

PROMETNA UČINKOVITOST IZHODOV SLOVENIJE NA MORJE

ING. A. PLEMELJ
UNIVERZITETNI ASISTENT

Z ustvaritvijo projektov vseh možnih izhodov Slovenije na morje prihaja v ospredje vprašanje graditve teh poti. Merodajen činitelj v presoji prvenstvene gradnje te ali druge komunikacije je prometna učinkovitost in ž njo podana korist za potrebe dežele kot gospodarske in politične enote. Razen tega je treba vzeti v račun še prometne zahteve dežele kot člena svetovne prostorne celote.

S strogo gospodarskega vidika je za vsako panogo gospodarstva, posebno pa za promet, ki je nositelj in tvorec narodovega procvita, bitno in odločilno razmerje med ponudbo in povpraševanjem. Z razvojem tehnike je zvezan tudi porast učinkovitosti prometnih poti, nasprotno pa najdemo le malokje tudi sorazmerno povečanje transportnega tovora. Ali: v povojnih prilikah svetovnega gospodarstva rase ponudba nad povpraševanjem. To nam potrjuje boj med cesto in železnico.

Lahko je rešiti ta neljubi pojav v deželah, ki šele gradijo svojo prometno mrežo, težje pa tam, kjer je ena prometna pot (železnica) visoko razvita, druga (cesta) pa šele mora z razvojem našega časa rasti. Pravilna in smotrna ureditev prometnih prilik torej pri nas ne bo težka, zahteva pa stvarno analizo dejanskega stanja. Določiti nam je treba po potrebah našega narodnega gospodarstva ono izhodno komunikacijo na morje, ki nam nudi danes in vsak čas največjo kvantitativno in kvalitativno učinkovitost prometa. Poleg tega ne smemo prezreti učinkovitosti prometa proti trenutnim, časovnim in geografskim zaprekam, da se pri tem izrecno sploh ne spominjamo morda glavne gospodarske in strateške učinkovitosti prometa na naši poti.

Smisel teh številnih, raznolikih in rezultujočih učinkovitosti zberemo s kratko predstavo: promet ima nalogo prevažati potnike, tovor in poročila, ki menjavajo svoj prostorni položaj za smotren gospodarski, politični in kulturni napredek naroda:

1. v zadostnih množinah;
2. v zadostni kakovosti;
3. v poljubne kraje, t. j. od poljubnega v vse kraje;
4. vsak čas;
5. poceni, t. j. po primernih cenah, oziraje se na vrednost tovora;
6. ne samo v mirnih dobah, ampak tudi v času in za potrebe v vojni.

Po tem merilu presojujemo povsem splošno vrednost projektiranih poti na Jadran, ker se le prepogosto čuje, da je ta ali druga komunikacija »boljša ali slabša« in se pri tem povsem laično aplicira posamezna ugodnost prej naštetih splošnih zahtev na posamezno komunikacijo.

I.

Množinska (kvantitativna) učinkovitost določuje za vsako komunikacijo zmožnost prevoza danega tovora, bodisi oseb, dobrin ali poročil.

Znana je sestava transportnega tovora, ki potuje od nas ali preko našega ozemlja k morju; v pretežni večini, nesporno pa je za naše gospodarstvo najvažnejši tovorni promet. Ta tovor sestavlja v precejšnjem procentu transitna roba, zato se nam je treba pri graditvi nove poti na morje ozirati na ostala in obstoječa prometna sredstva. Praktično nesmiselno bi bilo, da usmerimo naš tovorni promet na cesto, ker nam transit na to pot ne more slediti. S tem je dana zahteva po taki komunikaciji, ki obdrži po svojem svojstvu možnost zveze z današnjo potjo transportnega tovora. Seveda mora ta naša železniška zveza nuditi vse pogoje in ugodnosti, ki premagajo največji upor tovornega prometa, t. j. denar ali efektivne transportne stroške.

Kvantitativna učinkovitost poti je istočasno tudi funkcija oblike in teže sestavnih kosov tovora. V tem pogledu ne smemo prezreti niti težkega in dolgega, niti lahkega in drobnega blaga. Povprečno lahko trdimo, da je tovor na poti k morju pretežno gromadna roba, le transit iz industrijske Srednje Evrope bo do gotove mere sestavljen iz komadne in lahke robe, vendar je pri pretežni večini sestavljenega tovora še vedno glavni moment cenenost prevoza.

Isti je v glavnem tudi položaj v prometu od morja za gromadni tovor, ki potuje k nam ali preko našega teritorija. Drugače pa je z drobnim blagom, ki bo z novo komunikacijo moral zavzeti svoje mesto v sestavi transportnega tovora. Ribe, južno sadje, povrtnina in cvetje, včasih tudi vino, niso več bistveno vezani na cenenost prevoza, ker je njih bitni prometni upor čas prevoza. V isti smeri, tako za pot na morje in od morja, se gibljejo potrebe za osebni promet in prevoz poročil, v kolikor ta nimajo lastnega prometnega sredstva.

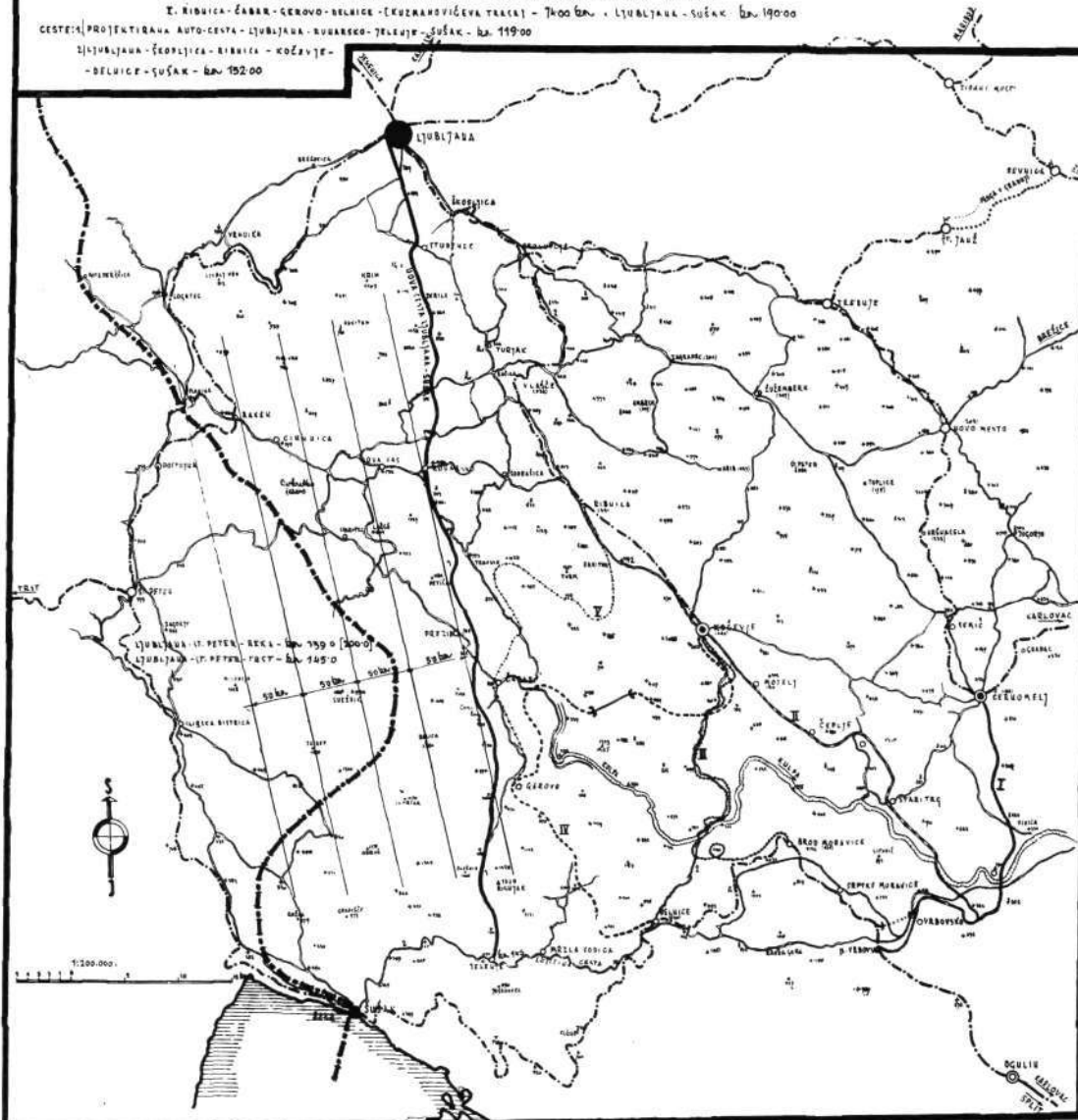
V prometu, kjer je čas prevoza odločujoči faktor, pridejo v poštev tako cesta in železnica in zračna pot, vendar zasluži tudi ta promet iz gospodarskih, socialnih in človeških ozirov temeljite preiskave za cenenost prevoza v mejah časovne potrebe v hitrosti prostorne menjavanja.

Po podatkih prof. Bluma je učinkovitost normalnotirne proge ca. 15.000 ton dnevno v eni smeri, nasprotno pa učinkovitost dvotirne ceste $2 \times 2000 = 4000$ ton dnevno za eno smer in pri vlakovnem prometu motornih vozil. Tako je potem tudi razmerje kvantitativnih učinkovitosti projektirane železniške zveze Kočevje—Vrbovsko ali Črnomelj—Vrbovsko in notranske ceste. Iz tega razmerja in danih potreb dravske banovine sledi sam po sebi odgovarjajoči zaključek, ki bo prišel še do izraza v nadaljnjih izvajanjih.

Končno, kar sicer ne spada na to mesto, je z gornjim vidna tudi primerjalna obremenitev obeh komunikacij. Kaj pomeni prva za železnico in druga za cesto, se izraža v višini gradbenih in vzdrževalnih stroškov, ki bi ugodnostno razmerje še pove-

PREGLED ZVEZ SLOVENIJE Z MORJEM.

ŽELEZNIČKE ZVRSTE: I. ŽRNOVELJ - VIŠNICA - VEROVSKO - 3200 km, LJUBLJANA - SUŠAK 24600
 II. KOČEVJE - ČEPULJE - STARI TRG - VEROVSKO - [KUZMANČIČEVA TRASA] - 5800 km, LJUBLJANA - SUŠAK 21100
 III. KOČEVJE - BROS MORAVICE - [MUCILOVA TRASA] - 5100 km, LJUBLJANA - SUŠAK 20200
 IV. KOČEVJE - GEROVO - DELNICE - [LUPNEKOVA TRASA] - 59 km, LJUBLJANA - SUŠAK 19000
 V. RIBNICA - ČABAR - GEROVO - DELNICE - [KUZMANČIČEVA TRASA] - 7000 km, LJUBLJANA - SUŠAK 19000
 CESTE (PROJEKTIRANA AUTO-CESTA): LJUBLJANA - RUDARSKO - ŽELEZJE - SUŠAK - 11900
 LJUBLJANA - ČEPULJICA - RIBNICA - KOČEVJE - DELNICE - SUŠAK - 19200

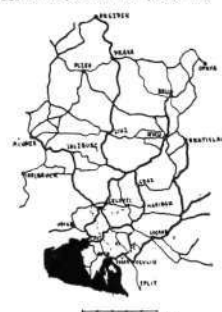


DOLŽINE POEDINIH TRAS ZVEZE SLOVENIJE Z MORJEM.

(RAZMERE VIRTUALNIH DOLŽIN JE LE UPOČETNEJŠE).

CESTA: LJUBLJANA - ITOMEREC - BLOKE - ŽELEZJE - SUŠAK	119 KM
ŽELEZ.: LJUBLJANA - ST. PETER - REKA	199 KM
CESTA: LJUBLJANA - RIBNICA - KOČEVJE - DELNICE - SUŠAK	192 KM
ŽELEZ.: LJUBLJANA - KOČEVJE - GEROVO - DELNICE - SUŠAK	190 KM
ŽELEZ.: LJUBLJANA - RIBNICA - ČABAR - GEROVO - DELNICE - SUŠAK	190 KM
ŽELEZ.: LJUBLJANA - KOČEVJE - BROS MORAVICE - SUŠAK	202 KM
ŽELEZ.: LJUBLJANA - KOČEVJE - (STARI TRG - VEROVSKO) - SUŠAK	211 KM
ŽELEZ.: LJUBLJANA - ŽRNOVELJ - VIŠNICA - VEROVSKO - SUŠAK	246 KM
ŽELEZ.: LJUBLJANA - ŽRNOVELJ - KARLOVAC - OGULIN - SUŠAK	351 KM
ŽELEZ.: LJUBLJANA - ŽIDANI MOST - ZAGREB - KARLOVAC - OGULIN - SUŠAK	371 KM
ŽELEZ.: LJUBLJANA - ŽRNOVELJ - KARLOVAC - OGULIN - SPLIT	536 KM

ZVEZE SREDNJE EVROPE I JADRANOM.



čali. Ne glede na vprašanje železniške zveze ne moremo dovoliti investicije za tako cesto z izrazito težkim zgornjim ustrojem, dokler je naša cestna mreža sploh v tako obupnem stanju. Kajti motorizacija prometa se more razviti le v celotni rešitvi cestnega vprašanja, ker služijo posamezne ceste bolj ali manj le lokalnim interesom, odnosno gravitacijskemu okolišu.

II.

Pri kvalitativni učinkovitosti prihaja do izraza varnost, točnost, pogostost, prilagoditev in brzina prometa danim in obstoječim in z zgradbo ustvarjenim zahtevam.

Varnost proti nezgodam, ki izvirajo iz obrata prometnih sredstev, je danes za vse vrste poti precej enaka in na isti stopnji. Seveda zahtevamo predvsem za cesto, kjer vodi vozilo posameznik po lastni volji, da je zgrajena po zahtevah novodobnega motoriziranega prometa. Odvisno od poteka trase in zgornjega ustroja (adhezijsko trenje pri valjanju kolesa) bo izpolnjena tudi stopnja varnosti. Relativno večja je varnost obratovanja pri železnici, kjer je brzina stalna in določena s kvaliteto proge. V našem primeru bo v pogledu brzine vlakov glavne važnosti rekonstrukcija obstoječe proge Ljubljana—Kočevje, ozir. Ljubljana—Novo mesto. Splošno pa je varnost, ne glede na vrsto prometnega sredstva, odvisna še od višje sile in dolžnosti za smiselno čuvanje lastne varnosti.

Varnost, ki je v zvezi z značajem prometnega sredstva, se razteza tudi na možnost poškodbe, t. j. utrujenost, nerazpoloženje in bolezen (n. pr. na brodovih) pri potnikih, in zmrznjenje, obtolčenje, razbitje, gnitje in razpadanje pri tovorih, skupno z zmanjšanjem vrednosti blaga radi prevoza (n. pr. pri živalih). Ta vrsta kvalitetne učinkovitosti se nanaša predvsem na tovor, ki mu je glavni upor čas prevoza. Cenenost, odnosno višina transportnih stroškov je podrejena, ker je razmerje vrednosti tovara in transportnih stroškov uravnovešeno z izločenjem rizika za razvrednotenje blaga zaradi poškodbe in časovnim plasiranjem na trgu. Pod temi pogoji je priporočljivo, da podpiramo promet z motornimi vozili, bodisi na cesti ali železnici.

Kvalitetna učinkovitost se torej nanaša tudi na brzino prevoza, odnosno zmanjšanje občutene zamude časa v menjavanju prostora. Sicer je brzina prometnih sredstev sama na sebi notranja zadeva obrata, potniku in pošiljatelju je merodajna zamuda časa, ki je omejena z ekonomijo obrata in odvisna od vsote gradbenih, obratnih in vzdrževalnih stroškov na predmetni poti. S stališča splošnega gospodarstva pa nam je v primerjavi med železnico in cesto in dano brzino prevoza pri obeh potih računati vse stroške in ne smemo prezreti dejstva, da se običajno pri določitvi stroškov obrata na cesti pozablja na gradbene in vzdrževalne stroške. Cenenost prevoza je potem dvakrat okrnjena: konsument tovara mora plačati indirektno zgube železnice in investicije za ceste.

III.

Regionalna učinkovitost vseh prometnih poti na morje je v območju prometnega okoliša zelo velika, ker vse suhozemne poti lahko poljubno prekoračijo geografske zapreke. Prav tako se cesta in železnica

lahko razcepi v posamezne krake in tvori mrežo s poljubno dolžino stranic. Važni so pri tem gradbeni stroški v izbiri dotočnih poti in potek glavne, zbiralne arterije, ki naj se giblje v smeri največje prometne potrebe, bodisi po zahtevi lokalnega ali transitsnega tovara.

Važno vlogo v učinkovitosti prometnih poti igrajo naravne sile. Zapreke nastopajo predvidoma in redno, ali pa trenutno in nepričakovano. Prve in druge preprečijo prevoz v predvideni časovni dobi in zmanjšujejo učinkovitost prometne poti. Učinkovitost pada radi vpliva naravnih sil na komunikacijo in na prometna sredstva. Sicer so suhozemna prometna sredstva, posebno železnica, proti tem vplivom zelo odporna, povzročajo pa zastoje ali celo prekinjenje obrata. S tem je okrnjena točnost, enakomernost in varnost obratovanja (zamude železnice pozimi, avto na poledeneli cesti) in podražitev prevoza. Na ozemlju, kjer potekajo naše projektirane poti na morje, povečajo plazovitost terena, odvod vode in v zavarovalna dela investirani kapital in zmanjšajo učinkovitost poti v pogledu cenenosti tovarnega prevoza.

Med stalnimi naravnimi silami nam je upoštevati snežne zamete. Tehnično je možno zapreko vedno in na vsaki poti odstraniti, kar s pridom vrši železnica. Nasprotno postanejo na cesti vzdrževalni stroški tako visoki, da moramo iz gospodarskih razlogov zmanjšati učinkovitost (uporaba stranskih poti — izogibališča), v skrajnem slučaju pa se tej sploh odpovedati (alpski prelazi).

Tak slučaj nastopa na notranjski cesti med Risnjakom in Snežnikom (1200 m n. m.). S predstavitvijo obrata na manjvredno cesto Tršče—Gerovo—Mrzle vodice je znižana učinkovitost vse avtomobilske ceste na kapaciteto te zasilne poti. Zato je pod pogoji, ki so stavljeni zvezni komunikaciji na morje, taka rešitev nemogoča in je zabranjena investicija gradbenega kapitala v objekt preko mere, ki je dana s celoletnim in enakomernim dnevnim učinkom prometa. V tem pogledu in oziraje se na potrebe in višino vladajočega motoriziranega prometa na cesti, je na mestu rekonstrukcija ceste škofljica—Delnice.

IV.

Pod gospodarsko učinkovitostjo razumemo predvsem stopnjo prevozne cenenosti, podrejeno in sekundarno pa splošen finančni efekt prometnega podjetja. Merodajna činitelja sta transportni tovor in prevozni stroški.

Naš domači tovor in transitno blago, ki potuje na morje, bodisi na Sušak ali v Trst, je v prvi vrsti gromadna roba. Z zgradbo nove zveze na morje bo oživljeno tudi naše gospodarstvo: proizvodi tega gospodarstva bodo zelo verjetno tudi gromadno blago (na pr. kočevski les). Prav tako moramo pritegniti z novo zvezo v naše luke transitsni tovor. Iz tega sledi, da nam za potrebe našega tovara in za transit more služiti le železnica, ki nam nudi najcenejši prevoz, seveda pri podrejenem pomenu prevozne dobe. Cesta predvsem ne more zadostiti transitsnemu prometu, ker se zgubi pogoj cenenosti prevoza s stroški tovorjenja z enega na drugo prometno sredstvo, kajti zelo malo verjetno je, da bi se transit posluževal na take distance ceste. Glavna naloga naše prve poti na Jadran je znižanje

efektivnih prevoznih stroškov (ugodnostne tarife so le zasilna sredstva) in s tem zvišanja blagovne vrednosti na vratih svetovne prometne poti, t. j. na morju. Če je danes vrednost blaga na morju ista, trpi zgubo železnica in posredno celota, nasprotno pa je blago, ki potuje na Trst, obremenjeno z uvoznimi carinami. Ta poslednji tovor je istočasno izgubljen tudi za našo plovbo.

Pri primerjavi stroškov, tako gradbenih, obratnih in vzdrževalnih pa ne smemo gledati samo s stališča cenenosti prevoznih stroškov za enoto tovara. Z narodno gospodarskega vidika moramo rešiti vsa prometna vprašanja v skladu z razpoložljivo delovno silo, gradbenim materialom in pogonskimi sredstvi v zvezi s splošnimi dobrinami, ki jih daje komunikacija kot umetni in poslužni objekt narodu.

V naših prilikah bo smotrna prometna politika zasledovala težnjo, ohraniti železnici množinski prevoz tovara in oseb, ker zaposluje železnica naše gospodarstvo. Železnica obratuje z domačim gorivom, zaposluje pri gradnji objekta in deloma tudi pri gradnji vozil, v obratu in vzdrževanju domače delavstvo in material ter ima posebno v današnjih prilikah že na razpolago potreben vozni park. Cesta pa zahteva velike investicije kapitala, ki je za naše gospodarstvo izgubljen, počenši z zgornjim ustrojem (sledeč le naši praksi, ki daje prednost tujemu materialu) ceste in nakupom motornih vozil. In vsa ta vozila obratujejo s tujim pogonskim gorivom. Pod temi pogoji, ne glede na kupno ceno tega goriva (deklarirana vrednost bencina pri uvozu ca. 1 Din, prodajna cena ca. 7.50 Din) ne more biti promet na cesti cenen in je le-ta kot prvenstvena komunikacija Slovenije z morjem izločena.

Ni se pa upošteval tujski promet, ki je važna panga našega gospodarstva, posebno v Sloveniji in Dalmaciji. Iz inozemskih statistik je znano, da so za napredek turistične industrije potrebne dobre ceste, ki so zmožne obvladati brzi motorizirani promet. Brez dvoma moramo tudi mi slediti tem potrebam, toda v mejah, ki jih naš gospodarski položaj države prenese in po zgledu naših srečnih konkurentov, drugih evropskih držav. Večinoma ustrezajo zahtevam tujkega prometa z adaptacijo obstoječih in starih cest z rekonstrukcijo trase in utrditvijo vozišča. Na ta način gradijo svoje cestne mreže predvsem Švica, Francija in nemške alpske pokrajine. Le v izjemnih slučajih gradijo v inozemstvu čiste avtomobilske ceste in le tam, kjer je dana izrazita krajevna potreba. Tako n. pr. iz Ženeve v industrijsko zaledje za tovor in osebni promet (mesto povečanja železnice), na Großglockner za povzdigo krajevnega tujkega prometa in osebni transit v Italijo (najbližja zveza Dunaj—Benetke), v Nemčiji za pobijanje brezposelnosti in iz strateških ozirov itd.

Zato mirno lahko trdimo, da vladajočemu motoriziranemu prometu na cesti za naš domači in tujski

promet precejšnjo dobo lahko služi rekonstruirana cesta Škofljica—Delnice—Sušak. Za prve čase te ceste niti ni treba utrditi, ampak samo pravilno, zadostno in pravočasno vzdrževati. Kasneje, ko bo cesta že stabilizirana in bodo znane točne prometne statistike, lahko pristopimo tudi k utrditvi in to le v obsegu in po potrebi statistično določene obremenitve.

Nikakor pa ni v skladu z našim prometnim in gospodarskim položajem visoka investicija za avtomobilsko cesto čez Notranjsko, ker ta niti nima, še manj pa more pričakovati odgovarjajočo višino prometa. Nasprotno pa je naša dolžnost, da preprečimo ustvaritev tega prometa vse dotlej, dokler niso ustvarjeni pogoji, da se bo razvijal promet na cesti v istih okoliščinah, pod enakimi pogoji in nudil iste splošne dobrine, ki nam jih daje železnica.

V.

Učinkovitost prometnih poti je tem večja, čim večja je njih sposobnost in zmožnost, zadostiti vsak čas vladajočim prometnim potrebam. Potem ni važno, če služi promet razvoju gospodarstva ali potrebam vojne sile. V služnostnem oziru je značaj transportnega tovara postranskega pomena. Nasprotno pa je znano, da je varnost dežele in s tem tesno povezani prospek gospodarstva napredka največ odvisen od učinkovitosti prometnih poti za slučaj vojne.

Vojno silo ne predstavlja v dobi tehnike število bataljonov, nasprotno je jakost obrambe odvisna od produkta: sila $\times$ promet in momenta : masa $\times$ hitrost. Strategija je postala umetnost učinkovite uporabe lastnih prometnih poti in zmanjšanje prometne zmožnosti nasprotnika. Vojska je trajno gibljiva, vojuje boj za prometne baze, vozlišča, ceste in železnice.

Poleg splošno znanih strateških zahtev za komunikacije nam je treba vse to upoštevati pri reševanju prometnih potreb dežele. V našem konkretnem primeru prepuščamo to merodajnim činiteljem. Poudariti moramo le dejstvo, da je vsak analitičen zaključek, ki ne upošteva obrambnih prometnih potreb dežele, zgrešen in nepopoln, torej brez vrednosti.

VI.

Zaključek je kratek. Kulturna stopnja in življenjski razvoj v povojni dobi zahtevata od nas gradnjo poti po naših prometnih in gospodarskih prilikah. Vedeti moramo, da je naš množinski promet v danih razmerah vezan na železnico in da so nam potrebne dobre ceste. Po tem merilu moramo rešiti vprašanje zveze dravske banovine z morjem.

In ne smemo pozabiti, da gre vsaka prekomerna investicija kapitala na račun davkoplačevalca, predvsem malega človeka.