

smislu celo negativna. To velja zlasti za primer turističnega in gozdarskega predela na Zgornjem Savinjskem, ki ga zavirajo v razvoju njegove neugodne prometne zveze z Ljubljano, v dobi avtomobilskega prometa pa tudi kaj slabe neposredne zveze z Zagrebom. Izgradnja boljših zvez, zlasti cestnih, v ti dve nadvse pomembni gravitacijski smeri, je nujna. Ni pa dvoma, da bo zlasti na obrobju občutno razrahljala čvrstost povezave s celjskim gravitacijskim centrom. Saj že današnja gravitacija proti Celju, če jo pojmuje mo širše, kompleksno in ne samo z vidika trenutnega prometnega omrežja, na obrobju Savinjskega marsikje šepa. Ponekod šepa že od nekdaj, drugod pa je pričela šepati zadnji čas. Če spet izvzamemo Spodnje slovensko Posavje, priključeno pred kratkim celjskemu okraju, bi bila gravitacija k Celju brez administrativne „pomoči“ (vključitve v celjski okraj) kakor doslej še naprej močno problematična tudi na spodnjem Sotelskem. Na področju okrog Konjic se privlačnost Celja močno prekriva s privlačnostjo močnejšega mariborskega žarišča. Pa tudi Zgornji Savinjski dolini se že zdaj, ko so cestne zveze na ljubljansko stran še dolge in slabe, pojavljajo značilni neposredni tokovi proti Ljubljani. Njihov najznačilnejši simptom je delovna sila, ki iz teh krajev dnevno potuje z avtobusi v ljubljanski Litostroj.

Za konec se še povprašajmo, koliko je enotna tudi siceršnja notranja kompleksno-funkcijska struktura Savinjske Slovenije in v kolikoli je v njej zares čvrsta vodilna vloga Celja. Če ne sodimo samo po površnem videzu, brž tudi spoznamo, da Celje s tega vidika ni bilo in ni za vso Savinjsko Slovenijo tako močno srce s tako koncentriranim pogonom, kakor bi morda pričakovali. Ze v svoji svoječasni shemi ekonomsko-geografske regionalizacije Slovenije sem moral brez vseh pomislekov podčrtati, kako se je pred-

vsem Šaleško ali Velenjsko področje oblikovalo v samostojno področje mezoregionalne stopnje, čigar lastne osnovne funkcije imajo s Celjem kaj malo opravka. Tudi gozdarska in turistična Zgornja Savinjska dolina z Zadrebško dolino vred krepi svojo posebno produkcijsko funkcijo, ki presega okvire navezanosti na Celje in jih bo presegla še krepkeje, ko se bo izboljšala prometna povezava na ljubljansko stran. Prav tako je očitno, da je vsa Spodnja Savinjska dolina zahodno od Celja, oziroma od Žalca, razvila svojo gospodarsko prosperiteto, oprto na hmeljarstvo in na drobno podeželsko industrijo, dokaj ali povsem neodvisno od Celja. Marsikattera nekdanja vas je tam dobila svojo lastno močno neagrarno funkcijo ter je daleč od tega, da bi se preobrazila v „spalno naselje“ za Celje. Funkcijska samoniklost tega področja se kaže tem bolj, čim bolj ugaša v prometu absolutna prevlada železnice in s tem slabi privlačnost celjskega železniškega vozlišča. Nekakšno ekonomsko geografsko individualnost brez prepričevalne navezanosti na Celje, pomeni tudi Kozjansko s spodnjim Sotelskim, čeprav je ta individualnost bolj negativnega značaja, saj je posledica prometne odročnosti teh krajev, ležečih doslej na gospodarsko najbolj odmaknjeni periferiji ne samo Savinjske, temveč tudi skoraj vse Slovenije.

Teh nekaj besed naj služi za uvod k referatom, ki so jih pripravili drugi, v podrobnem mnogo boljši poznavalci krajev, sredi katerih zborujemo. Služijo naj tudi za pobudo, da ti poznavalci, ti naši regionalni specialisti-geografi, okrepljeni še z novimi, nadaljujejo čim smotrnejše in čim bolj skladno svoje dosedanje raziskovalno delo ter s tem prispevajo k osnovam nadaljnjega usmerjanja družbeno-gospodarskega razvoja v svetu ob Savinji in njenih pritokih.

Igor Vrišer

## Problemi modernega urejevanja mest

(na primeru Velenja)

Obdobje po osvoboditvi pomeni za jugoslovanska mesta periodo izrednega razvoja in intenzivne preobrazbe. Še nikoli doslej niso mesta na teritoriju Jugoslavije doživljala tako temeljite in vsestranske spremembe. Nagel razvoj proizvodjalnih sredstev in uvajanje socialističnega družbenega sistema sta omogočila, da je pričela naša domovina tudi na področju urbanizacije dohitevati razvitejšo države.

Pospešena urbanizacija se je pokazala na dva načina: v rasti novih mest in v temeljiti ter vsestranski preobrazbi starih, že obstoječih urbanskih naselij. Povsem novih mest je nastalo razmeroma malo; to so Nova Gorica, Titograd, Ploče, Novi Travniki, Litva, Kidričevo in še nekatera

druga. Veliko več je primerov, da so v bližini že obstoječih naselij nastala nova naselja, četrti ali predmestja, ki so povsem preobrazila mesto. Takšnih primerov je vse polno; naj navedemo le nekatere bolj znane: Novi Sisak, Sevojno pri Titovem Užicu, Jugoturbina pri Karlovcu, Labin in Podlabin, Zenica, Kraljevo, Loznica, Kakanj, Gorazde, Lukavac, Dolnja Lendava, Čečovje na Ravnah, Semedela pri Kopru itd. V ta tip urbanskih naselij sodi tudi Velenje. Pri nekaterih mestih se je odvijala preobrazba na podlagi rekonstrukcije. Stara mestna področja, zazidana s slabimi in malovrednimi zgradbami, so porušili in na mesto njih zgradili moderna poslopja in sodobno prometno omrežje. Kot primer naj nave-



demo Titov Veles, Prištino, Trbovlje, Koper novo središče Zagreba itd. Rekonstrukcije so potekale marsikje precej brutalno, nove prometne žile in nove zgradbe so sezidali pogosto brez prave pietete do dediščine preteklih stoletij, kar je izzvalo ostre polemike. Kot zelo pozitivno stran teh rekonstrukcij pa je treba oceniti odstranjevanje „slum“ četrti, ki so se za bivše Jugoslavije razširile v marsikaterem mestu. Tudi izgradnja novih četrti in naselij v bližini starih je potekala velikokrat ne dovolj premišljeno in slabo zasnovano ter se je pre malo upoštevala prometna povezava, vrednost mestnega zemljišča in njegova komunalna oprema, kar vse je vodilo k pojavom razsipnosti in slabega urbarskega gospodarjenja.

V razmeroma kratkem povojnem obdobju je urbanizacijski proces v Jugoslaviji, kakor je iz zgornjega bežnega pregleda razvidno, zadeval na številne probleme. Nekateri med njimi izvirajo iz pestrih družbeno-ekonomskih razmer v preteklosti, iz obsežne deagrariacije našega podeželja ali pa so posledica nagle urbanizacije. Eni, zopet, imajo svoj izvor v ekonomsko-geografskih in pa ekonomsko-socialnih protislovjih, medtem ko sodijo drugi na ožje področje urbanističnega načrtovanja. Ker je edino s poznavanjem teh protislovij in problemov mogoče smotrno urejati in načrtovati razvoj naših mest, nemara ne bo odveč, če se s pglavitnimi med njimi nekoliko podrobneje seznanimo.

\* \* \*

Eno izmed osnovnih protislovij naše povojne urbanizacije je neuravnovešenost med procesom deagrariacije in procesom urbanizacije. Pod prvim pojmom razumemo opuščanje kmetovanja in zaposlevanje prebivalstva v urbanskih dejavnostih. Z drugim terminom pa označujemo rast in širjenje urbanskih naselij, zlasti mest. Delež kmečkega prebivalstva znaša v Jugoslaviji 51%, v SR Sloveniji 32%, medtem ko znaša delež urbarskega prebivalstva, to je prebivalcev naselij z nad 5000 ljudmi v Jugoslaviji 37,6% in v SR Sloveniji 33,5%. Odstotek deleža urbarskega prebivalstva pa ni povsem objektiven, upoštevati je namreč treba, da kar 31,5% vseh teh ljudi prebiva v Jugoslaviji v mestih z nad 50.000 prebivalci (v SR Sloveniji celo 57,9%). Proces deagrariacije poteka, kakor je iz teh številke razvidno, veliko hitreje kakor pa proces urbanizacije. Razen tega je značilno, da je dosedanja urbanizacija protežirala rast velikih mest, a zapostavljala razvoj malih in srednjih mest. Kakor je po eni strani deagrariacija izredno pozitiven korak, saj pomeni prehod od manj produktivne na bolj produktivno dejavnost, je bila doslej po drugi strani preveč stihijska in pre malo skladna z rastjo naših mest. Proces rasti in koncentracije proizvodnih sil ne spremlja namreč ustrezen razvoj tehnične, komunalne, stanovanjske in urbanistične opremljenosti mest. Zaradi tega prihaja do precejšnjih nesorazmerij v ekonomiki prostora, do nasprotij med mesti in obda-

jajočo regijo, do nastajanja hipertrofičnih mestnih tvorb, do številnih socialnih problemov itd. Nič manj neugodna ni koncentracija urbarskega prebivalstva v velikih mestih ter zaostajanje srednjih in malih mest. To nesorazmerje je sicer v veliki meri še dediščina bivše Jugoslavije, vendar se je za odstranitev tega izrazitega primera nekdanjih teženj po koncentraciji kapitala le malo napravilo. Številke, ki govore o naraščanju vrednosti komunalnih in negospodarskih investicij z večanjem obsega mestne aglomeracije, zgovorno pričajo, da so velika mesta draga in da se pri naseljih z več ko 300.000 prebivalci že približujemo meji hipertrofičnosti. Zato bi bilo ceneje in koristneje usmerjati nove proizvodne kapacitete v srednja in mala mesta, kjer so obstoječe urbarske naprave slabo ali vsaj nezadostno izkoriščene. Razen tega je veliko lažje izvajati urbanistično načrtovanje v neprevlekih aglomeracijah kakor pa v metropolah z nad 300.000 ljudi. Mala in srednja mesta imajo še vrsto drugih prednosti pred velikimi, kakor na primer: manjša izguba časa pri prihajanju na delo, manjša prometna gostota, večja povezanost med ljudmi itd.

V primeru velenjske občine je opisano nesorazmerje znatno omiljeno, kar je zasluga skladnosti med rastjo urbarskega prebivalstva, procesa koncentracije proizvodnih sredstev in istočasnega upadanja kmečkega prebivalstva, katerega je le še 17,4%. Okoli 40% vseh prebivalcev ali 48,6 odstotkov neagrarnega prebivalstva prebiva v obeh urbanskih središčih, v Velenju in Sošanju.

Drugo pomembno protislovje, ki ga je treba upoštevati pri urejanju jugoslovanskih mest, je nedovoljno opredeljena funkcionalna vloga mest v regiji. Pri tem ni mišljen odnos posameznega urbarskega naselja do bližnje okolice, temveč funkcija ali vloga vsakega mesta v celotnem omrežju naselij v regiji. Zaradi te nejasnosti je pri regionalnem ali urbanističnem urejanju izredno težko natančneje opredeliti prihodnjo velikost posameznega naselja (aglomeracije), določiti stopnjo koncentracije proizvodnih sredstev in storitvenih dejavnosti ter očitati ustrezno mestno gravitacijsko območje. Vzrokov za takšno nejasnost v prostorski delitvi dela pri naših urbanskih naseljih je več. Na tem mestu bi omenili le nekatere. Za jugoslovanska mesta je značilno, da je njihova funkcionalna vloga še vedno pod vplivom preteklih dob z drugačno družbeno strukturo. V nekdanjih avstro-ogrskih pokrajinah je na primer opazna določena navezanost na pozni fevdalizem (številna majhna mesteca in trgi), medtem ko v pokrajinah, ki so bile pod turško zasedbo, ugotavljamo pri razdelitvi velikosti in funkcionalni vlogi mest močan vpliv turškega fevdalizma. Doba kapitalizma in industrializacije je prinesla na severu dokajšnje spremembe, na jugu pa tega ni bilo. Kapitalizem bivše Jugoslavije je bil prešibak in preveč kratkotrajen, da bi lahko bistveno izmenjal staro funkcionalno shemo. Uvedba socializma, socializacija proizvodnih sredstev, industrializacija in drugi družbe-



ni procesi po osvoboditvi so vnovič prinesli številne spremembe, vendar se zdi, da je bilo devetnajstletno obdobje prekratko, da bi se v tem času lahko dokončno izoblikovala nova funkcionalna shema naselij na teritoriju naše države. Res pa je tudi, da je bila dinamika našega gospodarstva in družbene preobrazbe tako nagla in pospešena, da je prehitevala proces urbanizacije in njene forme. O tem nam dovolj pričajo številne upravne reforme, katerim se kljub stroškom in drugim neprijetnostim prav zaradi družbenega razvoja ni bilo mogoče izogniti. Tudi prenos občinskega sedeža za Šaleško dolino iz Šoštanja v Velenje je izraz teh dinamičnih teženj, ki rušijo naše stare predstave o funkcionalni shemi naselij in o funkcionalni vlogi mest.

Veliko je k spreminjanju funkcionalne prostorske organizacije naših mest prispevala industrializacija. Medtem ko je v svoji rani dobi bila industrija nadvse pomemben faktor oblikovanja in razvoja mest, danes opažamo nasproten primer, da se industrija vse pogosteje naseljuje izven mest. Industrializacija podeželja in z njo vred vrsta družbenih procesov (na primer deagrarizacija, dnevna migracija delovne sile, oblikovanje proletariata itd.) so skoraj povsem že odstranili staro, še iz dobe fevdalizma in kapitalizma obstoječe nasprotje med mesti in vasm. Zaradi tega so danes mesta tesneje kakor kdajkoli doslej gospodarsko in socialno povezana z okolico. Lahko celo trdimo, da se mesta zraščajo s svojo okolico v enotno mestno regijo, ki se oblikuje zaradi družbenih in zlasti ekonomskih vezi med urbanskim središčem in ozemljem, ki gravitira k njemu. Prav zaradi te konstatacije ni več mogoče obravnavati v sodobnem urbanizmu mest izolirano, temveč vedno kot regionalne tvorbe, ki so povezane z drugimi takšnimi regijami v prostorsko celoto. To spoznanje vpoštevata tudi večina naših republiških urbanističnih zakonov, ki predvidevajo v svojih določilih obravnavanje naselij zaradi njihovega vplivnega območja. Če se ob teh razmišljanjih ponovno povrnemo k primeru Šaleške doline, lahko podčrtamo zanimivo dejstvo, da je večina urbanističnih posegov na tem ozemlju, od najstarejših iz leta 1956 pa vse do najnovejših, bila prav zaradi industrializacije vedno regionalno zasnovana in je zajemala vso dolino ter istočasno reševala problematiko obeh urbanskih naselij. Ta regionalna zasnova pa je bila le pri redkih naših mestih tako dosledno upoštevana.

Sodobna mesta so najvišja prostorska oblika družbenega delovanja v pokrajini predvsem po zaslugi silne nakopičenosti proizvodjalnih sredstev. Zaradi tega so tudi obenem največja delovišča, kjer delajo razen mestnih prebivalcev številni delavci iz podeželja in drugih mest. Silna nesorazmerja, ki nastajajo ob teh razlikah v prostorski delitvi dela, so bila v našem družbenem življenju že večkrat predmet obširnih diskusij. Obravnavalo se je predvsem, kako pravičneje razdeliti ustvarjeni dohodek, tako da bi

bili pri njegovi delitvi in potrošnji soudeleženi razen mestnih proizvajalcev tudi proizvajalci, ki prihajajo na delo v mesto od drugod. Pri Velenju tega nesorazmerja zaradi dosledne stanovanjske politike ni, vsaj v tako ostri obliki ne, zato so pa pri nekaterih drugih mestih ta protislovja zares gorostasna, saj prihaja na delo v mesto okoli 30 do 50% zaposlenih, ki stanujejo izven delovišča. Če smo v prejšnjih odstavkih teh razglabljanj postavili tezo o enotnosti med mestom in njegovo regijo, so potemtakem takšna protislovja nedopustna in jih je treba odpraviti. Tudi za mestno regijo mora veljati osnovno načelo socialističnega regionalnega planiranja, da je treba odstraniti prostorske razlike v stopnji razvitosti. Zato se nam zdi, da so težnje po protežiranju in nadaljnem koncentriranju proizvodnih zmogljivosti le v nekaterih, zlasti velikih mestih, zaradi domnenih ekonomskih razlogov nezdrave in principom naše komunalne ureditve tuje. Celo v kapitalizmu se pri sodobni urbanistični politiki odvrtačajo od takih pogledov in teže za enakomernim razvojem celotne mestne regije. To je toliko bolj nujno, ker se čedalje več meščanov seli iz mesta v mestno okolico. Izvrstno organiziran mestni promet pa jim omogoča nemoteno zvezo med krajem stanovanja in delovnim mestom. Tudi pri nas opažamo podobne tendence in mislimo, da je prav takšna rešitev ob izboljšanju prometnih vezi lahko vsestransko racionalna.

Tretja skupina problemov, na katere zadevamo pri sodobnem urejanju mest, ima svoj izraz v notranjih protislovjih vsakega mesta. V mislih imamo predvsem ekonomska nasprotja ali kot v poleogeografiji pogosto pravimo: protislovja, ki se tičejo mestnih funkcij. V prejšnjem odstavku smo postavili trditev, da industrija čedalje bolj izgublja značaj izrazito mestne funkcije. Zaradi tega postajajo v sedanosti mestotvorne funkcije predvsem terciarne dejavnosti, to je trgovina, promet, storitve in javne službe. Ta premik je pogojen tudi z dvigom življenjskega standarda, z izginjanjem razlik med mestom in podeželjem in z večanjem mestnih aglomeracij. Brez dvoma so po večini naših mest terciarne dejavnosti v veliki meri zanemarjene, da ne rečemo, zapostavljene. Še vedno je veliko primerov, da se gradi mestni razvoj enostransko na sekundarnih dejavnostih, tako da so mesta pogosto le delovišča in stanovanjske kolonije. Takšna polarizacija pa je mnogo bližja kapitalističnim razmeram Engelsove dobe kakor pa socialističnemu humanizmu, ki ga uveljavljamo tudi v urbanizmu. Favoriziranje ene ali dveh industrijskih dejavnosti v mestu pa povzroča tudi vrsto drugih problemov kakor na primer težave z zaposlevanjem enega dela prebivalstva (ženske delovne sile), nezdravo zavisnost od prosperitete in perspektive določenega podjetja, ustvarjanje nasprotij med mestom in podeželjem s tem, da mesto ne nudi podeželju nikakršnih storitev, a po drugi strani potrebuje delovno silo, prehrano in drugo potrošno blago s podeželja. Za mesto kot



najbolj popolno organizacijsko-prostorsko obliko sodobne družbe pač mora veljati pravilo, da mora njegova notranja struktura obstajati iz harmonične celote različnih dejavnosti, ki lahko zadovoljijo i mestne i podeželske prebivalce. Opisana notranja protislovja so zlasti izrazita pri večini rudarskih in metalurških mest in tudi za Velenje moramo ugotoviti, kakor je to iz študije V. Kokoleta „O funkcijah slovenskih mest“ (Geografski vestnik 1962) razvidno, da kljub vsem naporom pretirana funkcionalna enostranost ni izginila. Nove investicije v kovinsko in kemično industrijo ter razvoj storitvenih dejavnosti in javnih služb bodo zgornjo ugotovitev bržkone v bližnji prihodnosti znatno popravile.

V našem urbanizmu se čedalje več govori o ekonomizaciji urbanizacije in urbanskih naložb. Gospodarstveniki povsem upravičeno opozarjajo, da morajo ekonomska načela veljati tudi glede urbane potrošnje, kakor na primer za komunalne storitve, javni promet, stanovanjsko graditev, gradnjo mestnih cest itd. Te zahteve so toliko bolj upravičene, ker so investicijske naložbe v urbanizmu med največjimi kar jih poznamo v družbenem življenju. Škoda, ki nastaja pri nepravilnem in neodgovornem načrtovanju v urbanizmu, moramo pojmovati kot direktno zapravljanje, saj ni nobenih možnosti, da jo kasneje na kakršenkoli način nadomestimo. Pri vsem tem bi se tej škodi lahko izognili, če bi bili nekoliko bolj preudarni, če bi upoštevali vse faktorje ter preprečili samovoljo. Ekonomizacija urbanskih stroškov ne pomeni, da bi moralo veljati za urbano potrošnjo načelo ekonomskega pridobitništva. Osvojitve takšnega načela bi nas nujno pripeljala v položaj, ki ga poznamo v kapitalističnih mestih, kjer usmerjajo mestno življenje težnje po profitu in spekulacije z zemljiško rento. Danes tudi na zahodu skušajo te nezdrave težnje zavreti in zaščititi javne koristi. Zato bi ne smeli pri gradnji mest in pri uravnavanju mestnega življenja izhajati iz tržne cene temveč iz produkcijske, v kateri pa bi bila zajeta tudi razširjena reprodukcija. Povsem se zavedamo, da za sedaj še nismo dovolj proučili metod in kriterijev, s katerimi bi lahko merili uspešnost naložb in tehtali naše sklepe o prihodnjem razvoju mesta. Dolej smo izdelali šele prva merila za stanovanjsko in komunalno gradnjo. Kje pa so še merila za ostale urbane investicije, predvsem za naprave družbenega standarda? V urbanizmu vemo, da morajo imeti mesta z določenim številom prebivalcev ustrezno število šol, otroških in starostnih ustanov, urejeno prometno omrežje, razsvetljavao itd., vendar so za sedaj ti urbanistični normativi zgolj zrcalo dosedanje prakse, niso pa v skladu niti z investicijsko zmogljivostjo naših komunalnih skupnosti niti z ostalimi ekonomskimi načeli. Prav zaradi tega bo moralo v prihodnje veljati za urbanistično planiranje trdno načelo, da mora biti podlaga za načrtovanje proizvodna zmogljivost komune ali še bolje, ustvarjeni družbeni pro-

izvod ali narodni dohodek. Planiranje, ki tega ne bi upoštevalo, lahko označimo kot nerealno.

Prvi resen korak k ekonomizaciji urbanskih naložb pomeni pri nas republiški splošni zakon „o urejanju in uporabi mestnih zemljišč“, po katerem se morajo stroški za komunalno ureditev zemljišča, ki ga bomo zazidali, porazdeliti med koristnike zemljišča. Posledice te uredbe so daljnosežne. Investitorja silijo k čimvečji zgostitvi prebivalstva in k zidavi čimvečjega števila stanovanj, da bi se na ta način stroški porazdelili na večje število koristnikov. Zavrla naj bi se gradnja individualnih hišic, ki so iz vidika nacionalnega gospodarstva neracionalne, vsaj v taki obliki, kot jih srečujemo pri nas (na parcelah z nad 300 m<sup>2</sup>). Zelo pomembna pa je tudi težnja, da se enkrat za vselej prepreči gradnja na zemljiščih, ki nimajo urejenih najosnovnejših komunalnih naprav in so brez cestnega omrežja, da se osredotoči gradnja v mestnih središčih in da se končno zagotovijo potrebna sredstva za ureditev zelenic in parkov, razsvetljave, otroških igrišč itd., potem ko se sezidajo stanovanjski bloki. Žal je pri nas prav malo tako skrbno urejenih naselij, kakor je na primer Velenje. Leta in leta minejo, preden se okolica novih naselbin uredi, ozeleni in oskrbi z vsem potrebnim. Stanovalci so nad neurejeno okolico razočarani, čutijo se zapostavljene in se nad temi pomanjkljivostmi pritožujejo; še največ veselja imajo morda otroci, ki najdejo na opuščnem stavbišču marsikaj zanimivega.

Potreba po skrbnem urejevanju mestnih zemljišč je toliko večja, ker se naši urbanisti pri gradnji novih naselij po večini zgledujejo po dosežkih angleškega in švedskega urbanizma, ki pa, kakor vemo, izhajata iz ideje „garden city-a“. Zamisel „vrtnega ali parkovnega mesta“, ki sta jo v 19. stoletju zasnovala Ebenezer Howard in Patrik Geddes kot protitež senilnemu stadiju tako imenovanih „politehničnih mest“, je bila in je našemu socialističnemu humanizmu zelo blizu. Škoda le, da so pri gradnji naših mest premalo upoštevali našo bogato urbanistično dediščino, ki jo v tujini marsikje bolj cenijo kakor pa mi sami (na primer mediteranska in balkansko-orientalska mesta, cerkljanska in bovška hiša itd.). Zaradi skromnih sredstev je bila naša povojna stanovanjska graditev z arhitektonske strani skromna in dokaj monotona. Vendar nam je po drugi strani prav velenjski primer s parkovno zazidavo in peštrim izborom arhitektonsko različno oblikovanih zgradb, priča, da je lahko tudi socialna gradnja, če je načrt dosledno izvajana in so zemljišča zgledno urejena, ne samo praktična temveč tudi lepa.

Čeprav se v modernem urbanizmu vse povsod po svetu navdušujejo za parkovno zazidavo, za izločitev prometa iz stanovanjskih naselij, za ločitev stanovanjskih predelov od industrijskih in poslovnih četrti, za smotrno izrabo tal (približno 150 do 250 prebivalcev na ha) itd., pa zadeva izvajanje teh zamisli vendar na številne urbanistične probleme. Naj omenimo le neka-



tere med njimi. Izredno težko je izvajati vsa ta urbanistična načela v starih, že pozidanih mestnih četrtih. Rekonstrukcije zahtevajo izredno veliko sredstev in vzbujajo vse polno pomislekov glede arhitektonske in ambientne dediščine (na primer Koper, Ljubljansko središče, ureditev prometnega omrežja v Celju, povezava starega Velenja z novim in z gradom itd.). Zelo težko jih je prilagoditi sodobnim tehnološkim zahtevam. Med najbolj revolucionarne faktorje, ki usmerjajo razvoj sodobnih mest, sodi promet. Njegove preobrazujoče vloge se pogosto vse premalo zavedamo. V mestih čedalje bolj rastejo zahteve po prometnih površinah, parkirnih prostorih, garažah, urejenih križiščih itd. Množična uporaba avtomobilov je privedla v Zahodni Evropi in v Severni Ameriki do razpršitve in teritorialne decentralizacije mest oziroma do razvoja predmestij in do oslabitve funkcije mestnih središč. Predmestja postajajo stanovanjska središča in centri maloprodajne trgovine. V mestnih središčih pa se proces „cityzacije“ pospešeno nadaljuje. Tudi pri naših mestih se že kažejo podobne tendence. Ne le promet, temveč tudi ostali tehnološki razvoj prinašata vsakodnevno nove zahteve in z njimi nove probleme, (na primer industrija, prevoz na delo, ogrevanje itd.). Zaradi tega urbanisti ne načrtujejo več mestnega razvoja togo; zavedajo se, da poteka tehnološki razvoj tako naglo, da bo velik del tega, kar je danes še novo in popolno, že čez nekaj let staro in morda huda ovira. Pri načrtovanju se poslužujejo koncepcije „giblivosti“ in prihranitev določenih mestnih zemljišč za kasnejše potrebe. Mestni prostor naj bo tako urejen, da ga bo mogoče z majhnimi spremembami prilagoditi prihodnji stvarnosti ali pa zamenjati z novimi in bolj preprostimi ureditvami. Veliko pozornosti posvečajo v sodobnem urbanizmu urejanju mestnih središč ali centralnih mestnih območij, ki pomenijo dejansko še vedno mestno srce. Mestni prebivalci pričakujejo tam vsestransko trgovsko omrežje, zlasti trgovine za občasne nakupe, ustrezno gostinsko omrežje, prometno varnost ter določeno obljudenost in živahnost preko vsega dne in ne samo ob določenih urah. Žal so mnoga naša mestna središča v številnih pogledih pravo nasprotje tem tezam. Tudi parkovna zazidava se marsikdaj kritično premostriva, saj pogosto vzbujajo stanovalcem vtis, da prebivajo nekje na podeželju in ne v mestu. Zlasti je ta občutek močan, če je celotno naselje zidano na ta način. Zato srečujemo v sodobni urbanistiki vse polno različnih poizkusov, da bi v parkovnih naseljih, vsaj v njihovem središču, obnovili v novi in bolj oblikovani strnjeno zazidavo in zazidano ulico.

Vse te urbanistične probleme srečujemo tudi v Velenju, vendar nam razpoložljivi prostor ne dopušča, da bi se z njimi podrobneje ukvarjali.

V sodobnem urbanizmu posvečajo tudi čedalje več pozornosti določenim sociološkim problemom. Urbanizacija je namreč prinesla številne nove, še ne dovolj ali celo povsem neraziskane probleme. Tako na primer so pri nas že v

veliki meri izginile sociološke razlike med mesti in podeželjem. Zato se je ustaljena delitev naselij na mestna in ruralna (kmečka) že docela preživela. Verjetno bo v prihodnje pravilneje, če bodo govorili o mestnih in podeželskih naseljih. Nekoč tradicionalne razlike med posameznimi sloji so v naših mestih povsem izginile, česar seveda v kapitalističnih mestih ni. Pač pa se zato srečujemo pri nas kakor tudi v tujini, z nekaterimi novimi sociološkimi pojavi. V velikih mestih in v obsežnih stanovanjskih kolonijah je čedalje pogostejša tako imenovana socialna anonimnost (amorfnost), to je pojav, da se ljudje ne brigajo za svojo okolico, da so brez pravega čuta za določeno skupnost in se ne zanimajo za njene probleme. Zaradi tega pojava je na primer precej težko oživeti v mestih stanovanjske soseske, čeprav so le-te poleg krajevnih skupnosti na podeželju temeljni sestavni deli komunalnih skupnosti in pa osnovne celice naše samouprave. Seveda ni mogoče za šibko funkcioniranje sosesk dolžiti le pojav socialne anonimnosti. Razlogi so bržkone še drugi: prevelik obseg (ca. 5000 prebivalcev), slaba materialna opremljenost s storitvenimi dejavnostmi, neurejeno šolsko in socialno-skrbstveno omrežje itd. Brez dvoma bo treba probleme sosesk temeljito proučiti, toliko bolj, ker gradi in razvija urbanizem mesta prav na podlagi teh teritorialnih samoupravnih enot. Nekateri sociološki pojavi izvirajo iz demografskih strukturalnih sprememb. V mestih je čedalje več starega prebivalstva, medtem ko nataliteta zaradi stanovanjske stiske, omejevanja rojstev, neurejenega otroškega varstva, zahtev po višjem standardu itd., nazaduje. Spreminja se tudi struktura družine; določene institucije kakor šole, menze, servisi, klubi itd. v čedalje večji meri prevzemajo funkcije, ki so nekoč sodile v družino. Številne družine izginjajo. Velik problem so samska gospodinjstva. Naraščanje narodnega dohodka na prebivalca povzroča, da iščejo mestni prebivalci novih oblik rekreacije, na primer izletništvo z avtomobili, weekend izven mesta, nove oblike razvedrila itd. Veliko problemov izvira iz dnevne migracije delovne sile. Tako na primer potuje v povprečju zaposlena oseba na delo v velemestu z 500.000 prebivalci na razdalji ca. 8 km in porabi ca. 25 do 30 minut, v mestu s 25.000 do 100.000 prebivalci pa potuje le na razdalji 1,3 km in izgubi komaj 10 do 15 minut časa. Podobnih problemov pa je še vse polno.

\* \* \*

Iz dosedanjih razglabljanj je razvidno, da mora sodobno urbanistično urejanje mest izhajati: — iz usklajevanja procesa deagrarizacije in urbanizacije; — iz smotrno izgrajenega funkcionalnega omrežja naselij, pri katerem bosta prišli do izraza stopnja družbenega razvoja in socialistična družbena ureditev in kjer bodo v pravilnem sorazmerju zastopana velika, srednja in mala mesta;



- iz širših regionalnih razmer, predvsem pa iz mestne regije;
- iz odstranjevanja razlik v razvitosti med mesti in podeželjem;
- iz usklajevanega razvoja sekundarnih in terciarnih dejavnosti;
- iz ekonomizacije urbanskih naložb in pravnega urejanja in izrabljanja mestnih zemljišč;
- iz elastičnega urbanističnega načrtovanja, ki bo dovoljevalo tudi v prihodnosti prilagoditev tehnološkemu razvoju, zlasti prometnim zahtevam in
- iz upoštevanja socioloških sprememb, ki jih doživljajo mesta zaradi tehnološkega razvoja, dviga življenjskega standarda in psihične preobrazbe mestnega življa.

Ivo Jamnikar

## Gospodarske osnove občine Velenje

Občina Velenje meri 182,4 km<sup>2</sup>. Konec preteklega leta (1963) pa je štela 24.000 prebivalcev. Povprečna gostota je 122 pr/km<sup>2</sup>. Leta 1939 se je 61% prebivalcev preživljalo s kmetijstvom, sedaj pa le še 17%. V občini je nekmečkega, to je v rudarstvu, industriji in terciarni dejavnosti zaposlenega 83% prebivalstva. Konec leta 1963 je bilo v občini zaposlenih 8388 prebivalcev, tedaj več kot tretjina. Od teh jih je bilo zaposlenih v industriji 65%, v trgovini in gostinstvu 5,6%, v gradbeništvu 4,9%, v obrti 2,5%, v kmetijstvu in gozdarstvu 3,7%, v prometu in komunali 5,5 odstotkov in v terciarnih dejavnostih pa 12% vseh zaposlenih.

K ustvarjenemu družbenemu bruto proizvodu največ prispevata rudarstvo in industrija — 76,3 odstotke; kmetijstvo prispeva le 8,5%, gradbeništvo 7,8%, obrt in komunala 3,4%, gostinstvo 1,8%, itd. Na enega občana je znašal v letu 1963 naradni dohodek 452.000.— dinarjev.

Glavni vir dosedanjega in bodočega gospodarskega razvoja daje premog, znani velenjski lignit, ki ga bodo začeli tudi kemično predelovati. Zaloge lignita v skladih, ki ležijo pod delom Šaleške doline, cenijo na več kakor 750 milijonov ton. Premog so v Šaleški dolini poznali že v XVII. stoletju, vendar so ga začeli rudarsko izkoriščati šele po letu 1884. Tedaj so zgradili prvi, približno 100 m globok jasek na severovzhodnem delu sloja. V letu 1917 so nakopali 170.000 ton premoga. Tik pred drugo svetovno vojno (1940) je dosegla proizvodnja kulminacijo v predaprilski Jugoslaviji z 242.000 ton izkopanega premoga.

Kot odličen in cenen energetski vir so začeli velenjski lignit pravilno ceniti šele po vojni. Vse do leta 1953 so dvigali proizvodnjo samo z rekonstruiranjem starih rudniških zmogljivosti. Raziskovanja v novejši dobi pa so dokazala, da so zaloge lignita v Šaleški dolini v Sloveniji najbogatejše, in s tem rudniku odprla novo perspektivo.

Leta 1947 so začeli kopati novi jasek v Prelogah. Ta ima veliko večjo zmogljivost od prejšnjega, po njem izvozijo vsak dan nad 10.000 ton lignita. Do leta 1963 so za povečanje zmogljivosti rudnika porabili več kot 8 milijard dinarjev. Proizvodnja, ki je leta 1953 znašala 540.000 ton, se je z novo zgrajenimi proizvodnimi zmogljivostmi povečala na 3.164.000 ton leta 1963. V zadnjih

desetih letih je proizvodnja naraščala vsako leto za 12 do 14%. Po podatkih rudnika so doslej izkopali približno 8% vseh zalog premoga.

Rudnik lignita pa seveda ne bi dosegel takšnega razvoja in obenem izredno visoke delovne storilnosti, če ne bi uvajali najnovejših izkopnih metod in če ne bi kolektiv velenjskih rudarjev tako vsestransko skrbel za svojo strokovno in pa družbeno politično izobrazbo. Na rudniku je sedaj zaposlenih 3400 delavcev, od teh pa je preko 150 inženirjev in tehnikov.

Pri rudniku so leta 1958 ustanovili rudarsko šolo, kjer vzgajajo in pripravljajo za delo rudarje, električarje, kovinarje in rudarske tehnike. V šolskem letu 1963/64 je imela šola 664 gojencev. V bodoče bo ta šola edina pot za pridobivanje novih delavcev v rudarsko-jamsko delo.

Z razvojem in izgradnjo rudnika pa so morali misliti tudi na stanovanje delavcev. Na terasi med Staro vasjo, Šalekom in TE Velenje, so zgradili prve domove za rudarje. Središče Novega Velenja pa so začeli graditi leta 1954 na ravnici ob cesti, ki pelje iz Celja v Slovenj Gradec. Rudnik je zgradil vrsto lepih stanovanjskih zgradb, v katerih je 1440 sodobnih stanovanj. Na vsakega stanovalca pride 16 m<sup>2</sup> stanovanjske površine.

Nenehno večanje potrošnje energije narekuje rudniku, da z zalogami premoga čim smotrnejše gospodari in jih racionalno troši. V ta namen je rudnik v svojem perspektivnem razvoju že od vsega početka predvideval gradnjo energo-kemičnega kombinata, v katerem bi premog vplinjali in potem s plinom oskrbovali potrošnike (industrijo in razna mesta). Poleg tega plina bodo proizvajali še sintezni plin, ki ga nameravajo porabiti kot surovino za predelavo v dušičnata gnojila. Proizvodnja plina bo pomenila oplemenitenje velenjskega lignita in proizvodnjo kvalitetnejšega energetskega vira za industrijo. V prvi fazi izgradnje naj bi proizvajali letno 500 milij. Nm<sup>3</sup> (daljinskega plina), pozneje pa predvidevajo naraščanje potreb in bi zato povečali proizvodnjo na 1 milijardo Nm<sup>3</sup> plina. Daljinski plin bodo po 250 km dolgih cevovodih dobavljali potrošnikom širom Slovenije. Za energo-kemični kombinat sedaj dokončujejo projekt. Gradnjo tega giganta pa nameravajo končati leta 1966.