
Indija 50 let kasneje (Podobe iz Indije ob obletnici neodvisnosti)

Author(s): Andrej POGAČNIK

Source: *Urbani Izziv*, Vol. 9, No. 1, Infrastruktura / Infrastructure (junij 1998), pp. 97-101

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44180651>

Accessed: 24-02-2025 21:17 UTC

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



This article is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



JSTOR

Urbanistični inštitut Republike Slovenije is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Urbani Izziv*

Bentley, I.: What Kind of Art is Urban Design? Urban Design Studies, Vol. 1, 1995, str. 5-11.

Cadman, D. in Topping, R.: Property Development, E & FN Spon, London 1995.

Coach, C.: Urban Renewal – Theory and Practice, Macmillan, Houndmills 1990.

Dimitrovska, Andrews, K.: Urbanistična regulativa za potrebe mestnega načrta, UI RS, Ljubljana 1994.

Garreau, J.: Edge City – Life on the new frontier, 1992.

Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg, Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung in Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie, Berlin, Potsdam 1998

Global City Regions – Their evolution and management, Lincoln Institute of Land Policy, 1995 Cambridge Conference, Cambridge.

Gulič, A. et al.: Kvaliteta življenja in kvaliteta bivalnega okolja Ljubljane, Urbanistični Inštitut RS, Inštitut za Geografijo, Ljubljana 1994.

Harvey, David: The Condition of Post-modernity, Blackwell, Oxford 1992.

Harding, A. et al.: European Cities Towards 2000 – Profiles, policies and prospects, Manchester University Press, Manchester 1994.

Hayward, R. in McGlynn, S. et al.: Making Better Places, Urban Design Now, Butterworth Architecture, Oxford 1993.

Healey, P.: Planning Through Debate – The communicative turn in planning theory, Town Planning Review, Št. 63 (2), 1992, str. 143-162.

Healey, P. in Williams, R.: European Urban Planning Systems – Diversity and Convergence, International Perspectives in Urban Studies, Vol. 2, Jessica Kingsley Publishers, London 1994, str. 87-107.

Krieger, Alex in Lennertz, William: Towns and Town-making Principles, Rizzoli, New York 1991.

Out-of-town shopping centres and trading estates – competition or partners for inner-city provision of facilities and services, konferenčno gradivo, Oddelek za urbanizem, Mestna občina Ljubljana in European Academy of the Urban Environment, Berlin, Ljubljana 1998.

Rus, A., Stanič, I.: Členitev mesta Ljubljana, 1. in 2. faza, UI RS, Ljubljana 1993 (1994).

Rus, A., Stanič, I.: Storitvene dejavnosti in regionalni razvoj – primer Ljubljane in ljubljanske urbane regije, IB revija, št. 7, letnik XXX, Zavod RS za makroekonomske analize in razvoj, 1996, str. 11-17.

Rus, A.: Členitev mesta Ljubljana, 3. faza, Inštitut za geografijo, Ljubljana 1997.

Robinson, F in Shaw, K.: Urban regeneration and community involvement, Local Economy, Longman Group, Essex 1991.

Urbana oprema, razstavno gradivo, Oddelek za javne gospodarske službe in promet, Mestna občina Ljubljana, 1998

Vital and Viable Town Centres: Meeting the Challenge, Department of Environment, HMSO, London 1994.

Andrej POGAČNIK

Indija 50 let kasneje (Podobe iz Indije ob obletnici neodvisnosti)

Povprečni Evropejec kljub informacijskim avtocestam nima prave predstave, kakšna je danes Indija. Nekaj ve o indijskem vesoljskem programu in atomski bombi. O tem, da pridelajo dovolj hrane za lastne potrebe. Slika, ki se ponuja na kraju samem, pa je drugačna. Ob mojem tretjem obisku te države sem spoznal vsestransko nazadovanje kot posledico popolne prenaseljenosti. Ta povzroča siromašenje ekosistemov, katastrofalno onesnaženost okolja, širjenje bolezni in nepismenosti ter izjemno nizko ceno delovne sile.

Število prebivalcev Indije se približuje milijardi in je po številu drugo za Kitajsko. Polovica vsega

prebivalstva bo že v naslednjih desetih letih živela v mestih, od tega velik del v velemestih z nekaj 10 milijoni prebivalcev. Ekspontencialna rast prebivalstva je povzročila ponovno poselitev mest. Ta »reurbanizacija« pa je povsem drugačna, kot v Evropi in ZDA. V oblikah »druge« poselitve indijskih mest urbanist lahko preučuje primarne oblike prednomadske (»lovske«), nomadske in začetnih faz »neolitske« poselitve. Seveda s to razliko, da se le-ta dogaja znotraj lupine velemesta. Podoba indijskega mesta nam kaže grozljivo sliko, kaj bi se zgodilo v mestih Evrope, ZDA, Kanade ali Avstralije v primeru sproščenega priseljevanja iz tretjega sveta.

Tradicionalno, tisočletja staro indijsko mesto ni imelo posebno visoke urbane kulture. Razen razkošne palače – trdnjave vladarja, templjev ali mošej, je bila to premešana množica revnih hišic in ozkih uličic znotraj obzidja. Islam je v urbanizem prinesel nekaj več reda in komunalnega napredka. V času mogulov je bil zgrajen novi Jaipur na mreži širokih ulic in z glavno »paradno« avenijo sredi mesta. Zgradili in nato zapustili so povsem novo prestolnico Fatehpur Sikri. Toda že takrat je obstajal neznanski razkorak med razkošjem vladarskih palač in revščino plebsa.

Novi duh so v do takrat srednjeveško tradicijo hindujskih ali islamskih mest Indije prinesli Angleži z viktorijskim kolonialnim urbanizmom Bombaya, Kalkutte in Novega Delhija. Kolonialni urbanizem je bil kakovosten, impresiven, funkcionalen in učinkovit. »Deloval« je enako dobro v raznih kulturnih, geografskih in klimatskih okoljih, o čemer pričajo Ottawa, Philadelphia, Pretoria, Bombay in kasneje tudi Canberra. Ta, za tedanje čase »mednarodni slog«, je v nerazvita okolja brez urbane tradicije prinašal meščanski slog življenja, kulturo in nobleso. Hkrati je impresioniral podjarmljene množice preprostih domorodcev. Medtem ko je mesto Bombay postalo gospodarsko vozlišče, »indijski Sanghaj«, je Novi

Delhi postal eksteritorialno upravno središče, grajeno podobno kot druge prestolnice angleških kolonialnih podkraljestev oziroma kolonij. Zanje so bile značilne monumentalne dimenzije, osno zasnovane paradne ceste, ki povezujejo vladna in sodna poslopja ter guvernerjevo palačo. Četrtni diplomatov, visokih uradnikov ali oficirjev so predstavljale vile, obdane z vrtovi in drevoredi. Ortogonalno ulično mrežo so kombinirali z diagonalami, kar je ustvarilo krožne in zvezdaste trge. Poudarjene so bile reprezentančne lokacije univerz, borznih poslopij, luksuznih hotelov in zlasti železniških postaj.

Vrhunec angleškega kolonializma v Indiji je Mumbai (Bombay), saj so zgradili tako rekoč "ponovitev Londona" – s trgi, parki, cerkvami, promenadami. Univerza spominja na Cambridge in urni stolp na Big Ben. V parkih so postavljene cerkve v novogotskem slogu ali muzeji v psevdorientalskih slogih. Poseben, simbolni pomen so imele železniške postaje, saj je železnica odpirala pot v notranjost Indije. Viktorijanska glavna postaja v Bombayu je tudi v svetovnem merilu najbolj imenitno postajno poslopje iz pionirske dobe železnic. Danes se tudi v meščanskem središču kolonialnega Bombaya, prej rezerviranem za evropsko elito, kaže pečat prenaseljenosti, revščine in umazanije – kakršnega bi kazal London, če bi vanj pljusnil val iz tretjega sveta.

Resnici na ljubo so ravno središče Bombaya za indijske razmere vsaj za silo počistili in polepšali v veliki akciji mestnih oblasti in z oza veščanjem prebivalstva s plakati o čistem in zelenem mestu po vzoru Singapurja.

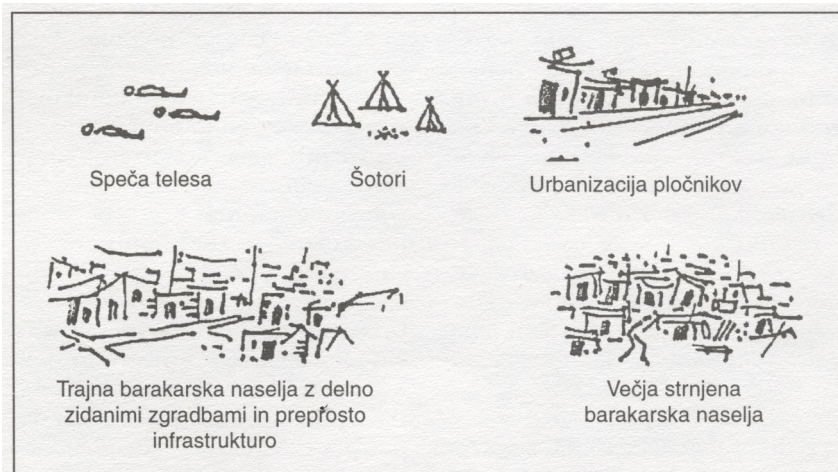
Takšna je bila torej dediščina dveh urbanizmov, dveh različnih svetov, srednjeveškega in kolonialnega, ki je ostala Indiji ob osvoboditvi natanko pred 50 leti. Od takrat naprej pa je indijski urbanizem zlasti in predvsem slabo nadzirana eksplozivna rast, gašenje najbolj akutnih komunalnih (bolje rečeno higienskih) in prometnih problemov brez pravega reda, koncepta ali oblikovalske volje. Tej premešani strukturi neskončnih predmestij, urbanih trakov ob vpadnicah, reklam in prometnega kaosa se je v zadnjih desetletjih, kot rečeno, pridružil pojav »reurbanizacije«.

Najbolj grozljiva je tista oblika urbanizacije indijskih mest, ki je ne predstavljajo grajene strukture, temveč samo človeška telesa. Množice tavajočih, podhranjenih revežev se zvečer spremenijo v speče mumije, prek glave in telesa zavite v borno raševino. Zasedajo robove pločnikov, komunalne zelenice, javne parke in plaže. Tam, kjer je njihova koncentracija velika, so razporejeni v dostojni razdalji privatnega osebnošnega prostora z razmaki okoli dveh metrov. Običajno so to posamezniki brez družin in imetja, zapuščeni

otroci. Redkokdaj gre celo za družine, ki v tem primeru spijo skupaj, v gmoti teles. Lokacija te prednomadske, "lovske", nočne "poselitve" je zelo blizu mestnih središč, saj je tam še največ možnosti za priložnostna dela in še največ uporabnih odpadkov. Ti ljudje živijo iz rok v usta, ne kuhajo, ne perejo, iztrebljajo se v gromovju ali na uličnih vogalih.

Naslednja, že višja stopnja reurbanizacije so nomadski šotori, postavljeni na zelenice, trge ali javne plaže blizu velemestnih središč. Ti šotori, bolje rečeno beraške cunje na ogrodjih iz lesenih palic, dajejo osnovno nočno zavetje in intimnost številčnim družinam. Kuhajo pred šotori, čepeč na cesti. Za pranje posode in perila uporabljajo javne ročne vodovodne črpalke, ki so običajno na mestnih križiščih. Ker so svoje nomadske navade očitno prinesli iz pustinjskega podeželja, so šotori razporejeni v pravilnih vrstah, z nekaj metri medsebojne razdalje. Ta šotorska naselja so zelo gibljiva in prebivalci se v primeru ogrožanja od mestnih oblasti naglo preselijo.

Tretja oblika že razmeroma stalne poselitve so zasilna bivališča, komajda bi jim lahko rekli barake. Na lesenih ogrodjih so nametane najrazličnejše cunje, obtežene s starimi pločevinkami, gumami ali kosom pločevine. Ta zavetišča so popolnoma življenjsko odvisna od dogajanja na ulici, zato so najpogosteje ob robovih cest ali na ozkih trakovih zelenic ob mestnih bulvarjih. Zavzela so široke pločnike mestnih avenij, ki so jih zasnovali Angleži. Dimenzije take hiše so okoli 1'5-2 m v globino, 3-4 m v širino ter 1'8-2 m v višino. V njej spijo in kuhajo, vsa higiena se dogaja ob že omenjenih javnih vodnjakih, iztrebljanje pa kjerkoli. Prebivalci takšnih naselij so povečini gradbeni delavci, zbiralci odpadkov, čistilci cest, skratka kasta »nedotakljivih« (katerih se pripadniki višjih kast zaradi umazanosti ne smejo dotakniti, ne smejo jih zaposliti za pospravljanje ali kuhanje). Velikokrat mestne oblasti ob obsežnih policijskih



Slika 1: Razvojne stopnje reurbanizacije indijskih velemest

racijah vrsto takih zasilnih barak porušijo zaradi razširitve ceste ali speljave kakega komunalnega voda. Včasih zadošča, da porušijo samo polovico in prebivalci so – vdani v usodo – zadovoljni s preostankom barake, ki je široka le še kak meter.

Šele naslednja, končna stopnja ponovne poselitve indijskih mest so prava barakarska naselja v večjih in manjših strnjjenih enklavah znotraj mest ali na obrobjih. Popularne so lokacije ob cestnih nadvozih, železniških tirih, ob rekah in kanalih, na pobočjih vzpetin blizu mestnega središča. Grajena so iz lesa in pločevine, sem in tja se pojavi kak tenek opečnat zid. Takšne hišice merijo nekako 10 m². Do nekaterih je napeljana elektrika, sicer pa je razsvetljava ob svečah. V takšnih strukturah se že pojavljajo elementi spontanega urbanizma. Znotraj naselja je možen samo peš promet, glavne pešaške arterije so široke približno dva metra, notranje uličice pa komaj meter. Za kuhanje še vedno uporabljajo vodo iz javnih vodnjakov, ob katerih se umivajo, perejo in pomivajo. Spontano so »formirana« tudi odlagališča odpadkov ob robovih takih naselij. Pogosto mečejo odpadke po bregu kakšnega nasipa ali reke. »Nedotakljivi« poskrbijo za »breciklažo« česar koli uporabnega. Stranišč tudi v teh naseljih ni in ljudje počepajo ob smetiščih. Barakarska naselja te vrste so v glavnem za četrto, najnižjo kasto. V vsaki baraki živi družina s 5-10 člani. To so cestni, industrijski, komunalni delavci in nosači. Ta naselja, ki imajo na stotisoče prebivalcev, že imajo formirana svoja oskrbna in »socialna središča«. Ta niso sredi naselja, temveč na robu, ki meji na glavno mestno ulico. Tukaj deli barak služijo za trgovinice, brivnice, preproste bifeje, obrtne delavnice in nekakšne poceni ljudske kuhinje. Ker večina ljudi tako nima kaj početi, je gneča ob teh lokalnih središčih nepopisna. Zaradi velikosti, nagnetenosti in strnjjenosti so ta barakarska naselja zelo trdoživa in dandanes tako rekoč fiksna danost indijskih mest.

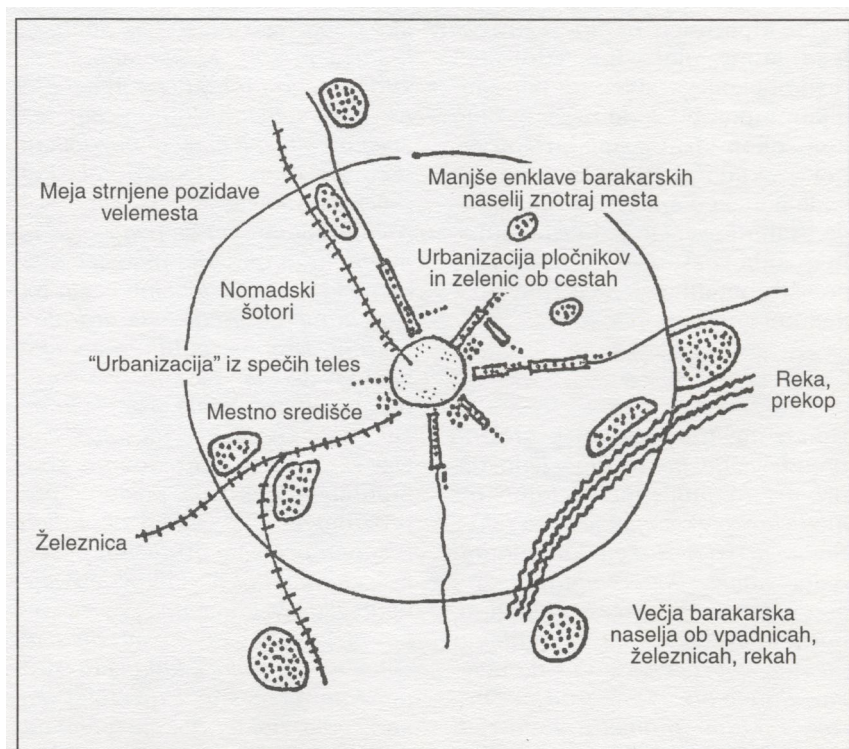
Sledijo oblike urbanizacije, ki so že vezane na trajnejšo in kakovostnejšo grajeno arhitekturno lupino ter s tem na srednji sloj indijske mestne družbe. Nižji srednji razred je zasedel stare bloke in stolpnice, ki so se spričo silovite množice prebivalcev spremenili v strašljiva ogrodja človeških mravljišč. Vendar so tu vsaj vodne napeljave, sanitarije, kanalizacija in elektrika. Zelenice okoli blokov so spričo prenaseljenosti povsem pomendrane in onesnažene. To so naselja nižjih uradnikov, voznikov, kvalificiranih delavcev. Njihova prevozna sredstva so javni transport na motornih trikolesih ali kolesarskih rikšah, razmajanih avtobusih ali primestnih železnicah. Posamezniki premorejo že tudi kolesa, redkeje mopede ali vespe.

Vse ostalo je v Indiji že »zgodba o uspehu«. Višji srednji sloj stanuje v nekoliko boljših blokkih, ki pa so še globoko pod ravnijo npr. ljubljanskih Fužin ali litostrojkega naselja. Sem in tja kdo premore kakega maruttija. Avtomobil imajo ponavadi le najbogatejši, ki živijo v enodružinskih, pritličnih hišah s skromnim vratom, obdanih z visokim zidom in

lastnimi služabniki ter čuvaji. Njihove lokacije niso v zelenih predmestjih kot v evropskih mestih, temveč v enklavah bogataških četrti, določenih že v angleškem kolonialnem urbanizmu – torej blizu mestnega središča.

Zaradi prenaseljenosti mest in neznosnega onesnaženja zraka se že pojavlja beg višjega sloja na podeželje, v blokovno grajene kondominije z bazeni, klubskimi zgradbami, čuvaji. Vendar je ta pojav značilen le za največja mesta – Delhi, Mumbai, Kalkutto.

Javni promet je v indijskih mestih neznosen. Celo v 15-milijonskem Mumbayu ni podzemne železnice, razmajani avtobusi potrebujejo ure in ure za nekaj deset kilometrov. Še najhitreje prevozno sredstvo so številne primestne in medmestne železniške povezave. Za naše pojme so vagoni seveda »živinski«, brez oken in vrat, iz njih v grozdih visijo ljudje. V samih mestih pa so sorazmerno učinkovita prometna sredstva poleg taksijev lahko gibljive in prostorsko nezahtevne motorne trikolesne rikše in tricikli na »človeški« pogon.



Slika 2: "Reurbanizacija" indijskega velemesta

Prenaseljenost pa ni samo urbani pojav, temveč pesti tudi podeželje. Obdelana je vsaka ped. Reveži iztrebljajo grmovje, nižje drevje in obvodno vegetacijo, saj ima vsaka bilka še neko uporabnost: za kurjavo, krmo, metle, košare ... Posledica je biološko opustošenje indijskega podkontinenta ter bistveno zmanjšanje njegove ekološke rezistentnosti in biološke pestrosti. Ohranili so sicer nekaj ekoloških rezervatov – močvirij, džungel, selišč ptic – toda splošno stanje je katastrofalno. Kontaktno območje podeželja z velikim svetom so velike ceste, ob katerih se nizajo trgovinice, gostilne in preproste kuhinje, ob katerih posedajo množice kmečkega proletariata.

Varstvo okolja je v Indiji šele v fazi prvega ozaveščanja. Ljudje mečejo smeti kamorkoli, svete reke so se spremenile v kloake. Okoli Bombaya je morje tako onesnaženo s fekalijami in industrijskimi odplakami, da se v njem ne kopajo niti najsiriromašnejši otroci. Nuklearna elektrarna je le nekaj deset kilometrov od mestnega središča, največji tankerski terminal prav tako. Za učinkovito reciklažo poskrbijo reveži, ki zbirajo in ponovno uporabijo vsak še kolikor toliko uporaben ostanek hrane, lesa, gume, pločevine. Tudi med novimi okoljevarstvenimi tehnologijami uporabljajo le tiste, ki dajo kak sekundarni gospodarski učinek. Za silo prečiščene odpadne vode ponekod speljejo v ribogojnice in ljudje veselo jedo ribe sumljive kakovosti. Celo v najrazkošnejših hotelih zelenice zalivajo z (lastno) gnojnico.



Borba mestnih oblasti z urbano prenaseljenostjo, nezaposlenostjo, urbano (ne)higieno, socialno ter medicinsko ekologijo je tako rekoč Siziŕovo delo. Razen kolonialnih delov mest, ki spominjajo na evropsko urejenost s palačami, parki in drevoredi, gre v indijskih mestih, kot rečeno, za neskončno zmešnjavo obcestne gradnje, barak, reklam, prometa, tavajočih množic in v kaosu zgubljenih svetih krav. Mesta, ki so nekoč dišala

po sandalovini, danes zaudarjajo po človeških iztrebkih, prahu in izpušnih plinih. Razkošni hoteli, nekoč namenjeni evropski eliti, so preplavljeni s premožnimi Indijci. Revščine, boleznin prenaseljenosti ni ravno prijetno gledati. Tujih turistov ni. Kulturne znamenitosti kot so Taj Mahal, palače, trdnjave in templji, so postali izletniški kraji stotisočev bogatejših Indijcev. Le sem in tja je videti kakega tujega turista, skoraj prestrašenega sredi neskončnih množic domačinov. Tudi ostarele evropske hipije in novejšje častilce raznih prerokov in gurujev le redko srečaš.

Premoženjske razlike, ki se skrivajo za naštetimi oblikami poselitve, so neznanske. Revež preživi z rupijo, dvema na dan. Kosilo za voznika tovornjaka stane okoli 10 rupij, kosilo za Evropejca v boljšem hotelu nekaj sto rupij. Delovna sila v industriji je desetkrat cenejša kot v Sloveniji, še večja je razlika glede na zahodnoevropske države. Cena nekvalificirane sile kopačev, nosačev, smetarjev ali poljskih delavcev pa je več desetkrat nižja od evropske. Posledica tega se kaže v sožitju vrste predindustrijskih tehnologij in obrti, ki uspešno konkurirajo visokim tehnologijam postindustrijske dobe. Vse poudarja ponujajo bizarni prizori, ki spominjajo na znanstveno fantastične filme, kjer se v vesoljskih ladjah bojujejo zvezdni vitezi z meči in buzdovani. V baraki zbira – kdo ve zakaj – kak revež skladownice desetletja starih računalnikov. Šef se pogovarja po mobitelu in ukazuje množici »sužnjem«, ki kot v faraonskih časih tolčejo kamenje. Avtoceste gradijo z rokami. Drobne, suhljate ženske, odete v živopisne sarije, v košarah na glavah prenašajo gramoz in pesek. Beton večinoma mešajo ročno. Opaži tudi najvišjih stolpnic so iz bambusovih drogov, povitih s preprostimi vrvmi. Opeko oblikujejo ročno in pečejo v arhaičnih pečeh, ki izgledajo kot naš plavž v Železnikih. Tisoče kamionov popravljajo kar ob cestah v preprostih delavnica z nekaj izvijači, kladivi in varilnim aparatom. Gume do onemoglosti krpajo, dokler dokončno ne odslužijo na kolesih vpreg za velblo-de ali vodne bivoie.

Velika razslojenost mestnega prebivalstva in ogromne razlike med bogatimi in revnimi so se lahko ohranile in se še ohranjajo »po za-slugi« kastnega sistema, kjer nižja kasta pokorno, brez ugovora in disciplinirano sprejema ukaze in zahteve višje kaste. Pripadniki kast so vdani v svojo, najprej določeno usodo in pričakujejo plačilo v eni od prihodnjih inkarnacij. Hinduistična filozofija zmora ohranjati relativni socialni mir in se socialni konflikti pojavljajo horizontalno – med skupinami istih kast – in ne vertikalno med kastami. Množični mediji vzbujajo nacionalno zavest in ponos o veliki Indiji. »Bodi Indijec, kupuj indijsko (blago)« je geslo, ki ga je lansiral že Gandhi in kate-rega propagirajo tudi sedaj. Prodor tujih firm je spričo nizke kupne moči le delno uspešen. V promet gredo majhni Maruttiji, mopedi, vespe, kolesa, preprosti gospodinj-ski stroji, pločevinasti lonci, plastični krožniki, cenena kozmetika, skratka poceni blago – kar vse zna Indija proizvesti sama. Razni McDonaldsi nimajo spričo ljudskih kuhinj za nekaj rupij nobene možnosti, saj bi že najcenejši hamburger stal astronomskih 40 rupij.

V 50-ih letih samostojnosti je narasel indijski nacionalizem in pogosto se sliši »India is great«. Do Evropejcev so razmeroma hladni in indiferentni (razen beračev in prodajalcev). Nacionalizem se v glavnem enači s hinduizmom in konflikti z drugače verujočimi naraščajo. Še najbolj jih mobilizira »skupen sovražnik«, npr. Pakistan.

Mamilo milijonov mladih Indijcev je kino. Bombayska filmska industrija bruhne na trg letno okoli 600 celovečernih filmov, ki so za Evropejca povsem neprebavljivi: so zmes cenenega, a zelo surovega James Bonda, hollywoodskih revij, etnografije, kičastih romanc, ponavadi pa je pomešano kar vse skupaj. Kljub temu, da je večina filmov ljubezenskih, erotičnih prizorov ni. Po dveh urah zapletov, da se dva mlada znajdeta končno sama v spalnici, ponavadi že pred poljubom nepričakovano vstopi huda mati ali pa se zlomi posteljna noga. Tudi sicer se Indijci zelo

sramujejo ženske golote. Med vsemi milijoni indijskih deklet sem v 15-ih dneh videl le ene noge, gole do kolen – očitno neke izzivalne študentke, ki se ji je za indijske pojme popolnoma "izstekalo". Indijske ženske so skrbno pokrite do vratu in gležnjev. Le redke iz najvišjih slojev si upajo obleči kopalno obleko, včasih celo z majhnim krilcem, kakršne vidimo v nemih filmih. V poletni vročini gredo v bazen pogosto kar oblečene.

Spričo siromaštva in podhranjenosti velja v Indiji »debelo je lepo«. Reveži so suhi in zato grdi. Bogataši iz najvišje kaste so siti, debeli in lepi. Zavaljeni so tudi njihovi otroci. Cenjena je tudi svetlejša barva kože, saj so reveži zlasti iz južnih provinc ponavadi temnejše polti in manjši, "arjci" višjih kast pa večji in nekoliko "svetlejši".

Kje so izvori tako velikega zla, ki ga prinaša demografska eksplozija? Zakaj tako visoka nataliteta? Včasih so to bile potrebe za kmečkim delavstvom. Umrljivost majhnih otrok se je spričo osnovnih zdravstvenih ukrepov zmanjšala.

V Indiji so menda izkoreninili pravo lakoto, čeprav tega ni ravno videti. Ker Indijec je malo in še to pretežno vegetarijansko, ker malo dela, ne hiti in si zaradi hinduistične filozofije ne dela pretiranih skrbi ali stresov – živi z evropskega zornega kota "zdravo". Zato ni čudno, da je kljub siromaštvu in umazaniji povprečna življenjska doba narasla na 60 let. Spričo splošne prenaseljenosti, dela nikjer ni dovolj. Brez dela so tako nekvalificirani težaki kot tudi intelektualci in doktorji znanosti. Beg rok in možganov je velik in iščejo vse načine za preselitev v tujino. Letala v Saudsko Arabijo, Emirate in Veliko Britanijo so polna.

Toda razlogi za tako močno nataliteto so tudi verski in socialni. Mahabharata je kronologija o tem, kdo je s kom imel otroke in koliko. Seveda so kaj "šteli" le moški potomci. Na oltarjih starih templjev na Elefanti so kipi moških spolnih organov. To, kar drugje predstavlja razpelo, monštranca, koran ali

tora, je v indijski mitologiji falus. Vendar je bilo (in je še) pomembno imeti čim več moških potomcev, saj ti pridobivajo dote, hčere pa z nujno potrebnimi dotami samo bremenijo družinske proračune.

Za tako veliko nataliteto v Indiji niso krivi sebični, razviti svet ali prepričla človekoljubna pomoč, multinacionalke ali izvoz umazanih tehnologij. Krivi so Indijci sami. Krivi so tudi tisti najrevnejši, ki rojevajo otroke, ne da bi jim mogli nuditi najosnovnejše človekovo dostojanstvo, vredno življenja. Onemogočajo kakovost življenja tako sebi kot svojim potomcem, tako v Indiji

kot posledično na celem planetu. Mednarodna skupnost bi že zdavnaj morala biti plat zvona, razviti svet bi se že zdavnaj prej moral hermetično zapreti pred reko imigrantov z juga. Ne tolerantnost do "drugačnosti", ne finančna pomoč za razvoj, ne človekoljubje, temveč kazni, trpljenje in naravna selekcija lahko edini spametujejo te ljudi pred pehanjem vsega planeta v katastrofo!

Prof. dr. Andrej Pogačnik, mag. arh., Katedra za prostorsko planiranje, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Univerza v Ljubljani

Franc J. ZAKRAJŠEK

Marjan KRISPER

Angelca RUS

Predlog novega modela nadzora nad občinskimi prostorskimi plani

1. Uvod

Članek obravnava problematiko nadzora države nad sprejemanjem in vsebino občinskih prostorskih planov v Republiki Sloveniji. Predlaga nov postopek in vsebino nadzora. Ob koncu je podrobno prikazan tudi primer Avstrije.

2. Nekatere ugotovitve stanja

Obstoječi nadzor ni dovolj celovit, kajti obsega le kontrolo upoštevanja obveznih izhodišč, v okviru letih pa predvsem kontrolo sprememb namembnosti kmetijskih zemljišč. Razlog za to je predvsem obstoječa zakonodaja, ki ne daje pravne osnove za celovit nadzor

nad občinskimi prostorskimi plani. V zahodni Evropi je na tem področju v večini primerov naslednje stanje:

- nadzor nad spremembami planov namenske rabe, ki so pravna osnova za dovoljevanje posegov v prostor, je zelo celovit (npr. v Avstriji je potrebno poslati v 'soglasje' na 40 naslovov),
- gradbeno dovoljenje pa je v pristojnosti lokalne skupnosti.

V Sloveniji je stanje skoraj obratno: necelovit nadzor nad občinskimi prostorskimi plani (OPP), lokacijsko dovoljenje pa je v pristojnosti države.

Novi zakon o varstvu okolja predvideva celovito presojo vplivov na okolje kot osnovo za soglasje k lokalnim prostorskim planom. Gle-