

bojni pohod sovražnikov. Odslej bodo lahko fronte oddaljene stotine kilometrov, pa bo vendar prišla nesreča, ko bodo sovražni bombniki sipali svežnje bomb z neba na mirna mesta.

Mesta preživljajo težke dneve, ko se v okosteneli obliki bojujejo proti upravičenim zahtevam nove dobe, ki zahteva zraka, sonca, zelenja in prostora. Zračna obramba prinaša v svojem seznamu zahteve, ki družijo v sebi skoro vse rešitve nastalih problemov prometa, zdravja in smotrne ureditve mesta. Z njo raste velesila, ki bo prej ali slej prisilila mesta, da se ji prilagode.

Ljubljana ni veliko mesto in se radi tega kažejo pri njej vsi veliki problemi v slabotnejši luči in v manjšem obsegu. Ne smemo je primerjati z velemesti, kjer se problem zračne obrambe še bolj priostruje in kjer je skrb za javno varnost že davno izvabila oblasti iz zatišja. Toda varali bi se, ako bi se zanašali, da našega mesta ne more zadeti, če ne tako ogromna, pa za nas vendarle katastrofalna nesreča. Odložimo očala starinoslovcev in ljubiteljev romantičnih, toda nezdravih starih delov našega mesta. Otresimo se predsodkov, ki nas tirajo k vsakdanjim kompromisom in

k zavlačevanju pravilne rešitve. Zamislimo se v vsiljeni problem in ga skušajmo razvozlati tako, kakor zahtevata naš čas in skrb za bodočnost.

Naša Ljubljana naj se zopet prerodi, prezrači, presonči, ozeleni in pomladi ter tako pripravi na obrambo.

Literatura:

- Walter Schmid: Emona.
 Pierre Lavedan: Histoire de l'urbanisme.
 J. Vrhovec: Hauptstadt Laibach.
 Fran Zwitter: Starejša kranjska mesta in meščanstvo.
 Jos. Mantuani: Najstarejši načrt Ljubljane (Kronika).
 Jan. Kocmur: K Tumovim spominom (»Slovenija«).
 Schoszberger: Baulicher Luftschutz.
 Le Corbusier: Le parcellement du sol des villes.
 Dr. ing. Rudolf Briske: Erfahrungen im Erdbebenschutz und ihre Verwertung im Luftschutz.
 Dr. ing. Herbert Knothe: Tarnung und Verdunkelung.
 Dr. ing. Aleksander Löffken: Baulicher Luftschutz.
 Dr. Paul Wolf: Luftschutz und Städtebau.
 Le Corbusier: La ville radieuse.
 Dr. ing. Otto Blum: Städtebau.
 Jean Raymond: L'urbanisme a la portée de tous.
 Jos. Gantner: Grundformen der europäischen Stadt.

MEDNARODNE CESTE IN LJUBLJANA

UNIV. PROF. ING. HROVAT

živimo v dobi hitrega razvoja cestnega prometa. Motorno vozilo je zavzelo tak obseg po številu in akcijskem radiju, da stoji danes povsod v ospredju. Radi svoje gibčnosti, velike hitrosti in udobnosti vožnje je postalo priljubljeno in popularno prometno sredstvo za ljudi in tovor ne samo za domači, ožji promet, temveč tudi za velike razdalje. S tem v zvezi je seveda nastala potreba udobnih, dobro utrjenih in za veliko hitrost sposobnih cest.

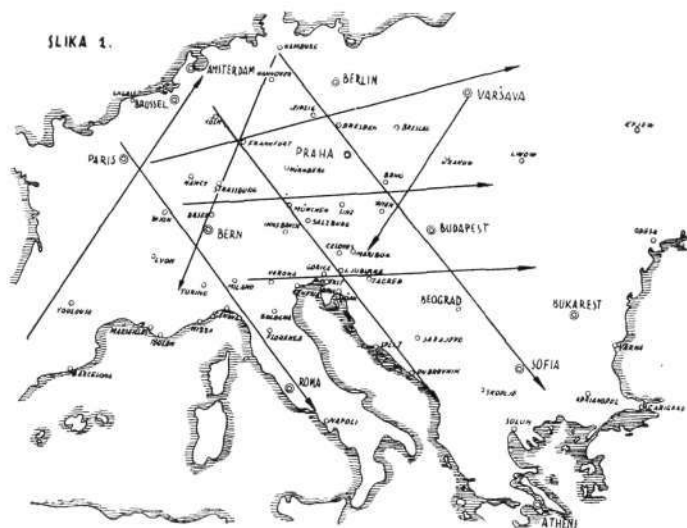
Ideja uporabe avtomobila na velike razdalje iz države v državo, iz enega dela sveta v drugega je vzbudila zahtevo po izgraditvi mednarodnih avtomobilskih cest. Pojavila se je misel, omogočiti vožnjo z avtomobilom od Severnega morja do Carigrada ter od tu dalje v Indijo in Kitaj, ozir. v Egipt in tja do najjužnejše točke Afrike. Ideji je sledil sklep in prvi del te svetovne avtomobilske zveze, to je do Carigrada, bo kmalu izgotovljen. Nastali so še razni drugi predlogi, kako naj bi se posamezne države in kontinenti povezali z dobrim cestnim omrežjem za motorni promet. Omenim naj tu le Francoza Lainéja in Italijana Puricellija. Prvi je predlagal 4 glavne zveze, in sicer:

1. transevropska (Madrid—Paris—Berlin—Varšava—Moskva—daljni vzhod);
2. Evropa—Azija (Calais—Ženeva—Benetke—Zagreb—Beograd—Carigrad—Indija—Kitaj);
3. baltiško-jadranska (Hamburg—Basel—Milano—Rim—Neapel—Brindisi);
4. Evropa—Afrika (Severne države—Belgija—Paris—Španija—Maroko—juž. Afrika) kot glavne svetovne proge.

Puricelli je objavil idejni načrt glavnega cestnega omrežja za Evropo.

Na te glavne smeri ozir. glavno mrežo naj bi se priključilo ostalo cestno omrežje posameznih držav. Seveda mora vsaka država zase izdelati za svoj teritorij podrobni načrt in določiti točen potek tranzitnih, kakor tudi vseh ostalih cest.

Poglejmo si točneje, kako leži Ljubljana napram tem važnim cestnim zvezam. Ozemlje dravske banovine je po svoji legi bilo, je in bo vedno prehodno ozemlje. Potek Alp, ki so v smeri sever-jug le na gotovih mestih za promet prestopne, daje na severni in



južni strani smer glavnim prometnim potom: zapad—vzhod. Ta smer na južni strani Alp gre skozi naše ozemlje (gl. sl. 1.).

Drugi faktor, ki zahteva naše ozemlje za prehod, je Jadran s svojo privlačno silo. Ta ustvarja poleg že prej označene smeri zapad—vzhod še smer severovzhod—jugozapad (Češka, Poljska, Avstrija—Jadran) in severozapad—jugovzhod (južna Nemčija—Jadran). Tako imamo torej skozi ozemlje dravske banovine tri glavne prometne smeri: zapad—vzhod, severovzhod—jugozapad in severozapad—jugovzhod. Oblika ozemlja obrača te smeri v gornjo savsko dolino tako, da se sečejo v ljubljanski kotlini, s čimer postane Ljubljana važno prometno križišče mednarodnih cest.

S tem pa seveda še ni rečeno, da Ljubljana to tudi je, oziroma mora biti. Tok prometa se usmerja tja, kjer ima najmanj upora, da se hitro razvija in pretaka. Motorni promet se obrača tja, kjer je zanj cesta udobna, kjer lahko razvija svojo hitrost in se mu ne kviri vozilo ter ne troši preveč gonilne sile. Kjer ti pogoji niso izpolnjeni, vzame drugo pot, ozir. drugo smer. Slika 2. nam kaže, da se avtomobilski promet kaj lahko ogne Ljubljani in jo obide. Promet v Italijo in iz nje povsem lahko zavzame smer: Trst—Reka—Zagreb in od tu dalje na razne smeri, ali pa preko Gorice v Celovec ali Solnograd. Isto velja za potnike iz severovzhoda ali severozapada na Jadran, da se po označenih potih lahko ognejo Ljubljani. Namesto važnega prometnega križišča postane Ljubljana kaj lahko prometno izolirano pokrajinsko mesto brez večjega tujskega dotoka, če ne bodo ceste v tej smeri preurejene in udobne za avtomobilski promet.

Poleg dejstva, da so naši kraji važno prehodno ozemlje za dostop k Jadranu, ima Slovenija tudi mnogo naravnih krasot in lepih pokrajin, ki so za tujca vabljive v vsakem letnem času. Treba jih je le napraviti tako dostopne, da jih more tujec udobno doseči. To ne velja samo za obiskovalce naših krajev posebej, katerih število bi z izboljšanjem dostopov znatno naraslo, ampak tudi za tranzitne potnike, ki bi se kaj radi mimogrede ustavljali in obiskovali znamenite naše kraje.

Kak pomen ima tujski promet v narodnem gospodarstvu in kaj pomeni za Ljubljano in vso Slovenijo, ni treba posebej omenjati. Nima pa pomena računati nanj in delati zanj reklamo, če mu ne damo prej one osnove za razvoj, ki je danes merodajna in ki jo upoštevajo vsepovsod po drugih državah. Pomisliti moramo, da smo neposredni sosedje dveh močnih držav, ki polagata silno veliko važnost na dobre ceste, Italija izboljšuje in gradi ceste za udobno potovanje z motornim vozilom, da s tem privabi tujce. Dosegla je, da se skoro tri četrtine vseh inozemcev, ki obišejo Italijo, pripelje z motornim vozilom. V kakem obsegu gradi Nemčija svoje avtoceste, je že splošno znano. Sedaj ko ji je priključena še Avstrija, bo svoje moderno cestno omrežje razširila tudi tu sem in tako bo novo italijansko - nemško cestno omrežje kmalu sklenjeno. Zgoditi se more, da se bo obrnil tok prometa po udobnih cestah na Jadran mimo nas.

Če hočemo torej, da Ljubljana ne bo odrezana od tujskega prometa, moramo zastaviti vse sile, da bodo omenjene glavne ceste preurejene in pravilno utrjene, da se jih avtomobilist ne bo ogibal. Zgraditi je treba čimprej udoben dostop do morja, ki je brez dvoma ena najbolj važnih in privlačnih točk za tujski promet. Urediti moramo predvsem v sl. 2 črtkano označene, nacionalno važne in mednarodno pomembne ceste, s čimer bi postala Ljubljana člen evropske skupnosti, povezana v sistem mednarodnega cestnega omrežja. Na te črte se priključi potem sekundarno cestno omrežje, ki je že zgrajeno ali pa bo še po obljudenosti in finančni moči dotičnih krajev na novo zgrajeno ali spopolnjeno. Po sl. 2. moremo smatrati Ljubljano tudi kot vhod iz sosednih držav v Jugoslavijo. Zato na izgraditvi in preureditvi omenjenih cest ni zainteresirana le Ljubljana in dravska banovina, temveč imajo interes na tem tudi sosedne banovine in vsa država. Vsi zainteresirani faktorji naj zastavijo vse sile, da pride do te izpopolnitve. Stopiti moramo v vrsto drugih narodov, usmerjati promet po svojih nacionalnih razmerah in skušati postati vreden član prometne celote vseh narodov sveta. Izrabimo to, kar nam nudi v tem pogledu naravno dobro.

