

OBSAH

I.	Úvod do dopravnej geografie	2 – 4
II.	Planéta Zem – základné údaje, rozmery, merania, pohyb, slnečná sústava	4 – 6
	2.1. Zemepisné súradnice	5
	2.2. Striedanie ročných období	5 – 6
	2.3. Mesiac	6
III.	Zobrazovanie zemského povrchu, druhy máp	6 – 7
IV.	Zemepisné oblasti Slovenskej republiky	7 – 8
	4.1. Územie Slovenskej republiky, poloha, rozloha a hranice Slovenskej republiky	7
	4.2. Reliéf Slovenskej republiky	7
	4.3. Hospodárska charakteristika SR	7 – 8
V.	Dopravná geografia Slovenskej republiky	8 – 11
	5.1. Železničná doprava	8
	5.2. Cestná doprava	8 – 9
	5.3. Vodná doprava	9
	5.4. Letecká doprava	9
	5.5. Doprava v Tatrách	9 – 11
	5.6. Iné dopravné siete, nekonvenčná doprava	11
	5.6.1. Úzkorozchodné trate	11
	5.6.2. Nekonvenčná doprava	11
VI.	Cestovné poriadky	11 – 13
	6.1. Cestovné poriadky všeobecne	11 – 12
	6.2. Cestovné poriadky pre železničnú dopravu	12
	6.3. Cestovné poriadky pre cestnú dopravu	12 – 13
	6.4. Cestovné poriadky pre leteckú dopravu	13
VII.	Organizácia cestovného ruchu	13 – 17
	7.1. Predpoklady cestovného ruchu	13 – 14
	7.2. Rozmiestnenie cestovného ruchu	14 – 15
	7.3. Oblasť sústredeného cestovného ruchu SR – Slovenské liečebné kúpele a termálne kúpaliská	
	7.3.1. Slovenské liečebné kúpele	15
	7.3.2. Termálne kúpaliská	15 – 16
	7.4. Slovenské hrady a zámky	16
	7.5. Slovenské strediská letných a zimných športov	16
VIII.	Dopravná geografia jednotlivých štátov sveta so zameraním na charakteristiku dopravných systémov	17 – 29
	8.1. Štáty Európy	
	Použitá literatúra	30

I. Úvod do dopravnej geografie

Geografia je veda, zaoberajúca sa krajinou sférou a vzájomnými interakciami medzi prírodným prostredím a ľudskou spoločnosťou v priestore a v čase.

Geografia má rozsiahly objekt skúmania – leží na rozhraní prírodných, spoločenských a technických vied. Slovo geografia pochádza z gréckych slov *gé* = *zem*, *grafein* = *písať* – tomu zodpovedá aj slovenský názov *zemepis*.

Objektom záujmu geografie v starom Grécku boli otázky, ktoré sa týkali Zeme ako celku. Počas uplynulých vyše dvoch tisícročí existencie geografie došlo k týmto hlavným zmenám:

1) **zúžil sa objekt geografie**

Objektom geografie už nie je celá Zem, ale len jej časť – krajinná sféra. Vyčlenili sa ďalšie vedy, ktoré študujú Zem, napr. geológia.

2) **zmenil sa ráz poznania v geografii**

Geografia už nie je len popisnou vedou, ale stala sa vedou, v ktorej má dôležitú úlohu teória poskytujúca vysvetlenia javov.

3) **zmenil sa význam a zameranie geografie**

Geografia už nie je len všeobecnou vedou, ale aj vedou s výrazným praktickým zameraním.

Predmet štúdia geografie ako vedného odboru tvoria štyri zložky výskumu – objekt, aspekt, metóda a cieľ. Objektom výskumu geografie (t.j. tým, čo vedný odbor študuje) je krajinná sféra, aspektom výskumu je hľadisko, z ktorého je objekt študovaný, metódy určujú prístupy k výskumu a postupy výskumu a cieľom výskumu je využitie výsledkov vedeckého skúmania v teórii a v praxi.

Zem sa skladá z vrstiev, ktoré sú usporiadané koncentricky podľa klesajúcej mernej hmotnosti (hustoty) okolo guľovitého zemského jadra. Tieto vrstvy nazývame obaly alebo **geosféry**.

Krajinnú sféru tvorí súbor týchto geosfér:

- 1) *litosféra* – horninový obal Zeme
- 2) *pedosféra* – pôdny obal Zeme
- 3) *kryosféra* – obal s teplotami dlhšie ako dva roky pod bodom mrazu
- 4) *hydrosféra* – vodný obal Zeme
- 5) *atmosféra* – vzdušný obal Zeme (do krajinskej sféry patrí len dolná časť atmosféry – troposféra a dolná vrstva stratosféry po hranicu ozonosféry)
- 6) *biosféra* – obal tvorený organizmami
- 7) *socioekonomická sféra* – tvoria ju ľudia a výtvory ľudskej spoločnosti

Geografia študuje krajinú sféru z priestorového a časového úseku na rôznych úrovniach. Zaoberá sa krajinou sférou ako celkom, ale aj jej jednotlivými časťami, vlastnosťami a zložkami. Geografické vedy sa rozdeľujú do piatich skupín:

1. **skupina prírodných geografických vied – fyzická geografia – delí sa na dve podskupiny:**

- a) geografické vedy, ktoré študujú všeobecné zákonitosti fyzickogeografickej sféry. Táto podskupina sa ďalej člení na vedné odbory :
 - ❖ *všeobecná fyzická geografia* – študuje všeobecné zákonitosti fyzickogeografickej sféry,
 - ❖ *paleogeografia* – študuje všeobecné zákonitosti fyzickogeografickej sféry z geologickej minulosti Zeme
- b) geografické vedy, ktoré študujú jednotlivé zložky fyzickogeografickej sféry. Táto podskupina sa ďalej člení na tieto vedné odbory:
 - ❖ *geomorfológia* – študuje vznik a vývoj tvarov na zemskom povrchu – náuka o georeliéfe,
 - ❖ *klimatológia* – zaoberá sa štúdiom podnebia ; meteorológia sa zaoberá štúdiom počasia,
 - ❖ *hydrogeografia* – študuje vodstvo pevnín,
 - ❖ *oceánogeografia* – zaoberá sa štúdiom vodstva oceánov a morí,
 - ❖ *glaciológia* – zaoberá sa štúdiom snehovej pokrývky a ľadovcov,
 - ❖ *geokryológia* – študuje zákonitosti dlhodobu zamrzutej pôdy – **permafrostu**,
 - ❖ *pedogeografia* – zaoberá sa štúdiom pôd a ich priestorovou diferenciáciou,

- ❖ *biogeografia* – skúma zákonitosti priestorovej diferenciácie biosféry,
- ❖ *geografia prírodných zdrojov* – zaoberá sa zákonitosťami priestorového rozšírenia prírodných zdrojov.

2. skupina spoločensko-hospodárskych geografických vied – *socioekonomická geografia* – *delí sa na dve podskupiny* :

- a) geografické vedy, ktoré študujú všeobecné zákonitosti socioekonomickej sféry. Táto podskupina sa delí na čiastkové odbory:
 - ❖ *všeobecná ekonomická geografia* – študuje všeobecné zákonitosti socioekonomickej sféry v súčasnosti,
 - ❖ *historická geografia* – študuje všeobecné zákonitosti socioekonomickej sféry v minulosti,
 - ❖ *história geografie* – zaoberá sa vývojom geografie od vzniku tohto vedného odboru po súčasnosť,
- b) geografické vedy, ktoré sa zaoberajú štúdiom jednotlivých zložiek socioekonomickej sféry (resp. humánogeografickej sféry). Táto podskupina sa ďalej člení na čiastkové vedné odbory:
 - ❖ *geografia obyvateľstva* – skúma zákonitosti rozmiestnenia obyvateľstva,
 - ❖ *geografia sídiel* – zaoberá sa zákonitosťami sídiel,
 - ❖ *geografia priemyslu* – študuje zákonitosti rozmiestnenia priemyselnej činnosti,
 - ❖ *geografia poľnohospodárstva* – študuje zákonitosti rozmiestnenia poľnohospodárskej výroby,
 - ❖ ***geografia dopravy* – skúma zákonitosti dopravných sietí a dopravy,**
 - ❖ *geografia služieb* – študuje zákonitosti rozmiestnenia služieb,
 - ❖ *geografia rekreácie* – skúma zákonitosti rozmiestnenia rekreácie,
 - ❖ *geografia cestovného ruchu* – študuje zákonitosti rozmiestnenia cestovného ruchu,
 - ❖ *geografia vedy a kultúry* – študuje zákonitosti rozmiestnenia vedy a kultúry.

3. skupina kartografických vedných odborov

Kartografia leží na rozhraní prírodných, spoločenských a technických vied. Študuje a zobrazuje priestorové rozmiestnenie prírodných a socioekonomických javov krajinnej sféry a zaoberá sa ich zmenami v čase prostredníctvom kartografického vyjadrenia.

Kartografia sa delí na tieto vedné odbory:

- ❖ *všeobecná kartografia* – študuje krajinnú sféru prostredníctvom máp – špecifických obrazovo-znakových modelov,
- ❖ *tematická kartografia* – zaoberá sa zostavovaním tematických máp,
- ❖ *matematická kartografia* – zaoberá sa teóriou kartografických projekcií,
- ❖ *náuka o mapách* – študuje mapy ako priestorové modely reálnych javov,
- ❖ *kartometria* – je to teória merania na mapách,
- ❖ *teória zostavovania, redakcie a vydávania máp* – zaoberá sa technológiou projektovania a spracovania mapových originálov.

4. skupina geografických vied, ktoré sa zaoberajú všeobecnými zákonitosťami krajinnej sféry.

Delí sa na čiastkové vedné odbory:

- ❖ *teoretická geografia* – zaoberá sa všeobecnými zákonmi a tvorbou priestorovo-časových systémov a štruktúr, ktoré študuje geografia,
- ❖ *metageografia* – študuje miesto geografie medzi ostatnými vedami a určuje objekt geografie,
- ❖ *matematická geografia* – zaoberá sa použitím metód exaktných vied, najmä matematiky v geografii,
- ❖ *konštruktívna geografia* – sa zaoberá plánovitým pretváraním krajinnej sféry, aby sa zabezpečilo jej efektívne využívanie pre potreby spoločnosti,
- ❖ *lekárska geografia* – skúma vplyv geografických podmienok na zdravie obyvateľstva a študuje geografické rozšírenie chorôb,
- ❖ *vojenská geografia* – skúma vplyv geografických podmienok na vojenskú stratégiu a taktiku,

- ❖ *náuka o krajine* – zaoberá sa všeobecnými zákonitosťami krajiny, jej priestorovou rozmanitosťou, jednotlivými vlastnosťami a funkciami.

5. skupina geografických vied o regionálnych komplexoch, ktoré sa zaoberajú špecifickými zákonitosťami časti krajinej sféry

Člení sa na čiastkové odbory:

- ❖ *regionálna geografia* – zaoberá sa komplexným geografickým výskumom jednotlivých oblastí a štátov,
- ❖ *politická geografia* – skúma otázky územného vývoja štátov a ich častí, ich hraníc a priestorovo-časovým rozložením politických síl v jednotlivých štátoch a ich skupinách.

Diferenciácia geografie zatiaľ nie je ukončená, preto stále vznikajú a rozvíjajú sa nové čiastkové geografické vedné odbory, ako napr. geografia vedy a kultúry, geografia rekreácie, geografia cestovného ruchu a pod. Geografia tvorí veľký jednotný systém geografických vied, ktorý je čoraz zložitejší. Názory na chápanie tohto systému nie sú podľa rôznych geografických škôl jednotné.

IX. Planéta Zem – základné údaje, rozmery, merania, pohyb, slnečná sústava

Zem, na ktorej žijeme, je len nepatrnou časťou vesmíru, ktorý nás obklopuje. Je súčasťou slnečnej sústavy, galaxie, mliečnej cesty. Takýchto galaxií je vo vesmíre veľa.

Vesmír je nepredstaviteľne veľký, obrovský priestor, vyplnený izolovanými telesami a riedkou medzihviezdnou hmotou. Telesá sa líšia rozmermi, fyzikálnymi a chemickými vlastnosťami. Hmotnosťou telies je priamo určená ich príťažlivá sila a následné vzájomné usporiadanie.

Slnečnú sústavu tvoria tieto planéty, ktoré obiehajú okolo Slnka.

Planéta	Stredná vzdialenosť od Slnka (v mil. km)	Vzdialenosť od Zeme (v mil. km)		Čas obehu okolo Slnka (rok)	Počet mesiacov
		najkratšia	najdlhšia		
Merkúr	57,9	79	220	0,24	0
Venuša	108,2	40	259	0,62	0
Zem	149,6	0	0	1	1
Mars	227,9	57	390	1,88	2
Jupiter	778,3	590	964	11,86	16
Saturn	1428	1200	1650	29,46	17
Urán	2872	2585	3150	84,01	5
Neptún	4498	4300	4680	164,79	2
Pluto	5910	2275	7550	247,7	1

Hlavné rozmery Zeme:

- ❖ Priemer Zeme na rovníku = 12 756 km
- ❖ Obvod rovníka = 40 075,7 km
- ❖ Povrch Zeme = 510 083 059 mil. km²
- ❖ Obvod poludníkovej elipsy = 40 008,552 km

Dôkazy o guľatosti Zeme zhrnul ako prvý už Aristoteles. V 17.stor. Isaac Newton dospel k názoru, že Zem nie je presnou guľou, ale má tvar rotačného elipsoidu, ktorý je sploštený v oblastiach pólův.

V 19.stor. bol zavedený názov **geoid** – teleso, ktorého tvar najpresnejšie vyjadruje tvar Zeme.

Základnou príčinou striedania ročných období je sklon zemskej osi. (Zemská os, to je spojnica pólův, zvierá s rovinou ekliptiky stály uhol $66^{\circ} 33'$), ale i otáčanie sa Zeme okolo svojej osi.

Smery otáčania Zeme:

- 1) okolo svojej osi – v smere pohybu hodinových ručičiek od západu na východ,
- 2) okolo Slnka – proti smeru pohybu hodinových ručičiek.

2.3. Mesiac

Z vesmírnych telies, okrem Slnka, najvýraznejšie na Zem pôsobí Mesiac, pretože je k nej najbližšie. Jeho stredná vzdialenosť od Zeme je 384 tisíc kilometrov, hmotnosť je 80 x menšia ako hmotnosť Zeme. Mesiac nemá vlastný zdroj svetla, svieti iba odrazeným slnečným svetlom. Obieha okolo Zeme raz za 27,3 dňa, za rovnaký čas sa otočí i okolo vlastnej osi, preto je k Zemi obrátená stále tá istá časť jeho povrchu. Pri obehu Mesiaca okolo Zeme vznikajú mesačné fázy – **prvá štvrt', spln, posledná štvrt' a nov.**

Zem a Mesiac tvoria vzájomne spojenú dvojicu, ktorá sa otáča okolo spoločného ťažiska – **barycentra**, ktoré leží vzhľadom k pomeru hmotnosti oboch telies na spojnici Mesiac – Zem asi 1 700 kilometrov pod zemským povrchom. Rotáciou okolo spoločného ťažiska vzniká odstredivá sila, ktorá spolu s príťažlivou silou Mesiaca sa prejavuje v podobe **pravidelných deformácií tvaru zemského telesa, ktoré sa nazývajú slapové javy.** Najvýraznejšie sa prejavujú na vodnej hladine svetového oceánu ako **prílív a odliv.**

Skočný prílív – vzniká vtedy, ak je Mesiac a Slnko v jednej rovine so Zemou, ich príťažlivé sily sa znásobujú. Opakuje sa to každých 15 dní.

X. Zobrazenie zemského povrchu, druhy máp

Mapa je zjednodušený generalizovaný a zmenšený obraz Zeme premietnutý do roviny. Je vyjadrovacím prostriedkom nie len v geografii, ale aj v mnohých ďalších odboroch. Mapy sa delia podľa rôznych kritérií. Najpoužívanejšie je delenie máp podľa mierky, obsahu a podľa účelu:

- ❖ Podľa mierky sa mapy delia na mapy veľkých, stredných a malých mierok. Číselné hranice medzi jednotlivými kategóriami nie sú presne stanovené. Z geografického hľadiska sa väčšinou uvádza toto rozdelenie:
 - mapy veľkých mierok (plány a topografické mapy) – do 1:200 000,
 - mapy stredných mierok – od 1: 200 000 do 1:1000 000,
 - mapy malých mierok – nad 1:1000 000
- ❖ Podľa obsahu sa mapy delia na mapy s topografickým obsahom a tematické mapy.
 - a) **Mapy s topografickým obsahom** znázorňujú navzájom vyvážené prírodné a spoločenské javy. Do tejto skupiny patria:
 - podrobné mapy veľkých mierok do 1:5 000 (katastrálne mapy, ktoré znázorňujú vlastníctvo pozemkov),
 - topografické mapy – presné mapy veľkých a stredných mierok od 1:10 000 do 1:500 000 (úradné mapy pre potreby štátu a armády),
 - všeobecné geografické mapy – prehľadné mapy prevažne malej mierky, ktoré znázorňujú veľké územné celky. Všeobecné geografické mapy tvoria hlavnú súčasť atlasov sveta.
 - b) **Tematické mapy** – najpočetnejšia skupina máp. Topografický obsah je zredukovaný a hlavnú náplň mapy tvorí tematický obsah. Do tejto skupiny patria:
 - mapy prírodných javov – fyzickogeografické, geologické, meteorologické, hydrologické mapy a pod.,
 - mapy spoločenských javov (ekonomickogeografické, cestné, železničné, mapy obyvateľstva a pod.),
 - ostatné tematické mapy (mapy životného prostredia, turistické, dejepisné mapy a pod.).

❖ Podľa účelu :

- mapy, ktoré sa používajú pre hospodársku výstavbu (plánovacie, projekčné mapy a pod.),
- vedecké mapy (mapy vedeckého bádania),
- vojenské mapy (tematické mapy používané v armáde),
- školské mapy (väčšinou nástenné geografické mapy),
- atlasy (súbory máp, ktoré sú spojené do jedného celku).

XI. Zemepisné oblasti Slovenskej republiky

4.1. Územie Slovenskej republiky, poloha, rozloha a hranice Slovenskej republiky

Poloha SR je na severnej pologuli Zeme, v strede Európy.

Niektoré vzdialenosti:

- Najkratšia vzdialenosť od Slovenska k severnému pólu je 4 642 km,
- Najkratšia vzdialenosť od Slovenska k rovníku je 5 314 km,
- Najkratšia vzdialenosť od Slovenska k Baltickému moru je 520 km,
- Najkratšia vzdialenosť od Slovenska k Severnému moru je 791 km,
- Najkratšia vzdialenosť od Slovenska k Jadranskému moru je 350 km,
- Najkratšia vzdialenosť od Slovenska k Čiernemu moru je 678 km.

Susedia SR sú: Česká republika, Poľská republika, Ukrajinská republika, Maďarská republika a Rakúska republika.

Cez našu republiku prechádzajú dve rovnobežky, a to 48° a 49°, poludníky 17° až 22° východnej zemepisnej dĺžky.

Mesto Prešov sa rozprestiera na 49° severnej zemepisnej šírky (ako Paríž) a 21° 30' východnej zemepisnej dĺžky.

Rozloha republiky je 49 036 km². V rámci Európy patríme medzi menšie štáty. Tvar územia je predĺžený od západu na východ. Vzdialenosť medzi Záhorskou Vsou a Novou Sedlicou je 426 km a medzi Skalitým a Štúrovom 195 km. Celková dĺžka hraníc je 1 720 km.

Na Slovensku žilo k 1.1. 2003 5 367 800 obyvateľov. Hustota obyvateľstva na 1 km² je 109 obyvateľov.

4.2. Reliéf Slovenskej republiky

- Najvýznamnejšie horstvo : Biele Karpaty, Veľká Fatra, Malá Fatra, Vysoké Tatry, Nízke Tatry + Slovenský raj, Slovenské Rudohorie, Slanské vrchy, Čergov.
- Vodstvo, rieky, jazerá :
 - Dunaj, Váh, Hron, Hornád, Torysa
 - Piešťanská Slňava, Oravská priehrada, Liptovská Mara, Domaša, Šírava
- Nížiny : Záhorská, Podunajská a Východoslovenská
- Kraje na Slovensku sú tieto: Prešov – Prešovský kraj, Košice – Košický kraj, Banská Bystrica – Banskobystrický kraj, Žilina – Žilinský kraj, Trenčín – Trenčiansky kraj, Trnava – Trnavský kraj, Nitra – Nitriansky kraj, Bratislava – Bratislavský kraj
- Hlavné mesto SR : Bratislava (455 tisíc obyvateľov, 2001)

4.3. Hospodárska charakteristika SR

Rozdelením Československej republiky sa slovenská ekonomika dostala do vážnych problémov. Poľnohospodárstvo, ktoré má k dispozícii polovicu plochy krajiny (tretina tvorí ornú pôdu), zamestnáva

11 % pracujúcich. Rastlinná výroba je výrazne skoncentrovaná na Podunajskej a Východoslovenskej nížine. Pestujú sa predovšetkým obilniny (pšenica, jačmeň, kukurica), ďalej cukrová repa a zemiaky. Významná je produkcia zeleniny (kapusta, paradajky, paprika) a vína, menej ovocia a tabaku.

Dôležitou živočíšnou výrobou je chov prasiat a hovädzieho dobytku. Obnovuje sa chov oviec. Významná je ťažba dreva z lesov, ktoré po Fínsku a Švédsku pokrývajú najväčšiu časť krajiny.

Nevýhodou je veľký nedostatok palív. Ťaží sa síce hnedé uhlie, ale obmedzene a jeho kvalita je dosť nízka. Ropa, zemný plyn sa musia dovážať. V malom množstve sa ťažia rudy železa, medi zinku a ortuti. Významnejšia je ťažba vápenca a magnezitu. Vďaka povojnovej industrializácii je najdôležitejším odvetvím hutníctvo železa, ktoré je sústredené v Košiciach. Najväčším spotrebiteľom ocele bol rozsiahly zbrojný priemysel, ktorý v tomto čase prekonáva zložitý proces konverzie. Ďalej je to výroba nákladných automobilov, ale aj osobných, traktorov atď. V prevádzke je veľká hlinikáreň v Žiari nad Hronom a závody farebnej metalurgie v Krompachoch. Problémy má elektrotechnický priemysel (výroba TV prijímačov, práčok a chladničiek), ktorý vyrábal pre celý československý trh. Veľmi dôležitá je petrochémia v Bratislave, nadväzujúca výroba umelých hnojív (Duslo Šaľa), vlákien a pneumatík (Matador Púchov). Významná je tiež produkcia cementu, celulózy a papiera. Lepšiu pozíciu má výroba odevov a obuvi.

Zhrnutie :

- Strojársky priemysel: Stredné Považie (Trenčín, Dubnica, Považská Bystrica, Žilina, Martin ...)
- Automobily : Bratislava, Trnava, Bánovce nad Bebravou, motocykle – Považská Bystrica, Kolárovo
- Riečne a námorné lode : Komárno
- ZVL : Považská Bystrica, Žilina, Kysucké Nové Mesto, Skalica, Prešov
- Elektrotechnika : Liptovský Hrádok, Stropkov, Vrátke
- Cementárne : Rohožník, Horné Srnie, Lietavská Lúčka, Varín, Bystré, Turňa nad Bodvou, Banská Bystrica

XII. Dopravná geografia Slovenskej republiky

Pre každý štát má veľký význam doprava. Pre našu republiku je o to dôležitejšie, že republika leží v centrálnej časti Európy.

5.1. Železničná doprava

Hlavné ťahy železničnej dopravy sú :

1. hlavný ťah : Čierna nad Tisou – **Košice** – Kysak – Margecany – Spišská Nová Ves – Poprad – Štrba – Liptovský Mikuláš – Ružomberok – Kľačany – Vrútky – Žilina – Považská Bystrica – Púchov – Trenčín – Leopoldov – Trnava – **Bratislava**
2. hlavný ťah : Čierna nad Tisou – **Košice** – Moldava – Rožňava – Zvolen – Šurany – Galanta – **Bratislava**

Hlavné železničné uzly sú: Košice, Zvolen, Žilina, Bratislava

Na tieto hlavné trate nadväzujú lokálne trate. Najdôležitejšie sú tieto : Kysak – Prešov – Sabinov – Lipany – Stará Ľubovňa – Nižné Ružbachy – Studený Potok – Poprad

Ďalej : Prešov – Kapušany pri Prešove – Hanušovce – Strážske – Humenné

Prešov – Kapušany pri Prešove – Bardejov

Šurany – Nitra

Zvolen – Banská Bystrica – Červená Skala – Margecany – Kysak – Košice

5.2. Cestná doprava

Na Slovensku máme tieto diaľnice :

- Břeclav (ČR) – Bratislava
- Bratislava – Považím – až po Považskú Bystricu
- Ružomberok – Važec
- Prešov – Košice

Ďalej máme rýchlostné komunikácie, ktoré spájajú mestá Banská Bystrica – Zvolen, Nitra – po diaľnicu spájajúcu Bratislavu s Považskou Bystricou

5.3. Vodná doprava

Splavná rieka na našom území je Dunaj. Na tejto rieke sú dva prístavy a to Bratislava a Komárno. Zatiaľ je splavnený ešte úsek pre nákladnú dopravu na rieke Váh od ústia do Dunaja po Šaľu. Šaľa je aj nákladný prístav.

5.4. Letecká doprava

Letecká doprava využíva tieto letiská : Bratislava a Košice (sú medzinárodné letiská), ďalej Piešťany, Sliač, Poprad – Tatry. Miestne letisko je aj v Rážňanoch pri Prešove, ale aj inde (napr. Žilina – Dolný Hričov).

5.5. Doprava v Tatrách

a) *železničná doprava* :

tatranská elektrická železnica (TEŽ) premáva na trati z Popradu cez Starý Smokovec na Štrbské Pleso a na trati Starý Smokovec – Tatranská Lomnica

- rozchod koľaje 1 000 mm
- celková dĺžka trate TEŽ 35 km
- maximálna rýchlosť 60 km / hod.
- počet staníc a zastávok 20
- hlavná stanica na TEŽ Starý Smokovec

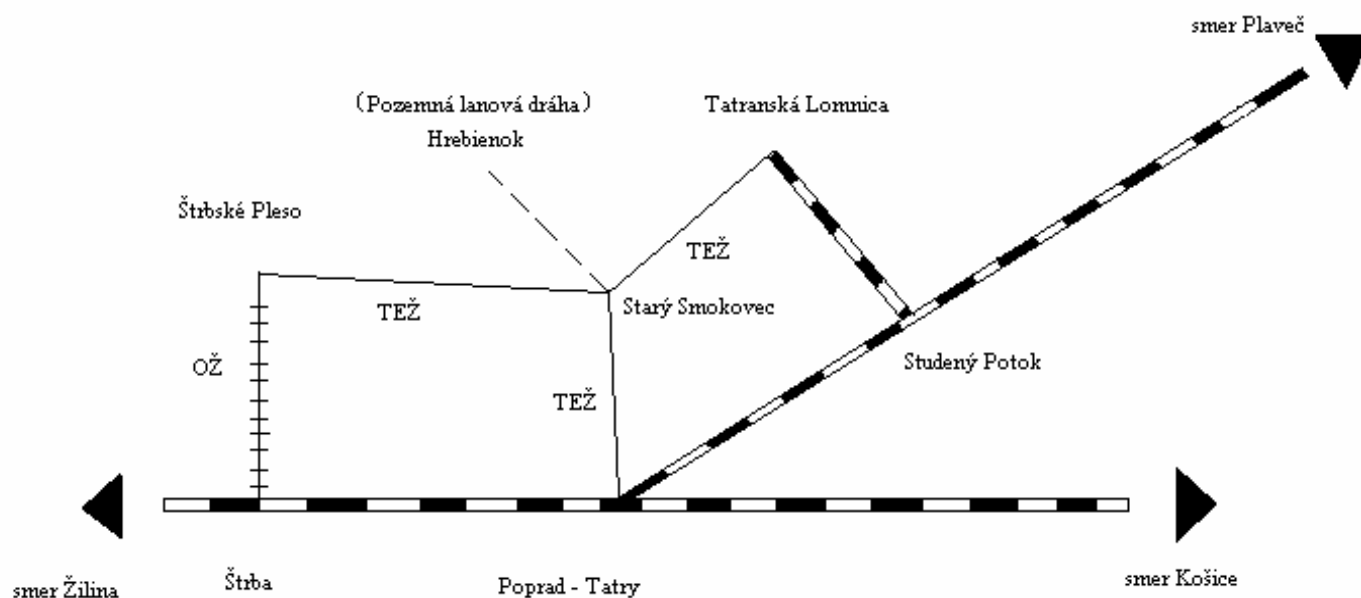
ozubnicová železnica – premáva na trati Štrba – Štrbské Pleso

- celková dĺžka trate 4 753 m, rozchod koľaje 1 000 mm
- prevýšenie trate 455 m
- cestovný čas 14 min.
- maximálna rýchlosť – v stúpaní 30 km / hod., v klesaní 23 km / hod.
- pôvodná OŽ bola v premávke od roku 1896 do 1936, súčasná bola obnovená roku 1970
- premávajú dvojdielne elektrické motorové jednotky
- elektrická trakcia jednosmerný elektrický prúd 1,5 kV

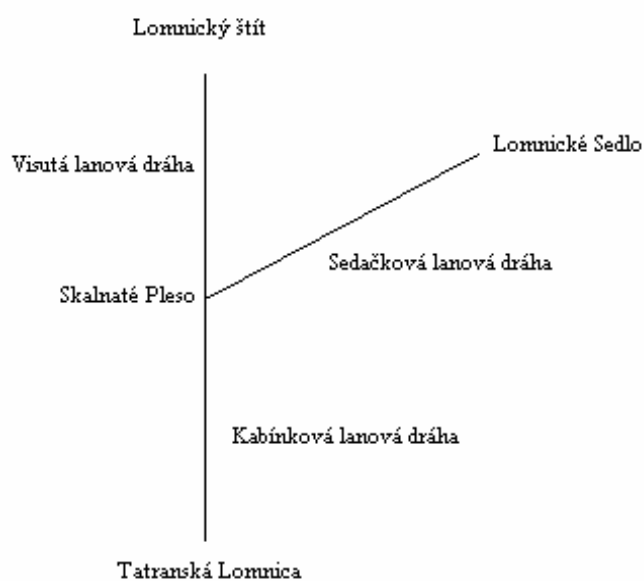
ďalšia trať : Poprad – Tatry – Studený Potok – Tatranská Lomnica

- rozchod koľaje 1 435 mm
- dĺžka trate 17 km

Tatranské lanové dráhy – kabínková lanová dráha z Tatranskej Lomnice na Skalnaté Pleso, sedačková lanová dráha Skalnaté Pleso – Lomnické Sedlo, visutá lanová dráha Skalnaté Pleso – Lomnický štít, pozemná lanová dráha Starý Smokovec – Hrebienok



Obr.č.1 Doprava v Tatrách

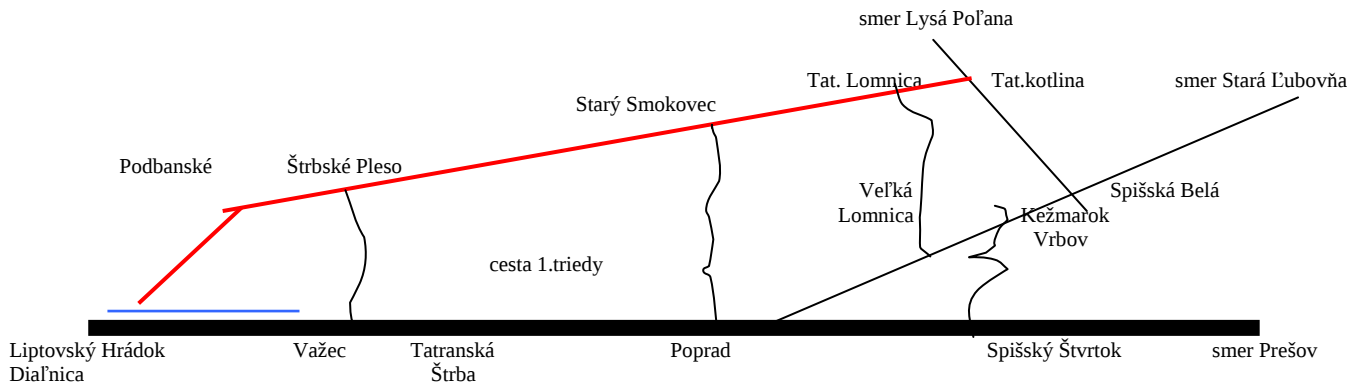


Obr.č.2 Visuté dráhy v Tatrách

b) letecká doprava

Na území Tatier sa nachádza letisko Poprad – Tatry, ktoré je využívané hlavne pre turistický ruch.

c) cestná doprava



Obr.č. 3 Cestná sieť v Tatrách (cesta Podbanské až Tatranská kotlina sa nazýva Tatranská magistrála)

5.6. Iné dopravné siete, nekonvenčná doprava

5.6.1 Úzkorozchodné trate

- trať Trenčianske Teplice – Trenčianska Teplá
 - je elektrifikovaná, rozchod 760 mm, elektrický jednosmerný prúd 600 V, dĺžka 5 427 m
 - je v prevádzke s prestávkami od roku 1909
- Čiernohronská železnica, trať Vydrovo most – Čierny Balog – Svätý Ján – Hronec (v prevádzke)
Hronec – Podbrezová – Štiavnička (mimo prevádzky)
Stihla – Svätý Ján – ďalšie úseky (zrušené)
 - rozchod 760 mm, dĺžka 14 km, premáva v letnom období od 1.5. do 1.9.
 - trakcia parná i motorová
- Múzejná úzkorozchodná železnica úvratová v Múzeu Kysuckej dediny v Novej Bystrici – Vychylovke, národopisnej expozícii v prírode Kysuckého múzea v Čadci
 - sezónna prevádzka máj až október, prevádzkové dni utorok až nedeľa, trasa historických vlakov : stanica Skanzen – stanica Kubátková, celková dĺžka 3,6 km cez areál Múzea
 - hnacie vozidlá : utorok až piatok – motorové rušne
sobota, nedeľa – parné rušne

Svojho času bola jednou z najdlhších a najvýznamnejších na Slovensku, vznikla v roku 1926 apôvodne dosahovala dĺžku 110 km v kopcovitom teréne. Do 70-tych rokov minulého storočia železnica slúžila hlavne na prepravu kmeňov dreva z lesa. Úvratová železnica.

5.6.2 Nekonvenčná doprava

Ide o dopravu visutými lanovkami, ozubnicovou železnicou, pozemnými lanovkami a vlekmi. Táto doprava je najmä v turistických oblastiach zimných športov, ale aj letných športov. Na Slovensku je rozšírená najmä vo Vysokých Tatrách, v Nízkych Tatrách, vo Veľkej a Malej Fatre a inde – čiže v horských oblastiach Slovenska.

XIII. Cestovné poriadky

6.1. Cestovné poriadky – všeobecne

Cestovný poriadok – je predpis, podľa ktorého premáva dopravný prostriedok na danej trati, linke. Určuje, stanovuje odchod dopravného prostriedku zo zastávky, rýchlosť medzi zastávkami a príchod na ďalšiu zastávku, resp. čas prejazdu následnej zastávky, pokiaľ neurčuje zastavenie. Ďalej určuje čas pobytu na zastávke.

Cestovné poriadky poznáme :

- **pre služobnú potrebu** – má ho vodič autobusu, rušňovodič vlaku, pilot lietadla atď., ale aj pracovníci dispečingu, riadiacej veže, a iní riadiaci pracovníci,
- **nákresný cestovný poriadok pre danú trať** (grafikon vlakovej dopravy, grafikon MHD ...) používa sa tiež skôr pre služobnú potrebu
- **vývesný cestovný poriadok** – na zastávkach MHD, SAD, na staniciach SAD, na železničných staniciach a pod.
- **knižný cestovný poriadok** – určený pre širokú cestujúcu verejnosť, ktorý obsahuje všetky cestovné poriadky na všetkých linkách, tratiach v danej oblasti.

Poznámka : Pre cestujúcu verejnosť sú určené cestovné poriadky vývesné a knižné.

Každý cestovný poriadok musí obsahovať :

- platnosť od do, pre ktorú zastávku,
- časy odchodov zo zastávky v pracovných dňoch, cez soboty a nedele, cez sviatky,
- trasu linky, trate,
- kto ho vydal, meno dopravcu.

6.2. Cestovné poriadky pre železničnú dopravu

a) východzie údaje potrebné pre zostavu cestovného poriadku

- údaje o železničnej trati – rozchod, najmenší a najväčší oblúk, stúpanie najväčšie a najmenšie, v železničnej stanici – aké sú výhybky (môžu byť štíhle alebo klasické),
- údaje o vlaku – aký je plánovaný rušeň na vlak (motorový alebo elektrický), počet a skladba vagónov, záťaž, resp. tonáž,
- údaje o rušni – elektrická, resp. motorová trakcia, zrýchlenie, ťažná a brzdná charakteristika

b) požiadavky cestujúcej verejnosti

Každý cestujúci alebo skupina ľudí, organizácie, resp. podniky sa môžu obrátiť na okresný úrad, resp. krajský úrad so žiadosťou o zmenu cestovného poriadku. Tieto zmeny, návrhy potom posiela okresný úrad, resp. krajský úrad na Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií, ktorí to spolu s vedením železnice vyhodnotia a pokiaľ je to možné, tak k úprave dôjde pri ďalšej zmene cestovného poriadku. Aj železnica robí svoj prieskum využívania jednotlivých spojov.

c) vlastná zostava grafikonu vlakovej dopravy – poradie vlakov v grafikone

Ako prvé sa do grafikonu znázorňujú medzinárodné osobné vlaky, rýchliky EC a IC, potom nasledujú ostatné medzištátne vlaky – rýchliky, potom nasledujú vnútroštátne vlaky – rýchliky a osobné vlaky. Nakoniec sa do grafikonu kreslia vlaky nákladné v podobnom poradí a s podobným významom ako osobné vlaky (nákladné vlaky medzištátne – tranzitné majú prednosť pred ostatnými, posledné sa znázorňujú manipulačné vlaky).

6.3. Cestovné poriadky pre cestnú dopravu

Každý podnik SAD a.s. si stanovuje cestovný poriadok svojich jednotlivých liniek. Cestovný poriadok SAD a.s. schvaľuje úrad územia, na ktorom pôsobí dopravca. Pre SAD a.s. Prešov je to Prešovský kraj. K zostave cestovného poriadku sa vyjadrujú aj obecné úrady obcí, kde pôsobí SAD a.s.

Aj pre stanovenie, určenie CP platia všeobecné podmienky, ktoré sú charakteru dopravnej cesty a vozidla, jeho technického stavu a základných ukazovateľov, ako je dosiahnutie maximálnej rýchlosti, zrýchlenia, brzd a pod. K týmto podmienkam pristupuje aj štát so svojimi legislatívnymi opatreniami, ako je Zákonník práce (stanovenie pracovnej doby vodiča, ale hlavne prestávok v práci), rôzne

vyhlášky, ktoré zakazujú jazdu v dňoch pracovného pokoja, resp. obmedzujú jazdu po niektorých komunikáciách, ďalej rôzne obchádzky a pod.

Nedostatkom tvorenia CP v autobusovej doprave je najmä to, že jednotlivé spoje sú nekoordinované medzi sebou, medzi jednotlivými dopravcami najmä v oblastiach významných pre cestovný ruch, v aglomeráciách, kde je sústredená priemyselná výroba, vysoké školy a pod. Veľmi malý záujem dopravcov o poskytovanie dopravných služieb je najmä tam, kde žijú ľudia na samotách, v odlahlých obciach a pod. Tam sú obyvatelia zväčša odkázaní na dva alebo maximálne tri spoje denne, alebo vôbec v sobotu či v nedeľu žiadny spoj nejde, čo nemusí vyhovovať týmto ľuďom. Naproti tomu sú oblasti, kde tých spojov je pomerne veľa, sú ale rozložené veľmi sporadicky, zväzkovite, žiadnym pravidelným intervalom. Návaznosť medzi jednotlivými spojmi (pri prestupe) je skôr náhodná.

6.4. Cestovné poriadky pre leteckú dopravu

Letový poriadok je plán pravidelnej leteckej prepravy, ktorý si vydáva každý letecký dopravca, zvyčajne 2 x do roka ako letný a zimný letový poriadok. Obsahuje základné informácie o jednotlivých letoch, a to:

- miesto odletu,
- časový rozdiel voči svetovému času (Greenwich time good),
- kód miesta a letiska podľa medzinárodných predpisov,
- cieľové mesto,
- dni týždňa, v ktorých sa daný let koná,
- čas odletu a priletu,
- počet medzipristátí
- číslo letu partnerskej spoločnosti na danej linke,
- miesto prestupu,
- zmena miestneho času,
- platnosť letu,
- prilet o deň neskôr,
- partnerské spoločnosti na danej linke,
- číslo letu a typ lietadla

Letenky sa dajú buď priamo kúpiť, alebo dopredu rezervovať pomocou rezervačných systémov, napr. Amadeus alebo Galileo v jednotlivých leteckých spoločnostiach, alebo v cestovných kanceláriách, ktoré na to majú štatút získaný po splnení podmienok medzinárodnej leteckej asociácie IATA, ICAO.

VII. Organizácia cestovného ruchu

Pod pojmom cestovný ruch rozumieme uspokojovanie osobných potrieb v oblasti turistiky, rekreácie, kultúry a rehabilitácie, ku ktorému dochádza mimo miesta trvalého pobytu a vo voľnom čase.

Ide o zmenu pobytu, ktorá je spojená s vycestovaním. Cestovný ruch sa stal v druhej polovici 20. storočia súčasťou životného štýlu svetového obyvateľstva – najmä obyvateľstva vyspelých štátov.

Zákonitosťami a zvláštnosťami rozmiestnenia cestovného ruchu sa zaoberá geografia cestovného ruchu – vedný odbor socioekonomickej geografie, ktorý študuje územné diferencované predpoklady a územnú štruktúru cestovného ruchu.

7.1. Predpoklady cestovného ruchu

Cestovný ruch sa uskutočňuje na základe selektívnych, lokalizačných a realizačných predpokladov.

1) Selektívne predpoklady určujú, kto a v akej miere sa zúčastní na cestovnom ruchu (selekcia = výber). Selektívne predpoklady cestovného ruchu sa delia na tri podskupiny – urbanizačné predpoklady, demografické predpoklady a sociálne predpoklady.

a) urbanizačné predpoklady

Cestovný ruch je typickou aktivitou mestského obyvateľstva (v mestskom prostredí ľudia stratili priamy kontakt s prírodou a túžia sa vymaniť z pretechnizovaného, umelého prostredia). Štáty, ktoré majú vysoký podiel mestského obyvateľstva, majú aj najviac účastníkov cestovného ruchu, ktorí cestujú do zahraničia.

b) **demografické predpoklady**

Z demografických činiteľov (činiteľov, ktoré charakterizujú zloženie obyvateľstva) sa najviac uplatňuje vo vzťahu k cestovnému ruchu hustota obyvateľstva. Platí pravidlo, že účasť obyvateľstva na cestovnom ruchu vzrastá s rastúcou hustotou obyvateľstva danej oblasti.

c) **sociálne predpoklady**

K sociálnym predpokladom radíme najmä ekonomickú aktivitu. Najčastejšie sa na cestovnom ruchu zúčastňujú pracovne aktívni (zamestnaní) obyvatelia, pre ktorých je cestovný ruch jedným z hlavných zdrojov načerpania nových síl.

2) **Lokalizačné predpoklady** vyjadrujú schopnosť krajiny poskytovať vhodné podmienky pre rôzne formy cestovného ruchu. Delia sa na dve podskupiny – prírodné podmienky a kultúrohistorické podmienky.

a) **Prírodné podmienky** – k najsledovanejším prírodným podmienkam cestovného ruchu patrí výrazný reliéf zemského povrchu, podnebie, rozšírenie povrchového i podzemného vodstva a zoskupenie rastlín a živočíchov.

b) **Kultúrohistorické podmienky** – k najviac navštevovaným výsledkom tvorivej činnosti človeka patria kultúrne pamiatky, pamiatkové rezervácie, historické stavby, výtvarné pamiatky, parky, ľudová kultúra i technické diela.

3) **Realizačné predpoklady** umožňujú splniť nároky účastníkov cestovného ruchu. Realizačné predpoklady možno rozdeliť na dve podskupiny – komunikačná dostupnosť a materiálo-technická základňa.

a) **Komunikačná dostupnosť** – rozhodujúcu úlohu má časová dostupnosť, ktorá závisí od dopravného spojenia účastníka cestovného ruchu medzi trvalým bydliskom a návštevým miestom.

b) **Materiálo-technická základňa** cestovného ruchu sa skladá zo základných zariadení (ubytovacie a stravovacie) doplnkových zariadení (športové, kultúrne) a zo špeciálnych zariadení (informačné centrá, cestovné kancelárie, zdravotnícke zariadenia atď.).

7.2. Rozmiestnenie cestovného ruchu

Cestovný ruch sa postupne stáva významným odvetvím svetového hospodárstva. Je v ňom zamestnaných asi 120 – 130 miliónov ľudí. Príjmy z cestovného ruchu sa za obdobie rokov 1970 – 1990 takmer zdvanásťnásobili.

Podľa prínosu do národného hospodárstva sa cestovný ruch rozdeľuje na **aktívny cestovný ruch** (návšteva určitej krajiny zahraničnými turistami) a **pasívny cestovný ruch** (vycestovanie turistov zo svojej krajiny). Pri aktívnom cestovnom ruchu štát získava finančné prostriedky od zahraničných návštevníkov. Aktívny cestovný ruch je príjmovou zložkou štátnej bilancie. Pasívny cestovný ruch (prostriedky utratené občanmi daného štátu v zahraničí) je položkou zápornou. Na svetovom cestovnom ruchu sa podieľajú všetky kontinenty, ale ich podiel je značne rozdielny.

Najviac zahraničných turistov priťahuje Európa (asi 60 %) – ide najmä o Európanov, občanov USA, Kanady a Japonska. O druhé a tretie miesto (asi po 13 %) sa delí Severná Amerika a Ázia. Zvyšných 14% dohromady pripadá na Južnú Ameriku, Afriku a Austráliu. Podľa Európy postupne klesá a vzrastá návštevnosť východnej Ázie a oblasti Pacifiku.

Medzi aktívnymi účastníkmi medzinárodného cestovného ruchu výrazne prevažujú občania ekonomicky rozvinutých krajín.

Tab.č.1 Krajiny s najväčším počtom zahraničných turistov (1989)

Krajina	Počet turistov (v mil.)	Krajina	Počet turistov (v mil.)
Španielsko	55	Veľká Británia	17
Taliansko	45	Nemecko	15
Francúzsko	40	Kanada	15
USA	37	Maďarsko	14
Rakúsko	18	Švajčiarsko	13

Medzi najnavštevovanejšími štátmi dominuje Španielsko, Taliansko a Francúzsko – v sfére cestovného ruchu v nich pracuje 10 – 15 % obyvateľov.

Najväčšie celkové príjmy z cestovného ruchu sú v USA – 58,4 mld. USD v r. 1995 (t.j. rovnako ako v Španielsku, Taliansku a Švajčiarsku dovedna).

7.3.Oblasti sústredeného cestovného ruchu SR – Slovenské liečebné kúpele a termálne kúpaliská

7.3.1. Slovenské liečebné kúpele

Medzi významné strediská CR na Slovensku patria liečebné kúpele, kde sa dajú liečiť rôzne choroby. Slúžia na preventívno-liečebné účely, ale aj na rekreáciu nielen pre našich obyvateľov, ale aj pre zahraničných turistov. V jednotlivých kúpeľoch sa liečia tieto choroby :

- **Ochorenia tráviaceho systému a poruchy látkovej výmeny** : Bardejovské Kúpele, Brusno, Korytnica, Nimnica, Sliač, Turčianske Teplice a Vyšné Ružbachy
- **Srdcovo-cievne choroby** : Bardejovské Kúpele, Brusno, Dudince, Nimnica, Sliač, Vyšné Ružbachy
- **Ochorenia pohybového ústrojenstva** : Bardejovské Kúpele, Bojnice, Brusno, Číž, Dudince, Nimnica, Lúčky, Korytnica, Kováčova, Piešťany, Rajecké Teplice, Sklené Teplice, Trenčianske Teplice, Turčianske Teplice a Vyšné Ružbachy
- **Neurologické ochorenia** : Bojnice, Dudince, Nimnica, Piešťany, Rajecké Teplice, Sklené Teplice, Trenčianske Teplice, Turčianske Teplice a Vyšné Ružbachy
- **Ochorenia dýchacích ciest** : Bardejovské Kúpele, Číž, Nimnica, Rajecké Teplice, Štós, Štrbské Pleso, Vyšné Ružbachy
- **Ochorenia obličiek a močových ciest** : Bardejovské Kúpele a Turčianske Teplice
- **Gynekologické ochorenia** : Lúčky, Nimnica, Turčianske Teplice, Vyšné Ružbachy
- **Kožné ochorenia** : Piešťany, Smrdáky, Trenčianske Teplice
- **Duševné choroby** : Rajecké Teplice, Vyšné Ružbachy
- **Choroby z povolania** : Korytnica, Piešťany, Rajecké Teplice, Vyšné Ružbachy

7.3.2. Termálne kúpaliská

Slovensko má okrem mnohých iných lákadiel jedno veľké bohatstvo – termálne pramene. Termálnych kúpalísk je na Slovensku veľa a v lete si môžeme vychutnávať príjemnú a liečivú vodu v ich bazénoch. Niektoré z nich sú otvorené celoročne, čiže aj v zime.

Najznámejšie termálne kúpalisko na Slovensku s celoročnou prevádzkou je v **Bešeňovej**. Leží v krásnom prostredí Liptovskej kotliny obkolesenej masívnymi Chočskými vrchmi, Nízkych Tatier a Vysokých Tatier. Od mesta Ružomberok je vzdialená 12 km.

Veľkou atrakciou je **Tatralandia** v Liptovskom Mikuláši – náš najväčší aquapark. Areál leží na území regiónu Liptov, v nádhernej scenérii Západných Tatier na severnom brehu nádrže Liptovská Mara. Areál má šesť bazénov a šesť toboganov. Ďalšie sú **Oravice** na Orave.

Medzi najznámejšie patrí aj termálne kúpalisko v **Podhájskej**. Zloženie termálnej vody pripomína vodu v Mŕtvom mori. Termálna voda je slaná a dosahuje teplotu cca 33 °C v lete a v zime až 36 °C, čiže musí sa riediť. Voda má liečebné účinky.

Ďalším termálnym kúpaliskom je **Chalmová**, ktorá tiež poskytuje celoročné kúpanie. Nachádza sa 6 km od mesta Nováky. Priamo v areáli kúpaliska je turistická ubytovňa, kemping a autokemping. K dispozícii je sprcha, sauna, masáž, šatňa, bufet, reštaurácia, volejbalové ihrisko, päť bazénov atď.

Na juhu Slovenska sú to ešte kúpalisko **Thermalpark v Dunajskej Strede** s podobným vybavením ako iné a **kúpalisko v Komárne**.

Každý región Slovenska má termálne kúpaliská, ktoré sú vo väčšine otvorené len v lete. Napríklad na východnom Slovensku sú to termálne kúpaliská vo **Vrbove** (neďaleko Vysokých Tatier) a vo **Vyšných Ružbachoch**. Na strednom Slovensku sú to kúpaliská v **Kováčovej** (medzi BB – ZV), ďalej v **Sliači**, vo **Vyhniach** (Štiavnické vrchy), v **Dolnej Strehovej**, v **Dudinciach**, v **Santovke** (neďaleko Dudiniec) atď. Ďalej sú známe termálne kúpaliská v **Bojniciach** a v **Rajeckých Tepliciach**.

Najviac ale termálnych kúpalísk je na juhozápadnom Slovensku. Spomenieme len tie najznámejšie ako sú **Patince**, **Veľký Meder**, v **Komárne** a v **Dunajskej Strede**.

7.4.Slovenské hrady a zámky

Stredoveký hrad bol symbolom feudálnej spoločnosti, jej vnútornej organizačnej štruktúry. Svojou impozantnosťou dominoval nad polozemnicami a drevenicami prostého ľudu.

Dnes sú hrady a zámky zdrojom obdivu ľudí – turistov ako domácich, tak aj zahraničných. Slovensko patrí medzi krajiny, ktoré majú na svojom území množstvo hradov, zámkov a kaštieľov. Medzi najznámejšie patria:

- zrúcaniny hradu Devín, pozostatky slávnej éry Veľkej Moravy,
- hrad Bratislava – obývatel'ný, múzeum + reprezentačné miesta hlavy štátu,
- hrad Nitra – obývatel'ný, múzeum, sídlo biskupstva,
- hrad Trenčín – múzeum v rekonštrukcii,
- Spišský hrad – zrúcaniny zakonzervované, jeden z najväčších hradov strednej Európy
- Hrad Beckov – na Považí – zrúcaniny,
- Hrad Bojnice – obývatel'ný, múzeum,
- Hrad Oravský podzámok – obývatel'ný, múzeum,
- Hrad Strečno – zrúcaniny zakonzervované v rekonštrukcii,
- Hrad Krásna Hôrka – obývatel'ný, múzeum,
- Mestský hrad Banská Bystrica, Banská Štiavnica, Zvolen, Kremnica – obývatel'ný, múzeum,
- Hrad Červený Kameň – neďaleko Pezinka a Trnavy – obývatel'ný, múzeum,
- Zámok Bytča – obývatel'ný, múzeum, ale využíva sa aj sobášna sieň ...
- Kaštieľ Topoľčianky – obývatel'ný, bývalé letné sídlo prezidenta republiky (T.G.Masaryk),
- Hrad Smolenice (30 km severozápadne od Trnavy) – obývatel'ný, múzeum,

Na východnom Slovensku .. Kapušiansky, Šarišský, Ľubovniansky, Kežmarský, Kamenický hrad
Kaštiele – Fričovce, Markušovce
Zbojnický zámok v Ruskej Novej Vsi

7.5.Slovenské strediská letných a zimných športov

Reliéf SR je predurčený na prevádzanie letných a zimných športov. Okrem typicky „morských“ športov, na Slovensku je možné prevádzať všetky.

Letné športy – súvisiace s plávaním, člnkovaním a pod. na vodných plochách: Gabčíkovo, Oravská priehrada, Liptovská Mara, Domaša, Šírava, Piešťanská Slávnica, na riekach Váh, Hron, Dunaj a iných. Ďalej na termálnych kúpaliskách.

Turistika – v každom regióne sú zaujímavé turistické trasy, ale najmä vo Vysokých a Nízkych Tatrách, v Slovenskom raji, v Roháčoch, ale aj v Čergove, v Slanských horách a inde.

Zimné športy – lyžovanie, sánkovanie atď. – množstvo lyžiarskych stredísk, rozmiestnené v každom regióne, najmä vo Vysokých a Nízkych Tatrách, Krompachy – Plejsy, Drienica – Lysá, Buče (Lipany) a inde. Všetky strediská sú dobre vybavené lyžiarskymi vlekmí, zasnežovacími delami, ak by nebol sneh, ale aj možnosťami ubytovania, stravovania a ďalšími podpornými službami.

VIII. Dopravná geografia jednotlivých štátov sveta so zameraním na charakteristiku dopravných systémov

8.1. Štáty Európy

A. Severná Európa

Štát	Rozloha (km ²)	Počet obyvateľov (tis. osôb)	Hlavné mesto	Počet obyvateľov hl. mesta (tis. osôb)
Nórsko	323 878	4 330	Oslo	740
Švédsko	449 964	8 820	Stockholm	1 540
Fínsko	338 145	5 110	Helsinki	1 050
Dánsko	43 093	5 210	Kodaň	1 350
Island	103 000	268	Reykjavik	153

Tieto štáty patria medzi vysoko rozvinuté krajiny sveta s vysokou životnou úrovňou obyvateľstva.

A.1. Nórsko, monarchia, kráľovstvo

Lodná doprava pozdĺž pobrežia (kabotážna doprava) patrí medzi najdôležitejšie spôsoby transportu. Najväčšie prístavy sú Oslo, Bergen, Tonsberg, Stavanger a Narvik na severe Nórska (vývoz švédskej železnej rudy – dopravuje sa po železnici Kiruna – Narvik). V členitom teréne vládá investuje veľké čiastky na komunikačné prepojenie všetkých oblastí a výsledkom sú nákladné a veľkolepé technické diela (najmä tunely a cesty vo fjordoch). Viac než polovica železníc je elektrifikovaná. Železničné spojenie so severom (Narvik) je ale možné len cez švédske územie. Vo vidieckych oblastiach je dôležitá autobusová doprava, ktorá nadväzuje na trajektovú prepravu. Využíva sa takmer 50 letísk, medzinárodné sú v Oslo, Stavangeru a v Bergenu.

A.2. Švédsko, monarchia, kráľovstvo

Vo vnútroštátnej nákladnej doprave si stále zachováva dôležité postavenie štátna železnica (70 % elektrifikovaná). Prepravuje najmä železnú rudu a ďalšie nerasty, drevo a stavebný kameň. Stále viac do popredia sa dostáva cestná doprava. Rozšírená je verejná štátom dotovaná autobusová doprava. Švédsko patrí k najviac motorizovaným krajinám sveta. Pre zahraničný obchod je dôležitá námorná doprava. Prístavy Göteborg, Malmö a Stockholm. Leteckú dopravu zabezpečuje spoločnosť SAS a má k dispozícii 40 letísk. Stockholmské patrí k najvýznamnejším v Európe.

A.3. Fínsko, republika

Cestná sieť, i keď nie je hustá, a len 60 % vozoviek je spevnených, v podstate postačuje požiadavkám. Štátne železnice sa v súčasnosti modernizujú. Veľmi významná je lodná doprava po jazerách, riekach a kanáloch (viac než 6000 km vodných ciest) a je využívaná najmä na prepravu dreva a tiež turistov.

Pre leteckú dopravu je k dispozícii 24 letísk, medzinárodné sú Helsinki. Pre styk so zahraničím a zahraničný obchod je dôležitá námorná doprava s najväčšími prístavmi, a to Helsinki, Turku, Kotka a Pori.

A.4. Dánsko, monarchia, kráľovstvo

Dánsko má veľmi hustú cestnú sieť. Jutsko je spojené s ostrovom Fyn dvoma mostami. Najväčší európsky most vedie z Oresundu do Malmö, bol vybudovaný v rokoch 1993 až 2000. Je v prevádzke od 1.7. 2000. Dôležitým dopravným prostriedkom v mestách sú bicykle.

Väčšina nákladnej a najmä medzinárodnej prepravy je zaistovaná loďami a prístavmi Kodaň, Alborg, Arhus a Esbjerg. Pravidelné letecké spojenie má 11 letísk, medzinárodné letisko je v Kodani.

A.5. Island, republika

- Má 11 tisíc kilometrov ciest – v zime väčšinou nezjazdné
- Prístavy – Reykjavík a Akureyri
- 19 letísk, medzinárodné v Reykjavíku

B. Štáty Beneluxu

Štát	Rozloha v km ²	Počet obyvateľov v tis. osôb	Hlavné mesto	Počet obyvateľov hl. mesta v tis. osôb
Holandsko	41 863	15 425	Amsterdam	1 055
Belgicko	30 518	10 110	Brusel	970
Luxembursko	2 586	395	Luxemburg	77

Štáty s jednotnou colnou úniou. Vyznačujú sa vysokou životnou úrovňou obyvateľstva a vysoko efektívnou ekonomikou.

B.1. Holandsko, monarchia, kráľovstvo

Hodnota vývozu predstavuje asi polovicu HDP. Asi 2/3 zahraničného obchodu pripadá na štáty EÚ, najmä na Nemecko, Belgicko a Luxembursko. Cestná sieť je veľmi kvalitná a patrí k najhustejším na svete. Automobilová doprava prepravuje viac ako 80 % z celkového nákladu. Holandské dopravné spoločnosti sa významne podieľajú na cestnej doprave v celej EÚ. Utrecht je hlavným uzlom železničnej siete. Železničná sieť je štátna.

Rotterdam – Europort je najväčší prístav na svete s obratom viac ako 300 mil. ton tovaru a odbavuje i lode s najväčšou tonážou. Takmer 5000 kilometrov kanálov a vodných ciest používa nákladná doprava, ktorá spája veľké námorné prístavy s vnútrozemím a všetkými významnými riekami Západnej Európy. Holandská letecká spoločnosť KLM patrí podľa počtu prepravných osôb k najväčším na svete.

B.2. Belgicko, monarchia, kráľovstvo

Má najhustejšiu cestnú (cca 140 000 km) i železničnú (350 km) sieť na svete, i keď význam železničnej dopravy klesá a trate sa rušia. Najväčším dopravným uzlom je Brusel s desiatkami radiálnych komunikácií. Systém diaľnic umožňuje rýchlo sa dostať do všetkých významných miest v Belgicku, ale aj do Francúzska a Holandska. Antverpy sú piatym najväčším prístavom na svete a sústreďuje sa v nich väčšia časť zámorského obchodu. Využíva sa asi 1 600 km vodných ciest a moderných kanálov, ktoré umožňujú plavbu nákladných lodí. Medzinárodné letisko má Brusel.

B.3. Luxembursko, monarchia, veľkovoľvodstvo

Doprava nie je významná vzhľadom k veľkosti krajiny. Treba spomenúť len nákladnú dopravu po rieke Mosele pre vývoz a dovoz. A snáď ešte, že pod „lacnou“ luxemburskou vlajkou pláva rad lodí Európy.

C. Západná Európa

Štát	Rozloha v km ²	Počet obyvateľstva v tis. osôb	Hlavné mesto	Počet obyvateľov hl. mesta v tis. osôb
Veľká Británia	244 110	58 375	Londýn	6 825
Francúzsko	543 965	58 020	Paríž	9 180
Nemecko	356 954	81 900	Berlín	3 500
Švajčiarsko	41 293	7 050	Bern	310

C.1. Veľká Británia, monarchia, Spojené kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska

Priemyselná revolúcia v 19. storočí vyvolala potrebu výstavby železničnej siete a vodných kanálov. Neskôr aj ciest. Význam železničnej dopravy po znárodnení v roku 1947 i napriek modernizácii klesol. Používa sa najmä na prepravu nákladov medzi vnútrozemím a prístavmi. Anglicko je kolískou železničnej dopravy. V roku 1825 bola zahájená prvýkrát na svete železničná prevádzka na trati Stockton – Darlington. Najdôležitejšie prístavy sú Londýn, Tees, Hartlepool, ropný terminál Milford Haven, Southampton a Liverpool. Významná je pobrežná kabotážna doprava.

Od roku 1960 sa rozširuje diaľničná (3200 km) a cestná sieť. Jej kapacita nestačí, najmä na juhovýchode sú cesty stále preťažené. Rozvinutá je miestna i diaľková autobusová doprava. Privatizované British Airways patria k najväčším leteckým spoločnostiam na svete. Londýn – letisko je najväčší letecký uzol v Európe. Pravidelné letecké spojenie má celkom 53 britských miest.

C.2. Francúzsko, republika

Má najrozsiahlejšiu sieť ciest a železníc v Európe, okrem Ruska. Nedostatočne je riešená cestná doprava v mestách a cez ne. Cestná doprava dominuje v preprave osôb i nákladov. Stupňom motorizácie patrí Francúzsko na predné miesto na svete.

Paríž – z neho vychádzajú radiálne desiatky komunikácií na všetky svetové strany. Je dôležitým centrom, dopravným uzlom Európy. Štátna železničná sieť je na svetovej úrovni, najmä v súvislosti s rozsiahlou modernizáciou. Na rekonštruovaných i celkom novovybudovaných tratiach premávajú vlaky TGV aj rýchlosťou 300 km / hod. (napr. trať Paríž – Lyon). Nové trate smerujú z Paríža cez Nantes do Bordeaux perspektívne ďalej do Španielska, ďalšia trať z Paríža cez Eurotunel do Londýna, v Lille odbočka do Bruselu a ďalej do Nemecka.

Paríž má tri letiská a po Londýne je najvýznamnejší v Európe (čo sa týka počtu prepravených osôb).

Francúzsko má najdlhší systém vnútrozemskej vodnej cesty v Európe. Splavnosť riek je najmä na severovýchode.

Námorné prístavy – Marseille (druhý v Európe) s ropným terminálom Fos – Lavéra, Le Havre, Dunkerque. Európsky sú významné ropovody z Marseille do severného Francúzska a Nemecka.

C.3. Nemecko, republika

Staré spolkové krajiny majú vynikajúcu a veľmi hustú sieť železníc a ciest. Najdlhšia diaľničná sieť v Európe (110 tisíc km). Na východe krajiny sa diaľničná i železničná sieť po druhej svetovej vojne veľmi nezmenili.

Cestný dopravný ťah, ktorý spája holandské prístavy s Porúrim a s oblasťami stredného i horného Rýna, patria medzi najzaťaženejšie komunikácie Európy. Buduje sa systém vysokorýchlostných železníc. Významná je vodná doprava a Rýn je najfrekventovanejšia vodná cesta Európy. Kanálmi je spojený so Severným morom, Labe, Odrou a v súčasnosti aj s Dunajom cez Mohan. Duisburg je najväčší riečny prístav Európy. Najdôležitejšie námorné prístavy sú Hamburg, Brémy, Lubeck, Rostock. Frankfurt nad Mohanom patrí k najväčším leteckým uzlom nielen Európy, ale i sveta. Ďalšie veľké medzinárodné letiská sú Kolín – Bonn, Mníchov a Berlín. Letecká spoločnosť LUFTHANSA.

C.4. Švajčiarsko, konfederácia

Hoci má horský terén, má dobrú komunikačnú sieť. Železničná sieť je hustá a celkom elektrifikovaná. Cestná sieť disponuje 70 tisíc kilometrami ciest a tunely umožňujú prevádzku i v zime. Cez územie Švajčiarska vedie niekoľko európsky významných spojov, prekonávajúcich Alpy dlhými tunelmi. Bazilej je jediným nákladným prístavom na rieke Rýn.

Letecká spoločnosť Swisair, medzinárodné letiská Zürich a Ženeva.

D. Južná Európa

Štát	Rozloha v km ²	Počet obyvateľstva v tis. osôb	Hlavné mesto	Počet obyvateľov hl. mesta v tis. osôb
Španielsko	504 783	39 200	Madrid	3 225
Portugalsko	92 389	9 850	Lisabon	2 000
Taliansko	301 278	57 250	Rím	2 805
Grécko	131 957	10 375	Atény	3 200

D.1. Španielsko, monarchia, kráľovstvo

Cestný systém Španielska, ktorý sa rozvíja radiálne z Madridu, má začiatky v 18.storočí. Od 60tych rokov 20.storočia sa rozširuje a modernizuje sieť diaľnic a budujú sa ďalšie rýchlostné komunikácie. Ale cestné zápchy sú stále problémom, najmä v lete na frekventovaných turistických trasách.

Nie príliš dlhá železničná sieť, vybudovaná v 19.storočí bola značne poškodená v občianskej vojne v rokoch 1936-1939. V roku 1941 prevzal železniciu štát s plánom jej rekonštrukcie. Modernizácia tratí začala v roku 1964 a dosiaľ bolo elektrifikovaných viac ako polovica tratí. Madrid, Sevilla a Barcelona majú metro. Hlavná lodná linka na Kanárske ostrovy vedie z Ceuty a Melilly, na Baleáry z Barcelony a Valencie. Najdôležitejšie prístavy pre medzinárodný obchod sú Barcelona, Bilbao, Gion, Valencia a Huelva. Algeciras pri Gibraltári zaist'uje medzinárodnú kontajnerovú dopravu.

Španielsko má dve národné letecké spoločnosti – Iberia a Aviaco. Medzinárodné letisko má Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Las Palmas na Kanárskych ostrovoch.

D.2. Portugalsko, republika

Sieť ciest pokrýva väčšinu krajiny a stále sa vylepšuje. Dokončuje sa diaľničné spojenie Lisabon – Porto. Železničná sieť je zatiaľ málo elektrifikovaná. Okrem Lisabonu majú významné letisko Porto a Faro v Algarve. Najdôležitejším prístavom je Lisabon.

D.3. Taliansko, republika

Kostra cestnej siete vznikla už v časoch Rímskej ríše. V súčasnosti má Taliansko viac než 300 tisíc kilometrov kvalitných ciest, pričom dĺžka diaľnic presahuje 7 tisíc kilometrov. Spojenie s Európou cez Alpské priesmyky zaist'uje rad technických stavieb, najvýznamnejšie sú celoročne zjazdne tunely v priesmykoch St. Bernard a pod Mont Blancom, diaľnica cez Brenner a pozdĺž Riviéry do Francúzska.

Štátne železnice postupne modernizujú takmer 2 tisíc kilometrov dlhú sieť tratí. Viac než polovica je už elektrifikovaná. Hlavné trate vedú súbežne s diaľnicami a v Alpách je železnica vedená priesmykmi a tunelmi Mont Cenis, Simplon, St. Gotthard a Brenner. Rím, Miláno a Turín majú výkonné metro. Okrem Pádu nie je väčšina riek splavná. Veľmi dôležitá je námorná doprava, ale talianska obchodná flotila zabezpečuje len necelú tretinu zahraničného obchodu krajiny. Najväčšie prístavy – Janov, Terst, Taranto, Benátky, Mestre a Livorno. Národná letecká spoločnosť – Alitalia. V Taliansku je viac ako 30 letísk, z nich najväčšie je Leonardo da Vinci 24 km juhozápadne od Ríma.

K Taliansku patria ostrovy Sardínia a Sicília. Na talianskom území sa nachádzajú aj dva štáty, mestský štát Vatikán (v Ríme) a San Marino.

D.4. Grécko, republika

Geografické podmienky Grécka boli dôvodom rozvoja intenzívnej vnútornej i medzinárodnej námornej dopravy. Grécko má jednu z najväčších obchodných flotíl na svete a realizuje námornú dopravu pre rad ďalších krajín. Najväčšie prístavy – Pireus, Solún, Pátrai. Nedostatok dobrých ciest trval až do 70-tych rokov, ale teraz je už v prevádzke diaľnica, spájajúca Atény s ostatnými strediskami. Krajina má rozsiahlu sieť autobusových liniek ako na pevnine, tak aj na ostrove Kréta. Železničná sieť

je krátka, zmodernizovaná, ale len na pevnine. V prevádzke je 35 letísk, z toho 9 medzinárodných, vrátane Heraklionu na ostrove Kréta a letisko na ostrove Rhodos. Tieto letiská sa používajú len pre cestovný ruch.

E. Stredná Európa

Štát	Rozloha v km ²	Počet obyvateľstva v tis. osôb	Hlavné mesto	Počet obyvateľov hl. mesta v tis. osôb
Česko	78 865	10 330	Praha	1 216
Maďarsko	93 031	10 160	Budapešť	1 976
Poľsko	312 673	38 630	Warszawa	1 675
Rakúsko	83 856	7 975	Viedeň	1 550

E.1. Česko, republika

Česko patrí k vyspelým štátom Strednej Európy. Má dobre rozvinutý priemysel i poľnohospodárstvo. Pomerne dobrú životnú úroveň. Železničná doprava sa rozvíjala takmer 70 rokov spolu so slovenskou. Trate spájali hlavne východ so západom územia bývalej ČSR. Po rozbití ČSR sa smerovanie tratí zmenilo hlavne smerom juh – sever. Železničná sieť patrí medzi najhustejšie v Európe. Hlavné trate sú elektrifikované.

Výstavba diaľnic začala trasou D1 medzi mestami Praha – Brno – Bratislava. V súčasnosti má viac ako 400 kilometrov. Cestná sieť je hustá, a podobne ako u nás, sú cesty rozdelené do troch tried. Prakticky neexistuje obec alebo samota, ktorá by nemala cestné spojenie s centrom oblastí, regiónu. Rozvinutá je sieť autobusových liniek. Praha má metro od roku 1975.

Letecká spoločnosť ČSA zabezpečuje lety do celej Európy. Praha, Brno, Ostrava majú významné letiská.

Vodná doprava sa prevádza po rieke Labe a z časti aj po Vltave. Prístavy sú – Děčín, Mělník, Ústí nad Labem, Praha – Holešovice, Chvaletice.

E.2. Maďarsko, republika

Radiálna cestná a železničná sieť so stredom v Budapešti nestačí moderným požiadavkám. V krajine je len cca 350 kilometrov diaľnic. Významnou tepnou riečnej dopravy je Dunaj. Hlavným dopravným uzlom je Budapešť.

E.3. Poľsko, republika

Železnice, rozsiahle používané pre dopravu surovín a osôb, sú takmer na 50 % elektrifikované. Cestná sieť nie je veľmi kvalitná. Cca 250 kilometrov diaľnic. Významná je námorná doprava. Veľké prístavy sú Štetín, Gdansk a Gdynia. Pravidelné letecké spojenie má 12 miest. Významné letiská – medzinárodné – má Warszawa a Krakow.

E.4. Rakúsko, republika

I keď má Rakúsko výhodnú polohu v centre Európy, horský terén bráni efektívnemu vedeniu diaľkových trás. Cesty a železnice sú vedené údoliami prevažne západovýchodným smerom, a tak pre spojenie Nemecka a Južnej Európy museli byť v Alpách vybudované tunely a ďalšie stavby. Najdôležitejšia diaľnica vedie z Nemecka cez Brennerský priesmyk do Talianska, ďalší prekonáva Tauru dlhým tunelom. Železnice sú štátne a viac než z polovice elektrifikované.

Vodná doprava na úseku Dunaja dlhým 358 kilometrov slúži k spojeniu s Nemeckom a s Čiernym morom. Najväčšie prístavy sú vo Viedni a v Linci. Rakúske aerolínie zabezpečujú spojenie medzi mestami Viedeň, Linz, Salzburg, Innsbruck, Štajerský Hradec a Klagenfurt. Medzinárodné letisko má Viedeň (Schwechat).

F. Východná Európa

Štát	Rozloha v km ²	Počet obyvateľstva v tis. osôb	Hlavné mesto	Počet obyvateľov hl. mesta v tis. osôb
Rusko	17 075 400	147 800	Moskva	8 675
Rumunsko	237 500	22 700	Bukurešť	2 060
Bulharsko	110 994	8 500	Sofia	1 125
Ukrajina	603 700	51 950	Kyjev	2 610

F.1. Rusko, republika

Rusko je najväčším štátom sveta. Zaberá takmer 12 % svetovej súše. Väčšina územia leží v oblastiach pre život krajne nepriaznivých, čím je málo osídlené. Najviac obyvateľstva je sústredená v európskej časti Ruska.

Doprava v podmienkach Ruska, t.j. predovšetkým ohromných vzdialeností miest produkcie surovín, potravín a spotreby, je veľmi dôležitá. Základom ruskej dopravy je železničný systém, ktorý sa používa na prepravu nákladov na veľké vzdialenosti. Prepravný výkon je najväčší na svete. Železničná doprava je rozvinutá hlavne v európskej časti, má radiálne vedenie tratí smerujúcich z Moskvy do všetkých dôležitých centier Ruska i blízkeho zahraničia. Ešte väčší význam má železničná doprava na spojenie európskej časti s východnou časťou – so Sibírou a Ďalekým Východom. Toto spojenie zabezpečuje zdvojená Transibírska magistrála, ktorá začína v Petrohrade (pri Baltickom mori) a ide ďalej Moskva – Rjazan – Samara (býv. Kujbyšev) – Ufa – Čeljabinsk – Omsk – Novosibirsk – Krasnojarsk – Irkutsk – Ulan Ude – Čita – Karymskoje. Tu sa trasa rozdeľuje a jedna vedie cez Čínu (Charbin - Pograničnaja) do Vladivostoku. Druhá trasa vedie z Karymskoje cez Skovorodino – Chabarovsk do Vladivostoku. Táto magistrála vedie južne od jazera Bajkál. Celá trasa magistrály meria takmer desať tisíc kilometrov.

Po druhej svetovej vojne bola vybudovaná aj severná vetva Transibírskej magistrály pod názvom Bajkalsko-amurská magistrála, ktorá vedie z mesta Tajšet, ďalej Bratsk severne od Bajkálu cez Lena-Čara, cez Konsomolsk do Sovietskej Gavani pri Tichom oceáne. Táto magistrála má dĺžku 4330 kilometrov. Obe magistrály sú plne elektrifikované.

Poznámka : Na začiatku druhej svetovej vojny Transibírska železnica zohrala veľkú úlohu, keď dobrou spravodajskou činnosťou v Japonsku sa Sovietsi dozvedeli, že Japonsko nenapadne Sovietsky zväz – Sovietsi premiestnili takmer celé vojsko z Ďalekého Východu k Moskve (október 1941) a odrazili Nemcov od Moskvy.

Cestná doprava prepravuje viac tovaru ako železnica, ale na krátke vzdialenosti. Cestná sieť je rozsiahla, ale kvalitných ciest je málo. V poslednom čase sa prudko zvyšuje výstavba moderných ciest diaľničného typu.

Veľký význam si stále zabezpečuje vodná doprava po riekach a kanáloch. Významná je Volga a sibírske veľtoky. Moskva je spojená riečnou dopravou a kanálmi s piatimi moriami sveta (Baltické, Azovské, Kaspické, Čierne a Biele).

Svoj význam má aj letecká doprava, najmä pre osobnú prepravu. Jej cena je porovnateľná s cenou za prepravu po železnici, sieť domácich liniek, leteckých je pomerne hustá najmä s východnými oblasťami.

Veľmi rozsiahla je aj potrubná doprava, ktorá zabezpečuje prísun ropy a zemného plynu zo Západnej Sibíri až do Strednej Európy. Námorná doprava predstavuje na Ďalekom Východe a na Sibíri často jediné spojenie medzi obcami či mestami roztrúsenými po cca 50 tisíc kilometrov dlhom pobreží. Niektoré prístavy zamrzajú, iné napr. Murmansk fungujú celý rok. Najväčšie prístavy: Novorossijsk (Čierne more), Petrohrad (Baltické more) a Náchodka (Tichý oceán).

F.2. Rumunsko, republika

Na pomerne nízkej úrovni, na európske pomery, je komunikačná infraštruktúra. Viac než jednu tretinu cestnej siete tvoria prašné vozovky. Dôležitou dopravnou cestou je Dunaj s vybudovaným kanálom z Dobrudže do Čierneho mora. Najdôležitejším dopravným uzlom je Bukurešť.

F.3. Bulharsko, republika

Železnice sú viac ako z polovice elektrifikované. Hlavné ťahy sú vedené súbežne zo Sofie do Burgasu a zo Sofie do Varny. Cestná sieť je málo rozvinutá a je nekvalitná. Najväčšie prístavy sú Varna a Burgas pri Čiernom mori a na rieke Dunaj Russe. Leteckým uzlom je Sofia. Menšie letiská, ktoré sa používajú hlavne pre turistický ruch, sú Burgas a Varna. Za zmienku stojí ešte kompa, ktorá je v prevádzke na rieke Dunaj medzi Bulharskom a Rumunskom, medzi mestami Calafat (Rumunsko) a Vidin (Bulharsko).

F.4. Ukrajina, republika

Železničná sieť sa sústreďuje najmä v Doneckej a Dneperskej priemyselnej oblasti. Najľudnatejšie centrá spájajú široké cestné magistrály. Veľké námorné prístavy ako Odesa a Iljičovsk pri Čiernom mori a Mariupol pri Azovskom mori obsluhujú široké zázemie. Sevastopol' na Kryme slúži najmä vojenskému námorníctvu. Dôležitou vodnou tepnou je Dneper. Cez územie Ukrajiny vedú niektoré diaľkové ropovody a plynovody do Strednej a Západnej Európy.

Leteckým uzlom je Kyjev, Odesa a Charkov.

8.2. Štáty Severnej Ameriky

Štát	Rozloha v km ²	Počet obyvateľstva v tis. osôb	Hlavné mesto	Počet obyvateľov hl. mesta v tis. osôb
Kanada	9 970 610	28 950	Ottava	960
USA	9 529 063	261 550	Washington	3 975
Mexiko	1 958 201	91 850	Mexico	10 800

Kanada, pluratívna federatívna konštitučná monarchia (britská kráľovná)

Doprava v podmienkach obrovských vzdialeností a veľkej produkcie surovín má výnimočnú úlohu. Pre dopravu objemných nákladov sa používajú predovšetkým dve transkontinentálne železnice, ktoré vedú z Montrealu, resp. z prístavu Halifax na pobreží Nového Škótska a Quebecu, spájajú sa a znova sa rozvetvujú v Manitobe a končia vo Vancouvru a v prístave Prince Rupert pri hraniciach Aljašky. V súčasnom období z týchto magistral funguje len jedna, a to len v úseku Toronto – Vancouver. Odbočky vedú k Veľkému jazeru otrokov a Hudsonovmu zálivu. Železničnú dopravu prevádzkujú dve spoločnosti. Súkromná kanadská pacifická dráha a Kanadské štátne dráhy. Provinčnou vládou sú spravované železnice v Britskej Kolumbii (federatívny štát v západnej časti Kanady), a tiež spojenie medzi mestom Moosonee pri zátoke James Bay na južnom konci Hudsonovho zálivu a južným Ontáriom. Najdôležitejším dopravným uzlom je Montreal.

S takmer 900 tisíc kilometrov siete ciest tvoria spevnené cesty len 35 %. Takmer polovica dĺžky pripadá na préríjné provincie, ale väčšia časť automobilovej dopravy sa realizuje v južnej časti krajiny po diaľniciach v koridore Windsor – Quebec. Významná je transkanadská diaľnica (7 700 km), ktorej jedna vetva zaisťuje i spojenie s územím Yukonu a s Aljaškou. Väčšina obcí na severe krajiny je prístupná len terénnymi vozidlami a letecky.

Letecká doprava je veľmi dôležitá a domáca letecká spoločnosť Air Canada zaisťuje pravidelné spojenie s viac než stovkou letísk. Na obchodné spojenie s Európou sa používajú prístavy Halifax v Novom Škótsku a St. John na Novom Foundlande, s Áziou, Austráliou je to Vancouver a Prince Rupert na západnom pobreží. Najdôležitejšia vodná cesta severoamerického kontinentu predstavuje rieka

Svätého Vavrinca splavná i pre námorné lode, ktorá spája Atlantický oceán s Veľkými jazerami a prístavmi ako Chicago a Thunder Bay. V Britskej Kolumbii obstaráva kyvadlovú dopravu medzi ostrovom Vancouver a pevninou najväčšia flotila trajektov na svete, z Vancouvru tiež vyplávajú nákladné a osobné lode, ktoré zaisťujú dopravu do prístavov na severozápade krajiny. V severozápadnom teritóriu je menej využívaná rieka Mackenzie, ktorá spája stred krajiny a jazerá Athabasca a Veľké jazero otrokov so Severným ľadovým oceánom.

USA, republika

USA majú najlepšie vybavenú dopravnú sieť na svete. Hospodárska prosperita je stále viac a viac závislá na efektívnej preprave nákladov a osôb, najmä na veľké vzdialenosti. Kvalita a výkonnosť dopravnej infraštruktúry sa stala limitujúcim faktorom hospodárskeho rozvoja.

Cestná sieť meria viac ako 6 miliónov kilometrov. Prakticky všetky dôležité mestá sú spojené starostlivo naplánovanou sieťou diaľnic, ktoré predstavujú viac ako 30 % všetkých ciest. V krajine je asi 145 miliónov osobných áut a väčšina domácností vlastní viac ako jedno vozidlo. Automobil je jednoducho nepostrádateľnou súčasťou akejkoľvek aktivity a vysoká miera automobilizácie prináša krajine veľké problémy. Vedľa často upchatých ciest je to predovšetkým znečistenie výfukovými plynmi, ktoré prinútilo niektoré štáty Únie prijať zákony, sprísňujúce automobilovú prevádzku. Automobilizácia prispela tiež k úpadku mestskej hromadnej dopravy.

Železničná sieť patrí tiež medzi najdlhšie na svete, hoci od 20-tych rokov 20. storočia sa znižuje jej dĺžka i počet prepravených osôb. Aj napriek tomu železnice prepravujú veľké množstvo tovaru, kontajnerov a takzvaných „piggyback“ nákladov (kamión na vagóne). Celková dĺžka tratí je 330 tisíc kilometrov. Elektrifikovaných je málo, najrozšírenejšia trakcia je motorová. Najdôležitejšie trate vedú naprieč krajinou od Atlantického oceánu po Tichý oceán (tzv. Pacifické dráhy). Dôležité sú tieto:

- 1) Najstaršia : z New Yorku – Philadelphia – Pittsburg – Fort Wayne – Chicago – Davenport – Omaha – Nort Plate – Cheynne – Ogden - Sacramento – San Francisko. Bola postavená v rokoch 1864-1869, dĺžka 5319 kilometrov.
- 2) Časovo druhé miesto vo výstavbe Severoamerických železníc má Severná pacifická dráha. Vede z Dulutha (pri Hornom jazere) – Tacoma , dĺžka 1115 km, dokončená v roku 1888.
- 3) Južná pacifická dráha Savannah (Východná Georgia) – Montgomery (Alabama) – Vicksburg (dolný tok rieky Mississippi) – Dallas (Texas) – El Paso (na Rio Grande) – do Los Angeles, celková dĺžka 4207 km, dokončená v druhej polovici 90-tych rokov 19. storočia.

Na tieto transamerické železničné magistrály nadväzujú americké transverzály (trasa sever – juh). Najvýznamnejšie z nich sú tieto :

- 1) Stredná transverzála – spája všetky pacifické dráhy, vedie z Galvestonu (pri Mexickom zálive) – údolím Red River – do kanadského Winnipegu. Meria 2 850 km, postavená bola v 90-tych rokoch 19. storočia.
- 2) Na západe spája všetky pacifické dráhy pobrežná železničná tepna od Kalifornského zálivu po úpätie Sierry Nevady, cez horskú skupinu Mont Shasta – Los Angeles – San Francisko – Tacoma – Vancouver v Kanade.
- 3) Najvýznamnejšia severojužná transverzála vychádza zo Cheynne – Denver (Colorado) – Santa Fé – El Paso – Chihuahua – prístav Topolobambo (Kaliforský záliv). Najzaujímavejšia časť tejto trate je trať z Denveru do Galden City, ďalej na juh (už ako úzkorozchodná) vedie nádhernou krajinou s bohatým rastlinstvom.

Najhustejšia železničná doprava je v okolí Veľkých jazier. Tu je najviac hromadných nákladov, ide predovšetkým o uhlie, rudy, hutnícky materiál a stavebniny.

V osobnej doprave na veľké vzdialenosti prevláda letecká doprava. Najdôležitejšie letecké uzly – New York s troma veľkými letiskami, Chicago (letisko O'Hare najväčšie na svete) a Atlanta. Ďalej sú to Dallas, Los Angeles, San Francisko a Denver.

Vnútrozemská vodná sieť má k dispozícii desiatky tisíc kilometrov splavných ciest, riek a kanálov. Najdôležitejšia rieka je Mississippi s prítokmi Ohio, ďalej Hudson a jeho spojenie s riekou Sv. Vavrinca a s Veľkými jazerami. V námornej doprave, ktorá sa významne podieľa i na vnútroštátnej preprave

nákladov, slúžia najväčšie námorné prístavy ako New Orleans, New York, Houston, Valdes (Aljaška), Long Beach (Los Angeles) a Corpus Christi v Texase. Najväčším prístavom vo vnútrozemí je Duluth pri Hornom jazere.

Mexiko, republika

Rozvoj najmä cestnej a leteckej dopravy podnietil ďalší významný zdroj príjmov – cestovný ruch. Z Mexico – City vedú do všetkých veľkých miest v okolí diaľnice, ale kvalitných ciest je stále málo. Železničná sieť je vzhľadom k nepriaznivému terénu zaostalá a nevykonná.

Dôležitá letecká doprava zaisťuje pravidelné spojenie medzi 54 mestami. Mexico, Monterrey, Guadalajara a známe letovisko Acapulco majú medzinárodné letisko. Najväčšie prístavy, ktoré sa používajú najmä na vývoz ropy sú Veracruz, Tampico a Mazatlan.

8.3. Štáty Strednej a Južnej Ameriky

Štát	Rozloha v km²	Počet obyvateľstva v tis. osôb	Hlavné mesto	Počet obyvateľov hl. mesta v tis. osôb
Panama	75 517	2 625	Panama	525
Peru	1 285 216	23 425	Lima	6 850
Brazília	8 511 965	156 500	Brasília	1 680
Argentína	2 780 092	34 185	Buenos Aires	11 750
Chile	756 626	14 050	Santiago de Chile	5 450

Panama, republika

Väčšina panamských príjmov je zo sféry služieb, financií, obchodu a turistiky. Najväčší prínos je z poplatkov za prechod prieplavom a fungovania slobodnej zóny v prístave Colon, ktorý je svetovo významným obchodným strediskom. Krajina má pomerne dobrú cestnú sieť, ale len dve krátke železničné trate (jedna ide súbežne s prieplavom a druhá spája mesto David s Kostarikou). Pre dopravu sú najdôležitejšie obe prístavy, a to Panama a Colon.

Peru, republika

Doprava je komplikovaná pre členitý horský terén. Vnútrozemské cesty sú často nezjazdné, existuje len niekoľko málo výkonných železničných tratí, šplhajúcich sa do najväčších nadmorských výšok na svete (4850 m nad morom). Lepšiu dopravnú sieť má len pobrežná oblasť s Panamerickou diaľnicou. Dôležitá letecká doprava je limitovaná nedostatkom vhodných prístávacích plôch v horách a v pralesoch.

Brazília, federácia, republika

Cestná sieť sa v posledných rokoch rýchlo rozvíja budovaním spevnených vozoviek. Mimo oblasť najväčších miest Sao Paula a Rio de Janeiro vedú kvalitnejšie cesty ešte k niektorým strediskám ťažby rúd. Rozsiahle oblasti na severe a západe krajiny sú dosiahnuteľné len po vode alebo vzduchom. Rieka Amazonka je splavná po celej dĺžke, tisíce kilometrov vodných ciest tvoria jej prítoky. Pri pobreží je prevádzkovaná intenzívne kabotážna doprava, disponujúca veľkou obchodnou flotilou.

Taktiež letecká doprava je životne dôležitým spojením pre rozsiahle izolované oblasti vnútrozemia. Prírodné prístávacie plochy majú i malé obce a všetky mestá. Medzinárodné letiská má Rio de Janeiro, Sao Paulo a Brasília.

Železničná sieť je rozvinutá najmä na trase sever – juh pri pobreží Atlantiku. Hustejšia železničná sieť je na juhu Brazílie v okolí veľkých miest, ako sú Rio de Janeiro a Sao Paulo. Z mesta

Santos pri Atlantiku vedie železničná trať – transamerická – až do prístavu Arica pri Tichom oceáne. Železničná sieť Brazílie je prepojená so všetkými železničnými sieťami susedných štátov.

Najdôležitejšie prístavy sú Belém, Recife, Salvador, Santos, Porto Alegre.

Argentína, republika

Má najlepší komunikačný systém v celej Južnej Amerike. Dobré prírodné podmienky umožnili vybudovať veľmi hustú sieť ciest a železníc, najmä v centrálnej časti krajiny.

Dobre je rozvinutá letecká vnútrozemská i medzinárodná doprava. Letiská sú vo všetkých väčších mestách.

Z Buenos Aires vedie tzv. transandská železničná magistrála do Valparaísa (Chile – pobrežie Tichého oceánu). Dôležitým prístavom je Buenos Aires a Bahía Blanca.

Chile, republika

Vzhľadom k tvaru a charakteru územia bolo Chile vždy silne závislé na námornej doprave, najmä na kobotážnej. Juh krajiny je dostupný len po vode alebo letecky. Panamerická diaľnica prechádza z Peru až k zálivu Ancut. Hustejšia sieť ciest s pevným povrchom a železníc je len v oblasti Centrálného údolia. Na severe krajiny sú železnice využívané na prepravu medi a liadku do pacifických prístavov. Dve hlavné letecké linky spájajú hlavné mesto so severom a juhom. Sú intenzívne využívané. Hlavné prístavy – Arica, Antofagusta, Valparaíso.

8.4. Dopravná geografia Afriky a Blízkeho Východu

A. Afrika – všeobecne o doprave

Rozvoj dopravy v Afrike sa stretáva s veľkými terénnymi, vegetačnými a klimatickými prekážkami. Príliš nepriaznivé pre dopravu sú bezvodné pieskové púšte a vlhké tropické pralesy. Tieto prírodné činitele ovplyvnili v jednotlivých oblastiach i vývoj dopravných prostriedkov.

Možno sa tu stretnúť s najmodernejšími, ale i s najprimitívnejšími spôsobmi dopravy. K primitívnym patria ťavie karavány v púštiach a stepiach a mulice v horách. V Južnej Afrike sa používajú volské záprahy a v ťažko prístupných pralesoch prenášajú náklady černošskí nosiči.

a) **Železničná doprava.** Železnice sa začali v Afrike stavať najneskôr zo všetkých kontinentov. Najviac sa ich vybuďovalo na začiatku 20. storočia. V Afrike je celkovo 75 tisíc kilometrov železníc. V severnej, severozápadnej a v strednej časti kontinentu nie sú, až na ojedinelé krátke úseky. V južnej Afrike je železničná sieť pomerne hustejšia. Samotná Juhoafrická republika má 21200 kilometrov železníc. Súvislá sieť sa vytvorila len na juhu a juhozápade kontinentu. Inak prevládajú krátke trate z prístavov do vnútrozemia, ktoré nemajú vzájomné prepojenie. Významná je železničná trať, ktorá vedie z prístavu Alexandria cez Káhiru do Asuánu a trať, ktorá vedie z Kapského Mesta (JAR) k Viktóriiným vodopádom (Zimbabwe) v dĺžke 3200 kilometrov. Z Alexandrie vedie železničná trať do lybijského Tobruku. V Káhire sa ponílska trať napája na bagdadsú železnicu, a tým aj na tureckú železničnú sieť. Zaujímavosťou je ešte premávka modrých vlakov na trati Kapské Mesto – Pretória. Sú to luxusné vlaky. Dĺžka trate je 1 607 kilometrov.

b) **Cestná doprava.** S výstavbou ciest sa začalo až po druhej svetovej vojne. Ťažko sa však udržiava ich zjazdnosť v tropických oblastiach. Väčšinou cestná doprava sa uskutočňuje za suchého počasia a po vyjazdených neudržiavaných cestách. Mnohé z nových ciest boli vybudované iba zo strategických dôvodov. Tak napríklad Taliansko postavilo pre vojenské účely diaľnicu v Lýbii dlhú 1800 kilometrov, ktorá vedie pozdĺž pobrežia z Tunisu až na hranice s Egyptom. Za druhej svetovej vojny postavili angloameričania dve diaľnice. Jednu z Douaky v Guinejskom zálive do Chartúnu na Níle a druhú z Douaky do Mombasy na brehu Indického oceánu. Ďalšie cesty v tom čase boli vybudované i v Maroku a v Alžírsku. Pomerne najdokonalejšiu cestnú sieť má stredná a severozápadná Afrika.

Cestná doprava je najviac rozvinutá v JAR, v Egypte a v Ghane.

- c) **Riečna doprava.** Riečna plavba sa koná na rieke Kongo, Níl a Niger. V určitom ročnom období aj na riekach Benne, Senegal a Zambezi.
- d) **Námorná doprava.** Prístavy : Casablanca (Maroko), Durban, Kapské Mesto (JAR), Alexandria (Egypt), Dakar v Senegale, Alžír, Oran, Tunis, Lagos (Nigéria).
Suezský prieplav, 166 km dlhý, 60 m široký a 11 m hlboký.
- e) **Letecká doprava.** Významné letiská : Káhira (križovatka vzdušných a pozemných ciest, rozhranie Afrika – Ázia), Johannesburg, Casablanca, Dakar, Kinshasa (Kongo).
Letecké spoločnosti : Air Afrique, Air Algérie, Air Congo, Central African Airways

B. Blízky Východ

Štát	Rozloha v km ²	Počet obyvateľstva v tis. osôb	Hlavné mesto	Počet obyvateľov hl. mesta v tis. osôb
Turecko	779 452	60 750	Ankara	2 950
Sýria	185 180	14 025	Damašek	1 625
Izrael	20 700	5 525	Jeruzalem	620
Irak	438 317	20 150	Bagdad	4 950
Irán	1 643 503	65 800	Teherán	8 250

- a) **Železničná doprava.** Najlepšie rozvinutú železničnú dopravu má Turecko. Najdôležitejšie trate sú vedené z Istanbulu do Ankary, Izmiru cez Konya a Halab (v Sýrii), ďalej tzv. Bagdadska dráha (cez Mosul do Bagdadu a ďalej až do prístavu Basra v Iraku). V Halabe (Sýria) vedie odbočka tzv. Hedžazskej dráhy, ktorá pokračuje z Halabu (bývalé Aleppo) južnou trasou cez Damašek, Amán až do Mediny (Saudská Arábia). Ďalšia trať vedie zo Samsun (Turecko – pri Kaspickom mori) cez Sivas – okolo jazier v Turecku a v Iráne – do iránskeho Tabrizu, ďalej do Teheránu a Mašhadu (ide do Turkemska). Zo stanice Kom pri Teheráne odbočuje ďalšia transiránska dráha do mesta Zahedan pri pakistanských hraniciach. Odtiaľ je napojená na pakistanské dráhy, na mesto Kvéta. Hlavná trať Pakistanu vedie z Karáči do Lahore, kde sa napája na trate vedúce do Indie (Dillí) a do Pešavaru na severe Pakistanu.
- b) **Cestná doprava.** Najlepšie rozvinutú cestnú sieť má opäť Turecko, ktorá je využívaná hlavne pre cestovný ruch. Všetky krajiny majú dobre rozvinutú cestnú sieť. Majú pevný podklad. Je ale rozdiel v hustote ciest. Krajiny, ktoré sú bohatšie na ropu oproti iným krajinám, majú hustejšiu cestnú sieť.
- c) **Námorná doprava.** Dôležité prístavy: Istanbul, Persin, Izmir (Turecko), Lazikija, Tartus (Sýria), Bejrút (Libanon), Haifa, Ejlat (Izrael), Akaba (Jordánsko), Basra (Irak), Bašehr, Bandar Chomejni (Irán), Džubajl (Perzský záliv), Janbú, Džida (Červené more).
- d) **Letecká doprava.** Medzinárodné letiská : Istanbul, Ankara (Turecko), Damašek, Halab (Sýria), Bejrút (Libanon), Tel Aviv (Izrael), Aman, Akaba (Jordánsko), Bagdad, Basra (Irak), Teherán (Irán), Kábul, Kandahár (Afganistan), Džidda (v blízkosti Mekky), Rijád, Zahrán (Saudská Arábia).
- e) **Ropovody** – má Sýria, Saudská Arábia – z prístavu Džubajl (Perzský záliv) až do prístavu pri Červenom mori Janbú. Najväčší ropný terminál je v Rás Tanura na východe.

8.5. Dopravná geografia Ázie

Štát	Rozloha v km ²	Počet obyvateľstva v tis. osôb	Hlavné mesto	Počet obyvateľov hl. mesta v tis. osôb
India	3 165 596	918 000	Dillí	9 100
Čína	9 526 900	1 195 000	Peking	10 125
Japonsko	377 815	124 900	Tokio	11 950
Indonézia	1 904 569	199 700	Jakarta	9 200
Filipíny	300 076	66 500	Manila	9 500

India, republika

V doprave nákladov a osôb dominuje železničná doprava. V prevádzke je stále ešte množstvo parných rušňov, ale postupne sa modernizujú. Hlavné trate: Bombaj – Dillí – Lahore (Pakistan), Bombaj – Kalkata, Bombaj – Madras, Madras – Kalkata – Dakha (Bangladéš), Kalkata – Dillí, Kalkata – Katmandu (v Tibete).

V niektorých oblastiach má význam riečna doprava. Cestná doprava je rozvinutá v okolí veľkých miest. Nespevnená cestná sieť je v čase monzúnov prakticky nezjazdná. Najväčšie námorné prístavy sú: Kalkata, Madras, Bombaj, Kóčin. Dillí a uvedené mestá, s výnimkou Kóčinu, majú medzinárodné letiská.

Čína, republika

Nedostatočná komunikačná infraštruktúra je veľkou brzdou rovnomernejšieho rozvoja krajiny. Každá provincia i autonómna oblasť má železničné spojenie, ale trate sú celkovo zaostané a nevykonné. Čína má necelý milión kilometrov ciest s tvrdým povrchom, ale väčšina ciest mimo okolia veľkých miest nemá spenené vozovky. Taktiež automobilizácia, i napriek veľkému rozvoju, je stále veľmi nízka. Väčšina Číňanov jazdí na bicykloch.

Po vodných tokoch sa prepravuje viac než jedna tretina všetkých nákladov. Deväť hlavných prístavov a rada menších pozdĺž celého pobrežia sa používa k rozsiahlej kabotážnej doprave (asi 500 námorných obchodných lodí). Šanghaj je piaty najväčší prístav sveta. Najdôležitejšie medzinárodné letiská sú Peking, Šanghaj, Kanton. Takmer 90 miest má pravidelné letecké spojenie. Za zmienku ešte stojí Veľký čínsky cisársky prieplav, ktorý sa staval od 5. storočia pred našim letopočtom do roku 1292. Je dlhý 1780 kilometrov, spája mestá Peking a Chang-chou. Je hlboký 10 metrov, široký 50-70 metrov.

Japonsko, monarchia

Až do 20tych rokov minulého storočia japonské cesty patrili chodcom. Výstavba ciest a diaľnic, dnes, pokračuje mimoriadnym tempom, najmä v husto obývaných oblastiach, kde je cestná doprava neustále na vzostupe. Diaľnice spájajú všetky hlavné mestské centrá.

Prvé japonské železnice boli stavané v druhej polovici 19. storočia, ale slávu v japonskej železničnej doprave priniesla až prvá trať superexpresu, ktorá bola otvorená v roku 1964 a spájala Tokio s Osakou. V rovnakom roku bola v Tokiu uvedená do prevádzky prvá jednokoľajka, monorail, v zápätí nasledovali ďalšie. Existujú plány na rozšírenie superexpresov po celej krajine. Koncom 80tych rokov boli všetky štyri hlavné ostrovy (Hokaidó, Honšú, Šikoku a Kjušú) navzájom prepojené cestnými a železničnými komunikáciami. Medzi Kjušú a západným Honšú bol už v roku 1941 postavený prvý podmorský železničný tunel na svete, v roku 1958 dvojpodlažný cestný tunel a roku 1973 visutý most. V rokoch 1979 až 1988 bola realizovaná stavba technicky najnáročnejšieho a najdlhšieho (53 km) železničného tunela na svete, spájajúceho Hokaidó s Honšú. Väčšina japonských miest má metro.

Mimoriadny význam má pre Japonsko námorná doprava. Po Rotterdame a Singapúre sú japonské prístavy Kóbe (obsluhuje Osaku aj Kjoto), Čiba pri Tokiu, Nagoja a Johohama najväčšie na svete. Tokio s dvoma letiskami Haneda a Narita predstavuje jeden z najväčších leteckých uzlov sveta. Svetovo významné letiská sú ešte v Osake, Fukuoke na Kjušú. Celkom je v krajine 70 letísk s pravidelnou leteckou dopravou.

Indonézia, republika

Doprava v indonézskejších podmienkach má dôležitú úlohu. Najdôležitejšia je lodná doprava. Najväčšie prístavy sú Jakarta, Surabaya, Medan. Len ostrov Jáva má cestnú a železničnú sieť. Na ostrove Sumatra nie je železničná sieť prepojená. V prevádzke je asi 125 letísk.

Filipíny, republika

Železničná sieť je len na ostrove Luzon, Panay, Negros a Cebu. Cestná sieť je pomerne dlhá, ale spevnené vozovky sú len v najľudnatejších oblastiach. Najdôležitejšia je vnútroštátna lodná doprava. Medzinárodné prístavy a letisko majú Manila a Cebu. Pravidelné letecké spojenia existujú so všetkými veľkými ostrovmi (celkom 20 letísk).

8.6. Dopravná geografia Austrálie a Oceánie

Štát	Rozloha v km ²	Počet obyvateľstva v tis. osôb	Hlavné mesto	Počet obyvateľov hl. mesta v tis. osôb
Austrália	7 682 300	17 870	Canberra	318
Nový Zéland	267 515	3 550	Wellington	260

Austrália, federatívny štát – monarchia (britská kráľovná)

Asi 4/5 všetkých nákladov sa prepravuje po cestách, a preto sa do stavby ciest značne investuje. Infraštruktúra v mestách však dosiaľ nezodpovedá požiadavkám rastúcej dopravy.

Železnica sa používa najmä na prepravu nerastných surovín, ovocia a ďalších poľnohospodárskych produktov na veľké vzdialenosti. Transaustrálska železnica vychádza zo Sydney, resp. Adelaide a končí v prístave Perth pri Indickom oceáne. Ďalšie významné trate sú: z prístavu Port Augusta (severne od Adelaide) cez Simpsonovu púšť do mesta Alice Spring a ďalej na sever do prístavu Darwin. Najväčšia hustota železničných tratí je východne od Melbourne okolo pobrežia až na sever Austrálie, v okolí veľkých miest ako je Sydney a Brisbane. Celkovo má Austrália viac ako 40 tisíc kilometrov železničných tratí.

V Austrálii je viac ako 70 významných prístavov ; väčšina z nich obsluhuje hlavné mestá zväzových štátov, priemyselné a ťažobné strediská. Najväčšie prístavy sú: Melbourne, Sydney, Newcastle, Dampier (vývoz Fe rudy).

Pravidelná vnútroštátna letecká doprava má k dispozícii asi 450 letísk ; spojenie s odľahlými oblasťami obstarávajú malé typy lietadiel. Austrálska letecká spoločnosť Qantas prepravuje cestujúcich do 24 krajín sveta.

Poznámka : K Austrálii, okrem iného, patrí aj ostrov Tasmanía.

Nový Zéland, konštitučná monarchia (britská kráľovná)

Nový Zéland má dobre udržiavané cesty, dostatočne hustú železničnú sieť a pravidelnú trajektovú a dôležitú kobotážnu námornú dopravu medzi ostrovmi. Všetky väčšie mestá majú letecké spojenie (celkom 36 letísk). Medzinárodné letiská sú v Auclande, Wellingtone a Christchurchi.

Február 2004

Použitá literatura:

- Farkaš, Celestín : Geografia – chystáte sa na maturitu? Enigma 1997. ISBN 80-85471-45-0.
- Hons, Josef: Souboj s Prérií, veľké železnice sveta. Vydavateľstvo Nadas 1975.
- Hons, Josef: Veľké železnice sveta, džunglí a tajgou. Vydavateľstvo Nadas 1981.
- Kašparovský, Karel: Zemepis I. ART AREA 2000.
- Ondrejka, Kliment a kol.: Rekordy Zeme I. Bratislava 1993.
- Skrbek, Kamil : Dopravný zemepis. Vydavateľstvo Nadas 1983.
- Tomeš, Jiří a kol.: Encyklopedie – Zeměpis světa. Vydavatel'stvo Columbus, spol.s r.o, Praha 2000.
- T♦ma, Ján: Veľký obrazový atlas dopravy. Mladé letá 1982.
- Wade-Matthews, Max : Veľké železniční trate sveta. Rebo production 2003. ISBN 80-7234-138-3.