

---

Evropske razsežnosti prometno-geografskega položaja Slovenije

Author(s): Andrej ČERNE

Source: *Urbani Izziv*, No. 15, REGIONALNO PLANIRANJE (april 1991 / April 1991), pp. 30-38

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44179815>

Accessed: 02-10-2018 12:18 UTC

---

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact [support@jstor.org](mailto:support@jstor.org).

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



This article is licensed under a Attribution 4.0 International (CC BY 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



JSTOR

*Urbanistični inštitut Republike Slovenije* is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Urbani Izziv*

Andrej ČERNE

## Evropske razsežnosti prometno-geografskega položaja Slovenije

Članek prikazuje razmišljanja o prometno-geografski vlogi in položaju Slovenije z vidika njene vpetosti v globalne in regionalne prostorske razsežnosti sodobne evropske prometne stvarnosti, ki doživlja v zadnjih desetletjih številne spremembe.

### Globalne razsežnosti prometa

Na globalni ravni gre brez dvoma za značilnosti najnovejšega gospodarskega razvoja oziroma razvoja proizvodnje z vedno večjim deležem predelovalne industrije, posebno pa proizvodov široke potrošnje, ki pomembneje vpliva na strukturo in oblikovanje vseh prometnih dejavnosti.

Spremembe v predelovalni industriji vplivajo na prometne spremembe v prvi vrsti zato, ker težijo k vse pogostejšemu prometu večjega števila pošilk manjše velikosti, in sicer do vse večjega števila potrošnikov v različnih smereh in na različnih lokacijah. Te spremembe zahtevajo večjo stopnjo elastičnosti v prilagajanju prometnih zmogljivosti in sodobni organizaciji prometnih storitev.

Druga značilnost gospodarskih sprememb se kaže v znatnem povečanju ponudbe raznovrstnega blaga na trgu in kar je še pomembneje v povečevanju konkurence na trgu. Konkurenčna sposobnost proizvajalcev na področju predelovalne industrije pa je v veliki meri odvisna tudi od: pravočasne, zanesljive in kakovostne dostave blaga (12).

Gospodarski razvoj, strukturne spremembe v proizvodnji in razvoj novih tehnologij je povzročil hiter razvoj motorizacije in cestnega prometa ter razmeroma hitro in stalno relativno zmanjševanje vloge in pomena "tra-

dicionalnih" prevoznikov v kopnem prometu. Železniški promet je izgubil dve pomembni skupini blaga. Zaradi sprememb v strukturi in razporeditvi proizvodnih zmogljivosti tako imenovano masovno blago, zaradi ne-kvalitetnega prevoza pa še končne proizvode oziroma tako imenovano visokotarifno blago. Naraščanje povpraševanja po prometnih storitvah je vplivalo na prestrukturiranje prometnega sistema v prid tistih prometnih panog, ki lahko ponudijo višjo kvaliteto raven storitve in imajo večjo stopnjo elastičnosti. Zaradi tega je prišlo do pomembnejših sprememb v deležu prometnih panog pri potniškem in blagovnem prometu.

Blagovni promet se je v zadnjih dvajsetih letih v petnajstih državah, članicah ECMT - Evropska konferenca prometnih ministrov (Avstrija, Belgija, Danska, Italija, Luxemburg, Francija, Švedska, Švica, Nizozemska, Norveška, Portugalska, Španija, Turčija, Velika Britanija, Zvezna republika Nemčija), povečal za 35,9%, potniški promet pa za 56,3%. Ob koncu osemdesetih let je železnica v teh državah prispevala k blagovnemu prometu (tonski kilometer) 20,4%, cestni promet 61,8%, rečni promet 8,7%, cevovodni promet pa 9,1% (12, str. 181).

V teh težnjah prav nič ne zaostaja Slovenija, ki je v omenjenem obdobju doživljala na področju potniškega in blagovnega kopnega prometa v primerjavi z evropskimi državami še intenzivnejše spremembe. Naj za podkrepitev navedem le nekatere.

Tudi v Sloveniji gre namreč za izrazito prevlado cestnega potniškega in blagovnega prometa v primerjavi z ostalimi oblikami prometa - železniš-

kim, zračnim in pomorskim; prevlada cestnega potniškega in blagovnega prometa se je od začetka sedemdesetih let do konca osemdesetih še stopnjevala

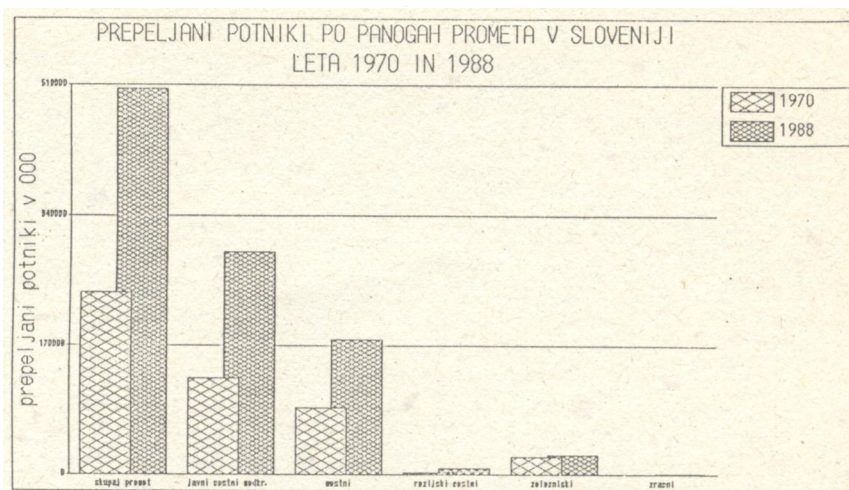
Leta 1970 je bilo v cestnem prometu prepeljano 90,3% vseh potnikov (upoštevani so cestni, železniški in zračni promet), leta 1989 pa že 94,6% vseh potnikov. Železnica je v tem obdobju izgubljala potnike, saj je leta 1970 prepeljala 9,5% potnikov leta 1988 pa le še 5,05%.

Javni cestni medkrajevni promet je prepeljal leta 1988 več kot 57% vseh potnikov v Sloveniji, mestni promet več kot 35%, režijski cestni promet pa 1,56%. Zračni promet je prispeval 0,3% k celotnemu številu prepeljanih potnikov v Sloveniji.

Na področju potniškega prometa je doživel največje povečanje zračni promet, saj se je število potnikov v zračnem prometu povečalo kar za 6-krat. temu je sledil režijski in javni cestni medkrajevni promet (2,3-krat) in mestni promet (2,0 krat). Železnica je leta 1988 prepeljala samo za 11,9% več potnikov kot leta 1970. Število odpravljenih potnikov po železnici se je povečalo za 13,8%, železniških potniških kilometrov pa za 3,6%.

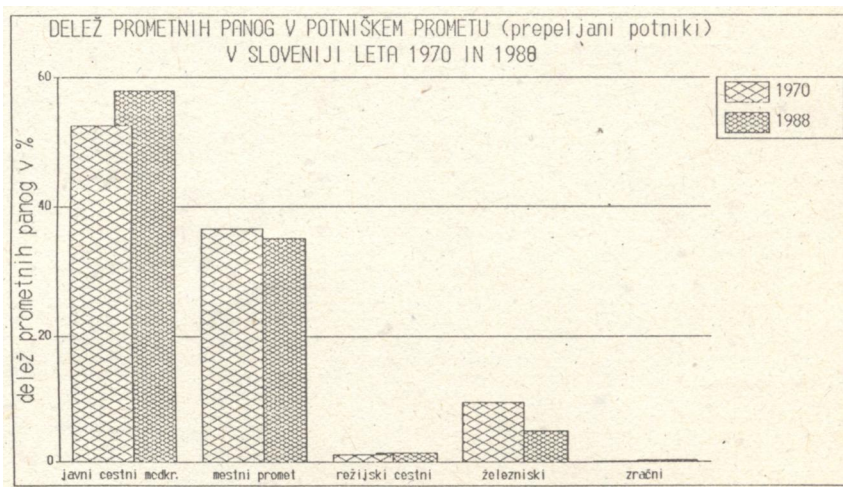
Skupna količina prepeljanega blaga v Sloveniji se je v zadnjih dvajsetih letih povečala za 48,8%, v režijskem cestnem za 67%, v javnem cestnem za 78,4%, v železniškem za 7,1%, v pomorskem prometu pa za 69,5%. Obseg blagovnega prometa se je povečal torej v cestnem prometu za 69,7%, v pomorskem za 69,5% v železniškem pa le za 7,1%. Količina naloženega blaga na železnici se je v tem obdobju celo zmanjšala, in to za 8,8%.

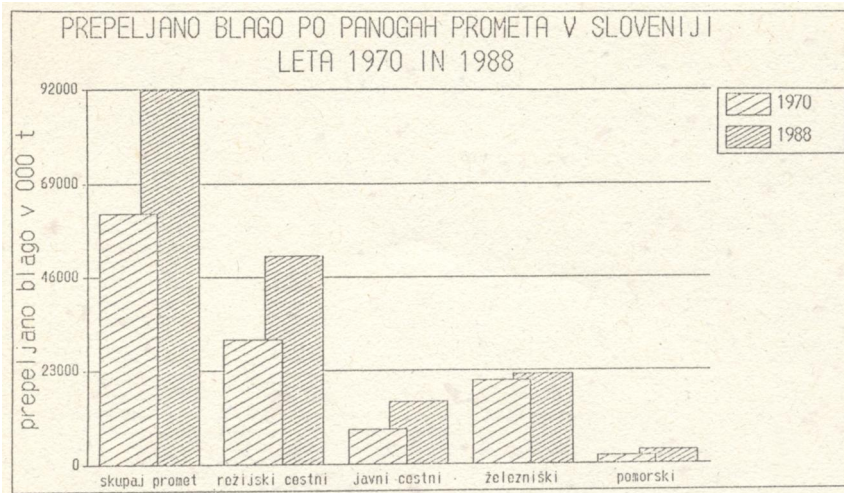
S prostorskega vidika gre pri železnici za izrazito koncentracijo potniškega in blagovnega prometa. Tako je bilo na območju devetih občin v Sloveniji (Laško, Novo mesto, Grosuplje, Sevnica, Slovenska Bistrica, Litija, Celje, Maribor in Ljubljana Center) leta 1988 odpravljenih več kot polovica



vseh potnikov na železnici. Z vidika blagovnega prometa je bila prostorska koncentracija še izrazitejša, saj je železnica v petih občinah (Ljubljana, Moste-Polje, Nova Gorica, Velenje, Trbovlje in Koper) naložila več kot 50% vsega blaga na železnici. V Kopru so leta 1988 naložili 2.601.000 t blaga ali več kot 1/4 (28,1%) vsega naloženega blaga na železnici oziroma kar 867 krat več kot v občini Metlika, kjer so tega leta naložili najmanj blaga, samo 3.000 t.

Pomen blagovnega cestnega prometa se je povečal. Po cestah je bilo prepeljano leta 1970 63,4%, leta 1988 pa 72,3% vsega prepeljanega blaga v Sloveniji. Vloga železniškega blagovnega prometa pa se je zmanjšala, saj je železnica prepeljala leta 1970 tretjino (33,3%) vsega blaga, leta 1988





pa le še slabo četrtno (24,0%). Pomorski promet je sodeloval pri prevozu blaga v obeh letih z nekaj več kot 3%.

Edino izjemo v tej splošni podobi razmerij med posameznimi prometnimi panogami predstavlja področje mednarodnega blagovnega prometa Slovenije. V tem primeru pa gre vendarle za prevlado železniškega prometa nad cestnim, pomorskim in zračnim prometom. Na železnico je namreč leta 1988 odpadlo kar polovica mednarodnega prometa blaga Slovenije. Železniški promet je sodeloval z 51,2% pri uvozu, 48,3% pri izvozu in 50,6% pri tranzitu (4, str. 214).

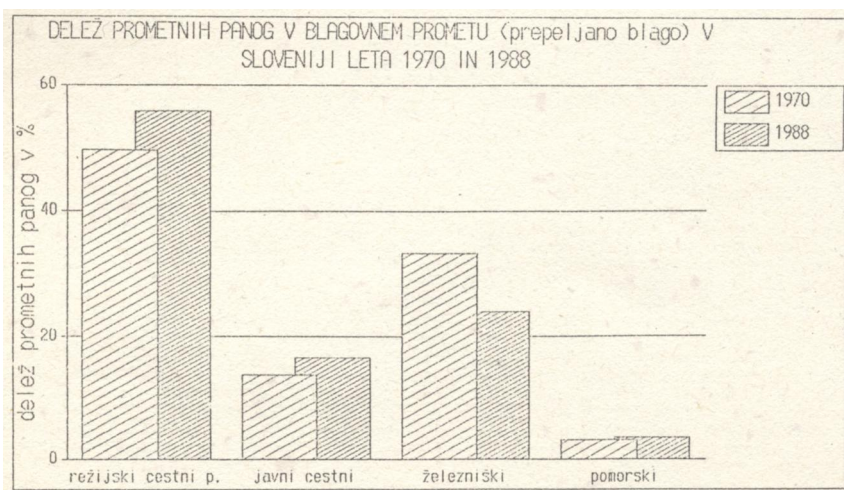
Evropska predvidevanja napovedujejo v naslednjem obdobju 2 - 5% letno gospodarsko rast, ki bo imela pomem-

ben vpliv na nadaljno rast skupnega povpraševanja po prometnih storitvah v potniškem in blagovnem prometu. V Evropi pričakujejo namreč hitrejšo rast proizvodnje in s tem tudi obsežnejši promet končnih proizvodov višje stopnje obdelave in večjih vrednosti ter počasnejšo rast masovnih tovorov (večji promet premoga, kmetijskih proizvodov in sredstev za široko potrošnjo). Mednarodna blagovna menjava se bo povečevala zaradi uvoza energije in surovin in izvoza potrošnih proizvodov in opreme v države vzhodne Evrope, Bližnjega vzhoda, Azije in Afrike. Z ustvarjanjem enotnega tržišča v okviru EGS se bo pomembneje povečala medsebojna menjava. Ta blagovna menjava se bo posebno krepila v smeri sever - jug iz območij severozahodne Evrope in Skandinavije v smeri proti južni Franciji, Iberijskemu polotoku, Italiji in Balkanu ter v smeri zahod - vzhod med državami EGS in vzhodne Evrope.

Pomembna so tudi tista predvidevanja, ki se nanašajo na spremembe v zahtevah uporabnikov blagovnih prometnih storitev. Le-te so vedno bolj usmerjene k celoviti ponudbi "od vrat do vrat", h kakovostnejšim storitvam in k večjim hitrostim prometa.

Evropske ocene govorijo tudi o povečanju obsega in spremembah pri povpraševanju v javnem potniškem prometu na račun poslovnih in turističnih potovanj ter potovanj delavcev, mladine in starejših. Poleg tega se bodo povečevale zahteve potnikov po večji udobnosti potovanja in hitrejšem prometu, pogostejših in ugodnejših prometnih zvezah ter dodatnih storitvah v času potovanja in po potovanjih (4).

Na področju prometa je EGS oblikovala v zadnjem času nove pobude in ukrepe za nadaljnji razvoj prometne politike v državah članicah EGS kot enega izmed pogojev za oživljanje gospodarstva in povečanje mednarodne trgovine držav članic. V Evropskem parlamentu je Komisija za promet predstavila kar 73 poročil, več kot polovica teh poročil pa se je nanašala na sprejemanje ukrepov za izboljšanje



prometne infrastrukture posebno na področju izboljšanja prometnih zvez z državami tretjega sveta.

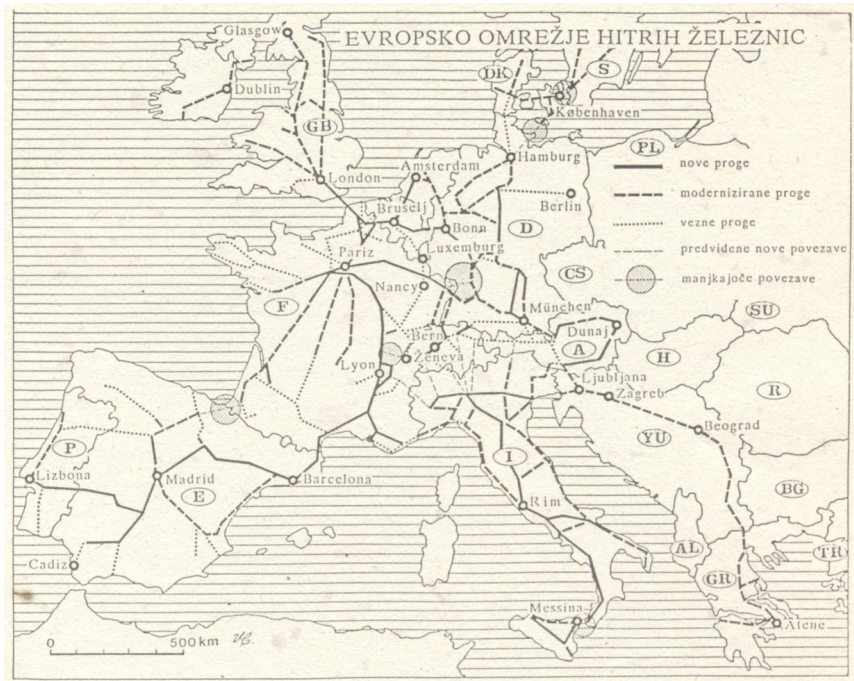
Dejavnost evropske konference prometnih ministrov (CEMT), ene od najpomembnejših mednarodnih organizacij na področju prometa je v zadnjih letih usmerjena predvsem v uresničevanje izboljšanja mednarodnega kopnega prometa.

Komisija za notranji promet Ekonomske komisije združenih narodov v Evropi je na podlagi Direktivnega plana evropske infrastrukture, ki ga je sprejela Mednarodna železniška unija izdelala omrežje evropskih mednarodnih železniških prog (GREN). Podobne raziskave je opravila tudi Komisija za promet pri EGS. Med temi so tudi z vidika Slovenije najpomembnejši mednarodni železniški projekti:

- železniška proga pod Rokavskim prelivom;
- mednarodna železniška magistrala za promet z velikimi hitrostmi (300 km/h Pariz/London - Bruselj/Amsterdam-Köln- Frankfurt;
- alpske tranzitne železniške proge med državami sverne Evrope in Italije, preko Avstrije in Švice (brennerski predor v smeri Innsbruck-Bologna) (11).

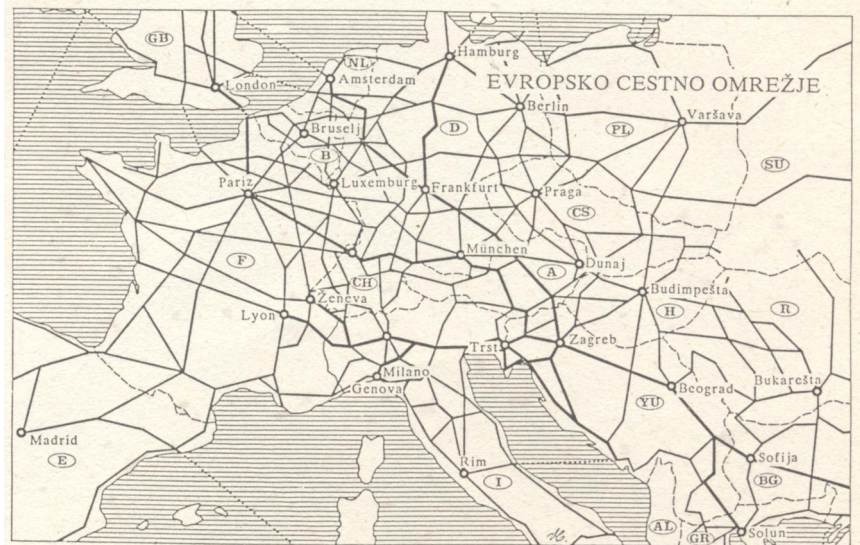
Skupnošt evropskih železnic (EGS, Avstrija, Švica - skupina 12 + 2) je izdelala Predlog za gradnjo evropskega omrežja železniških prog za promet velikih hitrosti z namenom, da bi medsebojno povezala nacionalna železniška omrežja in najpomembnejše evropske mestne aglomeracije. Na ta način so oblikovali prometne koridore v smeri sever-jug in zahod-vzhod:

- Škotska-London-Lille-Pariz-Lyon-Marseille;
- atlantski koridor Lille-Paris-Bordeaux-Madrid/Lizbona;
- dvojni koridor v obliki črke X, katerega osi se iz Amsterdama in Kopenhagna/Hamburga križata na območju Rena/Majne in nadaljujejo proti jugu v smeri Zürich-Milano-Rim-Neapelj in v smeri München-Dunaj;



- koridor London / Lille - Bruselj - Köln-Hannover/Hamburg-Berlin;
- Lyon - Torino - Milano - Benetke - Trst;
- Madrid/Valencia-Barcelona-Marseille-Nica-severna Italija (14).

Evropska konferenca prometnih ministrov je sprejela tudi Resolucijo o razvoju kombiniranega prometa, zato ker ima taka oblika prometa vedno večjo vlogo in pomen, saj predstavlja učinkovito kombinacijo posameznih prednosti različnih prometnih panog in omogoča pomembno razbremenitev cestnega omrežja tranzitnega prometa.



## Regionalne prometno - geografske razsežnosti

V povezovanju Slovenije z evropskimi državami imajo nedvomno največji pomen štirje osnovni mednarodni prometni koridorji, ki opredeljujejo globalni in regionalni evropski prometnogeografski položaj Slovenije.

A. London - Pariz - Mulhouse - München - Salzburg - Beljak - Jesenice - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Niš, od tod pa proti jugu do Soluna in Aten in proti jugovzhodu v Carigrad in Teheran. Na območju Avstrije med Salzburgom in Beljakom (148 km) je to tako imenovana turska avtocesta, ki se prebija skozi masiv Visokih Tuz z dvema tuneli: Katschberg (4,5 km) in Radstadter (6,4 km). Turska avtocesta se bo z izgradnjo tunela Karavanke (7,9 km) nadaljevala na transjugoslovansko avtocesto Bratstvo in enotnost in s tem odigral pomembno vlogo pri odpiranju jadranske obale kot turističnega območja za države Srednje in Zahodne Evrope. Na tej smeri poteka skozi Slovenijo v povprečju 10.000 do 15.000 motornih vozil na 24 ur povprečno na leto (povprečni letni dnevni promet PLDP). Na Ratečah vstopa v povprečju 1650, na Korenskem sedlu 3637, na Ljubelju 5144 in na Jezerskem 288 motornih vozil (8). Na teh štirih mejnih prehodih je leta 1988 vstopilo skoraj dva milijona potniških motornih vozil (21,2% vseh potniških motornih vozil v rednem cestnem prometu Slovenije) z nekaj manj kot 8 milijoni potnikov (22,9% vseh prihodov potnikov v rednem cestnem prometu) (6, str. 64). Prometni tok na tej smeri iz Slovenije proti Zagrebu (Podgračeno) pa predstavlja v povprečju več kot 11.000 motornih vozil.

Po avtocesti Bratstvo in enotnost skozi Hrvaško od Slovenije (Bregana) do Zagreba je bil leta 1983 povprečni dnevni promet 9500 vozil, povprečni poletni dnevni promet pa 12.500 motornih vozil. V nadaljevanju proti Beogradu je bil povprečni letni dnevni promet 12.600, poletni 20.000, največja obremenitev pa 36.000 motornih vozil na dan.

Izhod v Sredozemlje oziroma na Jadransko morje pomeni dostop do najcenejše oblike prometa, ki danes opravi več kot 60% vsega svetovnega blagovnega prometa. Na naše luke in kopni prometni sistem je v tranzitu navezано večje število kontinentalnih (Madžarska, Avstrija, Češkoslovaška) in tudi primorskih držav Podonavja in srednje Evrope. Jadransko morje predstavlja najkrajšo zvezo kopnih prometnih sistemov srednje oziroma severne in vzhodne Evrope s svetovnimi morji. Poseben pomen ima pri zvezah z državami Bližnjega, Srednjega in Daljnega vzhoda oziroma državami severne in severozahodne Afrike.

Velik del mednarodnega prometa blaga v Sloveniji je navezan ravno na Luko Koper. Pri uvozu blaga je Koper sodeloval z dobro četrtino, pri izvozu z 12,2%, v tranzitu pa z 19,6%. Vloga Luke se je v zadnjih dvajsetih letih v mednarodnem prometu Slovenije oziroma pri izvozu in tranzitu še okrepila. Izvoz Slovenije preko Kopra se je v letih 1970 - 1988 v primerjavi z letalskim, cestnim mejnim in železniškim prometom povečal namreč kar za 6,5 krat (indeks 652). V tranzitu pa Koper zaostaja za letalskim in železniškim prometom.

MEDNARODNI PROMET BLAGA SLOVENIJE LETA 1988

	UVOZ			IZVOZ			TRANZIT		
	000 t	%	Indeks 1988/70	000 t	%	Indeks 1988/70	000 t	%	Indeks 1988/70
Luka Koper	1.637	27,4	134	919	12,2	652	1.974	19,6	328
Železniški p.	3.067	51,2	134	3.633	48,3	158	5.081	50,6	140
Cestni mejni p.	1.285	21,4	109	2.964	39,4	246	2.996	29,8	433
Letalski p.	3	0,05	520	5	0,1	556	1	0,01	467
Skupaj	5.992	100,0	128	7.521	100,0	207	10.052	100,0	204

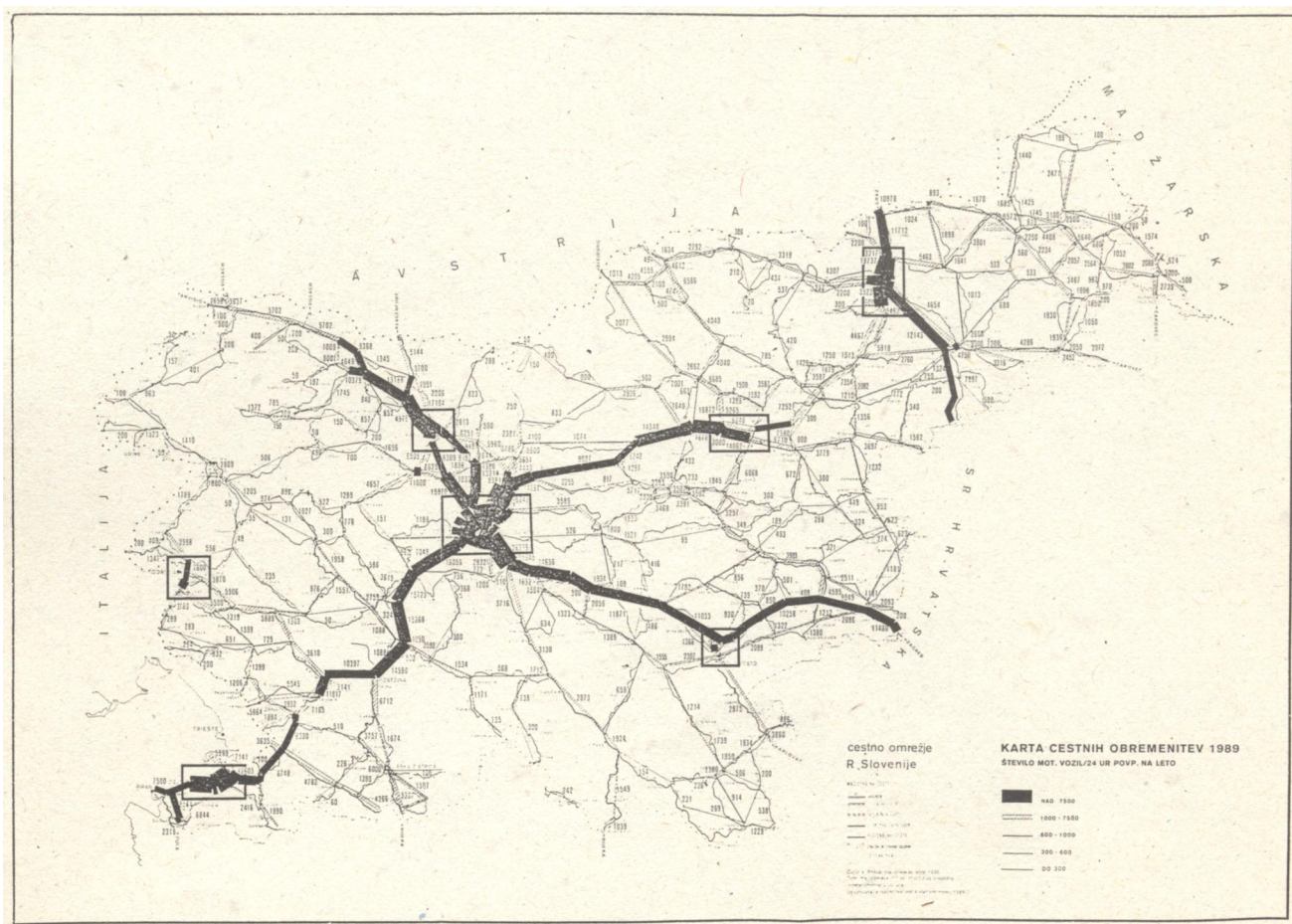
Poleg jadranske obale in njenega širokega izhoda na morje in Sredozemlje je za širše območje na vzhodu pomembna še bližina Solunskoga zaliva in Egejskega morja, za panonski prostor pa tudi njegovo gravitacijsko območje in neposredna bližina Črnega morja.

**B.** Koridor Amsterdam / Hamburg - Frankfurt - Nürnberg - Passau - Linz - Gradec - Šentilj - Maribor - Ptuj - Zagreb, ki se preko križišč Zaprešič in Jankomir neposredno navezuje na transjugoslovansko cesto, preko križišč Lučko in Karlovac pa na Reko in Split. Smer od Nürnberga do Gradca (540 km) se imenuje pirska avtocesta, ker prečka vzhodni del razmeroma nizkega gorovja Pyhrn skozi dva tunela: Pyhrn (4,9 km) in Gleinalm (8,3 km). V tej smeri je v Šentilju leta 1988 vstopilo v Slovenijo 1.598.256 motornih potniških vozil (17,3% vseh potniških motornih vozil) oziroma 7,5 milijonov potnikov (22,4% vseh prihodov potnikov v rednem cestnem

prometu) (6, str. 64). Povprečni letni dnevni promet v smeri Šentilj - Maribor - Ptuj - Macelj predstavlja od 12.000 do 7.900 (Podlehnik) motornih vozil.

V pirmski smeri skozi Hrvaško je leta 1983 potekal povprečni dnevni promet 8150 motornih vozil. V poletnem času je bila povprečna obremenitev 12.600 motornih vozil z izrazitim viškom v času turistične sezone.

**C.** Koridor Lyon - (Ženeva) - Milano - (Genova) - Trst - Ljubljana z dvema smermi: Trst - Reka in Trst - Pula - Reka. To je tisti koridor, ki privlači promet iz zahodne in dela srednje Evrope (Francija, Švica in severna Italija). Koridor povezuje celotno obalno območje od Trsta in Reke do Dubrovnika ter od Trsta proti Puli in Rijeki. Povprečna prometna obremenitev iz tržaške smeri se giblje od 2.000 motornih vozil v Lazaretu do 7.100 na Škofijah, iz novogoriške smeri pa med 1.300 v Podsabotinu do 6.700



motornih vozil v Novi Gorici. Iz tržaške smeri je na šestih mejnih prehodih (Lazaret, Škofije, Fernetiči, Kozina, Lipica) vstopilo leta 1988 3.652.777 cestnih motornih vozil ali 39,5% vseh potniških motornih vozil v rednem cestnem prometu oziroma 11.590.795 potnikov ali dobro tretino (34,5%) vseh prihodov potnikov. Iz novogoriške smeri pa je tega leta v Vrtojbi in Rožni dolini vstopilo 629.715 motornih vozil (6,8% vseh motornih vozil) z 1.874.515 potniki (5,6% vseh potnikov v rednem cestnem prometu). Iz italijanske smeri vstopa torej na sedmih mejnih prehodih več kot 45% vseh motornih

vozil oziroma več kot 40% vseh potnikov v rednem cestnem obmejnem prometu Slovenije.

Evropsko Sredozemlje je eno od najbolj tipičnih in najbolj razvitih navtičnoturističnih destinacij: Francija, Italija, Malta, Grčija, Španija, sledijo pa Ciper, Jugoslavija in Turčija. Sredozemlje v celoti postaja vse izrazitejše območje za bivanje in plovbo vse večjega števila navtičnih turistov. Najprivlačnejša navtična magistrala je tako imenovana modra magistrala, omrežje obstoječih jadranskih marin in luk ter manjših pristanišč, ki imajo predvsem receptivni značaj za mednarodni navtični turizem. Jadranska obala z otoki predstavlja namreč privlačno rekreacijsko območje za države zahodne, srednje in severne Evrope. Najštevilnejši navtični turisti pri nas so Nemci, nato Italijani, Avstrijci, Angleži, Nizozemci itd. Glede na izdana dovoljenja za plovbo je letna stopnja rasti navtičnega turizma 10%, glede na število oseb na plovnih objektih 9,3%, glede na število plovnih objektov v stalnem privezu v jugoslovanskih marinah pa 17,5% (13, str. 56). Koridor ima poseben pomen tudi pri povezovanju Italije in Jugoslavije (Osinski sporazumi).

D. Trst in Benetke, največji italijanski luki na Jadranu sta sedaj povezani s transevropsko avtocesto sever - jug (TEM). TEM vključuje deset držav: Avstrijo, Bolgarijo, Češkoslovaško, Grčijo, Italijo, Jugoslavijo, Madžarsko, Poljsko, Romunijo in Turčijo, zato predstavlja mednarodni transevropski cestni koridor oziroma sodobno prometno arterijo v srednji in jugovzhodni Evropi, ki povezuje Baltik s Sredozemljem, oziroma znotraj tega Podonavje-Jadran. Avstrija, Madžarska, Češkoslovaška, Poljska, Romunija in del Nemčije so v blagovni menjavi z državami Bližnjega in Srednjega vzhoda povezane z železnico in cesto preko jadranskih luk. Kontaktni položaj v razmerju do držav zahodne, srednje, vzhodne in južne Evrope se kaže v tem, da predstavlja neke vrste most za industrijsko menjavo zahodnih držav z industrijsko kmetijskimi





območji jugovzhoda in vzhoda ter industrijsko nerazvitega juga.

Koridor poteka od Gdanska proti jugu, zahodno od Varšave na Krakov do poljske meje s Češkoslovaško in naprej v obliki dveh vzporednih prometnic proti Brnu in Bratislavi. Od Bratislave poteka v dveh med seboj povezanih smereh proti zahodu in jugu skozi Avstrijo (mimo Slovenije) do Trsta in Benetk. Vzhodni del poteka od Bratislave proti Madžarski do Budimpešte in od tod proti romunski črnomorski obali. V južnem delu poteka preko Zagreba na Reko in preko Beograda proti Nišu, vzhodni del pa od Segedina na Madžarskem preko Sarajeva na Kardeljevo. Odsek vhodno od Niša poteka skozi Bolgarijo do Sofije in preko turške meje do Carigrada. Najnovejši odsek na bolgarsko-turški meji povezuje transevropsko avtocesto z Egejskim morjem (Alexandropolis). Od Niša poteka koridor skozi Skopje do jugoslovansko-grške meje in naprej do vseh važnejših grških luk v Jonskem in Egejskem morju: Igumenica, Volos, Solun, Pirej in Kalamata na skrajnem jugu Peloponeza (7, str. 135).

### Urbani kontekst

Ti štirje evropsko pomembni gospodarsko-prometni koridorji predstavljajo osnovno značilnost in možnost za regionalno prometno-geografsko vpetost Slovenije v mednarodni pretok ljudi, blaga, informacij in kapitala. Hkrati pa predstavljajo skupaj s splošnimi in regionalnimi težnjami razvoja prometa determinante prostorskega in urbanega razvoja Slovenije.

Vlogo in pomen sodobnih razvojnih težnje na področju prometa v urbanem razvoju Slovenije moramo ocenjevati v urbanem kontekstu:

- zmanjševanje stopnje rasti prebivalstva v večjih urbanih središčih;
- upadanje števila zaposlenih v tradicionalnih industrijskih dejavnostih;
- hitro povečevanje socialnih vprašanj zaradi prostorskega sovpadan-

ja stopnje nezaposlenosti in urbanih območij;

- potrebe po urbani prenovi;
- in vedno bolj celovite in hkrati tudi raznovrstne vloge posameznih urbanih središč.

Evropska razsežnost slovenskega prometnega omrežja ustvarja svojstvene lokacijske prednosti za nekatere dejavnosti v urbanih središčih znotraj obstoječih prometnih koridorjev oziroma v njihovi neposredni bližini, ki lahko vplivajo predvsem na terciarizacijo in krepitev gravitacijske vloge posameznih urbanih središč ter posredno tudi na njihovo ekonomsko moč. Večja urbana središča so namreč stičišča številnih prometnih tokov, predstavljajo glavni izvor in cilj prometa, kar vpliva na razvoj tistih dejavnosti, ki so v večji meri namenjena zadovoljevanju potreb prebivalstva na širših območjih. To lahko pospeši še nadaljnjo diferenciacijo centralnih naselij, ki je že do sedaj potekala v prid občinskih središč in središč višje ravni, in sicer na škodo lokalnih in predvsem središč srednjih stopenj (14). Gre pravzaprav za povečano centralizacijo in specializacijo. Povečana centralizacija in specializacija dejavnosti v posameznih urbanih središčih pa pomeni povečanje zahtev po učinkovitem prometu oziroma povečevanje stopnje interakcije med urbanih središčih ter med urbanih središčih in drugimi kraji in območji. Na drugi strani ne smemo prezreti obratnega procesa, suburbanizacije, ki predstavlja obliko prostorske decentralizacije. Ob dejstvu, da je pritisk na podeželje velik že zaradi psihičnih dejavnikov (težnja po zapuščenju prenatrpanih, hrupnih in onesnaženih urbanih aglomeracij), predstavlja odpiranje novih delovnih mest na podeželju dodatno privlačnost podeželja za bivanje. Prebivalci v teh območjih pa so pogosto v manj ugodnem prometnem položaju v primerjavi s prebivalci znotraj urbanih območij, saj morajo premagovati večje razdalje in porabiti več časa za dostop do storitvenih in drugih dejavnosti v urbanih središčih. Zato zahtevajo boljše prometno dostopnost do teh dejavnosti in



storitev, pogostejše avtobusne zveze, boljše ceste pa tudi boljše preskrbo s storitvenimi in uslužnostnimi dejavnostmi. Pogosto se zahteve po lokaciji storitvenih in uslužnostnih dejavnosti na podeželju uresničijo prej, kot se izboljšajo prometne zveze. Decentralizacija in dezindustrializacija bosta vodila v povečanje dnevne migracije delovne sile v prostorskem in časovnem smislu, kar pomeni večji delež orbitalnih, ne pa radialnih prometnih tokov.

Težko je napovedati, koliko bodo ti procesi prispevali k prostorskemu preusmerjanju razvoja v večja in pomembnejša urbana naselja, ne nazadnje tudi zato, ker nimamo trdnih dokazov o praktičnih rezultatih prostorskega preusmerjanja razvoja. Osebnostno se bolj nagibam k stališču, da gre predvsem za neko obliko prostorskega preusmerjanja dela razvoja znotraj urbanih območij ali, za drugo besedo, za vprašanje distribucije razvoja.

Zaradi stopnjevanja splošne in regionalne obremenjenosti obstoječega prometnega omrežja je prostorska urbana struktura marsikje podrejena prometnim zahtevam po novogradnji in modernizaciji prometne infrastrukture. To velja še zlasti za območja prostorske koncentracije prometa in prometnih tokov znotraj slovenskega prometnega križa, kjer je skoncentrirano več kot 60% vseh osebnih avtomobilov v Sloveniji, kjer je več kot ena tretjina (37,2%) vseh magistralnih in regionalnih cest in kjer je 2,9-krat večja gostota osebnih avtomobilov na

kilometer magistralnih in regionalnih cest v primerjavi s slovenskim povprečjem. Tudi za področje železniškega prometa veljajo podobna spoznanja, saj je v smeri Jesenice-Dobova in Koper-Šentilj odpravljena slaba polovica (47,5%) vseh potnikov ter naloženo in razloženo več kot polovica (59,1%) vsega blaga na železnici (65,5% naloženega in 55,1% razloženega blaga). Povečana intenzivnost medsebojnega povezovanja znotraj prometnih koridorjev, ki se kaže tudi v vse večji prostorski koncentraciji prometa blaga, ljudi, informacij in storitev pa bo vodila v nadaljnjo prometno zasičenost, preobremenjenost, zastoje itd. To pa bo terjalo ponovno izboljševanje prometnih zvez, gradnjo novih prometnic itd. Ob tem ne smemo zanemariti tudi dejstva, da poteka prometna prostorska koncentracija v svojstvenih ekoloških pogojih Slovenije (poraba naravnih virov, onesnaženje zraka, hrup itd.). Nič manj pomembni pa niso razmeroma visoki individualni in družbeni stroški zaradi številnih prometnih nesreč.

Zastavlja se vprašanje, ali v bodoče ohranjati in razvijati prostorsko urbano strukturo z omejevanjem uporabe osebnih prometnih sredstev, in sicer s pomočjo fizičnih in ekonomskih ukrepov, in tako slediti evropskim izkušnjam, ki spodbujajo javni promet in železniške povezave med večjimi urbanih središči in območji.

doc. dr. Andrej Čeme, geogr. Oddelek za geografijo, Filozofska fakulteta, Ljubljana.

#### Literatura in viri:

1. Banister, D., Pickup, L. (1989), *Urban Transport and Planning*, Mansell Publishing Limited, London and New York.
2. Bejaković, D. (1990), Intenzitet putničkog i robnog prometa na pojedinim prometnicama, *Suvremeni promet* 12, Br. 2-3, str. 29-33.
3. Brkić, A. (1989), Suvremena tehnologija i njena valorizacija u efikasnijem prometnom povezivanju, *Suvremeni promet* 11, Br. 1-3, str. 11-14.
4. Čeme, A., Pelc, S. (1990), Vloga in pomen prometa v Koprskem Primorju, 15. zborovanje slovenskih geografov, Portorož, 24.-27. oktober 1990, str. 209-214.
5. European Conference of Ministers of Transport (1986), *Research and Transport Economics: Annual Information Bulletin*, Volume 19, Paris, ECMT.
6. Jelinović, Z. (1983), *Ekonomika prometa i pomorstva*, Informator, Zagreb.
7. Letni pregled prometa in zvez 1988 (1990), *Rezultati raziskovanj*, št. 500, Zavod Republike Slovenije za statistiko.
8. Pavičević, M. (1990), *Saobraćajna geografija Jugoslavije*, Naučna knjiga, Beograd.
9. *Promet* 89 (1990), Podatki o štetju prometa na magistralnih in regionalnih cestah v Republiki Sloveniji, Republiška uprava za ceste, Ljubljana.
10. *Razvoj/Development* (1990), Vol. VII, No. 4, str. 323-491.
11. Rikalović, G. (1990), *Saobraćaj kao faktor efikasnosti jugoslovenske privrede, Privredni pregled, Ekonomija i finansije*, Beograd.
12. Vojvodić, S. (1990), *Ekonomija razvoj a železničkog saobraćaja*, Zavod za novinsko - izdavačko i propagandno delatnost JŽ, Beograd.
13. Vojvodić, S. (1989), *Mere saobraćajne politike u zemljama zapadne Evrope i Jugoslavije*, Prometni inštitut ŽG, Ljubljana.
14. Vrišer, I. (1988), *Centralna naselja v SR Sloveniji leta 1987*, *Geografski zbornik, Acta Geographica*, 28, 3, Ljubljana, str. 131-151.
15. Vugrinčič, L. (1989), *Nautička magistrala*, *Suvremeni promet* 11, Br. 4-6, str. 53-63.
16. Vukadinović, R., Mileta, V. (1990), *Evropa iza ugla*, Biblioteka suvremene teme, August Cesarec, Zagreb.
17. Vaughan, R.J. (1987), *Urban Spatial Traffic Patterns*, Pion, London.
18. *Železnice* (1989), Vol. 45, No. 8, str. 869-996.