

Dr. DRAŽEN TOPOLNIK  
Fakultet prometnih znanosti  
Zagreb

Prometna infrastruktura  
UDK: 656.1+338.48(49)  
Primljeno: 11.05.1989.  
Prihvaćeno: 12.12.1989.

## ULOGA CESTOVNOG PROMETA I INFRASTRUKTURE U RAZVOJU TURIZMA SR HRVATSKE

### SAŽETAK

*Autor obrazlaže nastojanja za kvalitetniju valorizaciju turističkog prostora i brži razvoj turizma, povezujući to sa potrebom modernizacije i izgradnjom autocesta i poluautocesta na četiri osnovna magistralna koridora SR Hrvatske. U cilju realizacije programa, a s obzirom na enormna sredstva koja su za to potrebna, autor pledira da se što više pokušaju angažirati strana sredstva od strane Evropske zajednice, najbolje na komercijalnoj bazi uz davanje koncesija na određeno vrijeme.*

### 1. OPĆENITO

Zahvaljujući činjenici da je primorski pojas naše zemlje jedan od najkvalitetnijih i najprivlačnijih turističkih područja Evrope kao i izvanredno povoljnom geoprometnom položaju Jugoslavije u odnosu na najznačajnija evropska emitivna tržišta, te ekološkoj očuvanosti morske obale i prirodnih rezervata, turistička se djelatnost razvija u jednu od bitnih komponenti razvoja ukupne privrede zemlje.

SRH kao turistički najrazvijenija republika raspolaže sa kapacitetom od 880.770 smještajnih jedinica od čega 202.095 ili 22,9% u osnovnim i 683.675 ili 77,2% u komplementarnim kapacitetima. Također ostvaruje 68 mln turističkih noćenja.

Premda je razvoj turizma u SRH vrlo dinamičan, nije u prošlom razdoblju bio ravnomjeran, već je oscilirao po pojedinim planskim razdobljima.

Prosječne godišnje stope rasta ugostiteljstva i turizma u SRH prikazane su u tablici 1.

Unatoč oscilacije u dosadašnjem razvoju, SRH zauzima značajno mjesto u evropskom međunarodnom turizmu.

Koncepciji srednjoročnog i dugoročnog razvoja turizma dat je poseban značaj, te je na temelju znanstvenih analiza i studija izrađena i strategija dugoročnog razvoja turizma u Jugoslaviji.

Strategijom se predviđa povećanje inozemnog turističkog prometa u našoj zemlji do 2000.g. po prosječnoj godišnjoj stopi od 5%, te ostvarenje inozemne turističke potrošnje u 2000.g. od oko 6,8 mlrd USD. Da bi se realizirao taj cilj procjenjuje se da bi uz

Tablica 1. Prosječne godišnje stope rasta ugostiteljstva i turizma

|            | 1971-1975. | 1975-1980. | 1981-1985. |
|------------|------------|------------|------------|
| Kapaciteti | 6,3        | 2,4        | 3,4        |
| Noćenja:   |            |            |            |
| ukupno     | 8,3        | 4,7        | 4,7        |
| domaći     | 9,1        | 5,7        | 2,5        |
| strani     | 7,6        | 4,1        | 6,3        |

rekonstrukciju i modernizaciju kapaciteta trebalo godišnje izgraditi 40.000 novih smještajnih jedinica. Prema tome Jugoslavija koncem stoljeća trebala raspolagati sa 1,9 mln smještajnih jedinica.

Realizacija postavljenih zadataka implicira i razvijanje određenog broja turističkih programa razvoja među kojima su: Program razvoja tranzitnog turizma, Program razvoja lokalnog turizma, Program razvoja turizma u velikim gradovima i Program razvoja male privrede u turizmu.

Na razvoj turizma djeluje niz ograničavajućih faktora među kojima treba spomenuti infrastrukturu, posebno prometnu. Na temelju provedene ankete među inozemnim turistima može se zaključiti da su prometnice među najlošije ocijenjenim elementima ukupne turističke ponude. Imajući na umu činjenicu da u većini zemalja postoji veći broj domaćih i inozemnih turista koristi motorno vozila, izgradnja, modernizacija i održavanje cestovne mreže je od posebne važnosti.

U području cestovnog prometnog povezivanja obalnog i kontinentalnog dijela SRH postignuti su posljednjih 20 godina određeni rezultati. Tu treba spomenuti rekonstrukciju i modernizaciju većeg broja cestovnih pravaca koji omogućuju povoljniju povezanost Pule, Rijeke, Zadra, Šibenika, Splita, Karlovačke, Dubrovnika sa zaleđem. Među izgrađenim cestovnim objektima koji značajno utječu na povećanje propusne moći su "Titov most" koji povezuje kopno sa otokom Krkom, most "Pag-kopno" i "Učka".

Međutim, usprkos postignutim rezultatima, povezanost kontinentalnog dijela SRH s obalnim područjem nije u potpunosti realizirana. U tom smislu posebno nepovoljno na vozače utječu nehomogeni uvjeti vožnje (propusna moć, razina usluge i sigurnost prometa) na pojedinim dionicama cestovnih pravaca koji spajaju longitudinalne pravce sa Jadranskom magistralom. Takvi uvjeti vožnje predstavljaju veliki rizik, posebno za inozemne turiste, koji nepoznavajući opasna mjesta na cesti često dolaze u konfliktnu situaciju.

Za brži razvoj turizma u SRH potrebno je prvenstveno razriješiti "uska grla" prometnog sustava i nastaviti sa izgradnjom i modernizacijom cestovnih prometnica koje će strane turiste privući brz, siguran i ugodan način dovesti na željenu destinaciju.

### 2. BUDUĆE AKTIVNOSTI NA IZGRADNJI I MODERNIZACIJI CESTOVNE MREŽE SRH U FUNKCIJI BRŽEG RAZVOJA TURIZMA

Izgradnja i modernizacija magistralnih cestovnih pravaca osnovni je preduvjet za razvoj međunarodnog transporta i ostvarenje strateških ciljeva u razvoju turističke privrede i tranzitnog prometa. U tom smislu utvrđuju se prioritetni cestovni pravci koji treba izgraditi odnosno modernizirati u najbližoj budućnosti.

## Prometna infrastruktura

### 2.1. Transjugoslavenska autocesta "Bratstvo – jedinstvo"

Transjugoslavenska autocesta "Bratstvo – jedinstvo" predstavlja prvi prioritet u izgradnji magistralnih cestovnih pravaca Jugoslavije. Ta autocesta je najpovoljnija prometna veza između zemalja sjeverne, zapadne i srednje Evrope i zemalja Srednjeg i Bliskog istoka.

Ukupna dužina Transjugoslavenske autoceste u Jugoslaviji iznosi 1.187 km od čega je do sada izgrađeno i pušteno u promet 516 km ili 47% ukupne dužine. Ukupna dužina autoceste u SRH iznosi 306 km. Do sada je izgrađeno 200 km na potezu od Jankomira do Brodskog Stupnika, a dovršava se dionica Brodski Stupnik–Slavonski Brod zapad. Treba još izgraditi dionice od Bregane do Zagreba i od Slavonskog Broda do Lipovca (granica SAP Vojvodine).

Pored svoje tranzitne funkcije Transjugoslavenska autocesta ima i sabirno-distributivnu funkciju. Na nju se slijevaju značajni turistički tokovi iz cijele Evrope i putem cestovne mreže distribuiraju prema moru i kontinentalnim turističkim i izletničkim centrima.

Budući da izgradnja Transjugoslavenske autoceste zahtijeva velika društvena sredstva koja je teško osigurati samo iz domaćih izvora, u tu svrhu koriste se i značajni inozemni zajmovi Međunarodne banke za obnovu i razvoj i Evropske investicione banke.

Zajedničkim programom izgradnje magistralnih cesta od zajedničkog interesa za SFRJ predviđa se dovršenje preostalog dijela autoceste do 1992. godine.

### 2.2. Magistralni cestovni pravac Letenje–Zagreb–Karlovac–Rijeka

Ovaj cestovni pravac sastavni je dio cestovnog sistema Sjever–Jug (Transeuropean Motorway), na potezu Gdansk–Kra-kow–Bratislava–Budapest–Zagreb–Rijeka. Cesta je od izuzetne važnosti obzirom na usmjerenost cestovnih prometnih tokova iz zemalja Istočne Evrope, posebno turističkih iz Čehoslovačke i Mađarske, prema Sjevernom Jadranu i Istri.

Na ovom magistralnom cestovnom pravcu izgrađene su slijedeće dionice: autocesta Zagreb–Karlovac u dužini od 39 km, zaobilaznica Zagreba na potezu od Ivanje Reke do Lučkog u dužini od 22 km, i nastavak dionice Ivanja Reka–Popovac dužine 7 km.

Na potezu ceste Karlovac–Rijeka izgrađen je dio autoceste dužine 10 km i poluautoceste dužine 8 km na dionici Ostrovića (Jelenje)–Orehovica (Rijeka).

Radi poboljšanja prometnih uvjeta na cijelom magistralnom pravcu izrađen je veći dio obilaznice Varaždina na razini kontinuiteta postojeće ceste, a priprema se izrada dokumentacije za obilaznice Čakovca, Novog Marofa i Zeline.

Također, izrađen je osnovni dio građevinsko-tehničke dokumentacije za poluautocestu na dionici Karlovac–Ostrovića (Jelenje).

Izgradnja ove dionice magistralnog cestovnog pravca Zagreb–Karlovac–Rijeka od velikog je značaja za razvoj turizma na području sjevernog Jadrana i Istre. To više, ako se ima na umu da će skorim dovršenjem obilaznice Rijeke biti uspostavljena suvremena cestovna veza na potezu Rijeka–tunel "Učka"–Pazin–Pula, sa odvojcima prema Poreču i Rovinju.

Uzimajući u obzir već izgrađeni dio autoceste i poluautoceste na ovom magistralnom pravcu, te njegov značaj za tranzitne i turističke prometne tokove, potrebno je osigurati daljnju izgradnju koristeći domaća financijska sredstva i povoljne inozemne komercijalne kredite.

### 2.3. Magistralni cestovni pravac Šentilj–Maribor–Zagreb–Karlovac–Split

Ovaj cestovni pravac sastavni je dio Pyhrnske autoceste Nürnberg–Linz–Graz–Maribor–Zagreb

Na ovom cestovnom pravcu, od Karlovca do Zagreba, izgrađena je autocesta dužine 39 km, te 5 km autoceste i 9 km poluautoceste na dionici Lučko–Jankomir–Zaprešić. Na pravcu od Zagreba do Maribora gradi se dionica Zaprešić–Gubaševo u dužini od 17 km, a u izradi je građevinsko-tehnička dokumentacija za dionicu Gubaševo–Krapina–Macelj dužine 36 km. Studija opravdanosti (feasibility study), treba dokazati društveno-ekonomsku opravdanost ulaganja u izgradnju ove dionice. Imajući na umu prometno-ekonomske i turističke aspekte Pyhrnske autoceste, EZ pokazuje velik interes za sufinanciranje izgradnje dijela ceste kroz SRH i Sloveniju. U tom smislu vode se pregovori sa za dobivanje povoljnih komercijalnih kredita. Na pravcu Karlovac–Srednji Jadran, na temelju analitičkih osnova Prostornog plana SRH, traži se najpovoljnije rješenje za vođenje trase za povezivanje sa Splitom i Zadrom. To zahtijeva izradu dodatnih studija i analitičkih podloga.

Ukupno gledajući ovaj cestovni pravac ima posebnu važnost za razvoj turizma na Srednjem i Južnom Jadranu.

Koristeći sve raspoložive mogućnosti potrebno je na temelju utvrđenih prioriteta, po etapama i fazama, izgraditi dionicu cestovnog pravca Zagreb–Split. Kompletiranje izgradnje magistralne ceste Šentilj–Maribor–Zagreb–Karlovac–Split ima dugoročniji karakter, a sastavni je dio Strategije razvoja cestovne mreže Hrvatske.

### 2.4. Jadranska autocesta

Postojeća Jadranska magistrala u SRH dužine oko 820 km, uz dionicu do Titograda, predstavlja vitalni dio čitavog jadranskog pravca. S obzirom na specifičnosti pojedinih dijelova autoceste se sastoji od tri sektora:

- Sektor Rijeka–Rupa–Trst, kao dio Osimskog programa,
- Sektor Koper–Dragonja–Pula–tunel "Učka"–Rijeka, kao Istarski dio,
- Sektor Rijeka–Zadar–Split–Dubrovnik, kao osnovni potez Jadranske magistrale.

Za dijelove Jadranske autoceste u okviru Osimskog programa od Rijeke do Trsta dovršen je veći dio studijske i projektne dokumentacije u cilju pripreme za izgradnju na temeljima zajedničkih ulaganja.

Dio obilaznice Rijeke od Orehovice do Diračja otvoren je za promet 1988. g., a dionica Diračje–Matulji–Jurdani predviđa se otvoriti 1990. g. S turističkog aspekta ovaj sektor je vrlo značajan jer predstavlja optimalnu vezu za dolazak talijanskih gostiju na opatijsku rivijeru te sjeverno i srednje područje jadranske obale. Tu cestu jednako povoljno koriste i turisti iz Francuske, Španjolske i Portugala.

Na istarskom dijelu Jadranske autoceste izgrađene su dionice brze ceste Matulji–tunel "Učka"–Lupoglav–Cerovlje, a na trasi buduće autoceste Dragonja–Pula gradi se dionica prelaza preko Limske Drage.

Priprema se dokumentacija za dionicu Buje–Višnjani (prijelaz preko doline rijeke Mirne).

Ukupna dužina buduće autoceste Dragonja–Pula iznosi oko 100 km. Ova magistrala ima važnu funkciju u povezivanju Poreča, Rovinja i Pule i ostalih mjesta za zapadnoj obali Istre sa područjima Evrope koja su izvori turističkih kretanja.

Na osnovnoj trasi Jadranske autoceste od Rijeke do Dubrovnika i granice SR Crne Gore dužine cca 500 km izrađene su programske osnove te predstudija i građevinsko-tehnička studija, koja obuhvaća 22 varijantna rješenja trase. Na temelju rezultata studije opravdanosti iskristalizirat će se najpovoljnije varijante.

Budući da treba izvršiti odabir između priobalnog i zaobalnog koridora buduće Jadranske autoceste, potrebno je izraditi prateće prostorne, razvojne i druge studije.

Buduća Jadranska autocesta ima poseban značaj za razvoj turizma. Stog razloga, paralelno s izgradnjom autoceste potrebno je izgraditi i ostale objekte, koji će omogućiti njenu komercijalnu isplativost.

### 3. ZAKLJUČAK

Prostor SRH posjeduje mnogobrojne turističke atrakтивности. To se u prvom redu odnosi na primorski pojas, koji je dio evropske mediteranske zone, relativno malo zahvaćen procesima degradacije okoline. Kontinentalno područje posjeduje također veći broj užih i širih turistički atraktivnih zona, koje leže na prometnim pravcima što iz glavnih emitivnih zona vode prema Jadranu.

Razvoj cestovnog prometa i cestovne infrastrukture ima izuzetno važnu ulogu u razvoju turizma, posebno iz razloga što glavni dio domaćih i stranih turista za prijevoz koristi motorno vozilo. Prema tome, evidentno je da će daljnji razvoj turizma, u prvom redu, ovisiti o tome kako će se modernizirati, izgrađivati i održavati cestovna mreža.

Za kvalitetniju valorizaciju turističkih prostora i brži razvoj turizma, kao prioritetni zadatak nameće se modernizacija i izgradnja autoceste i poluautoceste na četiri osnovna magistralna koridora SRH:

- Transjugoslavenska auto cesta "Bratstvo-jedinstvo" na dijelu Bregana-Zagreb-Slavonski Brod-Lipovac.
- Cestovni pravac Letenye-Zagreb-Karlovac-Rijeka.
- Pyhrnska autocesta na dijelu Šentilj-Maribor-Zagreb-Karlovac-Split.
- Jadranska autocesta na dijelu Trst-Rupa-Rijeka-Zadar-Split-Dubrovnik-granica SR Crne Gore i dijelu Dragogna-Pula.

Predviđeni program realizira se po etapama i fazama, te prioritetima koje pokazuju studije opravdanosti. Potrebna financijska sredstva za realizaciju programa su enormna i nemoguće ga je ostvariti bez učešća inozemnih sredstava. U dosadašnjem financiranju izgradnje magistralne mreže cesta sudjeluju Svjetska banka i Evropska investicijska banka. Obzirom na interes zemalja Zapadne Evrope za boljim cestovnim povezivanjem turističkih i drugih područja naše zemlje, posebno SRH, potrebno je argumentirati animirati EZ kako bi se osigurali potrebni krediti. Ti krediti moraju biti komercijalnog karaktera u smislu "joint ventures" poslova i davanje koncesija na određeno vremensko razdoblje. To, međutim, implicira izgradnju odgovarajućeg broja pratećih uslužnih i turističkih objekata u širem gravitacionom području prometnica. Izgrađena autocestovna mreža bit će multiplicirajući faktor razvoja turizma u SRH.

### SUMMARY

#### THE ROLE OF ROAD TRANSPORT AND FACILITIES IN DEVELOPMENT OF TOURIST TRADE IN THE SR OF CROATIA

*The author discusses the endeavours taken towards a higher-quality assessment of tourist destinations and resort regions and more vigorous development of tourist industry, drawing reference to the required modernization and construction of highways and semi-highways in four major basic traffic corridors of the SR of Croatia. In support of completion of the program, and considering the enormous funds required, the author advocates the highest possible engagement/employment of foreign capital on the part of*

*the EC, finding the commercial arrangement in conjunction with concessions on a specified period basis the best solution.*