

Gradnja cestnega omrežja na Slovenskem

1) V starem veku so bili po cestah, ki so vodile preko našega ozemlja, glavni načini prevoza ježa, tovorjenje in prevozi s preprostimi vprežnimi vozili.

2) Po propadu Rimskega cesarstva za ceste nihče več ni skrbel, čeprav so jih uporabljali tudi še v srednjem veku, dokler seveda niso propadle.

Na popotnike so poleg mitnin, pristojbin za prečkanje mest in mostnin prežali tudi cestni razbojniki. Zato brez oboroženega spremstva ni bilo varno potovati.

Fevdalna razdelitev ozemlja je bila velika ovira za promet, saj so se posamezni fevdalni gospodje med seboj nenehno spopadali za premoč in vpliv. Poti so bile speljane tako, da se je dalo od popotnikov pobrati čim več denarja in ne po najkrajši poti. Tako je sčasoma omrežje srednjeveških poti začelo odstopati od omrežja nekdanjih rimskih cest.



GRAD

Večina gradov je stala ob pomembnih prometnih povezavah, ki so jih bližnji gradovi nadzirali. V poznem srednjem veku je bilo na tukajšnjem podeželju vse več gostiln, zlasti ob cestah, pomembnih za tranzitni promet.

3) Vse do začetka 16. stoletja je potekala obvezna trgovska pot od Jadranskega morja proti Panonski nižini, skozi **Kamnik**, ki je imel zato veliko bogatih trgovcev, ki so kasneje uspeli pridobiti plemiški naziv. Kamniška mitnica je imela dobre dohodke. Toda obvezna trgovska pot skozi Kamnik je bila na začetku novega veka (med 1504 in 1530) odpravljena.

Glavna pot od Jadrana proti ogrskim deželam in Gradcu ter Dunaju je po novem od Ljubljane proti Celju potekala po tako imenovani "Ljubljanski cesti". Od 16. stoletja naprej je bila najvažnejša trgovska pot v slovenskih deželah.

4) Z novim vekom so evropski vladarji uspeli uveljaviti svoje težnje po vzpostavitvi normalnih razmer za promet, saj brez njega ni razcveta trgovine.

V 18. in 19. stoletju je bilo vzdrževanje cest zelo zahtevno, predvsem pa je zanj manjkalo denarja. Država ga je poskušala pridobiti z mitninami, ki pa tako kot današnje cestnine niso bile najbolj priljubljene, saj so ne le povzročale stroške, temveč so tudi upočasnjevale promet. Največ škode so ceste utrpeli zaradi vremena, takoj za tem pa so bili njihovi uporabniki z vozovi, ki so imeli preozka platišča. Ta so se zato zarezovala v cesto. Tako so bili cestarji v tistih časih zelo pomembni državni ali deželni uslužbenci, ki so imeli ustrezne uniforme in so živeli v hišicah v lasti cestne direkcije.

Pomemben problem je bila še vedno tudi varnost. Obstajale so večje organizirane roparske skupnosti s svojimi pravili vedenja, celo s svojim jezikom, ki so razbojništvo spremenili v donosno obrt. Poleg razbojnikov so na popotnike prežali tudi berači. Predvsem pa so si lahko potovanje s poštno ali celo z lastno kočijo privoščili le premožni, ker je bila vožnja draga. Poleg tega je bilo treba drago plačati tudi dovoljenje za potovanje, ki ga tudi ni bilo lahko dobiti.



5) V 18. stoletju so začeli obnavljati in graditi ceste. Velikega pomena je bila povezava dežel Notranje Avstrije z morjem.

Najvažnejša državna cesta Dunaj-Trst je potekala skozi naše kraje.



Stara pošta v Lukovici (Podpeč) - od 16. stoletja naprej je od tu skozi Črni graben in čez Trojane potekala »Dunajska cesta«. Tu pa sta bili mitnica in pošta, verjetno je bila nekje v bližini tudi že rimska pošta, danes pa je v neposredni bližini cestninska postaja Kopolje in avtocestno počivališče Lukovica.

6) Prvi avtomobil se je na Slovenskem pojavil že v 19. stoletju.

Prva sodobna cesta pri nas je bila betonska cesta na Gorenjsko (1936), nekaj odsekov sodobnih cest pa so premogli na Primorskem, ki je bilo tedaj pod Italijo, Italijani pa so tudi z gradnjo cest utrjevali svojo mejo proti Jugoslaviji.

Glede na to, da je bilo pred drugo svetovno vojno pri nas le kakih 5.000 motornih vozil, se omrežje ni hitreje posodabljal. Vendar je hkrati treba povedati, da je avtobusni promet v naših krajih začel svoj razvoj že pred prvo svetovno vojno.

Druga svetovna vojna je povzročila veliko škode na prometni infrastrukturi, zato je bilo treba po vojni najprej popraviti to, kar je bilo porušeno, šele nato je sledila posodobitev in gradnja nove.

Leta 1958 je bila zgrajena tako imenovana avtocesta bratstva in enotnosti, ki so jo gradile mladinske delovne brigade in je povezala Ljubljano z Zagrebom. V času izgradnje je bila to najsodobnejša cesta v tedanji državi.

Zadnjih 50 let v Sloveniji gradimo in posodabljammo sistem avtocest.

1. Kaj so morali plačevati popotniki v srednjem veku, da so lahko potovali po naših cestah?
2. Kdo je predstavljal tudi celo življenjsko nevarnost za popotnike?
3. Katera je bila najpomembnejša cesta od 16. stoletja v slovenskih deželah?
4. Zakaj je pomembna povezava Dunaja z morjem?