



Олег Дроздов, директор бюро Drozdov & Partners

© Drozdov & Partners

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

Текст: Антон Приходько

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

Розкажіть про урбаністичний напрям у роботі вашої архітектурної майстерні.

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

Які урбаністичні проблеми розв'язує «Укрплан»?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

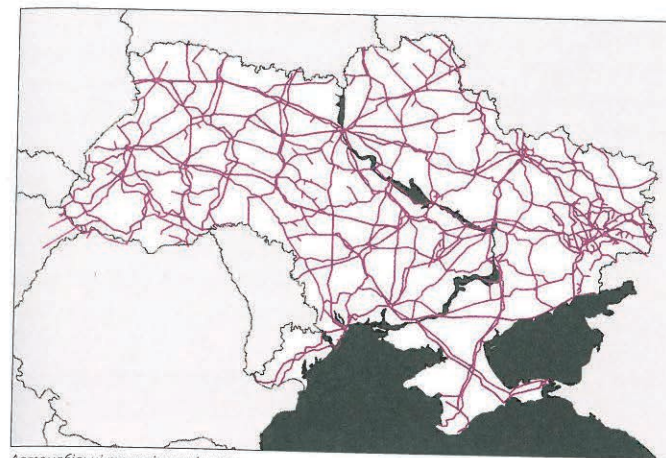
– Якщо кровопостачання між головою і серцем налагоджене, все добре. Якщо ж у судинах немає належного кровообігу, почи-

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

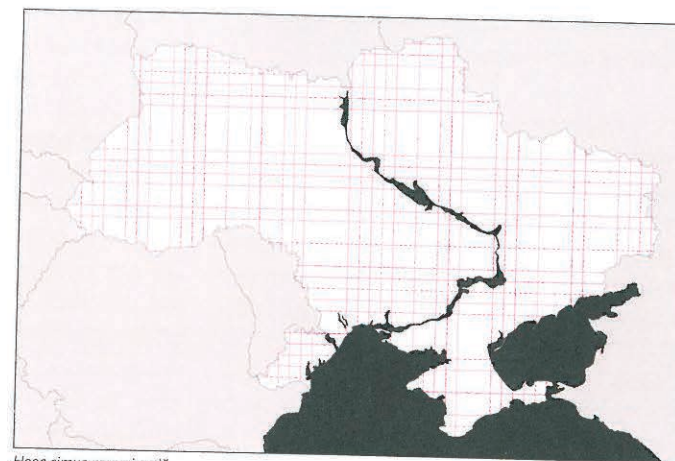
Важливо, щоб дорога від модуля до найближчого міста не була довгою. Тоді з'явилася б якась економіка у найвіддаленіших місцях від великого міста. Відомо, що 30% енергії, яку використовує країна, припадає на логістику, доставку товарів. Звичайно, ідеальна ситуація – коли все виробляється там, де споживається,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

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

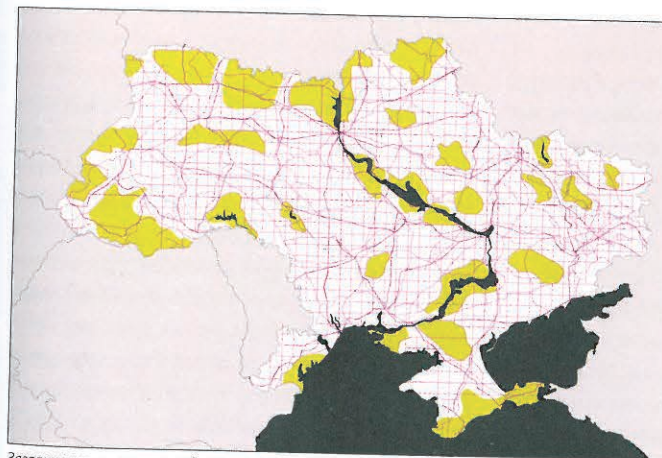
– Після Чорнобильської катастрофи на території зони з'явилися види риб, птахів і тварин, про існування яких давно забули. Сьогоднішні рибні ресурси України становлять 5% від рибних ресурсів 1984 року. А якщо порівняти із зоною Чорнобиля, вони становили б 30%. Тобто ми залишили якусь територію у спокої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



Автомобільні та залізничні шляхи



Нова сітка комунікацій



Загальна схема, яка також демонструє розташування заповідних зон

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

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

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

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

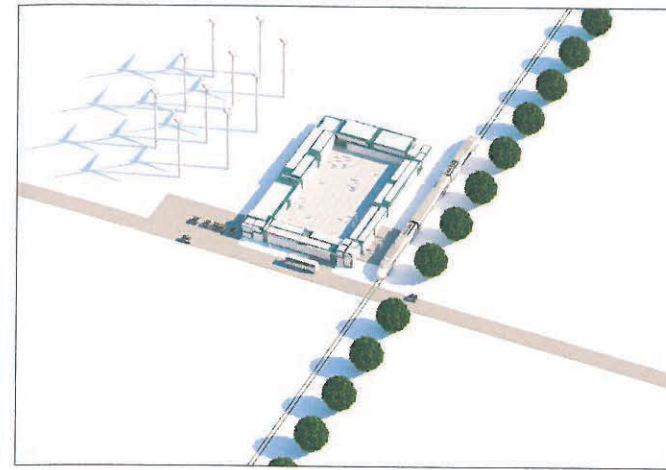
Існують різні фактори, які можуть формувати особливості. Ми живемо в різних природних умовах і культурних ситуаціях, на різних транспортних сполученнях. Скажімо, через вас «іздать» поляки, через мене – турки. У нас різний контекст обміну, різні промисли. Дуже важливо, що є ця різниця – природна, кліматична,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

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

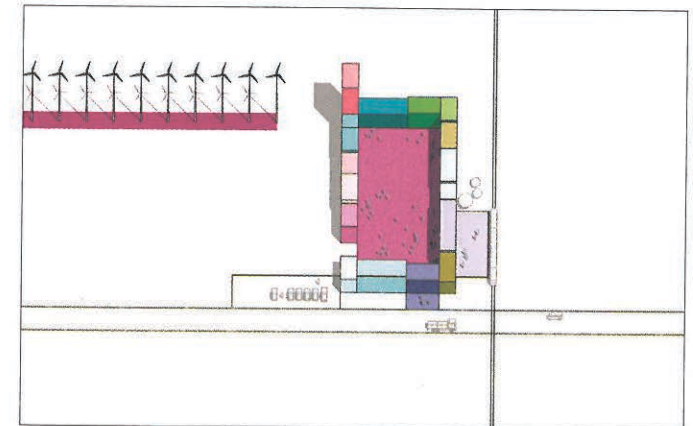
Чому цей проект ви назвали «наївним» урбанізмом?

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

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



Модуль стійкості знаходиться на місці перетину нових інфраструктурних гілок



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

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

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

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