

UDK: 721:625.739:005.332.3(477.41)

DOI: 10.5379/urbani-izziv-2018-29-02-003

Prejeto: 5. 7. 2018

Sprejeto: 8. 10. 2018

Olena DRONOVA
Stanley D. BRUNN

Kako neoliberalni globalizacijski procesi preobražajo vozlišča v Kijevu

Zaradi opustitve sovjetskih urbanističnih pristopov, liberalizacije povezane zakonodaje, zmede zaradi dajanja prednosti gospodarskim ciljem in pomanjkanja državne urbanistične strategije so ukrajinska mesta izpostavljena nenehnim spremembam. V članku avtorja analizirata trenutne funkcionalne in prostorske urbane preobrazbe, ki so posledica neoliberalnih globalizacijskih vplivov. Območja vozlišč v Kijevu so obravnavana kot središča največjih strukturnih sprememb, pri čemer avtorja z izbrano metodologijo proučujeta s tem povezane procese in njihove glavne značilnosti. Zaradi družbenega in zgodovinskega pomena nekatera vozlišča dobivajo večjo kulturno in simbolno vrednost, hkrati pa je na teh območjih opazen

negativen vpliv nekaterih zgrešenih zamenjav prvotnih funkcij. Določenih je 44 vozlišč in šest vrst preobrazb glede na njihovo družbeno in kulturno vrednost. Kulturne, estetske, reprezentativne in komunikacijske funkcije na večini vozlišč nadomeščajo trgovska, storitvena in prometna raba. Izbrane študije primera kažejo velik pomen nadaljnjega sodelovanja javnosti pri reorganizaciji mestnega prostora v Kijevu.

Ključne besede: mestna zgradba, mestna vozlišča, neoliberalna globalizacija, funkcionalne in prostorske preobrazbe, Kijev

1 Uvod

Znanstveniki proučujejo procese svetovne gospodarske globalizacije in njene vplive na mesta že vse od leta 1915, ko je Patrick Geddes objavil prvo delo na to temo (Geddes, 1915). Javno je, da so mesta ključni ustvarjalci in posnemovalci svetovnih sprememb ter hrbtenica svetovnega gospodarstva (Friedmann in Wolff, 1982; Friedmann, 1986; Hall, 1993; Sluka, 2007). Hkrati je mestno okolje prvi prejemnik svetovnih sprememb, vključno z nastajajočimi priložnostmi in izzivi (Sassen, 2016). Pri tržno naravnem razvoju mest so naselja obravnavana le kot ekonomska sredstva, ki se jim lahko odvzamejo zgodovinski, družbeni in simbolični pomeni ter se pretvorijo v prodajljive potrošne dobrine (Balibrea, 2001; Short, 2004; Križnik, 2011, 2018). Ti neoliberalizacijski procesi že več kot tri desetletja preoblikujejo območja mestnega razvoja, njihove oblike in posledice pa se še naprej razvijajo na podlagi eklektične mešanice neuspehov in kriz, eksperimentiranja s predpisi ter prenosa politik med kraji, ozemlji in ravnmi (Peck idr., 2013).

Posebna vrsta mest v globalizaciji (Taylor, 2006) nastaja v postkomunističnih mestih, ki so izpostavljena procesom preobrazbe, te pa povzročata globalizacija in pojav tržnega gospodarstva (Mezentsev, 2015). Mestne krajine, ki so se izoblikovale med komunizmom, se preoblikujejo in prilagajajo novim razmeram, ki so posledica političnega, gospodarskega in kulturnega prehoda v kapitalizem (Sykora, 2009). Na podlagi morfologije, rabe zemljišč in socialne segregacije v teh mestih lahko določimo nekatera značilna kapitalistična mestna območja, ob njih pa lahko v mestni krajini najdemo tudi predele, ki so kot zamrznjene podobe komunizma (Sykora in Bouzarovski, 2012).

V postkomunističnih državah, vključno z Ukrajino, svetovni trendi prekrivajo številne notranje značilnosti, od katerih mnoge veljajo za ostanke prejšnjega režima. Ta kompleksni mozaik še krepi podobo preobražanja mestne krajine in otežuje ohranjanje njene privlačnosti, hkrati pa poskuša doseči čedalje večji funkcionalnost in inovativnost. V družbenopolitičnem pogledu gre za nepopoln prehod od togega načrtovanja predpisov in smernic k načrtovanju, značilnemu za konkurenčno poslovno okolje (Maruniak, 2007). Kot glavno mesto in največja metropola v državi Kijev vsrka največ svetovnih vplivov v Ukrajini, zato je še posebno zanimiv za proučevanje tovrstnih preobrazb. Za proučevanje preobrazb, ki trenutno potekajo v Kijevu, sta avtorja izbrala posebno prvino mestne zgradbe: mestna vozlišča. To so območja, ki imajo v zgradbi mesta vodilno vlogo, saj so na njih zgoščeni procesi in funkcije, ki so ključni za vsakodnevno življenje v mestu. Ti mestni prostori imajo neposreden vpliv na nastajajočo prostorsko identiteto mesta.

Ker so privlačni za razne dejavnosti, se nenehno spreminjajo in so ranljivi, zaradi česar pogosto izgubijo svojo pristnost ter družbeno in kulturno vrednost.

V nadaljevanju so najprej navedeni teoretične podlage in metodološki pristopi, ki se uporabljajo za določanje mestnih vozlišč in njihovih preobrazb pri neoliberalnem razvoju mest. Avtorja sta nato na bolj praktični ravni določila območja vozlišč v Kijevu, pri čemer sta upoštevala njihove preobrazbe. Ob tem sta oblikovala prostorski model funkcionalnih in prostorskih oblik in vzorcev. Na koncu sta te spremembe ponazorila s študijami izbranih primerov, na podlagi katerih lahko urbanisti spoznajo, kako neoliberalne preobrazbe vplivajo na mestni prostor in kako lahko sodelovanje javnosti pomaga pri sprejemanju odločitev, povezanih s preživljanjem mestnih prebivalcev in razvojem mesta.

2 Teoretično ozadje

2.1 Mesto in svetovne neoliberalne preobrazbe

V zgodnjih delih kritičnih geografov in sociologov, kot so Lefebvre (1968, 1970, 1974), Jacobs (1961, 1970), Foucault (1967), Harvey (1973) in Castells (1977), je prostor obravnavan kot družbeni produkt. Poudarek je na dejstvu, da se na področju urbanizma trenutno pogosto daje prednost gospodarskim koristim, brez upoštevanja potreb lokalnih prebivalcev. V raziskavi postmoderne urbanizacije Soja (2008) ugotavlja, da mestni prostor ustvarja inovativnost, ustvarjalnost in gospodarsko rast, hkrati pa vzpostavlja dodatno hierarhijo, neenakost, socialno polarizacijo in nepravilnost.

Mesta so zaradi globalizacijskih vplivov vključena v procese svetovne konkurenčnosti (Salvati in Zitti, 2017). Marcuse in Van Kempen (2000) sta začela razpravo o družbenih in prostorskih posledicah te vključenosti, ki spreminja gospodarske in kulturne funkcije mesta ter hkrati preoblikuje koncept urbanizma. Namen urbanizma je predvsem ustvarjanje ugodnega poslovnega okolja ter preoblikovanje mestnega prostora in njegovih pojavnih oblik v smislu njegove arhitekture, podobe in dožemanja, kar naj bi zagotovilo doseganje nekaterih standardov, na podlagi katerih lahko mesto privablja mednarodni kapital (Taylor idr., 2007, 2010). Čeprav mesta opravljajo najrazličnejše funkcije in naloge, od verskih do vojaških, so v procesu globalizacije podrejena eni glavni funkciji: spodbujanju centralizacije kapitala (Trubina, 2011). V tem pogledu ima proces globalizacije v zadnjih desetletjih izjemen vpliv pri pojasnjevanju sprememb v mestih.

Po Harveyju (1973, 1989) so številni kritični geografi proučevali nove strukture upravljanja v urbanizmu in vpliv nepremičninskega trga na neoliberalen razvoj mest (Jessop, 1997;

Peck in Tickell, 2002; Brenner in Theodore, 2002, 2003; Peck idr., 2013; Brenner in Schmid, 2014; Peck idr., 2017). Izsledki raziskave, ki so jo opravili Swyngedouw, Moulaert in Rodriguez (Moulaert, 2000; Moulaert idr., 2001a, 2001b; Swyngedouw, 2002), so pomembni za temo, obravnavano v tem članku. Pri analizi nedavnega dogajanja v evropskih mestih so avtorji te raziskave izdelali nov teoretični model sodobnih neoliberalnih procesov urbanizacije. Ugotovili so povezave med tremi pojavi, ki spreminjajo potek razvoja mest: med neoliberalno ekonomsko državno politiko, povezano z liberalizacijo, deregulacijo in privatizacijo trga, novo urbano politiko, pri kateri povezovanje javnega in zasebnega sektorja ter političnih in ekonomskih razvojnih smernic sega na področje načrtovanja in razvoja mest, ter urbanističnimi projekti, ki odkrivajo nove gospodarske potenciale in ustvarjajo zaslužek. Hkrati je velik del prebivalcev, na katere ti projekti vplivajo, izključen iz načrtovalskih in upravljaljskih procesov, kar vodi v socialno-prostorsko polarizacijo. Glavni cilj teh urbanističnih pobud je pobirati najemnino od novo zgrajenih nepremičnin in ločiti urbanizem od socialne gradnje (Al-Hamarneh, 2011). Mnoga mesta v nekdanjih državah Sovjetske zveze so začela ta načrtovalski pristop pri svojih praksah upravljanja mest uporabljati takoj po razpadu Sovjetske zveze.

Neoliberalizem se na splošno priznava kot prevladujoča ideologija postkomunizma (Pickles in Smith, 1998; Birch in Mykhnenko, 2010; Stenning idr., 2010). Golubchikov idr. (2013) postkomunistična mestna gospodarska območja pojmujejo kot hibridne prostore, ki vključujejo tako prvine neoliberalizma kot ostanke komunizma. Trdijo, da so bili ostanki komunizma odtrgani od svoje zgodovine in spremenjeni v infrastrukturo neoliberalizma. Sistematizacijo teh procesov preobrazbe v postkomunističnih mestih v okviru globalizacije obravnavajo števila dela, vključno s publikacijami ruskih in slovaških geografov, ki proučujejo vpliv teh procesov v različnih delih mesta, tudi z vidika odnosa med mestnim središčem in obrobjem (Sluka, 2009), ter glavnih morfoloških, funkcionalnih in socialno-demografskih značilnosti (Matlovic idr., 2009).

V zadnjih letih so spremembe mestnega prostora pod vplivom neoliberalnih globalizacijskih procesov pritegnile pozornost ukrajinskih raziskovalcev. Vplive globalizacije na različne vidike razvoja mest so proučevali Maruniak (2007, 2013), Mezentsev idr. (2012, 2015) ter Mezentseva (2017). Maruniak (2013) obravnava izzive, s katerimi se srečujejo posovjetska mesta v Ukrajini: izrazito socialno hierarhijo, prenasičenost z informacijami in komunikacijami, čedalje večjo prisotnost svetovnih akterjev, izgubo izvornosti mestne krajine, krepitev multikulturalnosti mestnega okolja, pospešene spremembe in dejavnike, ki ogrožajo trajnostni razvoj. Med procesi, ki najbolj vplivajo na spremembe mestnega prostora, so agresivna privatizacija, komercializacija, fragmentacija funkcij, terciarizacija, socialna

polarizacija in prostorska segregacija (Mezentsev in Mezentseva, 2012). Teoretične podlage proučevanja svetovne neoliberalne urbanizacije ter okoliščine in preobrazbe, značilne za Kijev, so obravnavali Al-Hamarneh idr. (2013) in Dronova idr. (2013, 2018). Težave in obete, povezane z razvojem ukrajinskega glavnega mesta, je analiziral Nudelman (2015), postindustrijsko preobrazbo največjih ukrajinskih mest pa je proučeval Pidgrushnyi (2015). Navedeni avtorji se osredotočajo na trenutne razmere, povezane z lastništvom zemljišč in nepremičnin v Kijevu, ter na zamenjavo tradicionalnih urbanističnih vprašanj v klasičnem smislu strukture in kompozicije (Sosnova, 2011; Nudelman, 2013; Dronova in Poleshko, 2017).

2.2 Določanje mestnih vozlišč

Zaradi sprememb, povezanih z globalizacijo, so preobrazbe mestnega prostora najbolj opazne na območjih mestnih vozlišč. Pred več kot petdesetimi leti je Kevin Lynch vozlišča opredelil kot vodilno prostorsko prvino na mentalnem zemljevidu mesta oziroma kot strateške točke, na katere lahko opazovalec prosto vstopa. Vozlišča so križišča ali mesta, na katerih so zgoščene nekatere posebne značilnosti. V predstavah ljudi imajo večinoma obliko strnjjenih točk, v resnici pa gre lahko za prostorne trge ali razširjene linearne prostore in celo predele v središču mesta. Z vidika ozemlja na najvišji hierarhični urbani ravni (nacionalni ali svetovni) je vozlišče lahko tudi samo mesto (Lynch, 1960). Lynchev pogled razkriva humanistično smer zaznavanja. Vizualno zaznavanje omogoča nove poglede, koristne za proučevanje novih strategij urbanističnega oblikovanja in zagotavljanje različnih načinov, na katere si lahko prebivalci zamislijo življenje in dobro počutje v mestu (Morello in Ratti, 2009). Od petih ključnih prostorskih prvin, ki jih je opredelil Lynch (te so povezave, robovi, predeli, vozlišča in poudarki), so bile tri (povezave, vozlišča in robovi) prepoznane kot izjemno pomembne s fizičnega, zaznavnega in psihološkega vidika (Stevens, 2006). Podobno tudi Norberg-Schulz (1971, 1980) navaja, da te tri prvine niso samo kognitivne, ampak tudi vedenjske. So eksistencialne: urejajo človekova bivališča v krajini na vseh ravneh in so temeljne topološke prvine prostora z vidika gibanja in vidnosti, saj določajo kontinuiteto (*povezave*), izbiro (*vozllišča*) in ograjenost (*robovi*).

Lynchu in njegovemu temeljnemu delu so nato sledile številne raziskave, v katerih so avtorji ugotavljali, da si lahko nekatere mestne prvine lažje zapomnimo ali da so lažje razpoznavne (ang. *imageable*), ker vsebujejo nekakšen osebni, zgodovinski ali kulturni pomen, in ne zaradi njihove vizualne podobe (Appleyard, 1969; Golledge idr., 1978). Na primer, geometrijska oblika ali vizualna podoba majhne hiše morda ne izstopa iz okolice, ljudje pa si hišo vseeno zapomnijo, ker je v njej živela slavna oseba; hiša tako zaradi svojega pomena ali

semantike postane znamenitost (Jiang, 2012). Stevens (2006) je oblikoval tudi celostni robustni model morfologije mesta s fenomenološkega in vedenjskega (behaviorističnega) vidika. Križišča (vozlišča) je opredelil kot kraje izostrenega zavedanja in odločanja, na katerih se ljudje upočasnijo ali ustavijo ter odločajo, kaj bodo naredili v naslednjem trenutku in kam bodo šli. S tem določijo načrt svoje poti, čeprav ne vedno na pragmatičnih osnovah. Križišča ponujajo razširjeno vidno polje in odpirajo nove možnosti za doživetja in smeri gibanja. Na križiščih lahko ljudi neka stvar odvrne od njihovega glavnega namena. Avtorja tega članka predpostavljata, da imajo funkcionalna in estetska okolja vozlišč pomembno vlogo pri ustvarjanju občutka kraja.

3 Metode

V nadaljevanju so povzeti izsledki raziskave vozlišč v Kijevu, ki sta jo avtorja opravila v zadnjih nekaj letih, pri čemer sta proučevala njihovo dediščino, delovanje in razporeditev dejavnosti v obdobju Sovjetske zveze in po osamosvojitvi Ukrajine. Posebno pozornost sta namenila spremembam funkcij in mestnega prostora, ki so bile posledica vpliva neoliberalnih in svetovnih tokov, zlasti procesom komercializacije in terciarizacije, pojavu poslovnih in nakupovalnih središč ter sedežev nadnacionalnih korporacij in mednarodnega kapitala ter posledičnemu preoblikovanju javnega prostora. Metode, ki sta jih pri raziskavi uporabila, so vključevale vizualno opazovanje, metode družbene geografije (npr. statistične, primerjalne geografske, grafične in kartografske metode) in zgodovinske metode. S kombinacijo teh metod sta oblikovala prostorski model vozlišč v Kijevu ter analizirala in ovrednotila njihove preobrazbe.

Raziskavo sta izvedla v več fazah. Najprej sta zbrala terenske podatke, pri čemer je bil poudarek na lokaciji vozlišč ali natančneje na njihovih arhitekturnih rešitvah, prvotnih funkcijah in preobrazbah. V naslednji fazi sta zbrala znanstvene in statistične dokumente, zemljevide in fotografije iz obdobja Sovjetske zveze in po njem, ki so vsebovali podatke o načrtovalskem sistemu. Poleg tega sta proučila tudi kvantitativne in funkcionalne parametre posameznih delov mesta. V tretji fazi sta proučila razne javne listine, opredelila območja vozlišč in določila merila za izbor vozlišč za poglobljeno analizo. Analizirala sta procese preobrazbe vozlišč s poudarkom na spremembah njihovih socialnih in kulturnih funkcij. V tej fazi sta vozlišča tudi razvrstila glede na vrsto njihove preobrazbe, hkrati pa sta izvedla poglobljene in podrobnejše študije območij z največjim družbenim pomenom.

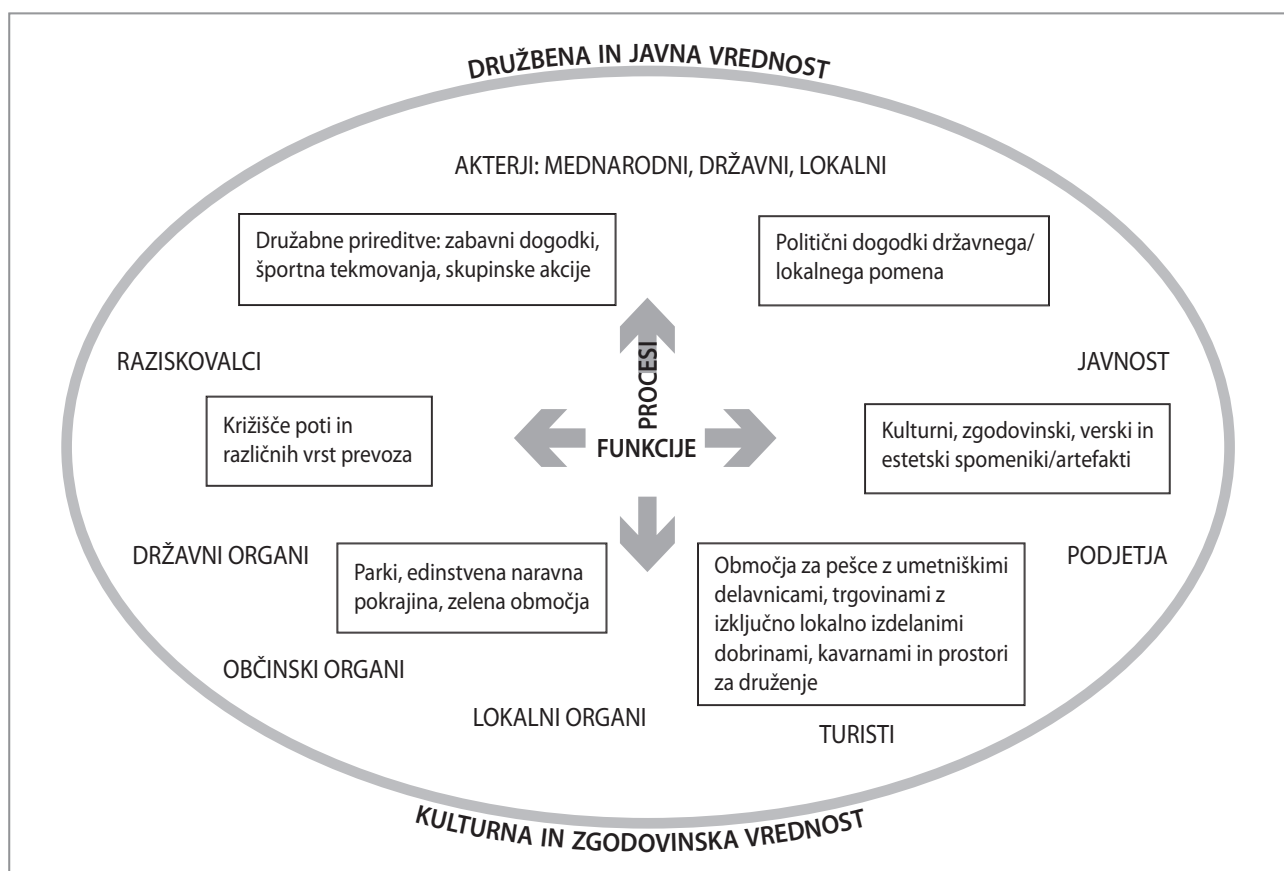
V skladu z Lynchevo opredelitvijo vozlišč jih avtorja razumeta kot kraje ali strateške točke mesta, ki so prosto dostopne, so

večinoma na križiščih pomembnih poti, na njih je zgoščeno veliko mestnih funkcij, zanje pa so značilni tako centripetalni kot centrifugalni tokovi. Ta križišča prometnih poti so zlasti pomembna za mestne prebivalce, saj se prehod od ene vrste prevoza k drugi lahko dojema kot premikanje od ene strukturne prvine k drugi. Koncept vozlišča je zelo podoben konceptu prometnega središča, ki se obravnava kot točka, kjer se združujejo različne vrste prometa, potniki in dobrine pa prehajajo od ene vrste prevoza k drugi.

V tem okviru so lahko mestna vozlišča mestni trgi ali križišča pomembnih prometnih poti v mestu, kjer so nekatere ulice ključne za delovanje mesta. Pomembnih vozlišč ne tvorijo samo prometne povezave; primerno je začeti pri pojmu procesnih vozlišč, ki ponazarjajo minevanje, potekanje ter logično in posledično spreminjanje dogodkov, pogojev in faz razvoja. »Geoprostorski procesi so procesi interakcije med geografskimi objekti na nekem ozemlju, ki se razvijajo v času« (Alaev, 1977: 159). Zaradi koncentracije procesov, ki so ključni za življenje v mestu in mestne funkcije, imajo mestna vozlišča vodilno vlogo v urbanistični zgradbi mesta. To so območja, kjer se križajo materialne in duhovne poti, prometni tokovi, ljudje ter informacijske in komunikacijske povezave, se zgoščajo interesi predstavnikov različnih oblik lastništva ter nastajajo in se rešujejo konflikti. Pojav teh križišč procesov povzroča zgoščanje prometnih, kulturnih, gospodarskih, socialnih, upravnih, komunikacijskih in storitvenih funkcij.

Običajno se prvine mentalnega zemljevida mesta določajo na podlagi intervjujev s prebivalci. Zaradi napredka računalniške tehnologije se lahko podoba mest proučuje tudi kvantitativno, na podlagi rezultatov anket. Določanje sintaktične podobe mesta lahko tako temelji na raziskavi prostorske sintakse (Dalton in Bafna, 2003) ali na tridimenzionalnih digitalnih posnetkih (Eugenio in Ratti, 2009). Jiang (2012) poroča, da lahko podoba mesta samodejno kvantitativno izpeljemo z uporabo računalniške tehnologije in geoprostorskih podatkovnih zbirk. To je mogoče, ker je mesto živa struktura, ki vsebuje sebi lastno hierarhijo artefaktov. Tako lahko čitljivost (ang. *legibility*) in razpoznavnost (ang. *imageability*) mestnih artefaktov merimo tako, da posamezne mestne artefakte razvrščamo na podlagi pomenskih, topoloških in geometrijskih podatkov. Čeprav je ta pristop uporaben, je sprejemljiv samo pri materialnih artefaktih mesta. Zgoraj omenjene procese in funkcije lahko zato veliko bolje ocenimo s kvalitativnimi kot kvantitativnimi metodami.

Ob upoštevanju vseh zgodovinskih, gospodarskih in prostorskih dejavnikov ter družbenih interesov in gibanj v vsakodnevem mestnem življenju ter na podlagi analize temeljnih značilnosti mest (glej Lappo, 1997) sta avtorja določila naslednje družbenogeografske značilnosti, ki določajo mestna vozlišča:



Slika 1: Logičen prikaz koncepta mestnega vozlišča (ilustracija: Olena Dronova)

dostopnost območij za pešce, prometna dostopnost, dobro razvita logistika, zgodovinska slojevitost, specializiranost dejavnosti, dinamično delovanje in deloma dinamični razvoj, izpostavljenost globalizacijskim vplivom, posebna privlačnost za različna področja (zasebnih in javnih) dejavnosti, vodilni družbeni pomen, samorazvoj in verjetnost konfliktov.

V tem pogledu Lynch (1960) razlikuje med dvema vrstama vozlišč: med tistimi ob glavnih križiščih in tistimi, ob katerih se zgošča neka dejavnost. Glede na namen znanstvene ali načrtovalske raziskave pa tovrstno razlikovanje lahko ne povzroči (Dalton in Bafna, 2003). Za boljše razumevanje vrst mestnih vozlišč je pomembno upoštevati njihovo prevladujočo družbeno in javno vrednost. Določajo jih naslednja merila:

- območja, kjer se križajo različne vrste prevoza;
- območja, na katerih pogosto potekajo pomembni politični dogodki državnega ali lokalnega pomena (organizirano ali spontano);
- območja, na katerih potekajo večje zabavne, športne in družabne prireditve, predstave in skupinske akcije (ang. *flash mob*);
- prisotnost kulturnih, zgodovinskih, verskih in estetskih spomenikov, artefaktov, stavb in objektov;
- prisotnost območij za pešce z umetniškimi delavnicami, trgovinami z izključno lokalno izdelanimi dobrinami, ka-

varnimi ter prostori, namenjenimi druženju, rekreaciji in sprostitvi;

- območja, na katerih se parki in prvine edinstvene naravne krajine prepletajo z mestno krajino.

Nekatera vozlišča se razvijejo iz območij, kjer so se ljudje tradicionalno srečevali, iz tržnic ali pa nastanejo kot središča načrtovalskih območij mesta. Nekatera imajo vlogo poduhovljenja in so podobna duhovnim središčem mest (Mumford, 1961). Obsegajo zgodovinska središča mest, območja, ki se jih ljudje spominjajo zaradi dogodkov, ki so se tam zgodili, in trge, ki izstopajo zaradi koncentracije verskih, kulturnih in izobraževalnih ustanov ter arhitekturnih kompozicij visoke estetske vrednosti. Bolj ko je vozlišče posebno, bolj si ga zapomnimo (Haken in Portugali, 2003; Hospers, 2010). Teoretično bi morala vozlišča zaradi svojega družbenega, zgodovinskega ali arhitekturnega pomena pridobiti dodatno kulturno in simbolno vrednost (slika 1). Teoretično bi bilo treba kulturno in simbolno vrednost ohranjati in vzdrževati na podlagi skupnih prizadevanj občinskih organov in javnosti. Vloge javnosti, nevladnih organizacij in lokalnih skupnosti ne smemo zanemarjati. Na primeru nekaterih vozlišč lahko vidimo, kako javnost učinkovito onemogoča proces njihovega kaotičnega razvoja ter poskuša ohraniti njihovo edinstveno podobo in vrednost.

Za mnogo primerov so prebivalci območij mestnih vozlišč zaskrbljeni zaradi njihove arhitekturne podobe in stabilnosti. To je na primer razvidno iz dogajanja v postkomunističnih ukrajinskih mestih. Na območjih, kjer se zgoščajo funkcije in procesi, je v očeh javnosti najopaznejši proces trajne zamenjave in posledične reorganizacije teh funkcij. Pod vplivom neoliberalnih in globalizacijskih procesov postajajo mestna vozlišča najprivlačnejša območja za razne poslovne dejavnosti, ob nenehnem spreminjanju akterjev in prednostih nalog pa so to hkrati območja najbolj dinamičnega razmišljanja. Na celotnem mestnem ozemlju so ta območja najbolj izpostavljena trajnim globalizacijskim spremembam. V tem pogledu je vredno omeniti, da njihov kulturni in arhitekturni simbolizem nosi odgovornost za prikaz tako njihove edinstvenosti kot ozemeljske identitete.

4 Analiza vozlišč v Kijevu in njihovih glavnih preobrazb

Zaradi prehoda iz komunističnega v postkomunistični politični režim in tržno gospodarstvo so glavna vozlišča ukrajinskega glavnega mesta doživela največ sprememb. Večina mestnih trgov je tradicionalno opravljala trgovske in poslovne funkcije ter se uporabljala kot javni prostor, na katerem so se prebivalci lahko združevali in sporazumevali. Danes pa je velika večina teh trgov izgubila svoje prvotne funkcije in se uporablja le kot prestopne postaje med različnimi vrstami prometa. Na podlagi zgoraj opisanih ekonomskih, družbenih, zgodovinskih in okoljskih meril sta avtorja določila 44 vozlišč v Kijevu; 34 je že obstoječih vozlišč, deset območij pa ima značilnosti, zaradi katerih bi jih lahko obravnavali kot vozlišča (preglednica 1, slika 2). Prilagoditev mestne rabe zemljišč novim družbenim razmeram in prostorskim preobrazbam poteka po vsem mestu (Sýkora in Bouzarovski, 2012). Vsa vozlišča opravljajo funkcije prostorov vzdolž glavnih prometnih poti in križišč ter reprezentativne, komunikacijske, storitvene in trgovske funkcije. Zadnji dve funkciji sta vodilni na vseh vozliščih in včasih celo zamenjata reprezentativno, kulturno-estetsko in rekreativno funkcijo.

Raziskava je potrdila, da so glavni pojavi, ki spreminjajo mestne procese in funkcije ter kazijo prostorsko strukturo vozlišč, komercializacija, vertikalizacija, poenotenje prostora in homogenizacija. Na nekaterih območjih procesi revitalizacije, ponovne sakralizacije in socialne polarizacije potekajo hkrati s splošnimi trendi terciarizacije, gentrifikacije in močne rasti prebivalcev Kijeva. Vsako leto se število prebivalstva v Kijevu poveča za 20.000, kar se kaže na nepremičninskem trgu in dodatno obremenjuje mestno infrastrukturo (Dronova in Maruniak, 2018).

V boju za mestne vire nove funkcije izpodrivajo tiste, ki veljajo za poslovno manj pomembne ali manj konkurenčne. Izguba odprtih javnih prostorov je značilna za večino mestnih vozlišč. Javni mestni prostori se namenjajo gradnji poslovnih ali nakupovalnih središč. Ena izmed posledic tovrstne komercializacije je ta, da ljudje zapuščajo tradicionalne ulične javne prostore, namenjene počitku in prostočasnim dejavnostim, in se selijo v stavbe. Ti prostori doživljajo podobno usodo tudi drugje po svetu, pri čemer mestna krajina postaja homogena in neprijazna.

Na nekaterih vozliščih poteka gentrifikacija – na primer luksuzno nakupovalno središče Arena City na Besarabskem trgu (*Bessarabs'ka ploshcha*), luksuzni stanovanjski kompleks Diamond Hill (*Daymond Khyll*) na Trgu slave (*Ploshcha Slavy*), elitna stanovanjska soseka Obolonski Lipki (*Obolons'ki Lypky*) in prenovljena osrednja veleblagovnica v Kijevu na glavni ulici Hreščatik (*Vulytsya Khreshchatyk*) – po drugi strani pa ob štirih postajah podzemne železnice še vedno stojijo tržnice s trgovinami z rabljenim blagom, kar povzroča socialno polarizacijo in razdrobljenost.

Glavni povzročitelji sprememb v mestni podobi so gradbeni investitorji, ki imajo veliko kapitala in zveze z organi odločanja ter jih zanima samo hitro ustvarjen dobiček. V tem se kaže negativna stran neoliberalne urbane politike, ki spodbuja reprodukcijo monotonih vrst prostorskega razvoja in odstranjuje obstoječe značilnosti nacionalne in kulturne identitete. Posledično na območjih vozlišč v središču Kijeva, tudi na zavarovanih območjih arhitekturnih spomenikov svetovnega pomena, vizualno prevladujejo ogromne novozgrajene večnadstropne stavbe, ki kazijo prostorsko identiteto mesta in ogrožajo njegovo raznolikost (Al-Hamarneh idr., 2013). Takšna mestna gradnja se običajno izvaja brez vključenosti javnosti v procese odločanja. V zadnjih letih so se v Kijevu pojavili in postali običajni številni problemi, kot so neupoštevanje prostorske zgradbe in arhitekturne kompozicije nekaterih območij, uničenje zelenih površin, težave z osončenostjo sosednjih hiš zaradi izgradnje novih objektov in nedovoljena gradnja dodatnih nadstropij v stanovanjskih stavbah. Lokalni prebivalci se nad temi in drugimi težavami pogosto pritožujejo.

V prostorskem kontekstu so posamezna vozlišča hibridni prostori (Golubchikov idr., 2013), na katerih se modernistična arhitektura sovjetskega Kijeva eklektično povezuje s posovjetskimi visokotehnološkimi nebotičniki. Primer je Trg slave s starim hotelom Salut (*Hotel' Salyut*) in novozgrajenim luksuznim stanovanjskim kompleksom Diamond Hill. Posamezna območja tvorijo kombinacijo arhitekturnih del sovjetskega obdobja in kijevske Rusije, med katere se zdaj vrivajo steklene stavbe obdobja globalizacije (npr. na Trgu svete Sofije in Trgu svetega Mihaela).

Preglednica 1: Glavna vozlišča v Kijevu – merila in vrednost

Vozlišče:	Merila:						
	Prometna dostopnost	Prizorišče političnih dogodkov	Prizorišče zabavnih in družabnih dogodkov ter športnih tekmovanj	Prisotnost kulturnih, zgodovinskih, verskih in estetskih spomenikov, artefaktov	Prisotnost območij za pešce s kavarnami, umetniškimi trgovinami, prostori za druženje, rekreacijo in sprostitve	Prisotnost parkov, trgov in prvin edinstvene naravne krajine	Indeks vrednosti
Območja v središču Kijeva							
1. Andrejeva ulica (<i>Andriyiv's'kyy uzviz</i>)	1*	0	1	2	3	1	1,3
2. Arzenalni trg (<i>Arsenal'na plos-hcha</i>) in Marijin park (<i>Mariyins'kyy park</i>)	2	3	1	2	0	2	1,7
3. Ulica Hreščatik (<i>Vulytsya Khreshchatyk</i>)	2	1	2	2	2	0	1,5
4. Evropski trg (<i>Yevropeys'ka plo-shcha</i>)	1	1	1	1	0	2	1
5. Trg blizu kina Oktober (<i>Zhovten</i>)	1	0	1	1	1	1	0,8
6. Trg Lesje Ukrajinke (<i>Ploshcha Lesi Ukrayinky</i>)	2	0	0	0	0	0	0,3
7. Trg Leva Tolstoja (<i>Ploshcha L'va Tolstoho</i>)	2	0	1	1	0	0	0,7
8. Trg slave (<i>Ploshcha Slavy</i>)	3	1	1	1	0	2	1,3
9. Trg Ivana Franka (<i>Ploshcha Ivana Franka</i>)	1	0	1	1	1	1	0,8
10. Gledališki trg (<i>Teatral'na ploshcha</i>)	2	0	1	1	1	1	1
11. Območje okoli Zlatih vrat (<i>Zoloti vorota</i>)	2	0	1	2	1	1	1,2
12. Trg Svete trojice (<i>Troyits'ka ploshcha</i>)	3	0	3	1	0	0	1,2
Javni prostori posebnega družbenega pomena							
13. Pogodbeni trg (<i>Kontraktova ploshcha</i>)	3	1	4	3	2	2	2,5
14. Trg neodvisnosti (<i>Maydan Nezalezhnosti</i>)	3	4	2	2	3	0	2,3
15. Trg svetega Mihaela (<i>Mykhayliv's'ka ploshcha</i>)	1	1	3	3	2	3	2,2
16. Park Tarasa Ševčenka (<i>Park imeni Tarasa Shevchenka</i>)	3	2	3	2	1	1	2
17. Trg svete Sofije (<i>Sofyis'ka plo-shcha</i>)	1	2	3	4	1	0	1,8
Močno preobrazena območja zaradi nakupovalnih središč							
18. Besarabski trg (<i>Bessarabs'ka ploshcha</i>)	1	0	1	1	0	0	0,5
19. Libidski trg (<i>Lybids'ka ploshcha</i>)	3	0	1	0	0	0	0,7
20. Minški trg (<i>Mins'ka ploshcha</i>)	3	0	0	0	0	0	0,5
21. Športni trg (<i>Sportyvna ploshcha</i>)	2	0	1	0	0	0	0,5

Vozlišče:	Merila:						
	Prometna dostopnost	Prizorišče političnih dogodkov	Prizorišče zabavnih in družabnih dogodkov ter športnih tekmovanj	Prisotnost kulturnih, zgodovinskih, verskih in estetskih spomenikov, artefaktov	Prisotnost območij za pešce s kavarnami, umetniškimi trgovinami, prostori za druženje, rekreacijo in sprostitve	Prisotnost parkov, trgov in prvin edinstvene naravne krajine	Indeks vrednosti
Obnovljena območja s prevladujočo prometno funkcijo							
22. Demijivski trg (<i>Demiyivs'ka ploshcha</i>)	4	0	0	0	0	0	0,7
23. Sevastopolski trg (<i>Sevastopol's'ka ploshcha</i>)	2	0	0	0	0	0	0,3
24. Poštni trg (<i>Poshtova ploshcha</i>)	3	0	2	3	2	4	2,3
Območja s prometno funkcijo, ki so potrebna obnove							
25. Darnitski trg (<i>Darnyts'ka ploshcha</i>)	3	0	0	0	0	0	0,5
26. Lukjanivski trg (<i>Luk'yanivs'ka ploshcha</i>)	3	0	0	1	0	0	0,7
27. Območje okoli postaje podzemne železnice Levobrežna (<i>Livoberezhna</i>)	3	0	0	0	0	0	0,5
28. Območje okoli postaje podzemne železnice Šuljavska (<i>Shulyavs'ka</i>)	2	0	0	0	0	0	0,3
Območja s prometno funkcijo, ki zagotavljajo medmestne, nacionalne in mednarodne prometne povezave							
29. Trg glavne železniške postaje (<i>Vokzal'na ploshcha</i>)	3	0	0	1	0	0	0,7
30. Trg Tarasa Ševčenka (<i>Ploshcha Tarasa Shevchenka</i>)	2	0	0	0	0	0	0,3
31. Trg brestovskih herojev (<i>Ploshcha Heroyiv Bresta</i>)	3	0	0	0	0	0	0,5
32. Trg železniške postaje Darnitsja (<i>Pryvokzal'na ploshcha</i>)	2	0	0	0	0	1	0,5
33. Območje okoli postaje podzemne železnice Počajna (<i>Pochayna</i>)	3	0	1	0	0	0	0,7
34. Območje okoli postaje podzemne železnice Vidubiči (<i>Vydubychi</i>)	3	0	0	0	0	0	0,5
Območja z značilnostmi vozlišč							
(a) Območja, ki so bila urejena ob novozgrajenih postajah podzemne železnice							
35. Amurski trg (<i>Amurs'ka ploshcha</i>), 36. Holosijivski trg (<i>Holosiyivs'ka ploshcha</i>), 37. Izhod s postaje podzemne železnice Akademistečko (<i>Akademmistechko</i>), 38. Izhod s postaje podzemne železnice Harkovska (<i>Kharkivs'ka</i>)							
(b) Območja v novozgrajenih stanovanjskih soseskah							
39. Trg Mikhaila Zahorodnija (<i>Ploshcha Mykhayla Zahorodn'oho</i>), 40. Trg Santiaga de Chile (<i>Ploshcha Sant'yaho-de-Chyli</i>), 41. Obolonski trg (<i>Obolons'ka ploshcha</i>)							
(c) Območja, ki imajo že od nekdaj vlogo tržnic							
42. Žitni trg (<i>Zhytn'otorz'ka ploshcha</i>), 43. Pečerski trg (<i>Pechers'ka ploshcha</i>), 44. Trg svetega Petra in Pavla (<i>Petropavlivs'ka ploshcha</i>)							

Opomba: * Merila: 0 – ni prisotno, 1 – nizko, 2 – zadovoljivo, 3 – visoko, 4 – zelo visoko

Prednost globalizacijskih procesov je v tem, da se prebivalci Kijeva na podlagi številnih primerov drugje po svetu začenejo zavedati pomena sodelovanja v procesih odločanja, povezanih s prostorskim, gospodarskim in družbenim razvojem mesta. Čedalje večje število, obseg in raznolikost tovrstnih družbenih gibanj v Kijevu so posledica večjega zavedanja javnosti oziroma prebivalcev o njihovi odgovornosti za prihodnost mesta (Dronova in Maruniak, 2018).

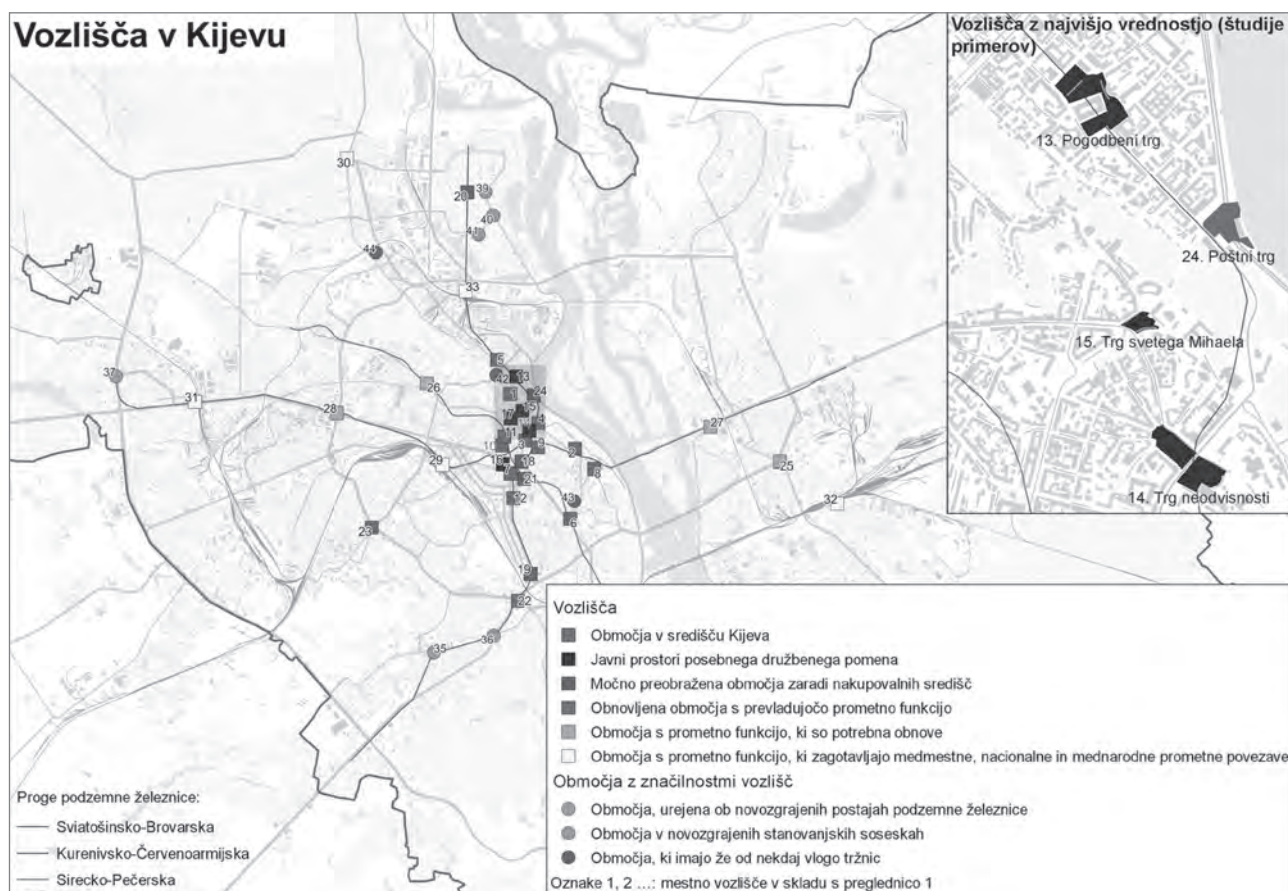
Avtorja sta v raziskavi ugotovila, da na večino vozlišč v Kijevu vplivajo svetovni neoliberalni procesi in da so med vidnimi vplivi preobrazb nekatere razlike. Ob upoštevanju teh razlik pri oblikovanju meril za določanje vozlišč ter njihove družbene in kulturne vrednosti lahko v Kijevu razlikujemo med naslednjimi vrstami vozlišč (preglednica 1, slika 2):

- območja v središču Kijeva;
- javni prostori posebnega družbenega pomena;
- območja, ki so močno preobrazena zaradi nakupovalnih središč;
- obnovljena območja s prevladujočo prometno funkcijo;
- območja s prometno funkcijo, ki so potrebna obnove;
- območja s prometno funkcijo, ki zagotavljajo medmestne, nacionalne in mednarodne prometne povezave.

Na podlagi opazovanj, podatkov o križiščih različnih vrst prometa, informacij o pogostosti različnih družbenih in političnih dogodkov različnega obsega, načrtovalskih dokumentov za območja za pešce in odprte javne prostore ter upoštevanja prisotnosti edinstvene arhitekturne in naravne krajine sta avtorja oblikovala indeks vrednosti za 34 obstoječih vozlišč, proučila pa sta tudi deset območij potencialnih vozlišč (preglednica 1). Na podlagi predstavljenega modela sta določila funkcionalne in prostorske vzorce vozlišč (slika 2) ter območja z največjim družbenim pomenom: Pogodbeni trg, Poštni trg in Trg neodvisnosti. Za ponazoritev delovanja zgoraj opisanih neoliberalnih procesov so ta tri območja v nadaljevanju podrobneje pojasnjena z vidika njihovega trenutnega stanja in preobrazb.

5 Vozlišča v Kijevu: tri študije primera

Območja v središču Kijeva, kot so staro mestno jedro (*Staryy Kyiv*), Podil in Pečersk (*Pechersk*), imajo izjemen razvojni potencial, saj je tam mnogo lepih stavb ter kulturnih in zgodovinskih spomenikov, v njihovi neposredni bližini pa je tudi veliko zelenih površin. Danes so ta območja močno prizadeta zaradi izgube svoje primarne funkcije. Na njih prevladujejo



Slika 2: Vozlišča v Kijevu (ilustracija: Olena Dronova)

nakupovalna in zabavišna središča, hoteli, parkirišča, začasni objekti, oglasni panoji in prodajalci, ki ponujajo blago na črno. Bolj ko se ta vozlišča razvijajo in bolj ko so pozidana, več zelenih površin izginja. Na začetku 21. stoletja je bil Kijev na vrhu seznama najbolj zelenih evropskih mest, danes pa na njem zaseda 30. mesto, z vsega 32,33 od 100 možnih točk (European Green City Index, 2015).

Pogodbeni trg (*Kontraktova ploshcha*) je eno najstarejših vozlišč v mestu, kjer je nekoč stala slavna tržnica, danes pa velja za javni prostor, ki se le počasi revitalizira in na katerem se pojavljajo številni konflikti. Kljub vsemu ostaja edini prostor v mestu, ki (vsaj delno) ohranja identiteto svobodnega, intelektualnega javnega prostora. Zgodovinska stavba Akademije Kijev-Mohyla, ki stoji na trgu, povečuje njegovo vrednost kot mestnega vozlišča, vendar se trg pogosto dojema kot navaden predmet naložb v nepremičninsko gradnjo v Kijevu ali kot kraj, katerega prostorska identiteta se lahko izkorišča, kot priročna lokacija ali kot simbolni kapital zgodovinskega pomena. V okoliških četrtih se postopno gradijo velike pisarniške stavbe in dragi hoteli, ki zgodovinsko ne spadajo v ta del mesta. Drugje se javni prostor aktivno privatizira in spreminja v letne terase dragih restavracij ali parkirišča pisarniških uslužbencev. Trenutno se zaradi številnih javnih kampanj območje počasi spreminja v udobno območje za pešce z umetniškimi trgovinami, tržnicami z izključno lokalno izdelanimi dobrinami, ki so odprte ob koncih tedna, kavarnami ter prostori za druženje, rekreacijo in sprostitve.

Tudi na Poštnem trgu (*Poshtova ploshcha*) se dogaja obsežna preobrazba. Kot pomembno prometno središče z izjemno zgodovinsko dediščino velja za najzanimivejše in najbolj znano območje v Kijevu. Najnovejša obnovitvena dela so se začela poleti 2015, njihov cilj pa je zagotoviti dostop do bregov Dnepra tako, da bi se ljudje izognili avtocesti. Čedalje več evropskih mest poskuša zagotoviti dostop do svojih rek in projekt v Kijevu ima v tem pogledu mnogo prednosti, še vedno pa ostaja veliko odprtih vprašanj pri načrtovanju in izvedbi. Območje še vedno ni dostopno invalidom, zgrajene klančine pa ne izpolnjujejo sodobnih standardov. Težave so tudi z ozelenjevanjem in sajenjem drevnine. Zaradi načrtovane gradnje restavracije in nakupovalnega središča ob rečni postaji in postaji podzemne železnice (vidna prevlada finančnih interesov) bo na območju močno primanjkovalo parkirnih mest. Pomemben družbeni in kulturni pomen imajo tudi arheološke ostaline starodavnega mesta iz obdobja kijevske Rusije (11. in 12. stoletja), ki so jih odkrili pri gradnji nakupovalnega središča. Trenutno se predstavniki javnosti, občina in gradbeni investitor še vedno dogovarjajo o možnosti, da bi tam namesto nakupovalnega središča postavili muzej. Javni aktivisti so fizično preprečili dostop do gradbišča in zahtevali ohranitev artefaktov (slika 3).

Pomembno vozlišče v Kijevu je tudi Trg neodvisnosti (*Maidan nezalezhnosti*), ki je bil v 20. stoletju večkrat prenovljen. Potem ko je Ukrajina postala neodvisna, je mestna uprava v želji, da Kijev spremeni v evropsko mesto, začela prenavljati ulico Hreščatik in njeno okolico, vključno s Trgom neodvisnosti.



Slika 3: Poštni trg v Kijevu. Napis na ograji: »Muzej bo!« (foto: Olena Dronova)



1990



2018

Slika 4: Trg neodvisnosti pred prenovo leta 2001 in po njej (vir: internet 1)

Ob prenovi trga leta 2001 je bil tam poleg drugih spomenikov postavljen tudi spomenik neodvisnosti. Istega leta so kljub kršitvam gradbenih in sanitarnih predpisov na tem območju odprli podzemno nakupovalno središče Globus. Po mnenju mnogih strokovnjakov bi bilo bolj smiselno ohraniti zelene površine in arheološke najdbe, odkrite med prenovo, in predel spremeniti v muzej kijevske zgodovine, kot je bilo nekoč že načrtovano (slika 4).

Kljub estetskim in funkcionalnim spremembam, ki so povezane s splošno komercializacijo prostora, Trg neodvisnosti ostaja prizorišče nacionalne politične dejavnosti. Bil je središče oranžne revolucije leta 2004 in revolucije dostojanstva leta 2014 (znane tudi pod imenom Euromaidan), na njem pa se izražajo in križajo nacionalne ideje in svoboščine. Ti dogodki na trgu so se zgodili kljub temu, da so ga nekdanje oblasti poskušale obravnavati le kot prizorišče novoletnih praznovanj (slika 5). To potrjuje, da je samorazvoj ključna lastnost tega vozlišča.

Nekateri trgi, ki so v preteklosti opravljali in še vedno opravljajo vlogo tržnic, ohranjajo značilnosti vozlišč (npr. Žitni trg, Pečerski trg in Trg svetega Petra in Pavla), drugi pa so bili v drugi polovici 20. stoletja in na začetku 21. stoletja urejeni v novozgrajenih stanovanjskih soseskah (npr. Trg Mihaila Zahorodnija, Trg Santiaga de Čile in Obolonski trg). Tudi

območja, ki so bila urejena ob novozgrajenih postajah podzemne železnice, imajo značilnosti vozlišč (npr. Amurski trg in Holosijivski trg ter območja ob izhodih s postaj Akademističko in Harkovska). Številni trgi v Kijevu, ki so nastali ob križiščih na novo tlakovanih ulic, niso bili vključeni na seznam obstoječih vozlišč – med njimi so Ankarški trg (*Ploshcha Ankary*), Trg Pantelejmona Kuliša (*Ploshcha Panteleymona Kulisha*), Kerčenski trg (*Kerchens'ka ploshcha*), Volgograški trg (*Vólhobrads'ka ploshcha*) in Trg Valerija Marčenka (*Ploshcha Valeriya Marchenka*). Danes ta območja opravljajo le vlogo cestnih križišč in niso privlačna za preživljanje prostega časa. Avtorja predvidevata, da bodo zaradi dobre prometne dostopnosti sčasoma pridobila dodatne funkcije, hkrati pa jim ob nadaljevanju trenutne smeri razvoja grozi, da se bodo spremenila v monotono krajino nakupovalnih središč, kioskov in potujočih trgovin.

6 Sklep

V številnih posovjetskih mestih Vzhodne Evrope se izvajajo pomembne preobrazbe. Mesta se izogibajo centralističnemu urbanističnemu načrtovanju in oblikovanju ter uvajajo mnogo enakih neoliberalnih urbanizacijskih mehanizmov, kot jih lahko zasledimo v ukrajinskih mestih (Sosnova, 2011). Te preobrazbe so povzročile pomembne spremembe v funkcijah in podobi mest, ki so v tem članku proučene na podlagi struk-



Slika 5: Trg neodvisnosti in protesti ob revoluciji dostojanstva (Euromaidan) leta 2014 (vir: internet 2)

turnih prvin mesta. Vozlišča se danes ne dojemajo več v smislu koncepta, ki ga je razvil Lynch, ampak kot skupek procesov, povezanih s človekovim preživetjem in spremembami kraji- ne na vseh ravneh. Ta sprememba je povezana s temeljnimi topološkimi prviniami prostora z vidika gibanja in vidnosti. Nekatera vozlišča – zlasti stara mestna jedra, območja, ki si jih prebivalci zapomnijo po dogodkih, ki so tam potekali, in trgi, ki izstopajo zaradi verskih, arhitekturnih in izobraževalnih ustanov – imajo vlogo simbolnih mestnih središč in so del prostorske identitete mesta.

Čeprav bi morala biti prostorska identiteta eden izmed prednostnih ciljev gradbenih projektov v postkomunističnih mestih, je v primerjavi z drugimi vidiki mestnega okolja pogosto relativizirana in zapostavljena (Kuvač in Schwai, 2017). Stalna menjava funkcij in posledična reorganizacija mestne zgradbe sta najopaznejši in najpogostejši na območjih, kjer se zgoščajo funkcije in procesi. Pod vplivom neoliberalnih globalizacijskih procesov postajajo mestna vozlišča najprivlačnejša območja za različne dejavnosti, zaradi nenehnega spreminjanja akterjev in prednostnih ciljev pa se stalno in temeljito spreminjajo. Od vseh mestnih prostorov so prav vozlišča najbolj ranljiva. Z nadaljnjimi raziskavami preobrazb bi lahko proučili, kako procesi komercializacije, terciarizacije, vertikalizacije in selektivne deregulacije mestnega prostora povzročajo homogenizacijo prostora in kako vozlišča izgubljajo svojo prvotno funkcijo in identiteto.

Kot navaja Lerner (2014), je treba za to, da bi mestu povr- nili dušo, ljudi spodbujati, da ustvarjajo prostore srečevanja in druženja, in poskrbeti, da to spodbuja in omogoča prav vsaka urbana funkcija. Bolj ko mesto dojemamo kot skupek procesov in funkcij, ki združujejo bogate in revne ter mlade in stare, več prostorov druženja in srečevanja bo ustvarjenih, mesto pa bo posledično postalo živahnejše (Lerner, 2014). Pri oblikovanju ozračja mesta kot celote so zelo pomembni vidiki oblika, funkcionalnost in zaščita prvotnih stavb ter bolj neoprijemljive prvine, kot sta duh in energija vozlišč. Skupaj oblikujejo podobo mesta. Na podlagi prvin in meril, navedenih v tem članku, je mogoče jasno razlikovati vozlišča od drugih mestnih struktur. Analiza trenutnih preobrazb vozlišč v Kijevu in njihovih sprememb pod vplivom neoliberalnih globalizacijskih procesov razkriva potrebo po ponovni določitvi družbenih prednostih nalog. Pozornost bi bilo treba nameniti vprašanjem, povezanim z umestitvijo, delovanjem in razvojem vozlišč, in sicer tako na teoretični in kognitivni kot upravni ravni. Na podlagi konceptov mestnega razvoja na ravni posameznih okrožij ali še nižjih ravneh, pri katerem javnost sodeluje pri oblikovanju podobe mesta, bodo vozlišča v življenju ljudi postala udoben in pomemben prostor. Ta in druga vprašanja, tudi v zvezi z uporabo celostnih pristopov k razvoju mest, bi bilo treba redno proučevati.

.....
 Olena Dronova
 Državna univerza Tarasa Ševčenka v Kijevu, Fakulteta za geografijo,
 Oddelek za ekonomsko in družbeno geografijo, Kijev, Ukrajina
 E-naslov: olena.dronova@gmail.com

Stanley D. Brunn
Univerza v Kentuckyju, Oddelek za geografijo, Lexington, Kentucky,
ZDA
E-naslov: brunn@uky.edu

Zahvala

Avtorja se zahvalujeta Dmitru Polešku za pomoč pri izvedbi terenskih raziskav in zbiranju podatkov.

Viri in literatura

- Alaev, E. (1977): *Economico-geographicheskaya terminologia*. Moskva, Mysl.
- Al-Hamarneh, A. (2011): *Neoliberal urbanization economy and processes: E.g. New Cairo*. Prispevek je bil predstavljen na seminarju v organizaciji CEDEJ-GTZ z naslovom Fabrique urbaine et développement durable au Caire et en Egypte, ki je potekal 23. januarja v Kairu v Egiptu. Tipkopis.
- Al-Hamarneh, A., Margraff, J., in Dronova, O. (2013): Goroda v usloviah neoliberalnega razvitiia obshchestva: tendencii ne primere gorodov Dubai i Kiev. *Ukrainian Geographical Journal*, 1, str. 35–39. DOI: 10.15407/ugz2013.01.035
- Appleyard, D. (1969): Why buildings are known. *Environment and Behavior*, 1(2), str. 131–156. DOI: 10.1177/001391656900100202
- Balibrea, M. P. (2001): Urbanism, culture and the post-industrial city: Challenging the "Barcelona model". *Journal of Spanish Cultural Studies*, 2(2), str. 187–210. DOI: 10.1080/14636200120085174
- Birch, K., in Mykhnenko, V. (ur.) (2010): *The rise and fall of neoliberalism: The collapse of an economic order?* London, Zed.
- Brenner, N., in Theodore, N. (2002): Cities and the geographies of "actually existing neoliberalism". *Antipode*, 34(3), str. 349–379. DOI: 10.1111/1467-8330.00246
- Brenner, N., in Theodore, N. (ur.) (2003): *Spaces of neoliberalism: Urban restructuring in North America and western Europe*. Malden, Blackwell Publishing.
- Brenner, N., in Schmid, C. (2014): The urban age in question, V: Brenner, N. (ur.): *Implosions/explosions. Towards a study of planetary urbanization*, str. 310–337. Berlin, Jovis. DOI: 10.1111/1468-2427.12115
- Castells, M. (1977): *The urban question. A Marxist approach*. London, Edward Arnold.
- Dalton, R., in Bafna, S. (2003): *The syntactical image of the city: A reciprocal definition of spatial elements and spatial syntaxes*. V: *Proceedings of the 4th International space syntax symposium*, str. 59.1–59.22. London, Space Syntax.
- Dronova, O., in Al-Hamarneh, A. (2013): Neoliberalnye podhody k gorodskomu upravleniu i osobennosti ih proyavleniya v prostranstvennom razvitiia Kieva. *Economic and Social Geography*, 1(66), str. 66–78.
- Dronova, O., in Maruniak, E. (2018): Changing the symbolic language of the urban landscape: Post-socialist transformation in Kyiv. V: Brunn, S. D., in Kehrein, R. (ur.): *Handbook of the changing world language map*. Dordrecht, Springer.
- Dronova, O., in Poleshko, D. (2017): Funktsionalni i prostorovi transformatsii vuzlovyzh terytoriy Kyeva. V: Mezentsev, K., Olijnyk, Y., in Mezentseva, N. (ur.): *Urban Ukraine: In epicenter of spatial changes*, str. 211–227. Kijev, Phenix.
- Eugenio, M., in Ratti, C. (2009): A digital image of the city: 3D isovists in Lynch's urban analysis. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 36(5), str. 837–853. DOI: 10.1068/b34144t
- European Green City Index (2015): *Economist Intelligence Unit*. Dostopno na: http://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex_international/all/en/pdf/report_en.pdf (sneto 18. 5. 2018).
- Florida, R., Adler, P., in Mellander, C. (2017): The city as innovation machine. *Regional Studies*, 51(1), str. 86–96. DOI: 10.1080/00343404.2016.1255324
- Foucault, M. (1967): *Andere Räume*. V: B. Karlheinz (ur.): *Aisthesis: Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik*. Leipzig, Reclam.
- Friedmann, J., in Wolff, G. (1982): World city formation: An agenda for research and action. *International Journal of Urban and Regional Research*, 6(3), str. 309–344. DOI: 10.1111/j.1468-2427.1982.tb00384.x
- Friedmann, J. (1986): The world city hypothesis. *Development and Change*, 17(1), str. 12–50. DOI: 10.1111/j.1467-7660.1986.tb00231.x
- Geddes, P. (1915): *Cities in evolution: An introduction to the town planning movement and to the study of civics*. London, Williams & Norgate.
- Golledge, R., in Spector, A. (1978): Comprehending the urban environment: Theory and practice. *Geographical Analysis*, 10(4), str. 403–426. DOI: 10.1111/j.1538-4632.1978.tb00667.x
- Golubchikov, O., Badyina, A., in Makhrova, A. (2014): The hybrid spatialities of transition: Capitalism, legacy and uneven urban economic restructuring. *Urban Studies*, 51(4), str. 617–633. DOI: 10.1177/0042098013493022
- Haken, H., in Portugali, J. (2003): The face of the city is its information. *Journal of Environmental Psychology*, 23(4), str. 385–408. DOI: 10.1016/S0272-4944(03)00003-3
- Hall, P. (1993): The changing role of capital cities: Six types of capital city. V: Taylor, J. (ur.): *Capital cities – International perspective*, str. 69–84. Ottawa, Carleton University Press.
- Harvey, D. (1973): *Social justice and the city*. London, Edward Arnold.
- Harvey, D. (1989): From managerialism to entrepreneurialism: The transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler*, 71(1), str. 3–17. DOI: 10.1080/04353684.1989.11879583
- Hospers, G. (2010): Lynch's *The image of the city* after 50 years: City marketing lessons from an urban planning classic. *European Planning Studies*, 18(12), str. 2073–2081. DOI: 10.1080/09654313.2010.525369
- Internet 1: <http://www.archdesignfoto.com/> (sneto 29. 6. 2018).
- Internet 2: <https://ukrainesolidaritycampaign.org> (sneto 29. 6. 2018).
- Jacobs, J. (1961): *The death and life of great American cities*. New York, Vintage.
- Jacobs, J. (1970): *The economy of cities*. London, Vintage.
- Jessop, B. (1997): The entrepreneurial city: Re-imaging localities. Redesigning economic governance, or restructuring capital? V: Jewson, N., in MacGregor, S. (ur.): *Transforming cities. Contested governance and new spatial divisions*, str. 28–41. London, Routledge.
- Jiang, B. (2012): Computing the image of the city. V: Campagna, M., De Montis, A., Isola, F., Pira, C., in Zoppi, C. (ur.): *Proceedings of the 7th International Conference on Informatics and Urban and Regional Planning*, str. 111–121. Milan, FrancoAngeli.
- Križnik, B. (2011): Selling global Seoul: Competitive urban policy and symbolic reconstruction of cities. *Revija za sociologiju*, 41(3), str. 291–312. DOI: 10.5613/rzs.41.3.2

- Križnik, B. (2018): Preobrazba degradiranih urbanih območij in družbena vzdržnost: primerjalna študija urbane regeneracije in urbane preno-ve v Barceloni in Seulu. *Urbani izziv*, 29(1), str. 30–42. DOI: 10.5379/urbani-izziv-2018-29-01-003
- Kuvač, I., in Schwai, M. (2017): Tri prvine konstrukcije prostorske identitete v soseskah Mađir v Banjaluki (Bosna in Hercegovina) in Ilsvika v Trondheimu (Norveška). *Urbani izziv*, 28(1), str. 5–16. DOI: 10.5379/urbani-izziv-2017-28-01-001
- Lappo, G. (1997): *Geographia gorodov: Uchebnoe posobie*. Moskva, Vlados.
- Lefebvre, H. (1968): *Le droit à la ville*. Pariz, Editions Anthropos.
- Lefebvre, H. (1970): *La révolution urbaine*. Pariz, Gallimard.
- Lefebvre, H. (1974): *La production de l'espace*, Pariz, Editions Anthropos.
- Léautier, F. (ur.) (2006): *Cities in a globalizing world: Governance, performance, and sustainability*. Washington, DC, World Bank Publications. DOI: 10.1596/978-0-8213-6553-3
- Lerner, J. (2014): *Urban acupuncture*. Washington, DC, Island Press. DOI: 10.5822/978-1-61091-584-7
- Lynch, K. (1960): *The image of the city*. Cambridge, MA, MIT Press.
- Marcuse, P., in Van Kempen, R. (2000): "Introduction" in *globalizing cities: A new spatial order?* Oxford, Blackwell Publishing. DOI: 10.1002/9780470712887
- Maruniak, E. (2007): *Globalizatsia ta ii vplyv na rozvytok regioniv Ukrainy*. Kijev, Referat.
- Maruniak, E. (2013): Reactsia gorodskogo prostranstva na vyzovyi globalizatsii. V: Rudenko, L. (ur.): *Changes of urban space in Ukraine*, str. 21–34. Kijev, Referat.
- Matlovic, R., Ira, V., Kores, P., in Ondos, S. (2009): Urban structures and their transformation (the contribution of Slovak geography). V: Ira, V., in Lacika, J. (ur.): *Slovak geography at the beginning of the 21st century* (= *Geographia Slovaca*, 26), str. 71–99.
- Mezentsev, K., in Mezentseva, N. (2012): Prostranstvennye socialno-ekonomicheskie izmeneniya v Kieve i aglomeratsii. *Socio-Economic Geography. Vestnik ARGO, Rostov o/D. 1*, str. 109–123.
- Mezentsev, K., Pidgrushnyi, G., in Mezentseva, N. (2015): Challenges of the post-Soviet development of Ukraine: Economic transformations, demographic changes and socio-spatial polarization. V: Henn, S., Lang, T., Sgibnev, W., in Ehrlich, K. (ur.): *Understanding geographies of polarization and peripheralization. Perspectives from central and eastern Europe and beyond*, str. 252–269. London, Palgrave Macmillan. DOI: 10.1057/9781137415080_14
- Mezentseva, N. (2017): Publichni prostory Kyeva: modeli ta suchasni transformatsii. V: Mezentsev, K., Olijnyk, Y., in Mezentseva, N. (ur.): *Urban Ukraine: In epicenter of spatial changes*, str. 185–110. Kijev, Phenix.
- Morello, E., in Ratti, C. (2009): A digital image of the city: 3D isovists and Lynch's urban analysis. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 36(5), str. 837–853. DOI: 10.1068/b34144t
- Moulaert, F. (2000): *Globalization and integrated area development in European Cities*. Oxford, Oxford University Press.
- Moulaert, F., Swyngedouw, E., in Rodriguez, A. (2001a): Large-scale urban development projects and local governance: From democratic urban planning to besieged local governance. *Geographische Zeitschrift*, 89(2–3), str. 71–84.
- Moulaert, F., Swyngedouw, E., in Rodriguez, A. (2001b): Social polarization in metropolitan areas: The role of new urban policy. *European Urban and Regional Studies*, 8(2), str. 99–102. DOI: 10.1177/096977640100800201
- Mumford, L. (1961): *The city in history: Its origins, its transformations, and its prospects*. New York, Harcourt, Brace & World.
- Norberg-Schulz, C. (1971): *Existence, space and architecture*. New York, Praeger.
- Norberg-Schulz, C. (1980): *Genius loci: Towards a phenomenology of architecture*. London, Academy Editions.
- Nudelman, V. (2013): Kiev v opornom karkase glavnykh liniy i uzlov urbanizatsii Evropy: Scenarii budushchego. V: Rudenko, L. (ur.): *Changes of urban space in Ukraine*, str. 60–72. Kijev, Referat.
- Nudelman, V. (2015): Kiev v Evropeyskom izmerenii. V: Rudenko, L. (ur.): *Cities functions and its impact to the space*, str. 119–134. Kijev, Phenix.
- Peck, J., in Tickell, A. (2002): Neoliberalizing space. *Antipode*, 34 (3), str. 380–404. DOI: 10.1002/9781444397499.ch2
- Peck, J., Theodore, N., in Brenner, N. (2013): Neoliberal urbanism redux? *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(3), str. 1091–1099. DOI: 10.1111/1468-2427.12066
- Peck, J., Brenner, N., in Theodore, N. (2017): Actually existing neoliberalism. V: Cahill, D., idr. (ur.): *Sage handbook of neoliberalism*, str. 3–16. Washington, DC, Sage Publications.
- Pickles, J., in Smith, A. (ur.) (1998): *Theorising transition: The political economy of post-communist transformation*. London, Routledge.
- Pidgrushnyi, G. (2015): Postindustrialnye transformatsii ekonomiki bolshih gorodov Ukrainy. V: Rudenko, L. (ur.): *Cities functions and its impact to the space*, str. 102–118. Kijev, Phenix.
- Salvati, L., in Zitti, M. (2017): Nenačrtno širjenje mestnih območij in megadogodki: gospodarska rast in nedavno širjenje mesta, ki izgubljajo svojo konkurenčnost (Atene). *Urbani izziv*, 28(2), str. 32–43. DOI: 10.5379/urbani-izziv-2017-28-02-003
- Sassen, S. (2016): The global city: Strategic site, new frontier. V: Keiner, M., Koll-Schretzenmayr, M., in Schmid, W. A. (ur.): *Managing urban futures: Sustainability and urban growth in developing countries*, str. 89–104. London, Routledge.
- Short, J. R. (2004): *Global metropolitan: Globalizing cities in a capitalist world*. London, Routledge.
- Sluka, N. (ur.) (2007): *Globalnyi gorod: teoria i realnost*. Moskva, Avangliion.
- Sluka, N. (2009): *Geodemographicheskie phenomeny globalnykh gorodov*. Smolensk, Oykumena.
- Soja, E. W. (1996): *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places*. Malden, MA, Blackwell.
- Soja, E. W. (2009): Vom "Zeitgeist" zum "Raumgeist". New twist on the spatial turn. V: Döring, J., in Thielmann, T. (ur.): *Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften*. str. 241–262. Bielefeld, Transcript.
- Sosnova, N. (2011): Transformatsia miskogo seredovishcha yak vidobrazhennja ekonomichnykh i suspilnykh processiv u naibilshykh mistah Ukrainy. V: Palekha, M. (ur.): *Experience and perspectives of development of cities in Ukraine and other countries. Development problems of biggest cities in Ukraine: Scientific Works Collection*, str. 98–106. Kijev, Dipromisto.
- Stenning, A., Smith, A., Rochovska, A., in Swiatek, D. (2010): *Domesticating neo-liberalism: Spaces of economic practice and social reproduction in post-socialist cities*. Oxford, Wiley-Blackwell. DOI: 10.1002/9781444325409
- Stevens, Q. (2006): The shape of urban experience: A reevaluation of Lynch's five elements. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 33(6), str. 803–823. DOI: 10.1068/b32043

Swyngedouw, E., Moulaert, F., in Rodriguez, A. (2002): Neoliberal urbanization in Europe: Large-scale urban development projects and the new urban policy. *Antipode*, 34 (3), str. 380–404. DOI: 10.1002/9781444397499.ch9

Sýkora, L. (2009): Post-socialist cities. V: Kitchin, R., in Thrift, N. (ur.): *International Encyclopedia of Human Geography*, 8, str. 387–395. DOI: 10.1016/B978-008044910-4.01072-5

Sýkora, L., in Bouzarovski, S. (2012): Multiple transformations: Conceptualising the post-communist urban transition. *Urban Studies*, 49(1), str. 43–60. DOI: 10.1177/0042098010397402

Taylor, P. J. (2006): Cities within spaces of flows: Theses for a materialist understanding of the external relations of cities. V: Taylor, P. J., Derudder, B., Saey, P., in Witlox, F. (ur.): *Cities in Globalization*, str. 287–297. London, Routledge.

Taylor, P., Derudder, B., Saey, P., in Witlox, F. (ur.) (2007): *Cities in globalization: Practices, policies and theories*. London, Routledge. DOI: 10.4324/9780203962978

Taylor, P., Ni, P., Derudder, B., Hoyler, M., Huang, J., in Witlox, F. (ur.) (2010): *Global urban analysis: A survey of cities in globalization*. London, Earthscan.

Trubina, E. (2011): *Gorod v teorii: opyt osmysleniya prostranstva*. Moskva, Novoe literaturnoe obozrenie.