

geografska proučevanja in regionalno geografska problematika

GO 1985/XXXII-1

UDK 911.3:656.2(497-12) = 863

UDC 911.3:656.2(497-12) = 863

ŽELEZNICE IN ŽELEZNIŠKI PROMET

Anton Gosar^x

Železnice so pomemben del slovenske infrastrukture. Dejavnikov, ki so v preteklosti vplivali na njen razvoj, je veliko. Najbolj karakteristični so geostrateški položaj Slovenije, središčna in prehodna lega njenega ozemlja ter nenazadnje prirodna raznolikost štirih evropskih regij, ki segajo vanjo. Transzitivnost, oziroma prirodno pogojena prehodnost, je v preteklosti vedno znova vnašala nove prometne zveze: najprej poti in ceste, nato železnice in ladjarstvo ter nazadnje plinovode in široko javno komunikacijsko mrežo. Razlogov za intenzivno izgradnjo bogate prometne infrastrukture ne gre iskati le v dobi industrializacije nadpovprečno hitro razvijajoči se gospodarski in urbani mreži Slovenije, temveč tudi v dejstvu, da se preko Slovenije povezujejo med seboj različni gospodarski, družbeni in politični sistemi v Evropi. Prav to dvojje je izoblikovalo v preteklosti tako imenovani prometni križ, dve glavni arteriji, cestno in železniško, ki sta pospeševali tranzitne tokove in hkrati usmerjali notranji razvoj. Posebno železnice so od srede preteklega stoletja pa do danes veliko prispevale k temu, da so se te osnovne smeri še utrdile.

1. Razvoj železnic

Zgodovinskemu razvoju železnic sledimo razmeroma kratko razdobje, saj so prvo progo na slovenskem ozemlju gradili še naši prapradedje. Železnica ni bila le znanilec tehnične revolucije, ampak tudi mejnik novim družbenim odnosom: fevdalizem je v letih, ko je stekla proga med Dunajem in Trstom čez slovensko ozemlje, zamenjal kapitalizem. Z železnico se je Slovenija odprla v svet, istočasno pa se je podredila zakonitostim trga in tržišča, ki so veljale tam.

Že trinajst let po znameniti vožnji Stephensonovega vlaka s parno lokomotivo med Stocktonom in Darlingtonom so pričeli z gradnjo železniške proge tudi na slovenskem ozemlju. Leta 1838 so pričeli na Štajerskem s pripravljalnimi in trasirnimi deli za avstroogrsko južno železnico. Dela so zaradi težavnosti terena počasi napredovala; najprej je bilo potrebno premagati štiri razvodnice (med Muro, Pesnico, Dravo, Dravinjo in Savinjo - Voglajno), nato graditi progo skozi savsko sotesko, prečkati močvirnata tla Ljubljanskega barja in speljati progo čez gozdnat, kraški svet visokih planot in polj. Traso so določili po tehtnih premislekih; Mariboru so namenili prednost pred Ptujem, ker je na stiku z alpskim svetom obetal v prometnem in gospodarskem oziru več; v prid zasavski trasi je

^x mag. geog., univ. asis., PZE za geografijo, Filozofska fakulteta, Univerza Edvarda Kardelja v Ljubljani, 61000 Ljubljana, Aškerčeva 12, glej izvleček na koncu Obzornika

bila tehnična izvedljivost (brez predora med razvodjema), predvsem pa so zanj govorile zaloge premoga, ki bi jih drugače ne mogli izkoriščati; pri odločitvi za kraško traso (čez Barje in Kras) so prevladali finančni motivi, ki so govorili v prid cenejše gradnje. Graditev prve železnice na Slovenskem je trajala dvajset let (1838-1857): v Maribor in Celje je prvi vlak prisopihal leta 1846, v Ljubljano 1849. leta in v Trst 1857. leta! Prvo gradbeno obdobje železnic se je na Slovenskem končalo, ko je leta 1862 stekel železniški promet med Zidanim mostom in Zagrebom (v Sisak), (leto dni poprej že železnica med Pragerskim in Kanižo) in ko je leto dni kasneje peljal prvi vlak po Koroški progi med Mariborom in Celovcem.

Značilno je, da je pri gradnji železnice čez slovensko ozemlje prevladal mednarodni, tranzitni interes. Zelo malo pozornosti je bilo posvečene že afirmiranim prometnim tokovom in urbanim središčem v Sloveniji. Trasa proge je bila speljana daleč od rimskih in srednjeveških poti in razvitih naselij, skozi puste kraje, pri čemer je poleg dejavnika prehodnosti (povezati prestolnico s pristaniščem!) pomembno vlogo igrala le eksploatacijska možnost naravnih virov (premoga v Zasavju, lesa na Krasu). Cvetoči kraji v Savinjski dolini, Slovenska Bistrica, Slovenske Konjice, Vransko in Vrhnika so ostali daleč stran od nove prometne žile. Pri odločitvi o trasi proge niso prevladovali enotni principi - ti so se postavljali v skladu s takratnimi družbenimi razmerami. Najprej so prevladovali naravno-geografski elementi, ki so opredeljevali traso proge (nezahtevna gradnja), nato pa politični, ki niso imeli ekonomske prednosti (npr. zasavska in kraška trasa), pa čeprav so le-te neprestano poudarjali.

Drugo obdobje razvoja železnic na Slovenskem (1870-1880) se prične z gradnjo gorenjske železnice. Pri zasnovi in izvedbi načrta zanj so imeli domačini že občutno več vpliva. Uspelo jim je sredi leta 1867 spraviti v tek gradbena dela na trasi Ljubljana-Trbiž, obenem pa dobiti koncesije za izgradnjo štirih stranskih prog k fužinam v Trziču, Kropi in Železnikih ter k smodnišnici v Kamniku. Čeprav lokalnim interesom ni bilo povsod zadoščeno, saj bi po njihovem morala proga v cik-caku voditi iz enega trga ali obrtnega središča v drugega, je prevladalo mišljenje, da je treba z železniško povezavo na južnem delu Gorenjske podpreti razvoj desnega brega Save okrog Medvod in Škofje Loke, ob zgornjem toku reke pa speljati železnico po levem bregu, da bi bila bližja Trziču in Fužinam na Javorniku. Proga se je končala v Trbižu, ki leta 1870, ko je prispela tja Gorenjska proga, ni imel železniške povezave z drugimi kraji. Zvezo z Beljakom so uredili šele tri leta kasneje. Istega leta so pričeli z gradnjo še dveh strateško pomembnih odsekov Divača-Pula in Pivka-Reka.

Kljub upom domačinov, predvsem lastnikov fužin, da bo železnica ponovno prinesla razcvet Železnikom, Kropi, Trziču in drugim krajem, ki so se ukvarjali s kovaštvom, je ta obrt propadla. Toliko prej v tistih krajih, ki so ostali odmaknjeni od glavne trase železnice. Železarstvo se je poslej koncentriralo na Jescenicah, medtem ko so drugod plavži polagoma drug za drugim ugasnili.

Zadnje, tretje obdobje izgradnje prog na slovenskem delu avstroogrške monarhije (1880-1910), je imelo predvsem strateški značaj. Težnja je bila zgraditi k obstoječim povezavam med pomembnejšimi kraji monarhije še vzporedne proge. Predvsem je prevladalo mišljenje, da je treba Trst (in Zagreb) še po drugi trasi povezati z Dunajem in dati prednost železniškim progam, ki bi vodile k pomembnim vojaškim objektom. Direktno povezavo Trsta z najpomembnejšim pomorskim oporiščem Puljem je omogočila proga Trst-Herpelje-Kozina; kamniško progo (k smodnišnici) so tudi dogradili v tem tretjem gradbenem obdobju. Projekt savinjske železnice je, kot vzporednica k obstoječi povezavi z Zagrebom, pridobil na

pomenu ob aneksiji Bosne. Pričeli so jo na relaciji (Celovec)-Dravograd-Celje-Zaprešič-(Zagreb) trasirati že leta 1872, vendar je šele dvajset let kasneje po njej stekel promet. Podobno se je godilo dolenski železnici, oziroma podaljšku čez Belo Krajino v Karlovac.

Vzporedna zveza s Trstom je imela najbrž najbolj burno zgodovino planiranja in trasiranja; v diskusiji je bilo kar deset variant prog, ki bi vodile pod Karavankami in Julijskimi Alpami k Trstu. Kot primer naj navedemo, da so se Tržičani najbolj ogrevali za ljubeljsko, drugi zopet za škofjeloško traso itd. Statistika, ki so jo sestavili prizadeti, je pokazala, da ima tržaško pristanišče največ blaga, ki prihaja iz Primorskega in Kranjskega in zato je bilo pričakovati, da se bodo na Dunaju odločili v prid omenjenima trasama, ki sta povezovali najbolj razvite kraje Kranjske in Primorske, obenem pa bi imele priključek k rudniku živega srebra v Idriji. Krajevnih razmer žal tudi tokrat niso upoštevali, saj so se odločili za traso Bohinjske železnice, s katero so le Jesenicam in Bohinju, oziroma tamkajšnjim železarskim in lesnim obratom omogočili povezavo z železnico. Proga Celovec-Jesenice-Trst so po dolgotrajni gradnji obeh predorov, bohinjskega in karavanškega, ki so ju gradili kar pet let, odprli leta 1906. Za jeseniško železarnstvo je to pomemben mejnik: med dvema večjima železarnama Avstroogrške, tisto v Škedenju pri Trstu in jeseniško, je stekla delitev dela, ki je Jesenicam namenila predvsem predelavo v končne izdelke.

Na prelomu stoletja so bili uresničeni projekti železnic, ki so dolgo časa ležali po predalih in bili lokalnega značaja. V mislih imamo predvsem proge Ljubljana-Vrhnika (gradbeni material), vipavsko železnico (kmetijski proizvodi), ljutomersko železnico (povezava z južno železnico), Trebnje-Šentjanž (premog, les) ter že popreje Ljubljana-Kočevje (premog, les) in druge. Poseben primer so prekmurske železnice, ki so se razvijale v okviru železniškega omrežja Ogrske in so radialno vodile v Budimpešto. Tukajšnja hodoška proga se je končala v Murski Soboti, čeprav je le dvanajst kilometrov vstran potekala trasa ljutomerske južne železnice. Dolnjelendavska proga je nasprotno imela povezavo z magistralno progo v Čakovcu, saj je bil ta na ogrskem ozemlju. (Vse do tridesetih let je obratovala občasno ozkotirna proga Trst-Poreč, ki so jo ob zasedbi Etiopije Italijani demontirali in jo uporabili za gradnjo železniške povezave glavnega mesta s pristaniščem).

Železniška mreža, ki je bila leta 1918 prepuščena Jugoslaviji, je kazala vse karakteristike omenjenega razvoja v Avstroogrski. Jugoslavija je od propadle Avstroogrške sprejela v upravljanje 1289,9 kilometrov prog na slovenskem ozemlju. Glavna prometna žila je bila slej ko prej povezava med Mariborom in Ljubljano, ki je v smeri proti Trstu že pred Postojno pripadla Italiji. Usmerjenost železniškega omrežja proti nekdanjemu središču, bodisi Avstriji ali Ogrski, oziroma Trstu in Reki, ni več ustrezala. Nekaj naporov je bilo treba vložiti v povezavo železniškega omrežja v funkcionalno, proti vzhodu usmerjeno celoto. Prekmurske železnice je bilo potrebno povezati z jugoslovanskim omrežjem, bohinjska proga je izgubila dobršen del svoje pomembnosti, saj je večidel potekala po italijanskem ozemlju, iz posameznih končnih postaj je bilo potrebno zgraditi povezave z magistralnimi progami (Šentjanž-Sevnica, Rogatec-Krapina), ki jih je bilo potrebno v smeri proti Beogradu dograditi (dvotirnost). Kaotične prometne razmere so v povezavi z novimi mejami prizadejale tudi marsikatero gospodarsko vejo: jeseniški železarji so se morali preusmerjati na nova tržišča in surovinsko bazo, obiskov iz Primorske v Bohinj ni bilo več itd. Posebno boleča je bila izguba direktne (brez mejnih postopkov) zveze s severnojadranskimi pristanišči. Sloveniji najbližje pristanišče, ki je bilo dosegljivo po železnici, je bil Split (oz. Sušak). Zato so

oživeli plani nekaterih drugih železniških povezav npr. z Ogulinom (zaradi boljših zvez z Dalmacijo), iz Kamnika v Savinjsko dolino, iz Škofje Loke v Idrijo itd. Razen prej omenjenih dograditev in preusmeritev pa jih zaradi ekonomske krize v 30. letih ni bilo moč izpeljati. Pred 2. svetovno vojno so imele jugoslovanske železnice na slovenskem ozemlju v Jugoslaviji 1341,9 kilometrov prog, ali 4% več kot ob prevzemu avstroogrškega omrežja.

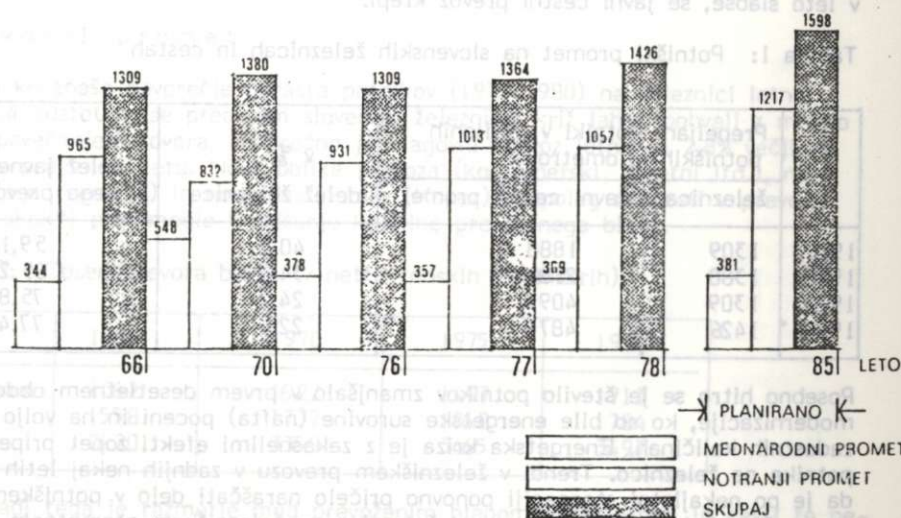
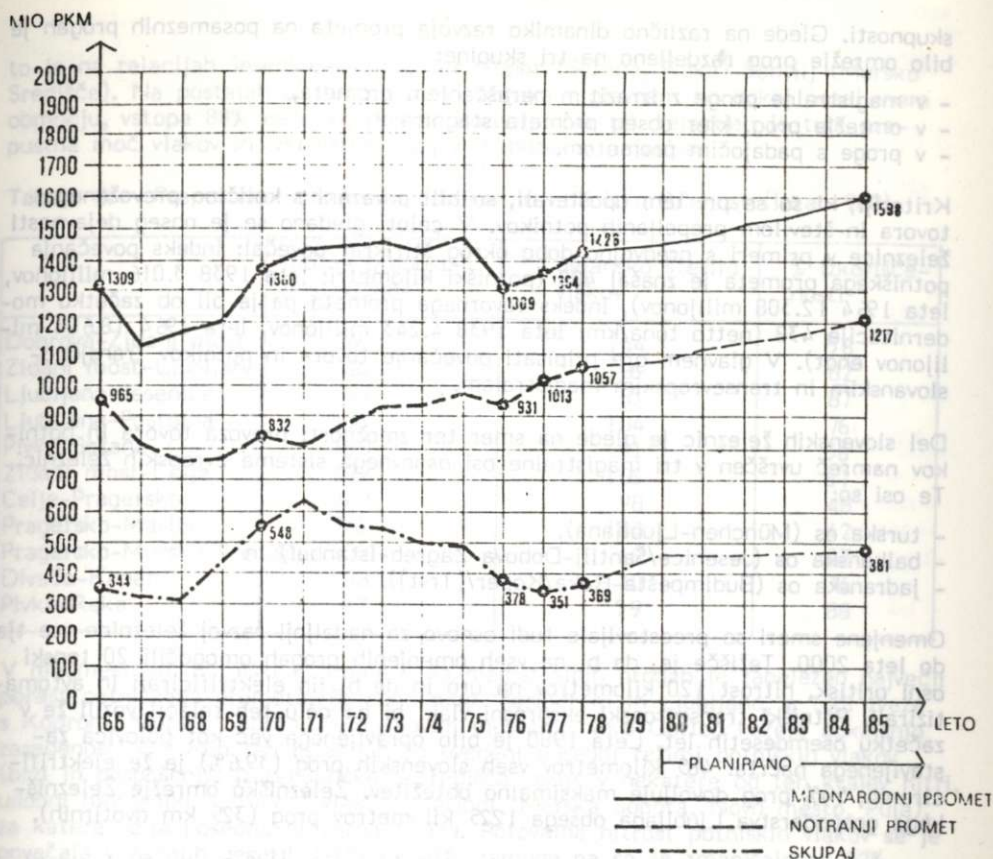
Vojni čas je pošteno prizadejal slovensko železniško omrežje. Magistralne železnice so bile po vojni potrebne temeljitega popravila. Porušenih je bilo okrog 18% prog in 20% železniških poslopij. Obnovitvena dela so stekla tako, da so pošiljke mednarodne skupnosti - UNRRE - že leta 1946 v večjih količinah lahko prihajale po železnici. Zapletle pa so se razmere po določitvi nove meje med Italijo in Jugoslavijo na Primorskem: meja je prečkala več za Jugoslavijo vitalnih železniških povezav - med njimi prog iz Sežane v Novo Gorico. Potrebno je bilo zgraditi, poleg dela železniške proge, še celo vrsto drugih infrastrukturnih naprav (dohodi k železniški postaji v Novi Gorici itd.). Slovenske železnice so po vojni pridobile 379 kilometrov prog, ki so bile poprej pod Italijansko upravo. Magistralne proge tod so bile edine v Jugoslaviji takrat že elektrificirane.

Petletni načrti razvoja železnic so bili najprej usmerjeni v obnovo obstoječih prog. Druga faza povojnega razvoja je zahtevala elektrifikacijo železniškega omrežja. Glavne magistralne železniške proge Jesenice-Dobova in Šentilj-Sežana/Koper so opremili z električnim omrežjem enosmernega toka, kot ga je imel Primorska in ga imajo Francija, Italija in Sovjetska zveza (ne pa Avstrija, ZR Nemčija itd.). Ker se je v kasnejši razvojni fazi Jugoslavija (razen proge Reka-Zagreb) odločila za sistem elektrifikacije prog z izmeničnim tokom, je glavna preklonpa postaja za vse vlake na slovenskem ozemlju v Dobovi, na hrvatsko-slovenski meji. Širitve železniškega omrežja so na ozemlju SR Slovenije šle predvsem v smeri povezave z morjem, oziroma slovenskim pristaniščem. Leta 1967 so edino daljšo po vojni zgrajeno progno med Divačo in Koprom predali prometu in jo nekaj let kasneje elektrificirali. To je bilo tudi obdobje največjega obsega slovenskega železniškega omrežja. Sredi šestdesetih let je slovensko železniško gospodarstvo upravljalo z najboljšejšim sistemom prog v dolžini 1473 kilometrov (vključno istrske proge).

Iz raznih vzrokov, predvsem pa zaradi vprašljive rentabilnosti nekaterih prog, se je obseg dejavnosti na posameznih železniških progah skrčil in nazadnje povsem opustil. Konkurenca motornega prometa se je čutila tako v osebnem kot tovarnem prometu. V desetletju 1965-1975 je promet zastal na številnih lokalnih progah, demontaža prog pa je v mnogih primerih omogočila modernizacijo cestnega omrežja. Deloma se je na ta račun preusmeril cestni promet na trase demontirane proge Ljubljana-Vrhnika in Jesenice-Planica (Trbiž). Nekatere meddržavne povezave že poprej niso bile v rabi (npr. Trst-Herpelje, Murska Sobota-Hodoš-Madžarska, Planica-Trbiž); drugače pa je prizadelo večje število končnih postaj lokalnih železnic (Vrhnika, Tržič, Zreče, Konjice, Sl. Bistrica, Št. Janž, G. Radgona), a tudi nekdanje pomembne vzporednice k magistralnim povezavam (Dravograd-Velenje, Jesenice-Trbiž). Ker je šlo v večini primerov za dokončno demontažo, so poskusi oživiti železnice v času naftne krize uspeli le v redkih primerih (Ljubljana-Kamnik, Ljubljana-Kočevje).

2. Potniški promet

Modernizacijo slovenskega železniškega omrežja smo sredi šestdesetih let začeli z izločitvijo 292 kilometrov prog (+ 21 km v Istri) iz javnega prometa, na 96 kilometrih slovenskih prog pa je bil uveden promet, ki so ga regresirale družbene



GIBANJE OBSEGA PREVOZA POTNIKOV NA PROGAH ŽG LJUBLJANA
V RAZDOBJU 1966-1978 IN PLAN ZA RAZDOBJE 1979-1985

skupnosti. Glede na različno dinamiko razvoja prometa na posameznih progah je bilo omrežje prog razdeljeno na tri skupine:

- v magistralne proge z izrazitim naraščanjem prometa,
- v omrežje prog, kjer obseg prometa stagnira in
- v proge s padajočim prometom.

Kriteriji, ki so se pri tem upoštevali, so bili povezani s količino prevoženega tovora in številom prepeljanih potnikov. V celoti gledano se je obseg dejavnosti železnice v primeri s predvojno dobo okrog štirikrat povečal: indeks povečanja potniškega prometa je znašal 408 (potniški kilometri: leta 1938 3.016 milijonov, leta 1964 12.308 milijonov), indeks tovarnega prometa pa je bil ob začetku modernizacije 438 (netto tona/km: leta 1938 4.243 milijonov, leta 1964 18.604 milijonov enot). V glavnem gre pripisati povečanje tovora in potnikov transjugoslovanskim in transevropskim magistralam.

Del slovenskih železnic je glede na smer ter zmožnosti prevoza tovora in potnikov namreč uvrščen v tri magistralne osi osnovnega sistema evropskih železnic. Te osi so:

- turska os (München-Ljubljana),
- balkanska os (Jesenice/Šentilj-Dobova-Zagreb-Istanbul) in
- jadranska os (Budimpešta-Reka/Koper/(Trst)).

Omenjene smeri so predstavljale tudi osnovo za nadaljnji razvoj železnice vse tja do leta 2000. Težišče je, da bi na vseh omenjenih progah omogočili 20 tonski osni pritisk, hitrost 120 kilometrov na uro in da bi jih elektrificirali in avtomatizirali. Potniški transevropski ekspresni vlaki bi na delu teh relacij vozili že v začetku osemdesetih let. Leta 1980 je bilo opravljenega več kot polovica zastavljenega načrta: 485 kilometrov vseh slovenskih prog (39,6%) je že elektrificiranih, 54% prog dovoljuje maksimalno obtežitev. Železniško omrežje Železniškega gospodarstva Ljubljana obsega 1225 kilometrov prog (325 km dvotirnih).

Razmerje med številom prepeljanih potnikov po cestah in železnicah ni v prid železnici. Medtem ko je število potnikov in število potniških kilometrov iz leta v leto slabše, se javni cestni prevoz krepi.

Tabela 1: Potniški promet na slovenskih železnicah in cestah

	Prepeljani potniki v milijonih potniških kilometrov		v % delež železnice	delež javnega cestnega prevoza
	železnica	javni cestni promet		
1966	1309	1888	40.9	59.1
1970	1380	2586	34.8	65.2
1976	1309	4099	24.2	75.8
1978	1426	4871	22.6	77.4

Posebno hitro se je število potnikov zmanjšalo v prvem desetletnem obdobju modernizacije, ko so bile energetske surovine (nafta) poceni in na voljo v zadostnih količinah. Energetska kriza je z zakasnelimi efekti zopet pripeljala potnike na železnico. Trendi v železniškem prevozu v zadnjih nekaj letih kažejo, da je po nekajletni stagnaciji ponovno pričelo naraščati delo v potniškem prometu. Pretežni del prometa opravi železnica na železniškem prometnem križu,

to je na relacijah Jesenice-Dobova ter Koper (Sežana, Reka)-Šentilj (Mursko Središče). Na postajah ob tej progi, ki poteka v glavnem po dokaj poseljenem območju, vstopa 88% vseh potnikov v Slovenijo. Na teh relacijah je tudi preputna moč vlakov in izkoristek progovnih odsekov največja.

Tabela 2: Prepustnost progovnih odsekov in njih izkoriščenost (leta 1980)

	možna propustnost vlakov	dejansko število vlakov	% izkoriščenosti
Dobrova-Zidani most	246	144	58
Zidani most-Ljubljana	226	186	82
Ljubljana-Jesenice	97	85	87
Ljubljana-Postojna	136	104	76
Pivka-Sežana	160	91	56
Zidani most-Celje	172	106	61
Celje-Pragersko	202	98	48
Pragersko-Maribor	246	104	42
Pragersko-Mursko Središče	56	49	87
Divača-Koper	88	30	34
Pivka-Reka	67	59	88

V medmestnem potniškem prometu na magistralnih progah je zabeležen največji porast potniškega prometa. Posebno med Mariborom in Ljubljano, a tudi zveze s Koprom, Mursko Soboto, Pulo, Novim mestom, Novo Gorico kažejo dokajšnjo zasedenost! Na vseh teh relacijah so uvedeni posebni režimi potniških vlakov (brzi in pospešeni). Iz republiškega središča vozijo v nekatere od teh krajev hitri, udobni motorniki - "zeleni vlaki" (Maribor, Murska Sobota, Novo mesto, Pula), za katere velja posebna prevozna tarifa. Potovalna hitrost potniških vlakov se je povečala v zadnjih desetih letih za 40%, zamude pa so se zmanjšale za 32%. Še vedno pa je povprečna hitrost potniških vlakov dokaj nizka in znaša komaj 49.9 kilometra na uro (v Evropi nad 60 milometrov na uro).

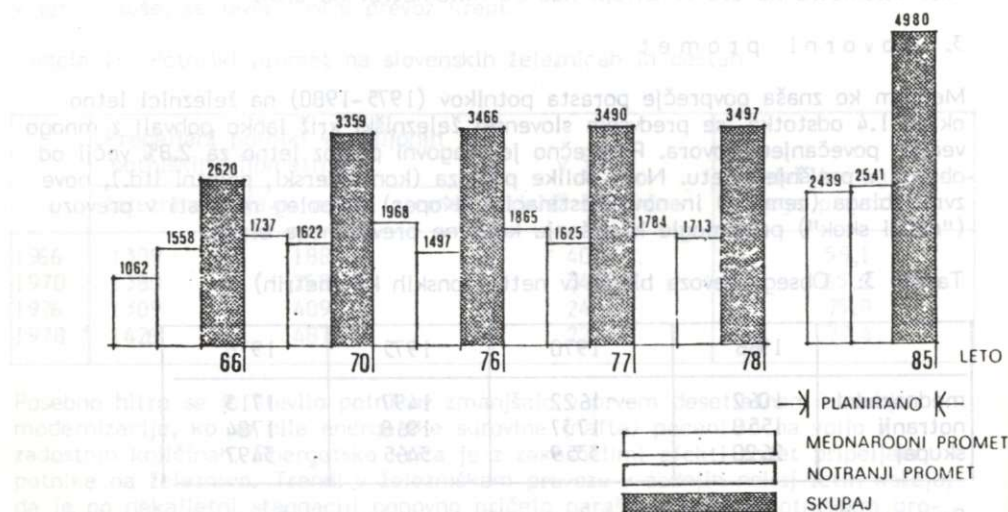
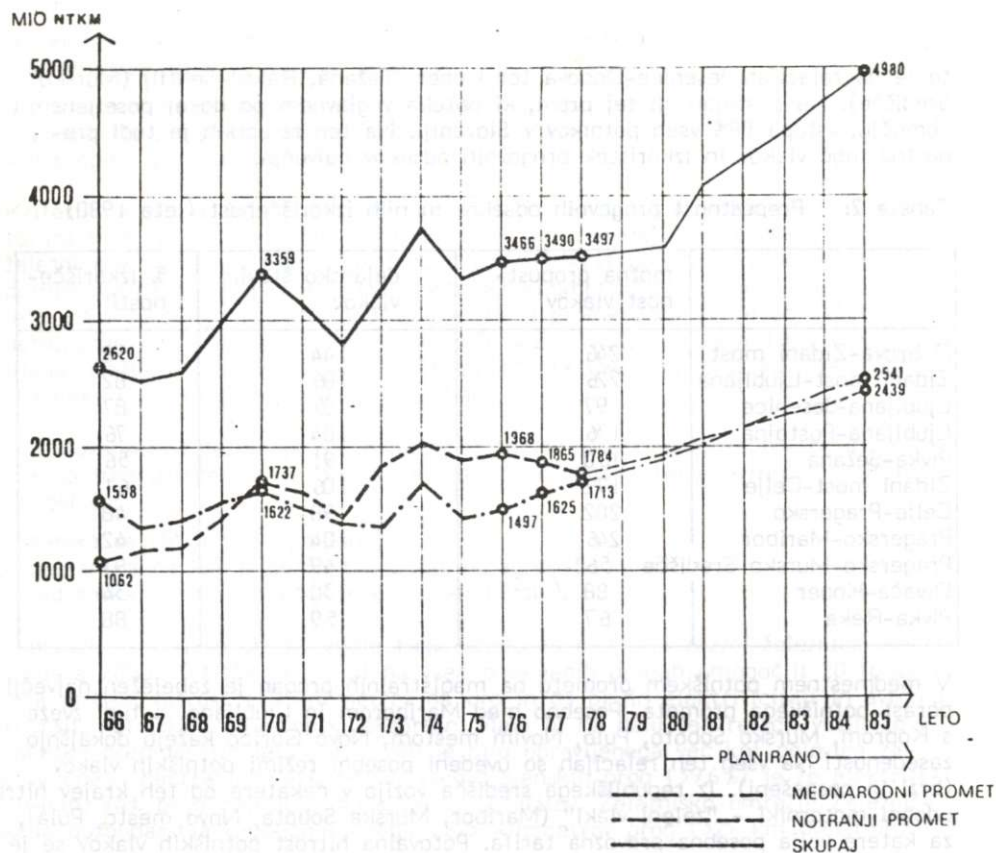
3. Tovorni promet

Medtem ko znaša povprečje porasta potnikov (1975-1980) na železnici letno okrog 1.4 odstotka, se predvsem slovenski železniški križ lahko pohvali z mnogo večjim povečanjem tovora. Povprečno je blagovni prevoz letno za 2.8% večji od obsega v prejšnjem letu. Nove oblike prevoza (kontejnerski, paletni itd.), nove vrste blaga (cement) in nove destinacije (Koper) so poleg rednosti v prevozu ("nočni skok") pripomogle k zvišanju količine prevoženega blaga.

Tabela 3: Obseg prevoza blaga (v netto tonskih kilometrih)

	1966	1970	1975	1978
mednarodni	1062	1622	1497	1713
notranji	1558	1737	1968	1784
skupaj	2620	3359	3465	3497

Prav zaradi tega je razmerje med prevoženim blagom po železnici in cesti že nekaj let konstantno. Okvirno se prepelje po železnici okrog dve tretjini blaga, po cesti pa preostala tretjina. V času pred "naftno krizo" je pridobil na pomenu



GIRANJE OBSEGA PREVOZA BLAGA NA PROGAH 2G LJUBLJANA
RAZDOBJU 1966—1978 IN PLAN ZA RAZDOBJE 1980—1985

prevoz s tovornjaki, ki je v desetih letih (1966-1975) prevzel železnici skoraj eno petino (19.9%) tovora. Na magistralni železniški prometni križ odpade 93% dela v blagovnem prevozu.

Tabela 4: Blagovni prevoz na slovenskih železnicah in cestah (v netto tonskih kilometrih)

	železniški prevoz	prevoz po cestah	železniški delež	cestni delež
1966	2620	843	75.7	24.3
1970	3359	1593	67.8	32.2
1976	3466	2703	56.2	43.8
1978	3497	3192	52.3	47.7

Pri relativnem upadanju deleža železnice v prevozu (do leta 1980!) blaga in absolutnem naraščanju količine blaga je potrebno opozoriti na nekatere izključne prevoznike po železnici. V prvi vrsti gre tu omeniti postaje, v katerih nakladajo surovine, oziroma kosovni material. Ob slovenskih železniških progah izstopajo predvsem rudarski kraji v Zasavju in Velenjski kotlini. Sem bi morali uvrstiti tudi naše edino pristanišče Koper. Istočasno so v isti kategoriji, ali pa jim po količini naloženega blaga sledijo izključno industrijski (predvsem metalurški centri) kraji kot npr. Jesenice, Kidričevo, Prevalje, Celje, a tudi Anhovo, Maribor in nenazadnje tudi Ljubljana.

Med železnico in cestnim javnim prevozom delitev upošteva različnost blaga. Železnica prevaža kosovni material in surovine ter prvenstveno uvaža nove oblike prevozov. Leta 1970 so prepeljali na primer 702 kontejnerjev, osem let kasneje pa že 28.890, s čimer je bila dana osnova za izgradnjo kontejnerskih terminolov. Eden največjih v Jugoslaviji je v Ljubljani. S kontejnerskim prevozom je povezana tudi dostava do naročnika. Železniško gospodarstvo razvija lastno omrežje cestnega prevoza.

4. Zaključek

Nekatere prometne smeri so se v okviru zasnove družbe in gospodarstva izkazale za nepotrebne, nekatere pa je družba dograjevala in podaljševala (dohod k morju). Pri tem so se poleg strukturnih značilnosti železniškega omrežja kot pomembnih dejavnikov pojavili še drugi elementi predvsem v povezavi s posameznimi vozlišči in stičišči različnih prometnih sredstev (ladje, cestni prevoz).

Izkazalo se je, da prometni tokovi ubirajo klasično zasnovane smeri, ki so evropsko in jugoslovansko pogojene. Študija na Inštitutu za geografijo Univerze (M. ŽAGAR) je pred leti pokazala, da so odstopanja od načrtanih mednarodnih in državnih prometnih tokov le izjema. V prvo prioriteto železniškega (in drugega) prometa so se po matričnih izračunih uvrstili kraji, ki leže ob magistralni osi slovenskega železniškega križa, pri čemer še posebej izstopa povezava v smeri proti glavnemu mestu republike in države. Ob tej strateško pomembni železniški povezavi se ustvarjajo sekundarna središča, ki se zaradi svoje pomembnosti, predvsem v proizvodnji primarnih in sekundarnih surovin, direktno ali s podaljški prog navezujejo na glavno železniško omrežje. Tako dobivamo v Sloveniji tipično sliko magistralnih osi z nekaterimi, že selekcioniranimi stranskimi zvezami k pomembnejšim industrijskim in urbanim središčem. Žal, razen industrij-

1) Irvost druzbenih in ekonomskih razmer (energetsko kriza) v svetlo