

III/3,6

Inštitut za geografijo univerze v Ljubljani

REGIONALNI ASPEKTI PROMETA V SLOVENIJI

Marjan ŽAGAR

Ljubljana 1975

Inštitut za geografijo univerze v Ljubljani

REGIONALNI ASPEKTI PROMETA V SLOVENIJI

Marjan ŽAGAR

Ljubljana 1975



Inštitut za geografijo univerze v Ljubljani

Dr. Marjan Žagar

REGIONALNI ASPEKTI PROMETA V SLOVENIJI

Naročnik: Raziskovalna skupnost Slovenije
Sklad Borisa Kidriča - Ljubljana

Nosilec naloge:
Dr. Marjan Žagar,
docent

Direktor:
Dr. Vladimir Klemenčič
redni univ. prof.

Ljubljana 1975

VSEBINA

REGIONALNI ASPEKTI PROMETA V SLOVENIJI	1
ŽELEZNIŠKI PROMET PO OBČINAH IN REGIJAH SR SLOVENIJE	15
1. Železniški potniški promet po občinah in regijah	15
2. Železniški blagovni promet po postajah, občinah in regijah	19
CESTNI PROMET	24
GOSTOTA SLOVENSKEGA CESTNEGA OMREŽJA PO REGIJAH IN OBČINAH	24
I. Gostota vseh republiških cest /magistralnih in regionalnih skupaj/	24
1. Regije Osrednje Slovenije	25
2. Regije Savinjsko-zgornjesotelske Slovenije	29
3. Regije Severovzhodne Slovenije	31
4. Regije Jugovzhodne Slovenije	33
5. Regije Zahodne Slovenije	35
II. Gostota magistralnih cest	37
CESTNI PROMET V SLOVENIJI	39
Motorna vozila	39
Motorizacija po regijah in občinah SR Slovenije	40
Obremenitev slovenskih cest	41
TRANZITNI PROMET IN POLOŽAJ SLOVENIJE	45
Alpsji prehodi	45
Poti na Sredozemlje	49
Prometni položaj Slovenije glede na jugoslovanski in evropski prostor	53
Železniški tranzitni promet	56
Vpliv mednarodne trgovine na tranzit in blagovni tokovi	58
Tranzitni turizem	60
Cestni tranzit	63

Promet čez cestne prehode državne meje v Sloveniji	63
Turistični in blagovni cestno-prometni tokovi	69
ZAKLJUČKI	72
LITERATURA IN VIRI	79
SEZNAM PRILOG - KARTE, TABELE IN GRAFIKONI	81

Regionalni aspekti prometa v Sloveniji

Ob veliki pažnji in vlaganjih v temeljne gradnje in krpanje slovenskega prometa, kakor npr. posodobljanje železniškega prometa, izgradnja slovenskega cestnega omrežja, urejanje temeljev zračnega prometa, koncepti izgradnje pristanišča Koper, vprašanja naftovodov in plinovodov, je bilo v zadnjem času izdelano več študij, analiz in elaboratov. Glede na potrebe, ki jih narekuje sodoben, vsestranski razvoj Slovenije in njen poseben makrogeografski položaj, ki vspodbuja znatne tranzitne tokove, je močno zanimiv pogled na pretakanje in tendence prometa, prometnih smeri in področij ter spremljanje njih razvoja. Dejavnikov, ki izrazito vplivajo na razvoj prometa v Sloveniji je veliko. Značilen je njen središčni in prehodni položaj med različnimi gospodarskimi regijami in znane so stare prirodne nakazane prometne tranzitne poti. Prav to dvoje je izoblikovalo v preteklosti t. zv. slovenski prometni križ, dve glavni arteriji, ki sta pospeševali tranzitne tokove in hkrati usmerjali notranji gospodarski in urbani razvoj. Izgradnja železnice je za lep čas te smeri le še utrdila, zacementirala. Šele sodobni čas s svojim hitrim tehnološkim in gospodarskim razvojem ter spremenjenimi politično-regionalnimi razmerami in koncepti prinaša vrsto sprememb in novih vplivov na smeri in oblike prometa, te pa zopet na gospodarski, populacijski in urbani razvoj Slovenije in medsebojne regionalne odnose.

Na recentne notranje, medregionalne premike v Sloveniji vsekakor so vplivajo nekatere splošne specifične poteze razvoja in položaja, predvsem:

Pretežno breme vsega notranjega prometa nosita železnica in cesta, brez pomoči morskih ali notranjih vodnih poti.

Slovenija je brez naftovodov in plinovodov, izvori te energije prihajajo iz obrobja, pretaka se izključno po železnici in cesti.

Načelno je razmerje med delitvijo dela železnica-cesta /prva; težak, razsut, cenen tovor na daljše razdalje; druga; na krajše razdalje, lažji tovor, hitrejši prevoz itd. / spričo majhnosti Slovenije le delno zadoščeno, ker gre povsod le za srednje, prehodne relacije.

V Sloveniji nastaja veliko število raznih industrijskih podjetij. Osnovna lokacijska zahteva za vse pa ni več obželezniška lega.

Policentrični koncepti Slovenije zahtevajo mnogo bolj ploskovni razvoj, ki ga omogoča cestni promet in njegovo omrežje.

Zraven omenjenih dejavnikov, ki soumerjajo prometne tokove in vsestranski razvoj, pa je treba upoštevati lego Slovenije na pomembnejših mednarodnih poteh. Na obstoječe prometno omrežje se vsak po svoje navezujejo notranji in zunanji tokovi hkrati.

Zaradi najrazličnejših prirodnih, historičnih in čisto tudi političnih dejavnikov, ki so v preteklosti vplivali na promet v Sloveniji in na njen linearni razvoj prometa in gospodarstva, predvsem na tzv. prometnem križu, pa danes, ob upoštevanju sodobnih potreb in usmeritev, ne moremo gledati na obremenitve posameznih prometnih smeri kot potrebo ampak kot nujo. To pomeni, da se promet zgoščuje na prometnih smerih, ki so pač na razpolago, medtem ko moramo potrebne nove, dodatne smeri še iskati, hkrati pa tudi slediti raznim premikom po regijah in njih vplivom na oblike, smeri in veličino prometa.

Poskusi strukturne analize prometnega omrežja glede na notranjo dosegljivost vozlišč.

Pri proučevanju prometnega omrežja in njegove prostorske razporeditve zanimajo geografa poleg agregatnih značilnosti omrežja tudi strukturne

lastnosti, zveze med posameznimi prometnimi vozlišči, medsebojne razdalje, funkcija vozlišč in pomen v okviru omrežja.

Tukaj nas zanima predvsem prostorska razvrstitev vozlišč in njih dosegljivost v omrežju. V ta namen smo si predstavili železniško in cestno omrežje Slovenije v poenostavljenem grafu, da bi razne medsebojne vrednosti prikazali s pomočjo matrice. Najenostavneje lahko prikažemo dosegljivost posameznih vozlišč /V/ tako, da členi v matrici izražajo povezavo ali vrednost med parom vozlišč v omrežju. Vodoravne vrste v matrici predstavljajo začetna, navpične pa namenska vozlišča. Če seštejemo člene v vsaki vodoravni vrsti matrice, dobimo serijo vrednosti, od katerih vsaka predstavlja merilo za določitev boljše ali slabše dosegljivosti vozlišča v omrežju.

MATRICA I določa stopnjo dosegljivosti pomembnejših železniških vozlišč z ozirom na število vezi med železniškimi vozlišči npr. V_1 do V_2 je 1 vez, V_1 do V_9 sta dve vezi, V_1 do V_{12} so 4 vezi. Najmanjšo vrednost v matrici I je pokazala V_2 /Ljubljana/-35. To pomeni, da je iz vseh ostalih železniških vozlišč Ljubljana dosegljiva preko najmanjšega števila vezi, oz., da je Ljubljana do ostalih dosegljiva preko najmanjšega števila vozlišč ali vezi.

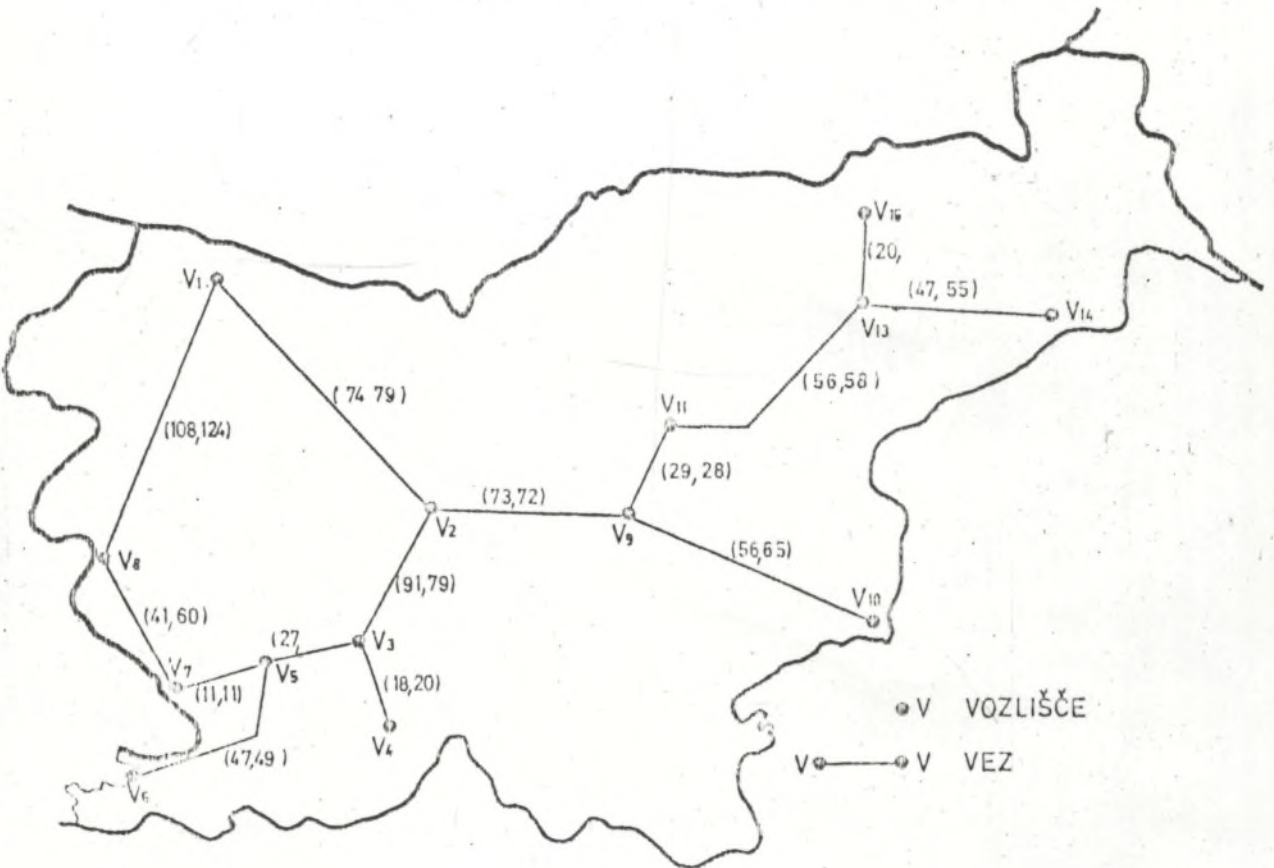
Pri določanju dosegljivosti vozlišča z matrico I smo definirali razdaljo po številu vezi. Takšno določanje lahko zadovoljuje, če nas zanimajo zgolj strukturne lastnosti omrežja.

MATRICA II. Ker želimo dobiti natančnejšo sliko o stopnji dosegljivosti posameznih vozlišč, smo vpisali v naslednjo matrico oddaljenost med vozlišči v km.

MATRICA III je podobna matrici II, le da smo nanašali v njo časovno oddaljenost v minutah.

Vrednosti sešteti členov v vrstah matrice predstavljajo najmanjšo kilometersko /II/ oz. časovno /III/ razdaljo od enega vozlišča do vseh ostalih.

Tako smo predstavili železniško omrežje kot vrednostni graf.



Sl. 1 Shematiziran graf železniškega omrežja. /V oklepaju med vozlišči: število km med dvema vozliščema, potovalne minute/.

	V	V ₁	V ₂	V ₃	V ₄	V ₅	V ₆	V ₇	V ₈	V ₉	V ₁₀	V ₁₁	V ₁₂	V ₁₃	V ₁₄	V ₁₅		Stopnja dosegljivost
Jesenice	V ₁	0	1	2	3	3	4	2	1	2	3	3	4	4	5	5	42	5
Ljubljana	V ₂	1	0	1	2	2	3	3	4	1	2	2	3	3	4	4	35	1
Pivka	V ₃	2	1	0	1	1	2	2	3	2	3	3	4	4	5	5	38	3
Il. Bistrica	V ₄	3	2	1	0	2	3	3	4	3	4	4	5	5	6	6	51	9
Divača	V ₅	3	2	1	2	0	1	1	2	3	4	4	5	5	6	6	45	6
Koper	V ₆	4	3	2	3	1	0	2	3	4	5	5	6	6	7	7	58	11
Sežana	V ₇	2	3	2	3	1	2	0	1	4	5	5	6	6	7	7	54	10
N. Gorica	V ₈	1	4	3	4	2	3	1	0	5	6	6	7	7	8	8	65	13
Z. Most	V ₉	2	1	2	3	3	4	4	5	0	1	1	2	2	3	3	36	2
Dobova	V ₁₀	3	2	3	4	4	5	5	6	1	0	2	3	3	4	4	49	7
Celje	V ₁₁	3	2	3	4	4	5	5	6	1	2	0	1	1	2	2	41	4
Velenje	V ₁₂	4	3	4	5	5	6	6	7	2	3	1	0	2	3	3	54	10
Pragersko	V ₁₃	4	3	4	5	5	6	6	7	2	3	1	2	0	1	1	50	8
Ormož	V ₁₄	5	4	5	6	6	7	7	8	3	4	2	3	1	0	2	63	12
Maribor	V ₁₅	5	4	5	6	6	7	7	8	3	4	2	3	1	2	0	63	12

Sl. 2 Matrica 1

	V ₁	V ₂	V ₃	V ₄	V ₅	V ₆	V ₇	V ₈	V ₉	V ₁₀	V ₁₁	V ₁₂	V ₁₃	V ₁₄	V ₁₅		Stopnja dosegljivosti
V ₁	0	74	165	183	192	239	149	108	147	203	176	220	232	279	252	2619	9
V ₂	74	0	91	109	118	165	129	170	73	129	102	146	158	205	178	1847	1
V ₃	165	91	0	18	27	74	38	79	164	220	193	237	249	296	269	2120	4
V ₄	183	109	18	0	45	92	56	97	182	238	211	255	267	314	287	2354	6
V ₅	192	118	27	45	0	47	11	52	191	247	220	264	276	323	296	2309	5
V ₆	239	165	74	92	47	0	58	99	238	294	267	311	323	370	343	2920	13
V ₇	149	129	38	56	11	58	0	41	202	258	231	275	287	334	307	2376	7
V ₈	108	170	79	97	52	99	41	0	243	299	272	316	328	375	348	3707	15
V ₉	147	73	164	182	191	238	202	243	0	56	29	73	85	132	105	1920	2
V ₁₀	203	129	220	238	247	294	258	299	56	0	85	129	141	188	161	2648	11
V ₁₁	176	102	193	211	220	267	231	272	29	85	0	44	56	103	76	2065	3
V ₁₂	220	146	237	255	264	311	275	316	73	129	44	0	100	147	120	2637	10
V ₁₃	232	158	249	267	276	323	287	328	85	141	56	100	0	47	20	2569	8
V ₁₄	279	205	296	314	323	370	334	375	132	188	103	147	47	0	67	3180	14
V ₁₅	252	178	269	287	296	343	307	348	105	161	76	120	20	67	0	2829	12

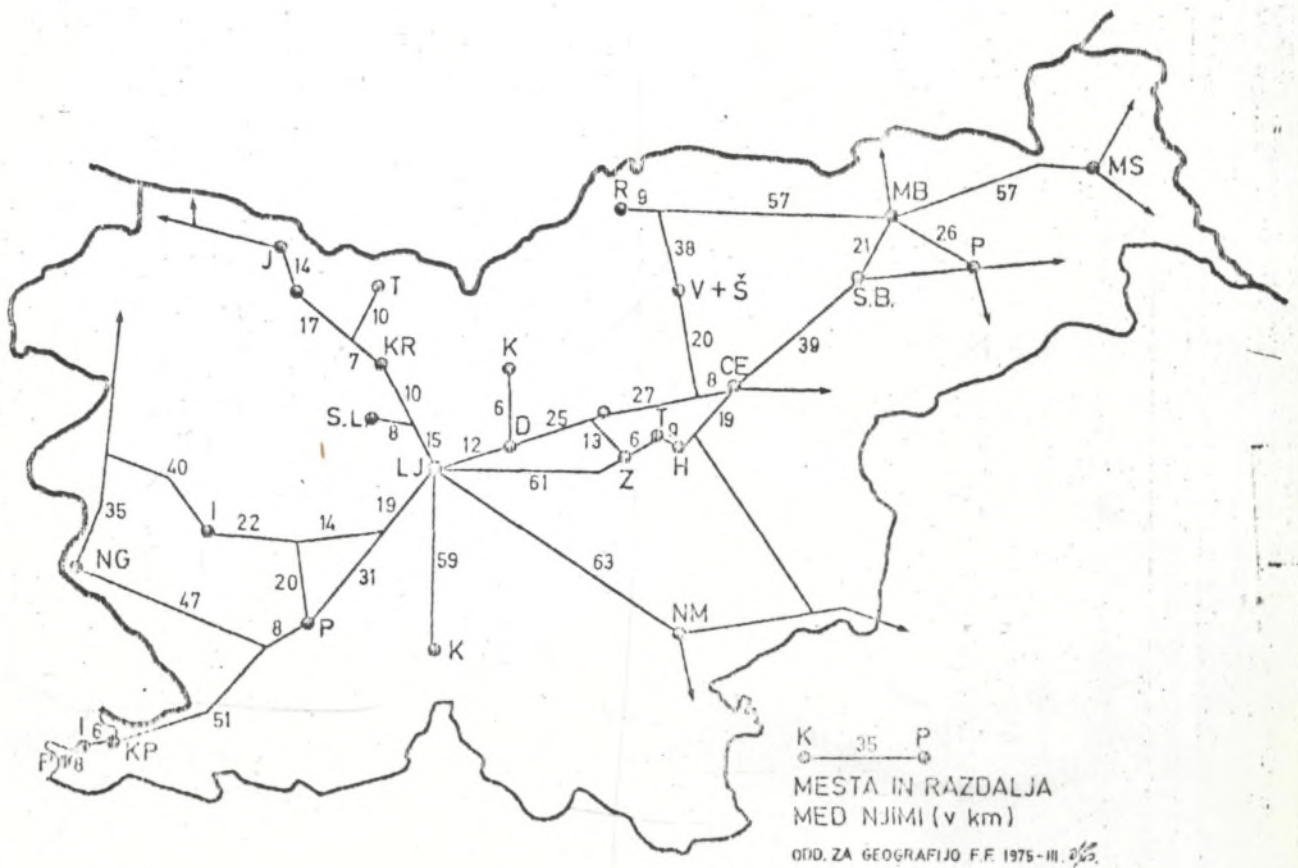
Sl. 3 Matrica 2

	V ₁	V ₂	V ₃	V ₄	V ₅	V ₆	V ₇	V ₈	V ₉	V ₁₀	V ₁₁	V ₁₂	V ₁₃	V ₁₄	V ₁₅		Stopnja dosegljivosti
V ₁	0	79	158	178	190	239	184	124	151	216	179	225	237	292	269	2721	10
V ₂	79	0	79	99	111	160	122	182	72	137	100	146	158	213	190	1848	1
V ₃	158	79	0	20	32	81	43	103	151	216	179	225	237	292	269	2085	4
V ₄	178	99	20	0	52	101	63	123	171	236	199	245	257	312	289	2345	6
V ₅	190	111	32	52	0	49	11	71	183	248	211	257	269	324	301	2309	5
V ₆	239	160	81	101	49	0	60	120	232	297	260	306	318	373	350	2946	12
V ₇	184	122	43	63	11	60	0	60	194	259	222	268	280	335	312	2413	7
V ₈	124	182	103	123	71	120	60	0	253	319	282	328	340	395	372	3073	14
V ₉	151	72	151	171	183	232	194	253	0	65	28	74	86	141	118	1920	2
V ₁₀	216	137	216	236	248	297	259	319	65	0	93	139	151	206	183	2765	11
V ₁₁	179	100	179	199	211	260	222	282	28	93	0	46	58	113	90	2060	3
V ₁₂	225	146	225	245	257	306	268	328	74	139	46	0	104	159	136	2658	9
V ₁₃	237	158	237	257	269	318	280	340	86	151	58	104	0	55	32	2582	8
V ₁₄	292	213	292	312	324	373	335	395	141	206	113	159	55	0	87	3297	15
V ₁₅	269	190	269	289	301	350	312	372	118	183	90	136	32	87	0	2998	13

Sl. 4 Matrica 3

Primerjava rezultatov metode grafa vrednosti z matricami najkrajše poti z ozirom na število vezi, oddaljenost in časovno dosegljivost nam pokaže precej strukturnih podobnosti. Čeprav se matrica I, kamor smo nanašali število vezi med vozlišči in matrici II ter III, ki sta med seboj slični, bistveno razlikujejo, kažejo rezultati vseh treh močno podobne tendence. Predvsem izstopajo Ljubljana, Zidani Most, Celje, Pivka in Divača z ugodno železniško prometno lego. Nekeoliko slabši, med seboj sličen položaj imajo Ilirska Bistrica, Jesenice, Pragersko, Sežana, Dobova in Velenje, najbolj odročni glede obvladanja slovenskega železniškega omrežja pa so Koper, Maribor, Ormož in Nova Gorica.

Podobne metode grafa vrednosti in matric smo se poslužili tudi za analizo cestnega omrežja. Opravili smo rane primere in preizkuse na cestnem križu, med drugim tudi z upoštevanjem števila vezi med dvema paroma vozlišč v omrežju kakor pri železnici in tudi z vnašanjem razdalje /1 str. 50-52 in 2 str. 32-37/. Zaradi prevelikega poenostavljanja cestnega omrežja samó s "cestnim križem", smo se odločili za nekoliko bolj natančen in izpopolnjen graf cestnega omrežja in upoštevali mesta z nad 5.000 prebivalcev ter povezave med njimi z vrednostmi izraženimi s kilometrske oddaljenostjo. Matrica je izdelana po istem principu kot M III, kjer so posamezni členi med mesti ovrednoteni v kilometrih, njih seštevek pa izkazuje skupno oddaljenost vsakega mesta do vseh ostalih v omrežju. Ta metoda je resda enostranska, saj upošteva le eden pomemben element - razdaljo, vendar pa je zelo eksaktna. Ob upoštevanju in soočenju še z drugimi dejavniki utegne biti zelo koristna, saj dejansko pomaga pri analizi strukture omrežja.



Sl. 5 Shematiziran graf cestnega omrežja Slovenije z mesti nad 5.000 prebivalcev.

Matrica nam je pokazala izredno dosegljivost osrednjeslovenske regije, predvsem pa središč ožje Ljubljanske regije /Ljubljane, Domžal in Kamnika/, takoj za njimi pa sledi Srednjegorenjska regija s svojimi tremi središči /Kranjem, Škofjo Loko in Trzičem/, sledijo po oceni glede na upoštevana središča in njih dosegljivost Savinjsko-sotelska regija, Zahodnoslovenska regija, Severovzhodna Slovenija in končno Jugovzhodna Slovenija z le enim nizko ocenjenim središčem /tabela A/.

Dobljene vrednosti dosegljivosti smo nadalje uporabili za preizkus privlačnosti teh središč. Ker je privlačnost nekega središča načelno v odnosu med številom prebivalstva in oddaljenostjo od tega središča, smo izračunali odnos med številom prebivalstva in dobljeno vrednostjo kilometerske dosegljivosti.

	Domžale	Revirska mesta	Idrija	Obalna mesta	Jesenice	Kamnik	Kočevje	Ljubljana	Maribor	M. Sobota	N. Gorica	N. mesto	Postojna	Ptuj	Radovljica	Ravne	Slov. Bistrica	Škofja Loka	Tržič	Šoštanj - Velenje	Kranj	Celje	Skupaj
Domžale	x	44	67	125	70	6	71	12	120	157	117	75	62	126	55	119	99	35	33	72	25	60	1550
Revirska mesta	44	x	111	170	109	50	115	56	88	145	161	119	106	94	95	87	67	79	88	40	71	28	1923
Idrija	67	111	x	107	118	73	114	55	187	244	75	118	42	193	104	186	166	78	97	139	80	127	2481
Obalna mesta	125	170	107	x	178	131	174	115	245	302	99	178	65	251	164	244	224	138	157	197	140	185	3589
Jesenice	70	109	118	178	x	76	122	63	195	252	168	126	113	201	14	189	174	52	41	142	38	130	2621
Kamnik	6	50	73	131	76	x	77	18	126	183	123	81	68	132	49	125	105	37	42	78	25	66	1653
Kočevje	71	115	114	174	122	77	x	59	191	248	164	100	109	197	101	190	170	82	101	143	84	131	2743
Ljubljana	12	56	55	115	63	18	59	x	132	189	105	63	50	138	49	131	111	23	42	84	25	72	1592
Maribor	120	88	187	245	195	126	191	132	x	57	237	195	182	26	181	66	21	155	174	80	157	60	2875
M. Sobota	157	145	244	302	252	183	248	189	57	x	294	252	239	60	238	114	78	212	163	137	214	117	3895
N. Gorica	117	161	75	99	168	123	164	105	237	294	x	168	55	243	259	236	216	128	147	189	130	177	3491
N. mesto	75	119	118	178	126	81	100	63	195	252	168	x	113	201	112	194	174	86	105	147	88	135	2830
Postojna	62	106	42	65	113	68	109	50	182	239	55	113	x	188	99	181	161	73	92	134	75	122	2329
Ptuj	126	94	193	251	201	132	197	138	26	60	243	201	188	x	187	92	27	161	180	86	163	66	3012
Radovljica	55	95	104	164	14	49	101	49	181	238	259	112	99	187	x	180	160	35	27	133	24	116	2382
Ravne	119	87	186	244	189	125	190	131	66	114	236	194	181	92	180	x	87	154	173	47	156	75	3026
Slov. Bistrica	99	67	166	224	174	105	170	111	21	78	216	174	161	27	160	87	x	134	153	59	136	39	2561
Škofja Loka	35	79	78	138	52	37	82	23	155	212	128	86	73	161	35	154	134	x	28	104	11	95	1900
Tržič	33	88	97	157	41	42	101	42	174	163	147	105	92	180	27	173	153	28	x	126	17	114	2100
Šoštanj - Velenje	72	40	139	197	142	78	143	84	80	137	189	147	134	86	133	47	59	104	126	x	109	28	2264
Kranj	25	71	80	140	38	25	84	25	157	214	130	88	75	163	24	156	136	11	17	109	x	97	1865
Celje	60	28	127	185	130	66	131	72	60	117	177	135	122	66	116	75	39	95	114	28	97	x	2040

Matrica 4

A			B			
me- sto	središča	doseg- ljivost	me- sto	središča	privlač- nost	%
1	Domžale	1550 km	1	Ljubljana	134,3	46,7
2	Ljubljana	1592	2	Maribor	39,9	13,9
3	Kamnik	1653	3	Celje	16,9	5,9
4	Kranj	1865	4	Revir. mesta	15,3	5,3
5	Škofja Loka	1900	5	Kranj	14,5	5,0
6	Revir. mesta	1923	6	Obalna mesta	8,7	3,0
7	Celje	2040	7	Velenje-Šoštanj	6,8	2,4
8	Tržič	2100	8	Jesenice	6,6	2,3
9	Velenje-Šošt.	2264	9	Domžale	4,4	1,5
10	Postojna	2329	10	Novo mesto	4,3	1,5
11	Radovljica	2382	11	Kamnik	4,0	1,4
12	Idrija	2481	12	Nova Gorica	3,9	1,4
13	Sl. Bistrica	2563	13	Škofja Loka	3,9	1,4
14	Jesenice	2621	14	Tržič	3,2	1,1
15	Kočevje	2743	15	Ptuj	3,1	1,1
16	Novo mesto	2830	16	Idrija	2,8	1,0
17	Maribor	2875	17	Kočevje	2,7	0,9
18	Ptuj	3012	18	Postojna	2,7	0,9
19	Ravne na K.	3026	19	Mur. Sobota	2,5	0,9
20	Nova Gorica	3491	20	Radovljica	2,4	0,8
21	Obalna mesta	3589	21	Ravne na K.	2,2	0,8
22	Murska Sobota	3895	22	Sl. Bistrica	2,2	0,8

Tb. A Dosegljivost krajev v Sloveniji z nad 5.000 prebivalci

Tb. B Absolutna privlačnost mest v Sloveniji glede na odnos med številom prebivalstva in oddaljenostjo

/V treh primerih, kjer gre za močno drug drugemu približana mesta, smo jih upoštevali kot eno mestno aglomeracijo, t. j. Hrastnik, Trbovlje, Zagorje kot Revirska mesta, Koper, Izola in Piran kot obalna mesta ter Velenje in Šoštanj/.

Tudi ta metoda je izpostavila Ljubljano daleč na prvo mesto, kar s 46,7% medsebojne dosegljivosti, sledi Maribor, ki ga je na to mesto povzdignilo število prebivalstva, in ostala mesta /tb. B/. Razumljivo je, da je velikost mesta v splošnem odločilna za privlačnost, kar se nazorno vidi v tb. B, vendar pa je zanimiva primerjava med odstotkom prebivalstva upoštevanih mest in odstotkom privlačnosti po tb. B. Ljubljana, Celje, Revirska mesta, Kranj, Škofja Loka, Domžale in Kamnik kažejo v odnosu med opazovanimi mesti višji odstotek privlačnosti od odstotka prebivalstva /prim.: Ljubljana ima odstotek prebivalstva med 22 mesti 36,1, odstotek privlačnosti pa 46,7, medtem ko ima Maribor 19,4% prebivalstva in 13,9% privlačnosti/. Iz tega bi se dalo sklepati, da imajo navedena mesta z ugodnim pokazateljem privlačnosti še nekoliko rezerve v prometnem položaju za nadaljnji razvoj, za druge pa je obstoječa struktura omrežja manj ugodna.

Če si ogledamo opazovana mesta z njih privlačnostjo v regijah, pade v oči kar izredna privlačnost mes v Osrednjeslovenski regiji z 67,2% privlačne sile vseh navedenih središč /mesta v ožji Ljubljanski regiji sama imajo preko 50%/, sledijo pa, Severovzhodna Slovenija /16,6%/, Savinjsko-sotelska Slovenija /6,3%/, Zahodna Slovenija /6,3%/, in končno Jugovzhodna Slovenija /1,5%/. V vseh primerih kaže regija Jugovzhodne Slovenije z vidika notranje povezave med slovenskimi regijami in njih žarišči relativno slabši položaj. Tu smo lahko upoštevali le Novo mesto, ostala središča so majhna, zato ni medsebojnih zvez, ki bi dvigovale prometnost, Zagreb, ki zapoljuje vrzel ni mogel biti upoštevan, ker je že zunanja povezava, res pa je, da je struktura omrežja vzhodno in jugovzhodno od Ptuja, Maribora, Celja in Novega mesta najbolj vprašljiva.

Metoda grafa in matrice je izpričala svojo porabnost, opozorila je na nekatere strukturne posebnosti in slabosti omrežja. Zaradi njene eksaktnosti jo je vredno upoštevati in je geografu vsekakor v pomoč, ko je izkoristil tudi vse ostale vire in dejavnike za analizo. Ne smemo pozabiti, da

smo dali v matrico samo določene podatke in da je le ta metoda uredila in konkretno opozorila na problematiko prestrukturiranja slovenskega prometnega omrežja, ki nam je znana.

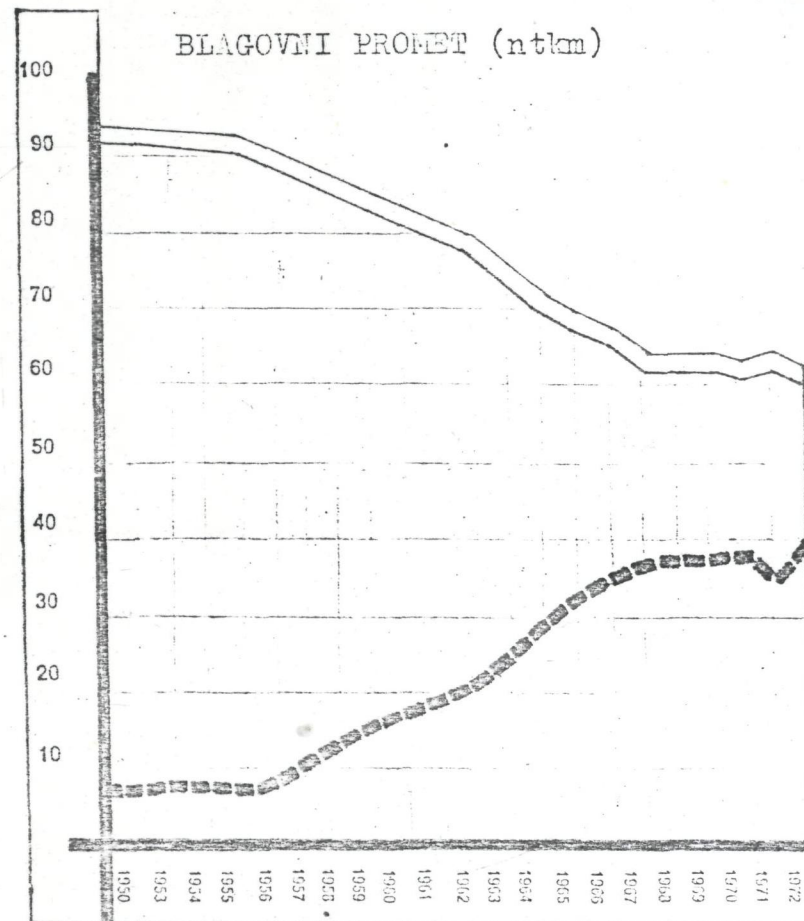
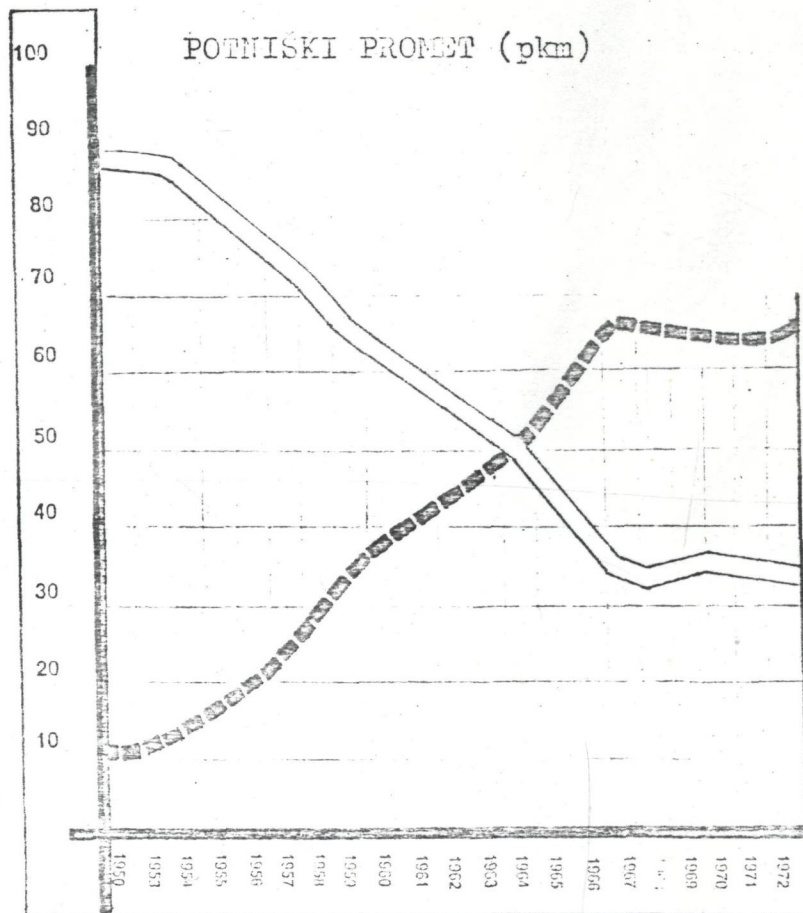
Vsklajevanje med prometnimi sredstvi

Često se kažejo odnosi v kopnem prometu kakor arena, kamor vstopajo brez discipline železnica in cesta v medsebojno borbo. Železnica je z velikimi investicijami, togim in neelastičnim sistemom v svojem bistvu, obveznim javnim principom in časovno ter prostorsko določenimi zahtevami na slabšem. Vedno bolj je prisiljena, da sprejme vse, česar se drugi branijo, zato je bila njena usoda v neprestanem umikanju iz pozicij.

Odnosi, ki se kažejo med železnico in cesto pri nas, so podobni odnosom v ostalih državah v Evropi. Morda se pri nas kažejo le še v ostrejši obliki, zaradi relativno majhnega ozemlja, oz. kratkih razdalj, kjer železnica še ne pride do izraza, zaradi zapoznele modernizacije železnic in ker sta železnica in cesta edina notranja prevoznika.

Porazdelitev prometa glede na blago kaže diferenciacije pri nelaterih glavnih vrstah blaga. Predvsem prevaža železnica preko 90% prevoženega premoga, cestna vozila pa tolikšen odstotek nafte oz. tekočih goriv, cestna vozila prevažajo več gradbenega materiala in lesa, železnica pa raznih kovin. Tudi v prevozu sadja, zelenjave in razne prehrane je v ospredju kamion. Razdelitev je tudi razumljiva. Premog se prevaža v velikih količinah iz rudnika /tad. tiri/ do velikih potrošnikov, nafta je blago za veliko disperzijo, glavni tokovi pa v perspektivi tako in tako pripadajo cevovodom. Tudi pot kovin se konča ali pa tudi začne na industrijskih tirih ali v pristanišču. Les, gradbeni material in razna prehrana je blago velike disperzije, ki ni vezana na železnico, pa tudi za kvarljivo blago je hitrejša cesta.

PROCENTUALNA STRUKTURA ŽELEZNISKEGA IN CESTNEGA JAVNEGA PROMETA



 Železnica
 cesta

Potniški promet /p km/	1960	1964	1968	1970	1972
Železniški promet	63	51	33	35	33
javni cestni promet	37	49	67	65	67

Blagovni promet /nt km/	1960	1964	1968	1970	1972
Železniški promet	84	76	63	61	60
javni cestni promet	16	24	37	39	40

/ 5, str. 9-10/

Odnos med železniškim in cestnim prometom v SR Sloveniji /v odstotkih/

Medsebojna primerjava železniškega in cestnega prometa je težavna predvsem zato, ker so nam za vsako vrsto prometa na razpolago različni podatki. Železnica, kot enotno podjetje, ima predvsem solidno obdelano storilnost po smerih, postajah in delno tudi tovoru, s ceste pa je mnogo težje zaradi najrazličnejših porabnikov, med njimi mnogo nezajetih v kakršnikoli statistiki. Pri cesti je še najbolj zanesljiv podatek o obremenitvi cest. Zato smo obdelali vsako vrsto prometa glede na razpoložljive podatke in specifičnost. Šele na osnovi analize vsakega posebej bo možna medsebojna primerjava glede na regionalno vlogo in pomen enega ali drugega.

ŽELEZNIŠKI PROMET PO OBČINAH IN REGIJAH SR SLOVENIJE

ŽELEZNIŠKI PROMET

1. Železniški potniški promet po občinah in regijah

Regionalni in medregionalni železniški potniški promet v SR Sloveniji je ustvaril regionalna prometna področja, ki se po gostoti prometa razlikujejo med seboj. Pod vplivom družbenih silnic se železniški potniški promet prostorsko in časovno različno odvija. Če primerjamo karti, ki prikazujeta železniški potniški promet po občinah in regijah SR Slovenije v letih 1968 in 1973 /karta št. 2 in 3/, že na prvi pogled opazimo, da je železniški potniški promet najgostejši v urbaniziranih področjih. V okviru velikih regionalnih enot izstopa po gostoti železniškega potniškega prometa Osrednjeslovenska regija, njej sledi Severovzhodna Slovenija, potem Savinjsko-Zgornjesotelska in Jugovzhodna Slovenija, področje najredkejšega železniškega potniškega prometa pa predstavlja Zahodna Slovenija.

Pri analizi regionalnega železniškega prometa 1968. leta opazimo, da je bilo na področju Ožje Ljubljanske regije največ odpravljenih potnikov /6.856.350/, vendar se je promet po posameznih občinah močno razlikoval. Največ odpravljenih potnikov je bilo v občini Ljubljana-Center /1.495.502 odpravljenih potnikov/, njej sledita občini Litija in Grosuplje /750.000 - 1.000.000 odpravljenih potnikov/, najredkejši promet pa je bil v občinah oz. postajah Ljubljana-Šiška ter v Domžalah in Kamniku. Zato so na progi Ljubljana-Kamnik ukinali potniški promet in progo obdržali le še za potrebe industrije v obliki pogodbenega prometa. V Osrednji Sloveniji je bil leta 1968 gostejši potniški promet le še v Zgornjegorenjski regiji /1.000.000 - 1.500.000 odpravljenih potnikov/, ki obsega vso posavsko stran zahodnega slovenskega alpskega sveta z močno industrializirano /Jesenice/ in turi-

stično Zgornjo Savsko dolino, z alpsko kotlino Bohinj ter z najsevernejšim delom Gorenjskih ravnih in dobrih okrog Radovljice in Bleda.

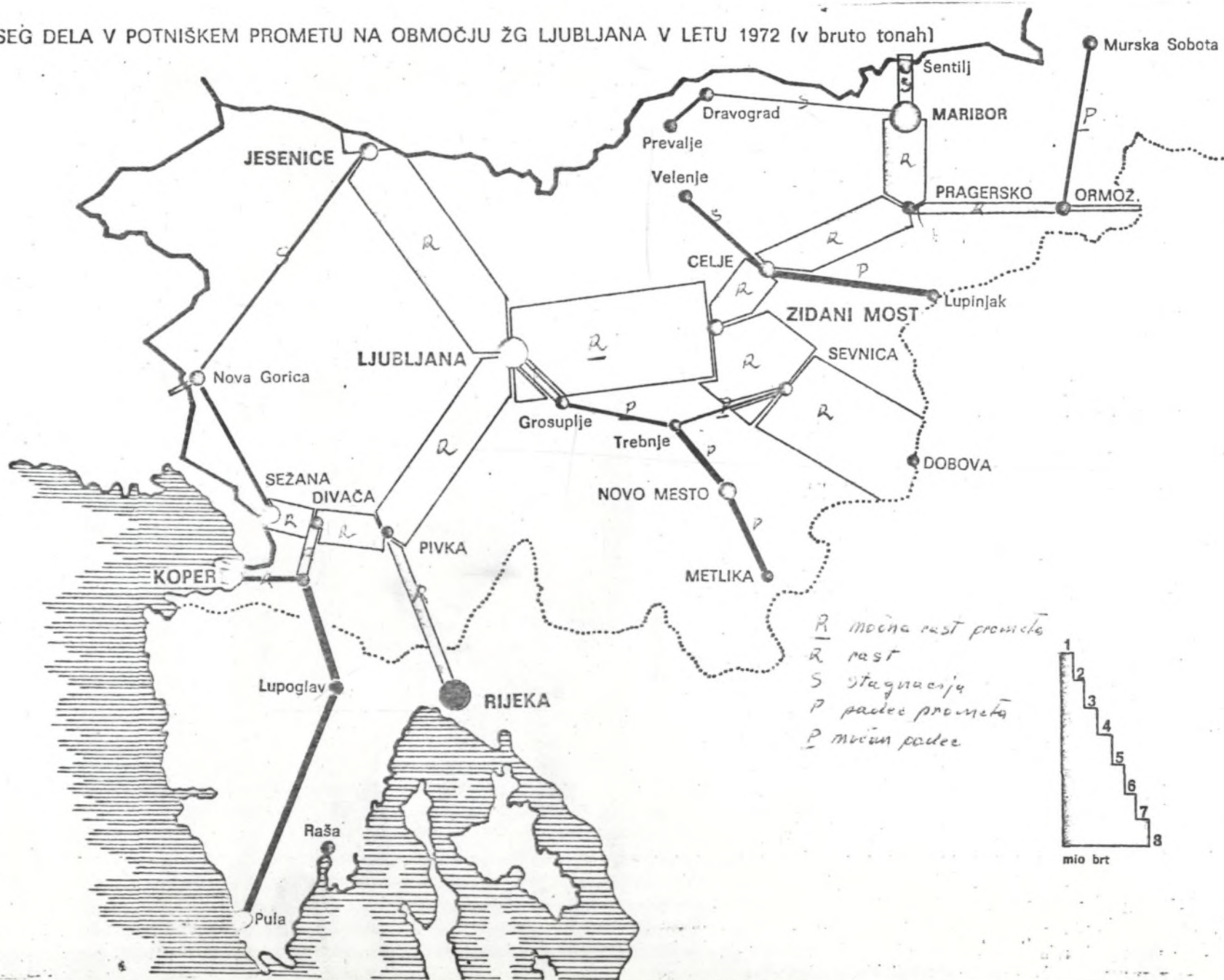
Tudi železniški potniški promet Severovzhodne Slovenije, kjer je bilo leta 1968 4.128.130 odpravljenih potnikov, se v regionalnem pogledu močno razlikuje. Najgostejši promet je bil v Mariborsko-ptujskem Podravju /3.373.455 odpravljenih potnikov/, kjer je imela občina Maribor kot žarišče močnih urbanizacijskih vplivov največje število odpravljenih potnikov v Sloveniji /1.746.437 odpravljenih potnikov/. Tudi v občini Slovenska Bistrica kot živahni, razpršeno suburbanizirani občini je bilo leta 1968 odpravljenih precej potnikov /909.210/. Izmed Pomurskih občin je doživela najživahnejši promet občina Murska Sobota s komaj 193.622 odpravljenimi potniki. Približno enak železniški potniški promet kot v Pomurski mezoregiji, je bil v Koroški regiji z občinami Ravne, Radlje in Slovenj Gradec, kjer je bilo le 100.000 - 500.000 odpravljenih potnikov.

V Savinjsko-Zgorajšotelski makroregiji Slovenije je bilo leta 1968 2.991.603 odpravljenih potnikov, od tega največ v Osrednji regiji Savinjske Slovenije, ki obsega vso Celjsko kotlino s prometnim in industrijskim žariščem v občini Celje, kjer je bilo 827.673 odpravljenih potnikov, podeželsko pokrajino v zahodnem delu te kotline /občina Žalec - 237.588 odpravljenih potnikov/, na severovzhodu mlajšo industrializirano Velenjsko kotlino /občina Velenje z nekaj več odpravljenimi potniki - 493.819/, južno od Celja pa še občino Laško z železniškim vozliščem ob sotočju Savinje s Savo.

V subpanonski regiji Savinjsko-Sotelske Slovenije z občinama Šentjur in Šmarje, je bilo odpravljenih 1.013.640 potnikov.

V regiji Jugovzhodne Slovenije, kjer je bilo 1968. leta skupno 2.128.130 odpravljenih potnikov, zasledimo v razvitejši subregiji Vzhodne Dolenjske z B. elo Krajino večji potniški promet /1.496.861 odpravljenih potnikov/, kot v subregiji slovenskega Posavja /1.007.783 odpravljenih potnikov/ z občinami Sevnica, Krško in Brežice, katerim je ravno glavna železnica

OBSEG DELA V POTNIŠKEM PROMETU NA OBMOČJU ŽG LJUBLJANA V LETU 1972 (v bruto tonah)



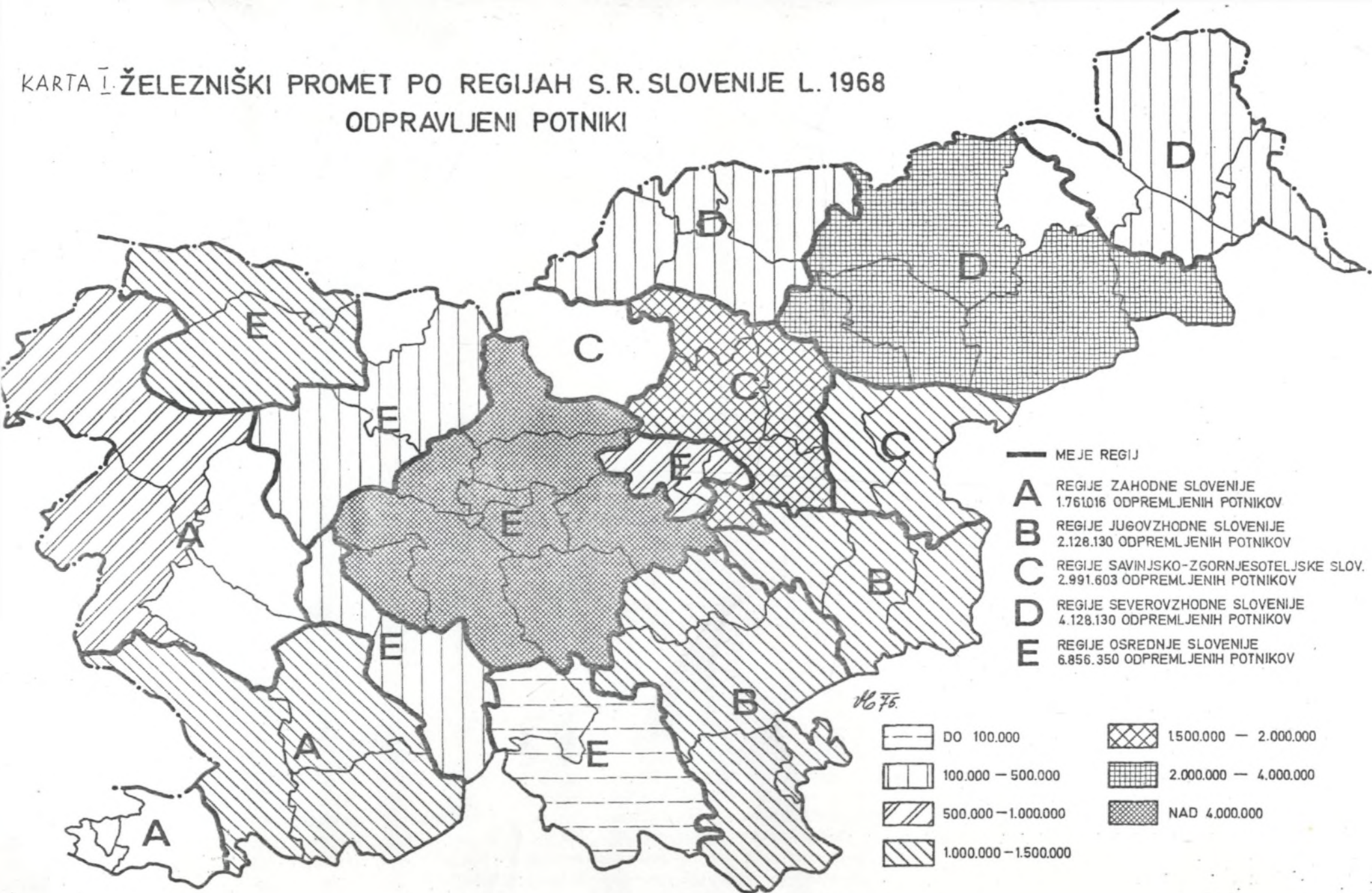
SLIKA 6

proti Zagrebu poživila neagrarnne dejavnosti in položila temelje za živahnejši razvoj. Izmed vseh občin jugovzhodne Slovenije je bilo največ odpravljenih potnikov v občini Novo mesto /501.667/.

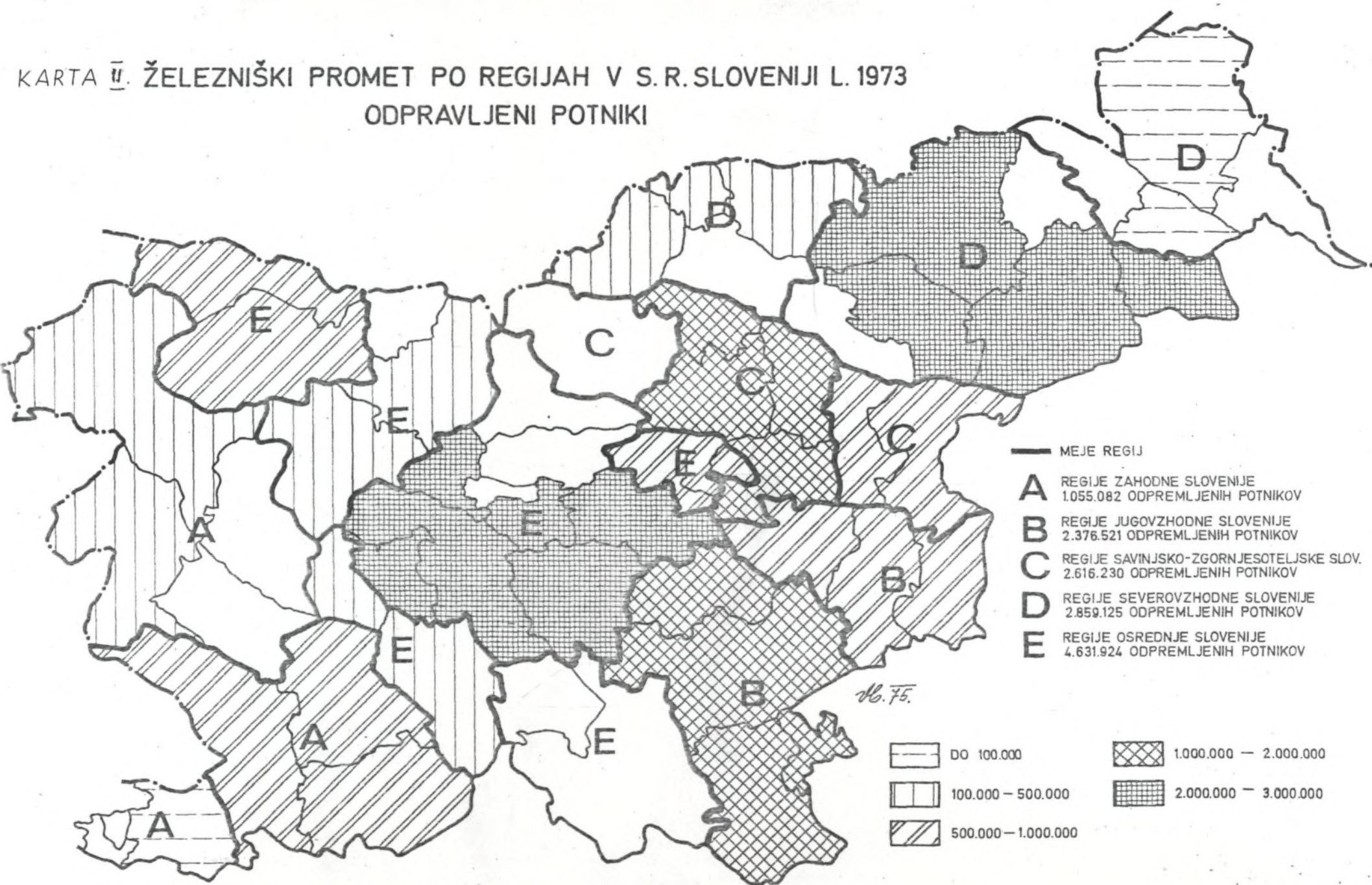
Pokrajine Zahodne Slovenije so imele v avstroogrski in italijanski dobi zaradi močne privlačnosti Trsta precejšno mero makroregionalne enotnosti, danes, ko je Trst onstran meje, pa te pokrajine nimajo dovolj močnega središča, ki bi jih povezovalo v makroregionalno enoto. Koper je s svojimi vodilnimi centralnimi funkcijami za vse Kopersko primorje in s svojo pristaniško funkcijo sicer postal eno od najdinamičnejših žarišč v policentričnem razvoju Slovenije, toda s svojimi splošnimi funkcijami ne more pritegniti nase severnega dela slovenskih zahodnih pokrajin, Posočja. Zato si ta del Zahodne Slovenije ustvarja svoje lastno regionalno središče v Novi Gorici, ki skuša celo prevzeti vodilno vlogo v kopnih prometnih zvezah z Italijo. To ji pa v železniškem potniškem prometu ne uspeva, saj je število odpravljenih potnikov v občini Nova Gorica od 1968. leta, ko je bilo odpravljenih 470.352, 1973. leta upadlo na 119.791, to je za 75 %. Zmanjšanje števila odpravljenih potnikov velja tudi za Tolminsko občino, le da odstotek odpada ni tako velik /32%. Občine Primorsko kraškega zaledja so zaradi svoje prometne pomembnosti leta 1968 odpravile večje število potnikov, predvsem občini Sežana /538.941/ in Postojna /388.115/, vendar je v razdobju od leta 1968 - 1973 promet v obeh občinah upadel, v občini Sežana za 42 % saj je bilo 1973. leta le 317.187 odpravljenih potnikov, v občini Postojna pa za 24 % /leta 1973 - 298.493 odpravljenih potnikov/. Malenkosten porast odpravljenih potnikov beleži le občina Ilirska Bistrica, od 139.634 odpravljenih potnikov v 1968. letu na 159.919 odpravljenih potnikov v 1973. letu. Kopersko primorje združuje občine Koper, Izola, Piran, področje, kjer je železniški potniški promet še v razvoju, saj je šele kratak čas vpeljan potniški promet na progi Divača - Koper in je bilo v Kopru leta 1973 komaj 5.673 odpravljenih potnikov.

V obdobju od leta 1968 do 1973 je upadlo število odpravljenih potnikov v vseh

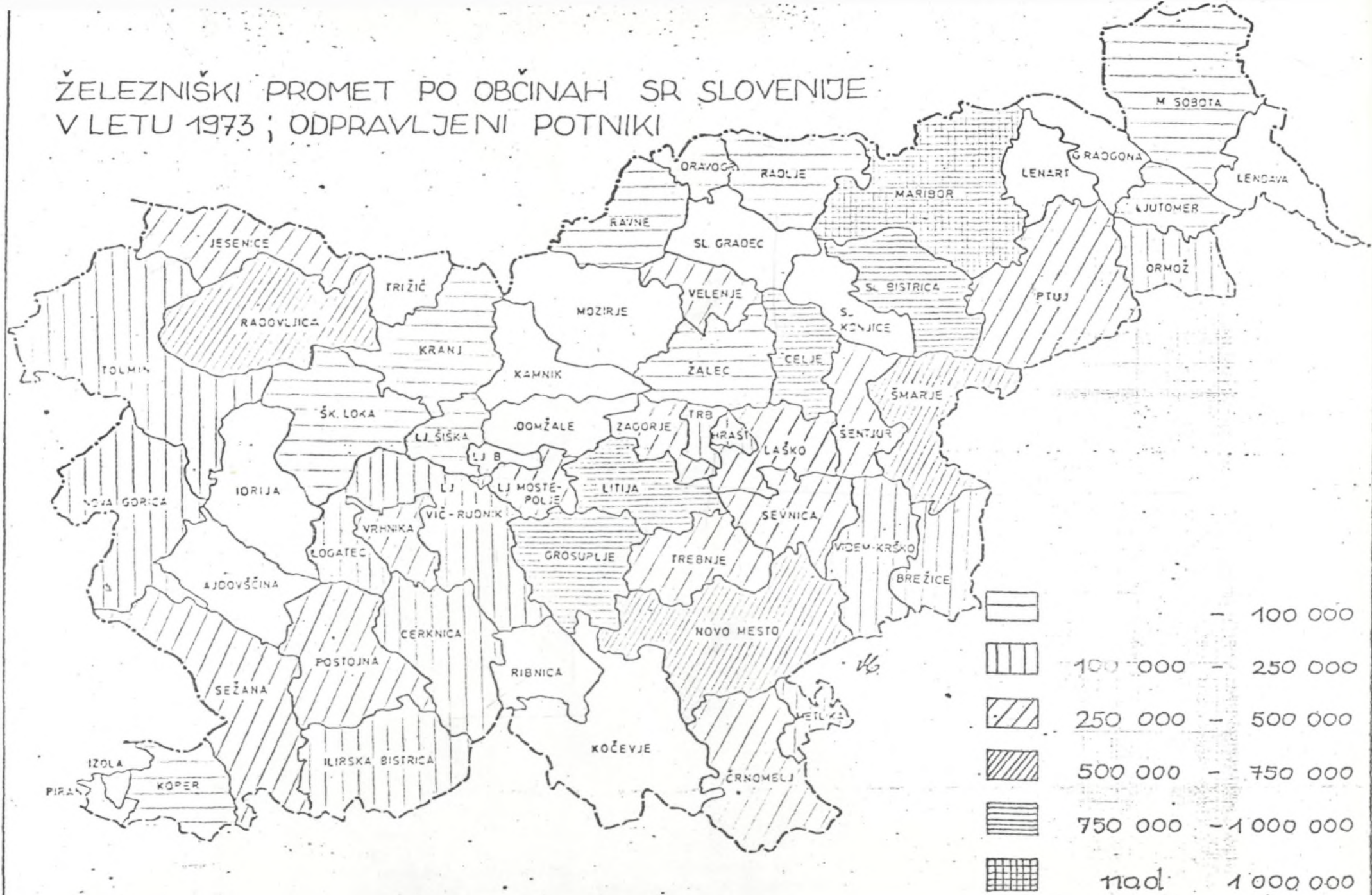
KARTA I. ŽELEZNIŠKI PROMET PO REGIJAH S.R. SLOVENIJE L. 1968
ODPRAVLJENI POTNIKI



KARTA II. ŽELEZNIŠKI PROMET PO REGIJAH V S.R. SLOVENIJI L. 1973
ODPRAVLJENI POTNIKI



ŽELEZNIŠKI PROMET PO OBCINAH SR SLOVENIJE V LETU 1973 ; ODPRAVLJEJNI POTNIKI



regijah SR Slovenije, razen v regijah Jugovzhodne Slovenije, kjer je bil celo porast za 12 %, vendar se porast železniškega potniškega prometa nanaša le na občine Vzhodne Dolenjske z Belo Krajino. Največja rast je bila v občini Novo mesto - za 17 % /1973. leta - 597.469 potnikov/, kar je razumljivo, saj postaja občina Novo mesto v zadnjih letih dokaj močno žarišče industrijskih in terciarnih dejavnosti, ker delavci iz okoliških krajev zaposleni v Novem mestu precej prispevajo k večjemu železniškemu potniškemu prometu s svojim prevažanjem na delo. Isto velja tudi za občino Črnomelj in Metlika, ki sta se že precej izvili iz nekdanje agrarne zaostalosti. Nasprotno pa je bilo v občini Krško odpravljenih za 60 % manj potnikov, medtem ko občini Brežice in Sevnica izkazujeta v letih 1968 in 1973 približno enako število odpravljenih potnikov.

Na železniških postajah Osrednje in Severovzhodne Slovenije je bilo leta 1973 odpravljenih za 30 - 32 % manj potnikov kot leta 1968. Že preredež železniški potniški promet na nekaterih odsekih, v letih od 1968 do 1973 pa je še zmanjšan /v občini Ljutomer za 60 %, Murska Sobota za 85 %, Jesenice za 36 %, Kranj za 46 %, Velenje za 28 % in v občini Dravograd za 50 %/, je povzročil, da so na nekaterih odsekih ukinili železniški potniški promet. Tako na primer progo Ljutomer - Gornja Radgona, Murska Sobota - Hodoš, Velenje - Dravograd, Kranj - Tržič, Jesenice - Planica, Ljubljana - Kamnik itd. Pri tem pa je zanimivo, da se je v zadnjih mesecih odkar je prišel voziti na relaciji Maribor - Dravograd moderen dieselmotorni vlak, železniški potniški promet na tej progi povečal skoraj za 200 %, kar kaže na to, kako ima uvajanje moderne železniške tehnike vpliv na povečanje prometa.

V obdobju od leta 1968 do leta 1973 je število odpravljenih potnikov naraslo še v občinah Litija in sicer za 10 % /od 867.385 na 958.633/, Logatec za 16 % /od 93.442 na 110.752/, Vrhnika za 11% /od 271.195 na 303.203/ in v občini Zagorje ob Savi za 26 % /od 235.369 na 314.432/. Sicer pa so postaje po občinah oziroma po regijah, ki so že 1968. leta odpravile največ

oziroma najmanj potnikov po železnici, obdržale enako vlogo tudi že 1973. leta. Pri tem pa je zanimivo, da je število odpravljenih potnikov na postajah ljubljanskih občin od 1968. leta upadlo za 53 %, to je od 2.226.713 odpravljenih potnikov na 1.155.891 odpravljenih potnikov v letu 1973. Največji upad je bil v občini Ljubljana-Šiška in sicer za 65 %, izstopa pa tudi občina Ljubljana-Center za 59 %. Medtem pa na postajah mariborske občine ni prišlo do tako močnega padca /le za 29 %/. Vzrok je v tem, ker industrija mariborskega področja močno poživlja dnevno migracijo delovne sile iz okoliških krajev.

2. Železniški blagovni promet po postajah, občinah in regijah

Notranji železniški blagovni promet Slovenije se po posameznih regijah različno odvija, tako časovno kot prostorsko. Najgostejši je v regijah Osrednje Slovenije, kar je razumljivo, saj je to področje z zelo intenzivno gospodarsko dejavnostjo. Osrednji Sloveniji sledi po obsegu železniškega blagovnega prometa Severovzhodna Slovenija, tej Savinjsko-Zgornjesotelska in Zahodna Slovenija, regije Jugovzhodne Slovenije pa izkazujejo najmanjši obseg železniškega blagovnega prometa že od 1968. leta dalje, medtem ko je v regijah Osrednje Slovenije že od takrat najgostejši železniški blagovni promet. V regijah Savinjsko-Zgornjesotelske Slovenije se je v času od 1968. - 1973. leta nekoliko zmanjšal, porasel pa je v regijah Severovzhodne in Zahodne Slovenije.

Na železniških postajah prog Osrednje Slovenije je bilo 1968. leta naloženih 6.407.422 ton blaga, v 1972. letu je promet upadel na 5.645.427 ton, v letu 1973 pa je bil promet spet večji, saj je bilo naloženih in razloženih 7.273.406 ton blaga.

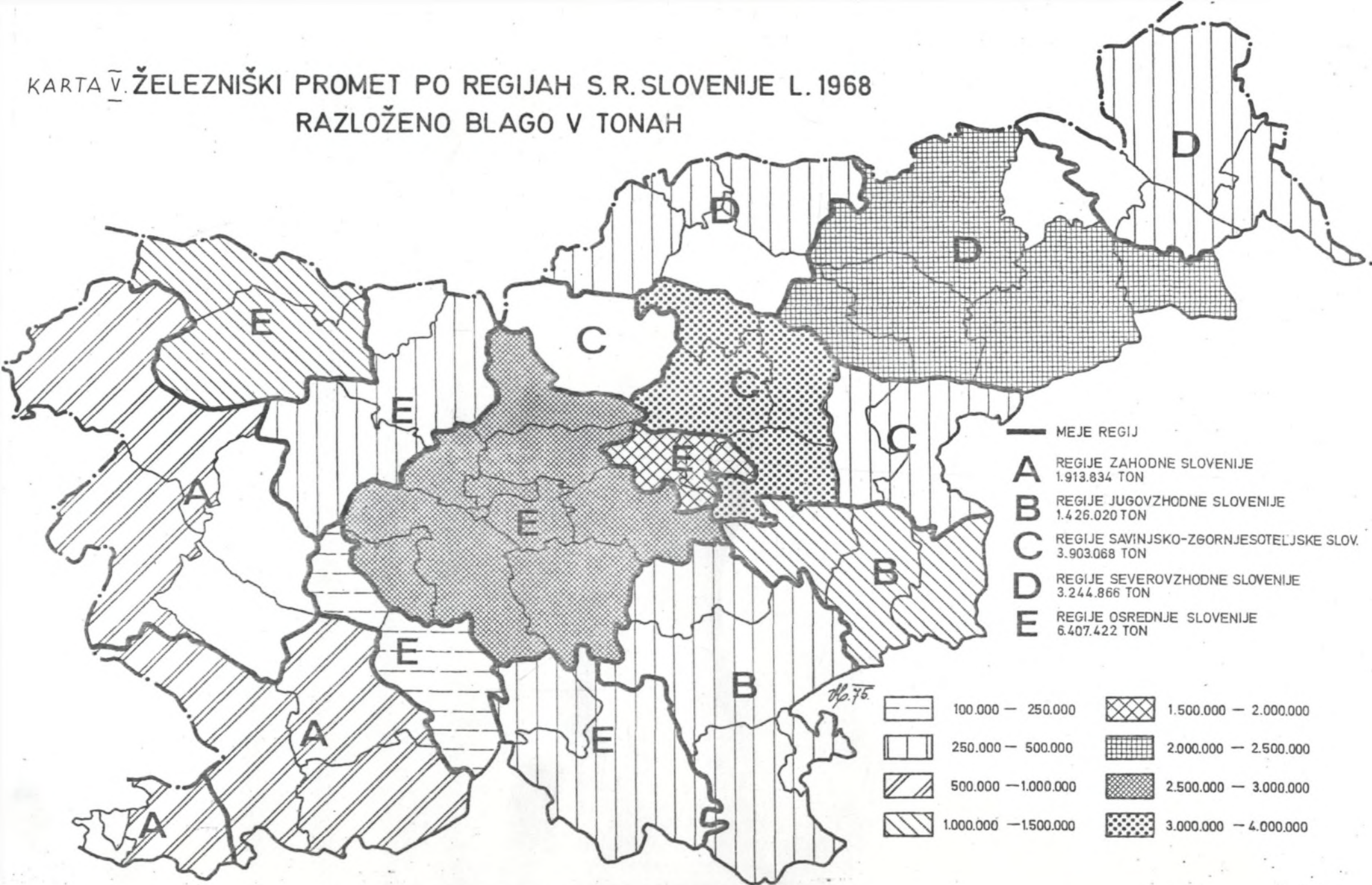
Najgostejši železniški blagovni promet je v Ožji ljubljanski regiji, s konstantno rastjo. Leta 1968 je bilo naloženih in razloženih 2.562.679 ton blaga, leta 1972 3.159.211 ton, 1973. leta pa že 3.827.712 ton blaga. Ožji

Ljubljanski regiji pripada pet ljubljanskih občin in industrijska podjetja v nekaterih izmed njih /Moste - toplarna, Zalog - mesna industrija, Ljubljana-Šiška - pivovarna, Litostroj, Medvođe - tekstilna tovarna, papirnica, tovarna barv in lakov, v bližnjih Goričanah - tovarna lesovine/ zelo pripomore k močnemu železniškemu blagovnemu prometu. Največji železniški blagovni promet je v občini Ljubljana-Moste-Polje in to predvsem na račun razloženega blaga /1973. leta je bilo od skupno 1,583.544 ton razloženih 1,166.213 ton blaga/ kajti postaja Moste-polje je glavna razkladalna postaja za Ljubljano. Sledi ji Ljubljana-Šiška, prav tako na račun razloženega blaga /od skupno 729.569 ton je bilo razloženih 509.742 ton blaga/. V Ožjo Ljubljansko regijo spadata tudi občini Kamnik in Domžale. Industrijska podjetja v Kamniku /tovarna pohištva Stol, Titan/ in v Domžalah /tovarna sanitetnega materiala/ koristijo progo Kamnik - Ljubljana v obliki pogodbenega prometa. /Ker v Statistiki ni podatkov o železniškem prometu na progah, kjer se odvija le blagovni pogodbeni promet, so na kartah, ki prikazujejo naloženo in razloženo blago v tonah po občinah in regijah SR Slovenije v letih 1968, 1972 in 1973 bela polja/.

Tudi Zgornjegorenjska regija ima s svojo industrializirano jeseniško občino /metalurški center na Jesenicah, valjarna v Slovenskem Javorniku/ in gozdnim gospodarstvom radovljiške občine /Bohinjska Bistrica/ precej železniškega blagovnega prometa. Občina Jesenice zlasti, saj je bilo leta 1968 na železniških postajah naloženih in razloženih 1,371.125 ton blaga. V 1972. letu je sicer promet močno upadel /401.179 ton/, v 1973. letu pa je dosegel spet skoraj isti obseg kot leta 1968.

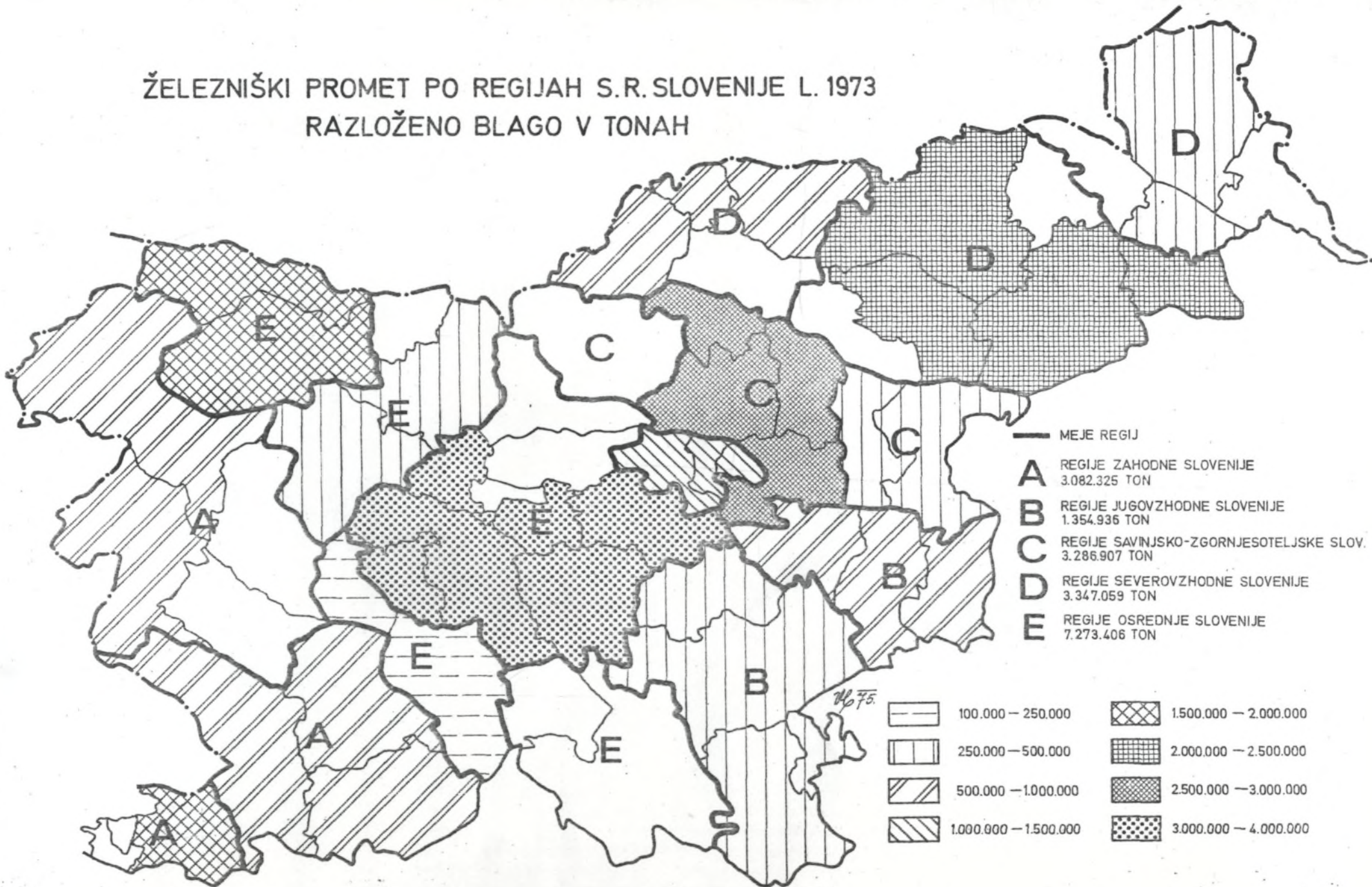
Ostale regije Osrednje Slovenije: Srednjegorenjska z industrializiranimi občinama Kranj in Škofja Loka /tovarna gospodinjске opreme, tekstilna industrija, lesna industrija/, Notranjske gozdne submezoregije z občinama Logatec in Cerknica ter Dolenjske gozdne submezoregije z občinama Ribnica in Kočevje izkazujejo od 1968. leta do 1973. leta približno enak obseg železniškega blagovnega prometa le s to razliko, da je najgostejši v občini

KARTA V. ŽELEZNIŠKI PROMET PO REGIJAH S. R. SLOVENIJE L. 1968
 RAZLOŽENO BLAGO V TONAH



ŽELEZNIŠKI PROMET PO REGIJAH S.R. SLOVENIJE L. 1973

RAZLOŽENO BLAGO V TONAH



Kranj z letno 50.000 do 100.000 tonami razloženega in naloženega blaga /Iskra, tovarna gam, tekstilna industrija/.

Izmed rudarskoindustrijskih občin Trbovlje /rudnik, cementarna/, Zagorje /rudnik, apnenica/ in Hrastnik /steklarna/, je največ železniškega blagovnega prometa v Trbovljah in to predvsem na račun naloženega blaga - premog, cement.

V makroregiji Vzhodnega slovenskega Podravja je obseg železniškega blagovnega prometa v letih 1968 do 1973 skoraj neizpremenjen oziroma izkazuje malenkosten porast; leta 1968 je bilo 3.244.86 ton, leta 1972 3.315.068 ton, leta 1973 pa 3.347.059 ton naloženega in razloženega blaga.

V okviru te regije ima mezoregija Mariborsko-ptujskega Podravja največji blagovni železniški promet. Ražen v žariščnem območju občine Maribor, kjer sta vodilni kovinska in tekstilna industrija, zastopane pa so tudi druge industrije npr. izdelovanje pohištva, čevljev, mila itd., zasledimo postaje z močnim blagovnim železniškim prometom še v občini Ptuj, na račun Kidričevega z veliko tovarno aluminija. Pomurske občine imajo zelo malo železniškega tovarnega prometa, saj so izrazito agrarne in s krepkim trajnim ali začasnim izseljevanjem delovne sile. Največ industrijske in terciarne dejavnosti ima še Murska Sobota, ki se je povzpela do funkcij mezoregionalnega značaja v slovenskem policentričnem sistemu. Nekaj železniškega tovarnega pogodbenega prometa se odvija na progi Murska Sobota - Paconci, kjer je obrat kremenčevega peska.

V Koroški regiji je najbolj razvita rudarsko-industrijska občina Ravne na Koroškem, zato ima tudi največ železniškega blagovnega prometa. Največ prometa je na postaji Prevalje /leta 1973 je bilo 102.676 ton naloženega in 261.433 ton razloženega blaga/, kjer se naklada svinec iz Mežice in opravlja železniški tovorni promet na Ravne na Koroškem, ker v Ravnah ni nakladalne postaje.

V Savinjsko-Zgornjesotelski regiji /občine Celje, Velenje, Žalec, Laško, Šentjur, Šmarje/, je od 1968. leta blagovni železniški promet upadel, vendar ne dosti /leta 1968 je bilo naloženih in razloženih 3,903.068 ton blaga, leta 1972 3,504.732 ton blaga in leta 1973 3,286.907 ton blaga/. V vseh letih je bil železniški blagovni promet večji v Osrednji regiji Savinjske doline. Na postajah Celje in Štore je bilo 1973. leta skupno 1,188.499 ton naloženega in razloženega blaga. Železniški blagovni promet se odvija tudi na postajah drobno industrializirane, v hmeljarstvo specializirane pokrajine, to je občina Žalec /tovarna strojev, živilska industrija, tekstilna industrija/, kjer je količina naloženega in razloženega blaga na postajah manjša, a od 1968. leta do 1973. leta približno enakega obsega /letno okoli 150.000 ton/; tako tudi v občini Laško. Največji promet pa je še vedno v občini Velenje, čeprav je od leta 1968, ko je bilo opravljeno na postajah te občine skupno 2,181.163 ton tovornega prometa, količina naloženega in razloženega blaga upadla /leta 1972 - 1,749.205 ton, leta 1973 - 1,429.547 ton/. Pri tem je treba poudariti, da je upadla samo količina naloženega blaga na železnici /manjše nakladanje premoga zaradi povečane lokalne uporabe termoelektrarne Šoštanj III/, medtem ko je količina razloženega blaga porasla.

Promet se iz notranjosti, ki ga posredujejo "Postojnska vrata" ter druge kraške suhe doline in podolja ter vmesni nižji prevali /Razdrto/, ko se prevali na primorsko stran v primorsko kraško zaledje, cepi v dve smeri: proti luki Koper in po kopnem proti Gorici. Zato imata občini Koper /na račun naloženega blaga/ in Nova Gorica /na račun razloženega prispelega blaga za potrebe industrije/ največji železniški tovorni promet. V Zahodni Sloveniji je železniški blagovni promet zadnja leta močno narasel /leta 1968 - 1,913.834 ton, leta 1972 - 3,423.447 ton in leta 1973 - 3,082.325 ton naloženega in razloženega blaga/.

Koper ima vse prednosti in možnosti, da se razvije v pomembno pomorsko luko tako v nacionalnem, kot v mednarodnem okviru. Že v prvih letih razvoja luke, ko je vzporedno z graditvijo luških naprav naglo rasel tudi luški

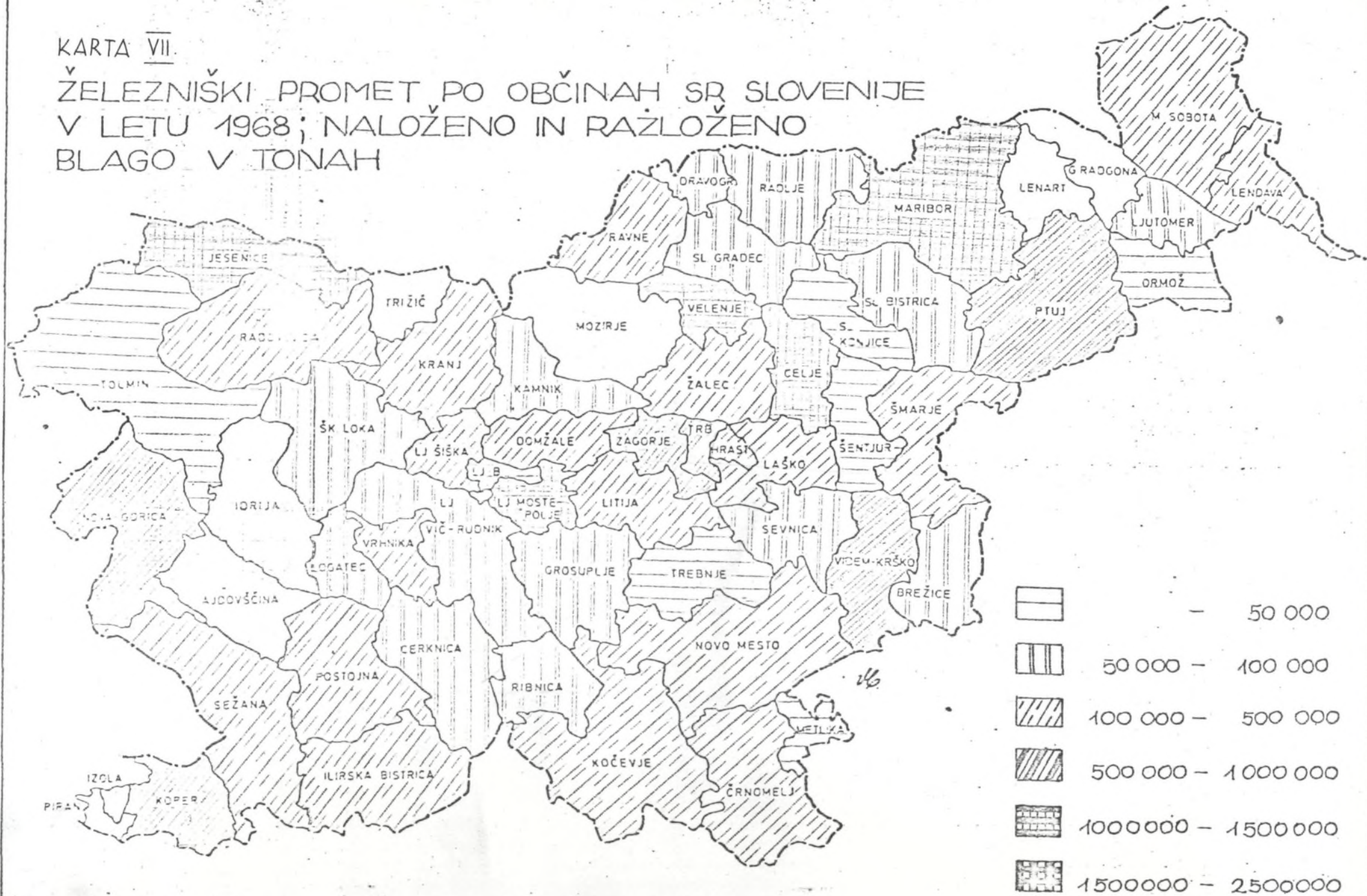
promet ter se je blago z luke v zaledje prevažalo izključno po cesti, je prihajalo vse bolj do izraza dejstvo, da povezanost luke z zaledjem samo preko ceste ni mogoča. Zahteva po železnici, ki bi povezovala Koper z obstoječim omrežjem, je tako postajala vse bolj pomembno vprašanje od katerega rešitve je bil v celoti odvisen razvoj koprškega luško industrijskega kompleksa. Razen eminentne vloge, ki jo ima nova železnica za razvoj slovenskega obalnega področja pa pomeni nova proga tudi novo napajalno žilo, preko katere bo z razvojem luke pritekal novi tovor na obstoječe železniško omrežje.

Rast prometa v Kopru je v zadnjih letih presegla vsa pričakovanja. Leta 1968 je bilo 710.697 ton naloženega in razloženega blaga na postaji Koper, 1972. leta že 1.468.974 ton, 1973. leta pa še več in sicer 1.576.860 ton. V občini Nova Gorica je železniški blagovni promet prav tako narasel; od 587.181 ton naloženega in razloženega blaga v letu 1968 na 1.266.408 ton naloženega in razloženega blaga v letu 1972. Leta 1973 se je promet nekoliko zmanjšal; tega leta je bilo skupno naloženega in razloženega 926.872 ton blaga. V občini Nova Gorica ima največ prometa železniška postaja Anžovo /cementarna/.

Med občin Jugovzhodne Slovenije ima največji železniški blagovni promet občina Videm-Krško in to na postajah Brestanica /prevladuje naloženo blago - rudnik/ in Krško /prevladuje prav tako naloženo blago - tovarna celuloze/. Vendar se obseg železniškega blagovnega prometa od 1968. leta do 1973. leta ni dosti spremenil. Prav tako v občini Novo mesto, ki ima za občino Videm-Krško v okviru Jugovzhodne Slovenije največ železniškega blagovnega prometa. Občine Novo mesto kljub temu, da postaja n najnovejšem razvoju dokaj močno žarišče industrijskih in terciarnih dejavnosti, torej ne moremo označiti kot dominantno za vso Jugovzhodno Slovenijo. Na železniških postajah te občine je bilo v obdobju od 1968 do 1973 le od 100.000 do 50.000 ton naloženega in razloženega blaga, to je skoraj trikrat manj kot v občini Videm-Krško.

KARTA VII.

ŽELEZNIŠKI PROMET PO OBČINAH SR SLOVENIJE
V LETU 1968; NALOŽENO IN RAZLOŽENO
BLAGO V TONAH



ŽELEZNIŠKI PROMET PO OBČINAH SR SLOVENIJE
V LETU 1973; NALOŽENO IN RAZLOŽENO
BLAGO V TONAH



CESTNI PROMET

GOSTOTA SLOVENSKEGA CESTNEGA OMREŽJA PO REGIJAH IN OBČINAH

I. Gostota vseh republiških cest /magistralnih in regionalnih skupaj/

Povprečna gostota republiških cest v Sloveniji je $0,236 \text{ km/km}^2$, od tega $0,042 \text{ km/km}^2$ za magistralne in $0,194 \text{ km/km}^2$ za regionalne ceste. Med slovenskimi makroregijami imata najgostejše omrežje republiških cest Jugovzhodna in Osrednja Slovenija $/0,252 \text{ ot. } 0,242 \text{ km/km}^2/$, slede Zahodna in Savinjsko-zgornjesotelska Slovenija $/0,236 \text{ ot. } 0,235 \text{ km/km}^2/$, najslabše razvite cestno omrežje pa Severovzhodna Slovenija $/le 0,221 \text{ km/km}^2/$.

Vsi ti podatki se nanašajo le na kvantitativno stanje omrežja, zato je nujno potrebno upoštevati tudi gostoto moderniziranih in gramoznih cest, saj je povprečna gostota moderniziranih republiških cest v Sloveniji le $0,151 \text{ km/km}^2$, gramoznih pa $0,085 \text{ km/km}^2$.

Najgostejše omrežje moderniziranih republiških cest ima Zahodna Slovenija $/0,175 \text{ km/km}^2/$, slede Jugovzhodna Slovenija $/0,150 \text{ km/km}^2/$, Osrednja in Severovzhodna Slovenija z enake gostote $/0,144 \text{ km/km}^2/$ in na zadnjem mestu Savinjsko-zgornjesotelska Slovenija $/0,143 \text{ km/km}^2/$. Glede na gostoto gramoznih republiških cest pa je na prvem mestu Jugovzhodna Slovenija $/0,102 \text{ km/km}^2/$, slede pa ji Osrednja Slovenija $/0,096 \text{ km/km}^2/$, Savinjsko-zgornjesotelska $/0,092 \text{ km/km}^2/$, Severovzhodna $/0,078 \text{ km/km}^2/$ in Zahodna Slovenija $/0,061 \text{ km/km}^2/$.

Če poleg obeh gostot /gostote moderniziranih - G_1 in gostote gramoznih - G_2 republiških cest/ oziroma razlike med njima, upoštevamo še delež gramoznih republiških cest izražen v %, je vrstni red slovenskih makroregij glede na kvalitativno stanje omrežja sledeč:

	Modern. ceste $G_1 - G_2$	% gram. cest
1. Zahodna Slovenija	0,114	26
2. Severovzhodna Slovenija	0,066	35,1
3. Osrednja Slovenija	0,046	40,4
4. Savinjsko-zg. sot. Slovenija	0,058	39
5. Jugovzhodna Slovenija	0,048	40,6

Razlike v gostoti republiškega cestnega omrežja pa so še posebno velike med posameznimi mezoregijami kot tudi občinami, ki jih obsegajo, zato si velja celotno situacijo podrobneje ogledati. /Priloga, tabela republiških cest, karte gostote magistralnih in regionalnih cest/.

1. Regije Osrednje Slovenije

Osrednjeslovensko makroregijo, ki se ujema s področjem Ljubljanske kotline v najširšem smislu, delimo v šest mezoregij z 22 občinami in skupno površino 6426 km².

Najgostejše omrežje republiških cest /moderniziranih in gramoznih skupaj/ ima regija t.i. Črnega revirja /0,347 km/km²/, kar pa nas ne sme presenetiti, saj je regija majhna /le 263 km²/, vse tri rudarskoindustrijske občine /Hrastnik, Trbovlje in Zagorje/ pa izkazujejo homogeno in precej visoko gostoto 0,318 do 0,432 km/km². Povsem drugačno je stanje v Ožje Ljubljanski regiji /0,256 km/km²/, ki poleg petih močno urbaniziranih ljubljanskih občin /Lj-Center, Lj-Bežigrad, Lj-Moste-Polje, Lj-Šiška in Lj-Vič-Rudnik/, obsega še delno urbanizirane občine Domžale, Kamnik in Vrhniko ter dve odmaknjeni in še precej agrarni občini Litijo in Grosuplje. Z izredno visoko gostoto republiških cest izstopata dve občini in sicer Lj-Center /0,682 km/km²/ in Lj-Bežigrad /0,500 km/km²/, medtem ko se v ostalih osmih občinah gostota giblje med 0,207 km/km² /občina Vrhnika/ in 0,281 km/km² /občina Domžale/.

Isto gostoto republiškega cestnega omrežja kot Ožje Ljubljanska regija izkazuje tudi Zgornjegorenska regija z občinama Jesenice in Radovljica, ki obsegata vso posavsko stran zahodnega slovenskega alpskega sveta z močno industrializirano in turistično Zgornje Savsko /Jeseniško/ dolino, z alpsko kotlino Bohinj ter z najsevernejšim delom Gorenjskih ravnin in dobrih okrog Radovljice in Bleda. Gostota magistralnih in regionalnih cest je v obeh občinah skoraj enaka /Radovljica $0,254 \text{ km/km}^2$ in Jesenice $0,258 \text{ km/km}^2$ /, treba pa je priznati, da je podatek za občino Jesenice, pa tudi občino Radovljica dokaj varljiv, saj gre pri obeh za pretežno gorat svet, ki sicer pride v poštev pri izračunu gostote, za gradnjo cest pa je povsem brez pomena.

Izračun gostote cestnega republiškega omrežja za Srednjegorensko regijo, kateri pripadata močno industrializirani občini Kranj in Tržič ter občina Škofja Loka, ki obsega razen urbaniziranega ravninskega jedra tudi široko, še močno agrarno in depopulacijsko zaledje predalpskega hribovja, pokaže enako povprečno gostoto oziroma stanje kot je značilno za celotno Slovenijo / $0,236 \text{ km/km}^2$ /. Med gostoto omrežja posameznih občin ni bistvenih razlik /med $0,218$ in $0,241 \text{ km/km}^2$ /, vendar pa se pozna, da sega skoraj vsa občina Tržič in precejšen del občine Kranj v zahodni del vzhodno slovenskega alpskega sveta, ki vsekakor predstavlja večjo prometno oviro kot Škofjeloško hribovje.

Nekaj višje povprečno gostoto republiškega omrežja imajo Notranjske gozdne submezoregije / $0,240 \text{ km/km}^2$ /, ki na jugozahodu Ljubljanske kotline obsegajo gozdne kraške planote z vmesnimi polji v mejah občin Logatec in Cerknica. Razlika med občinama pa je očitna /Logatec $0,394 \text{ km/km}^2$ in Cerknica $0,171 \text{ km/km}^2$ /, saj je cestno omrežje v občini Logatec več kot še enkrat gostejše, kar gre pripisati predvsem ugodnemu prometnemu položaju, ki ga ta občina uživa.

Podobno stanje kot v občini Cerknica je v Dolenjskih gozdnih submezoregijah / $0,175 \text{ km/km}^2$ / oziroma občinah Ribnica in Kočevje. Velike površine

gozdov, ki se razprostirajo po visokih planotah in poljih, redka naseljenost ter odmaknjenost tega področja od glavnih prometnih smeri v Sloveniji pogojujejo tako nizko gostoto cest, ki v občini Kočevje doseže najnižjo vrednost $/0,171 \text{ km/km}^2/$.

Po gostoti moderniziranih republiških cest je na prvem mestu regija t. i. Črnega revirja $/0,211 \text{ km/km}^2/$, najnižja pa je gostota v Notranjskih in Dolenjskih gozdnih submezoregijah $/0,114 \text{ oz. } 0,050 \text{ km/km}^2/$. Ostale tri mezoregije so precej izenačene, saj se gostota giblje med $0,164 \text{ km/km}^2$ /Zgorajegorenjska regija/ in $0,166 \text{ km/km}^2$ /Ožja Ljubljanska in Srednjegorenjska regija/. Posebno velike so razlike med občinami, saj se gostote gibljejo med $0,682 \text{ km/km}^2$ /Lj-Center/ in $0,035 \text{ km/km}^2$ /Kočevje/. Poleg občine Lj-Center izstopata z izredno visoko gostoto še občini Lj-Bežigrad in Domžale, le nekaj nižje, a še vedno visoko gostoto, pa imajo občine Lj-Šiška, Kranj, Zagorje, Trbovlje in Hrastnik. Najredkejše omrežje republiških cest te kvalitete pa je, razen v občini Kočevje, še v občinah Litija $/0,064 \text{ km/km}^2/$, Cerknica $/0,083 \text{ km/km}^2/$ in Ribnica $/0,097 \text{ km/km}^2/$.

Regija t. i. Črnega revirja ima tudi največjo gostoto gramoznih republiških cest $/0,136 \text{ km/km}^2/$, za kar je tudi v tem primeru iskati vzrok predvsem v majhni površini regije. Le nekaj nižja je gostota v Notranjskih in Dolenjskih gozdnih submezoregijah $/0,126 \text{ oz. } 0,125 \text{ km/km}^2/$, kjer pa je stanje desti bolj kritično, saj je kar 52% oz. 71% vseh republiških cest gramoznih, medtem ko se v ostalih mezoregijah ta delež giblje med 30% in 39%. Najmanjšo gostoto gramoznih republiških cest ima Srednjegorenjska regija $/0,070 \text{ km/km}^2/$, le nekaj višje pa obe preostali regiji, t. j. Ožja Ljubljanska regija $/0,069 \text{ km/km}^2/$ in Zgorajegorenjska regija $/0,092 \text{ km/km}^2/$. Med občinami sta le Lj-Center in Lj-Bežigrad brez gramoznih cest, občina Lj-Šiška, D omžale, Kranj in Vrhnika imajo precej nizko gostoto /do $0,030 \text{ km/km}^2/$, najvišja pa je gostota gramoznih republiških cest v občinah Trbovlje $/0,214 \text{ km/km}^2/$, Logatec $/0,195 \text{ km/km}^2/$ in Litija $/0,172 \text{ km/km}^2/$.

Vrstni red mezoregij in občin glede na kvalitativno stanje omrežja:

mezoregije:	moderniz. $G_1 - G_2$	% gram. cest
1. Srednjegorenjska regija	0,096	29,5
2. Ožja Ljubljanska regija	0,077	35
3. Zgornjegorenjska regija	0,072	36
4. Regija t.i. Črnega revirja	0,075	39,3
5. Notranjske gozd. submezoregije	- 0,012	52,4
6. Dolenjske gozd. submezoregije	- 0,075	71,3
občine:		
1-2. Lj-Bežigrad in Lj-Center	brez gramoznih cest	
3. Domžale	0,221	10,6
4. Kranj	0,188	10,3
5. Lj-Šiška	0,192	11,6
6. Vrhnika	0,147	14,3
7. Trzin	0,147	16,2
8. Kamnik	0,110	27,8
9. Hrastnik	0,110	32,8
10. Jesenice	0,095	31,5
11. Zagorje ob Savi	0,092	35,9
12. Lj-Vič-Rudnik	0,064	37,3
13. Radovljica	0,058	38,6
14. Grosuplje	0,039	42,8
15. Ribnica	0,008	47,9
17. Škofja Loka	0,001	49,9
16. Logatec	0,004	49,4
18. Trbovlje	- 0,006	50,7
19. Lj-Moste-Polje	- 0,005	51,2
20. Cerknica	- 0,018	54,7
21. Litija	- 0,108	73,1
22. Kočevje	- 0,102	79,8

2. Regije Savinjsko-zgornjesotelske Slovenije

Regije Savinjsko-zgornjesotelske Slovenije s površino 2158 km² in skupno gostoto republiških cest 0,235 km/km² obsegajo vse porečje Savinje, segajo pa tudi v zgornje porečje Sotle, mejne reke proti SR Hrvatski.

Najgostejše omrežje republiških cest ima subpanonska regija Savinjsko-sotelske Slovenije /0,234 km/km²/, ki razen n ajvzhodnejšega predela ob samem obrobju Celjske kotline, obsega še vse slovensko zgornje porečje Sotle z močno agrarnim in nerazvitim Kozjanskim /občini Šentjur pri Celju in Šmarje pri Jelšah/.

Tako visoka gostota republiškega cestnega omrežja v omenjeni regiji je na prvi pogled presenetljiva, posebno še, če jo primerjamo z gostoto Osrednje regije Savinjske Slovenije /0,245 km/km²/, ki obsega vso Celjsko kotlino s prometnim in industrijskim žariščem v Celju /občina Celje/, hkrati pa hmeljarsko specializirano podeželsko pokrajino v zahodnem delu te kotline /občina Žalec/. V to regijo spada tudi sveže industrializirana Velenjska kotlina /občina Velenje/ in področje ob spodnji Savinji z lokalnim urbanim središčem Laško ter pomembnim železniškim križiščem Zidani most /občina Laško/. Med občinami Osrednje regije Savinjske Slovenije ima višjo gostoto republiških cest kot občini Šentjur pri Celju /0,283 km/km²/ in Šmarje pri Jelšah /0,285 km/km²/ le občina Laško /0,298 km/km²/, medtem ko je gostota republiških cest v občini Celje celo znatno nižja /le 0,197 km/km²/. Šele razmerje gostot moderniziranih in gramoznih cest nam bo pokazalo, da položaj v subpanonski regiji Savinjsko-sotelske Slovenije še zdaleč ni tako ugoden.

Najslabše razvito omrežje republiških cest v okviru Savinjsko-zgornjesotelske Slovenije ima regija Zgornje Savinjske doline oziroma občina Mozirje /0,154 km/km²/, precej odmaknjeno področje samotnih gorskih kmetij, gozdnega gospodarstva in v zadnjih letih tudi turizma.

Po gostoti moderniziranih republiških cest je na prvem mestu Osrednja regija Savinjske Slovenije /0,180 km/km²/, sledi subpanonska regija Savinjsko-sotelske Slovenije /0,118 km/km²/ in na zadnjem mestu regija Zgornje Savinjske doline /0,103 km/km²/ . Med občinami Osrednje regije Savinjske Slovenije ni večjih razlik, saj se gostota moderniziranih republiških cest giblje med 0,199 in 0,171 km/km², nekaj nižja je gostota v občini Šmarje pri Jelšah /0,150 km/km²/, precej nižja pa v občinah Mozirje in Šentjur pri Celju /0,103 oz. 0,064 km/km²/.

Daleč najgostejše omrežje gramoznih republiških cest je po pričakovanju v subpanonski regiji Savinjsko-sotelske Slovenije /0,167 km/km²/, saj je gostota cest te kvalitete približno trikrat večja od gostote v ostalih dveh mezoregijah /0,061 km/km² v regiji Zgornje Savinjske doline in 0,065 km/km² v Osrednji regiji Savinjske Slovenije/. Tudi med občinami so ogromne razlike in to predvsem na račun občine Šentjur pri Celju /0,219 km/km²/ in Šmarje pri Jelšah /0,135 km/km²/, katerima je s precej visoko gostoto gramoznih cest blizu le še občina Laško /0,127 km/km²/, medtem ko v ostalih občinah gostota gramoznih cest ni večja od 0,061 km/km² /v občini Celje celo samo 0,010 km/km²/.

Vrstni red mezoregij in občin glede na kvalitativno stanje omrežja:

mezoregije:	G ₁ - G ₂	% gram. cest
1. Osrednja regija Savinjske Slov.	0,115	26,6
2. Regija Zgornje Savinjske doline	0,052	33,2
3. Subpanon. regija Sav.-sot. Slov.	- 0,049	58,6
občine:		
1. Celje	0,177	5
2. Velenje	0,138	23,3
3. Žalec	0,112	25,8
4. Mozirje	0,052	33,2
5. Laško	0,044	42,6

	$G_1 - G_2$	% gram. cest
6. Šmarje pri Jelšah	0,015	47,4
7. Šentjur pri Celju	- 0,155	77,4

3. Regije Severovzhodne Slovenije

Severovzhodna Slovenija ali makroregija Vzhodnega slovenskega Podravja, katero delimo v dve osnovni pokrajinski enoti, to je Pohorsko Podravje z dolinami kot so Dravska, Mežiška in Mislinjska ter vzhodno subpanonsko Nizko slovensko Podravje med katerima poteka glavna predalpska cestna zveza v smeri Dunaj - Gradec - Maribor - Ljubljana - Trst, ima med vsemi slovenskimi makroregijami najnižjo gostoto republiškega cestnega omrežja /0,221 km/km²/. Stanje pa vendar ni tako kritično, saj ima izredno redko omrežje le Koroška regija, medtem ko je v Mariborsko-ptujskem Podravju in Pomurju gostota enaka slovenskemu povprečju /0,236 km/km²/.

Najbolj homogeno gostoto izkazuje cestno omrežje v Mariborsko-ptujskem Podravju z občinami Lenart, Maribor, Ormož, Ptuj, Slovenska Bistrica in Slovenske Konjice, med katerimi so razlike v gostoti dokaj majhne /0,230 do 0,257 km/km²/. Relativno nizek izračun gostote republiških cest za močno industrializirano in urbanizirano občino Maribor /0,232 km/km²/ ne kaže dejanskega stanja, saj je cestno omrežje prav v tej občini dobro razvito, le da občina obsega precej goratega sveta /Pohorje in Kozjak/, ki vpliva na računsko povprečje. Močan vpliv reliefa na gostoto omrežja je posebno očiten v Koroški regiji in sicer v občinah Slovenj Gradec /0,112 km/km²/ in Ravne /0,157 km/km²/, pa tudi Radlje /0,196 km/km²/, dokaj visoka gostota v občini Dravograd /0,237 km/km²/ pa je pogojena predvsem z njeno majhno površino /105 km²/, kakor tudi ugodnim prometnim položajem /pomembno cestno križišče/.

Pomurje oziroma Pomurska regija, ki obsega slovenski del porečja Mure tako na njenem desnem kot tudi levem bregu /agrarna in še precej zaostala

področja Prlekije in Prekmurja/, ima enako povprečno gostoto republiškega cestnega omrežja kot Mariborsko-ptujsko Podravje. Štajerski občini Ljutomer in Gornja Radgona ter prekmurska občina Lendava imajo visoko in izenačeno gostoto cestnega omrežja /med 0,267 in 0,294 km/km²/. Precej nizko gostoto pa ima občina Murska Sobota /0,189 km/km²/, saj je močno agrarno in nerazvite Goričko, ki se razprostira na več kot dveh tretjinah površine občine, tudi v prometnem smislu izredno izolirano področje.

Pe gostoti moderniziranih republiških cest je Pomurje z gostoto 0,165 km/km² pred Mariborsko-ptujskim Podravjem in Koroško regijo /0,144 oz. 0,114 km/km²/, med občinami pa izstopata z visoko gostoto Dravograd /0,260 km/km²/ in Gornja Radgona /0,233 km/km²/, medtem ko je v občinah Slovenj Gradec in Slovenske Konjice gostota teh cest najnižja /0,076 oz. 0,090 km/km²/.

Najvišjo gostoto gramoznih republiških cest ima Mariborsko-ptujsko Podravje /0,092 km/km²/, pred Pomurjem /0,070 km/km²/ in Koroško regijo /0,055 km/km²/. Dosti večje so razlike med občinami, kjer se gostota giblje med 0,167 km/km² v Slovenskih Konjicah in 0,013 km/km² v Dravogradu.

Vrstni red mezoregij in občin glede na kvalitativno stanje omrežja;

mezoregije:	G ₁ - G ₂	% gram. cest
1. Pomurje	0,095	29,9
2. Koroška regija	0,089	32,7
3. Mariborsko-ptujsko Podravje	0,052	38,8

občine:	G ₁ - G ₂	% gram. cest
1. Dravograd	0,247	4,8
2. Gornja Radgona	0,173	20,6
3. Maribor	0,150	17,8
4. Ormož	0,119	23,6

	$G_1 - G_2$	% gram. cest
5. Ljutomer	0,117	28
6. Murska Sobota	0,086	27,2
7. Ravne	0,050	34,2
8. Slovenj Gradec	0,040	32,5
9. Slovenska Bistrica	0,039	41,2
10. Lendava	0,040	43,3
11. Radlje	0,026	43,5
12. Lenart	- 0,006	51,5
13. Ptuj	- 0,008	51,8
14. Slovenske Konjice	- 0,077	65,1

4. Regije Jugovzhodne Slovenije

Regije Jugovzhodne Slovenije obsegajo spodnje slovensko Posavje in porečje tamkajšnjih savskih pritokov Mirne, Kolpe in Spodnje Sotle. Sem se uvrščajo še nižji jugovzhodni odrastki predalpskega Posavskega hribovja, onstran Gorjancev pa nizka kraška pokrajina Bele Krajine.

Spodnje slovensko Posavje ima precej visoko gostoto omrežja republiških cest /0,272 km/km²/, ki je poleg tega tudi zelo enakomerno razporejeno po vseh treh občinah, ki jih regija obsega /Krško 0,251 km/km², Sevnica 0,277 km/km² in Brežice 0,293 km/km²/.

Vzhodna Dolenjska z Belo Krajino, ki obsega ožji vzhodnodolenjski občini Novo mesto in Trebnje, eno najbolj agrarnih občin v Sloveniji ter belokranjski občini Črnomelj in Metlika, ima nekaj nižjo povprečno gostoto cestnega omrežja /0,241 km/km²/, pa tudi razlike med občinami so večje. Najvišjo gostoto ima površinsko majhna in še precej agrarna občina Metlika /0,339 km/km²/, preko katere tečejo dve regionalni in ena magistralna cesta /Novo mesto - Metlika - Karlovac/. Občini Črnomelj in Novo mesto imata med vsemi občinami Jugovzhodne Slovenije najnižjo gostoto /0,231

oz. $0,128 \text{ km/km}^2$, precej višje pa občina Trebaje $/0,281 \text{ km/km}^2/$ z magistralno cesto Ljubljana - Zagreb in priključki regionalnih cest.

Po gostoti moderniziranih $/0,166 \text{ km/km}^2/$, kakor tudi gramoznih cest $/0,106 \text{ km/km}^2/$ je Spodnje slovensko Posavje pred Vzhodno Dolenjsko z Belo Krajino $/0,140$ oz. $0,101 \text{ km/km}^2/$.

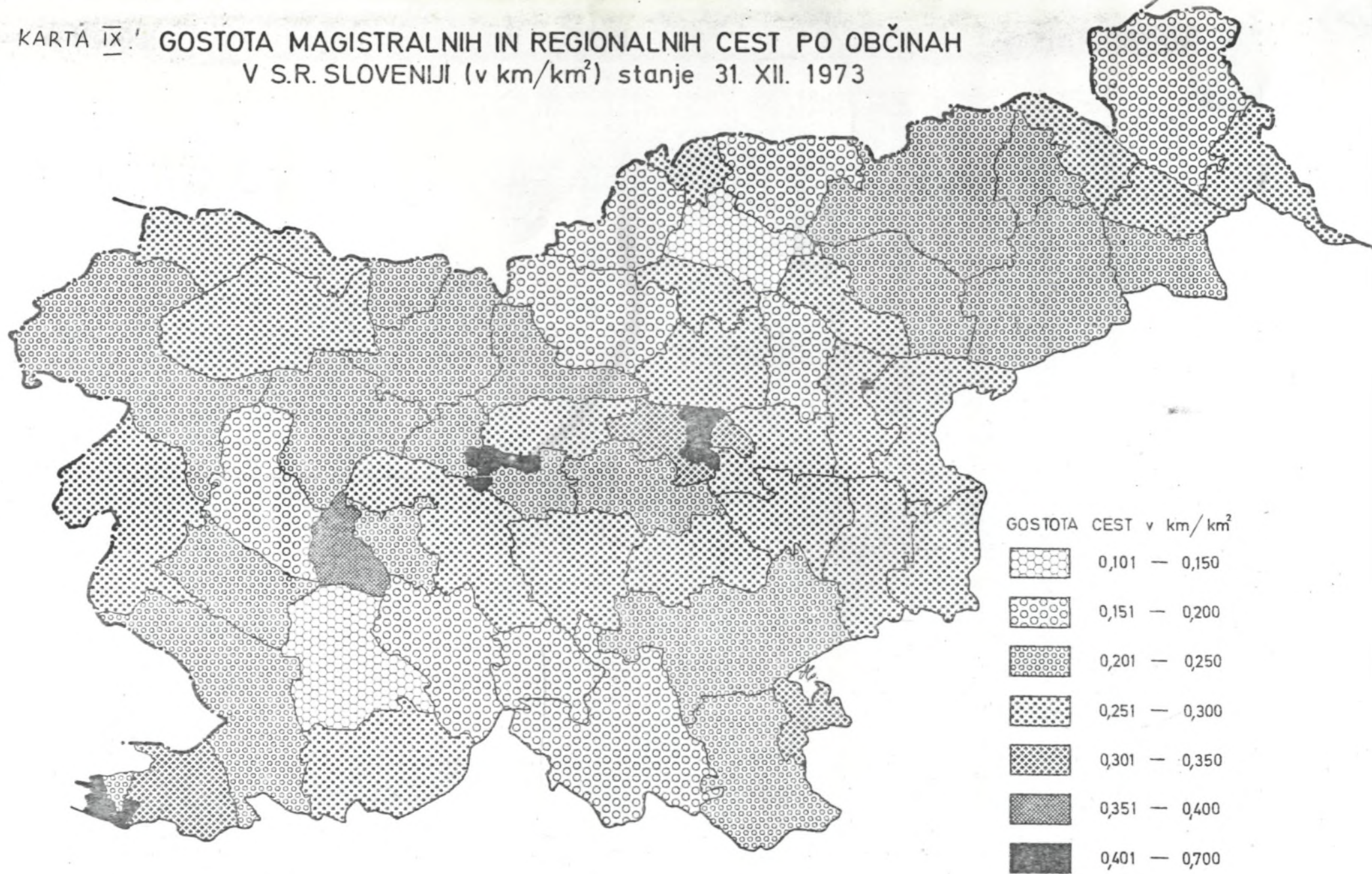
Razlika v gostoti gramoznih cest je med obema regijama minimalna, zato ob kvalitetno bolj ali manj ugodnem stanju omrežja odloča gostota moderniziranih cest posamezne regije, ki v tem primeru vpliva na večjo ali manjšo razliko med gostotama - G_1 in G_2 .

Najvišja gostota moderniziranih republiških cest je v občinah Metlika $/0,292 \text{ km/km}^2/$ in Brežice $/0,247 \text{ km/km}^2/$, najnižja pa v občinah Črnomelj $/0,072 \text{ km/km}^2/$ in Sevnica $/0,085 \text{ km/km}^2/$. Gostota gramoznih cest pa je najvišja v občinah Sevnica $/0,192 \text{ km/km}^2/$, Črnomelj $/0,158 \text{ km/km}^2/$ in Trebaje $/0,143 \text{ km/km}^2/$, medtem ko se v ostalih štirih občinah giblje med $0,046$ in $0,079 \text{ km/km}^2$.

Vrstni red mezoregij in občin glede na kvalitativno stanje omrežja:

mezoregije:	$G_1 - G_2$	% gram. cest
1. Spodnje slovensko Posavje	0,060	38,9
2. Vzhodna Dolenjska z B. Krajino	0,039	41,7
občine:		
1. Metlika	0,254	13,9
2. Brežice	0,201	15,7
3. Novo mesto	0,110	24,8
4. Krško	0,093	31,5
5. Trebaje	- 0,095	50,8
6. Črnomelj	- 0,086	68,6
7. Sevnica	- 0,107	69,2

KARTA IX. GOSTOTA MAGISTRALNIH IN REGIONALNIH CEST PO OBČINAH
V S.R. SLOVENIJI (v km/km²) stanje 31. XII. 1973



5. Regije Zahodne Slovenije

Zahodno Slovenijo, ki po površini zavzema tretje mesto med slovenskimi makroregijami /4336 km²/, delimo v tri, tako po velikosti kot tudi fizičnih in družbenih potezah, različne mezoregije in sicer Posočje, Primorsko kraško zaledje in Kopersko primorje.

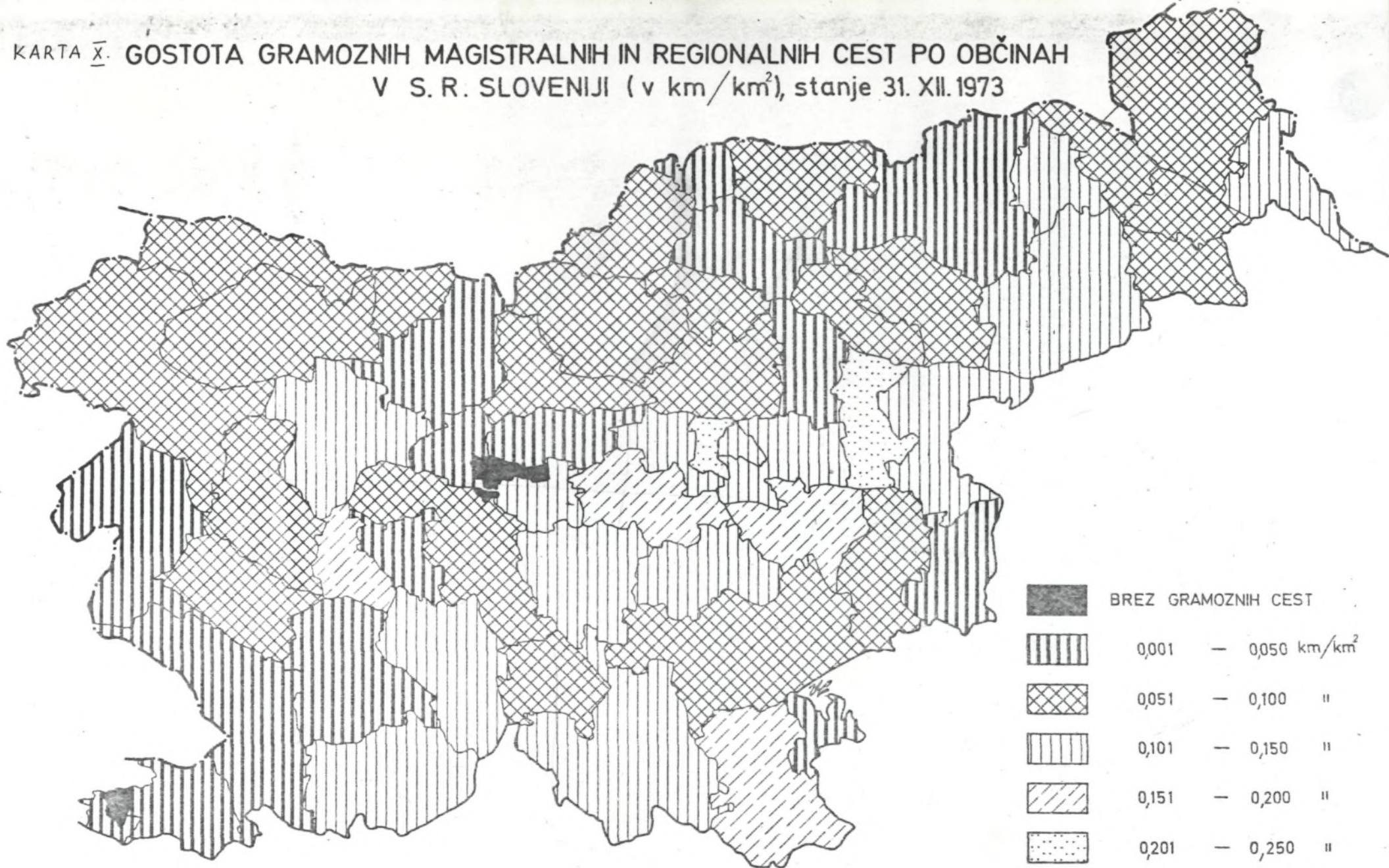
Najgostejše omrežje republiških cest /0,314 km/km²/ ima hitro se razvijajoče in površinsko najhno Kopersko primorje s pomembno pristaniško-plovbeno /Koper, Piran/, industrijsko /Koper, Izola/ in turistično funkcijo /Portorož, Piran, Ankarana, Strunjan/. Posočje, ki obsega Soško dolino do vstopa reke v ravan pri Gorici /občini Tolmin in Nova Gorica/ ter doline njenih pritokov /občini Idrija in Ajdovščina/, po gostoti /0,237 km/km²/ močno zaostaja za Koperskim primorjem. Še nižja pa je gostota republiških cest v Primorskem kraškem zaledju /0,219 km/km²/ z občinami Sežana, Postojna in Ilirska Bistrica.

V okviru celotne Zahodne Slovenije imata najgostejše omrežje republiških cest površinsko najhni primorski občini Piran /0,437 km/km²/ in Koper /0,302 km/km²/, najredkejši občini Postojna /0,147 km/km²/ in Idrija /0,0198 km/km²/, gostota cest v ostalih občinah pa se giblje med 0,245 in 0,256 km/km².

Kopersko primorje je tudi po gostoti moderniziranih republiških cest pred Posočjem in Primorsko kraškim zaledjem, ki se po gostoti teh cest skoraj ne razlikujeta /0,167 pz. 0,165 km/km²/. Med občinami prednjačijo vse tri primorske /Piran 0,427 km/km², Koper 0,257 km/km², Izola 0,233 km/km²/, pa tudi občini Nova Gorica in Sežana /0,225 oz. 0,222 km/km²/, medtem ko je v ostalih petih občinah ta gostota precej nižja /med 0,123 in 0,162 km/km²/.

Glede gostote gramoznih cest je med mezoregijami na prvem mestu Posočje /0,070 km/km²/ pred Primorskim kraškim zaledjem /0,054 km/km²/ in

KARTA X. GOSTOTA GRAMOZNIH MAGISTRALNIH IN REGIONALNIH CEST PO OBČINAH
V S. R. SLOVENIJI (v km/km²), stanje 31. XII. 1973



Koprskim primorjem /0,037 km/km²/, ki ima obenem najmanjši odstotek gramoznih cest /12%. Med občinami ima najvišjo gostoto teh cest Ilirska Bistrica /0,131 km/km²/, precej visoko pa še občine Tolmin, Ajdovščina in Idrija /med 0,075 in 0,090 km/km²/, pri vseh ostalih, razen občine Izola, ki je brez gramoznih cest, pa gostota ni nikjer višja od 0,045 km/km².

Vrstni red mezoregij in občin glede na kvalitativno stanje omrežja;

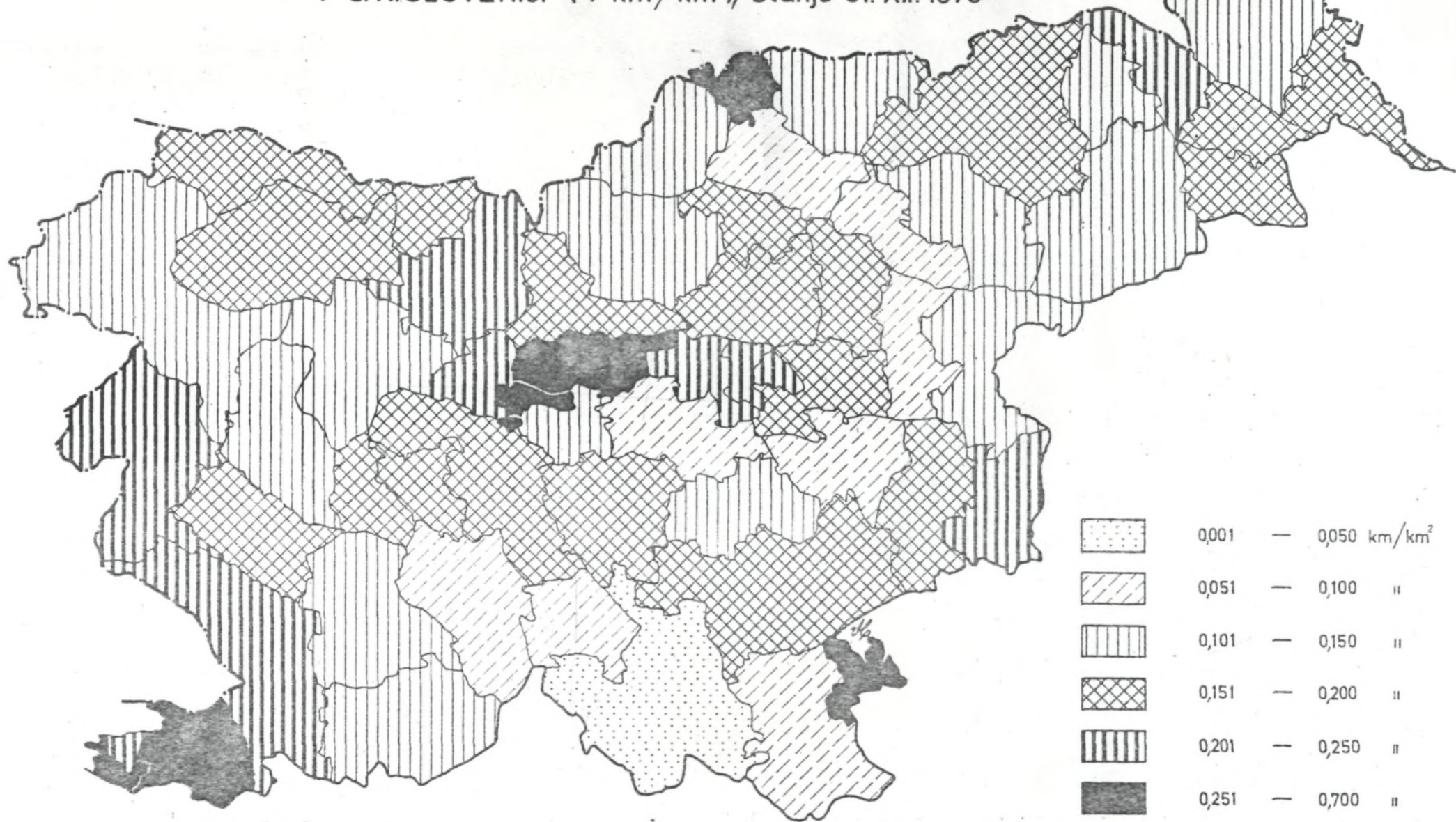
mezoregije:	G ₁ - G ₂	% gram. cest
1. Koprsko primorje	0,240	11,8
2. Primorsko kraško zaledje	0,111	24,6
3. Posočje	0,097	29,7

občine:

1. Izola	brez gramoznih cest	
2. Piran	0,417	2,3
3. Sežana	0,199	9,3
4. Nova Gorica	0,198	10,8
5. Koper	0,212	15
6. Postojna	0,101	15,8
7. Ajdovščina	0,076	34,6
8. Tolmin	0,060	37,5
9. Idrija	0,048	37,3
10. Ilirska Bistrica	0,006	51,2

Če pa si ogledamo stanje republiškega cestnega omrežja med občinami vidimo, da je le-to najugodnejše v občinah Lj-Center, Lj-Bežigrad, Izola, Piran, Koper, Dravograd, Metlika, Domžale, Nova Gorica in Sežana, kjer se gostota omrežja giblje med 0,233 /občina Izola/ in 0,682 km/km² /Lj-Center/, razlika med gostoto moderniziranih/G₁/ in gramoznih republiških cest /G₂/ med 0,198 /občina Nova Gorica/ in

KARTA XI. GOSTOTA MODERNIH MAGISTRALNIH IN REGIONALNIH CEST PO OBČINAH
V S.R.SLOVENIJI (v km/km²), stanje 31. XII. 1973



0,417 km/km² /občina Piran/ ter delež gramoznih cest med 2,3 /občina Piran/ in 13,9 % /občina Metlika/, če seveda izvzamemo občine Lj-Center, Lj-Bežigrad in Izola, kjer ni gramoznih cest. Najslabša pa je situacija v občinah Kočevje, Litija, Črnomelj, Cerknica, Lj-Moste, Lenart in Ptuj v katerih se gostota republiških cest giblje med 0,171 /občina Kočevje/ in 0,246 km/km² /občina Ptuj/ v katerih se gostota republiških cest giblje med 0,171 /občina Kočevje/ in 0,246 km/km² /občina Ptuj/, razlika med gostoto moderniziranih /G₁/ in gramoznih republiških cest /G₂/ med - 0,005 /občina Lj-Moste/ in - 0,108 km/km² /občina Litija/ ter delež gramoznih republiških cest med 51,5 /občina Lenart/ in 79,8 % /občina Kočevje/. Precej slaba je situacija tudi v občinah Šentjur pri Celju, Sevnica in Slovenske Konjice, kjer je sicer dokaj visoka gostota republiških cest, so pa izredno slabe kvalitete.

II. Gostota magistralnih cest

Ker je bilo pri dosedanjem pregledu govora le o gostoti vseh republiških cest, to je magistralnih in regionalnih skupaj, dolžina magistralnih pa predstavlja le 18 % skupne dolžine, si je zaradi izrednega pomena teh cest potrebno še posebej na kratko ogledati njih gostoto po regijah ter občinah SR Slovenije. /Tabela v prilogi, karta gostote magistralnih cest/.

Med slovenskimi makroregijami ima najvišjo gostoto magistralnih cest Zahodna Slovenija /0,055 km/km²/, najnižjo pa Savinjska-zgornjesotelska Slovenija /le 0,021 km/km²/, medtem ko je v ostalih treh gostota precej izenačena /od 0,038 do 0,46 km/km²/.

Dosti večje so razlike v gostoti magistralnih cest med posameznimi mezo-regijami, saj mnoge občine, pa tudi nekatere mezoregije teh cest sploh nimajo. Iz karte, ki ponazarja gostoto magistralnih cest po občinah SR Slovenije, je razvidno, da so brez magistralnih cest vse tiste občine, ki

KARTA XII. GOSTOTA MAGISTRALNIH CEST PO OBČINAH V S. R. SLOVENIJI
(v km/km²) stanje 31. XII. 1973



so oddaljene od glavnih prometnih smeri v Sloveniji, to je od slovenskega cestnega križa. Najvišja gostota magistralnih cest je v Koprskem primorju in Primorsko kraškem zaledju /0,120 oz. 0,090 km/km²/, najnižja pa v regiji t.i. Črnega revirja in Pomurju /0,006 oz. 0,008 km/km²/, če seveda ne upoštevamo treh mezoregij, ki magistralnih cest nimajo /Dolenjske gozdne submezoregije, regija Zgornje Savinjske doline in subpanonska regija Savinjsko-soteljske Slovenije/.

Če si ogledamo še stanje po občinah vidimo, da imajo med 38 občinami z magistralno cestno povezavo daleč najvišjo gostoto Lj-Center /0,682 km/km²/, Izola /0,233 km/km²/ in Piran /0,209 km/km²/, dokaj visoko Lj-Bežigrad, Tržišč, Metlika, Logatec, Domžale in Jesenice /med 0,114 in 0,160 km/km²/, najnižjo pa Sevnica, Kamnik, Zagorje, Radovljica in Nova Gorica /med 0,005 in 0,021 km/km²/.*

* /Vsi izračuni po podatkih o dolžinah republiških cest po občinah SR Slovenije, Cestni sklad SRS, stanje 31.12.1973; Regionalizacija Slovenije - Svetozar Ilišič, Geografski vestnik, Ljubljana 1972/

CESTNI PROMET V SLOVENIJI

Cestni promet v Sloveniji naglo narašča. K temu naraščanju prispevajo povečana motorizacija, trendi v tokovih prometa čez cestne prehode državne oziroma republiške meje, razvoj in potrebe gospodarstva ter še posebej turizma. Povečan cestni promet in vedno večja zahtevnost uporabnikov cest glede na sedanje stanje cestnega omrežja pa narekujejo postopno izboljšavo in prilagajanje celotnega cestnega omrežja.

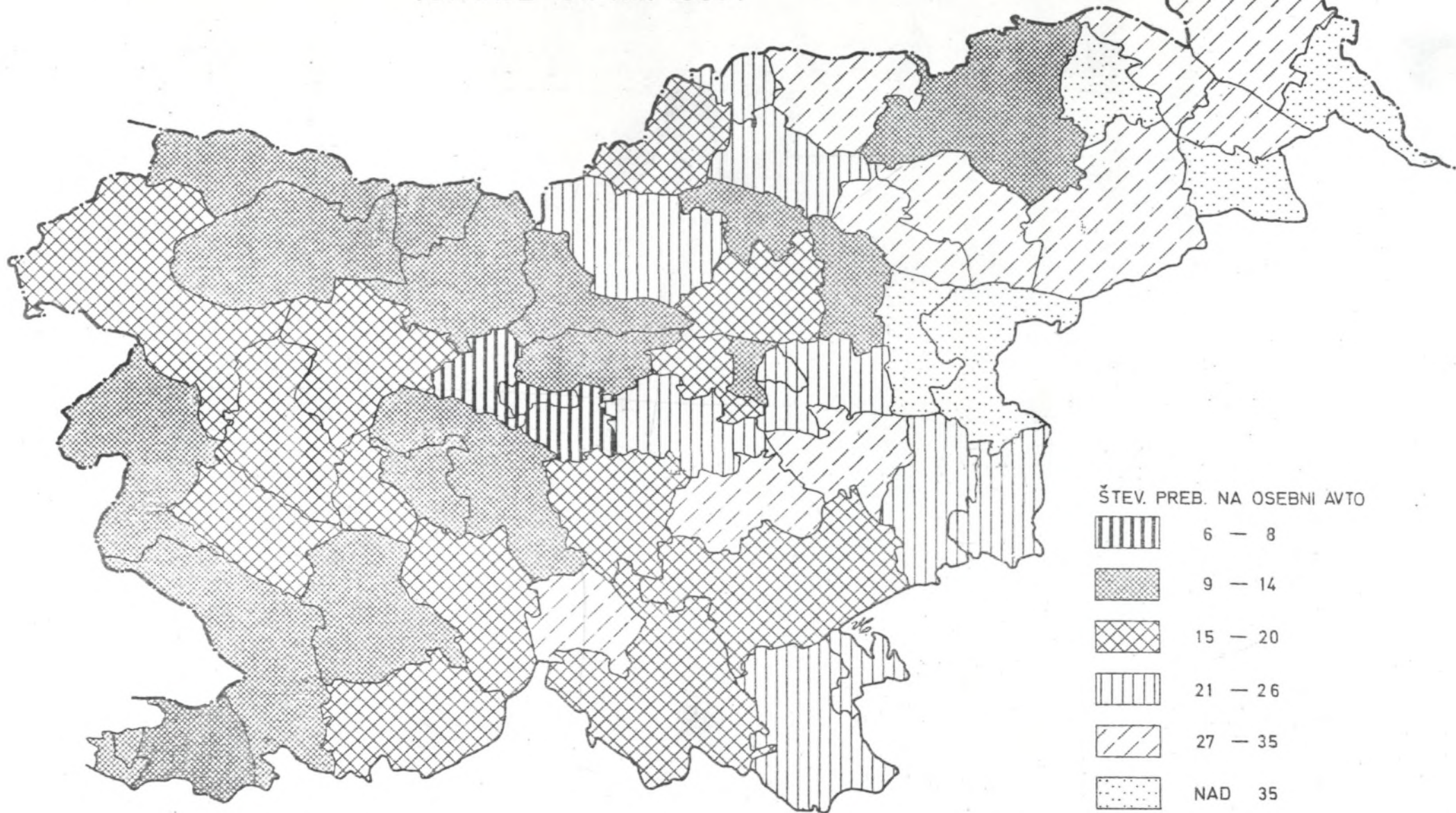
MOTORNA VOZILA

Ob koncu leta 1973 je bilo v Sloveniji registriranih skupno 348.181 motornih vozil in sicer 90.206 motociklov /motorna kolesa in mopedi/, 227.981 osebnih avtomobilov, 2004 avtobusov, 18.695 tovornih avtomobilov, 2322 specialnih vozil in 6973 traktorjev.

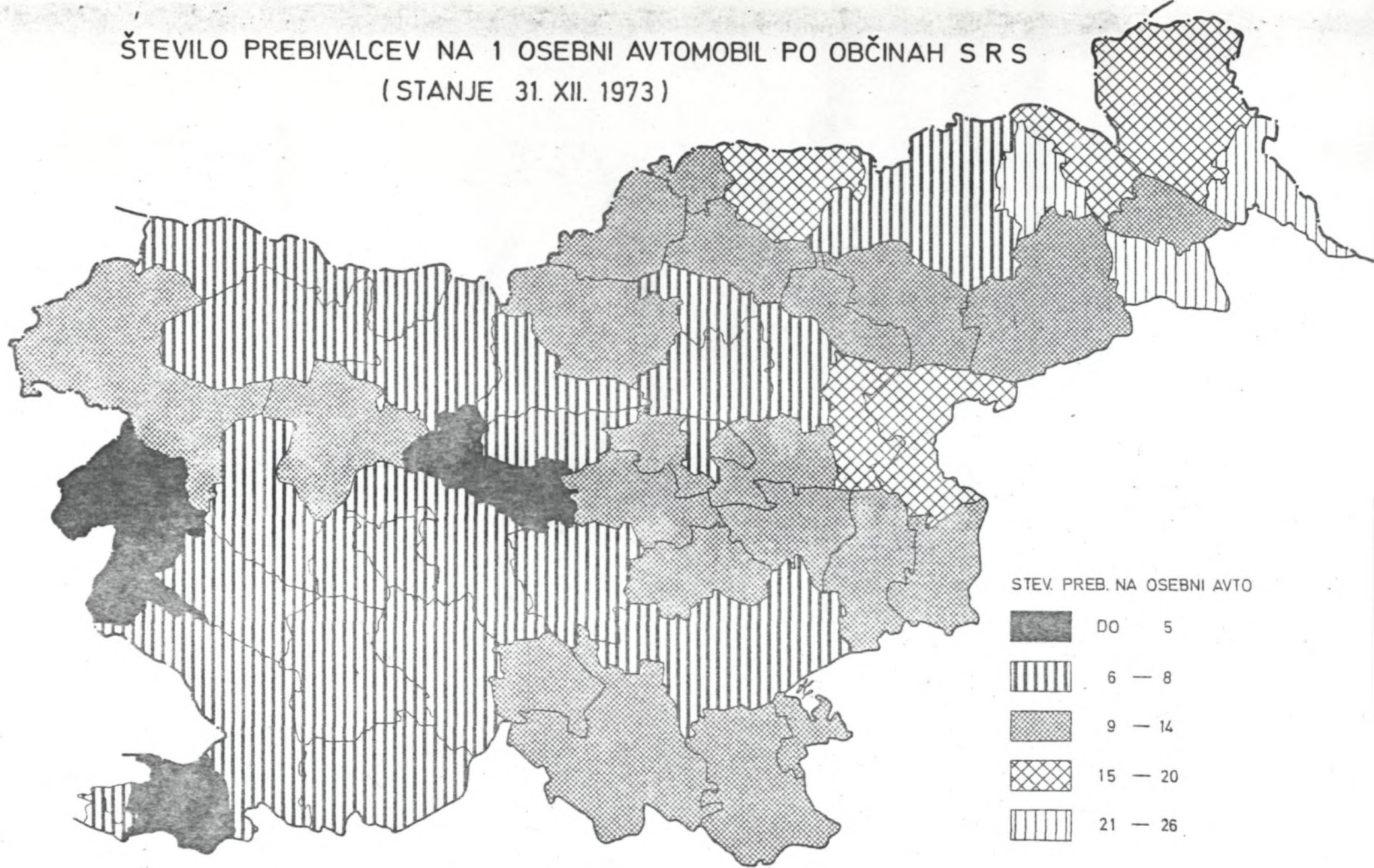
Število motornih vozil vse od leta 1954 dalje hitro narašča, saj se je v obdobju 1954 - 1973 število vozil povečalo za 30 krat; osebni avtomobili 79-krat, motocikli 21-krat, traktorji 18-krat, avtobasi 7-krat, specialna vozila 6-krat in tovorni avtomobili 5-krat. V Sloveniji je sedaj registriranih 20,8 % vseh motornih vozil SFR Jugoslavije oziroma 28 % vseh motociklov in 19,1 % vseh ostalih vozil.

Zanimiv je tudi podatek na koliko prebivalcev je ob koncu leta 1973 prišel v posameznih republikah 1 osebni avtomobil. Ta pregled nam daje naslednja tabela:






KARTA XIII. ŠTEVILO PREBIVALCEV NA 1 OSEBNI AVTOMOBIL PO OBČINAH S R S
(STANJE 31. XII. 1969)



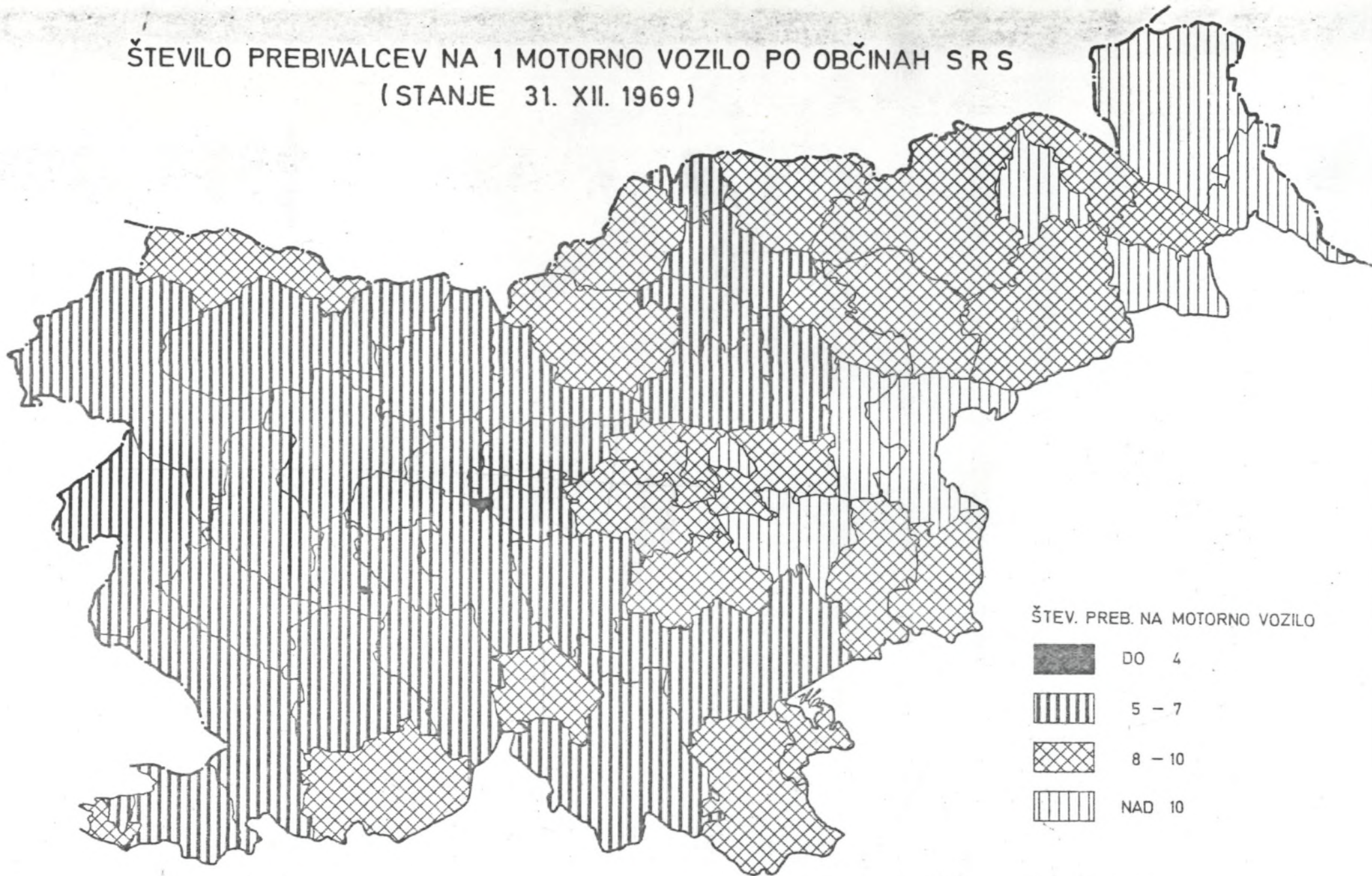
ŠTEVILO PREBIVALCEV NA 1 OSEBNI AVTOMOBIL PO OBČINAH S R S
(STANJE 31. XII. 1973)



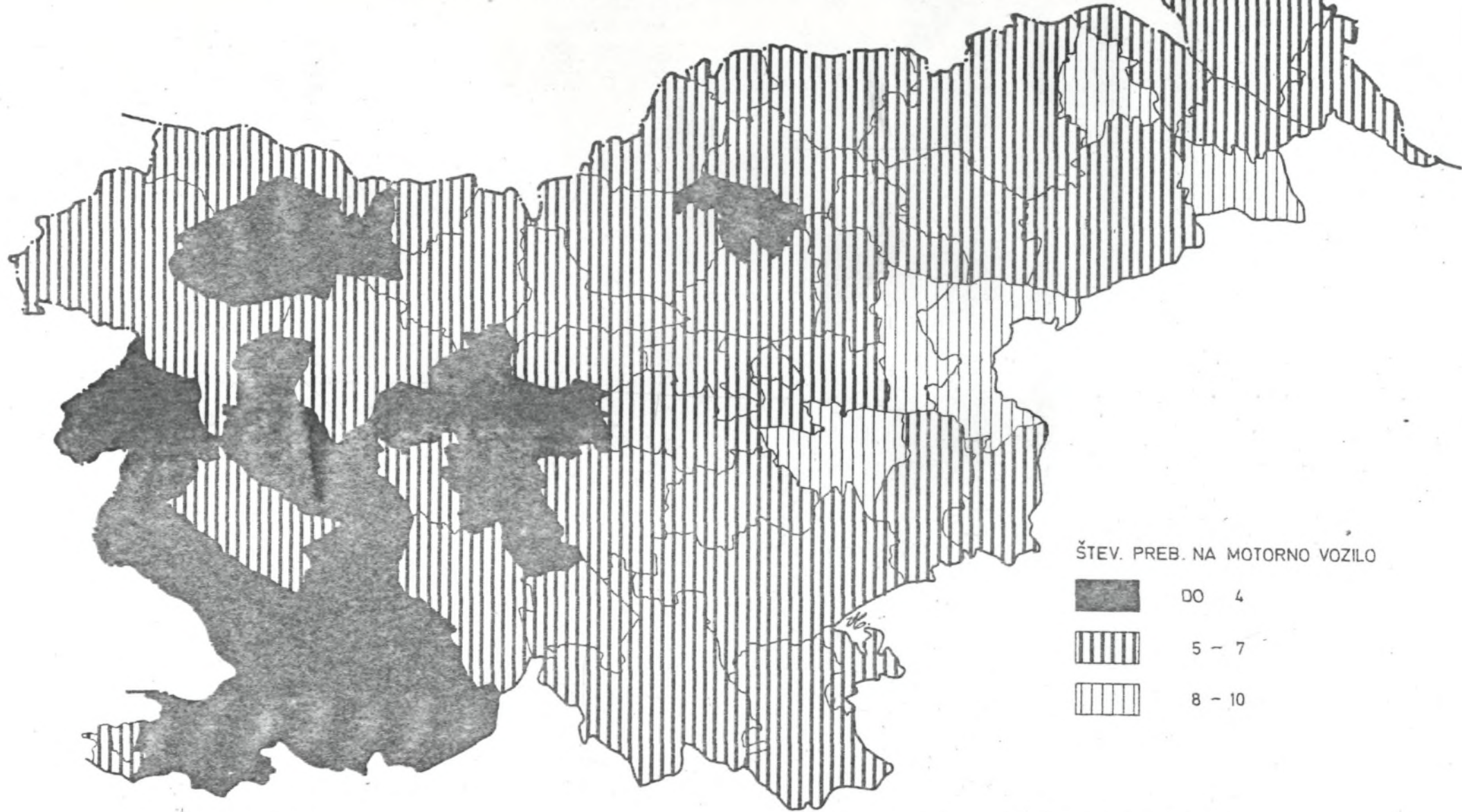
STEV. PREB. NA OSEBNI AVTO

	DO	5
	6	— 8
	9	— 14
	15	— 20
	21	— 26

ŠTEVILO PREBIVALCEV NA 1 MOTORNO VOZILO PO OBČINAH S R S
(STANJE 31. XII. 1969)



ŠTEVILO PREBIVALCEV NA 1 MOTORNO VOZILO PO OBČINAH S R S
(STANJE 31. XII. 1973)



republika	Št. oseb. avt.	št. preb./1 oseb. avt.
Bosna in Hercegovina	111.353	33,3
Črna gora	13.812	28,2
Hrvatska	286.589	15,1
Makedonija	70.573	22,8
Slovenija	227.981	7,8
Srbija /skupno/	425.224	19,8
od tega - ožja Srbija	292.523	17,9
Vojvodina	113.709	17,0
Kosovo	18.992	65,4
<hr/>		
Jugoslavija /skupno/	1,140.532	17,9

MOTORIZACIJA PO REGIJAH IN OBČINAH SR SLOVENIJE

Ker motorizacija v Sloveniji zadnja leta močno narašča, pa tudi zaradi precejšnjih razlik v okviru republike, je v naslednjih tabelah in kartografskih ponazoritvah /glej priložene tabele Motorizacija po regijah in občinah 1969 in 1973, karte število preb. na motorno vozilo 1969 in 1973 oz. osebno vozilo/ prikazana primerjava oziroma porast stopnje motorizacije v posameznih regijah in občinah od leta 1969 do 1973 in sicer z ozirom na število vseh motornih vozil in osebnih avtomobilov, kakor tudi število prebivalcev na motorno vozilo oziroma osebni avtomobil..

Iz tabel in kartografskih prikazov vidimo, da se je med slovenskimi makroregijami stopnja motorizacije v obdobju 1969-1973 najbolj povečala v Savinjsko-zgornjesotelski Sloveniji, najmanj pa v Osrednje-slovenski makroregiji. Med mezoregijami izkazujejo največji porast subpanonska regija Savinjsko-soteljske Slovenije, Pomurje in regija Zgornje Savinjske doline, najmanjši pa ožja Ljubljanska regija in Koprsko primorje. Največje pa so

seveda razlike med občinami, saj se indeks povečanja števila motornih vozil giblje med 110 in 193, števila osebnih avtomobilov pa med 134 in 285. Zanimivo je, da imajo največji porast stopnje motorizacije ravno manj razvite občine /to velja tudi za omenjene makro in mezoregije/ Šentjur, Šmarje pri Jelšah, Lendava, Ribnica, Ljutomer, Črnomelj in Mozirje, medtem ko je porast v občinah Lj-Center, Lj-Bežigrad, Lj-Moste-Polje, Maribor, Dravograd, pa tudi v vseh treh obalnih občinah najmanjši /7/.

Kljub omenjenemu visokemu porastu motorizacije v pretežno manj razvitih predelih Slovenije, pa je le-ta še vedno daleč najvišja v Osrednje-slovenski makroregiji in Zahodni Sloveniji oziroma Ožje Ljubljanski regiji, Koprskem primorju pa tudi Primorsko kraškem zaledju in Posočju ter občinah Lj-Center, Lj-Bežigrad, Lj-Šiška, Lj-Moste-Polje, Lj-Vič-Rudnik, K oper, Nova Gorica in Sežana.

OBREMENITEV SLOVENSkih CEST

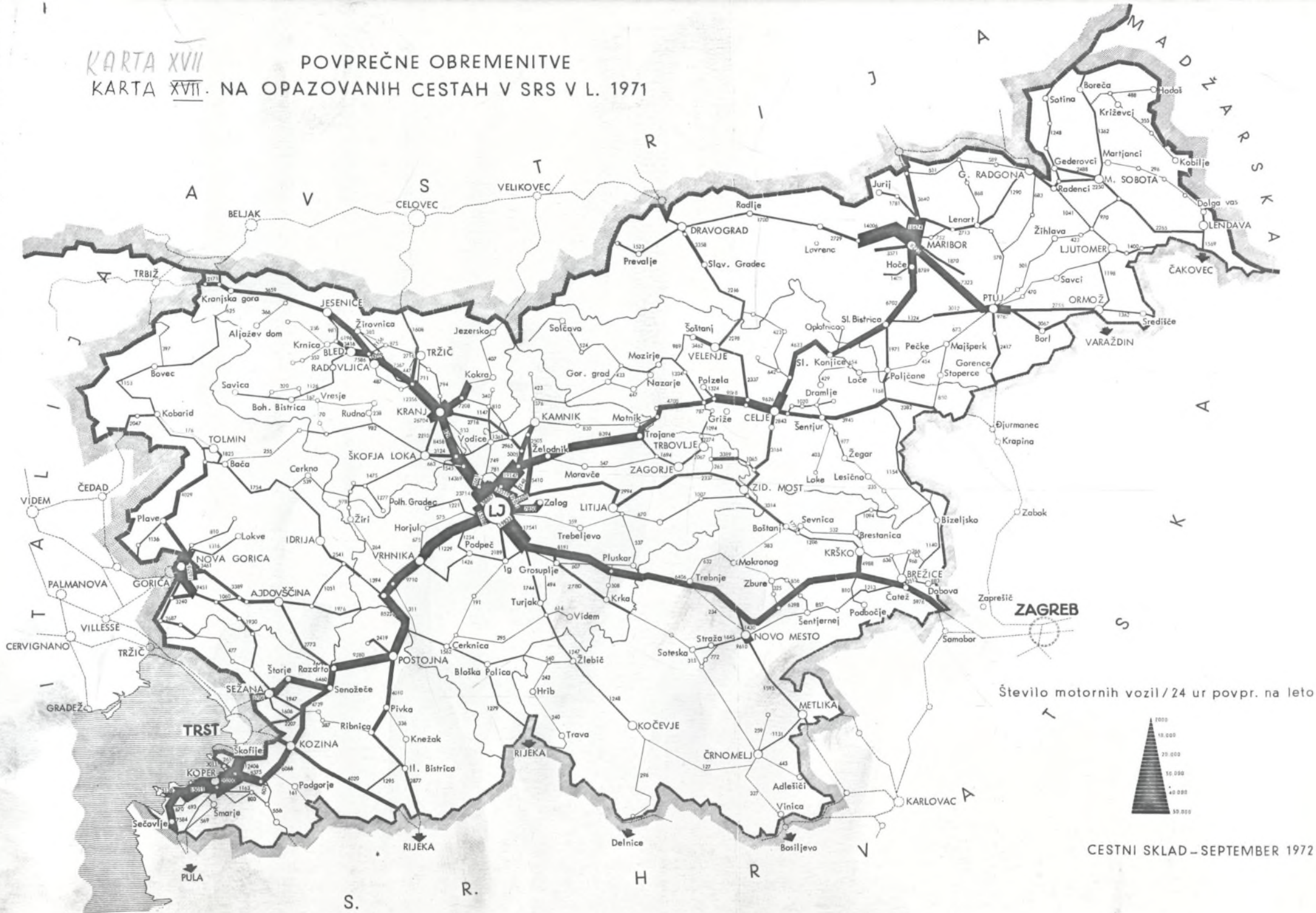
Ceste uporabljajo motorna vozila, ki so registrirana v Sloveniji in motorna vozila, registrirana v drugih jugoslovanskih republikah in drugih državah, ki predvsem na hitrih cestah v določenih letnih obdobjih močno povečajo promet. V cestnem prometu se pojavljajo tudi vprege, ki številčno padajo z uvajanjem kmetijske motorizacije, ter kolesarji in pešci.

Promet in obremenitev cest v Sloveniji naglo naraščata. V obdobju od 1957 do 1971 se je promet na trasah "hitrih cest" glede na število vozil povečal za 14-krat, glede na težo pa za 9-krat /tabela/. Razliko povzroča hitrejša naraščanja lažjih vozil. Udeležba težkega prometa oziroma blagovnega prometa v celokupnem cestnem prometu pada v vseh državah. Največjo udeležbo tovornjakov v skupnem prometu izkazujejo države, ki imajo razmeroma slabo razvit cestni promet, to so Poljska, Portugalska,

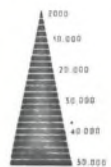
KARTA XVII

KARTA XVII. NA OPAZOVANIH CESTAH V SRS V L. 1971

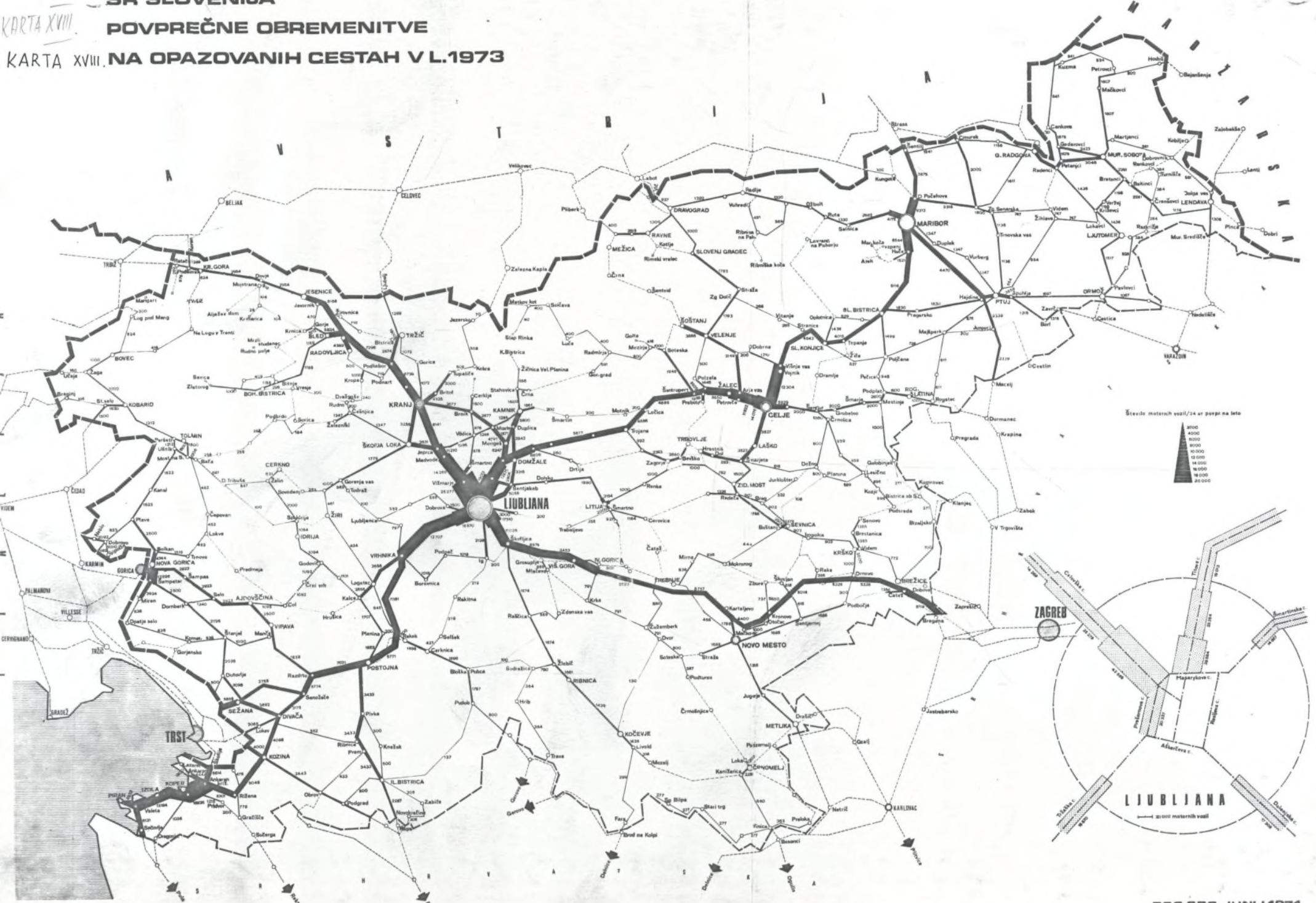
POVPREČNE OBREMENITVE



Število motornih vozil / 24 ur povpr. na leto



CESTNI SKLAD - SEPTEMBER 1972



Španija in Jugoslavija. Izjema je le Velika Britanija, ki ima veliko obremenitev cest in hkrati veliko udeležbo tovarnega prometa. Iz tega je sklepati, da naraščajo na splošno hitreje tokovi, ki jih ustvarjajo osebna vozila oziroma potniški promet, kot blagovni cestni promet /12 str. 42/. Težka vozila zavzemajo v Sloveniji cca 60 % celotne obremenitve cest glede na težo, v obdobju od 1957 do 1971 pa se je njih število povečalo za približno 10-krat. Vpliv težkih vozil na vozišče je pomemben in s težo vozila naglo narašča, saj močno vplivajo na propustnost cest, obenem pa zahtevajo odpornejši zgornji ustroj, ki ga danes večina cest nima. Zaradi zelo težkih vozil in neustreznega zgorajjega ustroja so zato najneomejitve, kar pa pomeni ovire in škodo v gospodarstvu. Ker je ob najvažnejših železniških relacijah zgrajen vzporedno cestni križ Slovenije, najbolj značilna udeležba težjih cestnih vozil pa je prav na teh relacijah /med 12 in 32 % vseh vozil/, pomeni to precejšnjo konkurenco železniškemu blagovnemu prometu. /17/

Glede na povprečno število motornih vozil na dan imajo magistralne ceste 3-kratno, med njimi obe cesti cestnega križa 4-kratno, regionalne pa le polovično prometno obremenitev napram povprečni obremenitvi vseh republiških cest. Promet je na več odsekih obeh cest cestnega križa že dosegel obseg, ki velja po svetu kot orientacijski kriterij za prehod na avtoceste /800 do 1100 motornih vozil na uro ali okrog 8000 do 11000 motornih vozil na dan/. Magistralne ceste, ki so udeležene po dolžini le z 18% v celotnem omrežju republiških cest bodo po predvidevanjih prevzele do leta 1985 blizu 60 % celotnega prometa na republiških cestah. Med magistralnimi cestami predstavlja cestni križ 54 % celotne dolžine, prevzel pa bo predvidoma preko 60 % prometa teh cest. /10 str. 161/. Iz evropskih študij cestno-prometnih tokov je razvidno, da se promet gosti oziroma narašča predvsem na urbanih področjih in na glavnih prometnih žilah. /12/

Največja prometna obremenitev slovenskih cest doslej je bila v letu 1971 /glej tabelo IX/, medtem ko je bila v letih 1972 in 1973 le-ta nekaj manjša. Razliko v prometni obremenitvi cest med letoma 1971 in 1973 nam pokaže že naslednja primerjava:

št. ceste	potek	leto: 1971		1973	
		št. mot. vozil / dan			
1	Ljubelj-Ljubljana-Bregana	8826		7871	
6	Šentilj-Ljubljana-Sežana	8680		7784	

Obremenitve na vseh opazovanih odsekih v letu 1971 in 1973 pa so grafično prikazane v naslednjih dveh kartah /karta/.

OBSTOJEČE HITRE CESTE SR SLOVENIJE /dolž. 622 km/

Leto	Motorna vozila štev./24 ur						Zbiri/24 ur		
	m	o	Te	A	T + Ps	Tp	mv	OVE	ton
19 57	93	237	28	48	132	28	566	1116	2642
1958	161	330	33	59	166	35	784	1398	3377
1959	218	499	41	73	184	45	1060	1512	4112
1960	203	680	137	91	147	57	1315	2142	4743
1961	208	959	151	105	147	75	1645	2599	5626
1962	285	1428	158	134	158	87	2250	3309	6898
1963	244	1556	165	131	195	124	2415	3888	8053
1964	247	1942	198	146	221	129	2884	4325	9222
1965	199	2290	232	146	262	154	3283	4915	10677
1966	178	3041	295	187	344	197	4242	6573	13864
tuja voz.	7	949	9	11	14	28	1018	1223	2133
1967	160	4346	359	212	424	239	5740	8500	17815
1968	143	4588	396	233	473	274	6107	9185	19552
tuja voz.	16	1307	28	22	39	61	1473	1926	3615
1969	112	4987	442	227	563	273	6604	10005	21103
tuja voz.	10	1295	17	20	26	52	1420	1780	3269
1970	72	5627	390	225	553	251	7108	10445	21374
tuja voz.	2	1288	9	15	14	53	1381	1710	3109
1971	57	6247	367	219	606	279	7775	11449	23132a
tuja voz.	5	1556	12	16	8	54	1651	2129	3456

M.-motoc. O-oseb.avt. Te-tovornj.-lahki A-avtobusi T-tovornj.-težki Ps-polj.stroji Tp-tovornj.s prikol.

TRANZITNI PROMET IN POLOŽAJ SLOVENIJE

Za usmerjanje daljinskega prometa preko slovenskega ozemlja, je njegov prometni položaj predvsem pomemben glede na geografski položaj do Alp in alpskih prehodov ter do Sredozemlja in vključevanja na svetovna morskata pota.

ALPSKI PREHODI

Slovenija je pretežno alpska dežela. Visoka alpska slemena potekajo na severozahodu po državni meji in njeni neposredni bližini. Večji del slovenskega tranzitnega oz. mednarodnega osebnega in tovornega prometa je navezan na alpske prehode t. j. v zvezi s kopersko luko, ali transportom proti SZ in Z Evropi, ali pa v zvezi s turističnim prometom poleti proti Sredozemlju in pozimi proti Alpam.

Alpe so največja prometna ovira Srednje Evrope. Njihova 1000 km dolga veriga slemen se razteza od Ligurskega morja do Dunajske kotline in bližine Tržaškega zaliva, kjer se navezujejo na Dinarsko gorstvo. Alpe zapirajo dostope ostali Evropi v Padsko nižino oz. na Apeninski polotok in ovirajo Severni, Srednji in Zahodni Evropski promet proti Balkanu in Bližnjemu vzhodu. V vseh časih je človek tskal v tem gorstvu vrzeli, da si je utiral tovorniška in furmanska pota, pozneje železniške prehode in avtomobilske ceste. Primernih alpskih prevalov ni veliko, njih vrednost pa je tudi v tem, če je možno na njih vzdrževati promet vse leto. Alpski prehodi si sledijo približno in povprečno na vsakih 37 km razdalje. Gostocestno omrežje na eni in drugi strani Alp se ob prehodih zoži, promet se osredotoči in zgosti na vsakih 37 km na eni sami cesti preko prevala ali skozi predor. Za prometni položaj alpske in obalpske regije je pomembno, kako leži z ozirom na te prehode.

Položaj Slovenije v jugovzhodnem delu Alp je izrazito prehodni med Srednjo Evropo in Jadranom in Srednjo ter severozahodno Evropo in Balkanom. Vprašanje je, kako leži glede na prehode preko Alp, kjer potekajo močni prometni tokovi?

Do neke mere vplivajo na promet v Sloveniji vsi alpski prehodi, saj se promet s Francijo in deloma z Vel. Britanijo lahko odvija npr. preko Mt. Cenisa in tudi Mt. Génèvra ter Fréjusa /žel./, za promet iz Severozahodne Evrope pa pridejo v poštev tudi ostali veliki alpski prehodi v Zahodnih Alpah, posebno še tiste smeri, ki omogočajo hitre in zložnejše povezave npr. Padska magistrala - Mt. Blanc /1262 m/, oz. St. Gotthard /1170 m žel./ in Bernardin /1650 m/. Tu se šele vidi, kako delo je opravila v zadnjih 10 letih tehnika, ki je s predori utrla pot skozi najvišje alpske predele. S tem pa so se spremenile tudi dosedanje vrednosti geografskega položaja. Saj danes, ko so do kraja izkoriščeni prevali in podolja, iščejo bližnje doline na obeh straneh slemen, da bi jih povezali s predorom. Predori imajo velike prednosti, so pretežno najnižji prehodi, vse leto varni, najvišji odsek ceste /v predoru/ je pokrit, zato odpade čiščenje snega. Zaradi navedenih lastnosti prevzemajo predori vse bolj promet bližnjih prevalov na obeh straneh. Največ predorov je v Zahodnih Alpah, to pa zaradi bližnjih povezav med najbolj razvitimi področji Evrope /F, CH, D, GB, B, NL, sev.zah.I/, hkrati pa tudi najizrazitejšo turistično severno-južno smerjo. Gospodarsko najrazvitejši pas v Evropi se vleče od prikanalskega prostora, ob Renu, preko Alp do severozahodne Italije.

Za Slovenijo pa so predvsem pomembni alpski prehodi vzhodno od Brennerja. Sam preval Brenner vpliva na Slovenijo le delno s prometom iz Zahodne oz. Severozahodne Evrope, morda tudi za del prometa, vsaj v eno smer, iz Severne Evrope, ker po tej poti zelo hitro doseže Padsko nižino. Močno pomembna pa je novi predor Felbertauern /1600 m/, ki omogoča vse leto hitro in ugodno povezavo med Bavarsko in Zgornjedravske dolino /Kufstein - Mittersill - Felbertauern - Lienz - Beljak/. Proti

Prehodi preko Alp
na E cestah in železnicah

1. <u>Cadibona /La bocchetta/</u>	435 m	Želez.	25. <u>Brenner</u>	1372 m	Želez. cesta
2. <u>Col di Nava</u>	930 m		26. <u>Felbertauern /predor/</u>	1600 m	
3. <u>Col di Tenda /predor/</u>	1321 m	Želez. cesta	27. <u>Toplah</u>	1209 m	
4. <u>Maddalena</u>	1996 m		28. <u>Gross Glockner</u>	2576 m	
5. <u>Mt. Génèvre</u>	1874 m		29. <u>Tauern /predor/</u>	1225 m	Želez.
6. <u>Col di Sestiere</u>	2035 m		30. <u>Radstädter Tauern</u>	1738 m	
7. <u>Fréjus /predor cesta v načrtu/</u>	1312 m	Želez.	31. <u>Rottenmann</u>	1265 m	
8. <u>Mt. Cenis</u>	1925 m		32. <u>Schoberpass</u>	849 m	Želez. cesta
9. <u>Mali Sv. Bernard</u>	2188 m		33. <u>Seeberg</u>	1254 m	
10. <u>Mt. Blanc /predor/</u>	1262 m		34. <u>Präbichl</u>	1227 m	Želez. cesta
11. <u>Vel. Sv. Bernard /predor/</u> ..	2473 m		35. <u>Semmering</u>	980 m	Želez. cesta
12. <u>Simplon /predor za cesto</u>			36. <u>Trbiž-Zabnice</u>	818 m	Želez. cesta
načrt/..	2009 m	Železnica	37. <u>Trbiž-Fužine</u>	850 m	
13. <u>St. Gotthard</u>	2112 m		38. <u>Predel</u>	1158 m	
14. <u>St. Gotthard /predor/</u>	1170 m	Želez.	39. <u>Podbrdo /predor/</u>	817 m	Železnica
15. <u>St. Bernardin /predor/</u>	1650 m		40. <u>Postojnska vrata</u>	609 m	Želez. cesta
16. <u>St. Bernardin</u>	2063 m		41. <u>Vrata-Delnice</u>	879 m	Želez. cesta
17. <u>Splügen /predor v načrtu/</u> ..	2117 m	/1500 m/	42. <u>Koren</u>	1071 m	
18. <u>Maloja</u>	1815 m		43. <u>Ljubelj /predor/</u>	1073 m	
19. <u>Julier</u>	2287 m				
20. <u>Bernina</u>	2330 m	Želez.	/podčrtano - promet preko vsega leta; glej 9 str. 15-43 in 10/		
21. <u>Ofenpass</u>	2155 m				
22. <u>Reschen Scheidek /Resta/</u> ..	1508 m				
23. <u>Stelvio /načrt predor/</u>	2759 m				
24. <u>Timmelsjoch</u>	2483 m				

vzhodu sledi gorska cesta preko Visokih Tur - Gross Glockner /2576 m/, pokrajinsko zelo zanimiva, sicer pa težka, za lažji, predvsem turistični promet, brez večjih prikolice in le v letnem času. Še bolj vzhodni je Turški Železniški predor - Tauern Tunnel /1225 m/ z ureditvijo za prevoz avtomobilov; pretežno iste smer, predvsem pa iste prometne težnje bo prevajala tudi nova hitra in moderna turska cesta Salzburg - Beljak. Proti vzhodu se Alpe znižujejo, bolj ali manj primernih prelazov je več. Večina prekoalpskega prometa med Felbertauernom in Semmeringom se stika v bližini Beljaka, odkoder vodijo ceste in železnice preko Trbiža v Italijo ali pa preko manj primernih prevalov Koren /1071 m/ in Ljubelj /tunnel 1073 m/ in Jezerskega in pa železniškega predora proti Ljubljanski kotlini. Šele predviden cestni predor med Zgornjesavsko Dolino in Zgornjim Rožem pod Kepo bi lahko bil primerno nadaljevanje hitre Turske ceste in lahko bi bil konkurenčen Trbižu. Na skrajnem vzhodnem delu Alp je še, vsaj historično, močno pomemben cestni in železniški alpski prehod Semmering /980 m/, kot prehod iz Dunajske kotline proti jugu. Morda se je ob projektiranju železnice proti Trstu Južna železnica zbala nemirne madžarske meje po letu 1848 in iskala pot bolj proti zahodu, dalje od meje preko Alp; nova projektirana hitra cesta Autobahn Süd je speljana iz Dunajske kotline proti Gradcu že toliko vzhodno, da se je umaknila Alpam in teče po Gradiščanskem. Tudi ta cesta teče proti Beljaku. Prvotna, zdaj že historična, prirodno še vedno primernejša in občutno krajša je sicer smer stare Dunajsko-tržaške ceste ali smer južne železnice t. j. preko Maribora - Ljubljane in Postojnskih vrat, da se je današnji avstrijski promet izogiba, so regionalno-politični razlogi /meja, politično-sistemske razlike, konkurenčna pot vodi dalje po domačem ozemlju, naša cesta pa je vsekakor slabše vzdrževana/.

V celotnem nizu alpskih prehodov vsekakor ne gre zapostaviti dveh ugodnih prevalov iz notranjosti proti Sredozemlju, to sta prevala na prehodu iz alpskega v dinarski svet, t. j. star, najnižji preval v vsem alpskem nizu,

ki zapira Sredozemlje - Postojaska vrata /609 m/ in pa Vrata blizu Delnic /679 m/. Zaradi tega ker odpirata iz Jadrana pot proti notranjosti na SV in V nosita vzdevek Jadranska vrata. Oba prevala sta izkoristili železnica in cesta. Postojaska vrata so omogočila razvoj Trstu in v novejšem času tudi Kopru, le delno tudi Reki, Vrata pa Reki. Bavarska /preko Münchena in Salzburga/, ČSSR, vzhodni predeli Avstrije ter Madžarska in severozahodni deli Jugoslavije so področja, ki tradicionalno in naravno gravitirajo na severnojadranska pristanišča, ki so dostopna preko naših in sosednjih prehodov. Od naše nadaljnje prometne politike in izgradnje je odvisno, kolikšen del prometa bo pripadel Sloveniji, njenim cestam, železnicam, pristaniščem in ladjam. Do zdaj smo izgubljali prirodno nakazano prednost.

POTI NA SREDOZEMLJE

S priključitvijo B cone Jugoslaviji 1954 je postala SR Slovenija pomorska država. Res je pridobila le nekaj deset km obale in tri manjša pristanišča Koper, Piran in Izolo /celoten promet v vseh treh lukah v letu 1960 je znašal 142.100 ton, v letu 1970 pa že 1.985.700 ton, to je rast 1:14/, toda spremenil se je celoten geografsko-prometni položaj Slovenije v odnosu do predvojnega.

S pomaknitvijo jugoslovansko-italijanske meje daleč proti zahodu je Slovenija postala posestnik Postojnskih vrat, enega od najudobnejših gorskih prehodov iz evropske notranjosti proti Sredozemlju /600 m nmv/, pridobila je Postojno s križiščem cest proti Reki, Kopru oz. Trstu, dobila je Divačo z železnico proti Reki ter s tem znatno skrajšala pot v Kvarnerski zaliv, kjer je nastala namesto prejšnjega Sušaka največja jugoslovanska luka Reka. Reka /s 7,9 milijoni ton prometa leta 1969/ se odpira v notranjost preko Slovenije z železnico in cesto /18/. Obe obliki prometa sta prirodno lažji kakor pot skozi Delniška Vrata in za velik del Srednje Evrope tudi krajši. Teh prednosti se je treba zavedati tudi zato, ker na Reko

ne kaže gledati le s konkurenčnega gledišča temveč tako, da je za tri severovzhodne jadranske luke Trst, Reke in Koper možna normalna, zdrava perspektiva le v medsebojni delitvi dela v usmeritvi oz. specializaciji. S tem pa nadaljnji razvoj Reke ni le pomemben za promet iz Hrvaške in morda še Madžarske, ampak tudi s severne in celo severozahodne smeri t. j. po slovenskem ozemlju s postojaske smeri /eden od priključkov na prometni križ pri Postojni/ in tražške strani /po Podgrajskem podolju ali po Reški dolini/. Le taka prometna politika bo poživila tudi razvoj ostalih dveh pristanišč.

S priključitvijo B cone se je jugoslovanska meja dotaknila samega mesta Trsta /v bližnji bodočnosti 8 milijonov ton luškega prometa/ in ga dobesedno obkrožila. S tem pa je dobila v posest tudi prirodno in historično najpomembnejšo prometno smer iz te luke v daljave severovzhodno in vzhodno zaledje - smer Južne železnice. Danes se je je mednarodni promet nekoliko izognil v korist smeri preko Trbiža /"Prečna smer"/, vendar pa utegnejo izboljšane prometno-tehnične in morda tudi prometno-politične razmere pri nas in pa že omenjena delitev dela med tremi lukami, to stanje spet popraviti, posebno še, ker zaradi krajše poti in ugodnejših prirodnih razmer konkurenca ni težka.

Ko je Slovenija dobila del svojega nacionalnega obalnega ozemlja, vendar brez Trsta, se je odločila za izgradnjo luke Koper. Tako imamo v neposredni sosesčini z istim daljšim luškim zaledjem kar dve pristanišči, Trst za Furlanijo in Julijsko krajino, ki ga vežeta cesta in železnica na zahod z italijanskim zaledjem in Koper za severozahodni del Jugoslavije z železnico in cesto na severovzhod, vzhod in jugovzhod. Od leta 1957, ko je začela izgradnja, se je promet v luki Koper 30 krat povečal.

Več razlogov govori v prid izgradnje luke Koper. Predvsem se skladajo tudi z razlogi zaradi katerih se razvijata Trst in Reka.

Koper se po eni strani razvija kot slovensko pristanišče, upravno-politično,

gospodarsko in kulturno središče obmorske regije, vendar pa tudi s perspektivo, da luška dejavnost preraste slovenske potrebe. To hitro rast, kljub bližnjemu Trstu, pa si Koper obeta zaradi izredno ugodnega prometno-geografskega položaja severovzhodnega Jadrana oz. Tržaškega zaliva. Jadransko morje je najgloblje v evropsko kopno segajoči morski zaliv in Koper je lociran na koncu tega zaliva, odkoder vodijo relativno ugodna pota v zaledje. Za velik del Srednje Evrope je severovzhodni Jadran najbližje morje /npr. severovzhodna Jugoslavija, Madžarska, osrednji in vzhodni deli Avstrije in ČSSR/, za nekatere smeri in določene proizvode pa se gravitacijsko območje sev. Jadrana še razširi na južno Poljsko in celo na jugovzhodno Zvezno republiko Nemčijo.

Za prometno vrednost severovzhodno-jadranskih pristanišč je vsekakor važna, čeprav dandanes neaktualna oddaljenost od Sueškega prekopa /Port Said - Koper 2.400 km, medtem ko je od Port Saida do Genove 2.620 km in do Marseillea celo 2.790 km/. Za tisto blago iz jugovzhodne in vzhodne Azije, vzhodne Afrike, deloma Bližnjega vzhoda ali Avstralije, ki bi moralo biti tako in tako pozneje preloženo na železnico ali kamione, pa tudi za preostali vrednejši in hitrejši kontejnerski promet za celotno Srednjo Evropo vse do Severnega morja pa so tudi primerna omenjena tri jadranska pristanišča in nato uvedba "Landsbridge-a" do cilja.

So pa še drugi zelo pomembni splošni razlogi, ki opravičujejo razvoj luke Koper. V razdobju 1960-70 se je mednarodna pomorska trgovina dinamično razvijala z letno rastjo prepeljane robe 8,5% in letno rastjo prostornine prepeljane robe 10%. Potrebno je še pristaviti, da odstotki rasti v zadnjih letih naraščajo, da se predvideva še nadaljnja rast in pa, da izkazuje najhitrejšo rast tankerski promet /preko 9,4% na leto/. Ne-prestanemu razvoju kontejnerizacije in izgradnji vedno večjih ladij pa lahko pripisujemo zmanjševanje prevoznih cen na tonsko miljo. Res, posebno v zadnjih letih opažamo izredno pocenitev morskoga prometa, kar pa povzroča približevanje posebno nekaterih gospodarskih aktivnosti k obali in seveda vsestranska naslonitev na morski promet.

Desedanja izredno hitra rast prometa v luki Koper, njen vestranski razvoj, dejstvo, da ladje čakajo na vrsto pred luko, so vspešni znaki za nadaljnji razvoj. Izredno ugoden geografsko-prometni položaj pristanišča tako na moreško stran kakor tudi na kopno pa dviguje tudi prometno vrednost bližnjega zaledja - Slovenije - in njenega kopnenega prometa.

PROMETNI POLOŽAJ SLOVENIJE GLEDE NA JUGOSLOVANSKI IN EVROPSKI PROSTOR

Slovenija je izrazito prehodno ozemlje, zato je znaten del njenega prometa mednarodnega, oz. tranzita. Glede na njeno ugodno lego ob Jadrami in pod Alpami, vodijo preko Slovenije prirodna pota med Zahodno in Severozahodno ter Jugovzhodno Evropo, t. j. med Francijo, Vel. Britanijo, Italijo, Švico, Nemčijo, Avstrijo in delno Skandinavskimi deželami na eni, ter Grčijo, Albanijo, Bolgarijo, Madžarsko, delno Romunijo in Bližnjim vzhodom na drugi strani. Jasno je, da to niso edine prometne smeri med Balkanom in Srednjo oz. Zahodno Evropo, se pa stare, tradicionalne, vse oblike prometa do zdaj so se jih držale. Železniške smeri med Zahodno Evropo in Balkanom so nesporne, pa tudi cestne smeri so vse bolj konkurenčne, ker so krajše, ker so turistične, ker jih privlačijo urejene prometne razmere po Padski nižini odkoder se vedno udobnejši prehodi "skozi" Alpe /Brenner, Bernardin, Mt. Blanc itd/. Jasno je, da velja navedena prehodnost predvsem tudi za ostale predele Jugoslavije, za katere so Slovenija "severna vrata" v svet.

Kako vse potekajo prometni tokovi, nam je brez podrobnejših analiz celotnega prostora težje točneje določiti, vendar pa nam že nekateri indikatorji nakazujejo prometne težnje tega prostora. Za ostale jugoslovanske predele in Jugovzhodno Evropo je v Sloveniji predvsem pomembna smer jugovzhod-severozahod, kakor jo pokrivata železnica /Zagreb - Ljubljana - Sežana in Jesenice/ in ceste Bratstva in edinstva z nadaljevanjem proti jugoslovansko-italijanskim in zahodnim jugoslovansko-avstrijskim mejnim prehodom /medtem ko služijo vzhodni prehodi bolj prometu med ČSSR oz. Dunajsko kotlino in Tržaškim zalivom/.

V letu 1970 so npr. slovenske železnice opravile v inozemskem transportu 50,1 % vsega jugoslovanskega inozemskega tranzita /ki znaša v Jug. 16.365 tisoč ton/ in prepeljale celo 73 % vsega jugoslovanskega tranzit-

nega blaga /jug. tranzit - 4.956 tisoč ton/ 6 in 12/. V letu 1970 je prišlo 97,3 % vseh tujih osebnih motornih vozil preko jugoslovansko-italijanskih in jugoslovansko-avstrijskih mejnih prehodov t.j. preko Slovenije, t.j. 79,3 % preko italijansko-jugoslovanskih prehodov /11 str.203/. Celo slovenska pristanišča, čeprav šele v začetnem razvoju, so imela 12,7 % /t.j. blizu 2 milijona ton/ vsega jugoslovanskega inozemskega prometa in 14,9 % /601.900 ton/ tranzita /10,11/.

V zadnjih letih se vse bolj jasno izraža naraščanje prometa v smeri vzhod-zahod. Gre predvsem za normalizacijo odnosov med socialističnimi državami Vzhodne Evrope in državami zahodno-evropske demokracije, ki se odraža s povečanim turističnim prometom ter vrsto kulturnih stikov in gospodarskih pogodb. Blagovni promet hitro in konstantno narašča v obeh smereh.

V letu 1970 so dosegle vzhodnoevropske socialistične države 30.530 milijonov ZDA dolarjev vsega izvoza, 20,4 % te vrednosti so izvozile na zahodnoevropsko tržišče. Indeks rasti zunanje trgovine v teh državah 1958-70 je 100:302, toda indeks rasti zunanje trgovine teh držav z državami Zahodne Evrope 1958-70 znaša 100:345.

V letu 1970 so dosegle zahodno-evropske države 138.060 milijonov ZDA dolarjev vsega izvoza, 4,3 % te vrednosti so izvozile na vzhodnoevropsko tržišče. Indeks rasti zunanje trgovine v Zahodni Evropi 1958-70 je 100:328, toda indeks rasti zunanje trgovine teh držav z vzhodnoevropskimi socialističnimi državami 1958-70 je 100:397.

Glede na tako opazno rast prometa v vzhodno-zahodni smeri se sprašujemo, kako lahko ta pojav vpliva na promet v Sloveniji? Preko naše dežele sicer ne vodijo glavni tokovi te vzhodno-zahodne izmenjave, čeprav jih tudi delno občutimo, npr. Italija močno povečuje svoje trgovske stike s

Sovjetsko zvezo /samo v letih 1965-69 se je trikrat povečal izvoz v SZ/; del madžarskega vzhodno-zahodnega prometa je po naravi usmerjen preko Slovenije; tako tudi del prometa iz Romunije in Madžarske.

Poleg navedenih glavnih potez geografskega položaja Slovenije, ki vplivajo na promet v širšem jugoslovanskem prostoru, pa je potrebno omeniti še izreden položaj Slovenije za hitre intervencije na evropskem tržišču. Če podjetja iz raznih delov Jugoslavije namestijo v Sloveniji svoja distribucijska skladišča, lahko po obstoječih tehnoloških normah npr. "Nachtsprung" /cca 500 km preko noči/ ali "Danes-jutri" /v enem dnevu cca 900 km/ iz te baze pravočasno dosežejo širok srednjeevropski trg, s tem pa tudi odpade manj učinkovita, gosta in draga mreža konsignacij.

ŽELEZNIŠKI TRANZITNI PROMET

Slovenija je izrazita tranzitna dežela. Med pogoji, ki opredeljujejo Slovenijo kot pomembno v tranzitnem pogledu imajo posebno mesto njena geografska lega, prehodnost ozemlja in gravitacijska območja posameznih kulturnih in gospodarskih središč. Važni sta dve gravitacijski območji, ožje in širše. V luškem tranzitu predstavljajo ožje gravitacijsko območje države: Madžarska, Češkoslovaška, Avstrija in Zahodna Nemčija; širše gravitacijsko območje pa: ZSSR, Romunija, Poljska, Vzhodna Nemčija, dežele Beneluxa, Francija, Švica in Albanija. V suhozemnem tranzitu so v ožjem gravitacijskem območju vse sosednje države Jugoslavije, npr. Romunija - Italija, oziroma Italija - Romunija. V širše gravitacijsko območje pa štejemo tranzitni promet Poljska - Italija preko Avstrije in Jugoslavije ali Romunija - Italija preko Madžarske in Jugoslavije.

V kopnem tranzitu preko Slovenije so udeležene države Turčija, Grčija in Bolgarija v zvezi z zahodnoevropskimi državami: Italijo, Avstrijo, Zahodno Nemčijo in Švico. Romunija in Madžarska gravitirata v suhozemnem tranzitu le deloma preko Slovenije. /8/

Tranzitni železniški potniški promet Slovenije je bil doslej slabo obdelan. Na splošno lahko le rečemo, da je tranzitni potniški promet pred vojno na naših progah bil, ni pa nobenih podatkov o številu potnikov ali potniških km v tranzitu. Tranzitni potniški promet se je opravljal v glavnem preko mejnih prehodov: Maribor, Postojna, Jesenice, Kotoriva, Bohinjska Bistrica, Prevalje, Dravograd. Zdaj gre tranzitni potniški promet v glavnem preko mejnih prehodov: Jesenice, Sežana, Maribor, medtem ko drugi prehodi kot: Nova Gorica, Prevalje, Kotoriba sploh ne pridejo v poštev za tranzitni potniški promet.

Turizem je imel kljub temu, da je bil šele v razvoju, v razdobju pred drugo svetovno vojno močan vpliv na tranzitni potniški promet. V tem obdobju so

turisti v glavnem potovali po železnici, morju in rekah, neprimerno manj po cesti in zraku. Glavna turistična smer je bila Italija, Francija, Švica, deloma tudi Avstrija /koroška jezera/, zato je bilo tudi največ direktnih voz na teh relacijah. Turizem m ed severnoevropskimi državami in Balkanom oziroma Južno Evropo je bil zelo skromen.

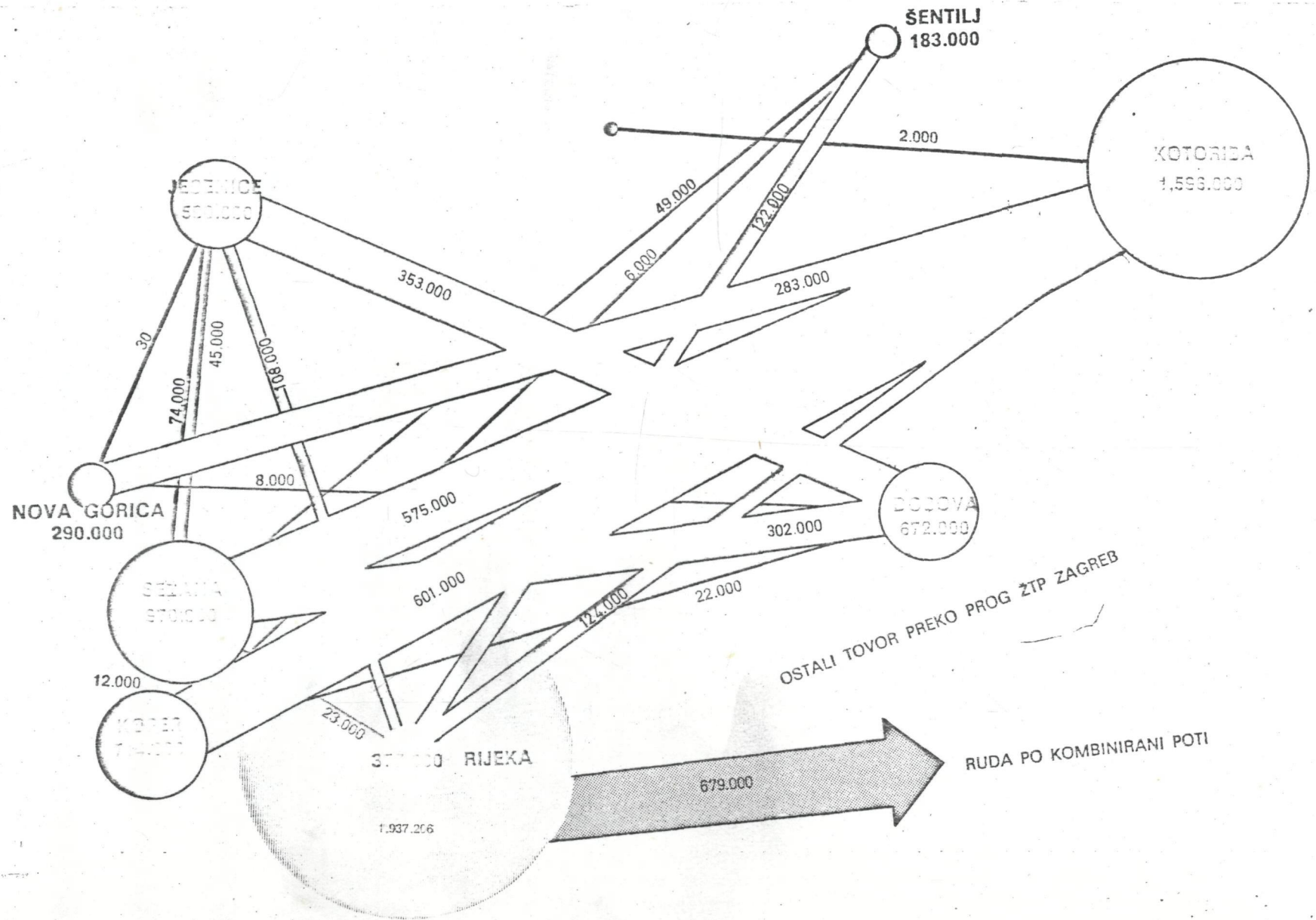
Obseg tranzitnega potniškega prometa je zdaj sicer večji, kot pred vojno, toda še vedno ni urejen tranzitni potniški promet preko SRS med državami na vzhodu /Madžarska, Romunija, Češkoslovaška, Bolgarija/ z državami na zahodu /Italija, Francija in Švica/.

V razvoju železniškega tranzitnega prometa od 1965. leta dalje je bila pomembna pridobitev železniška zveza z luko Koper konec leta 1967. Takoj se je pričel tranzitni promet z Madžarsko, Češkoslovaško, Avstrijo in Nemčijo. Zlasti je važen tranzitni promet južnega sadja preko Jesenic za Avstrijo, Nemčijo, države Beneluxa in Češkoslovaško ter Madžarsko preko Kotoribe. Luko Bakar pa so leta 1967 aktivirali za železovo rudo, ki je prihajala iz Brazilije za Linz v Avstriji in iz Indije za Češkoslovaško. /8, str. 57-77/. Tranzitni promet na Jesenicah je upadel od 100 % v letu 1970 /1.965.000 t/ na 30 % v letu 1972 /590.000 t/, ko so preusmerili železovo rudo iz Bakra za Linz preko Zagreba.

Obseg mednarodnega železniškega tranzitnega prometa v glavnem narašča, kar je razvidno iz naslednjega pregleda:

	v 000 t			
	1967	1968	1972	1973
Kopenski tranzit	1.017	1.246	2.219	2.758
Luški tranzit	1.612	2.063	1.221	2.015

/9, str. 18/



SLIKA 9.

Devizni priliv na progah ŽC Ljubljana je znašal v letu 1972 24,9 mio USA \$ od tega 14,0 mio USA \$ iz konvertibilnega področja

VPLIV MEDNARODNE TRGOVINE NA TRANZIT IN BLAGOVNI TOKOVI

Pomemben pogoj tranzitnega transporta je gospodarski in politični razvoj dežel, ki grabitirajo na naše proge. Pri tem ima še poseben pomen mednarodna menjava teh dežel, obseg in regionalna usmerjenost njihovega vključevanja v svetovno trgovino.

Preko Slovenije vodijo tokovi trgovinske menjave med državami jugovzhodne Evrope ter nekaterimi državami centralne Evrope in ostalim svetom, državami jugovzhodne Evrope ter nekaterimi srednje razvitimi državami centralne Evrope in ostalim svetom. Tranzitni tokovi, pomembni za naše proge se po vrstnem redu sledeči:

morje - Češkoslovaška,	Italija - Romunija,
morje - Avstrija,	Italija - Bolgarija,
Češkoslovaška - morje,	Turčija - Avstrija,
Madžarska - Italija,	ZRN - Bolgarija,
morje - Madžarska,	Bolgarija - ZRN,
Avstrija - morje,	Bolgarija - Avstrija,
Madžarska - morje,	Avstrija - Grčija,
Avstrija - Italija,	Italija - Grčija,
Grčija - ZRN,	Avstrija - Bolgarija,
Češkoslovaška - Italija,	Bolgarija - ostale dežele,
Romunija - Italija,	Bolgarija - Italija,
ZRN - Grčija,	ZRN - Turčija,
Italija - Madžarska.	

Za blagovni tranzitni promet preko Slovenije so najpomembnejša jadranska pristanišča, na katera grabitirajo evropske kontinentalne države brez lastnega morja; Avstrija, Češkoslovaška, Švica in Madžarska. Položaj posameznih držav je specifičen v odnosu na jadranska pristanišča. Madžar-

ska gravitira na Reko in Bakar, vzhodni del Avstrije na Reko in Koper, zahodni del pa na Trst in Koper. Prav tako Češkoslovaška; zahodni del gravitira na Trst in Koper, za vzhodni del dežele pa je ugodnejša Reka.

Na koncentracijo prometa v severnojadranskih pristaniščih vpliva predvsem dejstvo, da se tu Jadransko morje najgloblje zajeda v kontinent in da se od tu najkrajše kopne poti v industrijske in distribucijske centre centralne Evrope. Luka Koper je naše najpomembnejše pristanišče z zelo ugodno perspektivo. Ima veliko gravitacijsko območje; kot Trst in Reka skupaj. Pula pa je skoraj brez pomena, služi le obdobjno za izvoz /koruza/, medtem ko za tranzit ne prihaja v poštev.

Upošteva je tranzit v posamezno deželo in iz nje, je vrstni red posameznih držav po njihovem pomenu za tranzitni transport sledeč: Češkoslovaška, Madžarska, Avstrija, Italija, Bolgarija, Turčija, Grčija, ZRN. Češkoslovaška je najpomembnejši uporabnik tranzitnih storitev naših železnic, saj je bilo leta 1967 kar 39,3 % tranzita na progah jugoslovanskih železnic vezano na Češkoslovaško. /8/

Pod vplivom političnih in gospodarskih razmer oziroma trgovinske izmenjave med državami, ki gravitirajo na naše proge se obseg mednarodnega blagovnega tranzita na progah ŽG Ljubljana po posameznih relacijah in postajah spreminja iz leta v leto, kar je razvidno iz grafičnega prikaza tokov železniškega blagovnega tranzitnega prometa v letu 1970 in 1972. /slika 8 in 9/. V tem obdobju je narasel železniški tranzitni promet v Novi Gorici /od 74.000 na 290.000 neto ton/, Koprna /od 498.000 na 714.000 neto ton/, Kotoribt /od 1,235.000 na 1,596.000 neto ton/ in Dobovi /od 548.000 na 672.000 neto ton/, medtem pa je drastično upadel na Jesenicah od 1,965.000 neto ton na 590.000 neto ton in na Reki od 1,824.347 na 377.000 neto ton /izpad železove rude in zmanjšane količine prepreljane nafte/. Manjši upad je bil zabeležen tudi na postaji Sežana.

V 1970. letu je bil najmočnejši tranzit na relaciji Reka - Jesenice

/1,339.000 ton/ in Sežana, Kotoriba /601.000 ton/. Leta 1972 pa se je razmerje spremenilo v prid relaciji Koper - Kotoriba /601.000 ton/. Na relaciji Reka - Jesenice je bilo le 108.000 ton tranzitnega prometa. Promet na relaciji Sežana - Kotoriba je ostal skoraj v neizpremenjenem obsegu. Pomemben je še močno povečan blagovni tranzitni promet na relacijah Nova Gorica - Kotoriba /leta 1970 - 68.000 ton, leta 1972 - 283.000 ton/ ter Sežana - Dobova /leta 1970 - 207.000 ton, leta 1972 - 302.000 ton/.

TRANZITNI TURIZEM

Celotno slovensko prometno omrežje je v območju splošnega prometnega vozlišča, s tem pa tudi v območju močnih turističnih tokov. Zaradi takšne lege z ozirom na glavna evropska iniciativna področja na eni strani in zaradi vedno hitreje razvijajočih se receptivnih turističnih krajev ostale Jugoslavije in dežel jugovzhodne Evrope, postaja Slovenija vedno bolj pomembno tranzitno območje.

V Evropi je osnovna turistična smer sever-jug. Ta ustvarja največjo koncentracijo turistov v mediteranskem področju. Poseben pomen ima alpsko področje, ki ima poleg poletne, tudi zimske sezone. Poleg te osnovne turistične smeri, ki jo uporabljajo turisti severne, zahodne, srednje in vzhodne Evrope, ustvarjajo turisti iz naših republik smer jugovzhod - severovzhod. Vedno več naših državljanov potuje v inozemstvo, predvsem v Italijo, Avstrijo in Nemčijo. Upoštevati pa moramo tudi tranzitne turiste, ki potujejo preko Jugoslavije na druga turistična področja, na obale Črnega in Egejskega morja in na Bližnji Vzhod.

Tranzitni potniški tokovi glede na smeri potovanja in mejne prehode:

a/ prehod Maribor:

Romunija - Avstrija,

Turčija - Avstrija, Vzhodna Nemčija, Zahodna Nemčija, Švica, Češko-slovaška,

Bolgarija - Avstrija

Grčija - Avstrija, Francija, Poljska, Zahodna Nemčija, Češkoslovaška,

Jugoslavija - Avstrija, Zahodna in Vzhodna Nemčija, Češkoslovaška,
Poljska, Švica, Švedska;

b/ prehod Jesenice;

Turčija - Avstrija, Francija, Anglija, Nizozemska, Belgija, Zahodna
Nemčija, Danska, Švedska, Švica,

Bolgarija - Avstrija, Anglija, Belgija, Zahodna Nemčija, Danska,

Romunija - Belgija, Zahodna Nemčija,

Grčija - Avstrija, Francija, Anglija, Nizozemska, Belgija, Zahodna
Nemčija, Danska, Švedska, Švica,

Jugoslavija - Avstrija, Francija, Anglija, Nizozemska, Belgija, Zahodna
Nemčija, Danska, Švedska, Švica.

Jesenice so najmočnejši prehod v potniškem železniškem prometu. Tukaj se križajo vse smeri tako v tranzitu, kot tudi za našo državo, za redne potnike in tudi za turiste. Obseg potniškega železniškega prometa močno povečujejo naši delavci, ki so zaposleni v zahodnoevropskih državah in se vozijo na dopuste, obiskujejo jih družinski člani, novosprejeti delavci se vozijo na delo itd. Konici tega prometa sta meseca december in april.

c/ prehod Sežana;

Madžarska - Italija, Francija, Švica,

Romunija - Italija, Francija,

Bolgarija, Turčija, Grčija - Italija, Francija, Anglija, Švica,

ZSSR - Italija,

Jugoslavija - Italija, Francija, Anglija, Švica.

Na tem prehodu je potniški železniški promet v opadanju.

d/ prehod Nova Gorica, Prevalje, Kotoriba;

na teh prehodih se vrši v glavnem le maloobmejni promet.

Na osnovi zgornjega se ugotavlja, da k Sloveniji gravitirajo predvsem

države Avstrija, Italija in Zahodna Nemčija. Lahko pa rečemo, da predstavlja za Slovenijo turistično gravitacijsko območje praktično vsa zahodna, srednja in severna Evropa, vedno bolj pa tudi področje vzhodnoevropskih držav. Za turističen promet je najvažnejša smer Jesenice - Ljubljana - Reka, medtem ko je relacija Graz - Maribor - Reka, sploh pa relacija proti Panonski nižini manjšega pomena./3, str. 110-126/

CESTNI TRANZIT

PROMET ČEZ CESTNE PREHODE DRŽAVNE MEJE V SLOVENIJI

Poleg motornih vozil, ki so registrirana v Sloveniji ali v drugih republikah, precej povečajo promet na slovenskih cestah vozila, ki prečkajo državno mejo. Geografska lega Slovenije, številni cestni prehodi, zelo olajšan režim v prometu čez mejo ter višja stopnja motorizacije v sosednjih državah, so glavni vzroki za povečanje prometa čez mejne cestne prehode.

Državna meja, ki razmejuje ozemlje SR Slovenije od sosednjih držav, meri skupno 614 km, od tega odpade 33 % od celotne dolžine na Italijo, 53 % na Avstrijo in 14 % na Madžarsko. Državno mejo v SR Sloveniji prečka 96 cestnih prehodov; proti Italiji 53, Avstriji 33 in Madžarski 10. Od cestnih prehodov proti Madžarski je promet odprt samo na mejnem prehodu v Dolgi vasi. Na jugoslovansko-italijanski meji, ki je dolga 202 km imamo 8 mednarodnih prehodov in 23 maloobmejnih. Na avstrijsko stran vodi preko 324 km dolge meje 8 mednarodnih in 11 maloobmejnih prehodov. Potemtakem imamo na italijanski strani po 1 prehod na vsakih 6,5 km meje, na avstrijski strani pa po enega na vsakih 17 km. Slovensko-madžarska meja je dolga 88 km, ima pa le en, že omenjeni mednarodni prehod. /12 str. 96/. Cestni prehodi ležijo na območjih 15 občinskih skupščin, najštevilnejši pa so v občinah Sežana, Nova Gorica in Murska Sobota. Na trasah hitrih cest leži 7 cestnih prehodov in sicer Škofije, Sežana, Gorica, Rateče, Podkoren, Ljubelj in Šentilj, do vseh ostalih pa vodijo večinoma regionalne ceste.

Na slovenskih cestnih mejnih prehodih je bilo v letu 1973 95 % vsega mejnega motornega prometa v SFR Jugoslaviji. Skupno je prešlo v obeh smereh 32,281.685 motornih vozil z 86,786.649 potniki in 2,384.159 tonami tovora. Število motornih vozil se je v primerjavi z letom 1970 zmanjšalo za 8,1 %, število potnikov pa za 13,3 %, medtem ko se je tonaža tovora zvečala za 28,3 %.

Od vseh prispelih potniških vozil je bilo 77 % tujih in le 23 % domačih; med prispelimi potniki pa je bilo 74 % tujih in 26 % domačih. V tovornem prometu je vstopilo 65 % tujih in 35 % domačih vozil, podobno razmerje pa velja tudi za potnike in tovor na teh tovornih vozilih. Po registraciji vozil je bila na prvem mestu Italija pred Jugoslavijo, Zahodno Nemčijo, Avstrijo in ostalimi zahodnoevropskimi državami.

Od vseh motornih vozil, ki so prečkala v letu 1973 cestne mejne prehode na območju Slovenije odpade na vozila v rednem prometu 54,4 % vozil /leta 1970 61,9 %/, v tranzitnem prometu 0,3 % vozil /leta 1970 0,2 %/ in v maloobmejnem prometu 45,3 % /leta 1970 37,9 %/. Kar 95 % maloobmejnega prometa je bilo na meji z Italijo, ostalo pa na meji z Avstrijo.

Delež maloobmejnega prometa glede na vstop vozil je bil v preteklih letih sledeč:

1965	48 %
1966	42 %
1967	37 %
1968	37 %
1969	36 %
1970	38 %
1973	45 %

V zadnjih letih je opaziti povečanje deleža maloobmejnega prometa in upad deleža rednega prometa.

V prometu čez cestne mejne prehode v letu 1973 /v obeh smereh/ je odpadlo na posamezne vrste vozil:

		/ v letu 1970 /
motocikli	1,8 %	1,9 %
osebna vozila	96,7 %	97,1 %
avtobusi	0,3 %	0,3 %
tovornjaki	1,2 %	0,7 %

Glede na število potnikov /v obeh smereh/ je v letu 1973 odpadlo na

redni promet	59,4 %	64,3 %
tranzitni promet	0,2 %	0,1 %
maloobmejni promet	40,4 %	35,6 %

Na meji z Italijo je bilo 94,9 % vseh potnikov v maloobmejnem prometu.

Glede na prevoz tovora /v obeh smereh/ je v letu 1973 odpadlo na:

redni promet	61,2 %	61,1 %
tranzitni promet	31,2 %	29 %
maloobmejni promet	7,6 %	9,8 %

Na mejo z Italijo je odpadlo 99,9 % vsega tovora v maloobmejnem prometu.

Tb. D

ŠTEVILO VSEH MOTORNH VOZIL, TOVORNJAKOV IN POTNIKOV TER BLAGO V TONAH GLEDE NA PREHODE
V REDNEM, MALOOBMEJNEM IN TRANZITNEM PROMETU Z ITALIJO, AVSTRIJO IN MADŽARSKO /leta 1973/

prehodi proti	vrsta prometa	smer	vsa motorna voz.	tovornjaki	štev. potnikov	blago v tonah	
ITALIJA	redni	V	5,770.036	56.041	15,404.999	432.607	
		I	5,458.895	51.630	14,828.986	615.812	
		O	11,228.931	107.671	30,233.985	1,048.419	
	maloobmejni	V	7,017.938	30.930	16,607.482	99.552	
		I	6,941.429	28.907	16,621.031	153.786	
		O	13,959.367	59.837	33,228.513	253.338	
	tranzitni	V	13.840	13.840	26.880	144.345	
		I	18.657	18.657	32.697	236.806	
		O	32.497	32.497	59.577	381.151	
	skupaj	O	25,220.795	200.005	62,522.075	1,682.908	
	AVSTRIJA	redni	V	3,463.754	53.933	11,874.384	396.525
			I	2,834.535	51.698	9,338.328	585.313
O			6,298.289	105.631	21,212.712	981.838	
maloobmejni		V	334.608	41	898.963	123	
		I	325.863	37	878.125	10	
		O	660.471	78	1,777.088	133	
tranzitni		V	34.597	34.597	68.950	345.051	
		I	31.185	31.185	62.182	310.952	
		O	65.782	65.782	131.132	656.003	
skupaj	O	7,024.542	171.491	23,120.932	1,637.974		

prehodi proti	vrsta prometa	SMER	vsa motorna voz.	tovornjaki	štev. potnikov	blago v tonah
	redni	V	15.825	137	64.461	2.608
		I	16.704	208	68.020	261
		O	32.529	345	132.481	2.869
MADŽARSKA	maloobmejni	V	1.798	-	5.332	-
		I	2.021	-	5.874	-
		O	3.819	-	11.206	-
tranzitni	V	-	-	-	-	
	I	-	-	-	-	
	O	-	-	-	-	
skupaj		O	36.348	345	143.687	2.869

Tl. E

PREHODI V REDNEM, MALOOBMEJNEM IN TRANZITNEM PROMETU GLEDE NA VRSTO VOZIL, ŠT. POTNIKOV
IN BLAGA V TONAH /leto 1973/

VRSTA PROMETA	SMER	MOTORNA VOZILA					ŠTEV. POTNIKOV	BLAGO V TONAH
		vsa mot. voz.	motocikli	osebni avt.	avtobusi	tovorni avt.		
REDNI	V	9,249.615	124.454	8,972.315	42.735	110.111	27,343.844	831.740
	I	8,310.234	121.001	8,043.921	41.676	103.536	24,235.334	1,201.386
	O	17,559.749	245.455	17,016.236	84.411	213.647	51,579.178	2,033.123
MALOOBMEJNI	V	7,354.344	170.978	7,138.063	14.332	30.971	17,511.777	99.675
	I	7,269.313	173.665	7,052.379	14.325	28.944	17,505.030	153.796
	O	14,623.657	344.643	14,190.442	28.657	59.915	35,016.807	253.471
TRANZITNI	V	48.437	-	-	-	48.437	95.830	489.396
	I	49.842	-	-	-	49.842	94.879	547.758
	O	98.279	-	-	-	98.279	190.709	1,037.154
skupaj	O	32,281.685	590.098	31,206.678	113.068	317.841	86,786.694	3,323.751

V - vstop I - izstop O - oboje

ŠTEVILO MOT. VOZIL, POTNIKOV IN BLAGO V TONAH GLEDE NA VSTOP IN IZSTOP /skupaj za ves promet

	vstop	izstop
Št. vozil	16,652.396	15,629.289
Št. potnikov	44,951.451	41,835.243
blago v tonah	1,420.811	1,902.940

DELEŽ VOZIL, POTNIKOV IN TOVORA GLEDE NA VSTOP IN IZSTOP NA MEJNIH PREHODIH PROTI ITALIJI, AVSTRIJI IN MADŽARSKI /v odstotkih/

Prehodi proti	Delež v %								
	Vozila			Potniki			Tovor		
	It.	Av.	Mad.	It.	Av.	Mad.	It.	Av.	Mad.
vstop	79,9	23	0,1	71,3	28,6	0,1	47,6	52,2	0,2
izstop	79,5	20,4	0,1	75,2	24,6	0,2	52,9	47,1	0,01

TURISTIČNI IN BLAGOVNI CESTNO-PROMETNI TOKOVI

Če si ogledamo mednarodno vlogo naših cest, kakor jo nakazuje dinamika današnjega prometa, pade v oči obstoječa prometna vrednost naših obmejnih tokov, saj nam omogoča oceniti vrednost posamezne prometne smeri. Kar 76,9 % vseh vozil, ki so prišla v letu 1973 preko slovenskih mej v naše države, je prestopilo meje na italijansko-jugoslovanski strani /prehodi Škofije, Gorica, Sežana in Kozina/, približno enaka slika pa velja tudi za število prispelih potnikov. /tabela/.

Med avstrijsko-jugoslovanskimi prehodi je najpomembnejši šentiljski, saj omogoča velikim avstrijskim središčem najugodnejšo zvezo z našimi turističnimi predeli in je še vedno najhitrejša pot do bližnjih jadranskih pristanišč. V bližnji perspektivi bo ta prehod črpal promet iz velike obalpske avstrijske južne magistrale, najbližje povezave med Dunajsko kotlino ter Graško kotlino in Mariborom. /14, I-3/

Na razvoj cestnega prometa v zadnjih letih močno vpliva turizem in še prav posebno tujski promet. Poleg ugodne prometne lege je za slovensko cestno omrežje pomembno tudi dejstvo, da je Slovenija izrazito turistično področje, ki priteguje turiste tudi zaradi svojih lastnih prirodnih privlačnosti. Zato imajo številne glavne slovenske ceste, pa tudi nekatere stranske, močne turistične tokove. Glavni turistični, pa tudi blagovni tokovi, gredo v Sloveniji v smereh cestnega križa. Za cestno prometnico Šentilj-Gorica velja ugotovitev, da prihaja v Jugoslavijo na njen južni vstopni del več kot tri četrtine vseh tujih motoriziranih turistov, na njen severni del pa nadaljnja osmina. Pri tem je močno udeležen maloobmejni promet, zlasti na italijanski strani, ki večinoma ne sega globlje na naše ozemlje, predstavlja pa precejšnje obremenitev za slovensko cestno omrežje. Največji del inozemskega turizma se v Jugoslaviji odvija vzdolž Jadranske obale. Pot na Slovensko Primorje, v Istro, na Kvarner ter na severni in srednji oziroma južni Jadran vodi od avstrijskih mejnih prehodov preko Ljubljane in Postojne v Koper oziroma na Reko. Od italijanske meje vodi pot od Gorice in Sežane do Postojne in na Reko, ali pa iz Škofij in Kozine v Istro

oziroma na Reko. Vse bolj pomembna postaja v teh tokovih povezava Maribor - Zagreb - Reka. Zadnja leta naraščajo tudi inozemski cestno-prometni turistični tokovi, ki vodijo od italijanskih oziroma avstrijskih mejnih prehodov preko Ljubljane in Zagreba dalje na vzhod oziroma v Grčijo in Srednji vzhod. Osnovna značilnost tujkega turističnega prometa v Sloveniji je neenaka razporeditev preko leta - tako imenovane konice. Na obremenitev preko vsega leta pa vpliva maloobmejni promet, ki z večjo enakomernostjo blaži izrazite konice inozemskega prometa v juliju in avgustu. Izrazita so tudi dnevna nihanja, zlasti poleti, ko se pozna močan dotok izletniškega in prazničnega turizma /prvi dnevi v mesecu, sredina meseca, sobote, nedelje in prazniki/ iz sosednje Avstrije in Italije.

/15 str. 107/

Slovenija tako postaja vse bolj pomembno tranzitno področje oziroma zbirno in distributivno območje teh tokov, bodoči razvoj turizma pa bo v veliki meri odvisen od tega ali bodo naše glavne ceste primerno urejene in prilagojene za mednarodni turistični promet. /12/

Slovenija je pomembno tranzitno ozemlje tudi za blagovne prometne tokove iz različnih geografskih območij. Le-ti, prav tako kot turistični tokovi, vodijo v smerih cestnega križa, kar seveda predstavlja precejšnje obremenitev teh cest. Na tranzitni promet je v letu 1973 odpadlo kar 31,2 % vsega, v tonah registriranega blaga na slovenskih mejnih prehodih. Na mejne prehode proti Avstriji je odpadlo 63,3 %, na prehode proti Italiji pa 36,7 % celotne tonaže registriranega blaga v tranzitnem prometu, medtem ko tranzitnega prometa na meji z Madžarsko ni bilo.

Tranzitni promet oziroma tranzitne poti pa niso važne le za države izvoza in namembne države, temveč vplivajo tudi na gospodarski razvoj Slovenije. Znano je namreč, da sta tranzitni promet in regionalni razvoj najožje povezana med seboj, saj med tranzitno državo, državo izvoza ter namembno državo nastajajo skupni interesi, ki so velikokrat važnejši od samega problema prometne storitve.

V zadnjih letih je poleg že ustaljenega tranzitnega prometa opaziti živahnjšo menjavo med Romunijo, Madžarsko in Češkoslovaško na eni strani ter državami skupnega evropskega trga. Velik del te menjave se poslužuje tranzitnih poti po Sloveniji. Pričakovati je poleg tega tudi povečanje menjave vzhodnih držav z nerazvitimi državami ter ostalim svetom preko severno-jadranskih luk /Trsta, Kobra in Reke/ in s tem povečanje blagovnega tranzitnega prometa. Končno velja omeniti še vse večjo usmeritev jugoslovanske zunanje trgovine na države Zapada kar prav tako pospešuje večjo uporabo tranzitnih poti skozi Slovenijo . /16 str. 4/

Stanje blagovnega tranzitnega prometa skozi Slovenijo in možnosti njegovega razvoja bodo tako tudi v bodoče tesno povezani z nadaljnjim razvojem mednarodnih integracijskih gibanj ter s težnjami tako Zahoda kot Vzhoda, da čimbolj intenzivirata medsebojne trgovinske odnose.

ZAKLJUČKI

I.

V predstavljenem prvem delu "Regionalni aspekti prometa v Sloveniji" smo skušali podati predvsem kvantitativno predstavo notranjega prometa in razmere po regijah Slovenije.

Že poskusi nekake strukturne analize prometnega omrežja so nakazali regionalne razlike, ki se pozneje v podrobnem obravnavanju in analiziranju neprestano pojavljajo v podobni diferenciaciji. V oči pade izredna prednost prometnega položaja Osrednjeslovenske regije in še vedno zapostavljen položaj Jugovzhodne Slovenije.

Železniško omrežje Slovenije s svojo ugodno razporeditvijo po regijah omogoča daljinsko povezavo vseh važnejših gospodarskih centrov med seboj, s sosednjimi republikami in državami. Hkrati odpira ugoden izhod Slovenije preko vseh severnojadranskih luk na morje zlasti, odkar je dovršena železniška povezava s Koprom.

Najpomembnejša komponenta železniškega prometa Slovenije je tranzit. Najmočnejše tranzitne smeri so Reka - Jesenice, Reka - Koper - Šentilj - Kotoriba in Sežana - Kotoriba, pomembna smer pa je tudi Dobova - Jesenice, to se pravi, da so pri tranzitnem substratu udeležene vse magistralne proge. Postaje, ki so nameščene ob teh magistralnih progah beležijo tudi največje število odpravljenih potnikov, tovarne postaje pa največ naloženega blaga na železnico in razloženega blaga z železnice. Takšen železniški promet je ustvaril določeni regionalen železniški promet, ki je tako v potniškem kot v tovarnem železniškem prometu največji v občinah Ožje Ljubljanske regije /po številu odpravljenih potnikov predvsem v občinah: Litija, Ljubljana-Center, Grosuplje; po prometu z ozirom na naloženo in razloženo blago pa v občinah: Ljubljana-Moste-Polje, Ljubljana-Šiška/.

Ožji Ljubljanski regiji sledi Mariborsko-ptujška regija /največji obseg železniškega prometa je v občini Maribor in nato v občini Ptuj/, tej pa Osrednja regija Savinjske doline /največji obseg železniškega prometa je v občinah Celje in Velenje/. Močan železniški promet beleži tudi občina Koper v okviru regije Koperskega primorja. Predvideva se, da bodo v prihodnje prometni tokovi iz in za luko Koper še močnejši, usmerjeni največ proti Mariboru. To velja tako za notranje blagovne prevoze glede na močno koncentracijo industrije v koridorju od Ljubljane do Maribora, kakor tudi za mednarodni tranzit preko luke Koper.

Razvoj prometnega omrežja Slovenije ima ob poleg že omenjenih upravno-političnih spremembah osnovo v prirodno-geografski dispoziciji predvsem zelo razgibanega reliefa na ozemlju SR Slovenije. Prav zaradi tega se zlasti važnejše in osnovne železniške smeri v preteklosti niso zelo spreminjale, ampak le dopolnjevale v odvisnosti od konkretnih pogojev, ki so jih narekovala družbeno-politične in gospodarske spremembe, ter spreminjanje funkcije določenega območja. Tako se je ob vse hitrejšem in širšem razvoju masovnega turizma, povečevala tudi vloga železnice, kar nam dokazujejo tudi podatki v potniškem železniškem prometu.

Razvoj železniškega prometa po regijah pa nas spet opozarja na regionalne razlike in celo na dejstvo, da se te v nekaterih primerih celo večajo..

	Potniški promet		Blagovni promet	
	1968	1973	1968	1973
Zahodna Slovenija	100 %	59,9 %	100 %	161,1 %
Jugovzhodna Slovenija	100 %	111,6 %	100 %	95,0 %
Savinjsko-sotelska Slov.	100 %	87,5 %	100 %	84,2 %
Severovzhodna Slovenija	100 %	69,3 %	100 %	103,2 %
Osrednja Slovenija	100 %	67,6 %	100 %	113,5 %

Razvoj železniškega prometa 1968 - 73

Glede na dolžino oziroma povprečno gostoto republiškega cestnega omrežja je v Sloveniji stanje sicer zadovoljivo, vendar pa so razlike med posameznimi makroregijami, še bolj pa med mezoregijami in občinami precejšnje. Posebno neugodno je stanje v Severovzhodni Sloveniji, najboljše pa v Jugovzhodni in Osrednji Sloveniji. Med mezoregijami imata najredkejše omrežje regija Zgornje Savinjske doline oziroma občina Mozirje in Koroška regija, predvsem v občini Slovenj Gradec, pa tudi Dolenjske gozdne submezoregije in Primorsko kraško zaledje z občino Postojna močno zaostajata za slovenskim povprečjem. Iz karte magistralnih in regionalnih cest Slovenije pa so razvidne tudi pomanjkljivosti sedanje cestne mreže glede na povezavo obrobnih regij med seboj ali s celoto na primer povezava Soške doline z Gornjesavsko ali Kanalsko dolino, povezava Mislinjske in Mežiške doline s Celjsko kotlino ter povezava Podravja z Brežiško kotlino, kar so sicer najbolj očitni, ne pa tudi edini primeri.

Še dosti večji so problemi in težave, ki izvirajo iz slabe kvalitete republiških cest, ki so kar na 36 % skupne dolžine še vedno gramozne. Dolžina cest s sodobnim cestiščem se je od leta 1955 do danes sicer več kot potrojila, kljub temu pa se je povečal razkorak med številom cestnih motornih vozil in med kakovostjo in propustnostjo njihovih voznih poti. Posebno kritično je stanje v Jugovzhodni, pa tudi Savinjsko-zgornjesotelski Sloveniji med makroregijami oziroma Dolenjskih gozdnih submezoregijah, subpanonski regiji Savinjsko-sotelske Slovenije in Notranjskih gozdnih submezoregijah med slovenskimi mezoregijami. Med občinami pa z izredno visokim deležem gramoznih cest še posebno izstopajo Šentjur pri Celju, Sevnica, Črnomelj, Logatec in Litija. Razen neustrezne utrdbe na republiških cestah je tu še cela vrsta pomanjkljivosti, ki predvsem na trasah tako imenovanih hitrih cest predstavljajo oviro naraščajočemu prometu in večji hitrosti vozil.

Kljub nezavidljivemu stanju in počasnemu razvoju cestnega omrežja pa se je med vsemi prometnimi sredstvi najbolj razširila prav uporaba avtomobila.

Število registriranih motornih vozil se je v primerjavi s stanjem v letu 1955 povečalo za skoraj 30-krat, osebnih avtomobilov pa kar za blizu 80-krat. V Sloveniji pride sedaj osebni avtomobil na 7,8 ljudi, vendar so tudi tu razlike med posameznimi regijami in občinami velike. Te razlike pa se v zadnjih letih zmanjšujejo in to predvsem na račun precejšnjega povečanja stopnje motorizacije v manj razvitih regijah in občinah.

Poleg domače motorizacije znatno povečajo promet v Sloveniji in še posebej na trasah "hitrih cest" vozila, ki prečkajo državno mejo. Geografska lega Slovenije, številni cestni prehodi in izredno olajšani režim v prometu čez mejo so vzroki za precejšnje blagovne in turistične tokove preko našega ozemlja. Na slovenskih cestnih mejnih prehodih je bilo v letu 1973 95 % vsega motornega prometa v Jugoslaviji. V primerjavi z letom 1970 je v mejnem prometu opaziti zmanjšanje števila motornih vozil ter potnikov za 8 oziroma 13 %, obenem pa povečanje tonaže tovora in sicer kar za 28 %. Glede na število motornih vozil in potnikov, ki so prečkali mejne prehode v letu 1973 je v primerjavi z letom 1970 porastel predvsem delež maloobmejnega prometa in sicer na račun zmanjšanja v rednem prometu, medtem ko je v tranzitnem prometu opaziti stagnacijo oziroma le neznamenit porast. Redni in tranzitni promet sta porastla le glede na prevoz tovora, kjer se je delež maloobmejnega prometa zmanjšal.

Obremenitev cest je največja na trasah "hitrih cest", kjer se je promet v obdobju 1957 do 1971 povečal za 14-krat, glede na težo pa za 9-krat. Težka vozila zavzemajo približno 60 % celotne obremenitve cest glede na težo, v istem obdobju pa se je njih število povečalo za približno 10-krat. Čeprav je v letu 1973 opaziti rahlo zmanjšanje obremenitve "hitrih cest" /podatek se nanaša le na povprečno število vozil na dan/ to ne zmanjšuje potrebe po temeljitem posegu v sedanje nezadovoljivo cestno omrežje.

	magistralne in republiške ceste km/km ²	gramozne mag. in republ. ceste %	1969 preb. na mot. vozilo	1969 preb. na osebno vozilo	1973 preb. na motor. vozilo	1973 preb. na osebno vozilo	Indeks povečanja motornih vozil	Indeks povečanja osebnih vozil
SRS	0,236	36	7	14,1	5,1	7,8	143	187
Osrednja Slovenija	0,242	40,4	5,9	10,2	4,5	6,2	140	175
Savinjsko-sotelska Sl.	0,235	39	8,5	17,2	5,3	8,7	148	204
Severovzhodna Slov.	0,221	35,1	8,9	21,5	6,3	11,4	144	191
Jugovzhodna Slovenija	0,252	40,6	8,2	21,1	5,8	9,8	142	210
Zahodna Slovenija	0,236	26	6	12	4,3	6,3	143	195

Ceste in motorna vozila 1969 - 73 po regijah

Analiza nas je opozorila tudi na nekatere zanimive premike v zadnjem času. V Osrednji Sloveniji in tudi drugih regijah, ki se odlikujejo po ugodnem prometnem položaju in vsestranski prometnosti opažamo naenkrat nekako zasičenost in zelo slabo relativno rast števila motornih vozil, po drugi strani pa največji porast v regijah, kjer je bil do zdaj položaj najslabši. Zanimivo je tudi dejstvo, da promet 1971 - 1973 na splošno pada, da pa se opaža hitra rast predvsem na nerazvitih in do zdaj odročnih področjih /obe karti obremenitve cest v Sloveniji/.

Za promet v Sloveniji je izredno pomembna lega glede na mednarodne tokove, zato je tudi nesmiselna kakršnakoli predstava in analiza notranjih regionalno-prometnih razmer, če nismo upoštevali mednarodnega prometa, razmer na alpskih prelazih, tranzitnih tokov, turizma ali zdomcev. Tudi blagovni promet v smeri vzhod - zahod je še vedno v močnem porastu.

II.

Temo Regionalni aspekti prometa v Sloveniji je materialno omogočila Raziskovalna skupnost Slovenije. To delo, ki je le prvi del obširnejše obdelave, je nastajalo vzporedno z vajami geografije prometa in seminarjem na Oddelku za geografijo FF. Predvsem sta mnogo gradiva zbrala in uredila ter pripravila za kartografski prikaz diplomanta Mišo Vidmar in Jelka Vujčič, ki sta izdelala diplomski deli o cestnem oz. železniškem prometu v Sloveniji. Namen prvega dela je bil, predvsem zbrati in regionalno urediti ter analizirati gradivo in razmere slovenskega prometa na kopnem, obenem pa uporabiti in prilagoditi različne metode. Zadržane bomo še posebno uporabili v drugem delu. Prvotni namen naloge je bil tudi raziskati konkretnejše blagovne premike med regijami Slovenije, vendar smo, zaradi nižjih fin. sredstev in zelo skromnega gradiva, delo preusmerili in se odločili najprej za obdelavo temeljnega gradiva po regijah.

Konkretne blagovne tokove bi lahko obdelovali le od primera do primera na prometnih smerih, po posameznih gospodarskih organizacijah in lokacijah. To pa bi seveda daleč preseglo materialne in fizične zmogljivosti. Zato bomo v nadaljevanju še iskali nove pristope.

Za regionalno analizo in razporeditev prometa smo uporabili Pešičevo regionalizacijo Slovenije.

Poglavja so razporejena, kakor so nastajala, ker bo šele dokončna sinteza gradiva omogočila bolj pregledno ureditev.

Literatura in viri:

1. M. Vidmar, Regionalna problematika cestnega prometa v Sloveniji, rokopis, diplomska naloga, knjižnica Odd. za geografijo, FF Ljubljana.
2. J. Vujčič, Geografski pregled železniškega omrežja in železniškega prometa, rokopis, diplomska naloga, knjižnica Odd. za geografijo, FF Ljubljana.
3. E. J. Taaffe, H. L. Gauthier, Geography of transportation, Prentice-Hall, INC., Englewood 1973.
4. Svetozar Pešič, Regionalne razlike v družbeno-gospodarski strukturi SR Slovenije, G.V. XL, Ljubljana 1968.
5. Modernizacija železnic, ŽTP Ljubljana 1971.
6. Svetozar Pešič, Slovenske pokrajine, G.V., Ljubljana 1972.
7. Statistika prometnih nezgod, motornih vozil in voznikov motornih vozil 1973, RSNZ SRS, Ljubljana 1974.
8. Popen mednarodnega železniškega tranzitnega prometa za SR Slovenijo, Ljubljana 1968/69.
9. Poročilo o delu in gospodarjenju ŽTP, Ljubljana 1968 in 1974
10. Statistični letopis SR Slovenije 1971. Zavod SRS za statistiko, Ljubljana 1971.
11. Statistični godišnjak Jugoslavije 1972, SFRJ Zavod za statistiko, Beograd 1972.
12. Ekonomski učinki izgradnje HC Šentilj - Ljubljana - Nova Gorica, Inštitut za ekonomska raziskovanja, Ljubljana 1969.
13. Promet preko cestnih prehodov državne meje v letu 1970, Cestni sklad Slovenije, Ljubljana 1971.
14. Nacionalni in mednarodni pomen HC Šentilj-Maribor-Ljubljana-Nova Gorica, Zveza gradbenih inženirjev in tehnikov za Slovenijo, Maribor 1968.

15. Hitre ceste v Sloveniji, Skupnost cestnih podjetij SRS, Ljubljana 1966.
16. O'Dell A.C., Richards P.S., Railways and Geography, Hutchinson, London 1971.
17. Železnice Slovenije in Istre, ŽG Ljubljana, Ljubljana 1973.
18. Statistika jugoslovenskih železnica 1968, Beograd 1969.
19. Statistika jugoslovenskih železnica 1972, Beograd 1973.
20. Rad stanica, obr. 105, ŽTP Ljubljana 1974.
21. Ekonomika cestnega transporta, Glavna uprava za promet LRS, Ljubljana 1952.
22. Regionalno prometno planiranje v teoriji in praksi, Institut za saobraćaj, pomorstvo i veze v Zagrebu, Zagreb 1971.
23. Statistični podatki po občinah SR Slovenije 1970 /promet/, Zaved SRS za statistiko, Ljubljana 1971.
24. Število prebivalstva po občinah iz registra za leto 1966 in 1973, Zaved SR Slovenije za statistiko, Ljubljana 1974.
25. Jos. Gruber, Tirols Strassen für den Nord-Sued Verkehr, Verkehrsansalen 1972/1, Wien 1972.
26. Franz Walach, Zimske varne ceste preko glavnega grebena Alp med Alpes maritimes in Radstaetskimi Turami, Oesterreichische Zeitschrift 4/64, Salzburg 1964.
27. Josip Roglič, Prostorna projekcija našeg uključivanja u međunarodne prometne tokove, Regionalno-prometno planiranje u teoriji i praksi, Institut za saobraćaj, pomorstvo i veze, Zagreb 1971.

SEZNAM KART

Za stranjo

Karta I	: Železniški promet po regijah SR Slovenije l.1968; odpravljani potniki	17
Karta II	: Železniški promet po regijah v SR Sloveniji l.1973; odpravljani potniki	17
Karta III	: Železniški promet po občinah SR Slovenije v l.1968; odpravljani potniki	17
Karta IV	: Železniški promet po občinah SR Slovenije v l.1973; odpravljani potniki	17
Karta V	: Železniški promet po regijah SR Slovenije l.1968; razloženo blago v tonah	20
Karta VI	: Železniški promet po regijah SR Slovenije l.1973; razloženo blago v tonah	20
Karta VII	: Železniški promet po občinah SR Slovenije v l.1968; naloženo in razloženo blago v tonah	23
Karta VIII	: Železniški promet po občinah SR Slovenije v l.1973; naloženo in razloženo blago v tonah	23
Karta IX	: Gostota magistralnih in regionalnih cest po občinah v SR Sloveniji /v km/km ² /, stanje 31.12.1973	34
Karta X	: Gostota gramoznih magistralnih in regionalnih cest po občinah v SR Sloveniji /v km/km ² /, stanje 31.12.1973	35
Karta XI	: Gostota modernih magistralnih in regionalnih cest po občinah v SR Sloveniji /v km/km ² /, stanje 31.12.1973	36
Karta XII	: Gostota magistralnih cest po občinah v SR Sloveniji /v km/km ² /, stanje 31.12.1973	37
Karta XIII	: Število prebivalcev na 1 osebni avtomobil po občinah SRS /stanje 31.XII.1969/	39
Karta XIV	: Število prebivalcev na 1 osebni avtomobil po občinah SRS /stanje 31.XII.1973/	39
Karta XV	: Število prebivalcev na 1 motorno vozilo po občinah SRS /stanje 31.XII.1969/	39
Karta XVI	: Število prebivalcev na 1 motorno vozilo po občinah SRS /stanje 31.XII.1973/	39
Karta XVII	: Povprečne obremenitve na opazovanih cestah v SRS l.1971	41
Karta XVIII	: SR Slovenija, Povprečne obremenitve na opazovanih cestah v l.1973	41

SEZNAM TABEL

Za stranjo:

Tb. A :	Dosegljivost krajev v Sloveniji z nad 5.000 prebivalcev	10
Tb. B :	Absolutna privlačnost mest v Sloveniji glede na odnos med številom prebivalstva in oddaljenostjo	10
Tb. C :	Obstoječe hitre ceste SR Slovenije /dolž. 622 km/	43
Tb. Č :	Prehodi preko Alp na E cestah in železnicah	46
Tb. D :	Število vseh motornih vozil, tovornjakov in potnikov ter blago v tonah glede na prehode v rednem, maloobmejnem in tranzitnem prometu z Italijo, Avstrijo in Madžarsko /leta 1973/	66
Tb. E :	Prehodi v rednem, maloobmejnem in tranzitnem prometu glede na vrsto vozil, št. potnikov in blaga v tonah /leto 1973/	67
Tb. F :	Železniški promet po občinah in postajah 1968	83
Tb. G :	Železniški promet po občinah in postajah 1973	83
Tb. H :	Železniški promet po občinah in regijah	83
Tb. I :	Motorizacija po regijah in občinah SR Slovenije 1969	83
Tb. J :	Motorizacija po regijah in občinah SR Slovenije /stanje 31.12.1973/	83
Tb. K :	Gostota republiških cest /M + R/ po regijah in občinah SR Slovenije	83
Tb. L :	Dolžina republiških cest po občinah SR Slovenije /stanje 31.12.1973/	83

SEZNAM GRAFIKONOV

Za stranjo:

Sl. 1	Shematiziran graf železniškega omrežja	3
Sl. 2	Matrica 1	4
Sl. 3	Matrica 2	5
Sl. 4	Matrica 3	6
Sl. 5	Shematiziran graf cestnega omrežja Slovenije z mesti nad 5000 prebivalcev	8
	Matrica 4	9
	Procentualna struktura železniškega in cestnega javnega prometa	13
Sl. 6	Obseg dela v potniškem prometu na območju ŽG Ljubljana v letu 1972 /v bruto tonah/	16
Sl. 9	Tokovi tranzitnega prometa v letu 1972	57

Tb. F

ŽELEZNIŠKI PROMET PO OBČINAH IN POSTAJAH 1968

	Odpravljeni potniki	Tovorni promet blaga v tonah	
		naloženo	razloženo
SR SLOVENIJA	18 241 843	8 157 138	8 867 763
Brežice	231 815	33 540	62 931
Brežice	93 869	1 800	8 843
Dobrova	137 946	31 740	54 088
Celje	827 673	347 325	719 948
Celje	681 827	248 172	539 710
Štore	145 846	99 153	180 238
Cerknica	133 779	32 301	22 348
Rakek	133 779	32 301	22 348
Črnomelj	334 193	137 902	29 804
Črnomelj	157 767	125 092	26 992
Otavec	83 172	—	—
Rožni dol	—	1 332	393
Semič	93 254	11 478	2 419
Domžale	28 128	67 330	140 610
Domžale	14 059	56 759	40 461
Homec pri Kamniku	1 720	—	—
Jarše pri Kamniku	9 716	10 571	100 149
Trzin	2 633	—	—
Rodice	—	—	—
Dravograd	86 631	38 208	21 937
Dravograd	55 938	8 830	13 879
Otiški vrh	4 174	13 177	7 090
Sveta Jedert	3 157	16 201	968
Šentjanž	—	—	—
Trbonje	23 362	—	—
Grosuplje	796 825	20 172	43 079
Čušperk	9 405	—	—
Dobrepolje	26 715	7 591	5 592
Grosuplje	280 028	4 407	13 846
Ivančna gorica	82 496	4 087	15 157
Mlačevo	43 445	—	—
Radohova vas	44 039	3 105	6 210
Spodnja Slivnica	28 260	—	—
Šentvid pri Stični	15 606	—	—
Šmarje Sap	106 164	—	—
Višnja gora	106 326	982	2 274
Žalna	54 341	—	—

	Odpravljeni potniki	Tovorni promet blaga v tonah	
		naloženo	razloženo
Hrastnik	177 692	501 966	155 002
Hrastnik	177 692	51 966	155 002
Ilirska Bistrica	139 634	50 961	61 447
Ilirska Bistrica	123 643	50 955	60 865
Kilovčca	15 991	6	582
Jesenice	549 336	319 772	1 051 353
Jesenice	320 545	177 251	972 483
Kočna	22 798	—	—
Slovenski Javornik	59 211	137 775	71 575
Žirovnica	103 897	64	2 143
Vintgar	42 885	4 682	5 152
Kamnik	14 747	21 901	47 755
Kamnik	6 691	20 687	44 102
Kamnik-mesto	8 056	—	—
Kamnik-tovorišče	—	1 214	3 653
Kočevje	21 386	209 940	25 347
Kočevje	21 386	204 755	25 347
Kočevje-rudnik	—	—	—
Stara cerkev	—	5 185	—
Koper	—	523 015	187 682
Koper	—	523 015	187 682
Kranj	122 294	46 966	203 651
Kranj	122 294	46 966	203 651
Krško	252 759	267 091	569 490
Brestanica	25 295	194 488	75 806
Krško	160 841	72 602	493 684
Libno	66 623	1	—
Laško	418 883	145 333	99 307
Laško	109 774	105 802	11 365
Radeče	76 184	1	—
Rimske Toplice	60 455	2 175	7 105
Zidani most	172 470	37 355	80 837
Lendava	34 881	42 884	215 280
Lendava	34 881	42 884	215 280
Litija	89 414	89 414	44 997
Jevnica	140 155	—	—
Kresnica	119 013	70 323	20 076
Litija	474 866	18 709	23 951
Renke	43 308	—	—
Sava	90 043	382	970
Ljubljana-Bežigrad	749	15 114	10 779
Črnuče	749	15 114	10 779
Ljubljana-Center	1 495 502	28 521	65 410
Ljubljana	1 495 502	28 521	65 410

	Odpravljeni potniki	Tovorni promet blaga v tonah	
		naloženo	razloženo
Ljubljana-Moste-Polje	259 626	243 228	1 239 648
Ljubljana-Moste	—	213 843	598 691
Polje	61 106	—	—
Zalog	158 877	28 048	639 884
Laze	39 643	1 337	1 073
Ljubljana-Šiška	88 211	60 847	263 009
Ljubljana-Šiška	—	29 672	156 933
Medno	15 504	—	—
Medvode	52 118	18 963	68 179
Vižmarje	20 589	12 212	37 897
Ljubljana-Vič-Rudnik	382 635	48 881	37 136
Brezovica	45 266	4 623	12 543
Lavrca	26 190	—	—
Ljubljana-Rakovnik	32 854	8 231	10 962
Notranje gorice	105 469	—	—
Preserje	92 281	22 047	4 418
Škofljica	78 760	12 242	8 143
Velike Lašče	1 815	1 738	1 070
Ljutomer	92 952	12 612	42 812
Ljutomer	31 801	12 602	42 812
Ljutomer-mesto	29 965	8	—
Veržej	11 651	—	—
Žerovinci	19 335	2	—
Logatec	93 442	25 921	35 646
Logatec	73 204	22 572	28 616
Planina	20 238	3 349	7 030
Maribor	1 746 437	442 947	1 017 815
Bistrica	21 619	2 210	2 435
Cirknica	22 360	—	—
Fala	34 898	1 673	369
Hoče	154 146	21 878	27 369
Limbuš	38 403	—	—
Maribor	589 614	98 528	260 056
Maribor-Studenci	45 197	108 754	251 930
Ožbolt	12 555	—	—
Pesnica	33 316	3 700	9 381
Rače	416 285	6 637	18 397
Ruše	94 428	138 475	232 804
Ruta	9 893	13 663	3 264
Slivnica	76 536	2	—
Šentilj	105 608	4 659	77 248
Tezno	91 579	42 768	134 562
Metlika	182 481	11 426	21 906
Gradec Podzemelj	49 703	1 818	5 158
Metlika	120 931	9 608	16 748
Rašalnica	11 847	—	—

	Odpravljeni potniki	Tovorni promet blaga v tonah	
		naloženo	razloženo
Muska Sobota	193 622	51 679	110 339
Beltinci	13 019	3 381	18 541
Hodoš	5 707	467	383
Mačkovci	19 339	1 572	2 807
Moščanci	19 837	—	—
Murska Sobota	81 399	11 699	79 999
Petrovci	10 792	1 065	2 682
Puconci	19 641	32 587	4 478
Stanjevci	9 801	—	—
Šalovci	14 087	908	1 449
Nova Gorica	470 352	225 673	361 508
Anhovo	23 940	110 977	116 654
Branik	36 946	1 140	847
Kanal	51 287	2 898	1 526
Nova Gorica	224 264	103 475	170 225
Plave	16 785	719	10 328
Prvačina	31 138	404	30 041
Solkan	14 665	1	—
Šempeter	41 510	3	—
Volčja draga	29 817	2 792	15 094
Vrtojba	—	3 264	16 793
Novo mesto	501 667	3 424	64 221
Birčna vas	59 490	1 369	428
Kandija	56 575	—	—
Mirna peč	88 746	35 304	2 916
Novo mesto	189 440	52 022	60 583
Uršna sela	107 416	4 729	294
Ormož	318 013	10 557	33 636
Ivankovci	31 001	105	2 776
Obrež	—	—	—
Ormož	101 644	5 139	14 557
Osluševeci	73 024	114	4 100
Pavlovci	7 465	1	—
Puševci	10 087	1	—
Središče	46 465	5 196	12 203
Velika Nedelja	48 327	1	—
Postojna	388 115	55 254	130 984
Košana	26 573	—	—
Pivka	129 788	19 961	57 194
Postojna	189 680	16 528	37 091
Prestranek	42 074	18 765	36 699
Ptuj	395 945	65 148	578 141
Cirkovci	48 360	2	—
Hajdina	26 373	6	—
Kidričevo	79 257	48 907	487 512

	Odpravljeni potniki	Tovorni promet blaga v tonah	
		naloženo	razloženo
Moškanjci	77 857	561	9 921
Ptuj	161 792	15 672	80 708
Strnišče	2 306	—	—
Radlje ob Dravi	172 164	39 006	31 750
Podvelka	52 514	13 275	5 452
Vuhred	51 436	15 343	5 857
Vuhred-elektrarna	6 597	43	88
Vuzenica	61 617	10 345	20 353
Radovljica	831 697	56 549	59 844
Bled-Jezero	69 201	15 528	8 780
Bohinjska Bela	42 957	294	989
Bihinjska Bistrica	139 637	22 298	6 806
Globoko	13 692	—	—
Lesce-Bled	147 868	11 546	35 279
Otoče	20 573	—	—
Podhom	179 882	1	—
Podnart	95 838	6 882	7 990
Radovljica	172 049	—	—
Ravne na Koroškem	118 775	88 993	228 514
Holmec	6 170	—	—
Prevalje	29 921	88 991	228 514
Ravne na Koroškem	82 684	2	—
Ribnica	9 226	38 959	16 617
Ortnek	700	3 713	1 329
Ribnica	8 526	35 246	15 288
Sevnica	523 209	21 158	65 749
Blanca	49 444	1 538	7 530
Boštanj	9 322	—	—
Breg	57 430	502	1 901
Jelovec	11 678	—	—
Loka	53 876	—	—
Pijavice	22 188	—	—
Sevnica	269 463	14 665	50 167
Tržišče	49 808	4 453	6 151
Sežana	538 941	134 673	160 811
Divača	177 564	7 348	46 872
Dutovlje	22 513	72 072	823
Gornje Ležeče	12 463	—	—
Hrpelje-Kozina	45 450	9 142	6 684
Kreplje	5 751	—	—
Podgorje	27 385	1 276	14 165
Povir	26 827	—	—
Rakitovec	19 300	—	—
Sežana	136 178	108 381	90 075
Štanjel	48 148	84	1 622

	Odpravljeni potniki	Tovorni promet blaga v tonah	
		naloženo	razloženo
Vrežne	13 562	—	—
Zazid	3 800	6 370	570
Slovenj Gradec	55 650	41 062	12 599
Dovže	4 995	1 142	35
Gornji Dolič	2 966	16 009	392
Misljine	9 898	8 605	51
Slovenj Gradec	9 196	14 936	11 510
Slovenj Gradec-mesto	17 208	1	—
Šmartno pri Slovenj Gradcu	6 941	—	—
Turiška vas	4 446	369	111
Slovenska Bistrica	909 210	37 449	60 713
Poljčane	381 823	10 522	12 242
Pragersko	419 389	8 359	22 885
Slovenská Bistrica	107 998	18 568	25 586
Slovenske Konjice	3 850	10 687	10 098
Slovenske Konjice	3 850	10 687	10 098
Šentjur pri Celju	421 247	11 858	26 543
Grobelno	104 835	352	3 962
Lipoglav	25 537	1	—
Ponikva	115 248	434	2 177
Šentjur	175 627	11 071	20 404
Škofja Loka	187 422	24 868	50 665
Rateče	52 447	—	—
Škofja Loka	134 975	24 868	50 665
Šmarje pri Jelšah	592 393	96 444	117 211
Imeno	56 819	8 549	3 640
Lupinjak	56 085	48 736	546
Mestinje	25 826	2 473	6 152
Podčetrtek	21 051	—	—
Podplat	14 815	—	—
Rogaška Slatina	92 440	2 403	23 052
Rogatec	98 287	32 962	78 390
Sodna vas	34 779	528	884
Stranje	57 777	458	1 454
Šentvid pri Grabelnem	28 134	—	—
Šmarje	106 380	335	3 093
Tolmin	223 974	10 316	11 510
Grahovo	17 983	114	162
Hudajužina	7 662	56	681
Most na Soči	68 186	7 894	8 160
Podbrdo	88 603	696	1 887
Podmelec	13 599	1 391	389
Soča	7 941	185	231

	Odpravljeni potniki	Tovorni promet blaga v tonah	
		naloženo	razloženo
Trbovlje .	289 804	793 864	67 322
Trbovlje	289 804	122 818	67 322
Trbovlje-Rudnik	—	671 046	—
Trebnje	478 520	22 871	24 507
Gaber	36 841	—	—
Gomila	0 513	—	—
Mirna	50 912	14 415	10 978
Mokronog	60 028	4 831	7 056
Ponikve na Dolenjskem	54 554	—	—
Šentlovrenc	43 690	—	—
Šentrupert	29 706	—	—
Štefan	22 939	—	—
Trebnje	128 438	2 357	5 575
Velika Loka	40 899	1 268	898
Velenje	493 819	2 107 027	74 136
Paška vas	73 767	1	—
Pesje	30 475	—	—
Šmarje pri Paki	152 141	97 144	17 583
Šoštanj 1	120 405	31 312	11 206
Šoštanj 2 (Preloget)	—	1 953 505	27 301
Velenje	117 031	25 165	18 046
Vrhnika	271 195	150 604	54 835
Borovnica	265 102	7 801	20 331
Verd	6 093	142 803	34 504
Zagorje ob Savi	235 369	513 536	41 406
Zagorje	235 369	513 536	41 406
Žalec	237 588	119 961	37 975
Petrovče	27 180	—	—
Polzela	109 517	3 489	5 379
Šempeter v Savinjski dolini	40 085	—	—
Žalec	60 806	116 472	32 596

Tb. G

ŽELEZNIŠKI PROMET PO OBČINAH IN POSTAJAH 1973

	Odpravljeni potniki	Tovorni promet blaga v tonah	
		naloženo	razloženo
SR SLOVENIJA	14 124 030	7 969 501	9 891 336
Brežice	170 659	47 714	116 915
Brežice	124 080	23 871	42 331
Dobrova	46 579	23 843	74 584
Celje	815 738	400 150	788 349
Celje	693 327	337 063	692 805
Štore	122 411	63 087	95 544
Cerknica	146 340	22 051	18 825
Rakek	146 340	22 051	18 825
Črnomelj	369 612	122 231	33 380
Črnomelj	186 815	110 510	31 172
Otavec	87 432	—	—
Rožni dol	1 364	1 318	57
Semič	94 001	10 403	2 151
Dravograd	34 902	43 534	38 720
Dravograd	33 881	43 534	38 720
Otiški vrh	—	—	—
Sveta Jedert	—	—	—
Šentjanž	—	—	—
Trbonje	1 021	—	—
Grosuplje	818 560	160 476	65 261
Čušperk	—	—	—
Dobropolje	—	—	—
Grosuplje	303 812	151 401	46 639
Ivančna Gorica	102 832	5 222	10 531
Mlačevo	65 827	—	—
Radohova vas	73 433	3 464	6 866
Spodnja Slivnica	—	—	—
Šentvid pri Stični	4 538	—	—
Šmarje Sap	52 685	—	—
Višnja gora	133 955	389	61 225
Žalna	81 398	—	—
Hrastnik	131 686	82 913	177 921
Hrastnik	131 686	82 913	177 921
Ilirska Bistrica	159 919	31 528	37 076
Ilirska Bistrica	142 558	31 513	36 490
Kilovače	13 674	15	586
Jesenice	356 376	404 184	950 601
Jesenice	212 499	293 617	944 471
Kočna	—	—	—
Slovenski Javornik	55 366	110 508	3 883
Žirovnica	88 511	59	2 247
Vintgar	—	—	—

	Odpravljeni potniki	Tovorni promet blaga v tonah	
		naloženo	razloženo
Koper	5 673	1 010 439	566 421
Koper	5 673	1 010 439	566 421
Kranj	66 247	52 338	222 901
Kranj	66 247	52 338	222 901
Krško	102 142	150 484	526 781
Brestanica	72 511	84 295	92 500
Krško	—	66 194	434 281
Libno	29 631	—	—
Laško	439 248	110 667	92 800
Laško	84 369	71 623	18 164
Radeče	99 982	—	—
Rimske Toplice	80 142	1 107	4 101
Zidani most	174 755	37 937	70 535
Litija	958 633	137 065	77 726
Jevnica	154 933	—	—
Kresnica	142 931	119 851	22 185
Litija	562 980	16 099	54 788
Renke	9 845	—	—
Sava	87 944	1 115	753
Ljubljana-Center	623 894	20 478	51 499
Ljubljana	623 894	20 478	51 499
Ljubljana-Moste-Polje	257 520	417 331	166 213
Ljubljana-Moste	—	275 268	622 221
Polje	21 087	—	—
Zalog	180 127	139 853	542 991
Laze	56 306	2 210	1 001
Ljubljana-Šiška	31 248	219 827	509 742
Ljubljana-Šiška	—	176 872	415 294
Medno	4 635	—	—
Medvode	12 451	24 773	60 188
Vižmarje	14 162	18 182	34 260
Ljubljana-Vič-Rudnik	243 229	36 812	28 586
Brezovica	39 986	17 803	14 897
Lavrica	320	—	—
Ljubljana-Rakovnik	11 264	9 662	4 755
Notranje gorice	105 166	—	—
Preserje	66 467	2 851	1 234
Škofljica	20 026	6 496	7 700
Velike Lašče	—	—	—
Ljutomer	36 255	47 380	107 359
Ljutomer	8 782	47 380	107 359
Ljutomer-mesto	21 560	—	—
Veržej	2 261	—	—
Žerovinci	3 652	—	—

	Odpravljeni potniki	Tovorni promet blaga v tonah	
		naloženo	razloženo
Logatec	110 752	15 400	45 988
Logatec	86 191	15 400	45 988
Planina	24 561	—	—
Maribor	1 244 917	424 567	971 160
Bistrica	10 542	3 733	2 058
Cirknica	63	—	—
Fala	353	—	—
Hoče	131 956	16 329	29 432
Limbuš	34 019	—	—
Maribor	476 130	79 345 ^o	219 499 ^o
Maribor-Studenci	31 356	105 115 ^o	164 255 ^o
Ožbolt	180	—	—
Pesnica	5 396	3 066	13 454
Rače	379 740	7 148	41 793
Ruše	39 400	106 426	229 597
Ruta	8 974	5 082	4 347
Slivnica	32 703	—	—
Šentilj	67 071	14 945	70 395
Tezno	27 034	83 380 ^o	196 330 ^o
Metlika	191 071	10 598	14 720
Gradec Podzemelj	39 246	8 881	5 158
Metlika	144 244	1 717	9 562
Rasalnica	7 581	—	—
Murska Sobota	29 976	81 895	126 947
Beltinci	3 321	—	—
Hodoš	—	—	—
Mačkovci	—	—	—
Moščanci	—	—	—
Murska Sobota	26 655	76 781	105 632
Petrovci	—	—	—
Puconci	—	—	—
Stanjevc	—	—	—
Šalovci	—	—	—
Nova Gorica	119 791	375 689	551 183
Anhovo	8 486	214 654	328 480
Branik	8 444	117	268
Kanal	10 685	2 894	1 022
Nova Gorica	55 991	135 470	120 472
Plave	4 031	265	502
Prvačina	6 355	14 786	66 764
Solkan	9 425	—	—
Šempeter	10 557	—	—
Volčja draga	5 817	2 882	11 226
Vrtojba	—	4 621	22 449
Novo mesto	597 469	116 227	102 350
Birčna vas	121 662	4 000	509
Kandija	74 904	—	—
Mirna peč	146 036	8 596	1 568
Novo mesto	105 349	99 301	99 672
Uršla sela	149 518	4 330	601

	Odpravljeni potniki	Tovorni promet blaga v tonah	
		naloženo	razloženo
Ormož	225 910	7 836	36 504
Ivankovci	20 339	—	—
Obrež	255	—	—
Ormož	71 463	6 365	19 469
Osluševeci	22 928	96	3 594
Pavlovci	3 298	—	—
Puševci	5 590	—	—
Središče	34 309	1 375	13 441
Velika Nedelja	67 728	—	—
Postojna	298 493	59 140	103 649
Košana	15 409	—	—
Pivka	139 762	19 638	64 773
Postojna	119 816	20 912	16 866
Prestranek	23 506	18 590	22 010
Ptuj	399 238	176 294	723 849
Cirkovci	45 011	—	—
Hajdina	16 816	—	—
Kidričevo	59 667	153 231	540 119
Moškanjci	83 839	1 038	10 615
Ptuj	193 185	22 025	173 115
Strnišče	720	—	—
Radlje ob Dravi	96 230	23 800	34 385
Podvelka	34 441	6 836	8 704
Vuhred	31 716	11 265	7 066
Vuhred-elektrarna	120	44	84
Vuzenica	29 953	5 655	18 531
Radovljica	625 427	80 033	80 741
Bled-Jezero	47 888	15 351	8 529
Bohinjska Bela	27 736	345	1 295
Bohinjska Bistrica	116 485	29 333	10 932
Globoko	1 080	—	—
Lesce-Bled	134 196	18 219	40 991
Otoče	30 446	—	—
Podhom	99 684	—	—
Podnart	85 672	16 785	18 994
Radovljica	82 240	—	—
Ravne na Koroškem	32 803	102 676	261 433
Holmec	405	—	—
Prevalje	10 899	102 676	261 433
Ravne na Koroškem	21 499	—	—
Sevnica	456 473	16 243	52 705
Blanca	73 471	75	1
Boštanj	3 731	—	—
Breg	63 914	720	2 136
Jelovec	7 344	169	133
Loka	67 141	—	—
Pijavice	11 665	—	—
Sevnica	182 539	13 403	45 520
Tržišče	46 668	1 876	4 115

	Odpravljeni potniki	Tovorni promet blaga v tonah	
		naloženo	razloženo
Sežana	317 187	143 453	172 780
Divjača	71 964	16 709	55 317
Dutovlje	4 495	1 759	2 085
Gornje Ležeče	7 741	—	—
Hrnelje-Kozina	36 270	9 702	16 229
Kreplje	849	—	—
Podgorje	20 360	1 501	3 701
Povir	18 165	—	—
Rakitovec	13 321	3 896	502
Sežana	93 957	108 876	94 946
Štanjel	38 311	1 010	—
Vreme	5 415	—	—
Zazid	6 339	—	—
Slovenska Bistrica	758 894	34 733	104 028
Poljčane	241 959	12 241	28 994
Pragersko	431 820	11 246	21 418
Slovenska Bistrica	85 115	11 246	53 616
Šentjur pri Celju	397 478	24 816	40 354
Gobelno	98 276	1 269	1 414
Lipoglav	51 798	—	—
Ponikva	137 258	942	10 146
Šentjur	110 146	22 605	28 794
Škofja Loka	67 314	38 248	90 249
Rateče	22 612	—	—
Škofja Loka	44 702	38 248	90 249
Šmarje pri Jelšah	536 476	95 818	116 138
Imeno	33 107	5 641	4 625
Lupinjak	55 428	2 732	1 805
Mestinje	1 063	2 924	7 332
Podčetrtek	—	—	—
Podplat	10 195	—	—
Rogaška Slatina	84 229	1 392	9 899
Rogatec	64 523	82 513	90 836
Sodna vas	—	—	—
Stranje	67 420	97	2 049
Šentvid pri Grabelnem	98 276	—	—
Šmarje	122 236	519	9 592
Tolmin	154 019	6 415	24 552
Grahovo	11 657	72	1 141
Hudajužina	21 350	39	209
Most na Soči	47 123	5 743	21 865
Podbrdo	72 079	561	1 337
Podmelec	1 810	—	—
Soča	—	—	—
Trbovlje	177 263	704 523	97 470
Trbovlje	177 263	704 523	97 470
Trbovlje-Rudnik	—	—	—

	Odpravljeni potniki	Tovorni promet blaga v tonah	
		naloženo	razloženo
Trebnje	489 095	25 640	18 943
Gabér	42 620	—	—
Gomila	8 930	—	—
Mirna	50 088	18 889	7 594
Mokronog	40 739	2 851	4 322
Ponikve na Dolenjskem	67 109	—	—
Šentlovrenc	57 861	—	—
Šentrupert	—	—	—
Štefan	18 490	—	—
Trebnje	160 486	2 688	6 062
Velika Loka	42 772	1 212	965
Velenje	359 323	1 236 949	192 598
Paška vas	15 120	—	—
Pesje	7 264	—	—
Šmarje pri Paki	181 620	68 254	19 489
Šoštanj 1	76 032	81 232	30 818
Šoštanj 2 (Preloge)	—	993 251	54 667
Velenje	79 287	94 212	87 544
Vrhnika	303 203	177 648	49 048
Borovnica	297 081	8 817	14 396
Verd	6 122	168 831	34 652
Zagorje ob Savi	314 432	338 440	32 868
Zagorje	314 432	338 440	32 868
Žalec	67 967	147 870	40 398
Petrovče	67	—	—
Polzela	59 758	3 331	2 261
Šempeter v Savinjski dolini	458	—	—
Žalec	7 684	144 539	38 137

Tb. H

ŽELEZNIŠKI PROMET PO OBČINAH IN REGIJAH

Odpravljeni potniki	1968	1973
I. REGIJE OSREDNJE SLOVENIJE		
I. A Ožja Ljubljanska regija		
Ljubljana-Center	1 495 502	623 894
Ljubljana-Bežigrad	744	—
Ljubljana-Moste-Polje	259 626	257 520
Ljubljana-Šiška	88 211	31 248
Ljubljana-Vič-Rudnik	382 635	243 229
Grosuplje	796 825	818 560
Vrhnika	271 195	303 203
Domžale	38 128	—
Litija	867 385	958 633
Kamnik	14 747	—
Skupaj	4 205 003	2 636 287
I. B Srednjegorenjska regija		
Kranj	122 294	66 247
Tržič	—	—
Škofja Loka	187 422	67 314
Skupaj	309 716	133 561
I. C Zgornjegorenjska regija		
Jesenice	549 336	356 376
Radovljica	831 697	625 427
Skupaj	1 381 033	981 803
I. D Regija Črnega revirja		
Zagorje	235 369	314 432
Trbovlje	289 804	177 263
Hrastnik	177 692	131 686
Skupaj	702 865	623 181
I. E Notranjske gozdne submezoregije		
Logatec	93 442	110 752
Cerknica	133 779	146 340
Skupaj	227 221	257 092
I. F Dolenjske gozdne submezoregije		
Ribnica	9 226	—
Kočevje	21 386	—
Skupaj	30 612	—
SKUPAJ	6 856 350	4 631 924

Odpravljeni potniki	1968	1973
II. SAVINJSKO-ZGORNJESOTELSKA SLOVENIJA		
II. A Osrednja regija Savinjske Slovenije		
Celje	827 673	815 738
Žalec	237 588	67 967
Velenje	403 810	359 323
Laško	418 883	439 248
Skupaj	1 977 963	1 682 276
II. B Regija Zgornje Savinjske doline		
Mozirje	—	—
II. C Subpanonska regija Savinjsko-Sotelske Slovenije		
Šentjur pri Celju	421 247	397 478
Šmarje pri Jelšah	592 393	536 476
Skupaj	1 013 640	933 954
SKUPAJ	2 991 603	2 616 230
III. SEVEROZAHODNA SLOVENIJA		
III. A Mariborsko-ptujsko Podravje		
Maribor	1 746 437	1 244 917
Ptuj	395 945	399 238
Slovenska Bistrica	909 210	658 894
Slovenske Konjice	3 850	—
Ormož	318 013	225 910
Skupaj	3 373 455	2 628 959
III. B Pomurje		
Murska Sobota	193 622	29 976
Lendava	34 881	—
Ljutomer	92 952	36 255
Skupaj	321 455	66 231
III. C Koroška regija		
Dravograd	86 631	34 902
Ravne na Koroškem	118 775	32 803
Slovenj Gradec	55 650	—
Radlje ob Dravi	172 164	96 230
Skupaj	433 220	163 935
SKUPAJ	4 128 130	2 859 125

Odpravljeni potniki	1968	1973
IV. JUGOVZHODNA SLOVENIJA		
IV. A Vzhodna Dolenjska z Belo krajino		
Novo mesto	501 667	597 469
Trebnje	478 520	489 095
Črnomelj	334 193	369 612
Metlika	182 481	191 071
Skupaj	1 496 861	1 647 247
IV. B Spodnjeslovensko Posavje		
Sevnica	523 209	456 473
Krško	252 759	102 142
Brežice	231 815	170 654
Skupaj	1 007 783	729 274
SKUPAJ	2 128 130	2 376 521
V. ZAHODNA ALI PRIMORSKA SLOVENIJA		
V. A Posočje		
Tolmin	223 974	154 019
Nova Gorica	470 352	119 791
Skupaj	694 326	273 810
V. B Primorsko-Kraško zaledje		
Postojna	388 115	298 493
Ilirska Bistrica	139 634	159 919
Sežana	538 941	317 187
Skupaj	1 066 690	775 599
V. C Kopersko primorje		
Koper	—	5 673
SKUPAJ	1 761 016	1 055 082

ŽELEZNIŠKI PROMET PO OBČINAH IN REGIJAH

Naloženo in razloženo blago	1968	1972	1973
I. REGIJE OSREDNJE SLOVENIJE			
I. A Ožja Ljubljanska regija			
Ljubljana-Center	93 931	79 983	71 977
Ljubljana-Bežigrad	25 893	—	—
Ljubljana-Moste-Polje	1 482 860	1 098 028	1 583 544
Ljubljana-Šiška	217 780	731 965	729 569
Ljubljana-Vič-Rudnik	61 424	67 941	65 398
Grosuplje	63 251	818 560	225 737
Vrhnika	205 439	181 871	226 896
Domžale	207 940	—	—
Litija	134 411	180 863	224 791
Kamnik	69 650	—	—
Skupaj	2 562 579	3 159 211	3 827 712
I. B Srednjegorenska regija			
Kranj	250 617	289 619	275 239
Škofja Loka	75 533	111 560	128 497
Skupaj	326 150	401 179	403 736
I. C Zgornjegorenska regija			
Jesenice	1 371 125	466 495	1 354 785
Radovljica	116 393	155 712	160 774
Skupaj	1 487 518	622 207	1 515 559
I. D Regija Črnega revirja			
Zagorje	554 942	467 011	371 308
Trbovlje	862 186	640 936	801 993
Hrastnik	206 968	243 543	260 834
Skupaj	1 624 096	1 351 490	434 135
I. E Notranjske gozdne submezoregije			
Logatec	61 567	61 582	61 388
Cerknica	54 649	49 758	30 876
Skupaj	116 216	111 340	92 264
I. F Dolenjske gozdne submezoregije			
Ribnica	55 576	—	—
Kočevje	235 287	—	—
Skupaj	290 863	—	—
SKUPAJ	6 407 422	5 645 427	7 273 406

Naloženo in razloženo blago	1968	1972	1973
II. SAVINJSKO-ZGORNJESOTELSKA SLOVENIJA			
II. A Osrednja regija Savinjske Slovenije			
Celje	1 067 273	1 112 053	1 188 499
Žalec	157 936	135 313	188 268
Velenje	2 181 163	1 749 205	1 429 547
Laško	244 640	217 976	203 467
Skupaj	3 651 012	3 214 547	3 009 781
II. B Regija Zgornje Savinjske doline			
Mozirje	—	—	—
II. C Subpanonska regija Savinjsko-Sotelske Slovenije			
Šentjur pri Celju	38 401	55 129	65 170
Šmarje pri Jelšah	213 655	235 076	211 956
Skupaj	252 056	290 205	277 126
SKUPAJ	3 903 068	3 504 752	3 286 907
III. SEVEROZAHODNA SLOVENIJA			
III. A Mariborsko-ptujsko Podravje			
Maribor	1 460 762	1 354 303	1 395 727
Ptuj	643 289	872 492	900 143
Slovenska Bistrica	98 162	205 870	138 761
Slovenske Konjice	20 785	—	—
Ormož	44 193	47 494	44 340
Skupaj	2 267 191	2 479 159	2 478 971
III. B Pomurje			
Murska Sobota	162 018	207 113	208 796
Lendava	258 164	—	—
Ljutomer	55 424	153 259	154 739
Skupaj	475 606	360 372	363 535
III. C Koroška regija			
Dravograd	60 145	68 898	82 259
Ravne na Koroškem	317 507	371 036	364 109
Slovenj Gradec	53 661	—	—
Radlje ob Dravi	70 756	35 603	58 185
Skupaj	502 069	475 537	504 553
SKUPAJ	3 244 866	3 315 068	3 347 059

Naloženo in razloženo blago	1968	1972	1973
IV. JUGOVZHODNA SLOVENIJA			
IV. A Vzhodna Dolenjska z Belo krajino			
Novo mesto	157 645	205 936	218 577
Trebnje	47 378	54 059	44 583
Črnomelj	167 700	152 468	155 611
Metlika	33 332	23 053	25 318
Skupaj	406 061	435 514	444 089
IV. B Spodnjeslovensko Posavje			
Sevnica	86 907	73 559	68 948
Krško	836 581	615 048	677 270
Brežice	96 471	174 968	164 629
Skupaj	1 019 959	863 575	910 847
SKUPAJ	1 426 020	1 299 089	1 354 936
V. ZAHODNA ALI PRIMORSKA SLOVENIJA			
V. A Posočje			
Tolmin	21 826	22 691	30 967
Nova Gorica	587 181	1 243 717	926 872
Skupaj	609 007	1 266 408	957 839
V. B Primorsko-Kraško zaledje			
Postojna	186 238	204 312	162 789
Ilirska Bistrica	112 408	91 856	68 604
Sežana	295 484	391 897	316 233
Skupaj	594 130	688 065	547 626
V. C Kopersko primorje			
Koper	710 697	1 468 974	1 576 860
SKUPAJ	1 913 834	423 447	3 082 325

Tb. 1.

Motorizacija po regijah in občinah

SR Slovenije 1969

	Število prebival.	Število mot.vosil	Število os.avtom.	Št.preb./ mot.vosilo	Št.preb./ os.avtom.
SR SLOVENIJA	1.719.906	244.422	122.156	7	14,1
REGIJE OSREDNJE SLOVENIJE (I)	611.305	102.831	59.788	5,9	10,3
Občja Ljubljanska regija (Ia)	361.832	67.314	42.449	5,4	8,5
Domažale	31.240	4.952	2.599	6,3	12
Grosvoplje	23.034	3.436	1.410	6,7	16,3
Kranj	22.067	3.443	1.645	6,4	13,4
Litija	16.575	2.029	749	8,2	22,1
Ljubljana-Bežigrad	42.459	8.216	6.615	4,8	6,4
Ljubljana-Center	41.550	10.077	7.206	4,1	5,8
Ljubljana-Moste-Polje	43.721	8.584	5.442	5,	8
Ljubljana-Siška	53.121	11.908	8.300	5,3	7,5
Ljubljana-Višč-Rudnik	64.499	11.911	7.415	5,4	8,7
Vrhnika	13.568	1.958	988	6,9	13,7
Srednjegorenjska regija (Ib)	93.192	14.252	7.695	6,5	12
Kranj	55.336	8.589	5.136	6,4	10,8
Škofja Loka	23.911	3.817	1.681	6,8	15,4
Trzin	12.005	1.846	878	6,5	15,7
Zgornjegorenjska regija (Ic)	55.768	8.355	4.043	6,5	13,8
Jesenice	27.273	3.255	1.958	8,4	13,9
Radovljica	28.495	5.100	2.085	5,6	13,7
Regija t.i. Omega revirja (Id)	45.449	5.069	2.754	9	16,5
Hrastnik	11.290	1.053	485	10,7	23,3
Trbovlje	18.443	2.320	1.493	7,9	12,4
Zgorje ob Savi	15.716	1.696	776	9,3	20,3
Notranjske gozdne submezoregije (Ie)	25.568	3.958	1.405	6,5	18
Cerknica	14.242	2.274	811	6,3	17,6
Logatec	11.326	1.684	594	6,7	19
Dolenjske gozdne submezoregije (If)	29.536	3.983	1.442	7,4	20,5
Kočevje	17.417	2.562	984	6,3	17,7
Ribnica	12.119	1.421	458	8,5	26,5
REGIJE SAVINJSKO-ZG.SOTELJSKE SLOV. (II)	200.471	26.284	11.638	7,6	17,2
Osrednja regija Savinjske Slovenije (IIa)	137.532	20.761	9.805	6,6	14
Celje	59.004	9.423	4.227	9,3	11,3
Lesko	18.382	2.091	718	8,8	25,6
Velenje	27.427	4.480	2.022	6,1	13,6
Zalec	32.769	4.767	1.938	6,9	17,8
Regija Zgornje Savinjske doline (IIb)	19.156	2.011	624	7,5	24,3
Novlje	15.156	2.011	624	7,5	24,3
Subplanjska regija Savinjsko-Sot.Slov.(IIc)	47.733	3.512	1.203	13,6	39,5
Šentjur pri Celju	17.085	1.171	404	14,6	42,3
Smarje pri Jelšah	30.648	2.341	805	13,1	38,1
REGIJE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE (III)	520.822	58.453	24.268	9,9	21,5
Mariborsko-ptujska Podravje (IIIa)	324.874	38.643	17.779	8,4	18,3
Lenart	17.007	1.388	291	12,3	58,4
Maribor	173.687	23.172	13.024	7,5	13,3
Ormož	18.656	1.411	431	13,2	43,3
Ptuj	66.253	7.578	3.341	8,7	20,3
Slovenska Bistrica	30.200	3.172	1.090	9,5	27,7
Slovenske Konjice	19.071	1.922	602	9,9	31,7
Pomurje (IIIb)	129.814	11.798	5.631	11	35,8
Gornja Radgona	20.051	2.191	656	9,2	20,6
Lendava	27.173	1.914	489	14,2	55,6
Ljutomer	18.250	1.994	550	9,1	33,2
Murska Sobota	64.340	5.699	1.936	11,3	33,2
Koroška regija (IIIc)	66.134	8.012	2.858	8,3	23,1
Dravograd	7.679	1.209	369	6,4	20,8
Radlje	17.370	1.759	504	9,9	34,5
Ravne	23.873	2.660	1.265	9	18,9
Slovenj Gradec	17.212	2.384	720	7,2	23,9
REGIJE JUGOVHODNE SLOVENIJE (IV)	160.901	19.564	7.641	8,2	21,1
Vzhodna Dolenjska z Belo Krajino (IVa)	90.546	11.057	4.630	8,	19,6
Crnomelj	16.987	1.851	653	9,2	26
Metlika	7.229	805	282	8,8	25,6
Novo mesto	49.196	6.738	3.117	7,3	19,8
Trebnje	17.134	1.643	578	10,4	29,5
Spodnje slovensko Posavje (IVb)	70.355	8.507	3.011	8,3	23,4
Brežice	25.204	3.349	1.250	7,5	20,5
Krško	26.356	3.290	1.173	7,8	22,5
Sevnica	18.795	1.768	608	10,6	30,9
REGIJE ZAHODNE SLOVENIJE (V)	226.407	37.367	18.898	6	12
Posočje (Va)	111.422	19.707	8.482	6	13,1
Ajdovščina	21.383	3.093	1.178	6,9	18,1
Idrija	17.341	3.061	1.135	5,7	15,3
Nova Gorica	50.342	9.536	5.038	5,3	10
Tolmin	22.356	3.017	1.131	7,4	19,8
Primorsko Kraško zaledje (Vb)	57.613	8.938	4.105	6,4	14
Ilirska Bistrica	15.331	1.976	558	7,8	17,9
Postojna	18.881	3.152	1.326	6	14,2
Sežana	23.401	3.610	1.921	6,1	11,2
Koprsko primorje	57.372	9.722	6.311	5,9	9
Izola	10.246	1.461	1.062	7	9,6
Koper	34.731	6.613	4.105	3	8,5
Firan	12.395	1.662	1.144	7,5	10,8

(stanje 31.12.1973)

T. J

	Število prebival.	Štev. mot.voz.	Štev. os.avt.	St. preb./		Indeks povečanja (1969 = 100)	
				mot.voz.	os.avt.	štev. mot.voz.	štev. os.avt.
SR SLOVENIJA	1.773.309	348.101	227.981	5,1	7,8	143	187
REGIJE OSREDNJE SLOVENIJE (I)	643.104	143.863	104.384	4,5	6,2	140	175
Ožja Ljubljanska regija (Ia)	386.423	91.652	70.180	4,2	5,5	137	165
Domžale	33.899	6.567	4.898	5,2	6,9	133	189
Grosuplje	23.484	4.070	2.774	4,7	6,5	145	197
Kamnik	22.901	5.117	3.007	4,5	7,1	149	196
Litija	16.506	2.325	1.639	5,8	10,1	139	119
Ljubljana-Bežigrad	45.777	11.945	9.938	3,8	4,6	134	150
Ljubljana-Genter	39.259	12.571	9.683	3,1	4,1	125	134
Ljubljana-Hoste-Polje	48.705	11.822	9.028	4,1	5,4	138	166
Ljubljana-Šiška	72.006	17.442	14.489	4,1	5,5	147	173
Ljubljana-Vič-Rudnik	69.237	15.857	12.525	4,4	5,5	133	169
Vrhnika	14.629	2.706	1.974	5,4	7,4	138	200
Srednjegorenjska regija (Ib)	102.757	20.383	14.528	5	7	143	189
Kranj	58.007	11.934	9.222	4,9	6,4	139	180
Skofja Loka	31.601	6.184	3.670	5,1	8,6	162	218
Trzin	12.554	2.270	1.636	5,5	7,7	123	186
Zgornjegorenjska regija (Ic)	57.196	12.967	8.013	4,4	7,1	155	198
Jesenice	27.628	4.929	3.660	5,6	7,5	151	188
Radovljica	29.568	8.038	4.333	3,7	6,8	158	208
Regija t.i. Črnega revirja (Id)	45.413	8.009	5.551	5,7	8,2	158	202
Hrastnik	11.106	1.629	1.087	6,8	10,2	155	224
Trbovlje	18.402	3.860	2.746	4,8	6,7	166	184
Zagorje ob Savi	15.905	2.520	1.718	6,3	9,3	149	21
Notranjske gozdne submezoregije (Ie)	22.064	4.845	2.998	4,6	7,4	142	213
Cerknica	14.395	2.986	1.778	4,8	8,1	131	219
Logatec	7.669	1.859	1.220	4,1	6,3	110	205
Dolenjske gozdne submezoregije (If)	29.331	5.802	3.114	5	9,4	146	216
Kočevje	17.282	3.546	1.929	4,9	9	138	196
Ribnica	12.049	2.256	1.185	5,3	10,2	159	259
REGIJE SAVINJSKO-ZG.SOTELJSKE SLOV. (II)	206.748	38.999	23.710	5,3	8,7	148	204
Osrednja regija Savinjske Slovenije (IIa)	143.499	30.056	19.193	4,8	7,5	145	196
Celje	61.216	13.497	9.149	4,5	6,7	143	175
Laško	18.485	3.188	1.612	5,8	11,5	153	225
Velence	29.981	6.770	4.441	4,4	6,8	151	220
Žalce	33.817	6.601	3.991	5,1	8,5	139	217
Regija Zgornje Savinjske doline (IIb)	15.227	2.960	1.517	5,1	10	147	243
Mozirje	15.227	2.960	1.517	5,1	10	147	243
Jubanovska regija Savinjsko-Sot.Slov. (IIc)	48.022	5.983	3.000	8	16	170	248
Sentjur pri Celju	17.344	2.083	1.152	8,3	15,1	178	285
Smarje pri Jelšah	30.678	3.900	1.848	7,9	16,6	167	230
REGIJE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE (III)	530.311	84.008	46.368	6,3	11,4	144	191
Hariborsko-ptujsko Podravje (IIIa)	333.121	53.770	32.304	6,2	10,3	139	182
Lenart	17.056	1.683	670	10,1	25,5	121	230
Maribor	180.252	31.663	22.479	5,7	8	137	173
Ormož	18.538	2.204	881	8,4	21	156	204
Ptuj	67.058	11.108	4.656	6	14,4	148	199
Slovenska Bistrica	30.918	4.374	2.252	7,1	13,7	138	207
Slovenske Konjice	19.259	2.658	1.366	7,3	14,2	138	227
Pomurje (IIIb)	130.242	18.982	8.111	6,9	16	161	223
Gornja Radgona	20.261	2.780	1.297	7,3	15,6	127	198
Lendava	26.988	3.684	1.261	7,3	21,4	193	258
Ljutomer	10.388	3.300	1.360	5,6	13,5	166	247
Murska Sobota	64.605	9.218	4.193	7	15,4	162	217
Koroška regija (IIIc)	66.888	11.256	5.953	5,9	11,2	141	208
Dravograd	7.880	1.495	572	5,3	13,8	124	155
Radlje	17.194	2.373	1.158	7,2	14,8	135	230
Ravne	24.236	4.104	2.563	5,9	9,5	154	203
Slovenj Gradec	17.578	3.284	1.660	5,4	10,6	138	231
REGIJE JUGOVZHODNE SLOVENIJE (IV)	162.667	28.075	16.647	5,8	9,8	142	210
Vzhodna Dolenjska z Belo Krajino (IVa)	92.274	17.065	10.395	5,4	8,9	152	211
Črnomelj	16.900	3.019	1.645	5,6	10,3	163	252
Metlika	7.401	1.129	680	6,6	10,9	137	241
Novo mesto	51.209	10.218	6.704	5	7,6	152	215
Trebnje	16.764	2.699	1.366	6,2	12,3	146	156
Spodnje slovensko Posavje (IVb)	70.393	11.010	6.252	6,4	11,3	129	208
Bračice	25.044	4.615	2.572	5,4	9,7	138	209
Krško	26.485	4.064	2.337	6,5	11,3	120	209
Sevnica	18.864	2.331	1.343	8,1	14	132	221
REGIJE ZAHODNE SLOVENIJE (V)	230.872	53.363	36.871	4,3	6,3	143	195
Pocočje (Va)	112.438	25.290	17.041	4,4	6,6	135	201
Ajdovščina	21.485	4.217	2.706	5,1	7,9	136	230
Idrija	17.232	3.976	2.107	4,3	8,2	130	186
Nova Gorica	52.308	13.566	9.939	3,9	5,3	142	197
Tolmin	21.463	3.531	2.289	6,1	9,4	117	202
Primorsko Kraško salodlje (Vb)	56.992	14.042	9.858	4	6,4	157	216
Ilirska Bistrica	15.136	3.513	2.081	4,3	7,3	178	243
Postojna	18.987	4.976	2.789	3,8	6,8	158	210
Sežana	22.867	5.553	3.088	4,1	5,7	146	208
Koprsko primorje	61.392	13.931	10.972	4,4	5,6	143	174
Izola	10.773	2.158	1.807	5	6	148	170
Koper	37.579	9.333	7.130	4	5,3	141	174
Piran	13.040	2.440	1.035	5,3	6,4	148	178

Tb. K

	km ²	skupaj km/km	M + R		delež v %	skupaj km/km
			rodovitn. kv/km ²	prinosne km/km ²		
SR SLOVENIJA	20254	0,236	0,151	0,085	36	0,042
REGIJE OSREDNJE SLOVENIJE (I)	6476	0,242	0,144	0,098	40,4	0,038
Obča Ljubljanska regija (Ia)	2349	0,256	0,166	0,089	35	0,051
Domžale	240	0,281	0,151	0,060	10,6	0,122
Grobuplje	421	0,271	0,155	0,116	42,8	0,066
Kamnik	289	0,246	0,178	0,068	27,8	0,007
Litija	328	0,256	0,064	0,172	75,1	-
Ljubljana-Bežigrad	46	0,500	0,500	-	-	0,160
Ljubljana-Center	5	0,682	0,682	-	-	0,682
Ljubljana-Hoste-Polje	152	0,221	0,108	0,113	51,2	-
Ljubljana-Siška	156	0,250	0,221	0,029	11,6	0,092
Ljubljana-Viš-Rudnik	543	0,252	0,158	0,094	37,3	0,036
Vrhnika	169	0,207	0,177	0,030	14,3	0,102
Srednjegorenska regija (Ib)	1120	0,236	0,166	0,070	29,5	0,041
Kranj	453	0,236	0,212	0,024	10,3	0,055
Skofja Loka	512	0,241	0,121	0,120	49,9	-
Trbič	155	0,218	0,182	0,035	16,2	0,134
Zgornjegorenska regija (Ic)	1016	0,256	0,164	0,092	36	0,055
Jesenice	375	0,258	0,176	0,081	31,5	0,114
Radovljica	641	0,254	0,156	0,098	38,6	0,020
Regija t.i. Črna rečica (Id)	263	0,347	0,211	0,136	39,3	0,006
Hrastnik	58	0,318	0,214	0,104	32,8	-
Trbovlje	58	0,423	0,208	0,214	50,7	-
Zagorje ob Savi	147	0,329	0,210	0,118	35,9	0,011
Notranjske gozdne submezoregije (Ie)	656	0,240	0,114	0,126	52,4	0,033
Cerknica	483	0,185	0,083	0,101	54,7	-
Logatec	173	0,394	0,199	0,195	49,4	0,125
Dolenjske gozdne submezoregije (If)	1022	0,175	0,050	0,125	71,3	-
Kočevje	766	0,171	0,035	0,137	79,8	-
Ribnica	256	0,186	0,097	0,089	47,9	-
REGIJE SAVINJSKO-ZG.SOTELJSKE SLOV. (II)	2158	0,235	0,143	0,092	39	0,021
Osrednja regija Savinjske Slovenije (IIa)	1010	0,245	0,180	0,065	26,6	0,045
Celje	229	0,197	0,187	0,010	5	0,004
Lasko	250	0,298	0,171	0,127	42,6	-
Velenje	182	0,260	0,199	0,061	23,3	-
Zalec	349	0,230	0,171	0,059	25,8	0,078
Regija Zgornje Savinjske doline (IIB)	508	0,154	0,103	0,051	33,2	-
Možirje	508	0,154	0,103	0,051	33,2	-
Subpanonska regija Savinjsko-Sot.Slov.(IIc)	640	0,284	0,118	0,167	58,6	-
Centjur pri Celju	240	0,283	0,064	0,219	77,4	-
Smarje pri Jelšah	400	0,285	0,150	0,135	47,4	-
REGIJE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE (III)	4767	0,221	0,144	0,078	35,1	0,042
Hariborsko-ptujsko Podravje (IIIa)	2390	0,236	0,144	0,092	38,8	0,063
Lenart	204	0,250	0,112	0,118	51,5	-
Maribor	738	0,232	0,191	0,041	17,8	0,099
Ormož	212	0,225	0,172	0,053	23,6	0,055
Ptuj	645	0,246	0,119	0,127	51,8	0,059
Slovenska Bistrica	369	0,224	0,131	0,092	41,2	0,041
Slovenske Konjice	222	0,257	0,090	0,167	65,1	0,067
Pomurje (IIIB)	1336	0,236	0,165	0,070	29,9	0,008
Gornja Radgona	210	0,293	0,233	0,060	20,6	-
Lendava	256	0,294	0,167	0,127	43,3	0,040
Ljutomer	179	0,267	0,192	0,075	28	-
Murska Sobota	691	0,189	0,137	0,051	27,2	-
Koroška regija (IIIc)	1041	0,169	0,114	0,055	32,7	0,038
Dravograd	105	0,273	0,260	0,013	4,8	0,081
Radlje	346	0,196	0,111	0,085	43,5	0,091
Ravne	304	0,157	0,104	0,054	34,2	-
Slovenj Gradec	206	0,112	0,076	0,036	32,5	-
REGIJE JUGOVZHODNE SLOVENIJE (IV)	2567	0,252	0,150	0,102	40,6	0,046
Vzhodna Dolenjska z Belo Krajino (IVa)	1661	0,241	0,140	0,101	41,7	0,052
Črnomelj	486	0,231	0,072	0,158	68,6	-
Metlika	108	0,339	0,202	0,047	13,9	0,133
Novo mesto	759	0,218	0,164	0,054	24,8	0,070
Trebnje	308	0,281	0,138	0,143	50,8	0,059
Spodnje slovenske Posavje (IVb)	906	0,272	0,166	0,106	38,9	0,038
Brešice	268	0,293	0,247	0,046	15,7	0,060
Krško	345	0,251	0,172	0,079	31,5	0,048
Sevnica	293	0,277	0,085	0,192	69,2	0,005
REGIJE ZAHODNE SLOVENIJE (V)	4336	0,236	0,175	0,061	26	0,055
Posočje (Va)	2321	0,237	0,167	0,070	29,7	0,019
Ajdovščina	352	0,248	0,162	0,086	34,6	0,095
Idrija	425	0,198	0,123	0,075	37,8	-
Nova Gorica	605	0,253	0,225	0,027	10,8	0,021
Tolmin	939	0,240	0,150	0,090	27,5	-
Primorsko Kraško zaledje (Vb)	1670	0,219	0,165	0,054	24,6	0,090
Ilirska Bistrica	480	0,256	0,125	0,131	51,2	0,067
Postojna	492	0,147	0,124	0,023	15,8	0,100
Sežana	698	0,245	0,222	0,023	9,3	0,098
Koprsko primorje (Vc)	345	0,314	0,277	0,037	11,8	0,120
Izola	28	0,233	0,233	-	-	0,233
Koper	272	0,302	0,257	0,045	15	0,094
Piran	45	0,437	0,427	0,010	2,3	0,209

Tb. L

DOLŽINE REPUBLIŠKIH CEST PO OBČINAH S. R. SLOVENIJE

Stanje 31/12-1973

	M + R			M			R		
	Skupaj	Modern.	Gramoz	Skupaj	Modern.	Gramoz	Skupaj	Modern.	Gramoz
	km	km	km	km	km	km	km	km	km
SR SLOVENIJA	4786,241	2060,697	1725,544	852,230	833,360	18,870	2934,011	2227,237	1700
1 Ajdovščina	87,301	57,195	30,196	33,314	23,138	10,176	54,077	34,057	20
2 Bled	78,632	68,270	12,356	16,051	16,051	-	62,581	50,225	12
3 Celje	45,152	40,988	2,244	19,230	19,230	-	25,922	23,033	7
4 Gorizia	89,456	40,533	48,923	-	-	-	89,456	40,533	48
5 Gornji Grad	112,119	75,181	70,933	-	-	-	112,119	75,181	70
6 Domžale	67,321	60,191	7,130	29,276	29,276	-	38,045	20,915	7
7 Dravograd	28,647	27,267	1,380	8,520	8,520	-	20,127	18,747	1
8 Gornja Radgona	61,509	48,863	12,666	-	-	-	61,509	48,863	12
9 Gradac	113,931	65,159	43,822	27,700	27,700	-	86,231	57,459	43
10 Hranjnik	18,438	12,300	6,048	-	-	-	18,438	12,300	6
11 Idrija	84,307	52,413	31,894	-	-	-	84,307	52,413	31
12 Ilirska Bistrica	122,874	59,925	62,949	32,044	32,044	-	90,830	27,881	62
13 Izola	6,513	6,513	-	6,513	6,513	-	-	-	-
14 Jelenice	90,584	60,145	30,439	42,840	42,840	-	53,744	23,205	30
15 Kranj	71,210	51,429	19,781	1,950	1,950	-	69,260	49,479	19
16 Kobule	131,279	26,891	104,788	-	-	-	131,279	26,891	104
17 Kopar	82,253	69,923	12,330	25,651	25,651	-	56,602	44,272	12
18 Kranj	106,986	95,981	11,005	25,075	25,075	-	81,911	70,906	11
19 Krško	86,686	59,343	27,345	16,467	15,803	0,664	70,221	43,540	20
20 Ljake	74,470	42,722	31,748	-	-	-	74,470	42,722	31
21 Lenart	46,874	22,754	24,120	-	-	-	46,874	22,754	24
22 Lendava	75,324	42,734	32,590	10,123	10,123	-	65,201	32,611	32
23 Litija	77,320	20,830	56,490	-	-	-	77,320	20,830	56
24 Ljubljana-Bežigrad	23,007	23,007	-	7,367	7,367	-	15,640	15,640	-
25 Ljubljana-Center	3,409	3,409	-	3,409	3,409	-	-	-	-
26 Ljubljana-Hoste-Polje	33,650	16,416	17,234	-	-	-	33,650	16,416	17
27 Ljubljana-Siška	39,038	34,505	4,533	14,421	14,421	-	24,617	20,084	4
28 Ljubljana-Vid-Gradnik	136,024	65,904	51,020	19,564	19,564	-	117,460	66,340	51
29 Ljutomer	47,765	34,349	13,366	-	-	-	47,765	34,349	13
30 Maribor	68,185	34,507	33,678	21,603	13,573	8,030	46,582	20,034	25
31 Maribor	171,378	140,901	30,477	72,710	72,710	-	98,668	68,191	30
32 Metlika	36,476	31,495	5,100	14,419	14,419	-	22,077	17,077	5
33 Mozirje	73,050	52,157	25,093	-	-	-	73,050	52,157	25
34 Murska Sobota	130,333	94,863	35,470	-	-	-	130,333	94,863	35
35 Nova Gorica	152,794	136,318	16,476	12,640	12,640	-	140,154	123,678	16
36 Novo mesto	105,841	124,661	41,180	53,213	53,213	-	112,628	71,448	41
37 Ormož	47,617	36,379	11,238	11,617	11,617	-	36,000	24,762	11
38 Piran	19,654	19,203	0,451	9,406	9,406	-	10,248	9,797	0
39 Postojna	72,353	60,823	11,435	49,070	49,070	-	23,283	11,753	11
40 Ptuj	158,652	76,537	82,115	38,022	38,022	-	120,630	38,515	82
41 Radlje ob Dravi	67,774	33,261	29,513	31,480	31,480	-	36,294	6,781	29
42 Ravno	103,124	100,013	63,035	12,869	12,869	-	190,259	87,224	63
43 Ravnice na Koroskem	47,357	31,488	16,366	-	-	-	47,357	31,488	16
44 Ribnica	47,655	24,822	22,833	-	-	-	47,655	24,822	22
45 Sevnica	61,651	24,930	50,121	1,539	1,539	-	79,512	23,391	50
46 Šalcani	170,847	155,031	15,816	69,236	69,236	-	101,611	85,795	15
47 Slovenj Gradec	32,076	21,656	10,420	-	-	-	32,076	21,656	10
48 Slovenska Bistrica	82,580	48,488	34,020	15,230	15,230	-	67,278	33,253	34
49 Slovenske Konjice	57,052	19,237	37,115	14,875	14,875	-	42,177	5,062	37
50 Šentlur pri Celju	67,896	15,204	52,692	-	-	-	67,896	15,204	52
51 Škofja Loka	123,276	61,814	61,462	-	-	-	123,276	61,814	61
52 Šmarje pri Jelšah	113,936	59,943	54,003	-	-	-	113,936	59,943	54
53 Tolmin	225,185	140,034	84,501	-	-	-	225,185	140,034	84
54 Trbovlje	24,514	12,634	12,430	-	-	-	24,514	12,634	12
55 Trebnje	80,490	42,545	43,945	18,160	18,160	-	62,330	24,385	43
56 Trzin	33,721	24,255	5,466	20,722	20,722	-	12,999	7,533	5
57 Velence	47,295	36,268	11,027	-	-	-	47,295	36,268	11
58 Vrhnika	35,000	20,000	5,000	17,200	17,200	-	17,800	12,800	5
59 Zagorje ob Savi	48,294	20,943	17,351	1,549	1,549	-	46,745	22,294	17
60 Zalec	80,207	59,540	20,667	27,135	27,135	-	53,072	32,405	20