

DARKO MLINARIĆ, dipl. inž.
RSIZ za ceste Hrvatske
Zagreb

Prometna infrastruktura
Pregled
UDK: 625.7/.8: 338.48(497.13)
Primljeno: 10.05.89.
Prihvaćeno: 27.06.89.

JADRANSKA AUTOCESTA I TURIZAM

SAŽETAK

U članku se daje pregled značenja jadranskoga cestovnog pravca, te programska koncepcija razvoja u programu A - izgradnja Jadranske autoceste i programu B - kompleksno uređenje postojeće Jadranske magistrale.

Daje se slika jadranskog pravca u SFR Jugoslaviji, a posebno pripreme za njegovu realizaciju u SR Hrvatskoj.

U poglavlju o utjecaju Jadranske autoceste na razvoj turizma, koristeći materijale stručnjaka Ekonomskog instituta iz Splita i Urbanističkog instituta SR Hrvatske, autor podsjeća na osnovne karakteristike razvoja turizma posebno na jadranskom području.

1. PROMETNO ZNAČENJE JADRANSKOGA CESTOVNOG PRAVCA

Jugoslavija je most između Zapadne i Srednje Evrope i zemalja jugoistočne Evrope i Bliskog istoka, te između baltičkih i mediteranskih zemalja. Ta uloga mosta na relacijama sjeverozapad-jugoistok i sjever-jug daje Jugoslaviji posebno tranzitno-prometno značenje, ali od nje traži i suvremenu kvalitetu, koju takav "most", tj. njena prometna infrastruktura, mora imati.

Lijepo je rekao prof. Josip Roglić:

"Ključnu ulogu u prometnoj dinamici jugoslavenskog prostora - osim panonske osovine razvoja - ima Jadransko more, zaljev specifičnih osobina i prednosti u Sredozemnom moru - kolijevci svjetskog povezivanja i udruživanja."

Prometno značenje Jugoslavije najbolje karakteriziraju dva glavna longitudinalna cestovna pravca:

- transjugoslavenski pravac "Bratstvo-jedinstvo" koji od Karavanki preko Ljubljane i Zagreba, Beograda i Skopja do Gevgelije, posavsko-podunavskim i moravsko-varždarskim koridorima, omogućuje povezivanje Sjeverne i Zapadne Evrope s jugoistočnom Evropom te Bliskim i Srednjim istokom,
- jadranski cestovni pravac od Trsta i

Rijeke do Titograda i Skopja, jadranskim koridorom i kombiniranim kontinentalnim tokom spaja Jadransko i Egejsko more, omogućuje povezivanje svih jadranskih luka i priobalnih prostora te alternativno povezivanje zapadnoevropskog prostora s jugoistočnom Evropom.

Oba pravca zaokružuju i povezuju najpropulzivnije prostore Jugoslavije, a međusobnim povezivanjem transverzalnim pravcima sugeriraju snažno integriranje čitavoga jugoslavenskog prostora i njegovo uključivanje u evropske i svjetske prometne i razvojne tokove.

2. PROGRAMSKA KONCEPCIJA RAZVOJA JADRANSKOGA CESTOVNOG PRAVCA

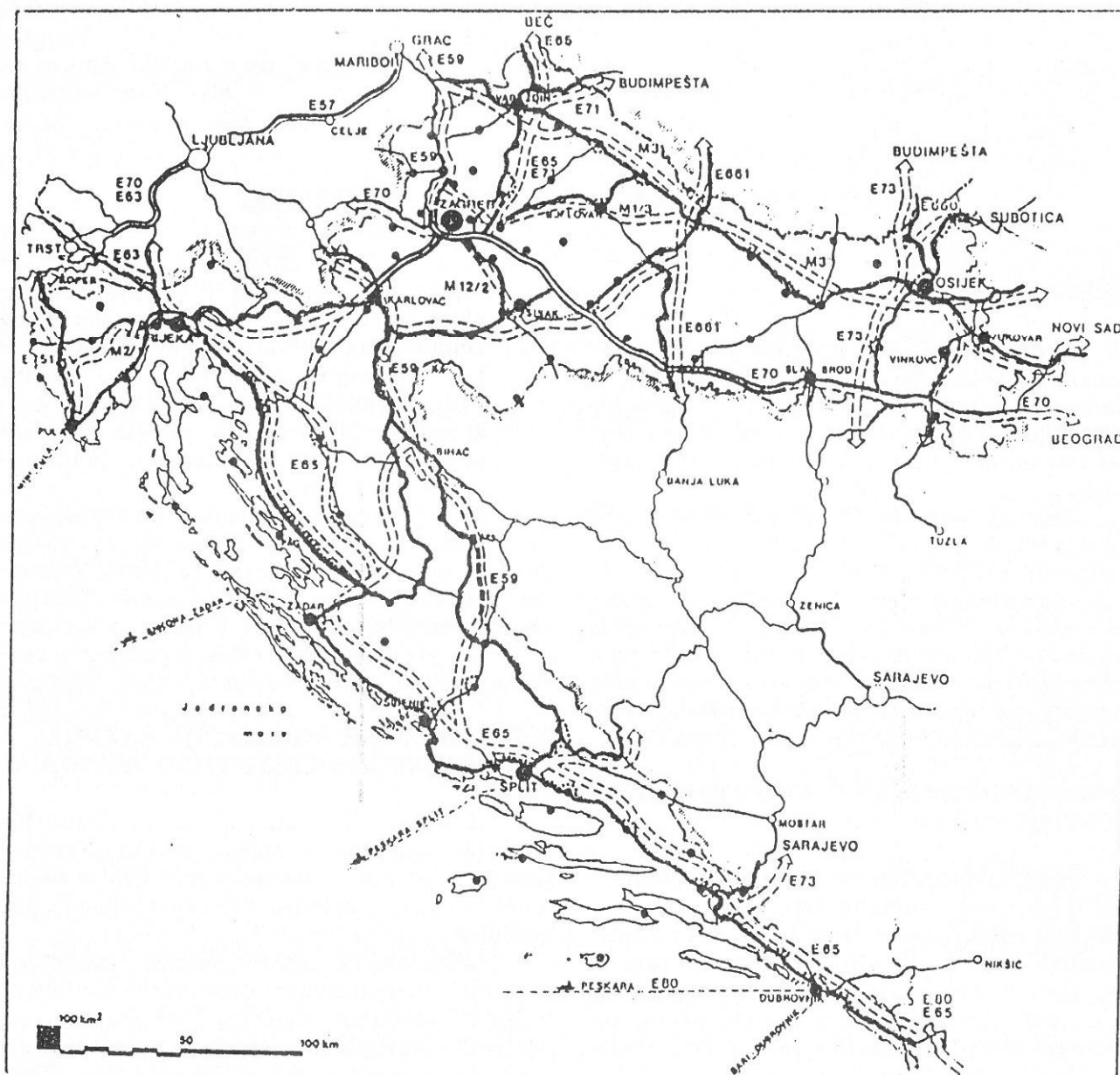
U kontekstu longitudinalnih cesta Jugoslavije jadranski cestovni pravac s transjugoslavenskom autocestom "Bratstvo-jedinstvo" čini i zatvara osnovni "opseg" Jugoslavije.

Jadranski cestovni pravac može se smatrati jugoistočnim produžetkom "Serenissime" (Milano - Venezia - Trieste) Noredi osnovni longitudinalni promet, prihvaća i distribuira promet s poprečnih pravaca (Tauerna, Pyhrna i pravaca TEM- a) uzduž naše jadranske obale, povezujući obalna lučka i turistička refrakcijska središta.

Planovima republičkih zajednica za ceste Hrvatske i Crne Gore te posebno programima izrade i financiranja studija i projekata, u skladu s prostornim planovima republika i regija, definiran je i verificiran diferencirani pristup razvoju glavnih magistralnih cesta; čine ga:

Program A - definiranje nove trase autoceste i brzih cesta, čuvanje njihovih koridora te sukcesivna izgradnja dionica i objekata prema prioritetima;

Program B - uređenje postojećih cesta na pravcima budućih autocesta korekcijama, rekonstrukcijama, obilaznicama, te rješenja "uskih grla" i "crnih točaka". Postojeća cesta nosi promet buduće autoceste do njene izgradnje, a programom razvoja prostora i po-



Slika 1 Programaska koncepcija razvoja osnovne magistralne cestovne mreže u SR Hrvatskoj

- == A - Program: Izgradnja autocesta i brzih cesta na osnovnim cestovnim pravcima
 - == Izgrađena autocesta i poluautocesta
 - == Izgrađena brza cesta
 - == Planirani koridor za autocestu ili brzu cestu
 - == Varijantna istraživanja
- == B - Program: Rekonstrukcija kritičnih dionica postojećih magistralnih cesta na osnovnim pravcima
 - Postojeća cesta
 - Planirana korekcija

većanja sigurnosti i nakon njene izgradnje zadržava vitalnu regionalnu ili urbanu funkciju.

Za jadranski cestovni pravac to znači da treba osigurati:

- a) faznu i etapnu gradnju trasa nove Jadranske autoceste (Program A)
- b) kompleksno uređenje postojeće Jadranske magistrale (rekonstrukcije, obilasci i sl.) u slijedu realnoga vre-

menškog odnosa izgradnje dionica autoceste i kasnije funkcije postojeće ceste (Program B)

Kombinacijom realizacije programa A i B postigla bi se realno moguća dinamika sukcesivne izgradnje autoceste i ukupnog poboljšanja sigurnosti i protočnosti na jadranskom cestovnom pravcu.

Kontinuiranim praćenjem republičkih i

regionalnih prostornih planova omogućeno je utvrđivanje osnovne koncepcije uređenja čitave nove trase Jadranske autoceste, a za pojedine je dionice ranijom izradom studija i projekata trasa potpuno definirana.

Osimskim sporazumom između Italije i Jugoslavije definirane su obveze u prioritetnoj izgradnji početne dionice jadranskoga cestovnog pravca od Trsta do Rijeke. Trasa je definirana u zajedničkoj studiji Hrvatske i Slovenije, a nastavlja se studijska i projektna aktivnost i priprema izgradnje prioritetnih dionica već u 1989. godini (prvenstveno zapadnog dijela Obilaznice Rijeke od Diračja do Matulja i Jušića)

Na pojedinim dionicama nove trase jadranskoga cestovnog pravca u Hrvatskoj izgrađeni su (tunel Učka s prilazima, središnji dio Obilaznice Rijeke i cesta Lupoglav-Cerovlje) grade se (prijelaz Limske Drage) ili se pripremaju (prijelaz preko Mirne) i kraći potezi brzih cesta i poluautocesta. Poznavanje, pak, prostorno-prometnih i koncepcijskih rješenja nove trase na nekim je dijelovima omogućilo lakšu izgradnju te pripremu realizacije uređenja i rekonstrukcije postojeće magistrale (obilaznice Crikvenice, Trogira, Splita, Omiša, mosta preko Rijeke dubrovačke i dr.).

Na području Crne Gore priprema se izgradnja mosta Verige preko bokokotorskog zaljeva i nove dionice probijem tunela kroz masiv Sozine, te se razmatraju rješenja nove trase od Titograda prema unutrašnjosti, kao zajedničke jadranske i transverzalne dionice.

U programu buduće Jadranske autoce-

ste valja predvidjeti i potpunu opremljenost pratećim uslužnim sadržajima (odmorištima, motelima, benzinskim stanicama, servisima, trgovinama, restoranima), te centrima održavanja i kontrole prometa.

Ovisno o zakonskim mogućnostima i financijsko-kreditnim aranžmanima moguće je i sudjelovanje inozemnog partnera.

Prema dogovoru programske koordinacije republičkih SIZ-ova za ceste Hrvatske i Crne Gore izrađena je u početku 1988. programska informacija, kao osnova za daljnje programe razvoja jadranskoga cestovnog pravca od Trsta do Skopja, pod nazivom "Prostorno-prometne i razvojne mogućnosti jadranskoga cestovnog pravca u SFR Jugoslaviji" za cijelu trasu u duljini od oko 1400 km, i prvi je korak u sistematizaciji čitavoga studijsko-projektne zadatka.

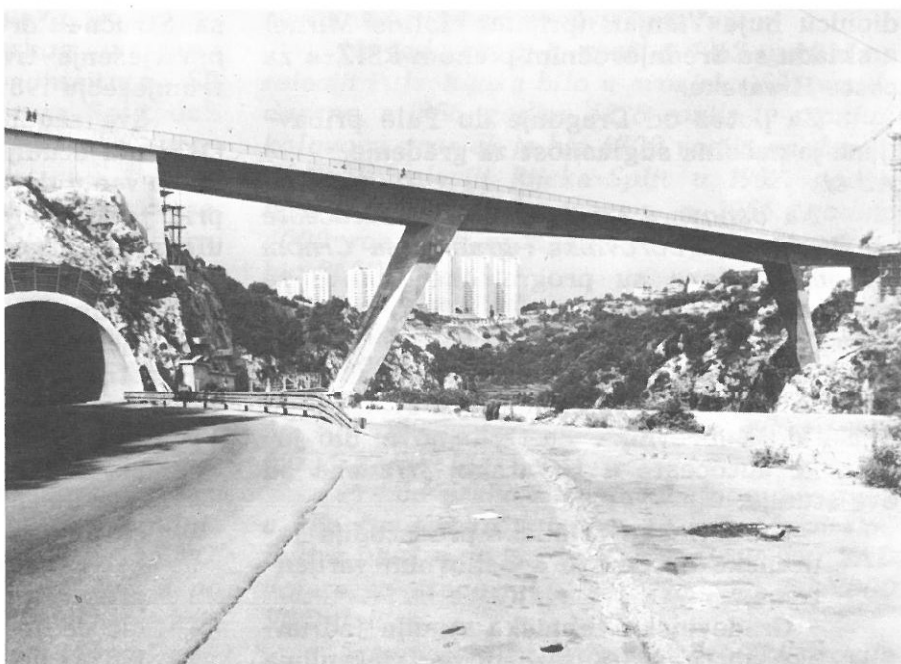
3. JADRANSKA AUTOCESTA U HRVATSKOJ

Jadranska autocesta u Hrvatskoj, s obzirom na specifičnosti pojedinih dijelova, sastoji se od tri sektora:

- a) sektor Rijeka-Rupa-Trst, kao dio Osimskog programa,
- b) sektor Koper-Dragonja-Pula-tunel Učka-Rijeka, kao istarski dio,
- c) sektor Rijeka-Zadar-Split-Dubrovnik, kao osnovni potez Jadranske autoceste.

Ad a)

Za dijelove Jadranske autoceste u okviru Osimskog programa od Rijeke do Trsta dovršen je veći dio studijske i projektne do-



Slika 2 Most preko kanjona Rječine na izgrađenom središnjem dijelu obilaznice Rijeke



Slika 3 Viadukt Dubračina na obilaznici Crkvenice izgrađen 1980. godine

kumentacije radi pripreme za izgradnju na temeljima zajedničkih ulaganja. Dvršena je Osnovna studija opravdanosti zajednička za čitav potez kroz Hrvatsku i Sloveniju. Središnji je dio Obilaznice Rijeke u duljini od oko 8 km dovršen, a priprema se i nastavak gradnje dionice Diračje-Matulji-Jurdani u početku 1989.

Ad b)

Na istarskom dijelu Jadranske autoceste izgrađene su dionice brze ceste Matulji-tunel Učka-Lupoglav-Cerovlje, a gradi se dionica prijelaza preko Limske Drage.

Priprema se tehnička dokumentacija za dionicu Buje-Višnjan (prijelaz doline Mirne) u skladu sa Srednjoročnim planom RSIZ-a za ceste Hrvatske.

Za potez od Dragonje do Pule pribavljena je načelna suglasnost za građenje.

Ad c)

Na osnovnoj trasi Jadranske autoceste od Rijeke do Dubrovnika i granice sa Crnom Gorom izrađene su programske osnove te dio predstudija, a u izradi je i cjelovita studijska i projektna dokumentacija.

Za širu je javnost pojam Jadranske autoceste vezan upravo za njen osnovni dio od Rijeke do Dubrovnika. Za taj osnovni dio Jadranske autoceste u Hrvatskoj izrađene su ove studije:

- Građevinsko-tehnička predstudija Jadranske autoceste s osnovnim varijantama,
- Građevinsko-tehnička studija Jadranske autoceste s varijantnim rješenjima toka trase.

U izradi su:

- Prostorna studija Jadranske autoceste koja će s prostorno-razvojnog aspekta vrednovati optimalnu varijantu u korelaciji s poprečnim vezama prema unutrašnjosti zemlje,
- Osnovna studija opravdanosti Jadranske autoceste, koja će vrednovati prometnu, eksploatacijsku i ekonomsku opravdanost izgradnje te komercijalno-ekonomske elemente.

Te će studije razmotriti i valorizirati realna varijantna rješenja te će se do kraja lipnja 1989. predložiti stručno optimalna trasa. Stručna i društvena verifikacija predloženih rješenja trebat će se obaviti u trećem tromjesečju 1989.

Sva studijska dokumentacija, posebno Osnovna studija opravdanosti, radi se tako da će već u drugoj polovici 1989. biti moguće prići definiranju modaliteta za zajednička ulaganja u izgradnju Jadranske autoceste.

Duljina Jadranske autoceste od Rijeke do Dubrovnika - oko 530 km - te njezina realna cijena - 3 do 7 milijuna SAD dolara po kilometru duljine - predočuju ozbiljnost i veličinu zadatka.

Priprema se:

- a) izrada idejnih rješenja u kartama mjerila 1:5000 te studija utjecaja na okolinu s provedbom javnih rasprava, kao osnove za izdavanje uvjeta uređenja prostora po sektorima i dionicama, radit će se sukcesivno za duže poteze u 1989. i 1990. godini,
- b) idejni i izvedbeni projekti u kartama



Slika 4 Čvor Dubrovnik na Jadranskoj magistrali u tri razine - izgrađen prije pet godina

mjerila radit će se nastavno i sukcesivno za prve prioritetne dionice u toku 1989. i 1990. godine,

c) građevinske dozvole za prve prioritetne dionice moći će se pribaviti u početku 1991. a izgradnja bi počela sredinom 1991. godine.

4. UTJECAJ JADRANSKE AUTOCESTE NA RAZVOJ TURIZMA

Poslužit ćemo se podacima iz Programске informacije o prostornim, prometnim i razvojnim mogućnostima jadranskoga cestovnog pravca u SFR Jugoslaviji.

Autorski tim Građevinskog instituta Zagreb-Split, Urbanističkog instituta SR Hrvatske i Ekonomskog instituta Split dali su sljedeće podatke o ulozi Jadranske autoceste u razvoju turizma:

"Veći dio Jadranske turističke ceste, koja je za vrijeme građenja dobila popularni naziv Jadranska magistrala, predan je prometu tijekom 1965. i 1966. godine.

Puštanjem u promet ove prometnice otvorene su neslućene mogućnosti razvoja naše privrede i osobito turizma.

Izrazita mediteranska klima omogućila je nesmetanu vožnju cijele godine, jer blizina mora regulira klimu i sprečava magle i velike temperaturne razlike. Tako srednja godišnja temperatura iznosi u Rijeci 13,5 °C, u Splitu 15,7 °C, u Dubrovniku 17 °C, a po insolaciji naša obala pripada među najvedrije krajeve Evrope.

Jadranska magistrala projektirana je sa

širinom kolnika 2x3,5 m, s maksimalnim usponima 5-6% a većina je elemenata gradnje takva da je bez poteškoća uvrštena u grupu međunarodnih cesta (E-cesta).

Jadranska je magistrala postala okosnica turističkog povezivanja s otocima i imala golem utjecaj na privredni razvoj i prestanak migracije s naših otoka.

Od puštanja priobalnog dijela Jadranske magistrale u promet prošlo je više od dvadeset godina. Za to vrijeme ona je u cijelosti izvršila svoj zadatak, dobila ocjenu najuspjelije investicije u našoj zemlji i ocjenu najuspjelije realizacije zajma koji daje Međunarodna banka za obnovu i razvoj.

Na Jadranskoj je cesti u 1962. godini na relaciji Pula-Rijeka bilo u prosjeku 595 vozila dnevno, a 1986. godine 4328 vozila (u srpnju i kolovozu prosjek je bio 6700 vozila na dan).

Na relaciji Rijeka-Split u 1962. godini bilo je 430 vozila dnevno, a 1986. godine 4000 vozila (u srpnju i kolovozu prosjek je bio 8600 vozila).

U godini 1960. registrirano je na Jadranu 2 500 000 noćenja inozemnih turista i 9 230 000 noćenja domaćih. U godini 1986. broj noćenja inozemnih turista iznosio je 44 700 000, a broj noćenja domaćih turista bio je 30 900 000.

Prihod stanovnika priobalnog područja u mjestima bez industrije (Poreč, Makarska, Budva i sl.) u godini 1960. iznosio je 160 SAD dolara po stanovniku, a u 1986. godini 2000 SAD dolara.

Srednja brzina kretanja putničkih vozila na Jadranskoj magistrali u 1960. godini bila



Slika 5. Jadranska turistička cesta - magistrala danas prolazi kroz are-dilite i uz lučku obalu Omilja

je oko 35 km/sat, a teretnih vozila oko 30 km/sat. Naon 1966. godine srednja je brzina kretanja putničkih vozila 80 km/sat, a teretnih 60 km/sat.

Danas je njena služnost na pojedinim dijelovima, npr. Rijeka-Crikvenica, Šibenik-Split, Split-Makarska, dosegla 1960. godinu, jer se u pojedinim danima u ljetnoj sezoni vozi i srednjom brzinom manjom od 35 km/sat.

Evropa danas sve izrazitije teži općem usklađivanju prostorno-funkcionalne organiziranosti. Postaje jasno da to nije moguće postići na osnovi odvojenog razvoja svake državne zajednice, te da će stoga u neposrednoj budućnosti prometna infrastruktura biti jedan od najpoticajnijih oblika prostorno-funkcionalnog integriranja "staroga kontinenta".

U evropskim razmjerima Jugoslavija je turistička zemlja s velikim neiskorištenim turističkim potencijalima. Godine 1986. sudjelovala je u evropskom prometu turista s 3,5%, a u prihodima od turizma sa samo 1,8%.

Na obalnom sredozemnom području Evrope koncentrira se više od polovice turističkog prometa Evrope. U tom turističkom prometu Jugoslavija sudjeluje s oko 6% noćenja, iako raspolaže s oko 23% kapaciteta najrazvedenije morske obale evropskog Sredozemlja, koja je gotovo u cijelosti pogodna za turistički odmor. Stoga je jugoslavenski dio Jadrana, kao dio velike evropske sredozemne rekreativne zone, područje najslabije turističke koncentracije u toj zoni (osim Albanije). To je, stoga, i područje visokog stupnja eko-

loške kvalitete i velikih potencijalnih mogućnosti razvoja turizma, zapravo posljednja turistička nesaturirana oaza evropskog Sredozemlja.

Godišnji promet preko jugoslavenske granice doseže 20,5 milijuna inozemnih i 8 milijuna domaćih putnika.

Najveći dio, 65% tog prometa, ulazi u zemlju cestom ili vlakom na graničnim prijelazima između Jugoslavije, Austrije i Italije. U isto vrijeme godišnji promet putnika preko granice Austrije iznosi 130 milijuna i 43 milijuna putnika preko granice Italije. Tako visoka koncentracija putnika u tim susjednim zemljama upućuje na mogućnost da novi jadranski cestovni pravac privuče dio putnika koji sada izbjegavaju Jadran zbog loših komunikacija.

Jugoslaviju posjećuje oko 7,5 milijuna inozemnih turista na godinu koji u prosjeku borave 5,8 dana i tako ostvaruju oko 43 milijuna noćenja. Većina inozemnih putnika koji ulaze u Jugoslaviju putnici su u tranzitu ili ekskurzionisti.

Posjet inozemnih turista Jugoslaviji u godinama nakon drugoga svjetskog rata stalno se povećava. U godini 1954. zabilježen je posjet od 0,3 milijuna, a u 1964. godini 2,2 milijuna inozemnih gostiju. Od 1964. do 1974. godišnji rast inozemnih posjetitelja iznosio je 9,3%. To je doba najbržeg poslijeratnog razvoja inozemnog turizma na području Jugoslavije.

Infrastruktura u cjelini, osobito cestovna mreža, odgovarala je tada potrebama dosegnute razine turističkog prometa. Od

1974. do 1986. usporen je rast inozemnoga turističkog prometa, pa je, u prosjeku, godišnje povećanje u toin razdoblju iznosilo samo 2,9%.

U Evropi je inozemni turistički promet rastao brže nego u Jugoslaviji, tj. povećava se u prosjeku 3,8% na godinu. Tako je u razdoblju 1974 -1986. Jugoslavija izgubila korak s razvojem evropskog turizma, pa i onaj položaj koji je stekla do 1974. godine.

Domaći turizam u Jugoslaviji razvijao se kontinuirano i bez većih oscilacija. U godini 1954. ostvaren je posjet od 2,7 milijuna, a 1986. doseže brojku od 13,2 milijuna domaćih turista. S više od 22 milijuna stanovnika Jugoslavija se može smatrati zemljom razvijena domaćeg turizma.

Turistički promet Jugoslavije, domaći i inozemni, izrazito je regionalno usmjeren na primorska naselja. Čak 87% ukupnog inozemnog i 53,6% domaćeg turističkog prometa ostvaruje se na jadranskom području, tj. u primorskim naseljima.

Najveći prirodni turistički resursi Jugoslavije nalaze se na jadranskom području. Stoga je i turistička privreda zemlje usmjerena prema tom području. U suradnji jugoslavenske vlade i stručnjaka UN izrađeni su prostorni planovi turističke valorizacije jadranskog područja. Od 1964. godine do danas na jadransko područje usmjeravan je znatan dio investicijskog potencijala jugoslavenske privrede za izgradnju i rekonstrukciju objekata za smještaj turista.

Na primorskom području Jugoslavije, upravo u gravitacijskoj zoni jadranskoga cestovnog pravca, nalazi se 923 tisuće turističkih ležajeva ili 75% od ukupnoga jugoslavenskoga turističkoga privrednog potencijala.

Otvaranjem jadranskog prostora jačim utjecajima inozemnoga turističkog prometa, izgradnjom novoga brzoga jadranskoga cestovnog pravca Jadranske autoceste, omogućit će se veće korištenje postojećih i intenzivnija izgradnja novih kapaciteta, ali prvenstveno kao mogućnost povećanja prihoda po jedinici smještajnoga kapaciteta.

Turistički (obalni) prostor jadranskog područja valoriziran je na nešto više od dva milijuna smještajnih jedinica, od čega je do danas izgrađeno oko 46%. Ta valorizacija turističkog prostora obavljena u prostornim planovima, pokazuje da je prometna infrastruktura postala ograničavajući činilac razvoja turizma na Jadranu već pri iskorištenju jedne trećine turističkog potencijala."

Ova zapažanja i analize stručnjaka ekonomista i prostornih planera otvaraju nove poglede na razvoj jadranskog turizma u vezi s potrebom razvoja cestovne infrastrukture.

5. ZAKLJUČAK

Izgradnja Jadranske autoceste racionalnom faznom i etapnom dinamikom zadatak je ove generacije zrelih i mladih stručnjaka - prometnih, građevinskih, prostornih, ekonomskih, društvenih i poslovnih usmjerenja.

Princip zajedničkih ulaganja, domaćih i stranih, omogućuje nov način financiranja njene izgradnje.

U tom se projektu kao rezultat ocrta-va nova Jadranska autocesta u funkciji razvoja užeg i šireg prostora, posebno razvoja turizma i integralnog prometa, kao jedan od generatora razvoja cijele naše zemlje.

SUMMARY

ADRIATIC HIGHWAY AND THE TOURIST TRADE

This paper deals with the different aspects of importance of the Adriatic highway route program-related concepts of development i.e. as viewed through Program A - construction of the Adriatic highway and Program B - complex arrangement of the existing Adriatic highway route.

The author reviews the aspects of the Adriatic route in the SFR of Yugoslavia with particular reference to the preparations for its realization in the SR of Croatia.

In the section on the impacts of the Adriatic highway exhibited on the development of tourist trade the author has reiterated, while using the materials of the experts from the Economic Research Institute of Split and the experts of the Town-Planning Institute of the SR of Croatia, the basic characteristics of the development of the tourist trade with particular reference to the Adriatic region.

LITERATURA

- [1] D. MLINARIĆ, T. BILIĆ: Refrakcijski centri povezivanja - posebno jadranski - u funkciji cestovnog prometa, materijal za Okrugli stol JAZU, 1989.
- [2] D. MLINARIĆ: Jadranski cestovni pravac-programaska osnova, Ceste i mostovi, 33, 1987, 6-7.
- [3] Građevinski institut Zagreb - Split, Urbanistički institut SR Hrvatske, Ekonomski institut Split: Programaska informacija o prostornim, prometnim i razvojnim mogućnostima jadranskog cestovnog pravca 1988.