

Наталія Отрищенко

ВІД КАРКАСА ДО СЕРЕДОВИЩА: ДИСКУСІЇ ЩОДО РОЗВИТКУ ЛЬВОВА У 1980-ті

DOI:10.15407/mics2022.01.198
УДК 94+72.01(477.83)“1980”

ЦЕНТР МІСЬКОЇ ІСТОРІЇ ЦЕНТРАЛЬНО-СХІДНОЇ ЄВРОПИ
[HTTPS://ORCID.ORG/0000-0003-3942-0005](https://orcid.org/0000-0003-3942-0005)
N.OTRISHCHENKO@LVIVCENTER.ORG

Анотація. Авторка висвітлює різні перспективи щодо розвитку Львова у 1980-ті роки і показує концептуальний перехід від планування міського простору до планування «міського часу» і досвідів людей у місті. Вона розглядає два приклади. Перший пов'язаний із Львівською філією Державного інституту проектування міст «ДІПРОМІСТО», який відповідав за підготовку містопланувальної документації міста і регіону. Філія працювала з функціональним зонуванням та застосовувала макроперспективу до планування міського простору. Другий приклад — проект управління міським середовищем, розроблений у Львівському політехнічному інституті. Ця ідея розвитку міста передбачала застосування людиноцентричного підходу та врахування не тільки просторової, а й часової перспективи. Як альтернативна до панівного дискурсу та практики містопланування, ця концепція після розпаду СРСР залишалася на маргінесах. Десятиліття потому міське планування Львова все ще ґрунтується на концепціях та інструментах, розроблених радянськими містопланувальними установами, що часто залишає реальний людський досвід життя у місті за межами дискусії.

Ключові слова: Львів, містопланування, каркас, середовище, 1980-ті.

Nataliia Otrishchenko

FROM FRAME TO ENVIRONMENT: DISCUSSING THE DEVELOPMENT OF LVIV DURING THE 1980s

DOI:10.15407/mics2022.01.198
УДК 94+72.01(477.83)“1980”

CENTER FOR URBAN HISTORY OF EAST CENTRAL EUROPE
[HTTPS://ORCID.ORG/0000-0003-3942-0005](https://orcid.org/0000-0003-3942-0005)
N.OTRISHCHENKO@LVIVCENTER.ORG

Abstract. The paper discusses different perspectives related to the urban development of Lviv during the 1980s and shows the gradual shift from planning urban space to planning urban time and experiences. It focuses on two cases. The first one is connected to the Lviv branch of the Dipromist State Design Institute for Cities, which was responsible for preparing planning documentation for the city and region. It worked with functional zoning and applied the macroperspective to the space of the city. The second one evolved at the Lviv Polytechnic institute and dealt with the concept of the urban environment. It proposed a human-centered approach to city development and took into account not only the spatial but also the temporal perspective. As an alternative to the dominant discourse and practice of cityplanning, it remained marginal after the collapse of the USSR. For decades Lviv urban planning continues to rely on the concepts and tools coined in the Soviet planning institutions and leaves human experiences of the city largely outside of the discussion.

Keywords: Lviv, urban planning, frame, environment, 1980s.

Містопланування — один зі способів проектування майбутнього і закладання тенденцій міського розвитку. Воно визначає пріоритети, пропонує інструментарій тактик і певне бачення того, до чого слід прагнути. У часи державного соціалізму просторове планування міст було тісно пов'язане із соціальним та економічним плануванням, адже комуністична партія зосереджувала під своїм контролем ресурси для централізованого ухвалення рішень у промисловості та архітектурно-будівельній сфері. «Побудова комунізму» була як соціальною, так і просторовою метою.

У баченні майбутнього і у процесі втілення цього бачення на певних ділянках міста слід було узгоджувати цілі партії, професійне знання і доступні ресурси. Повоєнні десятиліття стали часом розширення мережі радянських містопланувальних установ і встановлення ієрархії між ними. Як стверджує Стівен Коллієр, «засаднича концептуальна структура містобудування була продуктом 1930-х, і саме після Другої світової війни бачимо утвердження містобудування як апарату перетворень, куди входили експерти, технічні інститути, потоки ресурсів, матеріальні структури, просторові форми, розподіли населення та організаційні домовленості» (Collier, 2011, p. 85). Апарат працював на всіх рівнях — всесоюзному, республіканському, регіональному, міському, районному, на рівні певних галузей промисловості — як вертикально, так і горизонтально, але секторальне та територіальне планування не були цілковито пов'язані. Обидва типи планування мали справу з простором — із використанням землі під забудову і під формування мереж комунікацій, а також із простором над (аеропорти) і під землею (метро). Взірцем для інших міст при цьому був генеральний план реконструкції Москви 1935

Urban planning is one of the venues for designing the future and setting trends for city development. It sets up priorities, proposes a toolbox of tactics, and includes a certain inherent vision of what should be achieved. During state socialism, planning of cities was tightly connected to social and economic planning — the Communist party concentrated resources for centralized decision-making in industry and urban design. “Building Communism” was both a social and spatial aim.

Envisioning the future and its construction on specific urban areas was negotiated between the aims of the party, professional knowledge, and available resources. The postwar decades became a time when the network of Soviet planning institutions expanded and formed into hierarchies. As Stephen Collier argues, “the basic conceptual framework of city-building was a product of the 1930s, and it was after World War II that we see the consolidation of city-building as an apparatus of transformation comprised of experts, technical institutes, resource flows, material structures, spatial forms, demographic distributions, and organized arrangements” (Collier, 2011, p. 85).

року. Ключовими пріоритетами були функціональне зонування і транспортна мережа: навіть якщо у плані риторично йшлося про «потреби» радянських людей, він оперував усередненими цифрами і не враховував досвіду окремих осіб. Пріоритет — щодо розташування, шляхів сполучення і обслуговування — було надано промисловим підприємствам.

Майбутнє міст у соціалістичній державі мало чіткі часові горизонти. Щоп'ять років, відповідно до етапів соціального та економічного планування (п'ятирічок), Львівська філія Державного інституту проектування міст «ДІПРОМІСТО» готувала проекти першої черги будівництва. Ці проекти містили огляд поточної ситуації в місті, окреслювали здобутки і визначали перспективи розвитку на наступні п'ять років. Кожен документ мав розділи про обсяги й місця будівництва (житлового, комунального, промислового), інженерні інфраструктури, вулично-дорожню мережу, наявність різних видів транспорту, інженерно-геологічні умови, охорону довкілля, очікуваний кошторис та будівельну базу. Ці матеріали показують, як радянська держава розуміла міські реалії та які компоненти вважала за можливе й потрібне спроектувати. Ці проекти були, за висловом містобудівника Віталія Дубини, «містобудівною школою [Ярослава] Новаківського»¹ (Dubyna, 1997, p. 51).

У документі 1979 року зазначено, що планувальна структура Львова «центрична і складається з п'яти планувальних районів, розміщених довкола історичного ядра» (Petrova et al., 1979, p. 8). Однією із зазначених ключових проблем була низька пропускна спроможність транспортної мережі, особливо в центральній частині міста. Проект першої черги будівництва зосереджувався довкола структурної логіки

This apparatus worked on different scales — the USSR, republics, regions, cities and their parts, specific industries — both vertically and horizontally, but sectoral and territorial planning were not entirely linked. Both types of planning were dealing with the space — the land usage and various connections on it, above (airports) and below (metro) — with the 1935 general plan for the reconstruction of Moscow as a role model for other cities. Functional zoning and the transport network were the key priorities — even when planning rhetorically referred to the “needs” of the Soviet people, it operated with average numbers and did not take into consideration the experiences of the individual person. The priority was given to industrial enterprises that need to be located, connected, and serviced.

The urban future under state socialism had clear time horizons. Every five years, according to the stages of social and economic planning (five-year plans), the Lviv branch of the Dipromist State Design Institute for Cities prepared projects for the first stage of construction. These projects provided the overview of the current urban situation with notes

¹ Ярослав Новаківський (1920–1982) — містобудівник, начальник архітектурно-планувальної майстерні № 2 Львівської філії Державного інституту проектування міст «ДІПРОМІСТО».

розвитку міста — це був огляд міста із макроперспективи. Нова редакція, 1985 року, уже містить реферування до техніко-економічних основ (ТЕО) нового генерального плану Львова, який почали розробляти на початку 1980-х².

Ідеї, якими керуються при окресленні розвитку міста, підсумовано в генеральному плані — візуалізації очікувань, як мало би виглядати місто (Harris, 2005). Цей тип документа у найзагальнішому масштабі описував розвиток міста та розташовував демографічний та економічний потенціал у просторовому вимірі. Після затвердження він ставав основою для детальних планів території (DeHaan, 2013, pp. 67–68) та інструментом, до якого влада могла звертатися у різних контекстах: від медіації локальних конфліктів до позиціонування міста в масштабах республіки. Перший і другий генеральні плани Львова, відповідно 1956 і 1966 років, розробив Державний інститут проектування міст «ДІПРОМІСТО» в Києві. Проте наприкінці 1970-х роботу над новою редакцією координувала уже місцева, Львівська філія цієї організації.

Ключовою ідеєю розвитку міста Львова, запропонованою у 1970-х Львівською філією «ДІПРОМІСТО», було перетворення структури міста з моноцентричної на поліцентричну — шляхом розвитку більших підцентрів у північній та південній частинах Львова, а також зведення приміщень для культурно-громадських заходів у нових районах (Мух, 1983, р. 6). У 1960-х ідея поліцентричного міста щодо великих міст почала домінувати в містобудівній практиці — це було наслідком поширення мікрорайонів (Aleksyeva, 2019, р. 81). Що ж до Львова, то така ідея радше втілювала прагнення перенести функції із насиченого

центру міста в нові локації. Одним із натхненників цієї концепції був Новаківський. Він керував процесом розроблення генерального плану аж до кінця свого життя, до 1982 року.

Проект першої черги будівництва 1985 року наголошував на ролі «транспортно-планувального каркаса» в еволюції міської структури Львова (Bugaev et al., 1985, р. 75). І у проектній документації, і в усних інтерв'ю з містобудівниками, залученими до розроблення генерального плану, бачимо звернення до концепції каркаса і тканини: «Каркас — то, значить, транспортний каркас, то є найбільш стабільна частина міста, і тканина — це те, що є між каркасом, заповнення, так сказати, того каркаса» (містобудівник 1947 р. н., інтерв'ю 26.11.2018). Ці ідеї детально розроблено у книжці Алексея Гутнова та Ільї Лежави «Майбутнє міста» (Gutnov & Lezhava, 1977). У генеральному плані Львова ключовим пріоритетом було визначено «каркас» — транспортну мережу, тоді як на «тканину» звертали менше уваги. Один із містопланувальників пригадує: «Колись [Ярослав] Новаківський казав, що якраз транспортна інфраструктура — то є основа містобудування, тому що без міцних зв'язків... немислимий взагалі розвиток урбанізованих територій. Там, де тільки появляється магістраль, починає вона обростати. Тобто територія дістає відповідну комерційну цінність, привабливість. І при магістралі, значить, може розвиватись територія, от» (містобудівник 1952 р. н., інтерв'ю 13.12.2018).

Розвиток транспортної системи — доріг і розв'язок, що їх вважають найстабільнішою частиною міста, — десятиліттями був визначальним для міського розвитку Львова. Проте така перспектива передбачає

on accomplishments and set up the prospects for development for the next five years. Each document consisted of sections on the amount and location of construction (residential, communal, industrial), engineering infrastructures, the road and street network and transport, engineering and geological conditions, environmental protection, expected cost of the work, and the construction base. Such materials showed the way urban reality was understood by the Soviet state and what parts of this reality could and should be designed. These projects were of the “urban planning school of [Yaroslav] Novakivskiy¹” (Dubyna, 1997, p. 51), as urban planner Vitalii Dubyna puts it.

In the 1979 document, the planning structure of Lviv is described as “centric and consisting of five planning districts located around a historic core” (Petrova, 1979, p. 8). One of the key problems mentioned there is the low transport network capacity, especially in the central part. The project for the first stage of construction was built around the structural logic of urban development — it looked at the city from the macro perspective. The next edition, dated 1985, already reflects on the technical and economic

rationale, the feasibility study (*tekhniko-ekonomicheskije osnovy*) of a new Lviv general plan, which started to be developed in the early 1980s².

Ideas that guided the development of the city were summarized in the general plan — it was a visualization of the expectations of what a city should look like (Harris, 2005). This type of document expressed the most “general” scale of urban development and located the demographic and economic potential of the area spatially. After being approved, it became a base for detailed plans of the territory (DeHaan, 2013, p. 67–8) and a tool that authorities could refer to in various contexts: from local conflict mediation to the positioning of the city on the scale of the republic. The first and the second socialist general plans for Lviv, dated 1956 and 1966 respectively, were designed by the Dipromist State Design Institute for Cities in Kyiv. Yet, in the late 1970s the work on a new edition was coordinated by the local branch of this organization.

The key idea of Lviv urban development proposed in the 1970s by the Lviv Branch of Dipromist was the transformation of the city structure from monocentric to polycentric —

² Робочу групу, яка веда цей проект, організовано 1980 року за наказом № 91-ОК (доповнений наказом № 132-ОК від 30 грудня 1983 року) Львівської філії «ДІПРОМІСТО».

¹ Yaroslav Novakivskiy (1920–82)—urban planner, the head of architectural planning workshop #2 at the Lviv branch of the Dipromist State Design Institute for Cities.

² The team was organized in 1980 by the decree of the Lviv Branch of Dipromist #91-OK (supplemented with the decree #132-OK on 30 December 1983).

наявність міста радше як фону для руху з точки А до точки Б, пріоритет при цьому отримують транспортні засоби, а досвід пересування містом пішоходів стає менш важливим. Водночас, професорка містобудування згадує і про нові бачення пішохідних зон, описаних у генеральному плані: «Найбільше пішохідне місто, яке було запроєктоване у Львові, то, власне, в тому генплані Новаківського. Там були такі пішохідні простори запроєктовані, що це навіть сьогодні трудно собі уявити, щоб їх запроєктувати... Оця ідея нових підцентрів, зі старого центру вони були зв'язані між собою пішохідними зв'язками» (професорка містобудування 1957 р. н., інтерв'ю 22.03.2019).

А проте бачення міста, втілене в офіційній планувальній документації, більше стосувалося ідей функціонального зонування і застосовувало структурну перспективу щодо розвитку Львова. Мова плану деперсоналізована, навіть попри те, що є багато посилань на користувача. Планувальна документація робила узагальнення на основі «населення, від кількості містоутворювальних кадрів, тобто робітників» (містобудівник 1944 р. н., інтерв'ю 17.09.2020) та усереднених показників використання (квадратних метрів на особу, лікарняних ліжок на тисячу осіб, кількість місць у школі на тисячу осіб тощо), щоб виробити певні рекомендації. Кількісна логіка, яка була важливою для радянського проекту, домінувала і в містопланувальному дискурсі (і лишається панівною навіть після розвалу СРСР, хоч її і трансформували мова економічного капіталу та ідеї постійного зростання міст).

Початкові дані для техніко-економічних основ генерального плану Львова було розраховано для 1981 року, його першу чергу мали втіли-

through the development of larger subcenters in the northern and southern parts of Lviv and community centers in the new districts (Mykh, 1983, p. 6). The idea of a polycentric city was predominant in large cities already in the 1960s as a result of the construction of microdistricts (Alekseyeva, 2019, p. 81). In the case of Lviv, it was rather following the logic of sprawl of the already-existing dense urban core. One of the masterminds behind this concept was Novakivskyi. He led the process of the development of the general plan until he passed in 1982.

The project for the first stage of construction from 1985 emphasized the role of the transport planning frame (*transportno-planirovochnyi karkas*) in the evolution of the Lviv urban structure (Bugayev, 1985, p. 75). Both the planning documents and oral interviews with urban planners, who were involved in the development of the general plan, refer to the concept of a frame and fabric: “The frame — that is the transport framework, that is the most stable part of the city, and the fabric, that is something between the frame, filling the frame” (an urban planner, born 1947, recorded 26 November 2018). These ideas were elaborated on in the book *The Future of the City*, written by Alexei Gutnov and Ilia Lezhava (1977).

ти у 1990-му, а роком завершення названо 2005 (Novakivskyi et al., 1983, p. 12). Захист проекту відбувся на містобудівній раді у Державному комітеті Української РСР у справах будівництва (Держбуді) 11 вересня 1985 року в Києві. Згідно з протоколом зустрічі, Дубина зазначав, що місто розвивалося як компактне, і таким воно і має залишитися у майбутньому. Він описав існування планувальної структури — радіальних осей, які формували каркас міської структури районів (центрального і трьох периферійних). Перетини цих осей із діаметром центру утворювали підцентри; у такий спосіб автор обґрунтував концепцію «поліцентричної системи центру міста». Після схвалення ТЕО директор Львівської філії



Іл. 1

Книжковий кіоск за театром ім. Марії Заньковецької, 1964 (із колекції Михайла Цімермана. Міський медіаархів, Центр міської історії Центрально-Східної Європи, фотограф невідомий)

In the case of the Lviv general plan, the key priority was given to the “frame” — a transport network — while the “fabric” was undervalued. One of the urban planners recalled: “[Yaroslav] Novakivskyi once said that the transport infrastructure is the basis of urban planning, because without close links, there is no urban development... Where the main road begins to grow, the territory gains a corresponding commercial value, attractiveness. If there is a highway, then this territory can develop” (an urban planner, born 1952, recorded 13 December 2018).

The development of the transport system — roads, interchanges, traffic circles — has remained a determinant for urban development in Lviv for decades. It is considered the most stable part of the city; however, it also shows the city only as a background for movement from point A to point B with a priority for vehicles and does not take into consideration the pedestrian’s experience of the city. At the same time, the professor of urban planning mentioned the new vision of pedestrian areas, which was described in the general plan: “The largest pedestrian city that was ever designed in Lviv, in fact, was in Novakivskyi’s general plan. There were such pedestrian spaces designed there that even today it is difficult to imagine

Fig. 1

Unknown author, Book kiosk behind Maria Zankovetska theatre, 1964. The private collection of Mykhailo Tsimerman. Urban media archive, Center for Urban History of East Central Europe

«ДІПРОМІСТО» Зіновій Підлісний запросив Володимира Бугайова керувати розробленням власне генерального плану. Команда завершила роботу над ним наприкінці 1980-х, а Львівська міська рада ухвалила його лише у 1993-му. Містобудівник і колишній головний архітектор міста називає цей документ «справжньою Конституцією міського розвитку», але також визнає, що генплан швидко втратив своє значення, оскільки «змінилися соціально-політичні і економічні важелі» (містобудівник 1944 р. н., інтерв'ю 17.09.2020). Як зауважив колишній голова Комісії у справах будівництва і архітектури, «ще ніхто не знав, як буде місто далі розвиватися, бо певний хаос створився на той час. Тому затверджували те, що було вже напрацьоване, тобто з умовами, з багатьма обумовлюваннями, що і в якому напрямку далі працювати, що це вже, скажім, не є зовсім актуальне» (колишній голова Комісії у справах будівництва і архітектури 1963 р. н., інтерв'ю 24.07.2020).

Описаний випадок є прикладом планувального дискурсу, уособленням якого була державна містопланувальна інституція — Львівська філія Державного інституту проектування міст «ДІПРОМІСТО». Утім, як зазначає Анна Алексеєва, державний апарат був надто негнучким, щоби приймати зміни. Це стосувалося і будівельної промисловості — і з погляду інституційної структури та процесу прийняття рішень, і з погляду матеріальної сторони — продукції (наприклад, неможливість виробляти різні типи панелей для масового житлового будівництва). Вчена описує період після Хрущова як час, коли «інноваційна, прогресивна або незалежна архітектурна думка, що переважно концентрувалася в наукових та дослідних установах, рідко доходи-

ла до практиків» (Alekseyeva, 2019, p. 97). Критика модерністського планування «згори донизу», що зосереджувалася в академічних колах і розвивалася в діалозі з планувальною практикою, пропонувала сконцентруватися на тих, хто користується міською інфраструктурою, і на їхньому довіді (Beuer, 2017; Hallas-Murula, 2017; Kurg, 2013). Однією з ідей, які застосовували, намагаючись гуманізувати соціалістичне місто, була концепція «середовища» (рос. «среда»). Цей термін мав на меті змістити акцент із макрорівня функціонального зонування (коли суб'єктом планування є або інституція — часто певна промисловість, або узагальнена особа) на щоденне життя в місті окремої людини. У Львові цю ідею розвивали у Львівській політехніці, насамперед Андрій Рудницький³.

Рудницький наприкінці 1970-х працював із поняттям міського середовища у поєднанні з ідеєю використання автоматизованих систем управління (АСУ), саме тоді ця тема привернула увагу місцевого партійного керівництва. У 1979 році Львівська політехніка приймала масштабну конференцію з проблем управління міським середовищем, Рудницький був одним з її основних організаторів. Він розвинув свої ідеї у монографії, на основі якої 1988 року захистив дисертацію. У його роботі не тільки йшлося про оптимізацію прийняття рішень у містоплануванні та про застосування методів обчислення, а й було запропоновано новий погляд на розвиток міста.

По-перше, Рудницький додав часовий вимір у свою модель просторової організації суспільства. По-друге, він зосередив увагу на окремих людях із різними інтересами (як індивідуальними, так і груповими),

how to design them... New subcenters were interconnected with the center by pedestrian links" (an urban planning professor, born 1957, recorded 22 March 2019).

Still, this urban vision was more linked to the ideas of functional zoning and applied the structural perspective to the development of Lviv. It has depersonalized language, even when constantly referring to the user. Planning documentation had to be generalized based on "population, number of city-forming personnel, i.e., workers" (an urban planner, born 1944, recorded 17 September 2020) and on average usage numbers (square meters per person, number of beds in hospitals per 1,000 persons, number of places in high schools per 1,000 persons, etc.) in order to make a recommendation. Quantitative logic, which was important for the Soviet project, also dominated in the urban planning discourse (and remains dominant after the collapse of the USSR, albeit transformed by the language of economic capital and constant urban growth).

The initial data for the technical and economic rationale of the Lviv general plan was calculated for 1981, with the first stage to be implemented by 1990, and the estimated year of completion was supposed to be 2005 (Novakivskyi, 1983, p. 12). This project was defended

during the urban planning council at the State Construction Committee on September 11, 1985, in Kyiv. According to the protocol of this meeting, Dubyna mentioned that the city had developed as a compact one — and due to historical evolution it had to remain so in the future. He described the presence of the planning frame — the radial axes that formed the basis of the urban structure of the districts (the central one and three peripheral ones). The intersections of these axes and the diameter of the center made up subcenters; therefore, he justified the concept of "the polycentric system of city center." After the approval of the technical and economic rationale, the director of the Lviv Branch of the Dipromist Zinovii Pidlisnyi invited Volodymyr Bugaev to lead the development of a general plan. The team finalized this document during the late 1980s and the Lviv City Council approved it only in 1993. Urban planner and former chief architect of the city calls it "a true Constitution of the urban development," but also admits that it quickly lost its significance, as "sociopolitical and economic levers have changed" (an urban planner, born 1944, recorded 17 September 2020). The former head of the commission on architecture and construction mentioned:

³ Андрій Рудницький (1928–2009) — професор кафедри містобудування, доктор архітектури, декан архітектурного факультету (1977–1991) Львівської політехніки.

які співіснували у просторі міста та чий «середовища» частково збігалися, тож їх треба було узгоджувати. Досвід існування цих людей у місті охоплював усі органи чуття, і цей досвід змінювався упродовж їхнього життя. По-третє, він брав під сумнів монофункціональний підхід до зонування, висувачи натомість ідею «інтенсифікації використання міського простору» (Rudnitskii, 1985, pp. 25–26, 54, 68). Усі ці ідеї стосувалися планування часу, наприклад створення локацій у місті, які б різні соціальні групи могли використовувати в різний час або для різної діяльності. Рудницький прямо зазначав про «управління часовими процесами» щодо міського середовища, з наголосом на дозвіллі та

Іл. 2

Вулиця Любінська,
1978 (із колекції
Андрія Дрималика,
Міський медіаархів,
Центр міської
історії Централь-
но-Східної Європи,
фото Андрія
Дрималика)



Fig. 2

Andrii Drymalyk,
Lubinska street, 1978.
Collection of Andrii
Drymalyk. Urban media
archive, Center for
Urban History of East
Central Europe

“No one knew how the city would develop further, because a certain chaos was created at that time. Therefore, [we] approved what had already been worked out, that is, with the conditions, there were many conditions, concerning in what direction to work further, that are, let’s say, no longer quite relevant” (former head of the commission on architecture and construction, born 1963, recorded 24 July 2020).

The described case is an example of planning discourse embodied at the state planning institution — the Lviv branch of the Dipromist State Design Institute for Cities. Yet, as Anna Alekseyeva pointed out, the state apparatus was too rigid to accommodate changes, and the construction industry was inflexible both in terms of the institutional structure, the decision-making process, and the materiality of manufactured products (e.g., the impossibility to produce various types of panels for mass housing). She described the post-Khrushchev period as a time, when “innovative, progressive, or independent architectural thought, which was predominantly concentrated in academic and research institutions, rarely reached the practitioners” (Alekseyeva, 2019, p. 97). The critic of mod-

«бюджетах часу» людей із різних соціальних груп (Rudnitskii, 1985, pp. 56–64). У підручнику для студентів архітектурного профілю, виданому 1991 року на основі його монографії, Рудницький писав про сучасну йому практику містопланування, а також про те, що її слід переорієнтувати, щоб вона задовольняла потреби вразливих груп: «На жаль, у сучасній практиці розв’язання проблем міського середовища орієнтують нерідко лише на середньостатистичного жителя... Місто загалом жорстоке до старих людей. Проте висока якість міського середовища забезпечуватиметься лише тою мірою, за якої необхідні зручності надаватимуться всім людям, які терплять нужду. Для цього



Іл. 3

Тролейбус маршруту
№ 4 на централь-
ному львівському про-
спекті, 1963–1969
(із колекції Воло-
димир Румянцев,
міський медіаархів,
Центр міської історії
Централь-но-Східної
Європи, фотограф
невідомий)

ernist top-down planning that concentrated in academia and developed in a dialogue with planning practice proposed to focus on the users and their experiences of the city (Beyer, 2017; Hallas-Murula, 2017; Kurg, 2013). One of the ideas mobilized as an attempt to humanize a socialist city was the concept of “environment” (Ukrainian: *seredovyshe*, Russian: *sreda*). This term aimed to shift focus from the macro scale of functional zoning (when the subject of planning is either an institution — often industry — or the generalized person) to the urban daily life of a specific person. In the case of Lviv, this idea was developed in the Lviv Polytechnic mainly by Andrii Rudnytskyi³.

Rudnytskyi worked with the concept of urban environment in relation to automated management systems, ASU (*Avtomatyzovani Systemy Upravlinnia*, sometimes translated as “automated control systems”) in the late 1970s, which was when this topic gained special attention from the side of local party authorities. In 1979 Lviv Polytechnic hosted a huge conference on the management of the urban environment (Khorkhot, 1979), and Rudnytskyi was among the key organizers of this event. He developed his ideas further

Fig. 3

Unknown author,
Trolleybus of the route
No. 4 on central boulevard
of Lviv, 1963–1969.
Collection of Volodymyr
Rumiantsev. Urban media
archive, Center for Urban
History of East Central
Europe

³ Andrii Rudnytskyi (1928–2009)—urban planning professor, the dean of the Department of Architecture (1977–91) at the Lviv Polytechnic Institute.

Іл. 4

Тролейбус маршруту № 4 біля готелю «Львів», 1965–1970 (із колекції Ярослава Янчака, міський медіаархів, Центр міської історії Центрально-Східної Європи, фото Ярослава Янчака)

**Fig. 4**

Jaroslav Yanchak, Trolleybus of the route No. 4 near "Lviv" hotel, 1965-1970. Collection of Jaroslav Yanchak. Urban media archive, Center for Urban History of East Central Europe

into a monograph, and defended a dissertation based on this publication in 1988. His work not only discussed the optimization of decision-making in urban planning and the application of methods of computing, but also offered a different perspective to the city development.

First of all, Rudnytskyi included the time dimension in his model of the spatial organization of society. Second, he focused on specific people with different interests (both individually and on the group level), who shared the space of the city and whose “environments” overlapped and had to be negotiated. These people experienced the city with all senses, and these experiences changed through the course of their lives. Third, he challenged the monofunctional approach toward zoning with the idea of the “intensification of using city space” (Rudnytskyi, 1985, p. 25–6, 54, 68). All of these points in various ways refer to the planning of time, for instance, creating urban locations that could be used by different social groups during different time periods or various time-consuming activities. Rudnytskyi clearly spoke about the “management of temporary processes” in

треба управляти середовищем так, щоб у місті ніхто не залишився поза увагою» (Rudnytskyi, 1991, p. 20).

Проте шторм економічної кризи та політичних трансформацій після розпаду СРСР поглинув обговорення людиноцентричного міського планування. Уже на початку 1990-х виникли сумніви, чи доцільно застосовувати генеральний план як дороговказ для управління містом, оскільки держава вже втратила монополію на втручання в простір. Утім, генеральний план залишався ключовим містобудівним документом (хоч і з деякими спробами запровадити як альтернативу гнучкіше зонування чи більш ціннісно-орієнтовані міські стратегії). Майбутнє міста все ще описували з погляду його структури і землекористування, коли певним ділянкам надавали визначені функції і значення: у 1980-х це робила державна влада (тісно пов’язана з комуністичною партією), а у 1990-х і пізніше воно стало об’єктом домовляння між різними дієвцями, аж поки зрештою останнє слово не отримав фінансовий капітал.

Дискусія про каркас і середовище міста ставить запитання про точку відліку для міського планування. Яку перспективу у ньому застосовано і від чийого імені? Що треба планувати і до якої міри? Планування міста як просторової реальності функціональних зон із акцентом на «усередненій людині» за замовчуванням залишається відправною точкою для містопланування. Проте спадщина архітектурної думки 1980-х спонукає нас до переосмислення міста з часового погляду (особливо в контексті міської мобільності, де панує «каркасо-центричне бачення») та з урахуванням досвіду різних соціальних груп.

relation to the urban environment, with an emphasis on free time and “time budgets” of people from diverse groups (Rudnytskyi, 1985, p.56–64). In the tutorial for architecture students, which was published on the basis of his monograph in 1991, Rudnytskyi wrote about his contemporary practice of urban planning and how it requires a reorientation to meet the needs of people from vulnerable groups: “Unfortunately, in modern practice, solving the problems of the urban environment is often focused on the average resident... The city is generally cruel to the elderly. However, the high quality of the urban environment will be ensured only to the extent that the necessary amenities are provided to all people in need. To do this, you need to manage the environment so that no one in the city is left out” (Rudnytskyi, 1991, p. 20).

However, the discussion about human-centered urban design was lost in the storms of the economic crisis and political transformation after the collapse of the USSR. The relevance of a general plan as a guiding tool for urban management was questioned already in the early 1990s as the state lost its monopoly for spatial interventions,

REFERENCES

- Alekseyeva, A. (2019). *Everyday Soviet Utopias: Planning, Design and the Aesthetics of Developed Socialism*. London and New York: Routledge.
- Beyer, E. (2017). From “New Units of Settlement” to the Old Arbat: The Soviet NER Group’s Search for Spaces of Community. In Á. Moravánszky, J. Hopfengärtner (Eds.), *Re-humanizing Architecture: New Forms of Community, 1950–1970* (pp. 211–228). Berlin: De Gruyter.
- Bugaev, V. et al. (1985). *Proekt razmeshcheniia I-oi ocheredi stroitelstva v g. L’vove na 1986-1990 g.g. Tom I. Poiasnitel’naia zapiska*. Archive of the Mistoproekt State Institute for Urban Planning, Inventory number 549/05664.
- Collier, S. J. (2011). *Post-Soviet Social. Neoliberalism, Social Modernity, Biopolitics*. Princeton: Princeton University Press.
- DeHaan, H. D. (2013). *Stalinist City Planning. Professionals, Performance, and Power*. Toronto: University of Toronto Press.
- Dubyna, V. (1997). Yaroslav Novakivskiy — zasnovnyk suchasnoi mistobudivnoi shkoly L’vova. *Arkhitekturnyi visnyk*, 2–3 (3–4), 50–53.
- Gutnov, A., & Lezhava, I. (1977). *Budushchee goroda*. Moskva: Stroiizdat.
- Hallas-Murula, K. (2017). Sociological and Environmental-Psychology Research in Estonia during the 1960s and 1970s: A Critique of Soviet Mass-Housing. In Á. Moravánszky, J. Hopfengärtner (Eds.), *Re-humanizing Architecture: New Forms of Community, 1950–1970* (pp. 185–195). Berlin: De Gruyter.
- Harris, S. E. (2005). *The Master Plan and the Socialist City. Second World Urbanity*. Retrieved from <http://www.secondworldurbanity.org/second-world-urbanity-2/the-master-plan-and-the-socialist-city/> (accessed 05.10.2021).
- Khorkhot, A., Rudnitskii, A., Posatskii, B., Liaskovskaia, V. (Eds.) (1979). *Problemy kompleksnogo upravleniia gorodskoi sredoi: Materialy Vsesoiuznoi nauchnoi konferentsii*. L’vov.
- Kurg, A. (2013). The Turning Point in 1978. Architects of the Tallinn School and Their Late Socialist Public. In I. Weizman (Ed.), *Architecture and the Paradox of Dissidence* (pp. 19–32). New York: Routledge.
- Mykh, R. (1983). Realizatsiia general’nogo plana L’vova. *Stroitel’stvo i arkhitektura*, 1, 5–7.
- Novakivskiy, Ya. et al. (1983). *Techniko-ekonomicheskie osnovy (TEO) General’nogo plana g. L’vova v 12 tomah. Poiasnitel’naia zapiska. Tom VII*. Archive of the Mistoproekt State Institute for Urban Planning, Inventory number 532/05543.
- Petrova, A. et al. (1979). *Proekt razmeshcheniia I-oi ocheredi stroitelstva v g. L’vove na period 1981-1985 g.g. v 4-h tomach. Tom I. Poiasnitel’naia zapiska*. Archive of the Mistoproekt State Institute for Urban Planning, Inventory number 450/04500.
- Protokol 7 zasedaniia nauchno-tekhnicheskogo soveta Gosstroia USSR ot 11 sentiabria 1985 g.* The Central State Archives of Higher Authorities and Administration of Ukraine, Fond 4906, description 4, file 4655.
- Rudnitskii, A. M. (1985). *Upravlenie gorodskoi sredoi*. L’vov: Vyshcha Shkola.
- Rudnytskyi, A. M. (1991). *Upravlinnia mis’kym seredovyschchem*. Kyiv: Navchal’no-metodychnyi kabinet z vyshchoi osvity pry Minvuzy URSSR.
- but it still remains a key urban planning document for the city (with some attempts to introduce more flexible zoning or more value-oriented urban strategies as alternatives). Still, the future of the city is described in terms of its structure and land use, when certain pieces of territory gained prescribed function and meaning — in the 1980s this meaning was prescribed by the state (which was tightly connected to the Communist party), and after the 1990s this meaning was negotiated until financial capital received the decisive word.
- The discussion about the frame and environment of the city raises questions about the starting point for urban planning: What perspective is applied and by whom? What should be planned and to what extent? Planning a city as a spatial reality of functional zones with a focus on an “average person” remains an implicit assumption behind urban development. However, the legacies of architectural thought from the 1980s provide an impetus to rethink the city in terms of time (especially in relation to urban mobility, which is dominated by the “frame-centered” vision) and experiences of different social groups.