ РЕКОНСТРУКЦІЇ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ	61
2.1 Людиноцентричний підхід у концепціях Яна Гейла та Джейн Джейкобс.....	61
2.2 Форми втілення міської демократії в уявленнях про право на місто	82
2.3 Мобільність у містах. Ефективна організація роботи міського транспорт.....	104
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	133

ПЕРЕДМОВА

"...місто - це найуспішніша спроба людини змінити світ, у якому вона живе, згідно з прагненнями її серця. Але місто не просто є світом, створеним людиною, це також світ, у якому вона віднині приречена жити. Тому, непрямым чином і без чіткого усвідомлення такого завдання, створюючи місто, людина перетворила і саму себе"

Роберт Парк [Park, 1967]

Викладання соціологічних дисциплін з тематики дослідження сучасних міських процесів - цілком вдячна справа, адже означене апелює до живої та перспективної царини урбаністичної практики сьогодення, що формує професійну уяву майбутніх фахівців та їх вміння оцінювати зміни в сучасному суспільстві перманентних соціальних трансформацій.

Вивчення різноманітних вимірів міського простору та можливостей їх видозмін набуває надзвичайної актуальності останніми десятиліттями. І як виразний результат такої популярності ми можемо бачити появу закордоном і в Україні численної за кількістю урбаністичних організацій та студій; наукових публікацій та тематичних збірників; окремих освітніх спеціалізацій присвячених дослідженню міських проблем в закладах вищої освіти тощо. Окрім того, в межах соціології та загального суспільствознавства фіксуємо "відбруньковування" окремого напрямку досліджень - урбаністики. Приваблива для сучасних вчених конкретність предмету дослідження урбаністики (місто для кожного з нас - не абстракція на відміну від суспільства, а те, що ми можемо бачити "тут і зараз" за вікном, відчуваючи себе його ж частиною) має прояв у значній кількості науково-популярних робіт, окремих сайтів з презентаціями поточних результатів дослідження живою мовою не лише для вузького кола науковців, але й для усіх зацікавлених. (Приклад подібних ресурсів - <https://hmarochos.kiev.ua/>;

<https://mistosite.org.ua/>; <https://commons.com.ua/>). А зацікавлені, насправді, у таких текстах ми усі, адже місто - це кожен_на з нас. Варто лише перелічити деякі приклади предметних дослідницьких варіацій урбаністики - це балкони, двері та вікна, вуличні лави, черги, практики жебракування, стінописи та графіті, неформальні міські "тусовки", місця зустрічей, пам'ятники та назви вулиць, сувеніри та магніти, сквотування, вуличні музики... Вочевидь, поданий перелік не залишить байдужими молодих соціологів у їх пошуку незаангажованих та нетривіальних тем наукових досліджень.

Жвавий інтерес до вивчення міста обумовлений й самою специфікою соціології як науки, яка насамперед вивчає суспільство сучасного типу у його найбільш демократичних та найпрогресивніших формах поступу. Описана форма - це міський тип поселення. Саме тому не буде перебільшенням сказати, що уся соціологія від класичного до сучасного етапу вивчає міста. Менше з тим, пришвидшена урбанізація є одним зі значущих чинників становлення соціології як науки. Адже остання набуває актуальності в тому числі й у зв'язку з потребою розуміння та прогнозування громадської думки, тобто думки колективу, що має конкретне просторове розташування задля взаємного формування та підсилення колективного мислення саме у містах.

Зацікавленість сучасних фахівців тематикою різнобічних аспектів урбаністичних процесів пов'язано й з технологічними (розробкою соціальних технологій) та управлінськими аспектами. Розвитком міста можна керувати, й відповідні процеси є прогнозованими. Щоправда такі прогнози зазвичай не носять універсального характеру, адже в результаті різнобічного спектру впливів (зокрема, глобалізаційного, інформаційного та віртуального) місто набуває ознак унікального феномену, що унеможлиблює процедуру моделювання за шаблоном. Тож місто видозмінюється, відтворюючи у своїх процесах тенденції (пост)модерних суспільних трансформацій. Так, серед інших актуальних завдань урбаністики постає іще одне, здавалось би, вирішене іще століття тому - надати теоретичну інтерпретацію терміну

"місто" крізь призму соціологічної оптики аналізу. Вочевидь, саме опорне поняття "місто" потребує додаткового вивчення, адже виступає складним соціальним феноменом, характеристики якого якісно видозмінилися та й по сьогодні перебувають у процесі процесуальної тяглості до видозміни.

Вивчати місто з наукової перспективи - це бути туристом у рідному просторі, де, здавалось би, кожен куточок знайомий та рутинізований у своїй зрозумілій однозначності інтерпретації. Проте соціологія пропонує кожному подивитись на звичне з нової перспективи, щоправда без можливості повернення до попередньої площини розуміння. Так, після заглиблення до урбаністичних студій вже неможливо дивитись на місто звичним поглядом профана-фланера. Тепер тротуари будуть не просто простором для пересування пішоходів, а площиною боротьби за "право на місто"; вуличне кафе з інфрачервоними обігрівачами - не просто місцем зустрічі, а чинником громадської боротьби зі злочинністю; користування велосипедом - не просто особистою преференцією щодо бажаного засобу пересування, а вибором на користь екологічного міста "для людей".

Мета дисципліни "Актуальні дослідження сучасних міських процесів" - з опорою на першоджерела та результати сучасних соціологічних досліджень формування у студентів комплексу знань, пов'язаних з науковим розумінням характеру, причинно-наслідкових зв'язків та тенденцій розгортання сучасних міських процесів, а також комплексу вмінь пов'язаних з проведенням експертизи у галузі сучасної урбаністики. Тож сама дисципліна спрямована на формування професійних навичок соціологічного аналізу щодо поглибленого розуміння тенденцій розгортання та спрямованості актуальних вимірів міських процесів - соціопросторових, мобільних, культурних та управлінських. Знання та професійні вміння після завершення вивчення даної дисципліни сприятимуть аналітичному осмисленню та вмінню формувати прогнози щодо функціонування як міських систем загалом, так і окремих елементів соціального простору міст. На основі знань положень сучасних

соціологічних теорій, в межах яких досліджено характеристики міст, а також емпіричних результатів, що ілюструють окреслені теорії та слугують базисом для побудови прогнозів формується спектр навичок та комунікативних компетенцій, необхідний для ефективної комунікації та презентації аналітичних висновків зацікавленим у даній інформації суб'єктам.

Попередні вимоги до опанування навчальної дисципліни є такими:

1. Знання основ та понятійно-категоріального апарату сучасних соціологічних теорій;
2. Вміння пошуку та опрацювання наукової літератури, зокрема англomовної;
3. Вміння аналізувати результати наукових досліджень у контексті актуальних процесів суспільного розвитку.

Завдання (навчальні цілі) в межах вивчення дисципліни є такими:

- 1) розвиток наукових уявлень щодо ознак та спрямованості сучасних процесів міського розвитку, представлених в актуальних результатах вітчизняних та зарубіжних досліджень;
- 2) вміння аналітично виявляти характер причинно-наслідкових зв'язків актуальних процесів міського розвитку;
- 3) опанування вміннями експертного оцінювання та прогнозування розвитку актуальних міських процесів крізь призму соціoструктурних процесів сьогодення (соціальної мобільності, класово-рольової диференціації, глобалізації, інтелектуалізації, індивідуалізації та віртуалізації суспільного життя тощо);
- 4) розширення професійних вмінь різного типу презентацій систематизації соціологічних даних та авторських висновків щодо стану та перспектив розвитку актуальних міських процесів.

Це спрямовано на формування таких компетентностей, як а) здатність аналізувати соціальні явища і процеси та б) здатність використовувати соціологічні теорії в науковій та професійній діяльності.

Результати навчання за дисципліною полягають у здатності знати базові засади та принципи сучасних соціологічних підходів до пояснення логіки розгортання міських процесів, а також - характеристики процесуального виміру сучасних міських просторових утворень. Результати також передбачають вміння аналізувати зміст актуальних дискусій в сучасній соціології щодо тенденцій розвитку міст; формувати аналітичні експертні прогнозування векторів розвитку сучасних міст за умов пришвидшених суспільних змін; усно презентувати результати досліджень міських процесів з опорою на їх візуальні ілюстрації.

Посібник складається з *двох розділів*. Перший “Місто як об’єкт сучасного наукового дослідження” складається з трьох підрозділів “Дослідження міських процесів: між соціологією та урбаністикою. Міський модернізм”, “Формування сучасного міста під впливом актуальних суспільних трансформацій” та “Антиурбанізм як напрямок у суспільствознавстві ХХ століття”. Другий має назву “Актуальні питання можливостей реконструкції міського простору” та складається з трьох підрозділів “Людиноцентричний підхід у концепціях Яна Гейла та Джейн Джейкобс”, “Форми втілення міської демократії в уявленнях про право на місто” та “Мобільність у містах. Ефективна організація роботи міського транспорту”. В тексті пропонується значна кількість реальних ілюстрацій та прикладів описаних міських процесів, у більшості випадків обрано місто Київ. Зверненням саме до Києва надано перевагу у зв’язку зі зручністю такого прикладу для більшості читачів дотичних до освітніх процесів в КНУ імені Тараса Шевченка, проте це не означає, що Київ може слугувати універсальним прикладом і є “зразковим” містом. Навпаки, в тексті подається аналіз його специфіки серед інших українських міст. Це, однак, не є перепорою унеможливлення подібних ілюстрацій, адже, врешті решт, жодне місто світу не здатне виконувати роль універсального простору, яке б уособлювало носія виключно “міських” характеристик. Суб’єктність нашого

буденного міркування про особливе “обличчя” та образ того чи іншого міста є наслідком їх неповторності та неспроможності бути виразником абстрактних наукових феноменальних ознак, прописаних вченими “на папері”. Людина унікальна, а кожне місто як колективне співіснування людей у конкретному просторі дивовижним чином також зберігає свою неповторність.

Текст посібника було написано у період 2022-2023 років, що співпадає з етапом повномасштабного вторгнення російської федерації на територію суверенної незалежної України. Воєнний час однозначно накладає принципово інші якісні критерії оцінювання досліджень міських процесів. Так, деякі міста України було зруйновано, деякі знаходились під окупацією, деякі ж - виявились форпостом, що приймав та прихищав внутрішньо переміщених осіб. Вочевидь, за умов аномічного кризового стану старі критерії дослідження актуальних міських процесів працюють лише почасти, тоді ж як актуальні процеси міського життя видозмінюються, вимагаючи актуалізації нового досвіду управління містами під час війни. Окрім того, окремого розгляду потребуватиме соціологічна експертиза відновлення та відбудови міст після перемоги Україні у цій війні. Менше з тим, в тексті свідомо практично відсутній аналіз міських процесів у воєнний час, відповідні приклади та ілюстрації, адже вважаємо, що наукова неупереджена оцінка неможлива (принаймні для авторки) у час ведення безпосередніх активних воєнних дій і потребує деякого відкладення на майбутнє. Щоправда цілком доречними видаються ознайомлення з деякими актуальними міркуваннями закордонних вчених, які все ж таки знаходяться ніби осторонь ситуації (фізично та психологічно) та можуть більш неупереджено з опорою на наукові знання оцінити стан та перспективи відродження українських міст. Так, у доповіді відомого данського урбаніста Яна Гейла, зробленому навесні 2022 року, прозвучало таке звернення до українців: "Відбудова України — чудовий шанс для неї зробити великий крок вперед і стати однією з

найкращих країн світу, бо у вас є можливість переосмислити те, що ви робите. А це дуже цінно" [Якуніна, 2022]. Зважаючи на компетентність та авторитет Яна Гейла у науковому світі, немає підстав сумніватись у його прогнозі, тож пропоную сприймати дану цитату як гасло на майбутнє.

Під час війни українці щоразу після кожного масштабного руйнування міських об'єктів з вірою у Перемогу говорили "Відбудуємо ще краще!". Приєднуючись до цієї віри та загальної боротьби українського народу, хочеться додати, що перспектива відбудови рідних міст за ще кращими проєктами, аніж попередні, які б спрямували їх бути квітучими просторами для щасливого життя, може бути здійснена більш швидко та якісно за сприяння значного потенціалу та знання теоретичної та практичної урбаністики та соціології міста. Тож знайомимось з теорією та надбаннями інших в галузі актуальних досліджень міських процесів, адже попереду на нас чекає багато роботи.

Розділ 1. МІСТО ЯК ОБ'ЄКТ СУЧАСНОГО НАУКОВОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

1.1 Дослідження міських процесів: між соціологією та урбаністикою. Міський модернізм

Місто (як, власне, і будь-який інший елемент соціальної реальності) є об'єктом дослідження значної кількості галузей суспільствознавства, проте в межах даного курсу фокус дослідження сучасних міських процесів в основному буде представлено крізь призму двох напрямків - соціології міста та урбаністики.

Соціологія міста - спеціальна соціологічна теорія, об'єктом якої є місто, його еволюція, типологія, структура, просторові характеристики, суб'єкти (в т.ч. соціальні групи та організації в місті), динамічні процеси та ефекти функціонування за новітніх соціальних процесів урбанізації, інформатизації, технологізації та ін., а також думки, позиції, почуття, емоції та оціночні судження індивідів щодо перелічених вище й інших аспектів міського співіснування індивідів. Якщо говорити простіше соціологія досліджує місто у двох перспективах: *онтологічній* (місто як простір, що був створений зусиллями його мешканців, який, у свою чергу, впливає на них: *Які соціальні виміри має простір даного міста?*) та *гносеологічній* (сенси та значення, які надають мешканці окремого міста цьому місті загалом та його окремим елементам: *Що люди думають про дане місто, як його оцінюють, які почуття до нього мають?*).

Урбаністика - сучасна міждисциплінарна галузь знання, об'єктом якої є планування та розбудова сучасних міст у тісному зв'язку з науковим контекстом врахування самопочуття її суб'єктів, безпосередньо містян та міських соціальних груп, які мають "право на місто".

Термін "урбаністика", враховуючи вищий рівень публіцистичної "свободи" її представників, не має усталеної інтерпретації, окрім самої назви, яка вказує на зв'язку з процесом урбанізації. Так, сучасні українські дослідники А.Боброва та І.Вербицький вказують на проблемність та неоднозначність даного напрямку та визначають його як "специфічний підхід до вивчення, планування і творення міст, який приділяє особливу увагу взаємодії міських жителів_ок зі збудованим середовищем" [Боброва, 2015]. На думку авторів, інтерес до даного напрямку в Україні пов'язаний із відносно недавнім поширенням громадських ініціатив та руху міських активістів, поширенню німецьких фондів, а також досвідом врахування міськими адміністраціями закордонного досвіду містобудування.

Якщо соціологія міста виокремлюється і формується як результат становлення загальної соціологічної теорії за епохи капіталізму і набуває популярності з моменту звернень класиків до даної тематики (наприклад, М.Вебера у праці "Місто"), то урбаністика виокремлюється як окрема галузь дещо пізніше, вочевидь, як результат загального методологічного погодження наук щодо міждисциплінарних трендів майбутнього як наслідок потреби подолання вченими спільних проблем та викликів сучасності. Так, наприклад, саме парасолькова назва "урбаністика" є зручною для об'єднання зусиль суспільствознавців щодо подолання викликів невдалої модерної забудови першої половини XX століття та, як наслідок, її негативних впливів на самопочуття вже сучасних містян.

Існує точка зору, згідно якої - ключова відмінність соціологів та урбаністів полягає у предметній специфіці кожного з підходів до дослідження елементів міського простору. Так, соціологи концентрують свою увагу на міських *проблемах*, як-от негативних впливах надмірно швидкого процесу урбанізації за епохи капіталізму XIX-XX століття на соціальні виміри буття індивіда у місті. Перебуваючи у анонімній масі людей, що невпинно рухається у конкурентній ворожій взаємодії, індивід не здатен

реалізувати себе як соціальний суб'єкт. Так, міська конкуренція змушує людей сприймати одне одного у опозиції щодо обмеженої кількості бажаного ресурсу (матеріального; дозвілєвого; просторового та ін.). Місто в цьому контексті - органічний результат людської взаємодії, що обертається проти самої людської природи. Справді, проаналізувавши доробок класиків становлення соціології, можна дійти висновку щодо наявності певної закономірності розгляду міста саме у означеній перспективі (див. Табл.1).

Таблиця 1

Предметна оптика дослідження міста класиками соціологічної думки

Автор	Розуміння специфіки міста
<i>Огюст Конт¹</i>	Віра у прогрес людства через посередництво наукових досягнень. Третя, наукова стадія розвитку суспільства як найбільш досконалий варіант еволюції.
<i>Герберт Спенсер</i>	Загалом оптимістичний погляд щодо вектору суспільної еволюції. Прогресивне місто як втілення "індустріального (промислового)" типу суспільства з гнучкою демократичною системою самоврядування громад без активного втручання та тиску державного контролю.
Карл Маркс	Місто як площа відтворення капіталістичних суперечностей. Відчуження індивіда у міському середовищі, втрата ним людської сутності за умови праці у містах.
Еміль Дюркгейм	Органічна солідарність у містах, що ефективно функціонує, однак ґрунтується на вторинних зв'язках.

¹ Курсивним накресленням позначено тих "ранніх" класиків, які загалом оптимістично оцінювали майбутні модернізаційні трансформації та проживання індивідів у містах

<i>Продовження таблиці</i>	
Макс Вебер²	Раціоналізація, посилення духу капіталізму, підприємництво. Місто як простір концентрації ціле-раціональної дії.
Фердинанд Тьоніс	Місто як втілення суспільства типу Gesellschaft - взаємодій, що ґрунтуються на егоїзмі, практичній користі та розрахунку при досягненні мети.
Георг Зімель	Місто як протиріччя, з яким не спроможна ладнати людина. Інтелектуальний характер соціальних взаємодій у містах, що має прояв у раціональності, пунктуальності та прагненні заощадити. Як результат - руйнування первинних зв'язків; відчуженість та самотність містян, нервові розлади.
Зігмунд Фройд	Місто як простір ув'язнення людських бажань, прагнень та природи у цивілізаційній клітці прогресу. Неврози та психічні розлади індивідів як наслідок проживання у середовищі контролю та потреби відповідності дій очікуванням інших.
Вернер Зомбарт	Демонстративне споживання, снобізм та марнотратство. Мода та розкіш як ідентифікація соціального класу містянами. Місто як простір суспільства споживання та штучно сконструйованих матеріальних цінностей. Фактично йде мова про протиставлення авторських ідей ідеям Макса Вебера.

² Жирним накресленням позначено авторів, які безпосередньо у власних текстах писали про місто як об'єкт дослідження

<i>Продовження таблиці</i>	
Чиказька школа у соціології (Р.Парк, А.Смол, Ф.Знанецький, Е.Берджес, У.Томас, У.Самнер та інші)	Засновники соціології міста як спеціальної соціологічної теорії. Дослідження фундаментальних та практичних (безробіття, злочинність, мобільність, расизм, адаптація, міграція, маргінальність та ін.) аспектів міського простору. Місто як концентрована на події та виразних проблемах соціальна лабораторія.

Вочевидь, окрім ранніх утопічних прогресивістів (О.Конт та Г.Спенсер) решта класиків соціології зосереджувала увагу на *негативних наслідках урбанізації, проблемах* співжиття та адаптації індивідів у нових нестабільних міських умовах суспільства змін.

Чи можна, натомість, стверджувати про інакший вектор урбаністичної перспективи, в межах якої предметом дослідження виступає місто як площа перспектив, можливостей, мобільності та доступу до різноманітних ресурсів? (Адже ймовірно саме таким розумінням міста і пояснюється пришвидшена урбанізація сьогодення, зокрема й до міст-мільйонників України. Зрештою, люди прагнуть переїхати до міста, адже бачать у місті щось краще.) Частково це є справді так, адже аналіз соціального містобудування ХХ століття демонструє саме такий підхід соціальних архітекторів до бачення власних проєктів.

Так, видатними проєктувальниками-архітекторами згаданого періоду можна вважати Ле Корбюзьє, Вальтера Гропіуса, Людвіга Міса ван дер Роє, Р.Мозеса та ін. Місто як інновації та живе втілення науково-технічного прогресу на противагу периферії (селу, традиційності, общинному типу взаємодій) як застарілій моделі минулого, що віджила себе - саме така перспектива бачення була особливо характерною для науковців першої половини ХХ століття. Нове місто представлено як уособлення простору втілення "американської мрії", "великої вечірки до ранку" та "Ельдорадо для

приїжджого". Тож будуються "нові" міста - з посиленням рухом, магістралями, багатоповерхівками, корпораціями та ін. Знаменитою постаттю, в певному сенсі продуктом відповідної епохи є французький архітектор Ле Корбюзьє, принцип будівництва якого може бути представлено у таких цитатах: "Проектування міста занадто важлива справа, щоб довірити її городянам" та "Ми повинні вбити вулицю!" [Le Corbusier, 1986]. Саме такий підхід і його практичне втілення як результат мав розбудову модерного міста з приматом технологій, зручного для розселення великих мас переселенців, які потребували недорогого житла. Інша сторона видозміни простору через такі міграції - абсолютно непридатне для щасливого співіснування людей в одному соціальному середовищі місто, у якому люди втрачають соціальність. Громадська думка містян справді не була врахована і наслідки такого підходу відчутні й по сьогодні.

“Архітектура і містобудівництво всюди запускають амбіційні щупальця, створюючи одних лише монстрів не тільки з естетичної точки зору, але особливо в тому сенсі, що ці монстри свідчать про втрату містом цілісності і органічності, про його дезінтеграцію і дезорганізацію”

Жан Бодрійяр, “Місто та ненависть” [Бодрийяр, 1997]

Як результат такого підходу акцент у будівництві було здійснено на:

- приматі щільної багатоповерхової забудови, → як наслідок - втрата містом естетики;
- технологізації → як наслідок - втрата містом зв'язку з історією, культурою та традиційністю;
- функціональне ставлення до природних ресурсів, → як наслідок - спроба підкорення людиною природи, що призвело до екологічних проблем;

- відмові від значущості вуличного простору, → як наслідок - втратою інституту фланерства та практик міських прогулянок;
- функціональному зонуванні міста, → як наслідок - відділення людей від міських процесів і відчуження;
- акценті на вагомому значенні доріг та вуличної мобільності, → як наслідок - витіснення вуличної культури та дискримінації пішоходів;
- відмові від значення "традиційних" зон комунікації і → як наслідок руйнування інституту "сусідства";
- футуристичній, мінімалістській та авангардистській естетиці чітких геометричних форм → на противагу оздобленню та декору будівель (як радянський варіант втілення - огидна з естетичного боку "хрущовка");
- стандартизації житлових блоків і → як наслідок - одноманітність простору;
- зневазі до "провінційності" та попередніх значних здобутків, як наслідок → - розривання тяглості історичного процесу;
- майже безконтрольного “дозволу” втручання до міських процесів глобалізаційних впливів, які асоціювались з прогресом і → як наслідок втрата локальної автентичності;
- колоніальному методі проектування і, → як наслідок, сегрегація соціальних груп населення;
- врахуванні позицій нових зацікавлених stakeholders (наприклад, виробників автомобілів, які були б потенційно зацікавлені у якісній перебудові простору) і, → як наслідок, втрата мешканцями міст “права на місто”;
- поширенні сліпої моди на модернізм і, → як наслідок, виразна почасти безпідставна критика класичної архітектурної забудови;

- акценті на житлових блоках на противагу кварталам і → як наслідок втрата містом власного обличчя.

"Як сталося, що будівлі з багатим декором, ліпниною, орнаментом так швидко змінилися зовсім іншими будівлями: з рівними лініями і практично без прикрас?...Історики стверджують, що модернізм був ідеалістичним поривом, що виник внаслідок фізичних, моральних і душевних потрясінь Першої світової війни"

Енн Суссман [Sussman, 2017]

Тож з 70-их років XX століття як результат осмислення відповідних масштабних проблем та слідування загальному тренду гуманістичної наукової оптики соціальні урбаністи фіксують увагу на відповідних деструктивних ефектах модерністської забудови та "приєднуються" до предметного поля дослідження соціологів, помічаючи не лише можливості, але й проблеми. (Змістовно виразними видаються такі назви публікацій, присвячені оцінці модерністського впливу як, наприклад, "Як Ле Корбюзьє змусив усіх ненавидіти сучасну архітектуру" [Горохов, 2022] або "Ментальні розлади, яким ми завдячуємо архітектурі модерну" [Sussman, 2017]). Тож, на нашу думку, на даний момент принципова відмінність соціологічних та урбаністичних досліджень не є вираженою і, ймовірно, може хіба що позначатися на вазі теоретичної складової дослідження (у соціології як окремої науки) та практичної/соціально-технологічної - як результат конкретних запитів на безпосереднє вирішення міських проблем в межах вузьких проєктів з застосуванням методів та інструментів різних галузей знання (в урбаністиці як міждисциплінарному напрямі, що не є окремою наукою). В цьому сенсі поняття "урбаністика" розглянуте у вузькому значенні як концепція "нового урбанізму", що набула поширення з 80-их років XX століття у формі відповіді попередньому тренду масштабних

забудов у мегаполісі. Саме тут на противагу "ідеальному" місту пропонується створити місто комфортне та зручне.

ПИТАННЯ ДЛЯ ДИСКУСІЇ

В 2017 році відбулося офіційне відкриття будівлі Театру на Подолі (м.Київ, Андріївський узвіз, 20 А,Б). Як РЕЗУЛЬТАТ - СЕРЕД ГРОМАДСЬКОСТІ СПАЛАХНУЛА ГОСТРА ДИСКУСІЯ ЩОДО ПРАВОМІРНОСТІ БУДІВНИЦТВА ДАНОГО АРХІТЕКТУРНОГО АНСАМБЛЮ ЯК ЕЛЕМЕНТУ НОВОЇ АРХІТЕКТУРИ КИЄВА (див. Рис.1). Основний аргумент критики - дисонанс з старовинною архітектурою Андріївського узвозу. Ознайомтесь зі змістом даної дискусії (див., наприклад, [Червоник, 2016] та [Салій, 2017]). Яка ВАША думка щодо цього? Поміркуйте з опорою на прочитане у підрозділі.



Рисунок 1. Театр на Подолі (місто Київ, Андріївський узвіз, 20 А, Б)

Питання до самоконтролю

1. Хто з наведених класиків соціологічної думки безпосередньо НЕ досліджував місто?

- А) Макс Вебер
- Б) Георг Зімель
- В) Вернер Зомбарт
- Г) Герберт Спенсер

2. У чому полягає специфіка предметного підходу соціологів до досліджень міста у порівнянні з дослідницькою оптикою урбаністів?

- А) соціологи досліджують проблеми проживання індивідів у містах (наприклад, відчуження)
- Б) соціологи досліджують ресурсні можливості та потенціал життя у місті
- В) соціологи сприймають місто як "велику вечірку" з можливістю втілення американської мрії

3. Хто з наведених вчених розглядав місто як протиріччя, з яким не спроможна ладнати людина, соціальні взаємодії у містах, для яких є характерними раціональність, пунктуальність та прагнення заощадити?

- А) Георг Зімель
- Б) Макс Вебер
- В) Вернер Зомбарт
- Г) Зігмунд Фройд

4. Що НЕ було характерним для модерного будівництва XX століття?

- А) класична естетика, оздоблення та декор будівель
- Б) стандартизація житлових блоків
- В) колоніальний метод проєктування
- Г) акцент на технологізації та втіленні інновацій

5. Гасло Ле Корбюзьє "Ми повинні вбити вулицю!" мало практичне втілення у...

- А) відмові від значущості вуличного простору

Б) функціональному зонуванні вулиць

В) розвитку доріг та автомагістралей

Г) усьому, переліченому вище

6. Віддалений від центру міста парк, у якому внаслідок безлюдності наявний підвищений рівень злочинності, репрезентує недоліки такого принципу міського будівництва, як...

А) автомобілізації;

Б) стандартизації житлових блоків;

В) функціонального зонування міста;

Г) технологізації та втіленні інновацій.

7. Що об'єднує таких авторів як Макс Вебер, Георг Зімель та Роберт Парк?

А) усі вони досліджували переваги проживання у місті та вбачали у міському способі життя єдиною можливий шлях розвитку людства;

Б) усі вони досліджували місто лише опосередковано;

В) усі вони безпосередньо досліджували місто, виокремлюючи його як предмет дослідження;

Г) саме ці вчені заклали підґрунтя антиурбанізму.

8. Оптимістично та загалом перспективно оцінювали майбутні модернізаційні трансформації та проживання індивідів у містах такі вчені, як ...

А) Макс Вебер та Георг Зімель;

Б) Огюст Конт та Герберт Спенсер;

В) Карл Маркс та його учні;

Г) вчені, що належали до Чиказької школи у соціології.

Правильні відповіді: 1 Г; 2 А; 3 А; 4 А; 5 Г; 6 В; 7 В; 8 Б.

Рекомендована література

Основна

1. Боброва А. Що таке урбаністика? Коротка історія і шість визначень / Анастасія Боброва, Іван Вебрицький // Mistosite [Електронний ресурс], 2015.
- Режим доступу до ресурсу: <https://mistosite.org.ua/articles/shcho-take-urbanistyka-korotka-istoriia-i-shist-vyznachen>
2. Горохов М. Як Ле Корбюзє змусив усіх ненавидіти сучасну архітектуру / М.Горохов [Електронний ресурс], 2022 - Режим доступу до ресурсу: https://birdinflight.com/uk/pochemu_eto_shedevr-uk/20220218-le-corbusier.html
3. Кайдан Т. Що таке урбаністика? / Тарас Кайдан // Хмарочос [Електронний ресурс], 2014 - Режим доступу до ресурсу: <https://hmarochos.kiev.ua/2014/09/11/shho-take-urbanistika/>
4. Пасько Я. Модерне місто / Ярослав Масько // Л. В. Малес [та ін.] Соціологія міста: навчальний посібник. — Донецьк : ДонДУУ, 2010. — С. 29-35.
5. Соболевська М.О. Основні соціологічні концепції міста / Марина Соболевська // Л. В. Малес [та ін.] Соціологія міста: навчальний посібник. — Донецьк : ДонДУУ, 2010. — С. 44-64.
6. Sussman A. The Mental Disorders that Gave Us Modern Architecture / Ann Sussman, Katie Chen // CommonEdge [Електронний ресурс], 2017 - Режим доступу до ресурсу: https://commonedge.org/the-mental-disorders-that-gave-us-modern-architecture/?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com

Додаткова

1. Мій будинок - моя фортеця: Чи могла сучасна архітектура виникнути через ментальні розлади [Електронний ресурс], 2021. - Режим доступу до ресурсу: <https://birdinflight.com/uk/architectura-uk/20210607-mental-disorders-in-modern-architecture.html>

2. Салій Ю. Історія будівлі театру на Подолі / Юлія Салій // Хмарочос [Електронний ресурс], 2017. - Режим доступу до ресурсу: <https://hmarochos.kiev.ua/2017/11/27/istoriya-budivli-teatru-na-podoli/>
3. Урбаністика: сучасне місто. Онлайн курс на платформі Prometheus [Електронний ресурс] / Міжнародний фонд "Відродження", 2015 - Режим доступу до ресурсу: https://courses.prometheus.org.ua/courses/IRF/URBAN101/2015_T1/course/
4. Червоник О. В очікуванні “прориву”: “Театр на Подолі” як провісник нової архітектури Києва / О.Червоник // Хмарочос [Електронний ресурс], 2016. - Режим доступу до ресурсу: <https://hmarochos.kiev.ua/2016/12/07/v-ochikuvanni-prorivu-teatr-na-podoli-yak-provisnik-novoyi-arhitekturi-kiyeva/>
5. Le Corbusier. Towards a new Architecture / Le Corbusier [Електронний ресурс], 1986. - Режим доступу до ресурсу: https://monoskop.org/images/b/bf/Corbusier_Le_Towards_a_New_Architecture_n_o_OCR.pdf

1.2 Формування сучасного міста під впливом актуальних суспільних трансформацій

Інтерпретацію поняття "сучасного міста" інтуїтивно в першу чергу хочеться протиставити містам НЕсучасного типу. Мова тут в першу чергу йде про античне місто-поліс та середньовічне місто. Виходячи з цього в хронологічній перспективі сучасне місто можна представити як місто капіталістичної доби з чітко відокремленими ознаками міського способу життя на противагу традиційному. Так, саме капіталізм змінює місто кардинально і втілює в ньому той сучасний зразок співжиття громадян, який ми маємо на сьогодні. Розглянемо ознаки міст попередніх епох для розуміння принципової відмінності сучасного міста у порівнянні з містами минулого.

Ознаками *античного міста полісу* можна вважати таке [Соціологія міста: навчальний посібник, 2010: 19-22; Геоісторія міського простору, 2015]:

- ✓ автономність (статус міста як окремої держави);
- ✓ престиж проживання у містах та право на статус громадянина, що був пов'язаний з власністю на землю;
- ✓ свідоме планування міського простору з опорою на упорядкування ("Гіпподамова сітка" планування вулиць);
- ✓ поява перших метрополісів - міст-супутників довкола центрального міста;
- ✓ залученість містян до прийняття рішень та участі у громадському житті (агора як осередок міського життя та зародження демократії);
- ✓ споживацтво та відмова від підприємницької діяльності містян;
- ✓ вплив війни як перманентного явища на перебіг усіх інших процесів;
- ✓ культивування атлетичного типу тілесності як капіталу, готовності до боротьби як моральної чесноти у формі

популяризації спортивних змагань (наприклад, панкратію - боксу "без правил") [Elias, 1976];

- ✓ слабка відмінність між міським та сільським способами життя.

"Зважаючи на специфіку цієї стадії цивілізаційного розвитку, на якій була Греція полісної доби, неважко зрозуміти, що більш висока, в порівнянні з нами, схильність до пристрастей у вчинках древніх греків була цілком сумісна з їх прагненням до фізичної досконалості, душевної врівноваженості, з їхньою аристократичною витонченістю...зображеними у грецькій скульптурі"

Норберт Еліас [Elias, 1976]

Ознаками *середньовічного міста* можна вважати таке [Соціологія міста: навчальний посібник, 2010: 22-29; Геоісторія міського простору, 2015]:

- ✧ залежність від села, яке забезпечувало місто продуктами та безпосередньо людським ресурсом у разі втрат під час війн та епідемій;
- ✧ поява специфічно міських форм економічної діяльності та, як наслідок, міських соціальних груп;
- ✧ специфічна форма міста з оборонними валами, мурами та вхідними воротами, що виконувала функцію психологічного та фізичного захисту, а також контролю доступу до міста "чужинців";
- ✧ правові системи самоврядування в місті ("Магдебурське право"), як наслідок - автономність міста у державі;
- ✧ поширення демонстративного споживання та моди;
- ✧ відчутна відмінність між міським та сільським способами життя.

Взагалі говорити про появу певного соціального феномену можна в результаті формування спектру якісно “інакших”, відмінних від інших форм такого типу характеристик. Тож можна стверджувати, що місто виникає тоді, коли ми можемо фіксувати його якісну відмінність від села. В цьому сенсу в тексті не випадково до уваги береться місто європейського зразка, де така відмінність виникає на ранніх етапах розвитку людства, тоді ж як у азійських поселеннях тривалий час відмінність міського та сільського способів життя була досить невиразною. Також варто зазначити, що соціологічний вжиток терміну "сучасне місто" апелює до великих міст, які виступають втіленням міського способу життя, культури та цінностей. Так, у англійській мові така специфіка поселень різних типів позначена у перекладі слова “місто” як city та town. Перший варіант позначає місто велике за розмірами, діловий центр мегаполісу. Другий - затишне містечко, тихе, автентичне та самобутнє.

Загальними ознаками *сучасного міста у контексті його процесуальних вимірів* виступають:

- щільна концентрація населення та масовізація;
- вторинні опосередковані зв'язки;
- раціоналізація, підприємницький дух;
- (пост)модерність з протиставленням традиційності та консервативності як рудименту минулого;
- цінність інноваційної діяльності, модерних технологій та новизни;
- секуляризація та відокремлення міських матеріальних інтересів;
- автономність, міське право, проте на значно менш потужному рівні, аніж за середньовічної доби.
- національне забарвлення міста, адже держава за модерної доби - центральний суб'єкт контролю та управління;
- унікальність та неповторність образу окремого міста;
- специфіка економічних функцій (ринок, товарообмін, грошові потоки та ін.) та їх реалізації за глобалізаційних умов.

“Місто у повному сенсі слова — це географічне сплетіння, економічна організація, інституційний процес, театр соціальної дії й естетичний символ колективної єдності. Місто сприяє мистецтву і є мистецтвом, місто творить театр і є театром. Саме в місті — в місті як у театрі — більш рішучі людські дії через конфлікт і співпрацю між особами, подіями і групами концентруються і досягають свого вираження у важливих кульмінаційних моментах”

Льюїс Мамфорт [Мамфорт, 2012]

У якості ефектів означеного соціологи фіксують такі наслідки динамічних процесів розвитку сучасних міст:

- деперсоніфікація та відчуження, ефект "самотності у натовпі" мешканців великих міст;
- формування певного менталітету та рис характеру мешканців міст (обачливість, розрахунок, бажання досягти результат у кількісних вимірах, прагматизм, технічна ерудиція, передбачуваність, демонстративне споживацтво та снобістська поведінка, зневага до хаотичної діяльності та емоційних проявів, прагнення до матеріальних досягнень як ознака успішності та ін.);
- наявність "нічного життя", розрив зв'язку з природними темпоритмами;
- вираженість вуличної культури (наприклад, феномен фланерства);
- зовнішні стимули постійного самовдосконалення та професійного зростання в умовах конкуренції;
- глобалізаційні ефекти (наприклад, макдональдизація);
- високий рівень соціокультурної динаміки та мобільності;
- формування міста як простору національних рухів та революцій, носія ідеалів та ідей свободи, рівності та справедливості [Мороз, 2018в].

Розглядаючи численні процеси міського функціонування у їх перетинах та взаємному посиленні можна стверджувати про наявність двох масштабних протилежних тенденцій впливу міста на відчуття його мешканців - посилення та втрата індивідуальності у просторі міста (див. Рис.2 та Рис.3).



Рисунок 2. Чинники посилення індивідуальності мешканців міст та гасла сучасності, які їх відображають



Рисунок 3. Чинники втрати (послаблення) індивідуальності мешканців міст та гасла сучасності, які їх відображають

Одну із ключових відмінностей, яка вирізняє сільську групу у порівнянні з міською можна умовно описати психологічним терміном "персоналізація" - аспектом зовнішньої ознаки ідентифікації індивідів одне одного в процесі взаємодії. Так, мається на увазі, що сільський спосіб життя передбачає значущою мірою більш глибоке сприйняття суб'єктами одне одного саме як унікальних особистостей, а не носіїв загально групових характеристик (наприклад, представників певної професії). Щільність населення в місті та пришвидшений ритм життя унеможлиблює сприйняття

індивідами одне одного надміру глибоко та індивідуально. Тут людина є виконавець певної вузькоспеціалізованої функції, саме це виступає її первинним (та часто й єдиним) маркером сприйняття. Зовсім інша ситуація наявна серед сільських громад, де низька щільність населення та відносно нижча мобільність та міграції дозволяють "розкіш" сприйняття виконавця певної функціональної професійної ролі як особливого та неповторного, часто представника певного традиційного роду у тісному зв'язку з попередніми поколіннями мешканців даної території.

На прикладі професії поліціанта на Рисунках 4 та 5 схематично зображено сприйняття індивіда у місті та селі. Так, в місті особистість ніби частково "розчиняється" під важелем соціальної функції, яку він/вона виконує як представник_ця відповідної соціальної ролі. В селі ж, навпаки, професійна роль послаблюється під тиском усієї плеяди особистісних характеристик, якими відома ця особа у сільській громаді. У селі це не просто поліціант, в першу чергу це конкретна людина з цілком неповторним набором характеристик, одна з головних - приналежність до певного роду (родини).

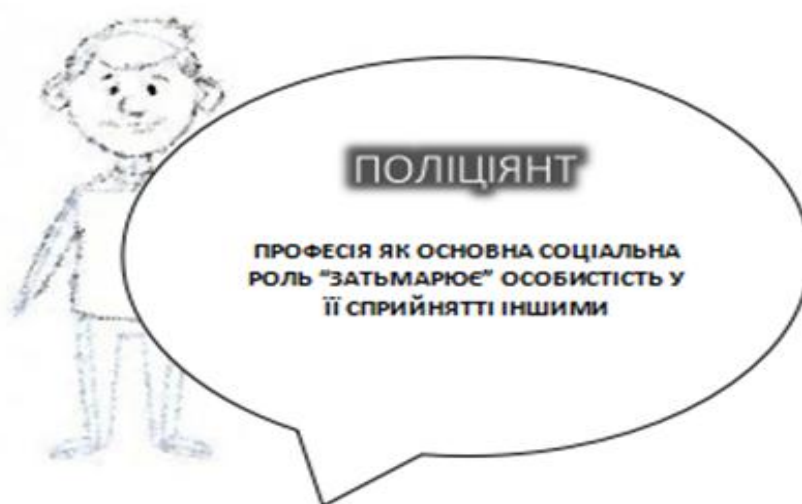


Рисунок 4. Сприйняття представника певної професії в місті



Рисунок 5 Сприйняття представника певної професії в селі

Інший аспект, що суттєво вирізняє сільські соціальні групи полягає у необхідності постійної підтримки соціальних зв'язків як обов'язкового елементу збереження згуртованості спільноти, яка є кількісно досить невеликою і для власного збереження потребує посилення таких процесів, на відміну від міських груп, які самозберігаються дещо протилежними способами. Вочевидь, це в першу чергу має прояв у посиленні традиційних патерних поведінки (дотримання традицій та звичаїв), що цілком витримують випробовування секуляризаційними процесами. Однак, варто підкреслити й менш очевидний елемент таких механізмів збереження цілісності - "піклування" про збереження ролі первинних зв'язків. Первинні зв'язки - це міцні особистісні взаємодії, де переважає емоційний зв'язок. Саме підтримка такого роду зв'язків забезпечує родові та сусідські приватні типи взаємодії серед сільського населення. Прояв такого підсвідомого збереження саме первинних зв'язків має вияв у ситуаціях відмови від усього, що має ознаки практичної раціоналізації та розрахунку. Це, зокрема, збереження обмінних

бартерних процесів (без грошового посередництва), ритуали дарування та допомоги без оплати. Такі взаємодії передбачають відповідь приблизно еквівалентну у отриманому розмірі послуги чи товару, що з точки зору соціальних антропологів виступає чи не найсильнішим способом формування стійких соціальних зв'язків [Мороз, 2020б]. Зазначені характеристики є універсальними щодо аналізу поселень рурального типу, які обов'язково варто враховувати при розробці моделей розвитку та посилення благоустрою сільських територій, відмінних від розроблених міських реформ.

Консервативна складова щодо збереження стабільності та незмінності соціального порядку в межах сільських територій є елементом, що суттєво впливає та обумовлює портрет представників сільських спільнот у різних розрізах аналізу. Однак, можна стверджувати, що даний аспект сприяє ущільненню соціальних зв'язків у межах групи, оскільки нівелює психологічні проблеми характерні для населення сучасних міст, пов'язані із відчуженням, деперсоніфікацією, самотністю, складними адаптаційними проблемами в умовах перманентних змін та ін.. Не без підстав З.Бауман називав сучасні міста масовою індустрією незнайомців, підкреслюючи поруч з масштабними економічними перевагами життя у місті значущі психологічні проблеми містян, зокрема міксофобії, що має прояв у пошуках оазисів зрозумілого, знайомого та передбачуваного. Саме так, до прикладу, можна пояснити шалену популярність мережі McDonalds по всьому світу, адже тут людина, перебуваючи у будь-яких куточках планети отримує шматок “зрозумілого та контрольованого” у формі смаку страв, ненав'язливої музики та фірмової усмішки персоналу.

Даний спектр проблем з легкістю нівелюється в межах сільських територій, в результаті чого характерні первинні особистісні зв'язки зберігаються і відтворюються. Так, відомий урбаніст XX століття Льюїс Мамфорт міркував про потребу розумного обмеження розміру міста у процесі містопланування: “Обмеження розміру, щільності та території є

абсолютно необхідними для ефективної соціальної взаємодії — а отже, вони є найважливішими інструментами раціонального економічного та цивільного планування. Неспроможність встановити такі обмеження в минулому пов'язана з двома фактами: припущенням про те, що будь-яке зростання величин є ознакою прогресу й автоматично "вигідне для бізнесу", і вірою в те, що такі обмеження по суті випадкові, бо вони пропонують "зменшити економічні можливості" — тобто можливості для прибутку з перенаселеності — і призупинити неминучий хід змін. Обидва ці припущення упереджені” [Мамфорт, 2012: 12-13]. Сучасні приклади проблем “розтягнення” розмірів міст, наприклад, Лондону, свідчать про правомірність поглядів Л.Мамфорта.

ПИТАННЯ ДЛЯ ДИСКУСІЙ

- Як можна пояснити практики бартерного обміну у сучасному українському селі? Наприклад, між сусідами, коли за виконання певної послуги "віддячують" городиною чи частують обідом? Чи відсутність у даному процесі грошового обігу свідчить про рудиментарну застарілість сільських взаємодій?

-
- Відвідувачі мережі швидкого обслуговування McDonald's не запам'ятали статі особи, яка їх обслуговувала за касою. Який феномен сучасного міста ілюструє ця ситуація?
-

Глобальне та світове місто. Оцінюючи рейтинги світової економічної активності за діяльністю міст в світі можна звернути увагу на те, що є перелік міст, які за різними критеріями та індексами - завжди попереду. Мова йде про низку міст США, Європи та Японії. Ці міста вже не є просто частинами національних держав, їх статус виходить далеко за межі цих просторів і оцінюється впливом на світові процеси загалом.

Такий феномен отримує назву "глобальне місто", його появу хронологічно фіксуємо наприкінці 70-х років XX століття, коли

розпочинається масштабний новий процес глобалізації й відповідні наукові реакції осмислення даного феномену.

Аналіз літератури з цієї теми наводить на думку про примат економічного фактору як чинника, що призводить до глобалізації. Соціологи ж зі свого боку звертають увагу на зміни соціального характеру, які, щоправда, є наслідком економічних пертурбацій. Тож світова економіка так званого Першого світу видозмінюється, переходить до етапу пізнього капіталізму, відповідає на запит сучасності, створюючи нові сфери послуг, інформаційних технологій, екстериторизації виробництва тощо.

Міста в даному контексті виступають як центрами так і просторами змін, а деякі з них - очолюють глобалізаційні зміни.

Таким чином, економічним підґрунтям появи глобальних міст виступають такі процеси:

- розвиток засобів масової інформації;
- акцент на становленні інформаційних технологій;
- перенесення виробництва до різних (більш вигідних з фінансового боку) частин земної кулі;
- зростання кількості міжнародних транзакцій;
- мобільність капіталів;
- міграція робітників;
- розширення ролі ТНК.

Безумовно, усі ці процеси мали значні соціальні та культурні наслідки, що призвели до появи якісно інакших форм просторової організації менеджменту - глобальних міст, які здійснювали контроль над глобальними економічними операціями. Саме вони, а не національні держави, вперше з часів середньовіччя повертають собі контроль та владу, адже промисловість стає мобільною, мігруючи до територій країн "третього світу", тоді ж як ТНК - локалізуються у конкретних розвинених містах, змінюючи їх обличчя і

долю назавжди. Так, "сучасне місто поступово втрачає образ фізично обмеженої просторової території. Тепер міста сприймаються як перетин глобальних соціальних та економічних потоків, корпоративних та бізнес-мереж, діяльності транснаціональних еліт тощо. Унаслідок цих процесів місто різко поляризується - на "глобально бідних" та "глобально заможних" людей, що потенційно створює ризик розколу міста на різнополярні частини" [Соціологія міста: навчальний посібник, 2010: 277].

Даний феномен описано дослідницею Саскією Сассен у праці "Глобальне місто" [Sassen, 1991; Sassen, 2005] (книгу, на жаль, поки не перекладено українською мовою), яка визначає глобальні міста як:

- стратегічні місця управління глобальною економікою, зокрема виробництва найбільш значущих у світовому масштабі юридичних рішень, банківського сервісу та фінансових операцій;
- командні центри, в яких глобальні корпорації отримують телекомунікаційні послуги та сервіс, необхідний для менеджменту глобальних економічних операцій;
- місця розміщення штаб-квартир ТНК;
- всесвітньо відомі міста з очевидно великим населенням, культурно-освітніми центрами та транспортними хабами.

С.Сассен та її послідовники (Дж.Біверсток, Р.Сміт і П.Тейлор) виділяють чотири основні групи високотехнологічної діяльності в сфері обслуговування:

- ✧ Фінансові і ділові (банківська справа і страхування, юриспруденція, бухгалтерія, реклама і зв'язки з громадськістю), а також дизайнерські послуги (архітектура, будівництво, дизайн і мода);
- ✧ Влада і вплив (органи національних державних структур, наднаціональні організації, а також штаб-квартири ТНК);

- ✧ Креативні види діяльності (театр, опера, балет, концерти, музеї, галереї та виставки, ЗМІ);
- ✧ Туризм (безпосередньо туризм різних типів, а також відповідна інфраструктура) [Скавронська, 2014].

Мапа розміщення глобальних міст демонструє наявність їх значної кількості у центральній Європі, західній частині США, а також - у містах південної та південно-західної Азії. Приклади глобальних міст є Нью-Йорк, Лондон, Токіо (саме ці три міста взяла за основу аналізу С.Сассен [Sassen, 1991]); Париж, Брюсель, Лос-Анжелес, Шанхай, Гонг-Конг та ін. Так, варто підкреслити, що глобальне місто не означає найбільше місто світу, хоча пряма кореляція тут, справді, зберігається. Ознайомитись з типологією та актуальним переліком глобальних міст можна за допомогою міжнародного показника Global Cities Index розміщеного за інтернет-посиланням з вільним доступом для усіх користувачів [Global Cities Index] - <https://www.schroders.com/en/us/insights/global-cities-index/>

Не варто плутати “глобальне місто” з терміном “світове місто”, у визначенні якого підкреслюється виразність значущості культурних та цивілізаційних впливів певного міста на становлення мапи світової історії. Так, Лондон, Рим, Мадрид, Париж - це не просто міста, чи столиці. Це самобутні осередки в межах національної держави, які “творили” чи в яких “писалась” історія людства. Варто зазначити, що в США відсутні світові міста, хоч і наявна значна кількість глобальних міст, що пояснюється "короткою історією" США на світовій арені.

Світові міста за своїми характеристиками є ширшими та більш абстрактними поняттями, аніж глобальні, а отже поєднують їх базові характеристики (наприклад, функціонування у макросередовищі; використання даного типу міст глобальним капіталом у якості просторів для організації виробництва і ринків тощо), але й разом з тим є первинними щодо

глобальних (останні сформувалася на основі функціонування світових). “Формування світових міст зумовлено історичними чинниками, географічними факторами, розвитком торгівлі; тоді як глобальних міст - розвитком фінансового сектору, сектору послуг й індустрії розваг, інноваціям та інформаційним технологіям; глобальні міста слугують центрами не лише політичної могутності, освіти, культури і торгівлі, а й зосередженням представників національних урядів, штаб-квартир міжнародних компаній і організацій, а також розвитку фінансових відносин, професійної діяльності у медицині, юриспруденції.” [Скавронська, 2014: 64].

Що стосується України, то в джерелах не описано вітчизняних міст, що можна було б назвати глобальними чи світовими, окрім столиці, міста Києва. Так, Київ уперше потрапив до міжнародного рейтингу Global cities у 2020 році, про що можна детально почитати на сайті КМДА [Київ уперше потрапив до міжнародного рейтингу Global cities: нові пріоритети для нового світу, 2020]. Оскільки статус глобального міста вважається “каркасом економіки країни”, тож, вочевидь, стратегічний розвиток Києва необхідно спрямувати на втримання даної позиції та просування вгору.

Якщо ж “глобальне місто” - статус, що підпорядковується економічним показникам, тож може бути кількісно обрахований, то “світове місто” - менш описане у літературі поняття з досить абстрактною інтерпретацією. Вперше воно пропонується увазі наукової спільноти у 1915 році П.Геддесом у праці “Міста в еволюції” [Geddes, 1915]. Популярності ж набуває згодом - зусиллями П.Холла у праці “Світові міста” [Hall, 1966] та Дж.Фрідмана “Гіпотеза світового міста” [Friedmann, 1995].

Як глобальне мігрує з економічної царини та проникає у соціальність міст? Адже про *глобалізацію міст* варто говорити не лише у контексті глобальних міст. Варто зазначити, що культурна сфера міського простору наприкінці ХХ століття стає цілком готовою до такого взаємопроникнення. Так, саме у цей час відбувається процес зняття класичної полярності

елітарної vs масової культури ("елітарний авангардизм"), за якої було наявне чітке збереження локальних надбань, зокрема й у їх прив'язці до певного фізичного простору (так, твори мистецтва на словах належать "усьому світу", проте фактично підпадають під пряму державну юрисдикцію та прив'язані до конкретного місця зберігання, наприклад, музею. Тож "Мона Ліза" хоч і номінально є надбанням людства, проте знаходиться у Луврі. Бажання побачити даний твір мистецтва вимагає перетину державних кордонів і купування недешевого за вартістю квитка та інших витрат у процесі фізичного долучення до твору мистецтва). Культурне життя, попередньо представлене крізь призму антиномії "масового" (примітивного, поверхового, нижчого, профанного) відносно до "елітарного" (вищого, глибшого, можливого до розкодування лише меншістю найкращих) наразі лишається хіба що зверненням до певних "чистих", зразкових культурних продуктів. Постава авангардистська естетика в 80-ті роки ХХ століття, відмовляючись від представлених антиномій, прямує до плюралістичної культури, вільної від оціночних суджень та "прокрустового ложа" чіткої диференціації мистецтва. В суспільстві масового споживання продукти високої культури подаються як демократична спроба оволодіння останніми масами. Так, "Моною Лізою" в певному сенсі ілюзорно "володіємо" ми усі, коли купуємо мило, морозиво, квиток до кінотеатру, футболку, а її зображення часто у викривленому чи осучасненому вигляді може "посміхатися" нам звідусіль, з будь-якого предмету повсякденного вжитку (див. Рис. 6).

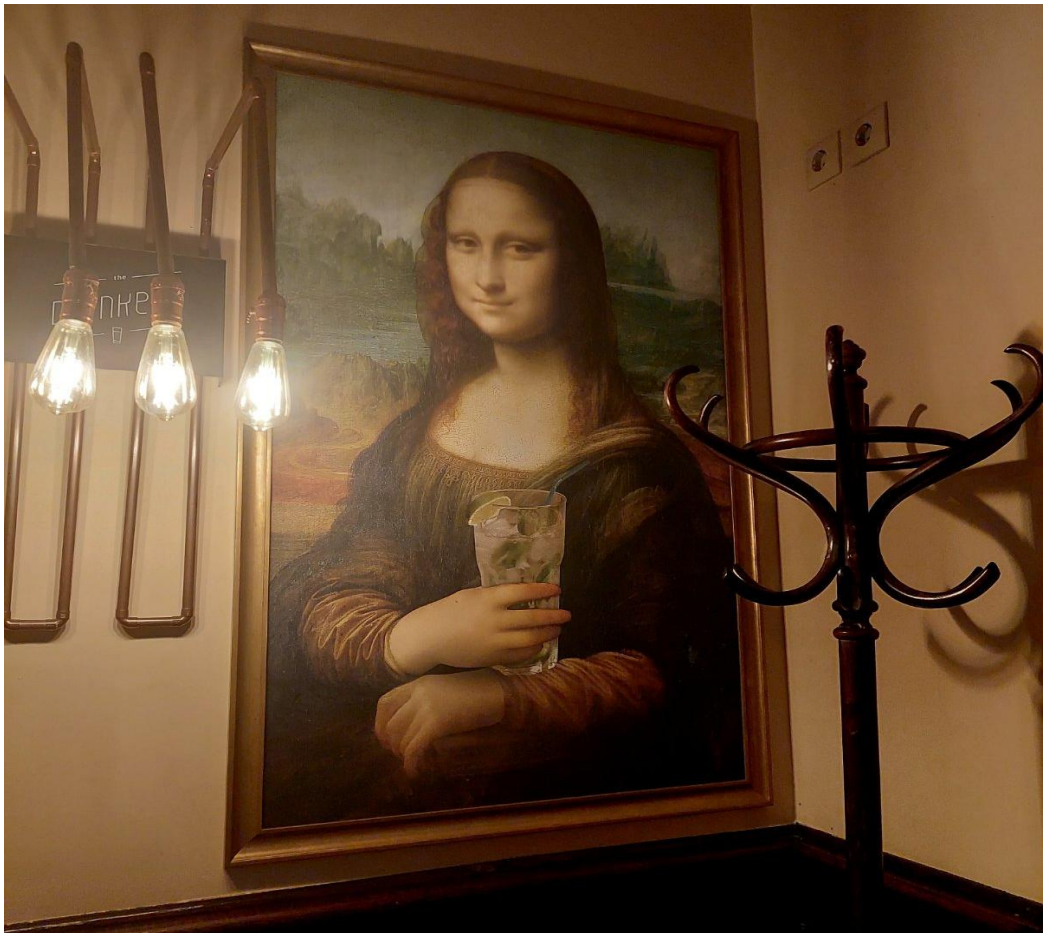


Рисунок 6. Зображення у закладі міста Києва

Окрім зазначеного, варто підкреслити, що однією з тенденцій сучасності є тяглість людини до надання вагомого значення новизні об'єкту і його технічним аспектам, зокрема тим, що стимулюють нас отримати яскраве враження від "небаченого досі" під пресом тотальної комерціалізації культурної сфери. В науці дана перспектива позначена під окремою назвою "економіки вражень". Тут ми можемо бачити виразне проникнення глобалізації до культурної сфери та галузі технологій, адже провідні зразки останніх якраз формуються у глобальних містах. Людям вже недостатньо спожити зміст та ідеї мистецьких зразків, наприклад, переглянути стрічку в кінотеатрі. Їм важливо зробити це з використанням здобутків останніх технологій (переглянути стрічку в 4d форматі, IMAX, застосування ефектів додаткового впливу на органи чуття тощо). Форма, відтак, замінює змістовне наповнення. Масова глобальна культура повсякчас пропагується ЗМІ, що сприяє зростанню споживання певних культурних моделей, тим самим

стандартизуючи, уніфікуючи та примітивізуючи індивідів. Механізми даних процесів було майстерно представлено в роботах Т.Адорно, Е.Фрома та Г.Маркузе, які розгорнуто описали це у представленні природи уречевлення, товарного фетишизму, "хибної свідомості", тяглості до оволодіння не лише фізичними, але й об'єктами нематеріального ґатунку тощо.

Тож якісні творчі культурні продукти та мистецтво, які завжди виконували функцію протидії становленню авторитарної природи людини з посилом до збереження балансу людської гармонії з природою та світом та акцентом до наслідування етичних та естетичних цінностей, позбавляються даних гасел, масифікуючись та вульгаризуючись іронічними закликами ЗМІ. Так, зображення класичних творів мистецтва з'являються на обгортках товарів масового споживання, є основою рекламних повідомлень або ж включені до сюжету розважальних книг та пригодницьких кінокартин; сучасні виконавці популярної естрадної музики досить часто у власній обробці використовують музику відомих в усьому світі класичних композиторів; музеї перетворюються на компонент індустрії розваг з акцентом на реалізацію дозвілєвої функції.

Комерціалізація простору міст постає суттєвою проблемою, адже перетворює місто з простору відтворення соціальних функцій на бізнес-проект. Подібне домінування капіталу руйнує не лише соціальні зв'язки, але й спотворює образ міста, позбавляючи його унікальності. Так, комерційна організація, на яку перетворюється місто, орієнтована на прибуток понад усе, джерелом якого стають продукти масового споживання, індустрії враження тощо. Реалізуючи їх міста уподібнюються іншим комерційним містам, всі з яких схожі на вигляд. "Підлаштовування під вимоги капіталу також робить міста подібними одне до одного... Хоча деякі властивості ресурсу/товару/локації мусять бути унікальними, щоб надавати власнику монопольну перевагу, вони не мають бути настільки особливими, щоб їх не можна було оцінити. Звідси походить мода називати Київ "новим Берліном"

завдяки активному нічному життю. Капітал потребує цього порівняння як орієнтиру, щоб розуміти, наскільки це хороша нічна культура й наскільки активне середовище. Суперечність у тому, що чим краще продається товар, тим менш унікальним він стає. Підлаштовуючись під потреби капіталу, міста отримують менші шанси на монопольну ренту, бо стираються їхні відмінності, а культурні продукти перестають відрізнятися від звичайних товарів” [Стасюк, 2021].

Менше з тим, окрім очевидних процесів, що оточують нас повсякчас - розповсюдження торговельно-розважальних центрів, біг-бордів з універсальною в усьому світі рекламою, проникнення масової культури та літератури в повсякдення читацьких практик - наведемо приклад менш очевидних процесів, які, однак, виразно спрямовують міста до глобальної царини універсальності та зрозумілості соціально-культурних кодів. Так, Євробачення, спортивні або культурні події проводяться щороку у різних містах, залучають значну кількість глядачів з усього світу та вимагають принципової перебудови міського простору для останніх. Саме після цих подій в українських містах з'явилося дублювання українських написів англійською мовою, що надійно тримає першу позицію як глобальна мова світу.

На сьогодні вкрай складно уявити сучасне велике місто зі жвавим життям без глобалізаційного впливу. Так, обличчя міста Києва позначається поєднанням характеристик як світового міста (принаймні за силою культурного впливу у східній Європі) з давньою історією, культурою та потужним політичним впливом на європейській мапі, так і простору глобалізаційного втручання з типовим наповненням пропозицій ТРЦ, офісними забудовами, біг-бордами, мережевими закладами харчування, наданням послуг та торгівлі. Збереження рис європейської спадщини з виразним спадком та наслідуванням архітектурних стилів (від бароко до класицизму та модерну) еkleктично поєднується з радянським

функціоналізмом та конструктивізмом, демонструючи у таких поєднаннях мозаїчну політику міської пам'яті. Вочевидь, Київ знаходиться у процесі проходження шляху до сформованого образу великого міста ХХІ століття [Мороз, 2022б].

ПИТАННЯ ДЛЯ ДИСКУСІЙ

- Чи мають українські міста з давньою історією - наприклад, Київ та Львів - право називатися "світовим містом"?
- Ознайомтесь в Інтернеті з феноменом "FREE-TOUR". Чи можна вважати, що даний вид екскурсії є відображенням впливу глобалізації на традиційний локальний формат представлення міста гостям? В чому переваги та зручності FREE-TOUR формату для туристів?

Питання до самоконтролю

1. Що з переліченого НЕ є прикладом глобального міста?

- А) Нью-Йорк
- Б) Львів
- В) Лондон
- Г) Токіо

2. Знеособлення особистості; втрата індивідуального "Я" в очах інших - це...

- А) деперсоніфікація
- Б) джентрифікація
- В) макдональдизація
- Г) секуляризація
- Д) відчуження

3.... - феномен, що виникає наприкінці 1970-х років, коли світова економіка (в першу чергу в так званому Першому світі) вступає у фазу пізнього капіталізму - деіндустріалізації, постання нового фінансового та сервісного

сектору та екстериторіалізації індустріального виробництва (перенесення його в Третій світ). Про що йде мова?

- А) глобальне місто
- Б) світове місто
- В) мегалополіс
- Г) технополіс

4. Яка з наведених приказок НЕ є відображенням стрімких процесів урбанізації?

- А) "час це гроші"
- Б) "кожен сам за себе"
- В) "мета виправдовує засіб"
- Г) "яблуко від яблуні далеко не падає"

5. Яка з наведених характеристик НЕ стосується ознак середньовічного типу міста?

- А) демографічна залежність від села
- Б) висока смертність мешканців
- В) різноманітні правові привілеї
- Г) практично відсутні відмінності між міським та сільським способами життя

6. Яка з наведених характеристик НЕ стосується ознак сучасного міста?

- А) відсутність конкуренції
- Б) культура вулиць
- В) нічне життя
- Г) секуляризація
- Д) джерело національних рухів та революцій

7. Що з переліченого НЕ є прикладом світового міста?

- А) Нью-Йорк
- Б) Лондон
- В) Лісабон
- Г) Рим

8. *Культ та популяризація участі в різних формах боротьби без правил (бокс, панкратій) в античному місті-полісі за Н.Еліасом (праця "Генеза спорту як соціологічна проблема") виконувала функцію...*

А) тренувань містян задля потенційної готовності брати участь у військових діях

Б) наближення людей засобом вдосконалення атлетичної тілесності до образу античних богів

В) економічну. Спортивні змагання виступали одним з надважливих джерел наповнення бюджету міста.

Правильні відповіді: 1 Б; 2 А; 3 А; 4 Г; 5 Г; 6 А; 7 А; 8. А.

Рекомендована література

Основна

1. Бойко-Бойчук О. В. Категорія "місто": сутність, визначення / О. В. Бойко-Бойчук // Управління сучасним містом. - 2005, № 3-4/7-12 (19-20). - С. 47-59.
2. Геоісторія міського простору // Урбаністика: сучасне місто. Онлайн курс на платформі Prometheus [Електронний ресурс] / Міжнародний фонд "Відродження", 2015 - Режим доступу до ресурсу: https://courses.prometheus.org.ua/courses/IRF/URBAN101/2015_T1/course/
3. Київ уперше потрапив до міжнародного рейтингу Global cities: нові пріоритети для нового світу // Офіційний Портал Києва. Київська міська рада [Електронний ресурс]. - Режим доступу до ресурсу: https://kyivcity.gov.ua/news/kiv_upershe_potrapiv_do_mizhnarodnogo_reytingu_Global_cities_novi_prioriteti_dlya_novogo_svit/
4. Мороз Є. О. Соціальні взаємодії в межах сільських груп: конструктивні аспекти збереження цілісності / Євгенія Мороз // Сучасне українське село: соціальні та економічні виклики. Матеріали І Міжнародної науково-

практичної конференції, присвяченої пам'яті Валентина Івановича Тарасенка 17-18 вересня 2020. - Харків, 2020. - С.43-45.

5. Мороз Є.О. Образ міста в теоретико-методологічній перспективі суспільствознавства ХХІ століття [Електронний ресурс] / Є. О. Мороз, С. В. Павлишин // Матеріали XLVII науково-технічної конференції підрозділів ВНТУ, 2018. - Режим доступу: <https://conferences.vntu.edu.ua/index.php/all-fm/all-fm2018/paper/view/5240>.

6. Пасько Я. Історичні аспекти урбанізації / Ярослав Масько // Л. В. Малес [та ін.] Соціологія міста: навчальний посібник. — Донецьк : ДонДУУ, 2010. — С. 13-47.

7. Скавронська І. Світові й глобальні міста: подібності та відмінності / І.Скавронська // Економіка. - 2014, № 4. - С.61-65.

8. Туренко О. Глобалізація і міста: головні тенденції розвитку / Олег Туренко // Л. В. Малес [та ін.] Соціологія міста: навчальний посібник. — Донецьк : ДонДУУ, 2010. — С. 261-268.

Додаткова

1. Бойко-Бойчук О. В. Світові тенденції розвитку міст: міжнародний досвід / О. Бойко-Бойчук [Електронний ресурс], 2007. - Режим доступу до ресурсу: http://www.academy.gov.ua/ej/ej6/txts/07_bovmmd.htm

2. Препотенська М. Homo urbanus: феномен людини мегаполісу: монографія. - Дніпропетровськ: Вид. Середняк Т.К., 2014. - 420 с.- С.50-82.

3. Рішко А.М. Соціум сучасного міста: спільноти та тенденції їх розвитку / А.М. Рішко // Вісник НТУУ "КПІ". Політологія. Соціологія. Право: збірник наукових праць. - 2012, № 3 (15). - С. 51-55.

4. Castells M. Technopolies of the world. The making of 21-st. century industrial complexes / M. Castells, P. Hall. - London: Routledge, 1994.

5. Hall P. The World Cities / Peter Hall. - New York: McGrawHill, World University Library, 1966. - 256 p.

6. Sassen S. Globalization and its Discountents / Saskia Sassen. - New York : New York Press, 1998.
7. Sassen S. The Global City: Introducing a Concept / Saskia Sassen // The Brown Journal of World Affairs. Winter/Spring. - 2005, Vol. XI., Issue 2. - P. 27-43.
8. Smith N. New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy / Neil Smith. - Antipode, Volume 34, Issue 3, 2002. - P. 427-450.

1.3 Антиурбанізм як напрямок у суспільствознавстві ХХ століття

Осмилення антиурбанізму в європейському науковому дискурсі

Класична соціологія, щоправда безпосередньо про це не декларуючи у об'єкт-предметних постулатах, змістовно є урбаністично забарвленою, адже сама наука зароджується як результат намагань вчених осмислити стрімкі суспільні трансформації та виразне еволюційне пришвидшення за умов капіталізму. Урбанізація, відтак, є одним з процесів, що характеризує причинно-наслідкові зв'язки означених перетворень. Увагою до фіксації характеру спрямованості новітніх соціальних змін та можливості формування прогнозів просякнуті праці класиків європейської соціальної думки О.Конта, Г.Спенсера, Е.Дюркгейма, К.Маркса, М.Вебера, З.Фрейда, Ф.Тьонніса, В.Зомбарта та ін.. Звернення ж до традиційності (сільської, руральної, "хуторської" проблематики) відбувається у контексті порівняння масштабних змін сьогодення і виокремлення підстави та можливостей стверджувати про перехід до новітнього типу соціальної системи (за різною термінологією - "третьої" стадії суспільного розвитку, капіталізму, органічної солідарності, буржуазного суспільства, індустріального суспільства, модерного суспільства тощо) як окремого об'єкту дослідницької уваги. Іншими словами можна стверджувати, що класиків цікавили зміни, інновації та прогрес, а отже місто як просторове відтворення вказаного, тоді ж як село та минуле лишались осторонь як щось не надто актуальне та просто нецікаве.

Виразною за отриманими результатами видається порівняння істотної зміни дослідницької уваги починаючи з кінця ХІХ - початку ХХ століть проти відповідних досліджень столітньої давнини. Так, на хвилі успіхів науково-технічного прогресу ХІХ ст., супроводжених секуляризацією, вчені досить оптимістично розглядають майбутні перспективи розвитку суспільства (у якості прикладу доречними можуть бути теорії О.Конта, Г.Спенсера, К.Маркса, В.Зомбарта та ін..). У цей час позиції вчених об'єднує

віра у світле майбутнє, суспільство загального благоденства з усуненням соціальної нерівності. Так, у цей період можемо відзначити появу значної кількості утопічних ідей про ідеальне щасливе суспільство, що було представлено в рамках таких підходів, як соціалізм, комунізм, анархізм, концепція "природного дикунства" та ін.. [Мороз, 2018в]. Виразним символом часу є поява у 1818 році роману Мері Шеллі "Франкенштейн, або Сучасний Прометей" (та й низки інших науково-фантастичних романів), де авторка міркує про безмежні можливості науки та амбіції вченого досягнути на відкриття законів божественної царини - керуванню життям та смертю.

У XX столітті спрямування наукової думки змінюється у протилежному напрямку. Реалії століття світових війн, геноцидів та голодоморів з надзвичайним зубожінням моралі та неймовірним масштабом унікальних за своїм типом суспільних трагедій ствердили однозначну утопічність ідей класиків та неможливість наукового пізнання виступати єдиним та універсальним ключем до суспільного благополуччя. Так, міркування вчених XX століття на відміну від оптимізму попередників XIX-го, просякнуті тотальним песимізмом, занепокоєнням та, як наслідок, антиурбаністичними тенденціями як однією з альтернатив відповіді на питання "хто винен?".

Антиурбанізм - сукупність теоретичних поглядів та практичних рекомендацій, в яких:

- обґрунтовується вплив міста на людину як деструктивний;
- місто розглядається як антисоціальне утворення та простір аморальності;
- наполягається на необхідності переселення містян до малих населених пунктів;
- міський спосіб життя описано у протиріччі з природними/цивілізаційними засадами.

Виразним прикладом такої позиції може слугувати бестселлер О.Шпенглера "Присмерк Європи" [Spengler, 1991]. Мабуть, ця книга є квінтесенцією песимізму серед подібних за тематикою видань щодо майбутнього людини у площині цивілізації - місті. Тут автор апелює до метафори "світова столиця", що означає кінцеву точку розвитку цивілізації та людства. Ймовірно, модерне місто є попередньою стадією світової столиці, адже вже на даному етапі людство принесло себе в жертву, втративши баланс між природою та цивілізацією.

Дослідження регресивної ролі цивілізаційних викликів прогресу було характерним й для такого напрямку, як психоаналіз (З.Фройд, К.Юнг). Прогрес є зручним для людини, адже дарує відносну безпеку та контроль поведінки інших, однак ціна за означене - втрата індивідуальності, розчинення людини в індустріальному середовищі міста, неможливість протистояти "цивілізаційній клітці" мегаполісу.

Подібними ідеями пронизані й інші суспільствознавчі та, зокрема, філософські течії того часу - екзистенціалізм, постмодернізм, тексти представників Франкфуртської школи, критична теорія суспільства та ін. Головна проблема дискурсу - тотальна соціальна прірва нерівності у заможних, на перший погляд, містах. Навіть філософію християнства пронизує ідея критики міст як простору звернення людей до хибних цінностей. Так, сумною та повчальною для людства була доля першого містобудівника - Каїна. В Біблії крізь призму занепаду людських цінностей описано причини руйнування міст Содому та Гоморри. Братовбивство було першим кроком до побудови "вічного міста" Риму тощо.

Наукового представлення теза про деструктивний вплив міст на людину набула у працях Августина Блаженного, який протиставленням "Граду Божого" - "Граду Земному" міркує про хибний шлях людини у містах.

"...бідолаха в великім місті...бачить довкола себе багатство, розкіш, тишині вбрання, великі дома, блискучі склепи, навантажені всякими товарами ...з яких сота, тисячна часть могла б його зробити багатцем. Він гине з голоду серед величезних куп хліба, вблизи багатих кухонь і реставрацій, де інші наїдаються досхочу. Він голий вблизи магазинів, що аж тріщать від маси сукон, полотен і найрізноріднішої одежі. ...він часто не може дістати роботи і помирає без праці тут же обік багатолюдних фабрик, де день і ніч гуркочуть машини, стукають молоти, кишають робітники, як мурашки, обік верстатів, де день і ніч співають та надриваються інші робітники надсильною, прискореною, гарячковою невпинною працею"

Іван Франко [Франко, 1986]

Варто означити, що подібний песимізм та розпач подання інформації у текстах стосуються загального тренду розвитку суспільства загалом з урбанізацією як одним з його процесуальних проявів. Але й ситуація у містах того часу характеризувалась проблемами адаптація та ресоціалізації осіб, що прибувати і поповнювали місто, тоді ж як розширення міських площ без наявності прийнятних умов для проживання та праці відбувалось фактично невпинно. Виразною щодо окресленого є тематична зацікавленість представників Чиказької школи у соціології, усі з яких досліджували місто у розрізі наявних проблем та суперечностей.

Якщо все ж говорити про ідею "чистого" антиурбанізму з осмисленням деструктивної ролі саме міста як ключового чинника, що є сутнісно чужим щодо природи людини, то можна стверджувати, що за протосоціологічної доби вона була представлена у працях філософа Жана-Жака Руссо, який аналізував відтік селян до міста, стверджуючи про руйнування останнім основ традиційності. Аргументи автора полягають у тому, що життя у місті є неприродним для людини загалом, адже суперечить природним ритмам. Як результат - людина перетворюється на механізм забезпечення

життєдіяльності міста. Тобто місто і людина у ньому міняються ролями, людина існує заради забезпечення структурної цілісності міста, а не навпаки. Вочевидь, даний підхід й виражає суть антиурбанізму як дещо радикального (навіть утопічного у своїй радикальності) напрямку, в межах якого місто означається суцільним злом, що руйнує систему людських ціннісних орієнтацій, замінюючи їх хибними потребами та нав'язаними ззовні цінностями.

В цьому радикальному аспекті розгляду антиурбанізм як філософський напрямок не є виразно представлений у XX столітті, адже суспільствознавці розглядали:

а) регрес в контексті морального зубожіння людства загалом як наслідок сукупності різноманітних процесів, що його супроводжують;

б) місто як результат та форму капіталістичних трансформацій, а не причину тотального "зла";

в) урбанізацію як невинний процес об'єктивного характеру, який неможливо спинити чи скерувати в іншому напрямку;

г) відтак, маючи справу з об'єктивним фактом суспільної реальності вчені описували його, аналізували, здійснювали прогнози та моделювали соціальні технології функціонування міст без оціночних суджень, заперечень та утопічних фантазій щодо можливостей зупинення урбанізації (як це, наприклад, постулювало у працях Ж.-Ж.Руссо);

д) актуальні міркування про деструктивні впливи міст на природу людини (наприклад, посилення відчуження та відчуття самотності), що було характерним для науки у період після Другої світової війни й не втратило актуальності й по сьогодні. Даний спектр міркувань стосується не критики урбанізації як такої, а підкреслення некоректного плану (або взагалі відсутності такого) та стратегій розвитку сучасних міст, де ключовим суб'єктом його простору постає хто (або що) завгодно, але не мешканець міста.

Осмилення антиурбанізму в українському науковому дискурсі

Щодо української соціології, можна стверджувати про виразний вимір дослідження антиурбанізму, враховуючи аграрно орієнтований етнокультурний спосіб життя наших співвітчизників.

Урбанізаційні процеси в Україні виступають досить специфічним феноменом сучасності, що пліч-о-пліч з процесам глобалізації та інформатизації видозмінюють автентичний український простір з особливо гостро вираженою тяглістю до традиційності. Так, в українському соціумі, пронизаному загально поширеними тенденціями субурбанізації, джентрифікації, секуляризації та ін. потроху стирається історична пам'ять та розмивається специфічне "обличчя міст". Чи є дана тенденція об'єктивним результатом часу "суспільства змін", що, відповідно, не потребує оціночних суджень; чи, навпаки, специфіка української аграрної етнокультури вимагає впровадження цілеспрямованих соціальних технологій - лишається актуальним запитом сучасного теоретизування.

Зі значним випередженням часу песимістичним міркуванням європейських вчених передували праці українського філософа антиурбанізму П.Куліша, написані століттям раніше стосовно українських реалій. Тож в світлі новітніх соціальних трансформацій українського суспільства особливого значення набуває спроба переосмислити класичні праці академічного періоду українського вченого.

Фактично, усю наукову діяльність П.Куліша протягом життя було присвячено досягненню місця слов'янської культури в межах європейських. П.Куліш багато подорожує Європою, але не захоплюється її прогресивною культурою, додатково переконуючись у природно-патріархальному устрої як основі оптимального майбутнього саме для України. Так, ключовим у текстах П.Куліша постає центральний концепт "хутір", що є метафорою, яка уособлює стиль гармонійного природного життя, який би дозволив зберегти

національну самобутність в умовах стирання останньої процесами індустріалізації [Мороз, 2018a].

Серед основних засад хутірської філософії П.Куліша чітко вирізняється протиставлення (часто засобами художньої гіперболізації, а не наукового обґрунтування):

- столиці VS хутора;
- цивілізації VS природного стану;
- елітарної VS традиційної культур;
- університетської освіченості VS народної мудрості (саморозвитку);
- аграрної VS уможлядної міської діяльності;
- осілого VS кочового способу життя;
- науки VS релігійної етики;
- боротьби, напруги та конкуренції VS гармонічного психологічного стану тощо [Куліш, 1993].

Автором натомість пропонується утвердження землеробської цивілізації з акцентом на збереження та формування:

- ☐ гуманістичних цінностей у їх зв'язку та репродукції між поколіннями;
- ☐ природної освіти;
- ☐ етнічної чуттєвої культури;
- ☐ здорового способу життя у гармонії з природою;
- ☐ законів природи та світової традиційної етики.

Така хутірська філософія представлена загалом як універсальна з особливо виразною актуальністю для українців, які автентично є прив'язаними до аграрної (осілої) діяльності на протигагу міському

(кочовому) способу життя. Так, останній сягав корінням часів козаччини (української голоти), чужорідного для України, руйнівного, войовничого та деструктивного для національної ідентичності. (З такими аргументами важко погодитись. Критика козацтва, вочевидь, цілком ймовірно була наслідком не стільки об'єктивних позицій автора, скільки страхом перед повторним ув'язненням і бажанням прислужити російському царю як спосіб надійного запобігання останньому).

Основу реалізації подібної моделі П.Куліш вбачав у виявленні естетичного потенціалу української мови шляхом як належного виховного процесу підростаючого покоління, усіякому сприянню збереження народної творчості, так і підтримки поетів та письменників, що виконують особливу роль носіїв народного духу та самості у суспільстві. Так, опора на поняття "дух народу" (близьке до значення, яке надавав йому Ш.Монтеск'є) надавала можливість апелювати до джерела черпання людської енергії з рідного соціокультурного середовища у вимірах як просторовому (рідна земля, ландшафт), так і часовому (опора на національну історію).

Вочевидь, в утопічних екзистенціальних працях П.Куліш здійснює відверту та неприховану маніпуляцію-заклик до українства не спокушатися цивілізаційними благами. Відомо, що у текстах критиків його творчості (зокрема, Д.Чижевського [Чижевський, 1993]) він постає у якості романтика. Нам складно однозначно погодитись з такою характеристикою. Скоріше романтизм як стилістична форма виступає способом оптимального донесення буттєвих засад життєсвіту хутірської філософії до досить широкої аудиторії читачів. Вочевидь, сам П.Куліш, надзвичайно освічена людина, яка мандрувала далеко за межами українських хуторів й сам чудово усвідомлював утопічність власної авторської концепції й неминучість прогресу, який би супроводжувався урбанізацією, секуляризацією, інформатизацією та глобалізацією. Однак, в досить докладно, хоч і абстрактно описаних механізмах реалізації антиурбанізаційного проєкту

П.Куліша наявний високий ступінь актуальності застосування у напрямку посилення автентичної національної ідентифікації української молоді та збереження соціальної пам'яті українців [Мороз, 2018a].

Феномен соціальної пам'яті апелює до історичних подій минулого, які й досі вкрай емоційно "згадуються" українцями (Голодомор та Друга світова війна). Живих очевидців цих періодів залишилось дуже мало, однак й сучасні молоді покоління сприймають це скоріше у контексті "соціальної пам'яті", а не історії. Такий феномен є наслідком реального живого зв'язку з попередніми поколіннями, розповіді яких й сформували відповідну гостру реакцію і внутрішні переживання. Якщо порівняти це з іншими значущими історичними подіями в Україні, наприклад, Визвольною війною Богдана Хмельницького, чи Коліївщиною, свідками яких живі покоління також не були - можна на рівні відчуттів оцінити різницю між "живою тканиною" травматичної соціальної пам'яті, яку нам забезпечує зв'язок з попередніми поколіннями, та "сухою і об'єктивною" за сприйняттям історією [Мороз, 2020a].

Село як осердя становлення та розвитку аграрної держави розглядає й В.Липинський у апеляції до так званого "класу хліборобів", який, на думку вченого [Липинський, 1993], є елітарним класом, що покликаний не лише продукувати ресурси ("хліборобство" тут вживається, вочевидь, у широкому сенсі як метафора аграрному підприємництву), але й керувати державою, тобто виконувати роль політичної еліти з владними повноваженнями. Ключовою характеристикою цієї соціальної групи виступає не освіченість, розум та ознаки приналежності до кагорти інтелігенції, а духовна та матеріальна прив'язка до української землі (принцип "територіального патріотизму"). Якщо духовна прив'язка апелює до спільних цінностей та патріотичної любові до етнічної спільноти, то матеріальна - до конкретного об'єктивованого розташування ресурсів (майна, землі, підприємств, бізнесу) на українській території. Саме це демонструє читачу не романтизоване

розуміння глибокої духовності українства, а переконання у людській сутності як егоїстичній та практично орієнтованій.

Підприємець, що планує примножити своє майно і передати його в спадок нащадкам значним чином зацікавлений у благополуччі і економічному процвітанні рідної землі. За нагоди він готовий боротися за це, сплативши високу ціну, адже все, що він має, прив'язано до землі-годувальниці. В.Липинський як представник волонтаристського підходу прив'язує символ "землі" до містичного автентичного простору, якою не можна керувати і результат діяльності на якій не можна спрогнозувати. Так, безпосередньо не вживаючи термін "антиурбаністський", вчений обґрунтовує єдиний оптимальний спосіб процвітання української держави у тісному зв'язку з аграрним підприємництвом.

Таким чином, окреслена антиурбаністична перспектива може бути корисна в сучасній науці в рамках досліджень проблематики соціології села, значущість якої важко переоцінити в тому числі й з огляду на надзвичайно вагому актуальність аграрного та рурального питання в Україні у наш час зважаючи на суттєве поглиблення розриву між стилями життя у місті та селі. Цей розрив доцільно розглядати не лише щодо економічної сфери, а й, вочевидь, в інших менш помітних розрізах життєвих реалій - культурному, ціннісному, дозвілєвому, повсякденному та ін.. Значний потенціал спроби наблизитись до поступових осмислень даного питання вбачаємо у соціологічному виявленні характеристик суб'єкту сільських територій локального рівня - сільських соціальних груп (громад). Відлік саме від соціальної групи (не індивіда) дозволяє із залученням надбань соціальної психології та соціології передбачити та спрогнозувати поведінку окремої людини крізь призму знання законів та тенденцій поведінки представників певних угруповань. Зважаючи на зазначене вагомої актуальності набуває виявлення характеру взаємодій в межах сільських груп (громад) у порівнянні з міськими, який, як ми вбачаємо, за своєю сутністю містить вагомий

конструктивний потенціал, врахування якого сприятиме побудові адекватних механізмів реформування сучасного українського села [Мороз, 2020б].

ПИТАННЯ ДЛЯ ДИСКУСІЙ

- Чи можна ідеї антиурбанізму сьогодні назвати утопією?
- Україна - аграрна держава з давніми традиціями землеробства. Чи можуть пришвидшені у геометричній прогресії процеси урбанізації, які описують вчені у футуристичних прогнозах, стати на заваді (бути загрозою) розвитку аграрного сектору економіки України?

Питання до самоконтролю

1. Яку назву має філософська концепція Пантелеймона Куліша?

А) хутірська філософія;

Б) ідеалізм;

В) критична теорія;

Г) філософія життя.

2. Кого з перелічених вчених можна вважати яскравим представником антиурбанізму?

А) Макса Вебера;

Б) Пантелеймона Куліша;

В) Яна Гейла;

Г) Георга Зімеля.

3. Коли виникає антиурбаністський напрямок в суспільствознавстві?

А) кінець 19 - початок 20 століття;

Б) початок 19 століття;

В) 70-80 роки 20 століття;

Г) кінець 18 століття.

4. Що з наведеного НЕ відображає принцип антиурбанізму?

А) місто розглядається як антисоціальне утворення та простір аморальності;

Б) обґрунтовується вплив міста на людину як деструктивний;

В) міський спосіб життя описано у протиріччі з природними/цивілізаційними засадами;

Г) розгляд урбанізації як невинного процесу об'єктивного характеру, який неможливо спинити чи скерувати в іншому напрямку.

5. Чим теоретизування у загальному суспільствознавстві 19 століття відрізняється від позицій вчених 20 століття?

А) переважно оптимістичний погляд на актуальні процеси урбанізаційного характеру;

Б) переважно песимістичний погляд на актуальні процеси урбанізаційного характеру;

В) відсутність уваги до досліджень актуальних процесів в містах.

6. Чи є антиурбанізм як окремий напрямок виразно представленим у суспільствознавстві ХХ століття?

А) так;

Б) ні.

7. Чому погляди українських соціологів більшою мірою тяжіють до антиурбаністичних постулатів?

А) в Україні значно пізніше відбувається розвиток міст;

Б) українські вчені більше схильються до критичної теорії безвідносно до того, про який предмет дослідження йде мова;

В) Україна була і лишається аграрною країною, тож для неї є більш критичним руйнування рурального способу життя.

8. Ідеї “чистого антиурбанізму” з безпосередніми закликами повернення до “природного” способу життя є характерними для...

- А) Жан-Жака Руссо;
- Б) Освальда Шпенглера;
- В) Яна Гейла.

Правильні відповіді: 1 А; 2 Б; 3 А; 4 Г; 5 А; 6 Б; 7 В; 8 А.

Рекомендована література

Основна

1. Куліш П. Хутірська філософія і відділена од світу поезія / Пантелеймон Куліш // Хроніка'2000. - № 2 (4) -5 (7).
2. Мороз Є. Антиурбанізм як напрямок суспільної модернізації в Україні (на основі аналізу робіт П.Куліша) / Євгенія Мороз // Проблеми розвитку соціологічної теорії: матеріали XV Міжнар.наук.-практичної конференції "Модернізація суспільства та соціальні технології (CDST)", Київ: Логос, 2018. - С. 108-110.
3. Мороз Є.О. Образ міста в теоретико-методологічній перспективі суспільствознавства ХХІ століття [Електронний ресурс] / Є. О. Мороз, С. В. Павлишин // Матеріали XLVII науково-технічної конференції підрозділів ВНТУ, 2018. - Режим доступу: <https://conferences.vntu.edu.ua/index.php/all-fm/all-fm2018/paper/view/5240>.
4. Руссо Ж.-Ж. Про суспільну угоду або принципи політичного права / Жан-Жак Руссо. - Київ, Філософські першоджерела, 2001. - С. 7-31.
5. Соболевська М.О. Основні соціологічні концепції міста [Текст] / Соболевська М.О. // Л. В. Малес [та ін.] Соціологія міста: навчальний посібник. — Донецьк : ДонДУУ, 2010. — С. 44-64.

Додаткова

1. Липинський В. Листи до Братів-Хліборобів: про ідею і організацію українського монархізму / В.Липинський. - Відень, 1919-1926, 580 с. - С. 63-110.
2. Мороз Є. Соціологічні погляди Миколи Костомарова та Пантелеймона Куліша / Євгенія Мороз // Історія соціології в Україні: НМК для студентів спеціальності 054—Соціологія [Електронний ресурс]. - 2020. - С.40-43. - Режим доступу:
https://sociology.knu.ua/sites/default/files/newsfiles/nmk_moroz.pdf
3. Чижевський Д. Пантелеймон Куліш / Д.Чижевський // Історія філософії України. Хрестоматія: Навч. пос. / Упорядники М.Ф.Тарасенко, М.Ю.Русин, А.К.Бичко. - К.: Либідь, 1993. - С. 322-326.
4. Франко І. Що таке поступ? / Іван Франко // Зібрання творів у 50 т. Том 45. - Київ: Наукова думка, 1986. - С.312-340.
5. Spengler O. The Decline of the West / Spengler Oswald. (Ed. Arthur Helps, and Helmut Werner, Trans. Charles F. Atkinson. Preface Hughes, H. Stuart). - New York: Oxford UP, 1991.

РОЗДІЛ 2. АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ МОЖЛИВОСТЕЙ РЕКОНСТРУКЦІЇ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ

2.1 Людиноцентричний підхід у концепціях Яна Гейла та Джейн Джейкобс

Концепція “міста для людей” Яна Гейла. Архітектурні забудови модерного типу, які ми отримали “у спадок” (по)воєнної доби світових війн, в осмисленні їх соціального ефекту впливу на самопочуття містян отримують значну критику урбаністів з другої половини ХХ століття. Ї по сьогодні соціальні архітектори займаються "виправленням" помилок містобудівників. Так, проєкти Ле Корбюзьє з акцентами на пріоритет широких магістралей та "усунення" натовпу в спеціально відведені місця (паркові зони між багатоповерхівками, які на практиці не були реалізовані, перетворившись на непривабливі пустирі) (див. Рис. 6) сьогодні оцінюються архітекторами як неоднозначні та контраверсійні, тоді як суспільствознавці гуманістичного спрямування є менш толерантними у подібних висловлюваннях, відверто стверджуючи, що модерне місто - це місто, з якого було “усунено” головного суб'єкта, його мешканця.



Рисунок 7 Багатоповерхова будівля, місто Катовіце (Польща)

“Громадський простір стискається, стає незручним, позбавленим ошатності, безпеки та естетики, що так вабила когорта міських мешканців виходити на вулиці, спілкуватися, споглядати одне одного, цим формуючи специфічну міську культуру і взаємозв’язки. Перебування міських жителів у власних оселях через небажання бути зайвий час на непривабливих територіях громадського простору формує відчуження, деперсоніфікацію, самотність та відокремленість міських мешканців від дружніх та сусідських спільнот” [Мороз, 2016: 48]. Тож гуманістичний тренд сучасного теоретизування тяжіє до вирішення питання вороття центральної позиції у місті його мешканцям; повернення йому відчуття гармонії проживання у власному просторі; надання права на “останнє слово” щодо ключових питань розвитку міста; посилення задоволеності життям як результат практичної імплементації інструментами сучасних соціальних технологій стимулів посилення відчуттів щастя, безпеки, задоволення, тяглості до комунікацій та ін..

Проектування міст з акцентом на людський фактор виступає одним із вагомих завдань урбаністики XXI століття, що особливої ефективності набуває у міждисциплінарній співпраці фахівців різних спеціалізацій (не лише у галузі суспільствознавства). Зокрема, проєкт знаменитого данського соціального архітектора Яна Гейла - "місто для людей" [Гел, 2015] є підходом, що поєднує здобутки архітектури та психології. Дана концепція була вдало та ефективно застосована на практиці перебудови великих міст в різних куточках планети. Зокрема, у рідному для автора місті Копенгаген, що є географічно малопривабливим та холодним, йому вдалося побудувати технологічно безпечний та соціально привабливий простір приємного руху для велосипедистів та пішоходів.

“Міста для людей” без перебільшення можна назвати бестселером й для позанаукового кола читачтва. Справді, книгу написано у зрозумілому та лаконічному стилі, а її значний, на перший погляд, обсяг пояснюється

великою кількістю авторських фотографій-ілюстрацій. Змістовно текст також вабить тематикою, актуальною для кожного з нас, адже усі ми палко бажаємо та безпосередньо зацікавлені у розвитку особистого простору життя, а якщо говорити простіше - зацікавлені жити краще там, де ми живемо. Менше з тим, соціологічний розріз аналізу даної роботи наводить на деякі роздуми критичного характеру. Автор на перших вступних сторінках тексту прямо повідомляє, що роботу написано у міждисциплінарному форматі поєднання психології та теорії архітектури. Й справді у процесі читання можна виразно помітити це поєднання. Однак, читач з соціологічною освітою досить легко помітить ті прогалини аналізу, що цілком ефективно могла б заповнити соціологія. Тож вважаємо, що доповнення соціологічної оптики сприйняття даного проєкту дозволить врахувати гендерний, соціолінгвістичний, ціннісно-нормативний розрізи дослідження, реалізація яких не завжди представлена достатнім чином у міських проєктах просторової реконструкції [Мороз, 2019].

"Ми формуємо міста, а потім вони нас"

Ян Гейл [Гел, 2015]

Якими ж є засадничі положення концепції "міста для людей" Яна Гейла, які автору вдалося ефективно застосувати до проєктів розбудови таких міст, як Копенгаген, Венеція, Мельбурн, Нью-Йорк та ін..? Першорядну увагу тут звернено на значенні емоційного впливу деяких елементів екстер'єру міста, їх впливі на комфорт, рівень задоволення та безпеку перебування людей у відповідному просторі.

Основна ідея автора проста. Необхідно стимулювати містян якомога більше перебувати на вулицях. Так, рух людей у громадському просторі є важливим у контексті реалізації низки соціальних ефектів, таких як:

- запобігання злочинності;

- формування нових соціальних зв'язків;
- збереження балансу соціальної нерівності;
- посилення відчуття задоволення;
- послаблення відчуження.

Таким чином, завдання соціального архітектора полягає у створенні умов для ефективної реалізації трьох кроків, представлених на Рисунку 7.



Рисунок 8 Етапи створення засад реалізації проєкту "міста для людей"

Поради Яна Гейла щодо здійснення відповідного проєкту можуть бути представлені у такому переліку позицій [Гел, 2015]:

- Будьте уважні до людей;
- Створюйте умови для користування велосипедом;
- Створюйте умови для пересування пішки;
- Розвивайте зелені природні зони;
- Розвивайте громадський транспорт;
- Зважайте на людський масштаб будівель (підкреслюється вагоме значення естетики та ефективного використання першого поверху);
- Відмовтесь від будівництва нових доріг та місць для паркувань, адже це не панацея від заторів, а фактор їх посилення;

- Активізуйте жваве життя на вулицях;
- Створюйте умови для безпечних та комфортних можливостей людини затриматися на вулицях міста у різний час доби;
- Будувайте прості маршрути пересування пішоходів;
- Пам'ятайте, що головні учасники дорожнього руху - пішоходи (далі за пріоритетом - велосипедисти; ще далі - користувачі громадського транспорту);
- Формуйте образ міста та його естетичне обличчя;
- Створюйте комфорт та гармонію всупереч негоді (природнім факторам);
- Стимулюйте втрату пріоритетності руху вулицями автомобілів;
- Створюйте не будівлі, а процеси між ними.

Особливої уваги заслуговують мікрооб'єкти міського простору рівня "горизонтального погляду". Зокрема варто враховувати таке:

- архітектурні споруди повинні мати привабливий естетичний вигляд;
- зручні (зроблені з природних матеріалів, приємні на дотик, ортопедичні) вуличні лави повинні надавати "психологічний захист" (мати опору-спинку);
- зелені насадження, фонтани та інші природні зони (в тому числі й імітації останніх) є бажаним простором відпочинку містян, тож їх ніколи не може бути замало;
- вуличні кав'ярні та кафе - не просто малий приватний бізнес, а важливий елемент міського простору, місце споглядання, комунікації та комфортного відпочинку;
- вулиці повинні бути відділені від доріг. Таким символічним (та й частково фізичним) кордоном можуть виступати зелені насадження, які формують візуальний бар'єр між потоком транспорту та рухом пішоходів;

- вулиці повинні бути освітлені, це традиційний елемент безпеки та комфорту перебування у місті у вечірній час;
- встановлені ультрафіолетові вуличні обігрівачі (зокрема, на літніх майданчиках у кав'ярнях) є способом “затримання” людей на вулицях попри будь-яку негоду та холод;
- різноманітні вуличні соціальні елементи (наприклад, пам'ятні знаки, вуличні музики, світлові інсталяції, “музичні” фонтани, що танцюють, соціальні проєкти на кшталт “bookcrossing”, “підвішеної кави”, алеї художників тощо) приваблюють погляд містян і гостей міста та сприяють позитивному формуванню "образу міста".

Розглянемо два приклади об'єктів вуличного відпочинку з подальшим коротким аналізом.

На Рисунку 8 представлено досить вдало реалізований проєкт однієї з центральних вулиць промислового міста Катовіце (Польща) для вуличного відпочинку перехожих. Можемо бачити значну кількість людей, яких вабить природна зона, естетична та комфортна для відпочинку і комунікації.



Рисунок 8 Зона відпочинку на вулиці (місто Катовіце, Польща)

На Рисунку 9, натомість, представлено не надто вдалу, на наш погляд, площину вуличного відпочинку. Перш за все, неприємним є матеріал лави,

адже вона металева, некомфортна для сидіння у прохолодний час. Спинки у лави - це безумовно перевага, проте у даному випадку вони надто відхилені та не відповідають анатомічним потребам. Розташування також бажає кращого. Лава оточена з різних боків дорогою, смітником та непривабливою брудною будівлею.



Рисунок 10 Вуличні лави (місто Катовіце, Польща)

Ян Гейл стверджує, що містяни, перебуваючи на вулицях, здійснюють і додаткову дуже важливу функцію, на перший погляд не очевидну, а саме - соціального контролю. Так, у людних, привабливих для прогулянок просторах зменшується кількість вуличних пограбувань та злочинів. Справді, там, де є люди, злочинцям важко бути непоміченими з-причини здійснення постійного багатовекторного контролю пішоходів за безпекою одне одного (хоча вони й самі не підозрюють, що виступають у такій ролі). "Вулиці мають постійно використовуватися протягом усього дня - і мешканцями цих вулиць, і "чужинцями". Людські "очі на вулиці" створюють зворотній зв'язок доброзичливості, що, в свою чергу, збільшує рівень громадської безпеки, створює різноманітні можливості для взаємодії "обличчям до обличчя" і

сприяє місцевій економіці” [Зог, 2016]. Повністю підтримуючи позицію автора, уточнимо ці моменти та надамо більше аргументації. Так, на перший погляд, даний формат колективного контролю може викликати сумніви щодо ефективності, адже статистика кишенькових крадіжок свідчить про тенденції протилежного спрямування. Злочинці потребують прикриття натовпу, тож працюють у "години пік". Саме злочини, здійснені у цей час доби, мають найнижчий рівень розкриття [Мороз, 2018б]. Тож "збільшення навантаження на систему громадського транспорту і значне скупчення людей... є основними передумовами активізації кишенькових крадіїв" [Пряхін, 2012: 342]. Так звані кишенькові злодії (pickpockets) працюють у громадському транспорті у години скупчення пасажирів, коли люди їдуть на роботу чи повертаються з неї. "Кишенькові крадії "працюють" у тих місцях, де є велике скупчення людей. Це може бути громадський транспорт у години "пік", ринки, ярмарки, магазини... Активізуються кишенькові злодії у періоди з 7 год 30 хв до 10 год та з 18 до 20 год 30 хв...Влітку чимало кишенькових злодіїв переміщуються ближче до моря, куди громадяни їдуть відпочивати" [Пряхін, 2012: 345].

Вважаємо, що окреслене не суперечить положенням концепції Яна Гейла, адже оцінка сили колективного контролю апелює не до стихійного натовпу, а до зовсім іншої категорії скупчення спільнот у міському просторі. Перебування людей у натовпі громадського транспорту носить вимушений примусовий характер, адже знаходження тут є дискомфортним та незручним. Тож у якості природної захисної реакції людина потребує переміщення до іншого зручного та комфортного простору, якщо не фізичного, то ментального. Тож думками, свідомістю або/і органами чуття пасажир прагне опинитися деінде, але не в повсякденному просторі "тут і зараз". Допомагає уможливленню подібним “виходам” засоби технічного стимулювання органів чуття - перегляд фільмів, прослуховування музики, читання книги, залучення до практик електронних ігор на гаджетах, або ж, якщо такі

відсутні - просто поринання у власні думки. Таким чином, отримуємо "ментальний вихід з фізичного некомфортного повсякдення", чим й користуються злочинці, адже фактично пограбований знаходиться ніби поза простором пограбування.

Колективний контроль передбачає зовсім інакший підхід, фактично логіка тут є протилежною. Ян Гейл підкреслює, хоч і не пояснює ґрунтовно, що веде мову про "якісне" та вдумливе перебування містян на вулиці, а не про те скупчення, що за ознаками відповідає категорії натовпу. Тож йдеться про комфортне, безпечне та приємне перебування людини в просторі міста, де сам процес спрямовано на споглядання повсякденних дій довкола, що, в свою чергу, передбачає включення людини в ситуації "тут і зараз" зі значним сприйняттям окремих деталей та різноманітних факторів стимуляції органів чуття. Вочевидь, бажання перебувати у моменті повсякдення водночас і на фізичному, і на ментальному рівнях спричиняє ефект популярності вуличних кафе, а також столиків у закладах біля вікна. Однак, неодмінною умовою такого споглядання (і додаткового ефекту контролю інших) є привабливість міського простору на рівні становлення конкуренції домашньому затишку та комфорту [Мороз, 2018б].

Ознайомлення з ідеями концепції "міста для людей", мабуть, викличе у читача відчуття, що всі поради автора є інтуїтивно зрозумілими та вкрай простими. Справді, реалізація означеного проєкту не є чимось новим чи сенсаційним (що в жодному разі не применшує її значення та ефективність, тож тут дуже пасує приказка "все геніальне - просте!"). В українських містах, де стратегія розвитку спрямована на підтримку туристичної та дозвілєвої компонент, можна відмітити чималу кількість варіацій її практичної реалізації. (Так, наприклад, у Львові та Ужгороді можна ледь не увесь рік спостерігати за діяльністю містян та гостей міста, які неспішно гуляють, або ж є відвідувачами колоритних закладів). Зразковими за деякими з означених позицій підходу "міста для людей" є проєкти парків імені Тараса Шевченка

та парку "Наталка" у місті Києві. Цілком конструктивним видається розвиток українських міст й за часу повномасштабного вторгнення росії 2022 року. Київ, наприклад, зовсім не відповідає стереотипам щодо занепаду міст воєнних часів - це дуже чисте місто, з конкурентною мережею кафе і ресторанів, а також інших способів проведення дозвілля на будь-який смак. Місто, у якому кожен продавець міні-маркету разом з подяками за здійснені покупки побажає "гарного мирного дня", а у облаштованих підвальних приміщеннях зусиллями мешканців проведено wi-fi та встановлено кавоварки для більш приємного очікування відбою повітряної тривоги.

Тож не варто нівелюючи суттєві здобутки посилення благоустрою в Україні попри усі складнощі та навіть й трагедію війни. Однак, у цілому українські міста являють собою еклектичний зразок хаотичного міксування в одному просторі:

- + непривабливого радянського спадку з відсутністю естетики та системного підходу до містобудування;
- + європейського класичного спадку тих держав, у складі яких перебувала наша країна;
- + автентичних архітектурних елементів нашої спадщини;
- + глобалізаційних елементів забудови [Мороз, 2018б].

То чи є можливою для практичного застосування концепція "міста для людей" до українських міст? Адже автор наголошує на її універсальності. Безумовно, це можливо (і потрібно) застосувати, проте з врахуванням деяких обставин. Так, після читання тексту "Міста для людей" складається враження наявності прямої кореляції можливості втілення даної концепції та рівня демократичного та економічного розвитку країни. Відтак, суспільства перехідного типу потребують становлення відповідного підґрунтя, яке б дозволило втілити цю чи іншу модель конструктивної перебудови простору міст. Зокрема, наприклад, данські міста посідають високі місця у рейтингу країн за "рівнем щастя" World Happiness Report 2022 [World Happiness Report

2022, 2022], однак чи свідчить це про ефективність впроваджених заходів, чи цей зв'язок є більш комплексним за своїм змістом - потребує додаткових досліджень. Так, ймовірно, що сам простір розвиненого благополучного суспільства може виступати необхідною умовою та фактором стимулювання ефективного сприйняття населенням заходів з впровадження велосипедної та пішохідної культури з усіма численними їм супутніми процесами та наслідками.

Тож першочерговим засобом для означеного постає формування відповідної культури населення. Адже успіх подібної імплементації мав місце в тих суспільствах, де потрібна критична маса населення з відповідною культурою вже була попередньо сформована. Іншими словами - Копенгаген був *готовий* до впровадження даного соціального проєкту, відповідний плідний ґрунт для подальших результатів було попередньо сформовано. Розглянемо дану ідею на прикладах. Зокрема, теза про те, що “вулиця повинна бути зручною для учасників вуличного руху” відтворюється у практичній можливості для суб'єктів вулиці комфортно розташуватися у найбільш неочікуваних її частинах. Так, у деяких європейських містах люди вільно розташовуються сидючи просто на асфальті, у паркових зонах та скверах. Це вражає, адже демонструє демократію у її конкретиці та виразності. Однак, практична реалізація даної ідеї можлива лише на основі наявних загальних культурних норм міських спільнот щодо підтримання чистоти вулиць. Вочевидь, на землі серед зелених площ та парків міста Києва будуть сидіти там, де не засмічено та прибрано за домашніми тваринами.

Цікавим кейсом для міждисциплінарного дослідження у даній царині слугували б практики застосування містянами комплексів для прибирання за собаками під час вуличних прогулянок. У деяких містах у широкому доступі наявні не лише спеціальні смітники, але й пакети для екскрементів у вільному доступі, тож перспективним було б з'ясування поширеності практик

прибирання за тваринами у різних міських просторах - з реалізованими програмами соціального забезпечення даної потреби і без неї.

Отже, успішність втілення проєкту "місто для людей" релевантна у повній мірі реалізації лише для демократичних розвинених суспільств. Так, до відомої тези "ми формуємо міста, а потім вони нас" доречно було б додати "...в розвинених ліберальних суспільствах". Столиця України, Київ, у 21 столітті зберігає статус "держави у державі", що підтверджено, зокрема, результатами вимірювання цінностей та стилів життя мешканців столиці з якісно відмінними від інших регіонів країни заробітними платнями, характером праці, дозвіллевих практик, доступів до ресурсів, стилів комунікації тощо. Подібне відокремлення Києва у порівнянні з іншими українськими містами (побутовою мовою - так званими "периферіями") має з-поміж інших привілеїв киян й низку деструктивних наслідків - масштабне перенаселення, конкуренцію, дискримінований статус не лише пішохода та велосипедиста, але й водія автомобіля.

*Боротьба за виживання вулиць та критика принципів модернізму
Джейн Джейкобс*

Джейн Джейкобс, авторка праці "Смерть і життя великих американських міст" [Джейкобс, 2021] постає в публікаціях, присвяченій її постаті як ... жінка. Урбаністка, що вимушена була боротися за своє право голосу у науковому співтоваристві свого часу, а також доводити професійну придатність жінки без спеціальної освіти у галузі містобудування. Численні епітети та цитати ілюструють цю оптику аналізу постаті Джейн Джейкобс - "мама урбаністики", "домогосподарка", "мадам-бойовик", "хто ця божевільна дамочка?" , "неосвічена жінка, яка великим дядькам вставляє палки в колеса". Проте відсутність "дипломної" освіти за напрямком урбаністики можна вважати перевагою, що забезпечило свіжість поглядів авторки та її неупередженість у гонитві за інноваціями, чим керувались провідні містобудівники та архітектори того часу. Що більш важливо - вона

була справжньою громадянкою міських спільнот, розуміючи як швидко сучасність втрачає міста для людей, отримуючи натомість - міста для машин. В цьому розрізі її думки пройшли перевірку часом й довели актуальність професійної аргументації.

Не беручи до уваги гендерний аспект творчості Джейн Джейкобс, який достатньо широко представлений у актуальних публікаціях [Зог, 2016; Цибрівський, 2018; Отріщенко, 2019], охарактеризуємо основні змістовні позиції її праць, які однозначно варті уваги самі по собі без відсилки до авторського гендеру.

“Яке місто уявила би Джейн зараз? Місто зелене, неспішне, стабільне, відкрите, різне. Місто, де ми можемо бути тими, ким хочемо, де технології допомагають, а не контролюють, де нам не нав’язують стилів життя, де є можливості обирати, де кожен може бути сам або знайде своє середовище. Місто безпечне і передбачуване, але де є місце для імпровізації та самовираження, де процеси прийняття рішень є видимими і зрозумілими, де можна бути здоровими і щасливими. Врешті, це те місто, яке твориться не тільки архітекторами чи дизайнерками, а й турботою, активністю і відповідальністю містян і містянок”
Наталя Отріщенко [Отріщенко, 2019]

Перш за все, варто зазначити, що для концепції Джейн Джейкобс характерний мікропідхід “знизу”, що в контексті макроперебудови міст ХХ століття становило якісну та таку потрібну опозиційну наукову альтернативу та критичний кут зору. Так, авторка підтримує й на практиці демонструє потенціал як локальних ініціатив, так і вуличних протестних акцій, в яких часто за життя брала участь, зокрема й як організаторка. Така громадська активність містян демонструє на практиці реальний вплив спільнот міста у відстоюванні “права” на нього та протидії владним, нав’язаним зверху

ініціативам. Вона виступає за збереження локального малого підприємництва як осередку традиційності та сусідства на противагу мережевим закладам. Вочевидь, побудова ТРЦ як елементу глобалізаційних трансформацій сьогодення викликала б у авторки розчарування та жорстку критику (з чим однозначно можемо погодитись щодо ролі та значення ТРЦ у сучасному Києві). В межах даного підходу Джейн Джейкобс демонструє потребу збереження міст у їх природному автентичному вигляді, так, як вони неконтрольовано ззовні були побудовані своїми ж мешканцями. Варто підкреслити, що альтернативність даного підходу суперечила актуальній на той час тенденції тягlosti до інновацій та конструювання міст у їх прогресивному вигляді відповідно до останніх надбань науки та техніки. Джейн Джейкобс дуже влучно помічає примарність такого прагнення встановити принцип технологізації як основний, ба більше, руйнівний для людей.

Її текстам докоряють у надмірній сентиментальності та романтизації вуличного життя, проте, ймовірно, саме такий спосіб подання інформації формував у вдумливого читача відчуття глибокої прірви між виразно академічними текстами, перенасиченими статистикою та економічними макроданими, де було втрачено потреби та цінності містян, та концептуальною тканиною науки, що виконує функцію слуги благоустрою та щастя людини, а не навпаки. “Проте я не хочу, щоб ви подумали, наче “Смерть і життя великих американських міст” — це академічний підручник з містопланування. Це радше підбірка замальовок з міського життя: історії про сусідів, про дітей, які граються на вулиці, про крамнички на розі, де можна залишити ключі від свого помешкання, про тротуари, якими хтось поспішає на роботу вранці, а хтось — неспішного гуляє ввечері. Це результат дуже влучних спостережень, а потім лише — міркування про довжину кварталу” [Отріщенко, 2019].

Основна ідея авторки “Смерті і життя великих американських міст” - це людиноцентричний підхід, що полягає у виборюванні права та обґрунтування прийнятності існування міста у його автентичному вигляді - з людьми на вулицях, старими кварталами, міськими легендами, звичками та традиціями, прив'язаними до конкретних локацій. Інновації та технологізація - це необхідна компонента сучасності, яка, проте, є не самоціллю, а доповненням, бекграундом існування міст у їх соціальній самобутності, інструментом покращення життя там, де це втручання справді необхідне. В тексті також подано аналіз розрізу безпеки у великому місті. Аргументується, що ця неодмінна складова щасливого співіснування людей більше залежить від них самих у процесі спостереження та нагляду одне за одним (у цих ідеях проглядаються виразні паралелі думок з позиціями Яна Гейла).

Цілком підтримуємо авторку у її позиціях, вважаємо, що воєнний час в Україні продемонстрував цінність *добросусідства та дворової культури* як основи добробуту містян. Це можливість не турбуватись за дитину, яка грається у дворі, адже за нею завжди наглянуть за потреби “свої”. Це мобільність та свобода, адже прийняти у кур'єра посилку може залюбки консьєрж чи сусіди, тож не потрібно не неї чекати увесь день вдома. Це вирішення численних побутових питань за допомогою порад та соціального капіталу Viber-чату “Мій дім”.

“І якщо з боку справжніх мешканців і мешканок міста йде глибоке небажання залишати свій тісний квартал на користь більш фізично благодатного середовища передмістя, то їхні інстинкти цілком виправдані: розмаїтим і багатостороннім життям, дисгармонією і конфліктом місто створює драматизм — його бракує в передмісті”

Льюїс Мамфорт [Мамфорт, 2012]

Увага архітекторів XX століття до автомобіле-орієнтованого плану та розбудови магістралей з відділенням доріг від пішохідних частин (а на практиці - відбирання у містян пішохідних кварталів) було також піддано жорсткій критиці Джейн Джейкобс. Передбачення про вбивство соціальності (“смерть американських міст”) як видається справдилось значною мірою, надавши сучасним урбаністам та соціологам спектр роботи з виправлення помилок попередників. Взагалі, критика урбаністкою популярного на той час так званого підходу до функціонального зонування підкріплюється значною кількістю аргументів, серед яких - відсутність виправдання даної концепції у реальних кейсах втілення. Наслідком втілення даного підходу є утворення “сірих” зон, небезпечних районів міста, де відсутня постійна присутність людей на вулиці, які б спостерігали та контролювали інших. Але це вже ми спостерігаємо сьогодні як реальний наслідок тих зовнішніх неправомірних втручань до реконструкції міст, які так влучно передбачила Джейн Джейкобс, особа без “спеціальної” освіти, ще півстоліття тому.

ПИТАННЯ ДЛЯ ДИСКУСІЙ

○ В ІНТЕРНЕТ-МЕРЕЖІ ЧАС ВІД ЧАСУ ПІДНИМАЄТЬСЯ ПИТАННЯ ЗНЕСЕННЯ КНИЖКОВОГО РИНКУ БІЛЯ МЕТРО “ПОЧАЙНА” У МІСТІ КИЄВІ НА КОРИСТЬ ПОБУДОВИ НОВОГО ТРЦ. ЦЕЙ РИНОК МАЄ ДАВНЮ ІСТОРІЮ ІСНУВАННЯ, МЕЖУЄ З “БАРАХОЛКОЮ” ТА ДАВНО ВИКОНУЄ НИЗКУ СОЦІАЛЬНИХ ФУНКЦІЙ ПОЗАЕКОНОМІЧНОГО ХАРАКТЕРУ. З ОПОРОЮ НА ЧИТАННЯ МАТЕРІАЛУ ПРО ЛЮДИНОЦЕНТРИЧНИЙ ПІДХІД ТА ДОДАТКОВОЇ ІНФОРМАЦІЇ (ДИВ., [ГАНЖА, 2021]) ОБГРУНТУЙТЕ СВОЮ ДУМКУ ЩОДО ДОЦІЛЬНОСТІ ТАКОГО ДЕМОНТАЖУ.

○ Людиноцентричні концепції апелюють до центрального значення підвищення рівня добробуту людини у місті. Однак, суб'єктами міського простору є не лише люди. В містах традиційно проживають також тварини та птахи. Вважаємо, що ставлення до останніх також є частиною “обличчя” будь-якого міста. Так, в деяких містах встановлено годівниці і навіть громадські будиночки для котів, собак та голубів. Яка Ваша думка з цього приводу? Чи може ставлення у місті до тварин-безхатьок потенційно бути маркером “міста для людей” (див. Рис.10 та Рис.11)?



Рисунок 11 Зона відпочинку на автовокзалі (місто Анталія, Туреччина)



Рисунок 12 Будиночок для котів у місцевому парку (місто Анталія, Туреччина)

Питання до самоконтролю

1. На перетині яких напрямків було побудовано концепцію "міста для людей" Яном Гейлом?

- А) психології та архітектури;
- Б) урбаністики та політології;
- В) соціології та маркетингу;
- Г) менеджменту та геометрії.

2. Яка з наведених порад щодо ефективного розвитку міста НЕ належить Яну Гейлу?

- А) ходіть пішки;
- Б) розвивайте громадський транспорт;
- В) будуйте нові дороги та парковки;
- Г) активізуйте життя на вулицях;

Д) розвивайте перший поверх.

3. Який з принципів ВІДСУТНІЙ у моделі "місто для людей" Яна Гейла?

А) автоматизація парковок;

Б) впровадження велосипедної культури;

В) облаштування зручних лав в межах міського громадського простору;

Г) озеленення громадського простору.

4.Що заважало Джейн Джейкобс будувати повноцінну кар'єру дослідниці міста?

А) гендерні стереотипи щодо жінки в науці та відсутність освіти;

Б) радикальність її поглядів;

В) критика її текстів Л.Мамфортом.

5.Активна позиція Джейн Джейкобс була спрямована на...

А) бажання довести професійну придатність жінок;

Б) боротьбу проти технологій та здобутків науки;

В) захист інституту сусідства та вуличної культури.

6. Аналіз конструктивного значення інституту добросусідства для розвитку міста було здійснено...

А) Яном Гейлом;

Б) Джейн Джейкобс;

В) Льюїсом Мамфортом;

Г) Ле Корбюзьє.

7.Безпеку в місті забезпечують самі громадяни, які перебувають у ньому та наглядають одне за одним. Ця теза могла б належати...

А) Яну Гейлу;

Б) Джейн Джейкобс;

В) Льюїсу Мамфорту;

Г) Яну Гейлу та Джейн Джейкобс.

9. Чи є актуальним на сьогодні людиноцентричний підхід?

А) так;

Б) ні.

Правильні відповіді: 1 А; 2 В; 3 А; 4 А; 5 В; 6 Б; 7 Г; 8 А.

Література

Основна

1. Гел Й. Міста для людей / Йен Гейл. - Київ, Основи, 2015. - 304 с.
2. Джейкобс Дж. Смерть і життя великих американських міст: уривок з книги / Джейн Джейкобс [Електронний ресурс], 2021. - Режим доступу до ресурсу: <https://mistosite.org.ua/ru/articles/smert-i-zhyttia-velykykh-amerykanskykh-mist-dzhein-dzheikobs-uryvok-z-knyhy>
3. Мороз Є.О. До проблеми соціологічного осмислення перешкод трансформацій простору міста Києва крізь призму концепції Яна Гейла / Євгенія Мороз // Актуальні проблеми соціології, психології, педагогіки. Соціологічні науки. - 2018, Том 3. (38-39). - С. 46-53.
4. Отріщенко Н. Мама урбаністики: історія Джейн Джейкобс / Наталя Отріщенко // Mistosite [Електронний ресурс], 2019. - Режим доступу до ресурсу: <https://mistosite.org.ua/articles/mama-urbanistyky-istoriia-dzhein-dzheikobs?locale=uk>
5. Саліженко Ю. Поради для міста: Ян Гейл / Ю.Саліженко [Електронний ресурс], 2014. - Режим доступу до ресурсу: <https://platfor.ma/magazine/text-sq/pb/jan-gehl/>
6. Цибрівський Р. Джейн Джейкобс: не зважаючи ні на що, вона продовжувала / Ромен Цибрівський // Урбанізм і Фемінізм. Урбаністичні Студії IV (Представництво Фонду ім. Гайнріха Бюлля в Україні, Центр Урбаністичних Студій). - К.: Всесвіт, 2018. - 226 с., С. 72-88.

Додаткова

1. Галегуа Д. Розумні міста / Джорман Галегуа. - ArtHuss, Київ, 2021. - 192 с., С.15-85.
2. Ганжа Т. Книжки замість асфальту. Чому книжковий ринок на Петрівці кращий за ТРЦ / Тетяна Ганжа, Марія Петренко // Commons [Електронний ресурс], 2021. - Режим доступу до ресурсу: <https://commons.com.ua/en/knizhki-zamist-asfaltu-chomu-knizhkovij-rinok-na-petrivci-krashij-za-trc/>
3. Джейкобс Дж. Смерть і життя великих американських міст / Джейн Джейкобс. - Київ: КЕНЕКШЕНС, 2021.
4. Мороз Є. Можливості втілення моделі "міста для людей" Яна Гейла у процесі проектування соціального простору міст України / Євгенія Мороз // Проблеми розвитку соціологічної теорії: Спільноти: суспільна уява і практики конструювання. - К.: Логос, 2019. - С.35-38.
5. Якуніна Д. І все будуй добре: поради знаменитого урбаніста Йена Гейла для відбудови України / Д.Якуніна [Електронний ресурс], 2022. - Режим доступу до ресурсу: <https://platfor.ma/topic/vse-buduj-dobre-porady-znamenytogo-urbanista-jena-gejla-dlya-vidbudovy-ukrayiny/>

2.2 Форми втілення міської демократії в уявленнях про право на місто

“Право на місто - це найвища з форм колективного права за епохи урбанізації, це право на свободу, право на прояв індивідуальності в соціалізації, право селитися. Це право на творення повсякденності міста..., право на участь в його розвитку і привласнення міського простору для спільних потреб”

Анрі Лефевр [Lefebvre, 1996]

Філософія техніки Льюїса Мамфорта

Ймовірно, найбільш відомою постаттю урбаністики 20 століття є Льюїс Мамфорт, за фахом історик, соціолог та філософ. Критик містобудування та представник специфічного напрямку - філософії техніки та ідеології пацифізму, Л.Мамфорт був представником свого часу, адже з песимізмом та сумом оцінював цивілізаційний рух та деградацію людини у ньому. Л.Мамфорт є автором значної кількості робіт (серед яких - "Культура міст" "Місто в історії", "Міф машини", "Історія утопій"), які поки що не є перекладеними українською мовою.

Філософія техніки є напрямком, короткий опис якого за аналогією може бути представлений у знаменитій антиутопії масового кінематографа - "Термінатор". Як у відомій кінострічці, у текстах урбаніста також представлено процес освоєння людиною технологій, їх примноження та втрата влади над машинами у процесі сліпого прагнення пришвидшити технологічний прогрес попри все. Принципова ж відмінність - наукове обґрунтування напрямку та кропітке доведення ідей руйнування гармонії взаємин "людина-машина" і перехід до домінування останніми і над людською природою, і над її інтелектом. Цікавими видаються міркування автора щодо соціальної природи часу та актуальних цивілізаційних біоритмів людини. Так, час як категорія уярмлює людину, яка підкорюється

механічному ритму та розпорядку у гонитві "все встигнути", не втративши раптом ані зайвої хвилини. Ціна такої безрезультатної погоні за часом - це здоров'я; смак життя та задоволення від нього; можливості перебувати "тут і зараз" у моменті; розрив з природними біоритмами. Справді, уявімо, яку владу та тиск має над нами простий механічний будильник, який попри наші природні бажання та біоритми "диктує" ззовні вимогу прокидатись раніше бажаного. Так, здається, це ж саме ми ввечері налаштовуємо дзвінок на конкретний час, проте чи є хоч хтось задоволений від такого ранкового пробудження? Порівняймо зв'язок з природними біоритмами сучасної людини та тварини - останні можуть засинати та прокидатись відповідно до внутрішніх спонук, тоді як далеко не кожен з нас може похвалитись розкішшю прокидатись коли забажається.

Вважаємо міркування автора дотичними до потужного соціологічного напрямку ХХ століття - критичної теорії суспільства, або робіт представників Франкфуртської школи у соціології. Зокрема, подібного погляду дотримується Г.Маркузе, який у праці "Одновимірна людина" фіксує нав'язування цивілізацією низки хибних, штучних потреб. Е.Фром у працях "Мати чи бути" та "Втеча від свободи" в контексті неомарксизму та неофройдизму демонструє витоки та форми намагання у різний спосіб "оволодіти" людиною не лише речами та іншими людьми, але й абстрактними об'єктами нематеріального характеру (любов'ю; ідеями; здоров'ям; життям тощо). Результат невтішний, досягнути такого неможливо, але у намаганні зворотнього людина стає невротичною і втрачає якість та справжній сенс життя. В праці "Діалектика просвітництва" М.Горкгаймера та Т.Адорно також представлена думка про те, що спроба підкорити природу під гаслом культури раціоналізації призводить не до панування над нею, а до відчуження людини від рідного для неї природного середовища. Так, людині вдається опанувати природу за допомогою ускладнення та диференціації форм праці, проте ціна такої "легітимації влади" - принесення в жертву

внутрішньої людської природи з притаманною їй життєвістю та імпульсивністю. Тож людина постає не як частина природного світу, а як суб'єкт влади. Цей новий статус передбачає панування тотальне - не лише над природою, а й над собою подібними, іншими людьми. Наслідки можемо спостерігати у колізіях ХХ століття. Це - уречевлення, культ розуму, маніпуляції у поведінці і відсутність протидії зовнішнім маніпулюванням бюрократичного апарату чи ідеологічній пропаганді поданій у формі демократії та громадської думки, споживче ставлення до світу, нав'язані потреби та цінності.

"Ми множимо технічні нововведення, але зовсім не зважаємо на здатність людини сприймати їх і розумно використовувати. Зовнішній світ владно й невпинно нав'язує ... [їх] - потрібні і непотрібні, - й саме тому внутрішній світ стає більш убогим і безформним: активний відбір поступається місцем пасивному поглинанню, і все це призводить людину до...занепаду особистості"

Льюїс Мамфорт [Мамфорт, 1966]

Вочевидь, міркування Льюїса Мамфорта видаються дотичними до витоків та сумнівів антиурбаністичної течії, представлені у попередньому розділі - проте це зовсім не так. Навпаки, незважаючи на загалом песимістичний дискурс, автор бачить у містах прихований потенціал, означаючи місто як максимальну концентрацію культурної сили суспільства. Місто володіє силою. І це сила культурного перетворення, що видозмінює мертву матерію та стимулює появу живих символів в галузях мистецтва, творчості, розвитку та повернення людиною власного єства. Тож порятунок людства - у розумній організації міст, що створює перспективу конструктивної історичної еволюції.

"Криза урбанізму" за Річардом Флорідою.

Економіко-культурний аспект аналізу виборювання права на сучасне місто подано у роботі Річарда Флоріди з промовистою назвою "Криза урбанізму. Чому міста роблять нас нещасними" [Флоріда, 2019]. Окреслена криза апелює до сучасних джентрифікаційних процесів освоєння великих міст, оскільки саме тут наявний осередок бізнес-процесів та конвертування капіталів. Тож до великого міста тяжіють відповідні категорії бізнес-еліти, які працюють тут, примножують статки, водночас перетворюючи (інколи досить радикально за наслідками) простори міста відповідно до своїх запитів. Обличчя районів змінюються, перетворюються на простір зручних коворкінгів, хайтек-інновацій, дозвіллевих закладів з високими цінниками. Відтак, мешканці міст, що не відповідають ознакам сучасної успішності відчують себе чужими у відповідних просторах міста, спотикаючись о невидимий бар'єр (не)доступності тих чи інших його частин.

В цьому сенсі "промовистою" щодо наявності міського соціокультурного коду може буде, наприклад, *вартість кави* у центральних закладах міста як напій, собівартість якого є вочевидь низькою. Тож гуляючи містом людина несвідомо "читає" текстові повідомлення довкола (у даному прикладі - вартість напоїв у меню), розуміючи, що є простори загального доступу для всіх охочих, однак є й ті, де формальна заборона відсутня, однак неформальні повідомлення (зависока ціна на напої; червона доріжка біля входу; "жартівливий" напис VIP) демонструють небажаність доступу певних категорій населення. Вважаємо, що такий розріз аналізу міста як тексту за допомогою використання методу аналізу документів виступає перспективним та відкритим напрямком для урбаністичних досліджень науковців, зацікавлених у відкарбуванні "мови" міських просторів і прочитанні відповідних доступних для повсякденного сприйняття текстів.

Одним з ключових понять Р.Флоріди є "креативний клас", що є авторською пропозицією розуміння природи новітніх трансформацій і ролі в них "людини креативної". Остання набуває статусу суб'єкта, що активно

видозмінює соціум своїми новітніми ідеями та винаходами. Так, в працях автора креативна людина постає постаттю, що спроможна мислити нерутинно; продукувати інноваційні продукти та послуги; бути мобільною та обізнаною в актуальних технологічних засобах; має власний неповторний стиль життя з нетрадиційним дозвіллям та формами укладання шлюбу тощо.

Ймовірно, у повсякденному мисленні образ такої креативної людини досить дотичний до постаті ІТ-професіонала, айтівця або ж навіть спільноти хіпстерів, до яких часто апелюють сучасні автори, позначаючи, щоправда без жодних на те наукових аргументів, окрему соціальну групу сучасних містян. Вочевидь, саме ця група відображає новітній тип еліти - без снобізму, демонстративного споживання, індивідуалістично налаштованої, що, однак, цінує якість та комфорт життя, а також самоосвіту та розширення власних горизонтів. Однак, в теоріях креативного суспільства "людина креативна" подається у дещо ширших професійних координатах відображення її характеристик, щоправда цілком включаючи й вузький розріз рис означеного вище ІТ-професіонала. Це образ так званого інтелектуала, але не будь-якої людини, зайнятої в секторі розумової (нефізичної) зайнятості, а спрямованої на інтелектуальне продукування на противагу відтворювальній праці. Додатковий критерій означеної відмінності - наявність у креативної особи нематеріальних капіталів, а саме - володіння знаннями та навичками найбільш конвертованими до запитів сьогодення.

Озвучений спектр ціннісних орієнтацій та установок видається, на перший погляд, цілком конструктивним, проте сам Р.Флоріда висловлює побоювання з приводу деструктивних перепон демократизації міста, які є наслідком виокремлення даної креативної соціальної групи. "Міста... захоплює феномен переможця, який отримує все. Подібно до того, як суперзіркові таланти в економіці отримують непропорційно великі винагороди, суперзіркові міста звеличуються над усіма іншими. Вони створюють найвищі рівні інновацій, мають високу концентрацію компаній,

що є провідними у сферах фінансів, медіа, розваг та у високотехнологічних індустріях. Міста стають домом для непропорційно великої частки світових талантів", - вважає Р.Флоріда [Флоріда, 2019]. Тож коли частка таких "талантів" стає надто великою з оволодінням значної частини фінансового капіталу, вона починає формувати і диктувати свої правила гри. Вочевидь, варто погодитись з думками автора цитати, адже саме аспект концентрації ресурсів та можливостей позначено у більшості сучасних інтерпретацій міста. Київ в цьому сенсі є виразним прикладом подібного міста, що концентрує таких "переможців". Як наслідок, відповідні процеси міграції "найкращих" суттєво видозмінюють простір міста, який обслуговує саме їх, тих, хто може платити за відповідну естетику, блага та елітарність доступу. Тож виникає джентрифікація - соціальний процес витіснення традиційних груп населення внаслідок покращення певних міських просторів, а отже збільшення вартості користування міських благ. Міста пронизує нерівність, безжальна та безсоромна в контексті маркування просторів за ознакою класової приналежності.

Тож саме проблема нерівності є центральною у "Кризі урбанізму". Річард Флоріда майстерно аналізує доступ до міських благ як на макрорівні, порівнюючи мегаполіси різних країн, так і на мікрорівні, порівнюючи райони в межах окремого міста в контексті положень концепції креативного класу. "Як у Нью-Йорку, так і в Києві креативні люди групуються навколо кількох районів (Поділ, наприклад) у пішій доступності до роботи, відкривають для себе і собі подібних кав'ярні та ресторани, будують велодоріжки (і мости для велосипедів), навчаються в однакових університетах і витрачають на оренду квартири не більше ніж половину свого заробітку. Водночас отаке групування креативного і технічного (наші любі айтивці) класів навколо комфортних районів витісняє робітничий клас і клас обслуговування до більш віддалених районів, змушуючи тих добиратися до роботи годинами у тісних спекотних маршрутках і віднімаючи доступ до освіти, культури,

кав'ярень та інших благ комфортного міста" [Лівін, 2019]. Сказано надто радикально, проте джерело для подальших роздумів отримано.

Виникає кластеризація міста, що призводить не лише до нерівності, але й до фактичного перебування різних категорій населення у так званих інформаційних бульбашках розуміння того, що центр Києва характеризує місто в цілому: успіху тут може досягти кожен - головне бажання, а вартість філіжанки кави 100+ грн це цілком стандартна прийнятна ціна за цей гарячий напій ("а як може бути інакше? Такі ціни зараз"). Не буде перебільшенням сказати, що кожен з нас перебуває у певних інформаційних бульбашках викривленого розуміння, що відбувається в українських містах та Україні загалом. Ми усі мешканці певних територій, особи з певною освітою та сімейним бекграундом. Однак, соціологічна оптика - це якраз розуміння існування різноманітностей і водночас надання права на ці відмінності. В цьому сенсі соціологія завжди залишатиметься на крок попереду усіх суспільних дисциплін в їх русі до демократизації.

"Маніфест боротьби спільноти за місто" у підході Девіда Гарві.

Лівий урбанізм, радикальна географія та марксистський підхід Девіда Гарві мали результатом написання відомої книги "Бунтівні міста. Від права на місто до міської революції" [Гарві, 2021a], де в самій лише назві закладене гасло до активних дій містян у процесі конструювання міст. В 2021 році цю книгу було перекладено і видано українською мовою видавництвом "Медуза", що стало значною подією для усіх українців, дотичних до сфери урбаністики. Численними є рецензії українською мовою на дану книгу, написані як у науковому, так і публіцистичному стилях. В оптиці аналізу Девіда Гарві - соціальні конфлікти, які він бачить не лише у відкритому (відвертому) вигляді, але й у прихованих й на перший погляд мирних міських процесах.

Прикладом може слугувати згадана вище *джентрифікація*, яка ззовні представлена облагороджуванням районів, проте ціна такого добробуту

зависока - примусове виселення його мешканців. Примус тут позначено не лише у прямій формі юридичних зобов'язань звільнити територію у зазначені терміни. Коріння джентрифікації глибше. Воно сягає поступового створення несприятливих і некомфортних умов для традиційної групи мешканців, рішення переїхати яких видається цілком самостійним. Уявімо собі, що біля затишного українського села в Карпатах вкладено інвестиції для побудови гірськолижного курорту. Це тягне за собою суттєві видозміни інфраструктури регіону - побудову нових доріг з пришвидшеним рухом; шум; зміни краєвидів внаслідок вирубки лісів та забруднення; побудову мережі готелів; підвищення цін тощо. Чи зручно буде жити тут особі, яка цінувала свою затишну і тиху малу батьківщину, втрачену тепер вже назавжди? Вочевидь, черговий візит девелопера з пропозицією купівля хати з прибудинковою територією довкола під знесення (для побудови на її місці ще однієї туристичної колиби чи садиби) завершиться успіхом. Але чи можемо ми про рішення продажу говорити як про цілком самостійне та зважене?

Але повернемося до роботи Девіда Гарві. "Маніфест боротьби спільноти за місто" - саме так позначають книгу "Бунтівні міста. Від права на місто до міської революції" українські видавці [Стасюк, 2021], апелюючи, вочевидь, до асоціацій з програмним документом К.Маркса. Проте на відміну від марксового часу ситуація поглиблюються, економічні ставки та зиски зростають - за неолібералізму після 70-их років XX століття разом з нарощенням урбанізації якісно змінюється й система нерівностей у світі, поглиблюючись і примножуючи свої варіації.

Марксистський підхід автора подано у тексті досить відверто, адже в книзі представлено аналіз характеру криз сучасного капіталізму і його втілення у містах, критика приватної власності, після цього ж - подано план дій щодо боротьби та протистояння системі у спробі повернення міста його суб'єктам. Новим же революційним класом виступає замість пролетаріату

група мешканців міст, представників різних класів та статусів, об'єднані, проте, спільною ідеєю та прагненнями.

Розглядаючи місто як географічну та соціальну концентрацію додаткового продукту, Девід Гарві підкреслює, що там, де утворюється цей залишок виникає капіталізм у його виразних проявах. Відтак, урбанізація є процесом, але і водночас - класовим явищем, оскільки надлишки забирають у певної групи населення, а контроль над їх розподілом перебуває у руках меншості. Отже, зважаючи на те, що зафіксовано пряму залежність урбанізації від мобілізації додаткового продукту, можна стверджувати про капіталістичну природу освоєння міст, принаймні в контексті аналізу історії останнього століття. Якщо ж так, то міста перетворюються у площину відтворення капіталістичних законів. Так, конкуренція змушує безперервно впроваджувати нові технології як форму боротьби капіталістів між собою; прагнути до технологічних інновацій, які, у свою чергу, визначають нові (хибні та нав'язані) бажання й потреби. Пошук же капіталістом нової робочої сили, ринків збуту, сировини та просторів розміщення виробництва впливає на видозміну географічного простору та обрисів міст. “У поглинання надлишків капіталу через трансформацію міста є іще темніший бік. Воно призвело до постійних перебудов міст, здійснюваних шляхом "творчого руйнування", якому майже завжди притаманний класовий вимір, оскільки саме бідні, позбавлені привілеїв та усунені від політичної влади в першу чергу та найбільшою мірою страждають від цього процесу. Щоб побудувати новий міський світ на рештках старого, потрібне насильство” [Гарві, 2010].

"Якщо тканину міста розірвати на шматочки, приватизуючи й індивідуалізуючи, то від неї нічого не залишиться"

Девід Гарві [Гарві, 2021a]

Девід Гарві у своїх міркуваннях відштовхується від людиноцентристських засновків про те, що місто - це результат колективного використання у співпраці людей часу та простору. Місто перш за все виникає й розвивається завдяки його мешканцям, їх праці, комунікаціям, бажанням оселитися у даному просторі на тривалий час і відповідній роботі з творення необхідних умов для досягнення бажаного. Повсякденні практики і колективні співпраці - це те необхідне, завдяки чому міста є можливими. Право на місто - поняття запропоноване французьким соціальним філософом-неомарксистом Анрі Лефевром, проте саме у праці Девіда Гарві воно отримало реальної концептуалізації з опорою на актуальні події та виклики світової економічної кризи 2008 року.

Якими ж, натомість, є сучасні міста? Капіталістична ідеологія та ринкова економіка як зовнішні системи накладають свої обмеження на подібні "природні" процеси містотворення, адже роблять акцент на приватній власності усіх елементів простору міста - будинків та житла, бізнесу та освітніх закладів, транспортної та медичної систем тощо. Тож у людей, які це місто створили колективними зусиллями, відбирають право на нього. Так, Девід Гарві використовує влучний концепт "права на місто" з метою доведення громадськості потреби скористатися цим правом, щоправда, передую цьому користуванню - процедура його повернення. Повернення і виборювання, оскільки контролем над даним правом володіє вузька група політиків та підприємців, що змінюють місто відповідно до власних потреб та бажань. Справді, міська адміністрація досить часто або складається з представників даних категорій, або ж - приховано обслуговує їх інтереси, відраджуючись від позицій містян з посиленням на "дилетантність" останніх.

“Українські міста сьогодні є місцями втілення неоліберальних політик, спекулятивних будівельних бумів, скорочення місць дозвілля, погіршення якості довкілля, приватизації самого міського простору через відгородження та комерціалізацію. Водночас саме тут виникають численні рухи

та ініціативи на захист довкілля, історичної спадщини, за доступну мобільність, дозвілля та житло. Як вони можуть чинити опір та які альтернативи можуть пропонувати?“ [Гарві, 2021б]. Так, серед активістів Києва повсякчас не вщухають суперечки, ініціювання петицій та мітинги щодо заборони рішень КМДА зведення чергової новобудови, або ж ТРЦ на місті будівлі історичного значення або ж осушених природних заказників. Саме так небайдужі кияни виборюють своє право на місто і бачення міста Києва - зеленого, екологічного, естетичного з цінністю збереження культурно-історичної спадщини. Недосконалість державного законодавства щодо різних аспектів будівництва, а також шалений попит на житло у Києві перетворюють простір столиці на товар, а керівництво містом - на бізнес-структуру, що спрямована на виконання економічних проєктів на противагу надання якісних послуг населенню. Громадський простір вже не виконує своїх функцій, адже їх притісняють об'єкти комерційного значення.

Прикладом практичної реалізації права на місто можуть бути численні громадські ініціативи - протести, рухи, виступи, ініціювання петицій, створення тематичних груп у соціальних мережах тощо. Особливої дослідницької уваги може набувати контент-аналіз гасел киян під час “Маршу за Київ”, що відбувся 2 жовтня 2021 року³⁴. Цікаво, що цю унікальну подію було проведено зусиллями понад п'ятдесяти громадських ініціатив, а також численної кількості небайдужих киян та міських інфлуенсерів. Змістовно насиченою означеними проблемами столиці та представленням цілей заходу є відеозвернення-запрошення долучитися до “Маршу за Київ” Сергія Притули⁵.

³ <https://hmarochos.kiev.ua/2021/10/02/yak-projshov-marsh-za-kyiv-fotoreportazh/>

⁴ <https://hmarochos.kiev.ua/2021/09/24/chomu-kozhnomu-treba-vyhodyty-na-marsh-za-kyiv-poyasnyuyut-organizatory/>

⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=4Pzv6VwzOsA>

Право на місто означає, що мешканці міста, незалежно від їх походження, статків, соціального статусу тощо мають можливість користуватись містом, а саме такими його благами:

- ✓ доступним житлом в його межах;
- ✓ прямим управлінням міськими процесами, можливістю впливати на майбутні трансформації міста;
- ✓ доступом до зелених зон, парків та інших просторів колективного дозвілля;
- ✓ якісним довкіллям, екологічними благами;
- ✓ правом на безпеку;
- ✓ комунікаціями;
- ✓ історичною спадщиною;
- ✓ транспортними потоками;
- ✓ природними ресурсами (наприклад, водою);
- ✓ автономністю локальних спільнот;
- ✓ практиками сквотування.

Міркуючи про право на місто варто зазначити про три такі важливі аспекти:

- *Соціальні права завжди передбачають обов'язки.* Тож окрім перерахованих вище “прав” мешканець міста повинен усвідомлювати і спектр своїх обов'язків як “громадянина” міста, як активного актора соціальних дій щодо захисту рідного міста у разі потреби. Так, в Конституції США чітко прописано, що якщо громадянин помічає, що влада приймає протизаконні рішення не на користь людей, то його обов'язок зі зброєю в руках змінити цю злочинну владу. Можливо, саме час подібний принцип застосувати до середовища рідного нам міста, активними діями виборюючи його право на процвітання у майбутньому?

- Теоретики описують “право на місто” здебільшого не у контексті його створення, а в контексті - *повернення*. Тобто фактично це те, що містяни мали, проте згодом - було втрачено. Причина цієї втрати може бути описана у різних джерелах по-різному, проте дискурс “повернення” є тим, що об’єднує позиції урбаністів загалом;
- *Можливість реалізації лише у колективній формі взаємодії містян*. Місто було створено колективними зусиллями та співпрацею, тож лише у такій формі можуть відбуватися ключові процеси міської трансформації.

Так, зростання орендної плати в Лондоні, Берліні та деяких інших розвинених європейських містах (тут варто розуміти, що у більшості європейських та американських міст більш поширеним є орендування житла протягом усього життя без володіння приватною власністю) призвело до прецеденту, в межах якого представники середнього класу, містяни, які поколіннями проживали саме тут, не змогли фінансово дозволити собі проживання у рідному середовищі. Це нонсенс, який демонструє усі колізії комерціалізація міського простору, що набуває виразних форм у фактичному витісненні автентичних мешканців (класової джентрифікації). Як відповідь - містяни взяли участь у різних формах протестів, організуватись у які їм сприяло попереднє членство у відповідних організаціях (наприклад, The London Renter’s Union).

Тож право на місто може бути реалізоване в межах усвідомлення колективної соціальної відповідальності за рідне місто, а отже - активних дій мешканців у разі порушення представниками владних кіл (включно з інвесторами, девелоперами та міськими архітекторами, які цією владою володіють приховано) стратегії розвитку даного міста.

Міська ідентичність. Але як містянам усвідомити цю відповідальність такою мірою, щоб без сумнівів за потреби швидко і у достатній кількості вийти на вулиці і відстояти свою місто активно (проти)діючи? Вважаємо, що подібна роль та ставлення до власного міста представлена у соціологічному

концепті *"реальної міської ідентичності"* (у протиставленні ідентичностям на папері - базової та номінальної). Більшість з нас є мешканцями міст, ми це усвідомлюємо, це навіть фіксовано юридично у реєстрації місця проживання. Усвідомлення такого зв'язку з певним містом - це номінальна ідентичність людини, яка зовсім не гарантує приналежність до соціальної групи містян. Натомість, реальна ідентичність - це відчуття міста як частини себе, і себе як частини цього міста. Тож якщо місту завдають шкоди - це те саме, що мені завдають шкоди. І на такі дії я обов'язково буду реагувати. "Відмінністю між номінальною і реальною ідентичностями є здатність групи до самоорганізації, тобто здатність до колективної дії. Номінальні групи не здатні до неї і є простою сукупністю індивідів, об'єднаних в групу завдяки спільності певних характеристик, в той час як реальні групи складаються з індивідів, що усвідомлюють свою належність до соціальної групи, а тому здатні до колективної дії. Отже, важливим чинником для переходу групи з номінальної у реальну є практика або усвідомлена здатність здійснити якусь колективну дію" [Середа, 2008]. Можлива й цілком протилежна ситуація, наприклад, відчуття космополітизму особи, або ж свідоме бажання ідентифікувати себе в межах національного виміру, а не вузького локального.

Як перевірити, чи має особа міську ідентичність серед переліку інших її типів? Найпростіший спосіб (і найменш надійний) попросити дати відповідь на просте питання "Хто Я?". Якщо серед переліку національних, професійних, сімейних, гендерних тощо вимірів буде фігурувати локальна приналежність (наприклад, "киянин_ка", "львів'янин_ка"), то є підстави говорити про виявлення міської ідентичності. Варто підкреслити, що у дослідженнях міська ідентичність дуже часто "конкурує" з національною. Більше про дослідження міської ідентичності можна прочитати тут [Міхно, 2020; Мусієздов, 2016; Середа, 2008].

То чи є перспектива набути таку ідентичність для киян? Так, з точки зору соціолога Євгена Головахи, якщо у 90-их роках XX століття мешканці

Києва виражали фактичну байдужість щодо долі власного міста, то у наш час ця ситуація конструктивно змінюється й характеризується відносно активною участю киян у процесі містотворення. Толерантність, демократичність, прагматизм, непотизм та прагнення до збереження деякої закритості міста також визначають портрет типового киянина. Справді, останніми роками можна зафіксувати активне поширення місцевих низових ініціатив та залучення мешканців Києва до здійснення самоврядування, як юридично узгодженого з політикою міської державної адміністрації, так і такими, що містять конфронтаційний супротив її рішенням. Дослідження міської та національної ідентичностей демонструють актуальну потребу її формування в Україні. Київ в цьому сенсі не є виключенням, адже шлях від базової київської ідентичності до реальної ідентичності киянина є тернистим, однак необхідним шляхом формування небайдужої спільноти міських мешканців, які виборюють власне "право на місто", беручи активну участь у формуванні його унікального "обличчя" та сприянні конструктивних процесів оптимізації життя у даному місті [Мороз, 2018в].

Означивши зміст концепту "права на місто" варто означити ще про один важливий аспект. А хто саме має право на місто і чи однакову міру права мають його суб'єкти? Відповідь на це питання потребує додаткових досліджень. Однак це беззаперечно містяться у їх колективній згуртованості, не одиничні актори впливу, а об'єднані у громади, такі, наприклад, як громадські організації, тактичний урбанізм, ОСББ, urban партизани, різноманітні низові рухи, міські митці, організатори суботників, міські волонтери тощо.

Виразним прикладом втілення права на місто є культура стріт-арту та міських муралів, звичне загалом явищем для містян. Проте у ХХІ цей вид мистецтва набуває нових значень та виходить за межі тіньового та незначимого. Як інакше можна пояснити комерційну та естетичну цінність робіт Бенксі, картини якого на зруйнованих будівлях міст Бородянка та

Ірпінь стали, стали сенсацією для українців та усього світу. Ймовірно, вагомої цінності цим творам мистецтва надає анонімна постать митця та нетривіальна форма заклику до протесту.

В містах наявна соціальна група, яка виразно позбавлена права на місто й фактично знаходиться поза суб'єктивним визнанням власного існування у місті. Це категорія *осіб без постійного місця проживання*. Так, американський урбаніст та географ Дон Мітчел [Mitchell, 1995] індикатором відсутності або ж наявності права на місто вважає становище осіб без постійного місця проживання, а також інших дискримінованих та маргіналізованих соціальних спільнот у просторі міста. Справді, це та група містян, яка має статус “невидимої”, “прихованої”, яку не помічають і від якої відвертаються влада, люди в місті, соціальні дослідники [Урбаністика: сучасне місто. Онлайн курс на платформі Prometheus, 2015]. Але вона існує і є виразним маркером права на місто.

Особи без постійного місця проживання опиняються у ситуації тотальної залежності від доступності публічних просторів. Якщо останні занепадають та/або приватизуються капіталом, то фактично дана група є повністю витіснена з міста, для них не лишається жодного клептику фізичного простору. Витіснення ж означатиме, що соціальна проблема не зникає, проте набуває статусу прихованості від заможних груп населення, які можуть керуватися принципом “не бачу - значить, це не існує”.

Сквотування (сквотерство)

Цікавим проявом права на місто є феномен *сквотування*. Це практика “захоплення” пустих будівель, які тривалий час не використовуються в місті для проживання, або ж - здійснення культурної, підприємницької та ін. видів діяльності в закинутих спорудах міста. Помилковою є думка про те, що сквотування є практикою лише малозабезпечених людей, які не мають де жити, тож проживання у закинутих будівлях їх єдина можливість вижити. Це не зовсім так. В містах, зокрема й у центральних частинах, є будівлі, що не

мають виразного юридичного статусу, потребують деякого ремонту, проте міська влада десятиліттями закриває очі на вирішення даних питань. Будівлі не використовуються, хоча можуть бути частиною ошатного архітектурного ансамблю і бути корисними для містян. Так, наприклад, статус сквоту має заклад у Києві Squat17b⁶, який приваблює молодих людей, що прагнуть вільного неформального спілкування та відвідування відповідних мистецьких заходів.

“Перлиною” сквотування є феномен руїн-пабів у Будапешті, який є родзинкою для відвідування туристами у вечірній час та ознайомлення з неформальною культурою міста. Руїн-паби - це заклади на центральних вулицях столиці Угорщини, які виникли на початку ХХІ століття. Група молодих підприємців вирішила використати закинуті будинки, облаштували тут бари з невимушеною атмосферою спілкування та доступними для творчої молоді цінами, адже у повоєнний час в Будапешті ця підприємницька ніша була незаповнена, в місті працювали або дорогі ресторати, або ж непривабливі буфети радянського типу. Результат перевершив усі очікування. Еклектика, сюрреалізм інтер'єру, різноманітна публіка, стирання кордонів - все це вабить як містян, так і гостей міста. Тож дані сквоти є прикладом функціонального застосування закинутих будинків й для місцевого населення, й для фінансових внесків до міського бюджету.

Іншим прикладом сквотування більшого масштабу є район Християнії у Копенгагені, який місцеві називають "вільним містом" (див. Рис. 12). Фактично це окремий район в межах розвиненого європейського міста з високим рівнем благоустрою, мешканці якого декларують свою автономність та бажання дотримуватись інших правил життя, жити за принципами своєї субкультури. Так, в межах даного району вільним є продаж психотропних речовин, а життя мешканців можна наближено описати як дотичне до принципів хіпі-культури. Феномен Християнії контрастує з іншими

⁶ <https://ain.business/2021/06/16/squat-17b/>

районами Копенгагена, де панує порядок, чистота та дотримання букви закону. Проте, можливо, цей приклад й демонструє найвищий рівень реального втілення права на місто, де міська спільнота забажали жити інакше і міська влада цілком це дозволила? Демократія полягає в розумінні того, що різноманіття та "інакшість" - це норма, тож міська адміністрація Копенгагену демонструє втілення даного принципу на практиці.



Рисунок 13. "Вільне місто" Християнія (місто Копенгаген, Данія)

ПИТАННЯ ДЛЯ ДИСКУСІЙ

○ МАФ біля (або замість) вільного простору очікування на зупинці громадського транспорту - цілком звична картина для киян та гостей міста. Як можна пояснити причини наслідки такої комерціалізації громадського простору за концепцією Девіда Гарві?

○ Чи може вуличне мистецтво (наприклад, графіті, мурали) бути проявом права на місто? Де той критерій, що може бути оцінкою якості таких творів і виявити, що саме з стріт-арт об'єктів дійсно є зразком якісного мистецтва, а що - просто вандалізмом?

Питання до самоконтролю

1. *Державна власність, відкрита для необмеженого загального доступу, яка сприяє комунікації і соціальним інтераціям - це....*

- А) публічний простір;
- Б) публічна сфера;
- В) територія міста;
- Г) соціальний простір міста.

2. *Хто з наведених вчених був одним з перших, хто досліджував "право на місто" та міський публічний простір?*

- А) Макс Вебер;
- Б) Ян Гейл;
- В) Анрі Лефевр;
- Г) Георг Зімель;
- Д) Вернер Зомбарт.

3. *До яких напрямків в дослідженні міст можна було віднести Д.Гарві?*

- А) марксизм, радикальна географія, лівий урбанізм;
- Б) франкфуртська школа;
- В) теорія глобалізації;
- Г) теорія креативного класу.

4. *Хто є автором праці "Бунтівні міста"?*

- А) Д.Гарві;
- Б) Л.Мамфорт;
- В) Дж.Джейкобс;
- Г) З.Бауман;
- Д) С.Сассен.

5. *Якою є основна тема книги Р.Флоріди "Криза урбанізму"?*

- А) рівність у доступі до освіти, культурних місць, доходів та рівні життя;
- Б) проникнення глобальних процесів у міські процеси;

В) виборювання права на місто;

Г) антиурбаністські ідеї.

6. Приклад району Християнія (в Копенгагені), захопленої території, що автономно існує у складі Данії може відображати такий соціальний феномен, як...

А) сквотування;

Б) фланерство;

В) міська агломерація;

Г) субурбанізація.

7. Переселення особи старшого віку, яка усе життя прожила в Конча-Заспі, найімовірніше може слугувати прикладом...

А) сегрегації;

Б) субурбанізації;

В) джентрифікації;

Г) секуляризації.

8. Кияни беруть участь у мітингу з метою збереження історичної пам'ятки. Який вид ідентичності тут представлено?

А) номінальна;

Б) фіктивна;

В) креативна;

Г) реальна.

Правильні відповіді: 1 А; 2 В; 3 А; 4 А; 5 А; 6 А; 7 В; 8 Г.

Рекомендована література

Основна

1. Гарві Д. “Бунтівні міста”: уривок з книги / Девід Гарві [Електронний ресурс], 2021. - Режим доступу до ресурсу:

<https://mistosite.org.ua/articles/buntivni-mista-devid-harvi-uryvok-z-knyzhky?locale=uk>

2. Гарві Д. Право на місто / Девід Гарві // Журнал соціальної критики “Спільне”. - 2010, №2. - С. 8-17.
3. Козлова І. В. Право на місто в сучасних українських реаліях: актори та шляхи реалізації (на прикладі м. Львова) / І. В. Козлова // Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія: Соціологічні дослідження сучасного суспільства: методологія, теорія, методи. - 2016, Вип. 37. - С. 72-78.
4. Ляшева А. “Бунтівні міста” Девіда Гарві: передмова до українського видання / Альона Ляшева [Електронний ресурс], 2021. - Режим доступу до ресурсу: <https://commons.com.ua/ru/buntivni-mista-devida-garvi-peredmov-a-do-ukrayinskogo-vidannya/>
5. Мамфорд Л. Що таке місто / Льюїс Мамфорд // Урбаністичні студії. Анатомія міста. - Київ: Смолоскип, 2012. - С. 10-15.
6. Урбаністика: сучасне місто. Онлайн курс на платформі Prometheus [Електронний ресурс] / Міжнародний фонд "Відродження", 2015 - Режим доступу до ресурсу: https://courses.prometheus.org.ua/courses/IRF/URBAN101/2015_T1/course/
7. Флорида Р. Криза урбанізму. Чому міста роблять нас нещасними / Річард Флорида. - К., Наш Формат, 2019. - 320 с. - С. 79-120.

Додаткова

1. Блер О. Рубл Муза міського шаленства. Як перформативні мистецтва парадоксальним чином перетворюють охоплені конфліктами міста на центри культурних інновацій / Блер О. Рубл; пер. з англ. О. Камишнікова, О. Узлова; вступ Н. Мусієнко. - Київ: ArtHuss, 2021. - 560 с. - С. 11-18, 24-47.
2. Заєць Я. Залучення мешкан_ок до планування міського простору у Львові. Приклад проєкту "Вулиця для всіх" [Електронний ресурс] / Ярина Заєць,

- Соломія Шутяк. 2021. - Режим доступу до ресурсу: https://cedos.org.ua/researches/zaluchennya-meshkan_ok-do-planuvannya-miskogo-prostoru-u-lvovi-pryklad-proyektu-vulyczya-dlya-vsih/
3. Закон про місцеве самоврядування [Електронний ресурс]. - Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text>
Місцеві ініціативи та залучення громадськості до здійснення місцевого самоврядування/ Карий О. І., Панас Я. В. / Асоціація міст України - К., ТОВ "ПІДПРИЄМСТВО "ВІ ЕН ЕЙ", 2015. - С. 4-32.
4. Міхно Н. Міська vs регіональна ідентичність: до питання характеру формування/актуалізації/протиставлення в умовах сучасного українського суспільства / Наталя Міхно // International Journal of Innovative Technologies in Social Science. - 2020, №2(23). - С. 57-61.
5. Стасюк І. Бути у місті не лише споживаючи: про що книга "Бунтівні міста" Девіда Гарві? / Ірина Стасюк // Хмарочос [Електронний ресурс], 2021. - Режим доступу до ресурсу: <https://hmarochos.kiev.ua/2021/04/02/buty-u-misti-ne-lyshe-spozhyvayuchy-pro-shho-knyga-buntivni-mista-devida-garvi/>
7. Chueca E. Human rights in the city and the right to the city: two different paradigms confronting urbanisation / Chueca E. // Global Urban Justice. - 2016. - P. 103-120. - Режим доступу до ресурсу: <https://doi.org/10.1017/cbo9781316544792.007>.

2.3 Мобільність у містах. Ефективна організація роботи міського транспорту

Соціологічний вимір дослідження мобільності та аналізу транспортних потоків у містах XX століття можна було б розпочати з відомої приказки "автомобіль - не розкіш, а засіб пересування". Що отримаємо, розшифрувавши цю фразу? Як було зазначено у попередніх розділах, бурлива плеяда змін міського простору в розвинених суспільствах призвела до освоєння нових територій для зручного життя подалі від занедбаного і галасливого центру міста. Окрім того, економічні зміни та підвищення добробуту середнього класу призвели до ситуації, де сім'я могла дозволити більше, аніж одне приватне авто, по суті мова йде про приватний автомобіль для кожного повнолітнього члена родини. Можемо пригадати сцени з численних американських серіалів, де підлітки на шістнадцятиріччя отримують від батьків ключі від старенького дешевого авто з настановами перший досвід отримати саме у процесі користуванням ним та згодом стати власником чогось більш престижного та комфортного. Чому було згадано саме американські серіали? Саме у Сполучених Штатах розпочались зміни, що призвели до процесів освоєння передмість - так званої *субурбанізації* - і як результат, зменшення прив'язаності міських спільнот до громадських транспортних потоків, видозміна міських просторових форм, відчуження деяких категорій містян (підлітків та жінок-домогосподарок) [Малес, 2012], їх відлучення від міських процесів та членства в організаціях тощо.

Разом з тим, збільшення кількості приватних авто у міських зонах спричиняє ефект витіснення пішоходів та велосипедистів - традиційних спільнот міського простору - описаними вище новими суб'єктами, що домінують у просторі міської мобільності. Ознайомившись з сучасними соціологічними розвідками з теми транспортних потоків можна стверджувати про одностайність соціологів у позначенні деструктивної

природи процесів збільшення кількості приватних автомобілів у місті. Більше авто - більше відчуження та більше бажання сховатися від галасливого, брудного, подекуди небезпечного міста, пронизаного неприємними запахами бензину. Наслідки такого відчуження катастрофічні, адже йде мова не лише про руйнування пішохідної культури та міського фланерства, але й порушення структури традиційного сусідства, комунікації між членами якого відбувались саме на вулицях у затишних спільних просторах для людей. “Міста вмирають тоді, коли на їхніх вулицях замість пішоходів рухаються одні автомобілі. Вулиця без пішоходів - це вулиця, де панує криміналітет” [Зог, 2016]. Автомобільна ера потребує нових і нових просторів для забезпечення власного існування (згадаємо самі лише парковки і те, скільки місця вони займають в межах міста). Де ж брати лімітовані місця? Справді, відповідь тут лише одна - забирати у більш слабких та традиційних (несучасних та технологічно “відсталих”) спільнот - містян-пішоходів. На фото (див. Рис 13) представлена типова вулиця у місті Катанія (Сицилія). Автомобілі припарковані на тротуарі, місця для пересування пішоходів відсутні повністю. Їм залишається лише пересування проїзною частиною. До того ж рух на вулицях Катанії є пришвидшеним з повним нехтуванням потреб пішоходів.



Рисунок 14 Вулиця міста Катанії (Сицилія). Тротуар повністю зайнятий автомобілями

Отже, окрім недолугої сірої та неестетичної багатоповерхівки, що пригнічує велич людської особистості гіпермасштабуванням не на користь останньої ще одним "антагоністом" містянина, що прагне до гармонійного існування у громадському просторі, виступає образ автомобіля. Останній витісняє пішохода з його зони комфортного та безпечного перебування у просторі тротуару, а велосипедиста притискає до узбіччя, унеможливаючи його безпечне та зручне пересування. Народжується модернізм, за авторитарними правилами якого місто постає конгломерацією забудов, безперервних транспортних потоків та нелюдської конкуренції. Людина ж розчиняється крізь призму цих правил, адже “кожен сам за себе” та “мета виправдовує засіб” - це лозунги, дуже далекі від затишного гемайншафту та традиційних сусідських зібрань за спільними вечереми... Суспільний простір залишає епітет “суспільний” лише номінально.

В тексті свідомо використовується суб'єктність саме автомобілю, а не водіїв авто як групи з преференціями. Парадоксально, однак остання займає підпорядковане положення у просторі міста, тож про статус авто у великому місті говоримо у контексті фіксації володіння цим засобом, однак не користування ним. Тож мову коректніше вести про автомобіль як перешкоду, але не про соціальну групу водіїв, які ніби за визначенням перебувають у ситуації більшої переваги. Так, перенаселення міста Києва через його особливий ресурсний статус в Україні спричиняє колапс проблем, які у своїй повсякденній рутині вимушені долати водії. Це і постійні затори, і конкуренція щодо місць для паркування, і неможливість у повній мірі дотримуватись рекомендованих правил дорожнього руху (так, дотримання безпечної дистанції між автомобілями - 5 метрів - перетворить трафік міста Києва на суцільний затор). Ілюстративним тут видається приклад житлового масиву Позняки у Дарницькому районі міста Києва, де швидкі проєкти будівництва та створення нових спальних районів, розпочаті на початку 90-их років XX століття, майже не враховували ситуацію активного освоєння

кисянами керування власними автомобілями, а отже, станом на сьогодні, масив характеризується браком як стоянок, так і місць для паркування. Вочевидь, подібні приклади можуть ставити під сумнів пріоритет водіїв як привілейованої категорії населення. Тож особистість за будь-якого способу освоєння міста - пішки, на велосипеді чи то власному авто - опиняється у стані конкурентної боротьби за ресурси (місце для паркування, узбіччя чи тротуар). Ця конкуренція пронизує повсякденне співіснування різних міських суб'єктів.

Впровадження велокультури. Конструктивні ефекти практичного досвіду впровадження велосипедної культури - економічні, фізіологічні, екологічні - не викликають сумнівів. Прикладами таких держав є Японія, Данія, Швейцарія, Нідерланди, де велосипедна культура сприяє поширенню цінностей соціальної інклюзії та справедливості. Щодо даного аспекту сучасні соціальні архітектори навіть й не сперечаються, вважаючи консенсусною стратегію збільшення кількості велосипедистів як індикатор благополуччя сучасних міст, що є підтверджено науково (фіксується значна кореляція якості життя та кількості велосипедистів серед дорослого населення).

Велокультура вважається методом подолання соціальних проблем. Наприклад, у Китаї її впроваджено як метод боротьби з забрудненням повітря, що є засобом мінімізації використання автотранспорту. В США - вона є способом боротьби з зайвою вагою та відчуженістю громадян [Мороз, 2019]. Заохочення містян обрати велосипед як засіб пересування може набувати ефективності в результаті впровадження різноманітних способів позитивної дискримінації, наприклад, введення особливих правил дорожнього руху та роботи світлофорів, де перевагу мають саме велосипедисти (місто Копенгаген, Данія) [Кордон, 2019].

"Велодоріжки — символ демократії. Це означає, що громадянин, який їде на велосипеді за 30 доларів, так само важливий, як і громадянин, що їде на машині за 30 000 доларів"

Енріке Пеньялоса

Імплементація велокультури в українських містах відбувається нерівномірно та безсистемно, має певні перешкоди практичної реалізації. Це стосується недостатньої розгалуженості велодоріжок та відсутності мережі їх цілісного маршруту поєднання. Щоправда, останніми роками зусиллями міської влади столиці України це питання було піднято у включенні проєкту велосипедної культури до законопроектів в т.ч. з розбудовою велопарковок та означення статусу велосипедиста як суб'єкта міського співжиття та руху (такий статус, зокрема, підкреслено у назві відомого пішохідно-велосипедного мосту через Володимирський узвіз у Києві).

Менше з тим, неврахування соціологічної складової у рішеннях міської адміністрації дається взнаки. Так, при формуванні включення проєкту велосипедної культури необхідно враховувати такі значущі соціальні аспекти, що можуть становити перешкоду якісному впровадженню окреслених соціальних технологій (див. Табл. 2):

Проблеми, наслідки та можливості подолання різних аспектів впровадження велосипедної культури

проблема	наслідок	можливість подолання
Економічне становище містян та відсутність обліку велосипедів в Україні	неможливість регулювання крадіжок	корисним у подоланні даної проблеми може стати досвід Японії, де кожен велосипед має свій реєстраційний номер з позначенням власника транспортного засобу
Низький соціальний статус велосипедиста, стереотипні уявлення щодо особи на велосипеді	небажання містян користуватися даним засобом пересування	Соціальна реклама з метою заохочення велокультури. Сприяння формуванню нових постматеріалістичних цінностей (за термінологією Р.Інглхардта), серед яких - орієнтація на еко-спосіб життя, відсутність снобізму, демонстраційного споживання та ін..
Фіксація вищого соціального статусу особи як прихована функція приватного авто. Автомобіль як індикатор престижу, атрибут маскулінності	Снобізм, небажання користуватися велосипедом особам з вираженою культурою зовнішньої демонстрації статусних позицій	Соціальна реклама, соціальні проєкти, спрямовані на боротьбу з усталеними стереотипами
Відсутність прав, обов'язків, чітко прописаного статусу велосипедиста як на рівні законодавства, такі і на рівні загального інформування різних категорій населення	Страх містян користуватися даним засобом пересування, адже це небезпечно.	Підхід до означеної проблеми комплексно - формування чітко сформованого образу велосипедиста як повноцінного учасника руху у міському просторі
Відсутність комплексних безпечних веломаршрутів, що поєднували б різні райони міст	Небажання користуватись велосипедом, адже це непрактично, небезпечно і незручно.	Підхід до означеної проблеми комплексно. Використання досвіду впровадження міських веломаршрутів, наприклад, Австрією, Данією чи Нідерландами

Розглянемо представлені положення у таблиці більш ґрунтовно. Так, з соціологічного куту зору автомобіль - не просто засіб пересування, а символ, асоціація. Чого саме - залежить від ціннісних орієнтацій різних соціальних груп. У традиційних суспільствах з яскраво вираженими “кордонами” гендерних ролей приватне авто фіксує соціальний статус та є неодмінною характеристикою маскулінності. Тож відмова від авто на користь громадського транспорту є фактично неможливою, адже тут мова йде не про зміну пріоритетів, а, вочевидь, про руйнування власної ідентичності та картини світу. Боротьба ж зі стереотипами на кшталт "автомобіль - атрибут справжнього чоловіка" є загалом можливою, проте довготривалою справою, ефективною за умов як державного сприяння, так і практичного втілення низки соціальних технологій, спрямованих у різних напрямках (не лише до очевидних й малоефективних (на кшталт, “просвітлення” дорослого населення)). Так, у процесі виховання хлопчика типовою та найбільш поширеною іграшкою виступає саме модель автомобіля. Саме такі процеси імплементовані у етапи первинної соціалізації. Вони створюють перші підвалини атрибутивності тих чи інших об'єктів та стійкі асоціації щодо того, що автомобіль виступає зовнішньою неодмінною ознакою успішного та "справжнього" чоловіка.

Ще століття тому велосипеди в Україні свідчили про високий статус та вважалися розкішшю, адже придбати їх могли лише найбагатші люди міст. Сьогодні ж велосипедисти більшою мірою асоціюються з малозабезпеченими категоріями населення (молоддю та особами пенсійного віку, а в кращому разі - з вузькою категорією спортсменів), що не сприяє загальному поширенню користування населенням велосипедами у повсякденних справах. Значною мірою в Україні унеможлиблює масове користування велосипедами і суттєва небезпека такого способу пересування у великих містах - для водіїв такого транспорту не вистачає достатнього фізичного простору, відведеного суто для них як окремої категорії (велодоріжок). Додаткова проблема -

відсутність культури, необхідного знання та навичок ефективної взаємодії з даним суб'єктом міського трафіку водіїв автомобілів, які фактично не сприймають даний засіб пересування як повноцінний.

Така ставлення підкріплене й юридичними нормами, адже у правилах дорожнього руху України⁷ позначено лише невеликий за обсягом розділ “Вимоги до велосипедистів”, де окрім інших вимог йде мова про фактично підпорядкування велотранспорту автомобільному. Тож у великому місті керувати велосипедом означає потенційно наражатися на декілька вимірів дискримінації водночас. Це економічний, а також вимір другорядності учасника дорожнього руху. То ж там, де відсутні велодоріжки, велосипедист змушений “позичати” простір у інших власників - тротуар у пішоходів чи смуги на проїзній частині у автомобілей. І там, і там - ти незручний та небажаний гість, що до того ж перебуває у небезпеці, адже статистика кількості постраждалих на проїзній частині велосипедистів є невтішною. Соціальні акції "Досить нас вбивати!", символом яких є білий велосипед (інколи - дитячий), уособлення смерті велосипедиста на дорозі у ДТП, є виразним свідченням подібної проблеми у суспільстві.

Останніми роками на вулицях європейських міст з'явилися нові види електротранспорту, зокрема сервіси з надання у короткотривалу оренду *елетросамокатів*. На цьому прикладі досить наочно зрозуміло, який тривалий час проходить з моменту активного користування цим засобом пересування громадськістю до фіксації чіткого статусу користувачів електросамокатів як учасників дорожнього руху. Так, й по сьогодні не розроблено жодних правил, які б регулювали рух даного виду транспорту попри численні скарги пішоходів та деякі дорожньо-транспортні пригоди за участі водіїв самокатів. Це демонструє слабкість та запізню реакцію влади щодо появи нових викликів та нових суб'єктів міського життя, а також номінальний характер проєктів з впровадження демократичних видів

⁷ <http://pdd.com.ua/6/>

транспорту. Так, регулярні флешмоби на кшталт "Велосипедом на роботу", велопробіги та демонстративне користування велотранспортом представниками політичних структур під пильним прицілом журналістських камер мають одиничний та показовий характер.

Впровадження велоінфраструктури, зокрема у Києві, не носить комплексний характер, адже встановлення велодоріжок відбувається локально, без прив'язки до проєкту створення загальної мережі доріжок, яка б охоплювала усі райони міста. Велодоріжки встановлено локально, там де на це знайшлось місце. Жодних зусиль міської влади не було спрямовано на формування відповідної велокультури, що провокує конфлікти між представниками різних міських спільнот (наприклад, на велодоріжках Оболонської набережної міста Києва наявні численні непорозуміння між велосипедистами та пішоходами, які просто неінформовані щодо правил прогулянок в даному місці та рухаються чужою смугою). Не зникає також і проблема захисту майна містян, крадіжки велосипедів є численними. Так, в 2018 році створені велопрокати в Києві були частково зачинені саме через випадки регулярних крадіжок. Попри усі складнощі, зокрема й епідемії коронавірусу, у 2020 році досить успішним для міста Києва виявився проєкт байкшерінгу Bikenow⁸. Промовистим є повідомлення компанії від 10 листопада 2022 року: “Ми вимушені закрити район Троєщина! У цьому районі найбільше крадуть та ламають наш транспорт, тому ми вимушені закрити цю зону для пересування та паркування велосипедів” (див. Рис. 14).

⁸ <https://budprokat.kiev.ua/ua/budprocat-i-bikenow-istoriya-sozdaniya-bikenow-bikeshering-kiev.html>



Експертуванням міського громадського транспорту в Україні серед інших займається некомерційна організація Cedoss. Так, директор компанії Іван Вербицький представив свої уявлення щодо сучасної та ефективної моделі функціонування міського транспорту в Україні, керуючись досвідом розвинених європейських країн.

Позиції, представлені автором, позначено нижче у формі трьох головних критеріїв:

- *Гуманітарна орієнтація та сталий розвиток*
- *Економічна життєздатність та ефективність*
- *Соціальне благополуччя [Урбаністика: сучасне місто. Онлайн курс на платформі Prometheus, 2015].*

Презентована низка вимог до якісної транспортної системи, серед яких такі [Урбаністика: сучасне місто. Онлайн курс на платформі Prometheus, 2015]:

- Сполучення усіх районів;
- Доступність для всіх груп населення;
- Доступ до терміналів дальнього сполучення;
- Достатня провізна здатність;
- Задовільні якісні характеристики;
- Розумні затрати та справедливі тарифи;
- Ефективне перевезення товарів містом;
- Поєднання з орієнтованим на людей міським середовищем;
- Стимулювання формування бажаних форм і напрямків міської забудови;
- Мінімально можливі негативні зовнішні ефекти.

З обґрунтуванням змісту даних критеріїв можна ознайомитись, переглянувши лекції та презентації автора, представлені в межах безкоштовного онлайн курсу на платформі Prometheus “Урбаністика: сучасне місто”. Однак у стислому вигляді основні ідеї відображено у думці про те, що транспорт (як і інші системи в межах простору міста) повинен функціонувати для людей, тобто бути комфортним, естетичним, прогнозованим щодо графіку руху, швидким та надійним, а також мати високий рівень проїзної здатності. Пасажир не повинен “відмучитись” у дорозі, йому повинно бути зручно.

Сучасні соціологи доводять, що в демократичних суспільствах акцент розвитку здійснено на максимальне залучення містян користуватися системою громадського транспорту, а не приватними авто. Це має комплексний конструктивний ефект на функціонування міста. Як результат,

вирішується проблема з заторами, підтримується екологія, транспорт врешті решт перетворюється на "артерії міста", а не чинник його колапсу. "Чим більше людей користується громадським транспортом - тим менше автомобілів на дорогах, менше заторів і менше потреби витрачати кошти на розширення доріг і будівництво нових розв'язок. Більша пасажиромісткість громадського транспорту означає, що витрати на його розвиток і експлуатацію дозволяють забезпечити перевезення більшої кількості людей, ніж витрати на розвиток і експлуатацію автомобільної інфраструктури. Єдиним шляхом вирішення проблеми заторів у місті є створення системи якісного, надійного і доступного громадського транспорту" [Вербицький, 2021].

Тож основну ідею урбанізму, яка б стисло висвітлювала позицію щодо стратегій розвитку громадського транспорту можна виразити так. *Стимулюємо людей користуватись громадським транспортом, нехай це буде у рази більш зручно, аніж користування приватним авто.* Власне, досвід європейських країн засвідчує, що реалізація даного проєкту цілком реальна. Зробити переїзди у авто некомфортними можуть як зовнішні санкції (зокрема, встановлення платні за користування благами, необхідними для водіїв), так і узаконення системи заохочень та переваг користування громадським транспортом. Справді, якщо містянин буде впевнений, що саме громадський транспорт доведе його до місця призначення швидше, дешевше, надасть відчуття впевненості щодо графіку за рухом, а також забезпечить додатковими благами (на кшталт, кондиціонеру або wi-fi мережі), громадський транспорт цілком може постати у ролі повноцінного конкурента автомобілю для деяких категорій середнього класу.

Розглянемо можливості застосування даних експертних критеріїв на основі практичного експертування щодо питань розвитку громадського транспорту на прикладі транспортної системи міста Києва. Далі подається низка змодельованих питань (вигаданих) та пропозиції відповідей на них.

Ω *Після проведення фокус-групового інтерв'ю водіїв приватних авто міста Києва, було виявлено, що ключовим аргументом їх небажання користуватись громадським транспортом був фінансовий аспект, а саме, за словами одного з опитаних "в машину я сів і поїхав, нічого не плачу, це більш вигідно...". Як дану інформацію можна використати при реструктуруванні транспортної політики Києва?*

Відчуття “нічого не плачу” - це ілюзія. Воно обумовлене нерегулярною потребою заправляти автомобіль паливом, проходити техогляд тощо. Це, так би мовити, маркетингова пастка, при потраплянні у яку досить складно розрахувати вартість однієї поїздки (яка за підрахунками, звичайно ж, значно перевищує користування громадським транспортом). Окрім того, відсутня необхідність щоразу діставати з гаманця кошти і проводити акт їх “віддавання”, наявні “приховані” неочевидні витрати (неплановий ремонт, купівля аксесуарів, платне нетривале паркування, сплата штрафів тощо). У більшості випадків вигода користування громадським транспортом беззаперечна. Завдання ж - цю вигоду представити у очевидній для водіїв формі у комплексі з іншими перевагами. Знову ж таки, соціальні програми з інформування населення, де у прозорій та зрозумілій формі буде подано обґрунтування тарифів та представлення зручності користування місячним та річним проїзним з розрахунком вартості одиначної поїздки може виступати одним з варіантів реалізації даного завдання. Інша ідея - проведення акцій з гаслами на кшталт “Обміняй кермо на знижку, врятуй довкілля!”, в межах якої водіям можна було б запропонувати отримати знижку на купівлю проїзного/квитка після демонстрації техпаспорту транспортного засобу.

Водії приватних автомобілей - представники різних соціальних класів з різними ціннісними орієнтаціями, тому й звертатися до них необхідно у різний спосіб. Для тих, хто не зацікавиться екологічними питаннями та не спокуситься знижками, дієвими можуть виявитись зовсім інші стимули зміни

транспортних атитюдів. Зокрема, апеляція до користування безлімітним Інтернетом у транспорті та можливість не витратити час дарма за кермом. Звичайно, вихід на подібне розуміння віяла ціннісних орієнтацій можливий після проведення соціологічних досліджень з цієї тематики.

Ω Після проведення фокус-групового інтерв'ю водіїв приватних автомобілей було виявлено, що респонденти загалом не проти користуватися громадським транспортом, однак не бажають цього робити, оскільки "це затратно по часу...їхати на маршрутках довго і ніколи не можна розрахувати точний час прибуття". Які заходи щодо покращення транспортної політики Ви б запропонували?

Справді, психологічний комфорт можливості прогнозувати час прибуття до бажаної просторової точки - важливий елемент забезпечення ефективності транспортної системи. Знову ж таки, відповідь на дане питання не потрібно вигадувати, адже в досвіді європейських розвинених держав критерій прогнозованості руху транспорту було забезпечено його *пріоритетністю*. Так, мова може йти й про окремі крайні праві смуги руху "лише для громадського" транспорту, й примат доступу до певних громадських зон паркування, й роботу світлофорів та знаків дорожнього руху на користь міських засобів громадського руху. Власне, засоби реалізації подібного критерію різноманітні, головне створити чітку ієрархію зручності руху різних суб'єктів міського пересування, де приватне авто знаходиться на останньому місці з відповідною системою привілеїв та санкцій.

Ω Після проведення фокус-групового інтерв'ю водіїв приватних автомобілей було виявлено, що респонденти за жодних обставин не "покинуть" автомобілі. За словами одного з учасників "чоловік без власної автівки не чоловік". Які заходи щодо покращення транспортної політики ви б запропонували?

Вочевидь, можна припустити, що мова йде про наявність стійкого соціального стереотипу щодо автомобіля як ознаки маскулінності. Ситуація складна, проте не безнадійна. Складність полягає перш за все у самій сутності соціальних стереотипів, які закладаються на етапах ранньої соціалізації і досить складно коригуються згодом у процесі дорослішання. Стереотипи є стійкими, дуже складно піддаються змінам, оскільки є елементом групового світогляду та солідарності. Руйнування стереотипу - це не просто про зміну думки чи позиції людини, це стосується її зв'язку та ідентифікації з групою, місцем у суспільстві. Тож для психіки особи відмова від попередніх усталених позицій є однозначно болючою. Особливого місця серед різних типологій стереотипів займають гендерні стереотипи як узагальнені розуміння образів та функцій чоловіків та жінок. Частково стереотипи є корисними (конструктивними) для суспільства, вони сприяють збереженню його цілісності, запобігають конфліктам. Проте ця конструктивність зменшується у разі втрати стереотипом актуальності, невідповідності запитам часу. В цьому разі вони не містять користі, зберігаючи у своїх постулатах приписи та забобони. З такими гендерними стереотипами (чи вже більш коректно сказати - “упередженнями”) однозначно потрібно боротися.

На сьогодні відповідні проєкти у сфері гендерних студій набувають все більш і більш виразних форм щодо можливостей реалізації. В рамках гендерної політики держави та спектру соціальних заходів, спрямованих на боротьбу з даним застарілим стереотипом, розроблено низку стратегій. Відтак, першим кроком щодо пропонованих заходів є консультації з гендерної експертизи.

Ω Під час пандемії COVID-19 як результат побоювання за власне здоров'я люди масово відмовляються від користування громадським транспортом, віддаючи перевагу приватним авто, таксі та ін. Як результат - це

спричинило транспортний колапс у Києві, 3-4 годинні затори зранку та ввечері. Які б заходи Ви запропонували задля того, щоб уникнути транспортного колапсу?

Відповідь на дане питання може бути обґрунтована за допомогою соціологічного поняття “аномії”, що характеризує деякі етапи українського суспільства в період 2020-2022 років. Тож аномія - стан суспільства чи особистого ставлення індивідів до нього, який має слабкий консенсус, нестачу віри в цінності або цілі, для якого характерна втрата ефективності нормативних і моральних меж, що регулюють колективне (а відтак і індивідуальне) життя. В момент, коли у суспільстві виникає "злам", ми можемо говорити в першу чергу про неспроможність попередніх моделей поведінки та рольових ансамблей були реалізованими. Тож людина опиняється у стані, коли усі ефекти соціалізації та адаптації втрачають частково або повністю свою ефективність. Втрачається не лише можливість контролю майбутнього, яка сама по собі є ілюзорною, а насамперед випробувані моделі реакцій на повсякденні обставини.

Це стан, коли старі соціальні норми вже не працюють, а нові ще не освоєні ("конфлікт норм"), або їх взагалі іще немає (соціально значущі сфери життєдіяльності залишаються не врегульованими, виникає так званий "нормативний вакуум"). Особливої ваги навіть й за окреслених умов набувають радикальні виклики революційного характеру, що стимулюють не просто порушення, а "зрив" та тотальне руйнування суспільства як системи норм, очікувань, можливостей взаємного контролю індивідів та репродукції їх цінностей. Такими зривами аномічного характеру виступають раптові, відносно неочікувані та масштабні за ефектами впливу прецеденти війни, громадянських революцій, екологічних катаклізм, пандемій та ін. Це ситуація коли, світ, який ми знали та любили за його зрозумілість гине назавжди. Постає питання - що ми маємо натомість. Аномія - явище притаманне саме сучасності з її стимулами до надшвидких змін на противагу традиційності з її

плинністю, відсутністю відчуття часу та міжпоколінних відмінностей [Мороз, 2022a].

Аномічний стан, й зокрема його практичне втілення у даному окресленому прикладі порушує критерій соціального благополуччя, адже перебування у громадському транспорті небезпідставно асоціюється у населення з загрозою для здоров'я. Досить свіжим є досвід змін у роботі транспорту під час пандемії COVID-19 і низка неефективних рішень міських адміністрацій, адже страждали від них особи, які попри все розраховували на користування громадським транспортом для дислокації від місця проживання до роботи. Однак, хоч й проблемно та довготривало, все ж таки транспорт частково адаптувався до даних викликів пандемії. Це й використання санітайзерів, масок та респіраторів, й часте прибирання загальних приміщень, й регулярні провітрювання. Але все перелічене вище втрачає сенс з огляду на тотальну неосвіченість населення щодо питань гігієни та превентивних хворобам засобів. Чого однозначно бракувало та бракує й по сьогодні - це засобів протидії дезінформації та якісного експертного висвітлення усіх аспектів протидії епідеміям. Рівень інформаційної гігієни в Україні залишає бажати кращого. Тож бачимо суттєві можливості вирішення цієї соціальної проблеми й низки інших, розпочавши саме з цього. Побойовання є наслідком незнання, яке компенсується фейковими та ненадійними даними з сумнівних інтернет-джерел, підходом до інформування яких є акцент на емоційності, тролінгу, використання мови ворожнечі та, звичайно, клікбейті. Це чіпляє увагу на гачок страху більш “надійно”, аніж експертні дані, сухі, наповнені аргументацією наукового характеру та посиланням на дані статистики, беземоційні та, вочевидь, нецікаві широкій аудиторії. Справді, наука не балує нас сенсаціями. Однак, розвинене громадянське суспільство повинне бути інформаційно грамотним. Тож вирішення будь-яких соціальних викликів варто розпочати з підвищення рівня інформаційної грамотності, зокрема

інформування населення щодо надійних джерел інформації, посилення довіри до фахівців та експертів тощо.

Ситуація аномії та соціальних криз, попри увесь жах та безнадію, яку переживає населення, є часом можливостей для влади змінити установки та звички громадян у “вірний” бік. Тож якщо старі звички не працюють, як би боляче це не було для суспільства, так чи інакше необхідно призвичаюватись до нових. То чому б не створити ці “нові” звички більш конструктивними і кращими за попередні? Так, наприклад, транспорті колапси під час пандемії та повномасштабного вторгнення російської федерації цілком зручні для розвитку велосипедної культури. Певна категорія населення потребує переміщення на громадському транспорті на короткі дистанції (2-3 кілометри відстані значно зручніше подолати на велосипеді) і є фізично спроможною користуватись велосипедом. Саме тому державні програми з організації байкшерінгу у цей час цілком могли б бути не лише соціально, але й фінансово обґрунтованими.

Ω *Як можна оцінити новий проєкт підвищення тарифів у громадському транспорті міста Києва, представлений у 2021 році? Чи можна нові тарифи вважати обґрунтованими?*

З Проєктом розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) "Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху" можна ознайомитись за посиланням.⁹

9

https://kyivcity.gov.ua/publiczna_informatsiia_Tag_166122/proyekt_rozporyadzhennya_vikonavchogo_organu_kivsko_misko_radi_kivsko_misko_derzhavno_administratsi_pro_vstanovlennya_tarifiv_na_poslugi_z_perevezennya_pasazhiriv_i_vartosti_proznych_kvitekiv_u_miskomu_pasazhirskomu_transporti_yakiy_pratsyuje_u_zvichaynomu/?fbclid=IwAR08Y9svQAiozudpPLLkIfVpu0WAY06iEch2nAKvQ34ZiZeuIvBPY_N2whQ

Перш за все, варто зазначити, що громадський транспорт - некомерційний бізнес за визначенням. Саме тому випадки аргументування підвищення тарифів “збитковістю” роботи, наприклад, метрополітену представниками міської адміністрації можуть викликати подив у експертів. Цей подив обумовлено тим, що мета громадського транспорту - забезпечити гнучку логістику транспортних потоків та пасажироперевезення в межах усіх регіонів країни навіть й попри низький пасажиропотік і збитковість маршруту. Це елемент права на місто кожного громадянина. “Доступ до громадського транспорту розглядається не лише як послуга, але й право, забезпечення доступу до якого є функцією держави.... У більшості європейських міст громадський транспорт є дотаційним, а не самоокупним. Саме це є запорукою високої якості його роботи і вирішення транспортних проблем міста” [Урбаністика: сучасне місто. Онлайн курс на платформі Prometheus, 2015].

Так, стаття “У Японії заради школярки не закривають залізничну станцію”¹⁰ інформує про школярку, єдину пасажирку однієї зі станцій Камі-Шіратакі в окрузі Охотськ на півночі Хоккайдо, де майже ніхто не проживав і відповідно не користувався послугами залізниці. Потяг, однак, курсував до станції і назад заради дівчинки, якій необхідно було відвідувати школу. Говорити тут про надзвичайну людяність залізничників не зовсім вірно. Дівчинка як громадянка має право на користування громадським транспортом попри відсутній попит на переміщення інших пасажирів цими ділянками маршруту. Держава ж просто забезпечує доступ до цього права.

“Рішення підвищити вартість проїзду в КМДА пояснили інфляцією, ростом мінімальної зарплати, тарифами на електроенергію та подорожчанням пального” [Панченко, 2021]. Питання викликає сама аргументація відповідних підвищень - а саме її відсутність. Це твердження абстрактне, читачів не знайомлять з відповідними обрахунками, на основі

¹⁰ <https://life.pravda.com.ua/society/2016/01/10/206228/>

яких було здійснено висновок про потребу підвищення тарифів. Подібні питання, які безпосередньо стосуються благополуччя населення обов'язково повинні бути доповнені зовнішньою *незалежною* експертизою, зокрема й щодо обґрунтування пропонованої вартості проїзду.

За словами І.Вербицького “Єдине можливе рішення, яке допомогло б і транспортникам, і пасажирам - почати доплачувати за перевезення з бюджету міста. Наприклад, Львів ... переходить на європейську модель, яка передбачає, що і приватні маршрутки, і комунальні автобуси, тролейбуси та трамваї будуть отримувати з бюджету кошти за пройдений кілометр. При цьому всі кошти, які сплачують пасажир за проїзд, будуть надходити в бюджет міста. А різниця між зборами та витратами дотуватиметься з бюджету. Така модель застосовується в усіх країнах Європи. Місто бере на себе допомогу як пасажирам, які платять адекватну суму за проїзд, так і перевізникам, які не переймаються через те, що пасажирів стало менше” [Вербицький, 2021]. І все ж таки, чи буде це економічно вигідно для міського бюджету? Безумовно, так. Доступний транспорт буде приваблювати пасажирів, людина не буде зайвий раз думати, чи потрібно їй поїхати (чи краще пройтись пішки й зекономити), пасажиропотік збільшиться, відповідно місто отримає додаткові кошти. Як результат - усі зацікавлені суб'єкти з даного питання залишаються задоволеними.

З додатковими аргументами та міркуваннями українських експертів щодо даного питання можна ознайомитись тут [Вербицький, 2021; Мурін, 2021; Панченко, 2021; Стасюк, 2021].

Ω *Вартість проїзду в місті Києві все ж підвищили. Пасажири порахували, що користуватись транспортом з пересадками (наприклад, приміська електричка - метрополітен - маршрутне таксі) просто невигідно. Як результат, категорія власників приватних автомобілей, що чергувала його користування з пересуваннями громадським транспортом, починає*

користуватись автомобілем щоденно. Це приводить до заторів і посилення транспортного колапсу. Що б ви порадили змінити? (уявімо, що знизити ціну на проїзд немає можливості)

Попри усі аргументи зазначені вище, з плином часу збільшення вартості проїзду неминуче. Проте за якими соціальними критеріями це повинно бути здійснено? (Упустимо тут економічні розрахунки вартості, адже про це достатньо написано представниками відповідних галузей знання). Перш за все, підвищення повинно супроводжуватись розгалуженою системою альтернатив придбання проїзних квитків. Саме така система продажу працює на містян, адже у такому разі мешканці міста можуть придбати вигідний річний чи місячний варіант проїзного з комбінацією проїздів у необхідних зонах/частотою проїзду/фінансових можливостей та ін. Довготривалі абонементи повинні вабити і однозначно демонструвати можливість ясної неприхованої економії у порівнянні з купівлею одноразового квитка для проїзду. “Те рішення, яке озвучили, з точки зору міської політики, не має логіки. Такими рішеннями людей відштовхують від користування громадським транспортом. І не лише через вартість разового квитка, але й через те, що в нас довготривалі абонементи не несуть переваг, вони так само дорогі. Водночас за кордоном і в деяких українських містах (Житомир і Львів, наприклад) роблять акцент на тому, щоб прив’язати користувача послуг на довгострокову перспективу” [Панченко, 2021].

Також варто зазначити, що разова поїздка та вартість проїзду - різні аспекти, які не потрібно плутати. Разова поїздка (купівля квитка, що дозволяє здійснити мінімально можливий у даному просторі міста формат проїзду) не повинна коштувати вкрай дешево. Для мешканців міста прийнятними та ефективними повинні бути проїзні квитки, при чому не в універсальному форматі (один варіант для усіх містян), це повинна бути гнучка система можливостей обрання прийнятного варіанту для представників різних соціальних груп, яких у строкатому місті насправді дуже багато. Для цього

місто ділять на транспортні зони, логістично поєднують різні міські поїздки з можливостями пересадок (наприклад, розклад приміської електрички “підлаштовується” під рух інших видів транспорту), пропонують широкі альтернативи вибору комбінованих квитків (сімейного чи групового), або ж індивідуального формату. Автономність кожного з видів громадського транспорту - це нонсенс.

Варіант разової поїздки повинен лишатися зручним вибором фактично лише для туристів та гостей міста, які справді повинні приносити дотації у міський бюджет з огляду на туризм як галузь економіки. З містянами ситуація видається інакшою. По суті, пропоновані варіанти сплатити за проїзд в громадському транспорті повинні викликати “жах” у гостя міста (виглядати як розгорнута, широка та розгалужена мережа можливостей обрати зі значної кількості альтернатив, які потребують затрат часу для ознайомлення), проте бути зрозумілими, корисними та прийнятними для містян. Мешканець міста під час купівлі проїзного повинен мати відчуття задоволення від можливості обрати фінансово вигідну альтернативу саме для нього.

Ω У проєктуванні нового міста де б ви порадили розташувати залізничний вокзал та автовокзал?

Насправді відповідь на це питання може бути короткою - поруч. Проте обґрунтуємо та ілюструємо цю думку. Транспортні хаби (аеропорти, залізничні та авто- вокзали) повинні бути спроектовані у вузловому розташуванні одне від одного. Так, ефективним прикладом подібного розташування є автостанція у пішій доступності до залізничного вокзалу у місті Києві, що розташовані в центрі міста і є рівнозручними для різних категорій населення. Щоправда, дана логістична точка була розміщена зусиллями приватних перевізників, усі ж державні автовокзали розташовано

віддалено. Однак, зручне розташування транспортних хабів відносно одне одного не є повним вирішенням поставленого завдання.

Так, у Києві логістичним осередком не вистачає джерел інформування містян та гостей міста. Навіть на Вокзальній площі відсутні вказівники до найближчих автобусів, хоча таку інформацію цілком можна було б розташувати у потягах на QR-кодах з докладно описаними способами переміщення з одного до іншого транспортного вузла. Вважаємо, що залізничний вокзал - це обличчя міста, тож перше враження гостей міста та туристів багато у чому залежить від “привітності” та відкритості до надання необхідної актуальної інформації особам, які поки що знаходяться у статусі “чужих”, або аутгрупи по відношенню до містян. Так само зручними повинні бути й методи оплати за проїзд (наприклад, у громадському транспорті міста Вінниці наявні чотири різні способи оплати. Попри таку зручність, у транспорті й досі наявні оголошення з неактуальною інформацією, що вводить в оману гостей міста (див. Рис. 15)), але це вже питання, що потребує окремого розгляду.

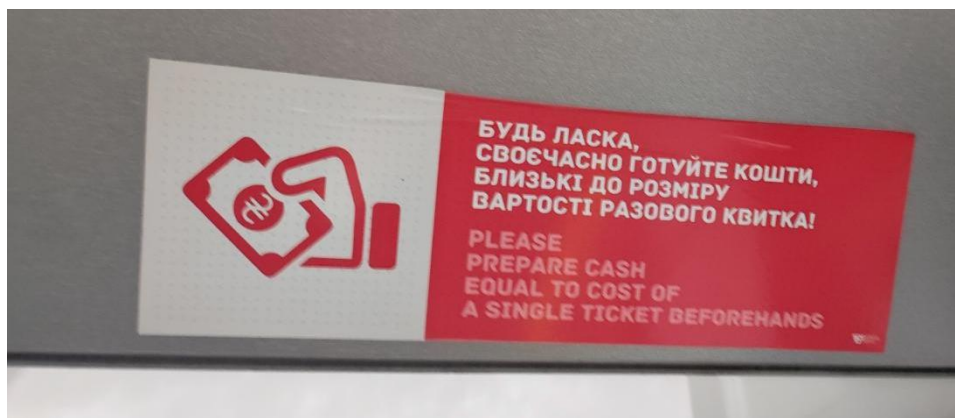


Рисунок 16 Оголошення у тролейбусі міста Вінниці. Фотографію зроблено у січні 2023 року, проте з 2021 року у місті відсутня можливість сплатити готівкою (cash) за проїзд

Важливим транспортним хабом також виступає й авіасполучення. З об'єктивних обставин аеропорти не можуть бути розміщені у центральних районах міста (хоча міжнародний аеропорт “Київ” імені Ігоря Сікорського є виключенням з даного правила, що може бути пояснено невеликим його

розміром), проте компенсує це - зручне та розгалужене для різних районів міста транспортне сполучення з можливістю прогнозування часу прибуття.

Ω Адміністрацією міста для покращення транспортної ситуації (зокрема, боротьби з заторами) було прийнято рішення побудувати додаткову систему доріг. Чи підтримали б Ви як експерт_ка це рішення?

Однозначно - ні. Відповідну помилку містобудування було здійснено століття тому архітекторами-модерністами, які акцент розвитку сучасних міст здійснили саме на примноженні автомагістралей. Вже й за часів реалізації даного проєкту провідні урбаністи того часу оцінювали дані процеси як деструктивні. Тож необхідно апелювати до досвідів ефективної реалізації транспортної політики європейськими країнами, де уникнення заторів вдалося подолати стимулювавши громадян користуватися велотранспортом та громадським транспортом. Додаткова система доріг - це примноження заторів у геометричній прогресії. Саме це доводить у своїй праці “Міста для людей” данський урбаніст Ян Гейл.

Ω Під час обговорення питань з транспортної політики в міській адміністрації лунає думка про те, що встановлення платних послуг (доріг, парковок) є дискримінацією щодо соціальної групи водіїв. Якою буде Ваша позиція як експерта_ки щодо даних аргументів?

Жодним чином не можна погодитись з даним аргументом. Варто апелювати до практичного досвіду, наприклад, Великобританії, де було здійснено окреслені заходи, які демонструють високу ефективність і стимулюють водіїв більш обачливо користуватися приватним автомобілем, який шкодить спільному довкіллю і функціонує за рахунок спільних ресурсів планети. Обґрунтовані тарифи не лише принесуть кошти у міський бюджет, вони призведуть до сепарації поїздок за ступенем важливості і стимулюють водіїв за нагоди збільшити частоту користування громадським транспортом.

Щодо гучного за емоційним навантаженням апелювання до терміну “дискримінація”, то варто обмежити його вжиток у науковій царині без належного на те обґрунтування прийнятності номінації феномена саме цим, а не іншим терміном. Не зважаючи на досить абстрактний характер інтерпретації терміну за законодавством України (“дискримінація - рішення, дії або бездіяльність, що спрямовані на обмеження або привілеї щодо окремої особи чи групи осіб за ознаками раси, кольору шкіри, політичних, релігійних та інших переконань, статі, віку, етнічного та соціального походження, сімейного та майнового стану, місця проживання, за мовними або іншими ознаками (далі - певні ознаки), якщо вони унеможлиблюють визнання і реалізацію на рівних підставах прав і свобод людини і громадянина” [Закон України Про засади запобігання та протидії дискримінації в Україні, 2012]), дані платні послуги не відповідають дискримінаційним характеристикам, адже користування приватним автомобілем вимагає витрат економічного, часового і організаційного ґатунку, про що інформована особа під час купівлі автомобіля, не вважаючи ці правила дискримінаційними.

Питання до самоконтролю

1. Процес зростання і розвитку приміської зони великих міст, переміщення населення з центральних районів міст до заміської зони - це...

- А) джентрифікація;
- Б) субурбанізація;
- В) сегрегація;
- Г) секуляризація.

2. Що з переліченого НЕ є ознакою зручного громадського транспорту?

- А) рух, який відбувається чітко за графіком та не чекає нікого з пасажирів;
- Б) фізична інтеграція (зручність пересадок);

В) пріоритетність громадського транспорту порівняно з приватним на дорогах;

Г) громадський транспорт повинен бути у руках виключно приватних перевізників.

3. Що з переліченого НЕ є критерієм якісної транспортної системи міста?

А) забезпечувати сполучення всіх районів, де є попит на транспортні послуги;

Б) бути доступною для всіх груп населення;

В) ефективно поєднуватися з орієнтованим на людей міським середовищем і людними вулицями, пристосованими до потреб житлових, ділових і торговельних зон, історичних об'єктів, пам'яток;

Г) розвивати приватний транспорт та можливість пересування містян на власних авто.

4. Вставте пропущені словосполучення: "метою транспортної політики міст має бути зменшення використання (1)..... та збільшення використання (2)....."

А) (1) - приватних автомобілів (2) - громадського транспорту;

Б) (1) - громадського транспорту (2) - приватних автомобілів;

В) (1) - тролейбусів та трамваїв (2) - маршрутних таксі.

5. У годину пік автобуси перевантажено, людей дуже багато, дехто вимушений їхати на сходах, на яких не передбачено перевезення пасажирів. Який з трьох основних критеріїв якісної транспортної системи за І.Вербицьким порушено?

А) гуманітарна орієнтація та сталий розвиток;

Б) економічна життєздатність та ефективність;

В) соціальне благополуччя;

Г) порушено усі три критерії водночас.

6. Що з переліченого НЕ є ефективною формою міської транспортної політики з скорочення кількості автомобілей на дорогах міста?

А) обмеження на в'їзд в певні зони, наприклад, історичні центри міст;

Б) платні дороги;

В) звуження смуг руху для приватного транспорту;

Г) встановлення зручних безкоштовних парковок.

7. Міська адміністрація аргументує майбутнє підвищення тарифів нерентабельністю громадського транспорту. Чи є цей аргумент достатнім для прийняття остаточного рішення щодо впровадження нової системи тарифів?

А) так, економічні обґрунтування вартості проїду є єдиним та основним фактором змін;

Б) ні, цього не достатньо. Більше того, вирішення проблеми “нерентабельності” у більшості випадків недоцільно здійснювати засобами підвищення тарифів.

8. Кількість велосипедистів у місті корелює з загальним рівнем демократії та ліберальних прав містян. Чи правильне це твердження?

А) правильне;

Б) неправильне.

Правильні відповіді: 1 Б; 2 Г; 3 Г; 4 А; 5 Г; 6 Г; 7 Б; 8 А.

Література

Основна

1. Вербицький І. Що не так з підвищенням вартості проїзду в Києві / Ігор Вербицький [Електронний ресурс], 2021. - Режим доступу до ресурсу: <https://cedos.org.ua/shho-ne-tak-z-pidvyshhennyam-vartosti-proyizdu-v-kyievi/>

2. Гераймович Л. Велосипед в місті: економічний ефект / Людмила Гераймович // Mistosite - українська урбаністична платформа. Проект аналітичного центру CEDOS. [Електронний ресурс], 2017. - Режим доступу до ресурсу <https://mistosite.org.ua/en/articles/velosyped-u-misti-ekonomichnyi-efekt>

3. Зог О. Сила - у пішоходах. Процвітають міста з маленькими вуличками і різномірними кварталами / Орест Зог // Texty [Електронний ресурс], 2016. -

Режим доступу до ресурсу:

https://texty.org.ua/articles/67335/Syla_u_pishohodah_Procvitajut_mista_z-67335/

4. Мальська М. Туризм у містах / Марта Мальська, Оксана Гаталяк. - К., Центр навчальної літератури, 2019. - 224 с., С. 128-144, 185-197.

5. Мобільність у містах. Міський транспорт // Урбаністика: сучасне місто. Онлайн курс на платформі Prometheus [Електронний ресурс] / Міжнародний фонд "Відродження", 2015 - Режим доступу до ресурсу: https://courses.prometheus.org.ua/courses/IRF/URBAN101/2015_T1/course/

6. Панченко О. Проїзд у громадському транспорті Києва хочуть підвищити до 20 грн. Чому це погана ідея / Олена Панченко [Електронний ресурс], 2021. - Режим доступу до ресурсу: <https://www.the-village.com.ua/village/city/transport/318977-transport-20-grn-2021-feature>

Додаткова

1. Денніс К. Після автомобілізму / Кінгслі Денніс, Джон Аррі. - Темпора, 2010. - 254 с.

2. Кордон В. Самые велосипедные страны мира / Вероника Кордон. - [Електронний ресурс]. Режим доступу до ресурсу: <https://www.unian.net/longrids/bicycle>

3. Садовніков О. Мобільність як реалія майбутнього існування міста / Садовніков О.К., Кочура Л.О. // Місто. Культура. Цивілізація: матеріали VI міжнар. наук.-теорет. конф., Харків, квітень 2016 р. - Харків, 2016. - С.46-49.

4. Стасюк І. Київ підвищує вартість проїзду в транспорті більш як удвічі. Проїзний на місяць коштуватиме майже 3000 гривень / Ірина Стасюк // Хмарочос [Електронний ресурс], 2021. - Режим доступу до ресурсу: <https://hmarochos.kiev.ua/2021/11/16/kyyiv-pidvyshhuye-vartist-proyizdu-v-transporti-bilsh-nizh-udvichi/>

5. Burova O. Gentrification, urbanization, suburbanization: à comparative analysis of the concepts / Olha Burova // Соціальні виміри суспільства. - 2018, Вип. 10 (21). - С. 370-377.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Боброва А. Що таке урбаністика? Коротка історія і шість визначень / Анастасія Боброва, Іван Вебрицький // Mistosite [Електронний ресурс], 2015.
- Режим доступу до ресурсу: <https://mistosite.org.ua/articles/shcho-take-urbanistyka-korotka-istoriia-i-shist-vyznachen>
2. Бодрийар Ж. Город и ненависть / Ж. Бодрийар; [пер. з франц. Б. Нарумов] // Логос. - 1997, № 9. - С. 107-116.
3. Бойко-Бойчук О. Світові тенденції розвитку міст: міжнародний досвід / О. Бойко-Бойчук [Електронний ресурс], 2007. - Режим доступу до ресурсу: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej6/txts/07 bovmmd.htm>
4. Вербицький І. Що не так з підвищенням вартості проїзду в Києві / Ігор Вербицький [Електронний ресурс], 2021. - Режим доступу до ресурсу: <https://cedos.org.ua/shho-ne-tak-z-pidvyshhennyam-vartosti-proyizdu-v-kyyyevi/>
5. Ганжа Т. Книжки замість асфальту. Чому книжковий ринок на Петрівці кращий за ТРЦ / Тетяна Ганжа, Марія Петренко // Commons [Електронний ресурс], 2021. - Режим доступу до ресурсу: <https://commons.com.ua/en/knizhki-zamist-asfaltu-chomu-knizhkovij-rinok-na-petrivci-krashij-za-trc/>
6. Гарві Д. Бунтівні міста. Від права на місто до міської революції / Девід Гарві. — К.: Медуза, 2021а.
7. Гарві Д. “Бунтівні міста”: уривок з книги / Девід Гарві [Електронний ресурс], 2021б. - Режим доступу до ресурсу: <https://mistosite.org.ua/articles/buntivni-mista-devid-harvi-uryvok-z-knyzhky?locale=uk>
8. Гарві Д. Право на місто / Девід Гарві // Журнал соціальної критики “Спільне”. - 2010, № 2. - С. 8-17.
9. Гел Й. Міста для людей / Йен Гейл. - Київ, Основи, 2015. - 304 с.

10. Геоісторія міського простору // Урбаністика: сучасне місто. Онлайн курс на платформі Prometheus [Електронний ресурс] / Міжнародний фонд "Відродження", 2015 - Режим доступу до ресурсу: https://courses.prometheus.org.ua/courses/IRF/URBAN101/2015_T1/course/
11. Гераймович Л. Велосипед в місті: економічний ефект / Людмила Гераймович // Mistosite - українська урбаністична платформа. Проект аналітичного центру CEDOS. [Електронний ресурс], 2017. - Режим доступу до ресурсу <https://mistosite.org.ua/en/articles/velosyped-u-misti-ekonomichnyi-efekt>
12. Горохов М. Як Ле Корбюзьє змусив усіх ненавидіти сучасну архітектуру / М.Горохов [Електронний ресурс], 2022 - Режим доступу до ресурсу: https://birdinflight.com/uk/pochemu_eto_shedevr-uk/20220218-le-corbusier.html
13. Джейкобс Дж. Смерть і життя великих американських міст: уривок з книги / Джейн Джейкобс [Електронний ресурс], 2021. - Режим доступу до ресурсу: <https://mistosite.org.ua/ru/articles/smert-i-zhyttia-velykykh-amerykanskykh-mist-dzhein-dzheikobs-uryvok-z-knyhy>
14. Джейкобс Дж. Смерть і життя великих американських міст / Джейн Джейкобс. - Київ: КЕНЕКШЕНС, 2021.
15. Закон про місцеве самоврядування [Електронний ресурс]. - Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text>
16. Закон України Про засади запобігання та протидії дискримінації в Україні [Електронний ресурс], 2012. - Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5207-17#Text>
17. Зог О. Сила - у пішоходах. Процвітають міста з маленькими вуличками і різномірними кварталами / Орест Зог // Texty [Електронний ресурс], 2016. - Режим доступу до ресурсу: https://texty.org.ua/articles/67335/Syla_u_pishohodah_Procvitajut_mista_z-67335/

18. Київ уперше потрапив до міжнародного рейтингу Global cities: нові пріоритети для нового світу // Офіційний Портал Києва. Київська міська рада [Електронний ресурс]. - Режим доступу до ресурсу:

https://kyivcity.gov.ua/news/kiv_upershe_potrapiv_do_mizhnarodnogo_reytingu_Global_cities_novi_prioriteti_dlya_novogo_svitu/

19. Козлова І. В. Право на місто в сучасних українських реаліях: актори та шляхи реалізації (на прикладі м. Львова) / І. В. Козлова // Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія : Соціологічні дослідження сучасного суспільства: методологія, теорія, методи. - 2016, Вип. 37. - С. 72-78.

20. Кордон В. Самые велосипедные страны мира / Вероника Кордон. - [Електронний ресурс], 2019. - Режим доступу до ресурсу: <https://www.unian.net/longrids/bicycle>

21. Куліш П. Хутірська філософія і відділена од світу поезія / Пантелеймон куліш // Хроніка'2000. - № 2 (4) -5 (7).

22. Лівін М. 10 причин, чому міста роблять нас нещасними, з нової книги Річарда Флориди / Марк Лівін [Електронний ресурс], 2019. - Режим доступу до ресурсу: <https://www.the-village.com.ua/village/knowledge/book-of-the-week/286033-10-prichin-chomu-mista-roblyat-nas-neschasnimi-z-novoyi-knigi-richarda-floridi>

23. Ляшева А. “Бунтівні міста” Девіда Гарві: передмова до українського видання / Альона Ляшева [Електронний ресурс], 2021. - Режим доступу до ресурсу: <https://commons.com.ua/ru/buntivni-mista-devida-garvi-peredmov-a-do-ukrayinskogo-vidannya/>

24. Малес Л. Поділ простору і громади за віссю центр-периферія у великому місті / Людмила Малес // Анатомія міста: Київ. Урбаністичні студії. — Київ: Смолоскип, 2012. — 195 с, С.108-113.

25. Мамфорд Л. Що таке місто / Льюїс Мамфорд // Анатомія міста: Київ. Урбаністичні студії. - Київ: Смолоскип, 2012. - 195 с, С. 10-15.

26. Мамфорд Л. Механический ритм жизни / Льюїс Мамфорд // Иностранная литература. - 1966, № 1. - С. 239 - 240.
27. Мій будинок - моя фортеця: Чи могла сучасна архітектура виникнути через ментальні розлади [Електронний ресурс], 2021. - Режим доступу до ресурсу: <https://birdinflight.com/uk/architectura-uk/20210607-mental-disorders-in-modern-architecture.html>
28. Міхно Н. Міська vs регіональна ідентичність: до питання характеру формування/актуалізації/протиставлення в умовах сучасного українського суспільства / Наталя Міхно // International Journal of Innovative Technologies in Social Science. - 2020, №2(23). - С. 57-61.
29. Мобільність у містах. Міський транспорт // Урбаністика: сучасне місто. Онлайн курс на платформі Prometheus [Електронний ресурс] / Міжнародний фонд "Відродження", 2015 - Режим доступу до ресурсу: https://courses.prometheus.org.ua/courses/IRF/URBAN101/2015_T1/course/
30. Мороз Є. Антиурбанізм як напрямок суспільної модернізації в Україні (на основі аналізу робіт П.Куліша) / Євгенія Мороз // Проблеми розвитку соціологічної теорії: матеріали XV Міжнар.наук.-практичної конференції "Модернізація суспільства та соціальні технології (CDST)", Київ: Логос, 2018а. - С. 108-110.
31. Мороз Є.О. До проблеми соціологічного осмислення перешкод трансформацій простору міста Києва крізь призму концепції Яна Гейла / Євгенія Мороз // Актуальні проблеми соціології, психології. Педагогіки. Соціологічні науки. - 2018б, Том 3. (38-39). - С. 46-53.
32. Мороз Є. Евристичний потенціал концепту "аномія" для дослідження суспільних трансформацій сучасності / Євгенія Мороз // Сучасні аспекти модернізації науки: стан, проблеми, тенденції розвитку: матеріали XXII Міжнародної науково-практичної конференції. - ГО "ВАДНД", 2022а. - С.502-508.

33. Мороз Є.О. Життя у великому місті як чинник формування ідентичностей (на прикладі міста Київ) / Євгенія Мороз // Проблеми розвитку соціологічної теорії: Суспільство та держава: 30 років незалежності України. Матеріали XVIII Міжнародної науково-практичної конференції. - К.: "Наукова столиця", 2022б. - С.115-116.
34. Мороз Є. Можливості втілення моделі "міста для людей" Яна Гейла у процесі проектування соціального простору міст України / Євгенія Мороз // Проблеми розвитку соціологічної теорії: Спільноти: суспільна уява і практики конструювання. Матеріали XVI Міжнар. наук.-практ. конф. "Проблеми розвитку соціологічної теорії: Спільноти: суспільна уява і практики конструювання", 18- 19 квітня 2019 р., (м. Київ). - К.: Логос, 2019. - С.35-38.
35. Мороз Є.О. Образ міста в теоретико-методологічній перспективі суспільствознавства ХХІ століття [Електронний ресурс] / Є. О. Мороз, С. В. Павлишин // Матеріали XLVII науково-технічної конференції підрозділів ВНТУ, Вінниця, 2018в. - Режим доступу до ресурсу: <https://conferences.vntu.edu.ua/index.php/all-fm/all-fm2018/paper/view/5240>.
36. Мороз Є.О. Соціальна пам'ять та соціальна травма як механізми реконструкції подій минулого / Євгенія Мороз // Матеріали конференції "XLIX Науково-технічна конференція підрозділів Вінницького національного технічного університету (2020)" [Електронний ресурс]. - Вінниця, 2020а. Режим доступу до ресурсу: <https://conferences.vntu.edu.ua/index.php/allvntu/index/pages/view/view/zbirn2020>
37. Мороз Є. О. Соціальні взаємодії в межах сільських груп: конструктивні аспекти збереження цілісності / Євгенія Мороз // Сучасне українське село: соціальні та економічні виклики. Матеріали I Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті Валентина Івановича Тарасенка 17-18 вересня 2020. - Харків, 2020б. - С.43-45.

38. Мусієздов О. Міська ідентичність у (пост)сучасному українському місті (приклад Харкова та Львова) / Олександр Мусієздов // Соціологія: теорія, методи, маркетинг. - 2016, № 3. - С. 94-111.
39. Нагорняк Т. Міста як бренди за умов глобалізації [Електронний ресурс] / Т.Л.Нагорняк // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Філософія. Політологія. - 2013, Вип. 1. - С. 40-43.
40. Панченко О. Проїзд у громадському транспорті Києва хочуть підвищити до 20 грн. Чому це погана ідея / Олена Панченко [Електронний ресурс], 2021. - Режим доступу до ресурсу: <https://www.the-village.com.ua/village/city/transport/318977-transport-20-grn-2021-feature>
41. Пряхін Є.В. Кишенькові крадіжки: криміналістична характеристика / Є.В.Пряхін // Науковий вісник Львівського національного університету внутрішніх справ. Серія юридична. - 2012, №1. - С. 341-349.
42. Отріщенко Н. Мама урбаністики: історія Джейн Джейкобс / Наталя Отріщенко // Mistosite [Електронний ресурс], 2019. - Режим доступу до ресурсу: <https://mistosite.org.ua/articles/mama-urbanistyky-istoriia-dzhein-dzheikobs?locale=uk>
43. Саліженко Ю. Поради для міста: Ян Гейл / Ю.Саліженко [Електронний ресурс], 2014. - Режим доступу до ресурсу: <https://platfor.ma/magazine/text-sq/pb/jan-gehl/>
44. Салій Ю. Історія будівлі театру на Подолі / Юлія Салій // Хмарочос [Електронний ресурс], 2017. - Режим доступу до ресурсу: <https://hmarochos.kiev.ua/2017/11/27/istoriya-budivli-teatru-na-podoli/>
45. Середа В. “Львів’янин” - окрема ідентичність чи просто прописка? / Середа В.В, Судин Д.Ю. // Вісник Харківського національного університету імені В.Н.Каразіна. - 2008, № 795. - С. 94-98.
46. Скавронська І. Світові й глобальні міста: подібності та відмінності / І.Скавронська // Економіка. - 2014, № 4. - С.61-65.

47. Соціологія міста: навчальний посібник / [Л. В. Малес, В. В. Середа, М. О. Соболевська, Ю. Г. Сорока та ін.]; за заг. ред. О. К. Міхеєвої. - Донецьк: вид-во "Ноулідж", 2010. - 464 с.
48. Стасюк І. Бути у місті не лише споживаючи: про що книга "Бунтівні міста" Девіда Гарві? / Ірина Стасюк // Хмарочос [Електронний ресурс], 2021. - Режим доступу до ресурсу: <https://hmarochos.kiev.ua/2021/04/02/buty-u-misti-ne-lyshe-spozhyvayuchy-pro-shho-knyga-buntivni-mista-devida-garvi/>
49. Стасюк І. Київ підвищує вартість проїзду в транспорті більш як удвічі / Ірина Стасюк // Хмарочос [Електронний ресурс], 2021. - Режим доступу до ресурсу: <https://hmarochos.kiev.ua/2021/11/16/kyiv-pidvyshhuje-vartist-proyizdu-v-transporti-bilsh-nizh-udvichi/>
50. Урбаністика: сучасне місто. Онлайн курс на платформі Prometheus [Електронний ресурс] / Міжнародний фонд "Відродження", 2015 - Режим доступу до ресурсу: https://courses.prometheus.org.ua/courses/IRF/URBAN101/2015_T1/course/
51. Цибрівський Р. Джейн Джейкобз: не зважаючи ні на що, вона продовжувала / Ромен Цибрівський // Урбанізм і Фемінізм. Урбаністичні Студії IV. - К.:Всесвіт, 2018. - 226 с., С. 72-88.
52. Флорида Р. Криза урбанізму. Чому міста роблять нас нещасними / Річард Флорида. - К., Наш Формат, 2019. - 320 с., С. 79-120.
53. Червоник О. В очікуванні "прориву": "Театр на Подолі" як провісник нової архітектури Києва / О.Червоник // Хмарочос [Електронний ресурс], 2016. - Режим доступу до ресурсу: <https://hmarochos.kiev.ua/2016/12/07/v-ochikuvanni-prorivu-teatr-na-podoli-yak-provisnik-novoyi-arhitekturi-kiyeva/>
54. Чижевський Д. Пантелеймон Куліш / Д.Чижевський // Історія філософії України. Хрестоматія: Навч. пос. / Упорядники М.Ф.Тарасенко, М.Ю.Русин, А.К.Бичко. - К.: Либідь, 1993. - С. 322-326.
55. Франко І. Що таке поступ? / Іван Франко // Зібрання творів у 50 т. Том 45. - Київ: Наукова думка, 1986. - С.312-313.

56. Якуніна Д. І все будуй добре: поради знаменитого урбаніста Йена Гейла для відбудови України / Д.Якуніна [Електронний ресурс], 2022. - Режим доступу до ресурсу: <https://platfor.ma/topic/vse-buduj-dobre-porady-znamenytogo-urbanista-jena-gejla-dlya-vidbudovy-ukrayiny/>
57. Castells M. Technopolies of the world. The making of 21-st. century industrial complexes / M. Castells, P. Hall. - London: Routledge, 1994.
58. Elias N. The genesis of sport as a sociological problem // The Sociology of Sport: A Selection of Readings. - London: Cass, 1976. - 382 p.
59. Friedmann J. The world city Hypothesis / J. Friedmann. - Cambridge: Cambridge University Press, 1995. - P. 317-330.
60. Geddes P. Cities in Evolution / Patrick Geddes. - London: Williams and Norgate, 1915 / [Reprinted in: LeGates, R., Stout, F. (ed.) Early Urban Planning. - London : Routledge, 1998, Vol. 4.
61. Global cities. Score Index top 30. [Електронний ресурс]. - Режим доступу до ресурсу: <https://www.schroders.com/en/us/insights/global-cities-index/>
62. Hall P. The World Cities / Peter Hall. - New York: McGrawHill, World University Library, 1966. - 256 p.
63. Lefebvre H. Right to the City / Lefebvre H. // Writings on Cities [Eleonore Kofman and Elizabeth Lebas (trans).]. - Cambridge, MA:Blackwell, 1996.
64. Le Corbusier. Towards a new Architecture / Le Corbusier [Електронний ресурс], 1986. - Режим доступу до ресурсу: https://monoskop.org/images/b/bf/Corbusier_Le_Towards_a_New_Architecture_n_o_OCR.pdf
65. Mitchell Don. The End of Public Space? People's Park, Definitions of the Public, and Democracy / Don Mitchell [Електронний ресурс], 2014. - Режим доступу до ресурсу: <https://sites.middlebury.edu/igst404/files/2014/01/Mitchell-End-of-Public-Space.pdf>
66. Park R. On Social Control and Collective Behavior / Robert Park, Chicago. - 1967, P. 3.

67. Sassen S. The Global City: Introducing a Concept / Saskia Sassen // The Brown Journal of World Affairs. Winter/Spring. - 2005, Vol. XI., Issue 2. - P. 27-43.
68. Spengler O. The Decline of the West / Spengler, Oswald. (Ed. Arthur Helps, and Helmut Werner, Trans. Charles F. Atkinson. Preface Hughes, H. Stuart). - New York: Oxford UP, 1991.
69. Sussman A. The Mental Disorders that Gave Us Modern Architecture / Ann Sussman, Katie Chen // CommonEdge [Электронный ресурс], 2017 - Режим доступа до ресурсу: https://commonedge.org/the-mental-disorders-that-gave-us-modern-architecture/?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com
70. World Happiness Report 2022 (World Happiness Report 2022 [Электронный ресурс]. - Режим доступа до ресурсу: <https://happiness-report.s3.amazonaws.com/2022/WHR+22.pdf>

Навчальне видання

Євгенія Олегівна Мороз

Актуальні дослідження сучасних міських процесів

Навчальний посібник