

NEKATERE OSNOVNE ZNAČILNOSTI PROMETA IN PROMETNEGA OMREŽJA V ALPAH

Andrej Černe^x

Prometno geografski položaj Alp ne moremo v celoti razumeti, ne da bi vsaj na kratko spoznali osnovne svojstvene značilnosti prometno geografskega položaja Evrope. S prometno geografskega vidika predstavlja Evropa poleg severovzhodnega dela severne Amerike, atlantskega območja ZDA in Kanade, ter vzhodnega obalnega območja Azije in Japonske, eno izmed osnovnih območij svetovno geografske koncentracije prometa. Le ta se odraža, na eni strani v največji gostoti prometa in prometnega omrežja, na drugi strani pa v najhitrejšem trendu razvoja prometa. V Evropi je najintenzivnejša geografska koncentracija prometa dosežena v severozahodni Evropi, vključno s Porenjem, nekoliko manjša pa na območju evropskega Sredozemlja ter v vzhodni Evropi.

V Evropi je približno 30% od vseh 400 milijonov cestnih motornih vozil na svetu. Več jih je samo v severni Ameriki, približno 40%. Ena tretjina avtomobilov v Evropi je skoncentrirana v ZR Nemčiji in Franciji. Če jim dodamo še Italijo in Veliko Britanijo, je v teh štirih državah kar okoli 70% vseh evropskih avtomobilov.

V železniškem prometu je Evropa v primerjavi s svetovnim železniškim prometom v nekoliko drugačnem položaju. Po obsegu blagovnega prometa (v tonskih km) je Evropa z okoli 10% celotnega svetovnega železniškega prometa na tretjem mestu za Sovjetsko zvezo (več kot 50%) in severno Ameriko (okoli 24%).

Prometno geografski položaj Evrope najboljše opredeljuje lokacija Evrope na zahodnem podaljšku največje kopne površine na zemlji - Evrazije. To pomembno vpliva na ugoden geografski položaj Evrope v odnosu do vseh kontinentov. Evropa kot polotok je obkrožena tudi z najpomembnejšimi oceani in morji na zemlji. Prav tako pa ne moremo seveda tudi mimo dejstva, da je bila Evropa zibelka svetovne civilizacije.

Osrednji geografski položaj Evrope je v veliki meri prispeval k razvoju prometnega omrežja ter prometni vlogi Evrope kot enega izmed osnovnih območij svetovne geografske koncentracije prometa. Evropa leži na križišču vseh pomembnejših smeri svetovnega prometa.

Evropa je v cestnem prometu povezana v glavnem v dveh osnovnih smereh: sever - jug in zahod - vzhod.

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

Petintrideset evropskih držav ima okoli 75 000 km sodobnih cest. Do sedaj je zgrajeno okoli 35.000 km avtocest, kar predstavlja približno polovico dolžine glavnih mednarodnih cest. Tudi ostali del cestnega omrežja je moderniziran do take stopnje, da lahko po njem poteka intenziven promet nemoteno v vseh letnih časih. Morska pristanišča na Atlantiku in Severnem morju predstavljajo vstopna pristanišča za največji del prometnih tokov, ki so usmerjeni v Evropo. Promet je namenjen na eni strani zadovoljevanju potreb znotraj posameznih območij v Evropi in na drugi strani menjavi blaga z drugimi območji sveta. Promet je intenziven predvsem zaradi uvoza surovin in blaga, kakor tudi zaradi izvoza industrijskih proizvodov.

Blagovni tokovi na cestnem omrežju osrednje in zahodne Evrope so praviloma zelo obsežni posebno v območju velikih industrijskih centrov in velikih mestnih aglomeracij. Potniški prometni tokovi pa so izraziti posebno v obdobju poletne turistične sezone, ko se neskončne kolone motornih vozil usmerjajo k Alpam in obalam Mediterana.

Najpomembnejše magistralne cestne smeri v Evropi, ki potekajo tudi preko Alp, so:

- Le Havre, Pariz, Marseille, Genova, Rim, Palermo (E 1)^x;
- London, Calais, Genova, Milano, Bari (Ea);
- Lisbona, Madrid, Barcelona, Nimes, Genova, Basel, Kassel, Hannover, Kopenhagen, Stockholm, Oulu, Helsinki (E4);
- Ostende, Bruselj, Köln, Nürnberg, Linz, Dunaj, Budimpešta, Beograd, Solun, Carigrad, Ankara (E5).

Relativno novejšje je povezovanje severozahodne Evrope z jugovzhodno Evropo, kar je posledica povezovanja Evrope z Bližnjim vzhodom, Azijo in Afriko.

Nove prometne poti se oblikujejo tudi na naslednjih smereh:

- zahodna Evropa skozi Italijo in s trajektom v Grčijo;
- države SEV - München, Dunaj, Budimpešta, Bukarešta, Ruse, Svilengrad, Carigrad.

Obstajajo tudi številni projekti o cestnih povezavah Evrope z Azijo in Afriko. Posamezni projekti predvidevajo cestno prometno povezavo med:

- Baltiškim morjem in Sredozemskim morjem - projekt sever-jug (TEM);
- dvajsetimi državami zahodne Evrope in Bližnjega ter Srednjega vzhoda (TEA);
- sedmimi vzhodnoevropskimi državami in njihovimi glavnimi mesti (SEV);
- enainštiridesetimi afriškimi državami (SACS);
- štirinajstimi državami severozahodne in jugozahodne Evrope od Leningrada do Gibraltarja.

^x Sistem evropskih (E) cest predstavlja dvajset glavnih cest v dveh osnovnih smereh povezovanja, sever-jug in zahod-vzhod

Glede na možnost kopnega povezovanja Evrope ter jugozahodne Azije in Afrike so predvidene kar štiri osnovne možne "koridorske" variante prometnega povezovanja Evrope z Afriko v smeri sever-jug (EAA):

- obalna, preko Gibraltarja;
- zahodna, Francija - Alžir;
- osrednja, Italija - Libija;
- vzhodna, kopni "koridor" preko Bosporja in Grčije.

Glavna mediteranska pristanišča predstavljajo v prvih treh primerih začetne in končne točke prometnega povezovanja.

Neposredno gravitacijsko območje "vzhodnega koridorja" pa obsega osemnajst evropskih držav vzhodno od smeri Italija-Nizozemska, štirinajst držav jugozahodne Azije in deset držav vzhodne Afrike. Vzhodni koridor omogoča torej kopno cestno zvezo za dvainštirideset držav. Z izgradnjo cestnih prehodov in predorov v Alpah, mostu čez Bospor ter izboljšanjem opremljenosti pristanišč so bile odpravljene osnovne motnje v prometnem omrežju na evropskem delu vzhodnega koridorja. Ne glede na vse probleme poteka danes okoli 25% blagovne menjave med Evropo in Afriko ravno znotraj vzhodnega koridorja.

Tudi v železniškem omrežju obstajajo v Evropi tri osnovne prometne smeri: sever-jug, zahod-vzhod in severozahod-jugovzhod. Na vseh osnovnih smereh potekajo tudi številne več ali manj vzporedne prometne smeri.

V blagovnem železniškem prometu so posebno izrazite smeri zahod-vzhod, od atlantskih pristanišč proti notranjosti Evrope. V smeri sever-jug pa je pomembnejši prevoz potnikov, posebno v poletni turistični sezoni. V smeri severozahod-jugovzhod se številne prometne poti skoraj v celoti združujejo v enotno pot prav na ozemlju Jugoslavije vzdolž posavskega in moravskega koridorja. Od tu pa se ponovno razcepijo proti Atenam in proti Carigradu.

Za zelo gosto železniško omrežje, predvsem zahodne in osrednje Evrope, je značilna visoka stopnja prilagodljivosti velikim hitrostim, visoka propustna moč, visoka stopnja elektrifikacije in popolna opremljenost s signalno varnostnimi napravami. Zato je v večini držav tega dela Evrope železniški promet še vedno vodilen pri prevozu tovora.

Alpe prečkajo naslednje železniške proge, ki so posebnega pomena za železniški promet v Evropi:

- London, Pariz, München, Dunaj, Budimpešta, Bukarešta, oziroma Beograd, Niš, Atene, Carigrad;
- Pariz, Milan, Rim, oziroma Ljubljana, Beograd;
- Hamburg, Frankfurt, München, Innsbruck, Verona.

Nekatere osnovne značilnosti prometa in prometnega omrežja v Alpah

V Evropi, kjer na splošno prevladuje nižji svet, s povprečno nadmorsko višino 300 m (kar 4/5 Evrope je nižje od 500 m nadmorske višine), predstavljajo najpomembnejšo reliefno oviro za promet mlado nagubana gorovja alpske orogeneze. Velja pa opozoriti, da alpski gorski masivi danes ne predstavljajo več za promet in prometno omrežje geografsko-topografskih ali tehničnih (fizičnih) problemov, marveč predvsem in v prvi vrsti ekonomske (finančne) probleme.

Alpske doline so zaradi svojstvenih značilnosti, predvsem pa zaradi smeri zahod-vzhod, manj primerne za promet, saj ne potekajo v smeri glavnih prometnih tokov. Sama usmeritev Alp zato v večji meri onemogoča promet v smeri sever-jug. Kljub temu pa ta ni bistveno vplivala na oblikovanje glavnih prometnih tokov v tej smeri, ker so prevladovala ekonomsko-gospodarske, turistične in kulturne potrebe po prometni povezanosti v smeri sever-jug. Zato imajo tako imenovane prečne alpske poti veliko večji prometni pomen, kot pa alpske doline v smeri zahod-vzhod. Družbeno-geografski dejavniki, stopnja ekonomskega razvoja posameznih območij ter njihova prostorska razporeditev na severni in južni strani Alp, način gospodarske in prostorske rabe, razporeditev prebivalstva, industrijskih in urbanih središč ter ostalih naselij, so kot osnovni nosilci prometnih dejavnosti v največji meri vplivali na razvoj prometnih tokov prav v smeri sever-jug. Za prometno prehodnost v smeri sever-jug so zato bolj kot sama usmeritev Alp in alpskih dolin pomembni naravni vzponi in naravni prehodi preko Alp, ki jim izboljšujejo prometno prehodnost še številni predori: Semmering, Brenner, Mont Cenis, St. Gothard, predor pod Mont Blancom itd. Promet v Alpah v smeri zahod-vzhod ali vzhod-zahod je imel v primerjavi s prometom sever-jug vedno manjši pomen. Potrebe po prometnih storitvah znotraj posameznih območij Alp so prešibke, da bi oblikovale večje medregionalne prometne tokove. Zato so prometne smeri zahod-vzhod več ali manj samo lokalnega pomena. Še več, prometne smeri zahod-vzhod so v evropskem prometnem sistemu vedno težile bolj po prometnem povezovanju izven samih Alp, ali na njihovem severnem obrobju, ali pa na južnem po dolini reke Pad.

Po ustanovitvi Avstrije leta 1918 si je država prizadevala za učinkovitejšo prometno povezavo v smeri zahod-vzhod. Zato je prometna zveza preko Arlberga (1793 m) postala izredno pomembna za promet med "vzhodom in zahodom" Avstrije. A tudi ta povezava je bila navezana v večji meri samo na dve dolini: Inn in Salzach. Ognila pa se je naravnemu geografskemu nadaljevanju proti severu skozi dolino Enna v smeri proti Salzburgu. Medmestna železnica med Innsbruckom in Salzburgom sploh ne poteka po dolini Salzacha, marveč doseže obrobje Bavarskih Alp daleč v stran od doline Inna.

Z vidika prometnega povezovanja v smeri sever-jug so imele Alpe v preteklosti velik vpliv na povezovanje severnih in zahodnih predelov Evrope z južnimi in naprej proti vzhodu. V dolgi zgodovini človeštva so v smeri že omenjenega

vzhodnega koridorja, ki je edina kopna povezava med Evropo in jugozahodno Azijo in Afriko, potekale poti, ki so povezovale zahod z vzhodom. Ugodni naravni pogoji za prometno povezovanje so predstavljali enega od osnovnih vzrokov, da so tu nastala največja večnacionalna carstva, vse od Aleksandra Makedonskega v 4. stol. pred našim štetjem, do turškega imperija, ki je razpadel v 19. stoletju. V srednjem veku sta npr. Graubünden in Tirolska nastali kot "prometni državi".

V rimskem obdobju je prišlo do velikega napredka pri gradnji prometnega omrežja. Rimsko cesarstvo je obsegalo območje vse od Anglije do Irana (okoli 8.000 km), oziroma celotno zahodno Evropo, severno Afriko in jugozahodno Azijo. Rimljani so zgradili preko 80.000 km cest, ki so bile uporabne več ali manj do prejšnjega stoletja.

Čeprav so Ligurijci že stoletja trgovali z Rimljani in jim prinašali sol in jantar iz Jütladije po Rohni čez Alpe v Ventimiglio (nekdanji Albium Intemelium), so bili Rimljani tisti, ki so zgradili prvo čezalpsko cesto vzdolž Ligurskega morja. Cesta je potekala iz Genove do Nice v višini 600 m čez Primorske Alpe skozi "Porta Herculis Monoeci". Rimljani so preuredili tudi staro ligurijsko tovorno pot in jo mestoma tlakovali. Pot je vodila prečno iz Augusta Treverorum (Trier) in Lutetie (Paris) v Lugdunum (Lyon) ter na jug v Massalio in Nicaeo. Tu je bila pot priključena na rimsko čezalpsko pot z mejnim preходом pri Ventimiglii. Danes je to pomembna prometna zveza med Francijo in Italijo.

Starodobni tovorniki so uporabljali tudi alpski prehod Brenner za tovorjenje soli iz Halla v Italijo. V bronasti dobi je bila alpska tovorna pot čez Brenner namenjena trgovanju z jantarjem iz Rujne ob Baltiškem morju. Rimljani so pot čez Brenner (Via Claudia Augusta) še izboljšali zaradi povezave Verone z Augsburgom (Augusta Vindelicorum).

Skoraj polovica germanskih vojaških pohodov čez Alpe proti Italiji je potekala preko Brennerja.

Tudi vzhodno od Brennerja so bili že predzgodovinski prebivalci, prav tako pa tudi Rimljani navezani na naravne prehode sredi Karnijskih in Julijskih Alp ter Karavank.

Konec preteklega stoletja so pričeli graditi v Alpah prehode in predore za železniški promet, sredi tega stoletja pa za ceste.

Od zahoda proti vzhodu prečka Alpe dvaindvajset prometno najpomembnejših prehodov in predorov:

- med Francijo in Italijo: Frejus, Ventimiglia, Mont Genevre, Mont Cenis (2083 m), St. Bernard (2188 m) in Mont Blanc (4807 m);
- med Švico in Italijo: G. St. Bernard (2449 m), Löttschberg (2695 m), Simplon (2005 m), Mont Croce Carnico (1643 m), Chiasso, St. Bernardino (2065 m) in Splügen (2113 m);
- med Avstrijo in Italijo: Arlberg (1793 m), Resia (1508 m), Brenner (1375 m), Toblach-Dobbiaco, Felber Tauern (2481 m), Tauern (2460 m);
- med Avstrijo, Italijo in Jugoslavijo: Trbiž (693 m);
- med Avstrijo in Jugoslavijo: Ljubelj (1368 m);
- v Avstriji: Semmering (985 m).

Čez Brenner je bila zgrajena ena izmed prvih železnic čez Alpe v smeri sever-jug. Zgrajena je bila med leti 1864-1867, kar nedvomno priča o tradicionalnem prometnem pomenu Brennerja. Povezovala je Bavarsko z Italijo. Danes gre po tej železnici približno 4 milijone ton blagovnega prometa na leto, oziroma 200.000 tovornih vlakov. Tak obseg prometa predstavlja na desetih pomembnejših železniških postajah vzdolž celotne italijanske meje v Alpah 12,4% celotnega železniškega blagovnega prometa na teh postajah (33 milijonov ton), ali 13% vseh tovornih vlakov (1,5 milijonov). Z drugimi besedami povedano, približno polovica vsega tovornega železniškega prometa preko Alp poteka čez Brenner in skozi G. St. Gothard.

Železnica skozi Tauern je bila zgrajena med leti 1905-1908 in je povezala Bavarsko z balkanskimi državami.

Med porečjem Inna in Drave je bila zgrajena železnica čez Semmering med leti 1948-1954. Predstavljala je del najpomembnejše prometne poti med Dunajem in Trstom, oziroma Rimom, ki je vodila iz Dunajske kotline preko Semmeringa na Štajersko, preko Neumarkta (984 m) na Koroško in čez Trbiž v Italijo.

Danes prečka alpsko verigo od zahoda proti vzhodu med Mont Cenisom na zahodu in Semmeringom na vzhodu šest glavnih železniških prog. Poleg omenjenih dveh še Brenner, St. Gothard, Simplon in Tauern. Švica predstavlja z dvema glavnima železniškima progama skozi predora St. Gothard in Simplon vstopna vrata za čezalpski železniški promet. Podobno vlogo je imela Švica že v rimskih časih, o čemer nam priča tudi Septimer. St. Gothard predstavlja najkrajšo zvezo med ZR Nemčijo in Italijo. Leta 1980 je železnica skozi St. Gothard prepeljala okoli 400.000 motornih vozil, skozi Simplon pa nekaj več kot 100.000. Od leta 1960 se je ta promet povečal v St. Gothardu za dvakrat, v Simplonu za 2,5-krat.

Toda navzlic visoki stopnji modernizacije železniškega omrežja predstavljajo Alpe vendarle reliefno oviro za železnico. V prvi vrsti zaradi vzponov, ki vplivajo predvsem na zmanjšanje hitrosti in s tem na ekonomsko učinkovitost prevoza po železnici. Ne glede na to pa je predvidena gradnja novih železniških zmogljivosti npr. med St. Gothardom in Brennerjem in Splflgom, z gradnjo 45 km dolgega predora med Thusisom in Chiaveno, ki bo povezoval jezera Constance in Como. V Avstriji je predvidena posodobitev železniške proge Dunaj-Maribor z gradnjo 23 km dolgega predora Semmering, ki bo za 20 km skrajšal pot. Predvidena je tudi modernizacija železniške proge Dunaj, Linz, Salzburg, Innsbruck, Bregenz. Na turski osi: Schwarzah, St. Veit, Beljak, Jesenice grade drugi tir^x.

Cestni promet je še vedno osnova alpskega prometa. Alpe so bolj kot katerakoli druga območja doživela številne spremembe v razvoju prometnega omrežja in prometnih tokov. Cestno omrežje je v nasprotju s prostorsko togostjo železniškega omrežja vplivalo na relativno lahko prometno dostopnost posameznih območij v Alpah. Dandanes v Alpah se že makadamska cesta do visokogorske samotne kmetije. Z relativno dobro prometno dostopnostjo je cestno omrežja vplivalo tudi na različne možnosti rabe posameznih območij v Alpah. Cestno omrežje je povezovalo zaradi lažje prilagodljivosti reliefnim razmeram tudi tiste kraje, ki so bili za železnico nedostopni. Zato postajajo Alpe v čezalpskih zvezah kot v notranjem prometu relativno dobro dostopna gorska območja. Gradnja avtocest je v največji meri prispevala k prometnemu premagovanju alpske pregrade in hkrati tudi k integraciji Alp z ostalimi območji v Evropi. Predori, ki so bili zgrajeni v Alpah v preteklih dvajsetih letih, so igrali pri tem izredno veliko vlogo.

^x Odsek na železniški progi Jesenice-Ljubljana bo edina enotirna proga na smeri Hannover-Gevgelija.

Promet motornih vozil na alpskih prehodih Mont Blanc, G.S. Bernard, Frejus in Brenner

Alpski prehodi	leto	osebni avtomobili		avtobusi	tovornjaki	skupaj	indeks
		bili	indeks				
Mont Blanc	1966	533 504	100	11 090	44 856	592 450	100
	1970	605 978	114	10 364	138 176	754 518	308
	1975	753 253	141	13 146	290 360	1 056 759	647
	1980	850 334	159	21 632	537 214	1 409 180	198
G.S. Bernard	1982	867 841	163	23 828	436 493	1 328 162	973
	1966	269 840	100	6 407	17 050	293 296	100
	1970	384 928	143	5 827	25 021	415 776	147
	1976	476 167	176	6 407	51 453	534 087	302
Frejus	1980	531 947	197	8 425	71 884	612 256	422
	1982	531 440	192		47 724	579 164	280
	1981	380 960	100		85 240	460 200	100
	1982	333 948	88		162 912	496 860	191
Brenner	1979	3 956 404	100		938 325	4 894 727	100
	1980	3 664 084	98		929 994	4 584 078	99
	1981	3 201 283	81		934 490	4 135 773	99
	1982	3 481 788	88		956 341	4 438 129	102

Predor skozi G. St. Bernard je bil odprt za promet leta 1964, predor skozi Mont Blanc pa leta 1965.

Skozi G. St. Bernard med Švico in Italijo gre okoli 600 000 motornih vozil na leto, iz Francije v Italijo pa skozi Mont Blanc 1,4 milijone motornih vozi. Od odprtja v letu 1965 do 1982 se je promet motornih vozil povečal za 2,2-krat (indeks 224).

Najpomembnejši cestni prehod v Vzhodnih Alpah je Brenner. Njegov prometno geografski pomen v rimski dobi smo že omenili. Nič manjši pa ni bil v srednjem veku. Že leta 1762 je bila čez Brenner zgrajena cesta za 25 000 vozil na leto. V podobnem obsegu se je odvijal promet čez Brenner vse do gradnje brennerske železnice. Pomen Brennerja za sodobni cestni promet v Evropi je izražen v tem, da je bil Brenner prvi prehod preko Alp, čez katerega je bila speljana transkontinentalna avtocesta. Za promet so jo odprli leta 1974. Brennerska avtocesta predstavlja edini prehod čez Alpe v smeri sever-jug, ki ne poteka skozi predor. V letu 1970 je Brenner prestopilo okoli 1,5 milijona motornih vozil, leta 1979 4,8 milijona in leta 1982 4,4 milijona. Kar 2/3 prometa med Italijo, Avstrijo in ZR Nemčijo poteka preko Brennerja. V zadnjih letih, v obdobju 1979-1982, je opaziti upadanje prometa osebnih avtomobilov za približno 12% ter rahlo povečanje tovarnega prometa.

V primerjavi s cestnimi prehodi v smeri proti zahodu, Reschen (1508 m), Gratlbinden (Maloj 1717 m) in Splügen, ima Brenner še prav poseben pomen zaradi sodobnih turističnih prometnih tokov, ki so zasnovani na osebnih avtomobilih in avtobusih.

Dodatno prometno povezavo starih prometnih smeri Katschberg (1641 m) in Radstädter (1730 m) predstavlja gorska cesta čez Grossglockner v dolžini 25 km, ki je bila zgrajena med leti 1930-1935. Cesta je v zimskem času zaradi snežnih razmer zaprta. Zato pa predstavlja cesta čez Felber Tauern (predor 5,2 km) dovolj varno pot iz severa proti jugu v vseh letnih časih.

Iz tabele cestnega in železniškega omrežja v Alpah je razvidno, da imata med alpskimi deželami najgostejše prometno omrežje ZR Nemčija (Bavarska) in Švica. Najnižjo gostoto prometnega omrežja pa ima Jugoslavija (Slovenija). ZR Nemčija in Švica imata najgostejše prometno omrežje tudi v območju samih Alp.

Med posameznimi deželami je Bavarska najbolj prepletena s sodobnimi avtocestami. Edina slabost tega omrežja je v slabi povezanosti s severnim Jadranom. Brennerska cesta je predraga, Severno in Baltiško morje pa predaleč, še zlasti za nova tržišča v Aziji in Afriki. Zato je Bavarska zelo zainteresirana za gradnjo avtoceste, ki bi vodila do pristanišč severnega Jadrana.

V Avstriji je na Koroškem v gradnji turska avtocesta v smeri Salzburg-Celovec, s katero bo premagana naravna pregraja Visokih Tur. Vendar sta do sedaj za

Cestno in železniško omrežje v Alpah

Alpske dežele	površina v km ²	delež prometnega omrežja v Alpah			gostota prometnega omrežja (km/km ²)		gostota prebivalstva (preb./km ²)	
		žel.	ceste	žel. + ceste	v državi	v Alpah	v državi	v Alpah
Avstrija	60 301	100	100	100	1,21	1,21	89	89
Francija	30 000	2	3	3	1,49	0,81	98	75
Italija	55 355	8	16	15	1,04	0,87	189	58
Jugoslavija (Slovenija)	20 251	13	10	11	0,56	0,76	87	93
ZR Nemčija (Bavarska)	70 574	25	27	26	2,02	1,88	239	154
Švica	41 288	100	100	100	1,73	1,73	153	153

promet odprta samo dva daljša predora pod Visokimi Turami. Turska avtocesta je v Avstriji velik konkurent drugi veliki avtocestni smeri: Pyhranski avtocesti. Naravno nadaljevanje turske avtoceste proti severnemu Jadranu in preko Jugoslavije proti jugu Balkanskega polotoka bo predstavljal predor pod Karavankami. Druga avtocesta Celovec - mejni prehod Kokovo je sedaj zaustavljena pri Beljaku, kjer grade Avstrijci eno največjih tovornih postajališč v Avstriji (2 milijona bruto ton).

Gornja Avstrija ima dobre zveze med vzhodom in zahodom, saj poteka avtocesta Salzburg, Linz, Dunaj skoraj vzporedno z Donavo. V smeri sever-jug pa so povezave slabše. Od tod tudi velike zahteve po Pyhranski avtocesti, ki bo povezovala na severu Linz s Passauom, s priključkom na zahodno nemško cestno omrežje, na jugu pa z Gradcem in odcepom do meje z Jugoslavijo. Bavarska je trenutno pripravljena financirati edinole Pyhransko avtocesto. Le ta bo preusmerila skozi Štajersko ne le del tovornega prometa, marveč tudi močan turistični tok, namenjen na severni Jadran, oziroma preko Jugoslavije v Grčijo, Romunijo in Bolgarijo.

V Italiji je Benečija smotrno priključena na italijansko avtocesto med Benetkami in Milanom in z odcepom Padova - Bologna - ter Verona, Brenner, München. Edina zahteva Benečije je avtocesta Benetke-München, ki bo mnogo krajša od sedanje preko Brennerja.

V Italiji si tudi Furlanija - Julijska krajina želi prometno povezavo s severom predvsem zaradi gravitacijskega zaledja tržaškega pristanišča. Zato je predviden predor pod prehodom Monte Croce Carnico izrednega pomena za Furlanijo - Julijsko krajino. Ne glede na vprašanje predora Monte Croce Carnico pa bo Trst povezan z avstrijsko mejo z avtocesto Videm-Trbiž z Beljakom, oziroma preko Slovenike z Gradcem.

Čeprav ohranjajo Alpe na eni strani tradicionalno vlogo prometno dobro prehodne regije, predstavljajo na drugi strani danes v Evropi izredno pomembno mednarodno prometno križišče. V prvi vrsti zaradi osrednje prometno geografske lege med zahodno in severozahodno Evropo ter jugovzhodno Evropo, bližnjim vzhodom, jugozahodno Azijo in Afriko.

Z vidika prometnega povezovanja Alpe ne predstavljajo naravne ovire za sodobne oblike cestnega in železniškega prometa, ki si je utrl pot konec preteklega stoletja z gradnjo železniških zvez, v preteklih dvajsetih letih pa s sodobnim cestnim omrežjem.

Na osnovnih prometnih smereh v Alpah ima železniški promet glavni, cestni pa drugotni pomen. Avtoceste pa ohranjajo glavni delež v prometu potnikov med posameznimi urbanimi in industrijskimi središči na obrobju Alp ter v turističnem prometu v Alpah, oziroma v turističnih prometnih tokovih čez Alpe.

Literatura

- Brezigar, B.: Avtocestne zveze na območju dežel delovne skupnosti Alpe -
Jadran, Jadranski koledar 1980
- Dinić, J.: Saobraćajna geografija, Beograd 1976
- Les Alps, 25th International Geographical Congres, Paris, Alpes 1984
- Lichtenberger, E.: The Estern Alps, Oxford Univ. Press, 1975
- Malić, A.: Geografski aspekti razvijenosti suvremenoga svjetskog prometa,
Suvremeni promet, godište 3, Zagreb 1981
- Malić, A.: Saobraćajna geografija Evrope i svijeta, Zagreb 1980
- Mednarodna cestna federacija, IRF, Četrta afriška konferenca za ceste, Nairobi
1980
- Prometni inštitut, Analiza razvoja in razvojne usmeritve železniškega gospo-
darstva, Ljubljana 1980
- Zgodovina cest na Slovenskem, Republiška skupnost za ceste, Ljubljana 1972
- Zignoli, V.: Comunicazioni Transalpine, Strade e traffico, Milano 1965