

Хвиль А. Г.

ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА ПОСТРАДЯНСЬКОГО МІСТА ЯК СОЦІОКУЛЬТУРНИЙ ФЕНОМЕН (ЗА МАТЕРІАЛАМИ КИЄВА)

У статті досліджено, як спосіб пересування містом впливає на когнітивні карти, що складаються в уяві його мешканців. Транспортна система Києва, що зазнала значних змін протягом останніх десятиліть, розглядається через трансформацію щоденних практик жителів міста. Дослідження проведено на матеріалах Києва.

Ключові слова: когнітивні карти, урбаністичний простір, Київ, транспорт.

Динаміка трансформації урбаністичного простору сучасного Києва створює широке поле для досліджень щоденних практик і моделей соціальної поведінки, що виникають у пострадянському місті. Зокрема, плідною темою є вивчення взаємозв'язку трансформації фізичного простору міста і щоденних практик використання цього простору мешканцями через дослідження ментальних карт.

Дослідження специфіки пострадянського міста є досить новою сферою для вітчизняної наукової спільноти. Серед виданих протягом останніх років праць варто згадати другий номер соціально-критичного журналу «Спільне», присвячений трансформаціям міського простору [7]. До видання увійшли як переклади класиків урбаністичних студій Девіда Гарві та Майка Девіса, так і авторські статті, присвячені дослідженню процесів, що характерні для сучасних пострадянських міст і в першу чергу для Києва. Іншою важливою працею у цій галузі є збірка статей, матеріалів дискусій, інтерв'ю «Стратегії урбаністичного майбутнього Києва» [8], яка складається з науково-дослідницьких культурологічних проектів, інтерв'ю з експертами у галузі містобудування та архітектури, статей громадських активістів. Названі видання мають інтердисциплінарний характер і поєднують культурологічні та соціологічні підходи до вивчення сучасного міста з мистецькими та громадськими рефлексіями. Важливою навчально-методологічною працею також є посібник «Соціологія міста» [6], присвячений теорії та методології вивчення міського простору, а також практичним дослідженням окремих феноменів.

У цій статті досліджуватимуться щоденні практики пересування містом, що характерні для мешканців сучасного Києва. Метою праці є відслідкувати, яким чином досвід перебування у транспорті впливає на формування когнітивної карти міста. Автор використовує сформовану у

книзі Роджера Даунса та Девіда Сті інтерпретацію поняття когнітивного картографування як «конструкту, що охоплює всі когнітивні процеси, які допомагають людям набувати, кодувати, зберігати, відновлювати, згадувати і маніпулювати інформацією про природу їхнього просторового середовища» [10, с. xiv]. Аналіз феномена ґрунтується на інтерв'ю, проведених у березні–червні 2009 року.

1. Метрополітен та когнітивні карти Києва

Урбаністичний простір Києва структуровано лініями метрополітену. Прилеглі до станцій метро райони є точками, у співвідношенні з якими вимірюється відстань до об'єктів, розташованих у більш віддалених місцях. Люди звикли уявляти урбаністичний простір і зв'язувати його елементи, відтворюючи у пам'яті щоденні маршрути, які вони проходять чи проїжджають у транспорті. Більшість опитаних під час дослідження мешканців Києва поділяють метрополітенцентричне мислення – тобто реконструюють в уяві простір міста за трьома різнокольоровими лініями метрополітену, по яких вони майже щоденно пробігають оком, чекаючи на свою зупинку, у вагонах поїздів. Простір, на який не накладається схема метро, для мешканців інших географічних фрагментів міста часто видаватиметься менш «уявлюваним» (imageable, за лексикою Кевіна Лінча [12, с. 10–15]), тобто таким, що меншою мірою здатен викликати уявний образ. Кольорові лінії, які поєднують точки на карті, створюють враження, ніби місця сполучаються прямими векторами, що ритмічно прошивають ландшафт міста. Хоча сполучення між станціями не завжди настільки однозначне, як ми звикаємо уявляти, засвоївши схему. Перебуваючи під землею, пасажири позбавлені візуального контакту з місцевістю, внаслідок чого на когнітивних картах станції відриваються від своїх околиць і стають ближчими до сусідніх на лінії станцій метро. На-

приклад, це трапляється зі станціями «Арсенальна» і «Кловська», відстань між якими пішки можна подолати за п'ятнадцять хвилин. Проте «Арсенальна» розміщена на червоній гілці, а «Кловська» – на зеленій, у результаті чого в уяві мешканців станції належать до віддалених і не пов'язаних між собою зон міста [2, Інформант 1986 р. н., Інформантка 1985 р.н., Інформант 1949 р. н.]. За висловом Саймона Паркера, британського дослідника лондонської підземки, репрезентація простору розтягується чи стискається, щоб підлаштуватися до «інтелігібельних спагетті», тобто ліній на схемі метро [13, с. 3].

Якщо людина змінює постійний вид транспорту і, вийшовши з метро, пересідає на трамвай чи маршрутку – її географія міста змінюється. Поряд із градацією громадського транспорту за швидкістю пересування, безпекою, можливостями випадкових зустрічей чи цінами на проїзд, існує ще один критерій, пов'язаний з усіма переліченими, але настільки важливий, що можна його розглядати окремо. Мова йде про прочитуваність маршруту – чіткість і зрозумілість його просування по карті міста – те, що Кевін Лінч називає «legibility» [12, с. 10].

Їдучи в автобусі чи маршрутці, які є для вас щоденним місцем тимчасового перебування, наскільки зрозуміло ви можете уявити, що розташовано за будинком, який ви бачите з вікна чи на виході зі станції метро? З одного боку, метро не дає можливості людині зв'язувати її фізичне місце перебування з візуальним досвідом міста. З іншого, мешканці міста мають свої уявлення про точки, де розташовані станції метрополітену, що пов'язано із популярністю різнокольорової схеми. Порівняно невелика кількість гілок київського метрополітену і розташованих на них зупинок дає змогу легко запам'ятовувати картинку і відтворювати її коли в уяві, реагуючи на почуті назви станцій. Карта метро, як і образ Києва, впізнається, зокрема, завдяки центральному перетину, що відображає рух Дніпра і ділить територію на дві частини. Деякі з опитуваних зазначили, що, пересуваючись містом, орієнтуються на уявлення про напрямок течії Дніпра, що допомагає їм відтворювати розташування сторін світу і, відповідно до цього, всю карту міста з розподілом на райони [2, Інформантка 1985 р. н.].

Маршрути трамваїв і тролейбусів, своєю чергою, є менш читабельні, ніж лінії метро, але більш зрозумілі, ніж траєкторії руху маршруток, різноманіття яких стискає часопростір міста. Номери, що маркують на карті просторові зв'язки, можуть також бути більш і менш значущі для когнітивних карт міста. У випадку трамваїв і тролейбусів, які не змінюють перелік зупинок протягом десятків років, місцевість, по якій

проходить маршрут, означається його номером. Подібно до трамвайних колій, цифри в'їдаються у ландшафт міста. З розвитком маршруток у Києві, можливості дістатися з одного місця до іншого розширилися. Так само зв'язки міського ландшафту і чисел опанували нові території, але, на відміну від номерів трамваїв, отримали більш індивідуальні конотації, що можуть бути пов'язані з наявністю пробок на маршруті, організованою чи неорганізованою чергою, або потребою привселюдно називати свою зупинку.

2. Карта руху транспорту як репрезентація ідеї міста

Карта руху транспорту репрезентує місто як раціональну цілісність. Людина, пересуваючись по місту, влітає у карту відчуття часу і послідовності. Відстань між об'єктами вимірюється скоріше кількістю проведених у транспорті хвилин чи порахованих зупинок, ніж кількістю кілометрів. Карта руху транспорту може розглядатися з декількох точок зору. По-перше, як іконічний символ вона є означником розвитку міста, його могутності і різноманіття, вдосконалення, зростання площі та появи нових можливостей. По-друге, лінії транспорту пов'язані із наративом – розповідями про те, з чого складаються щоденні заняття людини, на якій станції виходить, їдучи на роботу, і як довго чекають на маршрутку. Порівнюючи, навпаки, наратив із транспортом Мішель де Серто зауважує, що у сучасних Афінах засоби громадського пересування називають *metaphorai*. «Щоб потрапити на роботу чи повернутися додому, потрібно використати “метафору” – автобус чи поїзд. Історії так само можуть отримувати це благородне ім'я: кожен день вони перетинають і організовують місія; вони вибирають і поєднують їх; роблять з них речення і путівники по маршрутах» [9, с. 115].

Карта транспортних шляхів як образ могутності міста відсилає до модерністичних проєктів і зокрема до Ле Корбюзьє. Ідея тотального перепланування, заради втілення якої потрібно було повністю зруйнувати старе місто, була пов'язана у роботах Корбюзьє зі створенням чіткої системи пересування. Проблема соціальної нерівності для Корбюзьє полягала у нерегульованому транспортному русі, який заважав сполученню районів [3, с. 122].

Існування у Києві додаткової мережі маршруток, що накладається на офіційну карту доріг, є прикладом втручання практик у стратегію міста – протистояння неформального освоєння і контрольованих владних схем. Маршрутки, що пробігають по всіх закутках міста, рухаються за логікою, відмінною від тієї, що була закладена у

транспортну мережу міста. Змінюючи головні магістралі на міжквартальні тихі дороги, маршрутки створюють образ випадкового, хаотичного порядку міста, на противагу надрукованої площинної схеми.

З іншого боку, наприклад, у випадку метрополітену, простір сприймається як єдине ціле – як споруда, в яку можна зайти через один вихід і вийти через інший. Таке відчуття може бути пов'язано із відсутністю візуального зв'язку з місцевістю через вікно, яке дало б змогу відстежувати розриви і переходи у просторі. За Лефевром, вікно «відкриває щось більше, ніж візуальні картини. Подумки перспективи продовжуються так, що смисл цього виду несе так само і його пояснення. [...] Мутність і горизонти, перешкоди і перспективи вгадуються мисленням, оскільки вони ускладнюються, накладаються одні на інші до того часу, поки кризь них не проступить, не почне вгадуватися Невідоме – велике місто» [11, с. 224].

Якщо слідом за Лефевром розглядати вікно як інструмент, за допомогою якого можна помислити місто, то це наштовхує на припущення, що відсутність виду з вікон у метро розриває зв'язок людини із містом і не дає їй змоги відчутти переміщення у просторі.

3. Роль рекламних поверхонь у сприйнятті метрополітену

Особливістю київського метрополітену, як і всього радянського, є театральньо-дидактичне оздоблення станцій. У газеті «Вечірній Київ» за 31 жовтня 1962 року стаття про розвиток метрополітену має назву «Зірки під землею». У ній розповідається, що станції «Політехнічний інститут» і «Завод “Більшовик”» будуть відкриті наступного року, і що вже відчувається наближення «пускового періоду» і скоро почнеться «художнє оформлення підземних палаців» [4, с. 31]. Означення станцій метрополітену «підземними палацами» частково завдячує загальноприйнятому патетичному стилю, який описував процеси будівництва у Радянському Союзі. Хоча у цьому випадку є всі підстави розглядати цю метафору буквально.

Біргіт Боймерс – професор славістики Брістольського університету в Англії – є автором статті, присвяченої репрезентації московського метрополітену в радянських фільмах. Описуючи перші станції, які з'явилися у середині 30-х років, Боймерс говорить, що за пишністю свого оздоблення станції, «щедро прикрашені мармуром, звезеним з усієї Росії, бронзовими статуями і настінними розписами, були схожі на музеї» [1]. Така увага до інтер'єру станцій пояснюється типовою для 30-х років позицією, що метро – це

не транспорт, а об'єкт гордості. Відповідно до спостережень Боймерс, усупереч більш розкішному оздобленню станцій сталінського періоду, на відміну від збудованих у 1960–1970-х, репрезентація метро у фільмах 1930-х років акцентувала увагу на функціональності, організованості, доступності цього виду транспорту. Прикладом тут наводиться фільм «Нова Москва» Александра Медведкіна 1938 року. У 60-х роках головною темою у фільмах, які показують метрополітен, стає процес будівництва метро, а не перевезення пасажирів. Наприклад, у фільмі «Добровольці» Юрія Єгорова 1958 року, в якому розповідається про комсомольців 30-х років, які будували першу лінію московського метрополітену, – «будівництво метро – основа життя героїв, що зустрілися на метробуді: тут не просто йде будівництво нової транспортної системи, тут завжди складаються стосунки і формуються характери» [1]. У 80–90-ті роки, як описує далі Боймерс, фільми, дія яких відбувається у 30-х, повертаються до символічної ролі «підземних палаців», які стають місцем зустрічі героїв у ситуації, коли на поверхні міста немає кафе і ресторанів.

Київське метро, яке починають будувати у післявоєнний період, а перші станції здають в експлуатацію на початку 1960-х, переконливо втілює образ підземних палаців, незважаючи на зауваження Біргіт Боймерс про спрощення вимог до інтер'єру станцій у хрущовсько-брежнєвську епоху. Час перебування людини на станціях метрополітену включений у систему щоденного агітаційного навчання, що помітно в текстуальному оздобленні «Театральної» (колишня «Ленінська»), гіпсових погруддях «Університету», мідній кукурудзі «Хрещатика» чи по мозаїчному червоноармійцю на «Палаці Україна» і щасливих робітниках заводу «Більшовик» на «Шулявській» (колишня «Завод “Більшовик”»). Симптоматичним у цьому випадку є завоювання простору підземних палаців рекламними плакатами. Пасажири, що звикли до діалогічного характеру простору, сприймають інформацію, розміщену на стінах, подібно до того, як раніше сприймали знайомі їм написи і скульптури. Проте, на відміну від радянських оздоблень, які займали своє місце навічно і були настільки ж повновладними господарями станції, як і залізні колії, властивістю сучасних глянцевого наліпок на стінах станцій метро є їхня мінливість. Написи, що вибрані для оформлення інтер'єру станцій у радянських 60-х чи 70-х роках, не мали на меті проінформувати перехожого, а швидше вказати йому на вічні цінності, які символічно зайняли місце і на землі, і під землею. Реклама навпаки – намагається вловити

уважний погляд перехожого і передати йому знання, актуальне в цей окремий момент.

Якщо написи як елемент радянського декору належать до того, що Паперний називає «культура 2», з її любов'ю до слова, то можна припустити, що роль тимчасових рекламних оголошень ближча до «культури 1», де слово і архітектура незалежні одне від одного. Наведемо уривок із опису Паперним співвідношення слова і архітектури у період «культури 1» – 1920-х років та «культури 2» – 1930-х:

«Архітектурним спорудам 20-х років нібито все одно, про що говорити. Багато проєктів передбачають можливі табло та екрани, на яких має з'явитися оперативна інформація. На проєкті споруди Оргаметалу М. Гінзбурга ми бачимо напис “Go after them!”. Архітектору було важливо показати, що на цьому табло може з'явитися *будь-який напис* (курсив В. П.), він зовсім не наполягає саме на цьому. Слово і архітектура існують у культурі 1 незалежно одне від одного.

У культурі 2 написи на архітектурних спорудах не несуть ніякої інформації. Це, як правило, тексти, добре відомі кожному жителю країни, – як, наприклад, знамениті “шість настанов” Сталіна у проєкті заводу ім. Сталіна братів Весніних (1934), стаття з конституції на станції метро “Ізмайлівська”, рядки з гімну на станції метро “Курська” – їхня функція не інформативна, а скоріше сугестивна» [5, с. 233].

Сучасна ситуація з нанесенням щоразу інших кольорів та слів на стіни метрополітену, схожа на процес завоювання нерухокої архітектури «культури 2» рухомою «культурою 1». Подібно до споруди Гінзбурга, стіни метрополітену перетворюються на порожній простір без стійких конотацій і готові до появи будь-якого напису. А коли цей напис з'являється, вони не вступають з ним у взаємодію, перетворившись на суцільний екран.

Візуальний образ станції набуває мінливого значення, може виглядати не так, як учора, але так, як на сусідній зупинці. Пасажир, який проїжджає у вагоні, не може орієнтуватися, використовуючи розсіяне зорове сприйняття. У такому випадку значення набувають деталі – бронзові бюсти та мозаїчні постаті. Перетворивши стіни на екран, по якому пробігають зображення, рекламні плакати акцентують увагу на елементах, які раніше були однією з частин суцільного замислу інтер'єру, а тепер вирізані та фрагментовані. Внаслідок цього обклеєні рекламними шпалерами стіни станції метро «Театральна» змушують пасажира, що чекає на поїзд, читати також і цитати з творів Леніна, викарбовані на бронзових стрічках.

Пройшовши платформою, людина потрапляє у простір вагона, інтенсивність якого залежить

від ритмів міста. Скупившись у закритому приміщенні вагона, пасажири перебувають кожен у межах свого нарративу. Схема ліній метрополітену як можливість індивідуальних історій перетворюється на спільно проведений втрачений час. Ситуація, що створює особливі умови для тілесного досвіду і комунікації.

Мішель де Серто у «Винайденні повсякденності» присвячує розділ перебуванню людини у поїзді. Поїзд, про який пише де Серто, – це втілення раціоналістичної утопії, де всі пасажири пронумеровані і мають своє місце. Поїзд постає як втілення паноптичної влади, яка підкорює і класифікує елементи, що перебувають усередині. «Спосіб ув'язнення, що створює умови для виникнення порядку, закритої і автономної розрізненості» [9, р. 111].

Особливості подорожі у поїздах метрополітену навіюють у чомусь схожі і в чомусь протилежні враження. Пасажири, які потрапляють саме в цей поїзд, опиняються у ситуації, протилежній до паноптикону. Впритул наблизившись до свого випадкового сусіда, пасажир вагона метро позбавлений можливості усвідомити його існування як цілісного образу. За відсутності потрібної для сприйняття об'єктів дистанції, люди наближені до ілюзії заціпенілого усамітнення. Потрапивши у насичений простір вагона, пасажир займає відведене йому місце у тимчасовій ієрархії, яка в цьому випадку залежить від зручності розташування його фізичного тіла. Освоєння схеми метрополітену, як простору, де нічого не відбувається, де відсутні цілісні образи і де пасажир позбавлений права вибору своїх тілесних практик, перетворює її в уявленні пасажира на порожнє місце.

Дослідження транспортної системи Києва як соціокультурного феномена не вичерпується зазначеними нами напрямками. Із розвитком і збільшенням території міста транспорт для багатьох мешканців є невід'ємним досвідом, тісно вплетеним у щоденні практики. Припустимо, що сучасні кияни витрачають на дорогу від дому до роботи або навчання в середньому одну годину, тобто подорож у дві сторони становить дванадцятю частину доби. Відповідно, у масштабах року ми проводимо у транспорті місяць, що дорівнює терміну відведеної за українським законодавством відпустки. Типи соціальної поведінки, що мешканці міста випрацьовують під час перебування у вагонах метро або маршрутках, є важливою темою для культурологічних досліджень, присвячених сучасному Києву. Зокрема, перспективною темою є «доместифікація», «одомашнення» простору транспортних засобів, що, наприклад, виявляється у інтер'єрі маршруток, або у звичці пасажирів розмовляти по телефону з близькими людьми.

Література

1. Боймерс Б. Путешествия под землю: метро на экране [Електронний ресурс] / Б. Боймерс // Неприкосновенный запас. – 2007. – № 3. – Режим доступу : <http://magazines.russ.ru/nz/2002/3/boi.html>. – Назва з екрана.
2. Інформантка 1952 р. н., освіта вища технічна; інтерв'ю взяте 16 травня 2009 року. Інформант 1986 р. н., освіта вища гуманітарна; інтерв'ю взяте 20 травня 2009 року. Інформант 1949 р. н., освіта вища технічна; інтерв'ю взяте 5 березня 2009 року. Інформантка 1977 р. н., освіта середня; інтерв'ю взяте 5 березня 2009 року. Інформантка 1985 р. н., освіта вища гуманітарна; інтерв'ю взяте 14 травня 2009 року.
3. Ле Корбюзьє. Архитектура XX века / Ле Корбюзьє. – М. : Прогресс, 1970. – 301 с.
4. Мойсеев М. Звезды под землей / М. Мойсеев // Вечерний Киев. – 1962. – 31 октября.
5. Паперный В. Культура Два / В. Паперный. – М. : Новое литературное обозрение, 2007. – 407 с.
6. Соціологія міста : навчальний посібник / Л. В. Малес, В. В. Серєда, М. О. Соболевська, Ю. Г. Сорока та ін. ; за ред. О. К. Міхєєвої. – Донецьк : Ноулідж, 2010. – 463 с.
7. Спільне: Журнал соціальної критики. Трансформації міського простору / за ред. Н. Онищенко, І. Когут. – К., 2010. – № 2. – 160 с.
8. Стратегії урбаністичного майбутнього Києва : збірник громадських дискусій, статей, інтерв'ю та проектів [Електронний ресурс] / за ред. К. Дмитренко. – К. : Представництво Фонду ім. Гайнріха Бьоля в Україні, 2011. – Режим доступу : http://www.boell.org.ua/downloads/BOOK_STADTENTWICKLUNG.pdf. – Назва з екрана. – 179 с.
9. de Certeau M. The Practice of Everyday Life / M. de Certeau. – Berkeley : University of California Press, 1984. – 229 p.
10. Downs Roger M. Image and Environment: Cognitive Mapping and Spatial Behavior / Roger M. Downs, David Stea. – London : E. Arnold, 1973. – 439 p.
11. Lefebvre H. Writings on Cities / H. Lefebvre. – Wiley-Blackwell, 1996. – 250 p.
12. Lynch K. The Image of the City / K. Lynch. – MIT Press, 1992. – 194 p.
13. Parker S. Urban Theory and the Urban Experience: Encountering the City / S. Parker. – London : Routledge, 2004. – 210 p.

A. Khvyl

PUBLIC TRANSPORT IN POST-SOVIET CITY AS A SOCIO-CULTURAL PHENOMENON (THE CASE-STUDY OF KYIV)

The article studies how the usage of public transport influences urban space perception and cognitive mapping performed by city inhabitants. Kyiv public transport system that underwent significant changes over the past decades is researched in the frame of everyday practices transformations experienced by city inhabitants. The article is based on the case-study of Kyiv.

Keywords: cognitive mapping, urban space, transport, Kyiv.

Матеріал надійшов 27.01.2012