

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Jan ŠTĚPNIČKA

**Vývoj dopravního systému Slovinska: historie, současnost
a perspektivy**

**Development of the transportation system of Slovenia: history, present and
perspectives**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.
Olomouc 2009

Tímto prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením RNDr. Pavla Ptáčka, Ph.D., a uvedl jsem všechnu použitou literaturu, prameny i jiné zdroje použité při tvorbě bakalářské práce.

V Olomouci, 15. 5. 2009

vlastnoruční podpis autora

Chtěl bych poděkovat především lidem, kteří se podíleli na vedení práce a umožnili tak vzniknout této bakalářské práci. Jsou to: vedoucí práce RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D., z Univerzity Palackého v Olomouci a dr. Lučka Lorber, doc., z Univerzity v Mariboru.

Vysoká škola: Univerzita Palackého

Fakulta: Přírodovědecká

Katedra: Geografie

Školní rok: 2008/09

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

student

Jan ŠTĚPNIČKA

obor

Regionální geografie

Název práce:

Vývoj dopravního systému Slovinska: historie, současnost a perspektivy

Development of the transportation system of Slovenia: history, present and perspectives

Zásady pro vypracování:

Cílem bakalářské práce je provést přehled vývoje dopravního systému Slovinska, seznámit se s jeho nejdůležitějšími problémy v současnosti a provést nástin budoucího vývoje. Dopravní systém bude zkoumán jako celek, budou zkoumána jeho jednotlivá odvětví a také širší mezinárodní kontext (k sousedním státům, tranzitní versus cílová poloha země). Zvláštní důraz pak bude věnován návaznosti na sousední země, zejména pak na Chorvatsko. Bude také zmíněna problematika regionální a místní dopravy.

Struktura práce:

1. Úvod
2. Cíle práce
3. Metodika a použité zdroje
4. Historický kontext vývoje dopravního systému Slovinska (období do r. 1918, období do r. 1991)
5. Základní rysy socioekonomické transformace po roce 1991
6. Dělbý funkcí mezi jednotlivými druhy dopravy
7. Přehled jednotlivých dopravních odvětví
8. Problémová mapa slovinského dopravního systému: vztahy k sousedním zemím, tranzit, vnitroměstská a regionální doprava
9. Závěr
10. Shrnutí (i v angličtině)
11. Případné přílohy

Bakalářská práce bude zpracována v těchto kontrolovaných etapách:
konkretizace cílů práce (září 2008)
definitivní přehled literatury (říjen 2008)
kapitola 4 (prosinec 2009)
kapitoly 5 a 6 (únor 2009)
kapitoly 7 a 8 (duben 2009)
závěr, dokončení práce (květen 2009)

Rozsah grafických prací: text, grafy a mapy podle charakteru obsahu

Rozsah průvodní zprávy: 12 000 – 15 000 slov základního textu + práce včetně všech příloh v elektronické podobě

Seznam odborné literatury:

Černe A. (1991): Geografija prometa – metode in tehnike, FF UL, Ljubljana.
DEMŠAR MITROVIČ, Polona (2006): *Slovenija na stičišču prometnih koridorjev : magistrsko delo*. Ljubljana: 156 s., ilustr. dostupné z: http://geo.ff.uni-lj.si/pisnadela/pdfs/mag_200701_polona_demsar_mitrovic.pdf. [COBISS.SI-ID 33256290]
Hercik, J.(2008): Dopravní systémy ČR a Slovinska se zaměřením na veřejnou dopravu. Magisterská práce, KG PřF UP Olomouc, 178 s. dostupné z: http://geography.upol.cz/soubory/studium/dp/2008/2008_Hercik.pdf
Orožen Adamič, Milan (ed.) (2004): Slovenia: a geographical overview, Ljubljana, Association of the Geographical Societies of Slovenia, Založba, 154 s.

řada Dela, monografie k regionální geografii Slovinska, Ministerstva dopravy Slovenské republiky dila autorů Lorber, Černe, Drozg. Jako konzultantka BP vyslovila souhlas doc. Lorber z Mariboru.

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Pavel PTÁČEK, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce: květen 2008

Termín odevzdání bakalářské práce: květen 2009


vedoucí katedry


vedoucí bakalářské práce

Obsah

1	Úvod.....	8
2	Cíle práce.....	9
3	Metodika a použité zdroje	10
4	Historický kontext vývoje dopravního systému Slovinska (období do r. 1918, období do r. 1991) 11	
4.1	Období do r. 1918.....	11
4.1.1	Vývoj, stavba a elektrifikace železniční sítě ve Slovinsku.....	12
4.1.2	Nejvýznamnější železniční úseky v minulosti.....	12
4.2	Období od r. 1918 do r. 1991	14
4.2.1	Výstavba přístavu v Koperu	15
4.2.2	Výstavba mezinárodních letišť na území Slovinska	16
5	Základní rysy socioekonomické transformace po roce 1991	17
5.1	Privatizace.....	17
5.2	Transformace v dopravním sektoru	17
5.2.1	Transformace v autobusové dopravě	18
5.2.2	Transformace v železniční dopravě	18
5.2.3	Spolufinancování dopravy státem.....	19
6	Dělení funkcí mezi jednotlivými druhy dopravy	20
6.1	Přeprava cestujících	20
6.2	Přeprava nákladu	22
7	Přehled jednotlivých dopravních odvětví	25
7.1	Dopravní systém.....	25
7.2	Silniční doprava ve Slovinsku	26
7.2.1	Národní program výstavby dálnic ve Slovinsku.....	26
7.2.2	DARS.....	28
7.2.3	Silniční síť	29
7.2.4	Dopravní zatížení slovinské silniční sítě	31
7.2.5	Výkon silniční sítě	32
7.2.6	Struktura přepravovaného nákladu po slovinských silnicích	33
7.3	Železniční doprava	33
7.3.1	Transevropské dopravní sítě (TEN-T)	33
7.3.2	Železniční síť ve Slovinsku	34
7.3.3	Železniční dopravci ve Slovinsku	36
7.3.4	Výkon železniční dopravy ve Slovinsku	36
7.3.5	Struktura přepravovaného zboží po slovinských železnicích	38
7.4	Námořní doprava	39
7.4.1	Slovinsko-chorvatský spor v Piranském zálivu	39
7.4.2	Přístav Luka Koper	40

7.4.3	Výkon námořní dopravy	40
7.4.4	Vlastnická struktura přístavu Luka Koper.....	41
7.4.5	Struktura přepravovaného zboží v přístavu Luka Koper.....	42
7.4.6	Podíl jednotlivých trhů na celkovém objemu	43
7.4.7	Dopravní spojení přístavu Luka Koper	43
7.5	Letecká doprava	44
7.5.1	Řízení letového provozu ve Slovinsku.....	44
7.5.2	Letecká doprava ve Slovinsku	44
7.5.3	Výkon letecké dopravy ve Slovinsku.....	45
7.5.4	Letiště Lublaň.....	46
7.5.5	Národní letecký dopravce.....	47
7.6	Potrubní doprava	48
7.6.1	Plynovody	48
7.6.2	Ropovody	50
7.7	Elektrické vedení	50
7.8	Pošta a spoje.....	51
8	Problémová mapa slovinského dopravního systému: vztahy k sousedním zemím, tranzit, vnitroměstská a regionální doprava.....	53
8.1	Vztah k sousedním zemím	53
8.2	Vybrané problémy napojení na dopravní síť okolních států	53
8.3	Tranzit.....	53
8.4	Vnitroměstská a regionální doprava	55
8.4.1	Cyklistická infrastruktura	56
8.5	SWOT analýza dopravního systému Slovinska	57
8.6	Nástin budoucího vývoje	57
8.6.1	Železniční infrastruktura	58
8.6.2	Silniční infrastruktura	58
8.6.3	Námořní doprava	59
8.6.4	Letecká doprava.....	59
8.6.5	Spolufinancování rozvoje dopravy ve Slovinsku	60
9	Závěr.....	61
10	Shrnutí	62
11	Seznam použité literatury	64
12	Seznam použitých zkratk	67
13	Přílohy	68

1 Úvod

Doprava je důležitým faktorem ovlivňujícím celou socioekonomickou sféru a je nedílnou součástí života každého člověka. V posledních desetiletích je doprava velmi dynamickým odvětvím, například v Evropě je odhadováno, že v roce 2030 bude téměř dvojnásobný počet přepravených cestujících i nákladu oproti hodnotám z roku 1990. V současnosti dopravu řadíme mezi stěžejní odvětví ekonomiky, kde působí především jako integrující faktor.

Slovinsko leží ve střední Evropě a patří, se svojí rozlohou 20 273 km² a počtem obyvatel 2 019 406 ke konci roku 2007, k nejmenším zemím v Evropě, přesto je z hlediska dopravy důležitou tranzitní zemí. Slovinsko se totiž nachází v rámci přírodní sféry na styku čtyř evropských makroregionálních krajin, kterými jsou Alpy na SZ, Dinárské hory na JV, jadranské pobřeží na JZ, ale i roviny Velké Uherské nížiny na SV země. Zároveň je však i na styku v rámci kulturní sféry. Prolínají se zde vlivy velkých evropských jazykových skupin, jako je slovanská z JV, germánská ze severu, románská ze západu a ugrofinská z východu. Geografická poloha dává Slovinsku v současné Evropě tranzitní charakter. Prostřednictvím rozvinuté dopravní infrastruktury tak země nabízí relativně dobré spojení západní Evropy s nejdůležitějšími centry střední, jihovýchodní a východní Evropy.

Jakýkoliv druh dopravy, ať už veřejná, individuální, osobní či nákladní, by nemohl existovat bez kvalitní dopravní sítě. Ve Slovinsku byl vývoj dopravní sítě vždy ovlivňován politickou a hospodářskou situací v zemi, ať už za dob Rakouska-Uherska, bývalé Jugoslávie, ale i v současnosti. I dnes je dopravní systém Slovinska velmi diskutovaným tématem, a to především kvůli napojení na chorvatskou dopravní síť. Nevyřešený spor o společné hranici v Piranském zálivu se přenáší i do plánování dopravní sítě a výstavba některých důležitých komunikací je tak zbytečně brzděna.

Tato práce vznikla jako součást studijního pobytu ve Slovinské republice na Univerzitách v Mariboru a Koperu. Díky těmto pobytům jsem měl příležitost vidět dopravní systémy Slovinska v praxi. Mohl jsem si tak udělat přehled o jejich fungování, nedostatcích i přednostech.

2 Cíle práce

Hlavním cílem této bakalářské práce je podat ucelený pohled na dopravní systém ve Slovinsku, ale i na jeho jednotlivá odvětví. Mezi vedlejší cíle práce patří analýza vývoje dopravního systému, jeho současné situace a strategie rozvoje do budoucna u jednotlivých dopravních odvětví.

Práce si klade za cíle:

- popsat historický vývoj dopravy na území Slovinska a popsat souvislosti, ve kterých se jednotlivá dopravní odvětví vyvíjela;
- popsat socioekonomické změny v dopravním systému po rozpadu Jugoslávie;
- srovnat jednotlivá odvětví dopravy podle jejich výkonu v přepravě cestujících, nákladu, ale i v počtu osobokilometrů nebo tunokilometrů;
- uvést podíl nejvýznamnějších odvětví podle konkrétních druhů dopravy.

Jak již bylo řečeno, cílem je zkoumat jednotlivé složky dopravního systému samostatně i jako celek. Cílem práce je také popis napojení slovinské dopravní sítě na sítě okolních států a s tím spojených problémů. V neposlední řadě se práce věnuje problematice tranzitu cestujících přes slovinské území nebo také cyklistické dopravě jako snaze zlepšit vnitroměstskou dopravu.

Celá práce by tak měla přispět k lepšímu pochopení současného stavu dopravního systému ve Slovinsku, jeho vývoji, současnosti i strategii rozvoje.

3 Metodika a použité zdroje

Metody, kterými vznikla tato práce, bychom mohli rozdělit do dvou skupin. První metodou, která byla využita především k popisu historického vývoje, socioekonomickým změnám v dopravě, ale i jednotlivým dopravním odvětvím, je kompilace informací z odborné literatury, historických statistických pramenů a internetových zdrojů. Použita byla díla autorů zabývajících se problematikou dopravy na území Slovinska, jako jsou Lorber, Černe, Orožen Adamič, Demšar Mitrovič, Jeršič nebo Hercik.

Nejrozsáhlejší kapitolu práce tvoří popis jednotlivých dopravních odvětví na území Slovinska. V této kapitole bylo využito jak odborné literatury, tak i analýzy pramenných údajů a jejich vzájemného porovnávání či doplnění. Tyto informace jsou pak doplněny a aktualizovány především o údaje z publikací slovinského statistického úřadu, ministerstva dopravy Slovinské republiky, Eurostatu, Evropské komise, ale také z publikací jednotlivých podniků a společností z odvětví dopravy.

V poslední části věnující se strategii rozvoje byly použity publikace ministerstva dopravy a regionálního rozvoje Slovinské republiky. Pro přehlednější shrnutí předchozích kapitol byla využita SWOT analýza.

Lepšímu pochopení problematiky slouží obrazové přílohy, mapy, tabulky a grafy. Grafy, schémata a tabulky byly vytvořeny pomocí programu MS Office 2007. Mapové přílohy byly vytvořeny nebo upraveny pomocí programů CorelDRAW 12, ArcGIS 9.2 a OCAD version 9.4.0 Professional.

4 Historický kontext vývoje dopravního systému Slovinska (období do r. 1918, období do r. 1991)

Doprava má na dnešním území Slovinska více než dvoutisíciletou tradici. Samozřejmě měla jinou podobu, než jak ji známe dnes. Od pravěku až do dnešní doby může člověk k dopravě použít chůzi nebo jakoukoliv animální dopravu, ale s nástupem moderních technologií a nových prostředků chůze postupně ustupuje ostatním složkám dopravního systému, kterým nemůže konkurovat především v rychlosti. Od konce 1. pol. 19. století se buduje železniční síť a začíná se masově využívat vlak jako dopravní prostředek. Od začátku 20. století se k dopravě významněji začíná používat i automobil. Posledním masověji využívaným odvětvím je letecká doprava, která nastupuje od poloviny 20. století. Příchodem nového dopravního prostředku v přepravě ten stávající nezanikl, a tak se dnes využívají všechny složky dopravního systému, bez ohledu na dobu jejich počátku.

4.1 Období do r. 1918

Ve starověku jsou na území Slovinska budovány římské silnice. Římané zakládají první cesty na zdejší území kolem roku 10 př. n. l. z vojenských důvodů, aby zajistili spolehlivé zpravodajské a poštovní služby. Z těchto cest se postupně vytvořila síť okresních silnic, které se začínají využívat nejen vojensky, ale i pro obchodní, administrativní nebo poštovní služby. Největší koncentrace římských silnic ve Slovinsku byla na jihu země nedaleko pobřeží. Ještě dnes můžeme nalézt v krajině pozůstatky po těchto dopravních cestách. Některé části původních římských cest jsou přesně kopírovány dnešní dopravní infrastrukturou. Územím na severu Slovinska také procházela celoevropsky významná Jantarová stezka nebo tzv. Terstská silnice. Tento úsek je pro tranzitní dopravu významný dodnes.

Ve středověku a raném novověku se používaly k dopravě převážně obchodní stezky. Tyto obchodní cesty se staly tepnami propojujícími zdejší oblast se západní i jižní Evropou. Do konce první světové války bylo Slovinsko pod vlivem Habsburské monarchie, později Rakouska-Uherska. V dopravě se to projevovalo především stavbou železničního i silničního spojení Vídně do Terstu, přes Maribor a Lublaň. Toto spojení potřebovala především Vídeň, aby dosáhla přístupu k moři.

Novověk je na území Slovinska ve znamení výstavby silnic, zlepšování jejich stavu a postupném rozšiřování silniční sítě. Na počátku 18. století se začíná se stavbou prvních kilometrů nejdůležitějších silnic, tzv. Terstské či Jižní (z Vídně do Terstu a Rijeki). Terstská silnice byla dokončena v roce 1729. Během 18. a 19. století probíhaly v celém státě stavby silnic nižších tříd, které plnily význam spojnic mezi jednotlivými hlavními silnicemi a propojovaly jednotlivá regionální centra s menšími obcemi. Stavby nebo rekonstrukce těchto silnic trvala až do počátku 20. století. Mapa silniční sítě ve Slovinsku v 19. století viz Přílohy.

Od druhé poloviny 19. století začíná stavba železnic, která se stala symbolem nastupující éry. S příchodem železnice se využívá veřejná osobní doprava v dnešním smyslu slova a stává se masově využívaným dopravním prostředkem.

4.1.1 Vývoj, stavba a elektrifikace železniční sítě ve Slovinsku

Vývoj slovinské železnice je přímo spjat s Rakousko-Uherskem¹, a tak bylo Slovinsko u zahájení a rozkvětu železnice v Evropě. Už kolem roku 1820 vzniká první lesní železnice blízko Idrije, která zásobovala dřevem místní dól. Jednalo se o tratě vyrobené výhradně pro rozvoz dřeva s rozchodem pouhých 342 mm a byla to pravděpodobně první lesní železnice na světě. (Kregar, 2009)

Do konce 19. století byla dokončena většina hlavních tratí na území Slovinska a v dalších letech a desetiletích byly dobudovány tratě lokální. Už v roce 1918 mělo Slovinsko převážnou většinu železnic, které se používají v současné době. Dnes význam tehdejších páteřních komunikací stále roste jako součást transevropských koridorů. Mapa a seznam stavby jednotlivých úseků železnic ve Slovinsku viz Přílohy.

Do 60. let 20. století byly slovinské železnice poměrně zaostalé, až poté dochází k modernizaci a elektrifikaci tratí. Během tohoto období začal přesun k silniční dopravě a železnice ztrácí mnoho cestujících i objem nákladu. Více v kapitole 5. Nejdůležitější elektrifikace slovinské železniční sítě proběhly v 60. a 70. letech minulého století. Mezi první úseky patřily koleje vedoucí z Lublaně a dále páteřní železniční úseky Slovinska. Výjimku tvoří elektrifikované úseky mezi italským Terstem a Postojnou a úsek mezi Pivkou a Rijekou. Tyto úseky elektrifikovala italská železnice². Více viz Přílohy.

Až do roku 1924 provozovala své sítě ve Slovinsku společnost Südbahn, poté se všechny tratě spojily do jednoho společného podniku DŽ SHS. Výjimku tvoří tratě vedoucí na jihozápad z Bohinské Bistrice a Pivky, které byly v tu dobu součástí Itálie. V roce 1929 DŽ SHS přechází v JDŽ. V roce 1951 se JDŽ přejmenovaly na JŽ. V roce 1991 po rozpadu bývalé Jugoslávie a vyhlášení slovinské nezávislosti vznikly Slovenske železnice vytvořením z lublaňské divize bývalých JŽ. (Slovenske železnice, 2009)

4.1.2 Nejvýznamnější železniční úseky v minulosti

Jižní železnice

V 1839 byla bankéři Georgu Sinovi udělena koncese na stavbu trati z Vídně na jih. V tu dobu si však již vídeňská vláda plně uvědomovala význam železnic pro strategické hospodářské a vojenské

¹ Slovinsko bylo do roku 1918 součástí Rakouska-Uherska.

² Toto území bylo od r. 1918 do r. 1945 součástí italského území.

záležitosti státu, a tak se rozhodla stavět a provozovat další železnice ve vlastní režii. 23. prosince 1841 proto vydal stát soudní vyhlášku, že stát bude stavět hlavní železniční tratě sám. Trať se stavěla na čtyři části, první z Vídně do Grazu, pak do Celje, Lublaně a konečně do Terstu. V 50. letech 19. století si však vláda uvědomila, že své finanční možnosti na zbudování sítě hlavních železnic v zemi přecenila, a tak roku 1854 rakouský císař vydává koncesní zákon, který upravuje povolování koncesí ke stavbě železnic. Nové železnice začala stavět jak konsorcia lokálních podnikatelů či vznikající velké železniční společnosti, tak i společnosti se zahraničním kapitálem, které na rozdíl od domácích firem disponovaly většími finančními prostředky.

Úsek Vídeň–Graz byl stavěn od roku 1842 do 1844 i s obtížným úsekem přes Semmering. Úsek Graz–Celje měl původně vést přes tehdejší historické centrum Ptuj, ale nakonec byla zvolena přímější trasa přes Maribor. Trasa byla dostavěna v roce 1846. Úsek Celje–Lublaň měl hned několik variant, nakonec trať vede z Celje podél řeky Savinji do Zidani Mostu a odtud podél řeky Sávy do Litije a dále do Lublaně. Úsek byl dokončen v roce 1849. Úsek Lublaň–Terst vede přes krasové území, což bylo technicky náročné na výstavbu. Musel být postaven také dvoupatrový viadukt, dlouhý přes 500 m, který byl svého času největší železniční most ve střední Evropě. První vlak do Terstu dorazil v roce 1857. Celkem měří Jižní železnice 577,2 km. (Kregar a Slovenske železnice, 2009)

Pragersko - Budapešť

Trať spojující Pragersko s chorvatskou Kotoribou se začala stavět 17. prosince 1857 jako součást napojení Budapešti na stávající železniční trasu Vídeň–Terst. 24. března 1860 následuje slavnostní otevření části úseku Pragersko–Čakovec (HR)–Kotoriba (HR)–Nagykanizsa (H) a hned následující rok se trať dostaví až do Budapešti. První duben roku 1861 je začátek pravidelných linek mezi Pragerskem a Budapeští. (Kregar a Slovenske železnice, 2009)

Zavedení železnice do Gorenjska

Vládní program budování železnic nepočítal se zavedením tratě do tohoto slovinského regionu, a proto bylo umožněno stavět soukromým subjektům. Trasu do italského Tarvisia přes Kranj a Jesenici financovala společnost Rudolfove železnice. Trať dlouhá 102 km byla otevřena 14. prosince 1870. Po první světové válce byly snahy o zdvojkolejnění tratě, ale to se neuskutečnilo. V roce 1956 byla zrušena linka z Tarvisia do Planice a 1. 4. 1966 byl ukončen provoz mezi Jesenicí a Planicí. Do budoucna se však s obnovou spojení počítá při spojení Chorvatska s Itálií. (Kregar, Slovenske železnice, 2009)

Drávská cesta

Trať probíhá podél řeky Drávy z Mariboru do rakouského Klagenfurtu a byla postavena jako odbočka do Tyrolska z hlavní cesty spojující Vídeň s Terstem soukromou firmou Südbahn, která stavěla tratě ve Slovinsku už před tím, například Pragersko–Budapešť z roku 1860. První úsek mezi

Mariborem a Vuzenicou firma dostavěla 13. listopadu 1862, celá trať byla dokončena 31. května 1863 (Maribor–Klagenfurt) a v následujícím roce, 30. května 1864, bylo dostavěno dalších 38,6 km dále na Villach. Délka trati (Maribor–Klagenfurt) je 126,5 km - z toho je 82 km na území Slovinska. (Burger, 2009)

4.2 Období od r. 1918 do r. 1991

Dvacáté století přineslo do dopravy nejvíce nových dopravních prostředků, mezi nimi auto, autobus, tramvaj, metro, trolejbus nebo letadlo. Se změnou politické i hospodářské orientace po první světové válce došlo ve Slovinsku i ke změnám v oblasti dopravy. Byly zestátněny soukromé dopravní firmy, například Südbahn. V 1. pol. 20. století dominovaly v osobní dopravě JDŽ, protože první autobusová linka ve Slovinsku vznikla až 26. června 1945 (Lublaň–Črnomelj). (Hercik, 2008)

Podle Hercika se po druhé světové válce naplno rozvíjí silniční doprava a začíná intenzivní modernizace silniční sítě. V letech 1946 až 1953 byla modernizována silnice Lublaň–Divača–Koper, v letech 1951 až 1959 silnice Lublaň–Celje–Maribor a v roce 1958 byla zmodernizována silnice z Lublaně do Záhřebu, jako nejmodernější cesta tehdejší Jugoslávie. Konec 60. let 20. století je začátek navrhování sítě dálnic ve Slovinsku a hned v roce 1972 byl postaven první úsek dálnice Vrhnika–Postojna. Více viz Přílohy.

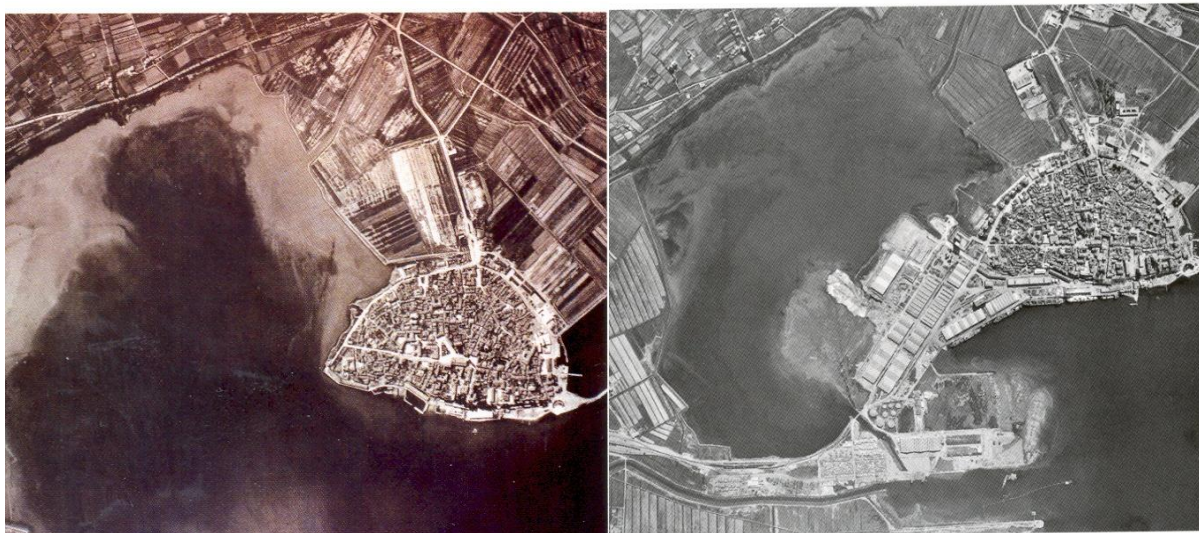
Tradičně nejvýznamnějším dopravním směrem na území Slovinska i v poválečném období byl severojižní tah z Mariboru přes Lublaň do Kopru a Terstu. I přes velký význam spojení Lublaně s Mariborem se nepodařilo po celé jugoslávské období postavit mezi nimi kvalitní víceproudou komunikaci. Díky členství Slovinska v jugoslávské federaci měly velký význam tahy směřující do Chorvatska (do Rijeky a Záhřebu). Po rozpadu východního bloku a Jugoslávie došlo i ve Slovinsku k určitým změnám ve významu jednotlivých mezistátních tahů. Především klesl význam spojení s Chorvatskem (zejména s Rijekou). Naopak výrazně vzrostl význam severojižní osy z Grazu přes Maribor a Lublaň do Divače, Terstu nebo Kopru či spojení Lublaně a Klagenfurtu přes Kranj a Jesenici.

Doprava a cestování v období socialismu nebylo tak obtížné jako na území ČR; mohlo se omezeně cestovat přes hranice, hlavně do Rakouska a Itálie. V 2. pol. 20. století roste objem přepravených osob i nákladu silniční dopravou na úkor stálého snižování objemu přepravy po železnici, což se podobá dopravním systémům vyspělých západních zemí. Zakládá se i nový přístav na pobřeží Jadranského moře v Koperu. Mezi nejmladší dopravní odvětví patří letecká doprava, která se začíná ve větším měřítku prosazovat až v posledních desetiletích.

V socialistickém období rostl objem osobní, nákladní i tranzitní dopravy. Více v kapitole 5. Zlom přišel v roce 1991 po rozpadu Jugoslávie. V dopravě nastal výrazný propad, který byl způsoben válkou a strachem z nejistého regionu.

4.2.1 Výstavba přístavu v Koperu

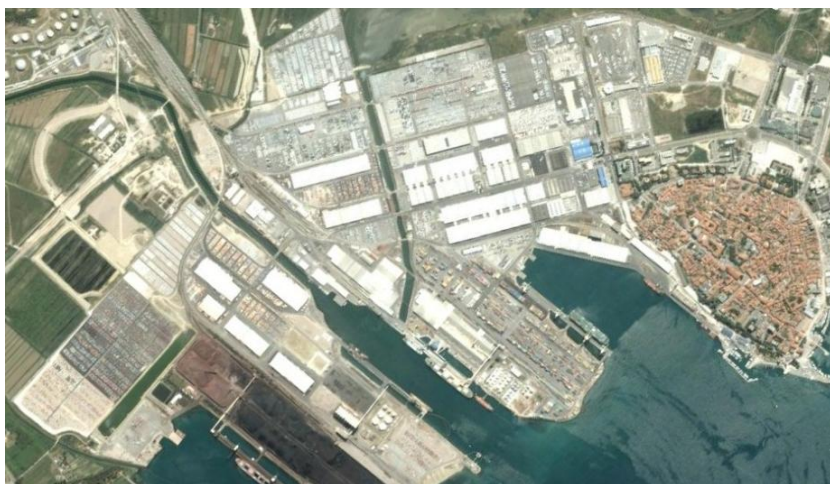
Historie novodobého přístavu, jak jej známe dnes, se začala psát v roce 1954, kdy byla v Londýně podepsána dohoda, podle které připadá Istrie a Koper Jugoslávii. V 50. letech 20. století nebylo na tomto místě jednoduché zakládat další přístav, protože na malém území zde leží velké přístavy jako italský Terst či chorvatská Rijeka. Společnost Pristanišče Koper byla založena 23. 5. 1957. Důležitou infrastrukturu v přístavu a napojení na okolní dopravní systémy spolufinancovaly firmy³. Hned následující rok je v přístavu Koper vybudováno prvních 153 m přístaviště a dne 7. 12. 1958 zakotvila v Koperu první oceánská loď, Gorica. V roce 1961 změněn název na dnešní Luka Koper. Na začátku prosince 1967 byla zprovozněna po čtyřech letech stavby důležitá železnice spojující Koper s Prešnicí, dlouhá 31 km. Od tohoto okamžiku je přístav napojen na evropský železniční systém, což umožňuje jeho další rozvoj. V roce 1968 překonává přístav poprvé v historii hranici 1 mil. tun nákladu za rok a patří mezi největší přístavy v Jugoslávii. V 60. letech tento tranzitní přístav dodával nejvíce zboží na domácí trh, poté na trhy v Československu, Maďarsku nebo Západním Německu. V roce 1973 byl založen kontejnerový terminál a tím získává přístav na důležitosti mezi trhy ze střední a východní Evropy. V 70. a 80. letech 20. století se na první místo mezi zahraničními trhy dostává Rakousko, následované Maďarskem a Československem. V roce 1984 byl otevřen dnes nejvyužívanější a nejdůležitější terminál pro uhlí a železnou rudu, který se od roku 2004 jmenuje Evropský energetický terminál.



Obrázek 1: Letecký snímek Koperu v roce 1955 (vlevo) a v roce 1974 (vpravo)

Zdroj: JAKOMIN, L., ČERTALOVIČ, M., BUČAR, K. *50 Years-for new horizons*. Koper 2007. 103 s.

³ Například firmy Emona, Slovenijales nebo Centroprom.



Obrázek 2: Letecký snímek Koperu v roce 2006

Zdroj: Google. *Mapy Google* [online]. ©2009 Google [cit. 2009-04-03]. Dostupný z WWW: <<http://maps.google.com/>>.

Při porovnání leteckých snímků z roku 1955, kdy se o výstavbě přístavu teprve uvažovalo, a snímku z roku 1974 lze vidět, jak se přístav pomalu rozšiřuje směrem do Škocjanského zálivu. Snímek z roku 2006 ukazuje, že přístav Luka Koper už je několikanásobně větší než historické centrum města.

4.2.2 Výstavba mezinárodních letišť na území Slovinska

Mezinárodní letiště na území Slovinska se začala budovat v 60. letech 20. století. První a největší z nich bylo letiště v Lublani, které se otevíralo na konci roku 1963. Z počátku se létalo převážně vnitrostátně, tedy do zemí bývalé Jugoslávie, například do Bělehradu a Dubrovníku, ale i mezikontinentálně. Postupem času se přidávají lety do německých měst jako Frankfurt, Mnichov nebo Berlín. V roce 1978 bylo letiště rekonstruováno do dnešní podoby, a proto bylo na půl roku uzavřeno. Během této odstávky byly lety přesměrovány do Mariboru, Puly a Záhřebu. (Aerodrom Ljubljana, 2009)

Druhým mezinárodním letišťem je Maribor, které bylo otevřeno v roce 1976. Třetím mezinárodním letišťem je turisticky využívané letiště v Portoroži, kde se začíná létat v roce 1962. Původně sportovní letiště bylo v 70. letech přebudováno na mezinárodní. (Aerodrom Maribor; Aerodrom Portorož, 2009)

5 Základní rysy socioekonomické transformace po roce 1991

Republika Slovinsko se v 90. letech transformovala ze systému samosprávného socialistického hospodářství na sociálně-tržní systém. Transformace se týkala hlavně uvolnění cen, privatizace podniků, makroekonomické stabilizace, reformy sociálního systému a daňové reformy. (SORS, 2009)

5.1 Privatizace

Na konci roku 1991 klesla průmyslová výroba, vzrostla nezaměstnanost, prudce stoupla inflace, snížily se platy, Slovinsko ztratilo tradiční trhy jak na Západě, tak v zemích bývalé RVHP. Tyto negativní ukazatele přiměly vládu urychleně přijmout opatření na jejich odvrácení, například privatizace podniků.

Byl zvolen způsob dočasného zestátnění podniků a následný přímý prodej. Stát si ponechával určitou část akcií. Dodnes si ponechal většinový podíl v podnicích strategického významu, např. v energetickém sektoru, ale i v dopravním sektoru. Státní majetek byl privatizován tak, že podniky musely přenést 10 % svého kapitálu na Penzijní fond, 10 % na Restituční fond a 20 % na Fond rozvoje a Privatizační investiční fond. Zákon o privatizaci byl schválen parlamentem v roce 1992, celý privatizační proces trval více než 6 let a privatizováno bylo 96,2 % společností ve Slovinsku. (Lorber, 2008)

Ve významném dopravním odvětví si stát ponechal většinový podíl v mnoha firmách, například v nejdůležitějším přístavu Luka Koper (51 %), nejdůležitějším železničním dopravci Slovenske železnice (100 %), jediném správci dálnic DARS (100 %) nebo v Ředitelství silnic (100 %). Prostřednictvím Penzijního a Restitučního Fondu vlastní národního leteckého dopravce Adria Airways (88 %). Dále má stát podíl v největším letišti Jože Pučnik Lublaň (51 %), v jediném plynárenském podniku Geoplin (34 %), v jediné slovinské rafinerii Nafta Lendava (100 %), v energetické společnosti ELES (100 %) nebo v největší telekomunikační společnosti Telekom Slovenije (více než $\frac{3}{4}$).

5.2 Transformace v dopravním sektoru

Kvůli politickým, hospodářským i sociálním změnám došlo i k proměnám v celém dopravním sektoru. Mezi nejdůležitější změny patří transformace, privatizace a liberalizace dopravního sektoru (silniční, nákladní i osobní dopravy) nebo optimalizace sítě veřejné osobní dopravy, změna poptávky po veřejné osobní dopravě, velký vzestup individuální automobilové dopravy, rozvoj tranzitní dopravy, zvýšení objemu nákladní silniční dopravy a s tím spojená nutná modernizace tranzitních dopravních tahů a snahy o ekologicky šetrnou dopravu a tím pádem rozvoj alternativních druhů. (Hercik, 2008)

5.2.1 Transformace v autobusové dopravě

V autobusové dopravě, jak městské tak linkové, postupně začalo docházet k privatizaci a liberalizaci sektoru. Hercik uvádí, že v 2. pol. 90. let se na první místo mezi autobusovými dopravci dostává nadnárodní firma Connex Transport (dnes Veolia Transport)⁴, která postupně získala většinové podíly v autobusových podnicích v Mariboru (Certus), Koperu (I&I) a v Lublani (SaP Turbus). Díky privatizaci státních podniků vznikla ještě řada dalších regionálních autobusových dopravců, mezi nimi například Avtobusni promet Murska Sobota či LPP Lublaň a jiné. Místní samosprávy, například v Mariboru nebo Lublani, si v některých autobusových společnostech zanechaly určitý menšinový podíl.

V 90. letech dochází také kvůli růstu nákladů k optimalizaci sítě autobusových linek, snižování počtu autobusů a růstu cen jízdenek. Tyto změny v autobusové dopravě vedly i k výraznému snížení počtu přepravených osob jak v linkové regionální, tak i v městské dopravě, a to až o 40 %. (Hercik, 2008)

5.2.2 Transformace v železniční dopravě

Jak již bylo řečeno v předchozí kapitole, po osamostatnění Slovinska dne 25. 6. 1991 muselo dojít k rozdělení do té doby společného podniku železniční dopravy JŽ. Vznikly Slovenske železnice vytvořením z lublaňské divize bývalých JŽ. (Havlíček, 2008)

Státní podnik SŽ byl přeměněn na společnost Holding SŽ. Tato společnost je zodpovědná za výkon železniční veřejné dopravy a má právo si zřídit dceřiné společnosti, což také udělala. Vznikají tyto společnosti: první pro údržbu infrastruktury a řízení železniční dopravy, druhá pro přepravu cestujících v rámci vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravy a třetí pro přepravu zboží ve vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravě. Holding SŽ má výlučné právo privatizovat své dceřiné společnosti, ale vždy tak, aby zůstal většinovým vlastníkem. To znamená, že může privatizovat max. 49 % společnosti. (Slovenske železnice, 2009)

Podle Zákona o přeměně a privatizaci veřejného podniku Slovenske železnice byla společnost k 1. červenci 2004 rozdělena na tři provázané společnosti: SŽ osobní doprava, SŽ nákladní doprava a SŽ infrastruktura. Skupina SŽ má za úkol provoz, rozvoj, údržbu a další činnosti v železniční dopravě. Odlišností společnosti od ČD je pak její podnikání i mimo sféru železniční dopravy, kdy vlastní podíly v některých slovinských firmách jako Feršped, Adria Kombi či Terme Olimia. (Hercik, 2008)

Stejně jako ostatní státy musí i Slovinsko uvažovat o tom, jak bude v budoucnosti zabezpečen volný přístup na železniční síť bez diskriminací. Současně by mělo být dosaženo snížení státních

⁴ Provozuje autobusovou dopravu i v řadě regionů ČR (např. Moravskoslezský kraj, východní Čechy).

výpomocí do železniční dopravy. Tyto úvahy vedly v březnu 2003 k založení státní Agentury pro železniční dopravu Slovinské republiky. Tato agentura je odpovědná za infrastrukturu a přístup na síť. (Knopp, 2009)

5.2.3 Spolufinancování dopravy státem

S privatizací a decentralizací veřejné dopravy souvisí i změna ve financování tohoto sektoru, když stát přestal doplácet ztrátu v osobní dopravě. Dnes už kompenzuje dopravním firmám pouze prokazatelnou ztrátu z poskytování základní dopravní obslužnosti, kterou si stát objednává. (Hercik, 2008)

Stát přispívá na veřejnou osobní dopravu nerovnoměrně mezi jednotlivé složky dopravního systému. Podle Hercika se rozdíl mezi autobusovou a železniční dopravou vytvořil už v 90. letech. Většina autobusových dopravců získává finanční prostředky z prodeje jízdenek, z provozu veřejné dopravy nebo z jiné obchodní činnosti, a proto velká část dopravních firem neprovozuje pouze autobusovou dopravu, ale také nákladní dopravu. Naproti tomu slovinské železnice dostávají finanční dotace ze státního rozpočtu, především když jde o finančně náročnou modernizaci dopravní infrastruktury.

6 Děly funkcí mezi jednotlivými druhy dopravy

Ve Slovinsku, jako ve většině ostatních vyspělých zemí, převládá silniční doprava nad dopravou železniční a námořní. Slovinsko patří mezi země s relativně vysokým podílem silniční dopravy při přepravě cestujících a relativně nízkým podílem silniční dopravy při přepravě nákladu.

6.1 Přeprava cestujících

Ve Slovinsku se v roce 2007 uskutečnilo pomocí silniční dopravy 85,6 % z celkové vnitrozemské osobní dopravy. Vyšší podíl silniční dopravy z EU 27, vyjádřený v osobokilometrech, má už jen Litva (90,5 %), Nizozemsko (87,5 %), Velká Británie (87,4 %) a Německo (85,7 %). Ve Slovinsku tedy připadá na železnici jen 14,6 % vnitrozemské osobní dopravy. (Eurostat, 2009)

Z hlediska osobní dopravy je evidentní pokles podílu veřejné dopravy a nemotorizovaných způsobů dopravy na úkor individuální automobilové dopravy. V osobní vnitrostátní dopravě podle osobokilometrů zaujímá téměř dvě třetiny (62,5 %) individuální automobilová doprava, 30,0 % veřejná doprava a 7,5 % železniční doprava. Poměr mezi individuální a veřejnou osobní dopravou podle osobokilometrů byl v roce 1977 ve Slovinsku 60:40, dnes se odhaduje poměr 70:30. Poměr mezi veřejnou silniční a železniční dopravou činil v roce 2004 ještě 75:25, avšak v roce 2008 již 69:31. V roce 2008 pokračoval celkový sestupný trend ve veřejné silniční dopravě. Trvalý nárůst zaznamenává letecká doprava (meziroční nárůst o 20 %). Přibližně 90 % osobní dopravy, podle počtu jízd, se koná v rámci země. (SORS, 2009, CzechTrade, 2009)

Podle počtu mezinárodní přepravy cestujících převažuje silniční doprava s 98,3 %, následuje letecká s 0,9 %, železniční 0,7 % a námořní 0,1 % cestujících. Silniční doprava si udržuje dominantní postavení už přes 40 let. Dříve měla železnice větší podíl, který ztratila na úkor rychle rostoucí letecké dopravy. (SORS, 2009)

Tabulka 1: Přeprava cestujících podle druhu dopravy ve Slovinsku v letech 1955 až 2007

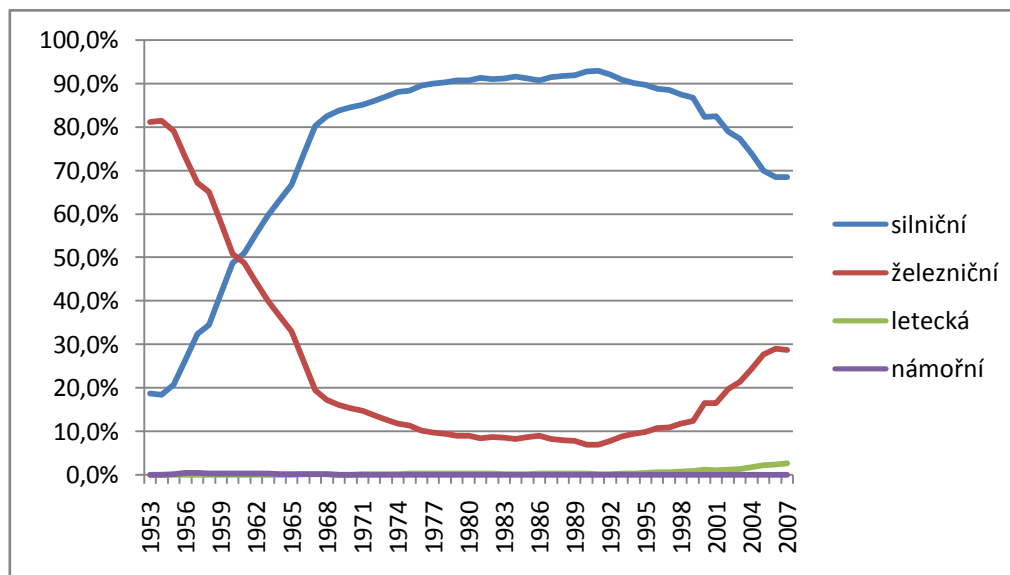
rok	silniční	železniční	letecká	námořní	celkem	silniční	železniční	letecká	námořní
	tis.					%			
1955	8 660	32 861	x ⁵	58	41 579	20,8	79,1	x	0,1
1965	75 792	37 482	73	228	113 575	66,7	33,0	0,1	0,2
1975	175 726	22 513	594	87	198 920	88,4	11,3	0,3	0,0
1985	306 930	29 149	671	68	336 818	91,1	8,7	0,2	0,0
1995	121 573	13 307	649	40	135 569	89,7	9,8	0,5	0,0
2005	39 741	15 742	1 229	35	56 747	70,0	27,7	2,2	0,1
2006	37 964	16 131	1 327	38	55 460	68,5	29,0	2,4	0,1
2007	38 532	16 123	1 504	35	56 194	68,6	28,6	2,7	0,1

Zdroj: STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *LETNI PREGLED TRANSPORTA 2005*. Lublaň 2008. 79 s. ISBN 0352-0226
STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *POMEMBNEJŠI STATISTIČNI PODATKI O SLOVENIJI*. Lublaň 2008. 36 s. ISBN 1854-4657

⁵ Nedostupná data.

Statistika po roce 1991 již neviduje přepravu cestujících autobusy nezávislých dopravců, což způsobuje relativní nárůst ostatních složek dopravního systému. Tato data jsou těžko dostupná. V silniční přepravě též nejsou započítáni cestující osobních automobilů a taxislužeb. Údaje o silniční dopravě jsou proto zkreslená, neboť počet registrovaných vozidel ve Slovinsku se od roku 1991 do roku 2007 zdvojnásobil. Relativní nárůst ostatních druhů dopravy v posledních letech je proto způsoben změnou metodiky u silniční dopravy, do které je dnes započítána jen veřejná silniční doprava.

Z tabulky je však zřejmý nárůst silniční osobní dopravy v 2. pol. 20. století na úkor železniční osobní dopravy. Od roku 1961 už většina cestujících využívá silniční dopravu a předčila do té doby dominantní železniční dopravu. Letecká doprava v posledních desetiletích dynamicky roste, naopak námořní osobní doprava ve Slovinsku postupně stagnuje.



Obrázek 3: Přeprava cestujících ve Slovinsku v letech 1953 až 2007 jednotlivými druhy dopravy

Zdroj: STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *LETNI PREGLED TRANSPORTA 2005*. Lublaň 2008. 79 s. ISBN 0352-0226
 STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *POMEMBNEJŠI STATISTIČNI PODATKI O SLOVENIJI*. Lublaň 2008. 36 s. ISBN 1854-4657

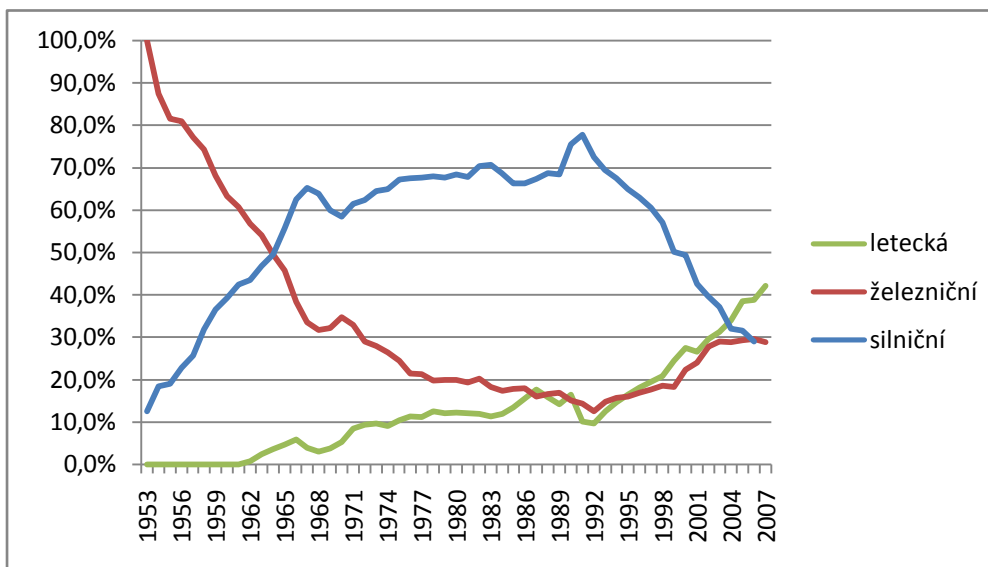
Stejně jako u počtu cestujících i u počtu osobokilometrů nastupuje silniční doprava jako dominantní druh dopravy v 60. letech 20. století. Po roce 1991 se změnila metodika a počty osobokilometrů jsou u silniční dopravy započítávány pouze u veřejné silniční dopravy, a nikoliv již u osobních automobilů, což data zkresluje. Z tabulky je ale zřejmý významný nárůst letecké dopravy v posledních letech.

Tabulka 2: Počet osobokilometrů podle druhu dopravy ve Slovinsku v letech 1955 až 2007

rok	silniční	železniční	letecká	celkem	silniční	železniční	letecká
	mil. km				%		
1955	239	1 059	x	1 298	18,4	81,6	x
1965	1 586	1 464	151	3 201	49,5	45,8	4,7
1975	3 887	1 468	626	5 981	65,0	24,5	10,5
1985	6 416	1 667	1 248	9 331	68,7	17,9	13,4

rok	silniční	železniční	letecká	celkem	silniční	železniční	letecká
	mil. km				%		
1995	2 507	595	614	3 716	67,5	16,0	16,5
2005	848	777	1 019	2 644	32,1	29,4	38,5
2006	850	796	1 043	2 689	31,6	29,6	38,8
2007	817	812	1 186	2 815	29,0	28,9	42,1

Zdroj: STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *LETNI PREGLED TRANSPORTA 2005*. Lublaň 2008. 79 s. ISBN 0352-0226
 STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *POMEMBNEJŠI STATISTIČNI PODATKI O SLOVENIJI*. Lublaň 2008. 36 s. ISBN 1854-4657



Obrázek 4: Podíl jednotlivých druhů dopravy na osobokilometrech ve Slovinsku v letech 1953 až 2007

Zdroj: STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *LETNI PREGLED TRANSPORTA 2005*. Lublaň 2008. 79 s. ISBN 0352-0226
 STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *POMEMBNEJŠI STATISTIČNI PODATKI O SLOVENIJI*. Lublaň 2008. 36 s. ISBN 1854-4657

6.2 Přeprava nákladu

Ve vnitrostátní nákladní dopravě ve Slovinsku v roce 2008 měla největší podíl silniční doprava, a to 80 %, zbylých 20 % měla železniční doprava. Silniční nákladní doprava roste ve Slovinsku dvakrát rychleji než v EU 27, ročně přibližně o 10 %, kdežto železniční nákladní doprava roste pomaleji, než je průměr Evropské Unie, něco málo přes tři procenta. Celkově ovšem nákladní doprava ve Slovinsku roste ročně o 8,5 %, průměr EU 27 je 4,7 %. Silniční nákladní doprava dominuje téměř ve všech členských státech EU s výjimkou Estonska a Lotyšska, kde se více než 55 % nákladu převáží po železnici. (Eurostat, 2009)

Na celkové vnitrostátní nákladní dopravě vyjádřené v tunokilometrech má ve Slovinsku v roce 2007 opět dominantní podíl silniční nákladní doprava se 79,2 %, následuje železniční doprava s 20,8 %. Průměr evropské sedmadvacítky je okolo 77 % po silnicích a jen necelých 18 % po železnici. Zbylých 5 procent je v EU rovnoměrně rozděleno mezi vnitrozemskou lodní dopravu a různé produktovody. Přeprava nákladu po železnici je menší ve srovnání s Rakouskem, které převáží 31,5 % nákladu po železnici, a naopak větší ve srovnání s Itálií, které převáží pomocí železnice jen 9,9 %. (CzechTrade, 2009)

Silniční nákladní doprava je charakteristická poměrně vysokým podílem vnitrostátní dopravy a malým podílem mezinárodní a tranzitní, i když v posledních letech se tento rozdíl zmenšuje. U železniční nákladní dopravy je tomu naopak, zde převládá mezinárodní doprava.

Tabulka 3: Přeprava nákladu podle druhu dopravy ve Slovinsku v letech 1955 až 2007

rok	silniční	železniční	námořní	letecká	celkem	silniční	železniční	námořní	letecká
	tis. tun					%			
1955	9 029	13 745	156	x	22 930	39,4	59,9	0,7	0,0
1965	29 930	17 233	979	0	48 142	62,2	35,8	2,0	0,0
1975	53 205	19 229	1 848	4	74 286	71,6	25,9	2,5	0,0
1985	61 862	24 392	3 323	9	89 586	69,1	27,2	3,7	0,0
1995	49 279	14 893	3 122	8	67 302	73,3	22,1	4,6	0,0
2005	82 750	18 074	5 815	7	106 646	77,6	16,9	5,5	0,0
2006	86 896	18 773	5 658	13	111 340	78,0	16,9	5,1	0,0
2007	89 037	19 249	5 168	22	113 476	78,4	17,0	4,6	0,0

Zdroj: STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *LETNI PREGLED TRANSPORTA 2005*. Lublaň 2008. 79 s. ISBN 0352-0226
 STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *POMEMBNEJŠI STATISTIČNI PODATKI O SLOVENIJI*. Lublaň 2008. 36 s. ISBN 1854-4657

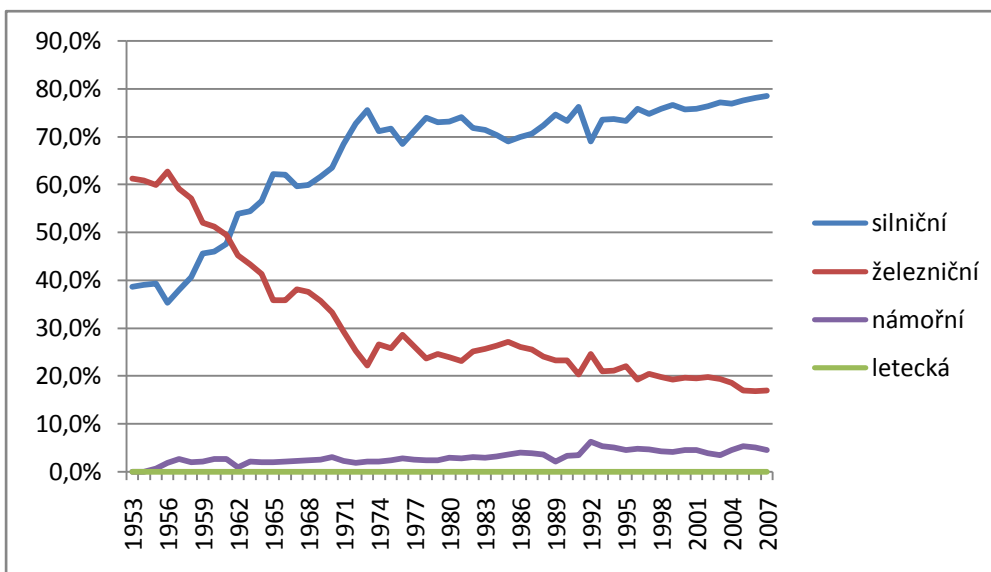
U nákladní dopravy vyjádřené v tunách převažuje silniční doprava 78,5 %, následuje železniční 17,0 % a námořní přepraví 4,6 % nákladu. Jelikož silniční nákladní doprava se používá hlavně vnitrostátně, tak se po železnici přepraví více než polovina nákladní dopravy jdoucí přes slovinské území. Z mezinárodního hlediska je tento poměr relativně vysoký. Je to dáno hlavně přístavem Luka Koper, který $\frac{3}{4}$ nákladu přepravuje po železnici, a z toho 68 % je tranzitní doprava hlavně do středoevropských států. Z tabulky je zřejmý dominantní podíl silniční nákladní dopravy na úkor ostatních složek dopravního systému, a to již od roku 1962. Železnice podobně jako v počtu přepravených cestujících ztrácí dominantní postavení v šedesátých letech minulého století. V posledních letech stoupá i význam námořní nákladní dopravy, která dosahuje již necelých 5 %. (Luka Koper, 2009)

Podle počtu tunokilometrů jasně dominuje námořní doprava, její podíl se ale v posledních letech snižuje ve prospěch silniční nákladní dopravy. Železnice opět ztratila svůj význam z první poloviny 20. století, tentokrát na úkor námořní dopravy.

Tabulka 4: Počet tunokilometrů podle druhu dopravy ve Slovinsku v letech 1955 až 2007

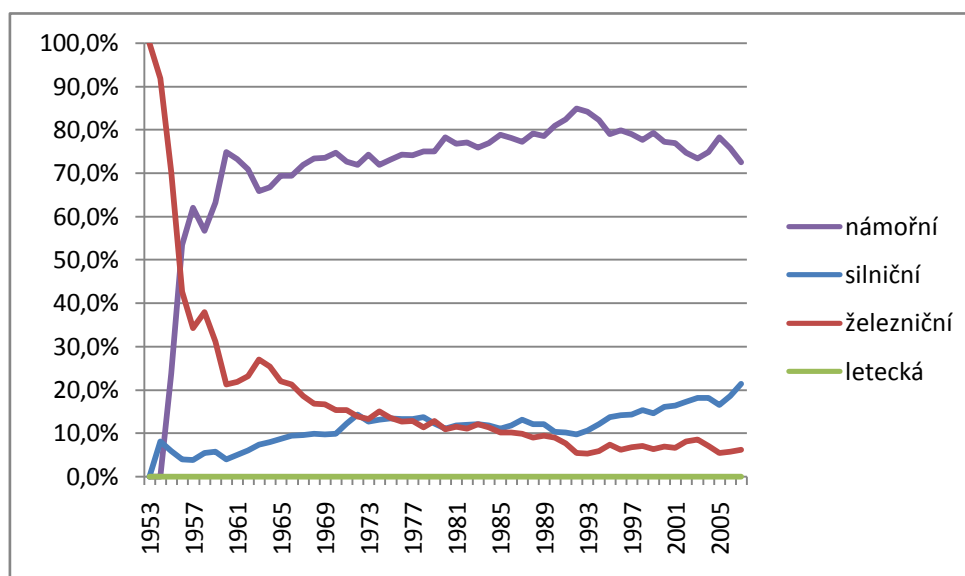
rok	silniční	železniční	námořní	letecká	celkem	silniční	železniční	námořní	letecká
	mil. km					%			
1955	166	1 966	665	x	2 797	5,9	70,3	23,8	x
1965	1 016	2 560	8 091	1	11 668	8,7	21,9	69,4	0,0
1975	3 120	3 129	16 920	2	23 171	13,5	13,5	73,0	0,0
1985	4 685	4 292	33 423	3	42 403	11,0	10,1	78,9	0,0
1995	5 683	3 076	32 919	4	41 682	13,6	7,4	79,0	0,0
2005	11 033	3 579	52 513	3	67 128	16,4	5,3	78,3	0,0
2006	12 112	3 705	49 155	3	64 975	18,6	5,7	75,7	0,0
2007	13 734	3 944	46 587	3	64 268	21,4	6,1	72,5	0,0

Zdroj: STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *LETNI PREGLED TRANSPORTA 2005*. Lublaň 2008. 79 s. ISBN 0352-0226
 STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *POMEMBNEJŠI STATISTIČNI PODATKI O SLOVENIJI*. Lublaň 2008. 36 s. ISBN 1854-4657



Obrázek 5: Přeprava nákladu ve Slovinsku v letech 1953 až 2007 jednotlivými druhy dopravy

Zdroj: STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *LETNI PREGLED TRANSPORTA 2005*. Lublaň 2008. 79 s. ISBN 0352-0226
 STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *POMEMBNEJŠI STATISTIČNI PODATKI O SLOVENIJI*. Lublaň 2008. 36 s. ISBN 1854-4657



Obrázek 6: Podíl jednotlivých druhů dopravy na tunokilometrech ve Slovinsku v letech 1953 až 2007

Zdroj: STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *LETNI PREGLED TRANSPORTA 2005*. Lublaň 2008. 79 s. ISBN 0352-0226
 STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *POMEMBNEJŠI STATISTIČNI PODATKI O SLOVENIJI*. Lublaň 2008. 36 s. ISBN 1854-4657

7 Přehled jednotlivých dopravních odvětví

7.1 Dopravní systém

Nejvýznamnějším výchozím dopravním centrem ve Slovinsku je hlavní město Lublaň, nejdůležitější místo veřejné dopravy v celé zemi, které působí jako gravitační bod pro své okolí. Lublaň spolupracuje s ostatními vnitrostátními i zahraničními makroregionálními centry pomocí hlavních dopravních os (silniční i železniční kříž).

Při vymezení třech makroregionálních center ve Slovinsku, která se nacházejí na styku významných dopravních os, dostaneme podle dostupnosti dopravními systémy jejich zázemí vymezené podle obrázku 7. Makroregionálními centry ve Slovinsku jsou hlavní město Lublaň, druhé největší sídlo Maribor, ležící na severu blízko rakouských hranic, a nevelký, ale důležitý přístav Koper na pobřeží Jadranského moře. (Mitrovič, 2006)



Obrázek 7: Časová dostupnost makroregionálních center dopravním systémem ve Slovinsku v roce 2005

Upraveno podle: DEMŠAR MITROVIČ, P. *Slovenija na stičišču prometnih koridorjev*. Lublaň 2006. 156 s.

Přibližně 80 % obyvatel Slovinska má dostupnost do jednoho z těchto center do 45 minut. Zbývajících 20 % tvoří odlehlé hornaté části na severu a severozápadě a nejvzdálenější části na jihovýchodě při hranicích s Chorvatskem. Vedle tří hlavních dopravních center je na slovinském území mnoho menších regionálních dopravních uzlů, například Murska Sobota, Celje, Novo Mesto, Kranj či Nova Gorica. Většina těchto měst s národním a regionálním významem leží v dostupnosti do 30 minut od třech největších dopravních uzlů, a proto jsou integrovány do širších dopravních sítí. Z center celostátního významu nemá tuto dostupnost pouze město Slovenj Gradec, ležící západně od Mariboru. Centra regionálního významu, která nejsou v dostupnosti vnitrozemských dopravních uzlů, jsou Tolmin na západě u italských hranic, Idrija JZ od Lublaně, Kocevje a Črnomelj u chorvatských hranic, JV od Lublaně. Mapa dopravního systému ve Slovinsku viz Přílohy. (Mitrovič, 2009)

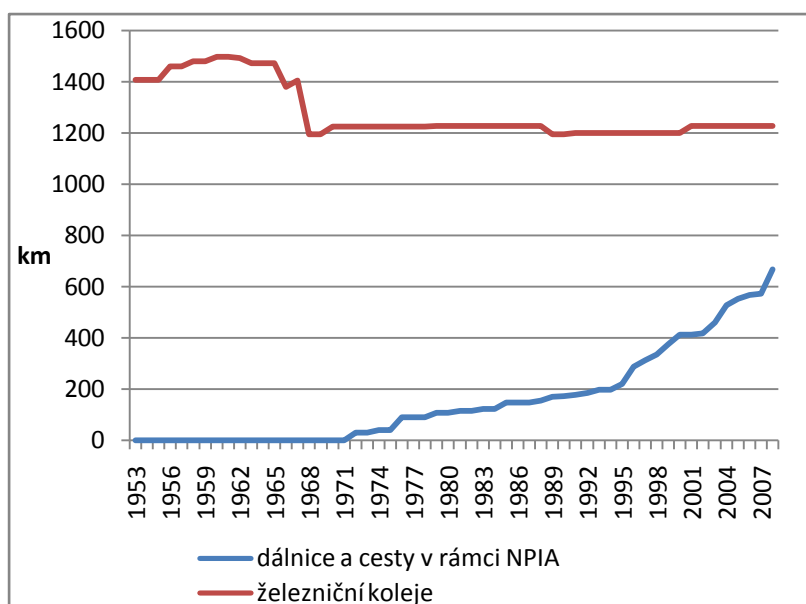
7.2 Silniční doprava ve Slovinsku

Pro Slovinsko je příznačné, že od 60. let minulého století silniční doprava dominuje nad ostatními složkami dopravního systému. Už několik desítek let se ve Slovinsku staví tak zvaný silniční kříž, skládající se z „Slovenika“ směr SV–JZ (Maribor–Lublaň–Koper nebo Nova Gorica) a „Ilirika“ směr SZ–JV (Jesenice–Lublaň–Brežice). Tento kříž zahrnuje nejdůležitější silniční komunikace v zemi, které jsou zároveň součástí transevropské dopravní sítě. Hercik uvádí, že v posledních letech se klade důraz na rozvoj třetí osy, která umožňuje rozvoj a integraci hospodářsky slabších a pohraničních oblastí, například Korutan nebo region Bela krajina na jihovýchodě země. Toto propojení zajišťuje odpovídající přístup a interakci s mezinárodními tahy. Výstavba nové příčné osy rozvoje spojuje regionální centra v Rakousku, Slovinsku a Chorvatsku a umožňuje budování nákladní a osobní silniční dopravy ve všech regionech, kterými osa prochází. Za dob bývalé Jugoslávie byl kladen důraz na kvalitní silniční spojení hlavně mezi Slovinskem a Chorvatskem, které je už dnes nedostatečné a je předmětem sporů. Dnes se Slovinsko zaměřuje na spojení se západními a středoevropskými státy, tedy směrem na Itálii a Rakousko.

Problémem současné silniční sítě je kvalita komunikací a dosud nedokončená síť dálnic a rychlostních silnic ve Slovinsku. V celém dopravním systému jsou z hlediska investic opomíjeny regionální a tangenciální tratě, jejichž význam je v současnosti nedoceněn. Modernizace a optimalizace provozu na těchto tratích může přispět k rozvoji odlehlých regionů a také k odlehčení některým přetíženým úsekům na hlavních koridorech. Příkladem může být dosavadní spojení Mariboru s Ptují či Slovenskim Gradcem, resp. Klagenfurtem nebo spojení jihu Slovinska s Novou Gorickou a Jesenicí, resp. Villachem a v neposlední řadě spojení Mariboru, resp. severovýchodního Slovinska s jihovýchodním pohraničím a Novo Mestem. Toto, společně s malým počtem obchvatů obcí zatížených velkým množstvím automobilů na hlavních tazích, je asi největším nedostatkem zdejší silniční sítě. (Hercik, 2008)

7.2.1 Národní program výstavby dálnic ve Slovinsku

Stavba dálniční sítě patří ve Slovinsku mezi velké priority dopravní politiky země na úkor rozšíření sítě regionálních silnic. V roce 1994 Národní shromáždění Republiky Slovinsko přijalo Národní program výstavby dálnic ve Slovinsku. NPIA odpovídá za zajištění vnitřního propojení země, spojení s okolními státy a podporu hospodářského rozvoje. Usnesení o NPIA ve Slovinsku zahrnuje do roku 2013 výstavbu 572,6 km dálnic a rychlostních silnic, napojení na dálnice v okolních zemích u hraničních přechodů, připojení na stávající i budoucí dálniční síť a zavedení elektronického systému mýtného kvůli plynulosti dopravy. Od r. 1994 do října 2008 vybudoval NPIA ve Slovinsku 472,2 km nových dálnic a silnic, přičemž do roku 1994 bylo postaveno jen 198,4 km dálnic a rychlostních silnic. Roční průměr stavby dálnic, jejich napojení a hlavních cest v rámci programu NPIA je necelých 34 km za rok, oproti tomu za dob Jugoslávie byl průměr „jen“ 8 km ročně. (DARS, 2009)



Obrázek 8: Délka kolejí a dálnic ve Slovinsku v letech 1953 až 2008

Zdroj: STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *LETNI PREGLED TRANSPORTA 2005*. Lublaň 2008. 79 s. ISBN 0352-0226
 Motorway company in the Republic of Slovenia, Existing motorways and expressways [online]. © Mojdenar IT [cit. 2009-04-25]. Dostupný z WWW:

<http://www.dars.si/Dokumenti/2_AC_HC_v_gradnji_in_obstojece/AC%20sistem%20v%20RS%20z%20oznakami.pdf>.

Dynamika plnění NPIA ve Slovinsku

Dynamika plnění NPIA ve Slovinsku je rozdělena na časové úseky, které jsou v souladu s finančním obdobím Evropské unie.

- V období 2003–2006 dokončení výstavby dálnice Koper–Lublaň–Lendava, podél V. transevropského koridoru. Pokračování výstavby úseků dálnice vedoucí od Villachu přes Lublaň do Obrežje, podél X. transevropského koridoru.
- V období 2007–2013 zahájení a ukončení výstavby úseku dálnice Pesnica–Slivnica, tzv. „Pyhrnská“ dálnice, dokončení výstavby úseků dálnice vedoucí od Villachu přes Lublaň do Obrežje, zahájení a ukončení výstavby úseku dálnice Slivnica–Draženci, dokončení výstavby úseku Razdrto–Vipava, Slovenska Bistrica–Hajdina–Ptuj–Ormož a úseku Koper–Izola–Jagodje–Lucija.
- V období po roce 2013 bude pokračovat výstavba zbývajících úseků dálnic, rychlostních silnic a silnic, které jsou součástí NPIA. Další výstavba záleží na mnoha kritériích, jako jsou hospodářská konkurenceschopnost, priority dopravní politiky, rozvoj politiky nebo politika ŽP. (DARS, 2009)

Dynamika realizace může být ohrožena nedostatkem finančních prostředků, zdlouhavým získáváním a vykupováním pozemků či technickými komplikacemi při výstavbě. Navrhování silniční sítě je předmětem nového NPIA v souladu s návrhem územního rozvoje Slovinska. Návrh musí dodržovat mezinárodní závazky Republiky Slovinsko týkající se výstavby mezinárodních silničních koridorů, jako je „Pyhrnská“ dálnice nebo Jadransko-Jonská dálnice. „Pyhrnská“ dálnice (v rámci X. transevropského koridoru) se staví z Mariboru přes Ptuj do Krapinje, kde by se měla napojit na již dobudovanou chorvatskou dálnici do Záhřebu. Stavbu této komunikace, do budoucna označované jako

dálnice A4, však provází vleklé dlouhodobé spory mezi Slovinskem a Chorvatskem. Ačkoliv je tato silnice zejména v letních měsících přetížena, neboť cesta přes Maribor je nejkratší trasa ze střední Evropy k Jadranskému moři, a nepostačuje nárůstu dopravy, slovinská strana s její stavbou stále otálí. Stavba, která by měla začít v roce 2009, uleví hlavně obcím, které leží na stávající přetížené silnici E 59, a jejich obyvatelům, protože tato silnice prochází centry obcí, což snižuje plynulost dopravy. (DARS, 2009)

7.2.2 DARS

DARS je společnost, která ze zákona spravuje dálnice a hlavní silnice z programu NPJA na území Slovinska. Tato společnost, ve stoprocentním vlastnictví Republiky Slovinsko, organizuje a řídí výstavbu a rekonstrukci dálnic, provádí finanční inženýrství, udržuje a spravuje dálnice a provádí úkony související s územním plánováním dálnic a získáváním pozemků a jiných nemovitostí pro jejich výstavbu. DARS začíná vykonávat jí svěřené funkce k 1. 1. 1994. K tomuto dni na základě zvláštní smlouvy byla převedena na DARS správa a údržba všech dálnic a zároveň výstavba nové infrastruktury. Převedeno bylo necelých 200 km dvou a vícepruhových dálnic a 67,5 km rychlostních silnic. Tímto přebírá i povinnosti pro výběr mýtného, jako hlavního zdroje pro společnost. V současnosti již společnost řídí a spravuje 549,3 km dálnic a téměř 120 km rychlostních silnic a spojovacích cest. (DARS, 2009)

Investice do výstavby nových dálnic provádí společnost v maximální možné míře v závislosti na financích. DARS financuje NPJA v posledních letech hlavně formou dluhopisů z různých fondů (rozpočet Republiky Slovinsko, Fondu soudržnosti EU a jiné). Objem investic do nové výstavby v období 2003–2013 činí až 350 milionů € ročně, což je zhruba necelé procento HDP Slovinska. Pro realizaci výstavby dálnic z NPJA v období 2003–2013 bude využito 3,48 miliard €, které budou čerpat z těchto zdrojů: rozpočet Slovinské republiky (42,6 %), dluhopisy (45,9 %), domácí a zahraniční úvěry (10,7 %) a ostatní zdroje (0,8 %). Dluh společnosti DARS se kvůli dynamické výstavbě dálnic pohyboval k 31. 12. 2008 kolem 3,12 miliardy €. Tyto investice do výstavby nových dálnic jsou však zároveň pracovní příležitostí pro spoustu dodavatelů stavebních prací. Z mýtného, nájemného a dalších zdrojů získá DARS v období 2003–2013 1,89 miliard €, což pokrývá 55 % výdajů. (DARS, 2009)

Tabulka 5: Dálnice a hlavní cesty společnosti DARS k 31. 12. 2008

název	úsek	délka v km
A1	Šentilj–Maribor–Celje–Lublaň–Postojna–Koper	236,8
A2	Tunel Karavanke–Hrušica–Vrba Lešnica–Podtabor–Naklo–Lublaň–Pluska Hrastje–Lešnica, Kronovo–Obrežje	160,9
A3	Gabrak pri Divači–Fernetiči	12,3
A5	Maribor–Lenart–Vučja vas–Murska Sobota–Lendava–Pince	78,4
H2	Hlavní cesta přes Maribor	7,2

název	úsek	délka v km
H3	severní obchvat Lublaně	10,2
H4	Podnanos–Vrtojba	32,2
H5	Škofije–Srmin	7,8
H7	Dolga Vas–maďarské hranice	3,5

Zdroj: Motorway company in the Republic of Slovenia, Existent motorways and expressways [online]. © Mojdenar IT [cit. 2009-04-25]. Dostupný z WWW:

<http://www.dars.si/Dokumenti/About_motorways/Existent_motorways_and_expressways_287.aspx>.

Mapa dálnic a rychlostních silnic na území Slovinska viz Přílohy.

Stavebnictví práce na dálnicích a rychlostních silnicích budou pokračovat i v roce 2009, a to především na cestách umožňujících lépe podporovat vzdálené městské oblasti na V. a X. koridoru transevropské dopravní sítě. V červenci 2009 budou zprovozněny další úseky např.: Pesnica–Zrkovska cesta–Ptujská cesta (9,5 km), Pesnica–Slivnica–Nova Zrkovska (1,9 km), Slivnica–Draženci–Gruškovje (20,4 km), Gorišnica–Ormož (10,4 km) nebo úsek Razdrto–Vipava (11 km). Výstavba bude pokračovat u úseků Klanec–Ankaran, Koper–Izola (5,2 km), Peračica–Podtabor (2,4 km), Pluska–Ponikve–Hrastje (14,8 km) či Šmarje Sap–Višnja gora. (DARS, 2009)

Výběr mýtného ve Slovinsku

V Evropě je zavedení mýtného na dálnicích především politickým rozhodnutím. Kvůli zvýšenému dopravnímu provozu je nutné stále více financovat opatření snižující negativní dopady dopravy. Různá opatření na ochranu ŽP představují 5–10 % ceny, archeologický průzkum a těžební práce si vyžadují v průměru další 2 % z celkových investic do každého úseku dálnice.

První mýtné bylo zavedeno už na začátku sedmdesátých let, kdy byly zpoplatněny dálniční úseky Vrhniko–Postojna a Celje–Maribor. Vozidla do 3,5 t platí formou dálniční známky a nákladní vozidla mohou platit různými způsoby, přes elektronické mýtné až po různé internetové portály.

Od roku 2008 platí ve Slovinsku systém dálničních známek pro osobní automobily, které mají nejkratší časovou platnost půl roku. DARS, respektive Republika Slovinsko, si uvědomují svoji tranzitní polohu, a proto je tento systém známek finančně výhodnější než mýtné, jako například v Chorvatsku. I když hodně turistů projíždí Slovinskem pouze několik desítek kilometrů a stráví na jeho území jen několik hodin, musí zaplatit za půlroční dálniční známku. V současné době tento systém půlročních známek prověřuje Evropská komise. (DARS, 2009)

7.2.3 Silniční síť

Stejně jako v České republice je i zde tvar dálniční sítě radiální, neboť většina stávajících dálnic či rychlostních silnic vede z Lublaně. Jak ukazuje obrázek 9, dálniční síť se vyznačuje dvěma základními směry. První směr je z JZ na SV z Koperu přes Lublaň a Maribor do Lendavy a dále do Budapešti, s odbočkami v Divači do Terstu, v Mariboru do Grazu, odbočka přes Ptuj do Záhřebu a odbočka z Postojny přes Ilirskou Bistircu do Rijeky. Druhý směr ze SZ na JV je cesta z Villachu

do Jesenice, přes Lublaň do Záhřebu. Jak již bylo zmíněno, nejdůležitější slovinské dálnice se shodují s linií V. transevropského koridoru, respektive X. koridoru a jejími součástmi. Tento dálniční kříž bude dokončen do roku 2013 a spojí Slovinsko s okolními státy, což zvýší počet cestujících i přepraveného nákladu. Přeshraniční silniční spojení mezinárodního významu jsou ještě ve směru na Novou Goricu a dále směrem na italské Udine, z Koperu do italského Terstu, ale i opačným směrem na Dragonju a dále do Chorvatska, z Celje přes Velenje a Slovenj Gradec do rakouského Völkermarktu, z Celje přes Novo Mesto a Metlike do chorvatského Karlovice, z Ptujce do chorvatského Varaždinu nebo z Lendavy dále do Maďarska. (DARS, 2009)

Stavba slovinské části obou dopravních koridorů představuje strategické cíle Slovinska. Pro stát je také důležité propojení regionálních center v zemi s turistickými a pohraničními oblastmi a zároveň, aby všechny slovinské oblasti byly propojeny s centry, které jsou na osách dopravního kříže. Páteř okresních silnic tvoří vždy mezinárodní silnice nebo přeshraniční silniční spojení, což umožňuje kvalitní a vysokorychlostní spojení v rámci země. Jde o snahu poskytnout integrovaný dopravní systém, který bude vzájemně propojovat regionálních centra, ale také centra umístěná na transevropské dopravní síti.

Reliéf ve Slovinsku je zejména v severní části hornatý, a proto je nutno při budování dálnic a rychlostních silnic stavět různá přemostovací zařízení, jako jsou mosty, viadukty, nadjezdy a podjezdy, kterých je dohromady přes 600. Jen mosty dosahují délky přes 41 km. V současné době je na slovinských dálnicích 27 tunelů o celkové délce přes 38 km. Nejdelší je tunel Karavanke s délkou necelých 8 km. (DARS, 2009)



Obrázek 9: Silniční síť ve Slovinsku v roce 2008

Upraveno podle: AGENCIJA RS ZA OKOLJE, *ATLAS OKOLJA* [online]. © 2003-2009 LUZ d.d. [cit. 2009-03-11]. Dostupný z WWW: <http://gis.arso.gov.si/atlasokolja/profile.aspx?id=Atlas_Okolja_AXL@Arso>.

V roce 2007 se nacházelo ve Slovinsku 38 709 km silnic a dálnic, z toho 6 476 bylo ve státním majetku a zbylých 32 233 v majetku místních samospráv. Dálnice, rychlostní silnice a jejich napojení mají délku 627 km, hlavní silnice I. a II. řádu 948 km, regionální silnice I., II. a III. řádu 4 921 km, místní silnice 13 873 km a veřejné cesty 18 360 km. (SORS, 2009)

7.2.4 Dopravní zatížení slovinské silniční sítě

Silniční doprava, jako nejdůležitější dopravní odvětví v zemi, musí řešit problémy s přetížeností slovinské silniční sítě. Dopravní zácpy se můžou tvořit na silnicích, jejichž provoz je větší než 50 % kapacity průměrného denního provozu. Pro určité kategorie silnic jsou stanoveny různé odhadované kapacity provozu, například pro dálnice a rychlostní komunikace 66 000 vozidel, pro hlavní silnice 30 000 vozidel a pro regionální cesty 20 000 vozidel za den. Na silnicích, kde se objem provozu blíží kapacitě silnice, je velmi pravděpodobné, že bude docházet v dopravních špičkách k zácpám. (Ministrstvo za promet, 2009)

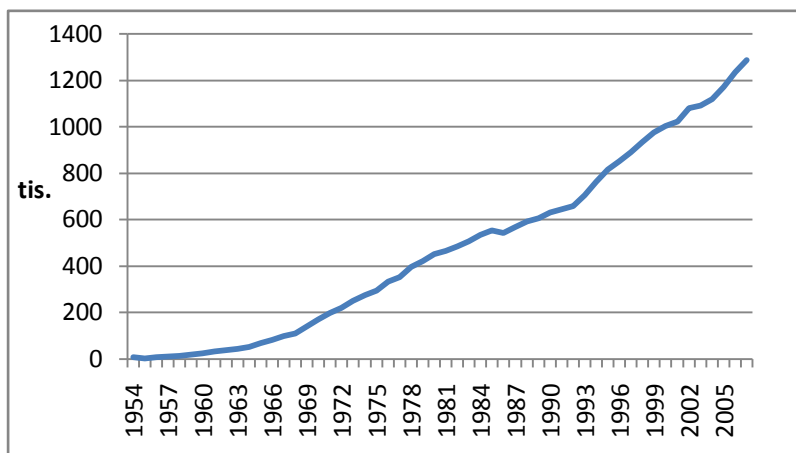
Podle údajů roku 2007 se provoz na dálnicích a rychlostních silnicích se zvýšil v průměru o 8 %, nejvíce potom na dálnici A1 Šentilj–Lublaň–Koper v průměru o 12 %. Průměrný denní provoz na dálnici v roce 2007 činil 26 917 vozidel (předchozí rok 24 894), na rychlostních silnicích 24 468 vozidel (předchozí rok 23 443). Největším provozem jsou zatíženy dálnice kolem Lublaně, například na západním obchvatu Lublaně byl v roce 2007 denní průměr 67 000 vozidel, na severozápadním obchvatu Lublaně dokonce až 75 000, na ostatních částech lublaňského okruhu se provoz pohybuje mezi 60 až 70 tisíci vozidel denně. Dalším přetíženým úsekem je dálnice A1 směrem z Lublaně na Koper do města Vrhnika, kde je provoz okolo 62 000 vozidel denně. Na ostatních dálnicích se pohybuje provoz mezi 40 až 50 tisíci vozidel denně. S přetížeností má problém i tranzitní cesta přes Maribor dále na Ptuj a Gruškovje, která pokračuje přes Záhřeb k Jadranskému moři. Tuto komunikaci využije v průměru denně 20 tisíc vozidel, z toho velká většina v letních měsících. Mapa dopravního zatížení silničních komunikací v zemi i ve vybraných městech viz Přílohy. (Ministrstvo za promet, 2009)

V roce 2007 se zvýšil i provoz těžkých nákladních vozidel, a to o 17,2 % za rok, přičemž doprava soukromým vozidlem jen o 3,7 %. Podíl naježděných kilometrů osobním automobilem rok od roku klesá, hlavně kvůli růstu nákladní silniční dopravy, která v období 1992 až 2007 se více než dvojnásobila.

Po zavedení systému dálničních známek v roce 2008 se očekává ještě větší nárůst provozu na dálnicích. I přes velký provoz patří slovinské dálnice podle statistik k nejbezpečnějším silnicím v zemi.

7.2.5 Výkon silniční sítě

Ve Slovinsku bylo v roce 2007 registrováno přes 1,25 mil. motorových vozidel, v porovnání s rokem 2006 je to nárůst o 4,55 %. V současné době probíhá denní největší nárůst počtu vozidel v oblasti Štajerska. V roce 2005 připadalo na 1 000 obyvatel 480 osobních vozidel, odhad na rok 2020 předpovídá už 575 a na rok 2030 dokonce 640.

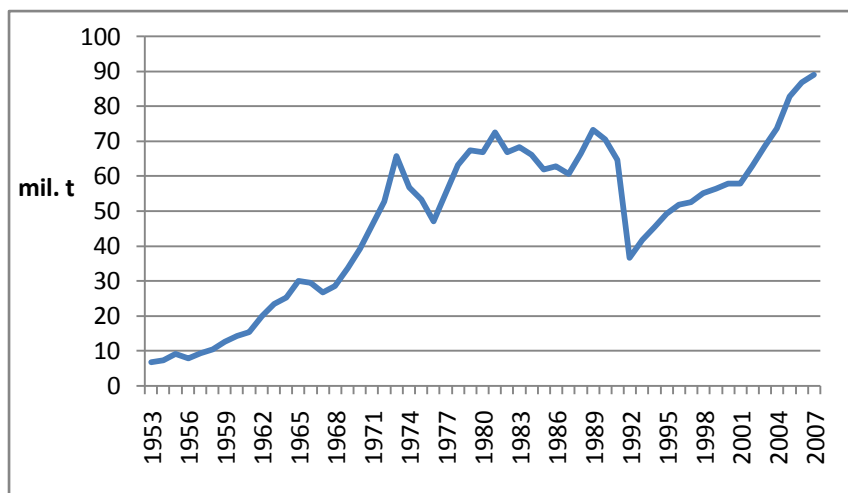


Obrázek 10: Počet registrovaných vozidel ve Slovinsku v letech 1954 až 2007

Zdroj: STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *LETNI PREGLED TRANSPORTA 2005*. Lublaň 2008. 79 s. ISBN 0352-0226
STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *POMEMBNEJŠI STATISTIČNI PODATKI O SLOVENIJI*. Lublaň 2008. 36 s. ISBN 1854-4657

Na dálnicích a rychlostních silnicích, o délce jen 7,6 % celkové délky vnitrostátní silniční sítě, se v roce 2007 uskutečnilo více než 38,4 % silničního provozu. Na hlavních silnicích, které zaujímaly 14,8 % délky, se uskutečnilo téměř 24,4 % silniční dopravy.

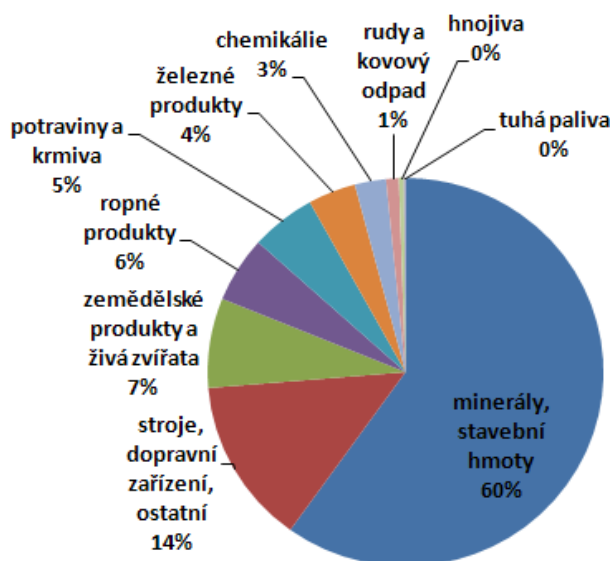
Za dob Jugoslávie silniční nákladní doprava v zemi až na výjimky rostla. V roce 1991 nastal výrazný propad téměř o polovinu, ale v současné době dynamicky roste a očekává se její další růst i v budoucnosti. V poslední době narůstá silniční nákladní mezinárodní doprava na úkor vnitrostátní. Tento trend se začal více projevovat po vstupu země do Evropské unie. V roce 2003 byl podíl silniční mezinárodní dopravy 11 %, ale v roce 2007 to bylo už 20 %.



Obrázek 11: Počet přepraveného nákladu v silniční dopravě v letech 1953 až 2007

Zdroj: STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *LETNI PREGLED TRANSPORTA 2005*. Lublaň 2008. 79 s. ISBN 0352-0226
STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *POMEMBNEJŠI STATISTIČNI PODATKI O SLOVENIJI*. Lublaň 2008. 36 s. ISBN 1854-4657

7.2.6 Struktura přepravovaného nákladu po slovinských silnicích



Obrázek 12: Struktura přepravovaného zboží po slovinských silnicích v roce 2005

Zdroj: STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *LETNI PREGLED TRANSPORTA 2005*. Lublaň 2008. 79 s. ISBN 0352-0226

Ve srovnání s železniční dopravou se po silnici převáží zboží v menších hmotnostech a menších rozměrech, jedná se především o stavební hmoty a písky, různé strojírenské výrobky, zemědělské produkty nebo potraviny.

7.3 Železniční doprava

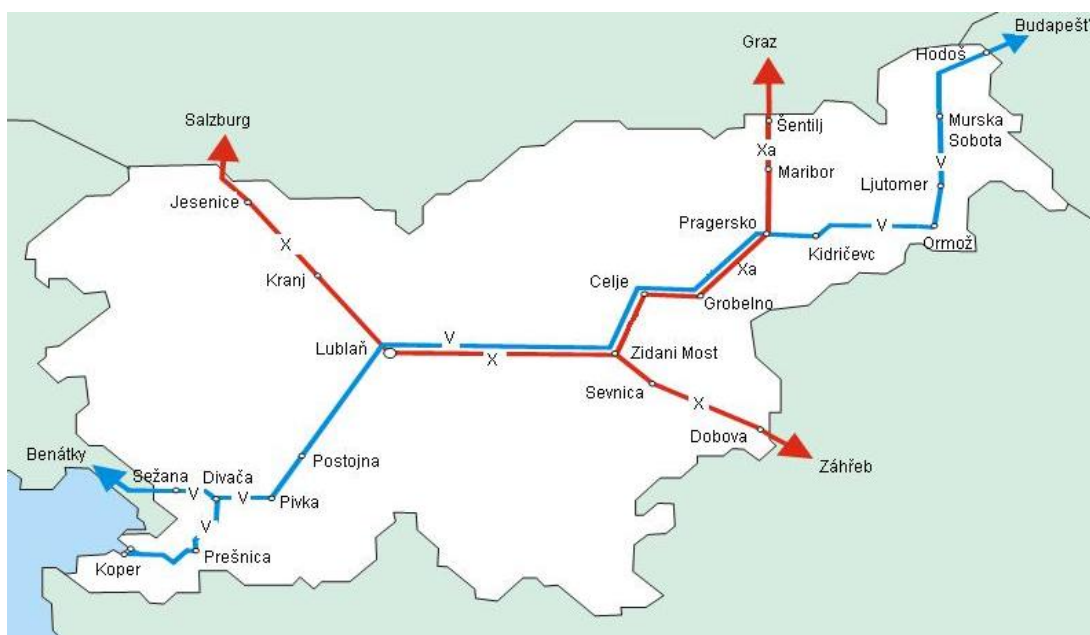
Železniční doprava ve Slovinsku byla dlouhou dobu dominantním dopravním odvětvím, ale od 60. let 20. století ztratila své postavení na úkor silniční dopravy. Proto se od té doby soustředí na hlavní železniční tratě, a pokud se to ekonomicky vyplatí, tak i na vedlejší tratě. Nevýdělečné tratě byly v minulosti zrušeny, což mělo za následek, že v letech 1960 až 2008 se snížil počet železnic z 1 497 km na 1 229 km, což je pokles o 18 %. Stávající železniční tratě, většinou postavené v 19. století, neodpovídají parametry ani z hlediska kapacity potřebám moderní dopravy a jsou nekonkurenceschopné vedle vznikající moderní silniční sítě a neslučitelné s modernizovanou železniční sítí v EU. Stále je ovšem v zájmu makroregionálních i regionálních center být na trase dálkových železničních tratí. V závislosti na struktuře a úrovni rozvoje ekonomiky má železnice v různých oblastech rozdílný význam; v některých oblastech představuje hlavní dopravní spojení. (SORS, 2009)

7.3.1 Transevropské dopravní sítě (TEN-T)

Na konci 20. století sílí v Evropě snahy vytvořit jednotnou multimodální dopravní síť, která spojuje pozemní, námořní i leteckou dopravní síť v rámci celého evropského společenství. V roce 1999 byl přijat v rámci EU dokument s názvem Perspektiva územního rozvoje Evropy, jehož součástí je i charakteristika dopravy, a to se zaměřením na předpokládaný rozvoj transevropských sítí (Trans-European Network - TENs), jejichž cílem je přispět k organizaci a rozvoji infrastruktur oblastí dopravy (TEN-T), telekomunikací (eTEN) a dodávky energií (TEN-E). Vybudování TEN sítí zlepší dopravní dostupnost měst, vytvoří ekonomické aktivity a zlepší pohyb osob a zboží mezi městy

i regiony. Do roku 2020 TEN-T bude zahrnovat 89 500 km silnic, 94 000 km železnic, 11 250 km vnitrozemských vodních cest včetně 210 vnitrozemských přístavů, 294 námořních přístavů a 366 letišť. Projekty jsou financovány z rozpočtu EU prostřednictvím strukturálních fondů, Fondu soudržnosti či Evropské investiční banky, která bude na projekty finance půjčovat. (European Commission, 2009, Růžička, 2008)

V železniční dopravě se síť skládá z deseti transevropských koridorů. Slovinska se přímo týkají dva z nich, a to koridor V. a X. Z jihozápadu směrem na severovýchod je to koridor V., který začíná v Benátkách (Itálie) a pokračuje dále přes italský Terst a Koper, Lublaň, Maribor (všechny Slovinsko), Budapešť (Maďarsko), Užhorod, Lvov až do Kyjeva (všechny Ukrajina). Směrem ze severozápadu na jihovýchod směřuje koridor X., se začátkem v rakouském Salzburgu a dále přes Villach (Rakousko), Jesenice, Lublaň, Zidani Most, Dobova (všechny Slovinsko), Záhřeb (Chorvatsko), Bělehrad, Niš (oba Srbsko), Skopje (Makedonie) až do řecké Soluně nebo do tureckého Istanbulu. Na slovinském území je odbočka v Zidani Mostu do Mariboru a dále do Grazu. Oba dopravní koridory získaly na větším významu po roce 1990 v reakci na politické a hospodářské snahy o kooperaci mezi západní Evropou s nově transformovanými zeměmi střední a východní Evropy. Oba koridory tvoří na území Slovinska pomyslný železniční kříž s dopravními uzly v Lublani a Zidani Mostu. Mapa železniční TEN-T sítě v Evropě viz Přílohy. (European Commission, 2009)



Obrázek 13: Schéma transevropských dopravních koridorů (TEN-T) ve Slovinsku

Upraveno podle: KNOPP, Hans Jürgen, JÄNSCH, Eberhard. *Slovinské železnice (SŽ): v dobré kondici pro Evropu* [online]. [cit. 2009-03-29]. Dostupný z WWW: <http://www.datis.cd rail.cz/EDICE/IZD/izd19_06/SLOVINS.pdf>.

7.3.2 Železniční síť ve Slovinsku

S ohledem na různý objem dopravy, hospodářský význam nebo úlohu železniční dopravy v regionu dělíme železniční tratě na hlavní a regionální dráhy. Regionální železniční linky spojují

ostatní regionální centra a jsou důležité hlavně pro turistické a příhraniční oblasti. Jednokolejné tratě tvoří téměř $\frac{3}{4}$ tratí, dvojkolejné tratě zbývající $\frac{1}{4}$. Mapa železniční sítě ve Slovinsku viz Přílohy.

Z hlediska délky tratí a jejich infrastruktury je obtížné srovnávat slovinské železnice s ostatními železničními správami v Evropě. Celková délka železniční sítě je 1 229 km, z toho 330,9 km dvoj a vícekolejných tratí a 503,5 km elektrifikovaných tratí, což je 41 %. Ve srovnání se západní Evropou to je málo, neboť třeba ve Švýcarsku je elektrifikován každý kilometr železniční sítě. Stávající infrastruktura je rekonstruována, modernizována, a pokud je to nutné, tak se staví i nové spojení, aby bylo možné poskytovat účinnější železniční spojení. Celková délka všech mostů, mostků, tunelů a viaduktů činí přes 54 km. (Slovenske železnice, 2009)



Obrázek 14: Schéma železniční sítě ve Slovinsku

Upraveno podle: Slovenske železnice, d. o. o., *Slovenske železnice - Types of railway track* [online]. © Slovenske železnice 2005 [cit. 2009-03-29]. Dostupný z WWW: <http://www.slo-zeleznice.si/en/infrastructure/railway_network/types_of_railway_track/>.

Délka elektrifikovaných tratí ve Slovinsku činí 503,5 km, z toho je 330,9 km dvojkolejných a zbývajících 172,6 km jsou jednokolejné úseky, což je hlavně úsek mezi Jesenicí a Lublaní. Téměř všechny elektrifikované tratě SŽ jsou elektrifikovány jednosměrným systémem o stejném napětí 3 kV, stejně jako v Itálii, pouze v blízkosti hranic jsou jiné elektrické systémy - u rakouských (15 kV, 16,67 Hz) a u chorvatských (25 kV, 50 Hz), což působí dodnes problémy. V Maďarsku v blízkosti hranic se Slovinskem mají stejnou elektrifikaci, ale dále do vnitrozemí se i tam mění systém na 25 kV, 50 Hz. Nataženo je přes 900 km elektrického vedení. (Slovenske železnice, 2009)



Obrázek 15: Schéma elektrifikace slovinské železniční sítě

Upraveno podle: Slovenske železnice, d. o. o., *Slovenske železnice - Electric power system* [online]. © Slovenske železnice 2005 [cit. 2009-03-29]. Dostupný z WWW: <http://www.slo-zeleznice.si/en/infrastructure/railway_network/electric_power_system/>.

7.3.3 Železniční dopravci ve Slovinsku

Ve Slovinsku nalezneme dva železniční dopravce, prvním jsou Slovenske železnice a tím druhým je Adria Transport. SŽ jsou jediným osobním dopravcem ve Slovinsku a jsou státem vlastněná společnost se sídlem v Lublani. SŽ, jako druhý nejvýznamnější zaměstnavatel ve Slovinsku, s osmi tisíci zaměstnanci provozuje dopravu se starším vozovým parkem. Ze 4 tisíc nákladních vagónů a 150 osobních vagónů SŽ je přes 95 % vyrobeno do roku 1989 a ze 160 lokomotiv je necelých 90 % starších dvaceti let. (Slovenske železnice, 2009)

Adria Transport je první soukromý nákladní železniční dopravce ve Slovinsku od roku 2008, který ovšem nemá vlastní koleje. Správu slovinské železniční infrastruktury včetně řízení provozu totiž vykonávají SŽ. AT působí především mezi přístavem Luka Koper a Rakouskem, které je nejvýznamnějším zahraničním trhem pro tento přístav. (Adria Transport, 2009)

7.3.4 Výkon železniční dopravy ve Slovinsku

I když se železniční doprava ve Slovinsku odehrává na poměrně malém území, svůj nesporný význam má v oblasti osobní i nákladní dopravy. Centrální geografická poloha Slovinska určila zemi důležitou roli na rostoucím evropském dopravním trhu, zvláště v nákladní tranzitní dopravě.

Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, železniční doprava prodělala ve Slovinsku velký pokles v počtu cestujících hlavně po druhé světové válce, kdy nastupuje především individuální automobilová doprava. Celkový počet cestujících SŽ se v roce 2007 oproti roku 2002 mírně zvýšil, ale nárůst nedosahuje ani 15 %. U cestujících mezinárodně dokonce nastal pokles. U osobokilometrů kromě roku 2004 dochází stále k nárůstu, a to především díky vnitrostátní dopravě.

Tabulka 6: Počet cestujících na slovinských železnicích v letech 2002 až 2007

(v tis.)	2002	2003	2004	2005	2006	2007
vnitrostátně	13 593	14 152	13 985	14 917	15 275	15 232
mezinárodně	926	914	850	825	856	891
celkem	14 519	15 066	14 835	15 742	16 131	16 123

Zdroj: Slovenske železnice, d. o. o., *Passenger transport* [online]. © Slovenske železnice 2005 [cit. 2009-03-29]. Dostupný z WWW: <http://www.slo-zeleznice.si/en/about_us/statistical_data/?title=Passenger%20transport&wireframe=popup&table_id=327>.

Tabulka 7: Počet osobokilometrů na slovinských železnicích v letech 2002 až 2007

(v mil.)	2002	2003	2004	2005	2006	2007
vnitrostátně	622	650	648	666	675	690
mezinárodně	127	127	116	111	118	122
celkem	749	777	764	777	793	812

Zdroj: Slovenske železnice, d. o. o., *Passenger transport* [online]. © Slovenske železnice 2005 [cit. 2009-03-29]. Dostupný z WWW: <http://www.slo-zeleznice.si/en/about_us/statistical_data/?title=Passenger%20transport&wireframe=popup&table_id=327>.

Stanicí s největším počtem cestujících v roce 2007 bylo lublaňské hlavní nádraží s více než 3 mil. cestujících, následovalo Celje a Maribor s necelým miliónem. Struktura cestujících SŽ rozlišuje čtyři kategorie. Kolem 5 % jsou to mezinárodní cestující, 30 % cestujících tvoří studenti, 10 % jsou lidé cestující organizovaně za prací a 55 % tvoří individuální a skupinová cestující. Průměrný počet cestujících po železnici za den na jeden kilometr sítě v roce 2006 je ve Slovinsku přibližně dvakrát menší než sousedním Rakousku a dokonce čtyřikrát menší než v Itálii. Průměrná délka cesty v osobní vnitrostátní dopravě je 45 km a v osobní mezinárodní dopravě 137 km. Schéma počtu osobních i nákladních vlaků ve Slovinsku viz Přílohy.

Úloha železniční nákladní dopravy v druhé polovině minulého století rovněž klesla. Ještě v roce 1970 se převážela po železnici více než třetina veškerého nákladu, kdežto v roce 2007 už jen šestina. Na rozdíl od počtu cestujících je nárůst v přepravě zboží znatelnější, a to necelých 20 %. Zde je větší nárůst v přepravě mezinárodní, jejíž výkonnost v miliónech tun na km narostla bez mála o 30 % oproti roku 2002. V oblasti mezinárodní nákladní dopravy role železnice zůstává významná dodnes. Nejvytíženější trasy v nákladní dopravě podle objemu nákladu jsou především oba transevropské koridory vedoucí přes slovinské území a oblast okolo Lublaně. Nejméně výkonná železniční nákladní doprava je v Korutanech a v oblasti Notranjska. Průměrný počet přepravených tun denně na kilometr železniční sítě je skoro dvakrát menší než v Rakousku, ale o čtvrtinu větší než v Itálii. (Slovenske železnice, 2009)

Tabulka 8: Vývoj počtu přepraveného zboží na slovinských železnicích v letech 2002 až 2007

(v tis. tun)	2002	2003	2004	2005	2006	2007
vnitrostátně	1 546	1 710	1 640	1 741	1 887	1 853
mezinárodně	14 763	15 528	16 216	16 333	16 886	17 396
celkem	16 309	17 238	17 856	18 074	18 773	19 249

Zdroj: Slovenske železnice, d. o. o., *Freight transport* [online]. © Slovenske železnice 2005 [cit. 2009-03-29]. Dostupný z WWW: <http://www.slo-zeleznice.si/en/about_us/statistical_data/?title=Freight%20transport&wireframe=popup&table_id=326>.

Tabulka 9: Vývoj počtu přepraveného zboží v tunokilometrech na slovinských železnicích v letech 2002 až 2007

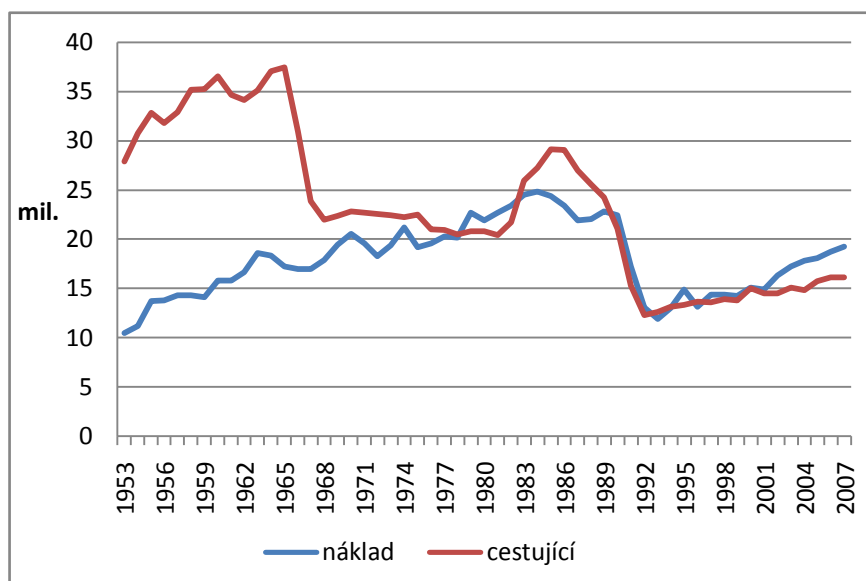
(v mil.)	2002	2003	2004	2005	2006	2007
vnitrostátně	230	242	252	269	281	286
mezinárodně	2 848	3 032	3 211	3 310	3 424	3 658
celkem	3 078	3 274	3 463	3 579	3 705	3 944

Zdroj: Slovenske železnice, d. o. o., *Freight transport* [online]. © Slovenske železnice 2005 [cit. 2009-03-29]. Dostupný z WWW: <http://www.slo-zeleznice.si/en/about_us/statistical_data/?title=Freight%20transport&wireframe=popup&table_id=326>.

Nejvíce nákladu po železnici, vyjádřeného v tunách, tvoří přeprava zboží z nebo do přístavu Luka Koper, necelých 30 %. V roce 2008 měl největší podíl v přepravě zboží import s 27 %, následuje s 22 % tranzit, s 11 % export a pouze 10 % tvoří vnitrostátní železniční nákladní doprava.

Nejvíce nákladu po železnici, vyjádřeného v tunokilometrech, tvoří přeprava zboží z nebo do přístavu Luka Koper, přibližně 42 %. V přepravě nákladu v tunokilometrech je přístav na vedoucí pozici již několik let. Poté následuje s 24 % tranzitní doprava, s 20 % import a po 7 % vnitrostátní doprava a export.

Nejvýznamnějším podnikem pro SŽ je přístav Luka Koper, následuje průmyslová zóna Maribor Tezno či Lublaň Zalog. Průměrná délka trasy v nákladní vnitrostátní dopravě je 154 km a v nákladní mezinárodní dopravě přes 210 km. (Slovenske železnice, 2009)

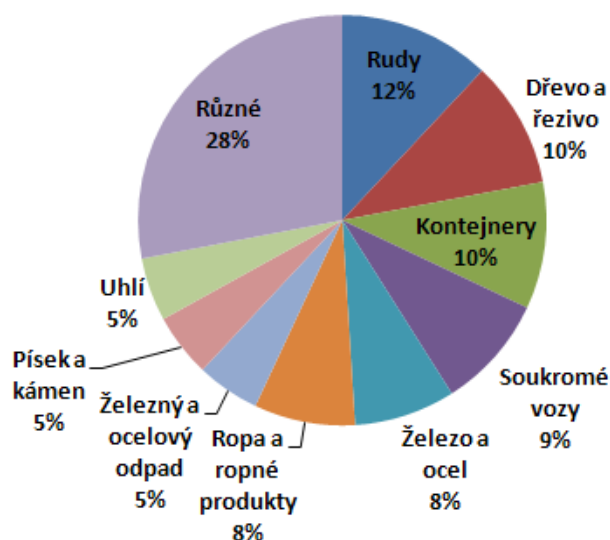


Obrázek 16: Počet cestujících a přepraveného nákladu (t) na slovinských železnicích v letech 1953 až 2007

Zdroj: STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *LETNI PREGLED TRANSPORTA 2005*. Lublaň 2008. 79 s. ISBN 0352-0226
 STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *POMEMBNEJŠI STATISTIČNI PODATKI O SLOVENIJI*. Lublaň 2008. 36 s. ISBN 1854-4657

7.3.5 Struktura přepravovaného zboží po slovinských železnicích

Mezi nejvýznamnější přepravované náklady patří rudy, železo, dřevo, ropa, uhlí a kontejnery. Železniční doprava je nejbezpečnější typ přepravy nebezpečných látek, ať už se jedná o druhy paliva, chemikálie či různé oleje, proto je železnice významná v dodávání a přepravování těchto látek na slovinský trh. Velký rozsah dopravy, bezpečnosti a větší šetrnost k ŽP jsou hlavními výhodami přepravy tohoto druhu nákladu po železnici. V mezinárodním měřítku putuje zboží většinou mezi



Obrázek 17: Struktura nákladu na slovinských železnicích v roce 2007

Zdroj: Slovenske železnice, d. o. o., *Structure of transport by class of goods* [online]. © Slovenske železnice 2005 [cit. 2009-03-29]. Dostupný z WWW: <http://www.sz-tovornipromet.si/en/about_freight_transport/statistics/archive/?title=Structure%20of%20transport%20by%20class%20of%20goods&wireframe=popup&table_id=62>.

střední, západní a jihovýchodní Evropou, ať už na slovinský trh nebo do přístavu Koper, kde je přepravováno dále do světa. Převáží se například dřevo z východní Evropy a zemí bývalé Jugoslávie nebo zemědělské výrobky, zejména pšenice z východní Evropy a Balkánu. (Slovenske železnice, 2009)

7.4 Námořní doprava

Pokud mluvíme o námořní dopravě ve Slovinsku, musíme si uvědomit, že tato země má jen malý přístup k Jadranskému pobřeží, a to okolo 40 km. Námořní nákladní doprava probíhá jen v přístavech Koper a nevýznamně i v Izole, přičemž námořní osobní doprava probíhá i v dalších městech, jako Piran nebo Portorož. Největší výhodou námořní dopravy jsou celkově nízké náklady na přepravu velkého množství zboží. Naopak limitujícím faktorem je rychlost přepravy a dlouhé čekací doby v přístavech.

7.4.1 Slovinsko-chorvatský spor v Piranském zálivu

Už od rozpadu Jugoslávie probíhá mezi Slovinskem a Chorvatskem spor o definitivní vyřešení vzájemných hranic. Předmětem sporu jsou tři oblasti: Piranský záliv, Savudjijské údolí a levý břeh údolí říčky Dragonja. Pro Slovinsko jsou sporné body spojeny především s možností přístupu k mezinárodním vodám v Jaderském moři, protože slovinské teritoriální vody jsou z jedné strany omezeny vodami chorvatskými a z druhé pak teritoriálními vodami italskými. Slovinsko by tedy nemělo přímý přístup do mezinárodních vod. Pro Chorvatsko by se zase mohl tento spor stát překážkou pro vstup do EU, který Slovinsko kvůli tomu blokuje.

V roce 2002 došlo k podepsání smlouvy mezi tehdejším chorvatským premiérem Račanem a jeho slovinským protějškem Drnovšekem. Výměnou za pozemní nároky především v oblasti říčky Dragonje vyšlo Chorvatsko Slovinsku vstříc v oblasti Piranského zálivu, kde původně Záhřeb požadoval jeho rozhraničení rovným dílem mezi oba státy, a byl pro Slovincy vyjednáán přístupový koridor přes chorvatské teritoriální vody. Zatímco slovinským parlamentem byla tato mezistátní

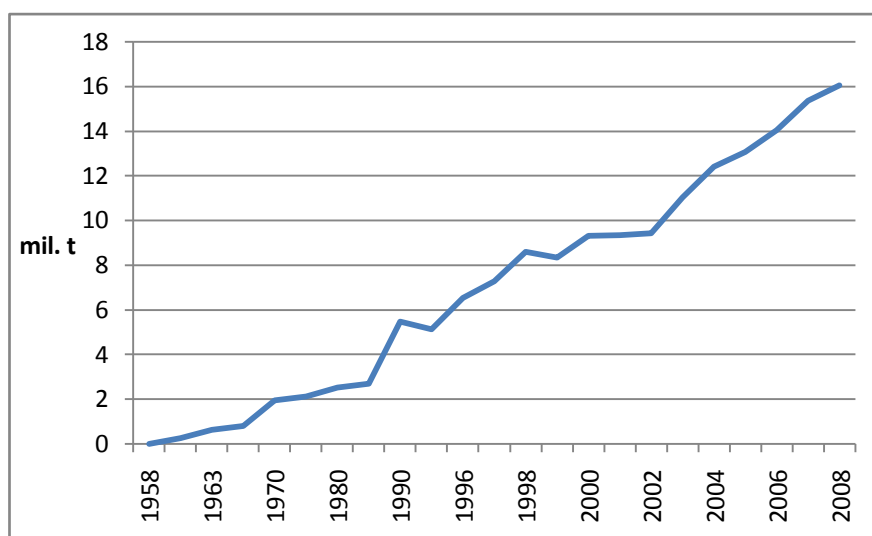
smlouva schválena, chorvatský Sabor smlouvu neschválil. Namísto toho na půdě Saboru postupně vznikla iniciativa prosazující vyhlášení hospodářské zóny v chorvatských vodách Piranského zálivu. Svou nespokojenost s chorvatským plánem postupně začala dávat najevo i Itálie. Ta by totiž zavedením zmíněné zóny přišla zhruba o jednu čtvrtinu svého lovného teritoria. Spor není doposud vyřešen. (Beník, 2004)

7.4.2 Přístav Luka Koper

V roce 1991 v důsledku rozpadu Jugoslávie, zhroucení komunismu a kvůli změnám na východoevropských trzích zaznamenává přístav nebyvalý, dvacetiprocentní, pokles objemu provozu. Ve srovnání s ostatními složkami dopravy však tento propad není tak dramatický. Ztrátu zákazníků z bývalé Jugoslávie postupně nahrazují noví zákazníci ze střední a východní Evropy. Provoz ale prudce roste především díky suchým objemným materiálům, jako je uhlí, nerostné minerály a rudy nebo hliník. Dne 7. června 1996 byla dokončena transformace přístavu Luka Koper. V 90. letech stále zvyšují svůj podíl zákazníci na trzích v Rakousku a Itálii na úkor středoevropských trhů, jako je Maďarsko, Slovensko nebo ČR. Pro přístav samotný bylo také důležité, že Slovinsko vstoupilo, spolu s Českou republikou, do EU. V současné době probíhá expanze lukrativních nákladů, a to především kontejnerů a aut. Největší nárůst v pohybu zboží nastal mezi Evropou a rostoucími trhy na Dálném východě a v jižní Asii. (Luka Koper, 2009; Jakomin, 2007)

7.4.3 Výkon námořní dopravy

Osobní námořní doprava je ve Slovinsku velmi málo využívána. Podle údajů z roku 2007 je počet cestujících ve všech přístavech jen okolo 35 tisíc. Nejvíce se využívají přístavy Portorož, Izola a Piran. Přístav Koper se pro osobní dopravu využívá jen výjimečně. V současné době se však staví terminál pro cestující.



Obrázek 18: Objem nákladu v přístavu Luka Koper v letech 1958–2008

Zdroj: Luka Koper, d.d., *Annual Reports - Luka Koper, d.d.* [online]. © 2005, Luka Koper, d.d. [cit. 2009-03-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.luka-kp.si/eng/investors/annual-reports>>.

JAKOMIN, L., ČERTALovič, M., BUČAR, K. *50 Years-for new horizons*. Koper 2007. 103 s.

Od roku 1958, kdy v přístavu zakotvila první loď, až na výjimky objem nákladů rostl. Propad nastal po rozpadu Jugoslávie v roce 1991, kdy se Luka Koper přeorientovala na nové trhy. Z grafu je patrné, že v posledních letech dochází k většímu nárůstu objemu nákladu, čemuž přístav vděčí vstupu Slovinska do EU v roce 2004. Od tohoto roku je objem nákladu vždy o 1 mil. tun vyšší než v roce předcházejícím.

Tabulka 10: Objem nákladu přístavů v Jaderském moři v roce 2008

přístav	objem nákladu	meziroční nárůst v %
Koper (SLO)	16,1 mil.	4,5
Rijeka (HR)	12,5 mil.	- 6,0
Terst (I)	48,1 mil.	4,7
Benátky (I)	30,2 mil.	0,1

Zdroj: PORT OF RIJEKA. *Port of Rijeka Authority* [online]. [cit. 2009-04-20]. Dostupný z WWW:

<http://www.portauthority.hr/english/rijeka/info_statistics.shtml>.

STUDIO LANZA S.N.C., *Autorità Portuale di Trieste* [online]. © 2009 Autorità Portuale di Trieste [cit. 2009-04-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.porto.trieste.it/>>.

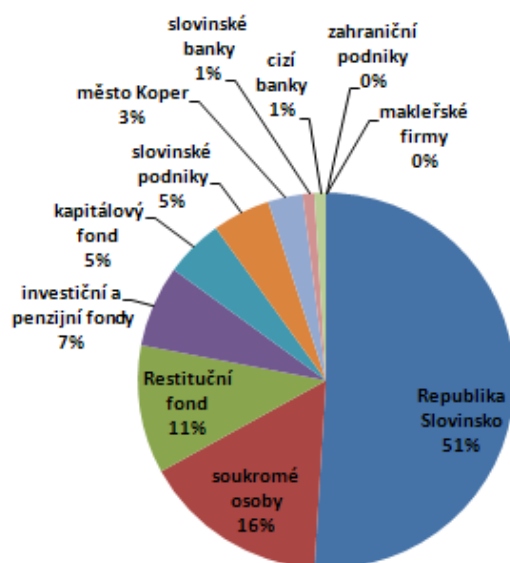
SELLA, Silvano. *Official Website & Directory of the Port of Venice* [online]. © 2009 Port of Venice [cit. 2009-04-20]. Dostupný z WWW: <http://www.port.venice.it/pdv/archivio/2008/statistiche/apv_statistiche_2008.pdf>.

LUKA KOPER. *Terminals and Cargo - Luka Koper, d.d.* [online]. © 2005 Luka Koper, d.d. [cit. 2009-04-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.luka-kp.si/eng/terminals-and-cargo>>.

Pokud porovnáme objem nákladu přístavu Koper s okolními přístavy na severu Jaderského moře, můžeme pozorovat velkou dynamiku růstu oproti ostatním. Z těchto čísel je patrné, že přístavy, které jsou nejseverněji v Jaderském moři a mají tak kratší vzdálenost na středoevropské trhy, rostou relativně rychleji.

Přístav Luka Koper je důležitý především pro dopravu, která putuje z Indického oceánu přes Suezský průplav. Při kombinaci železniční, silniční a lodní dopravy je cesta zboží ze severní Evropy na Dálný východ o 5 až 7 dní kratší, než kdyby se náklad nalodoval už v některém severoevropském přístavu.

7.4.4 Vlastnická struktura přístavu Luka Koper



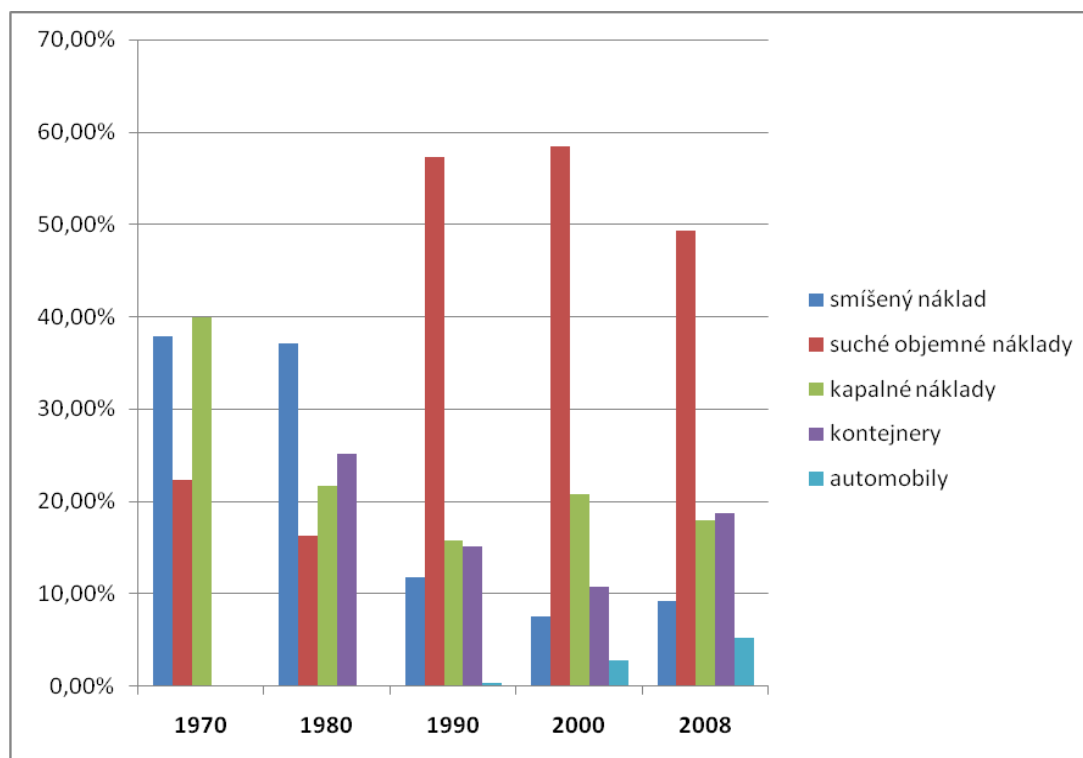
Republika Slovinsko si ponechala v tomto strategicky důležitém podniku většinový podíl i po privatizaci, která byla dokončena v roce 1996, a je tak ke dni 31. 12. 2008 s 51% podílem největším akcionářem přístavu Luka Koper.

Obrázek 19: Vlastnická struktura přístavu Luka Koper d.d. ke dni 31. 12. 2008

Zdroj: Luka Koper, d.d., *Annual Reports - Luka Koper, d.d.* [online]. © 2005, Luka Koper, d.d. [cit. 2009-03-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.luka-kp.si/eng/investors/annual-reports>>.

7.4.5 Struktura přepravovaného zboží v přístavu Luka Koper

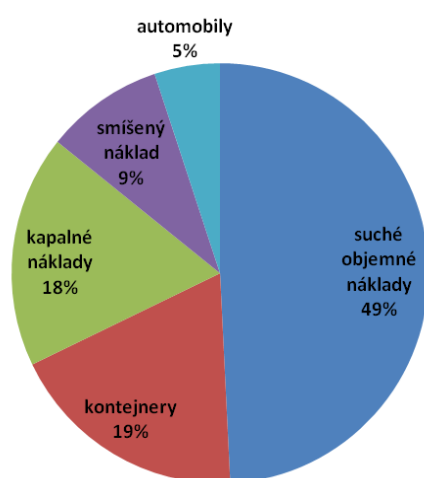
V 60. a 70. letech byly nejdůležitějšími složkami objemu smíšený a kapalný náklad, poté ovšem v důsledku zvýšení celkového objemu přístavu ztratily tyto druhy nákladu na důležitosti. Od 80. let je markantní nárůst podílu suchých objemných nákladů, který v současnosti tvoří necelou polovinu všeho zboží jdoucí přes přístav Koper.



Obrázek 20: Struktura nákladu v přístavu Luka Koper v letech 1970–2008

Zdroj: Luka Koper, d.d., *Annual Reports - Luka Koper, d.d.* [online]. © 2005, Luka Koper, d.d. [cit. 2009-03-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.luka-kp.si/eng/investors/annual-reports>>.

JAKOMIN, L., ČERTALOVIČ, M., BUČAR, K. *50 Years-for new horizons*. Koper 2007. 103 s.



Více než $\frac{3}{4}$ objemu nákladu tvoří zboží vyložené v přístavu, jehož objem se každý rok zvyšuje, kdežto u zboží naloženého je už od roku 2005 stagnace. Největší podíl mezi vyloženým nákladem mají suché objemné náklady, následují kapalné náklady a kontejnery. Mezi naloženým nákladem mají největší podíl kontejnery spolu se suchými objemnými náklady a smíšeným nákladem. Vývoj a struktura vyloženého i naloženého zboží v přístavu Luka Koper viz Přílohy.

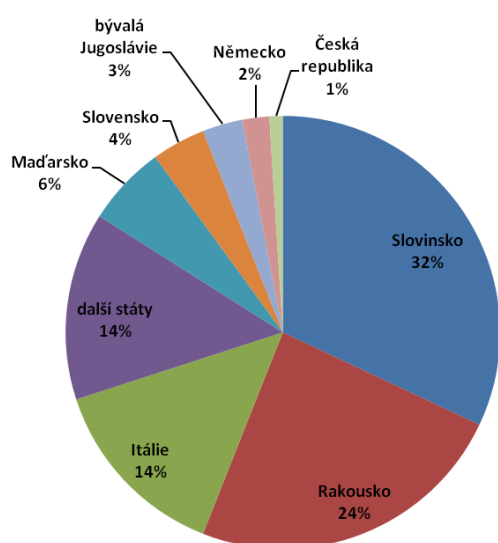
Obrázek 21: Struktura nákladů v přístavu Luka Koper v roce 2008

Zdroj: Luka Koper, d.d., *Annual Reports - Luka Koper, d.d.* [online]. © 2005, Luka Koper, d.d. [cit. 2009-03-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.luka-kp.si/eng/investors/annual-reports>>.

7.4.6 Podíl jednotlivých trhů na celkovém objemu

Domácí slovinský trh si udržuje nejvyšší podíl už od založení přístavu. Od roku 2000 sice trochu ztratil, ale pořád se podíl pohybuje okolo 30 %. Rakouský trh si drží už několik let přibližně ¼. Italský trh od roku 2006 stagnuje, to samé můžeme říct i o maďarském. Český, německý či slovenský trh a také trhy zemí bývalé Jugoslávie si udržují stejný podíl, naopak roste podíl u ostatních států. (Luka Koper, 2009)

Na slovinský trh putují především energetické náklady, jako je uhlí a ropné deriváty. Do Rakouska se dováží suroviny, například železná ruda, fosfáty nebo bauxit a naopak z Rakouska se přes Koper vyváží dřevo, papír, celulóza nebo železo. Kvůli tomuto nejvýznamnějšímu zahraničnímu trhu jsou zaváděny pravidelné spojení s Grazem, Vídní a Ennsem. Do Itálie jde hlavně uhlí, které je



přepravováno pro tepelné elektrárny na východním italském pobřeží. Do Maďarska se hodně dováží sója a krmiva a vyváží se obilí. Ze Slovenska se vyváží do přístavu Koper železné výrobky a dále především automobily, Slovensko totiž patří k významným výrobcům aut v Evropě. Stejnou skladbu vyvezených výrobků nalezneme i v České republice. Rumunsko a Bulharsko mají strategický význam kvůli panevropským dopravním koridorům, které přes obě země vedou a umožňují putovat zboží dále na východ nebo na Balkán. (Luka Koper, 2009; Jakomin, 2007)

Obrázek 22: Podíl trhů na nákladu přístavu Luka Koper v roce 2008

Zdroj: Luka Koper, d.d., *Annual Reports - Luka Koper, d.d.* [online]. © 2005, Luka Koper, d.d. [cit. 2009-03-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.luka-kp.si/eng/investors/annual-reports>>.

7.4.7 Dopravní spojení přístavu Luka Koper

Stávající železniční spojení je pro přístav Luka Koper nejdůležitější, neboť 70 % zboží je z přístavu přepravováno vlakem, a proto je možné naložit nebo vyložit denně 470 vagonů. Pravidelné linky jsou zavedeny mezi Mariborem, Grazem, Mnichovem, Budapeští, Žilinou, Bratislavou nebo Bělehradem, tedy do všech nejdůležitějších trhů pro přístav. Přístav ale potřebuje zdvojkolejnění tratě, aby mohl konkurovat severoitalským přístavům, které leží na již zmodernizovaných transevropských koridorech. Silniční spojení Koperu po moderních dálnicích do vnitrozemských trhů je pro něj nezbytností. Pro námořní spojení je podstatná spolupráce s ostatními přístavy ve Středozemním moři, jako jsou Gioia Tauro, Taranto (Itálie), Pireus (Řecko), Haifa (Izrael) nebo Malta. Díky této spolupráci má Koper pravidelné spojení se všemi kontinenty na světě. (Luka Koper, 2009)

7.5 Letecká doprava

Počet přepravených cestujících v letecké dopravě se výrazně zvýšil během posledních desetiletí. V polovině sedmdesátých let bylo v zemích EU 15 okolo 200 mil. cestujících, přitom v současné době je to již přes 800 mil. cestujících leteckou dopravou. Neustále se zvyšuje objem evropské letecké dopravy, a to i přesto, že náklady na přepravu jedné tuny zboží v porovnání s ostatními druhy dopravy jsou výrazně vyšší. Ve srovnání s ostatními složkami dopravy jsou objemy zboží a poštovních zásilek v letecké dopravě nízké. (Eurostat, 2009)

7.5.1 Řízení letového provozu ve Slovinsku

Od osamostatnění Slovinska do března 2006 spravovala řízení letového provozu Správa pro civilní letectví Republiky Slovinsko, v současné době je to Ředitelství pro civilní letectví. Tato společnost byla založena Republikou Slovinsko, kterou je stále stoprocentně vlastněna.

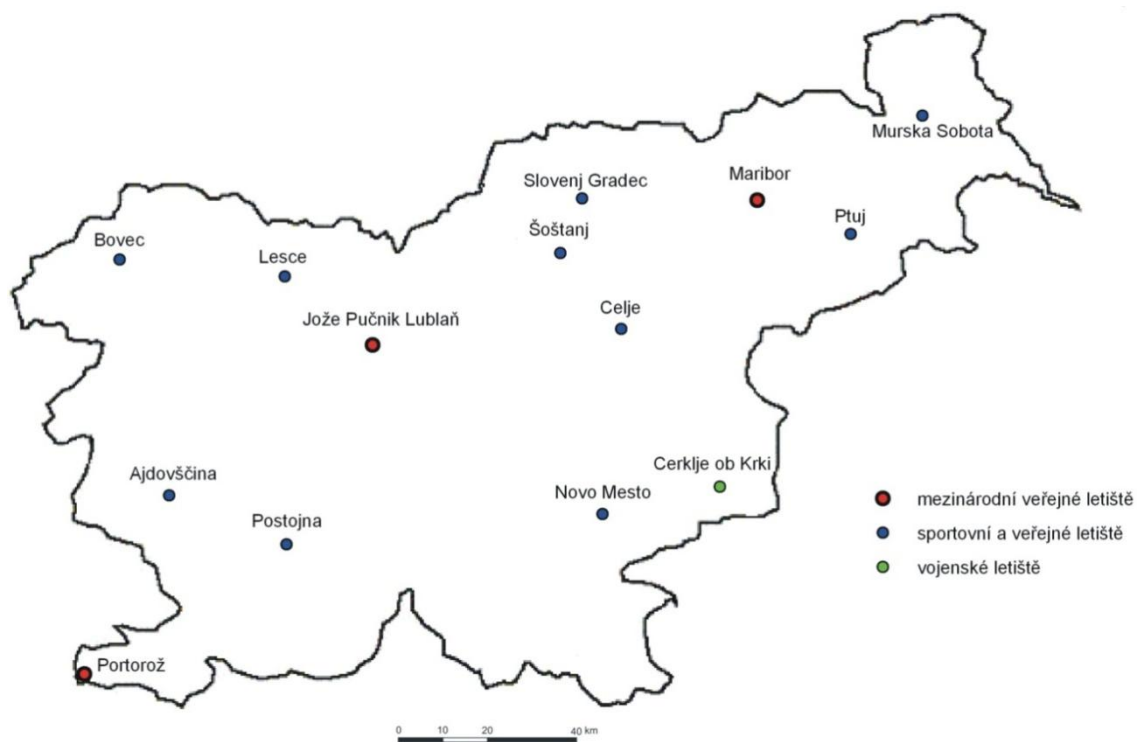
Ředitelství pro civilní letectví ovládá a řídí letový provoz ve vzduchu a na letišti, přeposílá meteorologická data pro posádky letadel a sděluje přesné geografické souřadnice letadel sousedním stanovištím řízení letového provozu. Letadla jsou navigována tak, aby byla ve vzduchu nejméně 9 km vedle sebe a nejméně 300 m nad sebou. Mapa letových tras ve Slovinsku viz Přílohy.

Důraz se klade hlavně na bezpečnost letového provozu a kvalitu poskytovaných služeb. Pro větší bezpečnost cestujících na území Slovinska byla uzavřena dohoda o používání dvou italských příhraničních radarů pro monitoring letadel a také byly uzavřeny spolupráce na organizaci vzdušného prostoru mezi Chorvatskem, Rakouskem, Itálií a Slovinskem. (Slovenia Control, 2009)

7.5.2 Letecká doprava ve Slovinsku

Letecká doprava se začíná na území Slovinska více prosazovat v druhé polovině minulého století. V dobách Jugoslávie se nejčastěji létalo vnitrostátně, například do Bělehradu nebo Dubrovníku. Po rozpadu Jugoslávie se začíná více létat do západní a střední Evropy, ale stále se létá i do bývalých jugoslávských republik.

V roce 2008 se ve Slovinsku nacházelo čtrnáct letišť. Mezinárodní veřejná letiště ve Slovinsku jsou letiště Jože Pučnik Lublaň, letiště Maribor a letiště Portorož. Mezi sportovní a veřejná letiště patří Ajdovščina, Bovec, Celje, Lesce, Murska Sobota, Novo Mesto, Postojna, Ptuj, Slovenj Gradec, Šoštanj. Slovinsko má i jedno vojenské letiště v Cerklje ob Krki, které v současné době slouží jako základna pro letecké síly NATO. Dráhy letišť mohou být zpevněné (betonové či asfaltové plochy) nebo nezpevněné (tráva, zeminy, písek, štěrk). Letišť se zpevněnou dráhou je šest, když nejdelší je Jože Pučnik Lublaň s délkou 3 047 m. (Wikipedia, 2009)

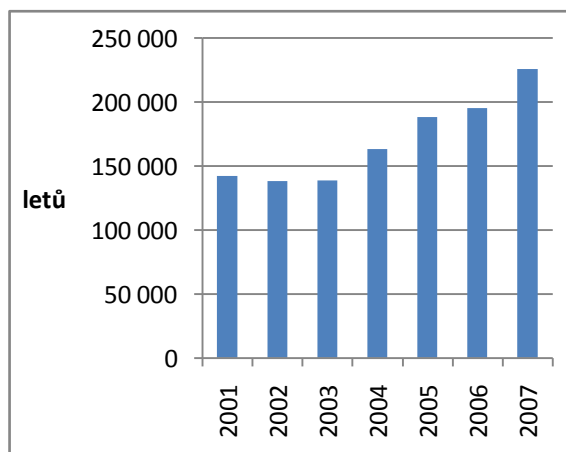


Obrázek 23: Letiště na území Slovinska v roce 2008

Vlastní zpracování, podkladová data WIKIPEDIA: *List of airports in Slovenia - Wikipedia, the free encyclopedia* [online]. [cit. 2009-04-24]. Dostupný z WWW: <http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airports_in_Slovenia>.

7.5.3 Výkon letecké dopravy ve Slovinsku

Oproti roku 2001 narostl počet letů na slovinských letištích v roce 2007 o 59 %, což činí z letecké dopravy jeden z nejrychleji rostoucích dopravních odvětví vůbec.



Z grafu lze jednoduše vyčíst, jaký jasně prokazatelný dopad na leteckou dopravu mělo přistoupení země do EU. Od roku 2003 počet uskutečněných letů na slovinských letištích stále stoupá.

Obrázek 24: Počet letů na letištích ve Slovinsku mezi léty 2001 až 2007

Zdroj: *Slovenia Control* [online]. © 2009 Kontrola zračnega prometa Slovenija, d.o.o. [cit. 2009-04-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.sloveniacontrol.si/att/524/KZPS-LP-ENG-net.pdf>>.

Tabulka 11: Počet letů na nejdůležitějších slovinských letištích v roce 2007⁶

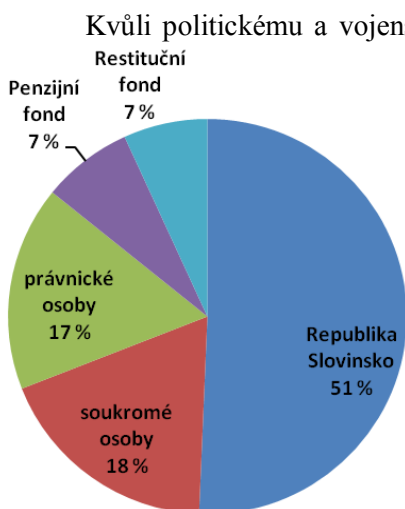
letiště	Jože Pučnik Lublaň	Maribor	Portorož	Cerklje ob Krki
letů	58 665	31 472	14 058	7 329

Zdroj: *Slovenia Control* [online]. © 2009 Kontrola zračnega prometa Slovenija, d.o.o. [cit. 2009-04-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.sloveniacontrol.si/att/524/KZPS-LP-ENG-net.pdf>>.

⁶ Údaje o počtu letů uvádí statistika pouze u mezinárodních veřejných letišť a vojenských letišť.

Nejvýznamnějším a nejdůležitějším letištěm ve Slovinsku je letiště Jože Pučnik v Lublani. Počet odbavených cestujících na letišti Jože Pučnik v Lublani v roce 2007 byl 1 524 028, což je 14% nárůst oproti roku předcházejícímu. Větší relativní nárůst zaznamenala nákladní letecká doprava, a to o 42 %, když v roce 2007 bylo přepraveno 21 717 tun. Nárůst objemu dopravy je spojen se slovinským přístupem do EU a také v roce 2007 do Schengenského prostoru, což představuje zjednodušení dopravy cestujících i nákladu⁷. Zatímco například na letišti v Mariboru bylo v roce 2007 přepraveno jen 32 tis. cestujících a necelých 20 tun nákladu. (Aerodrom Ljubljana; Aerodrom Maribor, 2009)

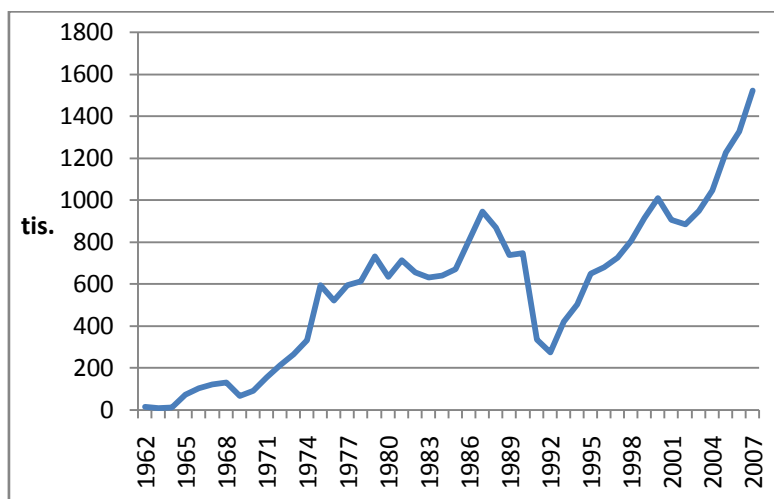
7.5.4 Letiště Lublaň



90. let letiště uzavřeno a letový provoz byl od června 1991 do února 1992 přestěhován do rakouského Klagenfurtu. V druhé polovině 90. let rychle narůstá počet letadel i cestujících, probíhají modernizace terminálů a drah. V tomto strategicky významném podniku si Republika Slovinsko nechala většinový podíl i po privatizaci, která byla dokončena dne 28. ledna 1997. V roce 2004 byl poprvé v historii překročen milión cestujících za rok. V červnu 2007 bylo letiště přejmenováno na letiště Jože Pučnik Lublaň. (Aerodrom Ljubljana, 2009)

Obrázek 25: Vlastnická struktura letiště Jože Pučnik Lublaň ke konci března 2009

Zdroj: Aerodrom Ljubljana, d.d. [online]. [cit. 2009-04-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.lju-airport.si/eng/vsebina.asp?IDM=152>>.



Obrázek 26: Počet cestujících na letišti Jože Pučnik Lublaň v letech 1962 až 2007

Zdroj: STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *LETNI PREGLED TRANSPORTA 2005*. Lublaň 2008. 79 s. ISBN 0352-0226
 STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *POMEMBNEJŠI STATISTIČNI PODATKI O SLOVENIJI*. Lublaň 2008. 36 s. ISBN 1854-4657

⁷ Lidé, cestující po Schengenském prostoru, nemusejí procházet celní kontrolou.

Z grafu si lze všimnout, že počet cestujících od založení letiště v Lublani až na výjimky rostl. První postupný propad nastal až na konci 80. let 20. století a vyvrcholil v roce 1991. Od té doby cestující leteckou dopravou ve Slovinsku přibývají, výjimkou se staly roky 2001 a 2002, kdy panoval všeobecný strach z letecké dopravy po útocích z 11. září v USA. Průměrná vzdálenost letu je 854 km.

Porovnání s letišti z blízké vzdálenosti

Největší slovinské letiště působí ve vysoce konkurenčním prostředí, protože je obklopeno dalšími významnými letišti jako Graz, Záhřeb nebo Terst. I přesto dosahuje poměrně dobrých výsledků v počtu cestujících. Z okolních letišť přepravuje více cestujících jen Záhřeb, jinak dosahuje letiště Jože Pučnik Lublaň několikanásobně lepších výsledků než okolní letiště.

Tabulka 12: Počet cestujících na vybraných letištích v roce 2007

letiště	cestující
Jože Pučnik Lublaň	1 524 028
Záhřeb	1 992 455
Graz	948 140
Innsbruck	859 832
Terst	782 461
Klagenfurt	469 033
Pula	384 487

Zdroj: *Aeroporto Friuli Venezia Giulia :: Ronchi dei Legionari Airport* [online]. © 2004 Aeroporto Friuli-Venezia Giulia [cit. 2009-04-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.aeroporto.fvg.it/UK/html/storia.html>>.

Median et d.o.o. *ZAGREB AIRPORT* [online]. [cit. 2009-04-20]. Dostupný z WWW: <http://www.zagreb-airport.hr/en/iz_statistike/show/30>.

Airport Graz [online]. 2005 [cit. 2009-04-20]. © by MACRON Software Entwicklungs u. Marketing GmbH. Dostupný z WWW: <http://www.flughafen-graz.at/home/unternehmen_flughafen/zahlen_daten_fakten.en.php>.

Innsbruck Airport Company [online]. © 2009 Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H [cit. 2009-04-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.innsbruck-airport.com/scms/media.php/6914/Statistik%202008.1001545.pdf>>.

Aerodrom Ljubljana, d.d. [online]. [cit. 2009-04-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.lju-airport.si/eng/vsebina.asp?IDM=152>>.

Aerodrom Ljubljana, d.d. [online]. [cit. 2009-04-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.lju-airport.si/eng/vsebina.asp?IDM=87>>.

Airport Pula - statistic [online]. © 2005 - 2007 Open Source Matters. [cit. 2009-04-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.airport-pula.hr/web/index.php/english/2008060142/statistic.html>>.

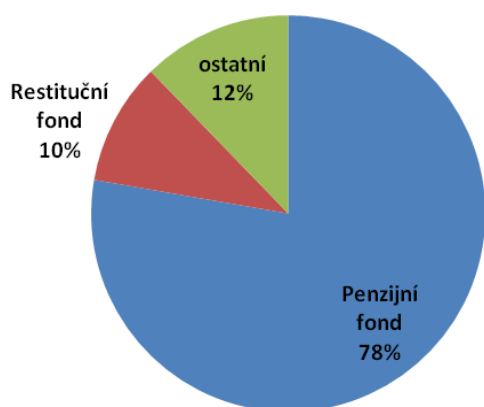
7.5.5 Národní letecký dopravce

Jeho vznik se datuje do roku 1961, kdy byla založena charterová letecká společnost Adria Aviopromet. Za dob bývalé Jugoslávie létá zpočátku mezikontinentálně, např. do Severní i Jižní Ameriky, Afriky či na Dálný východ. Později však začíná létat pro německé, britské, francouzské a skandinávské cestovní kanceláře do destinací na pobřeží Jaderského moře, např. Dubrovník, Split, Pula nebo Tivat.

Po dosažení nezávislosti Slovinska byla založena z politických důvodů Adria Airways jako národní letecká společnost. Od té doby se klade větší důraz na pravidelné trasy než na charterové lety, neboť destinace na pobřeží Jaderského moře se staly nedostupnými, protože jsou nyní na území jiných států. Charterové lety dříve tvořily 90 % příjmů, nyní je to necelých 30 %. Postupně vznikají

spolupráce s evropskými leteckými dopravci, především německou Lufthansou. Roku 2004 se Adria stala členem letecké aliance Star Alliance.

V současné době jsou cílovými státy Velké Británie, Německo, Španělsko, Itálie nebo země Skandinávie. Mezi městy převažují Frankfurt, Mnichov, Curych, Londýn, Brusel, Paříž, Praha, Helsinky, Istanbul, Budapešť, Bělehrad, Tel Aviv, Vídeň, Moskva, Skopje, Podgorica nebo Varšava. Mezi charterovými lety převažují středomořská a černomořská letoviska jako Malta, Ibiza, Menorca nebo Korfu. V roce 2008 přepravila Adria Airways přes 1,3 mil. cestujících a 2 321 tun nákladu. Tato společnost přepravuje 71 % všech cestujících, kteří využívají letiště Jože Pučnik v Lublani. Nárůst letecké nákladní dopravy je výsledkem založení logistického centra UPS pro jihovýchodní Evropu v roce 2006 v Lublani. (Adria Airways, 2009)



I v jediném národním leteckém dopravci si nechala Republika Slovinsko většinový podíl, kde je většinovým vlastníkem prostřednictvím Penzijního či Restitučního fondu.

Obrázek 27: Vlastnická struktura Adria Airways k 31. 12. 2008

Zdroj: *Adria Airways - Slovenia's national carrier* [online]. [cit. 2009-04-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.adria.si/en/article.cp2?cid=B3673EC4-475A-2E1D-9792-7DCBE282C83B&linkid=top-article>>.

7.6 Potrubní doprava

7.6.1 Plynovody

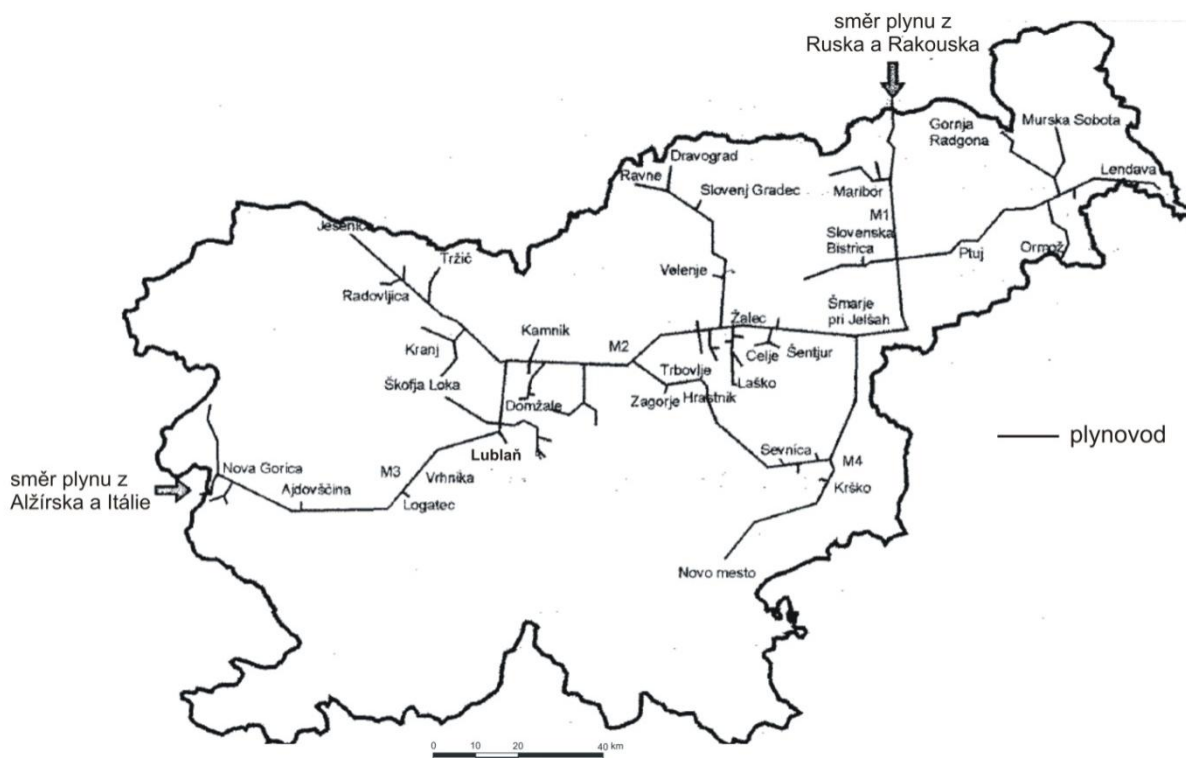
Využití zemního plynu ve světě stále roste, protože postupně nahrazuje pevná paliva. Zemní plyn se do Slovinska téměř 100% dováží. Slovinsko, aby zajistilo hladké zásobování a snížilo riziko závislosti na dovozu zemního plynu z jedné oblasti, je napojeno na evropskou síť tranzitních plynovodů třemi styčnými body. Dovoz plynu z Ruska a Rakouska probíhá plynovodem, který vstupuje na území Slovinska v Šentilji. Plyn z Alžírsku, který přichází z Tunisu přes italský plynovodní systém, ale také plyn z Itálie vstupuje na území Slovinska v Nove Gorici. Třetím styčným bodem je napojení slovinského plynovodu na chorvatský u Rogatce. Slovinsko se také zapojilo do projektu plynovodu „South Stream“, který má dodávat plyn z černomořské části Ruska do Itálie. Pro Slovinsko by účast na projektu znamenala zajištění dlouhodobé stability při dodávkách plynu. (Czech Trade, 2009)

Domácí výroba zemního plynu kryje jen 0,4 % všech potřeb ve Slovinsku. Dovoz zemního plynu je realizován z Ruska (57 %), Alžírsku (30 %), Rakouska (10 %) a Itálie (3 %). Zásobování

slovinského trhu s cca 125 tisíci odběrateli a roční spotřebou cca 1,2 miliardy m³ je zajištěno prostřednictvím společnosti Geoplin, která je z 34 % vlastněná státem. Největší část zemního plynu využívá Slovinsko v průmyslu (58 %). (Czech Trade, 2009)

Plynovodná síť ve Slovinsku

Stavba plynovodné sítě ve Slovinsku byla zahájena v roce 1976. Stavbu spolufinancovaly průmyslové podniky z Lublaně, Mariboru a Celje, protože potřebovaly pro svůj rychlejší rozvoj zemní plyn co nejdříve. Páteřní plynovody vedou přes většinu vyspělých a urbanizovaných oblastí v zemi. Do odlehlých a hospodářsky méně vyspělých regionů plynovody nevedou, protože investiční náklady na stavbu plynovodu jsou velké a jejich stavba se musí ekonomicky vyplatit. Do roku 1978 bylo postaveno ve Slovinsku okolo 600 km potrubí, do roku 1995 se plynovodná síť rozšířila na 913 km a v roce 2008 už měla 970 km. První dodávky zemního plynu slovinskými plynovody byly v roce 1978. Do budoucna se počítá s výstavbou plynovodu i do oblastí, které zatím jsou bez tohoto plynu, tedy slovinské pobřeží nebo Dolenjsko. (Černe, Jeršič, 1998, Geoplin 2009)



Obrázek 28: Plynovodná síť na území Slovinska v roce 1997

Upraveno podle: ČERNE, A., JERŠIČ M.: Promet, In GAMS, I., et al: Geografija Slovenije. Lublaň 1998. ISBN 961-213-060-4. s. 434–456.

Slovinsko má čtyři hlavní potrubí s regionálními a místními odbočkami do měst a podniků. První potrubí, označené M1, vede z rakousko-slovinských hranic, u obce Šentilj, a pokračuje do Chorvatska u Rogatce. Tento plynovod zásobuje velkou část Štýrska. Z něho u Rogatce odbočují

plynovod, označovaný M2, který vede přes Celje na sever do Jesenice a zásobuje oblast Gorenjska. Severně od Lublaně se odděluje potrubí M3, které zásobuje Lublaň, Notranjsko či Novou Goricu. Nejmladším ze čtyř páteřních plynovodů je potrubí M4, které se odděluje u obce Rogaška Slatina a končí v Novo Mestu a zásobuje oblast Dolenjska. Od těchto hlavních potrubí se oddělují regionální a místní plynovody. (Černe, Jeršič, 1998)

7.6.2 Ropovody

Hlavní evropské ropovody – rakouský AWP na severu, ropovod Adria na jihovýchodě, který jde z Rijeky přes Chorvatsko dále do Maďarska, či ropovod TAL, který končí v italském Terstu – Slovinsko míjejí.

Nafta, suroviny a ropné deriváty se výhradně dovážejí, přičemž kryjí cca třetinu celé poptávky po energii v zemi. Přibližně 90 % dovozu ropných derivátů (zejména z oblasti Černého moře a Sicílie) se realizuje přes přístav Koper. Odtud se výrobky dále distribuují v automobilových a železničních cisternách po celé zemi. Zbýlých 10 % je realizováno dovozem z jiných zemí. Na území Slovinska se nachází zhruba 11 km dlouhý ropovod, oddělující se v Chorvatsku od tranzitního ropovodu Adria. Tato krátká slovinská odbočka ropovodu končí v Lendavě nedaleko maďarských hranic. Ropovod byl však zhruba před čtyřmi lety uzavřen. Slovinský trh petrochemickými výrobky pokrývá ze 70 % společnost Petrol, která je 100% vlastněná státem. Ve struktuře dovážených naftových výrobků převládají dieselové palivo (45 %), motorový bezolovnatý benzín (26 %) a topný olej (23 %). (Czech Trade, 2009)

Ropovod PEOP (Pan-European Oil Pipeline)

V roce 2007 podepsali představitelé Evropské komise a ministři Itálie, Slovinska, Chorvatska, Srbska a Rumunska deklaraci o vybudování ropovodu, který by měl přivádět ropu z Černého moře na hlavní evropské trhy kolem roku 2012. Většina zúčastněných stran si od tohoto kroku slibuje snížení své energetické závislosti, především na Rusku. Pro Slovinsko bude ropovod znamenat větší diverzifikaci dodávek ropy. Panevropský ropovod bude dlouhý 1 300 km a očekává se, že ročně jím proteče 100 mil. tun ropy. Nový ropovod bude doplňkem k projektu Nabucco, jehož prostřednictvím by se do západní Evropy měl dostávat plyn z kaspické oblasti. Plynovod by měl být dokončen také do roku 2012. (EURACTIV, 2007)

7.7 Elektrické vedení

Slovinsko je ve výrobě elektrické energie pro cca 900 tisíc odběratelů plně soběstačné. Roční výroba elektřiny představuje cca 16 tisíc gigawatt hodin. Hydroelektrárny zásobují síť z 23 %, tepelné

elektrárny z 38 % a jaderná elektrárna v Krškú z 39 %. Redistribuci vyrobené energie obstarává energetická společnost Elektro-Slovenija, stoprocentně vlastněná státem. Tato společnost je jediným provozovatelem přenosové soustavy elektrické energie v zemi. Elektrické vedení dosahuje celkové délky 2 563 km, z čehož je okolo 70 % vedení v napětí 110 kV. Slovinská elektrická síť je zároveň napojena na transevropskou elektrickou síť. (Elektro-Slovenija, 2009)

Mezi nejdůležitější spotřebitele vyrobené elektrické energie patří průmyslová výroba 51 %, ostatní spotřebitelé (domácnosti, státní správa, služby, zemědělství atd.) 46 % a doprava 2 % (zejména Slovinské železnice). (Czech Trade, 2009)



Obrázek 29: Elektrárny a elektrická přenosová síť ve Slovinsku v roce 2008

Upraveno podle: ELES, *Annual Reports* [online]. © 2002 Elektro Slovenia d.o.o. [cit. 2009-05-08]. Dostupný z WWW: <http://www.eles.si/portal/page/portal/Eles%20Partners/About%20Eles/Annual%20Reports/%40_lp_ang_net.pdf>.

7.8 Pošta a spoje

Velký rozvoj poštovních, telegrafních a telefonních služeb byl ve Slovinsku v padesátých letech. Zejména spoje se pak dynamicky rozvíjí v posledních několika letech. S rostoucím technologickým vývojem a globalizací jsou telekomunikace jedním z nejdůležitějších faktorů pro další rozvoj hospodářství. V roce 2006 připadalo na jednu poštu v průměru 36 km² a přibližně 3,7 tis. obyvatel. V roce 2006 měla Posta Slovenije na 556 pobočkách přes 6 300 zaměstnanců, kteří zpracovali více než miliardu transakcí. (Černe, Jeršič, 1998, Posta Slovenije, 2009)

Slovensko má vysokou úroveň telefonického připojení a využití mobilních, internetových sítí, jak je tomu např. v západní Evropě. Slovinskému telekomunikačnímu trhu dominuje společnost Telekom Slovenije (z více než ¾ vlastněný státem a státními investičními fondy) se svými dceřinými

společnostmi Mobitel (mobilní operátor), SiOL (poskytovatel internetových služeb) a On.net (poskytovatel ADSL). Telefonní služby provozované společností Telekom Slovenije nyní představují více než 85 % telekomunikačního provozu v zemi. Na trhu ve Slovinsku působí čtyři mobilní operátoři: Mobitel, Simobil, Debitel a Tuš mobil. U mobilní sítě převládá společnost Mobitel s cca 74% podílem na trhu. (Czech Trade, 2009)

Ještě v roce 1980 byl počet telefonních přípojek jen 180 tis. V roce 2008 pokračoval na trhu telekomunikací trend nárůstu počtu mobilních telefonů a poklesu počtu telefonních přípojek, který klesl od roku 2004 do roku 2008 o 22 % na zhruba 650 tis. přípojek, zatímco počet mobilních čísel stoupl ve stejném období o 58 %. V současné době je ve Slovinsku okolo 2,1 mil. mobilních čísel a poprvé překonal počet obyvatel Slovinska. Internetovým spojením ke konci roku 2008 disponuje 59 % domácností, což je o 2% více, než v roce 2007. V používání internetu domácnostmi a firmami se Slovinsko dlouhodobě pohybuje nad evropským průměrem. (Černe, Jeršič, 1998, Czech Trade, 2009)

8 Problémová mapa slovinského dopravního systému: vztahy k sousedním zemím, tranzit, vnitroměstská a regionální doprava

8.1 Vztah k sousedním zemím

Pro sousední země, Rakousko, Itálii, Maďarsko a Chorvatsko, není Slovinsko jen tranzitní zemí, se kterou chtějí mít kvalitní dopravní spojení, ale i zemí, kde by chtěly mít ekonomický vliv. Pro Rakousko, ČR, Slovensko nebo Maďarsko je důležité především spojení s třemi největšími přístavy v oblasti, kterými jsou italský Terst, slovinský Koper a chorvatská Rijeka. Pro Chorvatsko je důležité propojení Záhřebu s významnými centry v západní Evropě, což je nejkratší právě přes Slovinsko, například trasou Záhřeb–Rijeka–Terst, Záhřeb–Maribor–Graz–Víděň–Berlín nebo Záhřeb–Lublaň–Villach. Nicméně Chorvatsko své optimální spojení přes Slovinsko nemá. V jejich zájmu je nejkratší cesta ze Záhřebu směrem na západ a také dostavění slovinské dálnice A4, což je nejkratší cesta do Vídně. Pro Itálii je důležité spojení s jihovýchodní a východní Evropou. Pro Maďarsko je důležitý nejen přístav Koper, ale i spojení na západ do Itálie. Mezi Maďarskem a Slovinskem byl od roku 1991 zaznamenán největší relativní nárůst provozu dopravy.

Tyto vyjmenované priority okolních států nicméně nejsou priority pro Slovinsko, pro které je nejdůležitější spojení na sever směrem na Rakousko a Německo, což jsou pro něho důležité trhy. Druhý nejvýznamnější směr je na západ směrem k Itálii, která je také velmi důležitý ekonomický partner pro Slovinsko. Spojení na východ do Maďarska a do Chorvatska nejsou pro zemi prioritní a počítá se s nimi spíše v dlouhodobém horizontu, i když jsou tímto směrem velmi perspektivní trhy. Všechny tyto skutečnosti mají významný vliv na strukturu a prostorové umístění dopravní sítě. (Adamič, 2004)

8.2 Vybrané problémy napojení na dopravní síť okolních států

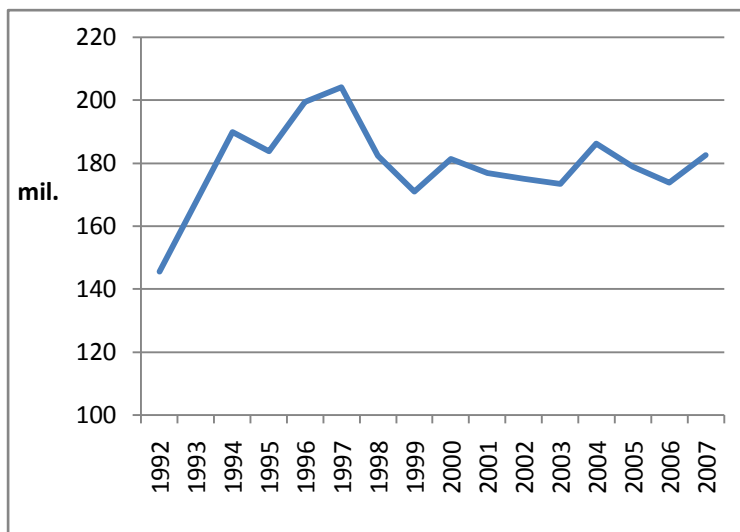
Napojení na chorvatské dálnice je spíše politickým problémem mezi oběma zeměmi. Některé úseky jsou bez problému napojeny, ale nejviditelnějším problémem je dálnice A4, která je pro Záhřeb důležitou cestou do střední Evropy, kterou ovšem Slovinsko stále nevybudovalo. Zároveň se na hranicích s Chorvatskem překračují hranice EU i Schengenského prostoru, což brzdí plynulost provozu. Ostatní hranice s Itálií, Rakouskem a Maďarskem kontrolám nepodléhají, a tím je cesta rychlejší. Železniční dopravu na hranicích se sousedními zeměmi brzdí jiný elektrický systém ve Slovinsku než například v Rakousku nebo Chorvatsku, což způsobuje zpomalení dopravy.

8.3 Tranzit

Ještě v roce 1992 byl počet cestujících přes slovinské hranice okolo 140 mil., ovšem v roce 1997 překročil dokonce 200 mil. a v současnosti se pohybuje okolo 180 mil. Z tohoto počtu tvoří

přibližně 2/3 zahraniční turisté, většinou směřující na jih k moři. Slovinsko je využíváno jako tranzitní země pro cestu k Jadranskému pobřeží, protože v roce 2007 byl počet turistů cestujících na dovolenou do Slovinska jen 2,7 mil. (SORS, 2009)

Podle údajů slovinského statistického úřadu z roku 2007 je z celkového počtu 180 mil.



cestujících překračující slovinské hranice 40 mil. Chorvatů, 38 mil. Italů, 23 mil. Rakušanů, 13 mil. Němců a poté následují Češi (3 mil.), Maďaři (2,5 mil.), Švýcaři (2 mil.) nebo Slováci a Nizozemci (1 mil.). Toto rozdělení podle národností ukazuje, že přeshraniční přechody na území Slovinska jsou kombinací jak dopravy mezi sousedními státy, tak i tranzitní dopravy.

Obrázek 30: Cestující překračující slovinské hranice všemi druhy dopravy v letech 1992 až 2007

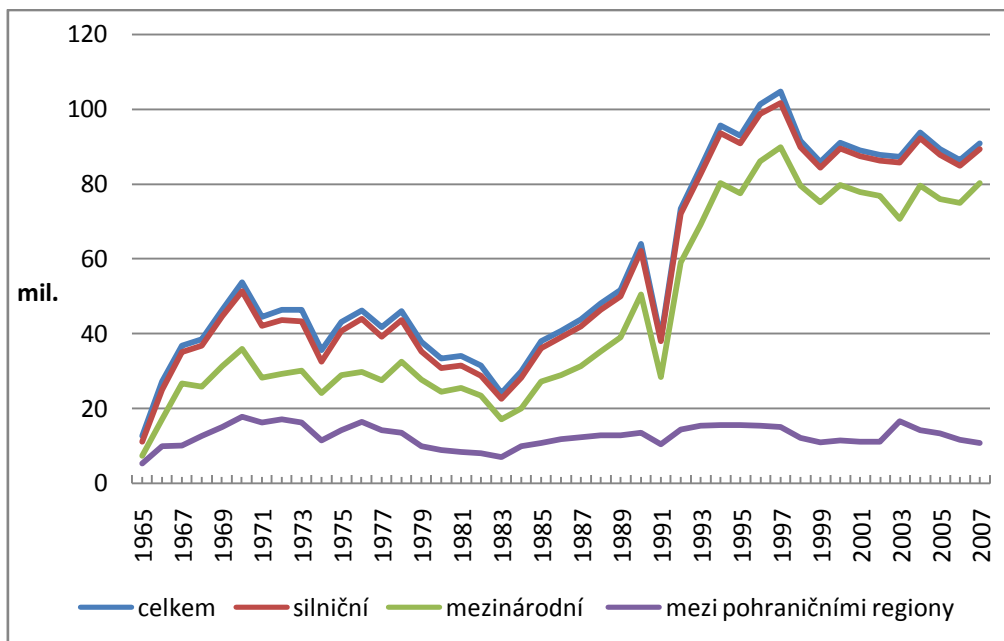
Zdroj: STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *POMEMBNEJŠI STATISTIČNI PODATKI O SLOVENIJI*. Lublaň 2008. 36 s. ISBN 1854-4657

I když má Slovinsko s Chorvatskem nejdelší státní hranici (47,1 % z celkové délky státních hranic Slovinska), tak se tímto směrem provozuje jen cca třetina pohybu cestujících. Naopak slovinsko-italské hranice (17,7 % délky) využívá k přechodům 35 % cestujících. Je to dáno hlavně společným historickým vývojem, strukturou národností a vysokým počtem přechodů. Až 40 % všech přechodů je právě mezi Itálií a Slovinskem. Rakousko-slovinské hranice (27,9 %) využije 27 % cestujících a nakonec maďarsko-slovinské hranice (7,6 %) využijí jen dvě procenta všech přeshraničních cestujících. (SORS, 2009)

Tabulka 13: Cestující překračující slovinské hranice podle národnosti a typu dopravy v roce 2007

	silniční	železniční	námořní	letecká	celkem
domácí	31,9%	0,2%	0,0%	0,4%	32,5%
zahraniční	66,3%	0,8%	0,0%	0,4%	67,5%
celkem	98,2%	1,0%	0,1%	0,8%	100,0%

Zdroj: Statistical Office of the Republic of Slovenia. *Statistical Office of the Republic of Slovenia - Transport in komunikacije* [online]. © Statistical Office of the Republic of Slovenia [cit. 2009-04-29]. Dostupný z WWW: <http://www.stat.si/eng/tema_ekonomsko_transport.asp>.



Obrázek 31: Cestující vjíždějící do Slovinska v letech 1965 až 2007

Zdroj: STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *LETNI PREGLED TRANSPORTA 2005*. Lublaň 2008. 79 s. ISBN 0352-0226
 STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *POMEMBNEJŠI STATISTIČNI PODATKI O SLOVENIJI*. Lublaň 2008. 36 s. ISBN 1854-4657

Z grafu je zřejmé, že dominantním druhem dopravy cestování přes slovinské hranice je silniční doprava, následuje železniční a letecká. Cestující překračující slovinské hranice jsou z 85 % mezinárodní cestující a z 15 % se jedná o dopravu mezi pohraničními regiony.

Autobusy tvoří mezi dopravními prostředky překračující slovinské hranice necelé jedno procento, ale přepravují v průměru přes 12 % cestujících, přičemž do Chorvatska dokonce necelých 14 % všech cestujících. Téměř polovina (47 %) autobusů překračující slovinské hranice míří do Chorvatska. Do druhé Itálie už jen něco přes čtvrtinu (27 %) autobusů. U osobních automobilů je pořadí obrácené. Nejvíce jich jezdí do Itálie 38,1 % a až poté do Chorvatska 37,3 %. (SORS, 2009)

8.4 Vnitroměstská a regionální doprava

Kvůli růstu cen a snižování počtu spojů dochází od první poloviny 90. let 20. století k výraznému snížení počtu přepravených osob jak v linkové regionální, tak v městské dopravě, která od roku 1995 do roku 2006 ztratila celých 40 % cestujících. V současné době se počet pohybuje pod 100 mil. cestujících za rok. (SORS, 2009)

V regionální dopravě nemůže veřejná doprava ve Slovinsku konkurovat osobním automobilům, které jsou dominantním prostředkem v této dopravě. Při porovnání regionální veřejné autobusové a železniční dopravy, dostaneme poměr 70:30 pro silniční dopravu. Většina vnitroměstské dopravy se provozuje autobusy, ať už městskými, nebo meziměstskými. Ve vnitroměstské dopravě by se měla začít více prosazovat do veřejné dopravy i nemotorizovaná doprava jako cyklistika či chůze.

8.4.1 Cyklistická infrastruktura

Ve vyspělých evropských zemích získává v současnosti cyklistika opět svůj význam i důležitost v dopravním systému, a to zejména z ekonomických, ekologických a rekreačních důvodů. Podíl cyklistů se také zvyšuje s rozvojem cyklistické infrastruktury. Jízda na kole je vhodnou alternativou pro krátkodobé cesty do 5 km a v kombinaci s veřejnou dopravou i na delší vzdálenosti a může tak úspěšně konkurovat vozidlům. V roce 2007 se v Evropě denně konalo pomocí kola 50 milionů cest (tj. 5 % všech cest).

Přes Slovinsko vedou dvě dálkové cyklistické cesty, první jdoucí z Gibraltarů přes Barcelonu, Monako, Benátky, Lublaň, Dubrovnik až do řeckých Atén. Druhá cesta začíná v chorvatské Pule a dále pokračuje do Lublaně, Mariboru, Vídně, Brna, Olomouce, Poznaně a končí v polském Gdaňsku.

Navrhování a vytváření národních sítí cyklostezek patří k úkolům Ředitelství silnic Republiky Slovinsko. V současné době spravuje téměř 6 000 km dlouhou hlavní cyklistickou síť, zahrnující dálkové, národní i regionální cyklostezky. Národní cyklotrasy zahrnují cyklistické stezky, trasy či jen pruhy jako součást chodníků, ale i obecní silnice s nízkým silničním provozem. Oddělené prostory určené pouze pro cyklisty zajišťují větší bezpečnosti a vedou ke zvýšenému zájmu o cyklistiku. Cyklistická síť spojuje města, kulturní centra i hlavní turistické regiony rovnoměrně po celé zemi a do budoucna by měla být i nedílnou součástí vnitroměstské dopravy. Koncept národní cyklistické sítě počítá s připojením cyklotras ke stanicím veřejné hromadné dopravy, železničním stanicím či parkovacím plochám. Mapa cyklistické sítě ve Slovinsku viz Přílohy. (Andrejčič, 2005)

8.5 SWOT analýza dopravního systému Slovinska

<p style="text-align: center;"><u>SILNÉ STRÁNKY – S</u></p> <p>Dálniční infrastruktura Dostupnost regionálních center a turistických oblastí Moderní infrastruktura Součást transevropských dopravních koridorů Investice do infrastruktury Nejvýznamnější dopravní odvětví v rukou státu Diverzifikace zdrojů zemního plynu Cyklistická infrastruktura ve městech Geografická poloha</p>	<p style="text-align: center;"><u>SLABÉ STRÁNKY – W</u></p> <p>Tranzit Nízká kapacita nejdůležitějších dopravních koridorů Úroveň regionální dopravní sítě Úroveň železničních TEN koridorů Chybějící ropovod, z tohoto hlediska značná závislost na přístavu Veřejná doprava Dopravní situace ve městech Napojení na dopravní sítě okolních států, hlavně Chorvatsko Zastaralá železniční infrastruktura</p>
<p style="text-align: center;"><u>PŘÍLEŽITOSTI – O</u></p> <p>Evropská spolupráce v jednotlivých dopravních odvětvích Zlepšení dopravního spojení se sousedními státy Tranzitní poloha mezi V a Z nebo S a J Evropou Rozvoj regionů v blízkosti kvalitní infrastruktury Nový ropovod PEOP Geografická poloha přístavu Rychlý růst v odvětví spojů Rozvoj nemotorizovaných druhů dopravy</p>	<p style="text-align: center;"><u>HROZBY - T</u></p> <p>Růst počtu automobilů Jiný systém elektrifikace v okolních státech Rozvoj pouze hlavních dopravních koridorů Slovinsko-chorvatský spor v Piranském zálivu Dominance jednoho druhu dopravy Dopravní síť v příhraničních regionech a hornatých oblastech Přetíženost infrastruktury Železniční spojení přístavu, ztráta objemu nákladu na úkor severoitalských přístavů</p>

8.6 Nástin budoucího vývoje

Nástin budoucího vývoje dopravního systému na území Slovinska závisí především na dopravní politice státu a na prioritách rozvoje této země. Skupiny prioritních projektů rozvoje dopravy vyplývají ze špatného stavu stávající vnitrostátní dopravní sítě, která stále více omezuje rozvoj některých regionálních oblastí ve Slovinsku. Lepší dopravní infrastruktura zaostalých regionů bude mít přímý ekonomický dopad na obyvatele (snížení nákladů na dopravu), ale i nepřímý, který povede ke zlepšení konkurenceschopnosti ekonomiky (zvýšení tržního potenciálu pro výrobu a cestovní ruch). Proto je kvalitní silniční síť důležitá pro regionální rozvoj. Projekty by měly přispět k větší mobilitě obyvatel s cílem zvýšit konkurenceschopnost na regionální úrovni a propojit odlehle oblasti a periferie s jádry. Počítá se i s rozvojem sítě cyklistických stezek, ale také se zavedením lepšího integrovaného systému s jednotnou jízdenkou na všechny druhy veřejné dopravy; od tohoto systému se očekává snížení osobní silniční dopravy ve městech o 10 %.

Slovinsko se zaměřuje především na rozvoj hlavních dopravních koridorů, které jsou zapojeny do systému transevropských dopravních sítí na úkor regionálních a lokálních sítí.

8.6.1 Železniční infrastruktura

První prioritní oblastí rozvoje dopravy je rozvoj železniční infrastruktury. Projekty, týkající se rozvoje železnic ve Slovinsku, zpracovává Ředitelství RS pro řízení investic do veřejné infrastruktury, které bylo založené v roce 2007 kvůli čerpání finančních prostředků z Fondu soudržnosti.

Většina těchto projektů by měla být dokončena do roku 2013. Mezi náhradní projekty rozvoje železniční infrastruktury patří například modernizace trati Celje–Pragersko–Šentilj a zvýšení rychlosti až na 160 km/h nebo výstavba druhé koleje na úsecích Lublaň–Jesenice a Maribor–Šentilj. Dále budou probíhat rekonstrukce mostů, nádraží, stavby protihlukových bariér, opravy opěrných zdí a jiné. Například na trati mezi Koperem a Lublaní se budou do roku 2010 rekonstruovat železniční stanice a modernizovat tunely či na trati mezi Lublaní a Zidani Mostem budou do konce roku 2009 probíhat opravy mostů a kolejí. Stejně rekonstrukce budou dokončeny do konce roku 2009 také na trase Lublaň–Jesenice. Na trati Lublaň–Šentilj budou také do konce roku 2009 instalovány protihlukové bariéry a opravovány opěrné zdi okolo tratě. Plánuje se také zdvojkolejnění tratí z Mariboru do Šentilje. (Slovenske železnice; RailNetEurope, 2009)

Tabulka 14: Prioritní projekty týkající se železniční infrastruktury ve Slovinsku

název projektu	odhadovaná hodnota celkových investic mil. €
Modernizace stávající železniční trati Divača–Koper	105,6
Rekonstrukce, modernizace a elektrifikace trati Pragersko–Hodoš a zvýšení rychlosti až na 160 km/h	173,4
Modernizace železniční přejezdů a realizace podchodů ve stanicích	240,7
Zavedení nových komunikačních a informačních technologií na železniční síti	72,4
Výstavba nového železničního spojení Divača–Koper	799,4
celkem	1391,54

Zdroj: Ministrstvo za promet. *Prva razvojna prioriteta* [online]. [cit. 2009-05-06]. Dostupný z WWW:

<http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/mednarodne_zadeve/programsko_obdobje_2007_2013/prva_razvojna_prioriteta/>.

Slovinské dráhy se zaměřují hlavně na regiony v okolí pobřeží, kde chtějí využít potenciál místních přístavů. Jejich cílem je také spojit italské, maďarské, ukrajinské, ruské trhy a také trhy jihovýchodní Evropy, včetně Turecka.

8.6.2 Silniční infrastruktura

Rozvoj silniční dopravy se ve Slovinsku zaměřuje především na rozvoj dálnic a rychlostních silnic. Do budoucna se počítá s moderní dálniční infrastrukturou, která bude napojena na dálnice okolních států. Rozvoj regionální silniční sítě je až druhořadý, ale přitom pro hospodářský rozvoj

zaostalých oblastí země, které nemají přístup na dálnici, je důležitý. Projekty zaměřené na rozvoj dálniční infrastruktury zpracovává ve Slovinsku společnost DARS. Využito bude vlastních finančních prostředků, ale i finančních prostředků z fondů EU, a to konkrétně na tři úseky dálnic, které jsou nedílnou součástí sítě TEN.

Tabulka 15: Prioritní projekty týkající se silniční infrastruktury ve Slovinsku

	odhadovaná hodnota celkových investic
název projektu	mil. €
Dálnice A2, úsek Pluska–Hrastje	197,5
Dálnice A5, úsek Beltinci–Lendava	121,8
Dálnice A4, úsek Slivnica–Draženci	316,8
celkem	636,1

Zdroj: Ministrstvo za promet. *Druga razvojna prioriteta* [online]. [cit. 2009-05-06]. Dostupný z WWW: <http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/mednarodne_zadeve/programsko_obdobje_2007_2013/druga_razvojna_prioriteta/>.

Mezi náhradní projekty rozvoje silniční infrastruktury ve Slovinsku patří dokončení úseku sporné dálnice A4 z Draženci do Gruškovje, kde se napojí na již vybudovanou chorvatskou dálnici A1. Konstrukce těchto dálnic vychází z mezinárodních závazků Republiky Slovinsko vůči EU, protože jsou zahrnuty v transevropské dopravní síti.

8.6.3 Námořní doprava

Strategie rozvoje námořní dopravy zpracovaná na léta 2006 až 2015 počítá s nakládáním více zboží do kontejnerů, méně zastávkami u lodí, přesunem dopravy ze silnic na ekologičtější druhy dopravy (projekty mořských dálnic) nebo strategickou orientací na vozidla, uhlí, železnou rudu nebo kontejnery. Ve strategii se dále počítá s využitím výborného umístění v čele Jadranu, nejsevernějšího dosahu Středomoří. Přístav leží na nejkratší dopravní trase spojující střední a východní Evropu se Středomořím a přes Suezský průplav také s Dálným východem. Rozvíjet se bude spolupráce s Dálným východem a Indií, jejichž trhy rapidně rostou, a když bude pro EU příznivá politická situace, tak i s Blízkým východem a oblastí Perského zálivu, což jsou pro EU strategické trhy. A v neposlední řadě se budou vytvářet sítě logistických center v blízkosti dopravních koridorů a v blízkosti klíčových trhů, například ve slovinské Sežaně, v rumunském Aradu nebo ve východním Slovinsku blízko Murské Soboty. (Luka Koper, 2009; Jakomin, 2007)

8.6.4 Letecká doprava

V příštích deseti letech se bude rozšiřovat stávající letecká infrastruktura, především na letišti Jože Pučnik Lublaň. Do budoucna se počítá i se zvýšením provozu i mimo Evropu. Do roku 2015 se odhaduje počet cestujících na 2,5 mil. a celkově i objem přepravovaného nákladu. Klíčový význam pro realizaci výše uvedených cílů je udržet si stávající a přilákat nové dopravce. Na letišti v Lublani by

měla být do roku 2011 dokončena výstavba nového terminálu a kolem roku 2020 by mělo být na sever od terminálů dostavěno obchodní a logistické centrum. (Aerodrom Ljubljana, 2009)

8.6.5 Spolufinancování rozvoje dopravy ve Slovinsku

V prioritách ministerstva dopravy je možnost využití soukromého kapitálu a jiných nerozpočtových zdrojů Republiky Slovinsko jako doplňkový zdroj pro rychlejší rozvoj silnic a infrastruktury.

V období 2007 až 2013 dostane Slovinsko zhruba 3,5krát více finančních prostředků než v předchozím programovém období, celkem 4,2 miliardy €. Do dopravní infrastruktury půjde 21,8 % z celkového počtu financí z fondů EU, což činí 915 milionů €. Pro toto období jsou určeny tři základní rozvojové priority.

- Železniční infrastruktura
- Silniční a námořní infrastruktura
- Dopravní infrastruktura

Tabulka 16: Spolufinancování dopravních rozvojových priorit ve Slovinsku EU v letech 2007 až 2013

rozvojová priorita	financování EU 2007-2013		podíl spolufinancování EU na projektech
	(tis. €)	%	%
železniční infrastruktura (Fond soudržnosti)	449 568	49,1	9,7
silniční, námořní a letecká infrastruktura (Fond soudržnosti)	241 371	26,4	7,1
silniční	206 841	22,6	6,1
námořní	34 530	3,8	1,0
dopravní infrastruktura (ERDF)	224 030	24,5	5,5
celkem	914 969	100,0	

Zdroj: Ministrstvo za promet. *Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture* [online]. 2005 [cit. 2009-05-04]. Dostupný z WWW: <http://eusklad.si/publikacije/OP/2007-2013/OP_ROPI_opis.aspx>.

Z tabulky je zřejmé, že prioritou EU je dokončení modernizace obou transevropských dopravních koridorů na slovinském území.

Tabulka 17: Projekty dopravní infrastruktury spolufinancované ERDF ve Slovinsku v letech 2007 až 2013

název projektu	odhadovaná hodnota celkových investic
	mil. €
Rozvoj hlavních silničních dopravních os, A1, A2	1380,4
Modernizace silničního spojení Jeprca–Zminec–Peršeti–Robič	139,7
Modernizace silničního spojení Lublaň–Škofljica–Kočevje	42,6
Investice do zabezpečovacích zařízení u železničních přejezdů	97,9
Výstavba jižního obchvatu turistického centra Bled	26,0
Výstavba cyklistických stezek	22,5
celkem	1709,1

Zdroj: Ministrstvo za promet. *Tretja razvojna proriteta* [online]. [cit. 2009-05-06]. Dostupný z WWW: <http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/mednarodne_zadeve/programsko_obdobje_2007_2013/tretja_razvojna_proriteta/>.

9 Závěr

Závěrem lze říci, že po 18 letech samostatného vývoje od rozpadu Jugoslávie je dnes Slovinsko vyspělou středoevropskou zemí, kde je dopravní systém celkově na vysoké úrovni. V posledních desetiletích zde bylo možno pozorovat tři hlavní směry v dopravě, a to přesun od železniční k silniční dopravě, od veřejné k osobní individuální dopravě a od tuzemské k mezinárodní dopravě.

Současný rozvoj dopravní infrastruktury ve Slovinsku je ovlivňován koncentrací a hustotou socioekonomických aktivit. Tento rozvoj však způsobuje zvyšující se roli velkých městských aglomerací a tím zesiluje zaostávání periferních území. Jako tranzitní země se Slovinsko v rozvojových dopravních strategiích zaměřuje především na stavbu transevropských dopravních koridorů, jako jsou dálnice a vysokorychlostní železnice. Investice do železničních koridorů umožní přesunout dopravu více na železnici, protože již v současné době je stále zřejmější, že zvyšování dopravy nemůže být řešeno pouze rozšiřováním silniční infrastruktury. U kratších vzdáleností je snaha přesunout dopravu z individuální silniční dopravy na místní veřejnou dopravu, cyklistickou nebo pěší dopravu. Do budoucna se bude zvyšovat podíl letecké dopravy a s nárůstem soukromých letadel by regionální letiště opět mohla získat na větším významu. U energetických systémů, ropovodů a plynovodů je jedním z hlavních úkolů zajistit diverzifikaci energetických zdrojů a bezpečnost dodávek. Zvyšující výkon dopravního systému si vyžaduje zřízení sítě logistických center, které budou sloužit multimodálně. Vzhledem k rozsahu potřebných investic je do budoucna zapotřebí soukromého kapitálu, aby pomohl spolufinancovat potřebné projekty, které nemůže evropský ani domácí rozpočet financovat sám.

Konečným cílem dopravy nejen ve Slovinsku by měla být jednotná a celistvá multimodální dopravní síť. To s sebou nese nutnost užší koordinace mezi jednotlivými státy bez ohledu na jejich politické spory.

10 Shrnutí

Vývoj dopravního systému ve Slovinsku byl vždy ovlivňován politickou situací v zemi - od dob Rakouska-Uherska přes socialistické období bývalé Jugoslávie až do současnosti. Po osamostatnění Slovinska dochází k privatizaci dopravního odvětví, ale v mnoha případech si stát ponechal většinový podíl, aby mohl jednotlivá dopravní odvětví nadále kontrolovat, ať už se jedná o DARS, Slovenske železnice, Luka Koper nebo letiště Jože Pučnik v Lublani.

Dominantní postavení železnice z 1. pol. 20. století vystřídala ve Slovinsku v 60. letech doprava silniční. Ostatní složky se začínají pomalu prosazovat, ať už námořní nákladní doprava, nebo letecká osobní doprava. Mezi největší priority dopravní politiky Republiky Slovinsko patří rozvoj dopravních koridorů, které jsou součástí transevropských dopravních sítí. Důsledkem špatné regionální a veřejné dopravy se zvyšuje podíl osobní individuální dopravy, což ve městech působí velké komplikace. Problémem je i tranzitní poloha země, což se ale může stát i příležitostí pro budoucí rozvoj.

V budoucnu by se mělo dokončit napojení slovinské dopravní sítě na sítě okolních států a začít více spolupracovat na společných projektech v oblasti dopravy. Výsledkem by měla být multimodální síť, která bude využívat všech dopravních odvětví a nebude omezována státními hranicemi.

Summary

The development of transport system in Slovenia has always been influenced by political situation in the country - since the Austro-Hungarian Empire through the socialist period of the former Yugoslavia to the present time. After independence, Slovenia is to privatize the transport sector. In many cases, the government has retained a majority share, so that it continues to control each transport sector, e.g. the DARS, the Slovenian railways, Luka Koper or the Ljubljana Jože Pučnik airport.

A dominant position of the railways in the first half of the 20th century in Slovenia was replaced by a dominance of the road transport in the '60s. Other ways of transportation are only gradually beginning to establish, e.g. the shipping freight or air personal transport. Development of the transport corridors that are part of the trans-European transport network below to the highest priorities of transport policy of the Republic of Slovenia. As a result of a bad regional and public transport, the share of personal individual transport is growing, which causes major problems with transportation

in the cities. The location of a transit country can be a problem, but also an opportunity for future development at the same time.

In future, a connection of the Slovenian transport network to networks of neighboring countries should be completed. The countries should begin to cooperate more closely on the mutual projects in transport infrastructure. A multi-modal network, which would benefit all the transport sectors and wouldn't be limited by national borders, should be created.

11 Seznam použité literatury

ALBRECHT, V., et al.: Slowenien : Transformationen und kleinräumige Vielfalt. Maribor 2008. ISBN 973-3-92. LORBER, L.: Slowenies Weg von einer Agrargesellschaft zum postindustriellen Staat, s. 187-206.

ANDREJČIČ MUŠIČ, P. Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji, Direkcija Republike Slovenije za ceste, Lublaň 2005. 54 s.

BELEC, B. Prometna geografija. Maribor 1982. 241 s.

ČERNE, A. Geografija prometa - metode in tehnike, Lublaň 1991. 191 s.

ČERNE, A., JERŠIČ M.: Promet, In GAMS, I., et al: Geografija Slovenije. Lublaň 1998. ISBN 961-213-060-4. s. 434–456.

DEMŠAR MITROVIČ, P. *Slovenija na stičišču prometnih koridorjev*. Lublaň 2006. 156 s.

ERJAVEC, F. Prometna geografija. Celje 2001. 192 s.

HERCIK, J. Dopravní systémy ČR a Slovinska se zaměřením na veřejnou dopravu. Olomouc 2008. 178 s.

JAKOMIN, L., ČERTALLOVIČ, M., BUČAR, K. *50 Years-for new horizons*. Koper 2007. 103 s.

KOLEKTIV AUTORŮ. *Transport 2003: VI. transevropský multimodální tranzitní koridor, jeho význam, příprava a postup realizace, napojení nových členských států Evropské unie na celoevropský dopravní systém: mezinárodní konference a odborná výstava, 25.-26. 11. 2003, Ostrava: sborník referátů*. Ostrava 2003. 267 s.

LORBER, L. Traffic as a factor of regional development : connections between towns. Záhřeb 2003. 25 s.

MINISTRSTVO ZA PROMET. *Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007 - 2013*. Lublaň 2008. 121 s.

OROŽEN ADAMIČ, M. (ed). *Slovenija: a geographical overview*. Lublaň 2004. 154 s.

RŮŽIČKA, M., BŘEČKA, P. *Doprava v územním plánování*. Praha 2008. 112 s.

STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *LETNI PREGLED TRANSPORTA 2005*. Lublaň 2008. 79 s. ISBN 0352-0226

STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *POMEMBNEJŠI STATISTIČNI PODATKI O SLOVENIJI*. Lublaň 2008. 36 s. ISBN 1854-4657

STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE. *SLOVENIJA V ŠTEVILKAH 2008*. Lublaň 2008. 79 s. ISBN 1218-3745

Internetové zdroje

ADRIA AIRWAYS. *Adria Airways - Slovenia's national carrier* [online]. © 2008 Adria Airways. [cit. 2009-04-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.adria.si/en/article.cp2?cid=44C3DBCA-C190-A7B7-FCCC-E809E1C3A136&linkid=top-article>>.

ADRIA TRANSPORT. *About us* [online]. [cit. 2009-04-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.adria-transport.com/00000198670083d01/index.html>>.

- AERODROM LJUBLJANA. *Aerodrom Ljubljana* [online]. [cit. 2009-04-23]. Dostupný z WWW: <<http://www.lju-airport.si/eng/vsebina.asp?IDM=87>>.
- AERODROM MARIBOR. *Letališče Maribor* [online]. 2007 © Aerodrom Maribor d.o.o. [cit. 2009-04-23]. Dostupný z WWW: <<http://www.maribor-airport.si/>>.
- AGENCIJA RS ZA OKOLJE, *Atlas Okolja* [online]. © 2003-2009 LUZ d.d. [cit. 2009-03-11]. Dostupný z WWW: <http://gis.arso.gov.si/atlasokolja/profile.aspx?id=Atlas_Okolja_AXL@Arso>.
- BABIC, T. *Border stations - Dobova* [online]. © 1998-2009 [cit. 2009-03-07]. Dostupný z WWW: <http://www.bueker.net/trainspotting/stations_dobova.php>.
- BENÍK, Michal. *INTEGRACE.CZ - když chcete vědět více...* [online]. [cit. 2009-04-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.integrace.cz/integrace/clanek.asp?id=846>>.
- BURGER, B. *Železniško omrežje v Sloveniji in okolici :: prostorski atlas* [online]. [cit. 2009-03-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.burger.si/MuzejiInGalerije/ZelezniškiMuzej/DravskaProga/DravskaProga.html>>.
- CZECHTRADE. *Ekonomická charakteristika země Slovinsko - BusinessInfo.cz* [online]. © 1997-2009 CzechTrade [cit. 2009-05-07]. Dostupný z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cz/sti/slovinsko-ekonomicka-charakteristika-zeme/4/1000908/>>.
- DARS. *Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji*. [online]. © Mojdenar IT [cit. 2009-05-04]. Dostupný z WWW: <<http://www.dars.si/>>.
- ELES, *Annual Reports* [online]. © 2002 Elektro Slovenia d.o.o. [cit. 2009-05-08]. Dostupný z WWW: <http://www.eles.si/portal/page/portal/Eles%20Partners/About%20Eles/Annual%20Reports/%40_lp_a ng_net.pdf>.
- EURACTIV. *Ropovod v Černém moři by měl začít fungovat v roce 2012 | Evropa dnes | Evropská unie - portál o EU | EurActiv.cz* [online]. © 2004-2009. EU-Media, s.r.o. [cit. 2009-05-06]. Dostupný z WWW: <<http://www.euractiv.cz/evropa-dnes0/clanek/ropovod-v-cernem-mori-by-mel-zacit-fungovat-v-roce-2012>>.
- EUROPEAN COMMISSION. *Transport: TEN-T maps - European commission* [online]. [cit. 2009-04-02]. Dostupný z WWW: <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/maps/doc/ten-t_pp_axes_projects_2005.pdf>.
- EUROPEAN COMMISSION. *Transport: What do we want to achieve ? - European commission* [online]. [cit. 2009-04-02]. Dostupný z WWW: <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm#>.
- EUROSTAT. *Main tables* [online]. [cit. 2009-02-24]. Dostupný z WWW: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/main_tables>.
- EVROPSKÁ KOMISE. *Transevropská dopravní síť (TEN-T): Komise navrhuje financovat přeshraniční projekty a udržitelné druhy dopravy* [online]. [cit. 2009-04-02]. Dostupný z WWW: <http://ec.europa.eu/ceskarepublika/press/press_releases/071744_cs.htm>.
- GEOPLIN. *Geoplin* [online]. [cit. 2009-04-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.geoplin.si/main.asp?MENI=&TIP=&JEZIK=1>>.
- HAVLÍČEK, J. *Železniční společnosti Evropské unie (21)* [online]. © 2008 [cit. 2009-03-07]. Dostupný z WWW: <http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_8eu.htm>.
- KNOPP, H. J., JÄNSCH, E. *Slovinské železnice (SŽ): v dobré kondici pro Evropu* [online]. [cit. 2009-03-29]. Dostupný z WWW: <http://www.datis.cd rail.cz/EDICE/IZD/izd19_06/SLOVINS.pdf>.

KREGAR, Jaka. *Zeleznica.tk* [online]. [cit. 2009-03-25]. Dostupný z WWW: <<http://zeleznica.tk/>>.

LUKA KOPER. *Luka Koper* [online]. © 2005 Luka Koper [cit. 2009-04-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.luka-kp.si/eng/>>.

MINISTRSTVO ZA PROMET. *Areas of Work* [online]. [cit. 2009-05-01]. Dostupný z WWW: <http://www.mzp.gov.si/en/areas_of_work/>.

MINISTRSTVO ZA PROMET. *Prometne obremenitve 2007* [online]. [cit. 2009-05-04]. Dostupný z WWW: <http://www.dc.gov.si/fileadmin/dc.gov.si/pageuploads/Stetje_prometa/promet07.pdf>.

MOTORWAY COMPANY IN THE REPUBLIC OF SLOVENIA. *Pesnica - Slivnica* [online]. © Mojdenar IT [cit. 2009-05-04]. Dostupný z WWW: <http://www.dars.si/Dokumenti/2_AC_HC_v_gradnji_in_obstojece/A1/Pesnica_Slivnica/PESNICA-SLIVNICA.pdf>.

POSTA SLOVENIJE. *Posta Slovenije d.o.o. : Annual Report* [online]. [cit. 2009-05-05]. Dostupný z WWW: <<http://www.posta.si/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=941>>.

RAILFANEUROPE. *Railfaneurope.net, The European Railway Server* [online]. Last update: 30-11-2008 [cit. 2009-03-25]. Dostupný z WWW: <http://www.railfaneurope.net/list_frameset.html>.

RAILNETEUROPE. *RailNetEurope* [online]. [cit. 2009-04-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.railneteuropa.com/cont/index.aspx>>.

SLOVENIA CONTROL. *Slovenia Control* [online]. © 2009 Kontrola zračnega prometa Slovenija, d.o.o. [cit. 2009-04-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.sloveniacontrol.si/eng/facts>>.

SLOVENSKE ŽELEZNICE. *Slovenske železnice - Annual reports* [online]. © Slovenske železnice 2005 [cit. 2009-04-02]. Dostupný z WWW: <http://www.slo-zeleznice.si/uploads/pictures/gallery/file/LPA4-08_scr.pdf>.

SLOVENSKE ŽELEZNICE. *Slovenske železnice - freight transport* [online]. © Slovenske železnice 2005 [cit. 2009-03-27]. Dostupný z WWW: <<http://www.sz-tovornipromet.si/en/>>.

SLOVENSKE ŽELEZNICE. *Slovenske železnice - passenger transport* [online]. © Slovenske železnice 2005 [cit. 2009-03-27]. Dostupný z WWW: <<http://www.slo-zeleznice.si/en/>>.

STATISTICAL OFFICE OF THE REPUBLIC OF SLOVENIA. *Statistical Office of the Republic of Slovenia - Transport in komunikacije* [online]. © Statistical Office of the Republic of Slovenia [cit. 2009-04-29]. Dostupný z WWW: <http://www.stat.si/eng/tema_ekonomsko_transport.asp>.

STUDIO MEDITAS. *Aerodrom Portorož* [online]. [cit. 2009-04-23]. Dostupný z WWW: <<http://www.portoroz-airport.si/EN/index.php>>.

WIKIPEDIA: *List of airports in Slovenia - Wikipedia, the free encyclopedia* [online]. [cit. 2009-04-24]. Dostupný z WWW: <http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airports_in_Slovenia>.

WUNDERWERK Digitale Medien Produktion GmbH, *RailNetEurope* [online]. [cit. 2009-03-26]. Dostupný z WWW: <http://www.railneteuropa.at/media/Presentations/x-24_TT09_11/C7_2009-11.pdf>.

WUNDERWERK Digitale Medien Produktion GmbH, *RailNetEurope* [online]. [cit. 2009-03-26]. Dostupný z WWW: <http://www.railneteuropa.at/media/Presentations/x-24_TT09_11/C08_2009-11.pdf>.

12 Seznam použitých zkratek

€	Evropská měna Euro
A	Rakousko
AT	Adria Transport
ČD	České dráhy
DARS	Dálniční společnost Slovinské republiky
DRG	Německá říšská železnice
DŽ SHS	Státní železnice Království Srbů, Chorvatů a Slovinců
EU	Evropská unie
Eurostat	Statistický úřad Evropské komise
FS	Italské železnice
H	Maďarsko
HDP	Hrubý domácí produkt
HR	Chorvatsko
I	Itálie
JDŽ	Jihoslovanské státní železnice
JŽ	Jihoslovanské železnice
kkStB	Císařské královské státní dráhy
MÁV	Maďarské železnice
NATO	Severoatlantická aliance
NPIA	Národní program výstavby dálnic ve Slovinsku
PEOP	Panevropský ropovod
RVHP	Rada vzájemné hospodářské pomoci
SLO	Slovinsko
SORS	Statistický úřad Slovinské republiky
SWOT	Analýza silných stránek, slabých stránek, příležitostí a hrozeb
SŽ	Slovinské železnice
TEN-T	Transevropská dopravní síť
ŽP	Životní prostředí

13 Přílohy

Příloha 1: Silniční síť na území Slovinska v 19. století

Příloha 2: Vývoj železniční sítě ve Slovinsku v letech 1841 až 1991

Příloha 3: Výstavba jednotlivých úseků železnice ve Slovinsku

Příloha 4: Elektrifikace slovinské železniční sítě

Příloha 5: Výstavba dálnic a hlavních cest ve Slovinsku

Příloha 6: Dopravní systém ve Slovinsku v roce 2007

Příloha 7: Dálnice a rychlostní silnice ve Slovinsku v roce 2008

Příloha 8: Dopravní zatížení na slovinských silnicích podle počtu vozidel za den v roce 2007

Příloha 9: Dopravní zatížení podle počtu vozidel ve vybraných slovinských městech v roce 2007

Příloha 10: Schéma vybraných transevropských železničních dopravních koridorů v Evropě v roce 2008

Příloha 11: Železniční síť ve Slovinsku v roce 2008

Příloha 12: Schéma počtu osobních i nákladních vlaků za den na jednotlivých železničních tratích ve Slovinsku v roce 2007

Příloha 13: Vývoj vyloženého zboží v přístavu Luka Koper v letech 1996 až 2008

Příloha 14: Struktura vyloženého nákladu v přístavu Luka Koper v roce 2008 (t)

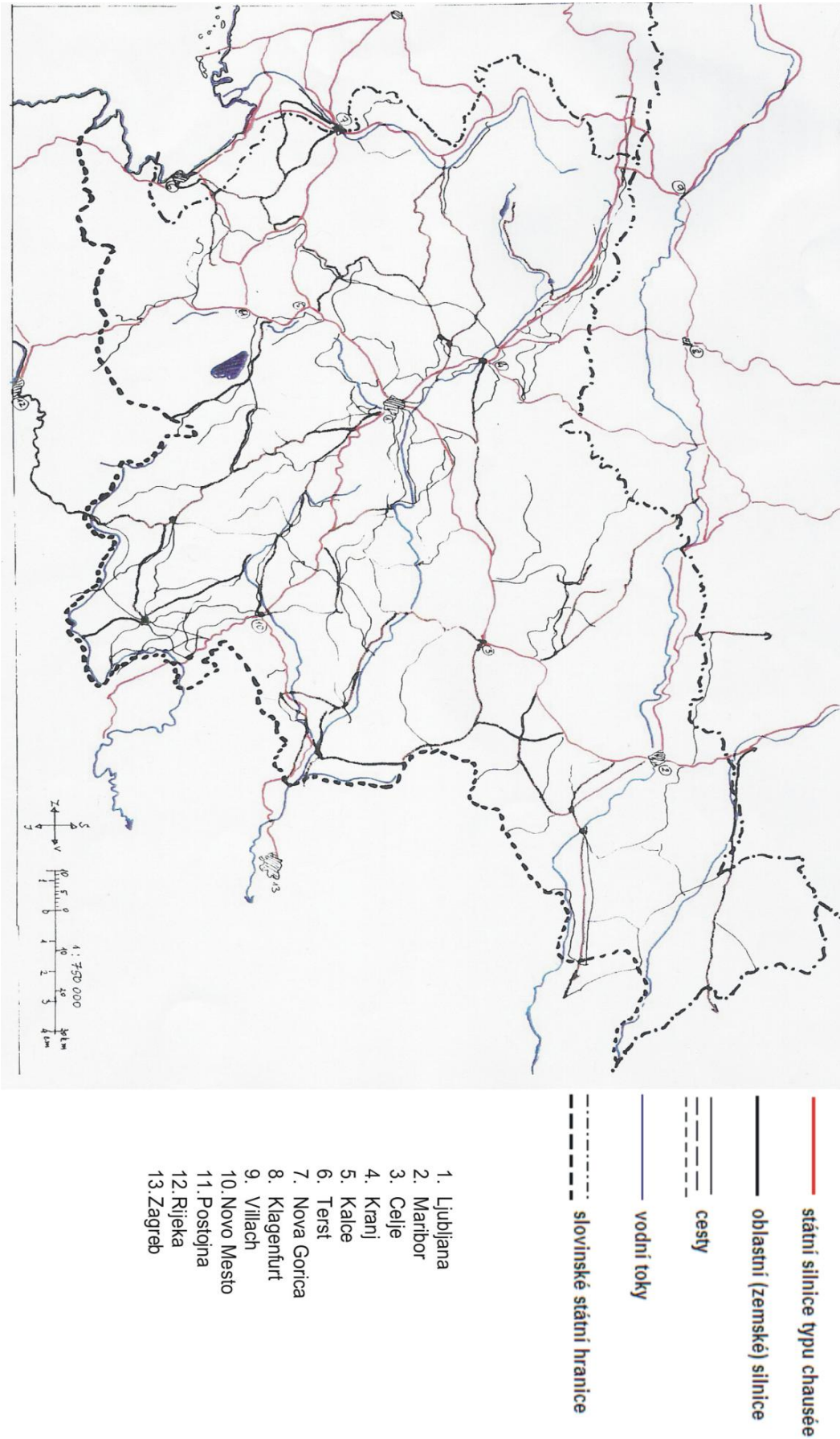
Příloha 15: Vývoj naloženého zboží v přístavu Luka Koper v letech 1996 až 2008

Příloha 16: Struktura naloženého nákladu v přístavu Luka Koper v roce 2008 (t)

Příloha 17: Letové trasy na území Slovinska v roce 2008

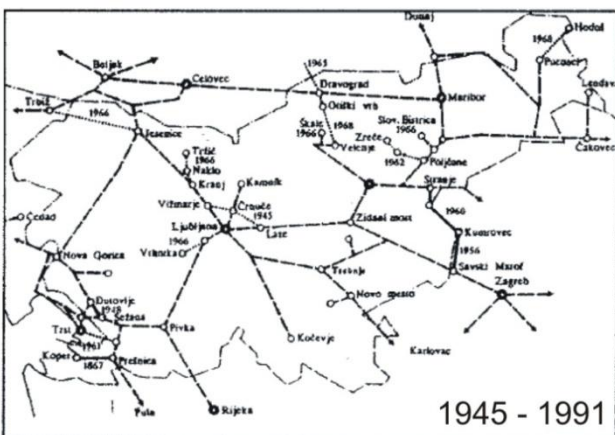
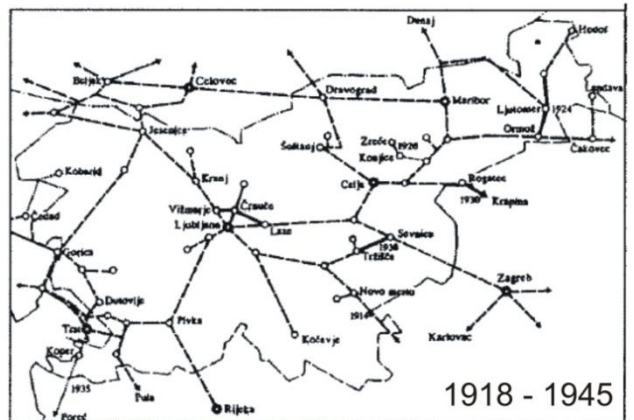
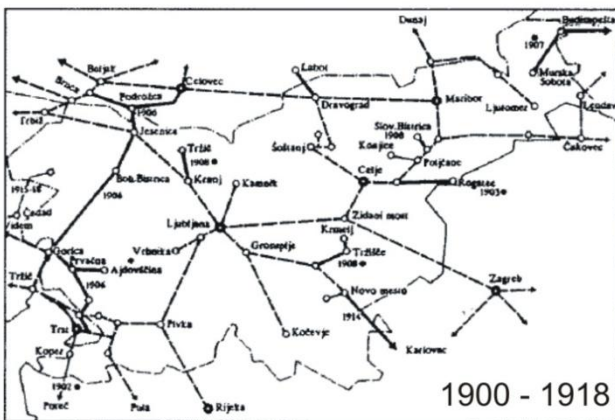
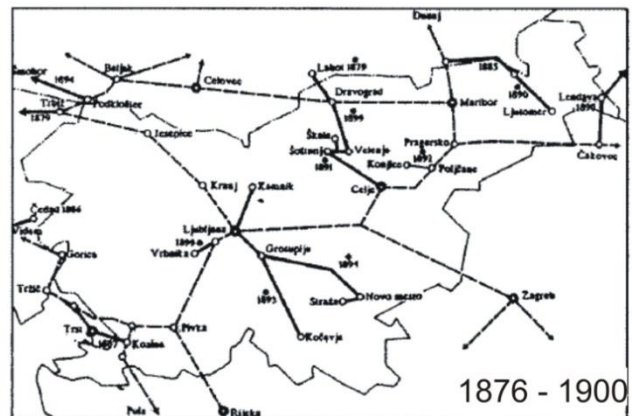
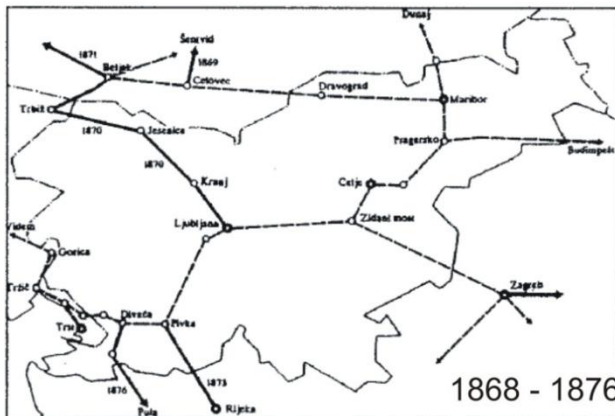
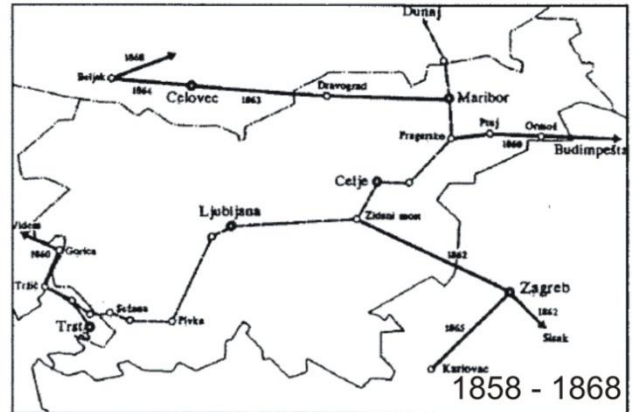
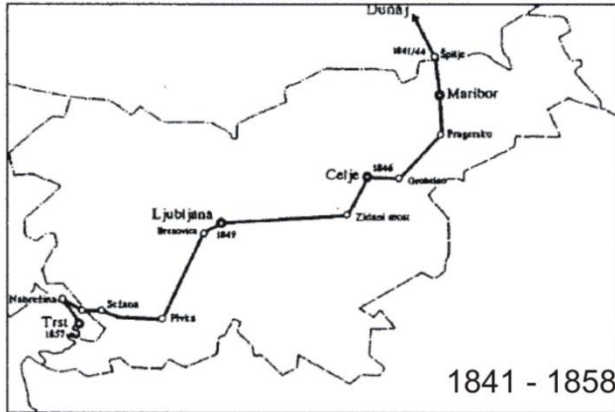
Příloha 18: Cyklostezky na území Slovinska v roce 2004

Příloha 1: Silniční síť na území Slovinska v 19. století



Zdroj: HERCIK, J. Dopravní systémy ČR a Slovinska se zaměřením na veřejnou dopravu. Olomouc 2008. 178 s.

Příloha 2: Vývoj železniční sítě ve Slovinsku v letech 1841 až 1991



železniční trať	normální rozchod	úzkokolejná
nová	—————	—————
stávající	-----	-----
zrušena	-----	-----
rok výstavby	1841	
soukromá (rok výstavby)	1894*	

Zdroj: ČERNE, A., JERŠIČ M.: Promet, In GAMS, I., et al: Geografija Slovenije. Lublaň 1998. ISBN 961-213-060-4. s. 434-456.

Příloha 3: Výstavba jednotlivých úseků železnice ve Slovinsku

rok	od	do	přes	společnost
1844	Graz (A)	Maribor		Südliche Staatsbahn, později zvané Südbahn
1846	Maribor	Celje	Pragersko	Südliche Staatsbahn
1849	Celje	Lublaň	Zidani Most	Südliche Staatsbahn
1857	Lublaň	Terst (I)	Sežana	Südliche Staatsbahn
1860	Pragersko	Budapešť (H)	Ormož (SLO), Čakovec a Kotoriba (HR)	Südbahn
1862	Zidani Most	Sisaka (HR)	Dobova (SLO), Záhřeb (HR)	Südbahn
1863	Maribor	St. Paul (A)	Dravograd (SLO), Klagenfurt (A)	Südbahn
1870	Kranj	Tarvizio (I)	Jesenice	Kronprinz-Rudolf-Bahn, od roku 1880 kkStB
1873	Pivka	Rijeka (HR)	Ilirska Bistrica	Südbahn
1876	Divača	Pula (HR)	Prešnica	Istrische Staatsbahn, od roku 1884 kkStB
1879	Dravograd	Wolfsberg (A)		kkStB
1887 ⁸	Hrpelje	Terst (I)	Kozina	kkStB
1890	Ljutomer	Radgona (A)		Südbahn
1890	Čakovec (HR)	Szombathely (H)	Lendava	MÁV
1891	Lublaň	Kamnik		kkStB
1891	Celje	Velenje	Šoštanj	Steiermärkische Landesbahnen; od roku 1904 kkStB
1892	Poljčane	Konjice		Steiermärkische Landesbahnen, úzkorozchodná
1893	Lublaň	Kočevje		kkStB
1894	Kočevje	Novo Mesto	Straža	kkStB
1899	Brezovica	Vrhnika		Südbahn
1902	Ajdovščina	Gorizia (I)		Südbahn
1903	Grobelno	Rogatec		Südbahn
1906	Podrožica	Gorizia (I)	Jesenice	kkStB
1906	Dutovlje	Terst (I)	Opicina, Villa (I)	kkStB
1907	Murska Sobota	Körmend (H)	Hodoš	MÁV
1908	Grobelno	Pragersko	Slovenska Bistrica	Steiermärkische Landesbahnen, později Südbahn
1908	Kranj	Tržič		kkStB
1914	Novo Mesto	Bubnjarci		kkStB
1920	Konjice	Zreče		úzkorozchodná
1924	Ormož	Murska Sobota	Ljutomer	DŽ SHS
1930	Rogatec	Krapina (HR)		JDŽ
1935	Terst (I)	Poreč (HR)	Koper	Úzkorozchodná, zavřeno FS
1938	Tržišče	Sevnica		JDŽ
1942	Vižmarje	Laze	Črnuče	DRG, v roce 1945 zavřeno JDŽ
1948	Dutovlje	Sežana		JDŽ
1960	Kumrovec (HR)	Stranje	Podčetrtek	JŽ
1961	Hrpelje	Terst (I)	Kozine	Zavřeno JŽ
1962	Poljčane	Zreče		Úzkorozchodná zavřená JŽ
1965	Dravograd	St. Paul (A)		zavřená JŽ

⁸ Na linii Divača - Prešnica.

rok	od	do	přes	společnost
1966	Slovenska	Pragersko		zavřená JŽ
1966	Škale	Velenje		zavřená JŽ
1966	Naklo	Tržič		zavřená JŽ
1966	Jesenice	Tarvisio (I)		zavřená JŽ
1967	Prešnica	Koper		JŽ
1968	Velenje	Otiški Vrh		zavřená JŽ
1968	Puonci	Hodoš		zavřená JŽ
2001	Puonci	Zalalövő (H)	Hodoš	SŽ

Zdroj: *Construction of Railway Lines in Slovenia* [online]. [cit. 2009-03-07]. Dostupný z WWW: <<http://www.geocities.com/hvithrafn/sz/const.html>>.

Příloha 4: Elektrifikace slovinské železniční sítě

rok	od	do
1936	Terst	Postojna
	Pivka	Rijeka
1962	Lublaň	Postojna
1964	Lublaň	Jesenice
1967	Lublaň	Zidani Most
1968	Zidani Most	Rimske Toplice
1969	Zidani Most	Dobova
1971	Rimske Toplice	Celje
1973	Celje	Poljčane
1974	Poljčane	Maribor
1975	Divača	Koper
1977	Maribor	Špilje

Slovenske železnice, d. o. o., *Slovenske železnice - The history of Slovenske železnice* [online]. © Slovenske železnice, 2005 [cit. 2009-03-27]. Dostupný z WWW: <http://www.slo-zeleznice.si/en/about_us/the_history_of_slovenske_zeleznice/>.

Příloha 5: Výstavba dálnic a hlavních cest ve Slovinsku

úsek	typ	začátek stavby	konec stavby	délka (km)
Vrhnika–Postojna	D	1970	1972	30,1
Postojna–Razdrto	D	1972	1974	11,1
Hoče–Arja vas	D	1972	1976	50,2
Koseze–Vrhnika	D	1976	1979	14,7
Maribor–Tezno	HC	1978	1979	2,7
Črnuče–Tomačevo	HC	1979	1981	3
Koseze–Kozarje	D	1979	1981	4,7
Tomačevo–Celovška	HC	1981	1983	5,7
Kranj východ–Kranj západ	D	1983	1985	5,7
Kranj–Šentvid	D	1983	1985	19,4
Kozarje–Malence	D	1979	1988	7,5
Pesnica–Maribor	HC	1987	1989	4,6
Šmarje Sap–Višnja Gora	D	1987	1989	11,8
Razdrto–Senožeče	D	1989	1990	0,9
tunel Karavanke	D	1986	1991	3,4
tunel Karavanke–Hrušica	D	1986	1991	1,9
hranice s Rakouskem–Šentilj	D	1989	1991	1,2
Malence–Šmarje Sap	D	1989	1992	6,3
Hrušica–Vrba	D	1989	1993	13,5
Razdrto–Čebulovica	D	1994	1995	8,8
Čebulovica–Divača	D	1994	1995	5,1
Divača–Dane	D	1994	1995	8,4
Selo–Šempeter	HC	1994	1996	11,8
Šentilj–Pesnica	D	1994	1996	9,5
Hoče–Arja vas	D	1994	1996	47
Arja vas–Vransko	D	1995	1997	20,9
Slovenska Bistrica–Hajdina	HC	1997	1997	0,8
Dane–Fernetiči	D	1995	1997	3,8
Divača–Kozina	D	1997	1998	6,7
Slivnica–Fram	D	1997	1998	7
Hajdina–Ormož, napojení	N	1997	1998	3,8
Zadobrova–Tomačevo	HC	1995	1998	4,3
Izola–Jagodje	HC	1998	1999	2,3
Beltinci–Pince	D	1997	1999	6,8
Hajdina–směr Pragersko	HC	1999	1999	3,5
Šentjakob–Malence	D	1995	1999	10,7
Vipava–Selo	HC	1997	1999	11,5
Mele–Šratovci–Radenci	HC	1998	1999	2,8
Novo Mesto, napojení	N	1998	1999	3
Pesnica–Slivnica, napojení	N	1998	2000	5
Višnja Gora–Bič	D	1998	2000	11,2
Naklo–Kranj	D	1998	2000	8,7
Razdrto–Vipava, napojení	N	1998	2000	7,7
Kozina–Klanec	D	1999	2000	4,8
Vučja vas–Beltinci, napojení	N	2000	2002	3,4
Šmarje–Dragonja	HC	1999	2003	2,6
Vučja vas–Beltinci	D	2000	2003	11,2
Blagovica–Šentjakob	D	1998	2003	20,3
Lublaň–Koper, napojení	N	2001	2003	0,9
Podtabor–Naklo	D	2001	2003	4,3
Bič–Korenitka	D	2002	2003	4,8
cesty přes Maribor	HC	2000	2004	5,3
Kronovo–Smednik	D	2002	2004	9,2

úsek	typ	začátek stavby	konec stavby	délka (km)
Hoče–Arja vas, napojení	N	2003	2004	3,6
Krška vas–Obrežje	D	2002	2004	12
Lublaň Brdo–Lesnina	D	2003	2004	1
Klanec–Črni Kal–Srmin	D	2001	2004	14,9
Smednik–Krška vas	D	2003	2004	17,6
Korenitka–Pluska	D	2004	2004	3
Vransko–Blagovica	D	1997	2005	16,8
Škofije–Srmin	HC	2003	2005	2,4
Pragersko, napojení	N	2003	2005	6,1
Slavček–Tomos	HC	2004	2005	1
Hrastje–Lešnica	D	2004	2006	7,8
Celje–vzhod, napojení	N	2006	2006	1,9
Nova Zrkovska cesta	HC	2006	2006	1
Mariborska cesta Celje	HC	1998	2006	3
Hajdina–Ptuj	HC	2007	2007	2,4
Peračica–Podtabor	D	2005	2007	2,4
Lendava, napojení	N	2005	2007	1,2
Luka Koper, napojení	N	2005	2008	3,1
Maribor–Lenart	D	2006	2008	7,8
Lenart–Sp.Senarska	D	2006	2008	2,2
Pesnica–Zrkovska cesta	D	2006	2008	1
Lešnica–Kronovo	D	2006	2008	5,5
Šentvid–Koseze	D	2004	2008	5,5
Beltinci–Lendava	D	2006	2008	17,4
Lendava–Dolga vas	HC	2006	2008	2,8
Lendava–Pince	D	2006	2008	13,7
Vrba–Peračica	D	2006	2008	9,8
Lenart–Vučja vas	D	2006	2008	26
Celkem				669,2

D (dálnice)

549,3 km

HC, N (hlavní cesty a napojení na dálnice)

119,9 km

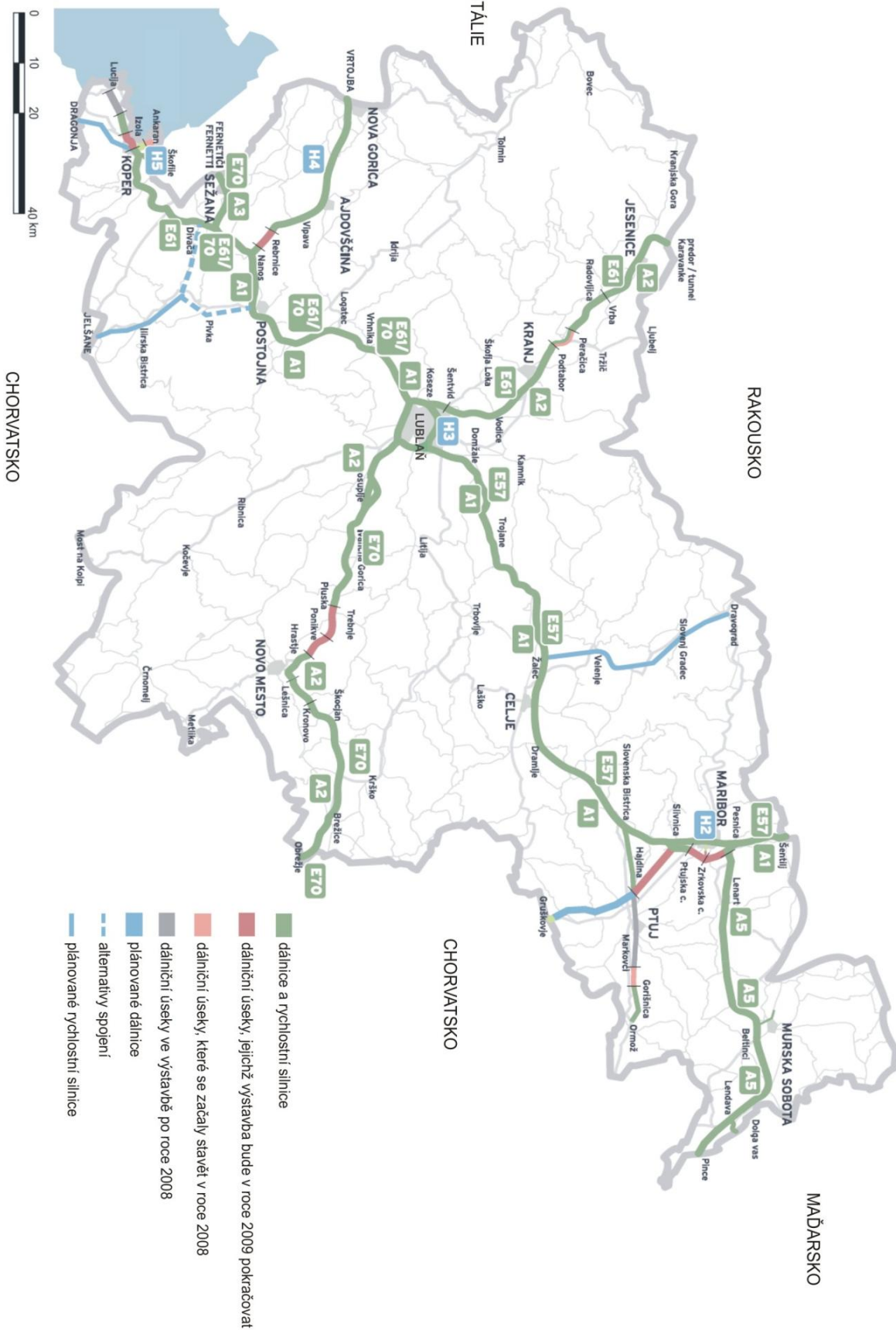
Zdroj: DARS. *Zgrajene AC in HC* [online]. © Mojdenar IT. [cit. 2009-05-02]. Dostupný z WWW:
 <http://www.dars.si/Dokumenti/O_avtocestah/Nacionalni_program_izgradnje_avtocest/Zgrajene_AC_in_HC_30.aspx>.

Příloha 6: Dopravní systém ve Slovinsku v roce 2007



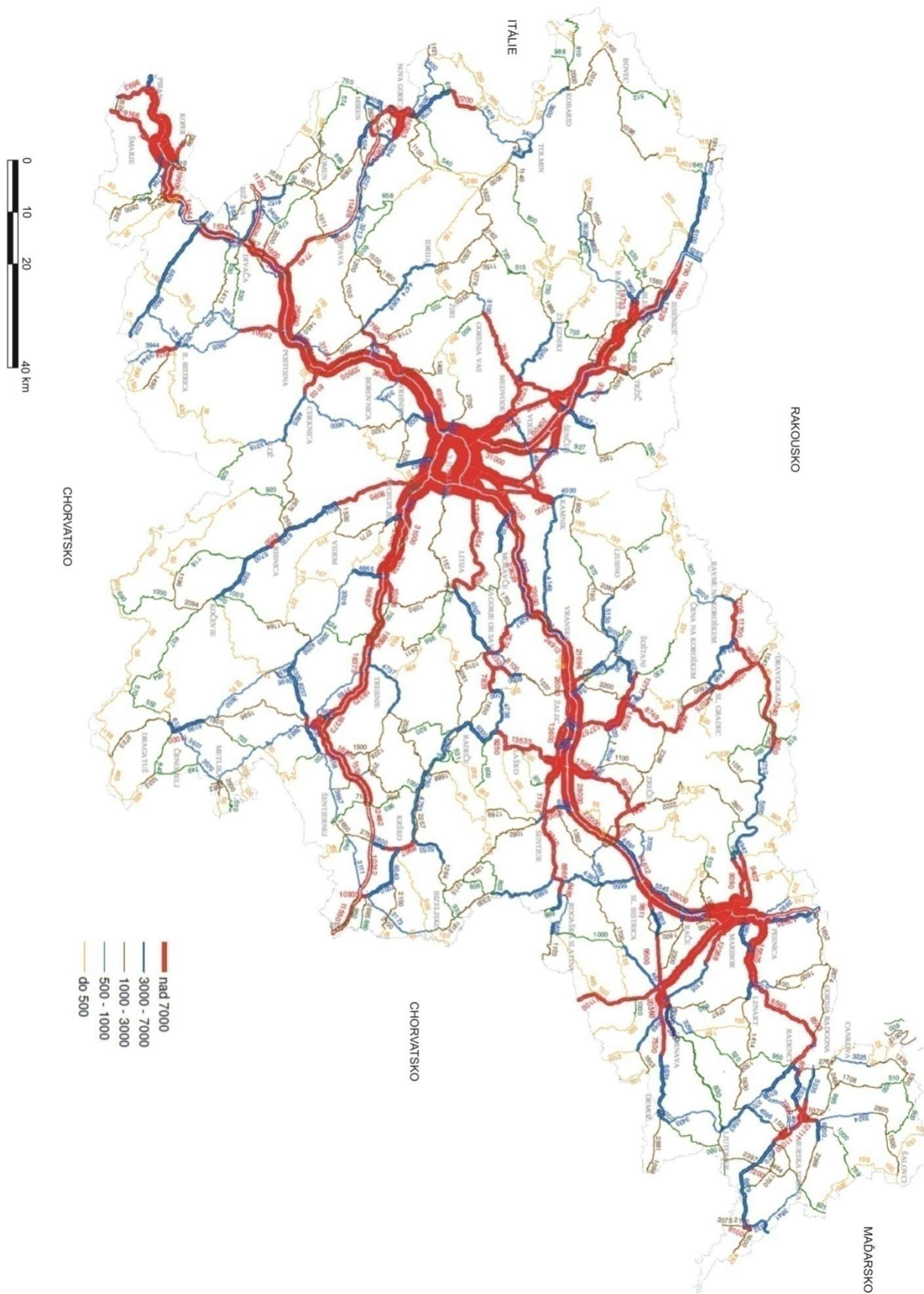
Zdroj: ČERNE, A., JERŠIČ M.: Promet, In GAMS, I., et al: Geografija Slovenije. Ljublaň 1998. ISBN 961-213-060-4. s. 434–456.

Příloha 7: Dálnice a rychlostní silnice ve Slovinsku v roce 2008



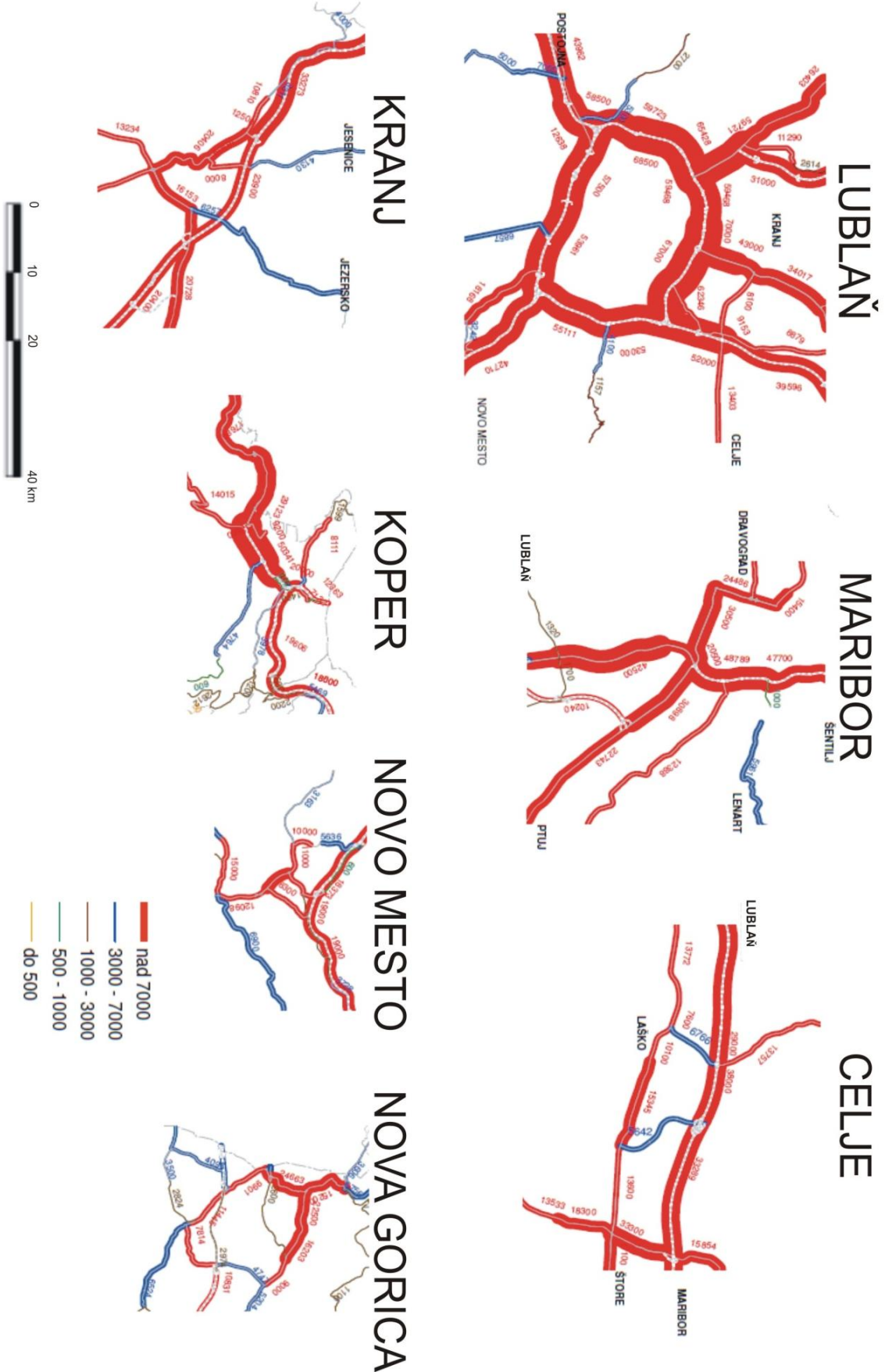
Upraveno podle: Motorway company in the Republic of Slovenia, Existent motorways and expressways [online]. © Mojdenar IT [cit. 2009-04-25]. Dostupný z WWW: <http://www.dars.si/Dokumenti/2_AC_HC_v_gradnji_in_obstojece/AC%20sistem%20v%20RS%20z%20oznakami.pdf>.

Příloha 8: Dopravní zatížení na slovinských silnicích podle počtu vozidel za den v roce 2007



Upraveno podle: Ministrstvo za promet. *Prometne obremenitve 2007* [online]. [cit. 2009-05-04]. Dostupný z WWW: <http://www.dc.gov.si/fileadmin/dc.gov.si/pageuploads/Stetje_prometa/promet07.pdf>.

Příloha 9: Dopravní zatížení podle počtu vozidel ve vybraných slovinských městech v roce 2007



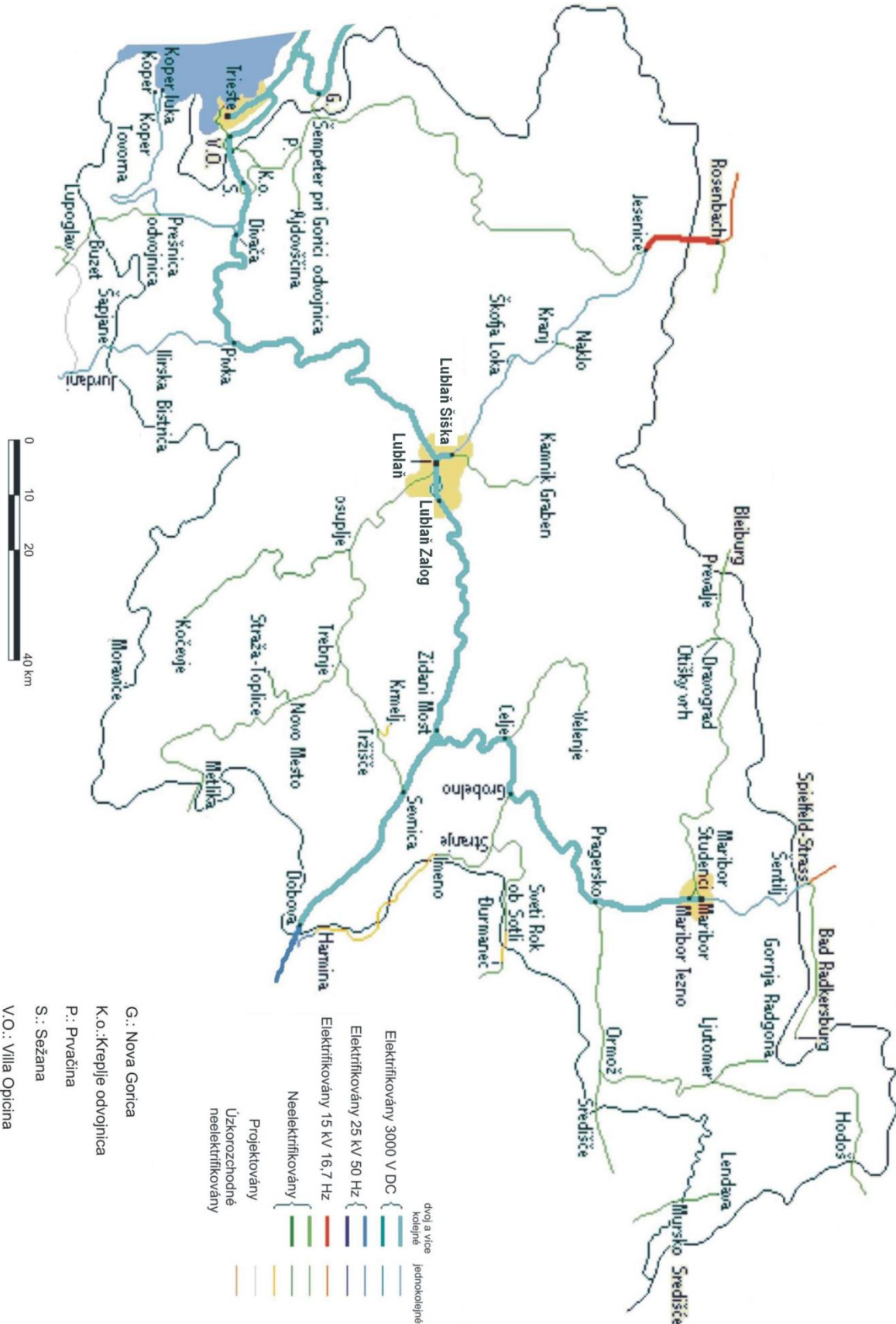
Upraveno podle: Ministrstvo za promet. *Prometne obremenitve 2007* [online]. [cit. 2009-05-04]. Dostupný z WWW: <http://www.dc.gov.si/fileadmin/dc.gov.si/pageuploads/Stetje_prometa/promet07.pdf>.

Příloha 10: Schéma vybraných transevropských železničních dopravních koridorů v Evropě v roce 2008



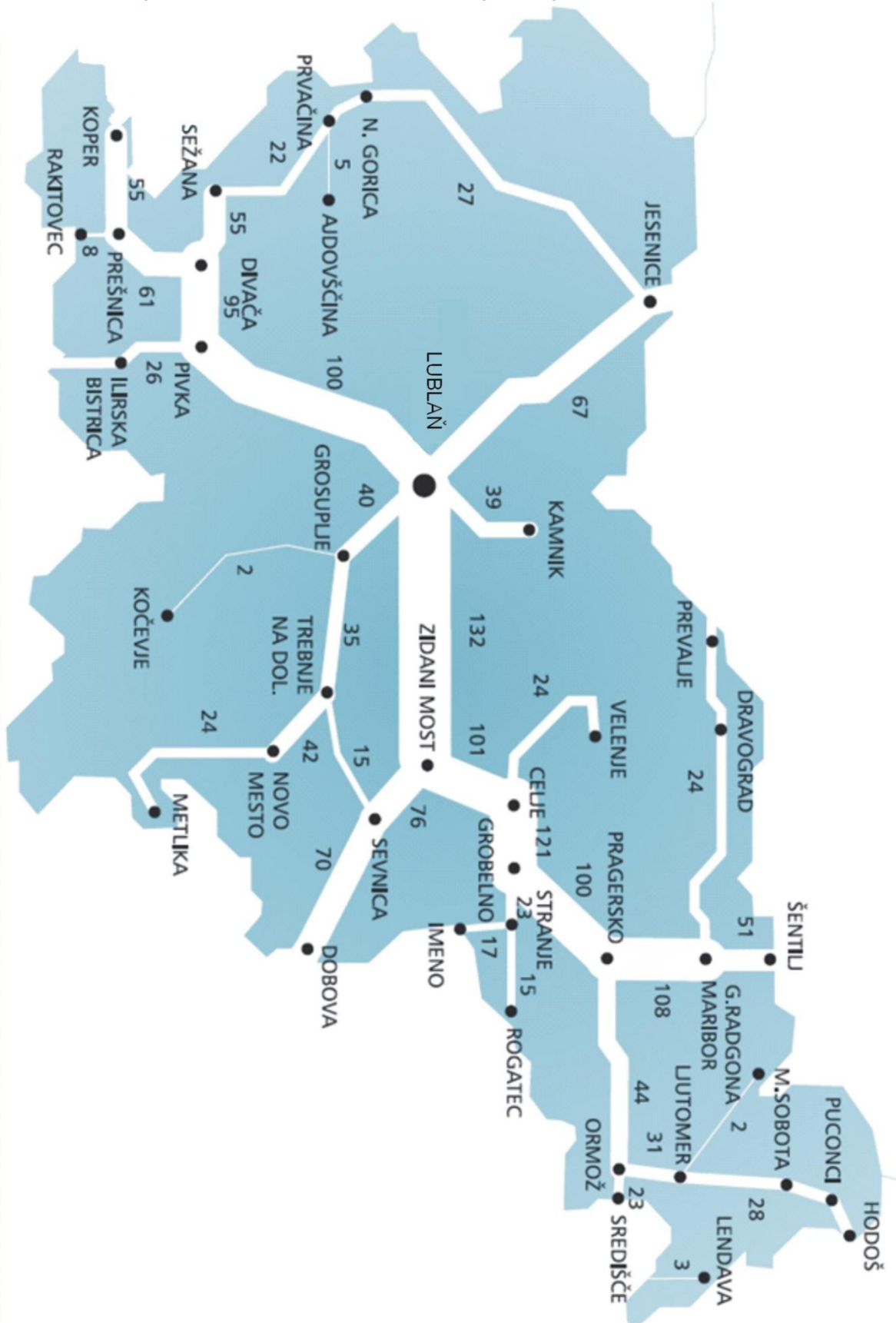
Zdroj: Jelsoft Enterprises Ltd., *Map of the ten Pan-European transport corridors* - SkyscraperCity [online]. ©2000-2009, Last edited by Gummo; February 25th, 2006 at 02:19 AM. [cit. 2009-03-31]. Dostupný z WWW: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=321526>>.

Příloha 11: Železniční síť ve Slovinsku v roce 2008



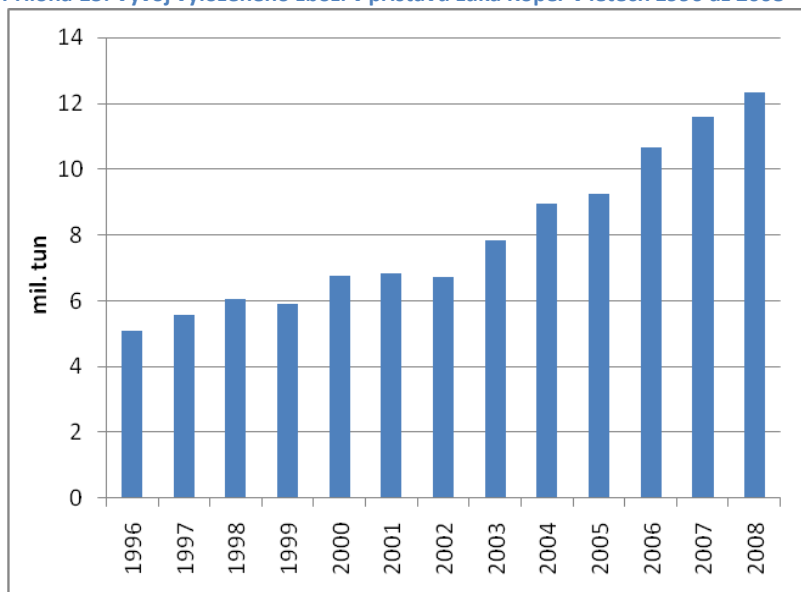
Upraveno podle: BÜKER, Thorsten. *Maps - Croatia, Slovenia and Bosnia-Herzegovina* [online]. ©1998-2009 Thorsten Bükler [cit. 2009-03-26]. Dostupný z WWW: <http://www.bueker.net/trainspotting/maps_croatia---slovenia---bosnia-herzegovina.php>.

Příloha 12: Schéma počtu osobních i nákladních vlaků za den na jednotlivých železničních tratích ve Slovinsku v roce 2007



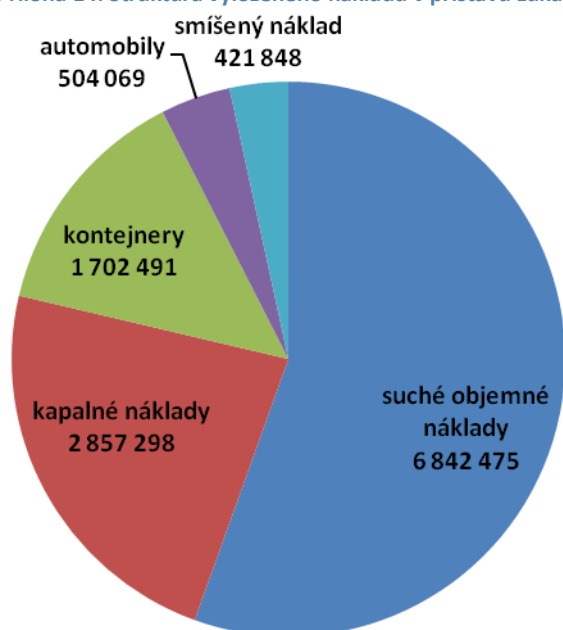
Zdroj: Slovenske železnice, d. o. o., *Slovenian Railways in Figures 2007* [online]. © Slovenske železnice 2005 [cit. 2009-03-27]. Dostupný z WWW: <http://www.slo-zeleznice.si/uploads/pictures/gallery/file/LP07-MaloSlo_scr.pdf>.

Příloha 13: Vývoj vyloženého zboží v přístavu Luka Koper v letech 1996 až 2008



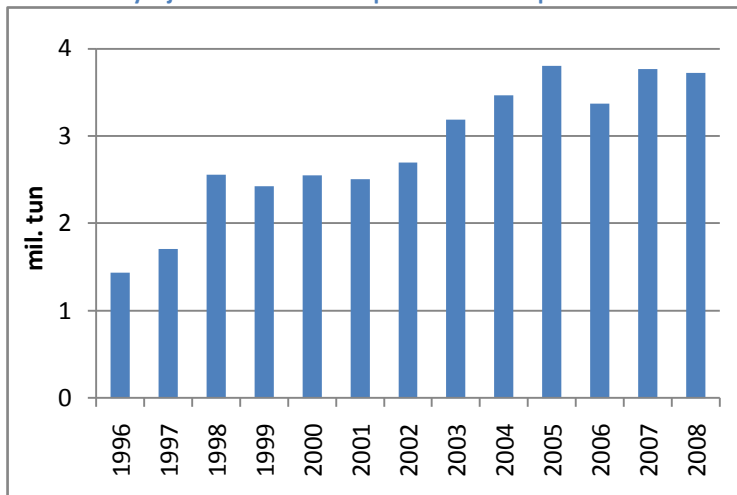
Zdroj: Luka Koper, d.d., *Annual Reports - Luka Koper, d.d.* [online]. © 2005, Luka Koper, d.d. [cit. 2009-03-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.luka-kp.si/eng/investors/annual-reports>>.

Příloha 14: Struktura vyloženého nákladu v přístavu Luka Koper v roce 2008 (t)



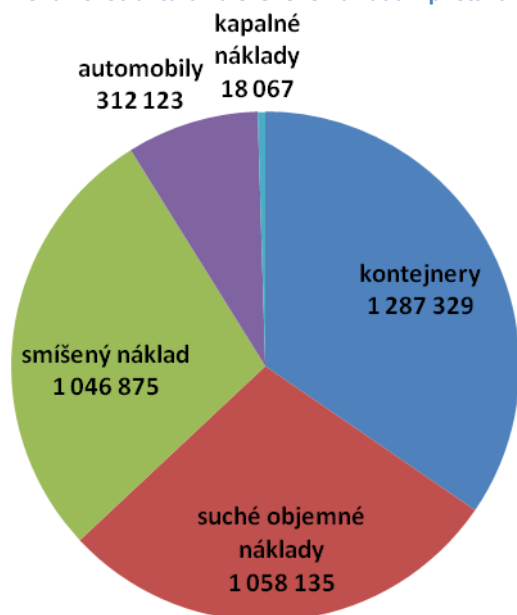
Zdroj: Luka Koper, d.d., *Annual Reports - Luka Koper, d.d.* [online]. © 2005, Luka Koper, d.d. [cit. 2009-03-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.luka-kp.si/eng/investors/annual-reports>>.

Příloha 15: Vývoj naloženého zboží v přístavu Luka Koper v letech 1996 až 2008



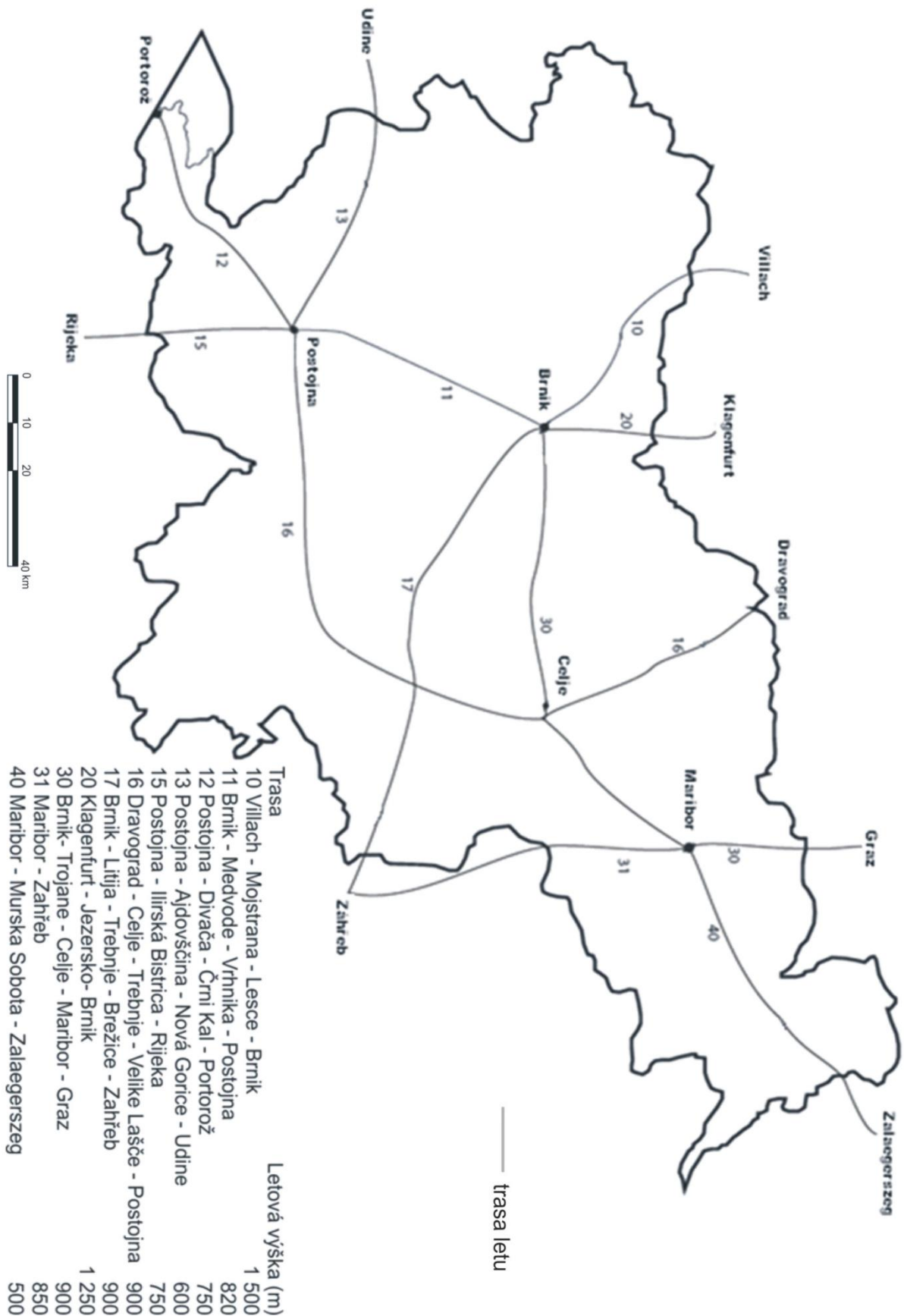
Zdroj: Luka Koper, d.d., *Annual Reports - Luka Koper, d.d.* [online]. © 2005, Luka Koper, d.d. [cit. 2009-03-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.luka-kp.si/eng/investors/annual-reports>>.

Příloha 16: Struktura naloženého nákladu v přístavu Luka Koper v roce 2008 (t)



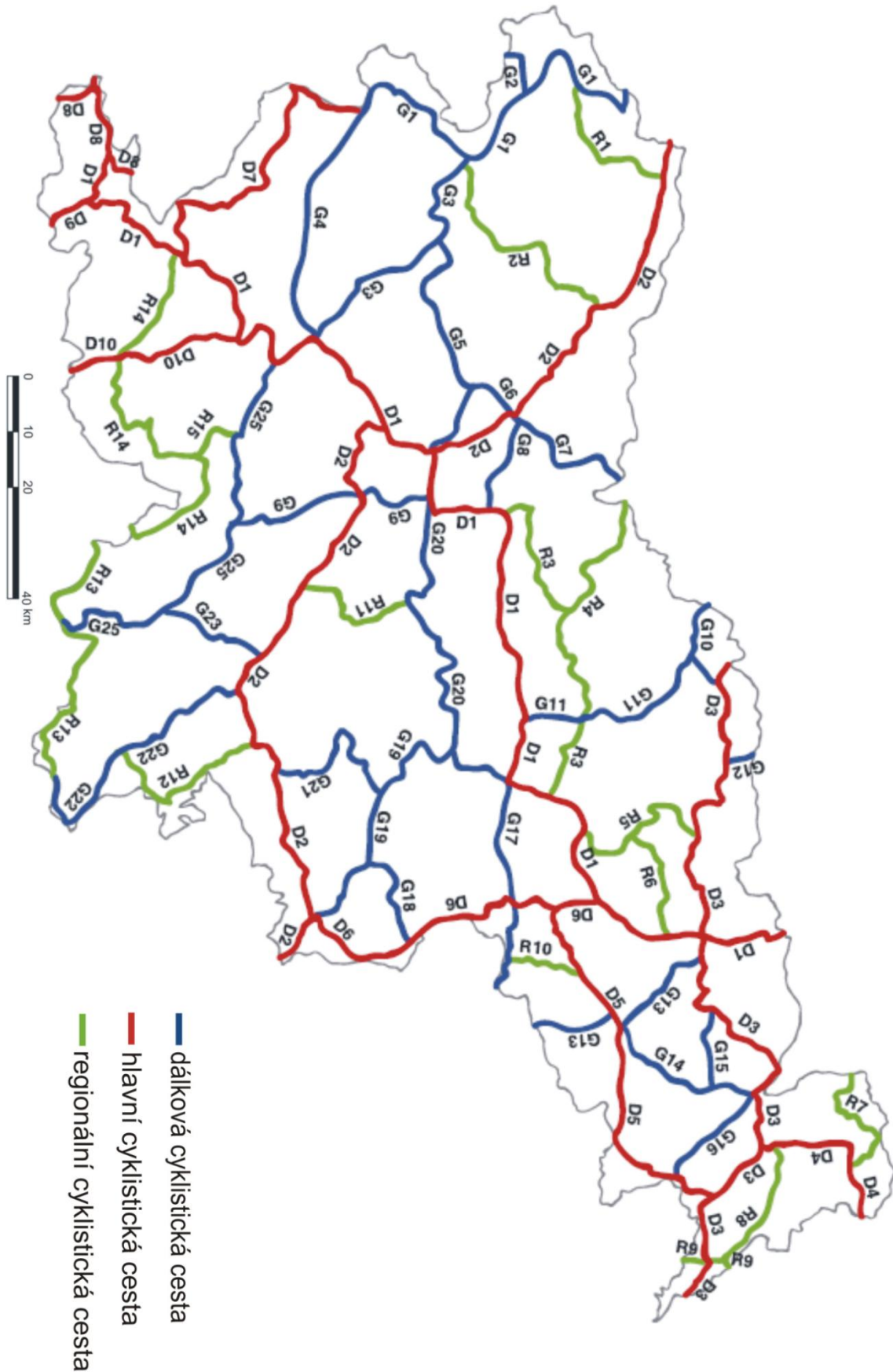
Zdroj: Luka Koper, d.d., *Annual Reports - Luka Koper, d.d.* [online]. © 2005, Luka Koper, d.d. [cit. 2009-03-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.luka-kp.si/eng/investors/annual-reports>>.

Příloha 17: Letové trasy na území Slovinska v roce 2008



Upraveno podle: *Slovenia Control* [online]. © 2009 Kontrola zračnega prometa Slovenija, d.o.o. [cit. 2009-04-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.sloveniacontrol.si/att/117/VFR%20Assistant.pdf>>.

Příloha 18: Cyklostezky na území Slovinska v roce 2004



Zdroj: ANDREJČIČ MUŠIČ, P. Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji, Direkcija Republike Slovenije za ceste, Lublaň 2005. 54 s.