

vzbujajo pozornost; enako pa tudi slepe doline in še posebej zagatne doline ob izviri večjih kraških voda: Močilnik, Malence, ki so pogosto zvezane še z vhomom (ali izhodom) kraških jam. Tudi te so zato privlačne točke za turiste. Prostrane goličave v pobočjih kraških gora so v višjih legah pozimi marsikje zanimive kot smučarski tereni; od Gorjancev pa do Trnovskega gozda in Banjščic najdemo terene, ki jih turisti že sedaj izkoriščajo za zimske športe. Tista v bližini Trsta in Gorice (pa tudi že severno istrskih mest), kjer je sneg le redek pojav, so seveda še posebej zanimiva. (Trnovo na Trnovskem gozdu ali Črni vrh se že razvijajo v majhne centre zimskega turizma.)

Prav tako so te vzpetine zaradi zelenja in svežine za obmorske urbane aglomeracije poleti še posebej privlačne. Marsikje bodo postale nekatere lege, ki imajo tudi druge pogoje — zlasti pitno vodo — zanimive tudi za gradnjo weekend hišic in celih poletnih turističnih naselij. Morda pa bodo za to služile že kar vasice, ki na primorskih vzpetinah kot kmetska naselja hitreje propadajo kot kjerkoli drugje v Sloveniji ali celo hitreje kot v dinarsko-kraškem svetu, ki je tako ali tako med najrevnejšimi agrarnimi področji Slovenije, med področji najmočnejšega izseljevanja.

Ta okoliščina pa lahko postane — oziroma ostane še lep čas za turizem v dinarsko-kraškem ozemlju kar pomembna. Celo v dosti bogatejših deželah je namreč velik del „letoviščarjev“ onih, ki gredo „na deželo“, da preživijo svoj letni dopust ali počitnice pri svojih, v krajih, od koder so se mnogi sicer odselili v mesta. Ta najcenejša oblika letoviščarskega turizma gotovo ne prinaša mnogo koristi gospodarstvu teh vasi in področij, omogoča pa vendarle, da se vzdržujejo hiše in stavbe, ki bi sicer propadle. Posebej velja to še za zidanice po Dolenjskem. Ko bo motorizacija bolj masovna in prava, nova weekend hi-

šica večji luksus, bodo stare kmečke hiše gotovo pridobile na zanimivosti kot turistična bivališča (ali celo kot stalna bivališča bliže večjih mest!). Področja izseljevanja so običajno tudi področja, ki jih je modernizacija najmanj dosegla, a so zaradi tega najbolj obdržala podeželski ambient, tišino in preprostost. Glede na dokaj gosto cestno omrežje tudi v dinarsko-kraškem svetu so na obsežnem ozemlju pogoji za takšno turistično rehabilitacijo vasi dokaj dobri.

Mnogo slabši so pogoji za stacionarni, letoviščarski turizem. Ogled zanimivosti kraškega sveta, predvsem podzemeljskega krasa, lahko le izjemoma zadrži turista več kot nekaj ur ali en dan. Sicer pa to področje nima onih prvin, ki bi privabljale tuje k več dnevnomu bivanju. Izjema so seveda Dolenjske Toplice, kjer pa gre predvsem za zdravišče. Drugače pa toplic tu ni. Morda utegne postati zanimiva Kolpa in spodnji tok Krke, da se ob njih razvijajo campingi ali weekend naselja, ki bi jih privabila topla voda obeh rek. Do neke mere pa bi mogla tudi manjša umetno zajezitvena jezercna nadomestiti pomanjkanje možnosti za kopanje. Vsekakor pa večjih možnosti v kraškem terenu nikakor ne bo mogoče ustvariti.

Razen Postojne se more kraško-dinarsko ozemlje v Sloveniji komaj primerjati z na primer alpskim svetom. Je, in bo najbrže v glavnem tudi ostalo, izrazito področje izletniškega turizma za izlete in za rekreacijo ob koncu tedna (weekend). Turistična poživitev tega ozemlja bo vsekakor odvisna od rasti življenjskega standarda na splošno in posebej še od rasti večjih mestnih aglomeracij, ki bodo to ozemlje oskrbovale s turisti: iz Trsta in Gorice pa tudi iz Kopra in z Reke na primorski strani, iz Zagreba na panonski strani, predvsem pa iz Ljubljane in njenega urbaniziranega zaledja vse od Kamnika in Kranja.

Marjan Zagar

Nekatere današnje in bodoče geografsko - prometne in turistične karakteristike Postojne

Izvrstni prometni položaj ob Postojnskih vratih odločilno vpliva na razvoj turizma v Postojnski jami in v Postojni. Že ob začetkih turizma je v Postojnski jami v preteklem stoletju vrednost postojnskega — naravno kraškega fenomena še prav posebno dvignilo dejstvo, da leži ob dveh pomembnih evropskih prometnih žilah: dunajski cesti in južni železnici. Kakor je skraja železnica močno izpodrivala cesto, tako v novejšem času hitri razvoj avtomobilizma ponovno preusmerja večino turistov (za sedaj še predvsem inozemskih) nazaj na cesto. Motorizirani turizem pa je še prav posebno zanimiv in pomemben za tista turistična naselja, kjer prevladuje prehodni turizem.

Postojna, ki ji Postojnska jama daje mednarodni turistični sloves, stoji ob železnici, ki vodi

iz zahodne Evrope na Balkan in iz severne, srednje ter vzhodne Evrope proti Sredozemlju (proti Trstu in Reki) ter ob pomembni evropski cesti iz vzhodne, srednje in severovzhodne Evrope na Sredozemlje (v smeri proti: Reki, Opatiji, Trstu, oziroma Slovenskemu primorju). V turističnem pogledu je predvsem zanimiva smer poletnega turističnega toka od severa proti jugu, to je iz srednje in severne Evrope proti Sredozemlju, ki pa obenem vključuje alpske pokrajine na svoji poti k morju. V mednarodni turistični tok pa se že močno uvršča tudi domači turizem. Skozi Postojnska vrata (609 m) se pretaka množica turistov iz najbolj industrializiranega in urbaniziranega dela naše države, iz predelov, kjer sta kupna moč prebivalstva in avtomobilizem relativno že na

visoki stopnji, proti morju. Zaradi bližnjih, večjih urbaniziranih središč, se „vriva“ med turiste, ki potujejo na letni oddih, še visoko število izletnikov (weekend).

Na naraščanje obiska Postojnske jame je torej odločilno vplival razvoj avtomobilizma. To je tudi razumljivo. Postojna stoji neposredno na glavnem slovenskem turističnem prometnem toku, ki je pomemben tudi v evropskem merilu, in ima z njim podobne tendence tako smer potovanja, številčno rast, letni režim (frekvenco) turizma in izbor prevoza — prometnega sredstva. Osnova postojnskega turizma je tedaj v dejstvu, da se skozi Postojno pretaka veliko število turistov, ki jih na poti proti morju ali že na povratku zaustavi sloves jame. Tudi ta deloma vpliva s svojo privlačnostjo na izbor variant potovanja. Marsikateri turist, ki potuje skozi našo državo, si izbere pot skozi Postojno, da bi si kar mimogrede ogledal še njeno jamo. Hkrati pa je lega Postojne zanimiva tudi zato, ker stoji na pol poti med Ljubljano in Trstom ali Koprrom ter Reko. Približno 50 km pa je tudi razdalja, kjer v sodobnem avtomobilskem turizmu urejajo parkirne prostore za oddih, bencinske črpalke, servisne postaje, okrepčevalnice in podobno.

Glavna turistična zanimivost v Postojni je dveurni ogled jame. Turist z avtomobilom si jo ogleda mimogrede med potrebnim oddihom na poti, obenem pa se s tem izogne najhujši dnevni vročini na cesti, saj je v Postojni kar 88,6% turistov v poletnih mesecih. Postojnsko kraško zaledje odkriva sicer še mnogo drugih prirodnih zanimivosti in posebnosti (n. pr. Rakov Škocjan, Cerkniško jezero, Predjamski grad itd.) ter obilo možnosti za oddih. Tudi mesto Postojna še ni izkoristilo razpoložljivih možnosti, da bi z njimi zadrževalo goste. Zato je za dosedanji postojnski turizem značilna izrazita prehodnost. Saj je med slovenskimi turističnimi kraji naselje z najkrajšo dobo zadrževanja turistov (povprečno 1,13 dni), a od obiskovalcev Postojnske jame jih je le 5 do 6% tudi prenočilo v tem mestu (1 str. 59).

Spričo navedenih motivov, ki karakterizirajo dosedanji turizem v Postojni: prehodnost za pretežno število obiskovalcev, le 2 do 3 urni postanek, da si ogledajo jamo, cilj potovanja je drugje, jamo obišejo le mimogrede, je razumljivo, da je velika večina obiskovalcev motoriziranih turistov. Mednarodna železniška proga skozi Postojno je sicer med najpomembnejšimi železniškimi odseki v Sloveniji, važno vlogo igra tudi zaradi velikega števila prevoženih turistov in turističnih (sezonskih) vlakov, vendar se ti potniki v Postojni le redkokdaj ustavljajo, seveda, kolikor v svoj cilj potovanja tudi ne vključujejo ogleda jame (kot na primer šolski izleti; posebne skupine; pretežno domači turisti — izletniki). Zelo malo gostov v Postojni zasledimo med tranzitnimi železniškimi potniki skozi postojnsko regijo. Izstopanje in čakanje na naslednjo železniško zvezo, rezerviranje mest sredi poti, raztovarjanje, shranjevanje in ponovno nakladanje prtljage toliko obremenjuje

turiste, da najraje opuščajo prekinitev vožnje. Saj navsezadnje železnica sploh ni primerna za tako imenovani prehodni turizem. Lep dokaz, da so obiskovalci Postojnske jame predvsem turisti prehodnega značaja, je tudi izrazita sezonska koncentracija obiskovalcev, ki je v bistvu zelo podobna sami koncentraciji glavnih tujih in domačih turističnih tokov v Sloveniji in še prav posebno na postojnski cesti.

Visoka in hitra rast motoriziranega turizma na naših cestah je Postojnski jami tudi v največjem obsegu pripomogla, da iz leta v leto število obiskovalcev tako mogočno narašča. V sedmih letih: 1957 do 1963 je število obiskovalcev jame naraslo za 67% (v letih 1957 do 1960 za 35%). V istem razdobju pa se je tudi na vpadnici iz Ljubljane tik pred Postojno povečalo število prevoženih potnikov s cestnimi motornimi vozili celo za 371% (v letih 1957 do 1960 za 199%), na vpadnici iz Pivke tik pred Postojno za 322% (v letih 1955 do 1960 za 96%), na oni iz Kopra pred Postojno pa za 163% (v letih 1957 do 1960 za 194 odstotkov).

Zaradi enakomerne temperature v Postojnski jami skozi vse leto, bi lahko bil obisk jame brez izrazitih sezonskih kolebanj. Jamo obišejo poleti 88,6% vseh letnih gostov, kar je močan dokaz, da gre le za prehodne goste, ki potujejo skozi Postojno, in v veliki meri tudi za stacionarne turiste iz bližnjih turističnih središč (Portorož, Opatija, Bled itd.), za katere organizirajo turistične agencije izlete v Postojno.

Če primerjamo celotno povprečje dnevnega števila potnikov z osebnimi motornimi vozili na cestah vpadnicah v Postojno s poletnim povprečjem, se pokaže, da so ceste poleti mnogo bolj obremenjene, pa tudi letno povečanje obremenitve cest je mnogo hitrejše na dveh vpadnicah (Ljubljanski in koprski) kot na tretji (pivški). Med potniki v Postojno je seveda mnogo tako imenovanih poslovnih ljudi, vendar lahko vsaj razliko med celoletnim in poletnim dnevnim povprečjem štejem za turistični promet (glej tabelo!). V resnici pa še več. Sklepamo, da je poslovni promet izven poletne sezone nekoliko močnejši kot v poletnih mesecih, ki so zaradi letnih dopustov poslovno vsaj do neke mere na slabšem.

Povprečno število potnikov v osebnih motornih vozilih na cestah vpadnicah v Postojno.*

* Podatki o povprečnem številu potnikov v cestnem prometu so močno pavšalirani. Gre namreč za podatke o štirikratnem štetju prometa na odsekih cest v SRS. Sicer trdijo domači in tuji strokovnjaki, da pokažejo dobro izbrana 15-kratna in celo štirikratna štetja zelo realno sliko (glej lit. 4), relativno pa so podatki uporabljivi tembolj, ker so štetja v navedenih letih izvedena večkrat na istih števnih mestih, v istih dnevih in tudi z upoštevanjem vedno istih dni v tednu. Za motorno kolo smo šteli 1,5 oseb, na osebni avtomobil 2,7 oseb, na avtobus pa povprečno 24 oseb, povprečje je izračunano na osnovi vseh motornih vozil, ki so v l. 1963 vozila tudi preko mejnih prehodov v Sloveniji.

Ceste vpadnice v Postojno	Leto	Celoletno povprečje	Poletno povprečje
iz Ljubljane	1957	2 733 (100 ‰)	4 830 (100 ‰)
	1960	8 170 (299 ‰)	13 169 (272 ‰)
	1963	12 882 (471 ‰)	29 528 (611 ‰)
iz Kopra	1957	2 312 (100 ‰)	2 516 (100 ‰)
	1960	4 752 (205 ‰)	7 158 (284 ‰)
	1963	6 087 (263 ‰)	19 995 (794 ‰)
iz Pivke	1957	1 235 (100 ‰)	2 287 (100 ‰)
	1960	2 417 (196 ‰)	4 098 (180 ‰)
	1963	5 214 (422 ‰)	7 651 (334 ‰)

Navedeni podatki za preteklih sedem let (1957 do 1963) so nam obenem dober kačipot, kako bi se po dosedanjih turističnih razvojnih tendencah, seveda če ostanejo več ali manj nespremenjene cestno-prometne smeri, predvidoma razvijal promet v naslednjih sedmih letih, to je v razdobju našega sedemletnega gospodarskega načrta (1964 do 1970). Če bo razvoj turističnega prometa skozi Postojno še kazal podobne tendence rasti kakor doslej, se je upravičeno bati, da bo postal sam sebi močna ovira. Pri tem mislimo na širine cest, ki so že v sedanjem prometu komaj zadostne, in na parkirne prostore, ki jih je ob konicah že tudi premalo. Hkrati z naraščanjem prometa, še posebno turističnega, pa rastejo tudi potrebe po ostalih turističnih uslugah, ki jih zahteva prehodni turizem, pa tudi absolutno število (če že ne odstotek) stacionarnih turistov ter njihov potrebe.

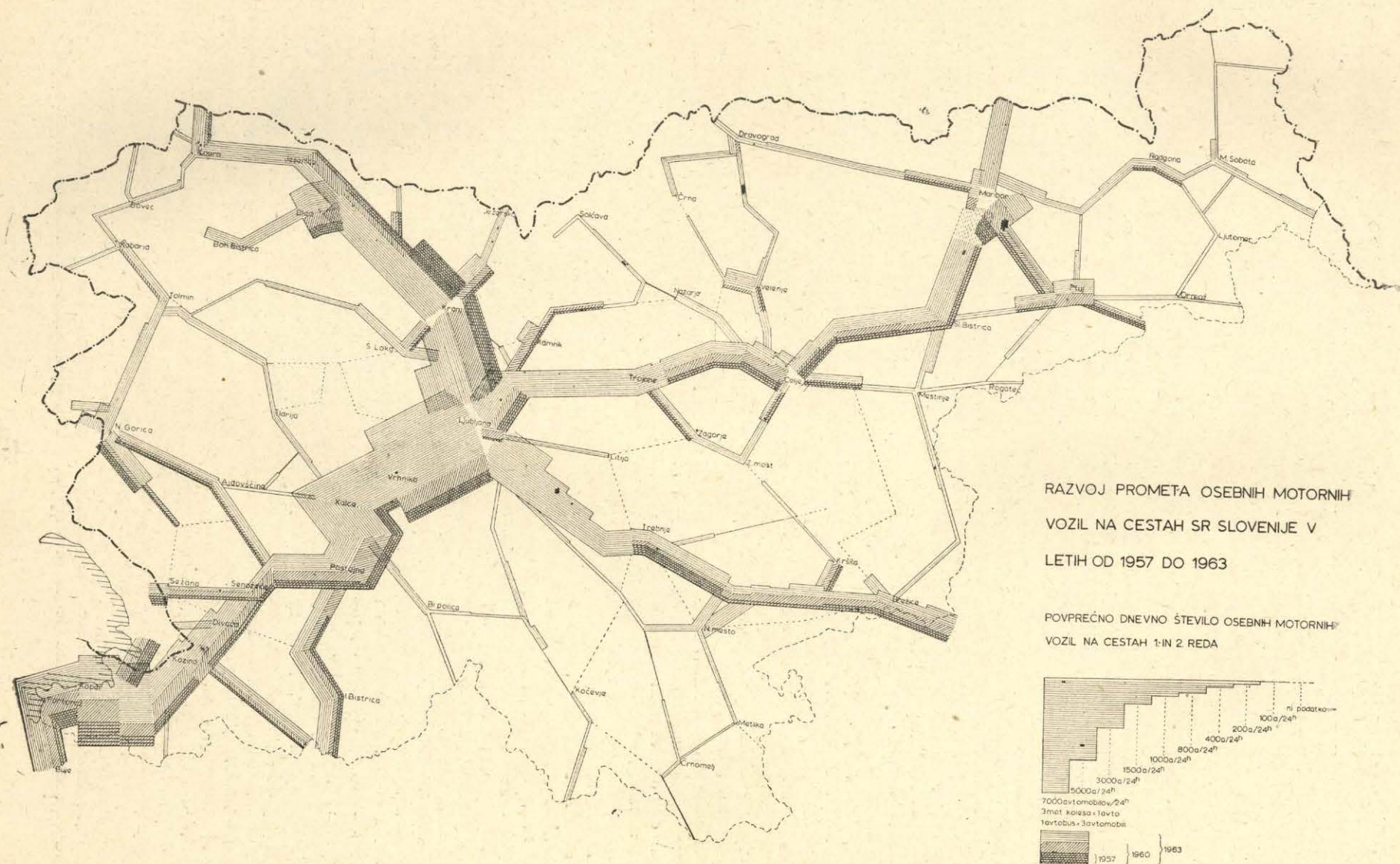
Kakor nam kažejo podatki o razvoju osebnega cestnega prometa v Sloveniji v letih 1957 do 1963 in podatki o obremenitvi cest z osebnim prometom, je smer Ljubljana—Postojna naša najbolj obremenjena cesta, hkrati pa spada med tiste ceste v Sloveniji, kjer promet iz leta v leto najmočnejše narašča. Tudi karta obremenitve cest z osebnim prometom v Sloveniji priča, da je za Postojno zelo pomemben evropski turistični tok, ki ima smer S—J, to je iz Ljubljane proti Postojni (regionalna turistična smer je SV—JZ in obratno), ali iz avstrijsko-jugoslovanskih mejnih cestnih prehodov (Koren, Ljubelj, Jezersko in Sentilj) preko Ljubljane in Postojne proti jugu in jugozahodu. Glavni tok iz Ljubljane proti Postojni se razdeli (vrednost smeri Postojna—Trst—Koper je 61,2% proti vrednosti smeri Postojna—Reka 38,8%); skupna obremenitev obeh navedenih cest doseže obremenitev dovodnice iz ljubljanske smeri. (Smer Ljubljana—Postojna je obremenjena 97,9% od skupne obremenitve cest Postojna—Reka in Postojna—Razdrto.) Glavna nadaljnja smer proti Kopru in Trstu se pri Razdrtem ponovno razveji proti Vipavi, Gorici, Trstu in Kopru (vrednost goriške smeri je 33,3% proti vrednosti senožeške, ki znaša 66,7%). Glavna tendenca osebnega cestnega prometa iz ljubljanske

kotline ni torej Z—V, temveč po svojem izvoru S—J, regionalno pa v tem delu SV—JZ in obratno. Prometni tokovi osebnega cestnega prometa z zahoda, to je iz Italije, se vključujejo oziroma sečejo to smer in prihajajo predvsem iz Trsta in čez Trst. Tudi za osebne potnike iz te smeri je značilna tendenca usmerjenosti proti jugu, torej smer SZ—JV in obratno. Cesta Kozina—Reka služi izključno takim tendencam, deloma tudi cesta Divača—Ilirska Bistrica, predvsem pa cesta Skofije—Koper (glej karto!).

Brez dvoma bo tudi v bodočem razvoju turizma v Postojni in Postojnski jami igral cestni promet zelo važno vlogo. Razvoj in modernizacija prometa in predvidena sprememba prometnih smeri pa so odločilne važnosti ne le za turizem v Postojni, temveč za ves naš, tako slovenski kot jugoslovanski, turistični razvoj. V zvezi s perspektivno prometno problematiko se je potrebno seznaniti z nekaterimi, za Postojno še posebno važnimi težnjami.

1. Zmogljivost današnjih glavnih cest, ki vodijo skozi Postojno, je že danes, vsaj ob konicah, izkoriščena do kraja. Če pričakujemo, da se bo promet v naslednjih sedmih letih razvijal z enakim tempom kot do sedaj, si je iluzorno predstavljati na postojnski cesti 4 do 5-kratno povečan promet v poletnih mesecih. Da bi se nam posrečilo obdržati dosedanje rasti cestnega prometa in s tem tudi turizma (na oboje računata 7-letni načrt z določenimi dimenzijami), bodo potrebne nove gradnje, rekonstrukcije, razširitve cest, modernizacija in predvsem odprava ozkih grl (na primer Planinske ride, rob Planinskega polja, Postojna—Senožeče itd.).

2. Predvideno naraščanje obiska turistov v jami je izračunano na osnovi dosedanjih pokazateljev, na osnovi dosedanjega turizma, ki se je razvijal v določenih okoliščinah. Janez Planina ugotavlja v svojem prispevku: „Kvantitativna analiza obiska Postojnske jame“, da je obisk jame funkcija turističnega prometa v Jugoslaviji (2). Ko je na osnovi dosedanjega razvoja turističnega obiska v Postojnski jami in dosedanje rasti turističnih prenočitev oziroma števila turistov v Ju-



goslaviji izračunal indeks korelacije in indeks determinacije, je dobil presenetljivo točno število za determinacijo dosedanjega razvoja. Za predvidevanje bodočega prometa v Postojnski jami si je Planina izposodil podatke iz sedemletnega plana o predvidenem številu gostov v Jugoslaviji v letih 1964 do 1970. Končno je po tej poti izračunal in dosegel oziroma prikazal največjo verjetnost, da jama lahko predvideva v letu 1970 že 784.000 obiskovalcev. Podobno sliko o razvoju turističnega prometa v jami bi morali dobiti, če bi, postavimo, vzeli obisk jame kot funkcijo prevoženih potnikov v osebnimi motornimi vozili skozi Postojno. Poudariti pa moramo, da je navedena funkcija v obeh primerih rezultat določene turistično prometne situacije v Jugoslaviji, izraz določenega ravnotežja turističnih tokov po Jugoslaviji in iz Jugoslavije. Gre torej za geografske determinante položaja Postojnske jame glede na to, da je v republiki, kjer je domači turizem zelo razvit, obenem pa leži ob poti, po kateri prihaja večji del tujih turistov v Jugoslavijo. Planina je to tudi upošteval, saj je poostavil svoje število predvidenih obiskovalcev le do 1970. leta, torej za čas, ko še ni mogoče pričakovati izrazitejših sprememb v turističnih tokovih. Svoje domneve je pač postavil na edino realno osnovo dosedanje rasti turističnega prometa ob dosedanjih razmerah v glavnem in imel prognoze še naprej za nerealne. Nastaja pa vprašanje, kako se bodo morebitne spremembe prometnih smeri pokazale v postojnskem turizmu.

3. Če ponovno poudarimo, da je za poletni turizem v Evropi najbolj značilna smer S—J in da ta smer vpliva tudi na naš inozemski turizem, moramo že zdaj predvidevati posledice, ki jih bo povzročila nova avstrijska cesta. Trasa zelo moderne, avstrijske avtomobilске ceste pelje z Dunaja preko Dunajskega Novega mesta in Hartberga naravnost proti jugu do Gleisdorfa (vzhodno od Graza), kjer pa se obrne proti zahodu na Packstrasse; dalje nas vodi proti Celovcu, Beljaku, odtod pa zopet na jug proti Pontebi in še naprej proti Italiji, kjer se naveže na glavno omrežje velikih in hitrih italijanskih cest. Posamezni odseki avstrijske ceste so že zgrajeni (na primer Dunaj—Dunajsko Novo mesto, širina cestišča znaša 36 m), nekateri odseki so v delu (na primer za 29 m široko cestišče na odseku Celovec—Beljak, kjer vodita vsaj dve, za naše razmere 'dobri cesti, so namenili 40 milijard šilingov). Do kraja moderna, široka in hitra cesta se pri Grazu približa naši meji, nakar se zaobrne tako, da v loku obide našo državo, in se takoj nato zopet usmeri proti jugu. Ceste, ki se iz Jugoslavije navezujejo na to novo, za naše razmere mogočno cesto, so vsaj na avstrijskih odsekih zelo slabe in težavne (na primer Ljubelj, Koren, Jezersko). Omenjena avto cesta pa je obenem tudi najbolj vzhodna varianta severno-južne turistične poti proti Sredozemlju. Z njo pa seveda izgublja stara smer dunajske ceste (skozi Postojnska vrata) precej veljave ne le za avstrijske,

temveč tudi za ostale turiste iz tega dela Evrope. Nova smer cestišča pa bo pomembna tudi za tiste turiste, ki ob praznikih potujejo na morje, saj bo zaradi velike propustnosti in brzine pomaknila radius t. zv. praznične dosegljivosti Jadrana daleč na sever (to je potovanje, ki se dá opraviti v dveh do treh dneh).

4. Tudi SR Hrvatska gradi novo, moderno cesto iz Zagreba proti severu, po dolini Krapine, preko Velikega Trgovišča in Djurmanca proti Ptujju. Razumljivo je, da bo tudi ta cesta prej ko slej dobila priključek na omenjeno novo avstrijsko cesto pod Grazom, ali blizu njenega kolena pri Gleisdorfu. Le na ta način si lahko obetamo s te ceste tudi v bodoče turistični priliv v Jugoslavijo. Za turiste iz graške smeri bo to najkrajša pot do Zagreba, dalje pa imajo že ugodno cesto do Plitvičkih jezer; podaljšek te ceste proti morju pa je v gradnji. Brez dvoma pa bo ta smer za tuje turiste vabljiva, saj jim bo omogočala, da bodo relativno hitro dosegli Plitvice in Dalmacijo; v promet jadranske cestne magistrale pa se bodo vključili že daleč na jugu.

Pri obravnavi razvoja postojnskega turizma smo sicer zašli v zelo širok regionalni okvir. Mislimo pa, da je tako tudi prav, saj je dotok obiskovalcev odvisen predvsem od velikih in pomembnih turističnih poti in od naselitvenih središč. Pokazalo se je, da je dolgotrajni razvoj prometa našel prirodno najbolj primerna in tudi razumljiva mednarodna pota, ki se v Sloveniji izražajo v t. im. cestnem in železniškem križu. Težnje teh smeri so jasno vidne tudi v današnji prometni situaciji, toda njih lokalna izvedba se v zadnjem času spreminja tako, da se izogiba Slovenije, da jo, če snemo nekoliko pretirano izraziti, puščajo kot otok v sredini (to težnjo lahko zasledujemo tudi pri gradnji naftovoda). Vsekakor pa razloge za to politiko v gradnji cest niso narekemale samo naše lokalne razmere, razen morda toliko, kolikor nismo pravočasno sledili novim, širšim potrebam, in da nismo s svojo lastno, za naše koristi in potrebe bolj sprejemljivo gradnjo cestnega omrežja nudili ugodnejše variante. Nove ceste bodo vsekakor vplivale na razvoj prometa na našem cestnem križu in na njegovih odtenkih; Postojna pa je na najbolj obremenjenem in hkrati na tehnično najbolj problematičnem odseku tega cestnega vozlišča.

5. Preostaja nam še potreba, da se dotaknemo ureditve cestnega omrežja, ki vodi skozi Postojno. Promet na Postojnski cesti tako hitro narašča, da si jutrišnjih razmer, posebno v poletnih konicah, sploh ne moremo več predstavljati. Zato postaja potreba po rekonstrukciji ne le cestišča temveč tudi trase vedno bolj pereča. Izvedba se opira na zamisel o povezavi italijanskega in jugoslovanskega cestnega omrežja, tako da bi se naša cesta iz Ljubljane priključila italijanski avtostradi pri Palmanovi. Oficielna varianta te ceste je: Ljubljana — Kalce — Hrušica — Ajdovščina — Gorica — Palmanova. Odcep proti Trstu in Reki je zamišljen nekje vzhodno od Hrušice. Od tod bi

tekla nova tržaska cesta mimo Bukovja do Belske žage, kjer bi se razdelila na dva kraka: eden bi potekal mimo Landola do Razdrtega, drugi pa mimo vasi Zagon in Zalog do obstoječe reške ceste. Predvidena je tudi rekonstrukcija reške ceste, ki bi na odseku med Pivko in Ilirsko Bistrico v prihodnje potekala čez Knežak in ne več po dolini Reke (1).

Predvidene spremembe cestnega omrežja po naznačeni varianti bi imele za Postojnsko jamo in njeno okolico močno opazne posledice. Trasa avto ceste Kalce — Hrušica — Ajdovščina zapusti pri Kalcah smer sever-jug, oziroma severovzhod-jugozahod ter se usmeri na zahod proti Ajdovščini. S tem se na daleč izogne Postojni in ostalim turističnim objektom v okolici (Cerkniško jezero, Planinsko polje — oziroma akumulacija, Unec, Rakov Skočjan) saj vodi njena trasa skozi področje tako imenovanega turistično-gospodarskega vakuuma. Na to varianto je Postojna vezana le z lokalnimi priključki na odcep ceste proti Reki. Ta ukrep pa postavlja današnji izključno prometno prehodni turistični center Postojne v prometno zatišje. Da bi se ta sprememba močno negativno pokazala v postojnskem turizmu, je jasno tem bolj spričo dejstva, da oddaljeni turisti izbirajo predvsem hitre, lažje in direktne ceste, da so turistična vozila močno obložena s prtljago, in da je vedno večji odstotek turistov, ki vozijo s seboj stanovanjske priklopnike. Ker postojnski turizem sam ne bo mogel odločilno vplivati na izbiro variante za novo avtostrado, se je potrebno ponovno ozreti po glavnih težnjah prometa — še posebno turističnega, ki v tem predelu nikakor nima smeri zahod-vzhod, temveč severovzhod-jugozahod (Ljubljana — Koper, Trst, Reka) in severozahod-jugovzhod (italijansko-jugoslovanski obmejni prehodi — jadranska obala — glej podatke o obremenitvi odcepov in karto cestne obremenitve v letu 1963).

Iz navedenih razlogov je potrebno usmeriti večjo pažnjo še drugi varianti rekonstrukcije cestnega omrežja v tem predelu Slovenije. Nanjo je opozoril že Urbanistični inštitut SRS (5). Druga varianta avtoceste ima sledečo smer. Ljubljana — Kalce (morebitni odcep regionalne ceste preko Hrušice v Ajdovščino) — Unec (odcep regionalne ceste Unec, Cerknica — Novo mesto) — Postojna (odcep avto ceste proti Reki) — Razdrto (odcep regionalne ceste proti Ajdovščini) — Senožeče in dalje proti Trstu ali Kopru. Mislimo, da bi bilo potrebno obe smeri še proučiti in med seboj pri-

merjati gospodarske prednosti, ki jih predvidevata. S stališča Postojne in vsega našega kraškega turizma ter ob upoštevanju razlogov, ki jih študija obrobno navaja, to je širši regionalni in medregionalni koncept, je seveda bolj primerna druga varianta. Za lažjo predstavbo je potrebno pripomniti, da poteka druga varianta blizu stare, prirodno nakazane poti, dunajske ceste, preko Postojnskih vrat, neposredno mimo Postojne, proti Razdrtemu, le Planinsko polje obide na vzhodni strani. Omenjena varianta se dvigne v Postojnskih vratih le nekaj preko 600 m n. m. v. V nasprotju s prvo smerjo, ki vodi skozi gospodarsko in turistično nezanimiv prostor Hrušice (približno 840 m n. m. v.), se dotika druga smer močno zanimivega turističnega kraškega področja, približa se Cerkniškemu jezeru, dotakne se Rakovega Skočjana in Postojne. Druga varianta je krajša za smeri proti Reki, pot proti Trstu in Kopru pa je po njej daljša le za 3,8 km, hkrati pa mnogo lažja v primerjavi z dolgimi vzponi in padci preko Hrušice, kjer ne smemo zanemariti tudi znatno višjih stroškov za vzdrževanje ceste zaradi visokih zametov pozimi, pa tudi ne vetra. Druga varianta se močno približuje glavnim današnjim težnjam prometa, hkrati pa je za Gorico manj ugodna, saj je za 22 km daljša od prve, uradne variante. Za Gorico bo pač umestno v bodočnosti graditi odcep regionalne ceste Kalce — Hrušica — Ajdovščina.

Ker razlika med obema variantama tudi v kilometrih ni velika, ostali motivi, ki dajejo prednost drugi, pa so dovolj tehtni in mislimo, da bo koristno ponovno proučiti in z vseh strani osvetliti celotno problematiko ureditve cestnega omrežja okoli Postojne.

VIRI:

Igor Vrišer, Regionalno načrtovanje turizma v postojnski občini, G. V. Ljubljana 1964; 2. Vekoslav Sršen, Janez Planina, Marjan Zagar, Turistične perspektive Postojnske jame, elaborat za nadaljnjo izgradnjo krožne proge v Jami, arhiv Turistična zveza Slovenije in Uprave Postojnske jame; 3. Podatki o merjenju prometa na cestah I. in II. reda v Sloveniji, Uprava za ceste SRS; 4. Članek: Štetje prometa v letu 1965 v Švici, Strasse und Verkehr, 11/1964 str. 568, Bern 1964; 5. Ing. Bojan Tavzes, Bodoče avtoceste v bližini Postojne, rokopis, Zavod za urbanizem SRS; 6. Turistični vestnik, postojnska številka, Ljubljana 1955/7; 7. Ivan Gams, Jamski turizem, Turistični vestnik, Ljubljana 1963/11.