

VPLIV GEOGRAFSKIH RAZMER NA POSELITEV IN PROMET V MESTNI OBČINI VELENJE

dr. Maja Topole

Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti, Geografski inštitut Antona Melika
maja.topole@zrc-sazu.si, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1007-2289>

DOI: https://doi.org/10.3986/9789610502623_03

UDK: 911.372(497.4Velenje)

IZVLEČEK

Vpliv geografskih razmer na poselitev in promet v Mestni občini Velenje

Velenjska kotlina je bila poseljena od paleolitika dalje. Prehodnost med alpskim in subpanonskim svetom je omogočala raznoliko gospodarjenje s prostorom. Pred industrijsko revolucijo so bile najpomembnejše dejavnosti gozdarstvo, domača obrt, promet (furmanstvo) in lesna trgovina, že od srednjega veka strogo nadzorovane iz številnih tukajšnjih gradov. Zaradi omejitev, izhajajočih iz reliefnih, pedoloških, litoloških, hidrografskih in podnebnih razmer je bilo prostora za poselitev in promet že pred izkoriščanjem lignita zelo malo. Najugodnejše razmere so bile na robnem gričevju kotline. Hribovito obrobje ni bilo ugodno zaradi nadmorskih višin, strmin in nestabilnih tal, dno grezajoče se Velenjske kotline pa zaradi temperaturnega obrata, poplavnega in močvirnega sveta. V 20. stoletju je usodo kotline vse bolj krojil premog. Rudarjenje je povzročilo nastanek in širjenje ugrezninskih jezer ter tako dodatno oženje poselitvenega prostora. Po drugi strani je zaradi rastočih potreb po delovni sili povzročilo velike potrebe po novih zazidalnih površinah in vodilo v bliskovito urbanizacijo. Premog se je izkazal kot najpomembnejši urbanistični dejavnik v kotlini.

KLJUČNE BESEDE

Velenjska kotlina, Šaleška dolina, geografska lega, geografski položaj, naravne razmere, družbene razmere, premog, spreminjanje pokrajine

ABSTRACT

Influence of geographic conditions on settlement and transportation in Velenje Municipality

The Velenje basin has been settled since Paleolithic. Transition between Alpine and Sub-Pannonian region has enabled heterogeneous economy of this space. Before industrial revolution forestry, cottage industry, transportation and timber trade were the most important activities. Since the Middle Ages they were strictly controlled by authorities living in the numerous castles in the region. Due to the restrictions based on relief, soil, lithology, hydrography and climate, the space for settlements and transportation was limited already before they started mining lignite. The most favourable conditions were to be found on the lower hills at the margins of the basin. Higher hills on the outskirts were not appropriate because of elevation and steep slopes, while the basin was unsuitable due to temperature inversion, floods and marshland. In the 20th century the basin's fate depended more and more on coal. Mining resulted in emergence and enlargement of subsidence lakes, which led to even less appropriate space for settlements. On the other hand the growing need for workforce also required new areas for buildings, which lead to rapid urbanisation. Coal turned out to be the basin's main urbanisation factor.

KEY WORDS

Velenje basin, Šalek valley, geographical position, physical conditions, sociogeographical conditions, coal, landscape transformation

1 Uvod

V prispevku nas zanimajo družbeno- in naravnogeografske danosti in njihov vpliv na poselitev in promet Velenjske kotline. Nimamo namena predstaviti naravnogeografskih in družbenogeografskih dejavnikov celostno, saj je to predmet obravnave drugih prispevkov v zborniku. Tudi zgodovinske dejavnike navajamo zgolj toliko, kolikor so pomembni za razvoj današnje poselitve in prometa.

2 Vpliv geografske lege in položaja na poselitev in promet

Šaleška dolina, ki jo po največjem mestu imenujemo tudi **Velenjska kotlina**, je bila od nekdaj privlačna za poselitev. Na eni strani gre za naravnogeografsko izredno pestro območje, ki zaradi **stika različnih naravnih enot** omogoča raznoliko gospodarjenje s prostorom. Prehodnost se kaže tako v litološkem, pedološkem, reliefnem kot podnebnem pogledu. Kotlino proti severu in vzhodu zapirata predalpski Plešivško in Paško hribovje, ki spadata med odrastke vzhodnih Karavank (Perko in Hrvatin 2020). Proti zahodu kotlina prehaja v Kamniško-Savinjske Alpe, na jugu pa v terciarno Ložniško gričevje. Najbolj je odprta na jugovzhod, proti Pireškemu in Dobrnškemu podolju, ki se ujemata s Šoštanjско prelomnico. Podolje je prometno najlažje prehodno, od tu pa prodirajo tudi vplivi subpanonskega podnebja.

Na drugi strani gre za strateško pomembno območje oziroma za pomemben **prometni položaj**. Prek Velenjske kotline so kljub težavnim prehodom že davno tekle povezave med Celjsko kotlino in Savinjsko dolino ter Koroško, pa tudi bolj daljnovidne poti med severom in jugom, na primer iz Graške kotline čez Radeljski prelaz v Dravsko dolino, čez zahodno Pohorje v Slovenj Gradec, dalje čez jugovzhodno prigorje Uršlje gore v Gornjo Savinjsko dolino, od tu pa skozi Gornji Grad ali Tuhinjsko dolino v Kamnik (Klančnik in Klančnik 1976). Najugodnejši prehodi so bili vzdolž podolij (Vitanjsko, Dobrnško podolje) in po zložnih slemenih hribovja (Graška gora, 787 m).

Sicer 40 km dolga hudourniška rečica Paka, ki je največji vodotok v Velenjski kotlini, močno menja smeri in litološke podlage, kar z vidika prometa ni bilo ugodno. Na svoji poti z južnega dela Pohorja na jugozahod proti Savinji preči metamorfne in karbonatne kamnine, v srednjem toku najmlajše jezerske in rečne sedimente, na koncu pa spet karbonatne kamnine in celo vulkanski andezitni tuf. Tip doline se zato spreminja na kratke razdalje. Razmere za poselitev in promet so bile v preteklosti neugodne zaradi oblikovanosti površja in vodnih razmer – hribovitega obrobja na severu in zaradi ozkih, težko prehodnih sotesk – prebojnih dolin med Vitanjskim podoljem in Velenjsko kotlino (soteska Huda luknja) ter med Velenjsko kotlino in Savinjsko dolino (soteska Penk). Na dnu grezajoče se Velenjske kotline je poselitev in promet omejeval mokrotni in poplavni svet. Naselja so zato zasedla dvignjeno robno gričevje, znotraj tega pa predvsem vršna, manj nagnjena in dobro osončena območja. Gričevje je bilo za poselitev primernejše tudi zaradi ugodnejše pedološke sestave in podnebja. Sega v termalni pas, medtem ko je dno v hladni polovici leta pod vplivom toplotnega obrata in bolj izpostavljeno megli. Razmere v dnu so se po 2. svetovni vojni z regulacijo Pake in pritokov delno izboljšale, a na drugi strani se je poselitveni prostor krčil zaradi pospešenega izkopa lignita in širjenja ugrezninskih jezer. Prometnice, naselja, industrijski, premogovniški in elektroenergetski objekti so zato omejeni na ozko robno območje kotline (Šterbenk 1999). Ugreznanje se je začelo že pred drugo svetovno vojno (Škalsko jezero), krepilo pa se je zlasti po letu 1975 (Družmirsko in Velenjsko jezero). Naselji Družmirje in Preloge ter deli Pesja, Šoštanja in Škal so zaradi rudarjenja celo izginili (Šterbenk 1999, 2000, Šterbenk in sodelavci 2017, Šalej 1999; Špeh in sodelavci 2019).

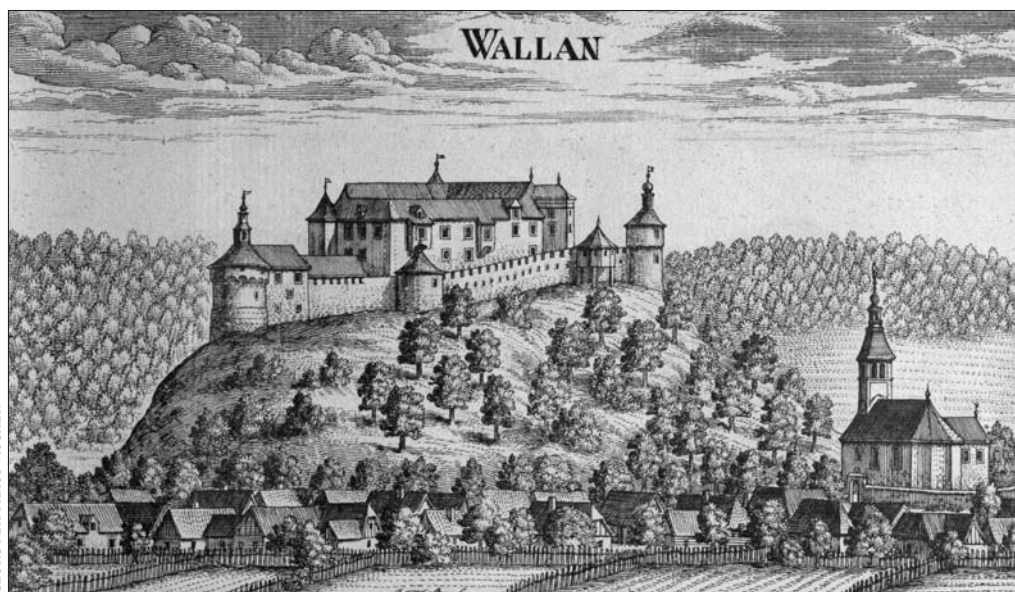
Pomembnejše prometnice so dolino povezale s svetom šele v 19. in 20. stoletju. Deželna cesta Velenje–Šentilj–Polzela je bila zgrajena leta 1825, cesta Velenje–Dolič–Mislinja skozi Hudo luknjo pa leta 1828 (Poles 1999). Koroška železniška proga Celje–Šmartno ob Paki–Šoštanj–Velenje je stekla leta 1891. Pritegnila sta jo predvsem šoštanjška usnjarna in velenjski premog. Kasneje je prodrla skozi Hudo luknjo in Mislinjsko dolino in leta 1899 dosegla Dravograd oziroma obdravsko železnico (Cilenšek 2014).

Koroška proga je bila del Lavantinske proge, ki so jo v 2. polovici 19. stoletja postopno gradile Štajerske deželne železnice, da bi povezale gospodarska središča. Kasneje je železnica privlačila nove gospodarske objekte in poselitev. Zaradi novonastalih meja je po letu 1918 Koroška proga izgubila pomen, leta 1968 pa je bil odsek Velenje–Slovenj Gradec zaradi nerentabilnosti ukinjen (Klančnik in Klančnik 1976).

3 Vloga narave in družbe za poselitev in promet v preteklosti

O zgodnji in kontinuirani **prisotnosti človeka** v tem prostoru govore številni dokazi: paleolitski postojanki Mornova zijalka in Huda luknja, rimski ostanki (Dolgo polje), ledinska imena, izvirajoča iz slovanskih korenov besed, obstoj prafare v Škalah. Ker je bilo območje odmaknjeno od večjih, v srednjem veku zasnovanih mest, in zaradi pomanjkanja rodovitnih tal, so v Velenjski kotlini v srednjem veku kot krajevna središča manjših agrarnih območij po dvignjenem obodu doline nastali le manjši tržni kraji (Klančnik in Klančnik 1976). Na dnu so se razvili le kraji v povezavi s prometom ali z utrjenimi gradovi. Nadpovprečna gostota gradov v dolini kaže na veliko zanimanje za nadzor nad območjem in tu razpredenimi trgovskimi potmi. Med najpomembnejšimi starejšimi gradovi Velenjske kotline so: Šalek (*Schalegg*), Ekenštajn (*Eckenstein*) in Turn v Škalah, ki so nadzorovali vzhodne dostope iz Pireškega in Vitanjskega podolja, Limbar (*Lilienberg, Limberg*) na griču Gradišče nad Pesjem na zahodu, Šoštanj (*Schönstein*), ki je z vzpetine nad Šoštanjem in dolino Pake nadzoroval severozahodni konec doline, in velenjski grad (*Wöllan*), ki je na strateški točki na jugovzhodu obvladoval dostop iz Pireškega podolja (slika 1). Prve omembe gradov segajo v 12. in 13. stoletje (Pirchegger 1962, Ravnikar 1999, Stopar 1993, Jakič 1997).

Med temi se je do danes najbolje ohranil velenjski grad. Njegovo jedro izvira iz začetka druge polovice 13. stoletja, današnji izgled pa je dobil v renesansi (Stopar 1993). Severno od grajskega griča je še pred grajskim poslopjem nastalo obcestno naselje **Stara vas** – Staro Velenje (*Alt Wöllan*). Zraslo je ob križišču poti iz Celja proti Šoštanju in iz Savinjske doline proti Mislinjski dolini ter dalje proti Slovenj Gradcu oziroma Koroški. Domnevajo, da je na tem mestu v 3. ali 4. stoletju že obstajala rimska poštna



GEORG MATTHÄUS VISCHER

Slika 1: Grad Wöllan leta 1681, pod njim naselje Wöllan/Nova vas oziroma Staro Velenje (*Topographia Ducatus Stiriae*).

postaja *Uppelae*. Stara vas je živila od kmetovanja in pred dobo železnice od furmanstva, predvsem od prevoza premoga in lesa. Razvila pa se je tudi kot trg. Ta se posredno omenja že leta 1264 in spada med najstarejše srednjeveške trge na Slovenskem (Ravnikar 1992). Starovaške njive so bile zgoščene na Dolgem polju, na terasi, 10 do 15 m nad desnim bregom Pake. Še danes je ohranjen del občestne vasi s furmanskimi kmečkimi domovi, katerih čela so obrnjena proti cesti. Njihova polja so v veliki meri pozidana s stolpniciami in stanovanjskimi bloki, zasedajo jih tudi vmesne zelenice, na Dolgem polju pa se širi kompleks Gorenje, tovarna gospodinjske opreme, ki so jo tu postavili leta 1960. Starovaške njive so danes ohranjene le še v območju severovzhodno od železnice in ceste oziroma zahodno od Stare vasi. Vas je kot samostojno naselje prenehala obstajati v petdesetih letih, ko se je spojila z novorastočim Velenjem.

V 14. stoletju naj bi plemiči Kunšperški, lastniki Velenjskega gradu, trg iz Stare vasi preselili na prostor pod gradom. Ob severnem vnožju grajskega griča je tako zrasla **Nova vas** (*Wöllan*). Ob gradnji moderne Velenja so jo imenovali **Staro Velenje**. Dejansko naj bi ime Staro Velenje dobila že v srednjem veku; preneseno naj bi bilo skupaj s funkcijo trga. Ta je bila potrjena leta 1374. Župnijska cerkev sv. Martina je ostala na desnem bregu Pake, pod gradom pa je bila ob cesti proti Polzeli zgrajena nova trška cerkev Svete Marije oziroma cerkev Karmelske Matere Božje. Konec 14. stoletja je trg z obubožanjem Kunšperških začel stagnirati. V razvoju ga je prehitel trg Šoštanj, ki je vodilno mesto v dolini, tako v gospodarskem kot kulturnem pogledu, obdržal do konca druge svetovne vojne (Ravnikar 1992).

Nespremenjena florisna zasnova trga Starega Velenja se je ohranila do danes; porušena je bila le stavba, ki je trg zaokroževala na zahodnem koncu (Pogorelčnik 2014). Njegovo vzhodno mejo pa zaznamuje pred kratkim obnovljena vila Bianca, objekt, ki je bil zgrajen v drugi polovici 19. stoletja in je stilno mešanica neorenesanse in neogotike. Razširjena cesta, ki se od tod v loku vije ob grajskem vnožju proti zahodu, je zgodovinski Stari trg. Ob njem so z obeh strani nanizane stare trške, večinoma enonadstropne stavbe, ki so z daljšo stranjo obrnjene k cesti. Ob njih so gospodarska poslopja. Tu so prevladovala obrtna, gostinska in trgovska funkcija (prodaja lesa, hmelja, sadja), kmetovanje je bila le dopolnilna dejavnost. Kraj je imel burno zgodovino; v 15. stoletju so ga opustošili Turki, leta 1801 pa je celotni trg s cerkvijo vred uničil požar (Poles 1999). Pri obnovi so se zgledovali po zgodovinskih slogih (historizem), predelali so tudi cerkev. Njena današnja dragocena stara oprema pa izvira iz škalske cerkve sv. Jurija, ki je bila leta 1951 porušena zaradi ugrezanja tal (Sore 1963).

Staro Velenje se je do konca 19. stoletja le počasi razvijalo. Bilo je majhno tržišče kmečke okolice. Leta 1869 je imelo skupaj s Staro vasjo 437 prebivalcev. Razvoj je pospešila šele industrijska revolucija, s katero je rasel pomen premoga. V Velenjski kotlini so ga odkrili že leta 1767, a še v prvi polovici 19. stoletja je imel le vlogo kmečkega rudnika. Raziskave so napredovale šele v drugi polovici 19. stoletja. Leta 1875 so odkrili glavni lignitni sloj, premogovnik pa odprli leta 1887 (Sore 1963). Ko je leta 1892 stekel industrijski način pridobivanja premoga, so ga nakopali 94.769 ton. Od konca prve, do konca druge svetovne vojne je bilo napredovanje počasno. Velenjski rudnik je v tem obdobju dajal povprečno 157.000 ton premoga letno in zaposloval 545 delavcev. Vsaka splošna kriza premogovništva je bila v primeru lignita še globlja. Položaj Velenja se je začel spreminjati z izgradnjo moderne velenjske termoelektrarne leta 1929. Ta ni služila le potrebam velenjskega rudnika in naselij Velenjske kotline, ampak je imela pomembno vlogo pri elektrifikaciji vse Slovenije. To se je odrazilo tudi v razvoju prebivalstva: po popisu leta 1931 je Staro Velenje s Staro vasjo štelo 1100 prebivalcev, kar pomeni, da je v šestih desetletjih poraslo za 2,5-krat (Klančnik in Klančnik 1976).

Zaradi vse večjih potreb po energiji po drugi svetovni vojni so leta 1947 začeli graditi termoelektrarno Šoštanj/TEŠ. Postopno so jo dograjevali in izločali starejše bloke. Danes delujeta le še 5. in 6. blok, ki imata skupaj z dvema plinskima enota zmogljivost 1029 MW. Termoelektrarna se je vseskozi oskrbovala z lignitom iz sosednjega Premogovnika Velenje. Ob povprečni letni porabi 4–5 milijonov ton premoga je dajala tretjino, v kriznih obdobjih pa celo polovico vse slovenske proizvodnje električne energije (TEŠ danes ... 2019). Primerjava podatkov o izkopu premoga v skoraj 60-letnem obdobju 1887–1944 (6.757.320 ton) in v naslednjem, le 30-letnem obdobju, 1945–1975 (65.180.470 ton) kaže na bliskovit razvoj velenjskega rudnika. Vzporedno je naraščalo število rudarjev oziroma vseh prebi-

valcev, kar je zahtevalo učinkovito reševanje stanovanjskega vprašanja (Klančnik in Klančnik 1976, Zgodovina TEŠ). Premog se je tako izkazal kot najpomembnejši urbanistični dejavnik v Velenjski kotlini (Poles 2013).

4 Širitev in promet novega Velenja

Ob starem se je torej v petdesetih letih prejšnjega stoletja začela intenzivna gradnja **novega Velenja**, najprej vzhodno od starega rudniškega jaška. Prvi arhitekt, ki je po vojni načrtoval urbanizacijo Velenja, je bil Viljem Strmecki. Po vzoru Le Corbusierja si je zamislil Velenje kot parkovno mesto oziroma mesto, ki žarči. Stanovanjske stavbe je lociral tako, da so bile deležne kar največ osončenosti, ob heliotermični osi, potekajoči skoraj v smeri sever–jug. Stanovanja so sprva predvideli na terasi med Staro vasjo, Šalekom in Termoelektrarno Velenje, a zaradi izredno hitro rastočih potreb so leta 1957 sprejeli nov urbanistični načrt, po katerem se je mestno središče širilo na jug, na ravnino ob strugi Pake med Starim Velenjem, Šalekom, cesto Celje–Slovenj Gradec in železniško postajo. Arhitekt Janez Trenz je s sodelavci uveljavil teorijo coninga, po kateri naj bi bile različne mestne funkcije med seboj ločene. Mestno trgovsko, upravno in poslovno središče so gradili v ravnini na jugu, stanovanjski del na pobočju na severu in severovzhodu, industrijski del (Gorenje) pa med železnico in reko Pako na jugozahodu. Vsak od teh treh mestnih delov ima svojo geometrijsko mrežo (slika 2): stanovanjski del se je naslonil na insolacijsko



ALEKSANDER KAVČNIK (WWW.SLOVENIA.INFO)

Slika 2: Pogled na današnje Velenje: levo – mestno središče, podrejeno vedutni osi oziroma cesti med gradovoma Velenje in Šalek iz leta 1825; desno – stanovanjski del z insolacijsko smerjo sever–jug; v ozadju, levo – industrijski del mesta, v ozadju, desno – ojezerjeni del Velenjske kotline.

usmeritev Provizorijev (sever–jug), to je začasnih bivalnih objektov, ki so jih zgradili takoj po drugi svetovni vojni, sklop mestnega središča se je podredil vedutni osi oziroma cesti med gradovoma Velenje in Šalek, zgrajeni že leta 1825, industrijski kompleks Gorenja pa poteku železnice (Poles 1999 in 2013).

Novo zazidalno površino in trasiranje nove dolinske ceste skozi Velenjsko kotlino so zahtevale temeljito regulacijo struge Pake med Šalekom in Starim Velenjem. To so Velenjčani z udarniškim delom izvedli v letih 1956 in 1957. Z melioracijo travnih površin ob Paki in njenih pritokih so pridobivali tudi nove obdelovalne površine, saj so jih precej izgubili na račun urbanizacije (Sore 1963).

V nasprotju s skromnimi življenjskimi razmerami, kakršne so vladale v rudarski koloniji z začetka 20. stoletja na Lilijskem griču v Pesju, ali pa v takoimenovanih rudniških provizorijih, so delavci v novem Velenju zaživel v kakovostnem življenjskem okolju, v zdravih, svetlih stanovanjih, obdanih s parkovnim zelenjem in z vsemi ključnimi infrastrukturnimi, tudi kulturnimi in rekreacijskimi objekti. To so dosegli po zaslugi direktorja rudnika, vizionarja in organizatorja, kasnejšega velenjskega župana, Nestla Žganka, in z lastnim, več kot desetletje trajajočim prostovoljnim delom. Prizadevanja so se sicer ujemala s socialističnim humanizmom, ki naj bi prevladal v procesu povojne urbanizacije, a državne podpore ni bilo. Jugoslovanska mesta so se dotlej razvijala zelo enostransko, predvsem kot delovišča in stanovanjske kolonije in niso imela mestotvornih funkcij, ki bi zadovoljevale potrebe mestnega prebivalstva in hkrati agrarne okolice. Velenje se je razvijalo bolj uravnoteženo; poleg vlaganj v premogovništvo in energetiko so tu že v šestdesetih letih 20. stoletja investicije usmerili tudi v kovinsko in kemično industrijo ter v razvoj storitvenih dejavnosti (Vrišer 1964). Še več – glede teh je bilo mesto nadpovprečno opremljeno; središčne funkcije je opravljalo tudi za širšo regijo, to je za Gornjo Savinjsko dolino (Sajko 1995).

Kraj je bil leta 1952 prištet med mestna naselja (Poles 2013), otvoritev novega Velenja pa je bila leta 1959. Velenje je prevzemalo mesto gospodarskega in kulturnega središča Velenjske kotline; leta 1963 so iz Šoštanja prenesli tudi sedež občine (Klančnik in Klančnik 1976). Mesto moderne je veljalo za socialistični čudež, ki je s kakovostnimi rešitvami glede funkcionalnosti, osvetljenosti, zračnosti, komunalne opremljenosti in likovne kompozicije postal paradni predstavnik sodobne arhitekture in urbanizma socialistične Jugoslavije (Poles 2013).

Njegova izgradnja je v drugi polovici šestdesetih let zaradi krize na tržišču premoga nekoliko zastala; razmahnila pa se je zasebna gradnja družinskih hiš. Po letu 1970 je spet sledilo obdobje poleta. Medtem ko je v prvih dveh desetletjih po drugi svetovni vojni prevladovalo priseljevanje z okoliškega hribovskega zaledja, je za sedemdeseta leta značilen dotok delovne sile iz drugih jugoslovanskih republik. Delež Neslovencev je tako leta 1981 presegal petino. V tej fazi je bilo s sredstvi samoprispevka zgrajenih več javnih zgradb – vrtcev, šol, kulturnih ustanov, sodišče, zdravstveni in gasilski dom, avtobusna postaja, večnamenska dvorana in plavalni bazen (Klančnik in Klančnik 1976).

Širitev mesta ni bila več skrbno načrtovana, zaradi povečanih potreb po socialnih stanovanjih so zbledela načela, ki so jih upoštevali snovalci moderne. Mesto se je razraščalo in zgoščalo s prizidki in nadzidki, pogosto na račun zelenic. Rasli so novi stanovanjski silosi. Blokovsko naselje se je širilo na vzhod in jugovzhod. Konec sedemdesetih let je mesto v svoje meje vključilo prej samostojna naselja Pesje, Preloge in Šalek ter dele naselij Bevče, Škale, Podkraj pri Velenju, Paka pri Velenju in Konovo (Pojasnila o teritorialnih ... 2019). Ob popisu leta 1981 je štelo 22.778, 1991 pa največ – 27.337 prebivalcev. Poleg premogovništva in energetike je največ delovnih mest nudila kovinska industrija. Konec osemdesetih let je bilo v vseh treh panogah skupaj 14.000 ali dve tretjini vseh delovnih mest v Velenjski kotlini (Šterbenk 2000).

V obdobju 1991–2019 število prebivalcev Velenja rahlo upada oziroma stagnira in ima trenutno po podatkih Statističnega urada RS okrog 25.000 prebivalcev. Delovne migracije so usahnile, premogovništvo in na njem temelječa energetika pa imata negotovo prihodnost. Ta se kaže tudi v primeru tovarne Gorenje, ki je vse od leta 1960 doživljala intenziven tehnološki razvoj, na prelomu tisočletij postala eden najpomembnejših slovenskih gospodarskih subjektov in izvoznikov, izvedla celo številne prevzeme tujih podjetij, nazadnje pa l. 2018 prešla v last kitajskega podjetja.

5 Sklep

V preteklosti sta se poselitev in promet najprej prilagajala naravnim razmeram; majhna naselja so zrasla na robu kotline, dvignjenem nad mokrotno in poplavno dno. Na lokacijo so vplivali naklon, stabilnost tal, podnebne razmere (toplotni pas), bližina vodnih virov in naravnih surovin. Na drugi strani so bile pomembne družbene razmere; v preteklosti je bila poselitev vezana na strateške točke – utrjene gradove, prometnice in druge prometne objekte (poti, ceste, železnice, prometna križišča, mostove in prehode prek hribovij in skozi soteske).

V 20. stoletju je dajal Velenjski kotlini odločilen pečat premog. Rudarjenje je vplivalo na spreminjanje naravne in kulturne pokrajine: na obsežno ugrezjanje tal, nastajanja ugrezninskih jezer in spreminjanje rabe zemljišč. Povzročilo je oženje obstoječega življenjskega prostora in obsežne selitve. Spodbudilo je razvoj energetike, kovinske in kemične industrije ter storitvenih dejavnosti. Po drugi svetovni vojni je zaradi pridobivanja novih zazidalnih zemljišč in bliskovite urbanizacije kmetijska pokrajina postopno izginjala.

V obdobju po osamosvojitvi Slovenije sta se v Velenju krepila terciarni in kvartarni sektor, zlasti področja izobraževanja, raziskovanja in kulture. Z odločitvami za sanacijo okolja in trajnostni razvoj območje postaja tudi vse privlačnejše turistično-rekreacijsko središče. Eden od temeljev razvoja turizma je arhitekturna dediščina mesta. Z nastopom postmoderne sredi devetdesetih let je bila prvotna zasnova mesta prepoznana kot temelj identitete sodobnega Velenja, njegovo središče pa zaščiteno kot naselbinska dediščina (Poles 2013). Konec 20. stoletja je bil prepoznan tudi potencial starega trškega jedra. Na srečo ga ni doletela usoda kot v primerih nekaterih drugih jugoslovanskih mest, kjer so potekale rekonstrukcije oziroma rušenje objektov brez pietete do preteklih stoletij (Vrišer 1964). Načrtovalci se danes trudijo Staro Velenje, ki je životarilo več desetletij, funkcionalno povezati z novim mestom. Z obnovo posameznih objektov spomeniške vrednosti in starotrškega središča poskušajo oživiti zgodovinski spomin in temu mestnemu delu vrniti nekatere funkcije. Spodbujajo oživitve starih obrti, krepitve malih in srednjih podjetij ter kreativnih industrij.

Premog s svojo dediščino – jezersko pokrajino, ekološko ozaveščenostjo prebivalcev ter izobraževalnimi, raziskovalnimi in kulturnimi ustanovami, povezanimi s premogovno tradicijo in pomembnimi za vso Slovenijo, še danes zaznamuje območje. Tako bo morda poleg planirane tretje razvojne osi posredno še vedno odločal tudi o njegovem razvoju v prihodnje.

6 Zahvala

Prispevek temelji na raziskovalnem programu Dediščina na obrobjih: Novi pogledi na dediščino in identiteto znotraj in onkraj nacionalnega (P5-0408), ki ga financira Javna agencija za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije.

7 Viri in literatura

- Cilenšek, M. 2014: Prišla je železna cesta, 3. del. Nova proga, Revija slovenskih železnic, jul.-avg.
- Jakič, I. 1997: Vsi slovenski gradovi: leksikon slovenske grajske zapuščine. Ljubljana.
- Klančnik, H., Klančnik, J. 1976: Velenje včeraj in danes. Velenje.
- Perko, D., Hrvatin, M. 2020: Pokrajinska raznolikost Mestne občine Velenje. Capacities 4. Ljubljana. DOI: https://doi.org/10.3986/9789610502623_04
- Pirchegger, H. 1962: Die Untersteiermark in der Geschichte ihrer Herrschaften, Gülden, Städte und Märkte. München.
- Poles, R. 1999: Oris arhitekturnega razvoja Velenja – prek idealnega mesta do mesta priložnosti. Velenje.

- Poles, R. 2013: Velenje: sprehod skozi mesto moderne. Velenje.
- Pogorelčnik, Š. 2014: Revitalizacija zahodnega dela Starega Velenja in zasnova mladinskega hotela. Diplomski naloga programa Arhitektura, Fakulteta za gradbeništvo Univerze v Mariboru. Maribor.
- Pojasnila o teritorialnih spremembah naselij po občinah v Republiki Sloveniji v obdobju 1971–2019, SURS, 2019. Medmrežje: https://www.stat.si/dokument/5450/Pojasnila_o_spremembah_naselij.pdf (13. 11. 2019)
- Ravnikar, T. 1992: Velenjski meščani v 13. stoletju? Šaleški zbornik, Šaleški razgledi 8. Velenje.
- Ravnikar, T. 1999: Vzhodna polovica Šaleške doline v srednjem veku. Velenje: razprave o zgodovini mesta. Velenje
- Sajko, M. 1995: Velenje. Krajevni leksikon Slovenije. Ljubljana.
- Sore, A. 1963: Velenjska kotlina včeraj in danes. Celje.
- Stopar, I. 1993: Velenje/Wöllan grad. Grajske stavbe v vzhodni Sloveniji, knj. 4, Med Solčavskim in Kobanskim. Ljubljana.
- Šalej, M. 1999: Historično-geografski oris Šaleške doline in njenega obrobja. Velenje, Razprave o zgodovini mesta in okolice. Velenje.
- Špeh, N., Rošer, J., Barborič, B. 2019: Pokrajinska dinamika na širšem območju Družmirskega jezera in njene demografske posledice. Regionalni razvoj 7, Demografske spremembe in regionalni razvoj. Ljubljana.
- Šterbenk, E. 1999: Šaleška jezera, Vpliv premogovništva na pokrajinsko preobrazbo Šaleške doline. Velenje.
- Šterbenk, E. 2000: Velenje. Enciklopedija Slovenije 14. Ljubljana.
- Šterbenk, E., Ramšak, R., Glinšek, A., Mavec, M. 2017: Preobrazba ugrezninskega Velenjskega jezera. Dela 47. DOI: <https://doi.org/10.4312/dela.47.41-84>
- TEŠ danes, 2019. Medmrežje: <http://www.te-sostanj.si/si/predstavitev/tes-danes> (20. 11. 2019).
- Vrišer, I. 1964: Problemi modernega urejevanja mest (na primeru Velenja). Geografski obzornik 11–2. Zgodovina TEŠ, 2019. Medmrežje: <http://www.te-sostanj.si/si/predstavitev/zgodovina> (20. 11. 2019).