

VLOGA SLOVENIJE V TRANZITNEM PROMETU

ZGODOVINSKI PREGLED

Dežele, ki leže med Podonavjem in Jadranskim morjem ter zajemajo še vzhodne robne alpske predele, so imele specifičen razvoj, odvisen od družbeno-ekonomskih in političnih razmer. Dolgo časa so bile relativno nerazvite in so še danes brez dobrih prometnih povezav. Prav zato so ostale izolirane. Izjema v tem pogledu je le Slovenija, ki se je tudi v evropskem merilu sorazmerno zelo hitro vključila v sodobne gospodarske in prometne tokove. V začetku industrijske dobe v 19. stoletju so bile te dežele razdeljene na dva dela: zahodni del nekdanje avstro-ogrske monarhije se je zgodaj začel industrializirati, vzhodni del pa je dolgo časa ostal agrarn in zaprt za moderne industrijske in prometne tokove. Sodobna industrijska družba zahteva tudi sodobno prometno omrežje. Izgradnjo prometnega sistema in industrializacijo v veliki meri omogočajo ugodne naravogeografske razmere - predvsem relief, pa tudi vode. Z nastankom velikih industrijskih aglomeracij se istočasno razvija tudi prometni sistem. Promet pa spet vpliva na mobilnost gospodarstva in prebivalstva.

PROMETNA LEGA SLOVENIJE

V gospodarski mobilnosti se kaže tudi značilnost prometnega položaja Slovenije. Slovenija ima v sistemu velikih evropskih prometnic specifičen položaj. Med tremi važnimi evropskimi smermi s severa na jug zavzema naša republika središčno lego. Zahodna smer je položena v smeri rensko-ronske doline, vzhodna pa se vleče preko Ruske nižine. Središčna transverzala je za nas najvažnejša. Ta smer povezuje Severno Evropo preko Bavarske in v smeri, ki jo bo začrtala nova Turška cesta s severnim Jadranom in Bližnjim vzhodom. Ta magistrala bi lahko postala ena glavnih evropskih transverzal, če bi se prav v Sloveniji navezala na smer, ki vodi iz Padske nižine proti Budimpešti in dalje na vzhod v Sovjetsko zvezo. Tako bi Slovenija (Ljubljana) postala križišče poti s severa proti Padski nižini, Solunu (Atenam) in Carigradu.

V smereh proti jugu in jugovzhodu je slovensko ozemlje dolgo časa uživalo prednosti tranzitnega položaja. To je veljalo predvsem za smer z Dunaja proti severnemu Jadranu zlasti proti Trstu. Toda zmanjšani pomen Trsta in novi interesi sosednjih držav, sprememba meja ter nove prometne zveze bistveno spreminjajo pomen našega tranzitnega ozemlja.

Ob tem se moramo čimprej sprijazniti z dejstvom, da danes iz Srednje, Zahodne ali Severne Evrope lahko potujemo v Grčijo z modernimi cestno-trajektnimi zvezami preko Italije in Otrantskih vrat brez posredovanja Jugoslavije. Prav tako se lahko pride iz Severne in Srednje Evrope na Bližnji vzhod in črnomorsko obalo mimo naše države preko Dunaja-Budimpešte in Romunije.

Nekoč je bila zelo pomembna smer južne železnice z Dunaja v Trst in naprej v Italijo. Zdaj pa so obšle Slovenijo nove avto ceste, ki jih grade Avstrijci in Italijani preko Gradca-Celovca-Beljaka in Trbiža na jug. K temu je veliko pripomoglo relativno upadanje gospodarske moči Trsta ter vedno večji pomen krajev v notranjosti Italije. Tako postaja na primer Videm (Udine) čedalje važnejše križišče za notranjo Italijo. Poleg tega so k zmanjšanju pomena nekdanje dunajsko-tržaške smeri prispevale ivoj delež tudi naše razmeroma slabše ceste (Maribor-Postojna). Tudi politični položaj takoj po II.

svetovni vojni je začasno zavrl promet v dunajsko-tržaški smeri, ki je sicer prirodnogeografsko-prometno še vedno zanimiva.

To so sedaj že dejstva, pred katerimi smo dolgo zapirali oči in govorili le o tranzitno-prometni pomembnosti našega ozemlja. Bistvena značilnost prometne politike v Evropi nasploh je v tem, da vsaka država želi kar najbolj izkoristiti svoje prometne zveze. Sosednje države poskušajo privabiti čimveč tranzitnega prometa preko svojega ozemlja, seveda v našo škodo. V tem je tudi naš največji problem, ko dovoljujemo, da gredo evropski tokovi mimo nas, oziroma da zaostajamo v pravočasnem vključevanju vanje. Čeprav vemo, da je SR Slovenija po svoji geografski legi pomembno tranzitno ozemlje in že od najstarejših časov so čeznjo držale važne prometne poti. Na njenem ozemlju je geografsko znamenit in gospodarsko ugoden prehod iz kontinentalne Evrope proti Sredozemlju. Zaradi te lege je postalo ozemlje sedanje Slovenije prirodno križišče mednarodnih poti, ki se večinoma sekajo v Ljubljanski kotlini. Ta leži v objemu zelo zložnih stičnic, ki držijo iz območja severno od Alp (Bavarska) na Balkanski polotok in dalje na Bližnji vzhod ter iz podonavskega in južnoalpskega področja na Jadran in dalje proti jugu oziroma vzhodu. Navedene poti so tako izoblikovale slovenski prometni križ s cesto in železnico od severovzhoda proti jugozahodu in od karavanških prehodov na severozahodu proti Zagrebu na jugovzhodu.

Glede na širše prostorske težnje in makropoložaj se na območju Slovenije ali v njeni neposredni bližini stika in povezuje pet velikih geografskih področij:

1. Alpski svet z vzhodnoalpskimi prehodi
2. Panonska nižina s svojim širšim gravitacijskim zaledjem
3. Balkanski polotok s prehodi proti Bližnjemu vzhodu
4. Sredozemlje s severnojadranskimi pristanišči
5. Severnoitalijanska nižina z mnogimi ugodnimi prehodi preko Alp.

Reliefne poteze Slovenije pa se ne skladajo povsem z njeno imenitno tranzitno vlogo. Velik del Slovenije pripada namreč alpskemu, predalpskemu in dinarskemu goratemu svetu. Za prometne smeri so primerne le poti po dolinah, čez redke prevale in po skromnem planem svetu med morjem in gorami. Zato so se vse prometne smeri izoblikovale že zelo zgodaj, predvsem pa v rimski dobi, in do današnjih dni pravzaprav ni bilo bistvenih sprememb. Že od davnine igra veliko prometno vlogo na primer najnižji preval v alpsko-dinarski pregraji - Postojnska vrata (600 m), Trojane na nadaljnji poti proti Podravju ter prehodi v vitanjsko-konjiškem gorskem hrbtu (pri Frankolovem, Zbelovem itd.).

Kljub temu da je ravnega sveta v Sloveniji sorazmerno malo, pa vendar ni dosti predelov, ki bi pomenili znatnejšo oviro za sodobni promet. Tudi v najvišjih alpskih predelih segajo nizko ležeče doline daleč v notranje gorovje, tako da je samo osrednji del Julijskih in Kamniških Alp manj dostopen. V alpske gorske vrste so precej globoko zarezane zložne doline, ki nudijo ugodne pogoje za prehode (Rateče, Koren, Ljubelj, Jezersko, Mislinjsko-Savinjsko podolje). Najvišji in najtežje prehodni je Vršič, ki veže Savsko dolino s Trento.

Več težav kot Alpe predstavljajo kraške planote, ki spričo strmih robov in pomanjkanja normalnih rečnih dolin, ki bi tekle prečno na alpsko-dinarsko smer, precej otežujejo povezavo jadranskih pristanišč z notranjostjo. Na krasu so razmeroma največja ovira globoko vrezane doline in debri alohtonih rek.

Za geografski položaj Slovenije ter njeno povezovanje s sosednjimi prirodnogeografskimi enotami je značilno tudi dejstvo, da se prav v Sloveniji stikata dve reliefni enoti - alpski in dinarski gorski sistem. Tako je narava na svoj način odprla več gorskih prevalov med Severno-italijansko nižino in Panonsko nižino. S tem sicer dinarsko-alpski stik razdvaja območje Severne Italije od Podonavja in Jugovzhodne Evrope. Po drugi strani pa ravno spoj obeh različnih gorskih sistemov omogoča, da prometne smeri izkoriščajo prednosti tega stičnega reliefa. Eden od teh prevalov so že omenjena Postojnska vrata, najnižja vrzel med Podonavjem in Jadranskim morjem, obenem pa eden najugodnejših in najstarejših prevalov med Jugovzhodno in Zahodno Evropo. Nekoliko severneje od Postojnskih vrat veže Furlansko nižino z Ljubljano prehod preko Cola in Črnega vrha ter vodi dalje proti vzhodu. Se mnogo manj ugodna pa sta prehoda po Poljanski dolini in prek Cerknega v Selško dolino ter po Selški dolini preko Železnikov in Podbrda, prav tako v dolino Soče. Drugi važen prečni preval, ki je

v bližini slovenskega nacionalnega ozemlja, je ta preko Gorskega Kotarja skozi Delnice. Ta je več kot 150 m višji od Postojnskih vrat in je vseskozi v zgodovini povzročal pozimi preglavice predvsem zaradi visokega snega in snežnih metežev.

PROMETNI POLOŽAJ SLOVENIJE V OKVIRU JUGOSLAVIJE

Natančen položaj naše države je glede na evropsko celino težko opredeliti, kajti pojem "Južne Evrope" je preširok in nejasen. Prav zato pojem "Jugovzhodne Evrope" najjasneje prikazuje določeno zaključenost dela evropskega kontinenta, ki zajema srednje in spodnje Podonavje, vzhodno jadransko primorje, robna južno-alpska področja, kakor tudi druga gorska področja, ki ločujejo obe veliki prirodni enoti. Tako je Jugoslavija edina podonavsko-jadranska država, kar ji v njenem prometno-geografskem položaju zagotavlja določene prednosti.

Prometnogeografske prednosti zagotavljajo Jugoslaviji ugodnejše sodelovanje pri mednarodni menjavi. Glavne komunikacije jugoslovanskega magistralnega sistema lahko obenem predstavljajo tudi mednarodne prometne zveze. Glavna železniška magistrata od Jesenic oziroma Sežane preko Ljubljane, Zagreba in Beograda do Dimitrovgrada, oziroma preko Skopja do Djevdjelije - opravlja funkcijo tranzitne komunikacije, ki povezuje Grčijo, Bolgarijo in Turčijo z drugimi deli Evrope.

Poseben značaj pri tranzitnem prometu imajo prometne smeri, ki se končujejo na jugoslovanski obali, saj zagotavljajo pristaniščem mednarodni prometni položaj v odnosu ne evropsko kopno. K jadranski obali gravitirajo iz kontinentalnega zaledja Madžarska, Avstrija in delno Češkoslovaška. Tu smo računali realno prometno geografsko oddaljenost, ne da bi pri tem upoštevali tokove mednarodne menjave in razdelitev tranzitnega prometa, na katerega vpliva tarifna politika in drugi specifični faktorji. Pomembnost prometne lege Jugoslavije povečujejo tudi donavske prometne zveze z deli Srednje in Zahodne Evrope.

LEGA SLOVENIJE GLEDE NA SOSEDNJE PRIRODNO-GEOGRAFSKE ENOTE

A. Lega Slovenije glede na Alpe

Alpe so največja prometna ovira v Srednji Evropi. Njihova 1200 km dolga veriga slemen se razteza od Ligurskega zaliva do Dunajske kotline in do bližine Tržaškega zaliva, kjer se navezujejo na Dinarsko gorstvo. Alpe zapirajo ostali Evropi dostope v Padsko nižino oziroma na Apeninski polotok in ovirajo Severni, Srednji in Zahodni Evropi promet proti Balkanu in Bližnjemu vzhodu. V vseh časih je človek iskal v tem gorstvu vrzeli, da si je utiral tovorniška in furmanska pota, pozneje železniške prehode in avtomobilske ceste. Primernih alpskih prevalov ni veliko, posebno vrednost pa imajo tisti, preko katerih je mogoče vzdrževati promet vse leto.

Slovenija ima v jugovzhodnem delu Alp prehodni položaj med Srednjo Evropo in Jadranom ter Srednjo Evropo in Jadranom ter Srednjo in Severozahodno Evropo in Balkanom. Vprašanje je, kako leži glede na prehode preko Alp, kjer potekajo močni prometni tokovi.

Za Slovenijo so predvsem pomembni alpski prehodi vzhodno od Brennerja. Močno pomemben je novi predor Felbertauern, ki omogoča vse leto hitro in ugodno povezavo med Bavarsko in zgornjedravsko dolino. (Kufstein-Mittersill-Felbertauern-Beljak). Proti vzhodu sledi gorska cesta preko Visokih Tur ob Grossglocknerju. Je pokrajinsko sicer zanimiva, a težka. Odprta je le v letnem času. Pretežno isto smer, predvsem pa iste prometne težnje bo imela tudi nova hitra in moderna turška avtomobilska cesta Salzburg-Beljak. Proti vzhodu se Alpe znižujejo, bolj ali manj primernih prevalov je tu več. Večina prekoalpskih prometnic med Felbertaurami in Semmeringom se združuje v bližini Beljaka, od koder vodijo prometne poti preko Trbiža v Italijo ali pa preko manj primernih prevalov (Koren, Ljubelj, Jezersko) proti Ljubljanski kotlini. Na skrajnem vzhodnem delu Alp je še vsaj historično močno po-

memben alpski prehod Semmering, ki pa se mu je nova projektirana cesta Autobahn S11d že izognila in teče po Gradiščanskem.

B. Lega Slovenije glede na sosednje nižine

Sloveniji najbližja zaključena nižinska enota je Severnoitalijanska nižina, ki je s svojimi ugodnimi prehodi preko Alp pomembno križišče. Ta nižina prestreza prometne tokove iz Zahodne in Severne Evrope ter jih usmerja na italijanski jug ali pa preko Slovenije na vzhod. Severnoitalijanska nižina je za prometni položaj Slovenije važna predvsem zaradi evropsko pomembne južne predalpske smeri, ki poteka po gospodarsko zelo močni Padski nižini. K južni predalpski smeri vodijo tudi številni ugodni alpski prehodi in jo povezujejo s severno predalpsko smerjo.

Za Slovenijo je tudi izrednega pomena Panonska nižina s svojo osnovno prometno plovno potjo - Donavo, ki je s prekopi in Renom glavna vodna prometna hrbtnica Evrope. Panonska nižina je pomembna tudi zaradi povezave podalpske transverzalne smeri s Sovjetsko zvezo. Ob Donavi so obsežne regije, ki so gospodarsko zelo močne. Prav zato pa so tudi važne s prometnogeografskega vidika. Pomen Bavarske je na eni strani v tem, da povezuje severna nemška mesta (ter francosko-angleško ozemlje) preko Alp s Severnoitalijansko nižino. Na drugi strani pa je München tudi križišče prometnih zvez iz Francije in Anglije po dolini Donave na vzhod ter v smeri Turške avtomobilske ceste na jugovzhod.

Podoben značaj ima tudi Dunajska kotlina, ki je prav tako križišče poti iz Zahodne in Severne Evrope proti jugu (Jadranu) in vzhodu (Madžarska, Sovjetska zveza, Romunija, Bolgarija, Bližnji vzhod). Pomen Dunajske kotline je v mnogočem historičen in ima veliko večji pomen za razvoj tranzitno-prometnega omrežja SR Hrvatske.

Za slovenski tranzitni promet je mnogo pomembnejši izredno vitalni razvoj Budimpešte. Pri povezovanju Padske nižine z vzhodom, ima Slovenija prednost, kar bo že v bližnji prihodnosti vidno.

Shema osnovnih prometnih smeri v Sloveniji ima obliko križa s središčem v Ljubljani. V preteklosti je večji pomen imela smer severovzhod-jugozahod. Med obema vojnoma in po drugi svetovni vojni pa je večjo vlogo dobila longitudinalna smer, ki je obenem tudi ena izmed osnovnih smeri jugoslovanskega prometnega sistema, saj savsko-moravska smer dejavno povezuje celotni jugoslovanski prostor. Možnosti Slovenije so v tranzitnem prometu predvsem v omenjenih štirih smereh. Prednosti Slovenije pa so vsekakor v odpiranju smeri proti drugim jugoslovanskim republikam in dalje proti Grčiji in Turčiji, Jadranu, Panonski nižini in proti Severnoitalijanski nižini.

C. Lega Slovenije glede na Podonavje

Izrednega pomena za Slovenijo je njen delež v Podonavju. Panonska nižina se prav preko Slovenije najbolj približa močnim gospodarskim središčem v Severni Italiji ter važnim prehodom preko Alp. Prometnogeografski položaj podonavskopanonskega področja označuje najboljša notranja komunikativnost ter dobra povezanost z vsemi važnejšimi kontinentalnimi centri evropskega gospodarstva. Tu bi lahko zgradili eno izmed naših življenjskih hrbtnic, posebno ker se bo Donava predvidoma povezala z Renom in preko Morave z Labo in Odro. To bo bistveno povečalo pomen Podonavja za evropsko osrčje. Pri tem pa lahko tudi za Slovenijo (in Jugoslavijo) pričakujemo ustrezne prednosti.

Č. Lega Slovenije glede na Jadransko morje

Slovenija ima del obale, kjer se severni Jadran najbolj približa geografsko in urbano razviti Srednji Evropi. V skladu s sodobnimi procesi litoralizacije postajajo obale in primorja vse važnejša področja gospodarskega napredka in svetovnega sodelovanja. Proti primorju se usmerjajo največje občasne migracije prebivalstva, ki so zabeležene v zgodovini človeštva. Pri tem se posebno odlikuje Mediteran kot ena izmed turistično najvažnejših privlačnosti. Sredozemlje se je danes že afirmiralo kot najvažnejše turistično območje Evrope. S tem je proces litoralizacije globoko zajel številne evropske države. Načelo litoralizacije pa ni le v podpiranju turističnih potovanj proti obali, marveč tudi v vse večji mednarodni menjavi, ki jo omogoča morje (cenejši prevozi). Obalne regije so obenem vse močnejša gospodarska jedra, ki pritezajo precej blagovnega prometa.

Jadransko morje je usmerjeno tudi proti Sueškemu prekopu, ki ga ponovno obnavljajo. Vse to pomembno olajšuje zveze z gospodarsko nerazvitimi, toda surovinsko bogatimi državami Jugovzhodne in Vzhodne Azije, Vzhodne Afrike, deloma Bližnjega vzhoda in Avstralije. (Od Port Saida do Kopra je 2400Nm, medtem ko je od Genove do Port Saida 2620 Nm in od Marseilla celo 2.780 Nm).

IZGRADNJA PROMETNIC V SOSEDSTVU SLOVENIJE

Ob vsem tem smo sedaj pred vprašanjem: Kakšne so prednosti Slovenije za tranzitni promet in kako se vključiti v obstoječe prometne tokove, ki so nas v veliki meri obšle? Postavlja se torej vprašanje, kako spet pridobiti tranzitno vlogo, ki smo jo nekoč imeli.

V neposredni bližini Slovenije že potekajo, jih grade ali pa so v pripravi naslednje velike avtomobilske ceste:

1. Južna avstrijska avtomobilska cesta se je izognila tradicionalni poti (preko Trojan in Postojne) in ubrala gotovo težjo pot preko Golice, da bi na lastnem ozemlju dosegla italijansko mejo in nato Tržaški zaliv. Ni dvoma, da nas je navedena smer obšla, od nas pa je odvisno, koliko prometa bomo uspeli od nje odtegniti s smerjo "južne železnice".

2. Turško avtomobilsko cesto grade med Salzburgom in Beljakom. Nadaljuje se preko Trbiža in Vidma proti Padski nižini in severnemu Jadranu. Ta cesta vodi od nemškega omrežja avto cest proti naši severni meji. Če bi jo načrtovali mi, je ne bi mogli bolje. Vendar ob naših mejah naleti na težave. Če ji ne bomo uspeli odpreti prehode skozi Karavanke, bo promet potekal po Kanalski dolini ali pa preko Celovca, Podjuna, po Dravski dolini do Maribora in po novi cesti na Zagreb proti Splitu.

Približno enako področje bi vezala zahodna vzporednica Turške ceste, tako imenovana Felbertauernska hitra cesta. To je kratka zveza med Bavarsko in severnim Jadranom, ki teži proti našim mejam, predvsem proti Korenskemu sedlu, oziroma njegovim novim variantam (predor), pa tudi proti mejnemu prehodu pri Ratečah.

3. Padska magistrala je prometna os celotne Severnoitalijanske nižine, nanjo pa je vezanih dvajset velikih prevalov iz Srednje in Zahodne Evrope. Ta smer vodi naravnost na naše zahodne mejne prehode pri Sežani, Gorici, Kozini in Škofijah. Naša nujnost je torej, da na padsko magistralo navežemo prometni sistem, ki bo šel na eni strani ob jadranski obali, na drugi strani pa proti Ljubljani ter dalje proti Zagrebu in Beogradu ali proti Mariboru in Dunaju (ali proti Budimpešti).

4. SR Hrvatska zelo podpira zamisel o neposredni zvezi med Dunajem-Zagrebnom in Splitom. Morda so tej zamisli tudi botrovali zapoznani ukrepi z naše strani. Če bi štajerska magistrala, ki jo šele sedaj posodabljam, postala aktualna že prej, vsaj za razmišljanje in študije, ne bi bilo težko iz okolice Poljčan, Lipoglava, Sladke gore ali Ponikve potegniti cesto ob Mestinjščici skozi Sotelsko proti Zagrebu, morda tam, kjer teče danes obsovelska železnica. Tudi to je že stara srednjeveška smer, danes pa bi odprla najbolj zaostale in odročne slovenske predele. Ne bi bila bistveno daljša od hrvatske trase, nanovo pa ne bi bilo treba toliko graditi. To bi bila hkrati najhitrejša povezava Celjske

koHina z Zagrebom ter navezava na jugoslovansko magistralo ali po novi cesti proti Splitu.

POLOŽAJ SLOVENIJE GLEDE NA TURISTIČNE TOKOVE

Na razvoj cestnega prometa v zadnjih letih močno vpliva turizem, še prav posebno mednarodni. Pomembnost naših mejnih prehodov za mednarodni turistični promet je razvidna iz naslednjih dejstev. Blizu 75 % vseh vozil prestopi mejo na italijansko-jugoslovanski strani, kar preko 50 % potnikov prestopi mejo med Sežano in obalo, med avstrijsko-jugoslovanskimi prehodi pa je najpomembnejši šentiljski. Res čaka druge prehode, ki so reliefno in tehnično manj ugodni, ob morebitni modernizaciji, predvsem z novo cesto skozi Ture, boljša bodočnost, toda šentiljski prehod je najnižji in omogoča velikim avstrijskim središčem in gosto naseljenemu področju najugodnejšo zvezo z našimi turističnimi področji in je še vedno najhitrejša pot do bližnjih jadranskih pristanišč. V bližnji perspektivi bo ta prehod črpal promet z velike obalpske avstrijske južne magistrale, najbližje povezave med Dunajsko kotlino ter Graško kotlino in Mariborom. Temu prehodu pa se obeta še hitrejši razvoj, če se bodo sprostile politične težave in bo Čehom, Slovakom in Poljakom omogočena hitra pot na Jadran. Močna dovodnica štajerske magistrale utegne postati tudi madžarsko-pomurska cesta, ki se že zdaj navezuje na to smer.

Zaradi slabih cestnih razmer na karavanških prevalih, ki še niso zadovoljivo urejeni, potujejo turisti iz Nemčije in drugih držav ob Severnem morju skozi tunelske alpske prehode v Italijo in šele nato k nam (ali pa tudi ne). Ta pot za naš razvoj ni ugodna, ker je daljša in vodi skozi turistično močno razvito in nam konkurenčno Italijo.

Jugoslavija in z njo Slovenija ima precej prednosti, ker leži južno od nas Grčija, ki bo trajno ostala privlačna za turizem.

Nadaljnji razvoj turizma v Sloveniji je v veliki meri odvisen od preudarne prometne politike, usklajevanja prometnih sredstev, od pravočasnega odziva ob gradnji prometnih poti v naši bližini in dograjevanja našega prometnega omrežja.

Uporabljena literatura:

1. Briški Andrej-Povh V.; Mednarodna prometna vloga Slovenije. Teorija in praksa XI. Ljubljana 1965.
2. Melik Anton: Slovenija (Geografski opis) I. Splošni del, Ljubljana 1963
3. Paden Juraž: Istra in njeno povezovanje sa zaledjem. Ekonomski institut Zagreb, 1968
4. Pavič Radovan: Geografski i geopolitički položaj Jugoslavije - historijski aspekti i suvremeno značenje. Naše teme 9-10, Zagreb 1969.
5. Pavič Radovan: Uklapanje geoprostora SR Hrvatske u homogeno jugoslovensku prometnu mrežu. Naše teme 4, Zogreb 1971.
6. Roglič Josip: Litoralizacija i njeno značenje. Pomorski zbornik, Knjiga 4, Zadar 1966
7. Roglič-Friganovič-Žuljič: Osnovno saobraćajno geografska područja i glavni prijevozni pravci Jugoslavije s aspekta unutrašnjeg i medjunarodnog saobraćaja. Prvi dio. Elaborat za sekretariat za saobraćaj SRH, Zagreb 1964
8. Rutz Werner: Die Alpenquerungen, Nürnberg 1969
9. Veyret-Verner: Les Alpes et l'Europe. Revue de Géographie Alpine LVI/1. Grenoble 1968