

СОЦІОЛОГІЧНІ НАУКИ

DOI: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2020-11-87-57>

УДК 316.2:327

Демичева А.В.

Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара

БЕЗПЕКОВІ МІСТА: УКРАЇНСЬКИЙ ТА СВІТОВИЙ ВИМІРИ

Анотація. Безпека на рівні міста є тим аспектом безпеки, важливість якого лише починає усвідомлюватися українським соціумом, хоча у світі у багатьох містах створення безпекового міського простору є усталеною практикою або стратегічною метою. Безпекове місто містить багато показників, включаючи безпеку інфраструктури, особисту та кібербезпеку, рівень злочинності в місті, оцінку городянами районів проживання з точки зору їх безпеки та ін., тому зазвичай виокремлюють фактичну та уявну безпеку. В Україні під безпековим містом розуміють переважно місто, освітлене та насичене камерами спостереження, які безумовно впливають на його створення, однак безпекове місто не створюється лише поліцією чи владою, а включає активну взаємодію міської влади, поліції, міської громади. Кожний з цих акторів має своє поле відповідальності, але результатом їх співробітництва і є створення безпекового комфортного міста.

Ключові слова: безпека, безпекове місто, індекс безпекових міст, безпековий дорожній рух, топофобія, фактична та уявна безпека.

Demicheva Alla

Oles Honchar Dnipro National University

SAFE CITIES: UKRAINIAN AND WORLD DIMENSIONS

Summary. Security at the city level is the security aspect that is only beginning to be recognized by Ukrainian society, although in many cities around the world, creating a secure urban space is a well-established practice or a strategic goal. A safe city includes many indicators, including infrastructure security, personal and cybersecurity, the level of crime in the city, citizens' assessment of residential areas in terms of their safety, etc., so they usually distinguish between actual and imaginary security. The role of the authorities and local governments is to provide material living conditions for the city – lighting, normal roads, repair of emergency buildings, reduction of vehicles and the priority of cyclists and pedestrians. The role of the community is indifference, the desire to create a safe atmosphere, interaction with the police through information and cooperation, through prevention. The global index of safe cities is compiled and based on an assessment of various factors that determine security. In Ukraine, a safe city is understood mainly as a city illuminated and saturated with surveillance cameras, which, surely influence its creation, but a safe city isn't created only by the police or authorities, but includes active interaction of city authorities, police, city community. Each of these actors has a field of responsibility, but the result of their cooperation is the creation of a safe and comfortable city. The country is just beginning to involve programs aimed at intensifying cooperation between the city's actors, including "Community Police", "Neighborhood Guard", "Safe City", which have proven their effectiveness in the world. Citizens themselves and their actions naturally create an atmosphere of security on the street. In addition to actual security, another perspective of a secure city is perceived security, which is the feeling of security on a subjective level. The point is that certain places in the city can cause fear: some estranged areas, residential areas, industrial areas, any dark places and so on. Nationwide surveys recorded the level of citizens' security and identified the most dangerous and safest regional centers.

Keywords: security, safe city, index of safe cities, safe traffic, topophobia, actual and imaginary safety.

Постановка проблеми. Безпека – це, в першу чергу, стан захищеності, відсутність загроз життю, здоров'ю і добробуту людини; це базова людська потреба та цінність. Попри значний міжнародний досвід реалізації безпекових ініціатив на рівні міста, в Україні лише починає затверджуватися ідея безпекового міста, що проблематизує обрану для розгляду тему.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Щодо дослідження цього питання у науковому дискурсі, то достатньо уваги приділяється таким категоріям та поняттям, як «безпека», «національна безпека», «безпека людини/життєдіяльності людини», «економічна/політична безпека», проте безпека на рівні територіально-поселенських структур, в першу чергу міста, залишається поза аналітичним фокусом науковців, хоча є обговорюваною на рівні управлінських

кіл, громадських організацій, публіцистики. Значимо роботу у напрямку розробки даної проблематики громадських організацій Експертного центру з прав людини, Інституту миру та порозуміння, Центру інформації про права людини. Питання безпеки у містах обговорювалося під час п'ятої події у рамках УкрУрбанФоруму – 2020, який був організований аналітичним центром CEDOS. Таким чином, є потреба у науковій інтерпретації концепту «безпекове місто» та «безпека у місті», розгляд її як фактичної складової (об'єктивної), так і відчуваної (суб'єктивної). До того ж, актуальним залишається питання про акторів безпекового міста, виходячи з того, що безпека у місті – це не лише розвинута інфраструктура, належна робота поліції, а й соціальна взаємодія містян, згуртованість міської громади, діалог між її членами.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Проблематика, що стосується безпекового міста, ще не знайшла всебічної теоретичної інтерпретації в українській соціології, тому дана стаття є спробою заповнити цю лаку у вітчизняному науковому дискурсі.

Завдання статті – розглянути змістовне наповнення конструкту «безпекове місто» та виявити акторів, які задіяні у його створенні та реалізації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Цілком зрозуміло, що безпека є невід'ємним атрибутом міського простору. Виходячи з цього, у світі кажуть про «безпекове місто», «безпеку у місті», «стабільне місто» ("Safe City", "Safety City", "Resilience City"). Дослідники Деві Ріддіана та Тоні Сусанто проаналізували змістовне наповнення конструкту «безпекове місто», яке зустрічається у західній науковій літературі, та виокремили декілька провідних ідей щодо безпекового міста: воно фокусується на проблемі злочинності в міських районах; це місто, яке завдяки інтеграції технологій та природного середовища підвищує ефективність процесів у галузі безпеки, щоб зменшити загрозу злочинності та терору, дозволити своїм громадянам життя в здоровому середовищі та мати простий доступ до медичної допомоги; концепція безпекового міста полягає також у створенні єдиного плану реагування на надзвичайні ситуації; визначальним чинником безпекового міста є соціальна взаємодія; це безпековий, екологічно зелений та ефективний міський центр майбутнього з розвиненими інфраструктурами, такими як датчики, електроніка та мережі, що стимулюють стійке економічне зростання та високу якість життя; це місто, в якому городяни поінформовані про небезпеки у місті та ін. [1, р. 293]. Таким чином, західна історіографія містить різноманітне розуміння сутності безпекового міста. Все ж вважаємо, що цей конструкт має широкий зміст та включає різноманітні аспекти, про які йдеться нижче у статті.

Розуміючи важливість цієї характеристики міст, у світі складають Індекс безпекових міст – це звіт Economist Intelligence Unit, який створюється раз на два роки. У 2019 р. було проаналізовано 60 міст за 57 показниками, які згруповані у чотири типи: цифрова безпека, безпека здоров'я, безпека інфраструктури, особиста безпека. В останній звіт було додано десять нових критеріїв оцінки, серед яких існування і швидкість реагування служб порятунку, наявність плану дій на випадок катастроф і здатність захищати інфраструктуру від кібератак. Рейтинг враховує й такі фактори, як оцінка місцевими жителями найбільш сприятливих для проживання районів міста, пояснення, що саме надає їм відчуття комфортного середовища. Токіо, як і у 2018 р. займає перше місце в цілому, а азіатсько-тихоокеанські міста складають шість із першої десятки. Інші міста в першій десятці – Сінгапур (2-е місце), Осака (3-е), Сідней (5-е), Сеул (8-е місце) і Мельбурн (10-е). У цій групі є два міста Європи, Амстердам (4-е місце) та Копенгаген (8-е місце), а два з Америки – Торонто (6-е) та Вашингтон (7-е) [2, р. 11–12].

Щодо українського суспільства, то у нас під безпековим містом розуміється перш за все міс-

то, що насичене камерами спостереження та поліцейськими патрулями. Безумовно, цей аспект входить до створення безпекового міста. Так, в країні в окремих містах діє програма «Безпечне місто», яка забезпечує відеофіксацію транспортного і пішохідного трафіку, дозволяє моніторити та управляти діяльністю комунальних служб, поліції, ДСНС в місті. Один з ракурсів фактичної безпеки можна проілюструвати за таким показником, як рівень злочинності в місті. За даними європейського Crime Index by City 2020, до якого потрапили п'ять українських міст, Одеса має індекс злочинності 53,89, відповідно індекс безпеки 47,11 (120-е місце в Індексі); Дніпро – 51,41 та 48,59 відповідно (115-е місце); Харків – 47,6 та 52,34 (109-те місце); Київ – 47,11 та 52,83 (108-е місце); Львів – 42,47 та 57,53 (83-е місце) [3]. В деяких українських містах створюють мапи, на яких позначають небезпечні райони, фіксуючи рівень та види правопорушень в них, навіть час здійснення злочинів (наприклад, у Львові).

Але насичення міста камерами є замало для того, щоб вважати та відчувати його безпековим. Тут мова повинна йти про взаємодію міської влади, поліції та активної територіальної громади. Одним з механізмів, який створює умови існування безпекового міста, є Community Policing (CP). Цей термін означає постійну взаємодію поліції та городян заради створення безпекового середовища, причому слово «постійна» є дуже суттєвим, оскільки CP – це не певний захід чи проект, а філософія/стратегія співіснування акторів міста. CP – це підхід у щоденній роботі поліції, побудований на принципах постійної комунікації, де поліція та місцева громада відчувають спільну відповідальність за безпеку; поліція реагує на місцеві потреби, які визначає громада [4, с. 43]. Місцева поліція, існуючи у даній стратегії, враховує думку населення з питань безпеки та формує місцеві програми безпеки. Community Policing діє у Бельгії, Болгарії, Кіпрі, Литві, Чехії, Данії, Німеччині, Іспанії, Італії, Польщі, США та ін. Головна задача класичного поліцейського – реагувати на вже скоєні злочини, мета ж офіцерів CP разом із громадою створювати та підтримувати безпечне середовище.

Деякий час в Україні впроваджується програма «Сусідська варта», яка вже десятки років працює у Канаді, Сполучених Штатах Америки, а також в Молдові, Естонії тощо. Перша програма «Сусідської варті» була прийнята у США ще у 1972 р. Базується ця програма на взаємодії громад, місцевої влади і поліції, коли жителі з представником поліції слідкують за порядком разом. Громадянам надається інформація про підозрілі місця, на які необхідно звернути увагу, або місця, де систематично порушують закон, де є незаконний обіг наркотиків. Також, для того, щоб інформувати громадян щодо осіб/автомобілів/речей, які перебувають у розшуку, створюються спільні чати у месенджерах.

Роль влади та органів місцевого самоврядування полягає у забезпеченні матеріальних умов життєдіяльності міста – освітлення, нормальних доріг, ремонт аварійних будинків тощо, тобто безпечної інфраструктури. Інший аспект сучасного безпекового міста та відповідальність місцевої влади – це скорочення автотранспорту та пріори-

тет велосипедистам та пішоходам. Це пов'язано з безпекою як напряму, так і опосередковано. Так, за даними патрульної поліції, в Україні за 2019 р. відбулося 114769 ДТП, в яких загинуло 2369 осіб, а травмовано 23476. За період з січня по вересень включно 2020 р. – 118884 ДТП, загинуло 2484 людини, травмовано 23693 [5]. В ряді країн смертність від автомобільних аварій є однією з головних причин зменшення населення. Статистика смертності у ДТП ведеться ВООЗ, яка кожні 3-5 років видає звіт «Доповідь безпечного дорожнього руху у світі» («Global Status Report on Road Safety»). За даними 2018 р. (остання версія Доповіді) очолюють рейтинг Сан-Марино, Мальдиви, Мікронезія, Швейцарія, Норвегія, Швеція, Сінгапур, Великобританія, Нідерланди, Данія [6].

На відміну від розуміння середини ХХ ст., коли містопланувальники виходили в першу чергу з потреб автомобілістів, розширюючи дороги та збільшуючи швидкість руху, зараз міста, що посідають перші рядки в Індексі безпекових міст, скорочують автомобільну зону. Так, у Барселоні тестують «суперквартали» без автомобілів, куди обмежений проїзд громадського та приватного транспорту за винятком міських служб та велосипедів. У 2018 р. Федеральне агентство доклало Німеччини випустило документ, що закладає основу Національного плану пішохідного руху. Наприклад, одна із запропонованих цілей плану – збільшити у містах Німеччини пішохідів, з 27% до 41% [7]. Інститут політики в галузі транспорту і розвитку (ITDP) у звіті «Getting to cycle-friendly» (2020) визначив Копенгаген, Амстердам та Утрехт найбільш дружніми до велосипедистів містами у світі. ITDP у дослідженні пішохідних міст світу назвав найрозвинутішими Лондон, Париж, Боготу і Гонконг. Достатньо високі місця мають також Берлін, Барселона, Мельбурн, Сідней. Згідно зі звітом, великі міста США знаходяться на низьких позиціях пішохідної доступності, а найнезручнім для пішохідів містом названий Індіанаполіс [8].

Тобто, з одного боку змінюється інфраструктура, з іншого – свідомість та повсякденні практики городян. Кількість автомобілів в Україні значно нижча, ніж в Європі, але затори на дорогах величезні, громадський транспорт не є зручним для городян, – все це впливає на відчуття дискомфорту містян. Уелі Вебер, консультант проектів транспортної інфраструктури і процесів планування трафіку у кантоні Берн у Швейцарії, в лекції, яка була прочитана в Києві на літній школі «Дизайн вулиць для якісного міського середовища та мобільності» у 2018 р., виокремив п'ятдесят причин збільшення пішохідних вулиць в місті, серед яких такі, як здоров'я містян; можливість контролювати вулиці не лише за рахунок відеоспостереження, а й за рахунок великої кількості пішохідів на вулиці; зменшення злочинності та ДТП; збільшення відчуття приналежності до міста; посилення інтеграційних процесів та соціальної взаємодії; стимулювання розвитку економіки за рахунок того, що пішоходи витрачають набагато більше грошей, ніж водії; заохочення туристів, місцевого бізнесу, залучення інвестицій, розвиток креативного класу; зменшення витрат на охорону здоров'я, на невідновлювану енергію, на витрати

на затори; покращення екології; розвиток інфраструктури, громадського транспорту; заохочення міського активізму та ін. [9]. Отже, пішоходи, велосипедисти, а не автомобілісти мають пріоритет у безпековому місті.

Вище вже було відзначено про роль активної громади у співробітництві з поліцією, взаємодії сусідів, впливу на прийняття рішень владою щодо зміни чи облаштування інфраструктури міста. Джейн Джейкобс вже у першому розділі своєї книги «Життя та смерть великих американських міст» зазначає, що самі люди та їхні дії природно створюють атмосферу безпеки на вулиці; натомість, поліція куди меншою мірою може гарантувати спокій міста [10, с. 23]. Ян Гейл, продовжуючи цю тезу, у роботі «Міста для людей» акцентує на тому, що почуття безпеки є вирішальним чинником, який привертає людей у місто. Власне міське життя і люди роблять місто більш привабливим та безпечним як з точки зору реальної, так і уявної безпеки [11, с. 91]. Гейл робить висновок про те, що активне життя у місті пов'язане з високою безпекою, а у безпечному місті активізується життя [Там же, с. 98]. Механізмами активізації можуть бути різноманітні міські партисипативні практики [12].

Окрім фактичної безпеки, іншим ракурсом безпекового міста є відчувана безпека, яка полягає у відчутті безпеки на суб'єктивному рівні. Мова йде про те, що певні місця у місті можуть викликати побоювання/страх – деякі райони, житлові масиви, промислові зони, будь-які місця у темний час тощо. Одним з розробників концепту «топофобія» є австрійський філософ Ділан Трігг. Він вважав, що топофобія виникає через протиріччя між відкритістю простору та вузьким набором реальних дій та змістів, що його наповнюють. Така топофобія може бути викликана як власне (не)облаштованою територією, так і просторовими змістами (власний негативний досвід, чутки, факти про цю територію тощо). Наведено дані першої хвилі авторського дослідження студентів м. Дніпра (2020 р., вибірка склала 250 студентів різних ЗВО міста, метод анкетного роздаткового анкетування), яке стосувалося міста Дніпро та життя у ньому. Серед інших, в анкеті було запитання «Які місця у місті викликають у вас негативні емоції?», на яке відповіді розподілилися наступним чином: закинуті будівлі – 56,3%; вокзал – 51,7%; промислова зона – 40,4%; ринки – 39,1%; певні райони міста – 25,2%; будь-які місця у нічний час – 22,5%. Серед іншого студенти назвали недоглянуті території, засмічені місця, «генделі», гуртожиток. Щодо певних районів міста, які викликають негативні емоції, були відзначені пр. Петровського (25 респондентів), АНД район (22 респонденти), житловий масив Західний (17 респондентів). Це ті райони, які традиційно мають низькі рейтинги у городян та знаходяться досить далеко від закладів вищої освіти та центру міста.

Група «Рейтинг» в їх моніторингу «Муніципальне дослідження» протягом шості хвилях опитування намагалася зафіксувати рівень відчуття безпеки жителями обласних центрів, поставивши респондентам запитання «Чи відчуваєте Ви себе в безпеці, ідучи сам/сама додому після настання темряви у Вашому районі?». Отже, розглянемо

відповідь на це запитання протягом шостої (2020) хвилі моніторингу. Так, на питання отримано сукупно «Ні, я не відчуваю себе в безпеці» та «Ні, я відчуваю швидше в небезпеці»: Херсон (65%), Миколаїв (56%), Одеса (53%), Запоріжжя та Кропивницький (по 52%). Найбезпечніше відчували себе жителі Хмельницького – 66% (почувалися себе цілком та швидше безпечно – сукупно), Вінниці та Тернополя (по 64%), Івано-Франківська (63%) та Харкова (60%) [13, с. 143].

Висновки з даного дослідження. Таким чином, безпекове місто – це конструктор, який містить різноманітні поєднані складові: безпечну інфраструктуру, безпеку на дорогах, особисту безпеку городян, інформаційну (цифрову) безпеку, вільний доступ до закладів соціальної сфери.

Важливою частиною його є активна згуртована громада, налагоджена комунікація та взаємодія між акторами, які забезпечують фактичну безпеку та городянами, які її відчувають (уявна безпека), залучення жителів міста до розв'язання локальних проблем. Безпекове місто – це місто, в якому інтегровані зусилля всіх зацікавлених акторів, а метою є створення здорового та комфортного середовища. У світі є міста, які міжнародними рейтингами визначені як «найбезпечніші» та «найнебезпечніші». Що стосується українських реалій, концепція безпекового міста лише починає усвідомлюватися, тому спостерігається достатньо одностороннє її впровадження, в першу чергу через елементи цифрової безпеки та безпечної інфраструктури.

Список літератури:

1. Risdiana Devi M., Susanto Tony D. The Safe City: Conceptual Model Development – A Systematic Literature Review. *Procedia Computer Science*. 161 (2019). Pp. 291–299.
2. Safe Cities Index 2019. Urban security and resilience in an interconnected world. URL: <https://safecities.economist.com/wp-content/uploads/2019/08/Aug-5-ENG-NEC-Safe-Cities-2019-270x210-19-screen.pdf> (дата звернення: 02.09.2020).
3. Europe: Crime Index by City 2020. URL: https://www.numbeo.com/crime/region_rankings.jsp?title=2020®ion=150 (дата звернення: 10.10.2020).
4. Шадська У. Безпека громади: пошук спільних рішень. Київ : Експертний центр з прав людини, 2018. 154 с.
5. Патрульна поліція. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 23.10.2020).
6. World road traffic accident report. URL: <https://www.worldlifeexpectancy.com/world-road-traffic-accidents-report> (дата звернення: 12.10.2020).
7. Міста безпечні для людей. URL: <http://budport.com.ua/news/16656-u-nimechchini-proektuyut-bezpechni-mista-dlya-pishohodiv-yak-zminyuyetsya-suchasne-misto> (дата звернення: 08.10.2020).
8. Getting to cycle-friendly: Prioritizing Actions to Improve Urban Cycling. URL: <https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2020/01/ITDP-Grow-Cycling-Toolkit-Webinar-Presentation.pdf> (дата звернення: 21.10.2020).
9. Урбаністика: 50 причин, чому в місті має бути більше пішохідних вулиць. URL: <https://nachasi.com/2020/09/16/50-reasons-walkable-roads/> (дата звернення: 01.11.2020).
10. Джекобс Дж. Смерть и жизнь больших американских городов / пер. с англ. Москва : Новое издательство, 2011. 460 с.
11. Гейл Я. Города для людей / пер. с англ. Москва : Альпина Паблішер, 2012. 276 с.
12. Демичева А.В. Міські практики (спів)участі (кейс м. Дніпро). *Грани*. 2018. Том 21 (№ 10). С. 97–105.
13. Шосте всеукраїнське муніципальне опитування, 25 січня – 17 лютого, 2020. URL: http://ratinggroup.ua/research/regions/shestoy_vseukrainskiy_municipalnyy_opros.html (дата звернення: 10.11.2020).

References:

1. Risdiana Devi M., Susanto Tony D. The Safe City: Conceptual Model Development – A Systematic Literature Review. *Procedia Computer Science*. 161 (2019). Pp. 291–299.
2. Safe Cities Index 2019. Urban security and resilience in an interconnected world. URL: <https://safecities.economist.com/wp-content/uploads/2019/08/Aug-5-ENG-NEC-Safe-Cities-2019-270x210-19-screen.pdf>
3. Europe: Crime Index by City 2020. URL: https://www.numbeo.com/crime/region_rankings.jsp?title=2020®ion=150
4. Shadska U. (2018). Bezpeka gromady: poshuk spilnyx rishen [Community security: finding common solutions]. Kyiv: Ekspertnyj centr z prav lyudyny, 154 s. (in Ukrainian)
5. Patrolna policiya [Patrol police]. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>
6. World road traffic accident report. URL: <https://www.worldlifeexpectancy.com/world-road-traffic-accidents-report>
7. Mista bezpechni dlya lyudej [Cities are safe for people]. URL: <http://budport.com.ua/news/16656-u-nimechchini-proektuyut-bezpechni-mista-dlya-pishohodiv-yak-zminyuyetsya-suchasne-misto>
8. Getting to cycle-friendly: Prioritizing Actions to Improve Urban Cycling. URL: <https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2020/01/ITDP-Grow-Cycling-Toolkit-Webinar-Presentation.pdf>
9. Urbanistyka: 50 prychn, chomu v misti maye buty bilshe pishoxidnyx vulycz [Urbanism: 50 reasons why there should be more pedestrian streets in the city]. URL: <https://nachasi.com/2020/09/16/50-reasons-walkable-roads/>
10. Dzhhekobs Dzh. (2011). Smert' i zhizn' bol'shih amerikanskikh gorodov [Death and life of big American cities] / per. s anglijskogo L. Motyleva. Moskva: Novoe izdatel'stvo, 460 s. (in Russian)
11. Gejl Ya. (2012). Goroda dlya lyudej [Cities for people] / per. s angl. Moskva: Al'pina Pablisher, 276 s. (in Russian)
12. Demycheva A.V. (2018). Miski praktyky (spiv)uchasti (kejs m. Dnipro) [City practices (co) participation (case study of Dnipro)]. *Grani*. Tom 21 (no. 10). Pp. 97–105. (in Ukrainian)
13. Shoste vseukrayinske muncypalne opytuvannya, 25 sichnya – 17 lyutogo, 2020 [Sixth All-Ukrainian Municipal Survey, January 25 – February 17, 2020]. URL: http://ratinggroup.ua/research/regions/shestoy_vseukrainskiy_municipalnyy_opros.html