

obraćaja je vozi
vozni park u posle
većao. Sada javni
autobusa i blizu
rednim godinama
sta biti blaži.

u ukupnom broju
%. Ovakav porast
i nagli razvoj tur
iki razlozi nalažu
AS-a sa korisnicima
je postojeće organi
e saradnje javnog
ga.

li putnički saobrać
ice, modernizovan
ivom i mazivom, ob
remontnih radion
zila mora blagovr
rtni delovi i sl.

de modele bolje sa
zacija.

o odnos saobraćaj
eduzavisnosti i me

oređenja navode m
nu međuzavisnosti
saobraćaja.

n međuzavisnosti
saobraćaja nego ko

osa pojedinih gran
e baza podataka i
osmatranja i izab

vega drumski i vaz
ao posebna gran
levizne efekte, eto
zvoj predlože nešt

PUBLIC
JSTRY (TRAVEL

ro-relation of tra
ts of interdepend
es that the level of
in road and air tr
ction with furnis
discusses the infl
ansport services

Dr. ADOLF MALIĆ
Dr. DRAŽEN TOPOLNIK
Fakultet prometnih znanosti
Zagreb

Prometna infrastruktura
Prethodno priopćenje
UDK:625.711.3+338.48
Primljeno: 26.05.1989
Prihvaćeno: 12.12.1989.

PRATEĆI OBJEKTI I ŠIRI TURISTIČKI SADRŽAJI UZ JADRANSKU AUTOCESTU

SAŽETAK

Autori razmatraju značaj planirane Jadranske autoceste i koje se sve prateće objekte i šire turističke sadržaje uz nju namjerava izgraditi. Obrazlažu zamišljene uvjete izgradnje i programsku koncepciju, kao i financijsku konstrukciju, izgledne izvore financiranja i neophodnost uključivanja stranog kapitala na komercijalnim osnovama. Posebno ukazuju na potrebu izgradnje i osuvremenjavanja pratećih poprečnih prometnica u zaleđu u pravcu jadranske obale.

1. UVOD

Izgradnja Jadranske autoceste ima svoje uporište u evropskom, jugoslavenskom i regionalnom konceptu prometnog i prostornog razvoja. Prolazeći kroz sve republike i SAP Kosovo i povezujući ih kroz do sada nedovoljno valorizirani koridor, Jadranska autocesta u jugoslavenskim okvirima otvara nove mogućnosti međusobnog komuniciranja i razvoja u primorskom dijelu Jugoslavije.

Izgradnja postojeće Jadranske magistrale završena je 1965. godine uz pomoć kredita Međunarodne banke za obnovu i razvoj iz Washingtona. Od puštanja priobalnog dijela Jadranske magistrale prošlo je preko dvadeset godina. Za to vrijeme ona je u cijelosti izvršila svoj zadatak i dobila ocjenu najuspjelije realizacije kredita koji daje Međunarodna banka za takvu vrstu projekata.

Kao jedan od argumenata za značaj izgradnje Jadranske magistrale u razvoju primorskog područja mogu se navesti podaci o rastu turističkih noćenja. Tako je u 1960. g. na Jadranu registrirano oko 2,5 mln noćenja stranih turista i 9,23 mln noćenja domaćih turista. U 1986. g. broj noćenja stranih turista iznosio je 44,7 mln, a broj noćenja domaćih turista bio je 30,9 mln, što znači da je broj noćenja stranih turista povećan 18 puta, a domaćih 3,5 puta. Međutim, činjenica je da Jadranska magistrala danas na pojedinim svojim dijelovima sve više postaje kočnica i limitirajući faktor razvoja turizma, industrije i lučkog prometa.

Nova Jadranska autocesta preduvjet je za poticanje mnogih preobražajnih procesa u užim i širim gravitacijskim prostorima njenog pružanja. U kombinaciji s drugim elementima suvremenih prometnih sistema, Jadranska autocesta utjecat će na racionalno planiranje života i ljudskih aktivnosti, posebno u zonama neposrednog prostiranja, doprinoseći općem i u užem litoralnom preobražaju i dugoročnom društveno ekonomskom prosperitetu.

Također, otvaranjem jadranskog prostora većim utjecajima turističkog prometa izgradnjom Jadranske autoceste, ostvarit će se mogućnost povećanja korištenja postojećih i intenzivnija izgradnja novih kapaciteta.

2. UVJETI IZGRADNJE JADRANSKE AUTOCESTE I PROGRAMSKA KONCEPCIJA

Koridor Jadranske autoceste proteže se kraškim dolinama i vapnenačkim grebenima u smjeru pružanja Dinarida. Na trasi autoceste pojavljuje se nekoliko reljefno teških područja za građenje, kao što su prijelaz iz Kvarnerskog primorja u područje Dalmacije, dubrovačko područje i prijelaz iz primorskog dijela Crne Gore prema Kosovu i makedoniji. U SRH, Jadranski cestovni pravac se prostire od Buja preko Rijeke, Zadra, Splita, Dubrovnika do granice Crne Gore.

Na krajnjem sjeverozapadu od Trsta do Rijeke, ovaj cestovni pravac pruža se najkraćom prirodnom vezom.

Na dijelu od Rijeke do Zadra koridor cestovnog pravca lociran je u teškom terenu i obzirom na teške reljefne i klimatske prilike nedovoljno istražen. Od Zadra do Splita jadranski cestovni pravac pruža se mirnijim reljefom, uglavnom kraškim dolinama koje prate obalu. To je prostor slabije nastanjenosti u području Dalmatinske Zagore.

Od Splita do doline Neretve koridor pravca prolazi kroz kraške terene Mosora i Biokova. Od doline Neretve do dubrovačkog prostora i granice SR Crne Gore pravac slijedi reljef južnih padina priobalnog planinskog lanca i nalazi se u neposrednoj blizini urbanih i turističkih zona.

Planom i programom Republičke samoupravne interesne zajednice za ceste Hrvatske verificiran je diferencirani pristup razvoju Jadranskog pravca i to:

- fazna i etapna izgradnja trase nove Jadranske autoceste, i
- kompletno uređenje postojeće Jadranske magistrale u slijedu realnog vremenskog odnosa izgradnje dionica nove Jadranske autoceste i kasnije funkcije postojeće magistrale.

Za potpuno definiranje cijelog toka nove trase Jadranske autoceste potrebno je na planerskoj osnovi, te stručno-metodološkom redosljedu izraditi niz studija i projekata, koji će omogućiti programske pripreme i realno planiranje izgradnje, imajući na umu društveno-ekonomske i prostorno-prometne planove razvoja.

U tom smislu za potez buduće Jadranske autoceste od Trsta do Rijeke izrađena je "feasibility" studija koja je pokazala društveno-ekonomsku opravdanost izgradnje autoceste. Za dio autoceste od Rijeke do granice SR Crne Gore izrađena je građevinsko-tehnička studija koja je istaknula deset varijantnih rješenja (5 u priobalnom i 5 u zaobalnom koridoru). Na temelju rezultata "feasibility" studija odredit će se optimalni koridor, odnosno optimalno varijantno rješenje.

Paralelno sa izgradnjom Jadranske autoceste po dionica-ma treba poboljšavati postojeću cestovnu infrastrukturu u priobalnom i zaobalnom području. Na taj način stvorili bi se povoljni preduvjeti za snažnije aktiviranje atraktivnih turističkih pravaca i lokaliteta u priobalju i zaobalju. Također, izgradnja prateće infras-

strukture s turističko-potrošačkim sadržajima mora imati nove, daleko bogatije i raznovrsnije oblike ponude koja će ne samo privlačiti turiste nego ih i zadržavati dulje vrijeme.

3. ISKUSTVA U OPREMANJU AUTOCESTA PRATEĆIM OBJEKTIMA

Zajedno sa izgradnjom dionica autocesta u SRH pojavila se potreba izgradnje pratećih objekata, kako bi se korisnicima pružila mogućnost za odmor, obavljanje osobnih potreba i eventualne manje popravke na vozilima. Prvi uslužni prateći objekti građeni su na autocesti Zagreb – Beograd na lokacijama određenim prostornim i prometnim analizama. Razrađena su 4 osnovna tipa pratećih uslužnih objekata, ovisno o tehničkim i uslužnim normativima i to:

Tip A prometne i parkirališne površine
benzinska crpka s kafe-restoranom
motel s restoranom

Tip B prometne i parkirališne površine
benzinska crpka s kafe-restoranom
restoran

Tip C prometne i parkirališne površine
benzinska crpka s kafe-restoranom

Tip D parkirališna površina

Planirani prateći uslužni objekti nisu u potpunosti dovršeni, tj. na pojedinim lokacijama nedostaju pojedini sadržaji. To je u prvom redu rezultat nedostatka financijskih sredstava, kako investitora, tako i društvenog sektora privrede, a jednim dijelom i nedovoljnog uočavanja rentabilnosti ulaganja u te objekte. Za prateće uslužne objekte karakterističan je nedostatak specifične ponude, prilagođene potrebama i navikama korisnika autoceste. S tog razloga potrebno je proučiti navike, običaje i potrebe korisnika, te na osnovu dobijenih spoznaja formirati ponudu koja će zadovoljiti njihove potrebe. Izgradnjom suvremenih i funkcionalnih pratećih objekata postiže se veća sigurnost prometa i udobnost putovanja, a uz to ti objekti mogu biti značajan izvor sredstava za proširenu reprodukciju cestovne prometne infrastrukture.

Pri rješavanju plansko-projektantskih problema pratećih uslužnih objekata na Jadranskoj autocesti treba koristiti dosadašnja iskustva s transjugoslavenske autoceste "Bratstvo-jedinstvo".

4. STANJE POSTOJEĆIH UGOSTITELJSKO-TURISTIČKIH I OSTALIH PRATEĆIH OBJEKATA UZ JADRANSKU MAGISTRALU

Jadranska magistrala u okvirima prezentacije ovog rada obrađuje se od Kozine do Petrovca na moru, u dužini od 949 km. Prema istraživanjima Projektnog biroa AK iz Zagreba i vlastitim ispitivanjima, neposredno uz postojeću cestu ima 18 hotela, 13

motela, 32 autokampa, 171 gostionica (krčma, restoran), 16 kralištara, 45 benzinskih crpki i 10 centara AMSJ. Hoteli i moteli mogu se naći u prosjeku na svakih 30,6 km, a gostionica, restorani ili krčme na svakih 5,5 km. Smještajni kapaciteti na Jadranskoj magistrali su slijedeći: 5.642 ležaja, 19.158 sjedećih mjesta za goste u zatvorenim objektima i 10519 mjesta na otvorenom.

U autokampovima ima između 18 i 20.000 mjesta za kampiranje. Uz postojeću cestu najlošije je stanje s parkingima na odmorima-parkiralištima. O objektima tipa vidikovac gotovo da i nema govora, tako da se turisti moraju sami snalaziti što može biti vrlo opasno. Začuduje da upravo osnova privlačnosti našeg primorja – prirodna atraktivnost izgleda pejzaža – značajnijeg odraza u brojnim odmaralištima s parkiralištima i vidikovcem, s panoramskim pogledom. Njihova funkcija je iako turističkog, pa posebno i privrednog karaktera.

Stanje ostalih pratećih objekata, posebno benzinskih crpki i servisne službe ni izdaleka ne zadovoljava potrebe turista, posebno u vrijeme turističke sezone. Utočiti gorivo u automobili u turističkoj sezoni je u pravilu gubitak vremena i maltretiranje turista. Popravak automobila u postojećim servisima s obzirom na objektivno postojeći nivo usluge gotovo graniči s gubitkom odnosa turista.

Sadašnji objekti uz Jadransku magistralu, osim nekolicine novijih, traže već i obnovu, a posebno slobodniji režim u poslovanju bez administrativnih ograničenja, te solidniju materijalnu opremljenost.

5. IZGRADNJA I OSUVREMENJAVANJE PRATEĆIH POPREČNIH PROMETNICA U ZALEĐU

Niti jedan poprečni cestovni pravac prema primorju zadovoljava stanjem izgrađenosti već danas postojeće prometne potrebe. Tu se ne misli samo na prometnu propusnost, već i na nesigurnost i neudobnost putovanja. Posebno je kritični pravci prema Rijeci, Splitu i Kardeljevu, a nešto manje prema Zadru i Dubrovniku. Nema sumnje da je nužno riješiti dva osnovna problema: na prilazu prema Rijeci iz pravca sjevera. Tu je nužno izgraditi prometnice tipa autoceste na pravcima od Trsta i Ljubljane prema Zagrebu i Karlovcu.

Postojeći pravac iz unutrašnjosti prema Zadru važan je za modernizacijom osobito u njegovom velebitskom i podvelebitskom dijelu. Njegova je modernizacija upravo u ovom dijelu najvažnija bez obzira na izbor varijanti Jadranske autoceste.

Splitke veze s unutrašnjosti su danas relativno najgora bez ijednog istaknutijeg transversalnog pravca. Glavni pravci vode iz unutrašnjosti sa sjevera kroz sjeverozapadnu Bosnu i Hercegovinu istoka kroz središnju i zapadnu Bosnu takvog su karaktera da se često koristi sa sjevera kao veza pravac prema Zadru, a s juga kao cestovna veza prema Kardeljevu.

Središnji kardeljevski transversalni pravac zadovoljava potrebu propusnosti potrebe samo izvan ljetne sezone. Stupnjem prometa

Tablica 1. Ugostiteljski kapaciteti i ostvareni turistički promet 1987. g. u zoni Jadranske autoceste i u SFRJ

Područje	Ugostiteljski promet u		Turisti u 000		Noćenja u 000	
	ležajevima	mln YUD	ukupno	strani	ukupno	strani
Jadranska autocesta ¹	1.037.152	917.273	10.848	5.845	77.413	46.607
SFRJ	1.368.864	2.508.680	22.255	8.907	109.983	52.299
% udio JAC u SFRJ	75,8	36,6	48,7	65,6	70,4	89,1

Izvor: SGJ – 87, str. 344, 345 i 686–698.

čma, restoran), ali ne osposobljenosti je pak takvog karaktera da je njime opasno voziti u svakom slučaju.

Dubrovački transverzalni cestovni pravac je prometno relativno najslabije izražen, ali je i njegova izgrađenost na sličnom nivou.

Od dva transverzalna pravca u Crnogorskom primorju svakako je prometu primjereniji onaj južniji, petrovački pravac, koji ima relativno kvalitetnu cestovnu vezu, kontinentalni krak šire Jadranske magistrale.

Budvanski transverzalni pravac je historijska cestovna veza prema Cetinju (u prvobitnoj varijanti od Kotora za Cetinje). U obje varijante ovaj cestovni pravac za Cetinje i dalje za unutrašnjost turistički je vrlo privlačan i traži temeljitu prometnu rekonstrukciju.

Svojevrsni pandani transverzalnim cestovnim vezama s unutrašnjošću su trajektna veza prema našim otocima, u pravilu u odnosu na Jadransku magistralu prema zapadu. Te veze u cjelini već danas nisu dovoljne za turističke potrebe, a u budućnosti će biti nužno znatnije ih pojačati.

6. TURISTIČKI SADRŽAJI JADRANSKOG PODRUČJA I ZALEĐA I NJIHOVA DOGRADNJA

Jadranska regija u okvirima SFRJ je daleko vodeće turističko područje. U ovoj regiji ostvaruje se godišnje gotovo polovina broja turista i preko 70% turističkih noćenja. Tri četvrtine ležajeva našeg ugostiteljstva smješteno je u Jadranskoj regiji. Dvije trećine stranih turista u dolasku u SFRJ boravi na Jadranu, odnosno, ovo područje ostvaruje više od 6/7 noćenja stranih turista. Jadranska regija ostvaruje gotovo trećinu jugoslavenskog nerobnog izvoza, odnosno, glavninu turističkog deviznog priliva.

No, i pored vodećeg značaja u turizmu Jugoslavije, naša Jadranska regija je u evropskim razmjerima apsolutno slabo iskorišten turistički prostor. To posebno dolazi do izražaja ako se znadu turističke predispozicije našeg jadranskog područja.

Prostor zahvata šireg zaleđa buduće Jadranske autoceste ima vrlo bogatu prirodnu i kulturnu baštinu, koja svojim potencijalom može privući i nekoliko puta veći turistički promet od današnjeg. Prirodne osnove raznolikosti krajolika, od otoka preko obale do zaleđa neponovljiva je u cjelini u evropskim razmjerima. Samo u SRH od 294 evidentirana rezervata i spomenika prirode, njih polovina nalazi se u primorskoj regiji i njenom zaleđu (Gorski Kotar i Lika)². Ovaj prostor ima vrlo bogatu kulturno-historijsku baštinu od antike sve do današnjih vremena. Samo iz antičkog perioda npr. moguće je locirati 54 grada (civitates) prema Anonimu iz Ravenne³.

Gotovo svaki naš otok, uvala ili rijeka, polje, brdo i stijene u zaleđu imaju posebnu prirodnu draž ili znamenitost privlačnu turistima za ostvarenje njihove ugođe.

Ako tome pribrojimo antičko i srednjovjekovno kulturno naslijeđe, dobijemo vrlo solidnu osnovu za široki razmah turističkih djelatnosti na otocima, obali i u prostranom zaleđu. Uz opću slabu turističku valorizaciju naših tekovina u Primorju, posebno treba naglasiti gotovo samo egzemplarno njihovo korištenje u primorskom zaleđu (npr. Plitvice).

Uz osuvremenjavanje mreže transverzalnih cestovnih pravaca, s brojnim prirodnim i kulturno-historijskim predispozicijama, nužno bi bilo turističku ponudu proširiti na zaleđe. U tom smislu, u strategiji našeg nastupa u turističkoj ponudi treba širiti ugostiteljsko-turističke kapacitete na privlačnim punktovima poprečnih cestovnih veza iz unutrašnjosti prema Jadranu. Od Risnjaka do Orjena, uz trasu Jadranske autoceste postoji stotinjak takvih privlačnih lokaliteta.

Samo ako budemo svjesni naših potencijala, ako budemo umjeli u to unijeti razum, osloboditi se dogmi i preuzeti inicijativu, uključujući i privatnu i stranu zainteresiranost, mogli bismo akti-

virati naše turističke pogodnosti primjerenije onim danas postignutim.

Ostvariti ove zahvate nije nemoguće, ali ni lako. Nastup u ostvarenju mora biti promišljen i postupan. Potrebno je zainteresiranim ponuditi iscrpnije analize, kako ukupnih potencijala, tako i posebno svake pojedinačne mogućnosti. Ukupna mogućnost ponude treba sadržavati pored općih procjena i detaljan prijedlog mogućih lokacija djelatnosti. U eksploataciju svake pojedinačne lokacije moglo bi se ići tek nakon detaljnog proučavanja ekonomskih efekata odnosno rentabilnosti poslovanja.

SUMMARY

ACCOMPANYING FACILITIES AND BROAD-SCOPE TOURIST FACILITIES ALONG THE ADRIATIC HIGHWAY

The authors consider the meaning and importance of the planned Adriatic highway (expressway) and which particular accompanying facilities and broad-scope tourist facilities are planned for construction. The paper expounds on the planned conditions of construction and project or program concept as well as the financial structure, anticipated funding sources and strong requirement of participation of foreign capital on a sound commercial basis. Particular reference has been made to the requirement of construction and/or modernization of accompanying transversal traffic routes in the mainland parts leading to the coastal region.

POZIVNE BILJEŠKE

1. U SRCG u JAC su obuhvaćene općine: Bar, Budva, Cetinje, Herceg-Novi, Kotor, Tivat i Ulcinj, u SRH sve općine zajednica općina Gospić, Rijeka i Split, u SR Sloveniji općine: Ilirska Bistrica, Izola, Koper, Piran, Postojna i Sežana.
2. Z. BADOVINAC i sur.: Prirodne znamenitosti Hrvatske, Zagreb – str. 120 – 123
3. M. SUIĆ: Antički grad na istočnom Jadranu, Zagreb, 1976. str. 166 – 167

LITERATURA

- [1] S. HORAK I V. ŠIMIČIĆ: Programska osnova razvoja tranzitnog turizma glavnih jugoslavenskih magistralnih cestovnih pravaca, IZT, Zagreb 1988.
- [2] Jadranski cestovni pravac. Programska informacija o prostornoj, prometnoj i razvojnoj mogućnosti "Jadranskog cestovnog pravca" u SFRJ, RSIZ za ceste SR CG i SRH, Zagreb, 1988.
- [3] J. VUGRINIĆ: Uslužne djelatnosti uz autoceste, Suvremeni promet br. 4/1987, Zagreb 1987, str. 261 – 274.
- [4] B. ŽUPAN I Z. PILIH: Prateće uslužne djelatnosti na cestama Hrvatske, Autocesta br. 3/1988., Zagreb 1988. str. 11 – 17
- [5] A. KLEMENČIĆ: Uslužni prateći objekti uz autoceste, Ceste i mostovi, br. 8/1988, Zagreb 1988., str. 28 – 284
- [6] G. NOVAK: Naše more, Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb, 1962.

ceste i u

100

strani

16.607

12.299

89,1